

1. 住吉地域の課題

①慢性的な渋滞と多発する交通事故

- 対象区間は市中心部と生活・居住拠点である市北部を連絡する南北交通基幹軸であり、平日休日ともに慢性的な渋滞が発生。(図1)
- 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て高く、追突事故が7割以上。(図2)
- 対象区間周辺は駅や学校が集中し、歩行者・自転車の安全確保が課題。

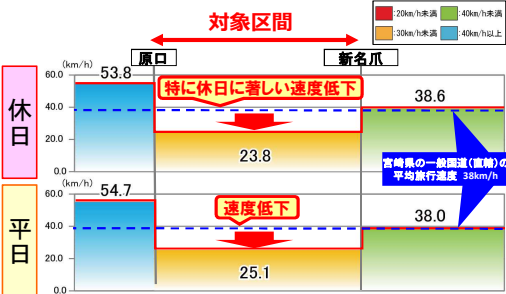


図1 国道10号(対象区間)の休日・平日の速度分布図 (ピーク時間帯上下平均)

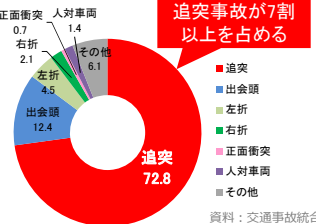


図2 国道10号(対象区間)の交通事故分類(H25～H28)

②緊急避難時の交通集中を懸念

- 宮崎県の東海沿岸沿いは、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おり、対象区間は緊急避難時の交通集中によって渋滞が発生し、避難路として機能不全に陥ることが懸念される。(図3)



図3 津波浸水想定区域および緊急交通路の位置づけ

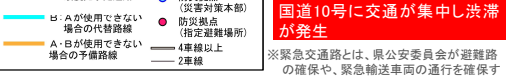


図4 周辺の工業団地等の立地状況と企業活動への影響

③救急医療活動への支障

- 対象区間は、信号や沿道店舗への出入りが多く、急ブレーキ等で救急搬送患者への負担が大きい。(写真1)
- 対象区間では混雑時と非混雑時の救急搬送時間に開きがあり、安定した救急搬送の確保が課題。(写真1)



写真1 渋滞区間を通過する救急車

④企業活動に支障をきたす迂回

- 対象区間の渋滞を避けた迂回により、輸送コストが増加するなど、企業活動に支障が出ており、定時性・速達性の確保が課題。(図4)

⑤観光地への円滑な移動を阻害

- 対象区間では休日の混雑時速度が平日の混雑時を下回り、観光地への円滑な移動ができず、観光地間の周遊性の確保が課題。

2. 原因分析

①交通容量不足により、混雑するボトルネック区間

- 対象区間は4車線区間に挟まれた2車線区間であり、信号交差点が連担(11箇所)。
- 住吉地区の地域関連交通と通過交通が混在し、交通容量を上回る交通による速度低下により終日渋滞が発生。(図5、写真2)
- 対象区間沿線には商業施設等が集中しており、沿線店舗への出入に伴う加減速や直進阻害により、速度低下や交通事故の発生を助長。(図5、写真2)



図5 沿道状況とボトルネック模式図

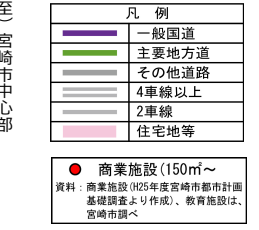


写真2 沿道出入りによる渋滞

②大規模災害時における避難路の容量不足

- 大規模地震による津波発生で一ツ葉有料道路が浸水した場合、交通が国道10号に集中して渋滞が発生し、避難や救助活動を阻害。

③救急搬送における定時性が不十分

- 渋滞により、国道10号の定時性が不十分で搬送時間にばらつきがあり救急医療活動を阻害。(図6)

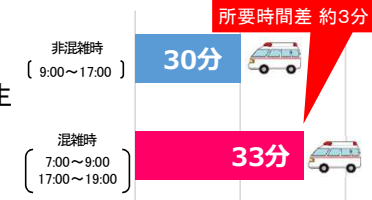


図6 北部救急小隊から県立宮崎病院への混雑時と非混雑時所要時間の比較

④速達性・定時性が不十分

- 渋滞により、国道10号の速達性・定時性が不十分であり効率的な物流活動を阻害。

⑤主要観光地間における定時性が不十分

- 特に休日の渋滞により、国道10号の定時性が不十分であり、移動時間が読みづら

3. 政策目標

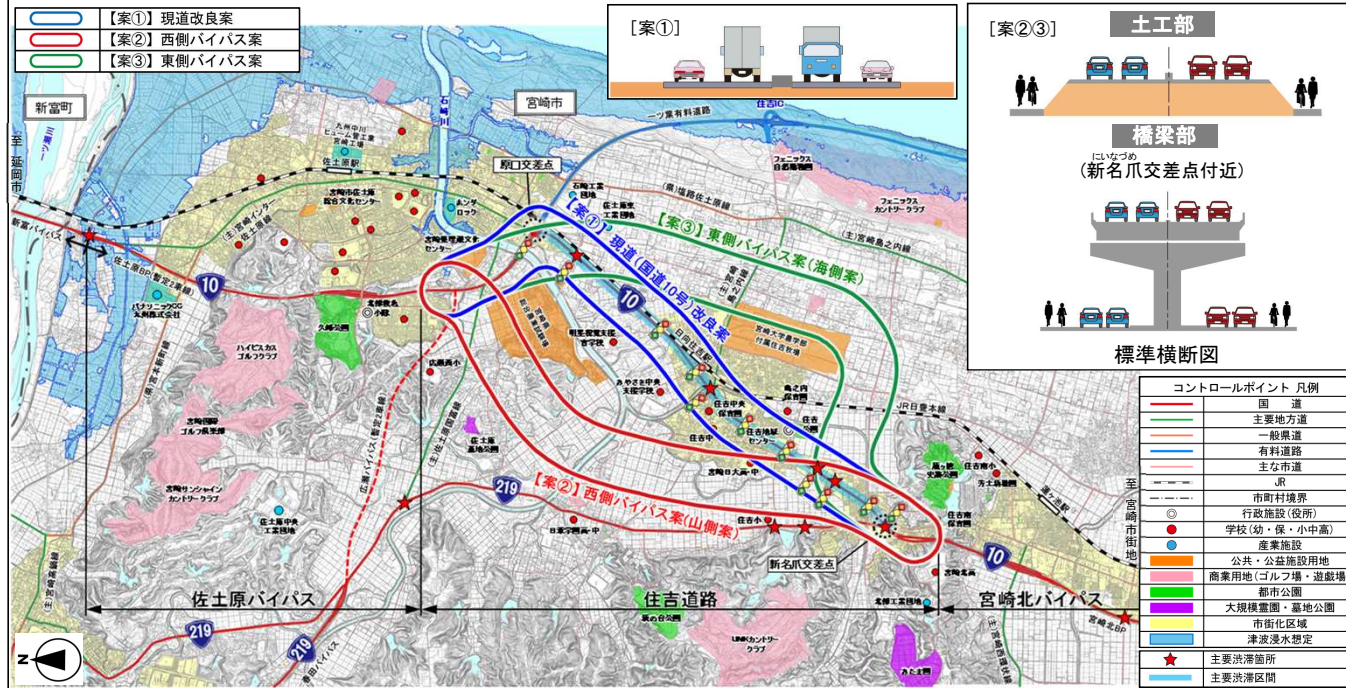
- ①交通環境の改善
- ②沿道環境の保全
- ③信頼性の高い緊急交通路の確保
- ④医療施設への速達性・走行性向上
- ⑤速達性・信頼性の向上による産業の支援
- ⑥速達性・信頼性の向上による観光振興の支援

国道10号 住吉道路における計画段階評価

4. 対策案の検討

※1、※2: 意見聴取で得られた意見の内容を踏まえて評価に反映

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	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
		延長 約7km	延長 約6km	延長 約7km
政策目標	【暮らし】交通環境の改善	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うこと ② 事故の危険性が少ないこと 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	△ 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、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	△ 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、効果は案②よりも劣る ○ 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、効果は案③よりも劣る
	【暮らし】沿道環境の保全	④ 現国道10号沿線の改変が生じないこと ⑤ 災害時に国道10号の代替路として利用できること	△ 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 ○ 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 ○ 別線整備により現国道10号の代替路が確保される
	【医療】医療施設への迅速性・信頼性の向上	⑥ 東立宮崎病院に早く安静に移動できること	△ 北部救急小隊から第三次医療施設(東立宮崎病院)への搬送時間短縮が図られるが、交差点が多く走行性が劣る	△ 北部救急小隊から第三次医療施設(東立宮崎病院)への搬送時間短縮が図られる
	【産業】迅速性・信頼性の向上による産業の支援	⑦ 産業拠点間を予定した時間内に移動できること	○ 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
	【観光】迅速性・信頼性の向上による観光振興の支援	⑧ 観光地間の移動時間が平日間わず短くなること	△ 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
道路整備による影響	生活環境	⑨ 生活環境(騒音など)への影響が小さいこと	× 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	△ 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	⑩ 自然環境(動植物など)への影響が小さいこと	○ 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
	家屋への影響	⑪ 家屋移転が少ないこと	× 集落・市街地を通過するため、家屋・店舗移転等が多い	○ 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
	沿道利用	⑫ 沿道からの利用が便利なこと	○ 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
	効果の早期発現	⑬ 早期に整備効果が望めること	○ 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 (※2:効果は開通区間ごとの局所的な範囲に留まる)	△ 全線が供用しない国道10号バイパスとしては機能しない
コスト	⑭ 整備費用が安いこと	△ 約400~450億円	○ 約380~430億円	× 約450~500億円



対応方針(案) : 【案②】 西側バイパス案(山側案) による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名 : 国道10号 住吉道路
- 区間 : 宮崎県宮崎市佐土原町下那珂~宮崎県宮崎市新名爪
- 概略延長 : 約6km
- 種級区分 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80 km/h
- 車線数 : 4車線
- 概ねのルート : 図7【案②】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等
計画段階評価、都市計画決定等の状況

- H27.3 : 第1回九州地方小委員会 ; 計画段階評価手続き着手
- H29.3 : 第1回意見聴取
- H31.2 : 第2回九州地方小委員会
- R1.5~7 : 第2回意見聴取
- R1.9 : 第3回九州地方小委員会
- R1.10~12 : 第3回意見聴取
- R2.2 : 第4回九州地方小委員会
- R2.3 : 対応方針(概略ルート・構造)の決定
- R4.12 : 都市計画決定(宮崎県)
- R5.1 : 環境影響評価書 縦覧完了

地域の要望等

- R3.11 : 国道10号住吉佐土原間バイパス新設促進期成同盟会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- R4.5 : 宮崎県知事、宮崎県議会議長が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- R4.10 : 宮崎県知事、宮崎県市長会、宮崎県町村会が国土交通省に早期事業化を要望
- R4.11 : 国道10号住吉佐土原間バイパス新設促進期成同盟会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- R4.12 : 国道10号住吉佐土原間バイパス新設促進期成同盟会、宮崎県商工会議所連合会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- R5.1 : 国道10号住吉佐土原間バイパス新設促進期成同盟会が国土交通省、財務省に早期事業化を要望

図7 住吉道路における対策案検討