

令和5年度 錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会

令和5年11月22日
鹿児島県総合政策課

令和5年度 錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会

〔目次〕

- 1 これまでの経緯・背景
 - ・ 平成21～24年度 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査の実施
 - ・ 錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会の開催

- 2 錦江湾横断交通ネットワークに係る最近の動向
 - ・ 最近の動向
 - ・ 県の考え，課題等の検証状況

平成21～24年度 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査の実施

○近年の土木技術の発展，大隅地域を中心とした県民の声を受け，H21年度から可能性調査を実施

年度	調査名	調査概要
21	基礎的調査	想定されるルート抽出，概算工事費の算出
	交通量推計	横断交通NWを整備した場合の将来交通量の推計
22	経済調査	ルート毎の地域経済への波及効果等の把握
	自然条件等調査	風等の自然条件が構造物に及ぼす影響の把握 長大橋が桜島等の景観へ及ぼす影響等の把握
23	トンネル構造等調査	トンネル延長を短縮するための縦断勾配等の検討
24	PFI等導入可能性調査	事業スキーム及び県の財政負担の検討

平成21～24年度 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査の実施

○ プロジェクト成立の条件

- ルートは「鹿児島～桜島間」とすること
- 構造は「トンネル」とし，工法は「シールド工法」を採用すること
- 費用便益比（B/C）が事業採択の目安（1.0）を上回ること
- 事業手法は「国直轄」，「合併施工」を中心に，PFI手法の活用も視野に入れて検討すること

○ 残された課題

- 入念な地質調査等に基づく設計・施工を行うこと
- トンネル内の通行について，十分な安全性を確保すること
- 関係機関との十分な協議，調整等が図られること

錦江湾横断交通ネットワークに係るヒアリング・現地視察結果

日程：令和5年1月30日

場所：木更津市役所

相手方：木更津市企画部地域政策課地域政策係

内容：東京湾アクアライン開通後の効果及び課題等

効果：①アクセス向上

羽田空港～木更津JCT 86km,65分⇒26km,20分

②災害時に代替機能を発揮

東日本大震災時、首都高速11日間通行止めで代替ルートとして機能

③通勤・通学圏の拡大

東京・横浜方面行き高速バスで通勤・通学の利便性向上

④人口・人流の増加

着岸地の木更津市・袖ヶ浦市は人口増加

課題：①交通渋滞の深刻化

土日祝日の夕方は上りが大渋滞 川崎まで20分（通常）⇒1時間（渋滞時）

②中心市街地の空洞化

開通後、カーフェリー廃止で港町の中心市街地はシャッター街に

※1月31日に東京湾アクアラインの視察を行い、東京湾横断道路（株）職員から建設概要等の説明を受けたところ

2. 錦江湾横断交通ネットワークに係る最近の動向

錦江湾横断交通ネットワークに対する県の考え

令和5年9月19日 令和5年第3回定例会 総合政策部長答弁（抜粋）

県としては、引き続き、関係機関との意見交換や情報収集に努めるとともに、**社会経済情勢や生活様式の変化、半島間の往来の程度、経済的効果、事業の採算性、国の協力方針、火山活動や地震に対する安全性**を踏まえた建設等の技術的な可能性、関係自治体や県民の意向、県議会での御論議等を踏まえ、総合的に検討していく必要があると考えております。

第5回 錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会

県内道路の主な整備状況

令和5年11月22日
鹿児島県道路建設課

鹿児島県

1 かがしま新広域交通ビジョン・計画 (※1)

かがしま新広域道路交通ビジョン及び計画
における「錦江湾横断道路」の位置づけ

4つの路線を構想路線(※2)として位置づけ

- 曾於志布志道路
- 島原天草長島連絡道路
- 薩摩半島横断道路
- **錦江湾横断道路**

※1 かがしま新広域道路交通ビジョン・計画

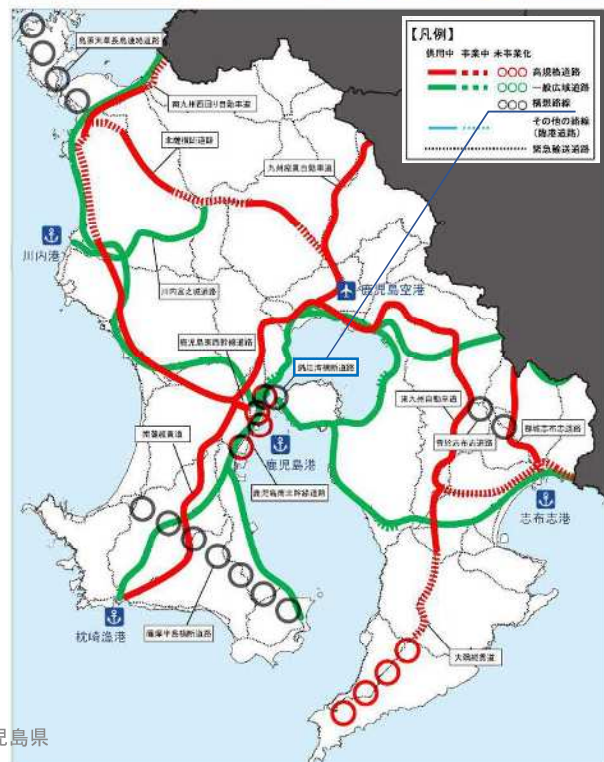
本県の広域的な道路交通の今後の方向性を定める「かがしま新広域道路交通ビジョン」及びこのビジョンや地域の将来像を踏まえ、概ね20～30年後を見据えた中長期的な視点により、新たな広域交通ネットワーク等を定める「かがしま新広域道路交通計画」を令和3年6月に策定。

※2 構想路線

将来、高規格道路もしくは一般広域道路としての役割が期待されるもの、現時点で、路線の起点や終点を含め、具体的なルートが決まっていない道路。

鹿児島県

鹿児島県広域道路ネットワーク図



2 高規格道路の整備状況

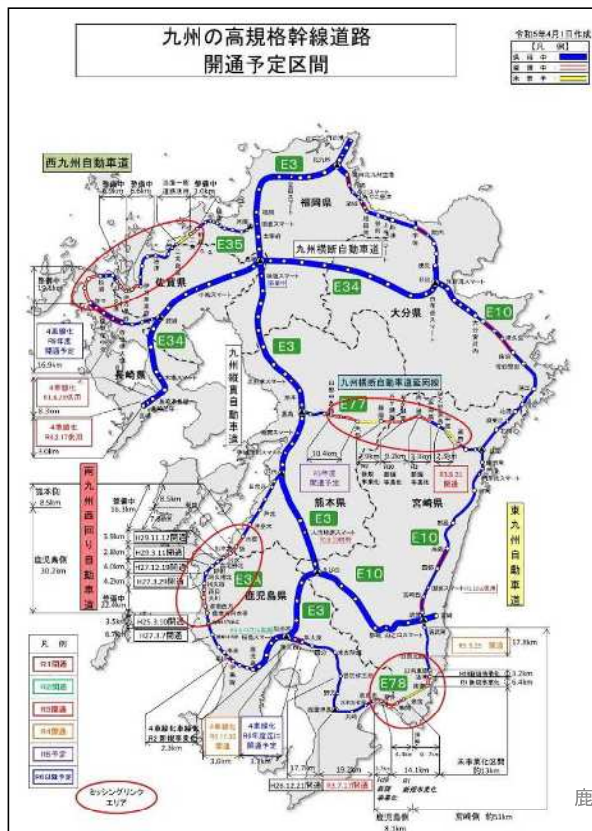


約30年



供用率推移
 (H6 ⇒ R5)
 高規格幹線道路 30% ⇒ 85%
 高規格道路(地域高規格道路) 4% ⇒ 58%

3 高規格幹線道路の整備状況



○九州縦貫自動車道

○南九州西回り自動車道

【現在事業中の区間】

- ・県境～出水IC間(芦北出水道路)
L=7.8km
- ・阿久根IC～薩摩川内水引IC間(阿久根川内道路)
L=22.4km
- ・美山IC～伊集院IC間(4車線化)
L=6.1kmのうち美山IC側から約2.3km

○東九州自動車道

【現在事業中の区間】

- ・県境～夏井間(油津・夏井道路)
L=4.4km
- ・夏井～志布志間(日南・志布志道路)
L=3.7km
- ・隼人東IC～隼人西IC間(4車線化)
L=3.7km

本県供用率(R5年4月1日現在)

85%=供用211km/計画249km
(全国88%)

鹿兒島県

4 高規格道路(地域高規格道路)の整備状況



【現在事業中の区間】

直轄事業 1路線1区間

- **鹿児島東西幹線道路** 供用率:37%(供用2.2km/計画6km)
 - ・ 鹿児島東西道路

補助事業(県事業) 3路線7区間

- **北薩横断道路** 供用率:39% (供用25.1km/計画64km)
 - ・ 阿久根高尾野道路
 - ・ 宮之城道路
 - ・ 広瀬道路 (令和5年度中供用予定)
 - ・ 溝辺道路
- **都志布志道路** 供用率:87% (供用19.1km/計画22km)
 - ・ 志布志道路
- **大隅縦貫道** 供用率:40% (供用13.1km/計画33km)
 - ・ 吾平道路
 - ・ 吾平大根占田代道路

本県供用率(R5年4月1日現在)

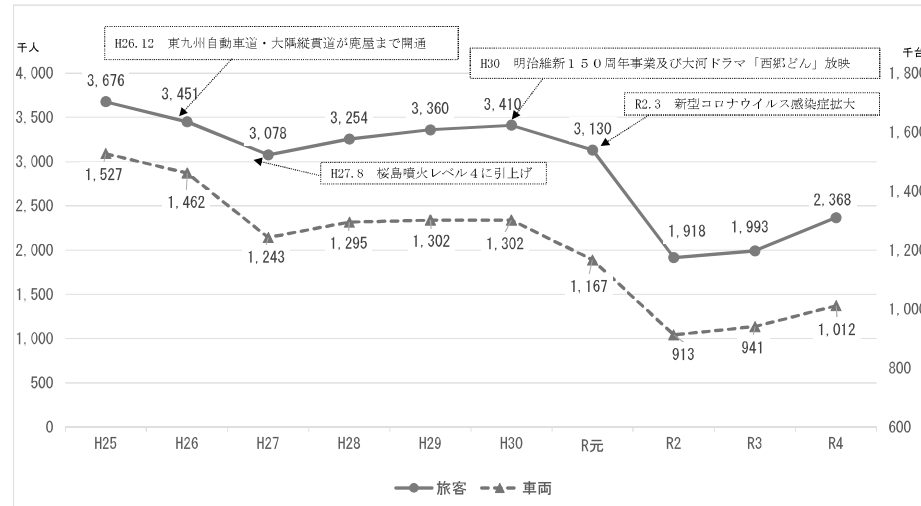
58%=供用106.5km/計画183km

桜島フェリーの経営状況等について

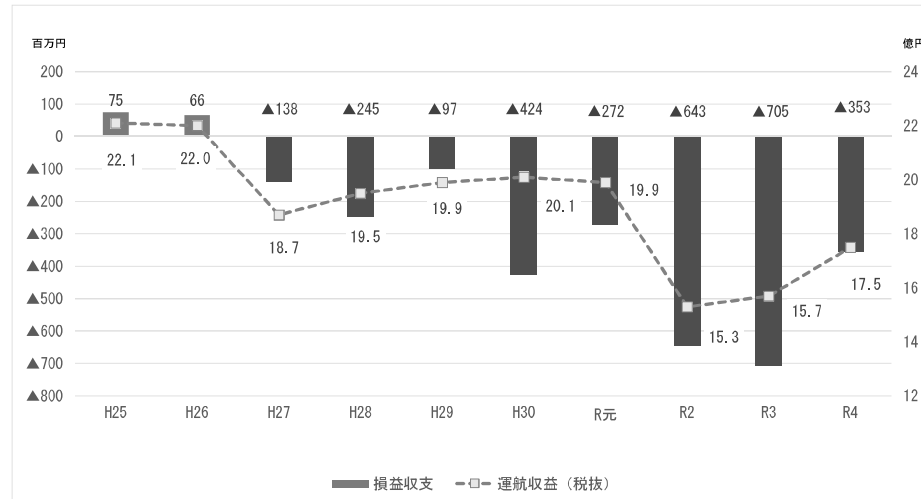
1 経営状況について

東九州自動車の延伸等の影響や平成27年8月の桜島噴火警戒レベルの引き上げにより、27年度以降、輸送量は大きく落ち込み、損益収支は赤字が続いている。さらに新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2～3年度は輸送量が大幅に減少し、4年度においては、一定の回復はみられたものの、依然としてコロナ前の水準には達しておらず、厳しい経営状況が続いている。

(1) 輸送量



(2) 損益収支



2 これまでの増収及び経費削減の主な取組

(1) 増収策

- ① マリンポートかごしまからのクルーズ船客の二次交通輸送の実施
- ② 民間事業者と連携した錦江湾ナイトクルーズの実施
- ③ 御船印めぐりプロジェクト参加による観光客等誘客に向けた取組の実施

(2) 経費削減策

- ① 減船及びダイヤ見直し
 - ・ 隻数 5隻→4隻 (5年度～)
 - ・ 運航体制 13班→11班 (5年度～)
 - ・ 便数 平日 118便→102便
土日祝日 130便→112便
- ② よりみちクルーズ、納涼船の廃止

3 運賃改定について

経営の健全化を図り、持続的な事業運営を推進するため、令和5年9月に船舶事業経営審議会へ運賃・料金制度の改定案について、下記のとおり諮問を行ったところである。

<改定案>

- (1) 改定時期 令和6年7月1日(予定)
- (2) 運賃改定率 20.2% (前回: 21.57%)
- (3) 主な運賃改定

運賃の種類		現行運賃	改定案
普通旅客運賃	大人	200円	250円
自動車航送運賃	3～4m未満(軽自動車等)	1,400円	1,700円
	4～5m未満(普通乗用車)	1,950円	2,350円

(4) 主な割引制度の見直し

運賃の種類	現行の割引制度		割引制度見直し案		
	料金	割引率	料金	割引率	
定期旅客運賃	通学(大人)	1,800円	85.0%	1,880円	87.5%
	【新設】シニア(65歳以上)	-	-	5,250円	65.0%
回数旅客運賃(36枚綴り)	大人	6,000円	16.7%	7,000円	22.2%
回数自動車航送運賃 ※42枚綴りを廃止 40枚綴りを新設	3～4m未満(軽自動車等)	42,000円	28.6%	47,600円	30.0%
	4～5m未満(普通乗用車)	58,500円	28.6%	65,800円	30.0%
市電・市バス等一日乗車券割引	普通旅客運賃から2割引		廃止		

令和5年6月30日
道路局企画課

令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果の概要について

国土交通省では、都道府県、政令指定都市及び高速道路株式会社等の関係機関と連携して、令和3年度秋季に全国道路・街路交通情勢調査を実施しました。

このうち、一般交通量調査の結果がまとまりましたのでお知らせします。

1. 全国道路・街路交通情勢調査の概要

一般交通量調査と自動車起終点調査(OD調査)を実施し、調査結果をもとに、現在の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理等に活用します。

2. 前回調査(平成27年度)からの主な変更点

ITSの普及進展により、新たな交通計測が実用化してきていることを踏まえ、データ収集の高度化、効率化を図りました。

- 交通量調査 : CCTV等のカメラ画像のAI解析導入等による機械観測の推進
- 旅行速度調査 : 車種別(大型・小型)旅行速度の掲載、データ取得件数の掲載

3. 一般交通量調査結果の概要

- 全車の走行台キロは、5.3%減少。一方、物流交通の主体である大型車は高速自動車国道で5.5%増加しており、コロナ禍においても高規格道路ネットワークが物流交通を支えている状況がうかがえます。(P.3)
- 平日の朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)は、調査全体としてやや低下。(P.4)
- 平日昼間12時間交通量が全国一の地点は、首都高速 高速湾岸線(新木場出入口～葛西JCT)で約11万台。(P.5)
- 車線数は、全体の約9割、高速自動車国道の約3割が3車線以下。一般国道と都道府県道等の合計で、両側歩道の設置区間は約2割、歩道未設置が5割以上。(P.6)

4. 掲載ホームページ

箇所別基本表等の詳細な結果は、以下のページをご覧ください。

<https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/>

<お問い合わせ先> 国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室 大西、山口
TEL:代表:(03)5253-8111 直通:(03)5253-8487 内線:37632、37633

- 一般交通量調査は、みなさまの身近な道路の計画立案等に活用するための調査です。
- 普段利用される道路の交通量の把握など、道路管理者のみならず幅広く、調査結果をご活用頂けます。

■一般交通量調査の種類

交通量や旅行速度等の道路交通状況や、車線数、歩道の有無等の道路施設状況を把握する調査です。

交通量調査	道路上の調査地点を通過する車の台数を数えます。
旅行速度調査	道路を走行する自動車の平均速度を調査します。
道路状況調査	車線数、車道幅員、交差点数、歩道の有無等の道路の状況を調べます。

■調査対象道路

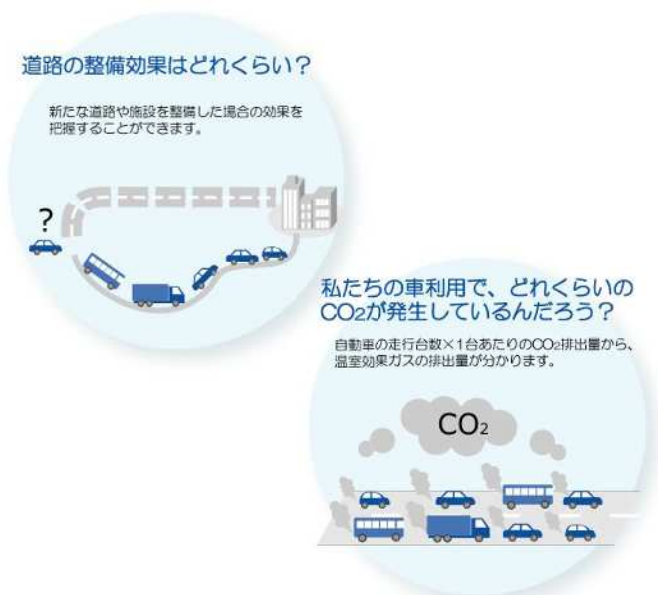
高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道、指定市の一般市道の一部を調査対象としています。

道路種別	延長(km)			R3/H27
	H22	H27	R3	
高速自動車国道	7,808	8,687	9,109	1.049
都市高速道路	742	787	802	1.019
一般国道	54,874	55,685	56,014	1.006
都道府県道等※	128,446	129,003	128,963	1.000
合計	191,870	194,162	194,888	1.004

※「都道府県道等」は、主要地方道(指定市道)を含む。

■調査結果の活用例

道路の交通量や車の動きをもとに、現状の課題・実態の把握、施策立案、効果把握に活用されています。



1

調査方法の改善内容

- ITSの普及進展により新たな交通計測が実用化してきていることを踏まえ、令和3年度一般交通量調査では、データ収集の高度化、効率化を図るための次のような改善を行いました。

■交通量調査について

●機械観測の推進

機械観測を積極的に導入し、調査の効率化を図りました。
(機械観測を実施した区間延長割合 : 約26%)

●CCTVのAI解析の導入

CCTV等のカメラ画像のAI解析による交通量観測を導入しました。
(直轄国道の約680区間で導入)

■旅行速度調査について

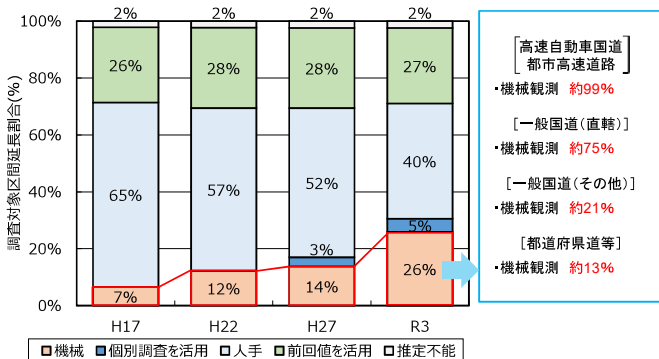
●ETC2.0プローブデータの活用推進

データが取得できる区間が増加したことを踏まえ、ETC2.0プローブデータの活用を基本としました。

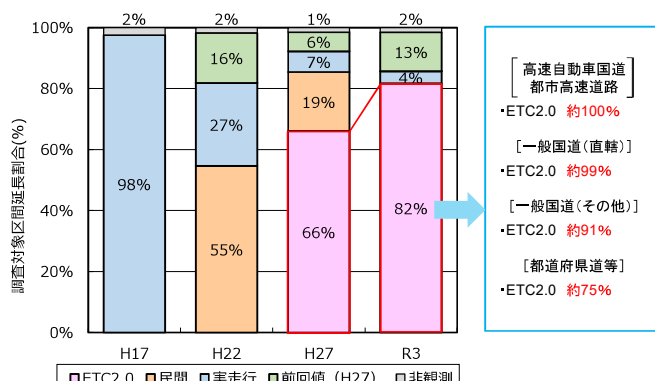
ETC2.0プローブデータの活用率
 高速自動車国道・都市高速道路 : 約100%
 一般国道(直轄) : 約99%、一般国道(その他) : 約91%
 都道府県道等 : 約75%

●ETC2.0プローブデータの項目追加

車種別(大型車・小型車)の旅行速度、データの取得件数を掲載しました。



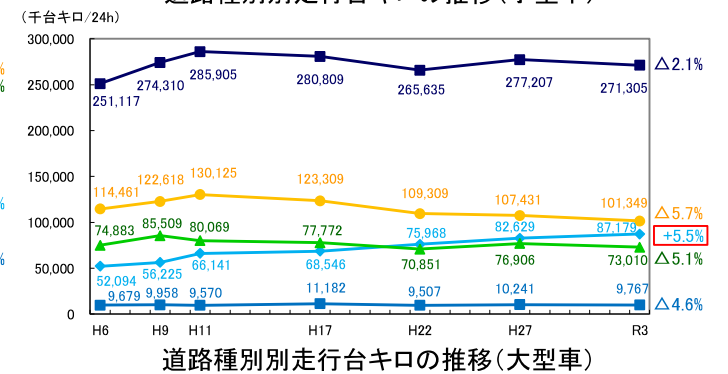
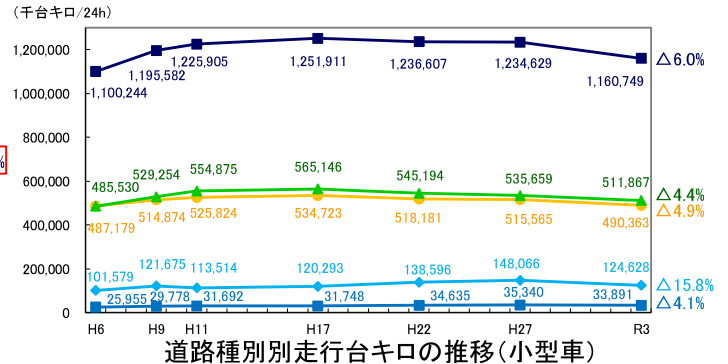
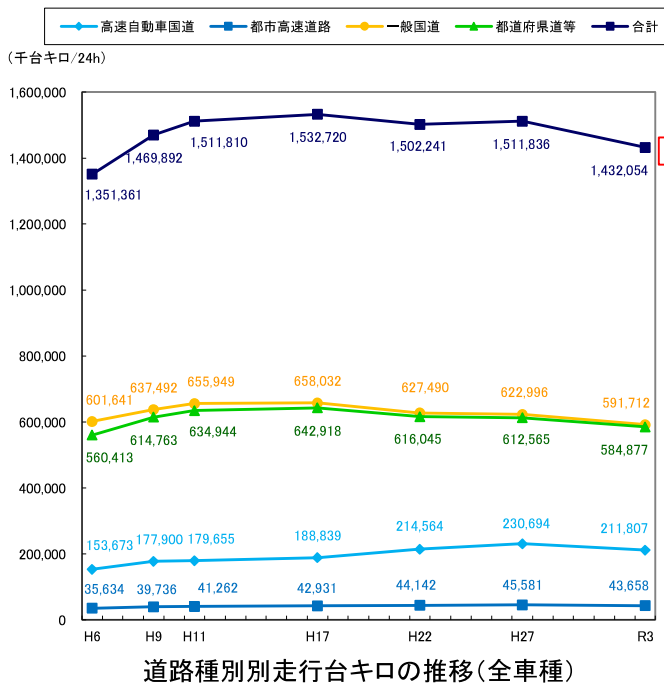
交通量 観測方法別区間延長割合



旅行速度 計測方法別区間延長割合

2

- 全車の走行台キロは、平成27年度と比べて、5.3%減少しています。
- 一方、物流交通の主体である大型車は高速自動車国道で5.5%増加し、コロナ禍においても高規格道路ネットワークが物流交通を支えている状況がうかがえます。

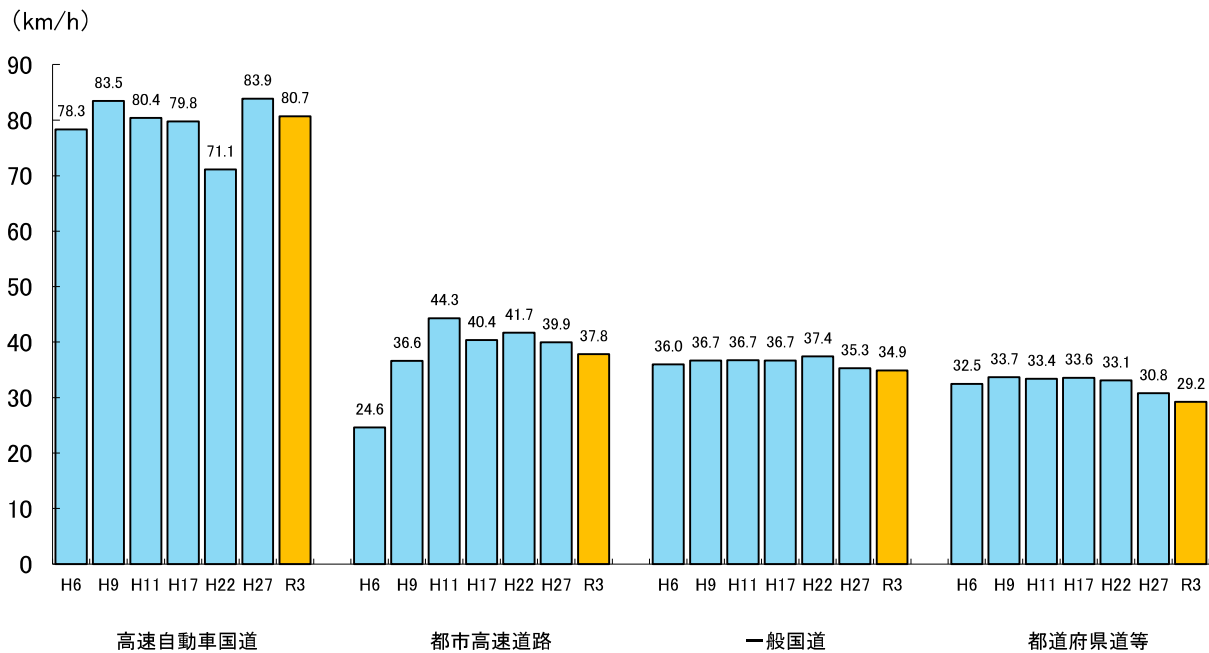


注) 大型車: 大型貨物車、バス 小型車: 乗用車、小型貨物車

注) 走行台キロは、調査対象(都道府県道等以上)の交通調査基本区間延長にその交通調査基本区間が構成する交通調査単位区間の交通量を乗じたものを加算して算出。

朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)の推移

- 平日の朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)は、平成27年度と比べて、全体としてやや低下しています。



注) 朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)は、ラッシュ時間帯である朝(7,8時台)又は夕方(17,18時台)の混雑する時間帯の旅行速度。ここでは、各交通調査基本区間の上下で遅い方向の旅行速度から算出。

- 平日昼間12時間※交通量が最も多い地点は、首都高速 高速湾岸線(新木場出入口～葛西JCT)の約11万台。高速自動車国道・都市高速道路においては、道路が合流するJCT付近の交通量が多くなっています。
- 交通量が10万台を超える地点は3路線で4地点あり、首都高速 高速湾岸線のほか、首都高速 高速5号池袋線、一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)です。

※昼間12時間：午前7時～午後7時

(高速自動車国道)平日昼間12時間交通量の上位10地点

順位	R3交通量 (台/12h)	観測地点名	路線名
1	95,541	横浜町田～綾瀬スマート	東名高速道路
2	90,640	大東鶴見IC～東大阪北IC	近畿自動車道
3	90,024	松原JCT～松原IC	近畿自動車道
4	89,116	海老名JCT～厚木	東名高速道路
5	83,648	長原IC～松原JCT	近畿自動車道
6	81,677	横浜青葉～横浜町田	東名高速道路
7	80,841	東大阪南IC～八尾IC	近畿自動車道
8	78,823	東大阪北IC～東大阪JCT	近畿自動車道
9	77,397	湾岸市川IC～谷津船橋IC	東関東自動車道
10	75,604	門真JCT～大東鶴見IC	近畿自動車道

(都市高速道路)平日昼間12時間交通量の上位10地点

順位	R3交通量 (台/12h)	観測地点名	路線名
1	105,446	新木場出入口～葛西JCT	首都高速 高速湾岸線
2	104,799	辰巳JCT～新木場出入口	首都高速 高速湾岸線
3	103,081	熊野町JCT～板橋JCT	首都高速 高速5号池袋線
4	99,691	東雲JCT・有明出入口～辰巳JCT	首都高速 高速湾岸線
5	94,453	小菅出入口～堀切JCT	首都高速 高速中央環状線
6	93,471	有明JCT～東雲JCT・有明出入口	首都高速 高速湾岸線
7	92,090	東海JCT～大井南出入口	首都高速 高速湾岸線
8	91,761	小菅JCT～小菅出入口	首都高速 高速中央環状線
9	88,971	大阪市西区西本町2丁目	阪神高速 高速大阪東大阪線
10	88,970	浜崎橋JCT～芝浦JCT	首都高速 高速1号羽田線

(一般道路)平日昼間12時間交通量の上位10地点

順位	R3交通量 (台/12h)	観測地点名	路線名
1	100,452	横浜市旭区桐ヶ作1492	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)
2	97,586	新潟市中央区紫竹山6丁目	一般国道8号
3	76,465	吹田市南吹田5丁目	一般国道423号
4	73,881	東大阪市本庄西	大阪中央環状線
5	70,945	岡山市中区平井1240番地	一般国道2号(岡山バイパス)
6	68,501	知立市上重原町間瀬口	一般国道23号
7	67,712	新潟市東区寺山3丁目	一般国道7号
8	67,210	福岡市東区下原	一般国道3号
9	64,885	磐田市小立野	一般国道1号(浜松BP)
10	64,344	市川市原木2526-27地先	一般国道357号

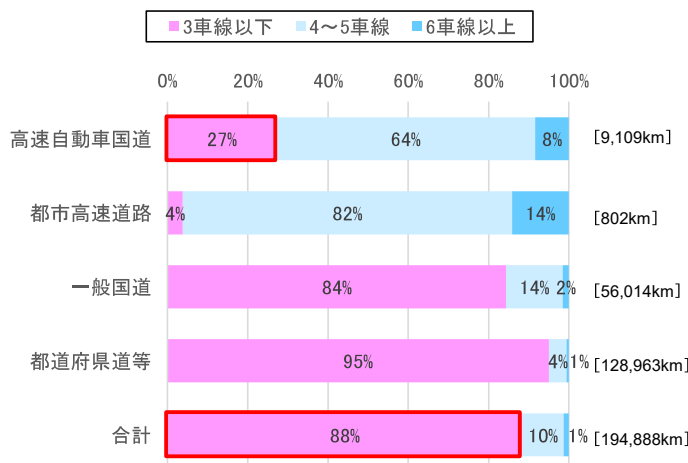
注) 一般国道の有料区間を除く。また、1路線につき1区間のみ対象とした。

5

主な道路整備水準

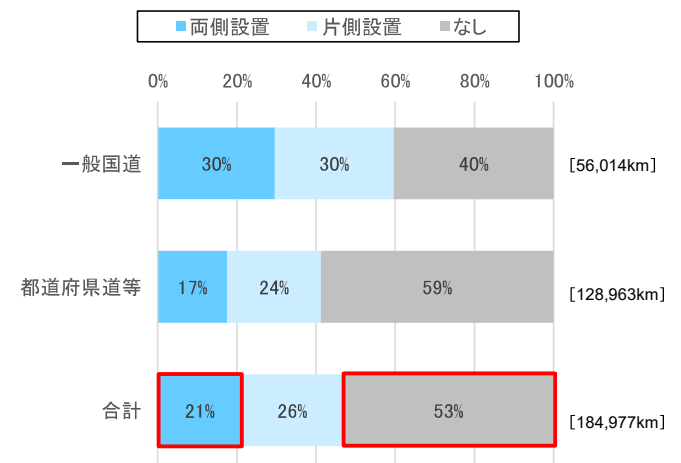
■車線数別延長の構成比

- 車線数は、全体の約9割、高速自動車国道の約3割が、3車線以下です。



■歩道設置状況

- 一般国道と都道府県道等の合計で、両側に歩道が設置されているのは約2割、5割以上が歩道未設置です。



注) 四捨五入の関係で、合計が100%にならない場合がある。

6