

主要地方道川口上尾線（東町交差点）事業計画説明会 摘要録

1 開催日時 平成 28 年 12 月 8 日（木）午後 7 時～8 時

2 開催場所 大宮区役所 6 階 大会議室

3 配布資料

「次第」

「事業計画説明資料」

「さいたま市道路整備計画（第 2 期）」

4 次第

1. 開会

2. あいさつ

3. 職員紹介

4. 事業計画説明

5. 質疑応答

6. 閉会

5 摘要

【東京電力（株）の施設について】

Q. 東町交差点整備の重要性は分かった。早く整備した方がいいと思っているが、東京電力（株）の施設についての説明がない。今回の整備で東京電力の施設についてどのようなリスクがあり、どのような対策を考えているのか。

A. 東京電力（株）の施設については、今回の整備で拡幅する範囲の外側に下がって建てられている。

【東京電力（株）の施設について】

Q. 東京電力（株）の施設については、建設された当時、住民の大反対があり、当時の環境整備課及び環境対策課の課長と話し合い、1年半の交渉を経て、大宮第二公園から大宮小学校のわきを高圧線が 11 本通る計画を、現在の 2 本にしたという経緯がある。そのときの東京電力（株）の話では、「施設建設に伴って電磁場が発生するが、5 万ミリガウスまでは健康に影響はない。」とのことであった。しかし、その後 WHO の公表によると 4 ミリガウスで、幼児の白血病が 2 倍になるとの結果も公表されている。また、電磁場はコンクリートでもなんでもすべて通してしまうため、東京電力（株）の施設のそばに行くと、普通の計測器では、振り切れるほどの電磁場が出る。この電磁場によって、ペースメーカーをつけている人がひっくり返る可能性や、なにか事故があった場合、高圧線を通じて強い電流が流れる危険性が考えられる。そういったリスクがあるため、整備の際は安心安全という点について市は十分検討してもらいたい。

A. 東京電力（株）の建った時の過去の経緯を確認させていただく。環境対策課にも確認

しながら整備を進めていきたい。

【事業の必要性について】

Q. 今の東町交差点の東側に位置する産業道路のバイパス工区が整備された場合、交通の流れが変わると思うが、それを踏まえても、今回の整備は必要なのか。

A. 現在、産業道路のバイパス工区について整備を進めているところだが、将来交通量推計結果によると整備後は産業道路の交通量が低下する。それを踏まえても、渋滞対策に右折レーンを設置することが必要という結果が出ている。

【整備済み区間について】

Q. 東町交差点から堀の内交差点の間が整備済みとあるが、感覚的に非常に狭く、なぜ整備済みになっているのかわからない。

A. 東町交差点から堀の内交差点の間については、昭和 38 年に幅員 11m の都市計画道路として計画決定されており、11m の幅員としては整備されているところである。非常に狭い道路ということは市としても認識している。

【整備済み区間について】

Q. 将来的には、拡幅整備する計画はあるのか。

A. いまのところ、都市計画決定された幅員で整備が完了しているため、拡幅整備の予定はない。

【さいたま市道路整備計画（第 2 期）について】

Q. 現在のさいたま市道路整備計画は第 2 期とのことだが、第 1 期のさいたま市道路整備計画は整備箇所が何か所で、どういう内容だったのか教えてもらいたい。また今の進捗や問題点も踏まえて教えていただきたい。

A. さいたま市道路整備計画（第 2 期）のパンフレットを見ていただきたい。パンフレットを開いた右側にさいたま市道路整備計画からの継続路線一覧とあるが、緑色の路線が策定している時点で事業を進めている路線、オレンジ色の路線が整備計画策定時には事業着手しておらず、引き続きこれから整備を進める路線、その下の路線が、新たに整備計画に位置付けた路線である。整備計画に基づいて、順次、早期完成に向けて整備を進めているところである。問題点としては、用地交渉をしているなかで事業に協力いただけなくて、事業が長引いている路線がある。これについても交渉を重ねて、協力いただけた箇所から、順次工事を進めているところである。

【堀の内交差点について】

Q. 東町の交差点と同様に、堀の内交差点から北側が問題である。そこもかなり狭い。

A. 堀の内交差点は、県から引き継いで旧 16 号に右折レーンを設置する交差点改良については整備が完了している。産業道路側については、右折レーン等は設置してあるが、大栄橋からくる車の交通量が多いため、交通がさばききれない現状がある。堀の内交差点については、市の道路ネットワークを整備することで負荷が大きくなるよう整備を進めている。堀の内交差点が混んでいることは市でも認識している。

【堀の内交差点北側の交通量について】

Q. 堀の内交差点の北側には、競輪場やサッカー場もあり、交通量もかなり多いではないか。そのため、東町交差点だけ整備しても意味がない。

A. 競輪開催日等につきましては、産業道路が混むことは市としても認識している。産業道路バイパス工区の整備により、周辺の交通流動を転換させるような工事を進めている。産業道路のバイパス工区は新方須賀さいたま線と交差する箇所まで事業化し、整備を進めており、引き続き先の区間である旧 16 号の交差点まで延伸する計画である。また、旧 16 号の大宮第二公園前についても、4 車線化整備も進めており、渋滞解消に向けて、ネットワーク整備を進めている。

【堀の内交差点北側の区間について】

Q. 堀の内交差点より北側の区間の方に需要がある。そこが特に混む。産業道路のバイパス工区は関係ない。東町交差点だけ整備しても、堀の内交差点の北側の区間も整備しないと、結局先がつかえて混むだけである。

A. 堀の内交差点より北側の区間の負担を取り除くことも含め、市としては東町交差点の整備を考えている。

【第二産業道路について】

Q. 今回の整備の目的が産業道路の負担を減らす目的なら、第二産業道路は何のために作ったのだ。川口上尾線を補完するように作ったのではないのか。

A. 第二産業道路は産業道路を補完するような道路である。4 車線の幹線道路として整備を進めてきている。

【整備手法について】

Q. 整備のやり方を間違っているのではないか。

A. 東町交差点は、市の渋滞箇所として位置付けられており、混雑を解消する目的で、整備を進めたいと考えている。それと合わせて、市全体で渋滞を緩和するために、ネットワーク整備を進めているところである。

【堀の内交差点北側の整備時期について】

Q. 東町交差点を整備後は、堀の内交差点の北側の区間の整備も実施するのか。また、さいたま市整備計画（第3期）の整備計画は決まっているのか。

A. まず、東町交差点の事業化を市では考えているところである。また、さいたま市道路整備計画（第3期）の策定はこれからである。

【事業の必要性について】

Q. 東町交差点だけやっても無駄だ。堀の内でつかえれば同じである。

A. 右折レーンを設置して、右折をスムーズにすることで流れを良くする。競技場の方に行く流れは転換できないと思うが、通過交通量になるべく集中しないよう、整備を進めたいと考えている。

【東町交差点交通量について】

Q. 交通量調査についての説明で、東町交差点の交通量データがなく、堀の内交差点の北側の区間についてはデータがあり、渋滞しているという結果が出ている。これは、他の方が質問している通り、堀の内交差点より北側が混んでいることを表しているのではないか。

A. 交通量調査については、平成27年度の最新の結果を皆様にお見せしており、周辺交通量の現況をお示ししたものである。

【東町交差点交通量について】

Q. 少なくとも、東町の交差点の交通量データがないと、検証できないし、いくら説明されても納得できない。また、上りと下りのデータも、上下線で状況が違うので、我々が納得するには必要である。数値データを示していないのは、東町交差点は混んでいないと勘ぐってしまう。説明会のときに、具体的な数字があれば、混んでいる実感がわくのだが、データがないと、東町交差点はスムーズなのではないかと思ってしまう。

A. 今日の説明では割愛したが、東町交差点の4方向からの交通量データ結果はある。

【補足資料について】

Q. 東京電力（株）の電磁場の問題と、交通量の問題が分かる補足の資料をいただきたい。

A. 見やすい資料を作成して、郵送等で皆様にお返しするようにする。

【東京電力（株）の施設について】

Q. 東京電力（株）の建物を移設してほしい。今の交通量よりも、東京電力（株）の施設に係る健康被害についての方が問題だ。東京電力（株）の建物を1.5m道路から離してくれれば良い。この件について、きちんとした形で説明していただきたい。

A. いま、この場で回答できる内容でないため、この問題については持ち帰らせていただく。東京電力（株）の施設の過去の経緯を確認させていただいたうえで、今後皆様に回答

させていただく。



(事業説明会風景 H28.12.8 撮影)