

湯沢都市計画道路の変更(秋田県決定)

都市計画道路中 1・3・1号 湯沢高速線ほか 4 路線を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 経由地	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	
自動車専用道路	1・3・1	湯沢高速線	湯沢市 桑崎 字上谷地	湯沢市 岩崎 字下川原	湯沢市 関口	約 17,880m	地表式	4 車線	23.5m	JR東日本奥羽本線と立体交差 1 箇所 幹線街路と立体交差 3 箇所	
	3・4・1	新国道線	湯沢市 岩崎 字下川原	湯沢市 関口字除柳	湯沢市 杉沢 字戸石崎	約 8,780m	地表式	2 車線	16m	JR東日本奥羽本線と立体交差 2 箇所 自動車専用道路湯沢高速線と立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 8 箇所 区画街路と平面交差 1 箇所	W=16m L=6,980m W=19.5m L=1,800m
幹線街路	車線数の内訳		2車線			約 6,980m					
			4車線			約 1,800m					
	3・3・7	山田線	湯沢市 千石町 一丁目	湯沢市 字中野々目	湯沢市 字小豆田、 中野、万石	約 900m	地表式	2 車線	27m	JR東日本奥羽本線と立体交差 1 箇所 自動車専用道路湯沢高速線と立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 2 箇所	
	3・4・12	旧国道線	湯沢市 前森二丁目	湯沢市 田町二丁目	湯沢市 柳町二丁目、 大町一丁目	約 1,330m	地表式	2 車線	16m	幹線街路と平面交差 4 箇所	
	3・6・19	湯沢インター 岩崎線	湯沢市 字沖鶴	湯沢市 岩崎 字南一条	湯沢市 森字嶽ノ下	約 4,320m	地表式	2 車線	11m	幹線街路と平面交差 1 箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由

将来都市計画道路網を検討した結果、次のとおり変更を行う。

1・3・1号 湯沢高速線については、構造について所要の変更を行うとともに、新たに車線数を 4 車線に決定する。

3・4・1号 新国道線については、構造について所要の変更を行うとともに、新たに車線数を 2 車線及び4車線に決定する。

3・3・7号 山田線については、新たに車線数を 2 車線に決定する。

3・4・12号 旧国道線ほか幹線街路 1 路線については、構造について所要の変更を行うとともに、新たに車線数を 2 車線に決定する。

変更理由書

秋田県湯沢市では、平成 19 年に都市計画道路湯沢高速線(一般国道 13 号(東北中央自動車道)湯沢横手道路)が開通し、現在山形県境へ連絡する東北中央自動車道が一部供用開始を含めて全線事業化となっている。

一方で、市内の都市計画道路は、長期未着手の都市計画道路が存在しており、ネットワークの変化に対応した都市計画道路網の再検証が必要となった。

平成30年3月に改訂した「湯沢市都市計画マスタープラン」では、社会情勢、将来需要を見据えて都市計画道路網を見直すこととしている。また、山形県境に位置する雄勝地域の将来像として、「道の駅おがち」をまちづくりの起点とし、地域資源を活かしながら魅力を高めていくことで交流人口の拡大を目指すこととしている。

市では、マスタープランの方針に従い、都市計画道路の見直しのために令和元年から令和2年にかけて「湯沢市総合都市交通体系調査」を実施し、また、令和3年8月には「道の駅おがち「小町の郷」周辺の活性化に係る基本構想」を策定した。

今回はこれらの方針に基づき、社会情勢等の変化に対応した都市計画道路網と、湯沢高速線の雄勝こまち IC を変更するものであり、各路線の主な変更理由は以下のとおりである。

1・3・1 号 湯沢高速線

1・3・1 号湯沢高速線は、昭和62年の第四次全国総合開発計画で策定された高規格幹線道路網計画に伴う、湯沢・横手間における高速交通体系整備の一環として平成4年に当初決定し、平成5年に現在の雄勝こまち IC まで延長を変更し、有料道路事業として整備される予定であったため、起点である雄勝こまち IC については、料金所を含めたトランペット型の IC とし、車線数未決定で現在の計画となっている。

当該路線は、マスタープランでは、物流の効率化や産業振興、交流人口拡大に大きく寄与するとともに、冬期降雪時の円滑な移動の確保や市街地内の道路の混雑緩和などの役割を担う広域幹線道路として位置づけている。

また、「道の駅おがち「小町の郷」周辺の活性化に係る基本構想」により、道の駅おがちの利用促進や休憩及び周辺施設も含めた防災の機能強化のため、道の駅おがちと雄勝こまち IC とのアクセスの改善の必要性が示され、雄勝こまち IC 形状について変更が必要となった。

当該路線では、冬期の大雪による影響で通行止めが発生する等、交通への影響が発生しており、冬期の交通機能確保に向け、4車線化を含めた機能強化の対策検討が引き続き必要である。

以上より、都市計画法施行令第6条に基づき、路線の重要性を踏まえ都市計画道路網における位置付けを明確にするべく車線数を4車線として決定する。また 3・4・14 号 弁天線、3・4・16 号 元清水線、3・4・17 号 中野線の廃止(すべて湯沢市決定)、3・4・11 号 駅西線、3・4・15 号 清水町線、7・6・4 号 西新町線の一部廃止(すべて湯沢市決定)に伴い、地表式の区間における幹線街路との立体交差箇所数を変更する。併せて、道の駅おがちと雄勝こまち IC のアクセス改善のため都市計画道路区域と共に起点位置を変更する。

3・4・1号 新国道線

3・4・1号新国道線は、昭和27年に激増する交通量に対応するため当初決定し、昭和56年に起終点の変更及び標準幅員の変更、平成4年に高速交通体系整備に伴い起点と延長を変更した。現在、沿線には商業施設、消防署や警察署が立地し、マスタープランでは、物流の効率化や産業振興、交流人口拡大に大きく寄与するとともに、冬期降雪時の円滑な移動の確保や市街地内の道路の混雑緩和などの役割を担う広域幹線道路として位置づけている。

当該路線は、昭和56年決定の標準幅員に基づき2車線及び一部4車線で供用しており、決定した標準幅員で沿線の開発が進み、商業施設等が立地している状況である。

以上より、都市計画法施行令第6条に基づき、路線の重要性を踏まえ都市計画道路網における位置付けを明確にするべく車線数を2車線及び4車線として決定する。また、3・4・14号 弁天線、3・5・5号 山手線、3・5・6号 木山方通り線の廃止(すべて湯沢市決定)に伴い、地表式の区間における幹線街路との平面交差箇所数を変更する。

3・3・7号 山田線

3・3・7号山田線は、昭和35年に激増する交通量に対応するため当初決定し、昭和55年に鉄道との立体交差による標準幅員の変更、昭和56年に都市計画道路の再編成に伴い延長を変更した。現在、沿線には商業施設が立地し、マスタープランでは、地域拠点相互や市内の主要施設等を連絡する市内幹線道路として位置づけている。

当該路線は、昭和55年決定の標準幅員に基づき2車線で供用しており、決定した標準幅員で沿線の開発が進み、商業施設等が立地している状況である。

以上より、都市計画法施行令第6条に基づき、路線の重要性を踏まえ都市計画道路網における位置付けを明確にするべく車線数を2車線として決定する。

3・4・12号 旧国道線

3・4・12号旧国道線は、昭和56年に都市計画道路の再編成に伴い決定された。現在、沿線には商業施設が立地し、マスタープランでは、市街地内の道路網の骨格を形成し、良好な歩行空間を備えた市街地幹線道路として位置づけている。

当該路線は、昭和56年決定の標準幅員に基づき2車線で供用しており、決定した標準幅員で沿線の開発が進み、商業施設等が立地している状況である。

以上より、都市計画法施行令第6条に基づき、路線の重要性を踏まえ都市計画道路網における位置付けを明確にするべく車線数を2車線として決定する。また、3・5・5号 山手線の廃止(湯沢市決定)に伴い、地表式の区間における幹線街路との平面交差箇所数を変更する。

3・6・19号 湯沢インター岩崎線

3・6・19号湯沢インター岩崎線は、平成3年に都市計画道路の再編成に伴い決定された。当該路線は、マスタープランでは、物流の効率化や産業振興、交流人口拡大に大きく寄与するとともに、冬期降雪時の円滑な移動の確保や市街地内の道路の混雑緩和などの役割を担う広域幹線道路として位置づけている。

当該路線は、平成3年決定の標準幅員に基づき2車線で供用している状況である。

以上より、都市計画法施行令第6条に基づき、路線の重要性を踏まえ都市計画道路網における位

置付けを明確にするべく車線数を2車線として決定する。また、3・4・14号 弁天線の廃止(湯沢市決定)に伴い、地表式の区間における幹線街路との平面交差箇所数を変更する。

湯沢都市計画道路の変更(秋田県決定) 新旧対照表

【変更前】

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な 経由地		延長	構造 形式	車線 の数	幅員	
自動車専用道路	1・3・1	湯沢高速線	雄勝町 桑ヶ崎 字上谷地	湯沢市 岩崎 字下川原	湯沢市 関口	約 17,870m	地表式	—	23.5m	JR東日本奥羽本線と立 体交差 1 箇所 幹線街路と立体交差 8 箇所	
	3・4・1	新国道線	湯沢市 岩崎 字下川原	湯沢市 関口字除柳	湯沢市 杉沢 字戸石崎	約 8,780m	地表式	—	16m	JR東日本奥羽本線と立 体交差 2 箇所 自動車専用道路湯沢高 速線と立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 11 箇所 区画街路と平面交差 1 箇所	
幹線街路	3・3・7	山田線	湯沢市 千石町 一丁目	湯沢市 字中野々目	湯沢市 字小豆田、 中野、万石	約 900m	地表式	—	27m	JR東日本奥羽本線と立 体交差 1 箇所 自動車専用道路湯沢高 速線と立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 2 箇所	
	3・4・12	旧国道線	湯沢市 前森二丁目	湯沢市 田町二丁目	湯沢市 柳町二丁目、 大町一丁目	約 1,330m	地表式	—	16m	幹線街路と平面交差 5 箇所	
	3・6・19	湯沢インター 岩崎線	湯沢市 字沖鶴	湯沢市 岩崎 字南一条	湯沢市 森字嶽ノ下	約 4,320m	地表式	—	11m	幹線街路と平面交差 2 箇所	

【変更後】

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な 経由地		延長	構造 形式	車線 の数	幅員	
自動車専用道路	1・3・1	湯沢高速線	湯沢市 桑崎 字上谷地	湯沢市 岩崎 字下川原	湯沢市 関口	約 17,880m	地表式	4車線	23.5m	JR東日本奥羽本線と立 体交差 1 箇所 幹線街路と立体交差 3 箇所	
	3・4・1	新国道線	湯沢市 岩崎 字下川原	湯沢市 関口字除柳	湯沢市 杉沢 字戸石崎	約 8,780m	地表式	2車線	16m	JR東日本奥羽本線と立 体交差 2 箇所 自動車専用道路湯沢高 速線と立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 8 箇所 区画街路と平面交差 1 箇所	W=16m L=6,980m W=19.5m L=1,800m
幹線街路	車線数の内訳					約 6,980m					
			2車線								
			4車線			約 1,800m					
	3・3・7	山田線	湯沢市 千石町 一丁目	湯沢市 字中野々目	湯沢市 字小豆田、 中野、万石	約 900m	地表式	2車線	27m	JR東日本奥羽本線と立 体交差 1 箇所 自動車専用道路湯沢高 速線と立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 2 箇所	
3・4・12	旧国道線	湯沢市 前森二丁目	湯沢市 田町二丁目	湯沢市 柳町二丁目、 大町一丁目	約 1,330m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差 4 箇所		
3・6・19	湯沢インター 岩崎線	湯沢市 字沖鶴	湯沢市 岩崎 字南一条	湯沢市 森字嶽ノ下	約 4,320m	地表式	2車線	11m	幹線街路と平面交差 1 箇所		

都市計画の策定の経緯の概要

湯沢都市計画道路の変更

事 項	時 期	備 考
都市計画案の送付	令和 4年 2月14日	
住民説明会	令和 4年 3月10日	
市への意見聴取	令和 4年 4月20日	
市都市計画審議会	令和 4年 5月26日	
市からの意見聴取の回答	令和 4年 6月 6日	
第18条3項大臣同意 事前協議	令和 4年 6月 1日協議 6月29日回答	
計画案の縦覧	令和 4年 6月24日 ～令和 4年 7月 8日	
県都市計画審議会	令和 4年 7月26日	
第18条3項大臣同意 本協議	令和 4年 7月27日協議 8月 4日回答	
決定告示	令和 4年 8月30日	
関係機関との協議経過		
①公安委員会	令和 4年 2月18日協議 2月18日議事録処理	
②道路管理者（国） （NEXCO）	令和 4年 2月24日協議 3月 7日回答 令和 4年 4月22日協議 4月22日議事録処理	
③河川管理者（県）	令和 4年 3月11日協議 3月11日議事録処理	
④公園管理者	なし	
⑤J R	なし	
⑥農政部局（県）	令和 4年 5月10日協議 5月10日議事録処理	
⑦その他	なし	