



◀開設間もないころの武蔵浦和駅周辺。上が大宮方面、下が東京方面、線路の左側は、昭和39年に開業したロッテ工場。まだ、高層ビルは1棟もありませんでした。



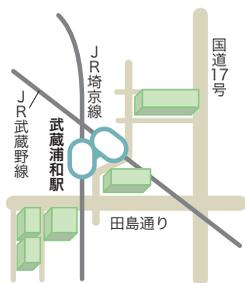
▲地元の信頼を築きながら、現在は武蔵浦和駅周辺まちづくり合同推進協議会会長を務め、再開発事業を後押しする細刈さんと奥様。「今後のまちづくりの課題は、学校や公園、駐車場などを充実させることでしょうか」と話します。

▼武蔵浦和駅に直結する歩行者デッキ、植栽や彫刻などが配され、商業・業務・住宅などの複合機能を備えた「ラムザ」。その後も、周辺地区には「ライブタワー」「ミュージシティ」「ナリア」などが次々とオープン。平成23年度末には、区役所や図書館などを備えた公共公益施設が整備される予定です。

高層ビルが次々に建ち並び、刻々と新しい姿を見せる武蔵浦和駅周辺地区。しかし、かつてこのあたりは農村の風景が広がっていたことをご存知でしょうか。転機は昭和39年。土地改良事業にともなって道路が整備され、徐々に宅地化が進んでいきました。さらに、昭和60年には埼京線が開通。武蔵野線と交差する武蔵浦和駅の誕生を起爆剤に再開発事業がスタートし、まちは大きく変貌を遂げていったのです。

この地で長年自治会長を務めていた細刈秀雄さんは、当初は再開発を懸念していた住民に対して、勉強会や視察で丁寧な説明を重ねるなど、行政とともに準備を進めました。その結果、平成10年には27階の超高層ビル「ラムザ」が完成。約800人が住み、千人が働く空間として生まれ変わりました。「再開発は、新しいまちづくりの絶好のチャンス。先を見据えて前へ進む、これが私の信念です」と胸を張ります。

## 「農村」から「副都心」へ 職住近接型の複合都市を目指す



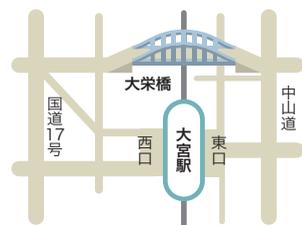
# 武蔵浦和



▲昭和30年ごろの踏み切りの様子。右が大宮駅、左が高崎方面。写真奥の東口と手前の西口とを往来する人で混雑しています。その隣には、人がすれ違うのがやっとの跨線橋がありましたが、長い階段を嫌がり、利用する人は少なかったようです。

## 線路で隔てられた東西を結び まちに広がりをもたらし大栄橋

# 大栄橋



県内最大のターミナル駅、大宮駅の北側に位置し、線路をまたぐように架かる大栄橋。この橋ができる以前は、2分開いては3分遮断される「開かずの踏み切り」で、列車の通過を待つ人々の姿がありました。当時、踏み切りそばで両親が和菓子店を営んでいた山崎さんは、この橋を通してまちの姿遷を見てきた一人です。「踏み切りがあったころは大宮が線路で分断されていて、何かと不便でした。ただ人通りは多く、この街道沿いにお店が建ち並び、活気にあふれていたものです」。その後、住民の長年の悲願だった大栄橋が昭和36年に完成すると、人の流れは一変。東西方向の往来がさらに活発になった半面、車社会への転換もあり、商店街へ足を運ぶ人が伸び悩みました。そんな中、山崎さんは「並べておけば売れるという商売でなく、時代のニーズに合った商品を置いて、お客

さんに足を運んでもらおう」と発想を切り換え、新たに若者向けの洋品店を始めました。その後、徐々ににぎわいも戻り、商店街に活気が戻ってきました。「大栄橋でまちに広がり生まれたい時に、今後のまちづくりにも期待したいです」と話します。



▲大宮銀座商店街協同組合の会長も務めた、山崎森巨さん。大宮駅東口で年2回行われているフリーマーケットを始めるなど、地域の活性化に取り組んでいます。



▲大宮駅の夜景に映える大栄橋。当時1100余点の応募の中から決定したこの橋の名称、実は「たいえいばし」と読みます。

