

1. 開催日時:令和5年1月16日(月) 10:00~12:00
2. 開催場所:埼玉県 さいたま市役所 2階特別会議室
3. 出席者:別紙のとおり

4. 挨拶 山田副所長

国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所副所長をしております、山田と申します。

本日は年始のご多忙の中お集まり、ご出席を頂き誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り御礼申し上げます。

核都市広域幹線道路(埼玉新都心線~東北道付近)の検討会開催にあたりましてご挨拶申し上げます。

私からはこの会議の設立にあたりまして、これまでの経緯を話させていただきたいと思っております。国土交通省では、埼玉県中央地域の渋滞解消にむけて、平成26年7月に埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討WGを設置し、その後埼玉県の中央地域に加え、圏央道以南の検討エリアの追加に伴いまして、平成30年に埼玉県渋滞ボトルネック検討WGに名称を変更させていただいたところでございます。その中で埼玉県内の交通状況について整理を行って、南北方向・東西方向にそれぞれ規格の高い道路ネットワークを計画しまして、早期の具体化を図ることになりました。

これを受け、東西方向の効果的な対策の検討を進める場としまして、令和3年12月10日に国土交通省関東地方整備局、埼玉県、さいたま市、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社の5者におきまして、埼玉県東西軸道路検討会を設立致したところでございます。この検討会の取りまとめとしまして、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、人口集積が密な圏央道と外環道の東西方向の連携を強化する観点から、埼玉新都心線~東北道付近間を優先して概略検討を進めていくことになりました。

このような経緯を経まして、本日、核都市広域幹線道路(埼玉新都心線~東北道付近)地元検討会を設立し、今後の進め方などについて意見交換を行ないたいと思っております。

ご出席の皆様から忌憚のないご意見をいただければと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

【議事1:核都市広域幹線道路(埼玉新都心線~東北道付近)地元検討会の設立について】

久保田委員長)本日の議事は私の方で進行させていただきます。皆さんよろしくお願いいたします。

それでは、まず議事の1番、「資料1」の設立趣旨(案)と「資料2」の規約(案)について事務局から説明をお願いします。

事務局)まず、「資料1」の設立趣旨(案)についてでございます。

埼玉県の圏央道以南地域においては、市街地の慢性的な交通渋滞の緩和のため、道路のバイパス整備や右左折車線の設置による交差点改良などの渋滞対策、圏央道や外環道などの基幹ネットワークとなる自動車専用道路の整備が進められてきました。しかしながら、依然として慢性的な交通渋滞が発生しており、外環道(三郷南~高谷)開通後の交通状況の変化等に対応し、東西軸の道路交通の円滑

化が緊喫の課題です。一方、大型物流施設などの開発や区画整理事業や団地建替事業などの住居系開発が計画されており、今後も周辺道路において交通需要の増大が見込まれています。

こうした状況を踏まえ、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～東北道間を優先し、概略計画の検討(計画段階評価)を進めることを目的として、「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」を設立するものでございます。

つきまして「資料2」の地元検討会規約(案)についてご説明させていただきます。

こちらにつきましては主要な部分の説明をさせていただきたいと思っております。

まず第2条、目的でございます。検討会は、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～東北道間を優先し、概略計画の検討(計画段階評価)を進めるための指導、助言を行うことを目的とします。

第3条、検討調整事項でございます。検討会は、次の事項について検討と調整、検証を行います。(1)さいたま市周辺地域における交通状況、土地利用、道路網の課題把握、(2)当該地域における課題への対応方針の検討、(3)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ための検討、(4)当該地域における新たな道路網の必要性・効果の検討、(5)その他必要な事項、となります。

第4条、構成でございます。検討会の委員は、別紙の委員で構成します。

第5条、委員の任期でございます。委員の任期は、検討会での検討と調整、概略計画をとりまとめ、計画段階評価の手続きまでとします。

第8条、透明性の確保でございます。透明性の確保を図るため、委員等の氏名、会議の開催についてはあらかじめ公表するものとします。

第2項、審議については、原則として報道機関を通じて公開とします。ただし、個人情報等を一時的に取り扱う場合等、委員長が必要と認める場合には、非公開とすることができます。なお、委員等は非公開の事務を処理する上で知り得た秘密を他に漏らしてはならないこととします。その職を退いた後も、また同様となります。

第3項、会議に提出された資料等については、会議終了後、速やかに公表するものとします。ただし、個人情報等で公表することが適切でない資料等については、公表しないものとします。最後に、附則としまして、この規約は、令和5年1月16日から施行します。

以上でございます。

久保田委員長)ありがとうございました。皆様ご了承頂いたとのことですので、「資料1」、「資料2」それぞれ(案)を取り、発表させていただきます。

#### 【議事2:埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題について】

久保田委員長)議事2として、埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題の部分について、ご説明をお願いします。

事務局)以降の議事は「資料3」でご説明をさせていただきます。

議事2につきましては1ページから19ページまでとなります。以下資料の右上にページを付けております。次のページをご覧ください。

まず、目次構成です。1で地元検討会の進め方について整理をいたしました。2、3で交通課題につい

て整理をいたしました。4で道路の位置づけ、周辺地域の土地利用状況について整理をいたしました。5で地域の課題と期待される効果について整理をいたしました。6で今後の進め方として地域への情報発信と意見聴取の方法について整理をいたしました。最後に7として、とりまとめ(案)を整理いたしました。

次に2ページをお開きください。まず、地元検討会の進め方についてご説明します。

3ページをお開きください。核都市広域幹線道路の内容についてご説明します。

左の図で大きな赤丸が調査中となっている埼玉県内の核都市広域幹線道路になります。圏央道と東京外環道の間と並行するように位置しており、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されています。このうち、右の図で赤の楕円で示しております、さいたま見沼ICから東北道付近までを優先検討区間としており、ここを検討対象区間としております。

次に4ページをお開きください。これまでの検討経緯についてご説明します。

令和2年3月の埼玉県渋滞ボトルネック検討WGにおいて圏央道以南に必要な機能軸の検討を行いました。右上の図に緑色で示しておりますが、3本の機能軸を設定し、それぞれに規格の高い道路ネットワークの検討をすることといたしました。この3つの機能軸の内、東西方向の機能軸③、いわゆる核都市広域幹線道路になりますが、ここにつきましては詳細な検討を進める場を設けることとなりました。

これを受けまして、令和3年12月に国土交通省関東地方整備局、埼玉県、さいたま市、オブザーバーとして、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社にも参加して頂き埼玉県東西軸道路検討会を発足いたしました。ここでの議論の内容として、機能軸③のうち優先的に検討する区間を埼玉新都心線～東北道付近、求められるサービスレベルを多車線の自動車専用道路、概ねの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)としました。また、その他今後検討するうえでの配慮事項として、見沼田圃をはじめ生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮すること、さいたま市が中心となり、道路の必要性等について地域住民の理解が得られるよう積極的に取り組むこと、といった内容について議論いたしました。

本日の地元検討会ではこうした経緯を経て優先検討区間であるさいたま見沼ICから東北道間についてご議論いただきたいと思います。

次に5ページ目をお開きください。地元検討会の進め方についてご説明します。

本日は薄い青色で着色した部分の内、最初の構想段階に着手、その下の課題・効果の把握についてご議論いただくことを考えております。また、来年度以降には頂いた意見を踏まえながら複数案のルート帯について検討を行うなどして概略計画をとりまとめていきたいと考えております。その時々状況につきましては、地域の皆様へも広く情報発信を行うとともに地域の皆様からもご意見をいただきながら進めていきたいと考えております。

次に6ページ目をお開きください。ここからは埼玉県圏央道以南地域の交通特性、交通課題についてご説明します。

7ページ目をお開きください。まず道路網の整備状況についてご説明します。

埼玉県内の整備中の主な事業ですが、先ほど説明しました機能軸①②③の内、機能軸①に関連しまして、東埼玉道路の専用部と延伸を事業化しております。機能軸②に関連しまして、上尾道路と新大宮上尾道路を事業化しております。機能軸③に関連しまして、この図には記載していませんが、核都市広域幹線道路として検討していくところです。その他の道路として圏央道は県内すべて開通しておりますが、このうち東北道から東関道間は4車線化を事業中であり、久喜白岡JCT～幸手IC間までを今年度

に4車線化することを予定となっております。

次に8ページ目をお開きください。市街地形成と渋滞の状況についてご説明します。

埼玉県は昔から鉄道が道路より先行して整備され、鉄道沿線を中心に市街地が形成されてきました。道路に関しましては、図面の中で赤の点線で囲っておりますエリアを中心に既成市街地で多く渋滞が発生しており、右上の棒グラフを見ていただきますと埼玉県での混雑時旅行速度は全国ワースト4位となっております。

次に9ページ目をお開きください。昼間12時間平均旅行速度の状況についてご説明します。

圏央道以南での東西方向の国道は国道16号、国道298号、国道463号がありますが、このうち太い黒枠で囲っております①番の国道16号の狭山市内～川越市内、②番のさいたま市北区内～春日部市内、それから③の国道298号草加市内～三郷市内、④の国道463号の入間市内～越谷市内の広い範囲で速度低下が顕著となっております。

次に10ページ目をお開きください。外環道開通前後による東西方向の国道の交通状況の変化についてご説明します。

外環道は平成30年6月に千葉県内が開通し、湾岸道路まで繋がる高谷JCTまで開通いたしました。真ん中下段の開通後の比較表を見ていただきますと緑色で着色しました、平均旅行速度について、開通一年後の旅行速度に開通前と比べて約8%速度は低下しております。その下の渋滞損失時間を見ていただきますと、開通1年後の渋滞損失時間は開通前と比べて約1.2倍に増加しています。その傾向は開通2年後、3年後も同様です。外環開通後は、埼玉県内の東西方向の国道の速度低下が確認されている状況となっております。

次に11ページ目をお開きください。外環道開通による自動車専用道路の交通状況の変化についてご説明します。

右下の折れ線グラフは埼玉県内の外環道の平均旅行速度の変化です。開通前の旅行速度を青で示しておりますが、どの区間も時速70km以上となっております。これに対して、開通後の旅行速度は青以外の色で示しておりますが、いずれの区間も開通前の青色と比べまして速度が低下していることがわかります。その下の渋滞損失時間につきましては、開通前の青色に比べまして開通後の青色以外の色は増加していることがわかります。以上のことから、自動車専用道路も同様に外環道千葉県区間の開通によって速度低下が確認されている状況です。

次に12ページ目をお開きください。交通需要と交通安全の状況についてご説明します。

左の図の太い黒枠は今回の検討区間の周辺エリアとして東西は首都高埼玉新都心線と東北道、南北は圏央道と外環道に囲まれたエリアとなります。このエリアの人口密度は右の棒グラフで示したとおり、1km<sup>2</sup>あたり6,052人となっており、埼玉県平均の約3.2倍と人口密度が非常に高く、発生集中交通量も多いエリアとなっております。このエリアの死傷事故率は、埼玉県平均の約1.6倍となっており、交通事故の発生割合も高くなっています。

次に13ページ目をお開きください。物流施設の立地状況についてご説明します。

真ん中の図は、平成27年以降の物流施設の立地計画の位置を示したものです。広く面的に点在していることがわかります。これを道路の沿線別に集計してみたのが左の棒グラフとなります。国道4号の沿線をはじめ、東西方向の国道16号、298号、463号の沿線において、埼玉県平均を上回っている状況であり、物流施設の新規立地が多くなっております。

次に14ページ目をお開きください。人口の動向についてご説明します。

左上の棒グラフを見ていただきますと、いずれの国道沿線も人口が増加しています。真ん中の図を見ていただきますと、さいたま市内の国道463号線沿線という吹き出しが出ているこのエリアを中心に、赤いドットが多く見られ人口増加が顕著であることがわかります。東西方向の国道沿線や東部地区は子育て世代の流入を促す区画整理事業や団地建て替え事業といった住居系の開発が行われております。

次に 15 ページ目をお開きください。圏央道以南地域のうち、今回の検討対象地域埼玉新都心線～東北道付近の交通特性、交通課題についてご説明します。

次に 16 ページ目をお開きください。観光・商業の状況についてご説明します。

左の図を見ていただくと、緑の点線で囲まれたエリアが、さいたまスーパーアリーナや国際会議場、寺社仏閣、博物館等の集客施設が集中するエリアとなっております。右上の棒グラフを見ていただきますと、さいたま市の観光入込客数は年々右肩上がりの傾向となっております。なお、令和元年から令和2年に観光入込客数が大きく落ちているのは、コロナによる外出制限等の影響かと思われます。右上の円グラフを見ますと、緑の点線に囲まれたエリアへの観光入込客のうち約 39%が自動車を利用していることがわかります。もう一つの下の方の円グラフをみますと、来訪元は埼玉県内が約 38%、埼玉県外が約 20%となっています。この 2 つの円グラフからさいたま市外から緑の点線に囲まれたエリアに車で来訪される方が非常に多いことがわかります。右下の棒グラフですが、さいたまスーパーアリーナや埼玉スタジアムでイベントが開催される日は、例えば東北道の岩槻ICから緑の点線に囲まれたエリアに行くまでの平均旅行速度が約 17.7km/h となっており、通常の日と比べて主要道路の速度低下がさらに顕著な状況となっております。

次に 17 ページ目をお開きください。災害の状況についてご説明します。

近年さいたま市では、毎年のように住宅浸水や道路冠水などの風水害が発生しております。台風が年々頻発化、激甚化しており、直下型地震につきましても高い確率で発生することが想定されております。このような災害に対応するため、右の図のように防災拠点、災害拠点病院、広域避難場所があります。太い赤線が第一次緊急輸送道路を示しており、いろいろな色の丸で各種拠点を示しておりますが、さいたま市内に集まっていることがわかります。災害時に各拠点が効果を発揮するためには、太い赤線で示した第一次緊急輸送道路がネットワークとして繋がり、被災時には市外や県外からの応急活動などの通行機能を確保することが重要となります。

次に 18 ページ目をお開きください。救急医療の状況についてご説明します。

左の図をみていただくと、第三次救急医療施設がさいたま市内に 4 箇所、周辺の市に4箇所、計 8 箇所存在しています。右上の折れ線グラフをみますと、県内の救急搬送人員は毎年右肩上がりに増加しています。全国的な傾向として、今後も高齢化に伴い高齢者の搬送割合は増加すると予測されることから、救急医療の重要性が高まっております。そのような状況の中、左の図のグレーで示したエリアは現状として、第三次救急医療施設への救急搬送に時間を要するエリアとなっております。核都市広域幹線道路が整備された場合には、グレーのエリアをはじめ着色したエリアについても救急搬送時間の短縮に寄与するものと考えております。

次に 19 ページ目をお開きください。抜け道交通の状況についてご説明します。

下の棒グラフは今年見沼田圃内で交通量調査を行った結果です。見沼田圃周辺の生活道路は、平日の朝夕の通勤時間帯に交通量が多いようです。右上の円グラフは ETC2.0 で見沼田圃内を利用する交通の内訳を分析したものです。約 6 割は見沼田圃を通過しており、見沼田圃周辺を発着地とする地元的生活交通との錯綜が生じている状況です。さいたまスーパーアリーナや、埼玉スタジアム等でイベント

が開催される日は遠方からも含めて交通量が増加することが考えられますが、核都市広域幹線道路が整備された場合にはこうした交通が核都市広域幹線道路に転換される可能性も考えられます。

以上が議事2の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、交通課題となります。

久保田委員長)ありがとうございます。ビッグデータも使いながら多岐にわたって整理されて非常に分かりやすかったと思います。ではご質問ありますでしょうか。

深堀委員)ご説明どうもありがとうございました。委員長がおっしゃったとおり、多岐にわたる情報を整理していただいて課題が分かりやすい資料じゃないかと思いました。地域の方もこういった実感をお持ちの方が多様なことがデータに出ていると思います。

基本的には、課題の整理ということなので現状を整理されているということだと思いますが、見沼田圃への配慮を考えると、整備後の状況が今後どのように効果として見込まれてくるかということ地域に提供することも必要になると思います。

ルート帯と車線数等が具体的に決まってきたところでそういった情報提供をしていくのだと思いますが、課題の整理が多岐にわたっています。観光・商業・救急医療・災害等があると思いますが、道路整備の効果をとといった側面でごくまで実証的に示せるのか、その見込みと予定を教えてください。

事務局)ご質問ありがとうございます。ルート帯等の検討につきましては、来年度以降に検討していきたいと考えております。また、整備後の状況、効果につきましても、完全なルートとして設定できるわけではないですが、可能な範囲で検討できればと思っております。

久保田委員長)深堀先生がおっしゃったように、19 ページを例にとると、見沼田圃の抜け道の状況について、新しい道路ができたらどうなるのか、地元の皆さんは知りたいと思います。「長トリップの車は新しい道を利用して国道463号の交通は落ち着く、そして抜け道の利用者は国道463号に転換する、結果的に、見沼田圃の抜け道の交通はこれくらいになります。」というようなことが示せると地元の方にとってはわかりやすいと思います。従来の配分では抜け道の状況は分析できないのでどうやって予測するかという課題はあると思いますが、技術的に新しいチャレンジだと思うので検討いただきたいと思います。

事務局)ご意見ありがとうございます。検討させていただきます。

### 【議事3:核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)に求められる機能について】

久保田委員長)次の議事に進みたいと思います。議事3の求められる機能について、ご説明をお願いします。

事務局)それでは、次に議事3に関する説明をさせていただきます。

資料は 20 ページから 35 ページとなります。

21 ページ目をお開きください。核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の位置づけについてご説明します。

核都市広域幹線道路は、圏央道と外環道の間を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されています。一番左と真ん中の図ですが、関東地方整備局は令和3年7月に策定した関東ブロック新広域道路交通計画において、核都市広域幹線道路を高規格幹線道路に位置づけております。一番右の図になりますが、埼玉県・さいたま市は令和3年6月に策定した埼玉県広域道路交通計画において、県内の広域道路交通ネットワーク基本方針として、東西方向の道路網の強化や政令市や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、またそのための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おります。

次に 22 ページ目をお開きください。核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の周辺地域の土地利用状況についてご説明します。

23 ページ目をお開きください。自然環境の状況についてご説明します。

検討地域周辺には見沼田圃がございます。左の図の緑で示したエリアが見沼田圃でございます。東京都心から 20km から 30km 圏内に位置し、面積約 1,260ha の大規模な緑地空間です。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ます。

次に 24 ページ目をお開きください。見沼田圃周辺の市民活動についてご説明します。

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しています。左側の見沼田圃の歴史という年表をご覧くださいと、2011年には、「さいたま市見沼基本計画」を策定し、翌年にはその基本計画の着実な実施に向け、「埼玉見沼田圃基本計画アクションプラン」を策定しております。営農者や市民など、多様で多くの人々の関わりの中で、誰もがいつでも立ち寄れる見沼田圃とするために、新たな交流の場を整備することとして、2016年には「見沼・さぎ山交流広場」の運営を開始しております。「見沼・さぎ山交流広場」は会員 16 団体、サポーター29 団体から成り、誰もがいつでも立ち寄れる見沼田圃するため、農業、学習、交流等をテーマに様々な活動を行っております。

次に 25 ページ目をお開きください。検討地域周辺の土地利用状況として地下鉄7号線の延伸計画についてご説明します。

左の図で示した通り、現在東急目黒線、東京メトロ南北線、埼玉高速鉄道の浦和美園駅までが繋がっておりますが、今後の計画として地下鉄7号線の延伸計画がございます。先行整備区間としては浦和美園駅から岩槻駅まで将来的にはその先、蓮田駅までの延伸が計画されております。赤線の中に中間駅という記載がありますが、さいたま市では令和4年度に地下鉄7号線中間駅まちづくり方針有識者会議を開催し、中間駅周辺のまちづくり等の検討を進めています。核都市広域幹線道路と地下鉄7号線の位置関係については、左側の図面の延伸位置図に記載した通りですが、地下鉄7号線の延伸に伴い、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ます。

次に 26 ページ目をお開きください。次に交通拠点の機能強化に関する検討状況についてご説明します。

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」となっております。また、大宮駅は平成28年3月に策定された「首都圏広域地方計画」において、「東日本の玄関口」として位置づけられています。その一方で高速バスの乗降場は駅の西口と東口に点在しており、乗

客は路上での乗降や歩道上の荷下ろしなど乗降環境や鉄道との乗り換えの利便性に課題がある状況です。そのため、現在関係機関と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て、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となっております。

次に 27 ページ目をお開きください。検討対象区間の土地利用についてご説明します。

次に 28 ページ目をお開きください。検討区間全体、さいたま見沼ICから東北道付近の土地利用の概要をご説明します。

環境の視点で見ますと、黄色で示した見沼田圃、また見沼田圃の周りにある水色で示した斜面林をはじめ、見沼田圃自然公園、さぎ山記念公園、みどりのトラスト保全第1号地などが点在しております。また見沼代用水東縁や見沼くらしっく館等の見沼田圃に関係する文化資源が存在します。見沼田圃以外のところでは、幼稚園から大学までさまざまな教育施設や病院、寺社仏閣などの文化資源や公共施設が点在しております。次ページ以降でもう少し詳しく土地利用の内容についてご説明いたします。

次に 29 ページ目をお開きください。このページからは拡大した航空写真となります。

右上の図の赤枠で囲った範囲を拡大した航空写真となります。このページはさいたま新都心駅周辺で、東西方向に伸びる緑色の線、高速埼玉新都心線ですが、これについては現在与野JCTからさいたま見沼ICまで暫定2車線で開通しています。構造につきましては、与野JCTから新都心西IC間は高架構造、新都心西ICから新都心IC間は地下構造、新都心ICからさいたま見沼IC間は高架構造となっています。土地利用につきましては、与野JCTから新都心周辺は高密度な市街地となっています。その東側には見沼田圃が広がっています。

次に 30 ページ目をお開きください。さいたま見沼IC付近の区間は、東西に見沼田圃の田園地帯が広がっており、芝川が併走しています。さいたま見沼ICから図面の右側に南北に走る加田屋川付近までは、田園地帯と台地が入り組んでいます。見沼田圃の周りには、文化資源、文教施設、病院寺社仏閣等が点在しています。

次に 31 ページ目をお開きください。この図は東北道岩槻IC周辺についてです。図面の真ん中を南北に走る東北道は両側に国道 122 号が併設された構造となっております。同じく図面の真ん中あたりに並行して南北に走る綾瀬川、上には水田地帯が広がっていて、一部では、ほ場整備事業を実施中です。東北道より東側では先ほどご説明しました地下鉄7号線の延伸計画がございます。

次に 32 ページ目をお開きください。東北道浦和料金所付近についてです。浦和美園駅、それからもう少し北に行きますと埼玉スタジアムが存在しています。東北道より東側については地下鉄7号線の延伸が計画されております。見沼田圃の周りには文化資源、文教施設、寺社仏閣等が点在しております。このページまでが検討地域周辺の土地利用の説明となります。

次に 33 ページ目をお開きください。ここから先の2枚は課題と期待される効果ということで、これまで説明した内容を整理したものです。

次に 34 ページ目をお開きください。

渋滞についてですが、埼玉県は全国的に混雑時旅行速度が低く、特に東西方向については外環道をはじめ渋滞が増加しております。事故についてですが、地域の死傷事故率は埼玉県平均に比べ、約1.6倍となっております。医療連携についてですが、灰色で着色したエリアは第三次救急医療施設への救急搬送に時間を要しております。災害についてですが、防災拠点が集積する埼玉中心部と東北道を結ぶ東西方向のネットワークが脆弱な状況です。企業進出・人口増加については、東西方向の国道の沿線



では物流施設の新規立地動向は埼玉県平均を上回っており人口密度も増加しております。観光については、さいたま市の観光入込客数は増加傾向にあり市外から車で来訪される方が多く、さらに集客施設でイベントが開催されると市内の旅行速度は大きく低下します。生活環境については、見沼田圃周辺の生活道路では、通勤・通学時間帯に抜け道として利用する交通が多く、生活交通との錯綜が生じております。このように検討対象区間の現状を改めて7つの項目として整理いたしました。

次に35ページ目をお開きください。

先ほどの7つの項目の現状についてそれらを縦に並べてそれぞれの課題とまたなぜその課題が発生するのか原因をまとめたものとなります。それらの課題に対して、核都市広域幹線道路が整備されることにより期待される効果として右側に5つ青で記載しました。例えば、一番上の渋滞という現状に対しましては、核都市広域幹線道路が整理されることにより幹線道路の渋滞緩和という効果が期待されるという整理になっております。同じように、核都市広域幹線道路の整備により期待される効果といたしまして幹線道路の交通事故減少、救急医療施設への搬送時間短縮、災害時における機能・安全性の確保、地域経済および観光の活性化生活環境の向上という5つをあげております。

以上が議事3の説明となります。

久保田委員長)ありがとうございました。ただいまの議事について質問等、ございますでしょうか。

深堀委員)いろいろな機能として必要なことをまとめてあるということで、これも先ほどの課題の整理と同様、情報がよく整理されていてわかりやすいと思いました。資料の中にもありましたとおり、見沼田圃地域の自然文化資源への影響は、地域の方も非常に多く心配される方もいらっしゃるのではないかと考えています。逆に、影響が及ぶものに対して、どういった対策をとるか、対策の中からのどのようなメリットが生まれるかを整理し、自然や文化資源に関してどのようなことができるかということを示していくことが非常に重要だと思っております。それに関連して、農業と景観、環境に関する懸念事項、期待できる効果について述べさせていただいたと思っています。

農業についてですが、自然文化資源としての見沼田圃に対して、地域の団体の方が配慮するよう努力している根幹にあるのは、元々見沼が歴史的な農業の地域であり、農業を次世代に継承するため、農業を専門にされない方が、農業支援する営農の活動を努力している現場であるということです。そうした農業に対する環境配慮が、行政の中でどこまでできるのかが1つのポイントになると思っています。特に、加田屋地区は北側のエリアになりますが、さいたま市さんの方でも加田屋地区の整備計画を検討されていると思いますが、その中では、火葬場の建設に対応した公園整備と、その地区の営農支援とか、農業体験支援を頑張っていこうと打ち出しているエリアがあります。周辺の農業に対する配慮を検討することが課題だと思っております。

次に景観について述べさせていただきます。見沼田圃の市民活動ということで、28ページの地図の中でも整理されていますが、見沼田圃周辺は景観資源として様々な重要なものが多く、密度高く分布している状況にあります。その中でも、特に地域の方が重要視しているのは、斜面林と見沼代用水と低地の農地の環境、農支環境が三位一体で構成される景観です。さらに加えて言うのであれば、台地上の東縁と北側のエリア、さいたま市さんの見沼田圃の基本計画で言いますと、ふるさとエリアには、見沼田圃の里山としての生活環境の地域があるので、先ほどの斜面林代用水と低地農業と里の環境を一体として考えることが非常に大切です。

28 ページの地図の中でも、みどりのトラスト第一号地が規範的なところになります。以前に、代用水自体が埼玉県の事業で、東京に水を送るので、護岸をコンクリート化するといったときでも、ここの 1.1km 部分だけは護岸を保全したいということで、非常に原風景にこだわっている場所が東縁の中心にあります。そういった景観のモデルとなるところは、なかなか史跡として指定されているものではなく、ルートの計画においては慎重に配慮していただきたいと思います。

ふるさとエリアより南側には、まだあまり知られていない里地としては驚くほどの原風景に近いような、谷戸の里地と環境が分布している状況も東縁等の要素が密集している箇所にあるので、地域の方々は非常に大切にされています。ルート帯や構造形式の検討でも配慮すべきことだろうと思っています。地域の景観として、構造が検討されるときにも、景観への影響を最小化するために、景観デザインを優先順位の高い項目として検討頂きたいと思います。

次に環境についてです。ただ環境というよりも、この路線の地元検討会ですので、地域のまちづくり、地域づくりに貢献するインフラという視点で、道路単体の整備ではなく、先ほど整理されていた防災や自然環境、景観のことも付け加えて、多目的に整備する発想を入れていただきたいと考えます。

過去の事例の一つとして、埼玉新都心線のさいたま見沼ICまでの区間は暫定的に整備された区間で、その高架下にはビオトープが整備されています。当時は先進的だったと思いますが、道路の影響をミチゲーションという考え方で、環境の緩和、代償として整備されたビオトープがあります。関係者に話を伺うと、見沼田圃周辺の土地が耕作放棄や私的な土地利用で劣化している中で、相対的にビオトープの自然の質が高く維持できるのではないかという声を聞いています。道路事業と伴って整備された自然再生のエリアが、見沼田圃の環境の一つのモデルになる可能性を過去の路線が示していると思います。一つの多面的な価値としては、道路整備のなかで自然再生を伴うような土地を併せ持つようなインフラとして考えるということではないかと思っています。かつての路線は、照明の配置や、ビオトープの再生や環境緑地の農業への配慮ということを挙げていました。

これからの路線でもそのような発想を考えるのであれば、橋梁構造の部分等は地域を分断するような整備ではなく、地域に貢献する土地として自然再生や農業支援のための利便施設や、備蓄や加工など様々なことができる施設等の、地元住民が必要としている施設を設けていくべきだと思います。地域周辺の見沼に貢献する施設等を含めて検討し、過去のインフラの整備を継承することは大切だと思います。

最後に防災についてです。以前の新都心線の地下に調節池を設けるというような、防災の機能を空間の中に併せ持つことが重要です。さいたま市さんの方でも周辺に防災をテーマにした公園等の整備がありますが、現状の首都高ビオトープは閉じた空間になっているので、今も地域連携・地域と共生することが課題だと考えています。周辺の公園・農地・緑地等で連携するような開放的な土地を高速道路の整備というのは最先端の取り組みをすべきだと思っており、COP15 や 30by30、自然共生サイト、里地里山、企業が保有する土地で再生を試みるということ、国を挙げて目標に迫っていくことが求められる時代でもあるため、今回の道路インフラというのは道路単体の目的ではなく、ハイブリッドに機能を持ったインフラとして、整備する必要があると思います。

さいたま市さんも国土交通省のグリーンインフラという施策にのって、グリーンインフラを強力に打ち出すということを緑の基本計画でも検討しています。この情勢を踏まえて、高速道路事業の中に地域に貢献する土地や施設を併せて整備することを「求められる機能」として期待したいと思います。

久保田委員長)ありがとうございます。事務局から何かありますか。

事務局)ご意見ありがとうございました。

農業・景観・環境こういった視点から様々なご意見をいただきました。今後検討させていただこうと思います。

久保田委員長)そのほか如何でしょうか。

日原委員)私は、自然の観点から発言させてもらおうと思います。非常に詳細に航空写真とか多岐にわたって調べていただいたと思いますが、28 ページに「自然:斜面林、貴重な動植物」と書いてあるところに関しては、より詳細に見ていく必要があります。これらの情報は、平成22年3月の見沼田圃の自然環境調査のようにすでにあると思います。その後、さらに行われているのかもしれませんが、平成22年時点で 143 科 752 種の植物種が確認されており、その内重要な植物種として、30 種が確認されているという情報もありますので、30 種がどういう場所にあるのかを確認して頂きたいです。

動物につきましても、非常に多岐にわたる様々な動物がおり、既存の資料である程度分かると思うので、生態系にどのような影響があるのかを調べて頂きたいです。貴重な動植物だけでなく、この見沼田圃と斜面林一つで生態系を作っているの、何処かを迂回したことによって全体に影響が及んでしまう可能性があります。検討の際は、そのような視点も持って頂きたいです。

景観の問題も非常に気になっておりまして、道路を通すことによって景観に影響を与えるのではないかと考えています。シミュレーションでそこに道路が通ったらどのように見えるのかという情報を作って頂き、住民の皆さんに提示されると、皆さんイメージがされやすくなると思います。

事務局)ご意見ありがとうございました。動植物に関しましては、貴重な動植物以外の生息環境などを文献調査や関係機関から情報収集をしながら、今後の検討を進めていきたいと思っています。景観に関しても道路ができた場合のイメージ図やモニタージュを作成し、道路ができたらどういった景観になるかというのを、地元の方に分かりやすく説明できるような方法を考えていきたいと思っています。ありがとうございます。

久保田委員長)35 ページで期待される効果をまとめていただいています、まさにその通りだと思います。加えて、新しい道路にはさいたま市、埼玉県を超え、都市の構造を変えるような能力を持っていると思います。例えば、さいたま市の中で言うと、これから中間駅が出来ていくであろうと期待されますが、その辺りのまちづくりやさいたま市内のまちづくりとどうやって連携していくのかを考えると非常に大きな可能性を含んでいます。本路線は大宮新都心や浦和エリアと副都心である美園との結びつきを強くする力を持った道路です。都市構造を変える力というのは、一番大きな効果だと思います。

さらに、このエリアを超えて長期的な視点でさらに東・西を考えたときに、埼玉県の県土構造は激的に変わるため、本路線は東側西側のそれぞれの主要都市とさいたま市を強く結びつけるような力の持った道路になると考えます。

都市構造が変化することを定量的に説明するのは難しいが、少なくとも所要時間がこのように短くなると整理することは出来ると思うので、そういう効果を強調して記載していただきたいと思っています。

#### 【議事4: 構想段階の進め方(案)について】

久保田委員長) 議事4の構想段階の進め方(案)の説明をお願いします。

事務局) 最後の議事4についてご説明をさせていただきます。

資料は 36 ページから 46 ページになります。まず、地域への情報発信と意見聴取についてご説明します。

37 ページ目をお開きください。今後の核都市広域幹線道路について地元の皆様とどのような方法で情報発信や意見聴取をすべきか、コミュニケーションの方法についてご説明します。

コミュニケーション方法としては、一番左側の一列目に記載しました、周知方法、アンケート、オープンハウス、ワークショップで企業等ヒアリングを検討しています。①のアンケートにつきましては、検討区間であるさいたま市見沼区、緑区、東区の住民から無作為抽出させていただきまして、調査票を郵送し、返信はがきで回答を回収したいと考えています。さいたま市以外の地域でも、周辺 PA や SA、道の駅などを活用して、そこを利用される方への聞き取りアンケート、web アンケートを行いたいと考えています。②のオープンハウスについては、区役所や集客施設等での実施を予定しております。③のワークショップについては、公民館等での実施を予定しています。④の企業等へのヒアリングについては、首都高速道路埼玉新都心線から東北道付近の利用が想定されるような企業や関係団体へのヒアリングを行うことを考えております。

次に 38 ページ目をお開きください。前のページでご説明しましたコミュニケーションを行う場合に、事前にどのようにそれを周知するかという周知の方法についてご説明します。

ポスター、パンフレット、広報誌については、さいたま市役所等での掲示や地域の皆様への全戸配布を行う手法により周知することを考えております。地元新聞やホームページ、SNS、ラジオ、デジタルサイネージ等多様なツールを活用しながら周知することを考えております。

次に 39 ページ目をお開きください。オープンハウス、ワークショップの概要についてご説明します。

オープンハウスとは、住民から様々な意見を抽出するための対話形式による説明会です。事業概要や地域の現状等を示したパネルやチラシを用いて、地域の皆様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想いを聞き取らせていただくことを重視しています。また、アンケート調査票を施設に常設し、回答していただくことを考えております。開催場所や回数については今後検討していきます。下段に記載しましたワークショップですが、これは地域の皆様からよりさまざまな意見を抽出するための会議形式による説明会です。事業概要や周辺地域の現状等を示して、地域の皆様で御議論いただき、地域の課題やニーズを把握していただくことを考えています。

次に 40 ページ目をお開きください。このページからは実際に意見聴取で配布する資料や質問票の案をご説明します。

左側に質問票の概要を示しております、右側が実際の質問票となります。このページは最初に調査の趣旨や調査対象箇所を示して、併せて今後の手続きの流れを記載しました。

次に 41 ページ目をお開きください。核都市広域幹線道路埼玉新都心線から東北道付近の現状について提示することを考えております。記載内容は本日の検討会で示した内容としております。

次に 42 ページ目をお開きください。ここからが質問内容となります。まず質問の①では、現在の東西方向の主要道路である国道16号、国道463号、国道298号、埼玉新都心線、外環道の利用の頻度について伺います。質問の②ではそれぞれの路線についての利用の目的について伺います。

次に 43 ページ目をお開きください。

質問の③では東西方向の主要道路それぞれの移動手段について伺います。質問の④では埼玉新都心線から東北道付近の交通課題について思うことを5段階に伺います。例えば、左下に置いております、質問4の項目1であれば、自動車の交通量が多く、顕著な渋滞が発生しているということについて、そう思うか思わないか、を伺う質問となっています。同様に、そこから先の②から⑦の質問では、これまで現状で示しましたが、この項目について、そのように思うか、思わないか、を伺う質問となっています。質問の⑤では、その他のことで皆様が感じている課題について何かあれば自由回答で伺います。質問の⑥では、埼玉新都心線から東北道付近に必要な道路の機能や役割について、7つの項目を伺います。質問の⑦ではその他のことで、道路に必要な機能役割について自由回答で伺います。質問の⑧では埼玉新都心線から、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自由回答で伺います。質問の⑨では見沼田圃に対する思いについて何か想いがございましたら、自由回答で伺います。

次に 44 ページ目をお開きください。これは返信用はがきのイメージです。前のページで示した質問に対する回答を質問事項に記入していただき、ポストに投函していただくことを考えています。

次に 45 ページ目をお開きください。最後に本日の地元検討会資料をとりまとめ案についてご説明します。

46 ページ目をお開きください。本日の検討会では構想段階に着手したこと、埼玉新都心線から東北道付近の課題及び効果についてご議論いただきました。赤枠で「今回」と示しましたところを本日ご議論いただいております。今後の進め方としましては、リード文に記載しましたとおり、核都市広域幹線道路埼玉新都心線から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、交通課題等を沿道地域の住民の皆様幅広く情報提供するとともに、対象地域に感じている交通課題や道路整備へのご意見や要望を把握致します。沿道地域周辺の住民等への意見聴取を実施する際には、見沼田圃をはじめ、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、丁寧に情報を把握していこうとと考えております。

久保田委員長)ありがとうございます。質問、ご意見ありますでしょうか。

日原委員)何回か情報提供して意見の把握をするということなのですが、今回の計画の目的を提示して、情報提供としては複数のルート帯案を提起するということまで行ってしまい、ルート帯に関してはこちらで決めて提示するということになるのでしょうか。また、そのルート帯に対しての希望を今回調査するということまではやらないのでしょうか。つまり、次回住民の声は無しにルート帯を作って、それを提示されるということでしょうか。

事務局)ご意見ありがとうございます。今後、オープンハウスやワークショップ等様々なところで皆さまから意見を広く伺って、そうした意見を参考にしながら複数のルート帯複数こちらの方で提示するという流れを考えております。

日原委員)今回の質問項目だと、ルート帯に対する具体的な意見、希望が聴取されてこないような気がします。今の質問だと自由意見で書いていただくということだと思うが、そこで情報が集まってこないと情報が収集できないと思います。

事務局)ありがとうございます。先生がおっしゃるとおり、自由意見欄で出てきたところを参考にするということと、オープンハウスやワークショップで直接顔を合わせて様々な話を伺う場でご意見があればお聞かせいただくことを予定しております。

日原委員)対面の場ではそういうところが重要となってきます。皆さんの思い入れや具体的なお話を直接伺うのがよいと思います。

久保田委員長)ありがとうございます。これからのロードマップが分かりにくかったと思います。46 ページの赤い枠が今日のところですね。第2回はこういったタイミングで開催されるのでしょうか。

事務局)今回、赤枠で困ったところをご議論いただきましたが、今日頂いたご意見なども伺いまして今後情報提供を地域の皆様やいろいろな方を対象にさせていただきます。また、意見を収集することを今後考えております。こういったことを経て、頂いたご意見を参考にしながら、複数のルート帯の提示を次回以降にご議論いただいて、頂いた意見等も含んだルート帯を皆様に対して提示して行く流れを考えております。

久保田委員長)このあたりに重要なものがあるなど、対面のオープンハウスなどで意見が揉まれるということですね。

深堀委員)先生方が言われたことを丁寧に把握していただくことが重要だと思っております。資料に出ていない大切な資源がたくさんあり、それに関わる地域の方が努力されています。そういったものはやはり面と向かって対話から引き出すような手法が必要だと思います。それぞれの活動されている団体についての情報を把握していただいて、こういった資源を重視しているのか、路線に対する位置の問題を含めて、インタビュー、ワークショップ等で丁寧に引き出すことをやっていただきたいと思っております。

先ほど、自然や文化遺産のほかにも地域の課題として多岐にわたって整理されていますが、アンケートでは限られたことしか聞いていないです。自由回答もありますが、紙面が少なくなっています。全体として求められる機能や、概要を掴むためのアンケートをやっていただくのと、ワークショップなどの直接対話だけでなく、項目別により丁寧に聴取する別のスタイルのアンケートを取ってもいいのではないのでしょうか。

景観でも、一般の方はシミュレーションで将来どのようになるのを見ないと答えられないと思います。今回は非常に多岐にわたる問題があるということ、保全すべき対象についても埼玉県やさいたま市にとって、また、地域の方の中には世界遺産級の重要度を持っていると考える方も多くいらっしゃいます。そのような地域の課題を扱う意見聴取や、将来のイメージを視覚的な情報を用いながら提供してほしいと思います。

また、どういう対策を期待するのかについてもワークショップで丁寧に聞いてほしいと思います。インフラについても埼玉県やさいたま市と連携して土地を上手に道路と合わせてビオトープや農業支援の場を作るというのもワークショップでそのような議題を設けて議論してみるなど、色々工夫することを期待します。

事務局)日原先生、深堀先生からのワークショップ等での直接対話の重要性を認識しました。頂いたご意見を踏まえて、検討を進めさせていただきたいと思います。

日原委員)オープンハウスやワークショップに、いろいろな方が集まってくださるのを期待するのも良いのですが、見沼・さぎ山交流ひろばなど、既に運営されている団体に直接働きかけてお話を伺ったり、意見を交換したりするのも重要なことかと思えます。

事務局)オープンハウスやワークショップとは別に見沼・さぎ山交流ひろば等、保護活動されている団体を中心に個別で話していくことを考えております。

久保田委員長)地元の方にも分かるようなロードマップを作成し、複数案を提示する第2回がいつ頃開催なのか、地元の方がどのタイミングで、どのようなアクションを起こさなければならないのかが分かるようなロードマップを作成し、検討会と地元の方に共有し、進めていくことが大事だと思います。このようなことは丁寧に進めていってほしいと思います。

久保田委員長)以上で、一通りご議論いただいたことになりましたが、全体を通して何かありますでしょうか。それでは、本日は非常に重要なお指摘をいただきましたので、ご指摘の内容を踏まえて進めていただきたいと思います。今後、多くの関係者と調整しながら検討を進めていただければと思います。それでは私の進行は以上とさせていただきます。

事務局)お忙しい中、長時間にわたりご検討いただきまして、ありがとうございました。本日の会議資料及び議事内容につきましては、近日公開予定の核都市広域幹線道路ポータルサイトに掲載させていただきます。以上をもちまして、核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)地元検討会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

以上