

質疑応答の概要(北越谷地区)第3回 R1.11

【道路計画に関すること】

Q:東西のネットワークを目的とする上で、右岸案における2か所の交差道路は接続しなければいけないのか。

A:浦和野田線は、東西ネットワークを結ぶことが目的の一つとなっています。そのため、大野島越谷線に接続ができないことにより、その先の足立越谷線までのネットワークが実現できません。大間野南荻島線との接続は、地区内の通過交通を転換するためにも必要と考えています。

Q:東西道路の交通の円滑化を考えるのであれば橋梁案でもいいのではないかと。

A:橋りょう案では大野島越谷線との接続が困難です。大野島越谷線に接続ができないことにより、その先の足立越谷線までのネットワークが実現できません。大野島越谷線と接続することで円滑な交通の確保が出来ると考えています。

Q:右岸案における大野島越谷線と接続できない理由を教えてください。

A:元荒川を通過する箇所が橋梁構造となります。伊勢崎線の高架下に接続させようとすると、道路構造の基準で縦断勾配が確保できないため、接続が出来ないという判断をしています。

Q:右岸案において、元荒川に橋をかければ大間野南荻島線を接続できるのではないかと。

A:元荒川に橋をかけて、大間野南荻島線を右岸側に接続させることは考えていません。左岸案で平面的に接続をさせることを考えています。

Q:右岸案、橋梁案は大野島越谷線と接続不可とあるが、鉄道との関連と合わせて教えてください。

A:右岸案、橋梁案も橋梁構造から伊勢崎線の高架下に接続させることとなります。道路構造の基準から縦断勾配で接続させると、伊勢崎線と道路に必要な高さが確保できないため、接続が出来ないとしています。伊勢崎線の高架下を通せないとすると、上空を通すこととなります。上空を通すと、足立越谷線との接続が不可となるため、東西ネットワークの実現が困難となります。

Q:大野島越谷線の交通量がどの程度か知りたい。

A:今後、示していきます。

Q:経済性でどのように有利なのかを示してほしい。

A:事業効果の高い道路整備を行う必要があると考えています。最も安価である左岸案を経済性で有利とさせて頂きました。

Q:平面図に示した影響エリアについて、細かく説明して欲しい。

A:平面図は、道路が平坦になることを想定して作成しています。平面図の青い線は、道路幅員 25mのエリアを示している。ピンク線である影響エリアは、所有地が道路と接続できなくなる場合など、出入りに必要な道路を確保するエリアとして示しています。

Q:こんなに広い歩道の幅を確保する必要があるのか。

A:道路構造令や条例の規定に基づき決定している。これは、車いすや歩行者が相互通行できる考え方により定められたものです。広い歩道を確保することで利用者の安全面や快適な道路空間の創出ができると考えています。

Q:幅員は、18mで十分ではないか。

A:道路の交通量に合わせて、幅員を決定しています。構造令や条例の規定により、25mの道路が必要と考えています。

Q:国道4号 BP は、25mの道路となっていないではないか。

A:4車線の構造とはなっているが、歩道の幅員は狭いと認識しています。

Q:25m幅の道路ができた場合、高齢者が果たして青信号を渡り切れるのか。

A:信号機のサイクルタイムなど、歩行者や車いすが安全に通行できる道路の建設に努めます。

Q:市民への迷惑を必要最小限にした道路を検討してほしい。

A:市民の方々に配慮した、道路整備に努めていきます。

Q:平面構造とした場合、地区内に車が入ってくる。

小学校が近くにあるので、児童が事故にあわない安全な道路づくりを考えてほしい。

A:安全対策については、しっかり検討していきます。

Q:道路ができることによる地域への交通の流入によって、児童への安全面をどのように考えているのか。

A:学校の先生方と通学路の検討や、安全施設による対策を行っていきます。

Q:当初の都市計画決定から左岸平面案が採用されなかった経緯を教えてください。

A:昭和 34 年の都市計画決定は、元荒川が南荻島地区を通過するショートカット計画があったため、廃川予定敷地に道路を通すとしていました。その後、元荒川のショートカット計画が廃止され、昭和62年に現在の都市計画の線形に変更しています。

その際には、北越谷の土地区画整理が完了直後だったこと、文教大学への影響が著しいことを踏まえ、左岸案の実現が困難としていました。

Q:現在の都市計画決定の時になぜ今の計画が採用されなかったのか。今から考えたら現在の計画決定の考え方がおかしかったのか、何かしらの状況が変わったのか。

A:元荒川は、現状で河川としての機能が十分に確保されているため、自然環境を保全するという考えにより、河川の外に都市計画道路のルートを変更することとしました。

Q:現在の都市計画は環境問題に配慮されていないのか。

A:平成9年に河川法が改正され、これまでの「治水」「利水」に加え、「環境」という考え方が組み込まれました。

Q:国道463号 BP の新浦和橋は、片側 2 車線を 1 車線にして騒音を防音壁で対応しているが、同様の対応をする可能性はあるのか。

A:交通量に応じた 4 車線での整備を考えている。環境調査結果により、影響があると判断されれば、対策を講じます。

Q:国道463号 BP の新浦和橋の車線数は、反対で変更したと聞いている。反対すれば1車線での対応は可能なのか。状況を教えてほしい。

A:計画交通量により必要な車線数を決定しています。

【周辺環境に関すること】

Q:河川、沿道環境などへの影響がない根拠を示してほしい。

A:河川については、河川の中に道路を通す事による河積の阻害や、橋梁の日陰空間による自然生物への影響という点から評価をしています。

沿道環境については、浦和野田線と沿道と接続の可否や、高架構造による住宅や河川への日照の阻害、また構造物による圧迫感、眺望という点から評価しています。

騒音や生物などの影響については、現在、環境に関する調査を実施しています。

調査結果により、影響があると判断されれば、対策を講じます。

Q:河川、沿道環境への影響に対する判断基準は。

A:河川については、河川の中に道路を通す事によって、河積を阻害する、橋梁の日陰空間による自然生物へ影響という点から評価をしています。沿道環境については、浦和野田線と沿道との接続可否、高架構造による住宅、河川への日照の阻害や構造物による圧迫感、眺望という点から評価しています。

Q:将来的な環境に対する影響については、現在調査中ということでしょうか。

A:現在調査しているので、結果については改めて説明したいと考えています。

Q:環境調査により影響が出る結果となった場合、ルートを見直すのか。

A:河川や沿道環境への影響がより少ないルートを選定しています。

調査結果により影響があると判断されれば、今回のルートを前提に対策を講じます。

Q:調査で悪影響という評価の場合、何をどう変えるのか、変える可能性があるのか。

A:調査結果により影響があると判断されれば、今回のルートを前提に対策を講じます。

Q:児童への環境影響はどのように考えるのか。

A:振動、大気などへの影響を調査した結果を踏まえ、環境に影響のない道路づくりを目指して進めていきたいと考えています。

Q:排気ガス、騒音の影響による河川環境への影響について、元荒川の河川敷にいる小さな動植物、この河川敷をなんとかして守ってもらいたい。左岸を再検討していただきたい

A:河川に手を加えないという観点から、左岸案とすることで最大限環境を保全していきます。また、現在、生物や自然に対するなどの調査を行っています。環境に影響のない道路づくりを目指して進めていきたいと考えています。

Q:鴨場への影響について、宮内庁にも意見をきいているのか。

A:意見はきいているが、まだ確認がとれていない。

Q:道路が開通した場合、10tトラックが頻繁に通る、その振動で河川護岸が非常に揺れ、地盤沈下が生じる。道路の振動による護岸への影響について説明してほしい。

A:振動による影響を確認します。

Q:第一回の説明会から多くの住民が、騒音、振動、排気ガスによる健康被害を心配している。左岸案には、避難所としている小学校や、小学生がいる、そのことを踏まえての沿道環境に影響がないという根拠はどこから出ているのか。

A:自然、生活環境に対する調査を実施しています。調査結果により、影響があると判断されれば、対策を講じます。

Q:環境の影響がないという具体的な根拠がなにもない。

A:環境調査を行っているので、結果を報告します。

Q:環境調査は、いつ結果が出るのか。

A:環境調査は、1年以内に結果がまとまるので、皆様に報告したいと考えております。

Q:住民に対する環境影響に関して、しっかり説明してほしい。

A:現在調査を行っているので、結果をまとめてしっかり説明させていただきます。

【事業計画に関すること】

Q: 長期未着工の都市計画道路の見直しについて、国土交通省から通達があるが、検討しているのか。

A: 埼玉県では県内の長期未着手の都市計画道路の見直しを検討していますが、浦和野田線については、見直し路線の対象とはなっていません。本路線は、全体で 8.3 km 区間あり、他の工区では既に整備を進めています。元荒川工区の 1.3 km についても、整備を進めていく考えです。

Q: ルート案毎に対する住居数を教えて欲しい。移転する場合の考えを教えてください。

A: 左岸案、右岸案は約 100 戸、橋梁案は約 30 戸、トンネル案は約 10 戸の家屋に支障があります。

Q: 移転する場合の考え方を教えてください。

A: 移転については、個別に交渉を行い最適な補償を提示させていただきます。

Q: 今後の情報提供をどう考えているのか。

A: 説明会を開催するのか、個別に対応していくのかは検討させていただきます。

【合意形成に関すること】

Q: 次回の説明会開催時期について教えてください。

A: 令和 2 年度を目途に、必要に応じて開催します。

Q: 説明会の日程について、多くの住民が参加できる日時を選定してほしい。この説明会を知らない住民の方が多いので、対策をしてほしい。

A: より多くの方に参加していただけるよう、休日、平日の各日 1 回の説明会を開催しています。時間帯は、会場の利用状況などありますが、極力皆様が参加できる時間で開催していきたいと考えています。説明会の開催にあたっては、「北越谷だより」への掲載や自治会内の回覧、県のホームページにて周知をしています。

【周辺道路に関すること】

Q: 神明町 2 丁目交差点をまず整備して、渋滞を解消すべきではないか。

A: 浦和野田線の整備をすることにより、神明町 2 丁目交差点の渋滞緩和が見込まれると考えています。

併せて、神明町 2 丁目交差点の渋滞対策についても、検討していきます。

Q: 神明町 2 丁目交差点での右折禁止などの対策への経過を教えてください。

A: 右折などの交通規制については、周辺道路への影響を含めて警察と協議を行っています。

Q: 浦和野田線の整備により、神明橋の交通渋滞が緩和されるとのことだが、工事完成までは時間がかかる。前回の説明会で右折禁止の検討をお願いしたが、状況はどうか。

A: 浦和野田線の整備が完了するまでの対策について、右折禁止、信号時差式、信号のサイクルを変える等、警察と協議を行っています。

Q: 国交省の首都圏渋滞ボトルネック対策協議会の資料を見たところ、埼玉県東部地域における渋滞緩和対策として交差点改良、右折レーンの設置、信号現示の調整の実施と書いてある。浦和野田線を整備する以前に、神明町2丁目交差点の渋滞対策を進めるのが望ましいのではないか。これまでの回答では、警察との連携を図っていくと回答しているが、なぜ取り組めていないのか。

A: 浦和野田線の整備が完了するまでの対策について、警察と協議を行っています。

Q: 出津橋との接続はどのようになるのか。

A: イメージパースで描いているように、大間野南荻島線との交差点から出津橋へつなぐ坂路を整備し、アクセスすることを考えています。