

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

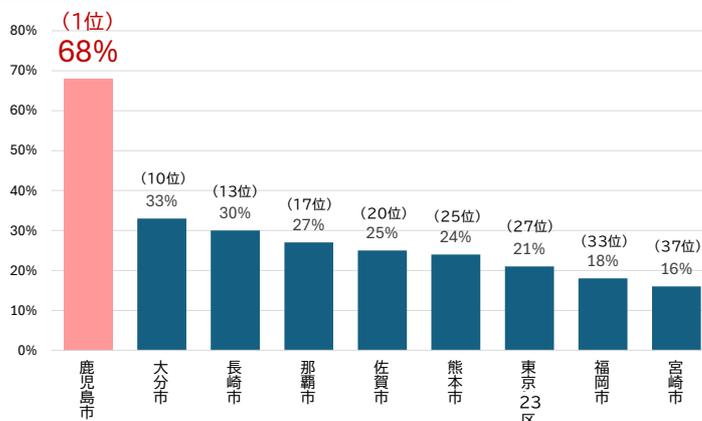
- 本市では、市街地の主要幹線道路を中心に渋滞が発生しており、市街地における道路の混雑割合は全国ワースト1位と極めて深刻な状況です。
- 交通渋滞により、大きな経済損失（年間約410億円）を招いているほか、環境負荷の増大、事故リスクの増加などの社会・生活機能の低下といった様々な課題を引き起こしています。
- 本計画は、ワースト1位の脱却に向けて、国、県、市民、事業者と連携・協力しながら効果的な対策を加速させることを目的として策定するものです。

《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

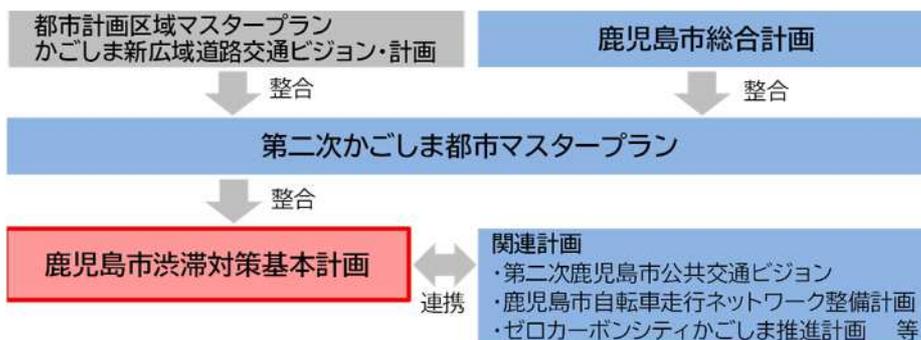
※3 混雑度: 1.75以上 (慢性的に渋滞が発生)、1.25~1.75 (朝夕だけでなく渋滞が発生する可能性がある)、1.00~1.25 (朝夕などに渋滞する可能性がある)、1.00未満 (スムーズに走行できる)

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

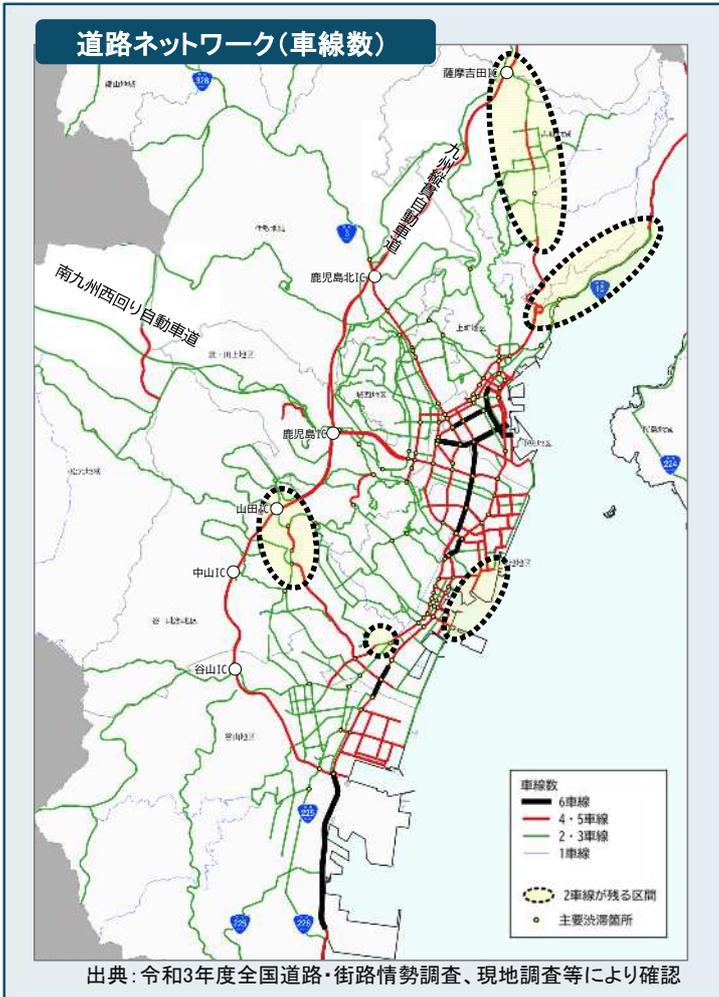
<関連が深いゴール>



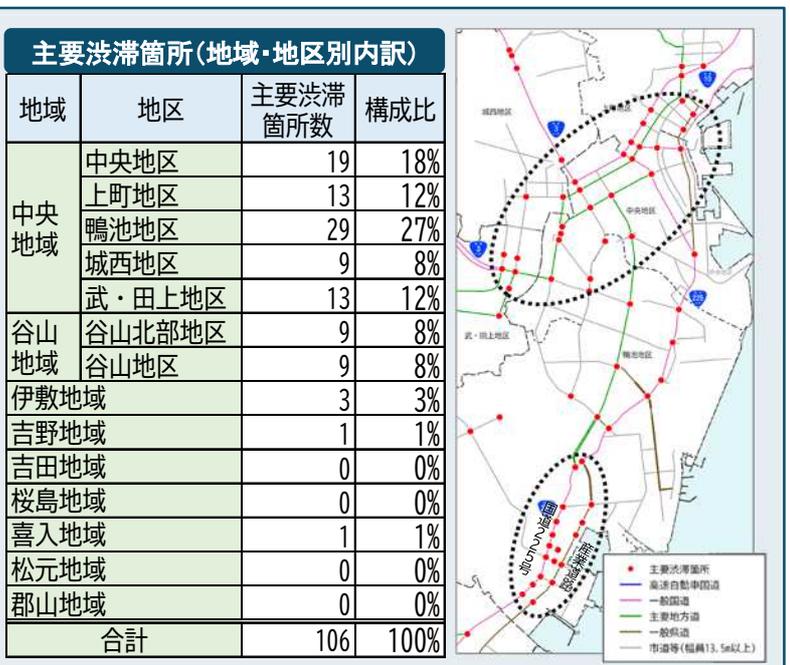
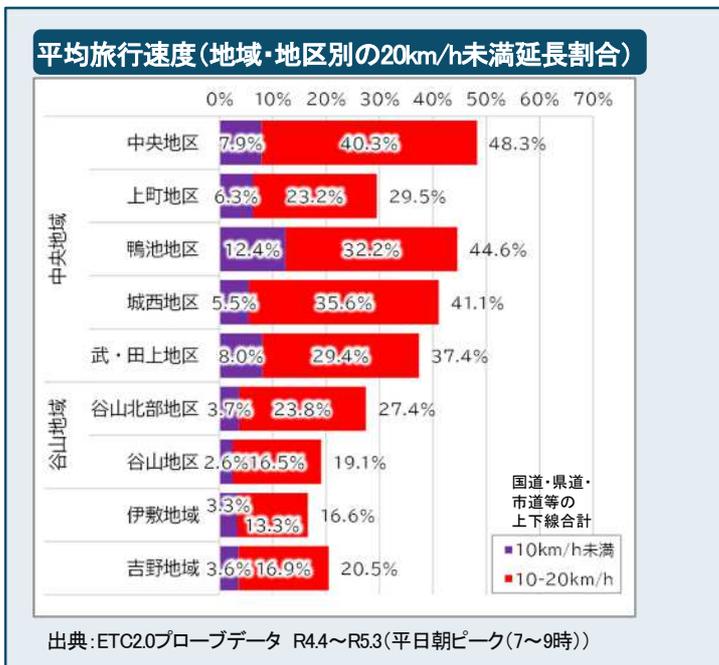
第2章 道路交通の現状

- 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、中心部への流入路線やICへのアクセス路線などで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）は、中心部や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に多く、特に、国道225号や産業道路に集中しています。



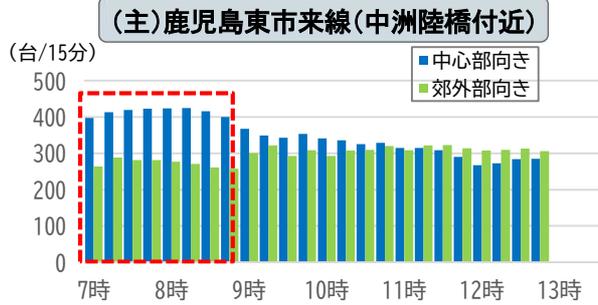
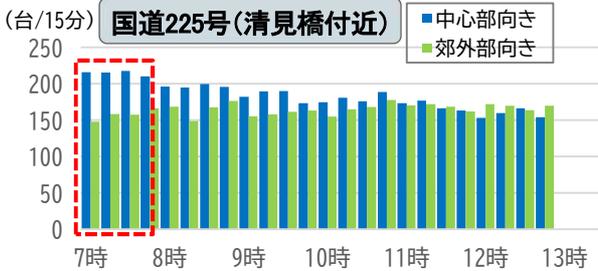
第3章 渋滞発生要因

●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に限られ、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

市街地において、JRや河川によりエリア間の移動が制約され、中心部への入り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



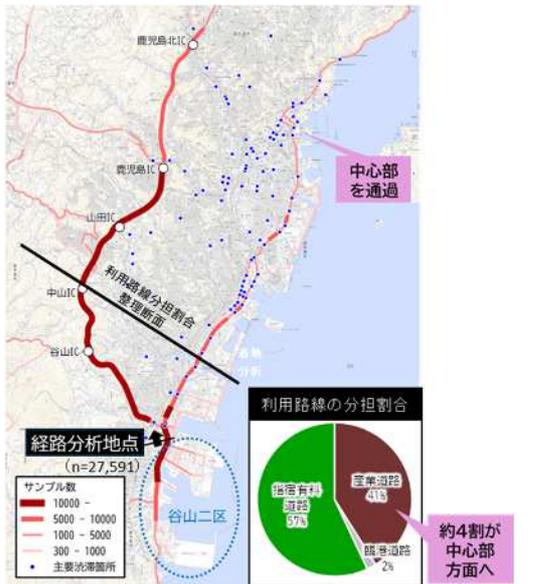
出典: H27現況交通量配分結果

●中心部通過交通の流入

鹿児島港の物流交通など、中心部に関係の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**が必要

谷山二区付近を通過する普通貨物車の経路



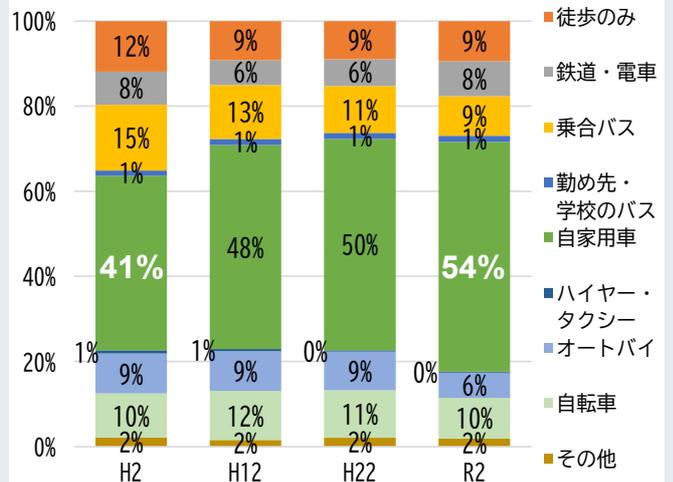
出典: ETC2.0プローブデータ R4.4~R5.3 (平日朝ピーク(7~9時))

●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

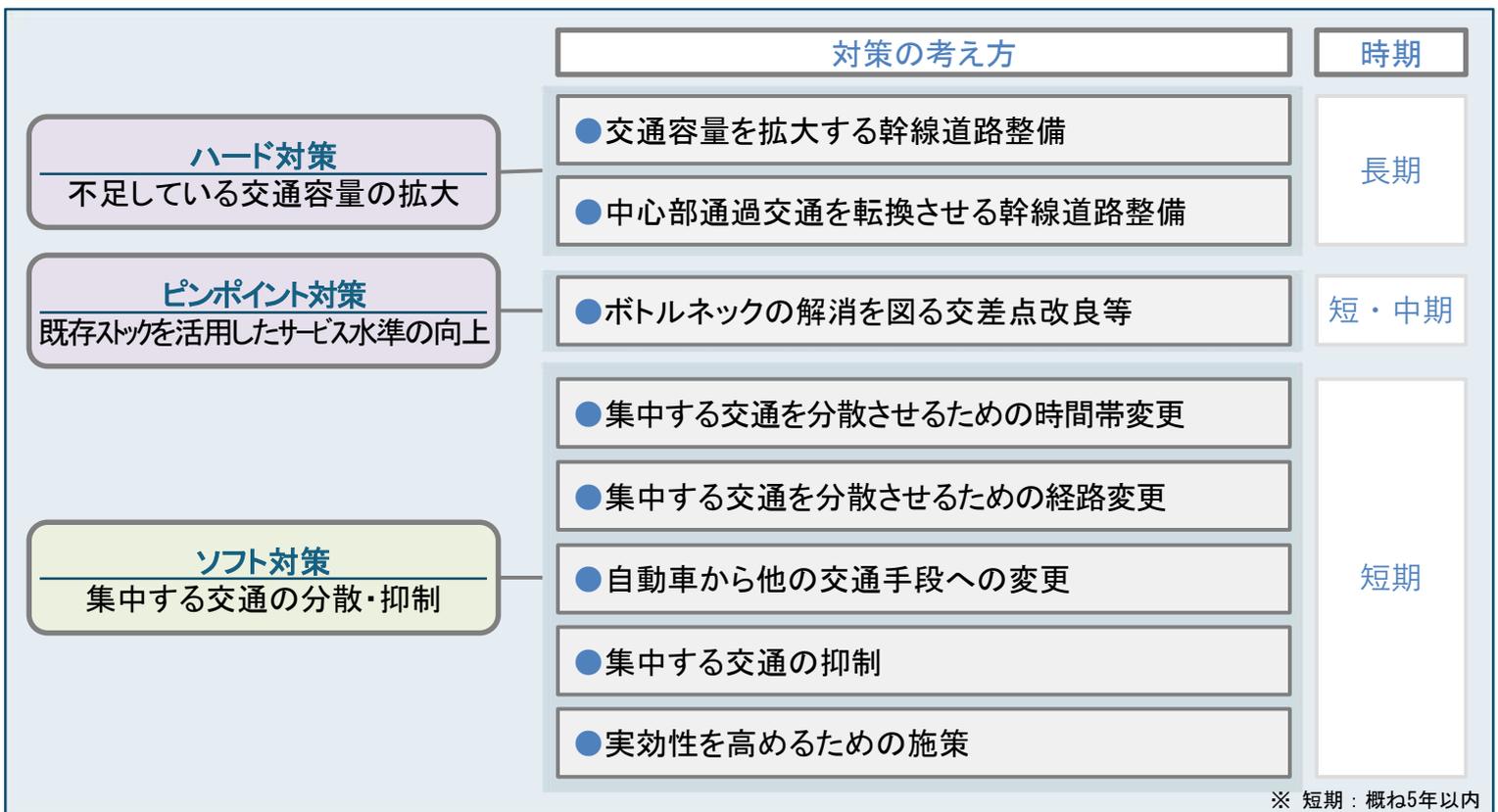
第4章 渋滞対策の方向性

- 上位計画である「第二次かごしま都市マスタープラン」の都市づくりの基本目標『快適で移動しやすい都市』を踏まえ、まちづくりと一体となった渋滞対策を推進します。
- 第3章で整理した4つの渋滞発生要因を踏まえ、渋滞対策の基本方針を設定します。
- 抜本的な渋滞対策である幹線道路整備（ハード対策）には、膨大な費用と時間を要することから、短期・中期で実施可能なボトルネック解消を図る交差点改良等のピンポイント対策や、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、ソフト対策は、車社会からの転換も含む大きな取組みであり、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。



第5章 具体的な取組み

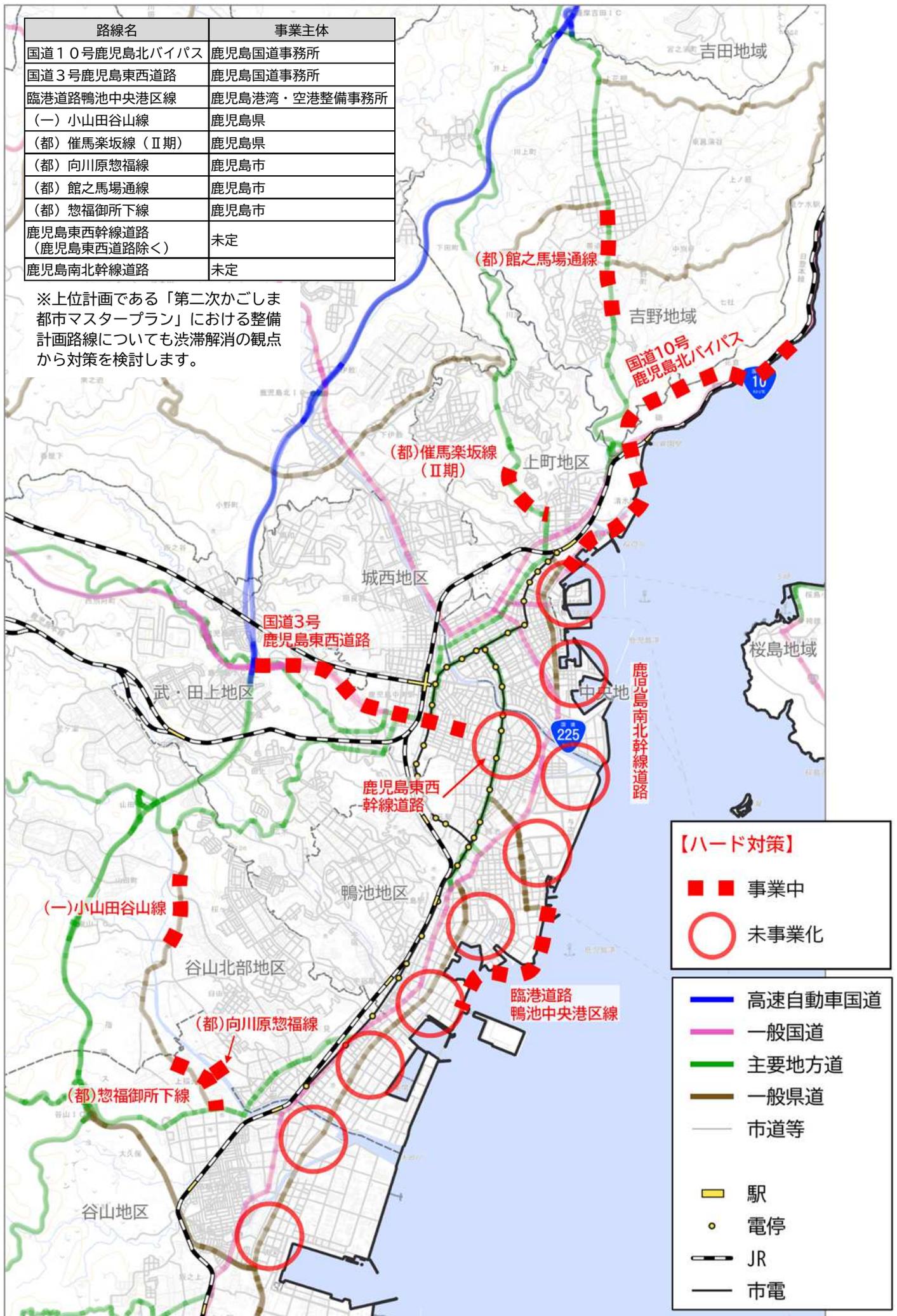
- 渋滞対策の方向性を踏まえ、「ハード対策」、「ピンポイント対策」、「ソフト対策」について具体的な取組みを推進します。



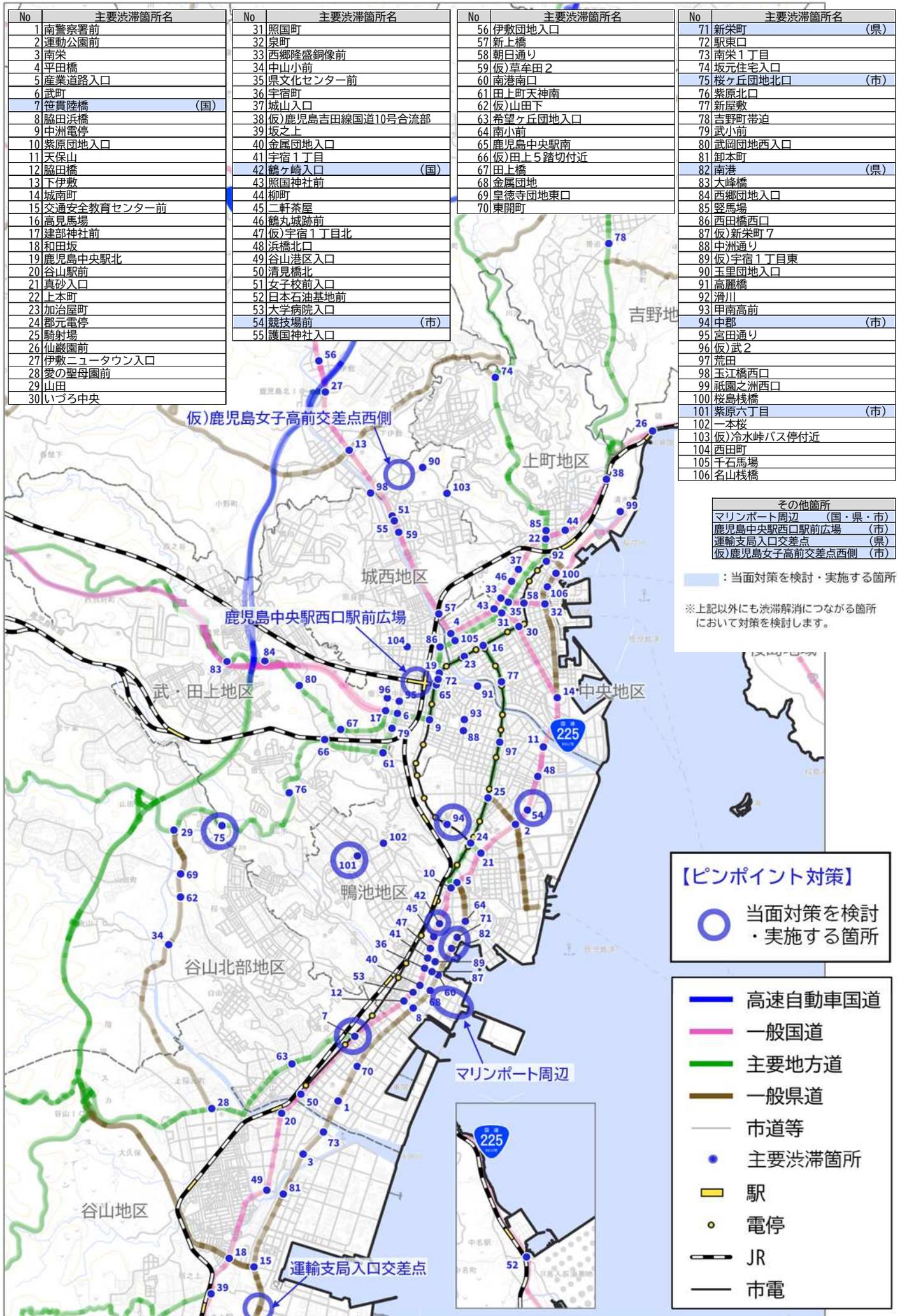
5-1 ハード対策

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

※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も渋滞解消の観点から対策を検討します。



5-2 ピンポイント対策



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・誘導策の検討	
(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) 集中する交通の削減		
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 オンライン手続き（電子申請システム、マイナポータルの運用） 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	
各種団体との連携	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 期待される効果

【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、将来的には「市街地部の混雑している道路の延長割合」が半減され、ワースト1位からの脱却が期待されます。
- また、交通容量が不足する中心部入口断面や河川部断面における混雑度は1.25未満となり、交通渋滞の緩和が図られることが期待されます

ハード対策により期待される効果

指標	現況	将来
市街地部の混雑している道路の延長割合	68%*	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	1.25 未満

※現況は、2021年度(令和3年度)全国道路・街路交通情勢調査より算出



市街地部の混雑している道路の混雑割合



長期的には「半減」へ
全国ワースト1位からの脱却を目指す!

※鹿児島市の現況は、2021年度(令和3年度)全国道路・街路交通情勢調査より算出
※鹿児島市以外の自治体は、2021年度(令和3年度)全国道路・街路交通情勢調査より算出

産業活動を支える道路整備



出典:第二次かごしま都市マスタープラン(令和4年度)

【ソフト対策】

- ソフト対策に掲げる施策を推進することにより、主要幹線道路の朝ピーク交通量(7~9時)を1割削減することで、旅行速度が20km/h以上に向上することが期待されます。

コロナ禍における朝ピーク時の交通状況の変化

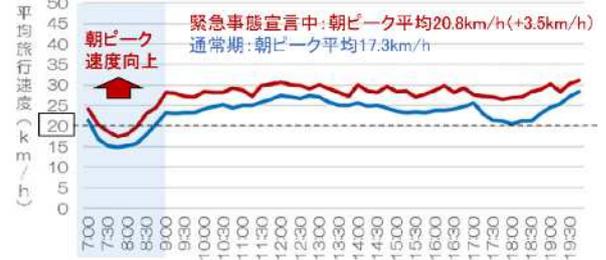
国道225号下り

朝ピーク時の交通量を10%抑制で
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



ソフト対策により期待される効果

指標	現況	短期
主要幹線道路における平均旅行速度(朝ピーク時)	—	20km/h 以上

第7章 計画推進のために

- 渋滞対策は、道路を利用する「市民」や「事業者」、「関係団体」、「行政」など多様な主体が自ら考え、協力・連携し、一体的に取り組むことが必要です。
- このため、各主体が本市の渋滞問題に関心を持ち、適切な役割分担のもとで、渋滞解消に向けた取り組みを推進します。
- 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年毎に検証・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、効果を検証し、市民や事業者へ広く情報発信することで更なる取組みの拡大につなげていきます。

