

第240回埼玉県都市計画審議会

令和2年2月12日前10時00分開会

場所 ロイヤルパインズホテル浦和

○事務局 定刻になりましたので、ただいまより第240回埼玉県都市計画審議会を開会いたします。

委員の皆様には、お忙しい中御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本日司会を務めさせていただきます埼玉県都市整備部都市計画課、副課長の石川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、委員の出席状況につきまして御報告申し上げます。現在16名の御出席をいただきまして、2分の1以上の定足数に達しております。よって、本日当審議会は成立しておりますことを御報告申し上げます。

ここで、資料の確認をさせていただきます。事前にお送りした資料が、配付資料一覧表、委員名簿、議案概要一覧表、議案書、資料、これは資料1から3までとなっております。続きまして、参考資料、こちらにつきましても1から3までございます。加えて、本日机の上にお配りしておりますのが、次第、座席表でございます。以上でございますが、不足はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

なお、本会議は公開が原則のため、参考資料の意見書の写しの個人情報に関する部分は黒塗りいたしております。また、本日は議題が9件となっておりますので、一部議案の説明が長くなる場合がございますので、あらかじめ御了承いただきたいと思います。

それでは、この後は、審議会条例第5条第1項の規定により、尾崎会長に議事を進行していただきたいと思っております。

尾崎会長、よろしくお願いいたします。

○議長（尾崎） 承りました。

本日は委員の皆様方、大変御多忙の中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。皆様方の御協力をいただき、審議は慎重かつ効率的に進めてまいりたいと存じます。どうぞ御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、まず本日の会議の署名委員でございますが、本審議会運営規則の第5条第2項の規定によりまして、私から指名させていただきますと存じます。本日は、村山委員さん、それから小川委員さんをお願いしたく存じます。よろしくお願いいたします。

次に、本審議会は、埼玉県都市計画審議会の会議の公開に関する取扱要綱に基づきまして原則公開となっております。私といたしましては、本日は非公開にすべきという案件はございません。委員の皆様方いかがでございますでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） ありがとうございます。

それでは、本日の審議会は全て公開で進めさせていただきたいと存じます。

では、事務局にお尋ねします。傍聴の方いらっしゃるでしょうか。

○事務局 いらっしゃいます。

○議長（尾崎） それでは、ここで傍聴者の入場を許可いたします。

〔傍聴者入場〕

○議長（尾崎） では、議事に入ります前に、傍聴者の皆様方に傍聴上の注意を申し上げます。

先ほど事務局よりお配りいたしました傍聴要領、こちらをよく読んで遵守していただきたいと存じます。この傍聴要領に反する場合には退場していただくことがありますので、どうぞ御注意ください。

それでは、まず議第5231号「所沢都市計画区域区分の変更について」、こちらを議題に供します。幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（都市計画課長） 都市計画課長の山科でございます。

それでは、議第5231号「所沢都市計画区域区分の変更」につきまして御説明させていただきます。恐れ入りますが、着席にて説明をさせていただきます。

議案書は5ページから11ページでございますが、前方のスクリーンを御覧ください。

所沢都市計画区域は、所沢市の全域から成り、都心から約30km圏、本県の南西部に位置しております。本議案は、所沢市の若松町地区について市街化区域に編入するものでございます。赤で着色された約14.4haの若松町地区は、既定の市街化区域に隣接しております。本地区は、西武新宿線の航空公園駅から東に約2kmに位置しております。

現在の状況でございます。本地区は、主に農地として利用され、一部は宅地化されております。もともと住居系の市街化区域でございましたが、計画的な市街地整備が行われる見込みがなかったことから、暫定的に市街化調整区域に編入した経緯がございます。このたび土地地区画整理事業による計画的な市街地整備の実施が確実となったことから、市街化区域に編入するものでございます。

これは土地利用計画図でございます。図上の黄色で着色された区域は、住宅ゾーンを示しております。黒い線で囲われた区域は、既に宅地開発が行われた街区であり、今回新たに整備する地区と一体的に市街地を形成することとしております。

次に、区域区分の計画書でございます。表の下段の備考欄でございますように、今回の地区面積約14.4haを市街化区域に編入することに伴い、市街化区域の面積が約2,782haから約2,796haになります。この都市計画の変更について2週間案を縦覧に供したところ、賛成38通の意見書の提出がございました。意見書の要旨と県の見解は資料1に、意見書の写しは参考資料1にまとめておりますので、前方のスクリーンと併せて御覧ください。今回提出された意見につきましては、3つの要旨にまとめさせていただきました。要旨ごとに県の見解について御説明いたします。

まず、要旨1、農地の周囲に住宅が建ち並び、農作物を作っても肥料の臭いや消毒の臭いが苦情

となるため、耕作が難しくなっている。また、高齢となり農業の後継者がいないため、定期的な農地の維持管理もできない状況となっている。開発を取り巻く状況は変化してきている。今こそ計画的なまちづくりによって市街化区域に編入されることを熱望するとの意見でございました。要旨1への県の見解といたしましては、若松町地区につきましては、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の実施が確実となったことなどから、市街化区域に編入するものでございます。

続きまして、要旨2、農家の多くは高齢化し、後継者もいないことなどにより畑も適切な管理がなされていない場所が多く見受けられる。計画的なまちづくりを実現し、道路網、下水道網の整備と調整池の設置により防災安全性などが確保されて、新たに多くの人々が住まうにぎわいのある市街地になることを期待している。このため、一日でも早い市街化区域編入を強く望むとの意見でございました。要旨2への見解といたしましては、土地区画整理事業などにより道路や下水道、調整池などの都市基盤が整備される計画でございます。早期に市街化区域への編入ができるよう、手続を進めてまいります。

最後に、要旨3、日常的な利便性や交通安全にも課題のあるような道路環境となっている。また、消防活動困難区域も存在する。早急に土地区画整理事業などによるまち全体の計画的な整備によって、安全安心なまちづくりを実現し、将来に向けて維持増進されるためにも、早急に市街化区域編入となることを要望するとの意見でございました。要旨3への見解といたしましては、道路につきましては、土地区画整理事業などにより新設または拡幅するとともに、交差点部には隅切りを設ける計画でございます。これらの整備により、利便性及び安全性の向上が図られ、消防活動困難区域が解消される予定でございます。安全安心なまちづくりを目指して、早期に市街化区域への編入の手続を進めてまいります。

意見書の要旨及び県の見解につきましては以上でございます。また、この都市計画の変更の案について、所沢市に対して意見を照会しましたところ、賛成との回答をいただいております。

議第5231号の説明は以上でございます。よろしく御審議お願い申し上げます。

○議長（尾崎） ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございますでしょうか。いかがでしょうか。ございませんでしょうか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） それでは、議第5231号の議案について採決をいたします。

原案のとおり決定することに御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） ありがとうございます。

では、御異議ないものとして本案は原案のとおり決定いたします。

では、続きまして議第5232号「草加都市計画区域区分の変更について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（都市計画課長） 次に、議第5232号「草加都市計画区域区分の変更」につきまして御説明いたします。

議案書は13ページから19ページでございますが、前方のスクリーンを御覧ください。

草加都市計画区域は、草加市、八潮市、三郷市の全域から成り、都心から約20km圏、本県の南東部に位置しております。本議案は、三郷市の三郷北部地区について市街化区域に編入するものでございます。赤で着色された約24.6haの三郷北部地区は、既定の市街化区域に隣接しております。本地区は、県道葛飾吉川松伏線の沿道に位置しており、南側には東京外環自動車道、外環三郷西インターチェンジや首都高速道路及び常磐自動車道の三郷インターチェンジにアクセスしやすいことから、交通の利便性が高く、産業の立地に適した地区でございます。

現在の状況でございます。本地区は、吉川市と三郷市の市街化区域に隣接しており、主に農地として利用されております。このたび土地区画整理事業による計画的な市街地整備の実施が確実となったことから、市街化区域に編入するものでございます。

これは土地利用計画図でございます。本地区は、交通の利便性の高さを生かし、工業の土地利用を図る計画でございます。土地区画整理事業により造成や道路、公園等の都市基盤を整備いたします。

次に、区域区分の計画書でございます。表の下段の備考欄にございますように、今回の地区面積約24.6haを市街化区域に編入することに伴い、市街化区域の面積が約5,294haから約5,319haとなります。この都市計画の変更について2週間案を縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。また、草加都市計画区域を構成する草加市、八潮市、三郷市に対して意見を照会しましたところ、全市から賛成との回答をいただいております。

議第5232号の説明は以上でございます。よろしく御審議お願い申し上げます。

○議長（尾崎） では、ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） では、議第5232号の議案について採決をいたします。

原案のとおり決定することに御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） ありがとうございます。

では、御異議ないものとして本案は原案のとおり決定いたします。

では、続きまして議第5233号「加須都市計画区域区分の変更について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（都市計画課長） 次に、議第5233号「加須都市計画区域区分の変更」につきまして御説明いたします。

議案書は21ページから27ページでございますが、前方のスクリーンを御覧ください。

加須都市計画区域は、加須市の一部から成り、都心から約50km圏、本県の北東部に位置しております。本議案は、加須市の正能・戸崎地区について市街化区域に編入するものでございます。赤で着色された約5.7haの正能・戸崎地区は、既定の市街化区域に隣接しております。また、本地区の西側には南北に通じる国道122号があることから交通の利便性が高く、産業の立地に適した地区でございます。

現在の状況でございます。本地区は、騎西工業団地に隣接しており、主に農地として利用されております。このたび土地区画整理事業による計画的な市街地整備が確実となったことから、市街化区域に編入するものでございます。

これは土地利用計画図でございます。本地区は、交通の利便性の高さを生かし、工業の土地利用を図る計画でございます。土地区画整理事業により造成や道路、公園等の都市基盤を整備いたします。

次に、区域区分の計画書でございます。表の下段の備考欄にございますように、今回の地区面積約5.7haを市街化区域に編入することに伴い、市街化区域の面積が約1,398haから約1,404haとなります。この都市計画の変更について2週間案を縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。また、加須市に対して意見を照会しましたところ、賛成との回答をいただいております。

議第5233号の説明は以上でございます。御審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○議長（尾崎） ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） では、議第5233号の議案につきまして採決をいたします。

原案のとおり決定することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） ありがとうございます。

御異議ないものとして本案は原案のとおり決定いたします。

では、続きまして議第5234号「羽生都市計画区域区分の変更について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（都市計画課長） 次に、議第5234号「羽生都市計画区域区分の変更」につきまして御説明いたします。

議案書は29ページから35ページでございますが、前方のスクリーンを御覧ください。

羽生都市計画区域は、羽生市の全域から成り、都心から約60km圏、本県の北東部に位置しております。本議案は、羽生市の上岩瀬地区について市街化区域に編入するものでございます。赤で着色された約8.3haの上岩瀬地区は、既定の市街化区域に隣接しております。本地区は、国道122号沿道に位置しており、県道羽生栗橋線を通して東北自動車道羽生インターチェンジにもアクセスがしやすいことから交通の利便性が高く、産業の立地に適した地区でございます。

現在の状況でございます。本地区は、主に農地として利用されております。このたび埼玉県企業局の産業団地整備事業による計画的な市街地整備が確実となったことから、市街化区域に編入するものでございます。

これは土地利用計画図でございます。本地区は、交通の利便性の高さを生かし、工業の土地利用を図る計画でございます。埼玉県企業局により造成や道路、公園等の都市基盤を整備いたします。

次に、区域区分の計画書でございます。表の下段の備考欄でございますように、今回の地区面積約8.3haを市街化区域に編入することに伴い、市街化区域の面積が約805haから約813haとなります。この都市計画の変更について2週間案を縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。また、羽生市に対して意見を照会しましたところ、賛成との回答をいただいております。

議第5234号の説明は以上でございます。よろしく御審議お願い申し上げます。

○議長（尾崎） ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） それでは、議第5234号の議案につきまして採決をいたします。

原案のとおり決定することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） 御異議ないものとして本案は原案のとおり決定いたします。

続きまして、議第5235号「新座都市計画道路の変更について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（都市計画課長） それでは、議第5235号「新座都市計画道路の変更」につきまして御説明いたします。なお、説明が20分程度になることを御承知おきいただきたいと思います。

議案書は37ページから45ページでございますが、前方のスクリーンを御覧ください。

新座都市計画区域は、新座市の全域から成り、都心から約25km圏、本県の南部に位置しております。本議案は、新座都市計画区域内の都市計画道路1路線の変更でございます。まず、本議案に関連する道路の現状につきまして御説明いたします。こちらの図は、東京都と埼玉県をつなぐ幹線道路ネットワークを示したものでございます。本議案の対象路線となっている3・4・1号保谷朝霞線は、都内の調布保谷線と接続し、埼玉県から東京都につながる広域的な幹線道路網の一部となり、交通の円滑化や道路整備を契機とした地域の活性化などが期待される路線でございます。なお、接

続する調布保谷線については、代表幅員36m、4車線の都市計画道路で、平成27年8月に全線開通しております。

それでは、3・4・1号保谷・朝霞線につきまして御説明いたします。本路線は、国道254号との交差点を起点として、調布保谷線との接続部を終点とする延長約4,440m、代表幅員20mの都市計画道路でございます。今回社会状況の変化等を踏まえ、交通量予測及び技術基準等に基づき、検証を行ったところ、幅員27m、4車線の規模が必要となりました、このうち先行して関係機関との調整が調った赤い円で示した一部区間について幅員、線形を変更し、車線数を決定いたします。また、今回の変更に合わせて名称の表記を変更いたします。

具体的な変更内容について御説明いたします。市道第41—03号線、通称産業道路から終点の東京都境までの区間について幅員を27mに変更し、併せて車線数を4に決定するものです。また、道路の線形については、新座市が避難所に指定する新座市立第五中学校体育館などを考慮した線形に変更するものでございます。以上のことから、赤色の部分の区域を追加し、黄色の部分の区域を削除いたします。

この都市計画の変更について、2週間案を縦覧に供したところ、反対4通の意見書の提出がございました。意見書の要旨と県の見解は資料2に、意見書の写しは参考資料2にまとめておりますので、前方のスクリーンと併せて御覧ください。今回提出された意見につきましては、同様の趣旨のものが多数ございましたので、道路建設（計画）に対する意見、将来交通量に対する意見、生活環境に対する意見、住民説明に対する意見の4つに分類いたしました。分類ごとに要旨と県の見解について御説明いたします。

初めに、分類1、道路建設（計画）に対する意見について御説明いたします。

まず、要旨1、幅員27m、4車線の整備には反対であり、当初計画の20mを2車線（片側1車線）で整備することとの意見でございました。要旨1への県の見解といたしましては、本路線は広域的な道路網を形成し、交通の円滑化などを図る路線として計画しております。また、将来交通量は1日当たり約3万台と予測していることなどから、技術基準等に基づき幅員27m、4車線の整備が必要となります。

続きまして、要旨2、幅員27m、4車線が防災に必須ではない。防災道路としての必要性に緊急輸送や延焼防止の例を挙げているが、緊急輸送は18m、延焼防止は12mでも可能であり、この機能を果たすには幅員20mでも可能ではないかとの意見でございました。要旨2への県の見解といたしましては、本路線は緊急輸送や延焼防止などの防災機能だけではなく、広域的な道路網を形成し、交通の円滑化などを図る路線であることを踏まえ、技術基準等に基づき27mの幅員が必要となります。

続きまして、要旨3、幅員27m、4車線で整備することが、人口減少や高齢化、少子化に対応する将来の埼玉県や新座市のまちづくりのためになるのかという側面から検討してほしいとの御意見

でございました。要旨3への県の見解といたしましては、本路線は本県の定める上位計画である都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や新座市の都市計画マスタープランにおいて位置づけされており、道路整備を契機とした地域の活性化等が期待される路線として計画しております。このため、本路線は将来の埼玉県や新座市のまちづくりに寄与するものと考えております。

続きまして、要旨4、道路の工区を産業道路以北と以南に区分せず、全線を対象に事業の概略を示すべきであるとの御意見でございました。要旨4への県の見解といたしましては、事業の概略については都市計画変更素案説明会のほか、過年度の説明会においても全線を対象に整備の方針や検討状況、今後のスケジュール等を示しております。

なお、今回の都市計画道路の変更は、関係機関の調整が調った区間を先行して変更するものでございます。

続きまして、分類2、将来交通量に対する意見について御説明いたします。

まず、要旨1、将来の予測交通量については、2019年9月の説明会では平成22年（2010年）センサスで、過去の説明会では平成17年（2005年）センサスで予測を行っている。この5年間で3割も減少しており、人口や車保有台数も年々減少に転じる中、将来交通量は減るはずである。予測交通量（1日当たり3万台前後）は過大ではないかとの御意見でございます。

要旨2、調布保谷線と交差する放射7号線が全線開通すれば、保谷・朝霞線に流入する車は減少するのではないか。

要旨3、大型道路に特有な誘発交通のようなものがどの程度混ざっているのかとの意見でございました。

要旨1から要旨3への県の見解といたしましては、本路線の将来交通量については、本県の今後の人口動向等を踏まえるほか、放射7号線の全線開通を見込んで算出しております。その結果、2030年時点での交通量を1日当たり約3万台と予測しております。また、約3万台のうち都道府県道以上の道路や2車線以上の市町村道から転換される交通量については見込んでおりますが、道路が整備されたことにより新たに発生する交通量については見込んでおりません。

続きまして、要旨4、国に対し、平成27年センサスのデータの公表を求め、最新時の平成27年センサスで将来交通量を試算した場合、どのような予測となるのか算定してほしい。

要旨5、将来交通量の推計年次を20年後の2040年とするべきではないかとの御意見でございました。

要旨4、5への県の見解といたしましては、平成27年センサスに基づく将来交通需要推計（OD）データは、国の資料でございます。公表には集計作業に時間を要すると聞いており、現在平成27年センサスに基づく将来交通需要推計は公表されていないことから、本路線では最新の平成22年次のデータで将来交通量を予測しております。また、予測年次については、現時点での国の予測データが2030年（令和12年）時点であることを踏まえ完成年次を想定し、2030年時点の予測を実施してお

ります。

続きまして、要旨 6、平成26年の説明会で示した平成17年センサスに基づく 2 車線の交通量予測を平成22年センサスと平成27年センサスに基づき行うこととの御意見でございました。要旨 6 への県の見解といたしましては、本路線の将来交通量は 1 日当たり約 3 万台で、4 車線相当の需要があると確認しております。さらに、本路線は都県をつなぎ、新座市内の南北方向の幹線道路網を強化し、交通の円滑化や生活道路への通過交通流入抑制など、様々な機能を有する道路であることから、4 車線の規模が必要となります。以上のことから、2 車線での将来交通量の算出はしておりません。

続きまして、要旨 7、東京都と埼玉県で同一地点における予測交通量に大きな差が出ていたが、5 年間でこんなに大きな差が出るのか理解できないとの意見でございました。要旨 7 への県の見解といたしましては、都県において交通量の予測に用いたデータや予測を行った時期に違いがあることなどが予測交通量の差と認識しております。

続きまして、分類 3、生活環境に対する意見について御説明いたします。

まず、要旨 1、幅員27m、4 車線の道路を整備した場合に野寺地区の道路勾配の排水対策が十分でないことによる溢水や浸水の影響を受けるのではないかと御意見でございました。要旨 1 への県の見解といたしましては、排水対策については関係機関と調整を図り、適切に処理することとしております。

続きまして、要旨 2、スピードを出す自動車による交通事故が増える。大型車が生活道路に入ってくる不安がある。また、学区や生活圏が分断され、幼稚園や保育所の送迎、小中学校の通学路が変更になるほか、通学路における事故などが心配であるとの御意見でございました。要旨 2 への県の見解といたしましては、本路線の整備により歩行者、自転車、自動車の通行空間が確保されるほか、生活道路への大型車の流入の抑制も期待されるなど、地域の安全性が向上するものと考えております。また、横断箇所や横断方法については、現在の通学路など利用状況を踏まえ、市や交通管理者と協議を行っております。より詳細な安全対策については、事業の実施段階で新座市や交通管理者など関係機関と調整を行い、検討してまいります。

続きまして、要旨 3、今回の変更する区間のみの整備では、産業道路で行き止まることとなるため、産業道路が大渋滞になるのではないかと御意見でございました。要旨 3 への県の見解といたしましては、交通量予測の結果、産業道路との交差点において右折レーンを設置するなど、渋滞対策を行うことで円滑な交通処理が可能となっております。今後も、引き続き交通管理者と調整をしてまいります。

続きまして、要旨 4、沿道の大気汚染、騒音、振動、日照不足が心配される。

要旨 5、環境予測については、2007年のときの環境予測のように、電波障害や日照障害等を含め、丁寧な説明をお願いしたいとの意見でございました。

要旨 4、5 への県の見解といたしましては、本路線の計画変更にあたって、埼玉県環境影響評価

条例の対象事業ではありませんが、自主的に大気汚染、騒音、振動の環境予測を行っております。その結果においては、環境基準等を満足しております。また、現時点では本路線の整備による電波障害や日照障害の調査予定はございませんが、必要に応じて対応してまいります。

続きまして、分類4、住民説明に対する意見について御説明いたします。

要旨1、住民の疑問や不安に答えていただくため、改めて住民説明会や住民との話し合いの場を持ってほしい。そこで出された建設的な意見は計画に反映してほしい。

要旨2、住民の意見を聞き、疑問や不安に答えて事業計画に反映させること。

要旨3、意見交換の場（協議会、連絡会等）の設置は受け入れられなかったが、民間と行政との連携・協働を促進することが重要という国交省の都市計画運用指針（2018年9月）の趣旨を実現していく必要があったのではないかと。

要旨4、都市計画に対する住民の合意形成を円滑化し、都市計画の確実な実現を図る観点から、これまで以上に都市計画手続における住民参加の機会の拡大、都市計画に係る情報公開及び理由の開示等に意を用いていくべきであるという国土交通省、都市計画運用指針に照らしてどう評価されるのか。

要旨5、平成20年5月に計画の見直しに関する要望書（署名6,337筆）を提出するなど、様々な機会を通して意見してきたが、具体的には何も改善されていないとの意見でございました。

要旨1から要旨5への県の見解といたしましては、住民の皆様への説明につきましては、平成18年から説明会を6回開催いたしました。このほか個別の面会にも対応するなど、広く意見を伺う機会を設けております。また、広く意見を募るため、説明会の開催や都市計画法17条の縦覧に当たり、市報への掲載やホームページで周知するほか、電子申請を活用して意見書の提出機会を増やしております。本路線は、その際にいただいた意見等も参考に検討しております。情報公開及び理由の開示等については、説明会の資料、開催結果、都市計画図書等をホームページで公表しております。このため都市計画運用指針の趣旨に基づき対応を図っていると考えております。今後は、用地測量や工事着手前など事業の実施段階の節目ごとに説明会を開催し、地元の皆様のお意見を伺いながら、新座市や交通管理者などの関係機関と調整を行い、検討してまいります。

続きまして、要旨6、公聴会は一回も開かれなかったが、開催にふさわしいものではなかったのかとの意見でございました。要旨6への県の見解といたしましては、本県では都市計画道路の変更における公聴会の開催について、基本的に都市計画の変更の内容が環境影響評価の対象となるような案件や区域区分の変更など、他の都市計画と併せて変更する場合を対象としております。そのため本計画では公聴会に代えて説明会を開催しております。

なお、意見書のうち、都市計画道路の変更に関わらないと思われる御意見につきましては、資料2の最後の2ページに示しております。

意見書の要旨と県の見解については以上でございます。

また、この都市計画の変更の案について新座市に対して意見を照会しましたところ、賛成との回答をいただいております。

議第5235号の説明は以上でございます。よろしく御審議お願い申し上げます。

○議長（尾崎） では、ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございますでしょうか。

はい、どうぞ。

○山本委員 1点お願いいたします。住民の方からお手紙を頂戴しておりまして、この道路の検討過程で新座市から当初計画の20m、2車線で整備するよう埼玉県に要請し、埼玉県もそれを受けて、この方向での検討に入ったという経緯がありますと、しかし県はその後態度を変え、住民の納得を得ることなしに27m、4車線の大型道路で決めようとしているのが現在ですというようなお手紙を頂戴いたしました。ただ、今いろいろ御説明を伺っておりまして、住民説明会等いろいろなさっていることは理解はしているのですが、確認として新座市がもともとの当初計画で整備するように要請したのがいつ頃なのか、そして埼玉県はそれを受けてその方向での検討に入ったという経緯が本当にあって、どの程度御検討されたのかということをちょっとお伺いいたします。

○議長（尾崎） 答弁願います。

○幹事（都市計画課長） 県といたしましては、平成18年頃からの説明の中で、4車線で整備するという意思決定をして、地元の説明に入っております。2車線で検討したというのは、比較のために検討しておりまして、2車線で推計した場合、やっぱり2車線でもたないと、交通量がオーバーしてしまうということで検討したという経緯がございます。それと、市のほうからのお話でございますけれども、市のほうからについては県が平成26年頃からの説明に当たっては市のほうも4車線で整備するということを了解していただいております。

以上です。

○議長（尾崎） 委員さん、いかがでしょうか、今の。

○山本委員 では、ちょっともう一回だけよろしいですか。ありがとうございます。

新座市さんが当初計画の20m、2車線で整備するよう埼玉県に要請されたのはいつ頃、いつの話かだけ、ちょっと確認させてください。

○幹事（都市計画課長） 大変失礼いたしました。平成22年に新座市長から県に2車線、20mで整備する要望書の提出がございます。その後、県と市で調整をいたしまして、平成25年2月に朝霞県土整備事務所の所長から新座市長に、県は4車線で整備するということを伝えております。

○議長（尾崎） 山本委員さん、いかがでしょう。よろしゅうございますか。

○山本委員 はい。

○議長（尾崎） ほかに御質問、御意見は。

村山委員さん。

○村山委員 本件は、広域の要請と、それから地域の要請を両立しなければいけないので、とても難

しい案件だと思います。なので、慎重な審議が必要だと思っています。ここで私自身判断するに当たって、やはりきちっとしたデータを見ながら判断したいということがあります。そのデータというのは、1つは交通予測、それからもう一つは独自でやっていた環境予測になります。

一番手の交通予測に関しましては、もともと2車線で決定していたものを4車線にするという変更なので、4車線だけのシミュレーションで判断はできなくて、やはり2車線と4車線を両方交通予測をして、それで、比較をした上でどちらがいいかということを経験しないといけないというふうに思います。それから、その際も自動車交通量だけいけば、もちろん4車線にしたほうが円滑だという話になるのですが、一方で交通は少し我慢しても生活環境のほうが大事だという判断もあり得るので、これは環境予測の話に行くのですけれども、交通量の評価と、それから生活環境が2車線と4車線ではどう変わるのかということを経験し、きちっとやはり示した上で判断すべき案件かなというふうに思います。

それと、交通のデータなのですけれども、平成27年のセンサスが多分あと、聞くところによると来年度には使えるようになるというふうに、大学でこういうデータを使うものですから聞いておまして、そうすると今早急に判断せずにきちっと最新のデータをもう一回活用しながら、きちっとした予測をしてから判断してもよい案件ではないかなというふうに思います。なので、結論から申し上げますと、現時点で私判断がつかないというのが正直なところです。

以上です。

○議長（尾崎） では、今の御意見、御質問に関しまして、事務局の幹事のほうからいかがでしょう。

○幹事（都市計画課長） この保谷朝霞線の当初決定につきましては、昭和43年に当初の都市計画決定がされております。そのときは車線数を定めるということはしておりません。20mという幅員が決められた経緯がございますが、当時の構造令からすると4車線相当であったということが考えられます。

あと交通予測、最新の交通予測のデータにつきましては、やはり国のほうで最新のデータとして将来交通予測推計（OD表）を持っているのが平成22年のデータが最新版となっておりますので、県としましてはそのデータを使って交通予測をしている状況でございます。地域の安全性という点につきましては、今現在その周辺において県道の保谷志木線などでかなり交通渋滞があると、周辺の生活道路に車がかなり流入しているということがございます。保谷朝霞線が整備されますと、生活道路から逆に幹線道路に大型車などの交通が入ってまいりますので、地域の安全性が高まるのではないかと県としては考えております。

以上です。

○議長（尾崎） 村山委員さん、いかがでしょう。

○村山委員 すみません、今定性的に説明してくださって、わからないことはないのですけれども、まだ心配というような印象ですので、今あるデータで決めるのですけれども、これもし反対意見が

出ていなければそれほどめめないと思うのですが、明らかに市民の皆さんから進め方とか、それから案について反対があるので、やはりきちっとして、もうちょっとちゃんと検討してほしいという要望が出ていますので、しっかりと最新のデータ、もう少し待てば出てくるはずなので、それに基づいて交通量予測をしたり、それから生活環境に関しましても、今御答弁いただいたのは基本的に自動車の交通の話だけなのですけれども、その他の例えばもう2030年になると車以外のモビリティがかなり出てきて、それをどういうふうに道路で受け入れるのかとか、そういう将来のクリエイティブな発想をしないといけない時代に来ているわけです。昔からの経緯で全て決めてしまって、今日も自動車交通量のことだけでこれを決めるのは、少々私は疑問があるなというふうに思います。

それから、東京都側は既に調布保谷線できているわけですけれども、確かに自動車交通は便利になりましたし、実際自分で運転してみると快適な道路ではありますけれども、地域の分断とか、そういうことを考えると必ずしもメリットだけではないので、きちっとやはり2車線でいくのか4車線でいくのかに当たってメリット・デメリットを中立的に評価しないと、適切な判断ができないというふうに私は思います。交通量に関しては、おっしゃるとおりです。ただ、交通量以外のことを市民の皆様言っているわけですから、それに関する評価はしかるべきことをやるべきだというふうに思っております。

以上、意見です。

○議長（尾崎） 今の御意見に関しまして、事務局からお答えはありますか。

○幹事（都市計画課長） 幹線道路27m、4車線というのは地域を分断するということがございませぬ。その地域の分断等、生活環境については、やはり今後は事業が実施される段階で横断方法、通学路の検討だとか、横断箇所、どうやって安全を確保するのかというのを詳細に検討していくことになるかと考えております。

○議長（尾崎） その他、御意見、御質問があれば承りますが、いかがでしょうか。

○田村委員 すみません、3点ちょっと質問させていただきたいのですけれども、1点が先ほど中学校か何かのところ、かぶるところありましたね。あそこの図形、路線ってどういうふうになるのかって詳しく説明がなかったので、御説明をいただきたいと思います。

あともう一点が、意見にもありましたけれども、3・4・1号保谷朝霞線は国道254号まで4車線化を目指しているのに、この産業道路で区切ってしまうのは、普通進めたいのに何でここで一回区切ってしまうのかなというのがちょっと疑問があるので、そこをちょっとお伺いしたいと思います。

もう一点は、先ほど村山委員さんからもお話でありましたけれども、最新の交通量調査でやれということで、平成27年のセンサスが来年出るのですか、何かよくわからないですけれども、私には詳しく。でも、29年の6月6日に国土交通省はこのデータを調査の結果がまとまったということを一回出しているのは、これは何なのか、私にはこの区別がわからないので、ちょっと教えてください。

○議長（尾崎） では、事務局から答弁をお願いします。

○幹事（都市計画課長） まず、新座第五中学校のところの線形の部分でございますが、ここが現在調布保谷線であります。今回もともと20mで都市計画決定されている幅員を27mに拡幅するのですが、現在、新座第五中学校の体育館がございまして、20mの都計のときはかかっていなかった。道路センターを中心に両側を拡幅しますと、体育館が当たってしまうということで、ここの部分だけ線形を振りまして、27mに拡幅した場合でも体育館にかからない線形に変更して、こちら側に拡幅をしているところでございます。

○田村委員 南側ということ。

○幹事（都市計画課長） そうです。南側というか東側のほうでございます。

次に、産業道路までということでございますが、全線4車線の計画だということは地元の説明会の中でも説明をさせていただいておりますけれども、現在その北側の部分、254までの区間については特に254号との接続の部分がかなり高低差がございまして、そこでの技術基準上の検討を今進めておるところでございまして、先行する事業の整備の方向性から、まず産業道路まで都市計画決定をして、現在254までの区間については道路の検討あるいは関係機関との調整を進めているというところで、若干都市計画変更が遅れてしまうという状況でございます。

続きまして、平成29年6月に国のデータをまとめたというのは、国で将来交通の需要予測をして推計をしております。この平成22年のセンサスは実態調査なのですが、それに基づく将来交通需要推計を国土交通省として取りまとめたのが平成29年6月という時点でございます。

○田村委員 22年のものがある。

○幹事（都市計画課長） 22年のセンサスに基づく将来交通予測をまとめたのが29年6月ということでございます。

○田村委員 すみません、道路変更のことよくわかりました。都市計画決定の話では、ちょっとよくわからないのが将来的にここをこういうふうにしたいという県の意向があつて、それって今まで私は都市計画審議会出ていて、将来予測で地元との調整とか何とかというものの前に都市計画というのをやって、それで整備していく方向ですという、県民に示していくのがこの都市計画だというふうに私は認識しているのですけれども、関係機関との調整がつかなくなったり、道路接続部のあれが難しかったりして都市計画が後から来るとするのは、ちょっと私には納得、理解できないのですけれども、これそういう意向であるのだったら先にやっておくべきだというふうに思うのですけれども、それが都市計画道路の整備だったり都市計画だというふうに私は認識しているのですけれども、その部分をちょっともう一度見直す必要、丁寧にやる必要があるのではないかなというふうに思うのですけれども、いかがでしょうか。

○幹事（都市計画課長） かなり以前については、計画のまず線を決めてから、その後事業の実施が立たない間に計画をつくるという都市計画をしていた時代がございましてけれども、現在については

事業の実施をにらんで都市計画変更したり決定したりとする状況でございまして、都市計画決定を、詳細な道路設計をしないまま都市計画決定をしてしまうと、道路設計をした場合に例えば構造物であるとか、また都市計画変更が生ずる場合があるので、現在は事業化をにらんで詳細な設計をしてから都市計画変更するとか都市計画決定するようにしている状況でございます。

○議長（尾崎） 今井委員さん、どうぞ。

○今井委員 委員の今井です。私は道路の専門家ではないのですが、先ほどの御説明で道路が産業道路までになっている理由として、関係省庁との意思疎通がまだ図れていないということがあったのですが、今後その意思疎通が図れる可能性というのはあるのでしょうか。

○幹事（都市計画課長） まだ道路設計が技術上の問題であるとか、そういったところがちょっと254号の現道の部分でありまして、まだ関係機関との詳細な調整まで至っていないという状況でございます。

○今井委員 今後は詰めていけば協議ができるという見通しなのでしょうか。

○幹事（都市計画課長） 道路設計が固まって、あとは市とか交通管理者、警察と調整がつけば都市計画決定に向けて手続を行う予定でございます。

○今井委員 なぜこのような質問をさせていただいたかということ、ちょっとこの図面を見たところ、産業道路とリンクしているから今回はここで分断ということみたいなのですが、ちょっと素人目から見ると、関越自動車道、そのくらいまであったほうがいいのではないかなと、何か御意見の中に産業道路で交通をはけることができるのかというような御質問があったのですが、そういった質問はちょっと割ともっともかなと思われるところもあって、それで関越自動車道まで延びれば、結構交通量が流されるというのでしょうか、そういう感じがしたのです。

○幹事（都市計画課長） 今現在関越自動車道については、自動車専用道路でございまして、基本的に接続はできない状況となっております。幹線道路で接続するところについては、産業道路が2車線で歩道がある大きな幹線道路でありますので、その先に行くと254号という形になるかと思えます。

○今井委員 村山委員のほうからもう少ししたら最新のデータが出るという御意見があったので、関係省庁との協議ができて、もうちょっと見通しがついてから決定するというのもいいのかなというふうにちょっと思いました。

○幹事（都市計画課長） 一番最新のデータ、国土交通省が出したのが平成22年センサスのデータで、平成29年の6月に取りまとめたというお話をさせていただきましたが、この間7年かかってございます。平成27年センサスをもとにした交通需要予測につきましては、まだ国土交通省のほうでいつ出るかというのは、県のほうではちょっと把握しておりません。

以上です。

○田村委員 議長、いいですか。すみません、ぶり返して申し訳ないのですが、先ほど課長の

ほうで22年度のが29年に公表されたと言われていましたけれども、今ホームページ見ると27年度のが29年に公表されています。

○幹事（都市計画課長） それは恐らくセンサスデータ、27年の実測データのほうについては、その時期に公表されている。

○田村委員 一般交通量調査の結果が出ているのですけれども。

○幹事（都市計画課長） それは平成27年センサスのデータでございます。そのもののデータです。

○田村委員 これは適用していないのですか、その交通量調査に。

○幹事（都市計画課長） 適用というか交通予測については適用していないということでございまして、27年のデータについては現状の交通量のデータでございます。

○田村委員 予測ではないと。

○幹事（都市計画課長） 予測ではないということです。

大変申し訳ありません。国のほうで新たな平成22年のセンサスに基づく将来交通予測が出ているのが平成30年2月でございました。大変申し訳ありませんでした。平成22年のセンサスに基づくOD表が配付されたのが30年の2月9日でございました。訂正して、おわび申し上げます。

○議長（尾崎） ちょっと整理しますと、平成22年、27年、実は今年またやるわけですけれども、5年ごとにセンサスが行われていますけれども、これは実際に計測したもの、それを取りまとめるのが2年後ぐらいですか、2年、3年後ぐらいかと思えますけれども、先ほどの今の話の訂正になっていますが、平成22年の結果に基づくセンサスデータに基づく将来交通量の推計データが発出されたのが平成30年でよろしいのですか。8年たっていますね。

○田村委員 ちょっとよろしいですか。

○議長（尾崎） はい、どうぞ。

○田村委員 すみません、それ全く話が違ってきてしまって、すると22年のが30年に出るということは8年かかってしまうところで、でもこれは一般交通量調査の結果でODデータを出していくということなのですね、8年かけて。でも、それは多分これまでの統計上の国のやり方とかが分かれば、多分推計値というのは多分これ出るのはないかなって思うのですけれども、それは出ない、わからないのですか、全く。

○幹事（都市計画課長） 全国の交通量推計に当たっては、国のほうのデータを全部使っておりますので、そのデータをどこからどこに移動するか、人どもの移動、人口動向とかも踏まえて将来需要というのは国のほうで出します。県のほうで予測するのは、どこの道路を使うのか、例えば開通目標時に今事業中のものであるとか、そういったものを全部開通していると仮定して、そうした場合に需要がどの路線を使って、どのぐらいに流れるのかというのを個別に推計するというものでございまして、一番基のデータがないと交通予測というのが一応できない形になっております。

〔「それがよくわからない」と言う者あり〕

○議長（尾崎） よろしゅうございますか。

ほかに御質問、御意見ございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。ございませんでしょうか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） そうしますと、御質問、御意見がないようですので、これで採決としたいと思います。いかがでしょうか。

○田村委員 議長、動議出していいですか。

○議長（尾崎） はい。

○田村委員 すみません、ちょっと課題が多いので、この議案については継続という感じで動議を出させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○議長（尾崎） ただいま継続審議はいかがかというような動議を頂戴したところですが、こちらの動議を採決することに御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） それでは、議第5235号を継続審議とするとの動議については挙手による採決といたします。賛成の方の挙手を求めます。いかがでしょうか。

〔挙手する者多数あり〕

○議長（尾崎） 賛成多数です。では、こちらの議第5235号につきましては、継続審議といたします。ありがとうございました。

では、続きまして議第5236号「和光都市計画道路の変更について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（都市計画課長） それでは、議第5236号「和光都市計画道路の変更」につきまして御説明いたします。説明が25分程度になることを御承知おきください。

議案書は47ページから57ページでございますが、前方のスクリーンを御覧ください。

和光都市計画区域は、和光市の全域から成り、都心から約20km圏、本県の南部に位置しております。本議案は、和光都市計画道路の4路線の変更でございます。まず、本議案に関連する道路の現状について御説明いたします。こちらの図は、埼玉県南西部における主要な道路ネットワークを示したものでございます。図の中央にあります国道254号は、東京都と長野県を結ぶ広域的な幹線道路であり、埼玉県内においては南西部地域を縦貫し、地域の人やものの移動を支える大動脈となっております。この国道254号に並行して、現道の混雑緩和や沿線開発による地域の活性化などの役割を担う路線として、富士見川越バイパスや和光富士見バイパスなどの国道254号バイパスを整備しております。こちらは和光富士見バイパスの整備状況でございます。第1期整備区間である外環から県道朝霞蕨線までの区間は、今年度中に全線の4車線化が完了する予定でございます。

次に、第2期整備区間のうち国道463号から県道さいたま東村山線までの区間は、令和3年度の開

通を目標に工事を進めております。工事が進む和光富士見バイパスの整備効果を最大限に発揮させるためにも、早期の都内方面への延伸が必要となっております。本日御審議いただく和光都市計画道路の変更は、赤い矢印で示した延伸計画に関するものでございます。

それでは、本議案に付議している和光都市計画道路の変更となる路線につきまして御説明いたします。今回の変更は、図中の①から⑤の5路線を同時に行うもので、①の志木和光線の延伸計画に併せて関連する路線も変更いたします。このうち県決定は①から④の4路線、和光市決定は⑤の1路線でございます。各路線の都市計画の現状について御説明いたします。

初めに、3・2・13号志木和光線でございます。本路線は、朝霞市との境を起点とし、外環状道路との交差点に至る延長約640m、代表幅員36mの都市計画道路でございます。次に、3・1・12号外環状道路でございます。本路線は、志木和光線との交差点を起点とし、戸田市との境に至る延長約1,240m、代表幅員62mの都市計画道路でございます。3路線目でございますが、3・4・3号練馬川口線でございます。本路線は、東京都練馬区との境を起点とし、東京都板橋区との境に至る延長約3,880m、代表幅員16mの都市計画道路でございます。4路線目が3・4・4号諏訪越四ツ木線でございます。本路線は、県道と光新座線との交差点を起点とし、吹上赤池線との交差点に至る延長約1,490m、代表幅員16mの都市計画道路でございます。最後に、3・4・5号吹上赤池線でございます。本路線は、練馬川口線との交差点を起点とし、高速外環状道路との交差点に至る延長約1,640m、代表幅員16mの都市計画道路でございます。

それでは、変更内容について拡大して御説明いたします。今回の変更内容は、慢性的に発生している国道254号の混雑を緩和し、東京都と埼玉県をつなぐ交通を円滑にするため、志木和光線の区域を練馬川口線まで延伸するものでございます。また、これに関連して交差する外環状道路との交差構造の変更、練馬川口線の接続部における一部区域の変更、諏訪越四ツ木線の終点位置の変更を行うものでございます。併せて練馬川口線及び外環状道路の車線数を決定いたします。なお、吹上赤池線については市決定により全線を廃止いたします。

それでは、県決定に関わる路線について順次御説明いたします。

初めに、3・2・13号志木和光線についてでございます。本路線の延伸は、新たにルートを決することから、ルートを選定した検討経緯について御説明いたします。まず、接続位置について御説明いたします。図中の円で示す3カ所を選定し、検討いたしました。交差点1は、県道、市道及び区道から成る通称水道道路と国道17号バイパスとの交差点です。接続するためには、首都高速道路の橋桁や橋脚が支障となるほか、ルート上に浄水場や高圧鉄塔などがあることが課題でした。次に、県道練馬川口線と交差する交差点2の白子4丁目交差点と交差点3の吹上観音前交差点でございます。この2カ所については、矢印の板橋区方面から志木和光線へ曲がるための右折レーンの設置が必要となります。検討の結果、交差点2の場合は、交差点間の距離が短いことなどから、必要な長さが確保できませんでした。一方で、交差点3の場合は必要な長さが確保でき、円滑な交通処

理が可能であることが確認されました。以上のことから、接続位置は交差点3の吹上観音前交差点が最適であると考えております。

次に、ルートについて御説明いたします。現在の終点である松ノ木島交差点と交差点3を結ぶルート案を示したものでございます。ルートの選定に当たって学校や病院、鉄塔などの物件の配置、広域的な幹線道路としての線形、既設道路の活用、経済性などの観点から、検討を行い、最終的に図にあるA、B、Cの3案としました。初めに、赤色のA案は県道和光インター線を極力活用し、起点と終点をおおむね直線で結んだルートでございます。次に、青色のB案は、病院と小学校の真横を通すルートで、滑らかな線形を確保するため県道を活用する区間が短くなっております。最後に、黄色のC案は小学校の東側を通過するルートで、3案の中では最も延長が長くなっております。これらの案の比較の結果、距離が最も短く、走行性や練馬川口線との交差形状が最もよい赤色のA案が最適であると考えております。

以上のことから、志木和光線の終点の位置の変更により、本路線の延長を約1,580m延伸し、約2,220mに変更いたします。また、外環状道路との交差部における交通処理を円滑にするため、交差構造を平面交差から立体交差に変更いたします。これにより、外環状道路の都市計画についても志木和光線との交差構造を平面交差から立体交差に変更いたします。併せて、外環状道路の車線の本数を4と定めます。

次に、3・4・3号練馬川口線についてでございます。変更内容は、今回延伸する志木和光線と接続する交差点について、2車線の右折レーンを設置するため、新たに必要となる区域を追加いたします。以上のことから、赤色の部分の区域を追加します。併せて、練馬川口線の車線の本数を4と定めます。

次に、3・4・4号諏訪越四ツ木線についてでございます。変更の内容は、吹上赤池線を廃止することから、道路のネットワークを確保するため、終点の位置を現在の吹上赤池線との交点から延伸する志木和光線との交差部に変更し、区域を延伸します。延伸ルートは、現道と重複する県道と和光インター線の線形を活かすため、一部の線形を変更するとともに、延長を約700m延伸し、約2,190mに変更いたします。以上のことから、図中の赤色の部分の区域を追加し、黄色の部分の区域を削除いたします。

この都市計画の変更について、2週間案を縦覧に供したところ、賛成が1通、反対が12通、合計13通の意見書の提出がございました。また、縦覧期間後に2通の提出がありましたので、参考意見として併せて御報告いたします。意見書の要旨と県の見解は資料3に、意見書の写しは参考資料3にまとめておりますので、前方のスクリーンと併せて御覧ください。今回提出された意見につきましては、同様の趣旨のものが多数ございましたので、道路の建設（計画）に対する意見、計画ルートに対する意見、生活環境に対する意見、住民説明に対する意見の4つに分類いたしました。それでは、分類ごとに要旨と県の見解について御説明いたします。

初めに、分類1、道路の建設（計画）に対する意見について御説明いたします。

こちらは賛成の意見でございます。要旨1、国道254号バイパス建設の話が出てから約40年が経過し、まさに機が熟したと思うとの御意見でございました。県の見解といたしましては、工事が進む和光富士見バイパスの機能を最大限に発揮させるためにも、早期の都内方面への延伸が必要であると考えております。

続きまして、都市計画の決定にかかわる意見、反対についてでございます。まず、要旨1、40年前にも国道254号バイパスの延伸計画があったが、地元住民の反対によって中止となっており、決着済みである。外環道への接続によって自動車が分散できており、そのための外環道であり、延伸そのものの意味がないとの意見でございました。要旨1への県の見解といたしましては、志木和光線は県南西部の主要交通を担う広域幹線道路で、富士見市の国道463号から和光市の外環状道路までの国道254号和光富士見バイパスの一部を担う路線として、昭和55年に都市計画決定されております。本計画は、都内方面へ延伸することで、都県境をつなぐ交通の円滑化や社会経済活動の持続的な発展及び周辺地域のまちづくりに寄与するほか、災害時における広域的な救急活動や物資輸送にも資するものでございます。また、生活道路に流入する通過交通を本路線に転換し、広い歩道を確保することなどにより、地域の安全性の向上などにも資するものと考えております。

続きまして、要旨2、練馬川口線の交通量は4万5,000台、バイパス流入後は4万9,000台と計画されているとのこと、国道254号バイパスは3万6,000台と予定されているので、国道254号バイパスの交通量を練馬川口線に流入させることは無理ではないか。また、これだけの交通量に耐えられる地盤なのかとの御意見でございました。要旨2への県の見解といたしましては、交通量推計を踏まえた検討の結果、志木和光線と県道練馬川口線が交差する吹上観音前交差点に十分な長さの右折レーンを設置することなどにより、円滑な交通処理が図られるものと考えております。また、詳細な道路構造につきましては、今後の現地調査結果や技術基準等に基づき検討してまいります。

続きまして、分類2、計画ルートに対する意見について御説明いたします。

要旨1、計画素案という名の下、事実上決定事項として一方的に押しつける内容である。現存する多くの住宅地を破壊しなければ建設できないものであり、住民の生活を脅かすもの。現在の富士見川越道路は、人家のない地域に作られており、和光市内も同様の措置がなされるべきではないか。

要旨2、古い住宅地を破壊することなく、調整区域を活用するなど、地域住民が納得する道路建設に傾注してほしい。

要旨3、国道254号バイパスが和光市の住宅街へカーブすることに、地権者の9割以上がバイパス延伸案に断固反対の意思を表している。この道路延伸案には多くの地域住民が反対している。これほど多くの反対者がいれば、事業の実現は不可能と思うとの意見でございました。

要旨1から要旨3への県の見解といたしましては、計画検討に当たって現在の土地利用状況や接続先の道路構造、円滑な交通処理、広域幹線道路としての線形などの条件を考慮し、経済性など総

合的に勘案した結果、ルートや基本的な構造を決定しております。なお、今後事業実施の各段階で、住民への説明を丁寧に行うなど、住民の理解が得られるよう努めてまいります。

続きまして、要旨4、住宅街を避けている現行の水道道路を拡幅し、延伸することを要望する。

要旨5、住民は農地と住宅地を避けて、土木技術を駆使、万難を排し、水道道路を拡幅し、延伸することを強く要望する。

要旨6、国道254号バイパスは水道道路を拡幅すれば足りるものである。

要旨7、車への依存が減るため、現況の水道道路の拡幅で十分である。

要旨8、新河岸川の上部を利用して、国道17号バイパスにつなげる方法もあるのではないかとの御意見でございました。

要旨4から要旨8への県の見解といたしましては、水道道路を拡幅するルート案については、水道道路の沿道にある浄水場や高圧鉄塔などの大規模な物件の移転が必要となります。また、水道道路と国道17号との交差部においても、首都高速道路の高架橋が支障となり、大規模な立体交差とする必要がございます。同様に、新河岸川の上部を利用するルート案についても、国道17号バイパスとの交差部において大規模な立体交差とする必要がございます。このため経済性、構造的課題などから、御意見にあるルートの実現は困難と考えております。

続きまして、分類3、生活環境に対する意見について御説明いたします。

まず、要旨1、志木和光線は地下化や高架、位置変更などを駆使し、住居に影響を及ぼさない道路計画を要求する。

要旨2、地域が簡単に横断できず、地域が分断してしまう。高架か地下にするなどして分断を避けてほしい。

要旨3、志木和光線は公共施設へのアクセスを阻害し、地域を分断するなど、地域住民の生活環境への配慮が不十分である。和光市の構想を尊重し、生活環境へ配慮すべきである。

要旨4、志木和光線は耕地整理し、住宅地として整備された地域を斜めに通るため、市民生活の低下と地域の分断につながる。

要旨5、国道254号バイパスの延伸案は、住宅地や事業所を通り抜けてカーブする道路で、地域の生活を分断する。

要旨6、地域の住民にとっても、住宅街の真ん中に道路が貫通し、地域が分断され、コミュニティーが壊されることになる。

要旨7、国道254号バイパスによって地域を分断させることは、通学時、通勤時の危険性、地域の往来が不便となる。

要旨8、今でも笹目通り（練馬川口線）が渋滞しており、成増方面の和光市道（正覚院通り）から笹目通りへの右折が困難な状況である。和光市道に右折計画がない中、下新倉5丁目地区住民はバイパスに囲まれ、陸の孤島になってしまうとの意見でございました。

要旨1から要旨8への県の見解といたしましては、志木和光線の道路の基本的な構造については、沿道利用や周辺道路との接続、道路整備の経済性等を勘案し、平面構造としております。また、志木和光線の沿線地域の円滑な往来を確保するため、横断施設や主要な道路との交差部に信号機を設置する方向で調整しております。詳細な横断施設の位置や構造等については、事業実施段階で地元の皆様の御意見を伺いながら、和光市や交通管理者などの関係機関と調整を行い、検討してまいります。

続きまして、要旨9、国道254号バイパスの性格上、大型車両などの通過交通であり、騒音や排ガス、交通事故などの心配もある。

要旨10、既存住宅地に隣接して国道254号バイパスを通すことは、生活環境の悪化（騒音、振動、大気等）が健康への影響もある。今の静かな住環境を壊さないでいただきたい。

要旨11、国道254号バイパスの延伸案は、農地、住宅地、事業所を大量の車両が通り抜け、騒音、振動、排気ガスが生じ、地域の静かな環境を破壊し、地域の生活を分断する。下新倉小学校の通学区を分断し、通学路の安全が脅かされ、多くの保護者の反対がある。この環境に配慮していない道路が私たちの地域に延伸しないよう、計画を撤回することを要望するとの御意見でございました。

要旨9から要旨11への県の見解といたしましては、本計画による環境への影響を検討した結果、大気、振動、騒音の環境予測について、基準を満たすことが可能となっております。また、志木和光線には車道から10mの環境施設帯を設けるなど、沿道環境に十分配慮した道路整備を行う予定でございます。

続きまして、要旨12、小学生の安全のため、下新倉小学校を避けてその先で曲げてほしい。

要旨13、下新倉小学校の通学区を分断し、通学路の安全が脅かされ、多くの保護者の反対がある。

要旨14、通学路が幅員36mの志木和光線によって分断され、交通安全に大きな不安があるとの御意見でございました。

要旨12から要旨14への県の見解といたしましては、下新倉小学校の通学路などの安全対策については、児童が安全に横断できるよう、横断歩道橋等の横断施設を設置する予定でございます。詳細な横断施設の位置や構造等については、事業の実施段階で地元の皆様の御意見を伺いながら、和光市や交通管理者などの関係機関と調整を行い、検討してまいります。

続きまして、分類4、住民説明に対する意見について御説明いたします。

まず、要旨1、説明会や意見交換会で計画素案に賛成する意見は一切表明されていない。地域住民の意見を全く無視し、都市計画変更案の縦覧を行うことはあまりにも住民を軽視している。

要旨2、変更内容、特に志木和光線のルート案の検討過程が不十分であり、不透明である。

要旨3、技術的、コスト的あるいは各種課題への対応策の有効性といった側面についての情報は公開するか。公開できないのであれば、第三者による検証を行い、その検証結果を公開すべきです。

要旨4、8月の説明会で住民から出された意見、要望（検討するとした内容）についての回答が

ない。

要旨5、都市計画道路の変更を急ぐのではなく、当初から住民と協働した道路開発の取組みを進められることが望ましい。

要旨6、既に着工済みの国道254号バイパスの住民向けの説明会と比較して、著しくバランスを欠く手続による都市計画変更には、その正当性に多分に疑問を持たざるを得ないとの御意見でございました。

要旨1から要旨6への県の見解といたしましては、住民の皆様への説明等につきましては、本路線の変更に関する説明会を昨年8月に行いました。このほか住民の皆様との意見交換会の開催や個別の面会に対応するなど、広く御意見を伺っております。また、都市計画案作成に係る検討内容及び説明会での御質問、御意見に対する県の見解等については、朝霞県土整備事務所のホームページに公開しております。詳細な構造については、事業の実施段階で地元の皆様の御意見を伺いながら和光市や交通管理者など関係機関と調整を行い、検討してまいります。

なお、意見書のうち都市計画変更（県決定）に関わらないと思われる意見につきましては、資料3の9ページ目にお示しをしております。また、縦覧期間外に提出のあった意見書につきましても、参考として要旨のみお示ししております。資料3の最後のページでございます。なお、この御意見につきましては、これまでの御意見と同様の内容となっております。

意見書の要旨と県の見解につきましては以上でございます。また、この都市計画の変更の案について和光市に対して意見を照会しましたところ、賛成との回答をいただいております。

議第5236号の説明は以上でございます。よろしく御審議お願い申し上げます。

○議長（尾崎） ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はいかがでしょうか。

では、村山先生、お願いします。

○村山委員 すみません、志木和光線の線形について、A案、B案、C案とあったと思うのですが、そのうち住民の皆さんの意見を見ると、まだC案のほうが住民の目線から見た時にましなのかなとも思ったのですが、その辺はどのように検討されて、結果的にA案に至ったのか教えてください。

○議長（尾崎） では、答弁願います。

○幹事（都市計画課長） 黄色のC案につきましては、小学校の東側を通るルートでございまして、3案の中では最も延長が長くなっております。あと練馬川口線のタッチのところがスムーズにいかないという点から、やはり現道を十分活用して、線形がいいA案を採用したというところでございます。

以上です。

○議長（尾崎） どうぞ。

○村山委員 住民の皆さんは、このA案、B案、C案も御覧になっていて、A案ということで一応了

承されたということによろしいのでしょうか。あるいは、議論の仕方としてもA案にするということとを事務局側で決めて、それから説明に行っているのでしょうか。

○幹事（都市計画課長） 県のほうでルートを決めて、それで住民の説明を行っているところがございます。もちろんA、B、Cの案を示して、その内容を住民の方には説明をしております。

○議長（尾崎） 村山委員さん、よろしゅうございますか。

○村山委員 はい。

○議長（尾崎） ほかに御質問、御意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） それでは、採決に移りたいと存じます。

原案のとおり決定することに御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） ありがとうございます。

では、御異議ないものとして本案は原案のとおり決定いたします。

続きまして、議第5237号「越谷都市計画道路の変更について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（都市計画課長） それでは、議第5237号「越谷都市計画道路の変更」につきまして御説明いたします。

議案書は59ページから67ページでございますが、前方のスクリーンを御覧ください。

越谷都市計画区域は、越谷市、吉川市及び松伏町の全域から成り、都心から約30km圏、本県の南東部に位置しております。本議案は、越谷都市計画区域内の都市計画道路1路線の変更でございます。今回変更する路線は、3・3・1号越谷吉川線でございます。本路線は、国道4号との交差点を起点とし、県道加藤平沼線との交差点を終点とする延長約8,640m、代表幅員25mの都市計画道路であり、県道越谷流山線と一部重複しております。

今回都市計画を変更する箇所は、赤い円で示した箇所で、1級河川中川に架かる吉川橋の左岸側の副道について一部区域の変更をいたします。具体的な変更内容について、拡大して説明いたします。図面左側が1級河川中川で、吉川橋に取りつく副道は緑色で示しております。この副道は、沿道への自由な出入りの確保並びに市街地形成、防災などの空間機能を確保するために、本線車道に並行して設けられるものでございます。今回の変更は、この副道について近年増加している災害を背景に矢印で示した緊急車両の通行を確保することによる災害時の防災性の向上などを図るため、副道の一部区域を変更するものでございます。このことについて、詳細な設計を行った結果、赤い円で示す2カ所の区域について、赤色で示した箇所を追加し、黄色で示した箇所を削除いたします。

この都市計画の変更について、2週間案を縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。また、この都市計画の変更の案について、越谷都市計画区域を構成する越谷市、吉川市及び

松伏町に対して意見を照会しましたところ、いずれも賛成との回答をいただいております。

議第5237号の説明は以上でございます。よろしく御審議お願い申し上げます。

- 議長（尾崎） では、ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

〔「なし」と言う者あり〕

- 議長（尾崎） では、議第5237号、こちらの議案について採決をいたします。

原案のとおり決定することに御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

- 議長（尾崎） ありがとうございます。

では、御異議ないものとして本案は原案のとおり決定いたします。

では、続きまして、議第5238号「毛呂山・越生都市計画下水道の変更について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

- 幹事（下水道事業課長） 説明者代わりまして、下水道事業課長の若公と申します。よろしくお願ひします。座って説明させていただきます。議第5238号「毛呂山・越生都市計画下水道の変更」につきまして御説明いたします。

議案書の69ページから79ページ、併せて前方のスクリーンを御覧ください。

毛呂山・越生都市計画区域は、毛呂山町、越生町、鳩山町の3町から成り、県の中央部、都心から約50km圏に位置しております。本来下水道の都市計画は市町村が定めるものでございます。しかしながら、本都市計画下水道は3町にまたがる区域において一部事務組合が一括して公共下水道事業を実施しております。そのため都市計画法施行令第9条第2項第6号の2以上の市町村の区域にわたる都市計画となることから、県が都市計画決定するものでございます。

今回の変更は、現計画でその他の施設として位置づけられております毛呂山処理センター及び鳩山第2中継ポンプ場の施設区域を縮小するものでございます。

まず、毛呂山処理センターのほうから御説明いたします。毛呂山処理センターは、毛呂山町、越生町、鳩山町の汚水を処理し、越辺川に放流しております終末処理場で、昭和55年に都市計画決定し、平成元年に稼働した施設でございます。本処理場の計画流入汚水量は、日最大で55,200m³でしたが、将来人口の減少や汚水量原単位の見直しによりまして、日最大で25,700m³に減少したため、施設規模が縮小となりました。そのため西側の施設内で施設配置が可能となったことから、東側の区域を縮小することとし、処理場の施設区域の面積を約79,000m²から約59,000m²に変更するものでございます。

次に、鳩山第2中継ポンプ場についてでございます。鳩山第2中継ポンプ場は、自然流下の難しい汚水をポンプにより処理場に向けて送り出している施設でございます。現在本ポンプ場の南側を

県道岩殿岩井線が通っておりますが、当該県道のバイパス事業が予定されており、その道路区域がポンプ場の敷地の北側に一部かかることになりました。ポンプ場への流入管及び流出管は、南側の現県道を通っております、ポンプ場の運営に支障がないことから、当該施設の区域を縮小することとし、面積を約780㎡から約740㎡に変更するものでございます。

以上、御説明いたしました毛呂山・越生都市計画下水道の変更につきまして、都市計画法の規定に基づき2週間案を縦覧いたしましたところ、意見書の提出はございませんでした。また、毛呂山町、越生町、鳩山町に対して意見を照会したところ、いずれの町からも賛成との回答をいただいております。

以上で説明を終わらせていただきます。よろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○議長（尾崎） ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございますでしょうか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） では、採決に移りたいと存じます。議第5238号の議案につきまして採決をいたします。

原案のとおり決定することについて御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） ありがとうございます。

御異議ないものとして、本案は原案のとおり決定いたします。

最後に、議第5239号でございます。「戸田都市計画区域における産業廃棄物処理施設の敷地の位置について」、こちらを議題に供します。

幹事から議案の説明をお願いいたします。

○幹事（建築安全課長） 都市整備部、建築安全課長の知久でございます。続きまして、議第5239号「戸田都市計画区域における産業廃棄物処理施設の敷地の位置」につきまして御説明をさせていただきます。恐れ入りますが、着席して説明をさせていただきます。

議案書は81ページから87ページになりますが、前方のスクリーンを御覧ください。

初めに、建築基準法第51条の制度概要について御説明をいたします。産業廃棄物処理施設等の用途に供する建築物は、都市計画においてその位置が決定しているものでなければ建築ができません。ただし、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合は建築が可能となります。ここで特定行政庁とは、建築基準法の権限を持つ地方公共団体のことで、さいたま市など12の市については各市長、それ以外の市町村については埼玉県知事が該当いたします。今回の議案は戸田市にあるため、埼玉県知事が特定行政庁となることから本審議会に付議するものでございます。

続きまして、敷地の位置について御説明いたします。敷地の位置は、赤く縁どった戸田都市計画区域内にございます。戸田市は県の南部に位置しており、都心から20km圏にございます。

次に、もう少し拡大した地図で御説明をいたします。敷地は、画面中央の赤く塗った場所でございます。JR戸田公園駅から南東へ約2kmの地点に位置しており、用途地域は工業地域でございます。所在地は、戸田市川岸1丁目3282番1、3282番5の2筆でございます。

次に、車両の搬入経路でございますが、国道17号から幅員12mの戸田市道を通って搬入を行います。

次に、計画の概要について御説明いたします。今回の計画は、産業廃棄物処理施設の入れ替えを行うものでございます。入れ替えを行う施設は、瓦礫類の破碎施設1基でございます。道路の舗装工事で発生したアスファルトがらなどを破碎するものでございます。なお既存の建築物を使用するため、建築行為はございません。

続きまして、施設の配置について御説明いたします。画面の右を北としております。赤く囲まれている部分が敷地の位置で、敷地面積は2万2,442.59㎡でございます。青が建築物、黄色が処理施設、緑色が緑地を示しております。青の建築物は全て既存となります。画面上側の青色の3つの四角が処理施設上屋及び再生骨材上屋となり、この中の破碎施設1基について入れ替えを行います。ピンク色の部分が搬入経路の市道3020号線となりまして、車両の入り口及び出口を設けます。車両の待機スペースは敷地内に確保しております。なお、廃棄物処理施設からの排水はございません。

以上が戸田都市計画区域における産業廃棄物処理施設の敷地の位置についての概要です。当該施設の敷地の位置について、戸田市及び隣接する川口市へ意見照会したところ、支障ない旨の回答を得ております。県といたしましても、この敷地の位置について都市計画上支障がないものと考えております。

説明は以上です。御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

○議長（尾崎） ただいまの説明に関しまして御意見、御質問はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

〔「なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） では、採決に移ります。議第5239号の議案につきまして採決をいたします。

本案について都市計画上支障がないと認めることに御異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

○議長（尾崎） ありがとうございます。

御異議ないものとして、本案は都市計画上支障がないと認めることといたします。

以上をもちまして、本日の議事は終了いたしました。御協力大変ありがとうございました。

傍聴者の方々につきましては、事務局の指示に従って御退席をお願いいたします。

〔傍聴者退場〕

○議長（尾崎） それでは、ここで議長の任を解かせていただきまして、事務局にお返しいたします。

○事務局 尾崎会長、議事進行ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましては、長時

間にわたる御審議、誠にありがとうございました。

それでは、以上をもちまして第240回埼玉県都市計画審議会を閉会といたします。

本日はありがとうございました。

午前11時52分 閉 会