

道路の整備に関するプログラム 「かごしまこれからのみちづくり2018」(2018~2027)



地域高規格道路 都城志布志道路(志布志IC付近)

I 道路の整備に関するプログラムについて	1
II 本県の地域特性・交通特性	2
III 道路整備における課題	3
IV 道路整備の基本方針	4
① 人・モノの交流を支える道路ネットワークの形成	
② 地域社会を支える道路ネットワークの形成	
③ 災害に強い道路ネットワークの形成	
④ 道路施設の適正な維持管理	
⑤ 人・環境にやさしい道路空間の形成	
V 事業箇所	10
VI 道路整備の投資規模	48

令和7年3月
鹿児島県



(初版 平成31年3月)

I 道路の整備に関するプログラムについて

計画の目的

道路財特法による国費率のかさ上げ措置の継続等を踏まえた計画的な道路整備や、近年の道路をとりまく環境の変化に応じた新たな施策への取組を図るため、地域における道路整備の基本方針、同方針に資する事業等を明らかにするもの。

計画期間

2018～27年度の10年間

対象事業

(1) 事業主体 国土交通省、県、市町村、西日本高速道路株式会社

(2) 対象事業(事業中箇所)

- ・高規格幹線道路(国土交通省・西日本高速道路株式会社)
- ・地域高規格道路(国土交通省・県)
- ・直轄国道(国土交通省)
- ・補助国道・県道・市町村道(改築、災害防除、交通安全、老朽化対策など)
- ・都市計画道路(街路、土地区画整理)

内 容

(1) 道路整備の基本方針(地域の将来像を踏まえた取組方針、具体的な施策等)

(2) 基本方針に資する事業中箇所リスト

(3) 道路整備の投資規模

(計画期間2018～27年度、県事業・市町村事業)

※直轄事業・NEXCO西日本の事業は、参考扱い

計画の位置付け

◆地域の将来像「かごしま未来創造ビジョン(平成30年3月策定、令和4年3月改訂)」◆

策定主旨



改訂主旨



人口減少や少子高齢化の進行、技術革新の急速な展開など大きな変革期
時代の潮流を的確に捉え
県勢の発展や県民福祉の向上に向けて取り組むことが必要

本県の目指す姿「誰もが安心して暮らし、活躍できる鹿児島」



15の施策展開の基本方向

- 1 誰もが個性と能力を発揮し活躍できる社会の実現
- 2 結婚・妊娠・出産での希望がかなう社会の実現
- 3 健康で長生きできる社会の実現と良質な医療・介護の確保
- 4 地域を愛し世界に通用する人材の育成、文化・スポーツの振興
- 5 脱炭素社会の実現と豊かな自然との共生
- 6 安心・安全な県民生活の実現
- 7 快適な生活環境の向上と世界につながる県土の創造
- 8 個性を生かした地域づくりと移住・交流の促進
- 9 多様で魅力ある奄美・離島の振興
- 10 優れた水産業の「稼ぐ力」の向上
- 11 観光の「稼ぐ力」の向上
- 12 企業の「稼ぐ力」の向上
- 13 多彩なキャリアをデザインできる働き方の創出
- 14 デジタルテクノロジーを活用した県民の暮らしの質の向上
- 15 持続可能な行政財政運営

《道路交通分野に関する施策》

道路の整備に関するプログラム「これからのかごしまのみちづくり2018」 《5つの基本方針・11のプログラム》

II 本県の地域特性・交通特性

地域特性

国土の南端に位置

- アジア諸国に近く、我が国の南の玄関口となっている。

東京まで900km、大阪まで500kmであり、国土の南端に位置している。

■鹿児島県の位置



災害に脆弱な県土

- 県土の大半をシラス等の特殊土壌で覆われること、また台風の常襲地帯でもあるため、過去8年間の土砂災害発生件数は全国第一位となっている。

資料:国土交通省「都道府県別土砂災害発生状況」



豊富で魅力ある観光資源

- 美しい自然環境が織りなす四季折々の景観、特色ある島々、奥深い歴史を感じさせる名所、良質で豊かな温泉、更には、世界に誇る遺産群(候補地含む)など魅力ある観光資源が豊富にある。

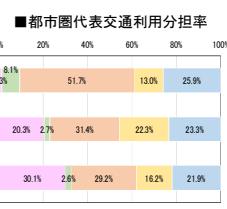


交通特性

◆自動車交通に大きく依存

- 半島・離島を有する本県は、公共交通機関の発達した大都市に比べて、自動車交通に大きく依存している。

資料:パーソントリップ調査



◆都市間のつながりが不十分

- 県内の拠点都市から県都鹿児島市・鹿児島空港までの60分圏域の拡大が不十分な状況である。

■鹿児島中央駅 ⇄県内主要都市など

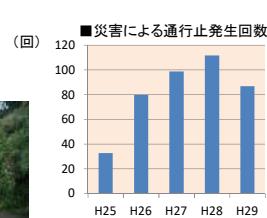


■鹿児島空港 ⇄県内主要都市など



◆災害による通行止が多発

- 集中豪雨や台風により、毎年多くの災害による通行止めが発生している。



半島・離島の地理的ハンディ

- 県土の39%が半島地域、27%が離島地域となっており、地理的特徴がある。

■本県における半島地域や離島の内訳



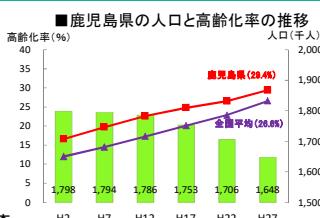
資料:H27国勢調査

半島は半島面積法、離島は島嶼面積法及び半島島嶼面積割合計算法による面積を指す

高齢化の進行が顕著

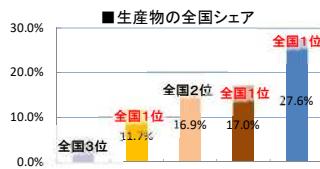
- 本県の人口のうち65歳以上が占める割合は全国平均を上回っており、早いスピードで高齢化が進行している。また、少子化や高齢化に伴う、人口減少も進んでいる。

資料:H27国勢調査



多くの日本一を誇る農林水産業

- 本県は農林水産業分野において多くの日本一を誇るポテンシャルを有しており、我が国の食の供給基地として重要な役割を担っている。

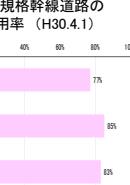


資料:生産農業所得統計(H28)、漁業・養殖業生産統計(H28)

◆広域道路ネットワークが不十分

- 高規格幹線道路の整備が、全国平均に比べて遅れている。

■高規格幹線道路の供用率(H30.4.1)



資料:鹿児島県



◆渋滞箇所が都市圏に集中

- 都市部を中心に慢性的な渋滞が発生し、特に人口の約4割が集中する鹿児島市に約9割の渋滞が集中しており、経済的損失が発生している。

■人口市町村別内訳



資料:H27国勢調査



資料:鹿児島国道事務所

◆道路施設の老朽化が進行

- 高度成長期に一斉に建設された道路ストックの高齢化が進んでいる。



【橋梁数 2,503橋】



建設後50年以上経過する施設の割合(県管理橋梁)

III 道路整備における課題

◆ 交通特性

- ◆ 自動車交通に大きく依存・・・・・・半島、離島を有する本県は、大都市に比べて、自動車交通に大きく依存。
- ◆ 広域道路ネットワークが不十分・・・高規格幹線道路の整備が、全国平均に比べ遅れている。
- ◆ 都市間のつながりが不十分・・・・県内各地から県都鹿児島市や鹿児島空港までの60分圏域の拡大が不十分。
- ◆ 淀滞箇所が都市圏に集中・・・・県人口の4割が集中する鹿児島市域に淀滞箇所の約9割が集中。経済損失が発生。

◆ 物流への対応

- ◆ 物流ターミナルや工業団地等が、鹿児島市域に集中し、交通渋滞が著しい。
- ◆ ポテンシャルが高い農林水産業関連の物流拠点と幹線道路の結び付きが弱い区間が残されている。
- ◆ 離島・奄美地域においては、各島内で日常生活上重要な空港・港湾との結び付きの維持が必要。



◆ 人流への対応

- ◆ 多様な交通モードが結節する鹿児島中央駅や、乗降客数の多い鹿児島港などが存在し、渋滞が著しい。
- ◆ 鹿児島市では、市役所周辺や県庁周辺、南部臨港エリアに従業員人口が集中するため、慢性的な渋滞が発生。
- ◆ 半島・離島を含め県土に広く分布している観光地への回遊性を高め、観光客に県内をくまなく周遊してもらうため、依存度が高い自動車交通の定時性、速達性の確保が必要。
- ◆ 離島・奄美地域においては、各島内で日常生活上重要な空港・港湾との結び付きの維持が必要。



◆ 防災への対応

- ◆ 気候変動の影響による台風・豪雨等の頻発や外力の増大、南海トラフ地震の発生など、今後様々な大規模自然災害の発生が懸念され、想定外の災害時においても道路機能が確保できるよう、平時からの取組が必要。
- ◆ 地理的ハンディがある中、県全体や半島ごとに災害時における広域交通の多重性の確保が必要。
- ◆ 直轄国道等の一部には、事前通行規制区間などの脆弱区間解消が必要。
- ◆ 台風被害が多い本県においては、引き続き無電柱化の推進が必要。



◆ 社会状況の変化や環境保全への対応

- ◆ 人口減少社会における高齢化や人口密度の低下等により行政コストが増大。
- ◆ 高度経済成長期に一斉に建設された道路ストックが急速に老朽化。限られた財源の下、計画的な予防保全対策の推進が必要。
- ◆ 交通事故は全体的に減少傾向にある一方、高齢者や自転車に起因する交通安全対策が必要。
- ◆ 低炭素社会づくりが必要とされる中、公共交通機関の利用促進や市街地部の緑化など、環境にやさしいまちづくりの促進が必要。
- ◆ 自然と共生する地域社会づくりが求められる中、自然環境に配慮した公共事業の推進が必要。



IV 道路整備の基本方針

① 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、
かごしまづくりを目指します。

② 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
ある地域づくりを支援します。

①-1 広域的な交流を支える「みちづくり」

➢ 県内各地から県都鹿児島市・鹿児島空港への連結の強化を図る。

①-2 効率的な物流を支える「みちづくり」

➢ 優れたポテンシャルを有する農林水産物等の効率的な輸送を支援するため、鹿児島空港や志布志港、川内港等の物流拠点と生産地・消費地との連結の強化を図る。

➢ 県域を越えた経済活動を支援するため、広域な主要都市間の連結の強化を図る。

② 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
ある地域づくりを支援します。

②-1 交通渋滞を緩和する「みちづくり」

➢ 交通渋滞による経済損失の軽減や都市機能の向上を図るため、特に鹿児島市域において交通渋滞対策を進める。

➢ 鹿児島市域において、物流・人流機能の確保及び中心市街地の活性化に資する南北方向の交通機能の強化を図る。

②-2 半島・離島・奄美地域の生活を支援する「みちづくり」

➢ 半島地域の交流を促進するため、半島地域内や他地域との連携の強化を図る。

➢ 離島・奄美において、日常生活上重要な空港・港湾等の拠点へのアクセスを強化する。

②-3 観光振興を支える「みちづくり」

➢ 優れたポテンシャルを有する観光資源を活かした地域振興のため、我が国や本県を代表する主要観光地とのアクセス強化を図る。

②-4 県内各地のまちづくりを支援する「みちづくり」

➢ 県内各地の地域づくりを支援する道路の整備を進める。

➢ 機能的な都市活動を確保し、都市の骨格を形成する道路の整備を進める。

③ 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
地域社会を目指します。

③-1 災害に強い「みちづくり」

➢ 災害発生時における道路交通の機能を確保するため、必要な道路整備を行うとともに橋梁の耐震対策、法面の防災対策及び無電柱化等を進め、緊急輸送道路のネットワークの強化を図る。

④ 道路施設の適正な 維持管理

●県民の安心安全な生活を支える
ため健全な道路ネットワーク
機能を維持します。

④-1 道路施設の適正な維持管理による「みちづくり」

➢ 橋梁やトンネルなどの個別施設ごとに策定する長寿命化修繕計画に基づき、予防保全対策などを計画的に実施し、長寿命化によるトータルコストの縮減、予算の平準化を図る。

⑤ 人・環境にやさしい道路 空間の形成

●県民が健やかで安心した生活を
送れる社会の実現を目指します。

●人と自然が共生する環境にやさ
しい社会の実現を目指します。

⑤-1 ひとにやさしい「みちづくり」

➢ 歩道整備やバリアフリー化等による快適な歩行空間の整備確保を図る。

⑤-2 環境にやさしい「みちづくり」

➢ 渋滞ポイントの改善や、交通結節点周辺の利用環境改善による公共交通への利用促進

➢ 道路整備時の自然環境への負荷軽減を図る。

⑤-3 安心・安全な生活を支援する「みちづくり」

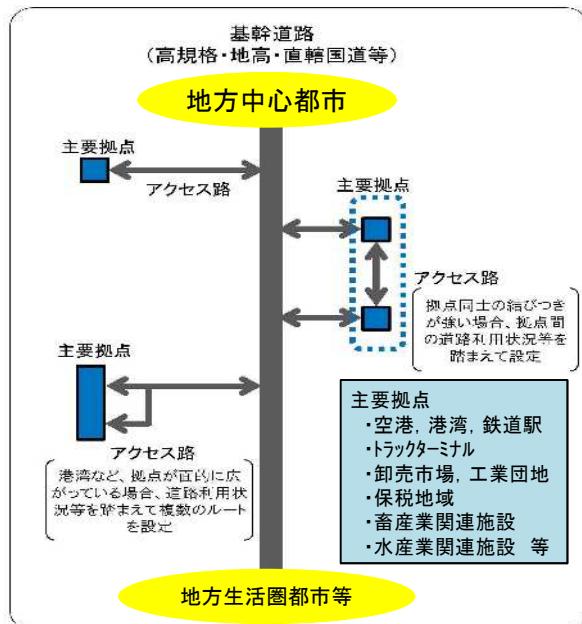
➢ 生活道路対策や交通事故等の危険性の高い道路の改善、緊急車両が進入困難な狭小道路の解消、安全な自転車走行空間の確保を図る。

IV 道路整備の基本方針

① 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
かごしまづくりを目指します。

交流・物流ネットワークのイメージ



①-1 広域的な交流を支える「みちづくり」

➢ 県内各地から県都鹿児島市・鹿児島空港への連結の強化を図る。

①-2 効率的な物流を支える「みちづくり」

➢ 優れたポテンシャルを有する農林水産物等の効率的な輸送を支援するため、鹿児島空港や志布志港、川内港等の物流拠点と生産地・消費地との連結の強化を図る。
➢ 県域を越えた経済活動を支援するため、広域な主要都市間の連結の強化を図る。



鮪王（長島町） 養殖ぶり出荷量全国一位



知覧のお茶（南九州市） 生産量全国二位



鰹節（枕崎漁港） 生産量全国一位



志布志港（国際ハーバー戦略港湾） 丸太輸出量全国一位



南九州最大の飼料基地



畜産業（大隅地区） 産出額全国一位



日本の輸出額に占める県農林水産物の輸出額

※道路網図は、令和7年4月時点での公表されているものです。
国輸出額: 2016年1月～12月、県輸出額: 2016年4月～2017年3月

養殖ブリ



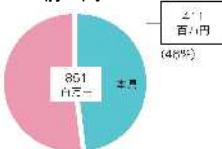
丸太



牛 肉



豚 肉



IV 道路整備の基本方針

③ 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
地域社会を目指します。

③-1 災害に強い「みちづくり」

➢災害発生時における道路交通の機能を確保するため、必要な道路整備を行うとともに橋梁の耐震対策、法面の防災対策及び無電柱化等を進め、緊急輸送道路のネットワークの強化を図る。



➢発災時にも迅速・適切な初動対応を可能とするため、緊急輸送道路の機能強化を図ります。
➢多重型道路ネットワークの形成を図り、発災時に地域の孤立化を防ぎ、日常生活や社会経済活動への影響を最小限に抑えます。

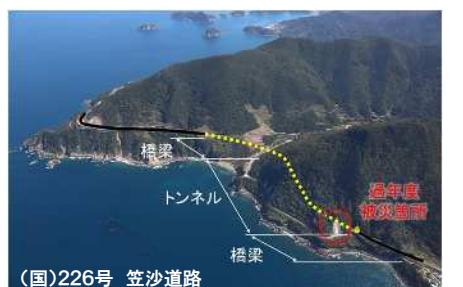
現道拡幅整備



法面対策



バイパス整備



➢バイパス整備等により、災害等のリスクを回避し、安全な通行を確保します。



落石防護柵工

耐震補強整備



全景



近景

無電柱化



IV 道路整備の基本方針

④道路施設の適正な維持管理

- 県民の安心安全な生活を支えるため健全な道路ネットワーク機能を維持します。

④-1 道路施設の適正な維持管理による「みちづくり」

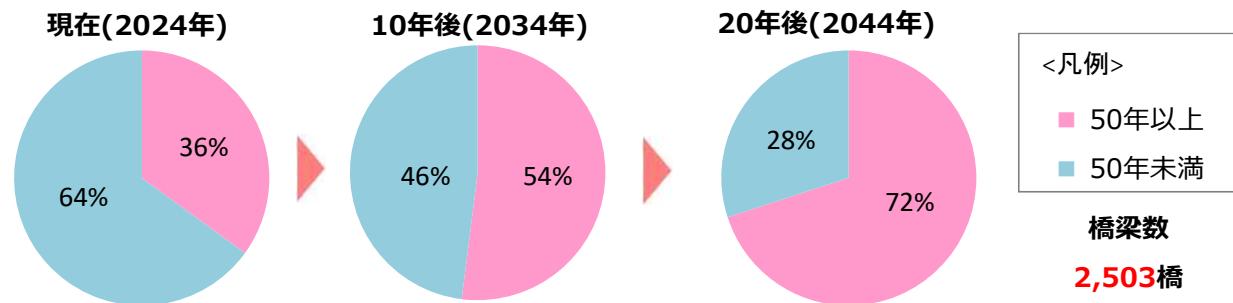
▶ 橋梁やトンネルなどの個別施設ごとに策定する長寿命化修繕計画に基づき、予防保全対策などを計画的に実施し、長寿命化によるトータルコストの縮減、予算の平準化を図る。

本県の現状

〔 県管理の橋梁、トンネル : 令和6年4月1日現在
県管理の橋梁、トンネル以外 : 令和5年4月1日現在 〕

主要な道路施設	管理延長等	備考		
		国	県	市町村
道 路	27,414 km	476 km	4,413 km	22,525 km
(舗 装)	25,388 km	476 km	4,413 km	20,498 km
橋 梁	10,559 橋	349 橋	2,503 橋	7,707 橋
トンネル	178 本	14 本	105 本	59 本

建設後、50年以上経過する県管理橋梁の割合

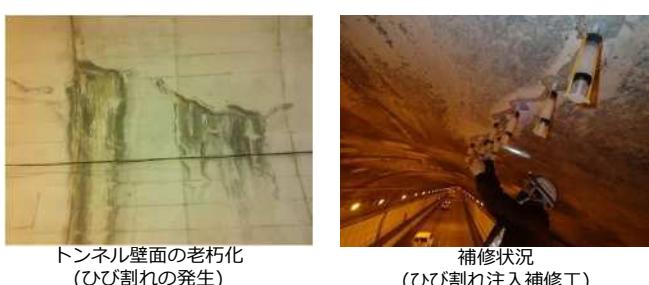


整備のイメージ

老朽化対策の事例(橋梁)



老朽化対策の事例(トンネル)



老朽化対策の事例(舗装)



適切な維持管理



IV 道路整備の基本方針

⑤ 人・環境にやさしい道路空間の形成

●県民が健やかで安心した生活を送れる社会の実現を目指します。

●人と自然が共生する環境にやさしい社会の実現を目指します。

⑤-1 ひとにやさしい「みちづくり」

➢歩道整備やバリアフリー化等による快適な歩行空間の整備確保を図る。

⑤-2 環境にやさしい「みちづくり」

➢渋滞ポイントの改善や、交通結節点周辺の利用環境改善による公共交通への利用促進

➢道路整備時の自然環境への負荷軽減を図る。

⑤-3 安全・安心な生活を支援する「みちづくり」

➢生活道路対策や交通事故等の危険性の高い道路の改善、緊急車両が進入困難な狭小道路の解消、安全な自転車走行空間の確保を図る。

⑤-1 ひとにやさしい「みちづくり」

歩道整備の事例



整備前



整備後

バリアフリー化の事例



整備前



整備後

⑤-2 環境にやさしい「みちづくり」

渋滞ポイントの改善の事例 (再掲)



整備前



整備後

交通結節点周辺整備の事例



整備前



整備後

⑤-3 安心・安心な生活を支援する「みちづくり」

生活道路対策及びゾーン30等と連携した交通事故の防止



自転車走行空間整備の事例



整備前



整備後