

# 第1回

## 核都市広域幹線道路

(埼玉新都心線～東北道付近)

## 地元検討会資料

令和5年1月16日

大宮国道事務所

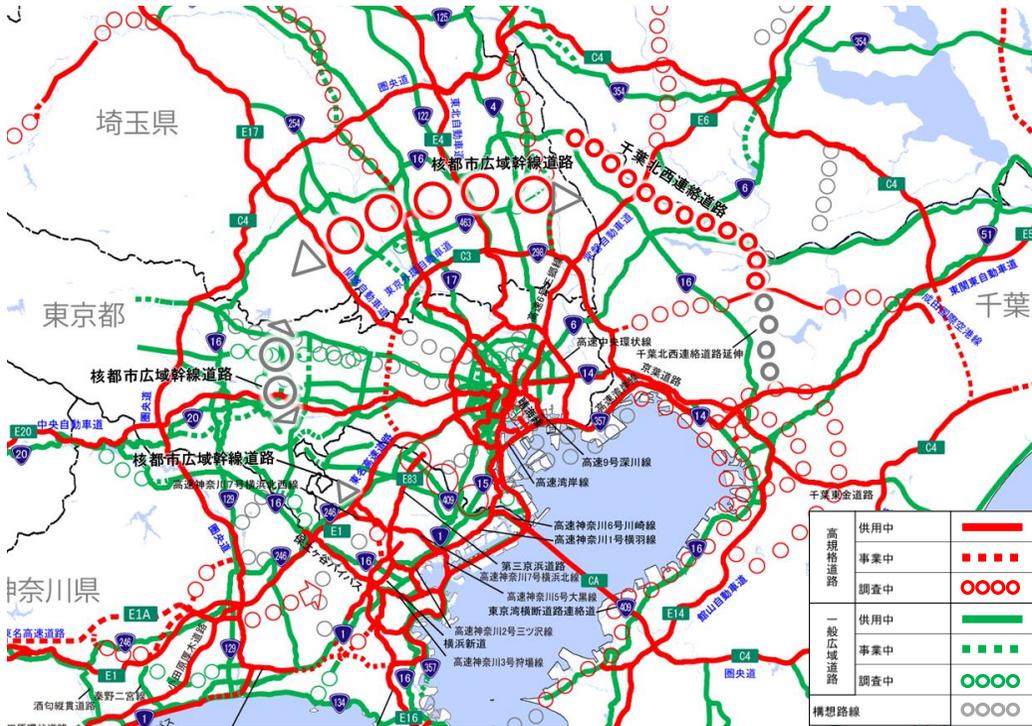
1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)地元検討会の進め方	2
2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題	6
3. 埼玉県圏央道以南地域(埼玉新都心線～東北道付近)の交通特性、交通課題	15
4-1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の位置づけ	20
4-2. 周辺地域の土地利用状況	22
4-3. 概略ルートを検討(埼玉新都心線～東北道付近の土地利用)	27
5. 課題と期待される効果	33
6. 地域への情報発信と意見聴取	36
7. とりまとめ(案)	45

# 1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の 地元検討会の進め方

# 1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)地元検討会の進め方

- 核都市広域幹線道路は、圏央道と東京外環道の間に並行するように位置し、神奈川、東京、埼玉、千葉を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する広域道路ネットワークを形成する道路として計画。
- 外環道(三郷南～高谷)開通後の交通状況変化等に対応し、埼玉県南部における慢性的な混雑を改善し、物流施設の立地や人口集積が進む圏央道と外環道間の東西方向の連携を強化する観点から、**埼玉新都心線～東北道付近間**が本検討の対象区間。

## ■計画の概要



## ■検討区間の概要



出典: 関東ブロック新広域道路交通計画より加工  
(令和3年7月、国土交通省関東地方整備局)

**求められるサービスレベル**  
○多車線の自動車専用道路

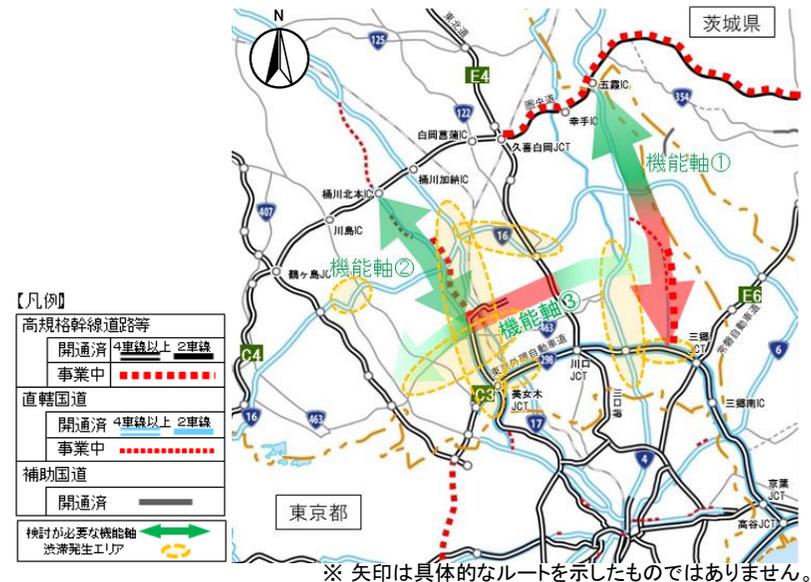
**配慮事項**  
○見沼田圃を始め地域の生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮

# 1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)地元検討会の進め方

## ■ 令和2年3月 第3回埼玉県渋滞ボトルネック検討WG

- 機能軸①②③について、圏央道以南地域のポテンシャルを十分に発揮させるため、現在の都市計画や事業中箇所の進捗状況を踏まえながら、規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向け検討を実施。
- 機能軸③について、外環道(三郷南～高谷)開通後の交通状況の変化等に対応するため、**埼玉新都心線～東北道付近を始めとして東西軸の効果的な対策等の検討を進める。**

※機能軸③の埼玉新都心線～東北道付近を始めとして東西軸については、**詳細な検討を進める場を設けて、効果的な対策等の検討を進める。**



## ■ 令和3年12月10日 第1回埼玉県東西軸道路検討会

### 【優先検討区間】

- 埼玉新都心線～東北道付近間を優先し、概略計画の検討(計画段階評価)を進める。

### 【求められるサービスレベル】

- 多車線の自動車専用道路

### 【概ねの起終点(優先検討区間)】

- 起点はさいたま見沼IC、終点は東北道(浦和IC～岩槻IC間)付近とする。

### 【配慮事項等】

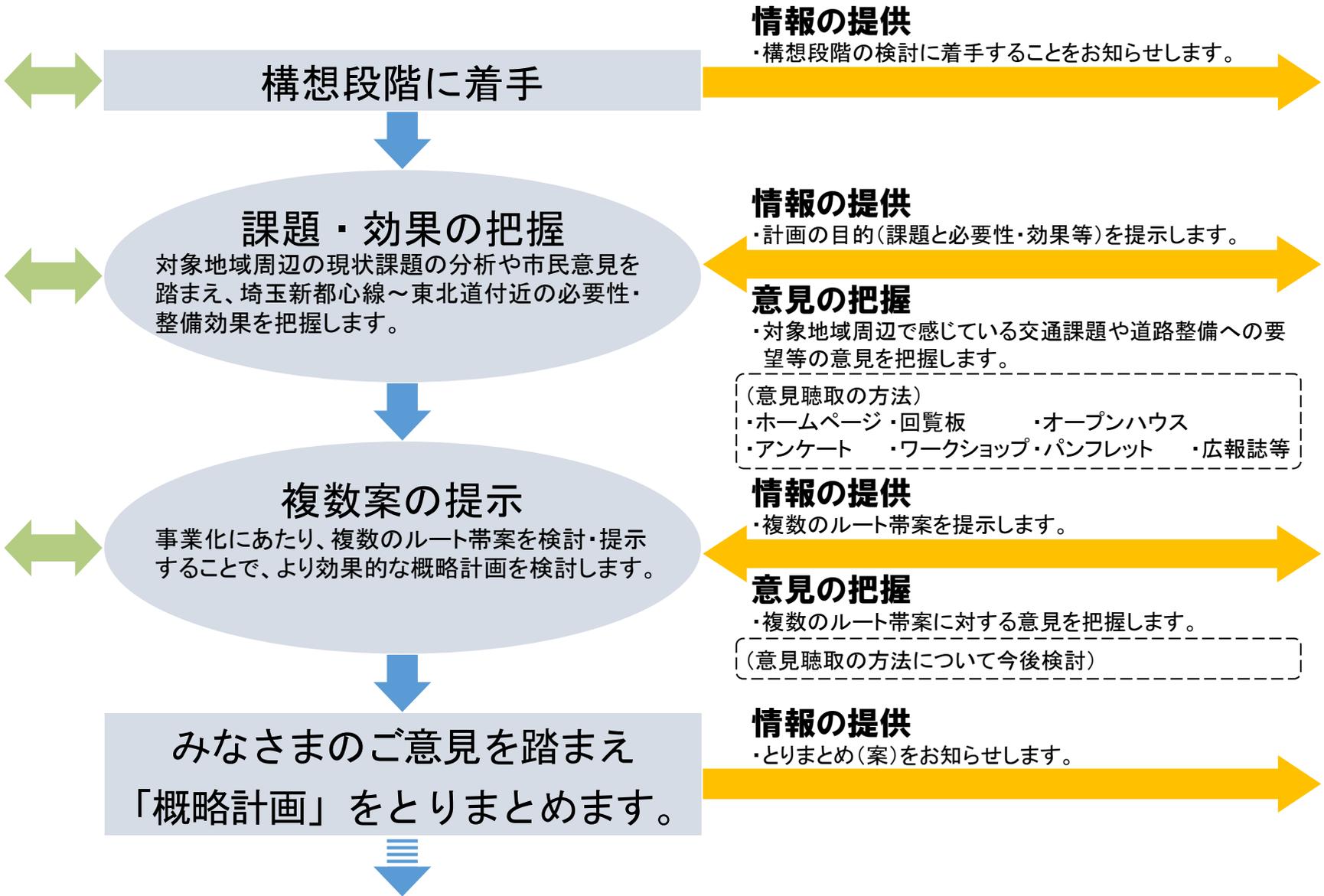
- 見沼田圃を始め生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮する。
- このためさいたま市が中心となり、国や埼玉県とも連携し、道路の必要性等について地域住民の理解を得られるよう、積極的に取り組む。

## ■ 令和5年1月16日 第1回核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)地元検討会(今回)

- 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題
- 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)に求められる機能
- 地域への情報発信と意見聴取
- 構想段階の進め方(案)

構想段階  
計画段階

地元検討会・関東地方小委員会



みなさま

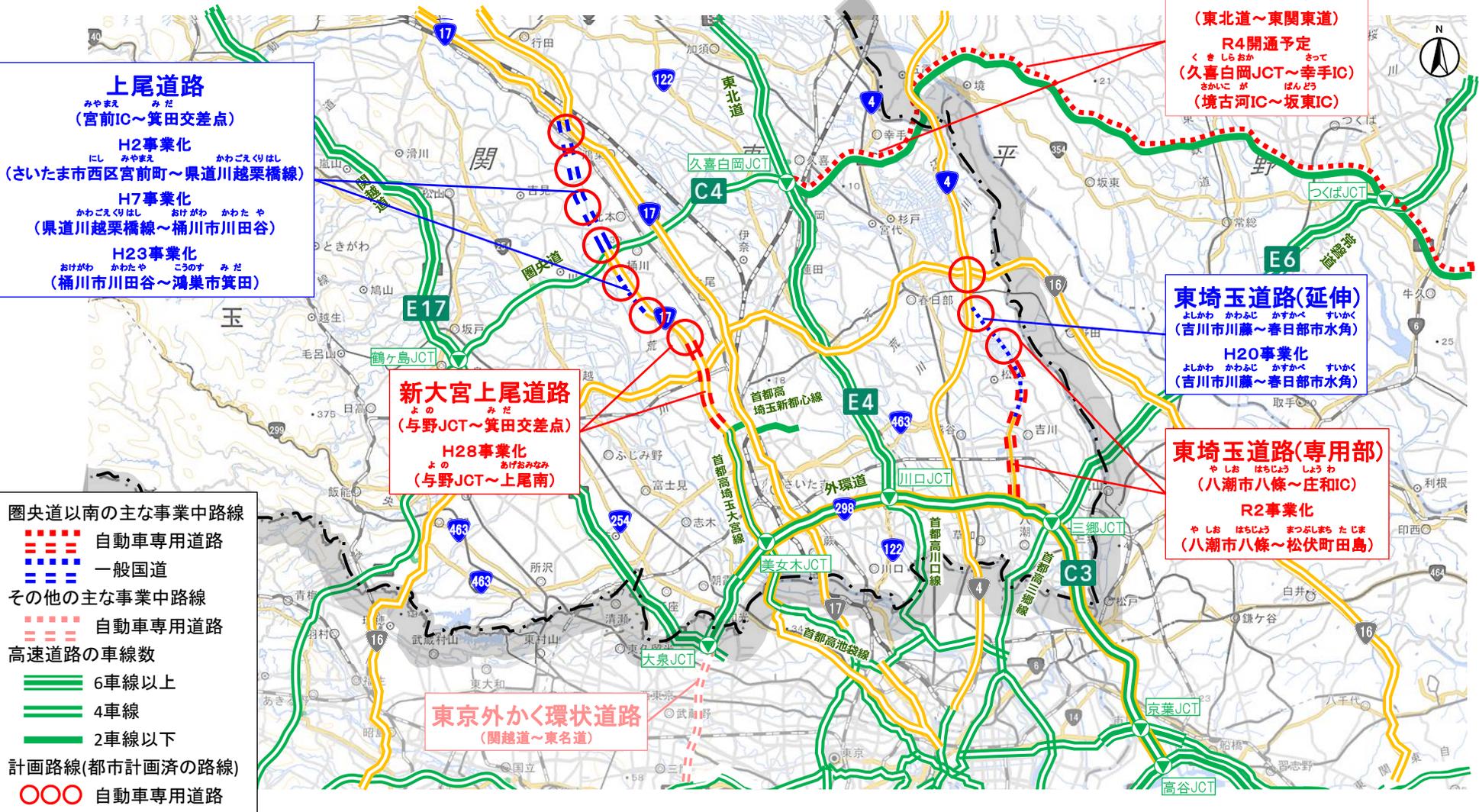
埼玉新都心線～東北道付近のより詳細な計画案を作成し、都市計画・環境影響評価の手続きを進めます。

## 2. 埼玉県圏央道以南地域の 交通特性、交通課題

# 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題(道路網の整備状況)

○埼玉県の圏央道以南の南北軸では、現在、「東埼玉道路」と「上尾道路」、「新大宮上尾道路」を事業中。  
 ○東西軸では、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の東北道～東関東道の4車線化を事業中(久喜白岡JCT～幸手IC間や境古河IC～坂東IC間については令和4年度末の開通予定。)

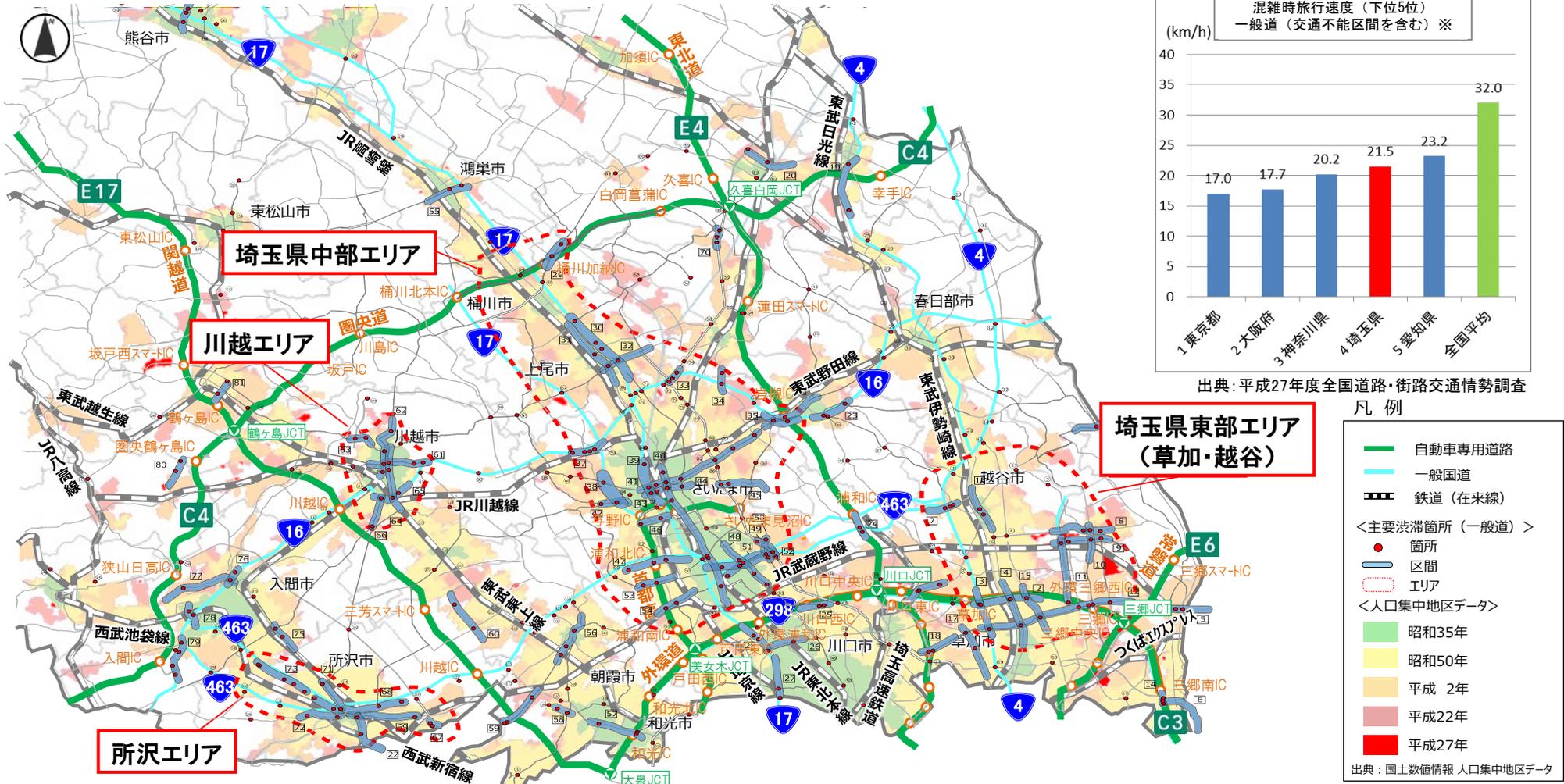
### ■検討区間の概要



## 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題(市街地形成と主要渋滞箇所)

○埼玉県は鉄道が道路に先行して整備され都心とアクセスしており、**鉄道沿線を中心に宅地開発が進み市街地が形成**されている。  
 ○埼玉県中部エリア、埼玉県東部エリアなど既成市街地で渋滞が発生しており、埼玉県は混雑時旅行速度が**全国ワースト4位**となっている。また、基幹ネットワークとなる高速道路のIC周辺道路などにおいて渋滞が発生している。

### ■埼玉県の人口集中地区の推移と交通状況



※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」

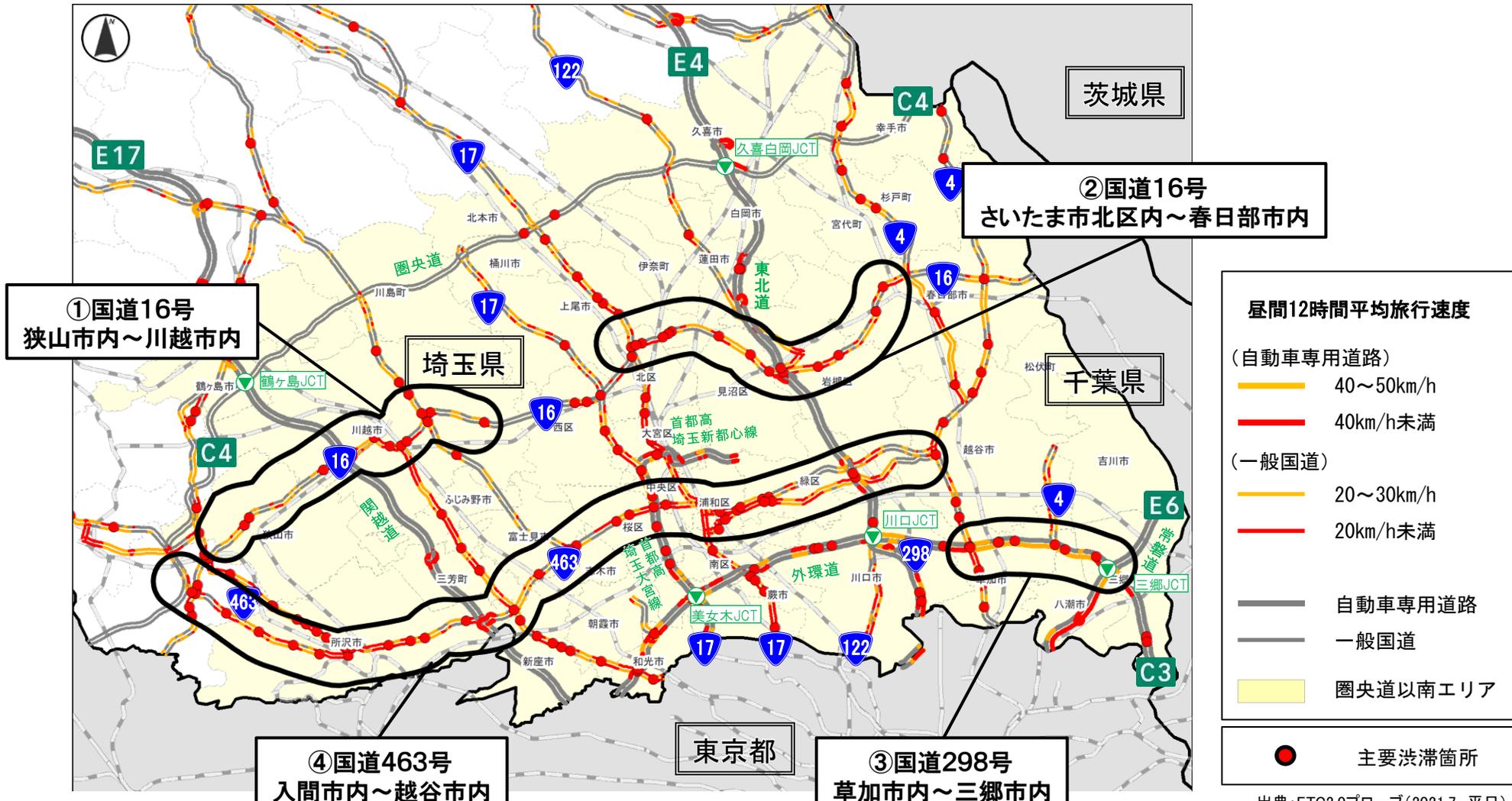
「国道16号入間狭山拡幅」「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路(大和田工区))」「県道越谷八潮線(西方工区)」「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」は未開通である。

混雑時旅行速度: 朝2時間(7時台から8時台まで)、夕2時間(17時台から18時台まで)のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度

## 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題(昼間12時間平均旅行速度)

○東西軸では、国道16号の狭山市内～川越市内(①)とさいたま市北区内(国道17号)～春日部市内(国道4号)(②)、国道298号の草加市内(国道4号)～三郷市内(常磐道)(③)、国道463号においては入間市内～越谷市内(④)の広い範囲で速度低下が顕著である。

■昼間12時間平均旅行速度



# 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題

(外環道開通(平成30年6月)後の交通状況の変化と効果 ~一般国道~)

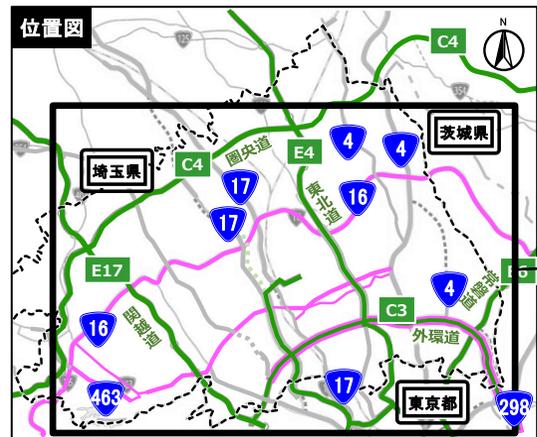
- 外環道開通3年後(令和3年)の旅行速度は、国道298号の草加市内~三郷市内(①)で速度が低く、県平均より低下。また、国道16号の岩槻区内(②)、国道463号の浦和区内~緑区内(③)においても顕著な速度低下。
- また、外環道開通1年後の渋滞損失時間は、開通前より約1.2倍増加し、県平均の約1.7倍。開通2年後、3年後においても同様の傾向。

【令和3年の平均旅行速度】



※一般国道の規制速度は60km/h

【開通前後平均旅行速度の変化】 ※平成30年から令和3年



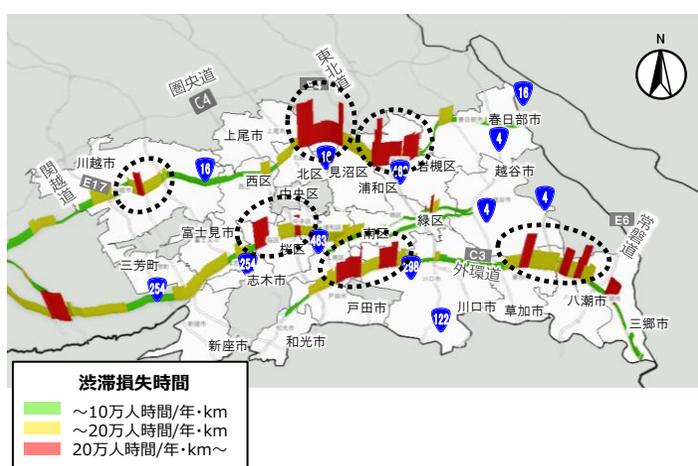
- 出典  
 ○渋滞損失時間  
 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査  
 ETC2.0プローブ  
 外環道開通前:平成30年5月  
 開通1年後:令和元年7月  
 開通2年後:令和2年7月  
 開通3年後:令和3年7月
- 平均旅行速度  
 ETC2.0プローブ  
 外環道開通前:平成30年5月平日  
 開通1年後:令和元年7月平日  
 開通2年後:令和2年7月平日  
 開通3年後:令和3年7月平日
- 当該エリア  
 さいたま市(西区、北区、見沼区、中央区、桜区、浦和区、南区、緑区、岩槻区)、川越市、川口市、春日部市、上尾市、草加市、越谷市、戸田市、志木市、和光市、新座市、富士見市、三郷市、八潮市、三芳町

■開通後の比較表

項目		外環道開通前 (平成30年)	開通1年後 (令和元年)	開通2年後 (令和2年)	開通3年後 (令和3年)
平均旅行速度	当該エリア	26.5 Km/h	24.5 Km/h <i>約8%低下</i>	24.7 Km/h	23.9 Km/h
	埼玉県平均※	30.0 Km/h	29.4 Km/h <i>(平均より17%低い)</i>	29.8 Km/h <i>(平均より17%低い)</i>	29.2 Km/h <i>(平均より18%低い)</i>
渋滞損失時間	当該エリア	17.2 万人時間/年km	19.8 万人時間/年km <i>約1.2倍増加</i>	17.6 万人時間/年km <i>(平均の1.7倍)</i>	21.6 万人時間/年km <i>(平均の1.8倍)</i>
	埼玉県平均※	10.3 万人時間/年km	11.6 万人時間/年km	10.5 万人時間/年km	12.2 万人時間/年km

※埼玉県平均: 高速道路を除く、埼玉県内の一般国道の平均

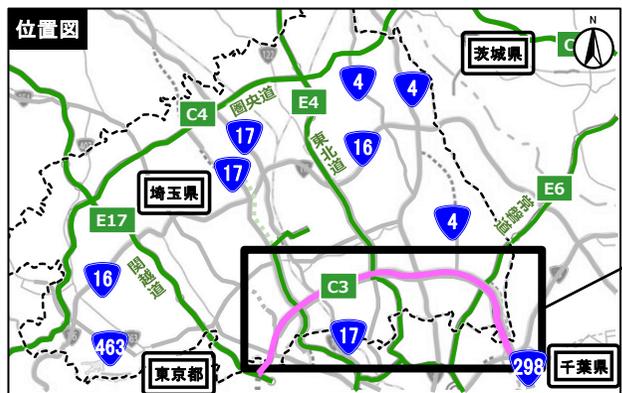
【令和3年の渋滞損失時間】



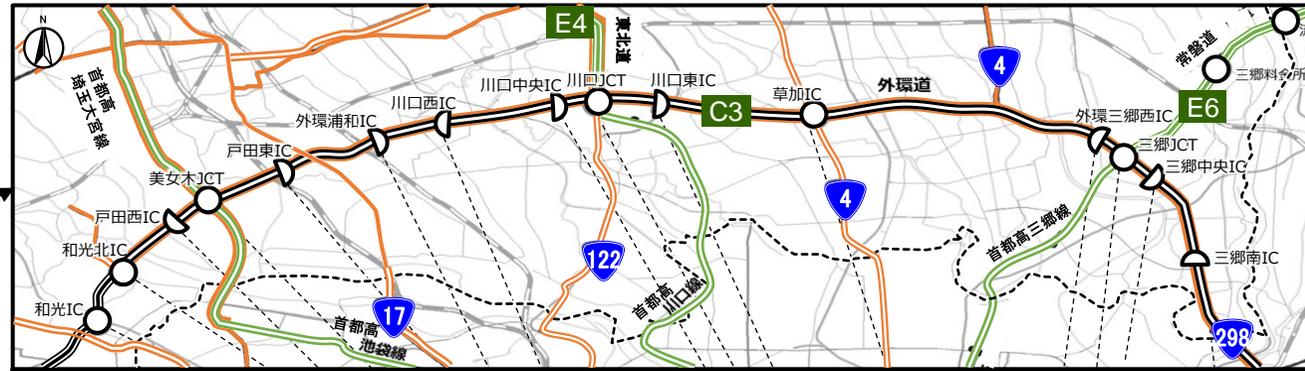
# 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題

(外環道開通(平成30年6月)後の交通状況の変化と効果～自動車専用道路～)

- 外環道開通1年後の旅行速度は、川口JCT～三郷JCT間の速度低下が顕著であり、開通前に比べ約26%低下し、県平均(高速道路)に比べ約24%低い。開通3年後においても、県平均より約18%低く、同様の傾向。
- 外環道開通1年後の渋滞損失時間は開通前より約3.4倍増加し、県平均(高速道路)の約2.5倍。開通2年後は県平均の約1.5倍、開通3年後は約1.7倍で同様の傾向。

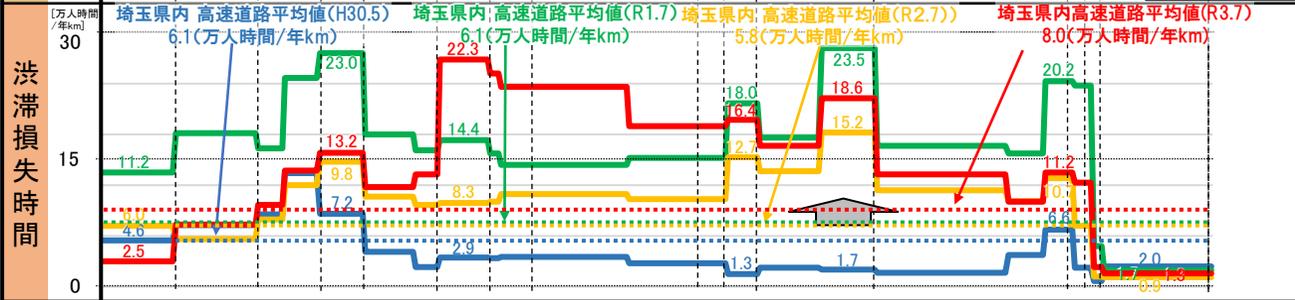
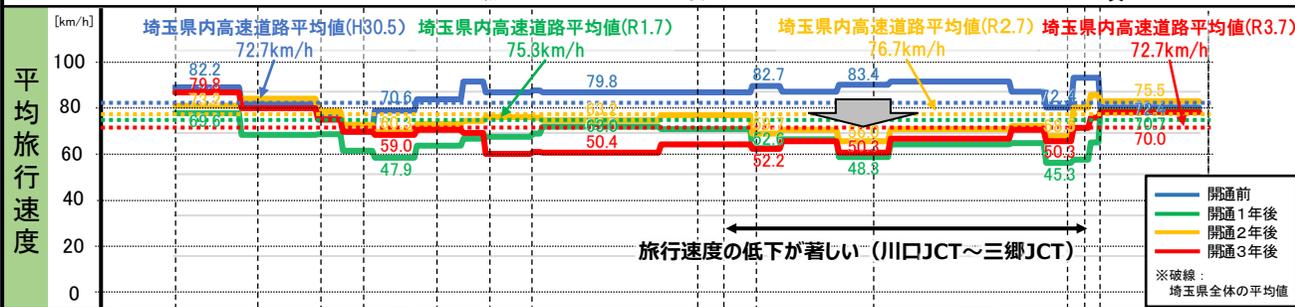


【外環道(埼玉県区間)の渋滞損失時間と旅行速度の状況】



■開通前後の比較表 ※外環道の規制速度は80km/h

項目		外環道開通前(平成30年)	開通1年後(令和元年)	開通2年後(令和2年)	開通3年後(令和3年)
平均旅行速度	外環道	77.7 Km/h	57.6 Km/h <i>(約26%低下)</i> <i>(平均より24%低い)</i>	66.6 Km/h <i>(平均より13%低い)</i>	59.3 Km/h <i>(平均より18%低い)</i>
	埼玉県平均*	81.3 Km/h	75.3 Km/h	76.7 Km/h	72.7 Km/h
渋滞損失時間	外環道	4.4 万人時間/年km	15.1 万人時間/年km <i>(約3.4倍増加)</i> <i>(平均の2.5倍)</i>	8.8 万人時間/年km <i>(平均の1.5倍)</i>	13.6 万人時間/年km <i>(平均の1.7倍)</i>
	埼玉県平均*	4.6 万人時間/年km	6.1 万人時間/年km	5.8 万人時間/年km	8.0 万人時間/年km



出典  
 ○渋滞損失時間 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 ETC2.0プローブ  
 外環道開通前:平成30年5月  
 開通1年後:令和元年7月  
 開通2年後:令和2年7月  
 開通3年後:令和3年7月

○平均旅行速度 ETC2.0プローブ  
 外環道開通前:平成30年5月平日  
 開通1年後:令和元年7月平日  
 開通2年後:令和2年7月平日  
 開通3年後:令和3年7月平日

※埼玉県平均: 埼玉県内の高速道路の平均

## 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題

(圏央道以南の交通状況 ～交通需要・交通安全～)

○埼玉新都心線～東北道付近は、人口密度が6,052人/km<sup>2</sup>と高く県平均の約3.2倍、発生集中交通量も92万トリップ/100km<sup>2</sup>と最も多く県平均の約2.5倍となっている。

○また、死傷事故率は約132.7件/億台キロと高く県平均の約1.6倍となっている。

### ■人口密度

(人/km<sup>2</sup>)



### ■発生集中交通量※

(万トリップ/100km<sup>2</sup>)

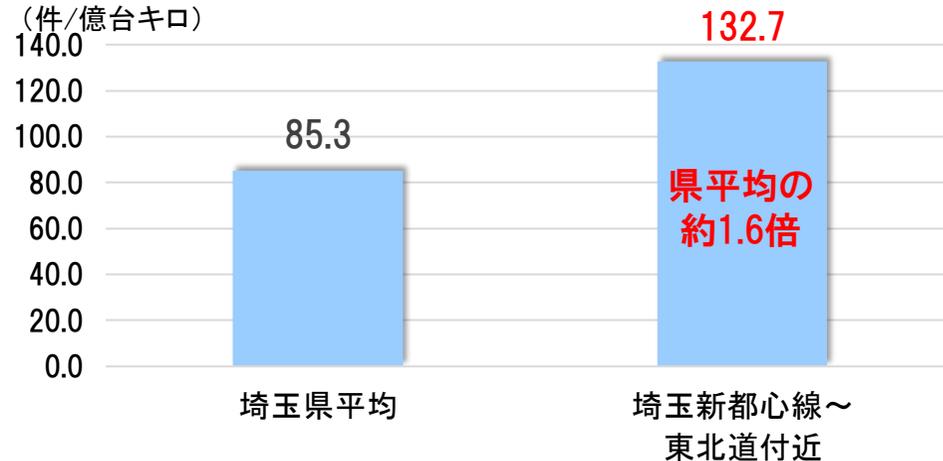


出典:平成27年度国勢調査、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

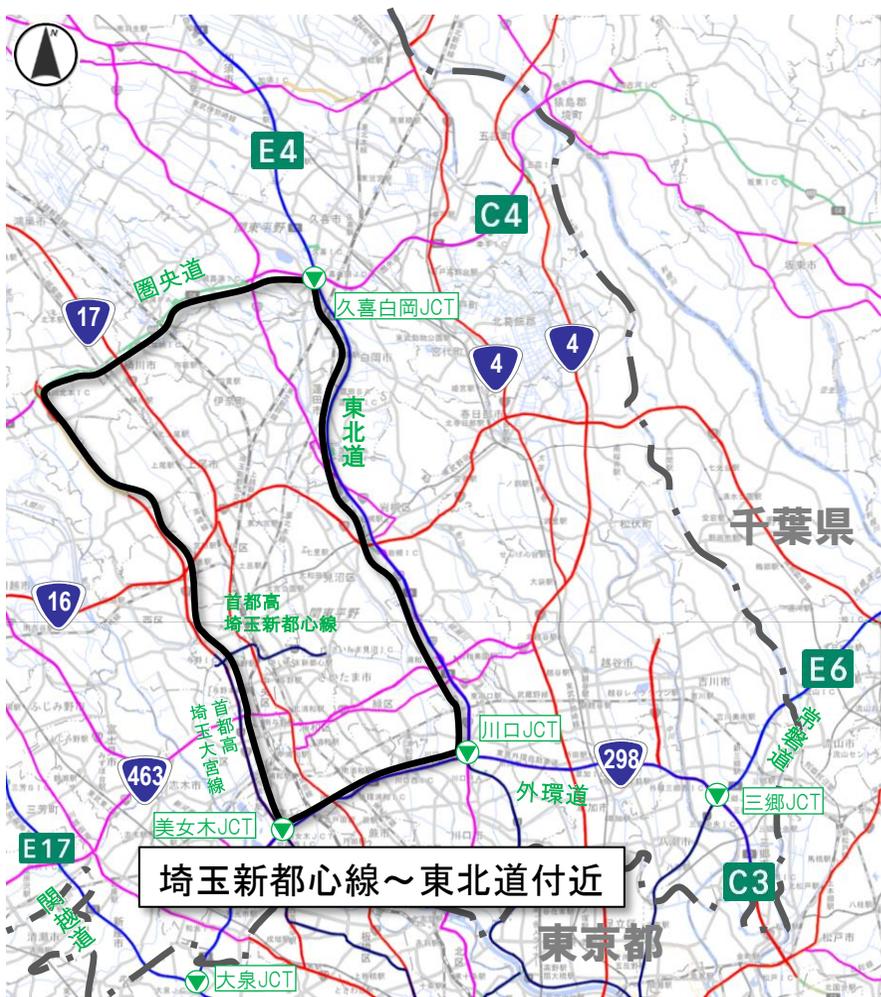
※対象エリアから発生していく自動車交通量の総和(発生交通量)と対象エリアに向けて集中してくる自動車交通量の総和(集中交通量)を足し合わせたもの

### ■死傷事故率

(件/億台キロ)



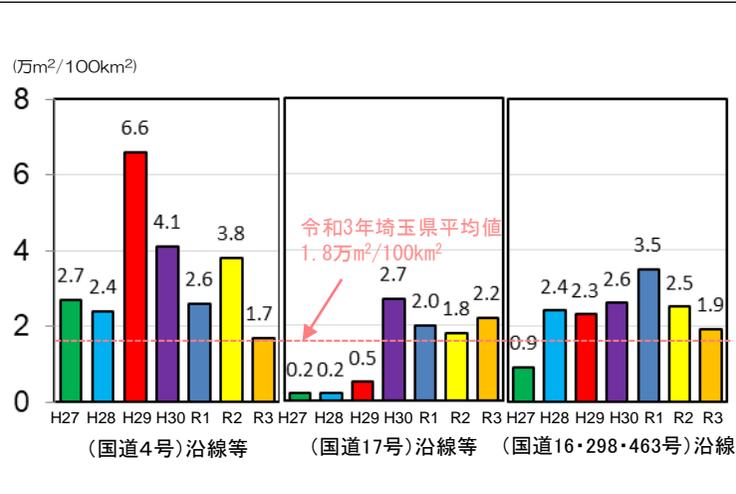
出典:イタルダデータ(センサス区間別データ)※政令市の一般市道以上を対象に集計



## 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題(物流施設の新規立地)

- 千葉外環などの全体ネットワークが概成されるとともに、物流施設の新規立地については近年、国道17号沿線で県平均(1.8万㎡/100km<sup>2</sup>)を上回っている。
- また、国道16・298・463号沿線においても、平成28年以降は県平均を上回っている。

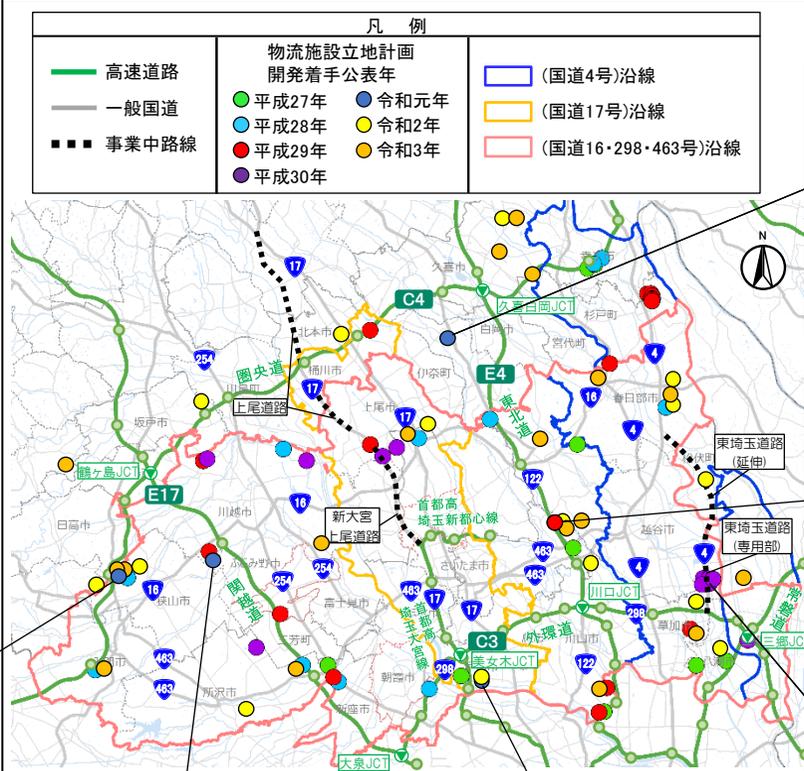
### ■平成27年以降の新規企業立地計画の推移



出典：平成28年～令和3年版 日本立地総覧(日本立地ニュース社)

- ※(国道4号)沿線：圏央道以南の埼玉県の国道4号沿線市町
- ※(国道17号)沿線：圏央道以南の埼玉県の国道17号沿線市町(さいたま市は区ごと)
- ※(国道16・298・463号)沿線：圏央道以南の埼玉県の国道16・298・463号沿線市町(さいたま市は区ごと)

### ■平成27年以降の物流施設の立地計画状況



【令和3年3月竣工】

**ロジクロス蓮田**

- ・マルチテナント型物流施設
- ・埼玉県蓮田市
- ・総敷地面積：4.96万m<sup>2</sup>

出典：三菱地所(株)

【平成30年6月竣工】

**DPL浦和美園**

- ・マルチテナント型物流施設
- ・埼玉県さいたま市緑区
- ・総敷地面積：3.71万m<sup>2</sup>

出典：大和ハウス(株)

【令和4年4月竣工】

**プロジスパーク草加**

- ・マルチテナント型物流施設
- ・埼玉県草加市
- ・総敷地面積：6.88万m<sup>2</sup>

出典：プロジス

【令和4年2月竣工】

**LOGI'Q狭山日高**

- ・マルチテナント型物流施設
- ・埼玉県狭山市
- ・総敷地面積：5.21万m<sup>2</sup>

出典：東急不動産(株)

【令和3年1月竣工】

**LOGIPLACE-D Kawagoe**

- ・マルチテナント型物流施設
- ・埼玉県川越市
- ・総敷地面積：2.60万m<sup>2</sup>

出典：第一生命保険(株)

【令和2年10月竣工】

**戸田ディストリビューションセンター**

- ・マルチテナント型物流施設
- ・埼玉県戸田市
- ・総敷地面積：4.07万m<sup>2</sup>

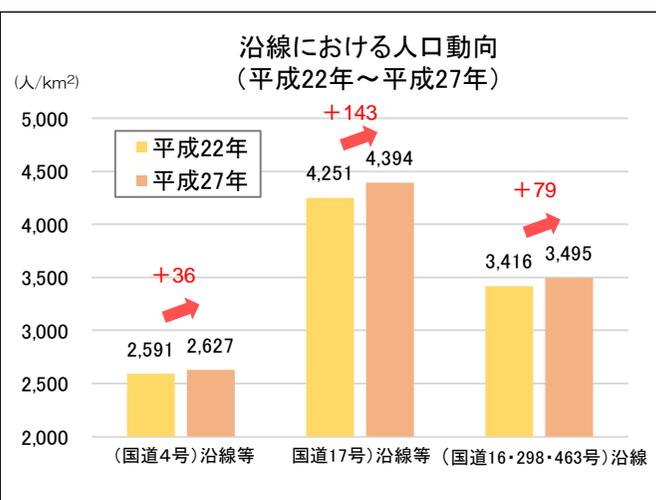
出典：ESR(株)

# 2. 埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題

(人口の動向(区画整理、団地リノベーション等))

- 人口の動向については、平成22年から平成27年にかけて、国道4号沿線、国道17号沿線、国道16・298・463号沿線ともに人口密度が増加しており、中でもさいたま市の国道463号沿線等で顕著となっている。
- また、国道4号沿線や国道16・298・463号沿線の東部地区では、区画整理事業や団地建替事業といった住居系の開発が行われ、子育て世帯等の流入が促されている。

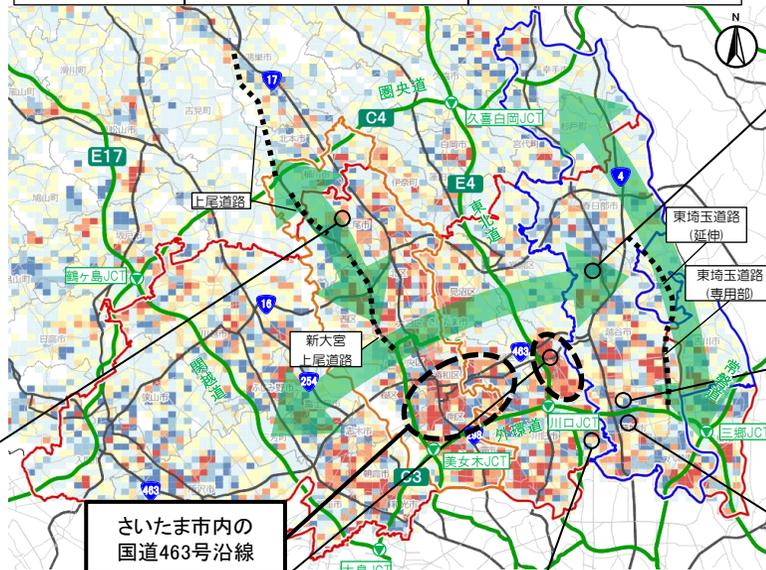
## ■平成22年～平成27年にかけての人口動向と区画整理事業等の状況



出典: 国勢調査(平成22年、平成27年)

- ※(国道4号)沿線: 圏央道以南の埼玉県の国道4号沿線市町
- ※(国道17号)沿線: 圏央道以南の埼玉県の国道17号沿線市町(さいたま市は区ごと)
- ※(国道16・298・463号)沿線: 圏央道以南の埼玉県の国道16・298・463号沿線市町(さいたま市は区ごと)

— 高速道路	国勢調査 メッシュ別人口の増減 (平成22年～平成27年)(人)	□ (国道4号)沿線
— 一般国道	■ -3000~-100	□ (国道17号)沿線
●●● 事業中路線	■ -100~-50	□ (国道16・298・463号)沿線
	■ -50~0	
	■ 0~50	
	■ 50~100	
	■ 100~200	
	■ 200~	



さいたま市内の国道463号沿線

### 【平成27年1月入居申し込み開始】

**武里団地リノベーション事業**

- ・MUJI×UR団地リノベーションプロジェクト
- ・埼玉県春日部市
- ・3K、3DKの部屋

出典: UR都市機構、(株)良品計画

### 【平成30年6月入居開始】

**ハラッパ団地・草加**

- ・「団地リノベ」大規模リノベーション工事
- ・埼玉県草加市
- ・ドッグラン、賞農園、保育所を備え、「リノベーション」「テクノロジー」「コミュニケーション」がコンセプト

出典: ハラッパ団地・草加

### 【平成15年3月着手、実施中】

**草加松原団地建替事業**

- ・UR都市機構及び民間開発 約6,000戸の建替事業
- ・埼玉県草加市
- ・2022年度中には商業施設開発予定
- ・草加市都市マス「多世代交流推進モデル地区」

出典: UR都市機構、東武鉄道(株)

### 【平成28年9月換地処分】

**小泉土地区画整理事業**

- ・組合による区画整理事業
- ・埼玉県上尾市
- ・対象面積: 108.0ha

出典: 上尾市

### 【平成29年2月換地処分】

**浦和東部第二土地区画整理事業等**

- ・埼玉高速鉄道線浦和美園駅と埼玉スタジアム2002を中心とした美園地区の一体的開発
- ・埼玉県さいたま市緑区
- ・周辺の土地区画整理事業と連携した開発

出典: さいたま市

### 【令和5年施工完了予定】

**新郷東部第2土地区画整理事業等**

- ・住居系に加えて、商業系・工業系の土地利用を予定した一体的開発
- ・埼玉県川口市
- ・治水対策も兼ねており、公園や水辺環境も整備される

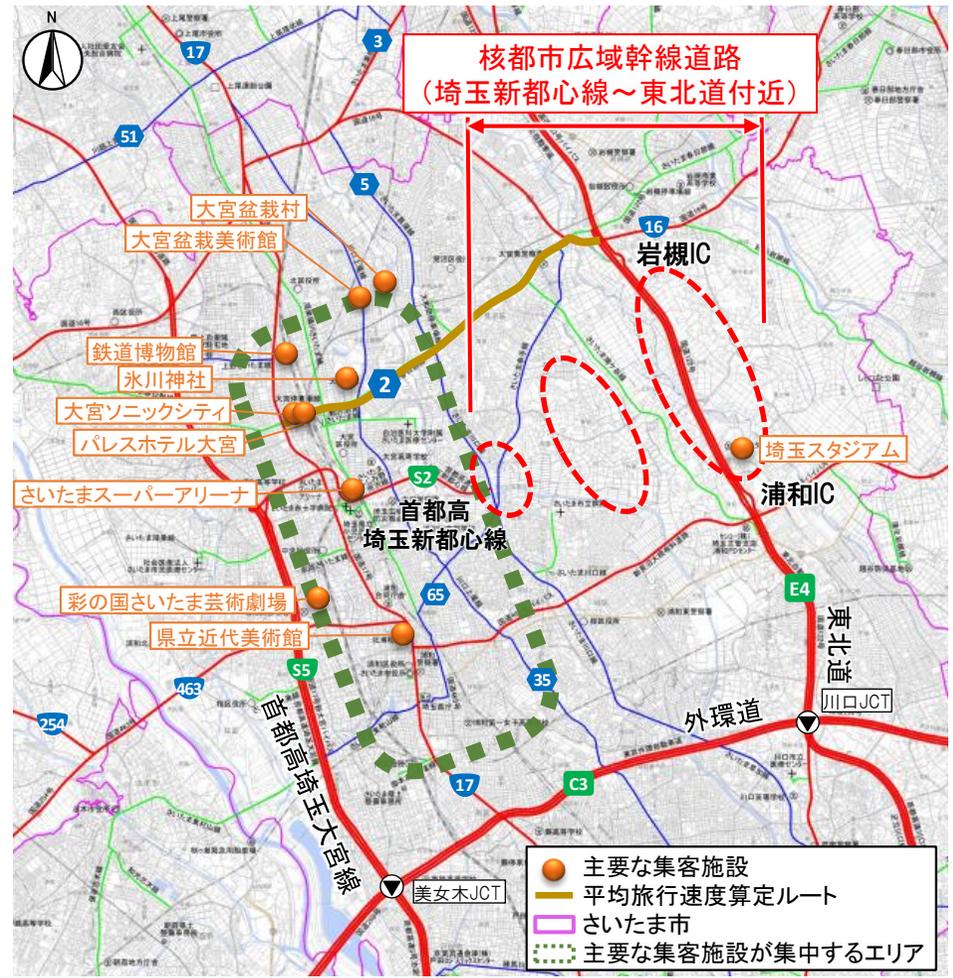
出典: 川口市

### 3. 埼玉県圏央道以南地域(埼玉新都心線～東北道付近)の 交通特性、交通課題

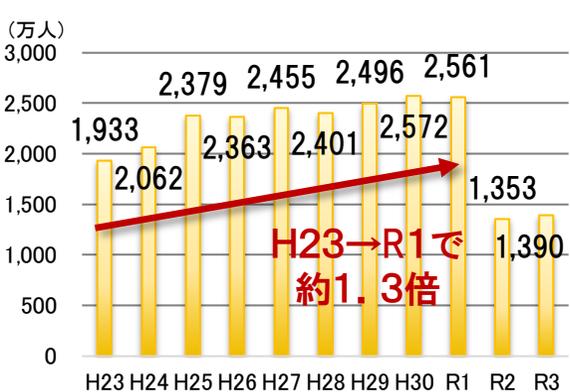
# 3. 埼玉県圏央道以南地域(埼玉新都心線～東北道付近)の交通特性、交通課題 (観光・商業)

- さいたま市内の国道17号沿線付近には、国際会議場や寺社・仏閣、博物館等の主要な集客施設が集中するエリア※が存在。
  - さいたま市の観光入込客数はH23からR1にかけて約3割増加。また、主要な集客施設が集中するエリアへの観光客は、約4割が自動車を利用し、さいたま市外や埼玉県外といった遠方からの利用も多い。
  - 東北道岩槻ICから当該エリアへのルート上は、休日に県平均未満の速度低下が発生し、イベント時は更なる速度低下が発生。
- ※主要な集客施設が集中するエリア:さいたま市大宮区、中央区、浦和区

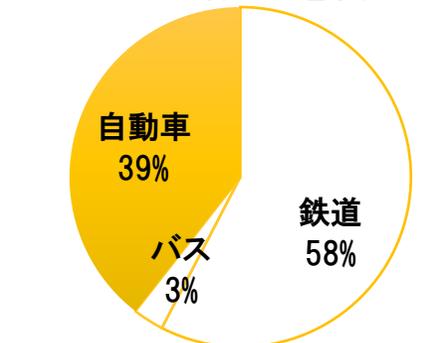
## ■主要な集客施設



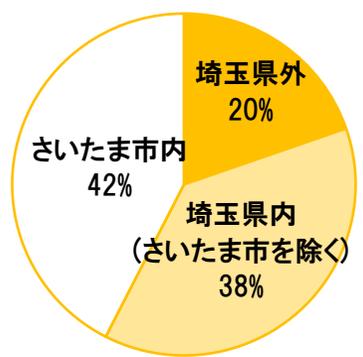
## ■さいたま市の観光入込客数推移



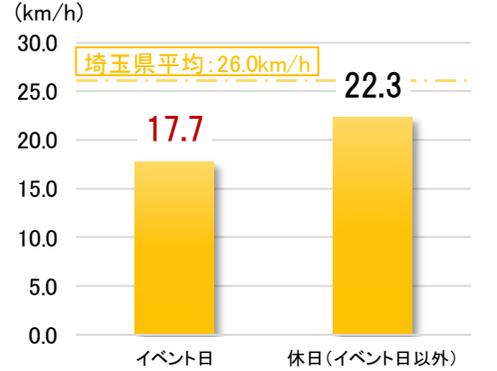
## ■主要な集客施設が集中するエリアへの利用交通手段



## ■主要な集客施設が集中するエリアへの来訪元



## ■岩槻IC～主要な集客施設が集中するエリアの平均旅行速度



# 3. 埼玉県圏央道以南地域(埼玉新都心線～東北道付近)の交通特性、交通課題(災害)

○近年、埼玉県では風水害に見舞われており、さいたま市内でも平成26年や令和元年等に大規模な被害が発生。  
 ○さいたま市は、直下型地震や豪雨等の有事の際には家屋等の倒壊や河川氾濫による洪水等の被災が想定されている。  
 ○防災拠点が集積するさいたま市中心部と南北方向に縦貫する第一次緊急輸送道路を結ぶ東西方向のネットワークが脆弱。

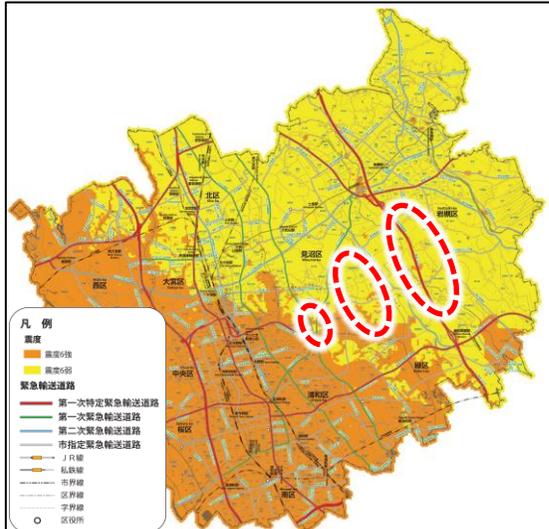
## ■ 近年の埼玉県での被災状況

- 令和元年東日本台風
  - ・ 県内気象台14箇所のうち11箇所  
 箇所で既往最大の降雨を記録
  - ・ さいたま市内の被災：
    - 全壊 (2件)
    - 半壊 (2件)
    - 床上浸水 (968件)
    - 床下浸水 (392件)
- 平成29年台風21号
- 平成28年台風9号
- 平成27年関東・東北豪雨
- 平成26年台風18号



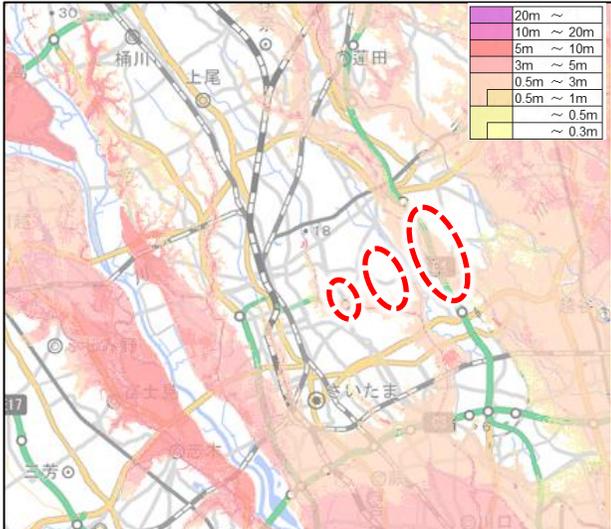
平成26年台風18号による冠水

## ■ 震度分布 (さいたま市直下地震)



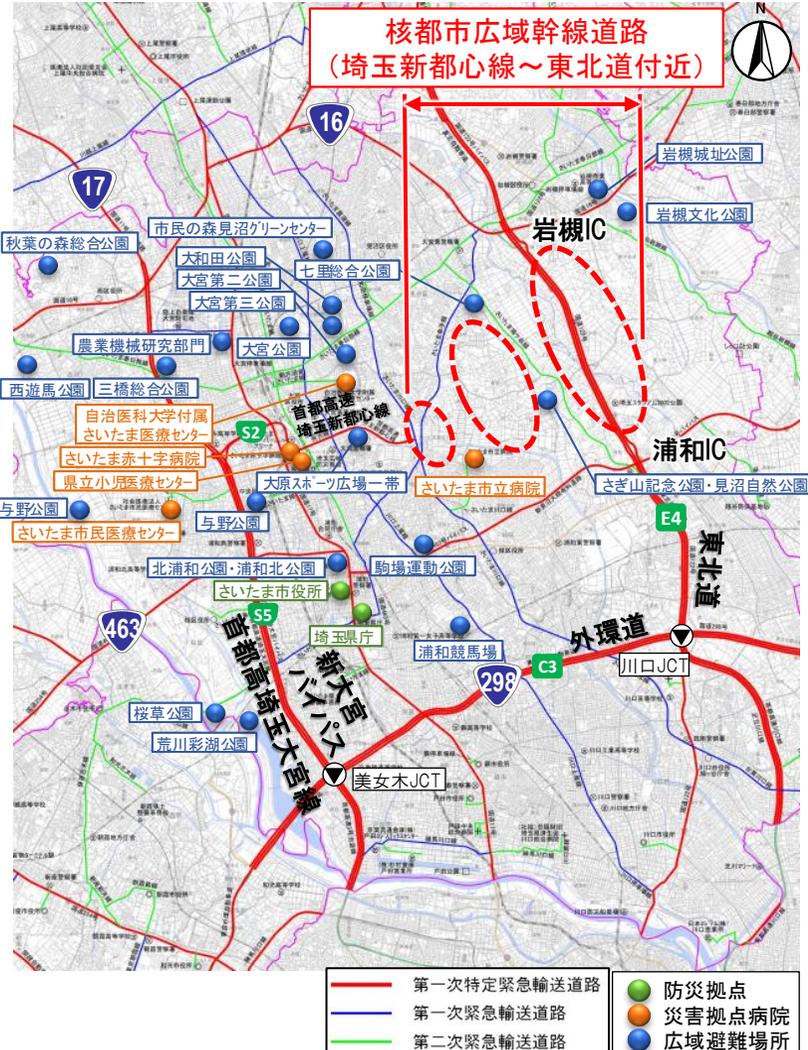
出典:さいたま市地震防災マップ

## ■ 洪水浸水想定区域



出典:重ねるハザードマップ

## ■ 緊急輸送道路及び防災拠点

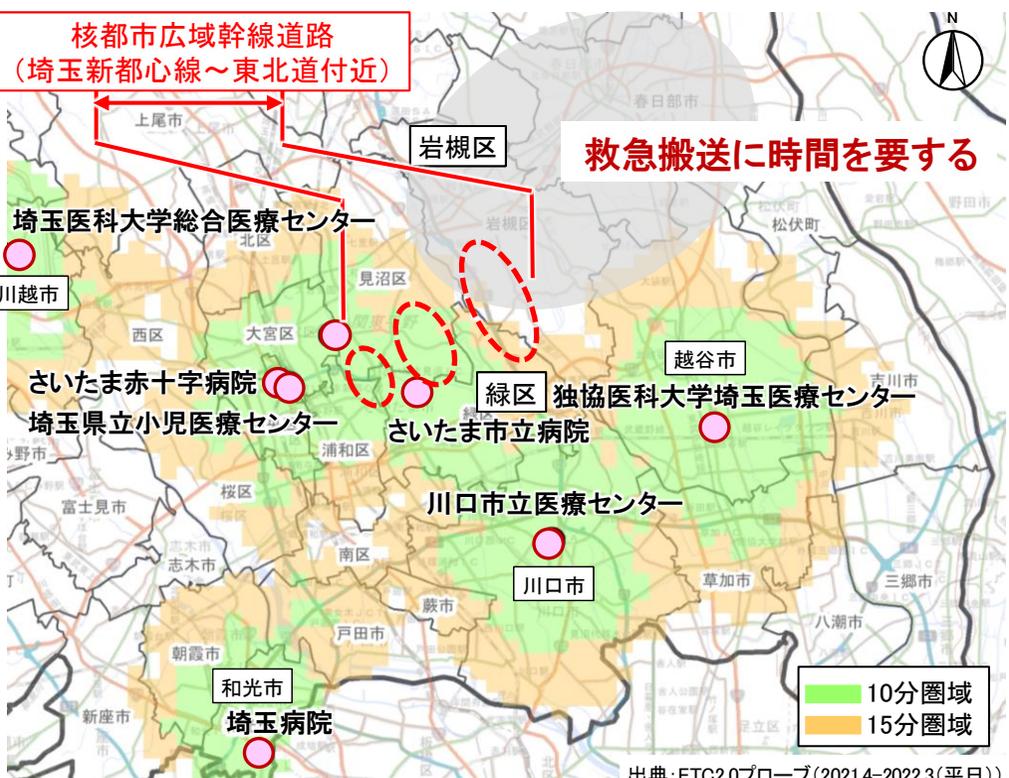


出典:埼玉県緊急輸送道路網図、さいたま市地域防災計画より作成

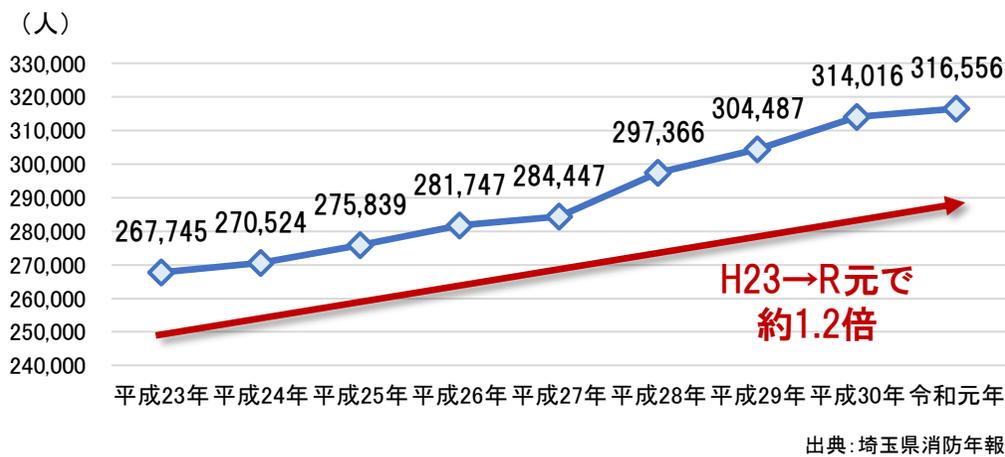
# 3. 埼玉県圏央道以南地域(埼玉新都心線～東北道付近)の交通特性、交通課題 (救急医療)

- さいたま市周辺の第三次救急医療施設は、さいたま市内に4箇所、越谷市、川口市、川越市、和光市に各1箇所存在。
- 埼玉県の救急搬送人員は、平成23年から令和元年にかけて約1.2倍に増加しており、救急医療の重要性は高まっている。
- さいたま市岩槻区や緑区の一部等では、第三次救急医療施設への救急搬送に時間を要している。

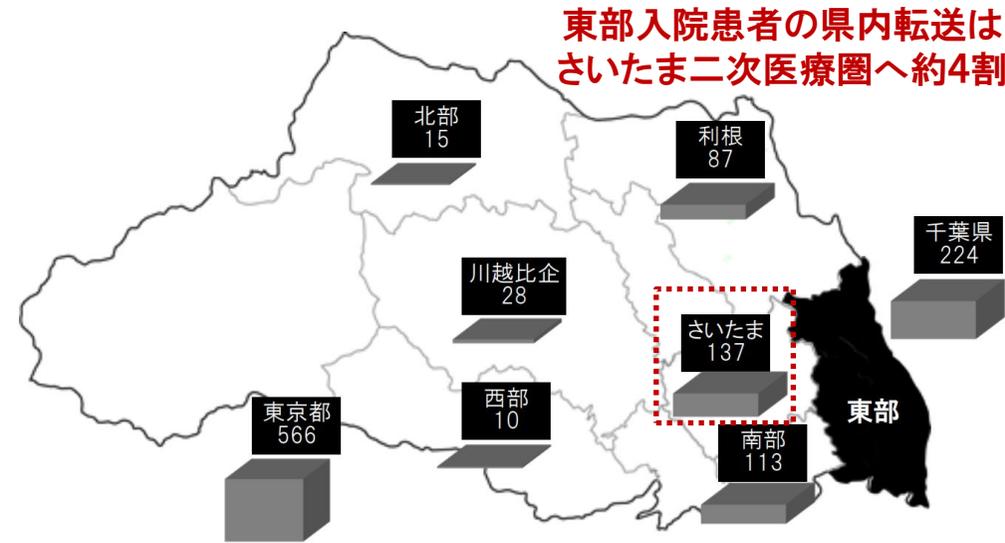
## ■さいたま市周辺の第三次救急医療施設と到達圏域



## ■埼玉県の救急搬送人員の推移

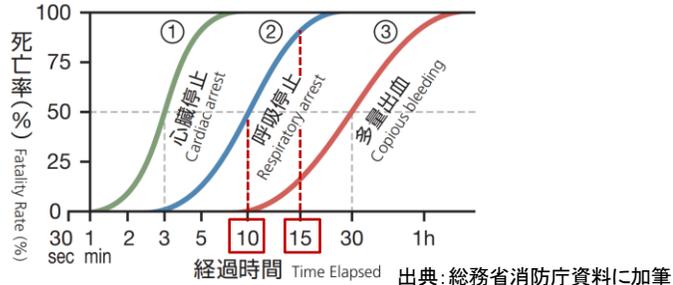


## ■東部二次医療圏入院患者の転送状況



## ■カーラーの救急救命曲線

呼吸停止から10分で死亡率50%  
呼吸停止から15分で死亡率80%



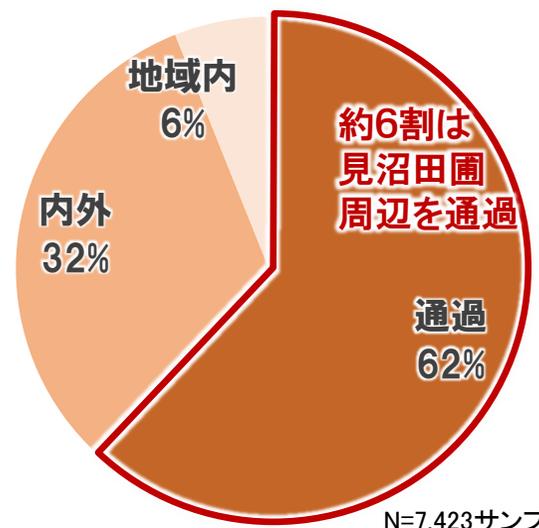
# 3. 埼玉県圏央道以南地域(埼玉新都心線～東北道付近)の交通特性、交通課題 (抜け道交通)

- 見沼田圃周辺の生活道路は、通勤・通学時間帯等に抜け道として利用されている。
- 抜け道を利用する交通のうち、約6割は見沼田圃周辺を通過しており、生活交通(地域内・内外)との錯綜が生じている。

■見沼田圃周辺の生活道路の交通状況

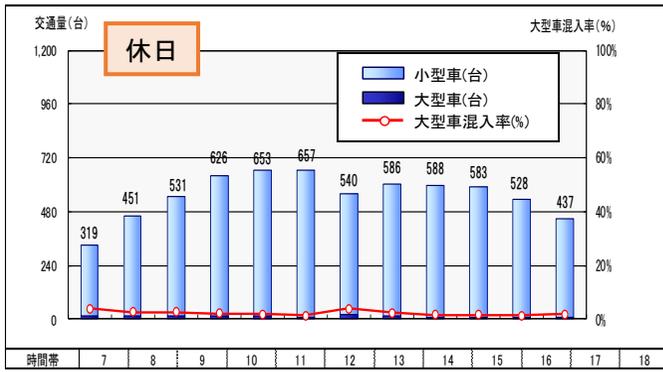
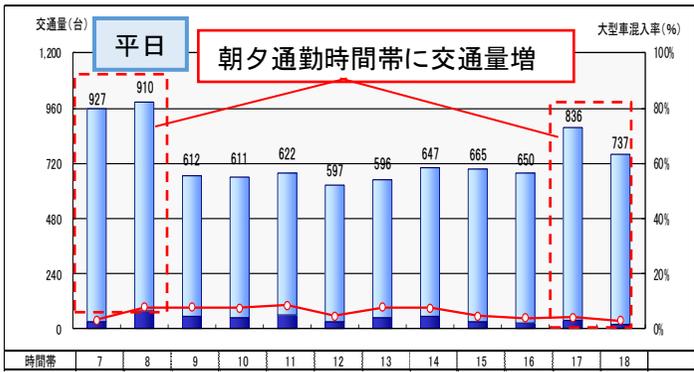


■見沼田圃周辺の生活道路の利用交通内訳



出典: ETC2.0プローブ(2021.6(平日))  
 ※見沼田圃周辺: 県道1号～県道105号

■見沼田圃抜け道交通量



出典: 交通量調査結果(平日: R4.6.14(火)、休日: R4.6.12(日))

■見沼田圃周辺道路の交通状況



## 4-1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近) の位置づけ

## 4-1. 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の位置づけ

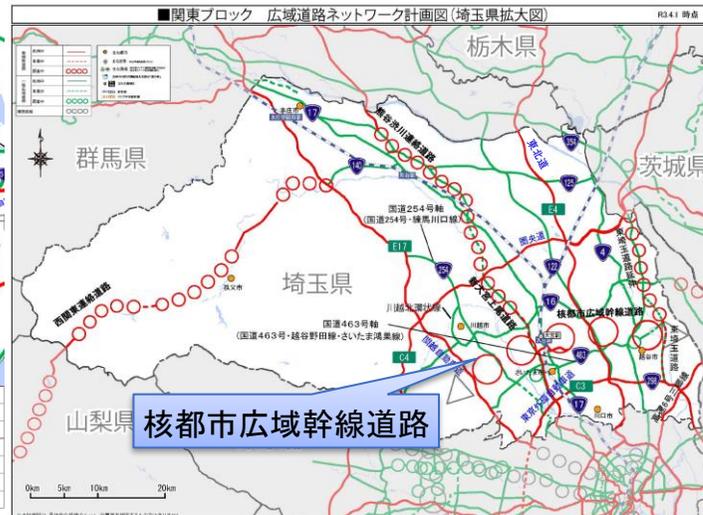
- 核都市広域幹線道路は、圏央道と東京外環道の間に並行するように位置し、神奈川、東京、埼玉、千葉を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する広域道路ネットワークを形成する道路として計画。
- 関東地方整備局は、「関東ブロック新広域道路交通計画(令和3年7月)」において、核都市広域幹線道路を高規格道路に位置づけている。
- 埼玉県・さいたま市は、「埼玉県広域道路交通計画(令和3年6月)」において、県内の広域道路交通ネットワーク基本方針として、県内東西方向の道路網の強化、県内政令市や隣県中枢中核都市との連携を強化する広域的な道路整備により、地域のさらなる発展と交流を促進すること、東西方向の高規格道路として核都市広域幹線道路を位置づけている。

▼「関東ブロック新広域道路交通計画」  
広域ネットワーク計画図(関東ブロック)



出典: 関東ブロック新広域道路交通計画より加工  
(令和3年7月、国土交通省関東地方整備局)

▼「関東ブロック新広域道路交通計画」  
広域ネットワーク計画図(埼玉県拡大図)



出典: 関東ブロック新広域道路交通計画  
(令和3年7月、国土交通省関東地方整備局)

▼「埼玉県広域道路交通計画」  
広域道路交通ネットワークのイメージ



出典: 埼玉県広域道路交通計画  
(令和3年6月、埼玉県・さいたま市)

## 4-2. 周辺地域の土地利用状況

## 4-2. 周辺地域の土地利用状況(自然環境)

- 見沼田圃は、さいたま市、川口市の2市にまたがる、面積約1,260haの大規模な緑地空間である。
- 埼玉県では、首都近郊に残された数少ない大規模な緑地空間として、平成7年に「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」を策定し、土地利用の基準と手続きを定めている。
- 道路整備計画を検討する際は、これらの自然環境の保全・創造に配慮する必要がある。

### ■見沼田圃の観光資源



出典:「見沼たんぼ全域マップ」さいたま市

### 見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針

(平成7年3月10日知事決裁)

#### 1 保全・活用・創造の基本的方向

見沼田圃は、江戸時代以降の長い沿革をもち、様々な文化や技術が継承されてきた地域であり、首都近郊に残された数少ない大規模な緑地空間である。

見沼田圃の大半は農地であり、これまで主として治水上の要請から見沼三原則により土地利用が規制され、農業者の営農努力によって現在のような緑地空間として保全されてきたものである。

農地は食料の供給の場である外に、田園景観の形成、農業体験等を通じての情操教育の場となるなど、多面的な機能を有するとともに、その保全を通じて果土及び環境の保全等の機能が発揮されるが、これらの機能は、農家の適正な農業生産活動や農地の管理を通じて維持増進されるものである。

しかしながら、近年における見沼農業の変容や周辺における著しい都市化の進展及びこの地域の治水事業の進捗の見直し等を考えると、主として農家に協力を求めてきたこれまでの見沼三原則に代わり、農家及び土地所有者等の地域住民、都市住民並びに行政が一体となって見沼田圃の保全・活用・創造を図っていく新たな土地利用の方策を定めることが必要となっている。

その基本的方向としては、見沼田圃を人間の営みと自然が調和を保つ地域として、また、市街地に隣接した緑豊かな空間として、効率的・安定的に農業経営が行える場として整備するとともに、ライフステージに応じた自然とのふれあいの場として整備するなど、治水機能を保持しつつ、農地、公園、緑地等として土地利用を図るものとする。

なお、公園、緑地等として土地利用を行う場合には、農業との調和が図られるよう留意しながら、緑地や水辺地帯を野生生物の生息・生育空間として整備するなど、自然環境の保全・創造に配慮していくものとする。

こうした方向で見沼田圃の保全・活用・創造を図っていくためには、埼玉県、さいたま市及び川口市が重要な役割を果たすべきことはもとより、農家及び土地所有者等の地域住民、都市住民並びに行政がともに力を合わせていくことが肝要である。

この地域を美しく守り、見沼田圃からの多様な恩恵を持続的に享受できるようにしていくことは、次世代にかけての我々の責務である。

このため、行政の果たすべき役割を明示するとともに土地利用の基準を定めるものであり、今後、見沼田圃の土地利用は、この基本方針に則って行うものとする。

出典:「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」埼玉県

## 4-2. 周辺地域の土地利用状況(見沼田圃周辺の市民活動)

- 平成2年から埼玉県が緑のトラスト保全第1号地として「見沼田圃周辺斜面林」の土地を取得し、市民が斜面林の保全活動を開始。
- 平成28年6月より、さぎ山記念公園を拠点に、見沼田圃の総合的な情報発信、学習、休憩等の機能を持つ「見沼・さぎ山交流ひろば」の運営を開始。
- 市民団体等が運営主体となり、誰もがいつでも立ち寄れる見沼田圃とするため、様々なプログラムを定期的に開催。

### ■見沼田圃の歴史

- 1629年 農業用水をためるための八丁堤が築造され灌漑用水池(見沼溜井)が完成。
- 1727年 見沼溜井の干拓から見沼田圃が誕生。利根川から用水を引き込む見沼代用水を整備。
- 1958年 台風22号で大規模な水害が発生。見沼田圃の遊水機能により、下流域の被害を抑える役割を果たした。
- 1965年 見沼田圃は、治水上の観点から開発抑制を求める動きがあり見沼田圃の宅地化を原則認めない「見沼三原則」を制定。
- 1990年 埼玉県が緑のトラスト保全第1号地「見沼田圃周辺斜面林」の土地を取得し、保全を開始。
- 1995年 「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」策定
- 1998年 「公有地化推進事業」の開始
- 2003年 「見沼新時代へ—見沼田圃の将来像とセントラルパーク基本構想に関する提言」策定
- 2011年 「さいたま市見沼基本計画」策定
- 2012年 「さいたま市見沼基本計画」の着実な実施に向け「見沼田圃基本計画アクションプラン」を策定
- 2016年 「見沼・さぎ山交流ひろば 運営協議会」設立

### ■これからの見沼 ～見沼新時代～

人と自然の共生、都市と自然の共存という新たな段階の時代へ農業生産の場を維持しつつ、市民共有の環境資産として認識する時代、すなわち「見沼新時代」



### ■斜面林の保全活動



### ■見沼・さぎ山交流ひろば



### 写真コンクール



### 見沼田圃クリーンウォーク



### アクティブラーニング 探索学習



# 4-2. 周辺地域の土地利用状況(地下鉄7号線の延伸計画)

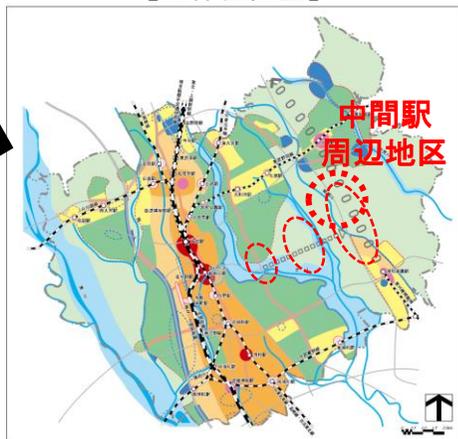
- 地下鉄7号線は、平成28年4月の交通政策審議会答申に位置づけられ、先行整備区間として浦和美園駅～岩槻駅までの延伸が、将来的には蓮田駅までの延伸が計画されている。
- また、さいたま市では中間駅周辺のまちづくりの方針を策定するにあたり、「地下鉄7号線中間駅まちづくり方針有識者会議」が令和4年度に開催、検討されている。
- 道路網や公共交通網の発達等、さいたま市域の更なる利便性向上により、地域開発や人口定住が促進されることが想定される。

## ■地下鉄7号線の整備計画

### 地下鉄7号線延伸事業の概要



### 【延伸位置図】



### 【縦断図】



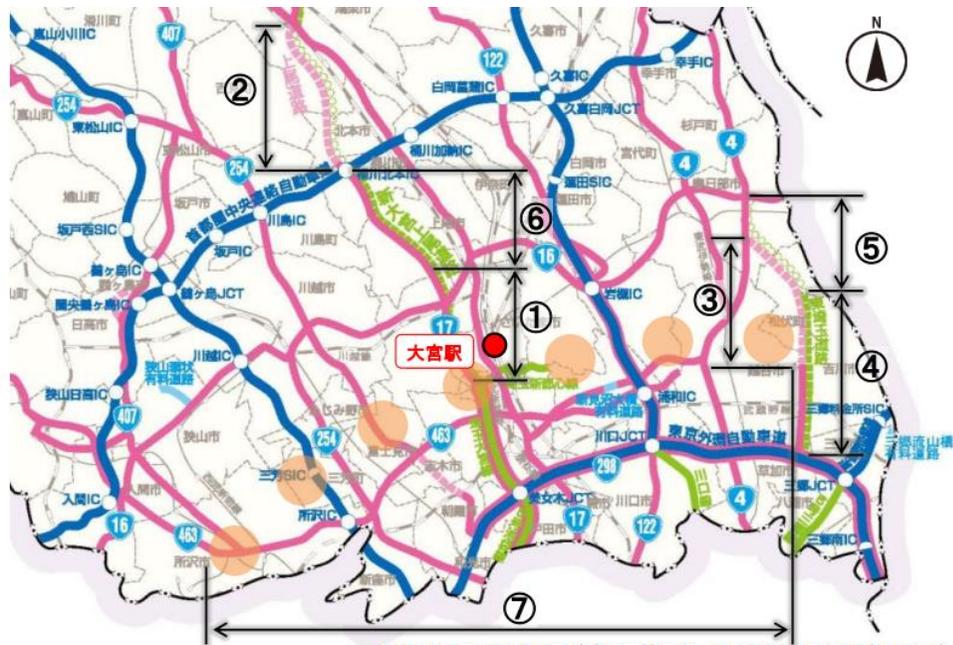
## ■中間駅のまちづくり

### 《土地利用配置方針と基盤整備イメージ》



- 大宮駅周辺地域は幹線道路や高規格幹線道路へのアクセスが容易で「道路交通の要衝」となっている。
- 首都圏広域地方計画(H28. 3)では「大宮」は、「東日本の玄関口」として位置づけられている。
- 一方で高速バスの乗降場は西口と東口に点在し、乗客は路上での乗降や歩道上に荷下ろししているなど、乗降環境・鉄道との乗換利便性には課題がある。
- 大宮駅西口において、関係機関連携のもと、大宮駅周辺の交通結節機能の強化等に向けた事業計画の具体化を図ることを目的とし、大宮駅西口交通結節点事業計画検討会にて整備方針を検討中。

### ■大宮駅周辺の主な道路網と道路事業 (埼玉県)



出典:埼玉県HP(埼玉県道路網簡易版 令和2年4年月版)をもとに作成



### ■高速バス乗降り環境

### ■大宮駅とのアクセスが不便

#### 主な事業中路線

- ①新大宮上尾道路(与野～上尾南)  
:H28年度事業化、延長8.0km
- ②上尾道路Ⅱ期  
:H23年度事業化、延長9.1km
- ③東埼玉道路延伸(一般部)  
:H20年度事業化、延長8.7km
- ④東埼玉道路延伸(専用部)  
:R2年度事業化、延長9.5km

#### 主な計画・構想路線

- ⑤東埼玉道路(専用部)
- ⑥新大宮上尾道路(上尾南～桶川北本)
- ⑦核都市広域幹線道路

凡 例	
	高規格幹線道路
	地域高規格道路
	(整備区間)
	(計画路線)
	一般有料道路
	一般国道
	主要県道



▲上屋やベンチが設置されていない高速バス乗降場  
▲歩道上に荷卸しする高速バス  
▲雨天時に傘を差しながら待つ乗客  
▲大きな荷物を抱えて大宮駅改札への階段を上る高速バス利用者  
▲高速バス降車後、200～400m歩く必要がある

## 4-3. 概略ルートの検討

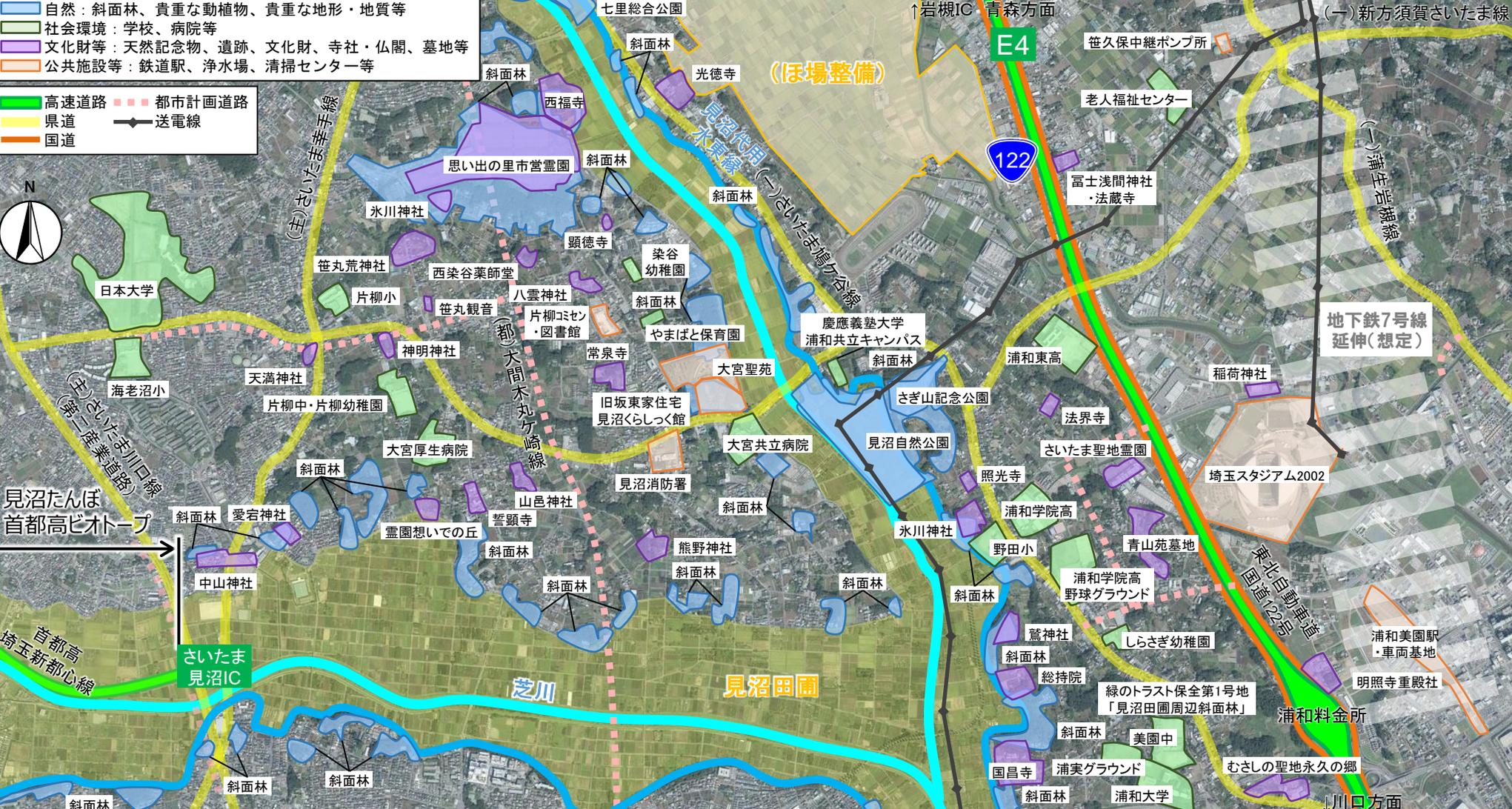
(埼玉新都心線～東北道付近の土地利用)

# 4-3. 概略ルートのご検討(埼玉新都心線～東北道付近の土地利用)

○埼玉新都心線～東北道付近では、見沼田圃、斜面林、見沼自然公園、さぎ山記念公園、緑のトラスト保全第1号地などが点在。  
見沼代用水東縁や見沼くらしっく館など、見沼田圃の文化資源が存在。  
○見沼田圃の文化資源以外にも文教施設や病院、寺社・仏閣等が点在。

## ■埼玉新都心線～東北道付近の土地利用状況

	自然：斜面林、貴重な動植物、貴重な地形・地質等
	社会環境：学校、病院等
	文化財等：天然記念物、遺跡、文化財、寺社・仏閣、墓地等
	公共施設等：鉄道駅、浄水場、清掃センター等
	都市計画道路
	県道
	国道
	送電線



見沼たんぼ  
首都高ビオトープ

さいたま  
見沼IC

首都高  
埼玉新都心線

地下鉄7号線  
延伸(想定)

緑のトラスト保全第1号地  
「見沼田圃周辺斜面林」

浦和料金所

川口方面

(ほ場整備)

(主)さいたま幸手線

(都)大間木丸ヶ崎線

見沼代用水(一)さいたま鳩ヶ谷線

(一)新方須賀さいたま線

(一)浦和池袋線

東北自動車道  
国道122号

浦和美園駅  
車両基地

明照寺重殿社

浦和料金所

むさしの聖地永久の郷

浦和大学

浦和学院高  
野球グラウンド

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

法界寺

稲荷神社

埼玉スタジアム2002

青山苑墓地

浦和学院高

野田小

水川神社

照光寺

さいたま聖地霊園

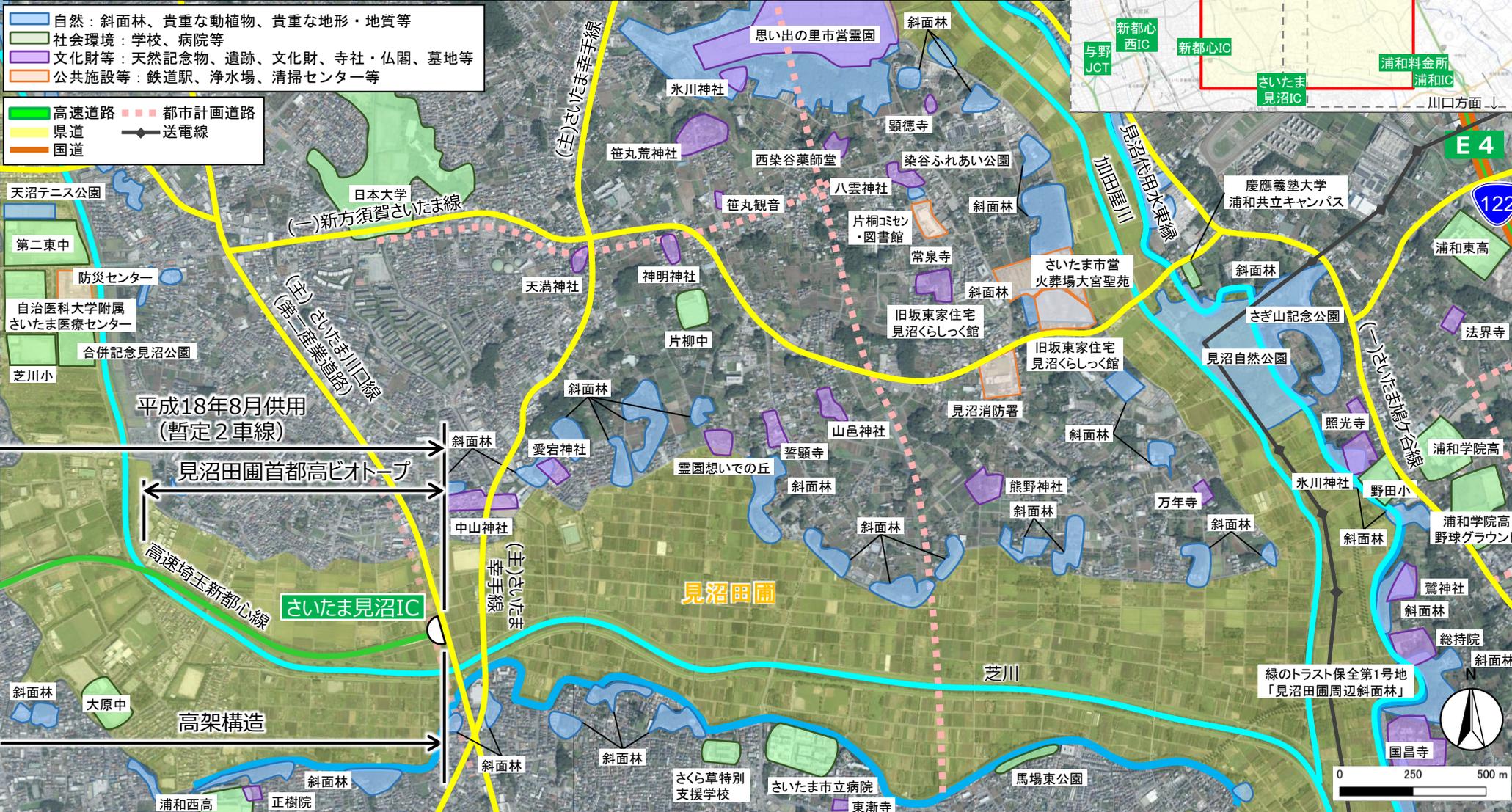
○与野JCTから新都心IC周辺は、高密度な市街地となっている。  
 ○与野JCTから新都心西IC間は平成12年4月、新都心西ICから新都心IC間は平成16年5月、新都心ICからさいたま見沼IC間は平成18年8月に暫定2車線で供用開始している。  
 ○与野JCT～新都心西ICは高架構造、新都心西IC～新都心ICは地下構造、新都心IC～さいたま見沼ICは高架構造になっている。

- 自然：斜面林、貴重な動植物、貴重な地形・地質等
  - 社会環境：学校、病院等
  - 文化財等：天然記念物、遺跡、文化財、寺社・仏閣、墓地等
  - 公共施設等：鉄道駅、浄水場、清掃センター等
- 高速道路
  - 県道
  - 国道
  - 都市計画道路
  - 送電線



○さいたま見沼IC付近の区間は、田園地帯(見沼田圃)となっており、一部で芝川と併走している。  
 ○さいたま見沼ICから加田屋川付近の間は、田園地帯(見沼田圃)と台地が入り組んでいる。

- 自然：斜面林、貴重な動植物、貴重な地形・地質等
  - 社会環境：学校、病院等
  - 文化財等：天然記念物、遺跡、文化財、寺社・仏閣、墓地等
  - 公共施設等：鉄道駅、浄水場、清掃センター等
- 
- 高速道路
  - 県道
  - 国道
  - 都市計画道路
  - 送電線



緑のトラスト保全第1号地  
「見沼田圃周辺斜面林」

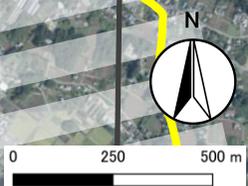
0 250 500 m

# 4-3. 概略ルートの検討(埼玉新都心線～東北道付近の土地利用)(詳細3/4)

○東北道の浦和IC～岩槻IC間は、両側に国道122号が併設された構造となっている。  
 ○綾瀬川沿いは、水田地帯が広がっていて、ほ場整備事業を実施中である。

- 自然：斜面林、貴重な動植物、貴重な地形・地質等
- 社会環境：学校、病院等
- 文化財等：天然記念物、遺跡、文化財、寺社・仏閣、墓地等
- 公共施設等：鉄道駅、浄水場、清掃センター等

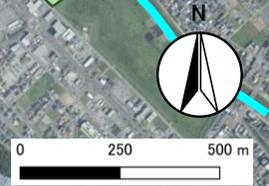
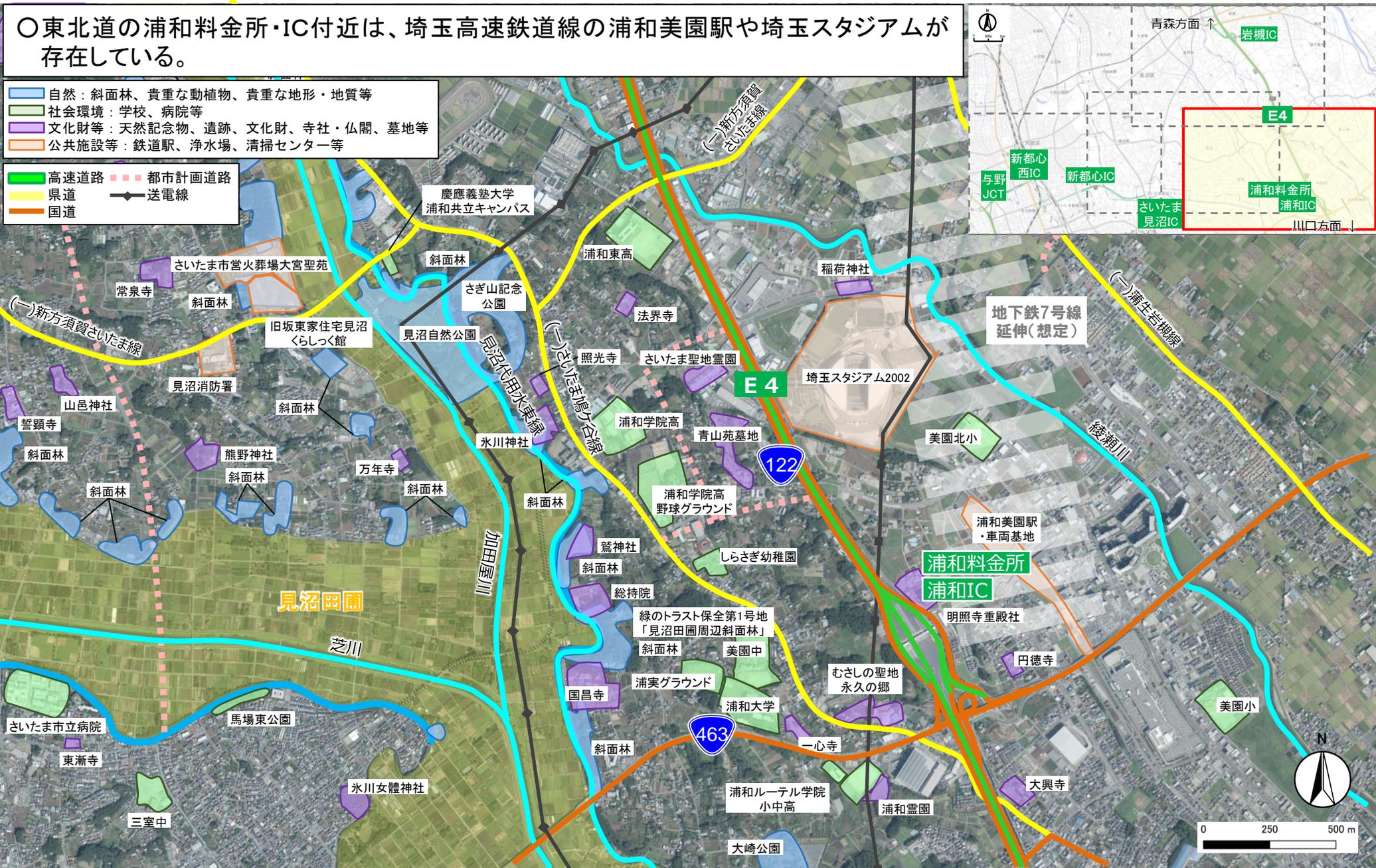
- 高速道路
- 県道
- 国道
- 都市計画道路
- 送電線



○東北道の浦和料金所・IC付近は、埼玉高速鉄道線の浦和美園駅や埼玉スタジアムが存在している。

- 自然：斜面林、貴重な動植物、貴重な地形・地質等
- 社会環境：学校、病院等
- 文化財等：天然記念物、遺跡、文化財、寺社・仏閣、墓地等
- 公共施設等：鉄道駅、浄水場、清掃センター等

- 高速道路
- 県道
- 国道
- 都市計画道路
- 送電線



## 5. 課題と期待される効果

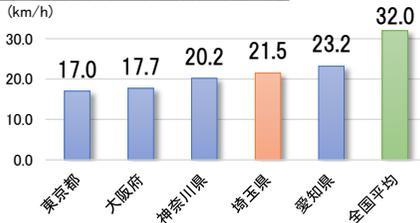
# 5. 課題と期待される効果(現状整理)

## ■核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）の現状整理

### 【渋滞】

- 埼玉県は混雑時旅行速度が全国ワースト4位
- 外環道(千葉県区間)の開通により、外環道(埼玉県区間)の渋滞損失時間は約3.4倍

### 都道府県別混雑時旅行速度



出典: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

### 渋滞損失時間の変化(自動車専用道路)

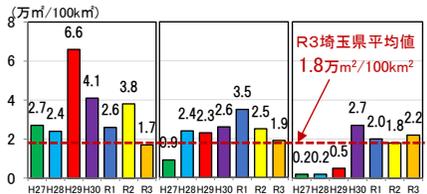
地域	外環開通前 (平成30年)	開通1年後 (令和元年)	開通2年後 (令和2年)	開通3年後 (令和3年)
外環道	4.4 万人時間/年km	15.1 万人時間/年km (平均の2.5倍)	8.8 万人時間/年km (平均の1.5倍)	13.6 万人時間/年km (平均の1.7倍)
埼玉県平均	4.6 万人時間/年km	6.1 万人時間/年km	5.8 万人時間/年km	8.0 万人時間/年km

出典: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、ETC2.0プローブ

### 【企業進出・人口増加】

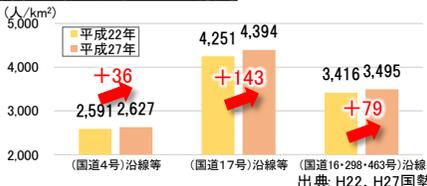
- 物流施設の新規立地は、近年、国道17号沿線や国道16・298・463号沿線で県平均を上回る
- 各路線沿線では、人口密度が増加

### 平成27年以降の新規企業立地計画の推移



出典: H28～R3版 日本立地総覧(日本立地ニュース社)

### 沿線における人口動向



出典: H22、H27国勢調査

### 【事故】

- 埼玉新都心線～東北道付近の死傷事故率は、約132.7件/億台キロで県平均の約1.6倍

### 死傷事故率



出典: イタルデータ(センサス区間別データ)  
※政令市の一般市道以上を対象に集計

### 【観光】

- さいたま市内の国道17号沿線付近には、国際会議場や寺社・仏閣、博物館等の主要な集客施設が集中するエリア\*が存在
- 東北道岩槻ICから当該エリアへのルート上は、休日に県平均未満の速度低下が発生し、イベント時は更なる速度低下が発生

### 岩槻IC～主要な集客施設が集中するエリアの平均旅行速度

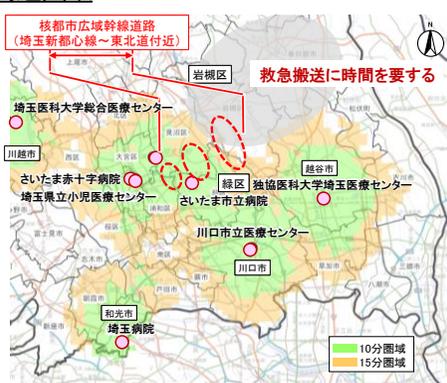


出典: ETC2.0プローブ(2021.4～2022.3)  
イベント日: さいたまスーパーアリーナでのイベント開催日(岩槻IC～国道16号～県道2号～国道17号交差点部)

### 【医療連携】

- 埼玉県の救急搬送人員は、平成23年から令和元年にかけて約1.2倍に増加
- さいたま市岩槻区や緑区の一部等では、第三次救急医療施設への救急搬送に時間を要している

### さいたま市周辺の第三次救急医療施設と到達圏域



出典: ETC2.0プローブ(2021.4～2022.3(平日))

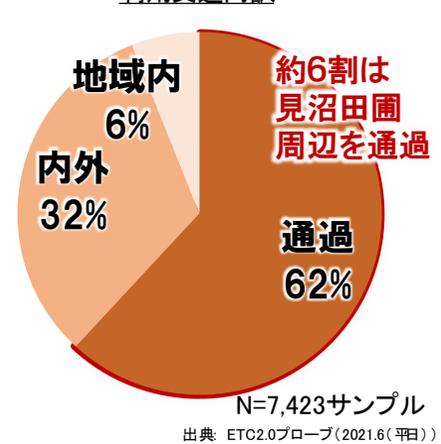
### 【生活環境】

- 見沼田圃周辺の生活道路は、通勤・通学時間帯等に抜け道として利用
- 抜け道を利用する交通のうち、約6割は見沼田圃周辺を通過しており、生活交通(地域内・内外)との錯綜が生じている

### 見沼田圃周辺道路の交通状況



### 利用交通内訳



### 【災害】

- 近年、埼玉県では風水害に見舞われており、さいたま市内でも大規模な被害が発生
- 防災拠点が集積するさいたま市中心部と南北方向に縦貫する第一次緊急輸送道路を結ぶ東西方向のネットワークが脆弱

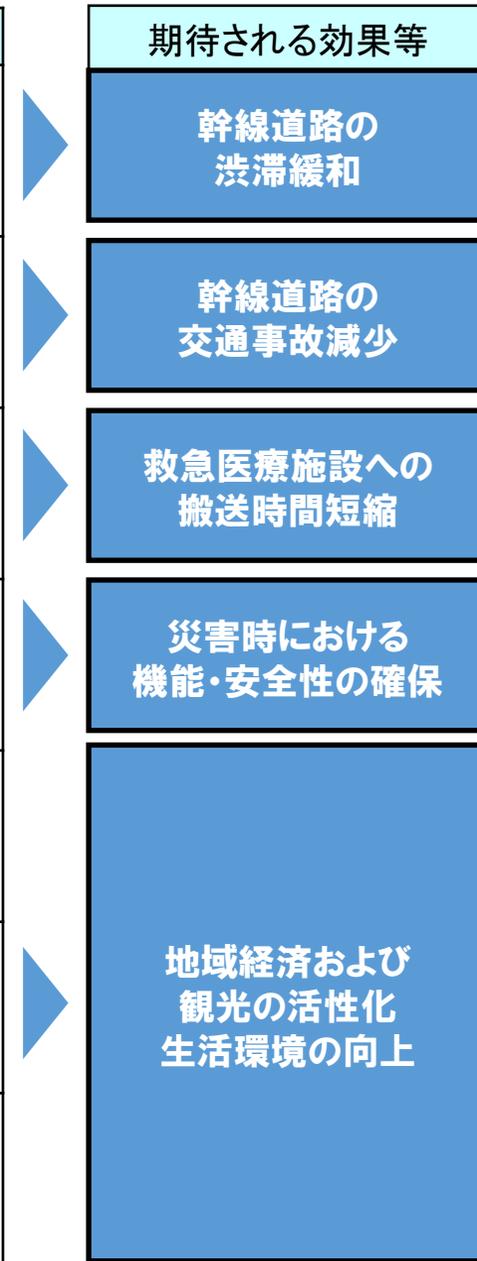
### 緊急輸送道路と防災拠点



出典: 埼玉県緊急輸送道路網図、さいたま市地域防災計画より作成

# 5. 課題と期待される効果(課題及び配慮事項、原因、期待される効果等)

		課題及び配慮事項	原因
交通	渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉県は混雑時旅行速度が全国ワースト4位</li> <li>外環道(千葉県区間)の開通により、外環道(埼玉県区間)の渋滞損失時間は約3.4倍</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>さいたま市では、東西方向、南北方向の交通が集中し、幹線道路では交通容量が不足</li> </ul>
	事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉新都心線～東北道付近の死傷事故率は、約132.7件/億台キロで県平均の約1.6倍</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞等による速度低下により、交通事故の発生リスクが高い</li> </ul>
	医療連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉県の救急搬送人員は平成23年から令和元年にかけて約1.2倍に増加</li> <li>さいたま市岩槻区や緑区の一部では、第三次救急医療施設への救急搬送に時間を要している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>さいたま市内では面的な交通集中による速度低下が発生し、救急車の救急搬送を阻害</li> </ul>
	災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、埼玉県では風水害に見舞われており、さいたま市内でも大規模な被害が発生</li> <li>防災拠点が集積するさいたま市中心部と南北方向の第一次緊急輸送道路を結ぶ東西方向のネットワークが脆弱</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断方向の緊急輸送道路では、慢性的な渋滞が発生しており、災害時のネットワーク信頼性が低い</li> </ul>
社会・地域経済	企業進出人口増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流施設の新規立地は、近年、国道17号沿線や国道16・298・463号沿線で県平均を上回る</li> <li>各路線沿線では、人口密度が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外環道等の幹線道路整備により地域経済は活性化</li> </ul>
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>東北道岩槻ICから主要な集客施設が集中するエリア※へのルート上は、休日に県平均未満の速度低下が発生し、イベント時は更なる速度低下が発生</li> <li>※主要な集客施設が集中するエリア:さいたま市大宮区、中央区、浦和区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集客施設でのイベント開催時は、施設利用者の交通が集中</li> </ul>
	生活環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>見沼田圃周辺的生活道路は、通勤・通学時間帯等に抜け道として利用</li> <li>抜け道を利用する交通のうち、約6割は見沼田圃周辺を通過しており、生活交通との錯綜が生じている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>見沼田圃周辺の幹線道路において通勤時間帯に顕著な渋滞が発生</li> </ul>



## 6. 地域への情報発信と意見聴取

## ■コミュニケーション方法 (案)

対象地域で感じている交通課題や道路整備への要望等の意見を把握する方法として、以下を検討。

分類	実施対象	概要	実施箇所
①アンケート	沿線地域住民 施設来訪者	沿線地域住民を無作為に抽出し、 <u>調査票の郵送配布</u> 、 <u>返信はがき回収</u> により意見を聴取 施設来訪者に対して、 <u>調査員による対話形式</u> により意見を聴取 Webページを開設し、 <u>Webアンケート</u> により意見を聴取	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さいたま市見沼区、緑区、岩槻区住民(無作為抽出)へ調査票郵送、返信はがき回収</li> <li>・さいたま市外のSA・PA、道の駅</li> <li>・Webサイト</li> </ul>
②オープンハウス	沿線地域住民 施設来訪者	沿線のさいたま市区役所、集客施設等で <u>オープンハウス</u> を開催し、意見を聴取	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さいたま市区役所(見沼区、緑区、岩槻区)等</li> </ul>
③ワークショップ	沿線地域住民	公民館等で <u>ワークショップ</u> を開催し、意見を聴取	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さいたま市区役所(見沼区、緑区、岩槻区)等</li> </ul>
④企業等ヒアリング	詳細に意見を把握する 必要のある関係者グループ	埼玉新都心線～東北道付近の利用が想定される企業に対して <u>ヒアリング</u> を行い、意見を聴取	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の企業</li> <li>・医療関係</li> <li>・警察署</li> <li>・施設利用者</li> <li>・教育機関(小・中)</li> <li>・農業組合</li> <li>・消防署</li> </ul>

## ■周知方法 (案)

コミュニケーション実施の周知方法として、以下を検討。

周知方法	周知対象	概要	実施箇所
ポスター、パンフレット、市報、県広報紙	沿線地域住民	大宮国道事務所、さいたま市役所(本庁、区役所)、集客施設等に意見聴取を実施するポスター、パンフレットを設置して周知 さいたま市報に意見聴取を実施するお知らせを掲載して周知	管轄事務所、さいたま市役所(本庁、見沼・緑・岩槻区役所) 市報はさいたま市民へ全戸配布
新聞広告	沿線地域住民 沿線地域外の住民	地元新聞に意見聴取を実施する広告を掲載して周知	地元新聞
ホームページ、SNS (Twitter 等)		国道事務所、県、市のホームページに意見聴取をするお知らせを掲載して周知	大宮国道事務所、埼玉県、さいたま市
ラジオ		地元ラジオで意見聴取を実施するお知らせを流して周知	地元ラジオ
デジタルサイネージ	沿線地域住民	区役所に設置している市のデジタルサイネージを利用して周知	さいたま市区役所

## ■オープンハウスについて

### 【オープンハウスの概要】

地域住民から、より多く様々な意見を抽出するための対話形式による説明会。

事業概要や埼玉新都心線～東北道付近周辺の課題を示したパネルやチラシを用い、住民とスタッフ間でコミュニケーションを図りながら、自由なご意見や思いを聞き取ることを重視する。

アンケート票も常設し、回答していただく予定。

### 《オープンハウスイメージ》



### 【オープンハウスの掲示・配布物】

- ・説明用パネル
- ・説明用チラシ
- ・アンケート票

### ＜開催場所・回数＞

- ・今後検討

## ■ワークショップについて

### 【ワークショップの概要】

地域住民から、より多く様々な意見を抽出するための会議形式による説明会。

事業概要や埼玉新都心線～東北道付近周辺の課題を示した資料を用い、住民の皆様で議論頂き、地域の課題やニーズを把握する。

アンケート票も常設し、回答していただく予定

### 《ワークショップイメージ》



### 【ワークショップの掲示・配布物】

- ・説明用資料
- ・アンケート票

### ＜開催場所・回数＞

- ・今後検討

## 6. 地域への情報発信と意見聴取(配布資料(案))

### ■配布資料・質問票案

#### ①調査概要

⇒本調査の趣旨・調査対象箇所の提示・今後の手続きの流れ

### 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近) 道路計画に関する第1回意見聴取

核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)は、圏央道と東京外かく環状道路の概ね中間に位置する道路として計画されています。

本調査は、当該道路整備の計画検討にあたり、皆様のご意見をお聞きするためにアンケート調査を行うものです。

地域の皆様が日々感じている道路交通や地域の課題等についてご意見をお聞きたく、ご協力をお願いいたします。

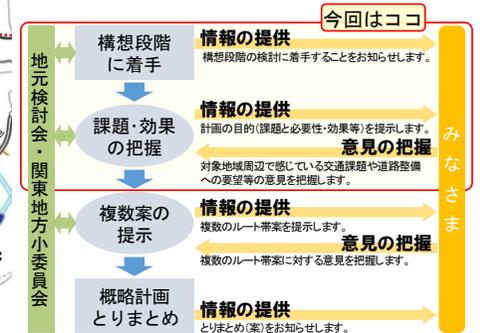
※本調査で頂いた皆様からのご意見は、**構想段階における道路計画策定プロセス**※に基づき、地域からの意見として、地元検討会及び社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会に報告いたします。

#### ■検討区間の概要



#### ※構想段階における道路計画プロセスとは

透明性、客観性、合理性、公正性の向上を図るため、地域のみなさまとの密接なコミュニケーションを通じ、地域の理解や協力を得ながら道路計画を策定するプロセスです。



求められるサービスレベル  
多車線の自動車専用道路

配慮事項  
見沼たんぼを始め地域の生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮

# 6. 地域への情報発信と意見聴取(配布資料(案))

## ②核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の現状 ⇒核都市広域幹線道路における道路交通及び地域の課題の提示

核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)計画に関する課題を以下のように考えました

### 渋滞

・埼玉県は混雑時旅行速度が全国ワースト4位  
・外環道(千葉区間)の開通により、外環道(埼玉区間)の渋滞損失時間は約3.4倍



出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

### 渋滞損失時間の変化(自動車専用道路)

地域	外環開通前 (平成30年)	開通1年後 (令和元年)	開通2年後 (令和2年)	開通3年後 (令和3年)
外環道	4.4	15.1 (平均の2.5倍)	8.8 (平均の1.5倍)	13.6 (平均の1.7倍)
埼玉県平均	4.6	6.1	5.8	8.0

出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、ETC2.0プローブ

### 事故

・埼玉新都心線～東北道付近の死傷事故率は、約132.7件/億台キロで県平均の約1.6倍



(件/億台キロ)

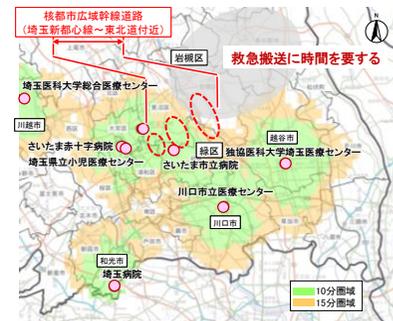


出典:イタルデータ(センサス区間別データ)  
※政令市の一般市道以上を対象に集計

### 医療連携

・埼玉県の救急搬送人員は、平成23年から令和元年にかけて約1.2倍に増加  
・さいたま市岩槻区や緑区の一部等では、第三次救急医療施設への救急搬送に時間を要している

### さいたま市周辺の第三次救急医療施設と到達圏域



出典:ETC2.0プローブ(2021.4~2022.3(平日))

### 災害

・近年、埼玉県では風水害に見舞われており、さいたま市内でも大規模な被害が発生  
・防災拠点が集積するさいたま市中心部と南北方向に縦貫する第一次緊急輸送道路を結ぶ東西方向のネットワークが脆弱

### 緊急輸送道路と防災拠点

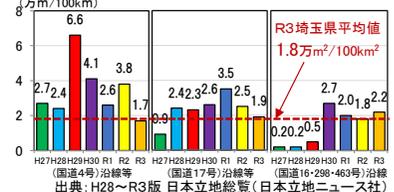


出典:埼玉県緊急輸送道路網図、さいたま市地域防災計画より作成

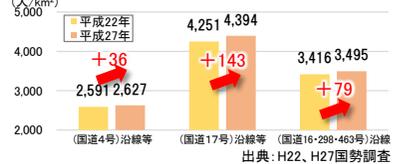
### 企業進出・人口増加

・物流施設の新規立地は、近年、国道17号沿線や国道16・298・463号沿線で県平均を上回る  
・各路線沿線では、人口密度が増加

### 平成27年以降の新規企業立地計画の推移



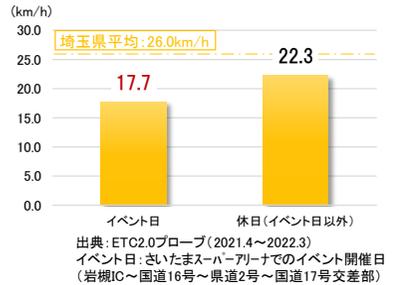
### 沿線における人口動向



### 観光

・さいたま市内の国道17号沿線付近には、国際会議場や寺社・仏閣、博物館等の主要な集客施設が集中するエリア\*が存在。  
・東北道岩槻ICから当該エリアへのルート上は、休日に県平均未満の速度低下が発生し、イベント時は更なる速度低下が発生。  
\*主要な集客施設が集中するエリア:さいたま市大宮区、中央区、浦和区

### 岩槻IC～主要な集客施設が集中するエリアの平均旅行速度



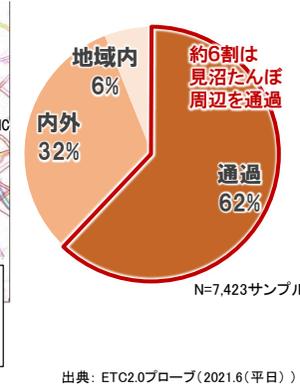
### 生活環境

・見沼たんぼ周辺の生活道路は、通勤・通学時間帯等に抜け道として利用  
・抜け道を利用する交通のうち、約6割は見沼たんぼ周辺を通過しており、生活交通(地域内・内外)との錯綜が生じている

### 見沼たんぼ周辺道路の交通状況



### 利用交通内訳



出典:ETC2.0プローブ(2021.6(平日))

## 6. 地域への情報発信と意見聴取(配布資料(案))

### ■配布資料・質問票案

### ③第1回意見聴取における調査方法及び質問内容

#### 質問票

埼玉新都心線～東北道付近の地域課題や交通課題についてお伺いします。

#### 質問① 利用頻度

国道16号、国道463号、国道298号、埼玉新都心線、外環道の利用頻度について、あてはまる番号を1つ選び、○を記入して下さい。

①国道16号について

1 毎日	4 ほとんど利用しない
2 週に数回	5 利用したことがない
3 月に数回	

②国道463号について

1 毎日	4 ほとんど利用しない
2 週に数回	5 利用したことがない
3 月に数回	

③国道298号について

1 毎日	4 ほとんど利用しない
2 週に数回	5 利用したことがない
3 月に数回	

④埼玉新都心線について

1 毎日	4 ほとんど利用しない
2 週に数回	5 利用したことがない
3 月に数回	

⑤外環道について

1 毎日	4 ほとんど利用しない
2 週に数回	5 利用したことがない
3 月に数回	

#### 質問② 利用目的

国道16号、国道463号、国道298号、埼玉新都心線、外環道の利用目的について、あてはまる番号を全て選び、○を記入して下さい。(複数回答可)

①国道16号について

1 通勤・通学	5 観光・レジャー
2 通院	6 利用したことがない
3 家事・買い物	7 その他(自由記述)
4 仕事(営業・運送等)	

②国道463号について

1 通勤・通学	5 観光・レジャー
2 通院	6 利用したことがない
3 家事・買い物	7 その他(自由記述)
4 仕事(営業・運送等)	

③国道298号について

1 通勤・通学	5 観光・レジャー
2 通院	6 利用したことがない
3 家事・買い物	7 その他(自由記述)
4 仕事(営業・運送等)	

④埼玉新都心線について

1 通勤・通学	5 観光・レジャー
2 通院	6 利用したことがない
3 家事・買い物	7 その他(自由記述)
4 仕事(営業・運送等)	

⑤外環道について

1 通勤・通学	5 観光・レジャー
2 通院	6 利用したことがない
3 家事・買い物	7 その他(自由記述)
4 仕事(営業・運送等)	



## 6. 地域への情報発信と意見聴取(配布資料(案))

### ■配布資料・質問票案

#### 質問③ 移動手段

国道16号、国道463号、国道298号、埼玉新都心線、外環道を通行する際の主な移動手段についてあてはまる番号を**全て**選び、○を記入して下さい。(複数回答可)

①国道16号について

1	自動車	4	自転車
2	公共交通	5	徒歩
3	バイク	6	利用したことがない

②国道463号について

1	自動車	4	自転車
2	公共交通	5	徒歩
3	バイク	6	利用したことがない

③国道298号について

1	自動車	4	自転車
2	公共交通	5	徒歩
3	バイク	6	利用したことがない

④埼玉新都心線について

1	自動車		
2	公共交通		
3	バイク	6	利用したことがない

⑤外環道について

1	自動車		
2	公共交通		
3	バイク	6	利用したことがない

#### 質問④ 埼玉新都心線～東北道付近の現状

埼玉新都心線～東北道付近には、どのような交通課題があると思いますか？それぞれの項目であてはまる番号を**1つ**選び、○を記入して下さい。(5段階評価)

項目① 自動車の交通量が多く、顕著な渋滞が発生している。

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

#### 質問④ 埼玉新都心線～東北道付近の現状(つづき)

項目② 自動車の交通量が多い幹線道路等で交通事故が多発している。

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目③ さいたま市北東部等では、救急車の搬送時間に時間を要している。

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目④ 豪雨や地震等の災害時に道路が通れなくおそれがある。

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目⑤ 企業立地や区画整理等が進展し、土地利用が高度化している。

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目⑥ さいたまスーパーアリーナや埼玉スタジアム等へのアクセス性が低い。

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目⑦ 朝夕の通勤時間帯は、幹線道路が渋滞して見沼たんぼ周辺では抜け道利用している自動車が多い。

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

#### 質問⑤ その他の課題

質問④で提示した課題の他に、考えられる課題はありますか？(自由記述)

#### 質問⑥ 埼玉新都心線～東北道付近に必要な道路の機能

埼玉新都心線～東北道付近には、どのような道路の機能が必要だと思いますか？それぞれの項目であてはまる番号を**1つ**選び、はがきの回答欄に記入してください。(5段階評価)

項目① 交通渋滞がなく、円滑に移動できること

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目② 安全・安心に走行できること

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目③ 救急搬送において、迅速な搬送や安静搬送が確保されること

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目④ 災害時に安全・安心に機能する道路ネットワークが確保されること

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目⑤ 効率的な物流ネットワークを確保すること

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目⑥ さいたまスーパーアリーナや埼玉スタジアム等へのアクセス性を向上させること

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

項目⑦ 見沼たんぼ周辺の生活道路への抜け道交通を減少させること

1	そう思う	4	あまり思わない
2	やや思う	5	全く思わない
3	どちらとも言えない		

#### 質問⑦ その他の機能

質問⑥で提示した道路に求められる機能・役割のほかに、考えられる機能・役割はありますか？(自由記述)

#### 質問⑧ 道路整備の必要性等

その他埼玉新都心線～東北道付近の道路整備の必要性や今後の方向性について、ご意見をお書きください。(自由記述)

#### 質問⑨ 見沼たんぼ

あなたにとって見沼たんぼはどのような存在ですか。あなたの見沼たんぼに対する思いなど、自由にお書きください。(自由記述)

**※はがきは、お近くの郵便ポストへ令和5年〇月〇日まで投函をお願いします。**

ご協力ありがとうございました。

# 6. 地域への情報発信と意見聴取(配布資料(案))

## ■配布資料・質問票案

### ④返信用はがき【住民・留置き】

**■回答方法**  
 ・回答は、返信用はがきに記入し、郵便ポストに投函

郵便はがき

0000-0000

埼玉県さいたま市北区吉野町1丁目435番  
 国土交通省 関東地方整備局  
 大宮国道事務所 計画課 行

〒00000000

料金を払った郵便  
 料金を払った郵便  
 〇〇支店承認  
 0000  
 料金の有効期限  
 令和5年〇月〇日まで  
 (切手不要)



アンケートに回答して、ポストに投函して下さい。

ご回答された方について教えてください。	住所	[ ]都・県 [ ]市・区 [ ]市 [ ]区 ※政令指定都市の場合
	性別	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性
	年齢	<input type="checkbox"/> 20歳未満 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 70代以上
職業	<input type="checkbox"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 農林業 <input type="checkbox"/> パート・アルバイト <input type="checkbox"/> 学生 <input type="checkbox"/> 家事専業 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> その他( )	
質問1 各路線について、利用頻度を教えてください(1つ選択)。(選択肢) 1. 毎日 2. 週に数回 3. 月に数回 4. ほとんど利用しない 5. 利用したことがない		
①国道16号	1 2 3 4 5	④埼玉新都心線 1 2 3 4 5
②国道463号	1 2 3 4 5	⑤外環道 1 2 3 4 5
③国道298号	1 2 3 4 5	
質問2 各路線について、利用目的を教えてください(複数選択)。(選択肢) 1. 通勤・通学 2. 通院 3. 家事・買物 4. 仕事(営業・運送等) 5. 観光・レジャー 6. 利用したことがない 7. その他(自由記述)		
①国道16号	1 2 3 4 5 6 7 ( )	
②国道463号	1 2 3 4 5 6 7 ( )	
③国道298号	1 2 3 4 5 6 7 ( )	
④埼玉新都心線	1 2 3 4 5 6 7 ( )	
⑤外環道	1 2 3 4 5 6 7 ( )	

質問3 各路線について、主な移動手段を教えてください(あてはまる番号すべてに○をつけて下さい)。(選択肢) 1. 自動車 2. 公共交通 3. バイク 4. 自転車 5. 徒歩 6. 利用したことがない

①国道16号	1 2 3 4 5 6	④埼玉新都心線	1 2 3 6
②国道463号	1 2 3 4 5 6	⑤外環道	1 2 3 6
③国道298号	1 2 3 4 5 6		

質問4 埼玉新都心線～東北道付近にどのような交通課題があると思いますか(1つ選択)。(選択肢) 1. そう思う 2. やや思う 3. どちらとも言えない 4. あまり思わない 5. 全く思わない

①顕著な交通渋滞が発生している	1 2 3 4 5
②交通事故が多発している	1 2 3 4 5
③さいたま市岩槻区、緑区等では救急搬送に時間を要している	1 2 3 4 5
④災害時に道路ネットワークの信頼性が低い	1 2 3 4 5
⑤企業立地や区画整理が進み、土地利用の高度化が図られている	1 2 3 4 5
⑥集客施設へのアクセス性が低い	1 2 3 4 5
⑦見沼たんぼ周辺は、通過交通と地域交通が錯綜している	1 2 3 4 5

質問5 質問4以外に考えられる課題はありますか(自由回答)。

質問6 埼玉新都心～東北道付近には、どのような道路機能が必要だと思いますか(1つ選択)。(選択肢) 1. そう思う 2. やや思う 3. どちらとも言えない 4. あまり思わない 5. 全く思わない

①交通渋滞がなく円滑に移動できること	1 2 3 4 5
②安全・安心に通行できること	1 2 3 4 5
③迅速な救急搬送を確保すること	1 2 3 4 5
④災害に強い道路ネットワークを構築すること	1 2 3 4 5
⑤効率的な物流を確保すること	1 2 3 4 5
⑥集客施設へのアクセス性を向上させること	1 2 3 4 5
⑦見沼たんぼ周辺地域の通過交通を減少させること	1 2 3 4 5

質問7 質問6以外に考えられる道路機能はありますか(自由回答)。

質問8 埼玉新都心線～東北道付近の道路整備や今後の方向性についてご意見をお書き下さい。

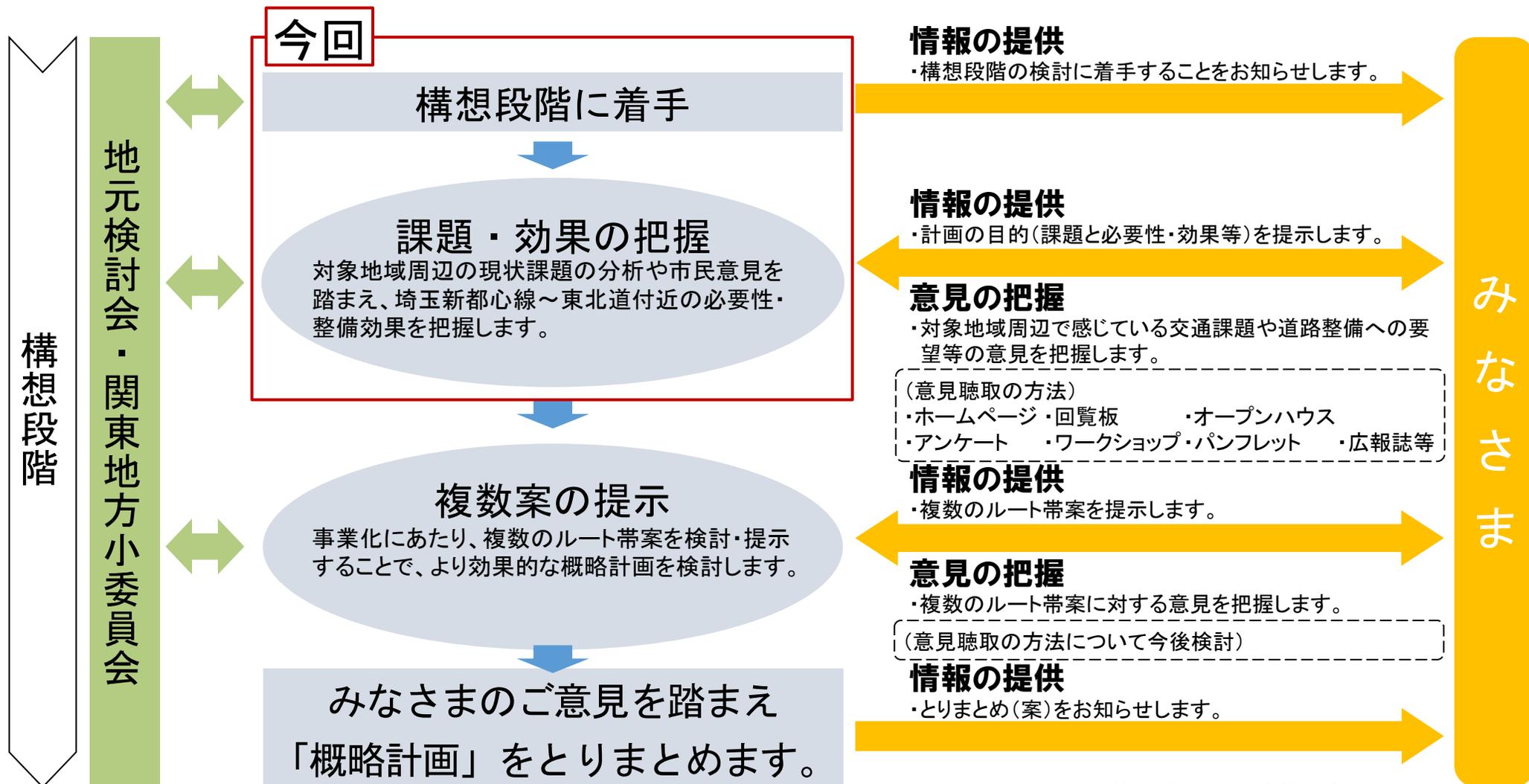
質問9 あなたにとって見沼たんぼのような存在ですか(自由回答)

ご協力ありがとうございました。

## 7. とりまとめ(案)

## 7. とりまとめ(案)

- 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の必要性・整備効果について、対象地域周辺の地域特性、交通課題等を沿線地域住民等に情報提供するとともに、対象地域で感じている交通課題や道路整備への要望等を把握する。
- 沿線地域住民等への意見聴取を実施する際には、見沼田圃を始め生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に考慮し、ホームページや、オープンハウス、ワークショップ等、様々な方法を活用して丁寧に情報を把握する。



※R5.2~3月に市役所等でパネル展を実施予定