

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
議事録

1. 開催日時: 令和7年8月4日(月) 10:30～12:20

2. 開催場所: ソニックシティ 6階 602会議室

3. 出席者: 別紙のとおり

4. 挨拶 長谷川室長補佐

第3回核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)地元検討会を開催いたします。本日進行させていただきます、事務局のさいたま市建設局土木部広域道路推進室の長谷川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、会議の資料を確認させていただきます。議事次第、出席者名簿、資料1 検討会規約、資料2-1検討会資料本編、資料2-2検討会資料参考、資料3さいたま市建設局からの報告。資料番号はありませんが、久保田委員長からご提示をいただいております、「公共交通インフラとしての高速道路―核都市広域幹線道路の意義拡大」の資料。以上でございます。

それでは、議事次第に従いまして、進めさせていただきます。

委員の紹介に移ります。今回の検討会で、新任委員の就任についてご提案がございます。委員の追加、変更は、本地元検討会の規約第4条に基づき、検討会の承認を受けることとなっておりますので、新任の委員候補の皆様のご紹介に先立ちまして、第2回から継続となる委員をご紹介しますと思います。本来であれば、皆様からご挨拶をいただきたいところではございますが、お時間に限りもございますので、大変恐縮ではございますが、お名前による紹介のみとさせていただきます。名簿の順に沿って、委員の皆様をご紹介しますと思います。

埼玉大学名誉教授・久保田委員長、埼玉大学大学院理工学研究科教授・日原委員、埼玉大学大学院理工学研究科准教授・深堀委員、さいたま市建設局土木部広域道路推進室室長・瀬庭委員。

新任委員候補の皆様のご提案をいたします。大森法律事務所・大森弁護士のご紹介になります。核都市広域幹線道路の検討の具体化に向けて、これまでより一層、沿線地域の周辺環境の影響等を検討していく必要がございます。そこで、検討内容等について、建築物等の設計・施工を巡る法的問題に詳しい大森弁護士に法律の見地からご助言を賜りたく、委員就任のご提案をいたします。また、国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所・香田副所長、埼玉県県土整備部県土整備政策課・日比野副課長、さいたま市建設局土木部道路計画課・横地課長におかれましては、各機関の人事異動に伴う委員就任をご提案いたします。新任の就任につきまして、ご意見

のある方はご発言をお願いいたします。

皆様意義なし、とのことでございますので、本地元検討会、規約第4条に基づき、承認とさせていただきます。

それでは、改めまして、大森委員、香田委員、日比野委員、横地委員、よろしくお願いいたします。

それから、周辺道路管理者として、オブザーバーで参加していただきます、東日本高速道路株式会社関東支社総合企画部総合企画課課長・山口様、首都高速道路株式会社計画環境部計画調整課課長・峯村様。なお、峯村様におかれましては、今回の検討会で新任となります。それでは、委員オブザーバーの方は以上となります。配布しております委員名簿(案)から、案を削除頂きますようお願いいたします。続きまして、本検討会の委員長である、埼玉大学・久保田名誉教授にご挨拶をいただきたいと思います。

久保田委員長)

第3回ということでございます。これまでは、この新しい道路の役割、意義につきまして、ご議論いただいていた。それについて、地元の皆様とのコミュニケーション、ワークショップ、オープンハウスであるとか、非常にきめ細かい対応をいろいろやっていた。今回はそれを踏まえて、いよいよルート複数の複数案が示されております。今日以降はそれに基づいて、どういう形で評価をして、どういうルートに決めていくかということをご議論いただくフェーズに入っております。本日も最後までどうぞよろしくお願いいたします。

本日の資料については、準備が整い次第核都市広域幹線道路のポータルサイトに掲載させていただきます。

【議事(1)「報告事項」について】

久保田委員長)

議事に従って進めてまいります。まず、本地元検討会の報告事項について事務局からのご説明をお願いします。

事務局)

「資料2-1 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(本編)」についてご説明させていただきます。

1ページをご覧ください。本地元検討会資料の目次構成は、ご覧のとおりです。なお、本地元検討会資料では、検討路線の正式名称である「核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)」のことを「核都市広域幹線道路」と称しています。

2ページ目をご覧ください。第2回地元検討会の概要についてご説明します。

3ページ目をご覧ください。令和6年3月7日に開催した第2回地元検討会では、議事内容の2つ目にあります、「課題・効果の把握」における、計画検討の進め方(確定案)、核都市広域幹線道路の課題・目的(確定案)について、ご審議をいただきました。

ご審議いただいた主なご意見とその対応状況について、表に示しています。計画検討の進め方については、1つ目に「検討段階でどのような情報提供をされるのか具体的に示せるとよい」、2つ目に「沿線住民等の関心が高い見沼田圃の自然環境について、しっかりコミュニケーションを図っていくこと」、3つ目に「いただいたご意見がどの検討段階で反映されるものなのか提示できるようにするとよい」、4つ目に「意見要旨と対応案について、みなさまにわかりやすく情報提供できるように工夫するとよい」といったご意見をいただきました。いただいたご意見を反映しながらコミュニケーション活動を進めている状況です。課題・目的については、「都市構造の強化といった視点を入れるとよい」とご意見をいただいております、その内容を反映した結果を後ほどご説明させていただきます。

4ページをご覧ください。第2回地元検討会を踏まえた報告事項について、ご説明します。

5ページをご覧ください。報告の内容としましては、第2回地元検討会でご審議いただきました、「課題・効果の把握」に関する計画検討の進め方、課題・目的の見直し結果になります。

6ページをご覧ください。はじめに計画検討の進め方についてご報告いたします。

7ページをご覧ください。「計画検討の進め方」の基本的事項についてです。第2回検討会資料から変更した箇所を赤字にしていますが、「複数案の提示」及び「概略計画の決定」段階でのコミュニケーション方法について追記しました。具体的なコミュニケーションの内容については、後ほどご説明します。

8ページ目をご覧ください。「計画検討の進め方」の細目になります。こちらは、第2回地元検討会でご提示した内容から変更はありません。

9ページをご覧ください。続いて、核都市広域幹線道路の課題・目的の内容について、ご報告します。

10ページをご覧ください。「課題・目的」の内容になります。第2回地元検討会でのご指摘や複数案および評価指標案の検討の視点を踏まえて、再整理しました。第2回地元検討会から追記した内容は赤字、削除した内容は青字にしています。前回のご指摘では、核都市広域幹線道路の課題・目的であることがわかるように具体性を持たせた方がよいといったご指摘を踏まえて、1つ目の「渋滞」、3つ目の「企業進出・人口増加・拠点間連携」、7つ目の「観光」、8つ目の「営農・自然環境・景観」の説明文を修正しました。また、3つ目の「企業進出・人口増加・拠点間連携」については、都市構造の強化といった視点を入れた方がよいといったご指摘を踏まえて、「拠点間連携」を追加しています。青字にしています9つ目の「効果発現」については、1つ目から8つ目の課題・目的の内容に含まれるため、削除しました。さらに、複数案の検討をする上で、「沿道家屋や周辺施設等への影響」と「経済性」が必要となったため、追加しました。

11ページ目をご覧ください。「課題・目的」に関するコミュニケーション活動でいただいたご意見に対する対応案と課題・目的の関係を再整理した結果になります。第2回地元検討会から変更

なった内容について赤字でお示ししています。こちらのページでは、「渋滞」の整理結果をお示ししています。

12ページをご覧ください。こちらは、「事故」、「企業進出・人口増加・拠点間連携」、「生活環境」の整理結果をお示ししています。中段の「企業進出・人口増加・拠点間連携」については、内容に具体性を持たせるため、対応案についても一部追記をしました。

13ページをご覧ください。「災害」、「医療連携」、「観光」の整理結果をお示ししています。対応案の内容について、変更はありませんが観光に関する対応関係表に一部追記しました。

14ページをご覧ください。「営農・自然環境・景観」、「沿道家屋や周辺施設等への影響」、「経済性」の整理結果をお示ししています。対応案の内容に変更はありませんが、「営農・自然環境・景観」の対応関係表の一部追記と複数案の検討で必要となった「沿道家屋や周辺施設等への影響」と「経済性」に関する対応関係表を追加しました。

議事(1)地元検討会の報告事項について以上となります。

久保田委員長)

ありがとうございました。後ほどこの内容について審議をいただきますけど、前回の検討会にいただいたご発言を踏まえて、修正内容とその過程や結果についてご発言いただきたいと思います。

※ご発言なし

【議事(2)「審議事項」について】

久保田委員長)

本日の審議事項にまいります。議事でいうと、(2)本地元検討会の審議事項です。さらに、今後の検討会の進め方、スケジュールという(3)を含めて、ご説明をお願いします。

事務局)

それでは本地元検討会の審議事項についてご説明します。

資料2-1、15ページをご覧ください。議事(2)本地元検討会の審議事項及び議事(3)今後の検討会の進め方、スケジュール案について、15ページから44ページとなります。

16ページをご覧ください。本日の審議事項は、図中の赤枠でお示ししています「複数案の提示」に関するルート帯や主たる構造といった複数案、複数案を比較する評価項目案、今後のコミュニケーション方法の3つになります。

17ページをご覧ください。核都市広域幹線道路の「複数案の提示」について、ご説明します。

18ページをご覧ください。地域のみなさまや道路を利用される方々とのコミュニケーション活動の進め方についてお示ししています。今回の検討会での報告事項や審議事項である「課題・目

的、複数案、評価項目」について情報提供します。情報提供した内容について、アンケートやオープンハウス、ワークショップ等を通じてご意見を伺います。続いて、いただいたご意見を踏まえて、複数案について評価項目に基づき優位性の評価を行い、地元検討会での審議を経て、「概略計画案」を提示します。

19ページをご覧ください。続いて、複数案(ルート帯・主たる構造)の設定と評価項目の設定について、ご説明します。

20ページをご覧ください。先ほどご説明した「課題・目的」の再掲になりますが、こちらの内容を踏まえて、ルート帯や評価項目案について検討を行います。

21ページをご覧ください。10の課題・目的について、各内容に応じて「政策目標」と「配慮すべき事項」に分類しました。「政策目標」については、地域の課題を解決する7つの項目、「配慮すべき事項」については、沿線地域への配慮事項や複数案の検討で必要となる3つの項目になっています。

22ページをご覧ください。まず、道路計画の必要性について、ご説明します。このページでは、新たに道路整備をしない場合、課題・目的がどうなるかについて整理しました。整理の結果、政策目標にあたる1から7の項目については達成の見込みが低く、配慮すべき事項にあたる8と9については現状と変わらない状況です。そこで、政策目標の達成に向けて新たな道路計画が必要であると判断しました。

23ページをご覧ください。新たな道路について、自動車専用道路以外の道路で整備するか、自動車専用道路で整備するかについて検討しました。その結果、例えば「渋滞」を見ていただくと、自動車専用道路以外の道路で整備すると、沿線地域を通過する県道等の主要道路の渋滞緩和は期待されますが、国道16号等の幹線道路の渋滞緩和は期待できません。一方で、自動車専用道路で整備すると、国道16号等の幹線道路や周辺地域の主要道路の混雑緩和が期待できます。その他の政策目標の項目についても同様に、自動車専用道路以外の道路で整備すると、期待される効果は限定的であり、自動車専用道路で整備すると、地域が保有する課題を解決する効果が期待されます。従って、新たな道路は、「埼玉県東西軸道路検討会」で示されたとおり、自動車専用道路での整備が必要と判断しました。

24ページをご覧ください。課題・目的に対して、複数案を評価する14の評価項目案を検討しました。「1渋滞」については、①外環道の混雑の緩和、②主要道路(国道16号、国道463号)の混雑の緩和、③沿線地域の主要道路(県道等)の混雑の緩和、「2事故」については、④周辺地域の主要な道路における交通事故の減少、「3企業進出・人口増加・拠点間連携」については、⑤大宮・さいたま新都心地区と美園地区を結ぶ交通軸の形成、「4生活環境」については、⑥沿線地域の生活道路に流入する抜け道交通の減少、「5災害」については、⑦外環道、圏央道の通行止め時の代替路、「6医療連携」については、⑧さいたま市内の高次医療施設への速達性の向上、「7観光」については、⑨大規模イベント開催施設へのアクセス性の向上、「8営農・自然環境・景観」については、⑩営農環境への影響、⑪自然環境や景観等への影響、「9沿道家屋や周辺施設等への影響」については、⑫沿道家屋や周辺施設等への影響、⑬工事中の影響、「10経済性」につい

ては、⑭事業費としました。

25ページをご覧ください。複数案について、課題・目的を踏まえて、現道拡幅案、地下構造案、高架構造案の中から望ましい道路構造を検討しました。検討の結果、現道拡幅案では、現況に比べて、交通容量は増えるものの平面交差の数が変わらないため、政策目標に関わる課題・目的へ期待される効果が小さくなります。また、地下構造案では、埼玉新都心線が橋梁で東北道を高架構造で跨ぐため、サグ構造となり、渋滞緩和や事故減少への効果が小さくなります。高架構造案については、「営農・自然環境・景観」の観点で、田園風景のなかに橋梁が突出することで、景観的な違和感が生じてしまいますが、政策目標に関する課題・目的の達成が期待できます。そこで、複数案については、高架構造を主体とした道路を提示していきたいと考えています。

26ページをご覧ください。複数案の検討を行うにあたり、配慮すべき地域の資源や事項について整理しております。土地利用として、見沼田圃、斜面林、緑のトラスト保全1号地等の自然、学校、病院等の社会環境、天然記念物、遺跡、文化財、神社・仏閣等の文化財等、鉄道駅、浄水場、清掃センター等の公共施設等を整理しました。地域指定として、見沼自然公園の指定区域、見沼田圃等の自然環境を整理しました。地形・地質・気象等として、主要河川、軟弱地盤地域を整理しました。民間施設として、大規模工場、大規模物流施設等を整理しました。関連事業として、「さいたま中央地区」ほ場整備事業、浦和競馬・野田トレーニングセンター、南部配水場といったその他大規模公共施設を整理しました。

27ページをご覧ください。ルート案を検討する上で、見沼田圃のほか、住宅地が集中する地域、ほ場整備事業等、配慮すべき地域の資源・事項としてルート案を検討しました。また、終点部については、道路構造令の基準のほか、「産業集積拠点」の開発や「地下鉄7号線延伸の中間駅周辺地区開発」等の地域の開発計画を考慮して、ICやJCTの位置を設定しました。

28ページをご覧ください。各課題・目的に対して、「複数案の選定の視点」を設定して複数案の検討を行いました。検討の結果、案①として、埼玉新都心線のさいたま見沼ICと東北道を最短で結ぶ北側ルート、案②として、住宅地を極力回避した支障物件が少ない南側ルート、の2案を選定しました。また、主たる構造については、求められるサービスレベルを満たし、地域への影響を抑えることを念頭に検討しました。

29ページをご覧ください。複数案の概要をお示ししています。図面のなかで青の帯で示しているのが案①の北側ルート、赤の帯で示しているのが案②の南側ルートになります。主たる構造については、何れの場合も同じで、車線数は4車線の高架構造を検討しています。

30ページをご覧ください。複数案について、評価項目(案)を評価した結果を示しています。政策目標については、何れの複数案も課題・目標を達成する見込みであり、各案での発現する効果の差に大差はないと考えています。配慮すべき事項についてみると、「営農・自然環境・景観」については、案①の方が営農環境への影響や自然環境、景観、文化財等への影響が案②より小さくなります。「⑫沿道家屋や周辺施設等への影響」については、案①は住宅地が多く、大宮共立病院や浦和競馬・野田トレーニングセンターが立地する地域を通過するため、案②より大きくなります。「⑬工事中の影響」については、案①は東北道JCT周辺整備時には、東北道を横断する市道

3502号の橋梁の架け替えが必要になりますが、その他支障となるものが案②より少なく済みます。「⑭経済性」については、案①は2,600～2,700億円、案②は2,800～2,900億円と試算しています。評価項目案は、複数案の提示で行うコミュニケーション活動で意見を反映し、修正確定することになります。

31ページをご覧ください。続いて、今後のコミュニケーション方法(案)について、ご説明します。

32ページをご覧ください。コミュニケーション活動の内容について、整理しています。令和5年度に実施した「計画検討の進め方」と「課題・目的」に関するコミュニケーション活動でいただいたみなさまのご意見を踏まえて、今回、見直した結果を報告しました。今後、「複数案」、「評価項目案」について、コミュニケーション活動を行い、みなさまからいただいたご意見を踏まえて、複数案の中から優位になるルート帯を選定し、概略計画案を検討していきます。

33ページをご覧ください。今後のコミュニケーション活動での情報提供ツールの1例として、核都市広域幹線道路ポータルサイトでの情報提供イメージを掲載しています。前回のコミュニケーション活動の結果として、「計画検討の進め方」と「課題・目的」の内容についてご報告します。

34ページをご覧ください。現在検討している複数案の概要についてお示ししています。

35ページをご覧ください。複数案の各評価項目案をお示ししています。

36ページをご覧ください。ここから、意見把握の内容についてお示ししています。

37ページをご覧ください。複数ルート帯案の概要についてお示ししています。

38ページをご覧ください。左側は評価項目案の内容について、お示ししています。右側は意見把握の内容について、お示ししています。複数案の提示におけるアンケートでは、案①北側ルート、案②南側ルートどちらが良いか選ぶものではなく、重視すべき事項や配慮すべき項目についてお伺いします。設問1では、重視すべき項目についてお伺いします。(1)では、検討した評価項目案の重視すべき項目を4段階評価でお伺いします。(2)では、その他考えられる評価項目案について、お伺いします。(3)では、評価項目案全般に対して、ご意見を伺います。

39ページをご覧ください。左側の設問2では、配慮すべき項目について、お伺いします。(1)では、望ましいルートを考える際に配慮すべき内容について、4段階評価でお伺いします。(2)では、その他考えられる配慮すべき内容について、お伺いします。(3)では、配慮すべき項目全般に対して、ご意見を伺います。設問3では、ルート帯と構造に関するご意見について、お伺いします。右側は、個人属性について、お伺いします。意見把握の内容は、以上になります。

40ページをご覧ください。情報提供の概要について、お示ししています。8月下旬頃からパネル展やポスター、パンフレットでの情報提供を開始します。実施場所については、埼玉県庁やさいたま市区役所、道の駅等で行います。

41ページをご覧ください。情報提供内容の続きになります。前回の地域とのコミュニケーション活動では若年層からのご意見が少なかった事もありましたので、今回は、若年層への情報提供の方策として、SNSの中でもXやYouTubeを活用します。その他、前回の情報提供ツールと同様に、新聞広告やラジオ、テレビ、デジタルサイネージ、横断幕等で情報提供を行います。

42ページをご覧ください。意見把握の概要について、お示ししています。前回の意見把握の方

法と同様に、アンケート、オープンハウス、ワークショップ、見沼田圃関係者との意見交換会等を行います。なお、主婦層や若年層からの意見を多く集めるため、SNSによるWebアンケートの追加や実施場所について一部見直しを行っています。

43ページをご覧ください。今後の検討会の進め方、スケジュール(案)について、ご説明します。

44ページをご覧ください。本検討会の位置を赤枠で示しています。次回の第4回地元検討会では、コミュニケーション活動の結果等について、ご審議いただく予定です。

久保田委員長)

ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問を委員の方からいただきたいと思います。いかがでしょうか。

深堀委員)

政策目標と配慮すべき事項が分けられていることが気になっており道路事業について、どのような道路を目指すのかということをもルート帯や構造の議論だけではなく、もう少し考えないといけないと思います。

私は以前、自然環境や景観の配慮ということについて発言していますが、それが今、配慮すべき事項に入っています。例えば、自然の対応の中で先行区間で行われているような県の方針に基づくピオトープ等の整備等を考えると、悪しき道路の対策のためだけではなくてむしろ県の方針では、土地利用に関して道路含め緑地等の位置づけは、自然との触れ合いを基本的な方向性と謳っている。ひとつの考え方として、今回の道路は、道路施設としてグリーンインフラという、いろいろな価値をもたらす道路として整備すべきであると考えています。自然対応や景観対応は地域に価値をもたらす、いろいろな体験の場にもなれる。そういったコンセプトをもう少し明確にしたうえで、評価できるようにすると考えるならば、営農・自然環境や景観のところが配慮すべき事項ではなくて、むしろ政策目標に位置づける必要があるのではないかと考えています。

参考資料の中で、さいたま市から、側道市道の提案も出てきます。自動車専用道に、さまざまな機能を付与していくことによって達成できる効果というのがこの表現でカバーできるのかという疑問です。例えば、政策目標に観光がありますけれども、スーパーアリーナと埼玉スタジアムのことしか書いていない。見沼田圃地域というのは、さまざまな自然と触れ合うレクリエーションの場、回遊性等、魅力的な資源が非常にあるところなので、そういったところを、このグリーンインフラである道路が強力に価値を高めるという目標を掲げることが大切である。道路をネガティブに捉えるのではなくて、国が推進する道路として、新たな価値をもたらすものとして、観光や自然環境、景観のところは政策目標の方で示していただきたい。

久保田委員長)

非常に大きな話なので、コメントをいただけますか。

事務局)

ご意見ありがとうございます。非常に重要なご指摘だと理解しております。我々といしまして、特に見沼田圃を通過するルート上で道路整備をすることが避けられない位置にございますため、その辺りをしっかり意識していきたいと思っています。

今後、地域とのコミュニケーション活動を行っていききたいと思います。また、当然、見沼田圃に係る方々とのコミュニケーションも図っていきたくて考えておりますので、今回、評価指標につきましては、今後の地域とのコミュニケーションを図った上で確定していく予定でございます。コミュニケーションを通じて、先生方にも指摘いただいているような、政策目標への反映等を考えていきたいと思っています。また、見沼田圃につきましては、埼玉県土地水政策課が所管されていますので、そちらともご相談をさせていただきながら、進めさせていただきたいと思っております。

深堀委員)

地域の方のご意見を伺うことに併せて、整備主体から、こういうコンセプトを出して、それを自ら、効果として評価する視点をもう少し盛り込んでほしい。そこで、例えば観光のところでは、見沼田圃地域の重要な資源を回遊させ、繋いでいく、あるいは、歩行環境では、暑い時期、散歩する人が多いのですが、緑の環境で快適な回遊路を形成していく等、良好な整備ということをお願いする。その他には、概略計画の策定において、関連する計画の情報をもう少し具体化する必要がある。自動車専用道の評価ということが主体になっているが、周辺に関わる整備についても、市道は検討中かもしれないが、自然再生のための利用と整備の可能性を具体化したうえで評価指標のところを書き換えていくべきと思っています。観光の方は、回遊や見沼のエコツーリズム等を推進するという言い方もあるでしょうし、営農・自然環境のところでは、自然の環境の影響を高いか低いかだけではなくて、積極的に再生をして、それを自然とのふれあいの場として活用していく、再生や活用というようなキーワードも出てくるのではないかなというふうに思っています。評価項目では、そういったことを着目する必要があるのではないかと考えています。

久保田委員長)

非常に貴重なご意見をいただきましたので、政策目標としてどういう形で盛り込めるか、ご検討いただいて、地域とのコミュニケーションも図りつつ、24ページの表現をご検討いただくということによろしいですか。

事務局)

ありがとうございます。

検討させていただきます。

深堀委員)

評価指標の中で、「9沿道家屋や周辺施設等への影響」についてですけれども、騒音・振動等の問題は設計段階の配慮事項であるため、今回記述はないと思うのですが、一般の方々への情報提供として、ルート帯や主たる構造の選択肢として、区間延長等の比率等を見ながら、現段階で示せることを情報提供してはどうか。

例えば、騒音・振動は構造が決まらなないとシミュレーションができませんが、ルート帯が出てきたことで、どういう土地利用を通り抜けるかというところから、定性的な評価を地域の方々に情報提供ができると思います。DXが進んでいるので、農地や住宅等の日照への影響についても参考情報として、この段階なりの情報提供として工夫されるといいのではないかと思います。

事務局)

重要なご指摘ありがとうございます。今後、コミュニケーション活動ということで、オープンハウス等ではパネル等を展示して、我々からご説明するということになりますので、できる限りの情報を提供していくということで、考えていきたいと思います。

日原委員)

情報提供のやり方ということで、今回の資料では情報提供の詳しい情報がフラットにすべて書かれている形になっていますけれども、実際には地域には若い方やお年寄りの方、いろんな方がいらっしゃるの、全部見せられてもポイントを掴めないことが懸念されます。

また、ポスター、パンフレット、オープンハウスでの展示によっても、見せ方が変わり工夫が必要だと思う。今日の検討会の後、次に私たちが集まるのはコミュニケーションを取った後になります。

コミュニケーション活動の報告を受ける段階なので、今日の段階で、一般の方にどのような案を示すのかを見せていただいてもよかったと思いました。かなりの工夫が必要です。

令和5年度にコミュニケーション活動を行っていることから、地域の皆さんが検討内容について知っているという前提で、こうなりましたという結果を出した場合、前回の活動に参加していない方や時間が経っていて忘れていての方にとっては、何の案か、何のプロセスだか分からなくなっているかもしれません。ここにいるメンバーはずっとこの話が頭にあるのですけれども、地域の方々は、急に詳しい情報を見せられても、分からない可能性があるように思います。

そのため、イントロに関する情報を提示しないとならないと思いますし、情報量もコンパクトにポイントを絞って見せることが大切です。必要に応じて、深い情報を示すようなやり方がよいと思う。

パンフレットでは紙面が限られていて、オープンハウスやワークショップのようなディスカッションの場に来てくださる方は、ちゃんと対応してくださると思いますが、詳しい出し方とポイントを抑えた出し方というように、工夫しないといけないように思います。

深堀委員)

わかりやすい情報提供は非常に重要だと思います。ただ、分かりやすい情報と知りたい人向けの詳しい情報のように、レベルを分ける必要があると思います。わかりやすい情報としては、今回の目玉になっているルート帯が挙げられます。情報の伝え方としては、パッと見て、どうしてこの意思決定がなされたのかが伝わるのが大事だと思っています。

34ページ、複数案の提示が非常に重要だと思うのですが、どうしてこの2つが絞り込まれているのかという検討経緯を、一般の方に向けて可視化することが重要で、このルート帯図のみを見せられても、疑問がわき起こってしまうのではないかと思います。

コントロールポイント等を示すと、その判断がおかしいのではないかということと言われる可能性があるが、それを恐れずにコントロールポイントを含む総合的な見地を踏まえて検討した結果、2つのルート帯しか通せないというように、一般の方に見えないプロセスを伝えていくというのが大事だと思います。情報提供では結論の部分をどう伝えるかが非常に重要かと思っています。

日原委員)

前回の検討会の結果は、ポータルサイトでまとめられています。それに基づいて、2つのルート帯を決定したということをサイトにきちんと記述し、必要であれば詳しい説明を記載したリンクがありますという形でもいいのかもしれない。一番詳しい情報が全て載っているポータルサイトは重要かもしれないですね。

事務局)

ご指摘ありがとうございます。日原委員からは、メリハリのある情報提供について、全く知らない方々より深く知りたい方々に対して、どのようにメリハリをつけて情報提供していくかというご指摘だったかと思います。

深堀委員からも、それをさらに深く、我々の意思決定をどのように伝えていくかといった点も非常に重要であり、コントロールポイント等、どのようなところを我々が意識したのかというところをしっかりと伝えるべきというご指摘だと理解いたしました。まず、メリハリのある情報提供につきましては、先ほどの日原先生からも、ポータルサイトのお話がありましたが、アンケート等は紙面が限られてきますので、より深く知りたい方々に対しては、ポータルサイトにご案内するように考えており、URLやQRコードを載せてアクセスしていただくことを考えています。チラシについては、もう少し分かりやすくというご指摘がありましたので、ライト層や関心のない層の方々にもしっかりアプローチできるように、工夫ができないか考えたいと思います。

久保田委員長)

非常に大事なところだと思いますが、よろしくお願いいたします。

大森委員)

法律的な面からご意見をさせていただければと思います。

まず24ページの配慮事項、「8営農・自然環境・景観」から「10経済性」に関するところになりますが、大きな道路工事をするということになりますので、どうしても騒音や振動というものが出てくると思います。

それによる被害は、損害賠償の対象になり得るのですが、家屋が傾いたとか、健康被害が出たというのはもちろんのこと、家畜の被害についても裁判例があるところですので、重要視されるところと思います。法律上、メルクマールの1つとして、「受忍限度」という考え方があり、一般的に受忍すべき限度の騒音や振動というものについては、損害賠償の対象になりませんが、その程度を超えたものについては一定の要件のもと責任が生じると解釈されています。どの程度が受忍限度なのかについては、数値で明らかに線引きされているものではなく、様々な事情を総合的に勘案して判断されます。今回、競馬のトレーニングセンターが近くにありますが、見沼田圃の生物についても十分に気をつけていただきたいと思います。

また、環境省が設定している環境基準については、この数値を守っていても被害が甚大だった場合、責任が認められている裁判例も一定程度ありますので、この点も気をつけていただきたいと思います。

さらに、受忍限度は、様々な事情を総合的に勘案して判断しますが、被害を防止するための対策を講じるのに費用がかかる場合であっても、必ずしもそれが責任を否定する理由になるわけではないと考えられますので、この点も気をつけていただきたいと思います。

コミュニケーションの方法に関してですが、40ページで情報提供の仕方を書いていただいております。様々なところでポスターやパンフレットでの実施をされる予定とありますが、その対象に学校等も入れてはどうかと思っております。若い世代への情報提供という意味では、保育園を含む幼稚園、小・中・高・大学まで、親を対象にアプリを通じて一斉配信等もできますし、ある程度の年齢であれば学生が自分でアクセスすることもあるでしょうし、学校施設もぜひ広く対象に入れていただければと思っております。

最後に、土木建設物のデザイン性をもっと重視されても良いのではないかと思っております。費用も含め、高速道路の建設には様々な制約があり、どれも同じような形状になってしまうのかも知れませんが、デザイン性も考慮していただき、ぜひ地域のシンボルとしての可能性も検討されてみても良いのではないかと思っております。

事務局)

貴重なご意見をありがとうございます。

1つ目にルート帯案を絞り込んでいくにあたって、騒音や振動に関連して、家畜等も意識しながら検討していくべきではないかというご指摘がございました。こちらについては、ルート帯案の1つ、北側ルートに関しましては、病院や競馬のトレーニングセンターの周辺をご提案させていただいておりますので、工事の実施段階における配慮事項や、道路ができることによる騒音・振動が懸念されるので、その辺りも含めてどのような低減できるのかを検討していきたいと思っております。

こちらについては、環境影響評価等を今後行っていくということになりますので、その辺りも意識しながら検討していきたいと思います。

2つ目にコミュニケーション活動として、学校や保育園についても情報提供した方がより効果的ではないかというご指摘だったと思います。こちらにつきましては、オープンハウスを地元の学校や近くの大学などについて、さいたま市とともに連携して、どのような情報を提供できるのか考えていきたいと思っております。そのなかでしっかりとアンケートを取れば、より充実したものになるのではないかと考えております。

最後の著作権では、デザイン性のある商標というところをご意見いただいたところです。見沼田圃の通過を避けられないようなルートになっておりますので、深堀委員からもご指摘がありましたけれども、道路を作るだけではなくて、その付加価値を生み出せるものを、費用の問題がございしますので、どこまで検討できるかという問題はありますが、検討してまいりたいと思います。

久保田委員長)

それでは続きまして資料2-2の説明をお願いできますか。その後、またご議論を行います。

事務局)

資料2-2、第3回地元検討会資料の参考資料についてご説明をします。

1ページをご覧ください。本資料の目次構成はご覧のとおりです。

2ページをご覧ください。周辺地域の土地利用状況についてご説明をいたします。

3ページをご覧ください。自然環境について、ご説明します。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。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と認識しています。

4ページをご覧ください。見沼田圃周辺の市民活動について、ご説明します。平成2年から埼玉県では、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ました。平成28年6月より、さざ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・さざ山交流ひろば」の運営を開始しました。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しています。

5ページをご覧ください。地下鉄7号線の延伸計画、中間駅周辺のまちづくりについて、ご説明します。地下鉄7号線については、平成28年4月の交通政策審議会第198号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ます。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、検討されています。道路網や公共交通網の発達等、さいたま市地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。

6ページをご覧ください。産業集積拠点について、ご説明します。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、積極的な企業誘致を展開しています。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されました。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ます。

7ページをご覧ください。このページから2枚にわたり、大宮駅西口交通結節点事業について、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」となっています。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ます。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ります。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しています。

8ページをご覧ください。『大宮駅』と計画中の『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します。首都圏の都市構造を『東京一極集中型』から『対流型首都圏』への転換に寄与します。

事務局)

続きまして、資料3、さいたま市建設局からの報告についてご説明させていただきます。

1ページをご覧ください。『課題・効果の把握』のコミュニケーション活動において、地域のみならず「生活環境」「渋滞緩和」「側道の整備」や「地域活性化」等の声が多く寄せられたため、さいたま市では核都市広域幹線道路(埼玉新都心線～東北道付近)の一部区間に併設する、さいたま市道(計画)の整備を検討しています。

2ページをご覧ください。さいたま市道の概要につきましては、ルート案及び主たる構造についてご説明させていただきます。案①北側ルート帯の区間につきましては、さいたま見沼ICから県道さいたま鳩ヶ谷線までの区間について、一部県道新方須加さいたま線に重複する部分はございますが、水色で着色しました①市道整備検討区間となります。次に案②南側ルートの場合につきましては、同様にさいたま見沼ICから県道さいたま鳩ヶ谷線までの区間を赤色で着色した②市道整備区間となります。主たる構造案につきましては、核都市広域幹線道路の両側に、各々車道片側1車線、自転車通行帯、歩道の設置を想定しております。なお、見沼田圃区間内の断面構成につきましては、今後別途検討してまいります。

久保田委員長)

ありがとうございました。もう1つ資料がありまして、私が用意させていただいたものになります。

ご紹介させていただきますが、この議論のなかで公共交通という観点が非常に大事ではないかということを以前から思っており、その説明です。

まず一般論として、高速道路と公共交通の連携というのは大きく分けて2種類あります。1つが車と公共交通ということで、自動車に乗ってきた人が駅に車を止めてパーク&ライドするという場合です。

沖縄の例ですが、沖縄のモノレールの駅にパーク&ライドの駐車場がありまして、そこで車を止めて那覇の方へ行くわけです。現在作っている沖縄自動車道の幸地ICができるアクセス道路を使って駅まで行くことができます。もう1つが、徒歩／各種モビリティと公共交通というパターンです。

これは2つありまして、1つはバスタと鉄道駅となっており、高速道路を高速バスで乗ってきた人が少し歩いて駅に行って乗るというパターンになります。もう1つが今回ぜひやっていただきたいと思っているもので、高速バス停とモビリティハブというパターンです。

高速道路のバス停を下のモビリティハブと合わせてエレベーターで行き来するというものです。そうすると周辺地域の方が徒歩や自転車でここまで来てエレベーターで上がると、自動運転の高速バスに乗ることができます。つまり地域にとってある種の駅が新たにできるものと思っているわけです。そもそもこの核都市広域幹線道路というのは、首都圏の郊外主要都市を直接結ぶ交通インフラです。

資料2-2の8ページのピンク色の軸、これが元々の発想でして、大宮からすると、春日部市や柏市、川越市、所沢市、立川市方面に直接結ぶインフラとして計画されてきたものになります。その観点からすると、外環や武蔵野線はこれらの主要都市より南側にありますので、直接結ぶインフラとしては恐らくこれが唯一のものになります。

私は、これを勝手に第2武蔵野線と呼んでおります。このような機能をもっと重要視した方がよいのではないかと提案であります。首都圏全体での役割で、今申し上げた主要都市を結んでバスタ等で鉄道に結節することで、特に大宮では新幹線駅という大きなメリットがありますので、大きなインパクトになります。そのため、立川や所沢の方々が東北新幹線に乗るのに大変な苦勞をして、何回か乗り換えているが、これができればよりスムーズに行けるようになります。これは首都圏の生活を大きく変えるものになると思います。ローカルな役割では、現在、非常に渋滞しやすい道路を通して大宮駅までバスで行かなくてはならず、周辺地域の方々は苦勞されているということもあります。高速バスのバス停(新たな駅)を適切な位置に作り、埼玉新都心や大宮までアクセスしやすくなりますと、地域の方々にとっても大きな意味を持つのではないかと考えております。

先ほど、深堀委員がおっしゃっていた回遊性も、これで実現できるようになるのではないかと思います。私の提案としては、これについても道路の役割として加えていただいて、ルート帯を決める評価の一部に入れていただきたいと思っております。バス停の件も評価の一環としていただきたいというのが私の提案になります。

では、追加資料や先ほどの説明も含めまして、ご自由にご発言をお願いします。

深堀委員)

主たる構造に関して、地下構造や現道拡幅、橋梁を比較した結果、橋梁ということをお伝えされるということと4車線ということも今回明示されています。地元検討会として、概略計画の構造について、もう一步踏み込んだ計画を示すことを期待します。市道や、自然とのふれあいの場としてのグリーン化も踏まえて道路を考える必要があります。参考になるモデルが先行路線のところにビオトープとして整備されているので、これらも踏まえながら断面構造としてどのような可能性を考慮していくのかを考える必要があります。このエリアならではの道路を示していただきたいと思っています。県の基準がもとになるわけですが、先ほど大森先生が言われたデザイン性のことも含めて、さいたま新都心線のルートを北側から見ていただくと、高速道路が樹林に支えられるような景色として、田圃の景色と一体となった風景が成立しているということで、これがある意味、グリーンな道路ということの象徴的な景観になっていると思います。これを新しい道路の中でどこまで実現できるかということは、断面構成をどう考え、市道をどう活かすのかといったことも踏まえて、早い段階から検討することが重要だと思っています。

先行区間は橋梁の下にビオトープが設置され、道路脇に緩衝緑地として樹林が設置されている状況です。これに対して新しい道路の構成として、どのような自然空間を作っていくのかを考える必要があります。緑地は維持管理の問題も大きいので、管理の観点を踏まえて、計画段階の時点から想定しておくことが重要だと思っています。そのため、見沼地域の独自性として、ビオトープをはじめとした自然と一体となった道路が、1つの理念としてあると思います。それを成立させるために何が必要かというのを早い段階で、生態系やビオトープ、順応的管理に精通した専門家とのコミュニケーションも必要ではないかと思っています。また、先行区間が暫定2車線で供用されているところに4車線の道路が整備されるので、横断構成を考えるうえでは条件が異なってくるものと想定されます。市道も整備されるということであれば、どのように活かすのか等を、早い段階で検討していただくことが重要であると思います。

また核都市広域幹線道路を4車線での整備を想定されているので、さいたま新都心線も4車線化することが前提になると思っています。その場合、現行のさいたま新都心線の4車線化に関する評価や情報提供はどうなるのかと思っています。新しく延伸する区間が4車線で供用されるので、さいたま新都心線が現行の2車線のままというのは、効果発現の面で問題があるのではないかと思います。その部分も今後どうなるか今回の概略計画の4車線前提でやっているときに、既に先行で作られている部分の拡幅に係る情報も併せて提供して評価をしないといけないと思います。

地元の検討会ですので、自動車専用道だけではなくて、市道等のことも含めて、概略計画の中で、早い段階からいろいろこうなるよということを分かりやすく伝えて、それはどういう効果と問題を生み出すのかということも評価して、伝えていくことが責任ではないかと思っています。

事務局)

ご指摘ありがとうございます。

ビオトープの整備につきましては、埼玉県の見沼田圃を所管している部署や見沼田圃の関わる関係団体などと、さいたま市を中心に意見交換も進めていくわけですが、早い段階から検討に盛り込んでいくというのは、非常に重要なことだと思います。ルート帯案をご提示してコミュニケーションを進めていくときに、並行してご指摘の事項についても検討していきたいと考えております。

深堀委員)

県の方針のもとで土地利用に係る基準があるわけですが、私が提案しているのは、それに関わらず自然環境と共生する新しい道路として、さいたま市が取り組んでいる生物多様性やカーボンニュートラルでやっているところなので、自然再生を一般の方と共有できる自然ふれあいの場にするという方針のもとで整備する、といった理念をぜひ考えていただきたいと思います。

事務局)

久保田委員長資料ありがとうございました。非常に我々としても、道路整備するにあたっての、効果や付加価値を生むためのご提案だったのかと思います。こちらにつきましては、さいたま市や埼玉県とともに、今後は公共交通を担っている方々との相談も必要になってきますので、その辺りも含めて、進めてまいりたいと考えております。

久保田委員長)

公共交通についてもスポットライトを当てて考えていくということによろしいですか。

そのうえでお願いが2つあります。1つはさいたま市の中で公共交通を考えておられるのが、交通政策課という具体的な組織があるので、是非さいたま市の中でご相談いただいて、こっちのルートだとこのようになるという議論をしていただいて、ご報告いただければと思います。

もう1つは、今の話をこのコミュニケーションのなかでどのように取り込んでいくべきかという点です。

例えば、評価指標のなかでこれを示していく必要があり、資料2-1の24ページのなかで該当しそうな評価項目の⑤に「大宮・さいたま新都心地区と美園地区を結ぶ交通軸の形成」になるが、この項目に、高速バス停の設置等による公共交通の利便性向上の文言を入れていただくということになるかと思います。

気になる点としては、38ページのアンケートを見ると、設問1-1の⑤に加えても、あまりインパクトがないように感じられます。今回の提案のなかで説明はありませんでしたが、中間にインターチェンジは作られないわけですね。インターチェンジは、もともとあるさいたま見沼ICと、その次は東北道付近が予定されています。今回の検討区間のなかにインターチェンジができないということは、地元の方からすると、新しくできる道路にアクセスできないということになりますので、回遊性には繋がらないと思います。しかし、高速バス停ができると身近な駅ができることになりますので、地元の方の受け取り方が劇的に変わるのではないかと考えております。アンケートに答える

方がそのことを分かるように強調していただくことで、この道路の重要性が大きく変わるのではないかと考えておりますので、ぜひご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。この辺りについては、深堀委員からの質問いただいた点も含めてご相談させていただければと思います。

日原委員)

久保田委員長や深堀委員が提案されたようなことをやることで、この道路は日本全国的に見て新しい取り組みを行ったというモデルケースになります。無難な選択をするのではなく、新しい取り組みを加えることで、よい道路を作るような形で進めていただければと思います。

久保田委員長)

非常によい応援のメッセージをいただきました。ぜひよろしくお願いいたします。

非常に貴重なご意見をたくさんいただきましたので、それを踏まえて今後コミュニケーションを取っていただいて、その後、我々がその内容に詰めて議論させていただくのが次の機会ということでございます。

今日はありがとうございました。では、進行をお返しします。

事務局)

お忙しい中、長時間に渡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概要につきましては、核都市広域幹線道路のポータルサイトにて掲載させていただきます。

以上を持ちまして、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