

10 発展基盤の整備状況

(1) 道路の整備状況

(令和4年4月1日現在)

区 分	本 県				全 国	
	路 線 数	実延長(km)	改良率(%)	舗装率(%)	改良率(%)	舗装率(%)
一 般 国 道	19	1,297	99.1	100.0	93.1	99.5
県 道	278	3,598	83.2	100.0	71.0	96.9
国・県道計	297	4,895	87.4	100.0	77.7	97.7
市 町 村 道	38,405	22,534	70.5	90.9	59.9	79.9
国・県・市町村道計	38,702	27,429	73.5	92.5	62.9	82.7

資料：国土交通省「道路統計年報2022」、土木部「道路現況調書（令和4年4月1日現在）」

- (注) 1 国道の路線数については、国管理、県管理が重複している区間がある。
 2 有料道路を含む県下すべての道路である。
 3 全国の改良率のうち都道府県道以上は、車道幅員5.5m改良済延長より算出。
 4 舗装率は、簡易舗装を含んだ延長より算出。

(2) 主要道路の整備状況

① 高規格道路（高規格幹線道路）

(令和6年4月1日現在)

路 線 名	区 間	延 長	整 備 状 況 等
九州縦貫自動車道	福岡県 北九州市 ～鹿児島市	約428km 〔 県域 〕 約67km	全線4車線以上供用済
東九州自動車道	福岡県 北九州市 ～鹿児島市	約436km 〔 県域 〕 約91km	加治木JCT～志布志IC間(82.6km) ：供用済（一部暫定2車線） 加治木IC～隼人西IC間(3.6km)：4車線化供用済 隼人西IC～隼人東IC間(3.7km)：事業中（4車線化） 国分IC～末吉財部IC間(7.1km)：事業中（4車線化） 志布志IC～県境間(8.1km)：事業中
南九州西回り自動車道	熊本県 八代市 ～鹿児島市	約142km 〔 県域 〕 約90km	鹿児島IC～薩摩川内水引IC間(46.2km) ：供用済（暫定2車線） 伊集院IC～美山IC間(6.1kmのうち約2.3km) ：事業中（4車線化） 薩摩川内水引IC～阿久根IC間(22.4km) ：事業中 阿久根IC～出水IC間(14.9km)：供用済（暫定2車線） 出水IC～県境間(7.8km)：事業中

資料：土木部資料

② 高規格道路（高規格幹線道路を除く）

（令和6年4月1日現在）

路線名	区間	延長	整備状況等
北薩横断道	霧島市 ～阿久根市	約64km	溝辺道路(約14km) : 事業中 野坂IC～さつま広橋IC間(10.6km) : 供用済 さつま広橋IC～佐志IC間(5.8km) : 供用済 宮之城道路(約10km) : 事業中 さつま泊野IC～高尾野IC間(14.5km) : 供用済 阿久根高尾野道路(8.9km) : 事業中
都城志布志道	宮崎県都城市 ～志布志市	約44km (県域22km)	県境～志布志IC間(19.1km) : 供用済 志布志道路(3.2km) : 事業中(R6供用予定)
鹿児島東西幹線道路	鹿児島市 ～鹿児島市	約6km	鹿児島東西道路(3.4km) : 事業中 ※鹿児島IC～建部IC間(2.2km) : 供用済 甲南IC(仮称)以東(約3km)は未着手
鹿児島南北幹線道路	鹿児島市 ～鹿児島市	約10km	未着手
南薩縦貫道	鹿児島市 ～枕崎市	約47km	鹿児島IC～谷山IC間(7.6km) : 供用済(指宿有料道路) 南九州川辺ダムIC～南九州知覧IC間(10.4km) : 供用済(自動車専用道路) 南九州知覧IC～塗木交差点間(5.2km) : 供用済(一般道路) 上記以外の区間は現道活用
大隅縦貫道 (Ⅰ期)	鹿屋市 ～錦江町	約33km	鹿屋串良JCT～笠之原IC間(6.1km) : 供用済 吾平道路(4.2km) : 事業中 吾平大根占田代道路(約16km) : 事業中 笠之原IC～吾平道路間は現道活用
大隅縦貫道 (Ⅱ期)	錦江町 ～南大隅町		未着手

資料：土木部資料

③ その他幹線道路

（令和6年4月1日現在）

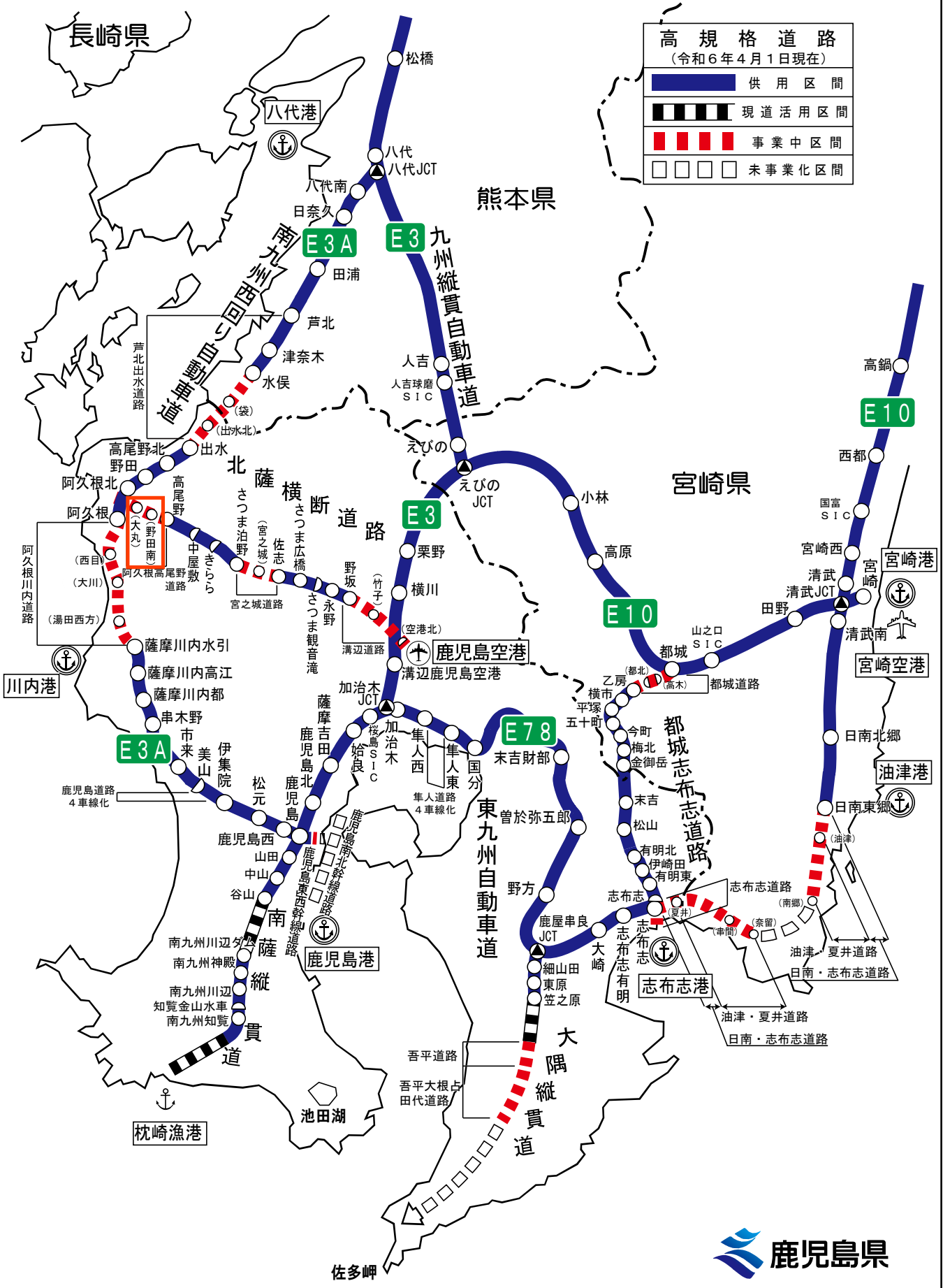
路線名	延長	整備状況
国道10号 白浜拡幅	7.3km	4車線供用(4.0km) 暫定2車線供用(3.3km)
国道10号 鹿児島北バイパス	5.3km	4車線供用(0.3km) 暫定2車線供用(0.9km)
国道220号 古江バイパス	7.5km	2車線供用(5.2km)

資料：土木部資料

高規格道路等網図

高規格道路
(令和6年4月1日現在)

	供用区間
	現道活用区間
	事業中区間
	未事業化区間



(3) 空港の状況

(令和6年2月現在)

空港名 (管理者)	供用開始 年月日	乗降客数		施設概要				備考	
				空港面積 (告示面積)	滑走路		エプロン		
		年	千人	m ²	長 m	幅 m	面積 m ²		バース
鹿児島 (国)	S47. 4. 1	2	2,576	1,943,579	3,000	45	256,068	大型ジェット機(10) 中・小型ジェット機(3) プロペラ機(14) 小型機(6)	
		3	2,430						
		4	4,065						
種子島 (県)	H18. 3. 16	2	52	1,110,963	2,000	45	16,650	小型ジェット機(1) プロペラ機(2) 小型機(1)	平成18年3月 ジェット化
		3	52						
		4	82						
屋久島 (県)	S38. 7. 23	2	108	388,406	1,500	45	7,700	プロペラ機(2)	
		3	116						
		4	177						
奄美 (県)	S63. 7. 10	2	558	1,096,081	2,000	45	62,985	中型ジェット機(1) 小型ジェット機(2) プロペラ機(3) 大型ヘリ(1)	昭和63年7月 ジェット化
		3	585						
		4	738						
喜界 (県)	S43. 5. 1	2	54	209,406	1,200	30	3,900	プロペラ機(1)	
		3	58						
		4	70						
徳之島 (県)	S48. 6. 1	2	123	526,375	2,000	45	17,900	小型ジェット機(2) プロペラ機(2)	昭和55年6月 ジェット化
		3	142						
		4	172						
沖永良部 (県)	S44. 5. 1	2	73	398,351	1,350	45	11,550	プロペラ機(3)	
		3	80						
		4	95						
与論 (県)	S51. 5. 1	2	42	221,327	1,200	30	7,700	プロペラ機(2)	
		3	56						
		4	70						

資料：土木部資料

(注) 乗降客数は、国土交通省航空局「令和4年空港管理状況調書」等による。

(4) 鹿児島空港の国際定期路線

路 線		就 航 年 月 日
ソウル線	大韓航空	平成2年5月29日
上海線	中国東方航空(運休中)	平成14年8月28日
台北線	チャイナエアライン(運休中)	平成24年3月25日
香港線	香港航空(運休中)	平成26年3月30日
	香港エクスプレス	平成28年7月11日

※令和6年1月末時点

資料：総合政策部資料

「鹿児島県の航空ネットワーク」

鹿児島県の全路線数：32路線（R5冬ダイヤ現在）

【内訳】

●鹿児島空港発着路線

国内線：17路線（79往復／日）

国際線：2路線（香港線・ソウル線：3便／週）

●離島空港発着路線

鹿児島空港発着路線：7路線（28往復／日）

県内離島間路線：4路線（5.5往復／日）

県外路線：10路線（9往復／日）

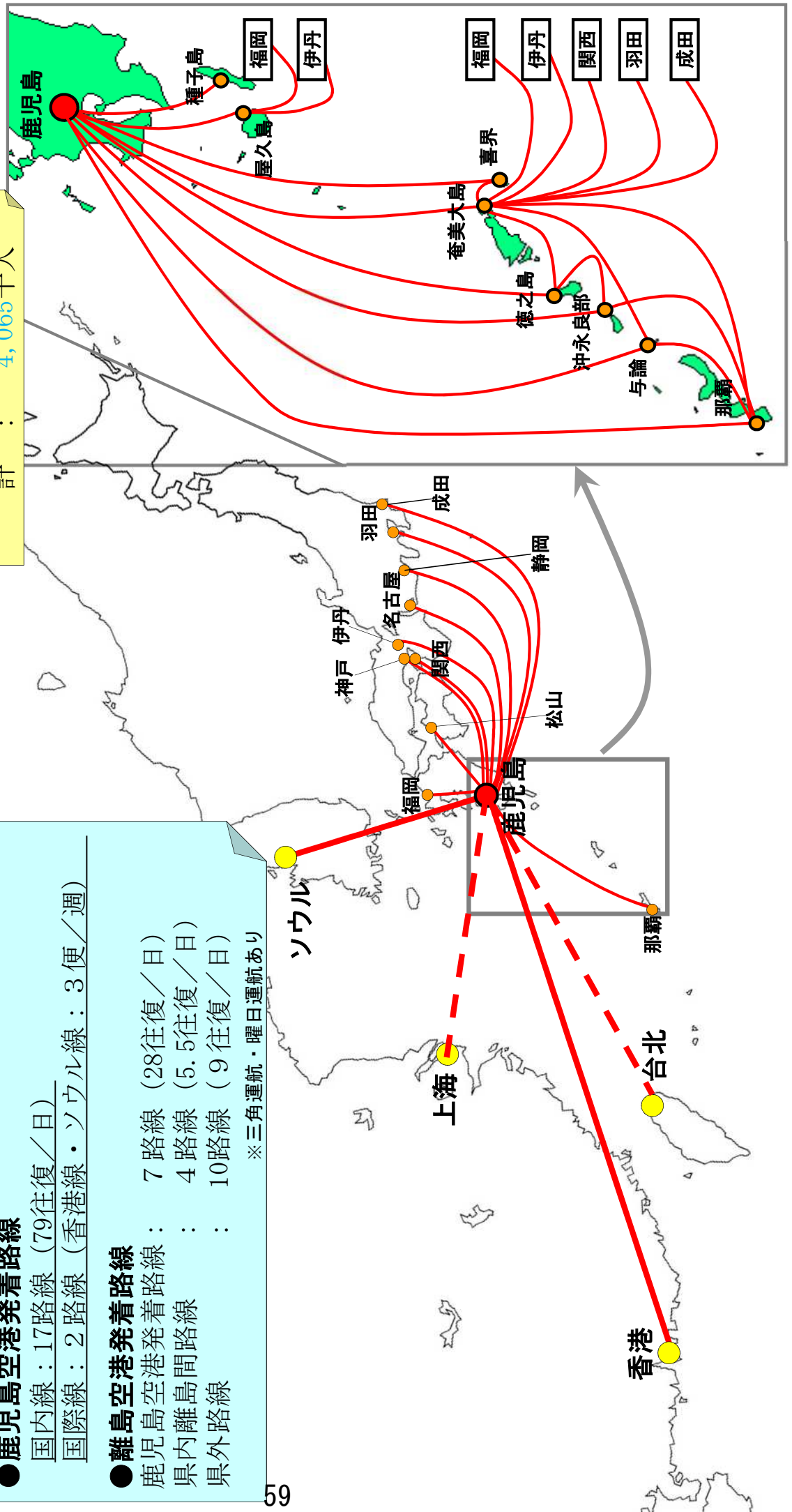
※三角運航・曜日運航あり

鹿児島空港利用者数（R4年確定値）

国内線：4,065千人

国際線：0千人

計：4,065千人



(5) 重要港湾の整備状況

(令和6年1月現在)

港名	接岸能力	整備状況		備考
		既存	計画	
鹿児島港	220,000G/T級	1		開港 (大正8年7月11日) 出入国港 (昭和26年11月1日) 検疫港 (昭和27年1月1日) 植物防疫港 (昭和25年6月30日) 動物検疫港 (昭和26年6月1日)
	120,000G/T級	1		
	70,000G/T級	1		
	50,000D/W級		1	
	30,000D/W級	3	2	
	15,000D/W級	3		
	12,000G/T級	2		
	10,000D/W級	1		
	10,000G/T級	3		
	8,000D/W級	2		
	8,000G/T級	1		
	6,500G/T級		8	
	5,000D/W級	34		
	5,000G/T級	4	4	
	3,000D/W級	2		
	3,000G/T級	2		
	2,000D/W級	33		
	2,000G/T級		6	
	1,000D/W級	2		
	1,000G/T級	1		
990G/T級	2			
700D/W級	16			
250G/T級	5			
166G/T級	2	2		
100D/W級	6			
志布志港	120,000D/W級		1	開港 (昭和62年4月1日) 出入国港 (昭和63年4月1日) 検疫港 (平成元年10月1日) 植物防疫港 (昭和62年4月15日) 動物検疫港 (平成9年4月1日) 指定保税地域 (平成9年7月16日)
	65,000 "	2		
	50,000 "	1	1	
	30,000 "	1		
	15,000 "	1		
	15,000G/T級	1		
	14,000D/W級	1		
	10,000 "	1	1	
	5,000 "	7		
	2,000 "	7		
	1,000 "	2		
450 "	2			
川内港	30,000D/W級	1	1	開港 (昭和62年4月1日) 無線検疫港 (平成2年1月1日) 植物防疫港 (平成11年4月1日) 動物検疫港 (平成13年4月27日) 出入国港 (平成16年4月1日)
	10,000 "	1		
	5,000 "	3		
	4,000 "	1		
	2,000 "	3		
	700 "	10		
198G/T級	1			
西之表港	30,000G/T級	1		不開港
	5,000 "		1	
	5,000D/W級	1		
	2,000G/T級	3		
	2,000D/W級	2	2	
281G/T級	2			
名瀬港	30,000G/T級	1		不開港 出入国港 (昭和28年12月25日)
	10,000 "	2		
	5,000 "	1		
	5,000D/W級	1		
	2,000 "	3		
700 "	1			

資料：土木部資料

(注) G/T=総トン数, D/W=載貨重量トン数

(6) 長距離フェリー就航の現況

(令和6年1月現在)

航 路	事 業 者	船 名	総トン数	所要時間
大阪～志布志	商船三井さんふらわあ	SF さつま	13,659	13時間45分
		SF きりしま	13,659	
鹿児島～奄美～沖縄	マルエーフェリー	フェリー-波之上	8,072	25時間00分
		フェリー-あけぼの	8,083	
	マリックスライン	クイーンコーラルクロス	7,914	
		クイーンコーラルプラス	5,910	
鹿児島～奄美	奄美海運	フェリー-きかい	2,551	21時間20分
		フェリー-あまみ	2,942	18時間50分

資料：土木部資料

(注) 所要時間で往路・復路の時間が異なるものについては、最短時間をとった。

(7) 鹿児島港の外貿コンテナ定期航路の現況

(令和6年1月現在)

航 路 名	寄 港 地	寄港頻度	運 航 会 社
台湾航路	博多～鹿児島～那覇～宮古～石垣～高雄	1便/週(木)	琉球海運

資料：土木部資料

(8) 志布志港の外貿コンテナ定期航路の現況

(令和6年1月現在)

航 路 名	寄 港 地	寄港頻度	運 航 会 社
台湾航路	基隆～台中～高雄～那覇～志布志～八代～釜山～松山～大分～細島～志布志～八代～那覇～基隆	2便/週(火・土)	愛媛オーシャンライン
韓国航路	釜山～伊万里～門司～志布志～川内～釜山	1便/週(月)	高麗海運
	釜山～釜山新港～志布志～長崎～熊本～川内～八代～伊万里～釜山	1便/週(月)	長錦商船 興亜ライン
	光陽～釜山～博多～門司～大分～志布志～高知～響～光陽	1便/週(木)	
	釜山～博多～志布志～細島～高知～大分～門司～博多～釜山	1便/週(火)	CMA CGM
	釜山～志布志～広島～松山～今治～伊予三島～水島	(休止中)	南星海運
	釜山～志布志～大阪～水島～大分	(休止中)	カメラライン
中国航路	天津新港～大連～青島～福山～水島～広島～細島～志布志～寧波～上海	1便/週(水)	神原汽船
	寧波～上海～伊万里～福山～水島～広島～志布志～天津新港～大連～青島	1便/週(木)	
国際フィーダー航路	志布志～神戸 ⇄ KTX1～3, JPX KTX1: 高雄～台中～シンガポール KTX2: 香港～蛇口～レムチャパン KTX3: 高雄～香港 JPX: 神戸～ロサンゼルス～オークランド	1便/週(土)	井本商運 OOCL
	志布志～神戸	1便/週(土)	井本商運

資料：土木部資料

(注) 国際フィーダー航路：国内の主要港で、基幹航路に接続する支線的航路のうち、国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）と国内各港を結び外貿コンテナの2次輸送を担う航路のこと。

(注) 休止中の航路については、休止前の航路を記載している。

(9) 川内港の外貿コンテナ定期航路の現況

(令和6年1月現在)

航路名	寄港地	寄港頻度	運航会社
韓国航路	釜山～伊万里～三池～川内～釜山	1便/週(金)	興亜ライン
	釜山～釜山新港～志布志～長崎～熊本～川内～八代～伊万里～釜山	1便/週(水)	
	釜山～長崎～熊本～八代～川内～釜山	1便/便(水)	高麗海運
	釜山～伊万里～門司～志布志～川内～釜山	1便/便(火)	
台湾航路	高雄～基隆～那覇～志布志～細島～大分～広島～松山～釜山～川内～那覇～基隆～台中	(休止中)	愛媛オーシャンライン
国際フィーダー航路	川内～神戸 ⇄ KTX1～3, JPX KTX1: 高雄～台中～シンガポール～メルボルン KTX2: 香港～黄埔～レムチャパン KTX3: 高雄～香港 JPX: 神戸～ロサンゼルス～オークランド	1便/週(土)	井本商運 OOCL

資料：土木部資料

(注) 国際フィーダー航路：国内の主要港で、基幹航路に接続する支線的航路のうち、国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）と国内各港を結び外貿コンテナの2次輸送を担う航路のこと。

(注) 休止中の航路については、休止前の航路を記載している。

(10) 九州新幹線鹿児島ルート

ア 整備概要

① 鹿児島中央～新八代間

着工年月日	平成3年9月7日 (フル規格による工事実施計画認可 平成13年4月25日)
区間延長	126.8km (鹿児島中央～博多間 256.8km)
所要時間 (部分開業時)	最速2時間12分 (鹿児島中央～博多間)
駅	鹿児島中央, 川内, 出水, 新水俣, 新八代 (5駅)
建設事業費	6,290億円 (完成額)
開業年月日	平成16年3月13日

資料：総合政策部資料

② 博多～新八代間

着工年月日	平成10年3月21日 (新八代～船小屋間) 平成13年6月2日 (船小屋～博多間)
区間延長	130.0km
所要時間	最速1時間16分 (鹿児島中央～博多間)
駅	(博多), 新鳥栖, 久留米, 筑後船小屋, 新大牟田, 新玉名, 熊本, (新八代)
建設事業費	約8,920億円 (平成20年4月価格)
開業年月日	平成23年3月12日

資料：総合政策部資料

イ 鹿児島中央～博多間のダイヤ等

ダイヤ	運転本数	おおむね1時間に2本, 上下で計72本の運転
	始発列車	鹿児島中央駅発 6:04 → 7:40博多駅着 博多駅発 6:10 → 7:58 鹿児島中央駅着
	最終列車	鹿児島中央駅発 22:19 → 23:55 博多駅着 博多駅発 22:20 → 23:36 鹿児島中央駅着
料金 (鹿児島中央～博多間)		通常料金(指定席) (片道 10,640円)

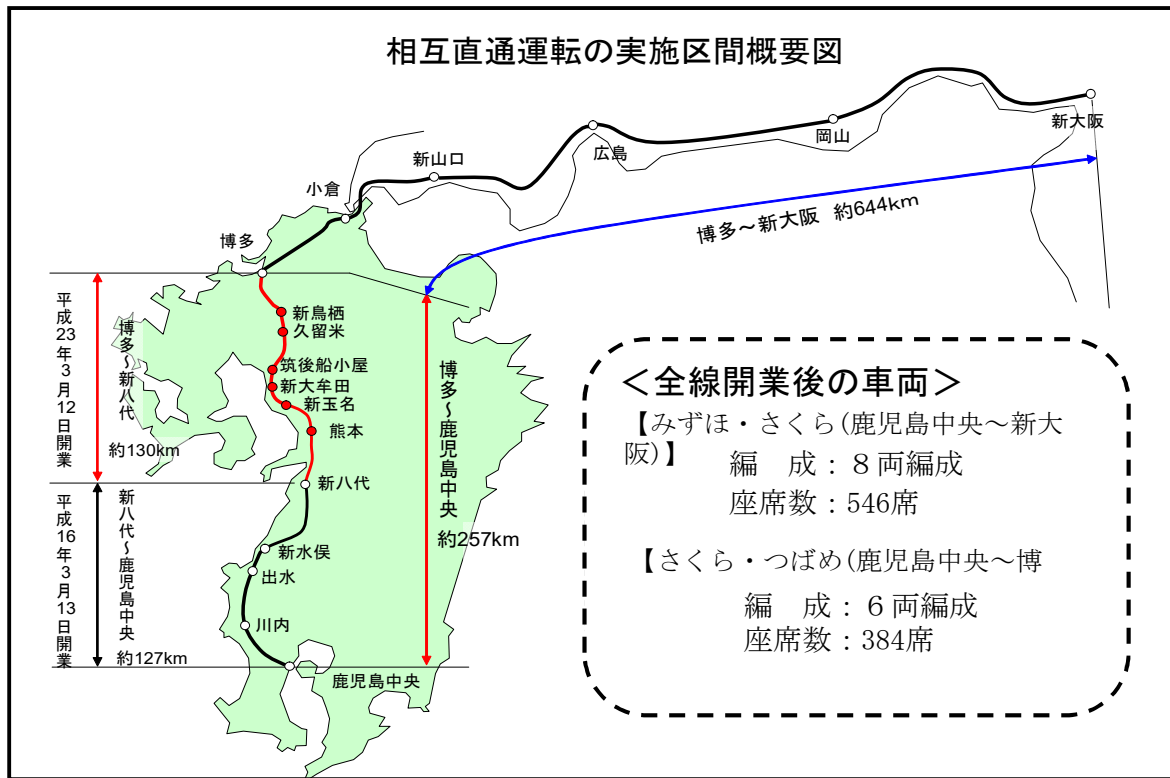
資料：総合政策部資料

(11) 肥薩おれんじ鉄道

開業日	平成16年3月13日
経営区間	八代駅(熊本県)～川内駅間(116.9km, 28駅)
運行形態	非電化による軽快気動車(ディーゼル19両)運行 ※ただし, 電路設備を保有し, JR貨物に貸し付け
ダイヤ	朝夕の通勤, 通学利用者の利便性を重視したダイヤ 列車本数 平日ダイヤ 53本 土・日・祝日ダイヤ 50本
経営主体	肥薩おれんじ鉄道株式会社 (熊本, 鹿児島両県合同による第三セクター会社)
設立日	平成14年10月31日
本社所在地	熊本県八代市
資本金	15.6億円
出資者	(行政団体) 熊本県側: 熊本県, 八代市, 水俣市, 芦北町, 津奈木町 鹿児島県側: 鹿児島県, 阿久根市, 出水市, 薩摩川内市 (民間企業) 日本貨物鉄道株式会社

資料：総合政策部資料

★相互直通運転（九州新幹線・山陽新幹線）の実施区間概要図



★所要時間（最速タイプの列車「みずほ」）

区 間	ダイヤ改正後A (R5. 7. 31時点)	全線開業時B (H23. 3. 12時点)	時短効果 (A-B)	全線開業前C	時短効果 (A-C)
鹿児島中央 ～ 博多	1時間 16分	1時間19分	△ 3分	2時間12分	△56分
鹿児島中央 ～ 小倉	1時間 33分	1時間36分	△ 3分	2時間38分	△ 1時間 5分
鹿児島中央 ～ 広島	2時間 19分	2時間23分	△ 4分	3時間34分	△ 1時間15分
鹿児島中央 ～ 岡山	2時間 55分	2時間59分	△ 4分	4時間11分	△ 1時間16分
鹿児島中央 ～ 新神戸	3時間 31分	3時間32分	△ 1分	4時間 48分	△ 1時間17分
鹿児島中央 ～ 新大阪	3時間 44分	3時間45分	△ 1分	5時間 02分	△ 1時間18分

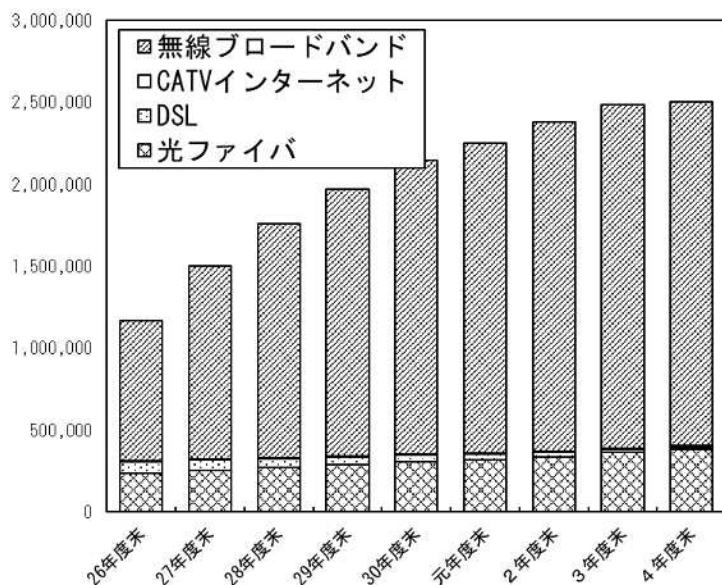
※ 「みずほ」停車駅：鹿児島中央，熊本，博多，小倉，広島，岡山，新神戸，新大阪

資料：総合政策部資料

(12) 情報通信基盤の整備

① 本県のブロードバンド契約数の推移

令和4年度末現在における本県のブロードバンド契約数は2,512,407件（3年度末比100.6%）であり、そのうち無線ブロードバンド契約数が2,096,152件（3年度末比100.2%）となっている。



○ブロードバンド契約数

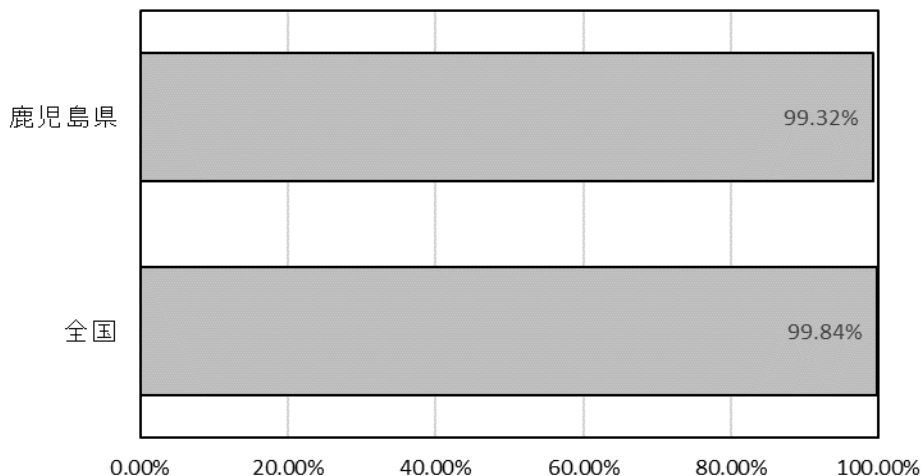
区分	契約数
無線ブロードバンド	2,096,152件
CATVインターネット	8,122件
DSL	4,494件
光ファイバ	403,639件
合計	2,512,407件

(令和4年度末現在)

資料：総務省九州総合通信局資料

② 光ファイバ世帯カバー率（令和4年度末現在）

令和4年度末現在における本県の光ファイバ世帯カバー率は99.32%であり、全国の99.84%と比較して低い率となっている。



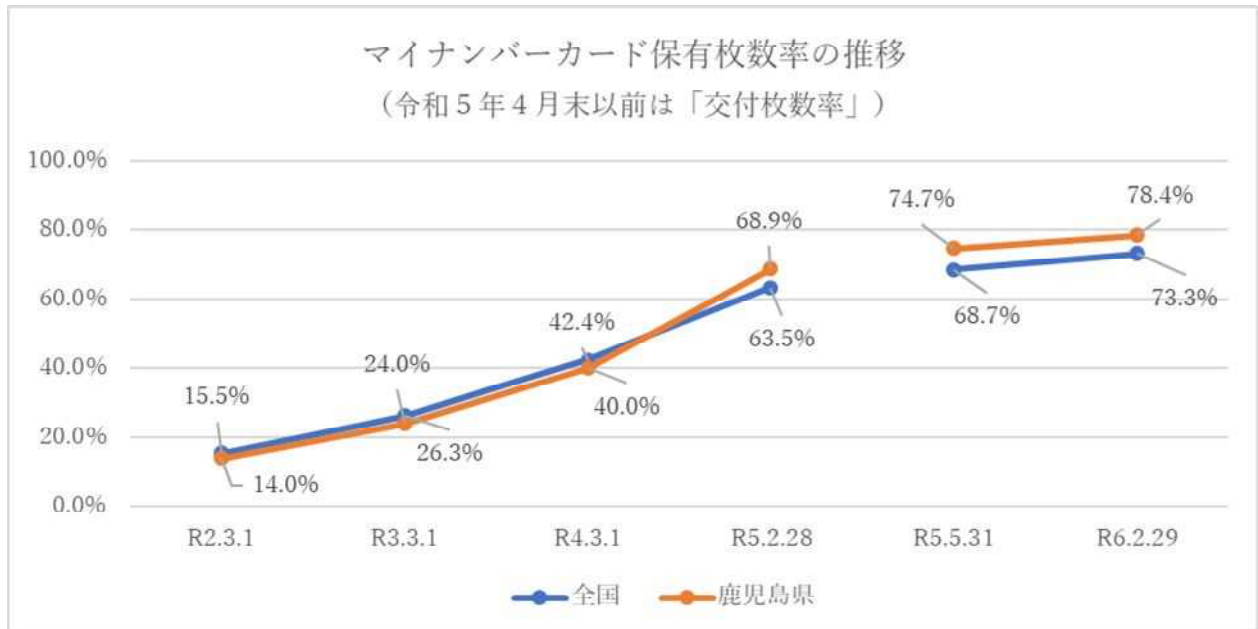
※光ファイバ世帯カバー率は事業者情報等から一定の仮定の下に推計したエリア内の利用可能世帯数を住民基本台帳の総世帯数で除したものの。

資料：総務省調査

(13) デジタル化基盤の整備

本県のマイナンバーカードの人口に対する保有枚数率の推移

オンラインで確実な本人確認ができるマイナンバーカードは、デジタル化の基盤としてその普及拡大の重要性が一層増している。令和6年2月29日現在における本県のマイナンバーカードの人口に対する保有枚数率は78.4%であり、全国の73.3%と比較して高い率となっている。



資料：総務省資料