

「さいたま市立地適正化計画（素案）」に対する意見募集結果

意見番号	ご意見の概要	該当するページ	件数	ご意見に対する市の考え方	修正等の対応
1	ネットワーク連動型居住誘導区域について、区域外・市外のバス停から300m圏内の設定が漏れているため、含めるよう修正いただきたい。	P44	1	ネットワーク連動型居住誘導区域は、バス停の点ではなく、総合都市交通体系マスタープランにおいて幹線・準幹線軸に位置づけられる線を対象としています。 市域をこえた広域的な立地適正化について、国でも議論が進んでいると認識しておりますので、頂いたご意見につきましては、今後の市政運営の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします
2	大宮区三橋から中央区円阿弥にかけてのバス路線がその他の位置づけとなっているが、今後交通空白になってしまうのか。	-	1	当該路線は、総合都市交通体系マスタープラン（素案）において、バス路線（その他路線）と位置づけており、路線の利用状況等も踏まえ地域にあったサービス水準を目指すこととしています。 今後は、バス路線だけでなく、多様な交通モードが連携することで、誰もが移動に困らない交通ネットワークの構築を進めてまいります。	素案のとおりといたします
3	ネットワーク連動型居住誘導区域について、大宮エリア・浦和エリアと美園エリアの「拠点間を結ぶ交通サービス」に関する議論がされていないとともに、総合都市交通体系マスタープランにおける幹線・準幹線の定義を記載することは、運行事業者に路線切り捨ての根拠を提示することになることから、以下のいずれかの方法で修正いただきたい。 1. 図(項目)そのものの取り下げ。 2. 幹線あるいは準幹線軸の大宮駅－浦和美園駅間、浦和駅－浦和美園駅間延長 3. 2で延長した線に関して色を変えて「路線バス(拠点間輸送)」の新設	P44	1	本市では、国の交通政策審議会の答申を受け、東西交通大宮ルートの新設として、大宮～さいたま新都心～浦和美園を結ぶ中量軌道システムの導入を検討していますが、具体化には至っていないことから、ネットワーク連動型居住誘導区域（都市再生特別措置法第81条第2項第2号に基づく居住誘導区域）の設定における交通ネットワークの図には反映しておりません。 また、総合都市交通体系マスタープラン（素案）において、バス路線の幹線・準幹線軸は、サービス水準の維持・向上を目指す路線として位置づけられています。一方、バス路線のその他路線については、路線の利用状況等も踏まえ地域にあったサービス水準を目指すこととしており、葉の交通として、バス路線だけでなく、多様な交通モードが連携することで、誰もが移動に困らない交通ネットワークの構築を進めることとしています。 制度上市街化区域内で定めることとなっている居住誘導区域については、既存の鉄道、及びバス路線（幹線・準幹線）と連携し、より重点的に居住を誘導するエリアとして設定しております。頂いたご意見につきましては、今後の市政運営の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします
4	サービス水準を下回る幹線・準幹線のバス路線数について、バス路線の設定は流動的なもので、同一の評価基準とならないことから、評価項目から削除いただきたい。	P72,73	1	総合都市交通体系マスタープラン（素案）において、バス路線の幹線・準幹線軸は、サービス水準の維持・向上を目指す路線として位置づけられております。ネットワーク連動型居住誘導区域は、この幹線・準幹線軸と連携した設定としていることから、「サービス水準を下回る幹線・準幹線軸のバス路線数」について、モニタリング指標として設定しているものです。頂いたご意見につきましては、今後の市政運営の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします

■集計結果

意見提出者数	： 3名
意見項目数	： 4件
修正項目数	： 0件