

## 平成30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30年8月1日（水） 14:00～16:00
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) 対策箇所の交通状況
  - (3) 主要渋滞箇所の対策検討・立案
  - (4) ソフト施策の検討
  - (5) 官民連携による渋滞対策
  - (6) 次回協議会に向けた検討項目
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。
  - 対策箇所について、引き続きモニタリング調査を行っていくことを確認した。
  - 鹿児島エリアの短期対策（ピンポイント対策）の検討・立案を引き続き行っていくことについて確認した。
  - ソフト施策について、鹿児島南部エリアを重点的に検討し推進していくことについて確認した。

以上

# 平成30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. 対策箇所の交通状況	.....	4
3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案	.....	12
4. ソフト施策の検討	.....	16
5. 官民連携による渋滞対策	.....	23
6. 次回鹿児島県交通渋滞協議会に向けた検討項目	.....	25

# 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

本日のポイント

ポイント1

主要渋滞箇所の解除予定について

## ◇主要渋滞箇所のフォローアップ

主要渋滞箇所の渋滞要因の共有

ハード・ソフトを含めた対策の検討・調整について議論

官民連携による渋滞対策について議論

ポイント2

南部断面のソフト対策検討

ポイント3

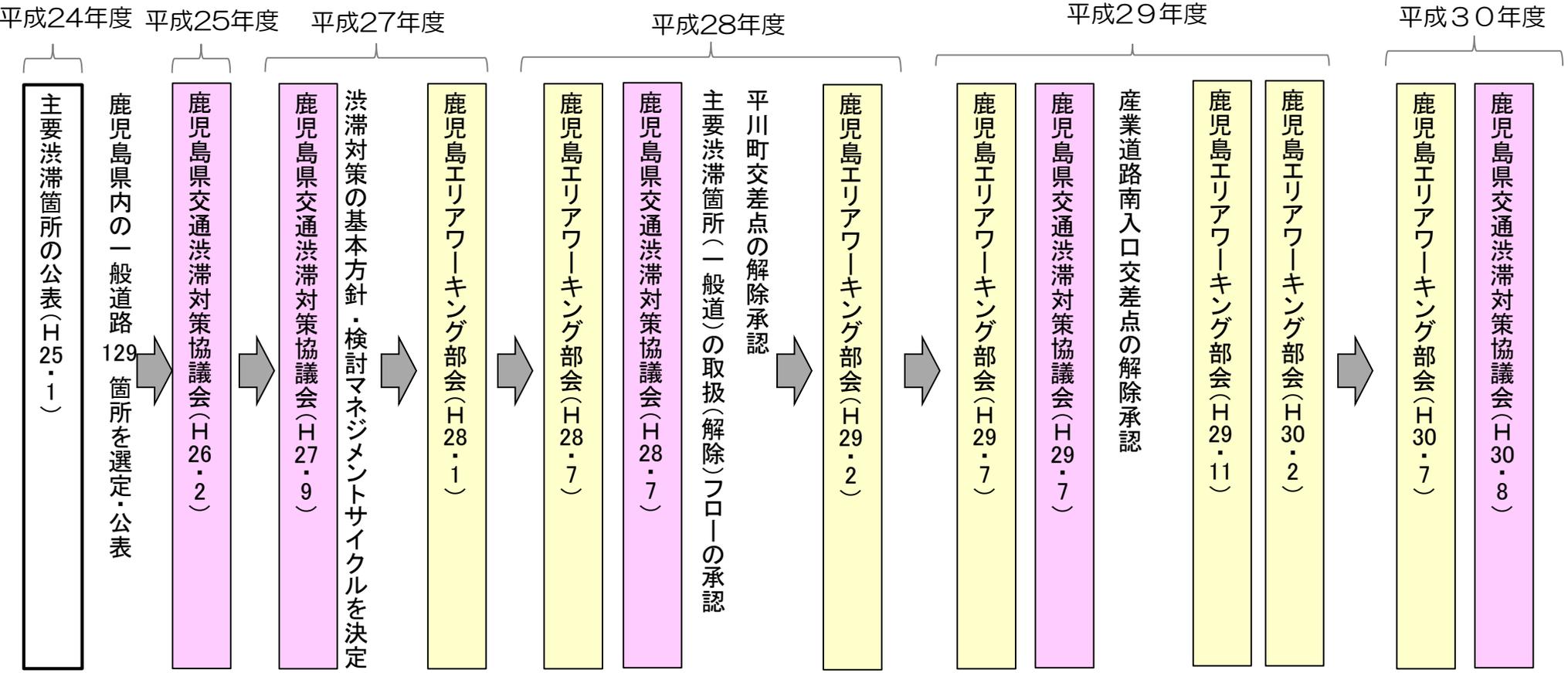
ピンポイント渋滞対策

今後のスケジュール等

# 1. これまでの検討経緯

## (1) これまでの経緯

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



# 1. これまでの検討経緯

## (2) 主要渋滞箇所の選定結果

- 鹿児島県内の主要渋滞箇所は、平成25年1月に129箇所を選定・公表。
- 平成29年7月までに、平川町交差点・産業道路南入口交差点の解除を行い、現在127箇所が残存。
- 県内の主要渋滞箇所の約9割が鹿児島市に集中。

### 主要渋滞箇所の状況

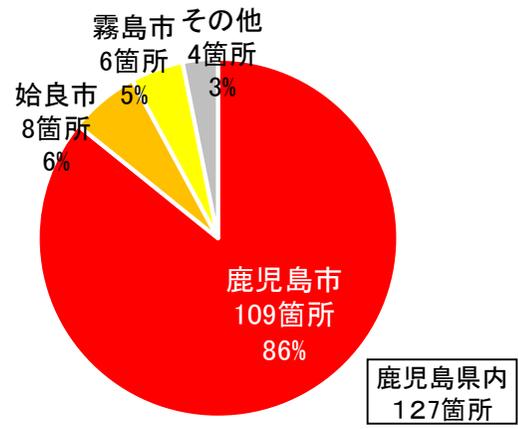


### 鹿児島県内の主要渋滞箇所(一般道)

主要渋滞箇所数		集約区間数	箇所数
当初	2箇所解除 → 現在	48区間	14箇所
129箇所	127箇所	(112箇所)	

箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成  
 区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

### 主要渋滞箇所の市町別内訳



# 2. 対策箇所の交通状況

## (1) 平成25年1月以降の対策済み箇所

○鹿児島県内では、平成25年1月の主要渋滞箇所の選定以降、15箇所の主要渋滞箇所に対して12事業を実施。



対策済箇所		今回20km/h以上の箇所 ※今回、該当箇所なし				
No.	主要渋滞箇所名	データで※ 20km/h以上	事業名	事業主体	完了年次	備考
1	加治木IC		加治木バイパス	国	H25.3	
2	田上ランプ		鹿児島東西道路	国	H25.9	
3	建部神社前					
4	武岡団地西入口					
5	田上橋					
6	金属団地					
7	中洲電停		中洲電停交差点改良	県	H26.9	
8	永田橋		永田橋交差点改良	県	H26.9	
9	南港南口		南港南口交差点改良	県	H27.2	
10	伊敷団地入口		伊敷団地入口交差点改良	国	H27.3	
11	和田坂		和田坂歩道整備事業	国	H27.12	
12	清見橋北		谷山地区連続立体交差事業	市	H28.3	
13	谷山駅前		谷山駅周辺地区土地区画整理事業	市	H30.3	一部事業中
14	武町		武町交差点改良	県	H28.5	
15	吉野町帯迫中央		吉野地区土地区画整理事業	市	H30.1	

※プローブデータより、全方向で平日朝・夕、休日昼の平均速度20km/h以上。

▼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

## 2. 対策箇所の交通状況

### (2)交通状況のモニタリング（選定時との比較①）

○一部速度向上は確認できるが、主要渋滞箇所の特定要件のクリアはされていないため今後も引き続きモニタリングを行っていく。  
 ○対策効果の詳細検証および既存対策の整備促進を図るとともに、新たな対策立案を含め検討していく。

No.	交差点名	対策事業名	対策内容	完了年次	今後の対策 (既存計画路線等)	方角	路線名	選定時平均速度(km/h) [H24.9~H25.2]			対策後平均速度(km/h) [H29.4~H30.3]		
								平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
1	加治木IC	加治木バイパス	車線増(2車線⇒4車線)	H25.3	対策事業なし	東	東九州自動車道(主)	9.3	9.8	13.9	15.5	18.8	22.2
						西	国道10号(主)	11.0	12.7	14.6	23.2	31.0	32.8
						北	県道55号(従)	10.9	6.6	12.9	10.0	10.8	11.8
						南西	県道55号(従)	17.4	22.9	27.3	17.6	21.1	25.4
2	田上ランプ	鹿兒島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	東西道路整備(甲南IC)	北西	県道24号(主)	18.1	9.4	12.4	20.5	23.6	29.7
						南東	県道24号(主)	8.4	19.4	24.2	25.4	19.0	26.2
						東	国道3号(従)	13.8	11.9	10.6	33.2	15.0	17.1
						西	国道3号(従)	5.3	5.8	5.1	12.2	15.3	18.3
3	建部神社前	鹿兒島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	東西道路整備(甲南IC)	東	県道24号(主)	16.2	18.7	19.0	31.5	29.6	32.2
						西	国道3号(主)	13.5	17.7	20.7	9.3	15.5	26.7
						北	市道等(従)	2.8	2.9	3.7	3.6	3.3	4.9
4	武岡団地西入口	鹿兒島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	東西道路整備(甲南IC)	南	県道24号(従)	4.2	5.1	6.0	6.2	7.5	9.3
						北西	県道24号(主)	12.4	16.2	19.9	15.7	18.4	23.2
						南東	県道24号(主)	6.4	6.7	11.2	11.2	12.4	17.6
5	田上橋	鹿兒島東西道路	東西道路(上り線部分供用)	H25.9	東西道路整備(甲南IC)	北東	市道等(従)	15.6	15.6	22.3	12.5	10.2	15.4
						東	県道24号(主)	9.8	13.4	14.2	14.9	15.9	16.9
						西	県道24号(主)	9.8	14.5	14.5	17.2	18.8	21.0
						南西	市道等(従)	8.4	8.7	7.1	11.5	10.9	12.4

事業方向:  データ: フォローアップデータ

# 2. 対策箇所の交通状況

## (2)交通状況のモニタリング（選定時との比較②）

No.	交差点名	対策事業名	対策内容	完了 年次	今後の対策 (既存計画路線等)	方角	路線名	選定時平均速度(km/h) [H24.9~H25.2]			対策後平均速度(km/h) [H29.4~H30.3]		
								平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
6	金属団地	金属団地交差点改良	左折車線の新設 右折車線の増設	H26.2 H27.11	臨港道路整備 (鴨池中央港線)	北東	県道217号(主)	16.4	20.0	20.3	28.2	23.1	23.8
						南西	県道217号(主)	19.7	23.6	22.0	25.6	25.9	25.7
						南東	市道等(従)	9.4	4.8	4.3	10.3	4.7	5.0
						北西	市道等(従)	4.6	5.6	4.4	6.6	6.8	4.9
7	中洲電停	中洲電停交差点改良	右折車線の延伸 左折車線の増設	H26.9	東西道路整備 (甲南IC)	北	県道24号(主)	3.3	4.5	5.8	5.6	5.4	7.4
						西	県道24号(主)	14.7	9.6	10.4	13.8	9.8	11.8
						東	市道等(従)	5.8	4.9	7.8	7.2	8.5	11.8
						南	市道等(従)	5.2	4.7	5.6	3.8	3.6	5.2
8	永田橋	永田橋交差点改良	右折車線の延伸 左折車線の増設	H26.9	対策事業なし	東	国道58号(主)	4.9	8.5	5.7	—	5.5	7.2
						南	国道58号(主)	11.3	9.2	12.8	—	11.6	15.9
						北	県道81号(従)	15.5	10.1	15.4	20.6	9.9	9.4
						西	県道79号(従)	28.0	4.1	11.1	—	—	—
9	南港南口	南港南口交差点改良	左折車線の増設・延伸	H27.2	臨港道路整備 (鴨池中央港線)	北東	県道217号(主)	14.4	13.7	14.4	20.7	21.0	18.4
						南西	県道217号(主)	29.0	26.5	24.8	31.1	32.5	30.1
						東	市道等(従)	6.6	4.9	4.5	10.9	4.5	5.9
						西	市道等(従)	5.7	5.4	4.6	6.5	5.6	6.3
10	伊敷団地入口	伊敷団地入口交差点改良	右折車線の延伸 カラー舗装	H27.3	対策事業なし	北	国道3号(主)	8.1	8.7	9.6	13.8	16.1	16.7
						南	国道3号(主)	17.9	16.2	14.8	28.7	27.3	30.0
						北東	市道等(従)	15.5	16.5	16.5	15.7	17.0	18.2
						南西	市道等(従)	—	38.4	14.2	4.6	4.1	17.6
11	和田坂	和田坂歩道整備事業	右折車線の延伸	H27.12	対策事業なし	北	国道225号(主)	18.9	14.9	23.0	16.3	13.0	19.6
						南	国道225号(主)	7.7	10.7	12.4	9.6	12.1	15.3
						南東	県道219号(従)	20.6	15.0	17.6	21.6	15.9	22.2
						北西	市道等(従)	5.2	12.0	10.4	12.3	11.0	13.0

# 2. 対策箇所の交通状況

## (2)交通状況のモニタリング（選定時との比較③）

No.	交差点名	対策事業名	対策内容	完了年次	今後の対策 (既存計画路線等)	方角	路線名	選定時平均速度(km/h) [H24.9~H25.2]			対策後平均速度(km/h) [H29.4~H30.3]		
								平日朝	平日夕	休日昼	平日朝	平日夕	休日昼
12	清見橋北	谷山地区連続立体交差	谷山地区連続立体交差事業 (踏切の撤去)	H28.3		北東	国道225号(主)	7.6	2.8	7.3	17.2	17.4	24.8
						南西	国道225号(主)	16.8	13.3	14.7	19.2	17.5	21.1
						南	市道等(従)	—	2.5	4.7	9.1	3.0	5.3
13	谷山駅前	谷山駅周辺地区土地区画 整理事業	谷山駅前交差点改良	H30.3	谷山駅周辺地区 土地区画整理事業	北東	国道225号(主)	16.2	11.7	13.6	14.4 (15.9)	12.6 (14.2)	16.0 (19.0)
						南	国道225号(主)	8.9	8.0	8.1	10.7 (21.7)	10.4 (17.7)	11.1 (18.0)
						北	県道212号(従)	4.7	1.7	3.5	3.1 (1.8)	2.2 (4.3)	4.6 (4.0)
						西	市道等(従)	7.7	4.3	6.0	市道付替えのため削除		
14	武町	武町交差点改良	左折車線の新設 バス滞留スペース新設	H28.5	東西道路整備 (甲南IC)	東	県道24号(主)	8.9	16.8	13.6	24.6	17.3	21.8
						西	県道24号(主)	17.2	14.0	18.1	14.1	13.8	17.8
						北	市道等(従)	3.0	3.7	3.7	4.4	4.4	5.1
						南	県道35号(従)	4.7	7.5	7.4	5.8	7.7	8.5
15	吉野町帯迫中央	吉野地区土地区画整理事業	車線増(2車線⇒4車線) 右折車線の新設	H30.1	吉野第二地区 土地区画整理事業	北	県道16号(主)	28.5	13.5	19.5	35.7	23.5	26.5
						南	県道16号(主)	27.8	25.8	28.0	29.5	27.2	27.8
						東	市道等(従)	6.7	5.5	8.6	6.4	5.2	7.3
						西	県道209号(従)	5.6	5.1	7.9	7.4 (7.2)	5.5 (6.1)	8.1 (10.0)

事業方向:  データ: フォローアップデータ ※()内は開通後1-2か月分の値

# 2. 対策箇所の交通状況

## (3) 国道225号 谷山駅前交差点／右折レーン設置、市道付替え、交差点形状見直し

- 整備前は、右折車による直進阻害が発生していた。
- 右折レーン設置(H29. 3月)により右折車による直進阻害が軽減した。
- また、市道南清見諏訪線の付替(H30. 3月)により、目的地の違う交通を分散。

《位置図》



《説明図》 対策：目的地の違う交通の分散及び右折レーン設置



右折レーン設置前 写真

写真①鹿児島市街地から南九州市方面を臨む



写真②南九州市から鹿児島市街地方面を臨む



右折レーン設置後 写真

写真①鹿児島市街地から南九州市方面を臨む



写真②南九州市から鹿児島市街地方面を臨む



至鹿児島市街

至鹿児島市街

# 2. 対策箇所の交通状況

## (3) 国道225号 谷山駅前交差点／右折レーン設置、市道付替え、交差点形状見直し

○最新データにおける平均速度も全方向で20km/h未満が存在しており選定基準に該当するため、今後も引き続きモニタリングを行っていく。

### ▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

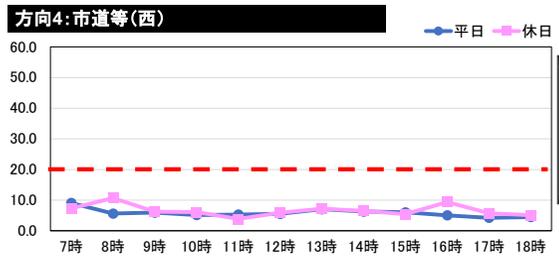
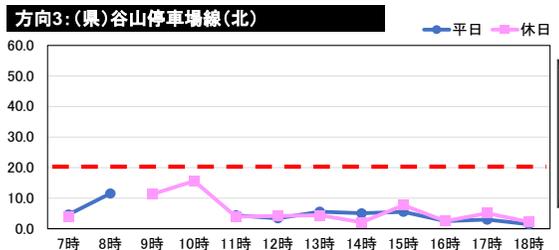
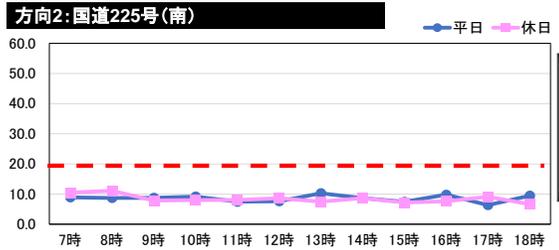
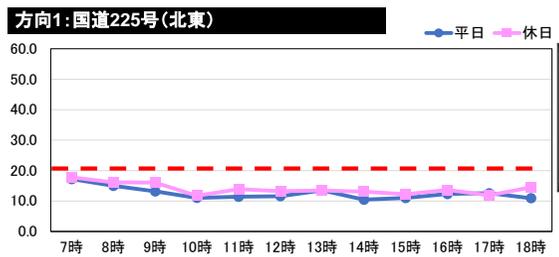
谷山駅前交差点 (鹿児島市)	平均速度		
	平日朝	平日夕	休日昼
H24.9~H25.2平均	4.7	1.7	3.5
H29.4~H30.3平均	3.1(1.8)	2.2(4.3)	4.6(4.0)

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  
※()内はH30.3の1か月分の値



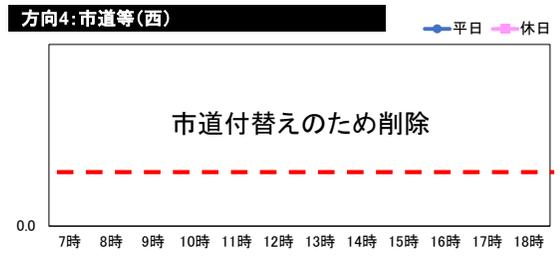
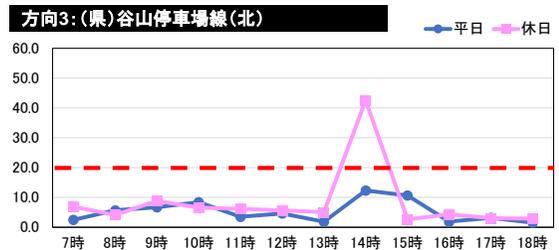
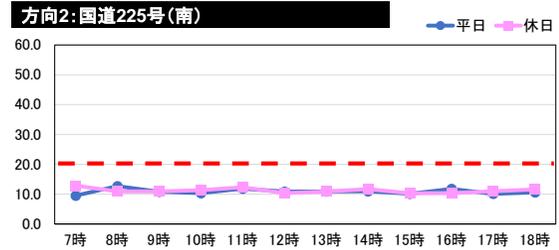
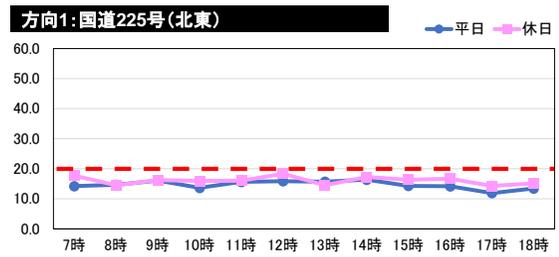
▲谷山駅前交差点

### ▼【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)



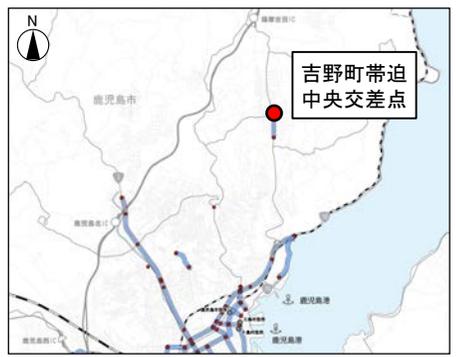
データ:プローブデータ(H29.4~H30.3平均)

# 2. 対策箇所の交通状況

## (4) 県道16号 吉野町帯迫中央交差点 / 4車線拡幅、右折レーン設置

○整備前は、県道16号の交通容量不足による速度低下および県道209号の右折車による直進阻害が発生していた。  
 ○県道16号の4車線化(H28年度完了)による交通円滑化や右折レーン設置(H30. 1月)による右折車の直進阻害が軽減した。

《位置図》



《説明図》 対策: 4車線拡幅、右折レーン設置



# 2. 対策箇所の交通状況

## (4) 県道16号 吉野町帯迫中央交差点／4車線拡幅、右折レーン設置

○最新データにおける平均速度も方向2で20km/h未満が存在しており選定基準に該当するため、今後も引き続きモニタリングを行っていく。  
 ※方向2の右折レーン設置がH30.1月に完了のため、効果把握を実施するデータが不足している。

### ▼主要渋滞箇所の点検(モニタリング)結果

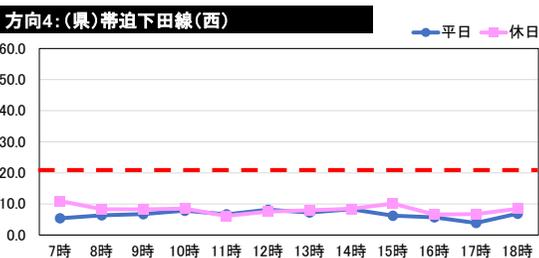
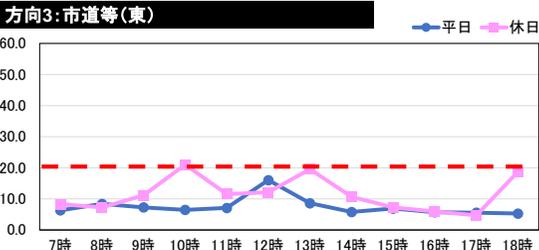
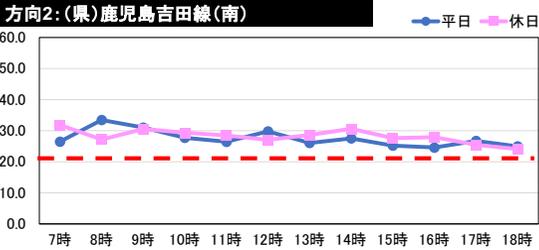
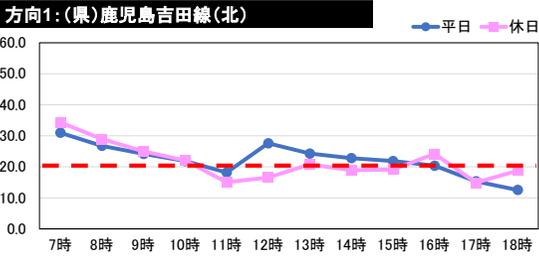
吉野町帯迫中央交差点 (鹿児島市)	平均速度		
	平日朝	平日夕	休日昼
H24.9～H25.2平均	5.6	5.1	7.9
H29.4～H30.3平均	6.4(7.2)	5.2(6.1)	7.3(10.0)

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  
 ※()内はH30.2、H30.3の2か月分の値



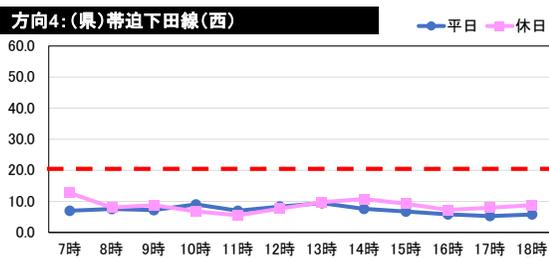
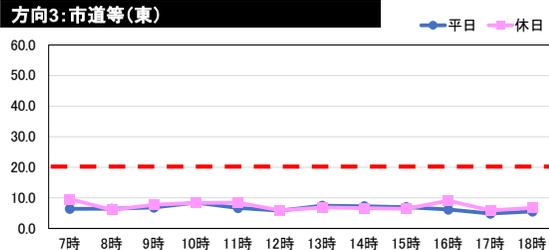
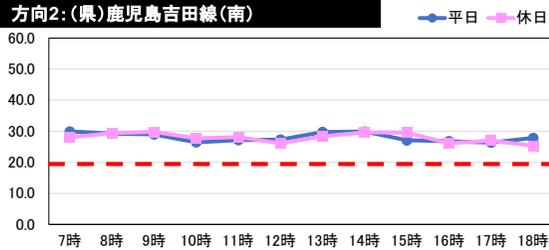
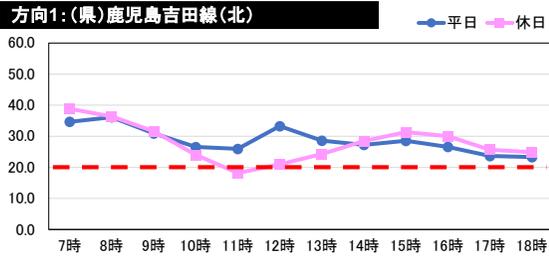
▲吉野町帯迫中央交差点

### ▼【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)



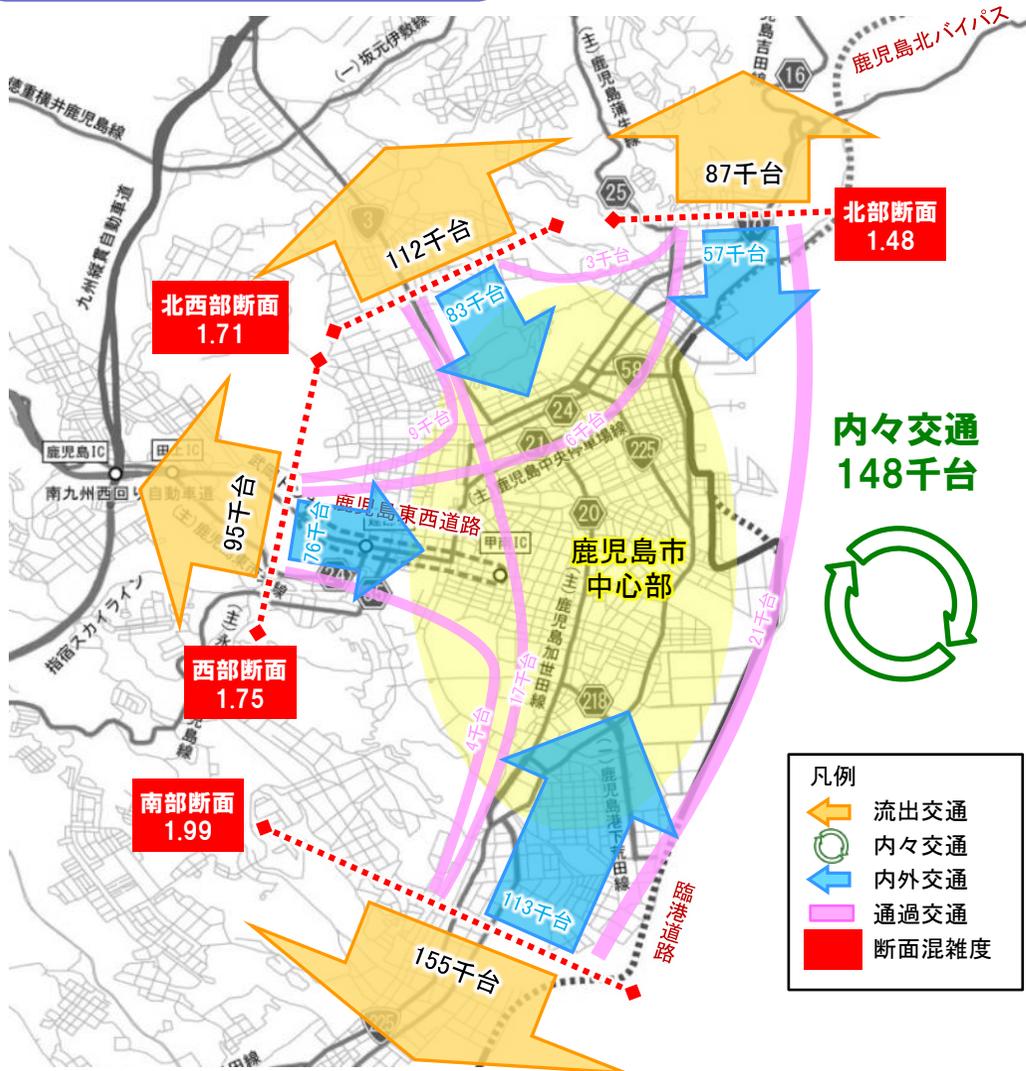
データ:プローブデータ(H29.4～H30.3平均)

# 3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

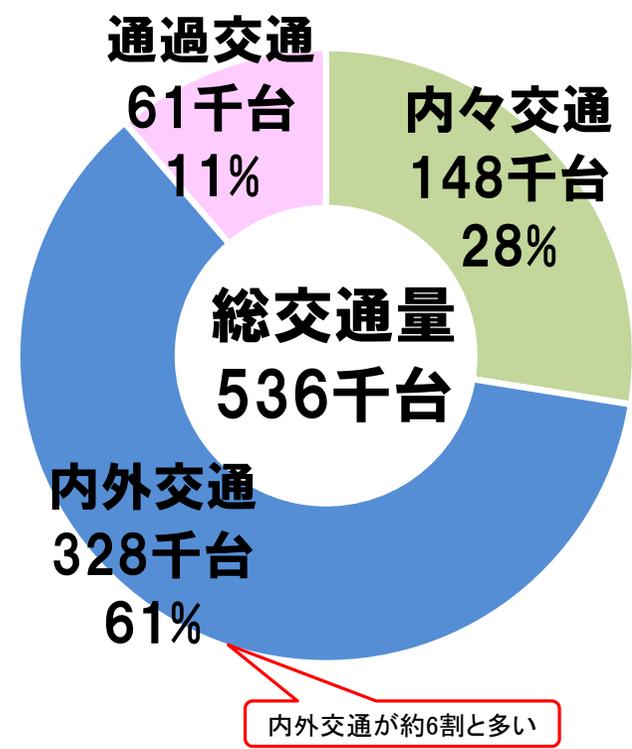
## (1) 鹿児島エリアの交通流動

○鹿児島エリアの現況交通流動は、内外交通(約328千台)が多く、各流入断面で深刻な容量不足が発生。  
 ○事業化路線(鹿児島北バイパス、鹿児島東西道路、臨港道路)の早期整備が必要。

鹿児島エリアの交通流動と混雑度



交通流動の内訳



断面混雑度: H27道路交通センサス(県道以上を対象)  
 交通流動: 現況交通量推計結果(市道等含む)より作成

### 3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

#### (2) 鹿児島市中心部の各地域別の対策方針(案)

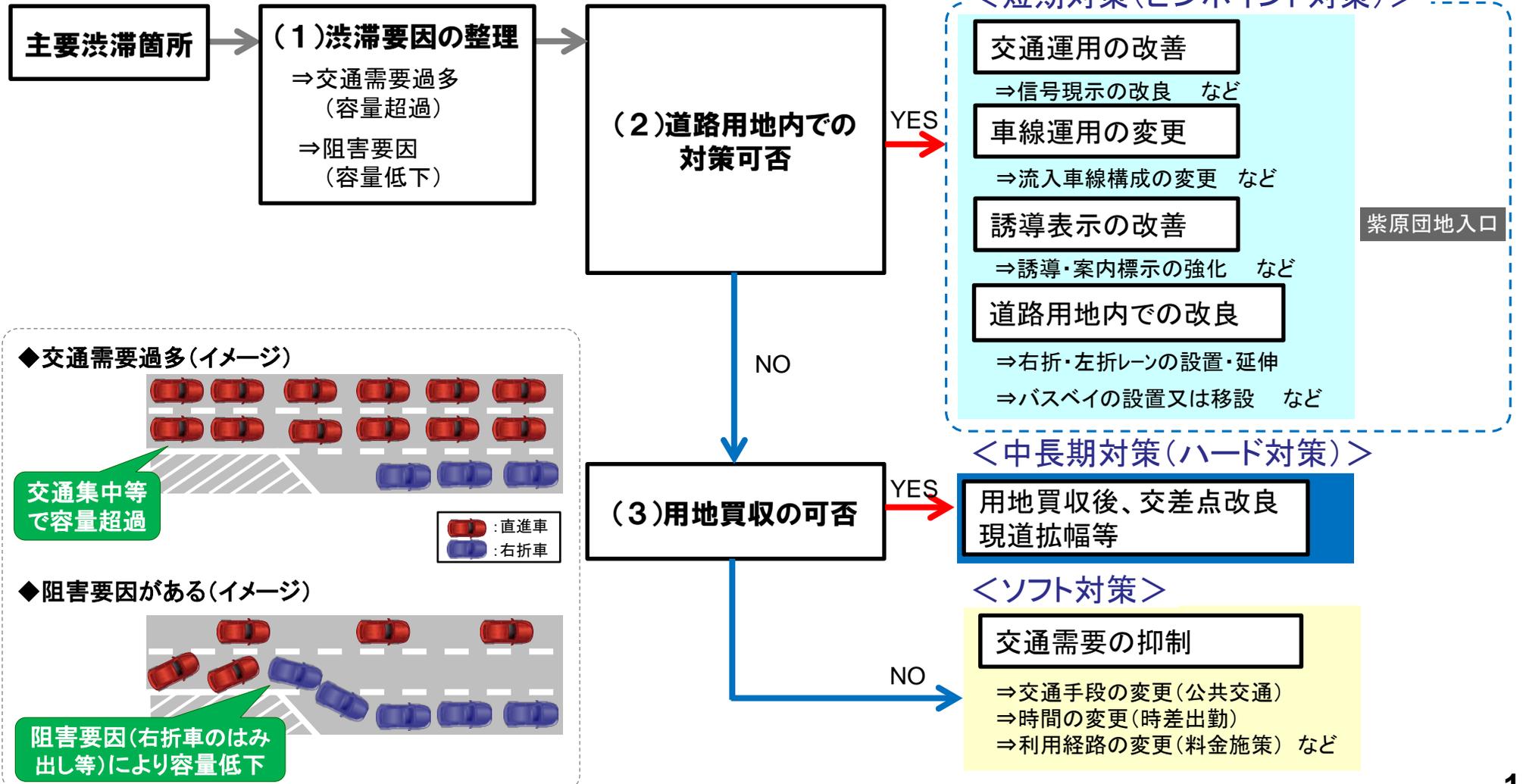
○鹿児島エリアの各地域別に今後対策の検討・立案を進める。

対象地域	地域・交通特性	今後の対策(案)	
北部	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 国道10号、県道16号を利用して周辺市町からの交通が集中</li> <li>➢ JR日豊本線、路面電車、バス網が整備済。</li> </ul>	ハード	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 関連道路の交差点改良(鹿児島北BP接続部等)</li> <li>➢ 吉野地区区画整理事業</li> <li>➢ 道路敷地内でのピンポイント対策等</li> </ul>
		ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 鉄道、路面電車の利用促進(鹿児島駅前広場整備等、パーク&amp;ライド)等</li> </ul>
北西部	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 国道3号を利用して周辺市町からの交通が集中。</li> <li>➢ 公共交通はバスのみ。</li> </ul>	ハード	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 鹿児島東西道路の延伸</li> <li>➢ 道路敷地内でのピンポイント対策等</li> </ul>
		ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ バス利用の促進 等</li> </ul>
西部	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 高規格幹線道路を介して国道3号を利用して周辺市町からの交通が集中。</li> <li>➢ 公共交通はバスのみ。</li> </ul>	ハード	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 鹿児島東西道路の延伸及び関連道路の交差点改良</li> <li>➢ 道路敷地内でのピンポイント対策等</li> </ul>
		ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自転車利用の促進(コミュニティサイクルの拡充) 等</li> </ul>
南部	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 国道225号を利用して周辺市町からの交通が集中。</li> <li>➢ JR指宿枕崎線、路面電車、バス網が整備済。</li> <li>➢ 郊外大型店舗が集積。</li> </ul>	ハード	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 臨港道路</li> <li>➢ 道路敷地内でのピンポイント対策等</li> </ul>
		ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 鉄道、路面電車の利用促進(谷山駅前広場整備等、パーク&amp;ライド)等</li> </ul>
市街地部	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ JR鹿児島本線・日豊本線・指宿枕崎線、路面電車、バス網が整備済。</li> <li>➢ 市街地の内々交通が148千台(約30%)が集中。</li> </ul>	ハード	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 道路敷地内でのピンポイント対策</li> </ul>
		ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ JR、路面電車、路線バスの利用促進</li> <li>➢ 路面電車観光路線の新設</li> <li>➢ 自転車の利用促進(自転車ネットワーク整備推進、コミュニティサイクルの拡充等)</li> </ul>

# 3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

## (3) 鹿児島エリアの渋滞対策検討(案)

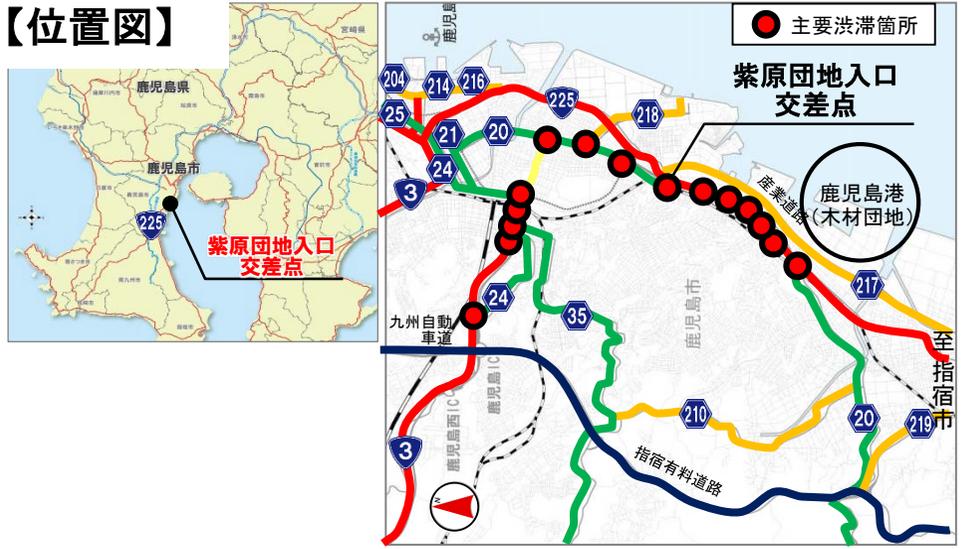
○鹿児島エリアについては、主要渋滞箇所の渋滞対策メニューを参考に、現地調査結果を踏まえ 対策メニューの検討・立案を行う。



# 3. 主要渋滞箇所の対策検討・立案

## (4)ピンポイント対策（紫原団地入口交差点）

### 【位置図】



国道225号 紫原団地入口交差点の現状・課題

- <現状>
- 商業施設や企業等の集積地域であり、交通量が多い
  - 交差点直前での進路変更により、後続車両の進路妨害等が発生

- <課題>
- 適切な交通誘導による交通迷走の抑制

### 【対策】

紫原団地入口交差点内の適切な誘導案内と迷走等による速度低下・進路妨害を防ぐことで交差点内における交通の円滑化を図る。



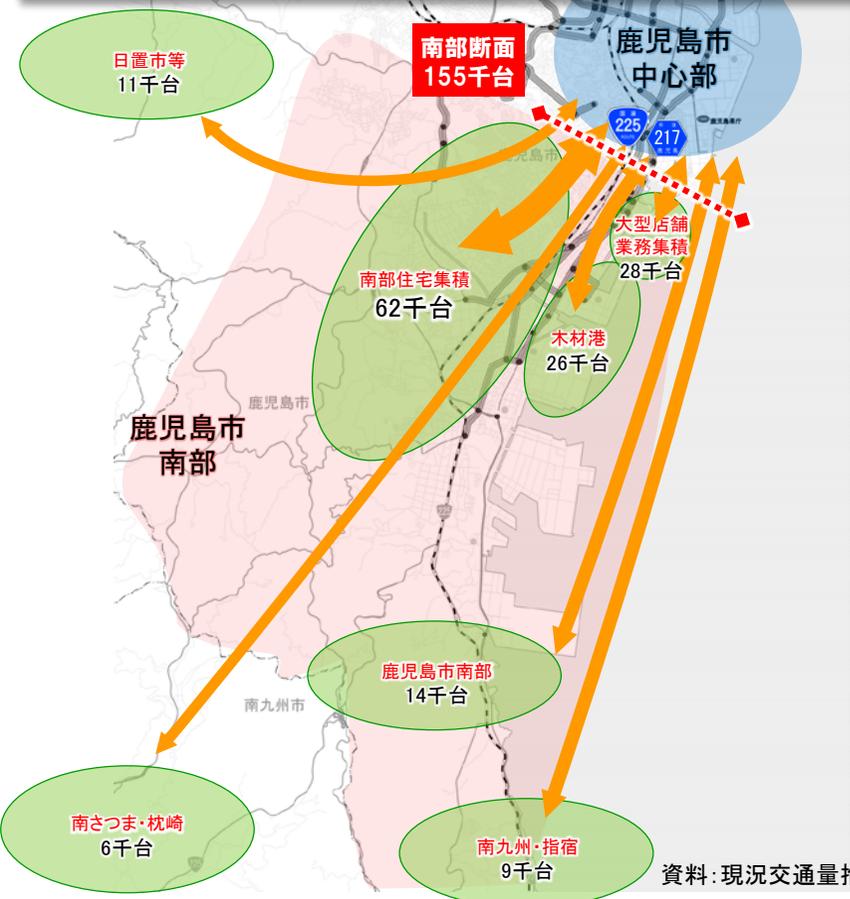
# 4. ソフト施策の検討

## (1) 鹿児島市南部断面の交通流動

- 近年、鹿児島市南部では住宅地整備や大型商業施設、企業等の進出とともに人口が増加し、交通量も増加。
- 中長期的な臨港道路の整備に加え、短期的にはピンポイント対策の検討を進めるとともに、新たなやソフト施策を検討・推進していく。

### 南部断面の交通流動と混雑度

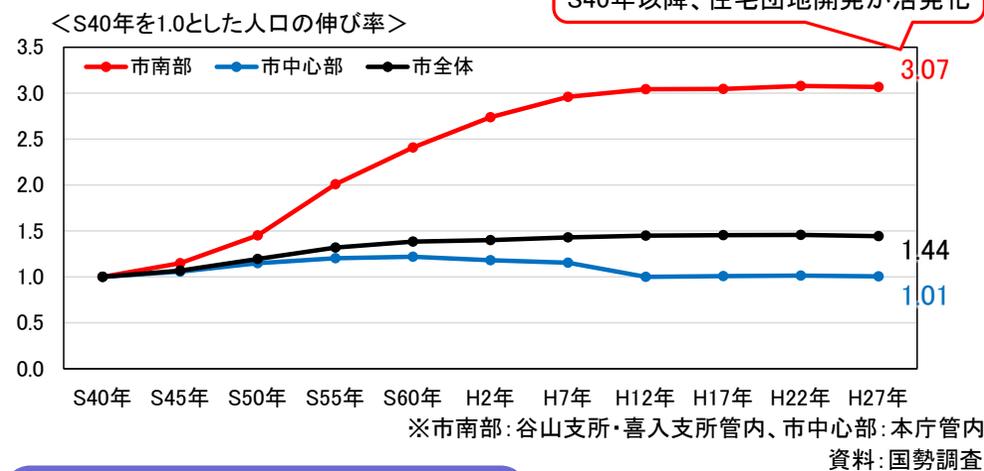
●鹿児島市中心部への交通集中により、流入路線で容量が不足



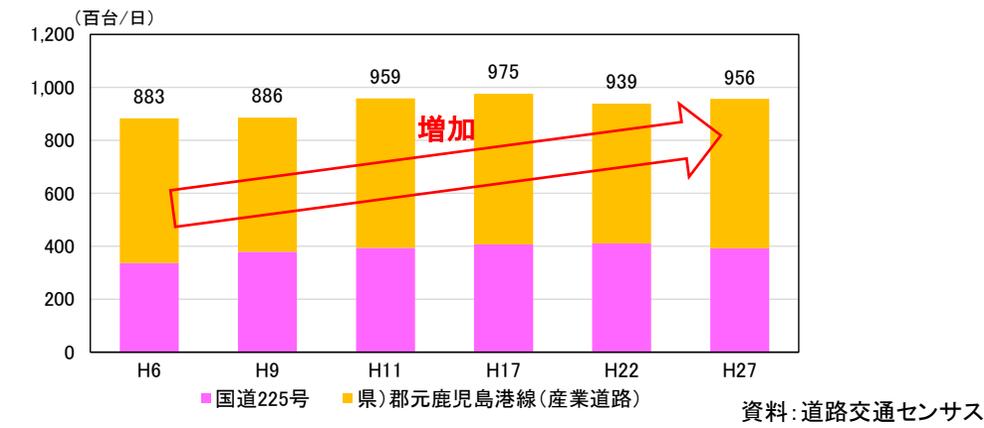
資料：現況交通量推計結果より作成

### 鹿児島市の人口推移

市南部の人口増加が顕著  
S40年以降、住宅団地開発が活発化



### 南部断面交通量の推移



# 4. ソフト施策の検討

## (2) 鹿児島南部エリアにおけるソフト施策(案)の検討

○鹿児島南部エリアは、市電やバス、自転車を利用しやすい環境が整っており、公共交通や自転車の利用促進が有効。  
 ○また、国道225号や産業道路など、混雑時間帯が一時的かつ方向が明確なため、時差出勤等も有効。  
 ⇒今後、協議会として、必要な調査や交通ビッグデータ分析等を実施しながら、有効なソフト施策について検討していく

鹿児島エリアの特徴とソフト施策の方向性・検討方法

分類	鹿児島南部エリアの特徴		エリアの課題		ソフト施策(案)
経路の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 主要路線(国道225号、産業道路、指宿スカイライン)が並走</li> <li>➢ 最大6車線の道路が整備済み</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般道路の国道225号、産業道路に交通が集中</li> </ul>	⇒	①指宿スカイライン利用促進
手段の変更	市電・バス	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅・バス停や居住地が従業地と離れており、交通手段もない</li> <li>・コミュニティサイクルは市街地の一部にエリアが限られている</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>②パークアンドライド</li> <li>③サイクルアンドライド</li> <li>④コミュニティサイクルの拡大</li> <li>⑤エコ通勤の拡充</li> </ul>
	自転車				
車利用の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 市街地への入口となる道路が限定的</li> <li>➢ 臨港エリアに企業が集中</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ピーク時間帯に交通が集中</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑥時差出勤・フレックスタイム</li> <li>⑦相乗り促進</li> </ul>

# 4. ソフト施策の検討

## (3) 鹿児島南部エリアにおけるソフト施策(案)の一覧表

○交通需要マネジメントの考え方をもとに大きく経路変更、手段変更、車利用の見直し(効率的な利用)の3分類でソフト施策を7案提案・検討する。  
 ○各関係機関で対策の具体的な実施方針(案)を年内までにWG等で議論・整理し、次回、協議会に施策の実施について提案する。

### 鹿児島南部エリアのソフト施策(案)の概要

大分類	番号	ソフト施策	取組内容	備考
経路変更	1	指宿スカイライン利用促進	・指宿スカイラインの利用促進により、一般道路からの交通転換を図る	
手段変更	2	パークアンドライド	・自動車からバス・電車への乗り換えにより交通手段を転換 ・利用者に対し、駐車場代や定期代の割引き等を実施 ・整備が進む谷山駅や大型商業施設などを活用	
	3	サイクルアンドライド	・自転車からバス・電車への乗り換えにより交通手段を転換 ・利用者に対し、駐輪場代や定期代の割引き等を実施 ・駐輪場が大きい宇宿駅、谷山駅、慈眼寺駅、坂之上駅、谷山電停等を活用	
	4	コミュニティサイクルの拡大	・自動車から自転車を利用したバス・電車への乗り換えによる交通手段の転換 ・利用者に対し、自転車利用料の割引き等を実施 ・商業施設や臨海地区の従業地に近い谷山駅や宇宿駅、イオン等の大型商業施設に設置し、クルーズ船等の観光渋滞対策にも寄与	
	5	エコ通勤の拡充	・鹿児島県が実施しているエコ通勤の強化期間の設定等の拡充により、交通手段の転換を促進 ・割引適用路線の拡大(JRなど)、実施曜日の拡大(金曜日など)等を推進 ・登録者数の多い(貢献度の大きい)企業にはインセンティブとして、市営バス等の広告掲載やHP掲載実施などで取り組みを拡大	
	6	時差出勤・フレックスタイム	・国・県・市等を中心とした時差出勤により時間分散を図る	
車利用の見直し	7	相乗り促進	・企業に対し相乗り通勤制度導入を促進し、交通量を削減 ・インセンティブとして、市営バス等の広告掲載やHP掲載を実施 ・その他取り組みと合わせて実施も検討	

# 4. ソフト施策の検討

## (4) 鹿児島南部エリアにおけるソフト施策(案)の位置図

番号	ソフト施策	実施想定箇所
1	指宿スカイライン利用促進	指宿スカイライン全線
2	パークアンドライド	谷山駅、大型商業施設等
3	サイクルアンドライド	宇宿駅、谷山駅、慈眼寺駅、坂之上駅、谷山電停
4	コミュニティサイクルの拡大	宇宿駅、谷山駅
5	エコ通勤の拡充	鹿児島南部エリア全域
6	時差出勤・フレックスタイム	鹿児島南部エリア全域
7	相乗り促進	鹿児島南部エリア全域



# 4. ソフト施策の検討

## パークアンドライド（案）の概要

- 自動車からバス・電車等への乗り換えにより、交通手段の転換を促進
- 利用者に対し、駐車場利用料金や定期代等の割引を実施
- 整備が進む谷山駅や中山ICのスポーツ施設などを活用
- 谷山駅・・・土地区画整理事業を実施中であり、副都心として整備中（駐車場規模は不明）



- 宇宿周辺・・・オプシアミスを活用



オプシアミスム発 平日39便  
オプシアミスム着 平日40便

- 事例
  - 実施 福岡県
  - 期間 平成29年10月1日～（本格導入）
  - 対象駐車場 郊外のショッピングモール（イオン等）
  - 申し込み条件
    - 申込書
    - イオン商品券5,000円/月の購入
    - バスや電車の定期券・回数券の提示

天神・博多への通勤・通学に鉄道をご利用される方へ

## AEON MALL の

### イオンモール筑紫野

# 駐車場をご利用いただけます。

イオンモール筑紫野  
**駐車場利用者募集!**  
先着 70台

交通渋滞にイライラせず、スムーズに移動!

イオン商品券(ギフトカード)のご購入が条件となりますが、ご購入分はそのままイオン店舗で使用できるため、駐車場代は **実質無料!**

ご自宅 → → →

イオンモール筑紫野に駐車

JR 天神山駅

JR

博多まで  
約30分  
※JR普通線 天神山-博多

西鉄 朝倉街道駅

西鉄電車

天神まで  
約25分  
※西鉄電車：急行 朝倉街道-天神間利用(次期)

# 4. ソフト施策の検討

## サイクル&ライド（案）の概要

### ■ 谷山周辺のアクセス環境整備事業 位置図



- 谷山周辺の駐輪場整備状況
- H27 南鹿兒島駅駐輪場整備【収容 300台】
  - H28 谷山電停駐輪場整備【収容 653台】
  - H28 慈眼寺駅駐輪場整備【収容 522台】
  - H29 谷山駅駐輪場整備【収容 438台】

谷山周辺の各駅での駐輪場の整備や市中心部のコミュニティサイクルの拡充も進んでおり、自転車を活用した公共交通機関の利用促進を促すよう広く広報活動を行う。広報と合わせ、取り組みやすい環境づくりを検討。

### ■ 取り組みやすい環境の整備(案)

- コミュニティサイクル「かごりん」の拡充
- サイクルトレイン (事例: 秩父鉄道(埼玉))

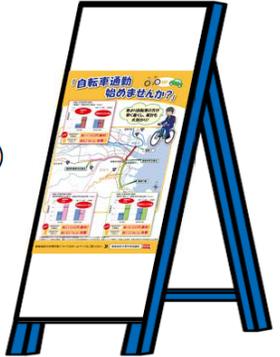


### ■ 事例: 自転車通勤によるメリットを写真やグラフを使い視覚的な広報(徳島地区)

チラシ(イメージ)



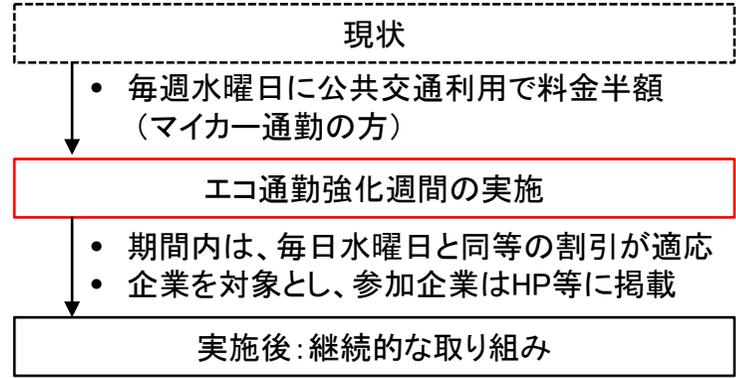
路上看板 (イメージ)



# 4. ソフト施策の検討

## エコ通勤の拡充（案）の概要

### ■エコ通勤強化週間の実施



- 広報により、継続的な取り組みを促す
- 取り組みやすい環境の整備検討（割引制度の拡充）

### ■取り組みやすい環境の整備（案）

#### ①市営バスと市電の乗り換え割引

手段	エコ通勤割引路線
バス路線	鹿児島交通株式会社
	南国交通株式会社
	JR九州バス鹿児島支店
	鹿児島市交通局
路面電車	鹿児島市交通局

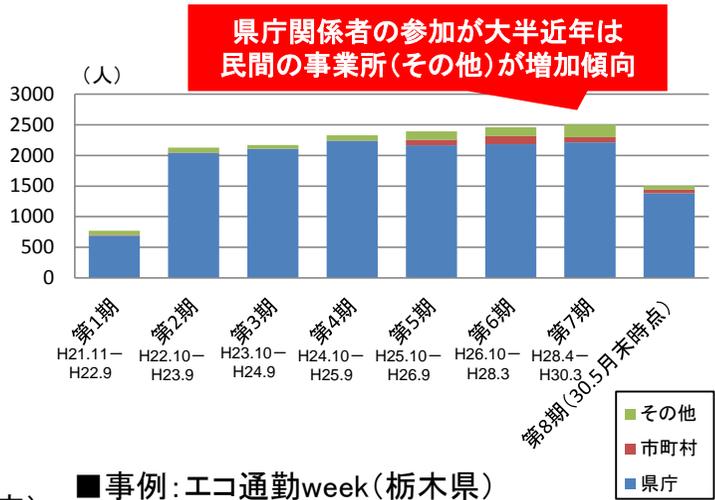
市営路線

例：住宅地⇒市営バス（100円）⇒市電（100円）⇒鹿児島中央駅  
乗り換え時の割引により、公共交通への転換を促進

- ②割引適応路線に鉄道（JR九州）の追加
- ③週2日やプレミアムフライデー等日数の拡大
- ④エコ通勤実施日に駅周辺の駐車場料金割引
- ⑤谷山周辺から鹿児島中央駅や天文館までの直行便の運行

既存のエコ通勤の強化期間を設定し、多くの企業へエコ通勤への参加を促す。また、取り組みへの参加により、企業にエコ通勤を浸透させ、広報や環境の整備等で継続的な取り組みを促していく。

### ■鹿児島県エコ通勤割引パスの取得者推移

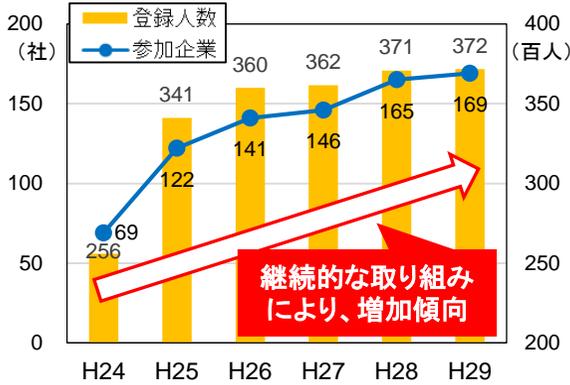


### ■事例：エコ通勤week（栃木県）

#### 【実施内容】

- 参加対象：事業所
- 実施期間：H29年10月10日～16日
- 実施方法：参加事業所の職員、従業員は、事業所が選択した日に「エコ通勤」を実施、実施後はアンケートを提出
- その他：参加企業はHP等で広く広告
- 期間中は1回100円の運賃でバスに乗車できる乗車証発行

#### 参加企業数・参加者数の推移



#### ・チラシ



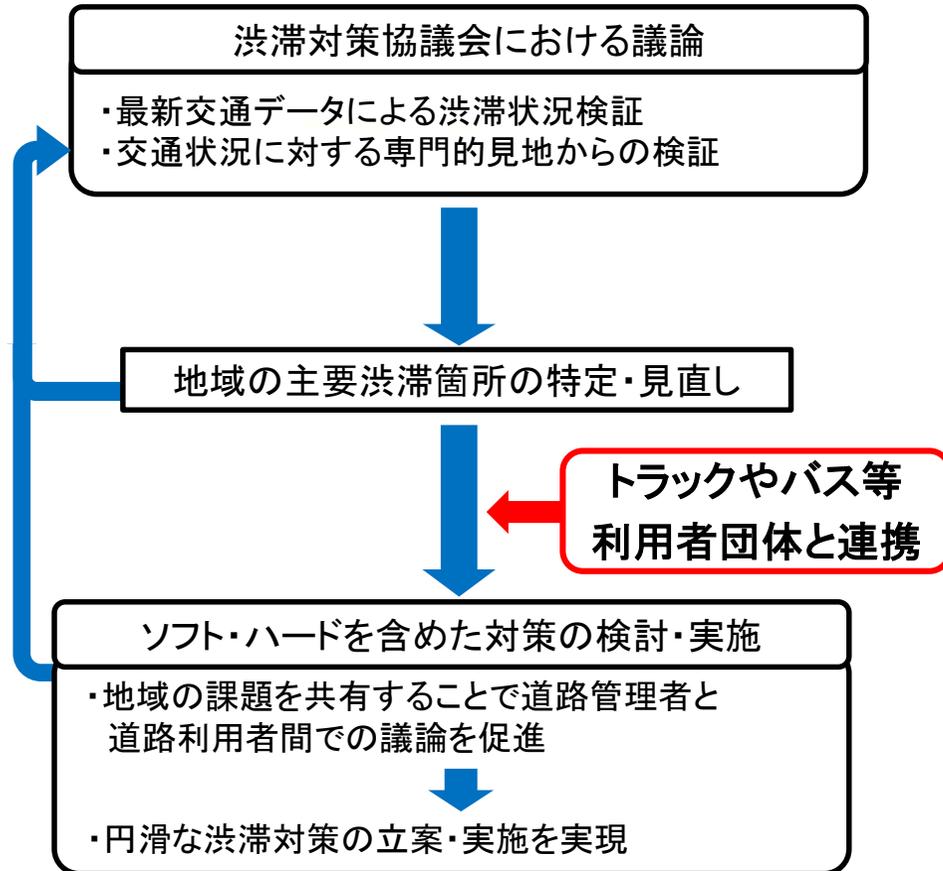
#### ・チラシ



# 5. 官民連携による渋滞対策

## (1) 官民連携による渋滞対策について

○人・物の輸送の効率化を図るため、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定した上で、即効性のある渋滞対策を実施。



<トラックが渋滞に巻き込まれている状況>



<バスが渋滞に巻き込まれている状況>

**今年度、トラック・バス事業者から見た渋滞箇所の対策を実施**

# 5. 官民連携による渋滞対策

## (2)ピンポイント対策（みろく交差点～加治木団地入口交差点）

《位置図》



《広域図》



### 国道10号 みろく交差点～加治木団地入口交差点の現状・課題

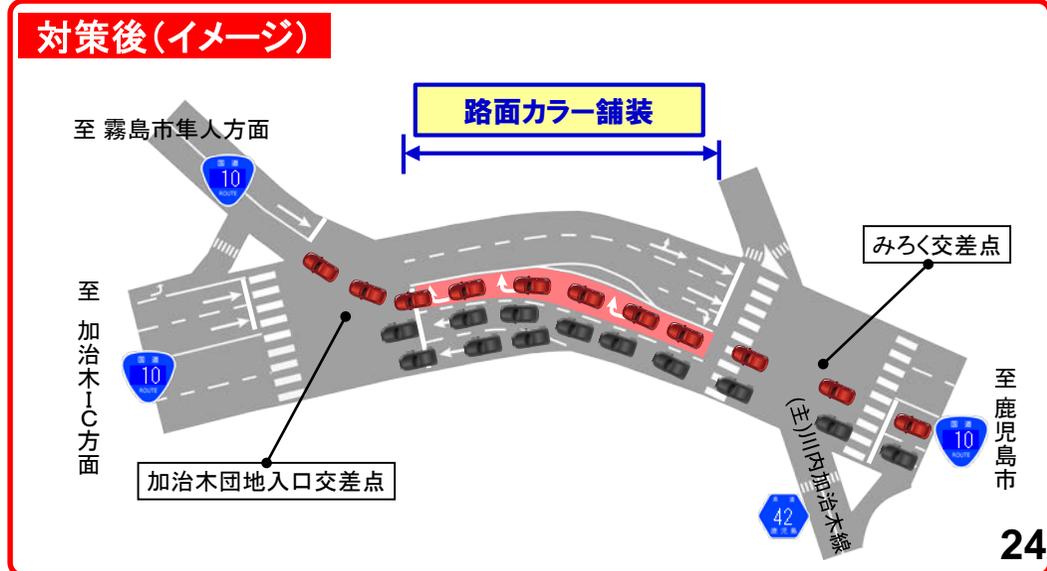
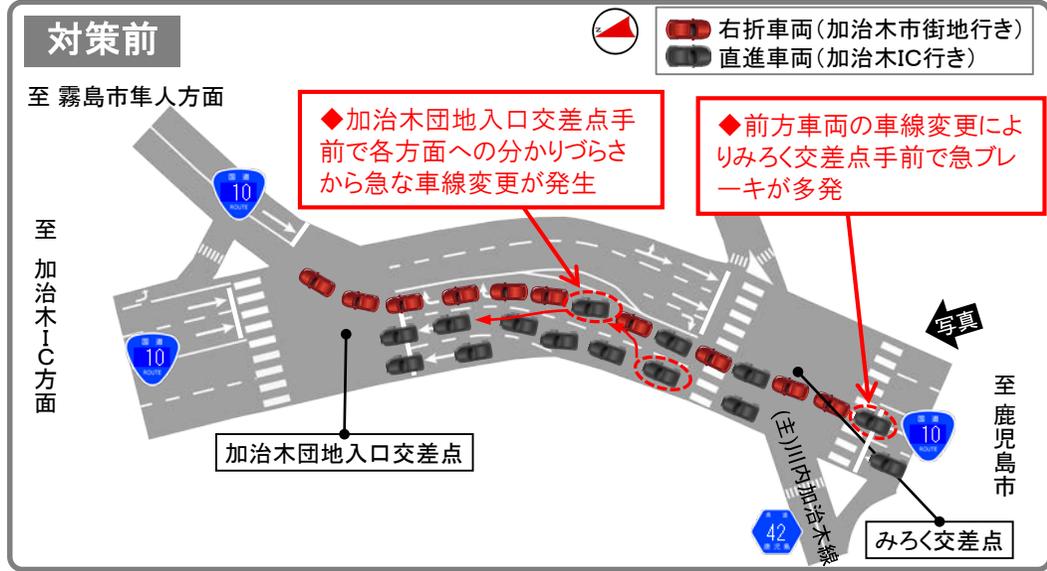
<現状>

- 鹿児島市と霧島市方面を南北に結ぶ国道10号のため、交通量が多い
- 加治木バイパスと旧国道10号の分岐交差点のため右折交通も多い
- 交差点直前での進路変更により、後続車両の進路妨害等が発生

<課題>

- 適切な交通誘導による交通迷走の抑制

**【対策】** みろく交差点～加治木団地入口交差点の適切な誘導案内により、迷走等による速度低下・進路妨害を防ぎ交通の円滑化を図る。



## 6. 次回鹿児島県交通渋滞対策協議会に向けた検討項目

### <次回鹿児島県交通渋滞対策協議会に向けた主な検討内容>

①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の調査状況

②鹿児島エリアの主要渋滞箇所の対策  
⇒対策メニューの検討【国、県、市】

③鹿児島南部エリアにおけるソフト施策の検討  
⇒実施可能なソフト施策のニーズ把握・対策検討【国、県、市、バス事業者】

④利用者団体からの要望による主要渋滞箇所の追加検討  
⇒追加検討箇所のデータ確認および現地調査【国、県、市、警察、トラック・バス事業者】