

3. 交通

3-1 基本的な考え方

(1) 快適で利便性の高い交通ネットワークの形成

1) 総合交通体系の確立

- ① 高規格幹線道路^{※24}や鉄道、空港、港湾などの広域交通体系の整備を推進し、産業や観光などの広域的な交流ネットワークの形成を図ります。
- ② 市民や観光客などの移動を円滑にするとともに、地域住民の交流を促進するため、多様な交通手段による総合的な交通体系の構築と交通機関相互の結節機能の強化に努め、自家用車に過度に依存しない都市づくりを目指します。
- ③ 国分・隼人の市街地を除く中山間地域においては、安心して日常生活を送れるよう、農林業施策とも連携しながら、地域内及び市街地との交通アクセスを容易にするよう努めます。

2) 円滑な道路交通ネットワークの形成

- ① 道路については、霧島市総合都市交通体系調査に基づき、市内における適正なネットワークの形成を目指します。また、機能分担の明確化により、通過交通と域内交通の分離を図り、円滑な交通の確保と安心・安全な歩行者空間の創出を目指します。

3) 公共交通の充実

- ① 公共交通については、鉄道、バス等の利用促進につながる各種取組を関係団体等と連携し、官民一体となって取り組みます。

(2) 効果的な交通ネットワークの整備

- ① 交通ネットワークの整備に関する事業は、市民の意向を把握しながら、必要性・緊急性、費用対効果等を総合的に判断し推進します。また、これまで蓄積してきた既存ストック^{※25}を有効に活用することを前提に、将来、維持管理等において過度の負担が生じないように配慮します。

(3) 市民に親しまれる安心・安全な交通環境づくり

- ① 交通施設の整備に際しては、ユニバーサルデザイン^{※26}や環境に配慮するとともに、駅など交通結節点^{※27}における交流機能の充実や市民との協働による道路環境等の整備などを通じ、市民に親しまれる環境整備に努めます。

※24 高規格幹線道路 / 自動車的高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。

※25 既存ストック / これまでに整備された基盤施設や公共施設、建築物等の都市施設。

※26 ユニバーサルデザイン / バリアフリーが障壁を取り除いていくという考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず全ての人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境をデザインするという積極的な考え方。

※27 交通結節点 / 鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、自動車からの徒歩やそのほかの交通機関に乗り換えるための停車・駐車施設、鉄道とバスなどの乗り換えが行われる駅前広場のように交通導線が集中的に結節する箇所。

3-2 主要な施設の整備方針

(1) 道路

1) 幹線道路整備と渋滞対策の推進

- ① バイパス道路の整備や既存道路の拡幅、危険箇所の補修や改良により、幹線道路の渋滞解消を目指します。
- ② 広域間を連絡する高規格幹線道路^{※24}及び本市の都市構造の骨格を担う主要幹線道路である国道・県道の整備促進を図ります。
- ③ 単人道路・東九州自動車道の4車線化の整備を促進するとともに、地域生活の充実、地域経済の活性化を図るため、スマートインターチェンジ^{※28}の設置について、関係事業者と検討を行います。

2) 都市計画道路の整備による道路ネットワークの拡充

- ① 土地区画整理事業^{※4}などとも連動しながら、都市計画道路^{※6}の計画的な整備を進め、市内の円滑な移動の確保を図ります。
- ② 長期未着手の都市計画道路については、霧島市総合都市交通体系調査等を踏まえ、必要に応じた見直しを図ります。

3) 生活道路の整備

- ① 生活道路については、年次計画により整備を進めるとともに、安全対策の充実を図ります。また、橋梁については、霧島市橋梁長寿命化修繕計画^{※29}に基づき、年次的に修繕を行います。

※28 スマートインターチェンジ / 高速道路本線上（本線直結型）又はサービスエリア、パーキングエリア、バスストップに設置されるETC専用のインターチェンジ。

※29 霧島市橋梁長寿命化修繕計画 / 今後老朽化していく橋梁の安全性を確保し、将来にわたり修繕や架け替え等に伴う総合的な費用を縮減するため、市道上の橋梁（全651橋）について長寿命化を目的としている。平成24年（2012年）8月策定。

4) 安心・安全な道路空間の整備

- ① バリアフリー^{※30}化やユニバーサルデザイン^{※26}化を推進し、誰もが安心して利用できる道路環境の創出を図ります。
- ② 交通事故発生件数が特に多い国分・隼人地域を中心に、信号機や横断歩道の設置を促進するとともに、交通安全施設等の整備を進めます。また、市外からの来訪者にも分かりやすい案内板や標識などの整備を進めます。
- ③ 交通事故発生件数が多い、あるいは渋滞が多い、又は信号のない交差点などでは、安心・安全な道路空間を確保するため、交差点改良などの整備を進めます。
- ④ 踏切道の立体交差化や拡幅などにより、踏切道の安全性の向上と交通の円滑化を図ります。

5) 市民に親しまれる道路環境整備

- ① 沿道の住民・事業者等と協働した花壇の緑化やオープンスペースの活用などにより、市民の憩いの場としての道路の整備に努めるとともに、道路緑化、電線類の地中化等を検討し、潤いのある都市空間の創出に努めます。
- ② 道路利用者への安全で快適な道路環境の提供、地域情報の発信、広域交流の増大を図るため、道の駅^{※31}の設置について関係機関等と協議、検討を行います。
- ③ 道路アダプト制度^{※32}の活用等により、市民との協働による環境整備を促進します。

(2) 公共交通

1) 鉄道の利便性の向上

- ① 鉄道については、利用者ニーズに見合った運行ダイヤの適正化等をJR等の関係機関の協力のもと促進します。また、駅周辺においては、駅前広場などの交通結節機能の充実、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた整備を図るなど、利用者の増加や利便性の向上につながる施策を推進します。

※30 バリアフリー / 障害のある方が社会生活をしていく上での障壁（バリア）を取り除くことをいう。もともと建築用語として使われており、段差の解消など、物理的な障壁のことを指していたが、社会的・心理的な障壁や、情報面、制度面などあらゆる障壁を除去するという意味にも使われるようになった。

※31 道の駅 / 安全で快適に道路を利用するための道路交通環境の提供、地域の賑わい創出を目的とした施設で、休憩機能、道路情報などの情報提供機能、地域と交流を図る地域連携機能を備えている。

※32 アダプト制度 / 地域住民や企業等が里親となり、河川や道路などの一定の公共の場所を養子に見立て、わが子のように愛情を持って面倒を見て美化活動を行い、行政がこれを支援する制度。

2) バス輸送の維持・確保

- ① 日常生活において公共交通を必要とする市民の移動手段確保のため、コミュニティバス^{※33}等の充実を図ります。また、バス事業者との連携を密にして運行路線維持に努め、市民や観光客など乗客の利便性向上に向けた協議・検討を行います。

3) 駐車場・駐輪場の整備

- ① 公共交通の利用促進を図るため、駐車場・駐輪場の適正な配置・誘導に努めます。

4) 航空・港湾の充実

①空港利用の利便性の向上

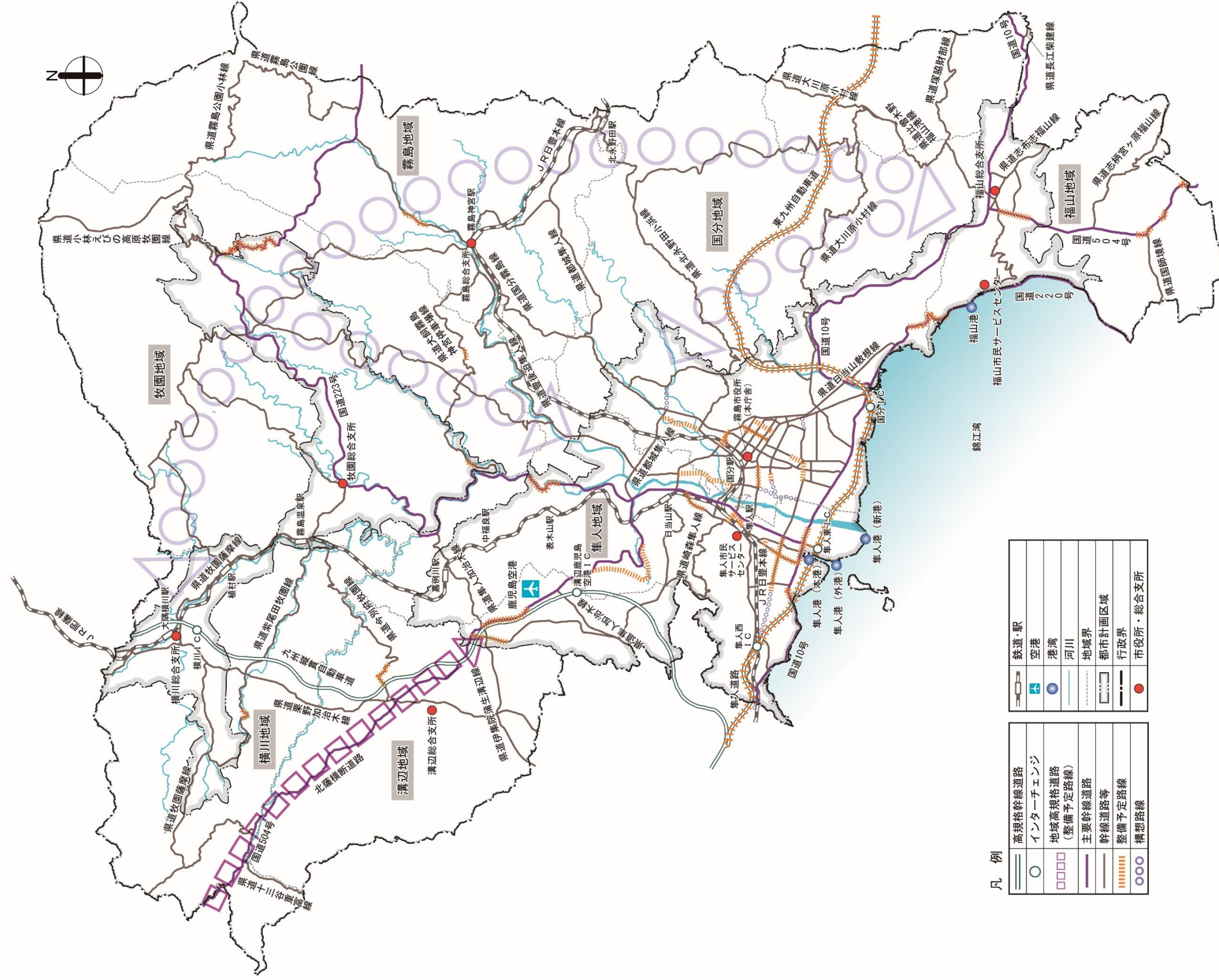
- i アクセス道路や公共交通機能の整備・充実により、鹿児島空港の更なる利便性の向上を図ります。また、県や関係機関との連携を図りながら、国内のみならず海外への路線やチャーター便の確保に努めます。

②港湾施設の整備

- i 隼人港については、取扱貨物量の需要や観光関係者の機運の高まりなどを踏まえながら、整備を促進するとともに、高速船の就航誘致等を検討します。

※33 コミュニティバス / 路線バスなどで対応できない地域の交通需要に応えるために、主に自治体が主体となり、比較的小型で小回りの利くバスを使って運行しているもの。霧島市では「ふれあいバス」の名称で、国分、溝辺、横川、牧園、霧島、福山の6地区で運行している。

■ 交通ネットワーク構想図



※ この方針図における整備予定路線、構想路線については、具体的な位置等を規定するものではありません。