

令和 7 年度

錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会

令和 7 年 1 2 月 2 2 日
鹿児島県総合政策課

1

令和 7 年度 錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会

〔目次〕

- 1 これまでの経緯・背景
 - ・ 平成21～24年度 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査の実施
 - ・ 錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会の開催
- 2 錦江湾横断交通ネットワークに係る最近の動向
 - ・ 最近の動向
 - ・ 県開発促進協議会を通じた国への要望
- 3 専門家へのヒアリング結果等

2

1. これまでの経緯・背景

平成21～24年度 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査の実施

○土木技術の発展，大隅地域を中心とした県民の声を受け，H21年度から可能性調査を実施

年度	調査名	調査概要
21	基礎的調査	想定されるルートの抽出，概算工事費の算出
	交通量推計	横断交通NWを整備した場合の将来交通量の推計
22	経済調査	ルート毎の地域経済への波及効果等の把握
	自然条件等調査	風等の自然条件が構造物に及ぼす影響の把握 長大橋が桜島等の景観へ及ぼす影響等の把握
23	トンネル構造等調査	トンネル延長を短縮するための縦断勾配等の検討
24	PFI等導入可能性調査	事業スキーム及び県の財政負担の検討

3

1. これまでの経緯・背景

平成21～24年度 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査の実施

○ プロジェクト成立の条件

- ルートは「鹿児島～桜島間」とすること
- 構造は「トンネル」とし，工法は「シールド工法」を採用すること
- 概算工事費は900億円～1,200億円程度で，費用便益比（B/C）が事業採択の目安（1.0）を上回ること
- 事業手法は「国直轄」，「合併施行」を中心に，PFI手法の活用も視野に入れて検討すること

○ 残された課題

- 入念な地質調査等に基づく設計・施工を行うこと
- トンネル内の通行について，十分な安全性を確保すること
- 関係機関との十分な協議，調整等が図られること

4

1. これまでの経緯・背景

錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会の開催

目的

錦江湾横断交通ネットワークの効果や課題等について、情報や認識の共有し、共通理解を深めること

参加者

関係自治体（鹿児島市、鹿屋市、垂水市）
国（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）
県

実績

- | | | |
|-----|------------|------------------------------------|
| 第1回 | 令和元年11月18日 | （可能性調査の概要 等） |
| 第2回 | 令和2年11月25日 | （錦江湾横断交通ネットワーク調査検討事業の概要 等） |
| 第3回 | 令和3年11月17日 | （新型コロナウイルス感染症による影響 等） |
| 第4回 | 令和4年11月17日 | （新型コロナウイルス感染症が県内経済に与えた影響と今後の見通し 等） |
| 第5回 | 令和5年11月22日 | （桜島を丸ごと博物館にする取組み（桜島の地域活性化） 等） |
| 第6回 | 令和6年11月25日 | （観光視点から見た道路建設の意義 等） |

5

1. これまでの経緯・背景

錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会の開催

第6回勉強会（令和6年11月25日）における主な意見

- ・ 大規模災害時に桜島フェリーは救難船舶としての役割を果たすものと考えている。桜島フェリー事業への影響や火山活動等に対する安全対策など様々な課題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。
- ・ 構想路線から実施路線となるには時間がかかると思うが、様々な専門家の意見の確認や、今回新たに出来た観光面での効果などの確認ができる勉強会を引き続き行っていただき、意見交換が出来れば良いと考えている。
- ・ トンネル、橋梁の技術的課題や桜島の景観及びフェリーへの影響などを十分把握するとともに地域及び県民の総意と機運の醸成が重要と考える。
- ・ 海上工事となると、施工船舶の安全対策や航行船舶に対する情報提供などが必要になるので、引き続き、本勉強会に参加して情報共有いただきたいと思います。
- ・ 人口減少の中で幹線道路の整備状況や物価高騰を踏まえた費用対効果、火山活動や地震に対する技術的な安全性、桜島フェリー事業への影響など様々な課題があり、課題の共有などを図りながら課題解決に向けて取り組みを進めていきたいと考えている。

6

2. 錦江湾横断交通ネットワークに係る最近の動向

最近の動向

令和6年11月	令和6年度錦江湾横断交通ネットワークに係る勉強会
令和7年 1月	錦江湾横断道路推進連携協議会による総決起大会
6月	第1次国土強靱化実施中期計画の策定 「半島特有の地理的条件を踏まえた『半島防災・強靱化』を推進するなど、半島・離島等の条件不利地域における対策を強化する」との考え方が位置付け
7月	県開発促進協議会を通じて、国に対して、「課題解決に向けた調査・検討の実施」, 「技術的な可能性を含めた調査の実施」を要望
8月	大隅総合開発期成会による知事要望（会長：中西茂（鹿屋市長））
10月	小規模市の地域戦略を考える地方議会ネットワーク議長会による知事要望

7

2. 錦江湾横断交通ネットワークに係る最近の動向

第1次国土強靱化実施中期計画（令和7年6月6日閣議決定）【抜粋】

第1章 基本的な考え方

令和6年能登半島地震や奥能登豪雨を踏まえ、半島特有の地理的条件を踏まえた「半島防災・強靱化」を推進するなど、半島・離島等の条件不利地域における対策を強化する。

第4章 推進が特に必要となる施策

1 施策の内容（5）地域における防災力の一層の強化

自然災害の激甚化・頻発化に伴い長期化する災害対応に適応するため、自立と連携の両面から地域防災力の強化を図る。被災地において被災者が安全に、安心して生活できる避難所環境や支援者が最大限の力を発揮できる活動環境の整備を推進し、地域の災害時における自立性の強化を図るとともに、長期に及ぶ避難生活や復旧・復興を持続的に支援できるよう、広域連携体制の強化を図る。

なお、実施中期計画では、半島・離島等の条件不利地域における国土強靱化施策についても、その他地域において進める当該施策と併せて全国的な施策として位置付けることとし、各地域特性を踏まえた目標の設定や当該目標の達成に向けた施策の実施については、半島・離島等の関連法に基づき別途策定される計画等の下で具体的に推進するものとする。

8

2. 錦江湾横断交通ネットワークに係る最近の動向

県開発促進協議会を通じた国への要望

※令和8年度 政府等の予算編成等に関する提案事項【抜粋】

1 高規格道路等の整備推進

我が国の社会資本整備は、東日本大震災や熊本地震、令和6年能登半島地震、奥能登豪雨、本県における令和2年7月豪雨や令和4年台風14号等からの復旧・復興、加速するインフラ老朽化への対策や半島防災・強靱化の推進等の国土強靱化など、様々な取り組むべき課題に直面しております。

このような中で、当県において力強く持続的な経済成長を実現するためには、中長期的な視点に立って、将来の成長の基盤となり、安全で豊かな県民生活の実現に資するストック効果を重視した公共投資の推進が必要であり、戦略的な社会資本である高規格道路等の早期整備に取り組む必要があります。

このため、国においては、新たな財源を創設するとともに、道路関係の事業費の総額を満額確保した上で、これら高規格道路網の今後一層の重点的な整備が進められるよう、提案します。

(2) 新広域道路交通計画を踏まえた道路整備の推進

ア 新広域道路交通計画の策定に伴い、新たに構想路線に位置づけた「曾於志布志道路」、「島原天草長島連絡道路」、「薩摩半島横断道路」、「**錦江湾横断道路**」及び一般広域道路に位置づけた「川内宮之城道路」、「都城末吉道路」について、**それぞれの具体化や課題解決に向けた調査・検討を実施**すること。

また、将来を見据えた道路整備を着実に推進するために、国が実施する調査検討以外の地方公共団体が必要とする調査業務等については、多額の地方単独費を要することから、補助・交付金や地方債充当の対象とするなど、国による地方財政措置の充実・強化を図ること。

イ **「錦江湾横断道路」**については、薩摩・大隅両半島を結ぶ重要な構想路線である。一方で、活火山に近接するという特殊性を有していることから、**技術的な可能性を含めた調査を実施**すること。

9

3. 先進地(下関北九州道路)ヒアリングの結果概要

(関門橋の概要)

- 延長 1,068m
- 開 通 昭和48年11月
(51年経過)
- 種 別 高速道路
- 交通量 389百台/日
(R6年度)
- 通行料 普通車370円
(下関IC～門司港IC)

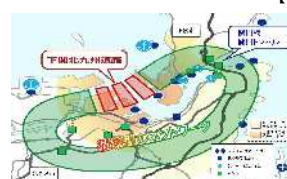
- 通行止め状況**
(R2～R6年度(5年間))
計9回
※30分間～18時間の通行止め

(関門トンネルの概要)

- 延長 3,461m
- 開 通 昭和33年3月
(67年経過)
- 構 成 上：車道、下：人道
- 交通量 248百台/日
(R6年度)
- 通行料 普通車160円
軽自動車110円
自転車・原付20円
徒歩無料

- 通行止め状況**
(R2～R6年度(5年間))
計717回(約2日に1回)
※事故、落下物等による通行止め
- その他
新関門トンネル(新幹線)
(S49開通)
関門鉄道トンネル(鉄道)
(S17開通：下関市彦島～北九州市門司間)

※県総合政策課調べ



10

3.先進地(下関北九州道路)ヒアリングの結果概要



【出典】下関北九州道路パンフレット（R7.8）

(①経緯等)

- 平成3年，関門海峡道路整備促進期成同盟会設立(会長県:山口県)〔現:下関北九州道路整備促進期成同盟会〕
- 平成6年，下関福岡連絡道路を地域高規格道路（候補路線）として指定（海峡横断プロジェクト）
- 平成20年，国が「海峡横断プロジェクトの調査については，個別のプロジェクトに関する調査は，今後行わない」と発表
- 平成23年の東日本大震災や平成24年の笹子トンネル天井板落下事故を踏まえ，代替性・多重性の確保された信頼性の高い道路ネットワークの必要性が高まる
- 平成29～30年度**，国からの補助を受けて，**地域による調査を実施**
- 令和元年度**，**国による直轄調査を実施**
- 令和2年度**，**計画段階評価を実施**（中国・九州地方合同小委員会）
- 令和3年度**，**都市計画及び環境アセスメントを進めるための調査**に着手

11

3.先進地(下関北九州道路)ヒアリングの結果概要

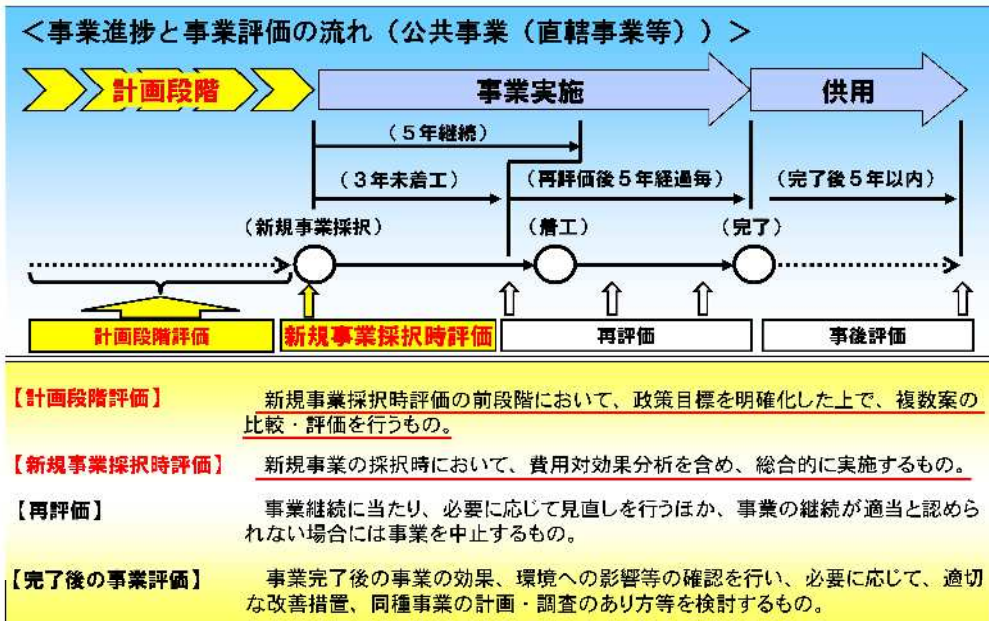
(②今後のスケジュールについて)

- 都市計画決定は，**今年度中**を目指している
- 事業実施段階での地質調査は，**今後決定する事業主体が行うことを想定**しており，**実施は，まだ先**になる予定

12

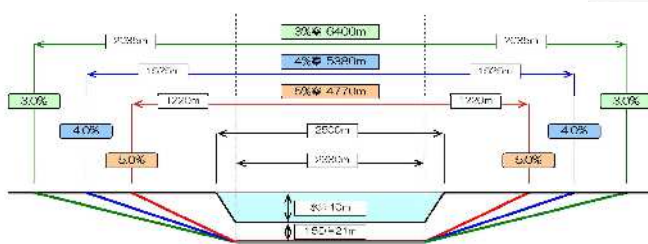
■参考資料（国直轄事業等の事業評価の流れ）

事業評価の流れについて



13

■参考資料（可能性調査のトンネル勾配想定）



14

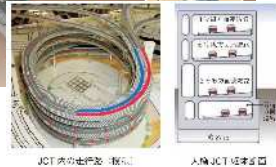
3. 専門家(道路計画)ヒアリングの結果概要

(参考：昨年度専門家(土木工学)へのヒアリング結果)

- 海底から地上へ道路を接続する方法として、用地が確保できれば「大橋ジャンクション」のようなループ構造で臨港部に接続できるのではないかと。



【出典】道路行政セミナー (H25.7)



【出典】首都高速道路(株)

(大橋ジャンクションの概要)

- 「高架構造の首都高速3号渋谷線 (S46 完成)」と「地下トンネル構造の中央環状線 (H26完成)」を接続するジャンクション
- ループ構造部分については、H14年に着工、H22年に完成(工期8年)
- 延長は1.2km
- 約70m(地上約35m、地下約35m)の高低差を、限られた敷地内で解消するため、2周(一周約400m)のループ構造(2方向×2週の4層構造)
- 最急縦断勾配7%
- 最小カーブ半径は約42m
※参考：主要地方道鹿児島吉田線(鹿児島市吉野町滝之上地内)における、ループ形状の道路での最小曲線半径は約80m
- 設計速度40km/h

※県総合政策課調べ

15

3. 専門家(道路計画)ヒアリングの結果概要

(本年度のヒアリング結果)

- 建設費は、躯体工事だけで約100億円(舗装や施設物は含まず)。
- 通常の直線に近い形のジャンクションに比べると、「事故が多い＝滑り止めの薄層舗装が必要」, 「滑り止めの薄層舗装の痛みが早い」, 「車線規制が難しい」といったデメリットがある。
- ループ状に限定されないが、トンネル構造は橋梁に比べると換気費用や照明、防災設備など維持管理費もかかる。

16

3.専門家(土木工学)ヒアリングの結果概要

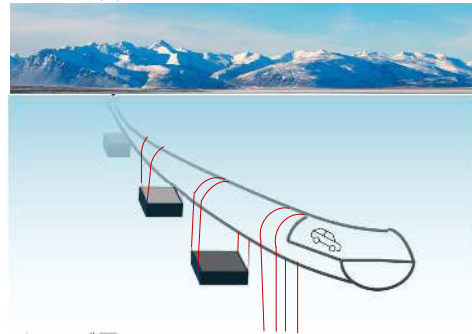
【SFTB（Submerged Floating Tube Bridge：海中トンネル）の概要】

- SFTBとは、ノルウェーで検討されている浮体構造型の海中トンネル
- ノルウェーでは数十年前から検討されており、現在、詳細計画の段階
- 主構造は、コンクリート製
- 海底に固定するためのケーブルを設置する工法（①）と、海面上にブイを浮かせケーブル等で浮体トンネルを固定する工法（②）がある

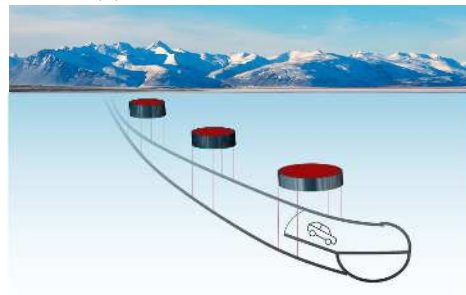
※ノルウェーのフィヨルドは水深が800mと深いが、潮流がないことから、②の工法を検討中

※日本の土木学会では、船舶の航行と、津波による潮流も想定し、①の工法で検討中

①のイメージ画



②のイメージ画



17

3.専門家(土木工学)ヒアリングの結果概要

（その他のヒアリング内容）

- 日本の海峡や湾内においては、潮流や津波に対する構造的な検討が必要であり、特に津波に抵抗できるような設計が求められる。
- 建設に当たっては、沈埋トンネルの技術が部分的に使えと考えている。
- 建設費は、目安も含め現時点では不明。
- 錦江湾は、津波の影響が少ないと考えられ、実現可能性が比較的高いと期待される。
- 海面上にブイを浮かせる工法でなくとも、海底からの固定用のアンカーを複数設置する工法により、大正噴火の際に生じたとされる2mの地盤沈下でも可能性はあるのではないか。

18

県内道路の主な整備状況

令和7年12月22日
鹿児島県道路建設課

1

1 かごしま新広域交通ビジョン・計画 (※1)

かごしま新広域道路交通ビジョン及び計画
における「錦江湾横断道路」の位置づけ

4つの路線を構想路線(※2)として位置づけ

- 曾於志布志道路
- 島原天草長島連絡道路
- 薩摩半島横断道路
- 錦江湾横断道路

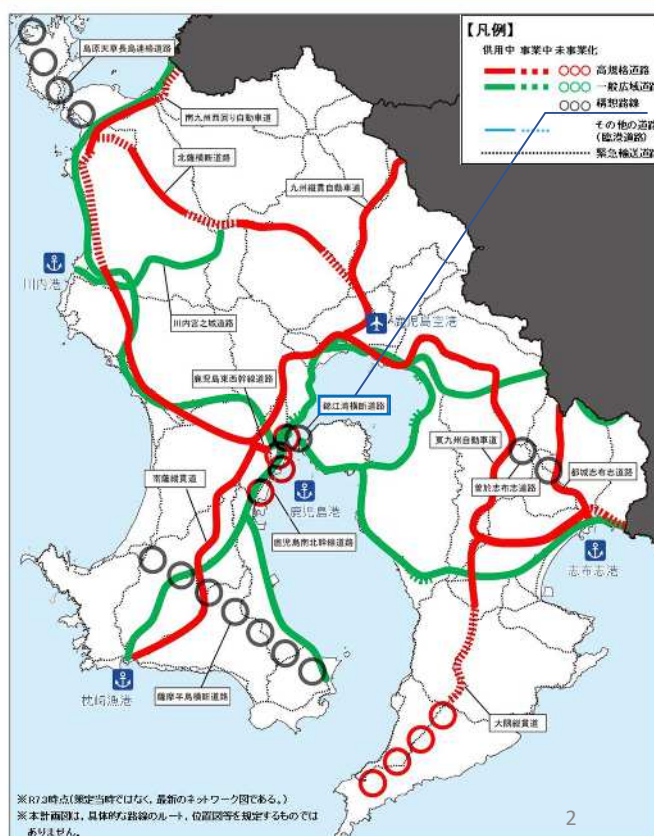
※1 かごしま新広域道路交通ビジョン・計画

本県の広域的な道路交通の今後の方向性を定める「かごしま新広域道路交通ビジョン」及びこのビジョンや地域の将来像を踏まえ、概ね20～30年後を見据えた中長期的な視点により、新たな広域交通ネットワーク等を定める「かごしま新広域道路交通計画」を令和3年6月に策定。

※2 構想路線

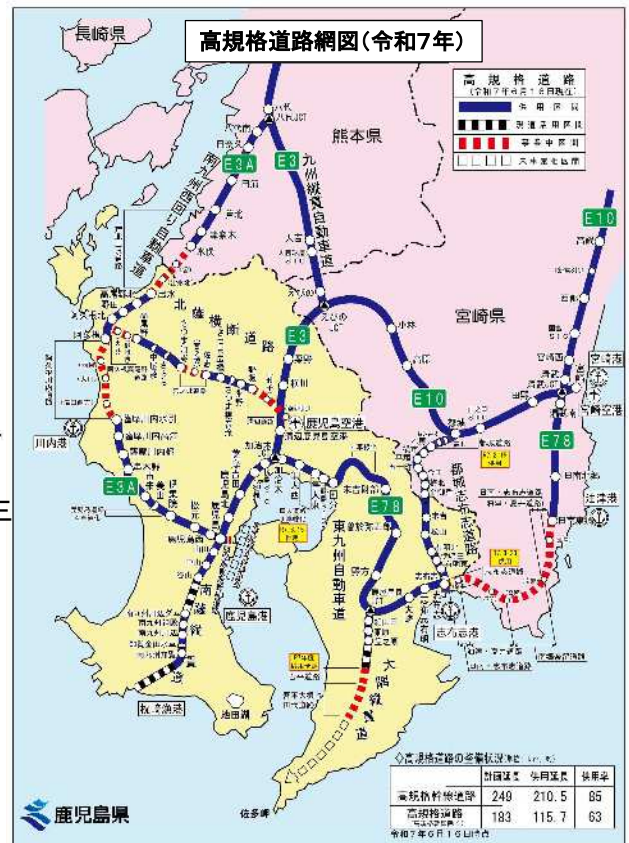
将来、高規格道路もしくは一般広域道路としての役割が期待されるものの、現時点で、路線の起点や終点を含め、具体のルートが決まっていない道路。

鹿児島県広域道路ネットワーク図



2

2 高規格道路の整備状況

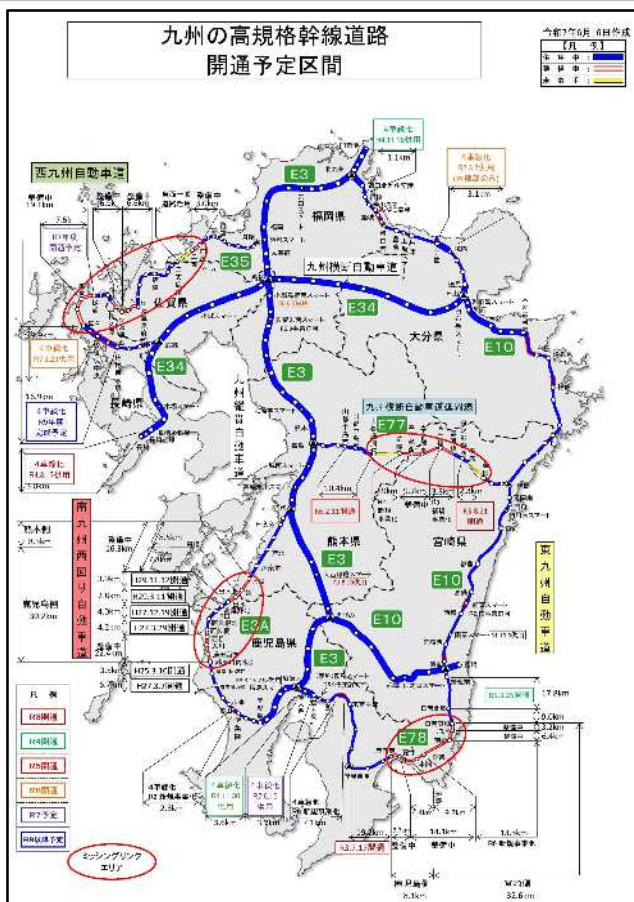


約30年

供用率推移 (H6 ⇒ R7) 高規格幹線道路 30% ⇒ 85%
高規格道路(地域高規格道路) 4% ⇒ 63%

3

3 高規格幹線道路の整備状況



○九州縦貫自動車道

○南九州西回り自動車道

【現在事業中の区間】

- ・県境～出水IC間(芦北出水道路)
L=7.8km
- ・阿久根IC～薩摩川内水引IC間(阿久根川内道路)
L=22.4km
- ・美山IC～伊集院IC間(4車線化)
L=6.1kmのうち美山IC側から約2.3km

○東九州自動車道

【現在事業中の区間】

- ・県境～夏井間(油津・夏井道路)
L=4.4km
- ・夏井～志布志IC間(日南・志布志道路)
L=3.7km
- ・隼人東IC～隼人西IC間(4車線化) R7.6.15 完成
L=3.7km
- ・末吉財部IC～国分IC間(4車線化) R6.3.27 事業許可
対面通行区間L=18.0kmのうち7.1km

本県供用率(R6年7月1日現在)

85%=供用210.5km/計画249km
(全国88%)

4

4 高規格道路(地域高規格道路)の整備状況



【現在事業中の区間】

直轄事業 1路線1区間

- 鹿児島東西幹線道路 供用率:37%(供用2.2km/計画6km)
 - ・ 鹿児島東西道路

補助事業(県事業) 2路線5区間

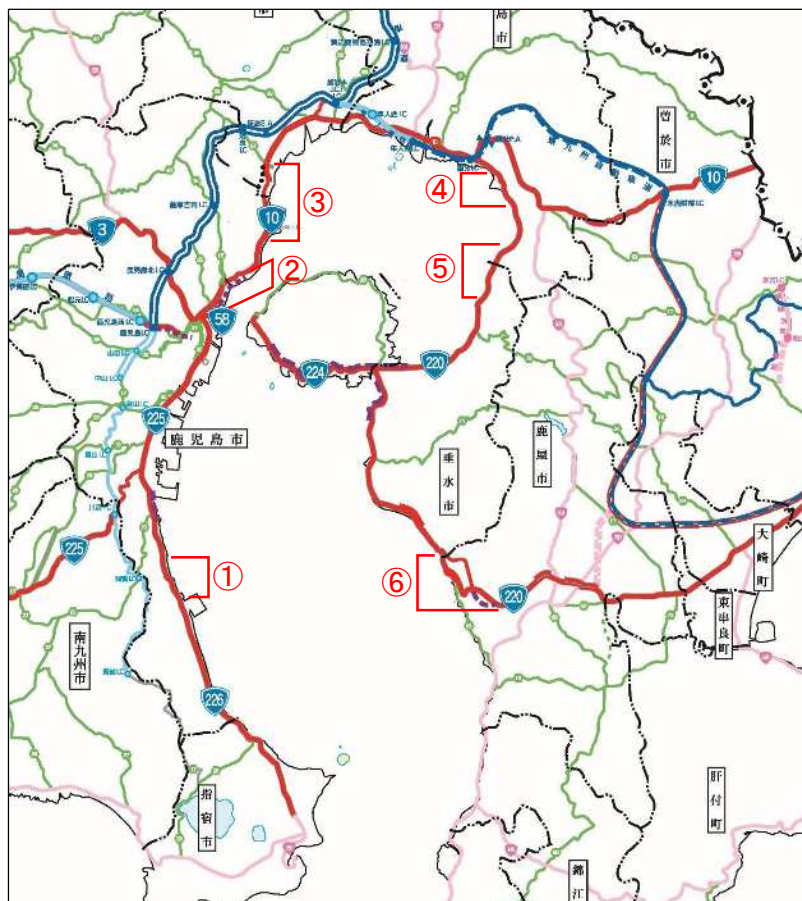
- 北薩横断道路 供用率:48% (供用30.9km/計画64km)
 - ・ 阿久根高尾野道路
 - ・ 宮之城道路
 - ・ 溝辺道路
- 大隅縦貫道 供用率:40% (供用13.1km/計画33km)
 - ・ 吾平道路 R8.3.20 供用予定
 - ・ 吾平大根占田代道路

本県供用率(R7年7月1日現在)

63%=供用115.7km/計画183km

5

5 錦江湾沿岸部における道路の整備状況



【現在事業中の区間】

- 国道226号 (直轄)
 - ① 喜入防災
- 国道10号 (直轄)
 - ② 鹿児島北バイパス
 - ③ 白浜拡幅
- 国道220号 (直轄)
 - ④ 亀割峠防災
 - ⑤ 牛根境防災
 - ⑥ 古江バイパス (R7.12.6 供用)

6

桜島フェリー深夜運航の見直しについて

※令和7年2月13日 住民説明会資料

深夜運航は、昭和59年4月から40年間行ってきましたが、近年利用者が減少しており、採算性が低く経営上の課題となっていました。

今回、利用者への影響ができるだけ少なくなるよう以下の点に配慮したうえで運航を見直すこととしております。

- ・利用者が特に少ない時間帯の便
- ・救急体制等の確保

1 見直しの内容

(1) 実施時期

令和7年10月(周知期間を6か月)

(2) 運航停止する時間帯

- ・0時から3時30分の間の計8便です。
- ・最終・始発便等は右表のとおりです。

	桜島港発	鹿児島港発
最終便	23時00分	23時30分
運航停止	0時00分	0時30分
	1時00分	1時30分
	2時00分	2時30分
	3時00分	3時30分
始発便	4時00分	4時30分

計8便

(3) 緊急車両への対応

- ・船舶は桜島港に停泊し、船員・可動橋操作員を船内等に待機させます。
- ・緊急車両の搬送要請があれば、直ちに出港できる体制を確保します。
- ・なお、消防等からの連絡後、30分程度で出港可能になりますので、救急車到着後、すみやかに出港できます。
- ・見直し前は、ダイヤ(1時間に1便)に合わせて搬送しており、最長1時間待機する場合がありますが、見直し後は、これまでより早く対応できます。

■緊急車両利用状況 (R1～R5)

区分	年平均 (台)	月平均 (台)	割合 (%)
鹿児島市消防局	18.2	1.5	83.5
垂水市消防本部	1.0	0.1	4.6
大隅肝属地区消防組合	2.6	0.2	11.9
計	21.8	1.8	100.0

※深夜帯 (0時台～3時台)

2 深夜帯の利用状況等

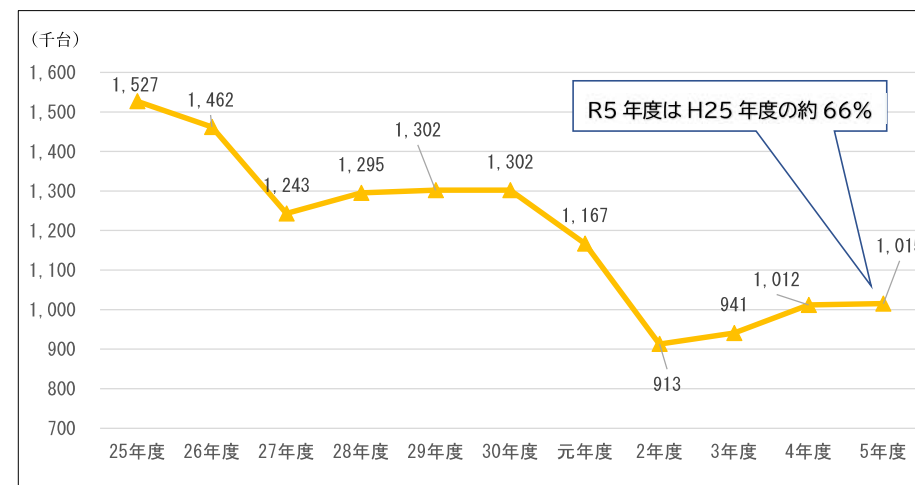
(1) 深夜帯の利用状況

	桜島港 0時発	鹿児島港 0時30分発	桜島港 1時発	鹿児島港 1時30分発	桜島港 2時発	鹿児島港 2時30分発	桜島港 3時発	鹿児島港 3時30分発	平均
旅客(人)	4.2	12.5	1.9	6.6	1.1	4.6	1.8	6.1	4.9
車両(台)	6.3	8.4	2.9	6.6	2.3	2.7	5.6	6.4	5.2

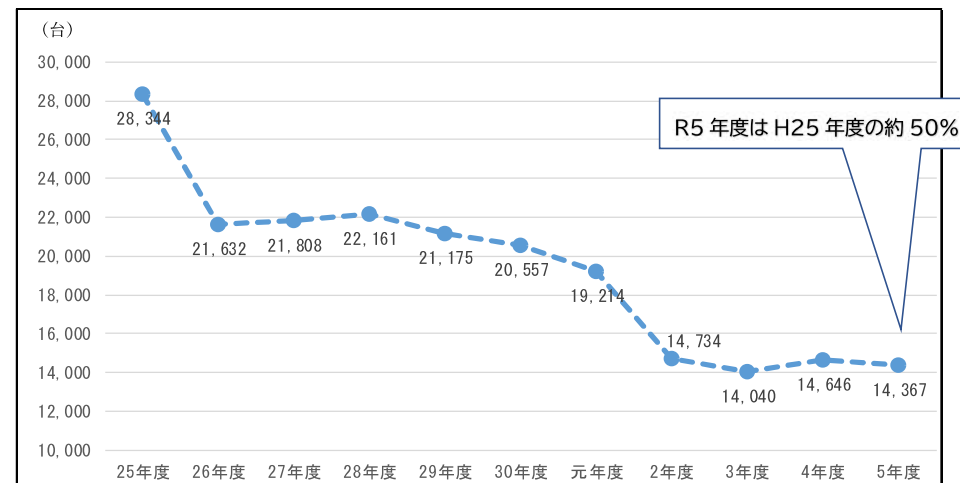
※令和6年度に3回調査した平均

(2) 輸送量の推移

①車両輸送量の推移



②深夜輸送量の推移(桜島港発0時00分から鹿児島港3時30分発の計8便)



令和6年度鹿児島市船舶事業特別会計決算

資料1－1

(業務量)					
種 目	単位	令和6年度	令和5年度	比 較	対前年度比
営 業 航 路	km	46.8	46.8	0	100.0 %
営 業 日 数	日	365	366	△ 1	99.7 %
運 航 路 線 数	本	2	2	0	100.0 %
在 籍 船 舶	隻	4	4	0	100.0 %
在籍船舶総屯数	t	4,971.0	4,971.0	0	100.0 %
延 船 齢 数	年	72	68	4	105.9 %
年間運航距離	km	131,554.4	131,983.2	△ 428.8	99.7 %
1 日 運 航 距 離	km	360.4	360.6	△ 0.2	99.9 %
年間輸送量	旅 客 人	2,766,279	2,703,461	62,818	102.3 %
	手 小 荷 物 kg	6,204,540	6,641,350	△ 436,810	93.4 %
	車 両 台	953,631	1,015,386	△ 61,755	93.9 %
1 日 輸 送 量	旅 客 人	7,578.8	7,386.5	192.3	102.6 %
	手 小 荷 物 kg	16,998.7	18,145.8	△ 1,147.1	93.7 %
	車 両 台	2,612.7	2,774.3	△ 161.6	94.2 %
年間運航収益（税抜）		円 2,044,258,644	1,837,746,255	206,512,389	111.2 %
1 日 運 航 収 益（税抜）		円 5,600,708.6	5,021,164.6	579,544.0	111.5 %

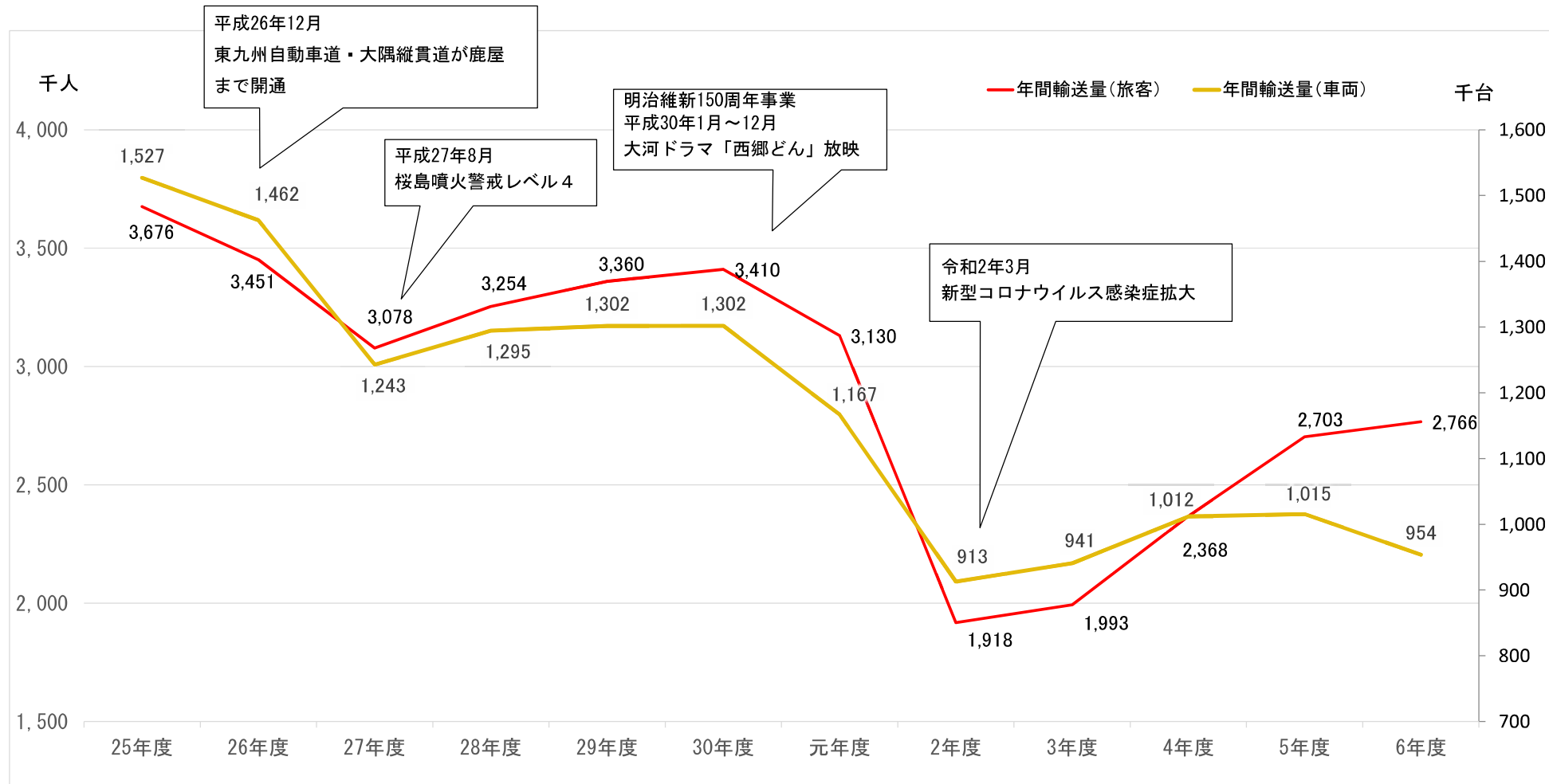
(主な事業)	(税込)
(1) 船舶事業90周年記念事業	341,160円
(2) 桜島フェリーPR・利用促進事業	11,039,737円
(3) 桜島フェリー一施設長寿命化計画推進事業	33,467,920円

(収支の状況)		(単位:千円、税抜)		
		6 年度	5 年度	増 減
収益の 収入 及び 支出	船舶事業収益 (A)	2,529,463	2,431,874	97,589
	経常収益 (B)	2,499,838	2,283,737	216,101
	営業収益	2,100,008	1,891,304	208,704
	(運航収益)	(2,044,259)	(1,837,746)	(206,513)
	営業外収益	399,830	392,433	7,397
	特別利益	29,625	148,137	△ 118,512
	船舶事業費 (C)	2,629,125	2,772,658	△ 143,533
	経常費用 (D)	2,629,125	2,463,762	165,363
	営業費用	2,602,210	2,440,673	161,537
	営業外費用	26,915	23,089	3,826
資本の 収入 及び 支出	特別損失	0	308,896	△ 308,896
	経常損益 (B) - (D)	△ 129,287	△ 180,025	50,738
	当年度純損益 (A) - (C)	△ 99,662	△ 340,784	241,122
	資本の収入 (E)	255,637	268,353	△ 12,716
	補助金	255,637	196,433	59,204
	企業債	0	33,200	△ 33,200
	固定資産売却代金	0	38,720	△ 38,720
	資本の支出 (F)	518,126	429,955	88,171
	建設改良費	15,619	37,089	△ 21,470
	企業債償還金	310,899	294,124	16,775
資金 収支	船舶建造年賦支払金	191,608	98,742	92,866
	資本的収支不足額 (E) - (F)	△ 262,489	△ 161,602	△ 100,887
	損益勘定留保資金等	457,882	539,711	△ 81,829
	当年度資金収支	95,731	37,325	58,406
	前年度末資金残	87,430	50,105	37,325
参考	当年度末資金残 (G)	183,161	87,430	95,731
	繰越利益剰余金 (△欠損金)	△ 2,856,874	△ 2,757,212	△ 99,662

業務量の推移（年度別比較）

資料1-2

種 目	単位	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	対5年度		対25年度	
														増減数(額)	比率	増減数(額)	比率
年間輸送量 旅客	人	3,675,506	3,451,256	3,077,943	3,253,629	3,360,020	3,410,314	3,130,094	1,918,061	1,993,473	2,367,955	2,703,461	2,766,279	62,818	102.3%	△ 909,227	75.3%
年間輸送量 車両	台	1,526,907	1,462,303	1,242,730	1,294,586	1,301,700	1,301,970	1,166,607	912,821	940,658	1,011,957	1,015,386	953,631	△ 61,755	93.9%	△ 573,276	62.5%

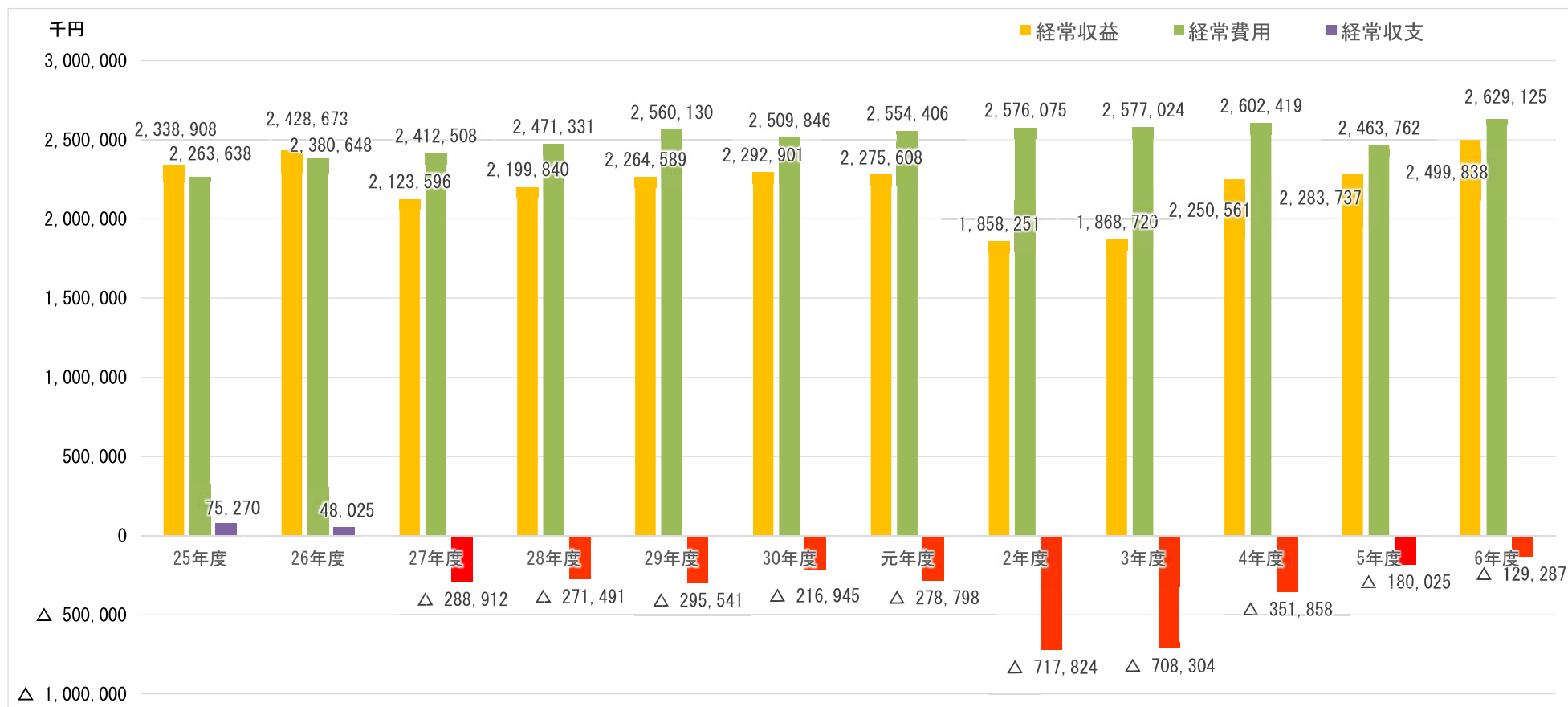


経常収支の推移（年度別比較）

（単位：千円）

資料1-3

項 目	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
経 常 収 益	2,338,908	2,428,673	2,123,596	2,199,840	2,264,589	2,292,901	2,275,608	1,858,251	1,868,720	2,250,561	2,283,737	2,499,838
経 常 費 用	2,263,638	2,380,648	2,412,508	2,471,331	2,560,130	2,509,846	2,554,406	2,576,075	2,577,024	2,602,419	2,463,762	2,629,125
経 常 収 支	75,270	48,025	△ 288,912	△ 271,491	△ 295,541	△ 216,945	△ 278,798	△ 717,824	△ 708,304	△ 351,858	△ 180,025	△ 129,287



■ 半島間の救急搬送の状況

(単位：件)

		鹿児島市消防局			大隅肝属地区消防組合			垂水市消防本部			
		令和5年度	令和6年度	増減	令和5年度	令和6年度	増減	令和5年度	令和6年度	増減	
救急搬送全体件数 【①】		33,530	34,760	1,230	7,442	7,868	426	1,087	1,164	77	
	ヘリコプター(ドクターヘリ等)	38	22	▲ 16	59	57	▲ 2	21	29	8	
	ドクターカー	382	462	80	60	37	▲ 23	4	5	1	
	救急車(ドクターカー以外)	33,110	34,276	1,166	7,323	7,774	451	1,062	1,130	68	
①のうち 半島間の 救急搬送件数【②】		401	394	▲ 7	188	217	29	88	114	26	
	ヘリコプター（ドクターヘリ等）	7	3	▲ 4	56	53	▲ 3	19	24	5	
	ドクターカー		0	0	0	0	1	1	0	4	4
		桜島フェリー使用	0	0	0	0	0	0	0	2	0
		垂水フェリー使用	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		高速道路使用（フェリー使用以外）	0	0	0	0	1	0	0	2	0
	救急車 (ドクターカー以外)		394	391	▲ 3	132	163	31	69	86	17
		桜島フェリー使用	394	391	▲ 3	38	46	1	32	39	1
		垂水フェリー使用	0	0	0	92	106	0	37	47	0
		高速道路使用（フェリー使用以外）	0	0	0	2	11	0	0	0	0
②のうち 第三次救急医療機関 （鹿児島市立病院, 鹿児島大学病院, 米盛病院※） への搬送件数 ※R6.8.1指定		14	31	17	128	165	37	31	66	35	
	ヘリコプター（ドクターヘリ等）	4	3	▲ 1	35	48	13	9	23	14	
	ドクターカー		0	0	0	0	1	0	0	4	0
		桜島フェリー使用	0	0	0	0	0	0	0	2	0
		垂水フェリー使用	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		高速道路使用（フェリー使用以外）	0	0	0	0	1	0	0	2	0
	救急車 (ドクターカー以外)		10	28	18	93	116	1	22	39	2
		桜島フェリー使用	10	28	18	20	28	1	11	15	1
		垂水フェリー使用	0	0	0	71	81	0	11	24	0
		高速道路使用（フェリー使用以外）	0	0	0	2	7	0	0	0	0