

一般国道3号 鹿児島東西道路【計画の概要】

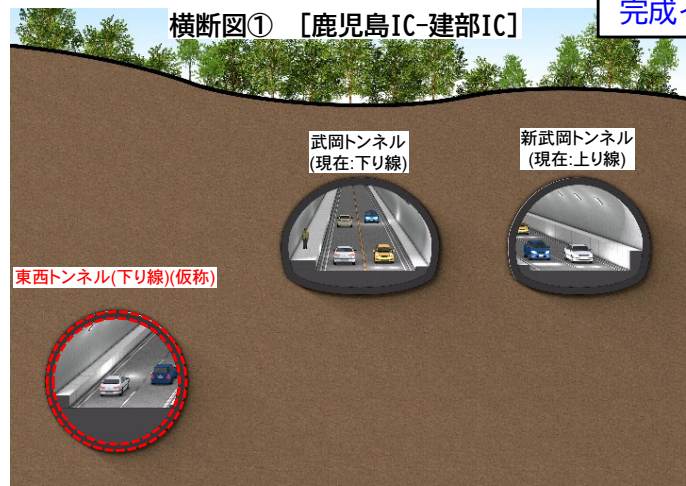
鹿児島東西幹線道路は、高規格幹線道路の結節点である鹿児島ICと鹿児島市中心市街地および重要港湾である鹿児島港を結ぶ地域高規格道路であり、鹿児島ICから鹿児島市街地へのアクセス機能を強化するとともに、都市交通の円滑化と交通混雑の緩和を目的とした道路です。



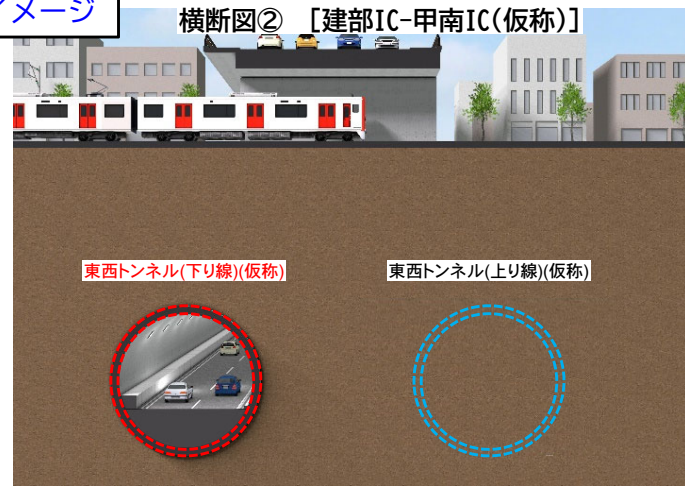
市街地部 (航空写真)



完成イメージ



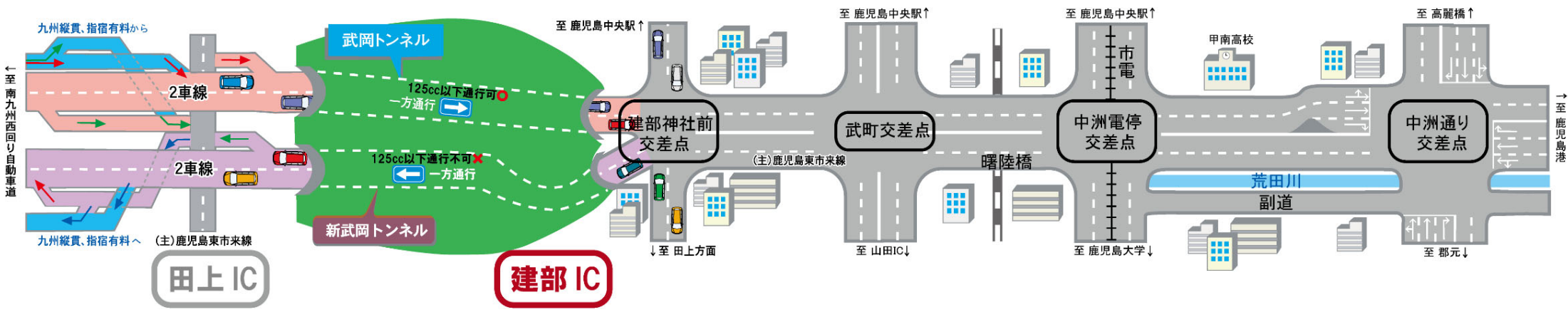
横断面② [建部IC-甲南IC(仮称)]



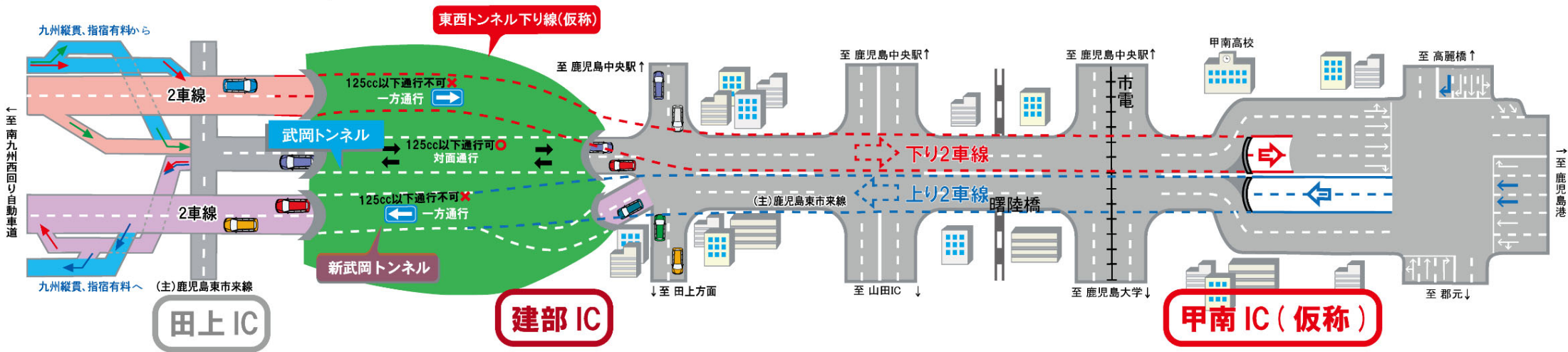
一般国道3号 鹿児島東西道路【計画の概要】

今後は既設街路下の地下空間を活用しながら、甲南から田上向けのトンネル(上り、新武岡トンネルに合流する)と田上から甲南向けのトンネル(下り)を整備してまいります。

現況 (H25.12 開通後)



全線完成時



一般国道3号 鹿児島東西道路【これまでの事業の経緯】

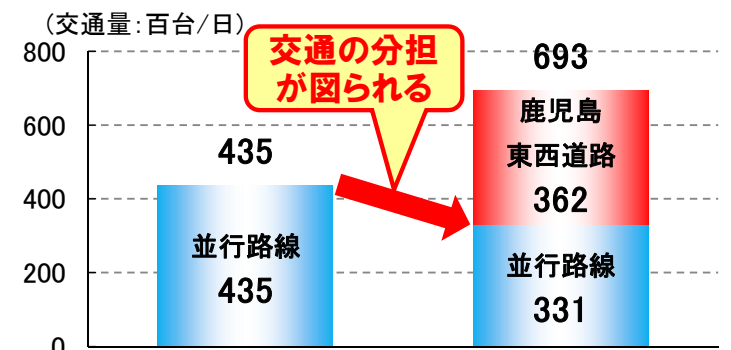
▼事業の経緯

平成6年度	地域高規格道路の候補路線・計画路線として約6km指定	(H6.12.16)
平成7年度	調査区間として約 6km指定	(H7.8.23)
平成10年度	整備区間として約 3km指定	(H10.12.18)
平成12年度	都市計画決定	(H12.11.28)
平成13年度	事業化(約3.4km) 「事業名:鹿児島東西道路」	
平成14年度	鹿児島IC～田上IC(L=0.4km) 用地買収着手	
平成16年度	都市計画変更(建部IC追加)	(H17.3.1)
平成17年度	田上IC～建部IC(L=1.8km) 用地買収着手 鹿児島IC～建部IC(L=2.2km) 工事着手	
平成21年度	都市計画変更(線形の見直し)	(H22.2.12)
平成21年度	鹿児島IC～田上IC間のランプ(L=0.4km) 部分暫定供用	(H22.3.19)
平成25年度	田上IC～建部IC間(1.8km) を暫定供用(新武岡トンネル開通)	(H25.9.29)
平成25年度	都市計画変更(線形の見直し) 鹿児島IC～田上IC間のランプ(0.4km) を完成供用	(H25.12.20)
平成26年度	田上IC～甲南IC(L=3.0km) 工事着手	
平成28年度	田上IC～甲南IC(L=3.0km) 用地買収着手	

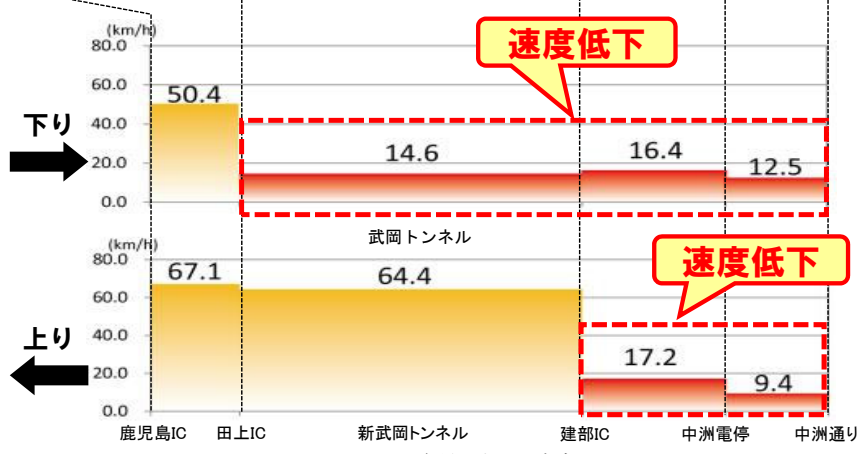
一般国道3号 鹿児島東西道路【事業の効果・必要性(交通混雑の緩和)】

○鹿児島ICから市内へのアクセスには、武岡トンネルを通過して、郊外からの幹線道路との交差、鉄道を跨ぐ曙陸橋、路面電車との交差を経由して、市内に至る。こういった路線特徴や交通集中など、市内へのアクセス性には課題も多い。

○鹿児島東西道路の整備によって、アクセス性の向上や並行する路線における交通混雑の緩和が期待されている。



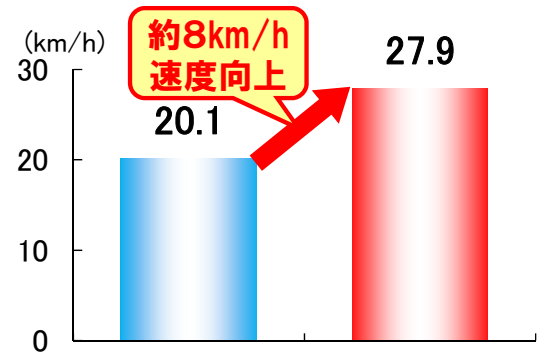
▲ 交通量の変化(断面①)
 資料: (現況)H27全国道路・街路交通情勢調査
 (将来)交通量推計結果
 区間: 鹿兒島東西道路、並行路線(県道鹿兒島東市来線)
 (図示 断面①)



▲ 区間別の旅行速度
 資料: プローブデータ
 区間: 鹿兒島IC~中洲通り交差点
 対象: H28.4~H29.2(平日・混雑時)平均



▲ 並行路線の交通状況



▲ 旅行速度の変化
 区間: 田上IC~中洲通り交差点(並行路線)
 現況: (資料) H27全国道路・街路交通情勢調査
 (対象) 平日 代表日実測調査(H27)
 将来: (資料) 交通量推計結果
 (対象) 平日 日平均旅行速度算出

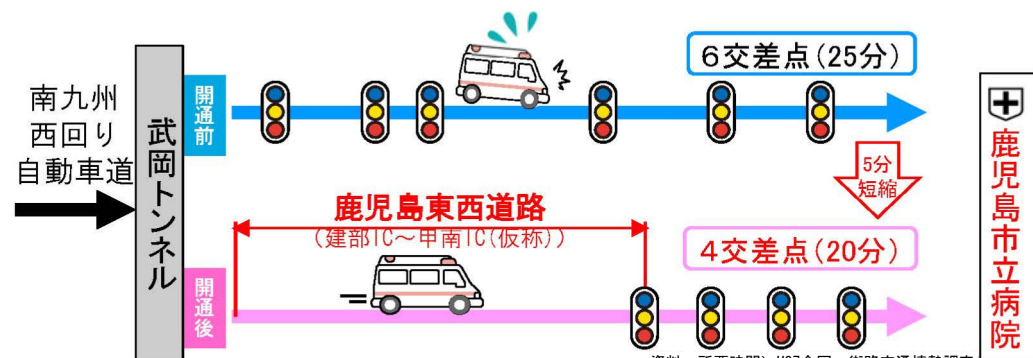
一般国道3号 鹿児島東西道路【事業の効果・必要性(交通安全性の向上)】

- 交通渋滞を起因とする追突事故が多く、死傷事故件数は県内国道平均の約3倍。
- 交通が分散化されることで、交通渋滞が減り、交通安全性が向上される。
- 通過する信号交差点数が減少し、安全な救急搬送を支援。(第三次救急医療施設(鹿児島市立病院)までの速達性が向上)

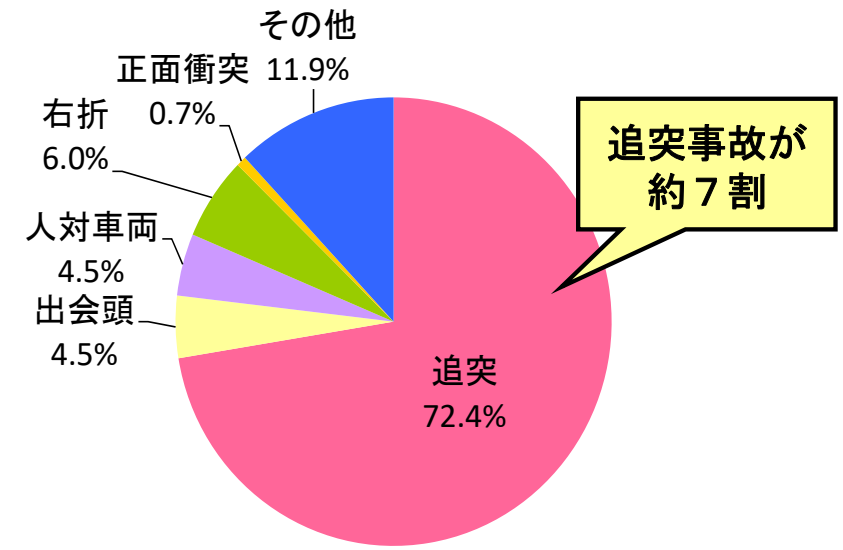


交通混雑による追突事故の危険性

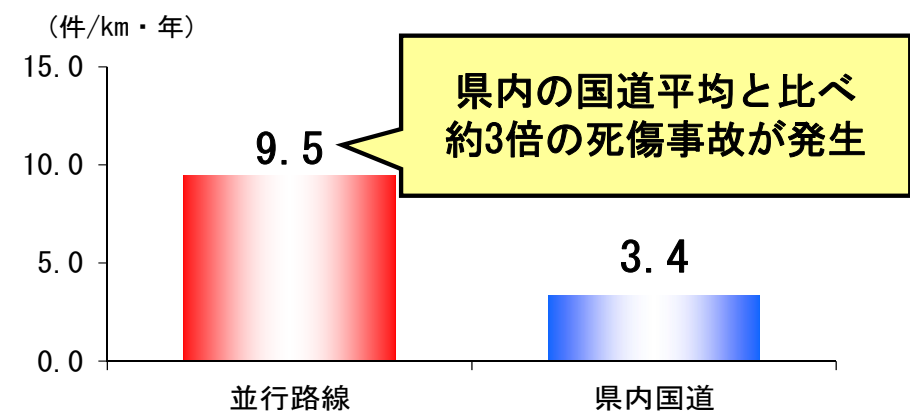
▲武岡トンネル入口付近の交通状況



▲南九州西回り自動車道を利用した救急搬送時に通過する信号交差点数
資料：所要時間) H27全国・街路交通情勢調査 平日混雑時旅行速度
 ※開通後は設計速度60km/h
 ※区間は日置市→鹿児島市立病院



▲死傷事故類型割合



▲交通事故発生状況

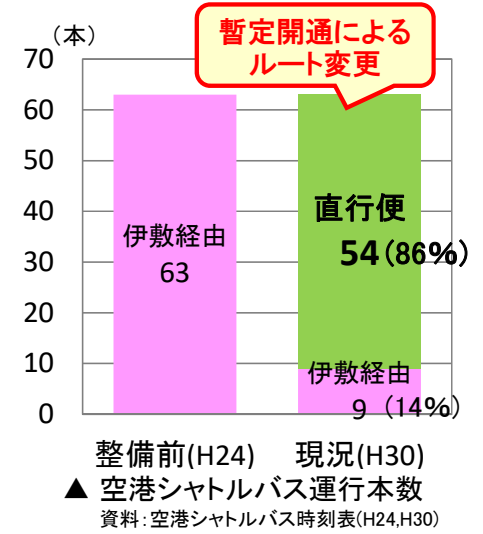
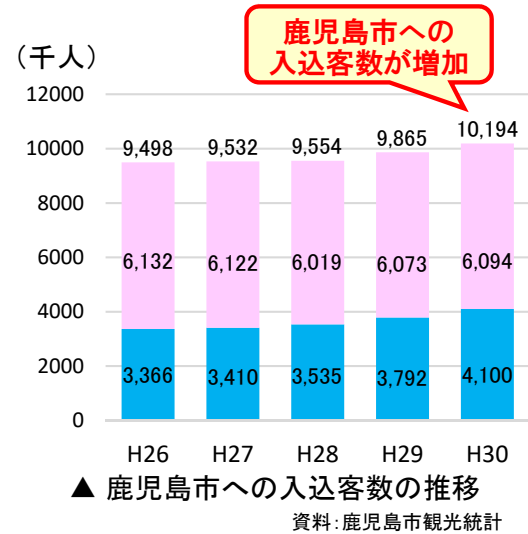
資料：交通事故総合データベース
 期間：H25～H28の事故件数(4年間平均)
 区間 並行路線) 田上IC～中洲電停交差点
 県内国道) 同一沿道条件(DID)の区間を抽出

一般国道3号 鹿児島東西道路【事業の効果・必要性（観光産業の支援）】

- 鹿児島市域には観光資源が数多く存在している。桜島や温泉はもとより明治維新150年に縁も多いことから文化・歴史でも注目されており、多くの方々が観光に訪れている。
- 市内へのアクセスは、新武岡トンネル部分供用によって一定程度のアクセス性が改善。一例として空港からのシャトルバスに着目すると、鹿児島北IC利用ルート（伊敷経由）で運行していたが、部分供用後はほとんどが鹿児島IC利用ルート（直行便）に変更され、ダイレクトアクセスによって遠方からの移動の負担も軽減するなど観光振興にも貢献している。
- 鹿児島東西道路の整備により、市内へのアクセス性向上や定時性確保など、さらなる観光振興の支援が期待される。



▲ バス運行ルート 資料：空港シャトルバス時刻表(H30.4) (最短の所要時間を記載)



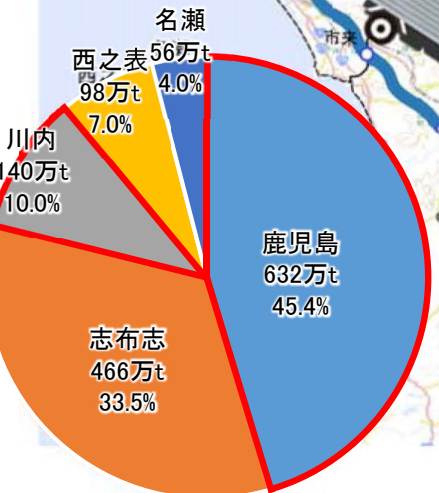
バス事業者からの声

- ・公共交通の運行時は定時性の確保が必要。
- ・空港シャトルバスは武岡トンネルの渋滞を避け、鹿児島北IC経由で運行していたが、新武岡トンネルの開通後は渋滞が緩和したため、直行便を鹿児島IC経由に変更している。
- ・新武岡トンネルの開通前は約15~20分程度の遅れが発生していたが、開通後は遅れ時間が約5~10分程度短くなっている。

資料：鹿児島国道事務所調査資料 (H30.9)
 調査対象：鹿児島空港へのシャトルバスを運行するバス事業者を抽出
 調査方法：鹿児島東西道路の利用状況についてヒアリング

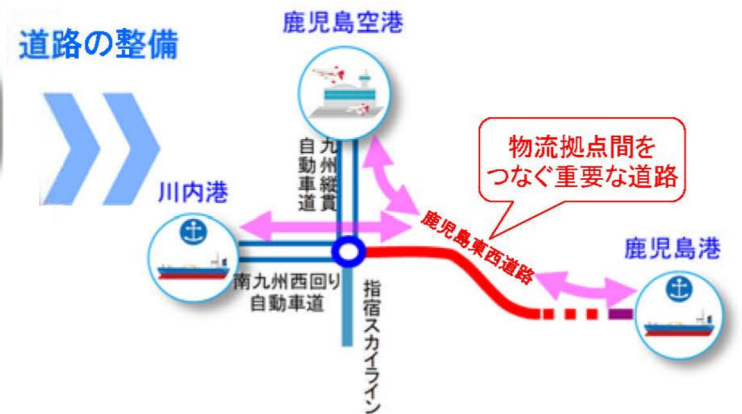
一般国道3号 鹿児島東西道路【事業の効果・必要性(物流の効率化を支援)】

- 鹿児島IC付近の流通業務団地には、物流企業や製造業・卸売業者の配送センターが集積しており、鹿児島東西道路の整備により定時性の確保や速達性の向上により物流効率化が期待されている。
- 当該箇所は、鹿児島市街地から鹿児島空港や重要港湾である鹿児島港、川内港までのアクセス道路の一部であるが、交通混雑緩和により、各物流拠点までの交通円滑化を支援。

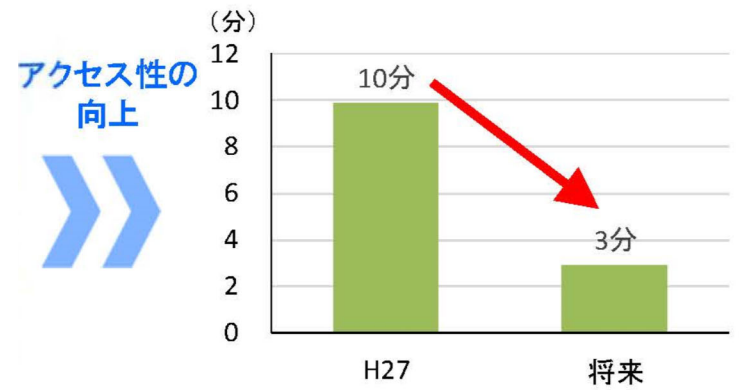


▲鹿児島東西道路を利用した貨物車の経路分析

資料:ETC2.0プローブデータ
H30.9~11月平日8~9時台



▲物流ネットワーク(イメージ)



資料: H27全国道路・街路交通情勢調査(平日混雑時速度)
※将来速度:設計速度60km/h
集中区間:中州電停交差点~鹿児島IC

▲鹿児島東西道路の所要時間

道路の整備

輸送効率化の支援