

平成 21 年度さいたま市まちづくり交付金評価委員会議事概要

H21.11.24(火) 13時30分～
大宮ソニックシティ 803 会議室

(事務局：浦和駅周辺地区のまちづくり交付金事後評価の内容説明)

【浦和駅周辺地区】

- 委員：JR 浦和駅利用乗客数は、再開発事業の集客によって乗客数が増えた関連性がわかりやすい。
- 委員：JR 浦和駅利用乗客数の推計方法は種々考えられるが、どのような判断で評価値を決定するのか。
- 事務局：JR 浦和駅利用乗客数は、これまでの推移による変化と開発による影響の二つの要素を加味して推計する必要がある。これまでの推移は、平成 12 年度が 73,995 人で平成 17 年度が 73,633 人であり、横ばいという結果である。開発による影響は、平成 19 年に 78,708 人に増加していて、浦和駅東口の再開発ビルがオープンした影響が顕著に現れている。このことから、経年変化は横ばいとし、それに開発による増加分として、経験値である平成 20 年度の実績を採用し、評価値を 80,000 人としたい。
- 委員：確かに JR 浦和駅利用乗客数はこれまでの推移だけでは説明できない。評価値はこれまでの推移だけではなく、開発による影響が考慮されているので良いのではないか。
- 委員：その他の数値指標の候補の東通り商店街歩行者通行量はどこが計測地か。
- 事務局：浦和駅東口の再開発ビルの北側の商店街である。
- 委員：東通り商店街歩行者通行量は、浦和駅東口の再開発ビルのオープンした年(平成 19 年)が前年(平成 18 年)の約 2 倍になっている。この数値変化によって再開発事業で商店街利用度が向上したことを説明できるのではないか。
- 委員：道場三室線等の整備の関係で、路線バスの遅れ時間や南与野駅の乗客数をその他の数値指標とすることはどうか。
- 事務局：路線バスの遅れ時間について道場三室線等の整備との関連性が高く、従前値が把握できる 3 路線の調査を行った。その日の調査では、浦和～大久保浄水場間の路線で午前 11 時台の 1 便に従前値を越える遅れを確認した。通常 11 時台は交通渋滞がないので原因は特定できないが事故等の特別な状況があったと推測している。改めて調査したい。南与野駅の乗客数は平成 16 年度が 14,950 人で平成 20 年度が 15,230 人であって増加を確認している。
- 委員：バス路線の利用者数は計測できないか。道場三室線の整備に関連する路線の乗車人員が増加していれば道路整備と駅前の賑わい作りとの関連性が説明できるのではないか。
- 事務局：路線ごとのバス利用者数の推移が把握できるか確認する。
- 委員：まちづくりの目標に交通環境の改善が挙げられている。道路整備がその一翼を担っていることは確かであり、駅乗降客が浦和駅も南与野駅も増加したことは、道路整備による影響があったと説明できるのではないか。
- 委員長：その他の数値指標としては、街の賑わいアンケート調査による評価に加え、東通り商店街歩行者通行量、南与野駅利用乗客数を加えることとする。また道路整備に関する指標として、路線バスの遅れ時間などのアウトカム指標を検討することとする。以上で浦和駅周辺地区に関する評価手続きについて承認いただけるか。
一同了承
- 委員：今後のまちづくり方策に関連して、この地区で第 2 期計画を検討しているのであれば教えてほしい。
- 事務局：第 2 期計画の検討内容としては、第 1 期計画の継続的な事業として鉄道高架化事業、東北客貨線旅客ホーム新設事業、道場三室線の延伸を考えている。また武蔵浦和駅周辺地区を整備計画区域に加えることで、市南部の玄関口としての拠点性を高めていくという提案も検討している。その場合、武蔵浦和駅第 1 街区の再開発事業や同事業で整備する公共施設などが整備計画に加わると想定している。

- 委員：継続的な事業も新規の事業もあるが、さいたま市らしいビジョン、目標を示して創意工夫のある事業を組み込んでほしい。そうすれば、市民に説明しやすくなる。さいたま市の強みは、都市と田園が近いことにある。見沼田圃等をもっと活用し、魅力アップにつなげていけばオリジナリティが出せる。
- 委員：さいたま市らしさは、浦和と大宮などそれぞれに特色があるので、さいたま市としてひとつに絞る必要はない。その中で浦和は文教都市などの特徴がクローズアップされる。それらを伸ばすことにより“らしさ”が生まれる。第2期では第1期で整備した道路の延伸区間を整備していくため計画区域は拡大するが、さいたま市の交通網は東西の関係が弱いので、道場三室線の位置づけを明確化することで一体的整備の必要性等は説明できる。
- 委員：東西ネットワークを強化する場合にさいたま市では生態系のネットワークと関連して考えることができる。道路整備とあわせ提案事業で沿道の緑化を進めることを検討できるのではないか。
- 委員：幹線道路の整備効果は、整備計画区域だけでなく道場三室線沿線の人口動態や駅利用との関連等、エリア外との連携関係を整理して説明することも有効ではないか。また武蔵浦和駅周辺との連携を考える場合、単に浦和と武蔵浦和の連携だけでなく、浦和駅や武蔵浦和駅の駅勢圏を含む広いエリアでの連携を述べることも有効ではないか。
- 委員：今後のまちづくり方策に挙げた駅周辺における回遊性の強化については、歩行者環境の改善により回遊性が強化できるといえるので、ハード整備を進めることも必要である。
- 委員：さいたま市は、まだ発展しないといけないポジションにあり守りに入る時期ではないが、すべてが発展するというだけでもない。方針を掲げ攻守の部分を確認していくべきであると思うので、目標数値は成長指標だけでなく保全することも指標に採用しても良いのではないか。
- 委員：さいたま市は、都市間競争を考えないといけないポジションにもあるが、東京と近いというメリットがある。これを十分にアピールしながらまちづくりを進めるとよい。現状でどのような人がどのような生活(居住、就学、就労)しているのかよく把握し、誰に対して何をするのか明確にして戦略的に取り組むことが重要となる。
- 委員：当初計画から削除された提案事業がいくつかあるが、それらは残された未解決の課題に上がってくるべきである。また、浦和駅周辺地区については、商業活性化だけでなく環境共生なども市民参画でやっていくとよい。
- 委員長：議論の中で、魅力向上につながるものの候補がいくつか上がった。市内部でもさいたま市らしさについて議論していただきたい。以上で浦和駅周辺地区の今後のまちづくりについて承認をいただけるか。
一同了承

(事務局：アーバンみらい東大宮周辺地区のまちづくり交付金事後評価の内容説明)

【アーバンみらい東大宮周辺地区】

- 委員：堀崎公園の整備によって公園利用者が増えたという指標はわかりやすい。区域内人口の増加は、公営住宅を整備したことが要因なので評価指標として分かりやすいが、アウトカム指標としての確か疑問は残る。また、まちの愛着度は見沼区全体を対象にしたアンケート調査であり、まちづくり交付金で実施した限られた事業によって評価が向上したと説明するのは難しいのではないか。
- 委員：まちへの愛着度は、従前値と評価値ではアンケート方法が変わっている。この指標のフォローアップはしないのか。また、まちへの愛着度に関連したその他の数値指標は設定しないのか。
- 事務局：まちへの愛着度は、平成20年の調査で目標値を大きく超える数値が確認できたので、フォローアップは行わず確定値としたい。また、その他の数値指標の設定は、現時点で想定していない。

- 委員：まちへの愛着度は、見沼区の数値を見ると効果があったと評価できるが、さいたま市全体が高い数値を有している見沼区は下位の方であるのが気になる。
- 委員：まちへの愛着度の数値は61.4%（従前値）から80.4%（評価値）に大幅に増加しているが、同時に転出意向が14.6%（平成15年）から19.3%（平成20年）に増加していることも気になる。
- 委員：評価値は目標値を大きく超えているので目標を達成していると思うがアンケート方法が変わっている。単純に事後評価シートに数値だけを記入するとアンケート方法が変わったことが分からないので、注意書きを入れるべきではないか。
- 事務局：記入の仕方を工夫する。
- 委員：アンケート方法が変更しているため、まちへの愛着度の数値が61.4%から80.4%に増加したということだけでは、事業効果の説明が難しい。その他にも定住意向が増えていることを示す工夫が必要である。例えば、平成19年でアンケート方法が変わったので、平成19年の数値を用いて平成20年、21年とフォローアップし、数値が向上していることを確認できれば説明できるのでないか。
- 事務局：記入の仕方とともに検討する。
- 委員：まちづくりの目標に高齢者に配慮したまちづくりとあるので、これに関連したデータから指標を考えることも良いのではないかと。具体的な指標とするのではなくても評価の全体から分かるようになっていけば良いと思う。
- 委員長：定住人口や高齢者に関連するデータを整理すること。指標1（まちへの愛着度）に関連するその他の数値指標等を加えることとして、アーバンみらい東大宮周辺地区に関する評価手続きについて承認いただけるか。
一同了承
- 委員：今後のまちづくりに関連して大間木丸ヶ崎線と東大宮駅のバリアフリー化の全体的なスケジュールを教えてください。
- 事務局：まち交に位置づけられている区間と区画整理区域内は、平成25年度までに道路事業で整備する。七里駅までは一部未整備区間があり、七里駅北側の区画整理地区内も未整備となっている。東大宮駅のバリアフリー化は未定である。
- 委員：この地区で第2期計画を検討しているのであれば教えてください。
- 事務局：すぐには想定していない。
- 委員：当該地区での公共投資の考え方を教えてください。
- 事務局：事業中の区画整理事業や大間木丸ヶ崎線の整備は推進していく。当該地区の多くの部分で区画整理事業が実施されているので大規模なハード整備は必要ないと考えている。
- 委員：堀崎公園周辺とアーバンみらい地区は異なる特徴を持っているので一括りに捉えることは難しい。堀崎公園周辺には図書館や集会施設等が集積していてコミュニティ活動の拠点となる要素を有している。アーバンみらい地区には大きな調整池があり環境教育などを進めるのに適している。
- 委員：当初計画では交通環境改善の社会実験を実施する予定であったが、どのような内容であったのか。
- 事務局：最寄り駅への交通アクセス手段である公共交通（バス等）の利用に関し、安全快適な地区交通環境の形成を目的とした社会実験を予定したが、詳細は決まっていなかった。
- 委員：第1期事業では駐車場の壁面緑化に取り組んだが、自然が多く残る当該地区での効果として限定的に考えると、豊かな自然環境の中で行う壁面緑化がどの程度のまちづくり効果を生むのであろうか。有意義であるが選択と集中が必要な中、もっと魅力的で効果的な緑への取組み方があるのではないかと。
- 委員：定住意向を高めるためには、バリアフリーや公共交通も大切だが、住んでいる人々のコミュニケーションによるところが大きいのではないかと。ある意味で楽しく暮らしていくには、ソフト面が大切なので、市民の参画を得て進めているソフト事業をアピールしながらまちづくりに取り組むことが考えられる。
- 委員長：アーバンみらい東大宮駅周辺地区の今後のまちづくりを承認いただけるか。
一同承認