平成２８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２８年7月２８日（木）　１０：３０～１２：００

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）交通状況のモニタリング
（３）主要渋滞箇所のフォローアップ
（４）今後の進め方

４．　　議事要旨

- 交通状況のモニタリング結果について確認した。
- 主要渋滞箇所（一般道）の取扱（解除）フロー（案）について、議論し、了承を得た。
- 主要渋滞箇所の選定基準に該当しない平川町交差点の取扱（解除）について議論し、主要渋滞箇所から解除することで了承を得た。
- 地域の交通課題を共有し、新たなハード・ソフト対策について引き続き検討することについて確認した。
- 今後の進め方について確認した。

以上

平成28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 ･････････････ 2
2. 交通状況のモニタリング ･････････････ 4
(1) 交通状況のモニタリング結果 ･････････････ 4
(2) 主要渋滞箇所(一般道)の取扱(解除)について(案) ･････････････ 5
(3) 主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所 ･････････････ 6
(4) 対策済み箇所の状況 ･････････････ 8
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ ･････････････ 15
(1) 地域の交通課題の共有 ･････････････ 15
(2) ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整 ･････････････ 16
4. 今後のスケジュール等 ･････････････ 25

平成28年7月28日

本日の進め方

これまでの検討経緯

◇交通状況のモニタリング

各エリアにおける主要渋滞箇所の最新データによる
交通状況のモニタリング

主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所

対策済み箇所の状況

◇主要渋滞箇所のフォローアップ

地域の交通課題の共有

ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整について議論

今後のスケジュール等

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〕	〔協議内容〕
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 鹿児島WG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
H27.9	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、渋滞検討マネジメントサイクルの策定、モニタリング結果
H28.1	H27年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会 作業部会（鹿児島エリアWG）	○モニタリング結果、道路事業等の整備効果、ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整
H28.7	H28年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会 作業部会（鹿児島エリアWG）	○モニタリング結果、道路事業等の整備効果、ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整　等
H28.7	H28年度 第1回 鹿児島県交通渋滞対策協議会	○モニタリング結果、道路事業等の整備効果、ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整　等

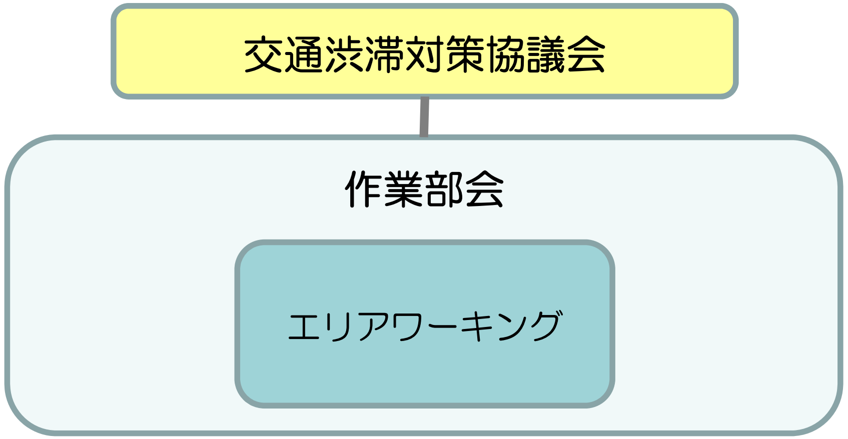
第１回交通渋滞対策協議会の開催（Ｈ２７．９．１０）

①地域の渋滞の現状と対応の基本方針の審議・確認
- 県全体の対応方針（概況・方向性等）
- 各エリアの対応方針（概況・現在の対策等）

②渋滞検討マネジメントサイクルの審議・確認

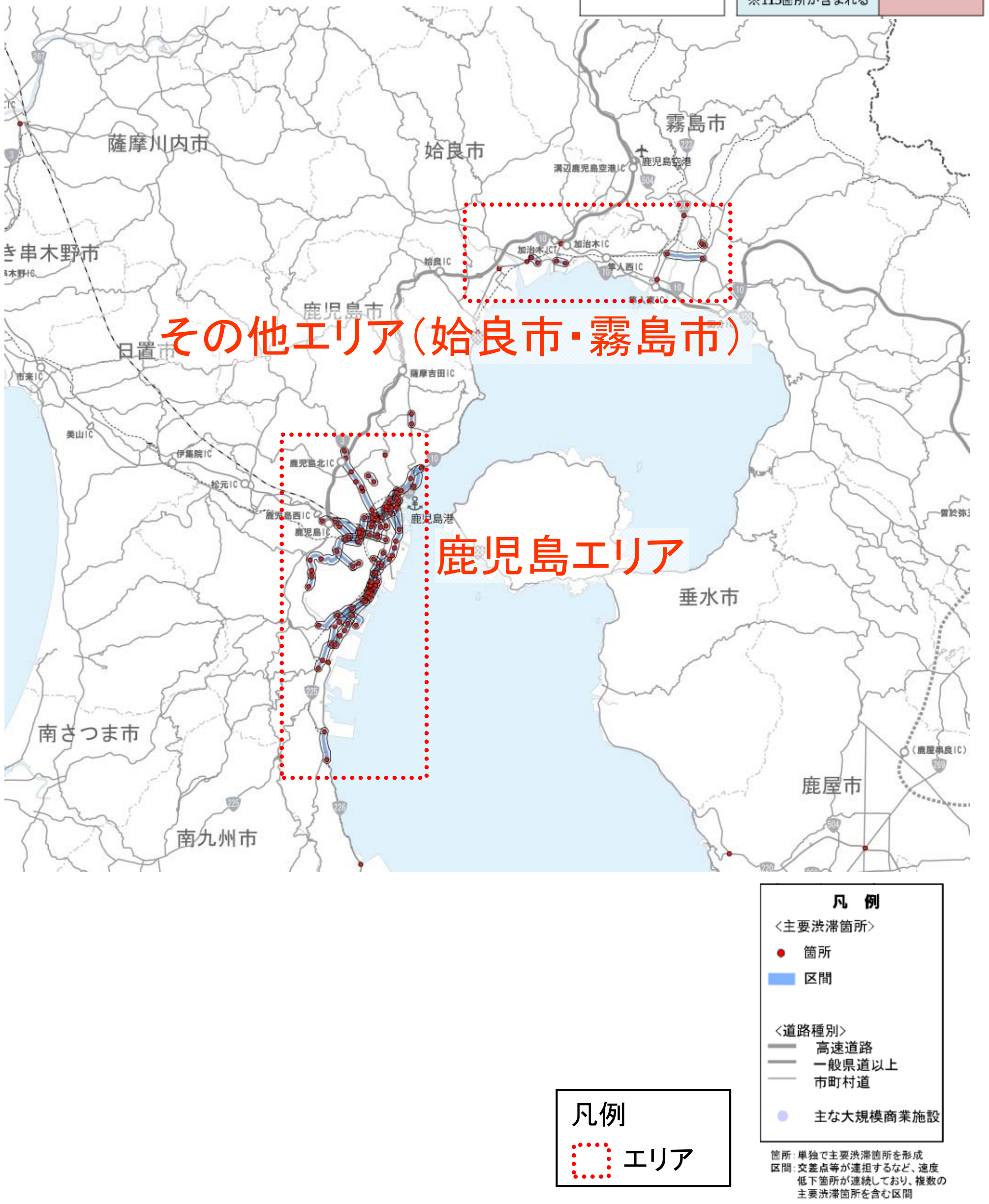
③モニタリングの実施結果

④交通渋滞対策協議会にエリアWGを設置し、
下記の実施により渋滞対策を推進（下図参照）
- 交通状況のモニタリング（主要渋滞箇所のフォローアップ）
- 地域の交通課題の共有
- ソフト・ハードを含めた対策の検討・調整　等



鹿児島県　地域の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数	集約される区間数	箇所数
129箇所	49箇所 ※115箇所が含まれる	14箇所



(1)交通状況のモニタリング結果

〇H25.1に公表した鹿児島県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
〇最新データ(H27.3～H28.2)によるモニタリングの結果、主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所を1箇所確認(平川町交差点)

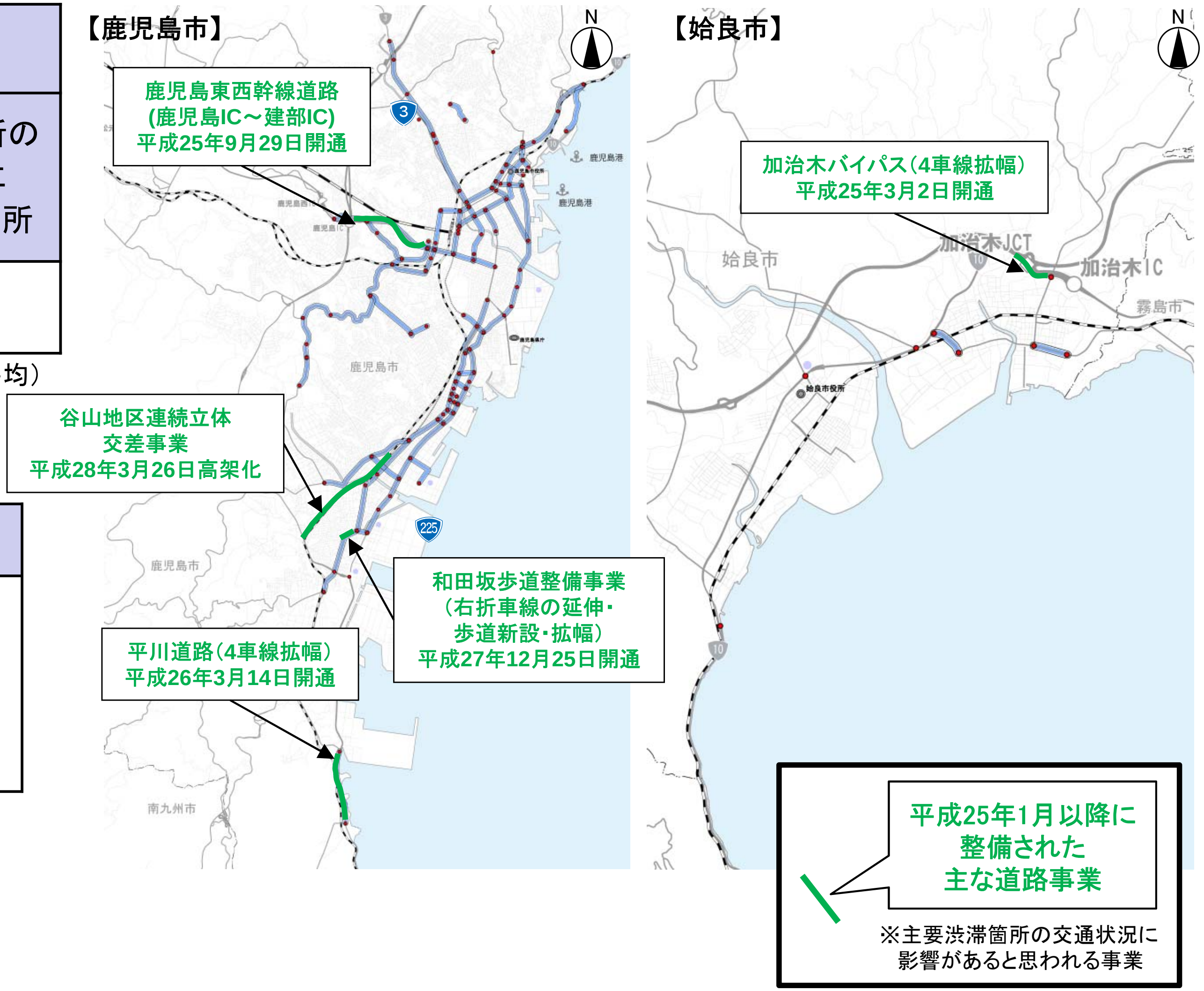
鹿児島県内の主要渋滞箇所(129箇所)のモニタリング結果

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	→	128箇所	1箇所

※最新のプローブデータ(H27.3～H28.2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

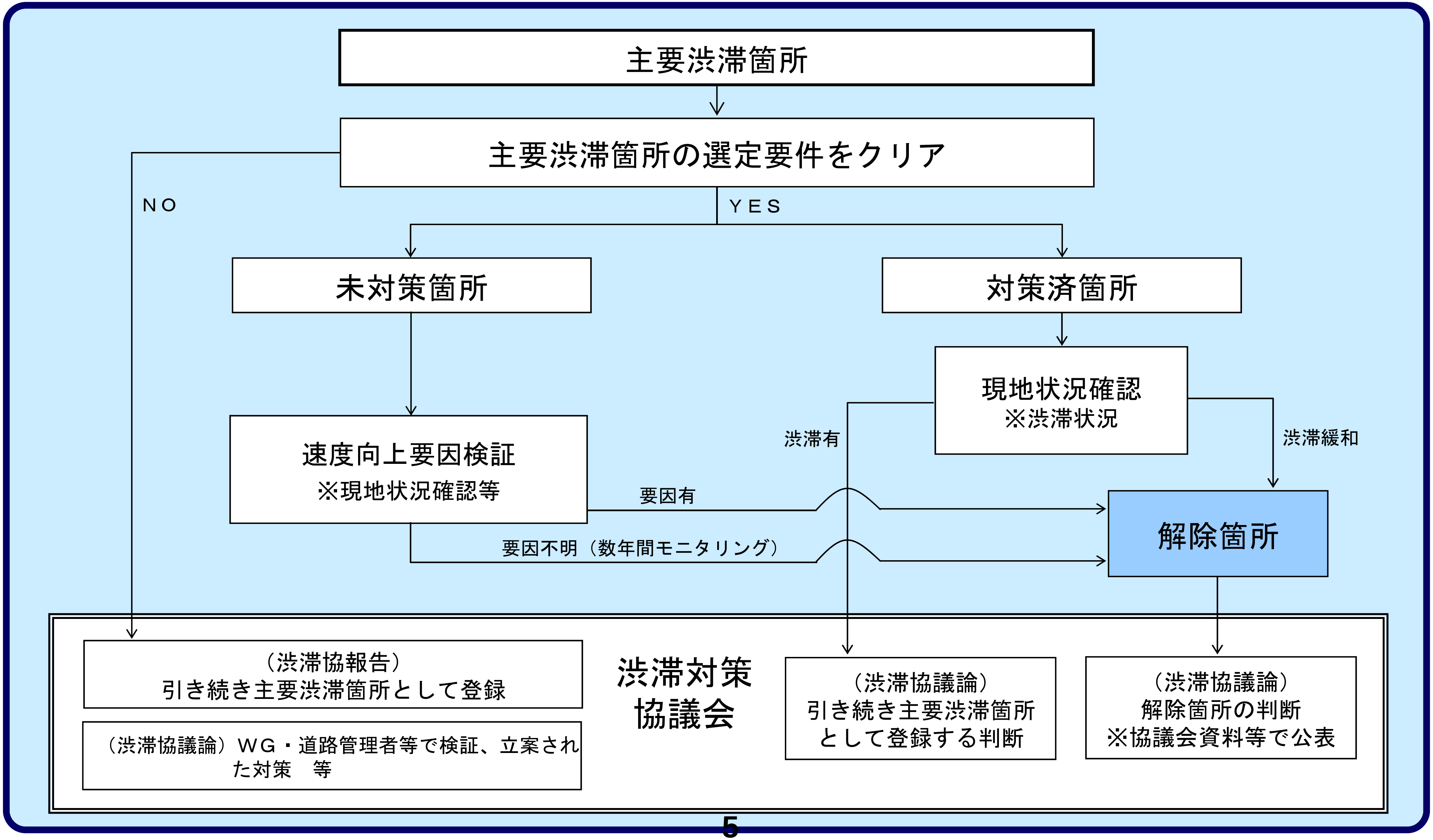
曜日・時間帯	選定基準
平日　朝　(7時～9時)	平均速度20km/未満 ※いずれか一方向でも該当する箇所
平日　夕　(17時～19時)	
休日　昼　(7時～19時)	



2. 交通状況のモニタリング

■今後の主要渋滞箇所（一般道）の取扱（解除）について（案）

○主要渋滞箇所の解除については、最新のデータや現地状況等を確認し、各箇所毎に協議会で判断して解除を行う。



（3）主要渋滞箇所の選定基準に該当しない箇所

■平川町交差点（モニタリング結果）

〇平川町交差点は、主要渋滞箇所選定時、国道226号南（方向③）で平日朝・平日夕に20km/h未満となっており主要渋滞箇所に選定された。
〇平川道路完成後、最新データにおける平均速度は、平日朝・平日夕・休日昼ともに全方向で20km/h以上となっており、選定基準に該当しない箇所となった。

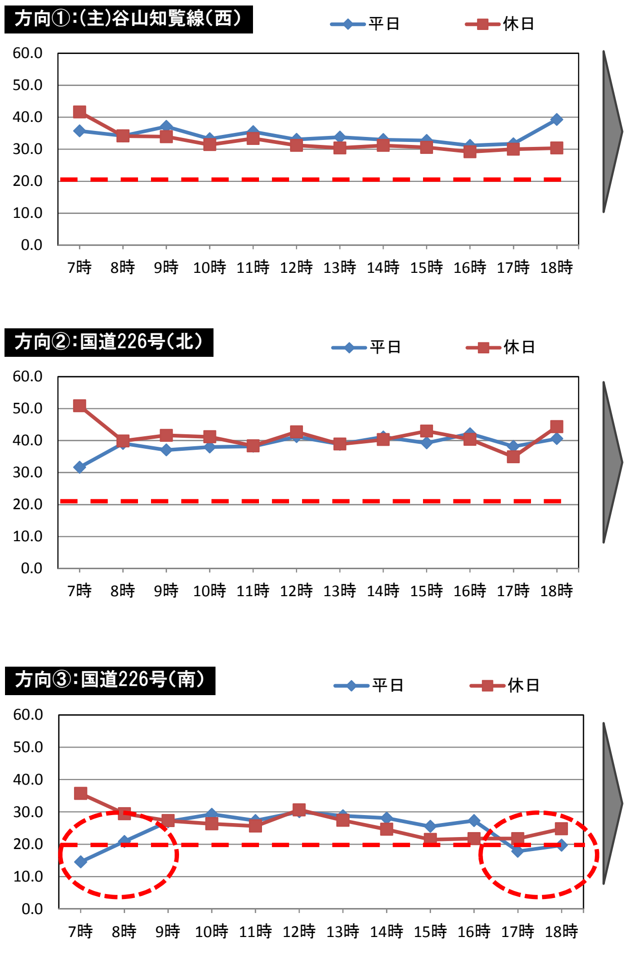
▼主要渋滞箇所の点検（モニタリング）結果

平川町交差点 （鹿児島市）	平均速度		
	平日朝	平日夕	休日昼
H24.9～H25.2平均	16.2	18.7	25.5
H27.3～H28.2平均	25.6	30.1	29.1

データ：プローブデータ（各流入方向の最低速度を記載）　単位：km/h

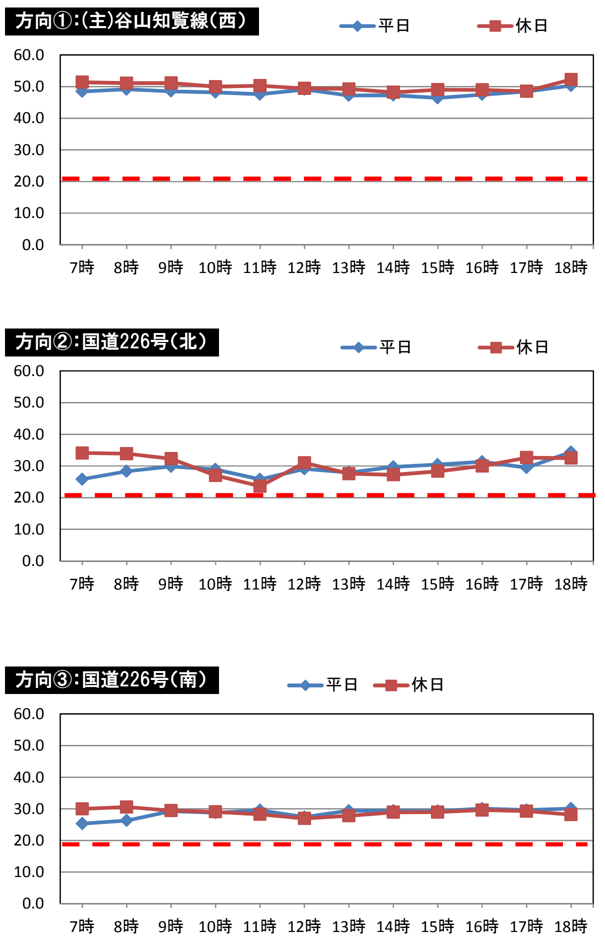
▲平川町交差点

▼【選定時】 方向別速度（km/h）



データ：プローブデータ（H24.9～H25.2平均）

▼【最新】 方向別速度（km/h）



データ：プローブデータ（H27.3～H28.2平均）

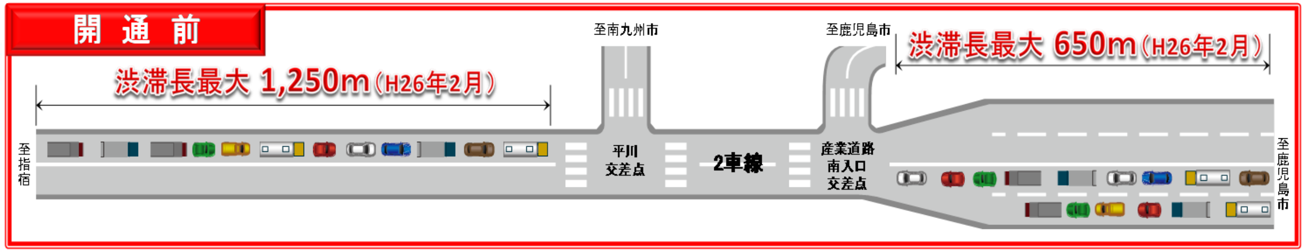
■平川町交差点（結果の検証及び今後の取扱い）

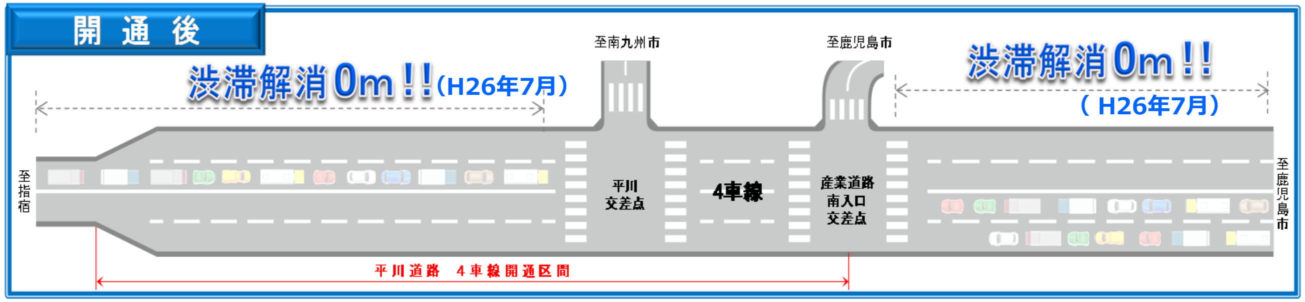
○平川町交差点は、平成26年3月に2車線から4車線に拡幅した。このことにより、最大渋滞長650m(北側流入部)、1,250m(南側流入部)が、0mになるなど渋滞解消に至っている。
○上記の状況を踏まえ、**「平川町交差点」を主要渋滞箇所から解除する候補箇所として提案**する。

路線名		一般国道226号平川道路
起点		鹿児島市平川町字高落
終点		鹿児島市平川町字瀧ノ下
延長		2.3km
車線数	開通前	上り1車線＋下り1車線
	開通後	上り2車線＋下り2車線
経緯		平成13年度　用地買収着手、工事着手 平成26年3月14日　開通

▲ 指宿市方面から鹿児島市街地方面への渋滞状況
（平川交差点付近）

▲ 4車線整備後の交通状況
（平川交差点付近）





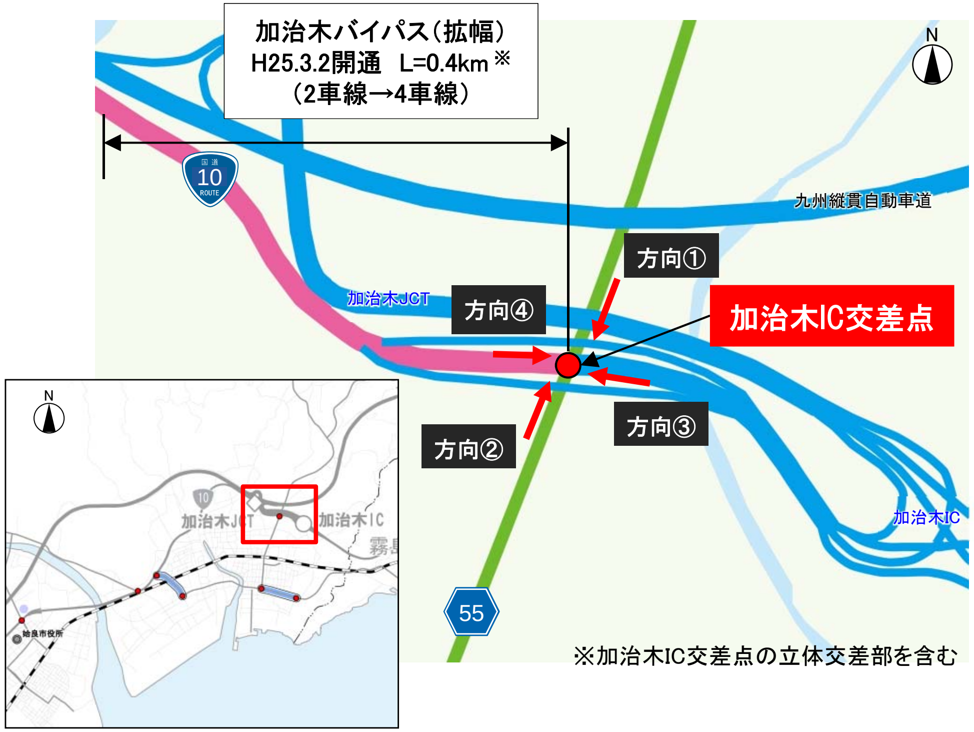
（４）対策済み箇所の状況
■加治木IC交差点（モニタリング結果）

〇最新データにおける平均速度は、平日朝・平日夕・休日昼ともに全方向で20km/h未満となっており、選定基準に該当する。
〇加治木バイパス（拡幅）の開通で、東西流入部の旅行速度が少し向上したが、南北流入部の速度はほぼ横ばいである。

▼主要渋滞箇所の点検（モニタリング）結果

加治木IC交差点 （姶良市）	平均速度		
	平日朝	平日夕	休日昼
H24.9～H25.2平均	6.5	9.3	6.3
H27.3～H28.2平均	5.0	7.7	7.0

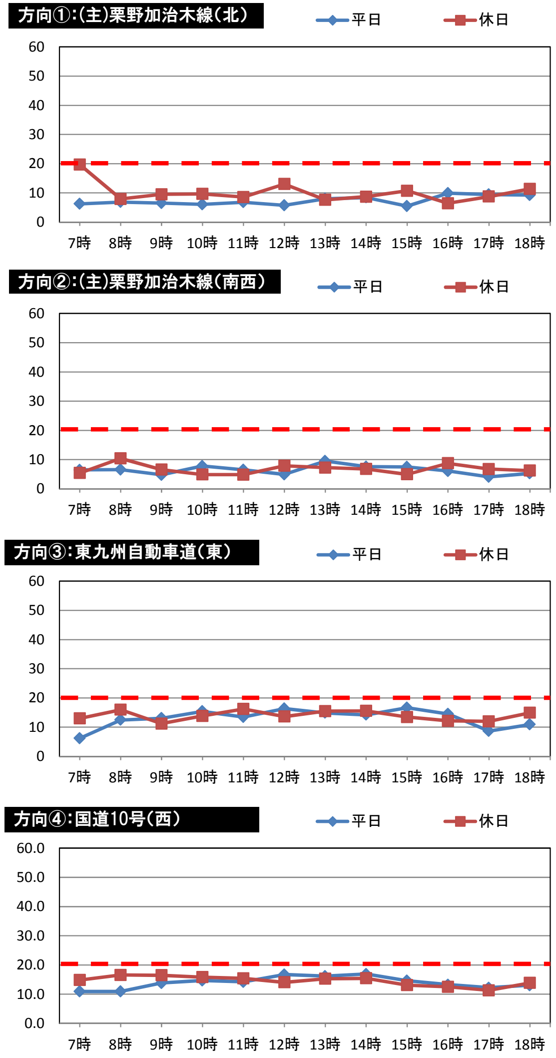
データ：プローブデータ（各流入方向の最低速度を記載）　単位：km/h



※加治木IC交差点の立体交差部を含む

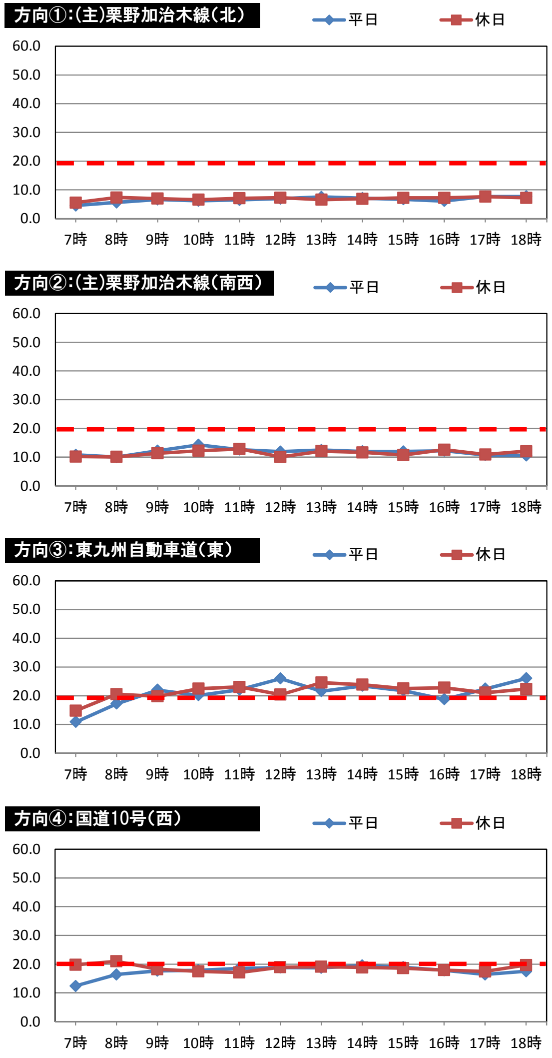
▲加治木IC交差点

▼【選定時】方向別速度（km/h）



データ：プローブデータ（H24.9～H25.2平均）

▼【最新】方向別速度（km/h）

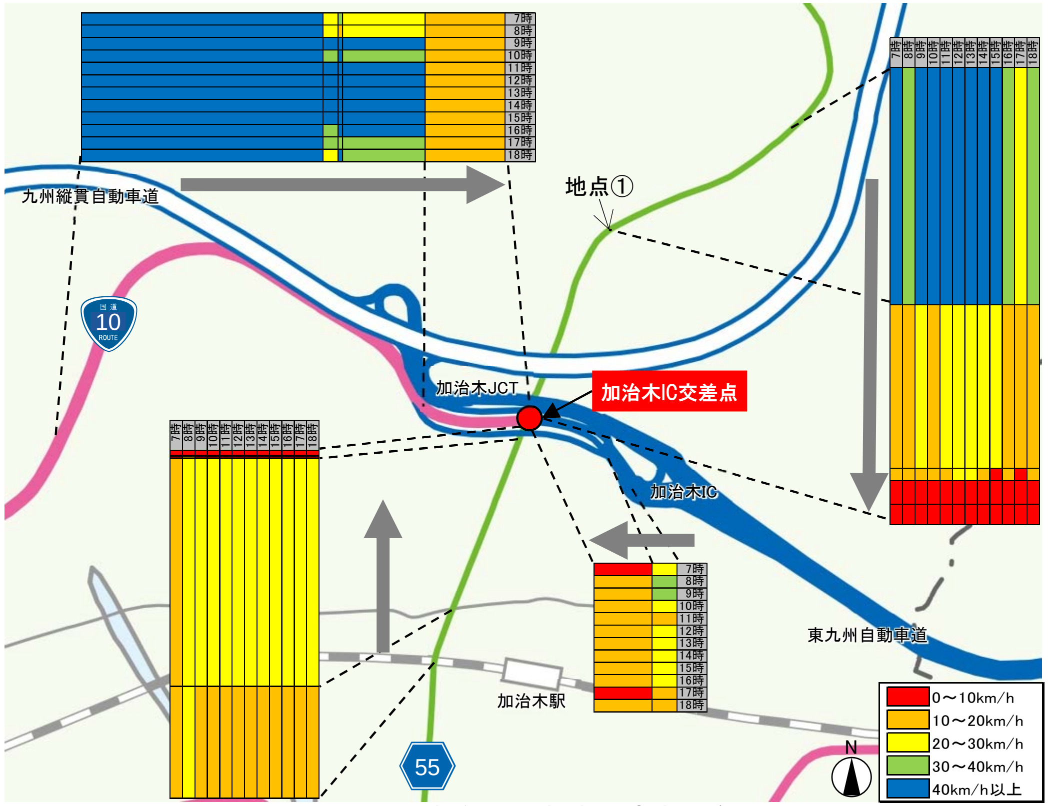


データ：プローブデータ（H27.3～H28.2平均）

■加治木IC交差点(モニタリング結果　詳細:速度分布図)

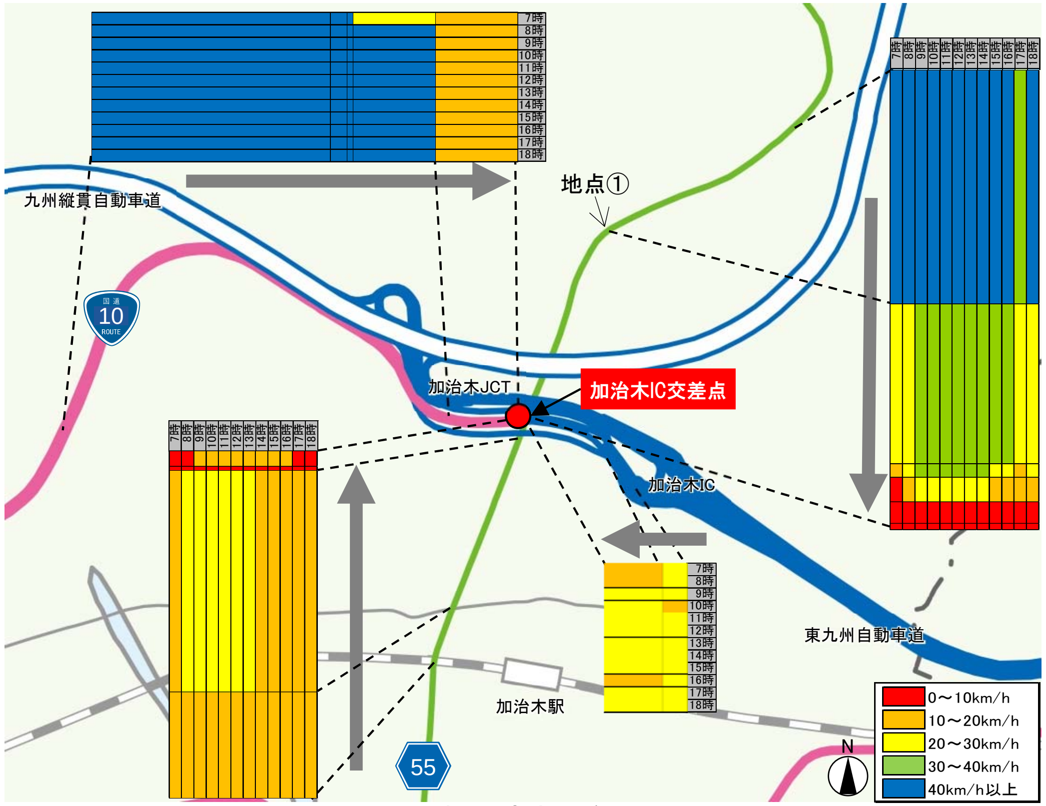
○速度分布図を用いてある程度の区間で速度状況を比較すると、最新のデータでは主要渋滞箇所の選定時に比べて、以下のように変化している。
北側流入部:加治木IC交差点直前での速度低下区間が短くなっており、地点①から加治木IC交差点直前までは10km/h以上の速度向上が見られる。
南側流入部:直近リンクではオフピーク時に速度向上が見られる。
東側流入部:全体的に速度向上が見られるが、20km/hを超えていない時間帯がある。想定要因は下記の通り。
西側流入部:一定の速度向上は見られるが、20km/hを超えていない。想定要因は下記の通り。

＜東西流入部の速度低下について想定される要因＞
○右折・左折が9割以上を占めており、右折・左折する際に低速走行となるため、平均旅行速度が低下する。
○1サイクル当たりの停止時間が長いため、停止時間を含めた平均旅行速度となる。



▲主要渋滞箇所選定時の速度分布図

データ:プローブデータ(H24.9～H25.2平日平均)



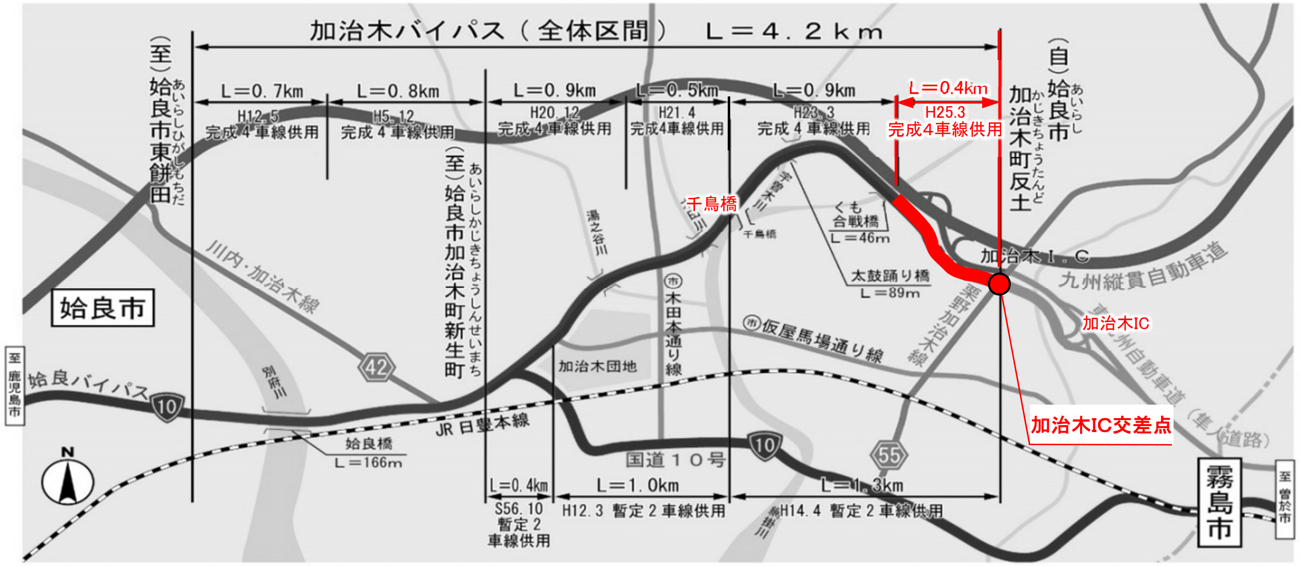
▲最新の速度分布図

データ:プローブデータ(H27.3～H28.2平日平均)

■加治木IC交差点（事業概要及び整備効果）

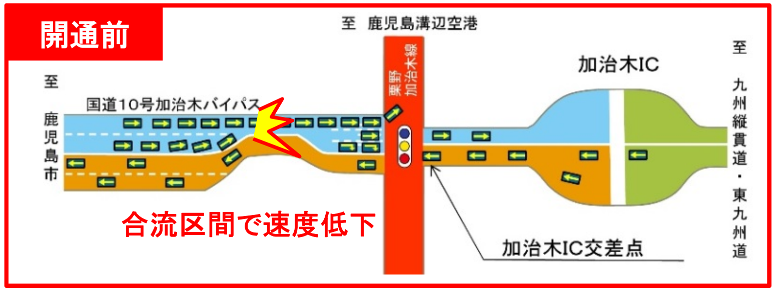
〇加治木IC交差点は、平成25年3月に2車線から4車線に拡幅した。本線が平面交差せずに加治木ICを連絡できるようになった。
これにより、千鳥橋付近から加治木ICまでの所要時間が短縮。

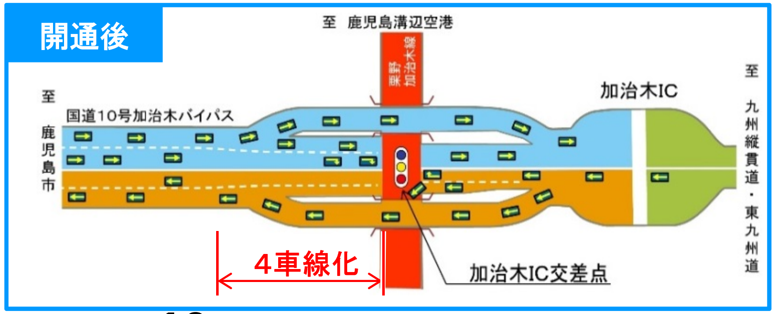
路線名		一般国道10号加治木バイパス
起点		姶良市加治木町反土
終点		姶良市東餅田
延長		4.2km
車線数	拡幅前	上り1車線＋下り1車線
	拡幅後	上り2車線＋下り2車線
経緯		昭和53年度　事業着手 平成14年度　暫定2車線（一部4車線完成）開通 平成25年3月2日　全線4車線化

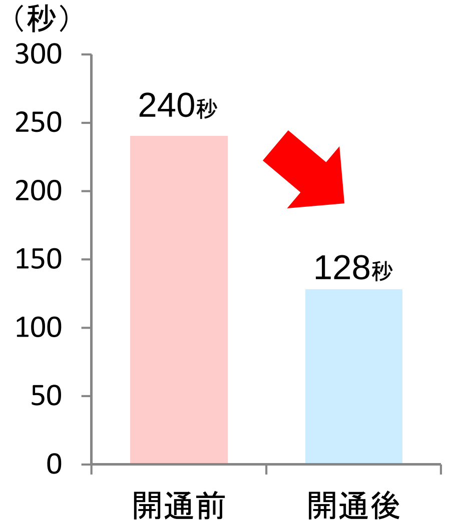


▲霧島市方面から鹿児島市方面への渋滞状況
（加治木IC交差点）

▲4車線整備後の渋滞状況
（加治木IC交差点）





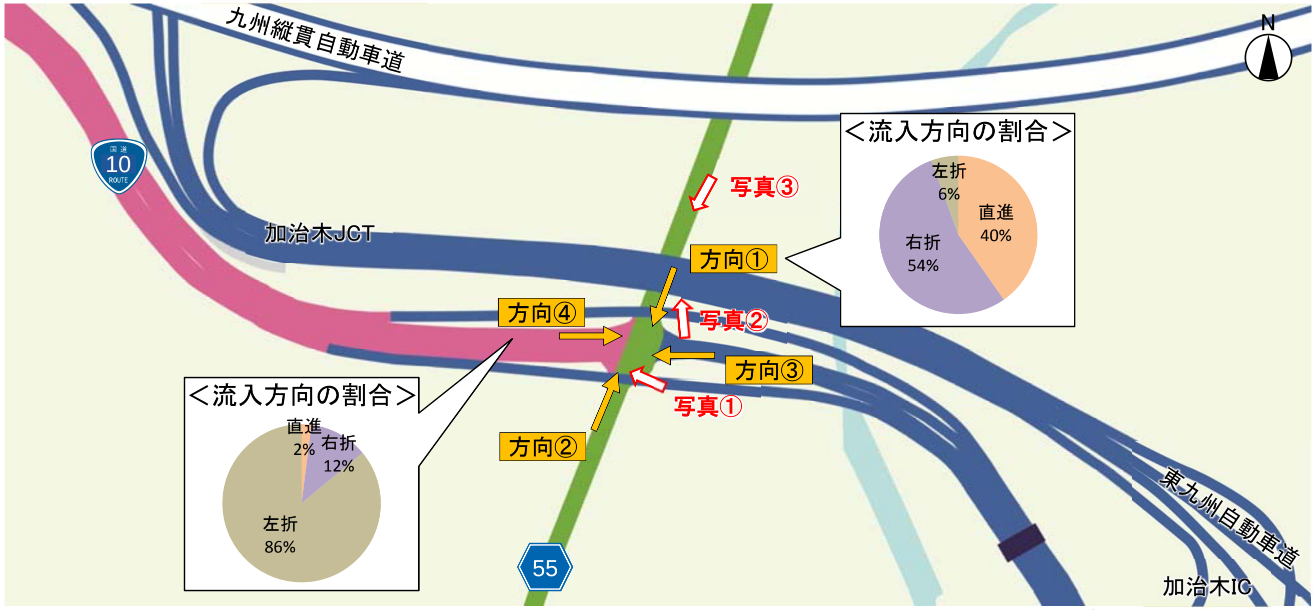


▲(仮)千鳥橋交差点～加治木ICまでの所要時間の変化
（平日：8時台）

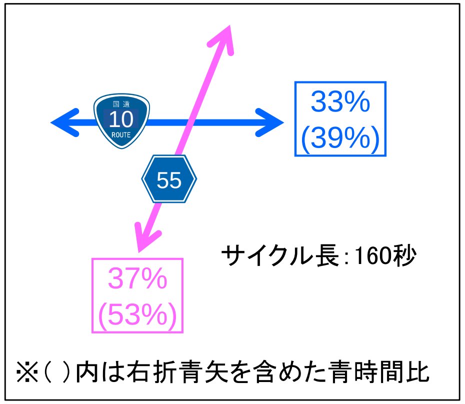
データ:プローブデータ
（開通前：H24.9~H25.2平日平均、開通後：H27.3~H28. 2平日平均）

■加治木IC交差点（結果の検証及び今後の取扱い）

○加治木バイパス（拡幅）の開通により、西側流入部（方向④）の最大渋滞長は減少している。ただし、信号青時間が短いことや、減速を伴う左折交通が多い（左折が約8割を占める）こと等により、開通後も捌け残りが発生している。
○県道55号側（南北方向）の交通量が多いため、青時間は南北方向の方が多く割り当てられている。
特に、北側流入部からの右折交通が多く、右折車線から滞留がはみ出す。そのため、後続直進車の交通阻害が発生している。
○上記の状況を踏まえ、**「加治木IC交差点」を経過観察とすることを提案**する。

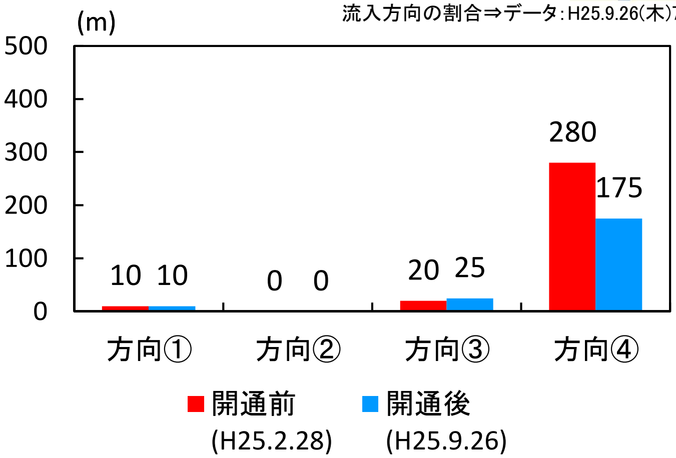


流入方向の割合⇒データ：H25.9.26(木)7-19時



データ：H25.3.12(火) 7時台

▲加治木IC交差点の青時間比



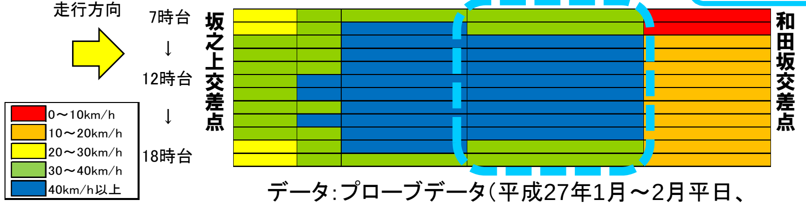
▲方向別の最大渋滞長の変化（平日朝ピーク）

■和田坂歩道整備事業

○和田坂交差点（主要渋滞箇所）の国道225号南側流入部について、右折車線の延伸（L=21m⇒L=169m）及び、歩道整備を実施（H27.12）。
○整備方向の流入部では、朝ピーク時の深刻な渋滞が解消するとともに、交通安全性も向上。

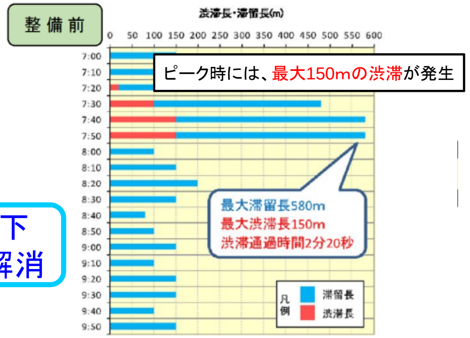
【整備前：H27.1～H27.2】

【整備後：H28.1～H28.2】

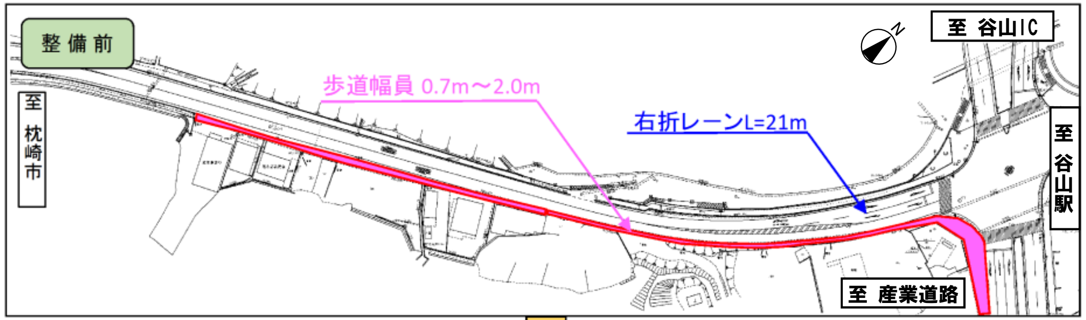


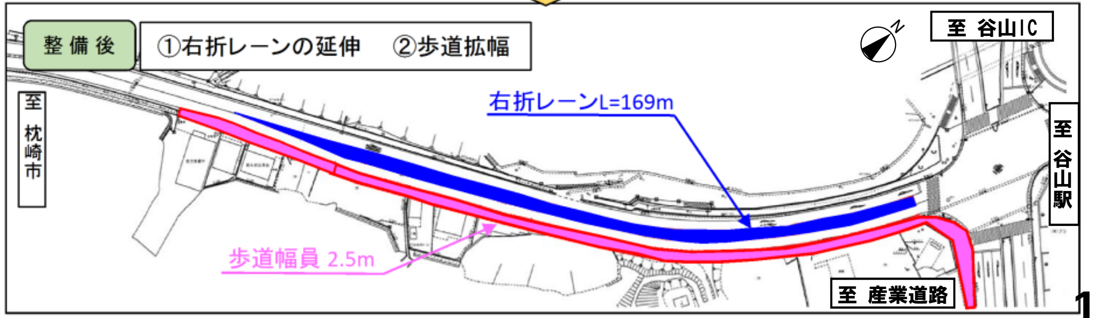
速度低下
区間の解消

データ：プローブデータ（平成27年1月～2月平日、
平成28年1月～2月平日）



最大渋滞長0m！！





▲右折車線滞留超過状況

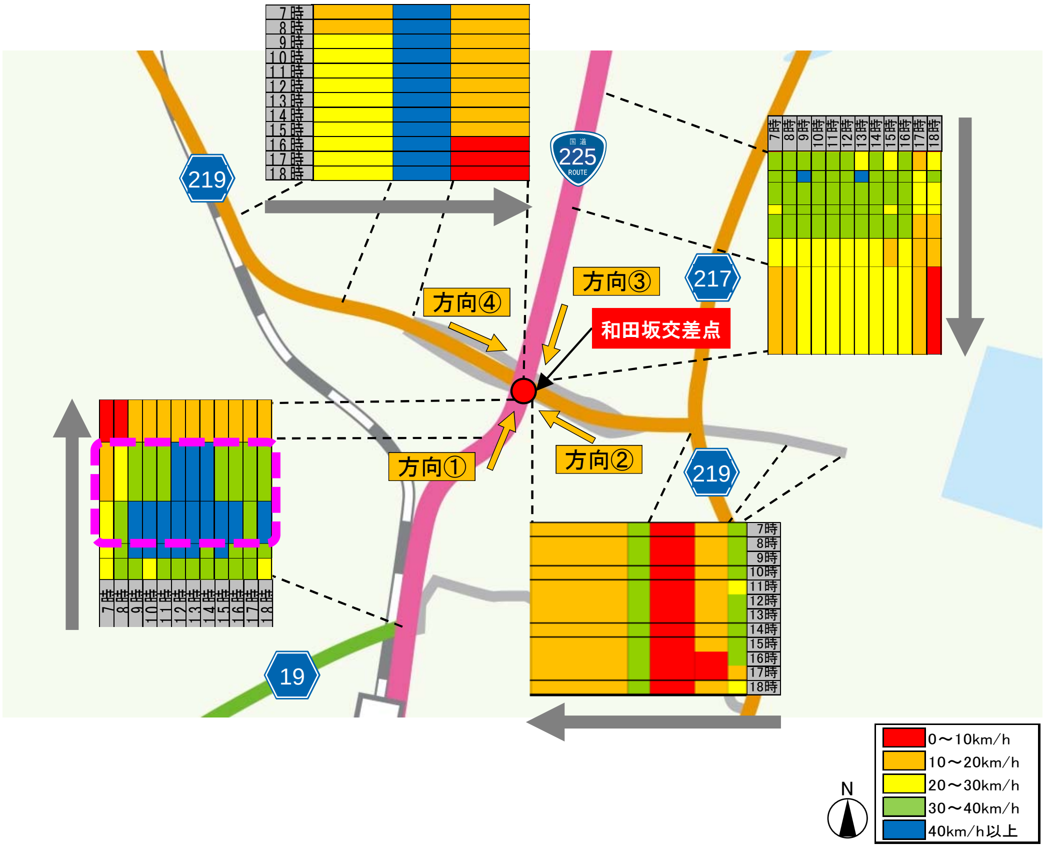
歩道幅(W=0.7～2.0m)が狭く、すれ違いができない。

▲右折車線滞留状況

歩道の幅が広くなり歩行者の安全性・快適性が向上された

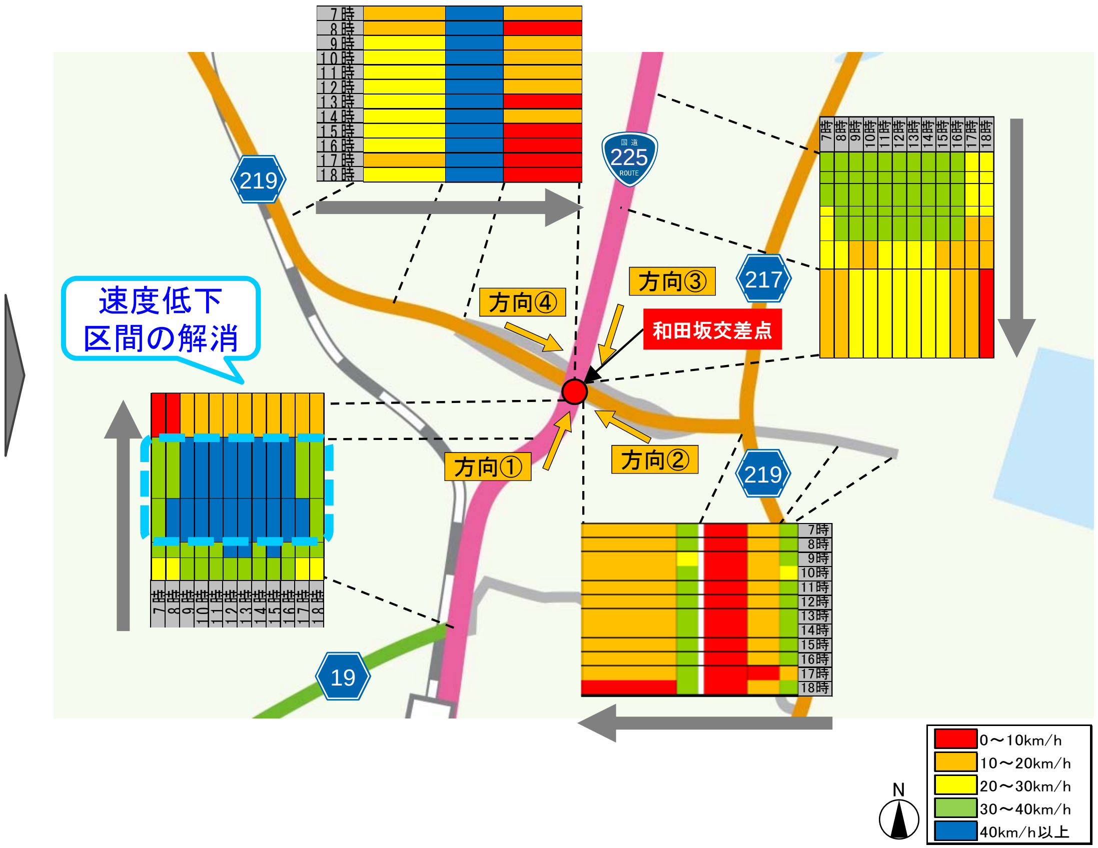
■和田坂交差点(モニタリング結果　詳細:速度分布図)

〇方向別の速度状況では、整備を行った方向①で、朝・夕の旅行速度が向上。
〇一方、国道225号と交差する県道219号西側流入部(方向④)で、速度低下が確認される。
〇その他、方向②、方向③については、顕著な速度の変化は確認されない。
〇ただし、整備完了後の日数が浅くデータ蓄積が不十分であるため、今後も継続的にモニタリングを行っていく。



▲整備前の速度分布図

データ:プローブデータ(H27.1～H27.2平日平均)



▲整備後の速度分布図

データ:プローブデータ(H28.1～H28.2平日平均)

2. 交通状況のモニタリング

■谷山地区連続立体交差事業

〇平成28年3月26日に、高架化が完成しJR谷山駅・慈眼寺駅の新駅舎が開業。当該事業区間には主要渋滞箇所である谷山駅前交差点及び、清見橋北交差点が近接している。
〇清見橋北交差点においては、中村踏切の高架化により踏切による滞留が解消された。
〇ただし、整備完了後の日数が浅くデータ蓄積が不十分であるため、今後も継続的にモニタリングを行っていく。

資料:「かごしま市民のひろば」 平成28年3月号を加工

中村踏切の遮断により滞留が延伸

図 中村踏切遮断時の混雑状況（事業前）

踏切遮断の解消により滞留が減少

図 事業後の通行状況（事業後）

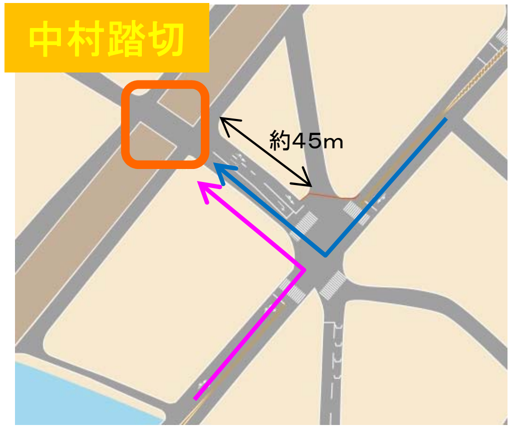


図 清見橋北交差点と中村踏切の位置

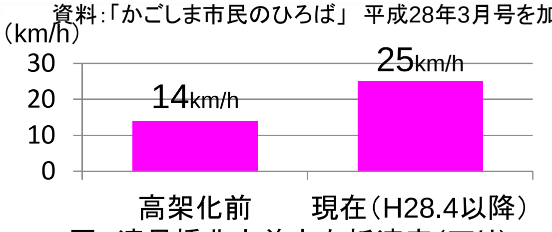


図 清見橋北交差点左折速度（下り）

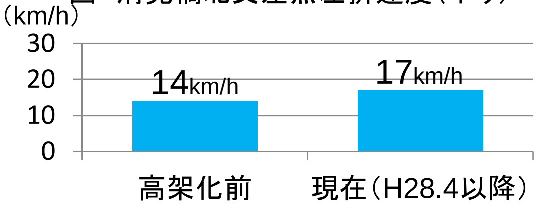


図 清見橋北交差点右折速度（上り）

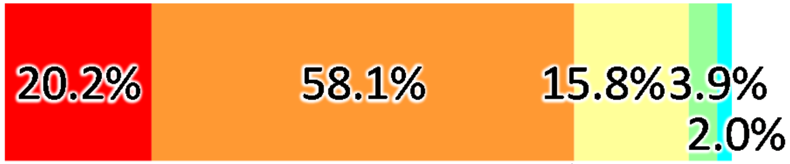
データ:ETC2.0データ（高架化前:H27.4、現在:H28.4）

(1)地域の交通課題の共有

○鹿児島都市圏の速度状況では、平均速度が20km/h未満となるメッシュが朝ピークで約2割、夕ピークで約4割となっている。
○また、朝ピークでは、鹿児島都心部を中心に北・北西・西・南側方向への放射状に伸びる路線で特に速度が低い。
○夕ピークでは、朝ピーク同様放射状の路線で速度低下が確認される他、都心部の速度低下が顕著である。

20km/h未満

朝ピーク

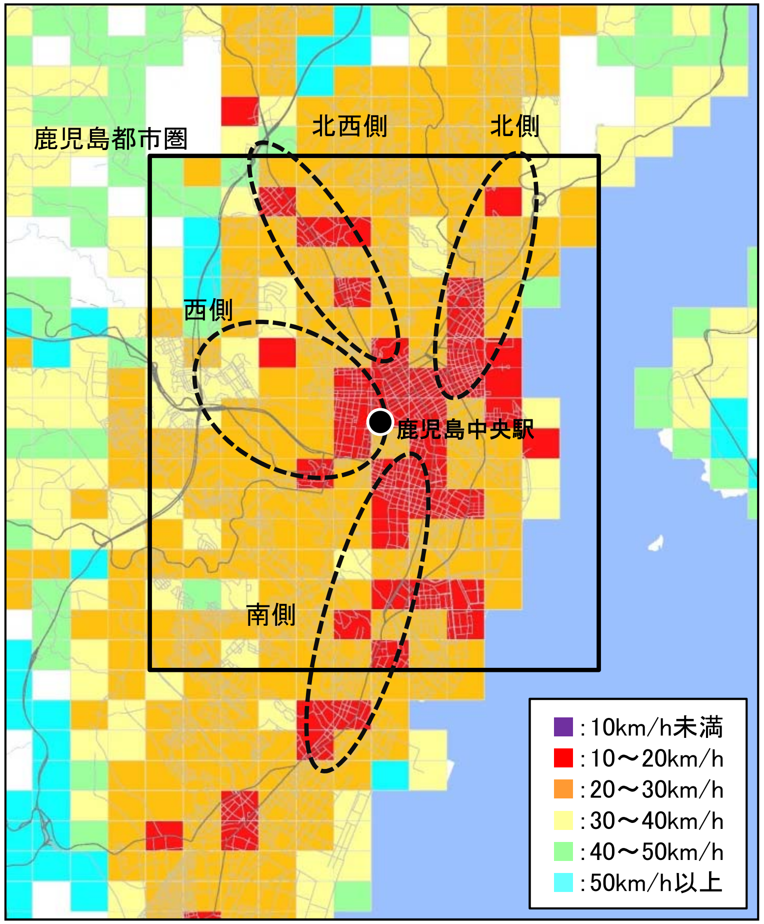


▲鹿児島都市圏における速度の割合(朝ピーク時)

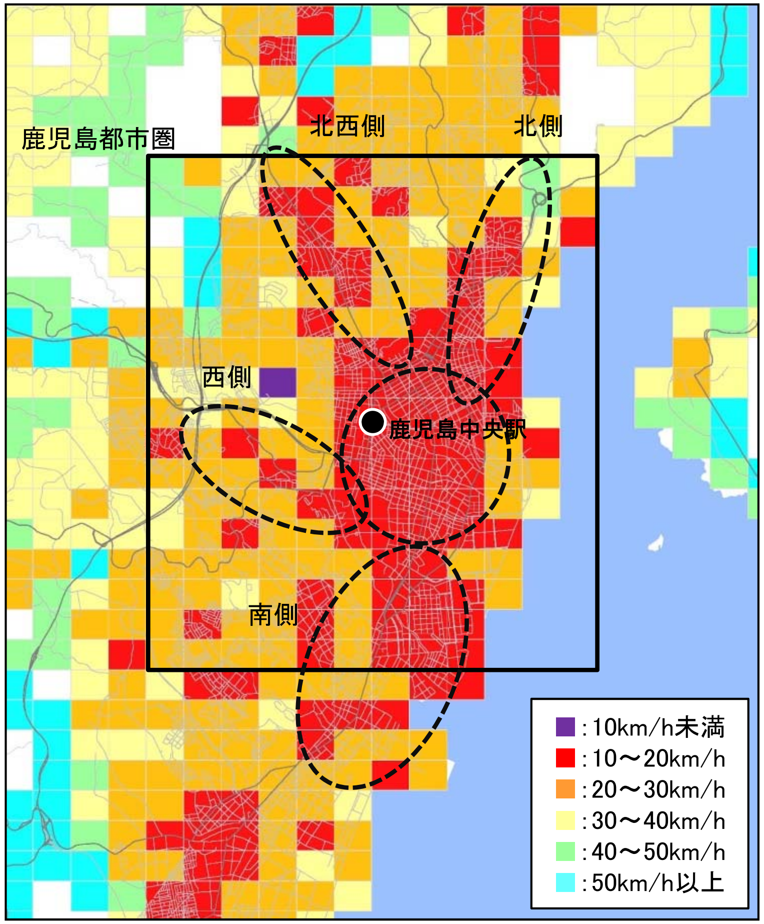
20km/h未満

夕ピーク

▲鹿児島都市圏における速度の割合(夕ピーク時)



データ:一般車プローブ
(H27.3～H28.2平日)



データ:一般車プローブ
(H27.3～H28.2平日)

（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整
①鹿児島の課題に対する現在の取り組み（主なハード整備計画）

「かごしま都市マスタープラン」にて整備促進が図られている事業のうち、主要渋滞箇所が集中する市内中心部への影響が大きいと考えられる事業は、主に次の3事業。

(3) 交通体系整備の方針

1 広域交通体系

◆ 広域道路網

高規格幹線道路とこれらを連絡する地域高規格道路等の整備促進による広域交通網への円滑な接続など広域道路網の充実を図ります。

南九州西回り自動車道など高規格幹線道路の整備を促進します。

国道 10 号鹿児島北バイパス、国道 220 号バイパス、国道 225 号川辺改良、国道 226 号平川道路、鹿児島市と鹿児島空港を結ぶ外環状道路など広域幹線道路の整備を促進します。

南薩縦貫道、鹿児島東西幹線道路、鹿児島南北幹線道路など広域道路網と市街地、交通拠点を連絡する主要な幹線道路の整備を促進します。

インターチェンジとアクセス道路との結節機能の強化を促進します。

交通手段の多様化を図るため、本市と主要都市を結ぶ都市間高速バスの拡充強化を促進します。

② 公共交通

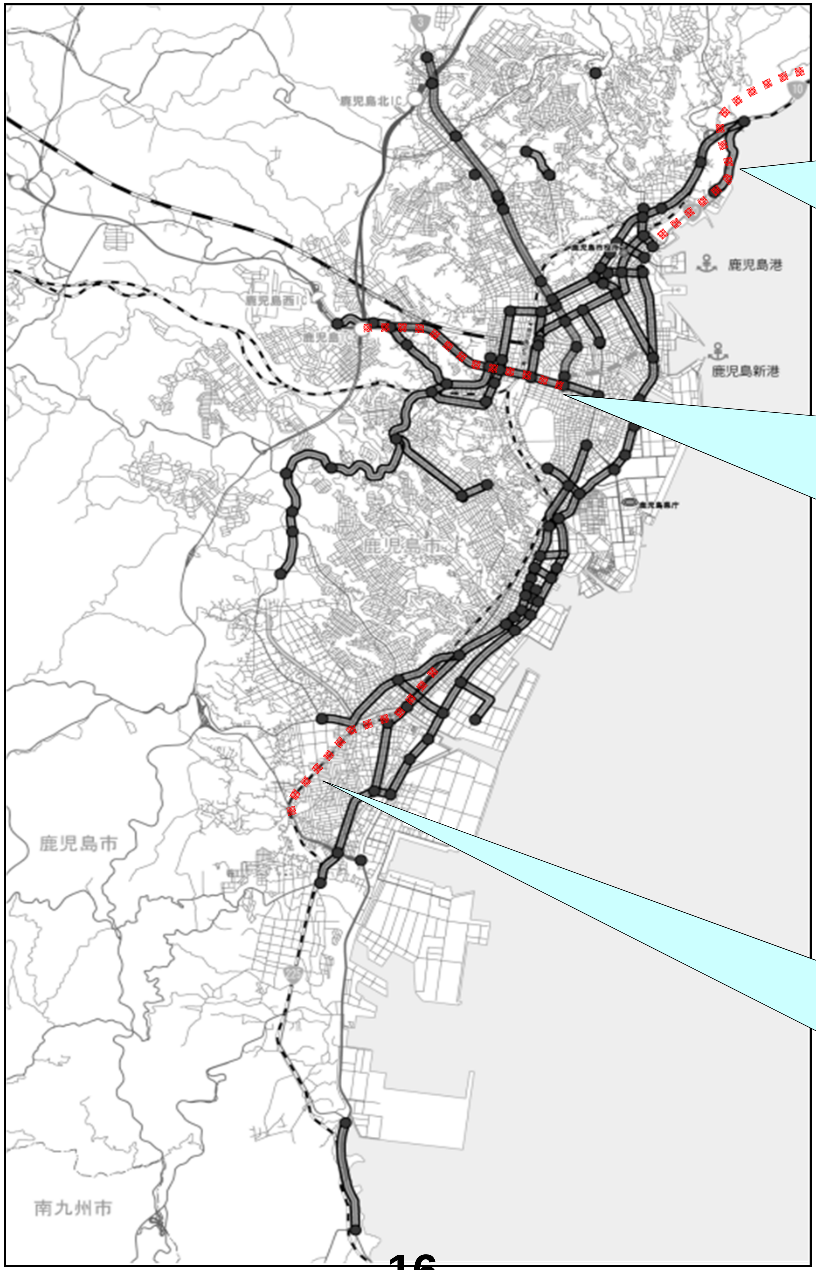
◆ 鉄　　道

鉄道交通については、在来線鉄道の複線化などによる輸送力の強化の促進、他の交通機関との連絡の円滑化などにより、鉄道交通の利便性の向上に努めます。

鹿児島駅並びに谷山駅周辺においては、周辺市街地の再開発と連動した鉄道の高架化に取り組み、総合的な整備を推進します。

また、通勤・通学等の利便性の向上とともに交通渋滞の緩和のために、鹿児島本線への新駅（広木駅）の設置や踏切の改善を促進します。

資料：かごしま都市マスタープラン（平成19年3月改訂）



事業名	鹿児島北バイパス
概要	鹿児島市吉野町花倉から鹿児島市小川町に至る延長約5.3kmのﾊﾞｲﾊﾟｽで、慢性的な交通渋滞の緩和等を目的とする事業

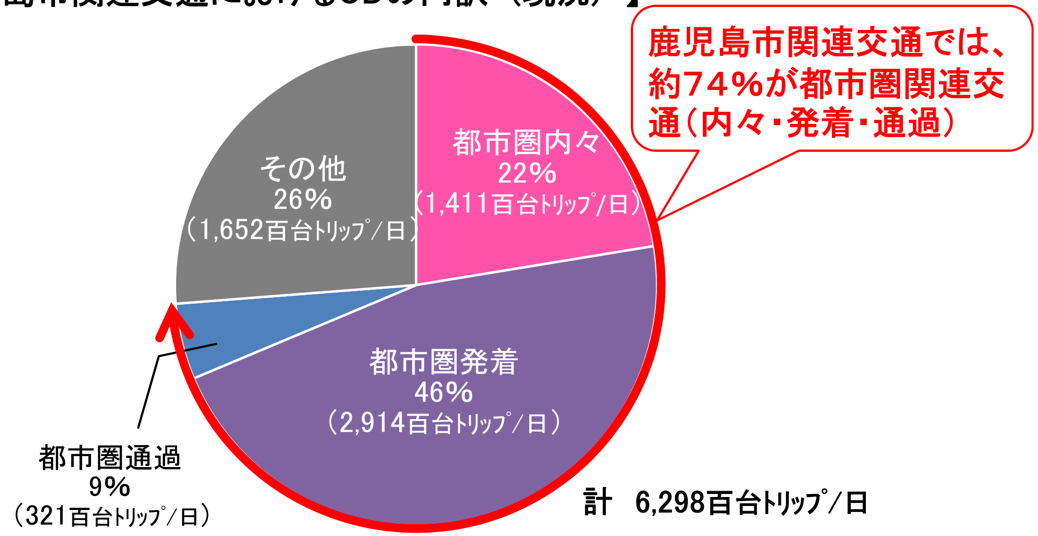
事業名	鹿児島東西道路
概要	九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道等の高規格幹線道路等を補完し、鹿児島南北幹線道路と一体になって広域幹線ネットワークを形成するとともに、本市の東西交通軸を強化することで市内外の交通渋滞の解消を図る事業

事業名	谷山地区連続立体交差事業
概要	JR指宿枕崎線の市道小松原山田線（小松原地下道）付近から県道玉取迫鹿児島港線との交差部付近までの約2.7kmを高架化する事業

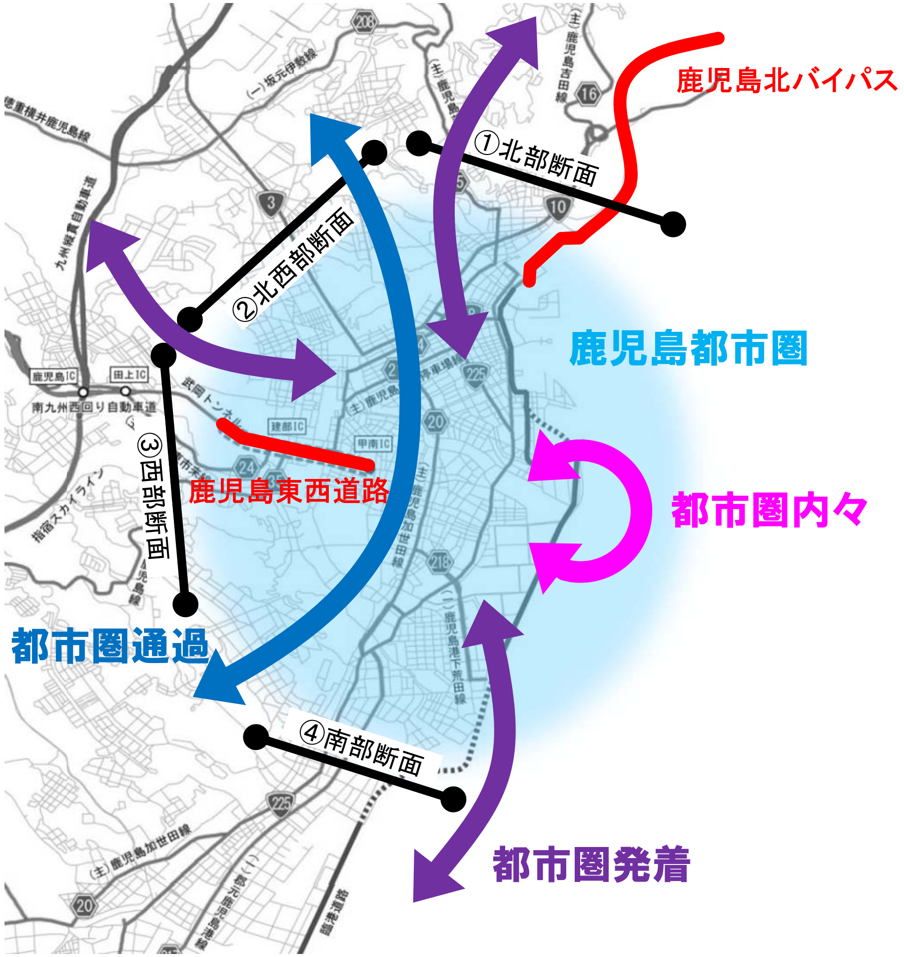
（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整

〇鹿児島市のODを見ると、大半の約74%が都市圏関連のOD（都市圏内々・都市圏発着・都市圏通過）となっている。
〇また、断面毎の需給比（交通量／容量）では、すべての断面で1．0以上となっている。
〇①北部断面、②北西部断面、③西部断面では、既存の道路事業があるものの、特に需給比が高い④南部断面で課題が残る。

【鹿児島市関連交通におけるODの内訳（現況）】



データ：H17道路交通センサス
ベース現況OD



【都市圏　断面需給バランス(現況H28)】

都市圏断面	交通量（台/日）	容量（台/日）	需給比	対策事業
①北部断面	91,000	48,000	1.9	鹿児島北バイパス
②北西部断面	119,400	88,300	1.4	鹿児島東西道路
③西部断面	126,500	125,400	1.0	鹿児島東西道路
④南部断面	179,700	81,000	2.2	事業なし
都市圏合計	516,600	342,700	1.5	－

＞鹿児島エリアにおける渋滞対策の基本方針

●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ます。

（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整
②鹿児島の課題に対する現在の取り組み（主なソフト施策）

○流出入抑制や都心部内交通の抑制のため、公共交通の利用促進や自転車施策等を行っている。

■鹿児島県でのソフト施策の取り組み事例

項目			取り組み事例
方針	視点	施策	
交通需要マネジメントでネットワークを最適利用	手段の分散	バスの利用促進	・バス専用レーン、優先信号制御”PTPS”を導入 （国道3号ほか、(主)鹿児島中央停車場線、(主)中央通線）
		パーク＆ライド	・ドルフィンポートでのパーク＆バスライド及び仙巌園へのシャトルバス運行を実施※1
		自転車利用への転換	・コミュニティサイクル（かごりん）を導入 ・自転車走行ネットワーク整備計画の策定および自転車走行空間の整備
		ノーマイカーデーの導入	・ノーマイカーデー参加者を増やすため、エコ通勤割引パスを導入
	時間の分散	時差出勤	―
	経路の分散	道路交通情報の提供	・電光掲示板での道路交通情報の提供 （国道226号　産業道路南入口交差点　南側流入部、他）
賢く容量確保	高速道路利便性向上	料金施策	・平日朝夕割引の導入 ・マイレージポイント※2の導入 ・休日割引の導入

※1　実施期間：平成27年9月19日（土）～23日（祝・水）、10月31日（土）～11月23日（祝・月）の土日祝日（11月3日を除く）
※2　高速道路利用時にETCカードの利用で、通行料金に応じてポイント付与。一定のポイントを貯めることで還元額（無料走行分）に交換可能。（要事前登録）

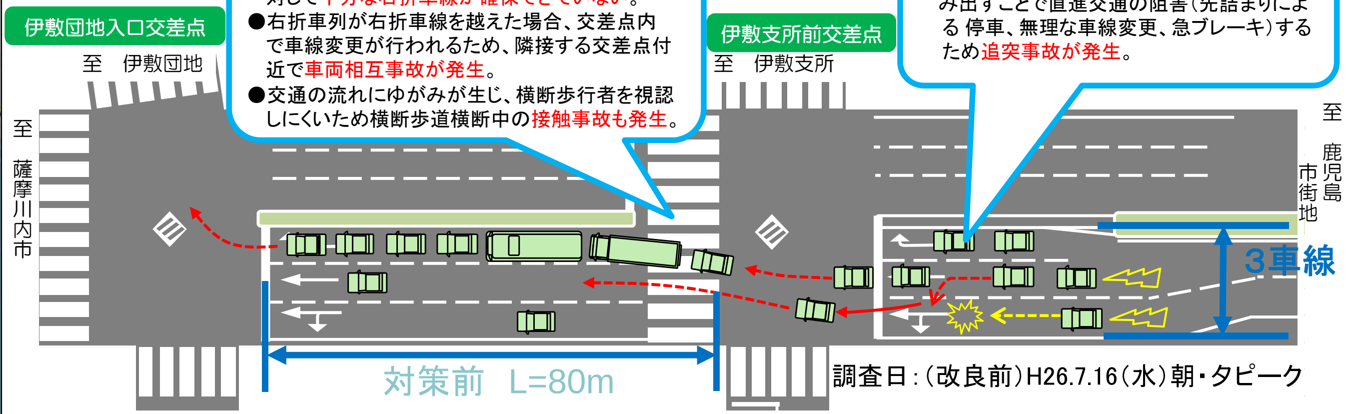
（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整
②鹿児島の課題に対する現在の取り組み（主なソフト施策 _「道路を賢く使う」視点での対策）

例：右折車線の延伸・車線の追加 （鹿児島市内 国道3号 伊敷団地入口交差点・伊敷支所前交差点）

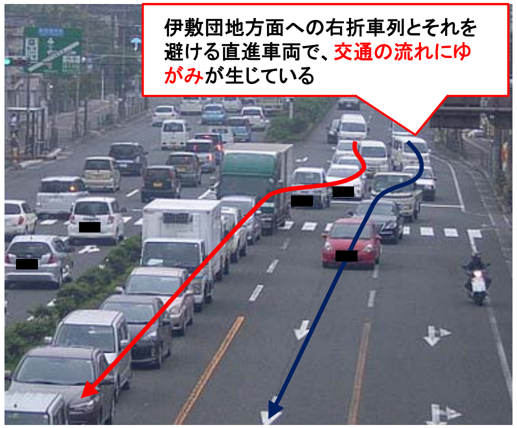
○伊敷支所前交差点の車線の追加及び伊敷団地入口交差点の右折車線の延伸。
○これにより、右折車線のはみ出し回数が約6割減少となり、安全性の向上に加え交通円滑化を実現。

位 置 図

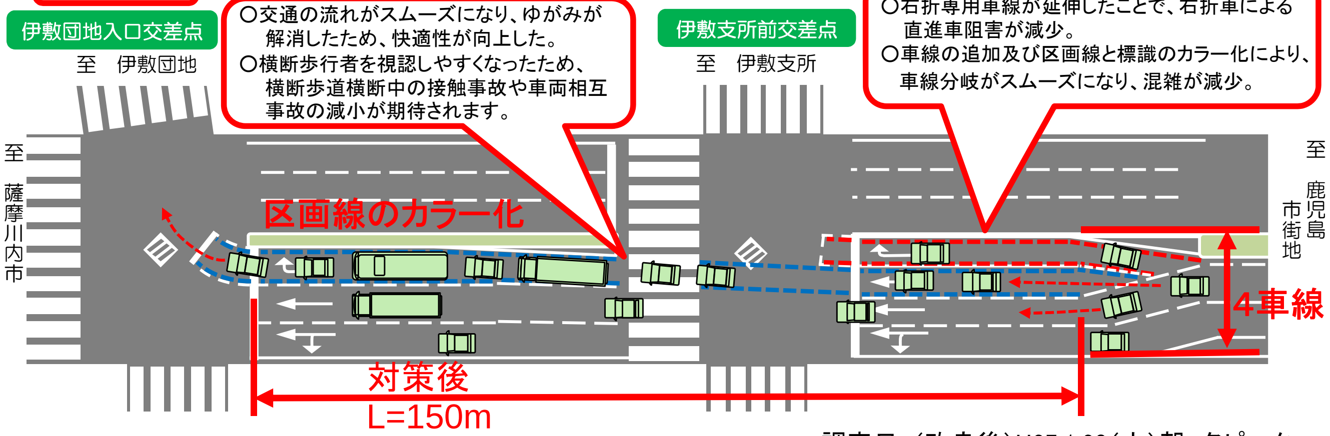
◇改良前



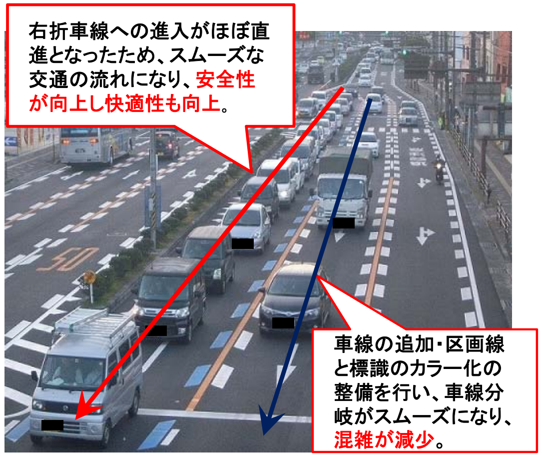
調査日：（改良前）H26.7.16（水）朝・夕ピーク



◇改良後



調査日：（改良後）H27.1.20（火）朝・夕ピーク



資料：鹿児島国道事務所 記者発表資料H27.3

（整備効果）

⇒右折車線のはみ出し回数 約６割減少

（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整
＜鹿児島エリアにおける公共交通の現状と課題＞

○ 鹿児島市における交通政策の指針である「鹿児島市公共交通ビジョン（H22.3）」では、以下の課題が示されている。
○ 鹿児島市中心部の渋滞緩和に向け、公共交通の課題解決に向けた対策を講じ、公共交通の利用促進を図ることが求められる。

鹿児島市 公共交通ビジョン ※

＜鹿児島市の公共交通の課題＞

（1）公共交通の利便性（サービス水準）の向上
①定時性・速達性の確保
②運行頻度・運行時間帯の改善

（2）公共交通機関の役割分担の明確化と結節機能の強化
①明確な役割分担と効率的な公共交通ネットワークの構築
②交通機関相互の結節機能の強化
③公共交通と自動車・自転車等との結節機能の強化

（3）公共交通空白地・不便地の解消、拡大抑制
①公共交通空白地・不便地の解消
②郊外部等における公共交通の維持・存続

（4）社会的要請への対応
①超高齢社会に対応した交通施設の整備
（バリアフリー化の一層の推進、待合施設の改善）
②地球温暖化防止などの環境対策
（温室効果ガスの排出量削減）

（5）まちづくりとの連携
①中心市街地の活性化に資する交通環境の整備
②都市景観・観光資源としての公共交通の活用

＜渋滞混雑緩和のため取り組まれてきた対策＞

（1）→
・バス専用レーン、優先信号制御”PTPS”　等
（国道3号ほか、（主）鹿児島中央停車場線、（主）中央通線）

（2）→
・ドルフィンポートでのパーク＆バスライド及び仙巌園へのシャトルバス運行
・コミュニティサイクル（かごりん）の導入　等

（4）→
・路面電車車両のバリアフリー化（低床電車の導入）
・バス車両のバリアフリー化（ノンステップバスの導入）
・エコ通勤割引パスの導入

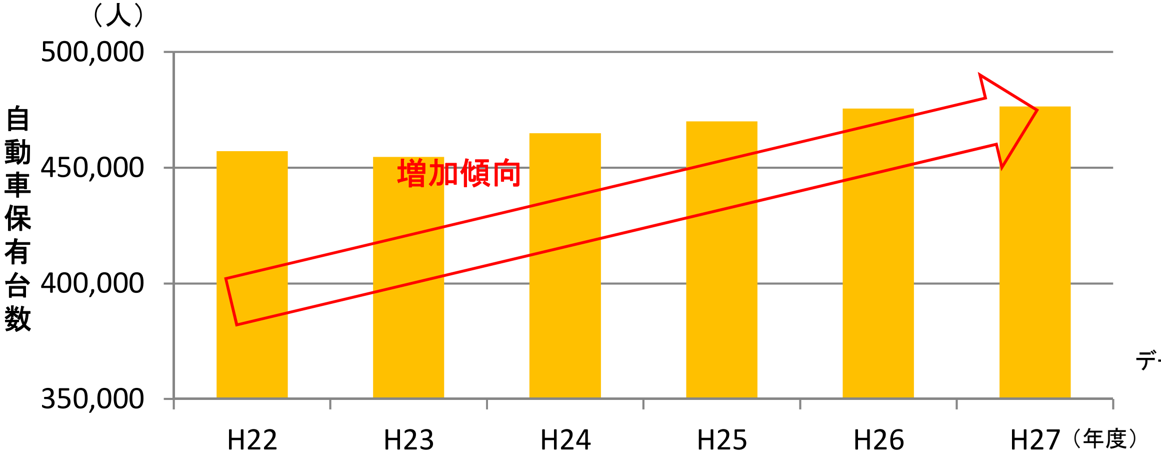
□ 内が中心部での交通混雑に関連する公共交通の課題

※ 公共交通ビジョン：都市づくりの方向について基本的な方針を定めた「かごしま都市マスタープラン」の交通体系部門の目標の実現、さらには、少子高齢社会の進展や環境問題への対応といった社会的要請に交通政策の面から応えるための同部門の推進計画であり、今後、市民・交通事業者・行政等が一体となって取り組む交通政策の指針となるものです。

（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整
＜鹿児島エリアにおける公共交通の現状と課題＞

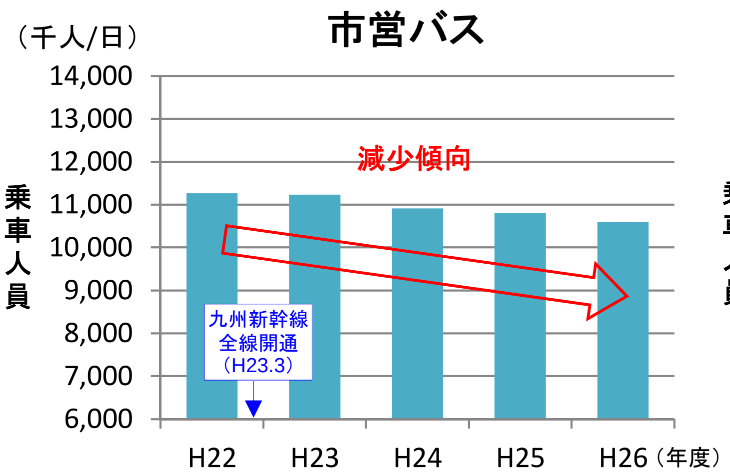
〇鹿児島市における自動車保有台数は年々増加傾向にあり、今後も自動車利用の需要が継続することが予想される。
〇一方、市営バスの利用者数は減少傾向。路面電車と鉄道の利用者数は、九州新幹線全線開通(H23.3)以降は横ばいの状況。
〇公共交通の利用促進に向け、現在の公共交通の課題を把握し、対策を講じていく必要性は高い。

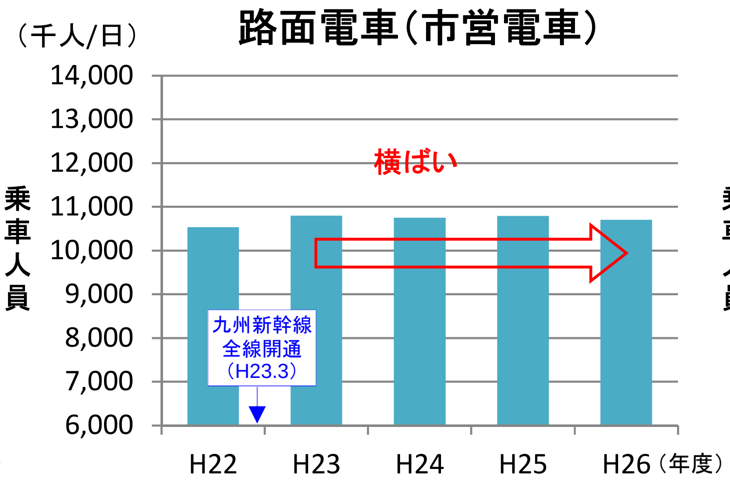
▼鹿児島市における自動車保有台数

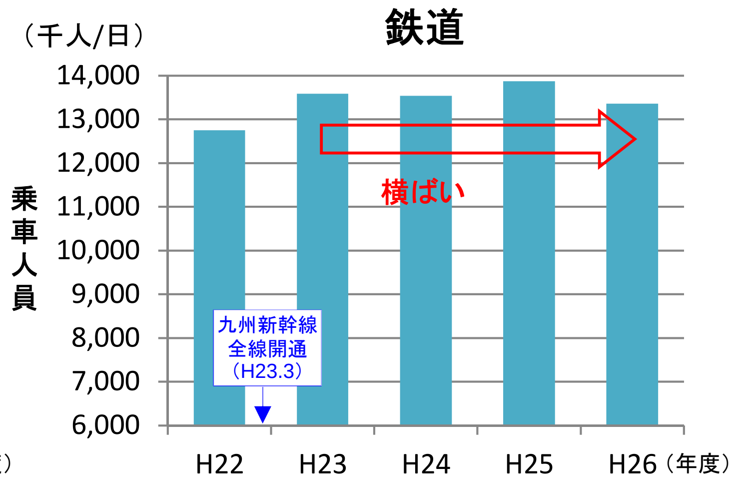


データ:「市内車種別保有車両台数（九州運輸局鹿児島運輸支局）」
「軽自動車等登録台数（鹿児島市市民税課）」より作成

▼公共交通の利用者数の推移







資料：鹿児島市統計書

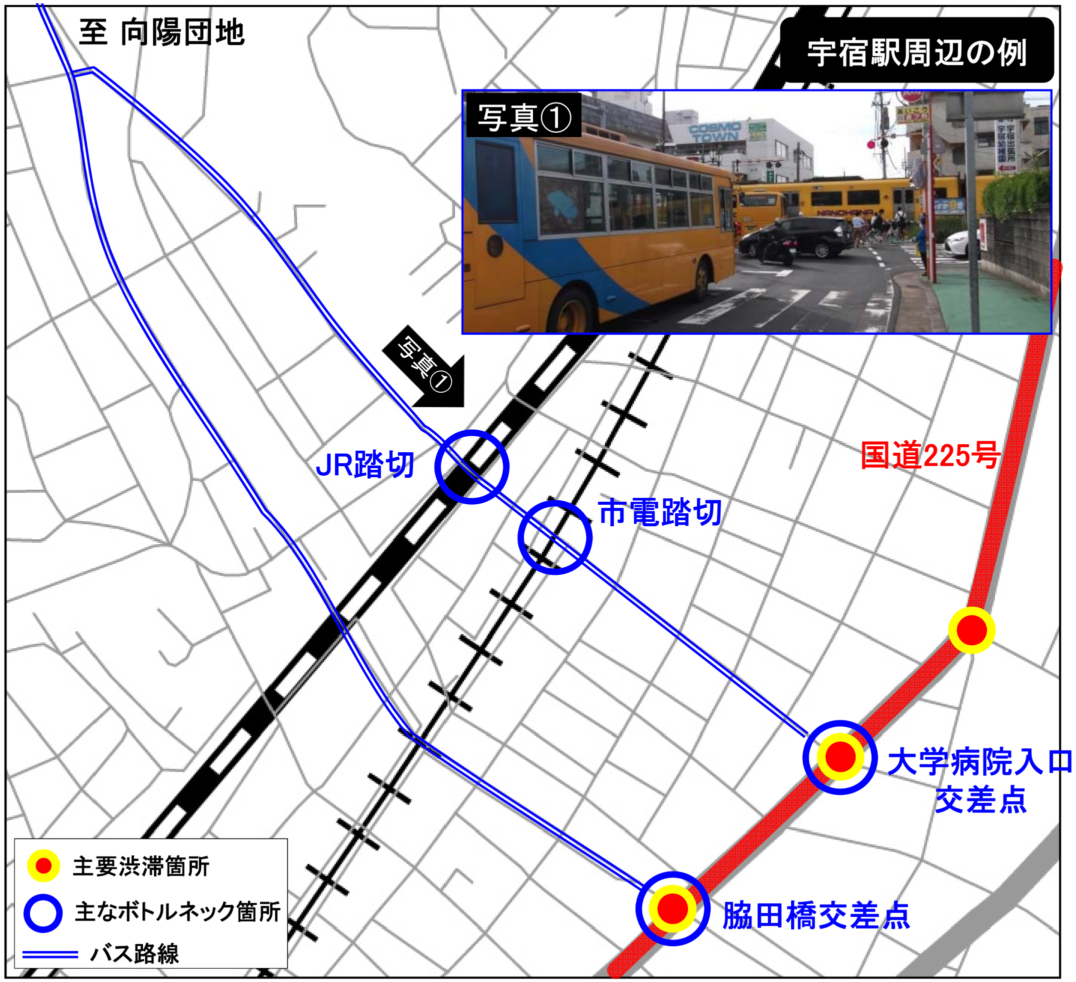
（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整

＜鹿児島エリアにおける公共交通の現状と課題 （課題の具体例）＞

（１）①定時性・速達性の確保

街路（市道等）での速度低下（バス交通）

○特に朝ピーク時には団地等からの交通が集中。
○踏切遮断や幹線道路との交差点がボトルネックとなりバスが大幅に遅延。

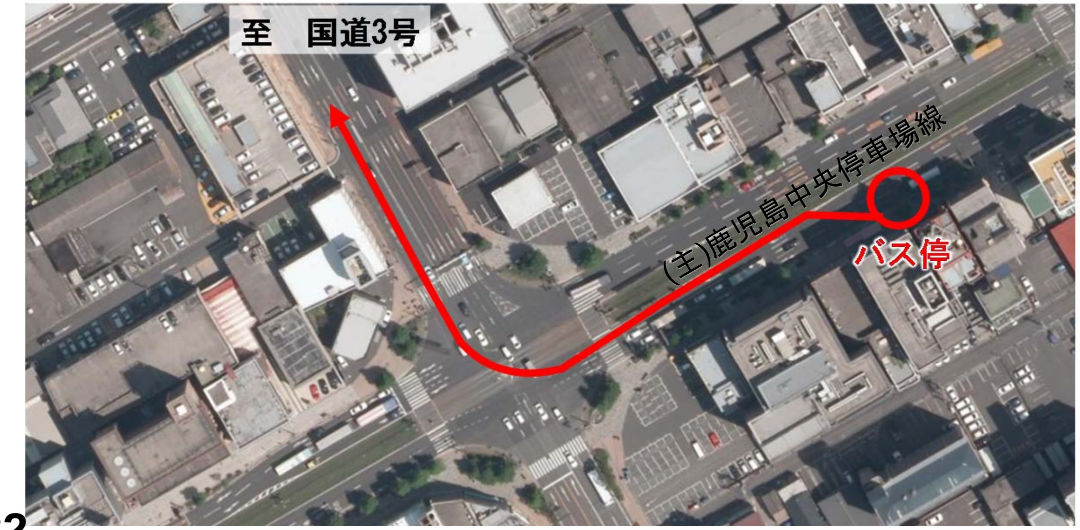


その他課題区間：玉里団地⇒国道3号・国道10号　　紫原団地⇒国道225号　等

（１）①定時性・速達性の確保

幹線道路での速度低下（バス交通）

○幹線道路は混雑が発生するため、バスの車線変更がしにくい。
○右折する交差点まで距離が短い加治屋町等では遅延が発生。



（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整

＜鹿児島エリアにおける公共交通の現状と課題（課題の具体例）＞

（1）①定時性・速達性の確保

自動車主体の信号設定等による速度低下（市電）

○高見馬場交差点から鹿児島市役所までは、2系統の市電が合流することや、信号密度も高いこと等から市電の走行速度が低下。
○自動車の交通に合わせた信号現示となっており、市電の停車時間が長い。

（2）①明確な役割分担と効率的な公共交通ﾈｯﾄﾜｰｸの構築

バスの系統番号が事業者毎で不整合

○市内の路線バスは複数の事業者が運行。
○同一方面への路線であっても、事業者によって系統番号がバラバラ。
○特に不慣れな方にとっては利用しにくい状況になっている。

鹿児島中央駅−天文館の例

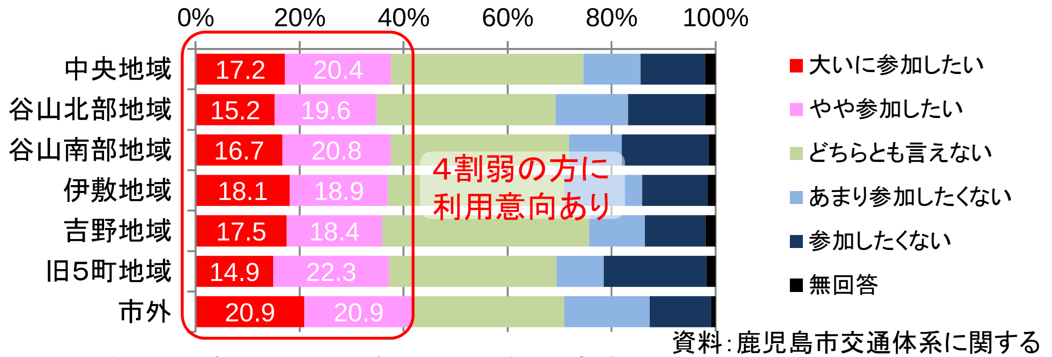
資料：各社HP（H28.7時点）

鹿児島中央駅～天文館方面	事業者A	系統番号　2,3,11,15−2,16−2,18−1,25,26−2
	事業者B	系統番号　1～18,22,23,150
	事業者C	系統番号　4，11，13，17～20，22，24～28，30，32−1,33，61−1，73，75～76

（2）③公共交通と自動車・自転車等との結節機能の強化

交通モード間での乗り継ぎが困難（パークアンドライド）

○過去の住民アンケート等からは、パークアンドライドへの参加意向として、4割弱の方々が「参加したい」と回答している。
○一方で、パークアンドライドに活用できる一定規模以上の駐車場確保等が課題となり、取組に課題が残る。



▲住民のパーク＆ライドへの取り組み意向

資料：鹿児島市交通体系に関する総合調査報告書（H21.3）

（２）ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整

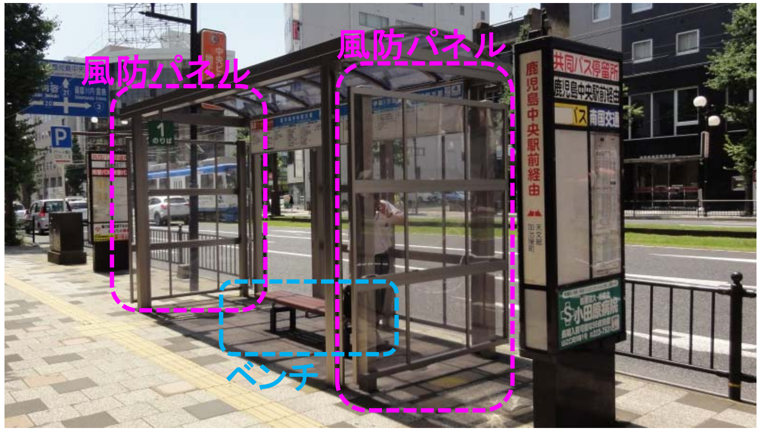
＜鹿児島エリアにおける公共交通の現状と課題 （課題の具体例）＞

（４）①超高齢社会に対応した交通施設の整備

バス停待合施設の高度化

○市内中心部の特に利用者が多いバス停（乗降客1,000人/日以上）において も、ベンチが設置されていない等、待合施設の機能が不十分。
○公共交通の利用促進に向け、バス停等の待合施設の機能向上が必要。

▲「いづろバス停」の状況（1,000人/日以上の乗降客）



▲待合施設の整備状況（高見馬場バス停の例）

（４）①超高齢社会に対応した交通施設の整備

車両のバリアフリー化（市電・バス）

○鹿児島市電では車両のバリアフリー化を順次実施しているものの、現状として7割以上の車両がバリアフリー非対応となっている。
○より広い方々の公共交通利用を実現するため、引き続き車両のバリアフリー化を推進する必要がある。

（平成28年7月現在）
・バリアフリー対応車両： 13両（連接含む） （約24%）
・バリアフリー非対応車両： 41両 （約76%）

▲バリアフリー対応車両

▲バリアフリー非対応車両

○また、同様にバス車両についてもノンステップバス車両の導入を進める必要がある。

4. 今後のスケジュール等

・H27年度は、渋滞状況のモニタリングを実施し、既存事業以外のソフト施策等の具体的な対策案を検討
・H28年度は、対策事業による効果検証を含め、定期的に渋滞状況のモニタリングを実施し、情報共有を図る

	道路管理者	作業部会（エリアWG）	鹿児島県交通渋滞対策協議会
H24年度			**H24第3回　H24.12** 主要渋滞箇所の公表（H25.1）
H25年度		**H25第1回　H26.2** ・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	
H26年度	主要渋滞箇所 ①渋滞状況把握 ②渋滞要因把握 ③対策案の検討		
H27年度	箇所・区間等 ①交通状況のモニタリング ②主要渋滞箇所の要因分析 ③対策案の検討	**H27第1回　H28.1** ・交通状況のﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ（解除箇所の提案） ・地域の交通課題の共有について ・ﾊｰﾄﾞ･ｿﾌﾄを含めた対策の検討・調整 等	**H27第1回　H27.9** ・渋滞対策の基本方針（案） ・マネジメントサイクル（案） ・モニタリングの実施結果　等
H28年度		**H28第1回　H28.7** ・交通状況のﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ（解除箇所の提案） ・地域の交通課題の共有について ・ﾊｰﾄﾞ･ｿﾌﾄを含めた対策の検討・調整 等 **H28第2回　予定** ・交通状況のモニタリング ・主要渋滞箇所のフォローアップ　等	**H28第1回　H28.7** ・交通状況のモニタリング ・主要渋滞箇所のフォローアップ 等