

◆ 令和 8 年度の道路整備目標

●鹿児島県では、“かごしまこれからのみちづくり21”の基本方針である、『広域的な交流ネットワークの形成』、『人・環境にやさしい道路空間の形成』、『災害に強い道路ネットワークの形成』、『地域社会を支える道路ネットワークの形成』を目指し、道路整備を進めます。

基 本 方 針	整 備 指 標	R6実績値	R7実績値	目標値(R8末)	備 考
(1)広域的な交流ネットワークの形成	高規格幹線道路の供用率	85%	85%	85%	
	高規格道路（高規格幹線道路を除く）の供用率	63%	65%	65%	
(2)人・環境にやさしい道路空間の形成	事故危険箇所対策済み率（道路管理者対策分）	100%	100%	100%	警察庁と国土交通省が、過去4年間に発生した交通人身事故の状況を分析し、事故危険箇所を指定。 [県管理道路の対策状況] 平成29年1月指定：16箇所(すべて対策完了) 令和4年3月指定：13箇所(すべて対策完了)
(3)災害に強い道路ネットワークの形成	防災対策箇所整備率	78%	86%	90%	
	橋梁の耐震補強箇所着手数（累計）	14箇所	14箇所	14箇所	
(4)地域社会を支える道路ネットワークの形成	安心とゆとりの創出時間	311時間 (98%)	395時間 (96%)	428時間	

◇整備指標の解説

整備指標	指標の内容	指標の示す目標
高規格道路の供用率	◆県内の高規格道路の計画延長に対して、これら道路の供用（開通）された割合 ・高規格幹線道路の計画延長：249km ・高規格道路（高規格幹線道路を除く）の計画延長：183km	◆本県の遅れている高規格道路を整備することにより、広域的な人・モノの交流が盛んになり、県民の生活が便利で豊かになります。
事故危険箇所対策済み率	◆幹線道路の平均事故率の5倍以上事故が発生している箇所など、国が指定した事故危険箇所数のうち対策が行われた箇所数の占める割合 ・令和4年3月に全国2,748箇所が指定されている。 ・県管理道路：13箇所	◆事故危険箇所の減少により、車両や歩行者の安全な通行が可能になり、安心して通行できる道路になります。
バリアフリー化歩道整備率	◆段差や勾配が急な歩道で、バリアフリー化が必要とされる歩道の箇所数のうち、整備が行われた箇所の占める割合（下記に要対策箇所数を示す。） ・県管理道路：9,640箇所（H29調査を基準）	◆歩道の段差等を解消することにより、高齢者や障害者等の安全で快適な通行の確保が可能となります。
防災対策箇所整備率	◆平成8年度に全国的に行われた防災点検で判明した、県内の要対策箇所のうち、整備が行われた箇所の占める割合（下記に要対策箇所数を示す。） ・県管理道路：936箇所	◆防災点検要対策箇所の解消により、通行止めが減少され日常生活や産業活動の利便性向上に寄与します。また、安全に通行できる信頼性の高い道路になります。
橋梁の耐震補強着手数	◆緊急輸送道路上の15m以上の橋梁のうち、平成8年より前の技術基準を適用した複数径間を有する橋梁について、地震後に速やかに橋としての機能回復が可能なレベルの対策を進めることとし、まずは、南海トラフ地震など今後発生が懸念される大規模地震に見舞われる確率の高い地域に位置する17橋を優先 ・17橋のうち耐震補強に着手した県管理橋梁数	◆緊急輸送道路上にある橋梁の耐震補強の整備により、地震による橋梁の被災を最小限にとどめ、緊急輸送のできる道路になります。
安心とゆとりの創出時間	◆道路改良事業により創出される安心・快適な走行時間とゆとりの時間に、事業箇所の将来交通量を乗じた合計値	◆安心とゆとりの創出時間の向上により、県内の国道・県道を安全に走行できる時間の増加及び道路改良事業による走行時間の短縮につながります。

◆ 令和8年度に実施する道路整備(みちづくりの基本方針)

(1)『広域的な交流ネットワークの形成』

高規格道路の供用率によって
効果を検証します。

問題点

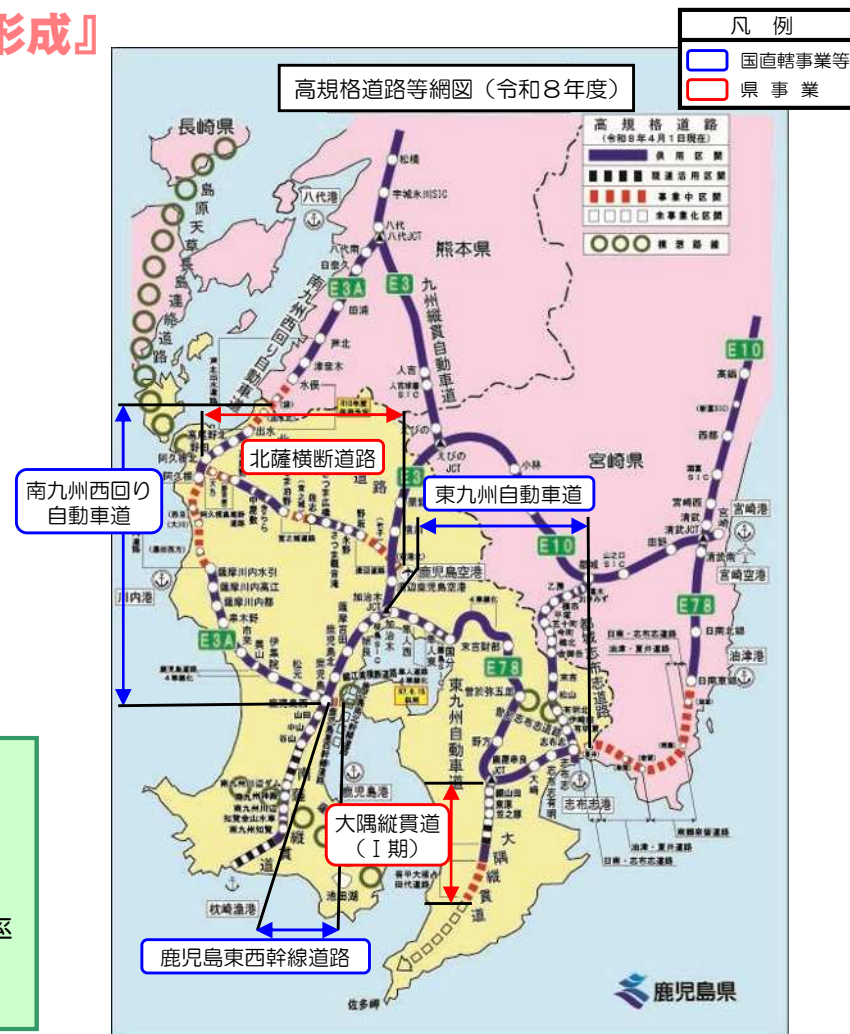
- 広域交通ネットワークの整備が不十分

対応策

- ◆高規格幹線道路
東九州自動車道(国直轄事業)
南九州西回り自動車道(国直轄事業)の整備
- ◆高規格道路(高規格幹線道路を除く)
鹿児島東西幹線道路(国直轄事業)
北薩横断道路(県事業)
大隅縦貫道(県事業)の整備

効果

- ◆高規格幹線道路の供用率
【R7実績値】 【R8年度】
85% → 85%
- ◆高規格道路(高規格幹線道路を除く)の供用率
【R7実績値】 【R8年度】
65% → 65% ※現道活用区間を含んだ場合



(2)『人・環境にやさしい道路空間の形成』

①事故危険箇所対策済み率によって効果を検証します。

問題点

- 交通量の集中
- 視距不良や道路線形不良
- 歩車道分離の遅れ

対応策

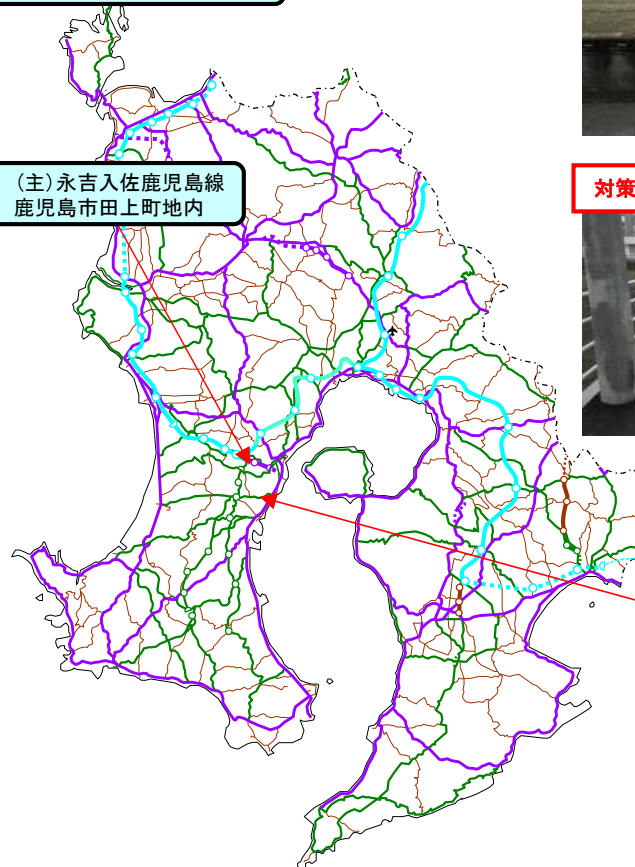
- ◆交差点の改良や右左折車線の整備
- ◆視認誘導標の設置や区画線の整備
- ◆歩道の整備など県内各地で整備を進めています。

効果

- 事故危険箇所対策済み率（R7年度末）

	【H29指定】	【R3指定】
指定箇所	16箇所	13箇所
対策済み	16箇所	13箇所
整備率	100%	100%

主な事故危険箇所



(主)永吉入佐鹿児島線
鹿児島市田上町地内

歩道整備による
事故危険箇所の対策事例

対策前



対策後



(主)鹿児島加世田線
鹿児島市東谷山地内

②バリアフリー化が必要な歩道改善必要箇所の整備により効果を検証します。

問題点

- 歩道の段差や急勾配箇所により、高齢者や車いす利用者に不便を来している

対応策

- ◆適切な段差・勾配が確保されていない歩道のバリアフリー化などを県内各地で整備を進めています。

効果

- バリアフリー化歩道整備
【R7年度実績】
170箇所

主な対策箇所

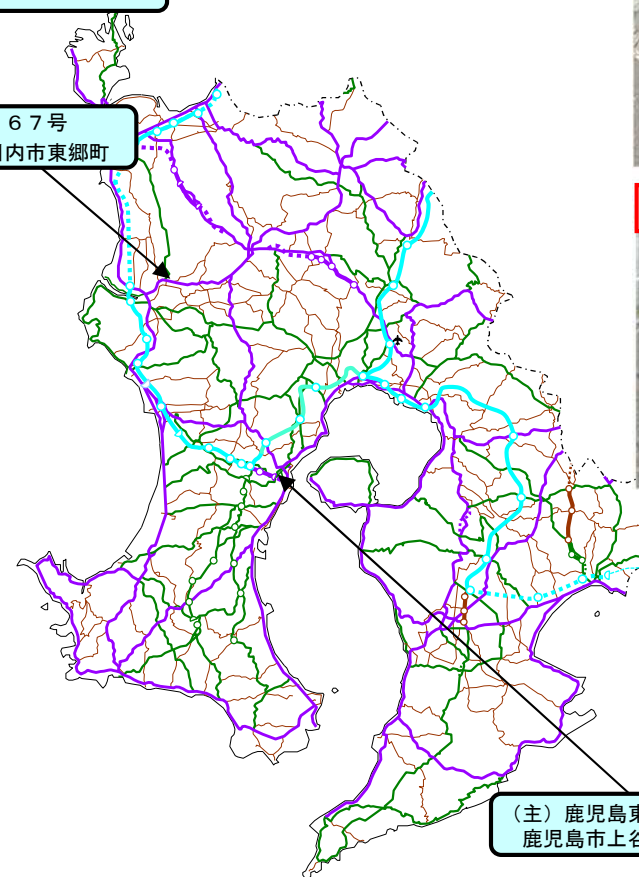
国道267号
薩摩川内市東郷町

段差解消による
要改善箇所の対策事例

対策前



対策後



(主) 鹿児島東市来線
鹿児島市上谷口町

(3)『災害に強い道路ネットワークの形成』

①防災対策が必要な箇所を整備する割合により効果を検証します。

問題点

- 梅雨前線や台風による集中豪雨の発生
- 県土の大半がシラス土壌
- 異常気象時の通行規制

対応策

- ◆危険箇所を迂回するための、バイパスや橋梁・トンネルの整備
- ◆危険箇所が崩壊しないように、対策を講じる災害防除など県内各地で整備を進めています。

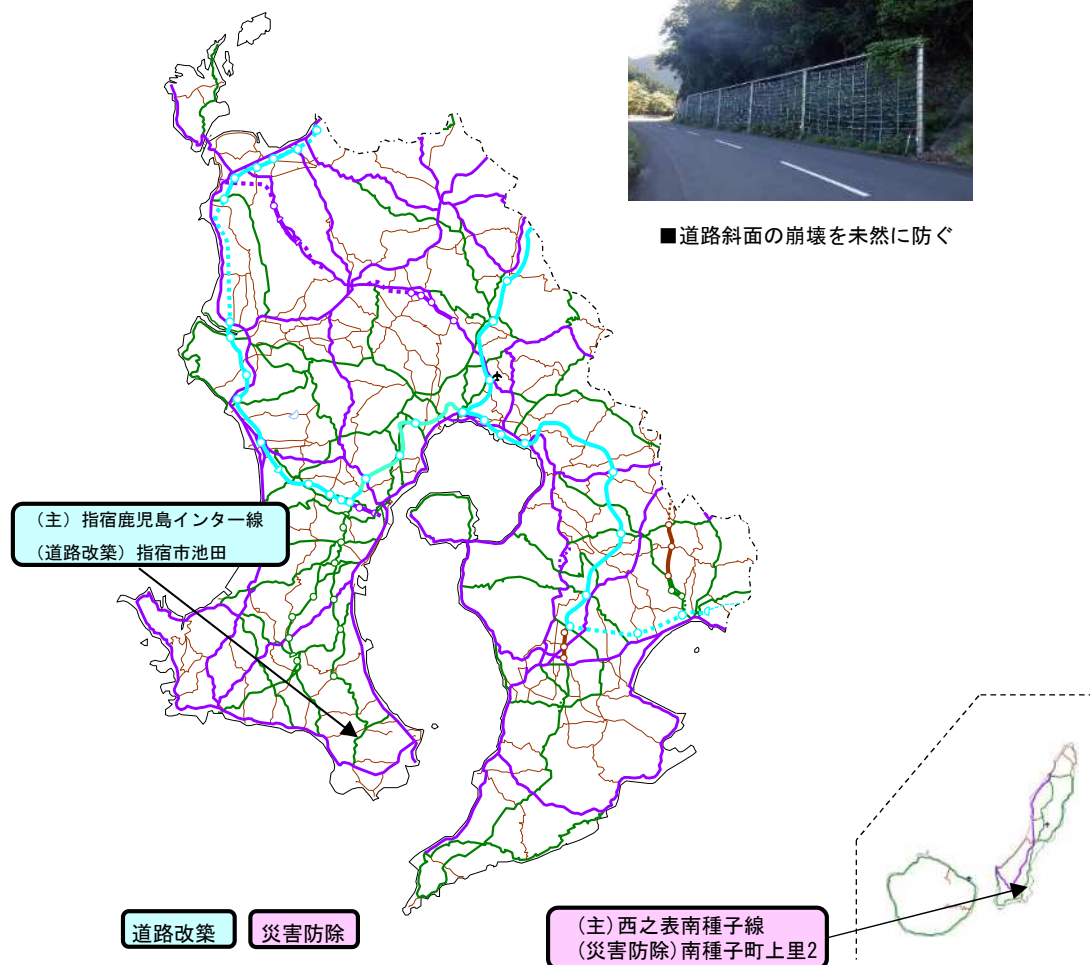
効果

- 防災対策箇所整備率

【R7実績値】
86%（806箇所）



■道路斜面の崩壊を未然に防ぐ



②橋梁の耐震補強が必要な箇所を整備する割合により効果を検証します。

問題点

- 緊急輸送道路等の重要な橋について、被災後速やかに機能を回復できるように耐震補強を加速化する必要があります。

対応策

- ◆緊急輸送道路上の15m以上の橋梁のうち、平成8年より前の技術基準を適用した複数の径間を有する橋梁について、地震後に速やかに橋としての機能回復が可能なレベルの対策を進めることとしております。
- ◆対象橋梁のうち、「今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上にある地域」に該当する橋梁（17箇所）の耐震補強を優先していきます。
- ◆落橋防止構造の構築、橋脚補強、支承部補強等を実施します。

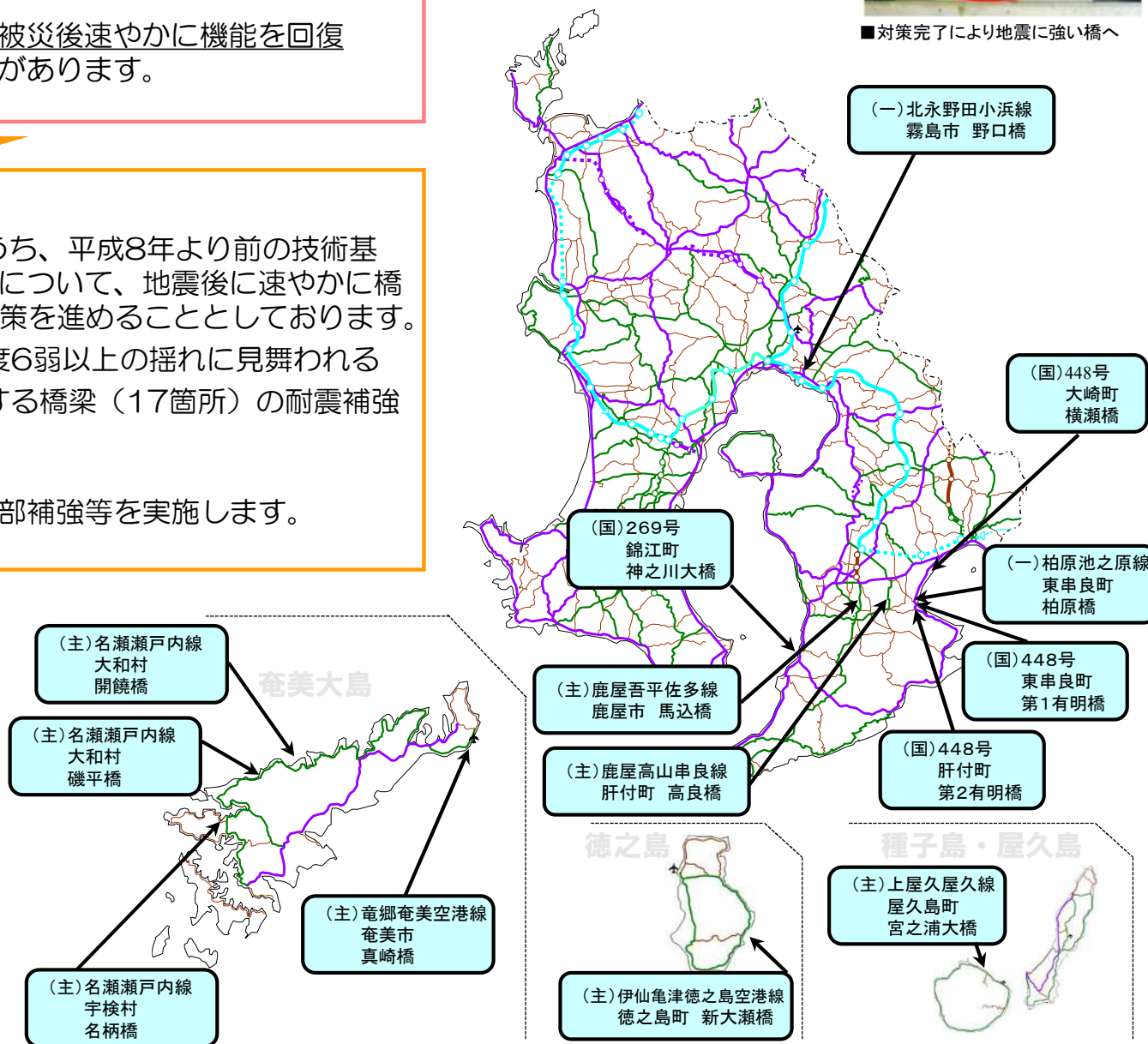
効果

- 耐震補強着手橋梁数
【R7年度実績】14箇所（累計）

主な対策箇所



■対策完了により地震に強い橋へ



(4) 『地域社会を支える道路ネットワークの形成』

『安心とゆとりの創出時間』により検証します。

問題点

- 本県では、移動の交通手段として、大部分を自動車交通に依存しており、安心して利用できる道路の整備が必要とされています。

対応策

- ◆安心して走行できるように、現道の拡幅工事やバイパス工事を行っています。

効果

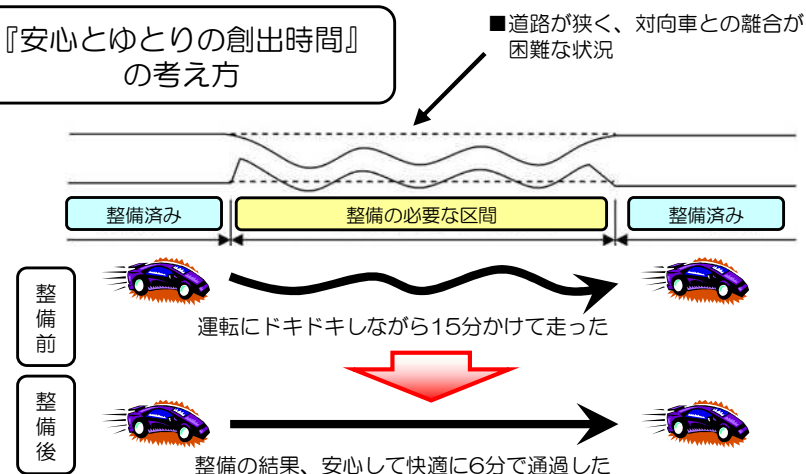
- 安心とゆとりの創出時間
【R7実績値】
(安心走行時間) (ゆとり時間)
265時間 + 131時間 = 395時間

※各数値は小数点以下を四捨五入して表示しているため、合計値と一致しない場合があります。

『安心とゆとりの創出時間』について

本県では、道路拡幅工事やバイパス工事の効果を表す指標として、『安心とゆとりの創出時間』を算出し、整備効果の検証を行っています。
平成21年度～令和7年度の17年間で、19、121時間の創出を計画しています。

『安心とゆとりの創出時間』の考え方



道路整備によって、

- ①ドキドキしないで走れた「6分」という安心・快適な走行時間
- ②「15分」を「6分」に短縮したことで、「9分」のゆとりの時間が新たに生まれた。

●安心とゆとりの創出時間 = ① + ②

①安心走行時間

整備後延長／整備後速度 × 交通量
[自動車1台当たりの安心時間]

②ゆとり時間

(整備前延長／整備前速度 - 整備後延長／整備後速度) × 交通量
[1台あたり整備前通過時間] [1台あたり整備後通過時間]

※交通量の多い箇所を整備することで、安心とゆとりの創出時間が増える

◆ 主な事業箇所の工事概要や整備目標など

主な事業箇所及び整備目標（道路事業）

道 路 事 業

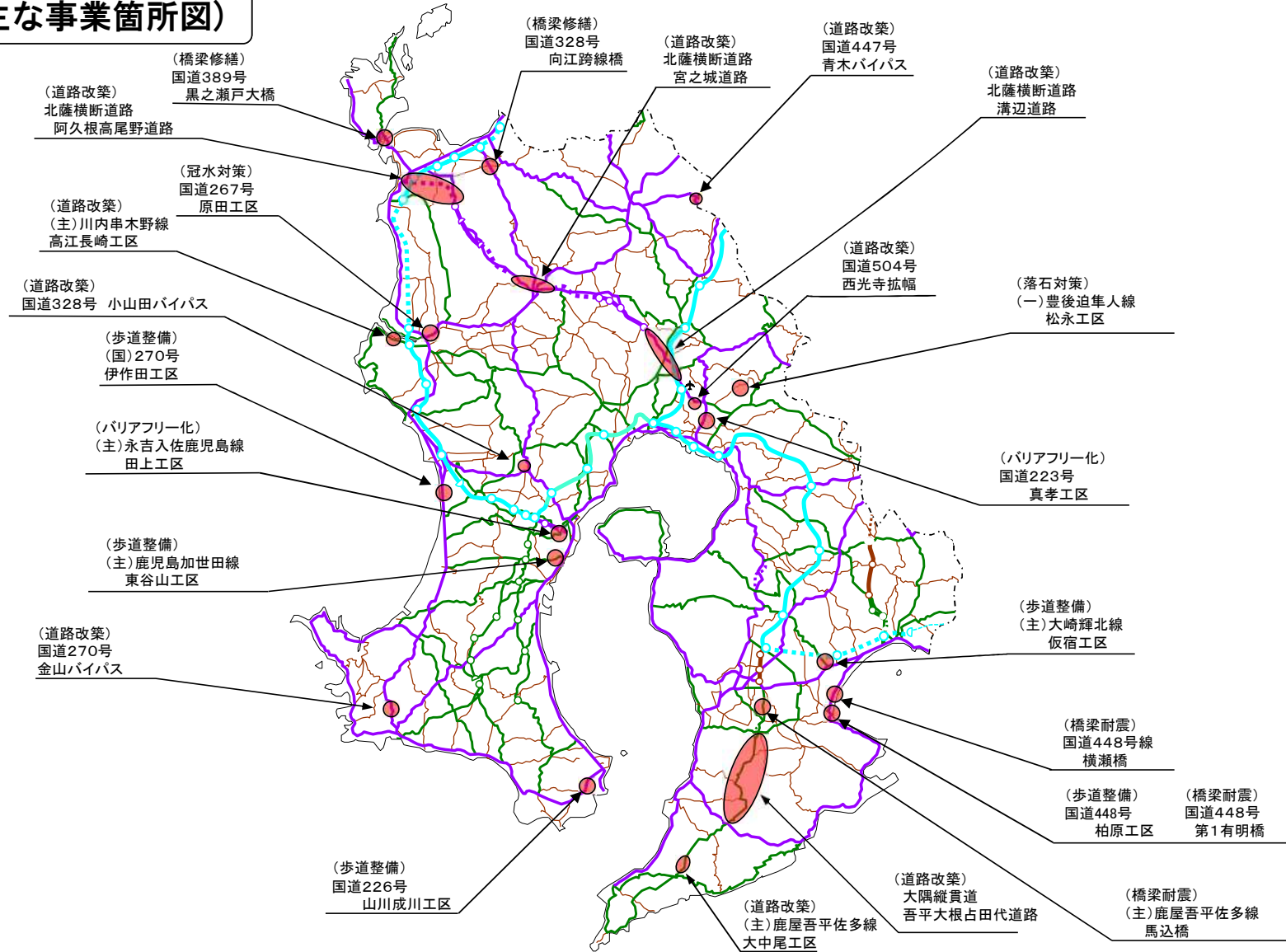
改築事業					
路線名	市町村	工区名	全体延長	令和8年度の整備目標	担当事務所
高規格道路－北薩横断道路 国道504号	霧島市	溝辺道路	約14 km	改良工事、測量設計及び用地買収の推進	始良・伊佐地域振興局
高規格道路－北薩横断道路 国道504号	さつま町	宮之城道路	約10 km	改良工事、測量設計及び用地買収の推進	北薩地域振興局
高規格道路－北薩横断道路 国道504号	出水市～ 阿久根市	阿久根高尾野道路	9.0 km	改良工事、用地買収の推進	北薩地域振興局
高規格道路－大隅縦貫道 (主)鹿屋吾平佐多線	鹿屋市、錦江町	吾平大根占田代道路	約16 km	改良工事、測量設計及び用地買収の推進	大隅地域振興局
国道328号	鹿児島市	小山田バイパス	2.0 km	測量設計の推進	鹿児島地域振興局
国道270号	枕崎市	金山バイパス	0.9 km	橋梁工事の推進	南薩地域振興局
国道504号	霧島市	西光寺拡幅	6.3 km	橋梁工事、改良工事の推進	始良・伊佐地域振興局
国道447号	伊佐市	青木バイパス	1.8 km	トンネル工事、測量設計の推進	始良・伊佐地域振興局
(主)川内串木野線	薩摩川内市	高江長崎工区	3.2 km	改良工事、用地補償の推進	北薩地域振興局
(主)鹿屋吾平佐多線	南大隅町	大中尾工区	4.1 km	改良工事、用地補償の推進	大隅地域振興局
(主)西之表南種子線	中種子町	犬城工区	1.3 km	改良工事、法面工及び用地補償の推進	熊毛支庁
(一)手打蘭牟田港線	薩摩川内市	芦浜工区	4.9 km	改良工事及び舗装工の推進	北薩地域振興局
(一)白谷雲水峡宮之浦線	屋久島町	白谷雲水峡下工区	1.8 km	改良工事の推進	熊毛支庁 屋久島事務所
国道58号	奄美市	おがみ山バイパス	1.8 km	トンネル工事、改良工事及び用地補償の推進	大島支庁
(主)名瀬瀬戸内線	瀬戸内町	伊目工区	1.4 km	橋梁工事の推進	大島支庁 瀬戸内事務所
(一)喜界島循環線	喜界町	喜界蒲生工区	0.3 km	改良工事の推進	大島支庁 喜界事務所
(主)伊仙亀津徳之島空港線	伊仙町	東伊仙工区	0.8 km	用地補償の推進	大島支庁 徳之島事務所
(一)与論空港茶花線	与論町	立長2工区	1.2 km	改良工事、舗装工及び用地補償の推進	大島支庁 沖永良部事務所

主な事業箇所及び整備目標（道路事業）

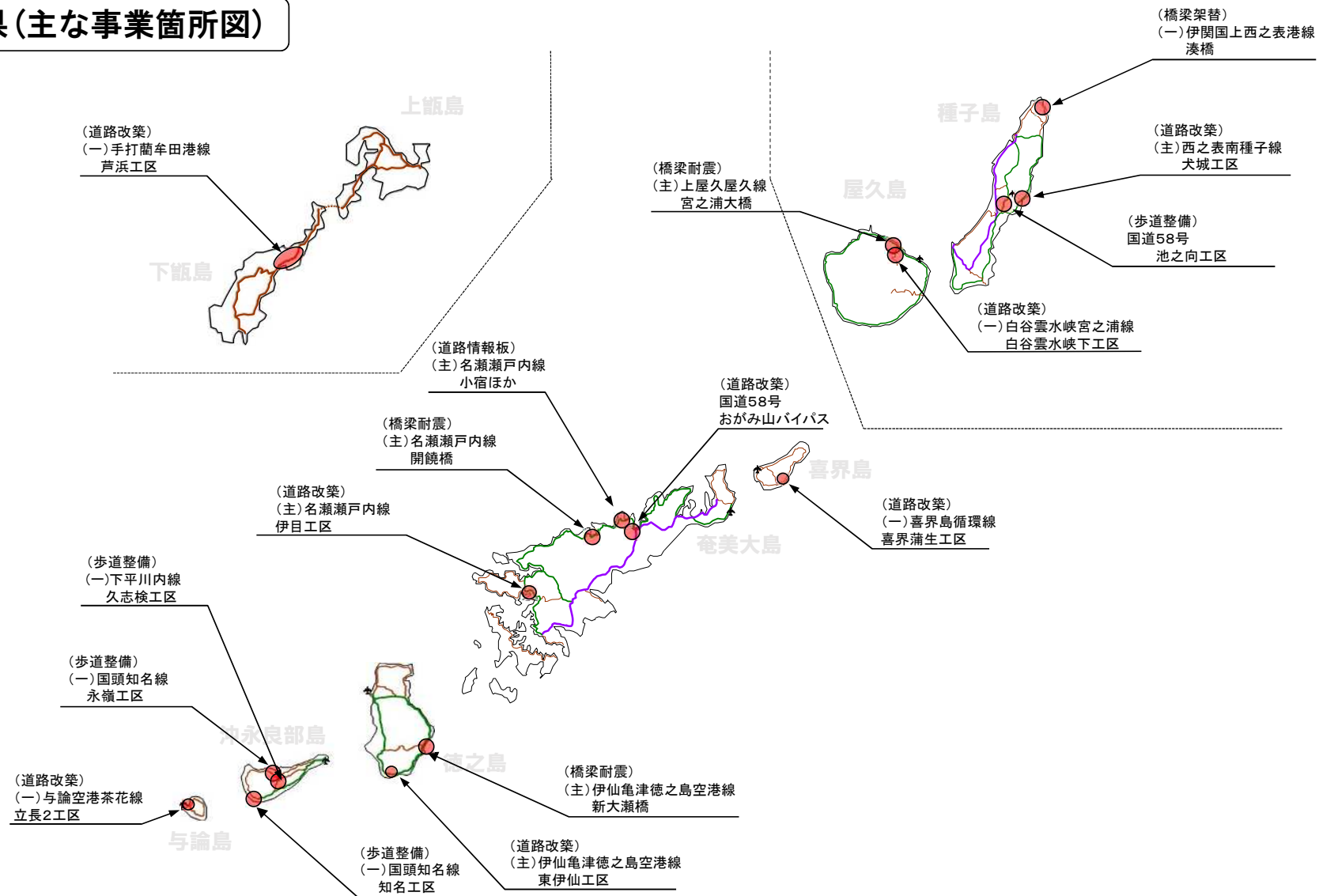
道 路 事 業

道路補修事業，道路災害防除事業，特定交通安全施設整備事業，無電柱化事業					
(国)389号	長島町	黒之瀬戸大橋	1橋	橋梁修繕の推進	北薩地域振興局 出水市駐在
(国)448号	東串良町	第1有明橋	1橋	耐震補強の推進	大隅地域振興局
(主)上屋久屋久線	屋久島町	宮之浦大橋	1橋	耐震補強の推進	熊毛支庁 屋久島事務所
(国)448号	大崎町	横瀬橋	1橋	耐震補強の推進	大隅地域振興局
(一)豊後迫隼人線	霧島市	松永	800m	落石対策の推進	始良・伊佐地域振興局
(主)名瀬瀬戸内線	大和村	開饒橋	1橋	耐震補強の推進	大島支庁
(国)267号	薩摩川内市	原田	300m	冠水対策の推進	北薩地域振興局
(国)448号	東串良町	柏原	520m	歩道整備の推進	大隅地域振興局
(一)伊関国上西之表港線	西之表市	湊橋	1橋	橋梁架替の推進	熊毛支庁
(主)鹿屋吾平佐多線	鹿屋市	馬込橋	1橋	耐震補強の推進	大隅地域振興局
(国)226号	指宿市	山川成川	500m	歩道整備の推進	南薩地域振興局
(国)223号	霧島市	真孝	1,700m	バリアフリー整備の推進	始良・伊佐地域振興局
(主)大崎輝北線	大崎町	仮宿	540m	歩道整備の推進	大隅地域振興局
(主)名瀬瀬戸内線	奄美市	小宿ほか	23箇所	道路情報板補修の推進	大島支庁
(主)伊仙亀津徳之島空港線	徳之島町	新大瀬橋	1橋	耐震補強の推進	大島支庁 徳之島事務所
(国)270号	日置市	伊作田	260m	歩道整備の推進	鹿児島地域振興局
(国)58号	中種子町	池之向	1,200m	歩道整備の推進	熊毛支庁
(国)328号	出水市	向江跨線橋	1橋	橋梁修繕の推進	北薩地域振興局 出水市駐在
(主)鹿児島加世田線	鹿児島市	東谷山	630m	バリアフリー整備の推進	鹿児島地域振興局
(主)永吉入佐鹿児島線	鹿児島市	田上	800m	バリアフリー整備の推進	鹿児島地域振興局
(一)国頭知名線	和泊町	永嶺	1,200m	歩道整備の推進	大島支庁 沖永良部事務所
(一)下平川内線	知名町	久志検	800m	歩道整備の推進	大島支庁 沖永良部事務所
(一)国頭知名線	知名町	知名	1,100m	歩道整備の推進	大島支庁 沖永良部事務所

県(主な事業箇所図)



県(主な事業箇所図)



(1) 広域的な交流ネットワークの形成

高規格道路 北薩横断道路
(溝辺道路、宮之城道路、阿久根高尾野道路)

【概要】

◇ 北薩横断道路は、霧島市溝辺町の鹿児島空港からさつま町を經由し、出水地域に至る約64kmの高規格道路です。

北薩地域と鹿児島空港を連結するとともに九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道など一体となって広域交通ネットワークを形成することにより、北薩地域の活性化や産業振興へ寄与します。

◇ これまで、「北薩空港道路」など5区間の約31kmを供用しています。

◇ 現在、「溝辺道路(14km)」、「宮之城道路(10km)」及び「阿久根高尾野道路(9km)」の整備を進めています。



【令和8年度の整備目標】

- ・溝辺道路は、改良工事、調査設計及び用地買収を推進する予定です。
- ・宮之城道路は、改良工事、調査設計及び用地買収を推進する予定です。
- ・阿久根高尾野道路は、改良工事、用地買収を推進する予定です。

道路改築事業

【整備効果】

●広域交通ネットワークの形成

九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道を相互に連結し、災害時や緊急時等においても信頼性の高い広域交通ネットワークの形成を図ります。

●鹿児島空港へのアクセス向上と北薩地域の活性化支援

阿久根・川薩地域の鹿児島空港利用者の利便性向上が期待されます。

また、北薩地域の農水産物や工業生産品等の輸送の効率化が図られ、産業活動活性化が期待されます。

●安全で快適な道路交通の確保

国道504号の現道は、線形不良による交通事故、交通集中による交差点の慢性的な渋滞などが発生していますが、北薩横断道路の整備により、安全で快適な道路交通が確保されます。



(高尾野IC～(仮)野田南IC)

((仮)野田南IC付近)

現在整備を進めている「阿久根高尾野道路」