

令和7年度 錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会 開催結果概要

1 目的

錦江湾横断交通ネットワークの課題等について関係機関の間で認識の共有を図る。

2 勉強会の概要

(1) 状況報告・意見交換

- ① 日 時 令和7年12月22日（月）15:00～16:00
- ② 場 所 鹿児島県社会福祉センター7階 大会議室
- ③ 出席者

鹿児島市（政策企画課、危機管理課、街路整備課、船舶局、桜島総務市民課）
鹿屋市（市長公室）、垂水市（企画政策課）

鹿児島国道事務所、大隅河川国道事務所、第十管区海上保安本部
鹿児島県（総合政策課、道路建設課、危機管理課、鹿児島地域振興局）

④ 内容

錦江湾横断交通ネットワークに関する最近の動向や今後検討すべき課題等を共有し、意見交換を行った。

⑤ 意見交換（主な意見）

- ・ 同ネットワークについては、火山活動に対する安全性への課題や桜島フェリー事業への影響などが考えられることから、これらを勘案しながら慎重に対応する必要があると考えている。

県においても、様々な課題があり、総合的な検討が必要との認識が示されていることから、まずは、そういった動向を注視していきたい。

加えて、今年度、鹿児島県開発促進協議会において、国に対し、同ネットワークの課題解決に向けた調査・検討等を要望していることから、国への要望に係る動向も含めて、今後も、勉強会等を通じて、様々な効果や課題等について、情報や認識の共有をしていただきたい。

- ・ 桜島の大規模噴火時、桜島を東側と西側に分けて、それぞれ避難するという計画になっており、西側（海側）のルートでは、桜島フェリーを使用して避難することになっている。防災の観点からは、何らかの避難手段は必要であり、同ネットワークが実現することにより、桜島フェリーが廃止になるなど、海路での避難ルートがないということになるのであれば、慎重な検討が必要である。

- ・ 同ネットワークの実現は、桜島フェリーの役割や存続を含めた在り方に、大きな影響を与えると考えているため、引き続き、情報共有を図っていただきたい。
- ・ 下関北九州道路の事例でも、平成3年に道路整備促進期成同盟会が設立されてから、約35年が経過しており、同ネットワークの実現に当たっては、忍耐力も必要。
- ・ 同ネットワーク実現に当たって、緊急時の搬送などの面で期待を持っており、引き続き、大隅総合開発期成会を通じ、大隅全体として要望活動を継続していきたい。
- ・ 同ネットワーク実現に向け、市長をはじめ、垂水市として非常に高い熱量を持って取組を進めており、市議会の関心も高い。
引き続き、同ネットワーク実現への機運醸成や地域全体の合意形成に向けて、市長をはじめとして、様々な要望活動を行っていきたい。
- ・ 同ネットワークは、薩摩半島と大隅半島を結ぶ、非常に大規模なプロジェクトであり、鹿児島県民の総意や機運の醸成が重要である。
- ・ 同ネットワークについては、様々な課題があると認識しており、大規模なプロジェクトでもあるため、地域の総意や機運の醸成は非常に重要になってくる。
- ・ 同ネットワーク整備に係る海上工事の際には、鹿児島港および桜島港に入出港等する付近航行船舶が安全に航行できるよう、工事作業船舶が執るべき安全対策や付近航行船舶に対する工事情報の提供方法等について、十分な検討が必要となるため、引き続き、本勉強会に参加し、課題等の共有を図っていきたい。
- ・ 同ネットワークは、県が実施した可能性調査での概算工事費が900億円から1,200億円程度と、国、県、関係市が一体となって取り組まなければならぬ大規模プロジェクトであり、議会も含め、県民や関係機関の総意が必要である。
加えて、実現に向けては、経済的效果や事業の採算性、火山活動に対する安全性を踏まえた建設等の技術的な可能性など、様々な解決すべき課題があり、今年度、国に対し、県開発促進協議会を通じ、課題解決に向けた調査・検討の実施等を要望した。
- ・ 今後とも、国に要望を行うとともに、引き続き、勉強会等を通じて、関係機関の間で、本ネットワークを取り巻く状況や効果、課題等について、情報や認識の共有を行い、共通理解を深めつつ、課題解決に向けて検討を進めてまいりたい。

(2) 講話

- ① 日 時 令和 8 年 2 月 4 日 (水) 15:00~15:45
- ② 場 所 鹿児島県社会福祉センター 7 階 第 3 会議室
- ③ 出席者

鹿児島市 (政策企画課, 危機管理課, 街路整備課, 船舶局)

鹿屋市 (政策推進課), 垂水市 (企画政策課)

鹿児島国道事務所, 大隅河川国道事務所, 第十管区海上保安本部

鹿児島県 (総合政策課, 道路建設課, 鹿児島地域振興局, 大隅地域振興局)

④ 演 題 国内外における浮体式横断道路

(講師: (公社)土木学会 海峡横断プロジェクト基礎検討ワーキンググループ リーダー)

⑤ 内 容

海峡横断の新たな構造物である SFTB (Submerged Floating Tube Bridge) を含め, 国内外における浮体式横断道路について, 講話をいただいた。

⑥ 主な講話内容

・ 北欧のノルウェーでは, コンクリートの浮きを橋脚代わりとした海上型^(※1)の浮体式橋梁の事例がある。

また, 海中に浮いた状態のチューブ状の函 (コンクリート製の筒状のトンネル) を, 海面のコンクリート製の浮きで固定する海中型^(※2)の浮体式橋梁である SFTB が検討されている。

国内の海上型の浮体式橋梁の事例としては, 大阪市にある夢舞大橋^(※3) ($L = 876.6\text{m}$, 2001 年供用開始) があげられる。

※1 海底に橋脚を固定しない浮体式橋梁のうち, 道路部分が海面の上に浮く構造のもの。

※2 海底に橋脚を固定しない浮体式橋梁のうち, 道路部分が海中に浮く構造のもの。

※3 大阪市の人工島「夢洲」と「舞洲」の結ぶ可動型の浮体式橋梁。

・ 浮体式横断道路の長所としては, 地盤変動や地震に対応可能であること, 事業費の縮減の可能性があることがあげられる。

短所としては, 施工実績が少ないと, 波浪や潮流の影響を受けやすいことがあげられる。

・ 錦江湾横断交通ネットワークにおいて, 海上型の浮体式横断道路を検討する場合, 桜島噴火時の飛来物, 船舶の航行, 桜島の眺望の確保などが課題と考えられる。

また, 海中型を検討する場合は, 地上との取り付け部の構造, 計画水深などが課題と考えられる。