

魚沼都市計画道路の変更（魚沼市決定）

都市計画道路中 3・4・9 号駅前通り線を 3・5・9 号駅前通り線に名称を改め、次のように変更する。

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・9	駅前通り線	魚沼市堀之内字関下	魚沼市堀之内字稲荷	魚沼市堀之内字関下	約 290m	地表式	2車線	12m	幹線街路と平面交差 2 箇所	

〔区域及び構造は計画図表示のとおり〕

理由

長期未着手となっている都市計画道路について、時間の経過による人口減少や自動車交通需要の鈍化等、社会情勢の変化に対応するため見直しを行った結果、都市計画道路の変更を行うものである。

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、必要不可欠な都市施設の1つであり、本市においてもこれまでに16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の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60年代に都市計画決定されており、全路線とも都市計画決定後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制限がかかり、長期にわたって地権者の土地利用に制限を与えている側面もある。

魚沼市都市計画マスタープランでは、都市における道路ネットワークについて、関越自動車道、国道17号を広域幹線道路とし、市内の各拠点や集落を結ぶ道路、国道や主要地方道を連絡する道路、市街地や集落の骨格を形成する道路、主要観光道路として都市計画道路を位置づけている。一方で、整備が進まない都市計画道路については、そのあり方や幅員構成など、都市計画道路の再編・見直しを検討するとある。

2. 都市計画の必要性

都市計画道路は、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。

このため、現在の社会情勢や本市を取り巻く環境の変化を踏まえ、必要最小限の幅員に見直すために、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・9号 駅前通り線（旧3・4・9号駅前通り線）

当路線は、昭和 63 年に将来交通量の増大と土地利用を考慮し、機能的な都市活動と良好な都市環境の確保を図るために都市計画決定され、JR 堀之内駅と商店街を結ぶ堀之内市街地の軸となる補助幹線道路である。

沿道は住宅地が形成されており、人口減少の中、都市計画道路の整備において、土地利用や地域コミュニティに与える影響は大きい。また、この路線周辺は、平成 28 年度に策定した立地適正化計画において、居住誘導区域及び都市機能誘導区域に設定していることから今後、都市機能の誘導を図るとともに、これからのまちづくりに相応しい道路整備を行う必要がある。

【3・3・1 国道 17 号線から終点までの区間】

当初の計画では、冬期の状況を考慮して 1 次堆雪幅として $W=1.75\text{m}$ 、冬期路肩として $W=0.25\text{m}$ （市街地部なので縮小値）の合計、路肩を $W=2.0\text{m}$ として、計画していた。

最近の降雪データを踏まえると本来堆雪幅としては $W=1.25\text{m}$ 必要であり、 $W=2.00\text{m}$ あれば停車帯（ 1.5m ）としても機能できる。しかし、当初の都市計画決定時において、沿線の用途地域は近隣商業であり、車両の路上停車の需要が多くなることが見込まれたため、停車帯を設ける計画であった。しかし、商業統計調査によると、堀之内地区の従業者数は平成 6 年をピーク（609 人）、年間商品販売額は平成 9 年をピーク（164 億円/年）に減少しているほか、沿道の現状は、住宅系の建物用途が多く、今後も建物用途に大きな変化はないと見込まれるため、路上停車需要は少ないと考えられる。

そのため、今後の道路利用状況及び沿線のコミュニティの維持を図るため、堆雪幅・停車帯を設けないこととし、路肩幅員を 2.0m から 0.5m に変更する。また、自転車歩行者道について、当初の都市計画決定時は、JR 堀之内駅前通りであり、沿線の将来の市街化と将来自動車交通量の増大を見込んで自転車歩行者道を設けることとしていた。しかし現在は、将来自動車交通量が減少傾向にあること、また、今後も著しい自転車歩行者交通量の増加は見込めず、自転車歩行者道の必要性が低いことから歩道に構造変更することとし、幅員を 3.0m から 2.5m に変更する。

上記により、本路線の 3・3・1 号国道 17 号線から終点までの約 230m について、道路幅員を 16m から 12m に変更する。

(参考) 【起点から 3・3・1 国道 17 号線までの区間】

J R 堀之内駅は、朝夕（通学時・帰宅時）の高校生の送迎車両が多く、堀之内駅～国道 17 号間の自動車交通量が多い。また、本区間は通学を主とする高校生を中心とした歩道利用も多い状況である。よって、起点（J R 堀之内駅）から 3・3・1 国道 17 号線間は、現計画をそのまま継続する。

■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・ <u>5</u> ・9	駅前通り線	魚沼市堀之内字関下	魚沼市堀之内字 <u>稲荷</u>	魚沼市堀之内字関下	約 290m	地表式	2車線	<u>12m</u>	幹線街路と平面交差2箇所	

(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・ <u>4</u> ・9	駅前通り線	魚沼市堀之内字関下	魚沼市堀之内字 <u>浦之島</u>	魚沼市堀之内字関下	約 290m	地表式	2車線	<u>16m</u>	幹線街路と平面交差2箇所	

下線部を変更

■魚沼都市計画道路を変更する土地の地名一覧

名称		変更前	廃止する区域	追加する区域	変更後
3・5・9	駅前通り線	魚沼市 堀之内字浦之島・字百代・字関下・字稲荷 の各一部	魚沼市 堀之内字浦之島・字百代・字関下・字稲荷 の各一部	/	魚沼市 堀之内字百代・字関下・字稲荷 の各一部