令和８年１１月１２日

国土交通大臣　井林　辰憲　様

埼玉県知事　大野　元裕

埼玉高速鉄道線（地下鉄７号線）延伸の早期実現に向けた支援等について

埼玉県政の推進につきましては、日頃から格別の御支援と御協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

本県が抱える課題に関する下記の要望事項について、特段の御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

記

１　埼玉高速鉄道線（地下鉄７号線）延伸の早期実現に向けた支援について

⑴　現状・課題等

平成２８年４月の交通政策審議会第１９８号答申において、埼玉高速鉄道線（地下鉄７号線）延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）については、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに位置付けられ、「埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」とする意義が示された。

先行整備区間である浦和美園から岩槻までの延伸については、都心部への速達性・利便性の向上や鉄道空白地域の解消など「東京圏の鉄道ネットワーク強化」や「災害時等の代替路線機能の充実」に大きな効果がある。

そのような中、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の試算結果において、Ｂ／Ｃが１．２、収支採算性は２７年との結果になったことなどから、埼玉県及びさいたま市では、令和８年３月に都市鉄道等利便増進法に基づく鉄道事業者への事業実施要請を行い、令和８年６月

に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び埼玉高速鉄道株式会社から回答を受領した。

このような状況を踏まえ、埼玉県及びさいたま市では、令和８年度から環境影響評価や都市計画決定に向けた手続きに着手しており、速やかな国庫補助事業化が望まれる。事業の推進に当たっては、国の支援が必要不可欠であるため、国の一層の支援を要望するものである。

⑵　要望項目

埼玉高速鉄道線（地下鉄７号線）延伸（浦和美園～岩槻）について、令和９年度の国庫補助事業化に向けた準備を進めること。

鉄道事業者による整備構想、営業構想の申請が速やかに行われ、事業を円滑に推進できるよう、予算の安定的な確保及び現実的な支援スキームを確立すること。

２　核都市広域幹線道路の事業の具体化について

⑴　現状・課題等

圏央道以南地域においては、東京外かく環状道路、国道１６号、国道４６３号、国道２９８号等、東西方向の幹線道路において交通容量不足に伴い、走行速度が著しく低下している。広域的な環状道路を形成し、多重性・代替性のある核都市広域幹線道路の早期事業化はこれらの問題の解決に不可欠である。また、さいたま市と連携して推進している地下鉄７号線延伸計画との相乗効果を最大限に発揮させるため、これらを同時期に実施されることが重要である。

⑵　要望項目

今年度から環境アセスメントを開始する地下鉄７号線延伸と同時期に事業化するよう早期にルート帯を示し、計画の具体化を図ること。

３　流域治水対策の強化

⑴　現状・課題等

近年、「令和８年８月千葉豪雨」など各地で猛烈な短時間集中豪雨や線状降水帯による大雨が発生していることも踏まえ、従来の河川整備や雨

水対策を加速させるとともに、新たな取組を進めて行く必要がある。

【直轄等】

令和元年東日本台風では、利根川の水位が天端まで約１ｍの高さまで水位が上昇するなど切迫した状況となった。このため、気候変動の影響を踏まえた河川整備を進めることが重要であり、本県の治水対策においては、直轄河川事業による治水安全度の向上が非常に重要であることから、主要な直轄事業の加速化が必要である。

令和５年６月の大雨で大きな浸水被害が発生した県東部地域では、流域全体で「ためる」対策を進めるとともに、洪水を確実に「ながす」ための対策強化が不可欠であることから、「中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト」に位置付けられた中川と江戸川をつなぐ新規放水路の早期実現が必要である。

【県管理】

令和元年及び令和５年の大雨により、県内で甚大な浸水被害が発生したことから、中川・綾瀬川流域や入間川流域において実施している個別補助事業などをより強力に推進していく必要がある。

国や県による河川整備等のハード整備だけでなく、市町が実施する内水対策への取組、更にソフト対策を組み合わせた総合的かつ多層的な流域治水を強力に推進していく必要がある。

【新たな制度の創設】

流域のあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の取組の一つとして、「田んぼダム」や「校庭貯留」などの地域で「ためる」対策が注目されており、 県内においても行田市等で田んぼダムに取り組んでいるところである。このような取組を広げていくためには、貯留施設の整備や貯留が終わった後の復旧等に対し、恩恵を受ける流域の自治体が支援（費用負担）する新たな制度の創設が必要である。

⑵　要望項目

【直轄等】

利根川の更なる治水安全度向上に向けて、河道対策と上流部対策を含めた「令和の大改修」を強力に推進すること。

荒川第二・三調節池事業や越辺川、都幾川の遊水地の整備を引き続き強力に推進していくこと。

新河岸川流域から荒川へ排水する南畑排水機場の増強について早期整備を図ること。

「中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト」に位置付けられている中川から江戸川への放水路整備の早期着手を図ること。

【県管理】

国、県、関係市町が連携し推進している「中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト」や個別補助事業などの流域治水対策の実施に必要な財源・予算を確保すること。

【新たな制度の創設】

田んぼダム等の貯留機能を保全する取組に対して、流域（特に下流域）の自治体が支援を行うなどの、特定都市河川流域内の自治体連携に関する制度を創設すること。

４　八潮市内で発生した道路陥没事故を踏まえた下水道施設に対する財政的支援及び技術的支援の拡充

(1)　現状・課題等

令和７年１月２８日に埼玉県八潮市内で発生した道路陥没事故を踏まえ、引き続き、下水道施設のレジリエンスを強化する対策を行うとともに、全国的な道路陥没事故の未然防止対策を推進し、国土強靭化の実現を図る必要がある。

こうした中、事故発生時に多数の地域住民に重大な影響を及ぼす管路の改築・更新等に対する財政措置が拡充されたが、事故の発生を未然に防ぐため、今後も下水道に対する国の財政的支援の継続・拡充を図るべきである。

また、流量が大きく水位を下げることが困難な大口径管の点検・調査や改築・更新における有効な手法は確立されていない中、大量のインフラが更新時期を迎えることが社会的な課題となっている。こうした課題を抱える中で、実際に重大な事案が発生したことから、現状の耐用年数や維持

管理基準に加え、大規模災害発生時に復旧工事や下水道システムの維持に莫大な費用や労力を要する流域下水道の在り方などについても、検証していく必要がある。

さらに、今回のような大規模な事故時の対応に要する費用や下水道施設の長期に亘る巨額更新費用の負担の在り方について整理がされるまでは、水の官民連携、いわゆるウォーターＰＰＰの導入は慎重であるべきであるにもかかわらず、令和９年度以降はウォーターＰＰＰの導入決定が汚水管の改築に係る国費支援を得るための要件とされているところ、この要件については見直されるべきである。

(2)　要望項目

下水道管路の老朽化に起因する道路陥没事故の未然防止のための改築・更新やリダンダンシーの確保策については国の責任で財政措置を行うなど、第１次国土強靭化実施中期計画に位置付けられた下水道の強靭化対策に必要な財政的支援の継続及び更なる拡充を図るとともに着実な推進に必要な予算を確保すること。

流量が大きく、水位を下げることが困難な大口径管の点検・調査や改築・更新における有効な手法の確立など、強靭で持続可能な下水道システムの構築に向けて、国として具体的な制度改正やレジリエンスを強化するための技術的支援を行うこと。

また、大規模災害発生時に復旧工事や下水道システムの維持に莫大な費用や労力を要する流域下水道の在り方についても、検討を進めること。

多額な経費が見込まれる更新費用を受益者負担とすることの是非など下水道施設の更新費用に係る負担の在り方や、今回のような事故の対応に要する費用負担の在り方について、国民的な議論を通じ整理すること。

下水道施設の更新費用等の負担の在り方が確立するまでは、下水道に対する国の財政的支援については、水の官民連携（ウォーターＰＰＰ）の導入を前提条件としない制度設計に再考すること。

５　幹線道路網の強化

⑴　現状・課題等

本県内の直轄国道等では、未整備区間が数多く残されており、国道１７号や国道４号などにおいて慢性的な激しい渋滞が発生している。

圏央道沿線地域を中心とした物流の活発化等に伴い増大する交通需要への対応のためには、圏央道から都心方面へのアクセス強化は必要不可欠である。

地域経済の活性化や防災上の観点からも、新大宮上尾道路や東埼玉道路、本庄道路など本県の直轄国道未整備区間の一日も早い完成が必要である。このうち、今年度新規事業化した深谷バイパスの西別府交差点について整備推進が必要である。また、上武道路は、群馬県側の４車線化が完了しており、残る県内の暫定２車線区間について、早期４車線化整備が必要である。さらに、これらの事業効果が最大限発現するよう、アクセス道路の整備が必要である。

直轄国道のうち高規格道路（自動車専用部）の整備にあたっては、事業のスピードアップ及び地元負担軽減を図るため有料道路事業の比率を引き上げて積極的に活用する必要がある。加えて踏切により発生する渋滞を解消し、円滑な交通を確保するために、春日部市及び東武鉄道株式会社と連携して取り組む「東武鉄道伊勢崎線・野田線連続立体交差事業」に対する国の重点的な支援が必要である。

⑵　要望項目

首都圏の広域的な幹線道路網の強化・充実のため、新大宮上尾道路、東埼玉道路、本庄道路、深谷バイパスなど本県の直轄国道等における事業中区間の整備の推進を図ること。

さらに、暫定２車線区間である深谷バイパスの残区間の４車線化の早期事業化や上武道路の新上武大橋を早期に着手すること。

自動車専用部の整備にあたり有料道路事業費の比率を引き上げて積極的な活用を図ること。

重要物流道路である国道２５４号和光富士見バイパスの整備や、東武鉄道伊勢崎線・野田線連続立体交差事業等について、個別補助事業等とし

て重点的な支援をすること。

6　統合的な地下インフラ管理体制の早期確立に向けた新たな道路占用関連システムの導入促進について

⑴　現状・課題等

令和７年１月２８日に埼玉県八潮市内で発生した陥没事故現場の路面下には、流域下水道管のほかにもガス、通信、八潮市上下水道など多種多様な地下インフラが輻輳して埋設されており、事故発生当初から迅速に共有する体制構築の重要性を改めて認識したところである。

同種・類似の事故の発生を未然に防ぐため、国土交通省では、令和７年２月２１日に「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」を設置し、今後の地下管路の施設管理の在り方など、専門的見地からの検討を進めている。令和７年５月２８日に公表された第２次提言では、様々な地下インフラ情報のデジタル化、これらを統合化する仕組みの必要性が示されている。

流域下水道施設を始め、地方自治体は老朽化した地下インフラを多く抱えており、その維持管理や更新は、全国共通の課題である。

現行の道路管理システムは一部地域での利用に限られていることや、一部の手続きのみしかオンライン上でできない等の課題があり、現在、国では全国統一型の新たな道路占用関連システムの運用開始に向けて取り組まれている。

今後の地下インフラの維持管理の高度化につなげるためには、行政境を越えて全ての道路管理者や占用者が本システムを導入し、データを共有することが重要である。

本県は、事故発生県として、全国に先駆けて道路占用関連システムを活用して地下インフラのデータベース化に取り組んでまいりたい。

このためには、システムを利用しやすくする仕組みづくりが極めて重要である。

ついては、地下インフラのデータベース化・統合化に向けた本システムの導入を促進し、実効性の高いものとするため、次の事項について特段の

措置を講じられたい。

⑵　要望項目

新たな道路占用関連システムについては、道路管理者や占用者が管理する地下インフラデータの収集、電子化が促進されるよう本システムの普及啓発に取り組むこと。

地下インフラの新設・更新等に伴うシステムのデータ更新において、道路管理者や占用者への技術的・財政的支援を行うこと。

３次元データによる管理も見据え、引き続きシステムの充実に向けた検討を進めること。

7　社会資本整備予算の安定的な確保

⑴　現状・課題等

激甚化する風水害、切迫する大規模地震等への対策、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策など、国土強靭化に向けた取組の着実な推進に向けて、第１次国土強靭化実施中期計画に基づく国の継続した財政措置が不可欠である。

⑵　要望項目

第１次国土強靭化実施中期計画に基づき、継続的・安定的に国土強靭化の取組を進めるため、中東情勢の影響等による資材価格や人件費の高騰の影響を適切に反映し、必要な財源を通常予算とは別枠で確保し、配分すること。また、経済対策として補正予算において措置されている当該予算が当初予算へ移行した場合においても、地方負担を増加させないようにすること。

社会資本整備予算について、計画的な事業執行のため、本県が実施する道路や河川の整備、都市公園の整備、災害に強い市街地の形成に必要な財源を、当初予算において安定的に確保することも含め、配分すること。

8　大宮スーパー・ボールパーク構想の推進に対する支援

⑴　現状・課題等

大宮スーパー・ボールパーク構想は県営大宮公園の競技場が集まった

エリアを中心に、「試合がある日もない日も楽しめる公園」をコンセプトとして再整備し、大宮のまち、埼玉県の良さを多くの人に知ってもらい、県外からも埼玉県を訪れていただくことを目指している。

令和７年９月に、整備に当たってのコンセプトなどを示す大宮スーパー・ボールパーク基本計画を策定した。

大宮のまちは大宮駅をはじめとする、東日本各都市のヒト・モノ・情報の相互交流・連携の要となる東日本の玄関口、交流拠点である。

大宮駅周辺地域戦略ビジョンでは大宮公園が氷川参道歴史文化軸に位置付けられており、大宮のまちづくりにおいても重要である。

こういった東日本の玄関口である交流拠点づくりを行うことから、道路や地域交通などの広域的な視点、また野球場やサッカー場、多目的競技場といった複数の集客・賑わい施設の再整備について、官民連携による整備などを検討しており、国の技術的支援が必要である。

また、今後、事業の本格化に伴い、多額の費用を要することから国の財政的支援が必要不可欠である。

⑵　要望項目

大宮スーパー・ボールパーク構想を実現するため事業の進捗に応じた技術的、財政的な支援を行うこと。

９　水道施設の耐震化及び更新等に対する財政支援の拡充

⑴　現状・課題等

水道水の安定給水を確保するため水道施設の耐震化、老朽施設の更新及び高度浄水処理施設整備を計画的かつ着実に進める必要があり、国の財政支援である国庫補助の活用は欠かせないものである。

近年、国庫補助金の交付額は、要望額に対して低い率での配分となっており、補正予算による措置があるものの計画的な耐震化及び更新等に支障をきたしかねない状況となっている。

そうした中で耐震化及び更新等を計画的に進めるためには、その不足額を自己資金で賄うこととなり、その額は将来の水道料金に転嫁され、水道利用者の負担増となる。

また、「水道総合地震対策事業」等においては、水道事業、水道用水供給事業共通の採択基準として各施設の耐震化率の上昇ポイントを要件とする加速要件が『各事業者の直近５年間の上昇ポイント（年換算）の１．５倍及び「５か年加速化対策」を上回る』ことと定められた。

しかしながら、水道用水供給事業が管理する管路は水道事業と比較して口径が大きいことからトンネル工法での布設替えが主となり、耐震化には多大な時間を要するため、水道事業と同じ水準で本要件を満たすことは困難である。

さらに、水道事業者等は人口減少等に伴う有収水量の減少、建設コストの高騰等により経営環境が厳しくなる中、安全な水を供給するため原水水質に応じ高度浄水処理施設を整備するなど必要な対応を行っていく必要がある。

国において事業者へ財政支援を実施している高度浄水施設等整備事業では、国が定めた基準事業費に応じて補助金が交付される制度となっているが、昨今の物価高騰においても基準事業費の見直しは行われておらず、実際の事業費との乖離が大きい状態となっている。

⑵　要望項目

水道施設の耐震化及び更新等を計画的に進められるよう十分な予算を確保すること。

加速要件である耐震化率の上昇に関して、水道用水供給事業の特殊性を踏まえた条件を設定すること。

高度浄水施設等整備事業における基準事業費について、実際の事業費に見合う見直しを行うこと。