

「さいたま市立地適正化計画（中間案）」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	浦和美園駅周辺の都市機能誘導区域について、浦和美園駅から北側方向にかけて区域設定されているが、南側方向も取り込んだ計画として欲しい。埼玉スタジアム周辺は空地が多く残っているが、国道沿いということもあり、企業の工業立地も見受けられ、そういった用途で需要が高いと思われる。誘導施設として列挙されているものは、市街地が形成されている南側に設けて欲しい。	P61 P62	1	浦和美園駅周辺につきましては、浦和美園駅前（都市計画の用途地域が商業地域となっている区域）へ都市機能を誘導することで、駅前の賑わい創出等を図ることが重要と考えております。そのため、都市機能誘導区域につきましては、浦和美園駅前を基本としつつ、その他本市の事業等で活用している国庫補助金の適正な活用・確保の観点で踏まえ、都市再生整備計画及び大規模な公共施設である埼玉スタジアム2002公園の区域を設定しております。ただ、後者の観点的影響で広い区域設定となっており、駅前の重要性が見えないようになっておりますので、浦和美園駅周辺の区域図に、特に駅前への機能誘導を図る旨、注釈を記載いたします。 (参考) さいたま市の都市再生整備計画 https://www.city.saitama.lg.jp/001/010/015/001/p007239.html	ご意見を参考に中間案を一部修正いたします
2	概要版2頁の「将来都市構造図」10頁の「ネットワーク連動型居住誘導区域」に関して。 (1) 岩槻市域での税収の範囲で軌道系交通を賄えるか如何の議論があり現時点で岩槻市域として投資判断をしていないため短中期的な便益は想定されない。そこで投資判断のリスクが小さく短期的に意思決定ができる広域幹線道路ネットワークを浦和美園駅から岩槻駅および浦和美園駅から大宮駅に追加したほうが良い。 (2) 大宮市域の広域幹線道路は極めて脆弱であり大栄橋東西や大宮駅西口から新大宮バイパスへの幹線道路が確立していない。バス幹線や緊急交通路指定予定路線も不足している。そこで当該区間の広域幹線道路ネットワークの記載を追加したほうが良い。 (3) 軌道系公共交通ネットワークはリスクが大きく現在の「さいたま市」で短絡的な判断ができないことから2050年には間に合わないと認識する。そこで浦和市域の軌道系公共交通ネットワークの記載は削除したほうが良い。	概要版 P2 P10	1	概要版P2の将来都市構造につきましては、平成26年4月に改定しました「さいたま市都市計画マスタープラン」で示しているものとなっております。当該図では、既存及び構想のある広域幹線道路を広域幹線道路ネットワークとして記載するとともに、既存の鉄道ネットワーク及び地下鉄7号線の延伸を軌道系公共交通ネットワークとして記載しております。 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。	中間案のとおりいたします
3	「インクルーシブ」という表現があるが抽象的であるため具体的に記載したほうが良い。	概要版 P4	1	頂いたご意見を参考とし、以下のとおり修正のうえ素案に反映いたします。 【修正前】インクルーシブの観点から、あらゆる人の公共交通へのアクセス性や、住宅の多様性、多様な人々の居場所・つながる場づくりが求められている。 【修正後】 <u>障がいの有無や年齢などに関係なく、誰もが安心して暮らせる社会を目指す「インクルーシブ」</u> の観点から、あらゆる人の公共交通へのアクセス性や、住宅の多様性、多様な人々の居場所・つながる場づくりが求められている。	ご意見を参考に中間案を一部修正いたします

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
4	「路線バスは深刻な運転手不足に陥っており、先行きが不透明。」とあるが市営で軌道系交通を設置運営するよりも自動車交通を設置運営するほうが投資判断および実施が早く、かつリスクも小さいと認識する。また一部自治体でみられるように給与が高い交通局の運転手は不足していない。つまり運転手不足の原因は明確であり先行きは明確である。そこで「路線バスは深刻な運転手不足に陥っており待遇改善あるいは市営設置が必要な場合も想定される。」などとしたほうが良い。その際に市営交通の基準は対象エリアの税収で判断するなど但し書きをしたほうが良い。	概要版 P4	1	頂いたご意見を参考とし、以下のとおり修正のうえ素案に反映いたします。 【修正前】～路線バスは深刻な運転手不足に陥っており、 <u>先行きが不透明</u> 。 【修正後】～ <u>全国的に</u> 路線バスは深刻な運転手不足に陥っており、 <u>本市においても減便等のおそれがある</u> 。	ご意見を参考に中間案を一部修正いたします
5	「住宅整備においても低層部には商業機能の配置を誘導」とあるが、大宮市域ではすでに誘導が失敗した再開発が存在していることから、民間の目先の利益を考えた行動だけではなく、大宮市域担当者の中長期的な目線での強力なネゴシエーションやリーダーシップが必要と認識する。そこで当該記載を「万が一住宅が整備される場合においても低層部には広域的な便益をもたらす施設および区域の配置を市自らが指導するなどし商業文化機能の配置を強力に誘導する。」としたほうが良い。	概要版 P12	1	頂いたご意見につきましては、本計画策定後の具体的な制度・取組の検討の際に参考とさせていただきます。	中間案のとおりいたします
6	北与野駅東側のエリア、与野ハウス周辺を都市機能誘導区域に含めるべき。	P47	13	北与野駅周辺につきましては、さいたま新都心駅周辺の都市機能誘導区域の一部として、さいたま新都心駅周辺の都市再生緊急整備地域と連続する、都市計画の用途地域が商業地域となっている区域を都市機能誘導区域としています。 なお、計画策定後においても、まちづくりの動向などを踏まえ、都市機能誘導区域は柔軟に見直しを行っていく方針です。この方針は本計画の素案に明記する予定です。北与野駅東側、与野ハウス周辺につきましては、合意形成等がなされ事業の都市計画決定の目途がたつなど、まちづくりの動向を踏まえ、都市機能誘導区域に含めることを検討いたします。	中間案のとおりいたします
7	北与野駅周辺のにぎわい等の整備に向けて駅まわりの都市計画変更が必要ではないでしょうか。ペDESTリアンデッキの活用を検討してはどうか。	-	1	北与野駅周辺のまちづくりの動向などを踏まえ、必要に応じ都市計画の変更を検討いたします。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。	中間案のとおりいたします

■集計結果

意見提出者数	： 16名
意見項目数	： 7件
修正項目数	： 3件