

(仮称) 農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業
事業説明会 質疑概要

日時 令和 7 年 12 月 15 日(月)19:00～

場所 さいたま市春おか広場(農村広場)多目的ホール

質疑応答の概要については、次のとおり。

(※記録上わかりやすくお伝えする観点から一部修正、補足している箇所があります。)

【質疑応答】

Q と畜場と道の駅の整備予定地について、この土地は両方とも農業振興地域の「青地」だったと思いますが、現在も青地なのか、それとも一方または両方が青地から除外されているのか、お答えください。

A 道の駅の対象地については、農振除外の申請を行っており、現在は青地から外れております。一方、食肉市場の予定地については、申請は行っていないため、青地のままとなります。

Q 道の駅について青地が外れているということですが、例えば各地権者が個別に土地を売買してしまうのではないかと考えられます。個別で売買できないような制度や法令があれば教えてください。

A 農振法について、今回の除外は、あくまで道の駅整備のためのものですので、それ以外の用途で使用する場合は別途制限がかかります。また、農地法についても農地転用の制限があり、簡単に売買できるものではありません。

Q 道の駅の整備予定地が青地から外れたのはいつでしょうか。

A 農振除外については、令和 6 年 4 月 15 日付で変更通知を受けています。

Q 道の駅は青地から外れているのに、食肉市場はそのままなのはなぜですか。

A 食肉市場は、専門性・特殊性の高い施設であり、検討に時間を要しました。また、道の駅とは法体系も異なるため、別々の申請であると申請の所管に確認しました。そのため、先に整理ができた道の駅について申請を行い、食肉市場は準備が整い次第申請する予定でしたが、今回、移転再整備中止という判断に至りました。

Q 食肉市場の予定地についても、今後速やかに農振除外の申請をするということですか。

A 現在、当該地については、今後の機能や道の駅との相乗効果を含めて検討中であり、具体的な用途が決まっていないため、現時点では申請を行うことはできません。

Q 食肉市場の予定地については、自由に施設を整備できるのでしょうか。それとも用途に制約がありますか。

A 法令による制限があるため、整備できる用途については大きく制限されます。

Q 道の駅は令和 10 年度から令和 15 年度へ延期とのことですが、食肉市場の予定地も同様に令和 15 年度頃の整備と考えてよろしいですか。

A 現時点で何を整備するかも未定のため、スケジュールについてもお答えできません。

Q 用地取得についてですが、公有地の拡大の推進に関する法律と土地収用法のどちらに基づいて行う予定ですか。

A 現時点では決まっていません。

Q 税制について、非課税の枠が 1,500 万円控除と 5,000 万円控除の両方あるという理解でよろしいですか。

A 一般的に、公拡法は 1,500 万円の税控除、また、特定の用途に該当する場合、収用事業の税控除の枠として 5,000 万円控除があります。具体的な適用については、今後税務署と協議する予定です。

Q 用地買収の価格は一律ですか、それとも個別評価ですか。

A 個別に評価額を算出し、それぞれの地権者と交渉していくのが一般的です。

Q 目安となる単価は示せますか。

A 交渉に影響が出る可能性があるため控えさせていただきます。今後、算定のうえ順次説明いたします。

Q 遊水地の範囲はほぼ変わっていないように見えます。今年 3 月から綾瀬川流域が特定都市河川に指定されていると思いますが、それに基づく遊水地の必要面積はどのようになっていますか。

A 特定都市河川浸水被害対策法が令和 7 年 7 月 1 日から適用されています。それに伴い、必要な調整池容量の検討が求められています。従来は県の雨水流出抑制条例に基づいて計画していましたが、今回の制度では、両者を比較して大きい方が適用されます。現在のところ、従来の基準の方が、容量が大きいため、既存計画で対応可能と考えています。ただし、正式な回答はまだ得ていないため、今後変更の可能性もあります。

Q 軟弱地盤対策の件ですが、いくつか候補が挙げられていました。この方法が具体的にどのようなものなのか教えてください。また、この場所に整備するとダムのような形になり、場合によっては自宅付近まで水が来てしまうのではないかと懸念があります。こうした点について十分に対策を検討したうえでの計画なのか、お聞きしたいと思います。

A 地盤改良工法についてですが、「盛土載荷重工法」「浅層混合処理工法」「深層混合処理工法」の 3 つを比較検討しております。盛土載荷重工法は、一般的に「プレロード」や「サーチャージ」と呼ばれる方法で、先に土を盛り、圧密沈下を意図的に促進させる工法です。

軟弱地盤では地中の水分が抜けることで沈下が起こるため、建物を建てる前にあらかじめ土を盛り、沈下を進めて地盤を安定させます。また、「サンドドレーン併用」というのは、地中に砂の柱を設けることで排水を促進し、沈下のスピードを高めるものです。一方、浅層混合処理工法および深層混合処理工法は、深さの違いはありますが、いずれも固化材を土と混合し、地盤を固める工法です。これらの工法は、建設する施設や必要な期間、経済性などを総合的に判断して対策をさせていただきます。

次に浸水についてですが、地盤改良によって地下水の流れが変わることはないと考えています。また、本事業では調整池を設ける計画です。これは、大雨時に一時的に水を貯留し、流出を抑制するためのものです。従来、畑や田んぼでは雨水が自然に浸透・滞留していましたが、開発によりそれ

が失われるため、調整池で補うという考え方です。そのため、本事業によって浸水リスクが増大するとは考えておりません。

Q 道の駅は主に国道 16 号からの出入りを想定しているとのことですが、小型車などは西側からも出入りすることになると思います。しかし、西側の周辺地域は都市計画道路が十分に整備されておらず、道路も非常に狭い状況です。特に春おか広場から七里方面へ抜ける道路はかなり狭く、大型車の通行が困難です。

このような状況で交通量が増える施設を整備することについて、都市計画道路との整合性は取れているのでしょうか。少なくとも、工事車両の通行制限などの対策を求めたいと思います。

A 工事車両については、原則として国道 16 号から出入りする想定です。ただし、水道管の切り直しなどにより、西側道路を使用せざるを得ない場合も一部発生する可能性があります。工事の際には説明会を実施し、できる限り近隣の皆様にご迷惑をおかけしないよう配慮します。

ご指摘の都市計画道路である、指扇宮ヶ谷塔線については、道路部局と協議しております。道の駅の整備と同時に拡幅できれば良いのですが、用地取得や建物移転などの課題があり、同時整備は難しい状況です。なお、この路線は一時廃止候補となっていたましたが、本事業の影響を踏まえ、廃止候補からは除外されています。今後、関係部局と連携しながら整備の可能性について検討していきますが、現時点ですぐに整備が進む状況ではありません。

Q 食肉市場予定地について、市の計画があるということで、耕作をすべて止めています。また、以前は看板も設置していましたが、それも撤去しました。今後は、再び看板を設置したり、農地として貸したりしても問題ないのでしょうか。また、買いたいという人がいれば売却してもよいのでしょうか。

A 食肉市場予定地については、現時点では計画が未定のため、所有者の土地利用を制限することはできません。ただし、農地転用など、法令に従った手続きが必要になりますので、法令に基づいた形で適切に、ご対応下さい。また、今後、土地活用の方向性を早期に示し、不安を解消できるよう努めます。

Q 売却希望者も来るのですが、その場合はどうすればよいですか。

A 現時点では売却を制限することはできませんので、最終的にはご自身の判断となります。

Q 道の駅は令和 6 年 4 月に除外されていますが、食肉市場はその時点で除外されない方針だったのでしょうか。すでに 1 年半も差があることに納得がいきません。当初から計画に入っていなかったのではないかと感じます。同時に除外すべきだったのではないのでしょうか。

A 農振除外を行うためには、施設の規模や機能を精査したうえで提出する必要があります。食肉市場については、事業費の高騰もあり、さまざまな事業手法の検討を行っていたため、施設規模や機能が確定していない段階にあり、申請できる状況ではありませんでした。そのため、まず整理ができていた道の駅について先に申請を行いました。この結果、道の駅と食肉市場で法令手続き上の進捗に差が生じたものです。

Q 丸ヶ崎から宮ヶ谷塔へ抜ける裏道や、国道 16 号ではない生活道路など、周辺道路の整備計画があれば教えてください。

A 今回の道の駅整備に伴って、周辺道路全体を整備する計画は現時点ではありません。ただし、道の駅に接する道路については、必要に応じて拡幅や水路・側溝の整理などを行う可能性があります。また、国道 16 号との出入口部分については整備を行う予定です。それ以外の周辺道路については、本事業の中では現時点で対応予定はありません。

Q これまでスケジュールが示されていたため、田んぼの利用をやめてもらうなど対応してきました。それにもかかわらず、先ほど「自由に使ってよい」といった説明があったのは少々無責任ではないかと感じています。今後は連携や相乗効果を考えて活用していくとのことですが、それだけでは不安が残ります。この点についてどうお考えでしょうか。

A ご指摘のとおり、これまで食肉市場の整備を前提として説明を行ってきた中で、計画に変更が生じたことは、市としても、申し訳なく思っております。

今後の活用については「検討中」としておりますが、市としては当該地を活用していくという方向性自体は既に意思決定されています。具体的な内容については、法令上の制約もあるため、現時点では確定しておりませんが、今後、施設整備なども含めて検討を進めてまいります。

Q 方向性があるというだけでは、これまで長期間にわたり説明会にも参加してきた立場としては納得しがたい部分があります。また、インターネットや市のホームページでも進捗が分かりにくいいため、決まったことについては、随時情報発信していただきたいと思います。

A これまでホームページの更新が十分ではなかった点については真摯に受け止め、今後はできる限り情報発信を行っていきたいと考えております。

Q この食肉市場の計画については、当初から「さいたま市には畜産が少ないのに、この規模の施設は無理ではないか」と指摘してきました。当時の説明では、関東や東北から集荷し、輸出も含めた大規模な食肉流通拠点にする構想でした。つまり、当初から市内に出荷農家が少ないことは分かっていたはずですが、それにもかかわらず、「大丈夫」と説明しておいて、今になって「集荷が難しい

ので中止」というのは無責任ではないでしょうか。

また、市内には多くの関連事業者がありますが、その影響についても十分に説明されていないと感じます。同じ前提で計画が始まっているにもかかわらず、なぜ結論が大きく変わるのか理解できません。

A ご指摘のとおり、基本計画策定時点でも、畜産家数や市場経由率の状況については、市として認識していました。その時点では、輸出機能やカット機能など新たな機能を付加することで、公共施設としての役割を果たせると判断しておりました。しかし、その後、令和 3 年以降、整備計画の策定に向けて詳細な調査を進めた結果、これらの機能の実現性が想定よりも難しいことが明らかになりました。そのため、総合的に判断し、今回の結論に至ったものです。

また、関係事業者への影響については認識しており、今後丁寧に説明を行い理解を求めていく予定です。

Q 判断が変わること自体が問題だと思います。当初から同じ指摘はされていました。また、働いている方の雇用などについてはどう考えているのですか。

A 当時の判断は、限られた情報と期間の中で行われたものでしたが、その後の精査の結果として見直しに至りました。関係者への対応については、今後、協議しながら検討していきます。

Q この事業用地はハザードマップ上、大雨時に最大で約 3 メートルの浸水が想定されています。その水の流出口にあたる位置に盛土を行う計画になっている点について懸念があります。遊水地で対応するとの説明でしたが、環境影響評価の際にも、事業用地内の水は処理される一方、周辺に溜まる水については考慮されていない設計でした。当時、市は「事業用地外の水については責任を負えない」と説明されましたが、今回も同様の考えなのではないでしょうか。周辺の水が遊水地に流れる構造でなければ問題は解決しないのではないかと考えています。

A 調整池については、県の雨水流出抑制条例に基づいて設計しています。その中で「湛水想定図」というものがあり、大雨時に常時水が溜まる場所に盛土を行う場合には、その分の水も調整池に取り込むように設計することが求められています。ただし、今回の事業予定地は湛水想定区域には指定されていません。そのため、周辺からの水を調整池に取り込むことは、条例上求められていない区域となっています。したがって、その対応は計画に含めておりません。

一方で、事業地内には用水路や排水路がありますので、それらについては機能を維持しつつ、必要に応じて整備・付け替えを行います。既存の水路は国道 16 号を横断し、二丁目側を経て最終的に深作川へ排水される構造となっていますので、そこへ接続し、通常の降雨については排水できるように計画しています。ご指摘の「水が溜まる」という点については、条例上想定されていないため、それに基づいて今回の調整機能を設定しているという状況です。

Q 市の回答の意図は、県が把握している湛水区域の話であり、実際には水が溜まる場所であり、地元の人間はそのことをよく知っています。排水路があっても、水は実際に溜まります。その点について、本来であれば、市が責任を持って対処するべきではないですか。

A 水路や排水路について適切に整備します。県の条例で求められている対策はもちろん実施し、既存水路の付け替えなどにより排水機能を確保する計画です。

Q 既存水路を維持するのは当然のことです。問題は、それ以上に発生する水をどうするのかという点です。

A ご説明のとおり、既存水路の排水機能を確保する形で整備するという考え方です。

Q 1人当たりの購買単価を1,300円から1,600円とするという説明がありましたが、当初の検討では1,100円程度だったと記憶しています。一般的にも平均1,000円前後、最近できた道の駅では900円程度と聞いています。それにもかかわらず、議会提出時に1,600円という数字が出てきました。これは、1,100円では赤字になるため引き上げたのではないかと推測していますが、その根拠が不明です。

また、「地元農家との連携」とありますが、実際には地元農家はそのような認識ではないという声もあります。こうした数値の根拠を明確に示していただかないと、今回の計画も食肉市場と同じ問題になるのではないかと考えています。

A 来場者1人当たり1,600円という単価については、前面道路(国道16号)の交通量や立地条件を踏まえ、他の道の駅の事例を参考に試算しています。また、市が試算した内容について、運営事業者や関係事業者へのヒアリングを行った結果、概ね妥当な水準との評価を得ています。

さらに、国道16号の交通量の多さを踏まえると、1,600円以上の消費が見込める可能性もあるとの意見もあり、現時点では適正な単価であると考えています。

Q 当初は、食肉市場と連携した「ミートランド構想」で単価を上げるという説明もあったと思います。また、観光バスの台数も当初は35台から現在は1台に減っています。となると、購買力の違いも影響するはずで、単純に交通量だけでは説明できないのではないのでしょうか。

A バスが1台となっている点については、国道16号の交通量調査結果をもとに、車種別の来場構成を想定して駐車台数を設定しています。ただし、大型車スペースは状況に応じてバスの駐車にも対応できるため、柔軟に運用しながら集客を図っていく考えです。

Q 道の駅の計画について、スケジュールを確認させてください。着工は令和 11 年度からという理解でよろしいでしょうか。市の用地取得がいつ頃になるのか気になっています。

A 工事開始は令和 11 年度を予定していますが、それに先立ち、用地取得が令和 8 年度から開始予定です。したがって、現在の土地利用は用地取得までとなります。その後、用地取得が順調に進めば、令和 11 年度から造成工事に入る見込みです。

Q 令和 8 年度から順次、用地取得が始まる可能性があるということですね。

A 令和 8 年度からは主に交渉が始まる段階であり、すぐに契約となるわけではありません。実際の契約は令和 9 年度から 10 年度頃になる可能性が高いと考えています。

Q 食肉市場について、廃止が決定されたこと自体は理解しています。ただ、現在の市場には従業員がおり、このまま閉鎖されると人材や取引関係が失われてしまう懸念があります。現在、民間で新たな施設整備の検討も進めていますが、完全閉鎖まで2、3年の期限の延長が可能かどうか教えてください。

A 廃止の関係については、別の部署にはなりますが、分かる範囲でお答えさせていただきます。廃止時期については、関係者と現在、協議中です。当初は施設の老朽化の観点から令和 10 年度を目途としていましたが、今後の協議によって延長または前倒しとなる可能性はあります。現時点では確定しておらず、あくまで目安とお考えください。

Q いつ頃決まる見込みでしょうか。

A できるだけ早期に方針を示す予定ですが、現時点では時期は未定です。