玉名市都市計画道路の見直しに関する報告

1. 都市計画道路見直しの背景及び目的 ･････････････････････････････････ 1
2. 都市計画決定手続きの流れ ･･･ 2
3. 都市計画決定の経緯 ･･ 3
4. まちづくりの方向性 ･･ 4
5. 見直し素案の作成 ･･ 9
6. 存続路線の今後の課題について ･･････････････････････････････････････ 18

令和４年３月

玉名市　都市整備課

1. 都市計画道路見直しの背景及び目的

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安心で快適な都市生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法（以下、「法」という。）に基づき都市計画決定された道路です。目指すべき都市の将来像を誘導するとともに、将来交通需要に対応して計画され、その整備は長期間にわたって進められるものです。

都市計画道路は、以下の機能を有しています。

1. 都市における円滑な移動を確保するための**交通機能**
2. 避難や救援のための通路及び、延焼を防止するための**防災空間機能**
3. 土地利用のための出入り、駐停車などの**沿道サービス機能**
4. 都市の骨格を形成し、街区を構成するための**市街地形成機能**
5. 公共交通や供給処理施設などの**収容空間機能**
6. みどりの環境軸や日照などの都市環境保全のための**環境空間機能**
7. 都市景観の軸となるための**景観形成機能**

近年の人口減少の見通し、経済の長期低迷、市街地拡大の収束など、都市を取り巻く状況が変化してきたことに伴い、計画決定時の路線の必要性が変化している路線や厳しい財政状況のもと事業が進まず、長期にわたって未着手となったままの路線があり、計画を見直す必要性が高まっています。

また、都市計画決定により法第５３条に基づく建築制限が発生し、長期にわたる制限により地権者とのトラブルが発生する事例も報告されていることから、住民との合意形成に基づく円滑な見直しを行うことが必要となっています。

国の方針では、社会経済情勢の変化に的確に的確に対応し、新規決定や追加のみならず見直し・変更や整理を重視して行われることが望ましい、としており、地方公共団体に都市計画道路の見直しに積極的に取り組むよう求めています。

本市では、市町村合併に伴い平成 19 年度に都市計画全体の見直しを行い、平成 20 年度には旧玉名都市計画道路のうち 2 路線の一部区間、計Ｌ＝2.0km を廃止し、令和 2 年度には旧岱明都市計画道路のうち 1 路線を全線廃止いたしました。

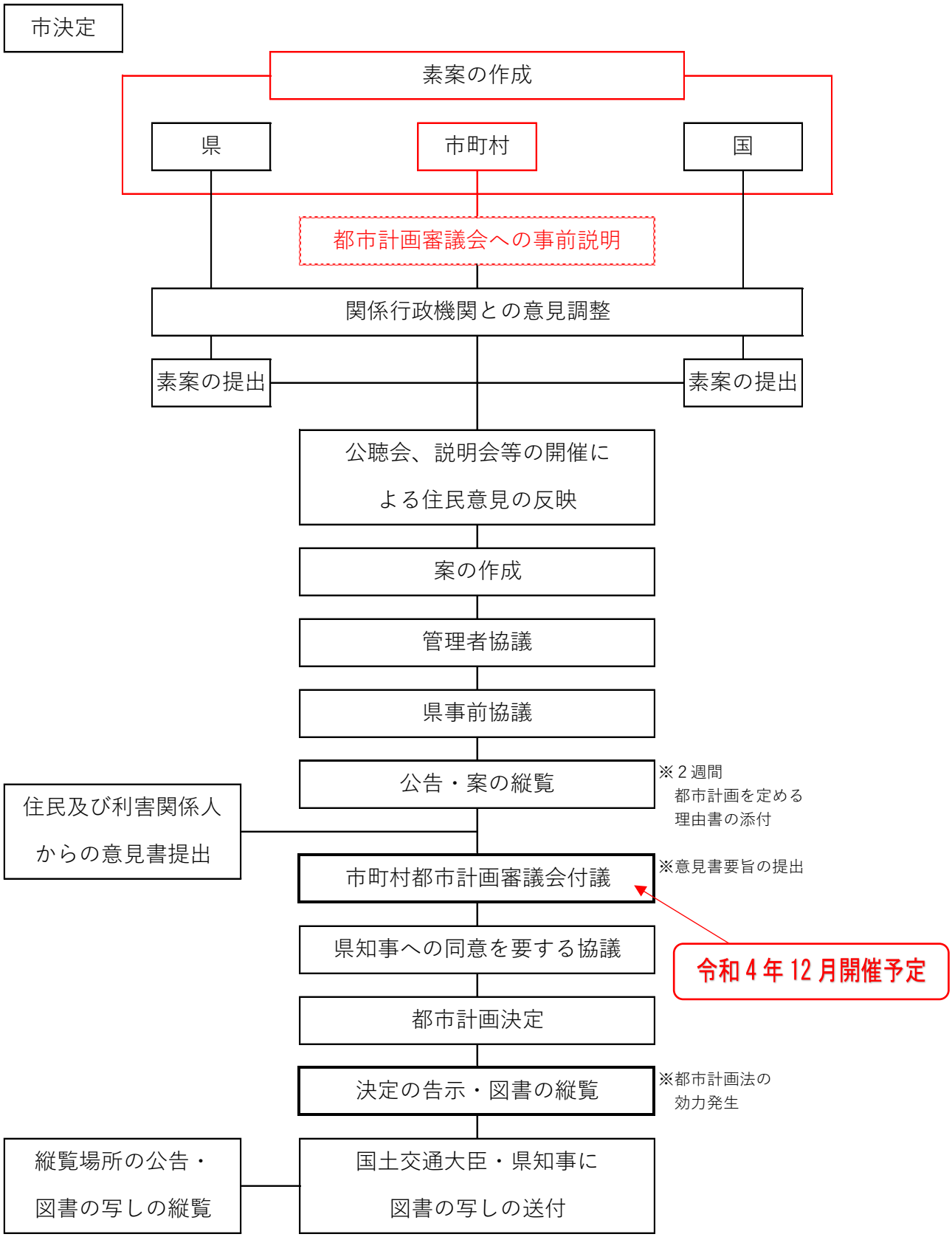
前回見直しから 10 年以上が経過し、玉名市役所新庁舎や新玉名駅の完成により市街地像が変化していることから、今回、国や熊本県の都市計画道路見直しガイドラインに基づき、現状を踏まえ、将来を見据えた都市計画道路網を再構築するため、都市計画道路の見直しを行います。

※見直しの必要性

・自治体の財政危機（市税・地方交付税の減少・医療介護費支出増）
・人口減少（生産年齢人口の減少）
・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、スポンジ化）
・整備時期が不明確であるため、地権者の将来設計（土地売買・建物更新）に支障
・真に必要な実現性が高い道路を優先重点化（選択と集中）・可視化

2. 都市計画決定手続きの流れ

令和 4 年 12 月に都市計画審議会を予定しており、以下の流れで順次手続きを進めていきます。



3. 都市計画決定の経緯

玉名市および長洲町における都市計画決定の経緯は以下の通りです。

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　当初都市計画決定

〇14路線の決定

昭和38年　都市計画決定の見直し

・7路線の見直し
・4路線の追加
・7路線の廃止
〇計11路線

昭和37年　当初都市計画決定

〇4路線の決定

昭和38～平成17年

・4路線の追加
〇計15路線

昭和38～平成17年

・3路線の追加
〇計7路線

平成17年　市町村合併により「新玉名市」発足

・「熊本県都市計画道路見直しガイドライン」策定

平成19年度　全体的な都市計画道路の見直し

・2路線の見直し（築地河崎線・前田御跡線の一部区間を廃止）

平成24年　長洲都市計画道路を玉名都市計画道路に編入

・2路線を統合
〇玉名都市計画道路　19路線、長洲都市計画道路　1路線　計20路線

平成26~28年度　熊本県による「荒尾玉名長洲都市計画道路見直し検討業務」

・玉名市においては「大野下駅鍋線」が廃止検討路線として結論

令和2年　都市計画決定の変更

・大野下駅鍋線の廃止
〇計19路線

令和3年5月　都市計画道路岱明玉名線　暫定2車線の全線開通

令和3年度　都市計画道路の全体見直しに着手

4. まちづくりの方向性

○第 2 次玉名市総合計画 後期基本計画

第 4 章 基本目標 4 便利で快適な 都市づくり

第 1 節 主要施策 1 道路交通体系の整備

主要施策の概要

(1) 広域交通ネットワークの整備

・市の一体的な発展を図るため、市内の交通ネットワークを整備し、市内交通の利便性を向上するとともに、都市の骨格をなす都市計画道路について、路線の計画的な整備・見直しに努めます。

・在来線玉名駅を縦貫し、県道寺田岱明線と国道 208 号（旧玉名バイパス）を接続する「玉名市骨格幹線道路の構想」に着手し、交通・物流拠点のアクセス向上など効果的な広域道路ネットワークを検討します。

(2) 生活道路網の整備

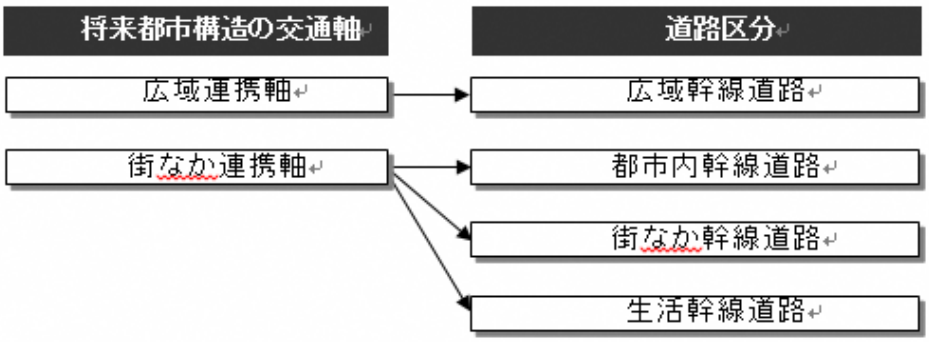
・県道寺田岱明線と国道 208 号（旧玉名バイパス）を接続する都市計画道路玉名駅平嶋線は、都市計画道路の見直しや県の境川改修計画と調整を図りながら検討します。

○玉名市都市計画マスタープラン

■道路・交通に関する整備方針

(1) 道路

道路の整備にあたっては、本市はもとより、県北地域をはじめ、九州圏における物流や都市間交流を支える基盤としての「広域連携軸」（広域幹線道路）、市内の主要な公共・公益施設などを結び、市全域から「中心拠点」へのアクセス利便性を高める主要道路としての「街なか連携軸」（都市内幹線道路、街なか幹線道路、生活幹線道路）など、道路の役割を明確にして、利便性の高い交通網の形成を推進します。



○県道寺田岱明線から玉名駅を跨ぎ、市道中小野尻線・農免農道北牟田尾田線を通り、県道熊本玉名線と接続する広域幹線道路を新たに整備し、旧国道 208 号高瀬大橋付近で発生する慢性的な交通渋滞の緩和、横島・天水地区から玉名市中心市街地までの移動時間の短縮、玉名駅下町線（亀甲商店街）の交通量の減少を図ります。また、既設の県道玉名停車場立願寺線と合わせて、県道熊本玉名線から国道 208 号までの縦断ルートを確立します。

［地域間の交流・連携に向けた道路整備―都市内幹線道路―］

○国道 501 号と国道 208 号を連絡する、都市計画道路岱明玉名線-築地中線-玉名駅平嶋線の一部区間の整備を検討し、中心市街地と県道熊本玉名線を連絡する JR 玉名駅と交差し市道中小野尻線と接続する道路の整備を進めます。

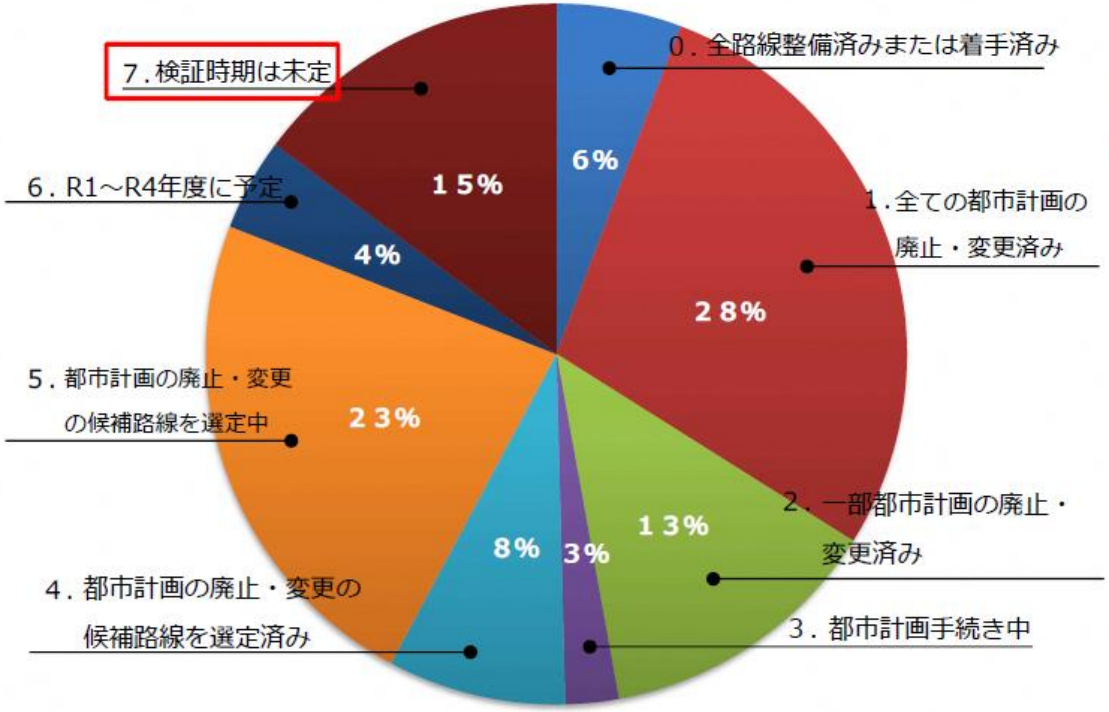
資料１ 全国の見直し状況

① 見直しの完了済み（円グラフ 0～3 まで）	50%	② 見直しに着手済み（4～5）	31%
③ 見直し予定（6）	4%	④ 見直しは未定（7）	15%

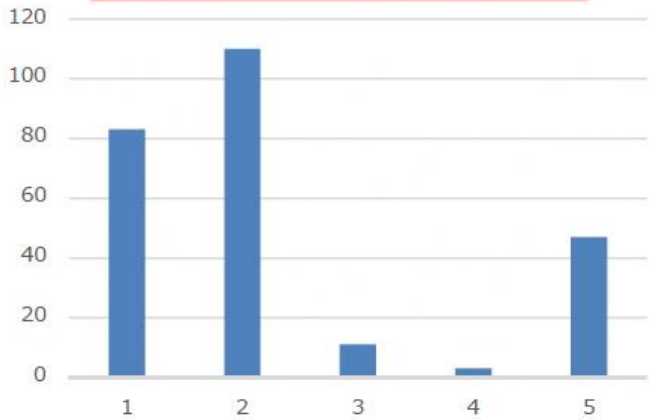
平成 31 年 3 月末時点

市区町村別の見直し状況

（調査対象：都市計画道路（幹線街路）を有する全ての市区町村）



「７．検証時期は未定」の理由



1. 都市計画予算の不足のため
2. 都市計画に係る人員、体制不足のため
3. 自市町村策定の他の計画と合わせた検証が必要だが、当該計画の策定時期が未定であるため
4. 自市町村以外策定の他の計画と合わせた検証が必要だが、当該計画の策定時期が未定であるため
5. その他

全国 1718 市町村のうち都市計画道路が該当する自治体でアンケート調査した結果（平成 31 年 3 月末）

資料２ 都市計画法第 53 条による申請状況

都市計画施設として定められた道路等の区域内では、将来、道路を築造する場合に大きな支障をきたさないように建築物の制限が課されており、必要性や実現性が低い路線は廃止し、地権者への制限を早く解除する必要がある。

なお、H19 の都市計画道路見直し以降における、第 53 条に関するの申請件数は、46 件である。

都市計画法第53条の規定に基づく建築確認申請処理台帳

番号	路線番号	都市施設名称	県決定	申請件数	
				H19以前	H19見直し後
1	3.4.1	築地中線		3	3
2	3.4.2	築地大倉線	○	３７	1
3	3.4.3	玉名駅立願寺線	○	5	―
4	3.4.4	寺畑山田線		４３	１３
5	3.5.5	前田東線	○	1	1
6	3.5.6	後田横町線		２９	6
7	3.5.7	立願寺南岩原線		３４	4
8	3.5.8	玉名駅平嶋線	○	１６	5
9	3.5.9	玉名駅下町線		１９	1
10	3.4.10	築地立願寺線		２３	―
11	3.4.11	立願寺横町線		9	―
12	3.5.12	亀甲中線		1	―
13	3.4.13	高瀬大橋中線	○	１３	―
14	3.2.14	長洲玉名線	○	1	1
15	3.3.15	玉名バイパス線	○	１０	―
16	3.3.16	岱明玉名線	○	1	1
17	3.4.19	長洲岱明線	○	6	4
18	3.4.20	下河原尾崎線	○	0	―
19	3.4.7	沖洲金山線	○	7	6
合計				２５８	４６

令和3年3月31日現在

建築許可の要件

●**建築の許可：都市計画法第５３条**

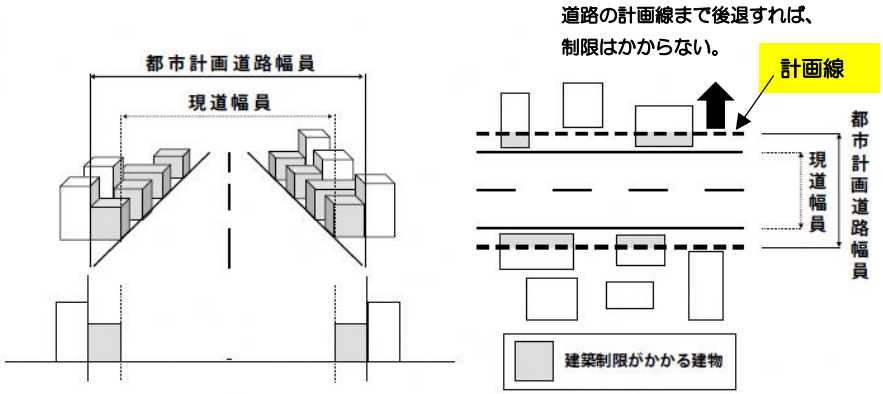
都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域において、建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。

●**許可の基準：都市計画法第５４条**

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除去することができるものであると認められること。

イ　階数が２以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ　主要構造部（建築基準法第２条第５号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。



資料３ 玉名市の都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の計画延長は 46.99km、その内、暫定整備延長は 33.8km であり、
暫定整備率は 71.9%である。

見直し候補路線の抽出条件

①都市計画決定から 20 年以上未着手の路線
②都市計画決定から 20 年以上未着手の区間
③その他必要とする路線及び区間

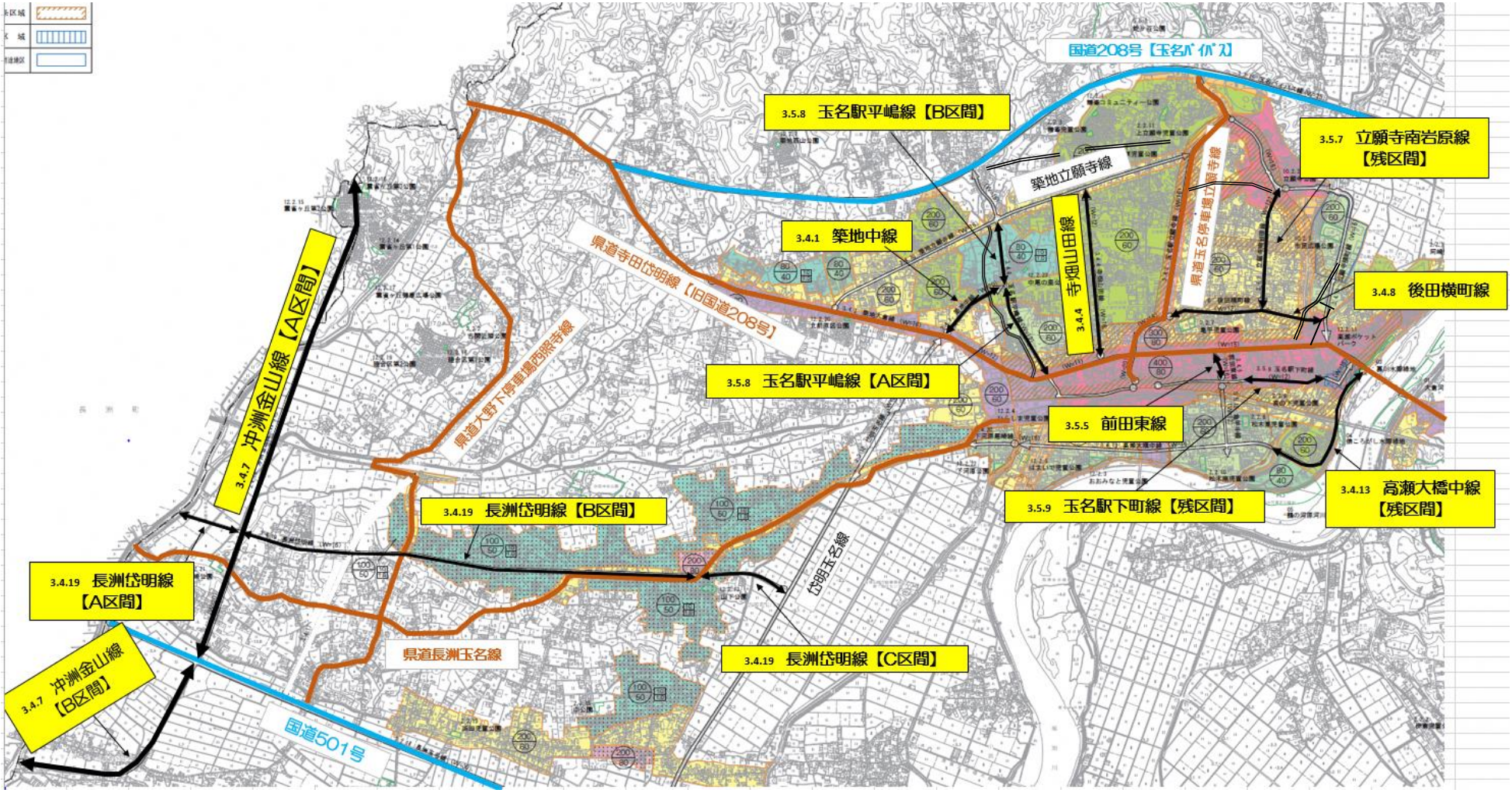
番号	路線番号	都市施設名称	計画延長（km）	幅員（m）	整備状況（km）			整備率（%）	当初決定日	県決定	変更・廃止日	経過年数	参考		残事業費（千円）	必要年数（年）※2.5億/年の場合
					改良済	概成済	未整備						暫定整備済延長（km）	みなし整備率（%）		
1	3.4.1	築地中線	0.50	20	0	0	0.50	0.0%	S38.3.2		H24.3.30	59		0.0%	3,070,300	12
2	3.4.2	築地大倉線	4.37	16	2.86	1.51	0	100.0%	S26.3.22	○	H24.3.30	70	4.37	100.0%	0	0
3	3.4.3	玉名駅立願寺線	2.17	16	2.17	0	0	100.0%	S26.3.22	○	H24.3.30	70	2.17	100.0%	0	0
4	3.4.4	寺畑山田線	1.05	16	0	0	1.05	0.0%	S38.3.2		H24.3.30	59		0.0%	4,123,720	16
5	3.5.5	前田東線	0.20	12	0	0	0.20	0.0%	S26.3.22	○	H24.3.30	70		0.0%	920,880	4
6	3.5.6	後田横町線	0.96	12	0	0	0.96	0.0%	S26.3.22		H24.3.30	70		0.0%	3,896,826	16
7	3.5.7	立願寺南岩原線	1.29	12	0.56	0	0.73	43.4%	S26.3.22		H24.3.30	70	0.56	43.4%	1,883,703	8
8	3.5.8	玉名駅平嶋線	1.96	12	0.95	0	1.01	48.5%	S26.3.22	○	H24.3.30	70	0.95	48.5%	1,437,751	6
9	3.5.9	玉名駅下町線	1.27	12	1.16	0	0.11	91.3%	S26.3.22		H24.3.30	70	1.27	100.0%	1,853,011	7
10	3.4.10	築地立願寺線	2.39	16	2.39	0	0	100.0%	S38.3.2		H24.3.30	59	2.39	100.0%	0	0
11	3.4.11	立願寺横町線	1.33	16	1.33	0	0	100.0%	S38.3.2		H24.3.30	59	1.33	100.0%	0	0
12	3.5.12	亀甲中線	0.42	12	0.42	0	0	100.0%	S49.10.1		H24.3.30	47	0.42	100.0%	0	0
13	3.4.13	高瀬大橋中線	2.52	16	1.51	0	1.01	59.9%	S49.10.8	○	H24.3.30	47	1.55	61.5%	1,824,609	7
14	3.2.14	長洲玉名線	6.24	30	3.11	0	3.13	49.8%	S37.8.1	○	H24.8.31	59	6.24	100.0%	0	0
15	3.3.15	玉名バイパス線	8.47	25	5.19	0	3.28	61.3%	S57.7.29	○	H24.8.31	39	8.47	100.0%	0	0
16	3.3.16	岱明玉名線	3.75	22	2.39	0	1.36	63.7%	S46.10.21	○	H24.3.30	50	3.75	100.0%	0	0
17	3.4.19	長洲岱明線	3.82	16	0	0	3.82	0.0%	S37.8.1	○	R2.9.25	59		0.0%	6,283,566	25
18	3.4.20	下河原尾崎線	0.33	16	0.33	0	0	100.0%	S60.10.29	○	H24.3.30	36	0.33	100.0%	0	0
19	3.4.7	沖洲金山線	3.95	12	0	0	3.95	0.0%	S37.8.1	○	S49.12.24	59		0.0%	5,135,296	21
合計			**46.99**		**24.37**	**1.51**	**21.11**	**55.08**					**33.80**	**71.9%**	**30,429,662**	**122**

※2.5億円/年は岱明玉名線の実績より

計画：都市計画決定された道路延長
改良済：以下の区間の延長合計
・道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
・事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長
概成済：改良済み以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上または4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

資料 4 R3 都市計画道路見直し対象の網図

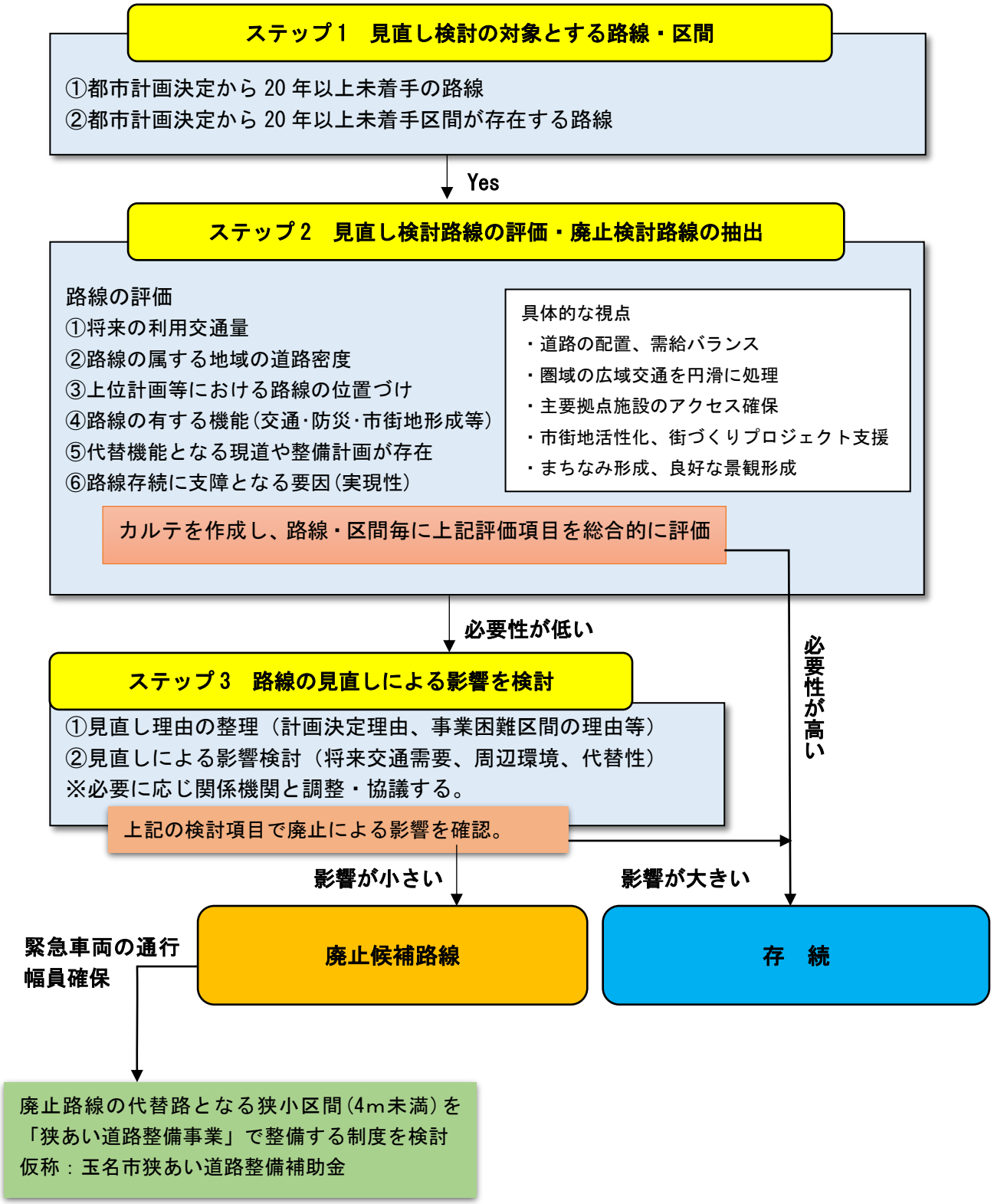
見直し対象である 10 路線・14 区間を表示した道路網図である。



5. 見直し素案の作成

都市計画運用指針において、都市圏の交通施設に関する都市計画の考え方が以下のとおり示されています。この考え方を踏まえて、次のフロー図のとおり評価検証を行い、存続・廃止候補路線の抽出を行いました。

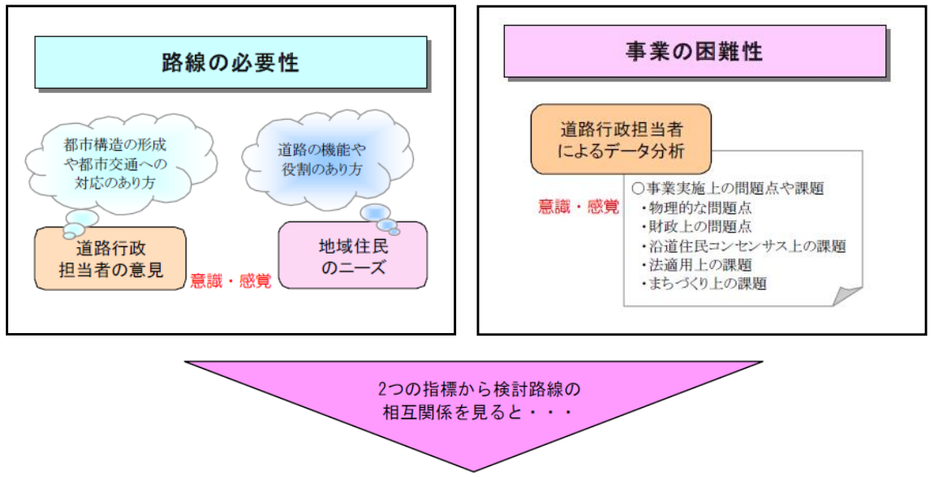
> 交通施設の都市計画にあっては、概ね 20 年後を目標とし、大都市、地方都市を問わず通勤通学等日常交通活動の広がりの観点から一体的な圏域を形成している都市圏を対象に、交通実態の把握・分析・目指すべき都市構造や土地利用を踏まえた将来交通需要の予測を行った上で、都市の骨格を形成する公共施設等の必要性及び規模に関し総合的な検討を行うことが望ましい。



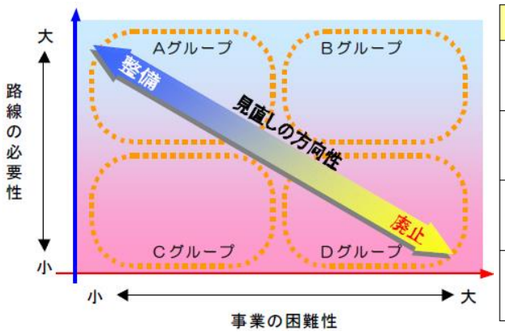
資料５ 見直し検討路線の評価・廃止検討路線の抽出（ステップ２）

見直し対象路線の必要性および困難性を整理し、検討路線の相対評価を行った。
廃止路線候補としてはＣ・Ｄグループの５路線（６区間）が該当する。

①評価手法



相対評価



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

出典：熊本県都市計画道路見直しガイドライン（H17.11）

②必要性の評価項目と視点

中項目	小項目	番号	視点	ウエイト※		配点	
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	0.339	0.339	34	12
		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)				11
		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				11
	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）	0.452	0.104	11	6
			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）				5
		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）		0.103	11	11
		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		0.094	8	2
			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				2
			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				2
			10	JR駅から、近接する幹線道路に至る連絡道路				2
		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		0.068	7	7
		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		0.084	8	8
	路線の位置づけ			道路整備プログラムに位置付けられた道路	0.209	0.209	21	21

※ウエイトはH17熊本県都計道見直しガイドラインに記載されている値を採用

③困難性の評価項目と視点

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

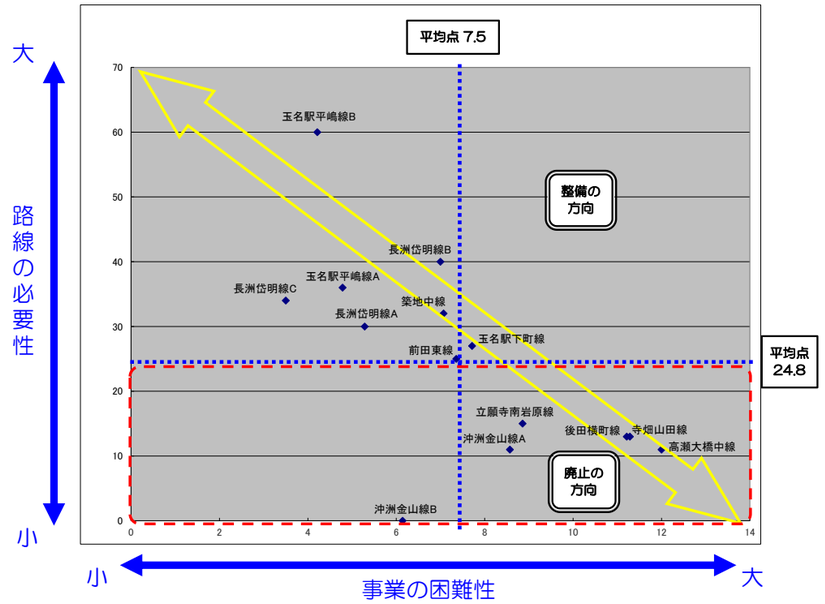
職員アンケートにて順位付け（次頁参照）

④相対評価の結果　　▼各区間の評価結果と方向性

STEP2 見直し検討路線の評価・廃止検討路線の抽出

番号		路線名	必要性 ① 将来交通量	② 現況混雑度	③ 道路密度	④ 広域交通を処理 県全体から見た幹線道路	⑤ 広域交通を処理 玉名市の幹線道路	⑥ 都市構造を形成する 玉名市の都市軸	⑦ 都市活動を支援 拠点間の相互連絡	⑧ 都市活動を支援 団地・インター・港との連絡	⑨ 都市活動を支援 観光拠点との連絡	⑩ 都市活動を支援 駅との連絡	⑪ まちづくりを支援 区域マスでの位置づけ	⑫ 生活環境を向上 避難施設との連絡	路線の位置づけ 熊本県道路の整備に関するプログラムに記載があれば○	困難性 事業の困難性（職員アンケートによる困難な順位）	必要性と困難性から見た相対評価	ステップ2による方向性
			4,000台/日以上であれば○	現況または並行路線の混雑度が1.0以上であれば○	道路網密度が、3.5km/km2以下の地域であれば○	熊本県新広域道路交通計画に該当すれば○	第2次玉名市総合計画に記載があれば○	玉名市の都市軸は、熊本県新広域道路交通計画に該当する路線	中心拠点と、団地・集落間を結ぶ道路であれば○	工業団地と、菊水インター、長洲港を繋ぐ道路であれば○	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、長洲港を繋ぐ道路であれば○	JR駅から、近接する幹線道路を繋ぐ道路であれば○	玉名市または長洲町都市計画区域マスタープランに記載があれば○	主要避難施設と団地・集落を繋ぐ道路であれば○	熊本県道路の整備に関するプログラムに記載があれば○			
配点			34			11		11	8				7	8	21			
			12	11	11	6	5	11	2	2	2	2	7	8				
1	3-4-1	築地中線【残区間】			目標密度を全て達成	熊本県新広域道路交通計画に該当する路線なし			○	○	○		○	○	熊本県道路の整備に関するプログラムに該当する路線なし	7	A	存続
2	3-4-4	寺畑山田線		○					○							13	D	廃止
3	3-5-5	前田東線【残区間】	○	○					○							8	A	存続
4	3-4-8	後田横町線		○					○							12	D	廃止
5	3.5.7	立願寺南岩原線【残区間】		○					○		○					11	D	廃止
6	3.5.8	玉名駅平嶋線【A区間】【残区間】		○			○	○	○				○			3	A	存続
7	3.5.8	玉名駅平嶋線【B区間】【残区間】	○	○			○	○	○	○	○		○	○		2	A	存続
8	3.5.9	玉名駅下町線【残区間】	○	○					○			○				9	B	存続
9	3.4.13	高瀬大橋中線【残区間】		○												14	D	廃止
10	3.4.7	沖洲金山線【A区間】		○												10	D	廃止
11	3.4.7	沖洲金山線【B区間】														5	C	廃止
12	3.4.19	長洲岱明線【A区間】	○					○					○			4	A	存続
13	3.4.19	長洲岱明線【B区間】	○					○	○				○	○		6	A	存続
14	3.4.19	長洲岱明線【C区間】	○					○	○		○		○			1	A	存続

▼相対評価結果



資料 6 困難性に関する職員アンケート

番号	路線名		困難性 物理的な困難性 自然環境条件	困難性 物理的な困難性 道路構造条件	困難性 社会・経済的な困難性 社会環境条件	困難性 社会・経済的な困難性 住民環境条件	困難性 社会・経済的な困難性 財政環境条件	困難性 社会・経済的な困難性 特筆事項	アンケート結果 ※事業推進が困難であると思われる順 ①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	平均	困難性指数	順位
1	3・4・1	築地中線	・河川氾濫地域 ・一部境川河川災害箇所がある。別事業による河川改修後でなければ事業ができない	・県道寺田岱明線(旧国道208号)との交差角が急であり、交差点協議が必要。(交差角 65°(特例値)) ・河川横断のため橋梁が必要。(境川)	・埋蔵文化財(162 東南大門遺跡・ 546 中尾川原遺跡) ※重要遺跡	・住宅密集地	・建物補償が約 22戸 店舗あり ・河川橋梁　1基	・幅員の見直し(玉名駅平嶋線W=12m) ・玉名バイパスとは直接連絡していない。玉名駅平島線とともに整備しなければ必要性が薄い。 ・近隣の道路網の整備が比較的できており、玉名バイパスへのルートも確立している。 ・境川河川改修計画との調整が必要	7	5	7	4	6	10	13	5	4	13	11	12	7	7	7.9	7.1	8
2	3・4・4	寺畑山田線	・道路高低差が大きい	・県道寺田岱明線(旧国道208号)との交差点 ※右折付加車線構築のための改修が必要	・計画区域に玉名中学校の自転車置場や玉名高校テニスコートが存在している ・埋蔵文化財(174 高岡原遺跡、544 天神木遺跡群、182 春出遺跡、178 玉名高校校庭遺跡)	・住宅密集地 ・DID地区内	・建物補償が約63戸 アパートあり	・市道立願寺築地線との交差点が、市道バイパス中尾線との交差点に近すぎる ・代替道路あり。(バイパス中尾線、春出松尾線、境川沿市道、県道玉名停車場立願寺線)	1	2	3	8	1	3	8	1	2	6	4	8	3	2	3.7	11.3	2
3	3・5・5	前田東線	・道路高低差が大きい	・県道寺田岱明線(旧)国道208号)及び市道高瀬大橋春出線との交差。 ※右折付加車線構築のため、両道路とも改修が必要	・埋蔵文化財(190 亀甲遺跡群) ※重要遺跡 ・通学路	・住宅密集地及び商店街 ・DID地区内	・建物補償が約11戸 店舗あり ・起終点の交差点部で付加車線が必要となり、用地、補償費が大きい ・県道にある歩道橋の移設もしくは撤去が必要。 ・県道地下光ケーブル等の移設が必要	・県道との交差点処理が問題 ・南部から中心部へのアクセス道として必要 ・起終点の交差点改良に伴い、都市計画道路築地大倉線、玉名駅下町線の都決変更が必要。	10	6	8	5	7	6	14	4	5	14	14	4	6	4	7.6	7.4	7
4	3・4・8	後田横町線	—	・繁根木川に架かる岩崎橋の拡幅が必要(橋前後の交差点改良・既設点滅信号) ・県道玉名停車場立願寺線と交差点改良が必要。	・埋蔵文化財(218 高瀬藩邸遺跡、219 岩崎原遺跡) ・通学路	・住宅密集地 ・DID地区内	・建物補償が約50戸 店舗あり ・河川橋梁　1基(改修)	・代替路がある。(市道岩崎橋玉高通線、県道寺田岱明線)	3	3	2	3	2	2	11	2	1	7	2	11	1	3	3.8	11.2	3
5	3.5.7	立願寺南岩原線 【残区間】	・道路高低差が大きい	・終点側の交差点が近く、形状が悪い。 ・中間点にて現道との交差点。	・計画区域内に玉名女子高校が存在する ・埋蔵文化財(218 高瀬藩邸遺跡、219 岩崎原遺跡)	・住宅密集地 ・DID地区内	・建物補償が約25戸 アパートあり	・既存道路があるが、幅員が狭い ・代替路がある。(県道玉名停車場立願寺線、市道繁根木玉名線) ・後田横町線とともに整備しなければ必要性が薄い。 ・地下埋設物が老化しており、布設替えが必要	6	4	4	9	4	4	12	9	9	8	1	7	4	5	6.1	8.9	4
6	3.5.8	玉名駅平嶋線 【残区間Ａ】 （南側）	・洪水浸水想定区域あり(1.0m以上) ・一部境川河川災害箇所がある。別事業による河川改修後でなければ事業ができない ・ため池隣接	・県道寺田岱明線(旧国道208号)との交差点。 ※右折付加車線構築のための改修が必要 交差点改良、交差点近い	・埋蔵文化財(546 中尾川原遺跡)		・移転家屋が約8戸	・玉名バイパスへのアクセスとして必要 ・境川河川改修計画との調整必要。 ・代替路がある。(市道春出築山小学校線) ・河川改修に伴う堤防管理用道路等による代替機能の追加を検討。	12	7	12	13	14	9	9	8	8	10	10	9	10	12	10.2	4.8	12
7	3.5.8	玉名駅平嶋線 【残区間Ｂ】 （北側）	・河川氾濫地域 ・一部境川河川災害箇所がある。別事業による河川改修後でなければ事業ができない	—	・埋蔵文化財(546 中尾川原遺跡)		・移転家屋が約8戸 ・住宅街を通過 。店舗あり	・玉名バイパスへのアクセスとして必要 ・境川河川改修計画との調整必要。 ・代替路がある。(市道春出築山小学校線、境川改修に伴う管理用道路【予定】) ・河川改修に伴う堤防管理用道路等による代替機能の追加を検討。	11	8	11	14	13	11	10	6	6	12	12	13	11	13	10.8	4.2	13
8	3.5.9	玉名駅下町線 【残区間】	・浸水想定区域あり(0.5～3.0m) ・洪水浸水想定区域あり(1.0m以上)	・河川横断のため橋梁が必要。(繁根川) ※整備済みであるが歩道がない。	・埋蔵文化財(201 繁根木遺跡群、202 繁根木貝塚、580 繁根木八幡宮)	・住宅密集地及び商店街 ・DID地区内	・建物補償が約41戸 住宅や商店が立ち並んでいる ・河川橋梁　1基(改修)	・商店街の協力が必須 ・既存道路で車道幅員は確保できているが、歩道整備がされていない区間がある。 ・橋梁が改修となった場合、繁根木川の河川」整備方針に従い、桁高が高くなり、橋梁前後の取り付けが困難 ・電柱を地中化するれば、道路空間を確保できる。	8	9	5	6	3	5	7	7	7	11	13	10	5	6	7.3	7.7	6
9	3.4.13	高瀬大橋中線 【残区間】	・浸水想定区域あり(3.0m以上) ・洪水浸水想定区域あり(1.0m以上)	・河川横断のため橋梁が必要。(繁根川) ・JRとの立体交差部がある。 ※現在は鉄道部をアンダーパスしている ・県道寺田岱明線との接続に付加車線が必要であり、2橋梁(高瀬小橋・大橋)の改修が必要 ・高瀬排水樋管の補強が必要 ・裏川と菊池川にはさまれている。	・裏川緑地への配慮が必要 ・埋蔵文化財(206 高瀬御蔵跡、208 高瀬御茶屋跡、209 大倉山永徳寺跡) ※重要遺跡 ・菊池川には河川緑地がある。		・建物補償が約20戸 住宅密集地及びホテルあり ・河川橋梁　1基 ・JR在来線との立体交差 ・高瀬大橋等の改修 ・河川構造物の補強等	・堤防上の16m道路と橋梁は現実的に厳しい ・高瀬大橋を含めた県道との交差点計画が課題となる。 ・裏川と菊池川にはさまれているため、必要な道路幅員を、河川断面を阻害することなく確保する必要がある。 ・橋梁が改修となった場合、繁根木川の河川」整備方針に従い、桁高が高くなり、橋梁前後の取り	4	1	1	2	5	1	6	3	3	9	3	1	2	1	3.0	12.0	1
10	3.4.7	沖洲金山線 【A区間】 （北側）	—	・JR在来線との立体交差が必要 ・河川横断のため橋梁が必要。(友田川、行末川) ・県道長洲玉名線と国道501号で交差点改良が必要	・埋蔵文化財(568 扇崎遺跡) ・圃場整備後の農地が分断される。	・JR北側と行末川区間(三崎地区)では用地取得済である。 ・JRから県道長洲玉名線の区間(扇崎地区)では圃場整備が完了しているが、用地は未取得である。	・河川橋梁　2基 ・JR在来線との立体交差 ・建物補償が約31戸 ・三崎地区の用地は取得済である ・太陽光発電所を通過する　※補償費 ・用途区域外であり、土地代が他路線より比較的安価	・長洲、荒尾都市計画道路として認定されており、調整が必要である。 ・現道が十分に機能を果たしている。 ※大野下停車場西照寺線 ・荒尾市の金山地区以北が整備されないと、利用されにくい	2	10	6	1	9	8	1	10	10	3	9	5	8	8	6.4	8.6	5
11	3.4.7	沖洲金山線 【B区間】 （南側）	・浸水想定区域あり(0.5～3.0m) ・洪水浸水想定区域あり(1.0m以上) ・高潮浸水想定区域あり(2.0m以上)	・河川横断のため橋梁が必要。(行末川河口) ・国道501号との接続(交差点改良)	—		・河川橋梁　1基 ・移転家屋が約12戸 ・用途区域外であり、土地代が他路線より比較的安価	・長洲、荒尾都市計画道路として認定されており、調整が必要である。 ・国道501号と下沖洲の連絡は現道で機能を果たしている。	9	11	9	10	8	12	2	14	13	4	8	2	12	10	8.9	6.1	10
12	3.4.19	長洲岱明線 【A区間】 （西側）	—	・河川横断のため橋梁が必要。(行末川) ・扇崎圃場整備内の幹線排水路に橋梁が必要である。	・圃場整備後の農地が分断される。	・区間内に圃場整備(扇崎地区)済み地区があるり、大規模営農が開始している。 ・圃場整備事業時に用地は取得していない。	・河川橋梁　1基 ・行末川や圃場整備内の排水路に橋梁など土木構造物が必要 ・用途区域外(全て農地)であり、土地代が安価である。	・長洲都市計画道路として認定されており、調整が必要である。 ・代替路がある(県道長洲玉名線)	13	12	10	12	11	14	3	12	12	1	6	3	13	14	9.7	5.3	11
13	3.4.19	長洲岱明線 【B区間】 （中央）	—	・県道長洲玉名線の中土交差点及び山下交差点の改良が必要となる。	・大野下八幡宮及び天満宮(ふれけん近隣)がある。 ・国天然記念物　大野下の大ソテツがある ・埋蔵文化財(572 内野城跡、573 大跡遺跡、587 中土遺跡、) ・馬場公民館がある。	・住宅密集地 ・岱明ふれあい健康センター駐車場がかかり、駐車台数が減る	・移転家屋が約45戸 アパート、商店、境内地あり	・長洲都市計画道路として認定されており、調整が必要である。 ・代替路がある(県道長洲玉名線)	5	13	13	7	10	7	4	11	11	2	5	6	9	9	8.0	7.0	9
14	3.4.19	長洲岱明線 【C区間】 （東側）	—	・県道長洲玉名線の山下交差点の改良が必要となる。 ・玉名平野土地改良区幹線用水に橋梁が必要である。	・埋蔵文化財(587 中土遺跡 、588 山下西遺跡、589 山下前畑遺跡、593 山下木佐貫遺跡)	・住宅密集地 ・起点側一部区間について用地取得済	・移転家屋が約23戸 ・野口地区圃場整備事業にあわせ、一部用地(2/3)は取得済である。 ・水路横断	・長洲都市計画道路として認定されており、調整が必要である。 ・代替路がある(県道長洲玉名線)	14	14	14	11	12	13	5	13	14	5	7	14	14	11	11.5	3.5	14

資料 7 路線の見直しによる影響を検討（ステップ 3）

路線の相対評価に加えて、路線要件の整理として、以下の項目について整理を行った。
〇都市計画決定趣旨との整合
〇市総合計画等やまちづくりから見た評価
〇地域のプロジェクト・将来土地利用への対応
〇道路の役割や機能から見た評価
〇ネットワークとしてのつながりや代替性から見た評価
〇事業の困難性から見た評価
×の数＞〇の数の場合、廃止候補とした。

ステップ 2 と 3 の結果から、4 路線（4 区間）については、廃止候補路線とした。
なお、市域を跨ぐ路線については、玉名市としては廃止の意向であるが、隣接市町村との調整が必要であることから、今回は存続としている。

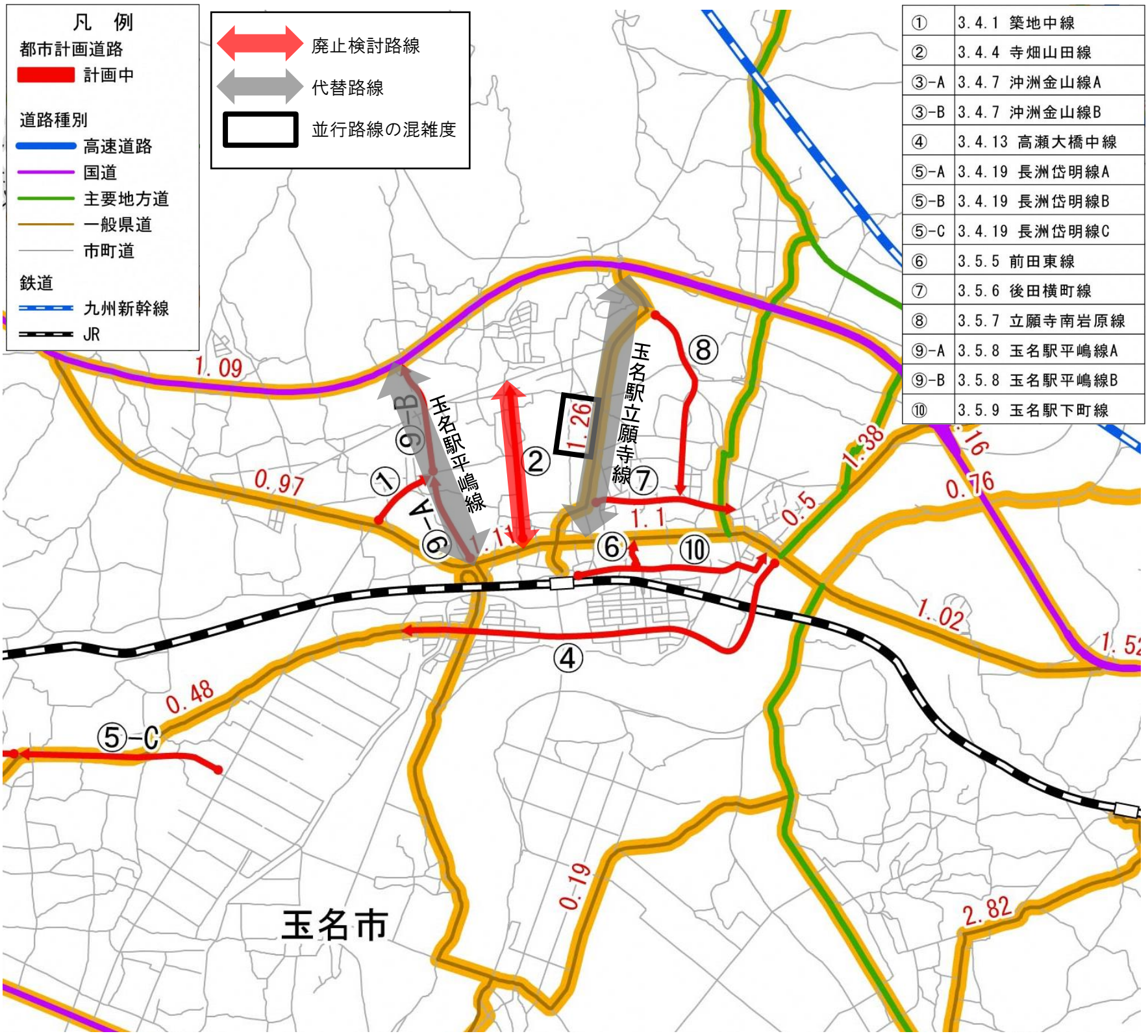
番号		路線名	ステップ3　路線の見直しによる影響を検討							ステップ3による方向性（×の数＞〇の数の場合、廃止）
			都市計画決定趣旨との整合	地域の都市構造・将来像への対応	地域のプロジェクト・将来土地利用への対応	道路の役割・機能から見た評価	ネットワークの連続性・代替道路から見た視点		事業の困難性	
			当時の趣旨と合致していれば〇	熊本県及び玉名市・近隣市町村の上位計画で位置づけられていれば〇	実現可能性の高いプロジェクト(企業立地)に関連するものや土地利用との整合が図られる路線であれば〇	現況または並行路線の混雑度が1.0以上であれば〇	路線としての連続性から整備が求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		
1	3･4･1	築地中線【残区間】	－							存続
2	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	3･5･5	前田東線【残区間】	－							存続
4	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
5	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
6	3.5.8	玉名駅平嶋線【A区間】【残区間】	－							存続
7	3.5.8	玉名駅平嶋線【B区間】【残区間】	－							存続
8	3.5.9	玉名駅下町線【残区間】	－							存続
9	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 ・裏川線地沿い	廃止
10	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-大野下停車場線県, 荒尾市, 長洲町協定道路が代替路線	×（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	存続 （玉名市としては廃止の意向であるが、隣接市町村との調整が必要）
11	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	× 県, 荒尾市, 長洲町協定道路が代替路線	×（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	存続 （玉名市としては廃止の意向であるが、隣接市町村との調整が必要）
12	3.4.19	長洲岱明線【A区間】	－							存続 （隣接市町村との調整が必要）
13	3.4.19	長洲岱明線【B区間】	－							存続 （隣接市町村との調整が必要）
14	3.4.19	長洲岱明線【C区間】	－							存続 （隣接市町村との調整が必要）

資料 7（補足資料） 路線の見直しによる影響を検討（ステップ 3）

①3･4･4 寺畑山田線

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＞○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○	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○	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○	現況または並行路線の混雑度が1.0以上であれば○	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○	周辺に代替路線がなければ○		
2	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	○ 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

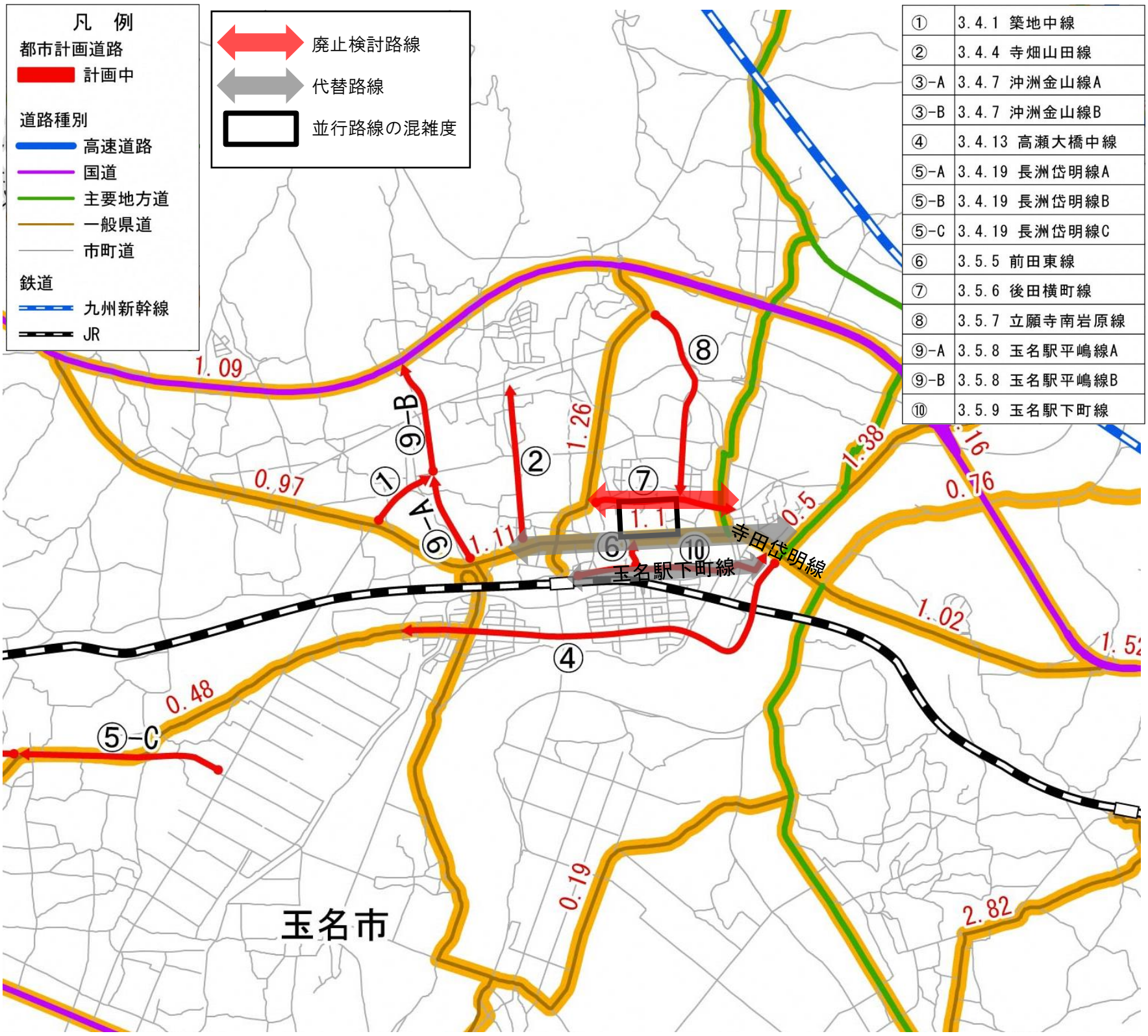
▼道路網図（平成 27 年度道路交通センサス調査）



②3･4･8 後田横町線

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＞○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○	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○	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○	現況または並行路線の混雑度が1.0以上であれば○	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○	周辺に代替路線がなければ○		
4	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	○ 並行路線が1.0以上	○ (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

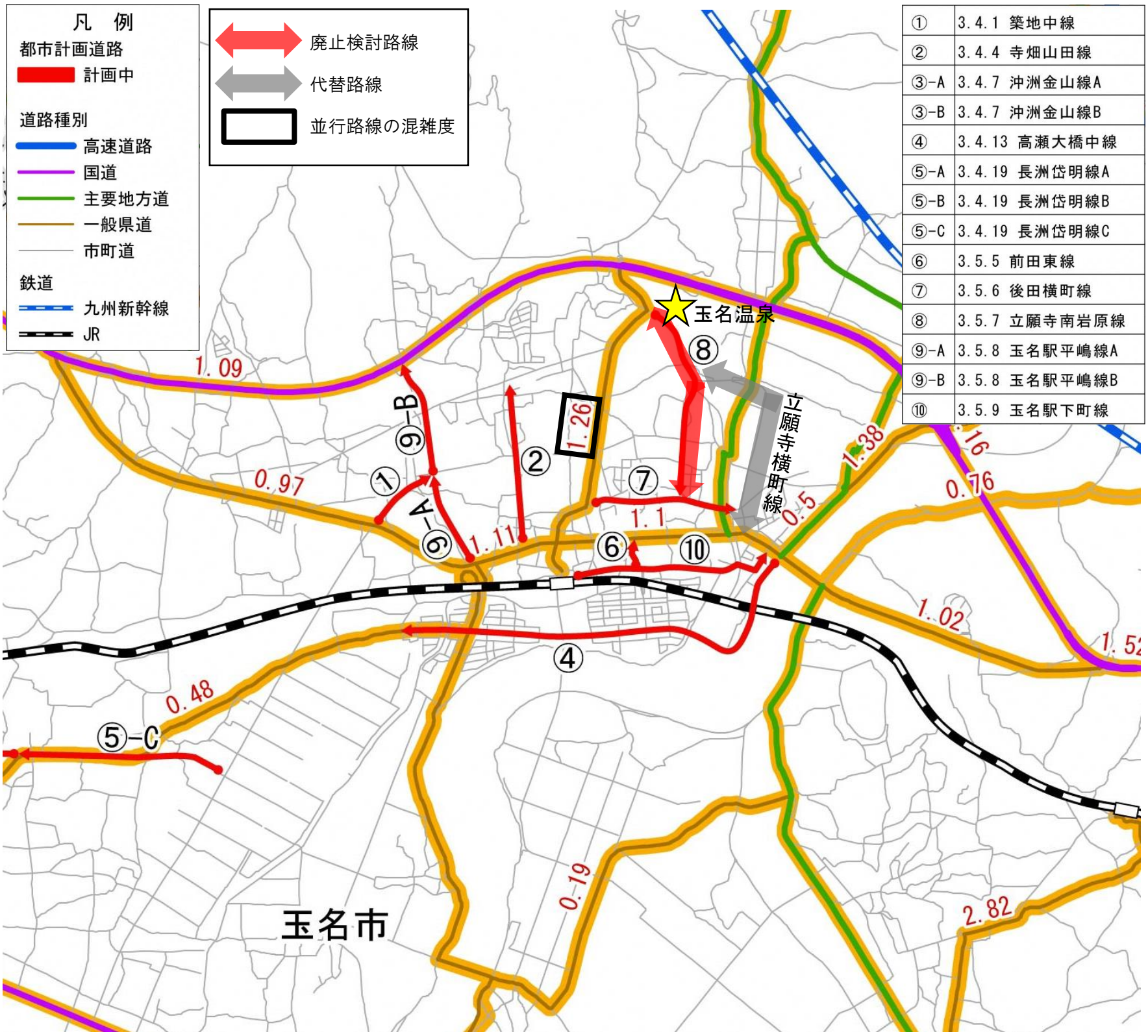
▼道路網図（平成 27 年度道路交通センサス調査）



③3.5.7 立願寺南岩原線【残区間】

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		
5	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

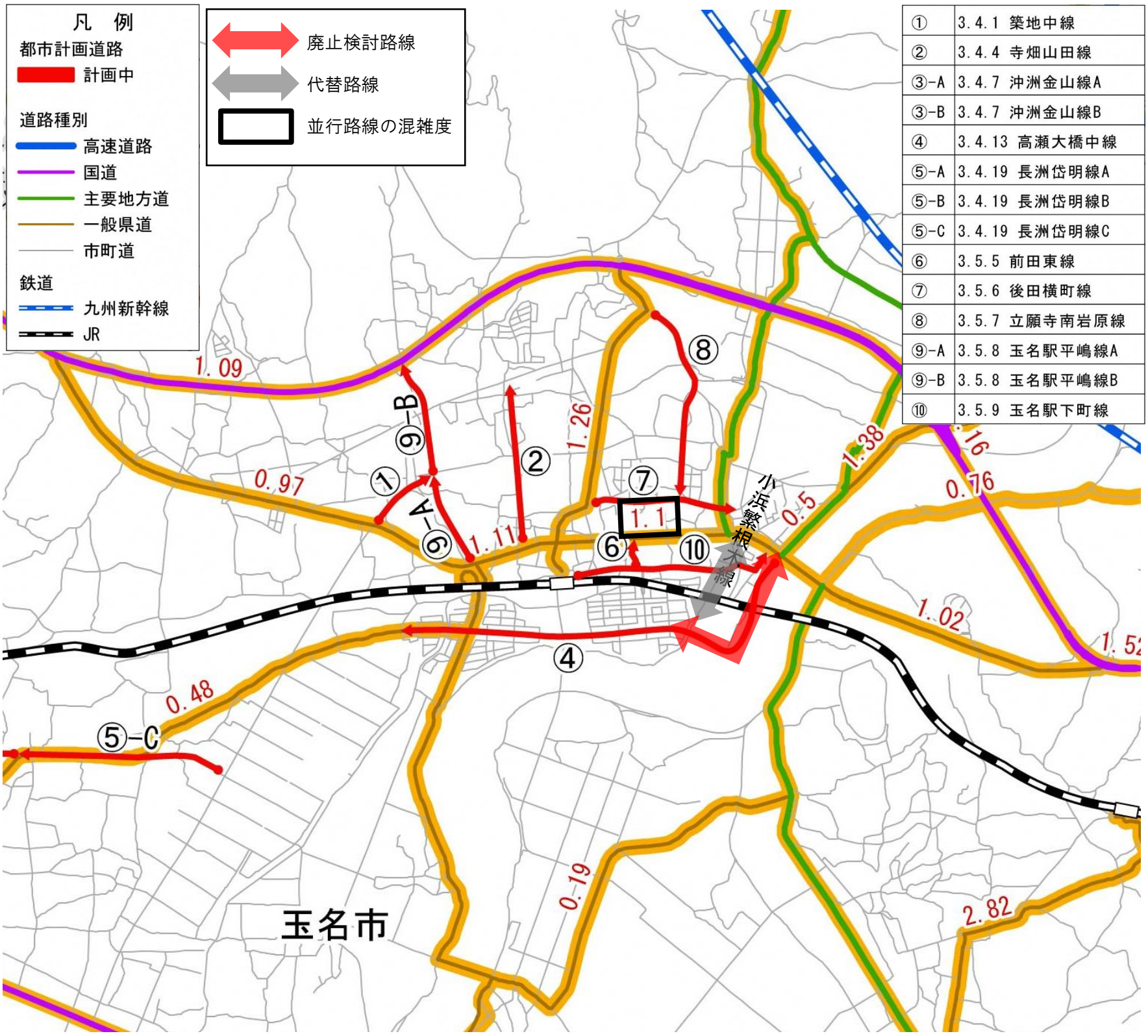
▼道路網図（平成 27 年度道路交通センサス調査）



④3.4.13 高瀬大橋中線【残区間】

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		
9	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

▼道路網図（平成 27 年度道路交通センサス調査）



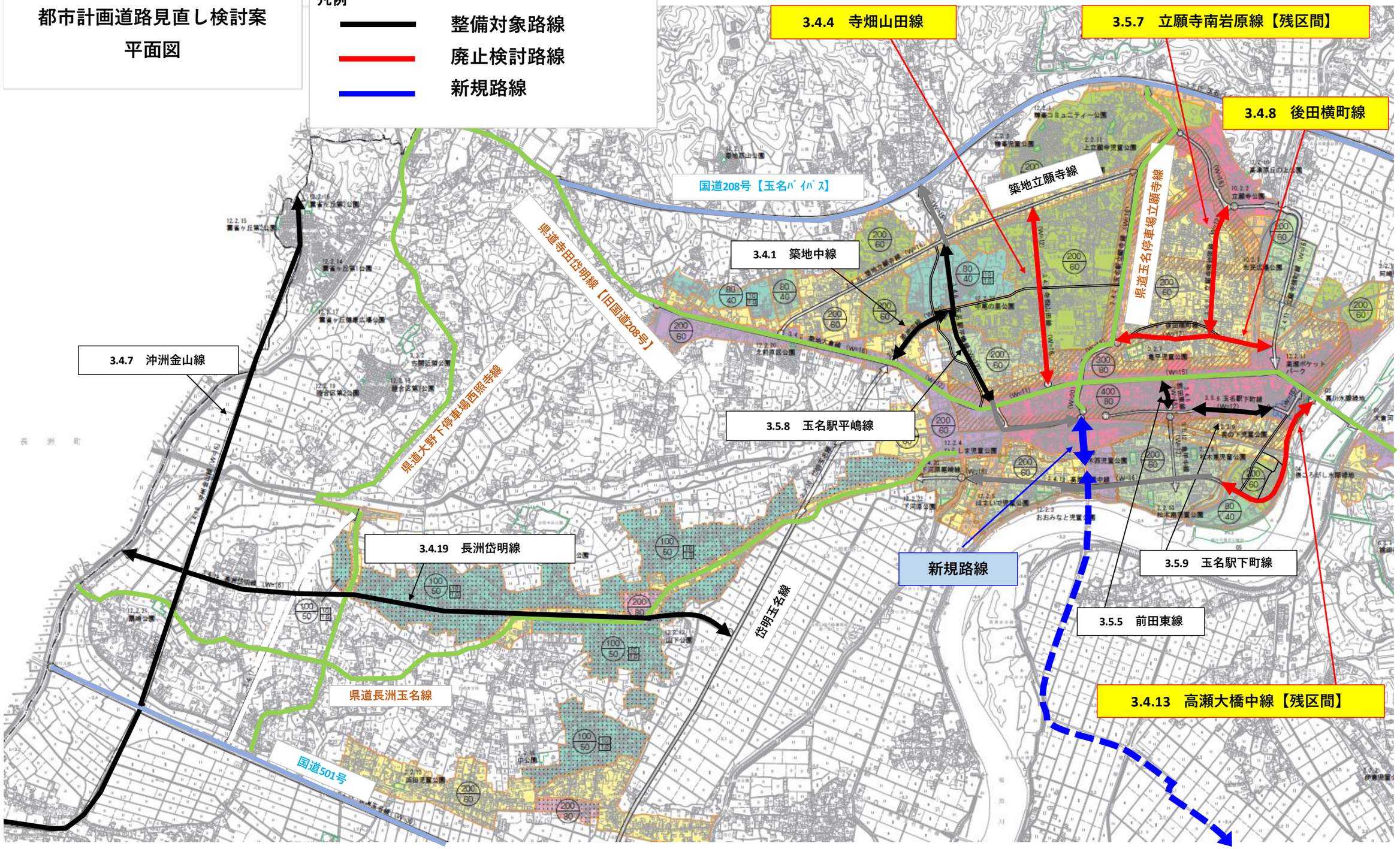
資料 8 評価結果

番号		路線名	対象	都市計画決定年月日	都市計画決定趣旨	ステップ2 見直し検討路線の評価・廃止検討路線の抽出															ステップ2による方向性	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	廃止または変更の理由
						必要性													困難性	必要性と困難性から見た相対評価		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		
						①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	路線の位置づけ	事業の困難性（職員アンケートによる困難な順位）												
						将来交通量	現況混雑度	道路密度	広域交通を処理 県全体から見た幹線道路	広域交通を処理 玉名市の幹線道路	都市構造を形成する 玉名市の都市軸	都市活動を支援 拠点間の相互連絡	都市活動を支援 団地・インター・港との連絡	都市活動を支援 観光拠点との連絡	都市活動を支援 駅との連絡	まちづくりを支援 区域マスでの位置づけ	生活環境を向上 避難施設との連絡														
						4,000台/日以上であれば○	現況または並行路線の混雑度が1.0以上であれば○	道路網密度が、3.5km/km2以下の地域であれば○	熊本県新広域道路交通計画に該当すれば○	第2次玉名市総合計画に記載があれば○	玉名都市計画区域MPの都市連携軸に該当すれば○	中心拠点と、団地・集落間を結ぶ道路であれば○	工業団地と、菊水・南関インター、長洲港を繋ぐ道路であれば○	観光・レクリエーション拠点と、菊水・南関インター、長洲港を繋ぐ道路であれば○	JR駅から、近接する幹線道路を繋ぐ道路であれば○	玉名市または長洲町都市計画区域マスタープランに記載があれば○	主要避難施設と団地・集落を繋ぐ道路であれば○	熊本県道路の整備に関するプログラムに記載があれば○				当時の趣旨と合致していれば○	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○	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○	現況または並行路線の混雑度が1.0以上であれば○	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○	周辺に代替路線がなければ○				
1	3・4・1	築地中線【残区間】	全線	H24.3.30	○有明臨海工業地帯の建設計画が決定され、これに適応する宅地造成並びに交通の円滑化をはかる必要があるので、隣接地区との経済・交通・住宅・文化等の関係を勘案し決定された。	3,100～3,700台/日		目標密度を全て達成	熊本県新広域道路交通計画に該当する路線なし		○ 都市連携軸	○ 利用経路	○ 利用経路	○ 利用経路		○ 区域マス（玉名市）に記載あり	○ 利用経路	熊本県道路の整備に関するプログラムに該当する路線なし	7	A	存続	–							存続	–
2	3・4・4	寺畑山田線	全線	H24.3.30	○有明臨海工業地帯の建設計画が決定され、これに適応する宅地造成並びに交通の円滑化をはかる必要があるので、隣接地区との経済・交通・住宅・文化等の関係を勘案し決定された。	700～1,300台/日	○ 並行路線の混雑度が1.26					○ 利用経路							13	D	廃止	× 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	○複数の並行路線があり、密集市街地における整備となり、多額の費用がかかる ○有明臨海工業地帯の建設も見込めないことから、当初の役割を失っていると判断
3	3・5・5	前田東線【残区間】	全線	H24.3.30	○有明臨海工業地帯の建設計画が決定され、これに適応する宅地造成並びに交通の円滑化をはかる必要があるので、隣接地区との経済・交通・住宅・文化等の関係を勘案し決定された。	○ 4,100台/日	○ 並行路線の混雑度が1.26					○ 利用経路							8	A	存続	–							存続	–
4	3・4・8	後田横町線	全線	H24.3.30	○有明臨海工業地帯の建設計画が決定され、これに適応する宅地造成並びに交通の円滑化をはかる必要があるので、隣接地区との経済・交通・住宅・文化等の関係を勘案し決定された。	100～1,000台/日	○ 並行路線の混雑度が1.1					○ 利用経路							12	D	廃止	× 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以上	○（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	○立願寺南岩原線と一体的なネットワークを形成し、玉名市の観光拠点である玉名温泉とJR玉名駅とを有機的に連絡するための路線としての必要性はある ○しかし、将来交通需要も少なく、代替路線もあり、有明臨海工業地帯の建設も見込めないことから、当初の役割を失っていると判断
5	3.5.7	立願寺南岩原線【残区間】	一部未整備区間	H24.3.30	○有明臨海工業地帯の建設計画が決定され、これに適応する宅地造成並びに交通の円滑化をはかる必要があるので、隣接地区との経済・交通・住宅・文化等の関係を勘案し決定された。	100台/日未満	○ 並行路線の混雑度が1.26					○ 利用経路		○ 利用経路					11	D	廃止	× 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以上	○ 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	○複数の並行路線があり、沿線に密集市街地や学校施設があることから、多額の費用がかかる ○有明臨海工業地帯の建設も見込めないことから、当初の役割を失っていると判断
6	3.5.8	玉名駅平嶋線【A区間】【残区間】	一部未整備区間	H24.3.30	○昭和38年の有明臨海工業地帯の建設計画を踏まえた交通の円滑化に対応する目的で計画されたが、隣接長洲町の日立造船立地による交通量の増大に対し交通の円滑化を図るために計画。 ○更に、玉名バイパス線の計画決定により、本路線と玉名バイパス線を接続させ、市街地内の円滑な都市計画を目指す。	2,300台/日	○ 並行路線の混雑度が1.26			○ 総合計画に記載あり	○ 都市連携軸	○ 利用経路				○ 区域マス（玉名市）に記載あり			3	A	存続	–							存続	–
7	3.5.8	玉名駅平嶋線【B区間】【残区間】	一部未整備区間	H24.3.30	○昭和38年の有明臨海工業地帯の建設計画を踏まえた交通の円滑化に対応する目的で計画されたが、隣接長洲町の日立造船立地による交通量の増大に対し交通の円滑化を図るために計画。 ○更に、玉名バイパス線の計画決定により、本路線と玉名バイパス線を接続させ、市街地内の円滑な都市計画を目指す。	○ 6,300台/日	○ 並行路線の混雑度が1.26			○ 総合計画に記載あり	○ 都市連携軸	○ 利用経路	○ 利用経路	○ 利用経路		○ 区域マス（玉名市）に記載あり	○ 利用経路		2	A	存続	–							存続	–
8	3.5.9	玉名駅下町線【残区間】	一部未整備区間	H24.3.30	○本路線の交通量は年々増加しており将来予想される交通混雑に対応するため3・4・2号黒地大倉線との交差点まで12.0メートルに計画変更し、歩車道分離による円滑な交通を図る。 ○更に、歩行者の安全性の確保及び交通の円滑化を図るため幅員を拡幅（L=257m部分を12m→16m）に変更し、歩道に植樹帯を設け、緑ある街並みを整備。	○ 9,000～9,400台/日	○ 並行路線の混雑度が1.1					○ 利用経路			○ 利用経路				9	B	存続	–							存続	–
9	3.4.13	高瀬大橋中線【残区間】	一部未整備区間	H24.3.30	○本線は、国道208号線の交通を緩和し、交通の円滑化を図ると共に、国鉄裏一帯の開発道路とするために計画。 ○（都）下河原尾崎線（旧岱明町）を接続させることにより、広域的な都市交通道路網の整備を図るため150m延伸。	2,300台/日	○ 並行路線の混雑度が1.1												14	D	廃止	× 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以上	× 他路線との連続性はなし	○ 代替路線なし	×（困難性が高い）・JRとの立体構造物による事業費の高騰・菱川緑地沿い		廃止	○必要性に乏しく、浸水想定区域等に含まれていることから、事業困難性が高い路線である ○旧国鉄裏の開発もほぼ完了し、代替路線もあることから、当初の役割を失っていると判断
10	3.4.7	沖洲金山線【A区間】	全線	S49.12.24	○臨海工業地帯の建設にあたり、今後の都市的施設の整備を図り、臨海工業都市発展の基盤を築くため、交通輸送を目的に計画。	1,500～2,500台/日	○ 並行路線の混雑度が1.5												10	D	廃止	× 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以上	○ 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		存続（玉名市としては廃止の意向であるが、隣接市町村との調整が必要）	○有明臨海工業地帯の建設計画が見込めなくなった現在では、20mもの幅員で整備する必要性は非常に低くなっている ○都市計画道路を担保とした農政の ほ場整備にあわせ、一部用地が確保されている ○玉名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスタープランに記載されており、調整した後に判断する
11	3.4.7	沖洲金山線【B区間】	全線	S49.12.24	○臨海工業地帯の建設にあたり、今後の都市的施設の整備を図り、臨海工業都市発展の基盤を築くため、交通輸送を目的に計画。	1,700～1,900台/日													5	C	廃止	× 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	○ 隣接する長洲町との協議が必要	○ 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		存続（玉名市としては廃止の意向であるが、隣接市町村との調整が必要）	○有明臨海工業地帯の建設計画が見込めなくなった現在では、20mもの幅員で整備する必要性は非常に低くなっている ○都市計画道路を担保とした農政の ほ場整備にあわせ、一部用地が確保されている ○玉名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスタープランに記載されており、調整した後に判断する
12	3.4.19	長洲岱明線【A区間】	全線	R2.9.25	○臨海工業地帯の建設にあたり、今後の都市的施設の整備を図り、臨海工業都市発展の基盤を築くため、交通輸送を目的に計画。	○ 5,700台/日					○ 都市連携軸					○ 区域マス（長洲町）に記載あり			4	A	存続	–							存続（隣接市町村との調整が必要）	○有明臨海工業地帯の建設計画が見込めなくなっており、並行する県道で機能を充足できている ○玉名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスタープランに記載されており、調整した後に判断する
13	3.4.19	長洲岱明線【B区間】	全線	R2.9.25	○臨海工業地帯の建設にあたり、今後の都市的施設の整備を図り、臨海工業都市発展の基盤を築くため、交通輸送を目的に計画。	○ 4,800～5,500台/日					○ 都市連携軸	○ 利用経路				○ 区域マス（長洲町）に記載あり	○ 利用経路		6	A	存続	–							存続（隣接市町村との調整が必要）	○有明臨海工業地帯の建設計画が見込めなくなっており、並行する県道で機能を充足できている ○玉名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスタープランに記載されており、調整した後に判断する
14	3.4.19	長洲岱明線【C区間】	全線	R2.9.25	○臨海工業地帯の建設にあたり、今後の都市的施設の整備を図り、臨海工業都市発展の基盤を築くため、交通輸送を目的に計画。	○ 6,700～9,800台/日					○ 都市連携軸	○ 利用経路		○ 利用経路		○ 区域マス（長洲町）に記載あり			1	A	存続	–							存続（隣接市町村との調整が必要）	○有明臨海工業地帯の建設計画が見込めなくなっており、並行する県道で機能を充足できている ○玉名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスタープランに記載されており、調整した後に判断する

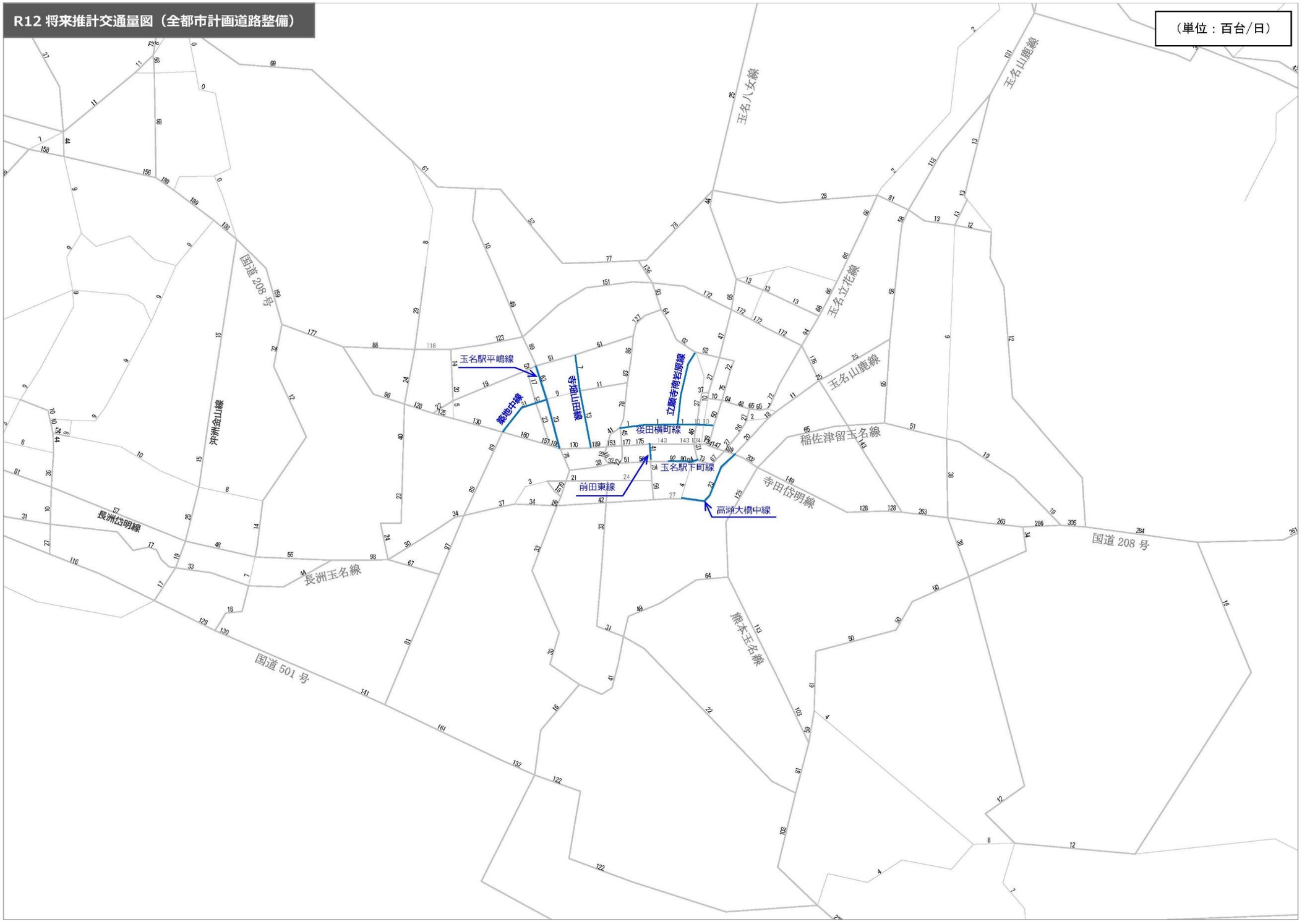
都市計画道路見直し検討案
平面図

凡例

- 整備対象路線
- 廃止検討路線
- 新規路線



資料 9 将来交通量推計結果



R12 将来推計交通量図（廃止候補路線未整備）

（単位：百台/日）

資料 10 路線の見直しによる事業費の削減額

見直しにより、残事業費が 117 億円削減され、事業期間も 47 年短縮される見込みである。

都市計画道路の整備状況（R4.1.1現在）

削減額（億円）	削減年数（年）
117	47

番号	路線番号	都市施設名称	計画延長（km）	幅員（m）	整備状況（km）			整備率（%）	当初決定日	県決定	変更・廃止日	経過年数	参考		残事業費（千円）	必要年数（年）※2.5億/年の場合
					改良済	概成済	未整備						暫定整備済延長（km）	みなし整備率（%）		
1	3.4.1	築地中線	0.50	20	0	0	0.50	0.0%	S38.3.2		H24.3.30	59		0.0%	3,070,300	12
2	3.4.2	築地大倉線	4.37	16	2.86	1.51	0	100.0%	S26.3.22	○	H24.3.30	70	4.37	100.0%	0	0
3	3.4.3	玉名駅立願寺線	2.17	16	2.17	0	0	100.0%	S26.3.22	○	H24.3.30	70	2.17	100.0%	0	0
4	3.4.4	寺畑山田線	1.05	16	0	0	1.05	0.0%	S38.3.2		H24.3.30	59		0.0%		
5	3.5.5	前田東線	0.20	12	0	0	0.20	0.0%	S26.3.22	○	H24.3.30	70		0.0%	920,880	4
6	3.5.6	後田横町線	0.96	12	0	0	0.96	0.0%	S26.3.22		H24.3.30	70		0.0%		
7	3.5.7	立願寺南岩原線	1.29	12	0.56	0	0.73	43.4%	S26.3.22		H24.3.30	70	0.56	43.4%		
8	3.5.8	玉名駅平嶋線	1.96	12	0.95	0	1.01	48.5%	S26.3.22	○	H24.3.30	70	0.95	48.5%	1,437,751	6
9	3.5.9	玉名駅下町線	1.27	12	1.16	0	0.11	91.3%	S26.3.22		H24.3.30	70	1.27	100.0%	1,853,011	7
10	3.4.10	築地立願寺線	2.39	16	2.39	0	0	100.0%	S38.3.2		H24.3.30	59	2.39	100.0%	0	0
11	3.4.11	立願寺横町線	1.33	16	1.33	0	0	100.0%	S38.3.2		H24.3.30	59	1.33	100.0%	0	0
12	3.5.12	亀甲中線	0.42	12	0.42	0	0	100.0%	S49.10.1		H24.3.30	47	0.42	100.0%	0	0
13	3.4.13	高瀬大橋中線	2.52	16	1.51	0	1.01	59.9%	S49.10.8	○	H24.3.30	47	1.55	61.5%		
14	3.2.14	長洲玉名線	6.24	30	3.11	0	3.13	49.8%	S37.8.1	○	H24.8.31	59	6.24	100.0%	0	0
15	3.3.15	玉名バイパス線	8.47	25	5.19	0	3.28	61.3%	S57.7.29	○	H24.8.31	39	8.47	100.0%	0	0
16	3.3.16	岱明玉名線	3.75	22	2.39	0	1.36	63.7%	S46.10.21	○	H24.3.30	50	3.75	100.0%	0	0
17	3.4.19	長洲岱明線	3.82	16	0	0	3.82	0.0%	S37.8.1	○	R2.9.25	59		0.0%	6,283,566	25
18	3.4.20	下河原尾崎線	0.33	16	0.33	0	0	100.0%	S60.10.29	○	H24.3.30	36	0.33	100.0%	0	0
19	3.4.7	沖洲金山線	3.95	12	0	0	3.95	0.0%	S37.8.1	○	S49.12.24	59		0.0%	5,135,296	21
合計			46.99		24.37	1.51	21.11	55.08					33.80	71.9%	18,700,805	75

※2.5億円/年は岱明玉名線の実績より

計画：都市計画決定された道路延長
改良済：以下の区間の延長合計
・道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
・事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長
概成済：改良済み以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上または4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

6. 存続路線の今後の課題について

○築地中線(W=20m)及び玉名駅平嶋線(W=12m)事業費 31 億+14 億＝45 億円

この 2 路線は、令和 3 年 5 月 24 日開通した岱明玉名線から玉名駅平嶋線を通り玉名バイパスへ接続する未着手の 2 路線である。（延長：500m＋1010m＝1510m）
両路線ともに境川改修事業と関係するため、路線の線形や一部区間の廃止など検討を行う必要がある。

○前田東線（W＝12m）　事業費 9 億円

玉名駅下町線において、将来的には「歩いて暮らせるまちづくり」のテーマに沿った事業展開をするとなれば、県道寺田岱明線へ車を誘導すること新ルートが必要となるので、玉名駅下町線と併せて検討する。

○玉名駅下町線(W=12m)

玉名駅から繋根木川を渡り県道寺田岱明線へ繋がる路線で、一部歩道が未整備である。
駅前通りであり、将来的には「歩いて暮らせるまちづくり」のテーマに沿った事業展開を想定し、次の課題について検討する。
①道路構造・規格（幅員・区間の変更）
②車両の進入規制等（既に 4 t 規制がある。）
③東部区間を小浜繁根木線と一つの路線へ合併し、駅前から小浜繁根木Ｔ字交差点までを本区間する。また、その区間を「歩行者利便増進道路」に指定する。

○長洲岱明線(W=16m)　事業費 63 億円

長洲町の都市計画道路と接続する岱明町を東西に横断する未着手の路線で、県道長洲玉名線と並行している。2 本ともに将来交通量は、約 5 千台/日である。
この地域で、県道並み路線を更に新設する必要性は低いため、現県道を代替路として、本路線は廃止方向で検討する。
※今後、長洲町と協議を要する。

○沖洲金山線(W=20m)　事業費 51 億円

荒尾市・長洲町・玉名市岱明町西部を南北に縦断する未着手の路線である。
令和元年 6 月に、熊本県・荒尾市・長洲町で、南関 IC から名石浜工業団地までの新たなバイパスとして、整備に伴う協定が締結されている。この新バイパスが、工業団地へ繋がるルートとなることから、これを代替路として本路線を廃止できないか検討する。
※今後、長洲町及び荒尾市と協議を要する。

○新規：玉名市骨格幹線道路

上位計画である「玉名市総合計画及び玉名市都市計画マスタープラン」の改定に伴い、玉名市が目指す将来像に必要な都市施設として、新たに加わる幹線道路である。
玉名市の中心市街地である在来線玉名駅周辺エリア内に「骨格幹線道路」を整備し、南北が一体化することで、人や自動車等の往来が活性化する。また、広域な交通拠点である玉名駅と玉名バイパス及び熊本玉名線（国道 501 号）と接続し、南関・菊水 IC 及び新玉名駅への新たな広域ネットワークが加わり、街なかや温泉街に誘導するルートが構築される。

参考①：狭あい道路整備促進事業（社会資本整備総合交付金：国土交通省）

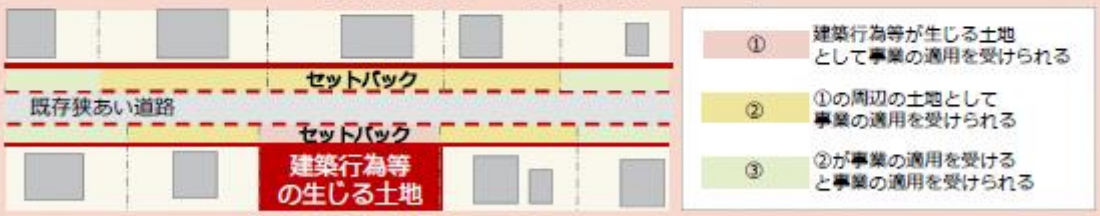
建て替え等に際してセットバックを求めることにより、狭あい道路（幅員 4m 未満）を解消し、市街地の安全上必要な道路幅員を段階的に確保する。

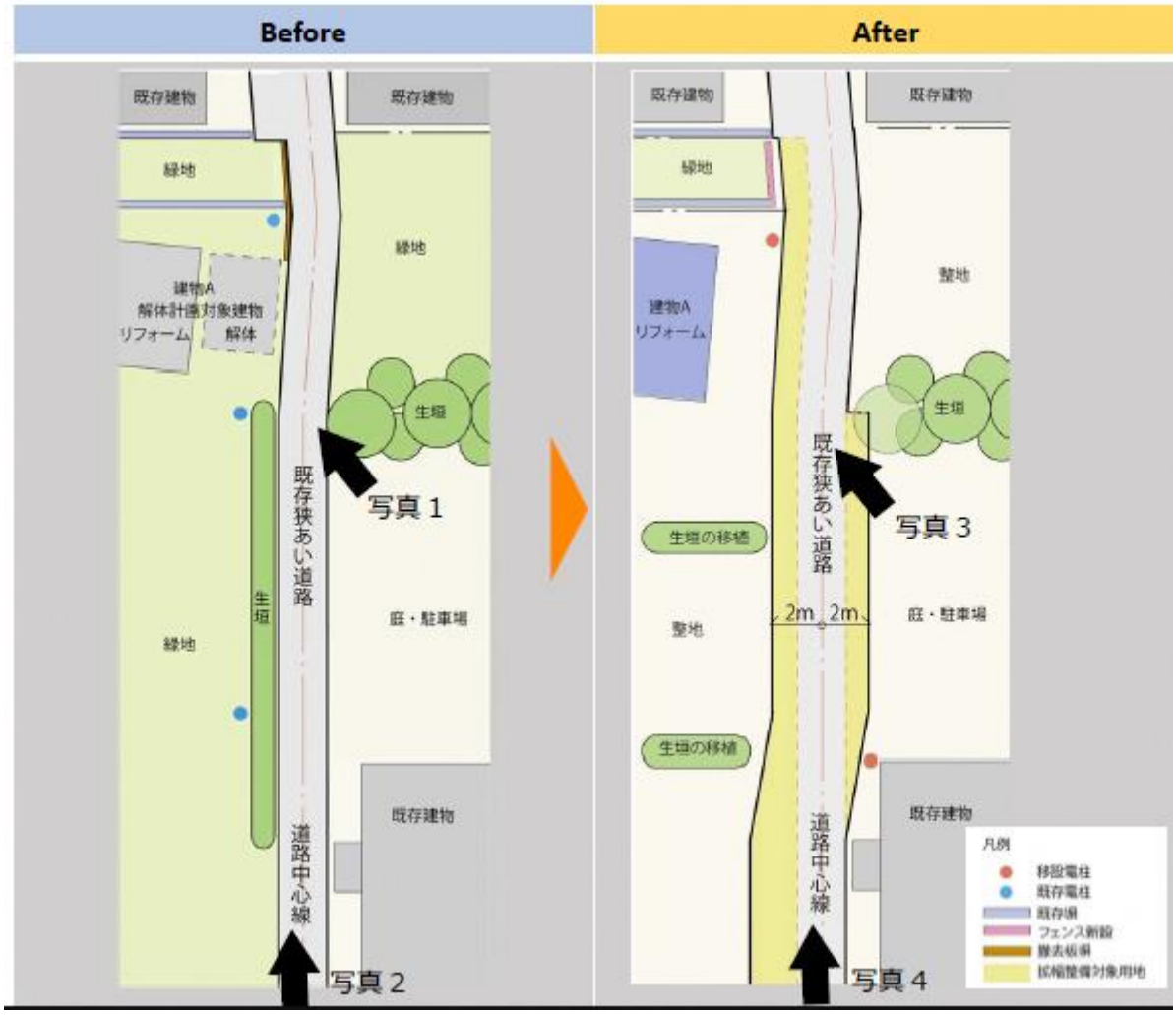
（3）建替えにあわせて周辺敷地の地権者の協力を得て線的に拡幅―浜田市

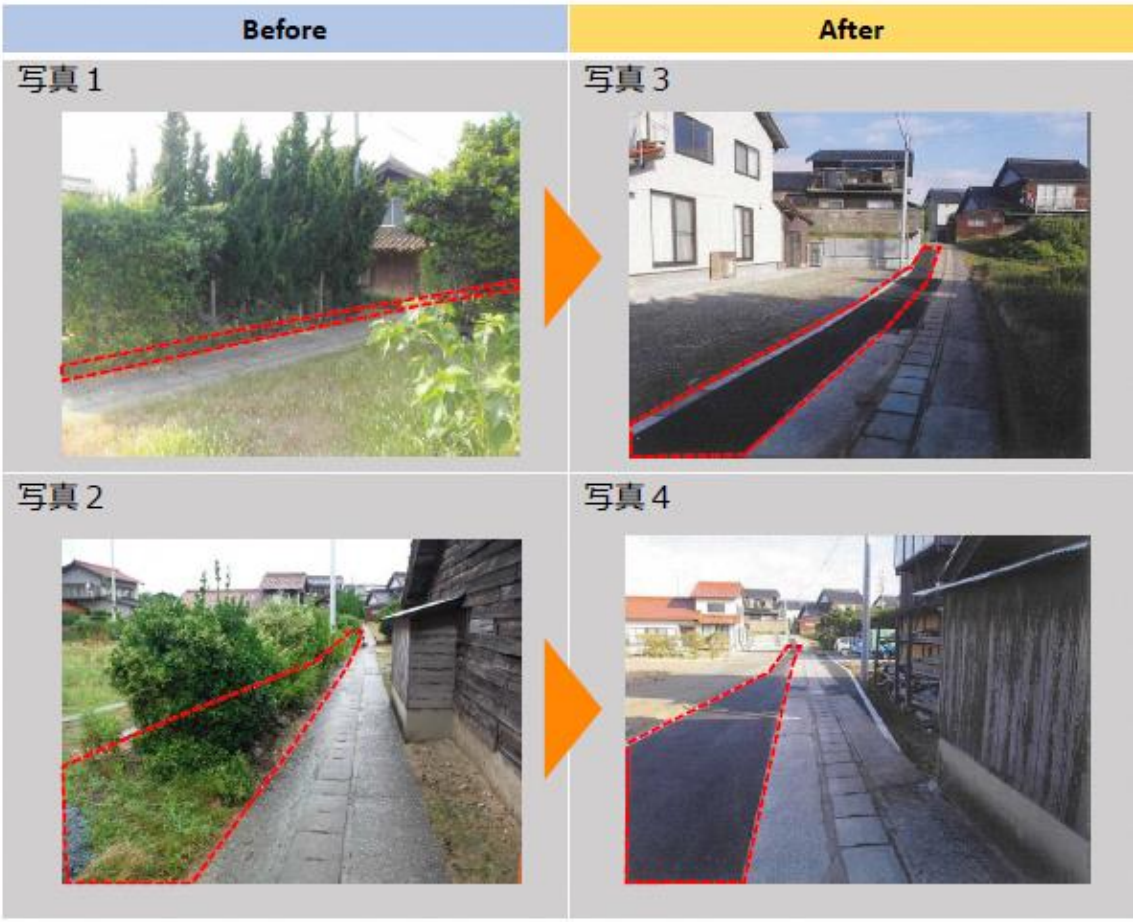
「浜田市狭あい道路拡幅整備事業要綱」では、狭あい道路に接する土地で建築行為等を行う建築主等が、本事業の適用を受ける際、その周辺の土地（**事業実施用地の両側、対面若しくは対面用地の両側の用地又は事業を実施する用地に連続して事業を実施することができる用地**に限る。）の所有者に対しても、当該事業に併せて後退用地を道路用地として市に無償で寄付する場合は、本事業の対象としており、建築行為等を行う用地と同様に助成金を受けることができます。

本事例の場合、解体される建築物の敷地が事業の適用を受け、それに合わせてその周辺の土地についても事業の対象となり、寄付された後退用地は全部で延長が94.37m、面積が146.17㎡となりました。

＜事業の対象となる用地について＞







取組上苦慮した点及びそれに対する工夫

本事例は、既存建築物の解体に伴い、狭あい道路拡幅整備事業を実施したもの。解体事業者が狭あい道路拡幅整備事業を理解し、狭あい道路の対面及び隣接地の土地所有者に対しても、積極的に拡幅の交渉を行っていただけたことで、対面及び隣接地においても同時に狭あい道路の拡幅を行うことができました。

狭あい道路の中央部分については、両側に対して道路中心線から2.0mのセットバックを行うことができましたが、南側部分については既存建築物があったために2.0mの後退が難しい状況でした。そこで、対面の土地の所有者とも調整を行い、片側のみを道路中心線から4.0mセットバックすることで狭あい道路を解消することができました。

申請者に対しては、分筆・登記、樹木の撤去・移植、板塀の撤去に対する補助金を支給し、後退部分のアスファルト舗装については市が施工しました。

本事例において活用された「狭あい道路整備等促進事業」の補助対象項目

分筆・登記費、撤去費、除去費、移設費、道路舗装費

出典：R2 年 7 月国土交通省住宅局建築課　「狭あい道路解消のための取組に係る調査事例集」
取組み事例は、島根県浜田市のもの掲載

○交付率　地方公共団体が実施する場合：1/2

拡幅整備について、令和 6 年 3 月 31 日まで

※期限まで所有者の同意を得ているときは、期限後も対象とする。

参考②：浜田市の助成について

条件：道路中心線から 2m後退した所有地を「無償提供」した場合に助成する。

助成の種類と基準額

下表に掲げる基準により算出した額（助成金額の合計に千円未満の端数が生じたときは、これを切り捨てた額）

種別	内容	単位	助成額
分筆及び登記	後退用地の分筆及び登記に関する費用	件	実費　ただし、200,000円を上限とする。
コンクリートブロック塀等の除去	基礎取壊し及び発生材の処分を含む	m	7,500円
板塀、フェンス等の除去	基礎取壊し及び発生材の処分を含む	m	2,300円
門柱、門扉等の除去	基礎取壊し及び発生材の処分を含む	m	11,000円
生け垣等の除去及び移植	除去又は移植（高さ1m程度以上のもの）	m	12,000円
	（上記以外のもの）		6,000円
立木の除去又は移植	除去又は移植（目通り幹周15cm以上で高さ2m程度以上のもの）	本	17,500円
	（上記以外で高さ50cm以上のもの）		10,000円
コンクリート擁壁等の除去	基礎取壊し及び発生材の処分を含む（段差20cm以下のもの）	m	950円
	（段差20cmを超え1m以下のもの）		4,700円
	（段差1mを超えるもの）		9,500円
擁壁等の設置	敷地が道路より高いもの（段差20cm以下のもの）	m	5,900円
	（段差20cmを超え1m以下のもの）		19,000円
	（段差1mを超えるもの）		28,000円
その他	市長が特に必要と認めたもの	-	実情に応じて市が算定する。

参考③：狭あい道路整備促進事業のほか市補助金

1. **玉名市移住支援金**

東京圏（埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県をいう。以下同じ。）から本市に移住・就業し5年以上、継続して居住する意思を有していることを条件に補助する。

※支援金：⑴２人以上の世帯の移住者 100万円　⑵ 単身の移住者 60万円

2. **定住促進補助金**

定住人口の増加及び地域の活性化を図るため、市外から本市に転入する者等に、住宅の取得、住宅のリフォーム、空き家の取得又は新幹線を利用した通勤に要する費用の補助を行う。

※補助金：⑴新築　20万　⑵空き家　100万限度

3. **玉名市戸建木造住宅耐震改修等事業**

昭和56年5月31日以前に着工された住宅や、地震により一部損壊以上の被害が出た住宅の所有者等に、耐震改修など費用の一部を補助する。

※補助金：⑴建替え工事　60万限度　⑵建替え設計+建替え工事　100万限度

4. **玉名市老朽危険空家等除却促進事業補助金**

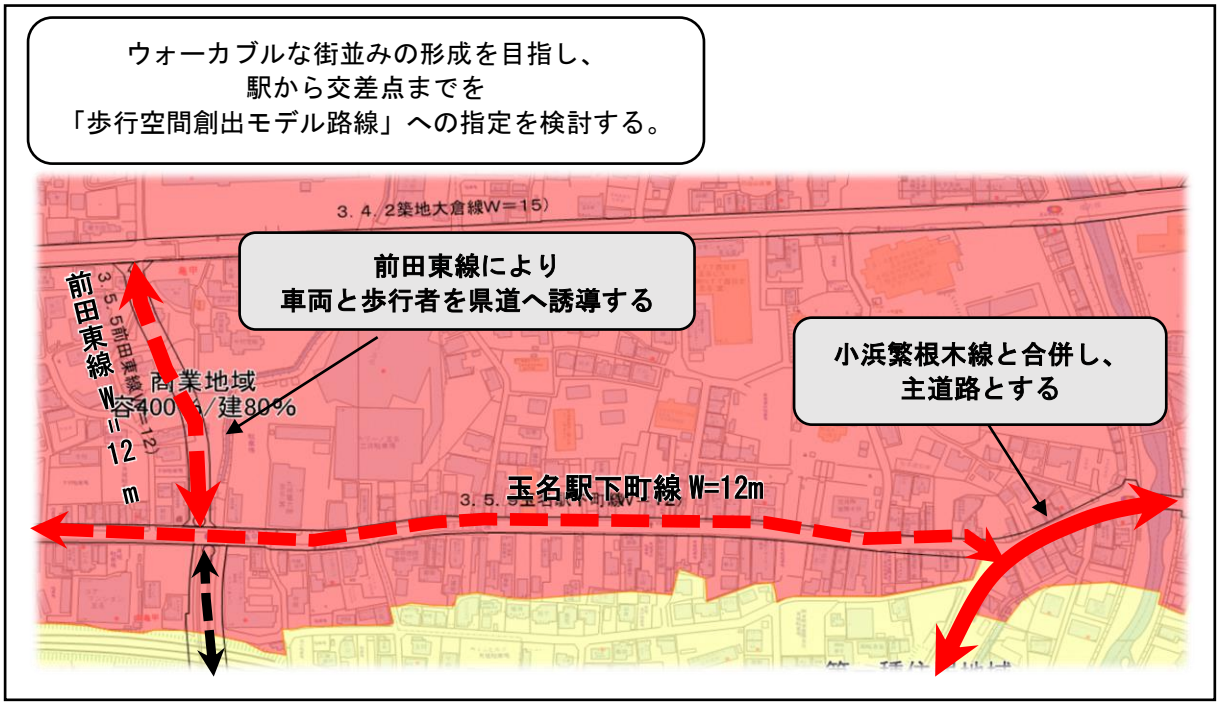
管理が不適切な老朽危険空家等の除却を行う者に対し補助する。

※補助金：⑴除却　60万限度

参考④：存続路線の検討例

○築地中線及び玉名駅平島線

○玉名駅下町線

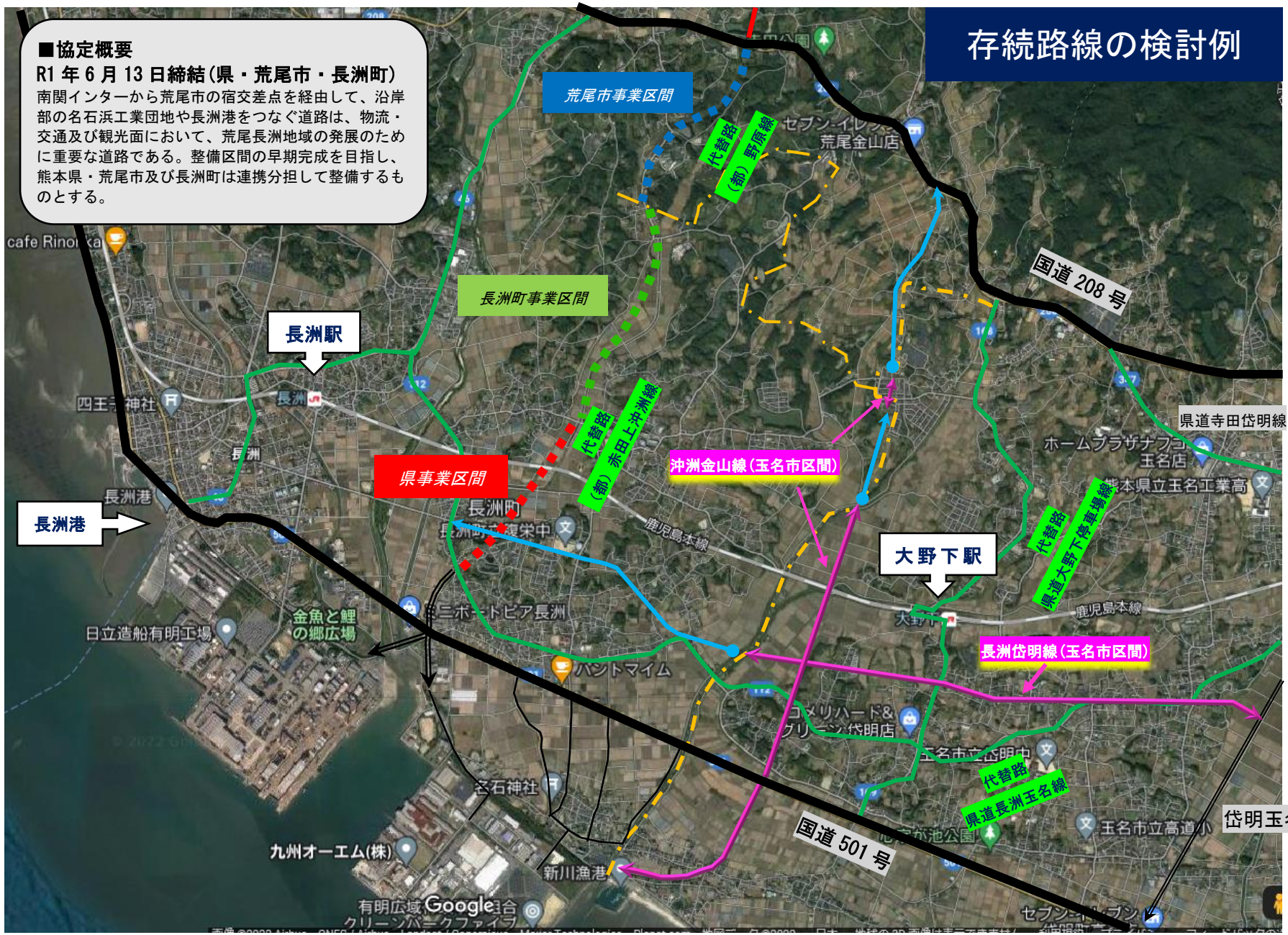


存続路線の検討例

■協定概要

R1 年 6 月 13 日締結(県・荒尾市・長洲町)

南関インターから荒尾市の宿交差点を経由して、沿岸部の名石浜工業団地や長洲港をつなぐ道路は、物流・交通及び観光面において、荒尾長洲地域の発展のために重要な道路である。整備区間の早期完成を目指し、熊本県・荒尾市及び長洲町は連携分担して整備するものとする。



玉名市都市計画道路の見直しに関する報告

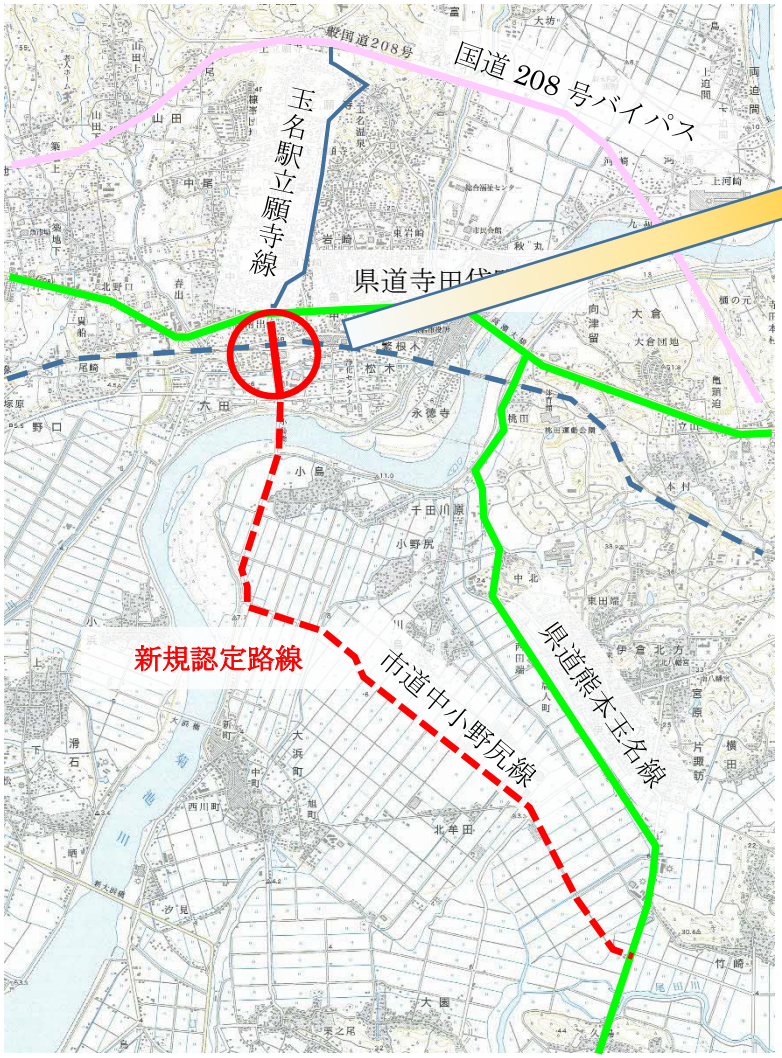
（新規路線に関する補足資料）

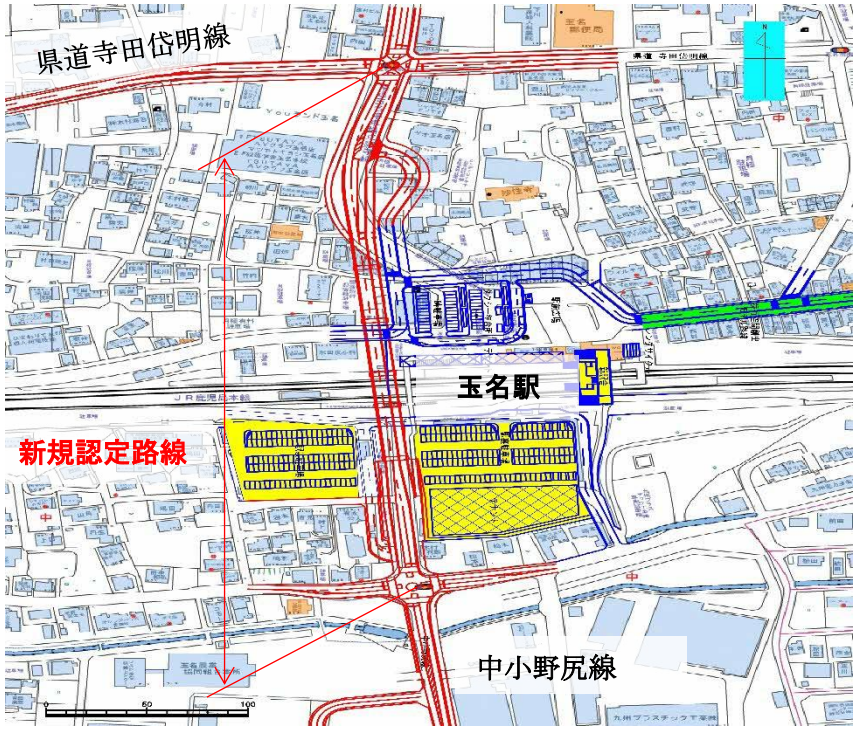
令和４年３月

玉名市　都市整備課

参考：存続路線の検討例

●新規認定路線
○玉名市骨格幹線道路





（概要）

県道寺田岱明線から玉名駅を跨ぎ、一級河川菊池川を横断する橋梁、小島橋を有する市道中小野尻線から農免農道北牟田線を通り、県道熊本玉名線へと接続する広域幹線道路。

旧国道 208 号高瀬大橋付近で発生する慢性的な交通渋滞の緩和や横島・天水地区から玉名市中心市街地までの移動時間の短縮、玉名駅下町線（亀甲商店街）の交通量の減少を図ります。

（将来交通量推計）

5,100 台／日

○玉名駅前整備方針

■都市機能拠点の形成

市内外からアクセスしやすく、公共交通機関が集積した立地を、幹線道路により南北に接続することで、広域交通連携軸として機能し、利便性をさらに高めた拠点づくりを進める。

また、南北の都市機能（交通・商業・医療・行政・観光等）の融合を図る。

■歩いて暮らせる集約型まちづくり

歩行者にとって快適で魅力的な回遊性のある歩行空間を形成するとともに、パーク＆ライドにより人の流れを集約することで、市民交流の活性化に繋がる取り組みを進める。

■多世代が集う賑わいあるまちづくり

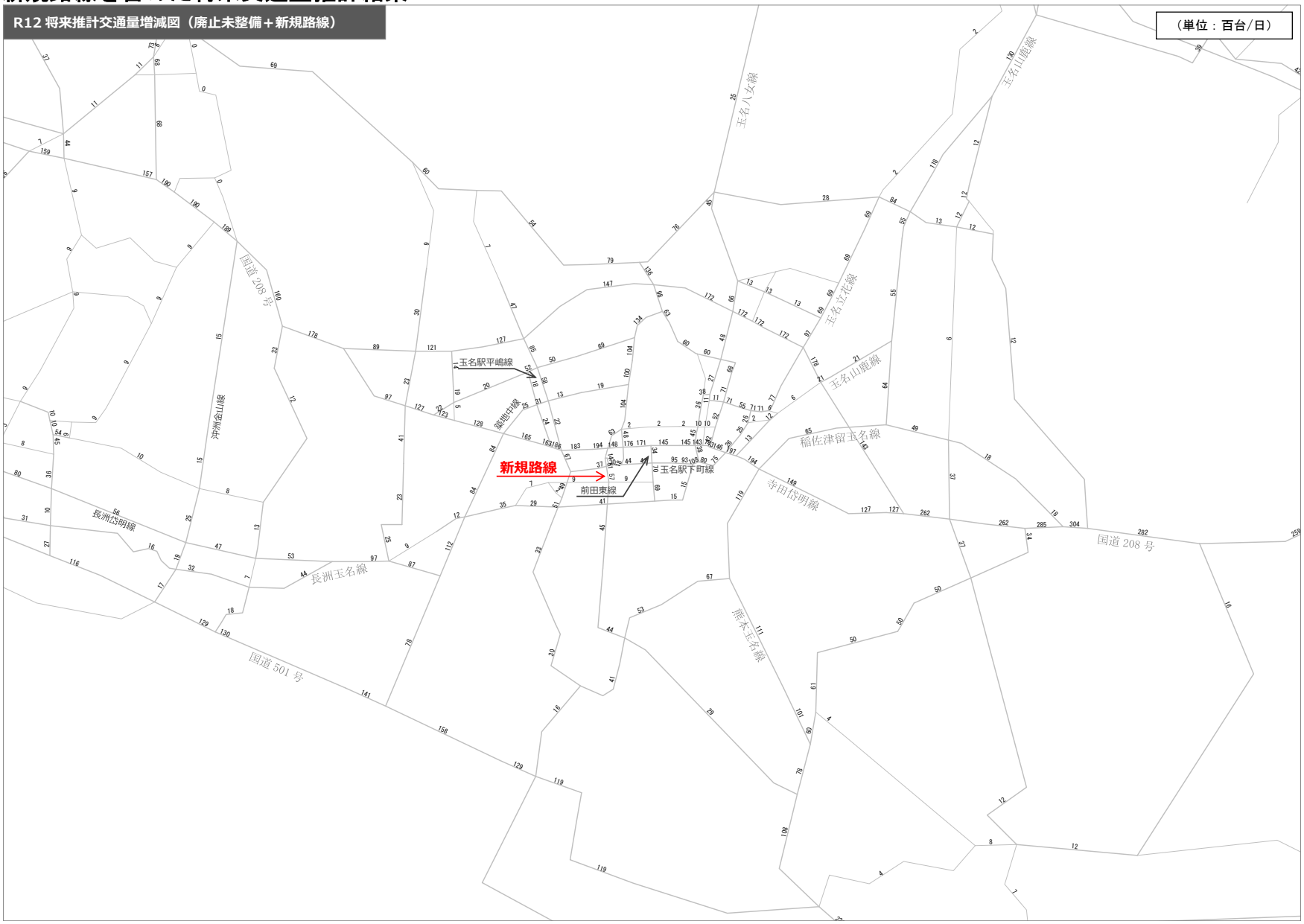
大学生や高校生など若者が多く往来する駅周辺を、若年層にスポットを当てた魅力ある空間を創出し、多世代が紡ぎ、織り成す下地となるような環境を整備することで、市民交流を定着化し、人口減少を抑制するような取り組みを進める。

●：公園

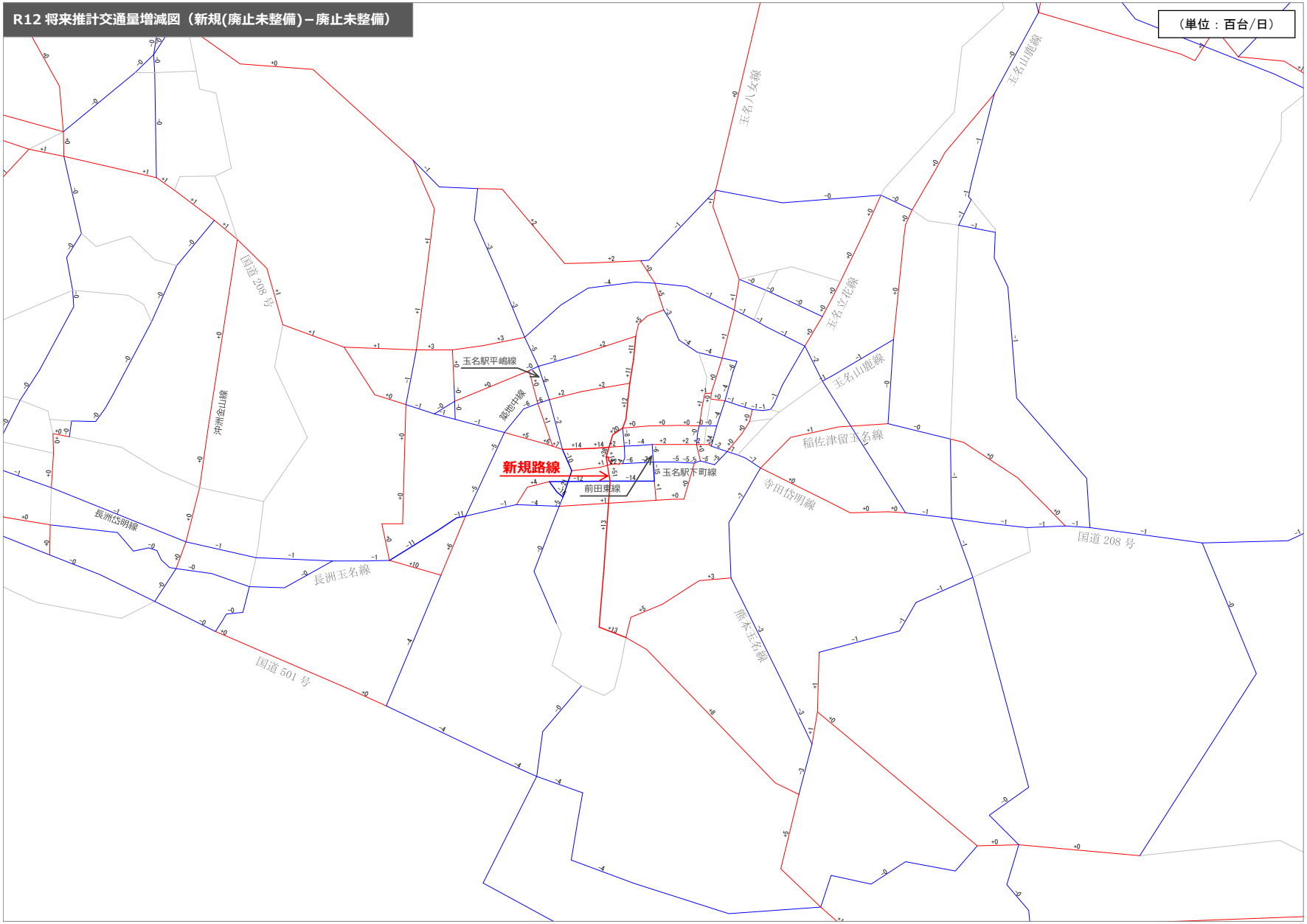
参考：新規路線を含めた将来交通量推計結果

R12 将来推計交通量増減図（廃止未整備＋新規路線）

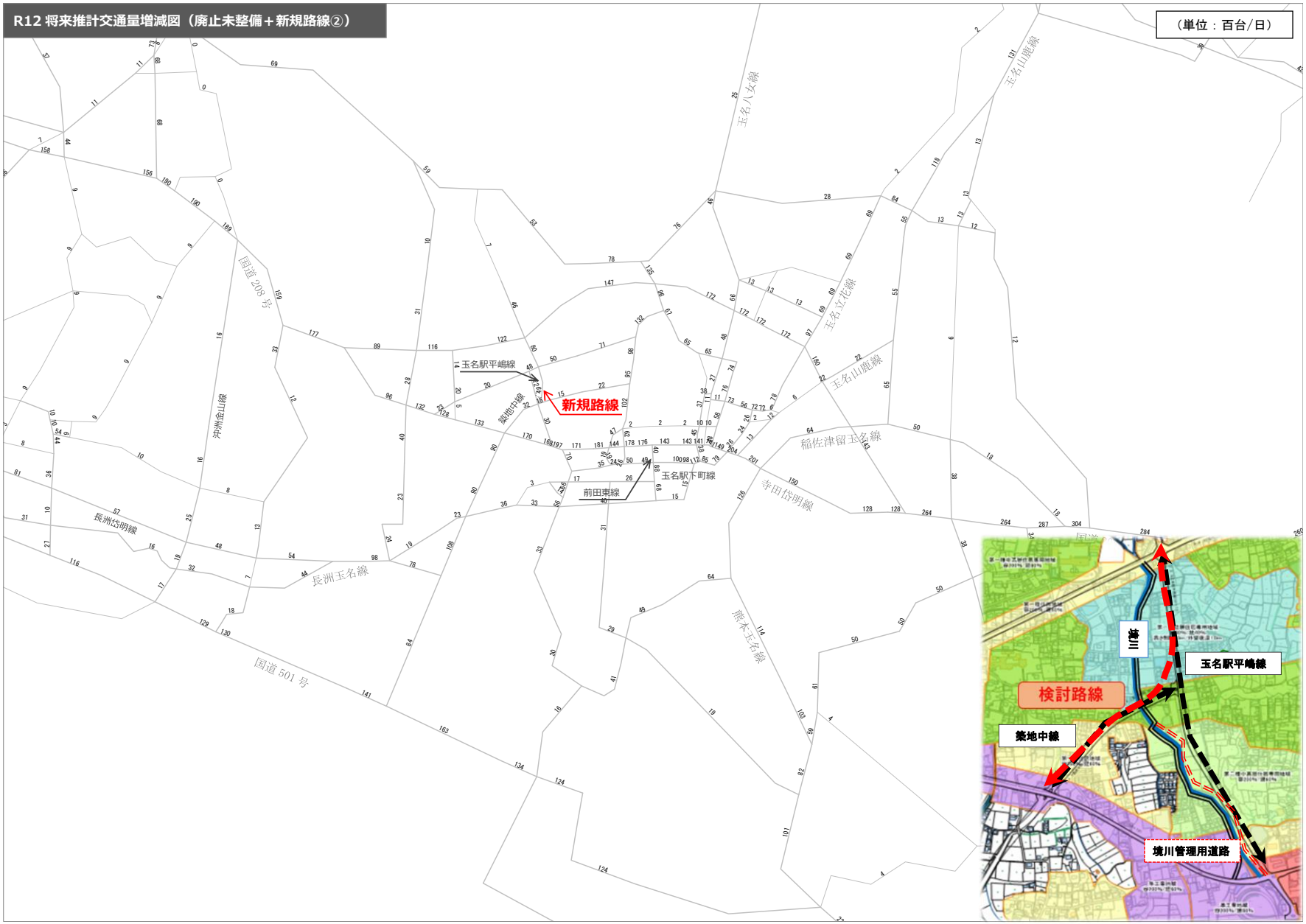
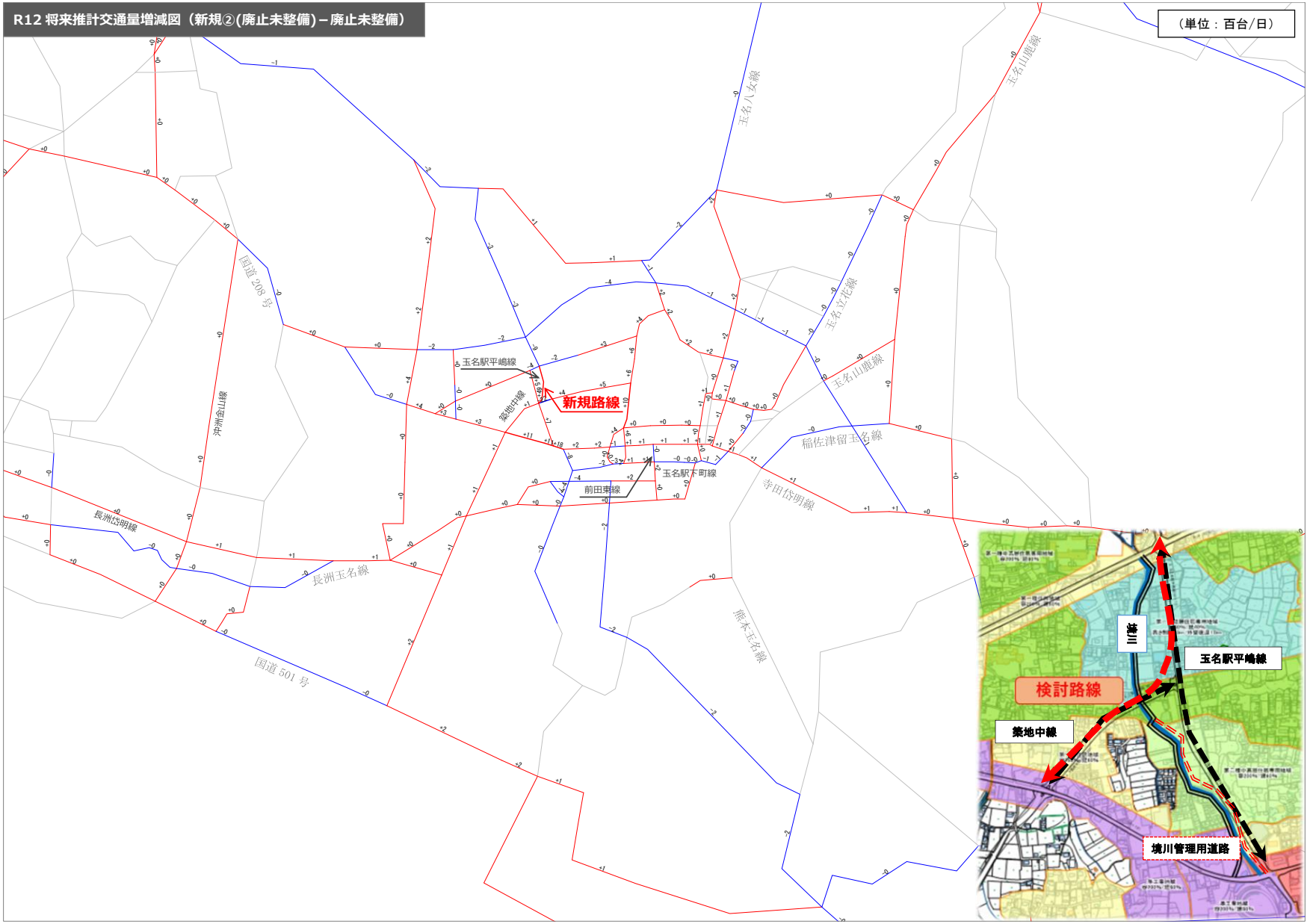
（単位：百台/日）



○新規路線を含めた将来交通量推計結果（増減表）



参考：築地中線及び玉名駅平島線の将来交通量推計結果



参考：築地中線及び玉名駅平島線の将来交通量推計結果（増減表）