

## 「宮崎県新広域道路交通ビジョン・計画（素案）」に対する意見募集の結果について

「宮崎県新広域道路交通ビジョン・計画（素案）」について、令和3年5月7日（金）から令和3年6月4日（金）までの間、県のホームページなどを通じて、県民の皆様から御意見を募集しました。

その結果、2名、3団体から17件の御意見をいただきました。貴重な御意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。

お寄せいただいた御意見の要旨及びそれに対する県の考え方につきましては、以下のとおりです。なお、同趣旨の御意見については、同一項目で整理しています。

### 1 実施概要

- (1) 実施期間：令和3年5月7日（金）から6月4日（金）まで
- (2) 提出者数：2名、3団体

### 2 意見区分及び件数

意見区分	件数
<b>宮崎県新広域道路交通ビジョン</b>	<b>9</b>
2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組（該当ページ：P10～22）	9
1 渋滞対策・交通事故対策について	5
2 道の駅設置について	1
3 東九州新幹線及び県内の鉄道について	3
<b>宮崎県新広域道路交通計画</b>	<b>8</b>
1. 広域道路ネットワーク計画（該当ページ：P27～33）	8
1 新たな広域道路ネットワークについて	8

総計 17件

### 3 提出された御意見の区分、内容、件数及び意見に対する県の考え方

#### 【宮崎県新広域道路交通ビジョン】

区分	ページ	意見内容（要旨）	件数	意見に対する県の考え方
2. 宮崎県の広域的な交通の課題と取組			9	<p>渋滞対策や交通事故対策の推進は、大変重要であると認識しております。</p> <p>このため、宮崎県交通渋滞対策協議会や宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議等において、関係機関と連携し、渋滞箇所の解消や交通事故対策を進めてきているところです。</p> <p>いただいた御意見につきましては、各道路管理者と情報を共有するとともに、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
1 渋滞対策・交通事故対策について			5	
渋滞	P14	渋滞対策として、整備可能な箇所は2車線化、実現が厳しい場所だとしても歩道を整備し車道の高速化を図るべきである。	1	
渋滞、事故	P14	橘通り5丁目付近から宮崎東高校付近までトンネルを建造すると、江平五差路の渋滞・交通事故が改善されるのではないかと。	1	
渋滞、港からのアクセス	P14 P18	渋滞対策として、国道10号宮崎西バイパスの4車線化の早期実現を望む。	1	
事故	P14	事故予防の目的として、カーブミラーを設置して欲しい。	1	
事故	P14	当ビジョン（概ね20～30年間の中長期的視点）の課題認識に留まらず、対策会議等における協力関係や知見を活かし、事故危険区間の対策を鋭意進めていただきたい。	1	

区分	ページ	意見内容（要旨）	件数	意見に対する県の考え方	
	2	道の駅の設置について	1		
	道の駅	P16	国道 219 号沿線に道の駅の新設が必要。	1	<p>道の駅は、道路利用者への休憩や情報発信だけではなく、地域振興の拠点としても重要な施設ですが、近年では、道の駅が広域的な防災拠点として位置付けられるなど、さらなる機能強化に取り組む必要があると考えています。</p> <p>このため、本計画におきましても、重要物流道路及び広域道路ネットワークに隣接する道の駅の防災機能及び交通結節点機能の強化を位置付けているところです。</p> <p>道の駅の設置者は、市町村又は市町村に代わり得る公的な団体となっておりますので、いただいた御意見につきましては、関係市町村と情報を共有するとともに、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

区分	ページ	意見内容（要旨）	件数	意見に対する県の考え方
3	東九州新幹線及び県内の鉄道について		3	
鉄道	P17	東九州新幹線構想は今後の宮崎にとって非常に重要であるが、鹿児島中央駅からの宮崎までの接続（まずは、鹿児島中央駅から都城駅）を優先していくべきだと思う。	1	<p>新幹線の整備は、都市圏と本県とを結ぶ高速交通インフラ整備の選択肢の一つとして、数十年という長い時間軸で取り組むべき長期的な課題であると認識しております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
鉄道	P17	鉄道利用者の減少対策として、宮崎市内の鉄道の複線化や利便性の高い駅の改良、新設が必要だと考える。	1	<p>鉄道の利用者を増加させるためには、鉄道の利便性の向上についても大変重要であると認識しています。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
鉄道	P17	鉄道ネットワークの強化、利用者の利便性向上、貨物輸送の効率化を図るため、日南線志布志駅と日豊本線西都城駅の接続が理想的である。	1	<p>利便性向上や物流の効率化のために、鉄道ネットワークの維持・強化は大変重要であると認識しています。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

【宮崎県新広域道路交通計画】

区分	ページ	意見内容（要旨）	件数	意見に対する県の考え方
1. 広域道路ネットワーク計画			8	
1 新たな広域道路ネットワークについて			8	
都市圏拡大図	P29	<p>県道宮崎西環状線を山崎街道・一ツ葉有料道路まで延長するべき。</p> <p>また、県道宮崎西環状線の交差点を無くし、ランプやジャンクションを設置し、ノンストップで走れる道路にするべき。</p>	1	
宮崎環状道路	P32 P33	<p>県道9号宮崎西環状線からシーガイアIC（ICのジャンクション化）を結ぶ高規格の環状道路を整備すべきである。</p>	1	<p>県道宮崎西環状線は、一般広域道路「宮崎環状道路」の一部として、宮崎市街地の交通の円滑化、物流の効率化等の効果が期待される重要な路線であります。宮崎環状道路については、宮崎市北部において、国道10号を経由し、宮崎東環状道路と接続することとしており、これらの路線が一体となって広域道路ネットワークを形成しています。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

区分	ページ	意見内容（要旨）	件数	意見に対する県の考え方
宮崎東環状道路	P32 P33	一ツ葉有料道路の北線・南線を連結させて高規格化し、宮崎東環状道路の機能を向上させるべきである。	1	一ツ葉有料道路及び南線と北線を結ぶ区間は、宮崎ICと西都ICを結ぶ高規格道路「宮崎東環状道路」の一部として、広域道路ネットワークを形成し、物流拠点である宮崎港や宮崎空港までの物流の効率化や周辺観光施設へのアクセス性の向上、宮崎市中心市街地の渋滞緩和等の効果が期待されています。
宮崎東環状道路	P32 P33	一ツ葉有料道路（北線・南線）の早い段階での無料化を望む。	1	このため、南線と北線を結ぶ区間につきましては、現在、県道を活用しているところではありますが、将来的に高規格道路として整備する必要があると考えています。 また、一ツ葉有料道路は、令和2年2月29日から無料化する予定でしたが、国土強靱化に必要なレベルに橋梁の耐震性能を引き上げる必要があることなどから、料金徴収期間を10年延長し令和12年2月28日までとしているところです。
宮崎東環状道路	P32 P33	宮崎東環状道路について、宮崎駅東口近辺まで延伸させたインターチェンジの設置を求める。	1	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
広域道路ネットワーク計画	P32 P33	高千穂日向道路が構想として挙げられているが、東九州自動車道の4車線化や九州中央自動車道が全線供用された時、整備効果が小さくなる可能性がある。 そのため、県内の道路ネットワークで拠点都市へのアクセスが悪い児湯地域の都農町から高千穂町までのルートにするのが妥当と考えられる。	1	高千穂日向道路については、西臼杵、日向入郷地域の主要産業である林業を支え、重要港湾細島港へ木材を輸送する物流道路として、さらには、九州圏央域の広域的な周遊ルートとしての機能も期待されることから、構想路線として、今後必要な検討を進めていくこととしております。

区分		ページ	意見内容（要旨）	件数	意見に対する県の考え方
	広域道路ネットワーク計画	P32 P33	今後、新たな構想路線として、「都城志布志道路（平塚 IC）～東九州自動車道（末吉財部 IC）」を追加していただきたい。	2	<p>東九州自動車道と都城志布志道路を結ぶルートは、南九州圏域の幹線道路として、地域経済の活性化や大規模災害発生時における防災機能の強化、観光振興等が図られるものと認識しています。</p> <p>広域道路ネットワーク計画では、当該区間を結ぶルートとして、国道10号を一般広域道路として位置づけているところです。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>