

「美園地区エリア交通戦略(素案)」に対する意見募集結果

2024年1月10日

※修正有→「○」 修正無(素案のまま)→「—」

No	該当箇所	意見内容	理由等	考え方・対応(案)	修正有無
1	全体	地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)の延伸に関して言及していない理由は?	地下鉄7号線延伸により地域の交通環境は大きく変化すると考えられるが、『地下鉄7号線中間駅まちづくり方針』が昨年度に策定・公表されるなど、徐々に検討が進んでいると思われるため。	地下鉄7号線延伸は地区スケールを超える公共交通整備で、その整備期間も長期に亘る事が想定されます。本戦略は、中長期的な方向性を見据えつつも概ね5年間の短期施策を対象としておりますが、地下鉄7号線延伸に関する具体的な実施計画等は現時点では明らかになっておりません。このため、その実施計画が明らかとなった段階で、それに対応するよう戦略改訂等を検討する事を考えております。	—
2	pp.9-14 戦略1-3の施策内容について	夜間の適切な光環境の形成(適切な屋外照明の設置)についても合わせて検討すべきである。	安心・安全な歩行・自転車ネットワークの形成(戦略1)、ウォークブル空間の形成(戦略2)、歩行回遊拠点の形成(戦略3)、いずれにおいても夜間の適切な光環境の形成(適切な屋外照明の設置)が非常に重要である。本素案には屋外照明や夜間に関する記述が見られず、別途検討される予定かも知れないが、戦略1~3の遂行に深く関連する事項なので、最も基盤的な要素の一つとして、統合した形で検討されるべき。 屋外照明については、過剰・不適切な照明とならないよう、環境省「光害対策ガイドライン」も参照しながらのご検討をお願いしたい。(美園地区は、屋外照明が不十分なエリアがある一方、不適切にまぶしすぎる屋外照明もかなり増えてきている) ※環境省「光害対策ガイドライン」 <a href="https://www.env.go.jp/press/109341.html">https://www.env.go.jp/press/109341.html</a>	屋外照明に関する部分については、ご指摘を踏まえ、文章表現を再考・修正いたします。 なお、「さいたま市景観計画」の景観形成基準において、夜間照明を設置する場合の安全な歩行空間の確保や、夜間照明に限らず過度に点滅する光源や派手な照明を避けるなどの配慮事項を設けております。	○
3	p.13-14: 戦略3の施策内容について	浦和美園駅周辺を対象とした戦略の中に、駐車場施策に関する記述が無いが、駐車場配置の適正化等について今後検討していくべきではないか。	駅周辺の多くの土地(区画)は、長らく駐車場(月極・時間貸等)として暫定活用されてきたが、徐々に土地活用が進む中で収容台数は減少傾向にある。そうした土地活用に付随して住宅供給が進展中だが、駅近の集合住宅では住戸数に対する駐車施設付設台数が少ない傾向があり、(都内に比して自家用車を保有しやすいという郊外イメージに由来する)本地区転入側ニーズと収容可能台数実情が今後乖離していくことが危惧される(却ってまちのマイナスイメージに繋がらないか)。また、地区内に店舗・事業所等も増える中で、そうした施設来客用だけでなく、従業員用の駐車場需要等も今後増えていくと思われる。 「自家用車に過度に頼らず快適・便利に過ごせる都市環境づくり」はもちろん非常に重要だが、このためにも、自家用車と各種交通手段・モビリティ等の各々の利便性確保と役割分担・棲み分け等を考慮した、現実的な駐車場施策が今後一層必要となってくるのではないか。 (例)駐車場を施設毎・敷地毎に個別整備せず、ある程度集約化を図り、土地利用効率化と歩行・自転車の安全確保との両立を目指す等。 ※駅周辺の暫定駐車場は、実利的にパーク&ライド利用されてきた側面もあるが、収容台数減少の影響は若干気がかり。(浦和美園駅近辺でパーク&ライドできなくなった人は、交通手段を転換しているのか、あるいは浦和美園駅近辺を経ない移動経路へ転換しているのか等)	自家用車と各種交通手段・モビリティ等の連携を考慮した駐車場の適正配置に関する部分については、ご指摘を踏まえ、施策内容に追加・修正いたします。 なお、店舗や集合住宅への駐車場の附置については、「さいたま市建築物駐車施設の附置等に関する条例」や「さいたま市自動車駐車施設の設置基準」において、設置対象となる条件(土地、建物の面積や建物の用途等)や対象となった場合の基準台数を定めております。	○
4	p.15-16: 戦略4の施策内容について	KPI・KGIとも、収支性や持続可能性、供給側から見た十分な対価の確保に触れるべき。	安くて便利なサービスは、受益者以外による費用負担(公費等)を前提とすれば確かに実現可能であり、利用者の満足度も高くすることはできるが、収支は償わず、持続することもできないと考えられる。 利用者視点に偏ることなく、費用負担の問題や供給側の課題を反映した評価指標にしていきたい。	ご指摘の箇所は、施策の進捗・達成度の評価項目を挙げる箇所であるため、本戦略上は素案のとおり表現といたします。 しかしながら、ご指摘の通り、各種モビリティサービスの実現には収入・支出の両面から持続可能な事業モデルとしていく事が必須であり、各事業計画内において詳細検討を進めてまいります。	—