

平成27年度 第1回鹿児島県交通渋滞対策協議会

議事概要

1. 日 時 平成27年9月10日(木) 10:00~11:30
2. 場 所 鹿児島国道事務所 5階会議室
3. 議 事
 - (1) これまでの検討経緯
 - (2) 渋滞対策の基本方針(案)について
 - (3) 渋滞検討マネジメントサイクル(案)について
 - (4) モニタリングの実施結果
 - (5) 今後の進め方
4. 議事要旨
 - 渋滞対策の基本方針(案)及び渋滞検討マネジメントサイクル(案)について議論し、了承を得た。
 - モニタリングの実施結果について確認した。
 - 今後の進め方について確認した。

以上



平成27年度

第1回鹿児島県交通渋滞対策協議会

目次

1. これまでの検討経緯	.....	1
2. 渋滞対策の基本方針(案)について	.....	2
3. 渋滞検討マネジメントサイクル(案)について	.....	12
4. モニタリングの実施結果	.....	13
5. 今後の進め方	.....	15

1. これまでの検討経緯

・H25.1に主要渋滞箇所を公表し、対応の基本方針や今後の取り組みに対する協議を実施

〔時期〕 〔実施内容〕

H24.7 H24年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会

〔協議内容〕

○交通基礎データの共有

H24.8 H24年度 第2回 鹿児島県交通渋滞対策協議会

○地域の渋滞箇所の素案の決定

H24.8
H24.11
パブリックコメントの実施（一般道路）
（高速道路）

○道路利用者の実感を渋滞箇所案として補完

H24.12 H24年度 第3回 鹿児島県交通渋滞対策協議会

○最新データ及び道路利用者の意見を含めた地域の渋滞箇所の特定(129箇所)

H25.1 主要渋滞箇所の公表

H26.2 H25年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会
ワーキング会議

○主要渋滞箇所に対する対応方針、マネジメントサイクル(スケジュール等)、モニタリング方法について協議

H27.8 H27年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会
ワーキング会議

○主要渋滞箇所に対する対応方針、マネジメントサイクル(スケジュール等)、モニタリング方法について協議、モニタリング結果

今回
H27.9 H27年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会

○対応の基本方針(案)、渋滞検討マネジメントサイクル(案)、モニタリング結果

2. 渋滞対策の基本方針(案)について【鹿児島県全体における渋滞対策の基本方針】

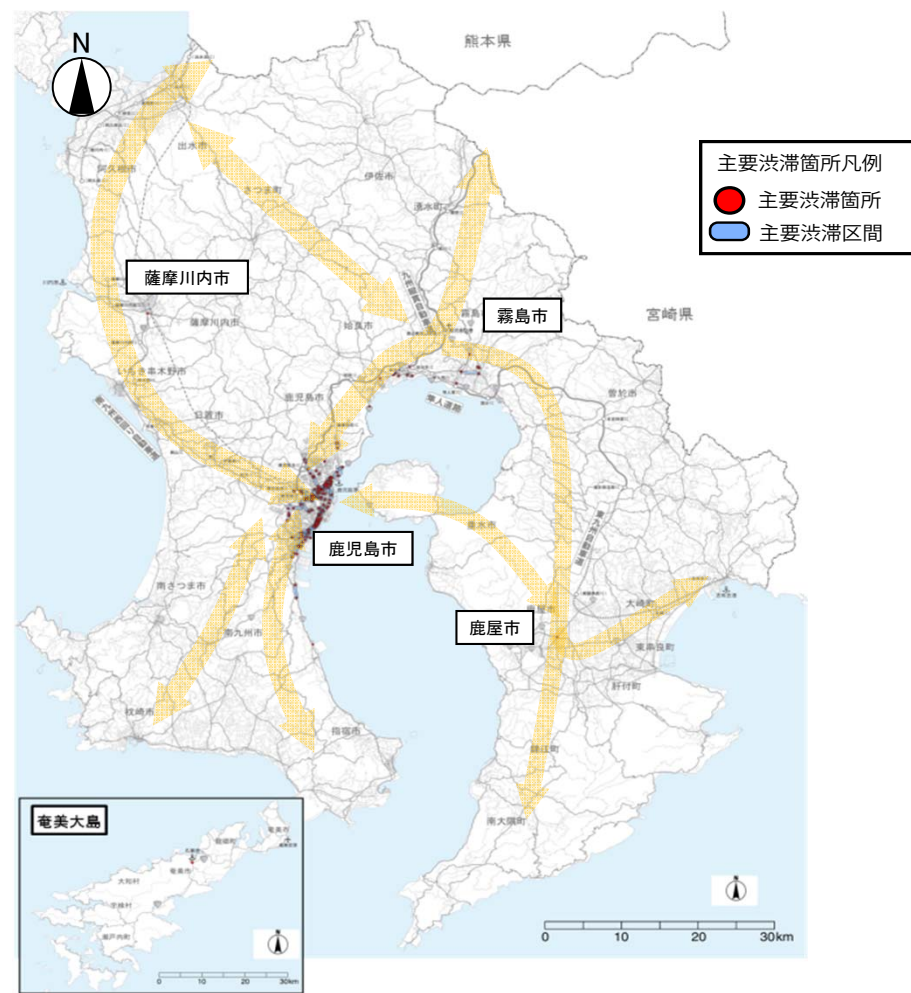
1. 鹿児島県の概況

概要	
鹿児島県の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・東西に272km、南北に590kmと薩摩・大隅の2大半島および奄美群島をはじめとする多数の島々で構成された県土を有し、総面積9,189km²の面積のうち、可住地面積は35%であり、鹿児島市を中心として、霧島市、鹿屋市、薩摩川内市等の10万人規模の都市が位置している。 ・九州縦貫自動車道、国道3号、国道10号、産業道路等の鹿児島市を中心とした放射状の流動が顕著。 ・鹿児島県は、錦江湾を挟んだ、薩摩半島と大隅半島が隔てられていることや離島を数多く有するなど地理的要因から公共交通機関が不十分。 ・九州新幹線の全線開業や南九州西回り自動車道、東九州自動車道の供用区間延伸を契機とした新たな対応が必要。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や休日等での交通集中により県内各所で発生。 ・主要渋滞箇所は、全体の約86%が鹿児島市内に集中している。

2. 方向性

概要	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地における特定時間の交通の集中を緩和するため、マイカーによる通勤、通学の公共交通へのシフト促進策など、ソフト対策としての交通渋滞軽減に努める。
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者の安全を考慮し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス等の整備によるネットワークの充実や現道拡幅、交差点改良などのボトルネック（円滑な流動を妨げる隘路となる部分）対策を計画的に進める。

3. 鹿児島県全体の交通ネットワークのイメージ



基本方針

■バイパス整備等による交通容量の拡大策や、局所的な交差点改良等のハード対策による渋滞及び事故軽減への取り組みを図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減に組みつつ、特定のエリアの関係者で構成されるエリアWGを設置し、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

道路管理者

鹿児島県警

関係自治体

■鹿児島エリア及びその他エリア（霧島市・始良市）以外に点在する主要渋滞箇所については、最新の交通データ等を基にモニタリングを実施し、対策検討及び対策効果を検証してまいります。

2. 渋滞対策の基本方針(案)について【鹿児島エリアにおける渋滞対策の基本方針】

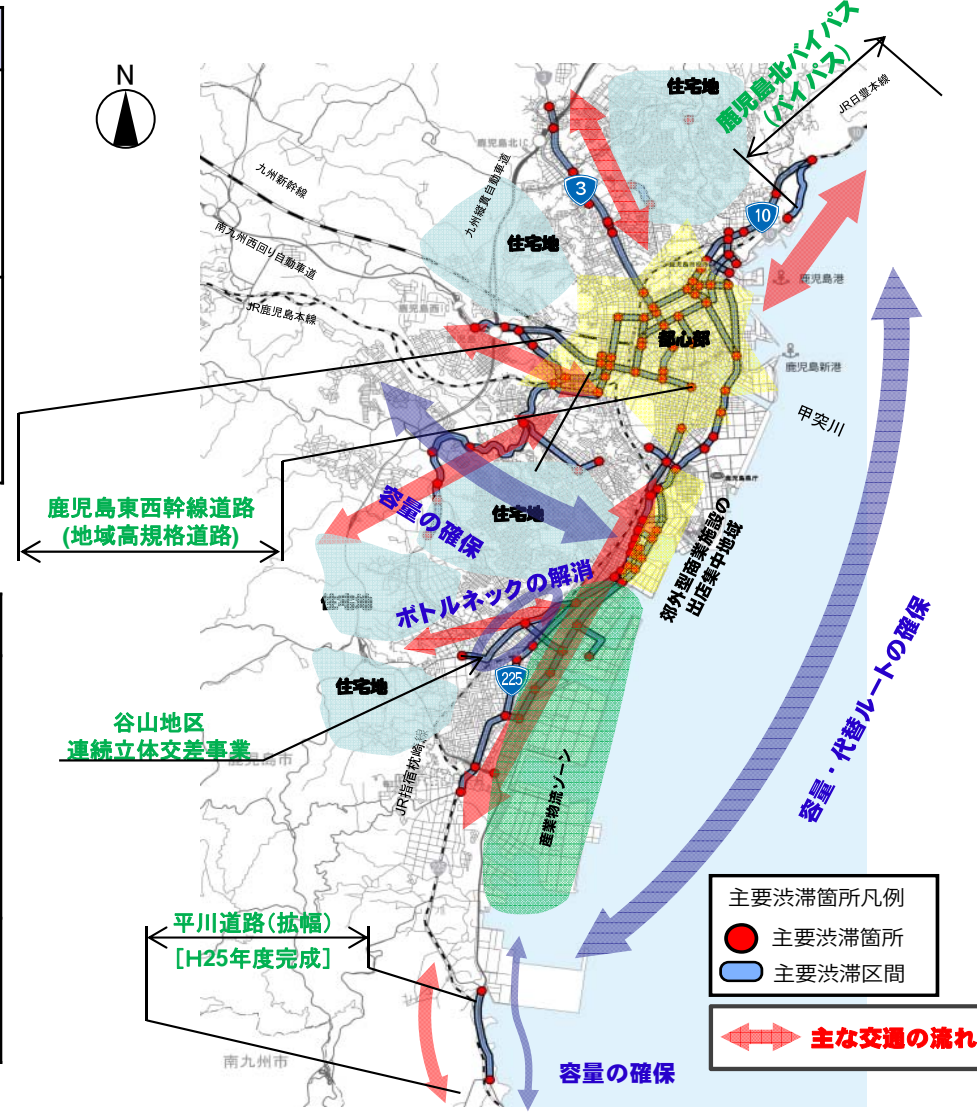
1. 鹿児島エリアの概況

概要	
鹿児島エリアの状況	<ul style="list-style-type: none"> 鹿児島市は、県都鹿児島市を中心に放射状に九州縦貫自動車道や国道3号、国道10号、国道225号、指宿スカイライン等の道路網が形成され、九州新幹線、JR線、市電、バス等による交通網が主要駅等で連絡しており、連絡する結節点において商業施設等が集積している。 九州新幹線の全線開業や整備が進む南九州西回り自動車道を利用した交流圏の拡大が期待される。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 地形的要因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発生している。 北部から西部は住宅地、東部は商業地や従業地、南部は工業地や従業地になっているため、日々通勤等の交通が多く発生するが、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原因となっている。

2. 方向性

概要	
総合対策等	<p>○鹿児島市域内における交通対策としては、第五次鹿児島市総合計画等に基づき、快適・便利な交通環境の充実に図るため、次のような取組み等を推進。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①総合的な広域交通ネットワークの形成 ②快適で機能的な交通基盤の整備 ③便利で効率的な公共交通体系の整備 ④人と環境にやさしい交通環境の充実
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 流入する幹線道路等（北部、東西、南部）の容量確保のバイパス整備・現道拡幅 隘路となっているボトルネック交差点における交差点改良 土地区画整理事業や連続立体交差事業などの他の事業による幹線道路等の整備

3. 鹿児島エリアの交通ネットワークのイメージ



基本方針

■バイパス整備等による交通容量の拡大策や、局所的な交差点改良等のハード対策による渋滞及び事故軽減への取り組みを図るとともに、公共交通機関と連携したソフト対策による渋滞軽減に取り組みつつ、関係者で構成されるエリアWGを設置し、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

道路管理者
国・県・鹿児島市

鹿児島県警

関係自治体
鹿児島市

参考-1-1「第5次鹿児島市総合計画」より抜粋

6

市民生活を支える 機能性の高い快適なまち ―【まち基盤政策】



基本計画／基本目標別計画

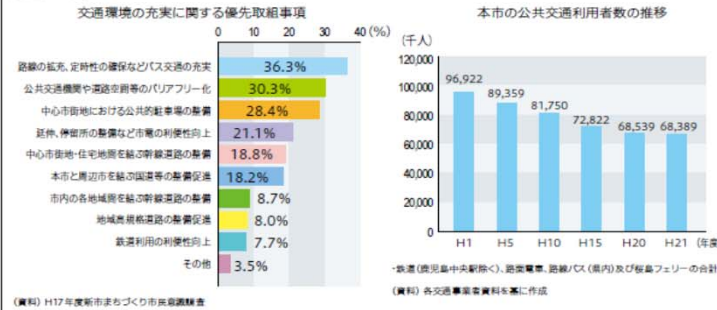
3 市民活動を支える交通環境の充実

～市民生活と都市活動を支える快適・便利な交通環境の充実に取り組みます！～

現状と課題

- I 広域的な交流が活発化する中、本市が南の交流拠点としてさらなる飛躍をとげるためには、高規格幹線道路等の道路網、九州新幹線等の鉄道網、鹿児島港における航路網、鹿児島空港における航空網など、陸・海・空の広域交通網の一層の充実と連携強化を図る必要があります。
- II 環境対策の面からも渋滞緩和が求められる中、依然として市街地の流出入部等において、広域交通と都市内交通の集中による交通渋滞が発生していることから、交通需要に対応した機能的な道路網の整備など、交通基盤の充実強化に引き続き取り組む必要があります。
- III クルマ社会の進行により公共交通利用者の減少や都市機能の拡散化の傾向がみられることから、人口減少局面に対応した集約型都市構造の実現に向け、クルマに過度に依存しない社会への誘導を図るため、都市機能として不可欠な公共交通の維持・活性化を図る必要があります。
- IV 今後における人口減少局面への移行や少子高齢化の一層の進行を見据え、年齢、障害の有無等にかかわらず、誰もが、安全・快適に移動できる交通環境の実現が望まれるとともに、地球温暖化など環境問題が深刻化する中、交通政策の面からも、環境負荷の低減に向けた一層の取組が求められています。

【関連データ】



基本的方向

施策の体系

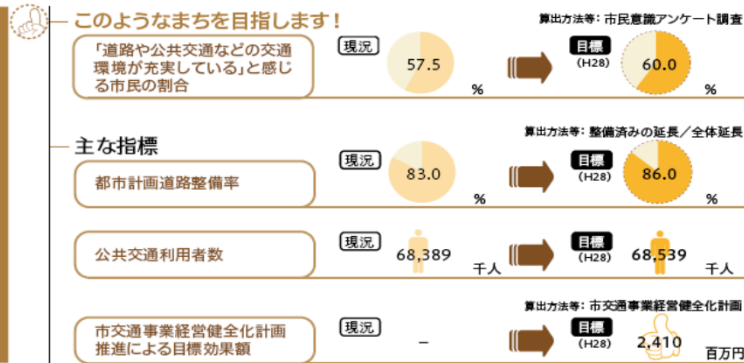
- I 広域道路網や広域公共交通網の充実強化、陸・海・空を結ぶ交通結節拠点の機能強化など、本市と国内外との円滑な交流を支える総合的な広域交通ネットワークを形成します。
 - II 全市的な視点からの計画的な幹線道路網の整備や交通需要に即した道路等の整備など、自動車交通の円滑化と各地域間のアクセス向上を図る、快適で機能的な交通基盤の整備を進めます。
 - III 各交通手段の適切な役割分担の下、結節機能の向上や公共交通不便地における交通手段の確保を図るとともに、公共交通のサービス水準のさらなる向上や効率的な事業運営の一層の推進を図るなど、誰もがどこでも自由に移動できる、利便性・効率性の高い持続可能な公共交通体系を構築します。
 - IV 歩行者・自転車を優先した安全・快適な交通施設の整備や車両等の低公害化・低燃費化の推進、環境に配慮した交通行動の促進など、人と環境にやさしい交通環境の充実を図ります。
- 「◆」は「主な取組」
- I 総合的な広域交通ネットワークの形成
 - ◆ 広域道路網・広域公共交通網の充実強化
 - ◆ 高規格幹線道路等の整備促進
 - ◆ 陸・海・空を結ぶ交通結節拠点の機能強化
 - ◆ 鹿児島港新港区の再整備促進
 - II 快適で機能的な交通基盤の整備
 - ◆ 計画的な幹線道路網の整備
 - ◆ 鹿児島東西幹線道路等の整備促進
 - ◆ 交通需要に即した道路等の整備
 - ◆ 道路・交差点の改良等
 - III 便利で効率的な公共交通体系の構築
 - ◆ 各交通手段の適切な役割分担と結節機能の向上
 - ◆ サブターミナル^{※1}の整備
 - ◆ 公共交通不便地における交通手段の確保
 - ◆ コミュニティバス^{※2}の運行等
 - ◆ 公共交通のサービス水準の向上
 - ◆ 市営バスの路線・ダイヤの全面見直し
 - ◆ 効率的な事業運営の推進
 - ◆ 市交通事業経営健全化計画に基づく取組の推進
 - IV 人と環境にやさしい交通環境の充実
 - ◆ 安全・快適な交通施設の整備
 - ◆ 交通施設のバリアフリー化
 - ◆ 桜島港フェリー施設の整備
 - ◆ 車両等の低公害化・低燃費化
 - ◆ 低公害バスの導入
 - ◆ 環境にやさしい新船の建造
 - ◆ 環境に配慮した交通行動の促進
 - ◆ モビリティマネジメント^{※3}の推進

参考-1-2「第5次鹿児島市総合計画」より抜粋

基本計画／基本目標別計画

市民生活を支える 機能性の高い快適なまち【まち基盤政策】

目標指標



市民みんな

- 市民**
 - ◇クルマの利用を控え、環境にやさしい公共交通などでの移動を心掛けましょう。
 - ◇日常生活を通して子供の頃から公共交通に慣れ親しむ機会を設けましょう。
- 地域・NPO等**
 - ◇地域の日常生活になくならない公共交通を、住民みんなで支えてみましょう。
- 事業者**
 - ◇利用者ニーズに応じた安全で快適な運行サービスの提供に努めましょう。
 - ◇バリアフリーや環境に配慮した車両や施設等の整備に努めましょう。

※1 サブターミナル：さまざまな交通機関が集まり、補助的な役割をとする交通の結節拠点のこと。
 ※2 コミュニティバス：地域住民の利便性向上等のために一定地域内を運行するバスで、主に自治体が主体となって導入するバスのこと。
 ※3 モビリティ・マネジメント：公共交通の便利な利用方法や環境面・健康面でのメリットなどの情報を提供することにより、一人ひとりのモビリティ（移動）が望ましい方向へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のこと。



コミュニティバス「あいばす」



低公害バス



鹿児島市公共交通ビジョン

【参考】鹿児島エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等～（案）

参考-2 鹿児島東西道路の概要

事業の目的

鹿児島東西道路は、高規格幹線道路の九州縦貫自動車道及び南九州西回り自動車道の鹿児島ICと鹿児島市街地とのアクセス機能を強化するとともに、都市交通の円滑化と交通混雑緩和を目的とした道路です。

- ・事業区間：鹿児島市田上八丁目～鹿児島市上荒田町
- ・道路規格：第2種第2級
- ・設計速度：V=60km/h
- ・車線数：4車線



事業の効果

◎広域ネットワークの形成

高速道路（九州縦貫自動車道・南九州西回り自動車道）及び指宿スカイラインと一体となって、広域ネットワークを形成します。

◎交通混雑の緩和

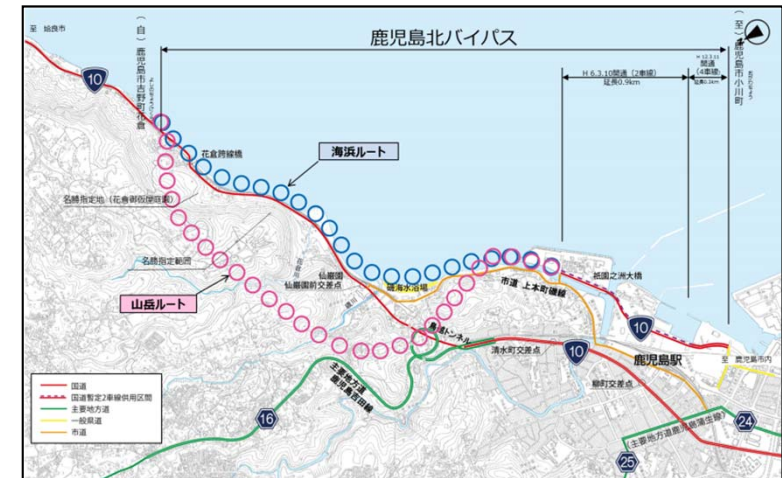
鹿児島東西道路は、慢性的な交通渋滞を引き起こしている武岡トンネルや、中心市街地部の東西方向を走行する交通を分散化し、都市交通の円滑化を図ります。

参考-3 国道10号 鹿児島北バイパスの概要

事業の目的

鹿児島北バイパスは、国道10号の慢性的な交通渋滞の緩和と、交通安全の確保を目的とした道路です。

- ・事業区間：鹿児島市吉野町花倉～鹿児島市小川町
- ・道路規格：第3種第1級、第4種第1級
- ・設計速度：V=60km/h
- ・車線数：4車線



事業の効果

◎交通混雑の緩和

鹿児島北バイパスの開通に伴い、国道10号の交通分散が図られることにより渋滞が緩和され定時性の向上が期待されます。

◎交通安全性の向上

鹿児島北バイパスの開通により、交通渋滞が緩和されることで交通安全性の向上が図られます。

◎物流効率化の支援

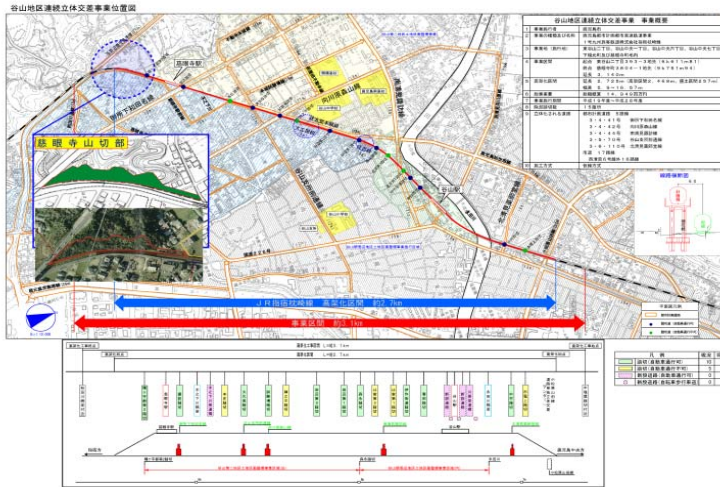
交通拠点である鹿児島港へのアクセス機能が強化されることになり、効率的な物流ネットワークが形成されます。

【参考】鹿児島エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等～(案)

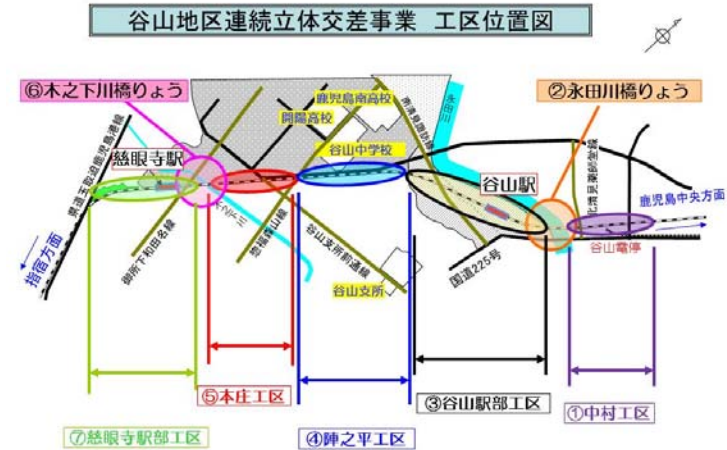
参考-4 谷山地区連続立体化事業の概要

事業の目的

谷山副都心の交通ネックとなっている踏切渋滞を解消し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るために、JR指宿枕崎線の連続立体交差事業を実施します。



事業の進捗状況



完成後のイメージ

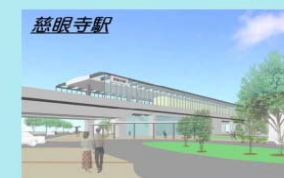
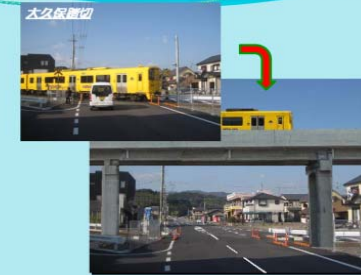
●事業の契機と経緯

事業区間内の踏切渋滞状況



●事業の進捗状況

連続立体交差事業完成後のイメージ



イメージ図は現在検討中のものであり、今後、色型等を変更する場合があります

【参考】鹿児島エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等～(案)

参考-5 コミュニティサイクルの概要

事業の目的

自家用車等から環境に優しい自転車プラス公共交通への転換を促進し、温室効果ガス排出量の削減、中心市街地の回遊性の向上、観光の振興を図るため、市内中心部に設置する複数のサイクルポートで、どこでも自転車の貸出・返却ができるコミュニティサイクルを運用している。

- ・供用開始日：平成27年3月1日
- ・自転車台数：174台（ラック数：260基）
- ・サイクルポート：公道、駅、市施設、県施設、民間施設



期待される効果

◎車から公共交通への転換

鉄道駅・電停・バス停・港に、拠点となるサイクルポートの重点的に展開し、市民や観光客のまちなか回遊の利便性を高める。

参考-6 バス専用レーン・優先信号制御“PTPS”の概要

事業の目的

バスの走行性の確保を図るため、時間帯による優先レーンの設置や“PTPS”公共車両優先システムの設定。

- ・運用開始：平成15年4月
- ・運用路線：国道3号ほか、(主)鹿児島中央停車場線、(市)中央通線

- ・(主)鹿児島中央停車場線



- ・国道3号



期待される効果

◎交通混雑の緩和

バスの定時性確保により、一般車からバスへの利用転換がおり自家用車の依存率が低下し交通混雑の緩和が期待される。

【参考】鹿児島エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等～(案)

参考-7 エコ通勤の概要

事業の目的

通勤時の交通手段を地球環境や健康に優しいバスや路面電車に変えてみることで、地球温暖化はもとより、渋滞緩和や省エネルギー、公共交通の利用促進などを図るもの。

- ・ 社会実験：平成19年度
- ・ 運用開始：平成20年度

エコ通勤の概要

相乗りでエコ通勤! 電車・バスでエコ通勤! 徒歩でエコ通勤! 自転車でエコ通勤! パークアンドライドでエコ通勤!

やってみようよ エコ通勤!

エコ通勤とは二酸化炭素をたくさん出してしまふ自動車やバイクから、環境にやさしいバスなどの公共交通機関、自転車、徒歩で通勤することです。

メリット1 公共交通や自転車、徒歩での通勤は健康増進に役立ちます

メリット2 環境への取組など、企業イメージのアップにつながります

メリット3 渋滞緩和と地球温暖化の防止に貢献できます

1人が1km移動する場合のCO₂排出量 (2012年)

自家用乗用車	168g
バス	60g
鉄道	22g
自転車・徒歩	0g

交通手段に伴う消費カロリー

自家用乗用車	102kcal
公共交通	220kcal

ノーマイカーデーにチャレンジしてみませんか!

いきなり通勤方法をガラッと変えるのは難しいですが、第1回のノーマイカーデーにはお任せください。次では毎週水曜日を「ノーマイカーデー」として取り組みます。チャレンジしやすくなるサポート制度もありますよ。

期待される効果

◎車から公共交通への転換

マイカー通勤から「電車やバス、自転車、徒歩など」へ通勤手段を変えることで交通渋滞削減はもとよりCO₂削減による地球温暖化対策が期待される。

「はじめっど! ECO通勤 つづくっど! ECO通勤」

エコ通勤割引バスを使って、まずは毎週水曜日を「ノーマイカーデー」に

エコ通勤割引パスって何?

「エコ通勤」を推進するため、バス事業者のご協力により、毎週水曜日のバスおよび鹿児島市電運賃が半額(小人運賃)になる制度です。

対象者
通常、自動車、自動二輪車、原動機付自転車(原付・バイク含む)で通勤している方

対象路線
離島を除く県内の路線バス及び鹿児島市電(高速バス、コミュニティバスは対象外です)

割引の対象日
毎週水曜日

利用方法
降車時に乗務員に「エコ通勤割引バス」を提示します。

制度を利用するには
あらかじめ、県ホームページに掲載されている申請書に必要事項を記入の上、県庁地球温暖化対策課まで提出(郵送可)し、「エコ通勤割引バス」の交付を受けてください。

留意事項

- 申請には勤務先の所属長の証明が必要となります。
- 他の割引制度との併用はできません。

エコ通勤割引バス No.△△△

氏名 くりびー

有効期限 平成〇〇年〇〇月〇〇日まで

鹿児島都市圏地球温暖化防止交通対策協議会

<お問い合わせ先>
鹿児島県環境林務部地球温暖化対策課
TEL: 099-286-2586 FAX: 099-286-5539
E-mail: epchikyu@pref.kagoshima.lg.jp
ホームページ: http://www.pref.kagoshima.jp
(鹿児島県 ホーム > 社会基盤 > 道路・交通 > バス路線 > エコ通勤割引バスの申請について)

2. 渋滞対策の基本方針(案)について【その他エリア(霧島市・始良市)における渋滞対策の基本方針】

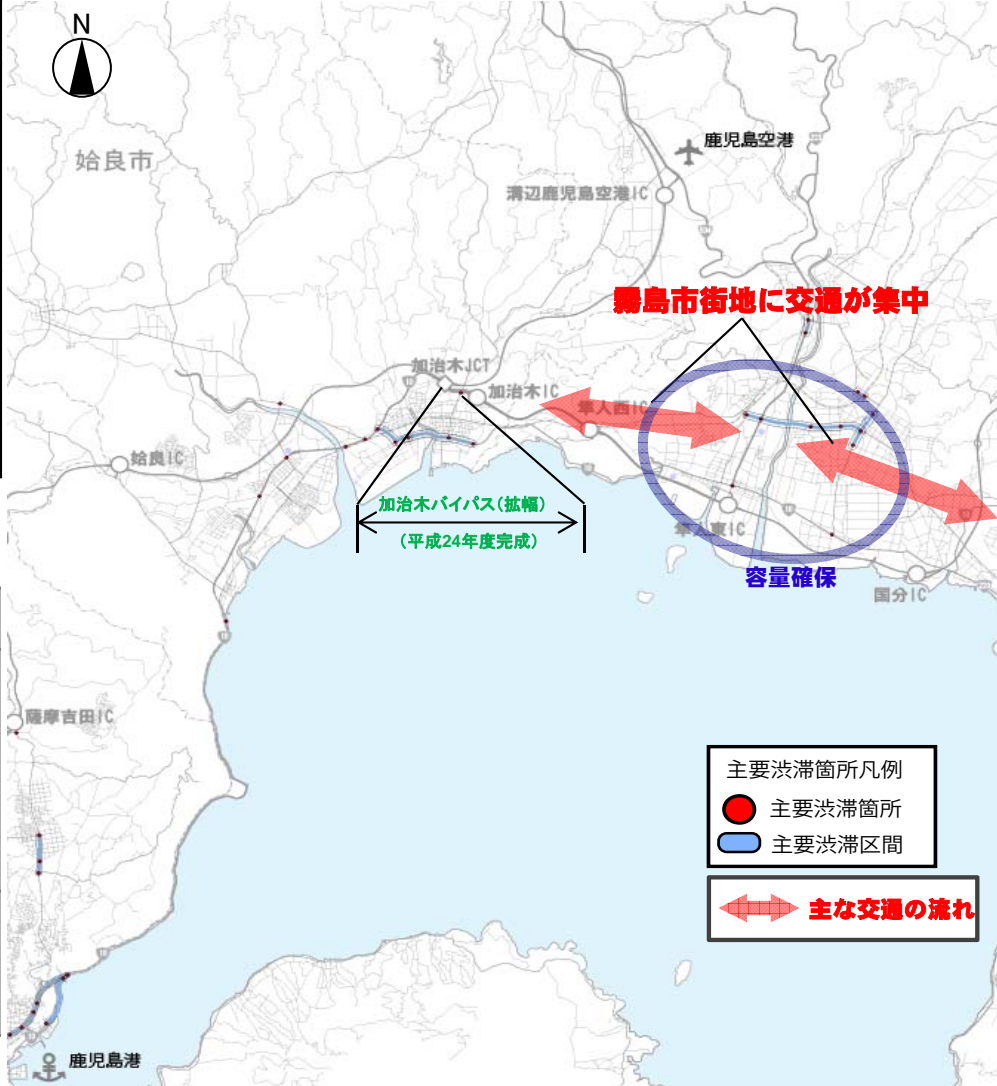
1. その他エリアの概況

概要	
その他エリアの状況	<ul style="list-style-type: none"> 霧島市及び始良市は、薩摩半島を大隅半島を結ぶ鹿児島県のほぼ中央部に位置し、桜島を望む錦江湾北岸に面した地域である。 九州縦貫自動車道や東九州自動車道、国道10号、国道220号、国道223号等の道路網が形成され、溝辺鹿児島空港、JR線等の交通網も整備されており、南九州の交通の要衝となっている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 県都鹿児島市を結ぶ国道10号は、交通需要の集中する幹線道路であり、速度サービスの低下や渋滞が発生している。 霧島市街地では、交通需要が多く、沿線に大型店舗が立地している路線で、通過交通と沿道アクセス交通が混在し、渋滞が発生している。

2. 方向性

概要	
総合対策等	<p>○道路ネットワークの構築としては、第一次霧島市総合計画等に基づき、快適・便利な交通環境の充実を図るため、次のような取組み等を推進。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①総合的な広域交通ネットワークの形成 ②快適で機能的な交通基盤の整備 ③便利で効率的な公共交通体系の整備
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 流入する幹線道路等（北部、東西）の容量確保のバイパス整備・現道拡幅 隘路となっているボトルネック交差点における交差点改良 土地区画整理事業などの他の事業による幹線道路等の整備

3. その他エリアの交通ネットワークのイメージ



基本方針

■バイパス整備等による交通容量の拡大策や、局所的な交差点改良等のハード対策による渋滞及び事故軽減への取り組みを図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減に取り組みつつ、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

道路管理者
国・県・霧島市・始良市

鹿児島県警

関係自治体
霧島市・始良市

【参考】その他エリアにおける渋滞対策の基本方針について～現在の対策等～（案）

参考-5「第一次霧島市総合計画」より抜粋

1-2 交通体系の充実

1. 施策の目的

対象	意図
市域、市民	移動しやすくなる

2. 現状と課題

〔現状〕

- 本市は、空の玄関口である鹿児島空港をはじめ、九州縦貫自動車道、東九州自動車道のインターチェンジを有しているほか、国道・県道、主要幹線道路の整備が行われています。鉄道はJR日豊本線・肥薩線が運行しています。港湾は広域的な流通拠点としての利活用を図るため、隼人港・福山港の整備を行っています。このように高速交通体系や公共交通網が整備され、鹿児島県及び南九州の交通の要衝となっています。
- 公共交通網は整備されていますが、鉄道やバスの路線数や運行便数は不足しており、日常生活の移動手段が十分確保されているとは言えません。なお、平成18年11月から、一部地域において民間路線バスが廃止されました。
- 市民の移動手段の主たるものは自動車であり、市街地における交通量の増大は道路渋滞の一因となっています。また、老朽化による道路の破損箇所も多く、市民から苦情が寄せられています。
- 免許を取得していない学生や高齢者の多くは公共交通機関を利用し、観光客は主にタクシーや貸切バスを利用しています。

〔課題〕

- 市内幹線道路の渋滞を解消するため、バイパス道路の整備や地域の拠点施設を結ぶアクセス道路の整備が必要です。
- 生活道路及び橋梁については、老朽化に対する対策が必要です。
- 平成23年の九州新幹線全線開通による観光客増を見込み、鉄道の増便によるアクセス整備が必要です。
- 鹿児島空港の利用促進を図り、乗降客の増に努める必要があります。
- 将来の貨物運送需要に対応するために、港湾整備を進めていく必要があります。
- 日常生活の移動手段の確保や観光客の利便性の向上のため、バス等の公共交通体系の整備が必要です。

3. 方針

- 交通の要衝として、今後も交通量の増加が予想されます。そのため国道・県道については道路整備のための要望活動を行い、市道については年次計画により改良を進めます。
- 公共交通施策については関係機関と連携しながら市民の利便性を高めるための改善に積極的に取り組みます。

4. 目標値

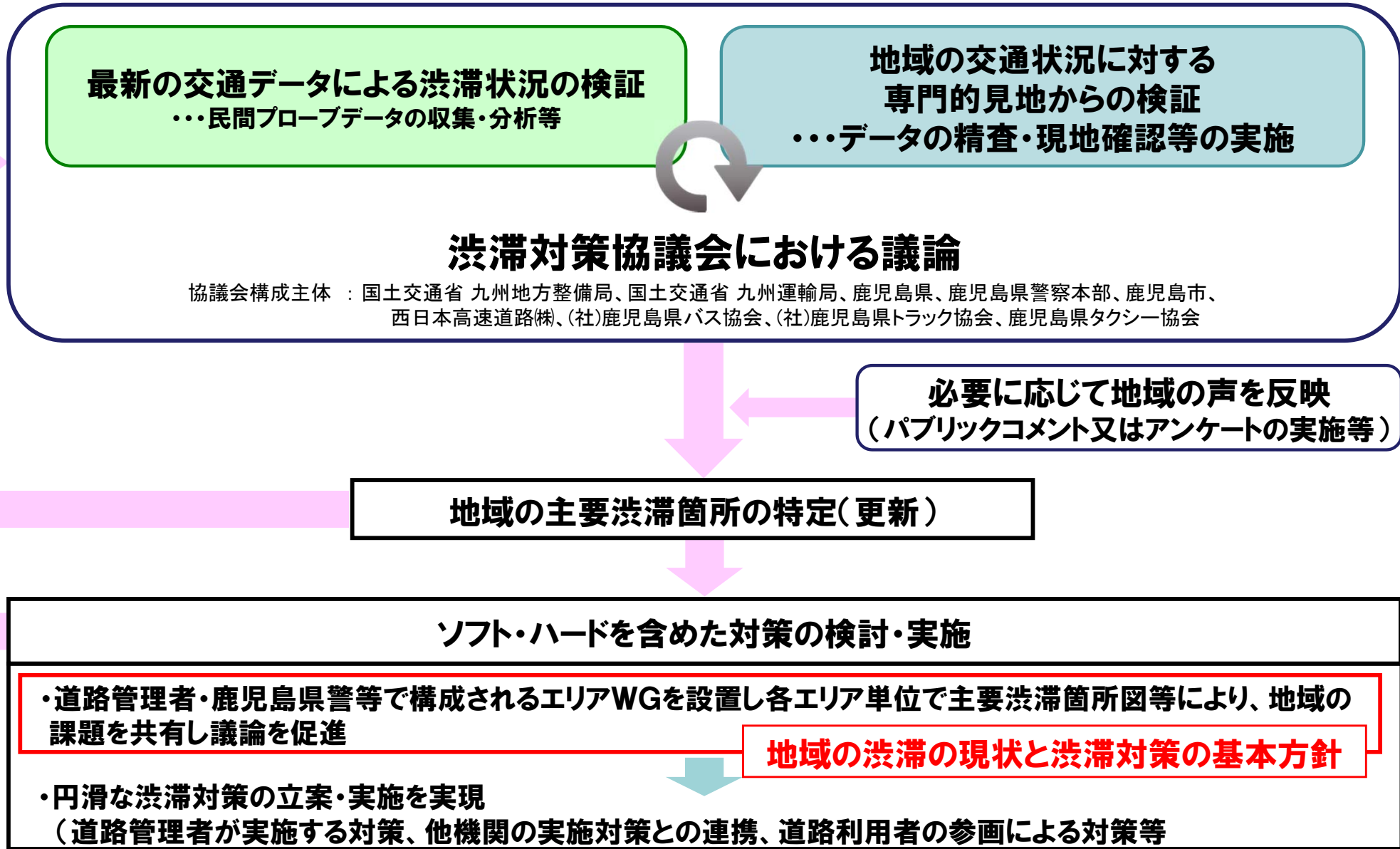
成果指標名	単位	平成18年度 (現状値)	平成24年度 (目標値)
道路ネットワークの満足度 (幹線道路)	%	61.8	62.5
道路ネットワークの満足度 (生活道路)	%	59.7	60.0
鉄道の利用者数	路線/便/千人	2/124/3,640	2/124/3,700
航空の利用者数	路線/便/千人	21/83/5,710	24/84/6,000
バスの利用者数	路線/便/千人	34/150/154	73/384/442

〔設定理由〕

- 「道路ネットワークの満足度（幹線道路）」については、市内の一部地域においては道路新設の計画があるものの、市域の全ての要望に応えることは難しい状況であるため、既設道路の拡幅などにより0.7%の成果向上を目指します。
- 「道路ネットワークの満足度（生活道路）」については、「霧島市経営健全化計画」に基づき年次的に整備を進める予定ですが、市民意識調査（平成18年度）によると生活道路について59.7%の市民が「概ね円滑に移動できている」と答えているため、現状水準の維持に努めます。
- 「鉄道の利用者数」については、少子化による通学者数の減少が懸念されますが、平成23年の九州新幹線全線開通に伴う観光客等の増加を見込み、6万人の利用者増を目指します。
- 「航空の利用者数」については、九州新幹線との競合など不安材料もありますが、県と連携しながら、空港アクセス道路や公共交通機関の整備・充実による利便性の向上を図り、観光客等の増加による3路線/1便/29万人の増加を目指します。
- 「バスの利用者数」については、平成20年度から新たな運行体系による「コミュニティバス」を市内全域で運行することなどにより39路線/234便/28万8,000人

3. 渋滞検討マネジメントサイクル(案)について

- 最新の交通データ等を基に特定（更新）された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施
- 毎年度、以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所等をモニタリングの上、随時見直し



4. モニタリングの実施結果

- H25.1に公表した九州管内の主要渋滞箇所に対して、定期的な渋滞状況のモニタリングを実施
- 最新データによるモニタリングの結果、選定基準に該当しない箇所が3箇所確認
- 今後も経過観察を実施していくとともに、選定基準に該当しない箇所については、現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含めて検討

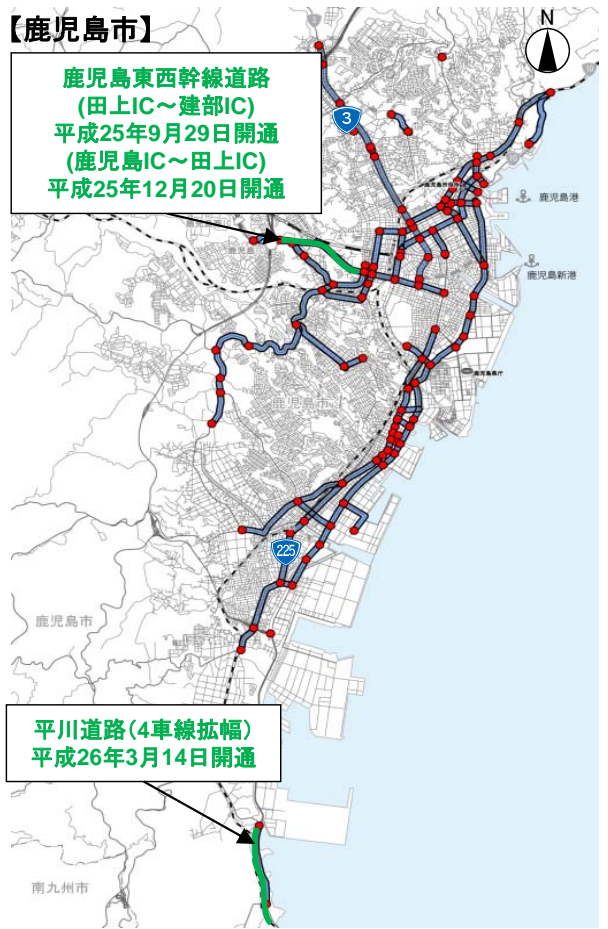
鹿児島県内の主要渋滞箇所(129箇所)のモニタリング結果

主要渋滞箇所数	最新の交通データ	モニタリング結果※	
		主要渋滞箇所の選定基準に該当する箇所	主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所
129箇所		126箇所	3箇所

※最新のプローブデータ(H26.9~H27.2平均)によるモニタリング実施結果

▼主要渋滞箇所(一般道)の選定基準

曜日・時間帯	選定基準
平日 朝 (7時~9時)	平均速度20km/未満 ※いずれか一方でも該当する箇所
平日 夕 (17時~19時)	
休日 昼 (7時~19時)	



平成25年1月以降に整備された主な道路事業

※主要渋滞箇所の交通状況に影響があると思われる事業

4. モニタリングの実施結果

- H25.1以降に整備された道路事業により、交通状況の変化が想定される主要渋滞箇所を対象として、最新データを用いたモニタリングを実施。
- モニタリングの結果、H25年度に鹿児島東西道路の暫定（一部完成）開通に伴い、平日夕の建部神社前交差点においては、東西方向（下図方向①、④）の平均速度は改善しているが、南北方向（下図方向②、③）の平均速度は、ほぼ横ばいとなっている
- 今回は部分供用を行っているため、引き続きモニタリングを行う

▼道路整備が行われた主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果の代表例

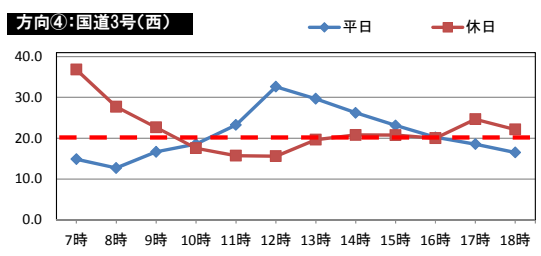
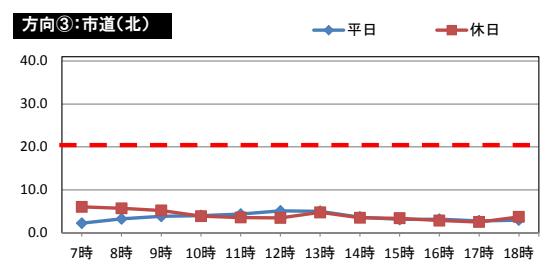
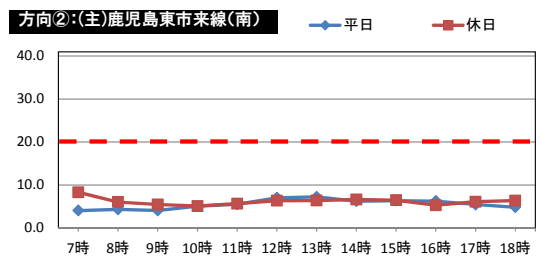
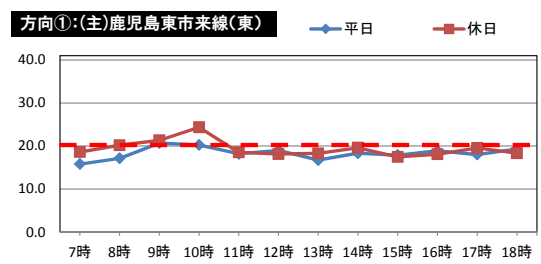
建部神社前交差点 (鹿児島市)	平均速度			
	方向①	方向②	方向③	方向④
H24.9～H25.2平均	20.1	5.5	2.2	17.0
H26.9～H27.2平均	26.4(+6.3)	4.3(-1.2)	3.0(+0.8)	21.2(+4.2)

※平均速度は平日夕(17-19時)を記載、括弧内は選定時からの増減データ:プローブデータ 単位:km/h

▼代表例の交差点箇所

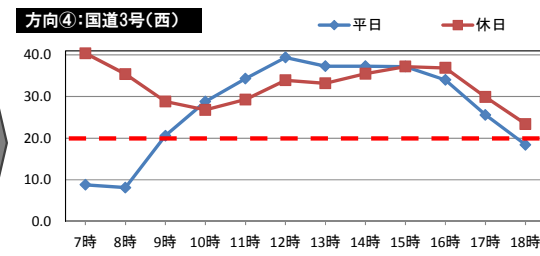
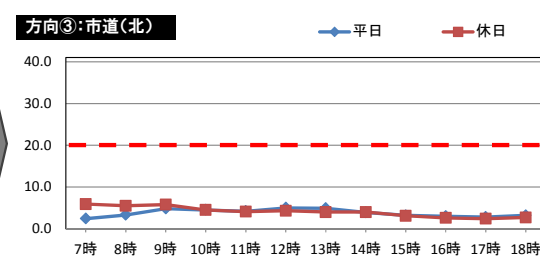
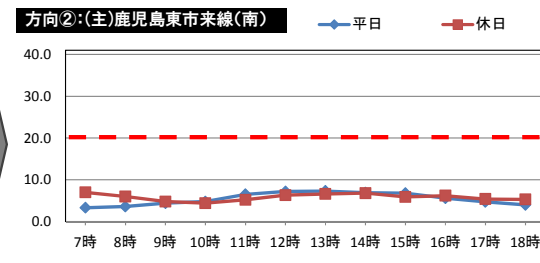
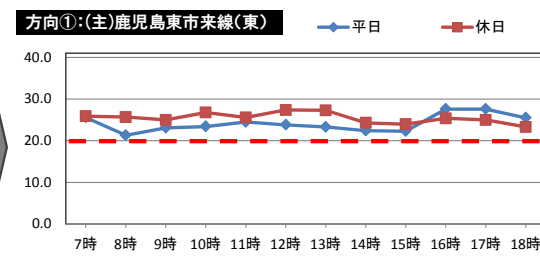


▼方向別速度(選定時:km/h)



データ:プローブデータ(H24.9～H25.2平均)

▼方向別速度(最新:km/h)



データ:プローブデータ(H26.9～H27.2平均)

5. 今後の進め方

- ・最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所の交通状況のモニタリングを実施
- ・構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎の渋滞対策の検討を推進

