

第1回次世代に向けた都市づくりのあり方検討アドバイザー会議

議事概要

■日時：令和8年9月17日（木）18:00～20:00

■場所：東急キャピトルタワー（株式会社三菱総合研究所本社内会議室）

■出席者：

	氏名	所属・役職
会長	大沢 昌玄	日本大学 理工学部 教授
会員	新保 奈穂美	東京大学 空間情報科学研究センター 准教授
	山村 崇	東京都立大学 都市環境学部 准教授
	吉江 俊	東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻 講師
ゲスト会員	池本 洋一	株式会社リクルート SUUMO リサーチセンター長／SUUMO 編集長
事務局	さいたま市 都市局 都市計画部 都市計画課 株式会社三菱総合研究所	
オブザーバー	さいたま市 都市局 都市計画部 都市総務課、開発・盛土調整課 交通政策部 交通政策課 みどり公園推進部 みどり推進課	

■議題：（仮称）次世代に向けた都市づくりのあり方について

■議事概要：

- さいたま市は、大宮の鉄道利便性、氷川神社や見沼田圃の緑、さいたま新都心、浦和の文教地区としての環境など、多くの資源を有している。一方、自動車交通では市中心部から高速道路へのアクセスや道路ネットワークに課題があり、他の政令市と比べて積極的な発展可能性を十分に示せていない。
- 都市計画マスタープランは都市の将来像を示す重要なツールだが、市民の認知度が低く、国から求められる事項を追加してページ数が増えるだけの従来型の計画でよいのかを見直す必要がある。施設計画を中心とするフィジカルプランニングから脱却し、重点政策としての都市戦略へ転換するとともに、「まちづくり」だけでなく、都市の個性を磨き続ける「まち育て」を位置付けるべきである。立地適正化計画との役割分担も整理する必要がある。
- パーソントリップ調査では外出率や買物トリップが低下しており、「マチがイエに負ける」状況にある。人口減少下、トリップ数や移動回数、すなわち都市での活動量を高めることが重要であり、人が出かけ、楽しみ、健康になれる目的地、土地利用、場やプレイスをつくる必要がある。
- 六本木ヒルズのように開業後も来街者数や売上げを伸ばすためには、まち開きをピークとせず、その後20年間でどう熟成させるかを考えなければならない。まちづくりの段階から稼ぐ力とまち育てを組み込み、官民が一緒にエリア価値を高め続ける視点が必要。

- シビックプライドは、「ここをより良い場所にするために自分自身が関わっている」という当事者意識である。市民が自慢できる場所を一緒に育てることを都市計画マスタープランに位置付け、さいたま市の個性として磨き続けるべき。
- 民間投資を呼び込む「攻め」の都市戦略と、インフラ老朽化、災害、暑さ等のリスクを踏まえて備え続ける「守り」の都市戦略の両方が必要である。氷川参道のように、ヴィンテージとして熟成する場所、自慢できる場所を磨き続けることが重要である。
- 今後、金利と住宅価格が上昇する中で、子育て層が東京都心から埼玉県やさいたま市へ移る傾向が強まると考えられる。新築マンションでは「資産として有利」が購入理由の上位となる一方、新築一戸建てでは「家族のため」が一貫して重視されている。さいたま市は、東京都に近接しながら良好な戸建て住宅地が広がるエリアの入口であり、この特性を強みにすべきである。
- 新築マンションや注文住宅の市場が縮小する一方、建売住宅と中古戸建ては比較的活発である。今後、相続等により、都心通勤が可能な既存の中古戸建てが大量に市場へ出る可能性があり、価格高騰下の住宅需要の受け皿として、その利活用を進めることが考えられる。
- 住民は暮らしやすさや魅力を実感しているが、その本来ある魅力が外部に十分伝わっていない。大宮区では氷川神社、大宮公園、新幹線、鉄道博物館などの鉄道関連資源、見沼区では自然、田園風景、畑、田んぼなど、区ごとに異なる魅力があるため、潜在的な魅力を再認識し、磨いて伝える必要がある。
- 見沼田圃については、単に自然を残すだけでなく、アグリ・レストランやマーケットなどを通じて「誇れる見沼田圃」としてブランディングすることが考えられる。また、浦和・大宮駅周辺の都市的利便性と見沼田圃の自然を楽しめるような、都市と田舎の共存が一つの市内で享受する「二地域居住」は、さいたま市らしい提案になり得る。
- そうした暮らしを実現する上で、交通網が非常に重要である。例えば、今後中古戸建てがマーケットに出てくることが想定される東浦和駅周辺のような既存の良好な住環境が形成されているエリアを活用し、見沼田圃周辺と結ぶ利便性の高いバス路線を整備すれば、市内二地域居住のモデルになるのではないかな。
- 大きな論点の一つは、都市構造をどう考えるか。東京の地理的な磁力は、技術変化やライフスタイルの多様化によって弱まっていくと想定している。その中でさいたま市がどのようなポジションを取り、いかなる都市構造を目指していくのかを構想する必要がある。
- さいたま市では、駅近で都会的に暮らす、緑豊かな場所に住む、ロードサイドを活用するなど、多様なライフスタイルを選択できることが、ますます強みになる。「団子と串」とは異なる、さいたま市らしい都市構造を表す新しい言葉を考えていきたい。
- 拠点についても、業務核、商業核など単機能の時代ではなく、大きな拠点は大きいなりに、小さな拠点は小さいなりに、働く、住む、楽しむ、憩うといった機能が揃い、昼夜、平日・休日のバランスが

取れた自立的な拠点とすることが望ましい。また、ロードサイドも線的な生活拠点と捉え、自動運転の実現も見据えながら、その個性や必要な機能を議論してはどうか。

- 拠点から外れる白地の部分をどう整えるかも重要である。ゆとりある住宅、緑地、農地が共存するパッチワークのような土地利用も考えられる。大きな都市構造、拠点の姿、拠点以外の地模様という三つのレベルで議論する必要がある。
- さいたま市は、都内への通勤利便性を背景にベッドタウンとして発展してきたが、今後は「個性」が重要なキーワードになる。一方、市民としての実感では鉄道、バス、自転車など交通部門のキャパシティは既に目一杯であり、急な道路整備や交通網の改善は難しいので、タワーマンション等によってこれ以上人口を増やす土地利用転換が望ましいのかは慎重に考える必要がある。ただし、高齢化を踏まえた地域の代謝は必要である。
- 農地についても、所有者の高齢化や特定生産緑地の見直しにより、今後大量に手放される可能性がある。農地がなし崩し的に住宅へ転換され、交通容量を超えて人口を増やすことは、人口減少社会における真に豊かな暮らしにつながらない。コントロールしない開発を増やすのではなく、さいたま市ではどのような暮らしを売りにするのかを前面に出すべきである。
- 市街化区域と市街化調整区域が明確に分かれ、見沼田圃のように田園地域が広がっていることは資産であり、戸建て居住者が通いながら半農半 X のような暮らしを送ることも考えられる。そのためには、市内で働ける場所を増やし、東京へ長時間通勤して疲れて帰る暮らしから脱却する必要がある。特定の業種やデータセンターだけに依存せず、地域で様々なチャレンジが生まれる土壌を育てるソフト政策も必要である。
- 水田を住宅地に転換することについては、豪雨災害が激甚化する中、レジリエンスの面から改めて検討すべきである。農地を市民が使い、生産し、一定程度自給できるローカルなフードシステムは、平時の豊かな暮らしと、災害時にも生きていける都市の両面で価値がある。
- 「迂回する経済（目先に利益に走るのではなく、地域貢献が最終的には長期的な企業の利益につながっていく）」の考え方を都市づくりに導入することが考えられる。地域に根付き、就業後も周辺で活動するような働き方をする企業や人を、業種よりも「アティテュード（まちづくりへ関わろうとする姿勢）」で選ぶというビジョンが必要。また、池のリノベーションに周辺企業が出資した柏の例のように、地域の自然資源と民間活動を結び付けることも重要である。
- また、場所のコンテクストを生かす開発を評価することも大事ではないか。地域や企業の歴史など、他者が真似できないものを強みにする「オーセンティシティ」が重要。単に古いものを評価するのではなく、新しいものも含めて、この街のこれからのオーセンティシティは何かを議論する「オーセンティケーション」のプロセスを重視すべきである。
- 国土交通省「これからの都市交通施策の方向性」（2026年7月）でも導入されたパブリックレルムという概念があり、その視点も重要となる。ウォークアビリティは行政が所有する道路や広場だけでは

実現できず、沿道の建物、店舗、公開空地、建物内部のカフェ等を、来街者から見た連続した領域としてトータルにマネジメント、そのような視点が必要である。

- 都市づくりのあり方の中でライフスタイル提案を重視することも考えられる。クラインガルテンや二地域居住など、新しい価値を提案する住宅地を行政が評価し、提示することが考えられる。北本市では、エディブルガーデンや地元農家と連携した収穫祭など、農業そのものを行わなくても、農に関わりながら暮らすことを住宅地の付加価値とした実践例がある。
- 都心で多くの実践例がある PPP・PFI が郊外市街地ではどのように行えるか、たとえば Park-PFI の郊外事例は希少だが、そういったことに実験的に取り組むことも必要である。
- 何もしなければ、2050 年頃のさいたま市では、利便性の高い場所に細分化された土地に小規模な 3 階建て住宅が集まり、駅前ではマンションへの建替えが進む一方、郊外のバス便住宅地では空き家が増える状況になりかねない。こうした未来を避けるため、東浦和のように、計画的に整備された住宅地、街路樹、遊歩道、歩行空間を維持・良化し、既存住宅を活用することが重要。
- 緑はさいたま市の強みであり、街路樹や住宅敷地内の緑を増やす人にインセンティブを設けることで、平面的な都市の豊かさをつくることが考えられる。さいたま市の郊外であれば、都心から離れ過ぎず、適度なコストで実現できる可能性があるため、規制緩和や補助のあり方を先進的に検討してほしい。
- さいたま市のブランドとしては、文武両道や大都市と自然の共生が考えられる。PFI 等を活用し、公園や運動施設にしっかり投資して、市民活動が生まれる場所にすることが市民の誇りにつながる。そういった場へのアクセスとしてのバス路線と道路のあり方も重要である。
- 人口を本当に増やすのかという点では、既に混雑が激しい埼京線の沿線でマンション等の開発が続く「埼京線リスク」を考える必要がある。これ以上混雑すると、都市の利便性がかえって低下し、負のスパイラルに入る可能性があるため、人口をどう考えるかは重要なキーワードである。
- 都会的でありながらゆとりがあり、少し移動すれば見沼田圃がある暮らしは、さいたま市の大きな可能性である。また、拠点には働く機能だけでなく、楽しむ場所も必要であり、大宮と浦和がそれぞれ異なる発展をしてきた経緯も踏まえ、さいたま市として拠点のあり方を改めて考える必要がある。
- 農のあり方、密度のあり方、オーセンティシティ、ローカルに根付く企業、郊外型の官民連携なども重要な論点である。鉄道網は南北方向が中心で、東西方向を結ぶ路線に限られるため、バスを従来とは異なる魅力的な交通として再構築する必要がある。東京に隣接しているため何もしなくても一定程度は発展するが、それでよいとせず、「次世代に向けた都市づくりのあり方」として議論を深める必要がある。
- さいたま市には多様な産業集積があるが、特化した産業やアンカーとなる機関が見えにくく、産業面での顔やキャラクターが明確ではない。さいたまの産業や生業の強み・個性を見つけ、磨き、必要に応じて新たに創出する必要がある。
- 広域的には、北陸新幹線の開通等により、大宮は東日本のゲートウェイや支店経済の集積地としての機能を高めている。しかし、それだけではさいたま市の個性にはならない。広域埼玉エリア、北関東

の中核として、内発的な経済活動の中心地としての役割を強めることが望ましい。非中核的な外発的機能を取り込む場合も、それが最終的には内発的な動きや中枢性獲得につながるかどうかを見極める視点が重要である。

- 現実的には、物流施設やデータセンター等を一定程度受け入れる必要もあるが、居住や交流の拠点とは離すなど空間的に整理すべきである。
- 一部の拠点では、業務・R&D機能の集積形成を進め、キャラクターを明確にすることが求められる。その方法として、既存の産業特性を生かして、中枢機能やR&D機能を高めていく内発主導型と、大規模事業者や大学、研究所等のアンカー機関を誘致する外発主導型がある。後者も単なる誘致ではなく、外発的なものを内発的なものへ引き込むストーリーが必要である。
- 都市にストーリーがなければ、より立地条件の良い場所が現れたときに企業は移転してしまう。企業を単に立地させるのではなく、地元の存在感を含む都市のストーリーの中に位置付ける必要がある。
- さいたま市には都内の様々な企業へ通勤し、多様な能力や経験を持つ人材が住んでいる。地域のハブとなる場所で交流し、「実はこのような人が住んでいた」と分かるような仕掛けが必要であり、既存のアーバンデザインセンターにその機能を持たせることも考えられる。
- さいたま市では「まち」という単位でカンパニーウェルビーイングをつくることが考えられる。そのためには「このまちにはこのような価値があり、このような働き方や暮らし方ができる」と言語化することが重要である。都市経営を投資や交換価値だけで捉えず、実際にその場所で暮らし、働くことで得られる「使用価値」を示す必要がある。
- シビックプライドのある街が住み続けたい街として評価されている。また、若者が小商いとして店舗を次々に開く街も評価が高い。
- 市民が日中に東京で働いていても、さいたま市に帰ってきたときに人と出会い、その出会いから新しい知見や活動が生まれる場所・仕掛けをつくることが重要である。東京のように容積率緩和を使った都市再生として行うのではなく、地元の人々が自ら取り組む地元発意の活動として進めるべきである。

以上