

第155回川口市都市計画審議会 会議録

日 時 令和5年11月14日(火) 開 会 午後2時00分
閉 会 午後4時00分

会 場 川口市役所第一本庁舎8階 議会第4委員会室

出席者 委 員 ◎秋山 哲男 ○吉田 英司 樋野 公宏
小嶋 文 宇於崎 勝也 柳田 つとむ
松本 進 松本 幸恵 最上 祐次
戸石 恵一 山崎 由美子 林 弘幸
◎会長 ○副会長

事務局 技監兼都市計画部長 川田 昌樹
(幹事)
都市計画部理事兼都市計画課長 高橋 隆一
都市計画課課長補佐兼施設計画係長 関根 雄一
都市計画部建築安全課長 福富 由香里
建築安全課課長補佐兼建築指導係長 黒澤 剛成
都市計画部次長兼みどり課長 松嶋 広昌
みどり課課長補佐兼保全係長 小池 奈都子

1 開 会

2 会長あいさつ

3 会議録署名委員の指名

(川口市都市計画審議会規則第7条第2項により会議録に署名する委員に
山崎委員、林委員の2名を会長が指名)

4 議 事

諮問事項

- (1) 川口都市計画生産緑地地区の変更について
- (2) 特定生産緑地の指定について
- (3) 産業廃棄物処理施設の敷地の位置について
- (4) 川口都市計画道路の変更について
「新井宿駅前広場」

報告事項

- (1) 川口都市計画道路の変更について
「末広新郷線ほか14路線」
- (2) 川口都市計画道路の変更について
「差間中央線ほか2路線」

川口市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、会議の成立を宣言し、川口市都市計画審議会条例第5条第1項の規定により会長が会議の議長となり審議を開始する。(傍聴人0名)

(以下要約)

・議長

諮問事項(1) 川口都市計画生産緑地地区の変更について、事務局に説明を求める。

・事務局

諮問事項(1) 川口都市計画生産緑地地区の変更について、ご説明させていただきます。

生産緑地地区の指定・変更については、都市計画の手続きによって行われるため、毎年度生産緑地の都市計画変更を行っています。

今回の生産緑地地区の変更につきましてご説明いたしますので、資料の1ページから3ページをご覧ください。

変更の地区は全部で80地区となり、南平で1地区、新郷で15地区、神根で20地区、芝で2地区、安行で28地区、戸塚で5地区、鳩ヶ谷で9地区でございます。

今年度は、昨年12月10日に当初指定から30年が経過し、特定生産緑地に指定していない所有者から買取申出が提出されたことから、変更地区件数が増えたものでございます。

変更の内容については、A4判資料4ページから資料19ページと、A3判カラーの横向き「川口都市計画生産緑地地区変更計画図」14枚をご覧ください。

始めに、新規指定によるものですが、資料4ページと図面1ページをご覧ください。戸塚地区において、農業と調和した都市環境の保全等、良好な生活環境の確保に相当の効用が期待されると判断し、右上「戸塚第122号」約0.11ha、右下「戸塚第123号」約0.10haの2地区の新規指定を行うものでござい

す。

続きまして、買取申出により削除される地区でございます。

資料5ページから資料15ページと、図面2ページから図面12ページをご覧ください。

各地区のページにつきましては、

南平地区 資料5ページ、図面2ページ

新郷地区 資料6ページから7ページ、図面3ページから4ページ

神根地区 資料8ページから10ページ、図面5ページから7ページ

芝地区 資料10ページ、図面7ページ

安行地区 資料11ページから13ページ、図面8ページから10ページ

戸塚地区 資料14ページ、図面11ページ

鳩ヶ谷地区 資料15ページ、図面12ページになります。

生産緑地法第10条による買取申出がなされ、同法第14条により行為制限が解除されたため、地区が廃止、変更されるものでございます。

そのうち、約9割の生産緑地が指定から30年経過に伴う買取申出により、解除されたものとなります。

続きまして、生産緑地法第10条による買取申出がなされ、市及び川口市土地開発公社が買取り意向を示したことにより、面積変更があったものでございます。

資料16ページと図面13ページをご覧ください。

右上「新郷第78号」及び右下「新郷第79号」、左下「安行第117-1号」及び「安行第118-1号」につきましては、新郷東部第2土地区画整理事業施行区域内、安行藤八特定土地区画整理事業施行区域内の2事業区において、指定から30年経過に伴う買取申出がなされたことから、市が公共事業用地の代替地として買取りしたことにより削除するものでございます。

続きまして、左上「神根第122号」につきましては、新井宿駅前広場整備事業用地として必要なことから、市が土地開発公社へ依頼し、公社が先行取得するため、削除するものでございます。

なお、今後、市が買戻ししていきます。

続きまして、公共用地の整備による削除により面積変更があったものでございます。

資料17ページと図面14ページをご覧ください。

右上「神根第31号」は、道路整備により、道路用地として市に寄附採納されたこと、さらに、法第10条による買取申出がなされ、法第14条により削除することから面積を変更するものでございます。

右下「安行第171号」は、開発行為に伴う道路整備により、道路用地として市に帰属されたことから、面積を変更するものでございます。

図面を用いた説明につきましては以上でございます。

続きまして、資料18ページをご覧ください。

今回の変更により生産緑地地区につきましては、地区数421地区、昨年度比で、マイナス39地区、指定面積110.04ha、昨年度比で、マイナス8.93haとなり、変更事由ごとの件数は記載の通りでございます。

最後に、資料の19ページをご覧ください。

生産緑地地区の変更までの流れをご説明いたします。

9月11日埼玉県知事協議に係る文書を提出し、9月25日に承認を得ております。

10月11日から10月24日にかけて案の縦覧を行い、11月の都市計画審議会を経て、12月に都市計画決定の告示を行う流れとなっております。

説明は、以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

- ・ 議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

- ・ 委員

10年前と現在で生産緑地地区の増減を教えてほしい。

- ・ 事務局

平成22年では528地区、面積143.96haであったが、令和5年現在では421地区、110.04haである。

- ・ 委員

市としては、市全体の面積に対する割合等、生産緑地地区の面積に方針は定めているか。

- ・ 事務局

特に定めていない。

- ・ 委員

川口市は東京の隣にありながら緑地の多いまちであるが、年々生産緑地地区が減少にあるということは環境面から見ても心配である。

- ・ 委員

図面資料13ページ⑤神根第122号生産緑地地区と表記があるところは新井宿駅前になると思うが、今回この変更を行う上で新井宿駅前の開発に影響が及ぶのか教えてほしい。

- ・事務局
新井宿駅前広場の予定地であるので、当該生産緑地地区の廃止はまちづくりに対して前向きなものである。
- ・委員
当該生産緑地地区の廃止を行い、新井宿駅前広場が作られるという認識でよいか。
- ・事務局
そのとおりである。
- ・委員
新規指定する生産緑地地区の経緯について、生産緑地地区に相応しくない土地を生産緑地地区に相応しい土地に転換していただいたのか、元々生産緑地地区に指定されていてもよかった土地なのか教えてほしい。
- ・事務局
新規指定する生産緑地地区については、元々農地であったが生産緑地地区に指定してなかった土地について、今年度申請があり指定するものである。
- ・委員
平成29年の都市計画基本方針、いわゆる都市計画マスタープランの中では、目標2として「人と自然と産業が調和した持続可能な都市づくり」が掲げられている。これに従い都市計画を進めていくわけであるが、方針②に土地利用転換の抑制方策等を検討し、農業の振興を図ると書かれている。土地利用転換の抑制方策をどのように考えているのか。
- ・事務局
生産緑地が解除された土地については、駐車場や民間の建築物が建てられることが多い。建築物が建てられる場合には、緑地を設ける等、一定の条件を付けている。
- ・事務局
補足であるが、担い手不足により農地では無くなってしまふ案件について、例えば宅地化されてしまう場合においては、生垣等、周辺から見える形で一定の緑地化をしてもらう際には、補助金等インセンティブの用意をしている。

- ・委員

答弁の内容について承知した。

- ・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切り、諮問事項（１）川口都市計画生産緑地地区の変更について、原案どおり答申することについて諮る。

「異議なし」の声

- ・議長

異議なしと認め、原案どおり市長に答申することに決定した。

- ・議長

諮問事項（２）特定生産緑地の指定について、事務局に説明を求める。

- ・事務局

諮問事項（２）特定生産緑地の指定について、ご説明させていただきます。

１ ページ目をご覧ください。

川口都市計画図に生産緑地地区を示した図でございます。

右下の凡例をご覧ください。

今回、ご意見を頂戴します特定生産緑地は、令和５年１２月２７日に当初指定から３０年経過する生産緑地について、赤枠で記しました生産緑地地区のうち、緑色で着色した箇所となります。なお、青色で着色されたものは令和４年度までに指定済みの箇所でございます。

２ ページ目をご覧ください。

特定生産緑地の概要をご説明いたします。

当初指定から３０年経過した生産緑地について、土地所有者は、市町村長に対し、買取り申出がいつでも可能な状態となります。

一方で、３０年経過後も引き続き、営農を希望する土地所有者のために、法改正が行われ、これまでと同じ税制特例措置が受けられるよう、１０年ごとに指定を更新できる特定生産緑地制度が創設されました。

この制度は３０年を経過する前に農地所有者等の同意を得て、市が特定生産緑地に指定することで、同じ税制特例措置を受けたまま、指定を１０年ごとに延長できることとなります。

この特定生産緑地の指定にあたり、都市計画審議会の意見を聴くことが法に規定されておりますことから、当審議会にご意見を伺うものです。

３ ページ目をご覧ください。

特定生産緑地の指定箇所一覧となります。

令和5年に30年を経過する土地所有者へ申請書を発送し、これに対して、特定生産緑地の指定の意向を示したものについて、新郷地区1地区、約0.20haを特定生産緑地に指定するものです。

4ページ目をご覧ください。

特定生産緑地指定図です。

川口市内を25分割にした縮尺2500分の1サイズの図面をA3サイズに縮小したものとなっております。

なお、令和5年度の指定箇所と関係しないページは省略しております。

図面内の赤・緑で記した枠が生産緑地地区となっており、令和5年度特定生産緑地指定箇所を緑色、令和4年度までに特定生産緑地指定済みの箇所を青色で着色しております。

上段赤文字は生産緑地地区名及び指定面積、下段緑文字は今回特定生産緑地の指定を行う地区名及び指定面積を記しています。

5ページをご覧ください。令和5年度の特定生産緑地指定の流れをご説明いたします。

令和5年4月1日から5月31日の2ヶ月間において対面方式で申請書受付を行いました。申請書類の審査を経て、現地確認を7月に行いました。

11月14日の都市計画審議会における意見聴取を経て、指定の公示を行う流れとなっております。

その後、令和5年12月27日をもって、特定生産緑地として法的効力が発生します。

説明は、以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

・議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

・委員

資料4ページの内、枠内の白いところはまだ30年経過していないという認識でよいか。

・事務局

そのとおりである。

・委員

令和になってから現在まで、どの程度特定生産緑地に移行しているか。

- ・事務局

8割強が移行している。

- ・委員

私自身いくつか都市計画審議会を兼務しているが、東京でも千葉でも9割を超えているところが多く、8割というのは微妙な線だと思う。緑を大切にしている市なので、本当はもっと移行してほしい。個人の財産なので市民の皆様に協力していただきたいという願望がある。

- ・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切り諮問事項（2）特定生産緑地の指定について、原案どおり答申することについて諮る。

「異議なし」の声

- ・議長

異議なしと認め、原案どおり市長に答申することに決定した。

- ・議長

諮問事項（3）産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、事務局に説明を求める。

- ・事務局

諮問事項（3）産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、ご説明させていただきます。

資料1ページをご覧ください。申請者は、株式会社 ユーキ建工、代表取締役 齋藤 寧志（やすし）様 でございます。

敷地の位置は、川口市弥平三丁目12番18号

用途地域は工業地域

施設の主要用途は、産業廃棄物処理施設

敷地面積 926.94㎡、

建築面積 646.48㎡、

延べ面積 1,623.29㎡でございます。

次に、施設の概要です。

計画建築物は鉄骨造4階建ての工場が1棟と鉄骨造1階建ての事務所が1棟の計2棟でございます。

産業廃棄物処理施設は、食品工場などから排出される有機汚泥と、建設現場な

どから排出される無機汚泥を分離して、脱水汚泥と分離した後の液体に分ける施設であり、処理能力はそれぞれ記載の通りでございます。

次に、産業廃棄物処理施設の設置に係る、建築基準法の規定についてご説明いたします。

建築基準法第51条では、都市計画区域内において、「一定規模以上の産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない。

ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会（その敷地の位置を都市計画に定めるべき者が市町村であり、かつ、その敷地が所在する市町村に市町村都市計画審議会が置かれている場合にあつては、当該市町村都市計画審議会）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においては、この限りでない。」と規定しております。

汚泥の脱水施設においては、一日当たりの処理能力が30m³を超えるものがその対象となるため、今回の都市計画審議会に諮問させていただくものでございます。

次に、今回の施設に係る、建築基準法第51条許可要件のうち、本件に係る、主な項目については、

- ・用途地域が、工業地域又は工業専用地域であること。
- ・計画敷地付近100m以内に学校、病院等がないこと。
- ・周辺住民等に対し、計画内容について周知説明を行うこと。
- ・幅員6m以上の搬出入路に接し幹線道路へ抜けていること。

などでございます。

つづきまして、添付図面の説明をさせていただきます。

資料2ページをご覧ください。

計画地の位置を赤色で、図面下側に示しております。

計画地は本市の南側、新芝川を挟んで足立区に隣接しております。

次に資料3ページをご覧ください。

計画地を拡大した図面でございます。

濃いブルーの部分が計画地でございます。

敷地境界線から100mの範囲を青色の線で示しており、その範囲内には学校、病院等の施設はございません。

また、計画地の周辺は、工場や倉庫が多く立地する地域でございます。

なお、地域住民への計画内容の周知は計3回説明会を開催しております。

次に資料4ページをご覧ください。

計画建物の計画図でございます。

配置計画は、図上の赤色の枠組みが申請敷地、青色が新設建築物、ピンク色が道路を図示しております。

許可対象の処理施設である脱水施設は、新設建築物のうち計画建築物①に設置される予定でございます。

資料5 ページをご覧ください。

許可要件の搬出入経路図でございます。

赤色で示した線が、搬出入の経路を示しており、いずれの道も幅員6 m以上確保されております。

また、青色及びオレンジ色の点線につきましては、小中学校の通学路を示しております。

施設への搬出入は、敷地南西側に接している市道南平321号線から、県道104号線、市道幹線13号線を経由したのち東方面の首都高速川口線、県道239号線や、西方面の県道107号線を経由し、国道122号線、環状7号線を利用いたします。

説明は、以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

・議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

・委員

1点目、建築基準法第51条の許可要件に基づいて進められており、住民説明会も3回開いているということであるが、生活環境保全協定書は町会等と交わしているのか。

2点目、住民説明会で反対意見等は無かったか。

3点目、足立区と隣接しているが、足立区との協議は整っているのか。

・事務局

1点目、弥平3丁目町会と協定を結んでいる。協定の内容としては、騒音、振動、悪臭等の定期的な測定に関する事、搬出入経路、処理時間に関する事等である。

2点目、住民説明会での反対意見は特に無かった。

3点目、足立区とは協議を行って了解を得ている。

・委員

内容について承知した。SDGsの観点からも汚泥処理をして再利用することは大事な取り組みだと思う。

・委員

1点目、建設予定地の周辺にトラックの待機場所が予定されているということ

であるが、現状では大型車が路上駐車し、休憩しているケースがある。路上駐車への対策はどのように考えているか。

2点目、周辺は工業団地であり工場等が多くあり、輸送トラックの交通量が多いが影響はどのように考えているか。

3点目、建設予定地の土地は(株)ユーキ建工の所有か賃貸か。

・事務局

1点目、路上駐車については、事業者が定期的な見回りを行う予定である。

2点目、大型車の影響については、県道104号線の7時から19時まで、12時間の交通量が約16,900台となっており、今回の施設では1日84台を想定しているので、影響は軽微だと考える。

3点目、建設予定地の土地は賃貸である。

・委員

1点目の見回りであるが、具体的にはどのような対策か。

・事務局

現在の予定では、誘導員として処分場に1名、待機駐車場に1名、交代要員に1名の計3名を予定している。交代要員は休憩等を考慮しながら、誘導員が不在という状況無くすために、処分場と待機駐車場の誘導を行う予定であり、時には周辺のパトロールをする予定である。

・委員

路上駐車のパトロールもするという認識でよいか。

・事務局

事業者からそのように伺っている。

・委員

様々なケースがあるので、常に気を付けて見回っていただきたい。

・会長

路上駐車への対策として、見回り等チェック体制の他に、交通規制による対策も有効だと思うので、交通規制の検討もしていただきたい。

・委員

1点目、資料5ページの搬出入経路を見ると、小中学校の通学路と重複してい

るが、小中学校の登下校する時間への対策はどのようになっているのか。

2点目、施設への車両の出入りが1日84台あるということだが、待機場所にはどのくらいの車両が駐車できるのか。

・事務局

1点目、通勤・通学時間帯の搬出入はできる限り避けて運行する予定である。

2点目、待機駐車場の台数は10台である。

・委員

周辺環境については、継続的に地域の住民や町会と事業者が協議できるような状況が整っているのか。

・事務局

協定内容の中には、年1回以上の連絡協議会を開催することとなっている。

・委員

今回の審議は場所が適切かどうかの審議だと思うが、立面的に建物を評価する会議体はあるのか。

・事務局

川口市は市内全域が景観計画区域となっている。今回の建物は4階建てなので、景観計画の対象であることから、そちらの方で誘導を行っていく。

・委員

25mの4階建てで、窓も無い建物になると想定されるが、周辺の景観環境との馴染みも確認した方が良い。

・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切り、諮問事項（3）産業廃棄物処理施設の敷地の位置について、原案どおり答申することについて諮る。

「異議なし」の声

・議長

異議なしと認め、原案どおり市長に答申することに決定した。

・議長

諮問事項（４）川口都市計画道路の変更「新井宿駅前広場」について、事務局に説明を求める。

・事務局

諮問事項（４）川口都市計画道路の変更「新井宿駅前広場」について、ご説明させていただきます。

本日の諮問は、都市計画道路 3・1・103 号新井宿駅前広場の区域を縮小する都市計画変更を行うためのものです。

変更内容につきましては、令和 5 年 7 月 5 日 第 154 回都市計画審議会において一度ご報告させていただいておりますが、改めてその概要をご説明いたします。

資料 3 ページの「変更前後図」をご覧ください。

上側が現在の都市計画決定区域、下側が変更後の都市計画決定区域で、約 5,000 m²の都市計画決定区域を約 3,100 m²に変更予定でございます。

都市計画変更の理由とその内容といたしましては大きく二つの理由がございます。

一つ目は整備手法の変更によるもので、当初、駅周辺での土地区画整理事業を前提に、現道や高低差等地理的状況を考慮せずに都市計画決定していましたが、現在は土地区画整理事業ではなく、街路事業で整備を予定していること。

二つ目の理由は駅利用者数によるもので、都市計画決定当初の駅利用者数の見込みは一日あたり約 32,000 人であったところ、コロナ渦前の令和元年度時点の駅利用者数は一日あたり約 11,800 人と、約三分の一程度となっております。

加えて、20 年後の将来駅利用者数を算出したところ約 12,600 人/日と都市計画決定当初見込みを大きく下回っていることでもあります。

駅前広場の必要面積について、将来の交通形態の多様化が進み、従来の駅前広場面積算定方法ではその変化を補完しきれない部分もございます。

しかしながら、今回の都市計画変更にあたっては、埼玉県作成の「都市計画の手引き」において、原則「駅前広場計画指針」に基づき駅前広場計画を策定するよう定められていることや、新井宿駅は駅利用者数や各交通機関の分担率が既に明らかになっていることから、現状の駅利用状況に沿った面積算定が行えること、加えて、暫定駅前広場において既に設置されているバスバースやタクシープール等の、各バース数を都市計画変更後の駅前広場に反映させることができることから、「駅前広場計画指針」の算定に基づき算出を行うことといたしました。

その結果、約 3,100 m²に区域を縮小してもその機能を損なわないという検証を踏まえたうえで、駅前広場を縮小するものです。

続きまして、資料 4 ページの「新井宿駅前広場の考え方」をご覧ください。

新井宿駅前広場は図に青色で示す約 5,000 m²の区域で都市計画決定がされてお

ります。しかしながら、現在は図に緑色で示すように、都市計画決定区域の東側に暫定駅前広場として整備された約 2,200 m²の駅前広場が利用されている状況でございます。

新井宿駅前広場の入り口やエレベーター及びエスカレーターは、図に黄色で示すように、本来の都市計画決定区域に設置されており、バリアフリーの観点からも本来の都市計画決定区域に駅前広場を整備することが求められます。

そのため、駅前広場の整備実施にあたり、都市計画決定区域を縮小し、図に赤色で示す約 3,100 m²の区域に都市計画変更を行う予定でございます。

続いて、資料5ページ「駅前広場平面図」をご覧ください。

今回の都市計画変更において決定を行うのは、都市計画決定区域のみであり、駅前広場内のレイアウトは参考図となっております。

また、第154回都市計画審議会において、交通体系の多様化が進んでいるため、電気自動車の充電スタンド等、必要となる施設が増えた場合、区域を縮小した場合対応できるのか、といったご質問を頂きました。

ご質問に対し、都市計画変更後の区域内において、バス駐車場及びタクシー駐車場は、暫定駅前広場の設置数に合わせ、余裕を持った数を設置していることや、南東側の歩道幅員を7m以上確保していることから、区域を縮小した場合であっても、必要施設を設置する余剰があると考えております。

資料6ページから資料9ページは参考といたしまして、新井宿駅前広場の都市計画決定図書（案）の「計画書」、「理由書」、「新旧対照表」、及び「計画図」を添付しております。

次に、都市計画変更の手続き及び都市計画変更に対する住民周知の結果についてご報告いたします。資料1ページの「3. 変更手続きスケジュール（案）」をご覧ください。

関係地権者への事前説明といたしまして、令和5年2月27日から3月7日にかけて本件に関係する全地権者11名に対し、個別に訪問し事前説明を行いました。

主な質疑としましては、新井宿駅前広場の都市計画決定区域に接続している川口市道759-1号が駅前広場整備に伴って整備されるのか、また、駅前広場の整備時期や、暫定駅前広場の今後の活用方法などのご質問をいただきました。駅広区域の縮小に関して反対意見はございませんでした。

続いて、令和5年6月25日に2回、6月26日に1回の、計3回、全市民向けに住民説明会を行いました。

主な質疑としましては、駅前広場の整備スケジュールや、暫定駅前広場が整備された理由、また、暫定駅前広場の今後の活用方法等についてご質問があり、駅前広場内へ交番等を設置するよう要望がございました。

都市計画変更（案）に対する縦覧については、9月11日から25日までの期

間で実施いたしました。

結果、縦覧者は1名、意見書の提出が1件ございました。意見書の内容は「都市計画の変更に関しては賛成である。しかしながら、駅前広場周辺における降雨時の雨水処理について改善を求める」といったものでございます。これについて、関係部署に対し、当該地の状況及び意見を申し伝えております。

なお、埼玉県及び関係機関協議として、道路管理者、交通管理者、鉄道事業者、バス事業者、タクシー協議会とも協議を行っており、全機関から「当計画案に同意する」との回答を得ております。

今後は、本日の川口市都市計画審議会の審議を経まして、決定告示・縦覧公告を予定しております。

説明は、以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

- ・ 議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

- ・ 委員

暫定の利用地について、今後どのようなようになるのか検討の段階だと思うが、どのくらいのスパンで審議がなされていくのか。また、現在決まっていることがあれば教えてほしい。

- ・ 事務局

都市計画決定が変更された後、早い時期に事業認可を取り、整備に向けて用地買収等を進めていく計画である。しかし、かなりの面積があるので、用地買収が完了するまでに数年かかると想定している。その後、整備を進めていき、供用を開始して初めて暫定駅前広場の廃止ができるので、今後については、それまでの間に検討していく予定であるため、スパンとしても数年かかる。

- ・ 委員

平成6年の当初都市計画決定から30年経っているが、今まで何をやっていたのか。これから用地買収をするということだが、進捗をどのように考えていたのか教えてほしい。

- ・ 事務局

市としては、地下鉄開業の平成13年までには駅前広場を整備したかったが、土地所有者に協力をいただけなかったため、暫定にて駅前広場を整備した。平成28年までその暫定駅前広場を使っていたが、土地所有者から土地の返却依頼があったため、また別に暫定駅前広場を整備したのが、現在の駅前広場である。3

0年間用地買収に協力いただけなかったのが、今回ご協力いただけることになったので、都市計画変更に至り、見直しをしているところである。

- ・委員

1点目、駅前広場の土地の一部を川口市土地開発公社が買取るということだが、川口市土地開発公社が買取った部分を除いて川口市が買取らなければならない土地はどのくらい残されているか。

2点目、川口市土地開発公社から買戻すスケジュールについて、具体的に教えてほしい。

- ・事務局

1点目、川口市土地開発公社の方で買収した土地が約1,100㎡である。駅前広場の総面積約3,100㎡の内約1,100㎡が川口市土地開発公社の方で取得できている。残りの面積は約2,000㎡である。

2点目、買戻しの時期であるが、都市計画決定を変更した後、事業認可を得てからの買戻しとなるので、数年はかかる予定である。

- ・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切り、諮問事項（4）川口都市計画道路の変更「新井宿駅前広場」について、原案どおり答申することについて諮る。

「異議なし」の声

- ・議長

異議なしと認め、原案どおり市長に答申することに決定した。

- ・議長

報告事項（1）川口都市計画道路の変更「末広新郷線ほか14路線」について、事務局に説明を求める。

- ・事務局

報告事項（1）川口都市計画道路の変更「末広新郷線ほか14路線」について、ご説明させていただきます。

資料1ページから資料3ページは「川口市道路網計画」の概要版でございます。また、追加資料といたしまして、「川口市道路網計画」の本編をお配りしております。

まず始めに、令和3年3月に策定いたしました「川口市道路網計画」について

説明いたします。

川口市の道路網構築については、平成3年に策定しました「みちみらい・川口市将来道路網構想」等に基づき、街路整備事業や土地区画整理事業などにより、整備を進めてきました。

現在、本市の都市計画道路は全体で約201kmあり、その内整備済みは約68%でございます。まだ概ね64kmの都市計画道路が未整備の状況となっております。こうしたことから、近年の社会情勢の変化を踏まえまして、長期間未整備の都市計画道路の検証を含め、適切かつ効率的に機能する道路網の構築を図るため、平成29年度から「川口市道路網計画」の策定に取り組み、令和3年3月に「川口市道路網計画」を策定したところでございます。

道路網のこれまでの検討方法についてですが、「川口市道路網計画」の本編18ページ、「3. 道路網計画の基本理念と目標」をご覧ください。

ここでは、第5次川口市総合計画における将来像「人と仕事が輝くしなやかでたくましい都市 川口」の実現に向けて、「多様なニーズに対応したみちづくり」、「地域の魅力を発揮するみちづくり」、「将来を見据えたみちづくり」の3つの基本理念を定めています。

本編19ページ、道路網計画の目標では、上位関連計画や本市の現状、道路網形成の課題を考慮して、5つの目標を設定しております。

このような、道路網計画の3つの基本理念と5つの目標を踏まえまして、各道路の評価を行い、将来道路網について検討いたしました。

続きまして、本編20ページ及び21ページ「4. 道路網計画の前提条件」 「(1) 目標年次および将来人口の設定」、「(2) 検討対象道路」をご覧ください。

計画目標年度は、道路網計画を策定した令和2年度から20年後の令和22年、道路網を構成する対象道路は、国道、県道、都市計画道路、またこれらを結ぶ一部の市道を対象としております。

続きまして、本編22ページ「5. 川口市道路網計画 (1) 検討方法」をご覧ください。道路の評価としては、需要や機能、実現性など3つのステップで検討しております。

一度、本編13ページにお戻りください。将来交通量推計によると、令和12年度をピークに、その後減少傾向となり目標年度の令和22年の自動車交通量は、平成20年度と同程度まで減少するという推計となっております。

続いて、本編23ページをご覧ください。ステップ1として、道路の需要から見た評価、交通シミュレーションによる将来交通量推計に基づいた評価を行っております。

続いて、本編25ページをご覧ください。ステップ2として、道路の役割・機能からみた評価を行いました。医療機関へのアクセス、物流の円滑化、防災性の向上、バス路線網の構築など、また、土地区画整理事業などのまちづくりとの整

合からみた道路網の構築を図ります。

続いて、本編33ページをご覧ください。ステップ3として、実現性からみた評価を行っております。道路網の形成にあたっては、整備に係る費用や整備効果等の課題もあることから、現道による機能代替、未着手区間前後の整備状況などを勘案し、整備の実現性からみた評価を行っております。

続きまして、本編38ページ「(5) 道路網計画における未整備都市計画道路の方針」をご覧ください。

これら3ステップを踏まえ、未整備都市計画道路の見直し区分としまして、交通円滑化のために整備の必要性を有しており、現在の都市計画内容のままで事業を推進する「存続候補路線」、見直し対象候補として将来交通量推計により、現道のままで将来交通量に対応できる都市計画道路、また、右折レーンの設置等の交差点改良などの代替措置の実施により都市計画の変更が見込まれる都市計画道路として、「廃止候補路線」「見直し候補路線」の位置づけを行っております。

現在、この「川口市道路網計画」において、「見直し候補路線」及び「廃止候補」に位置づけられている都市計画道路末広新郷線、峯東通り線、峯中通線、本蓮通り線の4路線及び接続する11路線につきまして、都市計画変更手続きを進めているところであり、本日はその経過についてご報告させていただきます。

続いて、資料4ページの「都市計画道路の変更（末広新郷線ほか14路線）」及び、資料5ページから資料6ページの「都市計画道路の見直し 《末広新郷線他14路線の考え方》」を併せてご覧ください。

都市計画道路末広新郷線は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、昭和29年3月31日に都市計画決定され、その後平成8年4月5日に4車線幅員27mに都市計画変更を行いました。

しかしながら、近年の社会情勢は大きく変化し道路計画を取り巻く環境も変わっていることや、全区間を4車線で整備せずに交差点改良やバス停車スペースを設置することにより、将来交通需要におおむね対応できることが予想できるため、実現可能で効率的な整備に向けた適切な車線設定を行い、末広新郷線の車線数を4車線から2車線に縮小するものです。

都市計画道路本蓮通り線、峯中通り線、峯東通り線は、末広新郷線に接続する都市計画道路として、平成8年4月5日に都市計画決定されました。

本蓮通り線については、末広新郷線の幅員縮小に伴い、交通の円滑化を図るため、幅員を拡幅するものです。

峯東通り線については、末広新郷線の幅員を縮小することから、連続性を確保するため、幅員を22mから16mに縮小し、円滑な交通処理のため、交差点改良などの環境改善を図ります。

峯中通り線については末広新郷線の車線数を4車線から2車線に縮小することに伴い4車線ネットワークが不要となることから、計画を廃止するものです。

他11路線については、末広新郷線、本蓮通り線、峯東通り線、峯中通り線の変更に伴い、交差点計画及び延長を変更するものです。

資料7ページから資料15ページは、変更後の交差点計画図（案）となっております。そのうち一部を抜粋してご説明いたします。

資料7ページ「①十二月田 交差点平面図」をご覧ください。赤色の点線で記載されておりますのが、現在の都市計画決定の線形で、青色の実線で記載しておりますのが、都市計画変更後の線形となっております。

末広新郷線は現道に併せ12mに縮小し、交差点部分は右折レーンを設けるため14m程度確保しております。

日光東京線の幅員につきまして、路線東側に国の重要文化財に指定されている旧田中家住宅を保護するため、今後、一部の幅員を縮小する予定でございます。しかしながら、今回の変更におきましては、末広新郷線と交差する交差点部分のみの変更を予定しております。

また、交差点西側に接続しております八間通り線につきましては、今回の変更対象路線には含まれておりませんが、「川口市道路網計画」における見直し候補路線に位置付けられていることから、今後、現道に沿う形で幅員を18mから13mへ縮小する予定でございます。

資料8ページ「②十二月田中学前 交差点平面図」をご覧ください。末広新郷線と交差する川口王子線について、現在の都市計画決定区域では、右折レーンを設けるため現道以上の幅員設定としていたしましたが、民地への影響を最小限とするため、現道の幅員内において右折レーンを設けるよう交差点部分の幅員を縮小するものです。

資料10ページ「④あずま橋南 交差点平面図」をご覧ください。末広新郷線と交差する戸田草加線の右折レーン部分の幅員を縮小する予定でございますが、対象地は食い違い交差点となっていることから、現道の線形と完全に一致はさせず、円滑な交通が可能となるよう右折レーン部分の線形を変更するものです。

資料12ページ「辰井橋・新郷蓮沼交差点平面図」をご覧ください。

これまで、4車線の末広新郷線を主道路とした変則的な交差点でありました。また、区画整理事業により現道とは別の位置に道路を整備する計画でしたが、末広新郷線の幅員縮小に伴い、現道を最大限活用しながら、円滑な交通処理をするために、本蓮通り線を主道路とし交差点の整形化を図り、本蓮通り線の幅員を14mから19mに拡幅する予定でございます。

資料13ページ「峯八幡坂交差点平面図」をご覧ください。末広新郷線の南側に接道する新堀榛松線は、北側の市道幹線第69号線と整合が取れていない計画となっております。

そのため、現道の市道幹線第69号線との接続を確保するため、線形を変更する予定でございます。

今後はこの交差点計画図を基に、交差点の安全性などについて警察協議等の関係機関協議を進め都市計画変更（案）を作成いたします。

続きまして、資料4ページ「変更手続きスケジュール（案）」をご覧ください。

都市計画変更手続きの際の主な流れといたしましては、住民周知、都市計画（案）の縦覧、都市計画審議会、都市計画の決定告示となります。

住民周知といたしまして、本件対象区域付近の関係地権者や住民の方に対し、令和5年10月14日（土曜日）、10月15日（日曜日）、10月21日（土曜日）の3日間において、午前、午後の2回ずつ、計6回の住民説明会を行いました。

また、会場につきまして、10月14日は鳩ヶ谷コミュニティセンター、15日は南平公民館、21日は新郷公民館で実施しております。

住民説明会では、6回で計161名の出席がありました。主な質疑としましては、今後、バスベイを設ける場合の位置や、都市計画法第53条第1項の今後の取り扱いについて、現在の計画を考慮してセットバックを行った建築物に対する補償について質問がございました。

また、鳩ヶ谷コミュニティセンター及び南平公民館で説明会を実施した際には、計画の変更に対し反対意見等はございませんでしたが、新郷公民館で説明会を行ったところ、現計画のまま整備を行い、将来の新郷の発展を見込めるような計画を求める意見がございました。

今後の予定でございますが、都市計画道路の変更に伴う既存交差点の安全性などについて警察協議等の関係機関協議を進め、都市計画（案）を作成し、その後、都市計画（案）の縦覧を行う予定としております。

その後、来年度に開催する都市計画審議会に諮問する予定です。

説明は、以上でございます。

- ・ 議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

- ・ 委員

図面資料の表記について、赤い点線がかつての都市計画道路、青線がこれから計画を実施するものという認識でよいか。都市計画道路は、災害時などの避難経路としても使われると思うので、かつて計画した道路より縮小するという事に疑問を感じる。

- ・ 事務局

赤い点線が今現在の計画である。都市計画決定されてから30年近く経っているが、進捗率0%といった状況であり、将来実現できるのか検証したところ

難しいことが分かった。都市計画決定の内容を見直し、現道を活用して実現可能な計画を進めていく予定である。

- ・委員

それではかつて、どのような主旨で道路を計画したのか。

- ・会長

例えば、資料10ページの赤い点線を見ると、大量に住宅地が存在している。用地買収をすると、1年に平均2～3軒買収できるのがやっとなことであることから、時間的な問題があることと、道路幅員が広いことの必要性が高くないと市が判断したのではないか。

- ・委員

図面の青線が現実的なラインという認識でよいか。

- ・事務局

その認識でよい。

- ・委員

末広新郷線が27mから12mに縮小するということであるが、以前は想定していなかったが、現在、各自治体において自転車道の整備を併せて行われている。昔は、自転車が歩道を走ることが容認されていたが、法が厳格化されたことにより自転車は車道を走ることになった。この計画の中で自転車道を併せて整備するという解釈でよいか。

- ・事務局

12mという道路幅員の中で車線構成を考えると、車道が片側3mの計6m必要になる。残りの6mであるが、片側3mの内、自転車通行帯を設けた場合、片側1m必要になることから、歩道幅員が片側2mとなる。その計画にするのか、歩道幅員2.5m確保して路肩を50cmとするのか検討している。

- ・会長

車道が片側3.5m、自転車道が片側1m、歩道が片側2mという案でよいか。

- ・事務局

車道は3mで考えている。

- ・会長

G I Sでは道路幅員5.5mと13mで統計が取られている。13m以上は幹線道路であるが12mの道路幅員では中途半端だと思う。

- ・委員

末広新郷線が整備される頃には電動自転車等、新交通システムが多くなると想定されるが、歩道と新交通システムの境を作らないと事故のもとになるのではないか。自転車道を整備するのは難しいと思うが、妙案を出していただければと思う。

- ・会長

資料13ページにある横断歩道の設計が斜めになっている。横断歩道が斜めになっていると自動車交通にも弱く、歩行者が一遍に横断歩道を渡り切れない恐れがある。ペリカンクロッシングという交差点の形状を取り入れてみるのはいかがか。イギリスでは何十年も前に都心部で作られており、斜めに長い距離の横断歩道を取るよりは、ペリカンクロッシングにより、短い横断歩道で2段階横断をした方が、安全性が高まるとされている。中央分離帯が1.5m～2mの幅をとるといふ問題点が生じるが、資料13ページの横断歩道には有効だと思うので、検討をお願いしたい。

- ・委員

末広新郷線の側道であるが、約15年前、両側の歩道に1mくらいの段差があった。歩行者や自転車、車いす利用者に影響があることから、段差解消の整備をしてもらった経緯がある。その時は、道路交通法の改正がされていない時期であったため、自転車道についての視点が無かった。今は、歩道と自転車道を分けて整備する方針だと思うが、現状のあずま橋通りにおいて自転車道を整備すると、幅員が狭いため、やはりセットバックが必要になる可能性があると思う。道路交通法の中では、自転車は基本、車道を利用するが、危険を感じたら歩道に進入できる。一部電柱や郵便ポスト等により、歩道幅員が1mくらいの場所もあるため、歩道幅員について検討していただきたい。

- ・会長

古い基準では歩道幅員1.5mであるが、現在では歩道幅員2m以上確保しないといけないという基準に変わっている。新しく整備される際には2m以上で整備される。

- ・ 委員
内容について承知した。歩道幅員についての視点も忘れないでいただきたい。
- ・ 会長
車線の縮小による自転車への影響について、住民の方々からご意見をいただくようであれば、交差点の幅員を広くとる等、対応を考えていったらどうか。
- ・ 委員
歩道については歩行者の安全性が重視されるが、植樹帯の在り方についても考慮していただきたい。
- ・ 事務局
かつての計画では植樹帯を考えていたが、今現在は考えていない。
- ・ 会長
無電柱化についてはどうか。
- ・ 事務局
狭い空間の中で電柱が無い方が良いが、費用が掛かる計画なので、今のところ無電柱化については考えていない。
- ・ 会長
無電柱化の進捗率について、ロンドンでは100%、東京都は7%、大阪府は5%である。ただし、幹線道路の整備率は高く、無電柱化が今後進行していくと想定する。川口市や埼玉県では無電柱化について、どのような方針であるか。
- ・ 事務局
まずは緊急輸送道路の位置付けがある道路について、無電柱化を進めている。国としても川口市に対して、55%負担する補助メニューを用意しているので、まずは緊急輸送道路の位置付けがある道路から、国費を使用しながら優先的に進めていきたい。
- ・ 委員
住民の方々からのご意見としては、現在起きている交通渋滞の解消等、日常生活に支障が出ないようにしてほしいという趣旨だと思う。そのような喫緊の課題に対して、都市計画を変更してからどのように進められていくのか。

・事務局

今回の路線は、芝川を挟んで南平側と鳩ヶ谷・新郷側がある。鳩ヶ谷区間については、現況幅員のままで右折レーン等を整備する予定である。新郷地区については現在、区画整理事業中であり、区画整理側だけ拡幅するように進めている。南平地区においては、12mの中には収まらないので、現地で確認しながら片側拡幅等考えながら、事業に早く結び付けていきたい。

・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切る。

・議長

報告事項（2）川口都市計画道路の変更「差間中央線ほか2路線」について、事務局に説明を求める。

・事務局

報告事項（2）川口都市計画道路の変更「差間中央線ほか2路線」について、ご説明させていただきます。

資料1ページから資料3ページは「川口市道路網計画」の概要版でございます。

資料2ページ「道路網計画における未整備都市計画道路の方針」及び資料3ページ「廃止候補・見直し候補路線一覧」をご覧ください。現在、その「川口市道路網計画」において、「見直し候補」に位置づけられている都市計画道路差間中央線、戸塚差間線、一覧表にはございませんが接続する南浦和越谷線につきまして、都市計画変更手続きを進めているところであり、本日はその経過についてご報告させていただきます。

続いて、資料4ページ「都市計画道路の変更（差間中央線ほか2路線）」、をご覧ください。

戸塚差間線及び差間中央線は、土地利用計画及び交通体系を考慮し、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、昭和61年2月28日に決定された都市計画道路です。

しかし、近年の社会状況は大きく変化し、道路計画を取り巻く環境も変わってきている中で、都市計画道路差間中央線は、都市計画決定当時、土地区画整理事業による整備を予定しておりましたが、現在では行われなくなったことから、整備手法が進まない状況でありました。また、差間南地区のまちづくりにおきましては、地区内の幹線道路として必要不可欠なものとなっております。

そこで交差点改良や歩道部の拡幅など、既存道路の交通環境の改善により、効果的な地区基盤整備の推進を図るため、差間中央線の計画幅員を12mへ縮

小するものです。

資料5ページから資料7ページは、変更後の交差点平面図（案）であります。そのうちの一部を抜粋してご説明いたします。

資料5ページ「差間三丁目交差点平面図」をご覧ください。赤色の点線で記載されておりますのが、現在の都市計画決定の線形で、青色の実線で記載しておりますのが、都市計画変更後の線形となっております。

赤点線で示す現在の都市計画道路の線形が、赤堀用水路を跨ぐ形で計画されておりましたが、変更後は差間中央線の起点位置を現道の差間三丁目交差点に合わせた線形にし、接続する戸塚差間線を現道に沿った線形に変更いたします。

続きまして、資料7ページ「差間南交差点平面図」をご覧ください。差間中央線に接続する南浦和越谷線の交差点の区域を縮小し、交差点付近の計画幅員を25mで計画していたものを、変更後は現道の幅員である22mに縮小するものです。

最後に、今後の都市計画変更手続きの流れについてご説明いたします。

都市計画変更手続きの際の主な流れといたしましては、住民周知、都市計画審議会、都市計画の決定告示となります。

住民周知といたしまして、本件対象区域付近の関係者や住民の方に対し、令和5年9月29日（金曜日）に住民説明会を行いました。

説明会では、計53名の出席がありました。

主な質疑としましては、都市計画変更後の都市計画道路の整備時期や早期整備を望む等の意見をいただきました。

今後の予定でございますが、都市計画（案）を作成し、都市計画（案）の縦覧を行う予定としております。その後、令和6年2月に開催する都市計画審議会に諮問する予定です。

説明は、以上でございます。

- ・ 議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

- ・ 委員

住民説明会で質疑はあったのか。

- ・ 事務局

住民説明会で大きな計画図面を用意してお見せしたところ、計画全体に対する質問ではなく、自分の家が該当しているのか、補償はどのようにもらえるか等、極端な質問が多く出た。

- ・委員

道路網計画がどのような策定プロセスであったか改めて説明してほしい。道路網計画を見ると、埼玉県の指針や川口市の上位計画に基づいて道路網計画が策定されていると記載してあるが、都市計画審議会等、審議会において専門家が関与したのか、或いは議会のプロセスとして承認があったのかどうか。都市計画審議会において、廃止・見直しについて決定するような形になるのであれば、勉強した上で慎重に審議をする必要がある。これまでどのような流れで道路網計画が策定されてきたのかを教えてください。

- ・事務局

先程の末広新郷線もそうであるが、平成8年に大規模な計画を策定した。しかし、その頃から社会情勢も変わり、実現不可能であるという意見を様々なところからいただいた。議会からも都市計画道路を見直しについて意見があり、今回の都市計画道路の見直しに至った。議会の方には、特別委員会等で進捗について逐一説明させていただいた。都市計画審議会に対しては道路網計画全体について、見直しの内容は審査していただいているが、報告はさせていただいている。

- ・委員

議会においても報告されていることが分かった。我々としては慎重に審議していく必要があると改めて思った。

話は変わるが、新しい交通モードが出てきたときに、今の時点でどうするかという議論は不可能である。恐らく将来的にも自動車と歩行者が残っていて、それ以外のものをどう位置付けるかという柔軟な議論が必要だと思う。日本的な議論として、例えば電動スクーター等、新しい交通モードが出てきたときに対応を個別に議論するという考え方が日本的であり、その考え方だといえないと思う。道路網計画を考え直すときに、新しい交通モードについて、もう少し柔軟に考えてみたらどうか。

- ・会長

電動スクーター以外も、新しい交通モードとして、情報系と交通手段系が一気に押し寄せてきている。情報系でいうとMaaS、自動運転、モーダルコネクタがあり、交通手段系でいうとデマンド交通、コミュニティバス、ライドシェア、グリーンスローモビリティ、電動スクーターがある。また、シェアリング型や個人型等、多様なモードや情報が出てきており、100年に1回の大革命が交通で起こっているのだから、都市計画道路をどのような位置付けで今後進めていくか極めて大事な時期にきている。古い形の都市計画道路を作っていくの

か、将来を見据えていくのかの議論をしなければならない。ただし、都市計画道路は今計画しても整備されるのは20～30年先にあるので、夢を見すぎると整備ができないし、夢を見ないとつまらないものができるという隘路に都市計画の担当は苦勞するところである。将来を見据えながら実現性を鑑みて努力してほしい。

- ・委員

資料5ページ、差間三丁目の交差点について、赤堀用水を跨いだ現況のまま整備する計画だと思うが、交差点の形状として複雑に見える。赤堀用水を跨いだ交差点の南側の安全対策や、交差点における車の通行について、現状どのように考えているか。

- ・事務局

交差点の南側にある細い道路については、河川管理用通路であり、自動車の需要がほとんどないところである。北側は元々河川管理用通路であったが、住宅ができてきているので、それなりの交通量はあると思う。あくまで区画街路的な道路なので、今回の交差点の形状の中には考慮していない。現況の道路であるため、警察協議の中でも了解を得ているところである。

- ・会長

今回のような交差点の周辺道路はリミテッドアクセスをとらなければならない。リミテッドアクセスとは1963年にコーリン・ブキャナンが提唱したもので、道路とは段階構成をすべきであり、いきなり細街路から幹線道路に出るような形態をできるだけ外していかなければならないといったものである。そのような見直しをこれから努力していただきたい。

- ・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切る。

以上で、本日の審議はすべて終了した。

慎重な審議に対し礼を述べ、第155回川口市都市計画審議会の終了を宣する。