

なぜ鹿児島には地下鉄がないのか

鹿児島県立鶴丸高等学校 2年 小平田 優芽

テーマ設定の理由

身内が東京や福岡にいる影響で年に数回そちらに訪れる。その際の交通手段として主に地下鉄を使用する。

天候道路の交通状況に左右されず、全国12都道府県に設置される便利な地下鉄がなぜ鹿児島に設置されないのか疑問に感じたから。

リサーチクエスチョン

鹿児島に地下鉄を建設することは不可能なのか。

リサーチクエスチョンに対する仮説

区間を短くした、小規模ならば

実現可能ではないか。

鹿児島に地下鉄を導入する際の課題

すでに開通している地下鉄は「渋滞緩和」が主な目的。

鹿児島は現在「渋滞する可能性のある道路」の割合で県庁所在地では**ワースト一位**。

鹿児島県は市電の延長についても黒字になることが最低条件。

鹿児島の渋滞

鹿児島市中部に着目
渋滞が特に多い

鹿児島港沿い
中山・山田地方から
鹿児島中央駅



仮地下鉄開通

ふれあいスポーツランドから
山田町を通り、天文館から再び海沿いを通り
谷山（イオンモール鹿児島）に戻る
→全長:19.1km、駅数:14駅

七隈線（天神南～橋下）
→全長:14.1km、駅数:18駅

建設費:221億/km
事業費:約2800億/10年

▶建設にも維持にも莫大な費用

川崎縦貫鉄道計画の廃止

川崎市は2001年にある一定区域について第一種鉄道事業許可を取得するものの2013年に会計事業の閉鎖、2018年に川崎縦貫鉄道計画の廃止が決定したという一連の流れである。

川崎市の人口は1551462人、鹿児島市は595042人

現在の鹿児島

鹿児島市交通局の収益状態は**赤字**
→新型コロナウイルス感染症の影響によるインバウンドの消滅や行動自粛に伴う利用の大幅減少

...



現時点で分かったこと

確実な黒字という面で考えると鹿児島市が地下鉄で採算を取ることは人口的にも難しく、市交通局の収益状態が厳しい中、新たな事業としてそちらに費やすことは不可能。
赤字から回復するため、コロナ禍から黒字になった市電に目を向けることが重要になってくるのではないかと。

今後の課題

視点を変えて市電はどのような取り組みをしているのかを知り、その取り組みが私たち鹿児島県民にどのような形で広がっているかを探究したい。

引用文献 <http://www.jametro.or.jp/100/002.html>

<https://www.kagosoku.or.jp/wp-content/uploads/2024/11/d3a1139a03ec715de39825a6fbdcf82b.pdf>

https://subway.city.fukuoka.lg.jp/subway/about/pdf/subway_all.pdf

https://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/file/46_kagoshima_R4.9.pdf

<https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000111452.html>