

鹿児島市街路樹再生プラン (素案)



令和6年12月

鹿児島市

表紙写真：鹿児島中央駅から望むナポリ通線の街路樹

目次

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 第1章 はじめに | 2 |
| 1 プラン策定の背景と目的 | 2 |
| 2 プランの位置付け | 3 |
| 3 街路樹とは | 4 |
| (1) 街路樹の定義 | 4 |
| (2) 街路樹の機能・効果 | 5 |
| (3) 街路樹を取り巻く最近の動向 | 6 |
| 4 鹿児島市の街路樹の沿革 | 7 |
| 第2章 街路樹の現状と課題 | 10 |
| 1 街路樹の現状 | 10 |
| (1) 街路樹の管理数 | 10 |
| (2) 街路樹の維持管理の状況 | 12 |
| (3) 街路樹に関する市民要望 | 12 |
| (4) 街路樹に起因する事故 | 13 |
| (5) 街路樹に関する市民意識（アンケート調査） | 14 |
| (6) 街路樹の維持管理に係る予算の状況 | 15 |
| 2 街路樹が抱える課題 | 16 |
| (1) 道路利用者の安全性の低下 | 16 |
| ① 街路樹による安全な歩行空間の阻害 | 16 |
| ② 根上がり等による事故リスクの増大 | 16 |
| ③ 歩行者や交通安全施設等の視認性の低下 | 16 |
| ④ 倒木や枝折れ等によるリスクの増大 | 17 |
| (2) 景観性の低下 | 17 |
| ① 強剪定により樹形の乱れた街路樹 | 17 |
| ② 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの必要性の増大 | 18 |
| (3) 地球温暖化への対応 | 18 |
| 第3章 街路樹再生プランの基本理念・基本方針 | 20 |
| 1 街路樹再生の基本理念 | 20 |
| 2 基本方針 | 21 |
| 基本方針1：都市の骨格をなす街路樹の育成・魅力創出 | 21 |
| 基本方針2：安全で快適な街路樹への保全と更新 | 21 |
| 基本方針3：市民や事業者等との多彩な連携による街路樹の維持管理 | 21 |
| 基本方針4：気候変動の要因となる地球温暖化への対応 | 21 |
| 第4章 街路樹再生に向けた整備方針 | 24 |
| 整備方針1：育成・魅力創出～道路と空間的な調和等による更なる魅力向上～ | 24 |
| 整備方針2：植替～植替による安全性・快適性の向上～ | 26 |
| 整備方針3：保全～適正な維持管理による緑の快適環境の保全～ | 28 |
| 整備方針4：適正配置～適正配置による安全性の向上と健全な樹木の育成～ | 29 |
| 整備方針5：撤去～街路樹の撤去による歩行者優先の安全な歩行空間の確保～ | 30 |

| | |
|--|-----------|
| 整備方針6：連携～市民や事業者等との連携による維持管理や愛着醸成～ | 31 |
| 整備方針7：持続可能性～街路樹の植替等による地球温暖化対策への寄与～ | 32 |
| 第5章 取組の推進方策 | 36 |
| I 推進方策 | 36 |
| (1) 整備方針の選定 | 36 |
| (2) 取組の優先度の設定 | 37 |
| (3) 個別対応方針..... | 38 |
| ① 交差点部などの見通し確保..... | 38 |
| ② 特殊な植樹帯の維持管理..... | 39 |
| ③ ヤシ類の予防的対策 | 40 |
| 第6章 整備方針に基づく経費削減効果 | 42 |
| I 経費削減効果の試算 | 42 |
| 第7章 街路樹（高木）の植替による 地球温暖化対策への寄与 | 46 |
| I CO₂吸収・効果の試算 | 46 |
| 第8章 街路樹再生に向けた取組の推進にあたって | 50 |
| I 取組の推進体制等 | 50 |
| 参考資料 | 52 |
| I 関係法令・計画の概要 | 52 |
| (1) 道路法 | 52 |
| (2) 道路構造令..... | 53 |
| (3) 道路緑化技術基準 | 54 |
| (4) ゼロカーボンシティかごしま推進計画..... | 54 |
| (5) 鹿児島市無電柱化推進計画 | 55 |
| (6) 第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画..... | 55 |
| (7) 第3期市道バリアフリー推進計画 | 56 |
| 2 用語解説 | 57 |
| 3 整備方針ごとの候補路線 | 59 |

第1章 はじめに



第1章 はじめに

1 プラン策定の背景と目的

本市では、令和4年3月に緑の基本計画である「第二次鹿児島市まちと緑のハーモニープラン」（以下、「第二次ハーモニープラン」という。）を策定し、都市内の緑地の保全や緑化の推進に取り組んでおり、基本方針の1つとして「街路樹などの身近な緑を育成・創出し、うるおいと彩りを与える花と緑の機能を拡充するとともに、南国・鹿児島らしいうるおい空間の創出を図ること」を掲げています。

一方、本市の街路樹の多くは、植栽後40年以上が経過し、大木化・老木化しており、落葉の処理、根による舗装の隆起や污水管への侵入など、様々な問題を発生させています。また、全国的にも街路樹等の倒木や枝折れ等による事故が発生しており、街路樹の安全性が求められています。

このことを踏まえ、第二次ハーモニープランにおいても、「街路樹等の再生、質の転換」に取り組むことを掲げており、今後も、うるおいのある都市空間を創出するとともに、街路樹の健全性を保持し、安全性を確保しながら、将来にわたって持続可能な緑の快適環境を継承するためには、周辺のまちなみの状況や歩行空間に適した樹種への変更、安全性を考慮した適正配置など、計画的な街路樹の再生、質の転換に取り組む必要があります。

そこで、本市における今後の長期的な街路樹再生の指針となる「鹿児島市街路樹再生プラン」（以下、「本プラン」という。）を策定するものです。



【落葉の状況】



【根による舗装の隆起状況】



【名古屋市での倒木事故（2022年8月）
（中部日本放送 HP より）



【曾於市での枝折れ事故（2022年8月）
（曾於市 HP より）



2 プランの位置付け

本プランは、緑の総合的な計画である第二次ハーモニープランなどの上位計画と整合を図るとともに、関連計画との連携を図り、本市における今後の長期的な街路樹再生の指針として位置付けます。

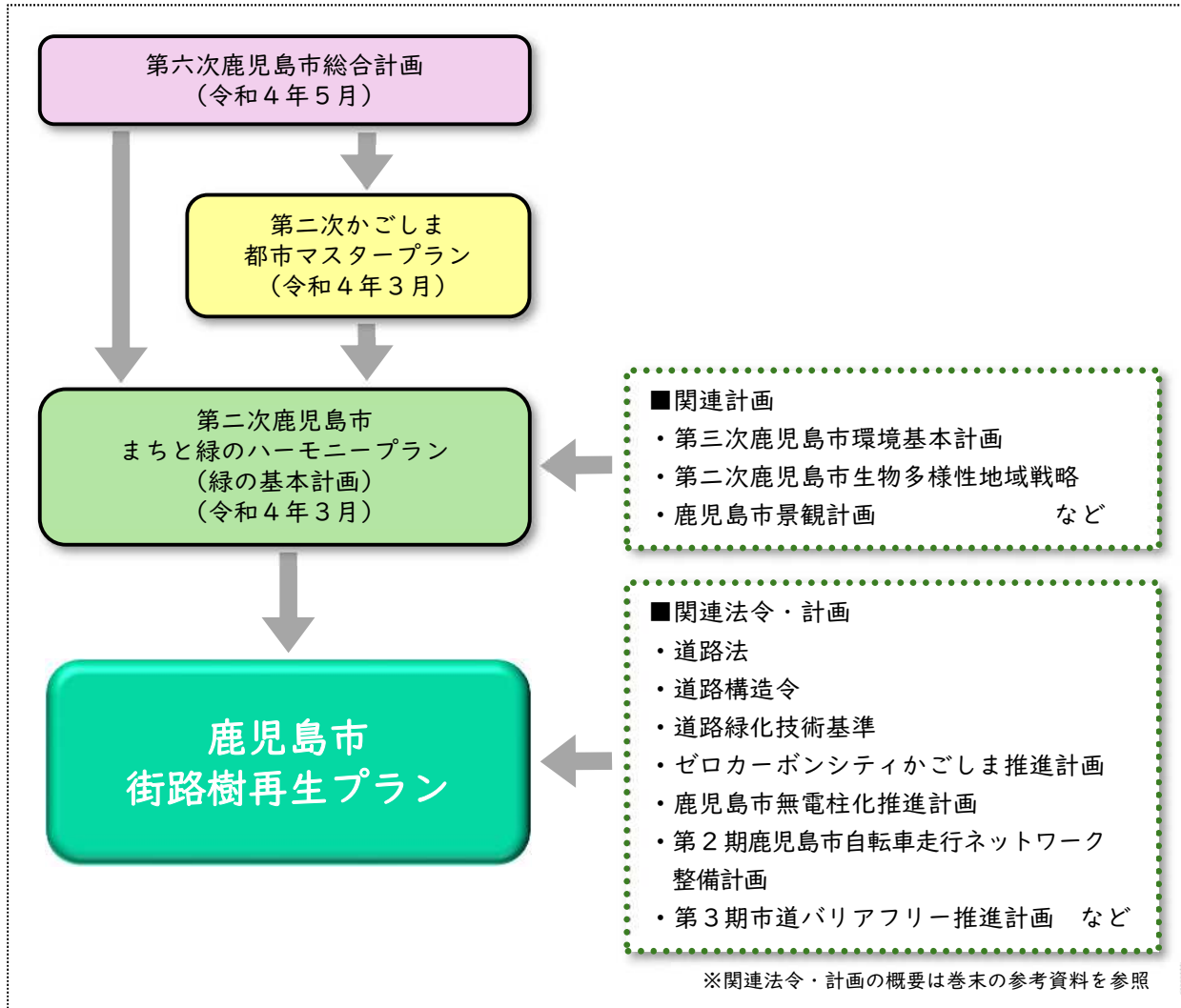


図 1-1 プランの位置付け

■SDGs との関連

2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標 (SDGs)」は、2030年を達成期限とする世界共通の目標です。17のゴールと169のターゲットが掲げられており、本プランでは、関連の深い4つのゴールの達成に向け、街路樹の再生に取り組みます。



3 街路樹とは

(1) 街路樹の定義

街路樹は、「道路管理者の設ける道路上の並木」であり、「道路の附属物」と規定されています（道路法第2条第2項第2号）。

街路樹は、高木、中木、低木等からなり、植樹帯や植栽柵などへ植栽されています。

街路樹は道路施設の1つであることから、自動車や歩行者等の安全性の確保、建築限界や他の道路の附属物等との競合に留意する必要があります。

■街路樹の種類



■用語解説

○街路樹の種類に関する用語

- ・高木 : 主に並木などの単木として使用する樹高が3m以上の樹木
- ・中木 : 主に列植や群植として使用する樹高が1m以上3m未満の樹木
- ・低木 : 主に列植や群植として使用する樹高が1m未満の樹木
- ・地被植物 : 地表面を被覆する樹高の低い植物
- ・草花 : 地被植物を除く花等の草本植物

○植栽する場所に関する用語

- ・植樹帯 : 道路において、樹木等を保全又は植栽する場所
- ・植栽柵 : 主として高木を植栽するために歩道等の一部に縁石などで区画したもの
- ・分離帯 : 中央帯（車線を往復の方向別に分離し、及び側方余裕を確保するために設けられる帯状の道路の部分）のうち、側帯以外の部分
- ・環境施設帯 : 植樹帯、路肩、歩道、副道等で構成される、幹線道路における沿道の生活環境を保全するための道路の部分

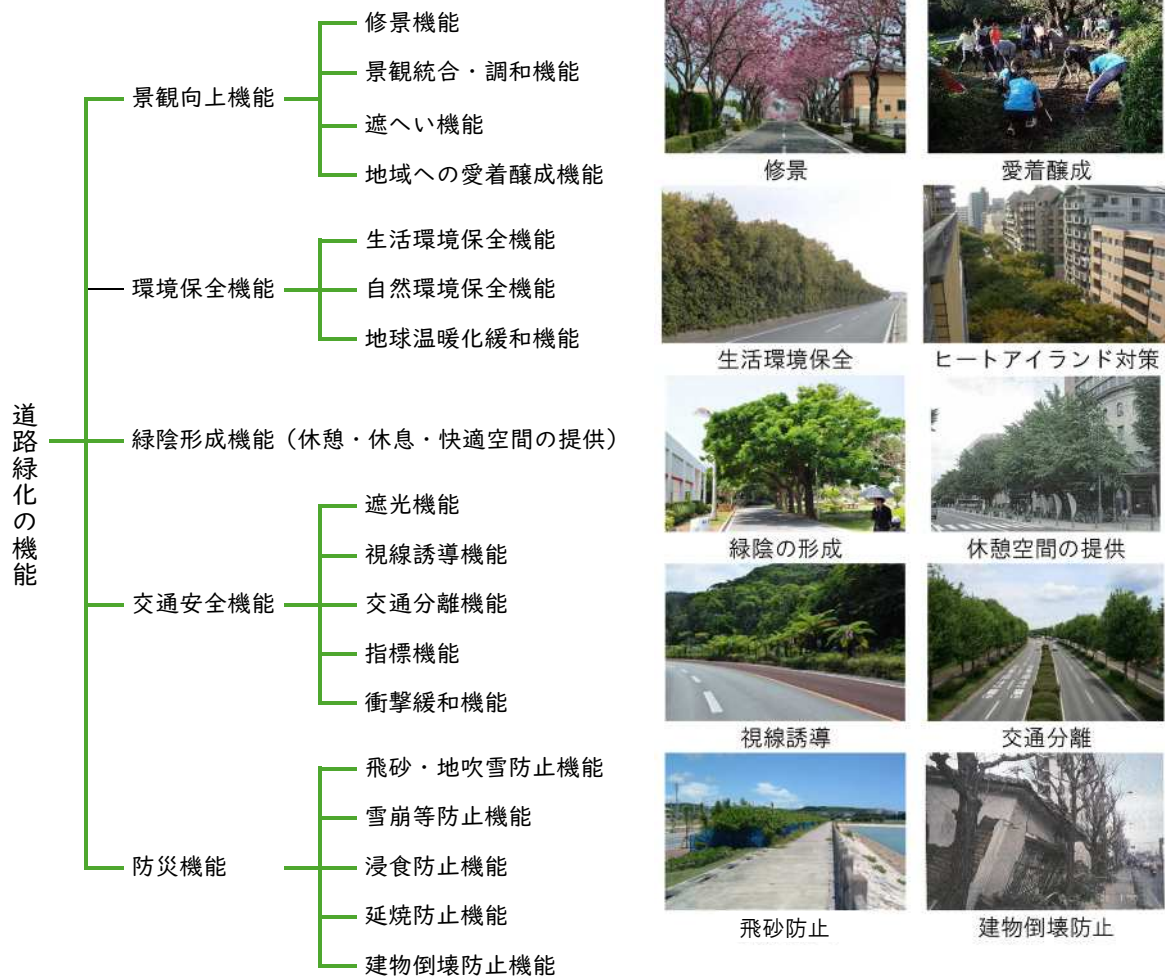
○その他の用語

- ・建築限界 : 道路において、構造物などにより車両や歩行者の交通の安全性・円滑性に支障をきたすことを防ぐため、構造物を配置してはならない一定の幅、一定の高さの範囲



(2) 街路樹の機能・効果

街路樹は多くの機能を有しており、特に、植物という生きものが主要な構成要素であることから、「親しみ」、「潤い」、「やすらぎ」という特有の効果をもたらすことが特徴です。また、道路交通機能の確保を前提にしつつ、美しい景観形成や沿道環境の保全、道路利用者の快適性の確保などの機能を総合的に発揮させることにより、道路空間や地域の価値向上に寄与すると言われています。

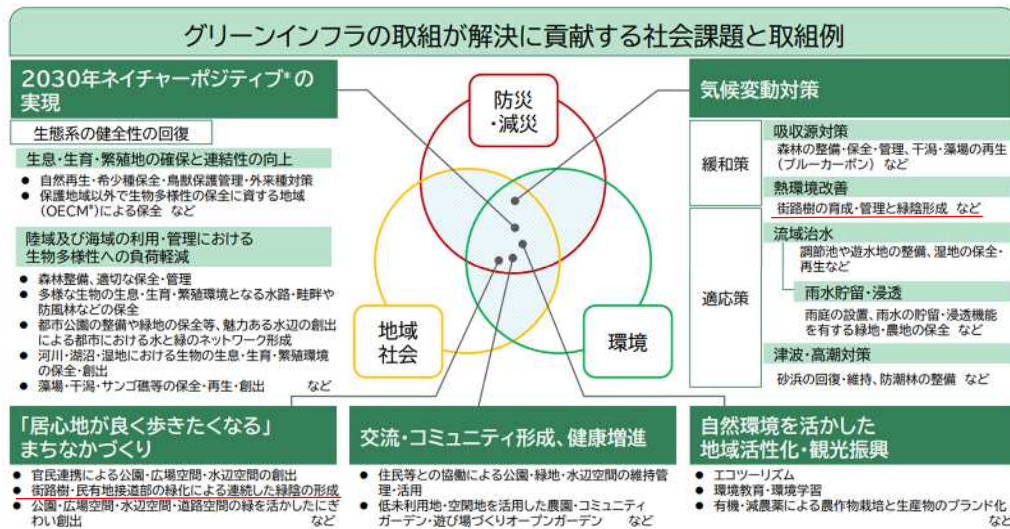


出典：道路緑化技術基準・同解説（平成 28 年 3 月、公益社団法人日本道路協会）

(3) 街路樹を取り巻く最近の動向

■グリーンインフラ

社会資本の整備や土地利用などのハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める「グリーンインフラ」に関する取組が推進されています。街路樹も、歩行者空間の快適性向上や賑わいの創出、都市の生物多様性の保全や雨水浸透機能の向上などに寄与することから、グリーンインフラの取組の1つとされています。

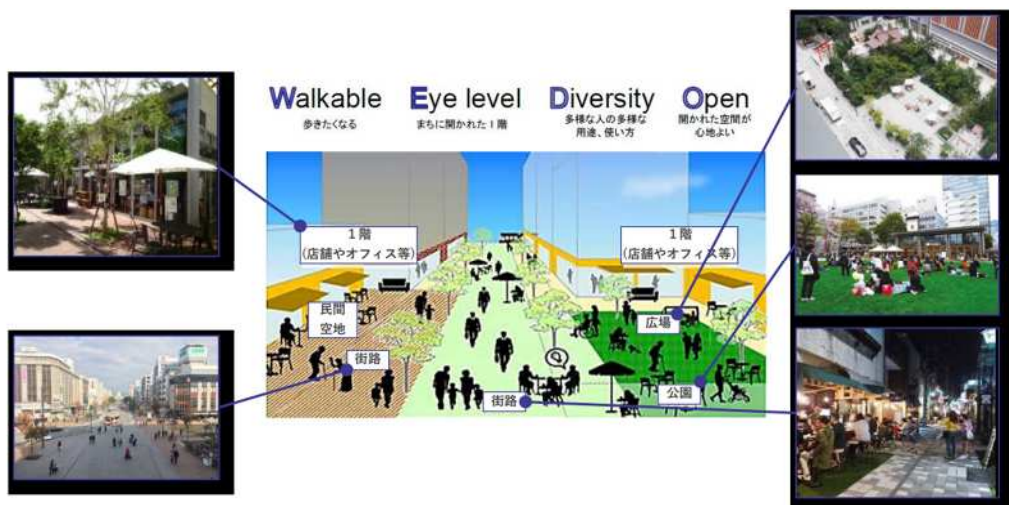


出典：「グリーンインフラ実践ガイド」(令和5年10月、国土交通省)

■ウォークブルなまちづくり

道路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく「ウォークブルなまちづくり」の先進的な取組が進められています。

道路空間の利活用に関して、国が推進する「居心地が良く歩きたくなるまちなか創出」の動きを踏まえ、街路樹を介した人を惹きつける居場所づくりの検討が求められています。



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかのイメージ

出典：「「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン」(令和4年4月、「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた関係省庁支援チーム)

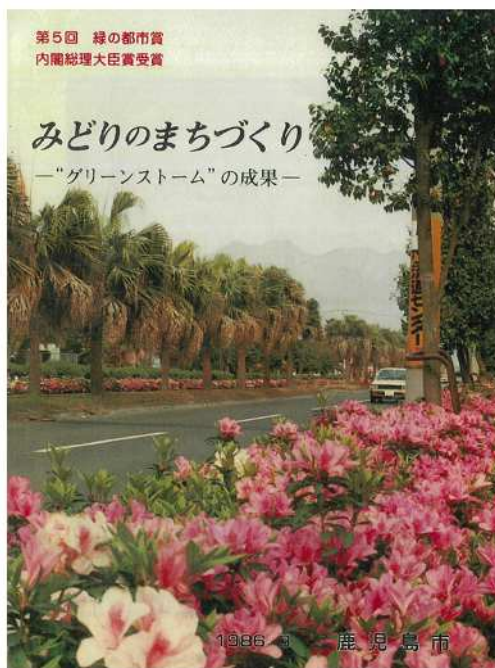


4 鹿児島市の街路樹の沿革

本市の都市緑化の取組は、戦災復興都市計画事業による道路が整備されたことによつて本格的に始まりました。

その街路樹の樹種の選定を昭和 26 年から 27 年の間に市内の有識者によつて検討され、市電の走る道路など幅員が 36m 以上の幹線道路には、郷土の代表的な樹木であるクスノキを植栽して、これが現在の街路樹の骨格になっています。

また、市街地の宅地化の進展により減少した緑を取り戻そうと、昭和 52 年から 61 年の 10 年間を計画期間とした「グリーンストーム作戦」は、道路を中心とした緑化事業として行われました。この事業は、「美しい街をつくること」、「生き物をいつくしむ、自然愛護の心を育てること」、「市民自ら額に汗して築く手作りの街、すなわち市民参加と連帯の街づくりを進めること」の 3 つを目的に展開され、道路だけではなく、公共施設の緑化や学校の緑化などが進められました。当初 10 年間の見込で立てた総事業費を 7 年目の昭和 58 年に実施額が大きく上回るほど積極的に展開され、昭和 61 年度末までに、事業費に 26 億円がたぎ込まれ、植栽本数は約 75 万本（国、県、市道を含む）に達しました。この事業は、昭和 60 年に第 5 回緑の都市賞（内閣総理大臣賞）を授賞しています。これによつて緑の量的拡大が図られ、花と緑につつまれた都市空間が創出され、また、緑の重要性が市民に意識されました。



その後も積極的な都市緑化に努め、着実に街路樹本数が増加しましたが、中高木については、平成 20 年頃をピークに、減少に転じています。

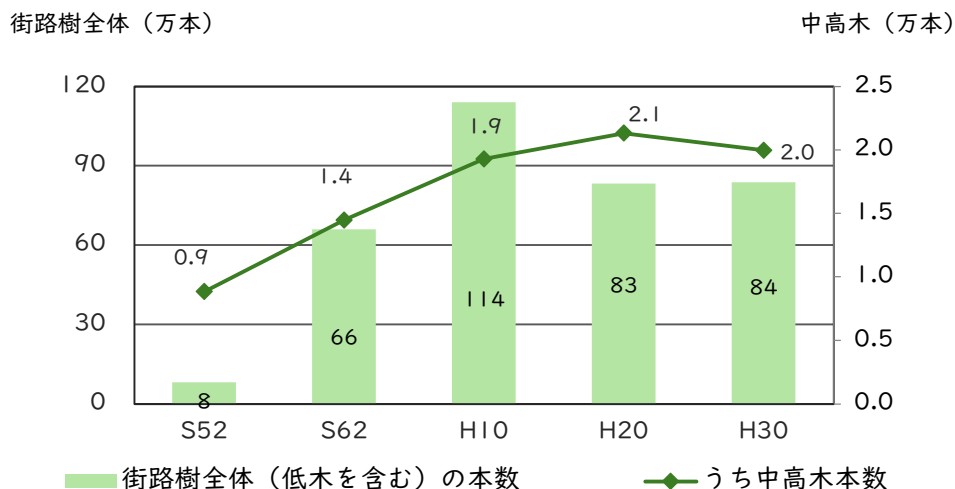


図 1-2 市道における街路樹本数の変遷

第2章 街路樹の現状と課題



第2章 街路樹の現状と課題

1 街路樹の現状

(1) 街路樹の管理数

本市が管理する道路のうち、街路樹が植栽されているのは 440 路線で、中高木が約 16,000 本、低木が約 820,000 本植栽されています。樹種は、中高木ではクスノキ、クロガネモチが多く、低木ではヒラドツツジが多くなっています。

表 2-1 街路樹の管理数

| 種類 | 数量 |
|-----|-----------|
| 中高木 | 16,154 本 |
| 低木 | 823,258 本 |

※低木の管理数については、市政概要（令和 6 年度版）の値を引用

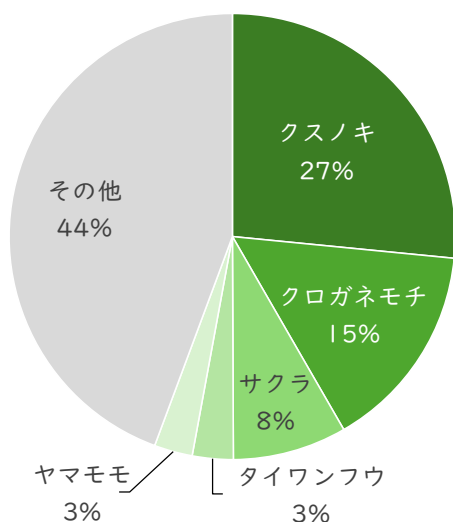


図 2-1 中高木の樹種別割合

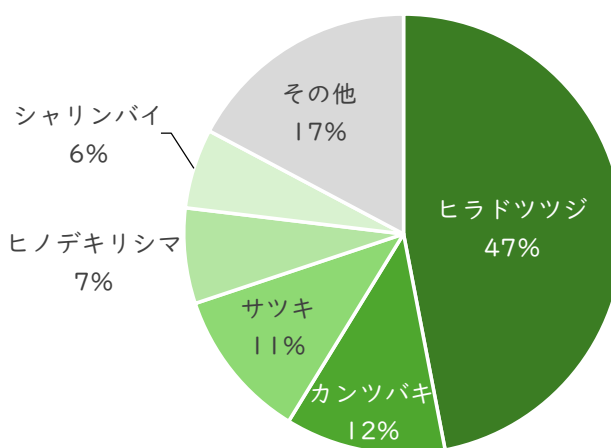


図 2-2 低木の樹種別割合

※市政概要（令和 6 年度版）をもとに作成



【クスノキ】
(ナポリ通線)



【クロガネモチ】
(上塩屋東開線)



【ヒラドツツジ】
(中央通線)



図 2-3 市域の街路樹植栽位置図

(2) 街路樹の維持管理の状況

本市の街路樹は、低木及び中木の刈込を毎年1回、植樹帯等の除草を毎年2回行っています。また、町内会、あいご会等の団体からの協力を得て、除草や清掃、水かけ等の活動が行われている植樹帯もあります。

一方、高木については、落葉樹のうち、比較的葉っぱの大きな樹木については、極力、毎年剪定を行うようにしていますが、その他の落葉樹や常緑樹については、3～4年に1回程度の剪定にとどまっています。さらに、剪定間隔の長期化を図るため、やむを得ず強く枝を切り詰める強剪定を行っています。

(3) 街路樹に関する市民要望

本市において、令和5年度に寄せられた街路樹に関する市民要望は、約300件で、その多くが「高木剪定」に関わるものでした。限られた維持管理費の中で、低木及び中木については、毎年刈込を行っていますが、高木の多くは、3～4年に1回程度の剪定にとどまっており、高木の十分な維持管理が行えていないことが要因と考えられます。

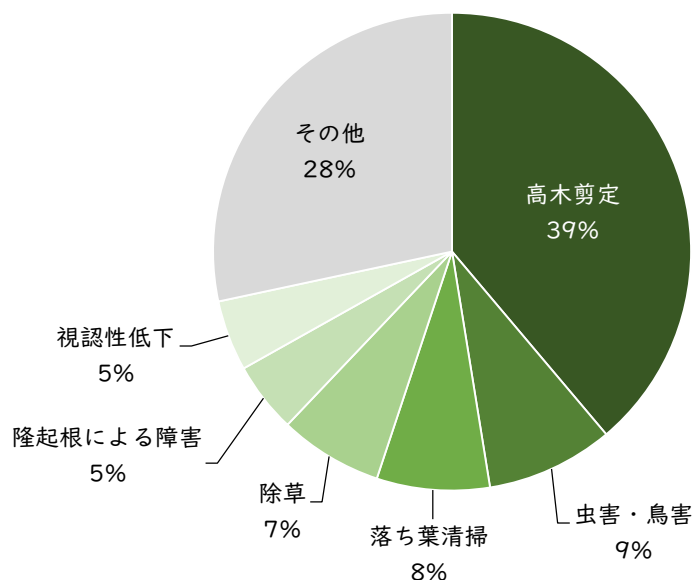


図 2-4 市民要望の内訳





(4) 街路樹に起因する事故

本市における街路樹に起因する事故の最近の状況としては、歩行者が街路樹の切り株につまずき転倒した事故をはじめ、街路樹の根が汚水管へ侵入し、閉塞したことによる家屋汚損事故、強風により幹折れした街路樹が隣接する会社のフェンスを破損する事故などが発生しています。

本市では、巡視職員による点検に加え、年間の維持管理業務を請け負っている造園事業者の方の協力を得て点検を行うなど、日頃から危険木などの点検に努めていますが、更なる街路樹の安全性を確保するため、道路管理者と連携した点検体制の強化や維持管理データの蓄積が必要であると考えます。



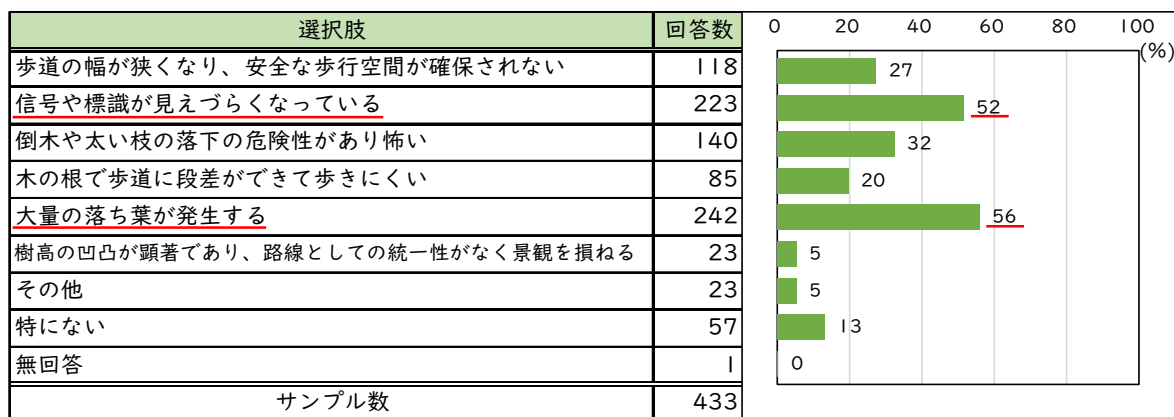
(5) 街路樹に関する市民意識（アンケート調査）

令和6年度に実施した「まちかどコメンテーターへのアンケート※」では、本市の街路樹による「大量の落ち葉の発生」、「信号や標識の見通し不良」、「歩道幅の狭小化」が問題とする回答の割合が高く、それらの問題を改善するために、必要に応じた街路樹の撤去や植替について、約50%の方が「ある程度行うことはやむを得ない」、約26%の方が「積極的に進めた方がよい」と回答されており、街路樹問題を解決するための植替等の整備が望まれていることが分かりました。

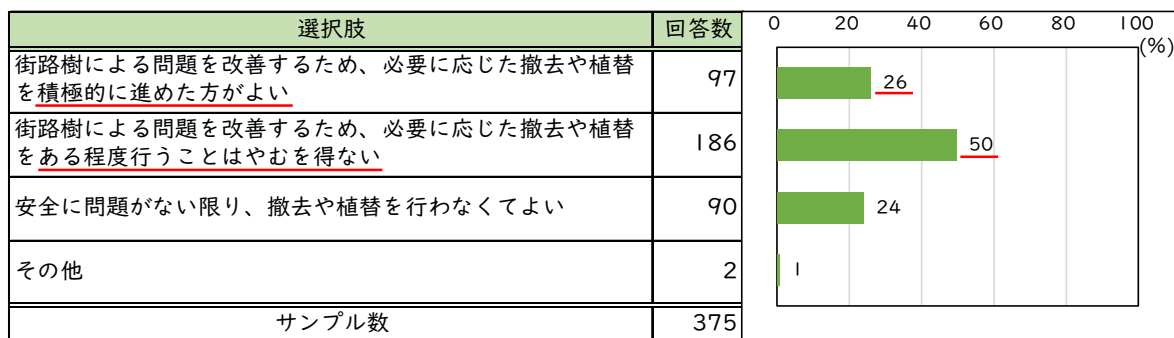
また、地域住民による街路樹の維持管理作業（ボランティア）について、90%以上の方が「必要である」または「ある程度は必要である」と回答されていました。

※ まちかどコメンテーター：市民目線の意見・提言を聴取するとともに、市民のニーズを把握し、市政運営の参考とすることを目的としたアンケート調査（回答：433人）

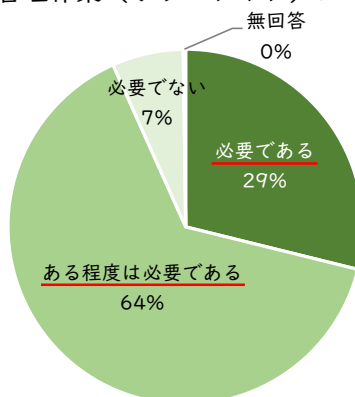
問. 街路樹について問題だと思えるものを教えてください。（いくつでも）



問. 街路樹による問題を改善するためには、どのように取り組めばよいと思いますか。（ひとつだけ）



問. 地域住民による街路樹の維持管理作業（ボランティア）についてどう思いますか。（ひとつだけ）





(6) 街路樹の維持管理に係る予算の状況

維持管理に係る予算については、過去 10 年間の平均では、約 2 億円／年程度を要しています。

一方、人件費については、10 年前と比べ、約 1.35 倍程度高くなっており、今後も上昇すると考えられるほか、民生費の増大などに伴い、土木費も減少してきていることを踏まえると、益々維持管理費は厳しい状況になってくると予想されます。

適切な維持管理が行えなくなれば、倒木や枝折れ等による事故のリスクも高まることから、今後も市民の方の安全性を確保するために、現在の維持管理費に合った、もしくは、今後の維持管理費の状況も踏まえた規模へ、街路樹を縮小するとともに、植替等による維持管理費の軽減を図る必要があります。

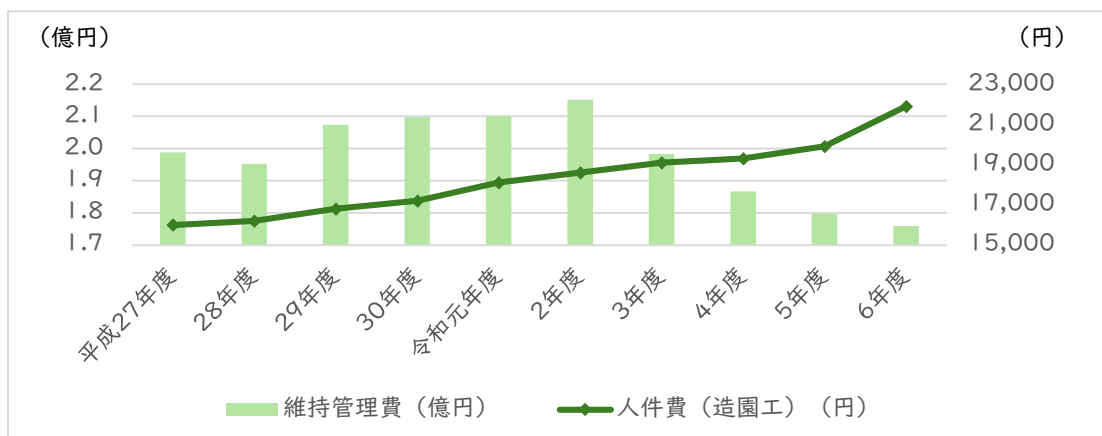


図 2-5 維持管理費と人件費の推移

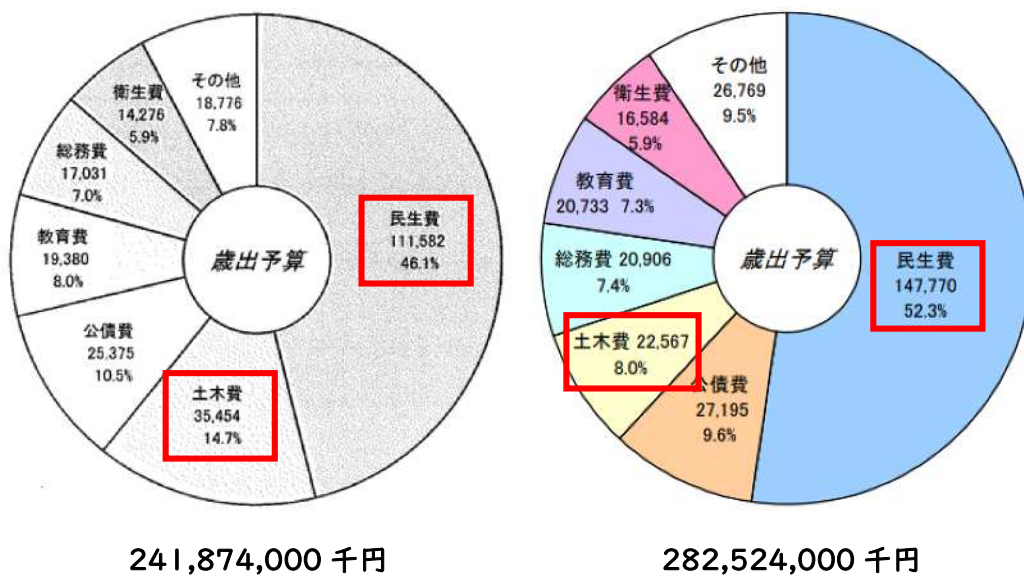


図 2-6 一般会計歳出予算額と目的別の内訳 (左図：H27 年当初、右図：R6 年当初)

2 街路樹が抱える課題

本市の街路樹は、道路空間に潤いをもたらす良好な景観の創出や木陰の形成など多様な機能を発揮する一方で、以下のような課題を抱えています。

(1) 道路利用者の安全性の低下

① 街路樹による安全な歩行空間の阻害

過去に植栽された街路樹の中には、現在の道路構造の基準に対して十分な歩道幅員を確保できていない箇所もあり、街路樹が植栽されていることによって、歩行空間が狭められ、車イス等の通行や歩行者同士のすれ違いに支障となっている箇所が見られます。

また、歩道幅員が狭いことにより、街路樹が隣接する宅地等へ越境し、周辺環境へ影響を与えている箇所もあります。



② 根上がり等による事故リスクの増大

樹木に対して十分な植樹帯の幅が確保されていない路線等においては、大木化に伴い、根による舗装の持ち上げ（根上がり）や歩道と車道との縁石の転倒が発生しており、段差による歩行者の転倒事故等のリスクが高まっています。



③ 歩行者や交通安全施設等の視認性の低下

街路樹の植栽間隔が狭い箇所や交差点付近に植栽されている箇所においては、成長した幹や枝葉により、歩行者や信号等の視認性が低下し、道路利用者（車両や歩行者）の接触事故等のリスクが高まっています。



④ 倒木や枝折れ等によるリスクの増大

街路樹は、道路という厳しい生育環境にあるため、生育不良となる場合も多く、生育不良となった樹木については、台風などの自然災害等による倒木や枝折れ等が発生し、歩行者や車両、隣接する施設へ影響を及ぼすリスクが高まっています。



(2) 景観性の低下

① 強剪定により樹形の乱れた街路樹

限られた維持管理費の中で、街路樹の成長に伴う大量の落ち葉の発生や周辺の建物への接触など、地域住民への影響を緩和するため、やむを得ず必要以上の強剪定を行っています。それに伴い、生育不良や樹木本来の樹形の乱れにより、景観性の悪化を招いています。



② 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの必要性の増大

国が推進する「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりにおいては、景観面に優れた魅力ある街路樹の存在もその一端を担いますが、本市においては、街路樹を活かした魅力的な空間創出が十分とは言えない状況です。

一方、周辺に山や農地が多いなど、既にある程度の緑量が確保されており、街路樹による緑の創出の必要性が低い路線もあります。



(3) 地球温暖化への対応

近年、地球温暖化に起因する猛暑や豪雨などの災害が国内外で増加しており、世界的に「気候危機」と呼ばれるほど極めて切迫した状況にあると言われていています。本市では、「ゼロカーボンシティかごしま」を宣言し、推進計画では基本目標の1つに「まちづくりと連携したCO₂排出量削減の促進」を掲げ、その施策の1つとして「街路樹等の適切な維持・保全によるうるおいのある都市空間の形成やCO₂吸収機能の確保を図る」こととしていることから、街路樹の維持管理にあたっては、地球温暖化対策への配慮も必要となっています。

第3章 街路樹再生プランの基本理念・基本方針



第3章 街路樹再生プランの基本理念・基本方針

1 街路樹再生の基本理念

本市の街路樹は、私達のまちとともに長い歴史を歩んできており、その豊かな緑は本市の風格を表すとともに、日々の暮らしにうるおいと彩りを与える大切な存在です。街路樹が抱える様々な課題を解決しながら、これからもその豊かな緑の価値を守り、最大限に引き出すために、以下の考え方で街路樹の再生に取り組みます。



- ・鹿児島市が目指す姿や目標を実現するために、自然と都市との調和やうるおいと彩り豊かな緑の空間の創出を図ります。
- ・安全で美しい街路樹の空間を保つため、街路樹の質・量にメリハリを付けた整備とともに持続可能な維持管理を進めます。
- ・街路樹に対する親しみや愛着を抱けるように、「地域連携・教育連携」を深め、街路樹に関わる仕組を拡充します。
- ・世界的な気候変動が進む中、地球温暖化緩和機能をはじめとした様々な機能や効果を有する緑の快適環境を未来の子どもたちへつなぎます。

このような考え方で取り組む本市の街路樹再生の基本理念を以下に示します。

【基本理念】

地域とともに 未来へつなぐ
彩り豊かで安全な 緑の空間の創出





2 基本方針

本市の街路樹が抱える課題を踏まえ、本プランの基本理念の実現に向けた街路樹再生の基本方針と具体的な整備方針を以下のとおり定めます。

基本理念

基本方針

整備方針

地域とともに未来へつなぐ彩り豊かで安全な緑の空間の創出

基本方針 1 都市の骨格をなす街路樹の育成・魅力創出

街路樹の育成状況を良好に保つとともに、更なる魅力的で居心地の良いおおい空間の創出を図ります。



基本方針 2 安全で快適な街路樹への保全と更新

周辺のみちなみの状況や歩行空間に適した樹種への変更、安全性を考慮した適正配置などを行うとともに、適切な維持管理により、将来にわたって緑の快適環境を継承します。



基本方針 3 市民や事業者等との多彩な連携による街路樹の維持管理

市民等が街路樹に対する親しみや愛着を抱けるように、街路樹に関わる仕組を拡充します。



基本方針 4 気候変動の要因となる地球温暖化への対応

街路樹の植替による CO₂ 吸収量の向上を図るとともに、植替等により減少するヒートアイランドの緩和効果を補完するための多面的な取組を検討します。

育成・魅力創出～道路と空間的な調和による更なる魅力向上～

都市の骨格路線は、木陰や景観を意識したきめ細やかな維持管理を行うことにより、更なる景観美を高めるとともに、道路と街路樹の空間的な調和や緑の充実により、魅力的で居心地の良いおおい空間の創出を図ります。

植替～植替による安全性・快適性の向上～

路線全体で根による舗装の持ち上げや、生育不良となっている樹木が見られる路線等は、周辺のみちなみの状況や歩行空間に適した樹種への植替を行い、安全性や快適性の向上を図ります。

保全～適正な維持管理による緑の快適環境の保全～

現状で大きな問題がない路線は、適切な維持管理を継続し、樹木の健全性を保持するとともに、緑の快適環境を保全します。

適正配置～適正配置による安全性の向上と健全な樹木の育成～

街路樹により、局所的に歩行者等の視認性が低下している路線や、局所的に生育不良が見られる路線等は、高木等の間引きにより、安全性の向上や健全な街路樹の育成を促進します。

撤去～街路樹の撤去による歩行者優先の安全な歩行空間の確保～

街路樹の植栽により、歩行空間が狭められ、歩行者同士のすれ違いに支障となっている路線は、歩行者優先の安全な歩行空間を確保するために、街路樹を撤去します。また、街路樹以外の緑量が確保されている路線においても、質・量にメリハリをつけた整備や持続可能な維持管理を進めるために、街路樹を撤去します。

連携～市民や事業者等との連携による維持管理や愛着醸成～

街路樹管理においては、引き続き、地域住民との連携を図るとともに、委任制度の拡充を検討します。また、教育委員会や関係団体等との連携を図りながら、街路樹を介した緑の空間への市民の愛着醸成の在り方を検討します。

持続可能性～街路樹の植替等による地球温暖化対策への寄与～

成熟した街路樹から成長期の若い街路樹への植替により、CO₂ 吸収量の向上を図ります。さらに、植替や適正配置等により木陰が減少することから、関係部局と協議・連携を図りながら舗装面温度を抑制する対策も検討します。

第4章 街路樹再生に向けた整備方針



第4章 街路樹再生に向けた整備方針

基本方針1：都市の骨格をなす街路樹の育成・魅力創出

整備方針1. 育成・魅力創出 ～道路と空間的な調和等による更なる魅力向上～

主要な幹線道路のうち、街路樹により良好な景観を形成している路線を「都市の骨格路線」と位置付け、木陰や景観を意識したきめ細やかな維持管理を行うことにより、更なる景観美を高めるとともに、道路と街路樹の空間的な調和や緑の充実により、魅力的で居心地の良いうるおい空間の創出を図ります。

・ランを着生させ、新たな彩りを創出

・木陰にベンチなどの休憩スペースを設置



(写真提供：仙台市)

【魅力的で居心地の良いうるおい空間の創出のイメージ】

■きめ細やかな維持管理の例

- ・年1回の高木剪定（その他の路線では、3～4年に1回の剪定）
- ・中長期的に目指したい樹形の設定
- ・管理目標樹形に合わせた、整姿又は整枝剪定を実施
- ・樹木点検、樹木診断を行い、問題があれば適宜対処

■都市の骨格路線一覧表

| 路線名 | 現在植栽されている樹種 |
|-------|----------------------------|
| ナポリ通線 | クスノキ、ヒノデキリシマ、オオバサツキ |
| パース通線 | クスノキ、ヒノデキリシマ、オオバサツキ、ヒラドツツジ |
| 中央通線 | クスノキ、ユリノキ、ヒラドツツジ、カンツバキ |
| 甲南線 | クスノキ、イチョウ、ヒラドツツジ |
| 高麗本通線 | クスノキ、ヒラドツツジ、ハマヒサカキ |

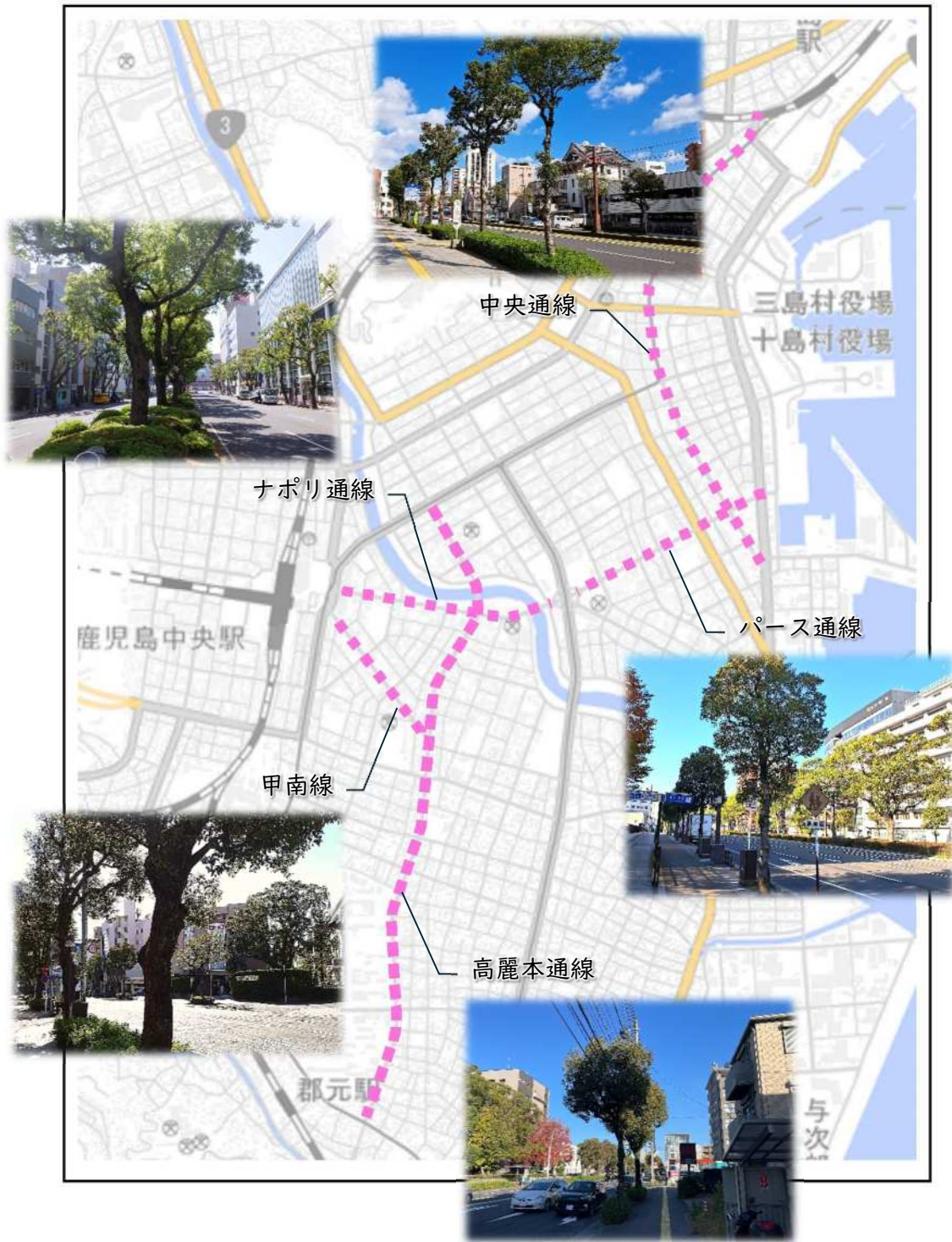


図 4-1 「都市の骨格路線」の位置図

基本方針 2：安全で快適な街路樹への保全と更新

整備方針 2. 植替 ～植替による安全性・快適性の向上～

街路樹の大木化・老木化が進む中、路線全体で根による舗装の持ち上げや、生育不良となっている樹木が見られる路線等においては、今ある街路樹の植替を行い、安全性や快適性の向上を図ります。



■植替が必要な路線

以下の事象が路線全体で見られる路線については、植替を行います。

- ・根による舗装の持ち上げ箇所
- ・生育不良の街路樹
- ・歩行者や交通安全施設等の視認性が低下している箇所
- ・大木化した街路樹
- ・樹形の乱れが目立つ街路樹

■植替にあたっての配慮事項

- ・将来樹形を考慮した植栽間隔とするとともに、周辺土地利用（住宅地、繁華街など）や植え替える場所の空間（歩道幅員、植樹帯の幅）を踏まえ、成長速度が遅く大木化しにくい樹種など、将来にわたって健全に管理できる樹種を選定します。
- ・街路樹が将来にわたって、地域の皆さまに愛され、大事にいただけるように、花の美しい樹種の選定を検討します。
- ・生物多様性の観点や厳しい生育環境への対応の観点から、可能な限り、九州内に自然分布する在来種の選定を検討します。



■植替を行う際の樹種の例

<比較的成長速度が遅く、大木化しにくい樹木>

- ・九州に自然分布する在来種
クロガネモチ、モチノキ、ソヨゴ、ユズリハ、ホルトノキ、ヤマモモ、モッコク 等
- ・その他の種
キンモクセイ、ヒメシャリンバイ 等

<花の美しい樹木>

- ・九州に自然分布する在来種
ツバキ、サザンカ、ヒトツバタゴ、イジュ、ヤマボウシ、ハクウンボク 等
- ・その他の種
ハナミズキ、メラレウカ、カンヒザクラ、ヨウコウザクラ 等



【ヒトツバタゴ】



【メラレウカ】

整備方針3. 保全 ～適正な維持管理による緑の快適環境の保全～

現状で大きな問題がない路線は、適切な維持管理を継続し、樹木の健全性を保持するとともに、緑の快適環境を保全します。



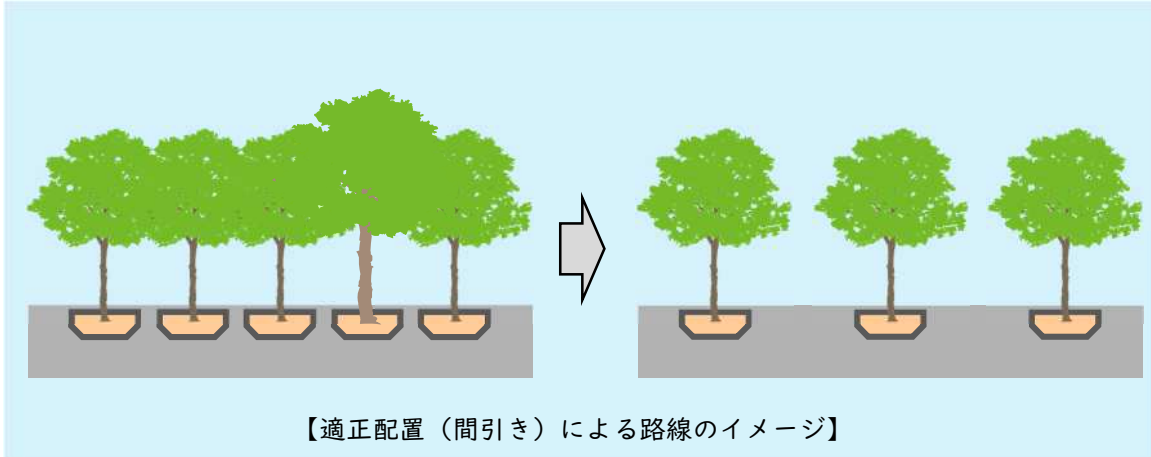
■維持管理にあたっての配慮事項

- ・ 樹勢衰退につながりやすい夏～初秋の強剪定は控えるなど、街路樹の健全性や持続性を高める管理を推進します。
- ・ 樹形を適正に保持することは、個々の樹木の健全性や美観を維持するだけでなく、周辺のまちなみと調和した景観の形成にも寄与することから、統一的な景観美を意識した維持管理にも配慮します。



整備方針4. 適正配置 ～適正配置による安全性の向上と健全な樹木の育成～

植栽間隔が狭く、局所的に歩行者等の視認性が低下している路線や、隣接する街路樹の枝葉が干渉し、局所的に生育不良が見られる路線等においては、安全性の向上や健全な街路樹の育成を促進するため、高木等の間引きによる街路樹の適正配置を行います。



■ 適正配置（間引き）が必要な路線

以下の事象が局所的に見られる路線については、適正配置を行います。

- ・ 植栽間隔が狭い箇所
- ・ 歩行者や交通安全施設等の視認性が低下している箇所
- ・ 生育不良の街路樹
- ・ 大木化した街路樹
- ・ 根による舗装の持ち上げ箇所

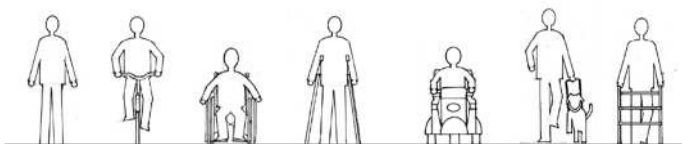
整備方針5. 撤去 ～街路樹の撤去による歩行者優先の安全な歩行空間の確保～

歩道の幅員が狭く、街路樹が植栽されていることで、安全な歩行空間が確保されていない路線においては、歩行者優先の安全な歩行空間を確保するために、街路樹を撤去します。

また、山や農地など、周辺環境に街路樹以外の緑量がある程度確保されている路線においても、質・量にメリハリを付けた整備や持続可能な維持管理を進めるために、街路樹を撤去します。

■歩道の幅員が狭い路線

車椅子やベビーカーの利用でも支障をきたさない歩行者優先の安全な歩行空間の確保を図るため、国土交通省「道路の移動円滑化整備ガイドライン」などの考え方も踏まえ、原則、歩道有効幅員1.5mが確保できない歩道の幅員が狭い路線では、街路樹を撤去します。



| | 人（成人男子、荷物等なし） | 自転車 | 車椅子 | 杖使用者（2本） | 自操用ハンドル型電動車椅子（シルバーカー） | 盲導犬 | 歩行器 |
|------|---------------|---------|---------|----------|-----------------------|---------|--------|
| 静止状態 | 幅 45cm | 幅 60cm | 幅 70cm | 幅 90cm | 幅 70cm | 幅 80cm | 幅 70cm |
| 通行時 | 幅 70～75cm | 幅 100cm | 幅 100cm | 幅 120cm | 幅 100cm | 幅 150cm | 幅 80cm |

出典：「道路の移動円滑化整備ガイドライン」（令和6年1月、国土交通省）

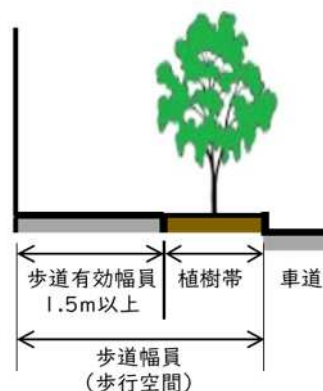


図 4-2 目標とする歩道有効幅員

■既に街路樹以外の緑量がある程度確保されている路線

既に街路樹以外の緑量がある程度確保されている、山や農地などが多いエリアや工場立地法による緑化の義務付けがある工場エリアの路線では、街路樹を撤去します。

ただし、公共施設や観光地などへのアクセス道路となる路線については、基本的に対象外とし、保全に努めます。

■撤去にあたっての配慮事項

- ・撤去路線のうち、生育状況の良い街路樹は、育成・魅力創出路線や植替路線等への移植を含め、検討します。
- ・やむを得ず撤去する街路樹については、チップ化し、再資源化を図るとともに、撤去や適正配置等による街路樹の撤去後は、防護柵（ガードパイプ）の設置について庁内関係部局と協議を行うなど、安全面への配慮も行います。



基本方針 3：市民や事業者等との多彩な連携による街路樹の維持管理

整備方針 6. 連携 ～市民や事業者等との連携による維持管理や愛着醸成～

街路樹管理を地域に委任する現行制度として、町内会やあいご会等の団体からの協力を得て、植樹帯の除草や清掃、水かけ等を行う「歩道緑地帯管理団体制度」があります。

一方、公園管理を地域に委任する現行制度では、園内の清掃を行う「公園愛護作業」に加え、草刈りや低木及び中木の刈込も行う「地域コミュニティ公園管理事業」の取組が始まっています。



(アリーナ中央通線)

(郡元宇宿線)

【歩道緑地帯管理団体による除草、清掃状況】

地域における清掃活動等は、住みよい環境創りや街路樹への愛着醸成、地域コミュニティの活性化に寄与することから、引き続き、地域住民との連携を図るとともに、街路樹管理においても、安全な作業環境が確保されることを前提としつつ、「地域コミュニティ公園管理事業」と同様、地域住民によって低木及び中木の刈込を行っていただくなど、委任制度の拡充を検討します。

また、街路樹を介した緑の空間への興味・関心を高め、より親しみ愛される空間として次世代に継承するため、「学校での環境教育の場としての街路樹の活用」、「大学生向けのワークショップ」や「樹木医による市民向けのワークショップ」の開催など、教育委員会や関係団体等との連携を図りながら、市民の愛着醸成の在り方を検討します。



【安全に維持管理作業が可能と考えられる路線例】

基本方針 4：気候変動の要因となる地球温暖化への対応

整備方針 7. 持続可能性 ～街路樹の植替等による地球温暖化対策への寄与～

世界的な気候変動が進む中、地方都市においても、地球温暖化への対策が求められていることから、安全性の確保や持続可能な維持管理を進めることを優先しつつ、現存する街路樹の保全に努めます。また、成熟した街路樹から成長期の若い街路樹に植え替えることで、街路樹による CO₂ 吸収量の向上を図ります（詳細は第 7 章 p45～47）。

さらに、植替や適正配置等により木陰が減少することから、庁内関係部局と協議・連携を図りながら歩道舗装材にヒートアイランド現象の緩和効果がある舗装材を検討するなど、舗装面温度を抑制する対策も検討します。

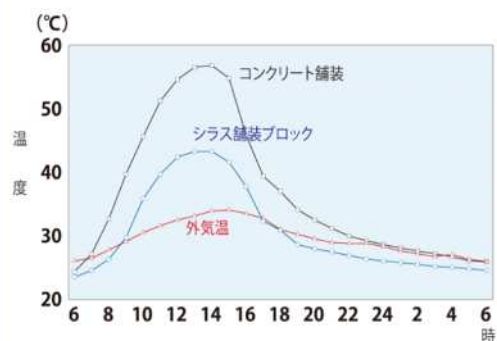
■ヒートアイランド現象の緩和効果がある舗装材の例

<シラスブロック>

南九州一円に分布する火砕流堆積物（シラス）を用いたブロックで、舗装面の温度抑制効果があり、ヒートアイランド対策として有効です。また、高保水性で養分を含まない材質のため、スリップ防止や雑草抑制対策としても効果が期待されます。



舗装面温度抑制効果



出典：「商品紹介 シラスブロック」(株式会社ストーンワークス HP)

<木質系舗装>

断熱性が高く蓄熱が少ないため、ヒートアイランド対策として有効です。また、蓄水してゆっくりと蒸発するため、周囲の熱を奪い気温の急激な変化を緩和します。

撤去した街路樹を活用して木質性舗装を施すことで、撤去木が焼却処理される場合に発生する CO₂ を歩道へ固定化できるため、地球温暖化への対応にも有効です。



木質性舗装の例 (株式会社佐藤渡辺 HP)

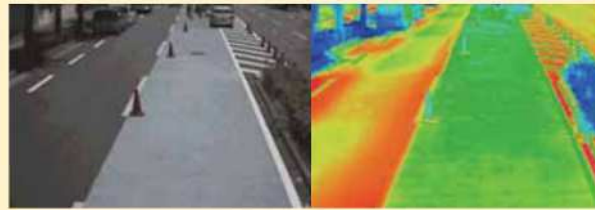
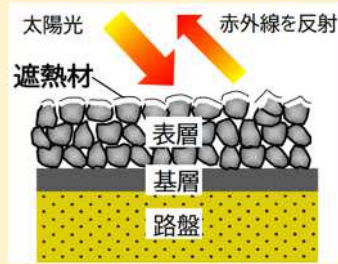


<遮熱性舗装>

舗装の表面に反射性のある素材を混ぜたり、表面を塗装したりして日射エネルギー（赤外線）を反射して路面の温度上昇を抑制する効果があります。

舗装が日中に熱を貯めこんで夜間に熱を放出し、熱帯夜の原因となることを防ぐことが期待されます。

なお、歩道に適用すると、反射日射の増加により歩行空間の快適性を損なう可能性があることに留意が必要です。



遮熱性舗装の例（左：可視画像 右：赤外線画像）
（前田道路株式会社ヒートオフパイプ HP）

出典：「国土交通省におけるヒートアイランド対策」（国土交通省）

第5章 取組の推進方策



第5章 取組の推進方策

1 推進方策

(1) 整備方針の選定

街路樹再生に向けた整備方針は、路線ごとの街路樹の生育状況や植栽環境、周辺土地利用の特性を踏まえ、以下のフロー図に沿って選定します。

なお、同一路線であっても、路線の途中で植栽環境や周辺土地利用等が大きく変化する際は、区間分けし別の路線として整備方針を選定します。

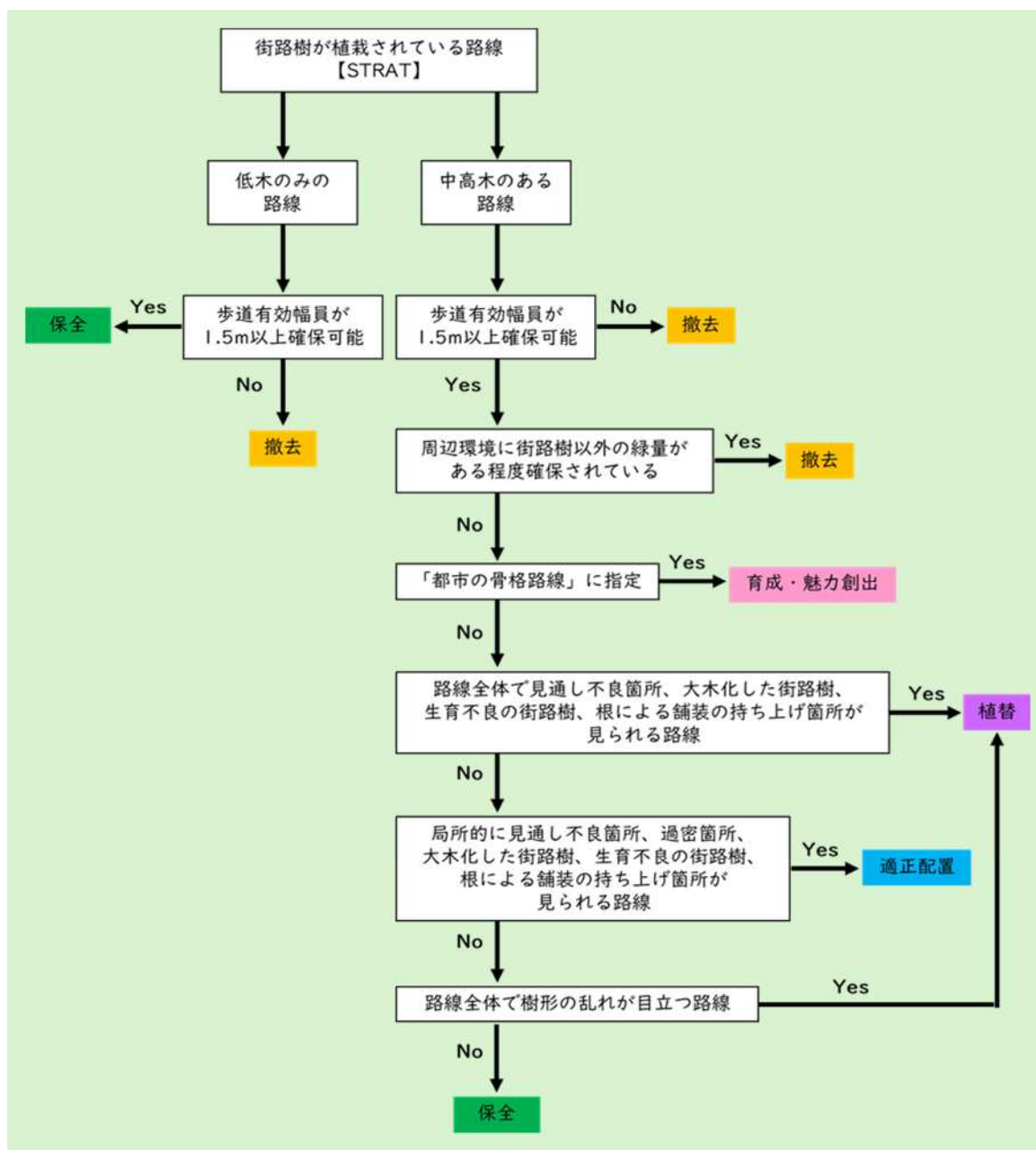


図 5-1 整備方針の選定フロー



(2) 取組の優先度の設定

街路樹の再生に向けた取組は、財政状況を踏まえ、中長期的に推進していくこととなります。そのため、整備方針の選定により、「植替」や「適正配置」、「撤去」となった路線については、安全性を優先しつつ、整備効果の早期発現等を考慮し、以下のフロー図に沿って取組の優先度を設定します。

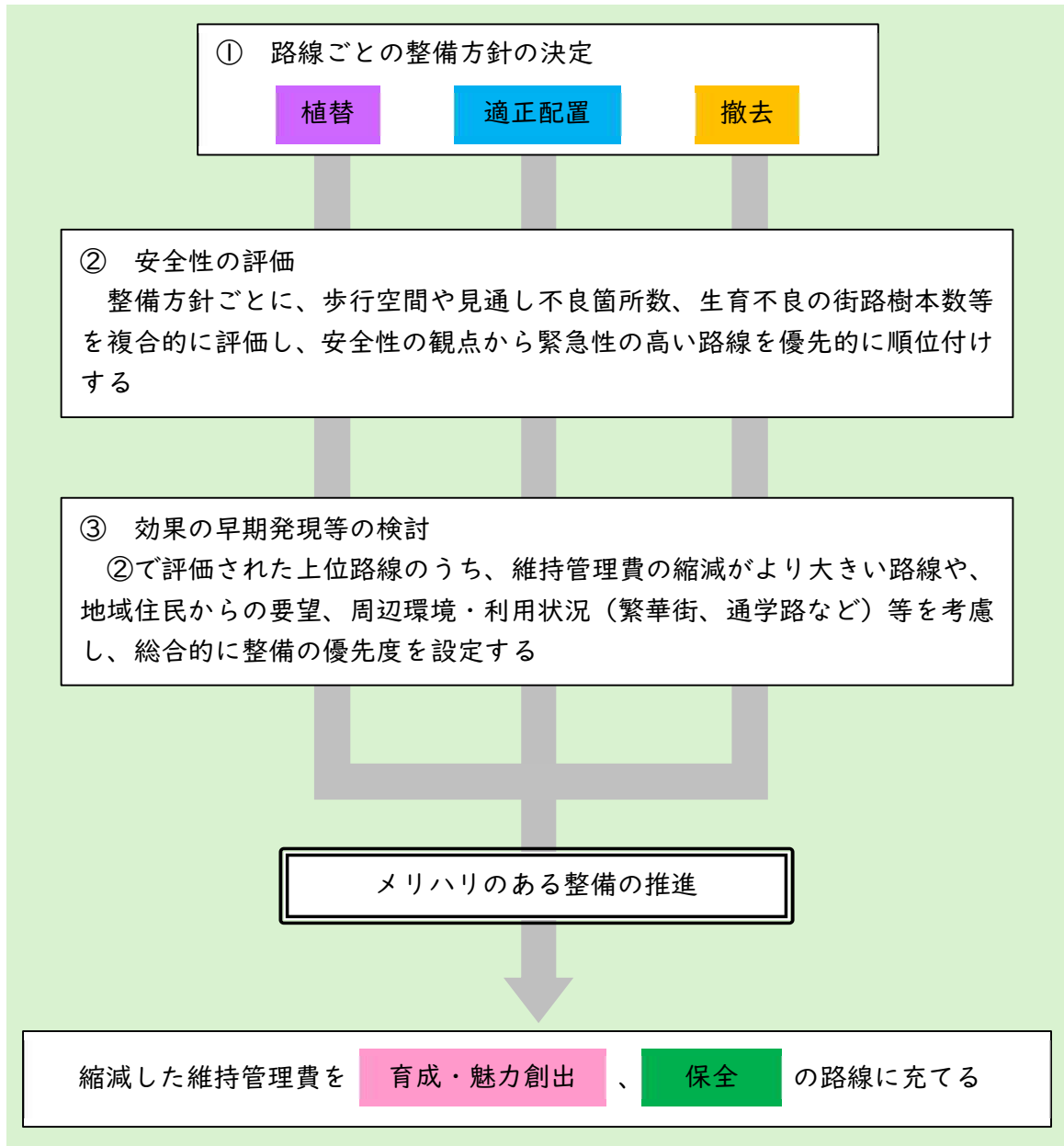


図 5-2 優先度の設定フロー

(3) 個別対応方針

街路樹再生の取組を推進するにあたり、前章で示した路線ごとの整備方針のほかに、必要に応じて対応が求められる事項を個別対応方針として整理します。

① 交差点部などの見通し確保

交差点や横断歩道周辺などにおいては、街路樹（中高木・低木）が車両や歩行者の見通しの悪化を招く原因となっている場合があります。安全な通行や視認性の向上を図るため、関係機関とも十分協議の上、見通しを阻害する街路樹は「撤去」を基本に検討します。

また、道路改良などの際には、交差点などに新たに植栽しないこととします。

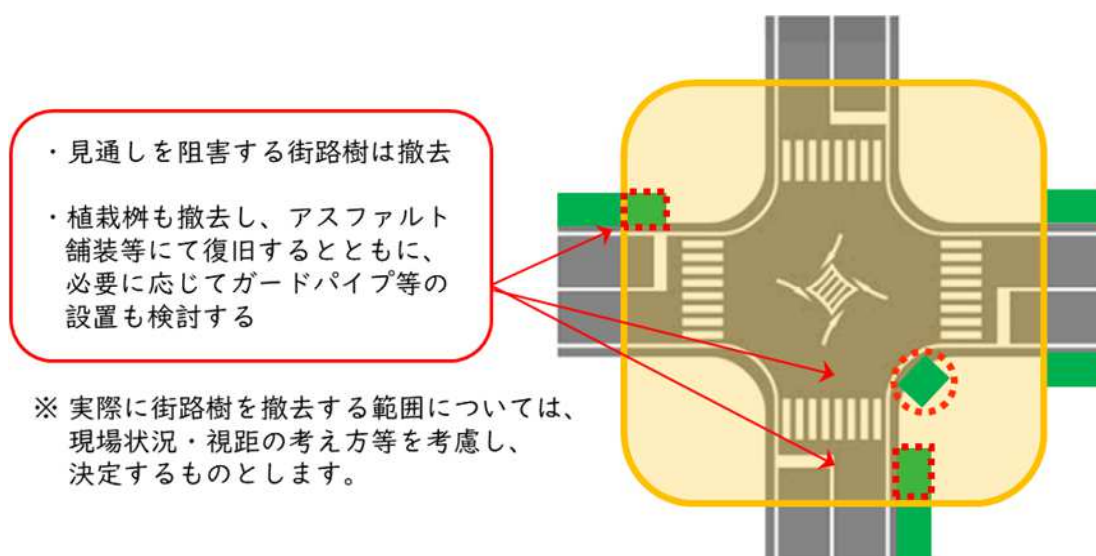
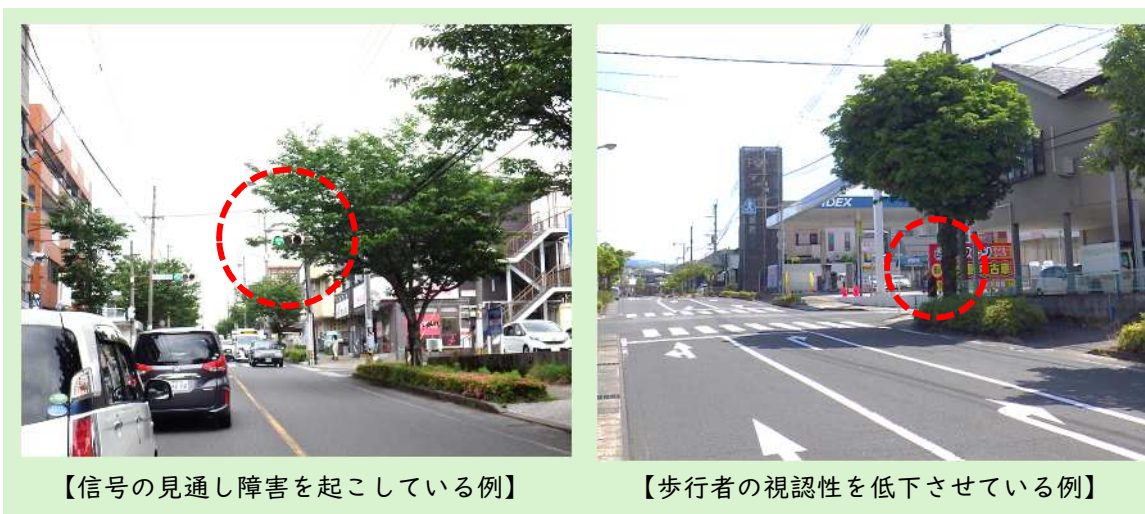


図 5-3 見通しの確保対策（交差点部のイメージ）





② 特殊な植樹帯の維持管理

街路樹が植栽された路線の中には、「歩道がない」路線に植栽された街路樹のように、一般的な形態とは異なるものもあります。

これらは全体的に中高木の本数が少なく、植樹帯が短い特徴がありますが、住宅地が多い傾向があることから、樹木の民地側への越境による問題などが懸念されます。

これらの特殊な植樹帯の整備方針としては、「保全」を基本としつつも、街路樹の必要性などについて地域住民の意向を把握したうえで対応を検討します。

■ 歩道なし－歩車共存道路にある植樹帯



■ 歩道なし－団地等の外周部にある植樹帯



■ 歩道なし－交通島状や生垣状の植樹帯



③ ヤシ類の予防的対策

ヤシ類は、一般的に乾燥や高温、強風に強く、南国に適した樹木であり、長寿命で樹高も高くなる種類が多く存在します。

本市の街路樹では、現在、3種類のヤシが確認され、ワシントンヤシが392本、ピロウヤシが302本、フェニックスが1本植栽されています。樹高の大半は、ワシントンヤシが10m以上、ピロウヤシが3~7mとなっています。植栽地としては、全体の2/3となる約450本が与次郎ヶ浜周辺の路線で見られ、陸上競技場や公園、商業施設などの敷地内においても多くのヤシ類が植栽されており、エリア一体として南国を感じられる雰囲気演出しています。

一方、特にワシントンヤシは、毎年落葉が多く、道路上へ散乱するほか、その葉は硬く、車両等へ落下することによる物損事故も発生していることから、毎年剪定をする必要があります。さらに高木化していることから、アームの長い大型の高所作業車を必要とするなど、多くの維持管理費を要しています。

これらのことから、国道・県道に植栽されているヤシ類との連続性や、周辺に植栽されているヤシ類との調和なども勘案しながら、以下の観点を踏まえ、「樹高の低いヤシ類への植替」や「撤去」を含めた今後の在り方を検討します。

○今後のヤシ類の維持管理に関する課題

- ・台風時の強風に伴う高所からの落葉による人身事故や物損事故リスクの増
- ・大型の高所作業車が必要になることによる維持管理作業の高難度化と維持管理費の増



第6章 整備方針に基づく経費削減効果



第6章 整備方針に基づく経費削減効果

1 経費削減効果の試算

街路樹が植栽されている440路線を対象に、今後10年間で本プランに基づく整備を行った場合の今後30年間の経費削減効果を試算しました。

■試算条件

経費削減効果の試算条件は、以下のとおりです。

| 項目 | 内容 | 備考 |
|---------------------|--|--|
| 対象路線 | 街路樹が植栽されている440路線 | — |
| 路線ごとの整備方針 | 「植替」、「保全」、「適正配置」、「撤去」 | 「育成・魅力創出」や「個別対応」の路線は「保全」とみなす |
| 整備期間 | 10年間 | — |
| 街路樹の本数 | 「適正配置」や「撤去」によってのみ減少し、枯死や倒木は考慮しない | — |
| 街路樹の規格 (現在の推定幹周) | ドライブレコーダーの映像から計測した現在の樹高と、算出した回帰式を用いて、現在の推定幹周を導き出し、試算の基礎資料として活用 | 平成21年度に実施した街路樹台帳基礎調査業務の調査結果を用いて算出した回帰式を活用 |
| 街路樹の成長速度 | 幹周が3cm/年大きくなる (「公園樹木管理の高度化に関する研究」(平成23年、国土交通省 国土技術政策総合研究所)より) | 本市で最も多く植栽され、成長速度も速いクスノキの成長速度(3cm/年)を全ての樹木に適用 |
| 剪定等に係る費用 | 街路樹の規格に応じた令和6年度の本市発注単価を一律使用 | 今後の人件費上昇は含めない |

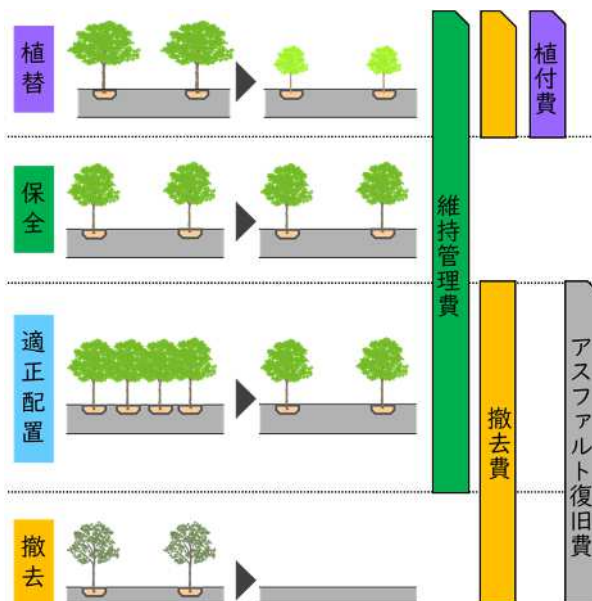


図 6-1 街路樹の整備方針と必要となる費用のイメージ図



■試算結果

経費削減効果の試算結果は、以下のとおりです。

表 6-1 経費削減効果の試算結果

単位：億円

| | ～10年 | ～20年 | ～30年 |
|----------|------|------|-------|
| 従来型維持管理費 | 23 | 27 | 31 |
| 再生型維持管理費 | 28 | 19 | 21 |
| 増減差（累計） | 4.9 | -3.8 | -13.0 |

※従来型：従来どおりの維持管理

※再生型：本プランに基づき、街路樹の質・量にメリハリをつけた整備を進めながらの維持管理

～10年：
再生型をする場合、維持管理費に加え、植替等に係る整備費が加算されるため、従来型よりも約5億円の支出増と試算されました。

～20年：
再生型をする場合、累計で約3億円の削減が見込めると試算されました。

～30年：
再生型をする場合、累計で約13億円の削減が見込めると試算されました。

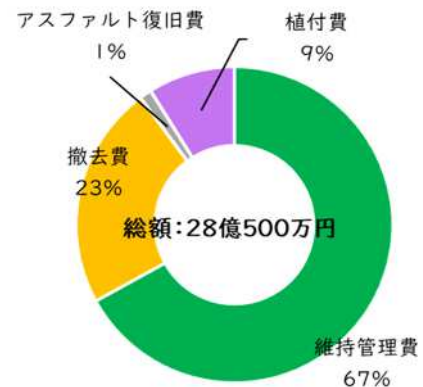


図 6-2 10年目までに係る再生型維持管理費の内訳

上記のほかに、道路改良などにあわせた整備の検討、国庫補助金や起債の優良財源の活用により、更なる削減が見込めます。

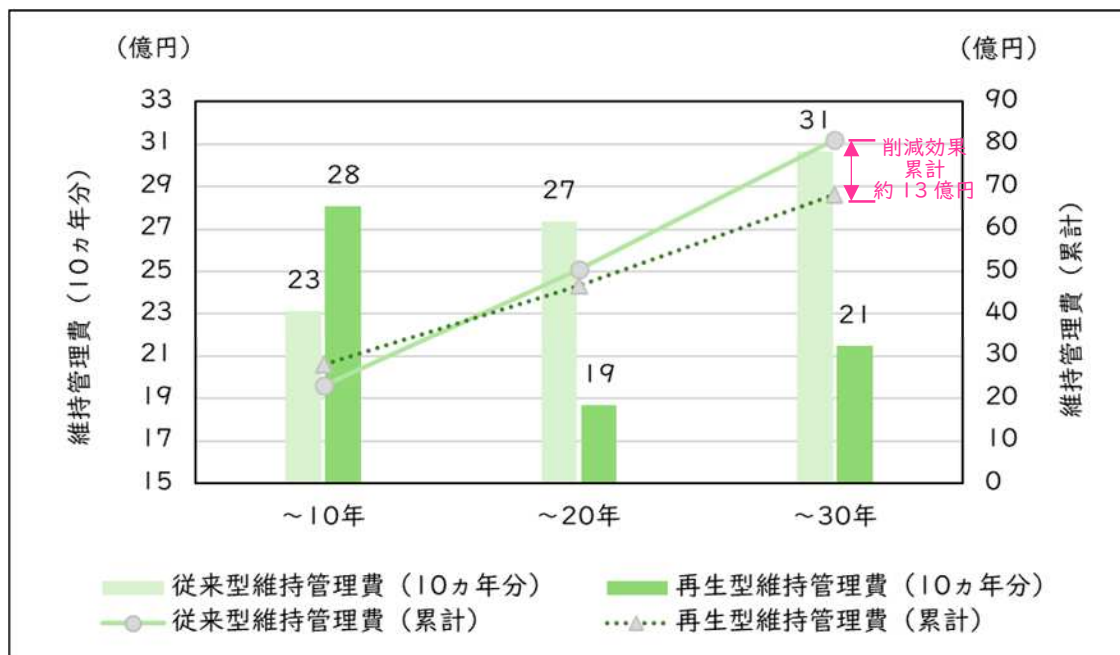


図 6-3 従来型維持管理費と再生型維持管理費の推移

第7章
街路樹（高木）の植替による
地球温暖化対策への寄与



第7章 街路樹（高木）の植替による地球温暖化対策への寄与

1 CO₂ 吸収・効果の試算

樹木は、地球温暖化の主因である CO₂ を吸収して成長します。一般的には、成長期の若い樹木ほど、CO₂ を旺盛に吸収して成長するため高く、成熟した樹木になると CO₂ 吸収量と呼吸量の差が次第に小さくなり、吸収能力は低くなると言われています。

環境省の「地方公共団体実行計画（区域施策編）策定・実施マニュアル（算定手法編）」（以下、「環境省マニュアル」という）によると、都市域の高木の成長期間は30年とされ、それ以降は CO₂ の吸収（＝温室効果ガスの削減）には寄与しないとされています（右図参照）。

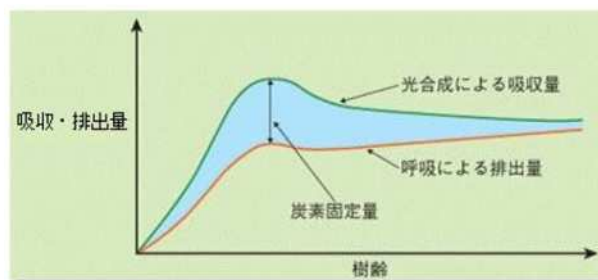


図 7-1 CO₂ の吸収・固定のイメージ図
（日本生態学誌を元に林野庁で作成）

本市の街路樹は、昭和 50 年代に実施された「グリーンストーム作戦」により、緑の量的拡大が図られており、その多くが植栽後 40 年弱経過していることから、上記の考えを踏まえると、CO₂ の吸収には寄与していないと考えられます。

今回、本プランに基づき、街路樹の植替等による整備を進めることで、CO₂ 吸収量がどのように変化するのかを試算しました。

なお、現時点を基準に全ての整備を行った場合とします。

CO₂ の吸収が見込める樹齢 30 年未満となる現在の高木本数：3,988 本
（表 7-2 より）



本プランに基づき、植替等の整備を実施した場合の CO₂ の吸収が見込める樹齢 30 年未満となる高木本数：4,941 本（表 7-3 より）

- ・「植替」：道路空間の安全性向上等のため、若い樹木 1,616 本へ植え替え （+）
- ・「撤去」：安全な歩行空間を確保するため、樹木 542 本を撤去 （-）
- ・「適正配置」：見通し不良等を改善するため、樹木 121 本を間引き （-）



<試算結果>

CO₂ 吸収量が約 **38t-CO₂/年** 増加（表 7-1 より）する結果となりました。

- ・現在の街路樹（高木）による CO₂ 吸収量：約 158t-CO₂/年
- ・本プラン実施後の街路樹（高木）による CO₂ 吸収量：約 196t-CO₂/年

【参考（環境省 R4 年度一般統計調査より）】

1 世帯あたりの年間 CO₂ 排出量：2.57t-CO₂/世帯・年



表 7-1 現在と本プラン実施後の CO₂ 吸収量の比較

| 項目 | 現在 | 本プラン実施後 |
|---|-------------------------|-------------------------|
| 樹齢 30 年未満の街路樹 (高木※ ¹) 本数 | 3,988 本 (表 7-2 ④より) | 4,941 本 (表 7-3 ⑧より) |
| 成長量※ ² | 0.0108 t-C/本/年 | |
| CO ₂ 吸収量 =(本数)×(成長量)×(44/12) ※ ³ | 158t-CO ₂ /年 | 196t-CO ₂ /年 |

※1：樹高が 3m 以上の街路樹を対象とする

※2：成長して木に蓄えられた炭素の量（環境省マニュアルより）

※3：炭素量(12)から二酸化炭素(44)の量に換算

表 7-2 現在の樹木による CO₂ 吸収量

| 項目 | 本数 (本) | 備考 |
|--|--------|--|
| ① 高木本数 | 13,146 | 令和 5、6 年度の街路樹基礎調査結果より |
| ② 樹齢 30 年生以上経過している高木本数 | 9,722 | 以下については、樹齢 30 年生以上とします。 ・平成 3 年度末時点の街路樹現況調査結果に記載のある路線の街路樹 ・団地造成工事完了後、30 年以上が経過している団地の街路樹 星ヶ峯ニュータウン：平成 2 年完成 大峯団地：平成 4 年完成 など |
| ③ これまで（平成 22～令和 5 年）に街路樹植栽工事を実施し、植え替えられた高木本数 | 564 | ②のうち、植替を行った街路樹については、樹齢 30 年未満とします。 |
| ④ CO ₂ 吸収量の算定対象となる樹齢 30 年生未満の高木本数 | 3,988 | ④=①- (②-③) |

表 7-3 本プランに基づく整備を実施した場合の CO₂ 吸収量

| 項目 | 本数 (本) | 備考 |
|---|--------|--------------------------------------|
| ⑤ 「植替」による CO ₂ 吸収量の算定対象の増加本数 | 1,616 | 本プランに基づき、樹齢 30 年以上の街路樹を若い樹木に植え替える本数 |
| ⑥ 「撤去」による CO ₂ 吸収量の算定対象の減少本数 | 542 | 本プランに基づき、樹齢 30 年未満の街路樹を撤去する本数 |
| ⑦ 「適正配置」による CO ₂ 吸収量の算定対象の減少本数 | 121 | 本プランに基づき、樹齢 30 年未満の街路樹を適正配置する（間引く）本数 |
| ⑧ 本プランに基づく整備を実施した場合の CO ₂ 吸収量の算定対象の総本数 | 4,941 | ⑧=④+ (⑤-⑥-⑦) |

第 8 章 街路樹再生に向けた 取組の推進にあたって



第8章 街路樹再生に向けた取組の推進にあたって

1 取組の推進体制等

本プランは、基本理念・基本方針に基づき、街路樹が抱える様々な問題を解決しながら、今後の長期的な街路樹再生の具現化に向けた基本的な考え方や方向性を示すものです。

本プランの街路樹再生の取組の推進においては、将来にわたって鹿児島らしい豊かな緑と安全・安心な暮らしを守り、街路樹による更なる地域の魅力向上につながるよう、「地域とともに」取り組んでいくことが重要となります。このため、各主体が、街路樹が抱える問題に関心を持ち、路線ごとの街路樹再生の取組の方向性を共有し、相互の連携を深めながら、適切な役割分担のもとで、地域の想いを反映させた「彩り豊かで安全な緑の空間の創出」をしていく推進体制を構築します。

■民間連携・関係機関連携による推進体制

- ・実際に本プランの街路樹再生の取組の推進においては、地域住民の意向を踏まえ、理解を得ながら進めていきます。
- ・多様な主体がそれぞれの役割を積極的に実施できるよう、街路樹再生の市民・地域団体、大学・専門家、庁内関係部局などとの円滑な連携・調整を図ります。

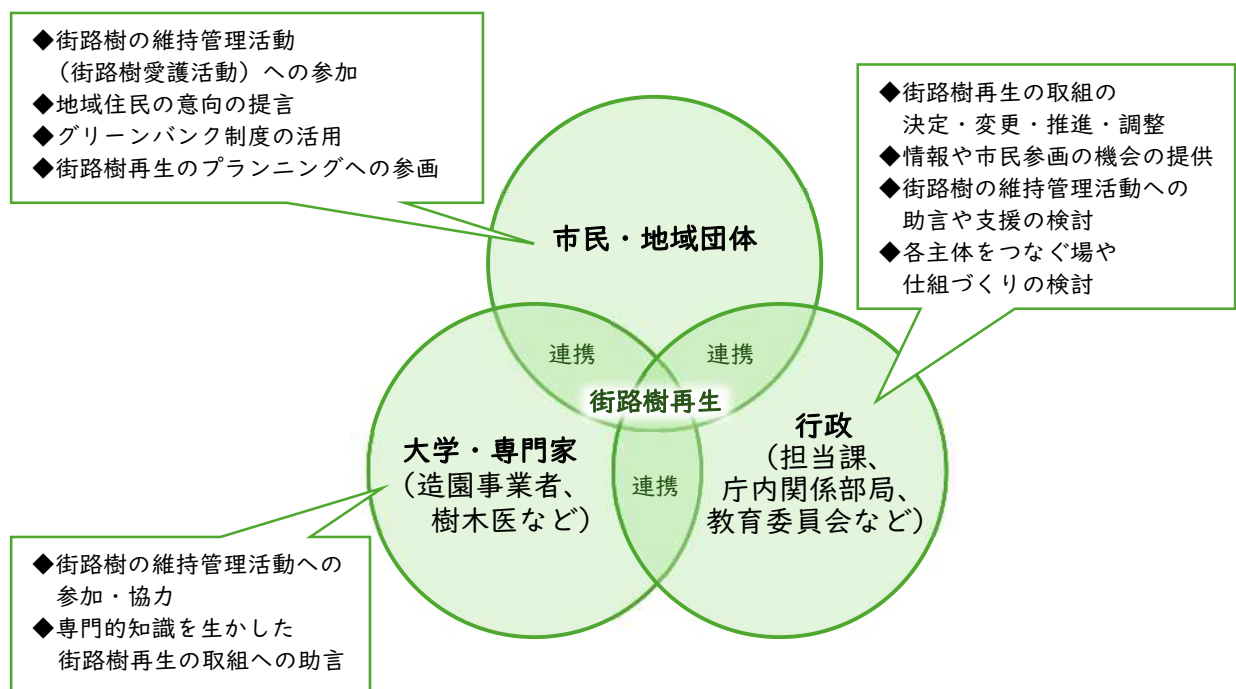


図 8-1 取組の推進体制図

■柔軟な見直し

本プラン策定後概ね 10 年を植替等の整備期間としておりますが、本市の財政状況や社会経済情勢の変化等を踏まえ、本プランの内容を必要に応じて柔軟に見直しを行うものとしします。

參考資料



参考資料

1 関係法令・計画の概要

(1) 道路法

街路樹は、「道路管理者の設ける道路上の並木」であり、「道路の附属物」と規定されています。市道の管理者である市は、道路の付属物（街路樹）を含む「道路」を常時良好な状態に保つように維持・修繕を行い、一般交通に支障を及ぼさないように努めるものとされています。

■道路法（昭和 27 年法律第 180 号）（抄）

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

ニ 道路上の並木又は街灯で第 18 条第 1 項に規定する道路管理者の設けるもの

（市町村道の管理）

第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

（道路の維持又は修繕）

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。



(2) 道路構造令

道路法第30条に基づく「道路構造令」では、道路の安全性・円滑性を確保する観点から、最低限確保すべき道路（高速自動車国道及び一般国道、都道府県道及び市町村道）の一般的技術的基準が定められています。

都市部の市町村道などには、植樹帯を設ける、又は必要に応じて設けるものとしてされています。その他、歩道や植樹帯の標準幅員も示されています。

■道路構造令（昭和45年政令第320号）（抄）

（用語の定義）

第二条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

十八 植樹帯 専ら良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽するために縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる帯状の道路の部分をいう。

（歩道）

第十一条 第四種の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）、歩行者の交通量が多い第三種（第五級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第三種の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。

（植樹帯）

第十一条の四 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。

(3) 道路緑化技術基準

「道路緑化技術基準」では、道路緑化の一般的技術的基準が定められています。

道路において、緑化を図る場合に適用され、道路交通機能の確保を前提に、道路空間や地域の価値向上に資するよう努めるとともに、交通の安全、適切な維持管理及び周辺環境との調和に留意することを基本方針として掲げています。

■道路緑化技術基準（平成 27 年 3 月国土交通省都市局長・道路局長通達）（抜粋）

第 1 章 総則

1-2 適用の範囲

本基準は、道路において、緑化を図る場合に適用する。なお、法面緑化及び防災林の造成については、本基準の対象外とする。

1-3 道路緑化の基本方針

道路緑化にあたっては、道路交通機能の確保を前提にしつつ、美しい景観形成、沿道環境の保全、道路利用者の快適性の確保等、当該緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、もって、道路空間や地域の価値向上に資するよう努めるとともに、交通の安全、適切な維持管理及び周辺環境との調和に留意しなければならない。

(4) ゼロカーボンシティかごしま推進計画

本計画は、一人ひとりが環境に関する意識を高め、市民・事業者・市民活動団体・行政のあらゆる主体が一体となって地球温暖化対策に取り組み、「ゼロカーボンシティかごしま」(2050 (令和 32) 年までに CO₂ 排出量を実質ゼロ) の実現を図ることを目的として策定しました。

計画の中では、基本施策（市の取組）の 1 つとして、街路樹の適切な維持・保全によるうるおいのある都市空間の形成や CO₂ 吸収機能の確保を図ることが掲げられています。



■ゼロカーボンシティかごしま推進計画 2022-2031（令和 4 年 3 月）（抜粋）

第 4 章 CO₂ 排出量抑制に関する取組

2. 施策の展開

(1) 基本方針Ⅰ CO₂ 排出量の削減

3) 基本目標Ⅲ まちづくりと連携した CO₂ 排出量削減の促進

基本施策（市の取組）

② 都市緑化の推進

a) 街路樹、公園樹の維持・保全

街路樹や公園樹の適切な維持・保全によるうるおいのある都市空間の形成や CO₂ 吸収機能の確保を図ります。



(5) 鹿児島市無電柱化推進計画

本計画は、市街地などにおける道路の無電柱化を進め、災害時にも確実な避難や応急対策活動ができるよう道路の安全性を高める必要があることから、無電柱化の推進に関する法律に基づき総合的かつ計画的に無電柱化の推進を図るため、策定しました。

無電柱化の対象道路を選定する観点として、「安全・円滑な交通確保」が挙げられています。

■鹿児島市無電柱化推進計画（令和2年6月）（抜粋）

1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

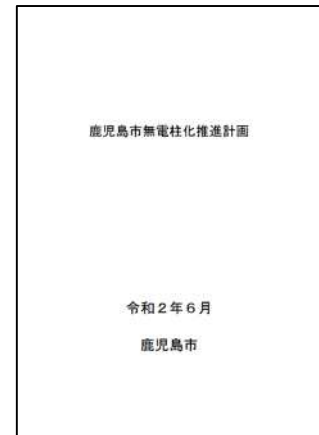
3) 無電柱化の対象道路

② 安全・円滑な交通確保

移動等円滑化基本構想に基づく本市重点整備地区内において、安全で快適な通行空間の確保とあわせて道路の防災性の向上を図るための無電柱化を推進する。

⑤ 景観形成・観光振興

鹿児島市景観条例に基づき、本市特有の景観や、歴史的価値のある建造物などを含む本市における数少ない景観を有する景観形成重点地区における道路の無電柱化を推進する。



(6) 第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画

平成25年度に策定した「鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画」に基づき、中心市街地やその周辺部において自転車走行空間の整備に取り組んできましたが、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向となっているほか、自転車利用者からは自転車走行空間の更なる整備が求められています。本計画は、引き続き自転車で安全・快適に通行できるまちづくりを推進することを目的に策定しました。

整備計画の基本方針として、「安全で快適な自転車通行環境の創出」が掲げられています。

■第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画（令和6年7月）（抜粋）

3 自転車走行ネットワーク整備計画

3.1 整備計画の基本方針

◆ 安全で快適な自転車通行環境の創出

自転車の利用状況や関連施策等を踏まえて新たな整備エリアやネットワーク路線の選定を行い、自転車が安全で快適に通行できる環境を創出する（略）。



(7) 第3期市道バリアフリー推進計画

これまで本市では市道バリアフリー推進計画（第1期計画・第2期計画）において段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備を実施し成果を上げてきています。

本計画では、ベンチの設置にあたり、高齢者や障害者をはじめ、すべての人が移動しやすい道路を構築し、利便性ならびに回遊性の向上を図っていくため、策定しました。

基本方針の1つとして、「安心・安全な交通環境整備の推進」が掲げられています。



■第3期市道バリアフリー推進計画（令和5年3月）（抜粋）

2. 基本的な方針

2-1. 基本方針

- 「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」における重点整備地区内においては、人通りの多い特定道路の移動経路上へ休憩施設を設置するなど、道路移動等円滑化基準を満足する通行環境を整えることで、すべての利用者が移動しやすい道路を構築し、利便性ならびに回遊性の向上を図る。
- 同重点整備地区外においては、人口減少、超高齢化社会が進行する中、引き続き、コンパクトなまちづくりを推進するため、「第二次かごしま都市マスタープラン」に位置付けている各拠点において、重点整備地区と同様に休憩施設の設置を行うなど、市道のバリアフリー推進に取り組む。



2 用語解説

アルファベット

SDGs

2015年に国際連合で採択された「持続可能な開発目標」です。「誰一人取り残さない」という理念のもと、「持続可能な世界を実現する」ことを目指した、2030年を達成期限とする17のゴール、169のターゲットなどからなる包括的な目標です。

※「SDGsとは」一般社団法人 日本SDGs協会 HP

か行

回帰式

統計学やデータ分析で使われる数式の一つであり、ある変数（従属変数）を他の変数（独立変数）で説明するためのモデルです。回帰式を使うことで、データの傾向や関係性を明らかにし、将来の値を予測することができます。

交通安全施設

交通事故の防止を図るため必要がある場合において、横断歩道橋等、自動運行補助施設、柵、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設のことです。

※道路構造令より

交通島

車両の安全かつ円滑な通行を確保し、又は横断する歩行者若しくは乗合自動車若しくは路面電車に乗降する者の安全を図るために、交差点、車道の分岐点、乗合自動車の停留所、路面電車の停留場等に設けられる島状の施設のことです。

※道路構造令より

さ行

樹木医

樹木の調査・研究、診断・治療、公園緑地の計画・設計・設計監理などを通して、樹木の保護・育成・管理や、倒木や枝折れ等による人的・物損被害の抑制、後継樹の育成、樹木に関する知識の普及・指導などを行う専門家のことです。

※「樹木医制度」日本緑化センターHP

た行

大木化

街路樹が大きくなること。本プランでは、道路緑化技術基準・同解説における車線別の樹高指標値（2車線は7m、4車線は9m、6車線は9.5m）を参考とし、樹高7m以上を大木として扱いました。

は行

| | |
|----------|--|
| ヒートアイランド | 都市の気温が周囲よりも高くなる現象のことです。気温の分布図を描くと、高温域が都市を中心に島のような形状に分布します。 ※「ヒートアイランド現象とはどのようなものですか？」気象庁 HP |
| 歩車共存道路 | 歩行者・自転車・自動車が同一の通行空間を共有しながら、共存的に利用する道路のことです。歩行者・自転車・自動車の通行空間が物理的に分離されていない歩車共存道路と、通行空間が縁石等により物理的に分離されているコミュニティ道路があります。 ※「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」国土交通省道路局 |

ま行

| | |
|--------|---|
| 幹周 | 樹木の幹周りの長さで、幹の太さを表現します。幹周は地面から 1.2m の高さで測定することが多いです。 |
| 緑の基本計画 | 都市公園の整備方針、特別緑地保全地区の緑地の保全や、緑化地域における緑化の推進に関する事項など、都市計画制度に基づく施策と、公共公益施設の緑化、緑地協定、住民参加による緑化活動等都市計画制度によらない施策や取り組みを体系的に位置付けた緑のオープンスペースに関する総合的な計画です。 ※「都市緑化データベース」国土交通省 HP |

ら行

| | |
|-----|--|
| 緑陰 | 植物で創出した日陰のことです。 ※「みどりのクールスポット（都市緑化による暑熱対策）」国土交通省 HP 参考 |
| 老木化 | 街路樹が年老いること。老木とは、「何年以上生きた木」という決まりはありませんが、一般的には、盛りを過ぎた木を呼称します。 |



3 整備方針ごとの候補路線

整備方針ごとの候補路線については、路線ごとの街路樹の生育状況や植栽環境、周辺土地利用の特性を踏まえた令和6年度末時点の評価です。今後、地域住民の意向や生育状況の大きな変化等により変更となる場合もあります。

- ・「鹿児島市iマップ」から路線ごとの位置情報が確認できます。
 < <https://www2.wagmap.jp/kagoshima/Portal> >
- ・路線の途中で植栽環境や周辺土地利用等が大きく変化する場合は、区間分けし整備方針を選定しており、その際は「(一部区間)」と記載しています。
- ・「整備方針3：保全」には、個別対応を行う路線も含まれます。

■整備方針1：育成・魅力創出

| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|-------|------|-------|
| 62 | 中央通線 | 69 | ナポリ通線 |
| 64 | パース通線 | 248 | 甲南線 |
| 68 | 高麗本通線 | | |

■整備方針2：植替

| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|-------------|------|--------------------|
| 27 | 南洲神社線 | 2499 | 天保山6号線 |
| 35 | 小野山ノ手線 | 3386 | 八幡様通線 |
| 53 | 平田橋武線 | 3758 | 松陽台3-1号線(一部区間) |
| 55 | 鷹師線 | 4863 | 皇徳寺団地1号線(一部区間) |
| 58 | 高野山線 | 4864 | 皇徳寺団地2号線 |
| 61 | 旧県庁前線 | 4877 | 中山団地12号線 |
| 63 | いづろ通線 | 5132 | にわ都市1号線 |
| 67 | 三官橋通線 | 5134 | にわ都市2号線 |
| 70 | 中洲通線(一部区間) | 5137 | にわ都市5号線 |
| 73 | 唐湊線 | 5256 | 坂之上中央3号線 |
| 74 | 与次郎ヶ浜中央線 | 5461 | 谷山第一地区69号線 |
| 75 | 運動公園線 | 6077 | 武岡団地56号線(一部区間) |
| 78 | 郡元真砂線(一部区間) | 6707 | 西郷団地150号線 |
| 79 | 真砂三和線(一部区間) | 6750 | 西郷団地193号線 |
| 81 | 南港2号線 | 7307 | 肥田橋線 |
| 103 | 宇宿桜ヶ丘線 | 7507 | 花野団地38号線(一部区間) |
| 111 | 田辺和田線 | 7635 | 伊敷ニュータウン24号線(一部区間) |
| 126 | 城西線 | 7643 | 伊敷ニュータウン32号線(一部区間) |
| 227 | 玉江線 | 7661 | 伊敷ニュータウン50号線 |
| 254 | 脇田桜ヶ丘線 | 7686 | 伊敷ニュータウン75号線 |
| 1413 | 滑川通1号線 | 7781 | 伊敷ニュータウン135号線 |
| 1671 | 広馬場2号線 | 9359 | 皇徳寺団地4号線 |
| 1778 | 緑地帯6号線 | 9422 | 皇徳寺団地46号線 |
| 1821 | 岩崎谷長田線 | 9707 | 星ヶ峯南台1号線 |
| 2483 | 鴨池公団住宅線 | 9708 | 星ヶ峯南台2号線 |

■整備方針3：保全

| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|--------------|------|----------------|
| 14 | 帯迫鼓川線 | 323 | 福山停車場線 |
| 25 | 春日大竜線 | 1141 | 玉里団地132号線 |
| 26 | 柳町線 | 1168 | 西高校裏通線 |
| 28 | 坂元玉里線（一部区間） | 1171 | 下伊敷草牟田川沿線 |
| 29 | 冷水線（一部区間） | 1273 | 草牟田4号線 |
| 30 | 草牟田城山線（一部区間） | 1421 | 長田13号線 |
| 31 | 下伊敷玉里線 | 1521 | 滑川通2号線 |
| 33 | 岩崎梅ヶ渕線 | 1549 | 上之平線 |
| 38 | 水上坂横井線（一部区間） | 1581 | 桜島栈橋線 |
| 39 | 小野原良団地線 | 1603 | 平之6号線 |
| 40 | 武岡原良線 | 1678 | 加治屋4号線 |
| 41 | 武岡団地中央線 | 1715 | 清滝川通線 |
| 51 | 西千石本通線 | 1734 | 新屋敷3号線 |
| 56 | 鷹師西田線 | 1740 | 南林寺3号線 |
| 57 | 照国神社線 | 1741 | がんがら橋線 |
| 59 | 栈橋線 | 1759 | 南林寺12号線 |
| 60 | 市庁前線 | 1775 | 新屋敷16号線 |
| 65 | 城南線 | 1838 | 城山冷水線 |
| 70 | 中洲通線（一部区間） | 1862 | 上本町磯線 |
| 71 | みずほ通線 | 2077 | 鷹師原良線 |
| 76 | 文化ホール通線 | 2141 | 黒田踏切線 |
| 77 | 鴨池与次郎ヶ浜線 | 2261 | 松方橋線 |
| 84 | 郡元宇宿線 | 2265 | 下荒田8号線 |
| 92 | 宇宿広木線 | 2276 | 下荒田川沿線 |
| 93 | 広木星ヶ峯線 | 2280 | 天保山橋線 |
| 94 | 田上西別府線 | 2509 | 与次郎ヶ浜2号線（一部区間） |
| 96 | 星ヶ峯1号線（一部区間） | 2515 | 与次郎ヶ浜8号線 |
| 106 | 小松原山田線 | 2516 | 与次郎ヶ浜9号線 |
| 108 | 永田向川原東線 | 2542 | 鴨池新町22号線（一部区間） |
| 110 | 谷山支所前通線 | 2542 | 鴨池新町22号線（一部区間） |
| 112 | 諏訪和田線 | 2545 | 与次郎ヶ浜12号線 |
| 113 | 木之下慈眼寺団地線 | 2629 | 真砂6号線 |
| 124 | アリーナ中央通線 | 2671 | 真砂47号線 |
| 213 | 大明ヶ丘中央線 | 2806 | 田上7号線 |
| 223 | 冷水城山団地線 | 2958 | 紫原団地66号線 |
| 224 | 城山団地中央線 | 3144 | 紫原団地218号線 |
| 225 | 城山団地護国神社線 | 3169 | 森山団地中央線 |
| 243 | 大牧線 | 3304 | 玉里団地118号線 |
| 251 | 唐湊陸橋線 | 3338 | 梶原迫3号線（一部区間） |
| 252 | 真砂線 | 3751 | 松陽台2-7号線 |
| 285 | 永吉護国神社線 | 3345 | 梶原迫10号線 |



| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|-------------------|------|-------------------|
| 3751 | 松陽台 2-7 号線 | 5295 | 動物園線 |
| 3345 | 梶原迫 10 号線 | 5632 | 五位野平川線 |
| 3428 | 永吉花岡通線 | 5664 | 谷山第二地区 16 号線 |
| 3438 | 原良草牟田線 | 5683 | 谷山第二地区 35 号線 |
| 3711 | 松陽台線 | 6012 | 大峯団地 1 号線 |
| 3732 | 松陽台 1-10 号線 | 6022 | 武岡団地 1 号線 |
| 3746 | 松陽台 2-2 号線 | 6037 | 武岡団地 16 号線 |
| 3747 | 松陽台 2-3 号線 | 6074 | 武岡団地 53 号線 |
| 3748 | 松陽台 2-4 号線 | 6075 | 武岡団地 54 号線 |
| 3749 | 松陽台 2-5 号線 | 6077 | 武岡団地 56 号線 (一部区間) |
| 3750 | 松陽台 2-6 号線 | 6081 | 武岡団地 60 号線 |
| 3751 | 松陽台 2-7 号線 | 6087 | 武岡団地 66 号線 |
| 3758 | 松陽台 3-1 号線 (一部区間) | 6091 | 武岡団地 70 号線 |
| 3760 | 松陽台 3-3 号線 | 6119 | 武岡団地 98 号線 |
| 3761 | 松陽台 3-4 号線 | 6120 | 武岡団地 99 号線 |
| 3762 | 松陽台 3-5 号線 | 6121 | 武岡団地 100 号線 |
| 3763 | 松陽台 3-6 号線 | 6123 | 武岡団地 102 号線 |
| 3771 | 松陽台 3-14 号線 | 6127 | 武岡団地 106 号線 |
| 3778 | 松陽台(歩) 3-2 号線 | 6187 | 原良団地 51 号線 |
| 3779 | 松陽台(歩) 3-3 号線 | 6189 | 原良団地 53 号線 |
| 4311 | 万田ヶ宇都平馬場線 | 6191 | 原良団地 55 号線 |
| 4508 | 笹貫 55 号線 | 6192 | 原良団地 56 号線 |
| 4689 | 宇宿台団地 2 号線 | 6435 | 武岡団地 122 号線 |
| 4761 | 星ヶ峯 4 号線 | 6455 | 西郷団地中央線 |
| 4763 | 星ヶ峯 7 号線 | 6560 | 高原線 |
| 4854 | 星ヶ峯 87 号線 | 6566 | 大峯団地 3 号線 |
| 4863 | 皇徳寺団地 1 号線 (一部区間) | 6580 | 大峯団地 17 号線 |
| 4914 | 星ヶ峯 3 号線 | 6586 | 大峯団地 23 号線 |
| 4915 | 星ヶ峯 5 号線 | 6588 | 大峯団地 25 号線 |
| 4916 | 星ヶ峯 96 号線 | 6603 | 大峯団地 40 号線 |
| 4920 | 星ヶ峯 100 号線 | 6631 | 西郷団地 89 号線 |
| 4928 | 星ヶ峯 108 号線 | 6645 | 西郷団地 103 号線 |
| 4932 | 星ヶ峯 112 号線 | 6692 | 西郷団地 135 号線 |
| 4992 | 星ヶ峯 172 号線 | 6698 | 西郷団地 141 号線 |
| 5005 | 後迫陣之平線 | 6715 | 西郷団地 158 号線 |
| 5046 | 小松原団地 1 号線 | 6717 | 西郷団地 160 号線 |
| 5070 | 南麓 2 号線 | 6719 | 西郷団地 162 号線 |
| 5083 | 新地 7 号線 | 6726 | 西郷団地 169 号線 |
| 5131 | にわ都市歩道 1 号線 | 6727 | 西郷団地 170 号線 |
| 5133 | にわ都市歩道 2 号線 | 6729 | 西郷団地 172 号線 |
| 5136 | にわ都市 4 号線 | 6731 | 西郷団地 174 号線 |
| 5265 | 坂之上中央 12 号線 | 6733 | 西郷団地 176 号線 |

| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|-----------------------|------|--------------|
| 6743 | 西郷団地 186 号線 | 9430 | 皇徳寺団地 54 号線 |
| 6759 | 西郷団地 202 号線 | 9436 | 皇徳寺団地 60 号線 |
| 6799 | 西郷団地 219 号線 | 9435 | 皇徳寺団地 59 号線 |
| 6804 | 西郷団地 224 号線 | 9443 | 皇徳寺団地 67 号線 |
| 6808 | 西郷団地 228 号線 | 9449 | 皇徳寺団地 73 号線 |
| 6830 | 西郷団地 235 号線 | 9450 | 皇徳寺団地 74 号線 |
| 6848 | 武岡団地 91 号線 | 9456 | 皇徳寺団地 80 号線 |
| 7133 | 緑ヶ丘団地 29 号線 | 9457 | 皇徳寺団地 81 号線 |
| 7249 | 伊敷団地 87 号線 | 9473 | 皇徳寺団地 97 号線 |
| 7507 | 花野団地 38 号線 (一部区間) | 9475 | 皇徳寺団地 99 号線 |
| 7548 | 花野団地 79 号線 | 9478 | 皇徳寺団地 102 号線 |
| 7549 | 花野団地 80 号線 | 9488 | 皇徳寺団地 112 号線 |
| 7550 | 花野団地 81 号線 | 9489 | 皇徳寺団地 113 号線 |
| 7619 | 伊敷ニュータウン 8 号線 | 9492 | 皇徳寺団地 116 号線 |
| 7643 | 伊敷ニュータウン 32 号線 (一部区間) | 9499 | 皇徳寺団地 123 号線 |
| 7650 | 伊敷ニュータウン 39 号線 | 9501 | 皇徳寺団地 125 号線 |
| 7667 | 伊敷ニュータウン 56 号線 | 9506 | 皇徳寺団地 130 号線 |
| 7685 | 伊敷ニュータウン 74 号線 | 9510 | 皇徳寺団地 134 号線 |
| 7687 | 伊敷ニュータウン 76 号線 | 9511 | 皇徳寺団地 135 号線 |
| 7688 | 伊敷ニュータウン 77 号線 | 9517 | 皇徳寺団地 141 号線 |
| 7714 | 伊敷ニュータウン 103 号線 | 9522 | 皇徳寺団地 146 号線 |
| 7715 | 伊敷ニュータウン 104 号線 | 9533 | 皇徳寺団地 157 号線 |
| 7716 | 伊敷ニュータウン 105 号線 | 9538 | 皇徳寺団地 162 号線 |
| 7718 | 伊敷ニュータウン 107 号線 | 9539 | 皇徳寺団地 163 号線 |
| 7731 | 伊敷ニュータウン 117 号線 | 9540 | 皇徳寺団地 164 号線 |
| 8286 | たいこ橋線 | 9549 | 皇徳寺団地 173 号線 |
| 8536 | 旭ヶ丘ニュータウン 11 号線 | 9551 | 皇徳寺団地 175 号線 |
| 8539 | 旭ヶ丘ニュータウン 14 号線 | 9552 | 皇徳寺団地 176 号線 |
| 8648 | 大明丘 11 号線 | 9582 | 桜川第二地区 21 号線 |
| 9304 | 星ヶ峯 184 号線 | 9618 | 皇徳寺団地 186 号線 |
| 9313 | 星ヶ峯 193 号線 | 9619 | 皇徳寺団地 187 号線 |
| 9315 | 星ヶ峯 195 号線 | 9620 | 皇徳寺団地 188 号線 |
| 9321 | 星ヶ峯 201 号線 | 9621 | 皇徳寺団地 189 号線 |
| 9323 | 星ヶ峯 203 号線 | 9622 | 皇徳寺団地 190 号線 |
| 9326 | 星ヶ峯 206 号線 | 9624 | 皇徳寺団地 192 号線 |
| 9338 | 星ヶ峯 218 号線 | 9699 | 宇宿地下道支線 |
| 9362 | 皇徳寺団地 7 号線 | 9709 | 星ヶ峯南台 3 号線 |
| 9394 | 皇徳寺団地 18 号線 | 9689 | 南皇徳寺台 24 号線 |
| 9409 | 皇徳寺団地 33 号線 | 9693 | 南皇徳寺台 28 号線 |
| 9416 | 皇徳寺団地 40 号線 | 9690 | 南皇徳寺台 25 号線 |
| 9423 | 皇徳寺団地 47 号線 | 9691 | 南皇徳寺台 26 号線 |
| 9429 | 皇徳寺団地 53 号線 | 9692 | 南皇徳寺台 27 号線 |



| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|----------|------|-----------|
| 9710 | 星ヶ峯南台4号線 | 9844 | 宇宿中間7号線 |
| 9711 | 星ヶ峯南台5号線 | - | 明ヶ窪交通島 |
| 9796 | 御所の杜5号線 | - | 武緑地帯 |
| 9797 | 御所の杜6号線 | - | 南清見諏訪線 |
| 9798 | 御所の杜7号線 | - | 特殊道路4-9号線 |
| 9799 | 御所の杜8号線 | | |

■整備方針4：適正配置

| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|-----------------|------|--------------------|
| 19 | 東菖中別府線 | 2519 | 運動公園支線 |
| 21 | 中別府上ノ原線 | 2540 | 鴨池新町20号線 |
| 29 | 冷水線（一部区間） | 2546 | 与次郎ヶ浜13号線 |
| 72 | 大学通線 | 2572 | 三和73号線 |
| 78 | 郡元真砂線（一部区間） | 3587 | 薬師37号線 |
| 79 | 真砂三和線（一部区間） | 4762 | 星ヶ峯2号線 |
| 80 | 南港1号線 | 5135 | にわ都市3号線 |
| 90 | 郡元紫原線 | 5138 | にわ都市歩道3号線 |
| 96 | 星ヶ峯1号線（一部区間） | 5305 | にわ都市6号線 |
| 102 | 桜ヶ丘線 | 6025 | 武岡団地4号線 |
| 115 | 松崎卸本町線 | 6083 | 武岡団地62号線 |
| 119 | 慈眼寺木屋宇都線 | 6445 | 武岡団地124号線 |
| 120 | にわ都市南線 | 6564 | 田上西郷団地線 |
| 127 | 鹿児島中央駅西口線（一部区間） | 7507 | 花野団地38号線（一部区間） |
| 255 | 鍋ヶ宇都線 | 7509 | 花野団地40号線 |
| 264 | 上塩屋東開線 | 7611 | 梅ヶ淵明ヶ窪線 |
| 1580 | 滑川通3号線 | 7635 | 伊敷ニュータウン24号線（一部区間） |
| 1583 | 小川13号線 | 7717 | 伊敷ニュータウン106号線 |
| 1584 | 易居1号線 | 7733 | 伊敷ニュータウン119号線 |
| 1787 | 新屋敷18号線 | 9146 | 賦合線 |
| 1812 | 祇園之洲1号線 | 9311 | 星ヶ峯191号線 |
| 2509 | 与次郎ヶ浜2号線（一部区間） | 9483 | 皇徳寺団地107号線 |
| 2513 | 与次郎ヶ浜6号線 | | |

■整備方針5：撤去

| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|------------------|------|----------------|
| 5 | 花野丸岡線 | 3069 | 鴨池新町 24 号線 |
| 7 | 川上大久保線 | 3336 | 梶原迫 1 号線 |
| 8 | 伊敷団地中央線 | 3337 | 梶原迫 2 号線 |
| 24 | 鼓川線 | 3338 | 梶原迫 3 号線（一部区間） |
| 28 | 坂元玉里線（一部区間） | 3492 | 原良 9 号線 |
| 29 | 冷水線（一部区間） | 4078 | 桜ヶ丘 13 号線 |
| 30 | 草牟田城山線（一部区間） | 4099 | 桜ヶ丘 34 号線 |
| 36 | 下門仲組線 | 4416 | 西清見 9 号線 |
| 38 | 水上坂横井線（一部区間） | 4453 | 西清見 46 号線 |
| 42 | 中園線 | 4455 | 笹貫 2 号線 |
| 50 | 武薬師線 | 4632 | 星ヶ峯 6 号線 |
| 89 | 紫原中央線 | 4855 | 星ヶ峯 88 号線 |
| 127 | 鹿児島中央駅西口線（一部区間） | 4856 | 星ヶ峯 89 号線 |
| 136 | 藤西線 | 4865 | 皇徳寺団地 3 号線 |
| 137 | 小池登山線 | 4925 | 星ヶ峯 105 号線 |
| 145 | 花尾口線 | 4939 | 星ヶ峯 119 号線 |
| 203 | 緑ヶ丘団地中央線 | 4942 | 星ヶ峯 122 号線 |
| 220 | 玉里団地中央線 | 4951 | 星ヶ峯 131 号線 |
| 229 | 明和線 | 4955 | 星ヶ峯 135 号線 |
| 233 | 入佐線 | 5108 | 南栄 2 号線 |
| 244 | 田上団地中央線 | 5110 | 南栄 4 号線 |
| 293 | 深道線 | 5111 | 南栄 5 号線 |
| 301 | 宮神社・牟礼谷線 | 5115 | 卸団地 1 号線 |
| 308 | 川田・比志島線 | 5127 | 卸団地 13 号線 |
| 314 | 油須木・茄子田線 | 5128 | 卸団地 14 号線 |
| 317 | 上之丸線 | 5130 | 卸団地 16 号線 |
| 1022 | 玉里団地 13 号線 | 5302 | 白坂線 |
| 1090 | 玉里団地 81 号線 | 5308 | 谷山港 1 号線 |
| 1448 | 春日 2 号線 | 5309 | 谷山港 2 号線 |
| 1449 | 大竜 2 号線 | 5311 | 谷山港 4 号線 |
| 1490 | 城山団地 76 号線 | 5312 | 谷山港 5 号線 |
| 1566 | 山下 2 号線 | 5315 | 谷山港 8 号線 |
| 1647 | 広馬場 1 号線 | 5316 | 谷山港 9 号線 |
| 1754 | 南林寺 7 号線 | 5320 | 七ツ島 1 号線 |
| 1784 | 甲突 11 号線 | 5321 | 七ツ島 2 号線 |
| 1785 | 城南 17 号線 | 5322 | 七ツ島 3 号線 |
| 2482 | 市営球場線 | 5323 | 七ツ島 4 号線 |
| 2522 | 鴨池新町 2 号線 | 5729 | 山神線 |
| 2524 | 鴨池新町 4 号線 | 5752 | 城山線 |
| 2536 | 鴨池新町 16 号線 | 5762 | 西松線 |
| 2542 | 鴨池新町 22 号線（一部区間） | 5840 | 224 号線 |



| 市道番号 | 候補路線名 | 市道番号 | 候補路線名 |
|------|--------------|------|--------------|
| 5906 | 袴越団地線 | 6621 | 武岡団地135号線 |
| 5940 | 横山線 | 6850 | 武岡ヒュアタウン13号線 |
| 6044 | 武岡団地23号線 | 6852 | 武武岡線 |
| 6097 | 武岡団地76号線 | 7301 | 五反田線 |
| 6107 | 武岡団地86号線 | 7608 | 健康の森公園線 |
| 6114 | 武岡団地93号線 | 8266 | 大明丘39号線 |
| 6165 | 原良団地29号線 | 8326 | 催馬楽団地中央線 |
| 6194 | 原良団地58号線 | 8775 | 牟礼岡団地1号線 |
| 6196 | 原良団地60号線 | 9370 | 皇徳寺団地15号線 |
| 6551 | 武岡ヒュアタウン12号線 | 9666 | 南皇徳寺台1号線 |
| 6578 | 大峯団地15号線 | | |