

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、携帯・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。

●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		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
			主要	その他					
70～80km/h以上	2以上 ^{*1}	80km/h以上	立 体	立 体	禁 止	①分離 ^{*4} ②簡易分離	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 ^{*5} ②簡易分離	可 能	禁 止	
	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	
おおむね60km/h	4以上	60km/h以上	立 体	平面 交差 可 ^{*5}	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
	2 ^{*1}					なし ^{*6}			

- *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:治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の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:治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

計畫路線

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 国道219号	20.2 9.6	Ⅲ期含む。供用16.2km 供用 9.6km	80 100	87
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 (主)都城東環状線 (一)飯野松山都城線	13.4 3.2 5.4	供用13.4km 供用 3.2km 供用 5.4km	100 100 100	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	6.4
	(主)宮崎西環状線	15.5
	国道220号 宮崎南BP	2.0
全 体	23.9km	

● 都城志布志道路

都城志布志道路は、宮崎県都城市から鹿児島県志布志市に至る延長約44kmの地域高規格道路であり、令和7年3月23日に全線が開通しました。

本路線の開通により、都城IC～志布志港間が約30分短縮されことに加え、宮崎自動車道と東九州自動車道が信頼性の高い本の道路で結ばれることとなり、南海トラフ地震などの大規模災害への対応力強化や、救急医療活動の迅速化、物流の効率化、周辺道路の渋滞緩和などの効果が発現しています。



都城IC



●宮崎東環状道路、宮崎環状道路（候補路線）

宮崎東環状道路は、宮崎ICから西都ICに至る延長約30kmの地域高規格道路であり、物流拠点の宮崎港や宮崎空港とを結ぶほか、宮崎市都市圏中心部の渋滞緩和にも大きく寄与する環状道路としての機能を有しています。

宮崎環状道路は、宮崎西環状線などで構成される延長約24kmの地域高規格道路(候補路線)であり、宮崎東環状道路と合わせ宮崎都市圏の外環状道路として位置付けています。

凡 例		
宮崎東環状道路	供用中	
宮崎環状道路 (候補路線)	供用中	
	国事業中区間	
	県事業中区間	
	県計画区間	

