

1 調査名称：（鹿児島市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：鹿児島市

3 調査圏域：鹿児島市管内

4 調査期間：令和5年度～令和6年度

5 調査概要：

本市では、これまでに都市計画道路を152路線決定しているが、人口減少・少子高齢化等の社会情勢、本市の財政状況及びコンパクトなまちづくりの推進など、都市計画決定時点から本市行政を取り巻く環境は大きく変化しており、整備の必要性に変化が生じている路線もある。

このことから、本市の将来像を見据え、都市計画道路の必要性を見直し、国道や主要地方道などを含む都市計画道路網の再編を行うものである。

本見直しにより、コンパクトなまちづくりに配慮した都市計画道路網の構築、都市計画法による建築制限の解除及び必要性が低い路線から高い路線への「選択と集中」が図られることで、整備費用の削除等の効果が得られる。

I 調査概要

1 調査名称：（鹿児島市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

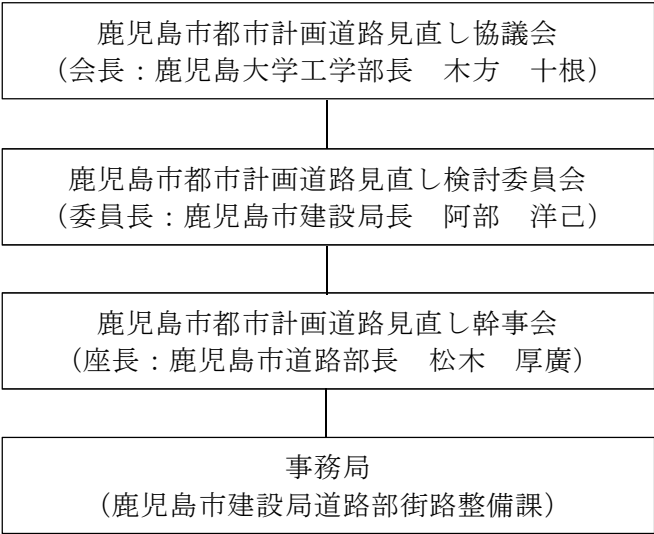
1 章. 見直し検討対象路線の評価・検証

- 1 見直し検討対象路線の評価・検証（路線・区間別検証カルテの作成）
- 2 妥当性を有する路線の課題検討と課題が存在しない場合の位置づけ
- 3 詳細検討路線の選定

2 章. 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

- 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
- 2 評価指標・方法の設定
 - 2-1 設定方針
 - 2-2 評価方法の検討
 - 2-3 評価指標の設定
 - 1) 評価指標（必要性）の設定
 - 2) 評価指標（実現性）の設定

3 調査体制



令和 6 年 3 月 31 日現在

4 委員会名簿等：

鹿児島市都市計画道路見直し協議会

	所 属	役職等	氏 名
会 長	鹿児島大学	工学部長	木方 十根
会長代理	福岡大学	理事・工学部長	辰巳 浩
委 員	弁護士法人さくら総合 法律事務所	弁護士	中崎 舞子
委 員	鹿児島大学法文学部	教授	林田 吉恵
委 員	公益社団法人鹿児島県 トラック協会	会長	鳥部 敏雄
委 員	公益社団法人鹿児島県 バス協会	事務局長	山口 重幸
委 員	鹿児島市タクシー協会	専務理事	原田 豊
委 員	国土交通省九州地方整備局 鹿児島国道事務所	所長	竹下 卓宏
委 員	鹿児島県土木部都市計画課	課長	喜元 亨
委 員	鹿児島県警察本部交通部 交通規制課	課長	山藤 澄博

令和 6 年 3 月 31 日現在

鹿児島市都市計画道路見直し検討委員会

	所 属	役職等	氏 名
委員長	鹿児島市建設局	局長	阿部 洋己
委 員	鹿児島市企画財政局企画部	部長	福田 大作
委 員	鹿児島市企画財政局財政部	部長	松尾 健志
委 員	鹿児島市危機管理局	次長	山口 裕史
委 員	鹿児島市建設局都市計画部	部長	日高 謙次郎
委 員	鹿児島市建設局道路部	部長	松木 厚廣
委 員	鹿児島市消防局	次長	斎藤 栄次

令和 6 年 3 月 31 日現在

鹿児島市都市計画道路見直し幹事会

	所 属	役職等	氏 名
座 長	鹿児島市建設局道路部	部長	松木 厚廣
幹 事	鹿児島市企画財政局企画部政策企画課	課長	中尾 詩野舞
幹 事	鹿児島市企画財政局企画部交通政策課	課長	児玉 博史
幹 事	鹿児島市企画財政局財政部財政課	課長	室田 久敏
幹 事	鹿児島市危機管理局危機管理課	課長	中島 智広
幹 事	鹿児島市建設局都市計画部都市計画課	課長	山中 浩平
幹 事	鹿児島市建設局都市計画部区画整理課	課長	櫻木 武志
幹 事	鹿児島市建設局道路部道路建設課	課長	外薮 正和
幹 事	鹿児島市建設局道路部谷山建設課	課長	郡山 庄二
幹 事	鹿児島市消防局警防課	課長	山住 勝志

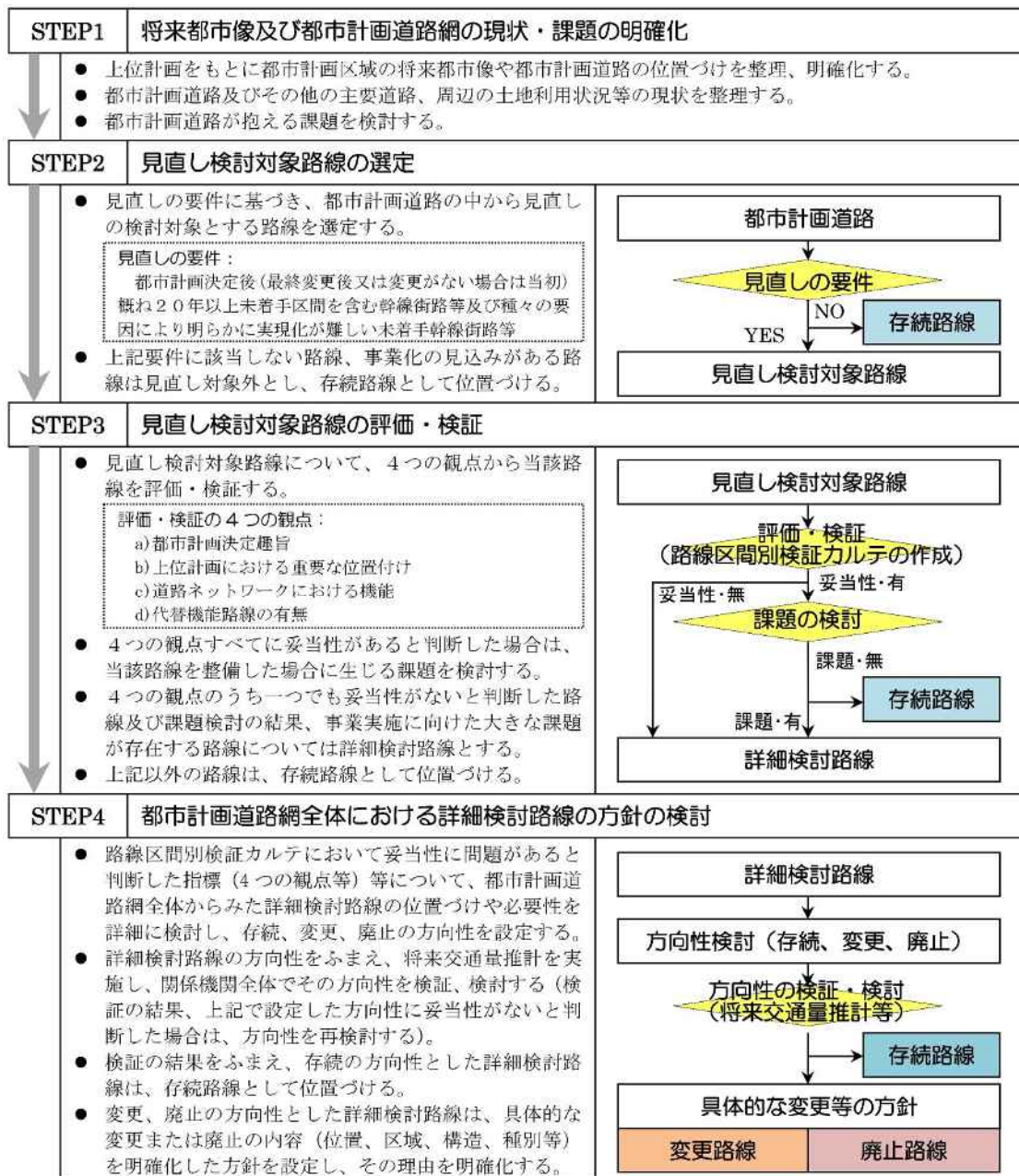
令和 6 年 3 月 31 日現在

II 調査成果

1 調査目的

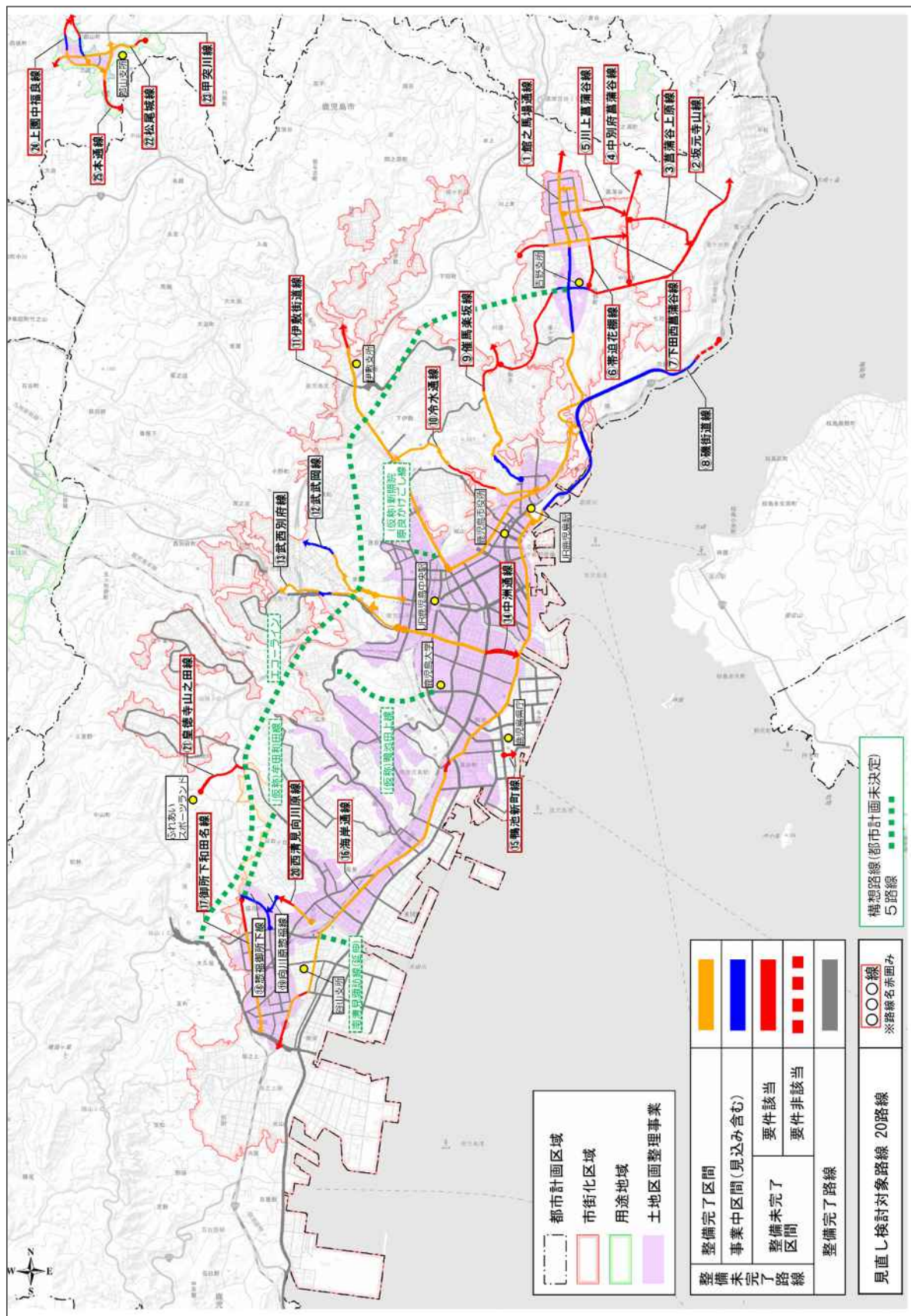
本業務は、本市の将来像を見据えた、都市計画道路の見直しを図るため、昨年度選定した見直し検討対象路線の評価検証及び詳細検討路線として位置づけた路線の方針の検討を行うものである。

2 調査フロー



出典：「長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」（平成20年5月、鹿児島県土木部都市計画課）

3 調査圏域図



4 調査成果

1 章 見直し検討対象路線の評価・検証

1. 見直し検討対象路線の評価・検証（路線・区間別検証カルテの作成）

見直し検討対象路線 20 路線及び構想路線 5 路線について、「長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」（平成 20 年 5 月、鹿児島県土木部都市計画課）（以下、「県ガイドライン」という）にしたがい評価・検証を行い、存続路線および詳細検討路線を抽出する（県ガイドライン（次頁図）の STEP3 に対応）とともに、以下 4 項目の観点から、カルテを作成し、妥当性を評価・検証する。

a) 都市計画決定趣旨

- ・対象路線の都市計画決定当初から最終変更まで都市計画決定の時期や趣旨を整理し、県ガイドラインの記載のように、社会経済情勢の変化をふまえた現在も、当該路線整備に妥当性が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づけ

- ・県ガイドラインに準じ、対象となる路線または区間が、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、重要な位置づ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

- ・県ガイドラインにしたがい、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）
- 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

- ・県ガイドラインに準じ、対象路線の現道や並行道路・競合道路等、当該道路の有する機能と同様の機能を期待できる道路が不足しているか否かを検討し、このような道路が存在しない（不足している）場合、「妥当性あり」と評価する。

2. 妥当性を有する路線の課題検討と課題が存在しない場合の位置づけ

県ガイドラインにしたがい、「1. 見直し検討対象路線の評価・検証」の結果、a) 都市計画決定趣旨～d) 代替機能路線の有無の 4 つ全ての項目について「妥当性あり」と評価した路線・区間を対象に、整備にあたっての沿道地域との各種不具合を検討し、事業実施に向けた課題の有無についての検討を行う。

なお、ここでは、沿道地域との各種不具合、事業実施に向けた課題の有無については、県ガイドラインにしたがい、以下の視点から行うこととしている。

〈 事業実施に向けた課題 〉

○地物・地形上の制約

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かについて検討する。

○二次的改良

都市計画決定幅員未満で改良済であり、都市計画決定幅員での二次改良に課題があるかについて検討する。

○計画位置

通過交通を分担する幹線道路であるが、都市計画決定後長期間経過しているため、その間に周辺地域が宅地化され、幹線道路の計画位置としては不適當となっているかについて検討する。

○その他

3. 詳細検討路線の選定

上記の検討結果をふまえ、

- ① 4項目に1つでも妥当性が無いと判断された路線
- ② 事業実施に向けた大きな課題が存在する路線

を詳細検討路線として抽出した。

抽出した詳細検討路線を、次頁表に示す。

表 1 詳細検討路線の抽出結果

No	区分	一連 番号	道路名称	校 舎	「妥当性」の評価・検証			⑤代替機能路線の欠如 ※○：代替路なし	②～⑤全てに「○」の場合 ⑥事業実施に向けた課題	評価結果
					②都市計画決定主旨	③上位計画における重要な位置付け	④道路ネットワークにおける機能			
1	3	29	銀之馬場通線	1	○	○	×	○		詳細検討路線
2	3	61	坂元寺山線	1	○	×	○	×		詳細検討路線
				2	○	×	○	×		詳細検討路線
				3	○	○	○	○	特になし	存続路線
				4	○	○	○	○	特になし	存続路線
				5	○	○	○	○	特になし	存続路線
3	3	62	蘆瀬谷上原線	1	○	×	×	×		詳細検討路線
4	3	69	中別所蘆瀬谷線	1	○	×	×	×		詳細検討路線
				2	○	×	×	×		詳細検討路線
				3	○	×	×	×		詳細検討路線
				4	○	×	×	○		詳細検討路線
5	3	87	川上蘆瀬谷線	1	○	×	×	×		詳細検討路線
6	3	88	帯迫花御線	1	○	○	○	×		詳細検討路線
7	3	89	下田西蘆瀬谷線	1	○	○	×	○		詳細検討路線
				2	○	×	×	○		詳細検討路線
9	3	94	権馬菜坂線	1	○	○	○	○	特になし	存続路線
				2	○	○	○	×		詳細検討路線
				3	○	○	○	○	特になし	存続路線
10	3	51	冷水通線	1	○	○	○	×		詳細検討路線
				2	○	○	○	×		詳細検討路線
11	3	12	伊敷街道線	1	○	○	×	○		詳細検討路線
14	3	22	中洲通線	1	○	○	○	○	特になし ※鹿児島県東西幹線道路の線形をふまえると、計画位置は当該箇所に関連される。	存続路線
15	3	79	嶋池新町線	1	×	×	×	○		詳細検討路線
16	3	10	海岸通線	1	○	○	×	○		詳細検討路線
				2	×	○	×	○		詳細検討路線
				3	×	○	×	○		詳細検討路線
17	3	41	御所下和田名線	1	○	○	×	×		詳細検討路線
20	3	67	西清見向川原線	1	○	○	×	○		詳細検討路線
21	3	101	皇徳寺山之田線	1	○	○	×	×		詳細検討路線
				2	○	○	×	×		詳細検討路線
22	3	1	松尾城線	1	○	○	×	○		詳細検討路線
				2	○	○	×	○		詳細検討路線
23	3	2	甲斐川線	1	×	○	○	○		詳細検討路線
				2	×	○	×	○		詳細検討路線
24	3	5	上國中瀬良線	1	×	○	×	×		詳細検討路線
25	3	4	本通線	1	○	○	×	×		詳細検討路線

2 章 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

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

詳細検討路線として位置づけた路線について、位置づけや必要性を詳細に検討するとともに、将来交通量推計による量的検証や費用対効果分析など総合的な評価を踏まえ、見直しの方向性（存続候補・変更候補・廃止候補）を設定する。

2. 評価指標・方法の設定

鹿児島県の長期未着手都市計画道路見直しガイドラインには、具体的な検討方法の記載がないため、他都市の事例や以下の4つの観点も考慮して、複数項目の評価指標を設定し、その評価方法を設定する。

2-1 設定方針

- ・他都市の事例や鹿児島市都市計画マスタープラン、総合計画等のキーワードとの整合性を勘案して、「実現性」と「必要性」に分けた評価方法とするとともに、必要性については「都市計画決定趣旨」「上位計画における重要な位置づけ」「道路ネットワークにおける機能」「代替機能路線の有無」の項目に分けて評価指標を設定する。
- ・ETC2.0 データを使えば実際の道路利用頻度や急減速による事故危険度を定量化でき、物流プローブデータを使えば物流への貢献度の高さを定量化できる。本調査では、こうした交通ビックデータも活用し、物流交通の利用頻度や急減速による危険性を定量化する。
- ・評価対象路線の都市計画上の位置づけ等は、該当の有無だけで評価を行う。
- ・『交通渋滞』に関わるような指標については、道路構造令における路線の道路級種を鑑みて評価値の大小を決める基準値を設定する。『アクセス向上』に関しては所要時間の1割以上の時間短縮が見込まれる場合、『防災性向上』は整備に伴い迂回率が2.0以下に抑えられるなど、明確な評価基準を設定する。
- ・定量化可能な評価指標については、独自の評価基準を設定する。

2-2 評価方法の検討

本市における評価方法や必要性・実現性で用いる「評価指標」について、検討を行う。

妥当性の評価（必要性）については、長崎県の例のように項目ごと2点で評価することとした。

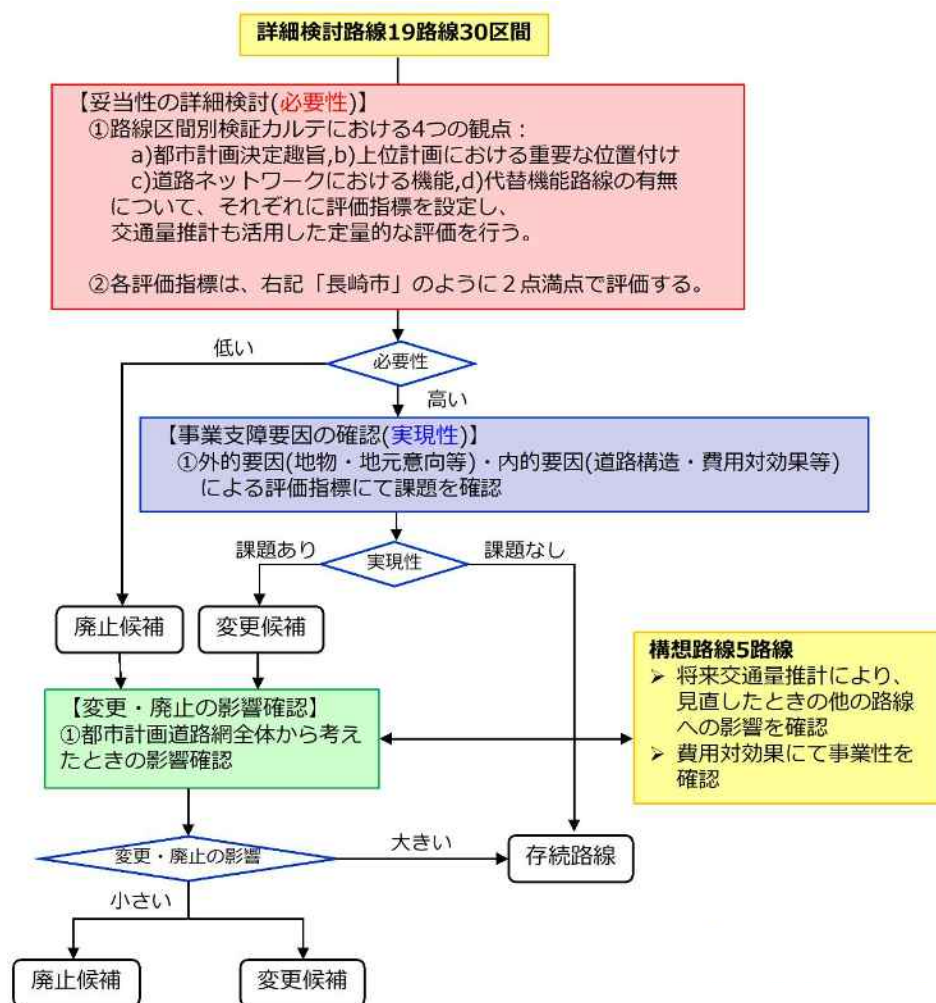


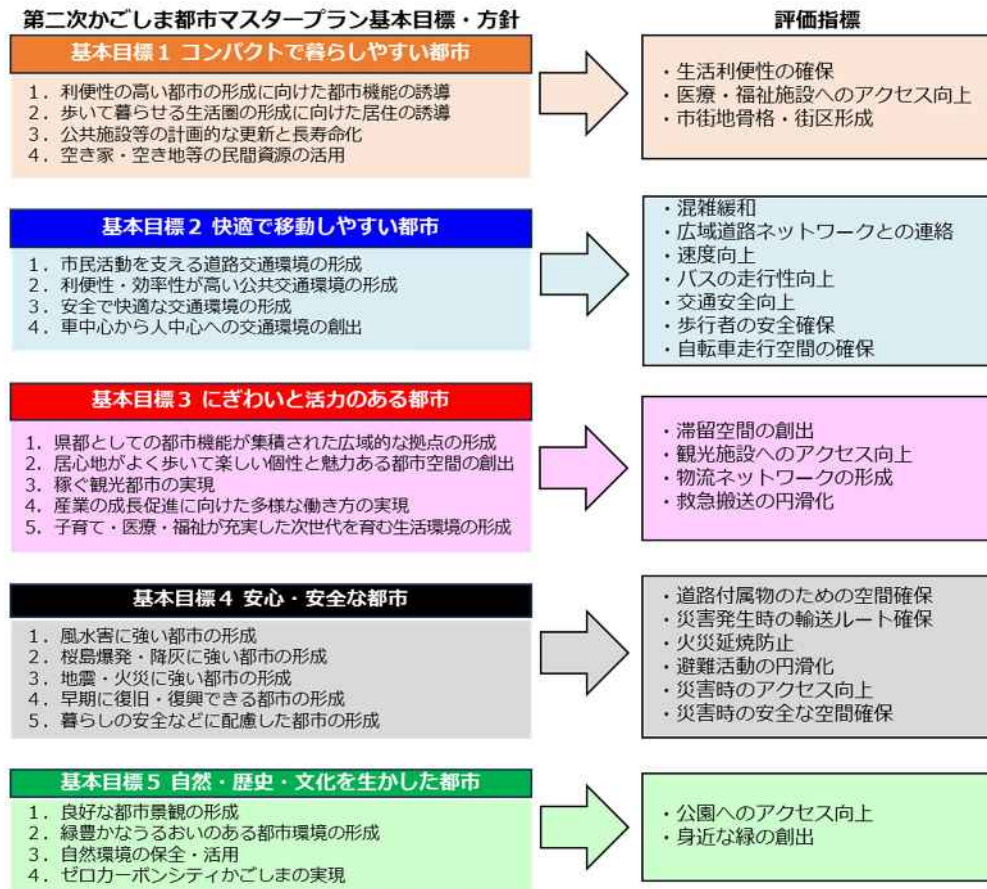
図 2.1 本市における評価指標・方法(妥当性の詳細検討)

2-3 評価指標の設定

1) 評価指標(必要性)の設定

評価指標については、「第二次かごしま都市マスタープラン」の「都市づくりの課題」や「都市づくりの基本目標」に掲げられたキーワードをもとに設定した。

表 2.1 評価指標(必要性)の設定



2) 評価指標(実現性)の設定

国のガイドライン等を基に、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下記を設定する。

表 2.2 評価指標(実現性)の設定

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	地元からの反対あり
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
		現道の道路線形との不一致	別事業等による局所的改良が行われている
	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