

都市計画変更説明資料

越谷都市計画道路3・3・3号

浦和野田線

(元荒川工区)

埼玉県



越谷市



令和3年10月

ただ今から、都市計画道路浦和野田線元荒川工区の
都市計画変更の内容について、ご説明します。

1. これまでの説明会

- 浦和野田線の必要性や整備の方針等を説明し、地域の皆さまの御意見を伺うため、地区毎にのべ14回の説明会を実施。
- 令和3年3月には、コロナ禍を踏まえ、都市計画変更に向けた対面式の説明に代えて、ホームページ上に説明資料を掲載したうえで、皆様から質問を頂戴する形で実施し、いただいた約150問の質問への回答をホームページ上に公開。

| | | | |
|------------|-----------------------|------|---------------|
| 平成30年～令和2年 | 北越谷地区 | :計6回 | のべ569名 |
| | 荻島地区 | :計6回 | のべ243名 |
| | 神明町二丁目 | :計2回 | のべ 64名 合計876名 |
| 令和3年3月 | 資料のホームページ掲載 : 質問数約150 | | |

■これまでの説明会の資料、質疑応答について
越谷県土整備事務所ホームページ:

<http://www.pref.saitama.lg.jp/soshiki/b1011/index.html>



2. これまでの説明会でお示した内容

- ①浦和野田線(8.3km)で未着手である元荒川工区の必要性と早期整備について
- ②浦和野田線(元荒川工区)(1.3km)整備に向けた都市計画変更の考え方について
- ③都市計画変更手続きと事業着手に向けた今後の流れについて

まず、これまでの経緯について説明します。

浦和野田線の必要性や整備の方針等について、地域の皆さまのご意見を伺うために、平成30年から令和2年までに地区ごとに説明会を実施しました。

また、令和3年3月には、コロナ禍を踏まえホームページ上に説明資料を掲載し、いただいた質問に対して、県の考えを4月に公表しました。

しかし、住民の方々から改めて対面による説明会を実施してもらいたい旨のご要望をいただいたことから、今回、説明の場を設けさせていただきました。

これまでの説明会では、

- ① 浦和野田線で未着手である元荒川工区の必要性と早期整備について
- ② 浦和野田線元荒川工区の整備に向けた都市計画変更の考え方について
- ③ 都市計画変更手続きと事業着手に向けた今後の流れについて

の説明をさせていただきました。

なお、越谷県土整備事務所ホームページには、今まで行った説明会の資料及び質疑応答を掲載しています。

- 1 道路の概要
- 2 道路の必要性
- 3 都市計画変更の考え方
- 4 今後の進め方
- 5 継続して検討していく事項

本資料では、これまでの説明会でお話しした、浦和野田線の概要や必要性について、改めて説明させていただいた上で、事業着手に先立ち実施する都市計画変更の考え方、今後の進め方、継続して検討していく事項についてご説明します。

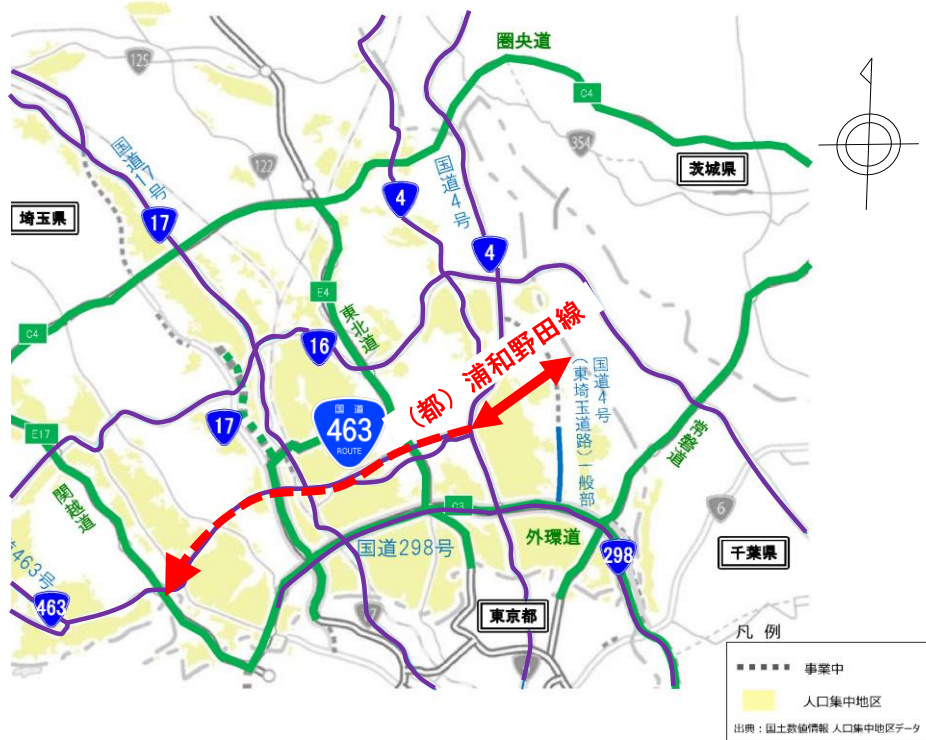
1 道路の概要

はじめに、道路の概要についてです。

路線概要

浦和野田線の役割

- ・ 埼玉県と千葉県を結ぶ広域幹線道路
- ・ 埼玉県内では国道463号と接続し、県南西部から南東部地域を横断し、外環道や国道16号を補完する骨格的な道路
- ・ 地域の人やモノの移動を支える大動脈



- ◇ 名称
越谷都市計画道路
3・3・3号浦和野田線
- ◇ 当初決定
昭和34年10月31日
- ◇ 最終決定
昭和63年4月26日
- ◇ 起点
越谷市神明町2丁目
(国道4号・神明町(北)交差点)
- ◇ 終点
松伏町大字金杉字天神
(千葉県境・野田橋)
- ◇ 延長
約8,300m
- ◇ 幅員
25m(現在の都市計画決定幅)

都市計画道路浦和野田線は、県南東部を東西に連絡する

延長8.3 k mの広域幹線道路として、昭和34年10月に当初の都市計画決定をしました。

その後、昭和62年11月に元荒川工区においてルートの一部を変更し、昭和63年4月に最終決定しています。

①国道4号交差部付近



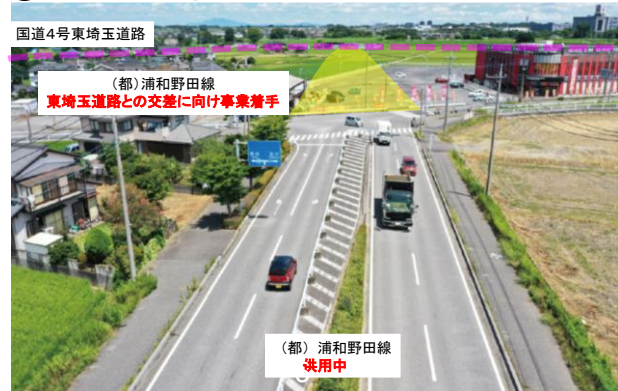
②東武鉄道交差部付近



③県道越谷野田線交差部付近



④県道中井松伏線交差部付近



浦和野田線の各区間の状況写真です。

黄色で着色した部分が道路予定地となります。

①、②の写真は、元荒川工区の起点と終点部になります。

③の写真は、平成30年度に開通した大吉区間です。

左が大吉調節池、右がキャンベルタウンとなります。

④の写真は、松伏町の田島南交差点となります。

2 道路の必要性

次に道路の必要性についてです。

都市計画道路浦和野田線の必要性

交通

- 広域的な道路網の形成による交通の円滑化
- ・ 東西方向の移動の円滑化（ネットワークの強化）
 - ・ 周辺道路の渋滞緩和

安全

- 周辺道路の安全確保
- ・ 北越谷地区内の通過車両抑制
 - ・ 交通事故の抑制

防災

- 大規模災害への備え ～防災力の向上～
- ・ 避難経路や救護、物資輸送路の確保

地域活性

- まちづくりの促進
- ・ 人や物の活性化

浦和野田線の整備の必要性について、次の4つの観点から、ご説明します。

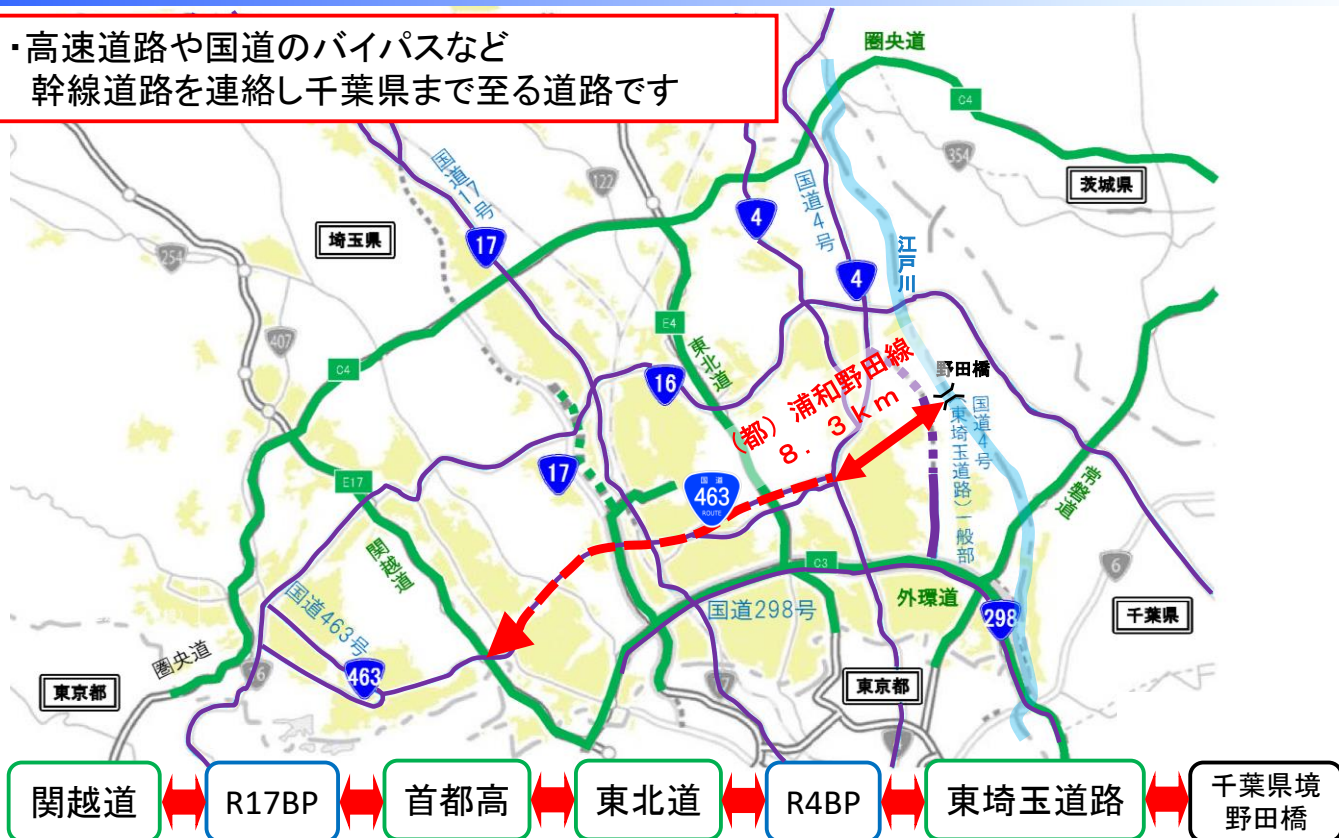
- 1つめに「交通の観点」です。
東西方向の移動の円滑化を図るとともに、周辺道路の渋滞緩和を図ります。
- 2つめに「安全の観点」です。
北越谷地区内へ流入する通過車両を浦和野田線へ転換することで、事故の抑制や安全で良好な住環境を確保します。
- 3つめに「防災の観点」です。
災害に強い広い幅員の道路を整備し、安全な避難路や救護、物資輸送路としての機能を確保します。

最後に「地域の活性の観点」です。
広域幹線道路の整備により、沿線地域にまちづくりの可能性や人や物の活性化が期待されます。

次のページ以降でこれらの項目に関して、詳細に説明します。

広域的な東西道路 ネットワークの強化

- ・高速道路や国道のバイパスなど
幹線道路を連絡し千葉県まで至る道路です



まず初めに、交通の観点から

広域的な東西道路ネットワーク強化について説明します。

こちらは、埼玉県南部の道路ネットワークを示したものです。

浦和野田線及び国道463号は、埼玉県の東西交通として

外環道、国道298号、国道16号を補完する重要な幹線道路であり、

国が整備を進めている東埼玉道路のアクセス路線でもあります。

現在、国道463号バイパスが国道4号まで整備されていますが、

それより東のネットワークが完成していない状況となっています。

このため、浦和野田線の整備を行い、東西道路ネットワークの

強化を図る必要があります。

周辺道路の渋滞状況



主要渋滞エリア：



都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

主要渋滞区間：



交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

- ①北越谷停車場線
神明町～神明町二丁目
- ②足立越谷線
越ヶ谷～大沢

主要渋滞箇所：



(出典：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会)

北越谷周辺にて交通渋滞が発生

次に現在の北越谷周辺の渋滞状況についてです。

こちらの図が北越谷地区周辺の交通混雑状況を示したものです。

図の①の北越谷停車場線や図の②の足立越谷線沿いに

渋滞が発生していることが分かります。

次のページでは、浦和野田線による整備効果のうち、

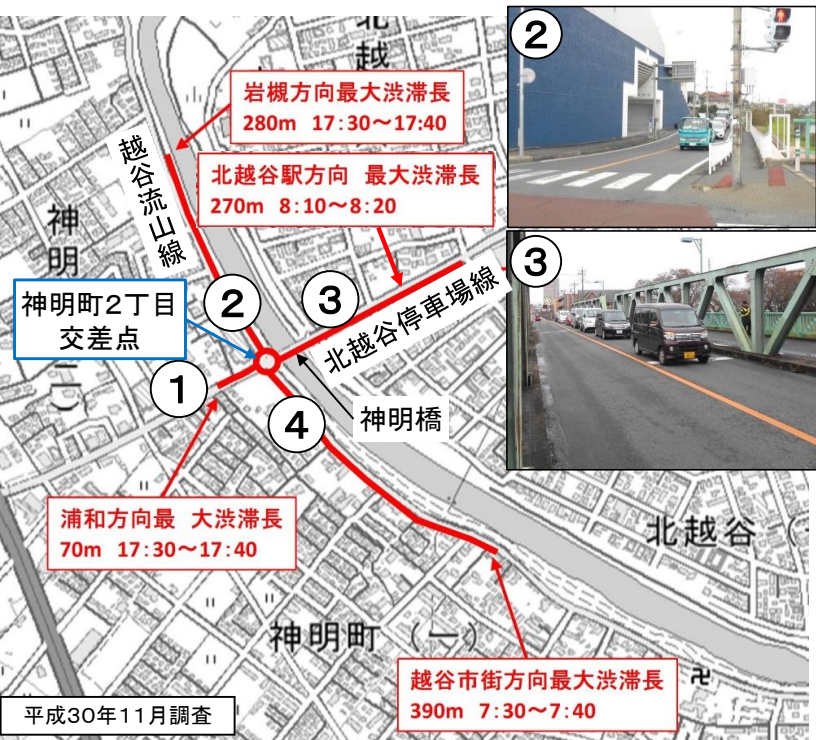
地域の皆様から多くのご意見をいただいている、

北越谷停車場線の神明町2丁目交差点について

説明します。

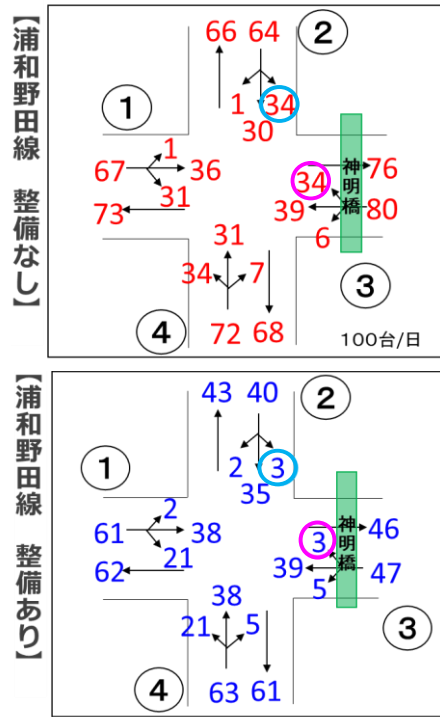
神明町2丁目交差点における交通状況・整備効果

【神明町2丁目交差点の渋滞状況】



朝・夕の時間帯で交通渋滞が発生

【道路整備による効果】



交通の転換による渋滞緩和が期待

左の図をご覧ください。

北越谷停車場線と越谷流山線が交差する神明町2丁目交差点では、

現在、朝・夕の時間帯で交通渋滞が発生しています。

短期的な渋滞対策として、令和2年11月に信号のサイクルを変更し、

各方面の渋滞が以前より緩和されましたが、

神明町2丁目交差点の交通渋滞をさらに改善するためには、浦和野田線の整備が必要です。

右図が、浦和野田線整備前後の方向別の交通量の比較であり、

浦和野田線の整備により赤の丸で囲われた数字から見てわかるように

神明橋から右折する車が大幅に減少し、渋滞の緩和が期待されます。

また、青の丸で囲われた数字から見てわかるように、北からの交通の左折が大幅に減少し、

北越谷地区に流入する車両の緩和も見込まれます。

北越谷駅周辺における通過車両の流入状況・整備効果

※交通量は令和12年次の推計結果による

【駅周辺の現在の交通状況】

＜浦和野田線 整備なし＞ 100台/日

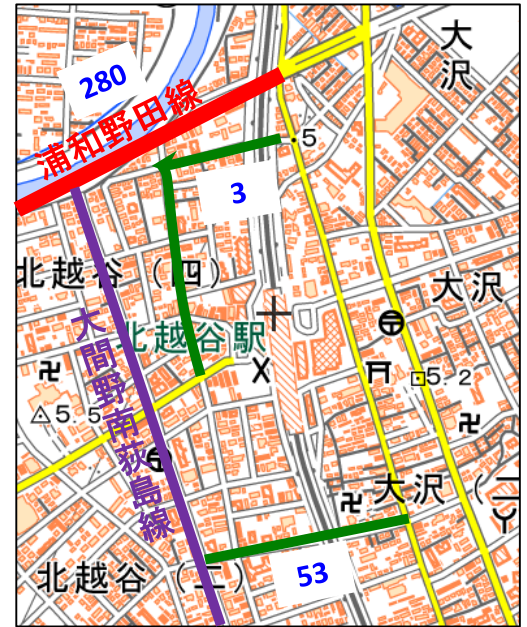


東武鉄道高架下の横断箇所

通行の支障

【道路整備による効果】

＜浦和野田線 整備あり＞ 100台/日



北越谷地区内における流入交通の緩和が期待される

次に安全確保についてです。

左側の図は、現在の北越谷駅周辺における東武鉄道の高架下の交通状況です。

写真にもあるように、東武鉄道を横断する多くの通過車両が流入しており、

歩行者や自転車の通行には大変危険な状況となっています。

右の図が、浦和野田線を整備後の同じ地点における自動車交通量の推計結果を示したもので

整備後は、東武鉄道を横断していた自動車交通の大幅な減少が見込まれ、

北越谷地区内における流入交通の緩和が期待されます。

北越谷駅周辺道路の安全性向上

北越谷駅周辺の事故発生状況（2018.1-2021.7）埼玉県警察HP



この図は、北越谷地区の交通事故の発生状況を示したものです。

箇所①の赤い丸で囲った北越谷停車場線や

箇所②の赤い丸で囲った東武鉄道横断箇所では事故が多発しています。

先ほどお示した通り、浦和野田線の整備により、

神明橋から北越谷地区への流入交通や

東武鉄道横断部の交通の減少が見込まれていることから、

事故の抑制効果も期待されます。

大規模災害への備え ～防災力の向上～



災害時は、電柱や建物等の倒壊が車道に影響

避難、救護、物資輸送等に用いる災害に強い広幅員の道路が必要

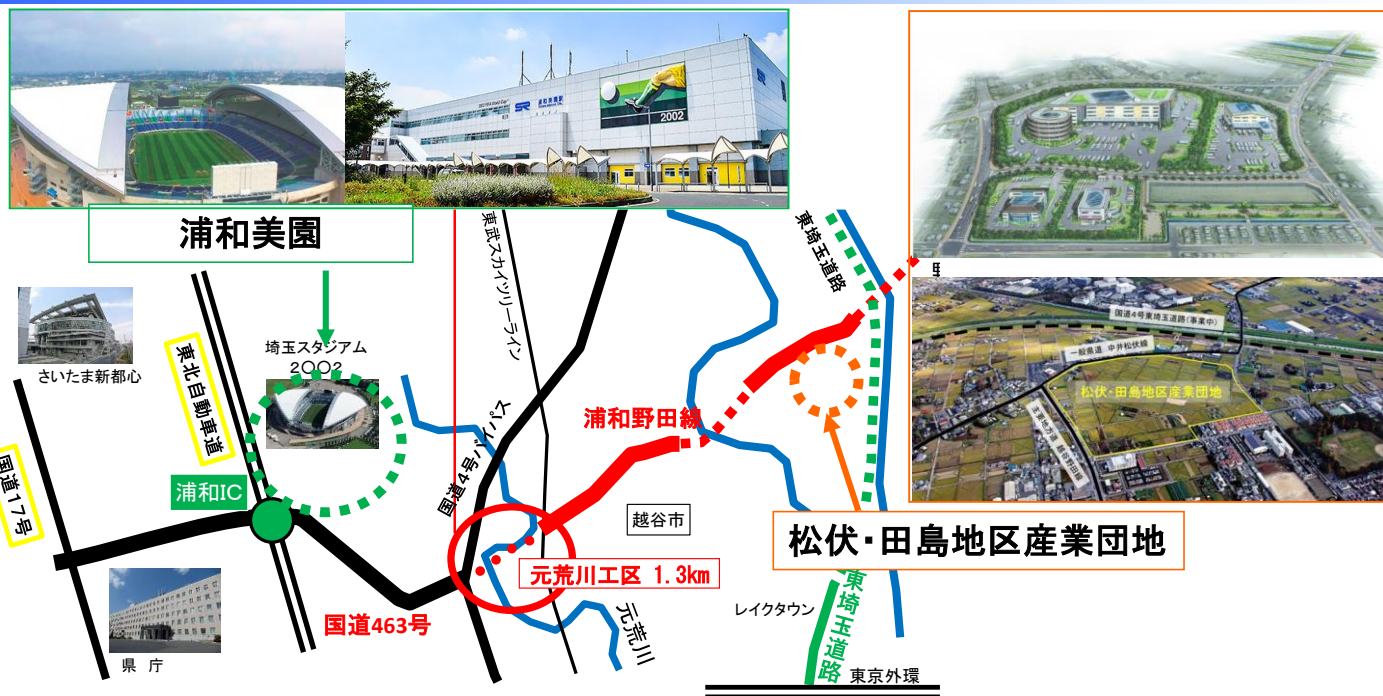
次に防災の観点についてです。

市街地における大規模地震発生時には、右下の写真のように電柱や建物等の倒壊で車道が塞がれ、人や緊急車両が通行できなくなる恐れがあり、迅速な避難、救護、物資輸送等に支障をきたします。

上の図は、浦和野田線周辺地域の緊急輸送道路等を示したものです。

北越谷地区周辺では、東西方向の広幅員道路が不足しており、電線類を地中化した幅員25mの広幅員道路が整備されることにより避難、救護、物資輸送等が確保され、地域の防災力の向上が期待されます。

まちづくりの促進



道路整備をきっかけに人やモノの移動が活発になり、
沿線地域全体の活性化が期待

最後に地域活性の観点についてです。

国道463号及び浦和野田線の沿線では、浦和美園や松伏・田島地区産業団地などのまちづくりが進められ、にぎわいや雇用の創出など、地域に大きな効果をもたらしています。

浦和野田線の整備により、東北自動車道浦和ICから千葉県までの東西ネットワークが強化され、東埼玉道路へのアクセスも確保されることから道路整備をきっかけとした人やモノの移動が活発になり、沿線地域全体の活性化が期待されます。

3 都市計画変更の考え方

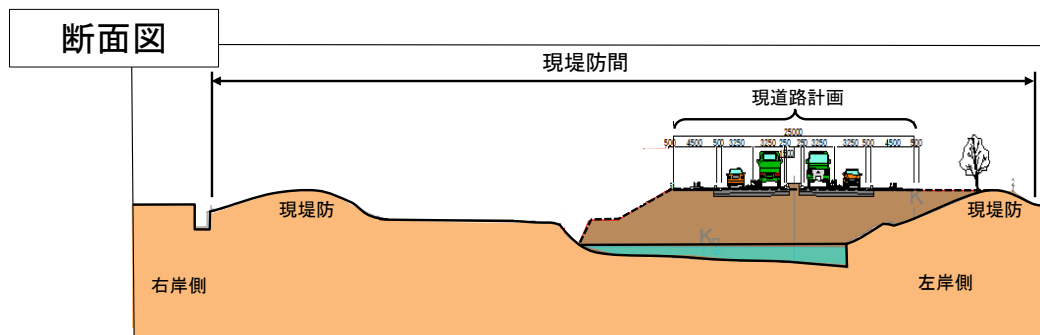
- 【前段】 現在の都市計画ルート、ルート変更の検討、
都市計画変更の概要
- ① 道路の構造（標準横断）
 - ②～④ 道路の線形
 - ⑤ (都) 大間野南荻島線の変更
 - ⑥、⑦ 交差点の改良
 - ⑧ 計画道路の横断箇所
 - ⑨～⑪ 環境調査
 - ⑫～⑮ 用途地域の変更

続いて、都市計画変更の概要について、説明します。

はじめに、現在の都市計画ルートについて説明したうえで、
ルート変更の検討結果をお示しします。

その後、検討結果を踏まえた都市計画変更の概要をお示した
うえで、①～⑮までの各種詳細事項について説明します。

現在の都市計画ルート (S62決定)



現在の都市計画線では河川の中に道路をつくることになる
 ⇒河川断面を阻害(水の流れを阻害)するため実現が困難

まず初めに、現在の都市計画ルートについてです。

赤い点線で示したのが、昭和62年に決定した現在の都市計画道路です。

この計画では、河川の改修と併せて

その跡地に道路の整備を行う計画であったため、

道路の一部が現在の河川内を通るルートとなっています。

しかしながら、現在の河川は、良好な自然環境と景観を

形成しているうえ、計画の流量を流すことに十分な河積が

確保されていることから、河川の改修を前提とした

現在の計画ルートでの整備は困難な状況です。

そのため、県ではこれまで、都市計画変更を視野に入れ、

複数のルートを検討してきました。

都市計画ルート変更の検討

元荒川は現状で

- 計画上の洪水を流すために必要な河川の幅や断面積が確保されている
- 良好な自然環境・景観を形成している



道路整備にあたっては、河川に極力、影響を及ぼさないよう、
河川環境を最大限保全する。



主な検討ルート

- | | |
|--------|--------|
| ①トンネル案 | ②橋梁案 |
| ③右岸平面案 | ④左岸平面案 |

次に都市計画ルート変更の検討についてです。

元荒川の現在の状況を踏まえ、

道路整備にあたっては、河川に極力、影響を及ぼさないよう、

河川環境を最大限保全することでルートを検討してまいりました。

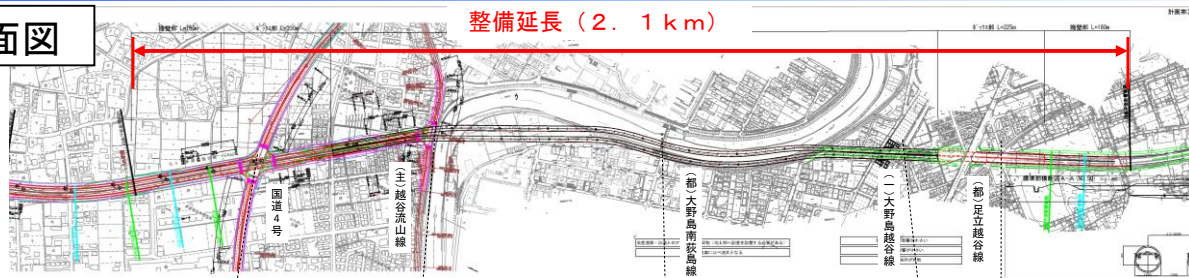
これまでに検討してきた変更ルートのうち、

①トンネル案、②橋梁案、③右岸平面案、④左岸平面案

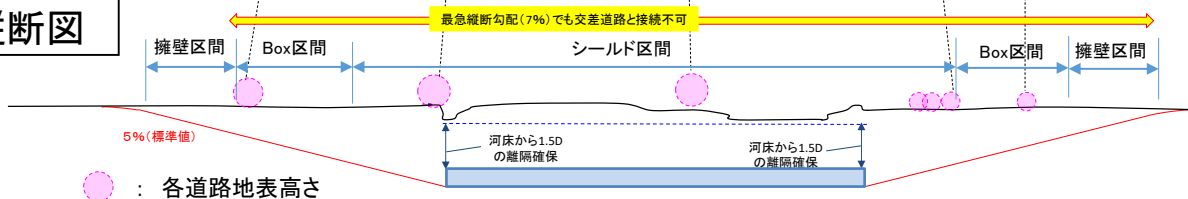
について、説明します。

◆都市計画変更ルートと比較検討（①トンネル案）

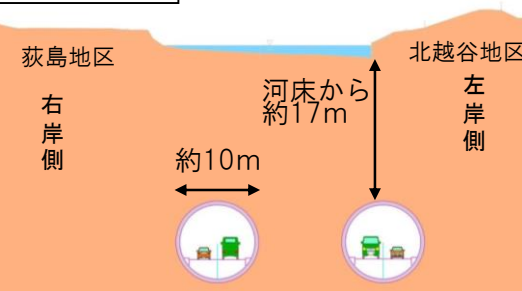
平面図



縦断図



横断図



<必要性との整合>

- 地域内の全ての交差道路と接続ができない。

<河川への影響>

- 河川の地下に縦断的な構造物を設置することは河川管理上困難。（堤防や護岸の沈下や地下水脈の遮断などの恐れがある。）

<沿道環境等への影響>

- 沿道との接続不可
- 換気塔が必要となり、日照や圧迫感、眺望を阻害
- 地上への取り付け区間で、地域が構造的に分断される。

各ルート案について検討した結果について、説明します。

- ・渋滞緩和・通過交通の流入減少などの「道路の必要性との整合」
 - ・河川環境、治水への影響などの「河川への影響」
 - ・沿道との接続、日照・眺望、用地への影響などの「沿道環境等への影響」
- を考慮し、評価を実施しました。

まずは、トンネル案です。

トンネル案は、河川部分を地下トンネルで通過する案となっております。

トンネル案では河川の地下をトンネルで安全に通過するために、一定の深度を確保する必要があるため、国道4号をはじめとした全ての交差道路との接続が出来ず、地域内の渋滞緩和、通過交通の減少などの効果が限定されます。

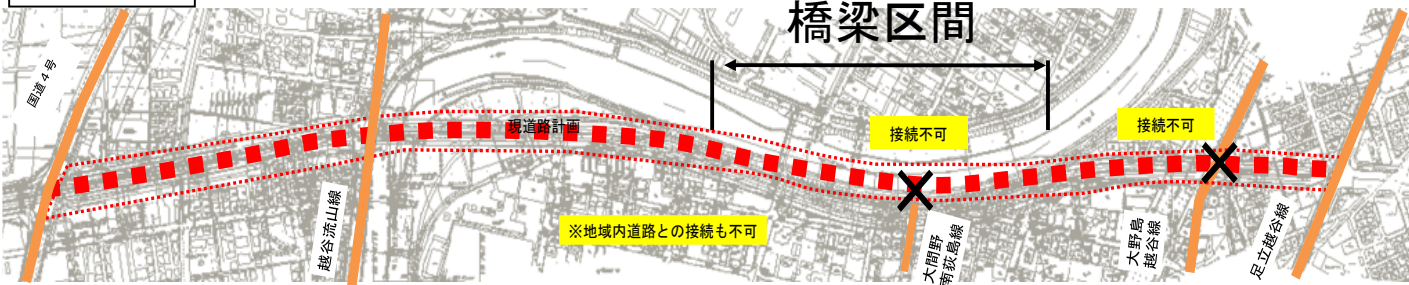
河川への影響については、河川の地下に縦断的な構造物を設置することは、堤防や護岸の沈下や地下水脈の遮断などの恐れがあり、河川管理上、困難です。

沿道環境等への影響は

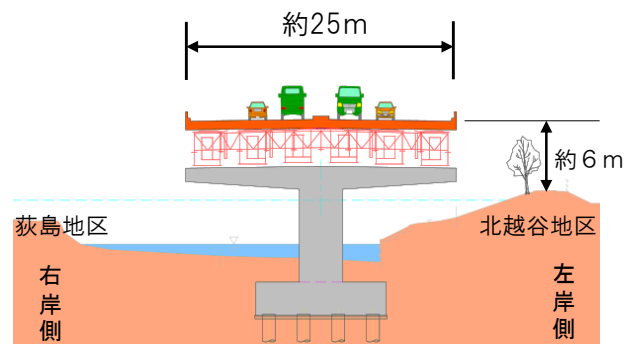
地下構造のため、沿道との接続ができず、地域の利便性向上が見込めないこと、また、地下トンネル部分から排気ガスを排出するための換気塔が必要となり、日照や圧迫感、眺望を阻害することが考えられます。地上への取り付け部分では、地表を掘削し、擁壁等の構造物の設置が必要であることから、物理的に地域が分断され、影響が大きくなります。

◆都市計画変更ルートと比較検討（②橋梁案）

平面図



横断面図



＜必要性との整合＞

- 2か所の交差道路と接続が出来ない

＜河川への影響＞

- 連続的な構造物を設置することによる影響（河積を阻害し、河川氾濫の恐れが高くなる。）
- 橋梁設置による自然、生物への影響（日照などによる影響が発生）

＜沿道環境等への影響＞

- 橋梁構造のため、沿道との接続不可
- 橋梁設置による日照や圧迫感、眺望を阻害

次に、橋梁案です。

こちらは、現在の都市計画ルートで、河川内を通過する区間を橋りょうとした案です。

道路の必要性の観点からは、

2か所の交差道路との接続ができないことにより主要道路とのネットワークが形成されないため地域の渋滞緩和、通過交通の減少などの効果が限定されます。

河川への影響では、橋の基礎である橋脚が

河川内に連続的に設置されることにより河川断面が阻害され、河川氾濫の恐れが高くなります。

また、橋の下が常時、日陰になるなど

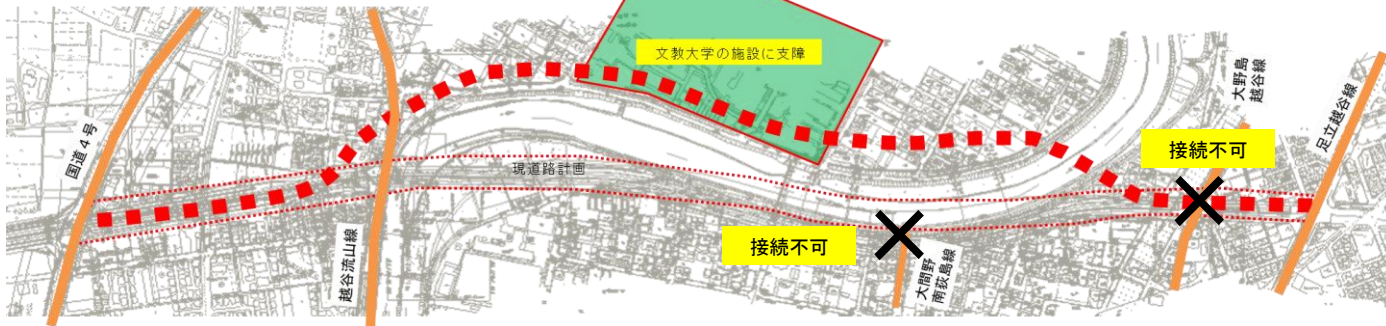
自然・生物への生息環境に悪影響を与えることが考えられます。

また、橋梁構造のため、沿道との接続が全くできないため、

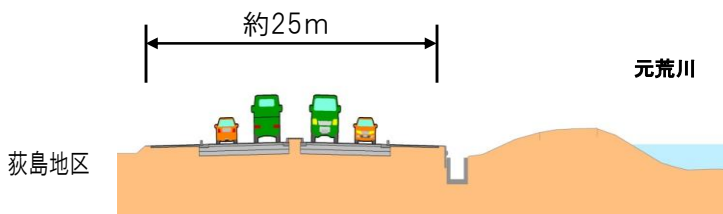
地域の利便性向上が見込めないうえ、橋梁設置に伴い、日照や圧迫感、眺望を阻害することが考えられます。

◆都市計画変更ルートと比較検討（③右岸平面案）

平面図



横断面図



<必要性との整合>

○2か所の交差道路と接続が出来ない

<河川への影響>

○河川内を縦断しないことにより、
自然環境への影響が少なくなる

<沿道環境等への影響>

○文教大学施設に支障

次は右岸平面案です。
越谷流山線から大野島越谷線までの区間について、
元荒川の右岸側を平面で通過するものです。

道路の必要性の観点からは、
2か所の交差道路との接続ができないことにより
主要道路とのネットワークが形成されないため
地域の渋滞緩和、通過交通の減少などの効果が限定されます。

河川への影響では、道路が河川の右岸側を通過し、河川と重ならない計画とするため、
道路整備が与える河川環境への影響が少なくなります。

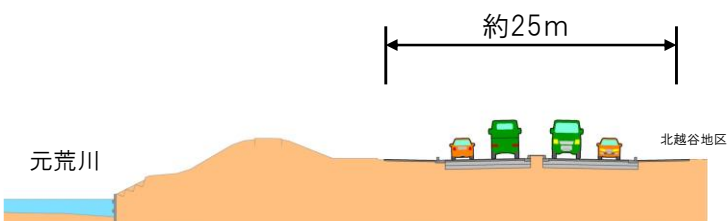
一方、道路が通過する河川の右岸側には文教大学の施設があり、
多くの施設が支障となります。

◆都市計画変更ルートと比較検討（④左岸平面案）

平面図



横断面図



<必要性との整合>

○すべての交差道路とアクセス可能

<河川への影響>

○河川内を縦断しないことにより、
自然環境への影響が少なくなる

<沿道環境等への影響>

○用地買収区域が大きくなる

最後に左岸平面案です。

左岸平面案は、河川の左岸堤防際を通過するルートになります。

左岸平面案はすべての主要道路と接続可能なため、道路のネットワークが確保され、地域の渋滞緩和、通過交通の減少などの効果が期待されます。

河川への影響では、道路は河川の左岸側を通過し、河川と重ならない計画とするため、道路整備が与える河川環境への影響が少なくなります。

平面構造のため沿道からのアクセスが可能となり、利便性と併せ、地域の防災力の向上が期待されます。

しかし、用地買収にご協力いただく区域が大きくなります。

都市計画変更ルートに関する考え方

- 主要道路との接続による道路ネットワークの強化
- 河川、沿道環境等への影響が少ない
- 事業コストが低い



左岸平面案が最適

検討ルートの比較案をもとに

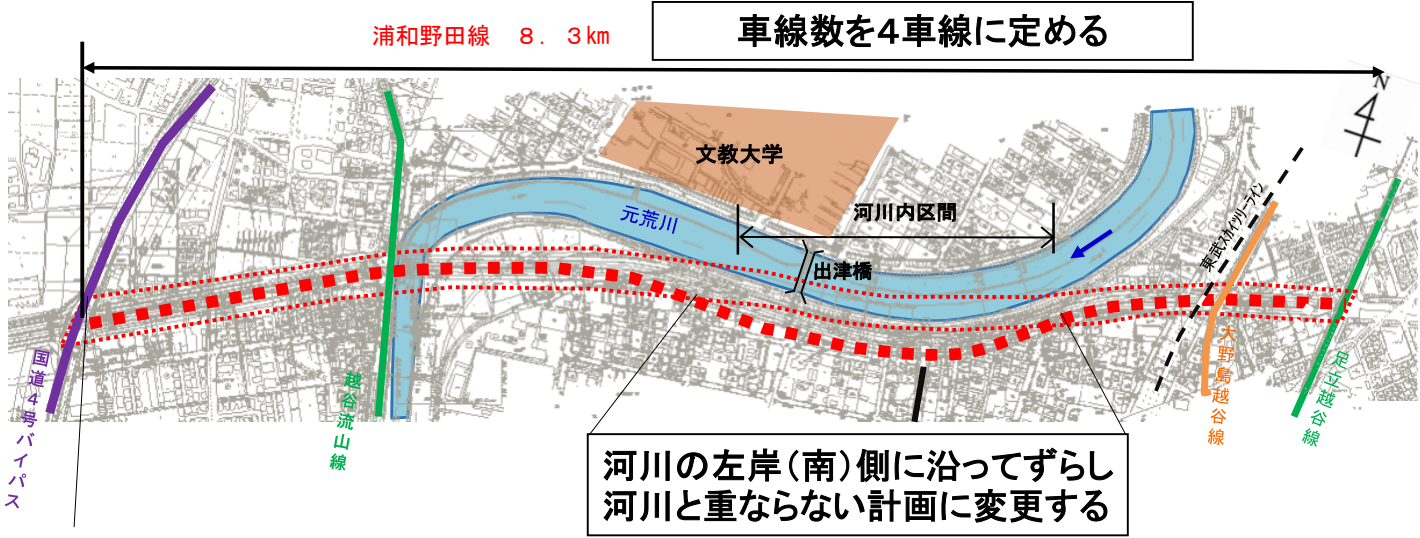
国道や県道など主要道路との接続による道路ネットワークの強化

河川に手を加えないことによる河川環境の保全、
日照や地域の物理的分断などの沿道環境等への影響が少ないこと

くわえて
事業コストが他案に比べ低いこと、
の3点を踏まえると

左岸平面案にて都市計画ルートの変更を進めることが
最適だと判断しました。

都市計画変更の概要



浦和野田線 都市計画変更概要

| 項目 | 変更前 | 変更後 |
|------|---------|---------|
| 延長※1 | 約8,270m | 約8,280m |
| 幅員※2 | 25m | 25m |
| 車線数 | — | 4車線 |
| 構造形式 | 地表式 | 地表式 |

| 凡例 | |
|----|-----|
| | 現計画 |
| | 変更案 |

※1 延長は浦和野田線全線(野田橋)までの延長
 ※2 幅員は代表幅員であり、最も長い延長の幅員を記載

次に左岸平面案に変更する都市計画変更の概要です。

図のとおり出津橋周辺から東武スカイツリーライン付近までの区間において、元荒川の左岸側に沿って道路線形をずらし、元荒川に道路区域が重ならない計画に変更します。

また、今回の変更において、資料左下の一覧表にあるとおり、延長が約8,270mから、約8,280mとなり、新たに車線数を4と定めます。



こちらが浦和野田線の変更イメージです。

東武スカイツリーライン側から、さいたま市方面を示しています。

元荒川の左岸側に沿って、道路の線形をずらし
河川と重ならない計画とします。

①道路の構造（標準横断）

【基本的な考え方】

- ・道路幅員、車線数は、将来交通量等をもとに設定。

【幅員構成】

車道 $W=3.25\text{ m}$
路肩 $W=0.5\text{ m}$
歩道等 $W=4.5\text{ m}$

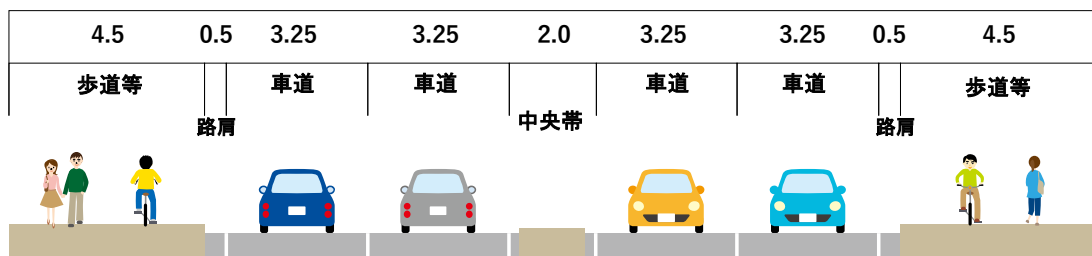
【供用区間の状況栄進中横断歩道橋から東側を望む】



【幅員構成（イメージ）】

25.0

単位：m



ここから詳細な事項について説明します。

まず、道路の構造についてです。

下の図が今回の区間の標準的な横断構成であり、

4車線の車道と両側に4.5 mの歩道等を設置し、

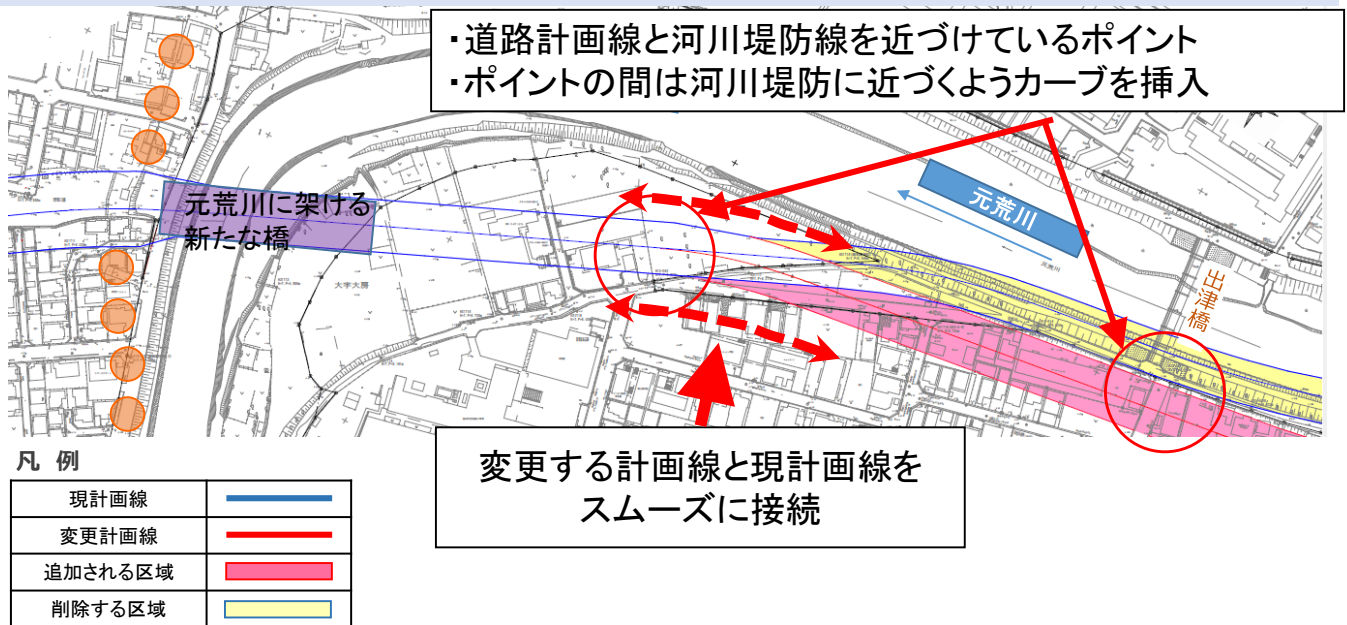
全幅25 mの道路となります。

②道路の線形（元荒川から出津橋）

[基本的な考え方]

(1) 走行性を損なわないよう現在の都市計画線に擦り付ける。

現在の都市計画線と河川堤防をコントロールポイント（配慮すべき施設等）として、道路計画線と河川敷きが重ならないようにした上で、走行性を損なわないよう車がスムーズに走れる道路の計画とする。



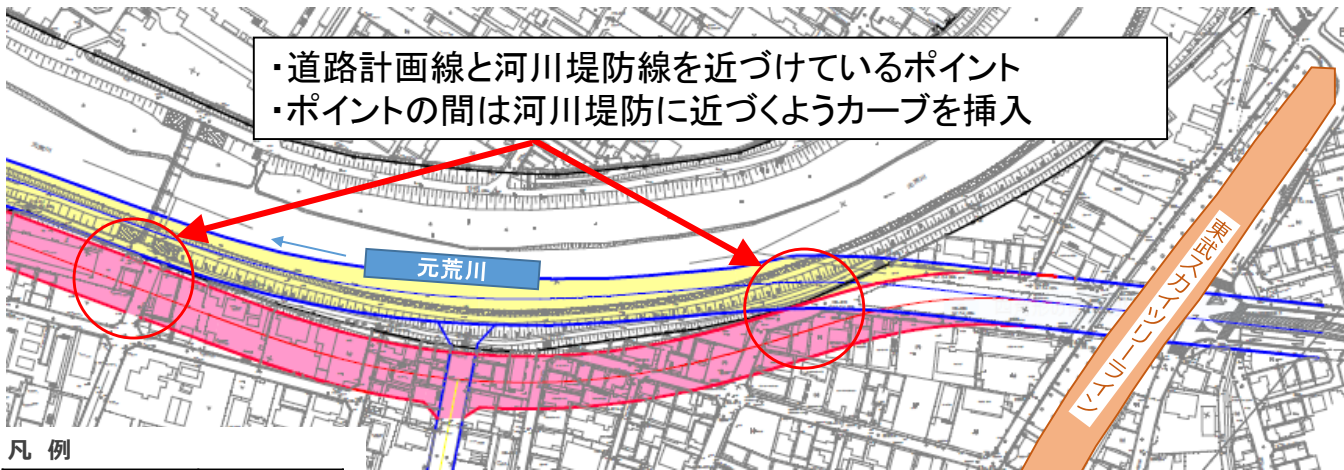
次に変更する道路線形についてです。

元荒川から出津橋までの区間では、元荒川に重ならないようルート変更した道路線形を現在の都市計画線に擦り付けます。

[基本的な考え方]

(1) 道路と河川を可能な限り近づけ住宅地の用地取得面積を少なくする。

河川堤防をコントロールポイント（配慮すべき施設等）として、道路計画線と河川敷きが重ならないようにした上で、走行性を損なわないよう車がスムーズに走れる道路の計画とする。



凡例

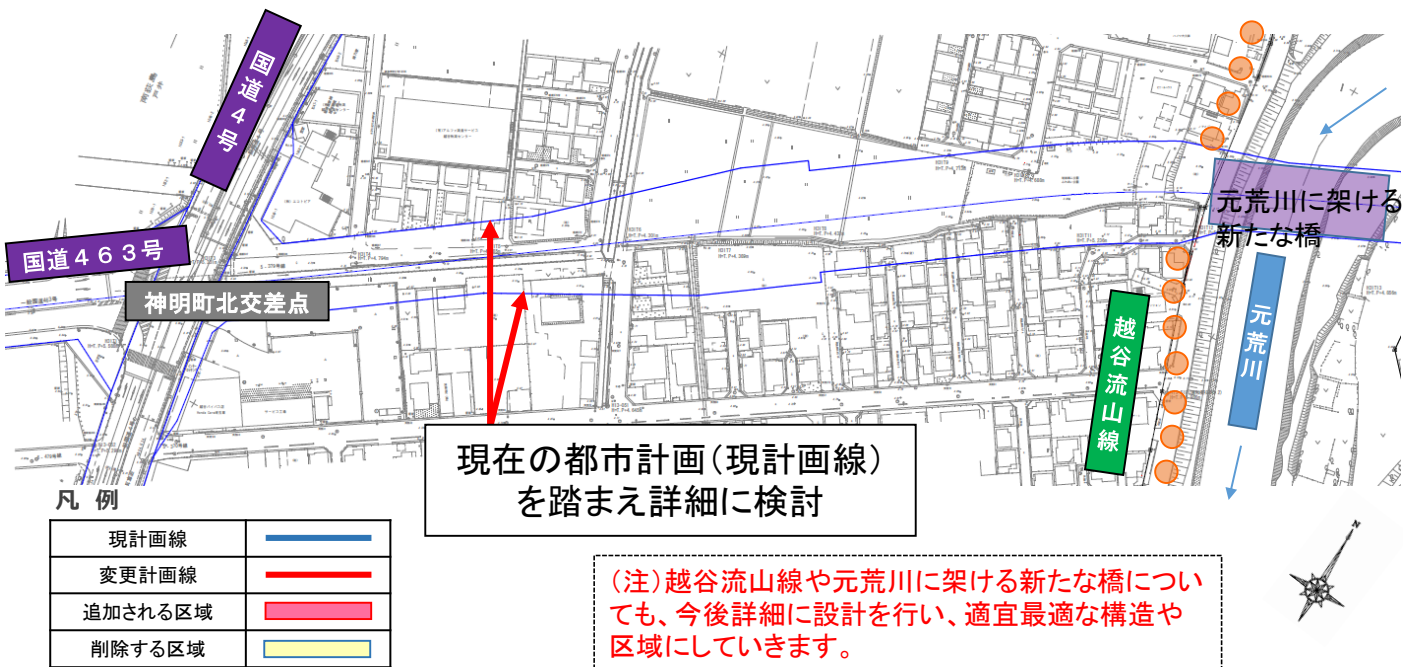
| | |
|---------|---|
| 現計画線 | — |
| 変更計画線 | — |
| 追加される区域 | ■ |
| 削除する区域 | ■ |

出津橋から東武スカイツリーラインまでの区間では、道路が元荒川に重ならない線形とします。

また、道路と河川を可能な限り近づけ、住宅地の用地取得面積を少なくするような線形とします。

[基本的な考え方]

(1) 現在の都市計画を踏まえ、今後詳細な検討を行い事業を実施していく。



国道4号から元荒川までの区間においては、

現在の都市計画を踏まえ、今後詳細な検討を

行い事業を実施していきます。

なお、越谷流山線の道路線形や交差点、元荒川に架ける新たな

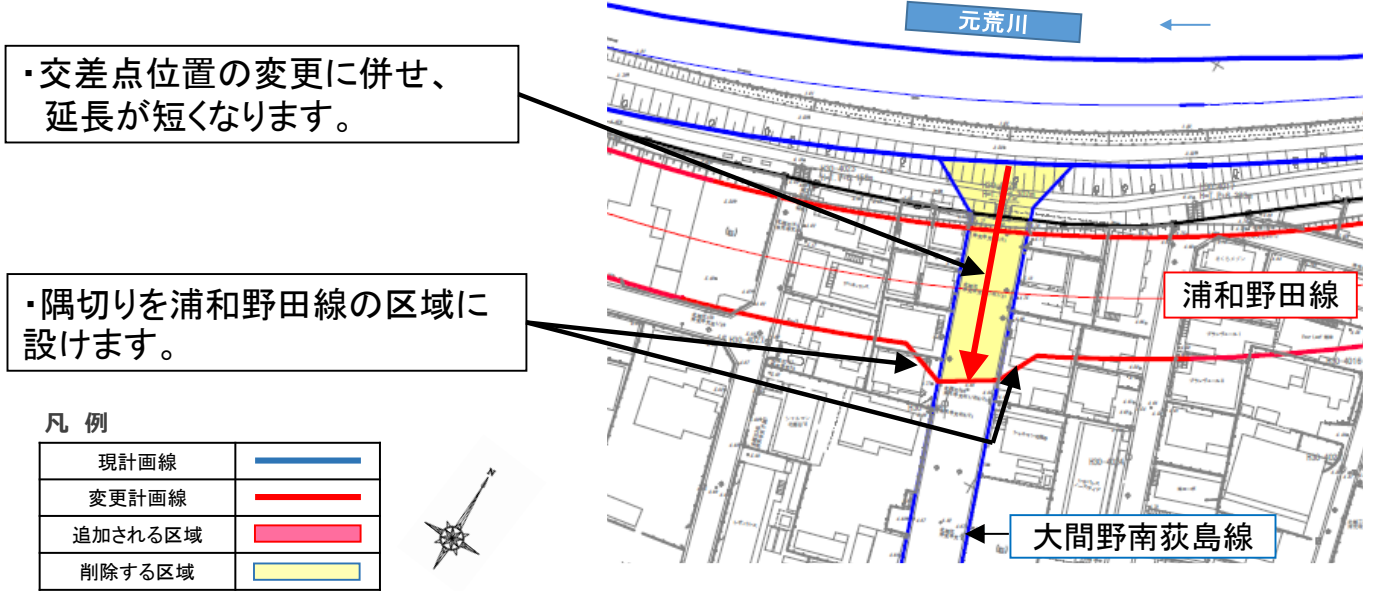
橋についても、今後詳細な検討を行い、適宜最適な構造や区域にし

ていきます。

[基本的な考え方]

(1) 大間野南荻島線は、浦和野田線と平面で交差する

- ・浦和野田線の線形変更に伴い交差する箇所が変わり、(都)大間野南荻島線の延長が短くなる。
- ・交差点の隅切りを浦和野田線側に設置する。



次に関連する道路の変更についてです。

大間野南荻島線は、浦和野田線の線形が変更されることに伴い、交差する箇所が変わり延長が短くなります。

また、交差点の隅切りを浦和野田線の区域に設けます。

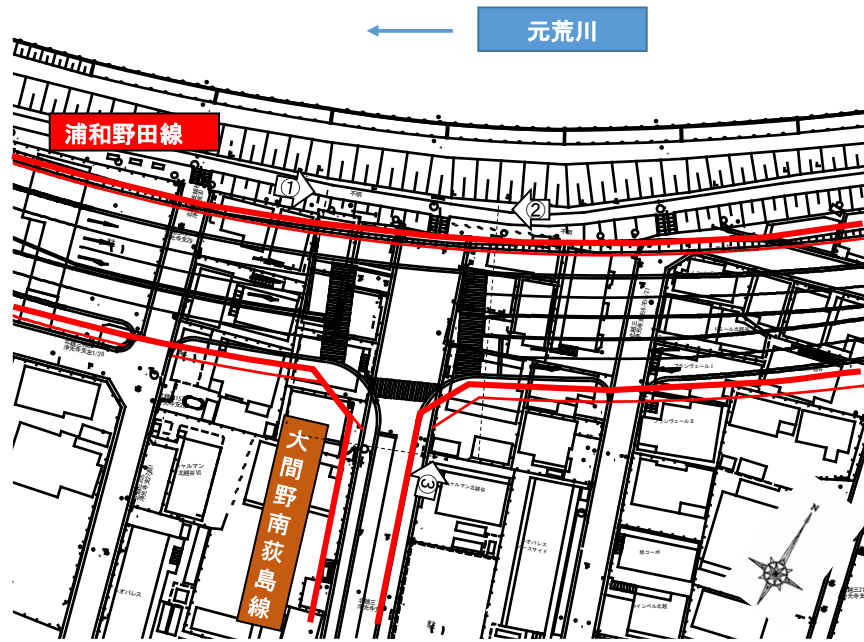
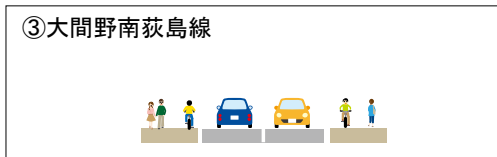
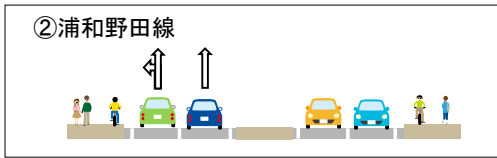
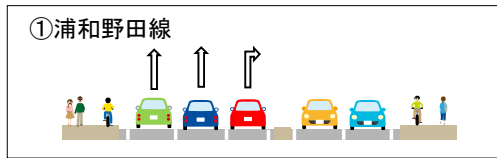
浦和野田線の都市計画変更手続きに併せて、

進めていきます。

⑥交差点の改良（(都)大間野南荻島線交差点） 32

【基本的な考え方】

- (1) 駅方面の右折動線のある浦和野田線に右折帯を設置します。
- (2) 浦和野田線の変更に伴い、大間野南荻島線の延長を短くする。交差点の隅切りの位置を移動する。



次に交差点の改良についてです。

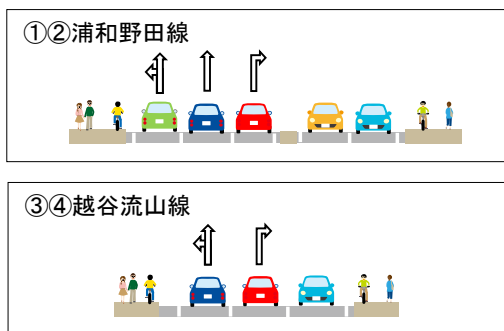
浦和野田線と大間野南荻島線は、交通面や防災面から道路のネットワークを形成するため平面で交差します。

この交差点には、信号機、横断歩道を設置する予定です。

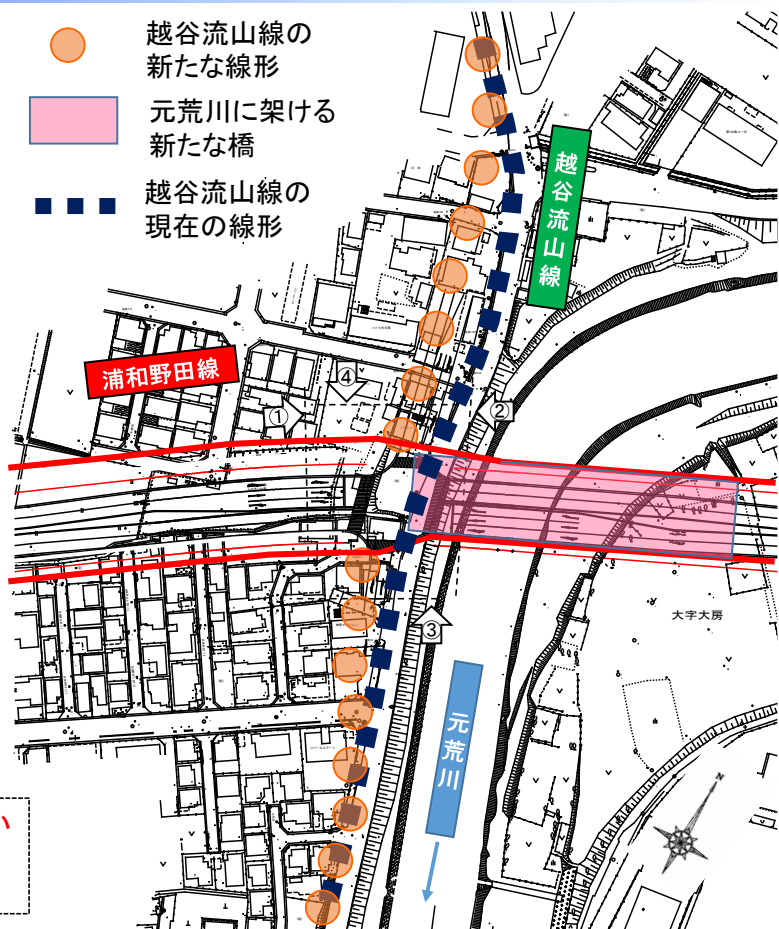
[基本的な考え方]

- (1) 元荒川に新たな橋を架けるとともに浦和野田線と平面交差できるように交差位置と越谷流山線の道路線形を変更する
- (2) 越谷流山線の見通しをよくするため線形を直線的にする
- (3) 越谷流山線にも右折帯を設置する

- 越谷流山線の新たな線形
- 元荒川に架ける新たな橋
- 越谷流山線の現在の線形



(注)越谷流山線や元荒川に架ける新たな橋については、今後詳細に設計を行い、適宜最適な構造や区域にしていきます。



次に越谷流山線交差点についてです。

浦和野田線の整備に伴い、元荒川に新たな橋を架けます。

浦和野田線と越谷流山線は、交通面や防災面から道路のネットワークを形成するため平面交差できるように交差位置及び越谷流山線の道路線形を変更します。

越谷流山線については、見通しを良くするために線形を直線的にするとともに、右折帯を設置します。

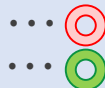
この交差点には、信号機、横断歩道を設置する予定です。

越谷流山線や元荒川に架ける新たな橋については、今後詳細に設計を行い、適宜最適な構造や区域にしていきます。

[基本的な考え方]

(1) 交差点など横断歩道設置予定箇所

- ⇒ ・都市計画道路及び幹線道路に交差点を設置
- ・利用状況に配慮し、検討中の横断箇所

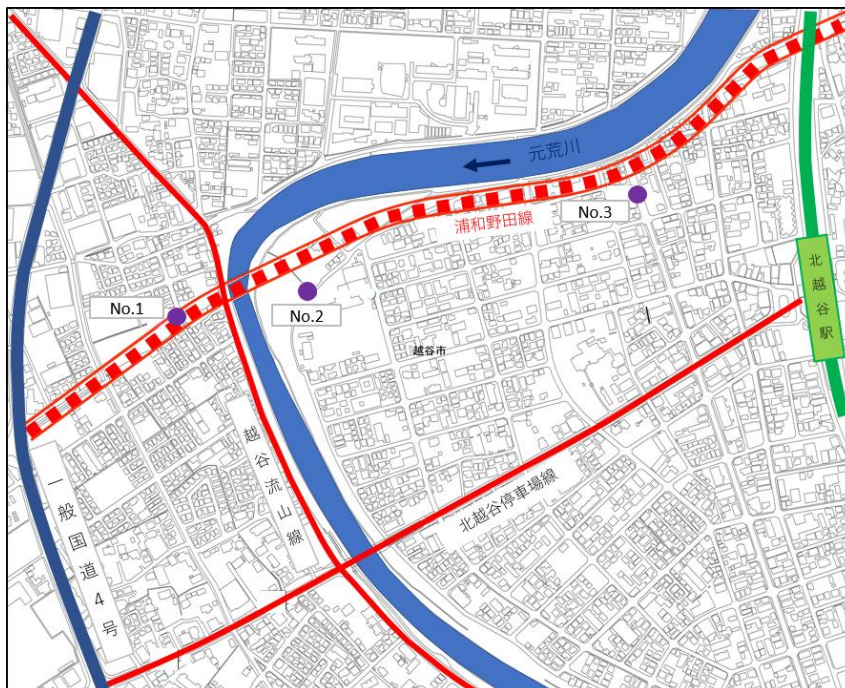


※信号、横断歩道、右折帯などの交通規制に関わるものは協議中であり、確定したものではありません。

次に浦和野田線元荒川工区における横断箇所ですが、
国道4号、越谷流山線、大間野南荻島線、大野島越谷線は
浦和野田線と平面交差するため、
自動車、自転車、歩行者等の横断や接続ができます。
緑の丸の箇所については、利用状況に配慮し、
横断箇所として検討していきます。

※浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、自主的に環境に係る影響を調査した結果です。

位置図



[大気質] ⇒ 基準値(環境基準)を下回ります

| 大気汚染物質 | 予測地点 | 予測結果 | 環境基準 |
|--------------------------|------|------------------------|---|
| 二酸化窒素 (NO ₂) | No.1 | 0.024ppm | 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下。 |
| | No.2 | 0.026ppm | |
| | No.3 | 0.023ppm | |
| 浮遊粒子状物質 (SPM) | No.1 | 0.045mg/m ³ | 1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下。 |
| | No.2 | 0.063mg/m ³ | |
| | No.3 | 0.042mg/m ³ | |

[騒音] ⇒ 基準値(環境基準)を下回ります

| 予測地点 | | 予測結果 | | 環境基準 | |
|------|------|------|------|------|------|
| | | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 |
| No.1 | 1.2m | 68dB | 64dB | 70dB | 65dB |
| | 4.0m | 67dB | 63dB | | |
| No.2 | 1.2m | 66dB | 62dB | | |
| | 4.0m | 66dB | 62dB | | |
| No.3 | 1.2m | 68dB | 64dB | | |
| | 4.0m | 67dB | 63dB | | |

[振動] ⇒ 基準値(要請限度)を下回ります

| 調査地点 | 予測結果 | | 要請限度 | |
|------|------|------|------|------|
| | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 |
| No.1 | 52dB | 47dB | 65dB | 60dB |
| No.2 | 50dB | 45dB | | |
| No.3 | 51dB | 46dB | 70dB | 65dB |

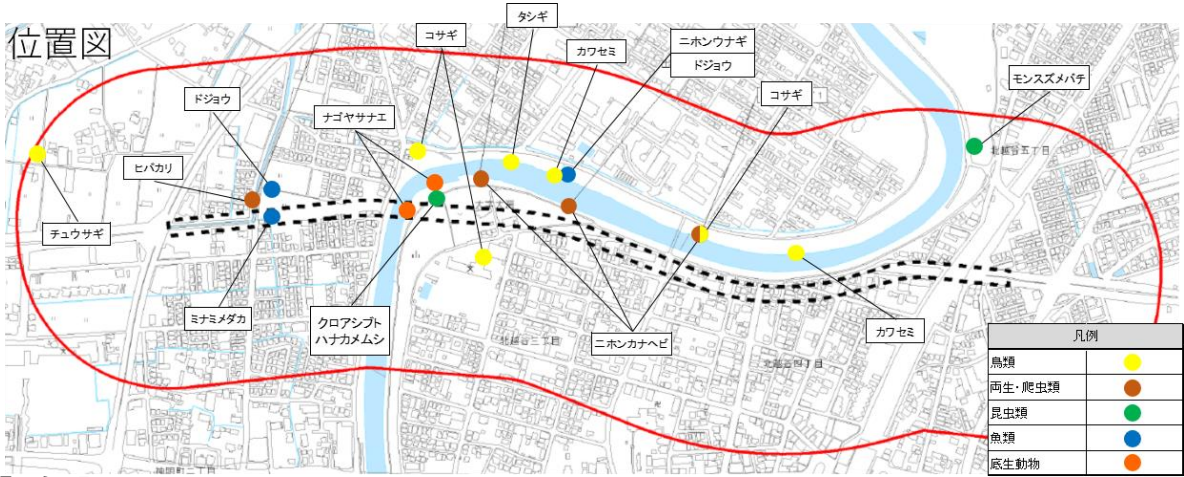
次に生活環境への影響についてです。

浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、同等の方法、基準により調査、検証を実施しました。

まず、大気質、騒音、振動についてです。

都市計画道路付近の3地点で調査、検証をしたところ、右の表のとおりいずれの地点においてもすべての項目で基準を下回る予測結果となりました。

※浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、自主的に環境に係る影響を調査した結果です。



[評価] 現地調査で確認された重要種12種については、事業による影響は極めて小さいものです。

| 項目 | 重要種名 | | | | 種数 |
|--------|-------------|---------|--------|------|----|
| 鳥類 | チュウサギ | コサギ | タシギ | カワセミ | 4 |
| 両生・爬虫類 | ニホンカナヘビ | ヒバカリ | | | 2 |
| 昆虫類 | クロアシトハナカメムシ | モンスズメバチ | | | 2 |
| 魚類 | ニホンウナギ | ドジョウ | ミナミメダカ | | 3 |
| 底生動物 | ナゴヤサナエ | | | | 1 |
| | 合計 | | | | 12 |

※重要種とは、環境省や県等で指定された基準により選定された希少な動植物です。

次に、自然環境への影響についてです。

令和元年11月から令和2年7月

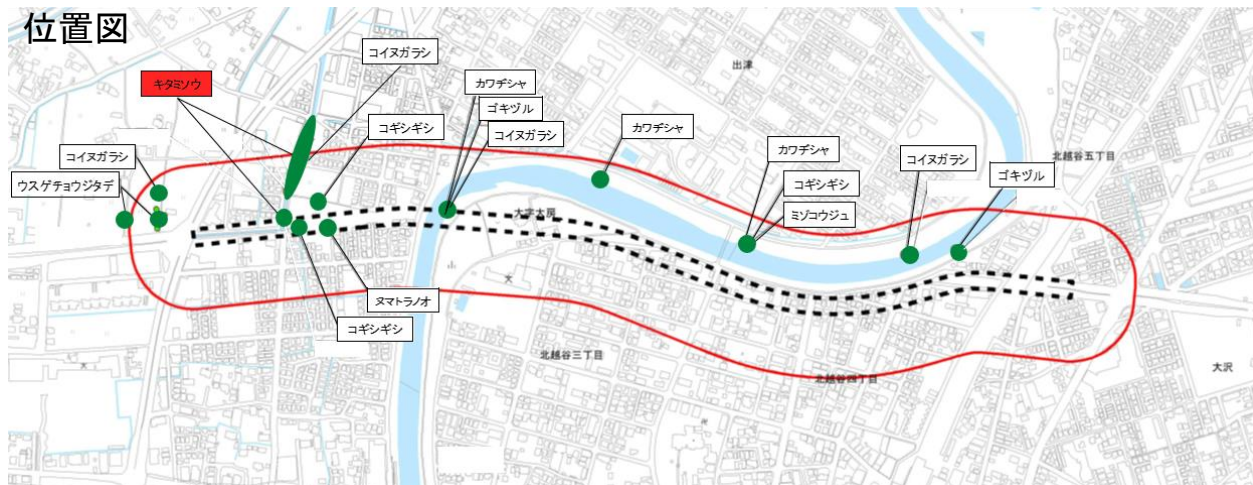
までの期間で動物、植物に関して調査、検討を実施しました。

動物に係る現地調査では、道路の周辺地域で重要種12種が確認されました。主要な生息環境の一部は改変されますが周辺地域に生息環境が広く分布することから、事業による影響は極めて小さいと考えています。

また、近隣にあります鴨場についても影響は極めて小さいと考えています。

※浦和野田線は条例等に基づく環境影響評価の対象ではありませんが、自主的に環境に係る影響を調査した結果です。

位置図



[評価]

現地調査で確認された重要種8種のうち7種については、事業による影響は極めて小さいものです。キタミソウについては、環境保全措置としてモニタリング等を予定しています。

| 項目 | 重要種名 | | 合計 |
|----|-----------|--------|----|
| 植物 | ゴキヅル | ヌマトラノオ | 8種 |
| | ウスゲチョウジタデ | カワヂシャ | |
| | コイスガラシ | キタミソウ | |
| | コギシギシ | ミソコウジュ | |

※重要種とは、環境省や県等で指定された基準により選定された希少な動植物です。

同じく、植物に係る現地調査では、重要種8種が確認されました。

このうち、キタミソウについては環境保全措置として、

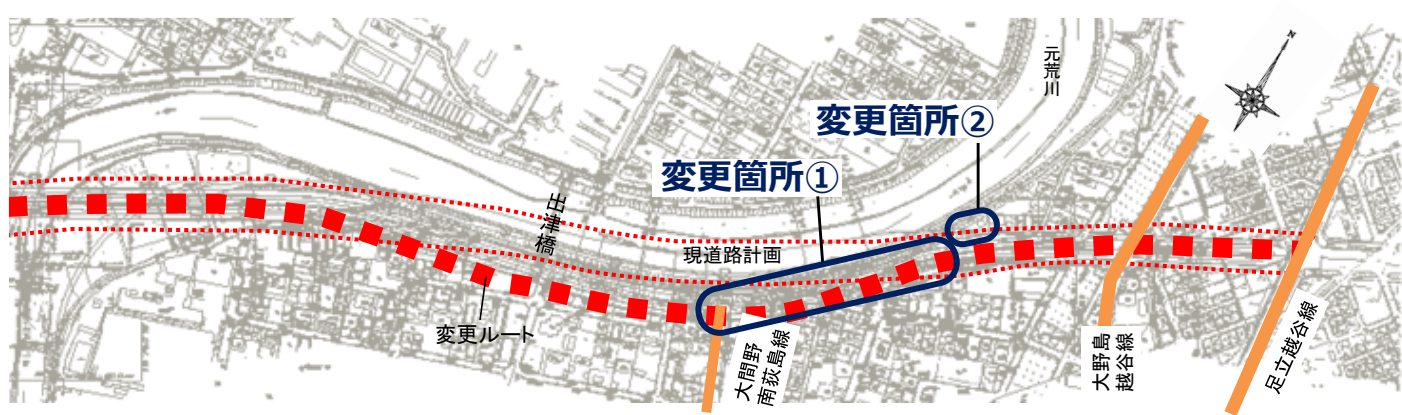
移植やモニタリング等を検討します。

キタミソウを除く7種については、周辺地域に生息環境が

広く分布することから、事業による影響は極めて小さいと

考えています。

埼玉県による浦和野田線の道路線形変更に伴い、越谷市で用途地域を変更します。



用途地域とは、住居の環境の保護等のために、地域に応じて指定し、制限を定めるものです。

また、用途地域ごとに、建築できる建物の種類(用途)や面積、高さなどの制限を定めています。

(例) 第一種住居地域、第二種住居地域、近隣商業地域 等

次に用途地域の変更についてです。

浦和野田線の道路線形変更に伴い、越谷市で用途地域を変更します。

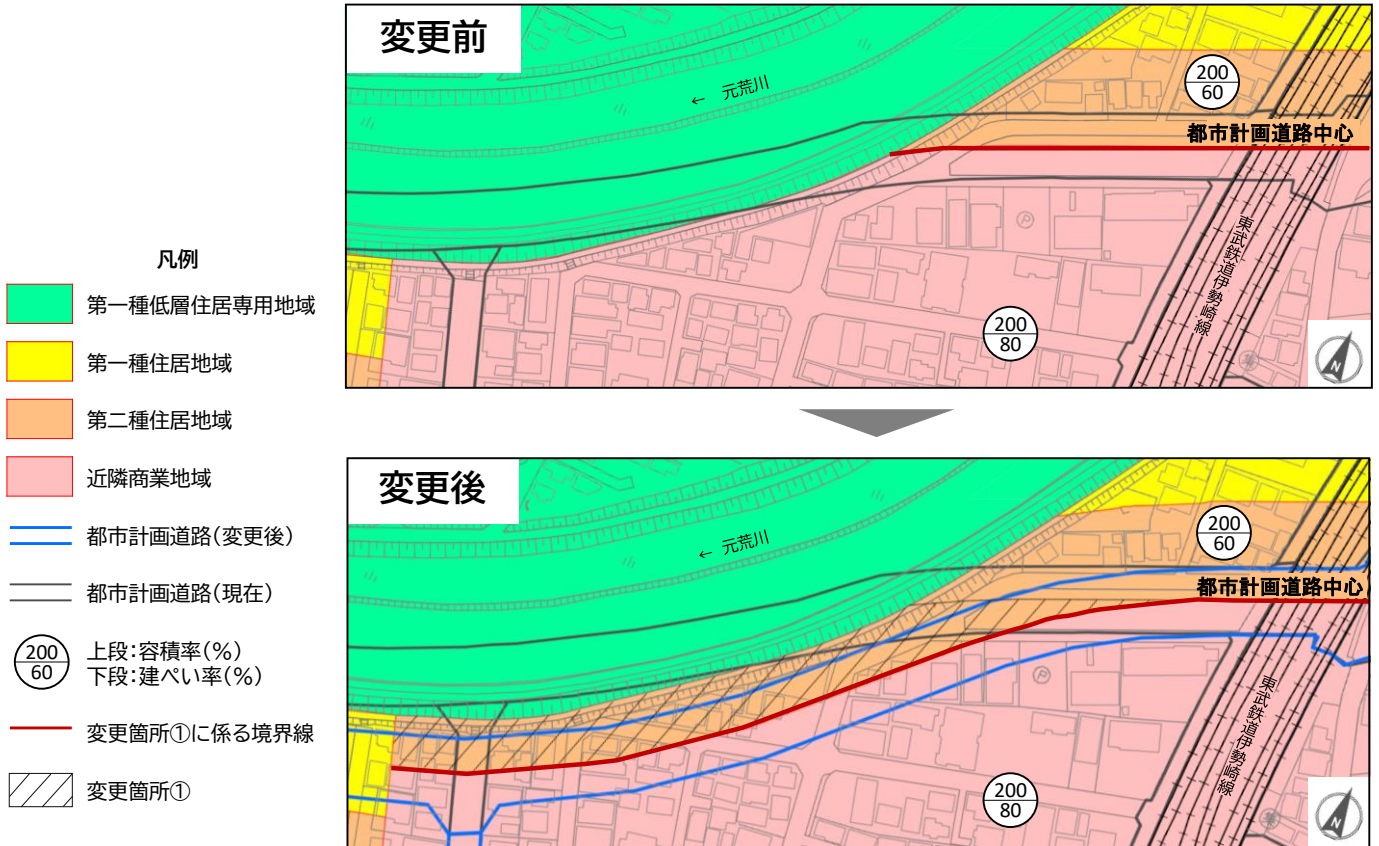
変更箇所は図のとおり、①と②の2か所となります。

用途地域とは、住居の環境の保護等のために、地域に応じて指定し、制限を定めるものです。

また、用途地域ごとに、建築できる建物の種類や面積、高さなどの制限を定めています。

それでは、2か所の変更内容についてご説明します。

近隣商業地域 → 第二種住居地域に変更



まず、用途地域の変更箇所①について、ご説明します。

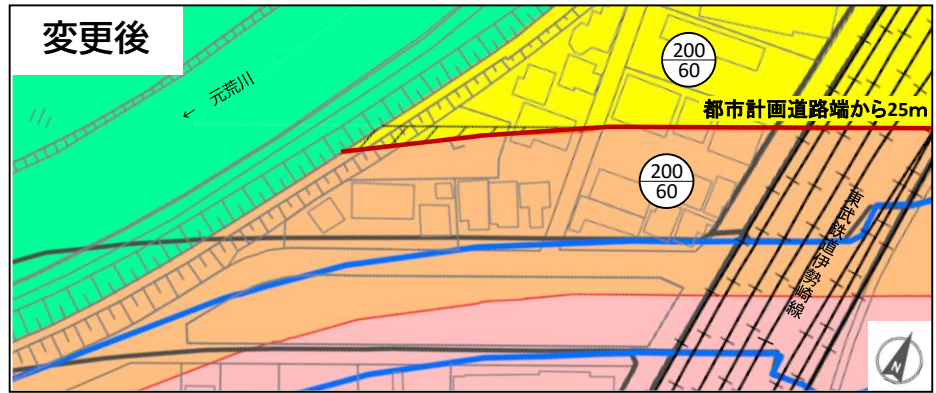
現在は、上の図の「変更前」に示すとおり、赤線の浦和野田線の道路中心を境界として北側に第二種住居地域、南側に近隣商業地域を定めています。

変更内容は下の図の「変更後」に示すとおり、浦和野田線の線形が青色のとおり変更されることにより、境界としている道路中心の位置が変更となるため、ハッチの部分近隣商業地域から第二種住居地域へ変更します。

第二種住居地域 → 第一種住居地域に変更

凡例

- 第一種低層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 近隣商業地域
- 都市計画道路(変更後)
- 都市計画道路(現在)
- 200
60 上段:容積率(%)
下段:建ぺい率(%)
- 変更箇所②に係る境界線
- 変更箇所②

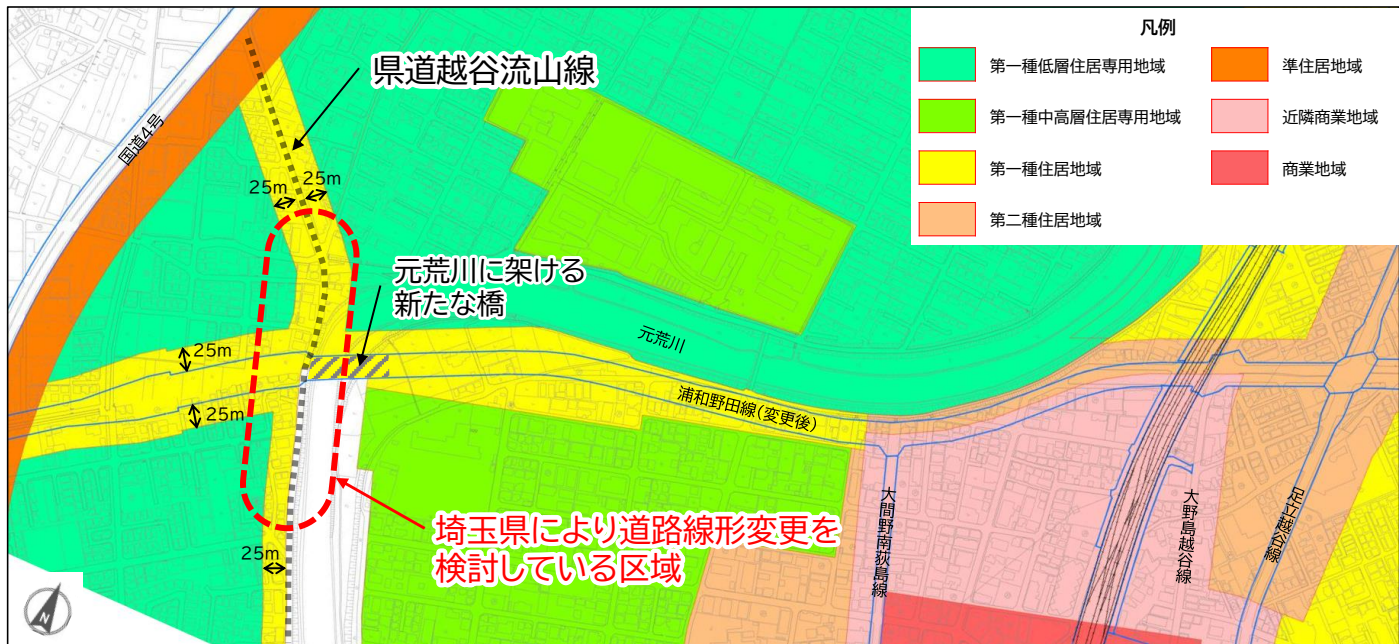


続いて、用途地域の変更箇所②について、ご説明します。

現在は、上の図の「変更前」に示す通り、赤線の浦和野田線の道路端から25mを境界として北側に第一種住居地域、南側に第二種住居地域を定めています。

変更内容は下の図の「変更後」に示すとおり、浦和野田線の線形が青色のとおり変更されることにより、境界としている道路端から25mの位置が変更となるため、ハッチの部分第二種住居地域から第一種住居地域へ変更します。

今後、県道越谷流山線の道路線形変更が生じた区域について、用途地域を変更します。



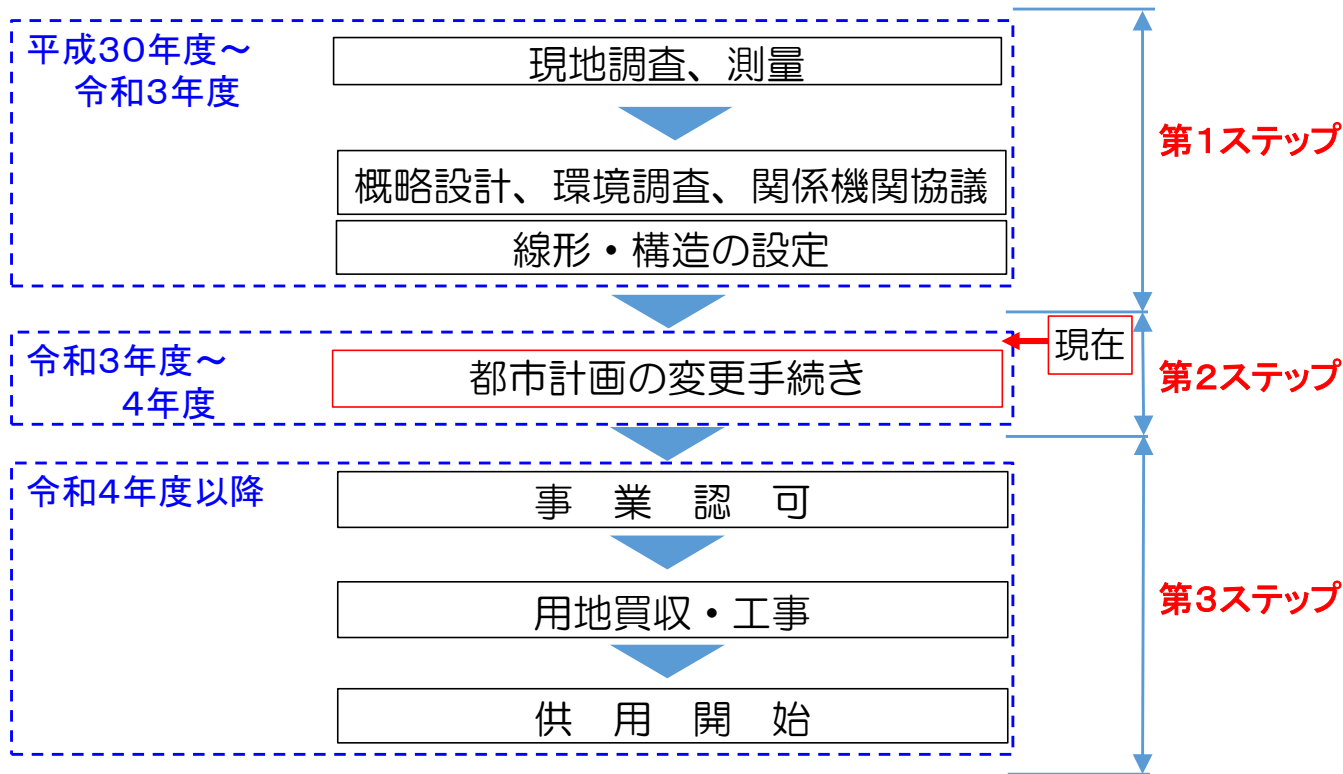
浦和野田線と元荒川西側の越谷流山線が交差する箇所については、それぞれの道路を基準として凡例黄色の第一種住居地域の用途地域が指定されています。

今回の都市計画変更の内容ではありませんが、今後、元荒川に架ける新たな橋の構造により越谷流山線の道路線形変更を検討している赤点線の区域内において、用途地域を変更します。

4 今後の進め方について

続いて、今後の進め方について、
事業のスケジュールと都市計画手続きの流れについて
説明します。

◆事業スケジュール



まず、事業スケジュールについてです。

浦和野田線の都市計画変更にあたり、

こちらのスケジュールの第1ステップにあたる現地調査や

道路の線形、構造などについて平成30年度から令和3年度まで検討しました。

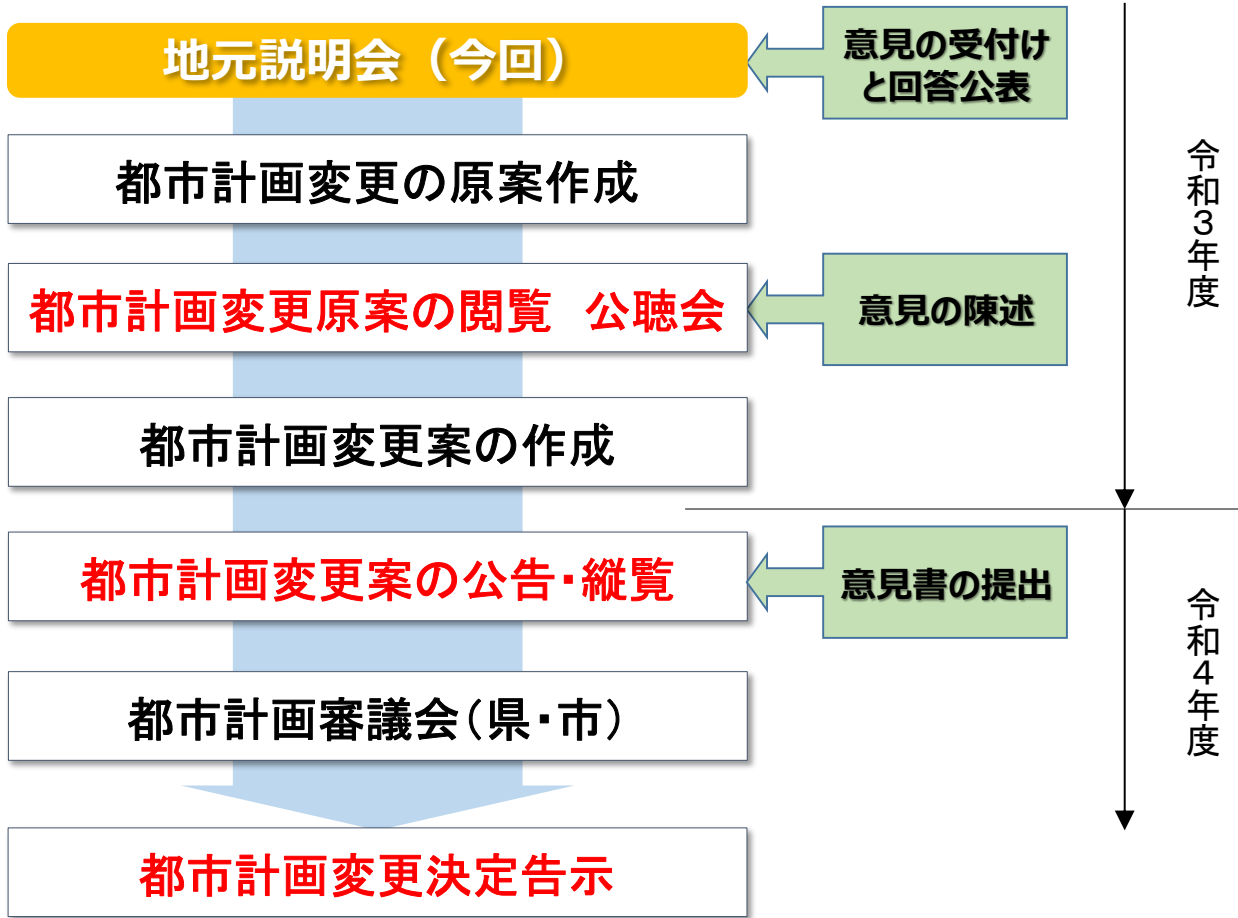
今後、第2ステップとして、都市計画変更の手続きを

令和3年度から令和4年度にかけて、進めていきます。

都市計画変更手続きの完了後、第3ステップとして

令和4年度以降、用地測量や建物調査、用地交渉、

工事を順次、進めていきます。



次に、今後の都市計画変更手続きの流れです。

本日の説明会后、都市計画変更原案の作成・閲覧を行い、公聴会を開催することで住民のみなさまのご意見を伺いながら、都市計画の変更案を作成していきます。

次に、都市計画の変更案の作成後、案の公告・縦覧を実施し、広く意見書を受け付けます。

その後、都市計画審議会の審議を経て、令和4年度に都市計画変更の決定告示を行う予定です。

5 継続して検討していく事項

最後に、今後も継続して検討していく事項について説明します。

地域の住民の方々から多くのご要望をいただいている以下の事項等については、継続して検討を実施し、今後、最適な対策を決定していきます。

主なご要望事項とそれに対する今後の検討方針

① 自然環境や景観に配慮した道路構造とすること

⇒ 植樹の設置や河川環境と調和した道路環境整備(法面緑化など)等の検討

② 北越谷地区の生活道路が抜け道として使われることが無いよう、対策を図ること。

⇒ 地区内道路と浦和野田線の接続について、交通管理者と安全対策を協議

③ 文教大学生など現在でも歩行者・自転車交通が多い、出津橋の人流について、浦和野田線の整備による支障が出ないよう、円滑な交通が図られる対策を行うこと。

⇒ 円滑な人流の確保に向けて、継続的に検討

④ 道路に教育施設や住宅等が近接するため、騒音等の対策を行うこと。

⇒ 低騒音舗装の採用、緩衝帯の設置などを検討

浦和野田線の整備にあたっては、地域の住民の方々から多くのご要望事項をいただいています。
都市計画変更決定後も可能な限り、継続して検討を行い、事業の実施までに最適な対策を決定していきます。

主な要望事項として、

- ①自然環境や景観に配慮した道路構造とすること
 - ②生活道路の安全が確保されるよう、対策を行うこと
 - ③出津橋付近の円滑な人流を確保すること
 - ④騒音の対策を行うこと
- などをいただいています。

そのため、

- ①に対しては、植樹の設置や河川環境と調和した道路環境整備などの検討
- ②に対しては、地区内道路と浦和野田線の接続について、交通管理者と安全対策を協議
- ③に対しては、出津橋付近の円滑な人流の確保に向けて、継続的に検討
- ④に対しては、低騒音舗装の採用、緩衝帯の設置などを検討していきます。

【都市計画道路浦和野田線に関すること】

埼玉県越谷県土整備事務所 道路施設担当

〒343-0813 越谷市越ヶ谷4-2-82

TEL : 048-964-5223 FAX : 048-960-1530

MAIL : q645221e@pref.saitama.lg.jp

ホームページ : <http://www.pref.saitama.lg.jp/soshiki/b1011/index.html>



【都市計画道路大間野南荻島線に関すること】

越谷市 建設部道路建設課 TEL : 048-963-9202

【用途地域に関すること】

越谷市 都市整備部都市計画課 TEL : 048-963-9221

今回、説明させていただく内容は以上です。

説明内容でご不明な点や気になる点がありましたら、
埼玉県越谷県土整備事務所 または 越谷市建設部道路建設課
もしくは都市整備部都市計画課までお問合せください。

説明会やメールでの質疑応答については、
後日、概要を越谷県土整備事務所のホームページに掲載します。

今後とも皆様のご理解とご協力をいただきますようよろしくお願
いします。

ご視聴いただきありがとうございました。

