

第 4 0 回

吉 川 市 都 市 計 画 審 議 会

(参 考 資 料)

令和 4 年 6 月 2 2 日 (水)

吉川市役所 3 階 3 0 1 ・ 3 0 2 会議室

目 次

議第74号 越谷都市計画生産緑地地区の変更について（吉川市決定）

理 由 書・・ 1

参考法令（抜粋）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

現況写真・・ 4

議第75号 越谷都市計画道路の変更について（埼玉県決定）

3・3・3号 浦和野田線

理 由 書・・ 6

3・3・3号 浦和野田線の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

越谷都市計画道路の変更に係る意見書の要旨・・・・・・・・・・・・・・・・ 13

理 由 書

本理由書は、都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第1項の規定に基づき、越谷都市計画生産緑地地区の変更についての理由を示したものです。

【第13-1号生産緑地地区】

1 越谷都市計画における位置等

越谷都市計画に含まれる土地の区域は、吉川市、越谷市及び松伏町の行政区域の全域です。本地区は、JR武蔵野線吉川駅の北東約1.9kmに位置し、工業地域の中にあります。

2 変更の必要性

本地区の一部が生産緑地法第14条の規定に基づき、生産緑地地内における行為制限の解除がされたためのものであります。

3 変更の内容

第13-1号生産緑地地区について、面積を変更します。

【第13-2号生産緑地地区】

1 越谷都市計画における位置等

越谷都市計画に含まれる土地の区域は、吉川市、越谷市及び松伏町の行政区域の全域です。本地区は、JR武蔵野線吉川駅の北東約1.9kmに位置し、工業地域の中にあります。

2 変更の必要性

本地区の一部が生産緑地法第14条の規定に基づき、生産緑地地内における行為制限の解除がされ、残りの部分が面積要件を欠いたためのものであります。

3 変更の内容

第13-2号生産緑地地区について、生産緑地地区を廃止します。

【第13-3号生産緑地地区】

1 越谷都市計画における位置等

越谷都市計画に含まれる土地の区域は、吉川市、越谷市及び松伏町の行政区域の全域です。本地区は、JR武蔵野線吉川駅の北東約1.9kmに位置し、工業地域の中にあります。

2 変更の必要性

本地区が生産緑地法第14条の規定に基づき、生産緑地地内における行為制限の解除がされたためのものです。

3 変更の内容

第13-3号生産緑地地区について、生産緑地地区を廃止します。

参考法令（抜粋）

○都市計画法

（都市計画の変更）

第21条 都道府県又は市町村は、都市計画区域又は準都市計画区域が変更されたとき、第6条第1項若しくは第2項の規定による都市計画に関する基礎調査又は第13条第1項第19号に規定する政府が行う調査の結果都市計画を変更する必要性が明らかとなったとき、遊休土地転換利用促進地区に関する都市計画についてその目的が達成されたと認めるとき、その他都市計画を変更する必要性が生じたときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない。

2 第17条から第18条まで及び前2条の規定は、都市計画の変更（第17条、第18条第2項及び第3項並びに第19条第2項及び第3項の規定については、政令で定める軽易な変更を除く。）について準用する。この場合において、施行予定者を変更する都市計画の変更については、第17条第5項中「当該施行予定者」とあるのは、「変更前後の施行予定者」と読み替えるものとする。

○生産緑地法

（生産緑地の買取りの申出）

第10条 生産緑地（生産緑地のうち土地区画整理法第九十八条第一項（大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第八十三条において準用する場合を含む。）の規定により仮換地として指定された土地にあつては、当該土地に対応する従前の土地。この項後段において同じ。）の所有者（以下「生産緑地所有者」という。）は、当該生産緑地に係る生産緑地地区に関する都市計画についての都市計画法第二十条第一項（同法第二十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定による告示の日から起算して三十年を経過する日（以下「申出基準日」という。）以後において、市町村長に対し、国土交通省令で定める様式の書面をもつて、当該生産緑地を時価で買い取るべき旨を申し出ることができる。この場合において、当該生産緑地が他人の権利の目的となつていときは、第十二条第一項又は第二項の規定による買い取る旨の通知書の発送を条件として当該権利を消滅させる旨の当該権利を有する者の書面を添付しなければならない。

2 生産緑地所有者は、前項前段の場合のほか、同項の告示の日以後において、当該生産緑地に係る農林漁業の主たる従事者（当該生産緑地に係る農林漁業の業務に、当該業務につき国土交通省令で定めるところにより算定した割合以上従事している者を含む。）が死亡し、又は農林漁業に従事することを不可能にさせる故障として国土交通省令で定めるものを有するに至つたときは、市町村長に対し、国土交通省令で定める様式の書面をもつて、当該生産緑地を時価で買い取るべき旨を申し出ることができる。この場合においては、同項後段の規定を準用する。

（生産緑地地区内における行為の制限の解除）

第14条 第10条の規定による申出があつた場合において、その申出の日から起算して3月以内に当該生産緑地の所有権の移転（相続その他の一般承継による移転を除く。）が行われなかつたときは、当該生産緑地については、第7条から第9条までの規定は、適用しない。

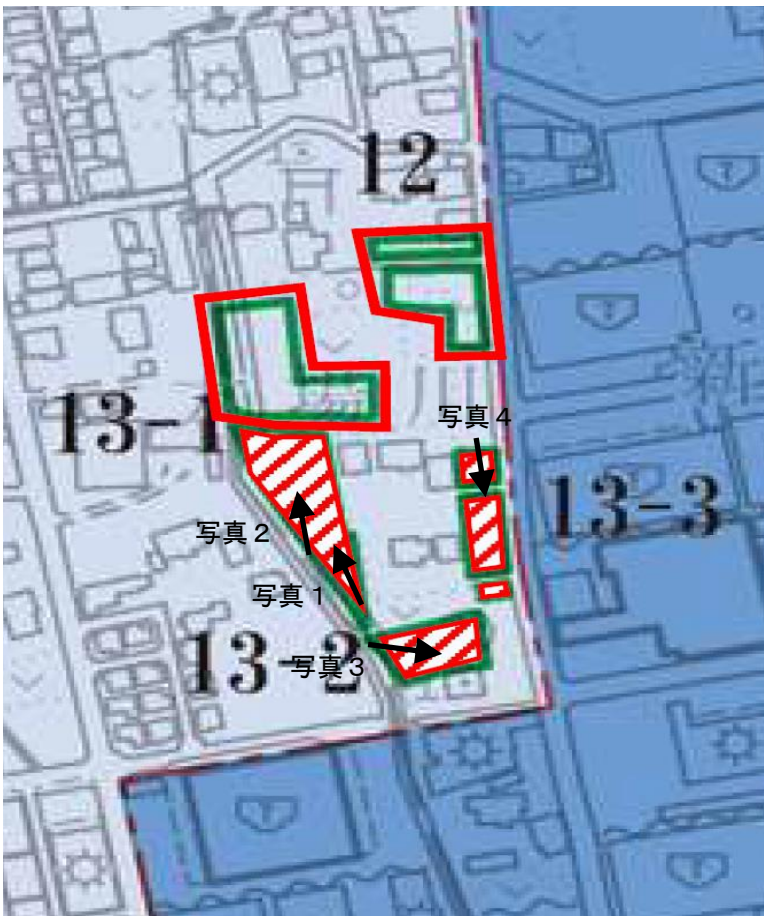

写真	摘要
	<p>写真方向図</p>
	<p>写真 1</p> <p>第 13 - 1 号 生産緑地地区</p>

写真	摘要
	<p>写真 2</p> <p>第 1 3 - 1 号 生産緑地地区</p>
	<p>写真 3</p> <p>第 1 3 - 2 号 生産緑地地区</p>
	<p>写真 4</p> <p>第 1 3 - 3 号 生産緑地地区</p>

理 由 書

本理由書は、都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第17条第1項の規定に基づき、越谷都市計画道路の変更についての理由を示したものです。

I. 越谷都市計画区域の位置等

越谷都市計画区域は、都心から約30km圏、埼玉県南東部に位置しています。
また、越谷都市計画区域に含まれる土地の区域は、越谷市、吉川市及び松伏町の行政区域の全域です。

【3・3・3号 浦和野田線】

本路線は、越谷市神明町二丁目を起点とし、松伏町大字金杉字天神に至る約8,280m、幅員25mの幹線街路です。

II. 変更の必要性

埼玉県では、社会状況の変化や制度改正等を踏まえ、都市の将来像を見据えたものとするため、「都市計画道路の検証・見直し指針」（令和2年7月）を定めました。
同指針に基づき、未整備・事業中区間を有する都市計画道路の必要性や構造の適正さの検証を行った結果、3・3・3号浦和野田線については、一部区間の線形を変更することとしました。

III. 変更の理由

一級河川元荒川と重複する区間において、現在の河川整備計画を踏まえ、河川環境の保全及び、周辺道路へのアクセス性に配慮した道路整備計画を再検討した結果、一部区間の線形を変更するものです。
併せて、車線の数を定めるものです。

IV. 変更の内容

名 称	延長	車線数	幅員	変更内容
3・3・3号 浦和野田線	約8,290m (約8,280m)	4車線 (一)	25m	・延長の変更 ・一部区間の線形変更 ・車線数の決定

括弧内は変更前を示す。

V. 関連する都市計画

本道路の変更とあわせ、以下の都市計画を変更する予定です。

- ①道路（越谷市決定）
- ②用途地域（越谷市決定）

議第75号

越谷都市計画道路

3・3・3 浦和野田線の概要

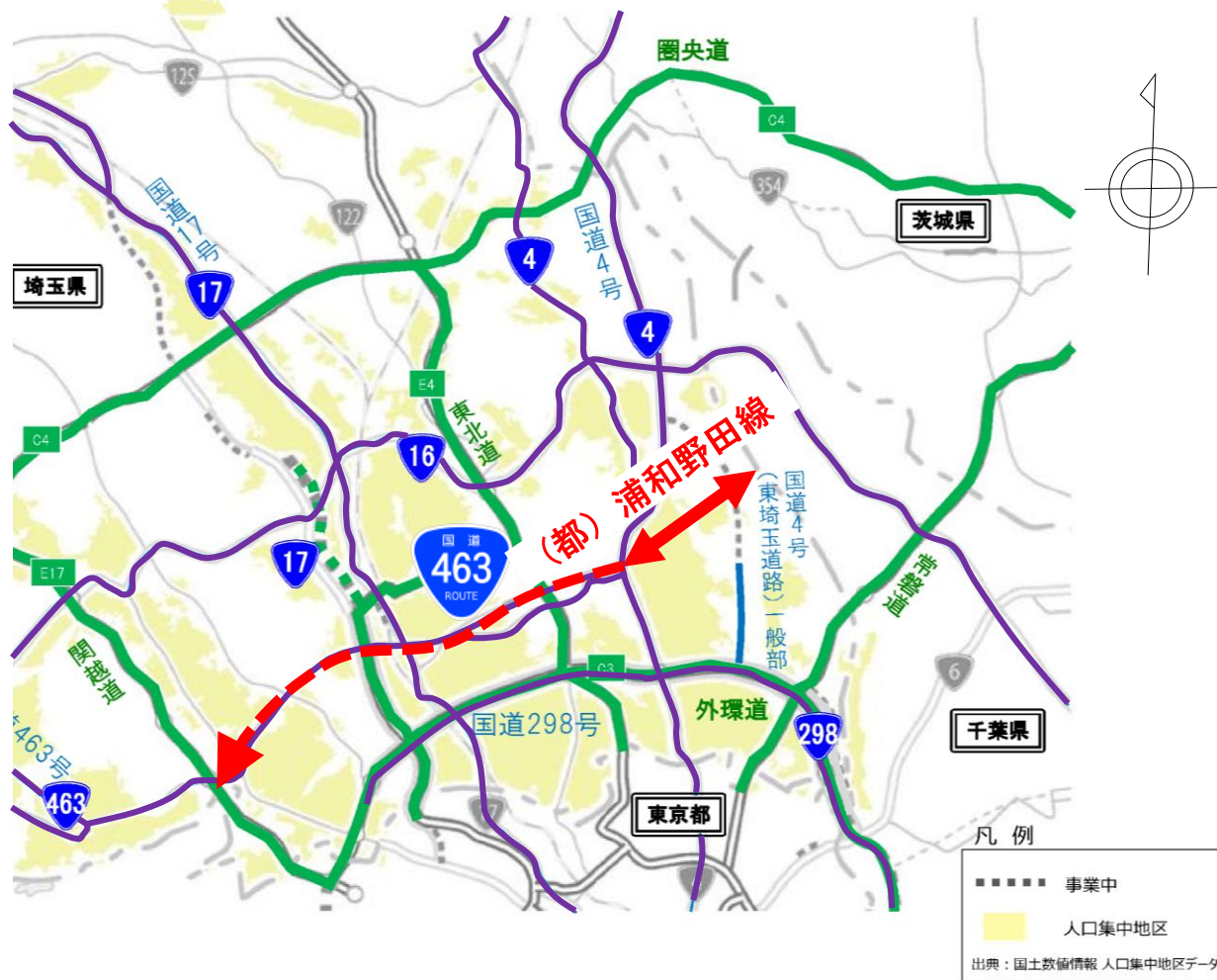
(参考資料)

路線概要

- ◇ 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)

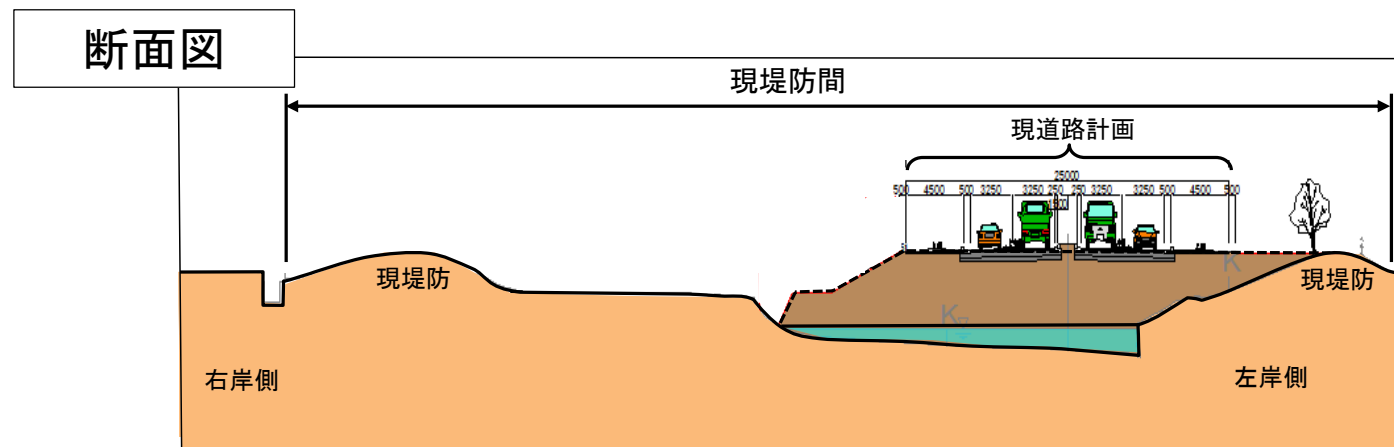
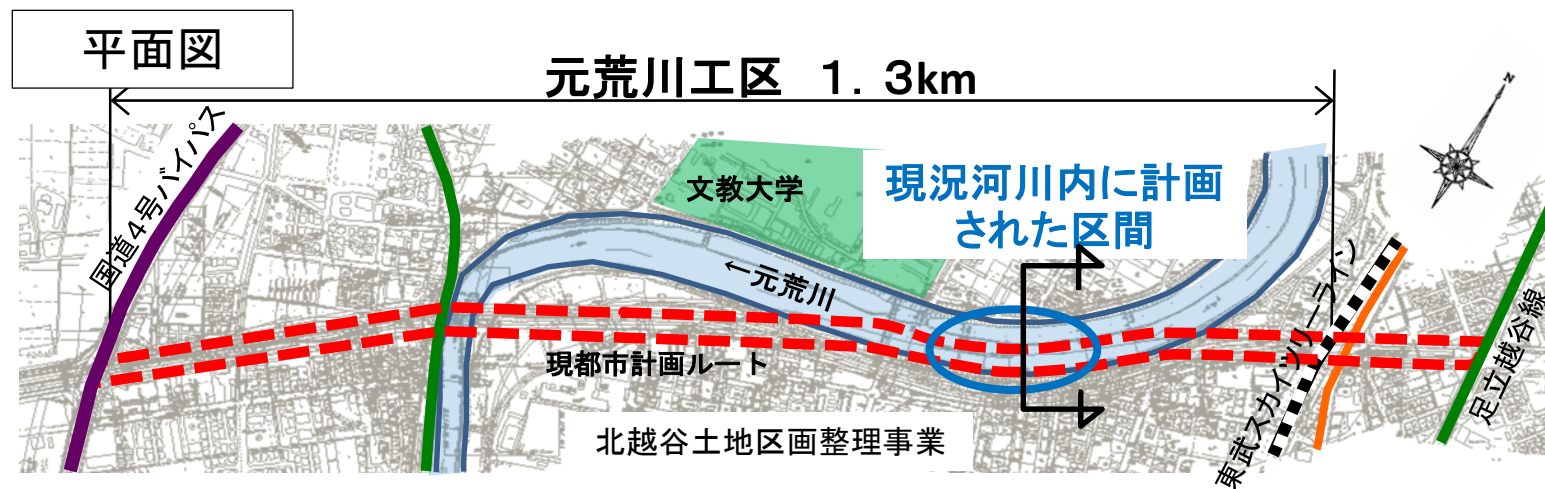
浦和野田線の役割

- ・ 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



都市計画変更の考え方

現在の都市計画ルート (S62決定)

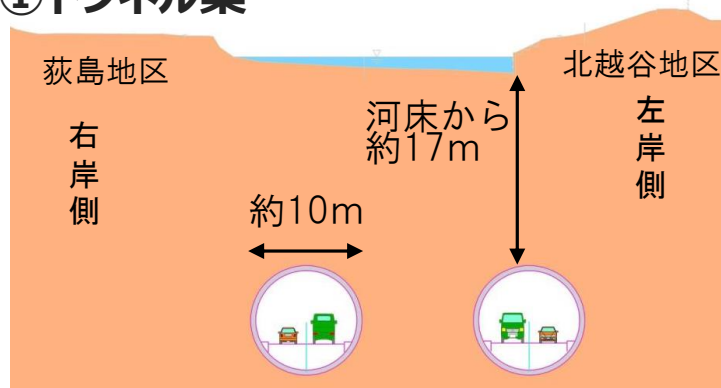


現在の都市計画線では河川の中に道路をつくることになる
⇒河川断面を阻害(水の流れを阻害)するため実現が困難

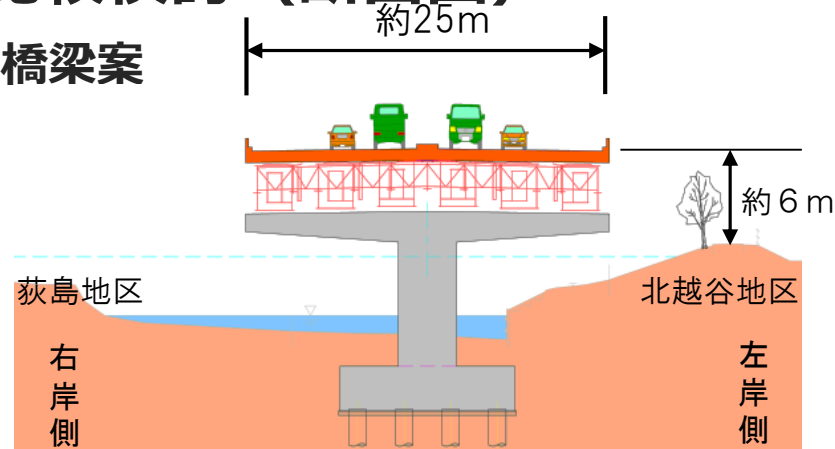
都市計画変更の考え方

◆都市計画変更ルートと比較検討（断面図）

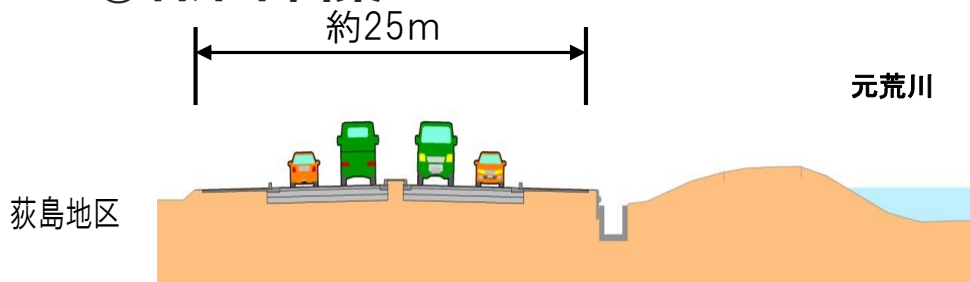
①トンネル案



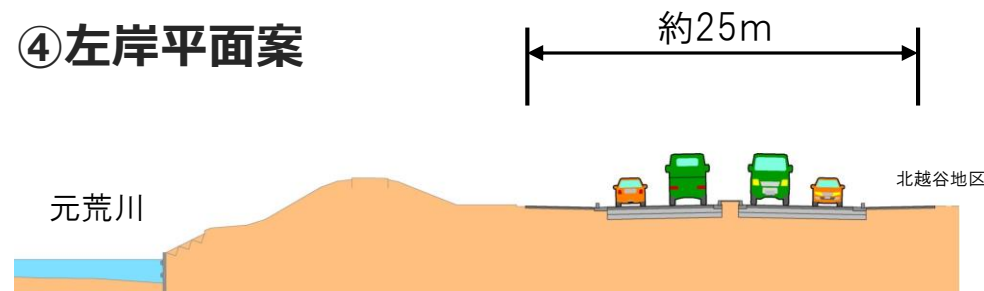
②橋梁案



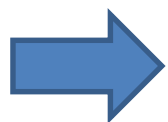
③右岸平面案



④左岸平面案



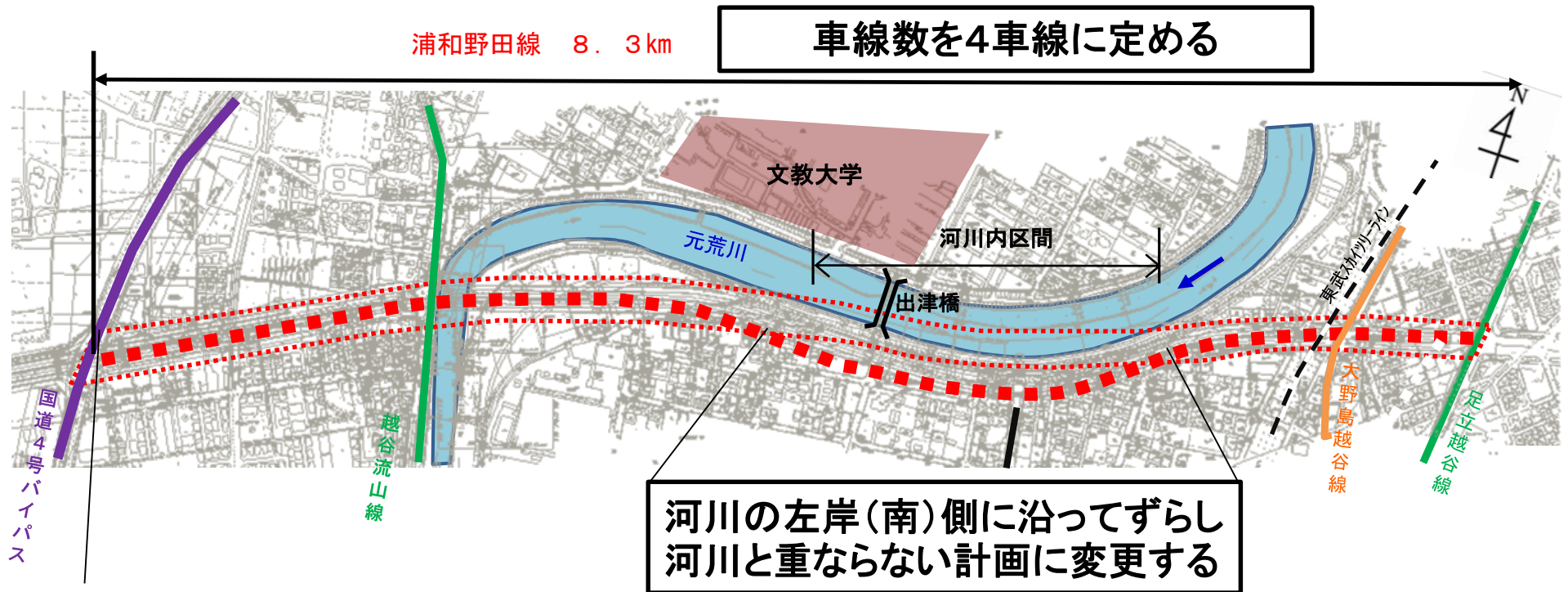
- 主要道路との接続による道路ネットワークの強化
- 河川、沿道環境等への影響が少ない
- 事業コストが低い



④左岸平面案が最適

◇ 理由

一級河川元荒川と重複する区間において、現在の河川整備計画を踏まえ、河川環境の保全及び、周辺道路へのアクセス性に配慮した道路整備計画を再検討した結果、一部区間の線形を変更するものです。
併せて、車線数の数を定めるものです。



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

都市計画変更の概要



越谷都市計画道路の変更に係る意見書の要旨

越谷都市計画都市計画道路の決定に係る意見書の要旨
(意見書数：賛成1通1名、反対18通18名)

■ 都市計画の決定に係る意見（賛成）

【分類1：道路の建設（計画）に対する意見】

区 分	要 旨
1	国道463号バイパスが現在、国道4号まで整備されているが、元荒川工区1.3kmを残すのみとなっており、広域的な東西道路ネットワークの強化を図るため、本区間を早期に整備すべきである。
2	北越谷停車場線と越谷流山線の交差点部や北越谷周辺では、朝夕の交通渋滞が発生しているため、この改善のため浦和野田線の整備が必要である。
3	大規模災害発生時には、避難、救援、物資輸送のために広い道路が必要であり、北越谷地区周辺では東西方向の広い幅員道路が不足している。浦和野田線の整備ができれば、地域の防災力の向上が期待できる。

【分類4：生活環境に対する意見】

区 分	要 旨
1	現在、東武鉄道を横断する通過車両が多く、歩行者や自転車の通行に危険な状況となっているが、浦和野田線の整備により北越谷駅周辺の道路の交通量の減少、事故の抑制が期待できる。
2	浦和野田線の整備をきっかけに、ヒトや物の移動が活発になり、沿線地域全体の活性化が期待できる。

■ 都市計画の決定に係る意見（反対）

【分類 1：道路の建設（計画）に対する意見】

区 分	要 旨
1	道路の建設による立ち退きに動転している人の隣には、高額の買取りを期待している人もおり、住民コミュニティの分断を強いるものである。
	ここに大型道路が通るという問題は多くの住民が分断を余儀なくされる大変つらい選択を求めるもの。
	災害インフラ、経済的効果優先で多くの立ち退きが迫られる。
	県の行政は県全体のためのものだと思うが、少数の人であってもその方の人生を踏みにじるのはいかなものか。浦和野田線ができて、悲しい気持ちで眺める県民が出るであろう。
	突然自宅が道路用地になって終の住処を立ち退くことになるかもしれないとなった方の心境を思うといたたまれない。
	住民には様々な立場の者がいるので、道路の話題を出すと近所付き合いがぎくしゃくしてしまう。
	「道ができてよかったね。」と誰もが思えるような仕事をしてほしい。
	ただ道をつなげて物流を図るだけでなく、生活に寄り添った、大きな街づくりの一環として、幹線道路もその場にあったものにしていただきたい。
2	大きな道路は北越谷には必要ない。
	地下案も平面案も含めて新規道路はらない。

区 分	要 旨
	<p data-bbox="667 293 1043 322">道路を作る理由が明確でない。</p> <p data-bbox="639 338 1129 512">浦和野田線を計画することありきで説明がなされており、現状のままでなぜだめなのか直に明確な説明をしてほしい。</p> <p data-bbox="667 528 1115 560">10年後車社会ではなくなっている。</p> <p data-bbox="639 575 1129 658">「県の防災のため」という理由を説明されたが、説得力を感じない。</p>
3	<p data-bbox="639 705 1129 925">本路線が計画されて以来30余年が経過しており、その間ほとんど進展しておらず放置されていたと断言していい本計画は、そもそも無理のある計画だったと断言しても過言ではない。</p> <p data-bbox="639 940 1129 1070">この路線自体が、高度経済成長期の、かなり強引な計画ではなかったのか検証をしてもらいたい。</p>

【分類 2 : 計画ルートに対する意見】

区 分	要 旨
1	<p>1987 年に原案が提示された時には、区画整理された北越谷地域内には浦和野田線は敷設されないとしていたが、なぜ突如覆すのか。</p>
	<p>変更計画は多数の住民に移転強要することになる。変更するのであれば、現に日々生活を営んでいる地域住民に負担を強くない変更案を示すべき。</p>
	<p>元荒川の下をトンネルで通したら良いのではないかと。</p>
	<p>構造方式の選択肢が、平面方式以外には実現不可能との説明が繰り返されているが、平面方式に対してなぜ住民から反対意見が出ているのか本質的な検討が抜けているのではないかと。</p>
	<p>浦和野田線の線形の変更について、川の上に通せないというのが根拠なら、初めにずさんな計画を立てた責任を正すべきである。</p>
2	<p>意見交換会で基礎地盤の補強が必要であることが示されていたが、堤防からの浸透など、ハザードマップより液状化リスクに対して基礎的工事の対策が必要となると、この場所に道路を作ることに不安や心配を覚える。</p>

【分類3：自然環境に対する意見】

区 分	要 旨
1	元荒川の自然を壊す道路は必要ない。環境を破壊する道路は必要ない。
	四季折々の素晴らしい景観がなくなる浦和野田線を作ることに反対。
	自然を壊す道路を作らないでほしい。
	桜並木を歩く人は後を絶たず、市民の運動と憩いの場である川沿いに四車線 25m の自動車道路を建設する計画が敢行されてよいのか。
	元荒川に浦和野田線を並走させることは、多様な動植物の存在を脅かすことになる。同時に、市民の潤いと癒しの場を奪うことになる。よって、元荒川に浦和野田線を並走させることはあってはならない。
	河川敷に生息する動植物による豊かな自然と景観によって人々が癒される空間となっているが、計画道路の建設による影響力は想像を超える危惧がある。道路の必要性は理解できても、それを引き換えに失う自然の価値の大きさは計り知れない。
	公益の利益のために払う、自然や景観が壊され平穏な生活が奪われるという犠牲に対する行政からの説明に納得できない。

【分類 4 : 生活環境に対する意見】

区 分	要 旨
1	<p data-bbox="639 338 1129 517">文教大学は、登下校をする生徒が数千に及ぶ。浦和野田線ができれば、それを通過することになるが、交通信号でこれをさばききれるのか。</p> <p data-bbox="639 528 1129 752">荻島の住民は、北越谷地域を生活買物の拠点としており、浦和野田線を通らなければ、北越谷地域へ行けない。高齢者も多いが、幅員 25m の交通量の多い道路を、円滑に往来できるのか。</p> <p data-bbox="639 763 1129 987">南荻島地区と北越谷地区が分断される。北越谷地区に、生活施設（スーパー、駅等）が多いので、計画道路を横断する必要があるが、不便さと危険性が增大するのではないか。</p> <p data-bbox="639 999 1129 1133">浦和野田線を横断するときに安全を担保できるのか。バイパスを挟んで交流も減少するのではないか。</p> <p data-bbox="639 1144 1129 1323">荻島地区と北越谷地区を分断する浦和野田線を敷設することにより、高齢者や幼い子供に大きな負荷や危険を強いることになるのではないか。</p> <p data-bbox="639 1335 1129 1603">浦和野田線沿線には、北越谷小学校、文教大学、幼稚園、保育園など多数の教育機関がある。通学路の問題点など、国としての緊急課題が全く話し合われていないのに、計画のみが先行するのはおかしいのではないか。</p> <p data-bbox="639 1615 1129 1794">小学校や大学の学生の学習環境が悪化する。また、交通量が多い道路であるため、学生の安全面での危険性が高まるのではないか。</p>

区分	要旨
	<p data-bbox="639 293 1129 421">災害時を念頭に置く前に、児童や高齢者への危険性を最大限に考慮すべきではないか。</p> <p data-bbox="639 488 1129 616">計画道路を目指して流入してくる車により、子供たちの通学の安全が心配である。</p> <p data-bbox="639 633 1129 761">計画道路の横断をする大学生に及ぶ危険性を信号処理や側道整備だけで解消できるのか。</p>
2	<p data-bbox="639 828 1129 907">交通量の増加による騒音は市民生活を脅かす。</p> <p data-bbox="639 958 1129 1227">浦和野田線のすぐ隣には、北越谷小学校がある。浦和野田線からの騒音と排気ガスは一日を通してやむことはないが、児童の静かで落ち着いた教育環境は遮断の塀を設置した程度で確保されるのか。</p> <p data-bbox="639 1249 1129 1473">小学校の裏側に、排気ガス、騒音、振動をまき散らす4車線道路の敷設は許されない。対岸には文教大学もあり、排気ガスや騒音、振動が健康な体を育成するとは思えない。</p> <p data-bbox="639 1503 836 1536">住環境の悪化</p> <p data-bbox="639 1563 1129 1691">自宅のすぐ裏手に大きな道路が通ることになり、生活環境の悪化が懸念される。</p> <p data-bbox="639 1713 1129 1881">道路ができて得をするのは通過交通利用者であり、この地域の住民ではない。地域住民は生活環境の悪化という負のイメージが大きい。</p> <p data-bbox="639 1904 1129 1982">計画道路により、生活上の安全が失われ、騒音や振動によって健康に悪い</p>

区 分	要 旨
	<p data-bbox="635 297 1046 327">影響を受けることは不当である。</p> <p data-bbox="635 423 1134 645">道路わきに住宅を持つ住民は、悪化した環境での生活を強いられる。穏やかな暮らしの存在する町と、周辺にある自然を破壊してしまう道路変更案は取り下げてもらいたい。</p> <p data-bbox="635 665 1134 887">計画道路による、周辺の住環境や教育環境の安全性に多大な影響が予想されるが、それに対して具体的かつ現実的な対策案が地域住民に示されていない。</p> <p data-bbox="635 907 1134 1173">我が家の前の道が、車の抜け道になっている。計画道路ができることにより、抜け道への交通量が減り不安が減ることになるが、計画道路ができることで発生する空気汚染による子供の健康への影響を考えると、不安である。</p> <p data-bbox="635 1193 1134 1368">もともとあった線形を変えて、住宅側に寄せるのであれば、それなりの防音・騒音・排気ガス対策をしてほしい。</p>
3	<p data-bbox="635 1388 1134 1514">浦和野田線に大間野南荻島線を接続することにより、住宅地に車が入り込むことになり環境がかなり悪くなる。</p> <p data-bbox="635 1581 1134 1706">多くの交通事故が発生することが予想されるため大間野南荻島線と浦和野田線を接続させるべきではない。</p>

【分類5：住民説明に対する意見】

区 分	要 旨
1	<p>地元の合意形成なくして、バイパス敷設はやらないと20年以上前から県は明言してきたが、今地元の合意は得られているのか。</p>
	<p>住民との合意形成がなされていないのではないか。</p>
	<p>新型コロナウイルス等の社会情勢により、説明会が例年のように開催できないという現状がありながら、事業のスケジュールは平時と同じままで進み、周辺道路である東埼玉道路の接続を急ぐために7月の都計審に間に合わせようとしている。合意形成を軽んじているのではないか。</p>
	<p>ほぼ何も地域住民が知らない状況下で、計画が進み続けることがおかしい。住民の意見を聞き、説明責任を果たすべきだ。</p>
	<p>何度も意見を出しているが、その意見に対して具体的な改善の提案がない。街がよくなるように考えているのに悲しい思い。</p>
	<p>歩行者の安全保障などの実行できることの保証がない中で計画だけが先行しており、一方的な説明のみで、対話をして解決を試みる動きが全くない。</p>
	<p>双方が納得しなければ事業は進めてはいけない。</p>
	<p>何度か説明会をして、公聴会も行っているが、住民の不安、疑問などにこたえていない状況であるにもかかわらず、計画を進める緊急性などを感じない。</p>

	<p>説明会や公聴会などの機会に、住民から意見したことに対して、具体的な打開策は示されていない。形式的な会議になっていないか。意見したところで何の違いがあるのか。</p> <p>住民は「トンネル案」を求めて、「地下方式を求める署名」を 1428 通の署名を提出した。住民の意見要望に県はどのように答えてくれるのか。</p>
2	<p>県土整備部長より話があった、ワークショップ形式の活用を含めた合意形成の取組をしてほしい。</p>

■都市計画の変更（県決定）に係らないと思われる意見

区 分	要 旨
1	北越谷、南荻島地区をいかに発展させるか、関係機関でワークショップを開き、道路を作るメリット、デメリットを議論して夢のある街づくりをしてほしい。市長が主導して実現してほしい。
2	北越谷の都市開発に連動した提案がない。
3	出津橋近くの稲荷神社の移設や新しい架橋に至る河川敷内に存在する宗教法人の問題などは、どのように解決するのか。近隣の移転補償との差異について情報公開はあるのか。県費の公平な配分が守られる案件なのか。