

かごしま新広域道路交通ビジョン



一般県道 鹿島上甕線 甕大橋
(薩摩川内市)

2021年6月

鹿児島県

目 次

はじめに

第 1 章 地域の将来像	．．．．．	P 1
第 1 節 本県の目指すべき姿	．．．．．	P 1
第 2 節 かがしま新広域道路交通ビジョンの策定趣旨	．．．．．	P 3
第 2 章 広域的な交通の課題と取組	．．．．．	P 4
第 1 節 本県の地域特性	．．．．．	P 4
第 2 節 本県の交通特性	．．．．．	P 11
第 3 節 本県の平常時における交通課題	．．．．．	P 13
第 4 節 本県の災害時における交通課題	．．．．．	P 19
第 5 節 新たな取組等	．．．．．	P 22
第 3 章 広域的な道路交通の基本方針	．．．．．	P 29
第 1 節 広域道路ネットワーク	．．．．．	P 30
第 2 節 交通・防災拠点	．．．．．	P 32
第 3 節 ICT交通マネジメント	．．．．．	P 34

はじめに

我が国においては、電子商取引の拡大等により物流需要が増加する一方で、働き手の減少による深刻なドライバー不足が進行するなど、物流の危機的な状況が顕在化しており、国際海上コンテナ車の増加や車両の大型化への対応など、物流の生産性を高めるための取組を強化していく必要があります。

また、近年、災害の激甚化・頻発化が進んでおり、災害発生時における救助・救援活動の支援や緊急支援物資などの安定的な輸送を速やかに確保することが求められています。

このような背景から、平成 30 年に道路法が改正され、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保することを目的に、物流上重要な道路輸送網を国土交通大臣が指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

重要物流道路は、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定することとなっています。

この重要物流道路制度を契機とし、全国各地域において中長期的な観点から「新広域道路交通ビジョン」を策定することとなっており、本県においても、県内各地域の将来像を踏まえ、今後、概ね 20～30 年後を見据えた広域的な道路交通の方向性を定める「かごしま新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）を策定することとしました。

また、ビジョン策定においては、関連する道路管理者等で構成する鹿児島県幹線道路協議会や県議会及び県内市町村、パブリックコメント等で意見を聴取するとともに、学識経験者や経済団体とも意見交換を行い、とりまとめを行いました。

第1章 地域の将来像

第1節 本県の目指すべき姿

鹿児島県には、魅力ある観光資源や多様な「日本一」、安心安全で豊富な「食」、豊かな自然環境など、多くのポテンシャル（魅力や強み）が豊富にあります。魅力ある本県の「ポテンシャル」を最大限にいかして、もっと豊かで元気な鹿児島にすることが必要です。

また、鹿児島の基幹産業である農林水産業、観光業に加えて、技術力の高い製造業やヘルスケア産業などの新たな産業の振興に取り組み、経済を持続的に発展させることで、地域の格差を是正しつつ、県民所得の向上を図ることが必要です。

我が国においては、本格的な人口減少社会の到来、少子高齢化の進行、経済グローバル化の進展、技術革新の急速な進展など、社会のあらゆる面で大きな変革期を迎える中で、周辺地域であるアジアにおいては、人口が増加し、経済成長も著しく、世界の成長センターとなっています。

本県は多くの離島があるなど多様な地域やコミュニティが存在しており、今ある地域資源をさらに磨き上げ、国境にとらわれることなく、中国や東南アジアに近いという地理的特性をいかして、これらの地域とつながっていくこと。更には、これら県内の個性豊かな多様な地域との貿易、人的交流を促進することにより、九州の南の玄関口として発展させることが重要です。

【農林水産業の振興】

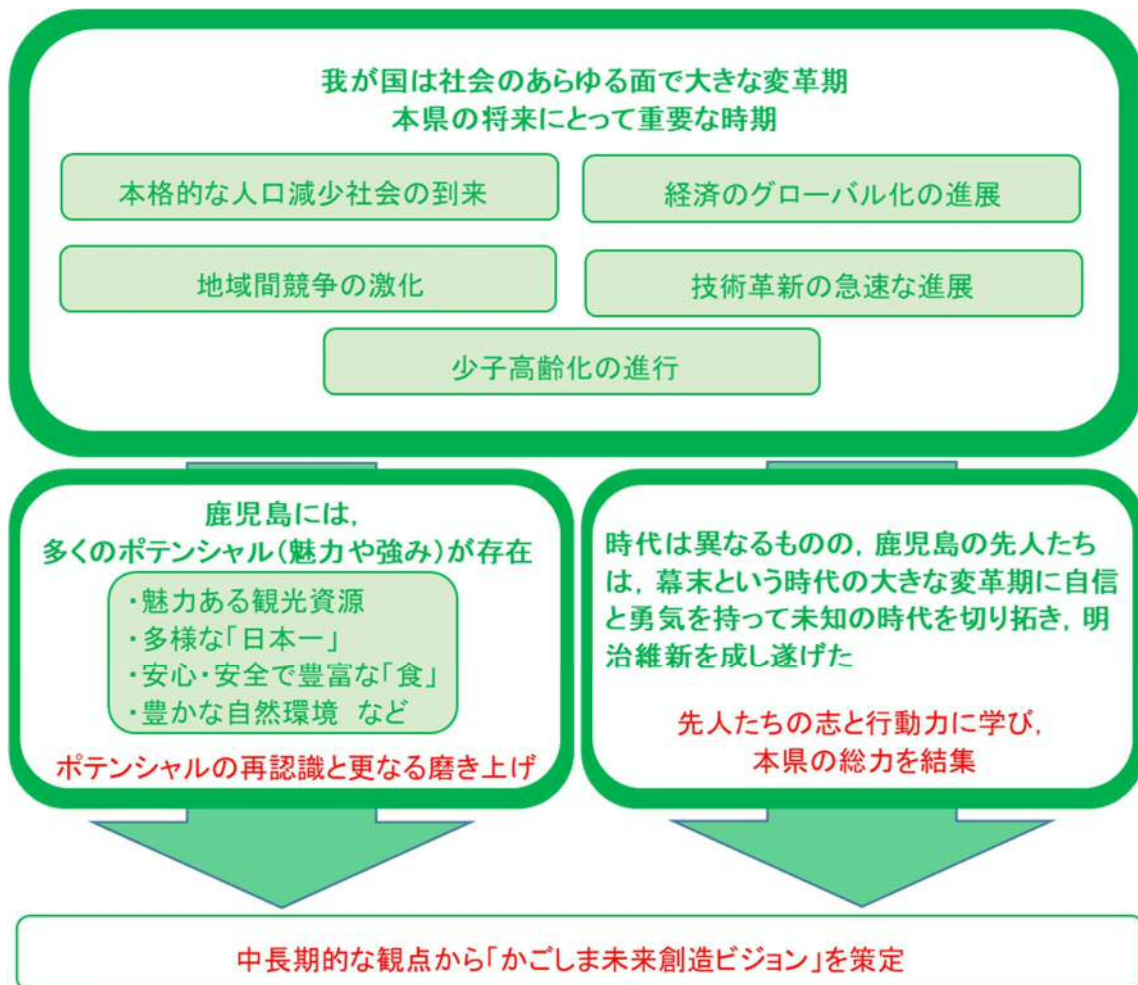
農業産出額全国2位の鹿児島県の農業について、耕種・畜産の生産コスト低減策、売上向上対策、ICTを活用したスマート農業の推進による生産性の向上など「稼ぐ力」を引き出す諸施策を関係団体・関係機関と連携して講じ、食料生産供給基地としてさらなる発展と生産所得の向上を図ります。

【観光関連産業の振興】

地域の観光資源・食を中心とした観光関連事業者、飲食店、交通事業者、農林水産業者、商工業者、地域住民など関係者が広く参画し、市町村とも連携した「観光地域づくり」を推進し、観光地域としての「稼ぐ力」を引き出します。九州新幹線を活用した九州内の観光ルートの整備、観光情報発信の強化を進め、国内外観光客の増大を図ります。

【多様な魅力を持つ離島は、鹿児島島の宝】

甕島、種子島から与論島まで、温帯から亜熱帯地域に広がる多様で豊富な物的資源・経済的資源を活用するとともに、生活環境、交通基盤、産業基盤などの社会資本の整備とさらなる産業振興を進め、「暮らしやすい・働きやすい・また行きたい・定住したい」と思う島づくりの推進を図ります。



出典：かごしま未来創造ビジョン(H30.3)を基に作成

第2節 かがしま新広域道路交通ビジョンの策定趣旨

半島地域や多くの離島など広大な県土を有し、移動手段を自動車交通に大きく依存している本県にとって、広域道路ネットワークの構築は大変重要です。

これまで、県内の広域道路ネットワークを形成するために、平成5年に策定した「広域道路整備基本計画」に基づき、本県の骨格をなす九州縦貫自動車道や東九州自動車道、南九州西回り自動車道の高規格幹線道路、これを補完する北薩横断道路や都城志布志道路など地域高規格道路の整備を重点的に進めてきました。

しかしながら、令和3年4月時点の、県内における高規格幹線道路の供用率は77%、地域高規格道路は58%とまだまだ低い状況にあり、未だミッシングリンクが残されているのが現状です。平常時・災害時を問わず、安定的な人流・物流を支え、地域の産業振興や観光振興等を図るため、引き続き、重点的に投資を行うことが重要です。

また、空港・港湾・インターチェンジへのアクセス道路や、災害発生時における避難や災害支援の緊急輸送などに資する道路についても、人口減少の抑制に寄与し、県内各地域の産業振興や地域の活性化、県民の安心・安全の確保を図る観点から、必要な道路等の整備を計画的に進める必要があります。

「かがしま新広域道路交通ビジョン」は、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展などを踏まえ、概ね20～30年後を見据えた中長期的な視点で策定するものであり、「地域の将来像」、「広域的な交通の課題と取組」、「広域的な道路交通の基本方針」から構成されるものです。

なお、今回策定する「かがしま新広域道路交通ビジョン」及びビジョンを踏まえて策定することとしている「かがしま新広域道路交通計画」については、社会情勢の変化等を踏まえ、適時適切に見直しを行う予定です。

第2章 広域的な交通の課題と取組

第1節 本県の地域特性

(1) 本土の最南端に位置

本県は、我が国の本土最南端(東京まで900km、大阪まで500km)に位置し、世界の経済成長の6割を占めるアジアに近接しており、我が国の南の玄関口となっています。

こうした地理的優位性をいかした交通・物流ネットワークが構築されており、ソウル、上海、台北、香港といった各主要都市と定期航空路線で結ばれているとともに、鹿児島港、川内港、志布志港の3つのCIQ機能を有する国際物流港湾があり、中国、台湾、韓国への国際定期コンテナ航路が開設されています。

さらに、香港、シンガポール、韓国全羅北道、中国江蘇省など、アジア地域を中心とした海外との長年にわたる幅広い分野での交流実績を有しています。



出典:かごしま未来創造ビジョン(H30.3)

(2) 半島・離島を有する

県土の39%が半島地域、27%が離島地域(面積では全国1位)という地理的特徴があります。

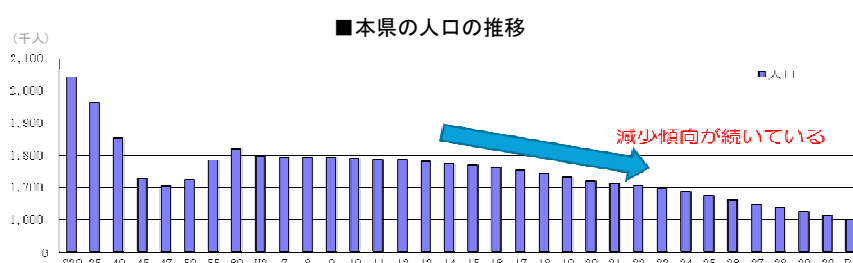


出典:かごしまのすがた(R2.4)

出典:H27 国勢調査

(3) 高齢化や人口減少の進行が顕著

本県の人口のうち65歳以上が占める割合は平成27年で29.4%と、全国平均の26.6%を上回っており、全国より早いスピードで高齢化が進行しています。また、少子化や過疎化に伴う人口減少も進んでいます。



出典:かごしまのすがた(R2.4)

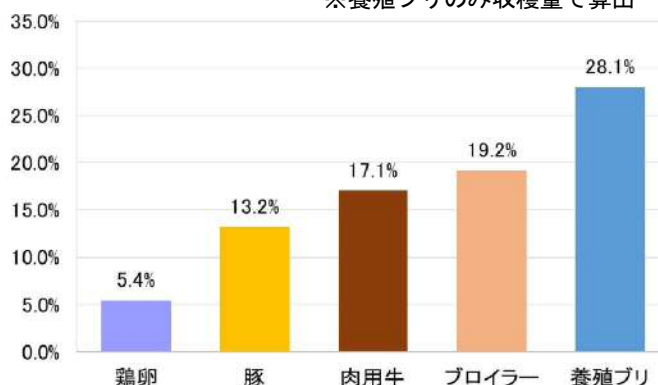
(4) 多くの日本一を誇る農林水産業

本県の農林水産業は多くの日本一を誇っており、我が国の食の供給基地として重要な役割を担っています。

恵まれた自然環境などをいかし、「ブロイラー」や「肉用牛」といった畜産物、「かんしょ」や「そらまめ」などの農産物、養殖の「ブリ」・「カンパチ」・「ウナギ」の生産量が日本一であるなど、安心・安全でおいしい食物の宝庫です。また、肉用牛は、平成29年には5年に一度開催される全国和牛能力共進会(第11回)において、団体総合優勝及び肉牛部門の最優秀賞を獲得するなど、和牛日本一の栄冠に輝きました。

これらの産品は、我が国の食料供給基地としての役割に寄与するとともに、これまでの販路拡大の取組と相まって、近年は輸出額が年々増加しています。

■全国の産出額合計に占める本県のシェア率
※養殖ブリのみ収穫量で算出



出典:政府統計
(H30生産農業所得統計, H30漁業・養殖業生産統計)

■鹿児島県の全国第1位品目



出典: 政府統計

※1: 生産農業所得統計

※2: 作物統計

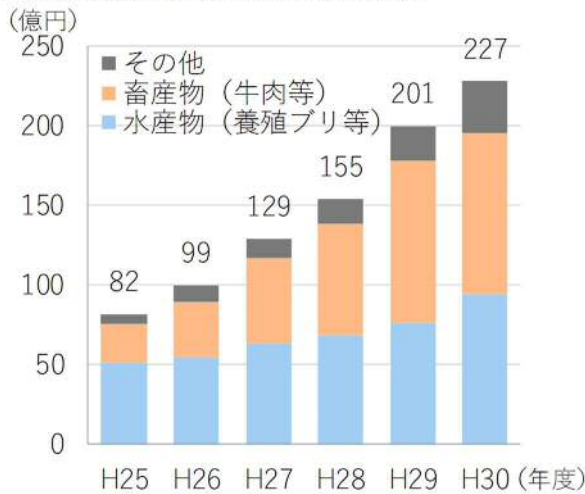
※3: 花き生産出荷統計

※4: 漁業センサス

※5: 漁業・養殖業生産統計

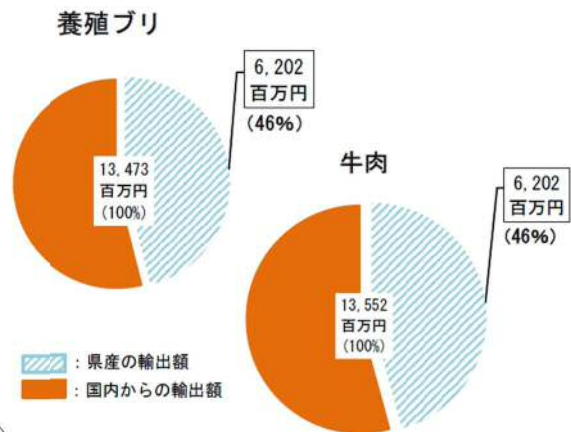
※6: 特産果樹生産動態等調査

■県産農林水産物の輸出額の推移



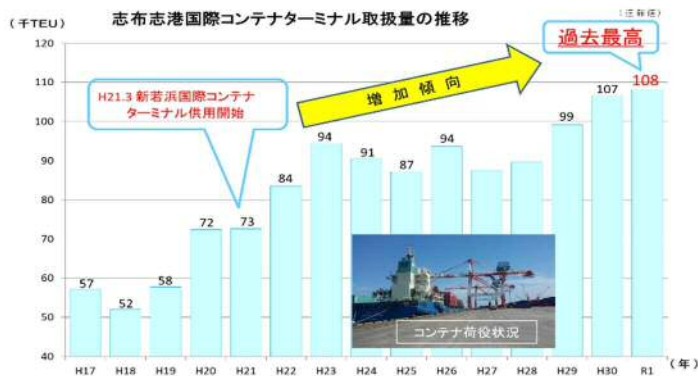
出典: かごしまのすがた(R2.4)

■日本の輸出額に占める
県産農林水産物の輸出額(H28年度)



出典: 鹿児島県農林水産物
輸出促進ビジョン(H30.3)

■ 志布志港の状況



志布志港



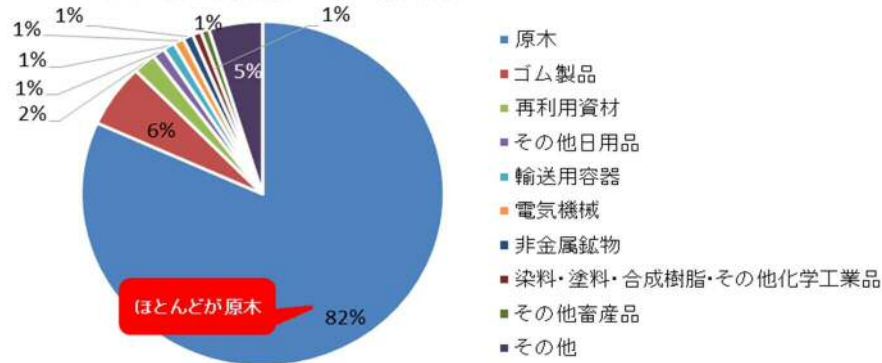
国際コンテナターミナル



志布志港へ原木の運搬状況



志布志港の取扱貨物量 (R1輸出品目)



品目	百トン	割合
原木	2,759	82%
ゴム製品	200	6%
再利用資材	69	2%
その他日用品	38	1%
輸送用容器	35	1%
電気機械	31	1%
非金属鉱物	30	1%
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	26	1%
その他畜産品	25	1%
その他	162	5%
総計	3,375	100%

出典: 港湾統計

(5) 豊富で魅力ある観光資源

本県には、南北 600 キロメートルに及ぶ広大な県土の中に、美しい自然環境が織りなす四季折々の景観、特色ある島々、奥深い歴史を感じさせる名所、良質で豊かな温泉、更には、世界に誇る遺産群など魅力ある観光資源が豊富にあります。

ツル(出水市)



曾木の滝(伊佐市)



仙巖園(鹿児島市)



雄川の滝(南大隅町)



宇宙センター(南種子町)



縄文杉(屋久島町)



金作原(奄美市)

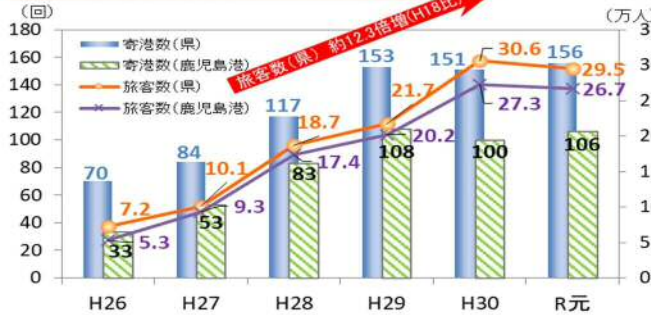


- ・平成 5 年 「屋久島」の世界自然遺産登録
- ・平成 27 年 「明治日本産業革命遺産」の世界文化遺産登録
- ・令和 3 年夏「奄美大島・徳之島」の世界自然遺産登録見込み

■ 港湾におけるクルーズ船の受入状況

鹿児島県のクルーズ船の寄港数(回)と旅客数(万人)

安定寄港と大型化対応により旅客数が増加傾向



西之表港（飛鳥IIの寄港状況）



鹿児島港（クルーズ拠点のイメージ）



名瀬港（ウエステルダムズの寄港状況）

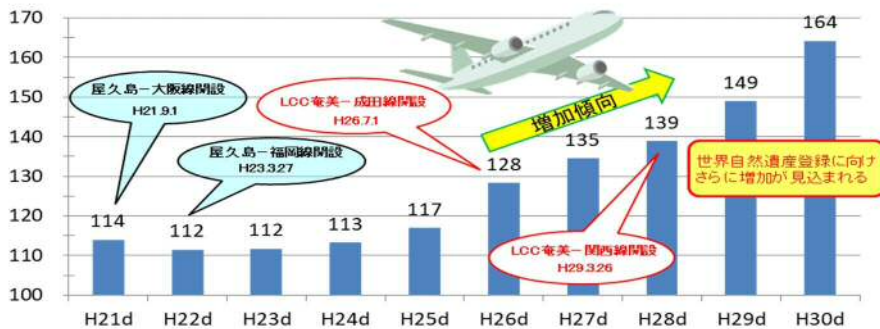


出典：鹿児島県HP

■ 空港における利用状況と鹿児島空港の将来像

◇ 鹿児島県管理7空港の利用状況

出典：鹿児島県HP



鹿児島空港の将来像

日本の南の先進的グローバル拠点空港

■ 数値目標

	2017年	2030年	2050年
合計	562万人	730万人	830万人
国内線	533万人	589万人	600万人
国際線	29万人	141万人	230万人

- ◆ 国内外の多様な空港利用者に対する高い満足度と利便性
- ◆ アジアを中心とする海外都市や国内主要都市及び県内離島とを結ぶ多様な航空ネットワーク
- ◆ 国内外の観光客が利用する日本の南のゲートウェイ
- ◆ 最先端の技術やノウハウの導入による効率的運用が可能な航空会社の拠点空港
- ◆ 物流や輸出入、航空関連産業等の地域経済振興拠点であり、災害対応の拠点

※グローバル：グローバルとローカルの合成語。当ビジョンにおいては、アジアを中心とする海外都市という「グローバル」視点と、県内離島を中心とする「ローカル」視点という、多様な航空ネットワークを意味している。

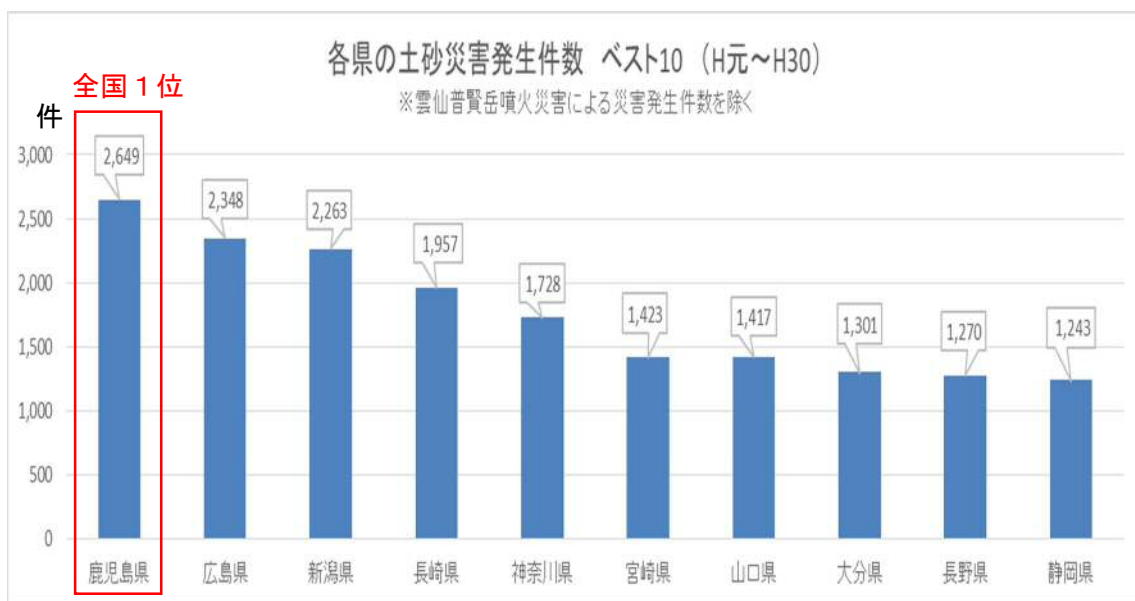
出典：鹿児島空港将来ビジョン

(6) 災害に脆弱な県土

県土の大半をシラス等の特殊土壌に覆われるとともに、台風の常襲地帯でもあるため、平成元～平成30年の30年間の土砂災害発生件数は全国第1位となっています。



出典：鹿児島県(砂防課)



出典：鹿児島県(砂防課)

第2節 本県の交通特性

(1) 移動手段を自動車交通に大きく依存

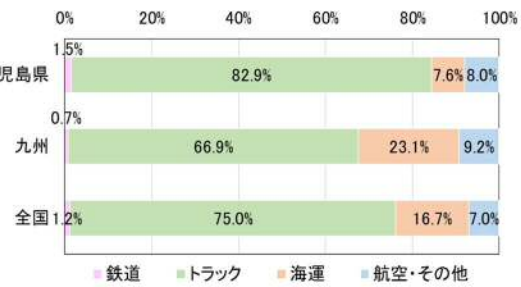
本県は、薩摩・大隅半島及び奄美群島をはじめとする多数の島々が存在しています。県土の総面積約9,000km²のうち可住地面積は35%しかなく、地理的要因等から、公共交通機関が不十分であり、公共交通機関の発達した都市に比べ、自動車交通に大きく依存しています。

■地域別の従業地・通学地による交通利用分担率



出典:H22 国勢調査

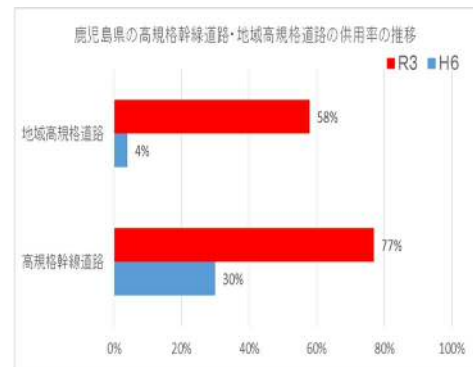
■代表輸送機関別出荷量分担率



出典:H27 物流センサス

(2) 広域道路のネットワークが不十分

広域道路ネットワークのうち九州地方を大きく循環するネットワークを形成する「高規格幹線道路」や高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える規格の高い道路の「地域高規格道路」はこれまでも整備を進めているところですが、半島地域などへのミッシングリンクが残され、交通基盤整備の遅れが課題となっており、広域道路ネットワークが未だ不十分となっています。



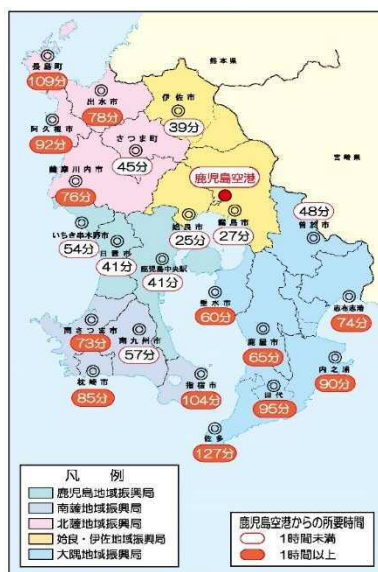
概ね
四半世紀

(3) 都市間のつながりが不十分

本県の玄関口となる鹿児島空港や鹿児島中央駅から県内の主要箇所等へのアクセスのしやすさは、交通の効率性に深く影響するものであり、本県では、道路が主要な交通拠点を連絡する経路となっています。半島地域においては、ミッシングリンクを主要因とする鹿児島中央駅・鹿児島空港までの所要時間が60分以上かかるような地域が多数存在していることから、県内各地から鹿児島中央駅・鹿児島空港までの60分圏域の拡大が課題となっており、都市間のつながりが不十分です。

【鹿児島中央駅⇄県内主要都市など】

【鹿児島空港⇄県内主要都市など】



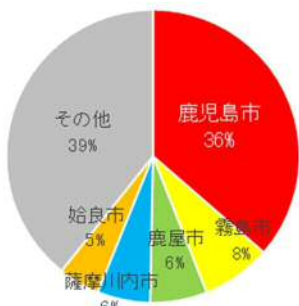
資料:鹿児島県作成

(4) 渋滞箇所が鹿児島市に集中

地理的要因等から鹿児島市内へ流入する幹線道路に限られるため、これらの路線において速度サービスの低下や渋滞が顕著となっています。また、鹿児島市においては、郊外の大型団地や商業地、工業地等が立地するため、日々通勤等の交通が多く発生していますが、JRや河川を渡る幹線道路が少ないため、エリア間の移動が制約され、渋滞の要因となっています。

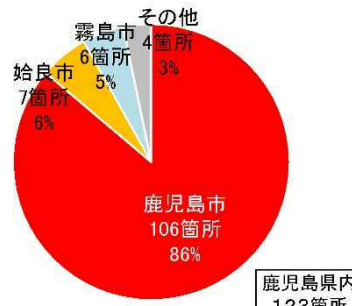
以上のようなことから、本県人口の約4割が集中する鹿児島市に県内の約9割の渋滞箇所が集中しています。

【人口市町村別内訳】



資料:H27 国勢調査

【主要渋滞箇所 市町村別内訳】



資料:国土交通省鹿児島国道事務所HP

第3節 本県の平常時における交通課題

(1) 都市と物流拠点

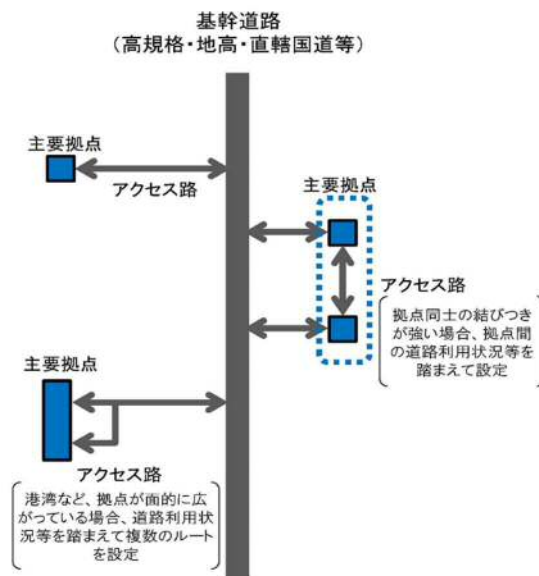
物流拠点については、地域の中心都市等との間の連携・交流機能の強化を図るための都市間ネットワークや、主要拠点と高規格幹線道路等のアクセス強化を図るための物流ネットワークを踏まえて選定しています。

平常時における県内の主要都市及び主な物流拠点については、下記のとおりです。

	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	国際ハルク戦略港湾, 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	鹿児島市大峯地区
	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

資料: 鹿児島県作成

上記の主要拠点と基幹道路(高規格幹線道路, 地域高規格道路, 直轄国道等)を結ぶ広域道路ネットワークを整備する必要があります。



資料: 国土交通省 HP

(2) 物流（平常時）における交通課題

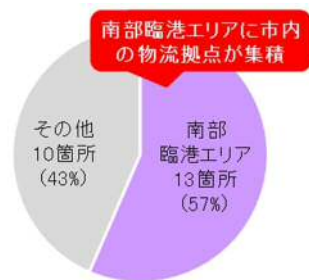
物流ターミナルや工業団地等が鹿児島市に集中し、交通渋滞が発生しています。

○鹿児島市は、海と山が近接するため限られた平地に商工業地区、幹線道路が密集

○近年は南部臨海エリアへの事業所、物流拠点の集積や商業店舗の進出が著しい状況

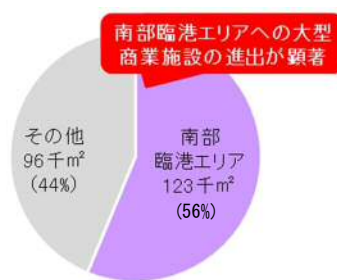


【鹿児島市の物流拠点立地状況】



※南部臨港エリアは、宇宿2丁目、卸本町、東開町、南栄、谷山港を集計

【鹿児島市内の大型商業施設の新設面積割合】



※大型商業施設は、1,000m²以上 (H16.4～H30.9)

資料：鹿児島県作成

(3) 都市と人流拠点

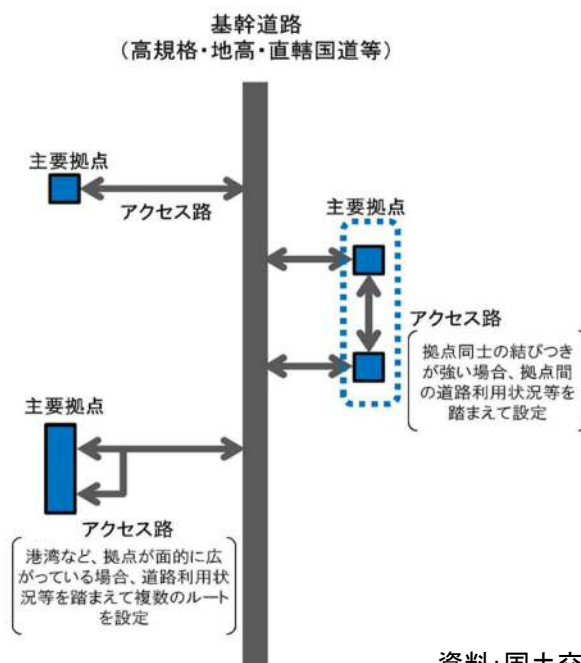
人流拠点については、都市間ネットワークや、主要拠点等と高規格幹線道路等のアクセス強化を図るための人流ネットワークを踏まえて選定しています。

平常時における県内の主要都市及び主な人流拠点については、下記のとおりです。

	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
人流	空港	鹿児島空港, 離島空港
	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(出水のツルや仙巖園など)
	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)

資料:鹿児島県作成

上記の主要拠点と基幹道路（高規格幹線道路，地域高規格道路，直轄国道等）を結ぶ広域道路ネットワークを整備する必要があります。

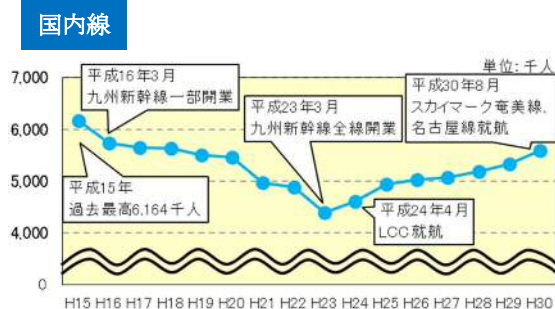


資料:国土交通省HP

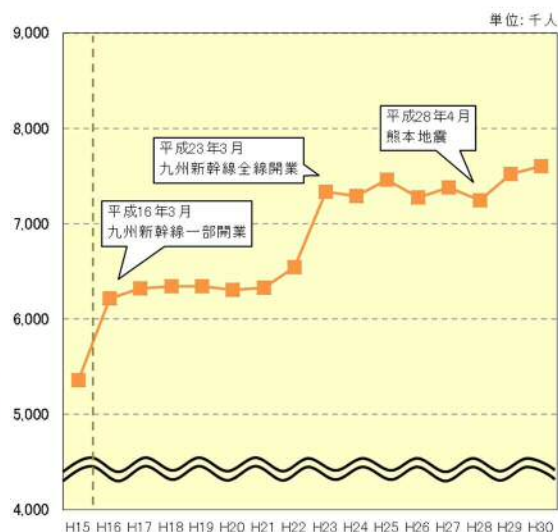
(4) 人流（平常時）における交通課題

多様な交通モードが結節する鹿児島中央駅や、乗降客数の多い鹿児島空港などがあり、多くの交通量が発生しています。

—鹿児島空港の乗降客数の推移—

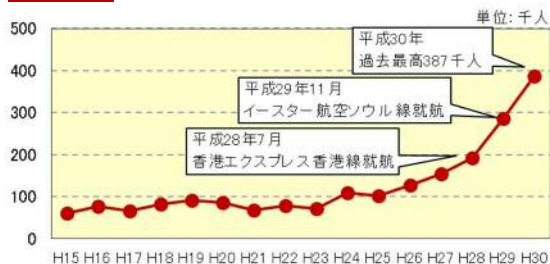


—鹿児島中央駅の乗客数の推移—



資料: JR九州HP

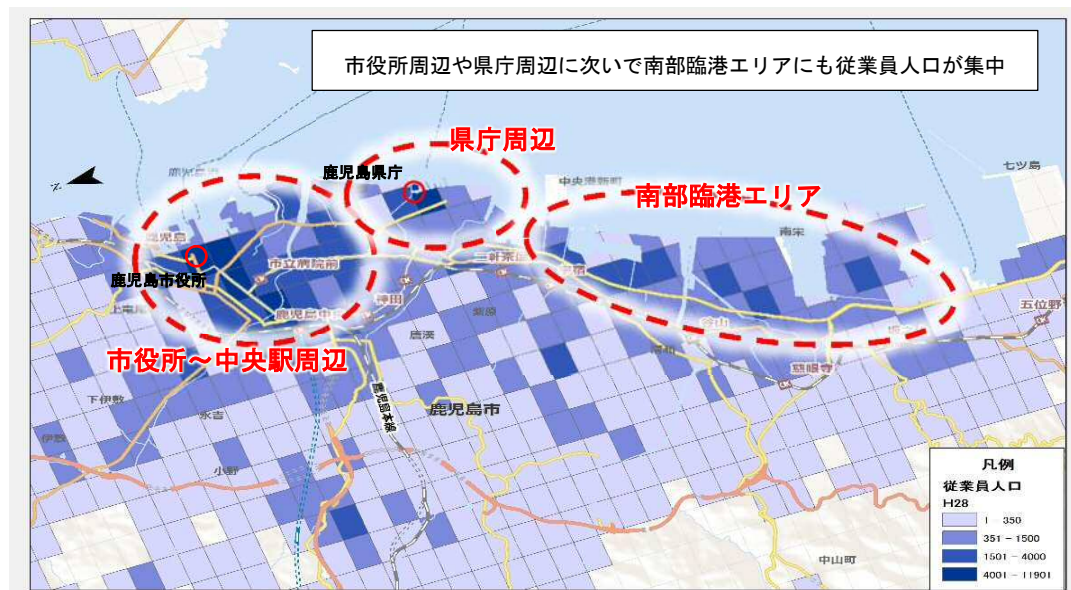
国際線



資料: 空港管理状況調書(航空局)を用いて県で作成

鹿児島市では、市役所周辺や県庁周辺、南部臨港エリアに従業員人口が集中するため、慢性的な渋滞が発生しています。

【鹿児島市の従業員人口分布図】

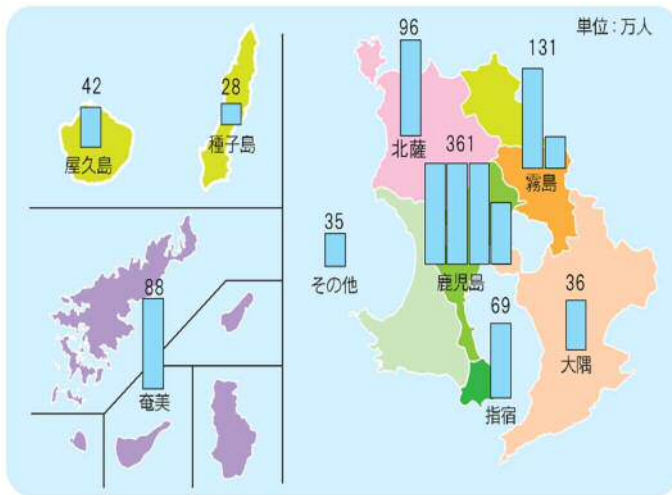


資料: 鹿児島県作成

半島・離島を含め県土に広く分散している主要観光地への回遊性を高め、観光客に県内をくまなく周遊してもらうため、依存度が高い自動車交通の定時性、速達性の確保が必要です。

○半島・離島を含め、県下に広く観光客が訪れており、交通機関別の宿泊者構成では、自動車利用が多くを占めています。

—地区別県外客宿泊観光客数（平成30年）—



資料：観光庁の「宿泊旅行統計」を用いて県で推計

—延べ宿泊者数—



※延べ宿泊者数は、居住地不詳を含むため、県内・県外の合計値と一致しない。

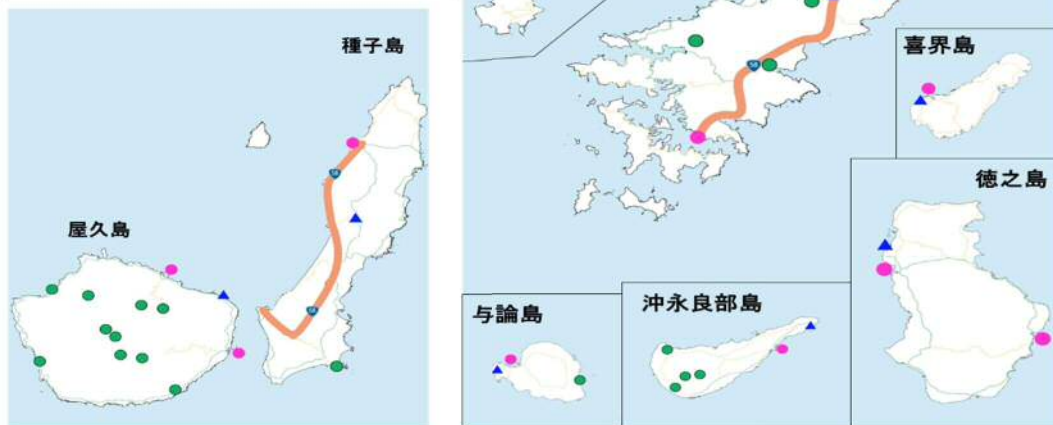
—交通機関別—



資料：観光庁 宿泊旅行統計

離島地域では、各島内で日常生活上重要な空港・港湾や主要観光地とのアクセスを強化する必要があります。

(凡例)



資料：鹿児島県作成

第4節 本県の災害時における交通課題

(1) 都市と防災拠点

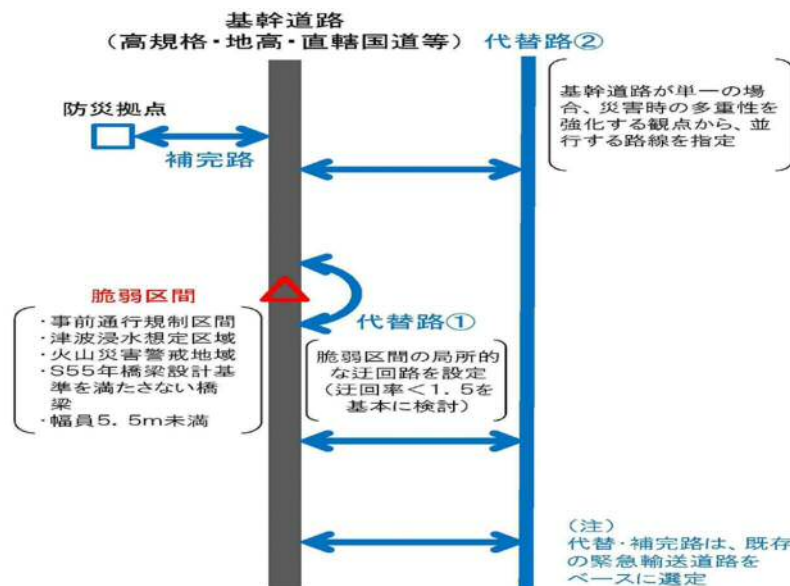
防災拠点については、広域的なネットワークの多重性・代替性や、基幹道路の脆弱区間に対する代替ネットワークを踏まえて選定しています。

災害時における県内の主要都市および主な防災拠点については、下記のとおりです。

	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, マリンポートかごしま
	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)

資料:鹿児島県作成

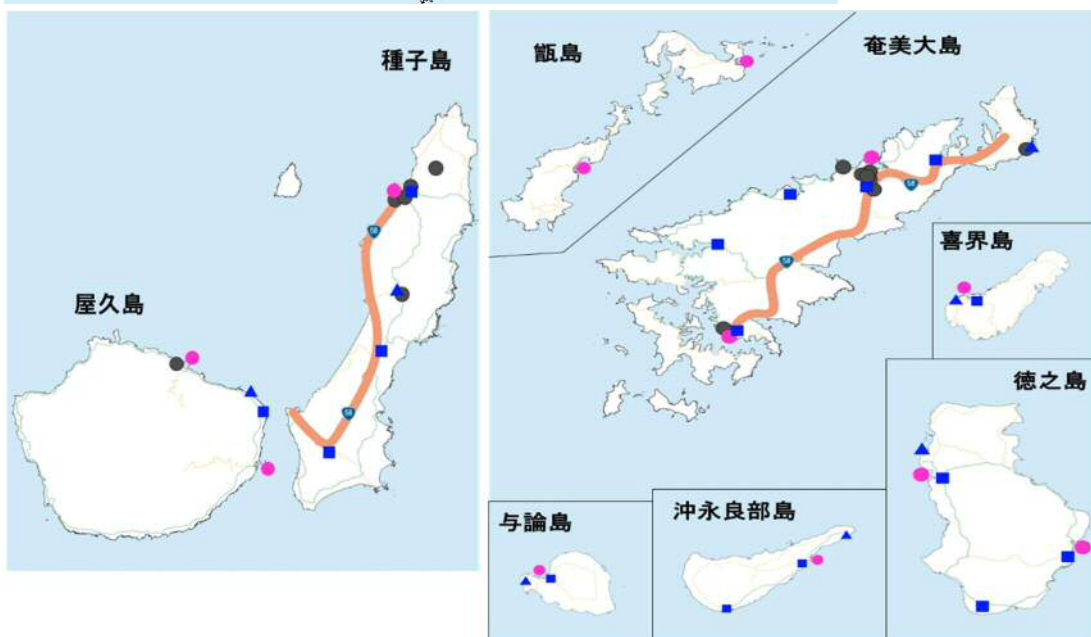
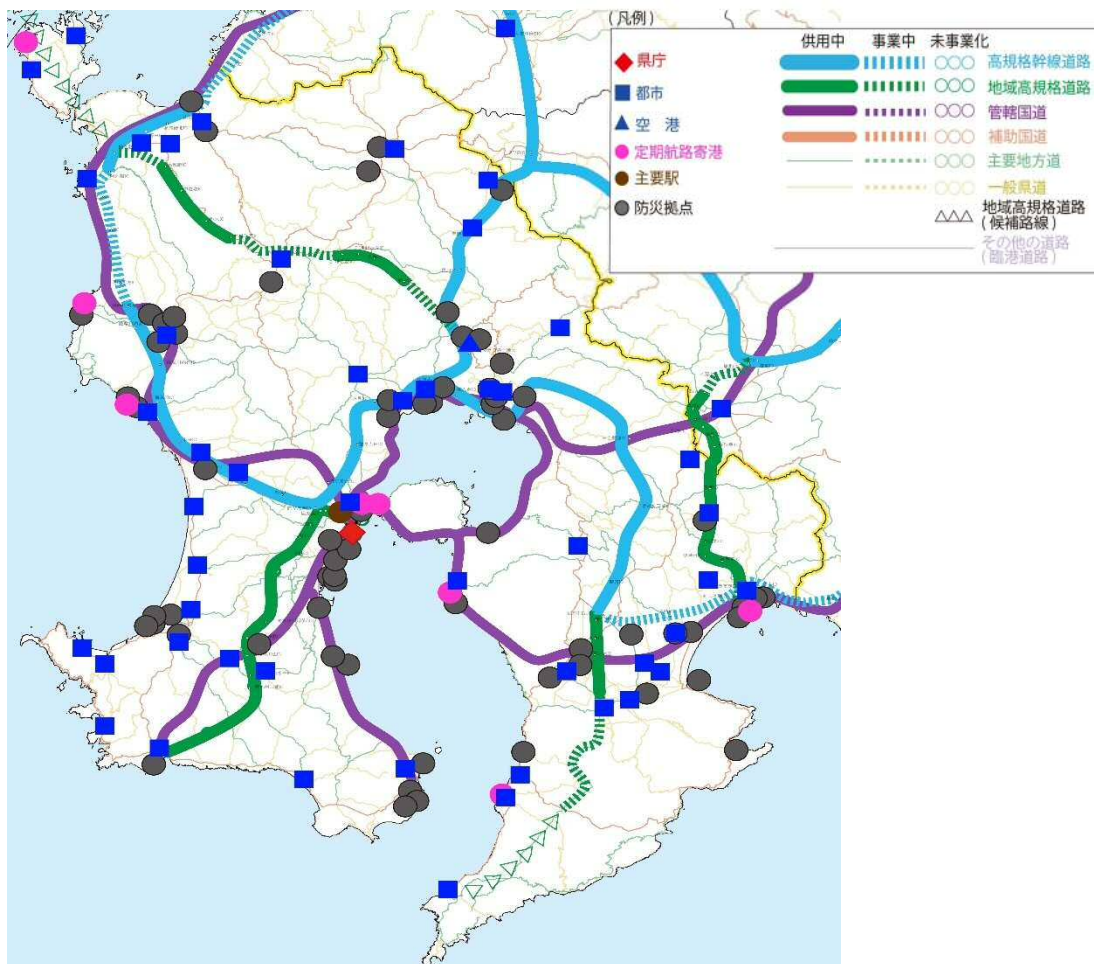
上記の防災拠点と基幹道路（高規格幹線道路，地域高規格道路，直轄国道等）及び代替路について，広域道路ネットワークを整備する必要があります。



資料:国土交通省HP

(2) 防災（災害時）における交通課題

半島地域や離島地域を含め県全体にわたり災害時における広域交通の多重性・代替性の確保が必要です。



資料: 鹿児島県作成

