（都計道）資料①

パブリック・コメント
（第５条第２項関係）

玉名都市計画道路の見直しについて

【補足説明資料】

令和４年８月
玉名市建設部都市整備課

目次

- 都市計画道路とは・・・ …1
- 玉名市における都市計画道路の整備状況 …2
- 都市計画道路の見直しの必要性 …3
- 玉名市の都市計画決定の経緯 …4
- 見直しの方法について（ステップ1～３） …5~１２
- 見直しの結果 …１３~１５
- 廃止対象路線の個別資料 …１６~１９

都市計画道路とは・・・

〇都市計画法に基づき、長期的な視野に立ち、定められ、都市の骨格としてまちづくりに大きくかかわる道路

道路が持っている３つの機能

１．交通機能

人や物資の移動や、道路に隣接した土地を利用するための機能。

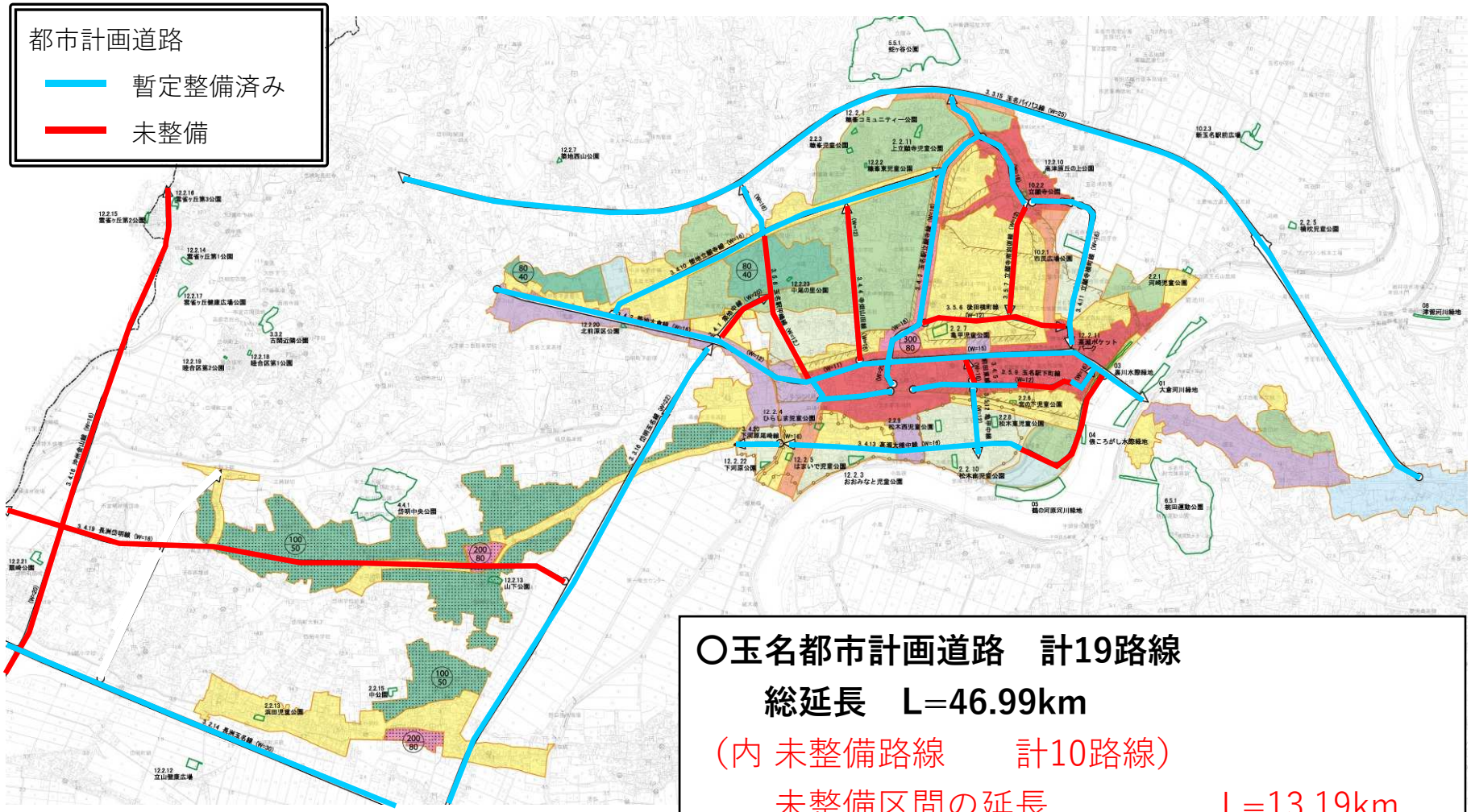
２．空間機能

災害時の避難や救援のための都市防災機能。バスや路面電車、上下水道やガス管、電柱、信号機などを設置するための収容空間機能。

３．市街地形成機能

土地利用の促進や、土地の区画を隔てたり、人々が集まる空間を作り出す機能。

玉名市における都市計画道路の整備状況



〇玉名都市計画道路　計19路線

総延長　L=46.99km

（内 未整備路線　　計10路線）

未整備区間の延長　　L=13.19km

整備にかかる概算事業費　　約304億円

都市計画道路の見直しの必要性

・社会情勢の変化（人口減少、超高齢化、経済の長期低迷、市街地拡大の収束、将来交通量など）
・都市計画決定から長期間が経過し、都市計画道路に求められる必要性が変化。
・都市計画法に基づく土地利用の制限が長期化していることによる地権者とのトラブルが増加
・インフラ等公共施設の維持管理更新費の増大（義務的経費の増大）
・まちなかの衰退（空き家・空き店舗の増大）　　など

↓

都市の将来像との整合を図りつつ、機能と役割を考慮した
都市計画道路の見直しが必要

熊本県都市計画見直しガイドラインより

玉名市の都市計画決定の経緯

玉名都市計画道路	長洲都市計画道路(旧岱明町分)
昭和26年　都市計画決定	昭和３７年　都市計画決定

・7路線の廃止

平成17年　市町村合併により「新玉名市」発足

平成19年度　全体的な都市計画道路の見直し　（事業主体：玉名市）

・2路線の一部区間廃止

平成24年度　玉名都市計画道路に統合

平成28年度　荒尾玉名長洲都市計画道路見直し検討業務　（事業主体：熊本県）

・1路線の廃止

令和3年度　都市計画道路の全体見直しに着手　（事業主体：玉名市）

前回の全体見直しから10年以上経過

見直しの方法について

（見直しの方法）　**『熊本県都市計画道路見直しガイドライン』に基づき作成します。**

（業務フロー）

ステップ 1

見直し検討の対象とする路線・区間	・都市計画決定から20年以上未着手。 もしくは未着手な区間を有する路線。

ステップ 2

見直し検討路線の評価 廃止検討路線の抽出	・「路線の必要性」 「事業の困難性」の精査。

必要性　高

ステップ 3

路線見直しによる影響の検討	・見直し理由の精査。 ・見直しによる影響を検討。

影響　大

存続路線

影響　小

廃止候補路線

ステップ１　見直し対象路線の抽出

番号	路線番号	都市施設名称	計画延長（km）	幅員（m）	整備率（%）	暫定形整備率（%）	概算残事業費（億円）	整備必要年数（年）	当初決定日	経過年数	ステップ1 20年以上未着手 該当する	
1	3.4.1	築地中線	0.50	20	0.0 %	0.0 %	30.7	12	S38.3.2	59	×	見直し対象
2	3.4.2	築地大倉線	4.37	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S26.3.22	71	○	整備済み
3	3.4.3	玉名駅立願寺線	2.17	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S26.3.22	71	○	整備済み
4	3.4.4	寺畑山田線	1.05	16	0.0 %	0.0 %	41.2	16	S38.3.2	59	×	見直し対象
5	3.5.5	前田東線	0.20	12	0.0 %	0.0 %	9.2	4	S26.3.22	71	×	見直し対象
6	3.5.6	後田横町線	0.96	12	0.0 %	0.0 %	39.0	16	S26.3.22	71	×	見直し対象
7	3.5.7	立願寺南岩原線	1.29	12	43.4 %	43.4 %	18.8	8	S26.3.22	71	×	見直し対象
8	3.5.8	玉名駅平嶋線	1.96	12	48.5 %	48.5 %	14.4	6	S26.3.22	71	×	見直し対象
9	3.5.9	玉名駅下町線	1.27	12	91.3 %	100.0 %	18.5	7	S26.3.22	71	×	見直し対象
10	3.4.10	築地立願寺線	2.39	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S38.3.2	59	○	整備済み
11	3.4.11	立願寺横町線	1.33	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S38.3.2	59	○	整備済み
12	3.5.12	亀甲中線	0.42	12	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S49.10.1	47	○	整備済み
13	3.4.13	高瀬大橋中線	2.52	16	59.9 %	61.5 %	18.2	7	S49.10.8	47	×	見直し対象
14	3.2.14	長洲玉名線	6.24	30	49.8 %	100.0 %	0.0	0	S37.8.1	59	○	整備済み
15	3.3.15	玉名バイパス線	8.47	25	61.3 %	100.0 %	0.0	0	S57.7.29	39	○	整備済み
16	3.3.16	岱明玉名線	3.75	22	63.7 %	100.0 %	0.0	0	S46.10.21	50	○	整備済み
17	3.4.19	長洲岱明線	3.82	16	0.0 %	0.0 %	62.8	25	S37.8.1	59	×	見直し対象
18	3.4.20	下河原尾崎線	0.33	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S60.10.29	36	○	整備済み
19	3.4.7	沖洲金山線	3.95	12	0.0 %	0.0 %	51.4	21	S37.8.1	59	×	見直し対象
合計			46.99		55.1 %	71.9 %	304.2	122			10 路線	

10路線がステップ2へ

※整備必要年数は、年間2.5億円ずつ投資した場合にかかる事業年数

ステップ２　「路線の必要性」と「事業の困難性」の評価 ①

○路線の必要性の評価は、大きく

「道路網の構成」「機能・役割」「路線の位置づけ」の３つの視点で行っています。

３つの視点をさらに１３の項目に細分化し、項目ごとに精査を行い、必要性の評価を行っております。

▼ 必要性の評価視点と評価項目

中項目		小項目	番号	視点
路線の必要性・機能	道路網の構成	交通量	1	対象路線の整備後の利用交通量
		混雑度	2	現況の交通混雑の緩和を図る路線(現況混雑度および並行路線の混雑度が1.0以上の路線)
		道路密度	3	目標密度(3.5km/km2)に対する道路網密度の未達成率を改善する路線
	道路の役割・機能	広域交通を処理	4	県全体から見た幹線道路（熊本県新広域道路交通計画に記載された路線）
			5	玉名市の幹線道路 （第2次玉名市総合計画に記載された路線）
		都市構造を形成する	6	都市軸を形成する路線は該当（玉名市都市計画区域マスタープランに記載された路線）
		都市活動を支援	7	中心拠点と、主要団地・既存集落間を結ぶ道路及び、荒尾市・長洲町の中心拠点相互
			8	工業団地と、菊水インター、南関インター、長洲港への連絡道路
			9	観光・レクリエーション拠点と、菊水インター、南関インター、長洲港への連絡道路
			10	JR駅から、近接する幹線道路に至る連絡道路
		まちづくりを支援	11	玉名都市計画区域及び長洲都市計画区域マスタープランに位置付けられた道路
		生活環境を向上	12	主要避難施設と主要団地・既存集落を連絡する道路
	路線の位置づけ		13	道路整備プログラムに位置付けられた道路

ステップ２　「路線の必要性」と「事業の困難性」の評価 ②

事業の困難性

道路行政担当者
によるデータ分析

意識・感覚

○事業実施上の問題点や課題
・物理的な問題点
・財政上の問題点
・沿道住民コンセンサス上の課題
・法適用上の課題
・まちづくり上の課題

○事業の困難性の評価は、

「自然環境」「道路構造等の物理的な条件」

「社会・住民環境」「財政環境等の社会･経済的な条件」

「その他特筆 事項」 について、事業への影響事項を

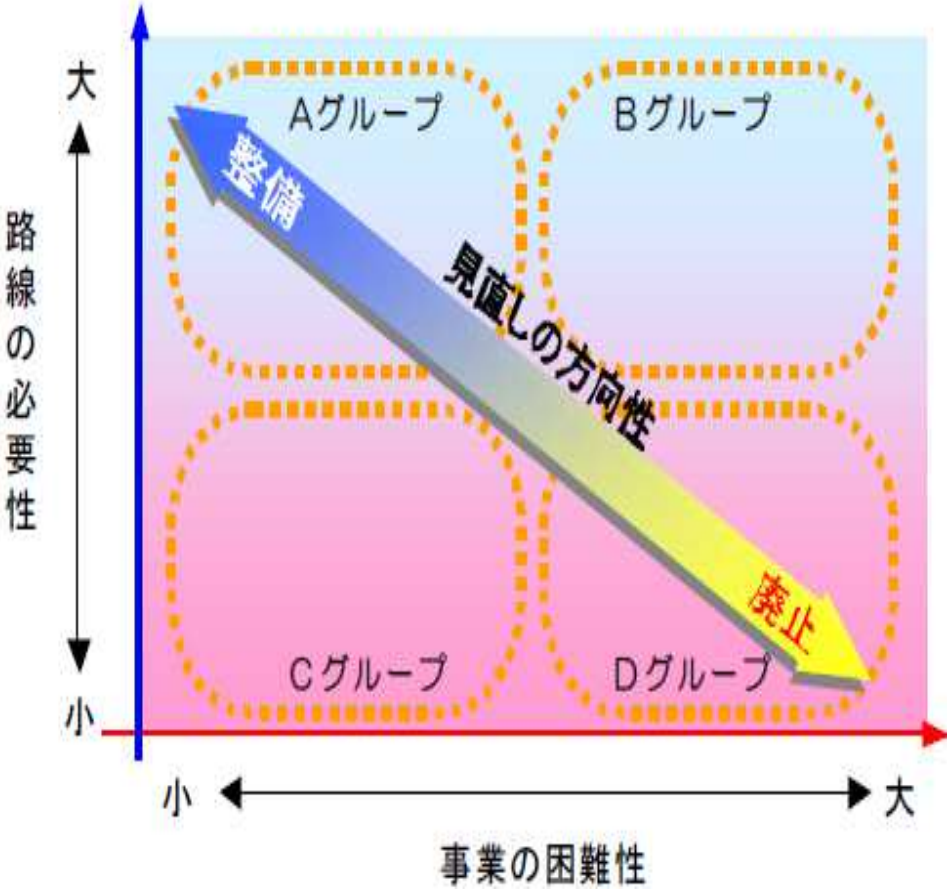
整理し、困難性を評価しております。

▼ 困難性の評価視点と評価項目

中項目	小項目	番号	視点
事業の困難性	自然環境条件	1	●希少種等の存在 ●地域のシンボル的巨木等の存在 ●災害危険箇所の存在 ●水源等の存在
	道路構造条件	2	●鉄道交差箇所の存在 ●路線の立体箇所の存在 ●河川･湖水等の存在 ●危険斜地の存在(トンネル･大規模法面、擁壁)
	社会環境条件	3	●重要文化施設、歴史建造物の存在 ●公共･公益施設の存在 ●国立公園等存在(特別地域)
	財政環境条件	4	●用地補償費 ●工事費
	特筆事項	5	●代替道路等の整備による必要性の低下 ●その他

ステップ２　「路線の必要性」と「事業の困難性」の評価 ③

○「必要性」と「困難性」の2つの指標から検討路線を相対評価します。



グループ	必要性・困難性相互の関係	グループの意味（解釈）	見直しの方向性
Aグループ	必要性が高く、困難性が低い。	路線のニーズが高く、事業上困難となる要因が少ないことから、原則として**「整備をする方向の路線」**として位置づけられる範囲。	整　備
Bグループ	必要性・困難性の双方が高い。	路線のニーズが高く、事業上困難となる要因が多いことから、見直し等による課題解決を検討し、基本的に**「整備をする方向の路線」**として位置づけられる範囲。	
Cグループ	必要性・困難性の双方が低い。	路線のニーズが低く、事業上困難となる要因も少ないことから、廃止を含めた見直しを検討し、どちらかといえば**「廃止の方向で検討を進める路線」**として位置づけられる範囲。	
Dグループ	必要性が低く、困難性が高い。	路線のニーズが低く、事業上困難となる要因が多いことから、どちらかといえば**「廃止の方向で検討を進める路線」**として位置づけられる範囲。	廃　止

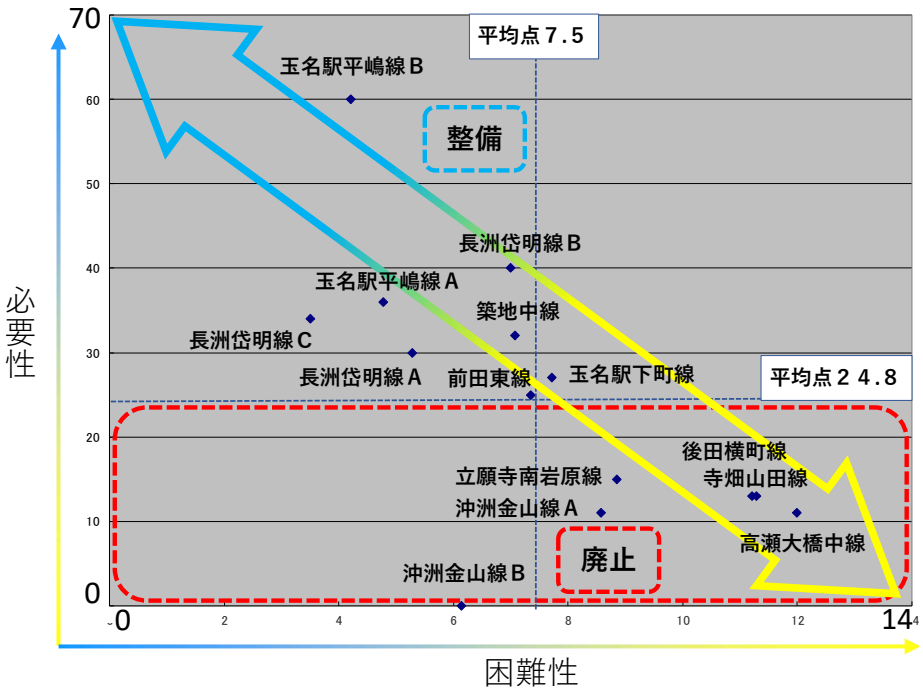
ステップ2　評価結果①

都市施設名称	区間割	必要性の評価													評価	困難性の評価
		道路網の構成			道路の役割・機能									位置づけ		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
		ウエイト														
		12	11	11	6	5	11	2	2	2	2	7	8	21		
築地中線	◉						○	○	○	○		○	○		32.0	7.1
寺畑山田線	◉		○					○							13.0	11.3
前田東線	◉	○	○					○							25.0	7.4
後田横町線	◉		○					○							13.0	11.2
立願寺南岩原線	◉		○					○		○					15.0	8.9
玉名駅平嶋線	A		○			○	○	○				○			36.0	4.8
	B	○	○			○	○	○	○	○		○	○		60.0	4.2
玉名駅下町線	◉	○	○					○			○				27.0	7.7
高瀬大橋中線	◉														11.0	12.0
長洲岱明線	A	○					○					○			30.0	5.3
	B	○					○	○				○	○		40.0	7.0
	C	○					○	○		○		○			34.0	3.5
沖洲金山線	A		○												11.0	8.6
	B														0.0	6.1
														※平均点以下を赤字着色	**平均点**	**24.8**	**7.5**

ステップ２　評価結果②

番号	路線番号	都市施設名称	ステップ1		ステップ2	
			20年以上未着手		必要性・困難性	
			該当する		必要性の精査	
1	3.4.1	築地中線	×	見直し対象	○	存続
2	3.4.2	築地大倉線	○	整備済み		
3	3.4.3	玉名駅立願寺線	○	整備済み		
4	3.4.4	寺畑山田線	×	見直し対象	×	廃止対象
5	3.5.5	前田東線	×	見直し対象	○	存続
6	3.5.6	後田横町線	×	見直し対象	×	廃止対象
7	3.5.7	立願寺南岩原線	×	見直し対象	×	廃止対象
8	3.5.8	玉名駅平嶋線	×	見直し対象	○	存続
9	3.5.9	玉名駅下町線	×	見直し対象	○	存続
10	3.4.10	築地立願寺線	○	整備済み		
11	3.4.11	立願寺横町線	○	整備済み		
12	3.5.12	亀甲中線	○	整備済み		
13	3.4.13	高瀬大橋中線	×	見直し対象	×	廃止対象
14	3.2.14	長洲玉名線	○	整備済み		
15	3.3.15	玉名バイパス線	○	整備済み		
16	3.3.16	岱明玉名線	○	整備済み		
17	3.4.19	長洲岱明線	×	見直し対象	○	存続
18	3.4.20	下河原尾崎線	○	整備済み		
19	3.4.7	沖洲金山線	×	見直し対象	×	廃止対象
合計			10 路線		5 路線	

▼ 必要性と困難性の相対評価結果



5 路線が
ステップ３へ

ステップ３　路線の見直しによる影響の検討

〇ステップ２の結果を参考に、地域の都市構造や将来像などを考慮し、路線要件を次の５つの項目について整理して検討しました。

１．市総合計画等やまちづくりから見た評価
２．地域のプロジェクト・将来の土地利用への対応
３．道路の役割や機能から見た評価
４．ネットワークとしてのつながりや代替性から見た評価
５．事業の困難性から見た評価

▼都市計画道路見直しにおける候補路線の検討結果

番号	路線名	ステップ3　路線の見直しによる影響を検討							ステップ3による方向性（×の数＞〇の数の場合、廃止）
		都市計画決定趣旨との整合	地域の都市構造・将来像への対応	地域のプロジェクト・将来土地利用への対応	道路の役割・機能から見た評価	ネットワークの連続性・代替道路から見た視点		事業の困難性	
		当時の趣旨と合致していれば〇	熊本県及び玉名市・近隣市町村の上位計画で位置づけられていれば〇	実現可能性の高いプロジェクト(企業立地)に関連するものや土地利用との整合が図られる路線であれば〇	現況または並行路線の混雑度が1.0以上であれば〇	路線としての連続性から整備が求められている路線であれば〇	周辺に代替路線がなければ〇		
3･4･4	寺畑山田線	× 趣旨に合致していない	× 位置付けられていない	× 関連するプロジェクトはなし	〇 並行路線が1.0以上	× 他路線との連続性はなし	× 玉名駅平嶋線・玉名駅立願寺線が代替路線	× 困難性が高い・補償費が高額・玉名中学校	廃止
3･4･8	後田横町線	× 趣旨に合致していない	× 位置付けられていない	× 関連するプロジェクトはなし	〇 並行路線が1.0以上	〇 (都)立願寺南岩原線と一体的なネットワークを形成	× 玉名駅下町線・寺田岱明線が代替路線	× 困難性が高い・補償費が高額・繁根川橋梁(岩崎橋)の整備が必要	廃止
3.5.7	立願寺南岩原線【残区間】	× 趣旨に合致していない	× 位置付けられていない	× 関連するプロジェクトはなし	〇 並行路線が1.0以上	〇 玉名温泉へのアクセスルートを形成	× 立願寺横町線が代替路線	× 困難性が高い・玉名女子高がある	廃止
3.4.13	高瀬大橋中線【残区間】	× 趣旨に合致していない	× 位置付けられていない	× 関連するプロジェクトはなし	〇 並行路線が1.0以上	× 他路線との連続性はなし	× 小浜繁根木線が代替路線	× 困難性が高い・JRとの立体構造物による事業費の高騰・裏川緑地沿い	廃止
3.4.7	沖洲金山線【A区間】	× 趣旨に合致していない	× 位置付けられていない	× 関連するプロジェクトはなし	〇 並行路線が1.0以上	〇 隣接する荒尾市との協議が必要	× 岱明玉名線が代替路線	× 困難性が高い・補償費高騰・JRとの立体構造物による事業費の高騰・橋梁(構造物)の整備が必要	継続審議
3.4.7	沖洲金山線【B区間】	× 趣旨に合致していない	× 位置付けられていない	× 関連するプロジェクトはなし	× 並行路線が1.0未満	〇 隣接する長洲町との協議が必要	〇 代替路線なし	× 困難性が高い・補償費高騰・JRとの立体構造物による事業費の高騰・橋梁(構造物)の整備が必要	継続審議

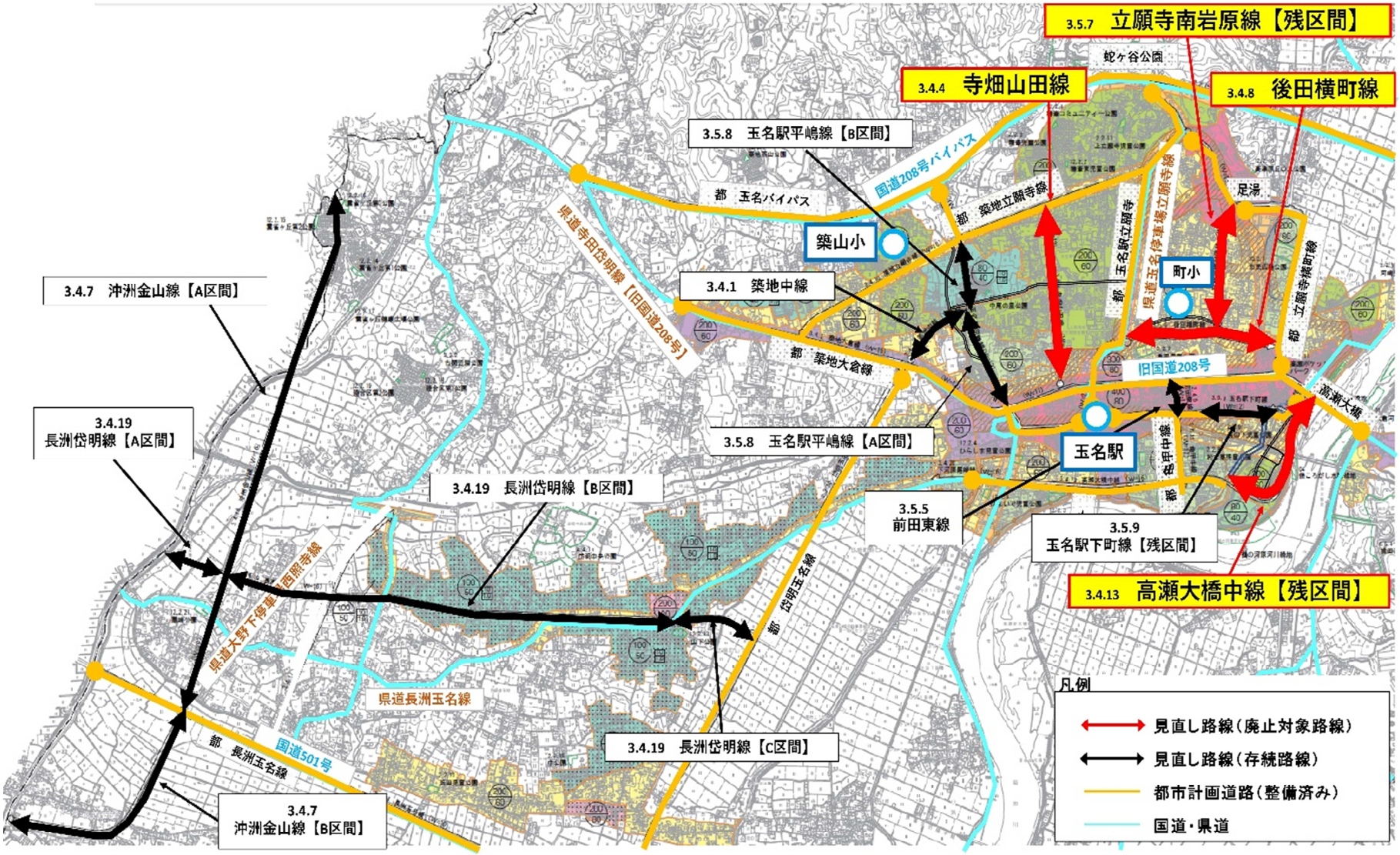
見直しの結果

番号	路線番号	都市施設名称	計画延長（km）	幅員（m）	整備率（%）	暫定形整備率（%）	概算残事業費（億円）	整備必要年数（年）	ステップ1		ステップ2		ステップ3	
									20年以上未着手		必要性・困難性		影響の検討	
									該当する		必要性の精査		影響の精査	
1	3.4.1	築地中線	0.50	20	0.0 %	0.0 %	30.7	12	×	見直し対象	○	存続		
2	3.4.2	築地大倉線	4.37	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
3	3.4.3	玉名駅立願寺線	2.17	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
4	3.4.4	寺畑山田線	1.05	16	0.0 %	0.0 %	0.0	0	×	見直し対象	×	廃止対象	×	廃止
5	3.5.5	前田東線	0.20	12	0.0 %	0.0 %	9.2	4	×	見直し対象	○	存続		
6	3.5.6	後田横町線	0.96	12	0.0 %	0.0 %	0.0	0	×	見直し対象	×	廃止対象	×	廃止
7	3.5.7	立願寺南岩原線	1.29	12	43.4 %	43.4 %	0.0	0	×	見直し対象	×	廃止対象	×	廃止
8	3.5.8	玉名駅平嶋線	1.96	12	48.5 %	48.5 %	14.4	6	×	見直し対象	○	存続		
9	3.5.9	玉名駅下町線	1.27	12	91.3 %	100.0 %	18.5	7	×	見直し対象	○	存続		
10	3.4.10	築地立願寺線	2.39	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
11	3.4.11	立願寺横町線	1.33	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
12	3.5.12	亀甲中線	0.42	12	100.0 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
13	3.4.13	高瀬大橋中線	2.52	16	59.9 %	61.5 %	0.0	0	×	見直し対象	×	廃止対象	×	廃止
14	3.2.14	長洲玉名線	6.24	30	49.8 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
15	3.3.15	玉名バイパス線	8.47	25	61.3 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
16	3.3.16	岱明玉名線	3.75	22	63.7 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
17	3.4.19	長洲岱明線	3.82	16	0.0 %	0.0 %	62.8	25	×	見直し対象	○	存続		
18	3.4.20	下河原尾崎線	0.33	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	○	整備済み				
19	3.4.7	沖洲金山線	3.95	12	0.0 %	0.0 %	51.4	21	×	見直し対象	×	廃止対象	△	継続審議
合計			46.99		55.1 %	71.9 %	187.0	75	10 路線		5 路線		4 路線	

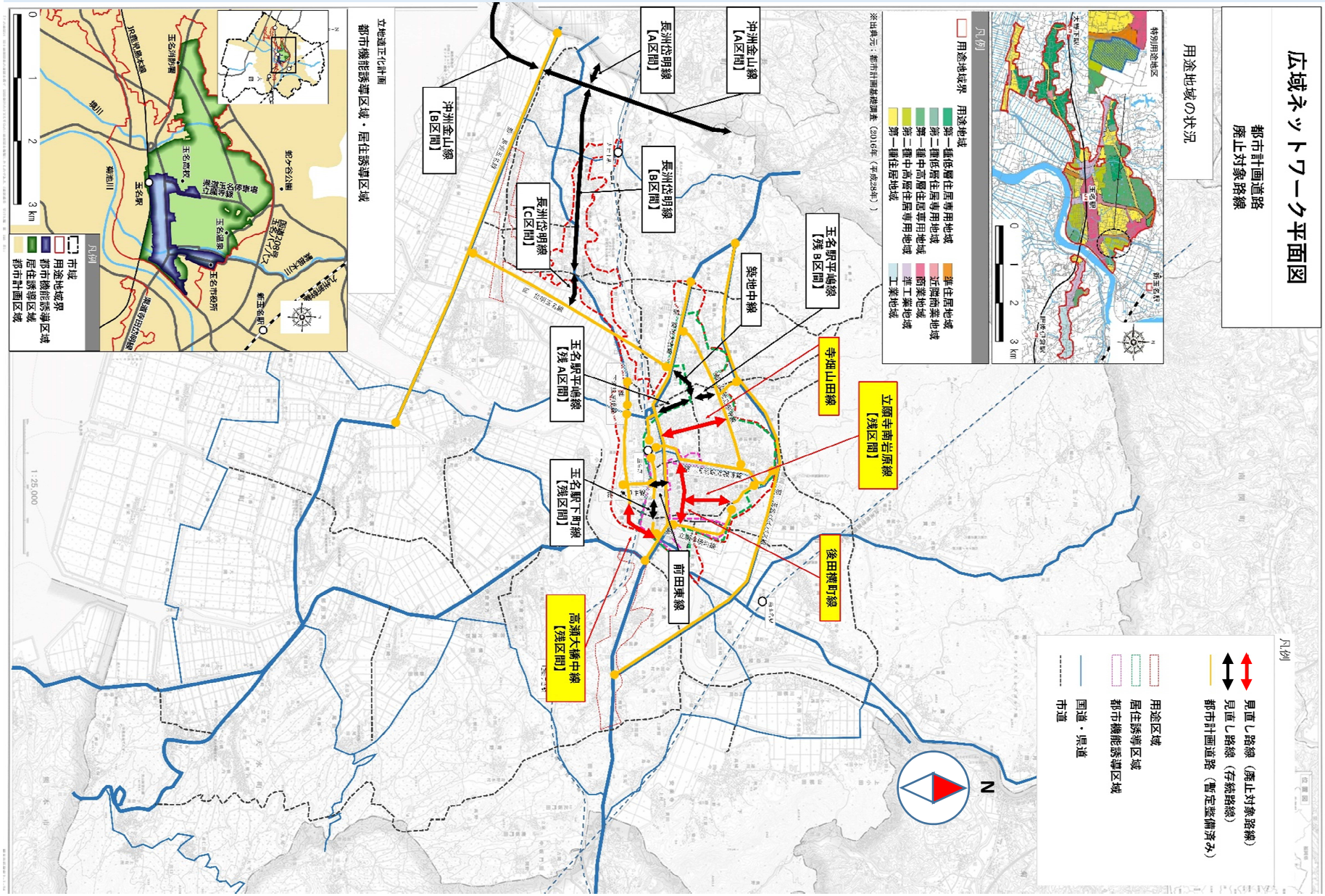
※整備必要年数は、年間2.5億円ずつ投資した場合にかかる事業年数

117.2 億円　47 年　（削減効果）

見直しの結果（都市計画道路一覧図）



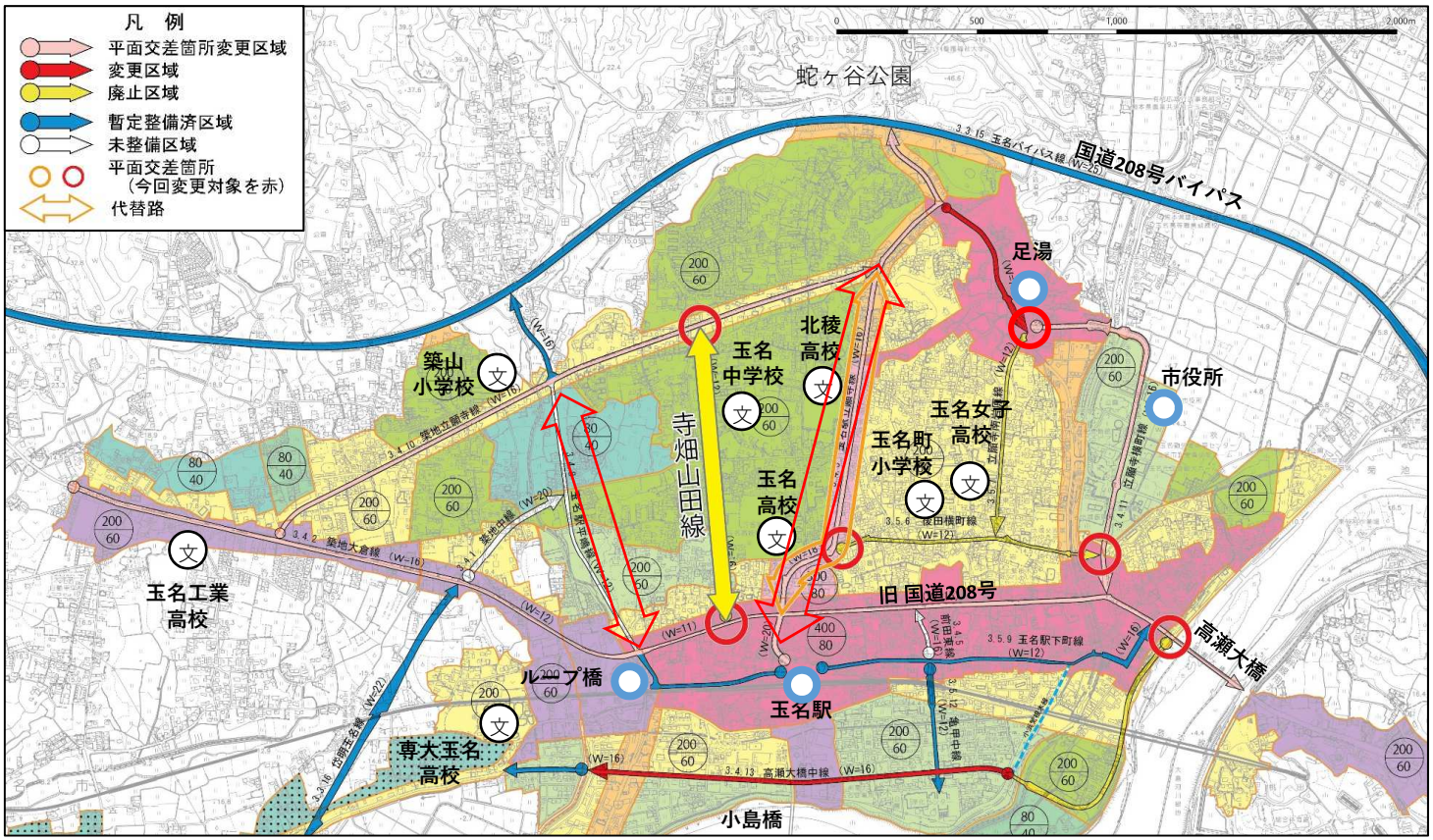
見直しの結果（広域ネットワーク図）



廃止対象路線の個別資料　【寺畑山田線】

3・4・4号寺畑山田線は、一般県道寺田岱明線から築地立願寺線へのアクセス道路として、昭和38年に都市計画決定された都市計画道路です。

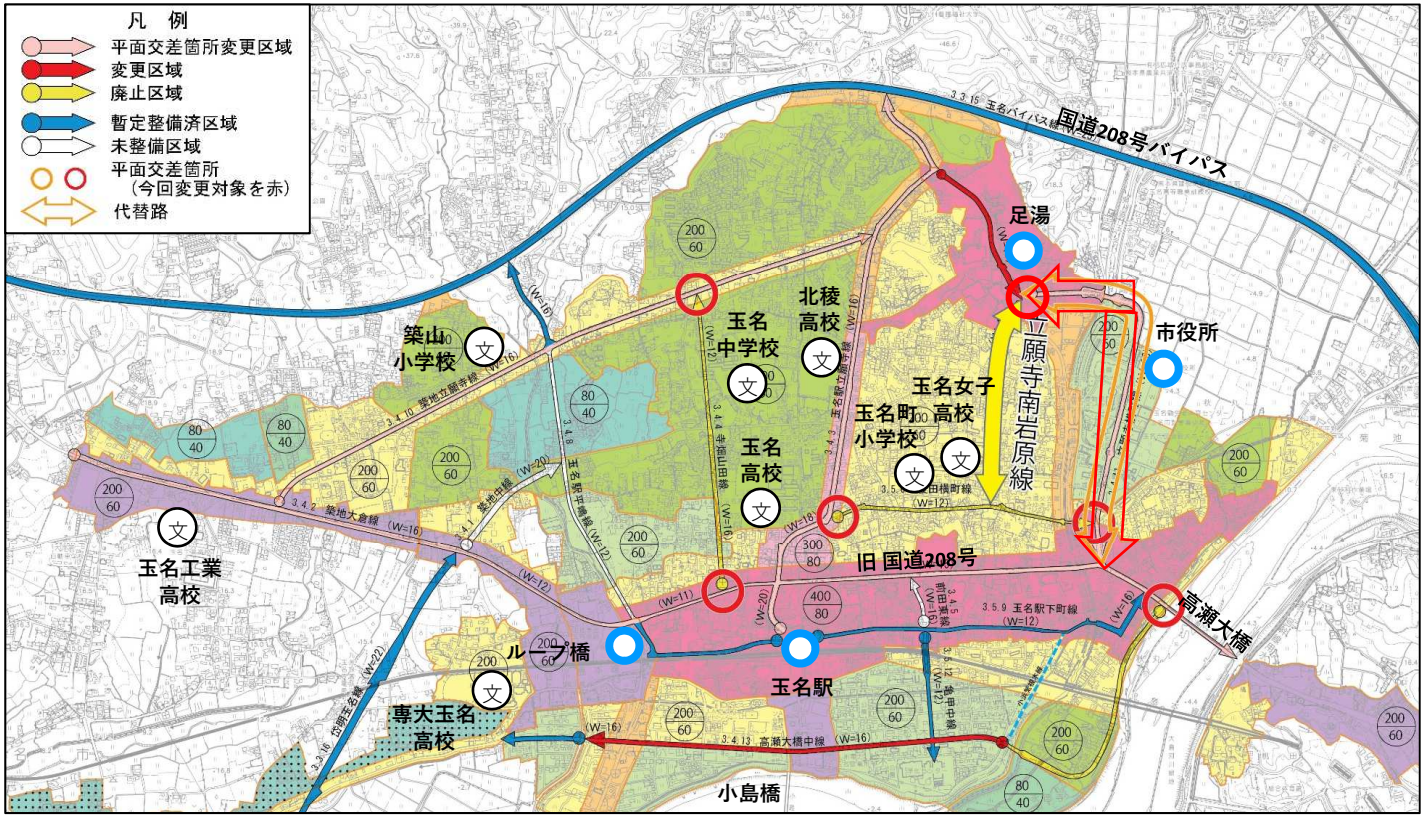
長洲地区で計画されていた有明臨海工業地帯の建設計画に基づき、臨海工業都市発展のための交通輸送を目的とした都市基盤施設として計画された路線ですが、臨海工業都市としての計画が停滞したことから、交通輸送機能を確保する機能・役割といった必要性が低下しており、並行路線（玉名駅平嶋線、玉名駅立願寺線）での機能代替が可能であることから、都市計画決定を廃止します。



廃止対象路線の個別資料　【立願寺南岩原線】

3・5・7号立願寺南岩原線は、玉名駅立願寺線から後田横町線へのアクセス道路として、昭和26年に都市計画決定された都市計画道路です。

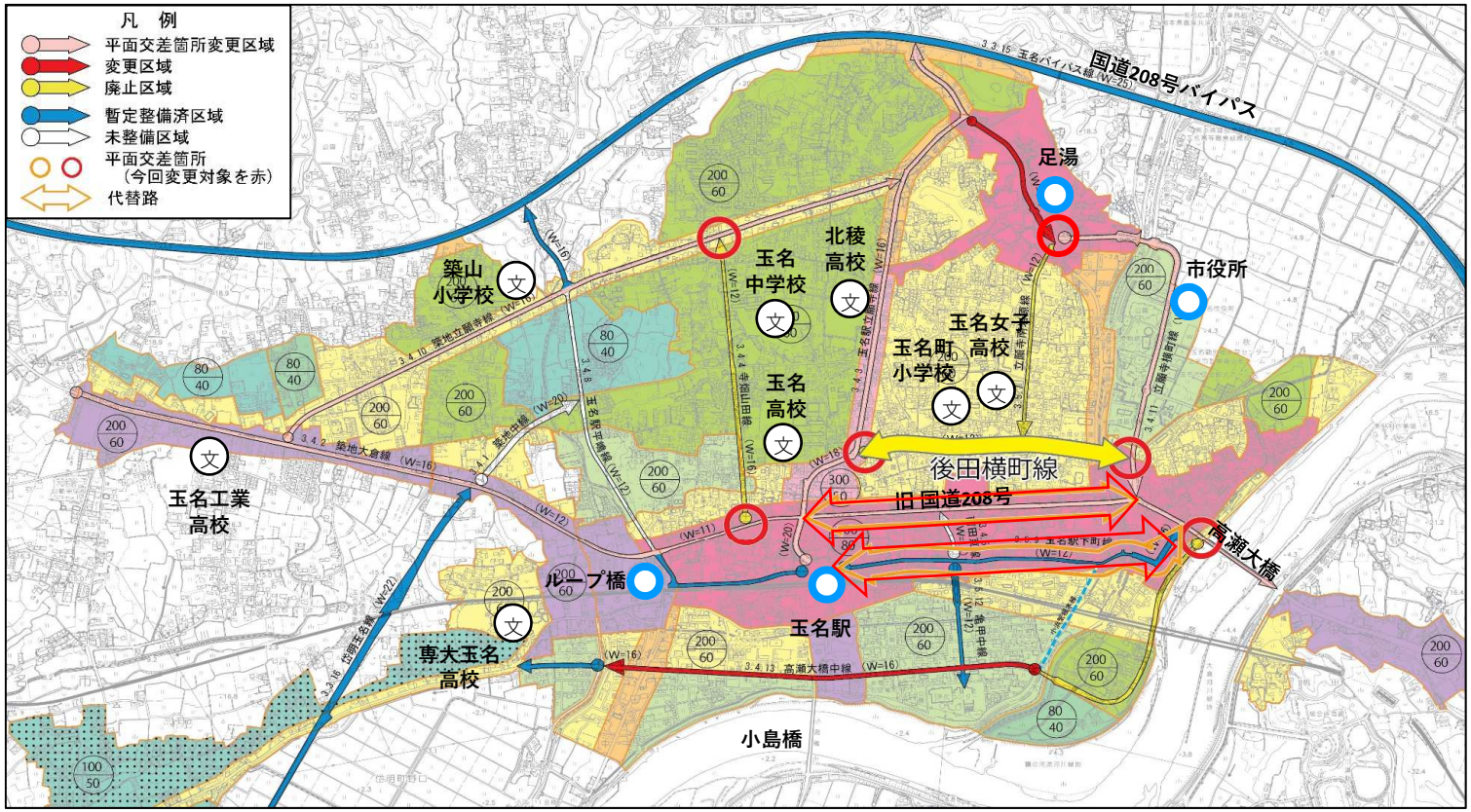
長洲地区で計画されていた有明臨海工業地帯の建設計画に基づき、臨海工業都市発展のための交通輸送を目的とした都市基盤施設として計画された路線ですが、臨海工業都市としての計画が停滞したことから、交通輸送機能を確保する機能・役割といった必要性が低下しており、並行路線（立願寺横町線、玉名駅立願寺線、繁根木玉名線）での機能代替が可能であることから、既に整備が完了している区間を残し、立願寺横町線から南側の区間約730mを廃止します。



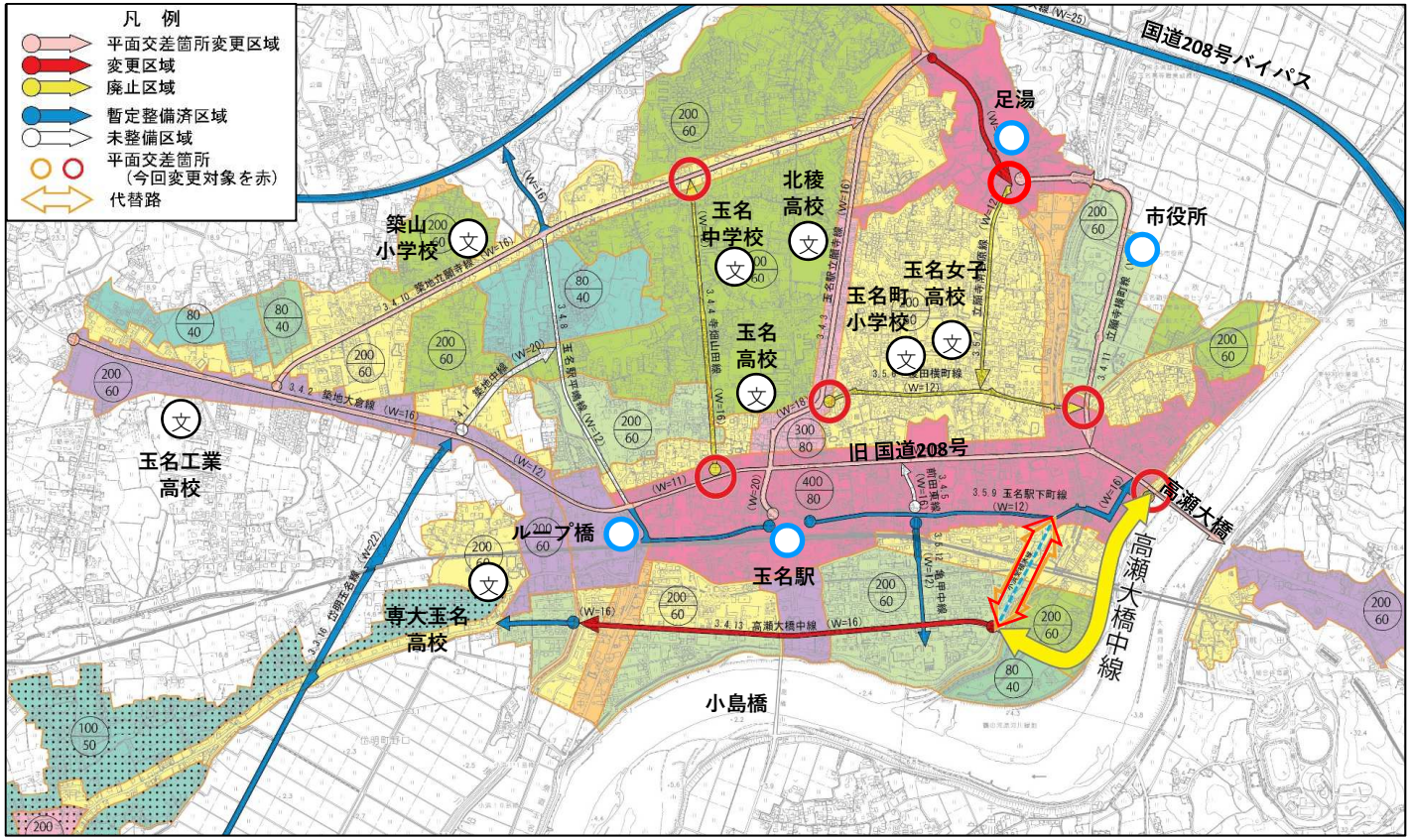
廃止対象路線の個別資料　【後田横町線】

3・5・6号後田横町線は、玉名駅立願寺線から立願寺横町線へのアクセス道路として、昭和26年に都市計画決定された都市計画道路です。

長洲地区で計画されていた有明臨海工業地帯の建設計画に基づき、臨海工業都市発展のための交通輸送を目的とした都市基盤施設として計画された路線ですが、臨海工業都市としての計画が停滞したことから、交通輸送機能を確保する機能・役割といった必要性が低下しており、並行路線（玉名駅下町線、寺田岱明線）での機能代替が可能であることから、都市計画決定を廃止します。



廃止対象路線の個別資料　【高瀬大橋中線】

3・4・13号高瀬大橋中線は、一般県道寺田岱明線から下河原尾崎線へのアクセス道路として、昭和49年に都市計画決定された都市計画道路です。

寺田岱明線の混雑緩和、国鉄裏一帯の開発道路とするため、また旧岱明町との広域的な都市交通道路網の整備を図るために計画されましたが、旧国鉄裏の開発はほぼ完了した現在、大きな混雑は見られず、並行路線（小浜繁根木線）での機能代替が可能であることから、既に整備が完了している区間を残し、高瀬大橋から繁根木川までの区間約1,110mを廃止します。