

見沼たんぼの中心地域での「核都市広域幹線道路」と「併設市道」に対する

計画推進行政機関と市民団体との

「意見交換会」

日時 2026年1月26日(月) 9:30～12:00

会場 さぎ山記念公園 記念館・講座室

1 **高速道路(核都市広域幹線道路)・併設市道 計画 推進行政機関**

大宮国道工事事務所 計画課、埼玉県 県土整備政策課、さいたま市 広域道路推進室

2 **見沼たんぼの中心地域の高速道路計画に「反対する会」**

2023年11月1日に「16団体の20名の発起人」で設立以降、反対署名活動等を展開中

反対署名数 1/15 現在で、5,209名の署名 別紙のとおり

見沼たんぼの中心地域の高速道路計画に反対する会 代表 水野晶子 副代表 山口知巳 副代表 小川久男

連絡窓口 事務局長 北原 典夫 住所 〒338-0012 さいたま市中央区大戸 6-8-7 TEL・fax 048-834-5731 携帯 090-2675-1684

3 道路計画に反対する「主な理由」

- ① 浦和インターから 1.8km、車で 2 分の「高畑陸橋」付近の「新規インター」は、「近すぎて危険で無駄」この「不要で危険なインター」に接続す
る高架構造の高速道路(25.5m)と併設市道(約 20m 程)は「不要」と考えます。
- ② 高速道路計画の「通過地区」は、北ルートも南ルートも見沼たんぼの田園緑地環境の中心的地域で、最も良好な風致・環境(田園環境・生活環境・自然環境)・景観をもった地域です。高架構造で 4 車線の高速道路と併設の地上型片側 1 車線の市道が、合体して約 45m 程の幅員で建設された場合、この地域の優れた風致・環境・景観に著しく大きな影響を与え、首都近郊の「大規模な田園緑地空間」としての良好な地域づくりを進めるために必要な「多様な価値」を大きく破壊してしまいます。
- ③ 道路計画の必要性が「渋滞解消となっていますが」、計画の完成が最短で 30 年後となると、その時の人口がどうなっているのでしょうか。その時期に渋滞が発生しているのでしょうか。費用対効果を踏まえて再検討する必要性があるのではないのでしょうか。
- ④ 事業主体となることが想定される「(株)首都高速」が、『検討委員会』では最初から最後まで「オブザーバー参加」となっていますが、「オブザーバー参加」という関わり方は「事業責任を回避」していると言えるのではないのでしょうか。
- ⑤ 首都高埼玉新都心線」は「片側 1 車線」道路です。この「片側 1 車線」の道路に、新設する片側 2 車線の高速道路を接続することには無理があるのではないかと考え考えます。
- ⑥ 見沼たんぼの斜面林は、県・市・農業団体・環境団体等で定めた「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」で、「行政の責務」として「今後、行政が積極的に保全する」とされています。また埼玉県は「見沼田圃周辺斜面林」を環境省の「生物共生サイト」候補地として申請し、2024 年 9 月に環境省により認定されています。その県・市等が、必要性の乏しい高速道路等で多数の斜面林を壊すのは、『背信行為』と考
えます。

このため、計画推進反対の「署名活動(別添)」と推進行政機関との「意見交換」を行い、計画の「不要性」を広く市民に訴える活動しています。

4 意見交換会の開催と意見交換の充実に関する「合意」

行政機関窓口 さいたま市 建設局 土木部 広域道路推進室 瀬庭(おそにわ)一仁 室長様

見沼意見交換会の日程は、1/26(月)9:30～12:00 とさせていただきます。

ちなみに、市民団体からの『質問・意見』を 12 月中にとりまとめ、1 月上旬にはお送り申し上げますので、「意見交換の内容の充実」を図るため、ご意見・ご回答を当日(1/26)までにご準備くださいますようお願い申し上げます。(2026.1.7)

質問・意見と回答の概要

「別添資料」のとおり、51項目の意見・質問を提出し回答いただきました。

計画案・ルート案に対する意見・質問事項

1 道路事業の必要性

Q① 浦和インターから1.8km、2分の高畑陸橋付近の新しインターチェンジは、「近すぎて危険で無駄」と考えます。お考えをお示ください。

A 核都市広域幹線道路と東北道を接続するジャンクションは、異なる道路間での接続という観点から、道路構造令の解説と運用によると、インターチェンジ間隔は1.5km～4.0km程度が望ましいとされているため、仮に1.8kmとしても多大な危険性は無いと考えている。

—

Q② ルートの選択ではなく、「事業廃止の選択肢」はないのでしょうか。お考えをお示ください。

A 新たな道路を整備しない場合、渋滞や事故をはじめとした課題・目的の達成の見込みが低いことから、新たな道路計画が必要と考えている。

—

Q③ 新見沼大橋・有料橋は30年間の償還期間が終わって、2026年には無料化します。2025年春から新大宮バイパスまでつながっており、2026年には、無料でつながります。「有料」回避のために大門周辺で発生していた「渋滞」も解消し、美園地区での東西方向の交通渋滞の問題はなくなります。高速道路事業の必要性がまったく分かりません。お考えをお示ください。

A 圏央道以南の東西方向幹線道路では容量不足により渋滞が多発しているため、新たな自動車専用道路の整備により長距離交通を転換させ、一般道の渋滞緩和が期待されている。 —

道場三室線の4車線化が完了し、新見沼大橋も令和8年に無料化予定で交通変化が見込まれるものの、圏央道以南には依然として交通課題があるため、周辺道路の状況を確認していく。

2 道路事業の時間軸の推計

Q① 2023年のワークショップでは「事業期間」を尋ねても、「未定・未定」で答えがありませんでした。2026年1月28日からのワークショップ等で議論ができるように、「事業期間の見通し」を推計でもよいので、説明してください。

A 現在は複数案と評価項目案について地域の意見を伺っている段階であり、計画の具体化前のため完成時期や工期は示すことはできない。

Q② 市民団体の推計では、用地買収等の時間も考慮すると、整備に最低で30年はかかると推計されています。事業期間の推計値と推計方法を示してください。(※ 市民団体の推計根拠 長さ1kmの「新見沼有料橋」の建設に7年ほどかかっています。5kmの高速道路と併設市道の建設では、都市計画決定手続き、環境アセスメントの実施、用地買収、支障物件の移築、その上での高速道路と併設市道の建設など、最低でも30年はかかるものと推計しています。)

A 事業期間の推計値や推計方法は無い。

Q③ 道路の完成が最短で30年後となると、その時の人口がどうなっているのでしょうか。その時期に渋滞が発生しているのでしょうか。費用対効果を踏まえて再検討する必要があるのではないのでしょうか。お考えをお示してください。

A 30年後の人口は国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、埼玉県は減少するが、さいたま市は微増すると見込まれている。核都市広域幹線道路の整備により、渋滞緩和や交通事故減少等、幅広い効果が期待されている。

Q④ 内閣府の調査によれば、25年後の2050年には、一都三県で約3割の自家用車が減るといいう推計がでています。その推計を踏まえれば、放置しておいても25年後の「渋滞」は緩和されることになるのではないのでしょうか。お考えをお示してください。

A 「自家用車が3割減る」との推計は確認できないものの、圏央道以南の東西方向幹線道路では容量不足により渋滞が多発しているため、新たな自動車専用道路の整備により長距離交通を転換させ、一般道の渋滞緩和が期待されている。

Q⑤ また、技術革新による自動運転の活用やドローンによる代替輸送などにより、道路を今よりも減らせるということも検討する必要があるのではないで

しょうか。お考えをお示ください。

A 国土交通省では自動運転やドローン物流の導入に向けた取り組みが進められている。

—

Q⑥ 人口動態、技術革新、利用者の観点から、時間軸を入れた検討が是非とも必要と考えますが、どうお考えでしょうか。

A 「人口動態、技術革新、利用者の観点から、時間軸を入れた検討が必要」というご意見についても参考にさせていただき、今後も引き続き様々な視点から検討する。

—

Q⑦ 道路整備の政策目標「6.医療連携」に関し、「円滑な救急搬送を支援」とあるが、上記の通り推計で早くても 30 年後に完成する道路による政策目標達成は、本末転倒と言わざるを得ない。すぐにでも他の自治体などとの連携により解決を図るべきで事項で、本目標は高速道路事業の根拠となるものではないと考えます。お考えをお示ください。

A 医療行政が行う対策と道路行政が行う対策、何れの観点で検討することは重要であり、双方の視点を踏まえながら検討する。 _
「埼玉県地域保健医療計画」を定め持続可能で質の高い保健医療体制の確保に取り組んでいる。 _

3 道路事業の「主体」について

Q① 首都高埼玉新都心線に接続する自動車専用の高速道路という前提を踏まえれば、事業主体は、「(株)首都高速」ということになるものと考えられますが、事業主体は「(株)首都高速」ということで受け止めてよいでしょうか。お考えをお示ください。

A 事業主体については、現時点では未定である。 _

Q② 事業主体となることが想定される「(株)首都高速」が、『検討委員会』では最初から最後まで「オブザーバー参加」となっていますが、「オブザーバー参加」という関わり方は「事業責任を回避」していると言えるのではないのでしょうか。お考えをお示ください。

A 首都高速・NEXCO 東日本は周辺道路の道路管理者として、オブザーバー参加している。 _

Q③ 大宮国道工事事務所は、2023 年度はワークショップなど盛んに開催しましたが、2024 年度は「なにもやりません」でした。2025 年 6 月、さいたま市等の要望活動で「複数ルート案」を 2025 年 8 月に提示しましたが、今般の高速道路計画の推進主体として「尻込み」を始めているものと考えておりますが、いかがお考えでしょうか。

A 2023年度のワークショップ以降は、コミュニケーション活動結果のとりまとめや複数案の検討等を進めており、2025年8月の地元検討会において、複数案の提示に至ったものである。 _

現在はコミュニケーション活動を通じて、地域の皆様のご意見を伺っているところであり、今後、「複数案の比較評価」、「概略計画案の選定」および「対応方針の決定」を行う予定です。 _

Q④ 11月に行われた「建設促進期成同盟会(6市2町)」の要望活動際に、要望先の「担当課が調整中」とのことで、なかなか決まらず、最終的に3名いる「政務官の1人」を相手に要望活動を実施しました。この状況をみると、国土交通省が「逃げ始めている」ように感じられます。国土交通の担当課はどこなのか、ご教示ください。

A 総会・要望案内時点では要望先が未確定だったため「国土交通省（調整中）」としていた。 _

要望活動の調整に時間を要するのは、国土交通省に限らず一般的なことである。 _

核都市広域幹線道路の検討は大宮国道事務所計画課が担当している。 _

4 ルート帯の問題点

(1) 北側ルートの問題点

Q① 北側ルートには、できて間もない片柳消防署や大きな共立病院、旧坂東家住宅などの歴史的建造物があり、地域の暮らし・文化・環境にとって重要な施設です。これらの施設の移転は好ましくないと考えますがいかががお考えでしょうか。

A 複数案のルート帯は500m幅で示したものである。詳細な計画案は概略計画のとりまとめ以降に作成するため、現段階では具体的なルートは決定していない。歴史的建造物への影響を極力考慮した計画となるよう検討する。 _

Q② 北側ルートには、浦和競馬場の馬のトレーニングセンターがあります。馬は神経質な動物であるため、高速道路の脇では存続が難しく、全面的な移転が必要となるものと考えられますが、その場合、移転費用が大きく発生するものと考えられます。その費用を見込んでの、建設費用推計となっているのでしょうか。お考えをお示しください。

A 複数案のルート帯は500m幅で示したものである。詳細な計画案は概略計画のとりまとめ以降に作成するため、現段階では具体的なルートは決定していない。公共施設等への影響を極力考慮した計画となるよう検討する。 _

事業費に関しては、土地利用状況、地盤状況等、現時点で取得できる情報を踏まえ、想定される事業費を幅でご提示している。 _

Q③ 北側ルートは見沼自然公園を通過します。見沼自然公園には、さいたま市で絶滅したとされる絶滅危惧種の藻類が発見されているほか、希少な野生生物が多種生息しています。その保全対応が必要と考えますが、対応をどのように考えているのでしょうか。お考えをお示ください。

A 複数案のルート帯は 500m 幅で示したものである。詳細な計画案は概略計画のとりまとめ以降に作成するため、現段階では具体的なルートは決定していない。自然環境や生態系に配慮する必要があると認識している。 _

Q④ 北側ルートは、上野田交差点(三叉路)から片柳の根木輪バス停の間が県道・新方須加さいたま線と重なっているため、「県道の大幅な付替え」が必要になるものと考えられます。建設費用推計の 2,800 億円には、この県道の付替え費用も算定されているのでしょうか。お考えをお示ください。

A 複数案のルート帯は500m幅で示したものである。詳細な計画案は概略計画のとりまとめ以降に作成するため、現段階では具体的なルートは決定していない。 _
事業費に関しては、土地利用状況、地盤状況等、現時点で取得できる情報を踏まえ、想定される事業費を幅でご提示している。 _

(2) 南側ルートの問題点

Q① 南側ルートには、斜面林の部分に該当するところが 11 か所あります。見沼たんぼ地域全体では、135か所の斜面林が残っているが、南側ルートで道路が開通する場合、見沼たんぼ地域の斜面林の約 1 割がなくなってしまうことになり、重要な問題と考えますが、いかがお考えでしょうか。

A 複数案のルート帯は 500m 幅で示したものである。詳細な計画案は概略計画のとりまとめ以降に作成するため、現段階では具体的なルートは決定していない。自然環境や生態系に配慮する必要があると認識している。 _

Q② 見沼たんぼの斜面林は、1995 年に 4 年 5 カ月かかった関係行政機関や議会、農業団体、自然環境団体、学識経験者等で定めた「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」で、「行政の責務として、今後、積極的に守る」と位置づけられています。その斜面林を必要性の乏しい高速道路で、県・市等が壊すのは、『背信行為』と考えますがいかがお考えでしょうか。

A 見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針に示す「土地利用の基準」に則り、斜面林に配慮した検討を進める。 _

Q③ 南側ルートでは、学校が2か所(野田小学校、県立浦和東高校)があります。高速道路の通過は、学校の教育環境を悪化させるものと考えられます、どのようにお考えでしょうか。

A 複数案のルート帯は 500m 幅で示したものである。詳細な計画案は概略計画のとりまとめ以降に作成するため、現段階では具体的なルートは決定していない。公共施設等への影響を極力考慮した計画となるよう検討する。 _

Q④ 特に県立浦和東高校については、南側ルートが全面的にかぶさってくる位置にあり、全面的な移転が必要となるものと考えられます。1982 年の開校以来 40 年間余が経過し、1,000 名ほどの生徒・教職員が教育活動を日々展開している高等学校を、必要性の乏しい高速道路の築造のため、移転させることはするべきでないと考えますが、いかがお考えでしょうか。

A 問3と同上。

Q⑤ 南側ルートには、『萬年寺』など、地域の歴史にとって極めて重要な社寺が多数あり、その風致環境の保全が必要とかがえませんがどのようにお考えでしょうか。お考えをお示してください。

A 問3と同上。 _

Q⑥ 南側ルートは、複数ルート案の比較項目評価表でも、「高畑陸橋」にもろにかかってくるため、「高畑陸橋」の移築が必要とされており、また「県道・新方須加さいたま線」の「かなりの部分の付替え」が必要になります。付替え費用が膨大にかかることとなり、実現性が乏しいと考えますが、想定建設費 2,900 億円の中に、この「高畑陸橋」と「県道・新方須加さいたま線」の移設費用が積算されているのでしょうか。お考えをお示してください。

A 南側ルートでは「複数案と評価項目（案）」において「県道新方須賀さいたま線の橋梁（高畑陸橋）架け替えが必要」「南部配水場の送水管の仮移設が必要」とご提示しており、これらの費用は必要になるものと想定している。 _ _

5 道路構造の問題について

Q① 既存の「片側 1 車線の首都高埼玉新都心線」に、新設する片側 2 車線の高速道路を接続することには無理があるのではないかと考え考えますが道路行政の専門家として、いかがお考えでしょうか。

A 核都市広域幹線道路に関しては、今回の埼玉新都心線～東北道付近を含む、関越自動車道から東埼玉道路の区間にかけて高規格道路調査中路線と位置づけられており、広域的なネットワークの観点から様々な検討が必要であると考えており、引き続き検討を進める。 _

Q② 無理に接続したときに、見沼出入口付近で大きな交通渋滞が発生すると考えられるがどう対処するお考えでしょうか。

A 問1と同上。 _

Q③ 見沼出入口から与野ジャンクションまでの埼玉新都心線は見沼田んぼ地区以外は「全部が地下構造」となっています。その地下構造の片側 1 車線

の道路を片側 2 車線の道路にどのようにすれば拡幅できるとお考えでしょうか。お考えをご教示ください。

A 問 1 と同上。

—

Q④ 既存の片側 1 車線の道路構造を 2 車線を拡幅することが可能とした場合、その拡幅方法をご教示くださいますようお願い申し上げます。

A 問 1 と同上。 _

Q⑤ 既存の片側 1 車線の道路構造を 2 車線構造に拡幅するした場合、その費用想定はあるのでしょうか。費用想定があればお示しください。

A 問 1 と同上。 _

6 環境問題

Q① 片柳地区や上野田地区、寺山地区に高速道路を作ったら、高架道路周辺の居住環境は著しく悪化します。居住環境の悪化に対してどのようにお考えでしょうか。お考えをお示しください。

A 地下水、営農・自然環境への影響が少ない高架構造形式案としている。高架道路周辺の居住環境に配慮しながら検討を進める。 _

Q② 見沼たんぼの農地は、農業用地としても大事で、日照りが続いている中でも、見沼用水はいつでも水が流れている貴重な農地です。その貴重な農地をつぶすして必要性の乏しい高速道路をつくることに、どうお考えでしょうか。

A 見沼田圃は大規模な緑地空間であり、景観、自然環境や生態系に配慮する必要があると考えている。学識経験者の助言や地域の皆様の意見を伺いながら、検討を進める。 _

Q③ 見沼たんぼ地区全体では、135か所の斜面林が残っていますが、南側ルートには、斜面林に該当するところが多数(11 か所)あります。南側ルートを高速道路と併設市道が通る場合、見沼たんぼ全体の斜面林の約 1 割が無くなってしまうことについてどうお考えでしょうか。

A 複数ルート帯案は 500m 幅で示したものであり、概略計画の取りまとめ以降、詳細な計画案を作成するため、現段階では抵触の有無は不明である。斜面林への影響を考慮した計画とする予定である。 _

Q④ 見沼たんぼの斜面林は、県・市・農業団体・環境団体等で定めた「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」で、「行政の責務」として「今後、行政が積極的に保全する」とされています。また埼玉県は「見沼田圃周辺斜面林」を環境省の「生物共生サイト」候補地として申請し、2024 年 9 月に環境

省により認定されています。その県・市等が、必要性の乏しい高速道路等で斜面林を壊すのは、『背信行為』と考えますが、いかがお考えでしょうか。

A 見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針に示す「土地利用の基準」に則り、斜面林に配慮した検討を進める。 _

Q⑤ 北側ルートは見沼自然公園を通過し、同公園には、さいたま市で絶滅したとされる絶滅危惧種の藻類が発見されているほか、希少な野生生物が多種生息しています。その貴重な棲息環境を保護・保全する必要があると考えますが、いかがお考えでしょうか。

A 複数案のルート帯は 500m 幅で示したものである。詳細な計画案は概略計画のとりまとめ以降に作成するため、現段階では具体的なルートは決定していない。自然環境や生態系に配慮する必要があると認識している。 _

7 「核都市広域幹線道路」について

Q① 大宮国道工事事務所の検討委員会では、当初は「東西連絡道検討会」となっていた。2 年後に「核都市広域幹線道路検討会」に名称変更したが、その理由が明らかにされていません。「東西連絡道」を「核都市広域幹線道路」に変更した理由をお示ください。

A 「埼玉県東西軸道路検討会」では、外環道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、核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）を優先し、多車線の自動車専用道路として、概略計画の検討を進めることとしている。 _

この埼玉県東西軸道路検討会の結果を受け、埼玉新都心線～東北道間を優先し、概略計画の検討を進めるための指導、助言を頂くことを目的に令和 5 年 1 月 16 日に「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」を開催した。 _

Q② 2023 年のワークショップで、大宮国道工事事務所の計画課長さんが、「核都市広域幹線道路」の『名称変更』を提起しましたが、その理由は何かご教示ください。

A 「核都市広域幹線道路」という名称についても意見があれば述べてもらえるよう提起した。 _

Q③ 核都市とは「業務核都市」であり、業務機能(国際的な金融機能など)の都心集中を、郊外の拠点都市に移転させるとする「多極分散型国土形成促進法」に基づく『展都手段』で核都市を形成するという政策方針でしたが、現実の推移は、業務機能の都心集中の進展の中で、さいたま市や立川市、千葉市には、業務機能の集積・展開は「不発」に終わってしまっており、「核都市広域幹線道路」の政策根拠がなくなっていることをどうお考えでしょうか。

A さいたま市では、国の行政機関がさいたま新都心に移転されており、業務核都市としての機能が発揮されているものと認識している。 _

核都市広域幹線道路は、東京都区部以外の地域の中核となるべき都市を連携する道路ネットワークを形成する計画として、多極分散型社会を形成する上でも重要な

計画であると認識している。 _

Q④ 首都高埼玉新都心線は、さいたま新都心に立地した国の地方支部局のために建設させられた高速道路であり、核都市広域幹線道路として建設された高速道路ではありません。その道路を核都市広域幹線道路に位置づけようとするには無理があると考えますが、お考えをお示してください。

A 現時点では、首都高速埼玉新都心線が将来的に核都市広域幹線道路として位置付けられるかは未定である。 _

Q⑤ 片側「1車線」しかない首都高埼玉新都心線を首都圏の広域的な幹線道路である「核都市広域幹線道路」に位置付けられることはできないと考えますが、お考えをお示してください。

A 現時点では、首都高速埼玉新都心線が将来的に核都市広域幹線道路として位置付けられるかは未定である。広域的なネットワークの観点から様々な検討が必要であると考えている。 _

Q⑥ 2025年10月に行われた国土交通省への要望活動に先立って、19年ぶりに「核都市広域幹線道路建設促進期成同盟会」を開催したと報道されていますが、19年間もの長きにわたってお蔵入りしてしまっていた「核都市広域幹線道路建設促進期成同盟会」は、上記③のように存立の基盤がなくなってしまうものと考えられますが、どのようにお考えでしょうか。

A 「埼玉県東西軸道路検討会」において、埼玉新都心線から東北道間が優先検討区間に位置付けられたこと、さらに、「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」が開催されるなど、概略計画の検討に着手したことから、埼玉県内の核都市広域幹線道路の早期建設を促進させる目的で期成同盟会を再開することとなった。 _

8 『併設市道』について

Q① 2021年の「埼玉県東西軸道路検討会」から4年間まったく提案されてこなかった『併設市道案』を2025年に唐突に提出してきたがなぜか。お考えをお示してください。

A 既存道路の幅員も狭く、令和5年度に実施したアンケート調査等に基づき、多くの方々が抜け道対策を望んでいるため、整備を検討するものである。 _

Q② 『併設市道』の必要性・交通需要等を検討しているのか。必要性・交通需要等を検討しているのであれば、その検討資料を示してください。

A 問1と同上。 _

Q③ 『併設市道』の建設費用推計額を示してください。

A 現時点では未定であり、詳細な計画案を作成する際に検討する。 _

Q④ 北側ルートでの『併設市道』の「起点と終点」の位置を正確にお示してください。

A さいたま市道（計画）に示す水色の○印の両端部付近を起終点として考えている。 _

Q⑤ 南側ルートでの『併設市道』の「起点と終点」の位置の正確にお示してください。

A さいたま市道（計画）に示す赤色の○印の両端部付近を起終点として考えている。 _

Q⑥ 『併設市道』の「道路幅」等の設計数値を示してください。

A 現時点では未定であり、詳細な計画案を作成する際に検討する。 _

9 建設費用について

Q① 北ルートが 2,600～2,700 億円、南ルートが 2,800～2,900 億円と推計しているが、推定の根拠・推計方法等を開示していただきたい。

A 北側ルートでは「市道 3502 号線の橋梁（新切橋）架け替えが必要」とご提示しており、また、南側ルートでは「県道新方須賀さいたま線の橋梁（高畑陸橋）架け替えが必要」「南部配水場の送水管の仮移設が必要」とご提示しており、これらの必要な費用や想定される事業費を幅でご提示している。 _

Q② 併設する市道の建設費推計も提示すべきです。お考えをお示してください。

A 現時点では未定であり、詳細な計画案を作成する際に検討する。 _

Q③ 北ルートには、重要な消防署や病院などの公共・公益施設及び競馬場の練習コース等の移設及び県道新方須加さいたま線の付替えが必要となるが、それらの費用が建設費用 2,800 億円の中に計算されているのかご教示ください。

A 北側ルートでは「複数案と評価項目（案）」において「市道 3502 号線の橋梁（新切橋）架け替えが必要」とご提示しており、これらの費用は必要になるものと想定している。 _

Q④ 南ルートでは、県立浦和東高校や高畑陸橋及び県道新方須賀さいたま線の移設・再築が不可欠となるものと考えられますが、それらの移設・再築費用が建設費用推計の中で計算されているのか、ご教示ください。

A 南側ルートでは「複数案と評価項目（案）」において「県道新方須賀さいたま線の橋梁（高畑陸橋）架け替えが必要」「南部配水場の送水管の仮移設が必要」とご提示しており、これらの費用は必要になるものと想定している。 _

10 高速道路の整備に関する『地元負担金』について

Q① 高速道路の整備を地元自治体(さいたま市・埼玉県)が要望してつくられる「要望道路」の場合、「地元負担金」についてご教示いただきたい。
(通例で、何割程度が地元負担となるのか。お考えをお示ください。)

A 現在は構想段階であるため事業主体は未定であり、事業主体が決定次第、地元負担金について協議する。

意見交換

Q1 県道の付け替え等の工事については想定しているが、それは建設費用に入っていないということか。パンフレットに記載されている事業費は、道路をつくるだけの費用なのか。

A1 道路をつくるだけでなく、用地取得や支障移設等、想定できるものについても見込んでいる。現時点でルートは500 m幅で確定していないため、ご提示できるものは現段階では無い。ただ、北側ルートであれば市道3502号線の新切橋や、南側ルートであれば新方須賀さいたま線の高畑陸橋、南部配水場の送水管の仮移設などはどうしても費用が必要になると考えている。 _

Q2 建設総費用の中には、高速道路をつくるときに転居する方々への補償費も含まれているか。 _

A2 道路をつくる際にはどうしても用地をお譲りいただく必要があるため、お住まいであれば建て替え費用、引っ越し費用、その他に会社等の営業費用についても用地補償費に含まれる。ルートは決まっていないが、想定はしている。

—
Q3 移転の際に、移転先の土地はどこになるのか。 _

A3 用地交渉をさせていただくが、移転先を決めるのは用地をお持ちの方である。

—
Q4 移転先の土地はそもそもあるのか。どこの土地を取得するのか。 _

A4 移転の指定場所はない。費用だけ補償し、移転する場所は移転する方が自由に選択する。どのような道路事業でも同様の方法となる。

—
Q5 農家はその土地を使ったビジネスをしているため、例え補償費をもらっても移転先で農業ができるか不確定要素が大きい。先祖代々受け継いできた農業ができなくなることに
対してマイナスの感情が生じる。それに対するこの事業の費用対効果が薄いと思うが、これについてどう考えているだろうか。 _

A5 北側・南側のどちらのルートになっても立ち退きをお願いすることになると思うので、先々、用地交渉の際には当事業に限らないが、土地所有者のご意見を聞きながら、真摯に向き合って進めさせていただきたいと思う。 _

Q6 この事業のように、大型で建設までに長期間となるものは、広い展望と深い見識をもって検討をしてもらいたい。地図に残る大事な仕事をしているため、市民
よりもずっと深い先まで考えて仕事をしてほしい。武蔵浦和駅前では高層ビルが沢山建ち、手頃な価格であったため若い方々が引っ越してきた。ただ、子ども世代
のことを考えた整備ではなかったため、学校をつくる場所がなくなった。建設の目途も立たず、不調になった。 _

Q7 東西の道路が混んでいて事故が多いと言っているが、警察と連携し、部分的に右折・左折車線をつくったり、信号を変える、スクランブル交差点にする等すれ
ば、スムーズな流れになると思う。もっと抑えた予算で可能である。例えば浦和西高校まで行く産業道路も大渋滞する。浦和西高校の生徒がぞろぞろ歩いており、
左折や右折をする車は事故を起こしてはいけないため曲がれない。あの道路付近を買収して車線を確保すれば渋滞は解消できるのでは、と思う。浦和警察や埼玉県
警と連携をとりながら、そのような場所をピックアップしていけば、東西方向の事故や渋滞は減らせると思う。

Q8 日本人のドライバーは、どんなに狭い道路でも救急車が鳴って退かない人はいないと思う。渋滞で救急体制に影響が出て救急患者が亡くなった事例はあまり聞
いたことがない。そのため、救急連携という対策の話は早いと思う。 _

Q9 途中からさいたま市道も計画するようになった。例えば、大宮駅から先の新幹線の高架をつくる時も、目の前に大きな新幹線の線路ができて地元の方々は驚
いていた。地元の方々のために新しい交通システムをつくって、今は沢山の人が利用されている。そことは違って、ここにつくるのは考えられない。 _

Q10 核都市広域幹線道路の延長の部分は、さいたま新都心線を埼玉県とさいたま市が買収して一般道路にすれば東西の行き来がとてもスムーズになると思う。さいたま新都心線は高速道路を利用する車が少ないため、一般道路にすれば東西道路の抜本的な改革になると思う。浦和橋の箇所（新浦和橋）も無料で通れるようになり、交通もスムーズになった。 _

A6～9まとめて回答 課題・目的については、30年後の渋滞や事業進出、人口増加、生活環境等、様々な効果が発揮されるものと考えている。渋滞が解消すること以外にも、課題・目的を果たす道路であると考えているため、将来的にも必要な道路であるという見解である。 _

さいたま市内では道路整備計画で、都市計画道路の交差点の改良や、警察と協議して部分的な右折レーンの改良、埼玉県警察と協議して信号現示の改良等、抜本的に改良できない地区は改築ということで車線を拡張したり、各地域の交通の需要に応じて道路の改築を進めているため、ご理解いただきたい。 _

仰るとおり救急車の通行に関しては日本では円滑に運用が出来ている。今回の話は別で、パンフレット別添資料の医療連携の項目で、岩槻区周辺は第三次医療救急医療施設が遠く、現状15分以上かかっている。その中で道路行政ができることとして、さいたま新都心線を東北道まで繋げることで、岩槻周辺の方の救急医療施設への速達性が向上すると考えている。

Q11 春日部や岩槻地区に新たに医療施設をつくれればよいのではないか。

A11 医療施設をつくることだけでなく、人口や地理的条件等を踏まえて自治体でも連携して検討していく。見沼田圃周辺道路の抜け道として現状使われていることが課題である。広い道路ではなく、高校生が通学としても使用するため、危険な箇所である。令和5年度にいただいたご意見の中では、地元の側道整備や、地域の活性化も見据えながら検討してほしいというご意見を多くいただいた。さいたま市としては、橋梁形式の核都市広域幹線道路に合わせてさいたま市道と自転車道、歩道を整備する等、安全に利用できる整備を検討している。

A10 首都高速道路のさいたま新都心線の一般道路化について、現在さいたま新都心線は有料道路として整備されており、首都高速道路が管理を行っている。首都高速道路に限らないが、有料道路は料金を徴収する期間が定められていて、期間が満了すれば有料道路ではなくなり、埼玉県道やさいたま市道となるような仕組みである。

Q11 自然環境や見沼の景観について斜面林の質問があったが、どの回答においても学識や地元に関心しながら検討していくという回答であり、もう少し市として踏み込んだ内容の回答をしてほしかった。 _

Q12 もう一つの質問は大宮国道事務所へ、核都市広域幹線道路の大きな課題では渋滞の解消が言われているが、話の組立が計画ありきで説明を受けているため、どこが本題なのかわからない。渋滞解消が必要であれば、改良工事等他にやることもあり、それと核都市広域幹線道路をつくったときの比較をした方がよいと思う。

さいたま新都心線の見沼ICのところでは2車線から1車線になる箇所が渋滞になっているように思う。広域検討をやっているという回答で、具体的な回答ではなかったため、教えていただきたい。 _

A11 自然環境については今後も検討していく。500 m幅の帯で、今後斜面林にルートがかかった場合については、学識経験者の意見を聞いて、さいたま市としても検討していきたい。 _

A12 首都高の片側1車線の現状については、仰るとおり暫定2車線で完了している。橋梁箇所は1車線分の幅員しかないが、計画当時は橋梁を拡幅すること、トンネルの中も2車線分の幅員が確保されているため、今後は我々も勉強しながら検討していきたいと思う。関越道から東埼玉道路まで、核都市広域幹線道路の調査中路線として大きな範囲で検討しており、今後接続する箇所が首都高速道路になるため、どのような対応になるのか、大事な視点だと理解している。 _

Q13 ネイチャーポジティブは知っているだろうか。ネイチャーポジティブを考えれば、「高速道路をつくることによって生物多様性は復活する」というような考えでなければ、これからの世の中はやっていけない。対策としては例えば、要らない高速道路を壊して植林し、農耕地を増やすこと等が求められている。見沼田圃を高速道路で分断することはあり得ない。 _

見沼自然公園・さぎ山記念公園に行ったことはあるだろうか。見沼自然公園・さぎ山記念公園も貴重な自然公園である。配慮すべき事項の箇所に北側ルートでは、「見沼田圃を通過する延長が南側ルートに比べて短いため影響が小さい」というように決めつけられているが、見沼田圃の範囲がルートに入っている以上、影響の大小は決められない。 _

見沼自然公園は貴重な藻類の他に、観察される野鳥の約6割が埼玉県や環境省のレッドデータブックに載っているため、見沼田圃を全て一緒に考えるのは問題があり、北側・南側ルート独自の自然環境があると思う。次にパンフレットを改定する際には、自然環境の影響はどちらも比較出来ないというような言い回しにしてほしい。

A13 自然共生サイトについては全国で328箇所指定されており、埼玉県内では9箇所指定されている。さいたま市内では3箇所である。さいたま市では水と生きものプランの中間見直しを進めており、現在バブコメを行っている。市の内部でも様々情報交換しながら検討していきたい。

意見 1 影響に配慮すると書いてあるが、足りないように思う。自然の中に文化が結びついていることが一番大事だと思う。皆さまがご指摘の通り、埼玉の南側では人口が多いが、自然と人が触れ合うことで、新たな創造の場になっていると思う。

高速道路がつけられた場合、人間としての営みがなくなる。日本人は自然科学的、数値的になるものばかりの発想になる。 _

今度北浦和で展示会をする。見沼田圃周辺では自然の保全にとどまらず、自然から芸術や文化等、新しい人の営みをつくっている。この観点こそが、日本がこれから世界のリスペクトを得るために必要なことである。 _

道路をつくってしまった場合に、地域の何が失われてしまうのか教えてもらいたい。議論というのはマイナスの部分も堂々と言ってもらうことで、納得がいくと思う。現にここに住んでいる人は納得していないと思う。 _

意見 2 今回もこのような会を開いてくださり、ありがたい。市民、住民が勉強する良い機会だと思う。色々な意見を言わせてもらって、今後もこのような場を継続させていただきたい。 _

9月1日の書かれていた議事録を参考に意見書を書いた。今回も議事録を公開していただきたい。 _

片柳・染谷地区というのはさいたま市で一番美しい。しかし、幅が45mの道路ができると風致景観、環境、居住環境がぐちゃぐちゃになってしまう。 _
事故数や医療施設数がこうであるというように、道路をつくる根拠を教えてください。この地域は道路をつくることで利便性が上がる地域ではなく、この資産を文化的な価値として残している地域である。 _

見沼田圃も未来資産として認定登録されてから20年活動している。あと20年~30年すればここら辺も良い地域になると思う。 _

三枝氏はこの地域の大地主であり、三枝氏が土地を売るということであれば、もうしょうがないと思う。 _

意見への対応 見沼田圃地域をどのように盛り上げていくか皆様からもご意見を伺ってまいりたいので、今後もこのような活動を継続させていただきたい。