高規格幹線道路

高速道路の暫定２車線区間の４車線化や優先整備区間について

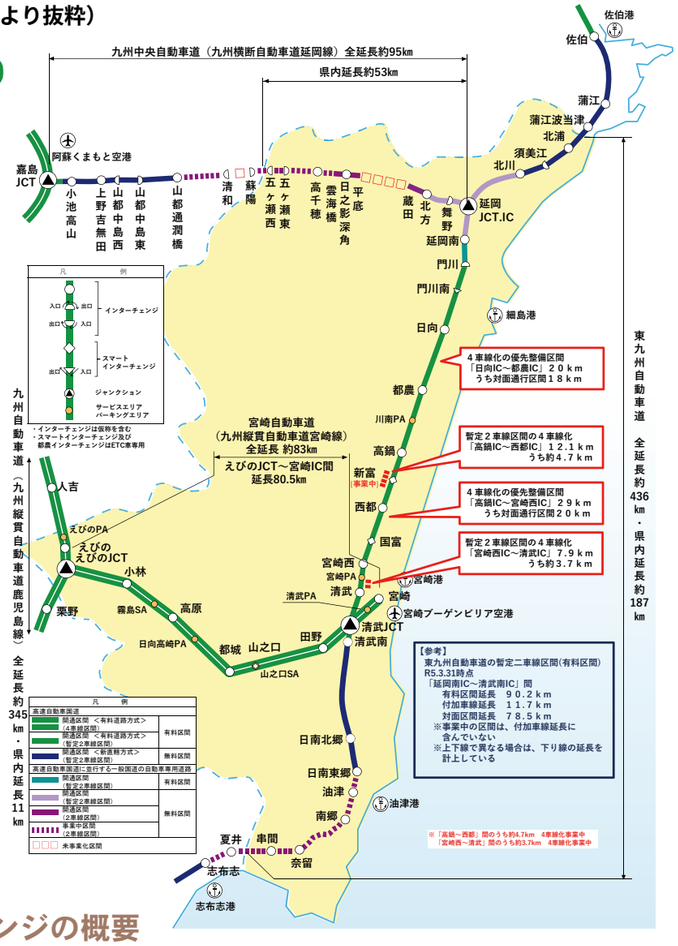
暫定２車線区間の４車線化は、災害時における信頼性の高い通行機能の確保や、平常時においても、時間信頼性や事故防止に大きく寄与することが期待されます。

県内では、平成３１年３月に「宮崎西ＩＣ～清武ＩＣ」間のうち約３．７㎞が事業化されました。また、同年９月に「日向IC～都農IC」間、「高鍋IC～宮崎西IC」間が、優先整備区間（※）に選定され、そのうち、「高鍋IC～西都IC」間の一部区間、約４．７㎞が令和３年３月に事業化されています。

※優先整備区間とは、暫定２車線区間の４車線化を計画的に推進するため、優先的に事業化し整備する区間　（「高速道路における安全・安心基本計画」より抜粋）

宮崎県の高規格幹線道路網図

（令和７年４月現在）



スマートインターチェンジの概要

スマートインターチェンジは、通行可能な車両をＥＴＣ搭載車両に限定しているインターチェンジです。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、従来のＩＣに比べて低コストで導入できます。

開通済みのスマートＩＣは、全国では１６１箇所あり、このうち本県には、山之口スマートＩＣ・門川南スマートＩＣ・国富スマートＩＣの３箇所があります。また、全国で５１箇所が整備中であり、このうち本県では、新富スマートＩＣ（仮称）の整備に取り組んでいます。（令和７年３月３１日時点）

ＥＴＣ専用のためＳＡ・ＰＡ、都市部などにコンパクトに設置可能 ▶ インターチェンジのない市町村をはじめ、各所に数多く設置可能 ▶

- 地域活性化の支援
- 通勤時間の短縮や周辺道路の交通円滑化
- 災害時の代替機能
- 地域医療への貢献など

ＳＡ・ＰＡ接続型

本線直結型

地域高規格道路

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって、地域構造を強化する役割を担っており、連携・交流・連結いずれかの機能を持っています。また、自動車専用道路あるいはそれと同程度の機能を持つ質の高い道路として位置づけられており、広域道路整備基本計画で高い交流機能を発揮する道路として位置づけられた“広域道路（交流促進型）”の中から選ばれます。

地域高規格道路の構造要件は、「地域高規格道路の候補路線、計画路線の指定要望に係る構造要件（案）について」（平成6年11月都市交通調査室長、道路経済調査室長通達）により示されているところですが、「地域高規格道路の構造要件の見直し」（平成15年5月2日）により、見直しの通知がなされました。

サービス速度

路線全体として概ね60km/h以上を確保。

設計速度

所要のサービス速度を確保するよう、60km/h以上を確保。

車線数

2車線以上。ただし、2車線の場合は、追い越し区間を適宜設置する。

●サービス速度と構造イメージ

サービス速度	車線数	設計速度	交差方法 主要	交差方法 その他	沿道アクセス	中央帯の形式	原付等の制限	歩行者・自転車	構造イメージ
70～80km/h以上	2以上*1	80km/h以上	立体	立体	禁止	①分離 ②簡易分離*4	可能	禁止	自動車専用道路（簡易分離を含む。）
60km/h	2以上*1	60km/h	立体	立体	禁止	①分離 ②簡易分離*5	可能	禁止	自動車専用道路（簡易分離を含む。）
60km/h	4以上	60km/h以上	立体	連結	事実上禁止	分離	不可	構造的に分離	アクセスコントロール
おおむね60km/h	4以上	60km/h以上	立体	平面交差可*2	集約アクセス等*3	分離	不可	構造的に分離	主要交差点立体化＆沿道アクセス集約
おおむね60km/h	2*1	60km/h以上	立体	平面交差可*2	集約アクセス等*3	なし*6	不可	構造的に分離	主要交差点立体化＆沿道アクセス集約

＊１：２車線の場合には、追い越し区間を適宜設置する。
＊２：路線全線としてサービス速度がおおむね60km/h以上を確保できる場合に限り、平面交差も可。
＊３：沿道施設への出入り車両による本線交通への速度低下の影響について個々に検証し、所要のサービス速度を確保するため必要なアクセス制限を行う。
＊４：２車線でサービス速度70km/h以上の場合。
＊５：２車線の場合。
＊６：沿道への出入り車両が多く、本線交通への影響が予想される場合には、右折車両を排除するための簡易分離帯を設置する。

県内の整備状況

計画路線

（R7. 3. 31現在）

地域高規格道路名	区間名（道路名）	延長(km)	備　考	供用率(%)	
宮崎東環状道路（計画路線）L=30km	一ツ葉有料道路	20.2	Ⅲ期含む。供用16.2km	80	87
	国道219号	9.6	供用 9.6km	100	
都城志布志道路（計画路線）L=44km〈県内区間 L=22km〉	国道10号 都城道路	13.4	供用13.4km	100	100
	(主)都城東環状線	3.2	供用 3.2km	100	
	(一)飯野松山都城線	5.4	供用 5.4km	100	
延岡インターアクセス道路（計画路線）L=3km	(一)延岡インター線	3.0	供用 3.0km	100	100
全　体	76.8km(県内54.8km)		供用済 計 50.8km	93	

候補路線

地域高規格道路名	区間名（道路名）	延長(km)
宮崎環状道路（候補路線）L=24km	国道10号 住吉道路	7.0
	(主)宮崎西環状線	15.5
	国道220号 宮崎南BP	2.0
全　体	24.5km	

地域高規格道路の指定の手順

広域道路整備基本計画の策定〈H6年1月当初〉

広域道路（交流促進型）の選定〈H10年6月見直し〉

路線の緊急性、重要性、地域活性化への効果、構造、ネットワークとしての整合性等を検討

地域高規格道路の指定

路線（プロジェクト）の指定

候補路線　地域高規格道路として整備を進める妥当性、緊急性について検討を進める路線

1 宮崎環状道路（H6.12.16）　（延伸部H10.6.16）

計画路線　地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線【全国　186路線／約6,950km】

1 宮崎東環状道路（H6.12.16）　L=30km
2 延岡インターアクセス道路（H6.12.16）　L= 3km
3 都城志布志道路（H6.12.16）　L=44km（うち,宮崎県側 L=22km）

区間（事業単位）の指定

調査区間　ルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める区間

1 都城志布志道路
① 都城市高木町～五十町　13km　（H8.8.30）
② 都城市内（五十町～梅北町）3km　（H10.12.18）

2 宮崎東環状道路
① 佐土原町下那珂～東上那珂（広瀬BP）3km　（H13.12.18）

整備区間　事業着手に向け実施設計、地元協議等を進める区間

1 宮崎東環状道路
① 一ツ葉有料道路南線（H7.4.28）　5. 0km 供　用
②　〃　北線（　〃　）　6. 0km　〃
③ 国道219号春田バイパス（　〃　）　6. 4km　〃
④ 国道219号広瀬バイパス（H15.9.26）3. 2km　〃

2 延岡インターアクセス道路（H7.8.23）
① 一般県道延岡インター線　3. 0km 供　用

3 都城志布志道路
① 国道10号都城道路
都城市平塚町～都城市五十町（H23. 4. 19）　1. 9km供用
都城市南横市町～都城市平塚町（H31. 3. 17）2. 8km供用
都城市乙房町～都城市五十町（H10. 12. 18）3. 0km供用
都城市高木町～都城市乙房町（H19. 3. 30）5. 7km供用
② 都城東環状線
都城市五十町～都城市梅北町（H12. 12. 20）3. 2km供用
③ 飯野松山都城線
都城市梅北町～都城市梅北町（H23. 4. 1）　2. 5km供用
都城市梅北町～鹿児島県境（H25. 5. 16）　2. 9km供用

※区間指定は概略延長である。