## 令和4年度 玉名都市計画道路の変更について

# 参考資料

・	• • • 1
・見直し結果一覧表	• • • 2
・現況再現交通量図	• • • 3
・令和12年将来交通量図(全都市計画道路を整備した場合)	• • • 4
・令和12年将来交通量図(廃止4路線を未整備とした場合)	• • • 5
・令和12年将来交通量増減図	• • • 6
・広域ネットワーク平面図	7

#### ●玉名都市計画道路の見直しについて

#### ○都市計画道路見直しの背景

都市計画道路は、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、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。

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ます。

本市では、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、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。

#### ○玉名市の都市計画道路の整備状況と見直しの結果

## 見直しの手法の フローチャート

#### ステップ 1

必要性

「高」

#### 見直し検討の対象とする路線・区間

- ・都市計画決定から20年以上未着手の路線
- ・都市計画決定から20年以上未着手区間が存在する路線

#### ステップ 2

#### 見直し検討路線の評価廃止検討路線の抽出

路線の必要性の精査:「道路網の構成」「役割・機能」「路線の位置づけ」の

3つの視点について評価

・事業の困難性の精査 : 「物理的困難性」「社会・経済的な困難性」の

2つの視点について評価

ステップ **3** 必要性「低」

#### 路線見直しによる影響の検討

影響「大」・路線要件を整理し、市の政策や将来のまちづくり、代替性や困難性などを評価

影響「小」

存続路線

廃止候補路線

			熊本県都市計画道路見直しガイドラインに基づく検討項目									〈検討項目		廃止対象路線	泉					
番号	吸纳亚口	初士长乳々む	計画	幅員	整備率	暫定形	概算 残事業費	整備 必要	V 47 45 C	本市 床上口	経過	;	ステップ1	;	ステップ2	7	ステップ3		廃止後の	整備
号	路線番号	都市施設名称	延長 (km)	(m)	(%)	整備率 (%)	伐争未貸 (億円)	年数 (年)	当初決定日	変更・廃止日	年数	20年以上未着手		必要性	- 困難性	影響の検討			概算 残事業費 (億円)	必要 年数 (年)
													該当する		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	\$38. 3. 2	\$38. 3. 2	59	×	× 見直し対象		存続				30. 7	12
2	3. 4. 2	築地大倉線	4. 37	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S26. 3. 22	S26. 3. 22	71	0	整備済み						0.0	0
3	3. 4. 3	玉名駅立願寺線	2. 17	16	100.0 %	100.0 %	0. 0	0	S26. 3. 22	S26. 3. 22	71	○ 整備済み							0.0	0
4	3. 4. 4	寺畑山田線	1. 05	16	0.0 %	0.0 %	41. 2	16	\$38. 3. 2	S38. 3. 2	59	×	見直し対象	×	廃止対象	×	廃止		0.0	0
5	3. 5. 5	前田東線	0. 20	12	0.0 %	0.0 %	9. 2	4	S26. 3. 22	S26. 3. 22	71	× 見直し対象		0	存続				9. 2	4
6	3. 5. 6	後田横町線	0. 96	12	0.0 %	0.0 %	39. 0	16	S26. 3. 22	S26. 3. 22	71	× 見直し対象		×	廃止対象	×	廃止	•	0.0	0
7	3. 5. 7	立願寺南岩原線	1. 29	12	43.4 %	43.4 %	18. 8	8	S26. 3. 22	S26. 3. 22	71	×	見直し対象	×	廃止対象	×	廃止	•	0.0	0
8	3. 5. 8	玉名駅平嶋線	1. 96	12	48.5 %	48.5 %	14. 4	6	S26. 3. 22	S26. 3. 22	71	× 見直し対象		0	存続				14. 4	6
9	3. 5. 9	玉名駅下町線	1. 27	12	91.3 %	100.0 %	18. 5	7	S26. 3. 22	S26. 3. 22	71	× 見直し対象		0	存続				18. 5	7
10	3. 4. 10	築地立願寺線	2. 39	16	100.0 %	100.0 %	0. 0	0	\$38. 3. 2	\$38. 3. 2	59	○ 整備済み							0.0	0
11	3. 4. 11	立願寺横町線	1. 33	16	100.0 %	100.0 %	0. 0	0	\$38. 3. 2	\$38. 3. 2	59	0	整備済み						0.0	0
12	3. 5. 12	亀甲中線	0. 42	12	100.0 %	100.0 %	0. 0	0	S49. 10. 1	S49. 10. 1	48	0	整備済み						0.0	0
13	3. 4. 13	高瀬大橋中線	2. 52	16	59.9 %	61.5 %	18. 2	7	S49. 10. 8	S49. 10. 8	48	×	見直し対象	×	廃止対象	×	廃止		0.0	0
14	3. 2. 14	長洲玉名線	6. 24	30	49.8 %	100.0 %	0. 0	0	S37. 8. 1	S37. 8. 1	60	0	整備済み						0.0	0
15	3. 3. 15	玉名バイパス線	8. 47	25	61.3 %	100.0 %	0. 0	0	S57. 7. 29	S57. 7. 29	40	O 整備済み							0.0	0
16	3. 3. 16	岱明玉名線	3. 75	22	63.7 %	100.0 %	0. 0	0	S46. 10. 21	S46. 10. 21	50	0	整備済み						0.0	0
17	3. 4. 19	長洲岱明線	3. 82	16	0.0 %	0.0 %	62. 8	25	\$37. 8. 1	S37. 8. 1	60	×	見直し対象	0	存続				62.8	25
18	3. 4. 20	下河原尾崎線	0. 33	16	100.0 %	100.0 %	0.0	0	S60. 10. 29	S60. 10. 29	36	0	整備済み						0.0	0
19	3. 4. 7	沖洲金山線	3. 95	16	0.0 %	0.0 %	51. 4	21	\$37. 8. 1	\$37. 8. 1	60	×	見直し対象	×	廃止対象	Δ	継続審議		51.4	21
	_	合計	46.99		55.1 %	71.9 %	304. 2	122	_				10 路線		5 路線		4 路線		187. 0	75
		//			· · · · · ·					-				•		•		•		

※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

(削減効果)

117.2 億円 4

### ●玉名都市計画道路の見直しについて

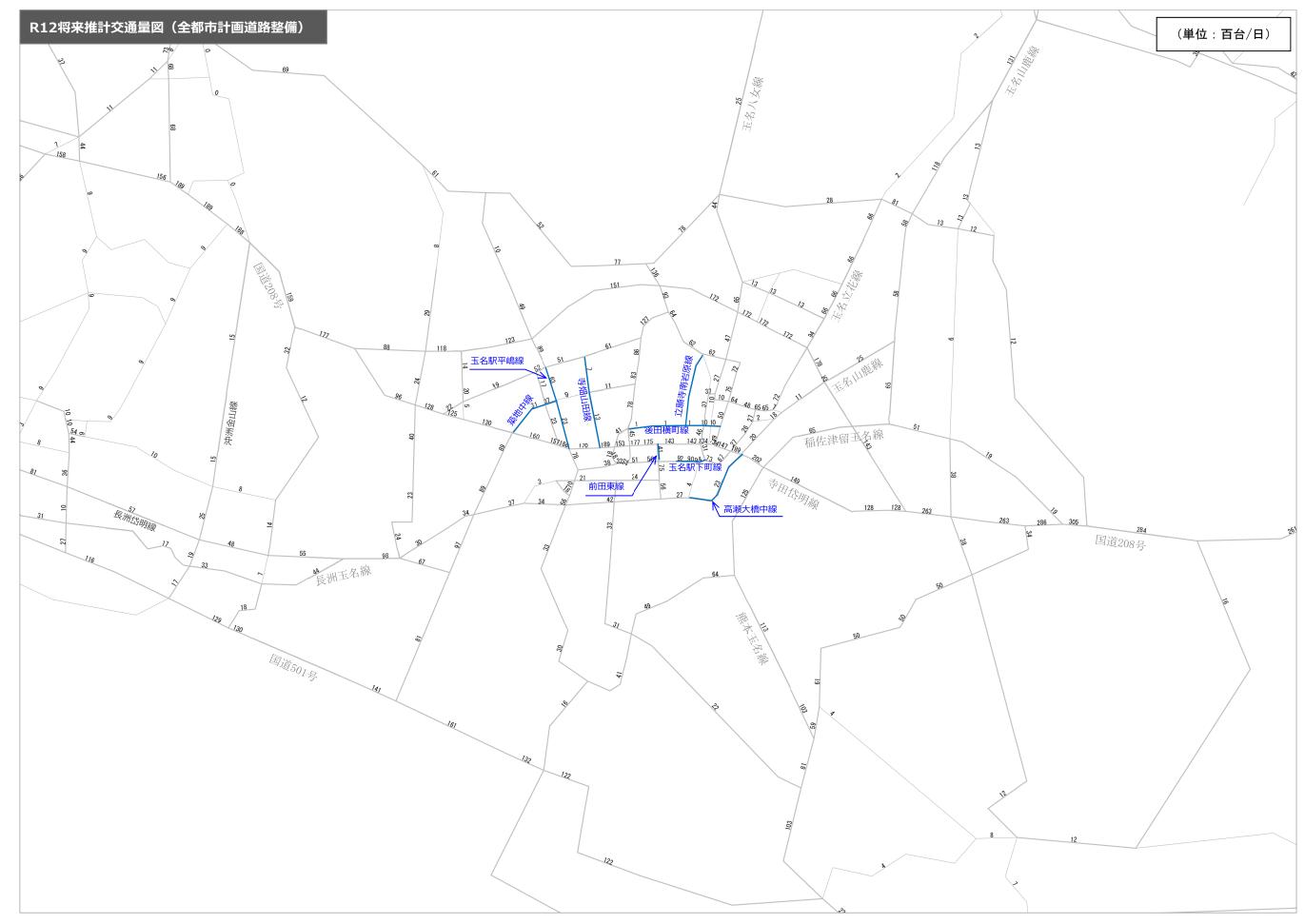
#### ○見直し結果一覧表

		ステップ2 見直し検討路線の評価・廃止検討路線の部価・廃止検討路線の抽出 ステップ3 路線の見直しによる影響を検討																						
															1	困難性			都市計画決					
					0 2	(3)	広域交通を処理	都市構造を形成する	()		助を支援	1 00	まちづくりを支 援	(12) 生活環境を向 上					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 評価	道路から見た視点			
番号	路線名	対象	都市計画決定	E 都市計画決定趣旨	将来交通量 現況混雑度	県金	全体から見 玉名市の	玉名市の都市	拠点間の	団地・イン ター・港との連	観光拠点	駅との連絡	区域マスでの	避難施設	路線の位置づけ	事業の困難性 (職員アンケート	必要性と困	ステップ2によ	:	実現可能性			ステップ3によ	廃止または変更の理由
			年月日				幹線道路 幹線道路	軸	相互連絡	総	この推布		位置づけ	との連絡		による困難な	難性から見 た相対評価	る万円性	当時の趣旨と	熊本県及び の高いプロ ジェクト(企業 現況または並立地)に関連	路線としての 連続性から整 周辺に代替	事業の困難性	る方向性	
					現況または並 4,000台/日以 行路線の混雑 上であれば〇 度が1.0以上で あれば〇	道路網密度 が、 3.5km/km2以 下の地域であ れば〇	下県新広域 第2次玉名市 終合計画に記 後当すれば ○	玉名都市計画 区域MPの都 市連携軸に該 当すれば〇	中心拠点と、 団地・集落間 を結ぶ道路で あれば〇	工業団地と、 菊水・南関インター、長洲 港を繋ぐ道路 であれば〇	ボボ・レッパ 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〇	JR駅から、近接する幹線道路を繋ぐ道路であれば〇	玉名市または 長洲町都市計 画区域マス タープランに記 載があれば〇	主要避難施設と団地・集落を 繋ぐ道路であ れば〇	熊本県道路の整備に関する プログラムに記載があれば	順位)			合致していれ ばO	無本県及び 王名市・近朝 市町村の上 するものや土 が引られてい れば〇 かが図られる 路線であれば〇 路線であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 であれば〇 には、 でいるし、 でいる。 でいる。 でいるし、 でいる。 でいる	備が求められ 路線がなけれ ている路線で ぱ〇 あれば〇			
1 3-4-1	築地中線	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社かる 必要があるので、瞬接地をの経済・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			O 都市連携軸	O 利用経路	〇 利用経路	〇 利用経路		〇 区域マス(玉 名市)に記載 あり	0		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、解接地をしの経済・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				O 利用経路							13	D	廃止	× 趣旨に合致し ていない	× × O O 並行路線が ジェクトはなし 1.0以上	× エ名駅平嶋 ×(・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	備費が高額	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	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柱かる 必要があるので、解接地をしの経済・交通・住宅・ 文化等の関係を勘案し決定された。	O 4,100台/日 並行路線の混 雑度が1.26				O 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、解接地をしの経済・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				O 利用経路							12	D	廃止	× 趣旨に合致し ていない	× × O O 並行路線が ジェクトはなし 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	(困難性が高い) 精質費が高額 移根川橋梁(岩崎橋)の 備が必要	廃止	〇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 〇しかし、得来交通需要も少な、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、開発地足の経済・交通・住宅・ 文化等の関係を勘案し決定された。	〇 100台/日未満 並行路線の混 雑度が1.26				O 利用経路		〇 利用経路					11	۵	廃止	× 趣旨に合致し ていない	× × O O 並行路線が ジェクトはなし 1.0以上	○ エ名温泉へ のアクセス ルートを形成 線が代替路 * * * * * * * * * * * * * * * * * * *	(困難性が高い) 6名女子高がある	廃止	〇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 〇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	〇昭和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。 〇更に、玉名バイバス線を計画決定により、本路線 と 玉名バイバス線を接続させ、市街地内の円滑 な都市 計画を目指す。	O 2.300台/日 並行路線の混 雑度が1.26		〇 総合計画に記 載あり 熊 本	○ 都市連携軸	O 利用経路				〇 区域マス(玉 名市)に記載 あり		熊本県道路	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	〇昭和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、 開接長洲町の日立途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。 〇更に、玉名バイバス線の計画決定により、本路線 と 玉名バイバス線を接続させ、市街地内の円滑 な都市 計画を目指す。	O 6,300台/日 並行路線の混 雑度が1.26	目標密度	県 新広域道 総合計画り 総交通。	O 都市連携軸	〇 利用経路	O 利用経路	O 利用経路		O 区域マス(玉 名市)に記載 あり	O 利用経路	四の整備に関するプ	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号葉地大倉線との交差。ままで120メートルに計画変更し、歩車追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度を拡幅(に270m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	を全て産成	計画に該当する路線		O 利用経路			O 利用経路			ログラムに該当す	9	В	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	〇本線は、国道208号線の交通を緩和し、交通の円滑 化を図ると共に、国鉄要一帯の開発道路とするため に計画。 〇(都)下河原尾崎線(旧位即町)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。	O 2.300台/日 並行路線の混 雑度が1.1		<b>*</b> & C								る路線なし	14	D	廃止	× 趣旨に合致し ていない	は置付けられ でいない 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 線が代替路 る事	(困難性が高い) Rとの立体構造物によ 事業費の高騰 I川緑地沿い	廃止	〇必要性に乏しく、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 〇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 関連するプロ 立行路線が ジェクトはなし 1.0以上	○ X X X X X X X X X X X X X X X X X X X	(困難性が高い) 情償費高騰 Rとの立体構造物によ 事業費の高騰 §梁(構造物)の整備が 要	継続審議	○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 ○王名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスターブランに記載 されており、調整した後に判断する ○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】	全線	S49.12.24	〇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	С	廃止	× 趣旨に合致し ていない	X X   位置付けられ 関連するプロ   立行路線が ジェクトはなし   1.0未満	○ ・補 隣接する長洲 ○ ・ ル 町との協議が 代替路線なし る事	(困難性が高い) 情質費高騰 Rとの立体構造物によ 事業費の高騰 係梁(構造物)の整備が 要	継続審議	○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改のは場整備にあわせ、一部用地が確保されて いる ○王名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスターブランに記載 されており、調整した後に判断する ○王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】	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。	O 5,700台/日			O 都市連携軸					O 区域マス(長 洲町)に記載 あり			4	A	存続		-			存続	○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 ○五名市としては、必要性が低いが、長州町都市計画区域マスターブランに記載されており、調整した後に判断する ○廃止に際しては、隣接市町村との調整が必要
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。	O 4.800~5.500 台/日			O 都市連携軸	O 利用経路				O 区域マス(長 洲町)に記載 あり	O 利用経路		6	A	存続		-			存続	○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 ○王名市としては、必要性が低いが、長州町都市計画区域マスターブランに記載されており、調整した後に判断する ○廃止に際しては、隣接市町村との調整が必要
14 3.4.19		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。	O 6,700~9,800 台/日			O 都市連携軸	O 利用経路		O 利用経路		O 区域マス(長 洲町)に記載 あり			1	A	存続		-			存続	○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 ○王名市としては、必要性が低いが、長洲町都市計画区域マスターブランに記載されており、調整した後に判断する ○廃止に際しては、隣接市町村との調整が必要

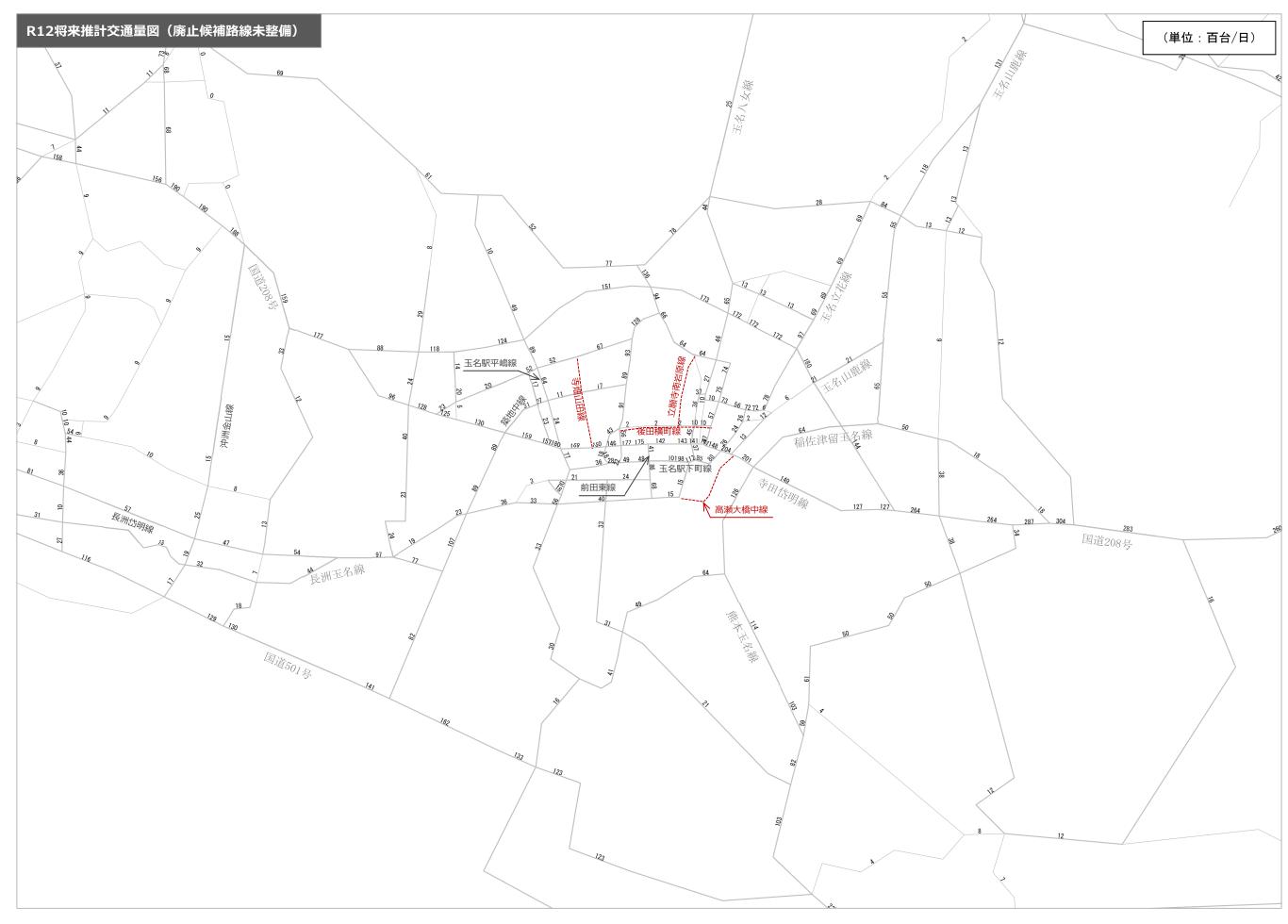
## ●H22現況再現交通量図



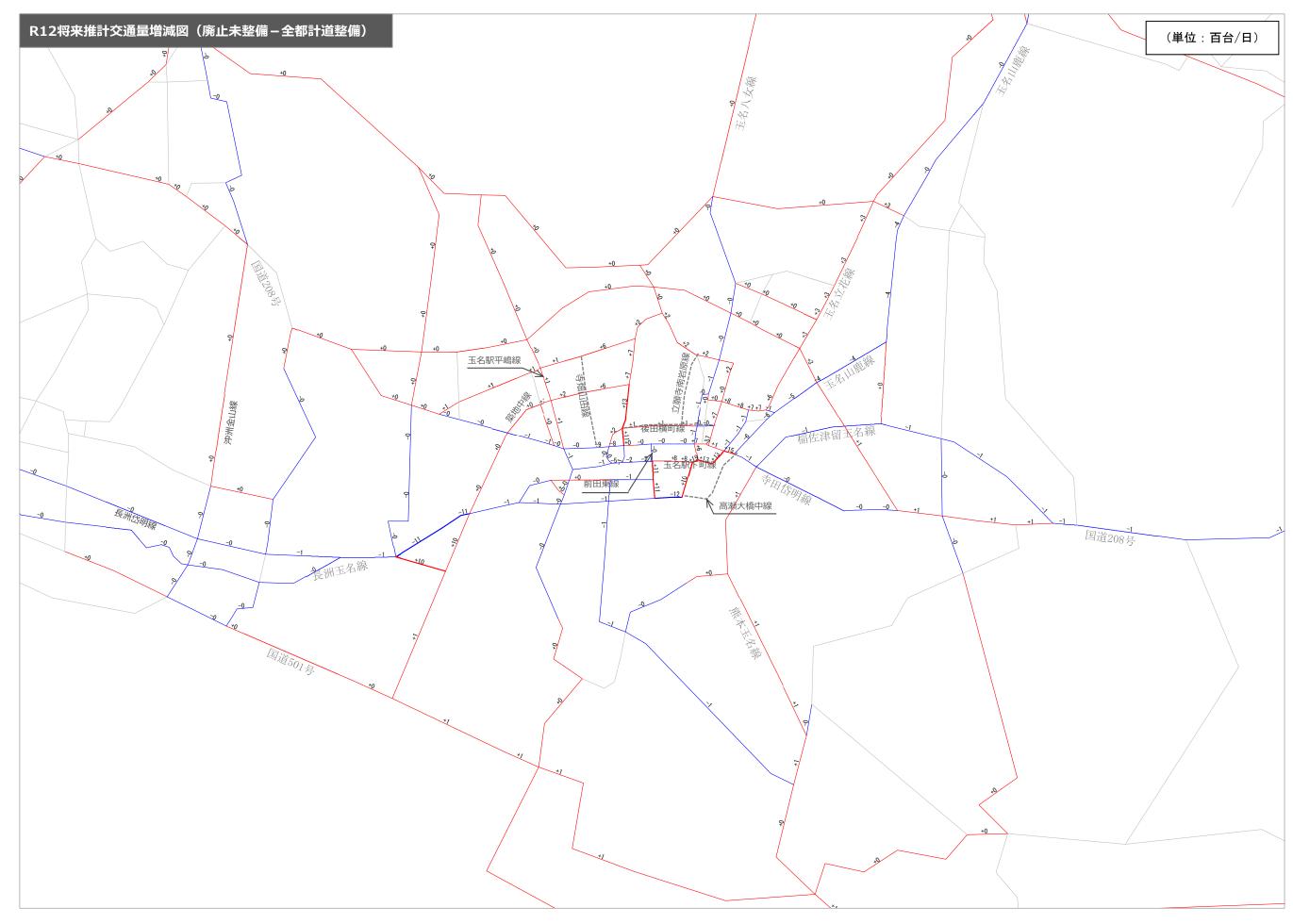
## ●R12将来交通量図(全都市計画道路を整備した場合)



## ●R12将来交通量図(廃止 4 路線を未整備とした場合)



## ●R12将来交通量增減図(廃止路線未整備 - 全都市計画道路整備)



### ●広域ネットワーク平面図

### ■代替路線図

