

第156回川口市都市計画審議会 会議録

日 時 令和6年2月16日(金) 開 会 午後2時00分
閉 会 午後2時40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
宇於崎 勝也 柳田 つとむ 松本 進
松本 幸恵 最上 祐次 寺山 樹生
戸石 恵一 山崎 由美子 林 弘幸
◎会長 ○副会長

事務局 都市計画部理事兼都市計画課長 高橋 隆一
都市計画課主幹 鈴木 巧
都市計画課課長補佐兼施設計画係長 関根 雄一
建設部次長兼道路建設課長 佐々木 良彦
道路建設課課長補佐兼道路橋りょう係長 中川 正貴

- 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
宇於崎委員、柳田委員の2名を会長が指名)
- 4 議 事
諮問事項
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4名)

(以下要約)

・議長

諮問事項、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

諮問事項、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。

まずは、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。

資料1ページをご覧ください。

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」等に基づきまして、街路整備事業や土地区画整理事業などにより、整備を推進してきました。

しかしながら、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。

資料2ページをご覧ください。

川口市の都市計画道路の現状ですが、令和5年3月31日時点で、都市計画道路は全部で116路線となりまして、総延長は約201km、そのうち整備済み区間は約136kmで整備率としては約67%です。これは埼玉県全体の整備率64.21%とほぼ同水準となっています。

資料3ページをご覧ください。

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」の実現に向けた、道路網計画の基本理念として「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つを定めています。

資料4ページをご覧ください。

また、上位関連計画や本市の現状、道路網構築の課題を考慮して、道路網計画の5つの目標を設定しました。「生活」として、暮らしやすいまちの実現、「活性化」として、まちづくりの賑わいを形成するみちづくり、「安心・安全」として、防災・減災に資するみちづくり、「環境」として、交通渋滞やCO2排出量の減少など、環境に配慮したみちづくり、「効率性」として、限られた財源の中で、効率的・効果的にみちづくりを目指すものです。

資料5ページをご覧ください。

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。

資料6ページをご覧ください。

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としております。

道路の評価としては、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。

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。

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。道路網の構築にあたっては、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。

資料7ページをご覧ください。

これら3つのステップを踏まえ、未整備都市計画道路の見直し区分としまして、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」、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として「廃止候補路線」、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、「見直し候補路線」の位置づけを行っております。

資料8ページをご覧ください。

本日の諮問は、この「川口市道路網計画」において、「見直し候補路線」に位置付けられている都市計画道路差間中央線の幅員縮小と戸塚差間線の一部区間の変更、差間中央線と接続する南浦和越谷線の一部区間の幅員を縮小するものであります。

資料9ページをご覧ください。

各路線の都市計画変更の概要は表のとおりです。戸塚差間線及び差間中央線は昭和61年2月28日に区画整理事業の核となる道路として決定された都市計画道路です。

資料10ページをご覧ください。

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、現在では社会状況が大きく変わり、土地区画整理事業が行われなくなったことから、整備が進まない状況でありましたが、差間南地区のまちづくりにおいて、地区内の幹線道路として必要不可欠なものであります。

差間中央線の計画幅員を12mへ縮小することで、植樹帯を減少することは残念ではございますが、差間南地区まちづくり推進委員会から早期整備の要望があ

ったため、交差点改良や歩道部の拡幅など、既存道路の交通環境を改善することにより、効果的な地区基盤整備の推進を図るものです。

資料1 1 ページ 又は参考資料1 ページ「対象区域の詳細図」をご覧ください。

こちらに表示しておりますのが、対象区域の詳細図及び差間三丁目交差点を北側から撮った写真でございます。

資料1 2 ページ 又は参考資料2 ページ「差間三丁目交差点平面図（案）」をご覧ください。

赤色で記載しておりますのが、現在の都市計画決定の線形で、青色で記載しておりますのが、都市計画変更後の線形です。

赤色で示す現在の都市計画道路の線形が、赤堀用水路を斜めに跨ぐ形で計画されておりましたが、変更後は現道の差間三丁目交差点に合わせた線形に変更するものです。

資料1 3 ページ 又は参考資料3 ページ「差間中央線中間区域」をご覧ください。

続いて、差間中央線の中央付近についてご説明いたします。

路線東側は、住宅が建ち並んでおり、事業実施する際に路線の機能回復に時間を要するため、比較的住宅の少ない西側に拡幅する線形へ変更いたします。

資料1 4 ページ 又は参考資料1 ページ「対象区域詳細図」をご覧ください。

続いて、差間南交差点についてご説明いたします。

こちらの写真は差間南交差点を南側から撮った写真になります。

資料1 5 ページ 又は参考資料4 ページ「差間南交差点平面図（案）」をご覧ください。

差間中央線を縮小するほかに、南浦和越谷線の交差点の区域を縮小します。

資料1 6 ページをご覧ください。

交差点付近の計画幅員を25mで計画していたものを、植樹帯をなくすことで、変更後は現道の幅員である22mへ縮小いたします。

資料1 7 ページをご覧ください。

最後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。

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意見、土地・建物に対する補償費に関する意見をいただいております。

都市計画変更（案）に対する縦覧については、令和6年1月12日から26日までの期間で実施いたしました。

結果、縦覧者は4名、意見書の提出が3件ございました。意見書の内訳としま

しては、沿道地権者の方から2通、地権者ではない方から1通、うち、賛成0件、反対3件でございました。

主な意見書の内容の要約としましては、

1件目、「現況の道路中心から等しく拡張しないことから計画に対して反対」

2件目、「自宅を避けた計画の見直しを行ってほしい」

3件目、「差間中央線においては幹線道路として最低幅員16m必要なのではないか」、「差間中央線の植樹帯を廃止することで、緑地の連続性が損なわれてしまうのではないか」、「当地区の区画整理事業の現状について」などの意見を頂戴いたしました。

頂戴した意見書に対しての市の処理方針としましては、差間南地区まちづくり推進委員会と市で協議を行い、早期整備の要望を受け、地形や地域の土地利用等を考慮した変更案としていること、差間中央線の都市計画決定当時の道路構造令では、全国一律の標準幅員が定められており、市街地内の2車線の幹線道路は幅員16mとされておりましたが、平成16年2月に、「道路構造の基準を全国画一的に運用するのではなく、地域の状況に応じて道路に求められる機能を勘案し、地域の裁量に基づき弾力的に運用すべき」と改められ、植樹帯等を廃止し幅員12mへ縮小すること、平成13年に土地区画整理事業の組合施行を断念し、平成14年に地域関係者と協議を重ね、土地区画整理事業によらない公共施設整備により、まちづくりを行うこととなったなど、これらのことを、懇切丁寧に説明し、ご理解賜りたいと思います。

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、将来管理者等と協議を行っており、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・縦覧告示を予定しております。

なお、本日配布している、参考資料5から7の計画書、理由書、新旧対照表については、決定図書から一部抜粋したものであり、参考資料となります。

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

赤堀用水の両側の道路から差間中央線へは進入しづらく、危ない印象があるが、今回の変更案にすることによって、赤堀用水の両側の道路からの安全対策があれば教えてほしい。

- ・事務局

赤堀用水沿いの道路は、赤堀用水の管理用通路も兼ねているので、両側の道路の位置を変えるのは非常に難しいと考えている。現状では、一つの交差点に複数の道路が出入りしている状況であるので、交差点形状をどのように変更していくのか、事業を進めていくなかで検討していきたい。

- ・事務局

都市計画の変更が決定したと仮定した場合であるが、事業を進めていく際に、必ず警察と協議を行い、交通整理や交通規制等により対策をとる等、安全な計画をしていきたい。

- ・委員

資料13ページにある写真を見ると、歩道と車道の間にはガードレールが設置されている。資料16ページの中で、道路の幅員等の説明があったが、歩道と路肩の間に従来のガードレール等を設置するのか教えてほしい。

- ・事務局

現状道路幅員は約8mとなっており、便宜上車道と歩道を分ける意味合いでガードレールが設置されている。将来幅員12mになった際には、歩道を整備するときにコンクリート製で高さ約25cmの歩車道境界ブロックを設置するよう計画に示されている。

さらに、ここは差間小学校の通学路に指定されている幹線道路であるので、ガードレール等の安全対策については、整備の段階で検討していきたい。

- ・議長

将来道路幅員が12mとなった時には、車道幅員は3.0mかどうか。

- ・事務局

差間中央線について、今の都市計画では幅員16mであるが、変更後は幅員12mとなり、内訳は片側の歩道が2.5m、路肩が50cm、車道が3.0mと考えている。

- ・議長

2.5mの歩道と車道の間には、高さ約25cmの歩車道境界ブロックを設置するという説明があったが、ガードレールを兼ねるために、その高さにしていくのか。

- ・事務局

歩車道境界ブロックについては、道路構造令に基づき設置するものであるが、当該区間は計画速度が40kmのため、それに耐えうる歩車道境界ブロックを設置する。ただし、想定するスピードで走っていただける方だけではないと思うので、今後ガードレールや横断防止柵等の安全対策を施す必要が出てくる可能性もある。

- ・議長

沿道の住宅や商店へのアクセス性も考慮しなければいけない問題であり、バリアフリー対策についても検討する必要があると思うが、歩道の高さは15cmかどうか。

- ・事務局

今は車道と歩道の高さについては、バリアフリーを考慮して単断面で作られている。従前は歩道をマウントアップしていたが、新しい道路の作り方では、歩道と車道の高さがフラットになるように作られている。

- ・委員

この区間は小学校の通学路であるが、中学生も自転車で通学している道路だと思う。今回の計画では、路肩を自転車が走るようになるのかどうか。中学生だと歩道の部分を自転車で走ることが多いと思うが、自転車に乗る人たちが安全に走れるような道路をどのように作っていくのか教えてほしい。

- ・事務局

都市計画で考えている幅員構成であるが、これは案の一つであり、まだ決定したものではない。例えば、現在計画している歩道幅員は2.5mであるが、最低の歩道幅員が2.0mと定められているため、少し歩道幅員を縮小して、歩道幅員2.0m、路肩幅員を1.0mとし、自転車通行帯を表示するなど、道路を設計していく段階で関係者と協議しながら決めていきたい。

- ・委員

差間中央線の現段階での交通量はどのくらいになると予想しているか。

- ・事務局

将来交通量推計を実施しており、結果としては、差間中央線は、1日あたり約3,300台である。

- ・委員

交通量が3,300台/日ということだが、一般的に多い方なのか。

- ・事務局

3,300台/日であれば、道路構造令でいうところの4種3級程度と考えている。要するに、広域を結ぶ幹線道路ではなく、地区内の幹線道路程度と考えている。

- ・委員

戸塚西公民館の通りから、国道122号の橋を渡った先が行き止まりであったが、ここが開通すると迂回する車も増えると思うが、交通安全対策については、どのように方針を立てて考えていくのか。

また、仮に開通された後の交通安全対策はどのように考えているのか。

- ・事務局

戸塚差間線についてであるが、先日、地元の2町会長、武南警察署、市の交通安全対策課及び道路建設課において、現地視察を行いながら、安全対策についての検討を行った。開通後、差間中央線にどれだけ影響が出るのか、地元の町会長が気にされていたので、武南警察署等と対策を検討しているところである。開通前にできることと、開通後の交通を見て対応する部分を考えながら検討していきたい。

- ・議長

役所で出来る交通安全対策はハード的な側面が強い。具体的に差間中央線で出来ることは、交差点を凸状にして速度抑制をすることや、地区内の個別の小さな道路から差間中央線に侵入することを防いで、車の出入りを抑える方法と、警察が交通規制や信号制御等を行う方法がある。警察と相互の連携を密にして事業を進めてほしい。

- ・委員

資料10ページにある差間中央線の計画幅員を縮小することにより、予算ベースで縮減効果があるのか。同じく、南浦和越谷線も縮小することによる効果が数字として示せるか。

- ・事務局

事業費に関しては令和6年度以降になるが、事業認可をいただき、国庫補助金を活用していくためには、資金計画を立てていかななくてはならない。その資

金計画の中で、事業費については縮減効果も含めて検討していきたい。まずは令和6年度に用地を測量することから始め、その後、資金計画に着手したい。

・委員

要望であるが、結果が報告できるようになったら報告いただきたい。

・委員

計画が仮に変更された場合、事業化するまでのスケジュール感を教えてほしい。また、今の計画でも約40年が経過している状況の中で、来年度からは交通量も増えていくということなので、交差点の改良や歩道の整備も含めた事業終了までの期間も教えてほしい。

・事務局

現段階では、まず令和6年度に用地測量を予定している。ただし、延長が長い道路であるので、一括して事業を行っていくのか、部分的に分けて事業化していくのか検討していきたい。また、測量の結果を受けて次のステップに進んでいきたいと考えている。戸塚差間線の開通や、地元のまちづくり推進委員会からの強い要望があるので、スピード感をもって事業着手できるように方策を考えていきたい。

・委員

沿道に沿って住宅等の建築物があるが、計画の変更により、どの程度移動する住宅を減らすことになったか。

・事務局

権利者が元々150件近くあったが、約半分程度縮減できると見ている。

・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切り、諮問事項、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、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。
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156回川口市都市計画審議会の終了を
宣する。