

平成 20 年度第 1 回さいたままちづくり交付金評価委員会議事概要

H20.11.17 (月) 14 : 00 ~ 16:30
大宮ソニックシティ 707 会議室

(事務局：大宮駅及びさいたま新都心周辺地区、日進駅周辺地区、武蔵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)

【大宮駅及びさいたま新都心周辺地区】

- 委員：歩行者ネットワークとはなにか。歩専化とは何かの省略語か。
- 事務局：氷川参道は約 2km の緑の回廊であり、それと「さいたま新都心」、「大宮駅」、「見沼田んぼ」等を歩道などでネットワークすることである。歩専化とは、歩行者専用道路の略語であり、省略せず表記する。
- 委員：指標が 4 つあるが、まちづくり交付金事業だけを評価するのか、関連事業を含めて評価すべきなのか。
- 事務局：まちづくりを効果的に進める為の関連事業であるので、まちづくり交付金事業だけではなく、関連事業を含めて議論していただきたい。
- 委員：効果と事業との関連性や今後のまちづくりに関する事務局案も説明してほしい。
- 事務局：(評価シートにより説明。)
- 委員：中山道や新都市南通りの整備とはどのようなものか。
- 事務局：中山道は歩道の拡幅、新都市南通りは車線を増やす拡幅を行っている。
- 委員：調査対象の渋滞箇所とはどこか。
- 事務局：国道 16 号と産業道路、中山道、国道 17 号との交差点 3 箇所である。
- 委員：中山道は歩道の拡幅とのことだが、渋滞緩和との関連性は何か。
- 委員：歩道が整備されることにより車も通行しやすくなったということか。
- 事務局：南大通東線の整備が最も大きく影響していると考えられる。
- 委員：道路整備の効果を図るには、その付近で調査することが必要ではないか。歩道の拡幅となれば、路上駐車の状態を調査することも考えられる。
- 委員：原案は既に公表されているが、その状況を教えてほしい。
- 事務局：10 月 17 日から 2 週間、公表した。市民からの意見はない。
- 委員：指標について「解りづらい」との意見が出ていることに対して、明確な根拠をもとに説明を加えるか、その他指標を加えるかの対応が必要である。
- 委員：社会実験とは何をしたのか。
- 事務局：銀座通りの一方通行を行った。
- 委員：指標 2 の事業との関連性がわかりづらい。「賑わい」を効果の所見に書き加えたほうが良いのではないか。
- 指標 3 は、今の時点では効果がなかなか見られないので、社会実験の内容など、定性的な評価を補足すべきである。
- 委員：まちづくり交付金事業だけではなく、他の要因もあると思うので、それを付記すべきであろう。市民活動が盛り上がりつつあることも定性的な事項に書き込むことが可能であろう。
- 委員：環境がブームであるが、渋滞解消が CO2 削減に寄与していることを書き加えてはどうか。
- 指標 2 の乗降客数は周辺住民や企業が増えることも影響している。そのデータも追加してはどうか。
- 委員：数字の見せ方についても検討すべきである。補足できる材料は次回または次年度のフォローアップ時に報告いただきたい。
- 委員：今後の検討事項もあるが、「大宮駅及びさいたま新都心周辺地区」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

【日進駅周辺地区】

- 委員：指標5の従前値1%、目標が1.5%とあるのは、単位間違いか。また、母集団はどれくらいか。
- 事務局：現状を1として5割増を目標とした。事業着手前に、事業計画を提示し、その満足度を5段階で計っている。
- 委員：アンケートでの結果を数字で()書きで表記しておくとうわかりやすいのではないか。
- 事務局：整備計画書に記載している内容は変更させることはできないが、説明文等を加える。
- 委員：その他指標1の単位は「人」でよいのか。
- 事務局：「%」の間違いである。
- 委員：「マンションができれば～」とあるが、マンションに入居すれば乗降客数は達成できるのか。
- 事務局：現在予定されているマンションは1,100戸の分譲予定であり、平均世帯人員を乗じると約2,400人となる。区画整理事業の将来人口も2,750人であるため、十分目標値を達成できると考えている。
- 委員：指標1の各事業の貢献度をみると間接的な貢献度が多く、総合的な効果で計測値がアップしていることになっているが、何の効果を計ろうとした指標なのか。
- 事務局：指標2や3は賑わいづくりの効果、指標1は駅北口開設に関する利便性の向上を計ろうとした指標である。また、駅北口方面での土地活用の促進効果も計っている。
- 委員：因果関係について補足しておくほうがわかりやすい。
- 委員：指標4に関して、自由通路を整備すれば、踏切を通行する歩行者は減るのではないか。
- 事務局：ご指摘のとおりであろう。ただし、駅東側の踏切はボトルネック状態となっており、自動車と歩行者が錯綜し危険な状況であった。歩行者空間を広げることで、自動車も円滑に通行できるようになり、駅利用者だけではなく通行する方も増えるのではないかと考えた。
- 委員：その考えであれば、その他指標として自動車交通量や渋滞長などを計測することが望ましいのではないか。
- 委員：事業の遅れで云々という表現より、活性化が図られれば云々というほうが良いのではないか。まちづくりの目標に向けて評価されるように記載すべきである。指標2は担当者が代わると、計測方法が異なるなどが考えられるが、どのように計ったのか。
- 事務局：実行委員会が公表した数値である。
- 委員：今後の検討事項もあるが、日進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

【武蔵浦和駅周辺地区】

- 委員：課題1に関連して、目標に雇用創出ということからその他指標として商業床面積等を上げるべきではないか。また、課題の変化については、再開発事業の推進ではなく、再開発事業による雇用創出が課題となるべきである。バリアフリーに対するアンケートは区全体であるため、当該地区に限った指標を計るべきではないか。
- 委員：不法駐輪について目標達成見込みありとあるが、駐輪場を何台整備する計画になっているのか。その台数も記載しておくとうわかりやすい。
- 事務局：駐輪場の整備予定台数については、次回報告する。
- 委員：3地区共通の話であるが、目標値を高く設定しすぎていることも考えられるが、目標と指標の関連性が見えてこない。事後評価の建前だけでは説明ができない。実態がどのようになっているか。定量的に評価、説明できれば良いが、従前値、視点、5年間の動向、さらに今後の見通しを検討、整理してほしい。さらに、定性的な評価をあわせて説明してほしい。
- 委員：基幹事業で下水道を整備したとあるが、従前いくらで、どのくらい整備したのかを明示したほうがわかりやすい。
- 委員：まちづくり交付金事業のほか、どのくらい整備される予定かも記載してほしい。

委員：指摘された駐輪場整備についての資料を用意することが条件となるが、以上で武蔵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

【今後のまちづくりについて】

委員：地区を指定せず議論したい。今回の3地区は都心や副都心の位置付けがある地区が選定されている。個人的には今後のまちづくりを議論する視点は3点あるのではと考えている。

コンパクトシティの概念をどこまで踏まえることができるか。埼玉県内の特徴として都心と自然環境が近い関係にあること。市民参加も各地区で進められてきているが、今後高度利用する新しいまちとして地域の担い手がどのように持続可能なまちづくりを進めるのか。

まず、大宮駅前地域戦略プランを策定しているが、地区のマスタープランを検討する上でのきっかけや留意すべき事項があれば紹介してほしい。

事務局：大宮駅では東西でそれぞれ個性あるまちづくりが進められてきた。西口では今後も区画整理等の事業がある一方で、東口では歴史を踏まえ、今ある資源を利用したまちづくりを展開した。今後は、東口・西口で別々で進んでいたまちづくりについて、大宮駅を中心にした東西の役割を整理する。そのやり方について、地元も14団体がばらばらに活動するのではなく、ランドデザインを示しながら取り組むことが重要である。

委員：今後は、過去に実施した事業の課題を整理してから、計画を立てるべきである。それを踏まえてランドデザインをつくるべきであり、つくりっぱなしではいけない。また、さいたま新都心をどう位置づけるかがポイントとなる。氷川参道については、積極的に整備すべきである。また、区画整理等を進めつつ、緑地を残したまちづくりも必要である。

委員：緑の管理を行政と地元でどのように役割分担するか、まちづくり交付金の中で仕組みづくりを提案事業に加えることが考えられる。

委員：まちづくり交付金は提案事業でまちづくり活動を支援できる。大宮でも社会実験されているが、まちづくりの関心度などの評価がとのことである。当初指標の立て方に工夫が必要である。まちづくりの関心度など、うまく評価できれば、まちづくり交付金も評価できる。

委員：定量的に評価するのが難しいものでも、各地区で苦労していることをちゃんと評価できるようにすることが大切である。

委員：今後考えることであるが、行政・民間・市民で、効率的で効果があがる方策を検討すべきである。戦略プランでは、どこを市民、どこを民間、どこが行政なのか、役割を整理、検討することが重要である。行政は民間等をうまく動かすよう、税金を投入するかを検討すべきである。C2削減したまちづくりを市民にPRすることも重要である。エリアマネジメントについては、財源をどのように捻出するかが課題である。

委員：限られた公共投資をどこに持っていか、まだ、車社会に対する基盤整備に偏っているようである。自転車や歩行者が自由に動いているイメージはまだないが、超高齢社会に向けて、大宮駅周辺に都市機能を充実することがうたわれており、それにまちづくり交付金を活用できる。

委員：事後評価はきれいに見せることが大切であると考え。まちづくりは、できれば、経済的視点とコミュニティ論的視点を切り離して考えるべきではないか。緑を残すことはよいことだが、一方では工場を誘致する場所もほしい。

委員：まちづくり交付金は基本的にはハード整備であるが、そこに無理やりコミュニティ論を入れるのではなく、ハード整備をよりよく進めるための市民参加は必要である。

委員：氷川参道も2kmあり、段階的に整備進められている。段階的がよく、徐々に成果が見えることにより、合意形成もしやすくなるのではないか。

委員：区画整理事業、駅の改築と、地区によって実施事業の近いものがある。指標としてそ

れほど多くはないと思うので、地区をタイプ分けしてうまく評価できる指標等を整理しておくの良いのではないか。

委員：各地区で特記すべき話はないか。大宮と武蔵浦和では、次期計画もありうるということである。

特になし

委員：今後のまちづくりに対して承認いただけるか。

3地区とも承認