

2-1 検討対象ルートの整理

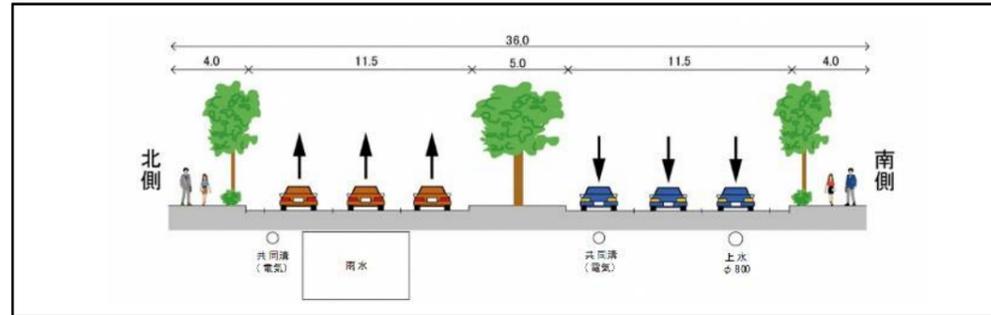
1 鹿児島港本港区エリア外

鹿児島港本港区エリアにアクセスする道路として、第1回策定委員会での意見等を踏まえ、ナポリ通線といつろ通線の整理を行う。

(1) ナポリ通線への軌道導入位置の可能性を検討し、整理を行う。

①検討概要

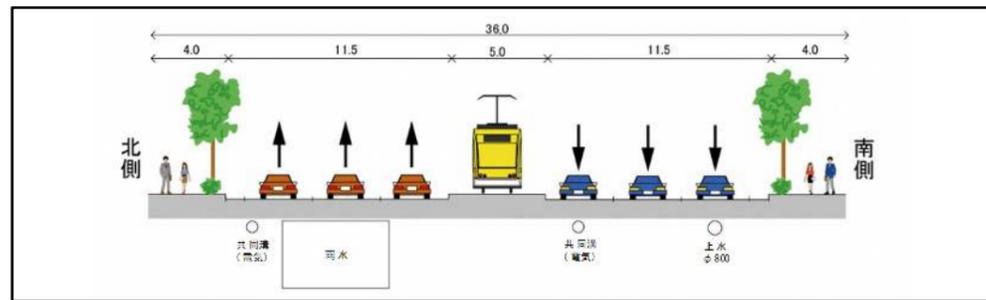
- 軌道敷は単線（幅 3.0m）とし、現況道路の地下埋設物の位置等をもとに、軌道導入位置の可能性を検討



現況断面図

②検討結果

- 地下にある雨水路や電線共同溝等を考慮し、ナポリ通線への観光路線導入可能性については、中央分離帯への導入案（植樹帯を撤去し、軌道を敷設する案）が最も現実的である。



中央分離帯への導入案断面図

③方針案

- ナポリ通線については、中央分離帯への導入を条件とし、アクセス道路 A' として、検討対象に加える。
- なお、進行方向については、観光路線の基本方針の1つである「『陸の玄関』鹿児島中央駅と『海の玄関』本港区の結節を強化することにより、新幹線からの二次アクセスを充実するものとする」を踏まえ、鹿児島中央駅から本港区への速達性・利便性向上の観点から、反時計回りのみを検討対象とする。



進行方向

(2) いつろ通線への軌道導入に関する影響等を考慮し、整理を行う。

①導入による影響等

- いつろ通線に軌道を導入するためには、車道部の車線減又は歩道部の縮小が必要となる。
- いつろ通線では、立体駐車場入場待ち車列が発生している。また、近隣に、救急対応の病院が立地している。
- 国道10号鹿児島北バイパス開通後、いつろ通線への交通の流入が想定される。

②方針案

- 上記、導入による影響等を踏まえ、いつろ通線（アクセス道路C）については検討対象から除外する。



国道10号鹿児島北バイパス開通後の交通流イメージ



2 鹿児島港本港区エリア内

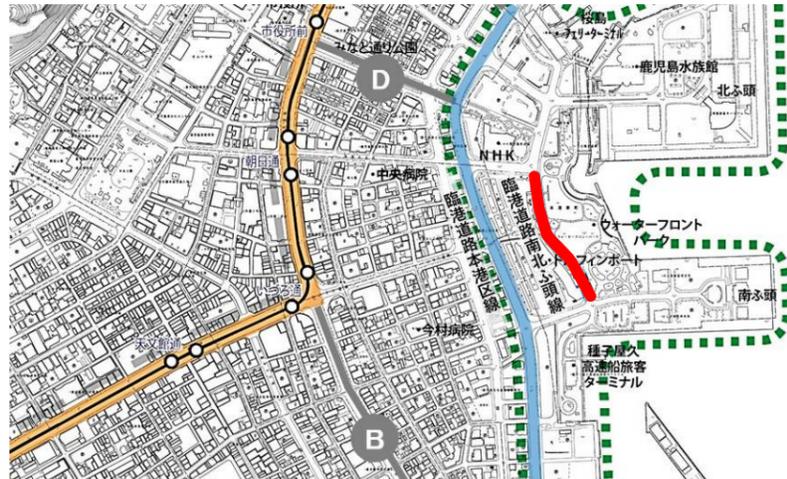
鹿児島港本港区エリア内のルートについて、以下の観点から整理を行う。

- 鹿児島港本港区エリア内の既存施設へのアクセスを考慮したルートとする。
- 既存の道路内に軌道を敷設することを基本とする。

なお、同エリア内については、県において事業者公募が予定されており、今後、その動向等によりルートの一部が変更となる場合も想定される。

① ドルフィンポート敷地周辺

- ドルフィンポート敷地及びウォーターフロントパークは、県が進めている事業者公募の対象エリアとなっており、今後、集客施設等の立地が見込まれることから、それらの施設へのアクセスを考慮したルートが望ましい。
- ルートとしては、下図に示す、臨港道路本港区線と臨港道路南北ふ頭線となるが、観光路線の基本方針のひとつである桜島や錦江湾を車窓から眺められることや、臨港道路本港区線の自動車交通への影響を考慮し、臨港道路南北ふ頭線を活用したルートとする。



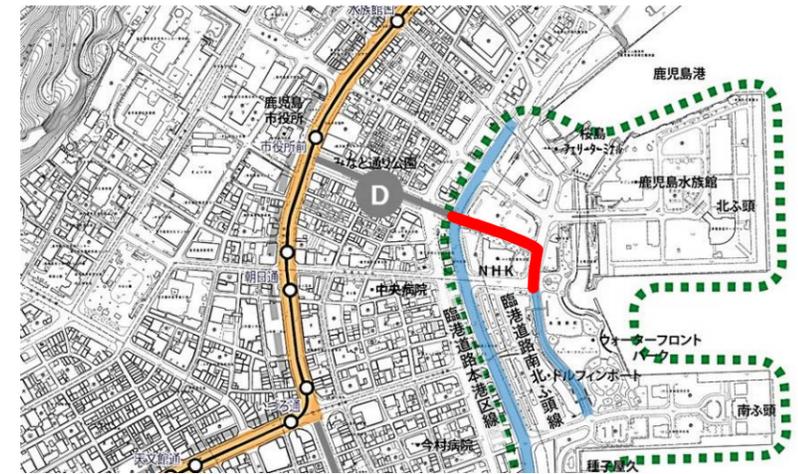
② アクセス道路A'、A及びBとの接続

- 鹿児島港本港区エリアの南側には、種子屋久高速船旅客ターミナルが立地していることから、同ターミナルへのアクセスを考慮したルートが望ましい。
- ルートとしては、下図に示す、臨港道路本港区線を活用したルートとする。



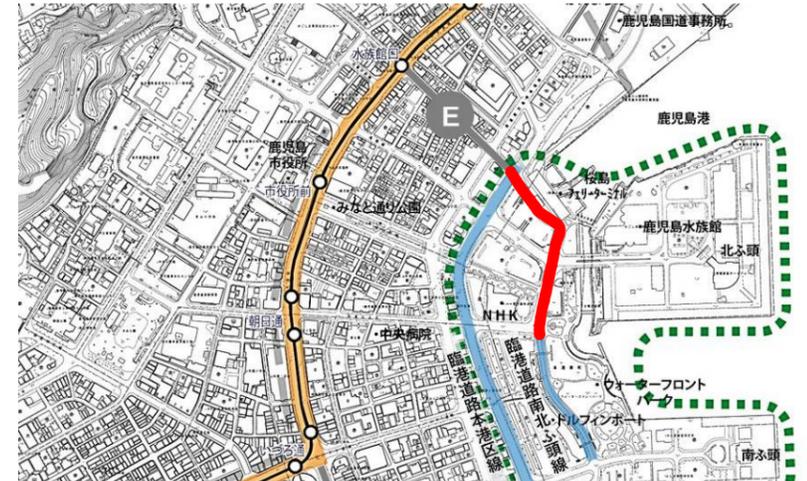
③ アクセス道路Dとの接続

- 鹿児島港本港区エリアの北側には、桜島フェリーターミナルが立地していることから、フェリーターミナルへのアクセスを考慮したルートが望ましい。
- 桜島フェリーターミナル前を経由するルートとする場合、大きな迂回が必要となり、また、臨港道路本港区線への軌道導入が必要となることから、自動車交通への影響を考慮すると望ましくない。
- ルートとしては、下図に示す、NHK北側の緑地帯を活用したルートとする。



④ アクセス道路Eとの接続

- 鹿児島港本港区エリアの北側には、桜島フェリーターミナルが立地していることから、フェリーターミナルへのアクセスを考慮したルートが望ましい。
- ルートとしては、桜島フェリーターミナル前の道路用地等を活用したルートとする。



3 検討対象ルートの整理

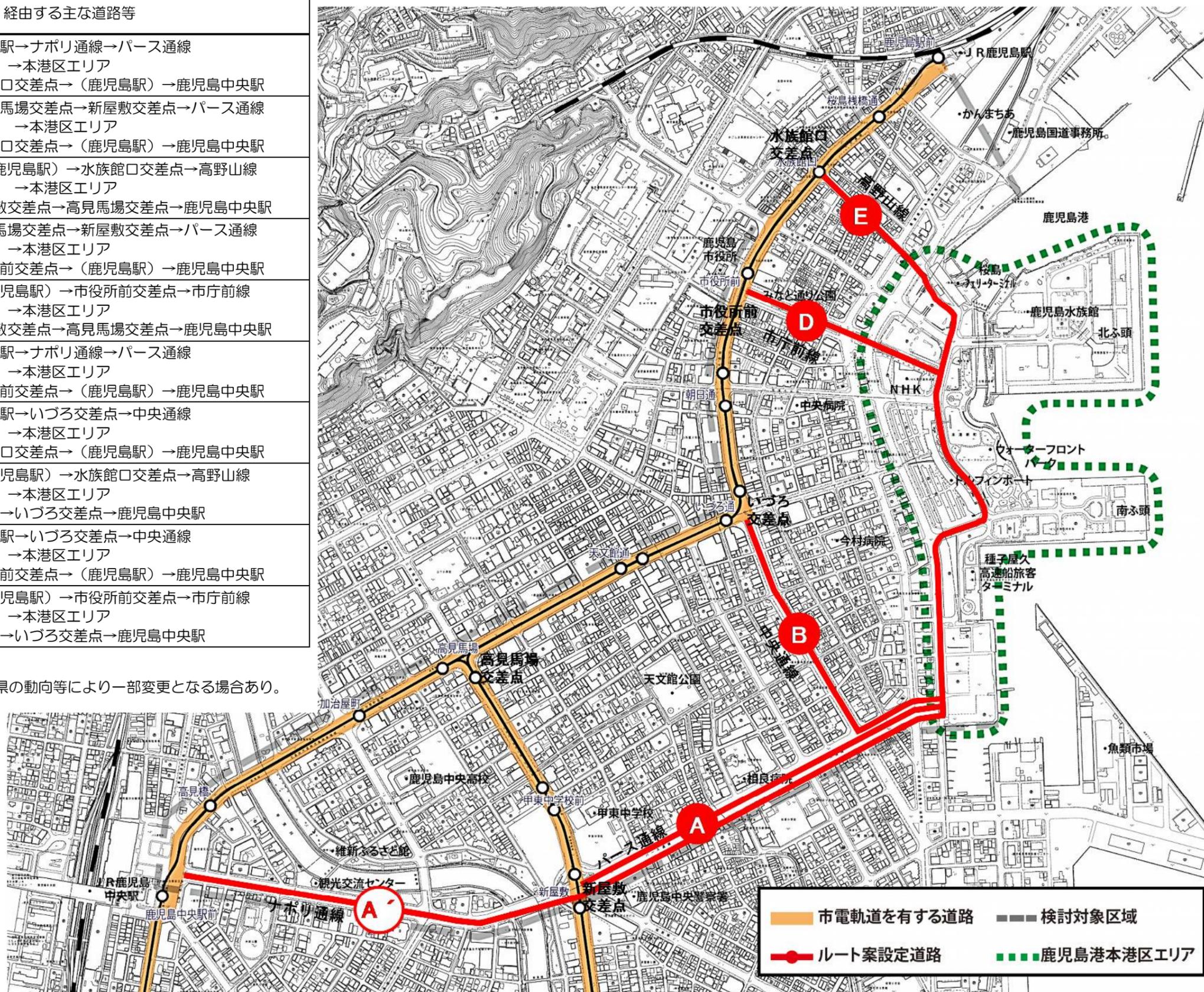
鹿児島港本港区エリア外及び同エリア内の整理を踏まえ、進行方向別に整理した検討対象ルートを、次のとおり再設定する。

※観光路線は、単線による巡回ルートを基本としている。

ルート名称	経由する主な道路等
A' - Eルート (反時計回り)	鹿児島中央駅→ナポリ通線→パース通線 →本港区エリア →高野山線→水族館口交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅
A - Eルート (反時計回り)	鹿児島中央駅→高見馬場交差点→新屋敷交差点→パース通線 →本港区エリア →高野山線→水族館口交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅
E - Aルート (時計回り)	鹿児島中央駅→(鹿児島駅)→水族館口交差点→高野山線 →本港区エリア →パース通線→新屋敷交差点→高見馬場交差点→鹿児島中央駅
A - Dルート (反時計回り)	鹿児島中央駅→高見馬場交差点→新屋敷交差点→パース通線 →本港区エリア →市庁前線→市役所前交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅
D - Aルート (時計回り)	鹿児島中央駅→(鹿児島駅)→市役所前交差点→市庁前線 →本港区エリア →パース通線→新屋敷交差点→高見馬場交差点→鹿児島中央駅
A' - Dルート (反時計回り)	鹿児島中央駅→ナポリ通線→パース通線 →本港区エリア →市庁前線→市役所前交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅
B - Eルート (反時計回り)	鹿児島中央駅→いづろ交差点→中央通線 →本港区エリア →高野山線→水族館口交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅
E - Bルート (時計回り)	鹿児島中央駅→(鹿児島駅)→水族館口交差点→高野山線 →本港区エリア →中央通線→いづろ交差点→鹿児島中央駅
B - Dルート (反時計回り)	鹿児島中央駅→いづろ交差点→中央通線 →本港区エリア →市庁前線→市役所前交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅
D - Bルート (時計回り)	鹿児島中央駅→(鹿児島駅)→市役所前交差点→市庁前線 →本港区エリア →中央通線→いづろ交差点→鹿児島中央駅

※JR鹿児島駅を経由する便を一部設定する。

※鹿児島港本港区エリア内のルートについては、県の動向等により一部変更となる場合あり。



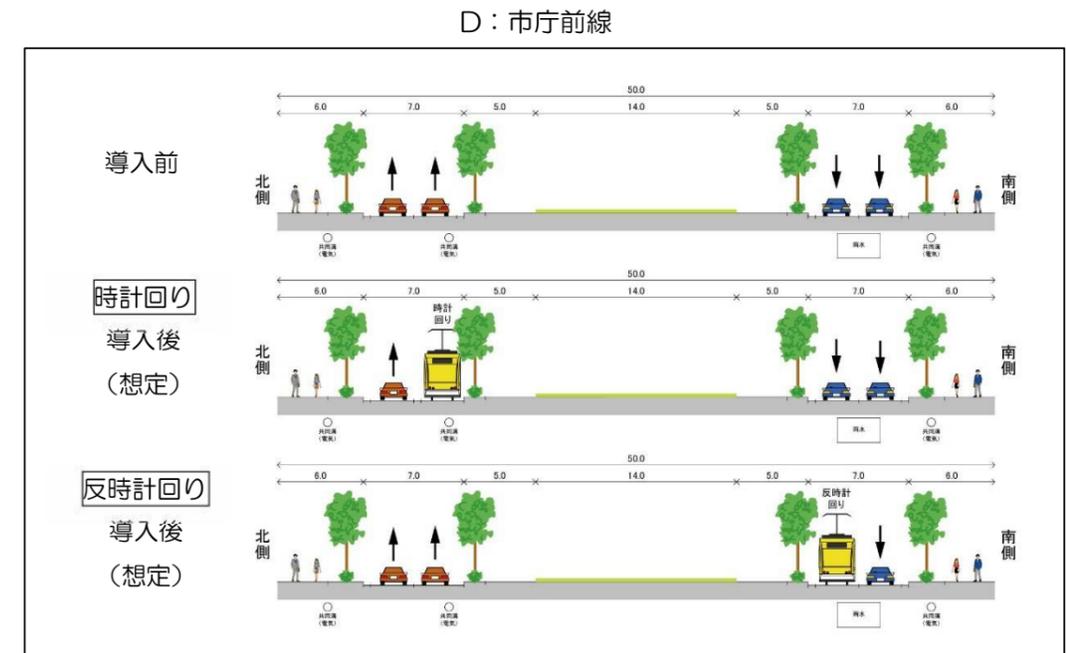
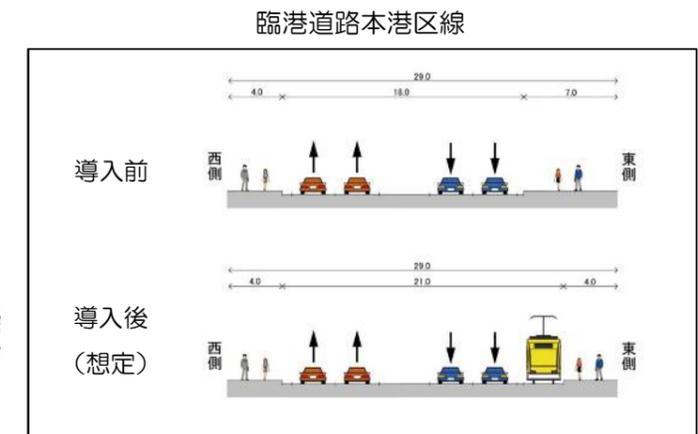
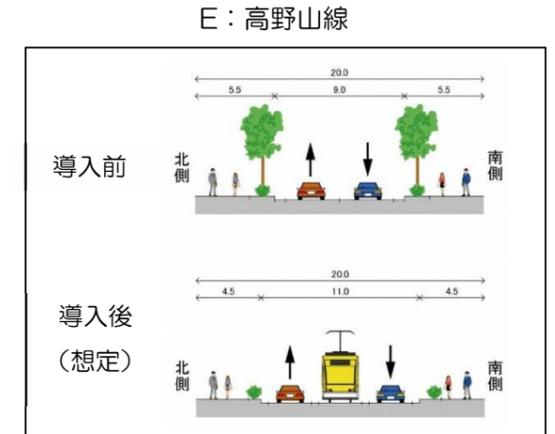
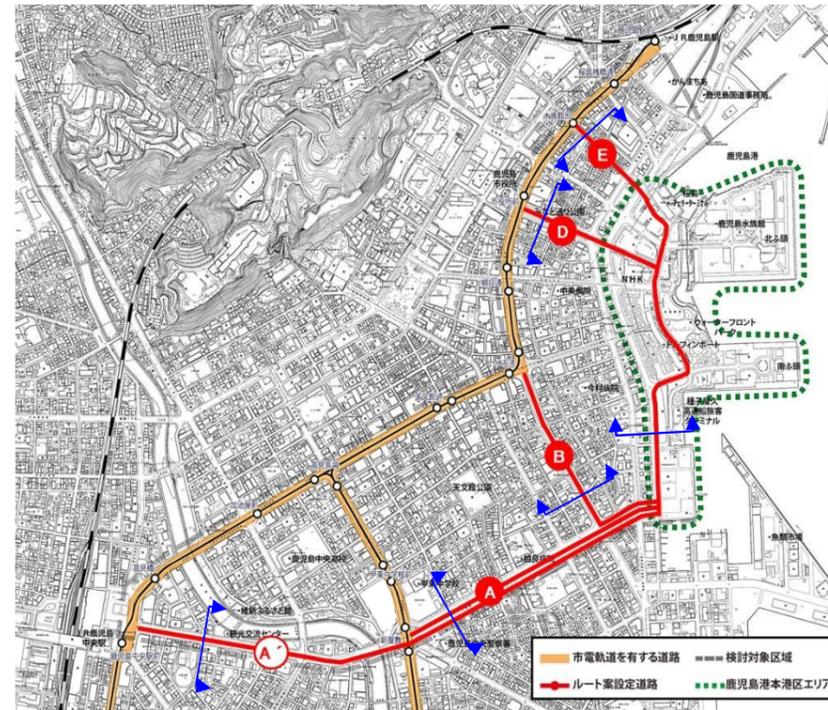
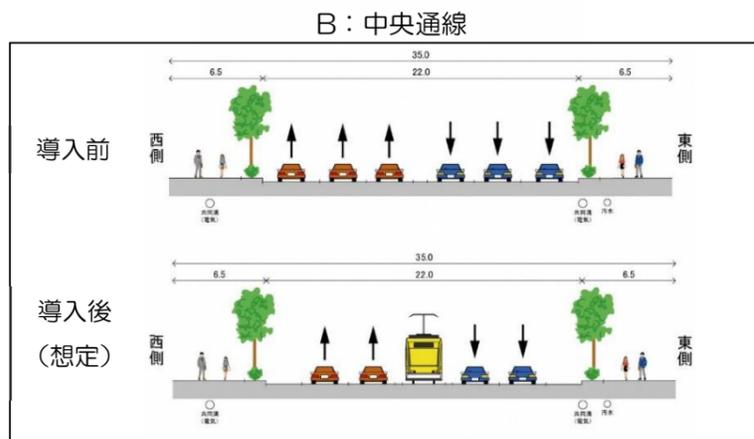
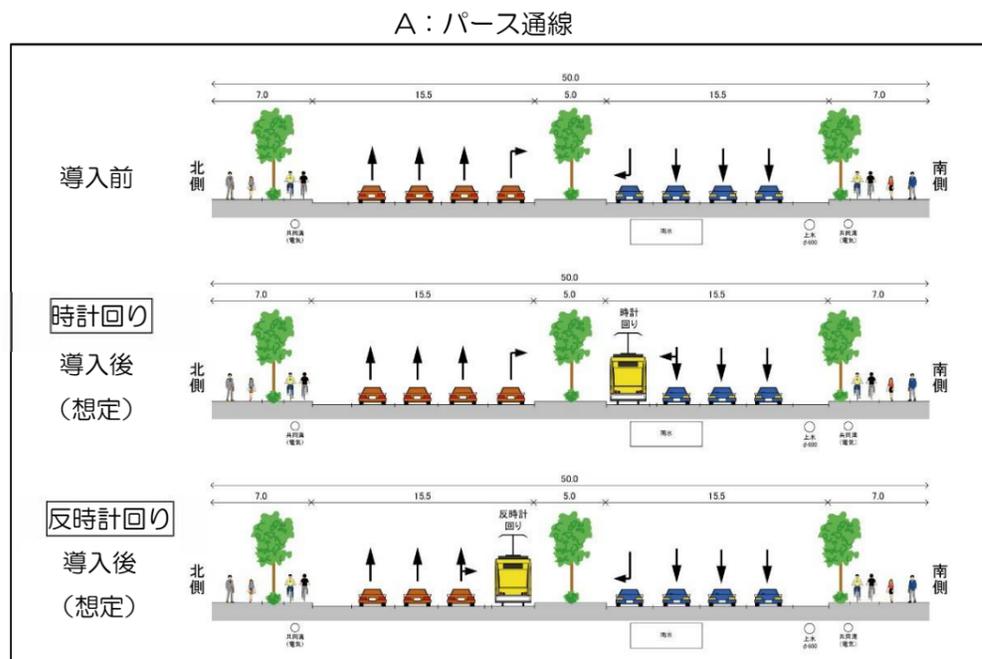
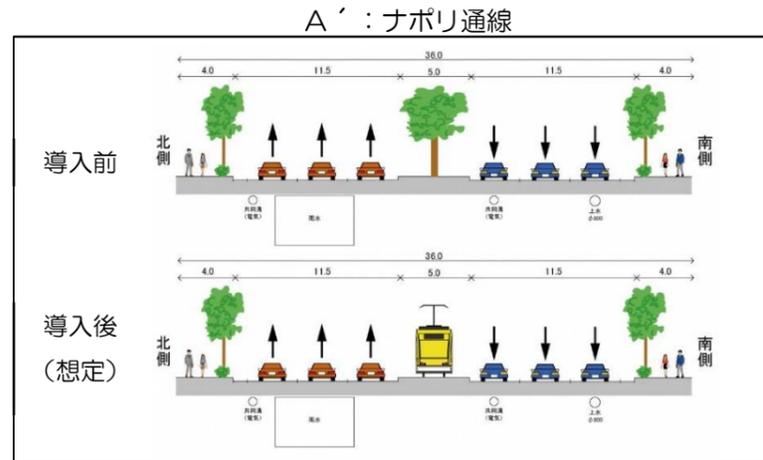
市電軌道を有する道路
 検討対象区域

ルート案設定道路
 鹿児島港本港区エリア

2-2 複数のルート案の検討

2-1で再設定した検討対象ルートについて、過年度に整理した課題等を再整理し、複数のルート案の検討を行う。
 なお、課題等の整理にあたり、軌道の導入位置を次のように想定する。

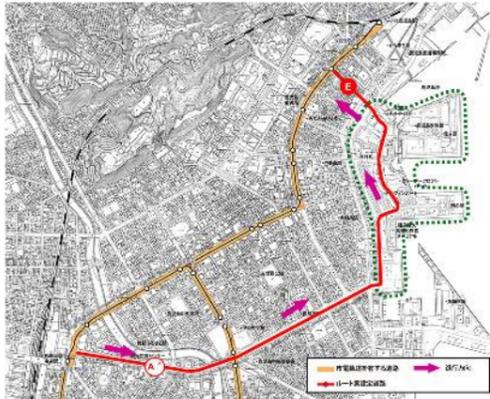
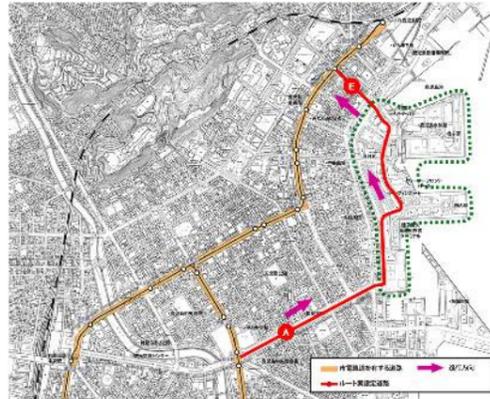
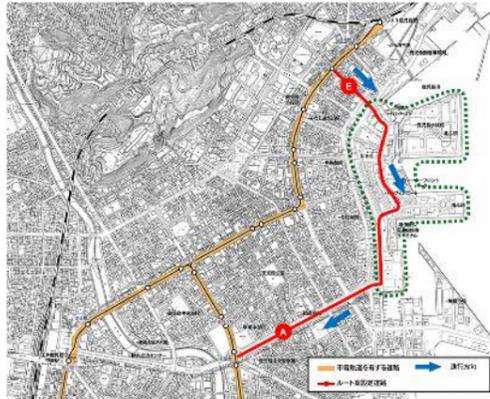
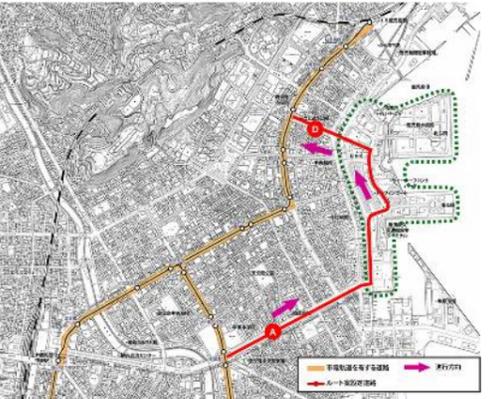
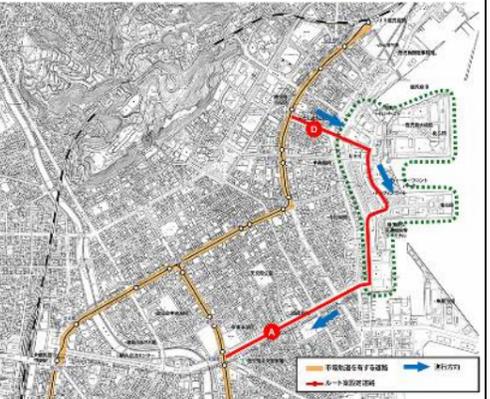
1 軌道導入位置の想定



※地下埋設物は、上水（配水管管径φ400以上）、污水（幹線下水）、雨水、共同溝（無電柱化）を表示

2 検討対象ルート課題等の整理

想定した軌道導入位置を参考に、過年度に整理した課題等を再整理した結果は次のとおり。

ルート	A' - Eルート	A - Eルート	E - Aルート	A - Dルート	D - Aルート
ルート概要					
	鹿児島中央駅→ナボリ通線→パース通線 →本港区エリア→高野山線 →水族館口交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅	鹿児島中央駅→高見馬場交差点→新屋敷交差点 →パース通線→本港区エリア→高野山線 →水族館口交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅	鹿児島中央駅→(鹿児島駅)→水族館口交差点 →高野山線→本港区エリア→パース通線 →新屋敷交差点→高見馬場交差点→鹿児島中央駅	鹿児島中央駅→高見馬場交差点→新屋敷交差点 →パース通線→本港区エリア→市庁前線 →市役所前交差点→(鹿児島駅)→鹿児島中央駅	鹿児島中央駅→(鹿児島駅)→市役所前交差点 →市庁前線→本港区エリア→パース通線 →新屋敷交差点→高見馬場交差点→鹿児島中央駅
1 自動車交通への影響	①ナボリ通線は、車線数の減なし(現況車線数の確保) ②パース通線は、車道部の車線減が必要 ③高野山線は、歩道部の縮小が必要(現況車線数の確保) ④臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①パース通線は、車道部の車線減が必要 ②高野山線は、歩道部の縮小が必要(現況車線数を確保) ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①パース通線は、車道部の車線減が必要 ②高野山線は、歩道部の縮小が必要(現況車線数の確保) ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①パース通線は、車道部の車線減が必要 ②市庁前線は、車道部の車線減が必要 ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①パース通線は、車道部の車線減が必要 ②市庁前線は、車道部の車線減が必要 ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)
2 交差点部における施設等への影響	《水族館口交差点》 ①横断歩道、停留場、架線柱	《新屋敷交差点》 ①交通島、車両停止線 《水族館口交差点》 ②横断歩道、停留場、架線柱	《新屋敷交差点》 ①横断歩道、停留場、架線柱 《水族館口交差点》 ②横断歩道、停留場、架線柱、車両停止線	《新屋敷口交差点》 ①交通島、車両停止線 《市役所前交差点》 ②歩道部、公園部、車両停止線	《新屋敷口交差点》 ①横断歩道、停留場、架線柱 《市役所前交差点》 ②公園部、横断歩道、停留場、車両停止線
3 地下埋設物による影響	なし	なし	①パース通線で、縦断方向に雨水路が支障となる。	①市庁前線で、縦断方向に雨水路が支障となる。	①市庁前線で、縦断方向に電線共同溝が支障となる。 ②パース通線で、縦断方向に雨水路が支障となる。
結果	影響 大：1個 影響 小：2個	影響 大：1個 影響 小：2個	影響 大：2個 影響 小：1個	影響 大：3個 影響 小：0個	影響 大：3個 影響 小：0個

【課題等の整理の考え方】

【1 自動車交通への影響】

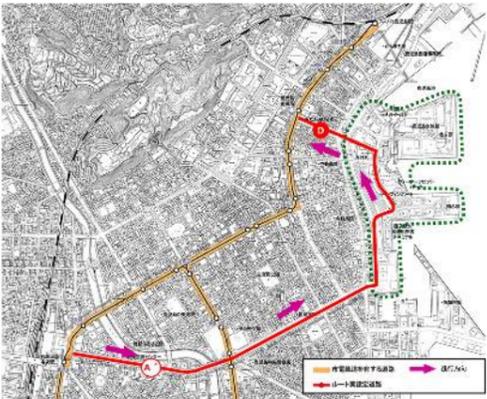
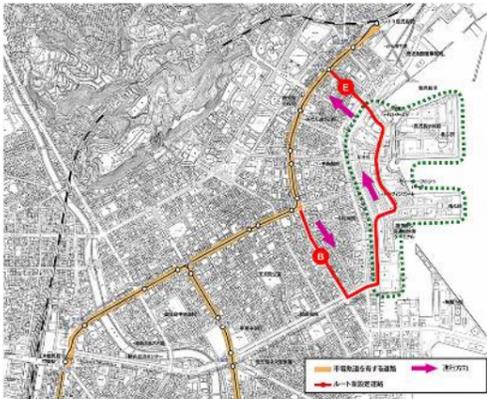
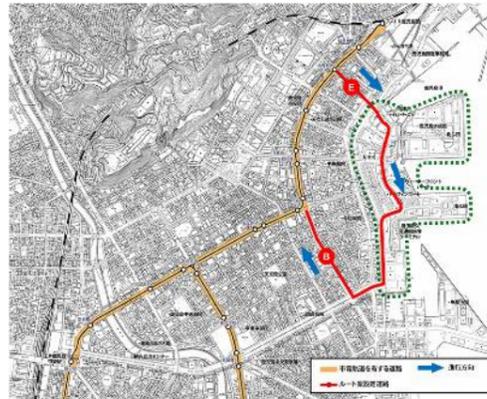
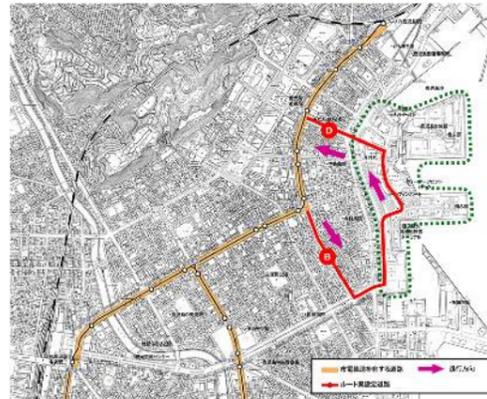
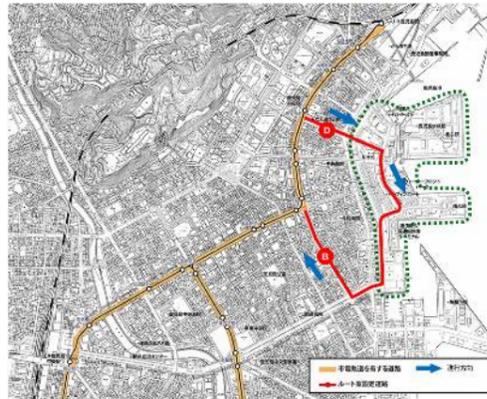
影響 大	車線数が減となる道路が複数ある
影響 小	車線数が減となる道路が1つある

【2 交差点部における施設等への影響】

影響 大	1つの交差点部において、施設等に対する支障が複数ある
影響 小	1つの交差点部において、施設等に対する支障がない、または、1つある

【3 地下埋設物による影響】

影響 大	地下埋設物への縦断的な支障が一定延長で生じる
影響 小	地下埋設物への縦断的な支障がない、または、縦断的な支障がごく一部の区間で生じる

ルート	A' - Dルート	B - Eルート	E - Bルート	B - Dルート	D - Bルート
ルート概要					
	鹿兒島中央駅→ナポリ通線→パース通線 →本港区エリア→市庁前線→市役所前交差点 →(鹿兒島駅)→鹿兒島中央駅	鹿兒島中央駅→いづろ交差点→中央通線 →本港区エリア→高野山線 →水族館口交差点→(鹿兒島駅)→鹿兒島中央駅	鹿兒島中央駅→(鹿兒島駅)→水族館口交差点 →高野山線→本港区エリア →中央通線→いづろ交差点→鹿兒島中央駅	鹿兒島中央駅→いづろ交差点→中央通線 →本港区エリア→市庁前線 →市役所前交差点→(鹿兒島駅)→鹿兒島中央駅	鹿兒島中央駅→(鹿兒島駅)→市役所前交差点 →市庁前線→本港区エリア→中央通線 →いづろ交差点→鹿兒島中央駅
1 自動車交通への影響	①ナポリ通線は、車線数の減なし(現況車線数の確保) ②パース通線は、車道部の車線減が必要 ③市庁前線は、車道部の車線減が必要 ④臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①中央通線は、車道部の車線減が必要 ②高野山線は、歩道部の縮小が必要(現況車線数の確保) ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①中央通線は、車道部の車線減が必要 ②高野山線は、歩道部の縮小が必要(現況車線数の確保) ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①中央通線は、車道部の車線減が必要 ②市庁前線は、車道部の車線減が必要 ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)	①中央通線は、車道部の車線減が必要 ②市庁前線は、車道部の車線減が必要 ③臨港道路本港区線及び南北ふ頭線は、歩道部の縮小等が必要(現況車線数の確保)
2 交差点部における施設等への影響	《市役所前交差点》 ①歩道部、公園部、車両停止線	《いづろ交差点》 ①横断歩道、停留場 《水族館口交差点》 ②横断歩道、停留場、架線柱	《いづろ交差点》 ①横断歩道、停留場 《水族館口交差点》 ②横断歩道、停留場、架線柱、車両停止線	《いづろ交差点》 ①横断歩道、停留場 《市役所前交差点》 ②歩道部、公園部、車両停止線	《いづろ交差点》 ①横断歩道、停留場 《市役所前交差点》 ②公園部、横断歩道、停留場、車両停止線
3 地下埋設物による影響	①市庁前線で、縦断方向に雨水路が支障となる。	なし	なし	①市庁前線で、縦断方向に雨水路が支障となる。	①市庁前線で、縦断方向に電線共同溝が支障となる。
結果	影響 大：3個 影響 小：0個	影響 大：1個 影響 小：2個	影響 大：1個 影響 小：2個	影響 大：3個 影響 小：0個	影響 大：3個 影響 小：0個

【課題等の整理の考え方】

【1 自動車交通への影響】

影響 大	車線数が減となる道路が複数ある
影響 小	車線数が減となる道路が1つある

【2 交差点部における施設等への影響】

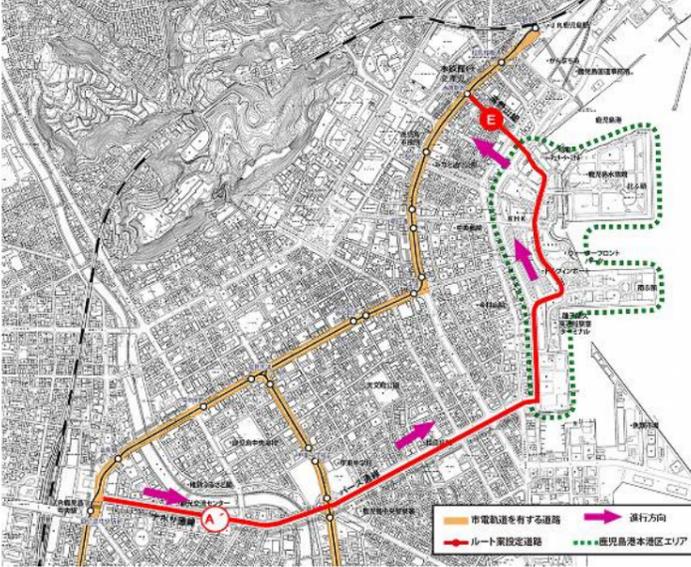
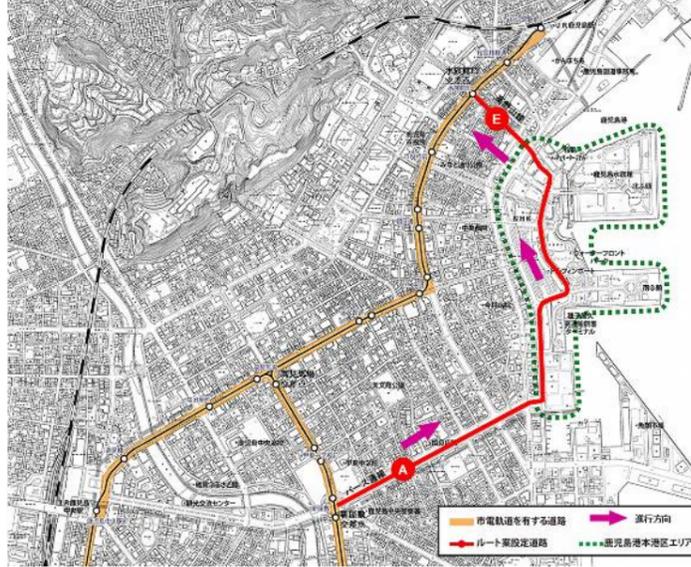
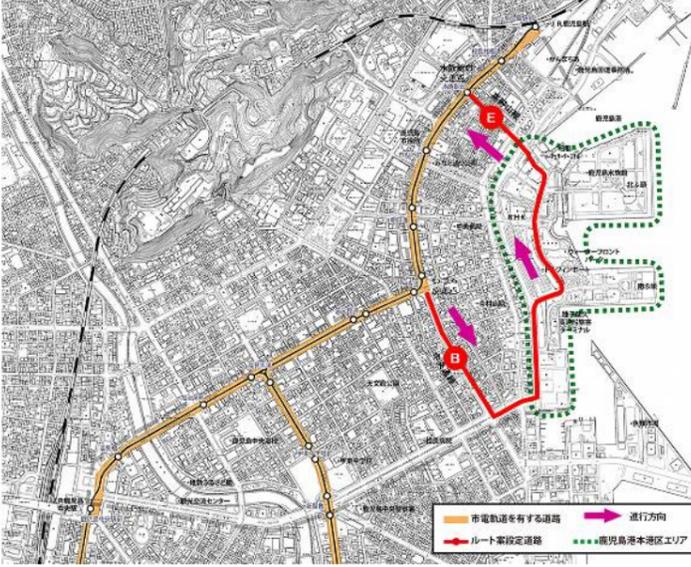
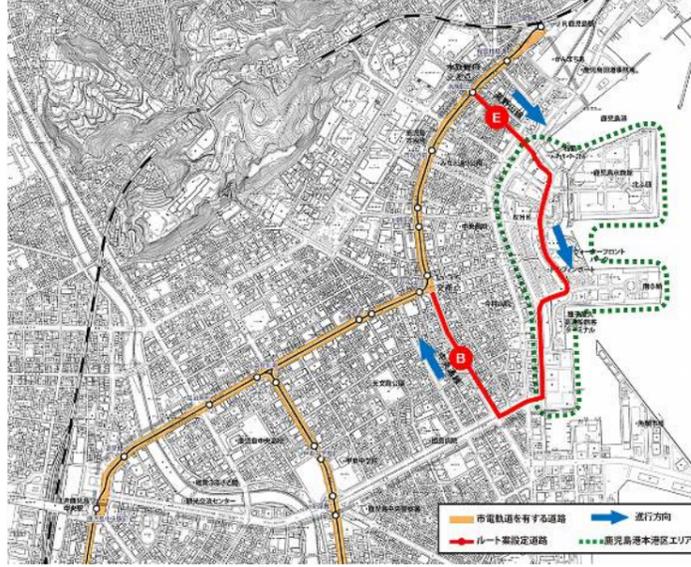
影響 大	1つの交差点部において、施設等に対する支障が複数ある
影響 小	1つの交差点部において、施設等に対する支障がない、または、1つある

【3 地下埋設物による影響】

影響 大	地下埋設物への縦断的な支障が一定延長で生じる
影響 小	地下埋設物への縦断的な支障がない、または、縦断的な支障がごく一部の区間で生じる

3 複数のルート案の設定

検討対象ルートの課題等の整理結果を踏まえ、影響の大きいルート（影響大が2個以上）を除外し、複数のルート案として次の4ルートを設定する。

A' - Eルート	A - Eルート
	
<p>鹿兒島中央駅→ナポリ通線→パース通線 →本港区エリア→高野山線 →水族館口交差点→（鹿兒島駅）→鹿兒島中央駅</p>	<p>鹿兒島中央駅→高見馬場交差点→新屋敷交差点 →パース通線→本港区エリア→高野山線 →水族館口交差点→（鹿兒島駅）→鹿兒島中央駅</p>
B - Eルート	E - Bルート
	
<p>鹿兒島中央駅→いづろ交差点→中央通線 →本港区エリア→高野山線 →水族館口交差点→（鹿兒島駅）→鹿兒島中央駅</p>	<p>鹿兒島中央駅→（鹿兒島駅）→水族館口交差点 →高野山線→本港区エリア →中央通線→いづろ交差点→鹿兒島中央駅</p>