

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47路線を都市計画道路に定めるとともに、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。

浦佐地区西側の都市計画道路は、その多くが昭和48年に都市計画決定されており、ほとんどの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、本市においては平成24年度から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の見直しに着手し、令和2年度に六日町地区、石打地区及び浦佐地区東側の見直しを完了している。

一方、浦佐地区西側においては、住民意見を反映した道路網の検証に時間を要する状況であったことから、令和2年度から継続して見直しを行ってきた。

この見直しの結果、道路構造の変更や、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・4・2号 西浦佐駅前線

本路線は、今回変更する3・6・4市野江本町線の幅員変更および一部区間の廃止の都市計画変更に伴い、接続する交差点の隅切の形状が変更となるため、都市計画道路の区域の変更を行う。

(2) 3・4・3号 芹田北島線

本路線は、浦佐駅東側地域で南北方向に計画され、「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、本路線を含む複数路線について都市計画決定を行った。3・4・12国道17号浦佐バイパス線交差下を起点とし、現国道17号を終点とする幅員18mの都市計画道路（昭和48年5月18日当初決定、平成19年4月1日最終決定）である。

本路線は、浦佐地域の中で、魚野川左岸とJR上越線に挟まれた地域の南北方向の唯一の幹線街路であり、沿線は一部商業地域を含む住居系の用途地域が指定されている。また、交差する道路は浦佐大橋、浦佐駅、多聞橋へアクセスする路線である。

【3・4・6浦佐茗荷沢線から終点(現国道17号)までの区間】

当該区間は、交通量の増加に伴う交通を円滑に処理するため、浦佐駅東側地域の交通を集約し、現国道17号と連絡する計画であった。しかし、現在整備が進められている国道17号浦佐バイパスの供用により、今後の広域的な車両交通はバイパスにシフトすることや、将来人口が減少傾向にあり、今後、交通量の増加が見込まれないことのほか、並行して現国道17号があり、代替となる交通機能が確保されていることから、必要性が低下しているため、当該区間を廃止する。

(3) 3・6・4号 市野江本町線（旧3・4・4号 市野江本町線）

本路線は、浦佐駅西側地域で南北方向に計画され、「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、本路線を含む複数路線について都市計画決定を行った。3・4・12国道17号浦佐バイパス線を起点とし、3・4・6浦佐茗荷沢線を終点とする幅員16mの都市計画道路（昭和48年5月18日当初決定、平成19年4月1日最終決定）である。

本路線は、浦佐駅西側地域の中で、南北方向の幹線街路であり、沿線は一部住居系を含む近隣商業地域の用途地域が指定されている。また、3・4・12国道17号浦佐バイパス線と浦佐駅方面を結ぶ幹線街路である。

【起点(3・4・12国道17号浦佐バイパス線)から3・4・2西浦佐駅前線までの区間】

当該区間は、浦佐駅西側地域において、3・4・12国道17号浦佐バイパス線と浦佐駅方面を接続する幅員16mの計画である。しかし、将来人口が減少傾向にある

こと、沿線は主に近隣商業地域に指定されているが住居系の建築物が多いこと、今後、新たな開発などに伴う将来的な歩行者の大幅な交通量の増加が見込まれないことなどから、両側に歩道を設置する必要性が低い。

そのため、当区間の将来交通量及び現行の道路構造基準に基づき、都市計画道路の幅員を16m（歩道3.5m両側設置、停車帯兼路肩1.5m両側設置）から10m（歩道2.5m片側設置、路肩0.75m両側設置）に変更する。

【3・4・2 西浦佐駅前線から終点（3・4・6 浦佐茗荷沢線）までの区間】

当該区間は、交通量の増加に伴う交通を円滑に処理するため、浦佐駅西側地域において、3・4・12 国道17号浦佐バイパス線（南方面）と現国道17号（北方面）を接続する計画であった。しかし、将来人口が減少傾向にあり、今後、交通量の増加が見込まれないことや、計画幅員ではないが自動車や歩行者の通行が可能な現道があること、拡幅整備による沿線市街地への影響や、地元における既存コミュニティ維持の要望を踏まえ、当該区間を廃止する。

（4） 3・4・6号 浦佐茗荷沢線

本路線は、浦佐駅東側地域において魚野川左岸と右岸の3・4・12 国道17号浦佐バイパス線を接続しており、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。旧3・4・4 市野江本町線を起点とし3・4・12 国道17号浦佐バイパス線を終点とする幅員16mの都市計画道路（昭和48年5月18日当初決定、令和2年7月28日最終決定）である。

当路線は、魚野川左右岸の各市街地を接続するほか、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。

【起点（旧3・4・4 市野江本町線）から3・4・3 芹田北島線までの区間】

当該区間は、魚沼基幹病院方面と浦佐駅西側地域を結ぶ区間であり、鉄道（上越新幹線、上越線）と現国道17号との立体交差の計画である。しかし、将来交通量推計では約7百台/日と少なく、整備しても費用対効果が小さいこと、現在、平面交差（踏切）ではあるが代替となる県道下折立浦佐停車場線があり自動車と歩行者の通行機能は確保されていることから、当該区間を廃止する。

（5） 3・6・7号 上島前島線

3・6・7 上島前島線は、浦佐駅東側地域と3・4・12 国道17号浦佐バイパス線を結ぶ幹線街路として、3・4・12 国道17号浦佐バイパス線を起点とし3・4・3 芹田北島線を終点とする総延長約380m、幅員10mの都市計画道路（昭和48年5月18日

当初決定、平成19年4月1日最終決定)である。

本路線の沿線は、3・4・12国道17号浦佐バイパス線の嵩上げ区間へのアクセス道路であるため沿線利用はできず、現国道17号が一部重複している。

本路線は、浦佐駅東側地域と3・4・12国道17号浦佐バイパス線を結ぶ路線であるが、現在整備が進められている国道17号浦佐バイパスの供用や、接続する3・4・3芹田北島線の一部区間の廃止により本路線の将来交通量は減少が見込まれることや、現国道17号が本路線の代替となる交通機能を有していることから、当該区間を廃止する。

(6) 3・5・9号 本町新町線

3・5・9本町新町線は、浦佐駅西側地域で旧3・4・4市野江本町線を起点とし浦佐駅西側地区北側の用途地域境を終点とする幹線街路として、総延長約590m、幅員12mの都市計画道路(昭和48年5月18日当初決定、平成19年4月1日最終決定)である。

本路線の沿線は住居系と工業系の用途地域の指定がなされているが、本路線を整備した場合における将来交通量推計では約5百台/日しか見込まれないことや、本路線を廃止した場合でも、周辺の道路の交通量に大きな変化は無く、交通処理上、特に問題は無いことが確認された。

更に、本路線が接続する旧3・4・4市野江本町線等も一部区間が廃止されることで、起点側に接続する幹線街路が廃止される。

以上により、都市計画決定以降の本路線周辺における土地利用の状況並びに今後も大きな市街地開発が見込まれないこと、また、近年の自動車交通量の減少傾向などの社会情勢を踏まえると、今後の新たな道路の整備の必要性は低下していることから、本路線を廃止する。

(7) 3・4・12号 国道17号浦佐バイパス線

3・6・7上島前島線の廃止に伴い、当路線との交差点部において当路線の隅切形状が変更となるため、都市計画道路の区域の変更を行う。

(8) 3・4・14号 田町線

3・4・14田町線は、浦佐駅西側地域で新3・6・4市野江本町線を起点とし3・4・12国道17号浦佐バイパス線を終点とする幹線街路として、総延長約220m、幅員16mの都市計画道路(昭和48年5月18日当初決定、平成19年4月1日最終決定)である。

本路線は道路ネットワーク形成上必要な路線であるが、本路線を整備した場合における将来交通量は推計で約8百台/日しか見込まれないことや、本路線を廃止

した場合でも、周辺の道路の交通量に大きな変化は無く、交通処理上、特に問題は無いことが確認された。

以上により、都市計画決定以降の本路線周辺における土地利用の状況並びに今後も大きな市街地開発が見込まれないこと、また、近年の自動車交通量の減少傾向などの社会情勢を踏まえると、今後の新たな道路の整備の必要性が低下していることや、新 3・6・4 号市野江本町線が本路線の代替となる交通機能を有していることから、本路線を廃止する。

(9) 8・7・1号 浦佐東西線

8・7・1 浦佐東西線は、3・4・6 浦佐茗荷沢線の鉄道との立体交差区間における自転車歩行者専用道路として都市計画決定された特殊街路である。そのため、JR(上越新幹線、上越線)と立体交差する計画であり、旧 3・4・4 市野江本町線を起点とし 3・4・3 芹田北島線を終点とする総延長約 270m、幅員 4.5mの都市計画道路(平成 6 年 3 月 4 日当初決定、平成 19 年 4 月 1 日最終決定)である。

浦佐駅東西における地区内及び本路線沿線において、今後新たな開発などにより、自転車や歩行者の交通量の大幅な増加は見込めないことや、県道下折立・浦佐停車場線の他、横断歩道橋が本路線の代替となる交通機能を有していることから、歩行者の通行上の道路ネットワークは確保されていることから、本路線を廃止する。

■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・4・2	西浦佐駅前線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 240m 内訳 ・地表式 W=18m : L=約 240m	地表式	2車線	18m	幹線街路との平面交差 2箇所	
	構造形式の内訳		なお、南魚沼市浦佐地内に浦佐駅西口駅前広場を設ける。(面積：約 3,500 m ²)								
	3・4・3	芹田北島線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 1,000m 内訳 ・地表式 W=16m : L=約 310m W=18m : L=約 690m	地表式	2車線	18m	幹線街路との平面交差 2箇所	
	3・6・4	市野江本町線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 970m 内訳 ・地表式 W=10m : L=約 970m	地表式	2車線	10m	幹線街路との平面交差 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 1,480m 内訳 ・地表式 W=14m : L=約 470m W=16m : L=約 1,010m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差 4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	17m		
	構造形式の内訳		南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐		総延長 約 420m 内訳 ・嵩上式 W=14.5m : L=約 420m	嵩上式		14.5m		
					総延長 約 6,170m 内訳 ・地表式 W=17m : L=約 6,170m	地表式		17m	幹線街路との平面交差 4箇所		

下線部を変更

(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・2	西浦佐駅前線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 240m 内訳 ・地表式 W=18m : L=約 240m	地表式	2車線	18m	幹線街路との平面交差 2箇所	
	構造形式の内訳		なお、南魚沼市浦佐地内に浦佐駅西口駅前広場を設ける。(面積：約 3,500 m ²)								
	3・4・3	芹田北島線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 1,230m 内訳 ・地表式 W=16m : L=約 540m W=18m : L=約 690m	地表式	2車線	18m	幹線街路との平面交差 3箇所	
	3・4・4	市野江本町線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 1,360m 内訳 ・地表式 W=16m : L=約 1,360m	地表式	2車線	16m	幹線街路との平面交差 4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=14m : L=約 470m W=16m : L=約 1,300m	地表式	2車線	16m	JR上越線と立体交差1箇所 JR上越新幹線と立体交差1箇所 国道17号と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所	
	3・6・7	上島前島線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 380m 内訳 ・地表式 W=10m : L=約 380m	地表式	2車線	10m	幹線街路との平面交差 2箇所	
	3・5・9	本町新町線	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	南魚沼市浦佐	総延長 約 590m 内訳 ・地表式 W=12m : L=約 590m	地表式	2車線	12m	幹線街路との平面交差 1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	17m		
	構造形式の内訳		南魚沼市 浦佐	南魚沼市 浦佐		総延長 約420m 内訳 ・嵩上式 W=14.5m :L=約420m	嵩上式		14.5m		
						総延長 約6,170m 内訳 ・地表式 W=17m :L=約6,170m	地表式		17m	幹線街路との 平面交差 6箇所	
	3・4・14	田町線	南魚沼市 浦佐	南魚沼市 浦佐	南魚沼市 浦佐	総延長 約220m 内訳 ・地表式 W=16.0m :L=約220m	地表式	2車線	16m	幹線街路と 平面交差3 箇所	
特殊街路	8・7・1	浦佐東西線	南魚沼市 浦佐	南魚沼市 浦佐	南魚沼市 浦佐	総延長 約270m 内訳 ・地表式 W=4.5m :L=約270m	地表式	二	4.5m	JR上越線と立 体交差1箇所 JR上越新幹線 と立体交差 1箇所 幹線街路浦佐 茗荷線と平面 交差 幹線街路芹田 北島線と平面 交差	自 転 車 歩 行 者 専 用 道 路

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・4・2	西浦佐駅前線	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・3	芹田北島線	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・4	市野江本町線	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・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・6・7	上島前島線	南魚沼市 浦佐 の一部	南魚沼市 浦佐 の一部		
3・5・9	本町新町線	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・14	田町線	南魚沼市 浦佐 の一部	南魚沼市 浦佐 の一部		
8・7・1	浦佐東西線	南魚沼市 浦佐 の一部	南魚沼市 浦佐 の一部		