

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。

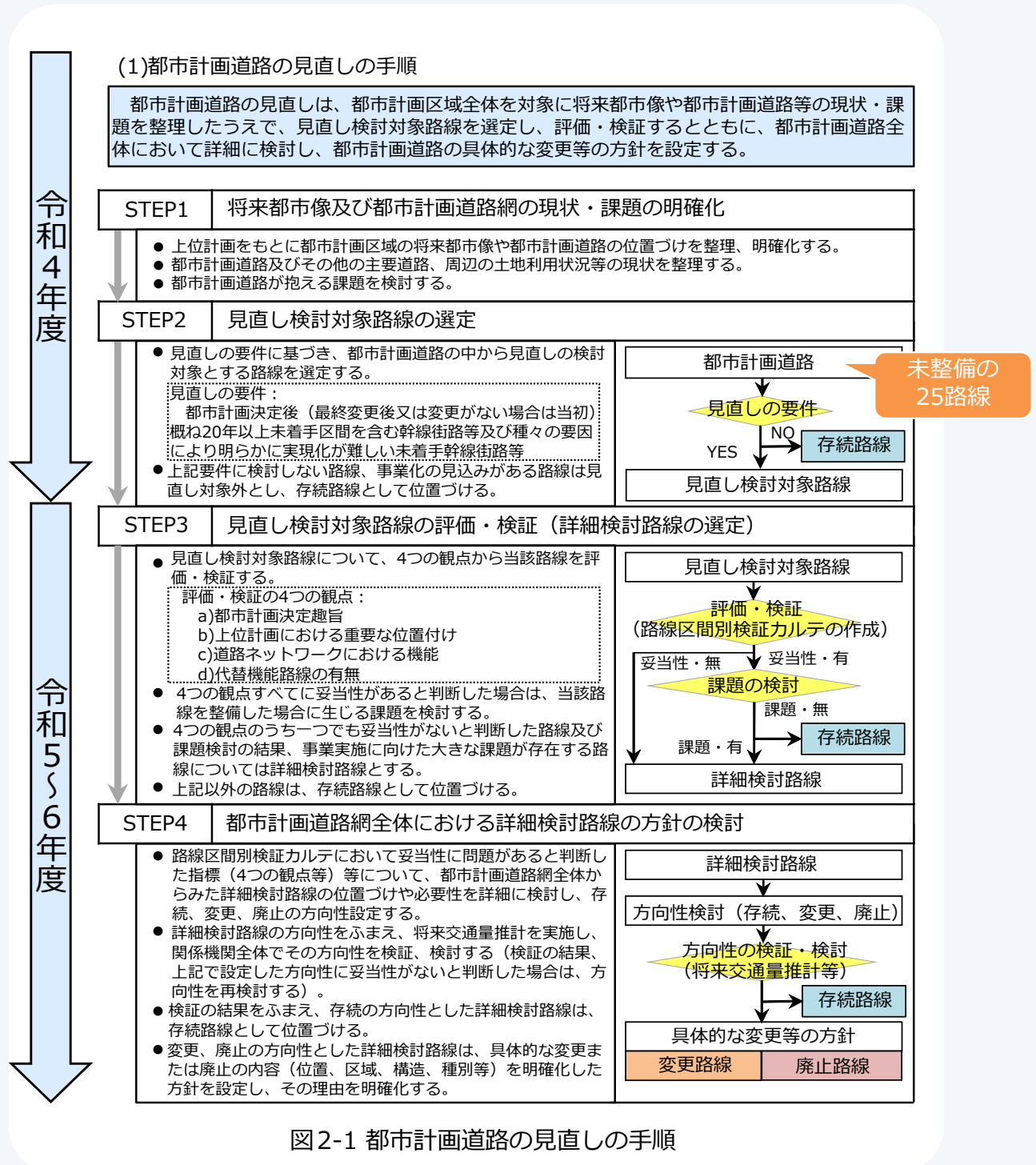


図2-1 都市計画道路の見直しの手順

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：長期末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満で改良済みであり、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：長期末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。

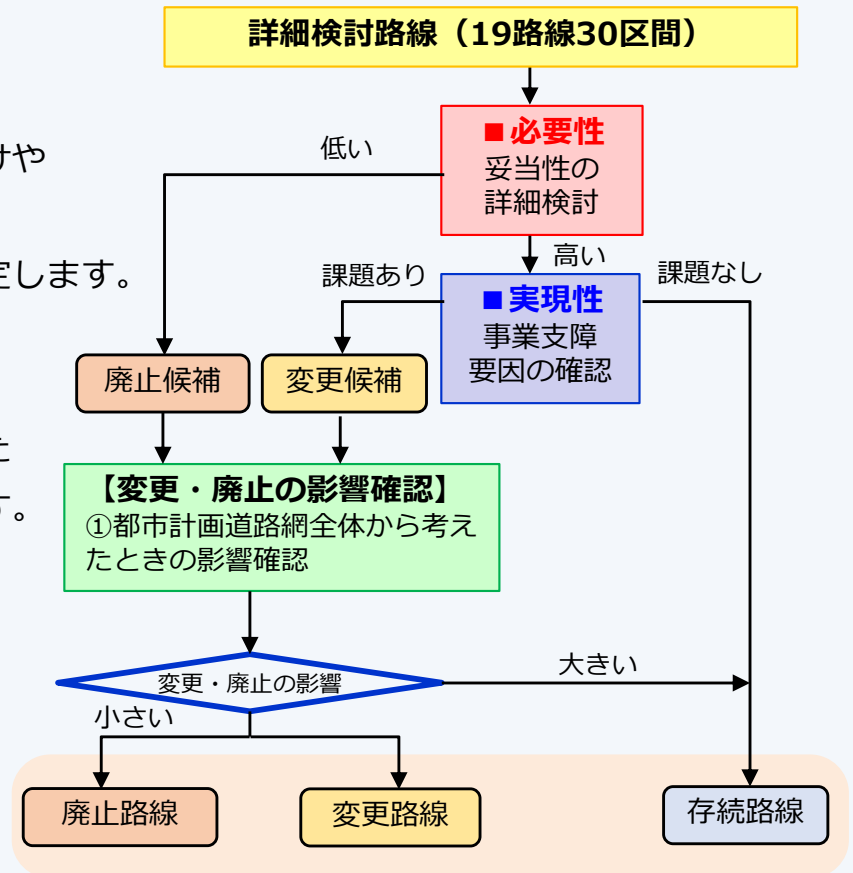


図 2-2 見直し評価の流れ

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：長期末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、本市で検討した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。

なお、評価結果（満点42点）を3等分し、最も低い評価（0点～14点）を必要性の低い路線・区間とし、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	葛瀬谷上原線	1	2	0	5	4	0	4	0	15	
4	中別府葛瀬谷線	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	川上葛瀬谷線	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	下田西葛瀬谷線	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	催馬楽坂線	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	

⇒ 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	菰蒲谷上原線 (しょうぶだにかみのらはせん)	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	※中別府菰蒲谷線の廃止に伴う計画見直しが必要 ⇒現道(市道西菰上ノ原線)に接りつける
4	中別府菰蒲谷線 (なかべつぶしょうぶだにせん)	1	③廃止路線	影響あり	中別府菰蒲谷線の廃止に伴い、下田西菰蒲谷線(変更候補)との接続ができなくなるため、下田西菰蒲谷線の接続箇所の検討が必要	下田西菰蒲谷線の計画を見直し、現道(市道帯迫菰蒲谷線)への接続に変更
		2	③廃止路線	影響あり	中別府菰蒲谷線の廃止に伴い、菰蒲谷上原線(変更候補)との接続ができなくなるため、菰蒲谷上原線の接続方法の検討が必要	菰蒲谷上原線の計画を見直し、現道(市道西菰上ノ原線)に接りつける
		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	川上菰蒲谷線 (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	下田西菰蒲谷線 (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	※中別府菰蒲谷線の廃止に伴う計画見直しが必要 ⇒現道(市道帯迫菰蒲谷線)への接続に変更する
9	惟馬奈坂線 (せばるさかせん)	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	中別府菰蒲谷線 (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、中別府菰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	川上菰蒲谷線 (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	川上菰蒲谷線 (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