

渋滞対策の方向性

1. 渋滞対策の方向性を整理するためのエリアの設定

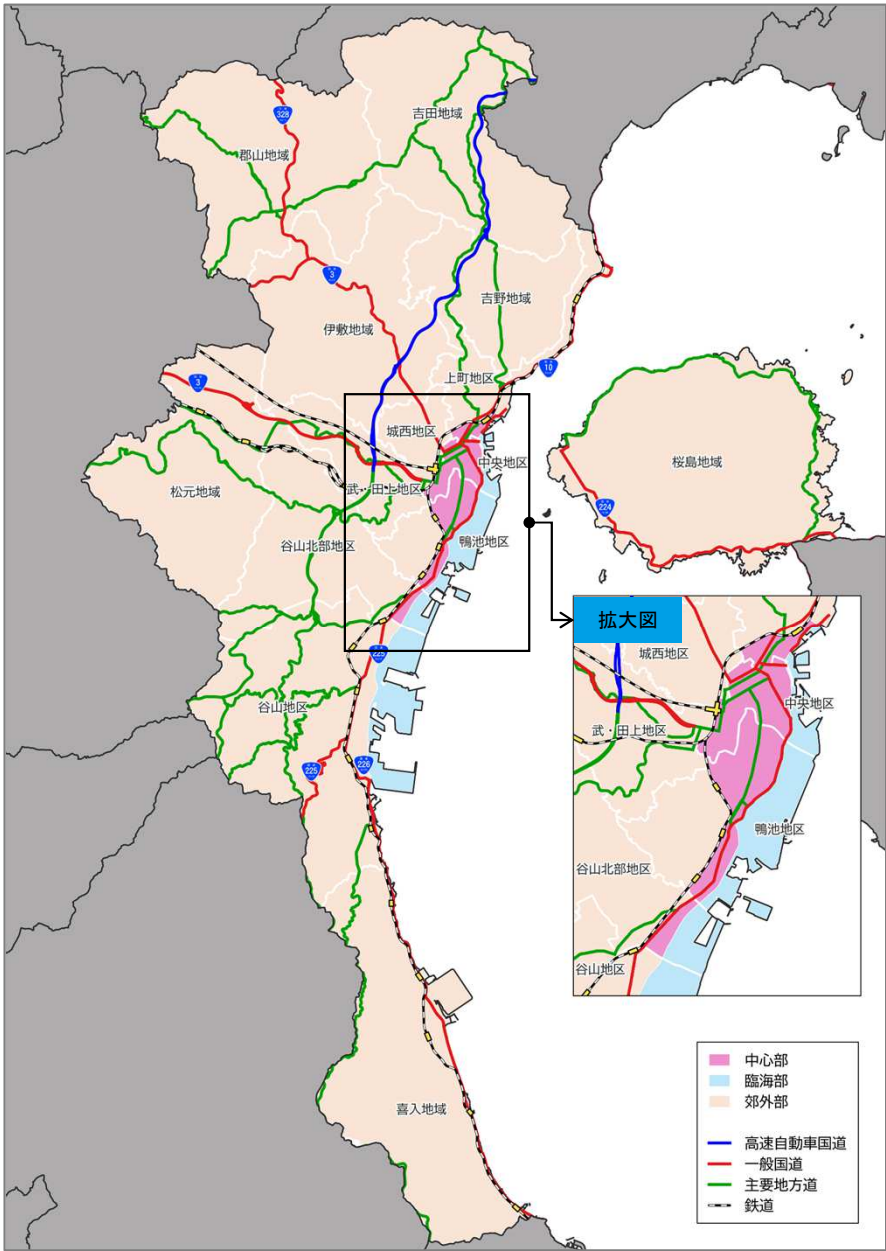
- 渋滞対策を検討するためのエリアは、人や物が集中するエリアを「中心部」及び「臨海部」に設定した。
- 上記以外のエリアを「郊外部」とし、中心部にアクセスする幹線道路や公共交通機関の整備状況を踏まえ、6方向に区分した。

■ 渋滞対策の方向性を整理するためのエリア

エリア		該当する地区・地域	中心部にアクセスする 主な幹線道路	公共交通機関の 整備状況
中心部		中央地区 上町地区（一部） 鴨池地区（一部）	—	JR、市電、路線バス
臨海部		谷山北部地区（一部） 谷山地区（一部）	国道225号 産業道路	路線バス
郊外部	北部	上町地区（一部） 吉野地域 吉田地域	国道10号 （主）鹿児島吉田線 （主）鹿児島蒲生線	JR、路線バス
	北西部	城西地区 伊敷地域 郡山地域	国道3号	路線バス
	西部	武・田上地区 松元地域	国道3号 （主）鹿児島東市来線 （主）永吉入佐鹿児島線	JR、路線バス
	南西部	鴨池地区（一部） 谷山北部地区（一部）	—	路線バス
	南部	谷山地区（一部） 喜入地域	国道225号、226号 （主）鹿児島加世田線 産業道路	JR、路線バス
	東部	桜島地域	—	フェリー

中心部：JRから東側、かつ臨海部の主要幹線道路から西側のエリア
臨海部：臨海部の主要幹線道路から東側の鹿児島港を含むエリア

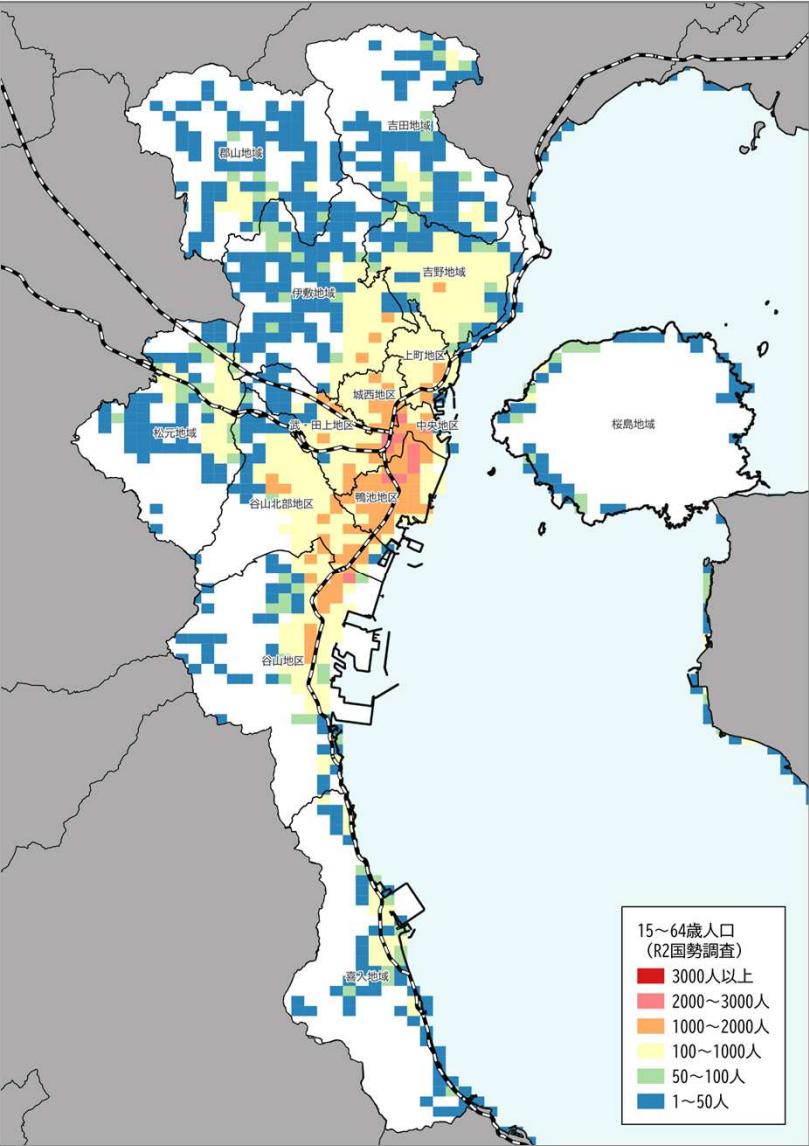
■ 渋滞対策の方向性を整理するためのエリア



1. 渋滞対策の方向性を整理するためのエリアの設定

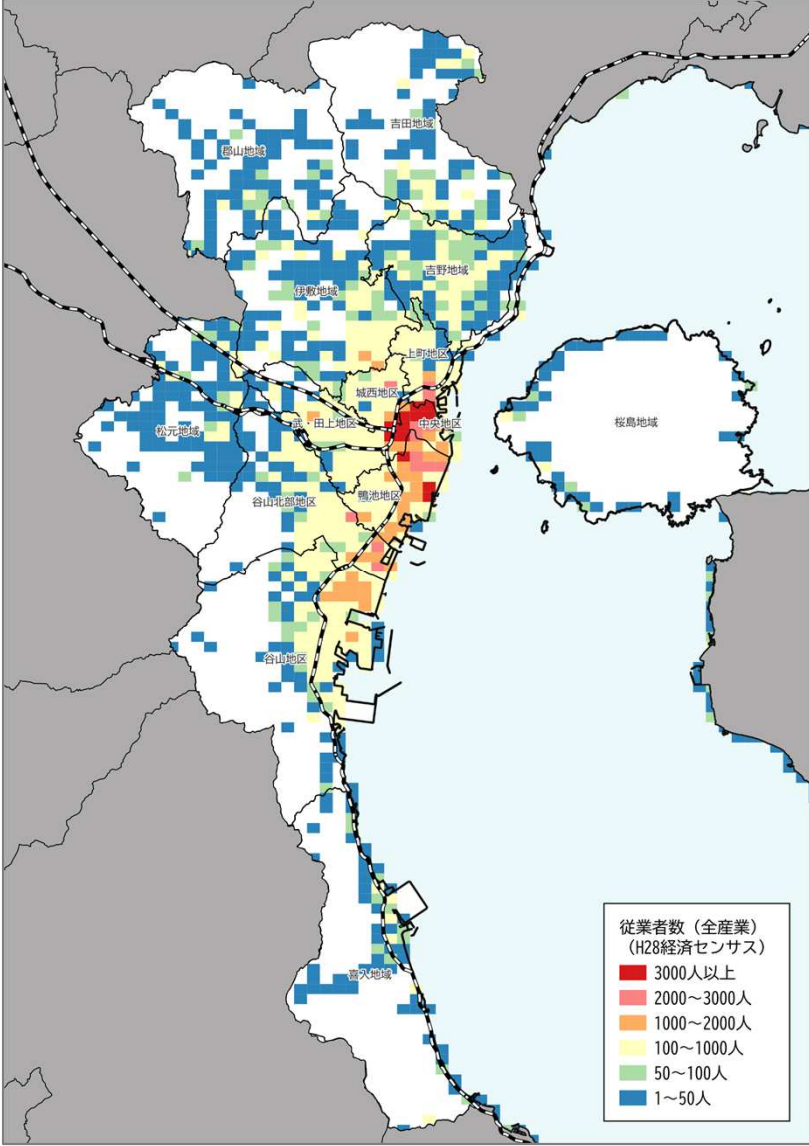
■人の集積状況

【15～64歳人口分布(500mメッシュ)】



出典：令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計

【従業者数分布(500mメッシュ)】



出典：平成28年経済センサスに関する地域メッシュ統計

【大型小売店の立地状況】



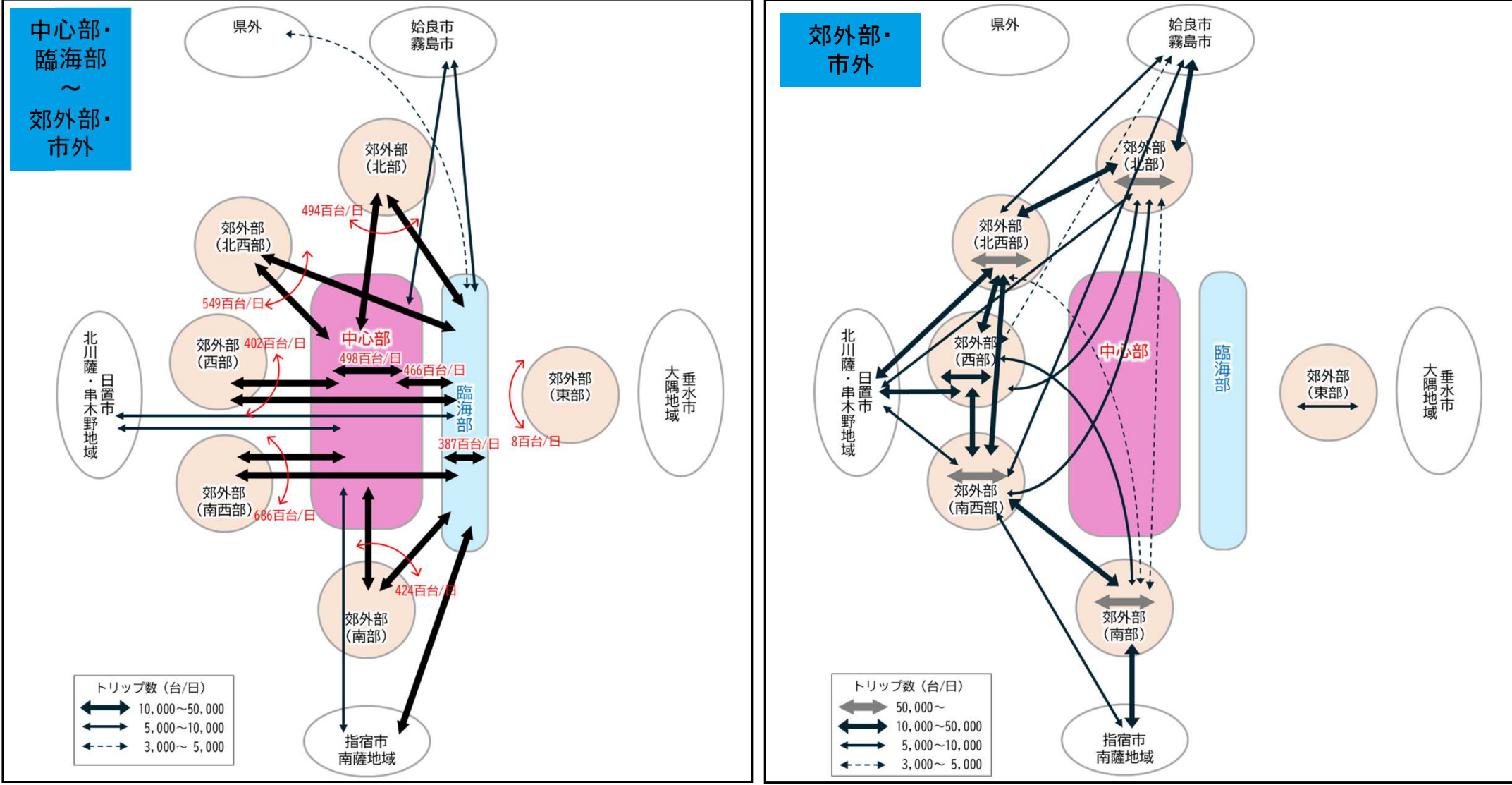
出典：全国大型小売店総覧

2. 鹿児島市における自動車交通需要

(1) OD交通量

- 中心部・臨海部への発着交通は、南西部が約7万台/日と最も多く、次いで北部と北西部が約5万台/日、西部と南部が約4万台/日である。また、中心部内々交通は約5万台/日、臨海部内々交通は約4万台/日、中心部～臨海部間は約5万台/日である。
- 郊外部・市外間の移動も多く、中心部を通過すると考えられるOD交通もみられる。

■エリア間OD図

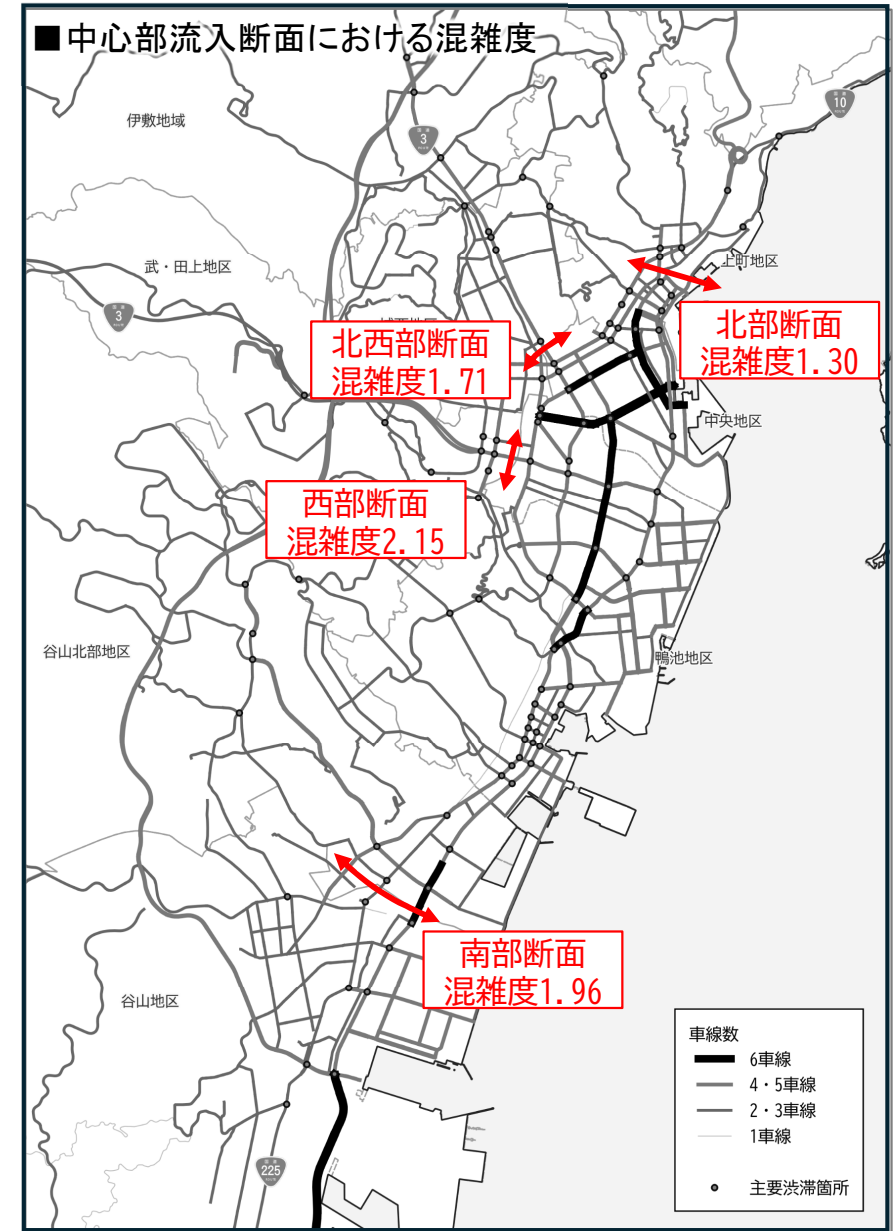


出典：H27年道路交通センサス 現況OD表

2. 鹿児島市における自動車交通需要

(2) 交通容量

●中心部流入断面の交通容量は、各流入断面で容量不足が発生している。



断面	交通容量 (台/日) (a)	24時間 自動車類交通量 (台/日) (b)	過不足量 (台/日) (a-b)	混雑度 (b/a)
対象路線				
北部				
国道10号	46,700	60,564	-13,864	1.30
国道10号鹿児島北バイパス				
(主)鹿児島蒲生線				
北西部				
国道3号	23,600	40,437	-16,837	1.71
西部				
(主)鹿児島東市来線	20,200	43,530	-23,330	2.15
南部				
国道225号	49,200	96,406	-47,206	1.96
(主)鹿児島加世田線				
産業道路				

※ 県道以上が対象のため、南西部断面は混雑度を算出してない。

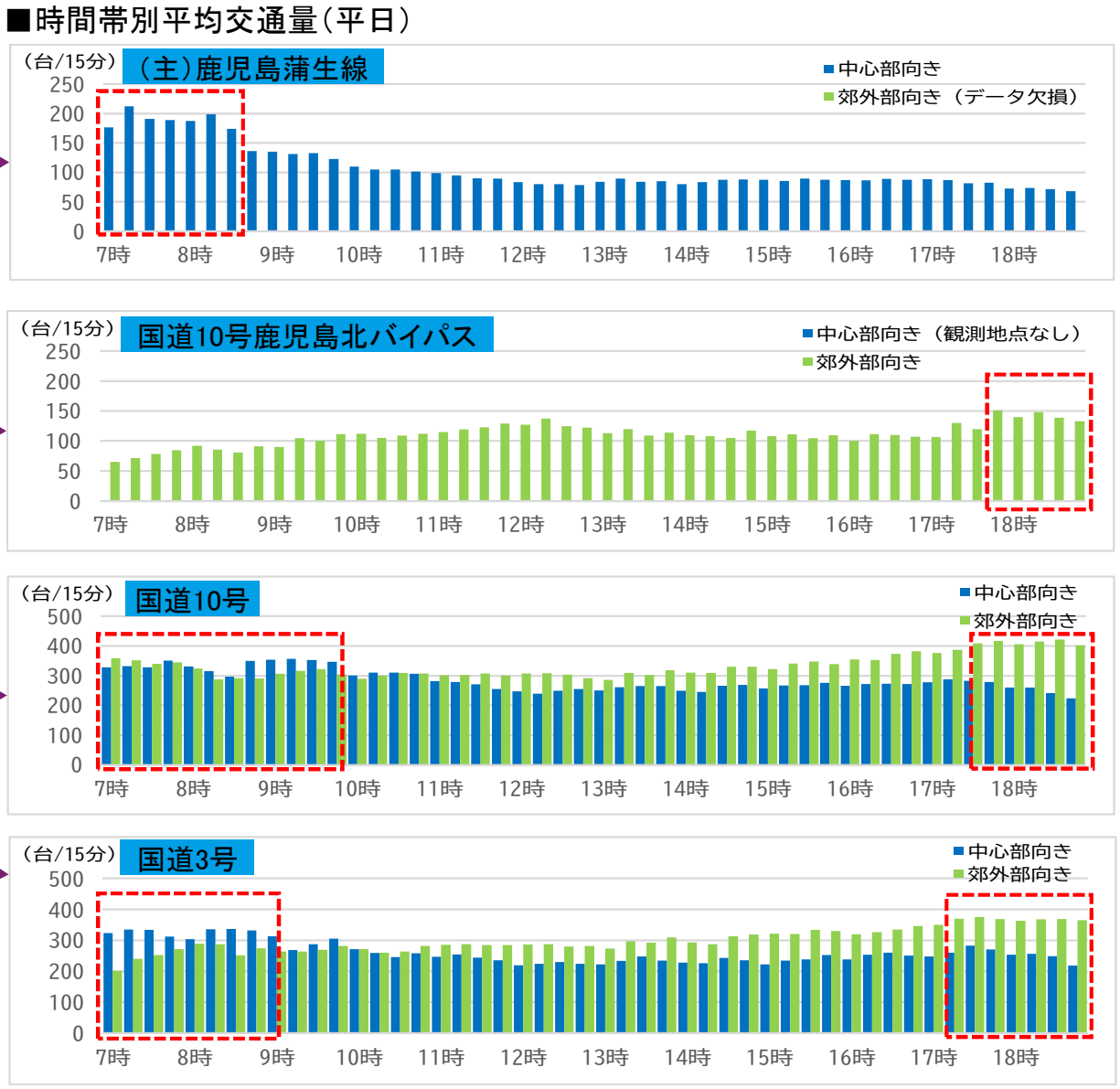
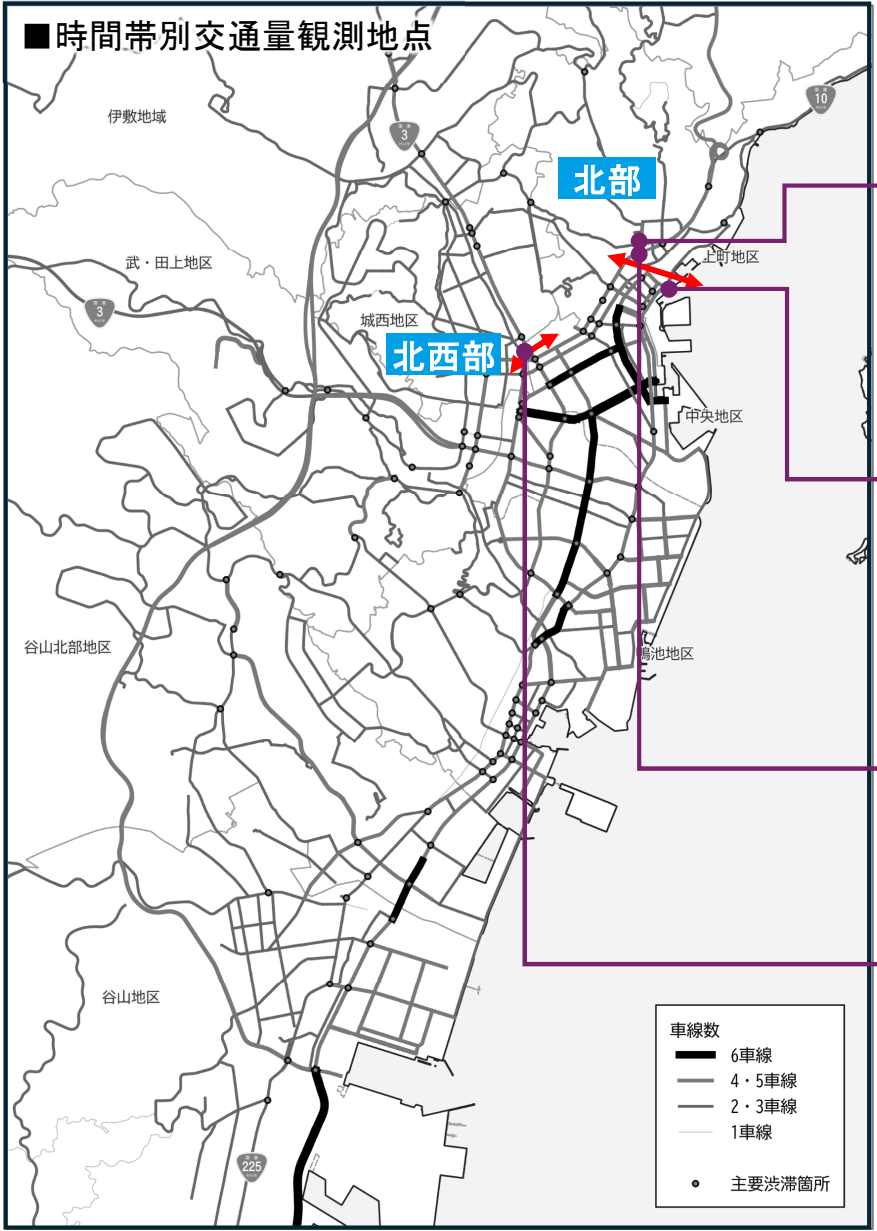
交通容量は、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査より算出

出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

2. 鹿児島市における自動車交通需要

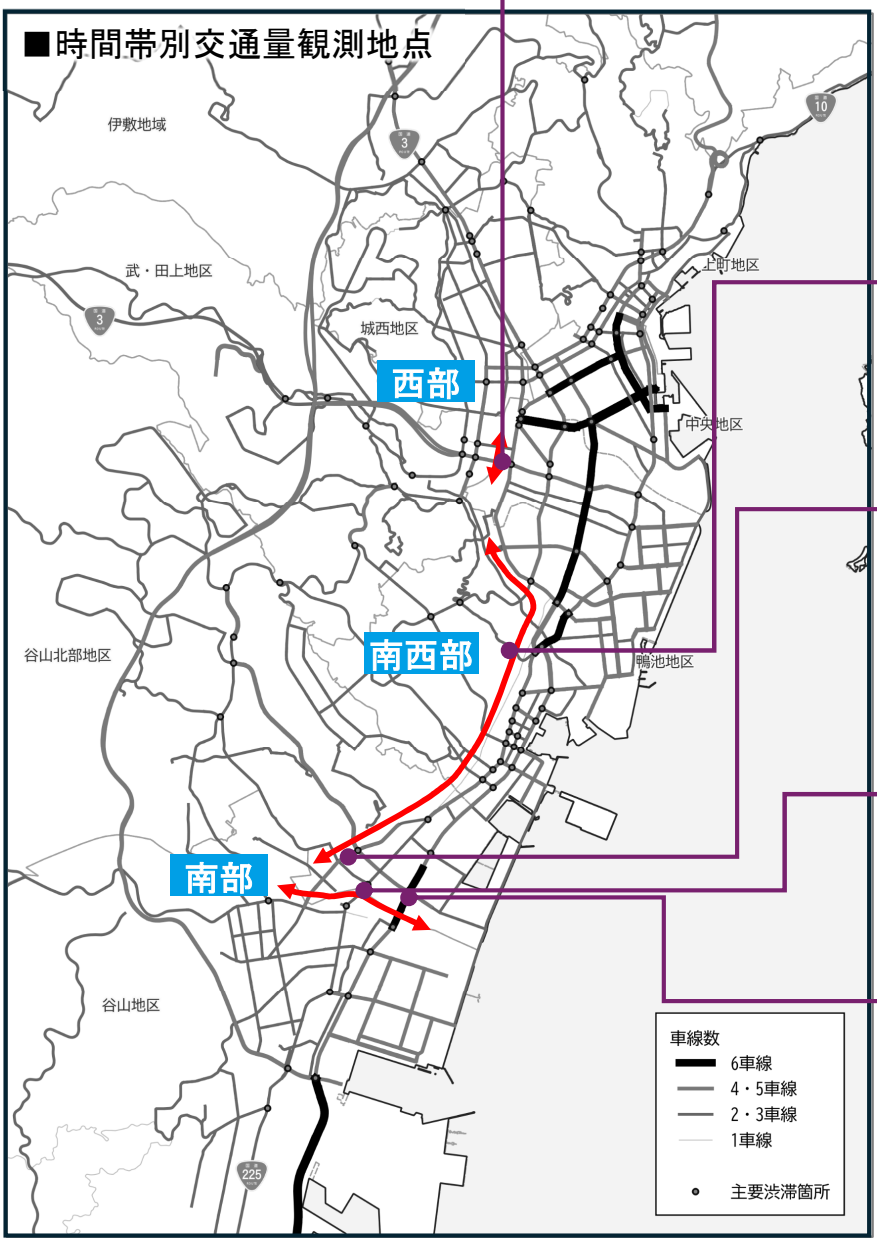
(3) 時間帯別交通量

● 中心部流入断面を通過する幹線道路の交通量をみると、ピーク時間帯に交通が集中している。

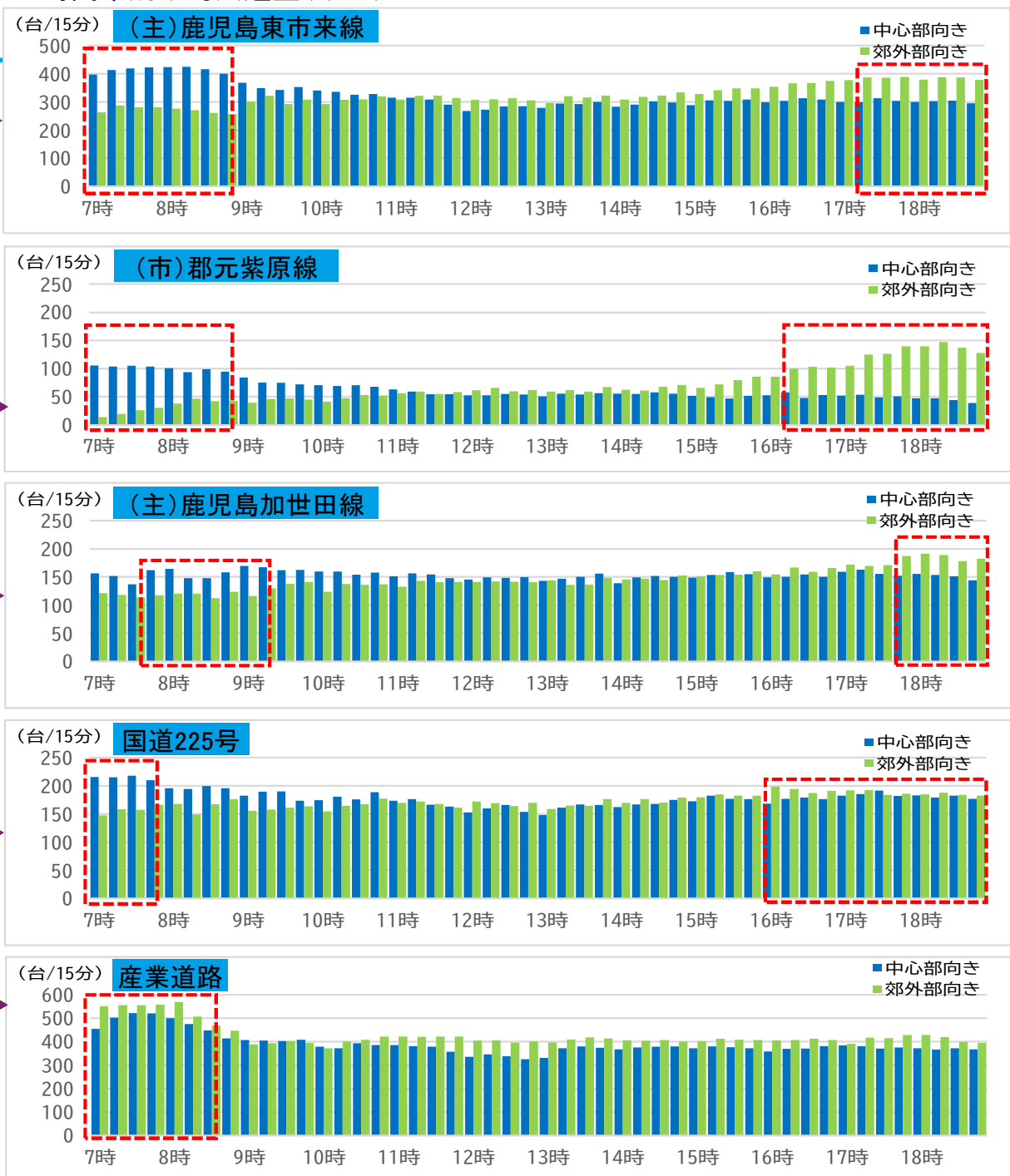


2. 鹿児島市における自動車交通需要

(3) 時間帯別交通量



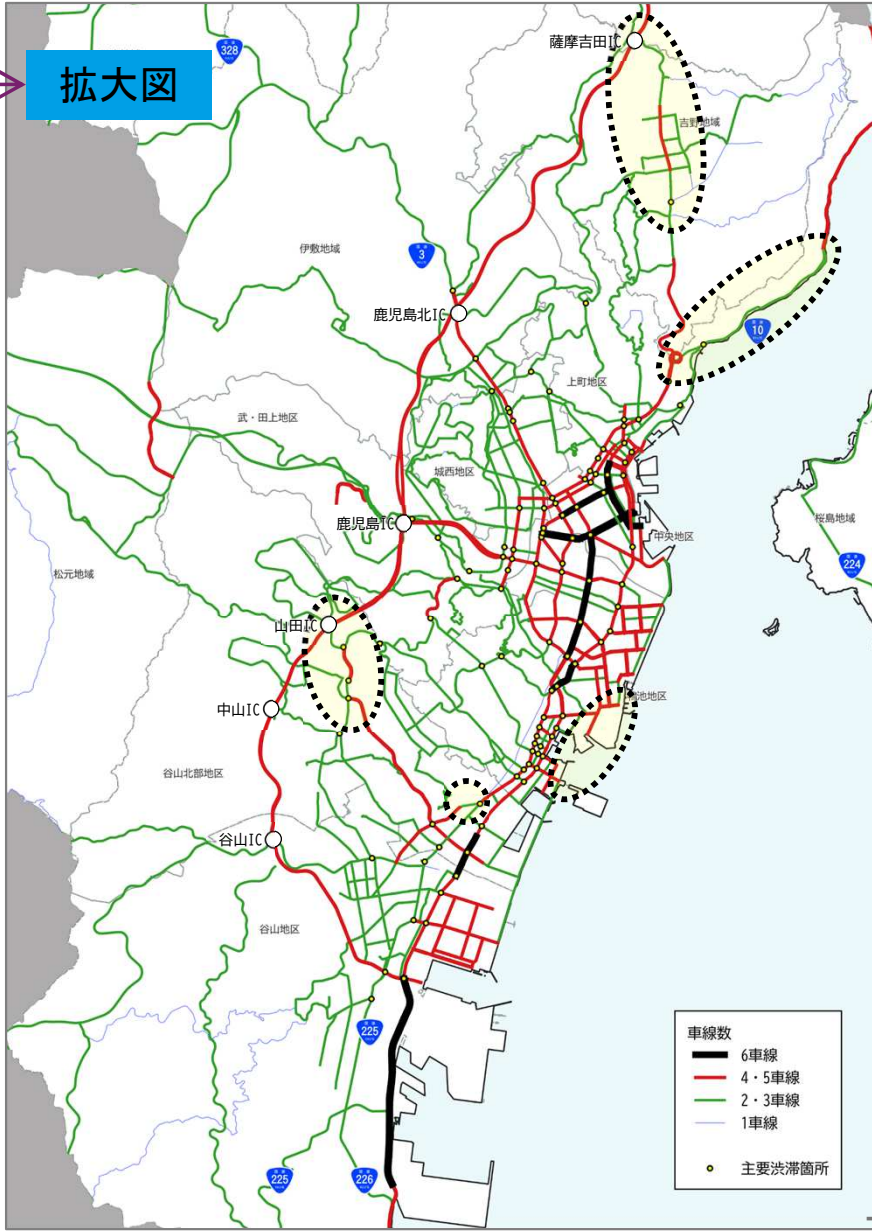
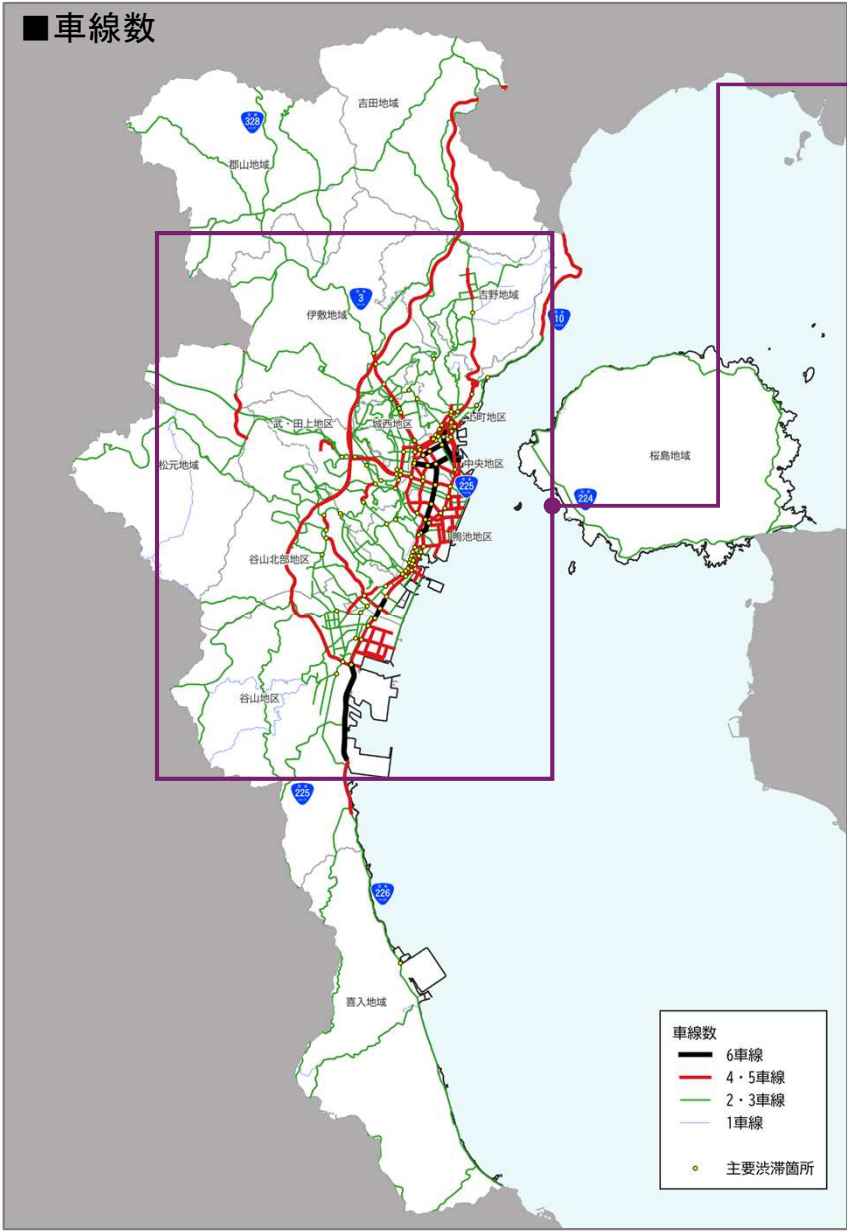
■ 時間帯別平均交通量(平日)



3. 道路の整備状況

(1) 幹線道路ネットワーク

- 中心部を南北に縦貫する幹線道路は、概ね4車線以上でネットワークされているものの、中心部流入断面で容量不足となっている北部断面では、国道10号、(主)鹿児島吉田線で2車線区間が残っている。
- 南西部のICアクセス路線や南部の国道225号に接続する幹線道路で2車線区間が残っている。
- 容量不足となってい北西断面、西部断面、南部断面を通過する幹線道路の多くは4車線以上で整備されていることから、容量確保に向けた対策が必要である。
- 臨海部では、鹿児島港臨港道路に未整備区間があり、港湾物流交通が中心部を通過する一因となっている。



4. 公共交通の整備状況

(1) 鉄道

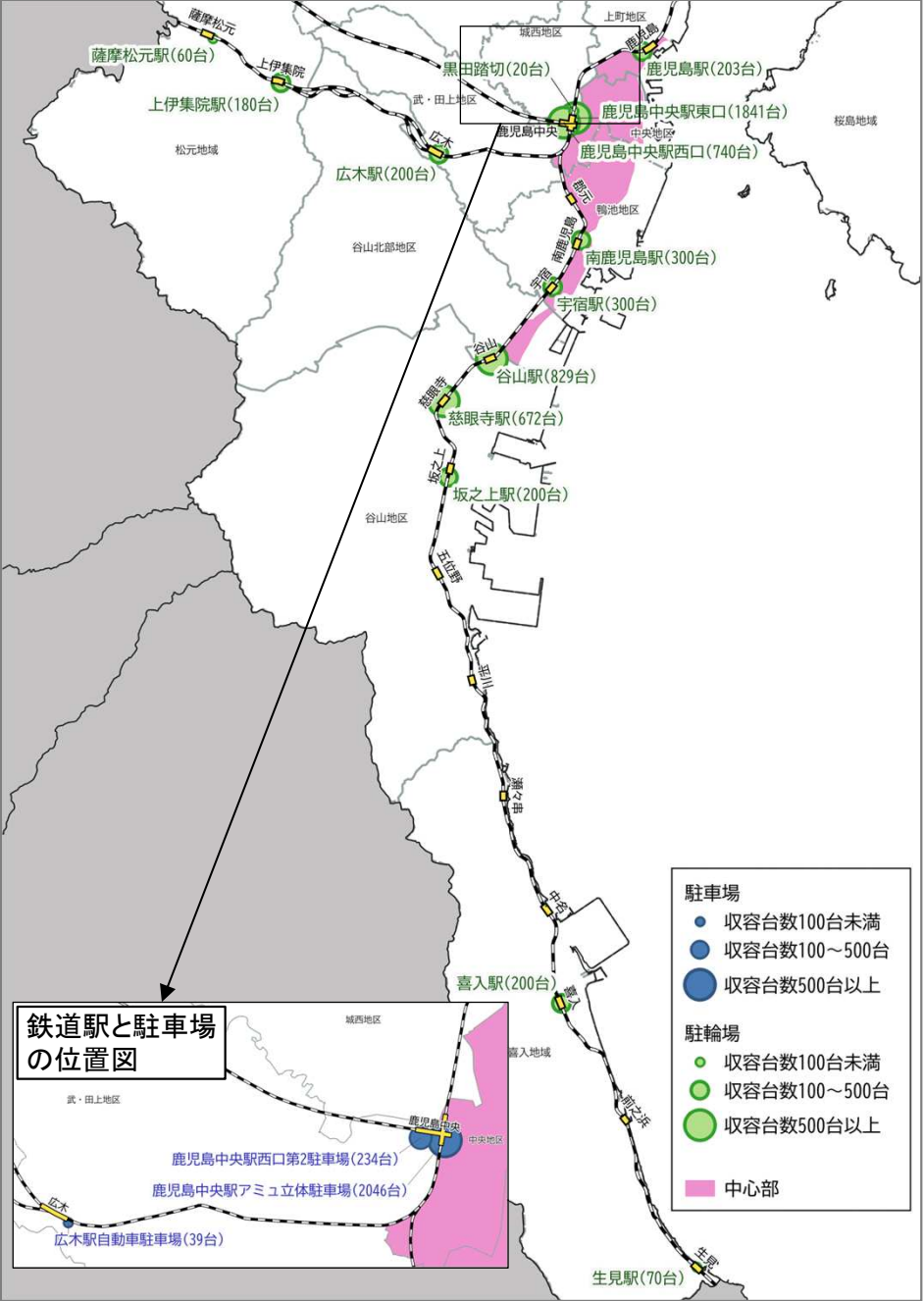
- 鉄道は、中心部から北部、西部、南部方向に運行しており、市内に20駅を有している。
- このうち、駐車場が整備されている駅は、鹿児島中央駅、広木駅のみである。

■ 鉄道駅と駐車場・駐輪場の整備状況

エリア	中心部にアクセスする幹線道路	地区・地域	鉄道		
			駅名	駐車場	駐輪場
中心部	—	中央地区	鹿児島中央	鹿児島中央駅アミュ立体駐車場(2046台) 鹿児島中央駅西口第2駐車場(234台)	鹿児島中央駅東口(1841台) 鹿児島中央駅西口(740台) 黒田踏切(20台)
		上町地区	鹿児島		鹿児島駅(203台)
		鴨池地区	郡元		
			南鹿児島		南鹿児島駅(300台)
			宇宿		宇宿駅(300台)
臨海部	国道225号 産業道路	谷山北部地区			
		中央地区			
		上町地区			
		鴨池地区			
		谷山北部地区			
郊外部	北部	上町地区	竜ヶ水 仙巖園		
		吉野地域			
		吉田地域			
	北西部	城西地区			
		伊敷地域 郡山地域			
	西部	武・田上地区	広木	広木駅自動車駐車場(39台)	広木駅(200台)
		松元地域	上伊集院 薩摩松元		上伊集院駅(180台) 薩摩松元駅(60台)
	南西部	鴨池地区			
		谷山北部地区			
	南部	谷山地区	谷山		谷山駅(829台)
			慈眼寺		慈眼寺駅(672台)
			坂之上		坂之上駅(200台)
			五位野		
			平川		
		喜入地域	瀬々串 中名		
			喜入 前之浜 生見		喜入駅(200台) 生見駅(70台)
	東部	桜島地域			

出典：第3回令和6年度鹿児島市公共交通ビジョン協議会資料

■ 鉄道駅と駐輪場の位置図



4. 公共交通の整備状況

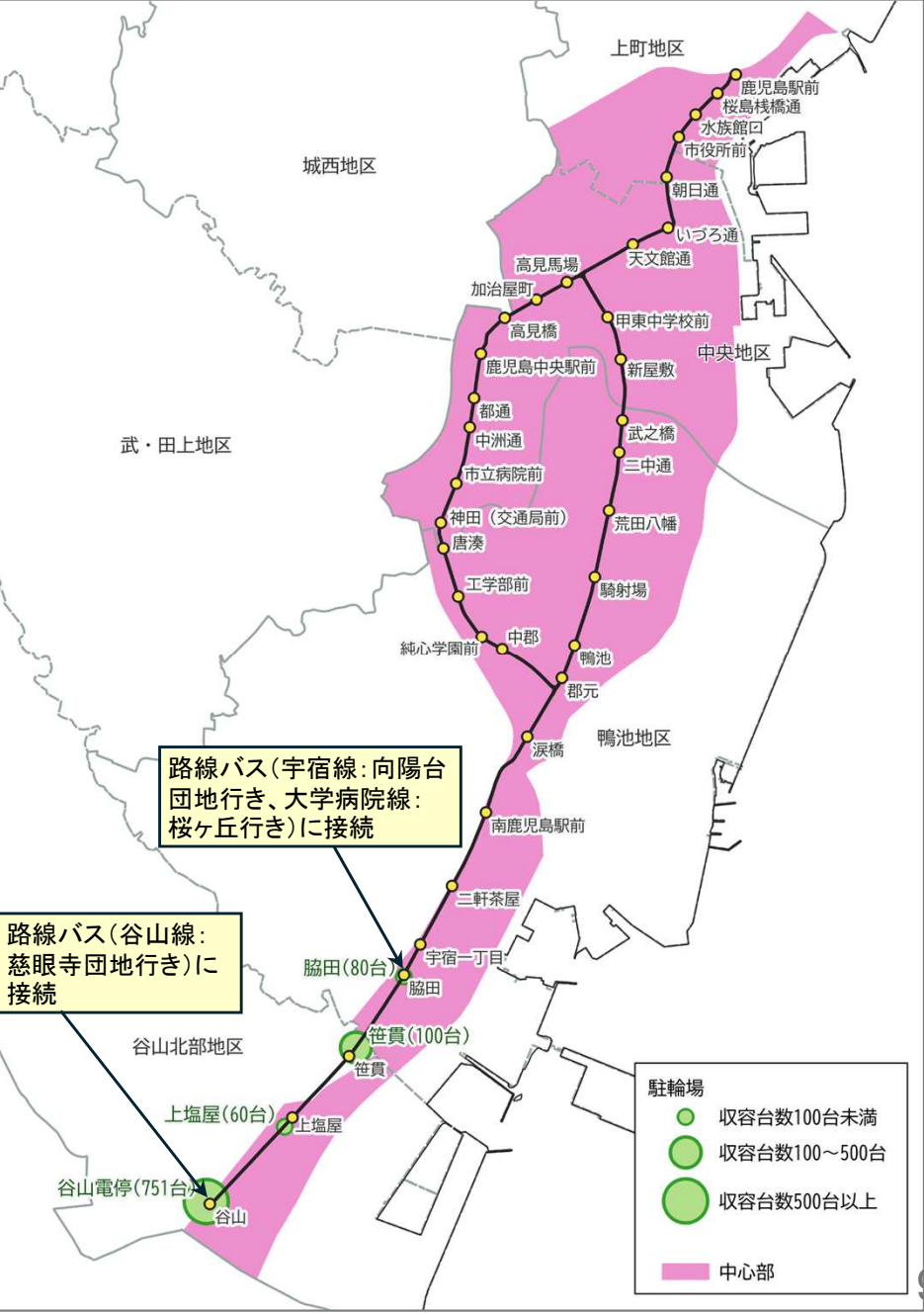
(2) 路面電車

- 路面電車は、中心部内を運行しており、35電停が整備されている。
- 駐輪場は、専用軌道の電停に設置されており、脇田電停、笹貫電停、上塩屋電停、谷山電停の4電停に整備されている。
- また、谷山電停、脇田電停は、バス路線が接続する電停になっている。

■ 電停と駐輪場の整備状況

エリア	地区・地域	路面電車	
		電停名	駐輪場
中心部	中央地区	朝日通	
		いづろ通	
		天文館通	
		高見馬場	
		加治屋町	
		高見橋	
		鹿児島中央駅前	
		都通	
		中洲通	
		市立病院前	
		神田(交通局前)	
		唐湊	
		甲東中学校前	
		新屋敷	
	上町地区	鹿児島駅前	
		桜島棧橋通	
		水族館口	
		市役所前	
	鴨池地区	工学部前	
		純心学園前	
		中郡	
		郡元	
		武之橋	
		二中通	
		荒田八幡	
		騎射場	
		鴨池	
		涙橋	
		南鹿児島駅前	
		二軒茶屋	
		宇宿一丁目	
		脇田	脇田(80台)
	谷山北部地区	笹貫	笹貫(100台)
		上塩屋	上塩屋(60台)
		谷山	谷山電停(751台)

■ 電停と駐輪場の位置図



出典：第3回令和6年度鹿児島市公共交通ビジョン協議会資料

4. 公共交通の整備状況

(3) 路線バス

- 路線バスの運行本数が多いエリアは、中心部、臨海部の鴨池地区、郊外部北部、北西部、西部である。
- 運転士不足等により、減便や最終バスの時間が繰り上げられ、通勤・通学での利用に支障が出ている路線もある。
- 朝ピーク時のバス専用レーン規制路線は、国道3号(約4km)、国道225号(約2km)、(主)鹿児島加世田線(約2km)等であり、通勤・通学時間帯の走行性が確保されている。

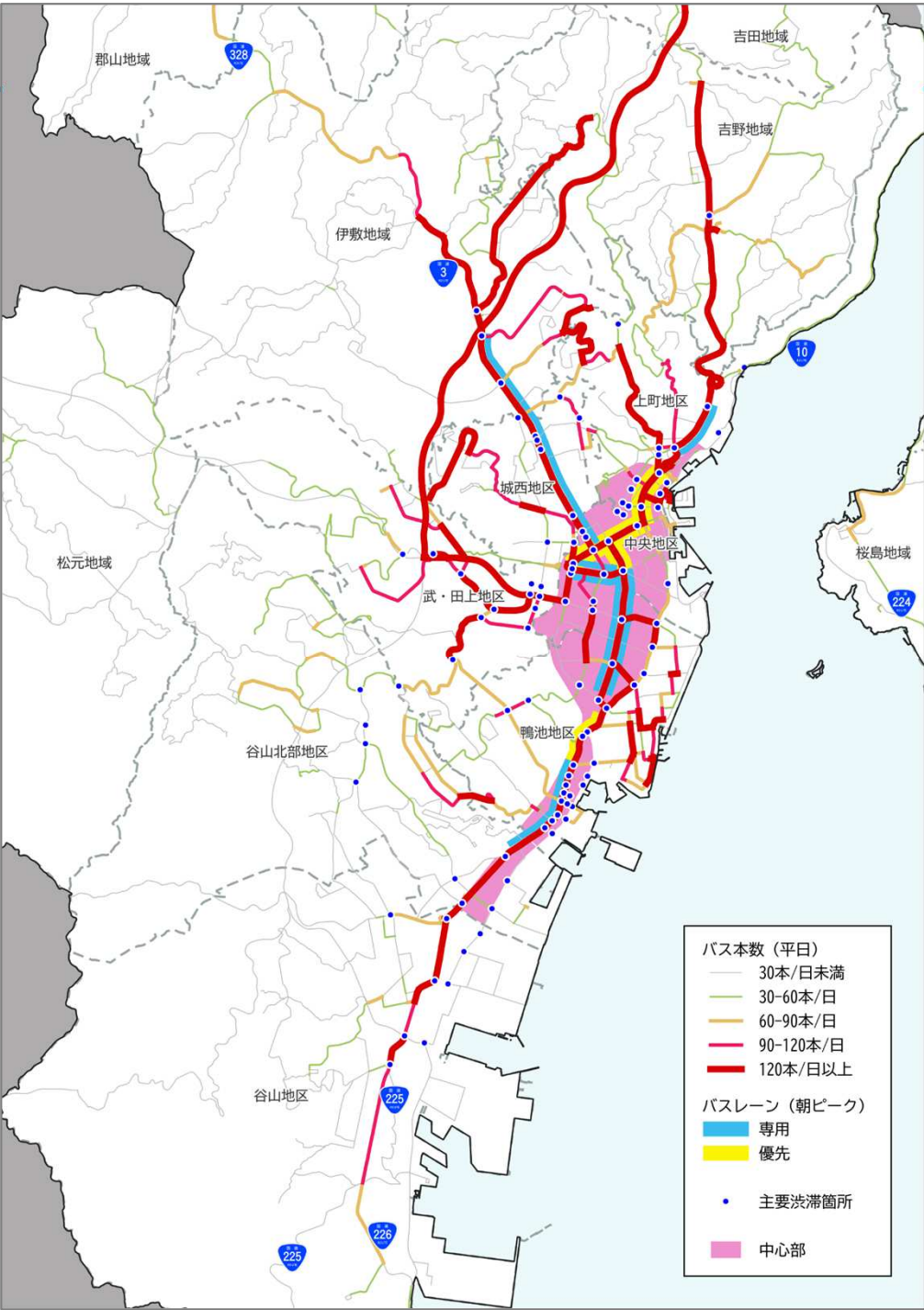
■ 路線バス運行状況とバスレーン規制状況

エリア	中心部にアクセスする幹線道路	地区・地域	路線バス	
			120本/日以上バス路線※	バスレーン規制状況(朝ピーク時) 青字:専用 黒字:優先
中心部	—	中央地区	国道3号、(主)鹿児島中央停車場線、(主)鹿児島加世田線、(主)鹿児島東市来線、(市)西千石本通線、(市)ナポリ通線、(市)いづろ通線、(市)中央通線、(市)市庁前線	国道3号、(主)鹿児島加世田線、(主)鹿児島加世田線、(主)鹿児島中央停車場線、(市)西千石本通線、(市)ナポリ通線、(市)いづろ通線、(市)中央通線
		上町地区	(主)鹿児島蒲生線、(主)中央通線	(市)中央通線
		鴨池地区	国道225号、(主)鹿児島加世田線、(一)鹿児島港下荒田線、(市)ナポリ通線、(市)高麗本通線	国道225号、国道225号、(主)鹿児島加世田線、(市)ナポリ通線
		谷山北部地区	国道225号	国道225号
		中央地区		
臨海部	国道225号 産業道路	上町地区		
		鴨池地区	(一)鹿児島港下荒田線、(市)真砂三和線、(都)鴨池新町線、(都)鴨池新町与次郎線	
		谷山北部地区		
		谷山地区		
		中央地区		
郊外部	北部	上町地区	国道10号、(主)鹿児島蒲生線、(市)玉里団地中央線	国道10号
		吉野地域	(主)鹿児島吉田線	
		吉田地域		
	北西部	城西地区	国道3号、(都)かけごし線、(市)武岡原良線、(市)明和線	国道3号
		伊敷地域	国道3号、(市)伊敷団地中央線	国道3号
		郡山地域		
	西部	武・田上地区	(主)鹿児島東市来線、(主)永吉入佐鹿児島線、(市)武岡団地中央線	
		松元地域		
	南西部	鴨池地区	(市)脇田桜ヶ丘線	
		谷山北部地区		
	南部	谷山地区	国道225号	
		喜入地域		
東部	—	桜島地域		

※主要路線を記載

出典：バス本数) 鹿児島市建設局都市計画部都市計画課「かごしまコンパクトなまちづくりプラン(立地適正化計画)(令和6年3月 改定)」、バスレーン) Googleストリートビューより確認

■ 路線バス運行本数とバスレーン規制状況



4. 公共交通の整備状況

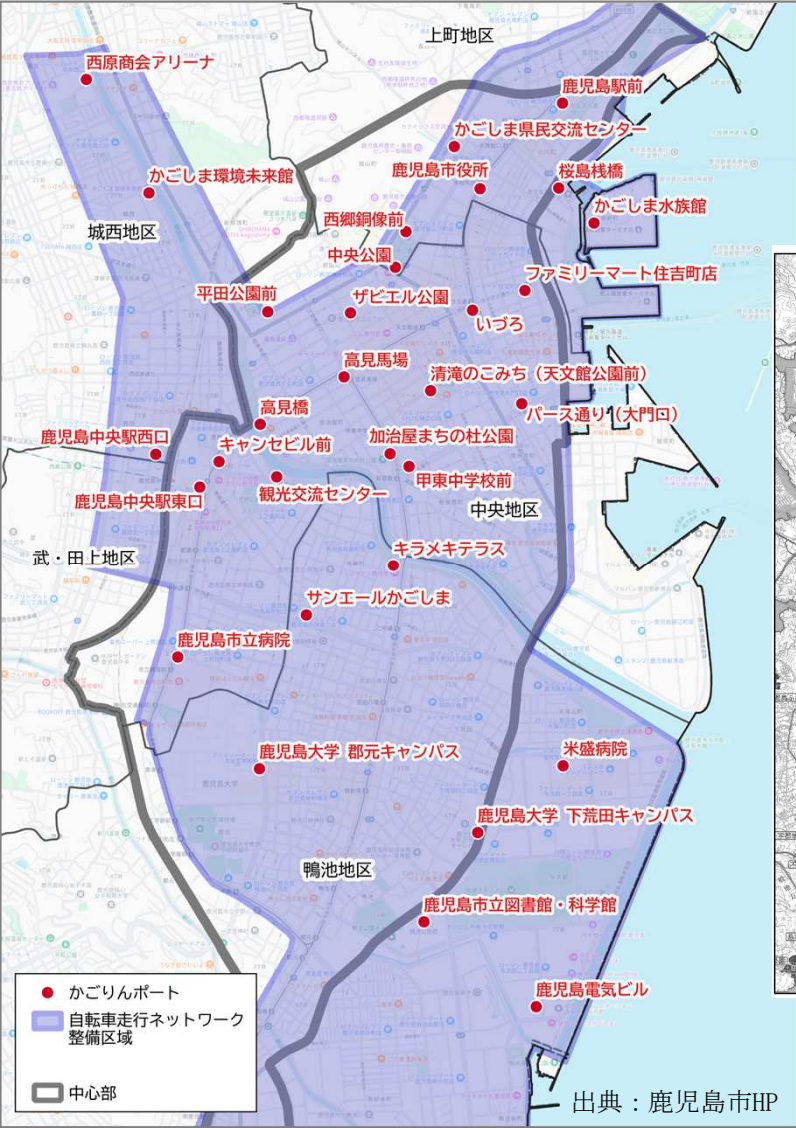
(4)シェアサイクル

- 鹿児島市ではシェアサイクルかごりんのサービスが提供されており、ポートの多くは中心部に設置され、交通結節点である鹿児島中央駅、鹿児島駅にも整備されている。中心部以外では、臨海部に5箇所、郊外部(北西部)に2箇所設置されている。
- ポートが設置されているエリアは、自転車走行ネットワーク整備区域内であり、自転車走行環境も順次整備されていく。

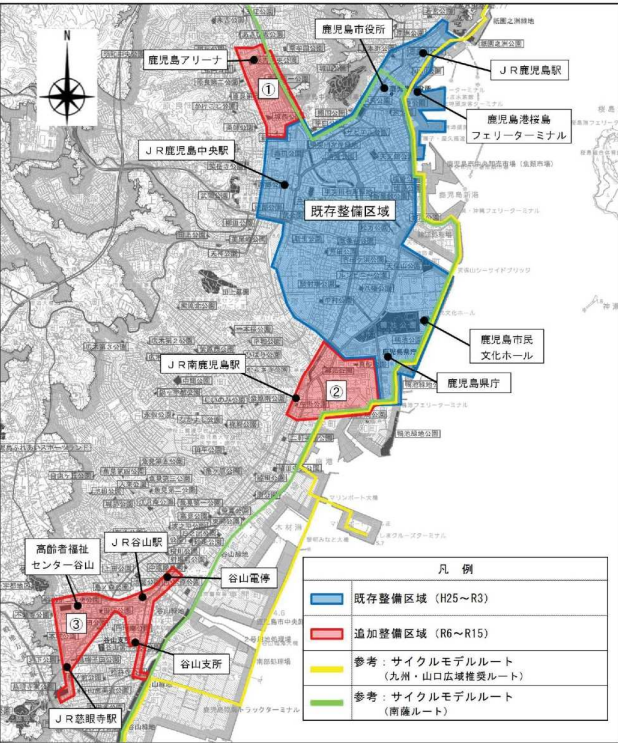
■ 鹿児島市シェアサイクルかごりん ポート数

エリア		中心部に アクセスする 幹線道路	地区・地域	シェアサイクル
				ポート数
中心部		—	中央地区	15箇所
			上町地区	5箇所
			鴨池地区	4箇所
			谷山北部地区	
臨海部		国道225号 産業道路	中央地区	
			上町地区	2箇所
			鴨池地区	3箇所
			谷山北部地区	
			谷山地区	
郊外部	北部	国道10号 (主)鹿児島吉田線 (主)鹿児島蒲生線	上町地区	
			吉野地域	
			吉田地域	
	北西部	国道3号	城西地区	2箇所
			伊敷地域	
			郡山地域	
	西部	国道3号 (主)鹿児島東市来線 (主)永吉入佐鹿児島線	武・田上地区	
			松元地域	
	南西部	—	鴨池地区	
			谷山北部地区	
	南部	国道225号・226号 (主)鹿児島加世田線 産業道路	谷山地区	
			喜入地域	
	東部	—	桜島地域	

■ 鹿児島市シェアサイクルかごりん ポート位置図



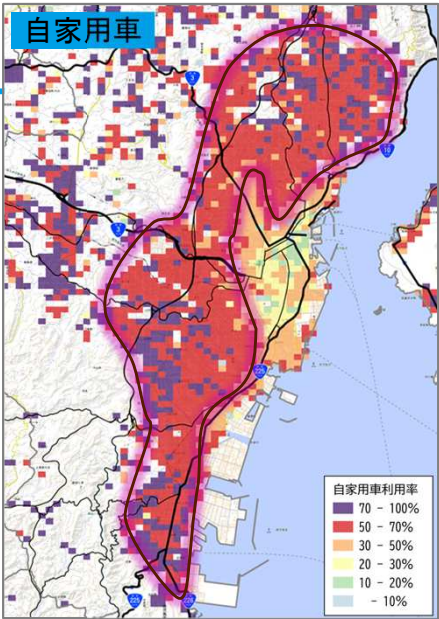
■ 自転車走行ネットワーク整備区域



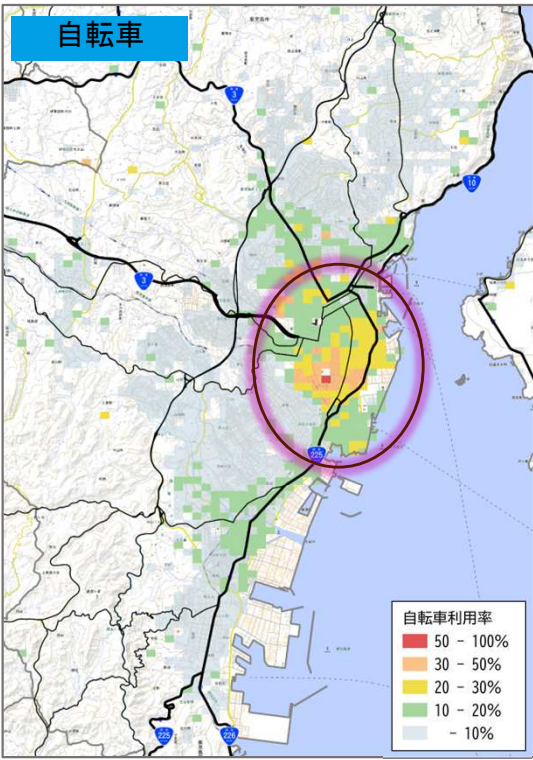
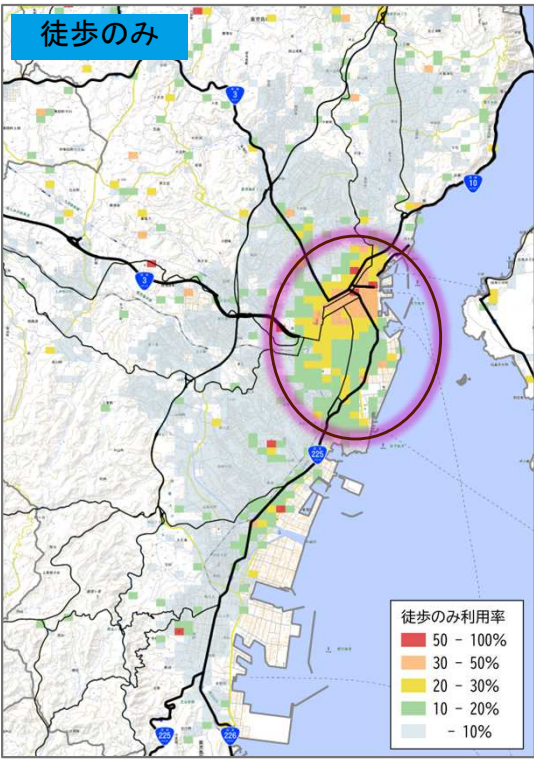
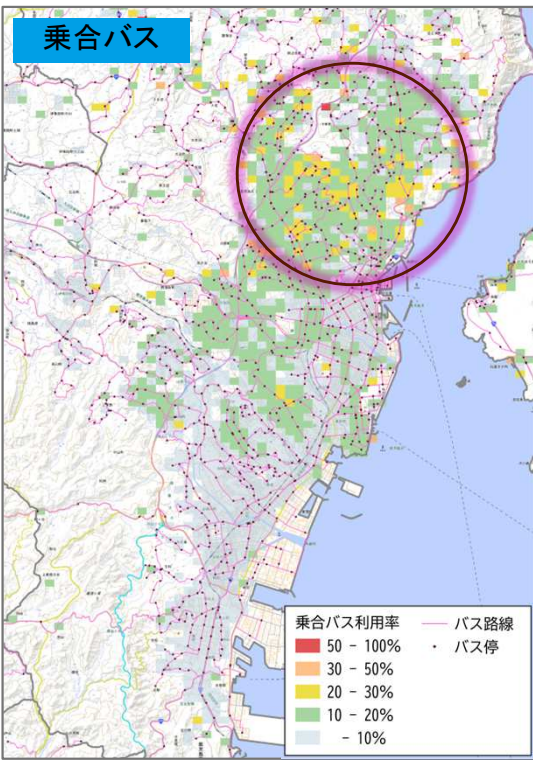
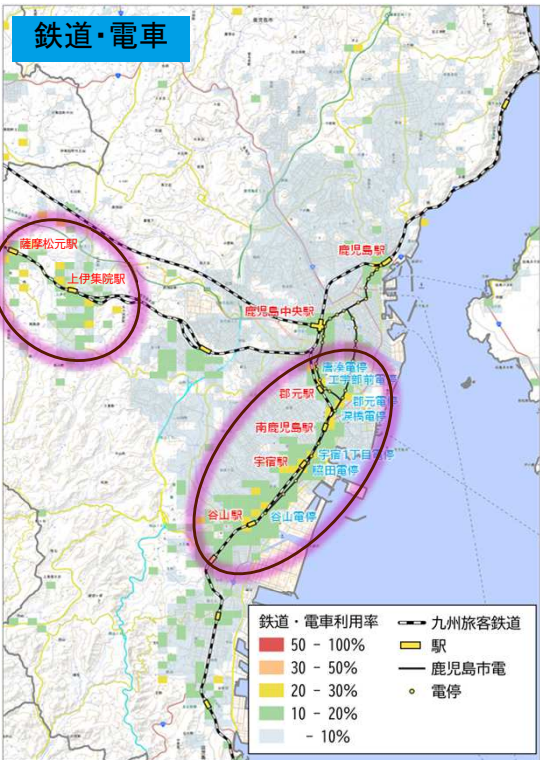
出典：鹿児島市建設局道路部道路建設課
「第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク
整備計画 (R6.7)」

5. 通勤・通学時の移動手段

- 自家用車の利用率は、郊外部で50%以上。中心部でも30%を超えるメッシュがみられる。
- 乗合バスは、北部及び北西部で、鉄道・電車は、中心部の駅・電停周辺、南部の谷山駅周辺、西部の上伊集院駅・薩摩松元駅周辺で、利用率が20%を超えるメッシュがみられ、公共交通が利用しやすい環境にあるといえる。
- 中心部及び臨海部の一部エリアでは、徒歩のみ、自転車の利用率が比較的高く、徒歩や自転車が利用しやすい環境にあるといえる。



■ 通勤・通学での利用交通手段別利用率(250mメッシュ)



6. 渋滞対策の方向性(案)

(1)エリア別渋滞対策の方向性

●エリアの特性(道路交通の現状)を踏まえ渋滞対策の方向性を設定した。

エリア		道路交通の現状	渋滞問題解決に向けた課題	渋滞対策の方向性	
中心部		・各方面から交通が発着、中心部内々交通は5万台/日 ・交通は朝・夕のピーク時に集中 ・主要渋滞箇所が集中 ・鉄道、路面電車、路線バスが運行し、郊外部に比べ公共交通の利便性が高く、サイクルポートも整備	・集中する自動車交通の分散 ・主要渋滞箇所の走行性向上 ・自動車利用の抑制	ハード	・交差点改良等のピンポイント対策の推進
				ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など) ・自動車から他の交通手段への変更(鉄道、路面電車、路線バス、自転車、徒歩)
臨海部		・各方面から交通が発着、中心部への発着交通は5万台/日、臨海部内々交通は4万台/日 ・交通は朝・夕のピーク時に集中 ・臨港道路に未整備区間があり、港湾物流交通の一部が中心部エリアを通過 ・国道225号、産業道路に主要渋滞箇所が連坦 ・大型商業施設が多く、休日を中心に周辺道路で混雑が発生 ・路線バスが運行し、一部エリアにサイクルポート整備	・中心部通過交通の抑制 ・集中する自動車交通の分散 ・主要渋滞箇所の走行性向上 ・自動車利用の抑制	ハード	・中心部通過交通を転換する幹線道路整備 ・交差点改良等のピンポイント対策の推進
				ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など) ・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) ・自動車から他の交通手段への変更(路線バス、自転車)
郊外部	北部	・中心部流入断面の交通容量が不足(断面混雑度1.30) ・中心部・臨海部への発着交通は5万台/日 ・中心部を通過すると考えられる北部～西部・南西部・南部への交通あり ・交通は朝・夕のピーク時間に集中 ・国道10号、(主)鹿児島吉田線には2車線区間が残存 ・国道10号に主要渋滞箇所が存在 ・鉄道、路線バスが運行	・不足する交通容量の確保 ・中心部通過交通の抑制 ・集中する自動車交通の分散 ・主要渋滞箇所の走行性向上 ・自動車利用の抑制	ハード	・交通容量を拡大する幹線道路整備 ・中心部通過交通を転換する幹線道路整備 ・交差点改良等のピンポイント対策の推進
				ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など) ・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) ・自動車から他の交通手段への変更(鉄道、路線バス)
	北西部	・中心部流入断面の交通容量が不足(断面混雑度1.71) ・中心部・臨海部への発着交通は5万台/日 ・中心部を通過すると考えられる北西部～南部への交通あり ・交通は朝・夕のピーク時間に集中 ・国道3号に主要渋滞箇所が集中 ・路線バスが運行し、朝ピーク時の国道3号はバス専用レーン(約4km)、一部区間にサイクルポート設置	・不足する交通容量の確保 ・中心部通過交通の抑制 ・集中する自動車交通の分散 ・主要渋滞箇所の走行性向上 ・自動車利用の抑制	ハード	・交通容量を拡大する幹線道路整備 ・交差点改良等のピンポイント対策の推進
				ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など) ・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) ・自動車から他の交通手段への変更(路線バス、自転車)

6. 渋滞対策の方向性(案)

(1)エリア別渋滞対策の方向性

エリア		道路交通の現状	渋滞問題解決に向けた課題	渋滞対策の方向性	
郊外部	西部	・中心部流入断面の交通容量が不足(断面混雑度2.15) ・中心部・臨海部への発着交通は4万台/日 ・中心部を通過すると考えられる西部～北部方向・南部への交通あり ・交通は朝・夕のピーク時間に集中 ・幹線道路に主要渋滞箇所あり ・鉄道、路線バスが運行、上伊集院駅、薩摩松元駅周辺の鉄道利用率は20%以上と高い	・不足する交通容量の確保 ・中心部通過交通の抑制 ・集中する自動車交通の分散 ・主要渋滞箇所の走行性向上 ・自動車利用の抑制	ハード	・交通容量を拡大する幹線道路整備 ・交差点改良等のピンポイント対策の推進
				ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など) ・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) ・自動車から他の交通手段への変更(鉄道、路線バス)
	南西部	・中心部・臨海部への発着交通は7万台/日 ・中心部を通過すると考えられる南西部～北部方向への交通あり ・交通は朝・夕のピーク時間に集中 ・山田ICアクセス路線には2車線区間が残存 ・住宅団地と主要幹線道路を連絡する路線に主要渋滞箇所あり ・路線バスが運行	・不足する交通容量の確保 ・中心部通過交通の抑制 ・集中する自動車交通の分散 ・主要渋滞箇所の走行性向上 ・自動車利用の抑制	ハード	・交通容量を拡大する幹線道路整備 ・交差点改良等のピンポイント対策の推進
				ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など) ・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) ・自動車から他の交通手段への変更(路線バス)
	南部	・中心部流入断面の交通容量が不足(断面混雑度1.96) ・中心部・臨海部への発着交通は4万台/日 ・中心部を通過すると考えられる南部～北部方向・北西部・西部への交通あり ・交通は朝・夕のピーク時間に集中 ・国道225号に接続する幹線道路には2車線区間が残存 ・国道225号に主要渋滞箇所あり ・鉄道、路線バスが運行、谷山駅周辺の鉄道利用率は20%以上と高い	・不足する交通容量の確保 ・中心部通過交通の抑制 ・集中する自動車交通の分散 ・主要渋滞箇所の走行性向上 ・自動車利用の抑制	ハード	・交通容量を拡大する幹線道路整備 ・中心部通過交通を転換する幹線道路整備 ・交差点改良等のピンポイント対策の推進
				ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など) ・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) ・自動車から他の交通手段への変更(鉄道、路線バス)
	東部	・中心部・臨海部への発着交通は8百台/日 ・中心部・臨海部へは、フェリーもしくは北部断面から流入	—	ソフト	・集中する交通を分散させるための時間帯変更(時差出勤など)

6. 渋滞対策の方向性(案)

(2) 鹿児島市における渋滞対策の方向性

●エリア別渋滞対策の方向性をとりまとめた「鹿児島市における渋滞対策の方向性」を以下に示す。

ハード対策

- 交差点改良等のピンポイント対策
- ソフト対策のための環境整備
 - ・ 自転車・歩行者空間整備
 - ・ 公共交通の利便性向上
 - ・ 交通運用見直し
- 交通容量を拡大する幹線道路整備
- 中心部通過交通を転換する幹線道路整備



ソフト対策

- 集中する交通を分散させるための時間帯変更（時差出勤、フレックスタイムの推進）
- 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）
- 自動車から他の交通手段への変更（公共交通、自転車、徒歩の利用促進）

6. 渋滞対策の方向性(案)
(3) 期間別渋滞対策の方向性

●渋滞対策は、短期(～5年)、中期(6～10年)、長期(11年～)の3つの期間に分けて推進していく。

