

鹿児島市都市計画道路見直し基本方針 (素案)

令和7年4月
鹿児島市

《目 次》

はじめに.....	1
-----------	---

はじめに.....	1
-----------	---

1. 都市計画道路見直しの背景と必要性.....	2
--------------------------	---

1.1 都市計画道路の機能.....	2
--------------------	---

1.2 都市計画道路の整備状況.....	3
----------------------	---

1.3 都市計画道路見直しの背景.....	4
-----------------------	---

1.4 都市計画道路見直しの流れ.....	5
-----------------------	---

1.5 見直し検討対象路線.....	6
--------------------	---

2. 都市計画道路見直し評価.....	7
---------------------	---

2.1 見直しの手順.....	7
-----------------	---

2.2 将来都市像及び都市計画道路網の現状・課題の明確化.....	8
-----------------------------------	---

2.3 検討対象路線の選定.....	9
--------------------	---

2.4 見直し検討対象路線の評価・検証（詳細検討路線の選定）.....	10
-------------------------------------	----

2.5 都市計画道路網全体における詳細検討路線の方針の検討.....	11
------------------------------------	----

3. 都市計画道路見直し評価結果.....	16
-----------------------	----

3.1 都市計画道路見直し評価結果.....	16
------------------------	----

3.2 廃止路線等の現状と方針.....	18
----------------------	----

4. 今後の進め方.....	21
----------------	----

4.1 今後の進め方.....	21
-----------------	----

はじめに

本市の都市計画道路は、昭和2年11月にはじめて32路線、延長45.4kmを都市計画決定しました。その後、昭和21年に戦災復興事業により大幅な再編成を行い、さらに都市発展に応じた追加変更を経て現在に至っております。整備の進捗については、令和6年3月末時点で、152路線 総延長244kmが都市計画決定されており、進捗率は86%となっています。

一方、長期末着手となっている都市計画道路については、人口減少、少子高齢化等の社会情勢の変化に伴い、整備の必要性に変化が生じている路線もあると考えられます。そのため、本市の将来像を見据えた道路網の構築と、市民のみなさまが住み続けられる生活環境*の実現に向け、都市計画道路の見直しが必要です。

このような状況を踏まえ、令和4年度より都市計画道路の見直しに着手し、見直しの方向性を取りまとめた「鹿児島市都市計画道路見直しに関する基本方針（素案）」を策定しました。

*2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」において、「住み続けられるまちづくり」が掲げられています。当基本方針（素案）ではこの目標の達成に向け、都市計画道路の見直しに取り組みます。



持続可能な開発目標（SDGs）サイト：<https://www.un.org/sustainabledevelopment>
この出版物の内容は国連によって承認されておらず、国連またはその職員または加盟国の見解を反映するものではありません。

1. 都市計画道路見直しの背景と必要性

1.1 都市計画道路の機能

都市計画道路とは、都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

都市計画道路の機能は、大別して①交通機能、②空間機能、③市街地形成機能の3つの機能を有しており、本市では、令和5年度末時点で152路線を都市計画決定しております。

表 1-1 都市計画道路の機能

①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入等	
②空間機能	都市環境機能	景観等の都市環境保全	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時避難通路・救援活動
		災害防止機能	火災等の拡大遅延・防止
	収容空間	公共交通のための導入空間	バス等の公共交通を導入
供給処理・通信情報施設の空間		上下水道、ガス等の供給処理	
③市街地形成機能	道路付属物のための空間	電柱、案内板等の空間	
	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格としての都市主軸	
	街区形成機能	宅地を区画する街区形成	
	生活機能	コミュニティ空間	

出典：「都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】」(社)日本都市計画学会)

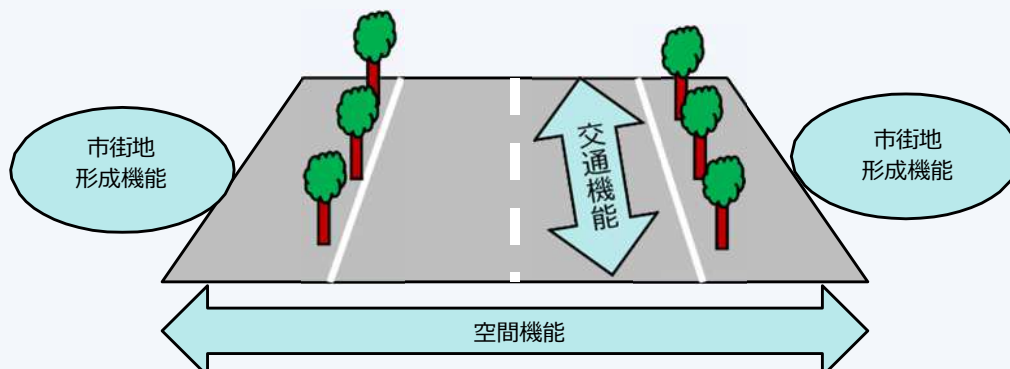
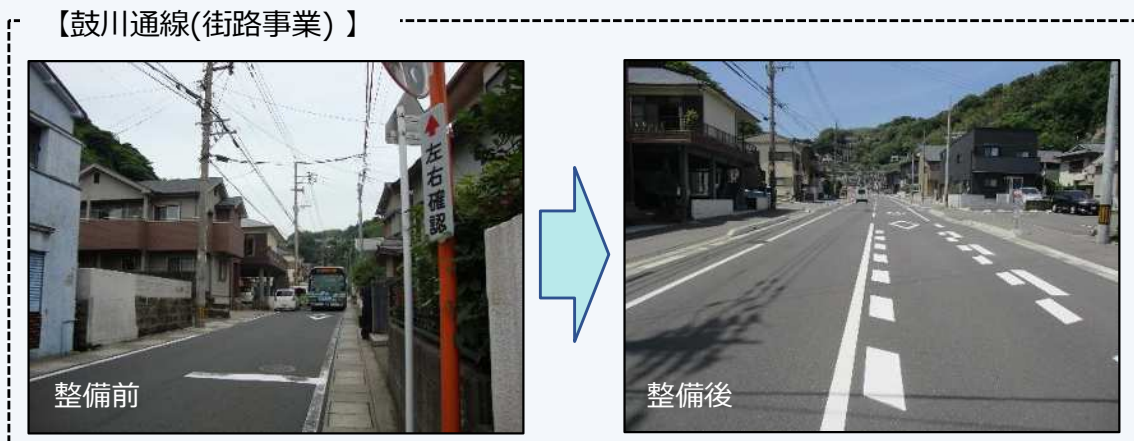


図 1-1 都市計画道路の機能 (イメージ)

1. 都市計画道路見直しの背景と必要性

1.2 都市計画道路の整備状況

都市計画道路のうち、都市の骨格を形成する上で重要である幹線街路の未改良路線（25路線）を対象に検討します。

都市計画道路整備の進捗率は、全国平均67%に対して86%であり、未整備延長は約34.9kmです。

未整備路線のうち、当初都市計画決定から20年以上経過している路線が92%を占めています。

表 1-2 都市計画道路の整備状況

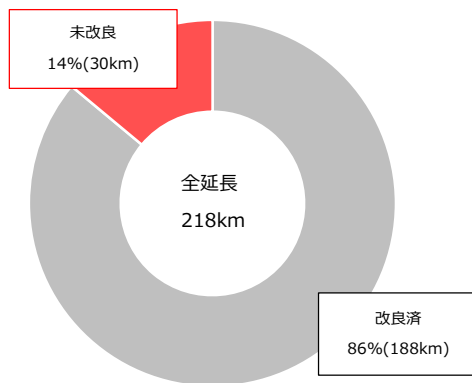
区 分	道 路 種 別		国 道	県 道			市 道	合 計	進 捗 率 (%)
				主要地方道	一般地方道	小 計			
鹿 児 島 都 市 計 画 区 域	計 画 決 定	延 長 (km)	36.150	27.790	24.420	52.210	148.993	237.353	
		面 積 (ha)	80.792	64.740	55.879	120.619	251.436	452.847	
	改 良 済	延 長 (km)	28.190	24.040	20.040	44.080	132.703	204.973	86%
		面 積 (ha)	66.382	56.931	48.871	105.802	226.364	398.547	88%
計 画 区 域 山 区 都 市	計 画 決 定	延 長 (km)	1.520	3.360	0.000	3.360	1.490	6.370	
		面 積 (ha)	3.040	5.152	0.000	5.152	1.937	10.129	
	改 良 済	延 長 (km)	0.670	2.280	0.000	2.280	0.880	3.830	60%
		面 積 (ha)	1.340	3.584	0.000	3.584	1.144	6.068	60%
合 計	計 画 決 定	延 長 (km)	37.670	31.150	24.420	55.570	150.483	243.723	
		面 積 (ha)	83.832	69.892	55.879	125.771	253.373	462.976	
	改 良 済	延 長 (km)	28.860	26.320	20.040	46.360	133.610	208.803	86%
		面 積 (ha)	67.722	60.515	48.871	109.386	227.508	404.615	87%

全国平均67%(R5.3.31 現在 都市計画現況調査より)

出典：鹿児島市の都市計画（鹿児島市 R6.3.31）

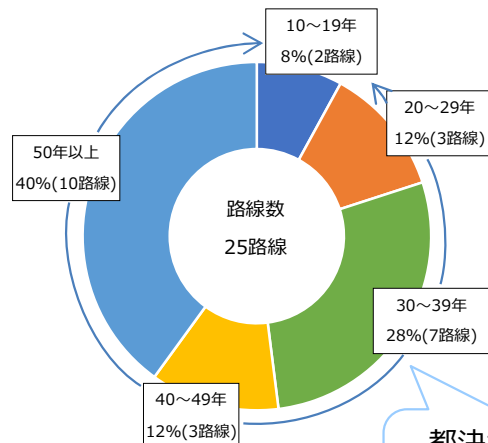
未整備路線の現状

(未整備区間の割合)



※幹線道路(218km) を基に集計

(未整備路線の当初都市計画決定からの経過年数)



※未整備路線(25路線) を基に集計

都決から20年以上経過している路線が92%

図 1-2 都市計画道路の整備状況(R6.3.31)

1. 都市計画道路見直しの背景と必要性

1.3 都市計画道路見直しの背景

長期未着手となっている都市計画道路については、以下のような背景により見直しが必要となっています。

社会経済情勢

①人口減少・少子高齢化

- ・2045(R27)年の鹿児島市の人口が2010 (H22ピーク時)より、約18ポイント減少

②財政状況

- ・一般会計当初予算で土木費予算は2011(H23)年度に比べて半分以下

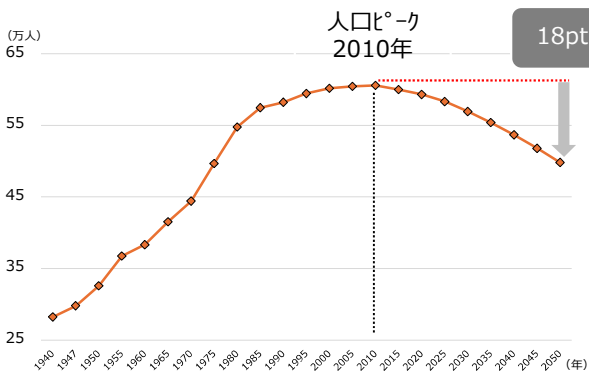


図 1-3 鹿児島市の人口推移

出典：国勢調査(各年)、国立社会保障・人口問題研究所(R5)

③車両台数

- ・乗用車特に軽自動車が増加傾向

④渋滞状況

- ・主要渋滞箇所では慢性的な渋滞が発生し、定時性や速達性が未確保
- ・市街地部の道路混雑割合が全国ワースト1位

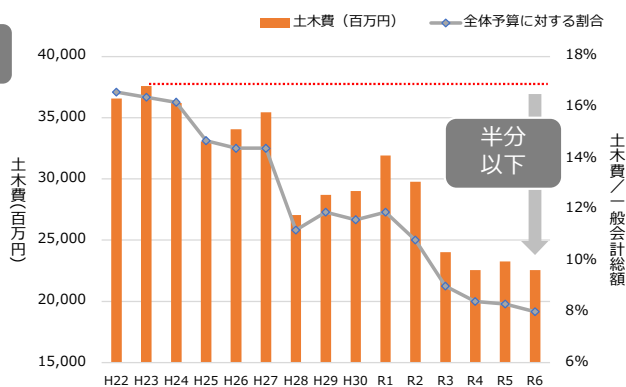


図 1-4 鹿児島市の土木費の推移

出典：鹿児島市一般会計算出予算(各年)

計画

⑤上位・関連計画

- ・総合計画や都市計画マスタープラン等の上位・関連計画をふまえ、コンパクトなまちづくりに向けた方向性が示されている



⑥建築制限の長期化

- ・都市計画決定区域内(道路内)で、過去20年間に計202棟の建築制限を受けている



国・県

⑦政府方針

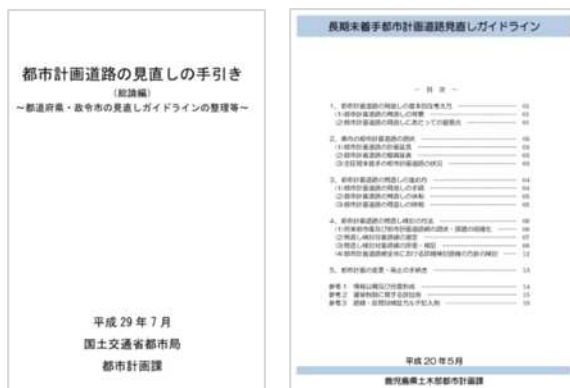
- ・新しい時代に対応したまちづくり、地域づくりを目指している

社会保障	一人当たり介護の地域包括ケア体制の整備が導入等の需は高まったものの、一人当たり医療費の増大を抑制する効果が認められないことを踏まえ、医療費抑制の高度化などを行い、医療費の増大に歯止めをかけることにより、地域ごとに医療費削減、医療費削減、財政赤字など対策・検討し、これを踏まえて必要な政策に向けた取組を進める。また、新たな試案として「医療・介護分野のDX」の一環の推進を図ることが必要。
社会資本整備等	社会資本整備等分野においては、PPP/PFIの事業推進目録を前倒して上回ったことを始め、体系的にKPI等の導入が求められる一方、インフラ維持管理における予算削減型の老朽化対策や新技術の導入促進、不均衡IDの活用等の総合的な推進、PPP/PFIの更なる推進等について一層の取組が必要。
地方行政改革等	地方行政改革等においては、自治体等における業務・経営改革や見える化、広域化・共同化、デジタル化等により、行政サービスの効率化に向けた取組は進展している一方、地方創生型交付金事業の見える化や自治体業務の効率化等について一層の取組が必要。
文教科学技術	文教・科学技術分野においては、GIGAスクール構想について、義務教育段階の児童生徒一人1台導入整備の進展などICT環境整備は進展したが、利活用の促進化に向けた一層の取組が必要。若手研究者への経済的支援は進みつつあるが、研究事前の確保に向けた重点的な取組が必要。

出典：新経済・財政再生計画 改革工程表2022 (厚生労働省保健局 R4.12)

⑧国・県の動き

- ・都市計画道路見直しに向けた技術的助言や手引きが国や県によって示されている



出典：鹿児島県長期未着手都市計画道路見直しガイドライン (鹿児島県 H20.5)

1. 都市計画道路見直しの背景と必要性

1.4 都市計画道路見直しの流れ

都市計画道路のうち、未着手区間が存在する幹線街路25路線を対象とし、それぞれの路線について必要性等の評価を行い、学識経験者等で構成する「鹿児島市都市計画道路見直し協議会」や市民のみなさまのご意見を伺いながら、「存続路線」、「変更路線」、「廃止路線」に分類するこの基本方針を定め、最終的に都市計画変更を行ってまいります。

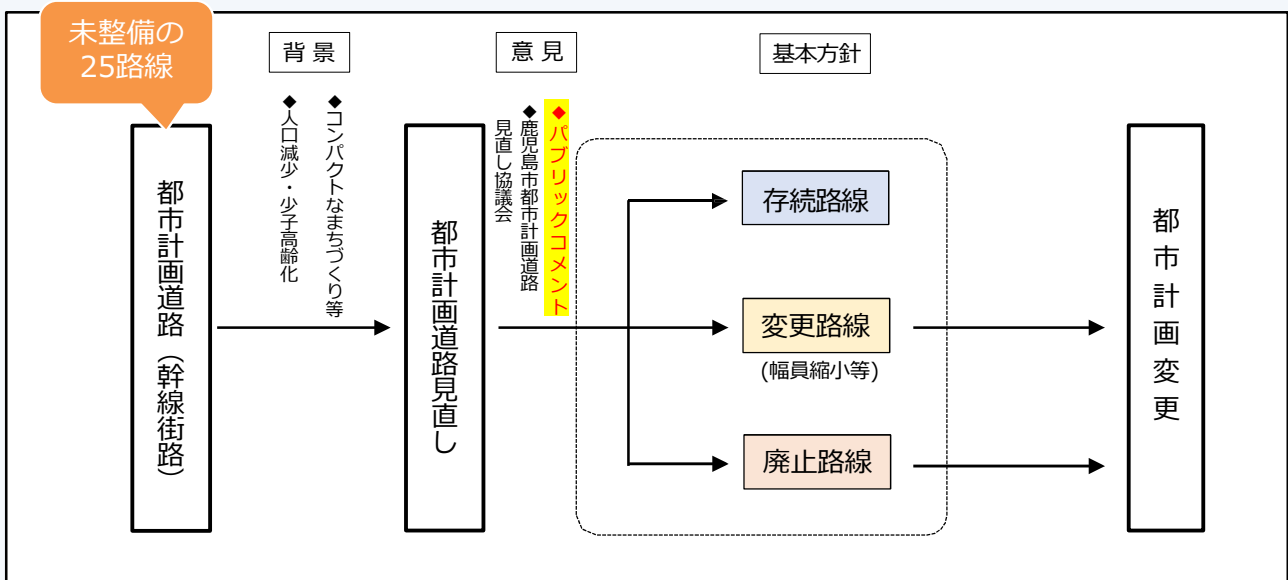


図 1-5 都市計画道路見直しの流れ

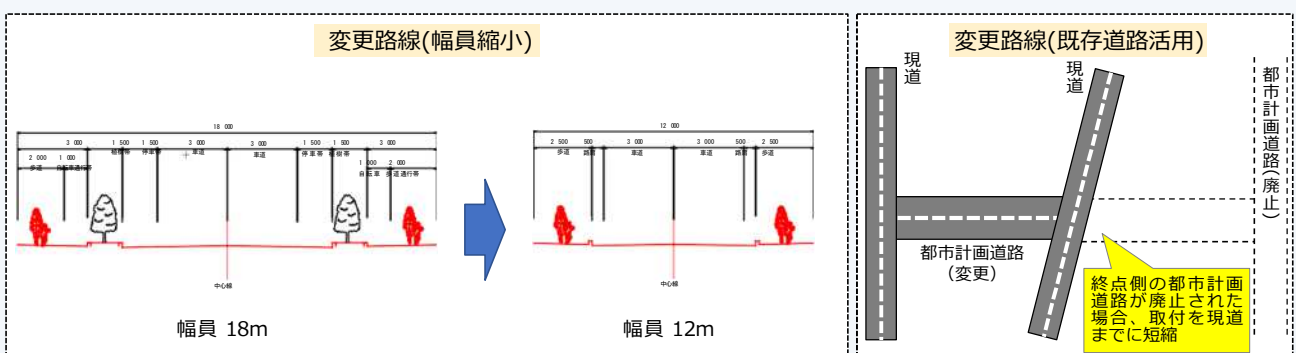


図 1-6 都市計画道路の変更 (イメージ)

- 「存続路線」 都市計画道路としての必要性が高く計画決定の継続が妥当であり、事業実施において大きな課題がないと判断される路線
- 「変更路線」 都市計画道路としての必要性が高いが、事業実施において課題があり計画の変更を要すると判断される路線
- 「廃止路線」 都市計画道路としての必要性が低く、計画決定の継続が妥当でないと判断される路線

※ここで言う廃止とは都市計画道路としての整備をしないことであって、現道がある場合、その道路が廃止され通行できなくなるという意味ではありません。

1. 都市計画道路見直しの背景と必要性

1.5 見直し検討対象路線

見直し検討対象路線は、下図に示す25路線です。

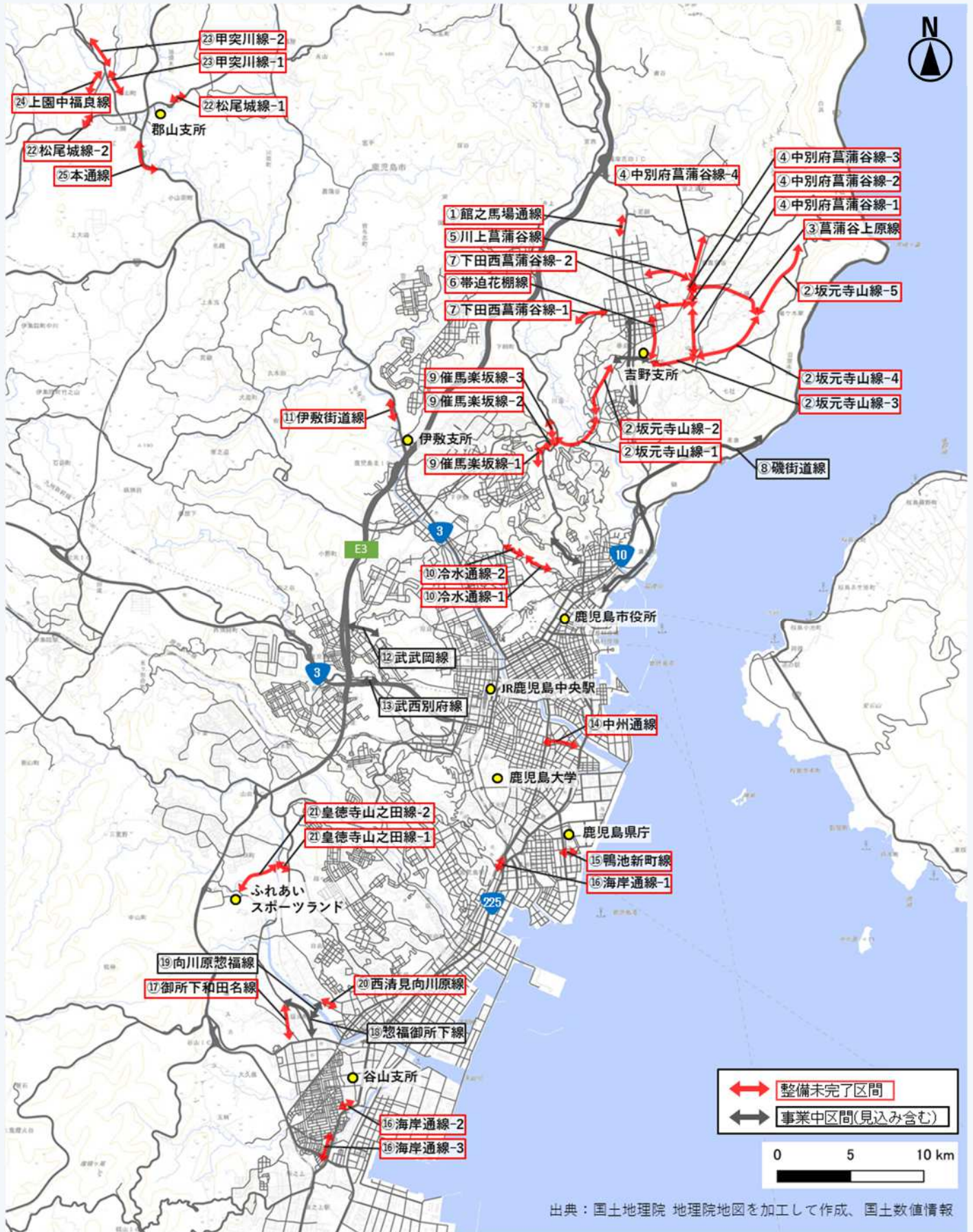


図 1-7 見直し検討対象路線：都市計画道路の整備未完了区間と事業中区間（25路線）

2. 都市計画道路見直し評価

2.1 見直しの手順

都市計画道路見直し検討については、「長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（鹿児島県 平成20年5月）」に基づき実施しています。

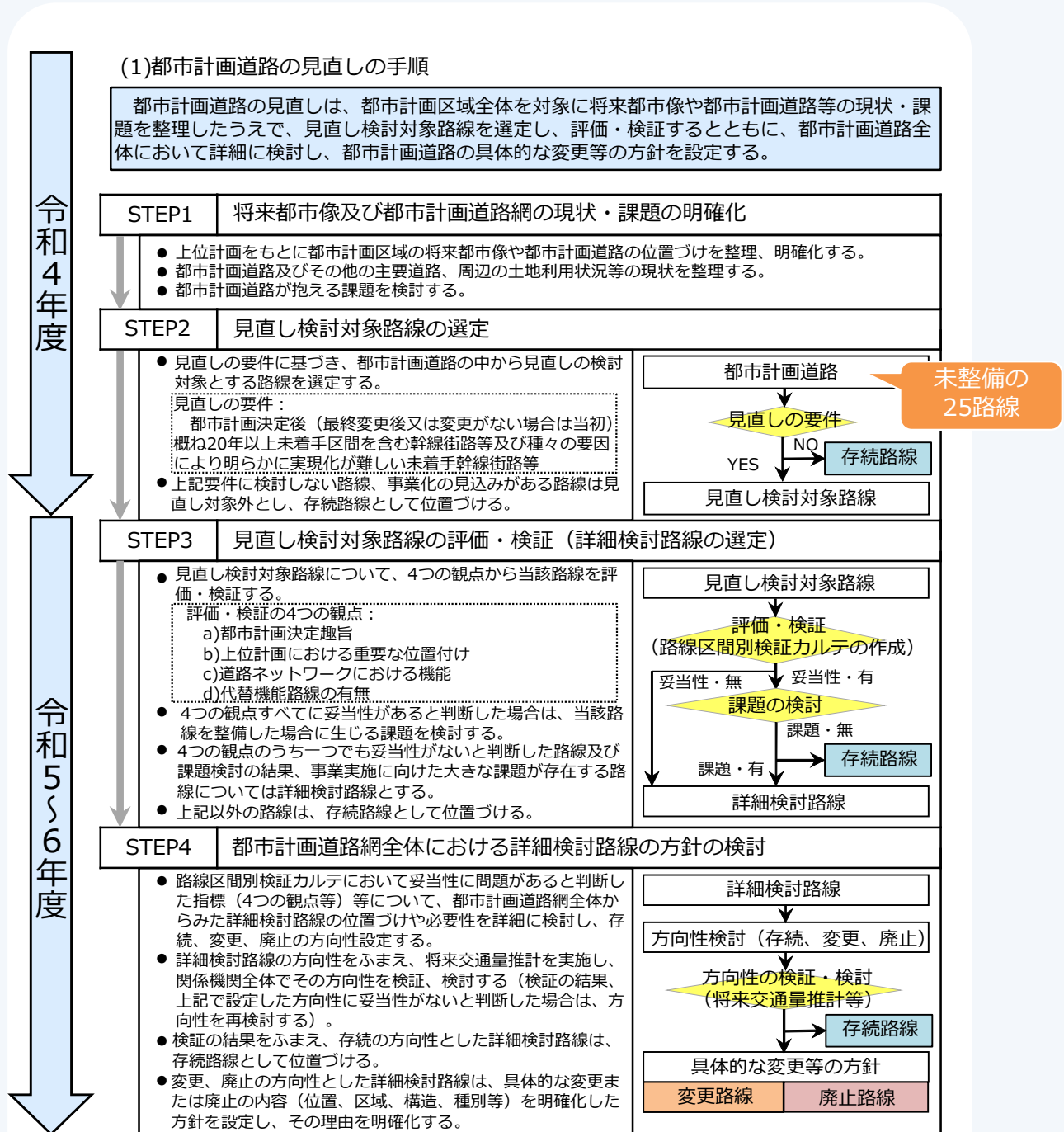


図2-1 都市計画道路の見直しの手順

出典：長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（鹿児島県 H20.5）

2. 都市計画道路見直し評価

2.2 将来都市像及び都市計画道路網の現状・課題の明確化

上位計画などにおける都市計画区域の将来都市像や都市計画道路の位置づけ等を明確化するとともに、都市計画道路及びその他の主要道路等の現状や周辺状況を整理したうえで、ネットワークや防災、景観、環境などの観点から都市計画道路が抱える課題を整理した結果、拠点を結ぶ交通ネットワークの形成、災害に強い道路網の形成、安心・安全な歩行空間の確保に資する都市計画道路の整備が必要と考えます。

検討の視点

① 将来都市像の明確化

- 鹿児島県都市計画基本方針、都市計画区域マスタープラン、総合計画、都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画などの上位計画を整理するとともに、将来人口動向や市街化動向、開発構想・計画等を整理し、都市計画区域における将来都市像、都市計画道路の位置づけ等を明確化する。
- 上位計画の策定年次から相応の時間が経過し、将来都市像、都市計画道路の位置づけ等が社会経済情勢の変化等に対応していない場合、将来都市像そのものを見直し検討する必要もあると考えられる。
- こうした検討には、相応の時間と費用を要することから、都市計画道路の見直しにあたっては、その方向性を明確化するととどめるものとし、こうしたケースにおいてはその将来都市像の方向性に基づき都市計画道路の見直し検討を行うこととする。
- なお、将来都市像の詳細の検討については、各上位計画の見直し時に行う必要があるが、そのことについては関係者と合意形成を図り、別途、明記しておくことが望ましい。

② 都市計画道路網及び周辺状況の現状整理

- 都市計画区域における都市計画道路及びその他の国道、県道などの主要道路について、そのネットワーク状況、交通量や混雑度等の交通実態を整理する。
- 都市計画道路については、都市計画決定の経緯、計画内容（計画幅員、計画延長）、整備状況（改良済、概成済、未整備、現道幅員等）、住民の意向・要望等を整理する。
- 都市計画道路、その他の主要道路の周辺における現況土地利用、用途地域、その他関連する将来開発計画・構想などを整理する。

③ 都市計画道路網の課題整理

- 上位計画における将来都市像（または将来都市像の方向性）及び都市計画道路の位置づけ等と、都市計画道路網の現状を対比することで、都市計画道路ネットワークが抱える課題、あるいは安全性や防災、景観、環境などの観点から各都市計画道路が抱える課題を明確化し、整理する。

出典：長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（鹿児島県 H20.5）

2. 都市計画道路見直し評価

2.3 検討対象路線の選定

都市計画道路のうち、原則として都市計画決定後（最終変更後又は変更がない場合は当初）、概ね20年以上未着手区間を含む幹線街路等及び種々の要因により明らかに実現化が難しい未着手幹線街路等の20路線を見直しの対象としました。

選定の要件 ①要件1 または 要件2 の該当有無 ②事業中 または 事業化の見込みの該当有無

①見直し検討対象路線の要件と選定

- 以下に示す二つの要件に該当する都市計画道路は、見直し検討対象路線として選定する。

要件1：都市計画決定後（最終変更又は変更がない場合は当初）、概ね20年以上の未着手区間を含む幹線街路等

■ 最終変更後を対象とする理由

- ・最終変更時点において当該都市計画道路の必要性等に関する十分な検討及び地域住民との合意形成がなされていると考えられるため。
- ・ただし、本ガイドラインにおける「最終変更」には、名称変更のみの最終変更は含まないものとする。

■ 概ね20年以上とする理由

- ・都市計画運用指針において、都市施設の目標年次については、都市計画区域マスタープランとの整合を図る上からも概ね20年後を目標として長期的な整備水準を検討し、都市施設の都市計画を定めることが望ましい、と記載されているため。
- ・都市計画区域マスタープランにおいて、概ね20年後の都市の姿を展望した上で都市計画の基本的方向を定めており、それとの整合を図るため。
- ・住宅等の一般的な木造建築物の耐用年数は概ね20年程度であり、概ね20年を超える規制は他権者に多大な負担を強いることとなるため。

要件2：種々の要因により明らかに実現化が難しい未着手幹線街路等

■ 種々の要因について

- ・種々の要因とは、以下のようなケースに該当する路線など、今後長期にわたって事業が実施される見込みがない場合とする。
 - a)都市計画道路内に地域の資源となる歴史・文化・自然的な建造物等が立地している等地物・地形に制約があり、整備上大きな課題がある場合
 - b)代替機能を有している路線が既に存在している場合
 - c)都市計画決定幅員未済で改良済みであり、都市計画決定幅員での二次的改良に課題がある場合

②見直し検討の対象外の路線とその位置づけ

- 上記要件に該当しない路線及び事業中又は事業化の見込みのある路線は、見直し検討の対象外とする。
- 事業化の見込みは、当該路線又は区間における次年度までの事業化の見込みにより判定するものとし、具体的には以下に該当する場合は「事業化の可能性有り」と判定する。

■ 事業化の見込みについて

- ・既に財政的措置を行い、予備設計や予算要求等の事業着手に向けた手続を行っている。
- ・面整備事業等の他事業と連携することにより事業効果が発揮されることから、他事業と共に予算要求等の事業着手に向けた手続を行っており、事業化が確実である。
- 見直し検討の対象外の路線については、「存続路線」として位置づける。
- なお、自動車専用道路は、広域的なネットワークを形成するなど特定の機能を有することから、本ガイドラインによる見直しの対象外とし、個別に対応することとする。

出典：長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（鹿児島県 H20.5）

⇒ 未整備の25路線から、見直し検討対象路線として20路線を選定

2. 都市計画道路見直し評価

2.4 見直し検討対象路線の評価・検証（詳細検討路線の選定）

選定した見直し検討対象路線を対象として、その妥当性を評価・検証するとともに、妥当性がある場合は事業実施上の課題を検討しました。

妥当性があり、かつ課題のない路線は存続路線として位置づけ、妥当性がなく、課題のある路線は詳細検討路線（19路線30区間）としました。

評価・検証の観点

(1) 見直し検討対象路線の評価・検証（路線・区間別検証のカルテの作成）

- 選定した見直し検討対象路線について、以下に示す4つの観点から当該路線の妥当性を評価・検証する。評価・検証にあたっては、路線・区間別検証カルテを作成する（次項以降参照）。

■ 評価・検証の4つの観点

a) 都市計画決定趣旨

- ・最終の都市計画決定趣旨（変更が無い場合は当初）が、社会経済情勢の変化を踏まえた現在も妥当性を有しているかを判定する。

b) 上位計画における重要な位置付け

- ・対象となる路線又は区間が、県や市町村の総合計画や都市計画区域マスタープラン等の上位計画や市町村マスタープランにおいて、重要な位置付けがなされているかを判定する。

c) 道路ネットワークにおける機能

- ・以下に示す道路ネットワークにおける機能面での必要性の有無について判定する。
 - ① 都市構造上の機能（都市間連絡軸、都市内連絡軸、都心環状軸等）
 - ② 都市防災の空間機能（災害避難路、延焼遮断空間等）
 - ③ 都市美観の保全機能（まちなみ景観軸、緑のネットワーク等）
 - ④ 都市環境の改善機能（自転車・歩行者の安全性・快適性、滞留空間、沿道環境（騒音・振動・大気等））

d) 代替機能路線の有無

- ・対象路線の有する機能に対して、同様の機能を有する路線が存在するかにより判定する。

出典：長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（鹿児島県 H20.5）

⇒ 見直し検討対象の20路線（36区間）から、
詳細検討路線として19路線（30区間）を選定

2. 都市計画道路見直し評価

2.5 都市計画道路網全体における詳細検討路線の方針の検討

詳細検討路線について、都市計画道路網全体における交通処理機能等からみた位置づけや必要性を詳細に検討し、存続・変更・廃止の方向性を設定します。その方向性をふまえ、将来交通量推計により妥当性を検証し、関係機関全体で検討したうえで、見直し方針を決定します。

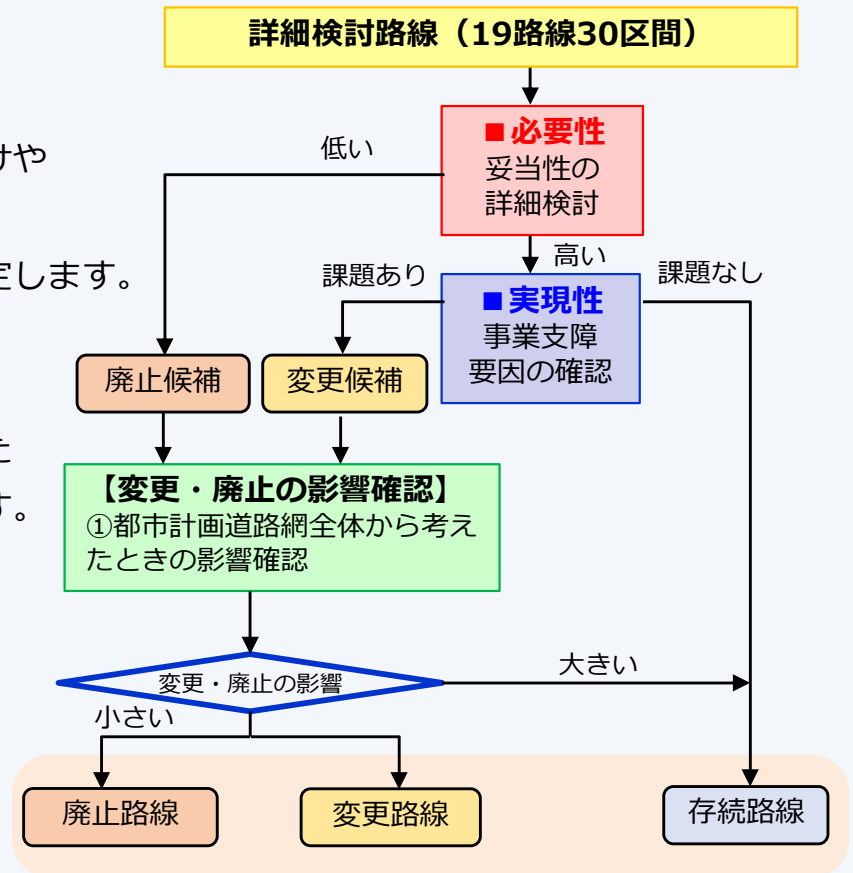


図 2-2 見直し評価の流れ

①都市計画道路網全体からみた詳細検討路線の方向性の検討

- 路線区間別検証カルテで検討した評価検証の結果をふまえ、妥当性に問題があると判断した指標（都市計画決定趣旨の妥当性、上位計画における重要な位置付け、道路ネットワークにおける機能面での必要性の有無、代替機能路線の有無）等について、関係機関全体で都市計画道路網全体からみた詳細検討路線の位置づけや必要性を詳細に検討する。
- 上記をふまえ、関係機関全体で総合的な評価を加え、存続、変更、廃止の方向性を設定する。

②将来交通量推計による詳細検討路線の方向性の検証

- 詳細検討路線の方向性をふまえ、当該路線の道路事業予定者が将来交通量推計を実施し、推計結果等をもとに関係機関全体でその方向性を検証、検討する。
- 検証の結果、①で設定した方向性に妥当性がないと判断した場合は、①に戻って方向性を再検討する。

③詳細検討路線の具体的な変更等の方針の検討

- 存続の方向性とした詳細検討路線は、存続路線として位置づける。
- 変更、廃止の方向性とした詳細検討路線は、具体的な変更または廃止の内容（位置、区間、構造、種別等）を明確化した方針を設定するとともに、その理由を明確化する。

出典：長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（鹿児島県 H20.5）

2. 都市計画道路見直し評価

2.5.1 妥当性の詳細検討（必要性の評価）

2.4で選定した詳細検討路線 19 路線 30 区間に対し、妥当性の詳細検討（必要性の評価）を実施する上で、評価指標と評価視点を以下のように設定し、各評価視点を2点満点で評価しました。

表 2-1 妥当性詳細検討（必要性の評価）の評価指標と評価の視点

観点		評価指標	評価視点	
a) 都市計画決定趣旨		1 都市計画決定趣旨の妥当性	社会経済情勢の変化等を踏まえてもなお、妥当性を有しているか。	
b) 上位計画における重要な位置付け		1 上位計画での位置付け	第六次鹿児島市総合計画、都市計画区域マスタープラン、第二次かごしま都市マスタープランに位置付けがあるか。	
c) 道路ネットワーク における機能	①都市構造上の機能	1 混雑緩和	現道または並行する道路の混雑度が1.25以上の場合、その状況が緩和されるか。	
		2 速度向上	現道または並行する道路の旅行速度が20km/h未満の場合、速度向上が期待できるか。	
		3 物流ネットワークの形成	計画道路が物流ネットワークを形成する道路として寄与するか。	
		4 市街地骨格・街区形成	市街地の幹線道路網の一部を形成し、適正な道路配置に寄与するか	
		5 交通安全向上	現道または並行する道路において交通事故が発生しており、安全性の向上が期待できるか。	
		6 広域道路ネットワークとの連絡	周辺自治体とを連絡する広域ネットワークの道路として寄与するか。	
		7 バスの走行性向上	現道または並行する道路がバス路線であり、バスの走行性向上や乗降時の安全性確保に寄与するか。	
	②都市防災の 空間機能	1 災害発生時の輸送ルート確保	現道または並行する道路が災害発生直後からの緊急輸送を円滑に、かつ確実に実施する緊急輸送道路に指定されているか。	
		2 火災延焼防止	現道または並行する道路が幅員12m（延焼防止に寄与する幅員）未満の路線で、火災延焼防止に寄与するか。	
		3 道路附属物のための空間確保	都市災害防止を図るため、無電柱化の計画があるか。	
		4 避難活動の円滑化	地域防災計画における避難路に位置付けられており、鹿児島市指定避難所への避難活動の円滑化が期待できるか。	
	③都市美観の 保全機能	1 身近な緑の創出	植栽帯により、うるおいと彩りを与える花と緑の機能拡充が期待できるか。	
	④都市環境の 改善機能	1 歩行者の安全確保	現道または並行する道路に歩道がなく、安全性の向上が期待できるか。	
		2 自転車走行空間の確保	自転車交通の需要が多く、整備計画路線として位置付けがあるか。	
		3 主要施設へのアクセス向上	主要施設へのアクセス性の向上に寄与するか。	
		4 救急搬送の円滑化	救急搬送時のアクセス性の向上に寄与するか。	
		5 滞留空間の創出	商業施設や観光施設、公園に隣接しており、歩行者の滞留が期待できるか。	
	d) 代替機能路線の有無		1 災害時の安全な空間確保	市役所や支所間を結ぶ広域的な防災機能を高める上で防災性強化や代替機能を有しているか。
			2 災害時のアクセス向上	迂回距離の短縮に寄与するような路線であるか。

2. 都市計画道路見直し評価

妥当性の詳細検討（必要性の評価）の結果は以下のとおりとなります。

満点である42点の3分の1にあたる14点以下の路線・区間を、廃止候補として選定しました。

表 2-2 妥当性の詳細検討（必要性の評価）の結果

通番	街路名称	枝番 区間	a)都市計画 決定趣旨	b)上位計画に おける重要な 位置づけ	c)道路ネットワークにおける機能				d)代替機能路線 の有無	評価点 計	結果	
					①都市構造上の 機能	②都市防災の 空間機能	③都市美観の 保全機能	④都市環境の 改善機能				
1	館之馬場通線	1	2	2	8	4	2	0	4	22		
2	坂元寺山線	1	2	0	6	4	2	3	1	18		
		2	2	0	6	3	2	4	1	18		
		3	2.4 見直し検討対象路線の評価・検証より、存続路線									存続路線
		4	2.4 見直し検討対象路線の評価・検証より、存続路線									存続路線
		5	2.4 見直し検討対象路線の評価・検証より、存続路線									存続路線
3	菖蒲谷上原線	1	2	0	5	4	0	4	0	15		
4	中別府菖蒲谷線	1	2	0	3	3	0	3	1	12	廃止候補	
		2	2	0	3	3	0	3	1	12	廃止候補	
		3	2	0	4	2	0	1	2	11	廃止候補	
		4	2	0	5	2	0	1	2	12	廃止候補	
5	川上菖蒲谷線	1	2	0	2	1	2	2	0	9	廃止候補	
6	帯迫花棚線	1	2	2	2	4	2	3	0	15		
7	下田西菖蒲谷線	1	2	2	5	1	2	4	2	18		
		2	2	0	4	4	2	5	2	19		
8	磯街道線	1	2.3 検討対象路線の選定より、存続路線									存続路線
9	惟馬楽坂線	1	2.4 見直し検討対象路線の評価・検証より、存続路線									存続路線
		2	2	2	4	4	2	5	2	21		
		3	2.4 見直し検討対象路線の評価・検証より、存続路線									存続路線
10	冷水通線	1	2	2	4	3	2	5	1	19		
		2	2	2	3	3	2	5	1	18		
11	伊敷街道線	1	2	2	8	5	2	4	2	25		
12	武武岡線	1	2.3 検討対象路線の選定より、存続路線									存続路線
13	武西別府線	1	2.3 検討対象路線の選定より、存続路線									存続路線
14	中洲通線	1	2.4 見直し検討対象路線の評価・検証より、存続路線									存続路線
15	鴨池新町線	1	0	0	3	1	2	6	2	14	廃止候補	
16	海岸通線	1	2	2	7	4	2	6	2	25		
		2	0	0	5	5	2	4	2	18		
		3	2	2	5	5	2	4	3	23		
17	御所下和田名線	1	2	2	5	3	2	5	1	20		
18	惣福御所下線	1	2.3 検討対象路線の選定より、存続路線									存続路線
19	向川原惣福線	1	2.3 検討対象路線の選定より、存続路線									存続路線
20	西清見向川原線	1	2	2	8	2	2	3	1	20		
21	皇徳寺山之田線	1	2	2	2	1	2	2	0	11	廃止候補	
		2	2	2	7	1	2	4	0	18		
22	松尾城線	1	2	2	3	3	2	2	3	17		
		2	2	2	2	3	2	3	2	16		
23	甲突川線	1	0	2	0	4	0	4	1	11	廃止候補	
		2	0	2	0	4	0	2	1	9	廃止候補	
24	上園中福良線	1	0	2	2	4	0	3	0	11	廃止候補	
25	本通線	1	2	2	6	5	2	1	2	20		

⇒ 42点満点の1/3以下（14点以下）の6路線 10区間を「廃止候補」として選定

2. 都市計画道路見直し評価

2.5.2 事業支障要因の確認（実現性の評価）

国のガイドライン等をもとに、他都市で用いられている評価指標等から本市に適合したものとして、実現性評価の指標と視点を下表のように設定しました。

必要性評価での「廃止候補」を除く「存続・変更候補」について、1つでも課題がある場合は「変更候補」としました。

表 2-3 評価指標と評価の視点

要因	視点	評価指標	評価基準
外的要因	地物	移設できない建築物等	地域と一体となって街並みを形成しているなど、貴重な歴史・文化・自然的な建築物等が存在する
	環境	希少動植物への影響	天然記念物等への影響がある
	まちづくり	既存土地利用との不整合性	町内の中央に道路が整備されていることにより、コミュニティの分断や空洞化が懸念される
		残地の発生	現道と整備路線間に狭空間が発生する
	地元意向	地元の意向	都市計画道路整備に対する多くの反対がある
内的要因	道路構造	現行の道路構造令等との適合	都市計画決定時点から道路構造令等が改正されており、構造が基準に適合していない
	事業性	効率的な投資	費用対効果を踏まえると、効率的な投資とならない

⇒ 「存続路線」 13区間、「変更候補」 7区間、「廃止候補」 10区間選定

2. 都市計画道路見直し評価

2.5.3 影響確認

「変更候補」7区間、「廃止候補」10区間について、廃止・変更された場合の現道への接続の影響と対応、廃止された場合の周辺道路への影響、管理者等からの意見を確認しました。

表2-4 廃止・変更による現道との接続についての影響

通番	街路名称	枝番	詳細検討の結果	変更・廃止による影響		(影響がある場合) 対応例
				影響有無	影響と検討方法	
2	坂元寺山線 (さかもとてらやません)	1	②変更路線	影響なし	狭小な残地が発生する箇所については、詳細な設計検討時に留意が必要	
3	菖蒲谷上原線 (しょうぶだにかみのはらせん)	1	②変更路線	影響なし	狭小な残地が発生する箇所については、詳細な設計検討時に留意が必要	※中別府菖蒲谷線の廃止に伴う計画見直しが必要 ⇒現道(市道西荳上ノ原線)に繋りつける
4	中別府菖蒲谷線 (なかべつぶしょうぶだにせん)	1	③廃止路線	影響あり	中別府菖蒲谷線の廃止に伴い、下田西菖蒲谷線(変更候補)との接続ができなくなるため、下田西菖蒲谷線の接続箇所の検討が必要	下田西菖蒲谷線の計画を見直し、現道(市道帯迫菖蒲谷線)への接続に変更
		2	③廃止路線	影響あり	中別府菖蒲谷線の廃止に伴い、菖蒲谷上原線(変更候補)との接続ができなくなるため、菖蒲谷上原線の接続方法の検討が必要	菖蒲谷上原線の計画を見直し、現道(市道西荳上ノ原線)に繋りつける
		3	③廃止路線	影響あり		
		4	③廃止路線	影響なし	計画区間が現道から現道への接続のため、影響はなし	
5	川上菖蒲谷線 (かわかみしょうぶだにせん)	1	③廃止路線	影響なし	計画区間が現道から現道への接続のため、影響はなし	
7	下田西菖蒲谷線 (しもたにししょうぶだにせん)	2	②変更路線	影響なし	狭小な残地が発生する箇所については、詳細な設計検討時に留意が必要	※中別府菖蒲谷線の廃止に伴う計画見直しが必要 ⇒現道(市道帯迫菖蒲谷線)への接続に変更する
8	榎馬菜坂線 (せばるざかせん)	2	②変更路線	影響なし	投資効率が懸念される区間であることから、詳細な設計検討時に留意が必要	
15	鴨池新町線 (かもいけしんまちせん)	1	③廃止路線	影響なし	現道との接続箇所が変わらず、影響なし	
20	西清見向川原線 (にしきよみむこうかわはらせん)	1	②変更路線	影響なし	投資効率が懸念される区間であることから、詳細な設計検討時に留意が必要	
21	皇徳寺山之田線 (こうとくじやまのだせん)	1	③廃止路線	影響なし	現道が一定の機能を果たしていることから、影響なし	
		2	②変更路線	影響なし	狭小な残地が発生する箇所への対応や、投資効率が懸念される区間であることから、詳細な設計検討時に留意が必要	
22	松尾城線 (まつおじょうせん)	2	②変更路線	影響なし	投資効率が懸念される区間であることから、詳細な設計検討時に留意が必要	
23	甲突川線 (こうつきがわせん)	1	③廃止路線	影響なし	現道との接続箇所が変わらず、影響なし	
		2	③廃止路線	影響なし	現道との接続箇所が変わらず、影響なし	
24	上園中福良線 (うえそのなかふくらせん)	1	③廃止路線	影響なし	現道との接続箇所が変わらず、影響なし	

表2-5 廃止による周辺道路への影響

通番	街路名称	枝番	評価概要	結果
4	中別府菖蒲谷線 (なかべつぶしょうぶだにせん)	1	並行街路で混雑度が0.37から0.04増加するものの、影響範囲は限定的であるため、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
		2	並行街路で混雑度が0.20から0.31増加するものの、影響範囲は限定的であるため、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
		3	並行街路で混雑度が0.20から0.04増加するなど周辺道路で交通量の微増がみられるものの影響範囲は限定的であるため、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
		4	並行街路で混雑度が0.62から0.01増加するなど周辺道路で交通量の微増がみられるものの影響範囲は限定的であるため、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
		全体	並行街路の混雑度は0.19~0.37であったが、周辺街路への影響も0.1程度の増加に留まっており、中別府菖蒲谷線全体の廃止による道路ネットワーク全体への交通処理面での影響は小さいと考えられる。	影響なし
5	川上菖蒲谷線 (かわかみしょうぶだにせん)	1	並行街路の混雑度は0.04から0.02増加しており、周辺街路でも微増がみられるが、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
15	鴨池新町線 (かもいけしんまちせん)	1	現道の混雑度が0.44から0.18増加するなど周辺街路でも交通量の微増がみられるが、影響範囲は小さく、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
21	皇徳寺山之田線 (こうとくじやまのだせん)	1	現道の混雑度が0.69から0.02増加するなど周辺街路でも微増がみられるが、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
23	甲突川線 (こうつきがわせん)	1	現道の交通量が減少し、並行街路の混雑度が0.08から0.10増加するなど周辺道路でも微増がみられるが、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
		2	現道で混雑度が0.16から0.01減少するなど周辺道路でも僅かな変化がみられるが、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし
		全体	現道の交通量が減少し、並行街路の混雑度が0.08から0.10増加するなど周辺道路でも微増がみられるが、甲突川線の廃止による道路ネットワーク全体への交通処理面での影響は小さいと考えられる。	影響なし
24	上園中福良線 (うえそのなかふくらせん)	1	現道の混雑度は0.08から0.08増加し、周辺街路も微増がみられるものの、廃止による道路ネットワーク全体への影響は小さいと考えられる。	影響なし

表2-6 管理者等による意見

通番	街路名称	枝番	管理者等による意見	意見への対応
5	川上菖蒲谷線 (かわかみしょうぶだにせん)	1	土地区画整理事業により一部整備済みであり、都市計画道路網の連続性などから変更路線とする。	変更路線に変更
23	甲突川線 (こうつきがわせん)	全体	事業者(県)より「整備に向けた対応を続ける」旨の意見があったことから、存続路線とする。	存続路線に変更
24	上園中福良線 (うえそのなかふくらせん)	1	土地区画整理事業により一部整備済みであり、都市計画道路網の連続性などから変更路線とする。	変更路線に変更

3. 都市計画道路見直し評価結果

3.1 都市計画道路見直し評価結果

都市計画道路未改良の25路線のうち、2.3で見直し検討対象路線とした20 路線 36 区間について検討を行い、存続 26区間、変更 9区間、廃止 6区間となりました。

表 3-1 都市計画道路の見直し検討結果

通番	街路名称	枝番 区間	2.3		2.4		2.5			
			検討対象路線の選定	見直し検討対象路線の 評価・検証	都市計画道路網全体における将来検討路線の方針の検討			都市計画道路網全体からの影響確認 ※ 管理者等からの意見など		
			存続路線の選定	存続路線の選定	必要性の評価 廃止候補の選定	実現性の評価 存続路線・変更候補の選定	存続路線			
1	館之馬場通線	1			22点		存続路線	存続路線		
2	坂元寺山線	1			18点		変更候補	変更路線		
		2			18点		存続路線	存続路線		
		3		存続路線						
		4		存続路線						
		5		存続路線						
3	菖蒲谷上原線	1			15点		変更候補	変更路線		
4	中別府菖蒲谷線	1			12点	廃止候補	廃止候補	廃止路線		
		2			12点	廃止候補	廃止候補	廃止路線		
		3			11点	廃止候補	廃止候補	廃止路線		
		4			12点	廃止候補	廃止候補	廃止路線		
5	川上菖蒲谷線	1			9点	廃止候補	廃止候補	変更路線	土地区画整理事業により一部整備済であり、都市計画道路網の連続性などから変更路線とする	
6	帯迫花櫛線	1			15点		存続路線	存続路線		
7	下田西菖蒲谷線	1			18点		存続路線	存続路線		
		2			19点		変更候補	変更路線		
8	磯街道線	1	存続路線							
9	催馬楽坂線	1		存続路線						
		2			21点		変更候補	変更路線		
		3		存続路線						
10	冷水通線	1			19点		存続路線	存続路線		
		2			18点		存続路線	存続路線		
11	伊敷街道線	1			25点		存続路線	存続路線		
12	武岡線	1	存続路線							
13	武西別府線	1	存続路線							
14	中洲通線	1		存続路線						
15	鴨池新町線	1			14点	廃止候補	廃止候補	廃止路線		
16	海岸通線	1			25点		存続路線	存続路線		
		2			18点		存続路線	存続路線		
		3			23点		存続路線	存続路線		
17	御所下和田名線	1			20点		存続路線	存続路線		
18	惣福御所下線	1	存続路線							
19	向川原惣福線	1	存続路線							
20	西清見向川原線	1			20点		変更候補	変更路線		
21	皇徳寺山之田線	1			11点	廃止候補	廃止候補	廃止路線		
		2			18点		変更候補	変更路線		
22	松尾城線	1			17点		存続路線	存続路線		
		2			16点		変更候補	変更路線		
23	甲突川線	1			11点	廃止候補	廃止候補	存続路線	事業者(県)より「整備に向けた対応を続ける」旨の意見があったことから存続路線とする	
		2			9点	廃止候補	廃止候補	存続路線	事業者(県)より「整備に向けた対応を続ける」旨の意見があったことから存続路線とする	
24	上園中福良線	1			11点	廃止候補	廃止候補	変更路線	土地区画整理事業により一部整備済であり、都市計画道路網の連続性などから変更路線とする	
25	本通線	1			20点		存続路線	存続路線		

⇒存続路線：18路線26区間、変更路線：9路線9区間、廃止路線：3路線6区間

※ 区間ごとに評価していることから、重複計上されている路線があります

3. 都市計画道路見直し評価結果



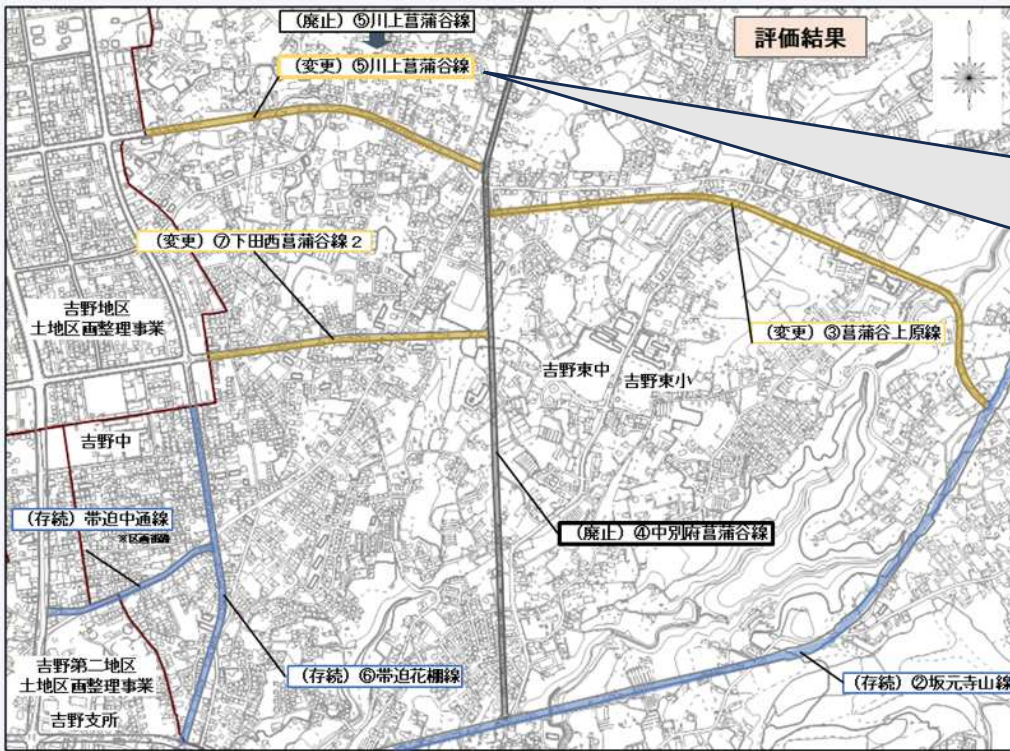
図 3-1 都市計画道路の見直し検討結果

3. 都市計画道路見直し評価結果

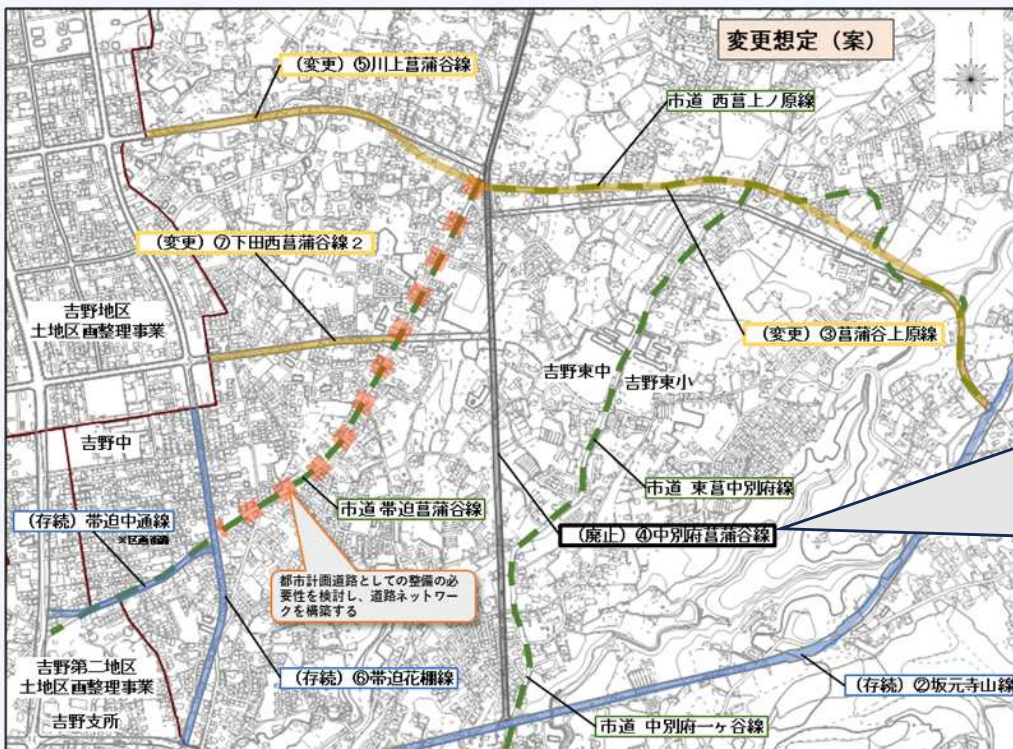
3.2 廃止路線等の現状と方針

廃止路線となった3路線及び2.5.3影響確認において評価を再考し、変更した3路線についての現状と方針は以下のとおりとなります。

④中別府菖蒲谷線（廃止） ⑤川上菖蒲谷線（廃止→変更）



川上菖蒲谷線は、市道管理者からの意見などを踏まえ、土地区画整理事業で整備済の区間との連続性なども考慮し、廃止路線から変更路線へ変更しております。

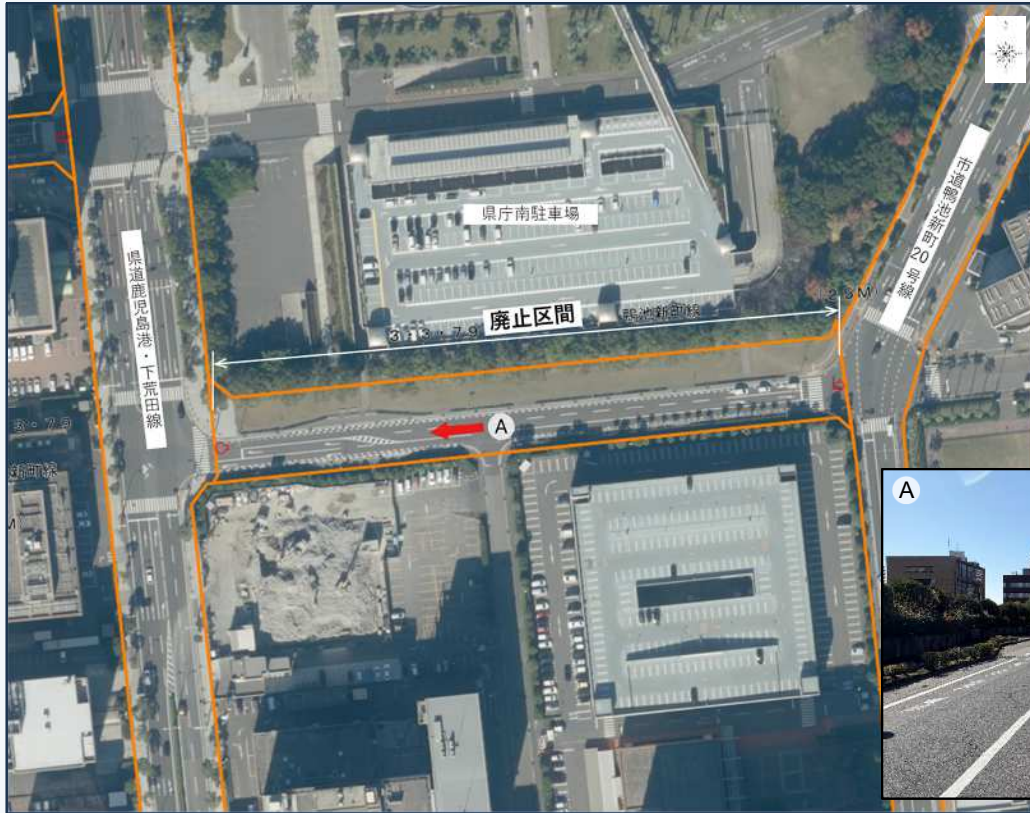


中別府菖蒲谷線は、必要性の評価で低いと判断し廃止路線としておりますが、周囲の変更路線や既存の幹線道路を活かしながらこの地域における道路ネットワークの構築を検討していくこととしております。

注：変更内容は想定であり、今後詳細に検討した上で、手続きを経て決定されます。

3. 都市計画道路見直し評価結果

⑮鴨池新町線（廃止）



現状で、車道は付加車線を含めた3車線と両側歩道、バス停車帯が設けられており、廃止の影響も少ないと判断し廃止路線としております。

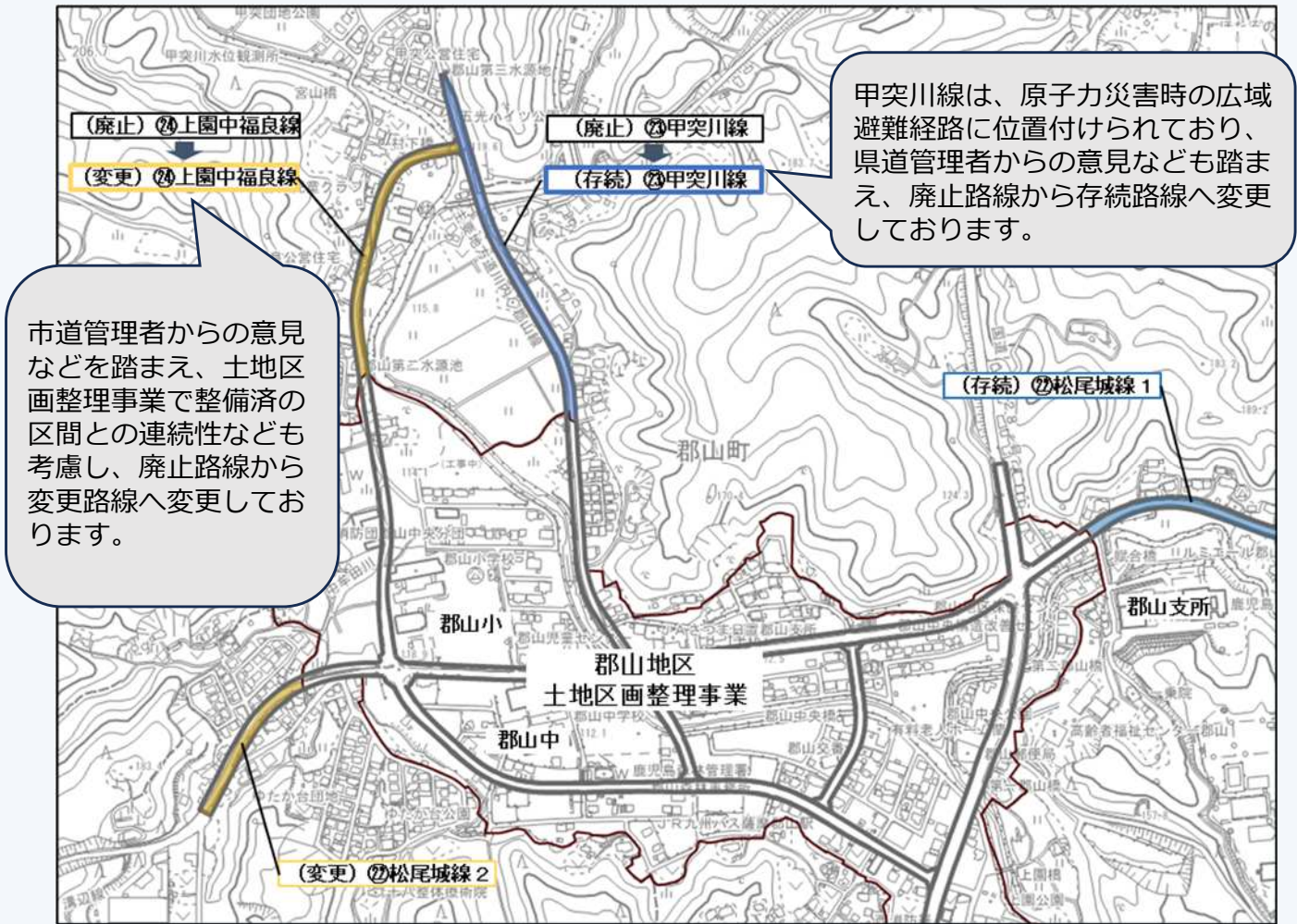
⑰皇徳寺山之田線（廃止）



現状で、両側の歩道が整備されており、廃止の影響も少ないと判断し廃止路線としております。

3. 都市計画道路見直し評価結果

㉓ 甲突川線（廃止→存続） ㉔ 上園中福良線（廃止→変更）



4. 今後の進め方

4.1 今後の進め方

廃止、変更となった路線につきましては、見直しの経緯や理由について説明会等を実施し住民のみなさまへ説明を行い、ご意見を伺いながら合意形成を図ります。

合意形成がなされた路線から順次、都市計画法に基づく手続きに移行します。

都市計画道路は長期的な視点から、都市の将来像を踏まえ必要性を検証していくことが望ましいことから、今後も継続して見直しを図ることとします。

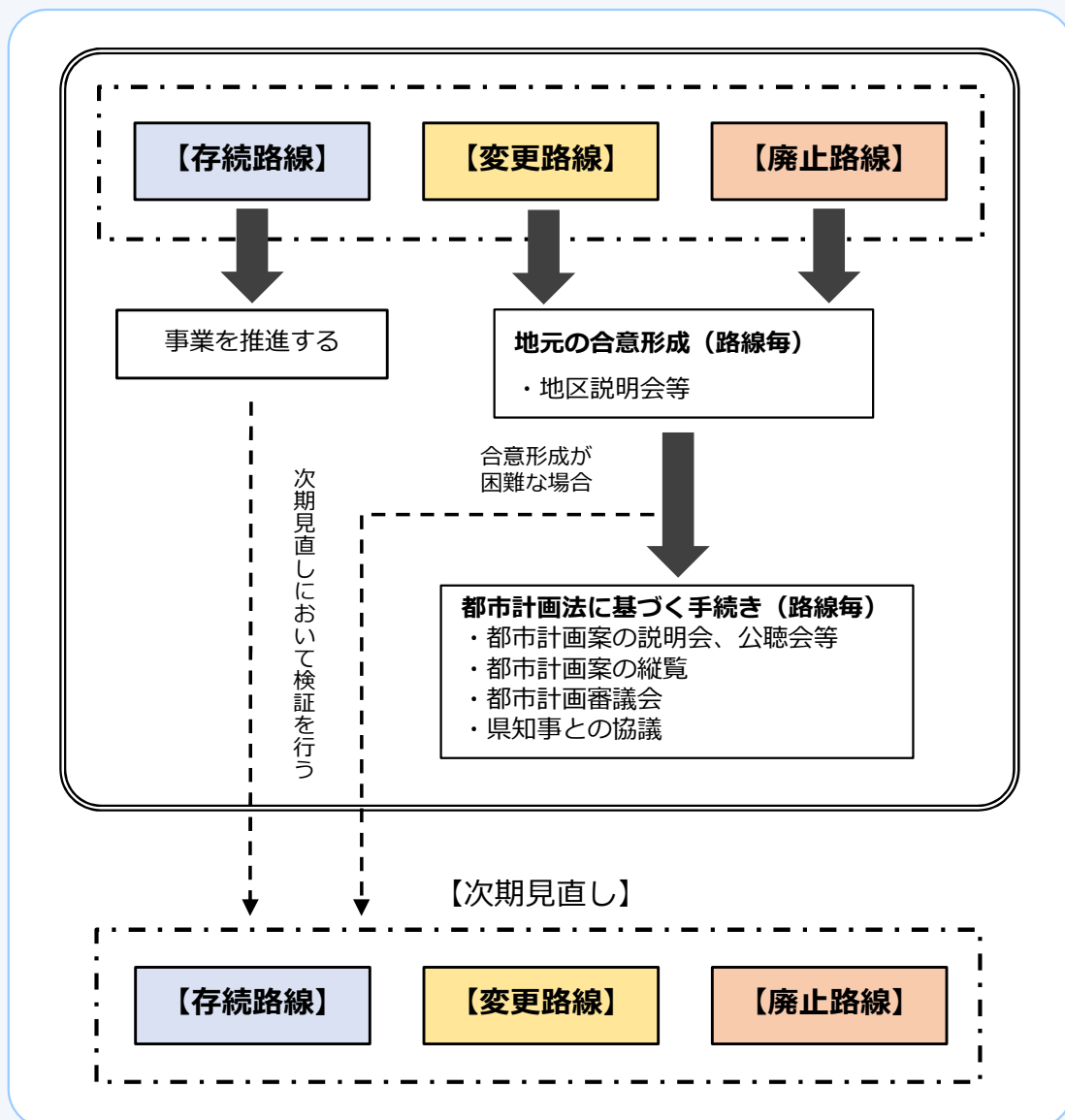


図4-1 今後の進め方

あなたとわくわく



マグマシティ
鹿児島市

お問い合わせ先

〒892-8677 鹿児島市山下町11番1号
TEL 099-216-1380
鹿児島市役所 建設局 道路部 街路整備課