

『美園スタジアムタウン：街並みデザインガイド（素案）』に対する意見募集結果

質問番号	該当箇所	意見内容	理由	考え方・対応	修正有無
1	21ページ 最下部右側写真	写真にうつっているものは、「歩行者専用道」「自転車専用道」ではなく、一体として道路構造令上の「自転車歩行者道」だと思われる（道路交通法上は「歩道」）。 よって、歩行者、自転車の通行空間の表記については「歩行者通行部」、「自転車通行部」等の記載が正しいと思われる。	道路構造令第十条の二	ご意見のとおり修正いたします。	有
2	21ページ 『【形態意匠】6. 歩行空間と自転車走行空間を分離し、安全性と快適性を高める』の記述	歩行と同様、自転車にも健康増進効果が最近の研究で認められているとともに、自家用車利用（とそれに伴う渋滞・違法駐車）の抑制効果も期待される。また美園ウイングシティ地区は平坦な地形でかつ、現実には自動車利用前提の土地利用が大半を占めることにより、日常生活で必要な移動距離が長い住民も多いことから、自転車も重要な交通手段と考えられる。実際、シェアサイクル「エコモビ」が提供され、駐輪場整備も進められている。さらに、「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」にも、地区内の複数の路線が自転車ネットワーク路線として指定されているほか、「さいたま自転車まちづくりプラン」においても、市全域における自転車通行環境の整備は事業の一つに掲げられている。今後10年程度で、転入世帯の子息が成長して中・高校生がボリュームゾーンになることを考えると、安全な走行空間の確保は喫緊の課題とも考えられる。よって、自転車走行空間の整備について、より多くの記述が望まれる。 具体的には、国道463号バイパス、都市骨格街路、その他自転車利用の多い街路における整備を念頭に、既存の自転車歩行者道の事例に加え、自転車専用通行帯の整備、指導レーン（道路標示・車道混在）の整備も、自転車走行空間の分離の事例として記載すべきだと考える。	さいたま市「さいたま自転車まちづくりプラン」平成28年3月 さいたま市「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」平成26年4月 埼玉県警「自転車通行空間MAP」 https://www.police.pref.saitama.lg.jp/f0040/kotsu/jikobousi-jitensyasoukou.html 国土交通省道路局、警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 平成28年7月	ご意見を踏まえ、視点1：ウォークビリティの基本方針において、“方向性”として自転車走行空間の充実・ネットワーク化を図っていくことを明記します。 自転車走行空間に関する具体的な“指針”については、さいたま市担当部局より現在検討中と伺っている「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」の中間改定の内容、また、いただいたご意見を踏まえながら、本デザインガイドへの追記を検討してまいります。 ※街並みデザインガイドは公表後も必要に応じて随時内容の見直しを行ってまいります。	有

質問番号	該当箇所	意見内容	理由	考え方・対応	修正有無
21ページ 2 『【形態意匠】6. 歩行空間と自転車走行空間を分離し、安全性と快適性を高める』の記述		<p>(参考意見)</p> <p>本来は「視点1：ウォークビリティ」に、「視点1：ウォークビリティ・バイカビリティ」と併記して自転車を位置づけることが望ましい。美園地区は素案に言及のあるポートランド（※美園と異なり縦横に走るLRTなど公共交通基盤が充実）や、浦和・大宮等の既成中心市街地とは都市構造が大きく異なり、徒歩移動だけを中心に据えた計画論は美園に適合しないと考える。</p> <p>また、視点にバイカビリティが位置付けられることが前提だが、「駐輪場の位置、アクセス」についても記載があるとよい。自家用車が優先だと駐輪場が不便な場所に追いやられることがある（例：イオンの駐輪場は建物脇にあります）がそこまでの自転車用の動線が遠回り、現実には463バイパスの交叉点から駐車を思いっきり斜めに横断して本棟へ向かう自転車も多い。駐輪場をストアフロントのわかりやすい・安全な場所（駐車場よりも露骨に便利な場所）に設置することで、自転車利用を勧奨できると思われる。</p> <p>しかし、今回そこまでの修正は手続き上困難だと考えるのであくまで参考意見として付記する。</p>		<p>バイカビリティについては、『みその都市デザインスタジオ2019冬』のテーマで取り上げるなど、当協議会においてもバイカブルな都市環境のあり方について議論が始まったところです。いただいた参考意見も踏まえながら、“バイカビリティ”への一層の配慮を検討してまいります。</p>	無
13ページ 3 「目標とする指標 Green 指標：緑化率」		<p>大規模施設の緑化に限定された指標となっているが、気候変動に伴う集中豪雨や暑熱への対応を考えると、個別施設の緑化ではなく、まち全体の緑化について考えるべきであり、基本方針でも綾瀬川、公園、斜面林など、「緑化率」指標では捕捉されない対象が数多く含まれている。また、未利用地が臨時駐車場などの簡易舗装で覆われることが排水や暑熱に悪影響があることを考えると、暫定利用として農地利用（カインズ付近でみられる植木栽培など）もポジティブにとらえるべきではないか。</p> <p>さいたま市では「さいたま市緑の基本計画改訂版」を平成19年3月に策定（目標年次2020年度）しており、その目標水準の第一として「担保性のある緑を市域の35%以上確保します。」と掲げている。この「担保性のある緑」のように、施設緑化に限定しない指標のほうが、美園地区においては適切だと考えられる。</p> <p>さらに、都市農地や駐車場利用についても捕捉するのであれば、「緑被率」指標を用いることが望ましい。練馬区をはじめ、郊外の自治体では多く用いられてきた指標であり、また東京都では公園・水面面積等を加えた「みどり率」を用いている。さいたま市でも「さいたま市緑被現況調査」が過去に行われている。</p> <p>緑被率の計測に航空写真撮影等の費用・手間を要する危惧は理解するが、リモートセンシングデータやAIによる画像解析技術を用いれば既存データからある程度の推計は可能だと考えられる。『「公民+学」の連携』を謳うUDCMiであれば、先進技術の社会実装として安価な緑被率調査を研究者との協力で開発することもできるのではないかと期待する。</p>	<p>さいたま市「さいたま市緑被現況調査 報告書」平成23年3月</p> <p>さいたま市「さいたま市緑の基本計画改訂版」平成19年3月</p>	<p>今後の検討課題とさせていただきます。検討の結果、目標指標への設定が望ましいとなった際は、緑化率を補完する目標指標として追記してまいります。</p>	無

質問番号	該当箇所	意見内容	理由	考え方・対応	修正有無
4	全般	歩道と車道を区切る歩車道境界ブロックについて、緑化のためにも、事故防止のためにも、ブロックを撤去し、「横断防止柵+緑化(ツタ植物等)」もしくは「生垣」としてはどうか。	歩車道境界ブロックでは、小さな子供がその上を歩いて車道へ転倒する可能性がある。実際に、ブロックの上に乗っている子供を見たことは何度かある上に、私自身、自転車を運転中にブロックに接触して転倒し、後ろに乗っていた子供がケガをした経験がある。越谷市の一部道路にて実施されている「横断防止柵+緑化」を見た時に、安全な上に緑が目美しく良いと思った。	歩車分離の有効な手段として多くの道路で歩車道境界ブロックを設置しており、既存歩車道境界ブロックを撤去、「横断防止柵+緑化(ツタ植物等)」や「生垣」に置換していくことについては、現実的には困難と考えられます。ただし、いただいたご意見の主旨である“安全”という視点は非常に大事でございますので、特に子どもの“安全”への配慮を基本方針や指針に追記いたします。	有
5	全般	大型商業施設やコンビニの駐車場について、アスファルト・コンクリート舗装や砂利をやめ、芝生など緑化をしてはどうか。	いくつかの施設では駐車マス緑化が見られるが、大部分がアスファルト・コンクリート舗装や砂利で、特に砂利では道路への散乱や子供が投げる等の問題が見られるため。	建築等デザイン指針（共通編）の「14.積極的に敷地内を緑化する」（素案P28）において、駐車場の緑化について記載しており、本デザインガイドの活用により、誘導を図ってまいります。	無
6	全般	スペースに余裕のある駅前などにおいて、花壇を設けてミツバチの保護や緑化をしてはどうか。	ヨーロッパでは、ミツバチが減ると受粉不足から作物不足につながると教育し、積極的にミツバチの好む花々を植えるそう。花の種のパッケージにはミツバチマークをつけ、どの花がミツバチに好まれるかわかりやすくしているそうですが、美園地区ではあまり花を見かけない気がしたため。ミツバチの減少が人間の食不足につながるとの認識にもつながり、色とりどりの花が街の美化にもつながるため。種のパッケージにミツバチマークは自然と子供達に環境問題を意識することにつながる。	建築等デザイン指針（エリア別編）のエリア1：駅周辺街区の「4.「サッカーを核としたスポーツのまち」を駅前空間に演出する」（素案P40）において、美園地区が浦和レッズのホームタウンである特性を踏まえ、浦和レッズ独自の薔薇の品種「Reds Rose」を活用していく旨を記載しております。プランター等により民地や道路空間に「Reds Rose」その他の花を植栽し、地域の方々との連携のもと管理していくことで、街並み美化、地域コミュニティの形成につなげていきたいと考えております。	無
7	P 6 第2章 街並みデザインガイドの視点と目標とする指標 街並みデザイン誘導の視点	<都市デザインの方針> 方針1～方針3の順番の入れ替え	都市デザインの方針1～3から視点1～3が導き出されていると想定されるが、順番が入れ替わって、方針1と視点2、方針2と視点1が対応しているように見える（資料の色使いからも）。 方針1と方針2の順番を入れ替えて、方針から視点が導き出されていることをわかりやすく示してはどうか。	本デザインガイドの3つの視点は、美園スタジアムタウン憲章の3つのまちづくり理念とそれを踏まえた3つの都市デザインの方針を総合的に捉え導き出したものとなっております。1対1の関係性ではなく、それぞれが交差するような関係性と考えております。	無

質問番号	該当箇所	意見内容	理由	考え方・対応	修正有無
8	P.5～14 第2章 街並みデザインガイドの視点と目標とする指標	指標の進捗管理の方法の記載	各指標について現況値（2019）と目標値（2030）を設定しており、目標年次まで10年以上ある。途中段階で進捗状況を把握しPDCAサイクルをまわすなど、目標達成の確度をあげるための進捗管理の方法について記載してはどうか。	目標指標の進捗管理については、10年の中で適宜状況把握をしていく予定です。	無
9	P.12 第2章 街並みデザインガイドの視点と目標とする指標 街並みデザイン誘導の基本方針	豊かな自然への親しみと安心安全な防災対策 川や池に面した敷地や公園への防災的な観点の追加	自然と共生する上で、防災対策、避難場所等の確保が必要であるため。	建築物等デザイン指針（エリア別編）のエリア4：「1.綾瀬川遊歩道と連携した賑わい・滞留づくりを行う」（素案P58）において、「滞留空間等のパブリック空間は、災害時の一時避難可能な空地としても有効と考えられる」と追記します。	有
10	P29 第3章 建築物等デザイン指針（共通編） 【屋外広告】15.特徴ある来街者にやさしい案内・誘導サインとする	現状）ピクトグラムや多言語案内表示により、インバウンド対応を含め情報をわかりやすく発信する → ピクトグラムや多言語案内表示、UDフォントの採用等、全ての人へ配慮したデザインとする。	ディスレクシアへの配慮。	ご意見のとおり修正いたします。	有
11	P31 第4章 建築物等デザイン指針（エリア編） 【屋外広告】6.参道にふさわしい“秩序ある”屋外広告物とする	（現状）埼玉スタジアム2002への眺めを確保する観点から、屋上利用広告物の設置は控える。 → 地域イベント開催時および、試合開催時、またはパブリックビューイング、プロジェクトマッピングのようなスタジアムと一体的に気運醸成を図る屋外広告物については、一定のルールのもと規制緩和をしてはどうか。	駅前周辺にて情報発信を行い、駅から参道までの一体的な演出を可能とするため。賑わい創出、人だまりをつくることに対しても効果的であると考えます。	当該指針は、地域イベント等期間限定での賑わい創出等を目的とした広告物を妨げる意図はございません。	無
12	P36～56 第4章 建築物等デザイン指針（エリア編）全体	第4章にてエリア別のデザイン指針を定めているが、エリア同士の有機的連携も重要である。街の特徴づけを行うための回遊性を持ったモデルストリートを設定するのはどうか。 （例：駅～スタジアム参道～埼玉スタジアム～綾瀬川遊歩道）	エリア1～4の各エリアを有機的につなげることで、ウォーカビリティ、ホスピタリティ、都市のグリーン化の効果を発揮すると考えられるため。	建築等デザイン指針（共通編）の「1.歩行空間のネットワーク化を図る」（素案P18）において、エリアを問わずまち全体で回遊性を高めていくことを記載しています。その中でも、スタジアム参道や綾瀬川遊歩道等は、特性ある動線として位置づけ、その特性に応じた指針を記載しています。	無

質問番号	該当箇所	意見内容	理由	考え方・対応	修正有無
13	全体	公園等のデザイン及び利活用についての方針追加		<p>視点2：ホスピタリティの基本方針に、スポーツ／運動実施環境の充実や、民地内パブリック空間、道路・公園・河川等の公共空間の利活用について記載します。</p> <p>また、基本方針の修正に合わせ、デザイン指針も追記等します。</p>	有
14	P3 デザイン相談・協議	街並みデザインガイドの相談先にさいたま市を追加してはどうか。	任意指針である街並みデザインガイドに少しでも実効性を持たせるにあたり、行政機関が入るべきと思うため。	「みその都市デザイン協議会」の事務局を務める「さいたま市浦和東部まちづくり事務所」を相談先として追記いたします。	有