

1 調査名称：曾於市総合都市交通体系調査

2 調査主体：曾於市

3 調査圏域：曾於市管内

4 調査期間：令和3年度

5 調査概要：

近年の急速な人口減少や超高齢化社会の到来、不安定な経済状況など、本市を取り巻く社会情勢は大きく変わり、公共施設の維持・更新、防災機能等の行政に対する市民ニーズにも大きな変化が見られている。こうした様々な社会情勢の変化に対応できる交通体系の構築を図っていくことが喫緊の課題である。

本業務は、将来道路網計画の策定及び長期未着手都市計画道路の見直しの検討を行うものである。

本業務により、近年の都市計画の動向を踏まえた「コンパクト・プラス・ネットワーク」に配慮する観点から、公共交通の利便性及び公共施設の再編、地域防災機能の強化等に考慮した総合的な都市交通体系を構築するための方向性が定められるとともに、長期未着手都市計画道路の解消を図ることで、効率的な道路整備の実施に寄与するものと考えている。

I 調査概要

1 調査名称：曾於市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1章 調査概要

2章 都市計画道路の見直しについて

2－1 都市計画道路とは

2－2 都市計画道路の見直し

3章 将来都市像及び都市計画道路網の現状・課題の明確化

3－1 上位計画における位置付けの整理

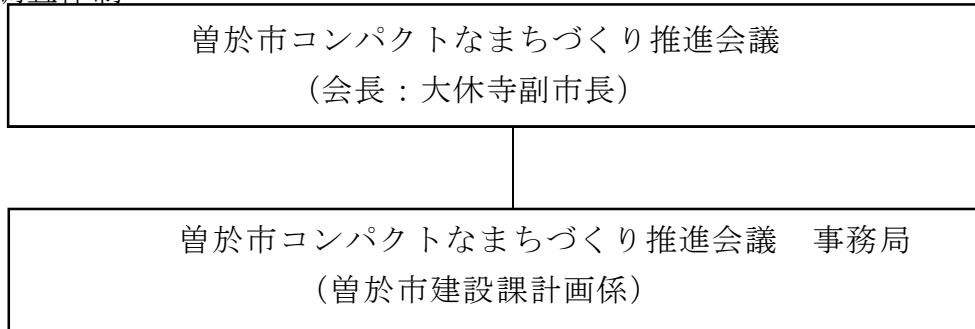
3－2 都市計画道路網及び周辺状況の現状整理

3－3 都市計画道路網の課題整理

4章 見直し検討対象路線の選定

5章 見直し検討対象路線の評価・検証

3 調査体制



4 委員会名簿等：

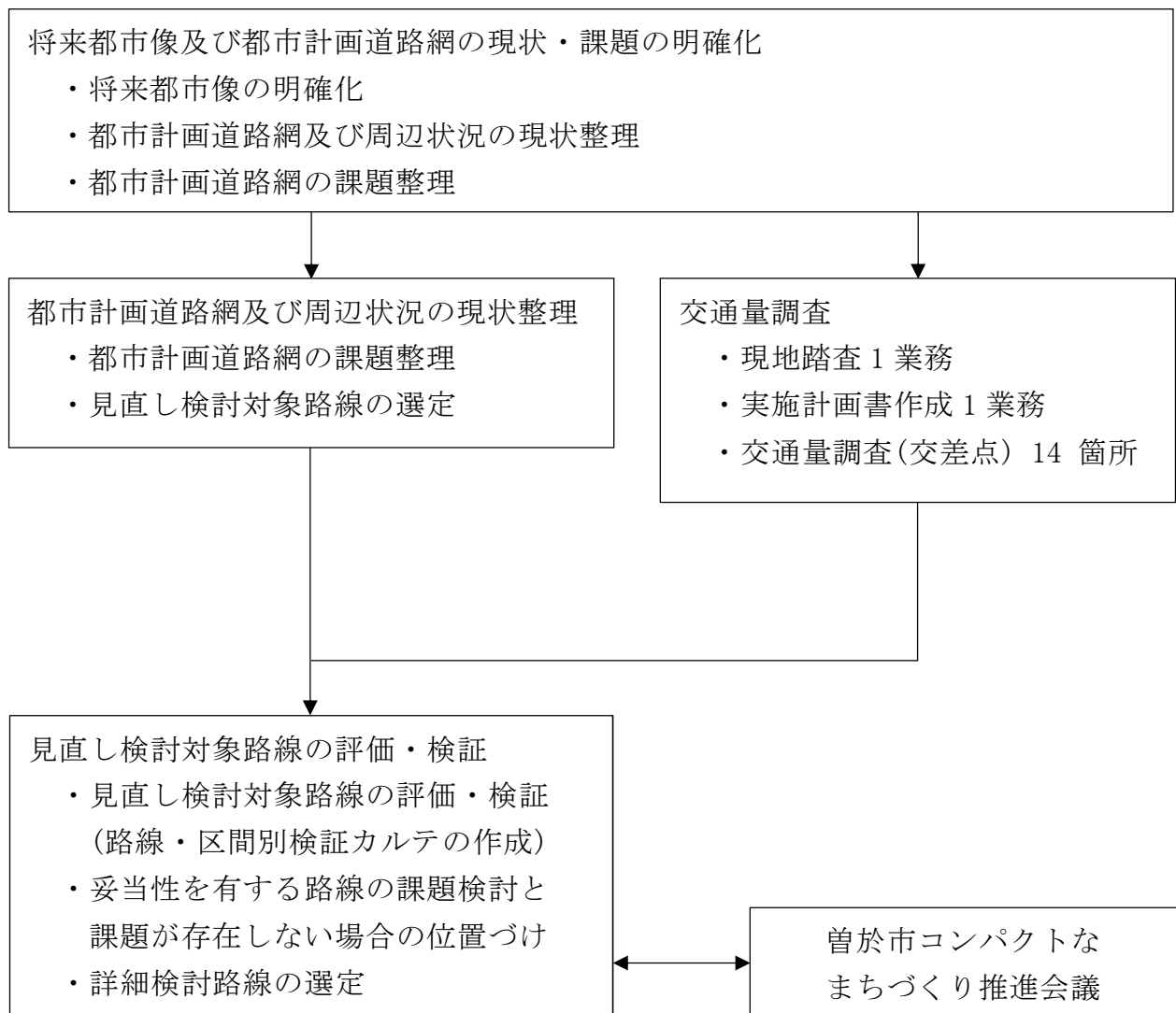
	所属	役職等	氏名
会 長	曾於市役所(本庁)	副市長	大休寺 拓夫
副 会 長	曾於市役所(本庁)	副市長	八木 達範
委 員	曾於市役所(本庁)	総務課長	今村 浩次
委 員	曾於市役所(本庁)	企画課長	外山 直英
委 員	曾於市役所(本庁)	財政課長	上鶴 明人
委 員	曾於市役所(本庁)	税務課長	山中 竜也
委 員	曾於市役所(本庁)	市民課長	上村 亮
委 員	曾於市役所(本庁)	保健課長	櫻木 孝一
委 員	曾於市役所(本庁)	福祉課長	竹下 伸一
委 員	曾於市役所(本庁)	介護福祉課長	福重 弥
委 員	曾於市役所(本庁)	農林振興課長	竹田 正博
委 員	曾於市役所(本庁)	商工観光課長	安藤 誠
委 員	曾於市役所(本庁)	建設課長	園田 浩美
委 員	曾於市役所(財部支所)	地域振興課長	荒武 圭一
委 員	曾於市役所(大隅支所)	地域振興課長	徳留 弘
委 員	曾於市役所(財部支所)	建設水道課長	上集 基志
委 員	曾於市役所(大隅支所)	建設水道課長	平原 秀人
委 員	曾於市役所(大隅支所)	教育委員会総務課長	橋口 真人
委 員	曾於市役所(大隅支所)	教育委員会社会教育課長	内山 和浩

II 調査成果

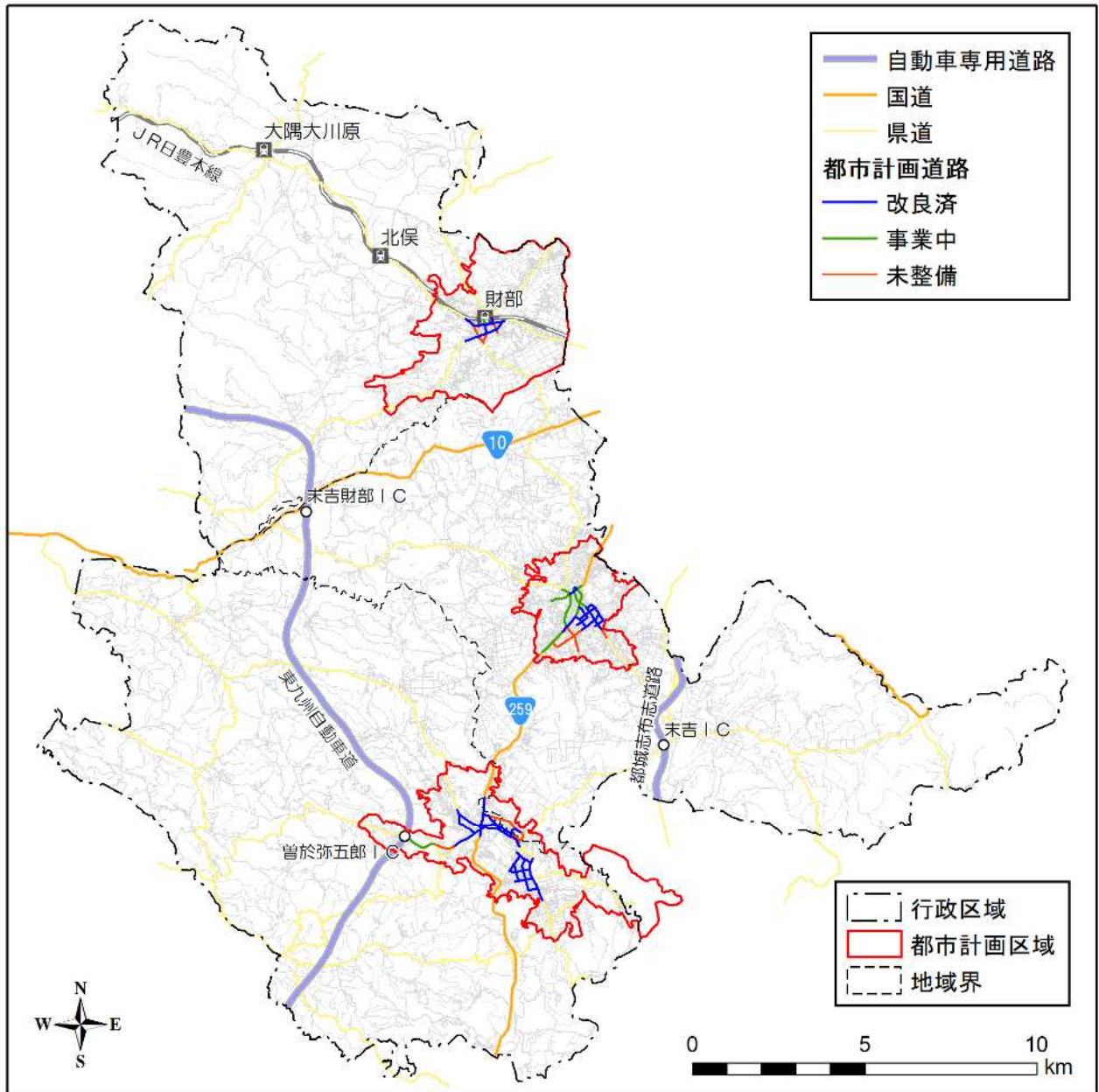
1 調査目的

本業務では、上位計画・関連計画及び曾於市の道路交通における現状と特性を踏まえた道路交通体系の整備方針を設定し、長期未着手都市計画道路の廃止等の都市計画道路見直しを検討するための基礎調査として、長期未着手都市計画道路の抽出及び評価・分析を行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 見直し検討対象路線の選定

上位計画における将来都市像や都市計画道路の位置付け等と、都市計画道路網の現状を対比し、都市計画道路網が抱える課題を整理する。

<都市計画道路が抱える課題>

上位計画における位置付けの整理	<ul style="list-style-type: none">● 3つの都市計画区域マスタープランについては、策定から概ね20年経過している。そのため、「概ね10年以内に整備を予定する主要な事業」の進捗状況を確認するとともに、社会情勢等の変化（人口減少、少子高齢化の進展、厳しい財政状況等）を踏まえた、新たな将来都市像の設定が必要● 新たに策定する曾於市都市計画マスタープランに基づき、長期未着手となっている都市計画道路の見直しが必要
都市計画道路網及び周辺状況の現状整理	<ul style="list-style-type: none">● 少子高齢化が顕著であり、15～64歳（生産年齢人口）のさらなる減少による租税納付額の減少（自主財源の減少）、高齢化に伴う社会保障給付費の増加により、本市財政が厳しい状況におかれる可能性大● 3都市計画区域とも比較的高い整備状況となっているが、都市計画決定後（最終変更）、概ね20年以上の未着手区間を含む幹線街路が末吉都市計画区域で3路線、財部都市計画区域で3路線、大隅都市計画区域で3路線存在

(2) 見直し検討対象路線の選定

「長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（H20.5，鹿児島県土木部都市計画）（以下、「県ガイドライン」という。）」に基づき、見直し検討対象路線を選定する。

なお、計画幅員や沿道の土地利用区分、交通形態を考慮しながら、交差点等機能の異なると考えられる箇所より路線を適宜分割し、見直し検討対象とする区間を設定する。

<見直し検討対象路線の要件>

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年を超える規制は地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

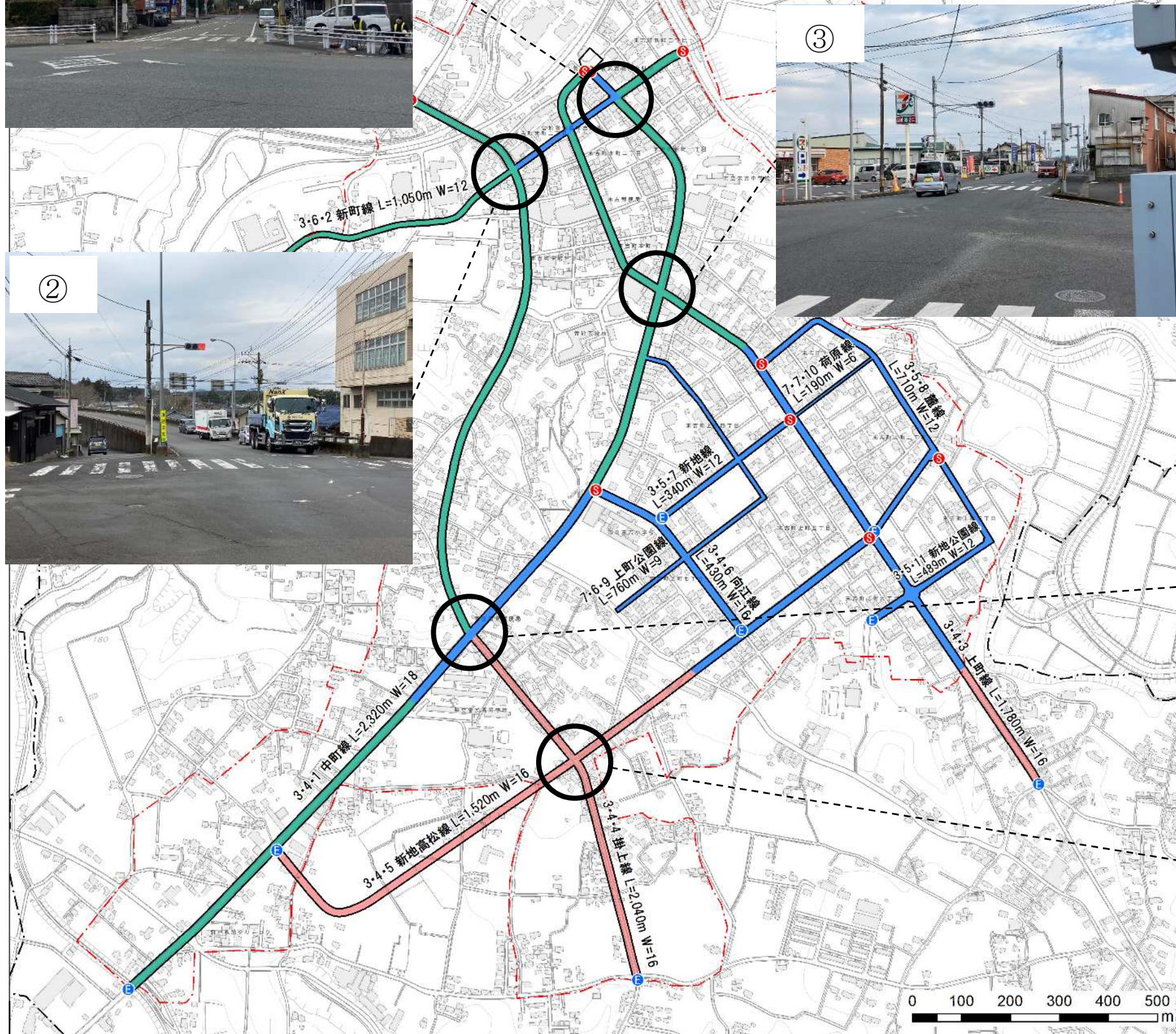
- 種々の要因とは、以下のようなケースに該当する路線など、今後長期にわたって事業が実施される見込みがない場合とする。
 - a) 都市計画道路内に地域の資源となる歴史・文化・自然的な建造物等が立地している等地物・地形に制約があり、整備上大きな課題がある場合
 - b) 代替機能を有している路線が既に存在している場合
 - c) 都市計画決定幅員未満で改良済みであり、都市計画決定幅員での二次的改良に課題がある場合

資料：長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（H20.5，鹿児島県土木部都市計画課）

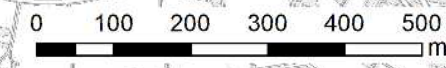
<見直し検討対象路線・区間の選定>

都市計画区域	区分	規模	一連番号	街路名称	区間	経過年数	車線数	幅員	区間延長	要件1		要件2			事業化の見込み	見直し対象	
										事業中	未整備	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					
												最終決定後概ね20年以上の未着手区間を含む幹線街路等	①地形・地物に制約があり、整備上大きな課題がある	②代替路線がある			③都決幅員未満で改良済みで、都決幅員での二次的改良に課題がある
未吉	3	4	3	上町線	中町線（起点）～新町線	36	未決	16	140	140	0	20年以上未着手区間あり	×	×	×	事業中	×
					新町線～中町線			16	430	430	0		×	×	×	事業中	×
					中町線～麓線			16	210	210	0		×	×	×	事業中一部改良済	×
					新地公園線～終点			16	280	0	280		×	×	×	×	○
	3	4	4	掛上線	起点～新町線	36	未決	16	240	240	0	20年以上未着手区間あり	×	×	×	事業中	×
					新町線～中町線			16	1,020	1,020	0		×	×	×	事業中	×
					中町線～新地高松線			16	330	0	330		×	×	×	×	○
					新地高松線～終点			16	450	0	450		×	×	×	×	○
	3	4	5	新地・高松線	向江線～掛上線	36	未決	16	300	0	300	20年以上未着手区間あり	×	×	×	×	○
				掛上線～中町線（終点）			16	750	0	750		×	×	×	×	○	
財部	3	5	1	横馬場通線	起点～本町通線	65	未決	15	140	140	0	20年以上未着手区間あり	×	×	×	事業中	×
					南町通線～市之坂通線（終点）			15	270	0	270		×	×	×	×	○
	3	6	3	新地通線	起点～本町通線	65	未決	11	60	0	60	20年以上未着手区間あり	×	×	×	一部改良済	○
					本町通線～南町通線			11	190	0	190		×	×	×	×	○
					南町通線～終点			11	100	0	100		×	×	×	×	○
	3	6	5	市之坂通線	本町通線（起点）～南町通線	65	未決	11	370	0	370	20年以上未着手区間あり	×	×	×	×	○
				南町通線～横馬場通線（終点）			11	210	0	210		×	×	×	×	○	
大隅	3	4	3	岩南線	日之出線～前田線	30	未決	16	880	0	880	20年以上未着手区間あり	×	×	×	×	○
					前田線～日之出線			16・12	280	0	280		×	×	×	一部改良済	○
					日之出線～中央線（終点）			12	120	0	120		×	×	×	×	○
	3	5	14	日之出線	前田線～岩南線	33	未決	12	320	0	320	20年以上未着手区間あり	×	×	×	×	○
	3	5	16	大隅インナー線		25	未決	14	2,090	870	700	20年以上未着手区間あり	×	×	×	一部改良済事業中	○

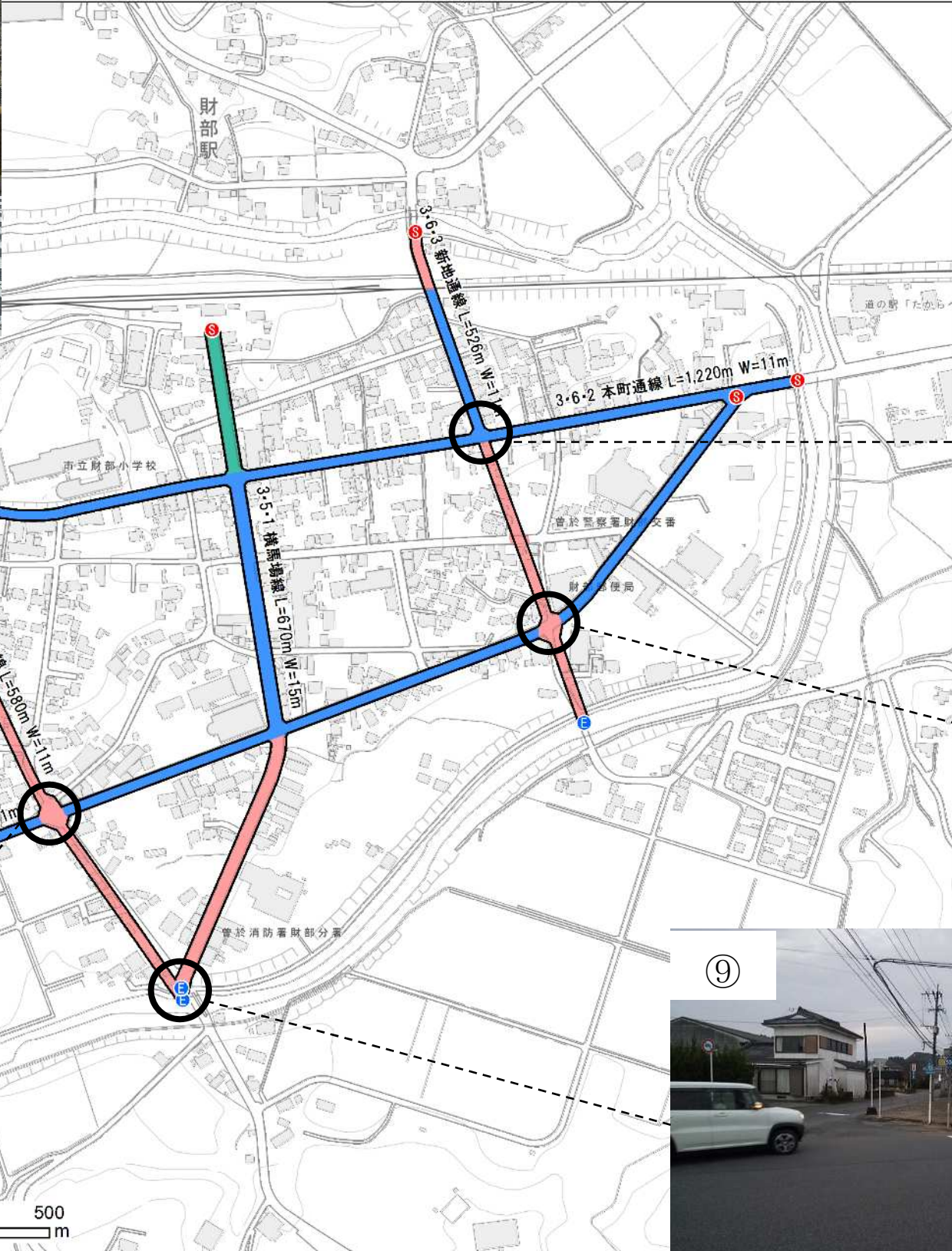
<見直し検討対象路線・区間周辺の状況及び交通量調査箇所（末吉都市計画区域）>



- 都市計画区域
 - 用途地域外周
 - 都市計画道路
 - S 起点
 - E 終点
- 都市計画道路整備状況
- 整備済
 - 整備中
 - 未整備



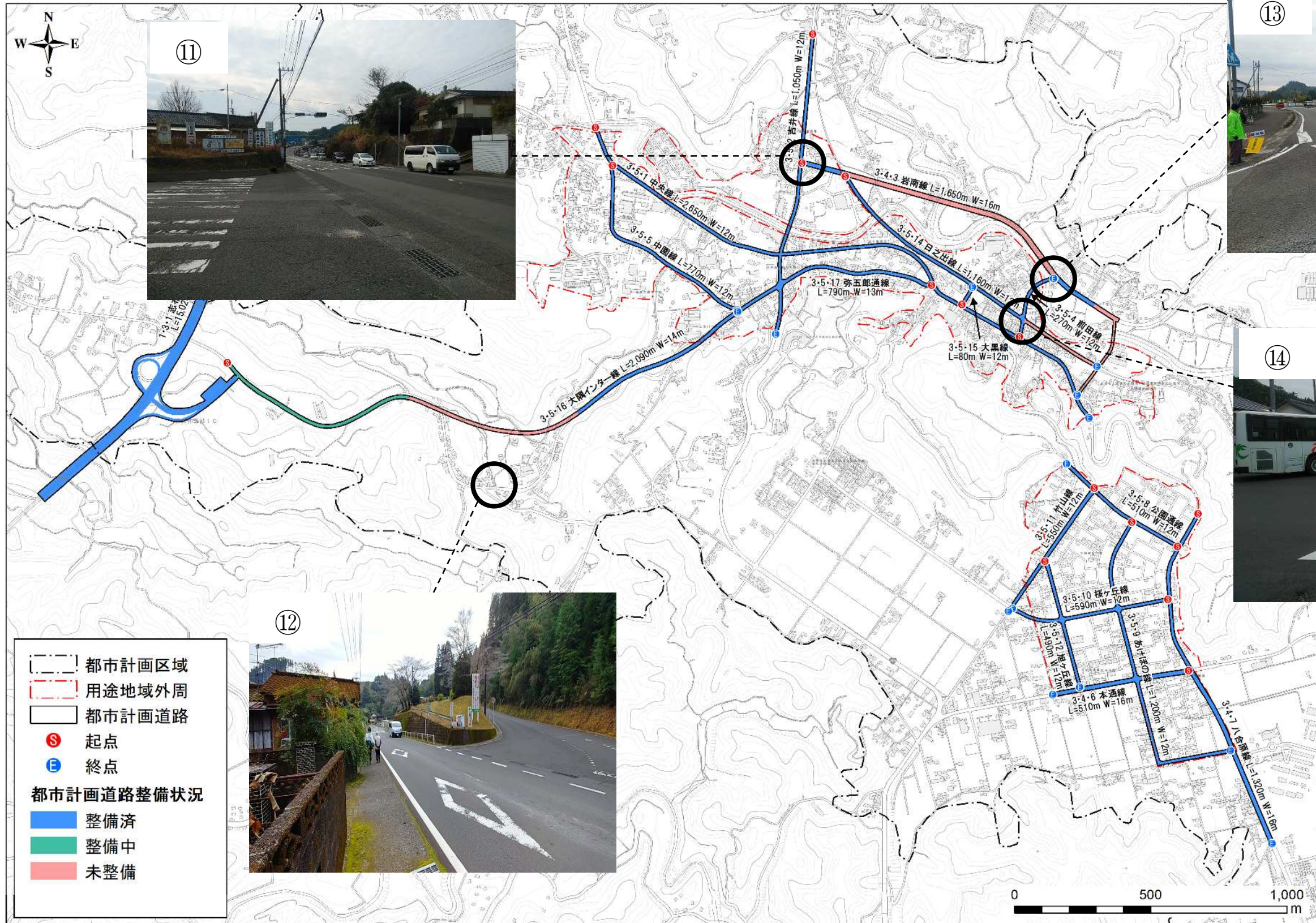
<見直し検討対象路線・区間周辺の状況及び交通量調査箇所（財部都市計画区域）>



- 都市計画道路
- S 起点
- E 終点
- 都市計画道路整備状況
- 整備済
- 整備中
- 未整備



<見直し検討対象路線・区間周辺の状況及び交通量調査箇所（大隅都市計画区域）>



(3) 見直し検討対象路線の評価・検証

県ガイドラインに基づき、選定した見直し検討対象路線・区間について、以下に示す 4 つの観点から当該路線・区間の妥当性を評価・検証する。

<評価・検証の 4 つの観点>

■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。

<本市における「c) 道路ネットワークにおける機能」の評価の視点>

機能	評価の視点
① 都市構造上の機能	曾於市都市計画マスタープラン（地域別まちづくり構想図）において、広域幹線道路・主要幹線道路・幹線道路の位置付け
② 都市防災の機能	緊急輸送道路の位置付け
③ 都市美観の保全機能	曾於市都市計画マスタープランにおける緑のネットワーク（マインドロード）の位置付け
④ 都市環境の改善機能	計画幅員 12.0m 以上（両側歩道が整備され、2.5m（歩道の有効幅員 2.0m＋路上施設帯幅員）が確保される）

個別路線・区間の評価・検証の結果、4つの観点全てに妥当性がある場合は、当該路線を整備した場合に生じる沿道地域との各種不都合など、事業実施に向けた課題の検討を行う。

事業実施に向けた大きな課題がない場合は、「存続路線」として位置づける。

<課題検討の視点>

■課題（当該路線を整備した場合に生じる沿道地域との不具合）の検討の視点

- 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。
- 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か。
- 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。

4つの観点のうち、「一つでも妥当性がないと判断された路線・区間」及び上記課題検討の結果、「事業実施に向けた大きな課題が存在する路線・区間」については、「詳細検討路線」として位置づける。

<見直し検討対象路線・区間の評価・検証結果一覧>

都市計画区域	区分	規模	一連番号	街路名称	区間	見直し検討対象路線の評価・検証								妥当性				評価・検証結果
						a) 都市計画決定趣旨	b) 上位計画における重要な位置付け	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	a) 都市計画決定趣旨	b) 上位計画における重要な位置付け	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		
								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							
末吉	3	4	3	上町線	新地公園線～終点	末吉市街地を東西に横断する幹線街路であるが、最近大型車車両の激増に伴い交通等の危険が大であるので、この路線の整備を図る	都市間の交流・連携を促進する主要幹線道路として配置し、幅員狭小部の改良、歩道の設置等による道路機能の強化を促進	○	○	×	○	有り	無し	有り	有り	無し	詳細検討路線	
	3	4	4	掛上線	中町線～新地高松線	自動車交通の増加に対処するため	-	○	○	×	○	無し	無し	無し	有り	有り	詳細検討路線	
					新地高松線～終点			○	×	×	○	無し	無し	無し	有り	有り	詳細検討路線	
	3	4	5	新地・高松線	向江線～掛上線	近年市街化の進展が著しく、これに伴う交通需要増大に対処するため	市街化の動向を勘案しつつ、今後のあり方について検討	×	×	×	○	無し	無し	無し	無し	有り	詳細検討路線	
								掛上線～中町線（終点）	×	×	×	○	無し	無し	無し	無し	有り	詳細検討路線
財部	3	5	1	横馬場通線	南町通線～市之坂通線（終点）	市街地内の道路は幅員が狭隘のため交通上支障が多いため	-	○	○	×	○	有り	有り	無し	有り	無し	詳細検討路線	
	3	6	3	新地通線	起点～本町通線	市街地内の道路は幅員が狭隘のため交通上支障が多いため	市街化の動向を勘案しつつ、今後のあり方について検討	○	○	×	×	有り	有り	無し	有り	無し	詳細検討路線	
					本町通線～南町通線			×	×	×	×	無し	有り	無し	無し	有り	詳細検討路線	
					南町通線～終点			×	×	×	×	無し	有り	無し	無し	有り	詳細検討路線	
	3	6	5	市之坂通線	本町通線（起点）～南町通線	市街地内の道路は幅員が狭隘のため交通上支障が多いため	市街化の動向を勘案しつつ、今後のあり方について検討	×	×	×	×	無し	有り	無し	無し	有り	詳細検討路線	
								南町通線～横馬場通線（終点）	×	×	×	×	無し	有り	無し	無し	有り	詳細検討路線
大隅	3	4	3	岩南線	日之出線～前田線	市街地街路網を整備し公園運動場その他公共施設の確保をはかり、交通経済衛生等のあらゆる面に於ても有効適切な理想都市の建設を実施	市街化の動向を勘案しつつ、今後のあり方について検討	×	×	×	○	無し	無し	無し	無し	有り	詳細検討路線	
								前田線～日之出線	○	○	×	○	無し	無し	無し	有り	有り	詳細検討路線
								日之出線～中央線（終点）	×	×	×	○	無し	無し	無し	無し	有り	詳細検討路線
	3	5	14	日之出線	前田線～岩南線	大隅都市計画区域における近年の交通需要の増大と、市街地の進展に対処するため	-	×	×	○	○	有り	無し	無し	有り	無し	詳細検討路線	
	3	5	16	大隅インター線		東九州自動車道大隅インターと都市内街路を結び、機能的な都市活動を確保する	都市間の交流・連携を促進する主要幹線道路として配置し、未整備区間の整備、幅員狭小部の改良、歩道の設置等により道路機能の強化を促進	○	○	×	○	無し	有り	有り	有り	有り	課題検討路線（存続路線）	