

玉名市都市計画道路整備プログラム (案)



令和7年1月10日時点

玉名市



目次

1. 都市計画道路整備プログラムについて	・・・ 1
1－1 都市計画道路整備プログラムとは	
1－2 都市計画道路整備プログラムの目的	
1－3 都市計画道路整備プログラムの位置づけ	
2. 都市計画道路の現状と課題	・・・ 2
2－1 都市計画道路の整備状況	
2－2 都市計画道路の現況図	
2－3 整備に必要な年数	
2－4 課題	
3. 都市計画道路整備プログラムの策定方法	・・・ 5
3－1 評価の考え方	
3－2 都市計画道路整備プログラムの策定フロー	
3－2－1 評価対象路線の選定	
3－2－2 事業優先度の評価	
3－2－3 事業の困難性による評価	
3－2－4 優先整備路線（整備時期の明確化）	
4. 都市計画道路整備プログラムの作成について	・・・ 9
4－1 評価の結果	
4－2 路線ごとの評価結果一覧	
4－3 整備にかかる事業費と予算の関係	
4－4 整備に必要な年数（整備優先度）	
4－5 プログラムの活用について	
4－6 プログラムの更新の時期について	

（巻末）

用語解説

1. 都市計画道路整備プログラムについて

1-1 都市計画道路整備プログラムとは

都市計画道路整備プログラムとは、都市計画道路の未整備区間を対象として、上位計画や地域内などでの位置づけとの整合を図りながら、優先的に整備すべき路線を客観的に評価し、より効率的に整備を進めるための計画です。

1-2 都市計画道路整備プログラムの目的

- ・未整備都市計画道路の効率的かつ効果的な整備を図る。
- ・行政の透明性と公平性を確保する。
- ・上位計画との整合性を図りながら計画的で持続可能なまちづくりを進める。

1-3 都市計画道路整備プログラムの位置づけ

玉名市都市計画道路整備プログラムは、第2次玉名市総合計画後期計画を上位計画と位置づけ、熊本県が掲げる道路整備に関する計画や玉名市都市計画マスタープラン、まちづくりや道路整備に関するその他の計画との整合性を図り、社会情勢やまちづくり方針、市民ニーズの変化に対応し、随時改定を行います。

○第2次玉名市総合計画 後期計画

●道路交通体系の整備

- ⇒広域交通ネットワークの整備
- ⇒生活道路網の整備

○玉名市都市計画 マスタープラン

●将来の都市構造の交通軸

- ⇒広域連携軸
(広域幹線道路)
- ⇒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)

●公共交通体系

- ⇒利便性の向上
- ⇒地域密着型の交通体系の維持・
効率的な展開

熊本県の道路整備計画

- 熊本県新広域道路交通計画
- 玉名都市計画区域マスタープラン
など

その他の計画

○有明海沿岸道路（Ⅱ期）

- 佐賀県鹿島市から熊本県熊本市を
結ぶ地域高規格道路の整備

○玉名市まちなか未来プロジェクト

- 官民連携による市中心部における
にぎわいのあるまちづくりの推進

○玉名市立地適正化計画

- コンパクトプラスネットワーク型
のまちづくりの推進
など

玉名市都市計画道路整備プログラム

図-1 玉名市都市計画道路整備プログラムの位置づけ

2. 都市計画道路の現状と課題

2-1 都市計画道路の整備状況

令和5年4月時点で17路線が計画決定されており、そのうち10路線が未整備区間を有しています。計画総延長は43.14km、整備率は58.88%となっており、未整備区間の概算総事業費は約485億円となっております。

番号	路線番号	都市施設名称	道路種別	計画延長 ① (km)	幅員 (m)	車線	整備状況(km)		整備率 ②/① (%)	対象 路線	概算 残事業費 (百万円)	備考
							改良済 ②	未整備 ③				
1	3.4.1	築地中線	市道	0.50	20	2	0	0.5	0.0%	○	3,070	未整備
2	3.4.2	築地大倉線	県道	4.37	16	2	3.99	0.38	91.3%	○	1,215	幅員16mに拡幅(歩道整備)
3	3.4.3	玉名駅立願寺線	県道	2.17	16	2	2.17	0	100.0%			整備済み
4	3.5.5	前田東線	市道	0.20	12	2	0	0.2	0.0%	○	921	未整備
5	3.4.7	立願寺池田線	市道	0.56	12	2	0.56	0	100.0%			整備済み
6	3.5.8	玉名駅平嶋線	市道	1.96	12	2	0.95	1.01	48.5%	○	1,438	一部区間整備済
7	3.5.9	玉名駅下町線	市道	1.27	12	2	1.16	0.11	91.3%	○	1,853	幅員12mに拡幅(歩道整備)
8	3.4.10	築地立願寺線	市道	2.39	16	2	2.39	0	100.0%			整備済み
9	3.4.11	立願寺横町線	市道	1.33	16	2	1.33	0	100.0%			整備済み
10	3.5.12	亀甲中線	市道	0.42	12	2	0.42	0	100.0%			整備済み
11	3.4.13	松木境川線	市道	1.41	16	2	1.41	0	100.0%			整備済み
12	3.2.14	長洲玉名線	国道	6.24	30	4	3.11	3.13	49.8%	○	5,144	4車線化
13	3.3.15	玉名バイパス線	国道	8.47	25	4	5.19	3.28	61.3%	○	20,896	4車線化
14	3.3.16	岱明玉名線	市道	3.75	22	4	2.39	1.36	63.7%	○	2,586	4車線化
15	3.4.19	長洲岱明線	県道	3.82	16	2	0	3.82	0.0%	○	6,284	未整備
16	3.4.20	下河原尾崎線	市道	0.33	16	2	0.33	0	100.0%			整備済み
17	3.4.7	沖洲金山線	市道	3.95	16	2	0	3.95	0.0%	○	5,135	未整備
合計				43.14			25.40	17.74	58.88%		48,542	

(R6.4.1現在)

表-1 都市計画道路の整備状況一覧表

2-2 都市計画道路の現況図

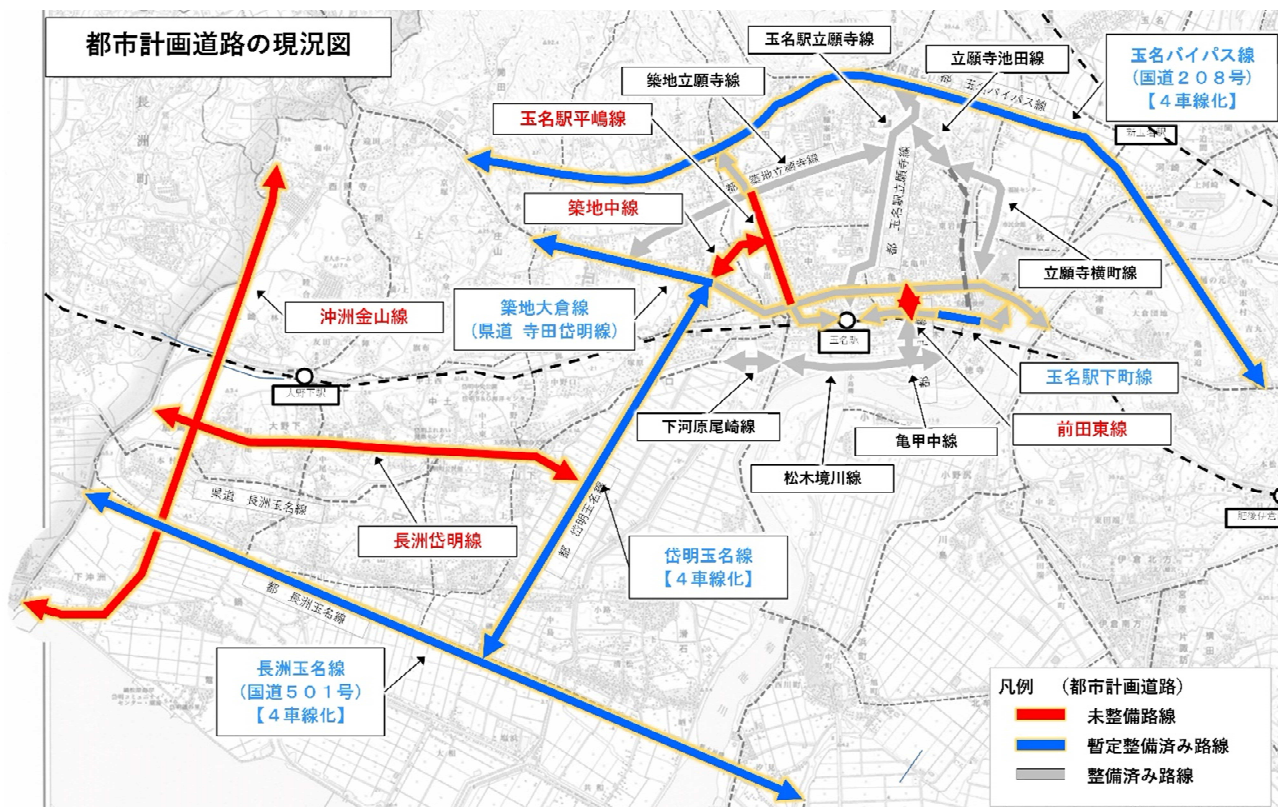


図-2 都市計画道路の現況図

番号	路線番号	都市施設名称	幅員 (m)	計画延長 (km) 【A】 =B+C+D	整備状況 (km) ※1						整備率 (%) 【G】 =E/A	みなし整備率 (%) 【H】 =(B+C)/A	概算事業費 (百万円)		上位計画での位置づけ				路線の概要
					整備済延長 【B】	整備済延長 【C】	暫定整備済延長 【D】	面積換算延長		全事業費			残事業費	都市計画マスタープラン	立地適正化計画 ※3				
								改良済延長 【E】	未整備延長 【F】										
1	3.4.1	築地中線	20	2	0.50	0	0	0.50	0	0.50	0.0%	0.0%	3,070	3,070	○			県道寺田岱明線と都市計画道路玉名駅平嶋線を連絡する道路。岱明五名線・玉名駅平嶋線とともに国道501号と国道208号を南北に縦断して連絡する都市内幹線道路を形成している。	
2	3.4.2	築地大倉線	16	2	4.37	2.86	1.51	0	3.99	0.38	91.3%	100.0%	17,217	1,215	○	○	○	玉名市を東西に横断し、荒尾市・玉東町・熊本市を連絡する道路。市の中心部を横断しており、多くの店舗が隣接し、交通量も非常に多い。旧国道208号。現在は県道寺田岱明線。	
3	3.5.5	前田東線	12	2	0.20	0	0	0.2	0	0.20	0.0%	0.0%	921	921	○	○	○	県道寺田岱明線と都市計画道路玉名駅下町線を連絡しており、広域的には、亀甲中線・松木境川線等とともに玉名市中心拠点と岱明・横島・天水地区、長洲町とを連絡している道路。	
4	3.5.8	玉名駅平嶋線	12	2	1.96	0.95	0	1.01	0.95	1.01	48.5%	48.5%	2,613	1,438	○	○	○	国道208号とJR玉名駅を連絡する道路であり、県道寺田岱明線と平面交差している。途中でJR鹿児島本線と立体交差（ループ橋）としている県道長洲玉名線と接続しており、これと岱明五名線を併せて市の中心部を経由して国道208号と国道501号を縦断的に連絡する路線網を形成している。	
5	3.5.9	玉名駅下町線	12	2	1.27	0.85	0.42	0	1.16	0.11	91.3%	100.0%	6,388	1,853	○	○	○	JR玉名駅と県道寺田岱明線を連絡する道路。県道寺田岱明線の平行路線として、交通の分散化を図るとともに、玉名市の主要な観光施設である高瀬薬川・かわまち・高瀬商店街を連絡する街なか幹線道路を形成している。また、繁根木川沿いの市道繁根木玉名線等とともにJR玉名駅と温泉街を連絡する幹線道路である。	
6	3.2.14	長洲玉名線【4車線化】	30	4	6.24	0	6.24	0	3.11	3.13	49.8%	100.0%	16,337	5,144	○			長洲港を経由して荒尾・長洲・熊本を連絡する広域幹線道路。国道501号として県が管理。	
7	3.3.15	玉名バイパス線【4車線化】	25	4	8.47	0	8.47	0	5.19	3.28	61.3%	100.0%	56,028	20,896	○			旧国道208号（現県道寺田岱明線）の交通緩和のため計画されたバイパス道路。現在は国道208号として国が直轄管理している。大車田・荒尾・熊本を結ぶ広域幹線道路。	
8	3.3.16	岱明玉名線【4車線化】	22	4	3.75	0	3.75	0	2.39	1.36	63.7%	100.0%	9,643	2,586	○	○		国道501号と旧国道208号（現県道寺田岱明線）を連絡する都市内幹線道路。築地中線・玉名駅平嶋線とともに国道208号と国道501号を南北に連絡する玉名市の縦貫道路として機能することが期待されている。	
9	3.4.19	長洲岱明線	16	2	3.82	0	0	3.82	0	3.82	0.0%	0.0%	6,284	6,284	○			県道長洲玉名線、国道501号の平行路線となる道路。長洲町とともに長洲都市計画道路として計画決定されていた。長洲町と岱明玉名線を連絡している。	
10	3.4.7	沖洲金山線	16	2	3.95	0	0	3.95	0	3.95	0.0%	0.0%	5,135	5,135	○			長洲都市計画道路として計画決定されており、長洲町の臨海工業地帯と国道208号（荒尾市）を連絡し環状網を形成する広域幹線道路。	
整備済み7路線の計					8.61	8.61	0	0	8.61	0.00	100.0%	100.0%	19,248	0					
合計					43.14	13.27	20.39	9.48	25.40	17.74	58.9%	78.0%	142,884	48,542					

※1 整備済延長：都市計画道路の整備が完了している延長、暫定整備済延長：暫定整備により一部区域を供用開始している円超、未着手延長：事業着手していない延長
面積換算延長：整備が完了している面積を計画面積で割り戻した数値
改良済延長：都市計画道路の整備が完了している面積を全体面積で割り戻した数値、未整備延長：都市計画道路の整備が完了していない面積を全体面積で割り戻した数値
整備率：都市計画道路の整備（面積換算）の進捗率、みなし整備率：都市計画道路の計画延長に対する供用開始している延長の比率
※2 ①広域幹線道路 ②都市内幹線道路 ③街なか幹線道路 ④生活幹線道路
※3 ①居住誘導区域 ②都市機能誘導区域

表－2 未整備区間を有する路線の一覧

2-3 整備に必要な年数

今後の都市計画道路の整備予算は、令和3年度に暫定2車線で全線供用開始した都市計画道路岱明玉名線で投じた予算が年平均2.23億円であったことを参考に、都市計画道路に対する年間平均投資額として2.5億円を見込むものとします。この場合の路線ごとの整備に必要な年数は下表のとおりです。

未整備区間を有する路線		残事業費 (億円)	必要年数 (年)	年数グラフ (年)																													
路線番号	都市施設名称			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
3.4.1	築地中線	31	13	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.4.2	築地大倉線	12	5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.5.5	前田東線	9	4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.5.8	玉名駅平嶋線	14	6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.5.9	玉名駅下町線	19	8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.2.14	長洲玉名線	51	21	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.3.15	玉名バイパス線	209	84	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.3.16	岱明玉名線	26	11	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.4.19	長洲岱明線	63	26	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.4.7	沖洲金山線	51	21	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
計		485	195	※整備に対する年間平均投資額として2.5億円を見込んだ場合の必要年数 ※概算事業費は、玉名市が独自に算出しています																													

表一 3 整備に必要な年数

2-4 課題

近年の人口動態の変化や地域経済状況の変化により、道路の利用状況やニーズが変化しています。

農業や商工業、観光業などの地域産業の活性化に向けた流通性・アクセス性の向上に向けた取組や、自然災害のリスクに対する備えとして災害時の緊急輸送路の確保が課題となっており、広域的なネットワークの構築を国や県、他自治体と連携して推進していくことが必要です。

また、高齢化が進む中で市街地における公共交通へのアクセス性能の強化や歩行者の安全性・災害時の避難路の確保に向けた取組など、生活の利便性の向上と利用者の安全性の確保などに向けた街なかネットワークの機能強化が必要です。

市中心部から離れた地域については、地域の道路交通網の整備や安全性の確保、公共交通の機能向上など地域間ネットワークを強化し、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市づくりに向けた取組が重要となっています。

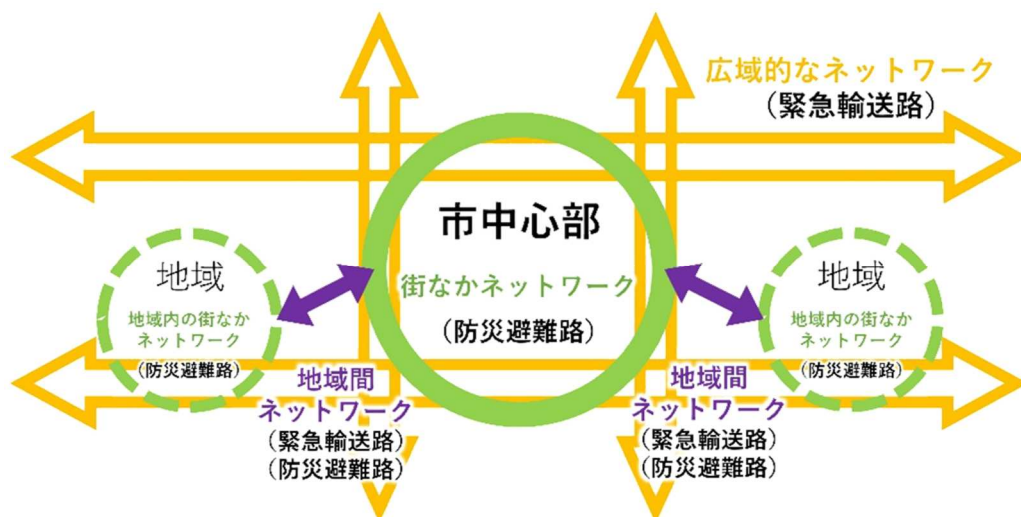


図-3 道路交通網のイメージ

3. 都市計画道路整備プログラムの策定方法

3-1 評価の考え方

評価については、評価対象路線を選定し、都市構造上の位置づけや地域活性化、防災など路線に期待される機能性の評価に加え、社会情勢等を反映した加点方式の評価を行い、事業優先度を示します。事業優先度の評価結果に、事業推進する上での困難性についての評価結果と投資可能な道路整備費を勘案のうえ優先整備路線を決定し、整備時期の明確化を図ります。

3-2 都市計画道路整備プログラムの策定フロー

都市計画道路整備プログラム策定に向けた検討フローは下記のとおりです。

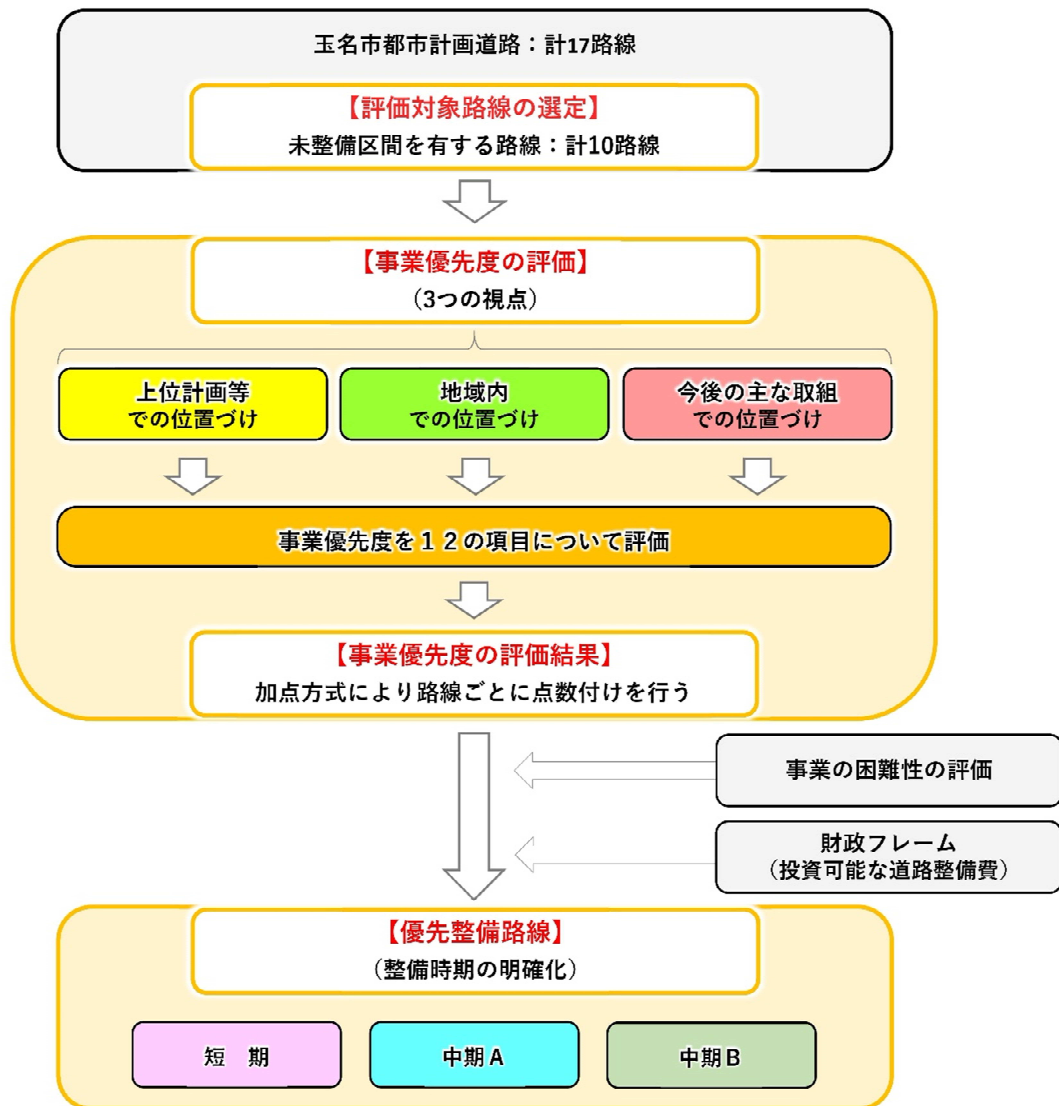


図-4 都市計画道路整備プログラムの検討フロー

3-2-1 評価対象路線の選定

都市計画道路整備プログラム対象路線は、「2-1 都市計画道路の整備状況」にて記した都市計画道路 17 路線のうち、未整備区間を有する 10 路線を対象に評価・検討を行います。

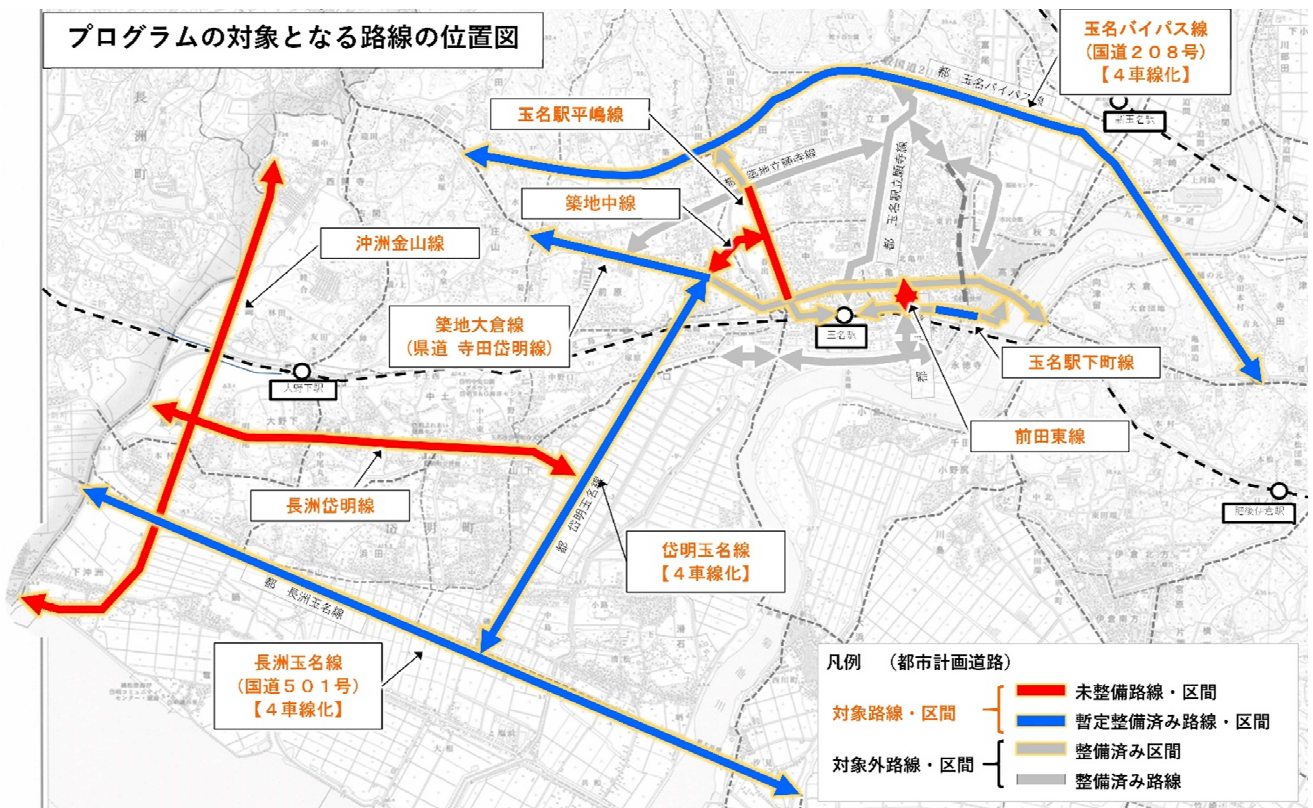


図-5 評価対象路線の位置図

3-2-2 事業優先度の評価

事業優先度の評価については、未整備区間を有する路線を以下の 3 つの視点に分けて整理します。

○視点① 「上位計画等での位置づけ」

上位計画や関連計画における道路の位置づけを整理し、広域的な交通ネットワークや産業振興、防災における役割などについて評価を行います。

○視点② 「地域内での位置づけ」

地域住民の生活の利便性や物流などの経済性、交通の安全性などについて評価を行います。

○視点③ 「今後の主な取組での位置づけ」

今後の都市整備や地域振興等に向けた取組、新たなプロジェクトなど玉名市の将来像との適合性について評価を行います。

これら 3 つの視点を細分化し、表-4 に示す 12 の評価基準と評価基準ごとに評価項目を設定します。

評価については、「評価項目に該当する：○」、「評価項目に該当するが、すでにその評価項目が求める機能を発揮している：△」、「評価項目に該当しない：空欄」の 3 パターンで行い、「評価項目に該当する：○」についてのみ加点し、評価点の合計を求めます。（1 項目に該当するごとに

3点。同一評価基準内で、より重要性が高い評価項目に該当する場合には3点加点する。)

この評価基準に基づき路線ごとに評価を行い、合計点数の高いものから順位づけを行います。

分類	評価基準		評価項目	配点
上位計画等での位置づけ	〈広域連携軸〉 ・広域幹線道路	県を跨いだ地域や拠点間を連絡する広域連携軸を形成している路線 【該当項目を複数選択】	県計画 熊本県新広域道路交通計画（令和3年6月）に位置付けられている	3
			玉名都市計画区域マスタープラン（平成24年3月30日）に位置付けられている。	3
			市計画 第2次玉名市総合計画後期計画（令和4年3月）に位置付けられている	3
			玉名市都市計画マスタープラン（令和5年3月）に位置付けられている。	3
			上記に該当しない路線	0
	〈街なか連携軸〉 ・都市内幹線道路 ・まちなか幹線道路 ・生活幹線道路	都市内の地域や拠点間を連絡するまちなか連携軸を形成している路線 【該当項目を複数選択】	県計画 熊本県新広域道路交通計画（令和3年6月）に位置付けられている	3
			玉名都市計画区域マスタープラン（平成24年3月30日）に位置付けられている。	3
			市計画 第2次玉名市総合計画後期計画（令和4年3月）に位置付けられている	3
			玉名市都市計画マスタープラン（令和5年3月）に位置付けられている。	3
			上記に該当しない路線	0
	観光の振興	観光としてのアクセス性や市内の周遊性を向上し、地域の活性化に資する路線 【該当項目を複数選択】	広域的な観光アクセスに寄与する路線	3
			観光散策ルート上に位置する路線 もしくは観光拠点等へアクセスする路線	3
			上記に該当しない路線	0
	緊急輸送道路	災害時に市内への物資等の搬入・搬出に資する路線	（重）緊急輸送道路に位置付けられている路線	3
			緊急輸送道路と二次的に接続する道路	3
			上記に該当しない路線	0
地域内での位置づけ	自動車交通の円滑化	道路の新設や拡幅など市内の自動車交通を円滑にし、交通の利便性や物流が向上する路線	（重）現況道路がない路線	3
			現道若しくは並行路線で拡幅を要する道路	3
			上記に該当しない路線	0
			災害時の避難路としての活用が見込まれ、避難地までの交通の円滑化が図られる路線。	3
	地域生活の利便性	周辺に行政機関や医療・福祉施設、学校等があり、生活利便性が向上する路線	（重）主要施設（行政・医療・福祉・学校）に接続する路線	3
			主要施設（行政・医療・福祉・学校）から半径500m以内の路線	3
			上記に該当しない路線	0
	公共交通の利便性	鉄道やバスなど公共交通の利便性が向上する路線	（重）バス停または鉄道駅がある路線	3
			バス停から半径300m以内または鉄道駅から半径500m以内の路線	3
			上記に該当しない路線	0
	自転車交通の円滑化	市内の自転車交通の利便性が向上する路線	荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画に位置付けられている路線	3
			上記に該当しない路線	0
今後の主な取組	有明海沿岸道路	有明海沿岸道路（Ⅱ期）との一体的な整備により、利便性が向上する路線	（重）有明海沿岸道路に直接アクセスする路線	3
			有明海沿岸道路に二次的にアクセスする路線	3
			上記に該当しない路線	0
	玉名市まちなか未来プロジェクト	玉名市の中心拠点の活性化・にぎわいのあるまちづくりについての基本構想に資する路線	（重）まちなか未来プロジェクトにて早期に整備すると位置づけられている路線	3
			まちなか未来プロジェクトにて中長期的に整備すると位置づけられている路線	3
			上記に該当しない路線	0
	立地適正化計画	コンパクトなまちづくりに対応して、整備が必要な路線	（重）立地適正化計画の都市機能誘導区域内に位置する路線	3
			立地適正化計画の居住誘導区域内に位置する路線	3
			上記に該当しない路線	0

表－4 事業優先度の評価項目

3-2-3 事業の困難性による評価

「事業の困難性による評価」では、事業を推進する上での問題点や課題点など事業期間に影響を及ぼす要素を「事業時期制約要因」、事業推進に向けた計画上での位置づけや関連事業の進捗状況、事業化へ向けた地元の合意形成や協力体制などを評価する要素を「事業推進要因」と位置づけ、項目ごとに行った評価の集計に基づき、路線ごとの順位づけを行います。

「事業時期制約要因」については下表 12 項目、「事業推進要因」については下表 6 項目の評価基準を設定します。

評価については、「評価項目に該当する：○もしくは●」、「評価項目に該当するが、与える影響が少ない：△」、「評価項目に該当しない：空欄」の 3 パターンで行い、「評価項目に該当する：○もしくは●」についてのみ評価し、評価点の合計を求めます。（1 項目該当するごとに○の場合は 1 点加点、●の場合は 1 点減点します。）

困難性の評価結果については、事業化する際の関係機関との事前協議や事業にかかる期間・費用を求める際の資料として活用します。

分類	評価基準			評価項目	配点
事業時期 制約要因	自然環境 条件	①	希少種がある	周辺に希少種（動植物）の 生育生息地がある	各 項 目 1 点 減 点 （ -1 点 ）
		②	地域のシンボリックな巨木等がある	周辺に地域のシンボリックな 巨木・景観木等がある	
		③	災害危険箇所がある	災害危険箇所 （ハザードマップで確認）がある	
		④	水源がある	周辺に水道水源等がある	
	道路構造 条件	⑤	鉄道との立体交差箇所がある	事業区間に鉄道の立体交差が 必要な箇所がある	
		⑥	路線の立体交差が必要	事業区間に路線の立体交差が 必要な箇所がある	
		⑦	河川・湖水との交差箇所がある	事業区間に河川が横切っており、 河川改修等が必要な箇所がある	
		⑧	危険斜面地（トンネル、大規模法面） 対策が必要	事業区間に危険斜面地 （トンネル、大規模法面）がある	
	社会環境 条件	⑨	重要文化財、歴史建造物 がある	事業区間に重要文化財、歴史建造物がある	
		⑩	公共・公益施設がある	事業区間に公共・公益施設がある	
		⑪	国立公園等の特別地区がある	事業区間に国立公園等の特別地区がある	
	その他	⑫	その他の特記事項がある	特記項目	
事業 推進要因	関連事業 等	a	土地区画整理事業等の計画がある	現在事業中の土地区画整理事業や 換地事業区域内を通過する	各 項 目 1 点 加 点 （ 1 点 ）
		b	近隣区間で当該事業が 進捗している	近接区間で事業中又は改良済みである	
		c	都市計画法上の 地区計画がある	対象路線を含む区域に都市計画法上の 地区計画が定められている	
		d	その他	上記以外の関連事業や計画がある	
	事業化 への熟度	e	大部分の用地を 先行取得している	大部分の用地を先行取得している	
		f	地元の合意形成・協力体制が 整っている	対象路線の整備に対する地元の 合意形成や協力体制が整っている	

表－5 事業の困難性の評価項目

3-2-4 優先整備路線（整備時期の明確化）

「投資可能な道路整備費」を勘案して以下に記す通り整備時期を明確化し、本プログラム策定年度の次の年度を基準年度とし、着実に事業を推進します。

短期	10年以内に事業着手する路線
中期A	事業化の見込みが立った時点で事業着手する路線
中期B	社会情勢の変化を勘案し、事業化を検討する路線

表-6 整備時期の基準

4. 都市計画道路整備プログラムの作成について

4-1 評価の結果

（1）事業優先度の評価結果

表-7のとおり

（2）事業の困難性の評価結果

表-9のとおり

4-1 (1) 事業優先度の評価結果

評価項目			評価の基準	内 容		ウ エ ィ ト	3.4.1 築地中 線	3.4.2 築地 大倉線	3.5.5 前田東 線	3.5.8 玉名駅 平嶋線	3.5.9 玉名駅 下町線	3.2.14 長洲 玉名線	3.3.15 玉名 バィパス 線	3.3.16 岱明 玉名線	3.4.19 長洲 岱明線	3.4.7 沖洲 金山線						
						評点	評点	評点	評点	評点	評点	評点	評点	評点	評点	評点						
上位計画 での 位置づけ	広域連携軸 ・広域幹線道路	①	県を跨いだ地域や拠点間を連絡する広域連携軸を形成している路線 【該当項目を複数選択】	県計画	熊本県新広域道路交通計画（令和3年6月）に位置付けられている	3	0	0	0	0	0	0	△	0	0	0	0					
					玉名都市計画区域マスタープラン（平成24年3月30日）に位置付けられている。	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
				市計画	第2次玉名市総合計画後期計画（令和4年3月）に位置付けられている	3	0	0	0	0	0	○	3	○	3	0	0	0	0			
					玉名市都市計画マスタープラン(令和5年3月)に位置付けられている。	3	0	0	0	0	0	△	0	△	0	0	0	0	0			
					上記に該当しない路線	0	○	0	○	0	○	0	○	0	0	0	○	0	○	0		
	街なか連携軸 ・都市内幹線 道路 ・まちなか幹線 道路 ・生活幹線道路	②	都市内の地域や拠点間を連絡するまちなか連携軸を形成している路線 【該当項目を複数選択】	県計画	熊本県新広域道路交通計画（令和3年6月）に位置付けられている	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
					玉名都市計画区域マスタープラン（平成24年3月30日）に位置付けられている。	3	○	3	0	○	3	○	3	0	0	△	0	0	0			
				市計画	第2次玉名市総合計画後期計画（令和4年3月）に位置付けられている	3	0	0	0	0	○	3	0	0	0	○	3	0	0	0		
					玉名市都市計画マスタープラン(令和5年3月)に位置付けられている。	3	○	3	○	3	○	3	○	3	0	0	0	0	0	0		
					上記に該当しない路線	0	0	0	0	0	0	0	○	0	○	0	0	○	0	○	0	
	観光の振興	③	観光としてのアクセス性や市内の周遊性を向上し、地域の活性化に資する路線 【該当項目を複数選択】		広域的な観光アクセスに寄与する路線	3	○	3	△	0	0	○	3	△	0	△	0	0	0			
					観光散策ルート上に位置する路線もしくは観光拠点等へアクセスする路線	3	0	△	0	○	3	0	○	3	0	△	0	0	0	0		
					上記に該当しない路線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	○	0	○	0	
	緊急輸送 道路	④	災害時に市内への物資等の搬入・搬出に資する路線	(重要)	緊急輸送道路に位置付けられている路線	3	0	△	0	0	0	0	△	0	△	0	0	0	0			
					緊急輸送道路と二次的に接続する道路	3	0	△	0	0	0	○	3	0	△	0	△	0	△	0	○	3
					上記に該当しない路線	0	○	0	0	○	0	0	○	0	0	0	0	○	0	0	0	
地域内 での 位置づけ	自動車交通 の円滑化	⑤	道路の新設や道路の拡幅など市内の自動車交通を円滑にする路線	(重要)	現況道路がない路線	3	○	3	0	0	0	0	0	0	0	0	○	3				
					現道若しくは並行路線で拡幅を要する道路	3	○	3	0	○	3	○	3	0	△	0	△	0	△	0	○	3
					上記に該当しない路線	0	0	○	0	0	0	○	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
					災害時の避難路としての活用が見込まれ、避難地までの交通の円滑化が図られる路線。	3	○	3	△	0	○	3	○	3	△	0	△	0	△	0	○	3
	地域生活の 利便性	⑥	周辺に行政機関や医療・福祉施設、学校等があり、生活利便性が向上する路線	(重要)	主要施設（行政・医療・福祉・学校）に接続する路線	3	0	○	3	0	0	○	3	○	3	0	○	3	0	0		
					主要施設（行政・医療・福祉・学校）から半径500m以内の路線	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	0	0
					上記に該当しない路線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	○	0	
	公共交通の 利便性	⑦	鉄道やバスなど公共交通の利便性が向上する路線	(重要)	バス停または鉄道駅がある路線	3	0	○	3	0	0	○	3	0	○	3	0	○	3	0	0	
					バス停から半径300m以内または鉄道駅から半径500m以内の路線	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	0	0
					上記に該当しない路線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	○	0	
	自転車交通 の円滑化	⑧	市内の自転車交通の利便性が向上する路線		荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画に位置付けられている路線	3	0	0	0	0	0	0	○	3	0	0	0	0	0	0		
					上記に該当しない路線	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0
	交通安全	⑨	歩行者や自転車の安全性や利便性が向上する路線	(重要)	人口集中地区内で多くの歩行者の利用が見込まれる路線	3	0	○	3	○	3	0	○	3	0	0	0	0	0	0		
					既存集落に隣接しているなど、歩行者の利用が見込まれる路線	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	0	0
					上記に該当せず、歩行者の利用見込みが少ない路線	0	0	0	0	0	0	0	○	0	○	0	0	0	0	○	0	0
					通学路として多くの学童が利用する路線	3	0	0	○	3	○	3	○	3	0	0	0	0	0	0	0	0
今後の 主な取組 での 位置づけ	有明海 沿岸道路	⑩	有明海沿岸道路(Ⅱ期)との一体的な整備により、利便性が向上する路線	(重要)	有明海沿岸道路に直接アクセスする路線	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
					有明海沿岸道路に二次的にアクセスする路線	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
					上記に該当しない路線	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	0	
	まちなか未来プロジェクト	⑪	玉名市の中心拠点の活性化・にぎわいのあるまちづくりについての基本構想に資する路線	(重要)	まちなか未来プロジェクトにて早期に整備すると位置づけられている路線	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
					まちなか未来プロジェクトにて中長期的に整備すると位置づけられている路線	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
					上記に該当しない路線	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0
	立地適正化 計画	⑫	コンパクトなまちづくりに対応して、整備が必要な路線	(重要)	立地適正化計画の都市機能誘導区域内に位置する路線	3	0	0	○	3	0	○	3	0	0	0	0	0	0			
					立地適正化計画の居住誘導区域内に位置する路線	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	○	3	0	0
					上記に該当しない路線	0	0	0	0	0	0	0	○	0	○	0	○	0	○	0	○	0
合計点数						30	24	36	39	33	15	15	9	21	9							
事業優先度の順位						4	5	2	1	3	7	7	9	6	9							

表ー7 事業優先度の評価結果

4-1 (1) 【別表】 必要性の加点根拠一覧表

①	熊本県新広域道路交通計画		P80	△	玉名バイパス線(暫定整備済み)
	玉名都市計画区域マスタープラン				
	第2次玉名市総合計画後期計画		P97	○	長洲玉名線、玉名バイパス線(4車線化)
	玉名市都市計画マスタープラン		P67	△	長洲玉名線、玉名バイパス線(暫定整備済み)
②	熊本県新広域道路交通計画				
	玉名都市計画区域マスタープラン		P13	○	築地中線、前田東線、玉名駅平嶋線
	第2次玉名市総合計画後期計画		P97	○	岱明玉名線(暫定整備済み)
	玉名市都市計画マスタープラン		P68	○	玉名駅平嶋線。 岱明玉名線(4車線化)
③	広域的な観光アクセス			○	築地中線、前田東線、玉名駅平嶋線
	観光散策ルート			△	築地大倉線、長洲玉名線、玉名バイパス線、岱明玉名線(暫定整備済み)
	若しくは観光拠点等にアクセスする道路			○	前田東線、玉名駅下町線、
				△	築地大倉線、玉名バイパス線
④	熊本県 緊急輸送道路 ネットワーク図	緊急輸送道路		△	築地大倉線、長洲玉名線、玉名バイパス線(暫定整備済み)
		2次接触道路		○	玉名駅平嶋線、沖洲金山線
				△	岱明玉名線(暫定整備済み)
⑤	道路交通の円滑化 (作成資料)	現況道路がない		○	築地中線、沖洲金山線
		拡幅が必要		○	前田東線、玉名駅平嶋線、長洲岱明線
				△	長洲玉名線、玉名バイパス線、岱明玉名線(暫定整備済み)
		災害時の避難路		○	築地中線、前田東線、玉名駅平嶋線、長洲岱明線
⑥	地域生活の利便性 (作成資料)			△	築地大倉線、玉名駅下町線、長洲玉名線、玉名バイパス線、岱明玉名線(暫定整備済み)
		主要施設に接続		○	築地大倉線、玉名駅平嶋線、玉名駅下町線、長洲玉名線、玉名バイパス線、長洲岱明線
		半径500m以内		○	築地中線、前田東線、岱明玉名線
⑦	公共交通の利便性 (作成資料)	公共交通乗降口がある		○	築地大倉線、玉名駅下町線、玉名バイパス線、長洲岱明線
		半径300m以内		○	築地中線、前田東線、玉名駅平嶋線、岱明玉名線、長洲玉名線
⑧	荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画		P12	○	長洲玉名線
⑨	D I D図 (作成資料)	D I D内		○	築地大倉線、前田東線、玉名駅下町線
		既存集落に隣接		○	築地中線、玉名駅平嶋線、長洲岱明線
				△	岱明玉名線(歩道整備済み)
		通学路		○	前田東線(松木六田)、玉名駅平嶋線(中尾の里)、玉名駅下町線(繁根木)
⑩	なし			×	築地中線(既存道路がある)
					築地大倉線(交通量が多い)
⑪	なし				
⑫	立地適正化計画	都市機能誘導区域		○	前田東線、玉名駅下町線
		居住誘導区域		○	築地中線、築地大倉線、玉名駅平嶋線

※詳細は別紙「玉名市都市計画道路整備プログラム参考資料編」参照

表-8 事業の困難性に対する評価結果

路線概要		① 事業時期制約要因 (※該当すれば事業実施まで時間を要す)												② 事業推進要因 (※該当すれば事業実施しやすい)										項目の 該当数	
		計画 延長 (km)	都市施設名称	自然環境 条件			道路構造 条件			社会環境 条件			備考			関連事業等			事業化 への障 害			備考			
路線 番号		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	a	b	c	d	e	f	①	②				
3.4.1	築地中線	0.5		●			●					△				△					b △ 起点側 佐明五名線は整備済 終点側 玉名駅平橋線は未整備	-3 0 -3			
3.4.2	築地大倉線	4.37		△			△			●	●	●			○						b 起終点整備済	-3 1 -2			
3.5.5	前田東線	0.2		●						●	●	△				△					b △ 終点側 築地大倉線は整備済	-2 0 -2			
3.5.8	玉名駅平橋線	1.96		●			△			●	●	△			○					○	b 起終点整備済 f 関係3区長連名の要望書あり。 (用地買収についてもおおむねの了承が取れている)	-2 2 0			
3.5.9	玉名駅下町線	1.27		△						●	●	●				○	△				b 起終点整備済 c △ H28.9景観計画に掲載、高瀬南部地区地区計画 (既整備区間の計画)	-2 1 -1			
3.2.14	長洲玉名線 【4車線化】	6.24		●			●			△								○			e 大部分の用地購入済み	-3 1 -2			
3.3.15	玉名 バイパス線 【4車線化】	8.47		●			●			●	●	●						○			e 大部分の用地購入済み	-4 1 -3			
3.3.16	佐明五名線 【4車線化】	3.75		●			●			●	●								○		e 大部分の用地購入済み	-4 1 -3			
3.4.19	長洲佐明線	3.82		●			●			●	●					△					b △ 終点側 佐明五名線は整備済 e △ 割設換地にて用地の一部を取得済み	-3 0 -3			
3.4.7	沖洲金山線	3.95		●			●			●	●	●			○						a 用地の大部分で換地が行われている e △ 割設換地にて用地の一部を取得済み	-5 1 -4			
凡例		① 事業時期制約要因：①希少地がある ②地域のシンボリック巨木がある ③災害危険箇所がある ④水源がある ⑤鉄道との交差箇所がある ⑥路線の立体交差が必要 ⑦河川・湖水との交差箇所がある ⑧急傾斜地(トンネル・大規模法面)対策が必要 ⑨重要文化財・歴史建造物がある ⑩公共・公益施設がある ⑪国立公園等の特別地区がある ⑫その他 ② 事業推進要因：a 土地区画整理事業等の計画がある b 近隣区間で事業が進捗している c 都市計画法上の地区計画がある d その他 e 大部分の用地を先行取得している f 地元の合意形成・協力体制が整っている																							

表-9 事業の困難性に対する評価結果

(3) 優先整備路線の検討

事業優先度の評価結果を踏まえ、「事業の困難性」と「投資可能な道路整備費」を勘案し、以下のとおり検討しました。

- ・事業優先度の評価において 31 点以上の路線を短期路線候補（玉名駅平嶋線、前田東線、玉名駅下町線）として抽出し、その他の路線を中期路線候補としました。
- ・上記 3 路線の事業の困難性を見ると、－2～0 点の間であり、比較的困難性が低く、円滑な事業進捗が見込まれます。
- ・表－10 のとおり、上記 3 路線の概算事業費を投資可能な道路事業費（2.5 億円を想定）で割り戻すと、10 年以内に事業着手することができます。整備完了までにかかる期間はおおよそ 17 年です。

路線 番号	都市施設名称	必要年数（年） 残事業費(億円)	年数グラフ： 上段－事業年数（年）、下段－その年の事業投資額（億円）																	
			短 期										中 期							
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
3.5.5	前田東線	4																		
		9						1	2.5	2.5	2.5	0.5								
3.5.8	玉名駅平嶋線	6																		
		14	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	1.5												
3.5.9	玉名駅下町線	8																		
		19										2	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2	
合 計		17																		
		42	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2	

※整備に対する年間平均投資額として2.5億円を見込んだ場合の必要年数
※概算事業費は、玉名市が独自に算出しています

表－10 短期路線候補 3 路線の整備に必要な年数

- ・玉名バイパス線（国道 208 号）、長洲玉名線（国道 501 号）、岱明玉名線については、現在供用開始している暫定 2 車線で、当該道路が担う必要がある機能を十分に発揮しています。よってこれらの路線は、社会情勢や道路の利用状況の変化を鑑みて事業化に向けた検討を行っていくものとし、本プログラムでは中期 B 路線に位置づけます。
- ・長洲岱明線、沖洲金山線については、近隣市町と連携を図り一体的な整備を行うことで整備効果が表れます。令和 5 年 1 月に行った玉名市都市計画道路の見直しの際には廃止候補路線として抽出されましたが、近隣市町との協議を行った結果、整備時期は未定としつつも計画上では存続するとの結論に至りました。このことからこれらの路線は、今後の社会情勢等や近隣市町との連携を図りながら事業化していくものとし、本プログラムでは中期 B 路線に位置づけます。
- ・事業の円滑かつ持続的な進捗に向け、コスト削減に向けた取組を推進する必要があります。

(4) 優先整備路線の結果

- ・優先整備路線の検討の結果、玉名駅平嶋線、前田東線、玉名駅下町線の 3 路線を短期路線に位置付けます。
- ・社会情勢の変化を勘案して事業化を検討する路線として、長洲玉名線、玉名バイパス線、岱明玉名線、長洲岱明線、沖洲金山線を中期 B 路線に位置付けます。
- ・上記に該当しない築地中線、築地大倉線を中期 A 路線に位置付けます。

14

4-2 路線ごとの評価結果一覧

番号	路線番号 ・ 路線名 (当初計画) 年月日	未整備区間延長		困難性の評価		必要性の評価				整備 優先度		
		概算事業費		事業時期制約要因	点 数	項 目	点 数	項 目	点 数			
		計画 ・ 現況	車線								事業推進要因	順位
			幅員 歩道									
1	3.4.1 築地中線 (S38.3.2)	0.50 km		・洪水浸水区域 ・境川を横断 ・埋蔵文化財(2地区) ・△築地大倉線との交差点 ・△起点側 岱明玉名線 は整備済 終点側 玉名駅平嶋線 は未整備	-3	①		⑧		4	中期A	
		3,070 百万円				②	6	⑨	3			
		計画	2車線			③	3	⑩				
			20 m			④		⑪				
			3.5 m			⑤	9	⑫	3			
		現況	なし			⑥	3					
			なし			⑦	3					
なし												
計		30 点										
2	3.4.2 築地大倉線 (S26.3.22)	1.51 km		・△洪水浸水区域 ・△菊池川を横断 ・埋蔵文化財(多数) ・消防署 ・供用開始済(交通量 多) ・起終点整備済	-2	①		⑧		5	中期A	
		1,215 百万円				②	3	⑨	6			
		計画	2車線			③		⑩				
			16 m			④		⑪				
			3.5 m			⑤		⑫	3			
		現況	2車線			⑥	6					
			12 m			⑦	6					
片側2.5m												
計		24 点										
3	3.5.5 前田東線 (S26.3.22)	0.20 km		・洪水浸水区域 ・埋蔵文化財(1地区) ・△築地大倉線との交差点 ・△終点側築地大倉線は 整備済	-2	①		⑧		2	短期	
		921 百万円				②	6	⑨	9			
		計画	2車線			③	3	⑩				
			12 m			④		⑪				
			2.5 m			⑤	6	⑫	6			
		現況	なし			⑥	3					
			なし			⑦	3					
なし												
計		36 点										
4	3.5.8 玉名駅平嶋線 (S26.3.22)	1.01 km		・洪水浸水区域、家屋倒壊 等氾濫想定区域 ・△ため池が近接 ・埋蔵文化財(1地区) ・△築地大倉線との交差点 ・起終点整備済 ・関係3区長連名の要望書 あり。(用地買収につい てもおおむねの了承が取 れている)	0	①		⑧		1	短期	
		1,438 百万円				②	9	⑨	6			
		計画	2車線			③	3	⑩				
			12 m			④	3	⑪				
			片側3.5m			⑤	6	⑫	3			
		現況	なし			⑥	6					
			なし			⑦	3					
なし												
計		39 点										
5	3.5.9 玉名駅下町線 (S26.3.22)	0.42 km		・△洪水浸水区域 ・埋蔵文化財(3地区) ・供用開始済(交通量 多) ・起終点整備済 ・△H28.9景観計画に掲載 高瀬南部地区地区計画 (既整備区間の計画)	-1	①		⑧		3	短期	
		1,853 百万円				②	3	⑨	9			
		計画	2車線			③	3	⑩				
			12 m			④		⑪				
			2.5 m			⑤		⑫	6			
		現況	2車線			⑥	6					
			9 m			⑦	6					
なし												
計		33 点										

※必要性の評価項目

- ①：広域連携軸 ②：街なか連携軸 ③：観光の振興 ④：緊急輸送道路 ⑤：自動車交通の円滑化
 ⑥：地域生活の利便性 ⑦：公共交通の利便性 ⑧：自転車交通の円滑化 ⑨：交通安全
 ⑩：有明海沿岸道路 ⑪：玉名市まちなか未来プロジェクト ⑫：玉名市立地適正化計画

番号	路線番号 ・ 路線名 (当初計画 年月日)	未整備区間延長		困難性の評価		必要性の評価					整備 優先度
		概算事業費		事業時期制約要因	点 数	項 目	点 数	項 目	点 数	順 位	
		計画 ・ 現況	車線 幅員 歩道								
6	3.2.14 長洲玉名線 【4車線化】 (S37.8.1)	6.24 km		・津波、高潮、洪水浸水 区域 ・菊池川、行末川を横断 ・△埋蔵文化財(多数) ・供用開始済(交通量 多)	-2	①	3	⑧	3	7	中期B
		5,144 百万円				②		⑨			
		計画	4車線			③		⑩			
			30 m			④		⑪			
			4.5 m			⑤		⑫			
		現況	2車線			⑥	6				
15 m	⑦		3								
片側4.5m	計 15 点										
7	3.3.15 玉名 バイパス線 【4車線化】 (S57.7.29)	8.47 km		・洪水浸水区域、土砂災害 警戒区域 ・菊池川を横断 ・埋蔵文化財(多数) ・供用開始済(交通量 多)	-3	①	3	⑧		7	中期B
		20,896 百万円				②		⑨			
		計画	4車線			③		⑩			
			25 m			④		⑪			
			4.5 m			⑤		⑫			
		現況	2車線			⑥	6				
12 m	⑦		6								
片側3.5m	計 15 点										
8	3.3.16 岱明玉名線 【4車線化】 (S46.10.21)	3.75 km		・高潮、洪水浸水区域 ・JR鹿児島本線と立体交差 ・埋蔵文化財(多数) ・供用開始済(交通量 多)	-3	①		⑧		9	中期B
		2,586 百万円				②	3	⑨			
		計画	4車線			③		⑩			
			22 m			④		⑪			
			3.5 m			⑤		⑫			
		現況	2車線			⑥	3				
14.5 m	⑦		3								
3.5 m	計 9 点										
9	3.4.19 長洲岱明線 (S37.8.1)	3.82 km		・洪水浸水区域 ・行末川を横断 ・埋蔵文化財(6地区) ・△終点側 岱明玉名線が 整備済 ・△創設換地にて用地の 一部を取得済み	-3	①		⑧		6	中期B
		6,284 百万円				②		⑨	3		
		計画	2車線			③		⑩			
			16 m			④		⑪			
			3.5 m			⑤	6	⑫			
		現況	なし			⑥	6				
なし	⑦		6								
なし	計 21 点										
10	3.4.7 沖洲金山線 (S37.8.1)	3.95 km		・高潮・洪水浸水区域 ・JR鹿児島本線と立体交差 ・行末川を横断 ・埋蔵文化財(1地区) ・国道501号との交差点 ・用地の大部分で換地が 行われている ・△創設換地にて用地の 一部を取得済み	-4	①		⑧		9	中期B
		5,135 百万円				②		⑨			
		計画	2車線			③		⑩			
			16 m			④	3	⑪			
			3.5 m			⑤	6	⑫			
		現況	なし			⑥					
なし	⑦										
なし	計 9 点										

※必要性の評価項目

- ①：広域連携軸 ②：街なか連携軸 ③：観光の振興 ④：緊急輸送道路 ⑤：自動車交通の円滑化
 ⑥：地域生活の利便性 ⑦：公共交通の利便性 ⑧：自転車交通の円滑化 ⑨：交通安全
 ⑩：有明海沿岸道路 ⑪：玉名市まちなか未来プロジェクト ⑫：玉名市立地適正化計画

表－12 路線ごとの評価結果一覧

4-3 整備にかかる事業費と予算の関係

整備優先度の高い路線から事業費が発生すると仮定した場合に、経過年数に対する短期事業及び中期 A 事業（国・県道を除く）の事業費と予算（年間平均投資額 2.5 億円）の関係と、短期事業が 10 年間、中期事業が 20 年間で完了すると仮定して、経過年数に対する短期・中期事業の事業費と予算の関係をグラフ化すると、下表のようになります。

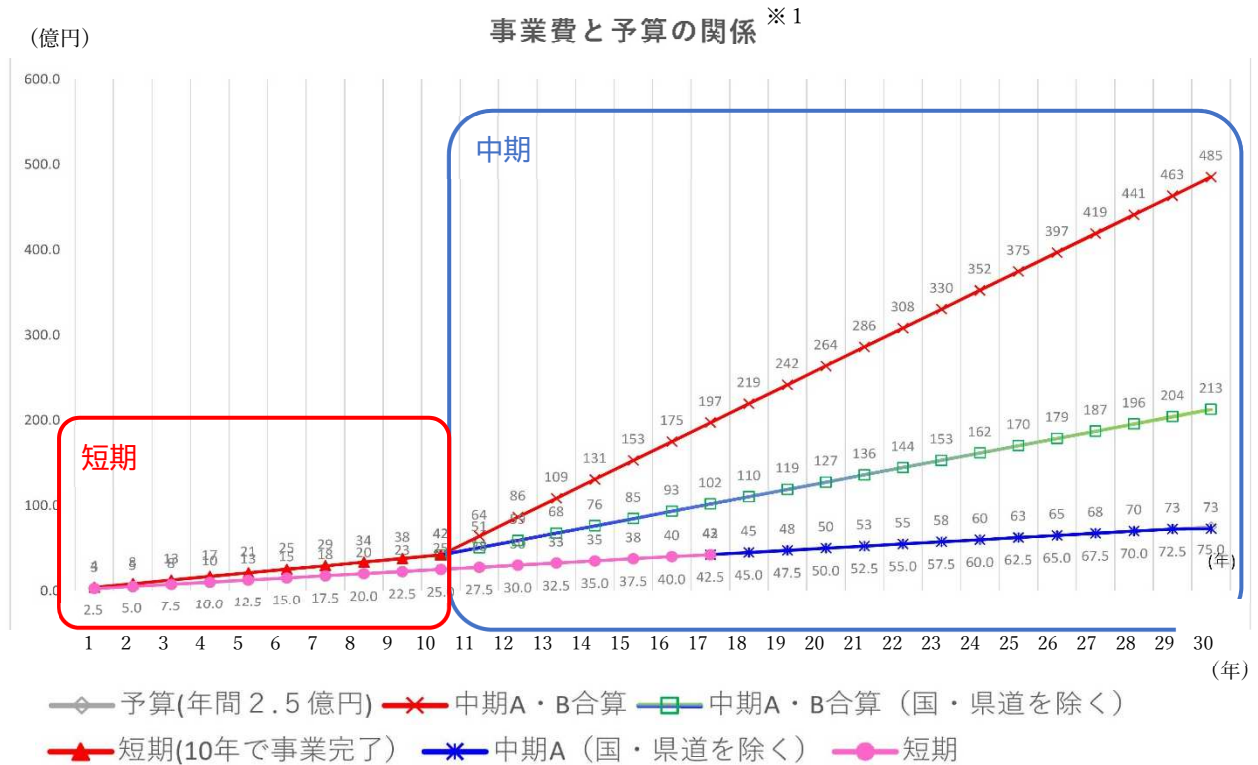


表-13 事業費と予算の関係

短期事業と中期 A 事業（国・県道を除く）は、予算内（年間平均投資額 2.5 億円）で整備を進めた場合、短期事業に 17 年、中期 A 事業（国・県道を除く）に 13 年の期間を要することが想定され、計 30 年間で整備が完了する見込みです。

短期事業を 10 年で完了する場合、事業費と予算の間に差が生じています。このことから、10 年間で事業を完了するためには、事業費の削減に向けた取組が必要になります。

中期 A・B 事業（国・県道を除く）の合算事業費と予算を比較すると大きな差が生じています。これは、20 年で按分した中期 B 事業の単年度事業費が予算を大幅に上回っていることを表しています。中期 B 事業（国・県道を除く）の事業化の際には、コスト削減に向けた取組を推進するほか、予算とのバランスを考慮した期間を設定し、事業費の分散化・平準化を図ることが必要です。

また、中期 A・B 事業のうち道路管理区分が国道・県道となるものについては、道路管理者と協議し、事業にかかる業務の分担や負担金の割合について調整したうえで事業を推進します。

※1 「事業費と予算の関係の表」に掲載している事業費は、各路線の概算事業費を基に算出したものです。事業化の際には、国や県などの補助金を活用し、市の財政負担を軽減しながら事業推進するよう努めます。

また、国・県道（築地大倉線、長洲玉名線、玉名バイパス線）の整備事業については、国・県が事業費の全部または一部を負担します。

4-4 整備に必要な年数（整備優先度）

表-3で記した路線ごとの整備に必要な年数（年間平均投資額 2.5 億円）について、整備優先度の結果を反映すると下表のとおりです。

路線 番号	都市施設名称	整備 優先度	残事業費 (億円)	必要年数 (年)	年数グラフ（年）																													
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
3.4.1	築地中線	中期A	31	13	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																		
3.4.2	築地大倉線	中期A	12	5	■	■	■	■	■																									
3.5.5	前田東線	短期	9	4	■	■	■	■																										
3.5.8	玉名駅平嶋線	短期	14	6	■	■	■	■	■	■																								
3.5.9	玉名駅下町線	短期	19	8	■	■	■	■	■	■	■	■																						
3.2.14	長洲玉名線	中期B	51	21	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.3.15	玉名バイパス線	中期B	209	84	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.3.16	岱明玉名線	中期B	26	11	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																	
3.4.19	長洲岱明線	中期B	63	26	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3.4.7	沖洲金山線	中期B	51	21	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

凡例

■ 短期路線 ■ 中期A路線 ■ 中期B路線

※整備に対する年間平均投資額として2.5億円を見込んだ場合の必要年数

※概算事業費は、玉名市が独自に算出しています

表-14 路線の優先度及び整備に必要な年数

4-5 プログラムの活用について

短期の事業については、整備効果が高く、早期に事業完了することが見込まれることから、効果が早期に発現されます。また、中期事業につきましても予算が単年度に集中しないよう、事業の中で履行可能なものから先行して整備を行ったり、整備期間を広めに設定するなど、整備予算の分散化・平準化を図ることで、効率的かつ効果的に整備を推進することができます。

これらの結果を踏まえ、市政や社会情勢、財政状況等を鑑みながら本プログラムに基づき、協議・調整を図りながら都市計画道路事業を適時推進します。

4-6 プログラムの更新の時期について

玉名市を取り巻く環境は、有明海沿岸道路の熊本県内区間の事業着手及び延伸計画や有明海沿岸連絡道路の整備構想、玉名市まちなか未来プロジェクトによるまちなかの再整備のほか、TSMC 及び関連企業の熊本県内への進出など著しく変化しています。

社会情勢の変化は、それぞれの道路が持つ機能・役割の位置づけや、必要性・重要性などに影響を与えるため、都市計画道路は必要に応じて見直しを行い、路線の構造の見直しや路線の廃止、新規路線の認定などを行っています。都市計画道路の見直しを行った際は、速やかに本プログラムの更新を行い、評価結果をプログラムに反映します。また、都市計画道路の見直しが伴わない場合であっても、市政や社会情勢に即した都市計画道路整備を進めるため、必要に応じて適時本プログラムを更新します。

※用語解説

・熊本県新広域道路交通計画

九州の中心に位置する地理的優位性を最大限に発揮し、“すべての道は、くまもとに通じる”という考えのもと、中長期的な観点から広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」及び「新広域道路交通計画」を令和3年6月に熊本県が策定。

玉名都市計画区域マスタープラン

「都市計画区域マスタープラン」とは、おおむね20年後の都市の姿を展望した都市計画の基本的な方向性を示すものである。玉名地域では、玉名が持つ拠点性、交通利便性を生かしながら豊かな自然環境の保全に努め、田園風景と調和した県北地域の発展を主導する交流拠点都市を目指し、平成24年3月30日に熊本県が策定。

・玉名市立地適正化計画

まちなか等に公共公益施設や商業施設等の集積を図り、これらの周辺エリアに居住を促進し、利便性の高いコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市づくりを進めることによって、人口減少下においても魅力的で持続可能な都市づくりを行うことを目的とした計画。令和4年3月に策定。

・有明海沿岸道路（Ⅱ期）

有明海沿岸道路は熊本県熊本市から佐賀県鹿島市に至る高規格道路で、現在39.2km(直轄事業29.2km、佐賀県事業10km)が開通しています。有明海沿岸道路（Ⅱ期）では、福岡県大牟田市から熊本県熊本市までの区間が計画されており、福岡県大牟田市から熊本県長洲町までの区間が平成26年4月に都市計画決定されています。

・玉名市まちなか未来プロジェクト

都市機能が集積する市の中心部の活力と魅力を高め、健康で笑顔あふれる良質な暮らしが実感できるにぎわいのまちづくりに取り組むため、令和5年度に発足したプロジェクト。民間主体で組織される「玉名市まちなかプラットフォーム」と行政内の庁内横断的な組織「玉名市まちなか未来プロジェクトチーム」を両輪として、実働性のある持続可能なまちづくりを行う。

玉名市都市計画道路整備プログラム

令和 7 年 3 月 26 日(予定)

作成：玉名市 建設部 都市整備課

TEL：0968-75-1122

FAX：0968-75-1221

E-mail：toshi@city.tamana.lg.jp