

【素案からの修正箇所】

パブコメ意見の反映

その他修正箇所

鹿児島市渋滞対策基本計画

～みんなで目指す渋滞解消プラン～

(原案)

令和8年7月

鹿児島市渋滞対策基本計画(原案)

目 次

第1章	計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置づけ	2
1-3	計画に基づく渋滞対策の進め方	2
1-4	SDG _s との関連性	2
第2章	道路交通の現状	3
2-1	道路整備	3
2-2	交通量	4
2-3	混雑度	5
2-4	平均旅行速度	6
2-5	主要渋滞箇所	8
第3章	渋滞発生要因	9
3-1	交通の集中	9
3-2	交通容量の不足	11
3-3	中心部通過交通の流入	13
3-4	過度な自動車依存	15
第4章	渋滞対策の方向性	18
4-1	上位計画における都市づくりの基本目標	18
4-2	渋滞対策の基本方針	20
第5章	具体的な取組み	22
5-1	ハード対策	23
1)	事業中路線(令和8年7月現在)	23
2)	要検討路線	25
5-2	ピンポイント対策	28
1)	主要渋滞箇所(令和8年7月現在)	29
2)	主要渋滞箇所以外(令和8年7月現在)	31
5-3	ソフト対策	33
1)	集中する交通を分散させるための時間帯変更	33
2)	集中する交通を分散させるための経路変更	34
3)	自動車から他の交通手段への変更	35
4)	集中する交通の抑制	37
5)	実効性を高めるための施策	38
第6章	目指すべき目標	41
6-1	ハード対策	41
6-2	ソフト対策	43
第7章	計画推進のために	44
7-1	渋滞対策の推進に向けたそれぞれの役割	44
7-2	計画の推進方法	45
資料編		46

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

本市では、地形的制約や都市構造の要因から、市街地の主要幹線道路を中心に渋滞が発生しており、市街地における道路の混雑割合は全国ワースト1位と極めて深刻な状況です。

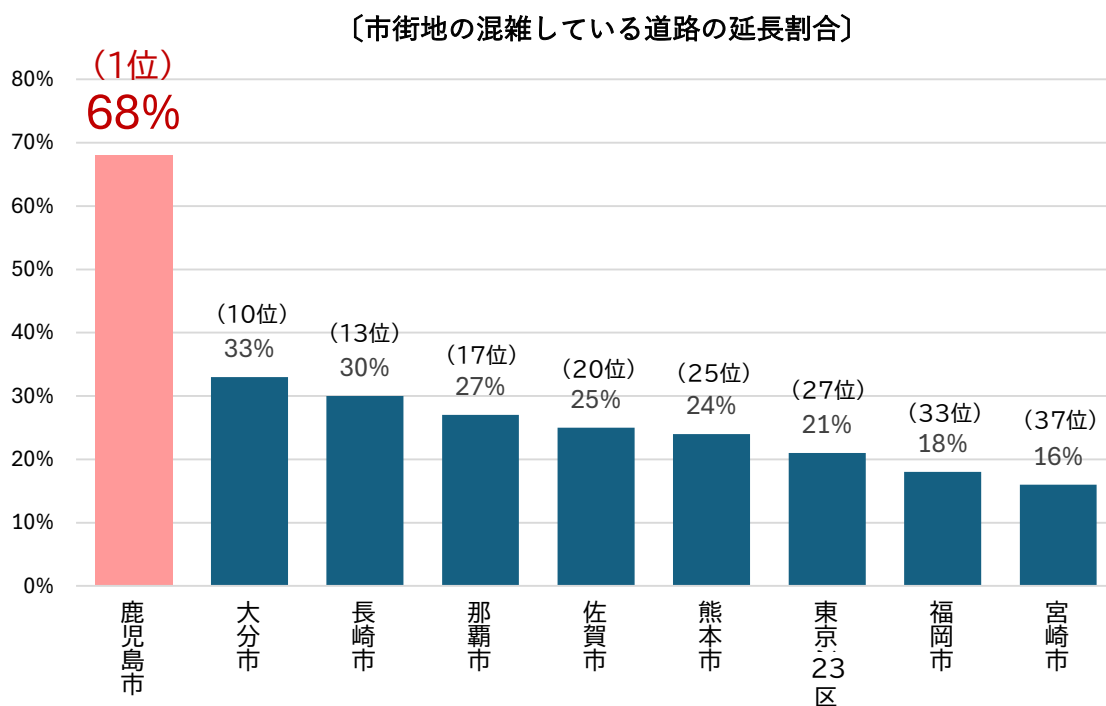
交通渋滞により物流や観光の面で定時性や速達性が確保できないなど大きな経済損失を招いており、渋滞による経済損失は年間約410億円と試算されています。また、環境負荷の増大や事故リスクの増加、緊急車両の到着遅延などの社会・生活機能の低下といった様々な課題を引き起こしています。

こうした課題に対し、本市ではこれまで、国、県、市等で構成する鹿児島県交通渋滞対策協議会※1と連携しながら、主要渋滞箇所における交差点改良等のピンポイント対策などに取り組んできたところです。

本計画は、ワースト1位の脱却に向けて、国、県、市民、事業者と連携・協力しながら効果的な渋滞対策を加速させることを目的として本市が独自に策定するもので、ハード・ソフトの両面から取り組む施策を掲げています。

渋滞対策の推進にあたっては、行政のみならず、市民、そして、本市に通勤・通学する方々や事業者と課題認識を共有し、それぞれが自分事として役割を果たしていくことが必要不可欠であることから、官民一体となって取り組みます。

※1 国・県・市・警察・高速道路会社が連携し、主要渋滞箇所を特定し、渋滞解消に向けた取り組みについて検討・推進することを目的として設立された協議会



※1 市街地の混雑している県道以上の道路の延長割合＝混雑度1.25以上※3の道路延長／道路総延長※2

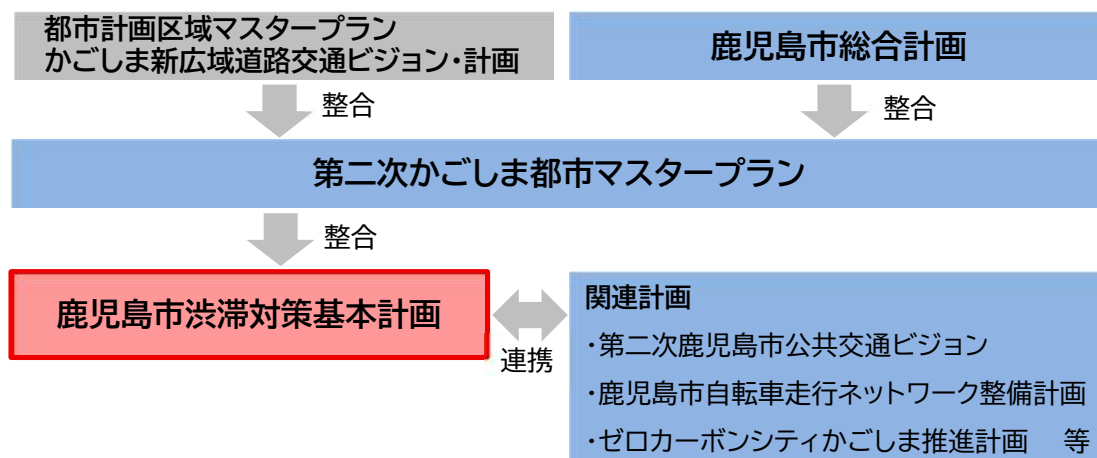
※2 人口集中地区（DID地区）の路線を集計

※3 混雑度：1.75以上＝慢性的に渋滞が発生、1.25～1.75＝朝夕だけでなく渋滞が発生する可能性がある
1.00～1.25＝朝夕などに渋滞する可能性がある、1.00未満＝スムーズに走行できる

出典
令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第六次鹿児島市総合計画」における基本目標「質の高い暮らしを支える快適なまち【都市・交通 政策】」や、「第二次かごしま都市マスタープラン」における基本目標「快適で移動しやすい都市」の実現に向け、他の関連する計画と連携を図りながら、渋滞問題の解決に向け、本市の取組方針を定める計画です。



1-3 計画に基づく渋滞対策の進め方

本市を含む県内の渋滞対策については、鹿児島県交通渋滞対策協議会において、関係機関が連携しながら対策を推進しているところですが、本計画に掲げる渋滞対策については、以下のとおり進めることとします。

- ・ハード対策については、引き続き、国や県が進める高規格道路等の整備を促進するとともに、本市が進める幹線道路の整備を図ります。
- ・ピンポイント対策については、引き続き、鹿児島県交通渋滞対策協議会等と連携しながら、主要渋滞箇所等の交差点改良等を図ります。
- ・ソフト対策については、本市が中心となって、国や県、市民、事業者と連携・協力しながら、時差出勤や公共交通の利用促進などを図ります。

1-4 SDGs との関連性

国連の持続可能な開発目標（SDGs）は、世界共通の目標として、17 のゴールと 169 のターゲットが掲げられています。

本計画では、関連の深い4つのゴール達成に向け、都市づくりを推進します。

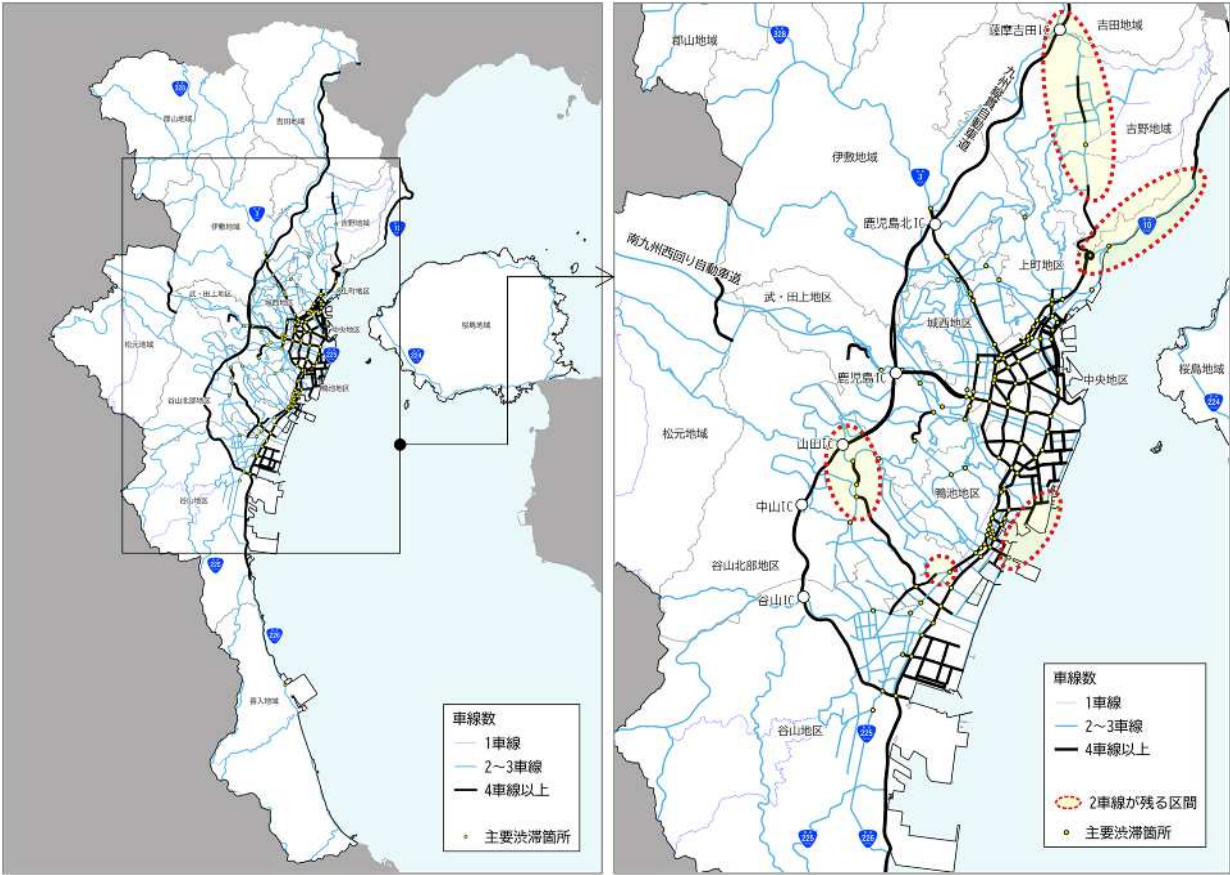


第2章 道路交通の現状

2-1 道路整備

本市では、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道など、県内の広域道路ネットワークが形成されており、これらのネットワークを補完する国道や県道は、中心部で概ね4車線以上となっているものの、中心部へ流入する路線やインターチェンジへアクセスする路線などの一部で2車線区間が残っています。

また、本市の都市計画道路は、令和8年3月末時点で152路線、総延長約244kmが都市計画決定されており、整備の進捗率は約86%で全国平均（約68%）と比べても高い状況ですが、未整備延長も約34.5kmとなっています。



〔車線数〕

出典
令和3年度全国道路・街路情勢調査、
現地調査等により確認

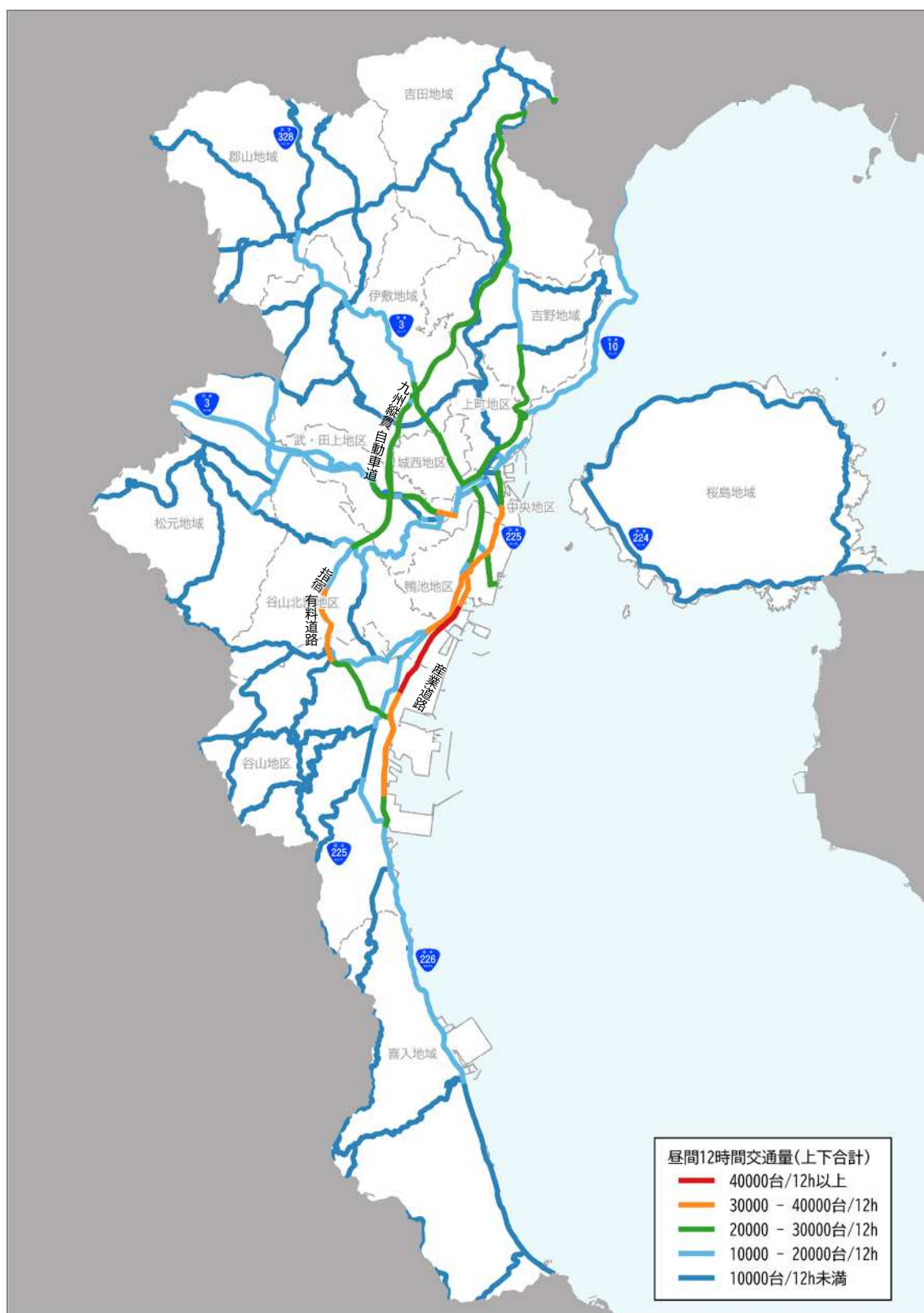
〔本市の都市計画道路整備状況（R8.3.31 現在）〕

区 分		道路種別	国道	県 道			市道	合計	進捗率 (%)
				主要地方道	一般地方道	小 計			
鹿児島 都市計画区域	計画決定	延長 (km)	36.150	27.790	24.420	52.210	148.993	237.353	
		面積 (ha)	80.792	64.740	55.879	120.619	251.436	452.847	
	改良済	延長 (km)	28.250	24.040	20.040	44.080	132.803	205.133	86%
		面積 (ha)	66.475	56.931	48.871	105.802	226.544	398.821	88%
郡山 都市計画区域	計画決定	延長 (km)	1.520	3.360	0.000	3.360	1.490	6.370	
		面積 (ha)	3.040	5.152	0.000	5.152	1.937	10.129	
	改良済	延長 (km)	0.670	2.530	0.000	2.530	0.900	4.100	64%
		面積 (ha)	1.340	3.909	0.000	3.909	1.170	6.419	63%
合 計	計画決定	延長 (km)	37.670	31.150	24.420	55.570	150.483	243.723	
		面積 (ha)	83.832	69.892	55.879	125.771	253.373	462.976	
	改良済	延長 (km)	28.920	26.570	20.040	46.610	133.703	209.233	86%
		面積 (ha)	67.815	60.840	48.871	109.711	227.714	405.240	88%

出典
鹿児島市の都市計画
(2026年版)

2-2 交通量

本市では、多くの交通が各方面から市街地に集まってきており、幹線道路における昼間 12 時間交通量は、（一）郡元鹿児島港線（以下、「産業道路」という。）や国道 225 号などの南北を結ぶ路線で特に多く、九州縦貫自動車道、指宿有料道路など広域交通を担う路線や、中心部へ流入する国道 3 号、10 号などで比較的多くなっています。



〔昼間 12 時間交通量（上下合計）〕

出典
令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査

2-3 混雑度

道路の混雑の程度を示す混雑度は、中心部に流入する国道 225 号や産業道路、（主）鹿児島吉田線、（主）永吉入佐鹿児島線などで「慢性的に渋滞が発生」とされる 1.75 以上と特に高くなっているほか、中心部に流入するその他の幹線道路でも、「朝夕だけでなく渋滞する可能性がある」とされる 1.25 以上となっており、交通容量以上の自動車が流入しています。

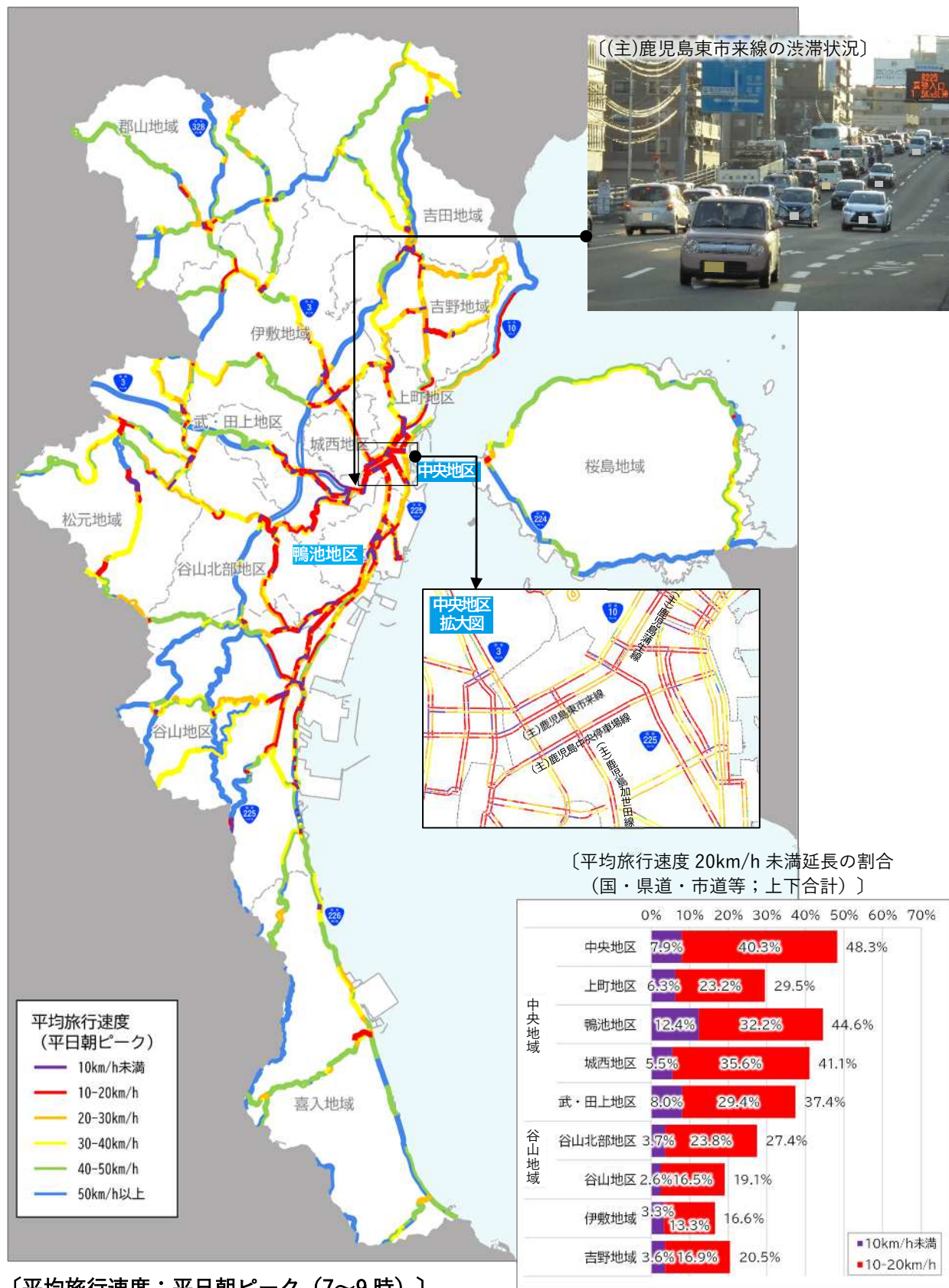


出典
令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査

2-4 平均旅行速度

〔平日朝ピーク(7～9時)〕

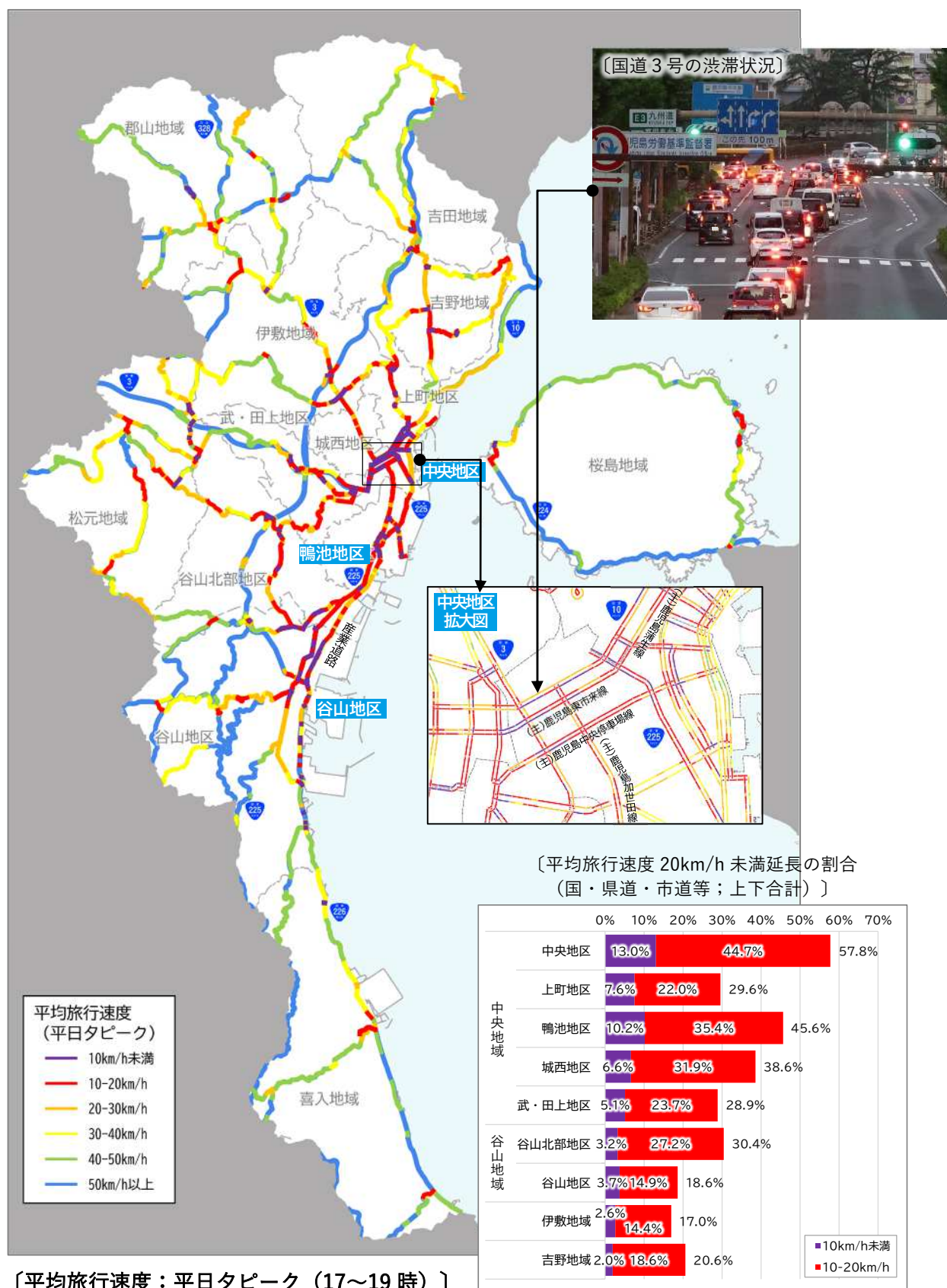
平日朝ピーク（7～9時）では、中央地区及び中心部に流入する幹線道路で平均旅行速度の低下が著しく、平均旅行速度が20km/h未満の延長割合をエリア別にみると、中央地区、鴨池地区で特に高くなっています。



〔平均旅行速度：平日朝ピーク（7～9時）〕

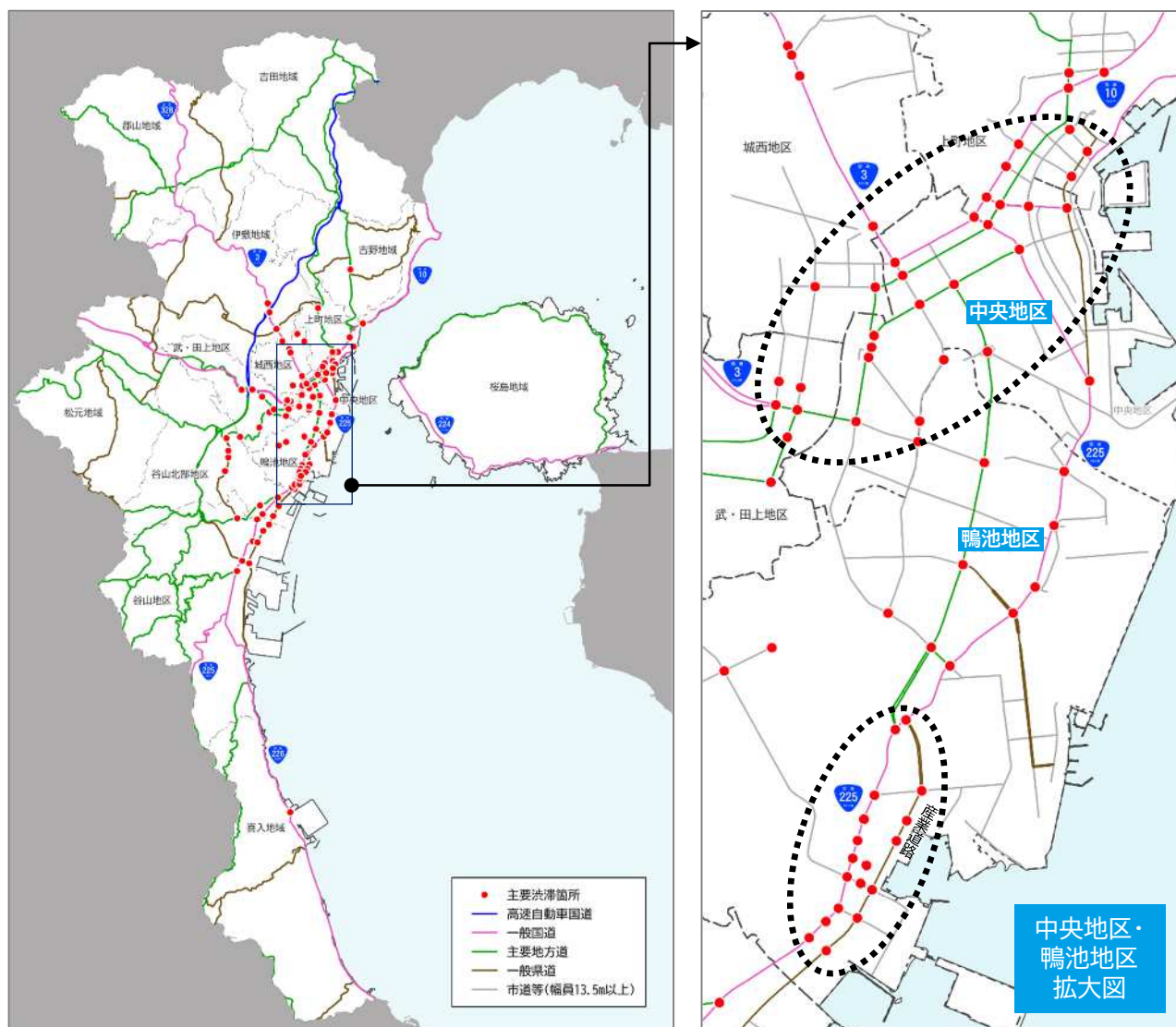
[平日タピーク(17～19 時)]

平日タピーク（17～19 時）では、平日朝ピーク（7～9 時）と同様に中央地区及び中心部に流入する幹線道路で平均旅行速度の低下が著しく、平均旅行速度が 20km/h 未満の延長割合は、中央地区で朝ピークと比較して約 10%増加しています。



2-5 主要渋滞箇所

鹿児島県交通渋滞対策協議会では、平成 25 年 1 月に県内 129 箇所の主要渋滞箇所※1を選定・公表し、これまでの対策実施による渋滞改善により、6 箇所の解除を行っています（R7.9 現在）。残りの 123 箇所のうち、約 9 割（106 箇所）が本市に集中しており、地区別では、中央地区、鴨池地区が多く、特に中心部や国道 225 号、産業道路に集中しています。



〔本市の主要渋滞箇所位置〕

〔本市の主要渋滞箇所の地域・地区別内訳〕

地域	地区	主要渋滞箇所数	構成比
中央地域	中央地区	19	18%
	上町地区	13	12%
	鴨池地区	29	27%
	城西地区	9	8%
	武・田上地区	13	12%
谷山地域	谷山北部地区	9	8%
	谷山地区	9	8%
伊敷地域		3	3%
吉野地域		1	1%
吉田地域		0	0%
桜島地域		0	0%
喜入地域		1	1%
松元地域		0	0%
郡山地域		0	0%
合計		106	100%

〔本市の主要渋滞箇所の道路種別内訳〕

主道路	従道路	主要渋滞箇所数	構成比
国・県道	国・県道	28	26%
	市道	58	55%
市道	国・県道	4	4%
	市道	16	15%
合計		106	100%

※1 鹿児島県交通渋滞対策協議会において、最新の IT 技術を活用したデータを基に渋滞候補箇所の抽出を行い、パブリックコメントにより道路利用者の意見を踏まえて選定した箇所

第3章 渋滞発生要因

3-1 交通の集中

地形的制約から市街地への入り口となる道路が限られ、朝・夕の通勤・通学時間帯に交通が集中しています。このため、集中する交通の分散・抑制やボトルネックの解消を図る必要があります。

〔地形的要因〕

本市は、海拔 100m から 300m のシラス台地に囲まれた平地の少ない地形です。そのため、市街地への入り口となる幹線道路に限られ、これらの幹線道路に交通が集中するため、渋滞が発生しています。

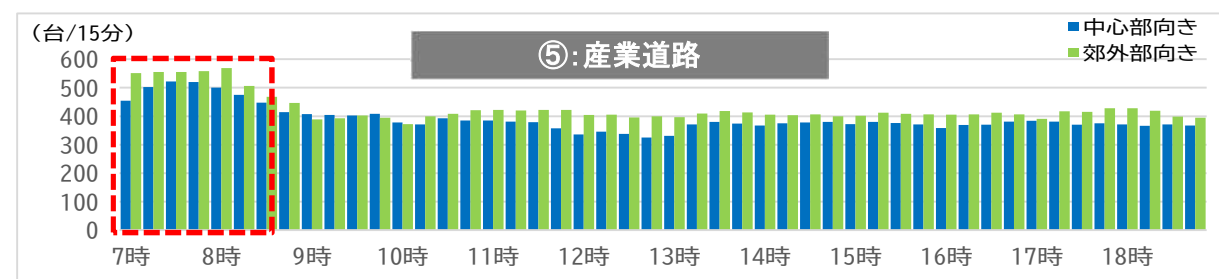
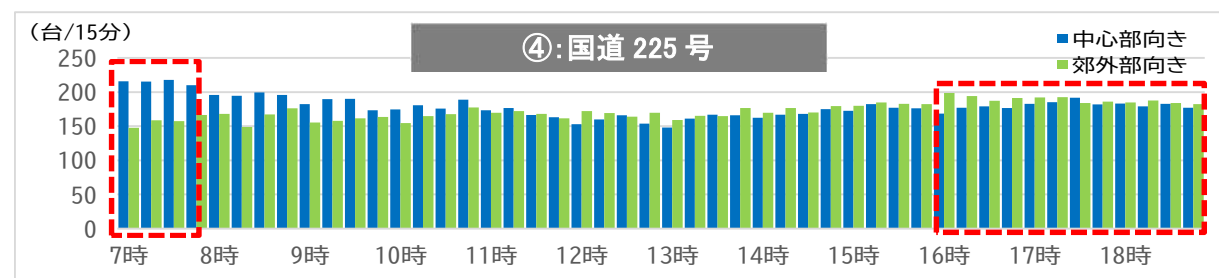
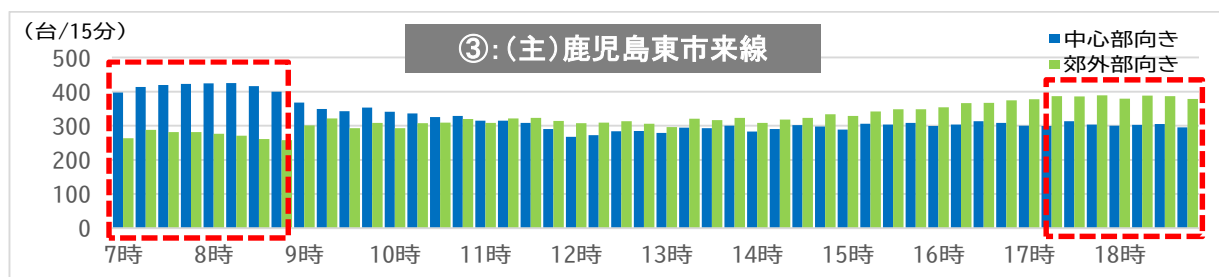
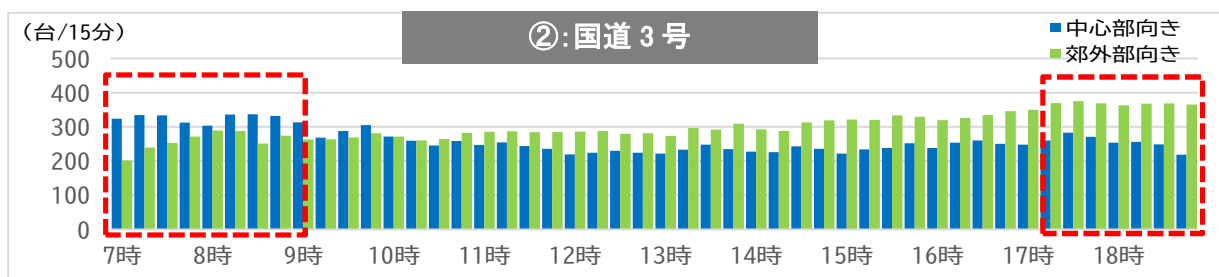
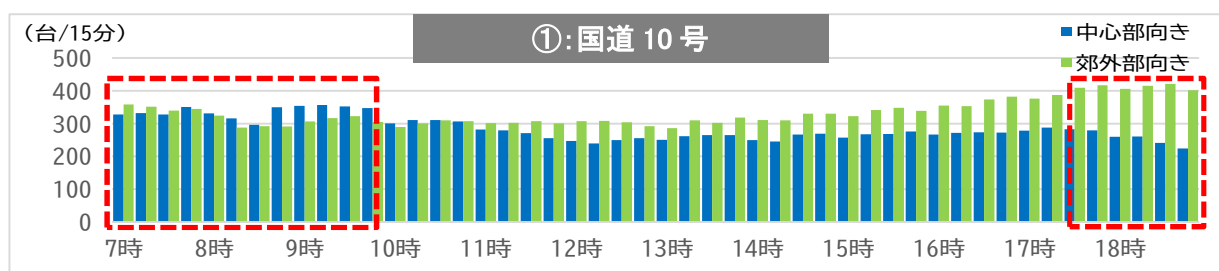


〔鹿児島市の地形〕

出典
鹿児島県交通渋滞対策協議会資料に加筆

[時間帯別交通量]

市街地へ流入する幹線道路の交通量を時間帯別にみると、朝・夕の通勤・通学時間帯に集中しており、その結果、主要渋滞箇所等を中心に渋滞が発生しています。



交通が集中する時間帯

[時間帯別平均交通量(平日)]

出典

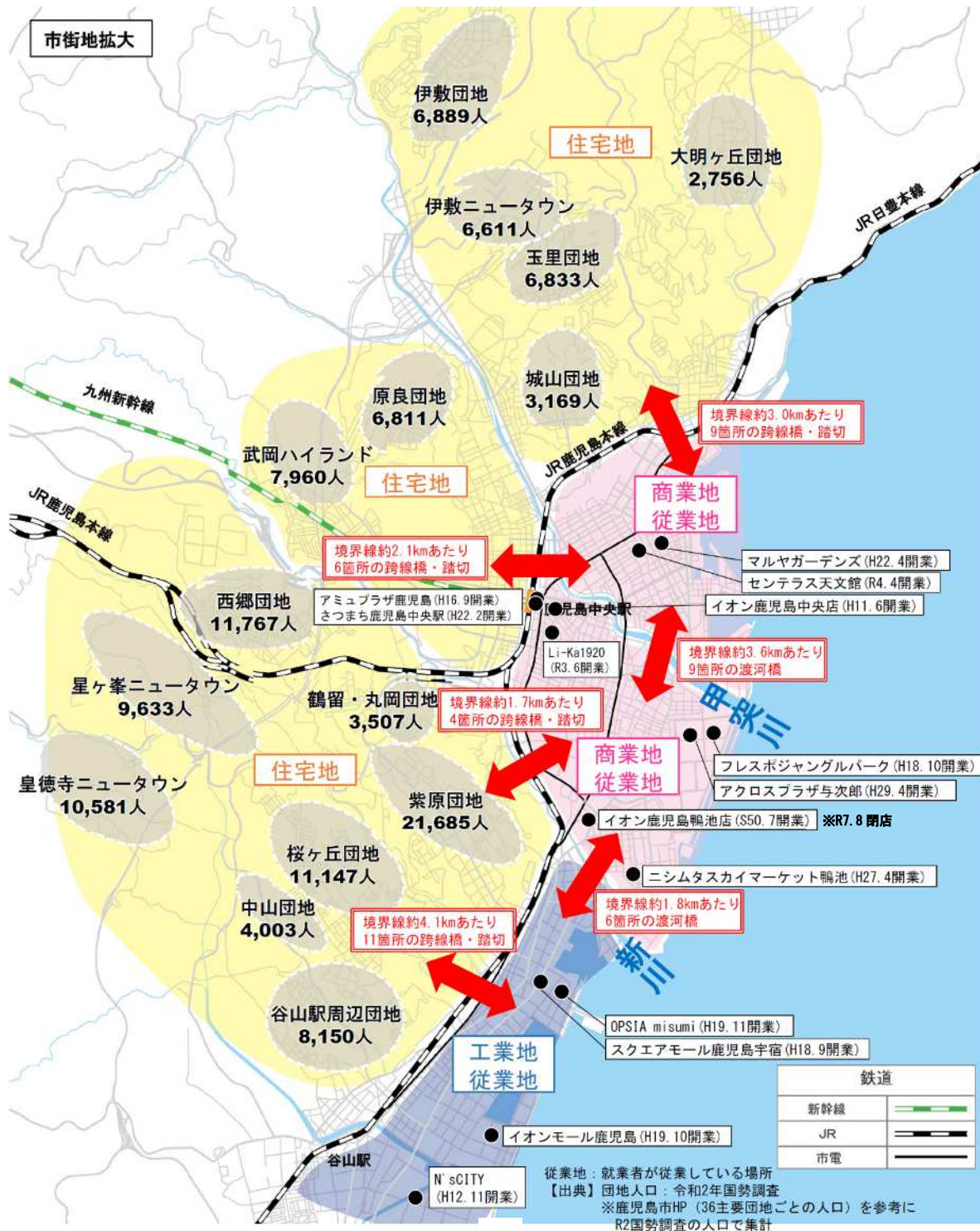
公益財団法人日本道路交通情報センター 断面交通量情報 R5.11

3-2 交通容量の不足

JRや河川によりエリア間の移動が制約され、中心部への入口断面や河川部断面で交通容量が不足しています。このため、これらの断面では、交通容量を拡大する幹線道路の整備を図る必要があります。

[都市構造]

本市は、市街地において南北に JR、東西に甲突川や新川があり、エリアが分断されています。JR から北・西側は住宅地、JR から東・南側は商業地や従業地になっているため、日々の通勤等の交通が多く発生しますが、JR や河川を渡る幹線道路が少ないため、エリア間の移動が制約され渋滞の原因となっています。



〔鹿児島市街地の都市構造〕

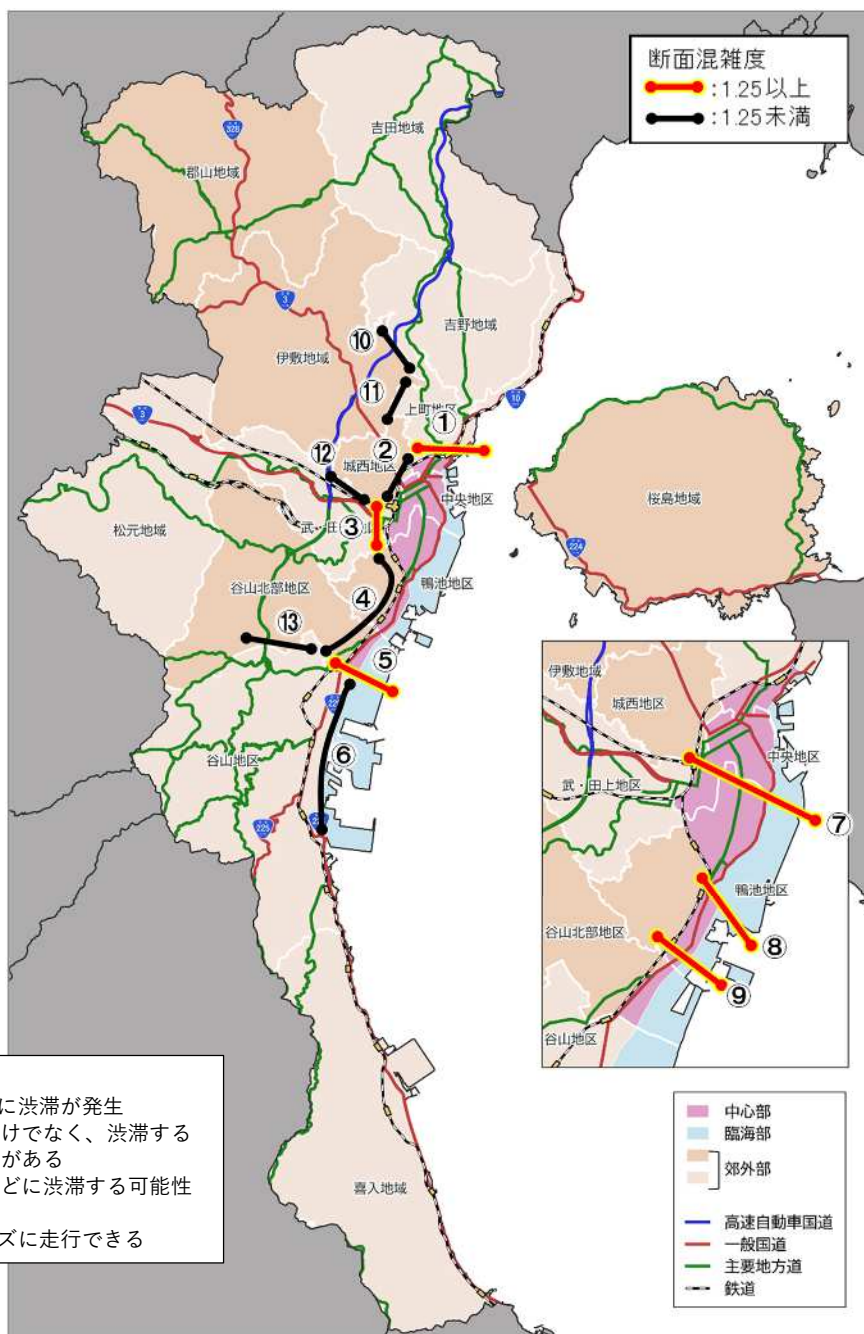
出典

鹿児島県交通渋滞対策協議会資料に加筆

〔断面混雑度〕

中心部・臨海部への入口断面（①～⑥）では、北部（①）、西部（③）、南部（⑤）の各断面において混雑度が1.25以上となっており、交通容量が不足しています。また、河川部断面（⑦～⑨）では、いずれの断面でも混雑度1.25以上となっています。

No	断面
①	中心部⇄郊外部（北部）
②	中心部⇄郊外部（北西部）
③	中心部⇄郊外部（西部）
④	中心部⇄郊外部（南西部）
⑤	中心部⇄郊外部（南部）
⑥	臨海部⇄郊外部（南部）
⑦	甲突川断面
⑧	新川断面
⑨	脇田川断面
⑩	吉野地域⇄伊敷地域
⑪	上町地区⇄伊敷地域
⑫	城西地区⇄武・田上地区
⑬	谷山北部地区⇄谷山地区



「混雑度の目安」
 1.75 以上 : 慢性的に渋滞が発生
 1.25～1.75 : 朝夕だけでなく、渋滞する可能性がある
 1.00～1.25 : 朝夕などに渋滞する可能性がある
 1.00 未満 : スムーズに走行できる

〔断面混雑度（現況）〕

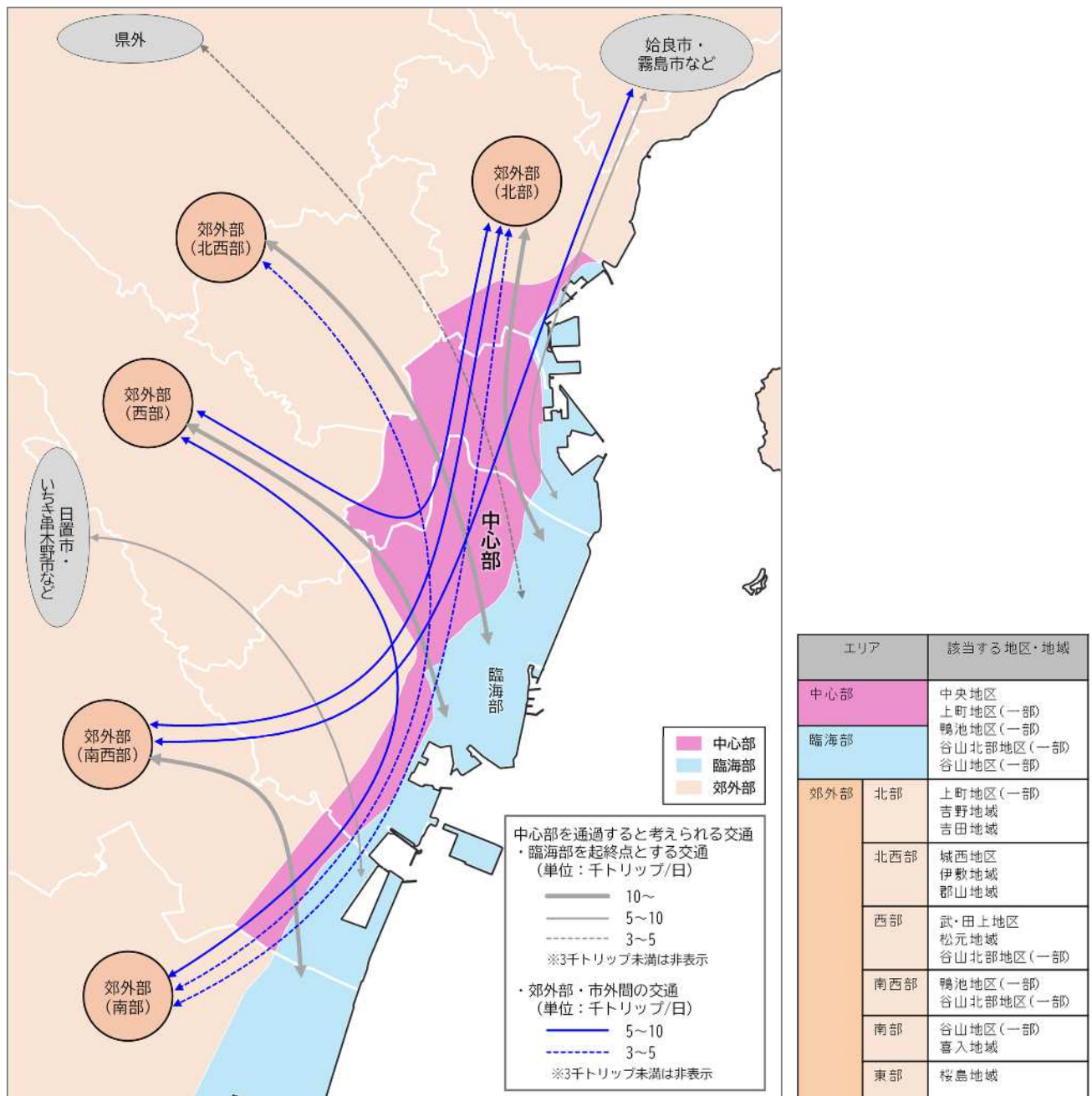
出典
 現況交通量配分結果

3-3 中心部通過交通の流入

鹿児島港の物流交通など、中心部が起終点とならない通過交通が流入し、中心部の渋滞を助長しています。このため、中心部通過交通を転換させる道路整備や中心部通過交通を分散する必要があります。

[自動車交通]

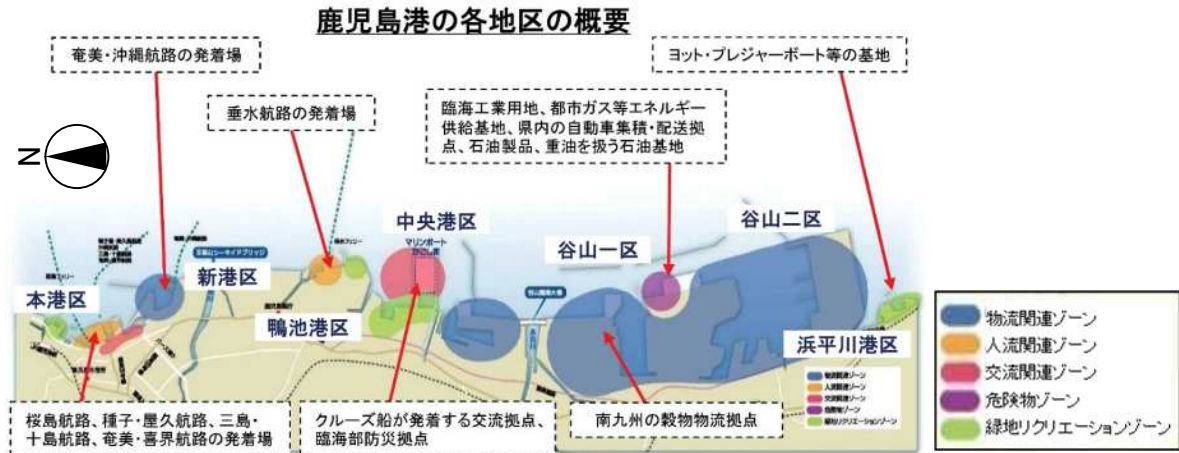
本市の自動車流動は、中心部を起終点とする交通に加え、中心部が起終点とならない通過交通が流入し、中心部の渋滞を助長する要因となっています。



出典
平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査
自動車起終点調査 現況 OD 表

[鹿児島港における物流交通]

鹿児島港は、南北約 20km に及ぶ 7 つの地区をふ頭間連絡道路等で結ばれており、さらに九州縦貫自動車道等により背後圏地域とのアクセス性も高い重要港湾です。



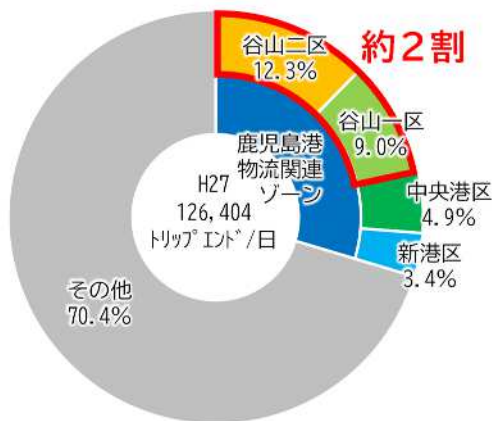
[鹿児島港の各地区の概要]

出典

九州地方整備局鹿児島港湾・空港整備事務所
「鹿児島港の機能強化と地域にもたらす効果」

鹿児島港のうち、谷山一区・二区は、飼料等の製造業、エネルギー関係や自動車の集積・配送拠点が立地しており、普通貨物車の発生集中交通量は、市内全体の約 2 割を占めています。

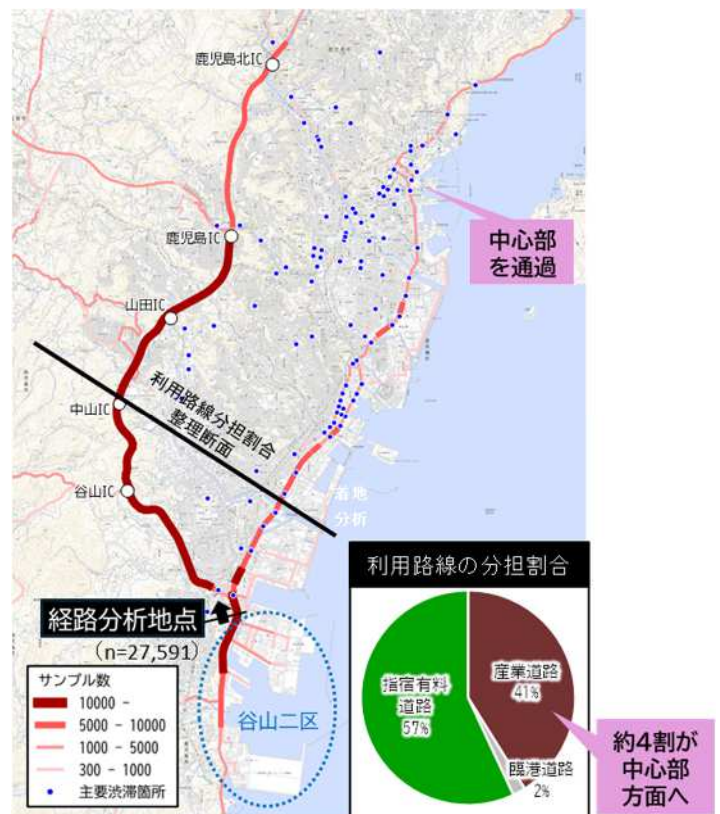
平日朝ピークに谷山二区付近を通過する普通貨物車の経路は、約 4 割が産業道路を利用し、中心部を通過しています。



[普通貨物車の発生集中交通量の割合]

出典

平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査
自動車起終点調査 現況 OD 表



[朝ピーク時に谷山二区付近を通過する普通貨物車の経路]

出典

ETC2.0 プローブデータ R4.4~R5.3

3-4 過度な自動車依存

通勤・通学時の自家用車利用率は増加傾向にある一方、公共交通利用者数は減少しています。このため、自動車から他の交通手段への変更により、自動車交通を抑制する必要があります。

[通勤・通学時の利用交通手段]

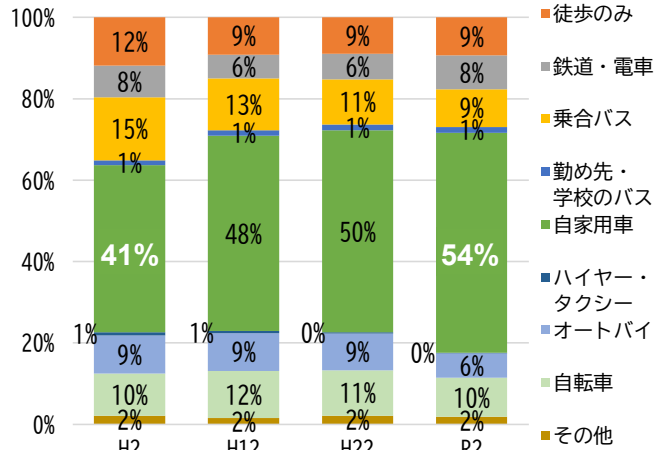
市民の通勤・通学時の利用交通手段は、自家用車が54%と最も多く、その割合は年々増加傾向にあり、交通渋滞を助長する要因となっています。

[通勤・通学時の自家用車利用率]

	鹿児島市	長崎市	熊本市
自家用車利用率	54%	41%	55%

※ 市内から市外への通勤・通学を含む
※ 利用交通手段「不詳」を除いた合計に占める割合

出典
令和2年国勢調査

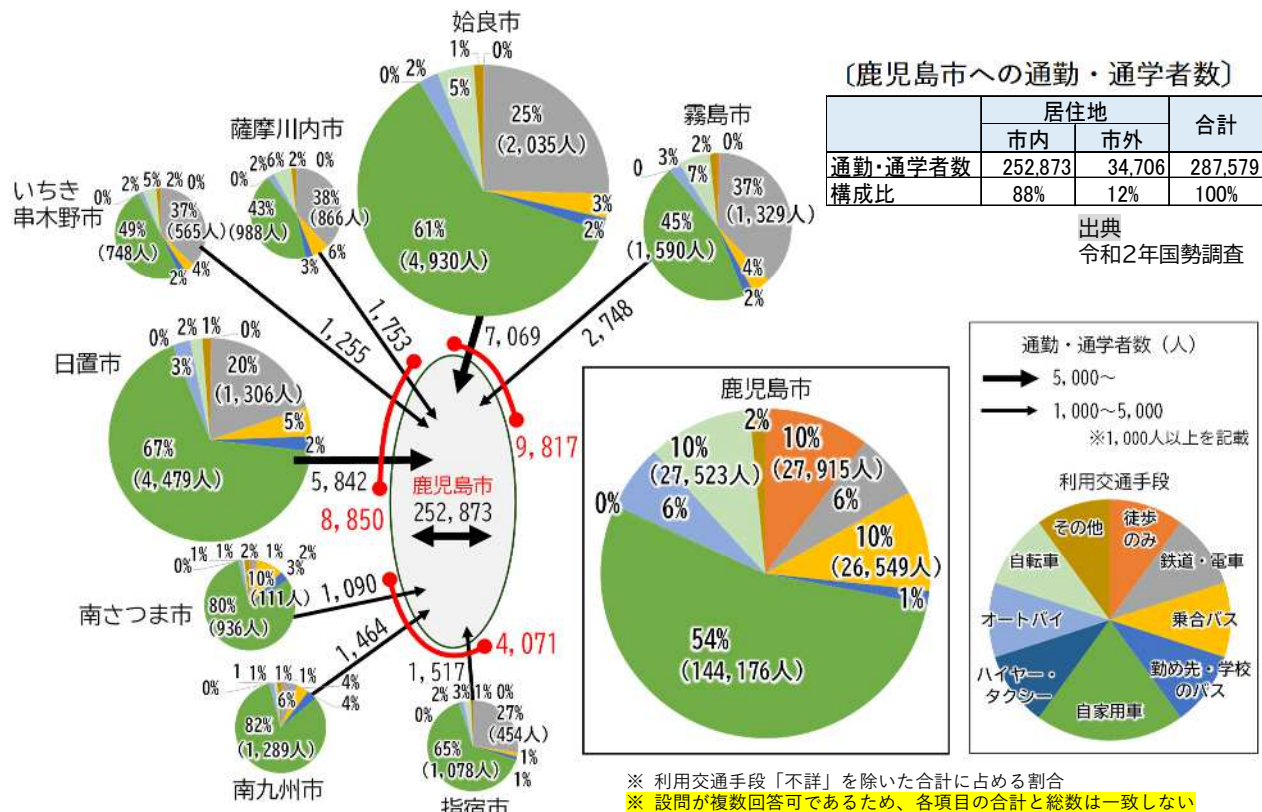


※ 市内から市外への通勤・通学を含む
※ 利用交通手段「不詳」を除いた合計に占める割合

[通勤・通学時の利用交通手段の推移] 出典 国勢調査

市内への通勤・通学者数は約29万人で、約1割を市外からの通勤・通学者が占めており、始良市や霧島市などの北部方向から約1万人、日置市や薩摩川内市などの西部方向から約9千人、指宿市や南九州市などの南部方向から約4千人が流入しています。

利用交通手段は、自家用車が南九州市や南さつま市で約8割を占めるほか、その他の市でも約4割から約7割を占めており、鉄道・電車などの公共交通の利用率はいずれの市も低い状況にあります。

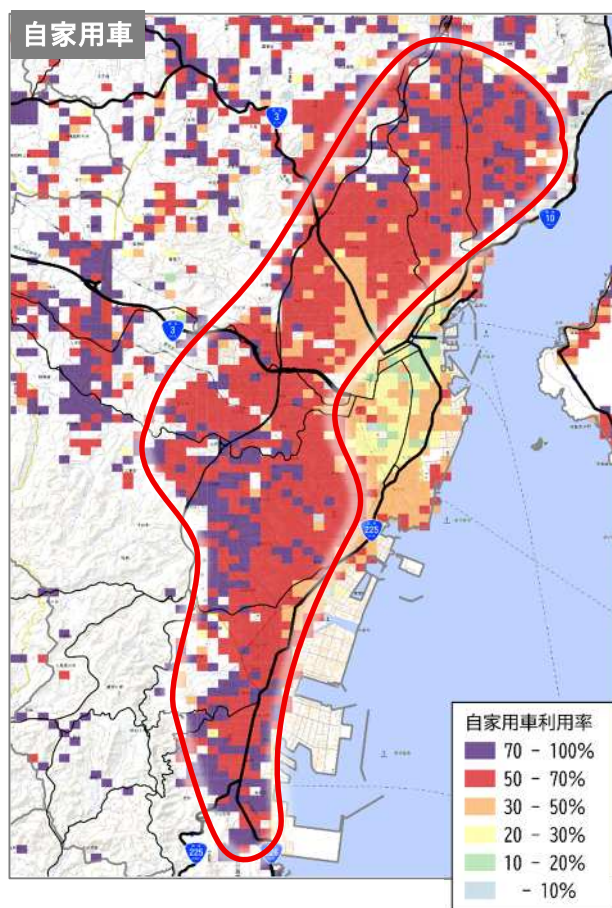


出典
令和2年国勢調査

〔通勤・通学時の交通手段別利用率〕

通勤・通学時の自家用車利用率は、郊外部の住宅地で概ね 50%以上と高くなっており、中心部では比較的低くなっています。

一方、鉄道・電車利用率は、南部方面の駅、電停周辺で、乗合バスは北部や北西部方面で 20%を超えるエリアがあるものの、公共交通の利用率は低い状況となっています。



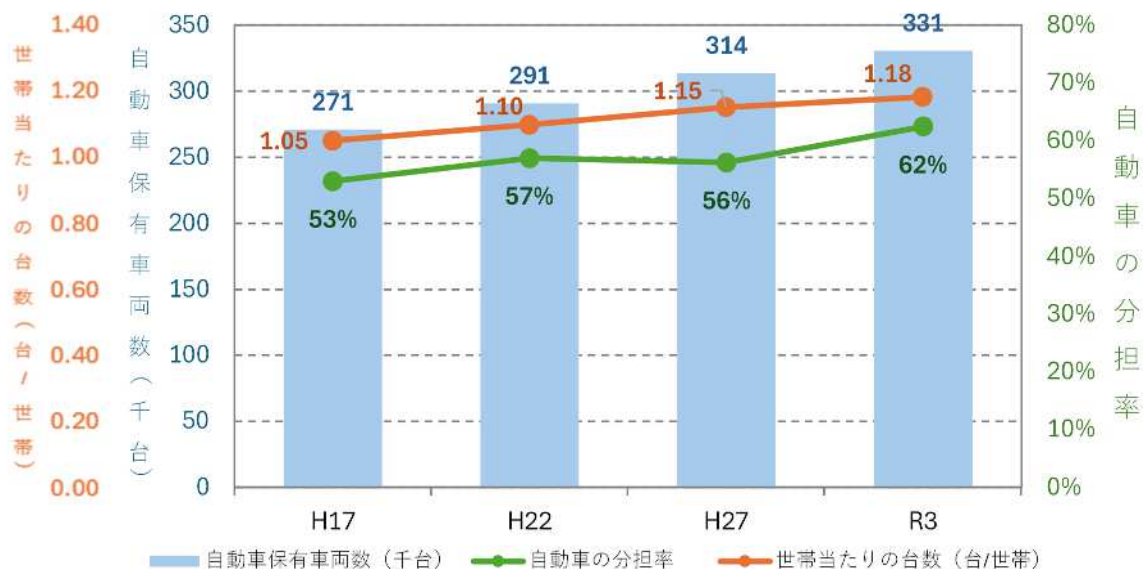
〔本市への通勤・通学者数と利用交通手段〕

出典
令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計

〔自動車利用者と公共交通利用者〕

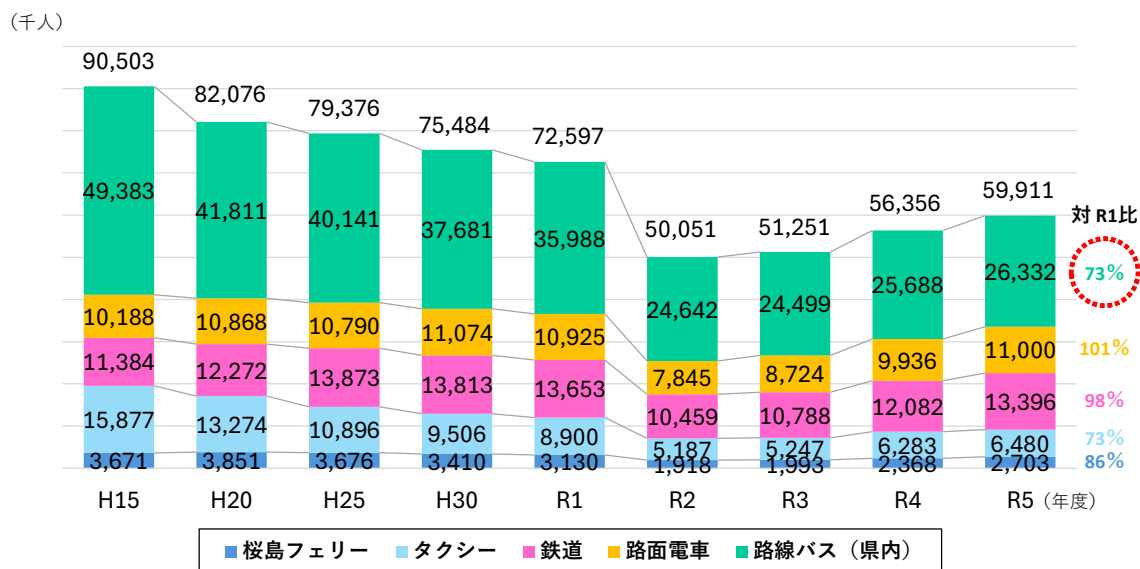
本市の自動車保有台数は年々増加しており、世帯数が増加している中でも、世帯当たりの保有台数も上昇傾向にあります。すでに1世帯に1台以上が普及しており、自動車は主要な移動手段となっています。全移動に占める自動車分担率も緩やかに上昇しており、自動車依存の傾向は強まっています。

一方、公共交通利用者数は、コロナ禍を経て大幅に減少しました。鉄道や路面電車は概ね回復したものの、路線バスは依然として利用者が大きく減少したままです。



〔鹿児島市の自動車の保有・利用に関する数字の推移〕

出典
第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版



〔鹿児島市内の公共交通利用者数の推移〕

出典
第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版

第4章 渋滞対策の方向性

4-1 上位計画における都市づくりの基本目標

上位計画である「第二次かごしま都市マスタープラン」では、都市づくりの基本目標の一つに『快適で移動しやすい都市』を掲げ、『市民生活を支える道路交通環境の形成』や『利便性・効率性が高い公共交通環境の形成』などを基本方針としています。

本計画においては、これらを踏まえ、都市づくりと一体となった渋滞対策を推進します。

都市づくりの基本目標

快適で移動しやすい都市

高齢者や障害者などを含むすべての人々が、安心して移動できる交通環境を整備し、「快適で移動しやすい都市」を目指します。

〔基本方針〕

1. 市民活動を支える道路交通環境の形成	○鹿児島東西幹線道路、鹿児島南北幹線道路などの「高規格道路等」の整備促進 ○小山田谷山線、鹿児島吉田線などの「主要幹線道路」の整備促進 ○臨港道路、向川原惣福線、武岡線などの「幹線道路等」の整備 ○慢性的な渋滞解消のための交差点改良
2. 利便性・効率性が高い公共交通環境の形成	○各地域の特性に応じた公共交通を確保し、地域の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを形成 ○公共交通の利用促進措置に応じて、駐車場などの附置義務の軽減を検討 ○鉄道及び軌道とバスなどの乗換の円滑化や利用環境の改善などによる利便性と快適性の向上
3. 安全で快適な交通環境の形成	○バリアフリーに配慮した交通環境の整備
4. 車中心から人中心への交通環境の創出	○快適で移動しやすく、健康づくりにもつながる歩行者や自転車の通行空間の整備 ○環境にやさしい手軽な交通手段であるシェアサイクルの利用促進

出典
第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年3月)



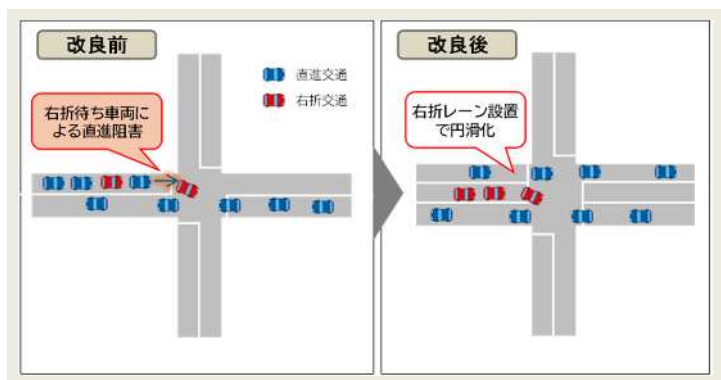
〔市民活動を支える道路整備〕



〔産業活動を支える臨港道路整備〕

出典

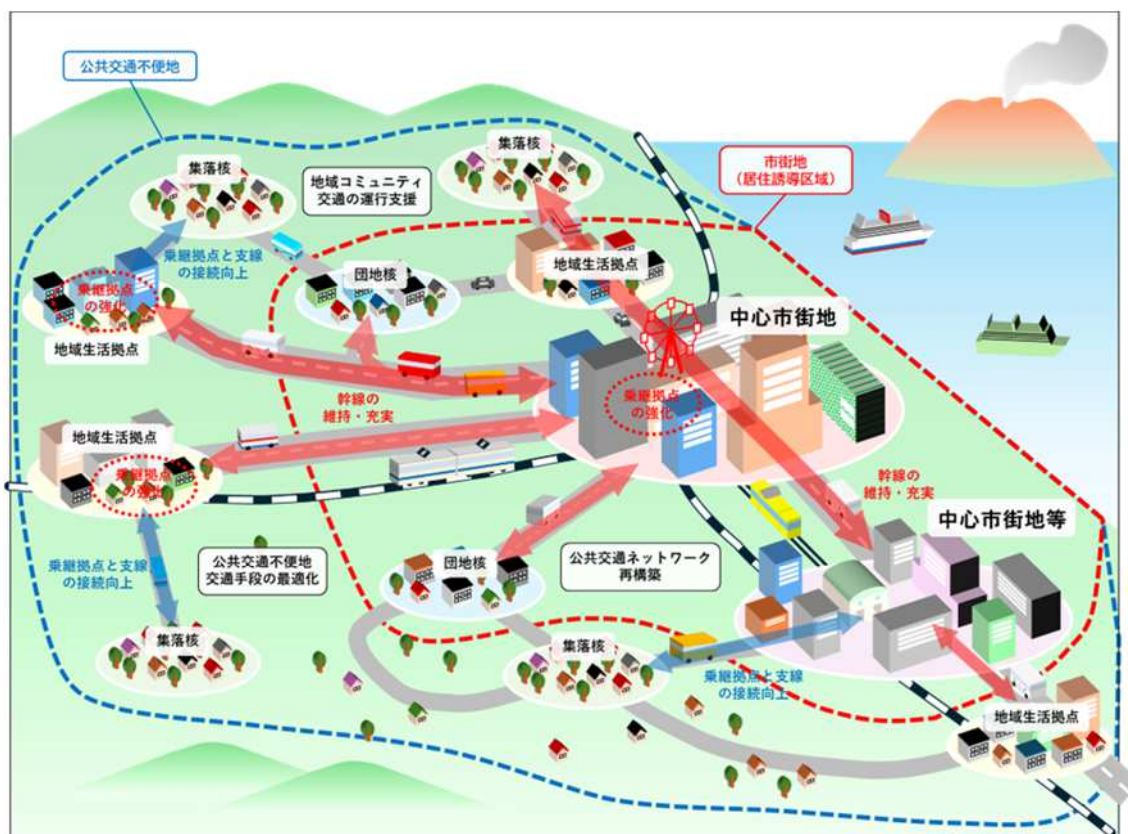
第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年3月)



〔慢性的な渋滞解消のための交差点改良〕



〔鹿児島市シェアサイクルかごりん〕



〔地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ図〕

出典

第二次鹿児島市公共交通ビジョン改定版

4-2 渋滞対策の基本方針

上位計画における都市づくりの基本目標を踏まえ、第3章で整理した渋滞発生要因に応じた渋滞対策の基本方針を以下のとおり設定します。

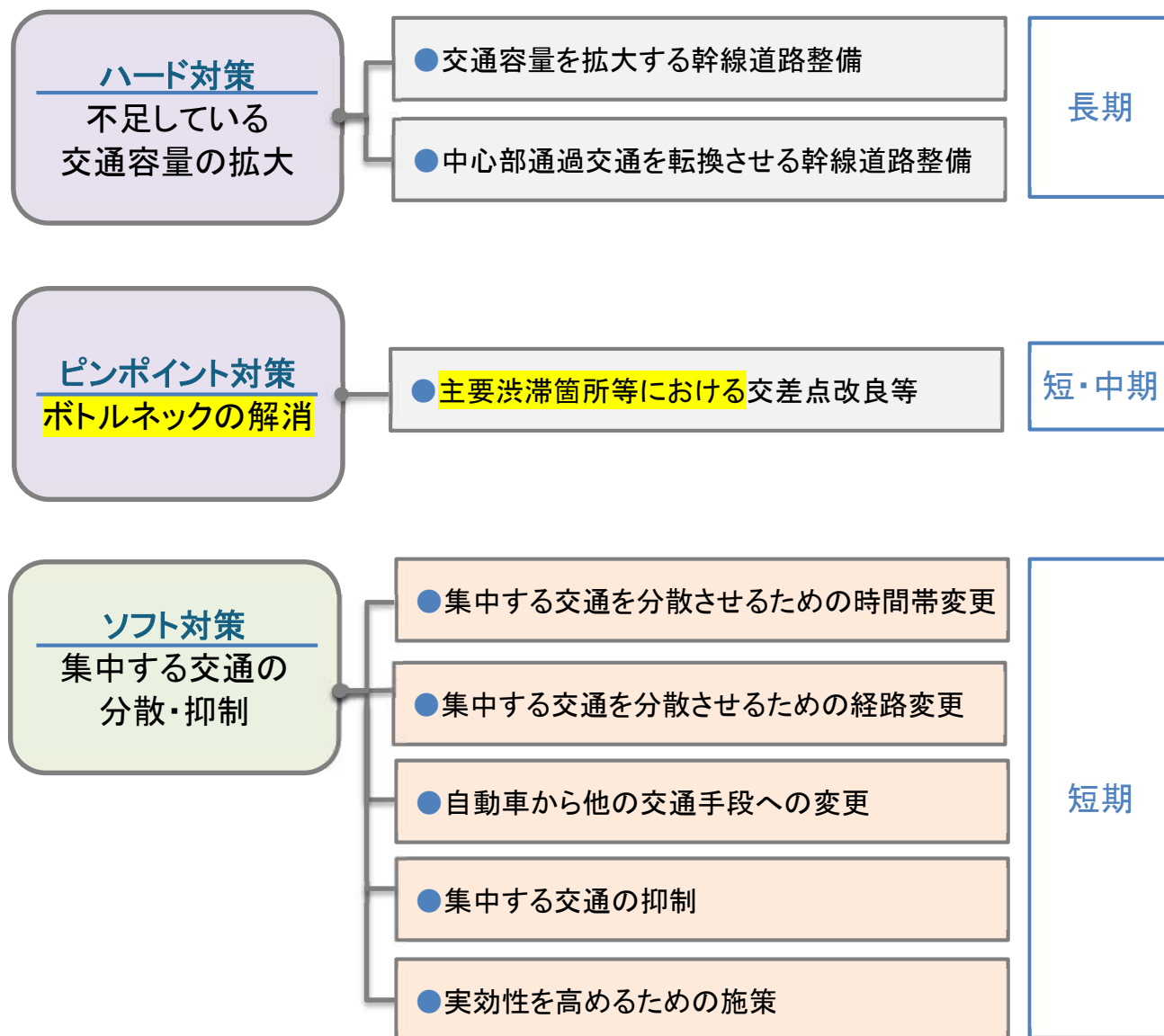
- ・交通容量が不足する断面では、抜本的な渋滞対策である幹線道路整備（ハード対策）が有効であることから、物流・人流機能の確保や東西・南北方向の交通機能の強化を図ります。あわせて、第二次かごしま都市マスタープランの整備計画路線のうち、渋滞緩和に資する路線の整備を図ります。
- ・国道225号や産業道路では、交通量が多く、混雑度も特に高くなっているほか、平日朝・夕ピーク時間帯での平均旅行速度の低下が著しく、主要渋滞箇所も集中していることから、南北交通軸の強化を図ります。
- ・これらのハード対策には膨大な費用と時間を要することから、早期の効果発現につながる交差点改良等のピンポイント対策、集中する交通を分散・抑制するソフト対策を総合的に推進します。
- ・特に、ソフト対策については、車社会からの転換も含む大きな取組であり、オール鹿児島で取り組むべき重要課題であることから、官民一体となって取り組みます。

〔渋滞対策の基本方針〕

渋滞発生要因	対策の考え方	対策内容		
		短期	中期	長期
交通容量の不足	交通容量を拡大する幹線道路の整備	ハード対策		
中心部通過交通の流入	中心部通過交通を転換させる幹線道路の整備	ハード対策		
	集中する交通を分散させるための経路変更	ソフト対策	効果的な対策の継続	
交通の集中	ボトルネックの解消	ピンポイント対策		
	集中する交通を分散させるための時間帯変更	ソフト対策	効果的な対策の継続	
	集中する交通の抑制	ソフト対策	効果的な対策の継続	
過度な自動車依存	自動車から他の交通手段への変更	ソフト対策	効果的な対策の継続	

第5章 具体的な取組み

渋滞対策の基本方針を踏まえ、「ハード対策」、「ピンポイント対策」、「ソフト対策」について具体的な取組みを進めていきます。



※ 短期：概ね5年以内

〔渋滞対策の取組〕

5-1 ハード対策

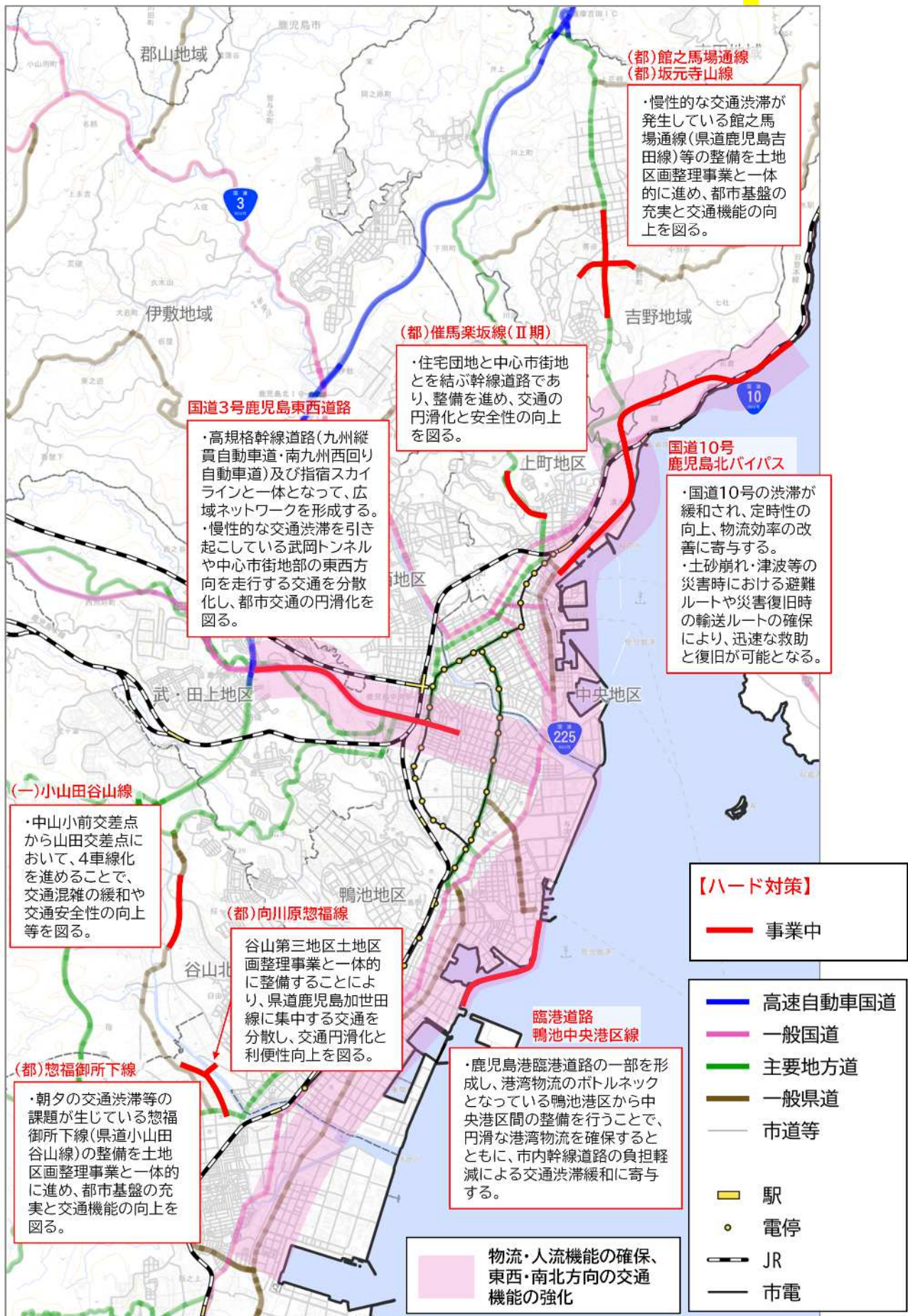
交通容量が不足する中心部への入り口断面や河川部断面での交通容量の拡大を図るとともに、中心部の渋滞を助長している中心部通過交通を抑制（転換）するため、国や県を主体とした道路整備事業とも連携しながら、幹線道路の整備促進等を図ります。

1) 事業中路線（令和 8 年 7 月現在）

- ・本市においては、街路事業による都市計画道路向川原惣福線の整備や、土地区画整理事業による面的整備に合わせた都市計画道路館之馬場通線（県道鹿児島吉田線）、都市計画道路惣福御所下線（県道小山田谷山線）等の整備を図ります。
- ・現在、国において整備が進められている国道 3 号鹿児島東西道路や国道 10 号鹿児島北バイパスは、交通混雑の緩和やアクセス機能の強化など、また、臨港道路鴨池中央港区線は、港湾物流の円滑化や周辺道路の渋滞緩和など、本市のみならず広域的な波及効果も期待されることから、引き続き整備を促進します。
- ・交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を図るため、引き続き県において進められている県道小山田谷山線の 4 車線化や、街路事業による都市計画道路催馬楽坂線（県道鹿児島蒲生線）の整備を促進します。

〔事業中路線一覧〕

路線名	事業主体	備考
国道 10 号鹿児島北バイパス	鹿児島国道事務所	事業中
国道 3 号鹿児島東西道路	鹿児島国道事務所	事業中
臨港道路鴨池中央港区線	鹿児島港湾・空港整備事務所	事業中
(一) 小山田谷山線	鹿児島県	事業中
(都) 催馬楽坂線 (Ⅱ期)	鹿児島県	事業中
(都) 惣福御所下線	鹿児島市	事業中
(都) 向川原惣福線	鹿児島市	事業中
(都) 館之馬場通線	鹿児島市	一部事業中
(都) 坂元寺山線	鹿児島市	一部事業中



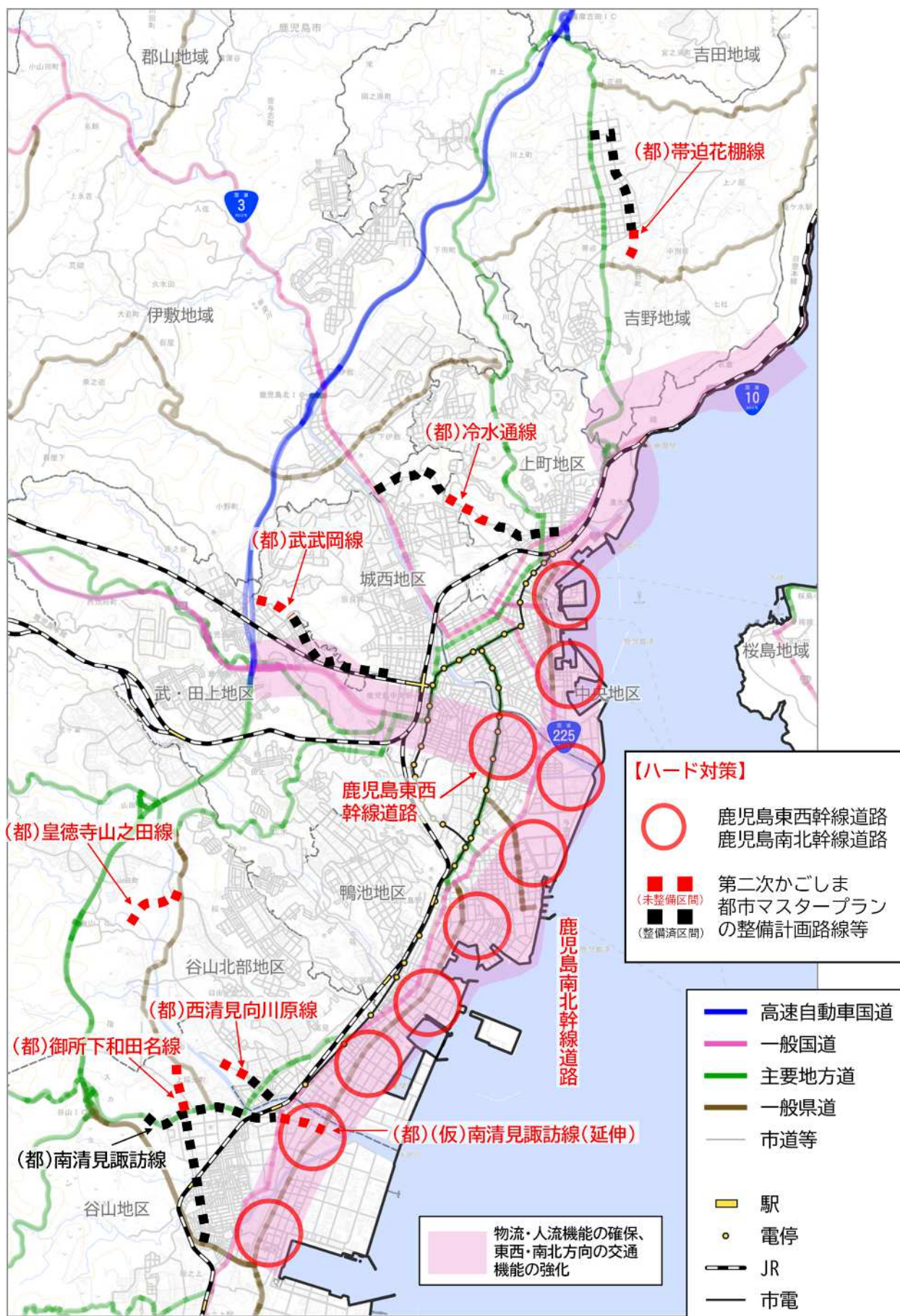
〔ハード対策位置図(事業中路線)〕

2) 要検討路線

- ・未事業化となっている鹿児島東西幹線道路（甲南ＩＣ（仮称）以東）や鹿児島南北幹線道路等については、現在整備が進められている鹿児島東西道路や臨港道路鴨池中央港区線の状況も踏まえながら、早期の事業化に向け、国や県など関係機関と連携して整備を促進します。
- ・上位計画である「第二次かごしま都市マスタープラン」における整備計画路線については、渋滞緩和の観点から対策の可否、内容、効果を検討するとともに、主要な幹線道路網を補完する道路等の整備についても、渋滞緩和の視点も踏まえた整備計画を検討します。

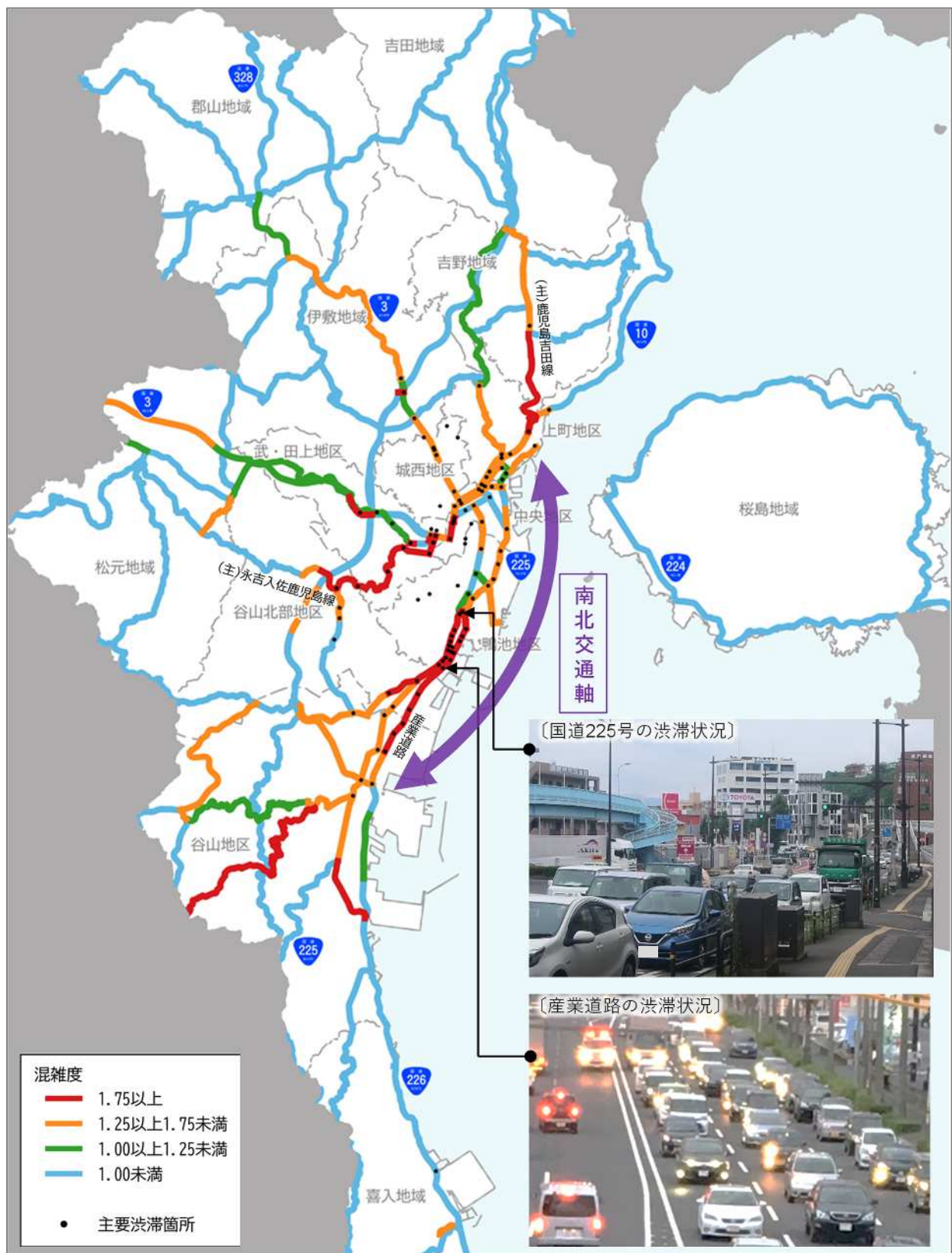
〔要検討路線一覧〕

路線名	事業主体	備考
鹿児島東西幹線道路 (鹿児島東西道路除く)	未定	未事業化
鹿児島南北幹線道路	未定	未事業化
(都) (仮) 南清見諏訪線 (延伸)	鹿児島市	未事業化
(都) 皇徳寺山之田線	鹿児島市	未事業化
(都) 冷水通線	鹿児島市	一部未事業化
(都) 武武岡線	鹿児島市	一部未事業化
(都) 帯迫花棚線	鹿児島市	一部未事業化
(都) 西清見向川原線	鹿児島市	一部未事業化
(都) 御所下和田名線	鹿児島市	一部未事業化



〔ハード対策位置図（要検討路線）〕

- ・国道 225 号や産業道路では、交通量が多く、混雑度も特に高くなっているほか、平日朝・夕ピーク時間帯での平均旅行速度の低下が著しく、主要渋滞箇所も集中していることから、南北交通軸の強化を図ります。



〔ハード対策（南北交通軸）〕

出典
令和3年度全国道路・街路交通情勢調査に加筆

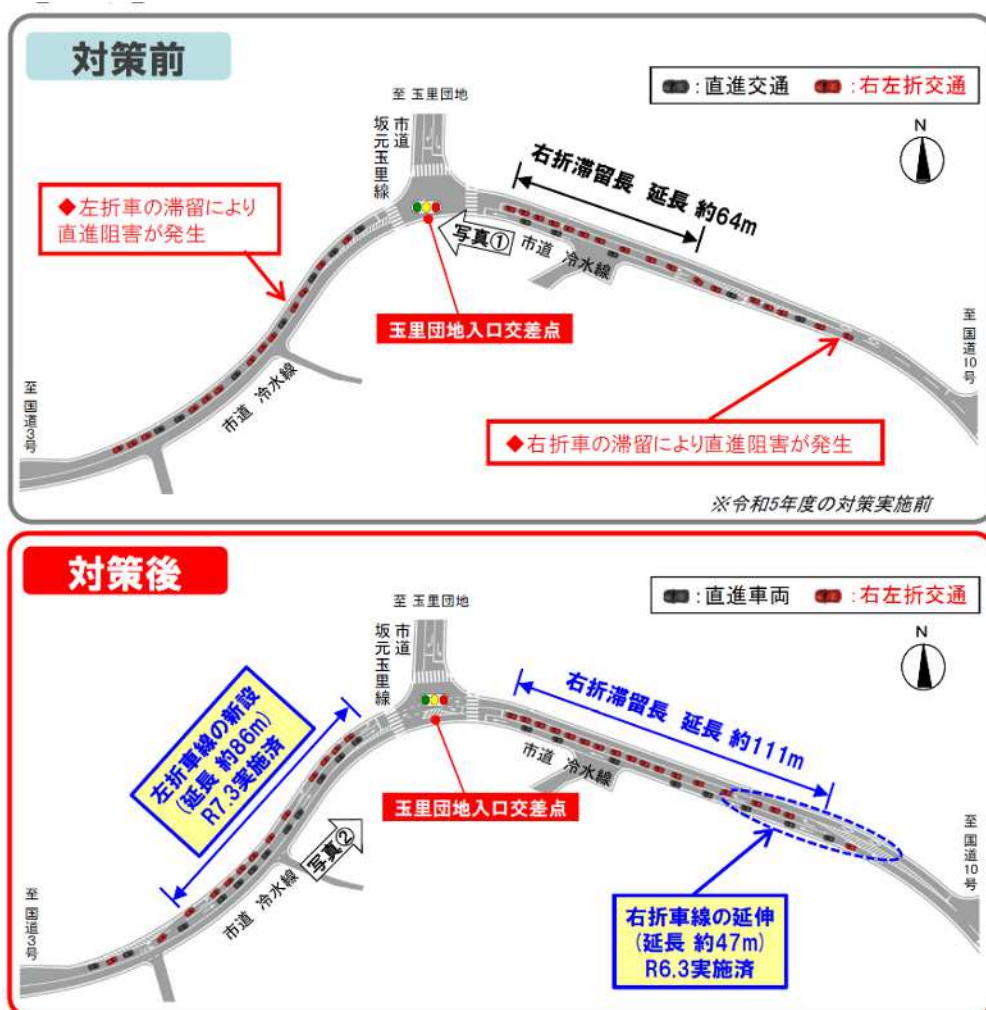
5-2 ピンポイント対策

鹿児島県交通渋滞対策協議会において、平成 25 年 1 月に選定・公表し、現在残存している市内 106 箇所の主要渋滞箇所等について、引き続き、国、県、市の各道路管理者及び交通管理者（県警）で連携しながら、交差点改良等のピンポイント対策を推進します。

- ・対策実施にあたっては、国、県におけるピンポイント対策とも連携し、市において、南北交通軸の主要幹線道路（国道 225 号、産業道路等）に接続する市道や郊外部の住宅地から幹線道路へアクセスする市道の主要渋滞箇所等においてピンポイント対策を実施します。
- ・なお、具体的な対策の検討・立案や対策実施後のモニタリング、主要渋滞箇所解除にあたっては、鹿児島県交通渋滞対策協議会において最新のデータ等を活用しながら進めます。

【ピンポイント対策例】

- ・車線数の増設
- ・信号現示調整
- ・路面標示改良
- ・幅員の拡幅
- ・右左折レーン設置・延伸
- ・停止線位置の改良
- ・車線運用の改良
- ・駐車、荷捌きスペース整備



〔玉里団地入口交差点におけるピンポイント対策〕

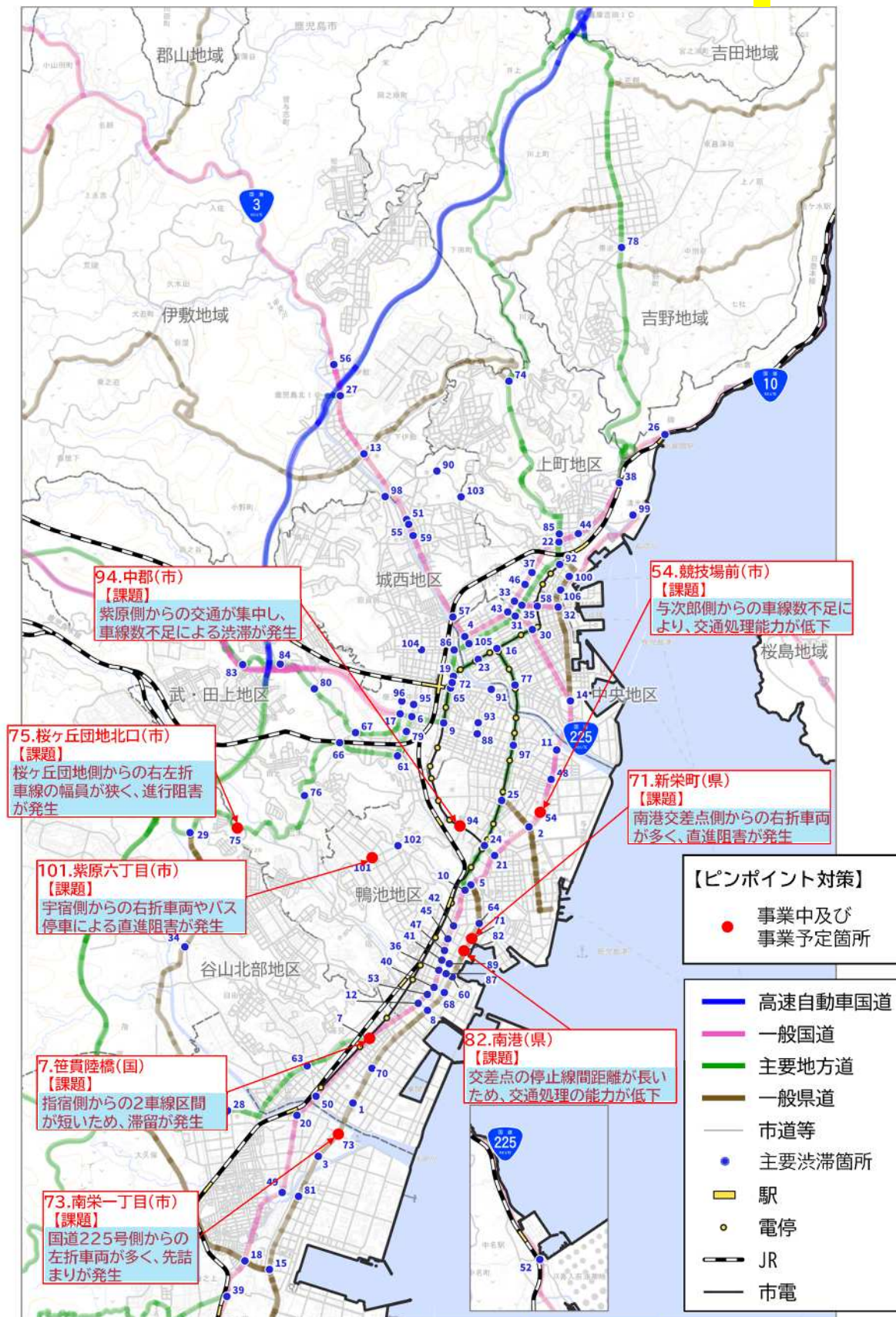
出典

令和7年度第1回鹿児島県交通渋滞対策協議会 資料

1) 主要渋滞箇所（令和8年7月現在）

主要渋滞箇所について、渋滞緩和につながる対策を実施及び予定しています。

令和8年7月現在



〔本市内の主要渋滞箇所の一覧〕

No	主要渋滞箇所名
1	南警察署前
2	運動公園前
3	南栄
4	平田橋
5	産業道路入口
6	武町
7	笹貴陸橋 (国)
8	脇田浜橋
9	中洲電停
10	紫原団地入口
11	天保山
12	脇田橋
13	下伊敷
14	城南町
15	交通安全教育センター前
16	高見馬場
17	建部神社前
18	和田坂
19	鹿児島中央駅北
20	谷山駅前
21	真砂入口
22	上本町
23	加治屋町
24	郡元電停
25	騎射場
26	仙巖園前
27	伊敷ニュータウン入口
28	愛の聖母園前
29	山田
30	いづろ中央
31	照国町
32	泉町
33	西郷隆盛銅像前
34	中山小前
35	県文化センター前
36	宇宿町
37	城山入口
38	仮)鹿児島吉田線国道10号合流部
39	坂之上
40	金属団地入口
41	宇宿1丁目
42	鶴ヶ崎入口
43	照国神社前
44	柳町
45	二軒茶屋
46	鶴丸城跡前
47	仮)宇宿1丁目北
48	浜橋北口
49	谷山港区入口
50	清見橋北
51	女子校前入口
52	日本石油基地前
53	大学病院入口
54	競技場前 (市)
55	護国神社入口
56	伊敷団地入口
57	新上橋
58	朝日通り
59	仮)草牟田2
60	南港南口
61	田上町天神南
62	仮)山田下
63	希望ヶ丘団地入口
64	南小前
65	鹿児島中央駅南
66	仮)田上5踏切付近
67	田上橋
68	金属団地
69	皇徳寺団地東口
70	東開町

No	主要渋滞箇所名
71	新栄町 (県)
72	駅東口
73	南栄一丁目 (市)
74	坂元住宅入口
75	桜ヶ丘団地北口 (市)
76	紫原北口
77	新屋敷
78	吉野町帯迫
79	武小前
80	武岡団地西入口
81	卸本町
82	南港 (県)
83	大峰橋
84	西郷団地入口
85	豎馬場
86	西田橋西口
87	仮)新栄町7
88	中洲通り
89	仮)宇宿1丁目東
90	玉里団地入口
91	高麗橋
92	滑川
93	甲南高前
94	中郡 (市)
95	宮田通り
96	仮)武2
97	荒田
98	玉江橋西口
99	祇園之洲西口
100	桜島棧橋
101	紫原六丁目 (市)
102	一本桜
103	仮)冷水峠バス停付近
104	西田町
105	千石馬場
106	名山棧橋

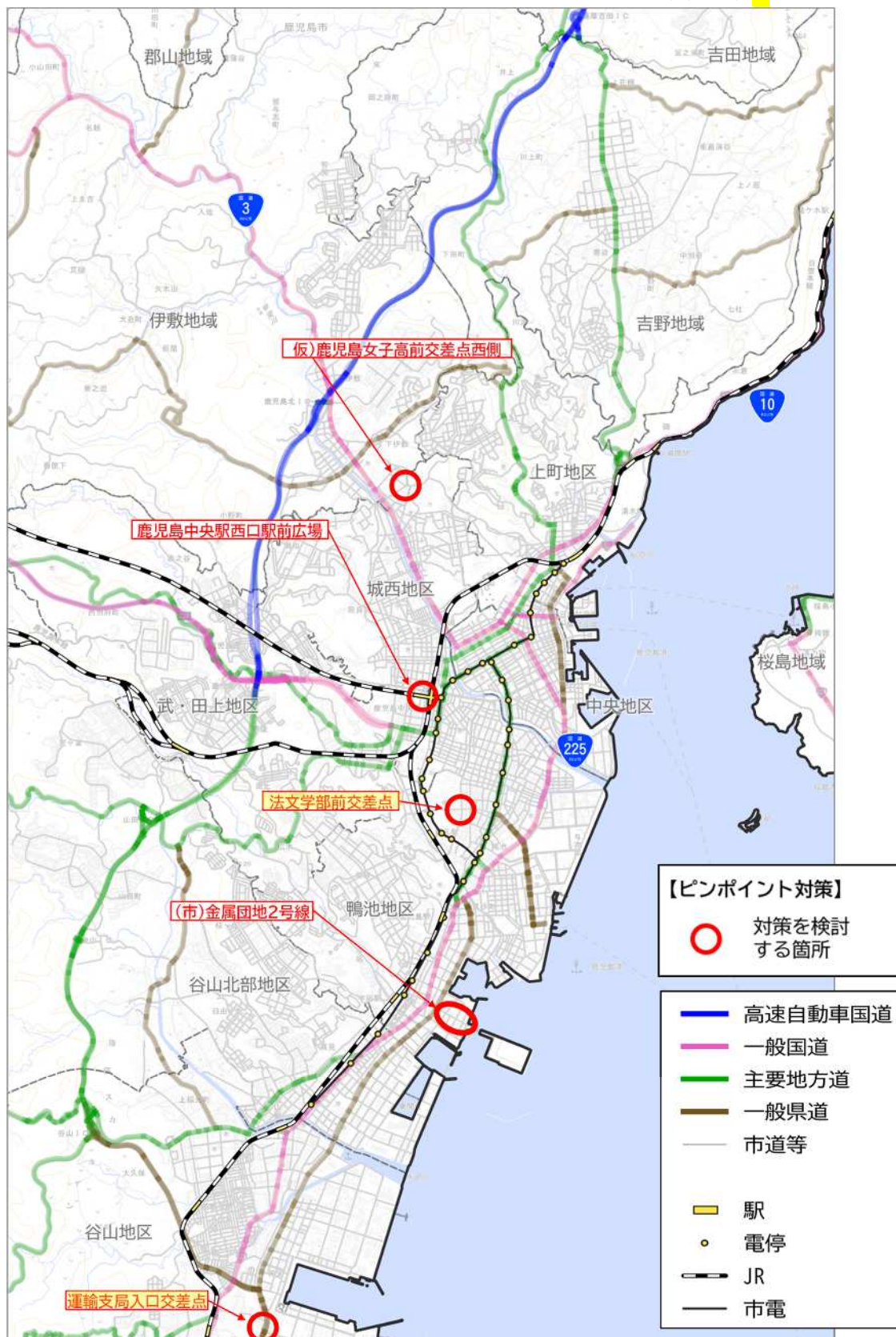
：事業中及び事業予定箇所

2) 主要渋滞箇所以外（令和8年7月現在）

主要渋滞箇所以外について、渋滞緩和につながる箇所において対策を検討します。

なお、その他の箇所についても、今後、道路交通の状況や渋滞発生の変因などを調査した上で、必要に応じて対策を検討・実施していきます。

令和8年7月現在



〔ピンポイント対策位置図（主要渋滞箇所以外）〕

〔(市)金属団地2号線〕

マリポートかごしまに接続する市道金属団地2号線においては、クルーズ船の寄港時のみならず、朝夕の通勤時にも交通混雑が発生しています。観光バスなどの通行にも支障となっており、定時性や滞在時間の確保が課題となっていることから、国、県、市、県警の関係機関が連携し、効果的な対策の検討を進めているところであり、交通混雑の緩和に向けた取組を実施します。



〔(市)金属団地2号線位置図〕

出典
地図:地理院地図に加筆
写真:観光庁 HP

〔鹿児島中央駅西口駅前広場〕

鹿児島中央駅は、鉄道（新幹線・在来線）、市電、路線バスが接続する重要な交通結節点となっています。西口駅前広場は、バス、タクシーのほか、送迎用の自家用車が流入していますが、送迎用駐車場待ちの停車車両によりバスやタクシーの出入りに支障が生じるなど、広場内で混雑が発生していることから、効果的な対策を検討します。



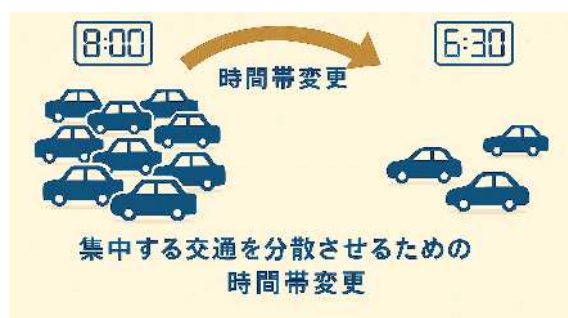
〔鹿児島中央駅西口周辺位置図〕

出典
地図:地理院地図に加筆

5-3 ソフト対策

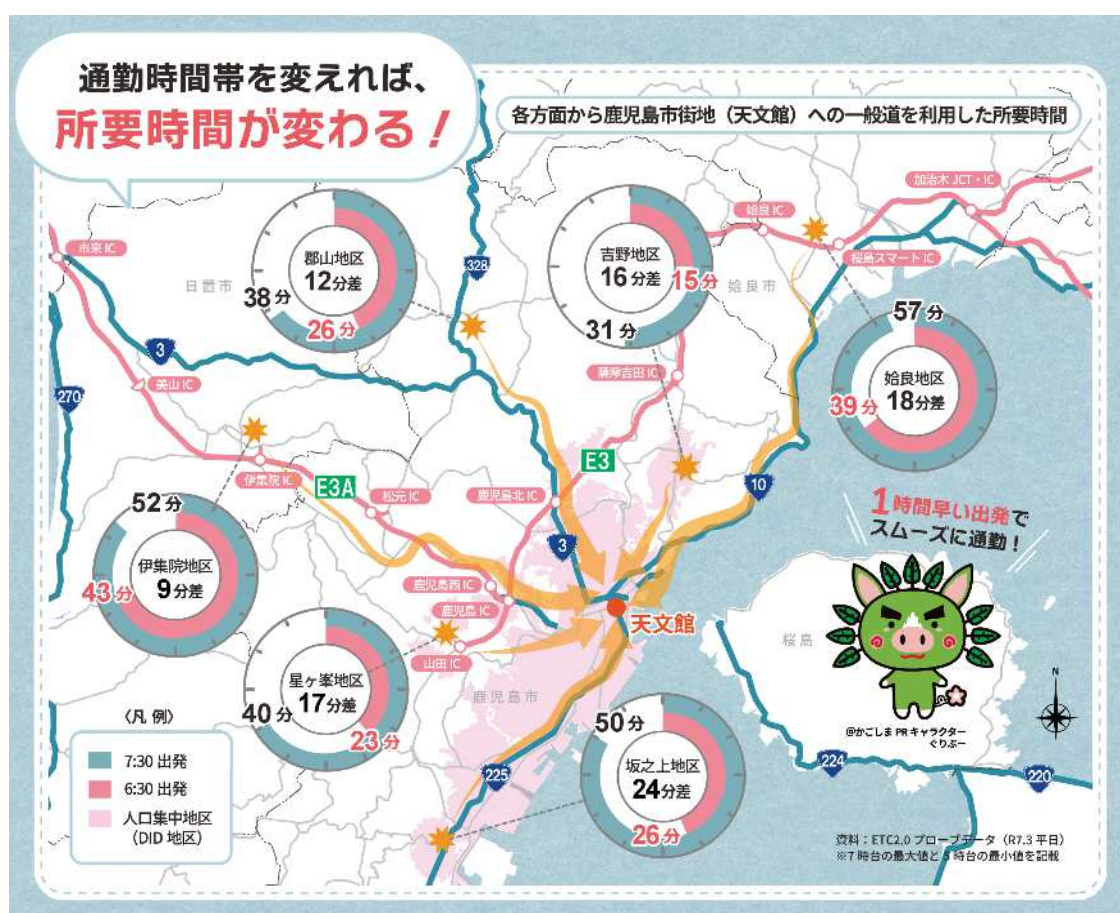
1) 集中する交通を分散させるための時間帯変更

- ・朝夕のピーク時間帯に集中する交通を分散させるため、時差出勤の実施に向けた社会実験や中小企業に対する奨励金の支給を進めます。また、社会実験の実施後に効果検証・情報発信することで、さらなる取組の拡大につなげていきます。



〔対策一覧〕

取組		取組概要
時差出勤の推進	時差出勤（社会実験）	市内に自動車通勤している市民、県民（国、県、市の職員及び民間事業者）を対象に、時差出勤の社会実験を実施し、ピーク時間帯における交通の分散を図る。 〔 短期：社会実験の実施 短期以降：効果検証を踏まえ継続実施 〕
	中小企業へのワーク・ライフ・バランス推進奨励金	若者や女性が働きやすい環境づくり（育児のための時差出勤・テレワークなど）に取り組む市内中小企業者に対し、奨励金を支給する。



〔出発時間による所要時間の違い〕

出典
鹿児島県交通渋滞対策協議会資料

2) 集中する交通を分散させるための経路変更

- ・鹿児島港を拠点とする物流交通の一部は、中心部の幹線道路を通過していることから、これらの中心部通過交通を分散するため、物流事業者を対象に有料道路を利用した場合のコスト縮減効果等を情報発信するとともに、有料道路へ経路を変更するための課題やその対応策について、ハード・ソフトの両面から検討を行います。



〔対策一覧〕

取組	取組概要
有料道路の利用促進	物流事業者への情報発信・課題や対応策の検討
	物流事業者に対し、有料道路の割引制度やコスト縮減効果（コストの見える化）を情報発信するとともに、有料道路へ経路を変更するための課題やその対応策について、ハード・ソフトの両面から検討を行う。



〔有料道路の利用促進チラシ事例〕

出典
国土交通省 近畿地方整備局
記者発表資料(令和5年1月27日)



〔ETC料金平日朝夕割引〕

出典
鹿児島県交通渋滞対策協議会資料

3) 自動車から他の交通手段への変更

- ・渋滞緩和に向けては、自動車から公共交通など他の交通手段への転換が重要な取組となることから、バス路線の再編や、路線バス等の運行を維持するために必要となる運転手確保に向けた取組、公共交通の利用環境改善など、公共交通の利便性を高める取組を推進します。



- ・自転車・徒歩の利用促進に向けては、シェアサイクル「かごりん」の運営、自転車走行ネットワーク整備や歩いて楽しめるまちづくりを推進します。
- ・観光客の移動手段であるカゴシマシティビューの運行やマリンポートかごしまからの二次交通として、桜島フェリーの活用を船会社へ提案するなど、周辺の渋滞緩和や観光客のスムーズな移動を図るほか、公共交通利用促進措置に応じて建築の際の附置義務台数を緩和することで、市内への自動車流入を抑制し、自動車から公共交通利用への転換を促進します。

〔対策一覧〕

取組		概要
公共交通の利用促進	幹線の維持・充実	
	バス路線の再編	バス路線の再編により、幹線の維持・強化を図る。
	幹線における新たな輸送力確保に向けた調査・研究	自動運転車両や連節バスの導入可能性、路面電車（市電）の輸送力強化等について調査・研究する。
	支線の確保	
	あいばす、乗合タクシーの運行	コミュニティバスあいばすの運行態様や運行地域、サービス内容等を見直すほか、需要に応じて支線を乗合タクシー等に転換し運行する。
	交通結節点の機能の充実	
	乗継環境の改善	バス路線の再編等と合わせて、交通結節点の乗継環境の改善を図る。
	交通分野における ICT 活用に関する調査研究及び推進	
	キャッシュレス決済導入支援	交通事業者のキャッシュレス決済導入を支援する。
	モバイル乗車券の造成・販売	スマートフォン等のアプリ内で購入や利用ができるモバイル定期券や乗車券を販売し、利便性向上に努めることで市電・市バスの利用促進を図る。

取組		概要
	ターゲットに応じた公共交通の利用促進	
	路線バス利用促進実証実験の実施	特定の期間・時間帯において、バス運賃を半額にする実証実験を県と連携して実施し、路線バスの利用促進を図る。
	ノーマイカーデ어의推進（エコ通勤）	毎週水曜日に自家用車・バイク通勤者がバス、市電で通勤する場合に料金を割引する。
	運転者確保に向けた取組	
	路線バス・タクシー運転者確保対策	官民一体となって、人材マッチングプラットフォームを設置し、運転者の待遇改善の支援等（就職奨励金、二種免許取得支援、家賃補助（路線バス））を行う。
	交通局における運転手不足解消	電車・バス運転手不足が深刻となる中、大型二種免許非保有者への免許取得費用の支援や県外から就職する者への就職支援給付を行い、人材確保を促進し、電車・バスの安定運行を図る。
	車両等のバリアフリー化	
	利用環境の改善（車両更新、低床化）	低公害低床型バスを購入し、交通事業の環境に配慮した取組やバリアフリー化を推進する。
	二次交通の充実	
	カゴシマシティビューの運行	観光地周遊バスのカゴシマシティビューを運行するとともに、広報、周知を行い、観光客の観光地を巡る移動手段の一つとして利用促進を図る。
	マリンポートかごしまからの海上交通を活用した輸送	マリンポートかごしまからの二次交通として、桜島フェリーの活用を船会社等へ提案し、周辺の渋滞緩和や観光客のスムーズな移動を図る。 浮桟橋を利用した海上二次交通の更なる活用に向け、航路浚渫等の整備を促進する。
自転車・徒歩の利用促進	シェアサイクル「かごりん」の運営	シェアサイクル「かごりん」の継続的な運営を行う。
	自転車走行空間の整備	自転車移動の連続性と回遊性を高めるため、効果的、効率的な自転車走行ネットワークの整備を行う。
	歩いて楽しめるまちづくりの推進	鹿児島中央駅から天文館、本港区、さらに鹿児島駅までのエリアにおいて、にぎわいとゆとりある都市空間を創出することにより、歩いて楽しめるまちづくりを推進する。
駐車場施策	附置義務駐車場条例の運用	公共交通利用促進措置に応じた附置義務台数の緩和など、実情に応じた運用を図る。

4) 集中する交通の抑制

- ・市中心部に集中する自動車交通の抑制を図るため、テレワークの推進やインターネットを通じた行政情報の提供、行政手続のオンライン化による「行かなくてもいい市役所」づくりを進めます。



〔対策一覧〕

取組		概要
テレワークの推進	立地企業へのテレワーク導入関連費用の補助	市内に事業所を新設又は増設し、本市と立地協定を締結した企業に対し、テレワーク導入に関する費用を補助する。
行政情報のオープン化・行政手続のオンライン化	「かごしま i マップ」の運用	地図データを使って公共施設等の情報をインターネット上で提供する「かごしま i マップ」を運用する。
	オンライン手続の拡充 (汎用電子申請システム、マイナポータルの活用)	汎用電子申請システムや国が運営するマイナポータル(ぴったりサービス)を活用し、オンライン手続の拡充を図る。
	住民票等のコンビニ交付	コンビニエンスストア等で住民票の写しなどを交付するサービスを実施し、証明交付手数料を減額することにより、利用促進を図る。

5) 実効性を高めるための施策

- ・1)～4)のソフト対策を推進するにあたっては、道路利用者である市民・事業者の協力が必要不可欠であることから、実効性を高めるための施策として、市民・事業者への広報・啓発活動、各種団体との連携など、官民一体となって取組を推進します。

〔対策一覧〕

取組		概要
市民・事業者への広報・啓発	各種媒体を活用した情報発信	広報紙「市民のひろば」や市ホームページ、公式 SNS 等を通じて渋滞緩和に資する取組等の情報発信を行い、市民の理解や協力を呼びかける。
	事業者向けリーフレット等での協力依頼	事業者や関係機関等への各種リーフレットやチラシ、ガイドブック等を通じて渋滞対策に関する情報や協力依頼を行う。
	デコ活※ ¹ の周知（公共交通の利用等）	渋滞対策に資するデコ活の取組を、市やかごしま環境未来館の SNS、ホームページ等を活用した周知広報を行う。
	イクボス※ ² の取組	ワーク・ライフ・バランスの推進の観点から、テレワークや時差出勤等を行っている企業の取組を事例集にして、市ホームページで紹介する。
	中小企業へのワーク・ライフ・バランス取組事例の紹介、アドバイザー派遣	働きやすい職場づくりを推進するため、市内中小企業に対し、取組事例等を紹介し、意識啓発を図るとともに、アドバイザーを無料で派遣して具体的な取組（時差出勤やテレワーク導入など）を支援する。
各種団体との連携	連携中枢都市圏による連携	連携中枢都市圏の自治体と連携し、時差出勤や公共交通の利用促進などを推進する。
	関係団体（商議所、商工会等）を通じた事業者への協力依頼	交通渋滞対策について関係団体を通じた協力依頼を行う。
	かごしまデジタルスマートシティ推進協議会との連携	産学官金が協働して地域のデジタル化を新たな価値創出と社会課題解決の両面から推進するため、「かごしまデジタルスマートシティ推進協議会」のプロジェクト（渋滞対策）を支援する。
	プロスポーツチームとの連携	本市を拠点とするプロスポーツチーム「鹿児島ユナイテッド FC」及び「鹿児島レブナイズ」と連携し、試合当日の公共交通利用の呼びかけを実施する。
	表彰・協定制度の構築	時差出勤等の取組に協力する事業者を表彰する制度や協定を締結する仕組みを構築する。

※1 「脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動」の愛称

※2 職場で共に働く部下・スタッフのワーク・ライフ・バランス（仕事と生活の両立）を考え、その人のキャリアと人生を応援しながら、組織の業績も結果を出しつつ、自らも仕事と私生活を楽しむことができる上司（経営者・管理職）のこと

(1) 集中する交通を分散させるための時間帯変更	
時差出勤の推進	時差出勤（社会実験）
	中小企業へのワーク・ライフ・バランス推進奨励金
(2) 集中する交通を分散させるための経路変更	
有料道路の利用促進	物流事業者への情報発信・課題や対応策の検討
(3) 自動車から他の交通手段への変更	
公共交通の利用促進	幹線の維持・充実
	バス路線の再編
	幹線における新たな輸送力確保に向けた調査・研究
	支線の確保
	あいばす、乗合タクシーの運行
	交通結節点の機能の充実
	乗継環境の改善
	交通分野におけるICT活用に関する調査研究及び推進
	キャッシュレス決済導入支援
	モバイル乗車券の造成・販売
	ターゲットに応じた公共交通の利用促進
	路線バス利用促進実証実験の実施
	ノーマイカーデーの推進（エコ通勤）
	運転者確保に向けた取組
	路線バス・タクシー運転者確保対策
	交通局における運転手不足解消
	車両等のバリアフリー化
	利用環境の改善（車両更新、低床化）
	二次交通の充実
	カゴシマシティビューの運行
	マリポートかごしまからの海上交通を活用した輸送
自転車・徒歩の利用促進	シェアサイクル「かごりん」の運営
	自転車走行空間の整備
	歩いて楽しめるまちづくりの推進
駐車場施策	附置義務駐車場条例の運用
(4) 集中する交通の抑制	
テレワークの推進	立地企業へのテレワーク導入関連費用の補助
行政情報のオープン化・行政手続のオンライン化	「かごしまiマップ」の運用
	オンライン手続の拡充 (汎用電子申請システム、マイナポータルの活用)
	住民票等のコンビニ交付
(5) 実効性を高めるための施策	
市民・事業者への広報・啓発	各種媒体を活用した情報発信
	事業者向けリーフレット等での協力依頼
	デコ活の周知（公共交通の利用等）
	イクボスの取組
	中小企業へのワーク・ライフ・バランス取組事例の紹介、アドバイザー派遣
各種団体との連携	連携中枢都市圏による連携
	関係団体（商議所、商工会等）を通じた事業者への協力依頼
	かごしまデジタルスマートシティ推進協議会との連携
	プロスポーツチームとの連携
	表彰・協定制度の構築

第6章 目指すべき目標

6-1 ハード対策

ハード対策に掲げる路線の整備を推進することにより、将来的に「市街地部の混雑している道路の延長割合」を半減させ、全国ワースト1位からの脱却を目指します。

また、交通容量が不足している中心部入口断面や河川部断面における混雑度を 1.25 未満に改善します。

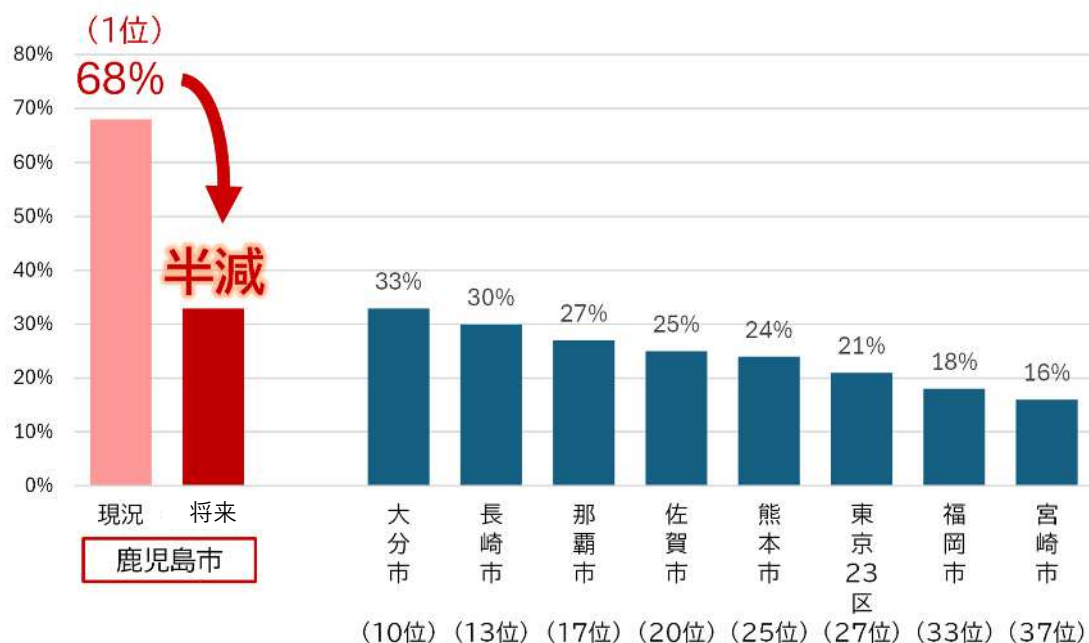
〔ハード対策の目標等〕

指標	現況	将来 ^{※3}
市街地部の混雑している道路の延長割合	68% ^{※1}	半減
交通容量が不足する断面の混雑度 (北部、西部、南部、河川)	1.25 以上 ^{※2}	1.25 未満

※1 2021 年度（令和 3 年度）全国道路・街路交通情勢調査より算出

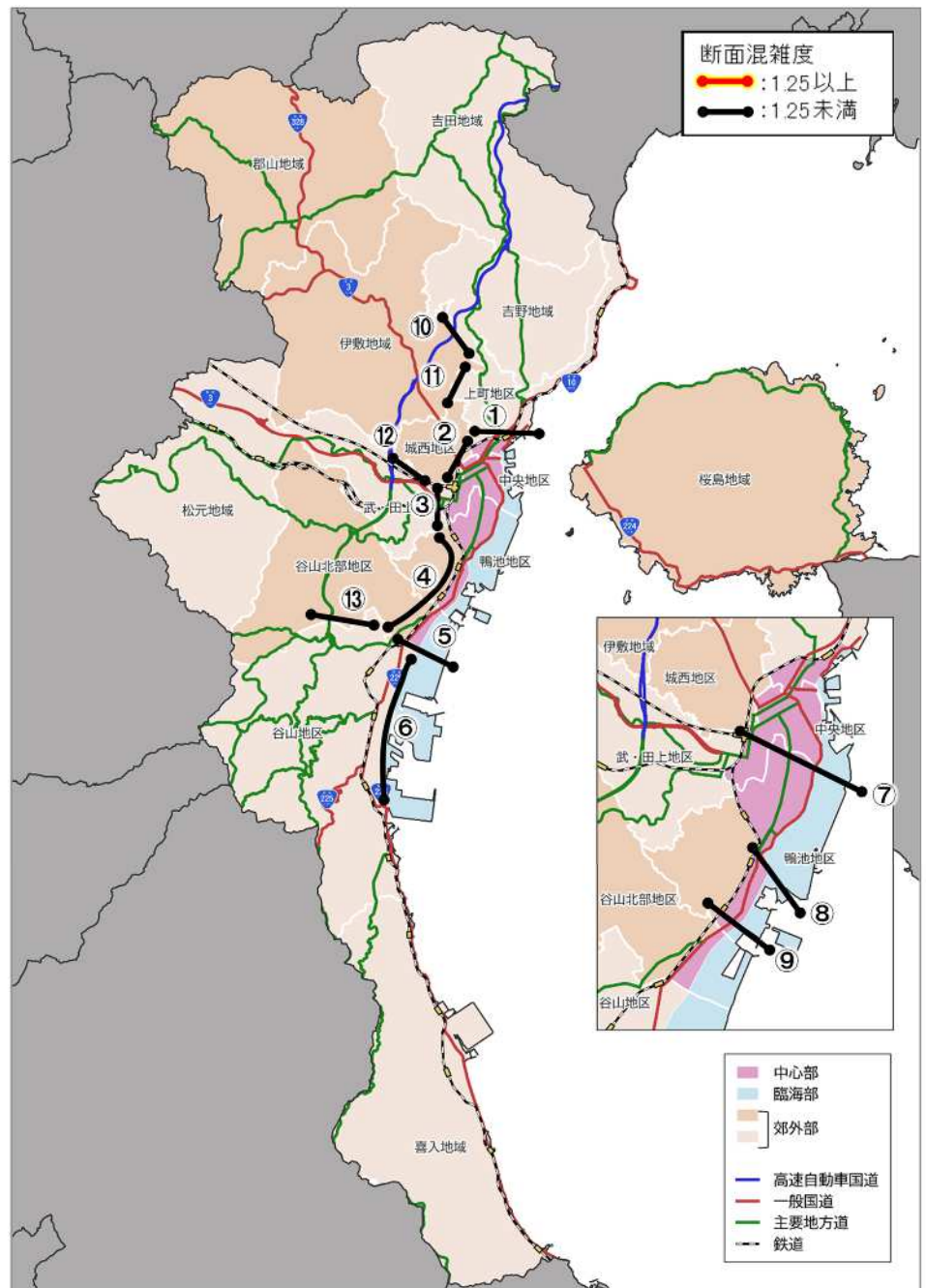
※2 現況交通量配分結果より算出

※3 ハード対策に掲げる路線の整備が完了したと仮定した場合の将来交通量推計結果より算出



〔市街地部の混雑している道路の混雑割合（目標）〕

No	断面	
①	中心部・臨海部⇄郊外部	中心部⇄郊外部（北部）
②		中心部⇄郊外部（北西部）
③		中心部⇄郊外部（西部）
④		中心部⇄郊外部（南西部）
⑤		中心部⇄郊外部（南部）
⑥		臨海部⇄郊外部（南部）
⑦	中心部・臨海部内	甲突川断面
⑧		新川断面
⑨		脇田川断面
⑩	郊外部内	吉野地域⇄伊敷地域
⑪		上町地区⇄伊敷地域
⑫		城西地区⇄武・田上地区
⑬		谷山北部地区⇄谷山地区



〔断面混雑度（将来）〕

出典
将来交通量推計結果

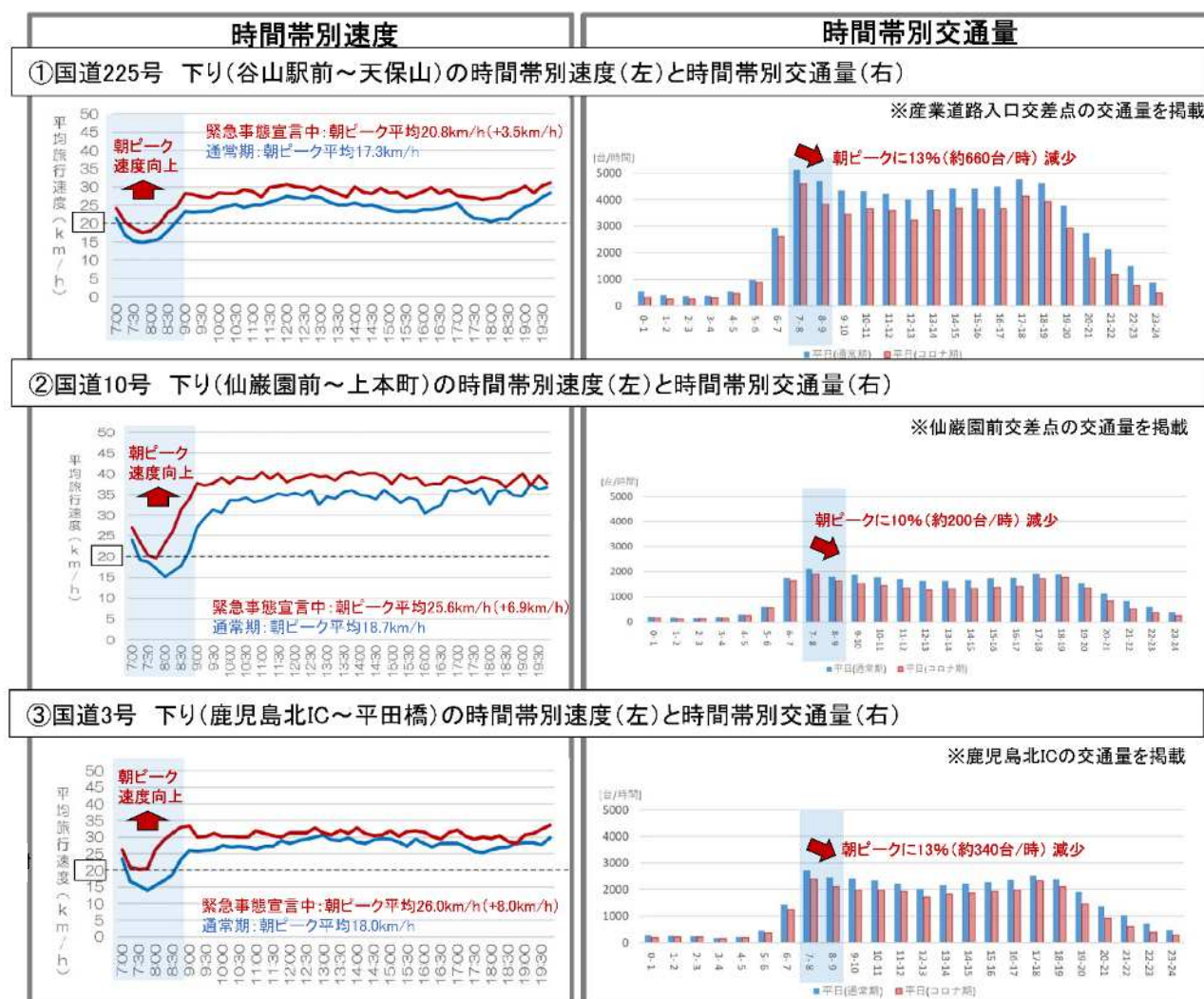
6-2 ソフト対策

コロナ禍における緊急事態宣言中の朝ピーク時の交通量が10%程度減少し、平均旅行速度が向上したことを踏まえ、ソフト対策に掲げる施策を推進することにより、短期的に「主要幹線道路の朝ピーク交通量（7～9時）」の1割削減を目指します。

〔ソフト対策の目標〕

指標	現況	短期
主要幹線道路の朝ピーク交通量 (7～9時)	—	1割削減

緊急事態宣言中の朝ピーク時は、国道の交通量が10%程度減少し、平均旅行速度が向上。



〔コロナ禍における朝ピーク時の交通状況の変化〕

出典

令和2年度 第2回 鹿児島県交通渋滞対策協議会 資料

第7章 計画推進のために

7-1 渋滞対策の推進に向けたそれぞれの役割

渋滞対策、とりわけソフト対策については、道路管理者である「行政」だけでなく、道路を利用する「市民」、「事業者」など多様な主体が協力・連携し、官民一体となって取り組むことが必要です。

このため、それぞれが本市の渋滞問題に自分事として関心を持ち、適切な役割分担のもとで、渋滞緩和に向けた取組を推進します。

① 行政の役割

国、県、市等の関係行政機関が連携し、幹線道路の整備（ハード対策）を図るとともに、**鹿児島県交通渋滞対策協議会と連携しながら交差点改良等（ピンポイント対策）を進めます。**ソフト対策については庁内関係課や周辺市、市民、事業者とも連携・協力しながら、効果的な対策を推進します。

また、計画に掲げる各種取組の進捗や、目標の達成状況などについて、定期的にモニタリングを行うとともに、市民、事業者等へ分かりやすく情報発信を行います。

② 事業者の役割

渋滞問題は、通勤時間の増加による従業員のワーク・ライフ・バランスの低下や、輸送時間の増加による輸送コストの上昇、さらに CO₂排出量の増加に伴う環境負荷の増大など、企業活動に多大な影響を及ぼしています。

このような渋滞による損失を踏まえ、テレワークや時差出勤、有料道路の利用等に積極的に取り組むことは、多様な働き方の推進や人材確保、従業員のワーク・ライフ・バランスの向上、さらには輸送コストの縮減にもつながる可能性があります。

このため、事業者においては、渋滞対策の重要性を十分に認識し、各種取組みへの積極的な参加・協力が求められます。

③ 市民の役割

渋滞問題は、通勤・通学時間の増加に伴うストレスや事故リスクの高まりに加え、CO₂排出量の増加に伴う環境負荷の増大など、市民活動に多大な影響を及ぼしています。

このような渋滞による損失を踏まえ、テレワークや時差出勤、公共交通の利用等に積極的に取り組むことは、時間の有効活用やワーク・ライフ・バランスの向上にもつながります。

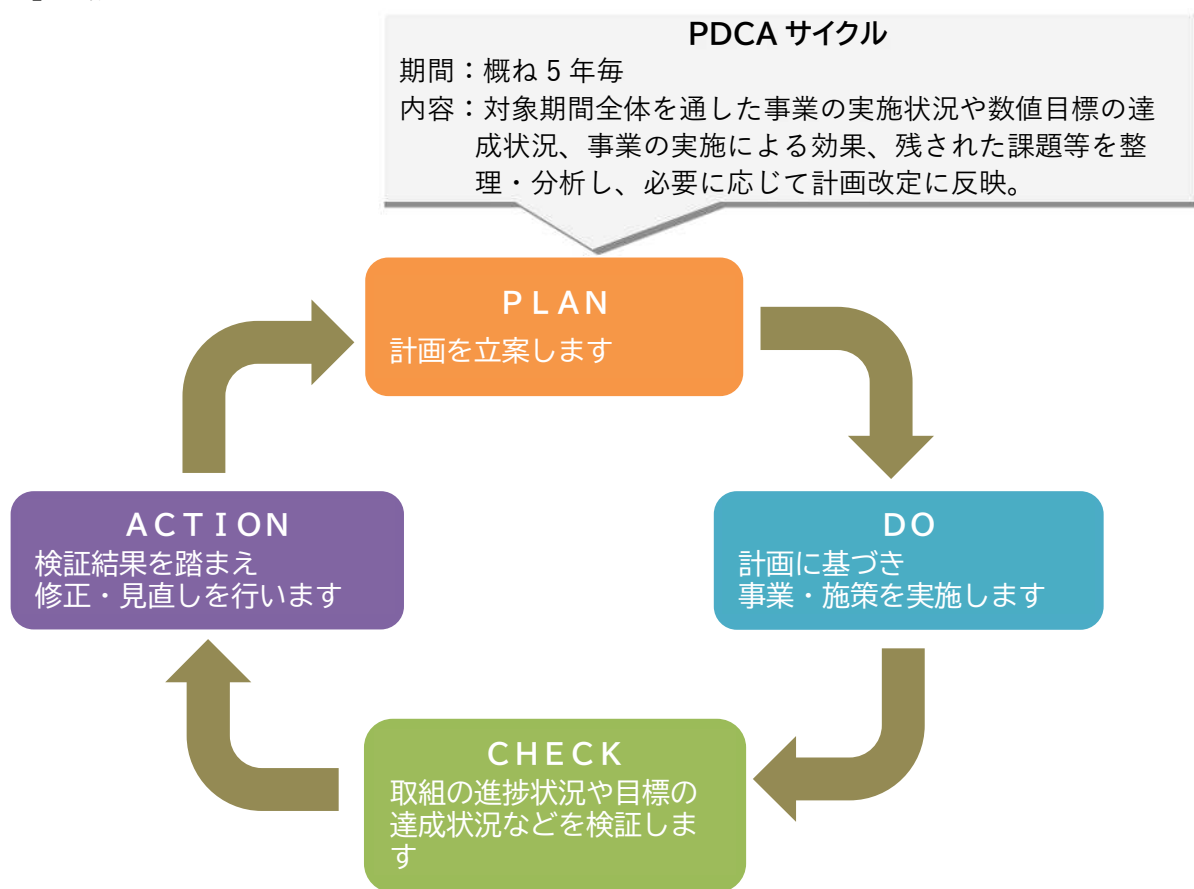
このため、市民一人ひとりが渋滞対策の重要性を十分に認識し、各種取組みへの積極的な参加・協力が求められます。

7-2 計画の推進方法

本計画の推進については、PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方に基づき、概ね5年ごとに取組の進捗状況や目標の達成状況をモニタリングするなど、検証・見直しを図ります。

また、ソフト対策（時差出勤の社会実験等）の実施後は、国の協力をもらいながら ETC2.0 プローブデータ等を用いて定量的に効果を検証し、「市民」や「事業者」に向けて分かりやすく情報発信することで、更なる取組の拡大につなげていきます。

※ハード対策の目標である「市街地部の混雑している道路の延長割合」は、「全国道路・街路交通情勢調査」（概ね5年ごとに実施）を用いて算出していることから、モニタリングは「5年毎」を設定



〔PDCA サイクルによる改善イメージ〕

〔PDCA サイクルによる検証・見直しスケジュール（案）〕

項目		R	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
全国道路・街路交通情勢調査	調査 (予定)	計 画 策 定				●						●					●			
	結果 公表 (予定)							●						●					●	
PDCA サイクル による検証・見直し										■					■					■

(1) 鹿児島市渋滞対策基本計画の策定の経緯

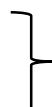
1) 策定の経過

2023（令和5）年度

- ・渋滞対策に関する基礎調査の実施

2024（令和6）年度

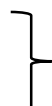
- ・第1回策定委員会の開催
- ・第1回策定協議会の開催



計画策定の進め方、基礎調査結果の協議等

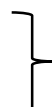
2025（令和7）年度

- ・第2回策定委員会の開催
- ・第2回策定協議会の開催



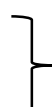
渋滞対策の方向性の協議等

- ・第3回策定委員会の開催
- ・第3回策定協議会の開催



計画（試案）の協議等

- ・第4回策定委員会の開催
- ・第4回策定協議会の開催

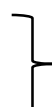


計画（修正試案）の協議

2026（令和8）年度

- ・パブリックコメント手続の実施

- ・第5回策定委員会の開催
- ・第5回策定協議会の開催

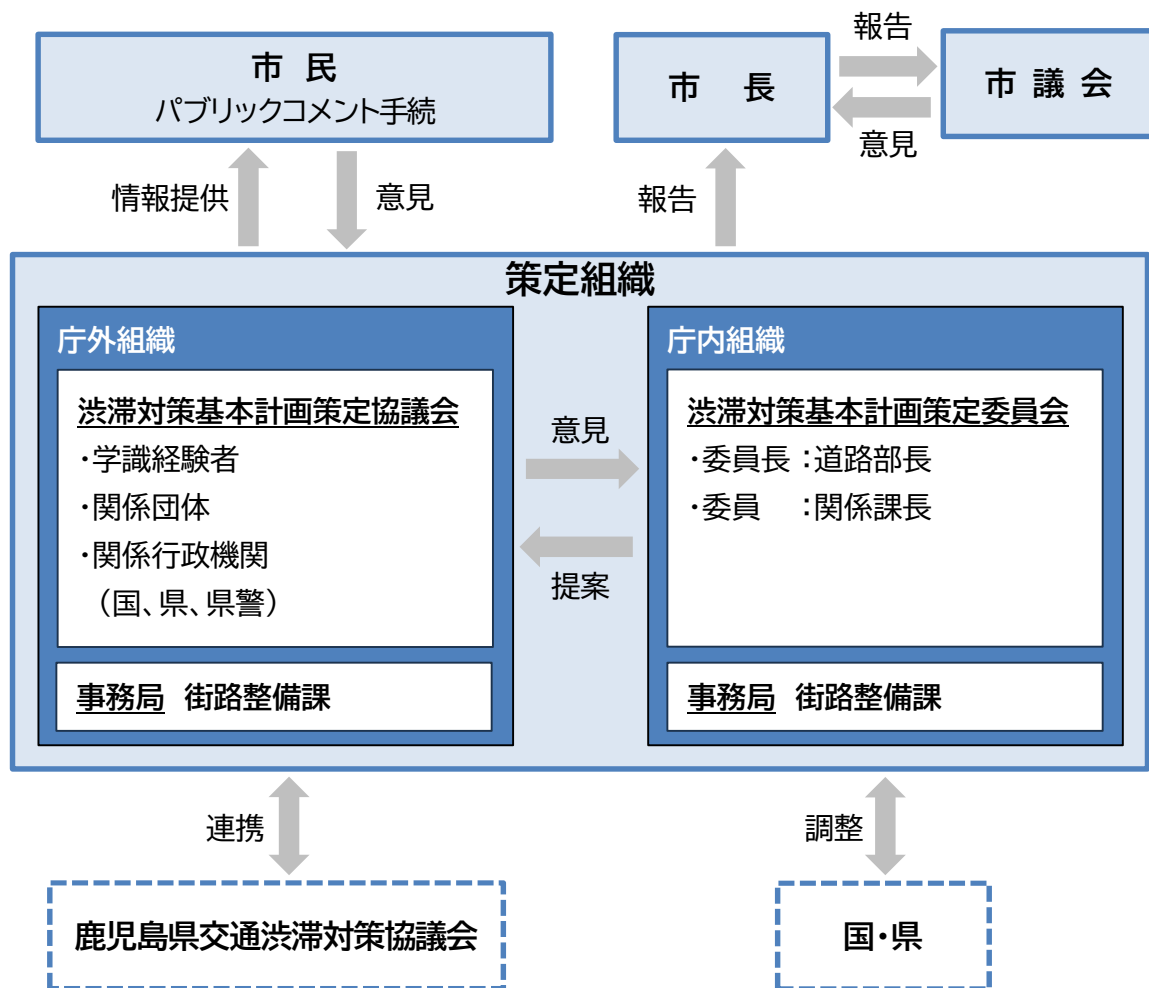


計画（原案）の協議等

◎鹿児島市渋滞対策基本計画の策定

2) 検討体制

鹿児島市渋滞対策基本計画は、以下の体制で検討を行い、策定しました。



3) 各会議の委員

① 鹿児島市渋滞対策基本計画策定協議会

〔会長：木方 十根、会長代理：円山 琢也〕

区分		所属・職	氏名	備考
学識経験者	交通工学	熊本大学大学院先端科学研究部 教授	円山 琢也	
	都市計画	鹿児島大学 工学部長	木方 十根	
	社会・経済	鹿児島大学法文学部法経社会学科 教授	林田 吉恵	
関係団体	道路利用者 団体	公益社団法人鹿児島県トラック協会 会長	鳥部 敏雄	
		公益社団法人鹿児島県バス協会 副会長	岩切 俊一	前任者：会長 萩元 千博 (第2回まで)
		鹿児島市タクシー協会 会長	迫田 省三	前任者：山元 勝志 (第2回まで)
	経済団体	鹿児島商工会議所 会頭	岩崎 芳太郎	
関係行政機関		国土交通省九州地方整備局 鹿児島国道事務所 所長	瀬戸 祐介	前任者：竹下 卓宏 (第1回まで)
		国土交通省九州地方整備局 鹿児島港湾・空港整備事務所 所長	藤井 寧	前任者：三好 一喜 (第1回まで)
		鹿児島県土木部道路建設課 課長	上室 健	前任者：森元 幸友 (第1回まで)
		鹿児島県土木部港湾空港課 課長	大藺 昌吾	前任者：佐多 悦成 (第1回まで)
		鹿児島県警察本部交通部交通規制課 課長	坂下 貢一	前任者：山藤 澄博 (第1回まで) 前任者：木下 雄一 (第3回まで)

② 鹿児島市渋滞対策基本計画策定委員会

〔委員長：建設局道路部長〕

所属・役職
建設局道路部長
企画財政局企画部交通政策課長
企画財政局財政部財政課長
環境局環境部環境政策課長
建設局都市計画部都市計画課長
建設局道路部道路建設課長
建設局道路部谷山建設課長
交通局総合企画課長

4) 会議の開催状況

会議等の名称	開催日	主な協議項目
第1回策定委員会	2024年10月28日	・ 渋滞対策基本計画策定の進め方 ・ 渋滞対策に関する基礎調査結果 ・ 渋滞対策の基本的な考え方（案）
第1回策定協議会	2025年1月8日	・ 第1回策定委員会と同じ
市議会建設消防委員会	3月10日	・ 取組状況についての報告
第2回策定委員会	4月23日	・ 第1回策定協議会における指摘事項と対応 ・ 渋滞対策の方向性
第2回策定協議会	5月1日	・ 第2回策定委員会と同じ
第3回策定委員会	2026年2月9日	・ 渋滞対策基本計画（試案） ・ 今後のスケジュール
市議会建設消防委員会	2月16日	・ 取組状況についての報告
第3回策定協議会	2月20日	・ 第3回策定委員会と同じ
第4回策定委員会	3月24日	・ 渋滞対策基本計画（修正試案）
第4回策定協議会	3月27日	・ 第4回策定委員会と同じ
市議会建設消防委員会	6月22日	・ パブリックコメント手続の実施結果についての報告
第5回策定委員会	7月10日	・ パブリックコメント手続の実施結果 ・ 渋滞対策基本計画（原案）
第5回策定協議会	7月16日	・ 第5回策定委員会と同じ

5) 市民参画

① パブリックコメント手続の実施

鹿児島市渋滞対策基本計画の素案についてパブリックコメント手続を実施しました。

- ・ 募集期間：2026（令和8）年4月20日～5月29日
- ・ 素案の公表箇所：市内111か所、市ホームページ
- ・ 意見の提出者数：14人・1法人・1団体
- ・ 意見の件数：84件

(2) 関連データ

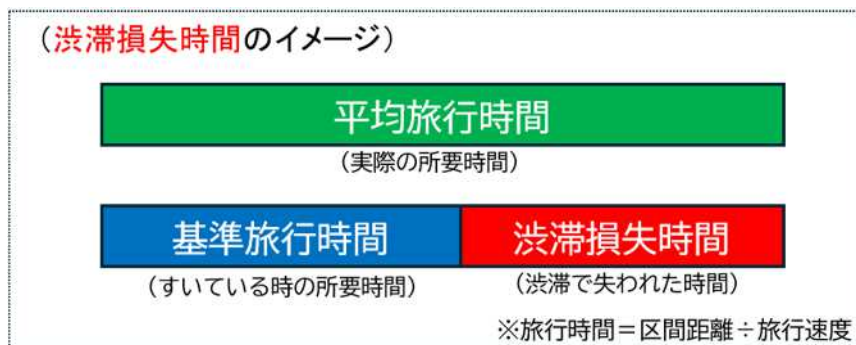
1) 渋滞が社会生活に与える課題

① 渋滞による経済損失

「渋滞損失額」とは、交通渋滞による遅れで失われた時間（損失時間）を金額に換算したもの。
 渋滞による損失時間に交通量と時間価値（時間あたりの金額）を掛け合わせることで、渋滞による経済的な損失を算出した。

〔算定方法〕

$$\text{渋滞損失額} = (\text{平均旅行時間} - \text{基準旅行時間}) \times \text{交通量} \times \text{車種別時間価値}$$



■ 算出根拠

平均旅行速度	昼間 12 時間平均旅行速度（上下別） （令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査）
基準旅行速度	自由旅行速度（表 1）
交通量	昼間 12 時間自動車類交通量 （小型車・大型車別、上下別） （令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査）
車種別時間価値	令和 6 年価格（表 2）
対象路線	令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 対象路線 （高速道路、国道、県道）

表 1 自由旅行速度の設定

道路種別	沿線状況（単位：km/h）	
	DID内	DID外
高速自動車国道	80	80
都市高速	60	60
一般国道	35	50
主要地方道	30	45
一般都道府県道	30	45

資料：「全国の道路における渋滞損失評価の実施要領平成 14 年度(版)」、
 国土交通省道路局企画課道路経済調査室

表 2 車種別の時間価値原単位

単位：円/分・台

車種(j)	時間価値原単位
乗 用 車	43.75
バ ス	396.96
乗 用 車 類	49.06
小型貨物車	52.06
普通貨物車	101.94

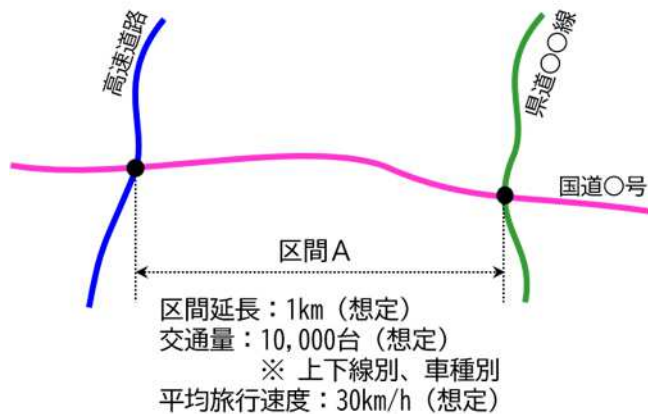
注：令和 6 年価格

出典

国土交通省道路局・都市局
 「費用便益分析マニュアル(令和 7 年 2 月)」

■ 算出イメージ

(例)



【渋滞している時】

- ・速度：30km/h（平均旅行速度）
- ・時間：2分

【渋滞していない時】

- ・速度：35km/h（自由旅行速度）
- ・時間：1分43秒

渋滞損失時間
17秒

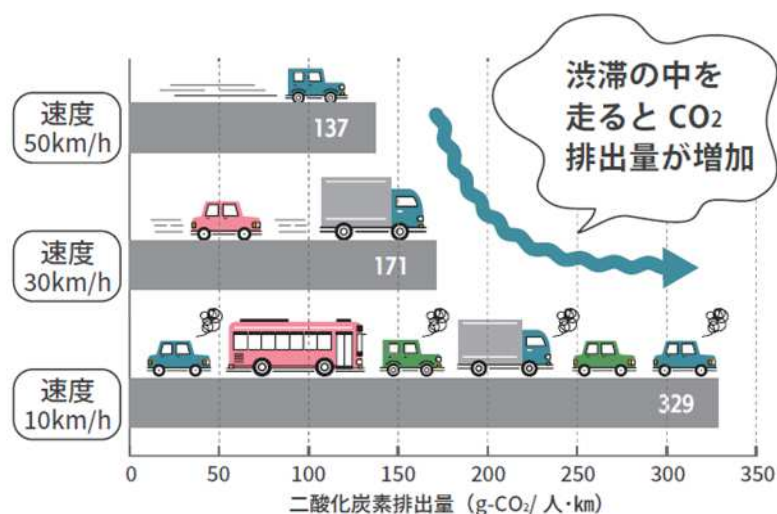
$$\begin{aligned}
 \text{区間Aの渋滞損失額} &= \text{渋滞損失時間} \times \text{交通量} \times \text{車種別時間価値} \\
 &= 17\text{秒} \times 10,000\text{台/日} \times 43.75\text{円/分・台} \\
 &\div 120 \text{分} = 124,000\text{円/日} \\
 &\Rightarrow \text{年間に換算すると、4,526万円}
 \end{aligned}$$

市内の渋滞損失額 = 区間A + 区間B + = 約410億円/年

(市民一人当たり約7万円/年)

② 環境負荷の増大

渋滞時（速度 10km/h）は、スムーズに走行できる時（速度 50km/h）に比べ、CO₂ 排出量が 2.4 倍に増加する。



■ 図 速度別自家用車の CO₂ 排出量比較

〈出典：国土技術政策総合研究所資料

道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）〉

出典

鹿児島県交通渋滞対策協議会資料

2) 目指すべき目標設定根拠

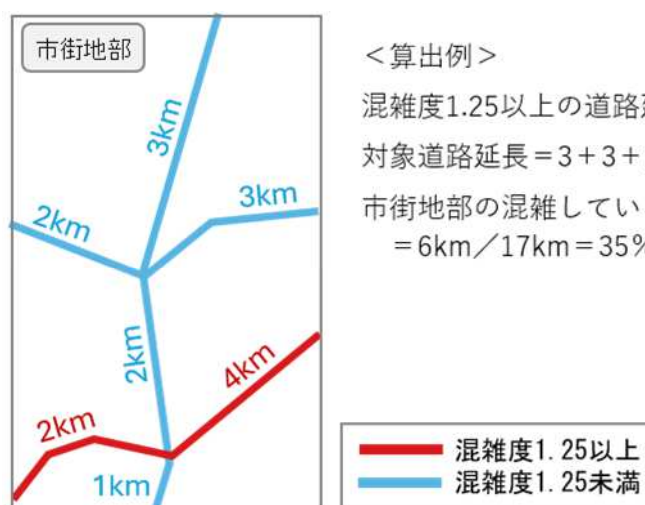
① 市街地部の混雑している道路の延長割合

「市街地部の混雑している道路の延長割合」は、市街地部（人口集中地区（DID 地区））の県道以上の道路を対象に、混雑度 1.25 以上※の区間の延長割合を算出したもの。

※混雑度：1.75 以上＝慢性的に渋滞が発生
 1.25～1.75＝朝夕だけでなく渋滞が発生する可能性がある
 1.00～1.25＝朝夕などに渋滞する可能性がある
 1.00 未満＝スムーズに走行できる

〔算定方法〕

市街地部の混雑している道路の延長割合＝混雑度 1.25 以上の道路延長／道路総延長



〔対象道路〕

全国道路・街路交通情勢調査の対象道路（高速道路、国道、県道）のうち、人口集中地区（DID 地区）の交通調査基本区間

〔使用データ〕

（現況）令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果

（将来）ハード対策に掲げる路線の整備が完了したと仮定した場合の将来交通量推計結果

〔算定結果〕

項目	現況	将来
混雑度 1.25 以上の道路延長 (①)	59km	38km
人口集中地区（DID 地区）の道路総延長 (②)	87km	105km
市街地部の混雑している道路の延長割合 (①/②)	68%	36% (≒半減)

② 交通容量が不足する断面の混雑度

「交通容量が不足する断面の混雑度」は、「対象断面」(表 3)における交通容量に対する推計交通量の比。

〔算定方法〕

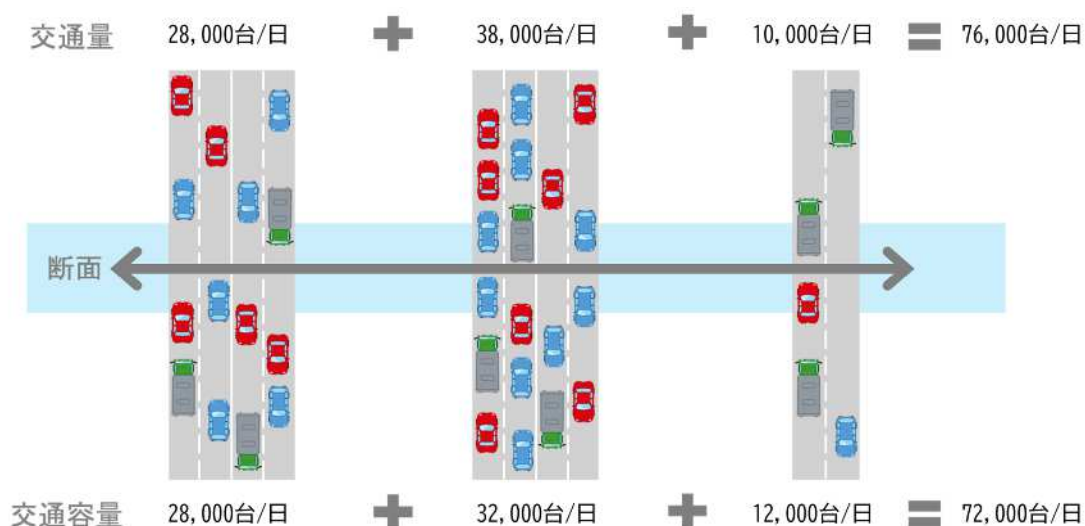
$$\text{断面混雑度} = \text{断面を通過する路線の推計交通量合計} / \text{断面を通過する路線の交通容量合計}$$

<算出例>

断面を通過する路線の推計交通量合計 = 76,000 台/日

断面を通過する路線の交通容量合計 = 72,000 台/日

断面混雑度 = 76,000 台/日 / 72,000 台/日 = 1.06



〔対象断面〕

現況 (P.12) において断面混雑度が 1.25 以上となっている以下の 6 断面を対象断面とする。

表 3 断面を通過する主要幹線道路

No	断面	断面を通過する主要幹線道路
①	中心部・ 臨海部	中心部 ⇔ 郊外部(北部)
③	⇔	中心部 ⇔ 郊外部(西部)
⑤	郊外部	中心部 ⇔ 郊外部(南部)
⑦	中心部・ 臨海部内	甲突川断面
⑧		新川断面
⑨		脇田川断面

[] 内は、ハード対策に掲げる路線

〔使用データ〕

（現況）現況交通量配分結果

（将来）ハード対策に掲げる路線の整備が完了したと仮定した場合の将来交通量推計結果

〔算定結果〕

（現況） P.12

No	断面		推計交通量合計	交通容量合計	断面混雑度
①	中心部・ 臨海部⇄ 郊外部	中心部⇄郊外部（北部）	108 百台/日	76 百台/日	1.43
③		中心部⇄郊外部（西部）	56 百台/日	35 百台/日	1.58
⑤		中心部⇄郊外部（南部）	105 百台/日	79 百台/日	1.33
⑦	中心部・ 臨海部内	甲突川断面	157 百台/日	109 百台/日	1.45
⑧		新川断面	114 百台/日	78 百台/日	1.47
⑨		脇田川断面	98 百台/日	72 百台/日	1.35

※四捨五入のため、表中の数値と計算結果に差異が生じる場合がある。

（将来） P.42

No	断面		推計交通量合計	交通容量合計	断面混雑度
①	中心部・ 臨海部⇄ 郊外部	中心部⇄郊外部（北部）	127 百台/日	108 百台/日	1.17
③		中心部⇄郊外部（西部）	62 百台/日	103 百台/日	0.60
⑤		中心部⇄郊外部（南部）	115 百台/日	147 百台/日	0.79
⑦	中心部・ 臨海部内	甲突川断面	181 百台/日	177 百台/日	1.03
⑧		新川断面	131 百台/日	158 百台/日	0.83
⑨		脇田川断面	115 百台/日	140 百台/日	0.82

※四捨五入のため、表中の数値と計算結果に差異が生じる場合がある。

(3) 用語解説

あ～お	ICT	Information and Communication Technology の略。情報通信技術。
	イクボス	職場で共に働く部下・スタッフのワーク・ライフ・バランス（仕事と生活の両立）を考え、その人のキャリアと人生を応援しながら、組織の業績も結果を出しつつ、自らも仕事と私生活を楽しむことができる上司（経営者・管理職）のこと。
	ETC2.0 プロブデータ	ETC2.0 車載器を搭載した車両から収集した移動履歴（位置、時刻、速度など）を、個別の車両が特定できないよう処理したデータ。
か～こ	OD 表	OD とは、Origin（出発地）と Destination（到着地）の略語。OD 表は、出発地と到着地間の交通量を表にとりまとめたもの。
	街路事業	都市計画道路の新設や改良により、円滑な交通の確保、快適な市街地の形成を図る事業。
	鹿児島県交通渋滞対策協議会	国・県・警察・高速道路会社と本市が連携し、主要渋滞箇所を特定し、渋滞解消に向けた取り組みについて検討・推進することを目的として設立された協議会。
	かごしまデジタルスマートシティ推進協議会	デジタル技術を活用した新たな価値創出と社会課題解決の両面から「鹿児島のデジタル化」を推進することを目的に発足した協議会。産学官金各領域の会員により構成。
	高規格道路	主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車道国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成するサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路。
	交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的には、鉄道駅、バスターミナルなど。
	交通容量	ある道路の断面を一定の時間内に通過することができる交通量のこと。
さ～そ	航路浚渫	航路の水底や川底の土砂を取り除くこと。
	シェアサイクル	複数のサイクルポート（自転車貸出拠点）を配置し、どのポートでも貸出・返却が可能なシステム。
	持続可能な開発目標(SDGs)	「Sustainable Development Goals」の略称で、2015（平成 27）年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された 2030（令和 12）年までの国際目標で、17 のゴールと 169 のターゲットが掲げられている。
	自動車分担率	移動において、自動車を利用する割合。移動に使われる交通手段としては、鉄道、自動車、自転車、徒歩などがある。

	渋滞	交通容量上のボトルネックにその地点の交通容量を超える交通需要が流入しようとするときに、ボトルネックを先頭にしてその上流区間に生じる車両列（渋滞車列）における交通状態（待ち行列）のこと。 交通情報の提供に関する指針（国家公安委員会告示第 12 号（H14.4.26））では、混雑の程度の基準を以下のとおり示している。 <table><tr><td>道路の区分</td><td>混雑と表現すべき速度</td><td>渋滞と表現すべき速度</td></tr><tr><td>郊外部の高速自動車国道等</td><td>60km/h 以下</td><td>40km/h 以下</td></tr><tr><td>都市部の高速自動車国道等</td><td>40km/h 以下</td><td>20km/h 以下</td></tr><tr><td>その他の道路</td><td>20km/h 以下</td><td>10km/h 以下</td></tr></table>	道路の区分	混雑と表現すべき速度	渋滞と表現すべき速度	郊外部の高速自動車国道等	60km/h 以下	40km/h 以下	都市部の高速自動車国道等	40km/h 以下	20km/h 以下	その他の道路	20km/h 以下	10km/h 以下
	道路の区分	混雑と表現すべき速度	渋滞と表現すべき速度											
	郊外部の高速自動車国道等	60km/h 以下	40km/h 以下											
	都市部の高速自動車国道等	40km/h 以下	20km/h 以下											
	その他の道路	20km/h 以下	10km/h 以下											
主要渋滞箇所	鹿児島県交通渋滞対策協議会において、最新の IT 技術を活用したデータを基に渋滞候補箇所の抽出を行い、パブリックコメントにより道路利用者の意見を踏まえて選定した箇所。													
人口集中地区（DID 地区）	国勢調査の集計のために設定される統計上の地域単位で、人口密度が 40 人/ha 以上の基本単位区などが互いに隣接し、合計人口が 5,000 人以上となる地区。													
人材マッチングプラットフォーム	求職者と企業をインターネット上でマッチングするシステム。													
	ソフト施策	時差出勤の推進、有料道路の利用促進、公共交通の利用促進など、道路利用者の行動変容によって渋滞を緩和する取組み。												
た～と	昼間 12 時間交通量	午前 7 時から午後 7 時までの昼間 12 時間の交通量。												
	デコ活	「脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動」の愛称。二酸化炭素(CO2)を減らす(DE)脱炭素(Decarbonization)と、環境に良いエコ(Eco)を含む"デコ"と活動・生活を組み合わせた新しい言葉。												
	テレワーク	職場から離れた場所で ICT を活用して仕事をする事。												
	電子申請システム	これまで郵便や窓口で提出していた県に対する各種申請・届出などをインターネットを利用して、自宅や職場からいつでも行えるようにしたもの。												
	都市計画決定	都市計画法に基づき、市町村や都道府県などの行政機関が、都市計画道路や土地利用などの計画を法的に定める手続き。												
	都市計画道路	都市の基盤的施設として都市計画法に基づき都市計画に定められた道路。												
	土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、区域を定めて、その区域内で新しい敷地の配置をしながら、土地所有者から少しずつ土地を提供（減歩）してもらい、これにより道路・公園などの公共施設を整備し、ゆとりある快適な市街地を形成していく事業。												
	トリップ	ある 1 つの目的（例えば出勤、買い物など）での、出発地から到着地までの移動。												

	トリップエンド	1つのトリップにおける出発地と到着地のこと。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがある。
は～ほ	ハード対策	道路の新設や改良など、物理的な道路環境を整備して交通容量を拡大する対策。
	背後圏地域	港湾で取扱う貨物の大部分の物の発生源、到着地となっている地域。
	発生集中交通量	ある地域から出発する交通量（発生交通量）と、ある地域へ到着する交通量（集中交通量）を合わせた交通量。
	バリアフリー	障害者や高齢者にとっての障壁（バリア）をなくし、誰もが自由に社会参加できるような人にやさしい生活空間のあり方。
	ピンポイント対策	対策範囲が局所的かつ比較的短期間で終了する対策。車線数の増設、右左折レーン設置・延伸など。
	平均旅行速度	出発地から目的地までの移動距離を、その移動に要した時間で除した旅行速度を平均したもの。信号待ちや渋滞の影響も含まれる。
	ボトルネック	路線内で相対的に交通容量が低く、交通の流れを悪くしている箇所。
ま～も	マイナポータル	行政機関などが保有する自己情報を確認できる政府が運営するオンラインサービス。
	モニタリング	対策実施後の交通状況の変化を明確にするため、観測・調査・分析をすること。
ら～ろ	連携中枢都市圏	相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成するもの。 本市では、日置市、いちき串木野市、始良市との間で、連携中枢都市圏形成に係る連携協定を締結している。
	連節バス	2台以上の車体を蛇腹状の連節機でつないだバスのこと。一度に多くの乗客を運べる大量輸送を目的としている。
わ	ワーク・ライフ・バランス	「仕事と生活の調和」。一人ひとりがやりがいや充実感を持ちながら働き、仕事上の責任を果たすとともに、家庭や地域などにおいても、子育て期、中高年期といった人生の各段階に応じて多様な生き方が選択・実現できること。

鹿児島市渋滞対策基本計画(原案)

発行日 令和8年7月

作成 鹿児島市建設局道路部街路整備課

〒892-8677

鹿児島市山下町11番1号

TEL 099-216-1380

E-mail gairoseibi@city.kagoshima.lg.jp