

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

第1節 都市計画対象道路事業の目的

一般国道10号住吉道路（宮崎市佐土原町下那珂から宮崎市新名爪区間。以下「住吉道路」といいます。）は、宮崎市北部に位置します（図3-1-1参照）。対象地域は、4車線区間に挟まれた2車線区間で、通過交通と沿線商業施設等の利用交通が混在し、交通容量を超える慢性的渋滞の改善や安定した緊急搬送の確保等が課題であり、交通容量・安全性の確保、災害時や救急搬送時における信頼性の向上、移動速達性が確保される道路の整備が必要となっています。

本事業は、これらの状況を踏まえ、交通容量及び安全性を確保し、交通環境の改善及び沿道環境の保全を行うとともに、災害時や救急搬送時における信頼性の向上を図ります。また、広域的ネットワークの一部を形成し、走行性・信頼性の向上により地域産業・観光の支援を目指すことを目的とした道路です。

なお、地域の課題を踏まえ、以下の6つの政策目標を設定しています。

1. 交通環境の改善
2. 沿道環境の保全
3. 信頼性の高い緊急交通路の確保
4. 医療施設への速達性・走行性向上
5. 速達性・信頼性の向上による産業の支援
6. 速達性・信頼性の向上による観光振興の支援

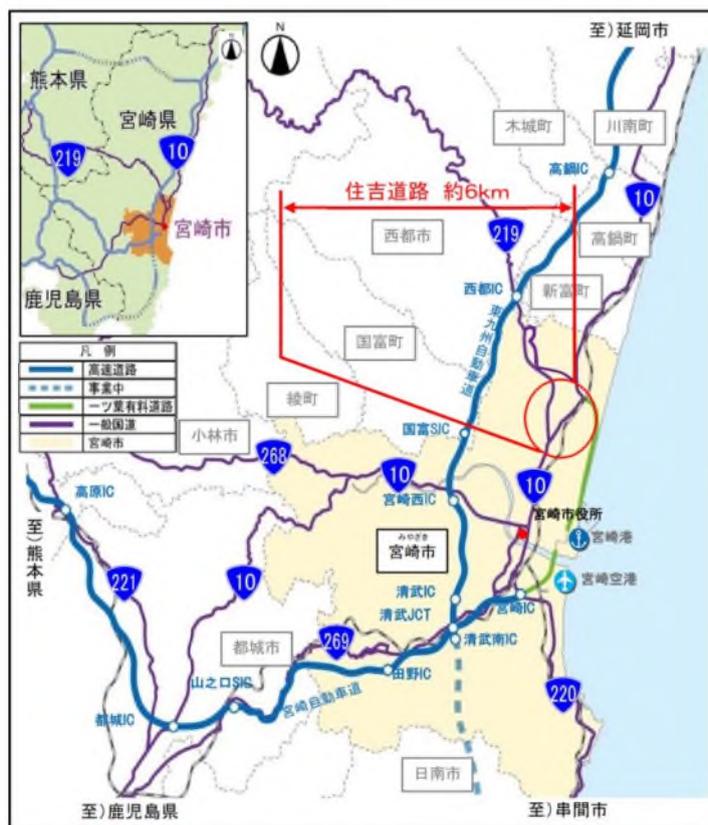


図3-1-1 都市計画対象道路事業の位置（広域図）

第2節 都市計画対象道路事業の内容

2.1 都市計画対象道路事業の種類

一般国道の改築

2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

1) 起終点

起 点：宮崎県宮崎市佐土原町下那珂

終 点：宮崎県宮崎市新名爪

2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

計画路線により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築がありうる範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「実施区域」といいます。）といい、その位置は図 3-2-1 及び図 3-2-2 に示すとおりです。

また、都市計画対象道路事業に係る地域特性の把握は、原則として「実施区域及びその周囲」（以下、「調査区域」といいます。）で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は、「調査区域に含まれる宮崎市の1市」（以下、「関係市」といいます。）で行いました。関係市は表 3-2-1 に示すとおりです。

表 3-2-1 通過する関係市

県名	市名
宮崎県	宮崎市
計	1市

2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 6km

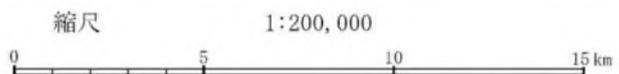
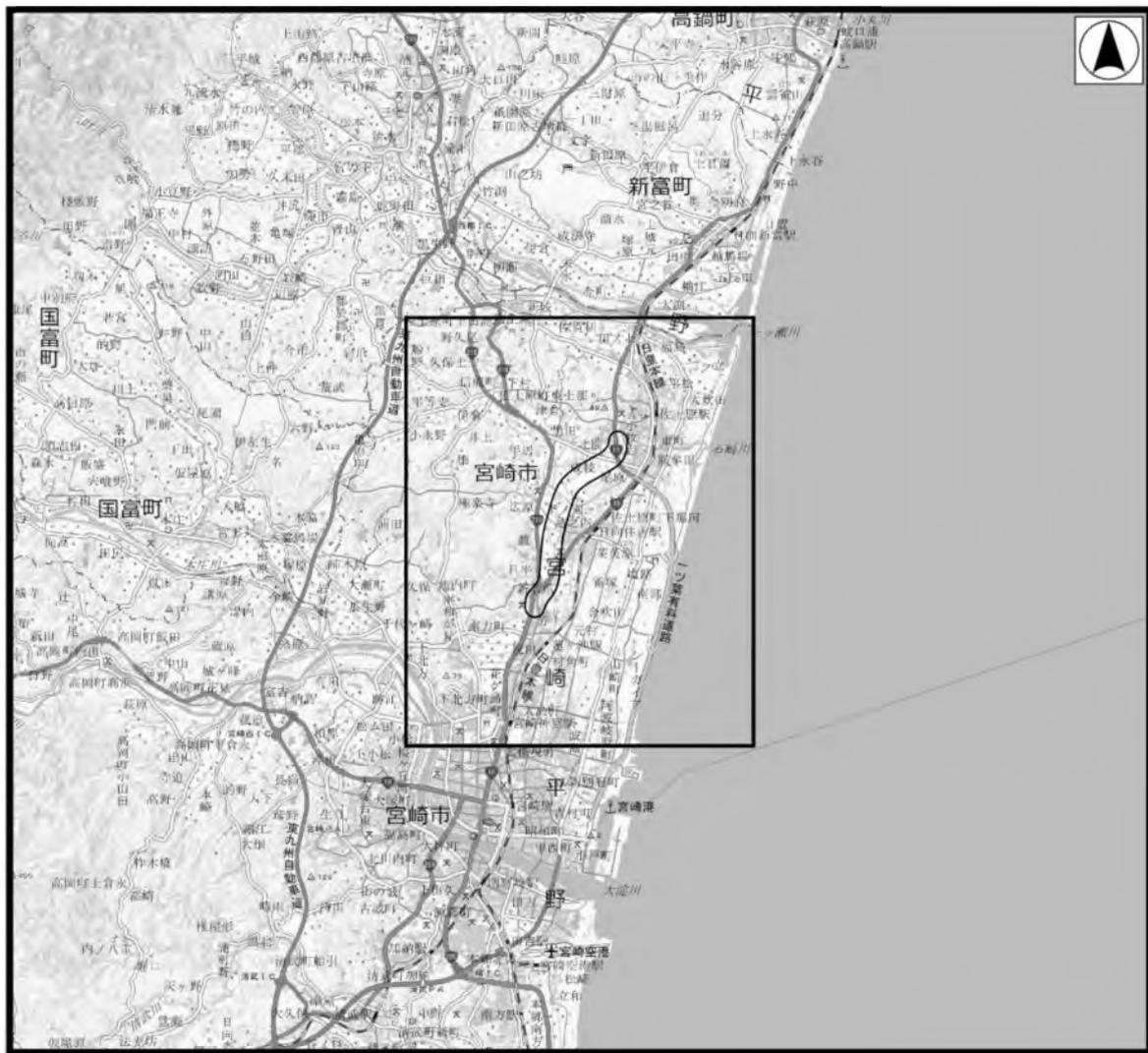
車線数：4 車線

設計速度：80km/時

道路区分：第 3 種第 1 級（その他の道路）

構造の概要：地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）

休憩所の設置：なし



凡 例	
記 号	名 称
	都市計画対象道路事業実施区域
	都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の範囲（調査区域）

図 3-2-1 都市計画対象道路事業実施区域の位置



注：調査区域は、本図面の範囲内（都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲）を示す。



2.4 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

1) 都市計画対象道路事業の経緯

住吉道路は、事業予定者が図 3-2-3 に示すとおり、平成 26 年度から計画段階評価の手続きに着手し、構想段階における道路計画のアンケート調査（地域の意見聴取）を 3 回、「社会資本整備審議会 道路分科会 九州地方小委員会」（以下、「九州地方小委員会」といいます。）を 4 回実施し、市民等や関係する地方公共団体の長からの意見、九州地方小委員会での有識者の意見等を踏まえ、総合的に検討しました。



図 3-2-3 意見聴取の状況

第 1 回九州地方小委員会において、住吉道路周辺の地域特性と周辺環境を明らかにし、沿線自治体等への意見聴取方法を議論しました。

第 2 回九州地方小委員会において、沿線自治体等から聴取した意見等を勘案し、政策目標(案)の発議を行いました。

第 3 回九州地方小委員会において、次頁に示す地域の課題を踏まえ、6 つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための複数案のルート帯を設定しました。複数案のルート帯の設定は、「交通容量及び安全性を確保し、交通環境の改善、沿道環境の保全を行うとともに、災害時や救急搬送時における信頼性の向上を図ること」、「広域的ネットワークの一部を形成し、走行性・信頼性の向上により地域産業・観光の支援を目指すこと」を基本コンセプトとしました。基本コンセプトを踏まえて、「国道 10 号を 4 車線に拡幅し、交通容量の拡大を図ることで、交通混雑緩和を図る案（現道（国道 10 号）改良案）」、「国道 10 号の西側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案（西側バイパス案（山側案）」、「国道 10 号の東側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案（東側バイパス案（海側案）」の 3 ルート帯を提示しました。設定した複数案は図 3-2-4 に、ルート帯案の比較表は表 3-2-2 に示すとおりです。

〈地域の課題〉

(1) 暮らし【交通環境の改善、沿道環境の保全】

- ・ 4車線区間に挟まれた2車線区間であり、交通容量を上回る2.2万台/日の交通が集中し、平日、休日ともに渋滞が発生している。
- ・ 主要渋滞箇所が6箇所と集中し、主要渋滞区間となっており、特に休日の速度低下が著しく、沿線店舗への出入り交通が渋滞に拍車をかけている。
- ・ 平均死傷事故率は前後区間の平均及び県内国道平均と比べ高い状況であり、追突事故が7割以上である。
- ・ 渋滞だけでなく、沿線店舗等への出入交通も多く、自動車交通の安全確保が課題である。
- ・ 国道や交差する市道等は、通学路指定されているが、歩道未設置区間があり、歩行者の安全確保が課題である。
- ・ 対象区間周辺は、交通環境の変化による既成市街地の衰退や新たな道路整備による無秩序な市街化への懸念が課題である。

(2) 防災【信頼性の高い緊急交通路の確保】

- ・ 宮崎県東海岸沿いは、南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域となっている。
- ・ 国道10号は、緊急輸送車両の通行を確保するための緊急交通路の最優先予定道路の代替路線に指定されているが、緊急交通路として機能不全に陥ることが懸念される。

(3) 医療【医療施設への速達性・走行性向上】

- ・ 対象区間周辺の救急搬送では、約3割が第3次救急医療施設の県立宮崎病院に搬送されており、年間の救急搬送件数が増加傾向にあるが、安定した救急搬送の確保が課題である。

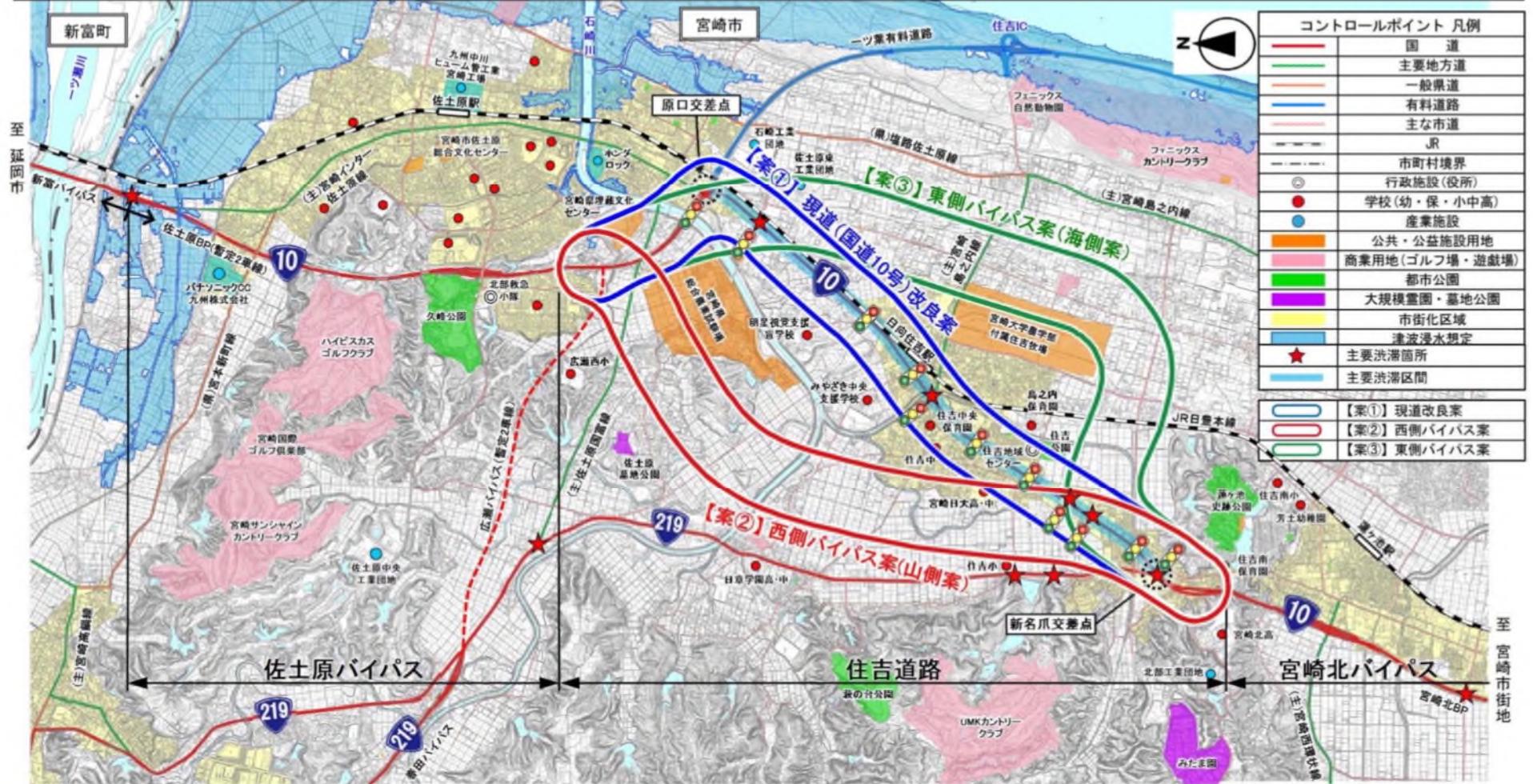
(4) 産業【速達性・信頼性の向上による産業の支援】

- ・ 対象区間沿線には、北部工業団地等の産業拠点が立地しているが、国道10号が渋滞しているため、無駄な迂回とコストが発生している。
- ・ 国道10号を利用している企業の多くが、渋滞により企業活動に影響を受けている。

(5) 観光【速達性・信頼性の向上による観光振興の支援】

- ・ 対象区間周辺にも著名な観光施設等が存在しているが、観光地への円滑な移動を阻害している。

- ・【案①】 国道10号を4車線に拡幅し、交通容量の拡大を図ることで、交通混雑緩和を図る案
- ・【案②】 国道10号の西側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案
- ・【案③】 国道10号の東側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案



出典：九州地方小委員会資料（国土交通省九州地方整備局）

図 3-2-4 ルート帯案の概要

表 3-2-2 ルート帯案の比較表

評価項目		【案①】現道（国道10号）改良案	【案②】西側バイパス案（山側案）	【案③】東側バイパス案（海側案）	
項目	評価指標	国道10号を4車線に拡幅し、交通容量の拡大を図ることで、交通混雑緩和を図る案 延長 約7km	国道10号の西側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案 延長 約6km	国道10号の東側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案 延長 約7km	
政策目標	【暮らし】交通環境の改善	渋滞の緩和	・交通量に応じた車線数が確保され、現国道10号の混雑緩和が期待される ・一方で、通過交通の混在や沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害等の懸念が残る	・通過交通の転換が図られるため、現国道10号の混雑が緩和される ・また、沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害も減少する	・通過交通の転換が図られるが、現国道10号の混雑が一部残る ・沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害は減少する
		交通事故の減少	・通過交通が混在し、沿線店舗への出入り車両による加減速を要因とした事故が懸念される	・通過交通はバイパスに転換するため、現国道10号の交通事故減少が見込まれる	・通過交通はバイパスに転換するため、現国道10号の交通事故減少が見込まれるものの、混雑が一部残るため、案②よりも劣る
		歩行者の安全性確保	・全線にわたり歩道が整備され、安全な歩行空間を確保できる ・現国道10号の容量が確保され、渋滞逃れの車両が生活道路に流入することが減る	・現国道10号の歩道は現況のままであり、歩行者の安全性向上には繋がらない ・現国道10号から新設バイパスに行くために生活道路を活用する車両が流入する	・現国道10号の歩道は現況のままであり、歩行者の安全性向上には繋がらない ・現国道10号から新設バイパスに行くために生活道路を活用する車両が流入する
	【暮らし】沿道環境の保全	既成市街地衰退の懸念、及び無秩序な市街化の懸念	・現国道10号沿線の市街化区域は、現在と同様に沿道開発は可能である	・現国道10号沿線の市街化区域は、現在と同様に沿道開発は可能である ・バイパス沿道は、概ね市街化調整区域であるため開発は抑制される	・現国道10号沿線の市街化区域は、現在と同様に沿道開発は可能である ・バイパス沿道は、概ね市街化調整区域であるため開発は抑制される
	【防災】信頼性の高い緊急交通路の確保	代替路の確保	・現国道10号の交通容量拡大により信頼性が向上するが、現道利用のため代替路は確保できない	・別線整備により現国道10号の代替路が確保される	・別線整備により現国道10号の代替路が確保される ・沿岸部周辺からのアクセス性が高い
	【医療】医療施設への速達性・走行性向上	北部救急小隊から第三次医療施設への速達性・走行性向上	・北部救急小隊から第三次医療施設（県立宮崎病院）への搬送時間短縮が図られるが、交差点が多く走行性で劣る	・北部救急小隊から第三次医療施設（県立宮崎病院）への搬送時間短縮が図られる	・北部救急小隊から第三次医療施設（県立宮崎病院）への搬送時間短縮が図られるが案②に劣る
	【産業】速達性・信頼性の向上による産業の支援	工業団地から高速ICへの速達性向上	・北部工業団地から西都ICへの移動時間短縮が図られる	・北部工業団地から西都ICへの移動時間短縮が図られる	・北部工業団地から西都ICへの移動時間短縮が図られるが他案より劣る
	【観光】速達性・信頼性の向上による観光振興の支援	高速ICから観光地への速達性向上	・西都ICから宮崎神宮への移動時間短縮が図られる	・西都ICから宮崎神宮への移動時間短縮が最も図られる	・西都ICから宮崎神宮への移動時間短縮が図られる
道路整備による影響	生活環境	大気質・騒音等	・集落・市街地を通過するため、生活環境への影響は最も大きい	・集落・市街地を概ね回避するため、生活環境への影響は小さい	・点在する集落を通過するため、生活環境への影響は大きい
	自然環境	田畑・山地の改変	・集落・市街地を通過するため、自然・田畑の改変は少ない	・バイパス区間は概ね田畑・山地であるため、自然環境の改変を伴う	・バイパス区間は概ね田畑・山地であるため、自然環境の改変を伴う
	家屋への影響	移転が必要となる家屋数	・集落・市街地を通過するため、家屋・大型店舗移転等が最も多い	・集落・市街地を概ね回避するため、家屋・店舗移転等は少ない	・点在する集落を通過するため、家屋・店舗移転等は多い
	沿道利用	施設へのアクセス性	・現国道10号沿道の店舗やJR日向住吉駅等に直接アクセスできる	・現国道10号沿道の店舗やJR日向住吉駅等へのアクセス性は劣る	・現国道10号沿道の店舗やJR日向住吉駅等へのアクセス性は劣る
	効果の早期発現	発現の時期	・段階的な開通が可能であるため、効果が最も早く現われる	・全線が供用しないと国道10号バイパスとしては機能しない	・全線が供用しないと国道10号バイパスとしては機能しない
	コスト	整備に要する費用	約400～450億円	約380～430億円	約450～500億円

出典：九州地方小委員会資料（国土交通省九州地方整備局）

第4回九州地方小委員会において、意見聴取の結果（ルート帯に関すること）をまとめ、意見聴取で重視されている項目での複数案の比較評価を行いました。複数案の比較評価は表3-2-3に示すとおりです。

比較評価の結果、全ての政策目標が概ね達成され、他の案より総合的に優れていることから、ルート帯案については、図3-2-5に示すとおり、【案②】西側バイパス案（山側案）を対応方針（案）としました。

表 3-2-3 意見聴取で重視されている項目での複数案の比較評価

評価項目		【案①】現道（国道10号）改良案		【案②】西側バイパス案（山側案）		【案③】東側バイパス案（海側案）	
項目	評価指標	延長約7km		延長約6km		延長約7km	
		国道10号を4車線に拡幅し、交通容量の拡大を図ることで、交通混雑緩和を図る案	国道10号の西側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案	国道10号の東側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案			
渋滞せずに円滑に移動でき、沿道施設を利用する交通の阻害を受けないこと	渋滞の緩和	△	<ul style="list-style-type: none"> 交通量に応じた車線数が確保され、現国道10号の混雑が緩和される 一方で、通過交通の混在や沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害等の懸念が残る 	○	<ul style="list-style-type: none"> 現国道10号の通過交通の転換が図られ、混雑が緩和される 現国道10号の沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害は減少する 	△	<ul style="list-style-type: none"> 現国道10号の通過交通の転換が図られ、混雑が緩和されるものの、効果は案②よりも劣る 現国道10号の沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害は減少する
事故の危険性が少ないこと	交通事故の減少	△	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通が混在し、沿道店舗への出入り車両による加減速を要因とした事故が懸念される 	○	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通はバイパスに転換するため、現国道10号の交通事故減少が見込まれる 	△	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通はバイパスに転換するため、現国道10号の交通事故減少が見込まれるものの、効果は案②よりも劣る
歩行者の安全が守られ、生活道路への流入が防げること	歩行者の安全性確保	○	<ul style="list-style-type: none"> 全線にわたり歩道が整備され、安全な歩行空間を確保できる 現国道10号の容量が確保され、渋滞逃れの車両が生活道路に流入することが減る 	△	<ul style="list-style-type: none"> 現国道10号の歩道は現況のままであり、歩行者の安全性向上には繋がらない（※1：通過交通が転換することにより、現国道10号の交通量が減少するため、歩行者の安全性向上が見込まれる） 現国道10号から新設バイパスに行くために生活道路を利用する車両が流入する 	△	<ul style="list-style-type: none"> 現国道10号の歩道は現況のままであり、歩行者の安全性向上には繋がらない（※1：通過交通が転換することにより、現国道10号の交通量が減少するため、歩行者の安全性向上が見込まれる） 現国道10号から新設バイパスに行くために生活道路を利用する車両が流入する
災害時に国道10号の代替路として利用できること	代替路の確保	×	<ul style="list-style-type: none"> 現国道10号の交通容量拡大により信頼性が向上するが、現道利用のため代替路は確保できない 	○	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備により現国道10号の代替路が確保される 	○	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備により現国道10号の代替路が確保される 沿岸部周辺からのアクセス性が高い

注：比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載している。

（○：改善・満足する △：一部改善・満足する ×：他案に比べ劣る）

※1：意見聴取で得られた意見の内容を踏まえて評価に反映

出典：九州地方小委員会資料（国土交通省九州地方整備局）

