

第 3 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

— 参考 —

令和7年8月4日

周辺地域の土地利用状況について	2
1. 自然環境	3
2. 見沼田圃周辺の市民活動	4
3. 地下鉄7号線の延伸計画、中間駅周辺のまちづくり	5
4. 産業集積拠点	6
5. 大宮駅西口交通結節点事業	7

周辺地域の土地利用状況について

- 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、その保全を通じて県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通し等を考えると、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。

2. 周辺地域の土地利用状況(見沼田圃周辺の市民活動)

令和5年1月16日 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)
第1回 地元検討会資料一部抜粋

- 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



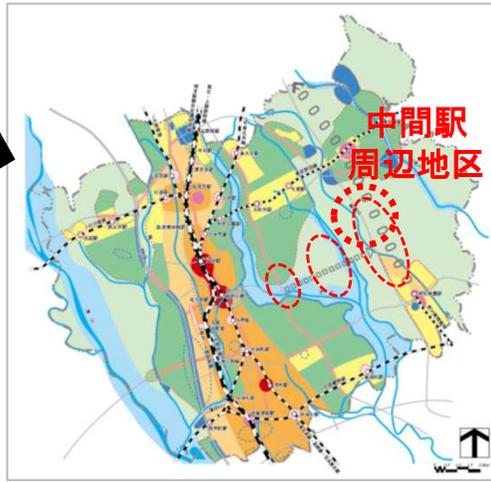
- 地下鉄7号線は、平成28年4月の交通政策審議会答申に位置づけられ、先行整備区間として浦和美園駅～岩槻駅までの延伸が、将来的には蓮田駅までの延伸が計画されている。
- また、さいたま市では中間駅周辺のまちづくりの方針を策定するにあたり、「地下鉄7号線中間駅まちづくり方針有識者会議」が令和7年度に開催、検討されている。
- 道路網や公共交通網の発達等、さいたま市域の更なる利便性向上により、地域開発や人口定住が促進されることが想定される。

■地下鉄7号線の整備計画

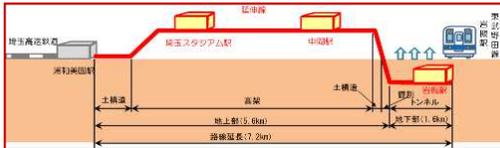
地下鉄7号線延伸事業の概要



【延伸位置図】



【縦断図】



■中間駅周辺のまちづくり

●土地利用配置方針・基盤整備イメージ

- 緑を保存する土地利用: 地域資源である緑地をできるだけ保存するために、緑豊かな公園整備や既存敷地内の緑や周辺農地を活かした土地利用を促進します。
- 身近な生活施設: 商業施設、子育て施設、福祉施設等生活関連施設については、利便性を考慮しながら、複合施設として集合住宅の低層階等に配慮します。
- 安全な交通ネットワークの確保: 安全性を確保しながら利便性の高い交通ネットワークを構成します。
- 地区の特性を活かした産業の誘致: 白目大学の健康医療分野や周辺地区の特性を活かしながら産業の誘致をはかります。
- ゆとり居住街区の形成: リモートワークや小商いなどができる、フレキシブルなゆとり住宅街区を形成します。
- ウォーカーブルなオープンスペースの創出: 歩行者優先の動線と併せて、ウォーカーブルで居心地の良いオープンスペースを確保します。
- 産学公民連携による地域ブランドの向上: 白目大学と新旧住民で連携した取組に取り組みすることで「大学街」としての地域ブランドの向上をはかります。

●中間駅周辺まちづくりの規模

中間駅周辺まちづくりの規模は、この周辺土地利用状況や近年の駅周辺開発の事例、周辺住民・民間事業者ニーズなどを踏まえ、中間駅を中心に徒歩圏の範囲を基本とし、最大120ha程度の広さで、定住人口10,000人程度の規模とし、今後検討を深度化する。

※今後、現地調査や地元意見聴取などにより、精査していくことが必要。

4. 周辺地域の土地利用状況(産業集積拠点)

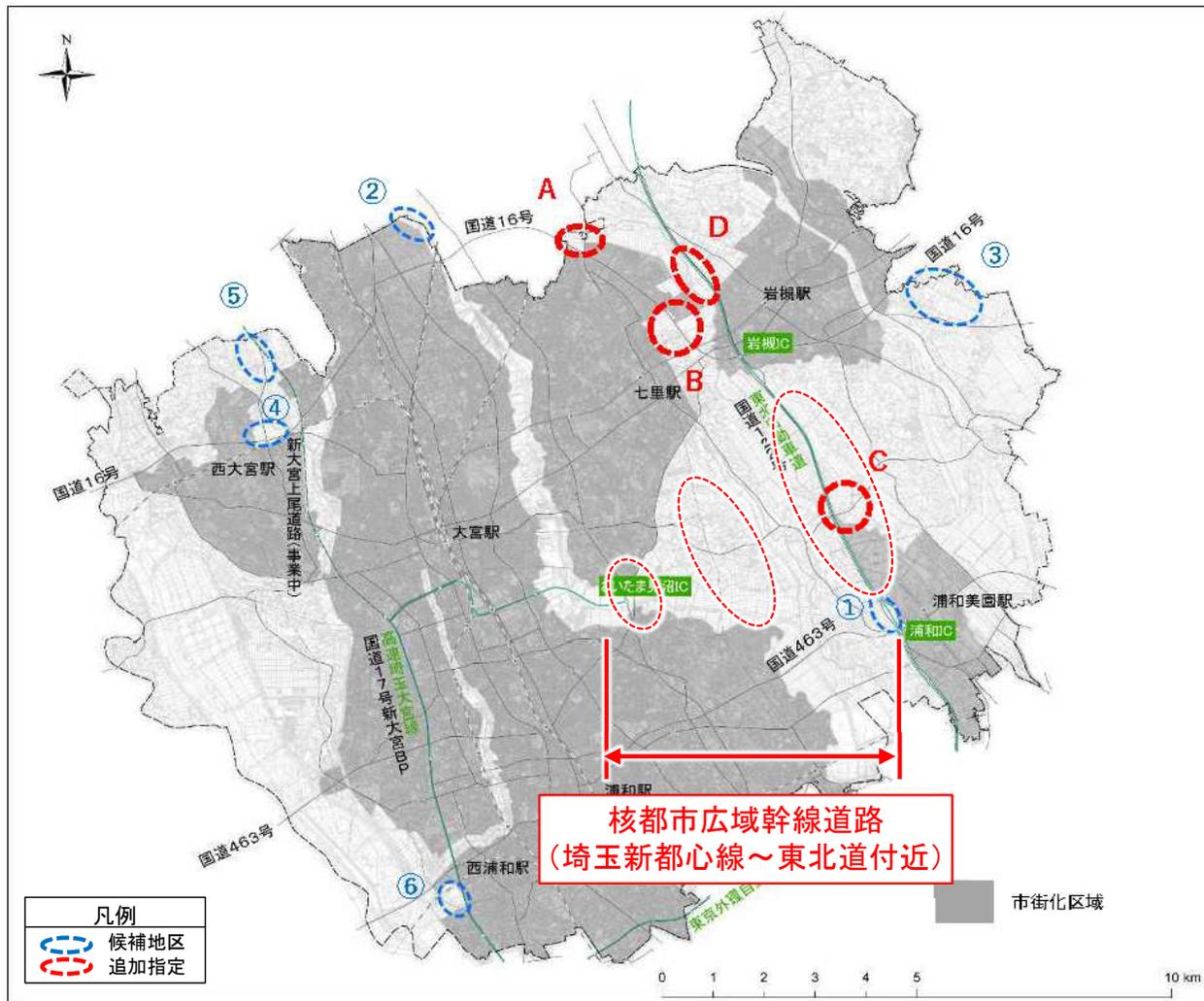
- さいたま市では、「さいたま市産業立地基本方針」に基づき、「財政基盤の強化」「雇用機会の創出」「地域経済の活性化」を図るため、交通利便性などの立地優位性を生かし、「まもり」「まねいて」「そだてます」を活動テーマに積極的な企業誘致を展開。
- 平成30年に6か所(①～⑥)の産業集積拠点候補地区が公表され、令和7年に4か所(A～D)が新たな産業集積拠点候補地区として追加指定。
- 新たに追加指定されたC笹久保地区(岩槻区)は核都市広域幹線道路(優先検討区間)の検討範囲に位置している。

■産業集積拠点候補地区

番号	候補地区名	公表
①	浦和 I C 西側地区 (緑区)	平成30年公表
②	吉野原工業団地東側地区 (北区)	
③	川通地区 (岩槻区)	
④	首都高北伸・宮前地区 (西区)	
⑤	首都高北伸・清河寺北地区 (西区)	
⑥	田島地区 (桜区)	
A	丸ヶ崎地区 (見沼区)	追加指定 令和7年公表
B	宮ヶ谷塔地区 (見沼区)	
C	笹久保地区 (岩槻区)	
D	国道 1 2 2 号延伸地区 (岩槻区)	

※ A～Dの候補地区名は仮称

■位置図

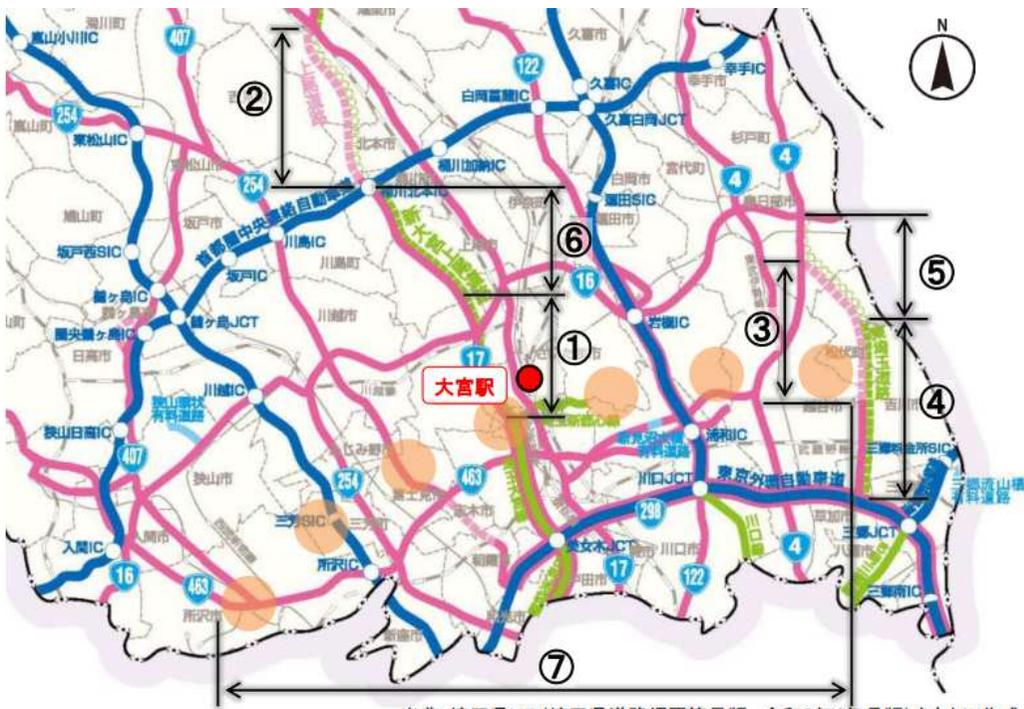


5. 周辺地域の土地利用状況(大宮駅西口交通結節点事業)

令和5年1月16日 核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)
第1回 地元検討会資料一部抜粋

- 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)



■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



5. 周辺地域の土地利用状況(大宮駅西口交通結節点事業)

- 『大宮駅』と計画中的『核都市広域幹線道路』の結節により、『大宮駅』を經由して、東日本・首都圏各地へのシームレスな移動を可能とする。
- 首都圏の都市構造を『東京一極集中型』から『対流型首都圏』への強化に寄与する。

現状：『東京一極集中型』

- ・人・モノが東京都心に集まる
- ・環状道路(外環、圏央道)の主な目的は都心の通過交通の迂回

将来：『対流型首都圏』

- ・大宮駅経由で、東日本・首都圏各地へ移動できる
- ・業務核都市(郊外の大きな都市)を広域的に連結

