

■浦和野田線（元荒川工区） 都市計画変更に関する説明資料に対する質問回答一覧

※質問内容等については、皆様にわかりやすくなるように、いただいた質問原稿を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.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
1	1	説明会	類似した質問もまとめず、原本での（HP）掲載を想定しているがその認識でよいか。	個別具体の用地の質問等もあり、一部の質問については個別に回答させていただきます。また、類似した質問はまとめて回答しているものもございます。
2	1	説明会	なぜ（HP掲載による説明会という）簡易的な方法で説明会を進めるのか。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点や、地元の方からも大人数での説明会を開催することによる感染リスクに対して、不安の声をいただいたことから、従来の対面による説明会の開催は控え、HPへの資料掲載による実施方法とさせていただきます。
3	1	説明会	本HPの郵送の対象範囲はどの地域に対して行われたか。具体的な配布地域を教えてください	計画道路が通過する地区の全戸にチラシを配布させていただきました。 配布地区：北越谷1丁目～5丁目、神明町2丁目、南荻島出津、堤根、さしきだ、野中、中組
4	1	説明会	郵送の開封確認をどのように行うのか教えてください。	説明会のHP開催については、周辺地区全戸にチラシの郵送や個別配布によりご案内しました。昨年度までは回覧としてしましたが、周知方法をより丁寧なものとしておりますので、ご理解いただきたいと思います。
5	1	説明会	時期をみて新たに説明会を開くことを要望する。	今後予定されている公聴会や都市計画変更案の縦覧手続きの中で皆様からの御意見をお伺いするとともに、説明資料の最終ページに掲載の「お問い合わせ先」にご連絡いただければ個別にご質問等に対応させていただきます。また、事業着手にあたって説明会を開くことを考えております。
6	1	説明会	今回の資料の提示による質問の受付と回答の公表を以て説明会を開催したとし、これを情報の周知の最終段階と位置付けるつもりなのか。	今後都市計画の手続きの中で、公聴会により住民の方々の意見をお伺いしたうえで、変更案を作成してまいります。その後、都市計画変更案の縦覧を行い、住民の方々から意見書を受け付け、都市計画審議会に変更案の審議を行います。また、今後も事業着手にあたって説明会を実施するなど情報周知の場を設けてまいります。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
7	2	説明会	そもそも地元住民とは協議されていないのではないか。	以前から地元自治会や地元団体をはじめとした地域住民の方々と意見交換会を実施してまいりました。また、現在の計画について、平成30年度から令和元年度にかけて複数回の地元説明会を開催するなど合意形成に努めてきております。今後も公聴会や都市計画変更案の縦覧手続きなどをはじめとして、引き続き地域の皆様のご意見を伺いながら事業を進めていきたいと考えております。
8	2	説明会	これまでの説明会は、参加者に提案を求める内容になっておらず、行政側の事業計画をひたすら進めていく形であってコミュニケーション手法の改善を感じられないが、県として改善されていると思っているのはどこなのか教えてもらいたい。	説明会でいただいたご意見については、検討結果を報告するなどさせていただいており、合意形成に努めております。また説明会の開催方法をホームページ開催とし、ご意見を募集することでより多くの方からのご意見をお伺いすることができると考えております。
9	8	道路計画	バイパスを作るのではなく、既存の道路を活用できないか。	既存の道路においては、慢性的な交通渋滞の発生、生活道路への通過交通の流入など様々な問題を抱えております。また、防災などの観点から、広域的な道路ネットワーク強化も必要となっており、これらの状況に対応するためには、浦和野田線の整備が必要と考えております。
10	11	道路計画	周辺道路の渋滞データについて、H23のデータは古いのではないかと。今後、少子化による人口減少が見込まれているのに、将来を見据えたシミュレートを行わない理由は。	首都圏渋滞ボトルネック対策協議会がとりまとめた最新のデータをお示しております。なお、令和元年に実施した将来交通量の推計については、浦和野田線整備後（令和12年度想定）のシミュレートとしております。
11	11～14	道路計画	北越谷周辺の渋滞や事故の危険性等の劣悪な交通状況について、迅速な対応をお願いしたい。	浦和野田線を整備することにより、現在、北越谷地区を通過している車両の緩和が見込まれます。また、浦和野田線には幅の広い歩道を設置し、車と自転車・歩行者を分離するとともに、主要道路との交差点には信号を設置し、道路を横断できるようにします。
12	11～14	道路計画	現状の交通状況等の問題について、浦和野田線の供用によりどのような影響を及ぼすのかの予測はしているか。	神明町2丁目交差点の渋滞については、令和元年に実施した浦和野田線整備後の交通量の推計結果において、神明橋（北越谷駅⇒国道4号）から岩槻方向への右折車が3,400台/日から300台/日に減るなど渋滞の改善が見込まれています。また、北越谷駅周辺道路においても浦和野田線の整備により、推計では、通過交通が転換され、北越谷駅周辺の生活道路の交通が減少するため、居住環境の向上や交通事故が減少することが見込まれます。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
13	12	道路計画	神明町2丁目交差点の信号サイクルの変更により渋滞が緩和されたとは、どの程度緩和されたのか。	渋滞長調査を実施したところ、神明町2丁目交差点の県道越谷流山線の越谷市街地方向について、H30.11.22時点では最大渋滞長390mに対して、信号サイクルの変更後、R2.11.22時点では最大渋滞長190mと大きく改善されております。
14	12	道路計画	神明町2丁目交差点に右折禁止時間帯を設ければ更なる渋滞の緩和が見込まれると以前の説明会で質疑をしたが、それについてこれまでの調整経緯と今後の調整事項とその時期を教えてください。	令和2年11月に警察とも協議を実施しましたが、右折を禁止にすることは、地元の方に対する利便性への影響が大きいことから、まずは信号機のサイクルを変更することで緩和を図ることとしました。
15	12	道路計画	浦和野田線の整備により神明町2丁目交差点の「交通渋滞をさらに改善」とは、具体的にどの程度を目指しているのか。	令和元年に実施した交通量の推計結果では、浦和野田線を整備することにより、神明橋（北越谷駅⇒国道4号）から岩槻方向への右折車が3,400台/日から300台/日に減るなど渋滞の改善が見込まれています。
16	12	道路計画	神明町の交通渋滞の改善が不十分である。	神明町2丁目交差点をはじめとする交通渋滞については、浦和野田線の開通により主要な交通が転換され、道路渋滞の緩和につながるものと見込んでおります。
17	12	道路計画	神明橋の渋滞対策として橋の拡幅を実施してもらいたい。	令和元年に実施した交通量の推計結果では、浦和野田線の整備により主要な交通が転換され、神明橋の渋滞対策に資するものと考えております。
18	13	道路計画	北越谷に住んでいるが、示されているような渋滞状況（北越谷駅周辺の東武鉄道の高架下における交通状況）にあったことがない。これはいつの情報か。また、どの程度で解消したのか。	平成30年11月の現地調査の際に撮影したものであり、朝夕の通勤時間帯には渋滞が発生しておりました。
19	14	道路計画	北越谷駅周辺における交通事故発生の原因は東西のネットワークの影響と理解すればよいのか。その場合、根拠を示してもらいたい。	交通事故の発生は、東西方向の通過交通が、北越谷駅周辺の生活道路に流入することも一因であると考えております。第3回説明会の資料でもお示ししたとおり、浦和野田線の整備により、北越谷駅周辺の生活道路に流入する交通量が減り、交通事故の減少が期待されます。
20	14	道路計画	北越谷地区全体を見た場合、交通の流入が減少する箇所、増加する箇所の具体的な根拠を示してもらいたい。	現在は、東西方向へ向かう道路のネットワークが形成されていないことから、北越谷駅周辺の生活道路に通過交通が流入しております。令和元年に実施した交通量の推計結果では、浦和野田線の整備により北越谷駅周辺の東武鉄道高架下道路などへの交通の流入が減少することとなっております。
21	14	道路計画	浦和野田線の整備により、「安全で良好な居住環境が確保できます」とは、具体的に何が安全で何が良好なのか。	北越谷駅周辺の生活道路への大型車を含む通過交通が減少することにより、交通事故の減少が期待されます。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
22	14	道路計画	道路ができることにより、逆に交通事故が増えると予想される箇所はどこか。	浦和野田線の整備により北越谷駅周辺の通過交通が減少することで生活道路における交通事故は減少する見込みです。一方、新設道路である浦和野田線については、安全な交通が確保されるよう警察等と協議を実施しながら道路の形状を決定してまいります。
23	14	道路計画	北越谷駅周辺でどのくらいの事故が起こっているのかまずは件数を出してもらいたい。	説明資料14ページに掲載した地図と同じ範囲（北越谷駅周辺）において、2018年1月から2021年3月までの期間で、約60件の交通事故が発生しております。
24	14	道路計画	道路を作ることによる安全で良好な居住環境が確保できるという根拠は何か。	北越谷駅周辺の生活道路を通過する交通が浦和野田線に転換されることから、安全で良好な居住環境の実現につながるものと考えております。
25	14	道路計画	立体案は道路と接続できないととのことであったが、地元住民からすると接続面が多いこと自体が不安である。事故等の危険性が増すのではないか。	浦和野田線には幅の広い歩道を設置し、車と自転車・歩行者を分離するとともに、主要道路との交差点には信号を設置し、安全で円滑な交通が確保されるよう計画してまいります。
26	14	道路計画	北越谷駅周辺の交通事故の発生状況(2016.1-2019.9)について最新データを使わない理由は。	最新の交通事故の発生状況（2018.1から2021.2まで）としては、北越谷周辺で約60件の交通事故が発生しております。（埼玉県警察HP 事件事故発生マップによる調査）
27	14	道路計画	道路を建設することにより、交通事故を抑制できる根拠を教えてください。	北越谷駅周辺の生活道路を通過する交通が浦和野田線に転換され、住宅街の通過交通が減少することで交通事故の抑制につながるものと考えております。
28	15	道路計画	「避難、救護、物資輸送等に用いる災害に強い広幅員の道路」とは、具体的に何か。今は道路がない状況だが、過去にどのような事象が起き、何が課題として定義されたのか具体的に教えてください。	資料に写真で載せているとおり、阪神淡路大震災では電柱、建物等の倒壊により道路が閉塞され、避難や救護、物資輸送等に支障をきたしたことが課題となりました。そのため、近年の激甚化・頻発化する災害に対して、円滑な避難や救護、物資輸送に資するため、被災後もすぐに機能する道路ネットワークの確保や重層化が必要であると考えております。
29	15	道路計画	地域の防災力を向上するため、避難、救護、物資輸送等に用いる災害に強い、広い幅員の道路が必要とあるが、避難とは誰がどこへ避難を想定しているか。今災害が起きた場合はどのルートが避難ルートか。	避難ルートについては、お住まいの地域によってそれぞれ異なることから、一概にお答えすることはできませんが、浦和野田線は広幅員で無電柱化を計画しており、地域住民の方がお近くの避難所に避難される際のルートや大規模災害による広域避難が必要となった場合のルートとして想定しております。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
30	15	道路計画	地域の防災力を向上するため、避難、救護、物資輸送等に用いる災害に強い、広い幅員の道路が必要とあるが、救護とは、どの地域の方がどこへ行くことを指しているか。消防、救急は、現在どのルートを利用されているのか。	救護活動が必要となる場所やルートについては、それぞれ異なることから一概にお答えすることはできませんが、浦和野田線は広幅員で無電柱化を計画しており、目的地までのアクセス性の向上によって、円滑な消防や救急活動につながるものと想定しております。
31	15	道路計画	浦和野田線周辺地域では東西方向の広い幅員の道路が不足とあるが、具体的にどの程度不足しているのか具体的に教えてもらいたい。	本県の東西方向を広域的に連絡する4車線道路は、県南東部地域においては、有料道路を除いて国道16号及び国道298号のみとなっており、国道463号に接続し、国道16号と国道298号の間に位置する浦和野田線の整備が必要であると考えています。
32	15	道路計画	地域の防災力を向上するため、避難、救護、物資輸送等に用いる災害に強い、広い幅員の道路が必要とあるが、物資輸送等とは、具体的にどこからどこへ何を輸送するのか。また、現在災害が起きた場合はどのルートを利用し、それがバイパスを利用するとどの程度改善するのか定量的に教えてもらいたい。	バイパス開通による改善効果は、災害の種類や規模、発生場所、物資輸送先などの条件により異なりますので定量的にお答えすることは困難ですが、目的地までのアクセス性の向上により、災害時の円滑な物資輸送により迅速な復興に寄与するものと考えております。
33	15	道路計画	豪雨による河川氾濫が起きた場合、バイパスによる影響を具体的なメリット、デメリットあればその対策を教えてもらいたい。	河川氾濫が起きた場合のバイパス道路整備による影響はないものと考えております。
34	16	道路計画	国道463号及び浦和野田線の沿線まちづくりとして、なぜ浦和美園や松伏・田島地区を例に出しているのか。北越谷地区との共通点は。	463号や浦和野田線の整備により開発された事例として、埼玉スタジアムや松伏・田島地区産業団地などの写真を掲載したものです。浦和野田線は広域幹線道路としての位置付けであり、アクセス性の向上により、越谷市を含めた沿線地域では商業や産業などの活性化や新たな土地利用が促進されることが想定されます。
35	16	道路計画	浦和野田線の整備により、にぎわいや雇用の創出等が生まれる根拠が不明なので示してもらいたい。	浦和野田線の整備により、東西ネットワークが形成され、国道463号及び浦和野田線沿線地域全体の人や物の移動の活発化や新たな企業等の立地などにより、賑わいや雇用の創出が見込まれます。
36	16	道路計画	浦和野田線の整備により、東西ネットワークが強化され、「さらに沿線自治体全体の活性化が期待されます」とあるが、沿線自治体はどこを指しているのか。	越谷市をはじめ、さいたま市や松伏町など国道463号及び浦和野田線の沿線に位置する地域を指しております。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
37	18	道路計画・ 河川	過去の都市計画決定で「河川縦断」が特例的に認められた理由は何か。河川に併走する選択に本当に無理はないか。液状化や河川の溢水などの懸念が残る変更案は、災害用路線として本当に安全と切り切れるのか。	昭和62年に都市計画決定した案は元荒川の改修と併せて道路を整備する計画としており、「河川縦断」にはなりません。液状化については、現在の河川内に道路を建設する計画から宅地や道路を通るルートへの変更をすることから影響は少ないと考えております。また、河川の溢水については、計画規模相当の整備はされていることから、必要に応じて適切な河川管理に努めてまいります。
38	19	道路計画	変更ルートについて、左岸案が前提になっているが、他の案に対する検討や合意形成はすでに実施されたという認識か。	これまでにトンネル案、橋梁案、左岸平面案などのルート案の比較検討を行い、説明会で報告してまいりましたが、道路整備に伴う河川環境の改変が限定的になることや国道4号や県道足立越谷線などの幹線道路との接続が可能なこと、経済性の観点などを踏まえ、元荒川の左岸側を通るルートが最適だと考えております。なお、説明会でいただいた意見については、検討結果を報告するなどさせていただいており、合意形成に努めております。
39	19	道路計画	地下案や立体案が地元から数多く意見が出ているのに反映されないのはなぜか。	御意見を踏まえ検討した結果、地下案や立体案であると国道4号や県道越谷流山線など主要な道路との接続ができず、道路ネットワークの強化が図れないことや、平面案と比較し多額の事業費が必要となることなどから、今回ご提示したルート案が最適であると考えております。
40	19	道路計画	左岸平面案でのメリット、デメリットを具体的に定量的に教えてもらいたい。	メリットとしては、河川を横断する部分を除いて、河川に重ならない範囲で道路を計画したことにより河川環境の改変が限定的になることや、国道4号や県道足立越谷線などの幹線道路との接続が可能なこと、トンネル案や橋梁案と比較して経済性に優れる点などがあります。また、デメリットとしては、ルートの変更に伴って道路計画地にお住まいの多くの皆様に、用地等のご協力をいただくことになる点であると考えております。
41	19	道路計画	南荻島地区の住民は道路建設により生活圏が遮断されてしまう。社会の高齢化が進行している日本で重大な障害となる。	主要な交差点や出津橋付近には横断歩道の設置を計画しており、皆様が安全に道路を横断できるよう引き続き交通管理者や越谷市等と協議を行ってまいります。
42	19	道路計画	地下方式へのルート変更を要求する。	地下方式の場合、国道4号や県道越谷流山線など主要な道路との接続ができず、道路ネットワークの強化が図れないことや、平面案と比較し多額の事業費が必要となること、換気や排水の対策が必要になることなどから、今回ご提示したルート案が最適であると考えております。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
43	20	道路計画	北越谷小学校の裏を通り、文教大学の前を通るなんてことがどうしてできるのか。	主要道路とのネットワークを確保することや河川環境の改変が限定的になること、経済性に優れることなどを総合的に勘案し、左岸平面案が最適だと判断しました。
44	20	道路計画	交差点が5か所もできるとのことだが事故の発生や運転者のストレス、環境汚染の増大を危惧する。信号の調整に対策はあるか。	信号サイクルの調整等については、交通管理者（警察）が実施しております。県では円滑な交通が確保されるよう協議を進めてまいります。
45	21	道路計画	「区画整理された北越谷地区は通らない」というのが昭和62年案であり、不動産屋からそう説明されて土地を購入した方も多し。それがいきなり立ち退き対象になることへの説明が全くないのはなぜか。	昭和62年の都市計画決定では、河川内に道路整備を行う計画であり、河川断面の阻害や自然環境の悪影響が大きく懸念されることから、元荒川の左岸側を通るルートをご提案させていただきました。また、現在の計画については、平成30年度から令和元年度にかけて複数回の地元説明会を開催するなど合意形成に努めてきております。
46	22	道路計画	浦和野田線の道路構造について、埼玉県条例で幅員25mとのことだが、例外は認められないのか。	条例では、道路全体の幅員ではなく、車道・路肩・歩道などごとに標準の幅員が定められております。交通の状況等により、自動車、自転車、歩行者が安全に通行できる幅員を計画しております。
47	22	道路計画	浦和野田線は条例により幅員等が決定しているとあるが、埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例とは、具体的に第何項、何条なのか教えてもらいたい。	「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」の別表第一第二号口及びハ並びに、埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例施行規則の第1条第2項第1号及び3号に基づき、車線数及び道路幅員を決定しております。なお、今回の都市計画変更では、S62年に決定されている道路幅員は変更されません。
48	22	道路計画	人の往来と自転車の往来を完全に分けるなどの対応をし、生活空間への配慮をしてもらいたい。	歩行者や自転車の利用状況を踏まえて必要に応じて歩道内分離の検討をしてまいります。
49	23	道路計画	制限速度は何キロを想定しているのか。	道路を計画する際の設計速度は60km/hとしております。供用後は、一般的に道路交通法により設計速度以下に速度は制限され、交通管理者（警察）が指定します。
50	26	道路計画	出津橋の構成は現状維持ということか。	現在、出津橋につきましては、歩行者等が利用する橋となっております。越谷市では、埼玉県が取り組んでいる都市計画道路浦和野田線の整備の進捗を踏まえ架け替えを予定しております。今後、橋の形状や幅員等については、橋の利用者の状況を踏まえ、地元地域の自治会等の皆様と調整しながら、検討してまいります。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
51	30	道路計画	北越谷地区から出津橋を渡るには、大間野南荻島線及び横断歩道の箇所からしか渡れないということか。	北越谷地区から出津橋を渡るためには、基本的に、大間野南荻島線の交差点及び出津橋東の横断歩道にて浦和野田線を横断する想定をしております。
52	30	道路計画	交差点について、交通管理者等と調整していくとあるが、交通管理者とは具体的に誰を示すのか。	警察のことを示しております。
53	全般	道路計画	事業実施にあたり、将来長期にわたって活用していく学生を含む若者や現役の労働者の意見をより重視していただきたい。	小学校や大学などのご意見を伺いながら事業を実施してまいります。
54	31	環境	生活環境への影響調査の「予測結果」は交通量何台での予測に基づく数値か。	28,000台/日です。
55	31	環境	予測地点と同じ地点での現在の実測数値を示してもらいたい。	令和元年から令和2年にかけて調査をした結果、二酸化窒素が0.012ppm、浮遊粒子状物質が0.015mg/m ³ となっております。また、騒音は昼間が42dB~49dB、夜間が40~46dBであり、振動については昼間が26~32dB、夜間が25~29dBとなっております。
56	31	環境	国道4号バイパスの周辺地域での現在の実測値を調査地点とともに示してもらいたい。	調査箇所はお示した3箇所のみであり、国道4号バイパス付近では実施しておりません。
57	31	環境	環境の悪化に対する対策が示されていないが、どのような計画があるのか	条例等に基づく環境影響評価と同等の方法・基準により調査した結果、開通後も環境基準や要請限度を下回る結果となっていることから現時点においては対策を実施する予定はございませんが、開通後の状況については注視していきたいと考えております。
58	31	環境	環境の悪化が避けられない場合、補償はあるのか。	大気質、騒音、振動については、環境基準・要請限度を下回る結果となっております。開通後の状況については注視していきたいと考えております。
59	31	環境	環境への影響の予測について、大気、騒音、振動含め1時間ごとのシミュレート結果を教えてください。	大気質については、予測式により結果を算出しており、1時間ごとの結果は算出しておりません。騒音及び振動については基準において昼間及び夜間での比較が必要になっていることから、1時間ごとの結果は算出しておりません。なお、各項目は環境基準や要請限度を下回っております。
60	31	環境	浦和野田線は環境影響評価の対象でないが自主的に実施した結果とのことだが、越谷市としては環境に配慮する必要がないが、あえて任意で実施したということか。	本事業は条例上の環境影響評価の対象ではありませんが、道路建設による自然影響や沿道住宅への影響を確認するため、自主的に道路管理者である県が条例と同等の調査を実施しました。
61	31	環境	環境への影響について、基準を下回る予測結果になったとは、住民への影響は道路建設後も変わらないということか。	道路建設後の予測結果については、環境基本法第16条に定められている環境基準（人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持することが望ましい基準）・要請限度を下回るということです。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
62	31	環境	環境への影響について、住民への健康被害への影響の観点がないが、これは調査する必要がないということか。	環境基本法に基づく環境基準や要請限度を下回る結果となったことから、健康を維持するための環境は確保されるものと考えております。
63	31	環境	道路建設で車が通ることによる家の壁の汚れ等に対する越谷市の財政支援はあるか。	道路建設後に通過する交通による家屋への影響は、環境調査結果により基準を下回ったことから対策等は考えておりません。なお、越谷市における財政支援制度や事例はございません。
64	31	環境	環境への影響予測について、環境指数の前提条件を示してほしい。	交通量を1日あたり2万8千台とし、計画道路と民有地の境界位置で予測しました。
65	31	環境	敷地すれすれが道路となるが、振動、騒音対策はどのようにしてもらえるか。	環境影響評価の予測結果によると、環境基準を満足することができるため、現時点で対策等は考えておりません。なお、開通後の状況については注視していきたいと考えております。
66	31	環境	前回の説明会では防音壁等も検討するとのことであったが、今回の資料には何もないが、どうすれば防音壁を作ってもらえるか。	条例等に基づく環境影響評価と同等の方法・基準により調査した結果、開通後も環境基準を下回る結果となっていることから現時点においては防音壁を設置する予定はございませんが、開通後の状況については注視していきたいと考えております。
67	31	環境	側道は無視してよいか。	側道の交通量については本線と比較して少なく、自動車通行速度も低いことから、周辺的生活環境が著しく悪化することはないと考えております。
68	31	環境	「騒音」について、測定地点が計画道路から離れている。道路に近づくと数値が上がるのでは。	騒音等の予測値は、浦和野田線と民有地との境界付近における予測値となります。
69	31	環境	「騒音」について、予測結果とは、どのような測定を行っているのか。	国土交通省の「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」に基づき、計画交通量を1日あたり2万8千台とし、計画道路と民有地との境界位置で予測を行いました。
70	31	環境	「騒音」について、計画道路は4号バイパスと同等の規模だと思いが、4号バイパス沿道では声が通らないほどの騒音だが、そのレベルの騒音が昼夜問わず聞こえるということか。	平成27年度の道路交通センサスより国道4号の1日当たりの交通量は越谷市大間野町付近で約4万4千台であり、（都）浦和野田線の計画交通量は2万8千台であることや、国道4号より広幅員であり、騒音の発生する音源が遠いことなどから、国道4号より低い騒音であると考えております。
71	31	環境	「騒音」について、片側1車線の道路に面した地域の環境基準はどのくらいか。	県道の場合には片側1車線であっても、騒音の環境基準は昼間が70dB、夜間が65dBで変わりません。
72	31	環境	「騒音」について、「基準値を下回る」とあるが、昼間70dB、夜間65dBとは何の規定が適用されているのか。	平成10年9月30日付け環境庁告示第64号「騒音に係る環境基準について」の通知に基づいております。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
73	31	環境	「騒音」についてdBではイメージがわからない。具体的にどのくらいの音量か説明会で聞かせてもらいたい。	60dBの音で、おおむね人の普通の声程度の大きさとなります。
74	31	環境	「騒音」等について音対策、プライバシー対策は考慮されるのか。	騒音等については、開通後も環境基準を下回る予測となっていることから現時点では防音壁などの対策は予定しておりませんが、開通後の状況については注視してまいります。
75	31	環境	生活環境への影響がないとの説に根拠はないのではないか。	条例等に基づく環境影響評価と同等の方法・基準により調査した結果、開通後も環境基準を下回る結果となっております。なお、開通後の状況についても注視していきたくと考えております。
76	31	環境	往来する自動車やトラックなどの時間的な通行規制を設けることや防音壁、空気循環設備などを設けるなどの対策をしてもらいたい。	浦和野田線は広域幹線道路であることから、時間的な通行規制を設けることは困難です。また、防音壁や空気循環設備等についても、開通後の予測値が環境基準を下回ることから現時点では設置は予定しておりませんが、開通後の状況については注視してまいります。
77	31	環境	環境基準とはどのような環境下での基準か教えてもらいたい。また、浮遊粒子状物質は呼吸器に悪影響を与えるだけでなく、がんや花粉症などのアレルギー疾患との関連が指摘されている。それについて悪化した場合、補償はどのようなになるのか。	環境基準のうち、大気質については、工業専用地域や人が通常住んでいない場所を除いた地域を対象としています。また、騒音については幹線道路に近接する地域を対象とし、振動についてはNo1及び2が住居系の土地利用、No.3が商業系や工業系の土地利用の地域を対象としています。なお、各調査項目の予測値はいずれも環境基準や要請限度を下回っており、開通後の状況についても注視してまいります。
78	31	環境	予測はあくまで予測であり、どの程度確度が高いものなのか、ブレ幅はどの程度か教えてもらいたい。	条例等に基づく環境影響評価と同等の方法・基準により予測しており、大きく異なることはないものと考えております。
79	31	環境	予測はだれが実施したのか。第三者機関を交えて行った場合その業者も教えてもらいたい。	民間企業(サンコーコンサルタント(株))に委託し、条例等に基づく環境影響評価と同等の方法・基準により調査・予測を実施しました。
80	31	環境	文教大学の学生に対して、騒音や大気汚染などは教育環境を著しく阻害する。また北越谷小学校に対しては、道路建設により、児童の育成成長に決して良い感化をあたえない。	条例等に基づく環境影響評価と同等の方法・基準により調査した結果、開通後も環境基準を下回る結果となっております。なお、開通後の状況についても注視していきたくと考えております。
81	32	環境	自然環境への影響(動物)は極めて少ないとはどういうことか。定量的に教えてもらいたい。	生息地の大部分が消失する可能性がある場合や、ほかに代替することが困難な生息環境が消失・縮小する可能性がある場合は、影響の程度が大きいと判断しますが、事業により改変される場所の多くは住宅地や道路などであり、生息地・育成地の改変の程度は限定的となることから、自然環境への影響は極めて少ないと予測いたしました。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
82	32	環境	鴨場についても影響は極めて少ないとは、何に基づく基準なのか教えてもらいたい。そのことは宮内庁に連絡済みなのか。連絡済みならその回答内容、未実施なら連絡が不要とした根拠を教えてもらいたい。	宮内庁担当者と協議を行い、本事業による影響は少ないと考えている旨の回答をいただいております。
83	33	環境	桜並木の道路側に対しては工事は行う予定か。行う場合、桜の根が伸びていた場合はどのような対策を実施するのか。	元荒川の渡河部分を除き、桜並木が存在する河川区域と重ならないように道路計画を行っておりますので、ご指摘のようなご心配はないものと考えております。
84	32,33	環境	元荒川に直接手を付けないとのことだが、川の流域の自然環境動植物の生息生育の環境は周辺と一体としてとらえるべきであり、影響が少ないと評定されているが納得しかねる。	周辺地域における動植物に係る重要種の大部分は、生息環境が広く分布していることから事業による影響は小さいと考えており、また、生息環境が限定される植物については、工事前に移植やモニタリング等の実施について検討してまいります。
85	全般	環境	数値上、環境に影響がないからだとか、予算が限られているのだとかといった理由で安上がりの道路建設をするのはやめていただきたい。後々住民からも評価されるような良い道路計画をしてもらいたい。	皆様からの御意見については今後の事業を進めるにあたっての参考とさせていただきます、地域の皆様から親しまれる安心・安全な道路づくりに努めてまいります。
86	35	事業化・整備効果	今後のスケジュールについて、具体的な計画案を示してもらいたい。令和4年度以降に実施する内容について、それぞれの所要期間の見積もりを立て、計画立案してもらいたい。	令和3年度中に都市計画の変更を実施し、令和4年度から事業着手する予定です。令和4年度から用地測量や用地買収を実施していき、用地買収の状況等にもよりますが10年程度での完成を目標に整備を実施していきたいと考えております。
87	全般	事業化・整備効果	事業の有用性を示すうえで、すでに供用済みの区間で言及されていた交通状況等の問題がどの程度改善されたかを示し、未着手区間の事業実施効果も示してほしい。	事業効果については、今後、事業実施にあたり算定してまいりますのでその際にお示しします。現時点では具体的な数字は予測しておりませんが、混雑緩和に伴う渋滞損失時間の減少をはじめ、自動車走行経費の縮減や交通事故の減少、沿線開発による地域経済の活発化など、整備により大きな事業効果が期待できるものと考えております。
88	19	河川	計画道路による元荒川への治水関係の影響や対策は。	河川との並行区間は、元荒川に干渉しない範囲で道路を計画しているため、影響がないと考えております。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
89	19	河川	現在、右岸と左岸で河川敷の整備工事が進んでいるがこれは堤防強化を目的としたものか。	右岸については、川底に堆積した土砂を取り除く工事を行っていました。堆積土砂により狭まっていた河道を元に戻すことにより、洪水を安全に流せるようにすることを目的としております。 左岸については、水辺空間の活用を図るための遊歩道整備を実施しております。
90	19,23,24	河川	以前の説明会でも質問したが、高規格堤防やスーパー堤防との併設は検討したのか。元荒川の水害対策について、説明責任を果たしてから都市計画変更手続きを進めてもらいたい。	スーパー堤防のような形で道路と一体整備を行うと、道路の嵩上げが必要となり周辺道路との接続ができなくなるため、提示した計画案としています。また、北越谷地区における元荒川については、整備目標相当の河積が確保されており、河川整備計画では、現況河道を利用した軽微な改修を実施する区間に位置付けられているため、必要に応じて対策を実施してまいります。
91	5	都市計画	浦和野田線の整備は決定したことなのか。	昭和62年の都市計画決定時からの状況変化等を踏まえ、一部都市計画の内容を変更し、その後、事業認可を得て、整備を進めてまいります。
92	16	都市計画	「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」とあるが、左岸案に該当する北越谷の第一種住居地域が減り、中高層住宅が道路に隣接することになると思うが、隣接する住宅が店舗兼となり活性化されていることを見越しているのか。越谷市としてにぎわいや雇用創出等の具体的なプラン、地区へのバックアップ体制、予算等を教えてもらいたい。	浦和野田線は、越谷市の骨格を形成する主要道路であり、市民の生活利便性の向上のほか、広域的な地域間を連携し、防災、観光、物流などの経済活動や都市の安全・発展を支えるネットワークを形成するものです。 また、越谷市では、東西ネットワークが強化される国道463号及び浦和野田線の良好な立地を活かし、西に東北自動車道浦和インターチェンジ、東に国道4号バイパスという交通利便性の優れた荻島地区に、新たな企業立地や雇用の受け皿となる産業団地の実現に向けて取り組んでおります。 具体的な産業団地の整備時期につきましては、現時点で未定でございますが、地域企業の育成や地域経済の活性化など地域産業に大きな可能性をもたらす産業団地の実現に向け取り組んでまいりますので、ご理解を賜りたいと存じます。 一方、北越谷地区における用途地域の変更は、道路により設定している用途地域の境界としていた地形地物等（例えば「都市計画道路中心」や「都市計画道路端から〇m」といったもの）を、道路の線形変更に伴い、見直すことを考えているものです。
93	36	都市計画	住民の皆様とは具体的に誰を指しているのか。またどのような方法で通知をしているのか。	浦和野田線の計画地域にお住まいの方をはじめとした市民の方や利害関係者の方などに対し、県及び市公式ホームページや広報紙等を活用してご案内してまいります。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
94	36	都市計画	都市計画の手続きの中で、越谷市民の方や利害関係者の方から意見書を受付しますとあるが、具体的な対象地域、利害関係者とはだれを指すのか教えてもらいたい。	対象地域は、越谷市、吉川市、松伏町の全域です。また、利害関係者とは都市計画変更により利害がある土地所有者等が考えられます。
95	36	都市計画	都市計画手続きの中で行われる公聴会とは何か。いつだれが参加できるのか。一般参加で意見ができるのか。	公聴会とは、都市計画の原案について、公開の下で住民の方々からご意見を述べていただき、都市計画の案の作成段階において住民の意見を反映させようとするものです。公聴会を実施する際には、期日及び場所等をお知らせします。公聴会で意見をできる方は、都市計画の計画地域である越谷市、吉川市、松伏町にお住まいの方になります。
96	36	都市計画	都市計画手続きの中で意見書を受け付けるとあるが、意見書とは何か。誰の意見でだれがまとめるのか。	都市計画変更案に対して意見がある場合に提出できる書面です。関係市町の住民や利害関係者の方が意見を書面で提出することができます。
97	36	都市計画	都市計画変更案の公告とは誰が、どのような方法で、だれに対して行うものなのか。	公告とは公共団体がある事項を広く一般に知らせることをいいます。今回の場合、県が都市計画変更案を関係市町の住民や利害関係者の方に知らせることを示しております。
98	36	都市計画	都市計画審議会の審議を経て、都市計画の変更を行いとあり、すでに決定しているような記載だが、住民合意がないまま、決まったことを前提で進んでいるということか。	都市計画審議会の前に公聴会の開催や意見書の提出など住民の方々の意見をいただく場がございますので、いただいた意見を踏まえ、都市計画変更案を作成してまいります。
99	36	都市計画	最終的な住民との合意／不合意はいつ、何の手段で、どのような基準で実施されるのでしょうか。	今回の資料提示や公聴会等でいただく住民のみなさまの意見を踏まえて都市計画の変更案を作成いたします。その後、意見書を受け付け、都市計画審議会により変更案の審議が行われます。
100	36	都市計画	都市計画変更該当地区およびその影響が大きい地区に対してのアンケートによる意見募集をする形での合意形成について、検討はあるか。	アンケートによる意見募集は予定しておりませんが、今後、公聴会や都市計画変更案の縦覧手続きにより住民の方々のご意見をお伺いしたうえで、都市計画の変更手続きを進めてまいります。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
101	36	都市計画	都市計画変更の手続きの中で行われる、公聴会、都市計画審議会のメンバー構成、規模を教えてください。一般市民が案を知ることができるものなのか。	<p>公聴会は、知事又はその指名する者が議長として主宰し、住民の方々からご意見をいただくものです。</p> <p>埼玉県都市計画審議会は、学識経験のある者・関係行政機関の職員・市町村長を代表する者・県議会議員・市町村の議会の議長を代表する者から構成され合計25名以内となっております。</p> <p>案については、県及び関係市町である越谷市、吉川市、松伏町で縦覧いたしますのでご確認いただけます。縦覧にあたっては、市町の広報紙により広く周知いたします。</p>
102	37	都市計画	住んでいる場所が道路沿いになるが、用途地域の変更により居住が不可となる可能性はあるのか。	<p>対象地によって状況が異なるため、位置を特定したうえで改めて個別に御相談していただければと思います。参考までに、一般的な内容として回答します。</p> <p>敷地・建物の一部が道路になる場合は買収の対象となる可能性があります。</p> <p>敷地・建物の一部が道路にならない場合で、用途地域の変更がある場合、用途地域の変更時点ではなく、建物の建て替えや増築時に、変更された用途地域による制限が適用されます。現在の建物を使用するにあたっては居住できなくなることはありません。</p> <p>敷地・建物の一部が道路にならない場合で、用途地域の変更がない場合は現況同様の使用及び建替えが可能です。</p>
103	37	都市計画	不動産購入時と異なるため、周辺住民にとっては用途地域の変更は深刻な問題である。住居地域を商業系や工業系に変える可能性があるということか。後日とは具体的にいつか。	<p>今回の用途地域の変更は、道路により設定している用途地域の境界としていた地形地物等（例えば「都市計画道路中心」や「都市計画道路端から〇m」といったもの）を、道路の線形変更に伴い、見直すことを考えているものです。そのため、住居系の用途地域を商業系や工業系の用途地域へ変更することはありません。</p> <p>また、用途地域の変更時期については、道路の線形が確定してから変更していくこととなります。</p>
104	全般	用地	用地買収の対象となる個人に対し、今後の説明はいただけないのか	<p>用地買収にあたっては用地測量や物件調査を行います。事業着手にあたって説明会等で説明をさせていただきます。</p> <p>用地測量や物件調査が完了後に、補償内容などについて、個別に説明をさせていただきます。</p>

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
105	全般	用地	引越しとなると、時期はいつ頃になるのか。	令和3年度に都市計画変更手続きを行い、令和4年度から用地測量や物件調査を実施する予定です。その後、用地交渉をさせていただきご契約、移転・引き渡しという流れになります。
106	全般	用地	費用はどのくらい負担してもらえるのか。	補償金額については、事前に実施する物件調査等の結果をもとに、「公共事業の施行に伴う公共補償基準」により算出します。
107	全般	用地	計画道路に隣接しているが、施工が始まったら収用対象となるのか	今後、詳細な設計や用地測量により、必要な用地範囲を決定し、お示ししてまいります。用地買収が必要になった場合、まずは、補償内容等について個別に交渉をさせていただきます。
108	全般	用地	北越谷4丁目地区にある自治会館や神社の候補地に関しては地区任せか。	移転先については、基本的に所有者に探していただくこととなりますが、用地交渉をさせていただく際に個別に対応させていただきます。
109	全般	用地	立ち退き対象となるが補償してもらえるのか	用地買収の対象者へ補償いたします。詳細は、事業化された後に実施する説明会にて説明させていただきます。
110	全般	用地	ソーラーパネルなどの資産価値も補償内容に含まれるのか。	物件調査を行い補償金額を算出いたします。調査時にソーラーパネル等があれば補償内容に含まれます。
111	全般	用地	家が建てられる額を補償してほしい	用地買収にあたり、物件調査を実施させていただき補償額を算定させていただきます。
112	全般	用地	かかりつけの病院もあり、北越谷に住みたい	用地交渉の際に個別に対応させていただきます。
113	全般	用地	家屋に道路境界がどの程度引っかけたら立ち退き対象となるか。基準を教えてください。	基本的には道路として必要な用地は買収させていただきます。補償内容については、建物の構造や状況等によって異なりますので、個々に用地交渉をさせていただく際にお話しさせていただきます。
114	全般	用地	立ち退きの場合、代替地の斡旋は、してもらえるか。	移転先については、基本的に所有者に探していただくこととなりますが、用地交渉をさせていただく際に個別に対応させていただきます。
115	全般	用地	立ち退きになるのが間違いないのか知りたい。	都市計画道路の区域内となる場合には、用地買収の対象となります。移転が必要かどうかは、道路として必要な用地面積の建物等へのかかり具合や建物の構造、状況等によって異なりますので、個々に用地交渉をさせていただく際にお話しさせていただきます。
116	全般	用地	用地買収の対象者への個別のお知らせ等は、いつ頃予定しているのか。	都市計画変更の手続きが終了し、令和4年度から予定している用地測量が完了した後、用地買収の対象となる範囲が決まります。その後、個別に交渉させていただきます。

No.	説明資料 該当 ページ数	質問の 分類	質問内容等	回答
117	全般	用地	隣接地の残地部分を購入することはできないのか。	個別の用地交渉の中で御要望いただければ、隣接地権利者の方にお話しをさせていただくことは可能です。
118	全般	用地	土地が道路計画に重なった場合、立ち退きをしなければならないのか。立ち退きは拒否できるのか。	本事業は土地収用法が適用される事業となりますが、まずは任意での用地買収にご協力をお願いしてまいります。
119	全般	用地	自宅がどうなるか心配です。詳しい図面や大きな図面をいただきたい。また、代替え地は斡旋してもらえるのか。	今後、詳細な設計を実施し、詳細な図面をお示ししてまいります。 移転先については、基本的に所有者に探していただくこととなりますが、用地交渉をさせていただく際に個別に対応させていただきます。