

一般国道４６３号バイパス（本太工区）【都市計画道路 道場三室線（本太工区）】
事業計画に関する説明会 議事概要

1. 開催日時 ①令和７年３月１４日（金） 午後 ７時００分～午後 ８時２０分
 ②令和７年３月１５日（土） 午前 １０時００分～午前 １１時１０分
2. 開催場所 さいたま市立本太小学校 体育館
3. 配布資料
 ①次第
 ②説明会資料
4. 次第
 ①開会
 ②あいさつ
 ③職員紹介
 ④事業計画説明
 (1) さいたま市の幹線道路整備について
 (2) 一般国道４６３号バイパス（本太工区）について
 (3) 事業概要について
 ⑤質疑応答
 ⑥閉会

5. 質疑応答

【説明会開催に関する質問】

Q 今後、住民説明会を開催する予定はあるのか教えてください。

A 工事開始前に改めて住民説明会を開催する予定です。

Q 事業対象区間は幼稚園、小学校などが密集する地域となっています。今回の4車線化に伴う交通量増加により最も被害を受けやすいのは子どもであると思います。今回の説明会は住民中心である点を理解していますが、子育て世代を対象とした説明会も開催していただけるのか教えてください。

A 住民の方からご要望がありましたら自治会単位での開催を検討いたします。

【道路計画の詳細について】

Q 現在、副道が設置されていますが、供用後も副道は設置されるのか教えてください。

A 本線の4車線化後も副道は設置する計画となっております。

Q 本太坂下交差点と駒場運動公園交差点の間では、大雨の際は駐車ができないほどの冠水が発生します。道路整備に合わせて、何か対策等は実施するのか教えてください。

A 下水道部門で浸水対策を検討する予定です。

Q 本太坂下交差点を閉じた結果、生活道路への流入する車両が多いと考えられますが、その対策検討について教えてください。

A 一般国道463号バイパスの4車線供用後の浦和駅方面へのアクセスは、現在、4車線化の事業を進めている産業道路や田島大牧線を利用すること想定しており、生活道路への流入や影響は限定的と考えております。交差点を閉じた後、生活道路への流入が多数見受けられる場合は、車両の流入を抑制する狭窄等の物理的デバイスの設置等を交通管理者と共に検討していく方針です。

Q 道路整備に合わせて、下水道の点検や老朽化の対策は検討しているか教えてください。

A 現在、下水道の部門で点検を行っており、来年中（2026年中）に点検作業が完了する予定です。点検の結果、対策が必要となった下水道管については、道路整備とは別に下水道部門で対策を進めてまいります。

Q 交差点②付近において、路面が波打っているが、道路の下に空洞はできていないか教えてください。

A 毎年、本市で実施している路面下空洞調査の結果を確認後、後日回答いたします。

(後日回答文)

本市では、緊急輸送道路の国県道や幹線市道を５年に１回、又は１０年に１回の頻度で路面下空洞調査を実施しております。調査対象路線の調査頻度は、「交通量区分」「下水道敷設の有無」「過去空洞の有無」の項目を設定し、それぞれ評価ランクを分けたものを「５年に１回」又は「１０年に１回」のグループに分類しております。

本太工区については、平成３０年度に調査を実施しており地中内の異常は確認されませんでした。次回の調査は令和１０年度を予定しております。

Q ４車線道路の整備により、地下埋設物には相当な負荷がかかると思われるが、八潮市の道路陥没事故のような事故を起こさないためにも、地下埋設物の状況を把握し、４車線化しても問題がないことを確認のうえ、工事を実施していただけるか教えてください。

A 上下水道管の現況及び強度を確認のうえ、整備を進めてまいります。

Q 整備に伴い、植栽を設置する計画があるか教えてください。

A ４車線化に伴い大部分の植栽が撤去されますが、整備の中で可能な限り植栽を残すように検討してまいります。

Q ４車線供用後は、現在のバスの運行経路（市立病院系統など）は変更されるのか教えてください。

A 本事業については、バス事業者とも情報共有しており、今後も引続きバス事業者と調整を進めてまいります。

Q 現在、植栽部分にマンションのごみ置き場を設置していますが、供用後も使用できますか。

A ごみ置き場を移設していただく可能性があります、こちらは利用者とも協議のうえ決定するものと認識しています。

Q 交差点②の信号機はどのような経緯で撤去する判断をしたのか教えてください。

A 幹線道路では、信号機の設置数が多いと交通渋滞の原因となるため、信号機を集約する方針としております。供用後は交差点①、③の横断歩道のご利用をお願いいたします。

Q 新たに横断歩道を設置していただくことは可能か教えてください。

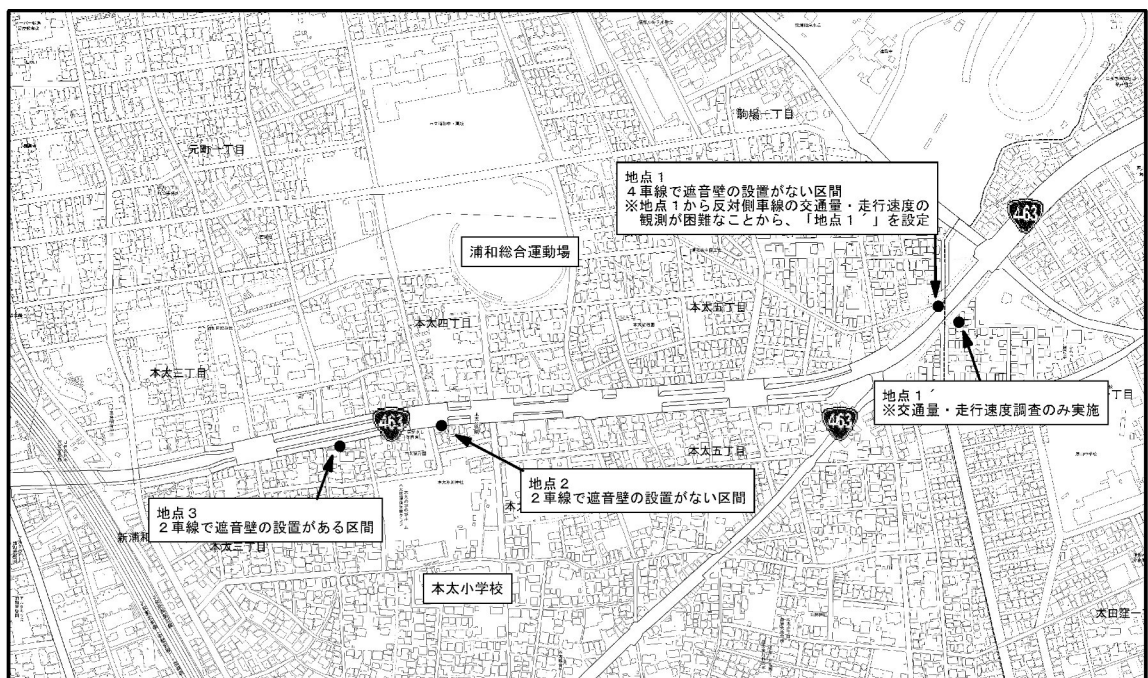
A 交通管理者と協議を行ってまいります。

- Q 本太工区内の歩行者信号の青時間について、現在の2車線道路であっても、歩行者が横断するには短く、供用後はさらに横断に時間を要すると考えられます。供用後は歩行者が横断できる青時間としていただきたい。また、一部の押しボタン式信号機が撤去される計画であり、高齢者への負担が懸念されるが、信号機撤去の代替案があるのか教えてください。
- A 信号機の時間設定は交通管理者である警察の管轄であるため、来年度以降の警察協議でご意見があった旨をお伝えいたします。また、代替案については検討しておりません。

【環境について】

＜環境予測について＞

- Q 現況の環境調査箇所、時期を教えてください。
- A 現況の環境調査は、令和6年10月の正午～翌日正午に下記の3地点4箇所で行いました。



- Q 騒音と振動の調査結果に記載されている「基準値」とは具体的に何を指していますでしょうか。また、基準値が現況より高く予測されていますが、その点をどのように考えているのか教えてください。
- A 「基準値」とは環境基本法で定められている基準であり、沿道環境を保全するために維持すべき基準として定めているものです。今回の予測値は、4車線化に伴う交通量の増加により各地点の数値が現状より増加しているものと考えております。

- Q 4車線供用後の環境予測値はどのように測定したのか教えてください。
- A 4車線供用後の環境予測値は、将来の交通量推計に基づき計算式を用いて算出したもののため、実際に現地で計測した値ではありません。

- Q 各地点での騒音・振動の現況測定値と将来予測値を教えてください。
- A 各地点での現況測定値と将来予測値は以下に示す値となっております。

●騒音（単位：dB）

地点	昼	夜		昼	夜
断面 A	62	58	→	68	62
断面 B	63	60	→	69	63
断面 C	55	52	→	69	63

●振動（単位：dB）

地点	昼	夜		昼	夜
断面 A	32	30	→	53	52
断面 B	41	42	→	53	53
断面 C	44	44	→	53	53

<大気質について>

- Q 大気質の現況測定値を記載していない理由を教えてください。
- A 資料 p. 20の参考にあります、曲本自排局、辻自排局は一般国道17号新大宮バイパス、首都高速埼玉大宮線、一般国道298号、及び東京外かく環状道路付近の測定局であり、本太工区よりも交通量が多い環境ですが、その地点の測定値でも環境基準値を下回っていることが確認できましたので、その測定値を参考にさせていただきたいと考えております。

<騒音について>

- Q 遮音壁は構造や予算の問題で設置ができないのか。それとも環境基準値を超過していないため設置されないのか教えてください。
- A 4車線供用後の環境予測において、騒音の予測が環境基準値を下回っているため遮音壁は撤去する計画です。構造や予算の問題ではありません。
- Q 環境基準値の超過の定義を教えてください。
- A 騒音の評価は、環境基本法に基づき、昼・夜の時間区分ごとの平均的な騒音の値を基準と比較して行います。そのため、環境基準値の超過は、ある1時間の最大値が環境基準値を上回るのではなく、昼・夜の時間区分ごとの平均的な騒音の値が環境基準値を上回ることを意味しております。

Q 4車線供用後では、どの程度騒音が緩和するのでしょうか。

A 4車線供用後は、現況より交通量が増えるため、騒音は大きくなると考えております。

Q 遮音壁を設置した場合、どの程度騒音が小さくなるのでしょうか。

A 今回の現況環境調査の結果では、遮音壁設置することで10dB程度緩和される結果となっております。

Q 騒音の将来予測値は、遮音壁撤去を想定し、算出しているのか教えてください。

A 騒音の将来予測値は、遮音壁がない場合を想定して算出しております。

Q 既設の遮音壁は、昭和50年代に設置されたと伺っておりますが、設置の経緯を教えてください。

A 既設の遮音壁は埼玉県での暫定整備時に設置されたものであり、設置経緯を調査しましたが、経緯が把握できる資料が残されておりました。

<振動について>

Q 現況の振動は、道路よりも沿線家屋の中での揺れが大きいと感じるため、今後、家屋内で振動調査を実施していただくことは可能か教えてください。

A 環境影響評価においては、一般的に道路敷地と民地の境界線で調査を実施することとなっているため、本工区も同様の考えで現況調査を実施しております。なお、家屋内での調査は、測定環境の種々の条件が異なり、評価が非常に困難なため、実施の予定はありません。

Q 現在、大型車のブレーキ時及び加速時に振動が発生しています。4車線供用後には、交通量の増加や走行速度が上がることにより振動が大きくなると考えられるため、路面を平坦にする又は過積載のトラックを規制するなどの取組みをしていただけるのか教えてください。

A 今回の事業にあわせ、振動の原因となる舗装面のひび割れや継ぎ目の段差等を改修し、路面の平坦性を確保するように整備してまいります。

【事業費・整備効果について】

Q 事業費及び費用対効果について教えてください。

A 事業費は、現時点で約44億円と想定しております。費用対効果は18.4です。

※費用対効果とは、投資した費用に対して得られた効果や利益の度合いを示す指標です。

国土交通省が発行している「費用便益分析マニュアル（令和5年12月）」に従って算出した結果では、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故削減便益の3つの便益で試算しております。費用対効果が1.0以上あると費用に対して効率よく効果が発生する事業と判断ができるものになります。

【その他】

Q 4車線供用後の固定資産税や都市計画税、はどのようになるのでしょうか。

また、すでに拡幅した区間（与野南中学校～国道17号バイパス）については、固定資産税や都市計画税の増減があったのか教えてください。

A 4車線化後でなければ、税金の増減の程度は明らかとならないため、現時点ではお答えしかねます。すでに拡幅した区間での事例を確認し、後日回答いたします。

（後日回答文）

固定資産税・都市計画税の評価は3年に1回見直しをしており、次回の見直しは令和9年度となっております。なお、昨年4月に供用した道場三室線（2工区）につきましても、令和9年度の見直しとなるため、4車線供用後の固定資産税・都市計画税の評価の変動について把握できておりません。

ただし、道路幅員を変更せずに車線数のみ増える場合は、固定資産税・都市計画税の評価に与える影響は少ないと思われると税の部署より伺っております。

——以上——