

○幹線道路整備の方向性

1) 基本的な考え方

- ・交通骨格ネットワークは道路ごとにその機能を明確にします。
- ・各道路の役割分担とネットワークで、車両の利便性と歩行者（自転車等）の安全性を確保します。
- ・市街地から発生する自動車交通を、県道熊本高森線（益城中央線）に集約し速やかに移動させます。
- ・災害時に、安全・安心かつ円滑に避難でき、消防活動等が可能な道路配置と整備改善を行います。

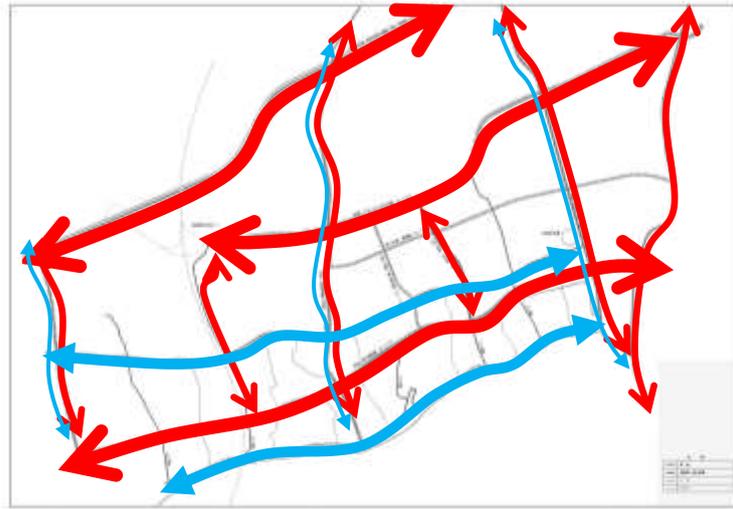


図 交通骨格ネットワーク

【平常時：土地利用と交通量を考慮した道路ネットワークの形成】

■都市計画道路の適切な配置

- ・図に住居地域における都市計画道路のネットワーク概念図を示します。
- ・益城町内の都市計画道路ネットワークは間隔が広く、また、補助幹線道路も少ない状況です。
- ・従って、都市計画道路を適切に配置し、良好な住居地域の形成に資する道路ネットワークの形成を図ります。

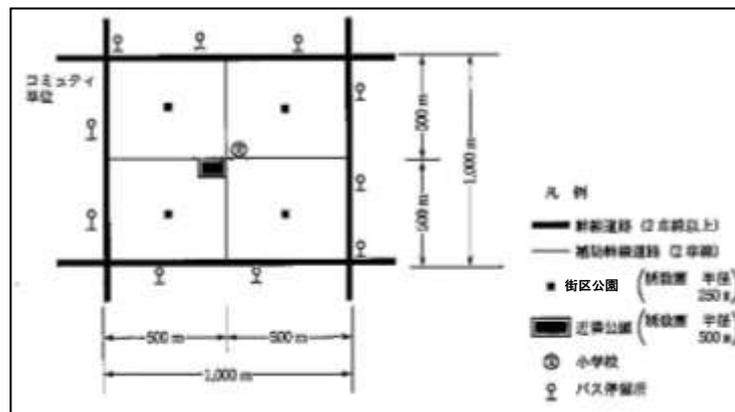


図 都市計画道路のネットワーク概念図

表 道路区分・機能

道路の区分		道路の機能等
幹線道路	主要幹線道路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線道路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線道路	主要幹線道路または都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路である。

■交通量に応じた適切な幅員の確保

- ・下表に主要な幹線道路の種級区分および車線数の基準となる設計基準交通量を示す。道路の車線数は路線の計画交通量が設計基準交通量以下の場合においては「2」となります。

表 道路別車線数等

道路名称	種級区分（推定）	車線数「2」となる設計基準交通量※	車線数	
			現在	適正值
一般国道443号	第4種第1級	12,000台/日	2	2
県道熊本高森線	第4種第1級	12,000台/日	2	4
主要地方道熊本益城大津線（第二空港線）	第4種第1級	12,000台/日	4	4
県道益城菊陽線（新道）	第4種第3級	9,000台/日	2	2
県道益城菊陽線（旧道）	第4種第3級	9,000台/日	2	2
町道グランメッセ木山線	第3種第2級	9,000台/日	2	2

※道路構造令の解説と運用P183より

- ・新たに整備する道路については、道路構造令などにに基づき、種級区分、設計速度などを設定し、整備内容を検討します。
- ・上記より、益城町内の主要な幹線道路のほとんどで適切な車線数を確保していることがわかります。
- ・一方で県道熊本高森線のみ車線数が不足（以下、「熊高線」と記す。）している。同線は区域マスタープランにおいて「放射線都市連携軸」に位置づけられ熊本県の都市計画における最重要路線の1つとなっています。
- ・したがって同線の広域的な重要性和益城町内の道路ネットワークにおける主要幹線道路という重要性に鑑み、同路線において適切な車線数を確保することが必要です。

【災害時：『災害に強い防災空間の形成』】

■延焼防止のための幅員

- ・道路が持つ機能の1つに「空間機能」があり、その中に防災空間が位置づけられています。阪神淡路大震災では火災により大きな被害を受けた。一方で道路が延焼防止帯として機能しました。このことから、主要幹線道路においては沿道の土地利用や建築物の状況を考慮し、延焼防止のため適切な幅員を確保することが必要です。

(参考事例)

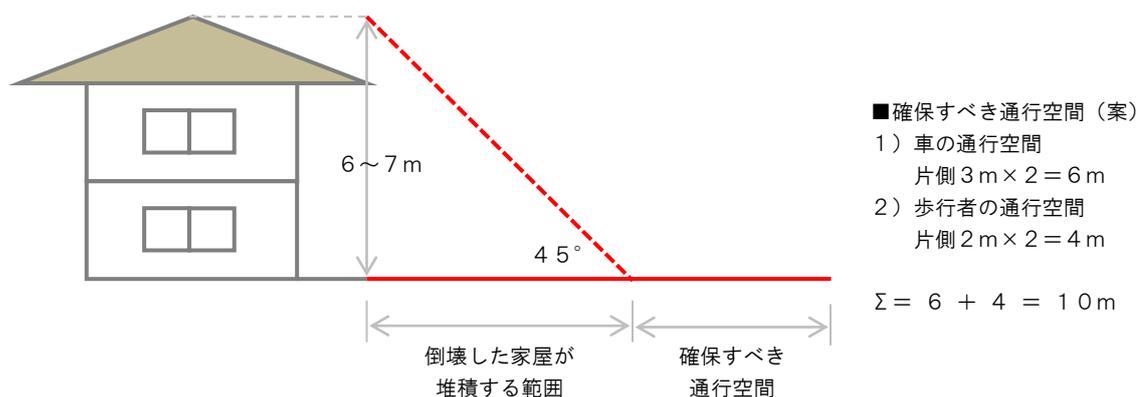
東京都「防止都市づくり推進計画（基本計画）」では、延焼を遮断する機能の考え方として、沿道に位置する建築物の防災機能の向上や兵庫県南部地震での焼け止まり状況を考慮し、以下のとおり幅員と不燃化率を整理しています。

幅員 2.7 m 以上
幅員 2.4 m 以上 2.7 m 未満 かつ 不燃化率 40% 以上
幅員 1.6 m 以上 2.4 m 未満 かつ 不燃化率 60% 以上

■通行空間のための幅員

・益城町は、今回の地震で多くの家屋が被災した（全壊：2,692棟、大規模半壊：763、半壊：2,063）。倒壊した家屋によって道路が閉塞された場合、緊急車両の通行や物資輸送において大きな支障を来します。したがって、緊急輸送路等においては、家屋が倒壊した場合の通行空間の確保を考慮して幅員を確保することが必要です。

(考察)



2) 幹線道路ネットワーク

- ・幹線道路ネットワークは、県道熊本高森線を都市連携軸として既存道路及び新設道路をリンク付けと道路機能を考慮して効率的なネットワークを形成します。
- ・県道熊本高森線を、復興まちづくりの「都市軸（復興の軸）」を位置付けます。
- ・広域移動を目的として、主要幹線（県道熊本高森線ほか）と位置付け「自動車優先の道路」とします。
- ・市街地の発生交通量を、主要幹線に速やかに誘導するために、都市幹線・補助幹線を位置付けます。
- ・これらの道路は、現道を活かした拡幅整備を行い、経済的かつ実現可能な整備を目指します。



図 幹線道路ネットワーク

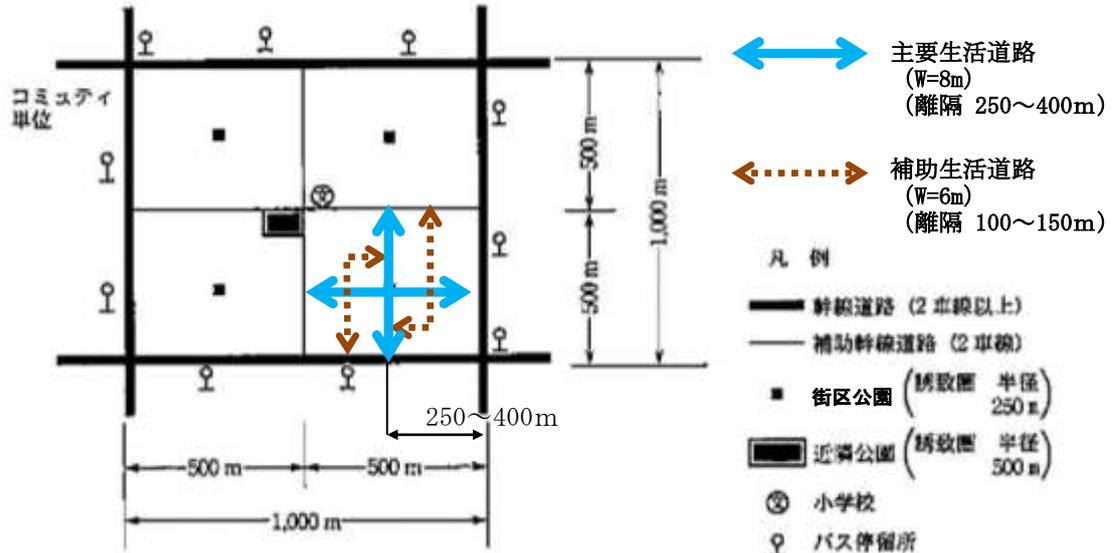
3) 整備計画

■配置計画

- ・都市計画道路の基本的な配置は下図に示すよう、幹線道路を離隔 1,000m、補助幹線を離隔 500m程度で配置します。益城町市街地では、既設道路状況から見て、安永3丁目付近の道路網が脆弱であるため、南北方向に都市幹線道路を配置します。
- ・街区内ネットワークは500m×500mの街区を基本とし、都市幹線道路又は補助幹線道路で囲まれ、補助幹線道路に繋がる主要生活幹線道路（幅員 8m）を、250～400mの離隔で適正に配置して生活利便性を確保した道路ネットワークを構築します。

参考（一般的な考え方）

- ・ 既成市街地においては、すでに道路が存在する事から適正配置に近いネットワークになるように、既存道路を位置付けることにより拡幅・線形見直し等の整備を行う事で、実現性の高いネットワークを構築する。



■整備計画

●主要幹線道路

○県道熊本高森線（都市計画道路益城中央線）

- ・ 都市連携軸として災害時の通行性確保するため、現況幅員約 10mから幅員 27mに拡幅を行い、車線数を増加させるとともに、歩行者や自転車の安全・安心な通行空間を創出します。

○県道熊本益城大津線（第二空港線）（幅員 23m）、国道 443 号線（幅員 16m）

- ・ 現状維持とし、自動車の通行を優先し、歩道については最小限を確保します。

●都市幹線道路

○県道益城菊陽線（旧道）（都市計画道路木山宮園線）

- ・ 幅員を 14mに拡幅を行い、歩行者や自転車の安全安心な通行区間を創出します。

○県道益城菊陽線（新道）

- ・ 惣領交差点以北（都市計画道路総領木山線）：現状維持（一部区間 16mに拡幅）とし、自動車及び自転車、歩行者の通行空間とします。
- ・ 惣領交差点以南：以北と連続した機能となるように、一部拡幅などの整備を行い、自動車や歩行者・自転車の安全・安心な通行空間を創出します。

○町道グランメッセ木山線（都市計画道路総領木山線）

- ・ 現状維持（一部区間 14mに拡幅）とし、自動車及び自転車、歩行者の通行空間とします。

○都市計画道路南北線

- ・ 幅員 12m、2車線で整備するとともに、歩行者や自転車の安全安心な通行区間を創出します。

●補助幹線道路

- ・都市計画道路第二南北線（幅員 12m、2車線）、都市計画道路東西線を新たに整備（幅員 12m、2車線）し、南北方向及び東西方向の補助幹線道路に位置づけます。
- ・両線には、歩行者・自転車の安全・安心な通行空間を創出します。

分類	道路名称	整備内容
主要幹線道路	県道 熊本高森線	拡幅
	県道 熊本益城大津線（第二空港線）	現状維持
	国道 443号	現状維持
都市幹線道路	県道 益城菊陽線（旧道）	拡幅
	県道 益城菊陽線（新道）	現状維持（一部区間拡幅）
	町道 グランメッセ木山線	現状維持（一部区間拡幅）
	都市計画道路南北線	新設
補助幹線道路	都市計画道路第二南北線	新設
	都市計画道路東西線	新設

※既存道路の道路名称は、現在の名称