

かごしま新広域道路交通計画



地域高規格道路 都城志布志道路 有明東 IC
(志布志市)

2021年6月

鹿児島県

目 次

はじめに

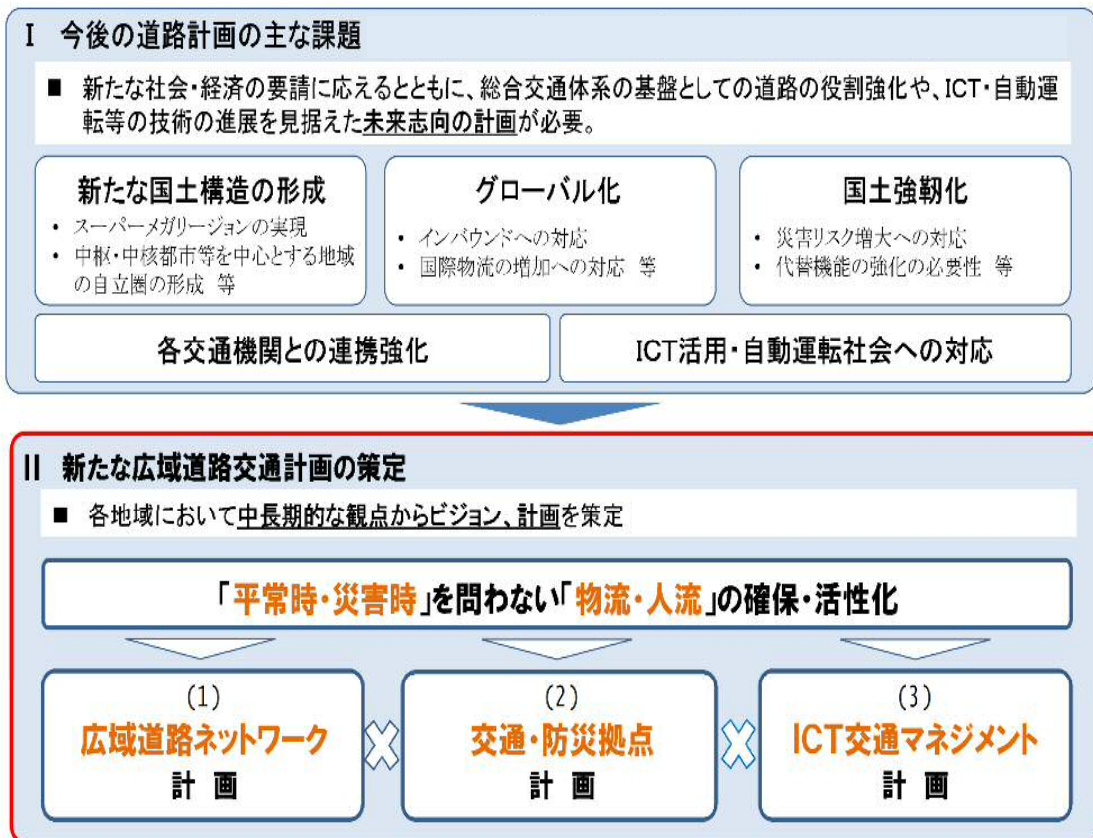
第 1 章 広域道路ネットワーク計画 P 1

第 2 章 交通・防災拠点計画 P 8

第 3 章 I C T 交通マネジメント計画 P 10

はじめに

かごしま新広域道路交通ビジョンを踏まえ、平常時・災害時及び物流・人流の観点から「広域道路ネットワーク計画」、「交通・防災拠点計画」、「ICT交通マネジメント計画」の3つの計画を策定します。



第1章 広域道路ネットワーク計画

(1) 計画における定義や考え方について

① 用語の定義

(ア) 広域道路

都市圏間や広域交通の拠点となる都市等を効率的かつ効果的に連絡する道路やこれらの道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路であり、高規格道路と一般広域道路で構成される。

(イ) 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって県の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。また、地域の実情や将来像(概ね20~30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

(ウ) 一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

(エ) 構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路である。

(オ) 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路である。

利用特性により第一次~三次に分類され、鹿児島県では緊急輸送道路ネットワーク計画において100路線、約2,300kmを同道路として位置づけている。

(カ) 離島幹線道路

離島部において島内を循環・縦貫し、かつ、空港や港湾などへのアクセス道路としての役割も担い、島内での人流・物流の核となる道路である。

② 基本戦略(広域道路ネットワークの強化の方向性)

現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点

を踏まえ、次の基本戦略に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていく必要がある。

(ア) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。

(イ) 我が国を牽引する都市圏等の競争力や魅力の向上

三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。

(ウ) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。

(エ) 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化

広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたりダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。

(オ) 国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

③ 広域道路の考え方

(ア) 高規格道路

原則として以下のいずれかに該当する道路。

○ブロック都市圏^{※1}間を連絡する道路

※1：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等

○ブロック都市圏内の拠点連絡^{※2}や中心都市^{※3}を環状に連絡する道路

※2：都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む

※3：三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市

○上記道路と重要な空港・港湾^{※4}を連絡する道路

※4：拠点空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

(イ) 一般広域道路

原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路。

○広域交通の拠点となる都市^{※1}を効率的かつ効果的に連絡する道路

※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市

上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）

ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮

○高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等※₂を連絡する道路

※₂：拠点空港，その他ジェット化空港，国際戦略港湾，国際拠点港湾，重要港湾，三大都市圏や中枢中核都市の代表駅，コンテナ取扱駅

④ 主要拠点等について

○物流拠点

	区分	主要拠点
都市	連携中枢都市 定住自立圏構想 (宣言中心市) (要件市) (登録市)	鹿児島市 鹿屋市，指宿市，薩摩川内市，南さつま市 霧島市，奄美市 出水市，南九州市
	空港	鹿児島空港，離島空港
物流	港湾	国際バルク戦略港湾，重要港湾，定期航路港湾
	鉄道	JR鹿児島駅コンテナターミナル
	トラックターミナル	鹿児島臨海トラックターミナル
	卸売市場	鹿児島中央卸売市場(青果魚類) 地方公設市場，民間拠点市場(鹿屋)
	工業団地	鹿児島臨海工業地帯(1～4号用地，東開町) 鹿児島臨空団地，上野原テクノパーク，志布志港
	流通業務地区	鹿児島市大塚地区
	保税地域	港湾・漁港背後の飼料サイロ，水産物冷凍倉庫等 〔港湾〕 鹿児島港，志布志港，川内港 〔漁港〕 枕崎漁港・山川漁港
	地域重要拠点	・畜産業：JA市場，と畜場，海外輸出認定施設，生産地帯 ・水産業：輸出認定登録加工施設

○人流拠点

	区分	主要拠点
都市	連携中枢都市 定住自立圏構想 (宣言中心市) (要件市) (登録市)	鹿児島市 鹿屋市，指宿市，薩摩川内市，南さつま市 霧島市，奄美市 出水市，南九州市
	空港	鹿児島空港，離島空港
人流	港湾	国際旅客船拠点形成港湾，重要港湾 定期航路港湾
	鉄道	JR鹿児島中央駅
	主要観光地	国際観光重要地(我が国を代表する観光地) 観光資源台帳(公益財団法人日本交通公社) ランクS及びA(出水のソルや仙巖園など)
	地域で重要な観光地	県及び市町村を代表する観光地 観光資源台帳(公益財団法人日本交通公社) ランクB(曾木の滝や佐多岬など)

○防災拠点

	区分	防災拠点
都市	連携中枢都市 定住自立圏構想 (宣言中心市) (要件市) (登録市) その他市町村	鹿児島市 鹿屋市，指宿市，薩摩川内市，南さつま市 霧島市，奄美市 出水市，南九州市 その他県内市町村(緊急輸送道路NW上の支所含)
	空港	鹿児島空港，離島空港
防災	港湾	重要港湾，定期航路港湾
	自衛隊基地	川内，国分，鹿屋
	広域防災拠点	鹿児島県防災研修センター，マリポートかごしま
	災害医療拠点	鹿児島県地域防災計画 DMAT指定病院
	SA・PA 道の駅等	鹿児島県緊急輸送道路NW計画 鹿児島県地域防災計画
	災害時民間 物資集積拠点	鹿児島県災害時受援計画 県物資拠点候補地
	製油所等	国家石油備蓄基地，航空機燃料油槽所，共同油槽所
	特定行政機関	鹿児島県緊急輸送道路NW計画 (国直轄事務所，海上保安部など)
	特定公共機関	鹿児島県緊急輸送道路NW計画 (鹿児島医療センター，九州電力など)

(2) ネットワーク計画

具体的なネットワーク計画として、以下に示す目標を踏まえ、「鹿児島県広域道路ネットワーク図」を策定します。

1) 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します。

① 広域的な交流を支える道路ネットワーク

- 県内主要拠点の連結強化を図るため、高規格幹線道路や地域高規格道路などの広域道路ネットワークの整備を行います。
- 空港や港湾などの広域交通拠点へ県内各地からアクセスする道路や県境を跨ぐ道路の整備を行います。
 - ・南九州西回り自動車道
 - ・東九州自動車道
 - ・北薩横断道路
 - ・南薩縦貫道
 - ・大隅縦貫道
 - ・都城志布志道路 など

② 効率的な物流を支える道路ネットワーク

- 優れたポテンシャルを有する農林水産物等の効率的な輸送を支援するため、鹿児島空港や志布志港、川内港等の物流拠点と生産地・消費地との連結の強化を図ります。
- 県域を越えた経済活動を支援するため、広域な主要都市間の連結の強化を図ります。
- 効率的な物流を支えるため、重要物流道路等の機能強化を図ります。
 - ・南九州西回り自動車道
 - ・東九州自動車道
 - ・北薩横断道路
 - ・南薩縦貫道
 - ・大隅縦貫道
 - ・都城志布志道路
 - ・鹿児島東西幹線道路 など

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。

① 交通渋滞を緩和する道路ネットワーク

- 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、鹿児島市等において交通渋滞対策を進めます。

○鹿児島市において、物流・人流機能の確保及び中心市街地の活性化に資する東西・南北方向の交通機能の強化を図ります。

- ・鹿児島東西幹線道路
- ・鹿児島南北幹線道路
- ・国道10号 など

② 半島・離島地域の生活を支援する道路ネットワーク

○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ります。

○離島において、日常生活上重要な空港・港湾等の拠点へのアクセス強化を図ります。

- ・南薩縦貫道
- ・大隅縦貫道
- ・国道226号
- ・国道58号 など

③ 観光振興を支える道路ネットワーク

○優れたポテンシャルを有する観光資源をいかした地域振興のため、景勝地やその周辺地域などにおいては、景観に配慮しながら、本県を代表する主要観光地とのアクセス強化を図ります。

- ・南九州西回り自動車道
- ・北薩横断道路
- ・大隅縦貫道
- ・国道226号
- ・国道58号 など

3) 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します。

① 災害に強い道路ネットワーク

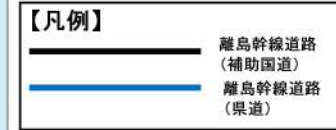
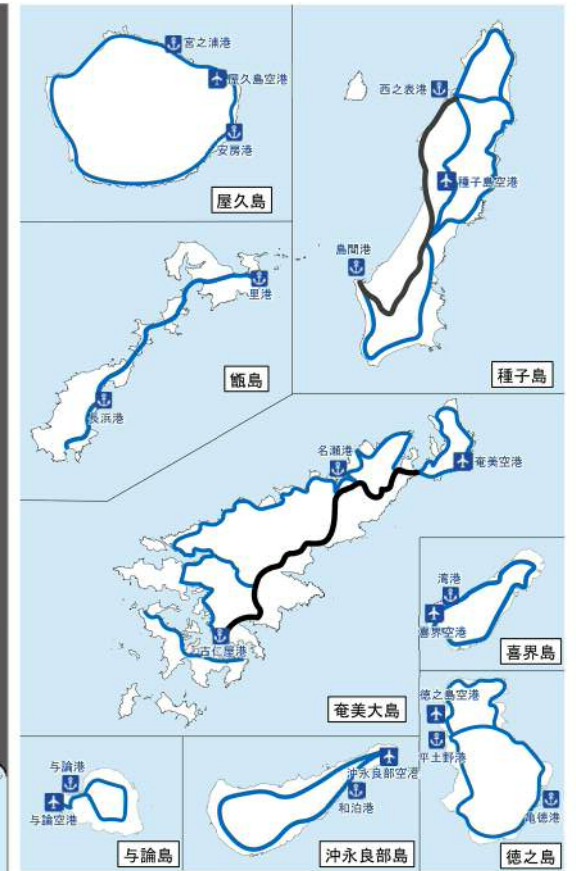
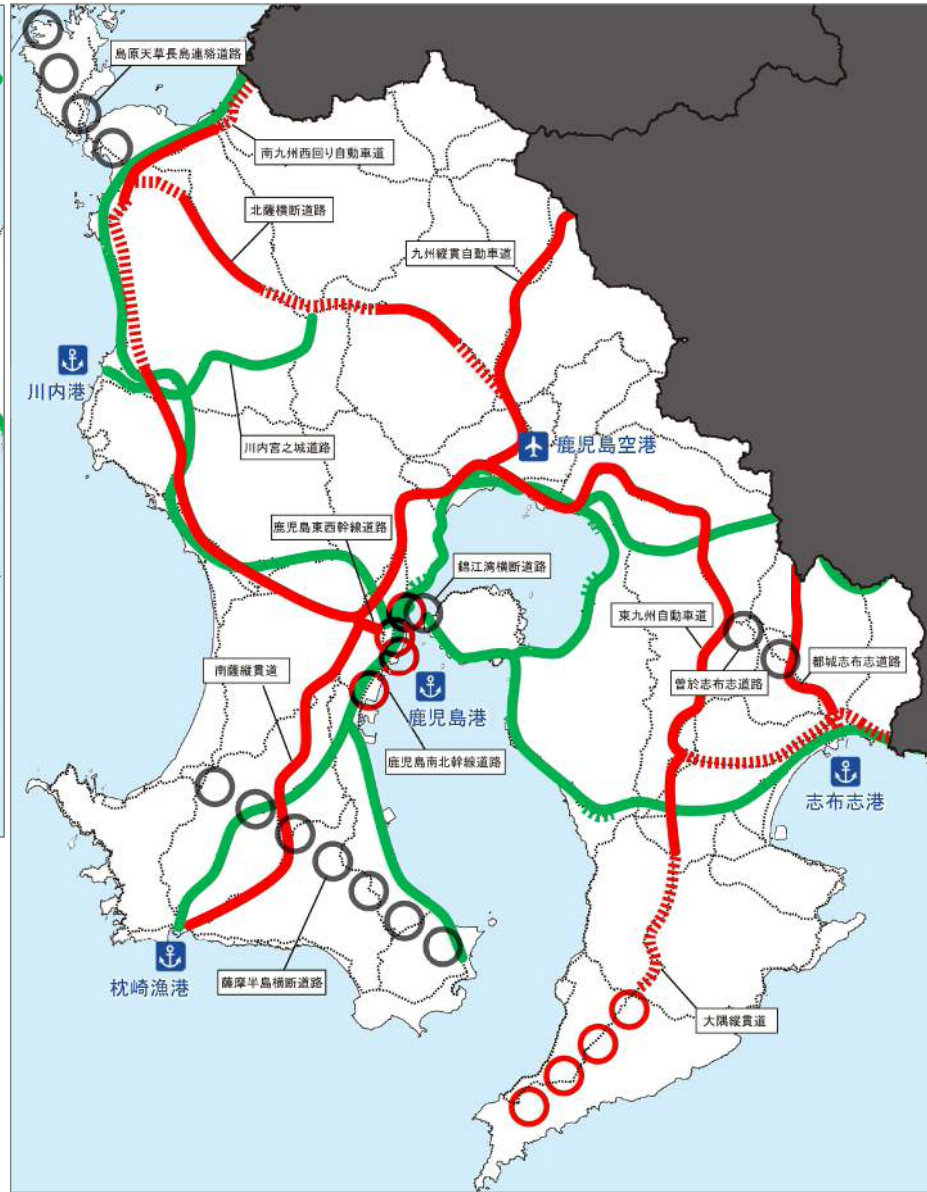
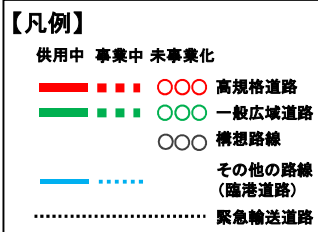
○自然災害による交通途絶を回避するため、災害に強く安全で信頼性の高い道路の整備を進めます。

○大規模災害に備えた広域道路ネットワークの多重性・代替性の強化を図ります。

- ・南九州西回り自動車道
- ・大隅縦貫道
- ・国道220号
- ・国道58号 など

鹿児島県広域道路ネットワーク図

鹿児島市域拡大図



※R3.6時点
 ※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。

表 鹿児島県広域道路ネットワーク路線

路線名	分類	起点	終点	備考
九州縦貫自動車道	高規格道路	始良郡湧水町	鹿児島市	高規格幹線
東九州自動車道	高規格道路	志布志市	鹿児島市	高規格幹線
南九州西回り自動車道	高規格道路	出水市	鹿児島市	高規格幹線
都城志布志道路	高規格道路	曾於市	志布志市	地域高規格
北薩横断道路	高規格道路	霧島市	阿久根市	地域高規格
鹿児島東西幹線道路	高規格道路	鹿児島市	鹿児島市	地域高規格
鹿児島南北幹線道路	高規格道路	鹿児島市	鹿児島市	地域高規格
南薩縦貫道	高規格道路	鹿児島市	枕崎市	地域高規格
大隅縦貫道	高規格道路	鹿屋市	肝属郡南大隅町	地域高規格
川内宮之城道路	一般広域道路	薩摩川内市	薩摩郡さつま町	
国道3号	一般広域道路	出水市	鹿児島市	直轄国道
国道10号	一般広域道路	曾於市	鹿児島市	直轄国道
国道58号	一般広域道路	鹿児島市	鹿児島市	直轄国道
国道220号	一般広域道路	志布志市	霧島市	直轄国道
国道224号	一般広域道路	垂水市	鹿児島市	直轄国道
国道225号	一般広域道路	枕崎市	鹿児島市	直轄国道
国道226号	一般広域道路	指宿市	鹿児島市	直轄国道
曾於志布志道路	構想路線	曾於市	志布志市	
島原天草長島連絡道路	構想路線	出水郡長島町	阿久根市	地域高規格
薩摩半島横断道路	構想路線	指宿市	南さつま市	
錦江湾横断道路	構想路線	鹿児島市	鹿児島市	

第2章 交通・防災拠点計画

(1) 交通拠点（モーダルコネクトの強化）

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します。

人とモノの流れや地域の活性化を促進するため、交通モード間の接続を強化します。

① 集約交通ターミナルの戦略的な整備

バス、鉄道・新幹線、タクシー等との相互連携の強化を図ります。

② 2次交通との連携強化

1次交通拠点⇄バス、乗用車、自転車・徒歩等との連携の強化を図ります。

③ ITS（バス情報基盤の強化）

バスロケーションシステムの導入、わかりやすいバス路線の案内を図ります。

④ 自転車の活用（鹿児島県自転車活用推進計画より）

自転車を快適に利用できる環境を確保するための自転車通行空間の整備や、サイクルツーリズムの推進等による観光振興や地域活性化を図ります。

(2) 防災拠点（交通拠点や道の駅等における防災機能の強化）

広域的な防災拠点の機能や地域防災力の強化を図ります。

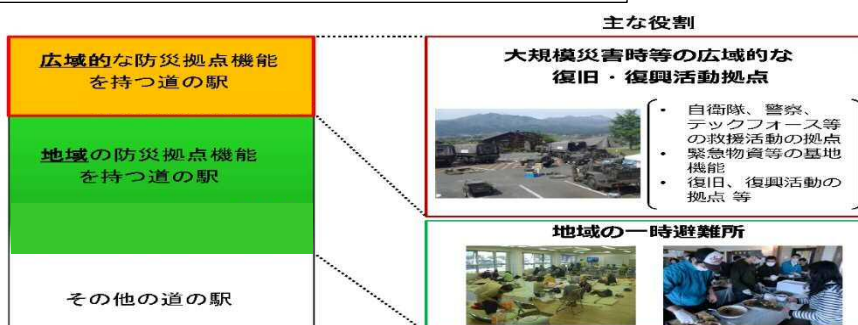
生活環境や地域福祉の向上及び地域住民の安心・安全な地域コミュニティの再生などを図るため、地方創生の主要拠点として「道の駅」などの更なる活用を図ります。

また、災害時における迅速な復旧や避難等の実施に際して、物資輸送や避難等に資する広域的な「防災基地」の整備とともに、主要な拠点となる「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します。

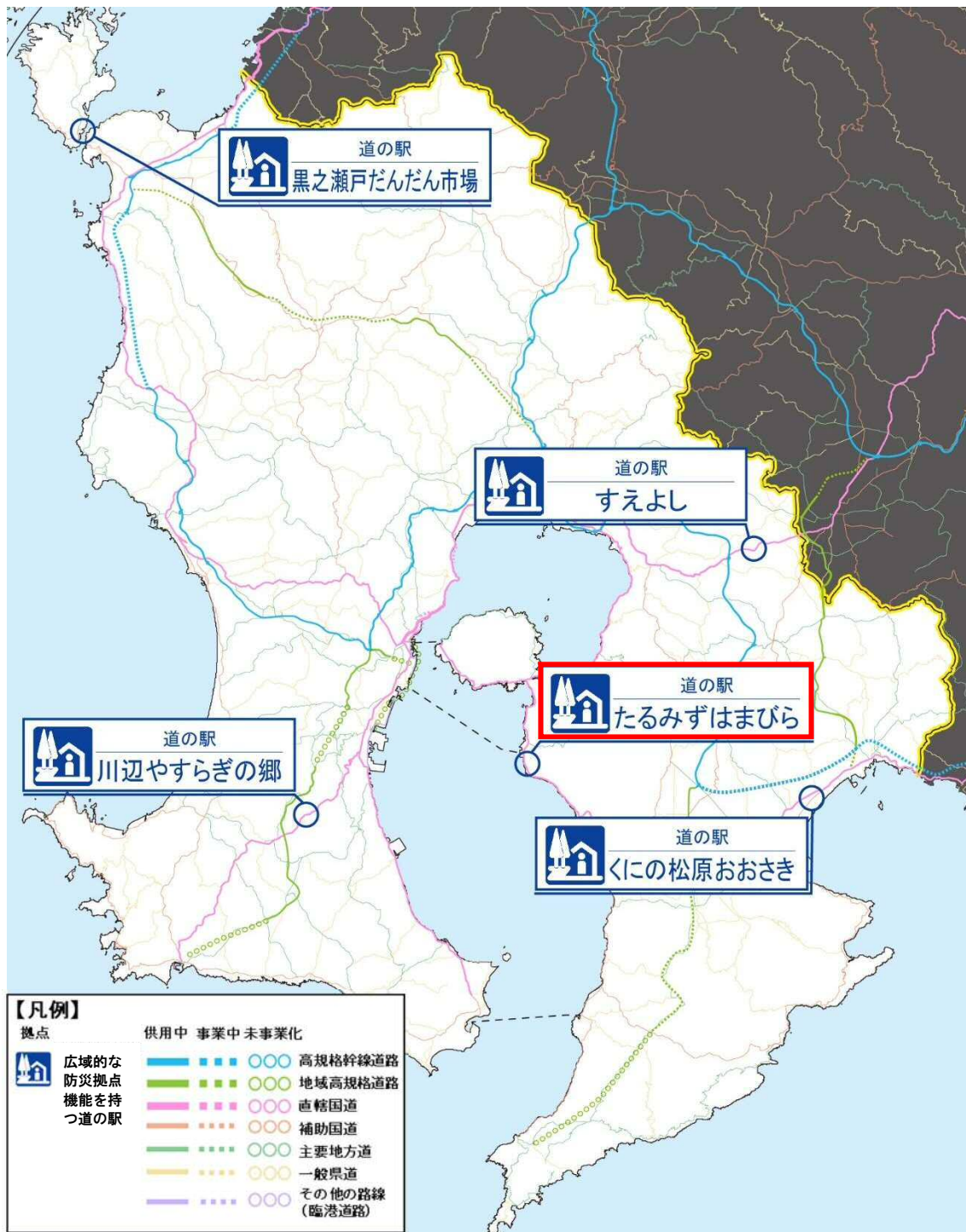
県内における「広域的な防災拠点機能を持つ道の駅」として、検討を進める箇所は、重要物流道路等との接続性や駐車場の規模、災害ハザード区域の有無などを考慮し、以下の通りです。

- ・くにの松原おおさき
- ・川辺やすらぎの郷
- ・すえよし
- ・黒之瀬戸だんだん市場
- ・たるみずはまびら

「広域的な防災拠点機能を持つ道の駅」の概要



検討を進める「広域的な防災拠点機能を持つ道の駅」



: 防災道の駅

※道の駅「たるみずはまびら」は令和3年6月11日に県内で初めて「防災道の駅」として選定されました。

第3章 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

- 都市部などの渋滞対策を図ります。
- AIや自動運転等を活用した中山間地等の交通手段確保について検討します。

都市部や観光地では渋滞が発生する一方で、地方部では人口減少等が進む状況下での地域の移動手段の確保や交通・物流事業におけるドライバーの確保などの課題が深刻化していることから、AIやビッグデータなど技術革新の動きを交通・物流の分野に取り込み、「デジタル・トランスフォーメーション（DX）」を進めることが重要です。

このため、ICTを活用して異なる交通機関（バス、鉄道、タクシー、レンタカー等）をシームレスに結ぶだけでなく、小売店や医療・福祉、金融・保険等の他業態サービスとも連携する「モビリティ・アズ・ア・サービス（MaaS）」を推進することで、柔軟かつ効率的な交通サービスを運用することが重要です。

また、物流分野においては機械化やデジタル化による「非接触・非対面」型への転換を促し、輸送や作業の省人化・自動化を推進することが重要です。

今後、急速に普及していくことが予想される自動運転システムやICTの活用が、現在の道路交通社会の抱える課題の解決のみならず、移動に係るこれまでの社会的課題に対して、新たな解決手段となることが考えられるため、今後の自動運転社会を見据えた上で、地域における新たな道路施策を検討します。

