

## 5. 将来道路網の検討

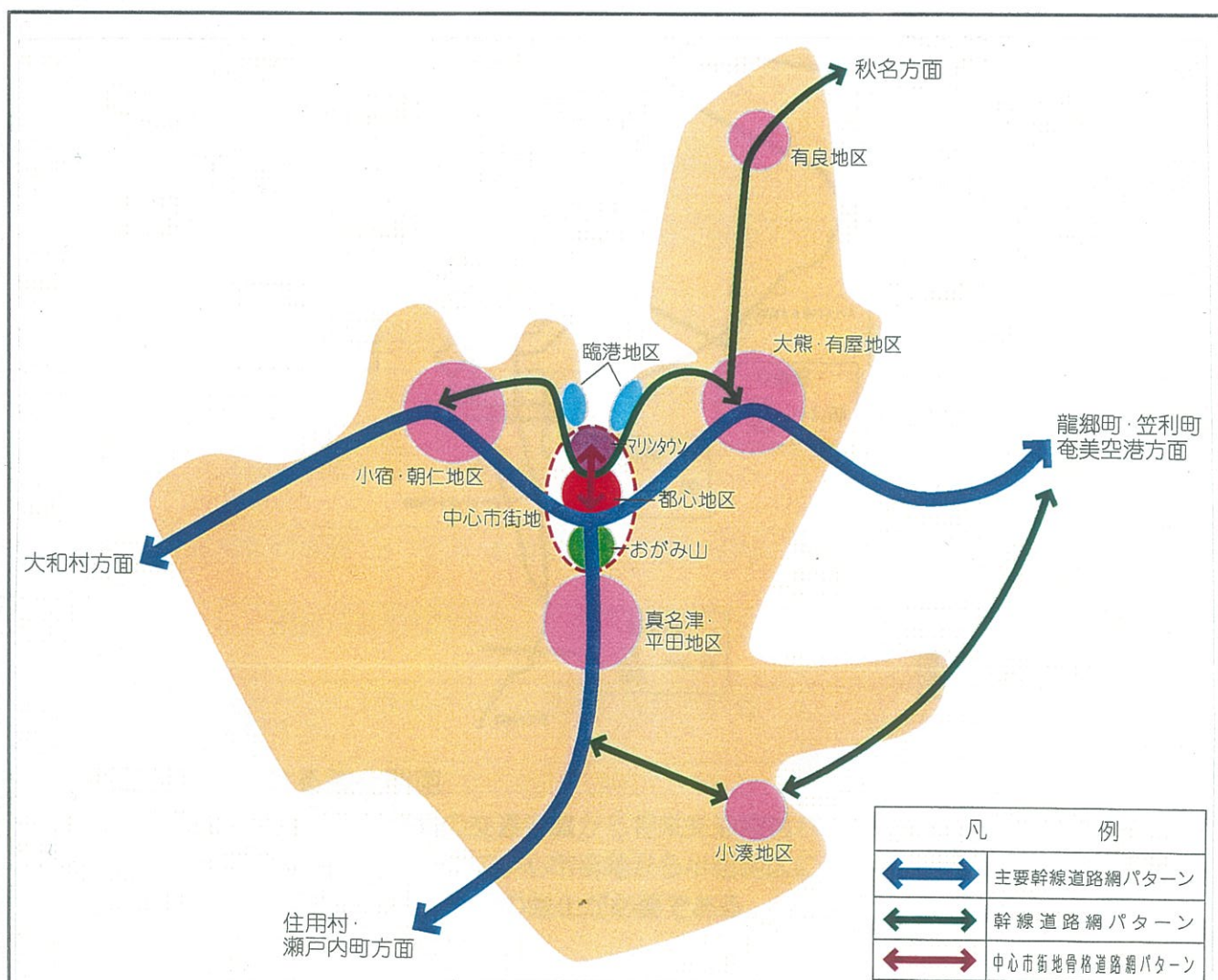
第2部 調査結果報告  
5. 将来道路網の検討

### 5-1 道路網パターンの検討

名瀬市総合開発計画や都市計画マスタープランにおける将来都市構造をふまえて、道路網パターンを以下のように設定する。

#### ■道路網パターンの分類

| 分類             | 内 容                                                                                                  | 連 結 す る 地 区                                                                                           |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主要幹線道路網パターン    | 中心市街地と飛び市街地になっている有屋・浦上地区、小宿地区の市街地を結びつけるとともに、龍郷町・笠利町方面、住用村・瀬戸内町方面、大和村方面等の広域的な都市間連携を担う道路網パターン          | ・ 中心市街地～大熊・有屋地区～龍郷町、笠利町、奄美空港<br>・ 中心市街地～真名津・平田地区～住用村、瀬戸内町<br>・ 中心市街地～小宿・朝仁地区～大和村                      |
| 幹線道路網パターン      | 本市内の中心市街地と臨港地区および大熊地区、朝仁地区、小湊などの周辺市街地を結びつける都市内の骨格となる道路網パターン                                          | ・ 中心市街地～臨港地区（佐大熊）～大熊・有屋地区・中心市街地～臨港地区（長浜）～小宿・朝仁地区・小湊地区～朝戸地区<br>・ 小湊～戸口～龍郷町（赤尾木）<br>・ 大熊・有屋地区～有良地区～秋名地区 |
| 中心市街地骨格道路網パターン | 中心市街地のなかでも特に商業、業務、サービス系の都市機能の集積した既存の都市部と新たな都市機能の導入が見込まれる新規都市部であるマリンタウン地区とを結ぶ一体的で魅力ある都心部づくりを担う道路網パターン | ・ 新規都心部（マリンタウン地区）～既存都心部～観光レク拠点（おがみ山公園）                                                                |



#### ■道路網パターン

## 5-2 将来交通需給の検討

### (1) 将来交通需要予測

将来交通需要の予測においては、平成7年度に行われた※<sup>1</sup>実態調査ベースの自動車OD表を道路交通センサス※<sup>2</sup>の伸び率で補正した平成22年の将来自動車OD表をベースとする。本調査の予測年次は平成27年であることから※<sup>3</sup>自動車走行台キロの伸びを用いて年次補正を行った。

※1：県単道路整備公共事前測量調査（名瀬市平田地区）平成7年3月 鹿児島県大島支庁

※2：平成2年度道路交通センサス 平成2年、平成22年OD表 建設省九州地方建設局

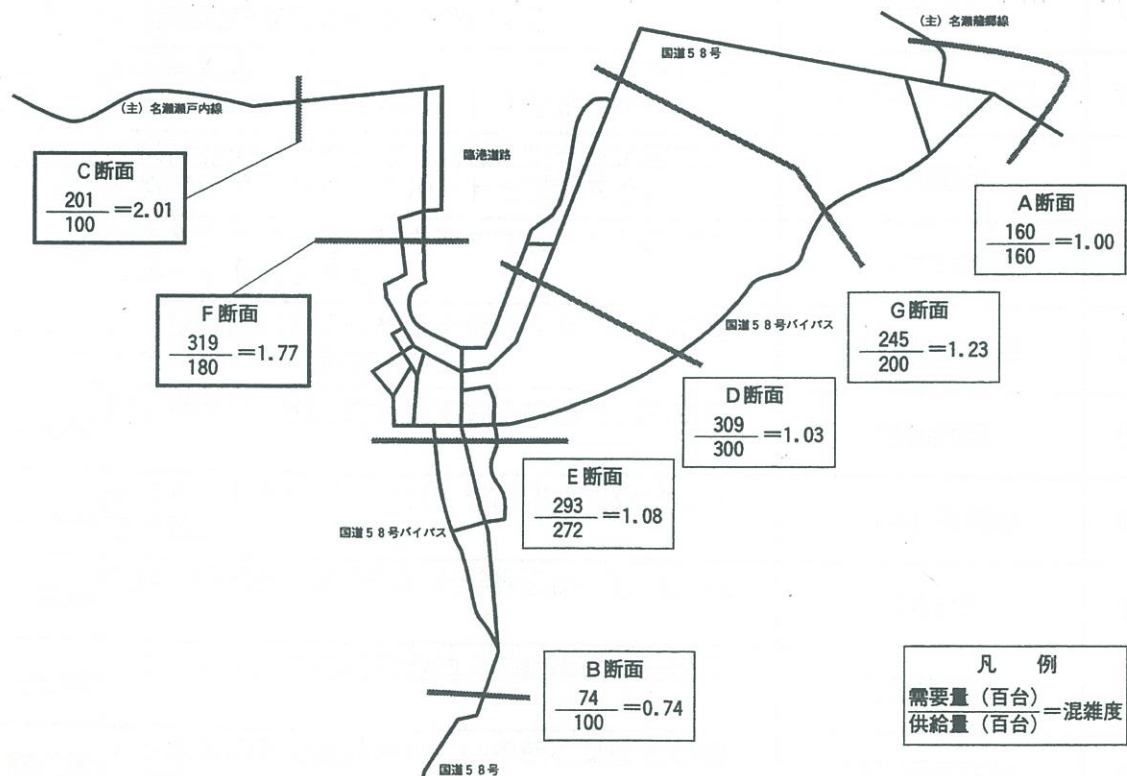
※3：第11次5計（南九州値、H27/H22：1.05）

### (2) 断面需給バランス

既存計画道路網において将来交通需要（平成27年）をみた場合、路線別ではバラツキもみられるものの、主要断面で需要が供給を大きく上回り需給バランスの崩れを特に生じているのはCおよびF断面である。

C断面… 名瀬市中心市街地から大和村方面へは、スポーツアイランド構想や小宿地区の区画整理事業等が計画されることから交通流動は今後大きく増加すると見込まれる。しかし、中心市街と連絡する路線は名瀬瀬戸内線（都市計画道整備済み）が唯一の路線であり、混雑度は1.25を超えることが予測される。

F断面… C断面と同様であるが、中心市街地に近づく分交通需要は増加するが、臨港道路が既存計画として整備予定であり、混雑度は1.77に軽減されるが、目標とする1.25はクリアすることができない。



### (3) 需給検討における強化断面

将来交通需要と既存計画道路網の交通容量から将来交通需給バランスを検討した結果、断面需給バランスの整合を図るため、特に中心市街地から小宿地区にかけての断面（C断面・F断面）については新規道路による供給量の強化が必要である。

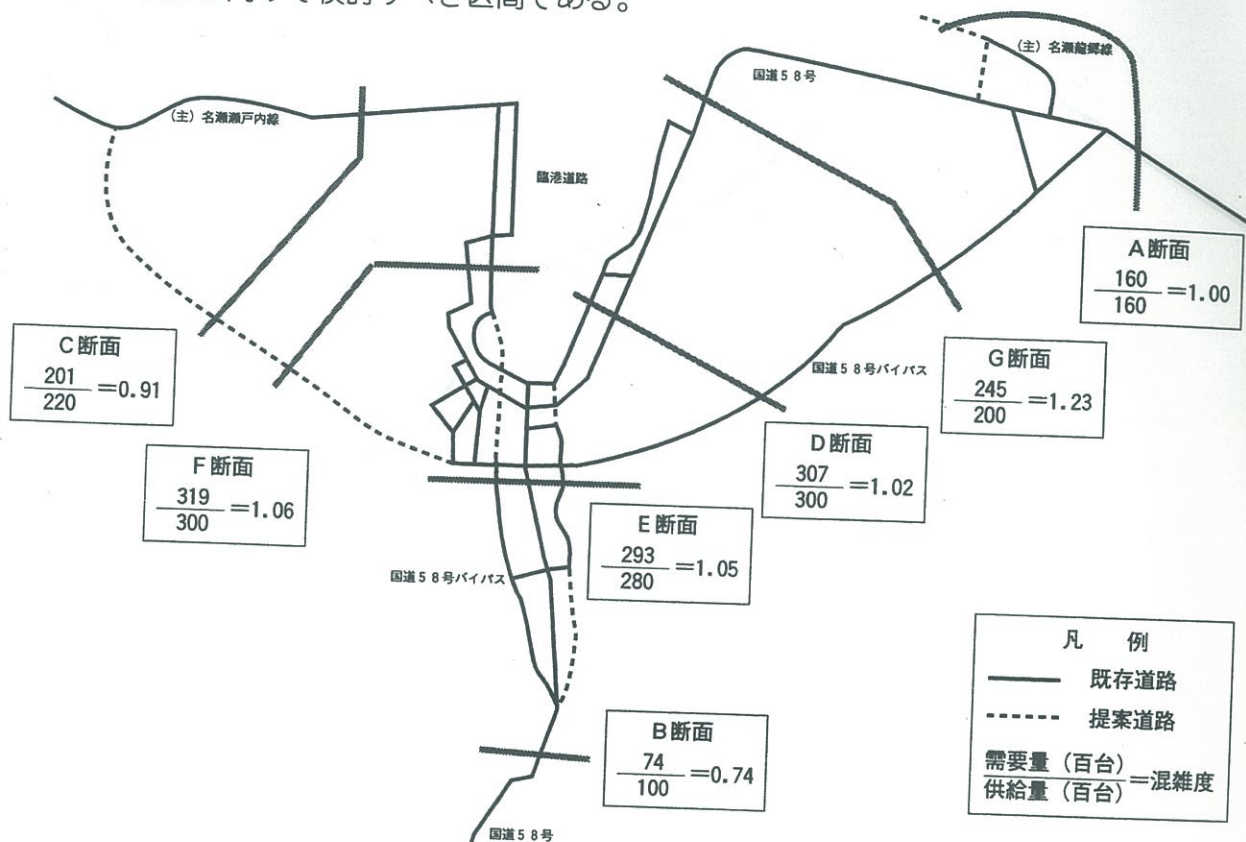
## 5-3 将来道路網の設定

## ■将来道路網の設定

| 整備区間           | 整備方針        |                            |                           |          |                   |                     |                   | ルートの設定                                                                         | 路線仮称    | 図面対応番号 |
|----------------|-------------|----------------------------|---------------------------|----------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------|--------|
|                | 広域ネットワークの強化 | 資中心魅力と活力のある市街地形成に資する道路網の形成 | リダンダンシー（代替性・多重性を有した道路網整備） | 観光・レクネット | 居住環境の改善に資する道路網の整備 | 良好な新市街地形成に資する道路網の整備 | 円滑な交通処理に資する道路網の整備 |                                                                                |         |        |
| (1) 永田町～小宿     | ○           |                            | ○                         | ○        |                   |                     | ○                 | 広域ネットワーク軸の一端を成し、将来的にも人口増加が大きく見込まれる小宿地区と中心市街地を短絡的に連絡するように森林部をトンネルで抜けるルートを設定する。  | 永田町小宿線  | ①      |
| (2) 柳町～入舟町     |             | ○                          |                           |          |                   |                     |                   | 中心市街地へ集散する交通を広域ネットワーク軸に円滑に導き、中心市街地の西側の外郭を形成する柳町と本港地区（入舟町）を連絡するルートを設定する。        | 柳町本港線   | ②      |
| (3) 有良～大熊      | ○           |                            | ○                         | ○        |                   |                     |                   | 現状の劣悪な山岳部のルートを解消するとともに、有良地区と大熊地区がより短絡的に連絡するルートを設定する。                           | 有良大熊線   | ③      |
| (4) 小宿～里       |             |                            |                           |          |                   | ○                   |                   | 当該地区の街区形成における根幹的な道路となるとともに、（仮）永田町小宿線と農免道路を結びつけることにより地区の中心を縦貫するルートを設定する。        | 小宿里線    | ④      |
| (5) 塩浜町～末広町    |             | ○                          |                           |          |                   |                     |                   | 本市のシンボル軸として中心市街地における拠点（フェリーターミナルゾーン～マリンタウンゾーン～都心ゾーン～おがみ山ゾーン）をストレートに結ぶルートを設定する。 | みなと大通り線 | ⑤      |
| (6) 新川沿岸       |             |                            |                           |          | ○                 |                     |                   | 新川沿岸は西岸側が都市計画道路としてほぼ整備済であるが、同様に東岸側地区についても地区の骨格を形成し、伊津部町と真名津町を連絡するルートを設定する。     | 新川通線    | ⑥      |
| (7) 小浜町～伊津部町   |             |                            |                           |          |                   | ○                   |                   | 中心市街地に近い小浜地区において、市街地における骨格軸を形成するとともに主な需要方向となる中心市街地方面とを結ぶルートを設定する。              | 小浜伊津部線  | ⑦      |
| (8) 矢之脇町～末広町   |             | ○                          |                           |          | ○                 |                     |                   | 中心市街地に近い矢之脇地区において、市街地における骨格軸を形成するとともに需要的な継がりの強い中心市街地方面とを結ぶルートを設定する。            | 矢之脇末広線  | ⑧      |
| (9) 中心市街地再開発地区 |             | ○                          |                           |          |                   |                     |                   | 中心市街地で計画されている再開発事業に併せて、都心部として適正な道路網形成を図るルートを設定する。                              | 再開発線    | ⑨      |
| (10) 三儀山～浜里町   |             |                            |                           | ○        |                   |                     |                   | 中心市街地から名瀬運動公園へのアクセスルートとして、（仮）永田町小宿線から分岐して名瀬運動公園に至るルートを設定する。                    | 三儀山浜里線  | ⑩      |
| (11) 久里町       |             |                            |                           |          | ○                 |                     |                   | 久里地区の骨格を形成するとともに、広域幹線道路（ハイパス）と幹線道路（国道58号）とを結ぶルートを設定する。                         | 久里線     | ⑪      |
| (12) 古田町～山田団地  |             |                            |                           |          | ○                 |                     |                   | 古田・春日地区の骨格を形成するとともに、路線バスの利便性向上のために山田団地方面まで連絡するルートを設定する。                        | 古田春日線   | ⑫      |
| (13) 朝仁町～浜里町   |             |                            |                           |          | ○                 |                     |                   | 地区連携強化のために、現状では小宿トンネルのみで連絡されている朝仁地区と小宿・浜里地区を岬回りで連絡するルートを設定する。                  | 朝仁浜里町線  | ⑬      |
| (14) 小湊～赤尾木    | ○           |                            |                           | ○        |                   |                     |                   | 大島本島南東部の自然景勝地や海洋性レクリエーション拠点を広域的に結びつけるために和瀬～小湊～赤尾木を連絡するルートを設定する。                | 小湊赤尾木線  | ⑭      |
| (15) 永田町～奄美中央線 |             |                            |                           | ○        |                   |                     |                   | 中心市街地近傍における自然型レクリエーションとして、中心市街地から奄美中央線を短絡的に連絡するルートを設定する。                       | 西部山岳線   | ⑮      |

## 5-4 路線別将来交通量予測

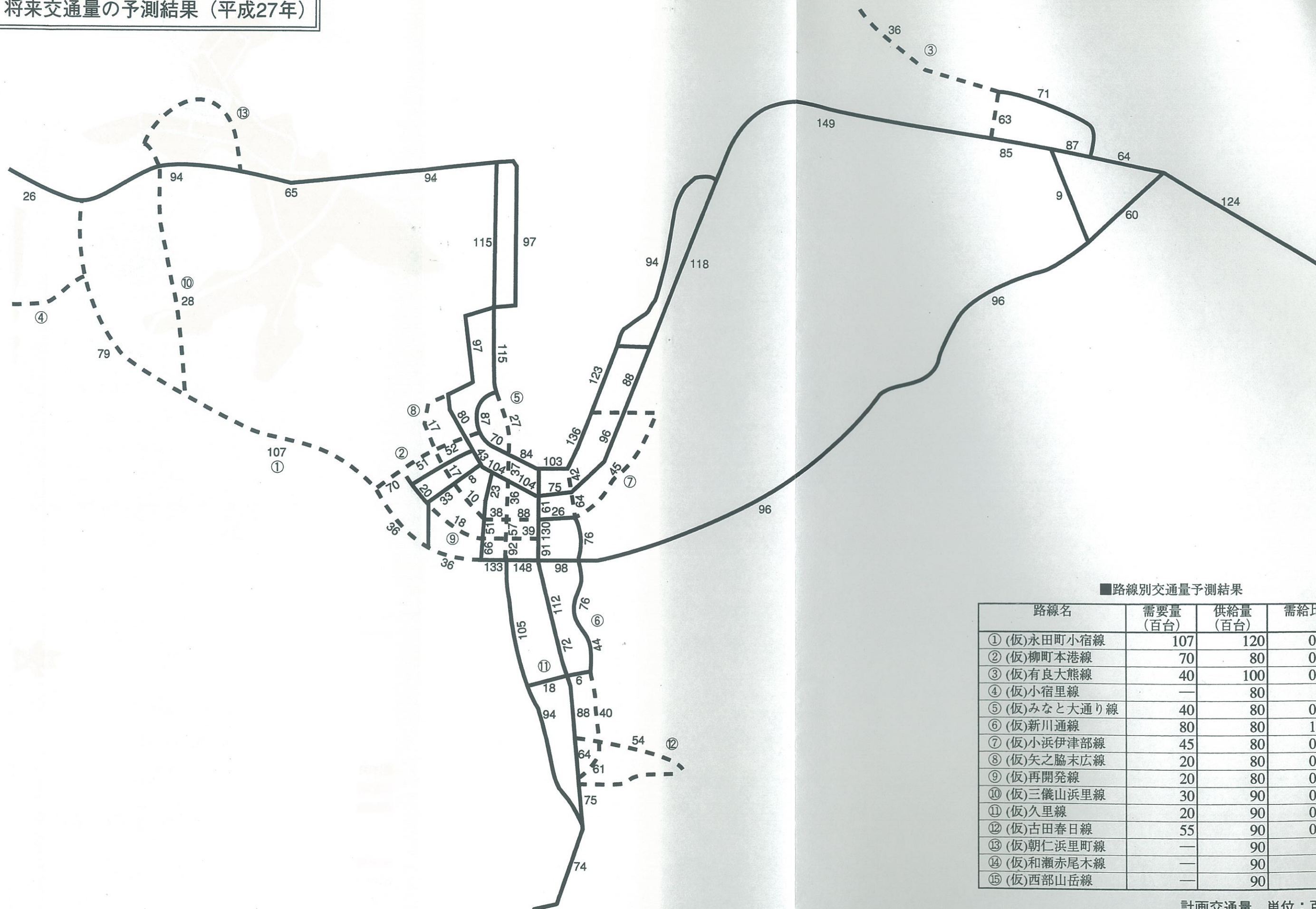
提案した路線により、方向別断面の需給バランスの均整は以下に示すように保たれる。ただし路線毎にみた場合には、E断面やG断面の国道58号には需要が偏重している。E断面については断面需給バランスは保たれていることから並行する他路線によりカバーできると考えられるものの、G断面については需要が供給をやや大きく上回っているうえ、国道58号の需給比が1.86と大きいことから、今後この佐大熊～鳩浜間については国道58号の供用をにらみながら供給量の強化に向けて検討すべき区間である。



■ 方面別断面需給バランス

| 断面  | 路線名       | 需要量<br>(百台) | 供給量<br>(百台) | 不足量<br>(百台) | 混雑度  |
|-----|-----------|-------------|-------------|-------------|------|
| A断面 | 国道58号     | 124         | 100         | 24          | 1.24 |
|     | (仮)有良大熊線  | 36          | 60          | 0           | 0.60 |
|     | A断面計      | 160         | 160         | 0           | 1.00 |
| B断面 | 国道58号     | 74          | 100         | 0           | 0.74 |
|     | B断面計      | 74          | 100         | 0           | 0.74 |
| C断面 | (主)名瀬瀬戸内線 | 94          | 100         | 0           | 0.94 |
|     | (仮)永田町小宿線 | 107         | 120         | 0           | 0.89 |
|     | C断面計      | 201         | 220         | 0           | 0.91 |
| D断面 | 国道58号     | 88          | 80          | 8           | 1.10 |
|     | 臨港道路      | 123         | 100         | 23          | 1.23 |
|     | 国道58号バイパス | 96          | 120         | 0           | 0.80 |
|     | D断面計      | 307         | 300         | 7           | 1.02 |
| E断面 | 国道58号     | 112         | 80          | 32          | 1.40 |
|     | 国道58号バイパス | 105         | 120         | 0           | 0.88 |
|     | (仮)新川通線   | 76          | 80          | 0           | 0.95 |
|     | E断面計      | 293         | 280         | 13          | 1.05 |
| F断面 | (主)名瀬瀬戸内線 | 97          | 80          | 17          | 1.21 |
|     | 臨港道路      | 115         | 100         | 15          | 1.15 |
|     | (仮)永田町小宿線 | 107         | 120         | 0           | 0.89 |
|     | F断面計      | 319         | 300         | 19          | 1.06 |
| G断面 | 国道58号     | 149         | 80          | 69          | 1.86 |
|     | 国道58号バイパス | 96          | 120         | 0           | 0.80 |
|     | G断面計      | 245         | 200         | 45          | 1.23 |

将来交通量の予測結果（平成27年）



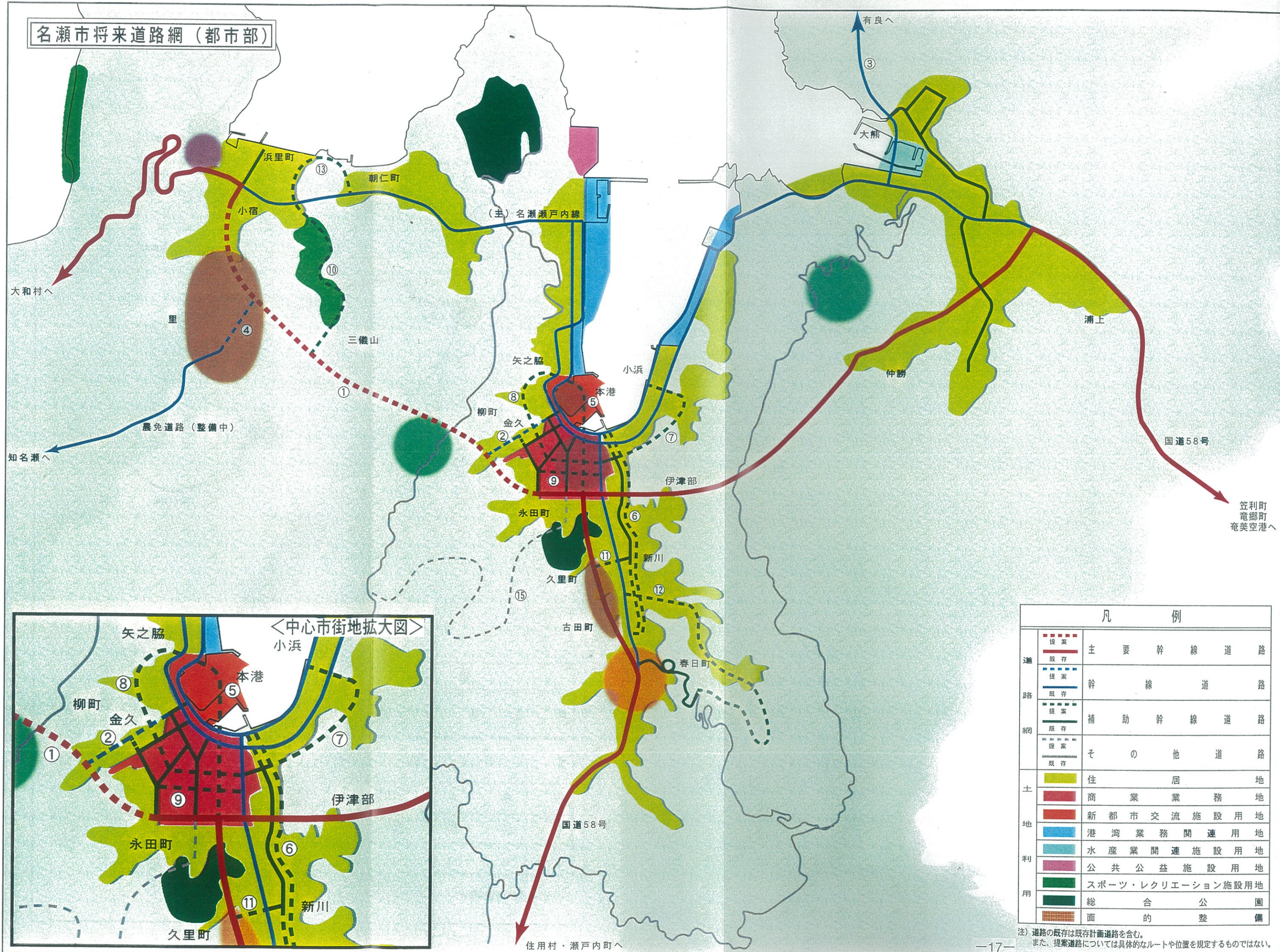
■路線別交通量予測結果

| 路線名          | 需要量<br>(百台) | 供給量<br>(百台) | 需給比  |
|--------------|-------------|-------------|------|
| ① (仮)永田町小宿線  | 107         | 120         | 0.89 |
| ② (仮)柳町本港線   | 70          | 80          | 0.88 |
| ③ (仮)有良大熊線   | 40          | 100         | 0.40 |
| ④ (仮)小宿里線    | —           | 80          | —    |
| ⑤ (仮)みなと大通り線 | 40          | 80          | 0.50 |
| ⑥ (仮)新川通線    | 80          | 80          | 1.00 |
| ⑦ (仮)小浜伊津部線  | 45          | 80          | 0.56 |
| ⑧ (仮)矢之脇末広線  | 20          | 80          | 0.25 |
| ⑨ (仮)再開発線    | 20          | 80          | 0.25 |
| ⑩ (仮)三儀山浜里線  | 30          | 90          | 0.33 |
| ⑪ (仮)久里線     | 20          | 90          | 0.22 |
| ⑫ (仮)古田春日線   | 55          | 90          | 0.61 |
| ⑬ (仮)朝仁浜里町線  | —           | 90          | —    |
| ⑭ (仮)和瀬赤尾木線  | —           | 90          | —    |
| ⑮ (仮)西部山岳線   | —           | 90          | —    |

計画交通量 単位：百台

※将来交通量の予測は都市計画区域内を対象とした。

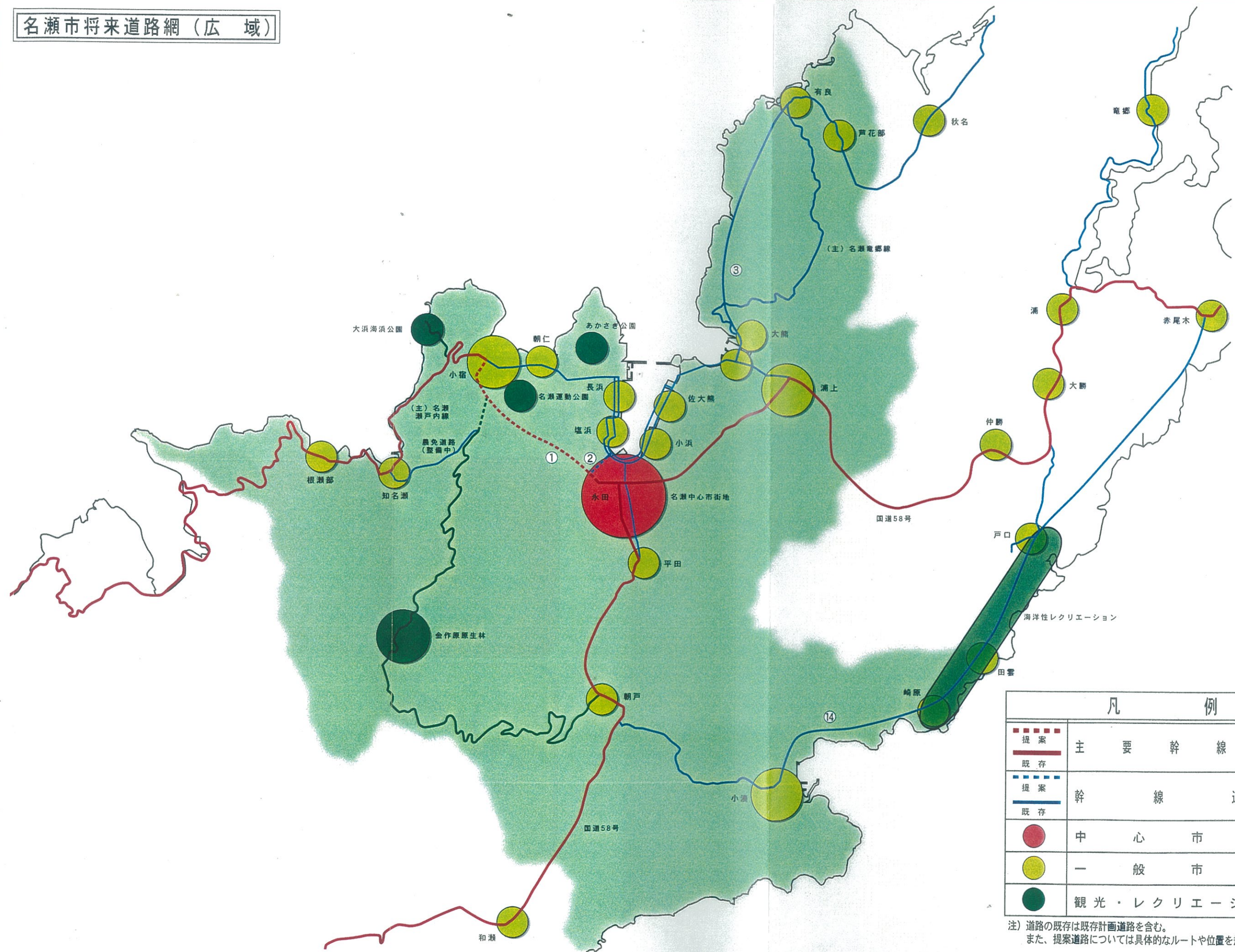
# 名瀬市将来道路網（都市部）



| 凡 例              |                                 |
|------------------|---------------------------------|
| 道<br>路<br>網      | 提案<br>主 要 幹 線 道 路               |
|                  | 提案<br>幹 線 道 路                   |
|                  | 提案<br>補 助 幹 線 道 路               |
|                  | 提案<br>そ の 他 道 路                 |
| 土<br>地<br>利<br>用 | 住 居 地                           |
|                  | 商 業 業 務 地                       |
|                  | 新 都 市 交 流 施 設 用 地               |
|                  | 港 湾 業 務 関 連 用 地                 |
|                  | 水 産 業 関 連 施 設 用 地               |
|                  | 公 共 公 益 施 設 用 地                 |
|                  | ス ポー ツ ・ レ ク リ エー シ ョ ン 施 設 用 地 |
|                  | 総 合 公 園                         |
|                  | 面 的 整 備                         |

注) 道路の既存は既存計画道路を含む。  
また、提案道路については具体的なルートや位置を規定するものではない。

名瀬市将来道路網（広域）



| 凡 例                                                                                                                                                                                     |                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <div style="border-bottom: 2px dashed red; width: 20px; display: inline-block;"></div> 提案<br><div style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></div> 既存  | 主 要 幹 線 道 路               |
| <div style="border-bottom: 2px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></div> 提案<br><div style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></div> 既存 | 幹 線 道 路                   |
| <div style="background-color: red; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></div>                                                                                            | 中 心 市 街 地                 |
| <div style="background-color: yellow; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></div>                                                                                         | 一 般 市 街 地                 |
| <div style="background-color: green; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></div>                                                                                          | 観 光 ・ レ ク リ エ ー シ ョ ン 拠 点 |

注) 道路の既存は既存計画道路を含む。  
また、提案道路については具体的なルートや位置を規定するものではない。

## 6. 歩行者ネットワークの検討

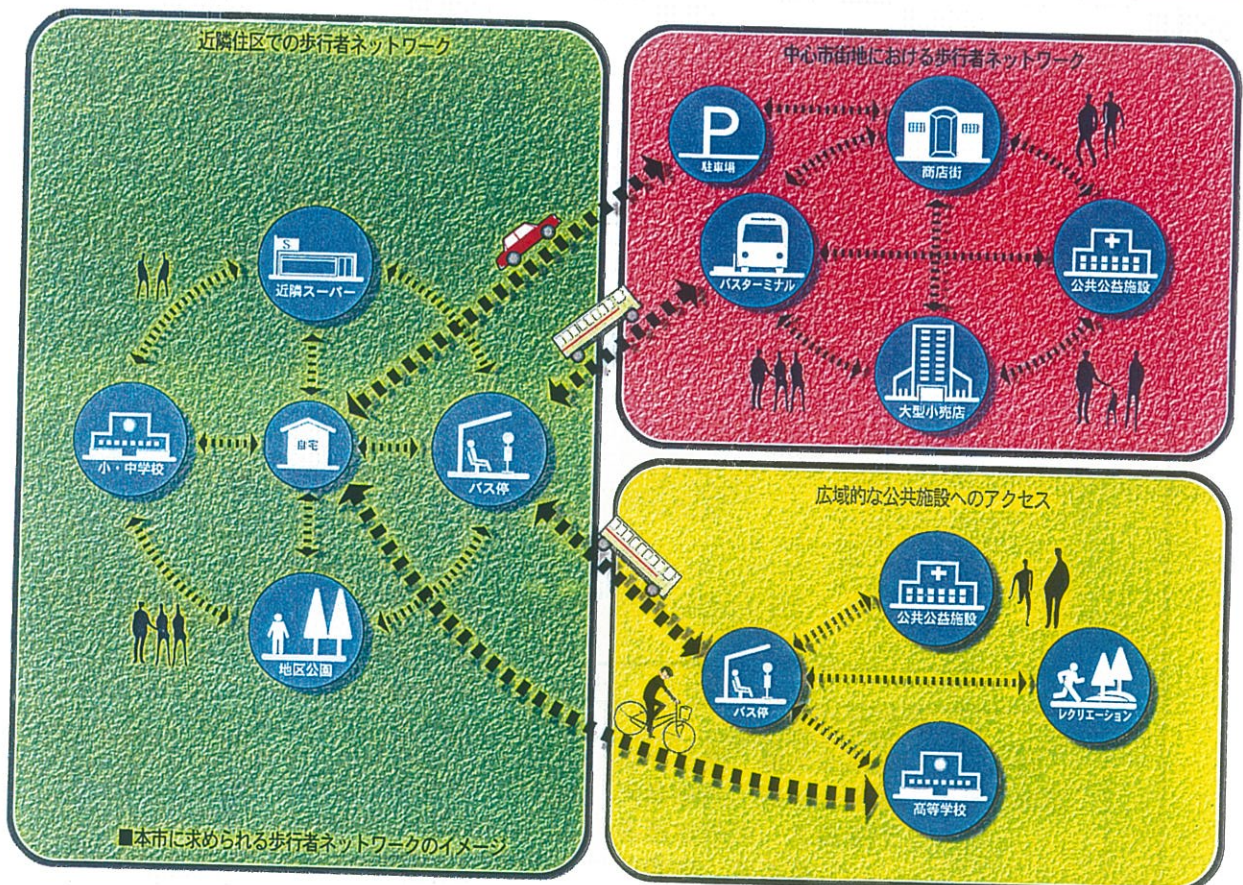
### 6-1 歩行者ネットワークの設定

#### (1) 歩行者ネットワーク設定のパターン

歩行者ネットワークの設定においては、以下に示す3つのパターンを前提とする。

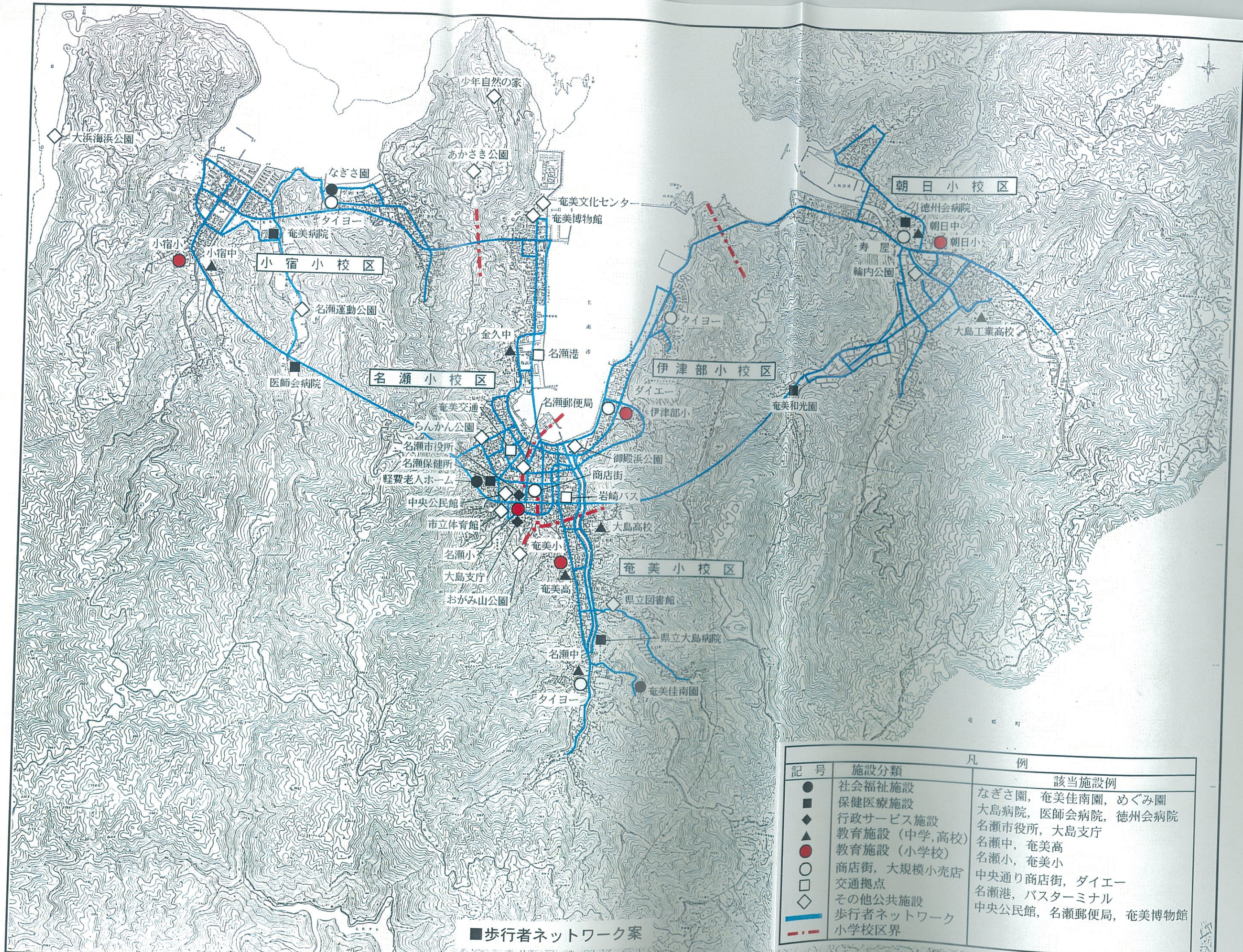
#### ■歩行者ネットワーク設定のパターン

| ネットワークイメージ         | 利 用 者                                        | 具体施設例                                                       |
|--------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 中心市街地における歩行者ネットワーク | 本市をはじめ本島全域から多種多様な利用が見込まれ、利用者数も多い。            | 中央商店街<br>ダイエー<br>マルエー<br>バスターミナル 等                          |
| 広域的な公共施設へのアクセス     | 利用はその施設利用者に限定されるが、本市をはじめ広範囲からの利用が見込まれる。      | 養老ホームなぎさ園<br>県立大島高校<br>名瀬市役所、中央公民館<br>奄美博物館、名瀬郵便局<br>おがみ山公園 |
| 近隣住区での歩行者ネットワーク    | 利用はその地区内居住者、特に児童、高齢者、主婦が主となることから利用者そのものは少ない。 | 各高等学校 等<br>各小中学校<br>各地区公園<br>新川沿い<br>永田川沿 等                 |



#### (2) 網間隔

歩行者ネットワークを形成していくうえで、そのサービス基準となる網間隔は、高齢者の歩行速度の低下を勘案して“抵抗なく歩ける距離”を190mと想定し、自宅を中心とするこのエリア内にゆったりとした安全な歩行者系道路を提案することとした。



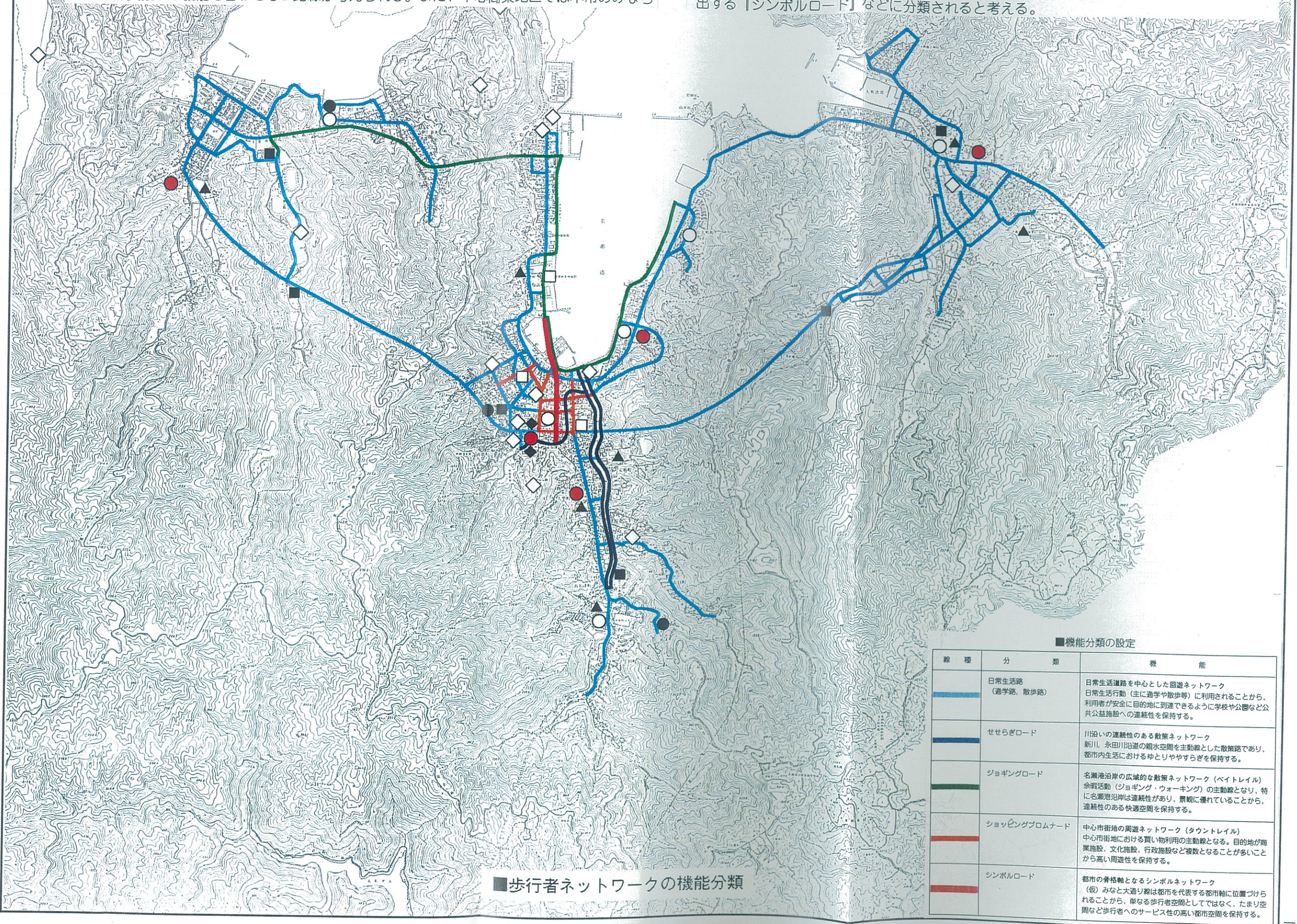
■歩行者ネットワーク案

| 凡 例       |               |                     |
|-----------|---------------|---------------------|
| 記 号       | 施設分類          | 該当施設例               |
| ●         | 社会福祉施設        | なぎさ園, 奄美佳南園, めぐみ園   |
| ■         | 保健医療施設        | 大島病院, 医師会病院, 徳州会病院  |
| ◆         | 行政サービス施設      | 名瀬市役所, 大島支庁         |
| ▲         | 教育施設 (中学, 高校) | 名瀬中, 奄美高            |
| ●         | 教育施設 (小学校)    | 名瀬小, 奄美小            |
| ○         | 商店街, 大規模小売店   | 中央通り商店街, ダイエー       |
| □         | 交通拠点          | 名瀬港, バスターミナル        |
| ◇         | その他公共施設       | 中央公民館, 名瀬郵便局, 奄美博物館 |
| — — —     | 歩行者ネットワーク     |                     |
| — · — · — | 小学校区界         |                     |

## 6-2 機能分類の設定

歩行者系道路には、通勤・散歩路など日常的に使われる『日常生活道路』に加えて、水辺空間や海辺空間の景観を利用した『せせらぎロード』や『ジョギングロード』などレクリエーション活動を支援する機能を合わせもつ路線が考えられる。また、中心商業地区では本市のみならず広域圏からの利用もある『ショッピングプロムナード』のように非日常的な活動を支援する機能を合わせもつ路線があり、そして、都市の骨格を形成し、都市の顔となるシンボル軸を創出する『シンボルロード』などに分類されると考える。

歩行者系道路には、通勤・散歩路など日常的に使われる『日常生活道路』に加えて、水辺空間や海辺空間の景観を利用した『せせらぎロード』や『ジョギングロード』などレクリエーション活動を支援する機能を合わせもつ路線が考えられる。また、中心商業地区では本市のみならず広域圏からの利用もある『ショッピングプロムナード』のように非日常的な活動を支援する機能を合わせもつ路線があり、そして、都市の骨格を形成し、都市の顔となるシンボル軸を創出する『シンボルロード』などに分類されると考える。



■歩行者ネットワークの機能分類

■機能分類の設定

| 線 種 | 分 類                | 機 能                                                                                                             |
|-----|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | 日常生活路<br>(通学路、散歩路) | 日常生活道路を中心とした回遊ネットワーク<br>日常生活行動（主に通学や散歩等）に利用されることから、<br>利用者が安全に目的地に到達できるように学校や公園など公<br>共施設への連続性を保持する。            |
|     | せせらぎロード            | 川沿いの連続性のある散策ネットワーク<br>新川、永田川沿道の親水空間を主軸線とした散策路であり、<br>都市内生活におけるゆとりやすらぎを保持する。                                     |
|     | ジョギングロード           | 名瀬港沿岸の広域的な散策ネットワーク（ペイトレイル）<br>余暇活動（ジョギング・ウォーキング）の主軸線となり、特<br>に名瀬港沿岸は連続性があり、景観に優れていることから、<br>連続性のある快適空間を保持する。    |
|     | ショッピングプロムナード       | 中心市街地の周遊ネットワーク（タウトレイル）<br>中心市街地における買い物利用の主軸線となる。目的地が商<br>業施設、文化施設、行政施設など複数となること多いこと<br>から高い周遊性を保持する。            |
|     | シンボルロード            | 都市の骨格軸となるシンボルネットワーク<br>（仮）みなと大通り線は都市を代表する都市軸に位置づけら<br>れることから、単なる歩行者空間としてではなく、たまり空<br>間など歩行者へのサービス性の高い都市空間を保持する。 |