

第1回策定協議会における 指摘事項と対応

第1回策定協議会における指摘事項と対応

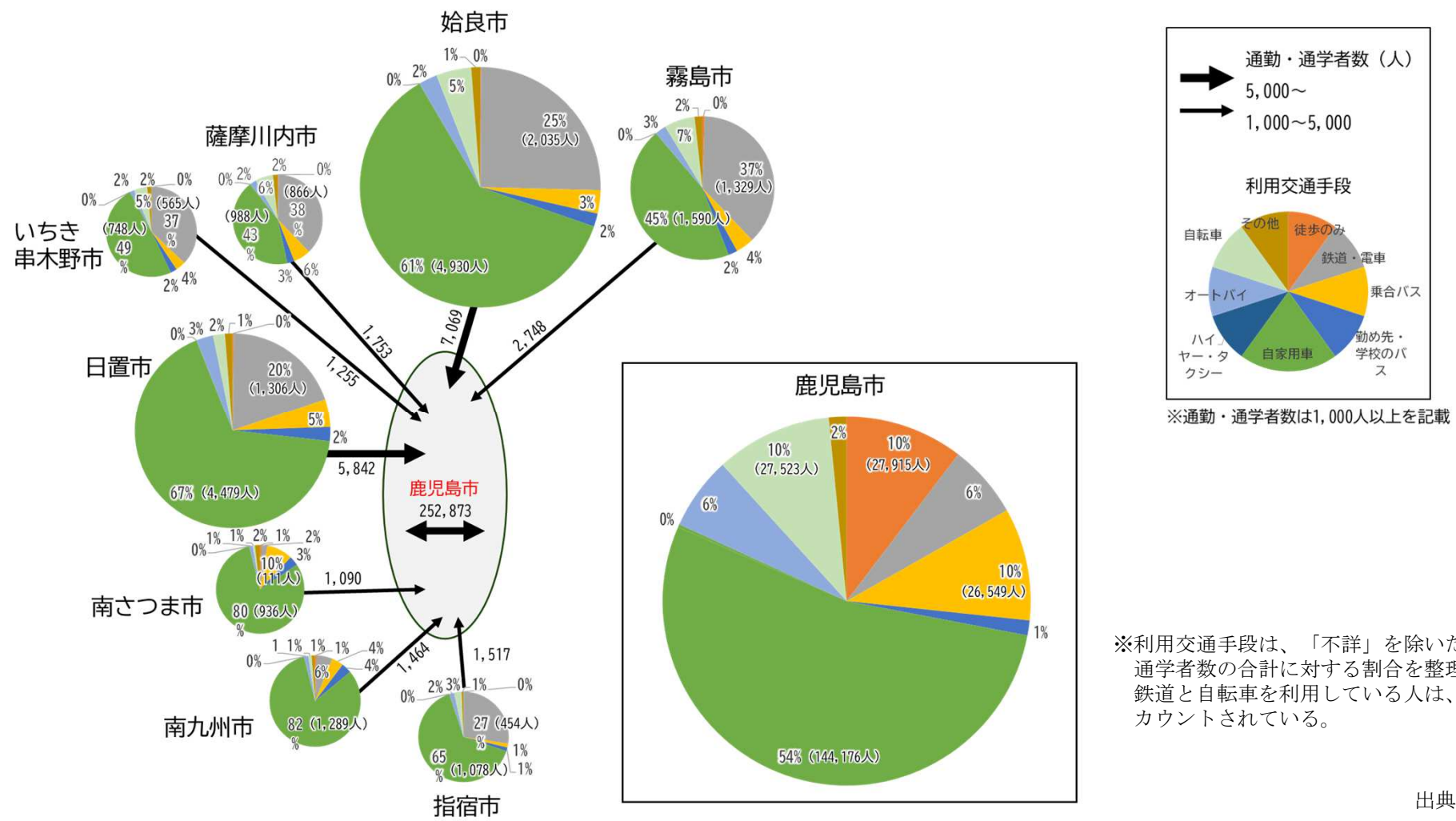
第1回策定協議会（令和7年1月8日開催）における指摘事項のうち、現時点で整理できた項目を以下に示す。

No.	指 摘 事 項	対 応
(1)	市外（始良市、霧島市、指宿市、南薩など）からの通勤などの人流が見えないので、数字的に洗い出していきたい。	令和2年国勢調査をもとに、鹿児島市外からの通勤・通学者の流入状況及び利用交通手段を整理。【P.2参照】
(2)	人と物が同じ道路を通っているので、物流に関するデータ（動線、交通量）を抜き出して調査していただきたい。	道路交通センサス、ETC2.0プローブデータをもとに、鹿児島港における物流関連の交通需要、利用経路を整理。【P3～5参照】
(3)	渋滞対策の機運を盛り上げるためにも、渋滞による経済損失額を算出していただきたい。	道路交通センサスをもとに試算した結果、本市における渋滞損失額は年間約410億円、市民一人あたり年間約7万円。 ※ 道路交通センサスの対象である県道以上の路線を集計 ※ 渋滞損失額の試算は、平均旅行速度での通過時間と自由旅行速度での通過時間の差に、交通量、車種別時間価値を乗じて算出
(4)	公共交通の利用促進や時差出勤については、利用者の行動形態を変えるきっかけとなるよう時間短縮効果などの指標を出せば良いのではないかな。	鹿児島県渋滞対策協議会において、時差出勤や公共交通利用を促すためのパンフレットを作成し、時間短縮効果等を分かりやすく掲載していることから、今後、連携しながら取り組んでまいりたい。【P.6参照】

(1) 鹿児島市外からの通勤・通学者の流入状況

- 鹿児島市への通勤・通学者数は、始良市が最も多く約7,000人であり、霧島市を含め約10,000人が北部方向から流入する。西部方向からは約9,000人、南部方向からは約4,000人が流入している。
- 利用交通手段は、鹿児島市から離れた霧島市、薩摩川内市、いちき串木野市は鉄道が約4割を占めるものの、鹿児島市に隣接する始良市、日置市、指宿市は自家用車が6～7割、南さつま市、南九州市は自家用車が8割を超える。
- 鹿児島市では、乗合バス、鉄道・電車が各々約1割、徒歩のみや自転車も各1割占めている。

■ 鹿児島市への通勤・通学者数と利用交通手段



※利用交通手段は、「不詳」を除いた利用交通手段別通勤・通学者数の合計に対する割合を整理。鉄道と自転車を利用している人は、鉄道、自転車それぞれでカウントされている。

(2) 鹿児島港における物流関連の交通需要・移動経路

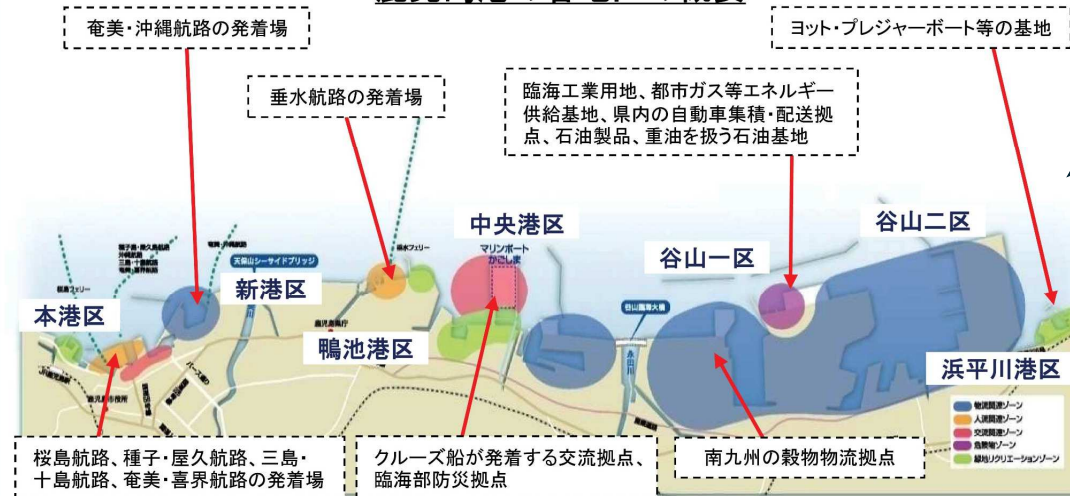
鹿児島港の特徴と各地区の概要

- 鹿児島港は、南北約20kmと広範囲に及ぶ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ある。
- 鹿児島港背後には、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、鹿児島港はそれら**企業の生産活動に必要な海上輸送拠点としての機能を果たす**とともに、**地域の雇用や経済を支えている**。また、本港区等には奄美・沖縄航路など離島地域への航路が就航しており、**県内離島の生活に必要な不可欠な物流・人流拠点としての機能を果たしている**。また、マリンポートかごしまは、**大型クルーズ船の受入拠点としての機能を果たす**とともに、観光需要の増大に対応し、**地域の雇用や経済を支えている**。

鹿児島港の特徴

- 背後圏地域とのアクセス性が高い鹿児島港
 - ・「九州縦貫自動車道」、「南九州西回り自動車道」や港内ふ頭間を連絡する臨港道路など道路網の整備が進んでいるとともに、臨港道路や鹿児島東西道路などさらなる道路網の整備も進められており、背後圏地域とのアクセス性が確保されている。
- 県内産業の生産活動や離島の生活を支える鹿児島港
 - ・港の背後圏には、南九州の畜産業を支える飼料製造企業や自動車や石油製品の集積配送拠点が集積。さらに奄美・沖縄航路など離島地域へのフェリーや高速船、湾内フェリーの拠点として県内産業の生産活動や離島の生活を支えている。
- 南九州の大型クルーズ船の受入拠点としての鹿児島港
 - ・マリンポートかごしまは、大型クルーズ船の受入拠点、防災拠点として、地域の観光・防災等に大きく寄与している。

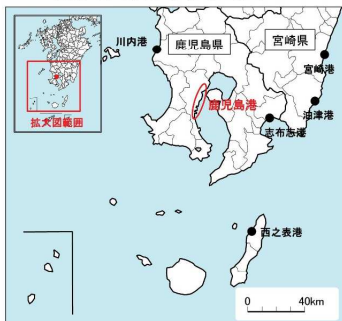
鹿児島港の各地区の概要



物流関連ゾーンは、

- ・新港区
- ・中央港区
- ・谷山一区
- ・谷山二区

鹿児島港の位置図



鹿児島港のアクセス道路



臨港道路とフェリー・RORO船の主要な航路

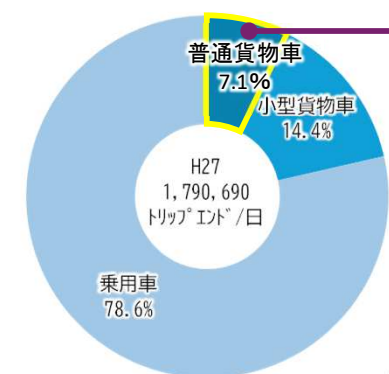


(2) 鹿児島港における物流関連の交通需要・移動経路

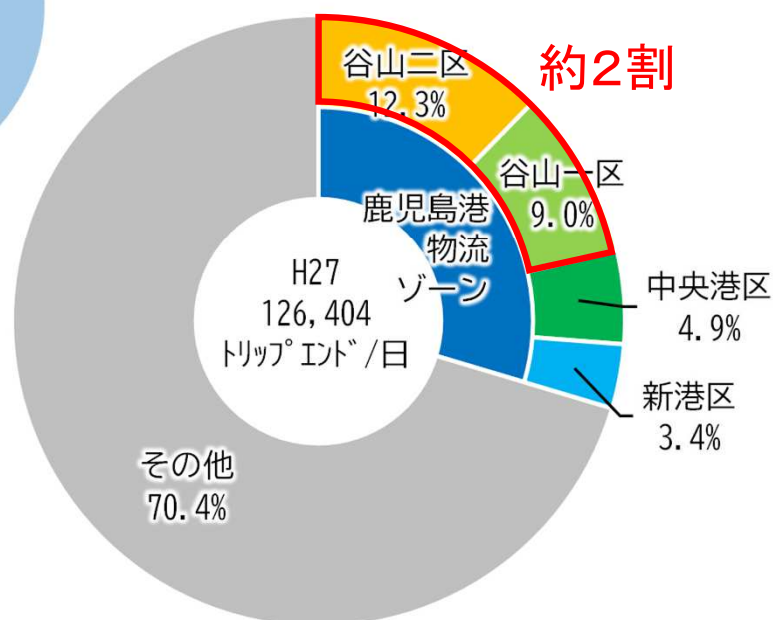
1) 発生集中交通量

- 鹿児島市における普通貨物車の発生集中交通量は、鹿児島港谷山一区、谷山二区が最も多く、市内の約2割を占める。
- 鹿児島港に加え、鹿児島港に隣接する谷山、鴨池周辺も多い。

■ 鹿児島市における車種別発生集中交通量

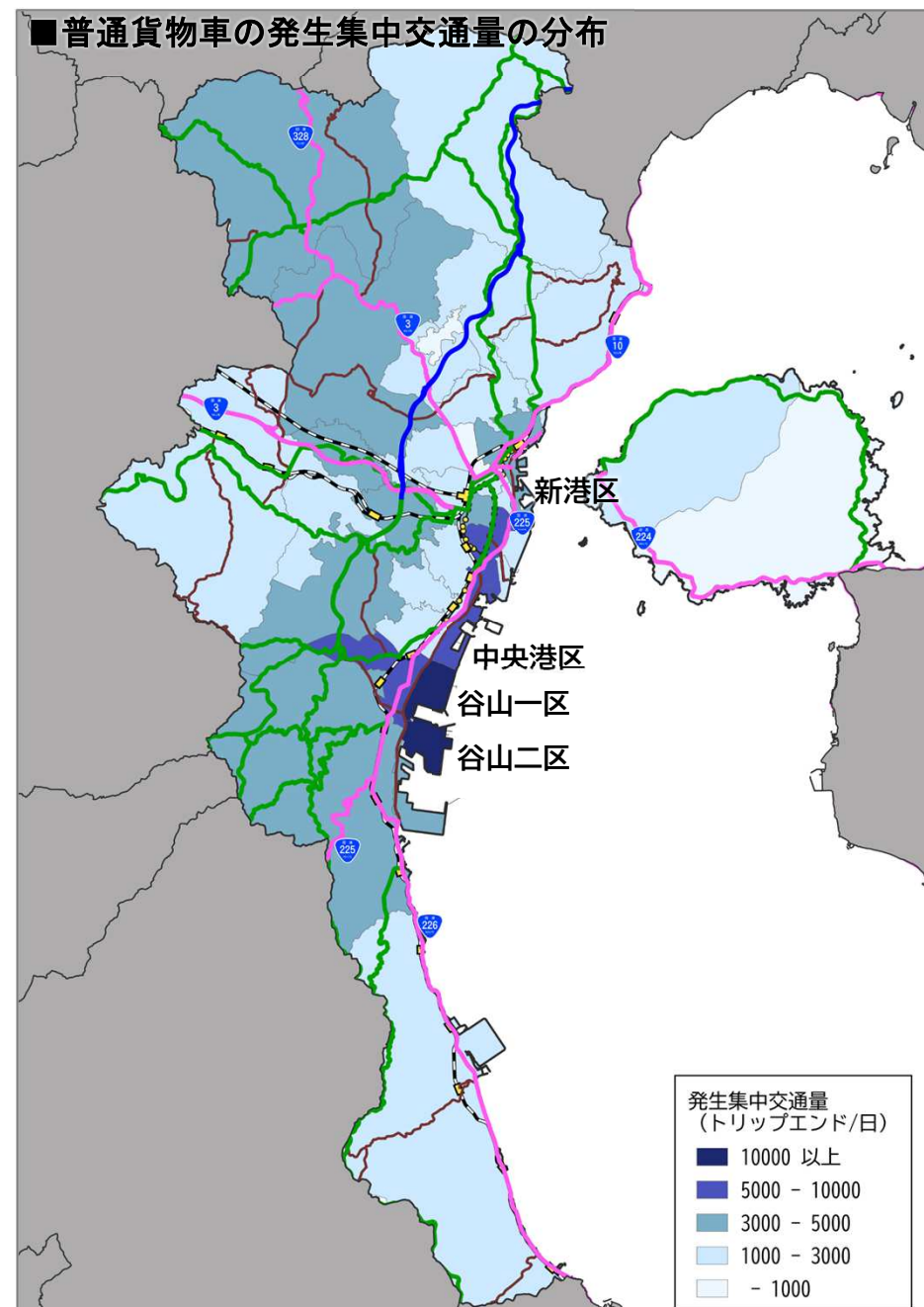


■ 鹿児島港物流関連ゾーンの普通貨物車発生集中交通量の割合



出典：H27年道路交通センサス 現況OD表

■ 普通貨物車の発生集中交通量の分布



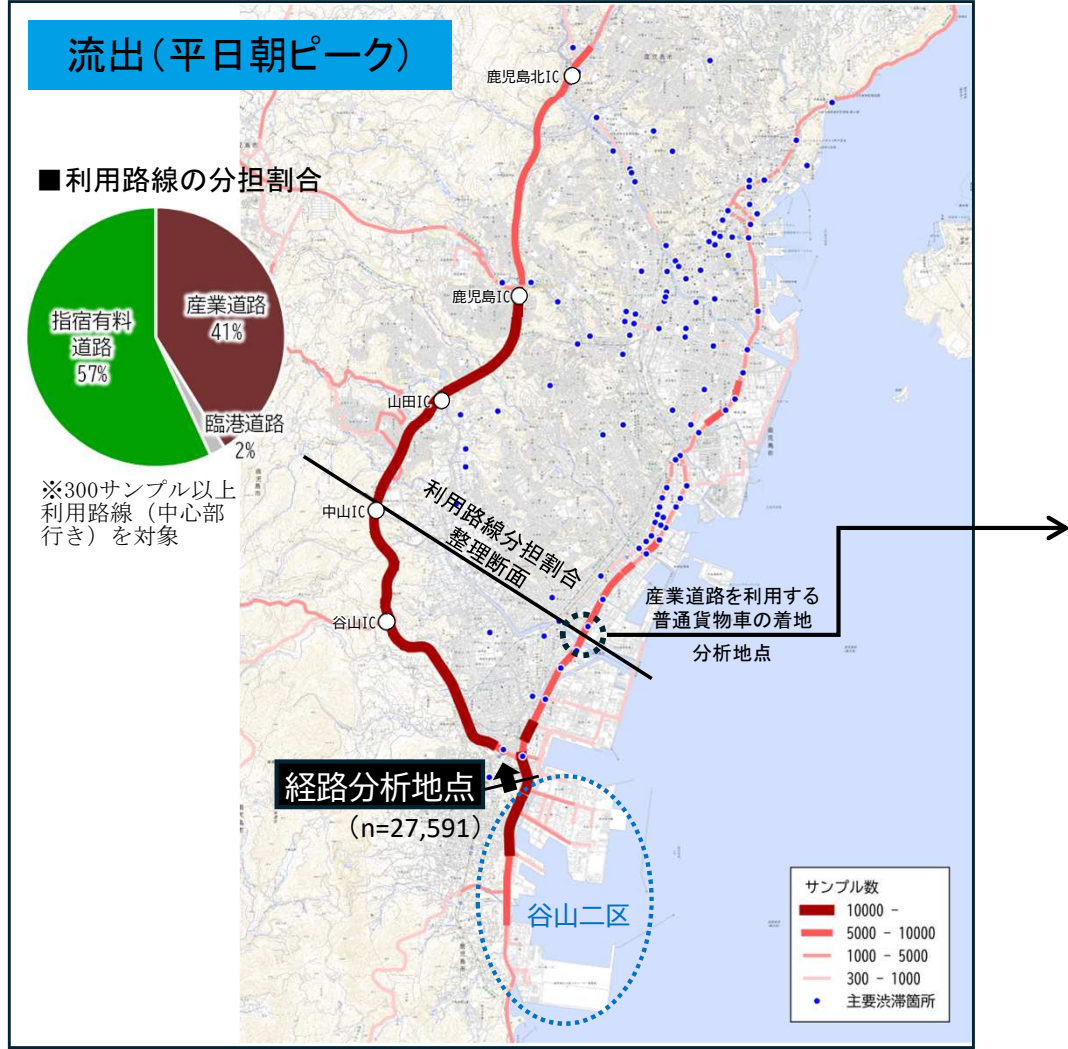
出典：H27年道路交通センサス 現況OD表

(2) 鹿児島港における物流関連交通需要・移動経路

2) 物流関連ゾーン発着交通の経路

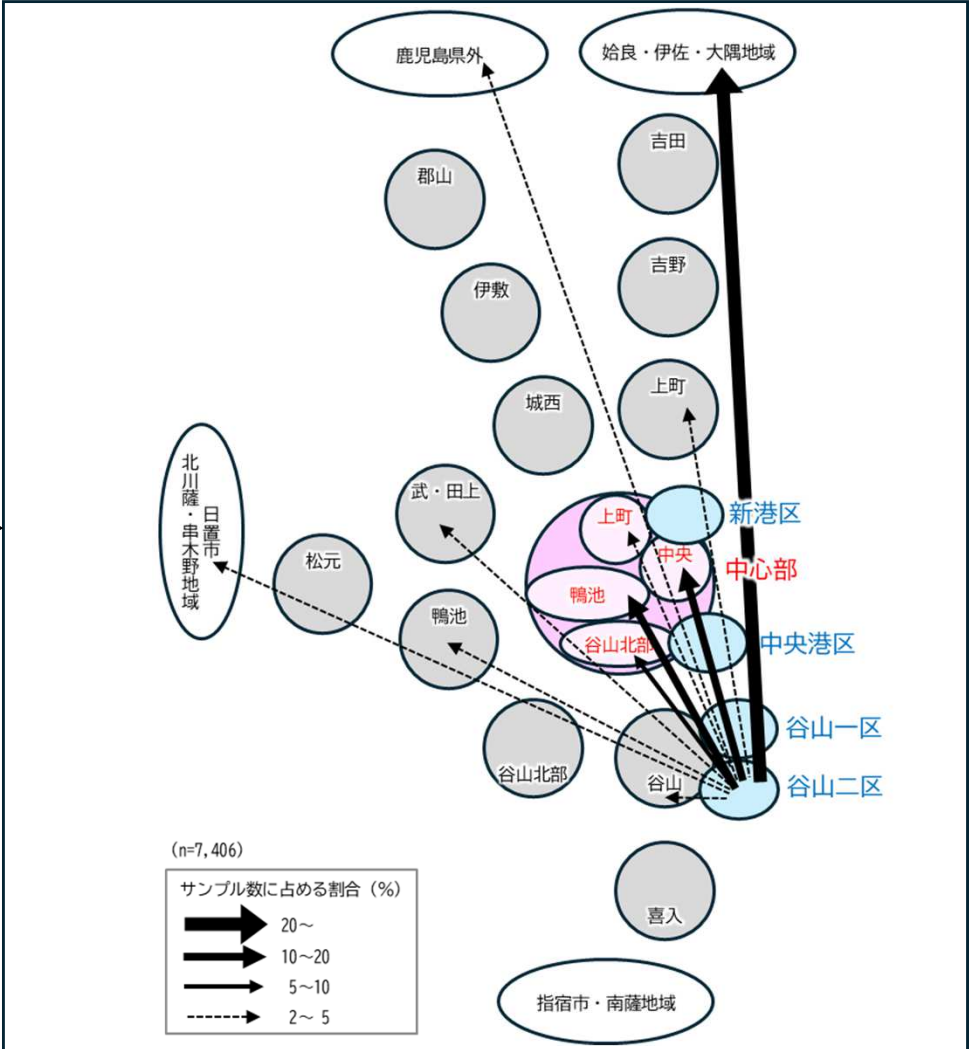
- 平日朝ピークに谷山二区付近を通過する普通貨物車の経路は、指宿有料道路が57%、産業道路が41%。
- 産業道路を利用する普通貨物車の20%以上は、始良・伊佐・大隅地域を着地としている。

■ 谷山二区付近を通過する普通貨物車の経路



※300サンプル以上の経路を記載

■ 産業道路を利用する普通貨物車の着地



出典：ETC2.0プローブデータ R4.4~R5.3 平日

(4)時差出勤等による時間短縮効果

● 県交通渋滞対策協議会では、時差出勤や公共交通利用等を促すため、国、県、市で連携して企業や団体への広報を実施。

