

会 議 要 旨

(1 / 7)

会議の名称	第6回川越市都市再生整備計画審議会
開催日時	令和5年1月18日(水) 午後1時30分開会・午後4時30分閉会
開催場所	東部地域ふれあいセンター 会議室
会長氏名	会長 尾崎 晴男
出席者(委員)氏名 (人数)	青木 敏子、落合 誠、梶川 牧子、栗山 茂樹 (4名)
欠席者(委員)氏名 (人数)	(0名)
事務局職員	都市計画部長、都市計画課職員 2名
説明のための出席者	都市整備課 6名
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 あいさつ 3 議題1 会長の選出 議題2 都市再生整備計画 事後評価 南古谷駅周辺地区 ※途中、視察あり 4 その他 5 閉会
配布資料	<ol style="list-style-type: none"> 1 次第 2 川越市都市再生整備計画審議会条例 3 川越市都市再生整備計画審議会会議運営要綱 4 川越市都市再生整備計画審議会名簿 5 資料1 都市再生整備計画 事後評価シート 6 資料2 事後評価(原案)概要版 7 参考資料1 都市再生整備計画とは 8 参考資料2 南古谷駅周辺地区都市再生整備計画の概要 9 参考資料3 南古谷駅の周辺図 10 参考資料4 視察行程図・駅周辺地区の現状

議 事 の 経 過

1 開会

2 あいさつ

3 議題 1

(1) 会長の選出

尾崎晴男委員で決定。

議題 2

(2) 都市再生整備計画 事後評価 南古谷駅周辺地区

説明

視察

質疑

(委員)

資料 2 の 3 ページ、シェアサイクル利用者数のカウント方法を教えて欲しい。

自転車の道路について、南古谷伊佐沼線は都計道で全幅 14 m の道路で、歩道が 3.5 m あるので自転車歩行者道と位置づけているものと思うが、基本的には有効で 4 m ぐらい欲しいのではないか。これで良しとした理由や経緯を教えて欲しい。

(都市整備課)

自転車シェアリングの利用回数のカウント方法は、借りて 1 回・返して 1 回でカウントしている。

南古谷伊佐沼線について、当初計画は 18 m の幅員で予定していた。計画を早期に完成させる観点、また財政上、現道をいかにもく利用して整備できるかという観点から、現道を最大限利用する方向で、平成 29 年に、幅員を 18 m から 14 m に縮小する都市計画変更をした。今後、警察と協議を進める中で、歩道内が自転車通行可となる交通規制について、埼玉県警察とも協議・調整していきたいと考えている。

(委員)

シェアサイクル利用者数は、1 年間でよいか。また、最小だとこの半数という可能性もあるということか。

(都市整備課)

利用者の数は 1 年間のものである。地区内で借りて・返しての場合、最小で半数の可能性もある。ステーションによって違うが、地区

議 事 の 経 過

内の移動は10%もない。

(会長)

利用者数は、対象エリアにある6ヶ所のステーションか。

(都市整備課)

6ヶ所の合計。

(委員)

始まりは昭和40年と伺った。私の記憶だと、南古谷は穀倉地帯である。長い時間かけてきて、計画が進まないのも、コロナ等いろいろな状況も分かるが、駅の周りの土地やいろいろなところに立派な建物が現にできてしまっているのに、それを動かす交通機関の一番中心の部分がこんなに時間がかかってもできていない。あれだけの土地を何十年もただ眠らせておくのはとてももったいない。田んぼであればお米もできるし、畑であれば野菜もできる。大事な土地だし、もう少し何か有効利用できるのではないか。

(都市整備課)

現地視察で、一部用地を昭和40年に買収した話をした。その後市としても、平成5年頃から、南古谷の基本構想に基づき、また、南古谷は地域核でもあるため、何かしら地域の賑わいの創出に繋がるような検討はしてきたところだが、なかなか実現に繋がらなかった。南古谷駅南側の並木や並木西田の区画整理事業を行い、より良い住宅環境の創出に向けて事業を行ってきた。1期計画で用地もだいぶ取得し、2期計画については、埼玉県を通じて、国土交通省関東地方整備局との協議も進んでおり、近々承認されるものと考えている。事業が採択されれば、2期計画に移行した残りの事業について、早期完成に向けて努力してく。

買収した土地については、国の補助金を使っているため目的外のことは使えないが、完成するまでの間、地元の皆様が活用できる方法がないか、検討を進めていきたいと考えている。

(委員)

コロナ禍で計画したことができてない中で事後評価しなければいけないということはつらい話だと思うが、逆にそうであるなら、次の計画をにらんだ上で、もう少し今の計画を付加したらどうかと思う。例

議 事 の 経 過

例えば、シェアサイクルの話でも、他の地区で借りて南古谷で返す人が多いということであれば、サイクリングロードをもう少し広げたり、安全に自転車が通れる道路にするなどし、ここに集客できるようにすれば、街がさらに賑やかになって商業施設等々できるのではないかと。そうすると、当初なかなか予算を出してくれないJRが、しまったと思うぐらいになるのではないかと思う。

(都市整備課)

シェアサイクルのポートは、川越運動公園、農業ふれあいセンター、伊佐沼公園、また少し西側の本丸御殿、初雁公園、一番街周辺などにも配備されている。

アフターコロナという観点から、アウトドアの行動が増えることも想定される。

農業ふれあいセンターは、グリーンツーリズムの拠点施設として昨年11月に整備が完了し、近くに温浴施設ができたりと、まさに南古谷駅北側は、市の中でも非常に盛り上がっている地点である。北側だけではなく、北部市街地、初雁公園、博物館、蔵の街などから回れるような関連施設との回遊性を持たせ、そのスタート地点・終着点になるように検討を進めていければと思う。

シェアサイクルにはGPSがついており、データを見ると、近隣だけでなく、川越駅、本川越駅から南古谷まで利用されているデータもあり、長距離で使用されていることも把握している。回遊できるような施策を考えていくことも今後の課題の一つと認識している。

(委員)

サイクリングロードの話が出たが、ソフトの部分も大切だと思う。例えば、南古谷は畦道のある農業地帯なので、自転車の道路の工事をやるお金がなければ、地元の方々のご理解を得たうえで、畦道を利用して推奨できるサイクリングロードマップを作るなどもいいかと思う。

新しい駅舎について、現在の予定では下りのエスカレーターはないようだが、将来作っておけばよかったというものに対して心配りをし、今後の計画の中で住民の心に沿った計画をさらに作っていただけたらと思う。

(都市整備課)

サイクリング道路に関する既存の限られた公共空間をうまく利活用

議 事 の 経 過

したらどうかというご提言について、限られた財源の中でいかに効率的な運用ができるかは、今後の課題として調査研究していきたいと考える。

駅舎の整備については、地元の地域会議や自治会長会に参加し、いろいろなご意見を賜り、自由通路の一部を広げたり、ベビーカーに配慮してエレベーターの入り口を雨に濡れないような場所にしたり、プライバシーに配慮してトイレを自由通路の下から入れるようにしたり、窓を大きくして景観や環境面に配慮したりなど、地域の皆様からいただいた意見をできる範囲で取り入れた設計である。引き続き地域の皆様や、障がい者団体等からもご意見を賜り、取り入れられるものは取り入れて、良い整備ができることを心がけていきたいと考えている。

(委員)

資料1の1ページ指標の2「鉄道・路線バスの利用者数」について、鉄道とバスの内訳を教えてください。また、所見に、コロナでその利用者数が減少したとあるが、指標に対する対策を教えてください。対策をしたがコロナで駄目だったのか、それとも対策もできていなく、コロナもありこのような数字になっているということなのか。

(都市整備課)

対策について、当初は駅前広場と自由通路を整備した場合の利用者の見込数を目標と設定したが、実際には駅前広場や自由通路の整備には至っていないため、対策ではなく、現在の数値を集計したものが評価値となっている。

評価値の算出方法は、鉄道と路線バスが合算されている。内訳は、公表されている鉄道駅の利用者数に路線バスの利用者数を足している。

(委員)

値は、鉄道だけか。バスの乗降者数は入っていないようである。

(都市整備課)

値に不確かな点がある。従前値の設定について確認し、皆様に報告するとともに、従前値と評価値でデータの基準が違っていると評価にならないため、当初の数値設定に事後評価の数値も合わせるように訂正した

議 事 の 経 過

いと思う。

(会長)

適切な処置をお願いします。

(委員)

「効果発現要因」の記載について、コロナで減ったというだけではなくて、対策をやったのかやらないのかという記述が必要ではないか、併せて検討していただければと思う。

(都市整備課)

指摘を踏まえ、記載等もう一度整理する。

(会長)

審議会としての意見をまとめたいと思う。

はじめに、資料1の17ページ「事後評価手続き等にかかる審議」の「方法書」は、適切に行われたというのが我々の意見と思われる。

「成果の評価」は、数値を適切に算出するということを確認してもらいたいという意見をつけたと思う。

「実施過程の評価」は、官民連携の取り組み評価として地区の方々と一緒になって考えたという報告があり、適切に行われたと思う。

「効果発現要因の整理」については、地区内人口は微増で、基幹事業三つ、社会実験のまちなかサイクルのなどが貢献したのではないか。自由通路ができていないためアクセス時間は短縮できなかったが、審議としては適切にと言ってよいと推察する。

「事後評価原案の公表の妥当性」は、パブリックコメントを実施し、ご意見はなかったということで、適切に実施された。

「その他」、「事後評価の手続きは妥当に進められたか」については、先ほど成果の評価のところ、適切な数値評価をしてくださいという前提で、それができれば手続きは適切に行われたという評価でよいと考える。今後、適切にフォローアップしてください。

「今後のまちづくりについて審議」は、先ほどご意見いただいた内容を確認いただきたい。

「まちづくり方策の作成」は、自転車の取り扱いに多くの意見が出た。今回実験したシェアサイクルについて、ここが拠点となるだろうという意見で、「自転車利用空間、安全向上に努めてもらいたい」、「自転車に乗っていくような地域のポテンシャルがあるのだからサイ

議 事 の 経 過

クリングロードのようなものも考えてはどうか」、「遠くまでの回遊性を高めるような手立てがあるのではないか」などの意見が出た。

「フォローアップ」ですが、評価値、従前値も含めて、適切にフォローアップに努めてください。

「今後のまちづくりについて」は、公有地利用の工夫について、ここ60年ぐらいずっとそのままになっている、あるいは放置されているようなところに関して厳しいご指摘があった。取得した公有地等を適切に利用・工夫すべきではないかと意見があった。

私より、参考資料4の写真を見ると、南古谷駅東側の踏切にむかって小学生が歩いているが、ここは車の通行も多く道も曲がっており、とても心配である。歩行空間の改善に努めてもらいたいということをつけ加えておきたい。

以上、審議会としての意見をまとめさせていただいた。

(都市整備課)

先ほどご指摘のあった指標2の数値、当初の平成27年に設定した値については、南古谷駅の一日当たりの電車の乗降客数のみを記載している。今回、評価値については鉄道プラスバス利用者を記載した数値ということで皆様にお示ししたところだが、数値の取り扱い等については、国土交通省にデータを提出している関係上、国と協議して適切に対処し、委員の皆様にご報告したいと考えている。

(会長)

他に質疑がなければ、議題2について、取りまとめた内容でよいか。

(各委員)

意見なし。

4 その他
なし

5 閉会