

宮崎県新広域道路交通ビジョン

宮崎県新広域道路交通計画

(素案)

令和 年 月
宮崎県



■目次

はじめに	2
宮崎県新広域道路交通ビジョン	3
1.宮崎県の目指す将来像	4
2.宮崎県の広域的な交通の課題と取組	10
3.広域的な道路交通の基本方針	23
宮崎県新広域道路交通計画	26
1.広域道路ネットワーク計画	27
2.交通・防災拠点計画	34
3.ICT交通マネジメント計画	40

■はじめに

平成30年3月30日に成立、同月30日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

この重要物流道路（及び代替・補完路）の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定することとなっています。

この重要物流道路制度を契機とし、全国各地域において「新広域道路交通ビジョン・計画」を策定することとなっており、本県においても、宮崎県の実情や将来像を踏まえた概ね20～30年間の中長期的な観点から広域的な道路交通の今後の方向性を定める「宮崎県新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）、「宮崎県新広域道路交通計画」（以下、「計画」という。）を策定しました。

ビジョンについては、『宮崎県総合計画 未来みやざき創造プラン』に基づき、「目指す将来像」の実現に向けて、「広域的な交通の課題と取組」、「広域的な道路交通の基本方針」についてとりまとめたものです。

計画については、ビジョンを踏まえ、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる計画として、「広域道路ネットワーク計画」、「交通・防災拠点計画」、「ICT交通マネジメント計画」の3つの計画をとりまとめたものです。

なお、ビジョン、計画については、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行うこととします。

宮崎県新広域道路交通ビジョン

- 1 宮崎県の目指す将来像**
- 2 宮崎県の広域的な交通の課題と取組
- 3 広域的な道路交通の基本方針

【未来を築く新しい「ゆたかさ」への挑戦】

これから、本格的な少子高齢・人口減少時代を迎えようとしています。

人口構造の変化は、医療や福祉、防災など、暮らしに必要なサービスを提供する機能の低下を招くと共に、これまでのように経済規模の拡大が見通せなくなるなど、県民の暮らしに大きな影響を及ぼします。

このため、日常生活に密接する地域コミュニティの機能を強化するとともに、より広域的な地域圏の中で都市機能を確保する必要があります。

また、本県の産業を持続的に発展させるためには、県外・国外から外貨を獲得するとともに、県内の資源や経済が循環する流れを作り出していく必要があります。

このような認識の下、本県においては、「未来を築く新しい「ゆたかさ」への挑戦」を基本目標とし、その目指す将来像を「人」、「暮らし」、「産業」の3つの側面から描いています。

1. 「人」 : 地域や人のゆたかな絆の中で、みんなが持てる力を発揮し、生き生きと活動する社会
2. 「暮らし」 : 安全・安心で心ゆたかに暮らせる社会
3. 「産業」 : 生産性を高め、時代のニーズに応える産業が地域に展開し、安心して働ける社会

(1) 九州圏広域地方計画・九州ブロックにおける社会資本整備重点計画 (H28.3)

九州圏広域地方計画 (H28.3.29)

～九州ブロックの将来像～

- (1) 日本の成長センター
「ゲートウェイ九州」
- (2) 三層の重層的な圏域構造
からなる「元気な九州圏」
- (3) 巨大災害対策や環境調和を
発展の原動力とする
「美しく強い九州」

～社会資本整備の基本戦略～

- (1) アジアゲートウェイ機能の強化
- (2) 九州圏の活力を創出する
交流・連携の促進
- (3) 九州圏の基幹産業や
地域産業の活性化
- (4) 九州圏の圏域機能の向上と
連携の強化
- (5) 九州圏の安全・安心の確保と
自然環境・国土の保全

九州ブロックにおける社会資本整備重点計画 (H28.3.29)

将来像の実現に向けた5つの基本戦略に対応した4つの重点施策と 11のプロジェクトを設定

～重点目標～

- (1) アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する
- (2) 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める
- (3) 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する
- (4) 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

～プロジェクト～

- アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交換の増進
- 産業経済活動・地域間交流を支える広域交流ネットワークの形成
- 離島・半島、中山間地域等における生活圈との交通アクセスの確保、小さな拠点の形成
- 都市部におけるコンパクト化と周辺等とのネットワーク形成、都市機能の充実・強化
- 九州の美しい自然環境や景観等に配慮した自然環境の保全・再生
- 環境問題に対応した循環型社会の構築
- 災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減
- 防災・危機管理体制や水資源の確保等における広域的な連携による安全な暮らしの実現
- 安全な移動環境の形成
- 社会資本の戦略的な維持管理・更新と多目的な活用
- 多様な主体による個性を活かした地域づくり

1. 宮崎県の目指す将来像

(2)宮崎県総合計画 未来みやざき創造プラン(平成23年策定、令和元年改定)

基本目標と目指す将来像

■基本目標

未来を築く新しい「ゆたかさ」への挑戦

■目指す将来像

人

地域や人のゆたかな絆の中で、みんなが持っている力を発揮し、生き生きと活動する社会

くらし

安全・安心で心ゆたかに暮らせる社会

産業

生産性を高め、時代のニーズに応える産業が地域に展開し、安心して働ける社会

県づくりの基本姿勢

1. 経済拡大を前提とした社会・価値観からの転換
2. 適切な役割分担と住民主体の地域経営
3. 未来の郷土を担う人材の育成
4. 長期的視点に立った社会基盤の整備
5. 地域の資源を生かした魅力づくり
6. 国際社会でのみやざき・九州の確立
7. 危機事象への対応
8. 効率的・効果的な行財政運営

長期戦略 (基本目標・将来像実現のため長期的視点から重点的・優先的に取り組む戦略)

■5つの長期的視点

人口問題

人生100年時代

グローバル化

科学技術・環境

危機対応

解決すべき課題

生かすべき特性・可能性

戦略1 人口問題対応戦略

戦略4 生涯健康・活躍社会戦略

戦略2 産業成長・経済活性化戦略

戦略5 危機管理強化戦略

戦略3 観光・スポーツ・文化振興戦略

分野別施策 (基本目標・将来像実現のため分野別に体系化した施策の基本的方向性)

人づくり

- 安心して子どもを生き、育てられる社会
- 未来を担う人材が育つ社会
- 文化・スポーツに親しむ社会
- 多様な主体が参加し、一人ひとりが尊重される社会

くらしづくり

- 生き生きと暮らせる健康・福祉の社会
- 自然との共生と環境にやさしい社会
- 安心して生活できる社会
- 安全な暮らしが確保される社会

産業づくり

- 様々な連携により新たな産業が展開される社会
- 魅力ある農林水産業が展開される社会
- 創造性のある工業・商業・サービス業が営まれる社会
- 活発な観光・交流による活力ある社会
- 経済・交流を支える基盤が整った社会

分野別施策の柱及び施策の基本的方向性

1. 宮崎県の目指す将来像

(3) 宮崎県交通・物流ネットワーク戦略(平成25年3月策定、令和2年2月改定)

交通・物流を取り巻く環境

■人口構造・人手不足 ■交流人口 ■科学技術 ■経済・産業 ■大規模行事の開催 ■環境問題 ■災害リスク ■交通・物流インフラ

交通・物流の現状と課題

交通の現状と課題

物流の現状と課題

目指す目標と重点的な取組

<目指す目標>人口減少や技術革新等に的確に対応する持続的な交通・物流ネットワークの形成

<優先課題(交通)>

人口減少により、地域公共交通の維持が困難化

(基本方針) 地域の移動手段を確保する
~持続可能な地域交通ネットワークの構築を目指します。~

重点的な取組

- 【施策1】 地域公共交通の利便性向上等による持続可能な地域交通網の構築
- 【施策2】 新モビリティサービスの活用等による地域の実情に応じた地域交通網の構築
- 【施策3】 安心して移動できる地域交通網の構築

<優先課題(物流)>

人手不足により、県産品の長距離輸送が困難化

(基本方針) 県産品を大消費地に届ける
~持続可能な長距離輸送ネットワークの構築を目指します。~

重点的な取組

- 【施策1】 人材確保やパレット活用等による安定的な長距離輸送体制の構築
- 【施策2】 大都市圏からの直送化など下り荷の確保による物流効率化の推進

施策の体系

< > : 基本方針

■ 地域交通の活性化

< 県民生活や地域を支える交通網の構築 >

■ 広域・国際交通の活性化

< 国内外との交流を活発化させる交通網の構築 >

■ 防災

< 災害に強い交通・物流網の構築 >

■ 物流網の構築

< 県産品の安定輸送を担う物流網の構築 >

■ 物流の効率化

< 県産品の効率的な輸送を実現する >

1. 宮崎県の目指す将来像

(4) 宮崎県広域道路整備基本計画 (平成5年12月策定 平成10年6月見直し)

地域の将来像と地域整備の課題

- **現状**：3大拠点都市（宮崎市・延岡市・都城市）への人口集中、3大拠点都市が独自の拠点性を有する分担型の地域構造、県内陸部の過疎化・高齢化の進展、訪日外国人の増加等アジアを含めた他地域との人的交流拡大
- **将来像**：地域の連携・交流による活力ある県土の構築
- **地域整備の課題**：
 - ・宮崎、都城、延岡市の高次都市機能の充実
 - ・西都、児湯、西臼杵、南那珂、西諸地域の都市機能の充実
 - ・周辺町村の日常生活機能の充実、農山漁村地域の多自然機能の充実
 - ・各圏域・市町村相互のアクセス強化、各機能相互のネットワーク化
 - ・県境を越えた多様な交流・連携の推進
 - ・中山間地域（多自然機能地域）とのネットワーク推進

道路整備の目標

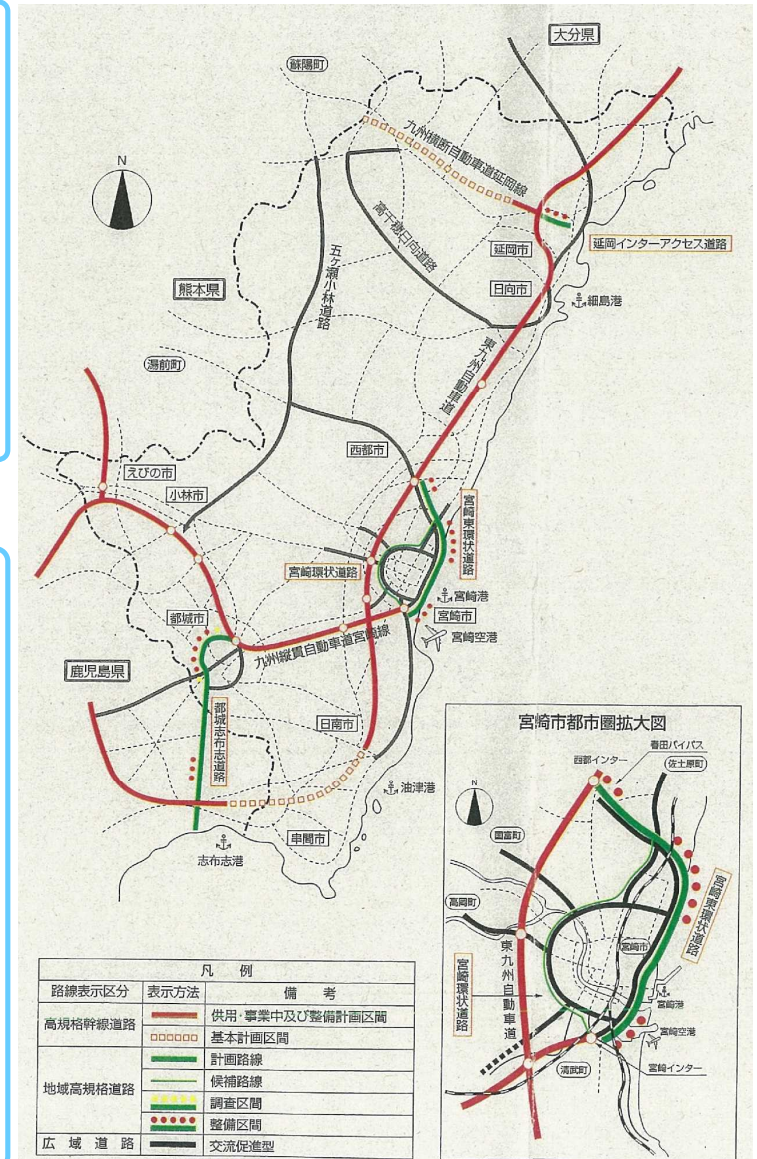
■ 道路整備の目標と中長期道路ネットワークの考え方

道路整備目標	中長期ネットワークの考え方（考慮すべき政策）
県内1時間構想の実現	・地域間の交流・連携を支援するための基盤の強化を図り、県内主要都市間及び主要都市と周辺市町村を概ね1時間で結ぶ広域交通網の整備を目指す。
都市部、地方部の豊かな生活を支える道路網の実現	・都市部では、交通混雑をなくし、都心部まで円滑に導く道路の整備を目指す。地方部では、自然災害等による交通途絶のない安全性の高い道路整備を目指す。
県境を越えた広域交通ネットワークの実現	・情報通信網、文化、リゾート、産業等のネットワークを県境を越えて形成するなど、隣接県等の機能を十分に活用し、相互の機能分担と連携を積極的に支援する広域道路ネットワークの整備を目指す。

■ 広域道路選定の基本的な考え方：

- ① 3大拠点都市、各地域の中心都市、県外拠点都市を連絡する主要幹線道路
- ② 中山間地域と拠点都市、地域中心都市を連絡する道路
- ③ 活力低下が懸念される中山間地域相互を連携する道路
- ④ 3大拠点都市内では広域交通を市街地に導入する放射、環状道路
- ⑤ 高速ICアクセス路線、地域中心都市と広域交通拠点のアクセス路線
- ⑥ 県際交流圏を形成し、県内外の交流拠点を連絡する道路

宮崎県広域道路網マスタープラン(平成10年)



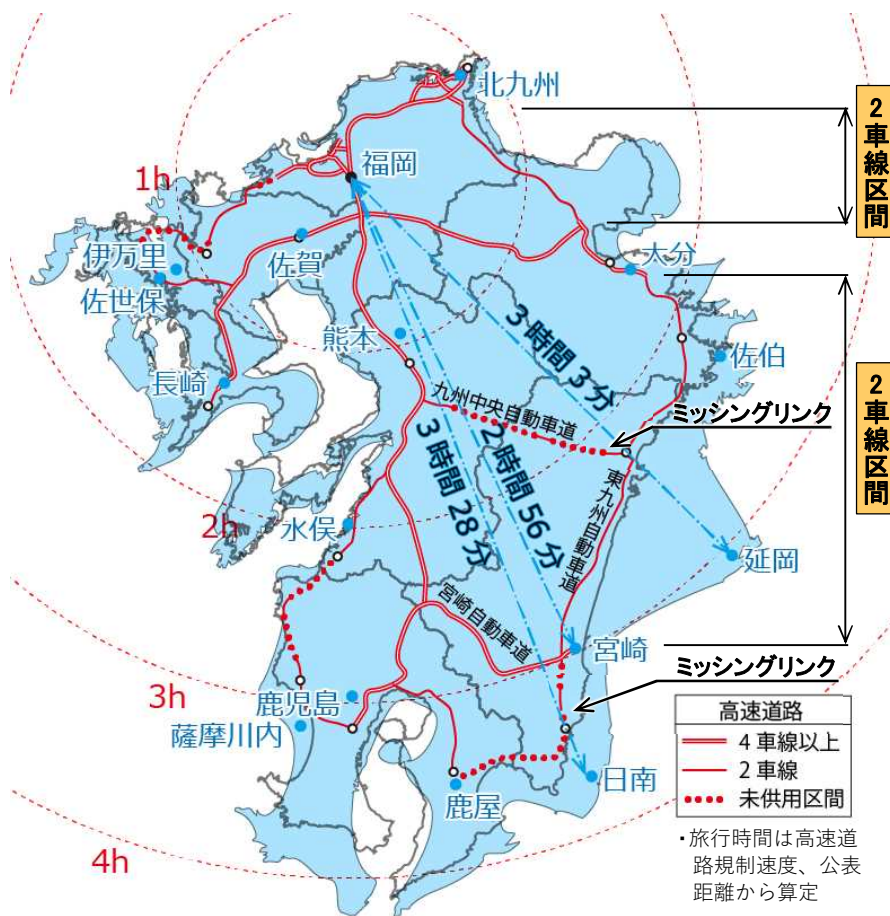
- ① 宮崎県の目指す将来像
- ② 宮崎県の広域的な交通の課題と取組**
- ③ 広域的な道路交通の基本方針

2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組 【1.道路 ①高規格幹線道路】

課題：東九州自動車道、九州中央自動車道におけるミッシングリンク・暫定2車線区間の解消

現状

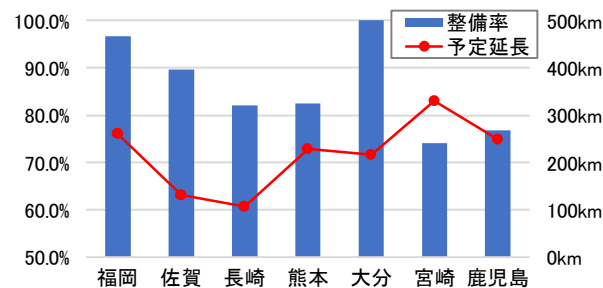
- 福岡市と最短経路の高規格道路で結ばれていない延岡市や日南市は、他都市に比べ移動時間が長くなっている
- 本県は高規格幹線道路の整備が遅れ2車線区間の割合も高い



福岡 (大宰府IC) から主要都市最寄ICまでの所要時間

九州7県の高規格幹線道路予定延長と整備率

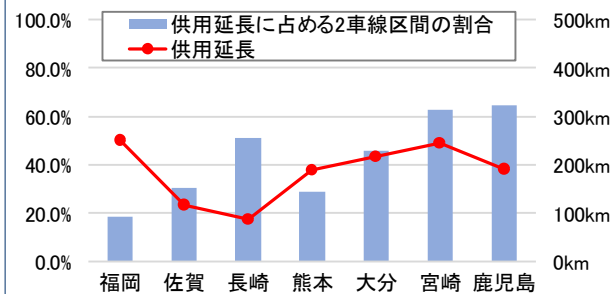
九州一整備率が低い 全国でもワースト7位



資料：全国高速道路建設協議会（2020年3月31日現在）

九州7県 高規格幹線道路供用区間に占める2車線区間の割合

鹿児島県と並び供用区間の6割以上は2車線区間



資料：国土交通省HP 高速道路資料室

現在の取組

・高規格幹線道路の事業中箇所

- <東九州自動車道>
 - 清武南～日南北郷間 17.8km (R4年度開通予定)
 - 日南東郷～油津間 3.2km
 - 油津～南郷間 6.4km
 - 奈留～夏井間 9.7km (県内区間)

- <九州中央自動車道>
 - 蘇陽～五ヶ瀬東間 3.9km (県内区間)

- 五ヶ瀬東～高千穂間 9.2km
- 高千穂～雲海橋間 3.3km
- 日之影深角～平底間 2.3km

・「高速道路における安全・安心基本計画」(R1.9.10 国土交通省道路局)優先整備区間

- <東九州自動車道>
 - 日向～都農間 20km
 - うち対面通行区間18km
 - 高鍋～宮崎西間 29km
 - うち対面通行区間20km

・4車線化事業中箇所

- 宮崎西～清武間 7.9km
 - のうち約3.7km
- 高鍋～西都間 12.1km
 - のうち約4.7km

2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組【1.道路 ②地域間交流道路NW】

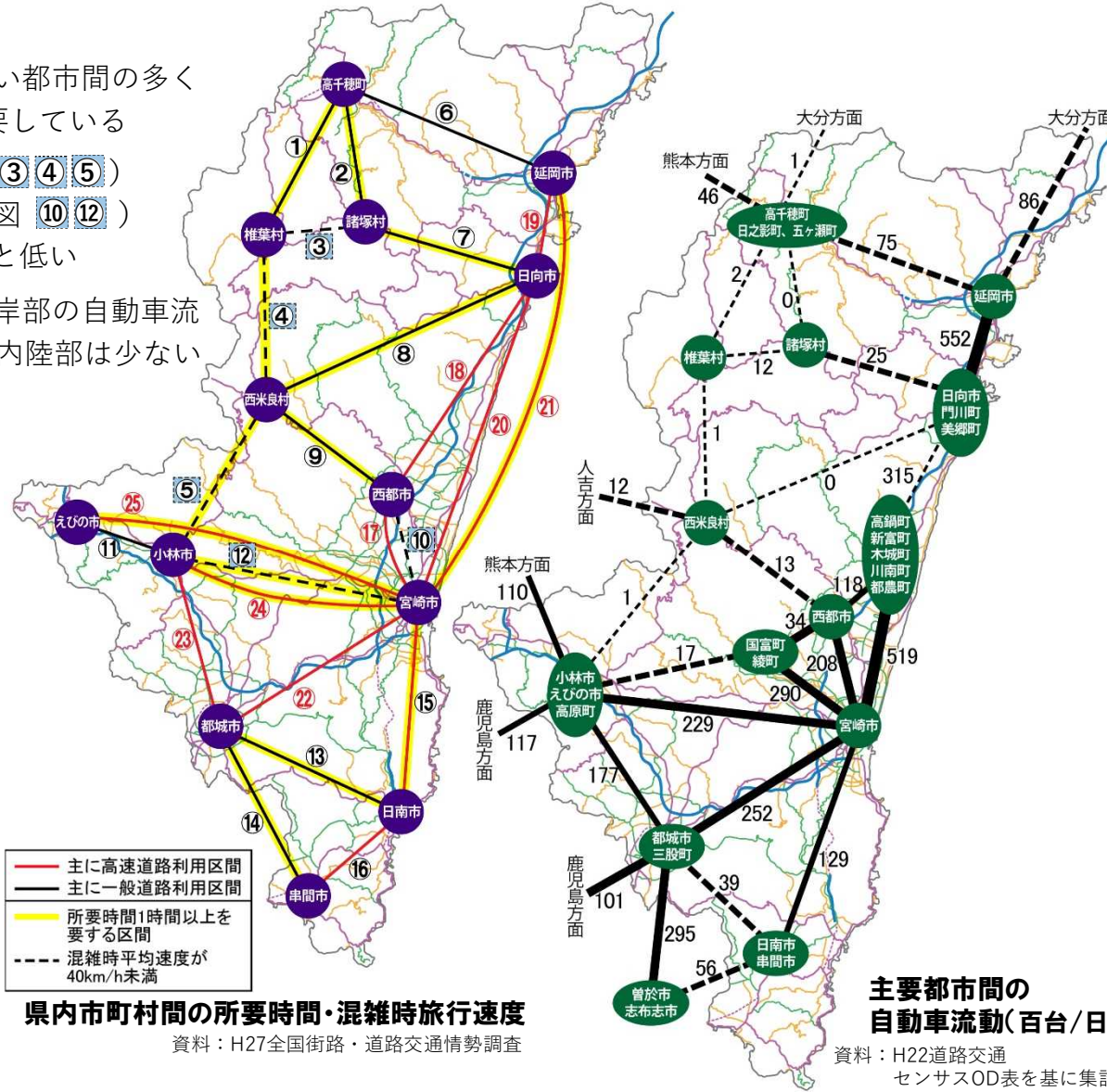
課題：高速道路で結ばれていない地域間の交流促進に向けた国県道の整備推進

現状

- 高速道路で結ばれていない都市間の多くは所要時間1時間以上を要している
- 中山間地域の国道（右図③④⑤）や宮崎都市圏の国道（右図⑩⑫）は平均速度が40km/h未満と低い
- 道路整備が進んでいる沿岸部の自動車流動は多く、道路が脆弱な内陸部は少ない

市町村間の混雑時所要時間 旅行速度(■:所要時間60分以上)

区間	混雑時所要時間(分)	混雑時平均速度(km)
①高千穂町⇄椎葉村	62分	48.8
②高千穂町⇄諸塚村	70分	43.7
③諸塚村⇄椎葉村	40分	33.2 40km/h以下
④椎葉村⇄西米良村	88分	37.2 40km/h以下
⑤西米良村⇄小林市	104分	36.3 40km/h以下
⑥高千穂町⇄延岡市	57分	49.2
⑦諸塚村⇄日向市	65分	43.8
⑧西米良村⇄日向市	138分	41.5
⑨西米良村⇄西都市	60分	45.4
⑩西都市⇄宮崎市	46分	30.8 40km/h以下
⑪えびの市⇄小林市	28分	40.9
⑫小林市⇄宮崎市	77分	36.9 40km/h以下
⑬都城市⇄日向市	78分	41.8
⑭都城市⇄串間市	62分	45.3
⑮宮崎市⇄日向市	66分	46.1
⑯日向市⇄串間市	44分	41.0
⑰宮崎市⇄西都市	35分	49.3
⑱西都市⇄日向市	38分	72.3
⑲日向市⇄延岡市	30分	64.4
⑳宮崎市⇄日向市	55分	79.4
㉑宮崎市⇄延岡市	72分	77.0
㉒宮崎市⇄都城市	54分	52.6
㉓都城市⇄小林市	37分	72.6
㉔宮崎市⇄小林市	68分	59.6
㉕宮崎市⇄えびの市	69分	81.6



県内市町村間の所要時間・混雑時旅行速度

資料：H27全国街路・道路交通情勢調査

主要都市間の自動車流動(百台/日)

資料：H22道路交通センサスOD表を基に集計

現在の取組

- ・ 地域高規格道路 都城志布志道路の整備推進
 <供用率>
 R1年度末：52%
 R2年度末：73%
 R3年度末：80%
- ・ 国道219号、国道327号等の幹線道路の整備推進
- ・ 今後5年間における整備予定の主要道路の公表

<令和2年度～令和6年度完成予定の道路事業>

路線名	区工名	計画延長(km)	備考	完成予定年度
塩鶴木崎線	竹ノ内工区	1	歩道整備	R2
松小路通線(宮崎インター-佐土原線)	松小路工区	0.12	街路整備	R3
木花通線(勢田木崎線)	2工区	0.56	街路整備	R3
北方南郷線	大牟礼工区	0.60	道路拡幅	R4
元狩倉日南線	山本工区	0.40	道路拡幅	R3
北方南郷線	秋山工区	1.61	道路拡幅	R4
篠野松山都城線	釜御岳工区	2.90	バイパス整備	R2
都城東環状線	今町工区	1.00	道路拡幅	R2
早霧岳下通線(都城高島公園線)	鷹尾裏原工区	0.49	街路整備	R3
京町内整線(京町小林線)	京町工区	0.40	街路整備	R2
高鍋高岡線	本庄橋	0.89	橋梁架替	R2
国道219号	越野尾工区	0.78	道路拡幅	R4
国道219号	岩下工区	1.00	バイパス整備	R4
国道327号	尾平工区	2.00	バイパス整備	R2
浦城東海線	浦城工区	0.55	道路拡幅	R3

資料：宮崎県

2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組【1.道路 ③地域内道路NW】

課題：中山間地域の未改良区間解消に向けた道路ネットワークの整備推進

現状

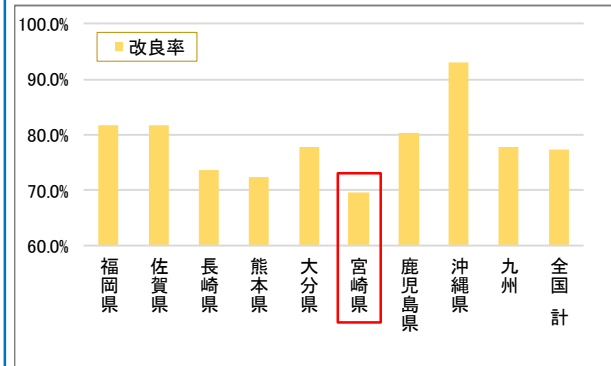
- 宮崎県の国県道改良率は九州内で最も低く、中山間地域に未改良区間が集中
- 中山間地域の中で特に6町村（綾町、西米良村、諸塚村、椎葉村、高千穂町、日之影町）においては、改良率50%以下
- 未改良区間が多いため、地域内交流の障壁となっている



資料：宮崎県資料 H22センサスOD表

九州8県 国県道の5.5m以上改良率(R2)

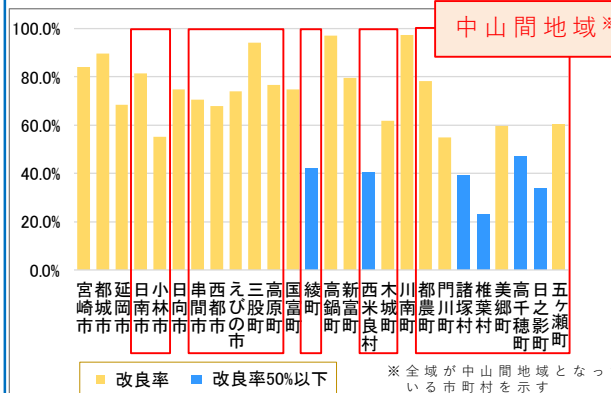
宮崎県は九州一改良率が低い



資料：道路統計年報（国土交通省）

県内市町村別国県道実延長、5.5m以上改良率(R2)

改良率50%以下が中山間地域に集中



※全域が中山間地域となっている市町村を示す

資料：宮崎県市町村別道路別道路現況（H31.4時点）

現在の取組

- ・ 国道219号、国道327号等の幹線道路の整備推進
- ・ 中山間地域における生活・産業を支える生活道路等の整備・交通安全対策の推進
- ・ 今後5年間における整備予定の主要道路の公表

<令和2年度～令和6年度完成予定の道路事業>

路線名	工区名	計画延長 (km)	備考	完成予定年度
塩嶺本崎線	竹ノ内工区	1	歩道整備	R2
松小路通線 (宮崎インター佐土原線)	松小路工区	0.12	街路整備	R3
木花通線 (勢田本崎線)	2工区	0.56	街路整備	R3
北方南郷線	大牟礼工区	0.60	道路拡幅	R4
元狩倉日南線	山本工区	0.40	道路拡幅	R3
北方南郷線	秋山工区	1.61	道路拡幅	R4
篠野松山郡城線	釜御岳工区	2.90	ハイパス整備	R2
都城東環状線	寺町工区	1.00	道路拡幅	R2
早稲岳下通線 (都城壽島公園線)	鷹尾裏原工区	0.49	街路整備	R3
京町内整線 (京町小林線)	京町工区	0.40	街路整備	R2
高鍋高岡線	本庄橋	0.89	橋梁架替	R2
国道219号	越野尾工区	0.78	道路拡幅	R4
国道219号	岩下工区	1.00	ハイパス整備	R4
国道327号	尾平工区	2.00	ハイパス整備	R2
浦城東海線	浦城工区	0.55	道路拡幅	R3

資料：宮崎県

2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組 【1.道路 ④都市圏道路NW】

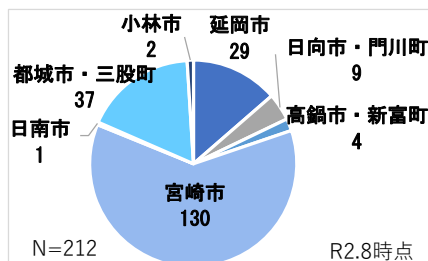
課題：人、物が集中する都市圏道路網の混雑解消による走行性、安全性の向上

現状

- 県内主要渋滞箇所212箇所のうち、約6割(130箇所)が宮崎市内に存在
- 県内の事故危険区間285区間のうち、約3割(95箇所)が宮崎市内に存在

主要渋滞箇所※:212箇所

- ・ 宮崎県交通渋滞対策協議会(H25.1)において、226箇所を選定
- ・ バイパス整備や交差点改良等により、令和2年度までの8年間で14箇所が解除され、残り212箇所については、引き続き対策を実施

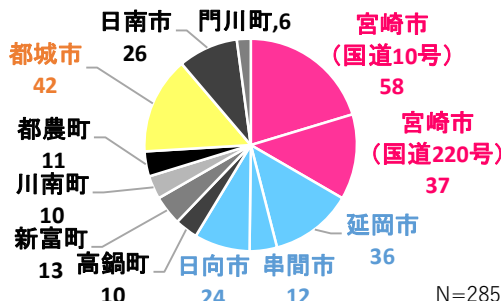


宮崎市中心部の主要渋滞箇所



事故危険区間※:国道10号,220号 285区間

- ・ 国道10号・220号の事故の危険性が高く対策が望まれる区間を平成22年度に選定
- ・ 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議において随時見直しを行い、令和2年度は285区間の事故危険区間を選定



<国道10号江平五差路交差点>

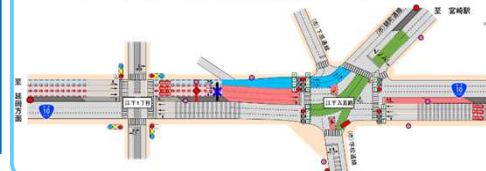
- ・ (一社)日本損害保険協会が公表している『交通事故多発交差点マップにおいて平成29年の人身事故件数が全国最多
- ⇒平成30年10月より、国道10号江平五差路交差点対策会議を開催し、国・県・宮崎市等の関係機関が連携し、対策を検討・実施

現在の取組

- ・ 渋滞対策実施事例
 <国道219号広瀬バイパス>



- ・ 交通事故対策事例
 <国道10号江平五差路交差点>



※主要渋滞箇所：平日朝・夕、休日昼いずれか一方平均速度20km/h未満の区間 ※事故危険区間：事故の危険性が高く、早期の対策が望まれる区間

2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組 【1.道路 ⑤災害時道路NW】

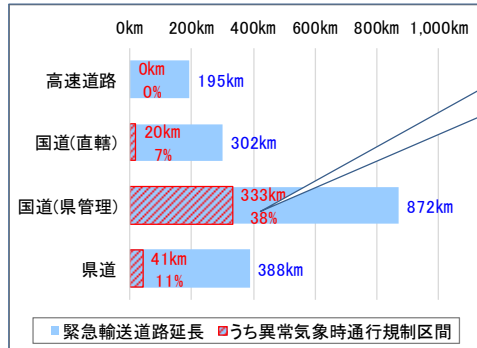
課題：緊急輸送道路の未改良区間整備による災害時の輸送機能の確保
中山間地域における代替道路の確保

現状

- 緊急輸送道路1,757kmの約22%が異常気象時通行規制区間であり、災害時の信頼性に課題が多い
- 平成30年度は異常気象時通行規制区間の9割の区間で通行規制が実施された。150日以上通行止めの区間が6区間あった
- 中山間地域の多くの国県道が通行規制区間であり、代替道路が乏しく災害時に孤立する危険性が考えられる

緊急輸送道路に占める異常気象通行規制区間

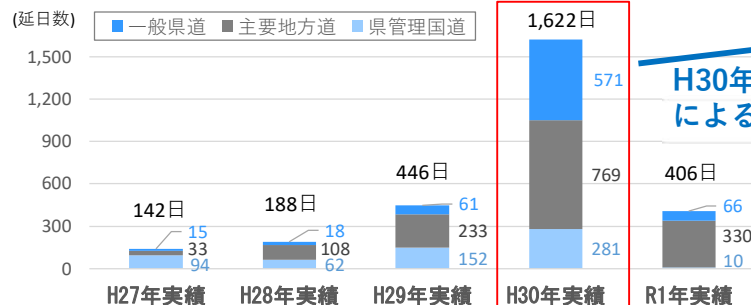
緊急輸送道路の約22%(394km)が異常気象時通行規制区間である



▶特に県管理国道の全延長の約40%が異常気象時通行規制区間

緊急輸送道路のうち、県管理国道の強靱化、信頼性確保が急務

異常気象時通行規制区間の通行止実績(通行止め延べ日数)



H30年の異常気象による通行規制区間



①～⑥は、H30年に150日以上通行止めになった区間

— 第1次緊急輸送道路 (--- 未供用)
— 第2次緊急輸送道路 (--- 未供用)
■ 異常気象時通行規制区間
■ H30通行止あり
■ H30通行止なし
■ 直轄区間

資料「異常気象時通行規制区間」及び「特殊通行規制区間」総括表、地域防災計画、異常気象時通行規制区間図(宮崎県)道路統計年報(国土交通省)

現在の取組

<未来みやざき創造プラン(アクションプラン)>

- ・ 緊急輸送道路の防災対策進捗
H30(実績) : 58.6%
R4 (目標) : 63.0%
- ・ 緊急輸送道路の改良率
H30(実績) : 83.6%
R4 (目標) : 85.0%

<九州東進作戦の取組>

南海トラフ地震発生の際、緊急輸送ルート等の道路啓開を実施



2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組【1.道路⑥道の駅】

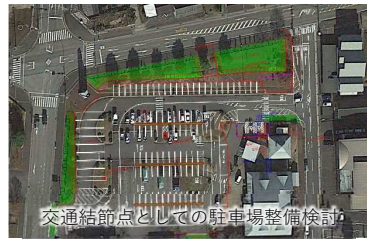
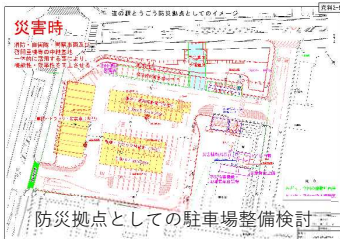
課題：県内「道の駅」における地域防災拠点としての機能強化

現状

- 宮崎県内には道の駅が18箇所登録され、1箇所が整備中である
- 道の駅は道路利用者へのサービス提供、地域産業振興、地域福祉、交通結節、観光拠点として機能している
- 道の駅「北川はゆま」や道の駅「とうごう」等では、防災機能や交通結節点としての機能強化が進められている
- 国は、広域的な復興・復旧活動拠点となる「道の駅」を重点的に支援する「防災道の駅」認定制度を導入し、今後、自治体と役割分担を図りながら、「道の駅」の防災整備・機能強化に向けて検討を行っている

道の駅「とうごう」(日向市)

- 道路防災拠点施設、受援施設(日向市地域防災計画)としての機能強化
 - 交通結節点(バスの乗継拠点)としての機能強化
- ※道の駅とうごう駐車場整備検討ワーキング(H30年度)に実施



道の駅「北川はゆま」(延岡市)【重点「道の駅」H28年度選定】



- 道の駅を拠点とした集荷・宅配サービスやコミュニティバスネットワークによる「ふるさと集落生活圏」の形成
- ・コミュニティバス乗入れと高速バスP&R機能整備
- ・地元高校との協働による商品開発、地元高校生雇用
- ・市内3駅の管理運営統合、中山間の特色サービス提供

※ 宮崎県道路啓開計画(平成30年7月)
「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」に基づく宮崎県実施計画(平成30年2月改訂)

「道の駅」と道路啓開計画の緊急輸送ルート・防災拠点



現在の取組

- ・ 広域的な防災機能を担う道の駅の機能強化

道の駅「都城」(都城市)

- 南海トラフ巨大地震等の大災害時には、後方支援体制の構築と防災活動拠点としての機能強化
- 物産振興を通じた産業振興拠点
 - ・肉と焼酎を中心とした地場製品の体験の場
 - ・地域資源を活かした新商品開発する支援の場
- 都城広域定住自立圏内の道の駅ネットワークを構築



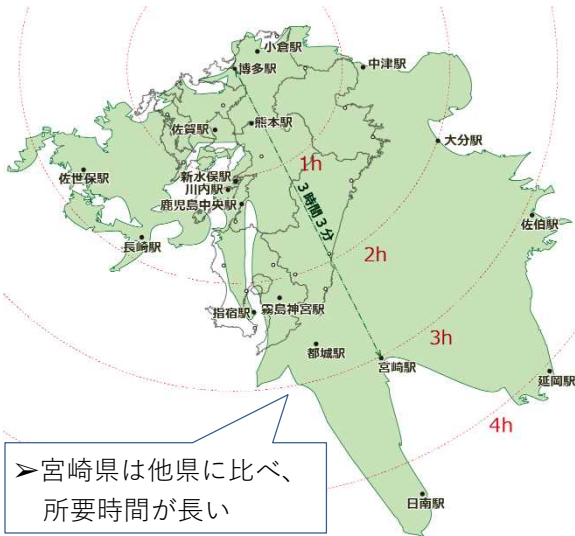
2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組 【2. 鉄道】

課題：【旅客】大分・鹿児島県境間の高速化整備、地方路線の維持
 【貨物】物流網の高速化・円滑化

現状

- 旅客：高速化が遅れている。日豊線の利用者は横ばい、ローカル線は減少傾向
- 貨物：県内4駅中2駅は列車が発着しないトラック輸送駅であり取扱量は減少傾向

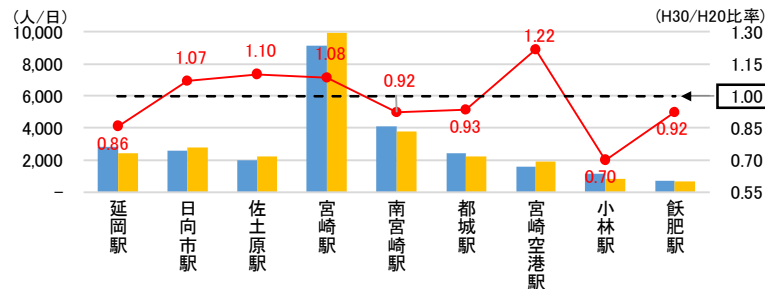
博多駅からJR特急等 最速所要時間 (R2)



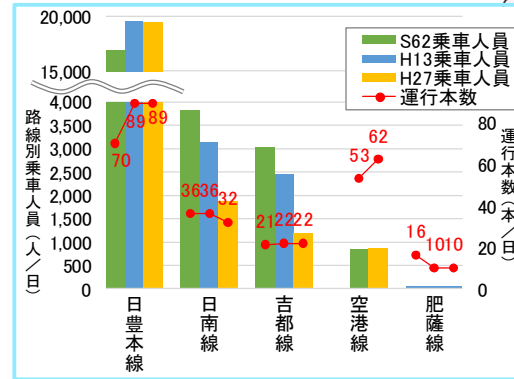
宮崎県は他県に比べ、所要時間が長い

宮崎駅は新幹線+B&Sみやざき 都城駅は鹿児島中央駅経由

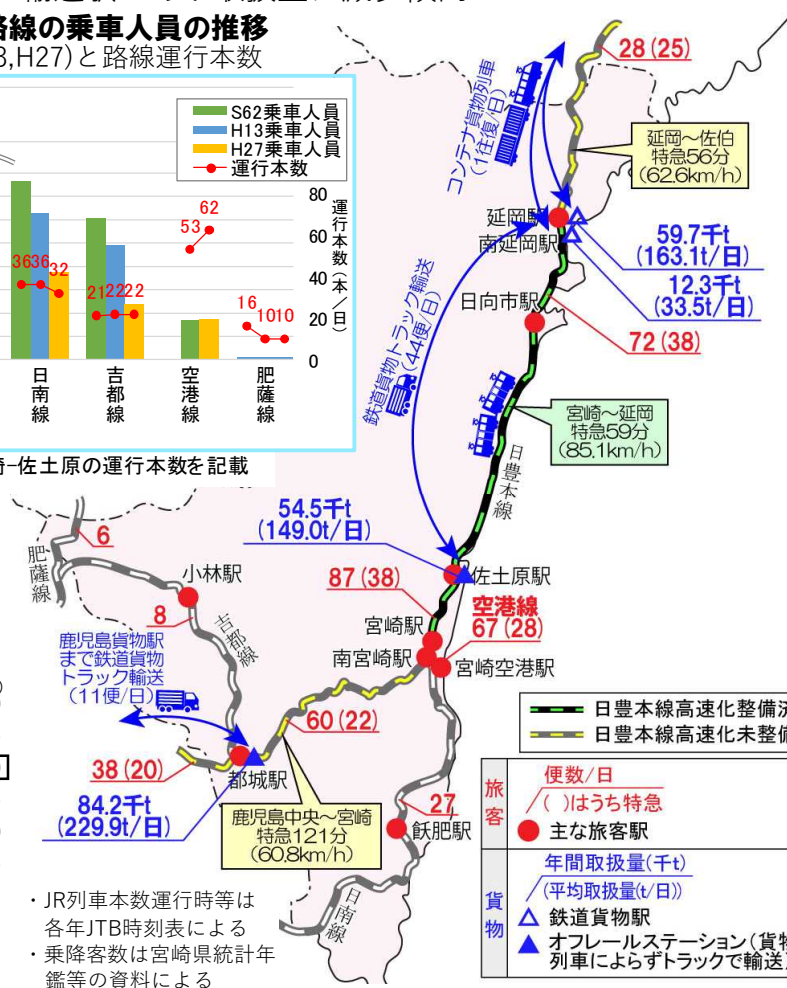
県内主要駅の乗降者数 (H20,H30)



県内JR路線の乗車人員の推移 (S62,H13,H27)と路線運行本数



日豊本線は宮崎～佐土原の運行本数を記載



・JR列車本数運行時等は各年JT B時刻表による
 ・乗降客数は宮崎県統計年鑑等の資料による

現在の取組

- ・日豊本線高速化 (H29年度調査実施)
- ・東九州新幹線の整備に向けた議論 (H27年度調査実施)
- ・「宮崎県物流競争力強化事業」の実施 (鉄道貨物、カーフェリー、RORO船へのモーダルシフト推進)



- ・交通事業者への要望活動



2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組 【3. 港湾・海運】

課題：港湾施設と背後地域内の道路ネットワークの構築

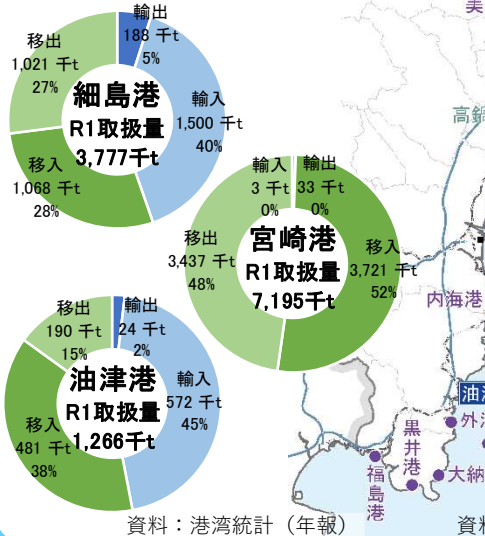
現状

- 細島港や宮崎港は背後地との輸送時に市街地を經由しなければならず、物流ネットワークが非効率
- 油津港はクルーズ船誘致による観光振興に注力するが、広域観光周遊ネットワークの整備が遅れている

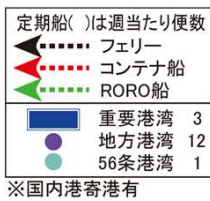


- ① 太平洋に直接面し入出港が早い
- ② 国内と東アジア航路の途中に立地
- ③ 海路では関西、中部、首都圏へ近い
- ④ 東九州道整備による背後圏の拡大

宮崎県内の重要港湾の取扱量



下図凡例



宮崎県内の重要港湾の課題

参考資料：国交省 宮崎県

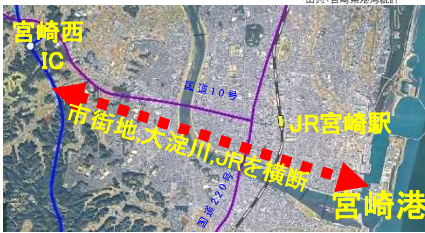
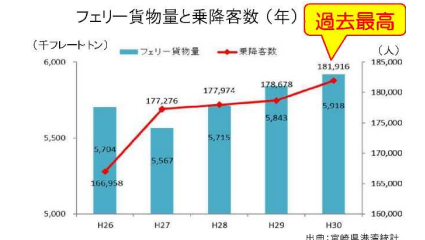
細島港

- ・区域内工業用地210haと物流拠点が形成され、国内製材最大手工場が立地。
- ・背後地からの原木輸送やコンテナ輸送を円滑化する道路ネットワークが必要

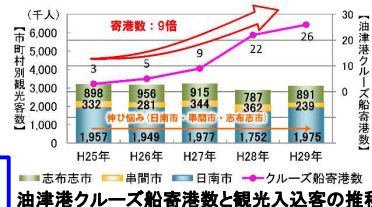


宮崎港

- ・宮崎県産農畜産物の1/4相当をフェリーで出荷。背後地との輸送時に市街地を經由する物流の非効率性が課題



- ・22万トン級クルーズ船が就航し、周辺市町は訪日観光客の積極的な受入を図るが、移動ルートが脆弱なため観光客は伸び悩む



油津港

油津港クルーズ船寄港数と観光入込客の推移

現在の取組

- ・東九州自動車道や九州中央自動車道、国道327号等の道路整備

- ・細島港白浜地区国際物流ターミナル整備



- ・宮崎カーフェリー新造計画による大型化

- ・大型クルーズ船受入れ体制の構築

- ⇒ 油津港ファストポート化計画
- ⇒ 着脱式係船柱設置

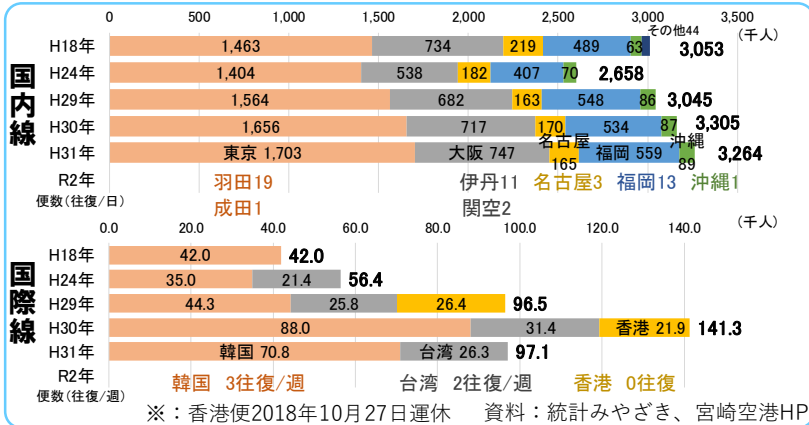


2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組 【4. 航空】

課題：空港からの二次交通の強化

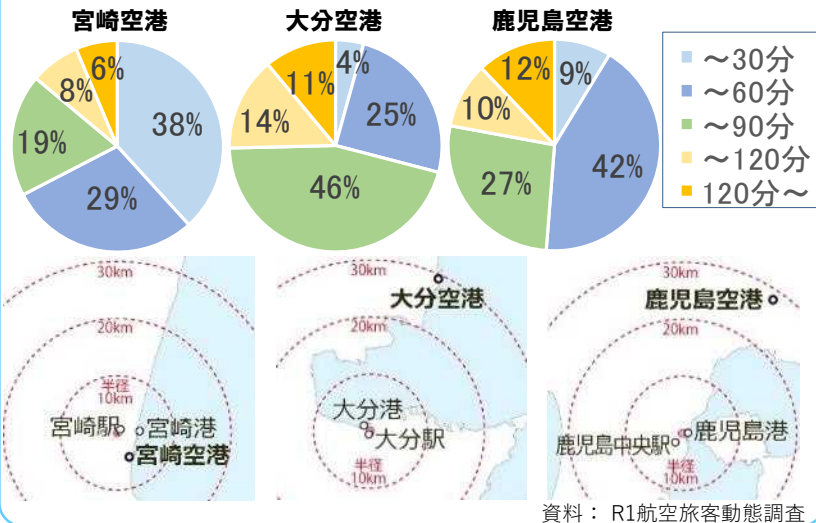
現状

■ 宮崎空港の国内線利用者は3年連続で増加傾向



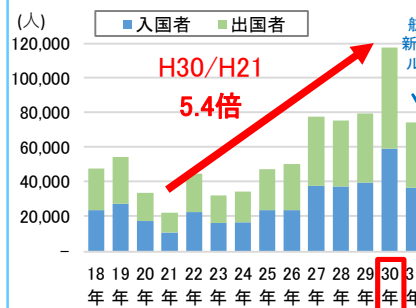
■ 都心に近く 隣県空港に比べ立地条件に優れている

各空港までのアクセス時間割合、都心からの距離

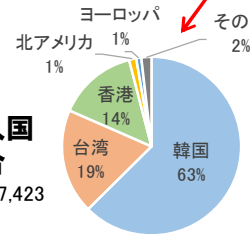


■ 外国人急増 宮崎空港を拠点とする広域周遊は少ない

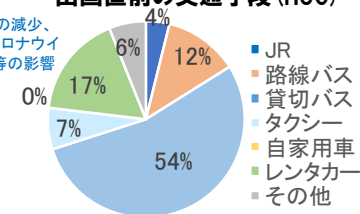
宮崎空港 出入国外国人推移



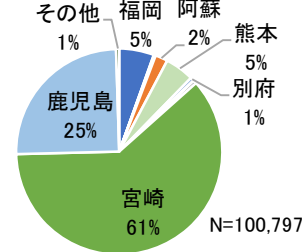
国籍別出入国外国人割合 (H30) N=117,423



インバウンド 宮崎空港 出国直前の交通手段 (H30)

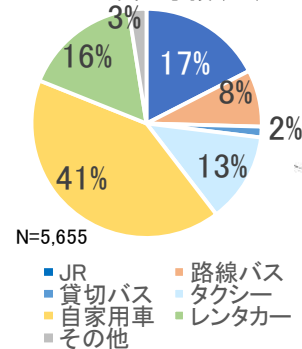


インバウンド 宮崎空港 出国者の全訪問地 (H30) N=58,374



■ 宮崎空港アクセスは自家用車が4割と多く、鉄道・バス利用は3割と少ない

宮崎空港 アクセス・イグレス交通手段 (R1)



JR宮崎空港駅発 平日 列車本数



宮崎空港バスのりば発 平日 路線バス便数



→ 空港アクセス交通 日向・延岡方面：JR
小林・都城・日南 方面：路線バス

→ 県内隔々まで空港 アクセス交通が機能していない

資料：R1航空旅客動態調査 JR時刻表 宮崎交通時刻表

現在の取組

- 交通拠点施設等を中心に案内表示の多言語化
- 二次交通の充実
- 宮崎空港振興協議会を中心としたキャンペーン活動(補助制度)やPR活動、要望活動



2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組 【5.バス ①高速バス】

課題：高速バス利用者に対する利便性向上のためのサービス増強や施設整備推進

現状

- 県内を運行する高速バスは九州6都市を結び158便/日※運行している
- 高速バス利用者数は平成22年度以降増加傾向にあり、平成29年度には100万人を突破し、更なる利用者増加に向けた取組が必要
- 高速バスのバスルートに宮崎空港は含まれていないため、空港とのアクセス機能が確保されておらず、また路線バスとの連携も課題
- 高速バスと他の交通機関との相互連携を図り、移動の円滑化と利便性向上が求められる
- 高速バスが全便停車する小林IC、都城北の待合施設の環境は十分に整っておらず、利用環境の充実が求められる

※令和3年2月現在では、新型コロナウイルスの影響を受け減便・運休を行っている
表「県内の高速バス運行便数」を参照
資料：宮崎交通HP

宮崎道 高速バス 宮崎市街地ルート



数字は路線別運行便数/日

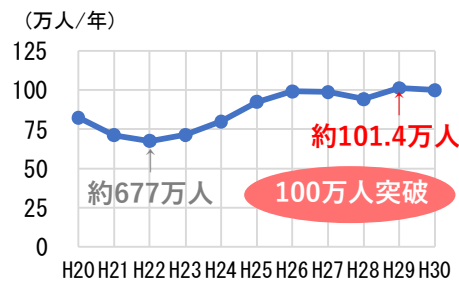
県内の高速バス運行便数

行き先	運行便数 (便/日)	
	通常期	2021.2.24 現在※
宮崎発着 宮崎道経由	福岡	56 / 28
	熊本	28 / 12
	新八代	32 / 26
	長崎	4 / 全便運休
	鹿児島	14 / 4
宮崎発着 東九州道経由	別府・大分	12 / 全便運休
延岡発着 九州中央道経由	福岡 / 熊本	8 / 4 / 4 / 全便運休
合計	158	74

※現在は、新型コロナウイルスの影響による需要の減少に伴い減便を実施

高速バス 主要路線の輸送人員推移

(平成28年以降は、宮崎～福岡の夜行便を含む)



都城北 高速バスのりば → 路線バスのりばと連携欠如



都城北 高速バスのりば → 手狭で不便な施設 老朽化進行



現在の取組

道の駅北川はゆま 交通結節点整備

- ⇒ コミュニティバス乗り入れ
- ⇒ パーク＆ライド駐車場整備

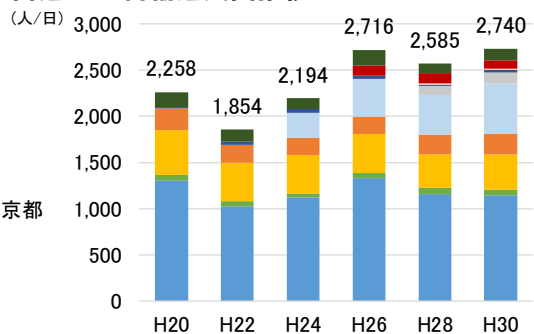


宮崎駅西口駅前広場再整備



- 宮崎～福岡
- 宮崎～長崎
- 宮崎～熊本
- 宮崎～鹿児島
- 宮崎～新八代
- 宮崎～大分
- 宮崎～神戸・大阪・京都
- 宮崎～高千穂
- 宮崎～延岡
- 延岡～福岡

高速バス 日輸送人員推移



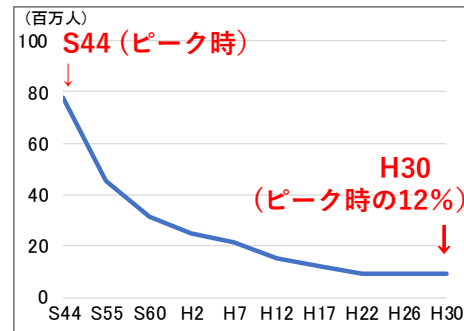
課題：長期に渡り利用者が減少する地域間路線バスや中山間地域における輸送の維持・充実

現状

【路線バス】

- 長期にわたる輸送人員の減少に伴い、市町村間ネットワークも衰退
- 自治体間を結ぶ路線の多くが廃止路線代替バスである
- 西米良村と西都市間ではH27年10月に全国初の客貨混載輸送が開始され、生活基盤の維持と物流効率化のモデルケースとなる。現在、県内3路線で実施
- 橋通り3,4丁目交差点付近はバスの乗り継ぎ拠点となっており、利用者にわかりやすい案内が必要

宮崎交通 路線バス 年間輸送人員推移



資料：宮崎県

宮崎県内バス路線ネットワーク (宮崎交通)



橋通り3,4丁目交差点付近のバスのりば



- 北⇨東 バスのりば
- 北⇨南 バスのりば
- 西⇨東 バスのりば
- 南⇨東 バスのりば
- 西⇨南 バスのりば

行先方面別にバスのりばが異なる (日常的な利用者以外にはわかりづらい)

- 県内高速路線バス 数字は平日運行本数
- - 主要な地域間路線バス 数字は平日運行本数
- 県内高速路線バス停留所① 丸数字は停車回数

コミュニティバス、乗合タクシー等運行自治体(えびの市、綾町を除く24自治体)

※主要な郊外路線バスを图示

資料：宮崎交通HP (2021.1.26時点)

現在の取組

- ・ 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画 (H29年10月～R4年9月)
 - ⇒日向・東臼杵地域の路線バス、コミュニティバス、鉄道の乗継利便性の向上
 - ⇒道の駅とうごうへの路線バス乗入れ、乗継拠点化
- ・ バス運行情報の「見える化」など環境整備
 - ⇒バスロケーションシステムの導入
- ・ MaaS等の新モビリティサービスの導入促進
 - ⇒MaaS、グリーンタクシーモビリティ等の導入
- ・ 客貨混載など多様な輸送モードの活用



客貨混載バス

【自治体運営のコミュニティバス・乗合タクシー等】

- 県内26自治体中、24自治体で運行している
- 高齢者等の買物・通院に欠かすことができない施策であるものの、自治体だけでは十分なサービスが提供できていない
- 特に人口減少、高齢化が著しい中山間地域では、持続可能なラストワンマイル輸送の取組が課題である

2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組(まとめ)

宮崎県の広域的な交通の課題と取組のまとめ

①交通基盤の整備(道路・港湾)

外国人観光客の増加や経済のグローバル化、高速道路の開通や港湾の整備などにより国内外と交流が活発になる中、本県においても、円滑な人やモノの交流により、活力ある経済活動の展開が重要となります。

そのためには、広域的な経済活動を支える交通・物流ネットワークを整備し、充実を図る必要があります。また、このような取組は、近い将来発生が予測されている**南海トラフ地震**などの大規模災害への備えや、救急医療活動における緊急輸送時間の短縮、さらには、特に宮崎市内に集中する**渋滞対策**としても重要であるため、引き続き、**東九州自動車道**や**九州中央自動車道の未事業化区間の早期事業化**や**暫定2車線区間の4車線化**に向けた取組など、こうした交通基盤の整備を一層促進します。



東九州自動車道
(日南北郷～日南東郷)



ジェットスター・ジャパン
(宮崎～成田線)



宮崎カーフェリー
：新会社設立



鉄道

高速バス



路線バス

コミュニティバス

各交通モードの連携

②広域交通ネットワークの充実(航空・海運・新幹線)

航空路線については、国内線(成田線)及び国際線(ソウル線)でそれぞれ**LCC(格安航空会社)**が就航したことなどにより、宮崎ブーゲンビリア空港の利用者数は年々増加傾向にあります。引き続き、インバウンド及びアウトバウンドの増加に向けた取組を進め利用者の増加を図ります。

また、**長距離フェリー**については、平成30年3月に新会社を設立し、官民一体の組織を核とした利用促進の取組や、旅客満足度の向上・誘客効果に資する新船建造の取組を推進するなど、航路の維持・充実に努めます。このほか、**東九州新幹線**の整備実現については、長期的な課題として引き続き検討を進めます。

また、これら、空港、港湾、主要鉄道駅の相互連携を図る取組についても検討を進めます。

③地域交通の維持・充実(鉄道・高速バス・路線バス・コミュニティバス)

人口減少等によりJRやバスの利用者は減少していますが、一方で、高齢化の進展に伴い、**公共交通機関の維持・充実**は、ますます重要になっています。鉄道については、引き続き、地域の実情を的確に把握しながら、利用促進を図り路線の維持に努めます。また、路線バスについても、**MaaS等の新モビリティサービスの導入**や**客貨混載**等の多様な輸送モードの活用など、その維持・充実にに向けた取組を進めます。

加えて、交通モード間の連携を強化し、「**自家用車に依存しない社会**」の実現を目指します。

宮崎県の目指す
将来像のテーマ

1. 「人」

：地域や人のゆたかな絆の中で、みんなが持てる力を発揮し、生き生きと活動する社会

2. 「暮らし」

：安全・安心で心ゆたかに暮らせる社会

3. 「産業」

：時代のニーズに応える産業が地域に展開し、安心して働ける社会

将来像を目指し、
広域的な道路交通の基本方針を整理

- 1 宮崎県の目指す将来像
- 2 宮崎県の広域的な交通の課題と取組
- 3 広域的な道路交通の基本方針**

3. 広域的な道路交通の基本方針

宮崎県の現状と課題

① 交通基盤の整備 (道路・港湾)

② 広域交通ネットワークの充実 (航空、海運、新幹線)

③ 地域交通の維持・充実 (鉄道・高速バス・ 路線バス・ コミュニティバス)

広域的な道路交通の基本方針

① 広域道路ネットワーク

○九州の一体的発展に向けた広域的活動の連携を支援する道づくり

国際海上コンテナの大型化やインバウンドの増加などの**グローバル化**へ対応するとともに、**人口が減少**する中においても地域の活力が維持されるよう、**広域的なヒト・モノの動き**や、**観光を主体とした交流・連携**を活発にするため、東九州自動車道や九州中央自動車道、都城志布志道路などの整備を推進します。

○防災・減災、国土強靱化に向けた道づくり

近い将来の発生が予測されている「**南海トラフ地震**」などの大規模災害への備えとして、**防災・減災、国土強靱化**に向けた高規格幹線道路、地域高規格道路などの整備に加え、各自治体の役場、備蓄基地などの**防災拠点間を連携**する道路を整備することにより「**命の道**」としての機能を強化します。また、これらの機能が被災により低下することのないよう、その代替性についても十分配慮します。

② 交通・防災拠点

○交通拠点施設を核とした中心市街地活性化と交通施策の推進

本県の公共交通事業者である**JR九州と宮崎交通が共同**で実施する**駅前ビル**の建設など**宮崎駅周辺開発**により、駅周辺にヒトが集まり、投資が投資を呼ぶ好循環に繋がることが期待されています。その効果をより大きなものとするため、**高千穂通りやあみーろーど**など駅と中心市街地を結ぶ**道路の空間の利活用**や、**公共交通機関の連携**などについて検討を進めます。

○公共交通による広域移動の円滑化及び大規模災害時の防災機能の強化

県内はもちろん、九州各県をはじめとした全国各地や海外から訪れるヒトが県内各地へスムーズに移動できるよう、案内表示の充実や高速バスの乗り継ぎ強化などについて検討を進めます。また、大規模災害時の支援基地として、主要道路に接続する「**道の駅**」の防災機能の強化について検討を進めます。

③ ICT交通マネジメント

○都市部の渋滞対策や中山間地域における移動手段の確保などの課題解決に向けたICT活用の推進

都市部の**渋滞対策**や中山間地域における**移動手段の確保**などの課題解決のため、「**ETC2.0**」や「**自動運転技術**」など、国を挙げて開発が進められている**ICTの活用**について検討します。

3. 広域的な道路交通の基本方針

宮崎県の広域的な道路交通の未来

ICT新技術等の導入により、中山間地域の移動手段確保や地域活性化が図られとともに、都市部や地域間移動の円滑化が進みます

客貨混載による公共交通、物流の合理化



中山間地域における自動運転技術



広域道路ネットワークが充実し、九州各県や県土内の一体化が進みます

広域的なヒトモノの動きや観光を主体とする交流連携



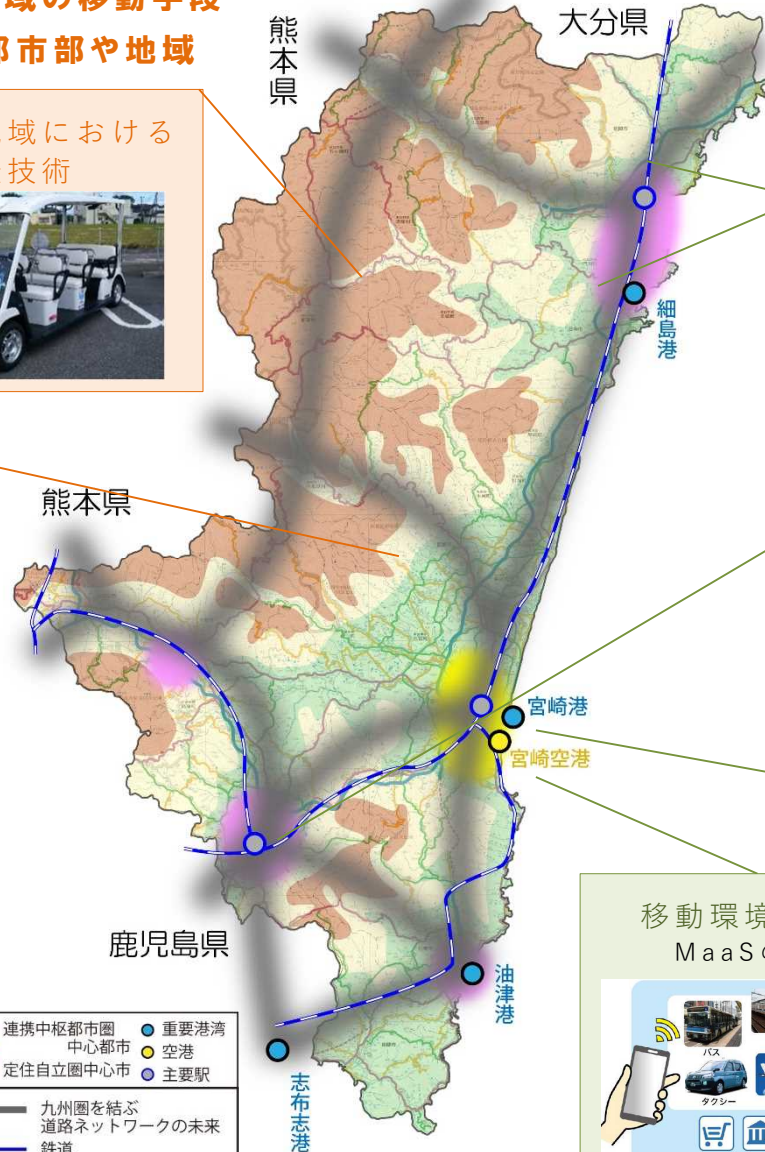
大規模災害時の「命の道」



ETC2.0を利用した交通サービス強化



● 連携中枢都市圏	● 重要港湾
● 中心都市	● 空港
● 定住自立圏中心市	● 主要駅
— 九州圏を結ぶ道路ネットワークの未来	— 鉄道
— 標高 高	— 低



交通・防災拠点が充実し、各交通モードの連携が図られ、誰もが利用しやすい道路交通環境が実現。大災害時の防災機能の強化が進みます

道の駅防災拠点化・小さな拠点機能強化

道の駅北川はゆま・道の駅とうごう



道の駅都城



移動環境の向上
MaaSの活用



誰もが移動可能な環境づくり

宮崎駅周辺



宮崎県新広域道路交通計画

- 1 広域道路ネットワーク計画
- 2 交通・防災拠点計画
- 3 ICT交通マネジメント計画

1. 広域道路ネットワーク計画

宮崎県新広域道路交通ビジョンにおける広域道路ネットワークの基本方針
 「九州の一体的発展に向けた広域的活動の連携を支援する道づくり」
 「防災・減災、国土強靱化に向けた道づくり」を基に広域道路ネットワーク計画を策定

新広域道路交通計画における 基本戦略 (広域道路ネットワークの強化の方向性)
① 中枢中核都市等を核とした ブロック都市圏の形成 ⇒人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する
② 我が国を牽引する大都市圏等の 競争力や魅力の向上 ⇒三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る
③ 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 ⇒空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る
④ 災害に備えたリダンダンシー確保・ 国土強靱化 ⇒広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する
⑤ 国土の更なる有効活用や適正な管理 ⇒広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る

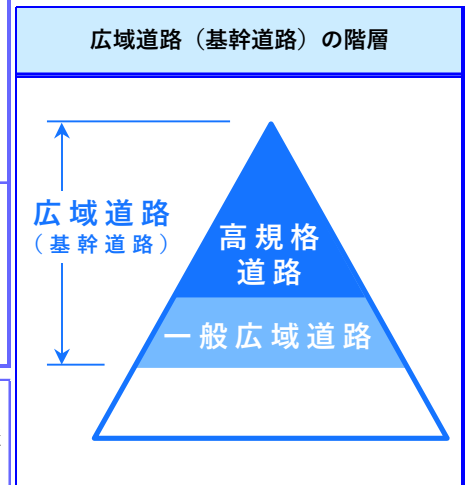
	広域道路ネットワークの設定の考え方	
	基幹道路における要件	(宮崎県) 該当拠点
高規格道路	① ブロック都市圏^{※1}間を連絡する道路 ※1 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等	・ 連携中枢都市圏中心都市：宮崎市 ・ 定住自立圏中心市：都城市、延岡市、日南市、小林市、日向市
	② ブロック都市圏内の拠点連絡^{※2}や中心都市^{※3}を環状に連絡する道路 ※2 都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む ※3 三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市	・ 連携中枢都市圏中心都市：宮崎市
	③ 上記道路と重要な空港・港湾^{※4}を連絡する道路 ※4 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾	・ 拠点空港：宮崎空港 ・ 重要港湾：細島港、宮崎港、油津港、志布志港（鹿児島県）
一般広域道路	① 広域交通の拠点となる都市^{※1}を効率的かつ効果的に連絡する道路 ※1 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市。さらにその圏域内の他の周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮	・ 連携中枢都市圏中心都市：宮崎市 ・ 定住自立圏中心市：都城市、延岡市、日南市、小林市、日向市 ・ 半島振興対策実施地域：日南市南郷町、串間市
	② 高規格道路や上記道路広域道路と重要な空港・港湾等^{※2}を連絡する道路 ※2 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅	・ 拠点空港：宮崎空港 ・ 重要港湾：細島港、宮崎港、油津港、志布志港（鹿児島県） ・ コンテナ取扱駅：延岡駅、南延岡駅、佐土原駅、都城駅

構想路線
 高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

**宮崎県広域道路ネットワーク計画
広域道路ネットワークの設定**

広域道路（基幹道路）における要件に基づき「都市間」「物流」「災害時」の観点から、拠点間を結ぶネットワークを設定

都市間 都市間ネットワーク
物流 空港・港湾等の物流ネットワーク
災害時 災害支援ネットワーク
 (ネットワークの多重性・代替性)

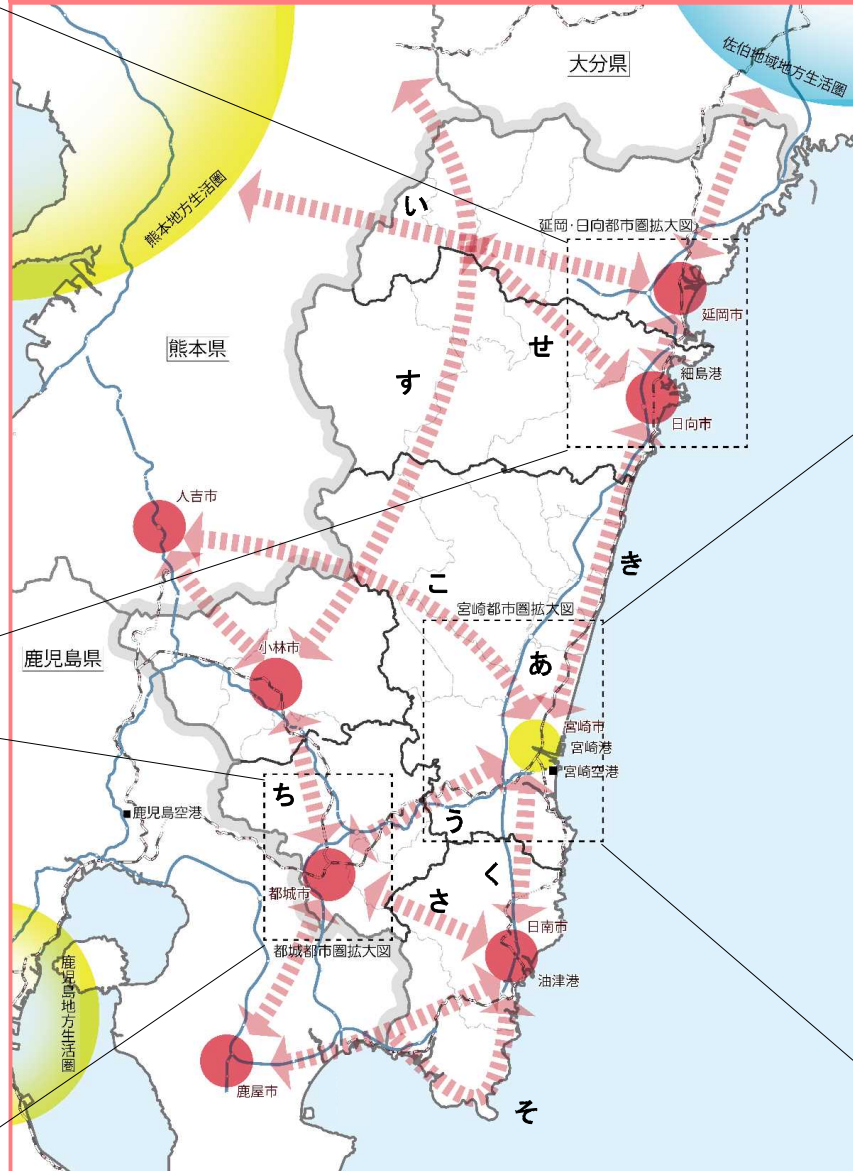


1. 広域道路ネットワーク計画【都市間：都市間ネットワーク】

延岡・日向都市圏拡大図



地方生活圏、定住自立圏中心都市間連携ネットワーク

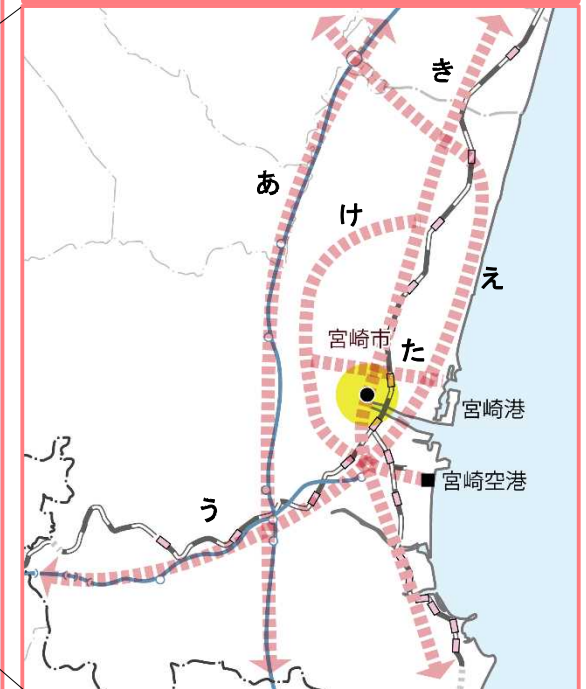


- 地方生活圏・定住自立圏境界
- 連携中枢都市圏中心都市
- 定住自立圏中心都市
- 地方生活圏中心都市

都城都市圏拡大図



宮崎都市圏拡大図



「あ」～「ち」はp32 広域道路の機能性整理参照

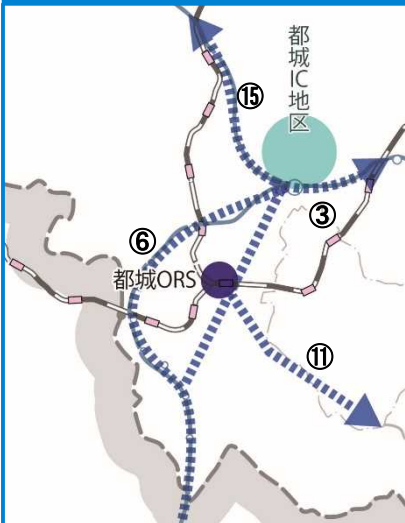
1. 広域道路ネットワーク計画 【物流：空港・港湾等の物流ネットワーク】

新広域道路交通計画

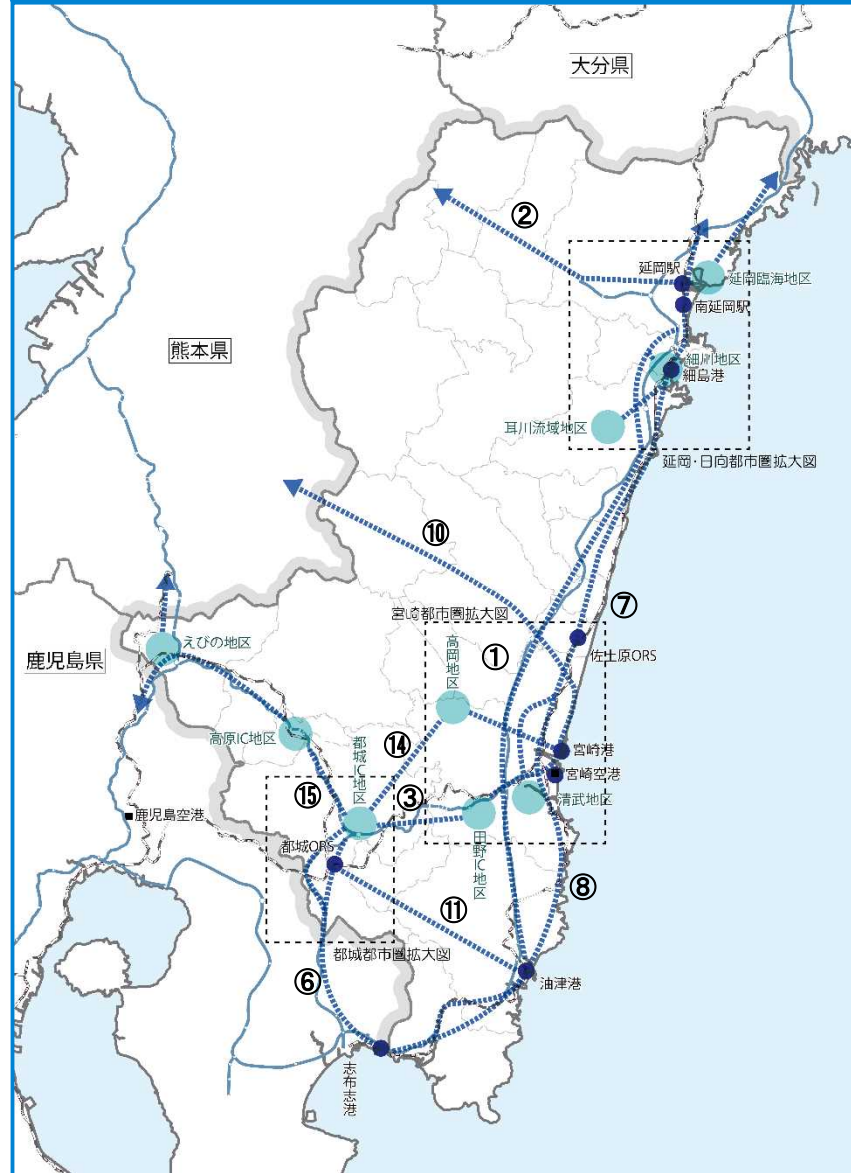
延岡・日向都市圏拡大図



都城都市圏拡大図

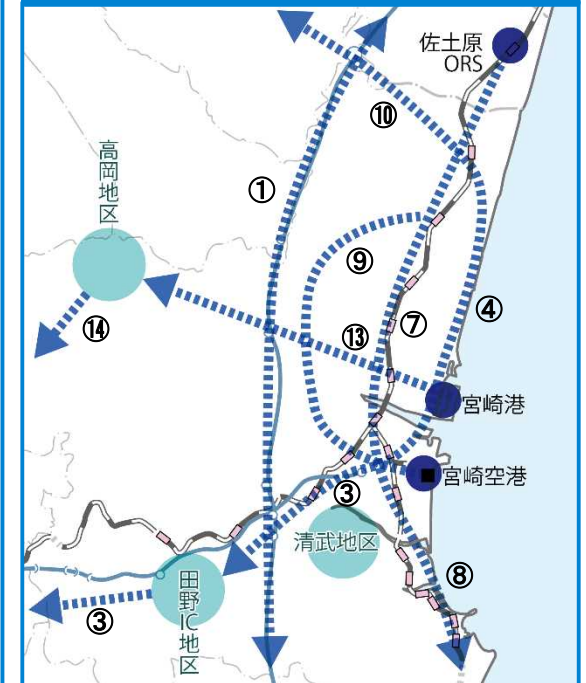


広域物流ネットワーク



- 物流拠点
(重要港湾, 空港,
JR貨物駅オフレールステーション[ORS])
- 工業団地, 物流施設立地エリア

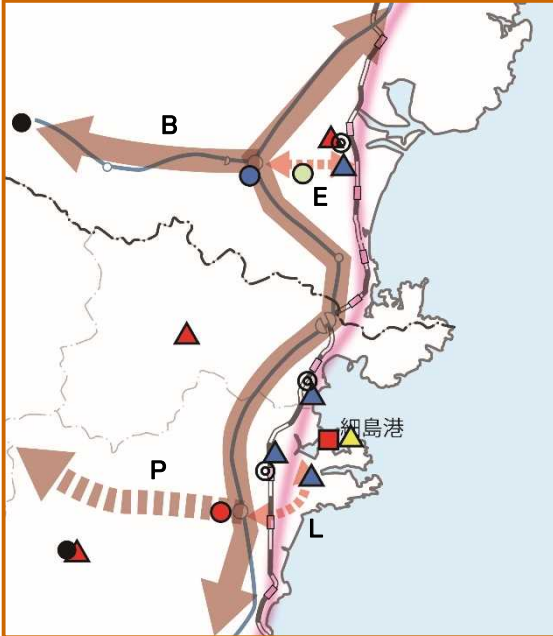
宮崎都市圏拡大図



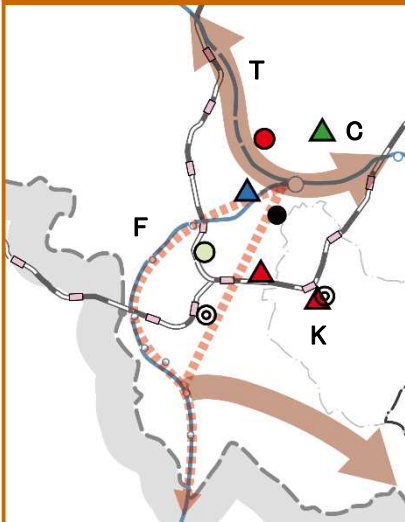
「①」～「⑮」はp32広域道路の機能性整理参照

1. 広域道路ネットワーク計画 【災害時: 災害支援ネットワーク (ネットワークの多重性・代替性)】

延岡・日向都市圏拡大図



都城都市圏拡大図



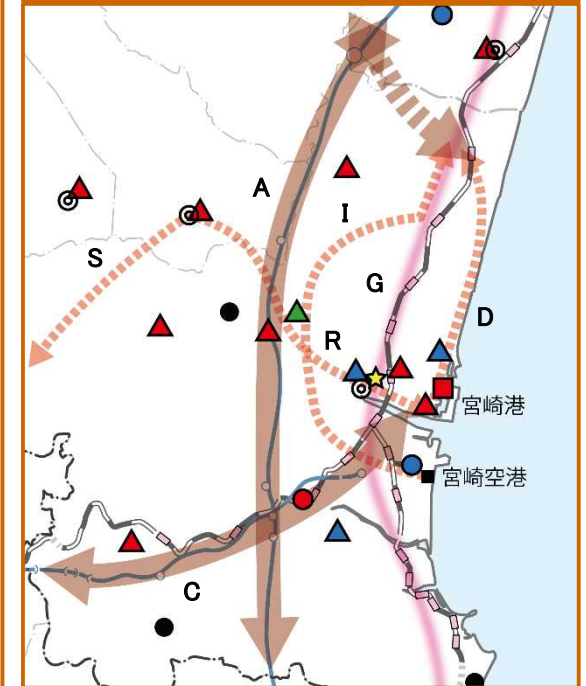
災害時広域支援ネットワーク(九州東進作戦)
県内災害支援ネットワーク



※災害拠点アクセスルートは任意に設定(宮崎県実施計画の緊急輸送地域ルートとは必ずしも一致しない)

- ← 緊急輸送ルート(広域移動ルート)
- 緊急輸送ルート(サブルート)
- ... 災害拠点アクセスルート
- 被災地内ルート
- ☆ 県庁
- ◎ 市町村役場
- 広域進出拠点
- 進出拠点
- ▲ 救助活動拠点
- ▲ 災害拠点病院
- 航空輸送拠点
- 広域物資輸送拠点
- 海上輸送拠点
- ▲ 地域内輸送拠点
- ▲ 油槽所
- 道の駅
- 地方生活圏・定住自立圏境界

宮崎都市圏拡大図



「A」～「T」はp32 広域道路の機能性整理参照

1. 広域道路ネットワーク計画 【広域道路の機能性整理】

宮崎県広域道路ネットワーク					
路線番号	路線名	広域道路 (基幹道路)	高規格 幹線道路	地域高規格道路	隣接県 連携
1	東九州自動車道	高規格道路	●		●
2	九州中央自動車道	高規格道路	●		●
3	宮崎自動車道	高規格道路	●		●
4	宮崎東環状道路	高規格道路		●(計画路線)	
5	延岡インターアクセス道路	高規格道路		●(計画路線)	
6	都城志布志道路	高規格道路		●(計画路線)	●
7	国道10号	一般広域道路			●
8	国道220号	一般広域道路			●
9	熊本延岡道路	一般広域道路			●
10	宮崎環状道路	一般広域道路		●(候補路線)	
11	人吉西米良宮崎道路	一般広域道路			●
12	日南都城道路	一般広域道路			
13	細島港アクセス道路	一般広域道路			
14	大野高千穂道路	構想路線			●
15	阿蘇高千穂道路	構想路線			●
16	中九州縦貫道路	構想路線			
17	高千穂日向道路	構想路線			
18	日南串間道路	構想路線			
19	宮崎港アクセス道路	構想路線			

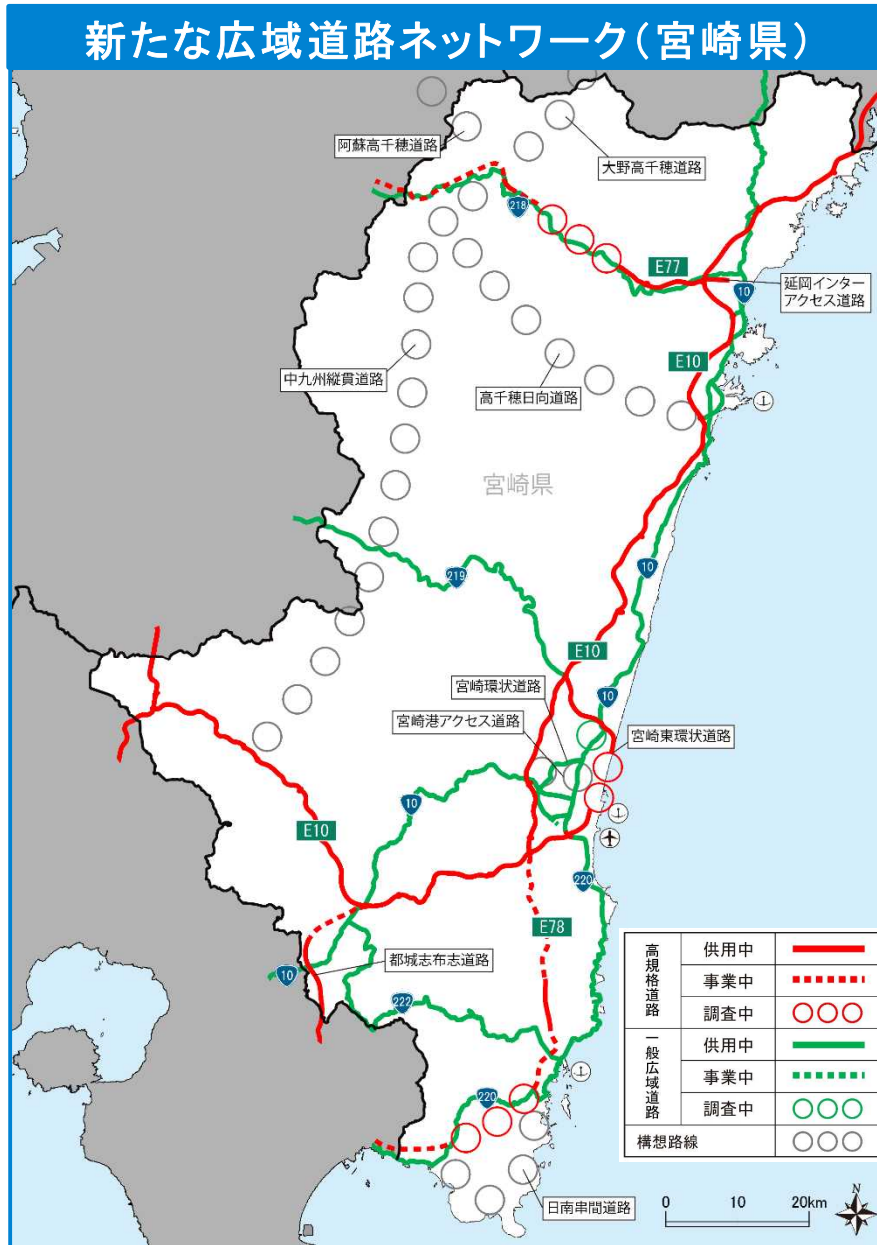
広域道路の機能性 あ~ち、①~⑮、A~Tは前頁図参照		
都市間NW 圏域相互	物流 NW	多重性・代 替性
あ	①	A
い	②	B
う, ち	③, ⑮	C, T
え	④	D
お	⑤	E
か	⑥	F
き, た	⑦, ⑬, ⑭	G, R, S
く	⑧	H
い	②	B
け	⑨	I
こ	⑩	J
さ	⑪	K
し	⑫	L
		M
		N
す		O
せ		P
そ		Q
た	⑬	R

広域道路ネットワークの機能数と主な機能				
都市間 NW	物流 NW	災害 支援 NW	該当数 計	主な機能
●	●	●	3	高規格幹線道路、広域災害支援
●	●	●	3	高規格幹線道路、広域災害支援
●	●	●	3	高規格幹線道路、広域災害支援
●	●	●	3	宮崎都市圏 外環状
●	●	●	3	延岡都市圏ICアクセス
●	●	●	3	生活圏相互、港湾アクセス、都城都市圏環状
●	●	●	3	生活圏相互連携、ICアクセス、広域災害支援
●	●	●	3	生活圏相互連携、ICアクセス、広域災害支援
●	●	●	3	広域災害支援
●	●	●	3	宮崎都市圏 中環状
●	●	●	3	生活圏相互連携、ICアクセス、広域災害支援
●	●	●	3	生活圏相互連携、港湾アクセス、広域災害支援
●	●	●	3	ICアクセス、物流拠点(港湾)アクセス
		●	1	広域観光(他県連携)、高速ネットワーク連携
		●	1	広域観光(他県連携)、高速ネットワーク連携
●		●	2	生活圏相互、災害拠点アクセス、広域観光
●		●	2	生活圏相互連携、広域観光、リダンダンシー
●		●	2	半島振興対策実施地域相互連携、広域観光
●	●	●	3	宮崎都市圏、港湾アクセス

宮崎県広域道路ネットワーク路線

■高規格道路 6路線 ■一般広域道路 7路線 ■構想路線 6路線

既存の高規格幹線道路(3路線)を含む、上記の路線を広域道路ネットワークとして位置付ける。



本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

- ① 広域道路ネットワーク計画
- ② 交通・防災拠点計画**
- ③ ICT交通マネジメント計画

① 交通結節点を核とした賑わい創出と誰もが移動可能な環境づくり

宮崎駅等の交通結節点において、路線バスをはじめとする公共交通ターミナルとしての機能向上を図り、利用者の利便性向上を図るとともに、様々なモビリティの活用によりモーダルコネクト機能の強化を図ることで、マイカーを利用しなくとも移動でき、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを目指します。

主な取組

- 宮崎駅を拠点とした新たなモビリティの活用
- 公共交通と様々なモビリティの連携・活用によるモーダルコネクト機能の強化とウォークアブルなまちなかの形成

② 新モビリティサービスの導入・普及による移動環境の向上

MaaS等の新モビリティサービスの導入により観光二次交通をはじめとする移動環境の向上や持続可能な公共交通機関の実現を図り、地域活性化を目指します。

主な取組

- MaaS等を活用した交通サービスの導入促進によるシームレスな交通サービスの実現
- シームレスな交通サービスと観光資源の連携による地域活性化

③ 道の駅の防災拠点化と「小さな拠点」に対する移動機能拡充

道の駅の防災機能強化とともに、「小さな拠点」としての機能を強化するために、集荷・宅配・コミュニティバスなどの、生活サービス支援や観光地へ誘導するハブ機能及び立地条件を活かした防災拠点機能の充実を目指します。

主な取組

- 道の駅が担う防災機能や交通結節点機能等を強化
- 道の駅を地域の拠点として、生活サービス支援に向けた機能の多様化と強化

① 交通結節点を核とした賑わい創出と誰もが移動可能な環境づくり

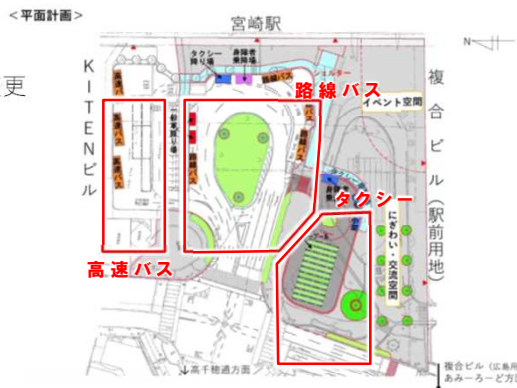
宮崎駅を中心とした総合的な交通結節点を整備

■ 宮崎駅西口駅前広場再整備(2020年10月16日完成)

- ・ 高速バスを含め、分散されたバス乗り場を集約
- ・ 一般車とバス動線の交錯を解消するため、一般乗降者の位置を変更
- ・ タクシーエリアを変更して、広場利用者とタクシー動線を分離

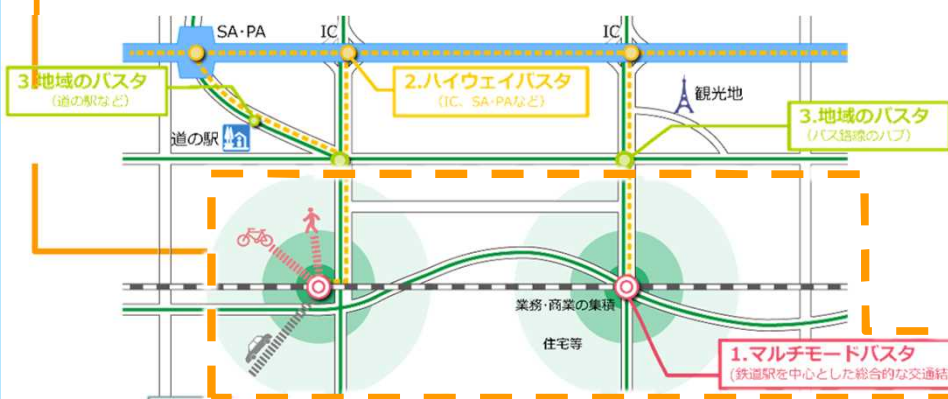


宮崎駅西口駅前広場



駅前広場平面図

資料：宮崎駅西口駅前広場再整備基本計画(平成31年3月)



交通結節点のタイプの考え方

◆ 宮崎駅周辺のモビリティ

- 【長距離輸送】
 - ・ 鉄道
 - ・ 高速バス
- 【中距離輸送】
 - ・ 路線バス
- 【短距離輸送】
 - ・ タクシー
 - ・ シェアサイクル (PIPPA)



・ 宮崎駅周辺などを含め、66ポートが設置されているシェアサイクルサービス



資料：「バスタプロジェクトの推進に向けた論点の整理」
 第1回 バスタプロジェクト推進検討会 R2.9.7 国土交通省
 シェアサイクルサービス「PIPPA」導入と展開について R2.11.6 宮交グループ

今後の展開

新たなモビリティの活用

- ・ 宮崎市では、令和2年11月20日よりグリーンスローモビリティ『ぐるっぴー』が本格導入しており、新たなモビリティの活用を図っていきます。



資料：Facebook グリスロ×宮崎 (2020.12.27)

モーダルコネク機能の強化とウォーカブルなまちなかの形成

- ・ 公共交通と様々なモビリティの連携・活用によりモーダルコネク機能の強化を図ることで、マイカーを利用なくとも移動でき、「居心地が良く歩きたくなる」環境づくりを目指します。

県内のウォーカブル推進都市 (R3.2.28時点)
 宮崎市、小林市、綾町、高鍋町、川南町

資料：宮崎市資料を基に時点修正

② 新モビリティサービスの導入・普及による移動環境の向上

バスロケシステムの導入

■ バスロケの導入

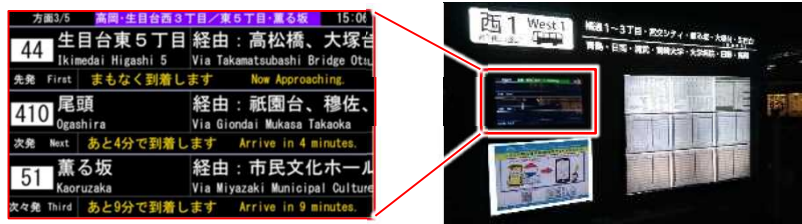
- ・2020年10月より、宮崎県内を走る一般路線すべての車両（328台）へバスロケを導入
- ・スマホ、パソコン、バス停のデジタル掲示板で、目的の路線バスの位置が検索可能



※画像はサンプルです。
バスロケ表示画面
(スマートフォン、タブレット)

■ デジタルサイネージの設置

- ・バスロケの導入に合わせ、宮崎市、延岡市、高千穂町内の20ヵ所に設置



資料：宮崎交通HP R2.10.2 デジタルサイネージ（宮崎駅）

宮崎県のデータオープン化状況

■ 宮崎県オープンデータカタログサイト

- ・県が保有する公共データを「オープンデータ」として平成31年4月から公開する専用サイト (<https://odcs.bodik.jp/450006/>)

■ 標準的なバス情報フォーマットオープンデータ

- ・静的データ（停留所、時刻表等）と動的データ（遅延、車両位置等）を包含、バスロケと連携可能。全国284事業者※が標準フォーマットによるオープンデータ配信、宮崎県内では高千穂町ふれあいバスと串間市コミュニティバスよかバスが参加

※2020.10.16現在

今後の展開

MaaS等を活用した新モビリティサービスの導入・普及によるシームレスな交通サービスの実現

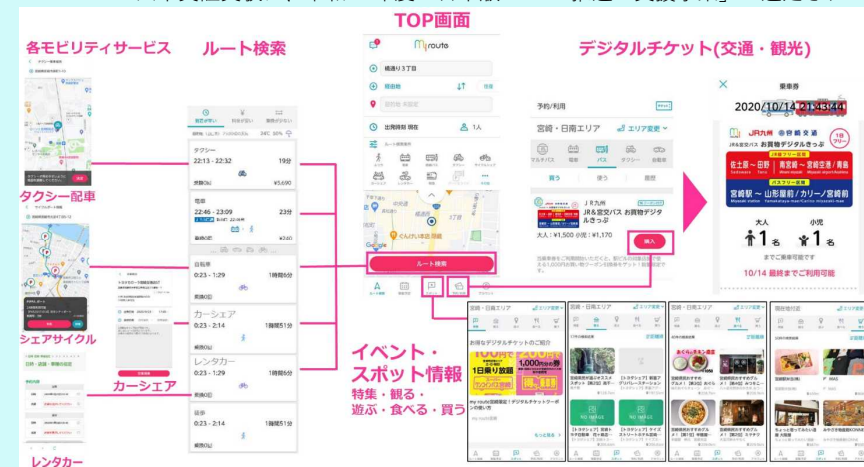
- ・宮崎市と日南市では、MaaSアプリを用いた実証実験が行われており、多様な交通モードに寄るシームレスな交通サービスの実現を図りつつ、商業・観光施設と連携した来街促進と回遊性の向上に取組、宮崎の地域活性化を目指しています。

【実証実験の概要】

期間：2020年11月6日（金）～2021年3月12日（金）※
エリア：宮崎県宮崎市・日南市及びその近郊
使用するMaaSアプリ：「my route（マイルルート）」

※本実証実験は、令和2年度「日本版MaaS推進・支援事業」に選定されている

※実証実験終了後もアプリの使用、デジタルチケット等の情報提供は継続



MaaSアプリの宮崎版「my route」構成イメージ

交通サービスと観光資源の連携による地域活性化

- ・シームレスな交通サービスと地域の観光資源を結びつけることで、宮崎県の移動環境の向上とともに、地域の活性化を目指します。

2. 交通・防災拠点計画

③ 道の駅の防災拠点化と「小さな拠点」に対する移動機能拡充

道の駅と重要物流道路、広域道路ネットワーク

- ・ 県内には道の駅が整備中も含めて19箇所あり、特に道の駅「都城」 「くしま」 「北川はゆま」は、重要物流道路及び広域道路ネットワークの指定路線に隣接し、広域的な復興・復旧活動拠点として重要な役割を担う



重点 道の駅「都城」(都城市)

【概要】令和2年1月に重点「道の駅」に選定された。令和2年3月に「都城市物産振興拠点施設整備基本計画」が策定され、道の駅「都城」を物産振興拠点施設として地域活性化を目指しています。

【道の駅「都城」としての役割】

- ・ 防災機能
⇒ 道の駅「都城」は、TEC-FORFE（緊急災害対策派遣隊）の集結拠点として位置付けられており、広域的な復興・復旧活動拠点として重要な役割を担っています。
- ・ 交通結節点機能
⇒ 国道10号等主要な幹線道路沿いにあり、さらに都城ICや整備中の「都城志布志道路」にも近接していることから、交通結節点としての役割を担っている。

■ 防災機能の充実

- ・ 地域の防災拠点としての機能を備えた場
- ・ 防災情報を発信するとともに、災害時の道路利用者や施設利用者の避難場所
- ・ 南海トラフ巨大地震等の大災害が発生した際は、後方支援の防災活動拠点

■ 交通結節点機能の強化

- ・ 都城広域定住自立圏の中心市であり、「南九州の玄関口」として広域的な交通利便性を活かし、市内観光地等への周遊・回遊を促すゲートウェイ・ハブ機能を整備
- ・ バス停留所を設置し、路線バスや高速バスとの連携を進め、公共交通における利便性を向上



資料：都城市物産振興拠点施設整備基本計画 (R2.3)

2. 交通・防災拠点計画

③ 道の駅の防災拠点化と「小さな拠点」に対する移動機能拡充

重点 道の駅「くしま」（串間市）

【概要】令和2年1月に重点「道の駅」に選定され、令和2年度に施設建設に着手し、令和3年4月にプレオープン（駐車場、トイレ、情報提供施設、観光案内所、飲食物販施設）しました。

■ 交通結節点機能の強化

- ・ 国道220号沿いに立地し、周辺地域や観光地域とを結ぶコミュニティバスの運行拠点としての機能を整備
- ・ コミュニティバスを道の駅へ集約し、デジタルサイネージを活用したバスの運行案内の実施
- ・ 道の駅を中心として市街地回遊ルートに、新たなモビリティサービスの導入を検討

■ 防災機能の充実

- ・ 災害発生時の情報提供や道路利用者等の避難場所として機能を確保し、BCP策定や防災訓練を実施

■ 次世代観光拠点の形成

- ・ 隣接県の道の駅との交流・連携、サイクリストへの休憩施設の提供や情報発信
- ・ 風景街道団体や周辺道の駅と連携したサイクルツーリズム観光の拠点となるサービスを提供

重点 道の駅「北川はゆま」（延岡市）

【概要】平成28年1月に重点「道の駅」に選定され、東九州自動車道の北川ICに直結している。現在、駐車場や休憩施設等を一体的な整備を行っています。

■ 交通結節点の整備

東九州自動車道に隣接し、コミュニティバスの乗入れやパーク＆ライド機能を備えた乗継拠点

■ 防災機能の充実

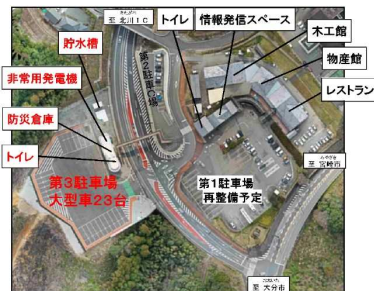
施設拡充整備による地域の防災拠点化



防災倉庫



非常用発電機

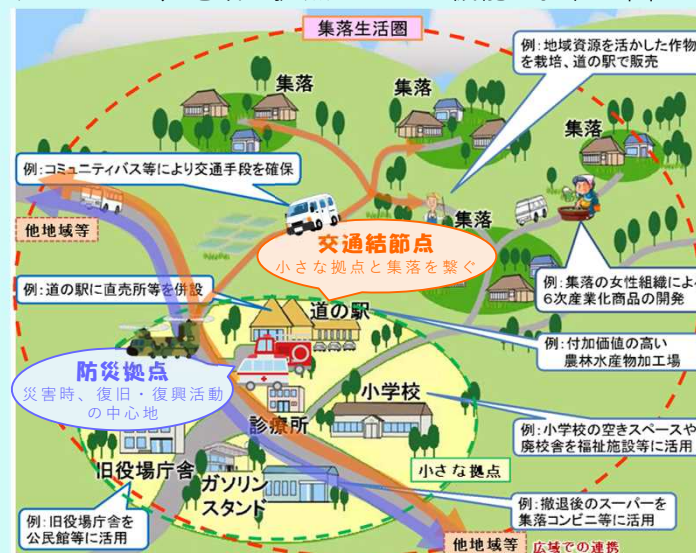


資料：延岡河川国道事務所（R2.3.19）

今後の展開

道の駅の、拠点としての機能の多様化と強化

- ・ 休憩施設としての機能だけでなく、生活に関わる様々な機能を追加することで、地域の拠点としての機能の強化を図ります。



「道の駅」の機能



小さな拠点 イメージ

資料：内閣府資料を基に加筆

道の駅の機能の多様化

- 交通結節点
- 防災拠点
- 地域福祉

等



復旧・復興活動拠点

- ・ 道路法の一部改正（令和3年3月）により、広域災害応急対策の拠点となる「道の駅」等について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度が創設されたことから、防災拠点自動車駐車場として防災機能の強化に向けた検討を進めます。

資料：記者発表資料「『踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案』を閣議決定」（R3.1.29）国土交通省

- ① 広域道路ネットワーク計画
- ② 交通・防災拠点計画
- ③ ICT交通マネジメント計画**

3. ICT交通マネジメント計画

① ICTを活用した交通サービスの充実

「ETC2.0」を用いた、中心市街地の渋滞回避や事故多発地点などの注意情報、災害時・異常気象時の通行可能な道路情報など、ICT技術を活用した情報提供等による交通サービスの充実を図っていきます。

主な取組

- ITSスポットの増設やETC2.0車載器普及キャンペーンの実施などによる、ETC2.0の普及促進
- ETC2.0による渋滞情報、駐車場への案内情報など、情報提供による交通サービスの拡充
- バスロケを活用し、高速バスの運行情報案内やスムーズな乗継ぎによる利便性向上に向けた検討

② 客貨混載による公共交通及び物流の合理化

人口減少・超高齢化が進む中、中山間地域を中心に物流輸送の確保が課題となっています。加えて、物流を担う運送会社においても、ドライバーの不足を踏まえ、業務の効率化を図る必要があります。本県では、宮崎交通と客貨運送事業者が連携し、路線バスを活用した「客貨混載」を実施しています。引き続き、本県のバス路線の維持と物流の効率化による中山間地域の輸送手段の維持確保を目的に、この取組を推進していきます。

主な取組

- ICT活用による公共交通事業者と物流業者が連携した客貨混載輸送の更なる発展
- 物流サービスの維持確保に向けた輸送手段の検討

③ 新たなモビリティの活用による住みよい環境づくり

自動運転技術については、国において、高速道路での自動運転や中山間地域等における無人自動運転移動サービスの実現に向けた取組が進められているなか、本県においては、中山間地域を中心に地域住民の移動手段を支える路線バス等の維持・確保が大きな課題となっています。どの地域でも、自家用車に依存することなく、移動手段を確保しつつ日常生活が営めるよう、利便性の高い公共交通の提供に向けて、オンデマンド交通や自動運転技術等の活用について検討を行い、住みよい環境づくりを目指していきます。

主な取組

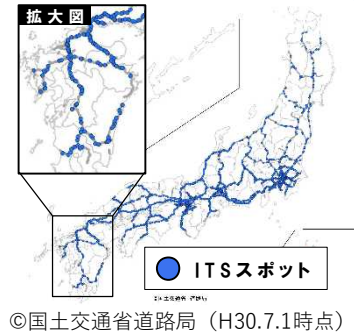
- 住みよい環境づくりを目指し新たなモビリティの活用検討

3. ICT交通マネジメント計画

① ICTを活用した交通サービスの充実

宮崎県におけるETC2.0サービスの現状

- 宮崎県のETC2.0の普及率※
3.2% (全国の普及率8.8%)
- 2018.3 高速道路一時退出
社会実験
えびのIC～「道の駅えびの」
(全国23か所の1つ)
- 2020.3 より高速道路一時退出
時の再入場可能時間が3時間以内に延長



©国土交通省道路局 (H30.7.1時点)

一時退出実験試行箇所(えびのIC～道の駅「えびの」)

■利用条件

- ETC2.0搭載車が対象です。(全行程で同一のETCカードをご利用下さい。)
- えびのICでの乗り直し、かつ順方向の利用に限ります。
- 道の駅「えびの」に必ず立ち寄る必要があります。
- えびのIC退出後、1時間以内にえびのICから再進入してください。

一時退出した場合でも、目的地まで高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金に課税します。
【料金表示器では料金調整後の金額が表示されます。後日、料金調整後の金額がカード会社等から請求されます。】

○順方向の例(料金調整されます)



資料:記者発表資料「3月24日実験開始「道の駅」が高速道路の立ち寄り施設に！」
(H30.2) 国土交通省

※ 普及率:ETC2.0車載器設置車両/自動車保有台数 (2020.10時点)

今後の展開

ETC2.0の普及促進

■ 宮崎県内のETC2.0利用環境の整備促進 (国、NEXCO西日本)

- ITSスポットの増設推進
- ETC2.0車載器普及キャンペーンの実施等

ETC2.0による交通サービスの拡充 (国、県、民間)

中心市街地の渋滞回避や事故多発地点など注意情報、路線バスの運行状況や駐車場の空き状況などの情報提供による交通サービスの拡充を図っていきます。

■ 渋滞情報や事故多発地点の注意情報提供への活用

- 渋滞末尾情報による追突回避や、経路上の事故多発箇所をETC2.0とナビが連携し、先回りの情報提供が可能となります。

■ 最適な駐車場への案内情報提供への活用

- ETC2.0の情報と駐車場稼働情報を組み合わせることで、到着予定時刻を考慮した最適な駐車場案内が可能となります。

■ 災害時や異常気象時の交通情報提供への活用「通れるマップ」

- ETC2.0や民間プローブデータを活用した運行実績による通れるマップを作成することで、災害時の道路の通行状況を把握することが可能となります。



資料:道路における情報提供の現状 (H30.10) 国土交通省

3. ICT交通マネジメント計画

① ICTを活用した交通サービスの充実

バスロケーションシステムの現状

■路線バスのバスロケの導入

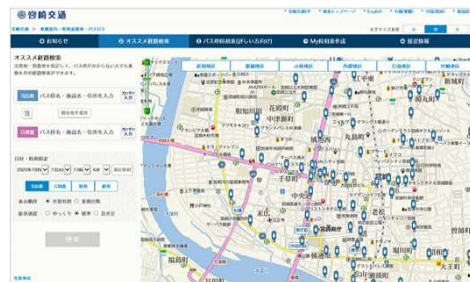
- ・2020年10月より、宮崎県内を走る路線バスの全バス停（3,324カ所）でバスロケが導入
- ・スマホ、パソコン、バス停のデジタル掲示板で、目的の路線バスの位置が検索可能

バスロケ表示画面
(スマートフォン、タブレット)



※画像はサンプルです。

バスロケ表示画面(パソコン)



資料：宮崎交通HP R2.10.9

バス停の
デジタル掲示板



表示画面

今後の展開

高速バスのバスロケ活用検討

■高速バスストップの九州高速バス情報提供システム「Qバスサーチ」

による情報表示や高機能バス停化（民間）

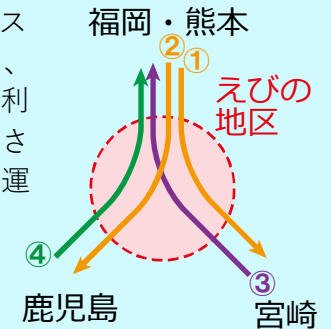
- ・道路混雑等により遅延が考えられる小林IC、えびのICの高速バス停にQバスサーチデータによる運行情報案内の導入検討を行います。



バスロケーションシステムの導入事例：（宮崎駅）

■えびのICバス停(道の駅えびの)における高速バス乗継ぎ検討（基山PAバス停事例を参考）（自治体、民間）

- ・福岡・熊本、宮崎、鹿児島各都市間高速バスを基山PAバス停同様バスロケデータを活用し、えびの地区で乗継ぎ可能とすることにより、利用可能なバス便数が増え、利便性向上が期待されます。また、主要都市間高速バスの効率的運行も期待されます。



③から②乗継 宮崎⇒鹿児島 ④から①乗継 鹿児島⇒宮崎

バス待ち環境改善(デパート前バス停ハイグレード化)（民間）

バスロケ(デジタルディスプレイ)、Wi-Fi、ミスト、維持費確保のための広告導入



待合施設(上屋・側壁)整備

バリアレス緑石の導入



平均離隔50cm

平均離隔10cm

資料：新潟市資料

3. ICT交通マネジメント計画

② 客貨混載による公共交通及び物流の合理化

宮崎県における客貨混載輸送の現状

2015.10	西都市⇔西米良村間 客貨混載輸送開始
2016.6	延岡市⇔高千穂町、諸塚村⇒日向市 客貨混載輸送開始
2017.1	西都市⇔西米良村間 全国初 客貨混載バスに保冷専用BOX (同年9月、国際クール便を輸送し、西米良村 特産の西米良サーモンを海外へ輸出)
2018.2	西都市⇔西米良村間 全国初 客貨混載で複数事業者の貨物を共同 輸送
2020.3	西米良村小川地区 全国初 村営バスによる客貨混載を経由した 配送事業「ホイホイ便」本格運行開始
2020.12	宮崎⇔福岡線、福岡・九州⇔東京線 高速バスを活用した客貨混載の実施 (実施期間：2020/12/15～2021/2/7のうち24回)

「ホイホイ便」の運行経路



中心部と小川地区を
結ぶ村営バス

高速バスを活用した客貨混載



バスあいのりマルシェ
輸送した、朝とれたばかりの
野菜などをバス停等で販売

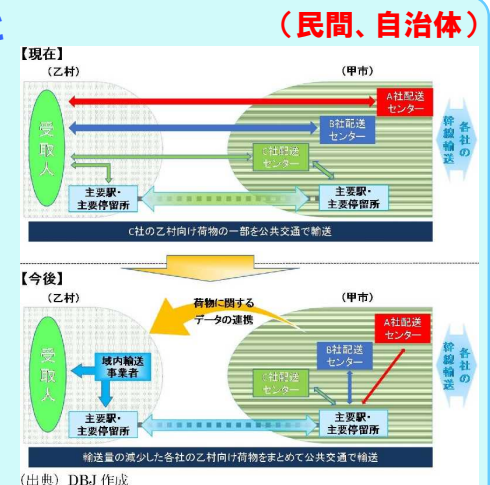
資料：ヤマト運輸ニュースリリース 物流ニュースLNEWS
宮崎県総合政策部中山間・地域政策課作成資料 (H30.2)
宮崎交通株式会社 ニュースリリース(R2.12.14)

今後の展開

ICT活用による事業者連携と客貨混載輸送の更なる発展

- ・ 県内の過疎地域ではいずれ物流サービスの持続が困難になることが予想される中、今後はICTを活用し、公共交通事業者と複数の物流事業者が連携した客貨混載輸送の更なる発展を目指します。

参考：地域公共交通における新たな動き～貨客混載を中心に～2018年6月日本政策投資銀行



物流サービスの維持確保に向けた輸送手段の検討

- ・ ICTを駆使しバス路線の維持とともに、人とモノの輸送効率化、過疎地域の配送の維持確保に向け、輸送手段の検討を行います。

客貨混載輸送



※専用の蓄冷材を約15個使用し、温度を0℃～8℃に保ちます。

物流C2Cマッチングサービス



米国のcargomaticは、荷主（貨物を送りたい依頼者）と物流を担うドライバーをマッチングする物流C2Cマッチングサービスを提供中。ドライバーの評価システムを取り入れることで、サービスの質を担保しています。

ラストマイル配送無人化



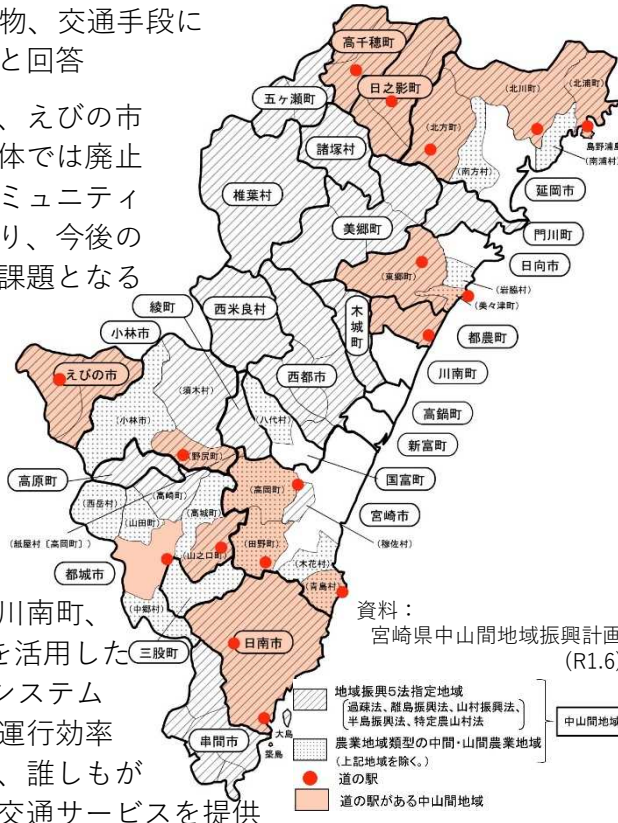
現在、移動販売車が運行している日之影町星山地区において、ドローンにより食料や日用品を届ける県内初の実証実験が令和3年2月9日に行われました。移動販売車より素早く運べ、運転免許証の返納者の利用も期待されます。

資料：「IoTやAIが可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会」中間整理H30.10.17 経済産業省「過疎地域等におけるドローン物流ビジネスモデル検討会」第1回検討会H31.3.7 国土交通省

③新たなモビリティの活用による住みよい環境づくり

宮崎県の中山間地域の現状と課題

- 中山間地域は県土の88%を占め、県人口の37%（406千人）が暮らすなか、高齢化率は約35%
（人口：平成27年国勢調査、面積：国土地理院平成30年面積及び農林業センサス2015）
- 平成30年4月時点で中山間地域の集落は1,861あり、602集落が高齢化50%以上
- 平成30年に県が実施したアンケート調査では中山間地域の集落の半数以上で買い物、交通手段に問題が生じていると回答
- 中山間地域のうち、えびの市と綾町を除く自治体では廃止路線代替バスやコミュニティバスを運行しており、今後の公共交通の維持が課題となる

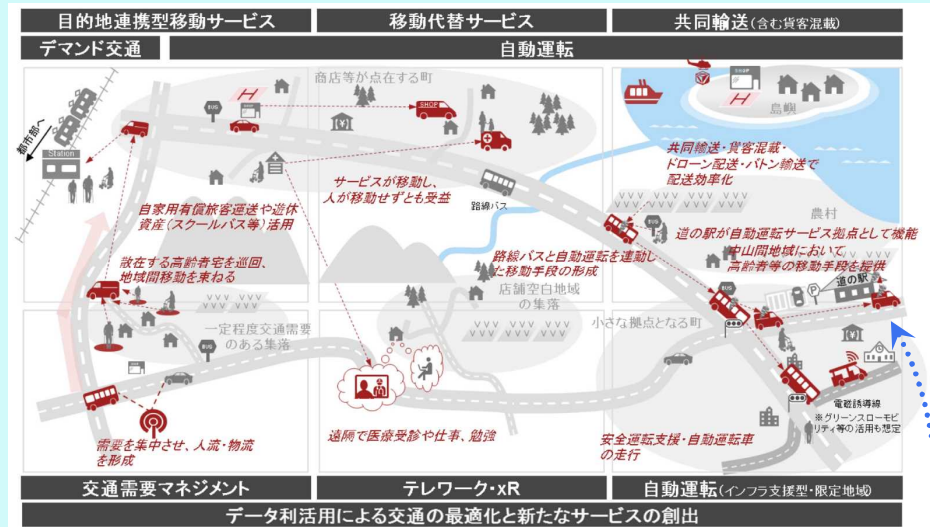


- 都城市、新富町、川南町、木城町では、ICTを活用したオンデマンド交通システムを導入しており、運行効率の向上を図りつつ、誰もが利用しやすい公共交通サービスを提供

今後の展開

住みよい環境づくりを目指し新たなモビリティの活用検討 （民間、自治体）

- データの利活用による交通の最適化を図り、新たなモビリティの活用に向け、オンデマンド交通や自動運転等の活用について検討を進め、高齢者等の移動手段を確保し、住みよい環境づくりを目指していきます。



- 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス
 - 高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験が平成29年度より行われています。
- 資料：国土交通省HP

