

「都城志布志道路」の全線開通半年後の整備効果

～交通利便性向上と志布志港へのアクセス強化による物流効率化～

鹿児島県 土木部 道路建設課

1. はじめに

九州の南端に位置する鹿児島県は、薩摩半島と大隅半島の二つの半島を有し、さらには、長島や甕島、種子島・屋久島、奄美群島など多くの離島が存在しています。県土は南北方向に約600kmと長く、複雑な海岸線と多数の離島により、海岸延長は2,643kmにもおよびます。

こうした地理的条件から、鹿児島県では古くから航空路線や船舶航路が発達し、生活・物流の重要な基盤となっています。一方で、半島地域や多くの離島など広大な県土を有し、移動手段を自動車交通に大きく依存している本県にとって、地域間を円滑につなぐ道路ネットワークの整備は県内各地の産業振興や地域の活性化を支える上で欠かせません。

このような中、大隅地域では国や宮崎県と連携して「都城志布志道路」の整備が進められ、延長約44kmの高規格道路として令和7年3月に全線が開通しました。本稿では、全線開通から約半年後に実施した交通実態調査や住民・事業所・来訪者へのヒアリング・アンケート調査の結果を踏まえ、交通状況の変化と開通効果を御紹介します。



写真-1 都城志布志道路 志布志 IC

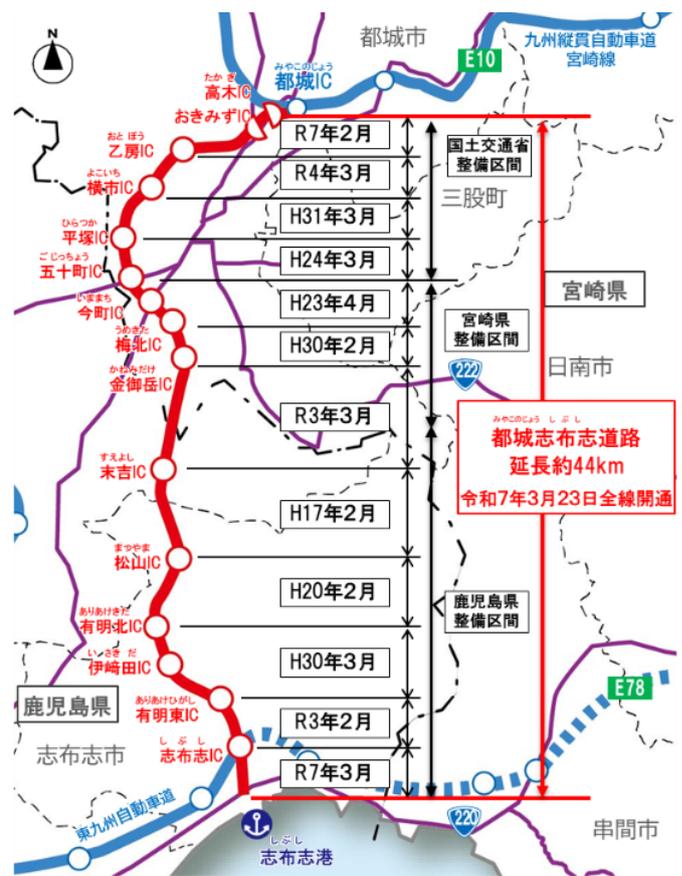


図-1 都城志布志道路の概要

2. 路線の概要

(1) 都城志布志道路の概要

都城志布志道路は宮崎県都城市から曾於市を經由し、志布志市に至る約44kmの地域高規格道路で、宮崎県都城市（人口約16万人）や九州縦貫自動車道宮崎線と志布志港を結び、地域の活性化を支える路線です。防災面では太平洋沿岸で大規模災害が発生した際の緊急輸送ルートとして、経済面では農林畜産業の振興や物流効率化の基盤として、医療面では都城IC近くの救急医療施設との連携強化に寄与するなど、多面的な機能を担う道路でもあります。

平成17年2月に、最初の開通区間として、末吉IC～松山IC間が開通して以降、順次整備を行い、令和7年3月に、鹿児島県の整備区間である「志布志道路」（志布志IC～志布志港間 L=3.2km）が開通したことにより、全線供用となりました。

(2) 鹿児島県整備区間の概要

鹿児島県側では、「末吉松山有明道路（8.3km）」を平成20年2月、「有明道路（4.3km）」を平成30年3月、「有明志布志道路（3.6km）」を令和3年2月、「末吉道路（2.9km）」令和3年3月に順次供用し、令和7年3月には「志布志道路（3.2km）」が供用しました。これにより宮崎県との連携が一層強化され、九州で唯一の国際バルク戦略港湾である志布志港と高速道路ネットワークが直結し、南九州の物流基盤が大きく向上しました。

3. 整備効果の分析手法

開通から半年後における都城志布志道路の整備効果を多面的に把握するため、交通実態調査（交通量、渋滞長）、ETCプローブデータを用いたビッグデータ分析、さらにアンケート・ヒアリング調査を実施しました。

4. ネットワークの形成に伴う交通の変化

(1) 所要時間の短縮

都城市と志布志市が自動車専用道路で直結されたことで、九州縦貫自動車道宮崎線の都城ICから志布志港までの所要時間は未整備時の約69分から約43分へと約30分短縮されました。この時間短縮は、物流の効率化や観光客の移動利便性の向上をもたらすと同時に、地域住民の生活においても効果が現れています。住民アンケートでは「子供の通学送迎時間が短縮され、日常生活における負担が軽減した」などの意見が寄せられました。

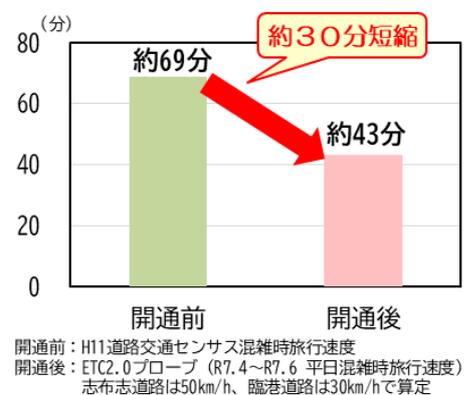


図-2 都城IC～志布志港間の所要時間

(2) 交通量の増加

都城志布志道路で最初に開通した末吉IC～松山IC間の交通量は、平成17年の1,312台/12hから令和7年には8,292台/12hへと約6倍に増加しています。住民アンケートでも、「道路の開通により

移動エリアが拡大した」「移動機会が増加した」と回答した人が約6割を占めました。

全線開通により都城・志布志間が一本のルートでシームレスにつながったことで移動が容易になり、こうした移動機会の増加につながったと考えられます。また、鹿児島空港・宮崎空港・都城北高速バス停へのアクセスも向上し、広域交通における利便性が地域全体で実感されています。

これらの変化により、本路線の整備は住民の生活圈や行動範囲を広げ、日常生活にも直接的な効果をもたらしています。

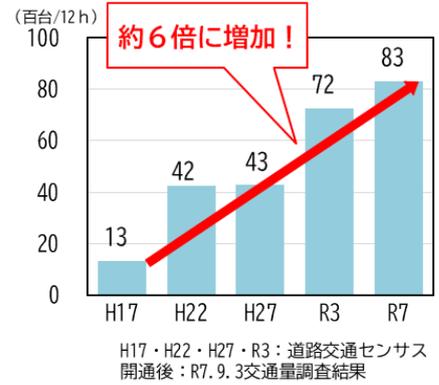


図-3 末吉 IC～松山 IC の交通量の変化

(3) 混雑緩和

都城市街地を通過する国道10号は主要渋滞箇所が連続しており、都城志布志道路開通前の交通量が237百台/12hと非常に多いため、市街地中心部に位置する都北交差点や乙房交差点では旅行速度が著しく低下し、慢性的な渋滞が発生していました。

開通から半年後の交通実態調査の結果、市街地北部断面では、都城志布志道路を並行する国道10号の交通量が約2割減少し、また、都北交差点や乙房交差点の渋滞長が短くなるなど、混雑緩和の効果が確認されました。ある地点では約400mに達していた渋滞が解消されるなど顕著な改善が見られました。これは、令和7年2月の都城 IC から乙房 IC 間の開通に伴い、並行する国道10号や県道、市道から都城志布志道路へ交通が転換したことにより、市街地の交通負荷が軽減され、道路ネットワーク全体の効率性が向上したものと考えています。



図-4 都城市内の道路概要

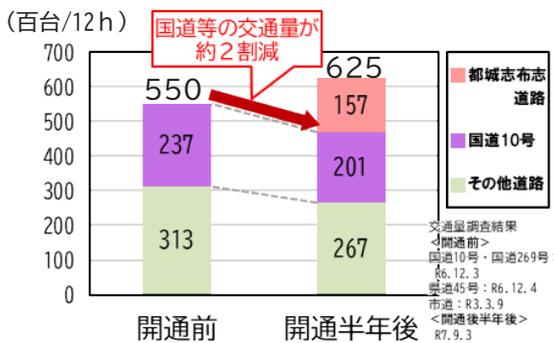


図-5 都城市街地北断面の交通量の変化

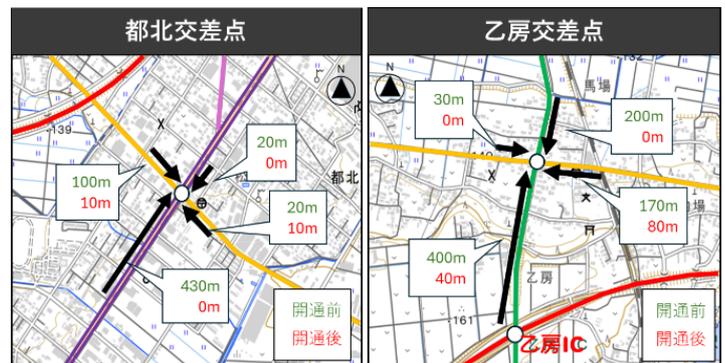


図-6 都北・乙房交差点の渋滞長の変化

志布志市街地北部においても、志布志 IC から志布志港間の開通により、都城志布志道路へ交通が分散され、並行する県道、市道の交通量が約2割減少しました。特に、市道における大型車の交通量は約5割減少しており、志布志港国際コンテナターミナル方面への物流車両が都城志布志道路を利用しているとみられます。

また、県道志布志福山線北大原交差点から志布志 IC 入口交差点間の旅行速度が、従来の約17km/h

から 24km/h へと向上しました。

これらの交通実態調査結果により、都城志布志道路の整備が市街地交通の混雑緩和と港湾アクセスの改善に寄与していると考えられます。



図-7 志布志港周辺の道路概要

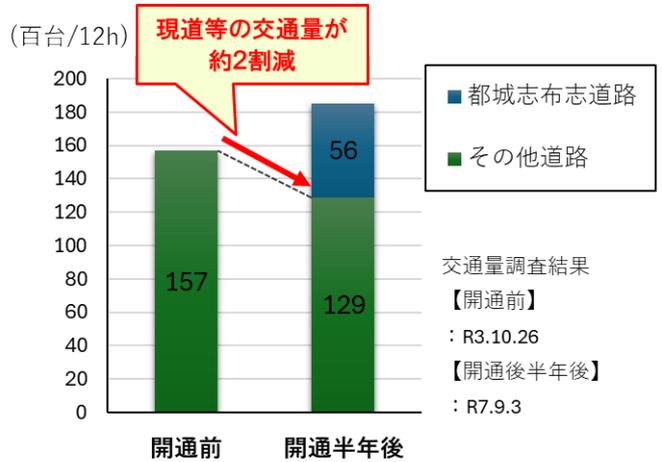


図-8 志布志港周辺の交通量の変化

5. 港湾物流の効率化

都城志布志道路の起点に位置する宮崎県都城市は、畜産産出額が全国1位（令和5年）であり、畜産業が地域を支える重要な産業となっています。

一方で、都城志布志道路の終点に位置する志布志港は、南九州地域における国内外の物流拠点であり、飼料供給基地として背後地域の産業を支えています。外貿コンテナ貨物の取扱量は九州では第3位であり、木材輸出は15年連続日本一となっています。

現在は船舶の大型化に対応する新たな岸壁等の整備など、港湾機能の更なる強化が進められています。

都城志布志道路の開通により都城ICと志布志港が直結したことで、輸送業者・製造業者からは「労働時間内の輸送回数が従来の2.5往復から3往復へ増加した」との声が寄せられました。また、定時性の向上により所要時間のばらつきが約9分縮小した結果、「原料受入れ作業の見通しが立ち、待機時間を他業務に充てられるようになった」との意見も得られています。これらの点から、本道路整備が物流支援に寄与していることがうかがえます。



写真-2 志布志港の周辺状況



図-9 志布志港の60分圏域拡大

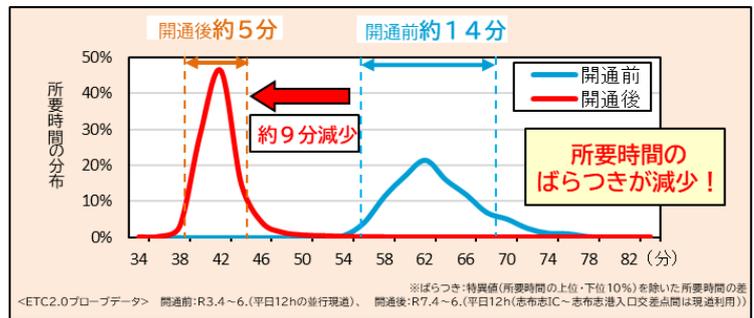


図-10 所要時間の変化

6. 広域的な地域医療の充実

都城志布志道路の全線開通は交通利便性の向上にとどまらず、広域的な地域医療体制の充実に大きな効果をもたらしています。

大隅曾於地区消防組合大崎分署から都城市郡医師会病院までの救急搬送時間は約86分から約52分へと34分短縮され、患者の救命率向上や救急隊員の負担軽減に直結しています。

住民アンケートでも約9割が「病院へ早く到達でき安心感が増した」と回答し、心理的効果が確認されました。

消防局や救急隊からも「信号交差点が少なく揺れが減り負担が軽減された」との評価が寄せられ、また、沿線住民からも「病院が近くなり安心できる」との声が寄せられています。さらに病院からは「ドクターカーの到着や搬送時間が短縮された」と、本道路の整備が救急医療体制の強化に直結していることがうかがえます。



図-11 都城市郡医師会病院の60分圏域拡大

7. おわりに

都城志布志道路の全線開通は、地域の移動環境や物流、医療アクセスに幅広い効果をもたらし、沿線地域の暮らしや産業を支える基盤として大きな役割を果たしています。

こうした成果は、国や自治体、そして地域の皆様が長年にわたり取り組んできた努力の積み重ねによるものです。

今後は、この道路が持つ価値をより高めていくためにも、安全で安心して利用できる環境づくりや、適切な維持管理が欠かせません。地域の重要な交通ネットワークとして、引き続きその利活用を進め、地域の発展につなげていきたいと考えています。