

## 上位・関連計画における位置づけ

---

# 上位・関連計画一覧

## ■まちづくり

No	上位計画・関連計画	策定機関	策定年月
1	第六次鹿児島市総合計画	鹿児島市	令和4年5月
2	都市計画区域マスターplan	鹿児島県	令和3年6月
3	第二次かごしま都市マスターplan	鹿児島市	令和4年3月

## ■道路

No	上位計画・関連計画	策定機関	策定年月
4	かごしま新広域道路交通計画ビジョン・かごしま新広域道路交通ビジョン	鹿児島県	令和3年6月
5	道路の整備に関するプログラム「かごしまのこれからのみちづくり2018」	鹿児島県	令和3年6月
6	幹線道路整備事業第8次計画	鹿児島市	令和4年3月

## ■公共交通

No	上位計画・関連計画	策定機関	策定年月
7	第二次鹿児島市公共交通ビジョン	鹿児島市	令和4年3月

## ■環境

No	上位計画・関連計画	策定機関	策定年月
8	ゼロカーボンシティかごしま推進計画	鹿児島市	令和4年3月

# 1. 第六次鹿児島市総合計画(令和4年5月)

## 6 質の高い暮らしを支える 快適なまち【都市・交通 政策】



6 質の高い暮らしを支える 快適なまち【都市・交通 政策】

### 2 暮らしやすい生活基盤の構築

施  
策  
の  
目  
標

誰もが暮らしやすく、強靭で持続可能な生活基盤を構築します！

#### 現状と課題

##### 災害時における道路の機能確保と交通渋滞等の発生

- 大雨や台風などの自然災害により、人と暮らしを守る道路が被災しており、災害時における救急搬送や避難のための機能確保が求められています。
- 依然として、交通渋滞等が発生する地域があることから、その要因を解消する必要があります。

##### 水需要等の減少と大規模自然災害への対応

- ライフスタイルの変化や人口減少などにより、水需要等が減少する中で、中長期的視点に立った事業運営を行う必要があります。
- 大規模自然災害を想定し、被害やその影響を最小限にとどめる強靭な上下水道が求められています。

##### 空き家等の増加

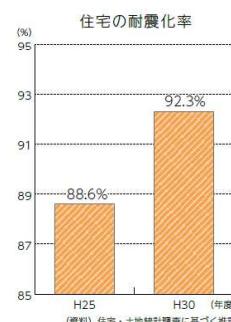
- 空き家等は年々増加しており、今後も人口減少等により、さらに増えていくことが予想されます。

##### 居住ニーズの多様化

- 住宅の安全性や性能、安心して住み続けられる住環境などに加え、子育て世帯や高齢者世帯に対する支援が求められるなど、住宅と住環境に対するニーズが多様化しています。

##### 都市基盤施設の老朽化

- 都市基盤施設の多くは老朽化に伴う大規模な改修や更新の時期を迎えており、改修等に係る財政負担の軽減を図るとともに、必要な行政サービスを継続的に提供することが求められています。



基本的  
方向



I すべての人が安心して快適に利用できる道路環境の整備に取り組みます。

II 安全で良質な水の安定供給及び良好な水環境と快適な生活環境を確保するとともに、災害などの危機に備えます。

III さまざまな分野と連携し、管理不全な空き家等の発生を抑制するとともに、多様な居住ニーズに対応する安心・安全で暮らしやすい住環境の構築に向けた取組を進めます。

IV 計画的で効率的な維持保全により、都市基盤施設の長寿命化を図るとともに、改修や更新などにおいて施設に適した省エネルギーの取組を進めます。

◆主な取組



#### I 快適な道路環境の整備

- 自然災害から人と暮らしを守る  
道路の整備
- 利用者にやさしい快適な道路の整備



#### II 健全かつ安定的な水道と衛生環境づくり

- 安全で良質な水の安定供給
- 良好な水環境と快適な生活環境の確保
- 災害など危機に備える上下水道



#### III 多様なニーズに対応する住生活の安定向上

- 空き家等対策の強化
- 多様な居住ニーズに対応する  
住環境の形成



#### IV 都市基盤施設の長寿命化

- 長寿命化と計画的な維持保全
- 省エネルギーの推進



#### このようなまちを目指します!

生活道路や上下水道などの都市基盤施設の整備により、「誰もが暮らしやすい生活の基盤づくりが進んでいる」と感じる市民の割合

##### 主な指標

通学路等の安全が確保された割合

上水道の基幹管路の耐震化率

住宅の耐震化率

現況  
53.3%  
目標(R8)  
60.0%

現況  
82.9%

目標(R8)  
86.0%

現況  
51.3%

目標(R8)  
54.3%

現況  
92.3%

目標(R8)  
95.2%

現況  
市民意識アンケート調査  
53.3%  
目標(R8)  
60.0%

現況  
市道路管理者における交通安全対策実施件数／市道路管理者における交通安全対策が必要な総件数

上水道の基幹管路の耐震化率  
51.3%  
基幹管路のうち耐震適合性のある管路延長／基幹管路延長

住宅の耐震化率  
92.3%  
住宅・土地統計調査に基づく推計

算出方法  
市道路管理者における交通安全対策実施件数／市道路管理者における交通安全対策が必要な総件数

算出方法  
基幹管路のうち耐震適合性のある管路延長／基幹管路延長



市民  
みんなで  
市民  
地域  
事業者  
団体等

◇住宅や住環境に关心を持ち、自らの責任として住まいを安全に維持管理しましょう。

◇安全で良質な住まいづくりを促進するとともに、既存ストックの有効活用に取り組みましょう。

\*1 有収水量：料金等徴収の対象となった水量のこと。

\*2 簡易水道：計画給水人口が101人～5,000人の水道のこと。

# 1. 第六次鹿児島市総合計画(令和4年5月)

## 6 質の高い暮らしを支える 快適なまち【都市・交通 政策】

6 質の高い暮らしを支える 快適なまち【都市・交通 政策】

### 3 市民活動を支える 交通環境の充実

施策の目標  
市民生活と都市活動を支える快適・便利な交通環境の充実を目指します！

#### 現状と課題

**社会経済活動の広域化**

- アジアとの多面的な交流の必要性が増すなど、社会経済活動の広域化が進む中で、それを支える広域交通網はさらに重要度を増しています。

**公共交通の利用者減少や担い手不足**

- 高齢化等により、公共交通の重要性が高まる一方、人口減少の進行等による利用者減少や担い手不足に伴い、サービスの縮小等が懸念されています。

**誰もが使いやすい交通環境**

- 新たなICT等も活用し、高齢者や障害者、外国人等を含むすべての人がさらに安全で快適に移動できる交通環境の実現が望まれています。

本市の公共交通利用者数の推移

年度	桜島フェリー	鉄道	路面電車	路線バス(県内)	合計
H15	3,671	11,384	10,188	49,383	74,626
H20	3,851	12,272	10,868	41,811	68,802
H25	3,676	13,873	10,790	40,141	68,480
R25	3,130	13,528	10,925	35,988	63,571

コミュニティバス※の運行

(資料)鹿児島市統計年書、九州旅客鉄道株式会社、九州運輸局鹿児島運輸支局業務報告書

SDGsのゴール  
9 経済と社会の持続可能な開発  
10 人間の平和  
11 住み続けられるまちづくり  
17 パートナーシップで持続可能な世界を実現

I 広域道路網等や広域公共交通網の充実を図るなど、本市と国内外との交流がより円滑となる総合的な広域交通ネットワークの形成を図ります。

II 各交通手段の適切な役割分担の下、公共交通の利用促進やICTの活用等も図りながら、安心・安全で効率性が高く持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組を進めます。

◆主な取組

I 広域交通ネットワークの形成

- 広域道路網等の充実
  - ◆高規格幹線道路・地域高規格道路の整備促進
  - ◆国内外航空路線の拡充促進
  - ◆在来線の利用促進
- 広域公共交通網の充実

II 効率的で持続可能な公共交通体系の構築

- 公共交通の利用促進・サービス水準の向上
  - ◆ICTを活用した利用しやすい公共交通
  - ◆停留所等の環境整備
- 公共交通不便地等における交通手段の確保
  - ◆コミュニティバスの運行等
  - ◆地域主体による取組等への支援
- 安心・安全な移動環境の整備
  - ◆バリアフリー化の推進
- 持続的な公営交通の運営
  - ◆鹿児島市交通事業経営計画に基づく取組の推進
  - ◆鹿児島市船舶事業経営計画に基づく取組の推進

このようなまちを目指します!

現況	目標(R8)	算出方法	
47.1%	51.0%	市民意識アンケート調査	
主な指標	現況	目標(R8)	算出方法
都市計画道路整備率	85.1%	86.6%	整備済みの延長／全体延長
公共交通の利用者数	63,571千人	57,200千人	九州運輸局鹿児島運輸支局業務報告書、各事業者資料等

目標指標

市民みんなで  
市民地域  
事業者・団体等

◇環境にやさしい公共交通での移動などを心掛けましょう。  
◇地域の日常生活になくてはならない公共交通をみんなで維持しましょう。  
◇利用者ニーズに応じた安全で快適な運行サービスの提供に努めましょう。  
◇バリアフリーに配慮した車両や施設等の整備に努めましょう。

\*コミュニティバス：地域住民の利便性向上等のために、主に自治体が主体となって運行するバスのこと。

## 2. 都市計画区域マスタープラン(令和6年3月29日変更)

### 2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

#### ① 交通施設の都市計画の決定の方針

##### a 基本方針

###### ア 交通体系の整備の方針

次のような基本方針のもとに整備を進める。

##### ○ 市民活動を支える道路交通環境の形成

主要幹線道路の整備等により都市の活動を支える道路交通環境の形成を図るとともに、交差点の改良等による渋滞解消や、情報通信技術を活用した道路交通環境の利便性の向上を図る。

##### ○ 利便性・効率性が高い公共交通環境の形成

鹿児島市公共交通ビジョンをもとに、関係者が連携して効果的・効率的な施策を展開することにより、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するとともに、鉄道及び路面電車とバス等の乗換の円滑化や利用環境の改善等による利便性と快適性の向上を図る。

##### ○ 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を進めるとともに、公共交通を快適に利用するための施設の改善を図る。また、生活道路においてゾーン30の整備等の交通安全対策を図るほか、狭隘な道路において道路拡幅等を進める。

##### ○ 車中心から人中心への交通環境の創出

歩行者や自転車の通行空間の整備を図るとともに、自動運転等の技術革新に対応した道路のあり方について検討を行う。

##### ○ 安心・安全な都市の形成

被災時における緊急輸送の確保等のため、道路の無電柱化を図るとともに、災害に強い道路網の形成を図る。

#### b 主要な施設の配置の方針

##### ア 道路

都市間の交流・連携の強化を図るため、主要幹線道路を配置し、産業や観光の振興を担う広域道路ネットワークを形成する。

また、都市内交通を円滑に処理するため、都市幹線道路を配置し、都市の骨格を形成する。併せて、社会経済情勢の変化や地域の実情に応じて、長期未着手都市計画道路の見直し検討を行う。

##### イ 鉄道等

鉄道及び路面電車については、他の交通機関との乗換の円滑化を進めること等により、利便性と快適性の向上に努める。また、路面電車については、観光路線について検討を行う。

さらに、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するとともに、公共交通不便地等では、コミュニティバスや乗合タクシー等の交通手段の確保を図る。

##### ウ その他

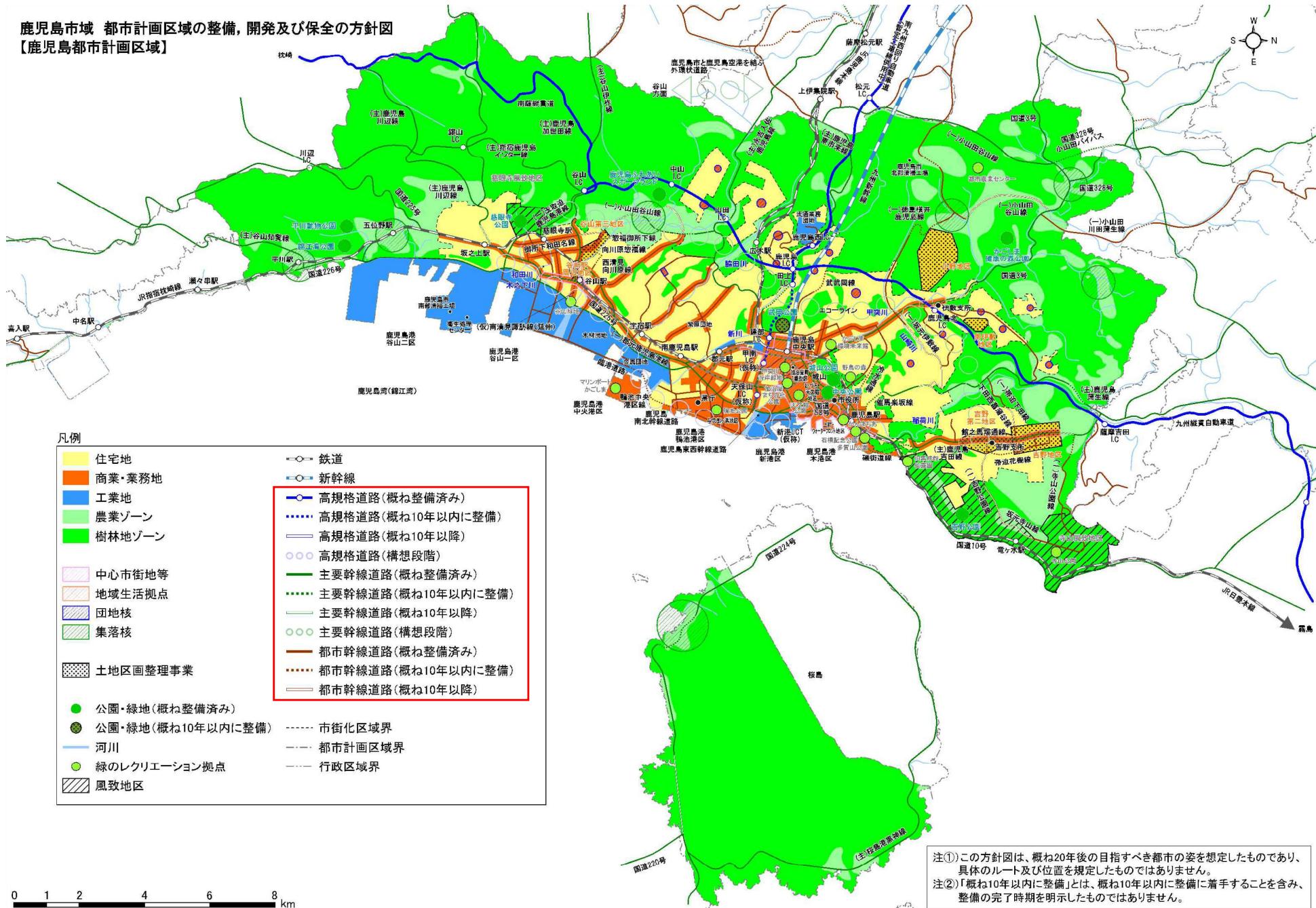
交通結節点等については、鉄道及び路面電車とバス等の乗換の円滑化や利用環境の改善等による利便性と快適性の向上を図る。

#### c 主要な施設の整備目標

概ね10年以内に整備を予定する主要な施設は、次のとおりとする。

種別	施設名
高規格道路	鹿児島東西幹線道路（田上 IC～甲南 IC（仮）） 国道224号 国道226号 国道328号小山田バイパス 県道鹿児島蒲生線 県道鹿児島東市来線 県道永吉入佐鹿児島線 都市計画道路3・3・29号館之馬場通線 都市計画道路3・5・74号磯街道線 都市計画道路3・4・94号催馬楽坂線 都市計画道路3・5・2号甲突川線
主要幹線道路	県道寺山公園線 県道徳重横井鹿児島線 県道飯山喜入線 県道松元川辺線 県道小山田川田蒲生線 都市計画道路3・5・51号冷水通線 都市計画道路3・4・61号坂元寺山線 都市計画道路3・4・67号西清見向川原線 都市計画道路3・4・88号蒂迫花棚線 都市計画道路3・5・96号武武岡線 都市計画道路3・4・111号惣福御所下線 都市計画道路3・4・112号向川原惣福線 (仮称)南清見諏訪線(延伸) 都市計画道路3・5・3号上園中福良線 臨港道路鴨池中央港区線
都市幹線道路	路面電車観光路線の検討
その他	

## 2. 都市計画区域マスタープラン(令和6年3月29日変更)



# 3. 第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年3月)



第2章 全体構想

## 基本目標2 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
2. 利便性・効率性が高い公共交通環境の形成
3. 安全で快適な交通環境の形成
4. 車中心から人中心への交通環境の創出

### 1. 市民活動を支える道路交通環境の形成

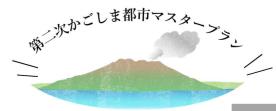
- 南九州西回り自動車道などの「高規格幹線道路」の整備を促進します。
- 鹿児島東西幹線道路、鹿児島南北幹線道路などの「地域高規格道路等」の整備を促進します。
- 小山田谷山線、鹿児島吉田線などの「主要幹線道路」の整備を促進します。
- 臨港道路、向川原惣福線、武武岡線などの「幹線道路等」の整備を図ります。
- 慢性的な渋滞解消のため、交差点の改良などを図ります。
- 情報通信技術を活用した道路交通環境の利便性の向上を図ります。



市民活動を支える道路整備



産業活動を支える道路整備



序章  
都市マスについて

第2章  
課題と方向性

第2章  
全体構想

第3章  
地域別構想

第4章  
構想推進のために

資料

### 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します。
- 郊外の乗換拠点におけるパークアンドライド駐車場の整備を促進します。
- 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します。
- 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を図ります。
- 公共交通不便地などでは、コミュニティバスや乗合タクシーなどの交通手段の確保を図ります。
- 公共交通の定時性や速達性の向上を図るため、公共車両優先システムの拡充を検討します。
- ICTを活用した案内情報の充実やルート検索及び支払いなどが可能なシステムの活用を検討します。



ICTを活用した交通環境の向上

### 3. 安全で快適な交通環境の形成

- 中心市街地等では、重点的にバリアフリーに配慮した交通環境の整備を図ります。
- バリアフリーに配慮した軌道施設や旅客施設などの整備を図ります。
- 歩道の段差・勾配の解消など、歩行空間のバリアフリー化を図ります。
- 公共交通を快適に利用できるよう、バス停などにおける待合施設の改善を図ります。
- 学校等の周辺や住宅地などの生活道路では、ゾーン30の整備や路面標示の設置・補修などの交通安全対策を図ります。
- 狭隘な道路では、緊急車両や小型バスが通行できるよう道路拡幅などを推進します。

### 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を図ります。
- 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を図ります。
- 民間開発と連携したサイクルアンドライド駐輪場などの整備を検討します。
- 自動運転などの技術革新に対応するため、国の動向などを踏まえながら、利用形態や利用頻度に合わせた道路のあり方を検討します。



人にやさしい歩行空間の整備

### 3. 第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年3月)



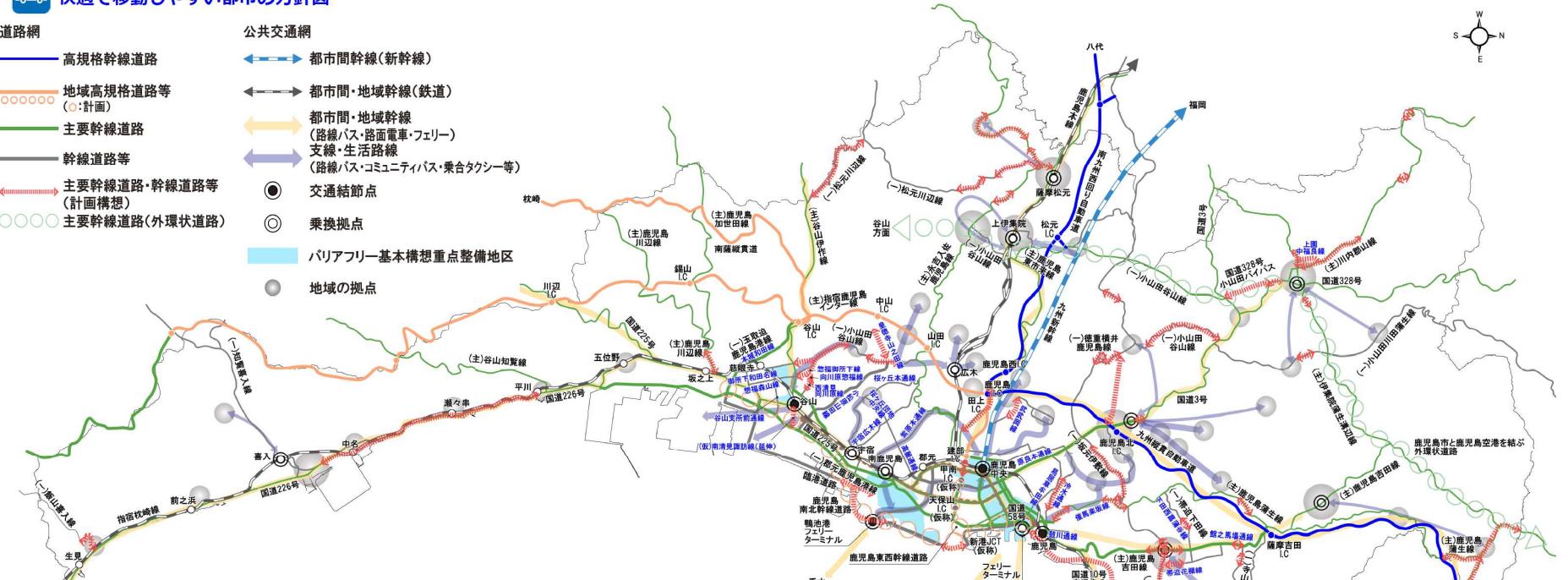
第2章 全体構想



快適で移動しやすい都市の方針図

- |                        |                                    |
|------------------------|------------------------------------|
| 道路網                    | 公共交通網                              |
| 高規格幹線道路                | 都市間幹線(新幹線)                         |
| 地域高規格道路等<br>(○:計画)     | 都市間・地域幹線(鉄道)                       |
| 主要幹線道路                 | 都市間・地域幹線<br>(路線バス・路面電車・フェリー)       |
| 幹線道路等                  | 支線・生活路線<br>(路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー等) |
| 主要幹線道路・幹線道路等<br>(計画構想) | 交通結節点                              |
| ○○○○ 主要幹線道路(外環状道路)     | 乗換拠点                               |

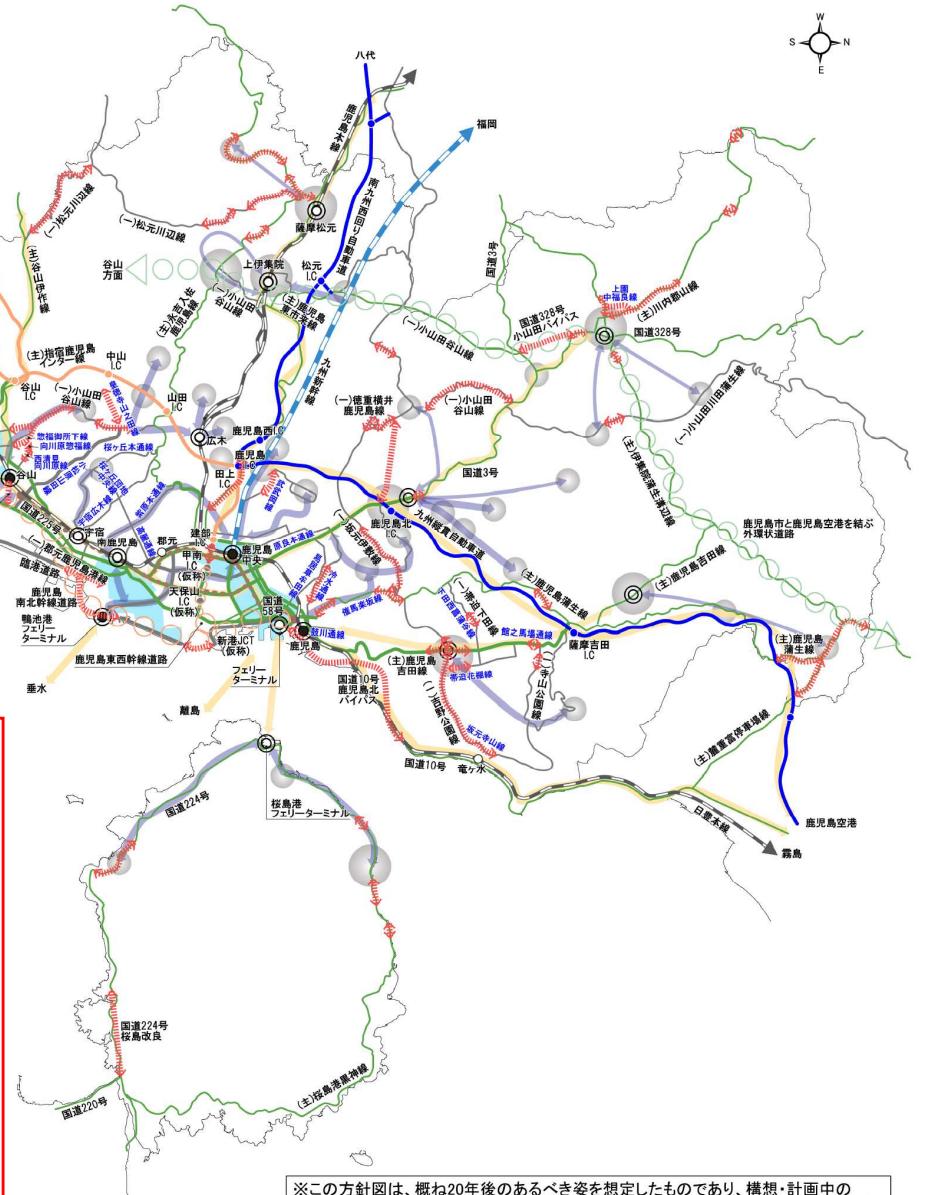
- |                  |
|------------------|
| パリアフリー基本構想重点整備地区 |
| 地域の拠点            |



整備計画路線一覧

高規格幹線道路	地域高規格道路等	主要幹線道路	幹線道路等
高速走行ができる、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路	自動車専用道路と同程度の機能を有する広域道路	周辺市町や都市内主要地等を連絡する道路	主要幹線道路を補完し、交通拠点を連絡する道路等
九州縦貫自動車道 南九州西回り自動車道 等	鹿児島東西幹線道路 鹿児島南北幹線道路 南薩縦貫道 (主)指宿鹿児島インター線 等	国道 10 号 国道 10 号鹿児島北バイパス 国道 220 号バイパス 国道 224 号桜島改良 国道 225 号 国道 226 号 国道 328 号 国道 328 号小山田バイパス (主)鹿児島蒲生線 (主)鹿児島東市来線 (主)鹿児島吉田線 (主)鹿児島伊作線 (主)鹿児島川辺線 (主)鹿児島吉田線 (主)鹿児島加世田線 (主)伊集院蒲生線 (主)桜島港黒神線 (主)川内都山線 (一)王迫鹿児島港線 (一)小山田谷山線 鹿児島市と鹿児島空港を結ぶ外環状道路 等	(一)坂元伊敷線 (一)迫下田線(下田西菖蒲谷線) (一)寺山公園線 (一)飯山壹入線 (一)松元川辺線 (一)小山田川蒲生線 (一)徳重横井鹿児島線 坂元寺山線 帯迫花棚線 鼓川通線 冷水通線 武岡線 高麗通線 宇宿広木線 谷山伊作線 (一)鹿児島蒲生線 (主)鹿児島東市来線 (主)鹿児島吉田線 (主)鹿児島伊作線 (主)鹿児島川辺線 (主)鹿児島吉田線 (主)鹿児島加世田線 (主)伊集院蒲生線 (主)桜島港黒神線 (主)川内都山線 (一)王迫鹿児島港線 (一)小山田谷山線 鹿児島市と鹿児島空港を結ぶ外環状道路 等

※赤文字:整備計画路線



※この方針図は、概ね20年後のあるべき姿を想定したものであり、構想・計画中の新規道路などについては、具体的なルート、位置などを規定するものではありません。

序章  
都市マスについて

第1章  
課題と方向性

第2章  
全体構想

第3章  
地域別構想  
構想推進のために

資料

### 3. 第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年3月)

地域・地区	地区の現況と課題	まちづくり構想	整備方針
中央地区	本市の主要な交通施設が整備され、交通環境に対する満足度が高い状況ですが、市内外からの交通が集中し、交通混雑が慢性化していることから、鹿児島東西幹線道路などの広域交通ネットワークの整備などによる交通混雑の緩和が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鹿児島東西幹線道路の整備促進などによる交通の円滑化</li> <li>○鹿児島東西幹線道路の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○交通結節機能の強化などによる公共交通の利用促進を図ります。</li> <li>○徒歩で円滑に移動できるようバリアフリーに配慮した交通環境の整備を図ります。</li> <li>○公共交通や自転車利用を促進するため、車中心から人中心への道路のあり方を検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島東西幹線道路・鹿児島南北幹線道路の整備促進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通の結節機能の強化</li> <li>・公共交通の利用促進措置に応じた駐車場などの附置義務軽減の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・バリアフリー環境の整備推進</li> <li>・自転車走行ネットワークの整備推進</li> <li>・コミュニティサイクルの運営</li> <li>・車中心から人中心への道路のあり方の検討</li> </ul>
上町地区	本市の北の玄関口として、主要な交通施設が整備され、交通環境に対する満足度が高い状況ですが、市内外からの交通が集中し、交通混雑が慢性化していることから、幹線道路の整備などによる交通混雑の緩和が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道10号鹿児島北バイパスの整備促進などによる交通の円滑化</li> <li>○国道10号鹿児島北バイパスの整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○徒歩で円滑に移動できるようバリアフリーに配慮した交通環境の整備を図ります。</li> <li>○公共交通や自転車利用を促進するため、車中心から人中心への道路のあり方を検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号鹿児島北バイパス・県道鹿児島蒲生線の整備促進</li> <li>・冷水通線の整備推進</li> <li>・地域生活道路の整備推進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通の利用促進措置に応じた駐車場などの附置義務軽減の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・バリアフリー環境の整備推進</li> <li>・自転車走行ネットワークの整備推進</li> <li>・コミュニティサイクルの運営</li> <li>・車中心から人中心への道路のあり方の検討</li> </ul>
鴨池地区	国道225号や産業道路などの広域的な道路や丘陵部と平坦部を結ぶアクセス道路が多数あり、交通混雑が慢性化していることから、鹿児島東西幹線道路などの広域交通ネットワークの整備などによる交通混雑の緩和が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○臨港道路の整備促進などによる交通の円滑化</li> <li>○臨港道路の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○公共交通への乗換機能の強化や利便性の向上による公共交通の利用促進を図ります。</li> <li>○徒歩で円滑に移動できるようバリアフリーに配慮した交通環境の整備を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨港道路・鹿児島東西幹線道路・鹿児島南北幹線道路の整備促進</li> <li>・地域生活道路の整備推進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通の利用促進措置に応じた駐車場などの附置義務軽減の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・バリアフリー環境の整備推進</li> <li>・自転車走行ネットワークの整備推進</li> <li>・コミュニティサイクルの運営</li> <li>・車中心から人中心への道路のあり方の検討</li> </ul>
城西地区	西田から永吉にかけた平坦地が土地区画整理事業により基盤整備されていることや公共交通が充実していることなどから、交通環境に対する満足度は高い状況ですが、公共交通の不便な地域もあることから、公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○冷水通線の整備推進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○冷水通線の整備推進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活における交通手段の確保を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・冷水通線などの整備推進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通の利用促進措置に応じた駐車場などの附置義務軽減の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> <li>・自転車走行ネットワークの整備推進</li> <li>・コミュニティサイクルの運営</li> <li>・車中心から人中心への道路のあり方の検討</li> </ul>
武・田上地区	鹿児島中央駅のほか、自動車専用道路のインターチェンジが集中するなど、交通の要衝となっており、交通の利便性に関する満足度が高い状況ですが、丘陵部の住宅団地と中心市街地との交通が県道鹿児島東市来線などの限られた道路へ集中することから、交通混雑が慢性化しています。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鹿児島東西幹線道路の整備促進などによる交通の円滑化</li> <li>○鹿児島東西幹線道路の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島東西幹線道路の整備促進／武武岡線の整備推進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通の利用促進措置に応じた駐車場などの附置義務軽減の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・自転車走行ネットワークの整備推進</li> </ul>

### 3. 第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年3月)

地域・地区	地区の現況と課題	まちづくり構想	整備方針
谷山北部地区	東西方向を結ぶ交通ネットワークが不十分で、国道225号や産業道路などの広域的な道路では、交通混雑が慢性化しているほか、公共交通への満足度が低いことから、地区内交通の緩和や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県道小山田谷山線の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○県道小山田谷山線の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通への乗換機能の強化や利便性の向上による公共交通の利用促進を図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活における交通手段の確保を図ります。</li> <li>○歩行で円滑に移動できるようバリアフリーに配慮した交通環境の整備を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島南北幹線道路・県道小山田谷山線の整備促進</li> <li>・地域生活道路の整備推進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通の利用促進措置に応じた駐車場などの附置義務軽減の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> <li>・バリアフリー環境の整備推進</li> <li>・車中心から人中心への道路のあり方の検討</li> </ul>
谷山地区	交通結節点である谷山駅を中心に土地区画整理事業などによる基盤整備が進んでいますが、県道鹿児島加世田線や産業道路などでは、交通混雑が慢性化しているほか、農村集落などでは、公共交通の不便な地域もあることから、通過交通の分散や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鹿児島南北幹線道路の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○鹿児島南北幹線道路の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活における交通手段の確保を図ります。</li> <li>○歩行で円滑に移動できるようバリアフリーに配慮した交通環境の整備を図ります。</li> <li>○公共交通や自転車利用を促進するため、車中心から人中心への道路のあり方を検討します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島南北幹線道路の整備促進/向川原惣福線などの整備推進</li> <li>・南清見諏訪線の延伸の検討</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通の利用促進措置に応じた駐車場などの附置義務軽減の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> <li>・バリアフリー環境の整備推進</li> <li>・車中心から人中心への道路のあり方の検討</li> </ul>
伊敷地域	国道3号には、広域交通や地域の生活交通が入り込み、交通混雑が慢性化しているほか、農村集落などでは、公共交通の不便な地域もあることから、通過交通の分散や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県道坂元伊敷線の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○県道坂元伊敷線の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活における交通手段の確保を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道坂元伊敷線・県道重横井鹿児島線・国道328号小山田バイパスの整備促進</li> <li>・都市農業センターや鹿児島健康の森公園などの施設をつなぐ道路の整備推進</li> <li>・甲突川沿いの既設道路の拡幅推進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・民間開発と連携した公共交通や自転車などの利用促進措置の検討</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> </ul>
吉野地域	県道鹿児島吉田線では、通過交通と生活交通が集中することによる交通混雑が慢性化しているほか、農村集落などでは、公共交通の不便な地域もあることから、幹線道路の整備や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県道鹿児島吉田線の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○県道鹿児島吉田線の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活における交通手段の確保を図ります。</li> <li>○土地区画整理事業の推進などによる人にやさしい歩行空間の形成を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道鹿児島吉田線・県道鹿児島蒲生線の整備促進</li> <li>・交通混雑の著しい交差点改良の検討</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> </ul>
吉田地域	県道鹿児島蒲生線などの都心部と鹿児島空港や県北部とを結ぶ幹線道路がありますが、一部に未整備区間が見られるほか、農村集落などでは、公共交通の不便な地域があることから、幹線道路などの整備や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県道鹿児島蒲生線の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○県道鹿児島蒲生線の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活の交通手段の確保を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道鹿児島蒲生線などの整備促進</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> </ul>

### 3. 第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年3月)

地域・地区	地区の現況と課題	まちづくり構想	整備方針
桜島地域	24時間運航の桜島フェリーにより、市街地へのアクセスが確保され、幹線道路などの整備も進んでいますが、公共交通の利便性や道路整備に対する満足度が低いことから、引き続き、公共交通の利便性の向上や幹線道路などの整備促進が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道224号の整備促進などによる交通の円滑化や公共交通機関の連携による利便性の向上</li> <li>○国道224号の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○桜島フェリーと陸上交通機関との連携など、公共交通の利便性の向上を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道224号・県道桜島港黒神線の整備促進</li> </ul>
喜入地域	都心部へのアクセス道路が国道226号などに限られるため交通混雑が慢性化しており、また、鉄道の利便性に対する満足度が高い一方で、バスの利便性に対する満足度が低い状況であることから、幹線道路などの整備や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道226号の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○国道226号の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活の交通手段の確保を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道226号・県道飯山喜入線の整備促進</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> </ul>
松元地域	南九州西回り自動車道や県道鹿児島東市来線などの幹線道路や、2つの鉄道駅を有していますが、幹線道路などの整備やバスの利便性に対する満足度が低いことから、幹線道路などの整備や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県道永吉入佐鹿児島線の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○県道永吉入佐鹿児島線の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活における交通手段の確保を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道永吉入佐鹿児島線・県道松元川辺線の整備促進</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> </ul>
郡山地域	国道328号や県道川内郡山線などの広域的な幹線道路の整備が進みつつありますが、一部に未整備区間が見られるほか、公共交通の利便性に対する満足度が低いことから、幹線道路などの整備や公共交通の確保が必要です。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○県道川内郡山線の整備促進などによる交通の円滑化や交通手段の確保による利便性の向上</li> <li>○県道川内郡山線の整備促進などによる道路交通網の強化を図ります。</li> <li>○生活道路の整備による交通の円滑化などを図ります。</li> <li>○公共交通の利便性が低い地域では、日常生活の交通手段の確保を図ります。</li> <li>○土地区画整理事業の推進などによる人にやさしい歩行空間の形成を図ります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道川内郡山線の整備促進</li> <li>・公共交通不便地における交通手段の確保</li> </ul>

# 4. かごしま新広域道路交通ビジョン・計画(令和4年6月)

## かごしま新広域道路交通ビジョン・計画(概要版)

### 1 地域の将来像

#### 本県の目指すべき姿(かごしま未来創造ビジョン)

- 魅力的な地域資源などのポテンシャルをいかして、もっと豊かで元気な鹿児島へ
- 基幹産業である農林水産業、観光業などの振興
- 中国や東南アジアに近いという地理的特性をいかし、九州の南の玄関口としての発展
- 多様な魅力を持つ離島は、鹿児島の宝

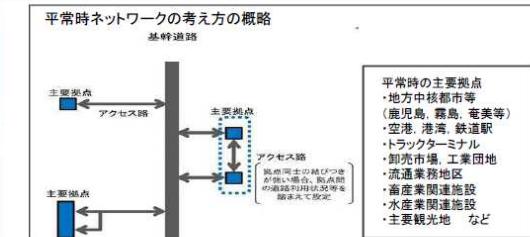
#### かごしま新広域道路交通ビジョンの策定趣旨

- 国土強靭化などの新たな社会・経済の要請への対応
- 道路の役割強化やICT・自動運転等の技術進展への対応
- 広域道路交通ネットワークの充実・強化
- 広域的な道路交通における今後の方向性の策定
- 概ね20~30年後を見据えた中長期的な視点で策定

### 2 広域的な交通の課題と取組

- 地域特性**
- 本土の最南端に位置し、半島・離島を有する。
  - 高齢化・人口減少の進行が顕著で、災害に脆弱な県土
  - 多くの日本一を誇る農林水産業、豊富な観光資源
- 交通特性**
- 移動手段を自動車交通に大きく依存
  - 広域道路ネットワーク及び都市間のつながりが不十分
  - 滞留箇所が鹿児島市に集中
- 平常時**
- 鹿児島市に主要な物流拠点や交通拠点が集中
  - 農林水産拠点と幹線道路とのアクセス強化が必要
  - 観光地へ自動車交通の速達性や回遊性の確保が必要
  - 离島では、空港・港湾とのアクセスの強化が必要
- 災害時**
- 県全体に広域交通の多重性確保が必要
  - 主要な道路の一部には、通行規制区間などの脆弱区間が残されている。
- 新取組など**
- 交通拠点におけるモーダルコネクト※1 の強化
  - 道路空間の再構築、「道の駅」における防災機能強化
  - プローブデータ※2 を活用した渋滞対策
  - A I 活用の乗合バス実証運転、車載移動ATM

※1 陸海空の交通モード間の接続のこと。※2 カーナビ等から収集されるビッグデータのこと。



### 3 広域的な道路交通の基本方針及び計画

#### 広域道路ネットワーク計画

##### 人・モノの交流を支える道路ネットワークの形成

- 「人・モノ」が行き交う南の拠点、かごしまづくりを目指す。**
- 広域的な交流を支える道路ネットワーク  
空港・港湾など ⇄ 県内各地
  - 効率的な物流を支える道路ネットワーク  
志布志港などの物流拠点 ⇄ 生産地・消費地
  - 東九州自動車道、南九州西回り自動車道、北薩横断道路、都城志布志道路など

##### 災害に強い道路ネットワークの形成

- 災害に強く安全な暮らしやすい地域社会を目指す。**
- 災害に強い道路ネットワーク  
広域道路ネットワークの多重性・代替性の強化
  - 大隅縦貫道、国道220号、国道58号など

#### 地域社会を支える道路ネットワークの形成

- 豊かで快適な暮らしの実現と活力ある地域づくりを支援**
- 交通渋滞を緩和する道路ネットワーク
  - 半島・離島地域の生活を支援する道路ネットワーク
  - 観光振興を支える道路ネットワーク
- 鹿児島東西幹線道路、国道10号、国道226号、国道58号など



#### 交通・防災拠点計画

- 多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出**
- 人とモノの流れや地域の活性化を促進するため、陸海空の交通モード間の接続を強化

- 広域的な防災拠点の機能や地域防災力の強化を図る。**
- 「道の駅」などにおいて、防災施設の整備など、防災機能を強化し、防災拠点として最大限活用

#### ICT交通マネジメント計画

- 革新的な技術を活用した都市部の渋滞解消・地域のモビリティサービスの強化を図る。**
- 都市部などの渋滞対策
  - A I 等を活用した中山間地等の交通手段の検討

#### 4. かごしま新広域道路交通ビジョン・計画(令和4年6月)

## 鹿児島県広域道路ネットワーク図

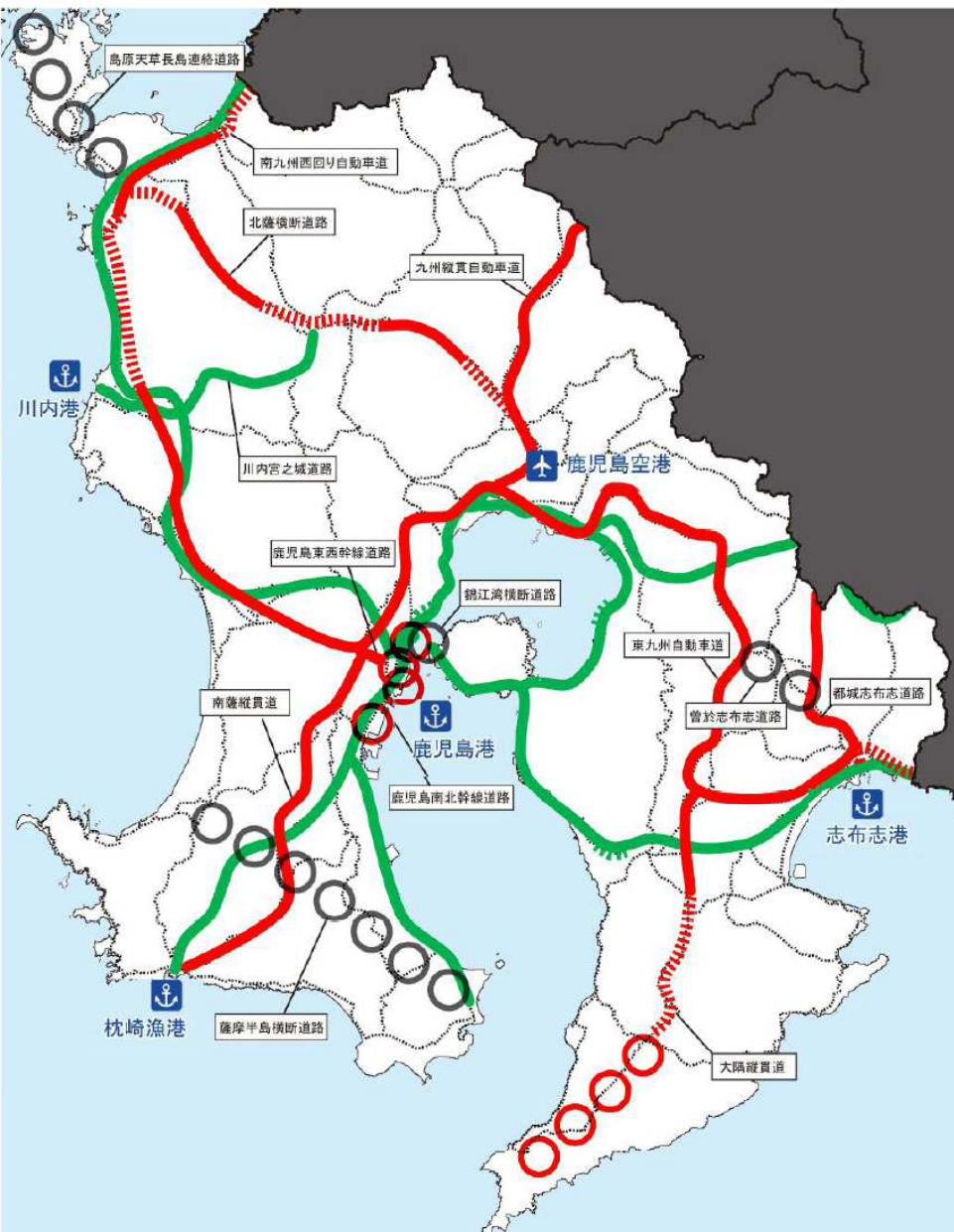


【日例】

- 供用中　事業中　未事業化

  - 高規格道路: Red solid line
  - 一般広域道路: Green dashed line
  - 構想路線: Orange dotted line
  - 他の路線(臨港道路): Blue dash-dot line
  - 緊急輸送道路: Black dashed line

※R3.8時点(策定当時ではなく、最新のネットワーク図である。)  
※本計画図は、具体的な路線のルート、位置図等を規定するものではありません。



**【凡例】**

- 離島幹線道路  
(補助國道)  
離島幹線道路  
(是道)

# 5. 道路の整備に関するプログラム「かごしまこれからのみちづくり2018」(令和6年3月)

## I 道路の整備に関するプログラムについて

### 計画の目的

道路財特法による国費率のかさ上げ措置の継続等を踏まえた計画的な道路整備や、近年の道路をとりまく環境の変化に応じた新たな施策への取組を図るため、地域における道路整備の基本方針、同方針に資する事業等を明らかにするもの。

### 計画期間

2018~27年度の10年間

### 対象事業

(1)事業主体 国土交通省、県、市町村、西日本高速道路株式会社

(2)対象事業(事業中箇所)

- ・高規格幹線道路(国土交通省・西日本高速道路株式会社)
- ・地域高規格道路(国土交通省・県)
- ・直轄国道(国土交通省)
- ・補助国道・県道・市町村道(改築、災害防除、交通安全、老朽化対策など)
- ・都市計画道路(街路、土地区画整理)

### 内 容

(1)道路整備の基本方針(地域の将来像を踏まえた取組方針、具体的な施策等)

(2)基本方針に資する事業中箇所リスト

(3)道路整備の投資規模

(計画期間2018~27年度、県事業・市町村事業)

※直轄事業・NEXCO西日本の事業は、参考扱い

## IV 道路整備の基本方針

### ② 地域社会を支える 道路ネットワークの形成

● 豊かで快適な暮らしの実現と活力ある地域づくりを支援します。

#### ②-1 交通渋滞を緩和する「みちづくり」

➢ 交通渋滞による経済損失の軽減や都市機能の向上を図るため、特に鹿児島市域において交通渋滞対策を進めます。  
➢ 鹿児島市域において、物流・人流機能の確保及び中心市街地の活性化に資する南北方向の交通機能の強化を図る。

#### ②-2 半島・離島・奄美地域の生活を支援する「みちづくり」

➢ 半島地域の交流を促進するため、半島地域内や他地域との連携の強化を図る。  
➢ 离島・奄美において、日常生活上重要な空港・港湾等の拠点へのアクセスを強化。

#### ②-3 観光振興を支える「みちづくり」

➢ 優れたポテンシャルを有する観光資源を活かした地域振興のため、我が国や本県を代表する主要観光地とのアクセス強化を図る。

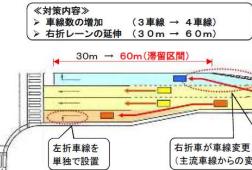
#### ②-4 県内各地のまちづくりを支援する「みちづくり」

➢ 県内各地の地域づくりを支援する道路の整備を進める。  
➢ 機能的な都市活動を確保し、都市の骨格を形成する道路の整備を進める。

#### ⑤-1 交通渋滞を緩和する「みちづくり」

■ 道路拡幅やバイパス整備、交差点改良、TDM(交通需要マネジメント)などソフト対策

◆ 交差点改良による渋滞緩和事例(中洲電停交差点)



◆ ソフト対策の取組事例



## IV 道路整備の基本方針

### ⑤ 人・環境にやさしい道路 空間の形成

● 県民が健やかで安心した生活を送れる社会の実現を目指します。

● 人と自然が共生する環境にやさしい社会の実現を目指します。

#### ⑤-1 ひとにやさしい「みちづくり」

➢ 歩道整備やバリアフリー化等による快適な歩行空間の整備確保を図る。

#### ⑤-2 環境にやさしい「みちづくり」

➢ 渋滞ポイントの改善や、交通結節点周辺の利用環境改善による公共交通への利用促進  
➢ 道路整備時の自然環境への負荷軽減を図る。

#### ⑤-3 安全・安心な生活を支援する「みちづくり」

➢ 生活道路対策や交通事故等の危険性の高い道路の改善、緊急車両が進入困難な狭小道路の解消、安全な自転車走行空間の確保を図る。

#### ⑤-2 環境にやさしい「みちづくり」

##### 渋滞ポイントの改善の事例 (再掲)



整備前

整備後

##### 交通結節点周辺整備の事例



整備前

整備後

## V 事業箇所 (抜粋)

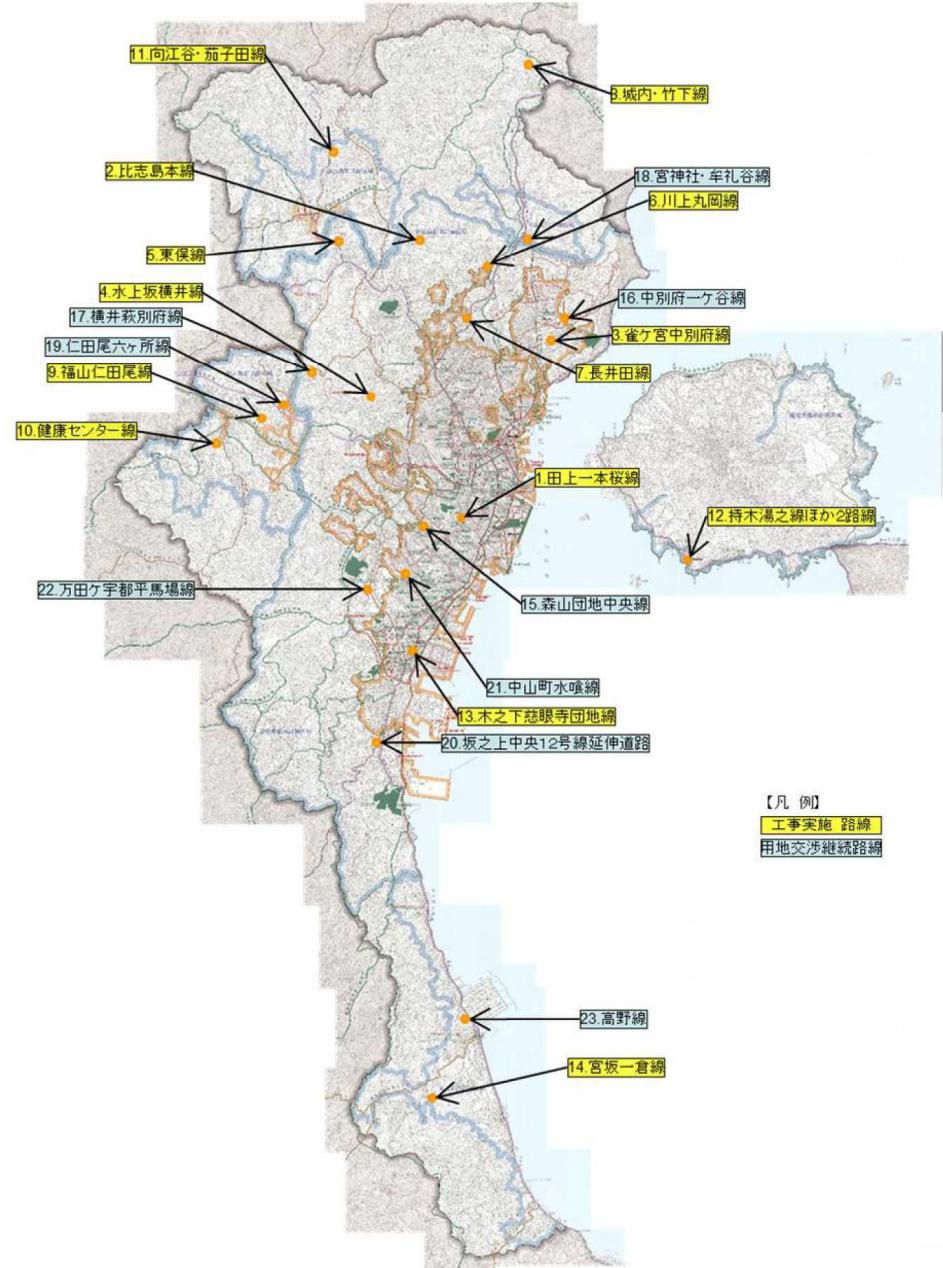
鹿児島県	国道328号	小山田バイパス	鹿児島市	バイパス整備	R3 ~ R15	8,400
鹿児島県	(主)鹿児島蒲生線	川上2工区	鹿児島市	現道拡幅	H23 ~ R8	1,000
鹿児島県	(主)水吉入佐鹿児島線	広木・内田工区	鹿児島市	現道拡幅	H9 ~ R8	2,086
鹿児島県	(主)永吉入佐鹿児島線	山田インターワ区	鹿児島市	現道拡幅	R5 ~ R5	60
鹿児島県	(主)水吉入佐鹿児島線	上谷口工区	鹿児島市	現道拡幅	R5 ~ R8	300
鹿児島県	(主)川内郡山線	大中工区	鹿児島市	現道拡幅	H30 ~ R3	190
鹿児島県	(主)川内郡山線	仕明工区	鹿児島市	現道拡幅	R5 ~ R8	300
鹿児島県	(主)鹿児島川辺線	鍋山工区	鹿児島市	現道拡幅	R6 ~ R9	300
鹿児島県	(一)鹿重横井鹿児島線	横井工区	鹿児島市	バイパス整備	H21 ~ R1	1,015
鹿児島県	(一)鹿重横井鹿児島線	早馬崎工区	鹿児島市	現道拡幅	H29 ~ R9	3,050
鹿児島県	(一)鹿重横井鹿児島線	低屋2工区	鹿児島市	現道拡幅	R2 ~ R7	700
鹿児島県	(一)小山田川田蒲生線	山田工区	鹿児島市	現道拡幅	H15 ~ R15	8,000
鹿児島県	(一)鹿児島蒲生線	花原工区	鹿児島市	現道拡幅	R5 ~ R7	180
鹿児島県	(一)寺山公園線	上花園工区	鹿児島市	現道拡幅	R3 ~ R7	150
鹿児島県	(主)鹿児島東市来線ほか	田上ほか工区	鹿児島市	道路情報提供装置	H25 ~ R8	340
鹿児島県	(主)鹿児島蒲生線	板元工区	鹿児島市	交差点改良	H29 ~ R3	200
鹿児島市	(他)奥之字都線	奥之字都工区	鹿児島市	現道拡幅	H25 ~ R4	934
鹿児島県	(主)鹿児島蒲生線	[都]椎馬楽坂線Ⅱ期	鹿児島市	街路(現道拡幅)	H16 ~ R9	4,500
鹿児島市	(他)鼓川線	[都]鼓川通線	鹿児島市	街路(現道拡幅)	H26 ~ R1	2,566
鹿児島市	(2)本城大久保線	[都]谷山支所前通線(その2)	鹿児島市	街路(現道拡幅)	H24 ~ R1	510
鹿児島市	(他)向川原惣福線	[都]向川原惣福線	鹿児島市	街路(バイパス)	R6 ~ R13	3,018

# 6. 幹線道路整備事業第8次計画(令和4年3月)

幹線道路整備事業第8次計画路線別一覧表

番号	路線名	計画延長 (m)	町名
1	田上一本桜線	190	唐湊三丁目ほか
2	比志島本線	50	皆与志町
3	雀ヶ宮中別府線	70	吉野町
4	水上坂横井線	160	小野町
5	東俣線	140	小山田町
6	川上丸岡線	160	川上町ほか
7	長井田線	70	伊敷町
8	城内・竹下線	280	東佐多町
9	福山仁田尾線	260	福山町
10	健康センター線	210	上谷口町ほか
11	向江谷・茄子田線	400	花尾町ほか
12	持木湯之線ほか2線（湯崎線、湯崎支線）【追加】	400	東桜島町
13	木之下慈眼寺団地線	360	谷山中央四丁目
14	宮坂一倉線	586	喜入町ほか
15	森山団地中央線〔用地交渉継続路線〕	(100)	広木一丁目ほか
16	中別府一ヶ谷線〔用地交渉継続路線〕	(50)	吉野町
17	横井萩別府線〔用地交渉継続路線〕	(80)	犬迫町
18	宮神社・牟礼谷線〔用地交渉継続路線〕	(215)	宮之浦町
19	仁田尾六ヶ所線〔用地交渉継続路線〕	(230)	石谷町
20	坂之上中央12号線延伸道路〔用地交渉継続路線〕	(700)	下福元町
21	中山町水喰線〔用地交渉継続路線〕	(140)	中山一丁目
22	万田ヶ宇都平馬場線〔用地交渉継続路線〕	(400)	中山町
23	高野線〔用地交渉継続路線〕	(800)	喜入町

幹線道路整備事業第8次計画対象路線位置図



# 7. 第二次鹿児島市公共交通ビジョン(令和4年3月)

## 基本方針に基づく重点戦略及び推進施策



基本方針	重点戦略	推進施策
1 利便性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの形成	① 各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上	① 基幹交通の効率的な運行 ② 生活路線の維持確保 ③ 交通結節点の機能の充実  ④ パークアンドライドの <sup>*1</sup> 推進 ⑤ サイクルアンドライド <sup>*2</sup> の推進
	② 公共交通のサービス水準の向上	① 需要に応じた交通サービスの提供 ② 路線バスや路面電車の定時性、速達性の向上 ③ 乗り継ぎ・乗り換えの円滑化  ④ 公共交通案内所等の運営 ⑤ 乗務員の運転技能・接遇の向上
	③ 市民・交通事業者・行政等が一体となった公共交通の維持・活性化	① ターゲットに応じた公共交通の利用促進 ② モビリティ・マネジメント <sup>*3</sup> の推進 ③ 公共交通の維持・活性化に向けた連携  ④ 地域等の自主的な取組に対する支援 ⑤ 新たな生活様式に対応した公共交通サービスの推進
	④ ICTを活用した利用しやすい公共交通の推進	① ICTを活用した公共交通を利用しやすい環境整備 ② リアルタイム情報などの提供の充実 ③ 交通分野における DX <sup>*4</sup> (デジタル・トランスフォーメーション) の研究
2 安心安全で人と環境にやさしい快適な交通環境の整備	① 安全・快適な交通施設の整備	① 重点整備地区のバリアフリー化 ② 旅客施設のバリアフリー化 ③ 車両等のバリアフリー化  ④ 待合施設の改善 ⑤ 心のバリアフリーの推進
	② 歩きやすいまちづくりの推進	① 道路のバリアフリー化 ② 電線類の地中化 ③ 駐輪場の適正配置  ④ 交通安全施設のバリアフリー化 ⑤ ゾーン30等の整備
	③ 脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進	① 電気自動車等の環境に配慮した車両の導入 ② 自転車等のマナー向上のための啓発活動の推進 ③ 自転車走行空間の整備推進  ④ シェアサイクルの運営・拡充 ⑤ 道路渋滞の解消に向けた施策の充実 ⑥ 環境に配慮した交通行動の促進
3 活力あるまちづくりの推進に向けた公共交通の活用	① 都市景観・観光資源としての公共交通の有効活用	① 市電軌道敷緑化の推進 ② LRT <sup>*5</sup> (次世代型路面電車システム) の整備 ③ 観光列車の魅力向上 ④ 二次交通の充実  ⑤ 路面電車観光路線の検討 ⑥ 礁新駅の設置に関する取組促進 ⑦ 多言語案内の充実
	② 中心市街地のにぎわい創出と活性化を支援する交通環境の整備	① 回遊空間づくりの推進 ② 商店街との連携等 ③ 商店街の共同施設整備に対する支援
	③ 広域交通ネットワークの形成	④ 航空交通網の整備

# 8. ゼロカーボンシティかごしま推進計画(令和4年3月)

## 2) 基本目標Ⅱ 運輸部門の脱炭素化の推進

SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT  
GOALS



### 施策の方向性

#### CO<sub>2</sub>排出量の削減に向けた電気自動車等の導入促進

- 自動車の燃料由来のCO<sub>2</sub>排出量を削減するため、電気自動車等の導入を促進します。
- 環境に配慮した交通行動の促進
- 運輸部門の脱炭素化に向け、本市では公共交通やシェアサイクルの利用促進などに継続して取り組みます。
- 船舶由來のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて、新技術を視野に入れた長期的な視点で、船舶のエネルギー転換を目指します。

### 将来(2050年)の望まれる姿

- 環境に負荷をかけない電気自動車等が市内全体に普及しています。
- MaaS<sup>21</sup>や自動運転など、新たなモビリティサービスの活用により、人々の移動の最適化が図られています。
- 自動車に過度に依存しない交通行動が定着し、歩行・自転車・公共交通による移動を軸とした環境が充実しています。
- あらゆる世代の様々なニーズに応じた、エネルギー効率よく移動できる超小型モビリティが普及しています。
- 大型の自動車や船舶などの長距離輸送に対しても有効な脱炭素技術が市域に浸透しています。

### 基本施策(市の取組)

#### ① 電気自動車等の普及促進

##### a) 公用車への電気自動車等の率先導入

- 公用車への電気自動車等(電気自動車、燃料電池自動車<sup>22</sup>、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車)の率先導入を進めます。

##### b) 電気自動車等の非常用電源としての活用

- 電気自動車等を、市有施設の非常用電源として活用します。

##### c) 電気自動車等の導入促進

- 市民や事業者の電気自動車等の導入を支援します。

##### d) 電気自動車充電設備の導入促進

- V2H<sup>23</sup>(Vehicle to Home)など、電気自動車と住宅・建物間で電力の相互融通を行う充電・給電設備の整備を促進します。

#### ② 環境に配慮した交通行動の促進

##### a) 歩行・自転車の通行空間の確保

- 歩行者や自転車が安全快適に通行できるよう、歩行・自転車の通行空間の確保に取り組みます。
- サイクルアンドライド<sup>24</sup>の推進や駐輪場の適正配置を行い、自転車利用の利便性を向上させます。
- シェアサイクル等の自転車交通の利用促進を図ります。

##### b) 公共交通の利用促進

- 利用者にわかりやすい情報の提供等や公共交通機関のバリアフリー化の促進、交通環境の充実と環境に配慮した交通行動の促進を図ります。
- 駐輪場など必要な設備を整え、シェアサイクルの利用促進を図ります。

##### c) エコドライブの普及促進

- エコドライブの体感などを通じて普及促進を図ります。
- エコドライブの事例等の積極的な普及啓発を行い、事業者の取組の周知を図ります。
- 公用車や市営バス等においてエコドライブを実践します。

# 8. ゼロカーボンシティかごしま推進計画(令和4年3月)

## 3) 基本目標Ⅲ まちづくりと連携したCO<sub>2</sub>排出量削減の促進



### 施策の方向性

#### 都市のCO<sub>2</sub>排出削減の促進

- 持続可能でコンパクトなまちづくりの実現に向け、住民の意向を把握しながら、都市計画を見直すなど、都市機能の集約や拠点間を公共交通で結ぶまちづくりを引き続き推進します。

#### 都市緑化によるヒートアイランド現象の緩和等の推進

- ヒートアイランド現象の緩和やうるおいのある都市環境を形成するため、継続して都市緑化を推進します。

#### 公園・緑地の整備による緑にふれあえる場の充実

- 自然環境を保全しながら、市民が緑にふれあえる場の充実を図るため、公園・緑地整備を推進します。

#### 熱環境改善に向けた取組の促進

- ヒートポンプの導入等による排熱発生量増加の可能性を考慮し、排熱を緩和する取組を促進します。

### 将来(2050年)の望まれる姿

- 店舗や学校、各種サービスの徒歩圏内への集約と公共交通機関の充実によるコンパクトシティが形成されています。
- 環境性能の高い建築物が並び、エネルギーを効率的に利用するまちが形成されています。
- 市民の身近な緑が充実し、ヒートアイランド現象が抑制されています。また、ヒートアイランド現象が抑制されることで市民や事業者のエネルギー消費量が削減されています。
- 自動車交通の利用を抑制する交通需要マネジメント等の施策により、渋滞が解消されています。また、渋滞が解消されることで市民や事業者のエネルギー消費量が削減されます。
- 自然環境の積極的な保全により、自然への負荷が少ない資源・エネルギー循環型のまちが形成されています。

### 基本施策(市の取組)

#### ① コンパクトなまちづくりの推進

##### a) 立地適正化計画等に基づくまちづくりの推進

- 立地適正化計画等の推進を図るとともに、居住や都市機能の誘導に資する都市計画制度の活用を図り、利便性が高く歩いて暮らせるまちの実現を目指します。

##### b) 環境と調和したまちづくりの促進

- 都市計画制度を活用し、建築物の容積率の緩和などによって環境性能の高い建築物を誘導する仕組みを検討します。
- 地区計画の活用による環境と調和したまちづくりを促進します。

#### ② 都市緑化の推進

##### a) 街路樹、公園樹の維持・保全

- 街路樹や公園樹の適切な維持・保全によるうるおいのある都市空間の形成やCO<sub>2</sub>吸収機能の確保を図ります。

##### b) 市電軌道敷緑化の推進

- 市電軌道敷緑化の適正な維持管理を行い、うるおいのある都市景観を形成するとともに、ヒートアイランド現象の緩和等に取り組みます。

##### c) 屋上・壁面緑化の推進

- 屋上・壁面緑化を推進し、うるおいのある都市空間を形成するとともに、ヒートアイランド現象の緩和等に取り組みます。

#### ③ 公園・緑地整備の推進

- 緑地の持つ多様な機能を保持するとともに、市街地に残された貴重な自然や優れた眺望を生かした憩いの場を創出するため、公園の整備や緑地の保全を推進します。

#### ④ 排熱対策の推進

- 高効率な空調システムの導入や、高日射反射率塗料の塗布などにより、各住戸や建物からの排熱発生量の抑制を検討します。