

■浦和野田線（元荒川工区）地元説明会（R3.10）の質疑応答一覧

※質問・回答内容については、皆様に分かりやすくなるように、一部要約して記載させていただいておりますのでご了承ください。

No.	分類	質問内容	回答
1	1.説明会、 合意形成	R3.5.10に地下方式の署名が1,428筆集まったと聞いているが、本説明会では一切それについて触れられていなかった。こちらはどのように受け止められているのか。	地下化を求める署名の提出を受け、県ではルート変更に対する十分な理解が得られていないと感じ、改めて対面による説明会を実施することを決めました。説明会までの間、トンネル案・左岸半地下案・左岸盛土案について検討を行い、左岸平面案と比較検討し、今回の説明会で説明させていただきました。また、署名の要請事項も踏まえ、自然環境への対策や荻島地区との分断などについて今後も引き続き検討を行い、対策を決定していく旨をご説明させていただきました。
2	1.説明会、 合意形成	今回の説明会はどのような位置づけになるのか。特段の意見がなければ合意形成と見なされるのか。	P44「都市計画手続きの流れ」より、今回の説明会でいただいたご意見を可能な限り反映し、都市計画変更の原案を作成します。その後、公聴会や縦覧などでもご意見を頂戴しながら最適な都市計画を決定してまいります。
3	2.道路計画 (継続検討事 項)	p46の要望以外に、地元の住民からは、他にどのような要望があがっているのか。	様々なご意見をいただいておりますが、今回お示した、 1. 自然環境に配慮した道路整備を行うこと 2. 生活道路の安全対策を行うこと 3. 出津橋付近の円滑な人流を確保すること 4. 騒音や振動などの生活環境への対策を行うこと の意見が多いため、この4項目に集約させていただきました。そのほかの要望としては、 ・神明町2丁目交差点の渋滞対策を行うこと ・用地買収対象者について、詳細な説明を行うこと などのご要望をいただいております。
4	2.道路計画 (継続検討事 項)	p46継続して検討していく事項はいつまでに検討される予定か。遅くとも原案作成までには検討結果を公開し、本日の様に意見収集した上で反映されると想定しています。	継続して検討していく事項については、都市計画変更後も検討可能な事項です。遅くとも工事の実施までには、検討結果について、改めて説明会等の場でご説明させていただきます。

No.	分類	質問内容	回答
5	2.道路計画 (越谷流山線)	越谷流山線との交差点改良の計画（影響範囲の道路整備）は、既に確定していることなのか。	浦和野田線の整備に伴い、元荒川を渡るための橋を整備する必要があります。その橋の設置により越谷流山線の高さを合わせる必要があることから、道路線形の変更及びその改良が生じます。なお、詳細についてはまだ確定しておりません。
6	2.道路計画 (越谷流山線)	越谷流山線の整備は浦和野田線と一緒に整備するのか、それとも別に後で整備するのか。	浦和野田線と一緒に整備していきますが、詳細については設計後に改めて説明会等の場でご説明いたします。
7	2.道路計画 (越谷流山線)	越谷流山線の道路線形変更に伴い、歩道の整備は予定されているか。現在の越谷流山線において、堤根バス停箇所をはじめ、歩行が危ない状態となっている。 現状の交通量もそこそこあり、浦和野田線の全線開通とともに、いっそう交通量が増えると思われ、越谷流山線の道路線形に沿った歩道の整備をお願いしたい。	越谷流山線の歩道整備については、当路線の線形変更に伴った整備を検討しておりますが、具体的な範囲については、今後の元荒川に架ける新たな橋や越谷流山線についての詳細な設計を行う中で決定してまいります。 また、越谷流山線の線形変更については、用地買収の影響を受ける方も多いため、具体的な道路線形が決まり次第、改めて説明会等でご説明させていただきます。
8	2.道路計画 (越谷流山線)	越谷流山線に、国道4号の元荒川橋から南に進んできた道路がY字に合流する交差点がある。その交差点には信号があるが、そこから100m位進んだ浦和野田線との交差点でまた信号が付くのか。	浦和野田線と越谷流山線との交差点には信号が設置される予定です。周辺の道路も含めて円滑な通行のために必要な対策を道路管理者や警察と協議していきます。
9	2.道路計画 (周辺道路)	児童の登下校や大学生の移動でどれだけの人流があるか調査したことはあるか。浦和野田線が整備されれば生活道路に車が進入してくることから、安全を確保することは困難である。実際に現場の交通を調査してよく検討すべきである。	浦和野田線から北越谷地区の生活道路への流入については、学校や自治会、越谷市、警察などの関係機関と協議し、必要な安全対策を検討していきたいと考えております。
10	2.道路計画 (周辺道路)	P46「継続して検討していく事項」の北越谷地区の生活道路を抜け道として使われないようにするための対策について、本内容が決まらずに先に進んでほしくない。交通渋滞の緩和や事故の減少などはわかるが、子どもや高齢者の多い北越谷地区の生活道路に対する安全性が最も重要だと考える。今の段階で決まっていることがあれば教えてほしい。	現時点で確定している事項はありませんが、今後、学校、地元自治会、越谷市、警察と必要な安全対策の検討を行ってまいります。例えば、地域の同意のうえで浦和野田線から生活道路への流入抑制としての規制を行うことも考えられます。

No.	分類	質問内容	回答
11	2.道路計画 (周辺道路)	現在、大間野南荻島線は元荒川の堤防で止まっているが、浦和野田線が整備されると同路線の流入交通量が増えるため、どのような対策を考えているか。	新たに整備する浦和野田線に大間野南荻島線が接続することで、交通量が増加することが見込まれます。必要な安全対策などについては、今後、越谷市、警察などと協議してまいります。
12	2.道路計画 (周辺道路)	文教大学の学生や北越谷5丁目からの生徒や児童の通学状況を踏まえると、2車線の大間野南荻島線では、交通渋滞が起こる可能性が高い。今の段階で右左折レーンを別々に設置し渋滞緩和を検討することはできないか。	(越谷市) 大間野南荻島線は、12mの都市計画道路として決定されており、浦和野田線からの歩行者は信号による横断を想定しています。また、必要に応じて、信号サイクルの調整や歩車分離式信号の設置等について、警察とも検討していきたいと考えています。
13	2.道路計画 (周辺道路)	国道4号と越谷流山線との間に位置する「宮子通り」は、浦和野田線と接続されるか。信号がなければ危険で通ることができない。	「宮子通り」との接続は平面交差となり、信号の設置は現在のところ考えておりません。浦和野田線は4車線道路として整備することとなるため、構造上、中央分離帯を設置しなければなりません。そのため、宮古通りからは左折のみで通過していただくことになります。
14	2.道路計画 (周辺道路)	宮子通りについて、浦和野田線が整備されたら、今まで以上に交通が増加することが懸念されるが、これまでも交通事故が多いため、安全対策として信号設置などを要望してきた経緯がある。	国道4号に近接していることを踏まえ、警察などとも協議を行い安全対策を検討しなければならないと考えています。
15	2.道路計画 (周辺道路)	堤根の抜け道対策は考えているのか。国道4号の元荒川橋から南荻島に入る道（ロマン通り）がある。野田方面に行く車はこの道路を利用して近道をする可能性がある。	(県) 市、警察とよく協議して対策を考えていきます。 (越谷市) 現在のロマン通りの状況に関しまして、市としても認識しています。住民の方が不便にならないように、越谷流山線の整備と併せて対策について検討をしていきます。
16	2.道路計画 (周辺道路)	国道4号から国道463バイパスへの右折で道路が混雑するので、そこを考慮してもらいたい。	周辺の道路を含めて円滑な通行のために必要な対策を道路管理者や警察と協議してまいります。
17	2.道路計画 (神明町2丁目交差点)	神明町2丁目交差点の渋滞対策として、右折禁止にしてはどうか。	神明町2丁目交差点については信号サイクルの調節で一定の効果がありましたが、抜本的な解決策は浦和野田線の整備になります。

No.	分類	質問内容	回答
18	2.道路計画 (神明町2丁目交差点)	神明町の交差点の渋滞について、信号機による対策で一定の効果があつたとのことだが、具体的に渋滞が何m減ったのか。	令和2年11月調査で、渋滞長が資料12ページの①（浦和）方向で（70m→）60m、②（岩槻）方向で（280m→）170m、③（北越谷）方向で（270m→）160m、④（越谷市街地）方向で（390m→）190mになりました。
19	2.道路計画 (神明町2丁目交差点)	P12「道路の必要性（神明町2丁目交差点）」において、同交差点を改良する予定はあるか。岩槻方面と北越谷駅方面に右折レーンが設置されていないことから、当該箇所右折レーン設置により、浦和野田線を整備しなくても交通渋滞は解消されるのではないかと。また、整備予定がないのであれば、検討してもらいたい。	神明町2丁目の渋滞対策では、令和2年度に警察と協議のもと、信号サイクルの変更により、一定の渋滞緩和が図られております。また、抜本的な改善策としては、浦和野田線の整備が必要ですが、整備までの対策としては、ご要望として受け止めさせていただきます。
20	2.道路計画 (全般)	道路が家の前に来る予定だが、道路の高さなどの詳細についてどのような状況になるのか知りたい。	現時点では大きな縮尺の図面での対応となります。高さ等の詳細は設計中ですので、今後の説明会であらためて説明いたします。
21	2.道路計画 (全般)	日常生活で出津橋を利用しており、浦和野田線が整備されることで北越谷地区とは異なる荻島地区の悩みもあることを理解してほしい。また、当該地区は、美しい景観と豊かな自然環境、静かな癒しの空間があり、将来推計で28,000台/日の交通が通ることとなり、これまでの環境が変化し個性が失われてしまう。おそらく左岸平面案に決まるだろうが、一度失った自然は元に戻らない。果たして本当に浦和野田線が必要なのか、今回のような事業の説明があれば納得する方もたくさんいると思う。移転される方もいるが、道路のそばに残る方たちは、騒音や通学路の安全性、生活道路への車両流入（抜け道利用）等を心配する。出津橋の渡り方においても不便になる。本当にこれでののか、左岸平面案でよいのか、もう一度考えてほしい。将来的に環境に配慮した道路整備にしろ、今回のような説明会や地区別の説明会を開催し地域にとってよりよい道路を整備するためまとめていってほしい。変更計画の素案をいろんな方の意見を反映させて作り上げていってほしい。【要望】	今後、用地説明会や工事に着手していく機会を鑑み、道路の構造や自然環境、生活環境への配慮、対策などをご説明していきたいと考えております。また、地域の自治会長ともご相談させていただきながら、情報提供の方法も検討してまいります。
22	2.道路計画 (全般)	松伏工業団地からの流入交通量をどのように考えているのか。	松伏工業団地からの交通流入は、把握しておりませんが、浦和野田線の整備にあたり、令和12年度の将来交通量推計を実施しております。浦和野田線の松伏町区間の交通量としては、約24,000台/日と推計しております。

No.	分類	質問内容	回答
23	2.道路計画 (全般)	P8「道路の必要性」で4つの必要性（交通・安全・防災・地域活性）が記載されているが、北越谷地区において具体的にどのような必要性があるのか。道路が整備されることで交通量が増加し交通事故が多くなることが想定されるが、どのように安全を確保していくのか。	浦和野田線を整備することで、東西方向を通過するために北越谷地区内に流入していた交通が転換され、これまで交通事故が集中していた箇所での事故抑制が図られることを想定しております。また、4.5mの広い幅員の歩道となっていることから、確実な歩車道の分離により安全性が確保できると考えております。
24	2.道路計画 (全般)	北越谷地区が土地区画整理事業区域であることから、そこを外して河川及び河川敷地内に道路を計画している（昭和63年）と聞いていた。長期間何もせず、河川法の関係で道路整備できないことから北越地区内に道路計画を変更するというのは乱暴ではないか。任意のアンケート結果より50年ほど長期居住している方がこれから移転ないしは建て替えを行うことが難しい意見もある。また、小学校の裏を通る道路計画であることから、教育環境に悪影響を及ぼしてまで整備することは認められない。越谷市の良好な水辺環境を守るべきという意見も多くあることから、この景観を残してほしい。	ご意見として受け止めます。
25	2.道路計画 (全般)	浦和野田線の線形変更により、自宅が道路に隣接してしまう。また、カーブ部分が目の前になってしまうことから、車の出入りはできるのか。横断はできなくなるのか。カーブを緩やかにするなどの線形変更はできるのか。	元荒川に沿う線形ルートにすることで、可能な限り住宅に影響が出ないよう道路線形を設計しております。そのため、現在の線形案を変更することは困難となります。また、中央分離帯を設置する予定であることから、左折のみの出入りとなります。
26	2.道路計画 (全般)	今は北越谷駅までほぼ直線で行けるが、道路が整備されると横断もできなくなるのか。	道路整備後はP34「計画道路の横断箇所」に示す箇所での横断する計画としています。
27	2.道路計画 (全般)	冬場になると高架道路は凍結して大変なので、橋の部分などは、そういったことも考慮してほしい。	凍結対策なども含め、適切な道路の維持管理に努めていきます。
28	2.道路計画 (全般)	P13の東側（東武鉄道高架下区間）の先行整備について、令和元年度の説明会でも提案したが、その後の状況はどうか。	東武鉄道高架下区間を先行整備すると、北越谷地内の生活道路への流入交通が増え、交通安全上望ましくありません。用地買収の状況にもよりますが、基本的に幹線道路から幹線道路を一区切りとして整備を進める考えです。

No.	分類	質問内容	回答
29	2.道路計画 (全般)	自然はある程度守られるが、今度は人が守られなくなるのが悲しい。それでトンネル案に賛同してきたが、人を動かすという考えしかないのか。	トンネル案については、河川下でも河川を離れたルートでも、地上との接続部においては半地下構造となるため、地域が分断され、住んでいる方への影響は避けられません。平面案で影響を受けてしまう方々には丁寧な対応をしていきたいと考えています。
30	2.道路計画 (全般)	さいたま市浦和区本太4丁目11付近に走る越谷浦和バイパスは2車線である。条例が理由で2車線ができないと以前回答を頂いたが、この箇所はなぜ2車線になっているのか。またそれが北越谷地区では採用できない理由は何か。	さいたま市本太付近の越谷浦和バイパス（新浦和橋）は、かつて有料道路として整備された経緯があり、交通量が一般道区間より抑制されることから、2車線整備も可能であったと考えられます。 浦和野田線（元荒川工区）では、前後区間や東埼玉道路の整備状況などを踏まえ、将来交通量が約28,000台/日と推計されているため、基準等に基づいて4車線で整備を行うことが必要です。
31	2.道路計画 (全般)	この道路の一番の目的は東西を通すことと認識している。 また大間野南荻島線と繋げなくても北越谷地区内の渋滞は解消するのではないか。今発生している渋滞の車両は北越谷地区内からの車両が起因しているのか。	大間野南荻島線との接続を行わないと神明町2丁目交差点における神明橋の右折車や東武鉄道を横断する既存道路の自動車交通の抑制効果が限定されるものと考えております。また、現在の渋滞は北越谷地区からの発生車両も一因になっているものと考えます。 なお、大間野南荻島との接続は、地域の利便性向上や防災力向上といった面でも必要だと考えております。
32	2.道路計画 (全般)	児童をはじめ、歩行者の安全対策をどのように考えているのか。	越谷市、警察、学校、自治会等と協議を行い、安全対策を検討してまいります。
33	2.道路計画 (出津橋)	半地下の場合、平面の場合の駅方面への浦和野田線の横断方法はどうなるのか。また、出津橋の交通量は確認しているのか。	平面の場合は、出津橋から浦和野田線の歩道へスロープで下り、駅方面へは大間野南荻島線との交差点を信号で、反対方向は押しボタン信号で横断する計画です。半地下の場合は、出津橋から浦和野田線の上を立体交差し、渡っていく計画です。交通量についてはR2年11月の7時から19時の間で自転車歩行者合わせて往復で5,500名ほどでした。
34	2.道路計画 (出津橋)	出津橋の交通量がそんなに少ないわけではないか。コロナの影響があったのではないか。コロナ後に人がまた増えてからもう一度計らなければだめだ。歩道の幅はどのくらいなのか。	出津橋の交通量調査については検討します。歩道の幅員は片側約4.5mです。

No.	分類	質問内容	回答
35	2.道路計画 (出津橋)	出津橋付近の人流については、ただ歩道橋を設置して終わりではだめである。円滑かつ快適に通行できるようにしてもらいたい。	出津橋を管理する越谷市と連携しながら検討を進めていきます。
36	2.道路計画 (出津橋)	出津橋を大間野南荻島線の位置に架け換えて欲しい。また、車も通れるようにしてほしい。	(越谷市) 現在の出津橋は、昔の木橋を架け換える際に仮橋として架けたもので、それがそのまま人道橋として使われていますので、このまま元々の位置にしておくのが多くの方にとっていいと考えています。車両の通行に関しましては、出津側に受けとなる車道が少ないこともあることから、基本的に現位置で人道橋として計画しております。幅員については、現在の通行状況を踏まえ検討していきます。
37	2.道路計画 (出津橋)	出津橋から南に渡って北越谷駅以外（スーパーなど）へ行くルートについても考慮してもらいたい。	市と連携しながら円滑な横断方法などを検討していきます。
38	2.道路計画 (出津橋)	出津橋を上流側の大間野南荻島線の位置にすることについて、今の人流に対する支障は何かあるのか。	(越谷市) 橋の位置については、河川と直角に架けることを基本としているため、河川の湾曲した位置は適所ではありません。また、駅方面以外へ行く人もいると考えているため、現在の位置が最適と考えています。
39	2.道路計画 (ルート)	「都市計画変更ルート案の比較検討表」より ①資料ではトンネル案のアクセス機能を「×」としているが、渋滞・交通事故の評価としては、道路が整備されれば交通事故も増加する可能性が高いので「○」になるのではないかと。 ②構造・施工では、河川の地下を通さないのであれば「×」にならないのではないかと。 ③環境・景観より、トンネル案の換気塔によって阻害となっているが、個人的にはそこまで阻害されるとは考えられないので、地上とトンネル案で同じ評価になるのはおかしいのではないかと。 ④事業コストより、費用対効果を考えれば理解はできるが、予算を確保できるのであればトンネル案でも整備可能なのか。	①地域の主要道路と接続することで、神明町2丁目交差点や生活道路等の交通渋滞の緩和や交通事故の抑制に繋がっていきたいと考えております。そのため、評価としては「×」としております。 ②③河川の地下を通さずにトンネルを整備する案であれば自然環境や住宅地への影響を少なくすることが可能となりますが、東側では県道足立越谷線や栄進中学校付近で、西側では国道4号より更に西側の国道463号で地下から地上に接続することとなります。そのため、既に道路が整備されている区間で地域が大きく分断されてしまうことから、「△」評価とさせていただきます。 ④事業コストでは、左岸平面案との相対評価した場合でトンネル案は「×」評価としております。

No.	分類	質問内容	回答
40	2.道路計画 (ルート)	「都市計画変更ルートの比較検討表」の事業コストについて、用地費についても計上されているのか。また、各案の維持管理費が変わってくると思うが、それについてはどのように考えているのか。	事業コストには、用地費や建物などの補償費、工事費も含まれております。トンネル案や左岸半地下案、左岸盛土案の維持管理は、構造物が大きくなることからそのメンテナンス等に多大な費用を要することが考えられます。左岸平面案では、大きな構造物がないことから、事業コストを抑えた最適な案と考えております。
41	2.道路計画 (ルート)	半地下案はともかく、平面案では冠水が絶対にならないのか。	想定以上の降雨に対してまで絶対冠水しないとは言えませんが、半地下構造よりは危険性は少なくなります。
42	2.道路計画 (ルート)	半地下案の構造物設置困難とはどういう意味なのか分からないので教えてもらいたい。	設置困難な範囲に構造物を縦断的に設置すると、河川の堤防内に浸み込んだ水の捌け口が失われてしまう等の影響があるため、堤防の安全性を確保するために設置困難となっています。
43	2.道路計画 (ルート)	事業費において用地費はどれ位の割合か。	左岸平面案の場合、用地費は7割程度となっています。
44	2.道路計画 (ルート)	堤防への影響は平面案の場合はないのか。	平面案は堤防への影響がない構造となります。
45	2.道路計画 (ルート)	半地下案でも少しだけ線形を北越谷側にずらす位で設置困難区域を避けることが出来るのではないのか。	ずらした場合には堤防と道路の間に挟まれる形で残される住宅ができてしまいます。
46	2.道路計画 (ルート)	路線の一部だけを半地下にするというのは考えないのか。	今お示しているのが、出津橋の周辺の影響部分のみを半地下にするという案です。
47	2.道路計画 (ルート)	いつまでに道路の構造を決めるのか。都市計画変更前か。	内容によっては都市計画変更後にも継続して検討をして決める事は出来ます。
48	2.道路計画 (ルート)	南荻島の方の意見を伺い、改めて出津橋の導線の大切さを知った。東西を繋げる事を一番の目的とするならば、右岸平面案の方が荻島地区の導線は守られるのではないのか。文教大学の施設の支障は具体的には不明だが調整はできないのか。	右岸平面案で整備を行ったとしても、出津橋付近の歩行者・自転車交通については、浦和野田線を横断し、出津橋を渡る必要があることから、左岸平面案と同様なものになると考えております。右岸平面案は、2か所の主要道路と交差できないことや文教大学の多くの施設に影響を及ぼすことから、左岸平面案の方が有利だと考えております。

No.	分類	質問内容	回答
49	3.環境	生活環境への影響（P35）において、環境基準内の数値結果であっても現在の生活環境から悪化することには変わりはない。環境基準ぎりぎりの数値となっている箇所もあり、悪化することが既に予測されているのだから、できるだけ事前に対応策を検討していただきたい。	新たな道路が整備されるため、例え環境基準を満たしているとしても騒音や振動の影響があることは理解しております。その影響を抑制するため、低騒音舗装や植樹の設置による緩衝帯を設けること等も検討し、できるだけ影響を少なくするよう努めてまいります。
50	3.環境	道路整備により、教育環境の悪化（大気汚染や抜け道利用による危険性増加等）に対する心配の声が多いことから、対策をどのように考えているのか。	教育環境面において、道路整備による騒音や振動等の影響調査を行っており、結果としては環境基準を満たしております。環境基準とは、人体への健康や生活環境を保全するために維持することが望ましい基準です。また、道路整備による影響をできるだけ少なくするため、低騒音舗装や緩衝帯の設置等の検討も考えてまいります。通過交通の安全対策については、関係機関である学校、越谷市、警察とも協議を行い、検討してまいります。
51	3.環境	P35「生活環境への影響」より、調査日数や時間帯を教えてください。また、現状の騒音や振動を計測したとしても、新設道路が整備された状況と大きく異なるのでその調査した意図を教えてください。国道4号と接続したときにどのようなのかも教えてください。	騒音振動の測定方法については、環境影響調査と同様の方法にて実施しております。日数は平日7日間の春夏秋冬をかけて測定を実施しており、時間帯は1日24時間計測しております。国道4号と接続した場合においては、P35の通りの予測結果になる想定です。
52	3.環境	P35「生活環境の影響」で将来の予測はあるものの、現状と比べて具体的にどうなるのか教えてください。	条例等に基づく環境影響評価と同等の方法により調査した結果、大気質や騒音は現状値と比べて1.5倍、振動は2.0倍となる見込みとなっております。低騒音舗装や緩衝帯の設置により、できる限り対策を検討していきたいと考えております。
53	4.河川、 雨水排水	北越谷駅から北側（北越谷第4公園よりやや北側）に住んでいるが、5年ほど前的大雨でひざ下、玄関口まで浸水したことがある。この周辺は水が溜まりやすい箇所であり、別の地域で道路が整備されたことで表面排水の流れが悪くなった事例があったことから、今回の広幅員の道路が整備されることで、排水機能の確保がどうなるのか教えてください。	雨水については、道路側溝で排水処理を行うこととなります。また、宅内や他の道路から入ってくる表面排水等についても越谷市の関係部局とも対策を協議してまいります。

No.	分類	質問内容	回答
54	4.河川、 雨水排水	治水の面で心配がある。最近では毎年のように元荒川が満杯になって溢れそうになる。道路の整備に併せて堤防の強化等を行わないのか。また、道路を作ることで悪影響があるのではないか。排水計画はどうなっているのか。	浦和野田線の元荒川沿いの部分は河川の外側にルートを変更し、直接河川に影響がないように整備します。また、橋梁部分についても安全に配慮して整備します。 河川は河川の整備計画に従って整備を行いますが、この区間に関しては流量が確保されているため特段の整備は予定していません。
55	4.河川、 雨水排水	雨が降ると水が川に排水されなくなって困っている。	宅地に降った雨水、いわゆる内水については下水道計画や土地利用などもあるため、河川だけで治水効果を発現させることは困難です。
56	5.都市計画	3月にHPで説明会資料を掲載していたが、今回の資料で修正している箇所の理由を教えてください。例えば、P44「都市計画手続きの流れ」で素案だったものが原案に変更されている。	都市計画の素案と原案については、適切な用語に修正させていただきました。また、前回ご提示していなかった新たな資料としてP46「継続して検討していく事項」が追加されております。
57	5.都市計画	今回の説明会が終わった後に、道路計画が変わるようなことがあるのか公聴会の結果次第で案が変わる可能性があるのか教えてください。	今回の説明会でいただいたご意見を可能な限り反映し、都市計画変更の原案を作成します。その後、公聴会や縦覧などでもご意見を頂戴しながら都市計画を決定してまいります。
58	5.都市計画	都市計画変更後だと何か決められること（道路構造等）に制限はあるか。	全線にわたって地下化するなど極端な変更はできませんが、ある一部分について構造を工夫するなどの余地はあります。都市計画で決める内容はルート、延長、幅員、構造形式です。都市計画変更後も検討を続けることを46ページに列挙しました。
59	5.都市計画	現在の川を埋める道路の計画について、何故当時はそのような計画となったのか。また、そのルートを変更する理由は何か。	現在の計画は、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、道路の一部が河川内を通る計画となっております。しかし、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、河川の左岸側にルートを変更したいと考えています。
60	6.事業計画	全て順調にいったとして完成予定はいつごろか。	整備期間はおおむね10年と考えています。

No.	分類	質問内容	回答
61	6.事業計画	HPへの質疑応答の掲載はいつ頃となるのか。その後は示されたステップで原案作成となるのか。	質疑応答の概要は11月中にはHPに掲載したいと考えています。今後は原案を作成して、皆様に見ていただきます。そでご意見があれば公聴会を開催します。その後に都市計画変更の案を示していきますが、皆様のご意見を聞きながら作成し、最終的には都市計画審議会で審議されます。
62	7.用地	用地買収や道路の供用開始の時期を教えてください。	今後の事業スケジュール（P43）について、今回の説明会後に概ね1年程度をかけて都市計画の手続きを進めていきたいと考えています。その後、令和4年度の後半頃に、皆さまの土地について、どの程度道路用地が必要となるか測量を実施いたします。また、皆様が所有されている建物などを調査させていただき、どの程度の補償額が必要となるか算定し、個別に用地交渉をさせていただく予定となっております。その用地交渉の時期は、令和5～6年程度を予定しています。しかし、浦和野田線が1.3kmと整備延長が長いため、用地買収を段階的に行う等、優先順位を検討する必要があり、詳細の用地買収時期をお答えすることが難しい状況です。道路の供用開始時期については、用地の取得状況に応じて変わってくるものの、概ね10年程度を目標に道路整備を完成させたいと考えております。
63	7.用地	道路計画線に影響がある住民に対して配慮はないのか。いずれは個別交渉となるであろうが、当事者に対してどのような計画で事業を進めていくのか、どのような補償となるのか、今後どのように生活していけばよいのか、自分で（住む土地を）探せというのか、県で用地を探してくれるのか、そのあたりが不安である。そのような用地に係る説明会も開催してほしい。	用地のご協力をいただく方に対しては、都市計画変更の手続きが完了した後に、詳細な用地の範囲や建物の調査をして補償額を算定させていただきますので、もうしばらくお待ちいただくこととなりますが、道路用地にかかる関係者を対象に、用地説明会も開催させていただきたいと考えております。補償額は提示できないものの、用地契約の流れ等は事務所にご連絡いただければお伝えすることは可能です。
64	7.用地	令和5、6年度から用地交渉とのことだが、工事の開始時期若しくは住民が立ち退かなければならない時期が今の段階でわかっているならば教えてください。	用地買収や工事を含めて事業完了時期は、概ね10年を予定しております。令和5、6年から5年程度かけて用地交渉を行わせていただき、工事は順次買収が完了した区間を整備していくことを考えております。

No.	分類	質問内容	回答
65	7.用地	今回提示した平面案の道路線形で確定なのか。道路線形にかからない土地は立ち退きの対象外という認識で良いか。	今回の説明会後に、都市計画の変更を進めていくこととなり、都市計画の変更後に詳細の道路設計や用地測量を実施し、面積等を算定していきます。現時点では、今回ご提示した広域な図面の線形となるため、さらに詳細の図面を作成していきます。また、越谷流山線については、元荒川を渡るための橋りょう整備により道路面が高くなることから、同路線を平面で摺り付けるために道路線形や路面高を変更する予定となっております。そのため、同路線の線形変更により、更に用地買収が必要になります。詳細な区域が決まり次第、改めて説明会等でお知らせいたします。
66	7.用地	つまり、道路線形にかかっていなくても追加で用地買収の可能性があるということか。	浦和野田線については、基本的に図面の赤色の範囲が用地買収範囲ですが、詳細な道路との境界がわからないので、用地測量を実施することにより、どこまで道路にかかるか確定します。現時点では、この広域図面にておおよそで把握していただくこととなります。また、事前に用地説明会を開催し内容の説明を行ってまいります。
67	7.用地	北越谷は元荒川に囲まれた地区であり、面としてはこれ以上拡がらない。こんな地域で立ち退きを要求することは、コミュニティの縮小を強制することになると思う。立ち退き地域には神社もあります。用地買収で済ませるのか、それとも代替地の検討はしているのか。自然環境の破壊などではなく、人の生活環境の話である。県としての考えを聞かせてもらいたい。	浦和野田線を整備することにより沿線地域の人や物の移動の円滑化が見込まれ、北越谷地区の活性化にもつながるものと考えています。本事業を進めるためには、権利関係者の方々に対して大切な土地を買収させていただくことや建物等の移転をお願いすることになりますので、用地交渉の段階で個々のご事情をお伺いしながら丁寧に進めてまいります。また、神社についても、関係者のご意見を伺いながら移転等について検討してまいります。今後とも道路整備の必要性について丁寧な説明を行い、事業にご協力いただけるよう努めてまいります。
68	8.用途地域	自分の土地が用途境界にまたがっているが、用途地域の変更が工事までの期間どのような影響があるのか。事業に対する影響はあるのか。道路工事にあたり、差し支えないよう変更しているか。	(越谷市) 工事前に用途地域を変更しても、現在の建物に対する影響はありません。また、増築・改築する場合、変更後も変更前の用途地域での制限が適用されるが、建替えの場合、変更後の用途地域の制限が適用されます。そのため、現在の建物を建替えしない場合、用途変更による影響はありません。用途変更については、事業に対する影響はありません。道路工事のため、変更しているものではありません。

No.	分類	質問内容	回答
69	8.用途地域	用途境界の基準となっている道路中心線の北側が変更となり、南側が変更とならないのはなぜか。計画道路内の範囲全体が、同じ用途でなく、中心を境にわかれるのはなぜか。	(越谷市) 今回変更する用途境界については、東側の境界を延長したもので、変更前の境界が浦和野田線の道路中心を基準としているため、浦和野田線の線形変更に伴い、変更後の道路中心を基準として、用途変更を行うものです。
70	8.用途地域	将来道路となる場所なのに用途変更する必要はないと感じる。	(越谷市) 用途地域については、土地に対する用途を案内するにあたり、境界を明確にするため、地形地物を基準にすることが原則となっております。将来にわたって、明確に明示できるよう、変更した道路線形にあわせ、用途を変更したいと考えています。
71	8.用途地域	P41の図で越谷流山線から両側に2.5mずつと記載があるが、5.0mの範囲で用地買収がかかるということか。	(県) 5.0mは用途地域の考えのみで、5.0mの幅で用地買収をするわけではありません。元荒川に架ける橋と平面交差するために越谷流山線の線形変更をするもので、幅員等については詳細検討後に再度説明会等の場でご説明します。 (越谷市) 越谷流山線の道路端(道路の終わりのライン)から2.5mまでの範囲を第一種住居地域に設定しています。p.41のスライドでは、今後県が検討している越谷流山線の道路線形変更により、第一種住居地域に設定している範囲が変わることを説明しております。
72	8.用途地域	変更用途地域(影響を受ける住居)の個別公表の時期は?	(越谷市) 用途地域については、現在、進めている浦和野田線の道路線形変更に伴い、用途地域が変更となる方を対象とした説明会を、令和3年12月中旬頃に予定しております。 対象者の皆様には、後日、改めて説明会開催について、詳細のご案内をさせていただきます。