

名瀬市 交通マスタープラン

概 要 版



平成10年 3 月

鹿児島県 名瀬市

目 次

第1部. 調査の概要

1. 調査の目的と調査フロー	1
2. 調査対象地域	2

第2部. 調査結果報告

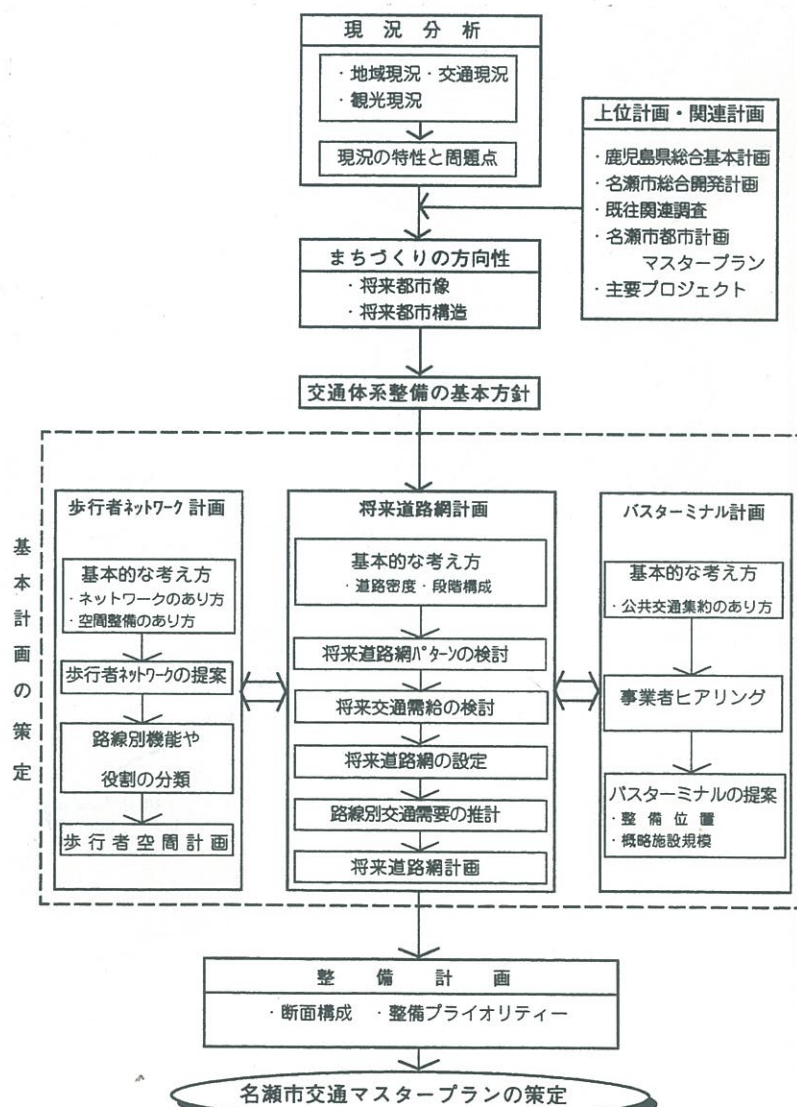
1. 現況分析	3
1-1 人口・都市構造	3
1-2 土地利用・市街地整備	4
1-3 産業・観光	5
1-4 交通	6
2. 上位計画・関連計画	7
2-1 鹿児島県総合計画	7
2-2 名瀬市総合開発計画	7
2-3 名瀬市都市計画マスタープラン	7
2-4 主要プロジェクト	7
3. まちづくりの方向性	9
3-1 将来都市像と将来都市構造	9
3-3 土地利用および市街地整備の方針	10
4. 交通体系整備の方針	11
5. 将来道路網の検討	12
5-1 道路網パターンの検討	12
5-2 将来交通需給の検討	13
5-3 将来道路網の設定	14
5-4 路線別交通需要予測	15
6. 歩行者ネットワークの検討	19
6-1 歩行者ネットワークの設定	20
6-2 機能分類の設定	21
7. バスターミナルの検討	22
7-1 導入機能と概略面積	22
7-2 概略整備位置	23
8. 交通施設整備計画	24
8-1 歩行者ネットワーク整備計画	24
8-2 幹線道路の断面構成	26
8-3 バスターミナル概略配置計画	28
8-4 整備優先度の設定	29
8-5 今後の課題	33

大島本島のほぼ中央に位置する名瀬市は、奄美群島の政治、経済、情報等様々な施設が集積する中心都市である。なかでも急峻な地形に阻まれた中心市街地は東京都並の人口密度を呈しており、人やモノが一極に集中する状況となっている。また、国道58号や（主）名瀬瀬戸内線を骨格として、その他整備が概ね完了しつつある都市計画道路により道路網が形成されているが、地形的制約から全ての交通が中心市街地を通過するY型構造の道路網形態となっている。そのため幹線道路を中心に慢性的な交通混雑を呈し、円滑な都市内交通の阻害ばかりでなく、災害時における代替ルートの確保も難しい状況にある。

一方、本市はマリンタウンプロジェクトや中心市街地開発事業等のプロジェクトが計画・構想され、中心市街地における人、物、情報等の集積は益々高まる様相を呈しており、こうしたプロジェクトを支援する総合的な交通体系の見直しが早急な課題となっている。

本市の道路網体系の整備に関しては、これまで県単道路整備公共事前測量調査（鹿児島県大島支庁）において、平成4-5年には大島本島全体からみた本市交通混雑解消の必要性＜問題提起＞や平成7年度には交通流動特性の把握と交通需要からみた道路整備プラン＜整備指針＞について検討してきた。

本業務では、これら既往の関連調査を踏まえ、開発プロジェクトによる新たな需要量を算定するとともに、現在策定中である都市計画マスタープランとの整合を図りながら魅力あるまちづくりの実現に向けて将来幹線道路網の設定＜整備計画＞を行うものである。こうした“車”の観点からみた交通体系整備に“ヒト”の観点を加えて、歩行空間の機能向上、交通結節機能や公共交通機関の利便性向上、都市防災機能の向上を目指した総合的な交通体系の策定を目的とする。



■調査フロー

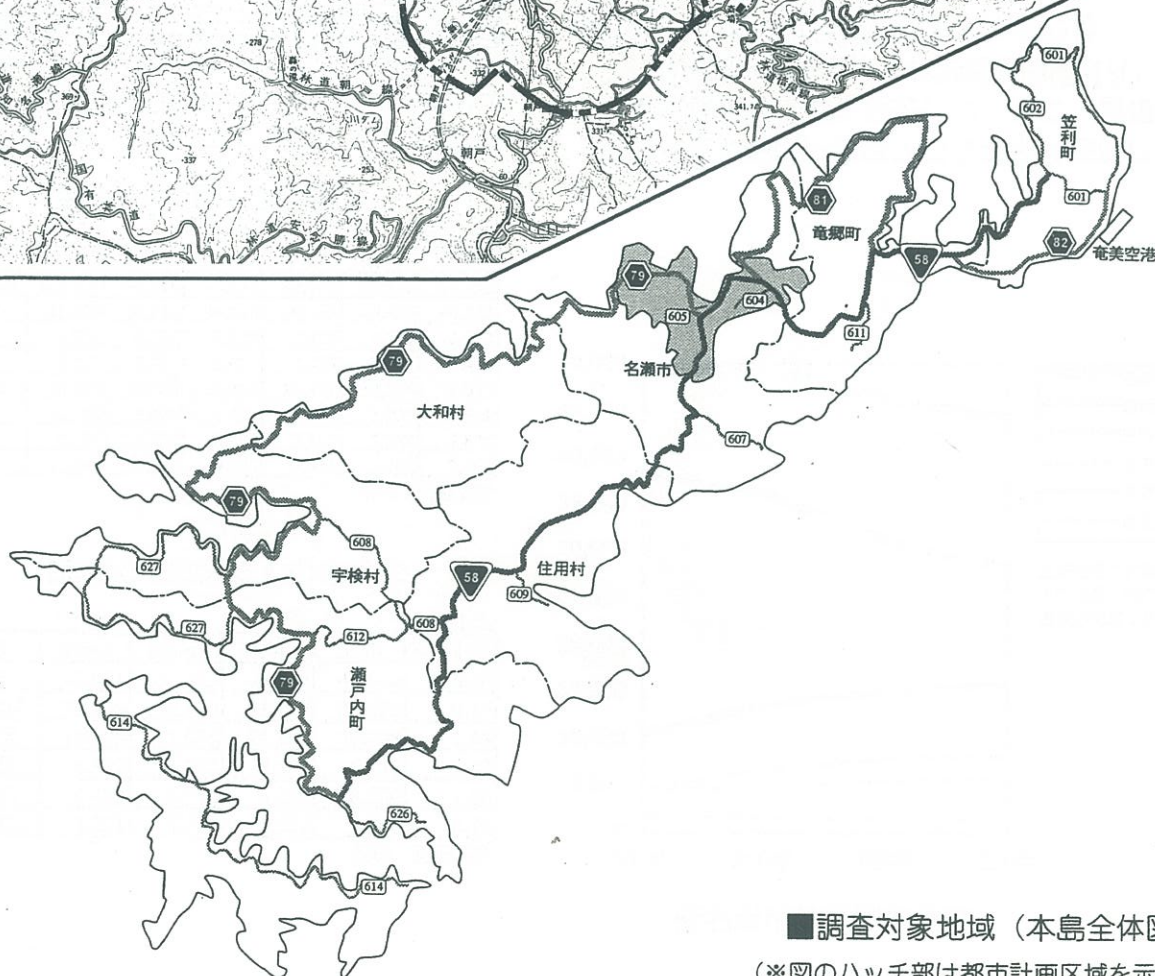
2. 調査対象地域

第1部 調査の概要
2. 調査対象地域

調査対象地域は、名瀬市都市計画区域を対象とするが、必要に応じて市内全域および周辺町村も検討の対象とする。

■調査対象地域（市街地拡大図）

（※図の一点破線内側は都市計画区域を示す）



■調査対象地域（本島全体図）

（※図のハッチ部は都市計画区域を示す）

1. 現況分析

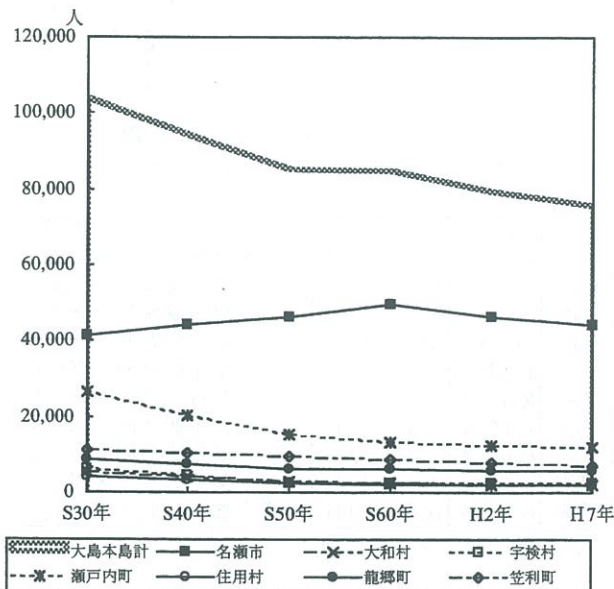
本市の現況特性と問題点を以下のように整理する。

1-1 人口・都市構造

■名瀬市年齢別人口構成の推移

分 類	年 度	単位：人				単位：%			
		若年層 0-14	中間層 15-64	高齢層 65-	合 計	若年層 0-14	中間層 15-64	高齢層 65-	合 計
男性	H7	4,911	13,165	2,636	20,712	23.7	63.6	12.7	100.0
	S55	6,965	14,739	1,625	23,329	29.9	63.2	7.0	100.0
女性	H7	4,793	14,219	4,619	23,631	20.3	60.2	19.5	100.0
	S55	6,610	16,193	4,514	27,317	24.2	59.3	16.5	100.0
合 計	H7	9,704	27,384	7,255	44,343	21.9	61.8	16.4	100.0
	S55	13,575	30,932	6,139	50,646	26.8	61.1	12.1	100.0

資料：国勢調査（H7年）



■市町村別人口の推移

	S30年	S40年	S50年	S60年	H2年	H7年
大島本島計	103,907	94,348	85,171	84,799	79,302	75,832
名瀬市	41,486	44,111	46,335	49,765	46,306	44,343
大和村	5,528	4,125	2,733	2,419	2,251	2,092
宇検村	6,301	4,537	2,671	2,473	2,492	2,424
瀬戸内町	26,371	20,336	15,290	13,269	12,566	12,017
住用村	4,133	3,425	2,591	2,039	1,925	1,901
龍郷町	8,841	7,349	6,220	6,183	5,967	5,889
笠利町	11,247	10,465	9,331	8,651	7,795	7,166

資料：国勢調査

■名瀬市地区別人口の推移

地区名	S55年	S60年	H2年	H7年	H7/S55
名瀬市	49,021	49,765	46,306	44,343	0.90
市街地地区	38,326	36,190	31,139	28,475	0.74
三方地区	10,695	13,575	15,167	15,868	1.48
上方地区	4,322	5,108	5,581	6,124	1.42
下方地区	4,482	6,702	8,017	8,276	1.85
古見方地区	1,891	1,765	1,569	1,468	0.78

資料：国勢調査

高齢化の進行が著しい

・65歳以上の高齢層人口が15年前に比べて1千百人増加し、構成率も4.3ポイント上昇。

郡都である名瀬市に都市機能が集中している

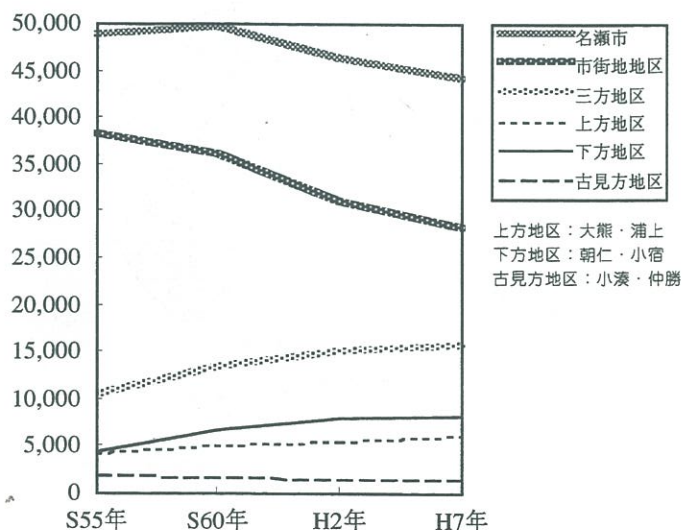
・本市は奄美群島の政治、経済、情報など様々な施設が集積する中心都市である。

大島本島の中核的位置にある

・大島本島のなかでも人口の約6割が本市に集中しており、生活の中心的役割を果たしている。

飛び地状の新市街地が形成されている

・人口は昭和60年をピークに漸減傾向にあり、特に中心市街地の人口減少が著しい。逆に、周辺地区（上方・下方地区）では人口が大きく増加している。



■名瀬市地区別の推移

1-2 土地利用・市街地整備

■道路整備状況（国県道）

資料：大島支庁土木課
期日：平成7年4月1日
単位：m, %

路線 番号	路 線 名	実延長	改良済	率	舗装済	率
総 計		595,488	505,307	84.9	586,894	98.6
(大島本島)		386,674	320,513	82.9	378,696	97.9
79	国 道 5 8 号	81,553	81,553	100.0	81,474	99.9
81	名 瀬 瀬 戸 内 線	106,725	81,334	76.2	105,905	99.2
82	名 瀬 龍 郷 線	40,647	35,188	86.6	40,647	100.0
85	龍 郷 美 空 港 線	13,858	13,858	100.0	13,858	100.0
601	湯 湾 新 村 線	14,372	10,950	76.2	13,321	92.7
602	佐 仁 万 里 赤 木 名 線	16,518	16,518	100.0	16,498	99.9
604	佐 仁 赤 木 名 線	9,120	8,952	98.2	9,120	100.0
605	和 光 浦 上 線	1,873	1,873	100.0	1,873	100.0
607	名 瀬 港 線	302	302	100.0	302	100.0
609	小 湊 朝 戸 線	4,784	4,474	93.5	4,548	95.1
611	山 間 役 勝 線	3,033	3,033	100.0	3,033	100.0
612	戸 口 大 勝 線	3,852	3,298	85.6	3,852	100.0
614	篠 川 下 堀 線	8,863	8,797	99.3	8,863	100.0
626	安 脚 堀 実 久 線	38,155	28,350	74.3	38,103	99.9
627	藤 刈 古 仁 屋 線	9,242	8,464	91.6	8,742	94.6
627	曾 津 高 崎 線	33,777	13,569	40.2	28,557	84.5

■土地地区画整理事業地区一覧

地 区 名	施行年度	面積 (ha)	整備 状況
火災復興土地地区画整理事業	S30～S32	16.63	完
第2次土地地区画整理事業	S32～S40	23.38	完
第3次土地地区画整理事業	S39～S44	15.97	完
第4次土地地区画整理事業	S44～S56	25.86	完
朝仁土地地区画整理事業	S43～S52	30.96	完
輪内土地地区画整理事業	S54～H3	約86.4	完
平田土地地区画整理事業	S63～H5	約6.8	完
有仲土地地区画整理事業	H元～H8	約21.4	完
大熊土地地区画整理事業	H7～H14	約12.9	中
小宿土地地区画整理事業	H15～H21	約35.3	構想
真名津平田土地地区画整理事業	H15～H20	約11.0	構想

資料：都市計画基礎調査

基盤整備の遅れた密集市街地がみられる

・国県道の道路整備は進んでいるものの、本市の市街地整備は比較的早い時期に行われたことから市道等の改良や歩道整備は遅れている。

地形的制約が厳しく、市街地の密集度が高い

・本市総面積に対し、森林が約8割強を占めている。地形的制約から宅地は名瀬港沿岸部に密集・点在している。

・用途地域指定区域のうち約5割を宅地が占めており、全体の約9割が宅地や公共用地など何らかの都市的利用がなされている。

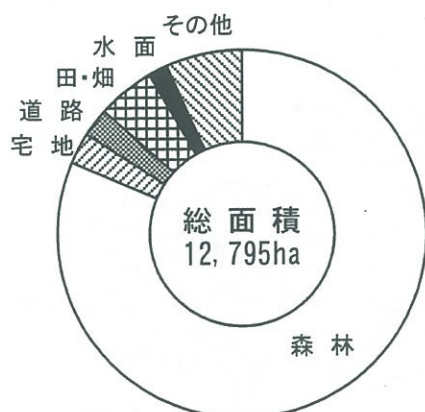
戸建住宅需要が高い

・地形的制約が大きいにも関わらず、周辺市街地を主として一戸建の住宅需要が高い。

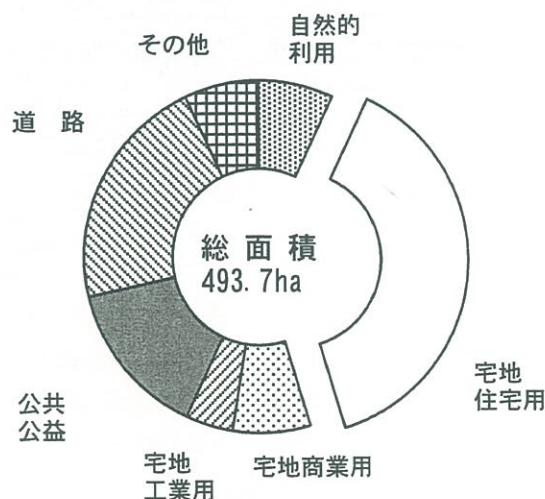
崖崩れ、地震等の自然災害の危険性が高い

・日本有数の多雨地帯であり、台風の多通過地帯でもある。

・有感地震が近年多発している（平成7年度113回）。

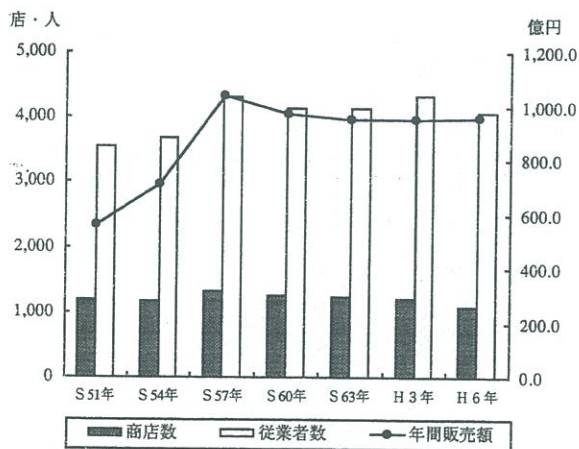


■土地利用構成（市域全体）

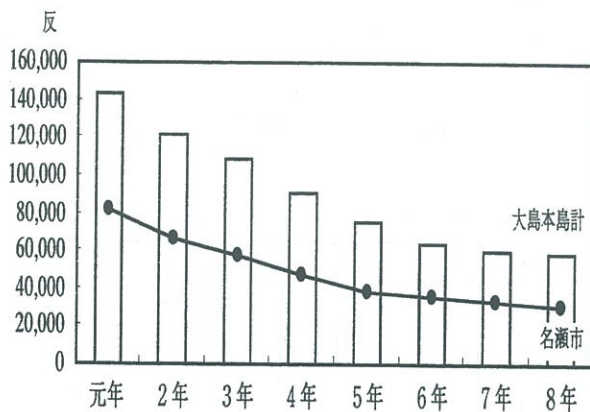


■土地利用構成（用途地域指定区域）

1-3 産業・観光



■ 商店数・従業員数・年間販売額の推移



■ 大島紬生産反数の推移

中核都市に相応しい中心市街地の機能、魅力が低い

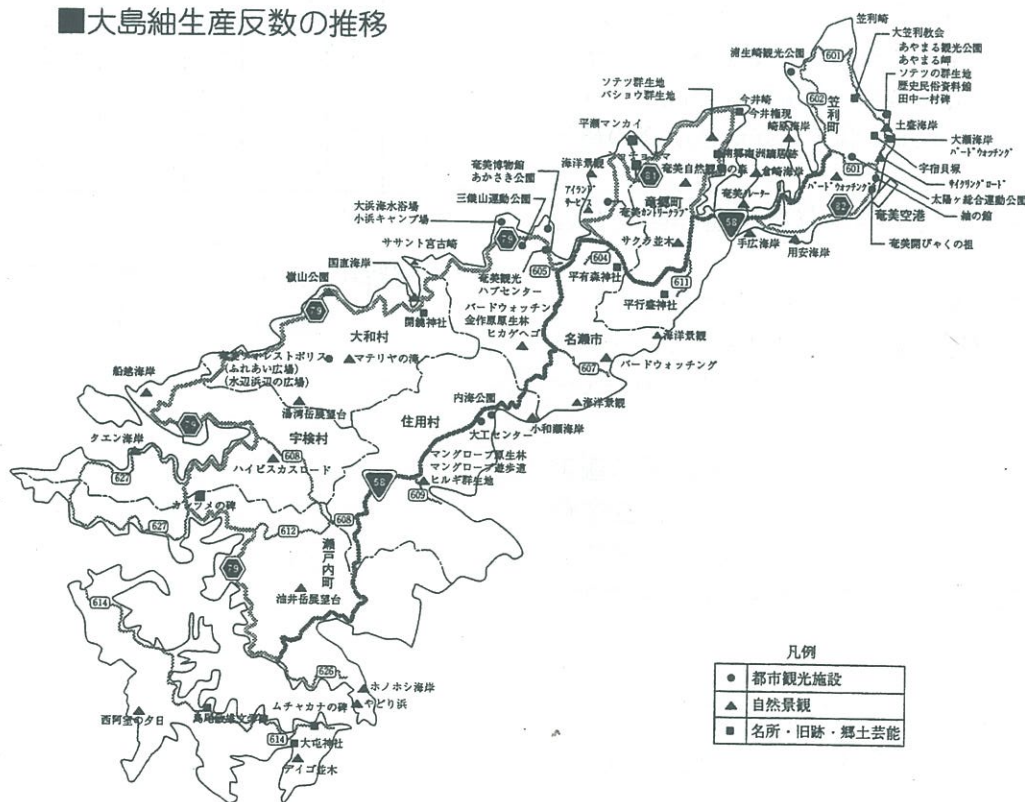
・商店数をみると減少傾向にあり、店舗の大型化の様相をみせているが、年間商品販売額から判断すると商業活動は停滞傾向にある。

商業や地場産業の停滞等都市活力低下が危惧される

・本島を代表する伝統産業である大島紬や主要作物のサトウキビから製造される黒糖焼酎の生産量が漸減傾向にある。

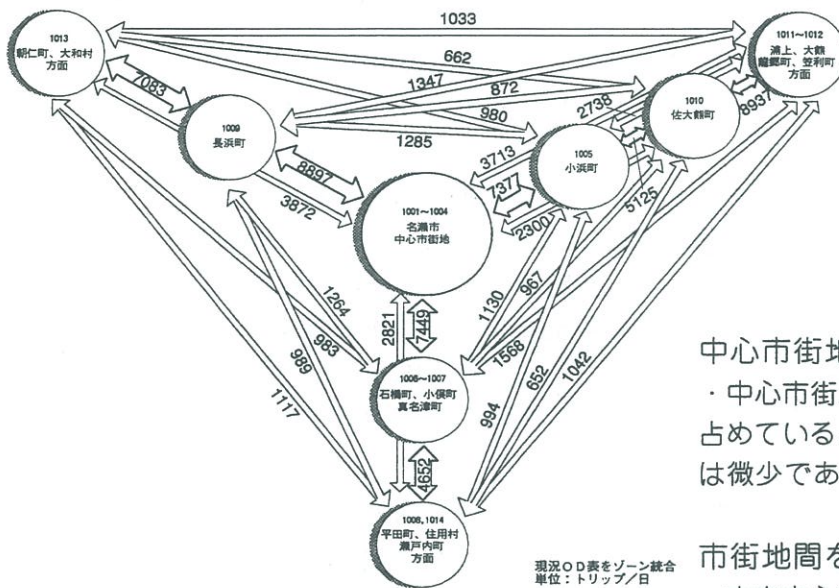
アクセスに問題のある観光レクリエーション施設がある
観光レクリエーション地間の周遊性が低い

・自然景観が主な観光資源であり、また島内に広く点在していることから、観光地間移動において多くの時間を必要とする。



■ 主要観光地分布

1-4 交通



現況OD表をゾーン統合
単位：トリップ/日

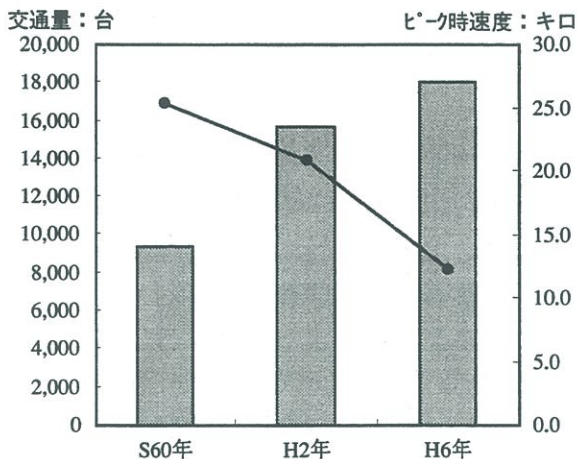
■現況交通流動

中心市街地を目的地とする交通が多い

・中心市街地関連の交通が全体のトリップの約半数を占めている。逆に、中心市街地に無関係な通過型交通は微少である。

市街地間を連絡する道路が単路線である

・本市中心市街地と周辺市街地、他町村は、国道58号又は（主）名瀬瀬戸内線のみで連絡しており、災害発生時には地区間連絡が途絶する可能性がある。



■交通量・ピーク時速度の推移
(国道58号小浜付近)

交通混雑の慢性化した路線がある

・国道58号を中心に交通量が1.3～1.9倍（S60年／H6年）と大きく増加しており、交通混雑が慢性化している。

広域モビリティの低い路線がみられる

・島外との交流拠点である奄美空港へは本市から自動車でも1時間弱を要する。また、混雑時の旅行速度も交通量の増加を反映して年々低下傾向にある。

公共交通の拠点集約が不十分であり、利便性が低い

・バスターミナルやタクシーベイが市街地内で集約されておらず、乗り換えの利便性が低く、自動車交通増加の一因と考えられる。

歩道の不連続がみられ、体系的な歩道整備が不十分である

・主要な公共施設が歩道によりアクセスできない区間がみられるなど、体系的な歩道整備が不十分である。

狭幅員の歩道空間がみられる

・歩道が設置されている場合でも、交通弱者を中心として十分な歩行者空間が形成されていない区間がみられる。

2-1 鹿児島県総合基本計画（平成6年第2期実施計画より交通関連の記述を抜粋）

- ・ 隔絶性の緩和と広域的な生活圏の形成や地域経済の発展と安定した生活の確保を図る交通通信体系の整備推進。
- ・ 名瀬港における奄美地域の人や物の交流の拠点としての港湾の整備。また、航路について船舶の大型化・高速化を促進およびその維持・改善。
- ・ 奄美空港施設の整備および機能の充実および大都市圏との直行便の拡充や各島間の路線の充実を促進。県内の適地を結ぶコンピューターネットワークの整備拡充の促進。
- ・ 地域間の交流を促進するため、各島内を循環・縦貫する道路の整備を推進、生活道路としての県道や市町村道の整備促進。
- ・ 特に、本島を縦貫する国道58号をはじめ、名瀬市と西海岸沿いの集落とを連絡する県道名瀬瀬戸内線、名瀬竜郷線並びに奄美空港へアクセスする県道竜郷奄美空港線等の推進。
- ・ 災害時にも対応できる道路、港湾の整備など災害に強い交通体系づくり。

2-2 名瀬市総合開発計画（21世紀の道標）

平成4年に『自然の魅力あふれる南海の産業文化都市をめざして』を基本理念として策定され、平成9年の後期基本計画では交通関連について以下のように記述されている。

- ・ 中心市街地と近隣地区とを結ぶ都市基幹道路網の構築
- ・ 名瀬市と近隣町村間の広域道路網の整備促進
- ・ ライフライン機能を果たし、地域文化を象徴する高規格広域道路網の整備
- ・ バスターミナル、タクシー共同乗り場など陸上交通機関の拠点整備促進

2-3 名瀬市都市計画マスタープラン

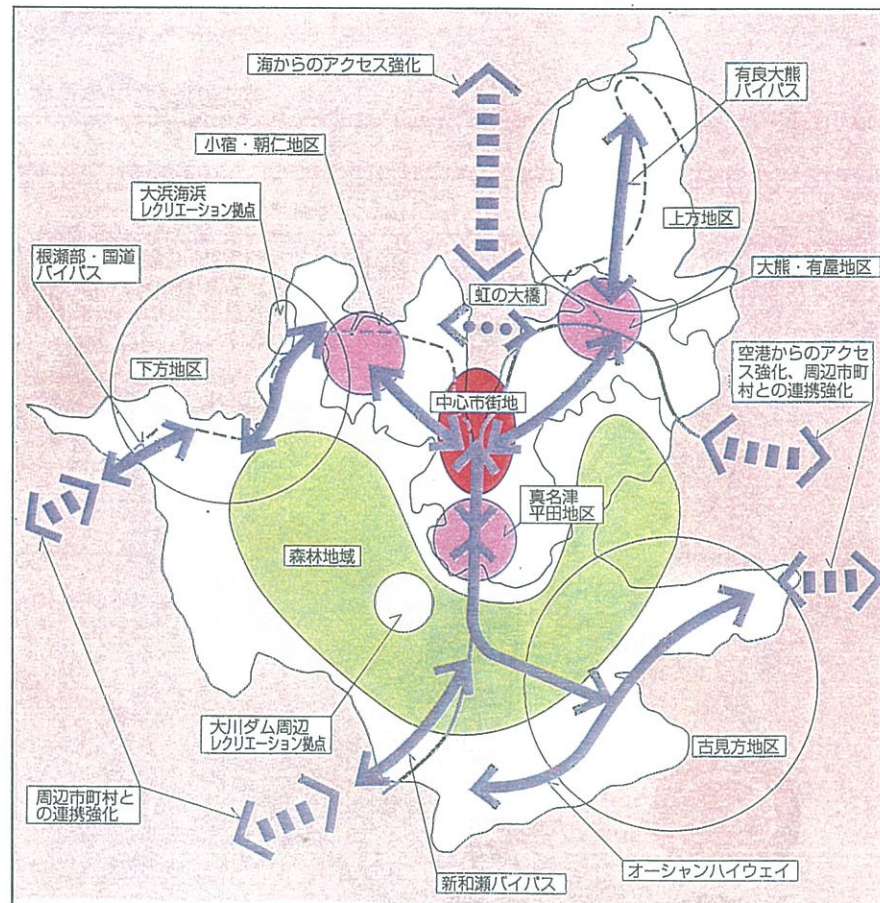
都市計画マスタープランは、上位計画となる全国総合開発計画や県総合計画、さらには名瀬市総合開発計画などをふまえて、新太平洋国土軸上の主要都市として、また奄美群島の中心都市として、名瀬市における将来の交通体系や土地利用および市街地整備の方針等を明らかにすることを目的として定めるものである。

交通マスタープランは、この都市計画マスタープランにおける検討結果との整合を図るため、名瀬市のまちづくりの理念と目標、将来都市構造や都市整備方針について整理を行っている。

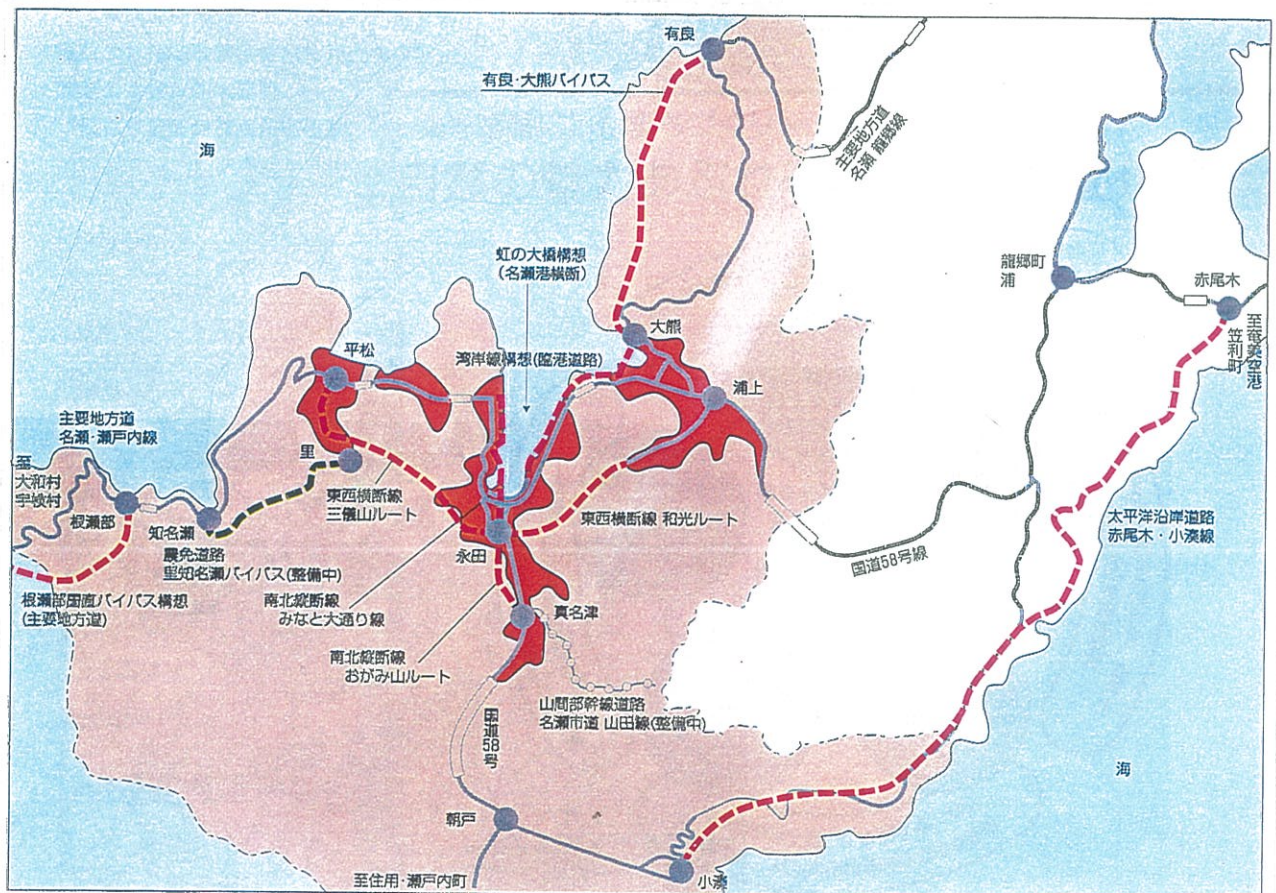
2-4 主要プロジェクト

本市の主要プロジェクトを以下に示す。

- ・ マリントウンプロジェクト
- ・ AMAMI RAMA構想
- ・ スポーツアイランド構想
- ・ 市街地開発事業（中心市街地）
- ・ 区画整理事業（大熊、小宿、真名津、平田地区）



■将来都市構造（名瀬市総合開発計画より）

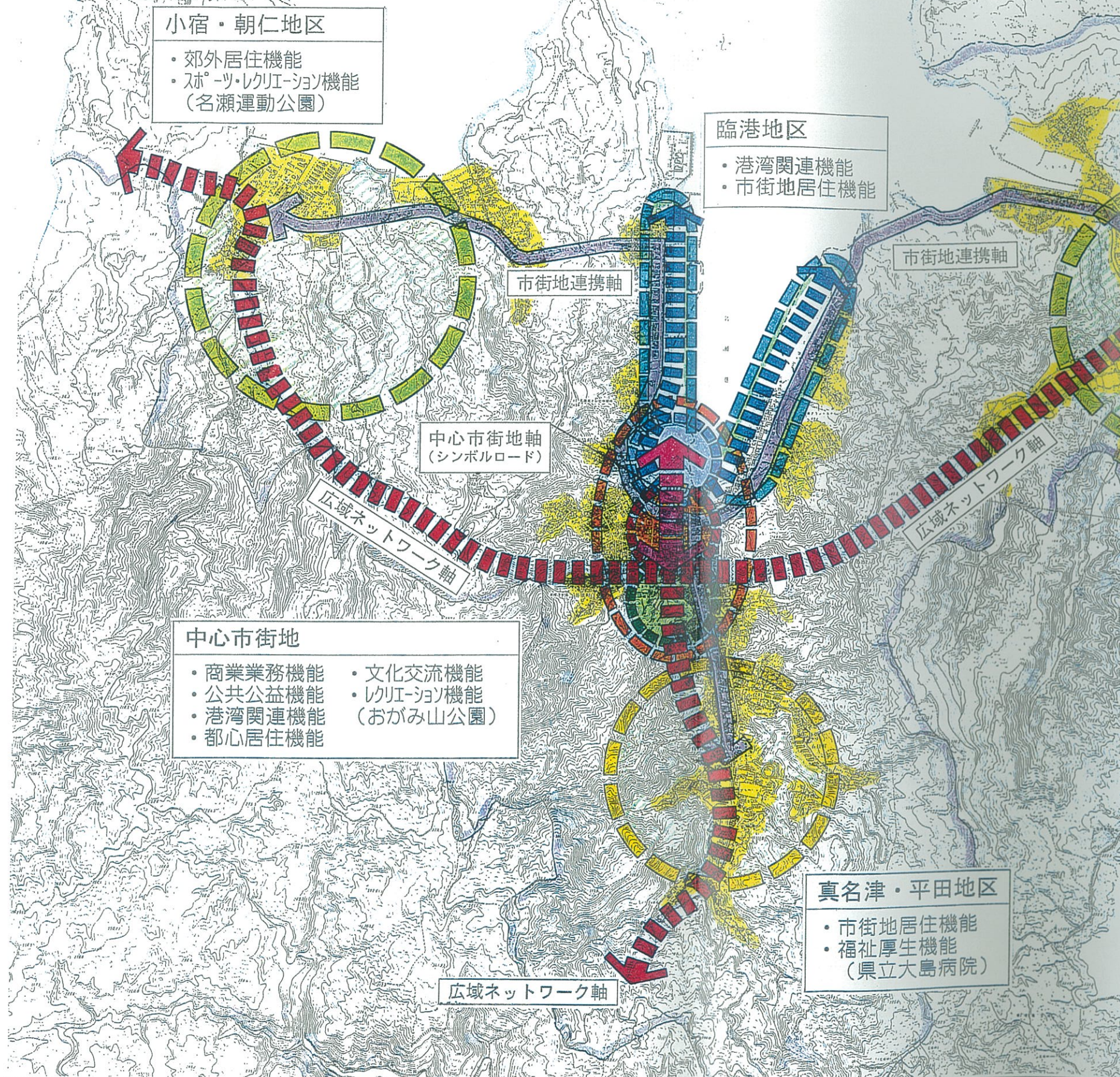


■道路網構想図（名瀬市総合開発計画より）

3. まちづくりの方向性

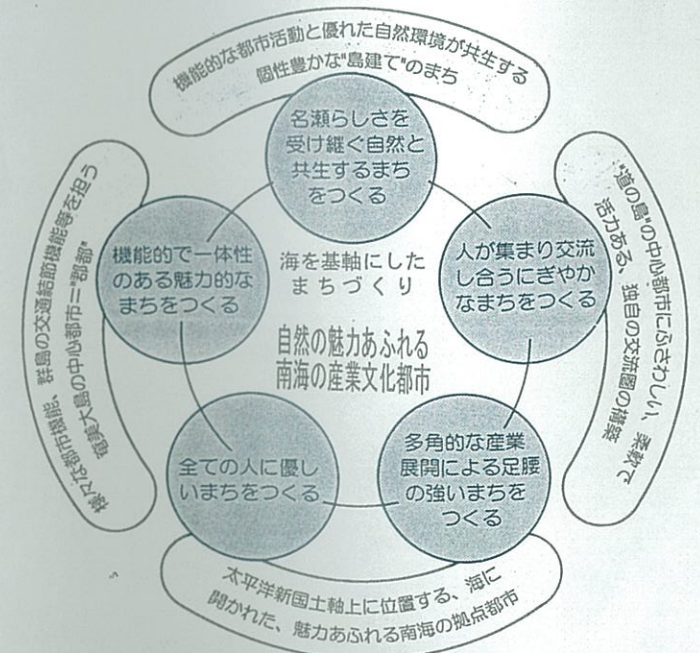
3-1 将来都市像・将来都市構造

名瀬市市街地（都市計画区域）における都市軸配置、都市機能配置、土地利用配置についての検討を踏まえて将来都市構造を策定している。（名瀬市都市計画マスタープランより）

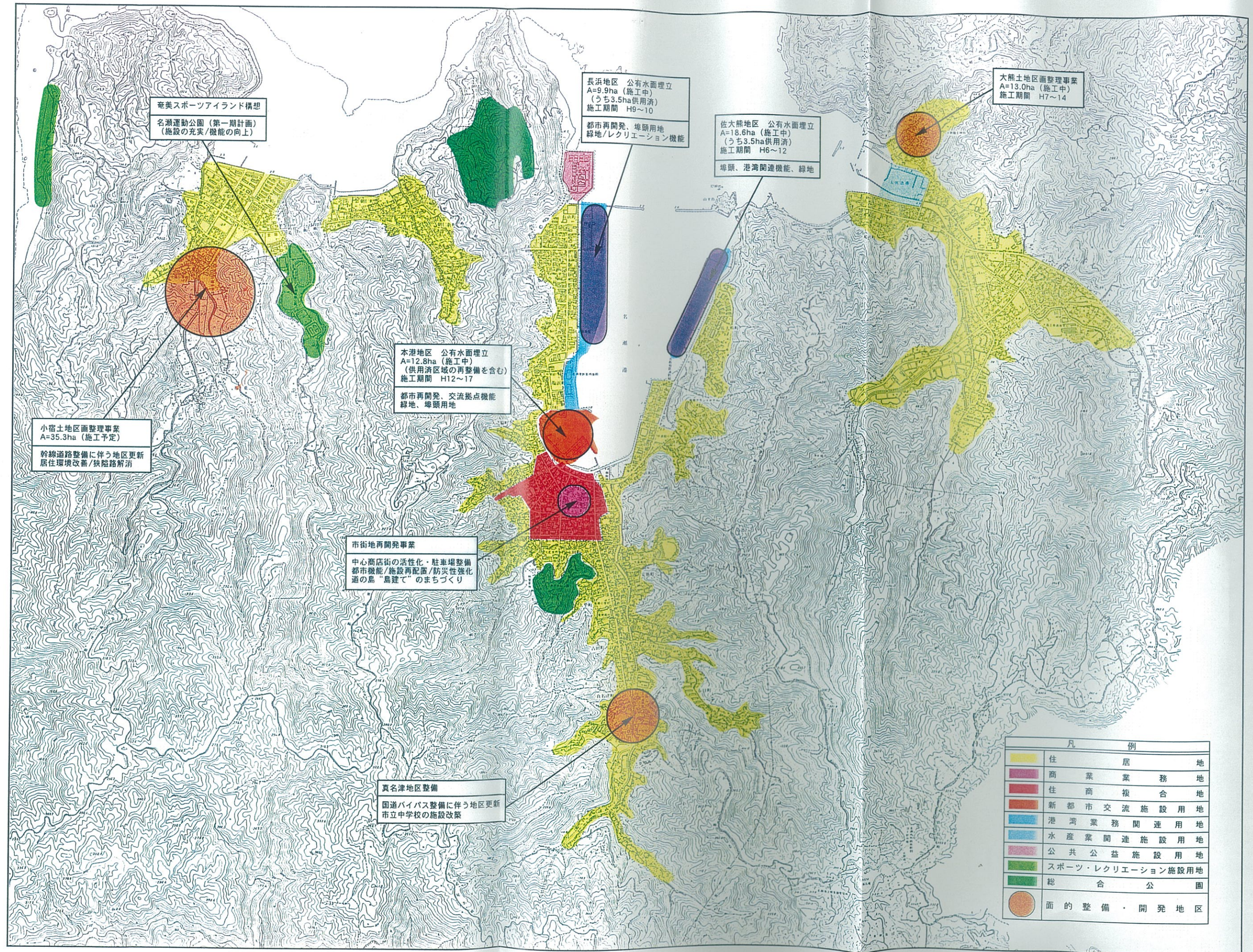


～海を基軸にしたまちづくり～

『自然の魅力あふれる南海の産業文化都市』



3-2 土地利用および市街地整備の方針（名瀬市都市計画マスタープランより）



4. 交通体系整備の方針

現況の特性と問題点やまちづくりの方向性を勘案した整備課題をふまえて交通体系整備の方針を次のように設定する。

