

パブリック・コメントの結果の公表について

令和6年9月26日
玉名市建設部都市整備課

政策案の名称：玉名市都市計画道路整備プログラムの策定について

募集期間：令和6年1月29日から令和6年3月1日まで

この度は意見募集を行った上記の案件につきましてご意見をいただき、誠にありがとうございました。お寄せいただいたご意見の概要、意見に対する市の考え方、政策案の修正内容につきまして、下記のとおり公表いたします。

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
1	玉名市都市計画道路整備プログラム（以下「プログラム」という）1ページの図表にある「有明海沿岸道路Ⅱ期計画やランドデザイン」とはどのような計画ですか。	有明海沿岸道路Ⅱ期計画とは、国土交通省により進められている有明海沿岸道路（福岡県大牟田市～佐賀県鹿島市）について、福岡県大牟田市から熊本県熊本市まで延伸される計画です。 ランドデザインとは、現在玉名市で進めている、市の中心部のにぎわい再生に向けた取組「玉名市まちなか未来プロジェクト」において策定を目指している、にぎわいのあるまちづくりに取り組むための基本構想です。	各計画等の用語解説を作成し、巻末に記載します。
2	計画決定から約60年経過している路線もあります。各路線の整備ができていない内容を具体的に記載してください。	未整備区間を有する路線の詳細は次のとおりです。 ・築地大倉線：2.86km 整備済み、1.51km 道路幅員を16mに拡幅（歩道整備）する事業について未着手 ・玉名駅下町線：0.85km 整備済み、0.42km 道路幅員を12mに拡幅（歩道整備）する事業について未着手 ・長洲玉名線、玉名バイパス線、岱明玉名線：全線暫定2車線で整備済み、4車線化事業について未着手 ・玉名駅平嶋線：0.95km 整備済み、1.01km 未着手 ・築地中線、前田東線、長洲岱明線、沖洲金山線：全線未着手	2-1 整備状況一覧に未整備路線、一部着手済み路線の具体的な内容を記載します。 2-2 都市計画道路の現状図に一部着手済み路線の内容を記載します。

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
3	<p>未整備区間の概算総事業費が約485億円とありますが、路線の中には国道や県道も含まれております。また、整備にあたっては国や県からの補助金等も活用されると思いますが、市の実質的な負担額はいくらぐらいになるのでしょうか。</p>	<p>道路種別については（2-1都市計画道路の整備状況一覧表）に記載しているとおりです。</p> <p>市が道路整備を行う際には、可能な限り国や県からの補助事業を活用して整備を進めております。その際の補助率は採択された補助事業によって変わりますが、事業費に対し補助率が30～50%ほどのものが多いです。ただし、事業費のすべてに補助が適用されるわけではなく、補助要件を満たすものみに補助が適用され、その要件も年々変更されます。市の実質的な負担額につきましては以上の内容から推定することしかできません。市といたしましては、事業を行う際、最も市に有利となる補助事業の採択を目指して事業を進めてまいります。</p> <p>国県道の整備につきましては、事業の整備手法により市の負担額は変わって参ります。過去の実績では、国道208号バイパス工事における市の負担はなく、市から県に要望を行って県営事業において整備していただいております。また、県道事業につきましては、令和5年度の実績で事業費の15%を市が負担しております。</p>	修正なし
4	<p>元々未整備路線は、優先性がなく困難性が高い路線であるから事業実施できていない路線だと思います。直近では令和3年に都市計画道路の見直しが行われ、廃止、存続、延長、幅員、付け替え、新規などの検討が行われていたので、存続路線につきましては順次事業化するものと考えていました。</p>	<p>令和3年度に行った都市計画道路の見直しに基づき、存続する未整備区間を有する10路線について、より効率的かつ効果的に事業化するための優先度を定める指針として、本プログラムを策定いたします。今後は本プログラムの結果に基づき事業化に向け取り組んでまいります。</p>	修正なし
5	<p>必要性和困難性の2つの視点で評価を行っていますが、必要性ではなく、「事業効果による優先度」による評価ではないでしょうか。必要性がなければ廃止されるものと思います。</p>	<p>都市計画道路の評価については、平成17年に熊本県が策定した「熊本県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、対象となる都市計画道路の相対評価を実施し、存続や廃止などの整備方針の整理を行っております。ご意見を踏まえ、優先度を再検討し、より分かりやすい内容に変更いたします。</p>	評価の内容については、改めて検討します。

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
6	対象路線は昭和 37, 38, 46 年ごろ都市計画決定されています。都市計画道路自体が上位計画ではないのでしょうか。	都市計画道路は、重要な計画であると認識していますが、本プログラムは、道路だけではなく福祉なども含む総合的な市の上位計画に基づいて作成しています。	修正なし
7	必要性の評価について、他都市の事例等を参考にしているとありますが、玉名市と似ている規模、地域性、都市の形成の事例でしょうか。また、玉名市独自の設定項目はありますか。	他自治体で先行して作成された考え方を参考にし、玉名市に適用する項目をピックアップして作成しました。 玉名市独自の設定項目としては、玉名市まちなか未来プロジェクトに関連する事項を設けています。	修正なし
8	プログラム作成にあたり、自動車交通や人の流れの調査などを行っていますでしょうか	自動車交通につきましては、国が公表している道路交通センサスの最新結果と市内 4 箇所で行った交通量実態調査を基に現在と将来の交通量推計を出しております。人流調査につきましては行っておりません。	修正なし
9	必要性の評価項目には交通の円滑化や観光振興のほかに「地域産業の育成や振興」の項目を設けるべきではないでしょうか。	評価項目については、以下のように考えています。 ・「上位計画での位置づけ」 地域振興や福祉等で定めた総合的な役割を評価。 ・「地域内での位置づけ」 自動車交通の円滑化や地域生活の利便性などを評価。 ・「今後の主な取組での位置づけ」 有明海沿岸道路等の項目を通じて、社会情勢やニーズなど役割を評価。 上記内容で評価したいと考えております。	修正なし
10	必要性の項目に、地域の協力体制などを評価する「市民ニーズ」がありますが、陳情による道路整備のように感じられます。都市計画道路の評価項目としてはふさわしくないのでしょうか。	道路整備に対して、市民の方からの要望が上がっている箇所については、市民の協力体制が整っており、事業の効果が期待できることから、整備優先度が高い路線であると考えております。 ただし、ご意見の通り陳情による道路整備と誤解を招く結果にもなるため、必要性の項目からは削除します。	必要性の評価項目から市民ニーズを削除します。

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
11	<p>必要性の項目で、「評価の基準」及び「内容」について、玉名市都市計画による道路整備とピントがずれているように感じます。また、△評価や評点のウエイトが5, 3, 1となっていることにあいまいさを感じます。具体的な評価説明をお願いします。</p>	<p>既存政策との整合性や関連性を考慮し、「評価の基準」を設定しました。</p> <p>△評価につきましては、特に暫定2車線で供用開始している路線などが該当しますが、都市機能の位置づけとしてはその項目に該当するが、すでに供用開始している部分でその目的が果たされているため、加点を行わないと判断した評価になります。今後の社会情勢の変化や交通量の増加に伴い、改めて評価を行う必要がある項目となっております。</p> <p>ウエイトにつきましては、各項目を平等に評価し、項目の中で特に重要な位置づけとなっているものに5点、項目に間接的に該当しているものに3点、項目に該当しないものに1点を配分しております。</p>	<p>ウエイトの数値については、改めて検討します。</p>
12	<p>必要性の項目で、「今後の主な取組での位置づけ」で有明海沿岸道路とまちなか未来プロジェクトの対象となる路線がありません。削除すべきではないでしょうか。</p>	<p>有明海沿岸道路とまちなか未来プロジェクトは、ともに計画策定に着手しており、また今後の道路計画を考える上での重要な計画となっております。今後の動向を踏まえ、その内容を本プログラムに迅速に反映するために掲載しております。</p>	<p>修正なし</p>
13	<p>困難性の項目で、岱明玉名線のJR横断や玉名バイパス線の菊池川横断が挙げられていますが、4車線化する際のものでしょうか。</p>	<p>玉名バイパス線、長洲玉名線、岱明玉名線につきましては暫定2車線で供用開始されておりますが、将来4車線化する計画となっております。ご意見のとおり、該当項目は4車線化する際の困難性を評価したものです。</p>	<p>修正なし</p>
14	<p>困難性の評価で、玉名駅平嶋線は境川改修事業との関係はないでしょうか。</p>	<p>玉名駅平嶋線は境川に隣接する平行路線であり、特に起点側（県道347号側）付近で最も近接しております。ご意見のとおり、今後河川改修事業が予定されておりますが、本件については道路事業としての影響は小さいと判断しているため、今回の評価には含めておりません。</p>	<p>修正なし</p>

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
15	<p>困難性の評価で、玉名駅下町線については道路沿いの建物の立ち退きや地価の高騰、繁根木八幡宮の石垣や鳥居の移転、繁根木川の横断が考えられますが、これらは評価項目に該当しないのでしょうか。</p>	<p>都市計画道路の重要性を踏まえ、困難性の評価においては事業費に関わる事項を除外しております。</p> <p>繁根木八幡宮などの歴史的建造物については、(3-4 事業の困難性による評価の基準) に記載しています。</p>	修正なし
16	<p>困難性の評価で、沖洲金山線は臨海工業地帯と連絡する広域幹線道路として昭和 37 年に計画決定されています。当時から鉄道や河川との横断はわかっていたことと思いますが、減点要因の客観性はどのような判断ですか。また、必要性が低ければ将来廃止されるのでしょうか。</p>	<p>困難性の評価は、事業時期制約要因 12 項目と事業推進要因 6 項目で評価をしております。ご意見のとおり、計画決定当初から鉄道や河川の横断については計画に入っております。本プログラムでは、現在残っている未整備路線を同一項目で評価することで、どのようなことが評価されているかがわかるような仕様にしております。</p> <p>路線の廃止等の検討につきましては、都市計画道路の見直しを行う際に、都市計画道路見直しガイドラインに則り改めて評価いたします。</p>	修正なし
17	<p>事業時期制約要因の「その他」について内容を記載してください。</p>	<p>その他の内容につきましては、4-1(2)事業の困難性に対する評価結果の備考にその内容を記載しております。</p>	修正なし

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
18	<p>困難性の評価の「要因」「評点」「順位の加点・減点」をした具体的な説明を求めます。</p>	<p>困難性の評価では、事業時期制約要因 12 項目と事業推進要因 6 項目で評価をしております。</p> <p>事業時期制約要因につきましては、熊本県都市計画道路見直しガイドラインを参考に、環境や法的な規制や関係機関協議が必要になるものなど事業期間に影響を及ぼす項目を挙げております。</p> <p>事業推進要因につきましては、土地区画整理事業や地区計画など他の計画ですでに事業が進められていたり、地元の合意形成が得られているなど、事業期間の短縮が見込める内容を項目に挙げております。</p> <p>それぞれの項目はすべて 1 点で評価しており、事業時期制約要因はマイナス、事業推進要因はプラスに配点しております。点数が高いほど事業が進みやすく、低いほど困難になるという評価になっております。</p> <p>△につきましては、要因として挙げられる要素を当該路線が有してはいるものの、配点する内容には該当しないと判断されるもので、その内容につきましては備考欄に掲載しているとおりです。</p>	修正なし
19	<p>市域中心部の街路、市域中心部や駅などの主要施設と周辺部を連絡する道路、市域を横断する広域幹線道路とはそれぞれ性格が違います。一概に比べられるものではありませんが、都市計画道が整備されることは現況の道路と違い、歩道が整備され歩行者の安心・安全が確保され、対面車道の幅員が広く自動車等の通行がスムーズになり、街路空間が広がります。これらは防災・減災に寄与し、緊急輸送路としても活用されます。路線周辺住民や施設の利便性も向上し、まちづくりに大きくかわる道路です。都市計画道路整備事業が推進されることに期待します。</p>	<p>都市計画道路事業にご理解とご期待いただき、ありがとうございます。</p> <p>今後は本プログラムに則り、整備を推進してまいります。</p>	修正なし

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
20	プログラムの評価方法について、どのような方法で客観性を担保しているのでしょうか。評価項目や検討評価の客観性を説明してください。	本プログラムでは、未整備路線について同一評価項目を使用し、視覚的に判断できるよう数値化しています。 また、審議会やパブリックコメントを通じて、評価の客観性を確保するよう努めています。	修正なし
21	投入可能年間事業費が年間 2.5 億円とありますが、平成 19 年時点では年間 7 億円でした。このような少額な事業費で「安心で快適な都市機能を確保するために必要な都市施設としてのまちづくり」を行うことができるのでしょうか。	2.5 億円の根拠につきましては、本市が直近で実施した都市計画道路岱明玉名線事業において、17 年間で約 40 億円の予算を投じたことを基に、案分して算出した金額です。道路整備にあたっては、多額の予算が必要な時期と、そうでない時期があるため、2.5 億円は整備期間の目安と考えています。必要な予算は、その時々で適切に要求してまいります。	修正なし
22	国道と県道にあたる、玉名バイパス線、長洲玉名線、築地大倉線、長洲岱明線については本プログラムとは別に評価検討したほうがいいのではないのでしょうか。	すべての道路が都市計画全体における役割や機能を担っており、国・県・市の都市計画道路を区別せずに均一的に評価し、本プログラムを作成しております。	修正なし
23	小島橋を利用した交通も多く、松木・六田地区から連絡する生活道路や通学路として前田東線の整備優先度は高いと思います また国道 208 号と国道 501 号を結び中心市街地を縦断する道路として玉名駅平嶋線と築地中線は一体的に整備するも優先すべきだと思います。 玉名駅下町線は、幅員確保と神社石垣の迂回が必要かもしれませんが、早期の事業実施を願います。	ご意見をいただきありがとうございます。前田東線、玉名駅平嶋線、玉名駅下町線についても、本プログラムの中で引き続き検討してまいります。	修正なし

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
24	有明海沿岸道路の延伸整備構想によるインターチェンジへの取り付け道路やまちなかの再整備、TSMC及び関連企業の進出や輸送ルートなど玉名市を取り巻く環境は変化しており、都市計画道路に求められている路線整備の必要性も変化しております。様々な要因によるプログラムの更新作業は今後必要と考えます。	ご意見のとおり、社会情勢の変化等を踏まえ、本プログラムや都市計画道路の見直しは適時修正してまいります。	修正なし
25	市域内の小中学校周辺の現況道路には歩道が少ないにもかかわらず、多くの歩行者が利用しています。難題ですが、学校周辺や通学路の改善整備も推進されることを望みます。	ご意見をいただきありがとうございます。既存市道に対する取り組みにつきましても、関係部署で連携し歩行者の安全性を高める取り組みを引き続き推進してまいります。	修正なし
26	都市計画道路の整備とともに人口減少対策や地方創生に取り組んでおられる行政のリーダーシップには共感します。その推進と実現は大きいことから、本プログラム策定後はスピード感のある事業化に期待します。	ご意見をいただきありがとうございます。本プログラムに則り都市計画道路の推進に取り組んでまいります。	修正なし
27	本プログラムによると、市独自の構想と関連する国・県事業との関連性、整合性も重要なことであり、関連機関との調整が必要であり、また、時代の変遷による修正も避けられないものとする。	ご意見のとおり、都市計画道路は国・県・市それぞれの管理区分の道路が混在しており、整備にあたっては関係機関と十分に協議を行いながら進めていきたいと思っております。 また、社会情勢の変化等を踏まえ、本プログラムや都市計画道路の見直しは適時修正してまいります。	修正なし
28	都市計画道路は、市民の生命の安全性、生活の快適性、持続性の3要素が担保されるものでなければなりません。 事業達成（優先順位）の評価については、「計画の必要性」の検討が最重要であると考えている。本プログラム中では「事業の困難性」の評価も同刻に行われているが、この二つの評価は次元が異なるものと考えている。困難性は個別に対策する必要があり、必要性に劣後する評価軸ではないかと考える。「必要性」の評価を基本とした優先順位を重視してほしい。	ご意見いただきありがとうございます。評価手法については、ご意見の内容を踏まえ、改めて検討いたします。	評価手法については、改めて検討します。

番号	ご意見の概要	意見に対する市の考え方	政策案の修正内容
29	<p>困難性の評価において、「自然環境条件」と「社会環境条件」は、事業費が増えてしまうことが障害になる評価要素であり、事業に対する欠陥要素ではないと思う。</p>	<p>自然環境条件と社会環境条件については、環境や地域の特性に配慮するための事前調査、関係機関との協議、法的措置などにかかる時間や期間を困難性の指標として評価をしています。</p> <p>なお、都市計画道路が持つ都市機能の重要性を踏まえると、事業評価として費用対効果を検証することは重要ですが、費用は事業推進の優先度を評価する指標にならないと考えています。</p>	修正なし
30	<p>玉名駅平嶋線と築地中線については、近隣で境川河川改修事業が行われている。河川改修事業と同時期に取り組み、路線の位置を変更するなどすることで事業費を抑えることができると考える。玉名駅平嶋線と築地中線の完成は、岱明玉名線とともに構築される「縦の基幹路線」としての効果は大きいものとする</p>	<p>境川河川改修事業については、熊本県の管理区分である区間について、熊本県が主体となって改修を進めている事業です。</p> <p>ご意見の内容につきましては、河川改修事業との整合性を図りながら都市計画道路のルート変更を含めた検討や県との協議を行ってまいりました。検討の結果、既存ルートによる整備を選定いたしました。</p>	修正なし
31	<p>プログラムの費用対効果や概算事業費がまともに積算されたとは考えられない金額であるように感じる。現実味のない計画であり再検討をお願いしたい。</p>	<p>本プログラムでは費用対効果の算出は行っておらず、概算事業費につきましても、過去の近接区間工事の実績や国・県からの情報提供、類似する道路事業にかかった費用などを参考に市職員が算出した金額を掲載しております。費用対効果や概算事業費につきましては、今後事業が進捗していく中で、業務委託等による専門的な知識を活用しながら、改めて算出していきたいと考えております。</p>	修正なし