

国道10号 ^{すみよし} 住吉道路

参考資料

令和2年 2月12日

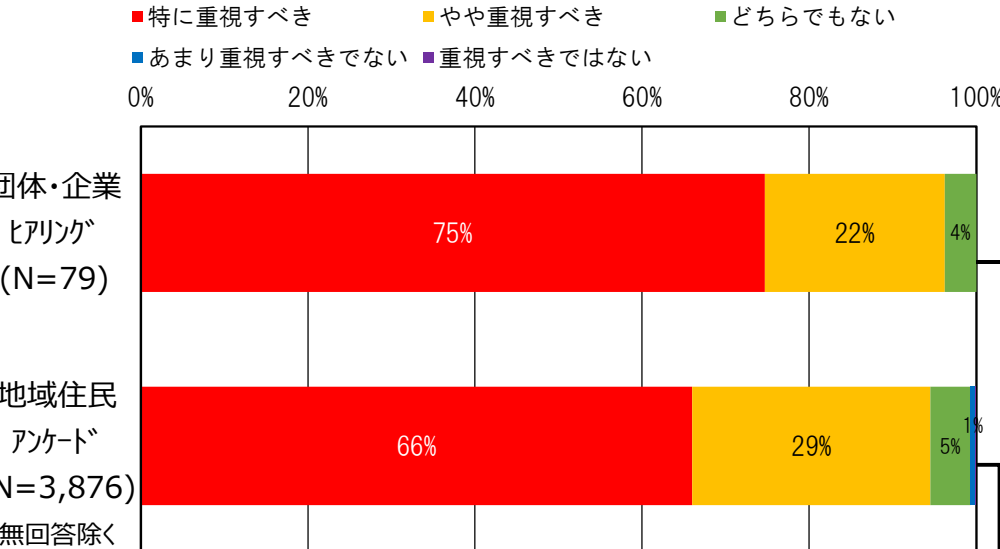
国土交通省 九州地方整備局

第3回意見聴取の結果 ルート帯案に関すること

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「暮らし」-渋滞)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (①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)

- いずれの意見聴取方法においても、9割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、渋滞の改善、所要時間の短縮、定時性の確保が求められている。
- 自治体意見においても、沿道施設を利用する交通と通過する交通を分離することが求められている。



- 通過時間が読めないで仕事上で使用しないが、従業員で国道10号沿いから通勤している者もいるので、通勤のストレスは少ない方がいい。(製造業)
- バイパスを降りるところ、現道と合流するところが上手く処理されないと、渋滞は解消されないように思う。(卸売・小売業)
- 朝の渋滞が酷く、沿道に会社がある為、出入りがしづらい。ニトリ等の大型店舗への出入りにより、右折車線の渋滞が顕著。(運輸業)
- 宿泊客にも国道10号の案内はしない。(サービス業)
- バスが国道10号を通っているが渋滞しているので定時性が守られない。渋滞で時間が読めないで今までに何度も所要時間を変えている。(運輸業)
- 配達の際に渋滞しているので沿道の店舗に入りにくい。(卸売・小売業)
- 国道10号は信号が多いし、沿道の施設の出入りが多く危険が多いので、国道10号に用がない限りは通らない。(製造業)

<自治体意見>

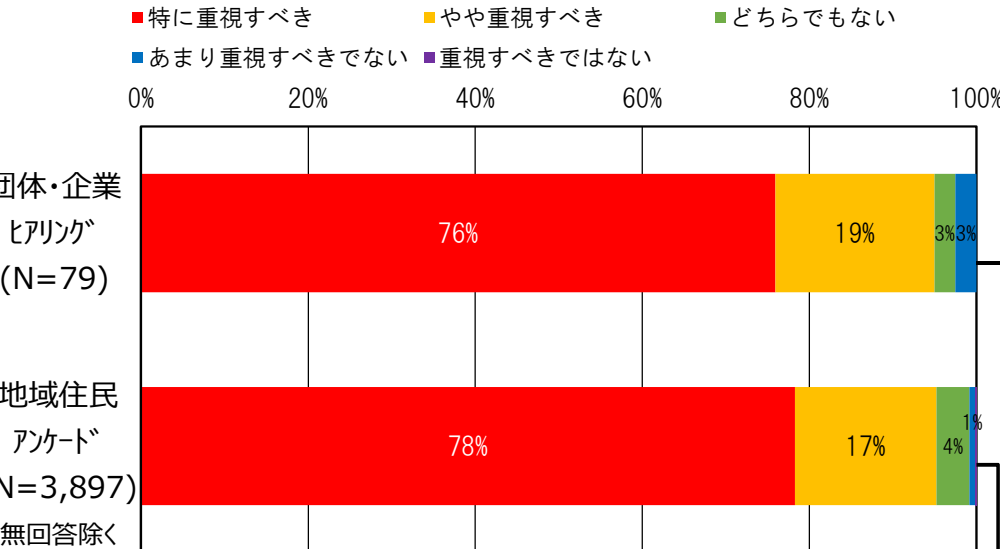
- ・地域高規格道路候補路線「宮崎環状道路」の機能を有し、「サービス速度の向上」が必要であり、沿道施設を利用する交通と分けたルート帯とすることが望ましい。(宮崎県)
- ・沿道に多くの商業施設等が立地し、車両の出入り等による慢性的な渋滞が発生、市民生活や企業活動、路線バスの運行等に多大な支障をきたしているため、沿道施設への車の出入りによる交通阻害を排除できるルート帯が望ましい。(宮崎市)
- ・防災・物流・観光等の観点から円滑に移動できることが大事であるため、沿道施設への利用が少ない構造が望ましい。(西都市)

- 現在の道路は、通過交通と生活用道路が混在し、特に朝夕の通勤通学時は長い渋滞が発生している。
- 通勤時の渋滞が酷い。夕方は15分で着くところを30分以上かかって目的地に着くので、どうかしてほしい。
- 渋滞せずに円滑に移動出来る様にして欲しい。
- 渋滞で約束の時間をおくれる場合がある。
- 生活する上で必要な道路なのにいつも混んでいて使いづらい。近くに行くのにも遠回りをする事がしばしばある。
- 特に住吉駅前～日大高校前バス停辺りまでの渋滞をどうかしてほしいです。
- 渋滞すぎる。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「暮らし」-安全)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (②事故の危険性が少ないこと)

- いずれの意見聴取方法においても、9割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、危険と感じたことが多々あり、安全面での対策が必要との意見が寄せられた。
- 自治体意見では、自動車の交通混雑や歩道や路側帯の狭隘区間が存在していることを踏まえ、交通安全対策や歩行者空間・自転車通行空間の確保を望む道路整備が求められている。



- 夏休みや冬休みなど学校が長期の休みの時に、国道10号の運転に慣れてない車が通るので、事故が多くなり危険と感じることが多い。(製造業)
- 従業員による事故を起こさないことが会社の方針である。車を扱う会社なので特に事故が多いようには思わない。(製造業)
- 国道10号を通行中に事故が起きると、逃げ道がなくて困る。(卸売・小売業)
- 国道10号は交差点が多いので、物損事故が多い。(製造業)
- 国道10号に住吉地区は横断歩道が少なく、近隣の学生が自転車で乱横断していて危険を感じる。(運輸業)
- 新名爪交差点や国道10号は事故多発地点で、運転をしていて危険と感じることが多い。急に歩行者が出てきたりする。(運輸業)
- 特に事故が多いようには思わない。(団体)

<自治体意見>

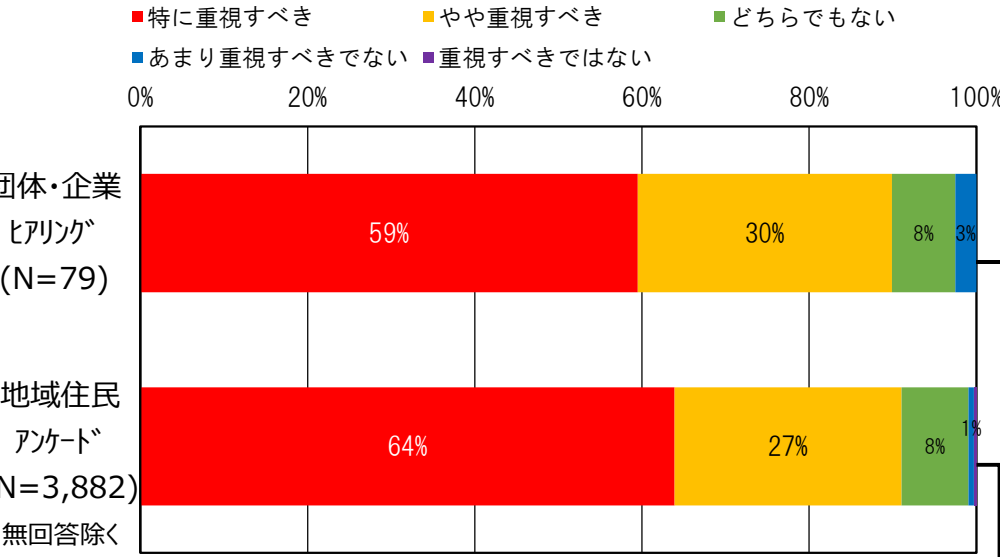
- ・周辺教育機関の通学路として位置づけられているため、**通学路および通学路と交差する箇所における交通安全対策や自転車の通行空間確保**など、特に重視すべきである。(宮崎県)
- ・通過交通を新設バイパスに転換させ**通過交通と生活交通の分離**が図られるルート帯が望ましい。(宮崎市)
- ・**自動車交通がバイパスへ転換**することにより、現国道10号の交通量が減少するため、**他案に比べて安全性が高まるバイパスのルート帯**が望ましい。(新富町)

- 渋滞を無くすことが安全面に早く繋がると考えます。
- 事故が少なく安全である事が何より大切だと考えています。
- 朝の通勤・通学時間は車・自転車・歩行者が特に多く事故も心配です。
- 渋滞が多いので、交通ルールを守らず危ない時が見受けられる。
- 国道10号に出る際の見通しが悪く事故の危険性が高い。
- 現在の新名爪交差点は複雑で分かりにくく事故が多い。
- 重視する事はドライバーのモラル低下もあると思う。(①ながら運転スマホ等、脇見運転②自転車のながら運転、脇見運転)
- 歩道や二輪車道をやや広めに取り、車との間隔が取れると良い。
- 自転車で起伏の無い道を求む。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「暮らし」-歩行者の安全)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (③歩行者の安全が守られ、生活道路への流入が防げること)

- いずれの意見聴取方法においても、8割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、横断歩道が少ないこともあり歩行者や自転車による乱横断が見られ、大変危険であるとの意見や、通学路となっているが歩道の狭隘区間やガードレールがない箇所もあり、歩行者の危険性が高い等の意見が寄せられた。
- 自治体意見では、渋滞回避による生活道路への流入により、周辺教育機関への通学生や歩行者との事故が懸念されるため、通過交通と地域内交通を分離するような道路整備が求められている。



- 学校も近くにあるので、バス停の利用者も多いことを考慮すると、歩道が狭くなっている箇所は事故も多い。(製造業)
- 自転車利用が多い割に、歩道が狭く危険。(製造業)
- 横断歩道が少ないので、歩行者が乱横断したりして危険を感じる。(運輸業)
- 国道10号線の歩道は狭く、歩行者の危険性が高い為、歩道を拡張してほしい。(製造業)
- 支援学校(盲学校)の生徒達が国道10号の歩道をよく歩いているのを見かけるが、歩道が狭いところもあり、点字ブロックが結構痛んでいるところもあるので危険を感じる。(運輸業)
- 国道10号は歩道が狭く、近くに学校もあるので学生が多いので、朝・夕の通勤時に危険を感じることもある。(製造業)
- 通学もバス利用が多く、歩行者はそこまで多くないと思う。(製造業)

<自治体意見>

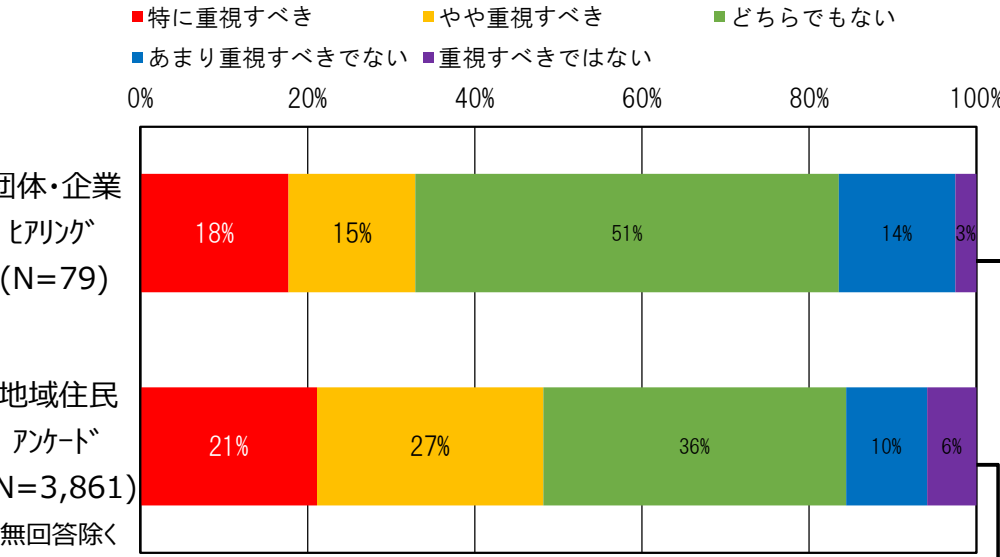
- ・慢性的な渋滞を避けるため、**地区内の生活道路に流入する車両**により、**周辺教育機関への通学生をはじめとする歩行者の安全性に不安**があるため、**地域内交通と通過交通を分別**するようなルート帯が望ましい。(宮崎県)
- ・渋滞回避による生活道路への流入は、**車両と歩行者等による事故が懸念され、大変危険**である。(宮崎市)
- ・歩行者の安全を確保するには生活道路へ迂回交通が流入することを回避する必要があるため、**現国道10号の交通量が転換されるバイパスのルート帯**が望ましい。(新富町)

- 国道10号がよく混んでおり、脇道など生活道路へ車が流入しているので、自転車や子供たちの通学路が危ないとよく感じます。
- 道幅の狭い所に子供・自転車・車と、いつ事故に合うか分からない。信号の時間が短いため、赤信号でも無理やり通る車も多い。
- 国道10号も国道219号も、小中高生の通学路となっているが、ガードレールがなく歩行者の安全確保が心配。
- 住吉は学校も多く幼・保・小・中・高校生が多く登校している。また地元の方も多く高齢者も多い。国道10号は歩道橋、横断歩道が少なく不便です。
- 学生も通る道です。また高齢者も多く事故率も高い。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「暮らし」-沿道環境)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (④現国道10号沿線の改変が生じないこと)

- いずれの意見聴取方法においても、3割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、バイパスや拡幅で既存市街地が衰退するという意見と、沿道施設に目的がある交通と通過する交通が分離するだけで影響はないという、両方の意見が寄せられた。
- 自治体意見では、計画的に開発を抑制することで土地利用がコントロールされている現状を踏まえ、将来的に現道の既成市街地に道路整備が与える影響は少なく、現在の沿道の商業機能の集積は維持されると考えられている。



- バイパスの沿道に店舗はできないから、国道10号は廃れることはないと思う。北バイパスができたときも旧道はそこまで廃れなかった。(運輸業)
- バイパスができれば、現道(国道10号)を通らなくなる人がいるので、町の衰退が多少懸念される。(団体)
- 日用品等の買い物目的の人は、多少減少するかもしれないが、流通関係は改善される。しかし立寄り客は減少するかもしれないので、経済的な冷え込みはない方がいい。(サービス業)
- 今現在、渋滞しているにも関わらず、国道10号沿いは店舗も新たに出来たりしているし、目的を持った人は国道10号を利用すると思う。(団体)
- バイパスができて、国道10号の交通量が減少し、渋滞が緩和されれば、目的を持った人だけが市街地に行けるのではないか。(製造業)
- 佐土原バイパスを例にとると、交通量も分散され、現道の整備がしやすくなり、駅前などの開発が進み、以前より良い町並みになったと思うので、住吉地区も開発が進んでいい方向にいくのではないかと思います。(製造業)

<自治体意見>

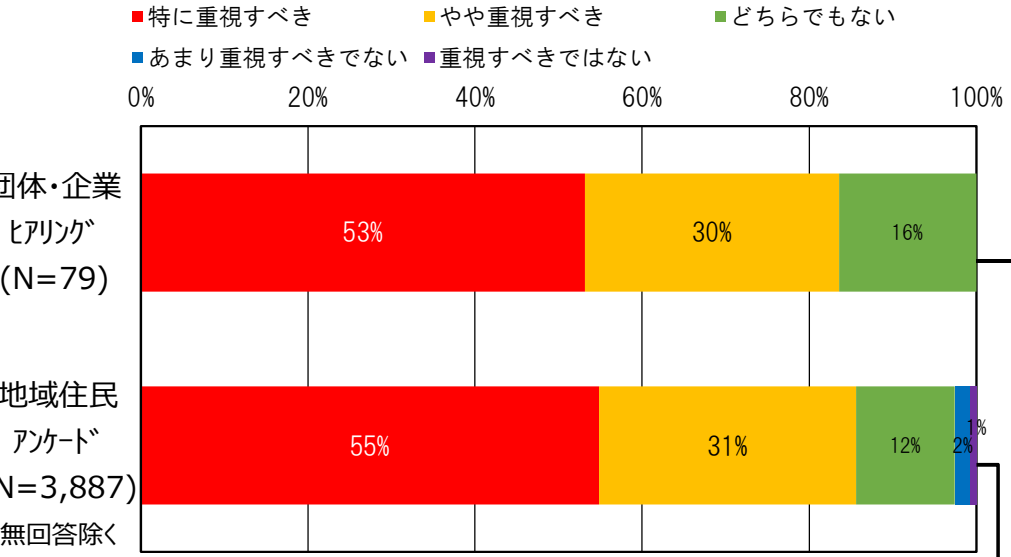
- ・市街化調整区域では、沿道サービス施設や近隣住民が利用する日用品店舗などの**立地は開発許可等により調整**されることから、**改変が生じないルート帯が重要**。(宮崎県)
- ・概ね市街化調整区域を通過することになれば、新たな商業施設等の立地はほぼ見込まれず沿道の開発が制限されるため、**現在の沿道の商業機能の集積は維持**されるものと考えられる。(宮崎市)
- ・現国道10号の沿線が市街化されている区間では、現道拡幅によって改変されることが懸念されるため、**バイパスのルート帯が望ましい**。(新富町)

- 現国道10号の町の経済も含めあまり支障が起きないようにすることも大切であると思う。
- 沿線道路の商店街が寂れないような整備が必要だと思います。
- 商業施設に影響ない様にして欲しい。店がなくなると困る。
- 現在の国道10号沿いで商売をしている人たちが、新しく住吉道路ができることによって売り上げや来客にどのような影響が出るのかを要検討する必要があると思います。
- 現道沿線にはこれまでの歴史の中で既に住宅地と商業的施設とが一体となった土地利用の集積が図られており、地域の衰退は考えにくいので、考慮する必要性は低いと思う。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「防災」)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (⑤災害時に国道10号の代替路として利用できること)

- いずれの意見聴取方法においても、8割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、災害時の交通混雑を緩和でき、全国各地で想定外の災害が起きていることを踏まえ、ハザードマップ上の浸水想定区域外を通るような道路整備を求める意見が寄せられた。
- 自治体意見では、現在の道路状況では災害時の交通の集中に対応できず、緊急車両等の移動に時間がかかる恐れがあることを踏まえ、災害時の避難路や救急車両通行路としての機能を有する道路整備が求められている。



- 災害時における、緊急車両の通行帯の確保、交通事故多発箇所の改善。(団体)
- 日本全国各地での水害もハザードマップで安全とされていた地域も被害にあっているため、ハザードマップで安全とされている場所が安全とは限らない。(団体)
- 災害時石崎川が氾濫すると現道(国道10号)は利用できなくなる。(製造業)
- 全国各地で想定外の災害が起きているので、災害時、なるべく早く避難できるような道路整備を望む。(製造業)
- ハザードマップにかからない場所(津波から逃れるところ)を通るような道路整備が必要。災害時の混雑を緩和できるのであれば必要性を感じる。(卸売・小売業)
- 緊急車両が通れないということは絶対避けるべき。国道10号に拘らず、緊急時にスムーズに通れる道路があればいいと思う。(サービス業)

<自治体意見>

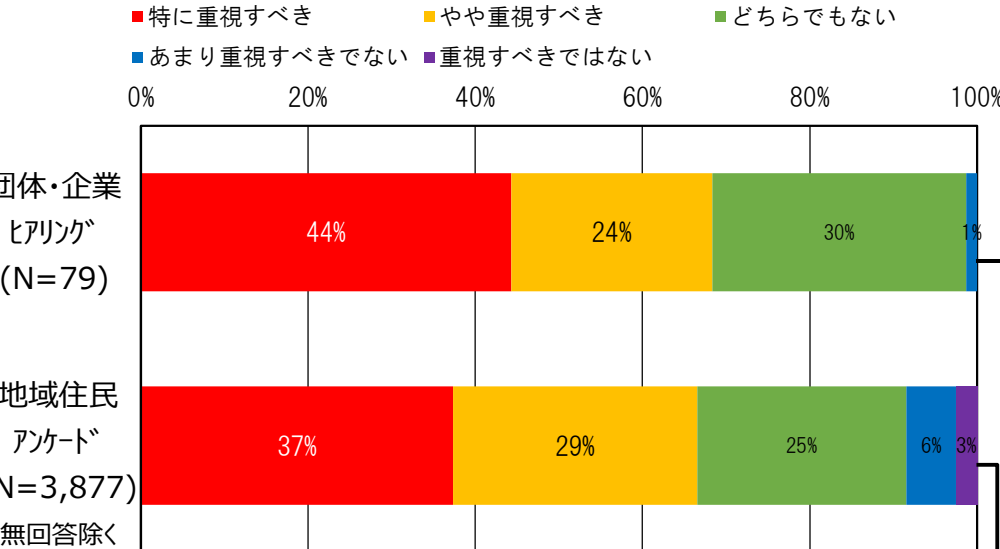
- ・災害時に東九州自動車道とともに**避難路や緊急車両通行路として重要な役割を担い、十分な輸送機能確保やリダンダンシー**の観点から、災害時における代替路の確保が有効。(宮崎県)
- ・**災害時にも機能するバイパスのルート帯**が望ましい。(宮崎市)
- ・災害時の緊急輸送などで**代替路としての機能を果たせるルート帯**を重視すべきである。(西都市)
- ・現国道10号の代替路となり、**防災道路として機能することが期待できるバイパスのルート帯**が望ましい。(新富町)

- ここ最近災害が多く避難道路にしては狭い、緊急自動車も多いが道路が狭く通行に時間がかかる。
- 大きな災害が多発する中、緊急輸送道路又は避難道路として十分な役割が果たせるのか。
- 地震、津波、災害に対応できる道路であってほしい。
- 沿道施設が次々と出来、車の量も多くなり、緊急車両の通行にも支障がでます。災害時の代替路は絶対必要だと思います。
- 台風災害などでも、道路を使用できる事が必要だと思います。
- 水害や土砂崩れで使えないということがない。災害時でも大丈夫な道路。
- 南海トラフ地震の影響が少ないような整備を望みます。

第3回意見聴取の結果（ルート帯案の検討：「医療」）

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果（⑥県立宮崎病院に早く安静に行けること）

- いずれの意見聴取方法においても、6割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、救急車が円滑に走行できていない状況を実際に見たり、進路をゆずれない体験をしているなどの意見が寄せられた。
- 自治体意見では、慢性的な渋滞や全体的に路側帯が狭小であることにより、緊急車両の到着に遅延が生じていることを踏まえ、緊急車両が円滑に走行でき速達性が確保される道路整備が求められている。



- 緊急時に、国道10号は2車線なので、なかなか避けてもらえず先に進めなかつたりするので困っている。（団体）
- 佐土原町から県病院までは、相当の時間がかかるので、人命に係わることを思うと、早く安静に行けることを重視すべき。（製造業）
- 救急車両が中々通れず、隊員の方の声掛け頻度が高い。（運輸業）
- 緊急車両が渋滞を避けて通れるようになると思うが、道路をいくら整備しても早く行ける訳ではなく、その道路の利用者の協力次第だと思う。（今、現状として緊急車両が近づいてきても道を譲らない様子をよく目にする）（製造業）
- 国道10号は1車線なので緊急車両が通るときに、他の車が避けきれずにいるのを見たことがある。（卸売・小売業）
- 県病院以外でも、他の病院施設等整ってきていると思う。（製造業）

<自治体意見>

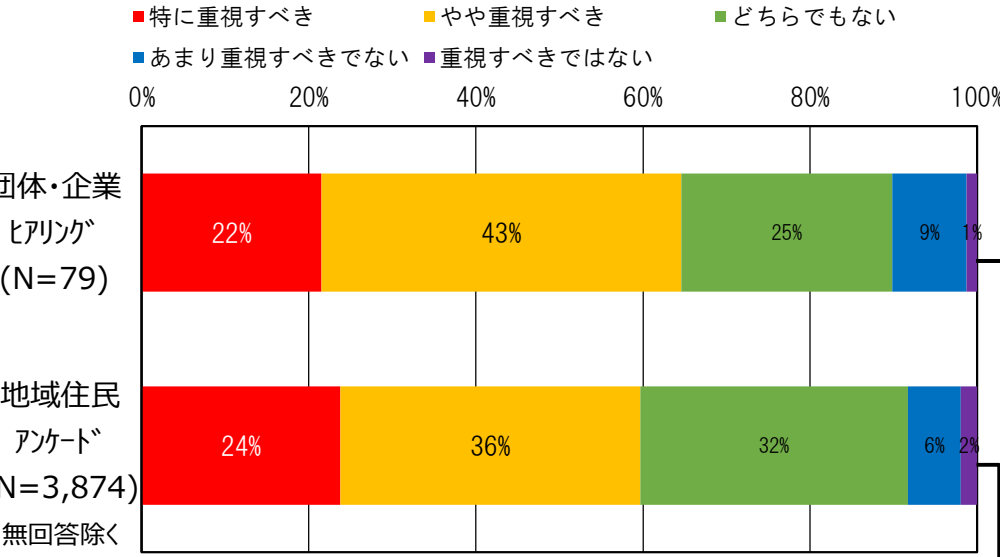
- ・県立宮崎病院への**救急搬送件数が年々増加傾向**であるなか、国道10号住吉道路は、当地域や新富町、宮崎市佐土原町から**県立宮崎病院への幹線路**であることから、**搬送時間短縮が図られるルート帯**が望ましい。（宮崎県）
- ・**慢性的な渋滞や全体的に路側帯が狭小**であることにより、緊急車両の到着に遅延が生じるなど、**緊急車両の走行に対して多大な支障**を来している。よって沿線店舗等への出入りや信号の少ない道路整備により、**時間短縮を図り、患者への負担を減らす**ことが必要。（宮崎市）

- 救急車が通る際狭いし、円滑に進まないと思う。
- 道幅も広いとは言えず、自転車の学生や救急車両が通る時は、危険ではないかと考える。
- 人口増加の住吉は救急車や消防車などの緊急車両の通行もスムーズにすべき。
- 緊急車両が一番困っていると思う。
- 緊急車両がスムーズに進めていない。
- 夕方など事故が多発しているように感じる。事故により渋滞が更に酷くなっており、道の狭さから救急車の走行の妨げになっている場面も見かける。
- 朝方や夕方等、通学・通勤時間帯や休日の渋滞がある上、救急車両が通る際の道幅も狭いと感じる。
- 県立病院にこだわる必要はないと思います。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「産業」)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (⑦産業拠点間を予定した時間内に移動できること)

- いずれの意見聴取方法においても、5割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、配達時間に指定があるため、渋滞の多い国道10号は時間が読めず、避けるようにしているという意見が多く寄せられた。
- 自治体意見では、周辺工場等から港や空港の物流拠点を連絡する主要な連携軸であるが渋滞により輸送時間がかかっていることを踏まえ、定時性が確保され近隣自治体の輸送環境の向上に寄与する道路整備が求められている。



- バイパス案は企業誘致のことを考えるとあった方がいいと思うが、既存の企業に関しては、そこまで重要視しなくてもいいのではないかと。(サービス業)
- 夕方のラッシュ時に思ったように配達ができない等があるので時間が読めた方がいい。(団体)
- 災害時でなければ、急ぐ場合は一ツ葉有料道路を利用しているので、あまり影響しない。(製造業)
- 企業体で考えるよりも、近隣住民や利用者の安全面を重視すべきだと考える。(製造業)
- 朝・夕の通勤時間帯以外は、おおよその通過時間が読めるが、仕事上時間指定がある場合は、国道10号は使用しない。(製造業)
- 会社では食品(冷凍食品等)を扱っており、宮崎市内や佐土原方面に配達する際は国道10号を通過しており、配達時間に指定があるので渋滞せずにスムーズに配達ができる方がいい。(卸売・小売業)
- 宮崎の特徴として理解しているので、移動時間に関しては、あまり重視しなくてもいいのではないかと。(団体)
- 企業誘致(新しい開発地区等)に関しては、必要性を感じる。宮崎が車主体なので高速道路に繋がる道路整備が必要だと思う。既存の企業に関しては、そこまで重要視しなくてもいいのではないかと。(製造業)

<自治体意見>

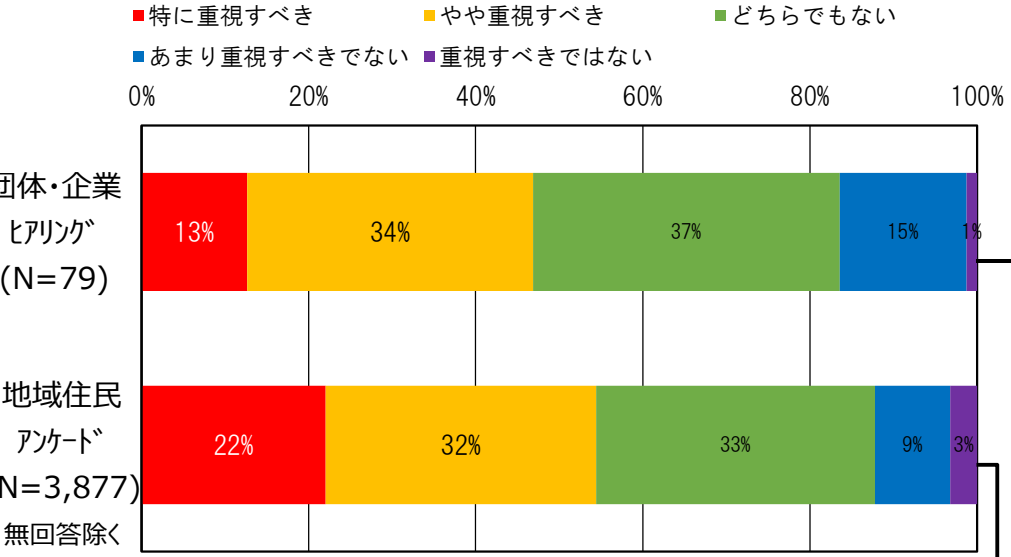
- ・宮崎テクノパークなどの産業拠点が立地しているが、慢性的な渋滞のため、**周辺道路への迂回や時間的な制約**により多くの企業活動に支障が生じており、これらの**産業拠点と物流拠点施設**(宮崎港や宮崎空港)とを結ぶ上で**定時性を確保できるルート帯**が必要。(宮崎県)
- ・本地域には、宮崎テクノパークや北部工業団地等の産業拠点が立地しており、**産業拠点間の安定した時間内移動**が実現すれば、**企業の生産活動がさらに活発化**していくことにつながり、**多くの経済効果**を生み出すものとする。(宮崎市)

- 宮崎県の産業及び観光の面から見ても他県からの移動手段が自動車であること。
- 地域住民の生活、安全の確保第一。かつ、県経済の発展につながればとの思い。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「観光」)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (⑧観光地間の移動時間が平休問わず短いこと)

- いずれの意見聴取方法においても、4割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、観光地の目的地によって各利用者が状況により道路を選択すればいいという意見と、移動時間の円滑化を図ることで、県全体の活性化に繋がるとの意見が寄せられた。
- 自治体意見では、観光目的の主な利用交通手段は自動車であることを踏まえ、慢性的な渋滞が解消されることで計画的な観光地への移動が可能となり、平休問わず交流人口が増え、地域活性化を図れる道路整備が求められている。



- 観光地間の移動が円滑になり、宮崎県が活性化してくれればいい。(団体)
- 宮崎県は「観光立県」なので、やや重視。(製造業)
- 観光客は予定を立てて旅行に来ていると思うので、渋滞にはまってしまうと予定が狂う。(サービス業)
- 観光・貸切バスの回送の場合は、基本下道を通っていくが、国道10号の渋滞で時間が読めなく、配車地(宮崎市内ホテル等)や始発時間に遅れることがある。(運輸業)
- 観光地間の移動では、国道10号は使用しない。(製造業)
- 観光地の目的地次第で、それぞれの場所が異なるので、利用者それぞれが状況によって道路を選択すればいいと思う。(製造業)
- 観光地がそもそも少ないので、あまり重視すべきとは思わない。(製造業)
- 観光地間の移動に関しては慢性的ではないと思うので、さほど重視すべきではないと思う。(卸売・小売業)

<自治体意見>

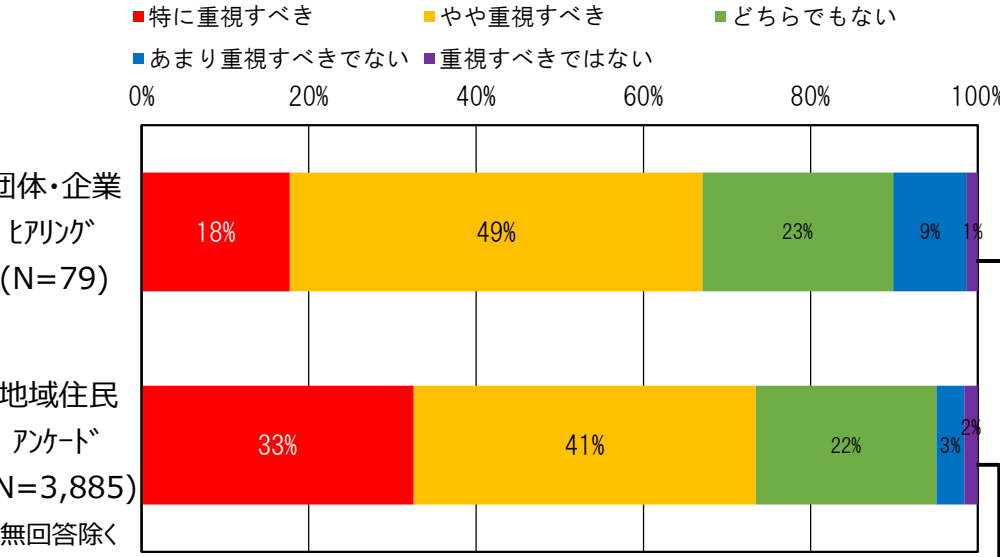
- ・住吉地区周辺や県北部においても観光地等が整っており、年間を通じて県内外から車を利用した観光客が宮崎市に集中するため、宮崎市中心部と県北方面とを結ぶ上で、**定時性が確保できる道路整備**が望ましい。(宮崎県)
- ・**移動時間の短縮がより図られる新設バイパス案**が望ましいと考える。(宮崎市)
- ・スポーツ施設の建設により今後の集客が期待されると同時に、**利用車量の増加**も考えられることから、**速達性を確保できるルート帯**が望ましい。(新富町)

- 観光地宮崎県として県外からのお客様を受け入れた時に、移動時にスムーズに行くことができると良いです。
- 宮崎県の産業及び観光の面から見ても、他県からの移動手段が自動車であること。
- 土曜・日曜の渋滞が少しでもなくなることを期待したいです。
- 休日も渋滞するため、住吉や佐土原へ行く際はイライラします。
- ルート帯案比較⑧については国富ICがあるので神宮へ行くのはそこからでは？
- 休日に渋滞している。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「生活環境」)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (⑨生活環境(騒音など)への影響が小さいこと)

- いずれの意見聴取方法においても、6割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、道路整備に伴う騒音はやむを得ないが、防音壁等の環境面での配慮は必要であるとの意見が寄せられた。
- 自治体意見では、対象地域は慢性的な渋滞により周辺の生活道路への車両流入が顕著であるので、生活環境への影響が最小限に抑えられる道路整備が求められている。



- 沿道に住んでいる人は工事の騒音等困るのではないかと思います。(団体)
- 車が通ることでの騒音はやむを得ないと思う。防音壁等の環境面の配慮が必要。(サービス業)
- 国道10号を拡幅することになると夜間工事になるのではないかと。近くに住宅があるので騒音問題が出てくると思う。(卸売・小売業)
- 以前、ホテルの前で道路工事があった際に、騒音で宿泊客が減った。(サービス業)
- 車の騒音は気にならない。どちらかという電車音の方が気になる程度。(卸売・小売業)
- 多少の騒音はやむを得ない。交通量の少ない所に道路を整備しても意味がない。(防音壁等、環境面の配慮は必要だと思う) (製造業)
- 今現在、授業中の車の騒音等、気にならない。(団体)
- 生活していても、大型車の騒音等はさほど気にならない。(製造業)

<自治体意見>

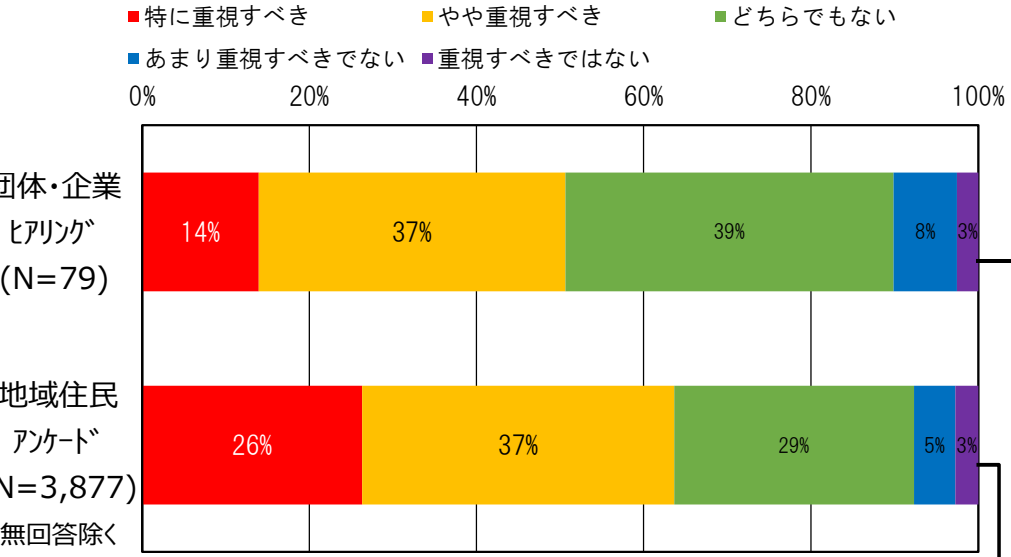
- ・慢性的な渋滞により周辺の生活道路への車両流入があることで、騒音等による**生活環境の安定を欠く**こととなるため、供用後に生活環境への影響が小さいルート帯が望ましい。(宮崎県)
- ・対象区間は人口が増加傾向にあり、今後も増加が期待できる等地域の魅力の高さが伺えることから、**生活環境への影響は最小限に留める**ことが望ましい。(宮崎市)
- ・現道改良案では大型車交通量の増加による振動や騒音等の悪化が大きいと考えられるため、比較的農地が多く**生活環境への影響が小さいバイパスのルート帯**が望ましい(新富町)

- 地元住民からすればバイパス工事は工事期間中の騒音や工事車両による事故等の被害の心配がある。完成後もバイパス流入の為に生活道路へ入りこむ車両は減らない。
- 住宅地にバイパスを通すと、騒音、排ガス等健康面が気になる。
- バイパスは生活市街地内でない方がよい。
- 住居と幹線道路を分けて欲しい。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「自然環境」)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (⑩自然環境(動植物など)への影響が小さいこと)

- いずれの意見聴取方法においても、5割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、道路整備に伴う多少の自然環境の変化はやむを得ないとする意見と、利便性だけを追求し整備するのではなく、自然環境への影響を考慮すべきとの意見が寄せられた。
- 自治体意見では、田畑等の改変は伴うものの動植物等への影響は小さいと考えるが、照明の配置等により植物(稲等)にも影響が出てくることを踏まえ、自然環境への配慮を最大限に図った道路整備が求められている。



- 自然環境は、さほど崩されない方がいいと思う。(団体)
- 何かを作るには何か犠牲になるので仕方がない。(製造業)
- 山地を通すとかではないのであれば、そこまでの影響はないように思う。(製造業)
- いずれの案にしても、多少の影響はあるので仕方がない。(製造業)
- 多少の自然環境の変化は仕方がない。(卸売・小売業)

<自治体意見>

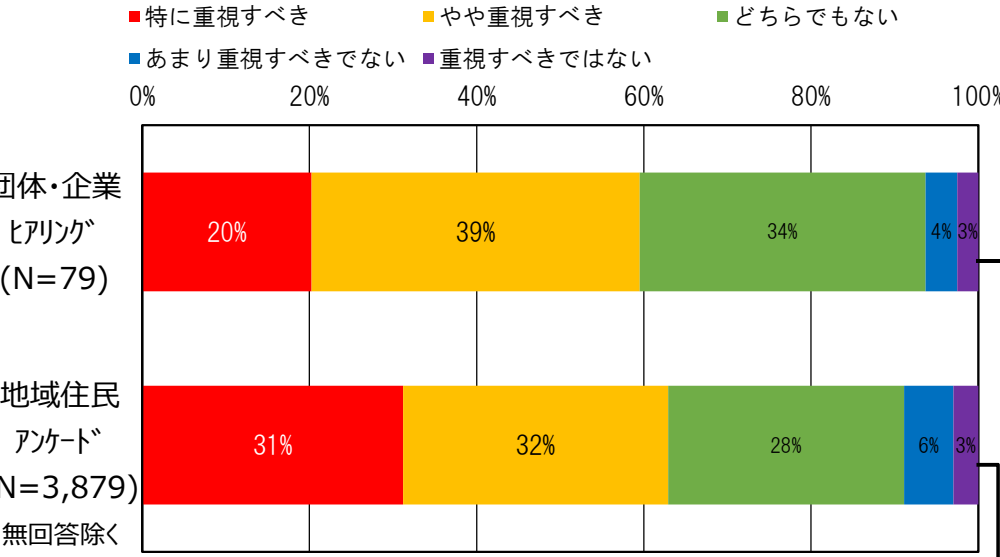
- ・大規模な切土区間を避けるなど、ルート選定にあたっては**自然環境への影響が小さくなるように配慮**すべき。(宮崎県)
- ・新設バイパスの場合、田畑等の改変は伴うものの、動植物等の自然環境への影響は少ないものとする。(宮崎市)
- ・農地の改変は伴うものの、**周辺の動植物に与える影響は最小限にとどめられるようなルート帯**が望ましい。(新富町)

- 沢山の道路工事で動植物への影響が全国で懸念される中、なるべく自然環境の事を考えるべき。
- 人間の利便さだけでなく、自然環境のことも考えて進められると良いと思います。
- 構造は少しだけ高く、小学生たちが入り込みにくく、周辺田園地帯に影を落とすにくいように。
- 農振地として、重要地として保存、旧国道10号を整備。
- できるだけ畑や田んぼを潰さないでほしい。現国道10号の改良案を求めます。
- バイパス案は農地が主であり、道路により都市開発が進むため好ましくない。

第3回意見聴取の結果(ルート帯案の検討:「家屋への影響」)

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果 (①家屋移転が少ないこと)

- いずれの意見聴取方法においても、5割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、家屋移転に伴う時間やコストを極力抑え、現在の渋滞が緩和され、且つ災害時に地域住民の避難場所としても機能する道路整備を望む意見が寄せられた。
- 自治体意見では、対象地域は商業施設や集合住宅が連担しており、移転による沿道商業施設の衰退も懸念されることから、沿線住民の生活環境に配慮した道路整備が求められている。



- 家屋を移転することで、時間もコストもかかる。(団体)
- 用地買収のことを考えると家屋移転は少ない方がいい。(サービス業)
- 家屋移転はかなり難航しそうなので、できるだけ少ない方がいいと思う。(卸売・小売業)
- 家屋移転が少ない方が、費用が安く済むのではないか。(卸売・小売業)
- 費用に見合った道路整備であれば、地域住民や利用者も納得すると思う。(団体)
- 移転はあまりない方がいいと思うが、地権者の方、住民の方の思いを優先すべきだと思う。(製造業)
- 地域住民にとって、利用者にとって、便利な道路整備であれば多少の家屋移転は仕方ないと思う。(製造業)

<自治体意見>

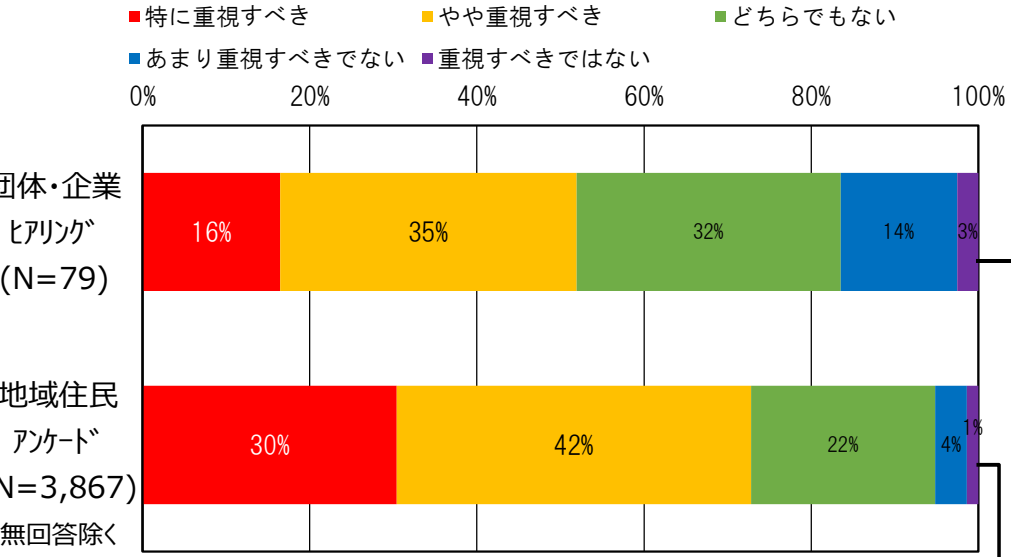
- ・対象地域は、商業施設や集合住宅が連担しており、現道拡幅の場合では家屋移転が多数あり、**不測の時間を要すること**や移転に伴い**沿道環境が大きく変化**する可能性があることから、**家屋移転が少ないルート帯**とすることが望ましい。(宮崎県)
- ・家屋や店舗等の移転により、**沿道商業施設の衰退も懸念**されることから、沿線住民の**生活環境への影響を極力減らす**ことが重要。(宮崎市)
- ・家屋の移転は整備費用的にも**少ない方が望ましい**。(新富町)

- 住宅移転は、時間がかかるので山側案が良いと思います。災害時も使える。
- 土地家屋の買収・移転に伴うトラブルで計画が頓挫しないこと。
- 家屋移転が少ないので早く着工できるのではないのでしょうか。
- 山側ルートが経費が安く買収交渉が割とスムーズに進むと思われる。
- 家屋移転が多いと、その調整にかなりの年数を要するのではないのでしょうか。出来るだけ家屋移転が少なく、且つ現在の渋滞が緩和される案を望みます。
- 住宅が少なく立ち退く費用もかからず全体のコストも安価で済む。

第3回意見聴取の結果（ルート帯案の検討：「沿道利用」）

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果（⑫沿道からの利用が便利なこと）

- いずれの意見聴取方法においても、5割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、沿道の商業施設等への利用者減少を懸念する意見と、交通量が分散され、国道10号の交通量が減少することで沿道の施設利用がしやすくなるのとの意見が寄せられた。
- 自治体意見では、通過交通と生活交通を分離することで渋滞の緩和が図られることから、沿道サービスアクセス機能よりも速達性・安全性の高い道路整備が求められている。



- 沿道のお店の方はお客さんが減ることを心配しているので、利便性はよくなった方がいいと思う。（サービス業）
- バイパスと割り切れれば、沿道からの利便性については、やや悪くなくても構わない。（卸売・小売業）
- 沿道からは多少離れても事故防止の観点からはバイパスの方がいい。（団体）
- 国道10号の交通が分散され、多少交通量が減少すれば、沿道店舗等の利用がしやすくなると思う。（製造業）
- 沿道からの利用よりも、バイパスでスムーズに行けることを優先してほしい。（団体）
- 国道10号沿いの店舗への利用者が減ることを考慮すると利便性は多少重視すべき。（製造業）
- 事故の観点から考えると沿道からの出入りがあまりない方がいい。（運輸業）

<自治体意見>

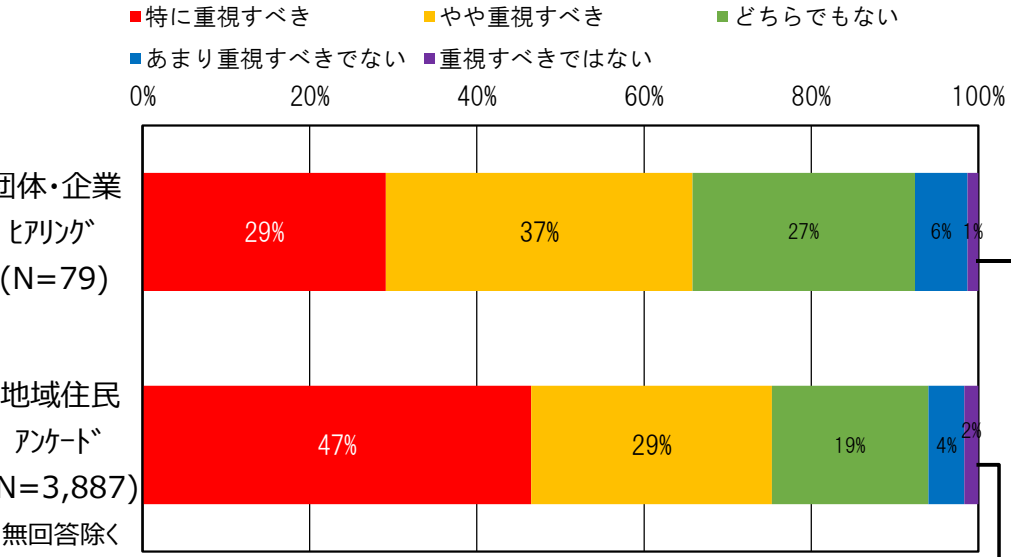
- ・接続道路の計画あたっては、沿線の公共機関等の**既存施設の機能を極力毀損せず**、有効活用が図れるよう、**沿道施設の利用者に配慮**が必要。（宮崎県）
- ・通過交通と生活交通を分離することが課題解決に向けた最善策と考えており、沿道サービスアクセス機能よりも、**トラフィック機能を重視したルート帯**とする必要がある。（宮崎市）
- ・速達性、安全性を重視しており、**沿道からの利用が少ない構造が望ましい**。（西都市）

- 整備コストを気にしていただく事は、至極当然であるが、コストを重視するあまり利便性、安全性が確保できなくなる事は本末転倒であるので、十分な議論検討、地元の意見を反映すべきである。
- 宮崎市中心街や延岡国道10号のように、4車線化し、交通の円滑化と、沿道利便性を同時に図ってほしい。
- 沿道からの侵入箇所は必ず信号をつける。

第3回意見聴取の結果（ルート帯案の検討：「効果の早期発現」）

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果（⑬早期に整備効果が望めること）

- いずれの意見聴取方法においても、6割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、部分的に車線数が増加しても渋滞解消にはならず、部分的な早期開通よりも将来的(長期的)にみて、地域住民にとって利便性のある道路が必要との意見が寄せられた。
- 自治体意見では、対象地域の渋滞が緊急車両や路線バスの遅延等市民生活に著しい支障がある状況を踏まえ、早期に整備効果があり、代替路として災害時の緊急輸送に必要な道路の1つとして機能する道路整備が求められている。



- 防災面を1番重視する考え（災害はいつ来るか分からないことを考慮する）としては、少しでも早く効果がある方がいいという意味では重視する。（製造業）
- 少しずつ供用するよりも、完成後全区間供用にする方がいい。（団体）
- 4車線(片側2車線)に部分的になっても、それほど効果があるとも思えないし、車線が増えても渋滞は解消されないと思う。（製造業）
- 長期的にみて、改善するような道路整備を望む。現道拡幅で一時的に部分的に改善しても、また問題が出てきた時に拡幅により立ち退きされた住民等からの不満がでるのではないかと思う。（運輸業）
- 新富の道路拡幅のことを思うと、車線が絞られる側は、結局利用していないことが多いから、部分的に拡幅して整備しても、結局交通状況は今とさほど変わらない気がする。（団体）
- 部分的な早期の開通よりも、将来的に利便性のある道路整備をした方がいい。（団体）
- 早期に整備効果が望めることよりも、長期的（将来的）に見て、地域住民の方にとって便利な道路整備を望む。（製造業）
- 現道を少しずつ拡幅して車を通してても出口が狭くなっているのであれば渋滞は変わらないので、バイパスを造って一気に解消された方がいい。（卸売・小売業）

<自治体意見>

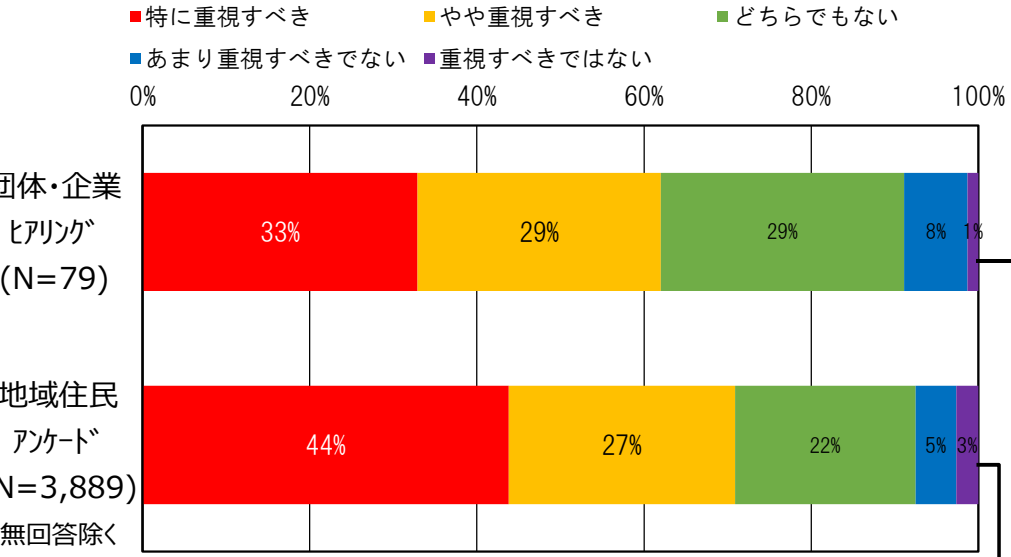
- ・沿線は商業施設が連担しており、用地補償に伴う移転先の確保など工事着手までに期間を要する可能性があることから、**工事着手までに要する期間が短期間**で済み、早期に整備効果が望めるルート帯が望ましい。（宮崎県）
- ・現在の渋滞状況は、緊急車両や路線バスの遅延等**市民生活に著しい支障**があるため、用地補償に要する期間短縮が図られ、**整備効果が早期に発現できるルート帯**が望ましい。（宮崎市）
- ・部分的な開通効果が発揮されるよりも、**計画区間全体の完成ができるだけ早いルート帯**が望ましい。（西都市）

- 路線位置図の道路に付いては早急に改善する必要がある。
- 一ツ葉有料道路を国道化の上、無料にする方が事業費圧縮と早期の効果発現に繋がるのではないのでしょうか？

第3回意見聴取の結果（ルート帯案の検討：「コスト」）

■自治体、団体・企業、地域住民への意見聴取結果（⑭整備費用が安いこと）

- いずれの意見聴取方法においても、6割以上が重視すべきという傾向にある。
- 自由意見では、安価で効果の高い道路整備が必要という意見と費用を多少かけてでも、利便性・安全性を確保した上で、災害時に機能する強い道路が必要との意見が寄せられた。
- 自治体意見では、整備費用の低コストが重要と考えるが、速達性や安全性等、必要な機能を確保した上での道路整備が求められている。



- 安価で便利な道路ができるといい。（製造業）
- 最小の予算で最大の効果があったほうがいい。（サービス業）
- 税金なので、住民が納得できるようなものにしてほしい。（団体）
- 防災に特化した案のことを思うと、整備費用を多少かけてでも、よりよいものを作ってほしい。（卸売・小売業）
- 安ければ安い方がいいと思うが、災害に強い道路がいいと思う。道路が崩れたらどうしようもないので作るべき所は多少費用をかけても作るべき。（サービス業）
- 新規道路の整備は利便性を第一に多少コストがかかっても、よりよいものを作ってほしいと思う。（卸売・小売業）
- コストは安価な方がいいが、せっかくならコストをかけてでも、災害に強い道路が必要と思う。（製造業）

<自治体意見>

- ・速達性・安全性など必要な機能を確保でき、より経済的な費用として欲しい。（宮崎県）
- ・整備費用の低コストが検討材料として重要と考える。また工法検討に際しては、整備後の地域環境を考慮し検討すべき。（宮崎市）
- ・出来るだけ低コストとなるルート帯を重視すべきである。（西都市）
- ・事業費や移転対象となる家屋等の立地状況を考慮すると、他案と比べて早期整備可能と思われるバイパスのルート帯が望ましい。（新富町）

- 整備費用を少しでも安く、事故の危険性が少ないことを重視して欲しい。
- 人口減少が予想される中、多額の投資を抑えるべき。
- 品質を落として、金額をおとす意味ではない。無駄に高い品、費用をかけないという意味です。
- 市民、町民の利便性は最も重要視されるべき事項だと思うので、費用がかかったとしてもすべきことだと思う。（不便な街に人は寄り付かなくなり、廃れるだけ。整備しないしていると、人は離れていきます。）
- コストを重視するあまり利便性、安全性が確保できなくなる事は本末転倒であるので、十分な議論検討、地元の意見を反映すべきである。

第3回意見聴取の結果(自治体への意見聴取結果)

■自治体への意見聴取結果【宮崎県】

最適なルート帯の検討に必要な「重視すべき事項」について	意見(宮崎県)
① 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	<ul style="list-style-type: none"> ・住吉道路は、地域高規格道路候補路線「宮崎環状道路」の機能を有し、「サービス速度の向上」が必要であり、現国道10号線住吉地区の沿道施設を利用する交通と分けたルート帯とすることが望ましい。
② 事故の危険性が少ないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・現国道10号住吉地区付近は、各種利便施設、医療施設や教育施設などから国道10号への出入交通や地域住民のアクセス等により、通過交通と錯綜し、事故率も前後区間と比較して高いことから、地域内交通と通過交通を分別するようなルート帯が望ましい。 ・周辺教育機関の通学路として位置づけられているため、通学路及び通学路と交差する箇所における交通安全対策や自転車の通行空間確保などは、特に重視すべきと考える。
③ 歩行者の安全が守られ、生活道路への流入が防げること	<ul style="list-style-type: none"> ・現国道10号住吉地区付近は、慢性的な渋滞を避けるため、地区内の生活道路に流入する車両により、周辺教育機関への通学生をはじめとする歩行者の安全性に不安があるため、地域内交通と通過交通を分別するようなルート帯が望ましい。
④ 現国道10号沿線の改変が生じないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域に道路が整備された場合、規模要件に応じた沿道サービス施設や近隣住民が利用する日用品店舗などの立地が開発許可等により想定されることから、現国道10号沿線の改変が生じないようなルート帯及び道路構造が重要である。
⑤ 災害時に現国道10号の代替路として利用できること	<ul style="list-style-type: none"> ・国道10号は、災害時に東九州自動車道とともに避難路や緊急車両通行路として重要な役割を担い、十分な輸送機能確保やリダンダンシーの観点から、災害時における代替路の確保は有効である。 ・道路整備時は、無電柱化による大規模災害時の避難経路等の確保できるようにしていただきたい。
⑥ 県立宮崎病院に早く安静に行けること	<ul style="list-style-type: none"> ・県立宮崎病院への救急搬送件数が年々増加傾向であるなか、国道10号住吉道路は、当地域や新富町、宮崎市佐土原町から県立宮崎病院への幹線路であることから、搬送時間短縮が図られるルート帯とすることが望ましい。 ・道路整備時は、無電柱化による大規模災害時の緊急輸送道路の確保が必要。
⑦ 産業拠点間を予定した時間内に移動できること	<ul style="list-style-type: none"> ・住吉・佐土原地区の周辺は、宮崎テクニサーチパークなどの産業拠点が立地しているが、当該区間の慢性的な渋滞により、周辺道路への迂回や時間的な制約により多くの企業活動に支障を生じていることが考えられるため、これらの産業拠点と物流拠点施設である宮崎港や宮崎空港とを結ぶ上で、定時性が確保できる道路整備が必要である。
⑧ 観光地間の移動時間が平休問わず短いこと	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地区の周辺は、美しい自然景観を生かした観光リゾート地、国際会議などに対応できる国際コンベンションリゾート地、歴史的資源や神話・伝承などの伝統文化を生かした観光地があり、また、県北部においても自然環境や地域資源を活かした観光地や景勝地が整っている。また周辺では、様々なスポーツの大会やイベントが開催されており、年間を通じて県内外からの車を利用した観光客が宮崎市に集中しているため、宮崎市中心部と県北方面とを結ぶ上で、定時性・速達性が図れるルート帯とすることが望ましい。
⑨ 生活環境(騒音など)への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・国道10号は、慢性的な渋滞により周辺の生活道路への車両流入があることで、騒音等による生活環境の安定を欠くこととなるため、供用後に生活環境への影響が小さいルート帯とすることが望ましい。
⑩ 自然環境(動植物など)への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模な切土区間を避けるなど、ルート選定にあたっては自然環境への影響が小さくなるよう配慮していただきたい。
⑪ 家屋移転が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・国道10号住吉道路は、商業施設や集合住宅が連担しており、現道拡幅の場合では移転家屋が多数あり不測の時間を要することや移転に伴い沿道環境が大きく変化する可能性があることから、移転家屋が少ないルート帯とすることが望ましい。
⑫ 沿道からの利用が便利なこと	<ul style="list-style-type: none"> ・住吉道路は、地域高規格道路候補路線「宮崎環状道路」の機能を有するため、速達性・安全性の高い道路が必要であると考えられるが、現国道10号住吉地区沿線の公共機関等の既存施設の機能を極力毀損せず、有効活用が図れるよう、接続道路の計画にあたっては沿道施設を利用する配慮が必要と考える。 ・沿道施設を利用する歩行者の交通安全対策や自転車の通行空間確保などは特に重視すべきと考える。
⑬ 早期に整備効果が望めること	<ul style="list-style-type: none"> ・現道は商業施設が連担しており、用地補償に伴う移転先の確保など工事着手までに期間を要する可能性があることから、工事着手までに要する期間が短期間で済み、早期に整備が望めるルート帯が望ましい。
⑭ 整備費用が安いこと	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性・安全性など必要な機能を確保した上で、より経済的な費用となるようお願いしたい。

第3回意見聴取の結果(自治体への意見聴取結果)

■自治体への意見聴取結果【宮崎市】

最適なルート帯の検討に必要な「重視すべき事項」について		意見(宮崎市)
①	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	・現在の沿道には、多くの商業施設等が立地し、車両の出入り等による慢性的な渋滞が発生しているため、市民生活や企業活動、路線バスの運行等に多大な支障をきたしている。このため、沿道施設への車の出入りによる交通阻害を排除できるルート帯が望ましい。
②	事故の危険性が少ないこと	・沿道には宮崎日大高校や住吉中学校などが立地しており、学校関係者からは生徒の交通事故への懸念や歩道未設置区間への安全な歩行者空間の確保を望む意見が多数寄せられている。 ・高齢者をはじめとした地域住民及び、徒歩や自転車を利用して周辺の小・中学高、高校へ通学する生徒の安全性を確保するには、渋滞を回避する交通の生活道路への流入交通を抑止する必要があるため、通過交通を新設バイパスに転換させ通過交通と生活交通の分離が図られるルート帯が望ましい。
③	歩行者の安全が守られ、生活道路への流入が防げること	・渋滞回避による生活道路への流入は、車両と歩行者等による事故が懸念され大変危険である。 ・したがって渋滞回避による生活道路への流入が抑止されるよう通過交通を新設バイパスに転換させ、あわせて現国道歩道整備を含めて検討することが歩行者等の安全性確保につながってくるものとする。
④	現国道10号沿線の改変が生じないこと	・沿道は都市計画の用途地域で近隣商業地域や準工業地域に指定されており、現在、多くの商業施設等が立地している。 ・バイパス案であれば、概ね市街化調整区域を通過することとなり、バイパス沿道への新たな商業施設等の立地はほぼ見込まれず、沿道の開発が制限されるため、現在の沿道の商業機能の集積は維持されるものと考えられる。
⑤	災害時に現国道10号の代替路として利用できること	・当路線は、津波浸水想定区域には入っておらず、直接的な避難路としての必要性は低いものと思われるが、発災時の緊急輸送や復旧支援として重要な役割を担う路線と考える。 ・一方、沿岸部を通る一ツ葉有料道路等も災害時の緊急輸送を担う道路であるが、津波で被災することも見込まれ、被災の恐れが少ない当路線において、交通負荷が増加することが考えられるため、緊急輸送等の機能を確保しておく必要がある。 ・国道10号は、災害時の緊急輸送や復旧支援ルートとして重要な役割を担う路線と考えられるが、現況では災害時に交通が集中することで渋滞が発生し機能が発揮されにくいものと考えられるため、災害時にも機能するバイパスのルート帯が望ましい。
⑥	県立宮崎病院に早く安静に行けること	・当路線は、慢性的な渋滞や全体的に路側帯が狭小であることにより、救急車や消防車の到着に遅延が生じるなど、緊急車両の走行に対して多大な支障を来している。 ・沿線店舗等への出入りや信号が少ないバイパスの整備により時間短縮を図り、患者への負担を減らすことが必要と考える。 ・沿線店舗等への出入り交通や信号交差点の影響で円滑な救急搬送が困難な現状を改善するには、時間短縮効果が見込まれ、信号交差点が少なく搬送患者の負担軽減に寄与するバイパスのルート帯が望ましい。
⑦	産業拠点間を予定した時間内に移動できること	・本地域には宮崎テクニサーチパークや北部工業団地等の産業拠点が立地しており、道路整備により産業拠点間の安定した時間内移動が実現すれば、企業の生産活動がさらに活発化していくことにつながり、多くの経済効果を生み出すものとする。
⑧	観光地間の移動時間が平休問わず短いこと	・宮崎市内の観光客数は年々増加傾向にあり、その移動手段の多くは自家用車やバスを利用している。 ・対象区間にも多くの観光施設が存在していることから、道路整備による移動時間の短縮は計画的な観光地への移動が可能となり、平日休日問わず交流人口が増加し地域活性化が図られるものとする。 ・このため、移動時間の短縮がより図られる新設バイパス案が望ましいと考える。
⑨	生活環境(騒音など)への影響が小さいこと	・対象区間では人口が増加傾向にあり、今後も増加が期待できるなど地域の魅力の高さが伺えることから、騒音等の生活環境への影響は最小限に留めることが望ましい。
⑩	自然環境(動植物など)への影響が小さいこと	・新設バイパスの場合、田畑等の改変は伴うものの、動植物等の自然環境への影響は少ないものとする。
⑪	家屋移転が小さいこと	・家屋や店舗等の移転により、沿線商業施設の衰退も懸念されることから、沿線住民の生活環境への影響を極力減らすことが重要と考える。
⑫	沿道からの利用が便利なこと	・通過交通と生活交通を分離することが課題解決に向けた最善策と考えており、沿道サービスアクセス機能よりも、トラフィック機能を重視したルート帯とする必要があると考える。
⑬	早期に整備効果が望めること	・現道の渋滞状況は、緊急車輛や路線バスの遅延等市民生活に著しい支障を来している。このため、用地補償に要する期間短縮が図られ、整備効果が早期に発現できるルート帯が望ましいと考える。
⑭	整備費用が安いこと	・ルート帯の選定に関しては、整備費用の低コストが検討材料として重要と考える。また、工法検討に際しては、整備後の地域環境を考慮し検討すべきと考える。

第3回意見聴取の結果（自治体への意見聴取結果）

■自治体への意見聴取結果【西都市】

最適なルート帯の検討に必要な「重視すべき事項」について	意見（西都市）
① 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	・防災・物流・観光等の観点から円滑に移動できることが大事である為、沿道施設への利用が少ない構造が望ましい。
② 事故の危険性が少ないこと	・交通事故の危険性が少ないルート帯を重視すべきである。
③ 歩行者の安全が守られ、生活道路への流入が防げること	・沿線住宅地内の生活道路における影響が少ないルート帯を重視すべきである。
④ 現国道10号沿線の改変が生じないこと	・大きな沿道の改変は望ましくないため、現国道10号沿線に影響が生じないようなルート帯を重視すべきである。
⑤ 災害時に現国道10号の代替路として利用できること	・災害時の緊急輸送などで代替路としての機能を果たせるルート帯を重視すべきである。
⑥ 県立宮崎病院に早く安静に行けること	・医療機関への移動時間短縮が図られるルート帯を重視すべきである。
⑦ 産業拠点間を予定した時間内に移動できること	・沿道利用交通や信号制御の影響を受けることなく走行でき、速達性・安全性が図れるルート帯が望ましい。
⑧ 観光地間の移動時間が平休問わず短いこと	・沿道利用交通や信号制御の影響を受けることなく走行でき、速達性・安全性が図れるルート帯が望ましい。
⑨ 生活環境(騒音など)への影響が小さいこと	・整備後に生活環境へ大きな影響が生じることは望ましくないため、生活環境に十分配慮されたルート帯を重視すべきである。
⑩ 自然環境(動植物など)への影響が小さいこと	・道路整備により一定程度は自然環境への影響が生じるため、できるだけ小さくなるように配慮されることが望ましい。
⑪ 家屋移転が小さいこと	・家屋移転が出来るだけ少ない方が望ましい。
⑫ 沿道からの利用が便利なこと	・速達性、安全性を重視しており、沿道からの利用が少ない構造が望ましい。
⑬ 早期に整備効果が望めること	・本市にとっては災害時の緊急輸送に資する道路インフラとしての期待が大きく、全線が完成するまでの整備スピードがより必要であるため、計画区間全体の完成ができるだけ早いルート帯が望ましい。
⑭ 整備費用が安いこと	・早期完成に繋がる点からも、走行性や安全性など必要なサービス水準を満足し出来るだけ低コストとなるルート帯を重視すべきである。

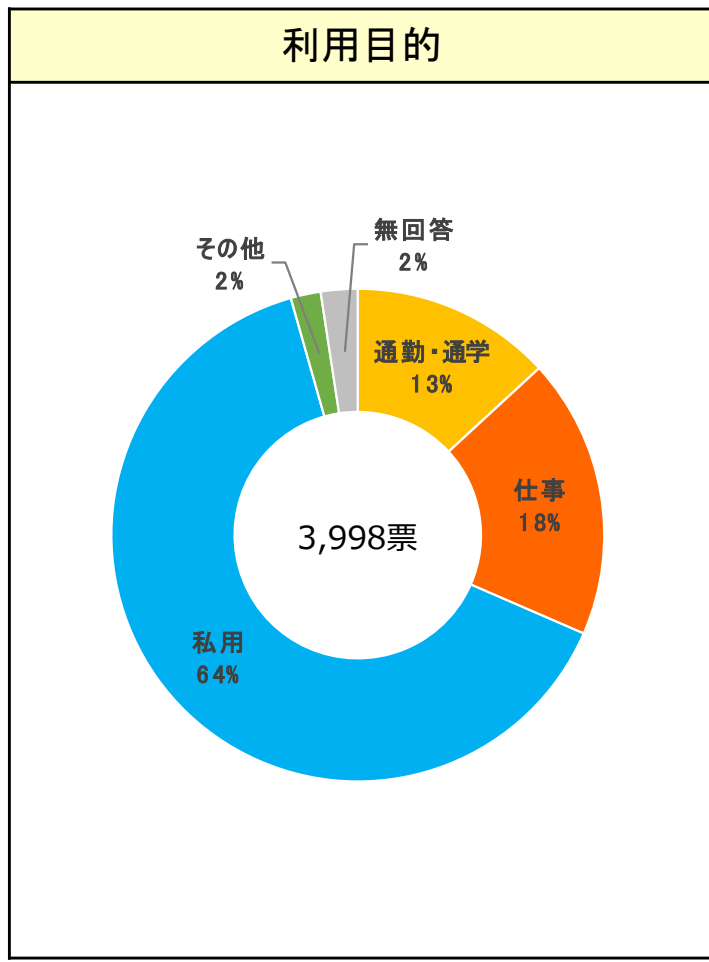
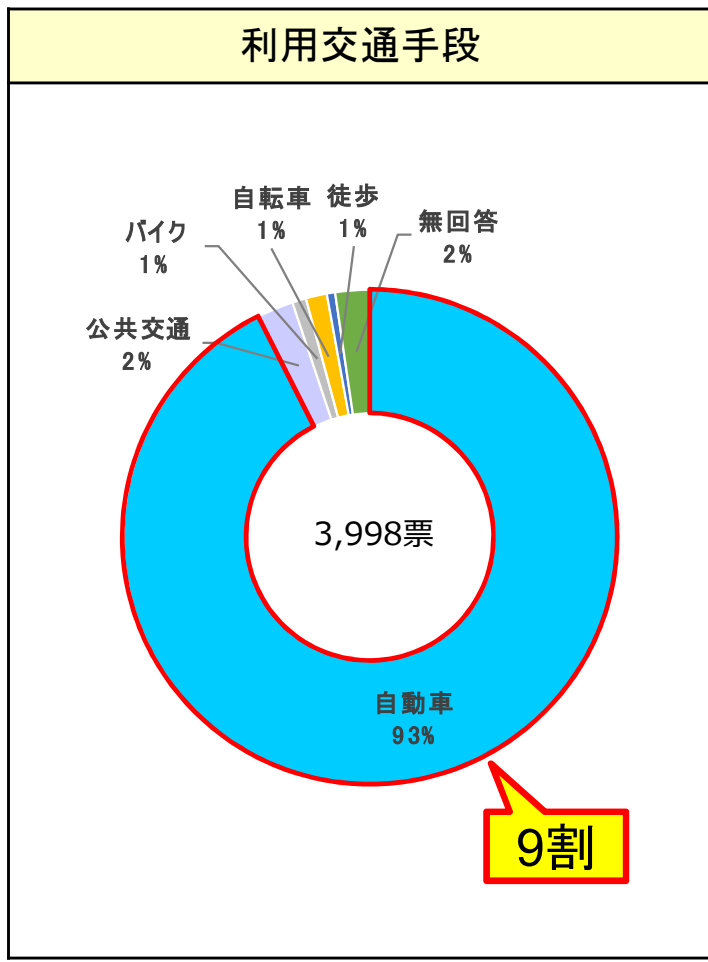
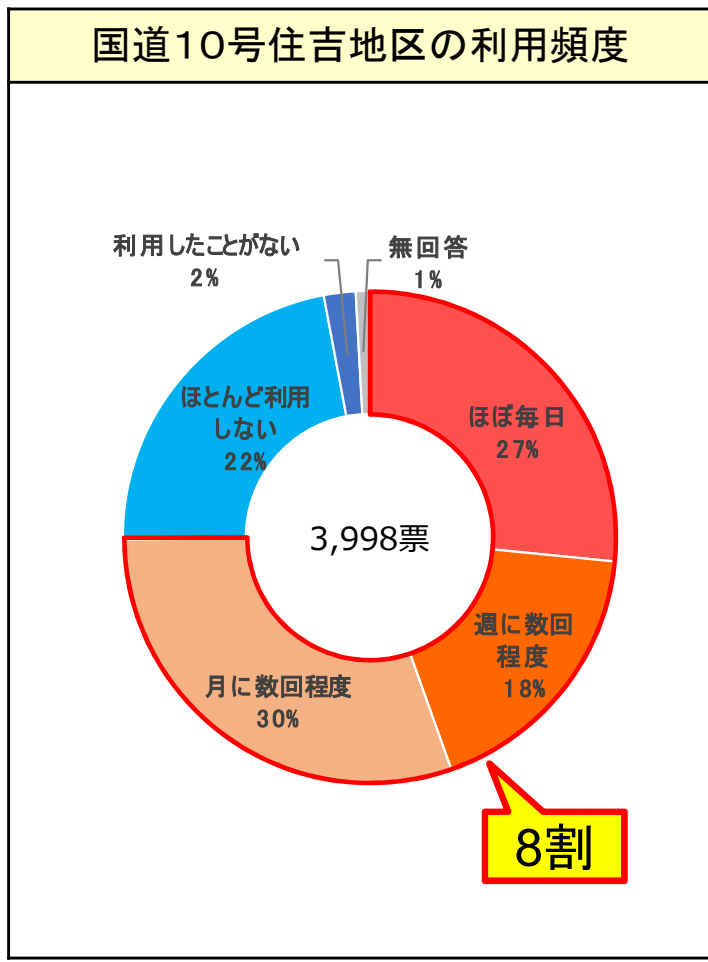
第3回意見聴取の結果（自治体への意見聴取結果）

■自治体への意見聴取結果【新富町】

最適なルート帯の検討に必要な「重視すべき事項」について	意見（新富町）
① 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	・現国道10号よりも信号交差点が少なく円滑に走行できるため、渋滞緩和が期待できるバイパスのルート帯が望ましい。
② 事故の危険性が少ないこと	・自動車交通がバイパスへ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、他案に比べて安全性が高まるバイパスのルート帯が望ましい。
③ 歩行者の安全が守られ、生活道路への流入が防げること	・歩行者の安全を確保するには生活道路へ迂回交通が流入することを回避する必要があるため、現国道10号の交通が転換すると考えられるバイパスのルート帯が望ましい。
④ 現国道10号沿線の改変が生じないこと	・現国道10号の沿線が市街化されている区間では、現道拡幅によって改変されることが懸念されるため、バイパスのルート帯が望ましい。
⑤ 災害時に現国道10号の代替路として利用できること	・現国道10号の代替路となり、防災道路として機能することが期待できるバイパスのルート帯が望ましい。
⑥ 県立宮崎病院に早く安静に行けること	・バイパスのルート帯であればスムーズに搬送できるが、現道拡幅の場合は、店舗や信号の影響が懸念される。
⑦ 産業拠点間を予定した時間内に移動できること	・本町と隣接する宮崎市佐土原地区を含め計画区間の周辺には、産業拠点が存在しており、ルートの位置によって利用しやすい企業とそうでない企業があると思われるため、いずれのルート帯案も効果が期待される。
⑧ 観光地間の移動時間が平休問わず短いこと	・現在、本町では国道10号沿線にサッカースタジアムの建設を進めており、完成後には国道10号の交通量も増加するが、宮崎市中心部からスタジアムの移動においては、いずれのルート帯案も効果的である。
⑨ 生活環境(騒音など)への影響が小さいこと	・現道改良案では大型車交通量の増加も予想され、振動や騒音等が現状よりも悪化する恐れがあり、既存の市街地における生活環境への影響が大きいと考えられるため、比較的農地が多く影響が小さいバイパスのルート帯案が望ましい。
⑩ 自然環境(動植物など)への影響が小さいこと	・農地の改変は伴うものの、周辺の動植物に与える影響は最小限にとどめられるようなルート帯が望ましい。
⑪ 家屋移転が小さいこと	・家屋の移転は整備費用的にも少ないルート帯が望ましい。
⑫ 沿道からの利用が便利なこと	・沿道からの利便性が向上するルート帯が望ましい。
⑬ 早期に整備効果が望めること	・家屋等の移転が多く完成までに不測の事態が生じる可能性があり、結果として事業全体が完成するまでには相当の時間が必要になる恐れがあるため、早期整備が可能なバイパスのルート帯が望ましい。
⑭ 整備費用が安いこと	・事業費や移転対象となる家屋等の立地状況を考慮すると、他案と比べて早期整備可能と思われるバイパスのルート帯が望ましい。

第3回意見聴取の結果(参考:【回答者属性】)

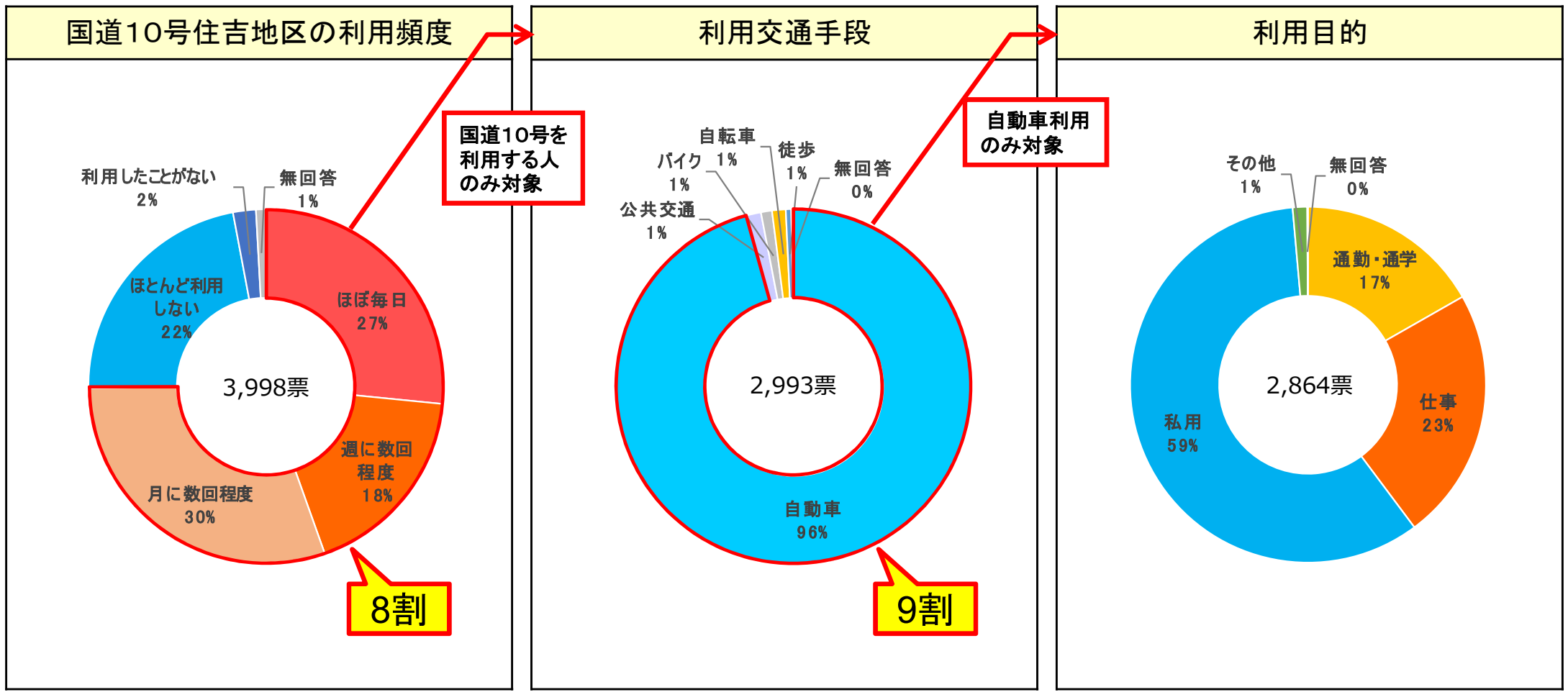
- 回答者の7割以上の方が対象区間を利用している。
- 利用交通手段の9割以上が自動車を利用している。
- 利用目的は私用の割合が最も高く約6割、次いで仕事約2割、通勤・通学が約1割の順になっている。



※団体・企業ヒアリングで得られた意見(79件)は除く

第3回意見聴取の結果(参考:【回答者属性】) 国道10号を利用する人のみ対象

- 回答者の7割以上の方が対象区間を利用している。
- 利用交通手段の9割以上が自動車を利用している。
- 利用目的は私用の割合が最も高く約6割、次いで仕事が約2割、通勤・通学が約2割の順になっている。



※団体・企業ヒアリングで得られた意見 (79件) は除く