

都市計画道路の見直しについて

目 次

1 都市計画道路見直しの背景	1
2 大村市の都市計画道路.....	1
3 見直し対象路線	2
4 都市計画道路見直しの視点	3
5 対象路線の見直し方針.....	4
6 今後の都市計画道路の整備方針	6
7 見直し手続きスケジュール	7

大村市

日 時	場 所
1 月 13 日（水） 19:00～	中央公民館（コミセン）
1 月 14 日（木） 19:00～	中地区公民館
1 月 19 日（火） 19:00～	竹松住民センター
1 月 20 日（水） 19:00～	郡地区公民館

1 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、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、「都市計画法」に基づいて、建設計画が決定された道路です。

しかし、事業実施が未定である都市計画道路の中には、社会情勢が変化したことによって、当初期待していた役割が失われていたり、整備が困難な状況になっていたりする可能性があります。

このような路線を計画通りに整備しても、都市機能の向上につながらず、また、整備しないまま存置していれば、計画区域内の土地所有者等に不利益を与えることが懸念されます。

こういった背景から、事業実施が未定である都市計画道路について計画の必要性や整備の実現性を評価し、計画の見直し（存続・変更・廃止）を検討していくこととします。

2 大村市の都市計画道路

大村市の都市計画道路は、昭和 26 年 4 月に都市計画決定された大村駅前線をはじめとして、18 路線【総延長約 51km】が計画されています。

現在、18 路線：約 51km のうち 11 路線：約 33.8km が整備済みとなっており、整備率は 66.3%となっています。また、未整備のうち、5 路線：約 7.2km については事業実施中であり、整備済みと合わせた着手済み延長は約 41km となり、着手率は 80.3%となっています。

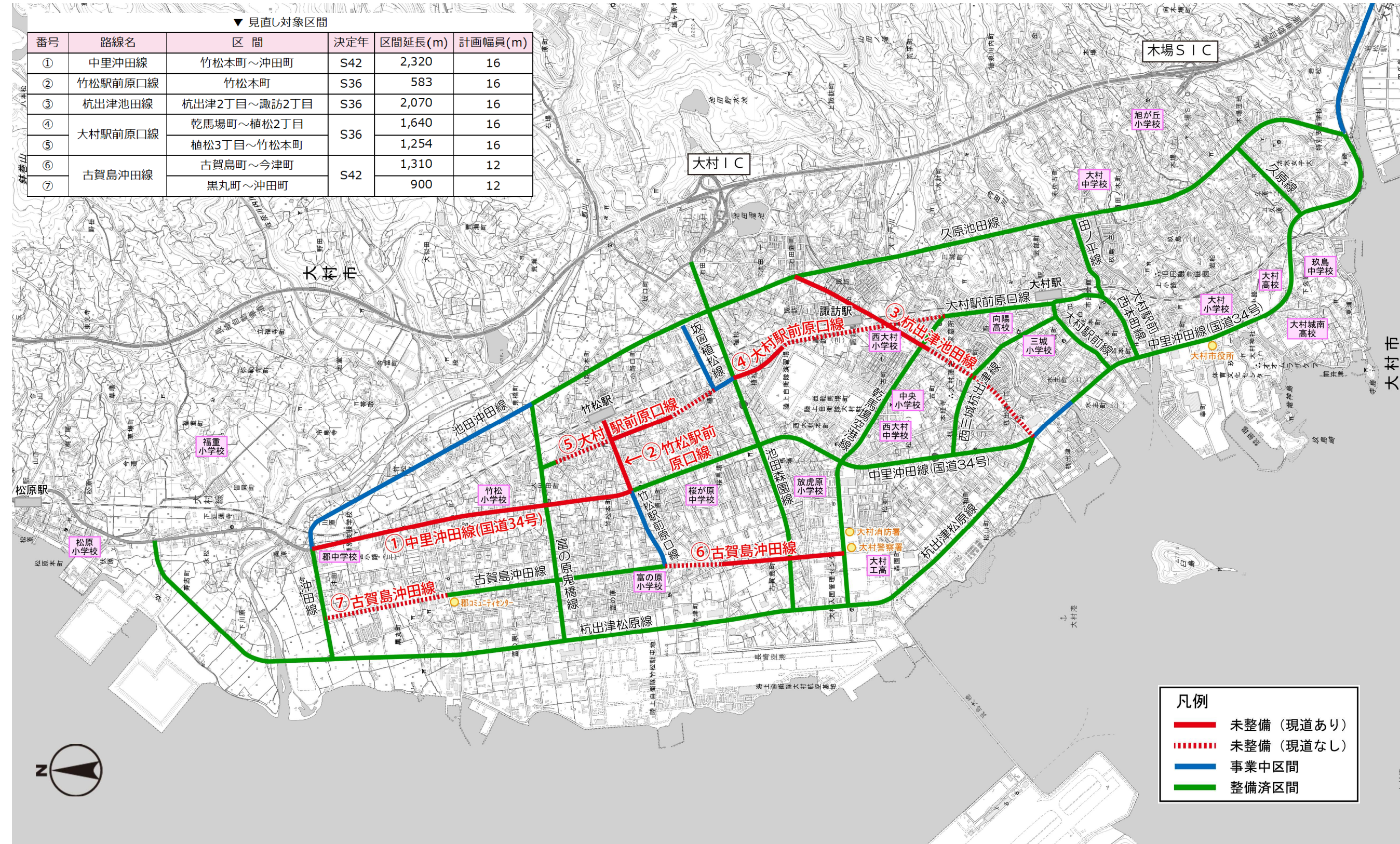
▼ 都市計画道路一覧

	整備	起点・終点	計画決定年 (当初決定)	路線延長 (m)	整備済 (m)	未整備延長 (m)	整備率 (%)	着手済延長 (m)	着手率 (%)
池田森園線	済	池田 2 丁目 ～ 森園町	S36.12.26	2,640	2,640	0	100.0	2,640	100.0
大村駅前線	済	東三城町 ～ 西本町	S26.4.23	620	620	0	100.0	620	100.0
西三城杭出津線	済	東三城町 ～ 杭出津三丁目	S40.6.14	1,320	1,320	0	100.0	1,320	100.0
乾馬場空港線	済	乾馬場町 ～ 森園町	S36.12.26	2,310	2,310	0	100.0	2,310	100.0
中里沖田線	未定	中里町 ～ 沖田町	S42.3.14	12,450	6,250	6,200	50.2	10,130	81.4
杭出津松原線	済	杭出津一丁目 ～ 松原本町	S42.3.14	7,350	7,350	0	100.0	7,350	100.0
竹松駅前原口線	未定	竹松本町 ～ 原口町	S36.12.26	1,160	0	1,160	0.0	577	49.7
久原池田線	済	久原二丁目 ～ 池田二丁目	S36.12.26	4,880	4,880	0	100.0	4,880	100.0
杭出津池田線	未定	杭出津一丁目 ～ 池田新町	S36.12.26	2,070	0	2,070	0.0	0	0.0
大村駅前原口線	未定	東三城町 ～ 大川田町	S36.12.26	3,900	812	3,088	20.8	1,006	25.8
富の原鬼橋線	済	富の原二丁目 ～ 鬼橋町	S36.12.26	1,740	1,740	0	100.0	1,740	100.0
大村駅前西本町線	済	東本町 ～ 西本町	S26.4.23	820	820	0	100.0	820	100.0
田ノ平線	済	東本町 ～ 赤佐古町	S42.3.14	590	590	0	100.0	590	100.0
古賀島沖田線	未定	古賀島町 ～ 沖田町	S42.3.14	3,800	1,590	2,210	41.8	1,590	41.8
沖田線	済	沖田町 ～ 黒丸町	S42.3.14	800	800	0	100.0	800	100.0
久原線	済	久原二丁目 ～ 久原二丁目	H2.12.11	650	650	0	100.0	650	100.0
池田沖田線	事業中	池田二丁目 ～ 沖田町	H15.8.22	3,420	1,450	1,970	42.4	3,420	100.0
坂口植松線	事業中	坂口町 ～ 植松三丁目	H28.1.29	520	0	520	0.0	520	100.0
計				51,040	33,822	17,218	66.3	40,963	80.3

：事業実施未定路線

3 見直し対象路線

都市計画道路の見直し対象路線は、現在未整備の路線のうち、「事業実施中」の区間を除いた、5路線7区間です。



▲ 見直し対象路線図

4 都市計画道路見直しの視点

都市計画道路の見直しについては、長崎県が定めた「都市計画道路の見直しガイドライン」に従って検討を行いました。

見直しにおける基本的な考え方は次のとおりです。

1. 社会情勢の変化に対応する
2. 環境や防災問題に配慮する
3. 魅力あるまちづくりを支援する
4. 公共事業投資の効率化を図る
5. 地域とのコンセンサスを確立する

見直し対象路線について“存続する”もしくは“廃止する”または“変更する”という方針を明らかにするために、6つの視点に基づいて評価をしています。

【道路計画の必要性】

視点1：交通処理上の必要性

自転車や歩行者にとって、安全で円滑な通行を確保するために必要な路線であるか。

- 1) 計画道路を決定した当時に期待されていた役割
- 2) 整備した場合に見込まれる自動車交通量
- 3) 交通処理を代替できる現道やほかの路線の有無
- 4) 現道の混雑度
- 5) 現道のボトルネック箇所
- 6) 歩行者の安全性確保
- 7) 交通弱者への配慮

視点2：土地利用上の必要性

沿線地域において、合理的かつ健全な土地利用を促進する上で必要な路線であるか。

- 1) 地域の道路密度
- 2) 土地利用促進の必要性
- 3) 計画道路整備による土地の有効利用の可能性
- 4) 計画道路に係る建築制限による土地利用上の障害

視点3：都市環境上の必要性

アクセス数や防災安全性など、地域の環境を高める上で必要な路線であるか。

- 1) 計画道路の整備による路線地域のアクセス性向上
- 2) 災害時の避難路としての位置付け
- 3) 緊急車両の通行可能性
- 4) 火災の延焼防止効果
- 5) 計画道路の地下への主要ライフラインの収容予定
- 6) 景観の向上や観光の活性化の寄与

【整備事業の実現性】

視点4：地域社会への影響

沿線地域の居住環境やコミュニティに対してどのような影響を及ぼすか。

- 1) 計画道路の整備による居住環境への影響
- 2) 家屋の移転
- 3) 既存コミュニティの維持
- 4) 大規模な集客施設や事業所の有無
- 5) 他の公共施設の利便性への影響

視点5：地形や自然環境との適合性

沿線地域の地形条件や自然環境と十分適合した計画であるか。

- 1) 計画道路の構造諸元の適合性
- 2) 周辺道路や沿道宅地との接続
- 3) 大規模な地形の改変の有無
- 4) 貴重な動植物や地形・地質の有無
- 5) 自然景観に及ぼす影響

視点6：個性的なまちづくりへの影響

地域の魅力を高める個性的なまちづくりに寄与するか。

- 1) 歴史的建造物や文化財等のまちづくり資源の有無
- 2) まちづくり資源の移設の可能性

5 対象路線の見直し方針

見直し対象路線（5路線7区間）について、「道路計画の必要性」「整備事業の実現性」の観点から評価を行った結果、以下の方針を設定しました。

（評価結果基準）

- A 計画を存続させる
- B 計画を存続させる（必要があれば計画内容の一部を変更）
- C 計画の内容を変更する（実現性を高めることが出来なければ廃止）
- D 計画を廃止する

▼ 対象路線の評価と見直し方針（案）

区間番号	①	評価結果	B 計画を存続させる (必要があれば計画内容の一部を変更)	市の方針
路線名	中里沖田線			
評価理由、 今後の方針	交通量が多く、沿線に学校が多数あるため、通学路としての歩道整備の必要性が高いが、歩道幅員の不足する箇所も多いため、計画を存続し、大村諫早間拡幅同様に整備要望を行う。			存続

区間番号	②	評価結果	D 計画を廃止する (計画内容の一部を変更)	市の方針
路線名	竹松駅前原口線			
評価理由、 今後の方針	事業中区間と比較すると将来交通量が少なく、既存道路で交通処理が十分に可能であり、歩道も整備されているため、現道で完了しているものとする。ただし、現在事業中区間の開通に合わせて、交差点の整備を行う。			完了

区間番号	③	評価結果	C 計画内容を変更する (実現性を高めることが出来なければ廃止)	市の方針
路線名	杭出津池田線			
評価理由、 今後の方針	支障物件の多さや、JR大村線との立体交差により、整備コストが膨大になるため、実現が困難である。ただし、西大村小学校の通学路に指定されていることから、安全対策としての歩道整備を検討する。			廃止

区間番号	④	評価結果	C 計画内容を変更する (実現性を高めることが出来なければ廃止)	市の方針
路線名	大村駅前原口線南側			
評価理由、 今後の方針	支障物件が多く、JR大村線との間の敷地で地形改変が必要なため、整備コストが膨大となり、実現困難である。代替路線の整備の可能性を検討する。			一部 廃止

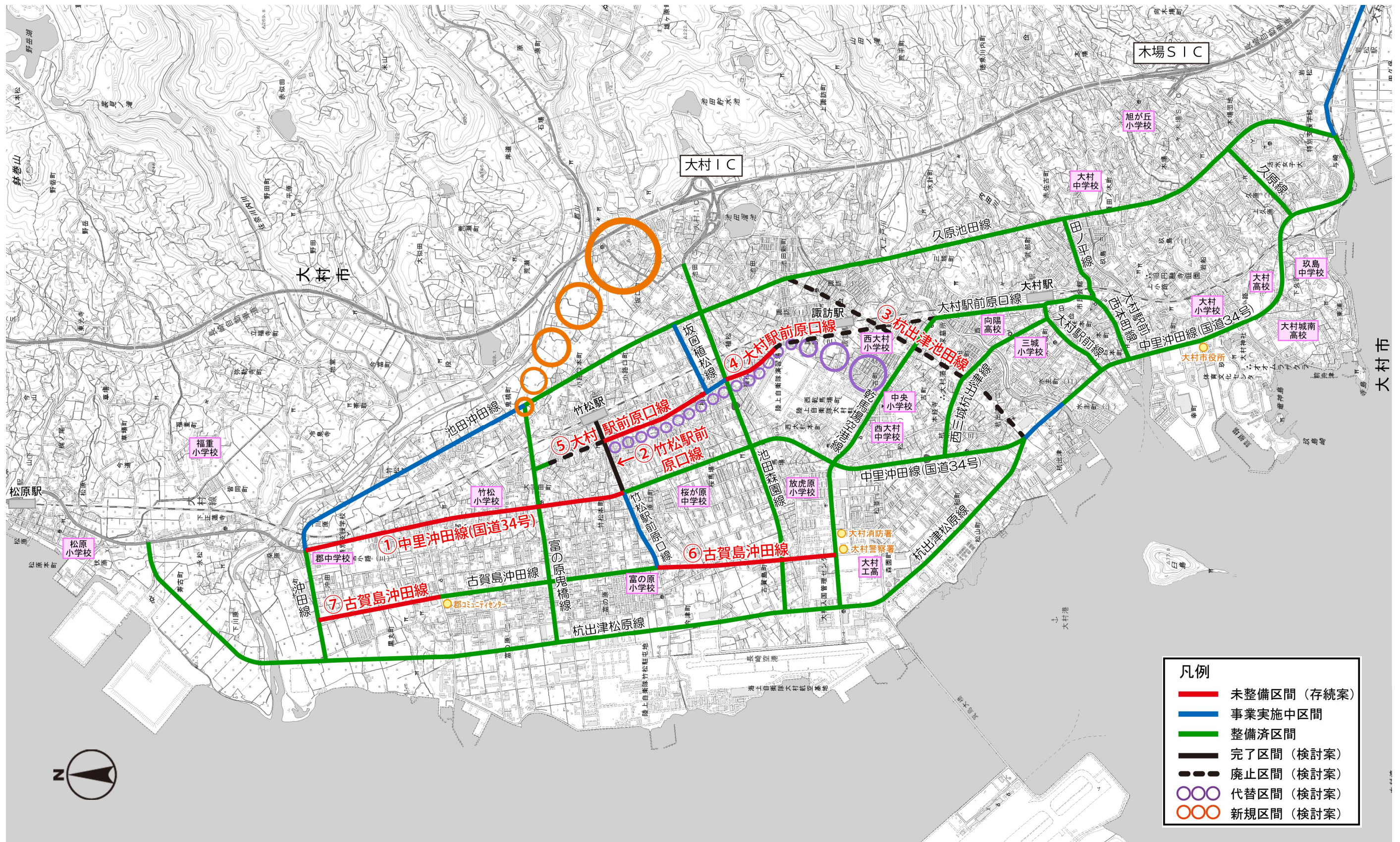
区間番号	⑤	評価結果	C 計画内容を変更する (実現性を高めることが出来なければ廃止)	市の方針
路線名	大村駅前原口線北側			
評価理由、 今後の方針	支障物件が多く、整備コストが膨大になるため、実現が困難である。代替路線での交通処理も困難なものの、新大村駅と竹松駅を結ぶ路線としての役割が大きいため、区間④と合わせた整備の可能性を検討する。			一部 廃止

区間番号	⑥	評価結果	B 計画を存続させる (必要があれば計画内容の一部を変更)	市の方針
路線名	古賀島沖田線南側			
評価理由、 今後の方針	放虎原小学校の通学路に指定されているが歩道がなく、歩道整備の必要性が高い。将来交通量も多いため、計画を存続とする。			存続

区間番号	⑦	評価結果	B 計画を存続させる (必要があれば計画内容の一部を変更)	市の方針
路線名	古賀島沖田線北側			
評価理由、 今後の方針	北部地区の補助幹線道路としての必要性が高く、計画を存続とする。			存続

【新規路線案】

区間番号	—	評価結果	—	市の方針
路線名	(仮称) 鬼橋坂口線			
評価理由、 今後の方針	大村インターチェンジ付近五差路交差点及び産直かやせ前交差点の交通混雑の軽減と大村外環状線の将来交通量の軽減を図るため、新規路線として整備を検討する。			検討



6 今後の都市計画道路の整備方針

都市計画道路の見直しの評価結果において、“存続”及び“変更”となった路線について、『交通機能』・『都市形成機能』・『空間機能』などの道路が担うべき機能や、『現在の整備状況』・『都市計画上の重要性、他事業との関係』といった視点の各項目で、整備優先性の評価を行いました。

▼ 評価項目

交通機能			都 市 形 成 機 能													空間機能	整備状況		都市計画上の重要性 他事業との関係	
			教育	暮らし	安全・安心		活力						環境							
幹線性の高さ	鉄道との交差	歩行者自転車交通	文化・教育関連施設の利便性向上	中心市街地活性化の支援	救急医療の支援	緊急輸送道路の位置づけ	安全性の確保	都市構造上の位置づけ	広域道路網マスタープランの位置づけ	広域交通拠点への連絡	業務機能の支援	観光の支援	高規格道路関連	生活拠点市街地の健全育成	主要公共施設の利便性向上	防災機能を持つ道路	現道の状況	路線全体の供用状況	沿線土地利用との連携	関連事業

《おおむね 10 年以内に着手を目指す区間（案）》

- ・④大村駅前原口線南側（代替路線）
- ・⑥古賀島沖田線南側
- ・⑦古賀島沖田線北側
- ・（仮称）鬼橋坂口線（新規路線）

※⑤大村駅前原口線北側については、令和4年秋の新幹線開業後の状況によって、おおむね10年以内に着手する場合があります。

7 見直し手続きスケジュール

都市計画道路の見直しは、市民の皆様と意見交換等を行った上で、都市計画上の手続きを実施します。

