

都市計画の案の理由書

1 都市の将来像における位置付け

都市計画道路は、多様な機能を持っており、都市の住民が社会生活を営むうえで必要不可欠な社会基盤の一つであり、本市においてもこれまでに48路線を都市計画に定めるとともに、順次整備を進め、重要な都市施設として大きな役割を果たしてきた。

本市の都市計画道路は、その多くが昭和30～50年代に都市計画決定されており、全路線において都市計画決定後20年以上が経過している。都市計画道路の計画区域では建築の制限がかかり、長期にわたって土地所有者等の権利を制限している側面もある。

南魚沼市都市計画マスタープランでは、都市づくりにおける交通体系の整備方針として、一般国道17号などを都市構造上の広域連携軸に、また近隣都市や市内の拠点間を結ぶ一般国道291号などを地域連携軸として位置付け、各拠点等との交流や連携の基盤となる道路ネットワークの形成を図るものとして、都市計画道路を位置付けている。

2 都市計画の必要性

都市計画道路は、都市の住民の社会生活に必要不可欠なものであり、自動車交通の利用のみならず、市街地の誘導、防災機能等、様々な機能を持ち、本市のまちづくりの方向性を決める重要な役割を担う都市施設として、これまで都市計画に定めてきた。その一方で、都市計画の決定以来、長期にわたって事業化されていない未着手の道路の存在、それに伴う時間経過の中で都市計画道路としての必要性そのものや、道路整備に対する住民意識の変化、更には人口減少や将来自動車交通量が減少傾向にあることなど、都市計画決定時の社会情勢が大きく変化してきている。

そのため、現在の社会情勢や本市を取り巻く環境の変化に対応した都市計画道路網に見直すものとし、この見直しの結果、道路構造を変更するとともに、必要性が低下した区間の都市計画道路を廃止するため、今回、都市計画の変更を行うものである。

3 位置・区域・規模の妥当性

(1) 3・5・5号 鰐島浦佐線（旧3・4・5号鰐島浦佐線）

当路線の都市計画決定の経緯については、昭和48年に「将来の大和町（当時）の発展と交通量の増大に対処する」ため、当路線を含む複数路線について都市計画決定を行った。その後、3・4・12国道17号浦佐バイパス線（現在の一般国道17号）の都市計画決定に伴い起点側区間の区域について変更決定され、現在に至っている。

当路線は、3・4・12国道17号浦佐バイパス線と魚野川右岸側の市街地を接続する道路であり、浦佐市街地の道路ネットワークを形成する交通軸としての役割を担っている。

【3・2・1 東浦佐駅前線交差部から終点までの区間】※今回変更区間

当路線は、昭和48年に「将来の都市の発展と交通量の増大に対処する」ために、両側に歩道を設置するものとして16mの道路幅員にて都市計画を決定したが、路線周辺の土地利用を踏まえた歩行者や自転車の通行状況、及び将来の利用の見込みを踏まえ、今回、当区間の歩行者空間を見直すこととした。

当初決定時は、魚野川右岸側における将来の市街地の拡大を想定し、市街化に伴う歩行者等の利用増加に対応するため、幅広い歩道を設置するものとして道路幅員16mにて決定した。

当区間の歩道は、魚野川右岸側の地域住民における生活利用のほか、路線東側に位置する浦佐小学校や大和中学校への通学、及び魚沼基幹病院などの周辺施設へのアクセスとして、歩行者や自転車の通行機能を担うものである。しかし、計画決定後の社会情勢の変化に伴い、将来人口や将来自動車交通量が減少傾向にあること、並びに沿線では今後の新たな市街地の拡大は見込まれないことから、将来的にも今後の歩行者等の大幅な増加は見込まれない。

そのため、両側の歩道について、現在の歩行者や自転車の通行状況及び今後の利用の見込みを踏まえ、幅員を2.5mに変更することとし、その結果、当路線の道路幅員を16mから14mに変更する。

（現計画幅員16m（両側歩道幅員3.5m）→変更計画幅員14m（両側歩道幅員2.5m））

このほか、終点部について、既設道路（一般県道雷土新田浦佐線）と接続するために道路線形を変更することとし、この変更に伴い、終点位置の変更並びに区域の変更を行う。

【起点から3・2・1 東浦佐駅前線交差部までの区間】※継続区間

起点から3・2・1 東浦佐駅前線交差部までの区間は、一般国道17号と魚野川右岸部の市街地を接続しているほか、JR浦佐駅東口及び県立国際情報高校へのアクセス道路の役割を担っており、今後も都市幹線道路としての必要性は高く、既に道路の整備が完了していることも踏まえ、現計画を継続する。

(2) 3・4・6号 浦佐茗荷沢線

当路線の都市計画決定の経緯については、昭和48年に「将来の大和町（当時）の発展と交通量の増大に対処する」ため、当路線を含む複数路線について都市計画決定を行った。その後、3・4・12国道17号浦佐バイパス線（現在の一般国道17号）の都市計画決定に伴う終点位置の変更（区間延伸）のほか、魚野川の改修計画との整合等により起点側一部区間の法線について変更決定され、現在に至っている。

当路線は、魚野川左右岸の各市街地を連絡するほか、浦佐市街地から魚沼基幹病院や、3・4・12国道17号浦佐バイパス線へ接続する道路であり、浦佐市街地の道路ネットワークを形成する交通軸としての役割を担っている。

【3・5・5 鰈島浦佐線交差部から市道天王町8号線交差部までの区間】※今回変更区間

当路線は、昭和48年に「将来の都市の発展と交通量の増大に対処する」ために、両側に歩道を設置するものとして16mの道路幅員にて都市計画を決定したが、路線周辺の土地利用を踏まえた歩行者や自転車の通行状況、及び将来の利用の見込みを踏まえ、今回、当区間の歩行者空間を見直すこととした。

当初決定時は、魚野川右岸側における将来の市街地の拡大を想定し、市街化に伴う歩行者等の利用増加に対応するため、幅広い歩道を設置するものとして道路幅員16mにて決定した。

当区間の歩道は、魚野川右岸側の地域住民における生活利用のほか、路線沿線に位置する浦佐小学校や大和中学校への通学、及び魚沼基幹病院などの周辺施設へのアクセスとして、歩行者や自転車の通行機能を担うものである。しかし、計画決定後の社会情勢の変化に伴い、将来人口や将来自動車交通量が減少傾向にあること、並びに沿線では今後の新たな市街地の拡大は見込まれないことから、将来的にも今後の歩行者等の大幅な増加は見込まれない。

そのため、両側の歩道について、現在の歩行者や自転車の通行状況及び今後の利用の見込みを踏まえ、幅員を2.5mに変更することとし、その結果、当路線の道路幅員を16mから14mに変更する。

（現計画幅員16m（両側歩道幅員3.5m）→変更計画幅員14m（両側歩道幅員2.5m））

【起点から3・5・5 鰈島浦佐線交差部までの区間】※継続区間

起点から3・5・5 鰈島浦佐線交差部までの区間は、魚野川左右岸の各市街地を接続する道路であり、今後も都市幹線道路としての必要性は高いことから、現計画を継続する。

【市道天王町8号線交差部から終点までの区間】※継続区間

市道天王8号線交差部から終点までの区間は、一般国道17号と魚野川右岸部の市街地を接続しているほか、魚沼基幹病院へのアクセス道路の役割を担っており、

今後も都市幹線道路としての必要性は高く、既に道路の整備が完了していることも踏まえ、現計画を継続する。

(3) 3・4・12号 国道17号浦佐バイパス線

3・4・8 市野江浦佐駅前線の都市計画変更（一部区間廃止に伴う起点位置の変更）に伴い、当路線との交差点部において当路線の隅切りが不要となるため、区域の変更を行う。

(4) 3・4・19号 六日町本町線

3・4・30 竹俣泉田線の都市計画変更（一部区間の幅員変更）に伴い、当路線を3・4・30 竹俣泉田線に接続交差させるため、終点位置の変更を行う。

(5) 3・5・26号 余川小栗山線

当路線の都市計画決定の経緯については、昭和35年に「西山地区の温泉旅館等の計画的な建設に対応し、市街地と西山地区一帯を結ぶ幹線道路」として、都市計画決定（当時の路線名は西山通線）を行った。その後、関越自動車道の整備計画に伴う法線変更により現路線に再編されたほか、3・4・29 国道253号線（当時3・4・14 国道253号線）の新規決定に伴い、起点部の区域について変更決定され、現在に至っている。

当路線は、六日町市街地及び一般国道17号から、六日町駅西側に位置する温泉や旅館等の観光、商業施設へのアクセス道路であり、六日町市街地の道路ネットワークを形成する交通軸としての役割を担っている。

【市道木ノ目坂西線交差部から終点までの区間】※今回廃止区間

当路線は、六日町市街地と西山地区を結ぶ幹線街路網の整備を図るために都市計画決定されている。

しかし、計画決定後、当路線の東側に並行する一般国道17号六日町バイパス（3・3・28 国道17号線）の整備が進み、六日町市街地と当路線沿線の温泉施設等との交通アクセス機能は、同国道が担っている。

また、社会情勢の変化により、近年、自動車交通量は減少傾向にあり、当路線における将来的な自動車交通量も減少する見込みであるほか、都市計画の決定以降、本区間の沿線では、殆ど宅地化は進んでおらず、今後も市街化などに伴う交通需要に対応した新たな道路整備の必要性は低い。

よって、近年の自動車交通量の減少傾向や、将来交通量に基づく交通処理機能の検証の結果より、今後の本区間の都市計画道路としての必要性は低下していることから、本区間を廃止する都市計画の変更を行う。

【起点から市道木ノ目坂西線交差部までの区間】※継続区間

起点から市道木ノ目坂西線交差部までの区間は、六日町市街地及び一般国道17号と地区内の温泉や旅館等の施設を接続する道路であり、今後も都市幹線道路とし

での必要性は高く、概ねの区間が既に道路の整備が完了していることも踏まえ、現計画を継続する。

(6) 3・6・30号 竹俣泉田線 (旧3・4・30号竹俣泉田線)

当路線は、市街地の交通処理を円滑にするため、魚野川で分断する市街地を連絡する都市幹線街路として、平成9年に都市計画決定を行った。

一般国道17号と一般国道291号バイパスを接続し、魚野川左右岸の市街地を連絡する道路として、六日町市街地の道路ネットワークを形成する交通軸としての役割を担っている。

【一般国道291号から泉田橋東詰までの区間】※今回変更区間

平成9年に、「魚野川左右岸の市街地における交通の円滑化を図る」ために、魚野川を跨ぐ、一般国道17号(3・4・17中央南線)と一般国道291号バイパス(3・4・31坂戸泉田線)を結んだ区間について、両側に歩道を設置するものとして16mの道路幅員により都市計画を決定したが、沿線の今後の土地利用を踏まえた将来の歩行者や自転車の通行利用の見込みを踏まえ、今回、当区間の歩行者空間を見直すこととした。

一般国道291号から泉田橋東詰までの区間の沿道周辺は、用途地域の指定は無く、都市計画の決定以降、自然的土地利用が主であり、ほとんど宅地化は進んでいない状況にあり、今後、新たな開発などに伴う将来的な歩行者の大幅な通行量の増加は見込まれない。また、当区間北側には市道が並行していることから、沿線住民は、市街地等への移動に際して、当該市道を利用している。

以上より、一般国道291号から泉田橋東詰までの区間は、今後、新たに両側に歩道を整備する必要性は低いことから、片側歩道(沿道南側に設置)に見直すほか、今後の歩道の利用の見込みを踏まえ、歩道の幅員を2.5mに変更することとし、その結果、当路線の道路幅員を16mから11.5mに変更する。

(現計画幅員16m(歩道3.5m両側設置) → 変更計画幅員11.5m(歩道2.5m片側設置))

【泉田橋東詰から終点までの区間】※継続区間

泉田橋東詰から終点までの区間は、魚野川左岸の六日町市街地と一般国道291号バイパス(3・4・31坂戸泉田線)を接続する道路であり、今後も都市幹線道路としての必要性は高く、既に道路の整備が完了していることから、現計画を継続する。

■変更の概要（新旧対照表）

(新)

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な通過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造		
幹線街路	3・5・5	鯉島浦佐線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 1,860m 内訳 ・地表式 W=14.0m L=約 1,090m W=16.0m L=約 770m	地表式	2車線	14.0m	幹線街路と平面交差3箇所	・一部区間の幅員の変更 ・終点位置及び道路線形の変更 ・名称変更	
	3・4・6	浦佐茗荷沢線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 1,770m 内訳 ・地表式 W=14.0m L=約 470m W=16.0m L=約 1,300m	地表式	2車線	16.0m	JR 上越線と立体交差 上越新幹線と立体交差 国道 17 号と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所	・一部区間の幅員の変更	
	3・4・12	国道 17 号浦佐バイパス線	南魚沼市市野江	魚沼市虫野字東浦	南魚沼市浦佐	総延長 約 6,590m		2車線	17.0m			
	構造形式の内訳			南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐		延長 約 417m 内訳 ・嵩上式 W=14.5m L=約 417m	嵩上式		14.5m		・交差点区域（隅切り）の変更
							延長 約 6,173m 内訳 ・地表式 W=17.0m L=約 6,173m	地表式		17.0m	幹線街路と平面交差5箇所	
	3・4・19	六日町本町線	南魚沼市六日町字八幡沖	南魚沼市西泉田字不桂田	南魚沼市六日町字屋敷	総延長 約 1,850m 内訳 ・地表式 W=16.0m L=約 1,850m	地表式	2車線	16.0m	幹線街路と平面交差6箇所	・交差点区域（隅切り）の変更 ・終点位置の変更	
	3・5・26	余川小栗山線	南魚沼市余川字柳枝	南魚沼市小栗山字北沖	南魚沼市余川字木之目坂	総延長 約 820m 内訳 ・地表式 W=12.0m L=約 820m	地表式	2車線	12.0m	幹線街路と平面交差2箇所	・一部区間の廃止 ・終点位置の変更	
	3・6・30	竹俣泉田線	南魚沼市竹俣字追出	南魚沼市東泉田字赤谷内	南魚沼市西泉田字干溝	総延長 約 800m 内訳 ・地表式 W=11.5m L=約 550m W=16.0m L=約 250m	地表式	2車線	11.5m	幹線街路と平面交差2箇所	・一部区間の幅員の変更 ・名称変更 ・県市決定区分の変更	

(旧)

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な通過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造		
幹線街路	3・4・5	鯉島浦佐線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 1,860m 内訳 ・地表式 W=16.0m L=約 1,860m	地表式	2車線	16.0m	幹線街路と平面交差2箇所		
	3・4・6	浦佐茗荷沢線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 1,770m 内訳 ・地表式 W=16.0m L=約 1,770m	地表式	2車線	16.0m	JR 上越線と立体交差 上越新幹線と立体交差 国道 17 号と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所		
	3・4・12	国道 17 号浦佐バイパス線	南魚沼市市野江	魚沼市虫野字東浦	南魚沼市浦佐	総延長 約 6,590m		2車線	17.0m			
	構造形式の内訳			南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐		延長 約 417m 内訳 ・嵩上式 W=14.5m L=約 417m	嵩上式		14.5m		
							延長 約 6,173m 内訳 ・地表式 W=17.0m L=約 6,173m	地表式		17.0m	幹線街路と平面交差7箇所	
	3・4・19	六日町本町線	南魚沼市六日町字八幡沖	南魚沼市西泉田字不桂田	南魚沼市六日町字屋敷	総延長 約 1,850m 内訳 ・地表式 W=16.0m L=約 1,850m	地表式	2車線	16.0m	幹線街路と平面交差6箇所		
	3・5・26	余川小栗山線	南魚沼市余川字柳枝	南魚沼市小栗山字宮田	南魚沼市小栗山字北沖	総延長 約 1,720m 内訳 ・地表式 W=12.0m L=約 1,720m	地表式	2車線	12.0m	幹線街路と平面交差3箇所		
	3・4・30	竹俣泉田線	南魚沼市竹俣字追出	南魚沼市東泉田字赤谷内	南魚沼市西泉田字干溝	総延長 約 1,230m 内訳 ・地表式 W=16.0m L=約 1,230m	地表式	2車線	16.0m	幹線街路と平面交差3箇所		

下線部を変更

■南魚沼都市計画道路を変更する土地の地名一覧（新潟県決定）

名 称		変更前	廃止する区域	追加する区域	変更後
3・5・5	蝦島浦佐線	南魚沼市 浦佐 の一部	南魚沼市 浦佐 の一部	南魚沼市 浦佐 の一部	南魚沼市 浦佐 の一部
3・4・6	浦佐茗荷沢線	南魚沼市 浦佐 の一部	南魚沼市 浦佐 の一部		南魚沼市 浦佐 の一部
3・4・12	国道17号浦佐 バイパス線	南魚沼市 市野江 浦佐 茗荷沢 の各一部 魚沼市 十日町字八色原 十日町字町上 十日町字谷地 十日町字宮田 大浦字八色原 大浦字宮田 大浦字工田 大浦新田字道下 虫野字東浦 の各一部	南魚沼市 浦佐 の一部		南魚沼市 市野江 浦佐 茗荷沢 の各一部 魚沼市 十日町字八色原 十日町字町上 十日町字谷地 十日町字宮田 大浦字八色原 大浦字宮田 大浦字工田 大浦新田字道下 虫野字東浦 の各一部
3・4・19	六日町本町線	南魚沼市 六日町字八幡沖 六日町字屋敷 六日町字仲田 六日町字道東 西泉田字沖 西泉田字不桂田 西泉田字干溝 の各一部		南魚沼市 西泉田字沖 西泉田字不桂田 の各一部	南魚沼市 六日町字八幡沖 六日町字屋敷 六日町字仲田 六日町字道東 西泉田字沖 西泉田字不桂田 西泉田字干溝 の各一部
3・5・26	余川小栗山線	南魚沼市 余川字柳枝 余川字木ノ目坂 余川字飯綱山 小栗山字北沖 小栗山字長表 小栗山字宮田 の各一部	南魚沼市 小栗山字北沖 小栗山字長表 小栗山字宮田 の各一部		南魚沼市 余川字柳枝 余川字木ノ目坂 余川字飯綱山 小栗山字北沖 の各一部
3・6・30	竹俣泉田線	南魚沼市 竹俣字追出 六日町字道東 西泉田字沖 西泉田字不桂田 西泉田字干溝 西泉田字下島 東泉田字前島 東泉田字宮ノ下 東泉田字赤谷内 の各一部	南魚沼市 竹俣字追出 六日町字道東 西泉田字沖 西泉田字不桂田 西泉田字干溝 西泉田字下島 の各一部		南魚沼市 竹俣字追出 六日町字道東 西泉田字沖 西泉田字不桂田 西泉田字干溝 西泉田字下島 東泉田字前島 東泉田字宮ノ下 東泉田字赤谷内 の各一部