

## 第1回岩槻駅周辺まちのあり方ビジョン検討有識者会議 議事録

- 
- |       |  |
|-------|--|
| 1 会議名 | 第1回 岩槻駅周辺まちのあり方ビジョン検討有識者会議   |
| 2 日時  | 令和7年7月24日(木) 15:00~16:45   |
| 3 場所  | 岩槻駅東口コミュニティセンター4階 多目的ルームA  |
| 4 出席者 | <b>【委員】</b><br>座長 大沢 昌玄(日本大学 理工学部 土木工学科 教授)<br>新 雅史(流通科学大学 商学部 マーケティング学科 准教授)<br>内田 奈芳美(埼玉大学大学院 人文社会科学研究科 教授)<br>小林 裕和(國學院大學 観光まちづくり学部 観光まちづくり学科 教授)<br><b>【オブザーバー】</b><br>東武鉄道株式会社(2名)<br>埼玉高速鉄道株式会社(1名)<br>さいたま商工会議所岩槻支部(2名) |
- 

### 1 議事及び公開又は非公開の別等

#### 【議事】

1. 有識者会議について
2. 岩槻駅周辺の現状
3. 岩槻駅周辺の課題
4. 今後取り組むべき施策の方向性

#### 【公開又は非公開の別】

公開

#### 【傍聴者】

2名

#### 【配布資料】

1. 次第
2. 第1回岩槻駅周辺まちのあり方ビジョン検討有識者会議説明資料
3. 岩槻駅周辺まちのあり方ビジョン検討有識者会議設置要綱
4. 岩槻駅周辺まちのあり方ビジョン検討有識者会議委員名簿

### 2 議事録

#### 1. 主催者あいさつ

(さいたま市都市戦略本部宇根理事)

皆さん、こんにちは。本日は大変お忙しい中、また、大変暑い中、本会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

岩槻を取り巻く最近の情勢としては、御案内のとおり、地下鉄7号線の延伸について、今年度初めに、年度内に事業実施要請を鉄道事業者に対して市と県から行うということを目指して掲げ、地元でも地下鉄7号線延伸を踏まえた新たなまちづくりに対して大変期待が高まっているところである。

また、地下鉄7号線以外についても、関係者の皆様方の尽力によって、ワッツ前のストリートマルシェなどでのイベントの活性化や、人形博物館やにぎわい交流館の来場者数の増加といった明るい動きも見られる。一方で、市が行っている住民意識アンケート調査では、岩槻駅周辺については活気がない、生活道路、歩行者空間などが十分ではないのではないかといった不満の声もみられ、課題もある。

本会議では、岩槻の更なる発展のために、現在の課題を洗い出しつつ、地下鉄7号線の延伸といっ

た将来の要因も踏まえて、岩槻駅周辺のまちのあり方や求められる施策の方向性について、専門家の皆様から、多様な視点で御意見を頂きつつ、ビジョンを取りまとめていきたいと考えている。御出席いただく皆様には、忌憚のない御意見を頂くようお願い申し上げ、私からの挨拶とさせていただきます。

## 2. 委員及びオブザーバー紹介

- ・事務局から各委員及び各オブザーバーを紹介。

## 3. 座長選出

- ・事務局の提案、委員の互選により大沢委員を座長に選出。

## 4. 座長挨拶

(大沢座長)

先ほど宇根理事からもお話があったが、岩槻のまちづくりは、地下鉄7号線の延伸ということもあるが、岩槻がこれまで築いた歴史的なまちづくりという文脈もある。そういった中で、都心部とつながる鉄道がやってくるという時がある。皆様の御意見を頂きながら、今後の岩槻のあり方を考えていきたい。

硬い会議ではなく、ぜひ皆様から多方面のご意見を頂いて、岩槻の楽しい未来を考えたいと思うので、引き続きよろしく願います。

## 5. 議事

- ・議事(1)(2)(3)について事務局から資料の内容を説明。

《質疑応答》

(大沢座長)

ただ今、議事の(1)、(2)、(3)について説明していただいた。特に岩槻駅周辺の現状、課題についてご説明いただいた。現状把握や課題の設定について抜け落ちている、将来、こういった視点をもっと調べなくてはいけないのではないかとといった視点があれば、是非皆様から御意見を出していただきたい。

(内田委員)

通勤・通学の移動がどこが一番結び付いているのかを教えてください。

(大沢座長)

いかがか。確かに非常に重要な視点かと思う。

(事務局)

去年、住民意識アンケート調査でその辺りを聞いている。資料を確認し回答させていただきたい。

(内田委員)

では、待っている間にもう1つ。リノベーションまちづくりのパンフレットもそうだが、もっと小さな魅力がたくさんあるのではないか。それをまとめているものが多分あると思う。特にリノベーションまちづくりの中ではそういう話をたくさんされていると思うので、地域資源マップのような、地元の方がどのように判断されたのかというものがもしあれば見てみたい。代表的な見えやすい魅力ではなく、自分だけが気付く路地の雰囲気とか、そういったものを大切にしていこう必要があると思うので、もしそういうものもあれば見せていただきたい。

(事務局)

地域資源のマップは、以前、新委員にも御協力いただき、地域の方々が地域資源などの魅力をマップに落とし込んだものがある。今現在の魅力もそうだが、過去にこういった所だったということも含めて

地域資源をまとめたものを、新委員と地域の方々と一緒に作ったものである。次回に御用意するので、是非見ていただきたい。

(大沢座長)

ご指摘いただきお礼申し上げます。岩槻の中で非常に小さい魅力が将来大きな種になる可能性があるので、重要な御指摘かと思う。今回、こういったパンフレットもあるが、先ほどのお話で、事前にまとめられているということなので、是非、次回お示しいただきたい。

(事務局)

パーソントリップ調査ではないが、先ほど資料でお示してきたものと同じアンケートで、勤務地・通学先はどこかという問い掛けをしている。岩槻駅周辺で1,000人を対象とし、377人の方から回答を頂いている。浦和美園地域もアンケートを実施しており、浦和美園地域では全体の中で33%ほどが東京都区部に通勤・通学をしているという回答を頂いている。岩槻駅周辺では異なる傾向が出ている。一番多いのが、19%程度が岩槻区内に通勤・通学先があるという回答である。その他、さいたま市のほかの区が15%程度、東京都区部については10%程度ということで、浦和美園と比べると都区部への通勤・通学では若干少ない傾向にある。したがって、一番多いのは居住区内、岩槻区内での移動という結果が得られている。

(大沢座長)

今、内田委員から最初に御指摘いただいたことについて、今回はアンケート結果かと思うが、国勢調査や、先ほどお話ししたパーソントリップ調査では多分もっと細かく出ていると思うので、そこも次回お示ししていただければと思う。今後、地下鉄7号線が開業した時に、都心部とつながることによってまた変わる要素がある。では今はどうなっているのか、岩槻にお住まいの方がどちらで学ばれて、どちらで働かれているのかということもあるが、その逆もあると思う。この辺りに来て、働かれている方はどこから来ているのかという辺りも国勢調査かパーソントリップ調査などで分かると思う。そこは重要な資料になると思うので、是非、御準備していただくようお願いする。

(小林委員)

今のことについて、東武鉄道さんなども参考になる資料を持たれているのではないかと。ご了承いただくことはもちろん必要であるが、今の話は、東武鉄道さんなども、どういうお客様が利用されているとか、どちらの方面に行かれているなどお持ちかもしれないので、協力いただける範囲でデータ共有できると良いと思う。

あともう1つ、内田委員からあった資源マップも、市民の方が今までいろいろ作られていると思う。それはフェノロジーカレンダーのように季節ごとになっているのではないかと。

(事務局)

2月終わりから3月の始めにかけて、「まちかど難めぐり」というイベントがある。1週間～2週間程度のイベントだが、その時に、いろいろな名所やお店に寄っていただけるようなマップも作っている。そういったものも併せて御提示できればと思う。

(新委員)

先ほど内田委員から地域資源マップについての御指摘があったが、それに関連して私の経験から申し上げたい。私が岩槻に関わり始めて10年くらい経つが、この10年間でいろいろな調査や取組が行われてきた。さまざまな課題が出てきて、それに対して取組を実施し、どの部分が改善されたのか、また何が課題として残っているのか、私も当事者として関わってきた。

例えば、コロナの前、もっと前かもしれないが、10年くらい前にJTBさんだったと思うが、観光

に関する調査をした時には、休む場所がないとか、食べる場所がないというような課題が指摘されていた。それを受けて、地元でどうしようかという話し合いを重ね、現在では、マルシェなどいろいろな形で前向きな動きが出てきているのではないかと思う。

こうした 10 年間の流れ、つまり課題の発見から取組の実施、そして現在の状況という一連のプロセスを整理することで、まだ残っている課題はどこにあるのか、次に何をすべきかという議論ができるのではないか。それほど昔からではなくてもいいと思うので、そういう経緯をまとめたものがあると良いと考える。

(事務局)

資料でリノベーションまちづくりについて紹介したが、ここ 10 年くらい、新委員も加わっていただいた施策もいろいろある。そのほか、まちの方々とまちの商店主に参画いただいた、まちゼミという、個々のお店に入るきっかけとなるような施策もあった。そのほか、お土産作りとか、施設ではにぎわい交流館や人形博物館の開業もあった。最近の動きとして、実施した施策、どういう課題を踏まえて施策を行って、それがどういった効果をもたらしたかということについて、整理して御提示したい。全てというわけにはいかないが、最近のものをピックアップしていきたい。

(大沢座長)

先ほど新委員からお話があったが、何ができてきたのかについて、特ににぎわいの施設が旧区役所の跡地などにいろいろできて、そういった効果がグラフ上で出てきているので、なぜこうなってきたのかということはきちんと整理したおいたほうがいいという御指摘だと思う。ここ 10 年くらいでもいいと思うので、是非、整理をお願いします。

(小林委員)

今後の施策の方向性の中でどこまで盛り込むかについて、EBPM の視点から、10 年間でどのようなようになってきたかをフォローするため、デジタル技術を活用して数字を追っていくことは今の時代として欠かせない。さいたま市もデジタル施策としてスマートシティなどいろいろな取組をしている。観光とスマートシティを一体化する所は、事例としてはあまり多くないが、いわゆるハード系のインフラと同じような考えで、何も言われなくてもデジタル化をする。特に若い人をこれから盛り立てようという話であれば、モバイルやクラウドといったことが身近にあることが求められる。何か施策をするときには必ずデジタルを埋め込んでおくという意識でやっていくことが、結果的に、5年、10年経って結果をフォローしやすく、またますますデジタルネイティブの人が増えてくるので、参加しやすくもなると思う。何千万円などの多額のお金を用いてプラットフォームを作るというような話とは全然違って、今は極めて安価に、身近にできると思う。先ほどの資源の規模の話と結構似ていて、手元で扱えるデータなどがあれば、オープン化さえしていればシビックテックのような、市民もいろいろな活用ができるようになるだろうし、具体的に物理的なものを進める際にも、デジタルのデータが揃っていると、最先端のことができたりもするので、これから文化や歴史を活用したりする、あるいは人形のまちを活用したりすることのベースに、必ずデータがあるというようなコンセプトを打ち出せると、このあとたたき台に出てくる方向性全てに絡んでくると思うので、そんな思想性があるのと時宜にかなっているかと思った。

(大沢座長)

御指摘にあったのは、エビデンス、きちんとした数的アプローチということだと思う。

(事務局)

我々も施策を決めるときに、やはり目標設定というものをしっかり立てて、それがどの程度の効果があったというところは、あとからもチェックしないといけない。今後の施策の方向性などが出る中

で、こういったデジタルデータが必要なのかということも、今後、またアドバイスを頂きたい。

(大沢座長)

今日はどちらかというと問題意識のアプローチが非常に強いように思う。それ自体は全く悪いことではないが、一方で、計画を立てるときには、問題意識からのアプローチとデジタルな客観的データの両方を合わせて将来のことを考えなくてはいけなくなると思う。そういった意味で、今、小林委員がご指摘いただいたエビデンス、要は客観的データをもう少し補強したほうが、説明がしやすい。今後の評価、さらに、さいたま市はスマートシティと言っているので、そういった意味でも重要ではないかというご意見である。是非、御検討をよろしくお願いする。

もしよろしければ、次の(4)が、課題と施策の方向性が一緒になっているので、ここで課題のところはいったん閉じさせていただき、たたき台、今後取り組むべき施策の方向性についてお話しいただきながら、非常に密接に関わるので、併せて、今までの(2)、(3)の議題も含めて御質問を頂いて構わないので、まずは(4)の「今後取り組むべき施策の方向性」について説明いただき、そのあとに振り返りを踏まえながら皆様とまた意見交換したいと思う。

・議事(4)について事務局から資料の内容を説明。

《質疑応答》

(大沢座長)

課題と今後の取り組むべき施策の方向性について、説明していただいた。次回以降、これをベースにいろいろな議論が展開されていくと思うので、是非、今日、皆様から忌憚のない御意見を頂きたい。こういった視点が足りないのではないかと、これは少し硬すぎる計画論ではないかなど、いろいろ御意見を頂いて、次のステップに進みたいと思うので、よろしくお願いする。

(内田委員)

方向性1～4はそれぞれ大事だと思いつつ、頂いたこのたたき台に対しての私としての意見を申し上げたい。

方向性1について、施策はあくまで例だと理解しているが、交通結節点としての乗り換え戦略の検討という話の中で、乗り換えの利便性が高ければ高いほど、むしろ歩行者が駅から出てきてくれないというような悩ましい状況が生まれてくる。それは、ほかの駅でも当てはまることかと思う。これから新たに考えられるのであれば、やはり外とのつながり、それはコンテンツとしてのつながりもあるし、できればつながりを意識したような新しい空間のつくり方。とにかく中から外へのつながりを意識した形で駅周辺の再整備をもう少し考えていただくといいのではないかと思う。利便性が高ければ、1分で乗り換えられればそのまま乗り換えてしまうと思うので、外に出てみたいと思わせるようなことを、ハード、ソフト両方から今の時点で考えて話をしてもいいのではないかと思っている。

方向性2について、これもあくまで施策の例だと理解した上で、だいたい先のことになるとはいえ、都内とつながるということを考えた場合に、タワーマンションまでいかなくても、高層マンションを許容するかどうかというのは、今の時点でよく考えておいたほうが良いと思う。これは日本全体の課題として、いろいろな所で議論されており、神戸などでも議論されている。タワーマンションで一気に同じような世代の人たちが増えて、そのまま時間が経過していくという話や、事業所や商業機能よりも居住機能が優先されることを許容し、住民が増加していくことを主眼としてまちづくりをしていくのであれば、そういうものを誘導するという形もあるし、もしくは、そういう形ではなく、むしろ事業所等の立地を求めるといった形で、タワーマンションを規制するという考え方もあるかと思う。施策の例の3点目の、景観・まちなみのルールの設定は大事だと思う。城下町としての立派な魅力がこの周辺にはある。それはシビックプライドの源になるものだと思う。ただ、難しいのは、景観・まちなみのルールの話に関しては、やったその日にシビックプライドが生まれるわけではなくじわじわ効いてくるもので、すぐには施策としての効果が見えにくいので、数値化するのが難しい。しかし、長期的に見たときに、そういったものが十分に設定され、シビックプライドをきちんと構築していくというような形でデザインコードみたいなものがきちんとつくられていく必要があると思う。

方向性3と4は、卵とニワトリだと思っている。ウォーカブル施策の推進と回遊ルートの設定・整備については、ハードで道路を造れば歩くかということ、そんなことはない。歩きたくなるかどうかは、安全性のある道路が整備されているということはもちろん、魅力があって、あのベーグル屋さんに行きたいというような、わざわざ歩いてでも行きたいものがきちんと育っているかどうかによる。それもシビックプライドの源だと思うので、その辺りを少し意識しなければいけない。単なる道路のハード整備ということを超えて、そこにどれだけ関わりをつくるかは、広場空間などもあるし、リノベーションまちづくりもそうだと思う。商業・観光と交通は大体分離して考えられてしまうので、ここをきちんと一体として考えていくということが、車の分担率が高いこの周辺のような所では余計に必要だと思う。

最後にさいたま新都心の時も同じような話をしたのだが、見沼エリアに対する目線がもう少し入ってもいいのではないか。都心地区とこの副都心地区の間に、さいたま市最大の魅力として見沼エリアがあると思う。ヨロ研カフェも素晴らしいことだと思うが、見沼エリアに対する近接性みたいなものを改めてこちらでも強調すべきではないかと思った。

(事務局)

多くの御意見に感謝する。

まず、方向性1の乗り換えの利便性の考え方は、おっしゃるとおり、利便性を高めてしまうと、そのまま駅と駅をつなぐだけになってしまう。そこをなるべく外に、まちなかに滲み出させていく工夫が必要だと思う。そのためには、まずは駅前広場周辺が、今は車中心になってしまっている、なるべく人中心の駅周辺のまちづくりが必要と考えている。まず出でて、いったんベンチに座っていただくといったところから始めて、ウォーカブルでまちへ滲み出すというところも是非考えていきたいと思っている。

2番は難しい問題だと思う。地下鉄7号線が延伸すると、やはり住宅需要が多くなってくると思う。長期的な考え方が必要だと思う。こちらについては、引き続き検討したいと思っている。また、景観・まちづくりのルールについては、今日、まちなかを見ていただいたが、歴史街道の道路の美装化をしている中で、地元の方々が中心になって、壁、生け垣といった地域のルールを作って取り組んでいる事例がある。そういった事例をどんどん増やしていくような工夫も必要だと思う。シビックプライドにつなげていくのは、なかなか時間がかかるころだと思うが、今住んでいる方々はもちろん、新たにきた人も、地域の魅力やそういった地域を良くしようというルール作りなどに参加していただきながら、皆様がシビックプライドを持っていただくように考えていきたいと思っている。

ウォーカブルの関係は、歩きたくなるには、どこかに目的地があって、歩いてそこへ行きたくなるということも必要だと思う。今、裏小路の歴史街道事業では、観光スポットをつなぐということで、遷喬館、時の鐘、にぎわい交流館、人形博物館をつなぐということを考えてつくっている。今後は栄町や一番街といった、リノベーションまちづくりにより商業の活性化をしているような箇所も併せて、美装化と、場合によっては交通規制も必要かもしれないと思っている。きれいになるだけでなく、安心して歩いて行けるということも必要と思うので、そういった施策についても今後検討していきたい。

見沼エリアとの近接性の関係は、勉強したいと思う。どういったつながりができるのかについても検討したい。

(大沢座長)

特に2番目は、今年、鉄道の事業実施要請をするということで、いろいろ動きが出始めると思う。そうなったときに、我々がどういった建物を造りたいのかということ、やはり最初にある程度のルール作りをすることが必要ではないか。すぐまとまらないということは十分に分かっているが、事業実施をしてから周りが動き始めたときに、きちんと思いを持っていないと自由にされてしまう可能性がある。そこは今後の課題かもしれないが、是非検討をお願いします。

(小林委員)

今の内田委員のシビックプライドという言葉に絡むのだが、地下鉄7号線が延伸することはさいたま市として喜ばしいことであるが、一方で、都心に出やすくなる。今回は岩槻駅周辺の話なので、方向性の4つはそれぞれで大事だと思うが、もう少しさいたま市としてのシビックプライドを重層的に考える必要があると思っている。実は、ある政令指定都市の地域活性化のお手伝いをしている時に、合併したことで、同じ市なのだけれどもあまり行き来がないとか、あのまちは全然違う方向を向いているという話が結構色濃く残っていた。さいたま市もいろいろな市が合併してできた中で、今回は岩槻を文化中心に盛り立てようということが大前提としてあるということ踏まえ、方向性3や4に絡んでくるのだが、にぎわいをつくる時に、岩槻に住んでいる人が楽しいというのは大前提として、さいたま市の横のつながり、横の移動みたいなところ、もっとそういう人たちも来てくれるような素晴らしいにぎわいになってほしいと思っている。

具体的にどういうことかという、さいたま新都心はいろいろなイベントをして、さいたま市の中から大宮も与野も浦和もいろいろな人が来るようになっていく。岩槻がまた新しい核として、さいたま新都心とは違うにぎわい方、文化の香りのするようになにぎわい方がもし達成できれば、今度はさいたまの横の移動が、もっと言えば、アーバンパークラインの乗客が増えるような移動が生まれる、具体的にはそういうイメージのにぎわい方になってほしい。つまり、「岩槻が東京を見てやっていることだよ」ということではなく、浦和、大宮、与野などの同じさいたま市民も、「今度、岩槻のあそこに行ってみようか」と言うくらいの価値のある、あるいは、それによってさいたま市の人たちにさいたま市としてのシビックプライドが生まれるようなことを目指してほしいという思いがある。

逆に言うと、危惧すべきは、少し言い方に気を付けなければいけないが、地下鉄ができて、その効果で東京に行ってしまうということは、岩槻にとってそれ自体はいいことかもしれないが、中長期的に見たときには、さいたま市民が楽しめるという、まさしくシビックプライドというか愛情が岩槻以外のさいたま市民に生まれると、長くにぎわうことができると思う。回遊性や交通ネットワークの話にも絡むのだが、気持ちの方向性は「さいたま市みんなで行こう」くらいが良いと考える。

(大沢座長)

御指摘のように、都心部とつながるといことは、岩槻の方にとってはいいかもしれないけれども、さいたま市の岩槻区という点で考えなければいけないという、重要な御指摘を頂いた。

(事務局)

全国的には人形のまち、城下町というところがある。近くの方が何度も来ていただくというのは、地味なのだけれども何か光るものがあるということ。先ほどのマップのような話かもしれないが、何度も来られるような、時間的にもゆっくり、1カ所ではなく何カ所も魅力的な所がある、例えば観光や、おいしい食べ物があるとか、買い物が楽しめる、そこでしか買えない物があるなど、そういったものの組み合わせではないかと思っている。そういった、1回来て終わりではなく、滞在できて、ゆったりできるといったところも視点に入りたいと考えている。

(大沢座長)

さいたま市は人口130万人超なので、100万人が来るだけでも、このポテンシャルは全然違うので、そういった意味で、東京に持っていかれない、さいたま市の中できちんと支え合っていくことが重要という御指摘だと思う。

(新委員)

今回示された方向性の中で出てくるキーワードで私が特に気になっているのは、滞留空間の確保ということである。滞留性をどのように保っていくかというのは、岩槻にとっては本当に重要なことだと思う。私の専門である商店街研究の観点から言うと、この滞留というところを真剣に考えているところは、それなりに効果が出ている。具体的には、学生さんや若い人たち、子育てしている方がここで滞留できるかどうか鍵となる。どのような場があれば滞留できるかということで、例えば図書

館を商店街の中に埋め込むとか、あるいは、これからは学校などの統廃合によりなかなか部活動が維持できないため、文化的な活動ができる場を商店街で誘致するなど、そういったことをしている所は幾つかある。行政もそこまで踏み込んでやるかどうかは、まさに戦略性が問われるところである。言葉として『滞留空間の確保』と書くことはできるが、実際に何をやるか、どこまで踏み込んでやるかというのは、私も含めて皆で真剣に考えていかなければいけないところだと思っている。

次に、岩槻の商業の現状について、私の研究から得られた知見を共有したい。商店街研究を専門とする立場から岩槻の商業を分析すると、厳しい現実が見えてくる。約 10 年前、私が初めて岩槻で講演した際、旧岩槻市と同規模の他自治体と比較分析した結果を示したことがある。その時、岩槻の商業規模は偏差値にすると 38 程度だと申し上げて、会場の皆様を驚かせてしまった。

この数値が意味するのは、人口規模に対して商業機能が著しく不足しているということである。同規模の自治体なら当然あるべき商業集積が、岩槻には形成されていない。地元の方々は今でも『先生、あの 38 という数字は改善しましたか』と笑いながら聞いてくださるが、これは笑い事ではなく、地域経済にとって深刻な問題である。

この状況の原因は明確である。内田委員も先ほど指摘されたように、住民の多くが岩槻で買い物をせず、車で春日部やその他の地域に流出している。つまり、地域内での消費が成立していないのである。こうした状況を打開するために大規模商業施設の誘致も試みられたが、既に失敗に終わっている。したがって、岩槻独自の新しいアプローチを模索する必要がある。

ここで参考になるのが、同じ埼玉県内の深谷市の取組である。10 年前に私が深谷を訪れた際、深谷ねぎという優れた特産品があるにもかかわらず、それを活かした飲食店がほとんど存在しなかった。しかし現在では状況が一変している。先日、藤井聡太氏が深谷で対局した際には、深谷ねぎを使った料理が話題となり、全国的な注目を集めた。深谷は地域資源を発掘し、それを商業に結び付けることで、独自の価値を創出することに成功した。岩槻にも同様のポテンシャルがあると私は考えている。

そして重要なのは、岩槻の駅だけを考えるというよりは、農業や人形産業といったほかの産業まで含めて考えることである。つまり、地域の産品がどのように流通し、どのようにしてそういったものを展示・体験できる場にしていくかということが非常に重要になってくると思う。駅前を単なる通過点ではなく、地域の魅力を集約した『ショーケース』として機能させることが必要だと考える。

(大沢座長)

御指摘いただき、お礼申し上げます。キーワードの、駅を展示場にするという話や、岩槻でないと駄目なものというものは、確におっしゃるとおりである。深谷ねぎは、10 年前は誰も何も言っていなかったが、最近は「ふっかちゃん」などですごい状況になっている。岩槻らしいそういったものを育てないと駄目なのではないかという御指摘だが、いかがか。

(事務局)

岩槻区だけで言うと、市街化調整区域がかなり多く農業が盛んである。ヨロ研カフェではヨーロッパ野菜が扱われているが、それ以外の農業もある。そういったものをどうつなげていくかということも検討したい。

滞留空間の関係については、岩槻は人間総合科学大学と目白大学の 2 つの大学がある。学生に聞くと、ほとんど岩槻周辺に留まることなく、乗り換えて、どこかに帰宅なりしてしまうということである。その辺りで、いかに若い方、学生さんが滞留するような設えができるかということも、今後一緒に研究させていただいたり、御提案いただければと思う。

(内田委員)

農業の話はそのとおりだと思った。とにかく大きなメッセージ性が大事で、何をしたいか、なぜそれをするのかという話が大事だと思っている。それは何かというと、先ほどの見沼たんぼや農業の話もそうであり、人形作りに関しても、例えば岐阜市では、伝統工芸をしている場合、その材料やそれを支えるエコシステムがどこに存在しているのかというようなことを可視化している NPO の活動がある。それを見ると、この地域のつながりやエコシステム、なぜそれが成立しているのかということが

一目瞭然で分かる。それは何かというと、どういうところが危機にあって、どういうところを手当てしなければいけないかということもある。先ほどからのシビックプライドの話だが、ここには人形づくりのエコシステムという大きなストーリーがあるのだとか、農業に関しても、支え合うお互いの関係性といったものが可視化されていけば、岩槻の意味みたいなものがよく分かると思う。例えば、大宮でやっているまちづくりでは、ストリートプランツという、ストリート上に仮設の植栽を置くプロジェクトをしている。なぜそれをしているかということ、川口安行や見沼への近接性をベースとして、そういう事業者さんがいらっやって、植木を育てる歴史がある。だからこういうことを今するのだという理由と、理由に基づいたストーリーが強力にあるからである。そこはかなり重要だと思っている。

1個1個の要素に分解して、それぞれの方向性ということももちろん大事だが、それはあくまで工学的、技術的な部分である。工学的、技術的部分を越えたナラティブの作り方というのは、これはもしかすると私たちの役割なのかもしれないが、非常に重要である。ストーリーに強力性があればあるほど他者に伝えやすい。全体として、そのような包括的なストーリーが足りてないと感じている。

(大沢座長)

ストーリー性というところだが、いかがか。

(事務局)

施策なり、小さなものであっても、常に何かストーリーや理由があること、この地域だからこれを行っているというようなことは非常に大事だと思っている。ほかの地域がやっているからやっているということではなく、この地域でこういう課題があって、こういう施策を行っている、例えばストリートプランツも、こういうものを植えているのはこういう背景があるからというストーリーがある。そういうものが必要だと思う。今後の施策展開や施策を選ぶ際には、そういった深いところからつなげていって、何をするというストーリー性が必要と思っている。施策の方向性の中で、今は例として施策を挙げているが、そういう背景やストーリーというところを大事にしながら、施策を見つけ出すという作業も併せてしたいと思う。

(小林委員)

今のたたき台を拝見すると、一番上に書いてある地下鉄などの大きなところが、ストーリーを作るスタートだとするならば、そこからこういうふうになりたいというところで、こういうことをしましよという議論の道筋だろうと思う。これはこれで大事だと思うが、今はどちらかという現状と課題から施策の方向性を出しているの、上からなのか下からなのか、そこにどのような手法でアプローチしていくかというのは、どこかで議論しなければいけないと思う。内田委員がおっしゃったように、岩槻としては歴史や文化というポジションをさいたま市の中で取るというのはもうはっきりしている。では、こういうふうになりたい、ああいうふうになりたいということから入る施策の話と、課題を解決するところから入っていく施策の話がきちんとつながるような、両面の議論をしなければいけないということではないか。

(事務局)

今回挙げたのは、課題に結び付く施策だが、小林委員がおっしゃるように、あるべき姿というところからつなげていく施策もあるかと思う。あるべき姿については、資料でご紹介したように、今回作るビジョンのほかにも、成長・発展プランや岩槻まちづくりマスタープランなどのいろいろなものがあり、それと必ず重なっていくものだと思う。今回は課題からアプローチしているが、これまでの計画の、こういったものを目指してこういった施策を展開するといったところも参考にしながら、今回の施策の方向性と具体的な施策につなげていきたいと考えている。

(大沢座長)

フォアキャスティングではなくバックキャスティングの考え方も重要ではないかというご指摘な

ので、こうありたいということを出して、では今は何を準備すべきなのかということもぜひ考えていただければと思う。

(新委員)

私はこの10年間、岩槻の課題解決と地域の強みを伸ばすという両面から活動に関わってきた。さまざまな取組を進めてきたが、これらの成果が市民の皆様、特に若い世代に十分浸透していないという現実がある。例えば、マルシェやリノベーションまちづくりなど、確かに前向きな動きは生まれているが、それを知っている市民がどれだけいるだろうか。また、知っていたとしても、それが岩槻の将来にどうつながるのかを理解している方は更に少ないのではないか。

この問題の本質は、情報発信の方法にあると考える。内田委員や小林委員からナラティブやストーリーという重要な指摘があったが、まさにその通りである。地域の資源や取組を単に羅列するのではなく、それらがどのように結び付き、なぜ岩槻にとって重要なのか、その必然性を示す物語として提示する必要がある。つまり、個々の施策や資源を点として見せるのではなく、それらが織りなす大きな絵を描いて見せることが求められている。

例えば、今回のビジョンで4つの方向性が示されているが、単に『こういう項目があります』と並べるだけでは、市民の心に響かない。特に岩槻駅西口に新しく住み始めた若い世代の方々は、岩槻の歴史や背景を知らない場合が多い。彼らにも『なぜ岩槻がこの方向を目指すのか』『自分たちの生活にどう関わるのか』が直感的に理解できるような、説得力のあるストーリーが必要である。

重要なのは、既に動き始めているマルシェやリノベーションまちづくり、人形博物館やにぎわい交流館などの取組を、バラバラな点としてではなく、一つの大きな流れとして提示することである。それぞれがどう連携し、どのような相乗効果を生み出しているのか。そうした全体像を示すことで初めて、市民の皆様は『岩槻で時間を過ごしたい』『単なる乗り換えではなく、岩槻駅で降りて街を楽しみたい』と思っただけ。これが先ほどから議論されている滞留性の向上にもつながるはずである。

したがって、今回の有識者会議のアウトプットについても、従来型の報告書形式ではなく、市民に伝わりやすい形を模索すべきだと考える。どのような形でビジョンを提示すれば、岩槻の将来像が市民全体で共有できるのか。例えば、ビジュアルを活用したり、市民の生活シーンを描いたりするなど、具体的なイメージが湧く形での提示も検討すべきである。このアウトプットの形式自体も、ナラティブやストーリー性を意識して設計する必要がある。これは単なる表現の問題ではなく、ビジョンの実効性を左右する重要な要素だと思う。

(事務局)

是非、残り3回の中で、アウトプットの示し方も一緒に検討させていただければと思う。岩槻の歴史や背景をしっかりと分かっている方もいるが、特に、駅の西口の方面の新しい住民の方々は、基本的なこと、人形店が多いという認識はあるだろうが、例えば、もうお城はないので、城下町がどこかも分からない方が多いと思う。また、地下鉄7号線が延伸して人口がどんどん増える中で、そういう人たちが岩槻とはどういう所だということを知っていただいた上で、こういう施策があるのだというところを認識していただけるようなものを作り上げていきたいと思う。

(大沢座長)

3人の委員から御意見を頂いたが、今日はオブザーバーの皆様もご参加いただいているので、オブザーバーの皆様で、本日の説明などを聞いて思ったことがある方がいらっしゃれば、ご発言いただければと思うが、いかがか。

(東武鉄道株式会社)

委員の皆様、今日は大変勉強になった。

弊社も長きにわたり、野田線から始まりアーバンパークラインと投資を行い、複線化実施、今年には新型車両も導入し、地道に時間をかけて利便性向上を推進してきた。今日の話の中で感じたのは、最初に内田委員からあった、地元の方がどう考えているのかということ、我々も知りたい。この岩槻は弊社においても重要かつ歴史ある駅で、その周辺が活性化することは弊社にとっても大きなメリットである。小林委員も言われたように、地下鉄7号線ができてアーバンパークラインの乗客も増えるというようなことにつながってほしいと我々も願っている。おそらく、事業者の皆様には、そこでマネタイズしたいという思いや、賃料の取れるテナントさんを入れたいという思惑はあると思う。ただ、新委員がおっしゃったように、金太郎飴のような商業施設を造ったのでは面白くなくなると思う。先ほど新委員がおっしゃったように、岩槻は人形作りや城下町ということで、野田線の駅の中でも特に歴史的な部分をはっきりしている。そこを現代風にどうアレンジしてソフト面、ハード面に落とし込んでいくのかということ、それは難しいところではあるが、事業者としては非常に重要で、期待もしているところである。今後も参加させていただいて、いろいろな情報交換をさせていただきたい。この岩槻駅周辺のあり方が具体的かつポジティブに進むように願っている。

(埼玉高速鉄道株式会社)

いろいろな御意見を聞かせていただき、お礼申し上げます。非常に勉強になった。

埼玉高速鉄道としては、地下鉄7号線延伸実現に向けて、今、さいたま市と一緒に努力させていただいている。別の有識者会議で議論いただいている中間駅まちづくりも非常に重要だが、それと同じレベルで岩槻駅周辺のあり方も重要な内容だと思っている。岩槻駅周辺においては、今までも、歴史や文化を観光資源として地域の方々が非常に活用して、にぎわいを生み出していただいているが、これから先、さらにこの観光資源を活用して、定住人口、交流人口の増加というところを見いだす魅力あるまちづくりを何とか実現させたいと私たちも思っている。地下鉄7号線が開通する時には、仕組みとしてまちができてあがっていて、地域に住まれる方もここに来る方々も、皆様が楽しめるというところをセッティングするための、いい機会だと思って参加させていただいている。

西の川越、東の岩槻とよく比較して言われると伺っている。この岩槻の良さをどのように発信し、地域内外の方々、先ほどご指摘があったさいたま市内の方や、東京方面から来られる方々も楽しめ、そして、定住したいと思われるようなまちをどのようにつくっていくかということ、一緒に勉強させていただければと思っている。引き続きよろしく願います。

(さいたま商工会議所岩槻支部)

私は生まれも育ったのも岩槻で、社会人になってから東京に出ていたこともあるが、現在は岩槻に住んでいる。

商工業者の団体に関わる者として、いろいろな意見があるが、今日いろいろお話しいただいた中で、都市計画の部分やランドデザイン的なことなど聞かせていただいて、こういう広い視野で見なければいけないのだということを実感した。

今日は東武鉄道さんと埼玉高速鉄道さんが来られているが、今のまま何の工夫もないと、東武鉄道さんは不利である。まちが発展していかないと、東京に通勤・通学する人ばかり増えて、何にもならないということになるのを、私は一番危惧している。岩槻というのは東武鉄道さんがあって発展してきた部分もあるので、やはり東武鉄道さんにも発展してもらいたいし、埼玉高速鉄道さんにも延伸してもらって、岩槻が活性化できればいいと思っている。そういう意味では、岩槻駅周辺の魅力度を相当上げていかないと、それは達成できないと実感している。

私は商工業者の団体なのであまり専門的ではないが、内田委員からあったレジデンス系の話について、神戸のように70~80棟のタワーマンションができてしまうような状態は乱立だと思うが、高齢化などを見据えると、60m規模くらいのマンションが何棟か建つのは、私は歓迎したいと思う。場所は限られてくると思うが、その辺りの都市計画は必要と考える。高齢化やインフラの老朽化を考えると、タワーマンションというのは必ずしも否定されるべきものではないと思う。岩槻のコンパクトシ

ティー化なども考えると、それも必要なことだと思う。

それから、岩槻で人が集まる場所として、まだ成功しているとは言えないが可能性があるエリアは、クレセントモールだと思っている。クレセントモールは、今、マルシェや夜市などのいろいろなイベントを仕掛けて、人がだんだん集まるようになってきているのが客観的に見えるようになってきている。ただ、6月から9月までの高温や激甚化するゲリラ豪雨、災害などを考えると、全天候型のスペース化をしていくことも必要ではないかと考えている。九州などの地方都市に行くと、駅前がルーフのかかったイベントスペースになっており、関東でも岩槻でもあったほうがいいと思う。お金がかかることなのであまり言えないが、新しいまちづくりの中で、クレセントモールは岩槻で成功していると思うので、そういうものも取り入れてまちづくりをしてほしい。そのことで、地下鉄7号線の埼玉高速鉄道さんの駅、東武鉄道さんの駅も、乗り降りだけで終わってしまうのではなく、人が集まるスペースにできるのではないかと私は考えている。

(大沢座長)

今日は第1回目ということで、まず課題の提示と、最後は今後の取り組むべき方向性ということで、多数の御意見を頂戴した。事務局においては、第2回目の開催に向けて、今日の御意見を踏まえて、また鋭意検討をいただき、次の御意見の機会を頂ければと思っている。

最後に私からも発言させていただきたい。単なる乗り換え構造にしては絶対いけないと思っている。乗り換えは否定しないが、単なる1分の乗り換えではなく、プラスアルファの時間をここで過ごす。例えば、毎日ではできないかもしれないが、少し早めに仕事が終わった日に、岩槻で60分飲んで、それから春日部まで帰るということでも構わないので、そういったプラスアルファの時間を過ごす仕掛けを岩槻のこのエリアにつくらないと、お互い不幸になってしまうと思う。土地利用と交通というのは一体なので、ばらばらに考えると結局駄目になってしまう。そういった意味で、単なる乗り換えではなく、一歩外に出るようにする必要がある。内田委員からお話があったように、それはソフトでもハードでも、外に行きたくなる仕掛けを見せないと駄目だと思う。今回難しいのは、地下と地上を結ぶということである。地下は閉鎖的な空間なので、そこをどう開放的に見せるかは、努力が必要だと思っている。そこはきちんと考えなければいけないと思っている。

それから、ストーリー性について、高校生がどのようにしてここで過ごすのかというストーリーをきちんと描きながら考えたほうがいいと思う。1週間に1日くらいはサイゼリヤに行ってもいいが、そうではない時は地元の個店に行くとか、そういったストーリー性を描いて、最後のビジョンにつなげていかなければいけないのではないかな。

あと2つある。1つは、始発駅になるということをきちんと真剣に考えなければいけないと思う。駅周辺が駐車場ばかりになってしまう可能性があるのも、それは避けたい。いろいろ多重に使う、シェアする駐車場であればいいかもしれないが、今までのパターンを見ると、始発駅になると集客はできるが、車で来て、結局駐車場が広がってしまっている。それが課題である。そこは今までの事例を踏まえて、そうではない始発駅をつくるべきだと思う。

もう1つは、東京都とつながるということは、ストローで吸われてしまう可能性もあるが、吸える可能性も出てくるので、都心部にいる外国人のお客様などが、岩槻に行ってみよう、1本で行けるのではないかと来て来るような仕掛けをつくるということも重要だと思う。是非そんな点も踏まえながら考えていただきたい。

途中で新委員からも話があったが、アウトプットのあり方も是非お示しいただければと思う。

## 6. 閉会挨拶

(さいたま市都市戦略本部宇根理事)

本日は活発に御議論をいただき、ありがとうございました。

今日は、シビックプライドの話や、見沼との連携の話など、いろいろ御意見を頂いた。我々も昨年事務レベルで、庁内で、いろいろな部局も絡めて議論をしたのだが、やはり、庁内のみで議論していると今までと似たような議論になっていたのも、今日は非常に参考になった。今日いろいろ御指摘があった点を整理するとともに、御指摘があったデータもできる限り集めて、この次により深い議論が

できるように準備したいと思う。今後もよろしく願います。

## 7. 事務連絡

(事務局)

今回は9月17日(水)、10時から、本日と同じ岩槻駅東口コミュニティセンター4階の多目的ルームAにて開催する。後日、事務局から詳細をご案内する。

## 3 問い合わせ先

さいたま市 都市戦略本部 未来都市推進部

電話番号 048-829-1871

FAX 048-829-1997