

第1回さいたま市都市再生整備計画事後評価委員会 議事要旨

日時	平成27年11月17日（火）午前10時00分～午前11時45分
場所	さいたま市役所議会棟 第5委員会室
出席者	<p>[委員]計5名 大沢委員／桑田委員／増井委員／江森委員／金子委員</p> <p>[事務局]さいたま市 まちづくり推進部：河本部長／宮寺次長 まちづくり総務課：篠崎課長／岩田企画調整係長／井口主任／多々野主任／二連木主任／山田技師 コミュニティ推進課 平野課長／自転車まちづくり推進課 西岡課長／都市公園課 土取参事兼課長／市街地整備課 本多課長／日進・指扇周辺まちづくり事務所 大塚参事兼所長／浦和東部まちづくり事務所 田中所長補佐兼係長／浦和西部まちづくり事務所 松本参事兼所長／浦和駅周辺まちづくり事務所 柳瀬所長／道路計画課 清水課長</p> <p>[傍聴]0名</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・次第、委員名簿 ・資料1 さいたま市都市再生整備計画事後評価委員会設置要綱 ・資料2 都市再生整備計画事後評価の制度について ・資料3 事後評価の実施に向けたスケジュール ・資料4 地区概要 ・資料5 都市再生整備計画事後評価シート（原案） ・参考資料 数値（評価値）の調査及び結果について

<議事内容>

- 1 開会
- 2 委嘱状交付
- 3 あいさつ
- 4 委員の紹介
- 5 会長の選任（※委員会により委員長を桑田委員に決定）
- 6 議題
 - (1) 都市再生整備計画事後評価の制度について
 - (2) 事後評価シート（原案）について
 - (3) その他

(1) 都市再生整備計画事後評価の制度について

（委員長：桑田委員）

- ・はじめに、都市再生整備計画事業に対する事後評価の必要性について認識を持っていただき、今後のスケジュール等を確認していただきたい。

（江森委員）

- ・今回の委員会と次回の委員会の連動性を説明してほしい。

（事務局）

- ・今回の第1回委員会では、事後評価制度や対象地区の概要、事後評価シート（原案）を説明する。
- ・特に事後評価シート（原案）についてご意見をいただきたい。

- ・また、次回の委員会開催前に、地区の現地視察、市民へ事後評価シート(原案)を公開する予定である。
- ・現地視察での意見や市民からの意見等を踏まえ、事後評価シートを修正し、第2回の委員会で再度ご意見等をいただきたいと考えている。

(江森委員)

- ・現地視察は、いつ行うのか。

(事務局)

- ・12月を予定している。

(委員長：桑田委員)

- ・具体的な日程がまだ定まっていないということだが、資料3のスケジュールに、現地視察を行う旨を明記した方が分かりやすかった。
- ・第2回委員会では、後ほど説明をいただく事後評価シート(原案)について、現地視察でのご意見を踏まえ、再度議論させてもらいたい。

(2) 事後評価シート(原案)について

●全般

(委員長：桑田委員)

- ・事後評価シート(原案)の全体の枠組みについて確認したい。浦和駅及び武蔵浦和駅周辺地区の事業には、基幹事業、提案事業及び関連事業の3事業がある。これについて、補足説明をお願いしたい。

(事務局)

- ・基幹事業は、今回の都市再生整備計画事業に位置付け、国から社会資本整備総合交付金をいただいているものである。
- ・提案事業は、本来、国の制度では補助要件に合致しないが、都市再生整備計画事業の特徴である柔軟性、提案型という要素を生かし、地域の目標や指標に寄与するため、行政側から国に提案した事業である。
- ・基幹事業と提案事業の2つを連動させながら、この都市再生整備計画事業を推進してきた。
- ・同様にまちづくりの目標に寄与すると思われる事業を関連事業と位置付けている。

(委員長：桑田委員)

- ・関連事業とは、都市再生整備計画事業ではなく、当該地区内で関連している事業であると理解して良いか。

(事務局)

- ・そのとおりである。

(委員長：桑田委員)

- ・資料5の1ページに示している指標は、着手前に、この事後評価委員会とは別の委員会等で議論してから設定したのか。

(事務局)

- ・委員会等で決めた指標ではなく、事務局側で目標と指標を設定した。

(委員長：桑田委員)

- ・本委員会では、その指標の数値の結果及びそれに対する効果発現要因(総合所見)等について、委員の皆さんに議論していただきたいと理解して良いか。

(事務局)

- ・そのとおりである。

(委員長：桑田委員)

- ・指標について、他の考え方がある場合には、ご意見をいただきその他の数値指標として、新たに追加することも可能か。

(事務局)

- ・可能である。事業着手前に定めた指標のほかに、浦和駅及び武蔵浦和駅周辺地区については、その他の数値指標として定住人口増加率を提案させていただいた。

(委員長：桑田委員)

- ・今のような枠組みの中で、議論を進めさせていただきたい。
- ・事後評価の対象となる3地区について、まずは気付いた点を含め議論を始めさせていただきたい。

(増井委員)

- ・市は独自で、事後評価を実施する仕組みはあるのか。
- ・国に所定の様式を提出するだけでなく、この事後評価自体が市の評価書として機能するものなのか。
- ・本来の事後評価であれば様々な指標があっても良いと思う。国に提出するだけでは、様式や国の手引きに沿った記入内容になってしまう。
- ・本委員会では、国に報告する事後評価シートの完成度を求めているのか。あるいは、事業自体の評価の在り方まで少し広げた議論を求めているのかを確認したい。

(事務局)

- ・第一に、国へ提出する様式があるため、この事後評価シートをまとめ、国に報告したいと考えている。
- ・ただし、数値目標に達していないものもあるので、事後評価シートへの記載のみでは十分だとは思っていない。そういうものに関しては、その他の数値指標の設定や定性的な効果の発現を示す評価でフォローができるかどうか議論していただきたい。
- ・そのうえで、市として何かフォローアップができないか、今後考えていきたい。まずは、この様式に沿って、内容を固めていきたいと考えている。

(委員長：桑田委員)

- ・それをこの中に書き込めるかどうか議論になると思う。今後のまちづくりの方策についても、様々な意見を出していただきたい。

(事務局)

- ・補足になるが、事後評価制度はPDCAサイクルで回していくことになっている。
- ・この事後評価で終わりではなく、本委員会でもいただいたご意見を十分に踏まえながら、今後のまちづくりを進めていきたいと考えている。

(江森委員)

- ・まちづくりとは、各事業がそれぞれの制度の中で進めている。指標の設定方法について異存はない。
- ・事後評価シート原案等の情報を市民に公開するので、対象となる3地区の指標が同レベルで並んでいることが望ましい。
- ・各地区における現況やまちづくりの目標が違うため、3地区の指標が異なるのは分かるが、設定した理由について第三者への説得性がない。この設定はどういう考えで設定したのか。

(事務局)

- ・各地区の目標に向けて、定量的な指標を各地区3種類設定している。
- ・本委員会でのご意見は、次期計画や他の社会資本整備計画等の指標を設定する際に参考にしたいと考えている。当初に設定した指標を変更することはできない。

(江森委員)

- ・ P D C A サイクルの一環で、本委員会を設置し、事後評価の結果を市民等に公表することになる。
- ・ 市民、納税者、地域の利用者への公表もあるなかで、国土交通省への提出が最大の目標と思われたいのためにも検証するのは非常に難しいと思われるが、指標に対して明確に説明ができるよう検討した方が良い。

(事務局)

- ・ 指標に対する結果が好ましくなかったものについては、資料5様式2-2の「今後のまちづくりの方策」に反映し、今後の事業展開を図っていきたいと考えている。

(増井委員)

- ・ 定性的な効果発現状況について、指扇駅周辺地区は丁寧に書いてある。浦和駅及び武蔵浦和駅周辺地区と浦和東部地区は空白になっている。まちの課題の変化や今後のまちづくりの方策の部分を書き加えることによって、市民に内容が伝わりやすくなるのではないか。

(事務局)

- ・ ご意見を踏まえ、検討したい。

●浦和駅及び武蔵浦和駅周辺地区

(大沢委員)

- ・ 資料5の1ページの指標1「地区内主要道路の旅行時間」は、従前値が15分3秒、目標値が14分3秒である。結果13分42秒に短縮されている。
- ・ 道場三室線が開通していないと効果発現要因(総合所見)に記載し、達成度を「△」にしているが、結果を見ると目標は達成されている。

(事務局)

- ・ 指標1は道場三室線の供用開始を前提に設定しているため、道場三室線の供用開始後に改めてフォローアップする予定である。

(大沢委員)

- ・ 目標は達成しているが、当初予定の道場三室線が開通していないため、達成度を「△」にした理由を効果発現要因に記載した方が良い。

(大沢委員)

- ・ 指標2「駅乗車人員」が目標値を達成していることは良い。効果発現要因について「浦和駅が湘南新宿ラインの停車駅となり、都心へのアクセス性が向上したことで利用者が増えた」と記載しているが、停車駅になったことを効果発現要因とすると、JR側の理由によって目標値が達成されたイメージとなる。
- ・ しかし、実際のところは、提案事業のJR東北客貨線乗降場設置が整備されないと効果は発現しない。
- ・ 提案事業で整備したことにより、利用者が増加したと記載した方が、目標値の達成と事業効果の関係性が明確になるのではないか。

(事務局)

- ・ 都市再生整備計画事業による効果が明確に伝わるよう、具体的に記載したい。

(委員長：桑田委員)

- ・ 事業による効果を市民の方にも分かりやすく、今の意見のような提案を踏まえ、書き込んでもらいたい。

(金子委員)

- ・指標1「地区内主要道路の旅行時間」で1分間短縮したとある。具体的に目標値を設定した根拠等はあるのか。
- ・指標2「駅乗車人員」は、効果発現要因に「都心へのアクセスが向上したことで利用者が増加に寄与した」とある。集合住宅等が増えたため、駅の利用者が増加したという外的な根拠もあると考えられる。明確な根拠があれば教えてほしい。

(事務局)

- ・指標1「地区内主要道路の旅行時間」は、当初設定において、シミュレーションなどの技術的な検証までには至っていないが、この距離間については地区内主要道路の旅行時間を概ね1分程度は短縮できるとして設定している。
- ・指標2「駅乗車人員」は、ご指摘のとおり都心へのアクセス性が向上したこと以外にも、複合的な要素で増加に至ったとも考えられる。
- ・アクセス性が良くなり、駅周辺の集合住宅等が増加していることも推測できるが、現時点では根拠までは整理できていない。

(金子委員)

- ・数値的な根拠等を明確に示すことは困難であるということは理解している。

(事務局)

- ・定性的な表現で効果を記載することになると考える。

(増井委員)

- ・浦和駅及び武蔵浦和駅周辺地区の事業については、規模や事業自体も大きく、全体のエリア価値を高めることが大きな目標のひとつであり、プラスの指標として、土地の価値が上がった、あるいは事業者数が増えたなどの数値を入れられるのではないかと。

(事務局)

- ・ご意見を踏まえ、検討したい。

●浦和東部地区

(大沢委員)

- ・資料5の4ページの「今後のまちづくりの方策」に、「住民、民間事業者、大学、市等が参加する協議会等を設定し、地区内の土地の有効活用を促す一体化した総合的なまちづくりを進める」と記載されており、非常に良い。
- ・資料5の4ページの「今後のまちづくりの方策」に住民参加を含めたことを記載している一方で、3ページの「今後の対応方針等」を「－」で示すと、何も行わないという誤解を与えてしまう。他の地区も同様に、今後実施する予定があれば記載してほしい。
- ・交付金を活用し事業により築いたものを今後、持続的に市民の皆さんに使っていただく。いかにさいたま市の発展につなげていくかが、これからは重要である。
- ・評価の良し悪しは数値による結果なので仕方がなく、今後どのように市民の皆さんに愛して使っていただくかが大切である。

(事務局)

- ・事務局内で検討させていただき、記載の充実を図っていきたい。

(委員長：桑田委員)

- ・関連して、浦和美園駅前のアーバンデザインセンターみそのについても具体的な記述は可能と考える。
- ・浦和駅及び武蔵浦和駅周辺地区に関しても、さいたま市複合公共施設コムナーレの市民活動サポート

センターとの連携など、記載できるものはお願いしたい。

●指扇駅周辺地区

(大沢委員)

- ・資料5の5ページだが、これは指標の目標達成度の評価として「×」が2つある。指標2「踏切自動車交通量」は、当初設定に無理があったのではないかと感じる。踏切自動車交通量が減る前提は何だったのか。
- ・提案事業で踏切事業を行っているわけでもない。踏切自動車交通量を減らす目標を据えているので、整理して検証しなければならないと思っている。
- ・目標達成できなかったことは仕方ない。指標に踏切歩行者交通量と踏切自動車交通量を設定した理由を教えてください。

(事務局)

- ・指扇駅には南側のみに駅前ロータリーがあったため、従来、北側にお住まいの方々は踏切を通り駅に向かう流れとなっていた。
- ・指扇駅北側にアクセス道路や駅前広場の整備に合わせ、駅北口に車が着きやすい環境を整えた。その結果、従来踏切を横断し駅南口を利用していた方が駅北口で自動車の乗り降りが可能になることから、踏切を横断する自動車の交通量は減少すると想定していた。
- ・しかし、詳細に調べた結果、当初設定時に小型車と大型車を同時にカウントしていた。本来であれば、小型車だけの設定の仕方ではなかったのではないかと考えている。小型車だけの計測を見ると、約1割～2割減少しており、今回の整備による効果は発現されたと考える。

(大沢委員)

- ・市民の方が見た時に目標達成度が「×」では、間違っただけの判断をされる可能性もある。
- ・当初、減少すると目標を設定したが、実際のところは変化が見られなかった等を明確に記載した方が良いのではないかと感じる。
- ・計測した日が晴れていれば、おそらく自動車交通量はそれほど多くはないと思う。当初の目標設定が厳しかったことも考えられる。
- ・当初の指標目標値は達成できなかった。しかし、小型車で計測すると減少し効果が出ていると定性的に記載した方が、目標達成度「×」の意味合いが変わってくる。

(事務局)

- ・ご指摘も踏まえ、効果発現要因を丁寧に記載させていただきたい。

(大沢委員)

- ・指標3「道路整備や鉄道サービス等の充実への満足度」について、橋上式や駅前広場ができ、非常に便利になったので、効果が上がらない方がおかしいと一般的に見てしまう。従前値より低い数値になってしまっている。何か理由があれば、教えていただきたい。

(事務局)

- ・市民意識調査は、西区民を対象として無作為に抽出し調査したものであり、調査の対象者が指扇駅利用者だけではないことも原因と考えられる。

(江森委員)

- ・当初設定した指標の変更はできないとわかった。
- ・指扇駅については現場を事前に確認したが、利便性についてかなり享受を受けており、安全性も高まったと感じる。

- ・市民意識調査は、さいたま市全体のアンケートである。住みやすい、住みづらいという中のひとつの鉄道サービスの充実ということでピントが合っていない。指標の計測を行うにあたり、本アンケートを利用せざるを得ないことは残念だという気がする。

(事務局)

- ・指標については、平成22年の計画策定時に設定している。従前値の算出方法と同様の計測等を行い、その結果、どのような数値になっているのかを明記するものである。
- ・新たにその他の数値指標を設定できないか議論していただきたいと思っている。ただし、新たに指標を設定する際、従前値があればよいが、その従前値を算出できない指標もあるため事務局も試行錯誤している。

(江森委員)

- ・市民に公表すると3地区のまちづくりについて、指標の目標達成度だけで見られてしまう。
- ・「×」は「○」にはできないが、何かまちづくりの目標に合うようその他の数値指標を設定して、何か取り組むことはできるのだろうか。

(委員長：桑田委員)

- ・指標は都市再生整備計画に記載した目標であり、動かせないということか。
- ・効果発現要因の書き方と、その他の数値指標での対応を充実させることが必要になると思う。

(増井委員)

- ・駅の利用者数の変化はどうか。駅が使いやすくなり、今まで利用しなかった人が利用するようになるなど、変化が数字で現れるなら、効果として追加できるではないか。
- ・また、データがあるか分からないが、駅を使う歩行者の方がとても便利になったので、安全面、防犯面などの効果も関連して出せるのではないか。

(事務局)

- ・事務局にて精査し、委員会のご意見を踏まえ、追加できるものであればその他の数値指標に追記し、次回の委員会に提案したいと考えている。

●その他

(委員長：桑田委員)

- ・各委員が本日の資料を読み込み、その他に気付いた意見等を事務局に寄せることは可能か。
- ・事務局からの連絡事項ということで、フィードバックのタイミングも補足しながら、今後のスケジュールを示していただきたい。

(3) その他

(事務局)

- ・今回提示した資料について11月末を目処に、お気づきの点等ありましたら、メールにてご意見をいただきたい。
- ・12月中旬に、各委員と日程を調整し、個別に現地視察を進めさせていただきたい。
- ・1月下旬に第2回委員会の開催する予定である。

(委員長：桑田委員)

- ・11月末までに事務局の方に意見を寄せるということと、事務局から改めて各委員にスケジュール確認してもらうということで良いか。

(事務局)

- ・そのように考えている。