

# 新座市道路整備基本計画（素案） への御意見等と御意見等に対する市の考え方

市民等

- ◆ 意見募集期間：令和5年1月6日（金）～同年2月6日（月）
- ◆ 提出者数・意見数：3人・5件
- ◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方
  - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
  - ：意見どおりではないが、素案の一部修正したもの
  - △：素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの
  - ：素案を修正しないもの／意見を採用しないもの

|   | 指摘箇所  | 提出された意見  | 意見に対する市の考え方   | 市の方針 |
|---|---|--|---|------|
| 1 | その他   | <p>「まちづくりは道路から」を基本的な考え方として新座市大和田一丁目14番、15番、16番に接する市道（42条2項道路）、現況幅員狭い所で1.7m、1.8mの小学生が歩くにも狭く危険な道路、これは新座市のよくないところです。火災や事故、急病等、緊急時に消防車、救急車がせめて通れる道に広げて、ごく普通に生活出来る、安心、安全の新座市であるために、JR新座駅から歩いて10分以内の新開小学校近くの大和田一丁目14番、15番、16番に接する市道を、せめて50cm位広げて、安心、安全で住みやすい新座市にするよう努力してほしい意見です。</p>   | <p>当該路線は本計画に位置付けのない生活道路のため、拡幅については土地利用計画等の変更があった場合に地権者に対して道路後退の協力をお願いさせていただきますので、御理解を賜りたいと存じます。</p>   | —    |
| 2 | P34<br>第3章 道路現況整理と幅員設定<br>地区幹線道路<br>路線名 ⑤ 市道第5号線<br>水道道路<br>①国道254号～県道新座和光線 | <p>人の暮らしのための自動車交通であるので、人の暮らしは自動車交通に優先する。例えば物流事業者の円滑な自動車交通のために、歩行や自転車による移動の安寧や安全が阻害される状態は不適切で不合理だ。SDGsに照らしても、人々の健康や福祉は産業の発展に優先する。産業には、人々の健康や福祉を書さないように発展するためのイノベーションが必要である。</p> <p>新座市の道路計画の目的は、「市民活動や経済活動を支える道路網を強化する（幹線道路）」ことではなく、「市民の生活を優先する形で、市民生活のための経済活動も支える道路網を整備する（幹線道路）」ことであるべきだ。しかし実際のところ、現状の道路計画は結果としての道路の状況を含めて「経済活動を支える道路網を強化する」ことを市民生活に優先させている。この考え方はもう時代遅れである。市民のアンケートへの回答もそれを示している。</p> <p>ここで重要なのは、道路の拡充よりも、政策の概念と運用のイノベーションに限られた政策資源を配置することだ。つまり、ゾーニング的な考えに基づく道路区分に依拠した柔軟性に欠く計画立案を見直し、市内各所の現状に即した施策の立案実行を可能にする機能を道路計画に付与してほしい。計画は、多様なコストとベネフィットを勘案できる仕組みであってほしい。現状の計画では、道路交通による経済活動を優先する計画に縛られて市民生活に必要な施策を実行できない状況が生まれてしまう。しかも、道路交通が優先する経済活動は、端的には業者個別の経済活動である。そのトラック輸送が市民生活を支えるという言い方があるにしても、そのトラック輸送は市民生活のためであり、トラック業者の都合は市民生活には優先しないので、トラック業者には少しの我慢が必要である。</p> <p>例えば、野火止8丁目の水道道路（新旧川越街道の間）沿道は、実際は居住区域である。水道道路は30キロの速度制限や夜間重量車両通行規制がかかっている。これらの規制は居住区域であることに配慮されていると思う。しかし、「地区幹線道路だから」という理由で、運用上は道路交通が優先されてこれらの規制が実態を伴わず、夜間に重量車両が高速で振動をもたらしながら通過する状況にある。新座市役所職員のみなさんは、この状況を共感的に聞いてくれるが、実際にできることは限られているようだ。市民として生活の安寧が優先されないと感じ、悲しい。これが、道路計画に縛られて市民生活のために必要な施策を実行できない例である。</p> <p>また、同地区のタイヤ館のところで、氷川神社脇の道に出入りする車・人・自転車と、なみきの幼稚園方面に出入りする車・多様な年齢層の人・自転車が入り乱れ、いつ重大な事故が起きてもおかしくない状況にある。さらにタイヤ館が自らの経済活動を優先させようとして、タイヤを道路脇に積み上げ視界を遮るので、危険が増している。水道道路からなみきの幼稚園までは、歩道もなく車・人・自転車が入れ交る状況が続き、とても危険だ。さらに、東洋商事の大型車両が、同じく自らの経済活動を優先させてこのエリアに頻繁に入り込み、混乱を増している。</p> <p>政策としては、これらの問題に対処するためにやれることはある。例えば、野火止8丁目水道道路の当該地区のみ夜間通行止めにする（夜間通行車両は少数なので新座警察の前の通りに迂回すれば良い）。同様に、水道道路からヤオコーに抜ける道の一部を、通学通園時間帯だけでも車両通行止めにする（最終的には車両と歩行者の分離を図る）。現状の道路計画は経済活動を優先するのでこれらを却下するだろう。しかし、これらの案を実行しても経済活動が止まるわけではない。自分の事業の経済活動を優先させろという人々に、多数の生活の安寧と安全のために少しの不便を受け入れるよう促すだけだ。これは概念の転換であるから、これを政策のイノベーションと言っても良いと思う。</p> <p>道路計画は、上記のような施策を市内各所でその場の状況に応じて実施できるような、柔軟性をもつべきだ。そのように修正してほしい。新座市役所の職員活動は、市民の声を聞き、話し合い、人々の暮らしの安寧や安全を優先させる形でこの状況を改善させるものであってほしい。道路計画が、そのような職員活動と市民活動の協働を阻むべきではない。</p> | <p>本計画の上位計画である「新座市都市計画マスタープラン」においても、都市計画道路を始めとする幹線道路については、将来的な交通需要の変化を見据えつつ、本市の人・モノの円滑な移動を支える道路ネットワークの構築に向けた取組が求められることとして都市づくりの基本目標に「市民生活や経済活動を支える道路網を強化する（幹線道路）」を位置付けています。</p> <p>本計画は、これらの上位計画及び関連計画と整合性を図りながら、各道路区分に応じて今後の道路整備に関する基本的な方向性を示すものです。</p> <p>また、頂いた御意見の「通行禁止等の交通規制」は、警察署長の上申に基づいて埼玉県公安委員会が実施することとなりますので、警察署の交通規制係に相談をお願いします。</p> | —    |
| 3 | P6～21<br>第2章 道路整備基本方針   | <p>野火止、東北、新座、大和田のアタリは古い町並みのせいか、袋小路が多く、幹線道路、主要生活道路につながる道数が少ない。また、川越街道に垂直に伸びる主要道路はあるが、平行に伸びる道が比較的少ない。そのため、それらの主要道路につながる道路において、人・車・自転車の交通が集中しており、歩道も無いもしくは小さく、安全上・防災上もよくない道路がある。ある道を事故や災害で封鎖されると、逃げられない、かなり遠回りするといった構造の地域もある。加えて、幹線道路、主要生活道路の交差点に信号がない箇所がある。今後、詳細の計画において、安全性・防災性を含めて見直しをされたい。新座市南口は、道路を計画的に配置したせいか、きれいな町並みが整備されており、良い事例。</p>  | <p>平成30年6月に実施いたしました市民意向調査では、「これから力を入れてほしい施策」として「歩道の確保など安全で快適な道路の整備」が最も多い意見となっており、改善の重要性については認識しているところでございます。頂きました御意見は今後の道路整備の検討に当たっての参考とさせていただきます。</p>  | △    |
| 4 | P63<br>第3章 道路現況整理と幅員設定<br>主要生活道路<br>路線名 ② 市道第1062号線<br>①県道新座和光線～市道第1106号線   | <p>主要生活道路の市道1062号線の通りのスクールゾーンの撤廃に関する話が議案（R4.3月）として挙がっていた。本道路は保育園、小学校へ向かう道路であり、通勤者が駅へ向かう道路でもある。新座駅に向かう便利な道路ではあるものの、スクールゾーンは残しておくべき道路であり、今後、防災・安全を向上させていくべき。小学校・保育園が存在する主要生活道路なのにもかかわらず、結構な速度で通過する車もあり、歩道も無い箇所あり、懸念も多い。新座駅に向かう道路として、交通の便が良い道路となるのであれば、防災・安全の向上を目指すべきであり、スクールゾーンの撤廃はそれに逆行する。安全性の向上と利便性の向上は両輪で議論されるべきであり、安全性の確保がなくて、利便性の向上はない。送迎に苦勞するのであれば、警察署での使用許可を受けるべき。</p>  | <p>スクールゾーン規制を設置、または廃止する際はご希望される皆様で当該道路を規制することで影響を受ける近隣住民の皆様への承諾を得た上で地元町内会や小学校と調整を行い、地域の総意として、教育委員会宛てに要望書を提出いただいております。その後市から新座警察署に要望書を提出するといった手続の流れになります。</p> <p>当該道路を規制する場合、または廃止する場合に当たりましては影響を被る方々の承諾は必須で、地域の総意をもって手続を行うものであります。最終的な判断は埼玉県公安委員会が行うとのこととなりますので、必ずしも要望が通るものではないということをご告知おききたいと思っております。</p>                                      | —    |

新座市道路整備基本計画（素案）  
への御意見等と御意見等に対する市の考え方

市民等

◆意見募集期間：令和5年1月6日（金）～同年2月6日（月）

◆提出者数・意見数：3人・5件

◆提出された意見と意見に対する市の考え方

◎：意見のとおり素案を修正したもの

○：意見どおりではないが、素案の一部修正したもの

△：素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの

－：素案を修正しないもの／意見を採用しないもの

|   |                       |   |   |   |
|---|-----------------------|---|---|---|
| 5 | P6～21<br>第2章 道路整備基本方針 | 道幅の狭い主要道路の多くは、道と住居間の距離も近い。重量の重い車、早いスピードで通過する車があると、その住宅に振動・騒音が伝わることもある。考慮に入れて開発されたい。 | 令和元年8月に実施いたしました市民意向調査では、「新座市のよくないところ」として「狭い道路、危険な道路」が最も多い意見となっており、改善の重要性については認識しているところでございます。頂きました御意見は今後の道路整備の検討に当たっての参考とさせていただきます。 | △ |
|---|-----------------------|---|---|---|