これまでの経緯と本日の検討内容

資料0

○　令和６年３月２６日「薩摩半島横断道路第２回検討会」において、南薩地域の現状・課題や広域道路ネットワークの現状・課題、薩摩半島横断道路の整備効果等について確認。

○　第３回検討会においては、薩摩半島横断道路のあり方（求められる役割等）について検討。

【広域道路計画ネットワーク図】



【出典】九州地方新広域道路交通計画（令和3年7月策定）に、一部加筆

【経緯と本日の検討内容】

令和3年6月　かごしま新広域道路交通ビジョン・計画策定
- ●　薩摩半島横断道路を「構想路線」に位置づけ

令和4年3月　薩摩半島横断道路第１回検討会
- ①検討会規約について
- ②南薩地域の概要について

令和6年3月　薩摩半島横断道路第2回検討会
- ①　南薩地域の目指す姿
- ②　南薩地域の現状・課題
- ③　広域道路ネットワークの現状・課題
- ④　薩摩半島横断道路の整備効果

令和8年11月　薩摩半島横断道路第3回検討会（今回）
- ①　南薩地域間交通流動の把握
- ②　薩摩半島横断道路のあり方
- ③　検討区間の設定

南薩地域の広域道路ネットワークの検討（構成図）

資料1

南薩地域の現状・課題　資料2－1

【交通特性】
○自動車交通への依存度が県内でも高い
○本土南端に位置する地理的条件（半島地域）
◆高速道路ICへのアクセスが困難

【産業・物流】
○多くの日本一を誇る農林水産業
○食料品製造業や電子部品製造業が盛ん
○生産地・製造拠点が広範囲に立地
◆幹線道路へのアクセス性が不十分

【観光・人流】
○多様で魅力的な観光資源が豊富
◆南さつま～指宿間のアクセス性が悪い

【防災】
○激甚化・頻発化する災害リスク
○幹線道路に事前通行規制区間等が存在
◆防災拠点へのアクセス性が不十分
◆確実なアクセス性の確保

資料2－2
地域の道路ネットワークに関する意見

・半島を横断する道路整備による輸送の効率化を期待
・南さつま市～指宿市間のルートがわかりづらい
・南薩各地へつながる広域ルートとして縦軸と横軸のネットワークが重要
・救急医療圏域の拡大を期待
・南薩地域振興局移転も考慮する必要がある

資料2－4
道路ネットワークと地域連携の現状・課題

・複数の縦軸路線あり
・横軸の日常的なアクセス性が低い

南薩地域の目指す姿　資料2－3

■基幹産業である農林水産業、観光関連産業の更なる振興

■高い技術力を有する製造業の競争力強化・将来を担う新たな産業創出

南薩地域の広域道路ネットワークのあり方

縦軸と一体となる横軸の形成により道路ネットワーク機能を最大限発揮

《将来像》　*かごしま新広域道路交通計画から参照*

人・モノの交流を支える道路ネットワークの形成

「人・モノ」が行き交う南の拠点、かごしまづくり

広域交流（交流人口の拡大）

物流の効率化

地域社会を支える道路ネットワークの形成

豊かで快適な暮らしの実現と活力ある地域づくり

半島地域の生活支援
（日常移動の利便性向上）

観光振興

災害に強い道路ネットワークの形成

災害に強く安全な暮らしやすい地域社会

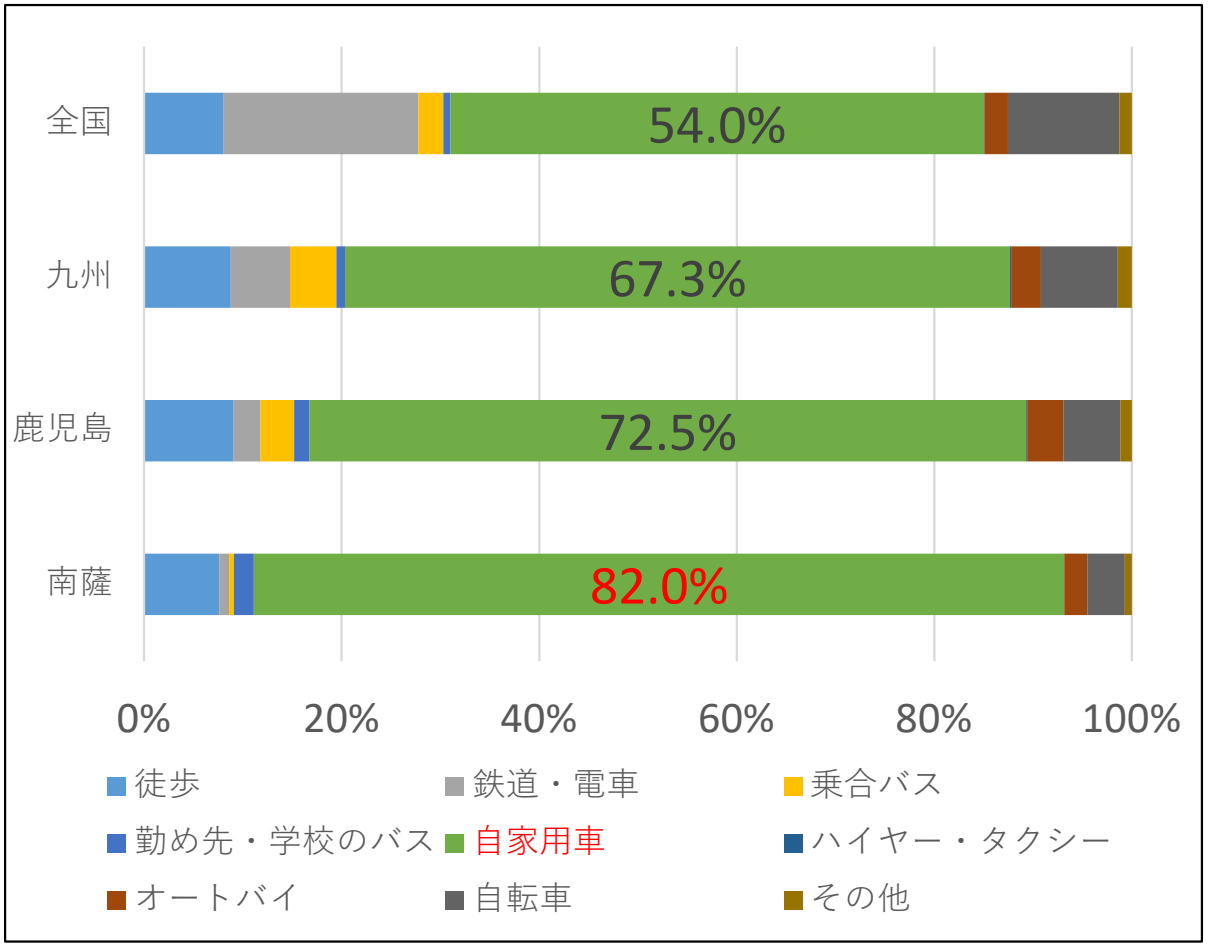
災害時の広域支援
代替路の確保
防災機能強化

地域の現状と課題（交通特性）

資料2－1

○ 公共交通機関は、ＪＲ指宿枕崎線や鹿児島市発着の便数が少ないバスのみであり、移動手段は**自動車交通への依存度が高い**。
○ **半島地域という地理的条件**から、**高速道路ＩＣへのアクセスが困難**。

従業地･通学地による交通利用分担率



※R2国勢調査結果より「徒歩のみ」または「交通手段が1種類のみ」について集計

九州域内における半島地域の時間圏域

（R3.7 九州地方新広域道路交通ビジョン抜粋）



枕崎市～東京都中央卸売市場　約1,400km、約19時間
（トラック輸送、高速道路利用時）

地域の現状と課題（産業・物流）

資料2－1

○ オクラやお茶など**多くの農産物の出荷量が全国一**を誇り、カツオ節の生産量は枕崎市・指宿市で全国シェアの７割。
○ 豚・肉用牛の畜産飼養頭数、と畜頭数は、南九州市・指宿市を中心に県全体の約２割を占め、畜産王国鹿児島の一翼を担う。
○ 枕崎漁港・山川漁港の保税蔵置場や水産物･畜産物関連の輸出認定登録加工施設など農林水産業関連の拠点も多く立地。
○ 枕崎市は、鰹由来の出汁や焼酎など食品・飲料の製造が盛ん。南さつま市には、光ディスク修復装置世界一の企業が立地。
○ 幹線道路には、線形不良箇所も多く、事故による通行止（渋滞）や商品の品質低下が課題。
○ **生産地･製造拠点が広範囲に立地**。**幹線道路へのアクセス性が不十分**○ 鰹節製造では、原料の多くを博多･焼津方面から調達。生産コストを逼迫
○ 食肉製造業では、地域内のサプライチェーンの走行性、安全性が課題　○ トラックドライバー不足が進む中、モーダルシフトの取組も重要視

青　果　物

■南薩地域の主要青果物
［指宿市］ｵｸﾗ､ｽﾅｯﾌﾟｴﾝﾄﾞｳ そら豆（全国１位）
［南九州市］さつまいも（県内１位）
［南さつま市］らっきょう（全国４位）

指宿市の主要青果物

主要青果物	全国シェア	全国順位
スナップエンドウ	46%	第1位
オクラ	31%	第1位
そら豆	18%	第1位

畜　産　品

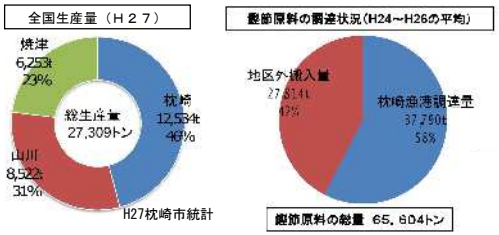
■肉用牛・豚
・飼養頭数・と畜頭数は、県内の約１～２割を占める。
・南九州市、指宿市には多くのと畜場、輸出認定食肉加工施設が立地。
・JA食肉かごしま南薩工場を核とした地域は、国の「農林水産物･食品の輸出拡大実行戦略」において有数の牛肉の輸出産地に登録。

肉用牛・豚の飼養頭数

	肉用牛	豚
枕崎市	3,600	23,600
指宿市	24,500	47,500
南さつま市	8,140	9,170
南九州市	16,320	89,900
南薩合計	52,560	170,170
鹿児島県	337,800	1,199,000

水産加工品

■全国三大生産地
・枕崎（５割）、山川（３割）、焼津（２割）
・枕崎、山川は、生産加工場、原料保管倉庫等を備えた生産拠点
・枕崎では原料の約４割超を区域外から調達



お　茶

■全国二大生産地
・静岡県（４割）、鹿児島県（３割）

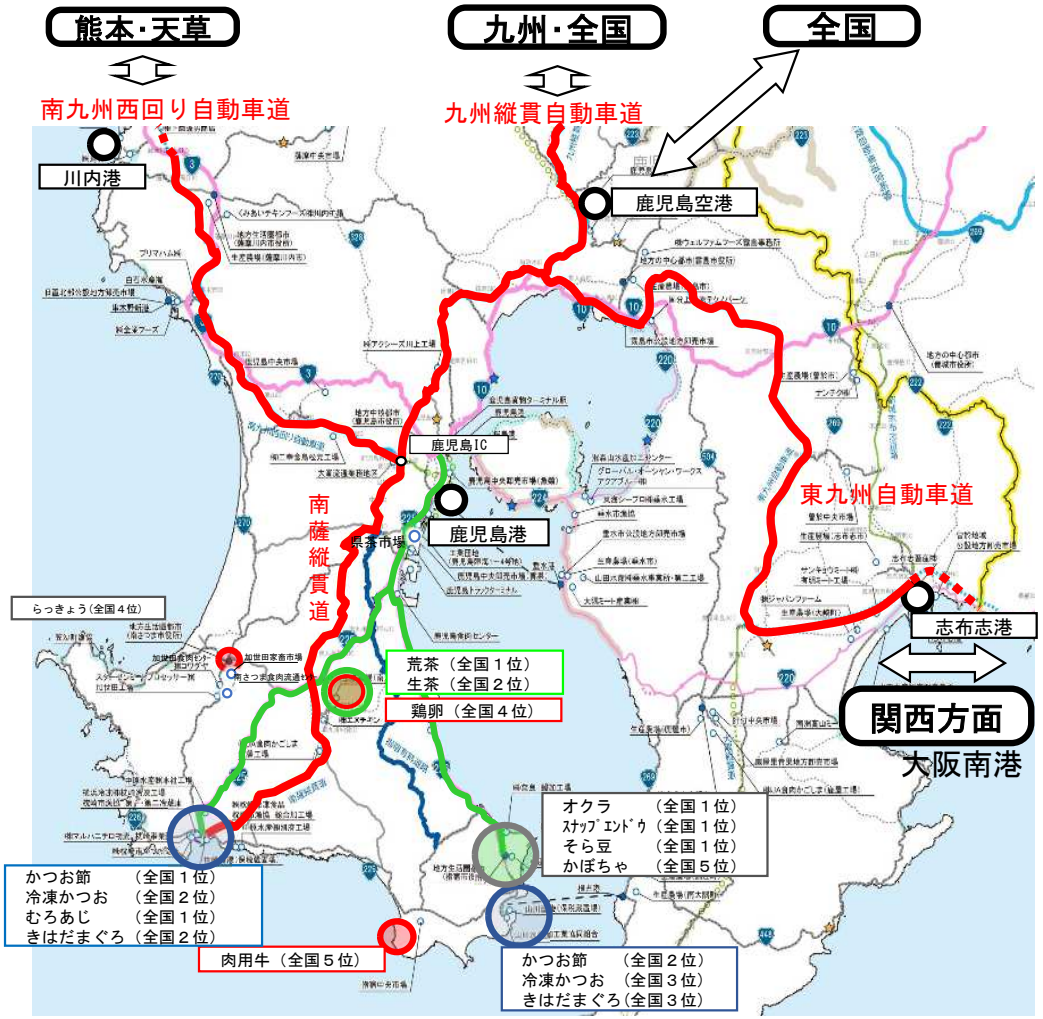
■県内の流通状況
・仕上茶（３割）、荒茶（７割）
ドリンク需要を背景に荒茶のまま県外出荷
・南九州市は、県内生産量の約５割を誇る

全国生産量



県内生産量

順位	市町村	生産量
1位	南九州市	12,928t (48.6%)
2位	志布志市	3,844t (14.5%)
3位	枕崎市	1,534t (5.8%)
3位	霧島市	1,534t (5.8%)
5位	曽於市	1,134t (4.3%)
6位	鹿児島市	917t (3.4%)
7位	日置市	887t (3.3%)



※資料における輸送ルートは、各種公表資料や地元市へのヒアリングに基づき想定したものであり、今後の社会情勢の変化等により変わることがある。

地域の現状と課題（観光・人流）

資料2－1

- 南薩地域沿岸は、国立自然公園・県立自然公園に指定され、豊かな自然や良好な景観に恵まれている。
- 指宿市温泉郷、知覧の武家屋敷など国際的に重要な観光地のほか、吹上浜、開聞岳、知覧茶畑、枚聞神社、特攻平和会館など**多様で魅力的な多数の観光地**が広く分散。宿泊施設が多い指宿市を中心とした観光ルートが発達。
- 県外各地や鹿児島空港から遠く、**南さつま市～指宿間のアクセス性が悪い**ため、南薩地域全体としては日帰り観光が中心。
- 大手旅行会社が指宿市を拠点とした長期滞在ツアーを企画するなど滞在型観光のポテンシャルが高い。
- かごしま未来創造ビジョン「南薩地域　地域振興の取組方針」では、地域特有の観光資源を生かした広域的な周遊型観光を推進。
- 観光の「稼ぐ力」の向上を目指しているが、回遊性の向上が課題。

広域的な周遊型観光の推進

【イメージ図】

県外各地・鹿児島空港

年別入込観光客数（宿泊）　単位：千人

	H27	H28	H29	H30	R1
指宿市	683	645	646	682	614
枕崎市	31	29	32	30	32
南九州市	30	27	31	33	37
南さつま市	71	84	80	85	81
合計	815	785	789	831	764

年別入込観光客数（観光地集計）　単位：千人

	H27	H28	H29	H30	R1
指宿市	3,144	3,048	3,176	3,295	3,096
枕崎市	666	641	500	589	567
南九州市	826	660	700	770	633
南さつま市	1,801	1,625	1,656	1,634	1,478
合計	6,437	5,974	6,032	6,288	5,775

（出典：各市統計資料）

【南さつま・枕崎地区】食やスポーツ体験



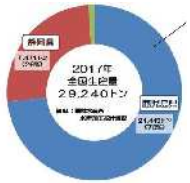


吹上浜（日本三大砂丘）
砂の祭典
観光客数：495千人(H27～R1)



鑑真記念館

全国の鰹節生産量



枕崎4割，山川3割

【南九州地区】歴史的資源，平和教育，農業体験



知覧特攻平和会館
観光客数：714千人(H27～R1)
観光資源台帳：ランクB



知覧武家屋敷
観光客数：1,990千人(H27～R1)
観光資源台帳：ランクA



知覧の茶畑
観光資源台帳：ランクB



長期滞在型ツアーパンフレット

【指宿地区】滞在型観光拠点



指宿温泉郷
観光客数：3,113千人(H27～R1)
観光資源台帳：ランクA



砂むし温泉



指宿菜の花マラソン



池田湖（九州最大の湖）
観光資源台帳：ランクB



開聞岳
観光資源台帳：ランクA

地域の現状と課題（防災）

資料2－1

○ これまで台風や大雨の風水害により、甚大な災害が頻発。今後、**激甚化、頻発化する異常気象や大規模地震など災害リスクが高まっている**。
［台風・大雨］将来の外力増により、南薩沿岸域の高潮や万之瀬川・花渡川流域の河川氾濫など、甚大な被害が懸念
［大規模地震］種子島東方沖地震や南海トラフ地震では、指宿市や南さつま市を中心に数千棟の建物被害や人的被害を想定
○ 国道226号は、事前通行規制区間のほか、特殊土壌由来の道路防災リスク箇所や河川氾濫時の通行不能区間が顕在。
○ 広域な災害発生時、鹿児島市などからの後方支援や、被災地への救援活動を迅速に展開するため、分散している**防災拠点へのアクセス性向上が必要**。

南薩地域における災害リスク

南薩地域における災害履歴

年月	災害名	異常気象	浸水戸数（戸）	家屋被害（棟）	死者数
S20. 9	枕崎台風	台風	14	2,098	16
S24. 6	デラ台風	台風	160	29	0
S26. 10	ルース台風	台風	1,475	2,504	67
S40. 8	台風15号	台風	0	312	0
S46. 18	台風19号	台風	2,042	50	1
S58. 6	大雨被害	梅雨前線	2,500	0	1
S60. 8	台風13号	台風	24	1,248	0
H 5. 9	台風13号	台風	2,654	6,890	31
H 9. 9	台風19号	台風	910	248	0
H12. 6	大雨被害	梅雨前線	966	24	0
H27. 8	台風15号	台風	1	113	0

※昭和５８年以前については一部未集計データあり

南さつま市加世田
万之瀬川水系加世田川
梅雨線豪雨氾濫(S58.6)



枕崎市花渡川
梅雨前線豪雨氾濫(H12..7)



国道２２６号
法面崩壊（H30年6月）



越波（R4年9月台風14号）



枕崎市沿岸部 高波状況



H25 鹿児島県地震等被害予測調査
種子島東方沖地震による家屋の損壊戸数

市町村名	最大震度	家屋損壊（棟）		
		全壊	半壊	計
枕崎市	５強	40	200	240
指宿市	６弱	550	1,900	2,450
南さつま市	５強	310	1,100	1,410
南九州市	５強	290	940	1,230
計		1,190	4,140	5,330

※南海トラフ地震では，4市全体で1,660戸の
建物被害，南さつま市で最大津波7.30mを想定

災害医療拠点 薩南病院（南さつま市）



道の駅 川辺やすらぎの里（南九州市）



✕ 通行不能箇所（河川氾濫） ✕ 異常気象時事前通行規制箇所（雨量，越波）

主要拠点	都市	○	市町村役場（本庁、支所）
	防災拠点	○	災害医療拠点、道の駅、災害時物資集積拠点 指定行政機関、指定公共機関

地域の道路ネットワークに関する意見

資料2－2

●産業・物流に関する意見

- 地元の特産品の輸送は陸路が頼り。薩摩半島南部に位置する南薩地域から全国への輸送には時間がかかり、**高速道路ＩＣへ早く到達できる道路ネットワーク**が必要。【南さつま市商工会】
- 生産者の所得を１円でも向上させるため、陸送コストを下げることが重要。そのためには地元農産品が１日・１時間でも早く市場に到着できる道路ネットワークが必要。【南さつま農協】
- 国道２２６号を利用し、鹿児島市や全国各地へ農産品を輸送しているが、カーブも多く、荷崩れによる荷傷み(品質低下)が生じている。【指宿市】
- **指宿市の肉牛は、南九州市知覧や南さつま市の食肉加工場に出荷**しているが、**現道はカーブや交差点も多い**。薩摩半島横断道路により、時間短縮、燃料節減、肉牛へのストレスフリーによる肉質改善等の効果が期待できる。【指宿市】
- 鰹節の原料である冷凍カツオの多くを県外(博多・焼津)から陸送している。また、鰹節は、南薩縦貫道・九州縦貫道・東九州道を経由し、志布志港から全国各地へ輸送している。生産性向上(陸送コスト縮減)のため、高速な道路ネットワークが重要であり、**南薩縦貫道の機能強化が必要**である。【枕崎市】
- 市内の物流業者は、輸送ルートとして南薩縦貫道、国道２２５号を利用している。【南九州市】
- トラックドライバー不足が深刻であり、現在、鹿児島県本土から全国各地には、高速道路を利用し、志布志港・宮崎港・北九州に輸送し、フェリーを活用したモーダルシフトが進んでいるが、船舶の輸送枠確保が課題である。【ＪＡ物流かごしま】
- **薩摩半島横断道路により、指宿方面から全国各地への輸送の効率化が期待**できる。【ＪＡ物流かごしま】

●観光・人流に関する意見

- 最近では、短い時間で多くの観光地を巡るのがトレンド。観光マップも最近は時間軸で表すようになっている。観光客を呼び込むためには、移動時間の短縮が必要である。【指宿市観光協会】
- 南さつま市や南九州市へのルートは色々あるが、**わかりづらく案内しづらい**。国道２２６号から県道に入ると、**線形が悪く幅員が狭いため、大型バスは走行しにくい**。と言う声をよく聞く。【指宿市観光協会】

●防災に関する意見

- 大規模災害が発生した場合、国道２２５号・２２６号の代替ルート、**南薩各地へつながる広域ルートとして南薩縦貫道、薩摩半島横断道路を基軸としたネットワークが重要**である。【南さつま市・指宿市】
- 道の駅川辺やすらぎの郷は、大規模災害時の防災拠点として機能が期待される。【南九州市】

●その他の意見

- 薩摩半島横断道路により、南さつま市の新薩南病院や指宿市の国立医療センターへの搬送時間が短縮され、**救急医療圏域の拡大が期待**される。【南九州市】
- **南薩地域振興局本庁舎の移転**も踏まえ、薩摩半島横断道路の検討を進めていく必要がある。【南九州市】

南薩地域の目指す姿

資料2－3

南薩地域の「稼ぐ力」の向上

南薩地域　地域振興の取組（R5.3）

■南薩地域の基幹産業である農林水産業、観光関連産業の更なる振興

■高い技術力を有する製造業の競争力強化や将来を担う新たな産業創出



南薩地域の優れたポテンシャル

農林水産業

■多くの日本一を誇る農林水産物


知覧のお茶


オクラ，スナップエンドウ

観光関連産業

■豊かな自然、国や県を代表する観光資源が豊富


指宿温泉郷


知覧武家屋敷

製造業

■地域の優れた製造業


鰹節
※全国シェアの約7割


食肉加工
※畜産王国かごしまの約2割

南薩地域　広域道路ネットワークの現状・課題

資料2－4

○縦軸ネットワークは、重要物流道路や緊急輸送道路を含む複数の路線があり、交流・物流機能、防災機能ともに充実するとともに、南薩縦貫道と指宿スカイラインにより、鹿児島市への定時性・速達性が確保されている。

○一方、横軸ネットワークは、これらの指定路線がなく、拠点都市間を連絡する交流・物流機能や防災機能が不足しており、現道は、広域道路ネットワークを担うための定時性・速達性が十分に確保されていない。

【縦軸】南薩縦貫道の現状

起終点	鹿児島IC～枕崎市 50km
旅行速度	鹿児島IC～枕崎市：55～60km
重要物流道路	指定済み
緊急輸送道路ＮＷ計画	第１次（高規格）
県道路啓開計画 （想定地震：鹿児島湾直下）	進出ﾙｰﾄ※一部

【縦軸】国道225号の現状

起終点	鹿児島市～枕崎市 52km
旅行速度	谷山～川辺IC　：45～50km 川辺IC～枕崎市：40～45km
重要物流道路	指定済み
緊急輸送道路ＮＷ計画	第２次※一部、第１次
県道路啓開計画 （想定地震：鹿児島湾直下）	進出ﾙｰﾄ・被災地内ﾙｰﾄ※一部



路線凡例
- 高規格道路
- 一般広域道路
- 構想路線
- 補助国道
- 指宿ｽｶｲﾗｲﾝ

【縦軸】国道226号の現状

起終点	鹿児島市～指宿市32(47※1)km
旅行速度	40～45km
重要物流道路	指定済み
緊急輸送道路ＮＷ計画	第２次※一部、第１次
県道路啓開計画 （想定地震：鹿児島湾直下）	進出ﾙｰﾄ・被災地内ﾙｰﾄ※一部

※1 国道226号の()書き延長は国道225号との重複区間(照国～影原)を含む

【縦軸】指宿スカイラインの現状

起終点	鹿児島IC～指宿市 51km
旅行速度	谷山IC～大迫：55～60km
重要物流道路	—
緊急輸送道路ＮＷ計画	第１次
県道路啓開計画 （想定地震：鹿児島湾直下）	広域移動ﾙｰﾄ

【横軸】薩摩半島横断道路（現道）の現状・課題

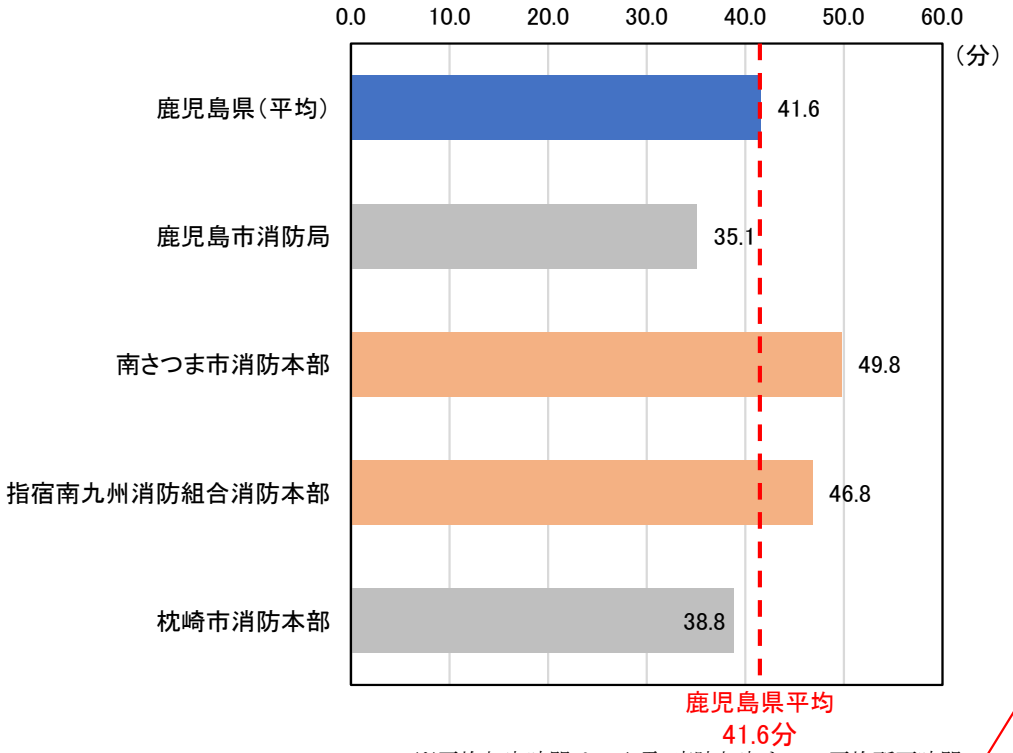
起終点	南さつま市～指宿市 49km
旅行速度	南さつま市～南九州市：35～40km 南九州市～指宿市：40～45km
重要物流道路	—
緊急輸送道路ＮＷ計画	一部、第１次
県道路啓開計画 （想定地震：鹿児島湾直下）	—

地域連携の現状と課題（救急：平均搬送時間）

資料2－4

〇南薩地域の救急搬送における「病院収容までの平均所要時間（入電～収容）」は、市によって大きな乖離が生じている。
〇枕崎市（38.8分）のように都市施設が集中し迅速な搬送が可能な地域がある一方、管轄エリアが広く居住地が分散している南さつま市（49.8分）や指宿南九州（46.8分）では、収容までに県平均（41.6分）を大きく上回っている。
〇市街地や集落が点在する地域特性を持つ南薩地域の救命率向上には、**広域的なアクセス環境改善が地域課題**となっている。

■県内消防本部別の平均収容時間※



※平均収容時間は、入電-病院収容までの平均所要時間
資料：令和5年中の救急業務における消防本部別実施状況（参考資料4）消防庁

■消防本部別の救急業務実施状況（R5年）

NO	本部名称	出場件数	搬送人員	【入電−現着】平均所要時間 ※（）内県全体比	【入電−病院収容】平均所要時間 ※（）内県全体比	平均収容時間ランキング（短い順）
0	鹿児島県全体	99,484件	88,710人	9.6分	41.6分	−
2～4	南薩地域	7,810件	7,305人	9.7分（+0.1分）	46.3分（+4.7分）	−
1	鹿児島市消防局	38,546件	33,456人	9.1（−0.5分）	35.1分（−6.5分）	2位
2	南さつま市消防本部	1,983件	1,866人	10.1（+0.5分）	49.8分（+8.2分）	16位
3	指宿南九州消防組合消防本部	4,628件	4,304人	10.7（+1.1分）	46.8分（+5.2分）	14位
4	枕崎市消防本部	1,199件	1,135人	5.0（−4.6分）	38.8分（−2.8分）	3位

※鹿児島県全体は県内20消防本部の合計出場件数、搬送人員、平均所要時間を集計
資料：令和5年中の救急業務における消防本部別実施状況（参考資料4）消防庁

南さつま市消防本部と指宿南九州消防組合消防本部の病院収容時間は、県平均を大きく上回る（+5分以上）

地域連携の現状と課題（平常時：拠点地域間のアクセス性）

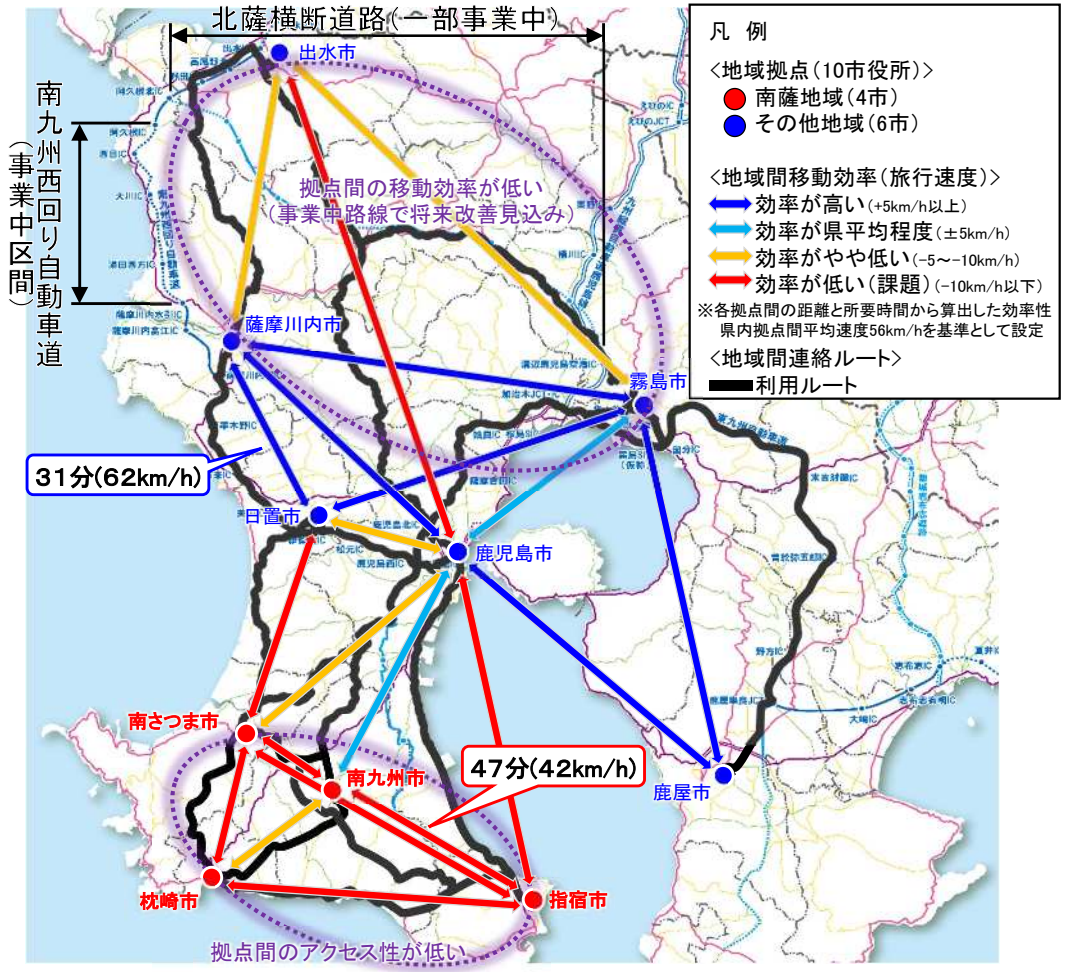
資料2－4

○鹿児島県内の地域拠点間移※動において、**南薩地域はその他地域と比較して「物理的な距離」に対して「移動に要する時間」が長く、移動効率に大きな地域格差**が生じている。

○例えば、移動距離が32～33kmと同じ条件である南薩地域の「指宿市～南九州市」間とその他地域の「日置市～薩摩川内市」間を比較すると、南薩地域の方が約16分も余計に時間がかかっており、**日常的なアクセス性の低さ**が地域課題となっている。

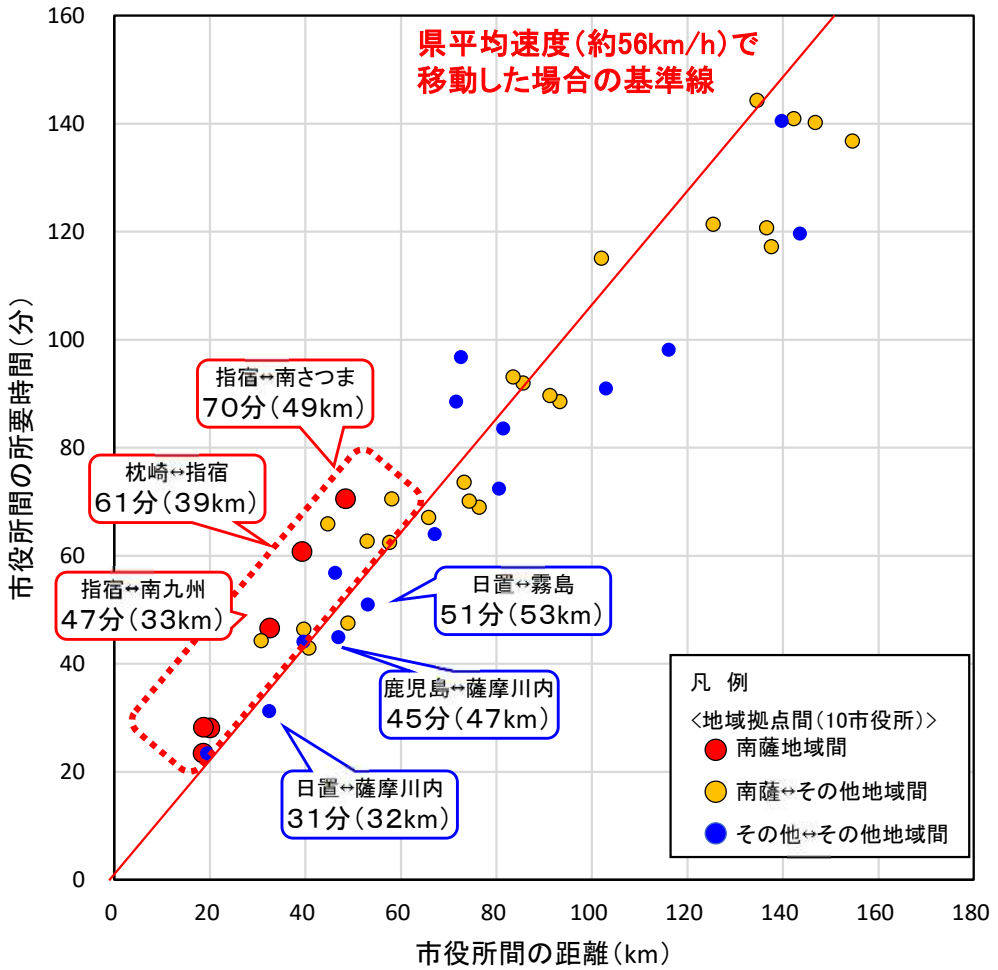
※地域拠点10市：県庁所在地「鹿児島市」、定住自立圏構想「鹿屋市」「指宿市」「薩摩川内市」「南さつま市」「霧島市」「出水市」「南九州市」、ほか「枕崎市」「日置市」を設定

■県内10地域拠点間の移動効率（旅行速度）



資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日12h平均）

■県内10地域拠点間の所要時間×距離の関係



資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日12h平均）

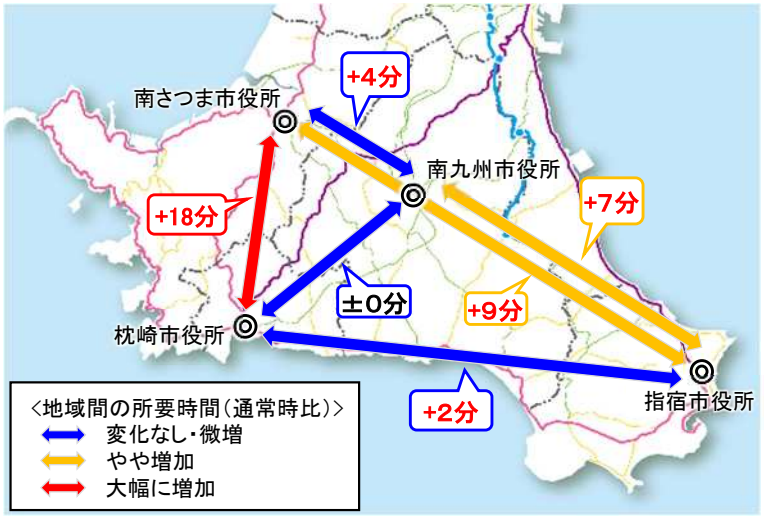
地域連携の現状と課題（被災時：拠点地域間のアクセス性）

資料2－4

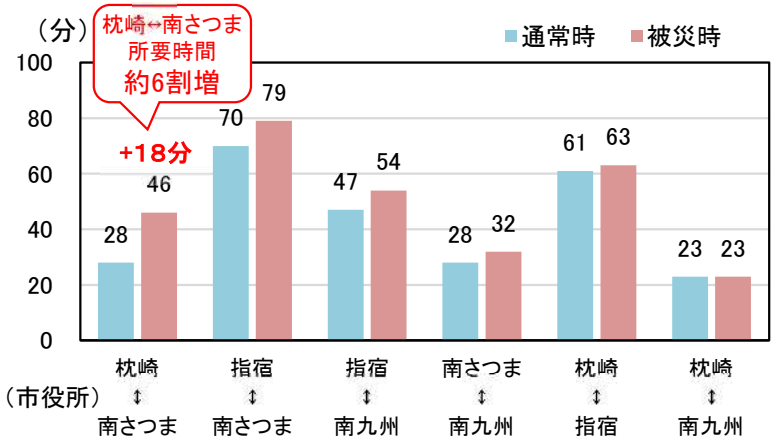
○通常時でも移動効率が低い南薩地域において、面的な被災通行止めが発生した際には、大幅な迂回を強いられ、著しい時間ロスとアクセス性の低下（日常活動・地域間連携の寸断）を招いていることから、**被災時の確実なアクセス性の確保**が必要。

○枕崎市～南さつま市間は通常時に対して所要時間が＋18分も増加する等、南薩地域内の他地域間に比べて、過去の被災による時間ロスが課題となっている。

■被災時※における南薩地域間のアクセス性の低下度（通常時との比較）

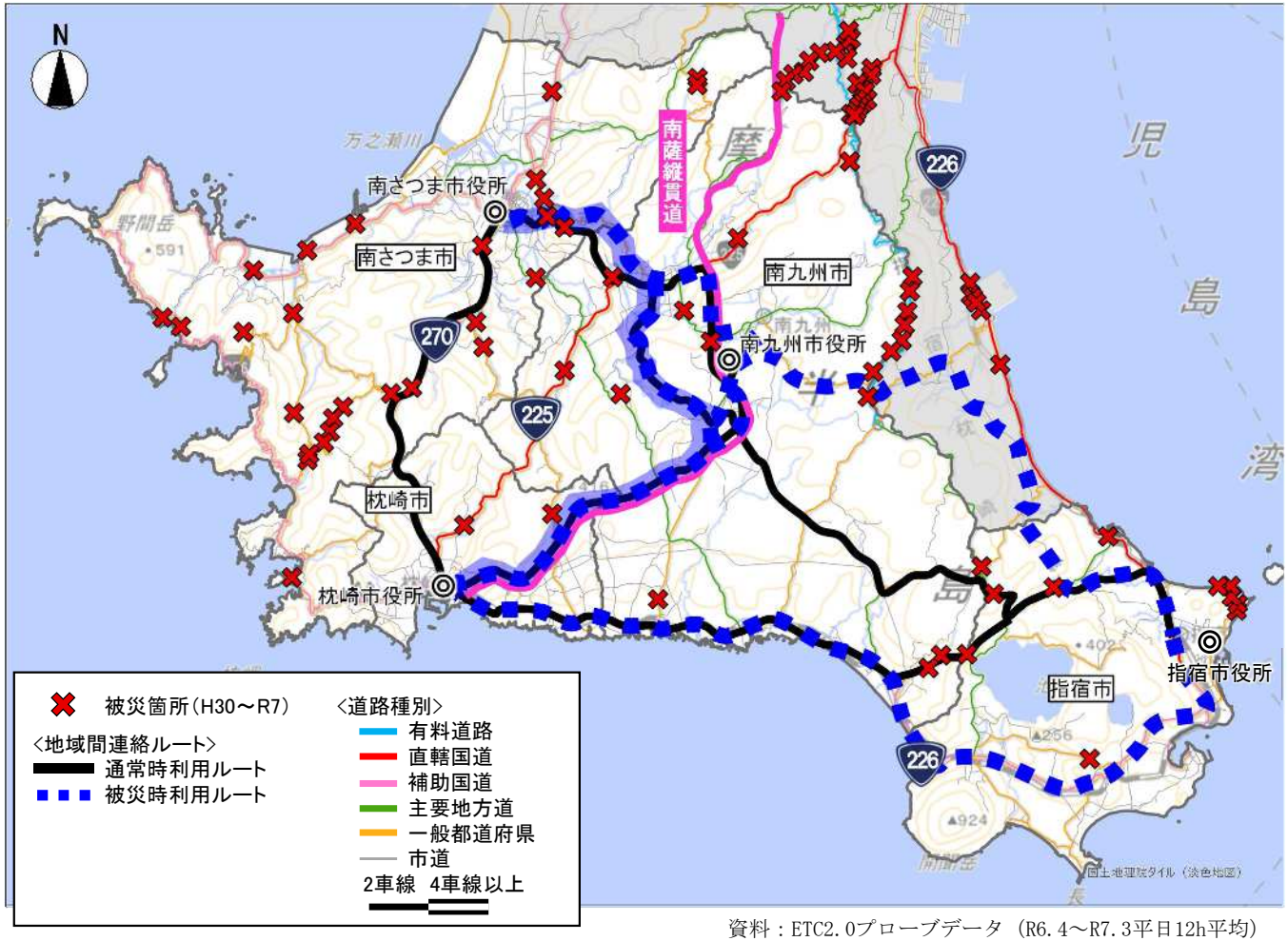


■南薩地域間の所要時間の被災時比較



資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日12h平均）

■被災時※における南薩地域間のアクセス性の低下度（通常時との比較）



資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日12h平均）

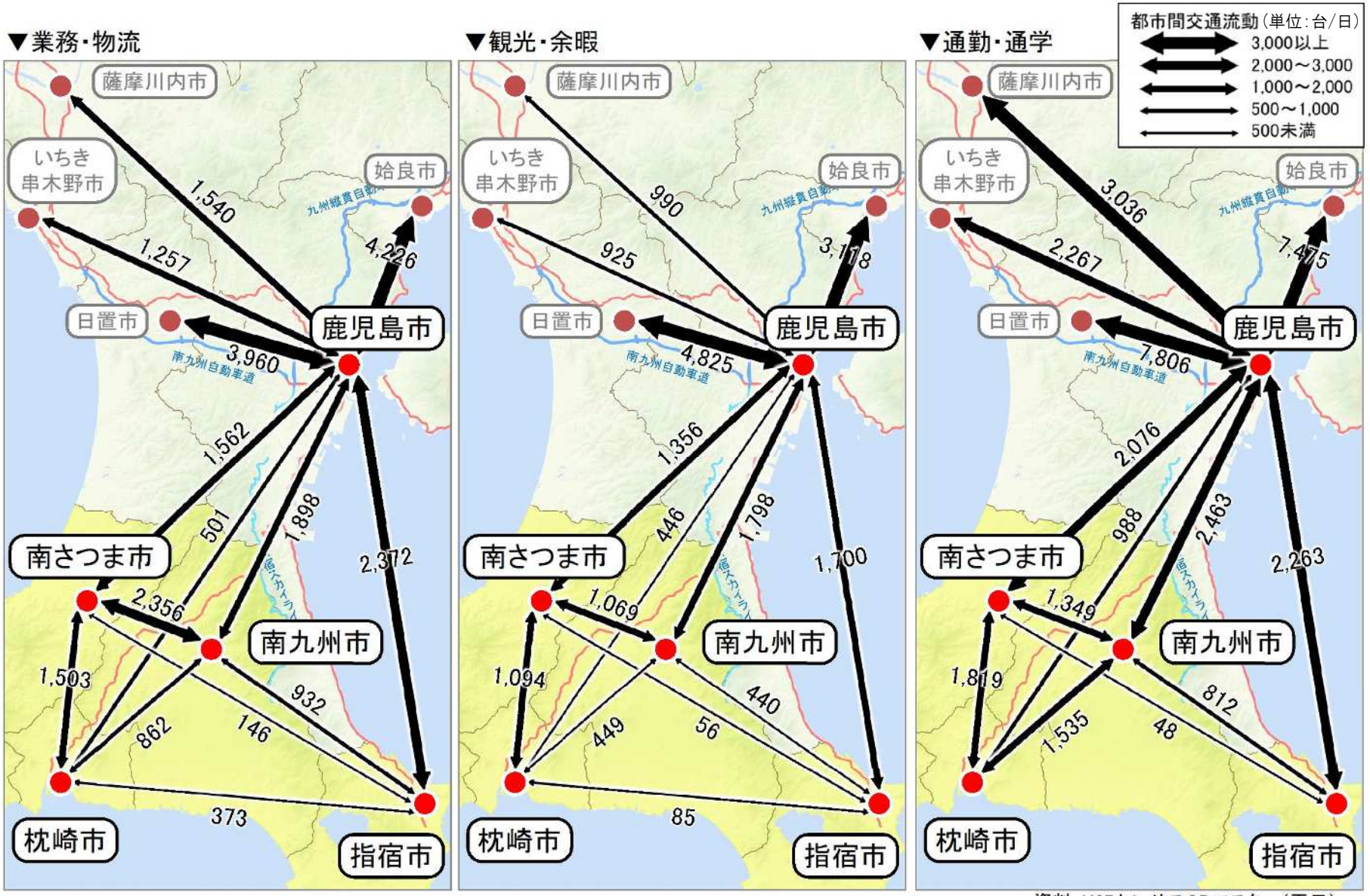
※ルート選定前提条件：通常時は県道以上、被災時は基幹道路も使う（市道・農道は30km/hを適用）

※被災時利用ルート：H30～R7に発生した県道以上の全面通行止め災害（崩土等）箇所を全部通行止めとした場合における迂回ルート
想定する迂回ルートは、大型車も通行可能な対面2車線以上の道路を選定している

地域連携の現状（目的別の地域間交通流動）

資料2－4

○「**業務・物流**」は、**南さつま市と南九州市**が大きく、**指宿市・南九州市・南さつま市と鹿児島市**もそれぞれ大きい。
○「**観光・余暇**」は、**南さつま市と南九州市・枕崎市**が大きく、**南九州市・指宿市・南さつま市と鹿児島市**もそれぞれ大きい。
○「**通勤・通学**」は、**南九州市・指宿市・南さつま市と鹿児島市**がそれぞれ大きく、**枕崎市、南九州市、南さつま市**は互いに大きい。

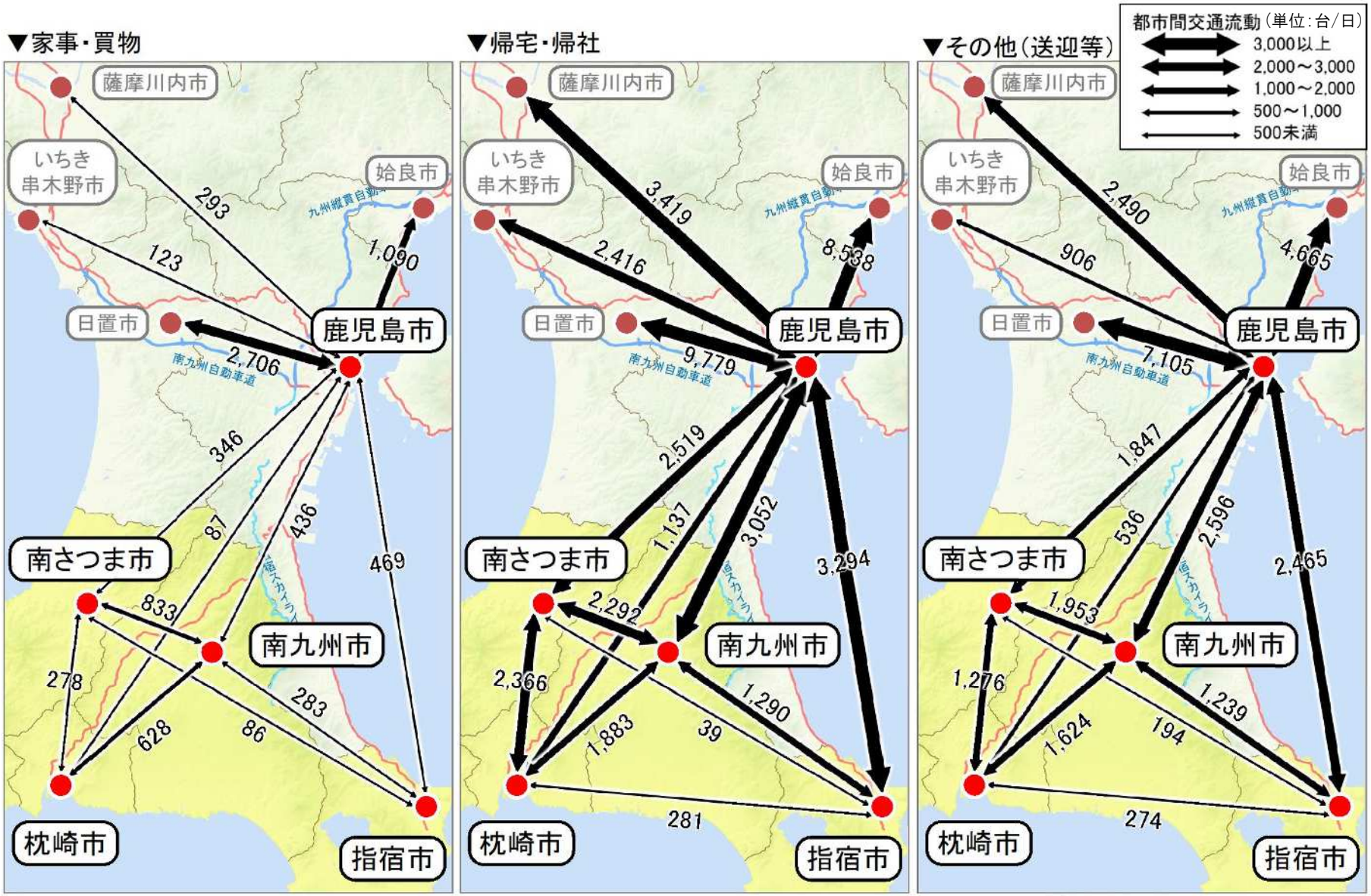


資料：H27センサスODマスター（平日）

地域連携の現状（目的別の地域間交通流動）

資料2－4

○ 「家事・買物」は、南九州市と南さつま市・枕崎市が大きい。
○ 「帰宅・帰社」は、指宿市・南九州市・南さつま市と鹿児島市がそれぞれ大きく、南さつま市と枕崎市・南九州市がそれぞれ大きい。



資料：H27センサスODマスター（平日）

地域連携の現状と課題（地域間移動速度とＯＤの関係性）

資料2－4

○ 「全目的」での交通流動は、指宿市、南九州市、南さつま市と鹿児島市がそれぞれ大きく、南九州市・枕崎市と南さつま市がそれぞれ大きいが、南さつま市と指宿市の直接のつながりは小さい。

○ 南薩地域は、その他地域と比較して**各拠点間の移動速度の確保に課題**があり、南薩地域内においては、南さつま市と南九州市の間で、交通流動の大きさに見合った移動速度が確保されていない。

○ 一方、管轄区域を超えたはしご車や救急車の出動が可能になるような連携・協力体制の強化（消防・救急分野）や、JA鹿児島県経済連 南薩広域配送センターの設置（物流分野）など、従来の市町村境を超えた**地域連携の動きが高まっている**。









JA鹿児島県経済連 南薩広域配送センター
2023年6月から本格稼働

ＪＡいぶすき・ＪＡ南さつま管内の組合員へ直接生産資材を届けるとともに、ＪＡ事業の効率化によるサービス向上を支援

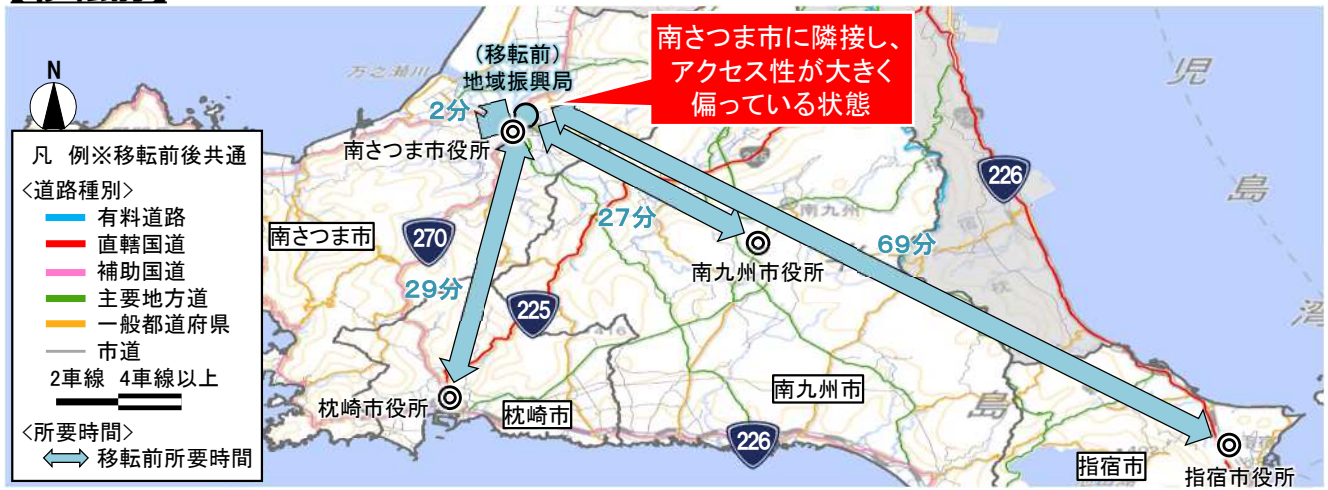
南薩地域振興局移転に伴う地域内のアクセス性変化

資料2－4

○地域振興局の移転により、南薩地域全体の平均所要時間は短縮し、行政サービスが向上
（ただし、南さつま市からのアクセス性は低下）

■地域振興局移転における南薩地域とのアクセス性（移転前との比較）

【移転前】

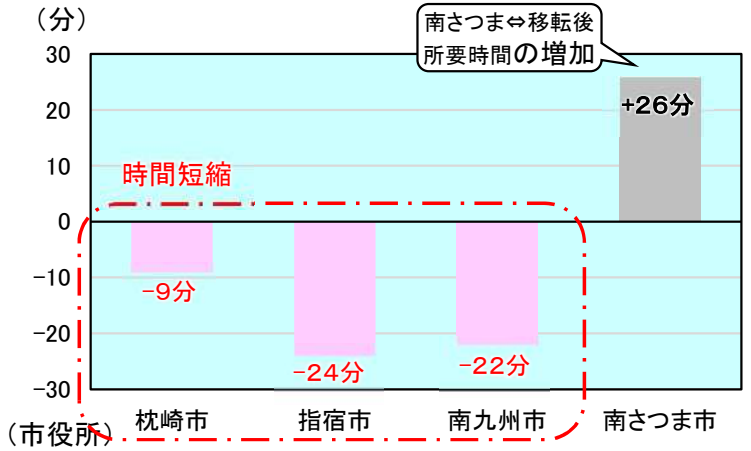


【移転後】



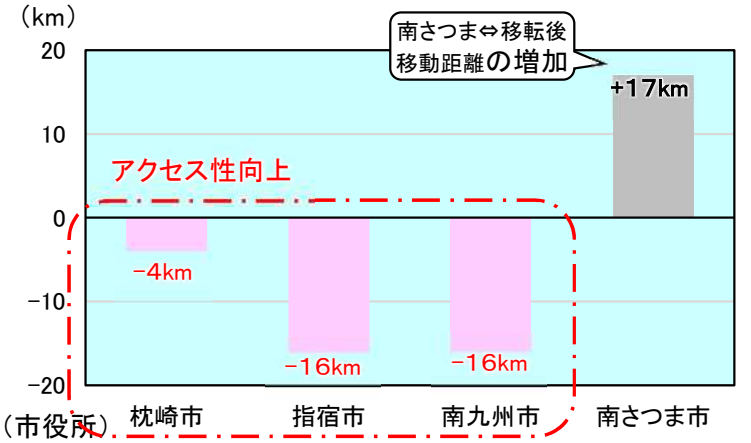
※移転前後の地域振興局と各市役所の位置関係と所要時間の変化を図化　資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日12h平均）

■移転前後の所要時間比較



資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日12h平均）

■移転前後の移動距離比較



資料：ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3平日12h平均）

薩摩半島横断道路に求められる役割（構成図）

資料3

かごしま新広域道路交通計画から参照

南薩地域の現状・課題や、
薩摩半島横断道路で想定される整備効果を踏まえ検討

南薩地域 広域道路ネットワークのあり方

縦軸と一体となる横軸の形成により
道路ネットワーク機能を最大限発揮

人・モノの交流を支える
道路ネットワークの形成

「人・モノ」が行き交う南の拠点、
かごしまづくり

地域社会を支える
道路ネットワークの形成

豊かで快適な暮らしの実現と
活力ある地域づくり

災害に強い
道路ネットワークの形成

災害に強く安全な暮らしやすい地域社会

目標

広域交流
（交流人口の拡大）

物流の効率化

半島地域の生活支援
（日常移動の利便性向上）

観光振興

災害時の広域支援
多重性・代替性の強化
防災機能強化

薩摩半島横断道路で
想定される整備効果

道路に求められる役割

鹿児島ICとのアクセス強化

※鹿児島IC・・・広域交通拠点等への連結点

生産地と加工拠点・物流拠点の
アクセス強化

南薩地域振興局周辺～
定住自立圏中心市周辺のアクセス強化

観光拠点間のアクセス強化

多重性・代替性の強化

薩摩半島横断道路に求められる役割

薩摩半島横断道路のあり方

資料3

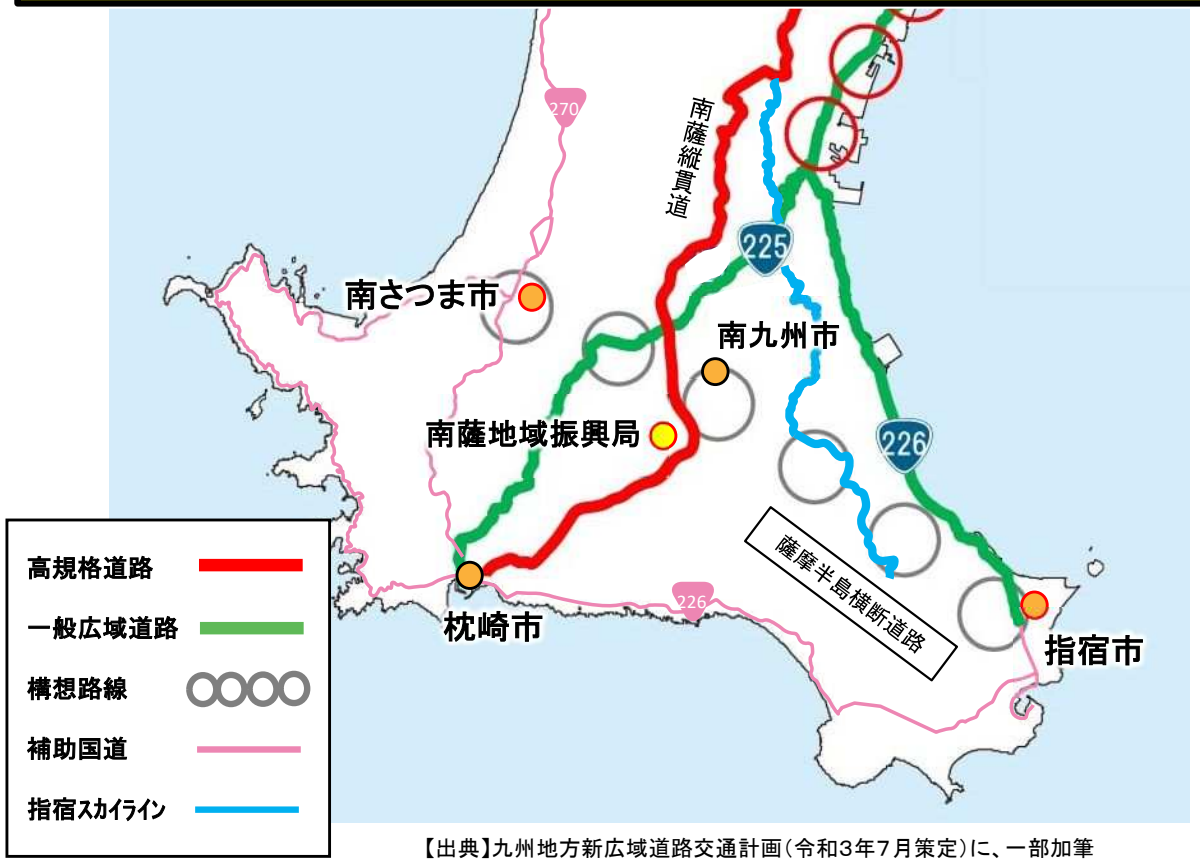
○これまで整理した南薩地域の現状・課題や薩摩半島横断道路で想定される整備効果から、かごしま新広域道路交通計画を踏まえて、4つの薩摩半島横断道路に求められる役割を検討。
○求められる役割の実現には、高規格道路（南薩縦貫道）を含む複数の縦軸路線を活用しつつ、不足する横軸路線を薩摩半島横断道路で補完し、道路ネットワークの機能強化を図る必要がある。

薩摩半島横断道路に求められる役割

- 生産地と加工拠点・物流拠点のアクセス強化
- 南薩地域振興局周辺～定住自立圏中心市周辺のアクセス強化
- 観光拠点間のアクセス強化
- 多重性・代替性の強化

薩摩半島横断道路のあり方

縦軸と一体となる横軸道路ネットワーク形成



【出典】九州地方新広域道路交通計画（令和3年7月策定）に、一部加筆

今後の進め方（検討区間の設定）

資料4



※全区間の距離は、南さつま市役所と指宿市役所を結んだ直線距離から算定しています。

今後の進め方

資料4

○　本日、「薩摩半島横断道路のあり方」や「検討区間の設定」について検討
○　今後、あり方や具体の整備効果を踏まえて、起点や終点、主な経過地などの概略ルートや道路構造を具体的に検討
○　検討にあたっては、縦軸との連携を強化する観点や、当該道路が複数の地域をまたぐ広域的な道路であることを踏まえ、３つの検討区間を設定

薩摩半島横断道路のあり方

求められる4つの役割の実現に向けた
縦軸と一体となる横軸道路ネットワーク形成

薩摩半島横断道路に求められる役割

- 生産地と加工拠点・物流拠点のアクセス強化
- 南薩地域振興局周辺～定住自立圏中心市周辺のアクセス強化
- 観光拠点間のアクセス強化
- 多重性・代替性の強化

・縦軸との連携強化
・複数地域をまたぐ広域的な道路

3つの検討区間を設定の上、
概略ルートや道路構造の検討

- 起終点
- 主な経過地
- サービスレベル

・整備の優先順位
・道路の整備効果

整備方針の決定