

鹿児島市渋滞対策基本計画(原案)【概要版】

【素案からの修正箇所】

パブリックコメント意見の反映

その他修正箇所

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

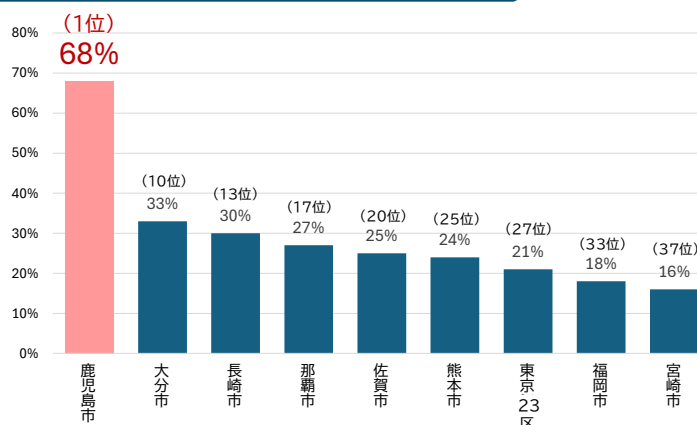
- 本市では、市街地の主要幹線道路を中心に渋滞が発生しており、市街地における道路の混雑割合は全国ワースト1位と極めて深刻な状況です。
- 交通渋滞により、大きな経済損失（年間約410億円）を招いているほか、環境負荷の増大、事故リスクの増加などの社会・生活機能の低下といった様々な課題を引き起こしています。
- 本計画は、ワースト1位の脱却に向けて、国、県、市民、事業者と連携・協力しながら効果的な対策を加速させることを目的として策定するものです。

《混雑度の定義》

道路の混雑の程度を示す指標。交通容量に対する交通量の比で求める。

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量（台/12h）}}{\text{交通容量（台/12h）}}$$

市街地の混雑している道路の延長割合



※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

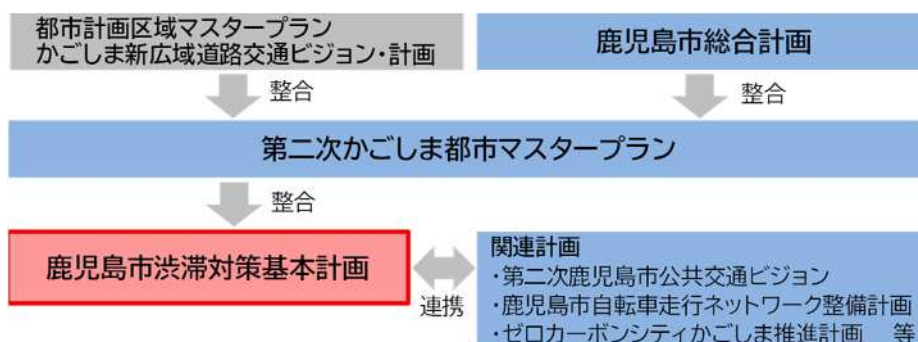
※3 混雑度：1.75以上（慢性的に渋滞が発生）、1.25～1.75（朝夕だけでなく渋滞が発生する可能性がある）、1.00～1.25（朝夕などに渋滞する可能性がある）、1.00未満（スムーズに走行できる）

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」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、市の取組方針を定める計画です。

計画の位置づけ



1-3 計画に基づく渋滞対策の進め方

- 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、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

- 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。

SDGsとの関連性

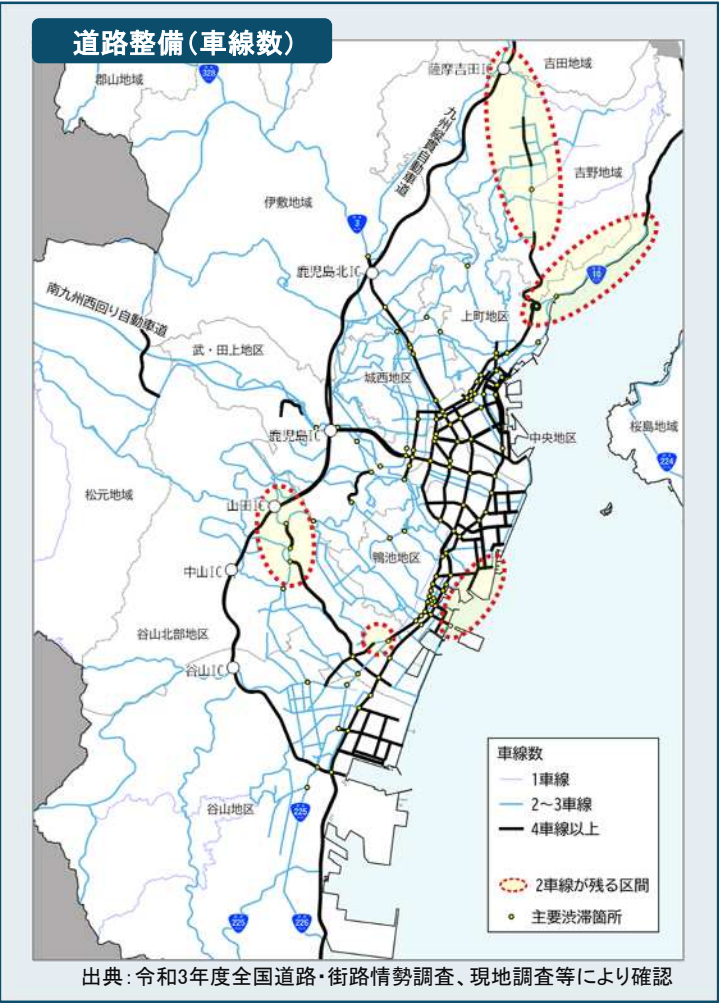
<関連が深いゴール>



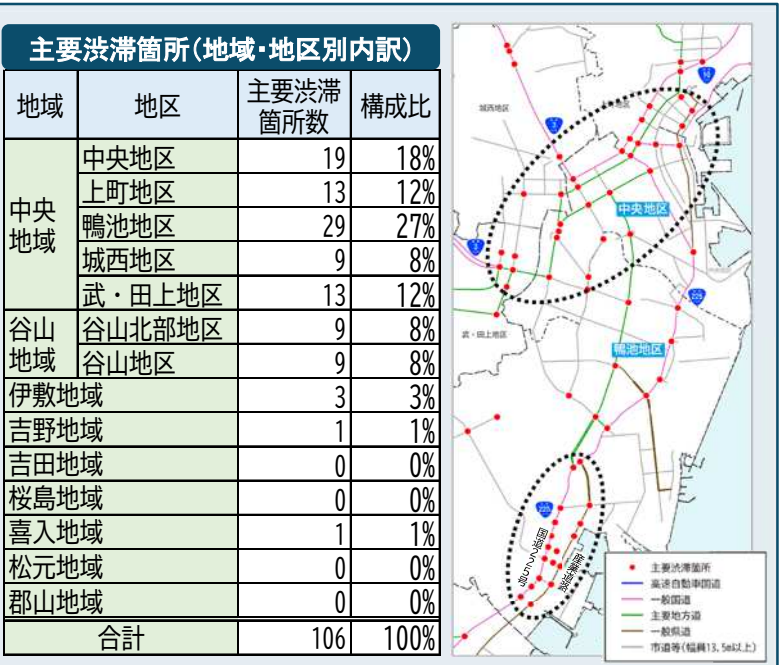
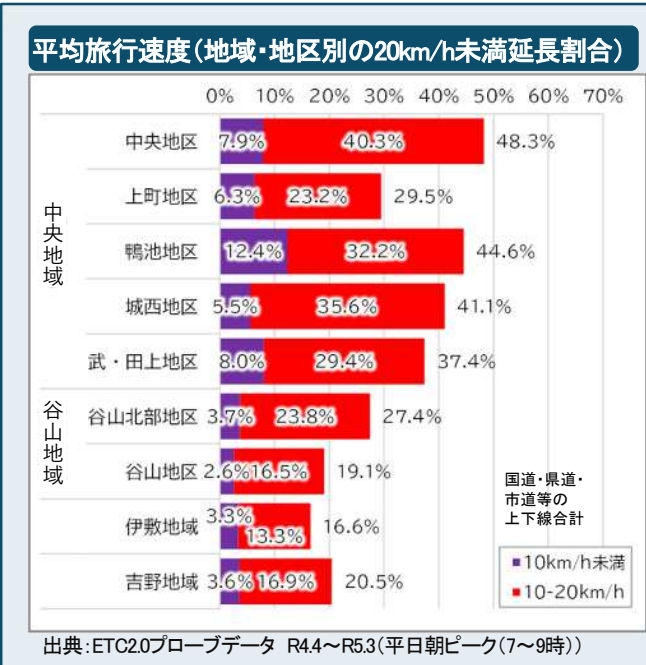
第2章 道路交通の現状

●中心部の幹線道路は、概ね4車線以上でネットワークしていますが、中心部へ流入する路線やインターチェンジへのアクセス路線などの一部で2車線区間が残っています。

●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、県道鹿児島吉田線、永吉入佐鹿児島線などで1.75以上と特に高くなっています。



- 平日朝ピーク（7～9時）の平均旅行速度は、中央地区及び中心部に流入する幹線道路で低下が著しく、20km/h未満の延長割合は、中央地区、鴨池地区で特に高くなっています。
- また、主要渋滞箇所もこれらの地区で多く、特に中心部や国道225号、産業道路に集中しています。



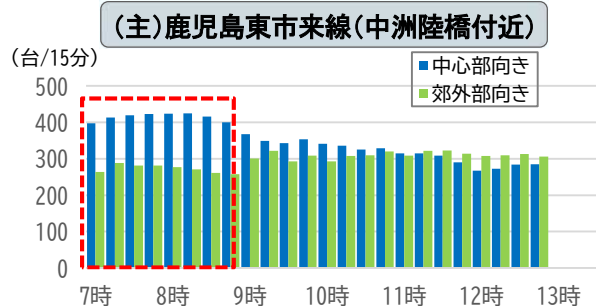
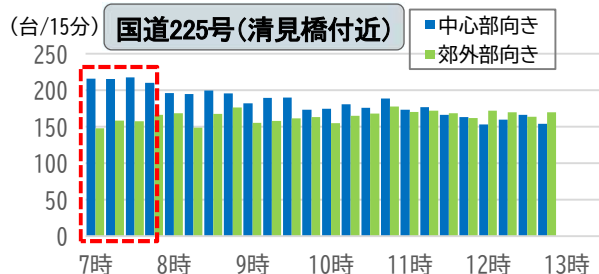
第3章 渋滞発生要因

●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。

⇒ **集中する交通の分散・抑制**、**ボトルネックの解消**が必要

時間帯別平均交通量



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

●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。

⇒ **交通容量を拡大する幹線道路の整備**が必要

交通容量が不足する断面



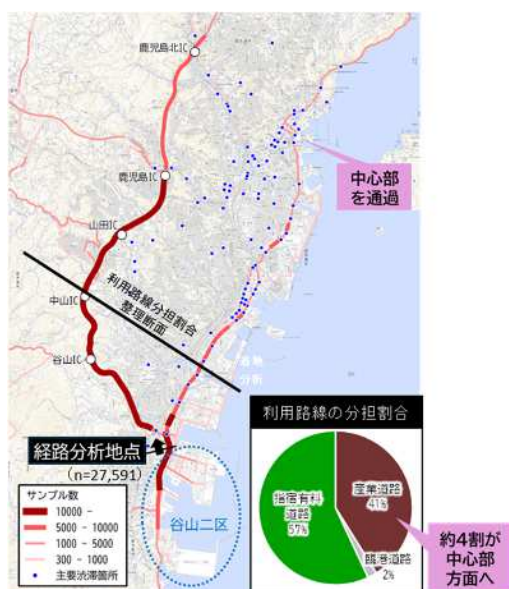
出典: H27現況交通量配分結果

●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**迂起**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。

⇒ **中心部通過交通を転換させる幹線道路の整備**、**集中する交通の分散(経路変更)**が必要

谷山二区付近を通過する普通貨物車の経路



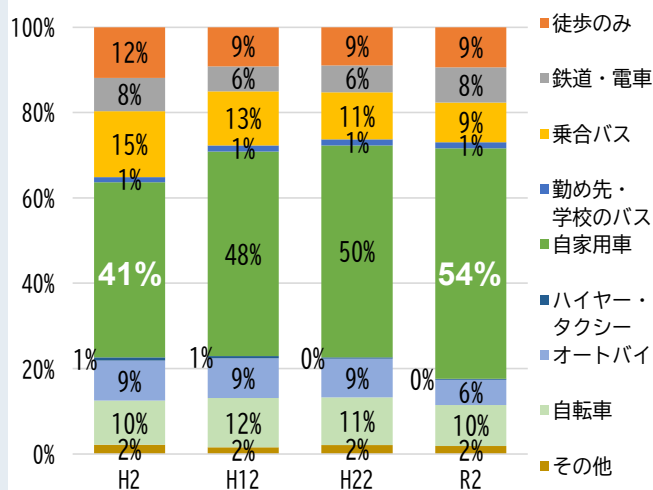
出典: ETC2.0プローブデータ R4.4~R5.3 (平日朝ピーク(7~9時))

●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コロナ禍を経て減少しています。

⇒ **自動車から他の交通手段への変更**が必要

通勤・通学時の利用交通手段の推移



※ 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: 国勢調査

第4章 渋滞対策の方向性

- 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。
- ・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。

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。

出典：第二次かごしま都市マスタープラン（令和4年度）

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

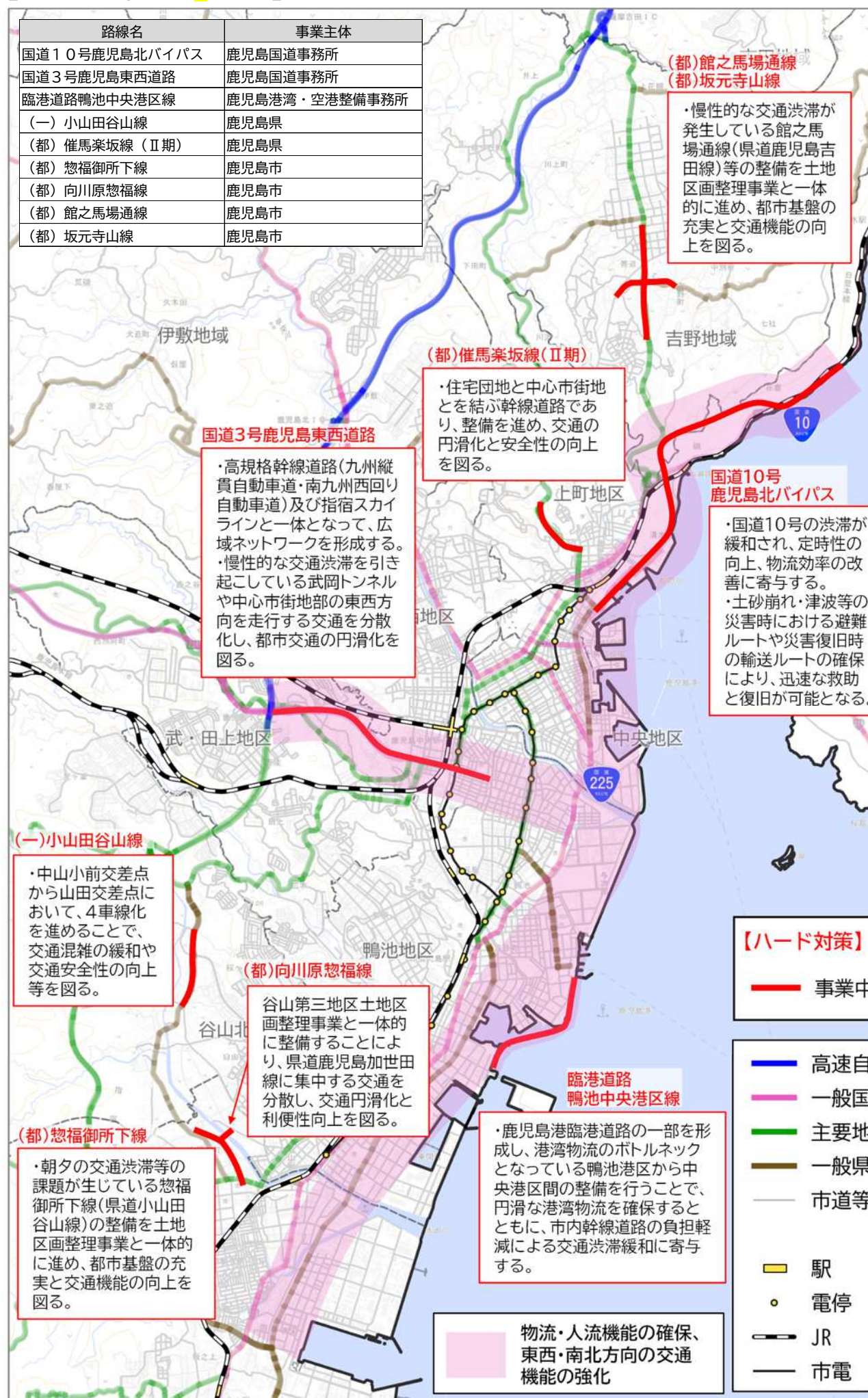
- 渋滞対策の方向性を踏まえ、「ハード対策」、「ピンポイント対策」、「ソフト対策」について具体的な取組みを推進します。

	対策の考え方	時期
ハード対策 不足している交通容量の拡大	●交通容量を拡大する幹線道路整備	長期
	●中心部通過交通を転換させる幹線道路整備	
ピンポイント対策 ボトルネックの解消	●主要渋滞箇所等における交差点改良等	短・中期
	●集中する交通を分散させるための時間帯変更	短期
●集中する交通を分散させるための経路変更		
●自動車から他の交通手段への変更		
●集中する交通の抑制		
●実効性を高めるための施策		
ソフト対策 集中する交通の分散・抑制		

※ 短期：概ね5年以内

5-1 ハード対策

【事業中路線(R8.7現在)】



【要検討路線】

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

【ハード対策】

- 鹿児島東西
鹿児島南北
- ■ 第二次かご
(未整備区間)
都市マスター
(整備済区間)
の整備計画

— 高速自
— 一般国
— 主要地
— 一般県
— 市道等

■ 駅
● 電停
— JR
— 市電

物流・人流機能の確保、
東西・南北方向の交通
機能の強化

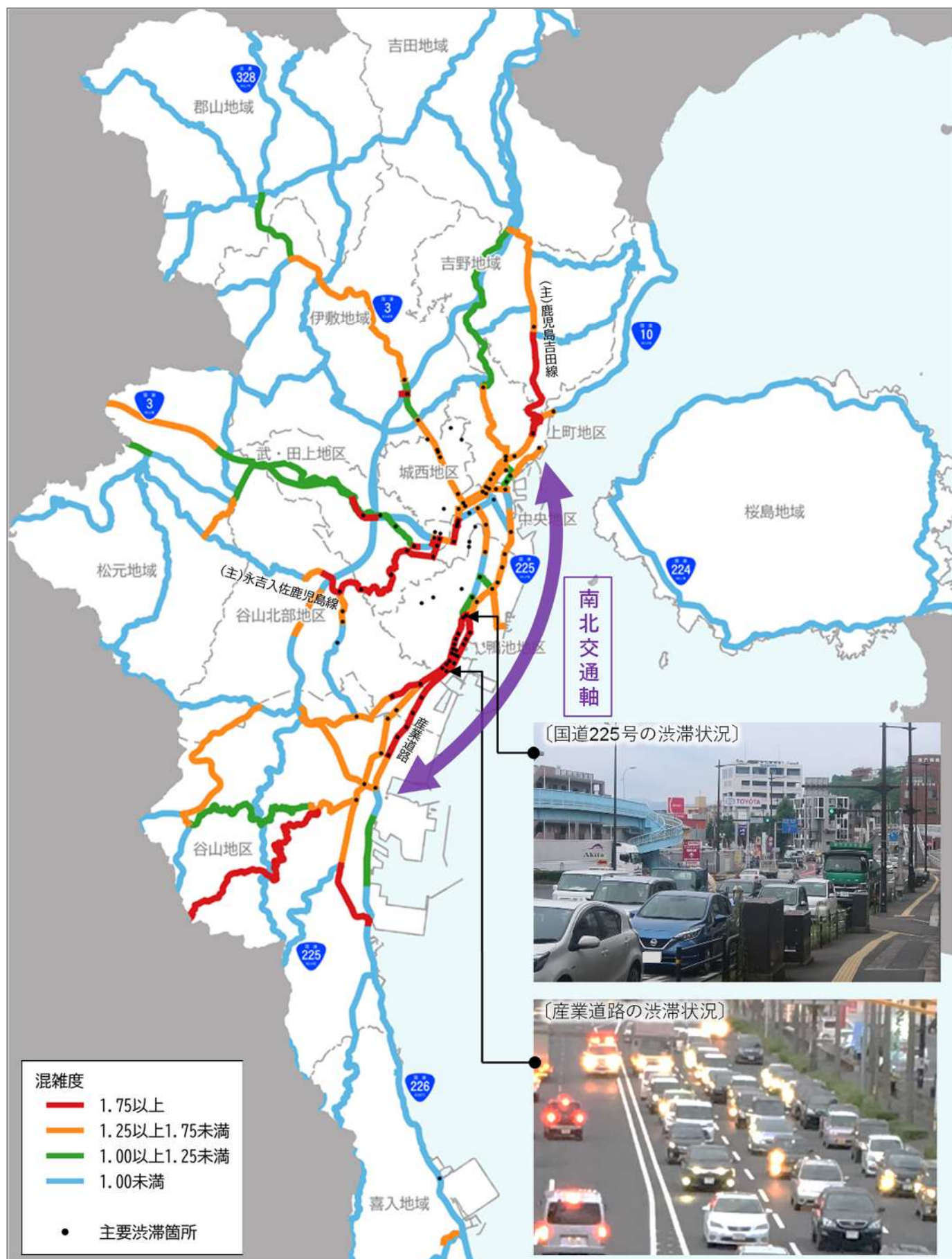
 駅
 電停
 JR
 市電

-6-

5-1 ハード対策

【南北交通軸】

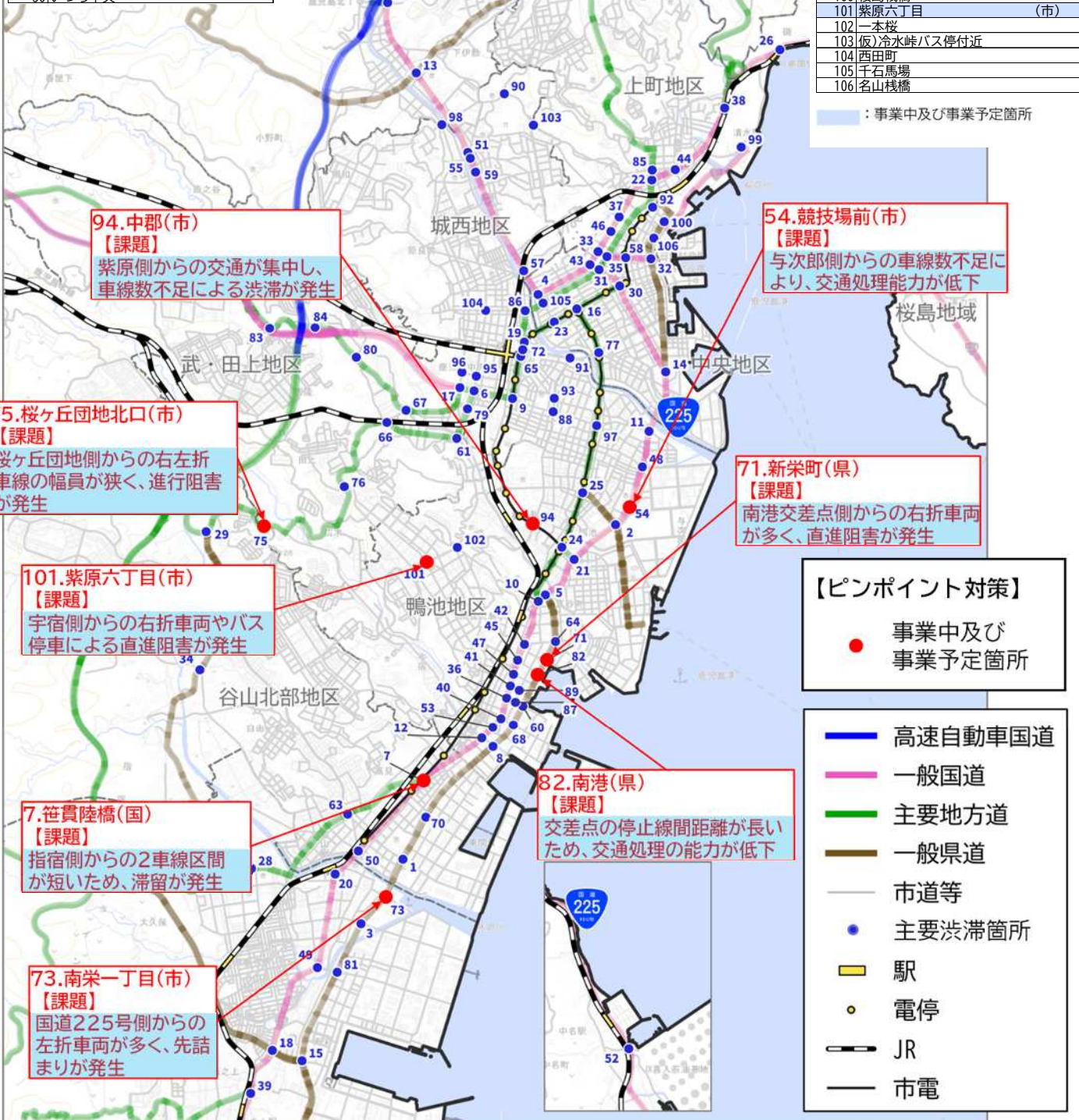
- 国道225号や産業道路では、交通量が多く、混雑度も特に高くなっているほか、平日朝・夕ピーク時間帯での平均旅行速度の低下が著しく、主要渋滞箇所も集中しており、喫緊の課題であることから、南北交通軸の強化を図ります。



5-2 ピンポイント対策

【主要渋滞箇所(令和8年7月現在)】

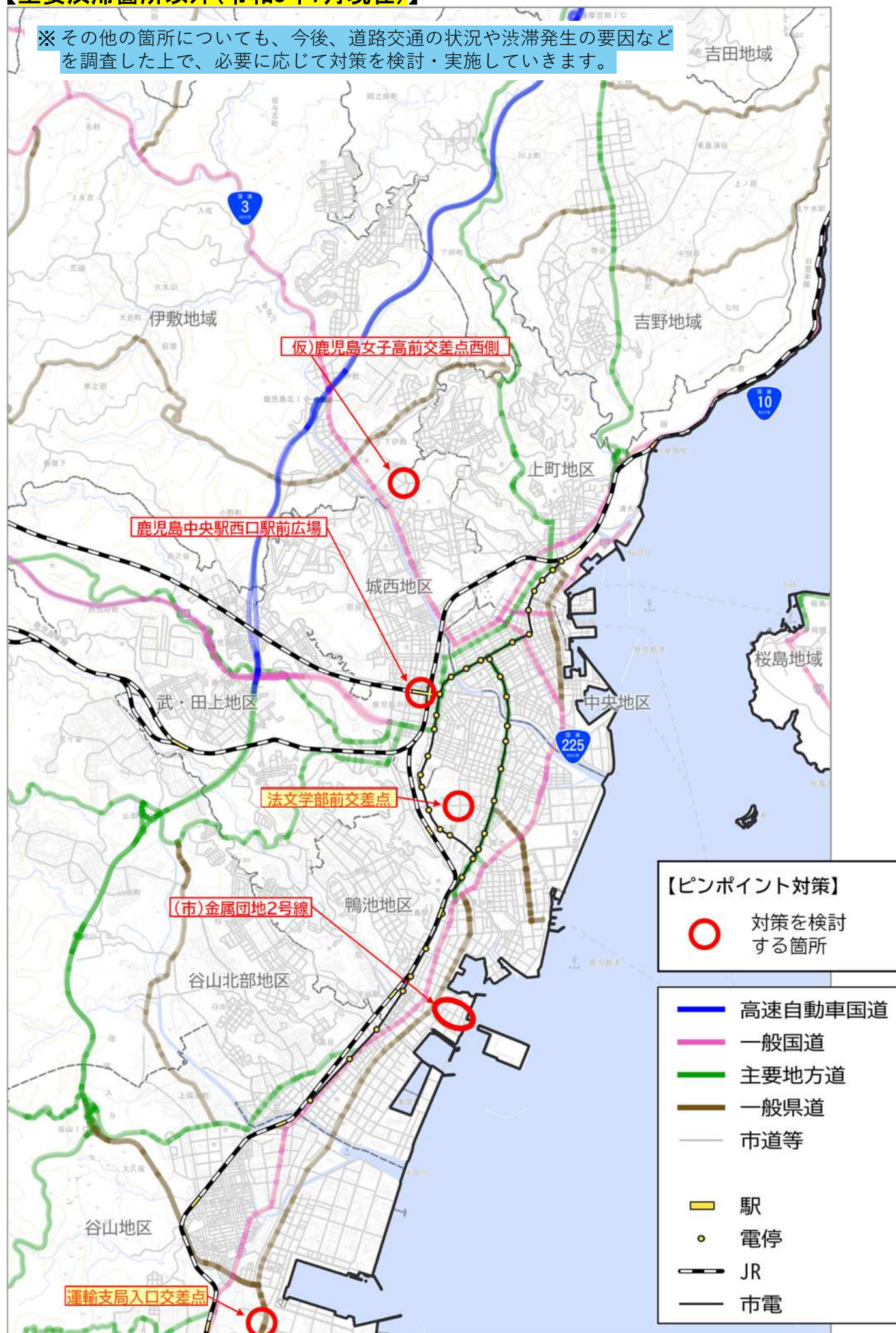
No	主要渋滞箇所名	No	主要渋滞箇所名	No	主要渋滞箇所名	No	主要渋滞箇所名
1	南警察署前	31	照国町	56	伊敷団地入口	71	新栄町 (県)
2	運動公園前	32	泉町	57	新上橋	72	駅東口
3	南栄	33	西郷隆盛銅像前	58	朝日通り	73	南栄一丁目 (市)
4	平田橋	34	中山小前	59	坂元住宅入口	74	坂元住宅入口
5	産業道路入口	35	県文化センター前	60	南港南口	75	桜ヶ丘団地北口 (市)
6	武町	36	宇宿町	61	田上町天神南	76	紫原北口
7	笹貫陸橋 (国)	37	城山入口	62	坂山山下	77	新屋敷
8	脇田浜橋	38	坂)鹿兒島吉田線国道10号合流部	63	希望ヶ丘団地入口	78	吉野町帯迫
9	中洲電停	39	坂之上	64	南小前	79	武小前
10	紫原団地入口	40	金属団地入口	65	鹿兒島中央駅南	80	武岡団地西入口
11	天保山	41	宇宿1丁目	66	坂)田上5路切付近	81	卸本町
12	脇田橋	42	鶴ヶ崎入口	67	田上橋	82	南港 (県)
13	下伊敷	43	照国神社前	68	金属団地	83	大峰橋
14	城南町	44	柳町	69	皇徳寺団地東口	84	西郷団地入口
15	交通安全教育センター前	45	二軒茶屋	70	東開町	85	野馬場
16	高見馬場	46	鶴丸城跡前			86	西田橋西口
17	建部神社前	47	坂)宇宿1丁目北			87	坂)新栄町7
18	和田坂	48	浜橋北口			88	中洲通り
19	鹿兒島中央駅北	49	谷山港区入口			89	坂)宇宿1丁目東
20	谷山駅前	50	清見橋北			90	玉里団地入口
21	真砂入口	51	女子校前入口			91	高麗橋
22	上本町	52	日本石油基地前			92	滑川
23	加治屋町	53	大学病院入口			93	甲南高前
24	郡元電停	54	競技場前 (市)			94	中郡 (市)
25	騎射場	55	護国神社入口			95	宮田通り
26	仙蔵園前					96	坂)武2
27	伊敷ニュータウン入口					97	荒田
28	愛の聖母園前					98	玉江橋西口
29	山田					99	祇園之洲西口
30	いづろ中央					100	桜島橋



5-2 ピンポイント対策

【主要渋滞箇所以外(令和8年7月現在)】

※ 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要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。



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	
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・行政手続きのオンライン化	「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 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
各種団体との連携	

第6章 目指すべき目標

【ハード対策】

- ハード対策に掲げる路線を整備することにより、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。
- 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。

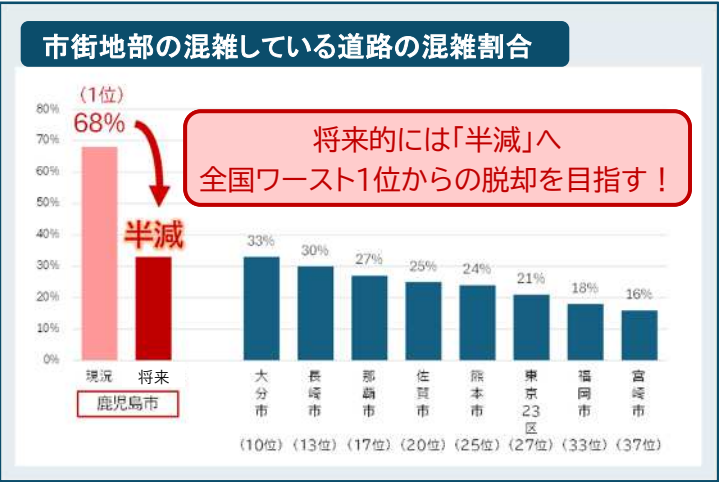
ハード対策の目標

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



【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状況の変化を踏まえ、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。

コロナ禍における朝ピーク時の交通状況の変化

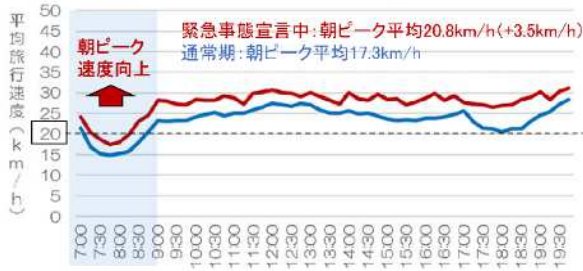
国道225号下り

朝ピーク時の交通量が10%程度減少し、
平均旅行速度が20km/h以上に向上！

■時間帯別交通量（産業道路入口交差点）



■時間帯別速度（谷山駅前～天保山）



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

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

第7章 計画推進のために

- 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、渋滞解消に向けた取組を推進します。
- 本計画の推進については、PDCAサイクルの考え方にに基づき、概ね5年ごとに検証・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、データ等を用いて定量的に効果を検証し、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。