

第3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3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10月3日(金) 10:00~11:45
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	【委員】 座長 大沢 昌玄(日本大学 理工学部 土木工学科 教授) 新 雅史(流通科学大学 商学部 マーケティング学科 准教授) 内田 奈芳美(埼玉大学大学院 人文社会科学研究所 教授) 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) 【オブザーバー】 東武鉄道株式会社(1名) 埼玉高速鉄道株式会社(1名) 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. 前回会議の振り返り
2. ビジョンの構成と検討イメージ
3. 今後取り組むべき施策の方向性
4. 将来像について
5. 今後の進め方

【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3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)

おはようございます。本日もお忙しい中御参加いただき、お礼申し上げます。

本会議も今回で3回目を迎え、おかげさまで議論もだいぶ深まってきた。今回の会議を終えれば、いよいよ内容を取りまとめながら、今月下旬にオープンハウスを開催して地元の方の意見を伺いたいと思っている。本日も活発な御議論をよろしく願います。

2. 議事

- ・議事(1) 前回会議の振り返り、(2) ビジョンの構成と検討イメージ、(3) 今後取り組むべき施策の方向性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)

前回会議までに皆様からいただいた御意見を踏まえて、ビジョンの構成と検討イメージ、今後取り組むべき施策の方向性について、修正・加筆した案について説明していただいた。この案について、

まだ足りない点、この視点を忘れていないかといった点などあれば是非お伺いしたい。

(内田委員)

写真についての細かい話として、12ページの姫路駅の事例は、キャッスルビューは重要だという話は申し上げたが、姫路駅の場合はこの写真では見えていないサンクンガーデン (sunken garden) や、駅を下りるとすぐに広場があるというところが一番重要なポイントで、そこからキャッスルビューが広がっているという点が大事である。本来であれば、そういう部分が見せられる方が良いというのが1つ。また、鎌倉の鳥居の写真は、意図をどう読み取れば良いのかが分からない。これを岩槻が目指す理想とするのは、微妙ではないか。看板等の話も含め、鎌倉は景観に関して非常に厳しい規制をかけている。この写真を出された意図が微妙であると思った。

2点目は、15ページの神戸市の事例について、タワーマンション規制の話は神戸市でされているが、背景としては、大阪に対するベッドタウンになることへの危惧があって、事業所を積極的に立地させたいという意図がある。岩槻は、事業所の立地を目的としてこのような規制をかけることを考えるのかというと、むしろ住宅と共存しながら駅前が成立していくという方が現実的ではないか。私が前回から申し上げたのは高さ制限に関する点であって、住宅を禁止するというよりは、どの程度の容量を許容するのかということをお願いしたつもりである。従って、背景が少し異なるので、参考としては良いかもしれないが、これを岩槻駅の状況に当てはまるように読み取るというのは少し難しいのではないかと。

次に、20ページの「おおみやストリートプランツ」について、私はこれを実施する側なのだが、元々は、大宮の駅前に恒久的な緑がないということが背景にあって、移動できる緑を設置させたのである。従って、岩槻駅前、今から様々な整備が行われることを考えると、できれば恒久的な緑の設置を前向きに考えていただきたい。そのときに問題となるのは、落ち葉を含めた維持管理の話である。ストリートプランツは維持管理も沿道の方をお願いするということを含めてのプログラムとなっている。緑を確保するときには、恒久的な緑を配置することに対する沿道の方々からの理解や意識の共有を従前から進めることで、その後の維持管理における協力体制につながっていくので、地域でその辺りの対話をしていく必要がある。

最後に、22ページのエリアマネジメントの持続可能な取組イメージについて、オープンスペースの利活用だけでまちづくり活動を成立させる収益が十分に成り立つことはかなり難しい。例外は、札幌のように、寡占的にそこしか通らないという地下道のような所での利活用であれば、ある程度の収益は見込める。もちろんそれだけでなく、様々な収益を足して持続可能になるということで、その他にもプラスアルファを考える必要がある。また、まちづくりのプラットフォームは一からつくるというよりは、既存で取り組んでいる人たちの参画を目指しながら、そこから少しずつ広げていくという形にした方が良いのでは。基本的には最初から収益が成り立つというのは難しいので、様々な支援をしながら、最終的に自走を目指していくとしても、オープンスペースの利活用だけでは難しい。そのため、資料にある「おとなの夜学」のような企画や、そういったプログラム等への支援も含めて持続可能な取組イメージを考えていただくことが必要ではないかと思った。

(事務局)

写真の選定については工夫する。姫路駅のキャッスルビューについては、今回は駅前広場を中心に載せて、今回はキャッスルビューのみとしたが、もう少し意図が分かりやすい写真とする。鎌倉駅の写真についても、もう少し適切なものを探したい。

15ページの神戸市の事例については、委員がおっしゃるとおり、住宅の立地を抑制し、事務所の立地を図るという所は、岩槻とは状況が少し違うと思う。岩槻では何をめざすのかというところがまだ決まっていないため、今回は、土地利用の規制・誘導においてこうした手法があるという事例として載せたいと考えている。

21ページの緑の関係については、プランターを前提にではなく、恒久的なものを置けないかをまず検討した上で、こういった移動可能なストリートプランツなども考えていきたいと思っている。管理については、里親制度のような形で道路の清掃や植樹の育成をしている取組(さいたまロードサポー

ト制度)がある。そうしたことができないかなど、引き続き検討したい。

エリアマネジメントの収益性については、オープンスペースの活用だけで自走することは難しいと認識している。最終的には自走を目指す、前回お話しした、「岩槻まちの戦略会議」との連携やリノベーションまちづくりといった取組と組み合わせ、行政と一体的に様々な取組をしていただきながら、収益を上げていただけるように考えていきたいと思っている。

(大沢座長)

よろしく願います。写真は、それによりイメージが誘導されてしまう可能性があるため、悩みながら選考されているのだろうと思った。

(小林委員)

4点ある。1つ目は、このビジョンを最終的にまとめる時の話になるかもしれないが、時間軸は示すのか。もちろん、延伸がいつ頃なのかがまだ決まってないと思うが、最初に御説明いただいた、2030年代なのか。ビジョンはあるべき姿なので、それがいつ頃の姿なのかということは、少し言及する必要があるのではないかと。方向性をこれから具体化するの、まだその段階ではないのかもしれないが、5W1Hの要素があるとリアリティーが増すのではないかと考えた。

2つ目は、交流分野の話である。方向性4の「観光・商業振興の充実」について、内容はまとめていただいたものに賛同する。言葉の使い方に少しこだわると、この先、これに基づいて観光の計画などをどんどん細かく作るフェーズが来ると思う。この段階で、「交流」という言葉は、スペースの問題もあるかもしれないが、できれば「観光／交流」と併記したほうが良いと思う。なぜなら、「観光」とすると、観光をやっているうちにいずれ、観光客は増えたけれど地域での消費につながらないであるとか、統計を取るときに、観光客とは何か、1泊する人か、外国人のことも考慮しなければいけないのかなど、曖昧になってきてしまうからである。今回のビジョンでは、大宮地域から何らかのイベントに日帰りで来るような人もイメージしていると思う。その場合には、交流という言葉の方が使いやすい。23ページの施策の方向性4の中身のところには、「交流、観光で」と書かれているため、タイトルにも「交流」をキーワードとして入れた方が良いのではないかと考えた。

3つ目は、施策に対する意見ではなく、単純に質問である。東武鉄道さんへの質問になるかもしれないが、こういった計画に合わせて駅自体の改修計画のようなものは何か考えられているのかどうか。

最後に、方向性4について、このまちを交流／観光の視点から打ち出すときに、人形に関わる歴史・文化のストーリーは欠かせないと思っている。その辺りは20ページに含まれていると思うが、今、文化庁が進める日本遺産は、世界遺産と違ってストーリーを重要視している。もともと宿場町から始まって、人形の産業に発展したところを打ち出しても良いのではないかと。具体的に、人形の産業に関わる方が見たときに、「人形のことは全然書いてない」と、寂しく感じると思う。そこはアイデンティティーとして確実にあると思うので、言葉としても入れていただくと良いのではないかと考えた。

(事務局)

1つ目の時間軸については、このあと、29ページの「今後の進め方」のところの説明させていただく。地下鉄7号線のインパクトを捉えてどのようにまちづくりを進めていくかということが主眼になっていることから、地下鉄7号線沿線の開業に向けて、今までお示した方向性の5つについてどのような取組をしていけばいいのかというフローを作っている。

「観光・商業振興の充実」の箇所交流という視点を入れるべきという御意見については、おっしゃるとおりと考える。岩槻の観光としては、1泊して十分楽しめるかということ、まだそうした状況にはなっていないと思っている。日帰りでゆっくり観光スポットを見ていただく、飲食店、カフェ等もしっかりお金を落とさせていただくといったところを踏まえて、いろいろな地域の方々と交流していただくということも重要であることから、交流の視点も入れたいと思う。

駅の改修については、改修してからさほどの時間が経っておらず、現時点では大きな改修はないだろうと思っている。ただ、東西を結ぶ自由通路に関しては、東西の交流を深めていくという視点があ

っても良いのではないかと感じた。

人形、歴史文化については、岩槻は城下町であることと、人形の産業が盛んというところがある。これは全国的にも有名な部分なので、観光客の方々にはその辺のアピールをしても良いのではないかと考えている。また、人形博物館もあるので、人形博物館につながる通りでも何か岩槻らしさを感じられる要素が必要とされており、その辺も表現したいと考えている。

(新委員)

3点申し上げたい。

まず、方向性1の「駅前広場の利活用」に関して、ワッツの活用を考える上で、サインの設置は極めて重要な要素になる。資料では広場の整備について具体的に記載されているが、広場から市街地への誘導、あるいは先ほどの説明にあった「にじみ出し」を実現するためには、戦略的なサイン計画が不可欠である。サインのデザインや配置は具体的なハード整備に関わる内容であるため、ビジョンに明記しにくい面はあるかもしれないが、一般市民の方々が最もイメージしやすい要素でもあるので、何らかの形で言及する必要があるのではないかと。

2点目は、方向性1と2に共通する課題として、既存ストックの戦略的な利活用について申し上げたい。地下鉄7号線延伸に伴う駅前広場の再整備は重要だが、それは広場だけの問題ではない。ワッツ、クレセントモールといった既存の施設をどのように位置づけ、活用していくかという視点が必要である。具体的には、岩槻都市振興をはじめとする駅前に関わるステークホルダーとの連携体制をどう構築し、滞留空間をどう創出していくかという、かなり踏み込んだ議論が求められる。全体として、この資料では、これまで岩槻都市振興などの関係者が数年にわたって取り組んできた実績や成果があまり触れられていないように感じる。個人的には、最近のワッツの変化、たとえば子どもたちが滞留できるスペースの整備などは注目に値すると考えている。

こうした動きを踏まえると、市としてこれらの取組をどのように支援し推進していくのかを明示すべきではないか。先ほど小林委員から駅舎の改修についてお話があったが、私としては、ワッツを新しい時代の「駅ビル」として再定義することも検討に値すると考える。ワッツがこれまでの経緯を経て現在の形になっていることは承知しているが、駅直結の商業施設として新たな位置づけを与えることで、可能性が広がるのではないかと。例えば、現在駅構内にある観光案内所をワッツに移転する、あるいは2つの拠点を設けることも考えられる。また、現在区役所がワッツに入居しているが、その機能配置が最適なのかという議論もあり得る。今回のビジョンでそこまで踏み込む必要はないかもしれないが、ワッツの位置づけを含めた既存ストックの利活用方針を、方向性1または2に明示することを提案したい。

3点目は、方向性4・5に関連する情報共有の重要性について述べたい。情報発信も重要だが、これから本格化する地下鉄延伸に向けて、地域内での情報共有がより一層重要になる。現在、岩槻地域内で情報格差が生じている可能性がある。例えば、本会議の存在を知っている人と知らない人、まちづくり活動に関わっている人と関わっていない人、東口と西口の住民、新旧住民の間で、情報へのアクセスに差がある可能性がある。

こうした情報格差がある中で地下鉄延伸という大きな変化が起きると、個人の経済合理性の追求が、地域コミュニティ全体の利益と乖離してしまうという事態が起こりがちである。これを防ぐには、地域内での情報共有の仕組みが不可欠だ。これまで岩槻では、そうした情報共有の媒体や仕組みが十分に整備されてこなかったのではないかと。

参考になるのが春日部市の事例である。商店街連合会を組織し、まず名簿づくりから始めたという。名簿を作成することで、商業者自身が「こんな事業者がいたのか」と気づき、商業者以外の方々も「こういう人たちがまちで活動しているのか」と認識できるようになった。名簿やリストという単純なツールであっても、まちの全体像を可視化する効果があったとのことだ。岩槻ではまだこうした取組ができていないと感じている。

したがって、どのような情報共有の仕組みを整備していくのか、そしてそれが資料に記載されているエリアマネジメントとどう連動していくのかという点を、ビジョンに明記すべきではないかと考える。

(事務局)

サインについては、岩槻駅から一番街商店街や栄町通り商店街を通過して人形博物館の方に行くとき、ワッツが正面に見えて、ワッツの中を通過していくことになる。ワッツを壁と捉えるのではなく、まちの玄関とか入口のような設えが必要なのではないかと考えている。先ほどのワッツの位置付けというところもあるが、そこをまちの入口的な建物のようにできればと考えている。そういったところも入れ込んでいきたいと考えている。

情報発信・情報共有について、このエリアマネジメントは今まで住んでいる人たちだけではなく、新たに住み始めた方々もエリアマネジメントに関わっていくということを考えると、まずは情報発信から始めなければいけないと考えている。その辺りも工夫をしたい。それから、いろいろなお店があるということ、そして、お店1軒1軒のストーリーといったところも、今、まちゼミのような取組があるので、そういった点も踏まえながら、今後の情報発信はどうあるべきかという議論のきっかけとなるように、このビジョンの中にも入れ込んでいきたいと考えている。

(大沢座長)

まだ御意見があるかもしれないが、次の議題の将来像について事務局に説明していただいた後に、このビジョンまで戻って議論しても良いと考えているので、説明をよろしく願います。

私から1点。今回、キーワードで1つ抜けていると思ったのがアンダーグラウンドである。先ほど内田委員から姫路駅のサンクンガーデンの話があったが、サンクンガーデンは半地下になっている。そうなったときに地下をどうするのか。岩槻駅では、駅前の16mの都市計画道路の所に地下鉄が入ってくるので、あそこに恐らく道路占用物件として鉄道が入ってくることになる。鉄道の部分が地下何層に入ってくるかは分からないが、その上にコンコースなどを造ると思う。そこに新たな広場が創出されることになる。それをどう活かしていくのか。それをエリアマネジメントのネタにするのか。個人的には、土地を貸すだけではそれほど儲かるとは思わない。したがって、本当は抜本的なことを考えなければいけないので、地下にホームができて、地下をどうするのかということも、このビジョンにいった方が良いと思う。先ほどの高層マンションもそうだが、今は人が見える地上の所についてしか議論していない。一方で、地下鉄は地下で、そこで乗り換えることになるため、地下をどう活用するかによってまちが全然変わってくると思うので、今後、駅のデザインをきちんとしっかり考えないといけない。機能的な今までのわが国の地下鉄の駅ではなく、そこに滞留することができて楽しいとか、有事の時はそこに避難するかもしれない。せつかく地下を造るので、地下空間活用という視点は入れたほうが良いと、この方針を見ていて思った。

・議事(4) 将来像について、(5) 今後の進め方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)

将来像と今後の進め方について説明いただいた。この内容について、皆様から御意見を賜りたい。

(新委員)

将来像について申し上げたい。

資料の前段を拝見して感じていたのだが、もう少し具体的な主体、つまり「誰のための空間なのか」を明示したほうが良いのではないかと。

岩槻駅周辺で岩槻駅を頻りに利用する方々を考えると、最も分かりやすいのは通学者である。これは中間駅の議論にもつながるが、例えば目白大学の学生は、中間駅で乗車して岩槻駅で乗り換える可能性が高い。高校生も岩槻駅で乗り換えるケースが多いだろう。こうした方々には、単に乗り換えて通過してしまうのではなく、駅周辺で滞留していただきたいという思いが、このビジョンにはあると思う。

しかし、現状の将来像のイメージを見ると、そうした「誰が」というターゲットが十分に反映されておらず、正直なところ主体がよく分からない。もう少し具体的に、誰がどのような形でこの空間を使おうとしているのかを、もう一步踏み込んで記載したほうが、市民の方々から意見が出やすいので

はないか。

「こうなったら困る」という視点から描いてもよいと思う。例えば、現在、目白大学の学生はバスを降りるとそのまま駅の改札に向かってしまっている。本来はもう少しまちの中を歩いてもらいたいという思いがあると思うが、地下鉄7号線が延伸した後も同じような状況が続くのは望ましくない。そうではなく、理想的な姿としては、例えば、学生がバスを降りた後、商店街のカフェに立ち寄り、人形博物館に興味を持ったりしながら駅に向かうといった動線が想定できるのではないか。学生でなくても構わないが、主体をもう少し明確にして、それぞれのターゲット層がどのように岩槻駅周辺を利用するのかというシナリオを示したほうが、議論も深まると感じた。

(事務局)

将来像について、全体的な像と各場所でのイラストを描いたが、確かにターゲットが曖昧になっているところがある。当然、ターゲットが異なればアクティビティも異なる。その関連性をうまく表現し、反映したいと思う。

(小林委員)

24 ページ、25 ページの将来像の絵は、とても分かりやすく、これから住民の方と議論するときにとっても大事な図になるのではないかと思った。

これは私の意見として、例えば 25 ページでは、人形博物館とにぎわい交流館のスペースもこの図に示してはどうか。また、私のアイデアだが、もちろん駅前の整備が中心になるが、まちの多様性、回遊性のような話からすると、核が2つある絵でも良いのではないか。つまり、駅前とにぎわい交流館の大きな広場が連携する形で、例えば交流館のほうをサテライトとして、マルシェを開く場合には、そちらのサテライトが会場になるとか、駅の観光案内所も一体化して運営するとか、そういった形になるとより回遊性も高まり、面的なイメージもできる。歩く人にとっても、駅から岩槻城址公園まで行くのは結構大変なので、途中にいろいろな休憩所や2つ目の核があるような、2核構造のようなイメージも良いのではないかと思った。

先ほど御意見があったが、せっかく良い図になっているので、家族連れとか、赤ちゃんがいる家庭、学生などのニーズにどのように応えるかということが、26、27 ページにもう少しあると良いと思う。カバーはされているのだろうと思うが、いろいろなステークホルダーがこれから出てくるので、細かく想定されるとより分かりやすいという意見に私も同感である。そういう意味で、27、28 ページのイメージのところに、にぎわい交流館の周りがどんな感じになるかというような絵も1枚あると、議論しやすくなるのではないかと思った。

最後は感想である。29 ページについて、前段の議論で時間軸の話をしたが、延伸開業がいつになるかは別として、イメージは恐らく 2035 年頃や 2040 年頃の姿だと思う。コミットは難しいと思うが、これは何年くらいで実現することを想定しているのか。5年間でやるのか 20年かかるかでは随分イメージが違う。書けないことは前提として話をするが、やはり 10年くらいでやるのだろうかなど私は思っている。

(事務局)

今、地下鉄7号線は国の事業の認可をもらってから14年かかるということでやっている。今年度、市から鉄道事業者に要請をする法定手続に入る。我々が要請してから国が認可してくれるまでどのくらい時間がかかるのか明確にすることは難しいが、15年とか20年とか、そういう時間スパンになると思っており、10年よりは少しかかってしまうと思う。

(事務局)

25 ページについては、おっしゃるとおり人形博物館とにぎわい交流館を入れて、回遊性もうまく表現できればと思う。岩槻駅から出て、ワッツを通過して、商店街が2箇所あって、そこからにぎわい交流館なり人形博物館に向かっていただく。その途中で資料館や時の鐘がある。そういった回遊ルートが想定されるので、それもこの図に入れたいと思う。

26～28 ページは、ターゲットを想定したうえで、内容を修正・編集をして表現したい。

(大沢座長)

イラストは枚数に制限があるのか。

(事務局)

ここを描くと良いという御意見は頂きたい。どれだけ描けるかについては事務局にお任せいただければと思う。

(大沢座長)

何枚描くかは、事務局にお任せする。本当は、小林委員が言われたように、人形博物館の辺りが良いのではないかと思う。または、新委員が言われたように、バスを降りた目白大学の学生が駅に向かってわずにまちに向かっている絵などがあると良いと思う。

(内田委員)

25 ページについて、今日も早く到着したので岩槻駅周辺のまち歩きをしたが、市外から訪れる来街者としては、裏の路地などを歩くのが非常に面白い。都市デザインの古くからの議論だが、向こうに何かがあるというのを感じさせると人は歩く。つまり、あからさまに歩く先が見えるのではなく、少し曲がっていたり、緑の茂みなどの向こうに何かあるのかな？行ってみよう、と感じさせるのである。間違っただけいけないのは、趣のある街並みまで引っ張っていくのに、必ずしも真っすぐな街路を延ばすとか、街路拡幅が必要という発想だけにならない方が良い。一方で、道路のあり方は通勤・通学の方の利便性にも直結するので、その辺は棲み分けだと思っている。新委員がおっしゃったように、サインも大事である。サインの先に匂わせる都市デザインの形、曲がっていたりくねっていたり、ほんのり見えたり、あそこに何かあるのだろうと思わせるようなデザインテクニックが必要になると思う。

26 ページから 28 ページについて、先ほど、14 年、15 年かかるとおっしゃったので、30 代、40 代の方を今からまちづくりにしっかり巻き込んでいく必要があるだろう。アーバンデザインセンターが大宮でやっているのは、日中に議論に参加することが難しい方には土・日に参加してもらおうということで、子どもを連れてきて預けられるような仕組みをつくるなどして、普段は参加できない人たちが議論をできる場をつくっている。そうした意見交換の仕方も大事だと思っている。26 ページや 27 ページについて言及したのは、マルシェをただ漫然と行うのではなく、そういった人たちが共感するストーリーがしっかりとデザインされて配置されているということが重要なのである。サインの統一、そこで売られている物の意味とか語りのようなものがきっちり付随して、皆さんに共有されて、若い世代の人たちがシビックプライドや、面白さ、おしゃれさのようなものを感じることで、単なるイベントとしての一過性の人々の集まりを超えた魅力づくりにつながっていくと思う。その辺りも少し考慮していく必要があると思った。

(事務局)

路地の話については、以前、「岩槻探検・はっけん地図」をお配りしたが、魅力的な路地は、愛宕神社周辺や鈴木酒造周辺など、結構ある。そういったところを表現したい。路地のサインを出してうまく誘導するというところについては、地図だけではなく都市デザインの観点からも検討していきたいと思っている。駅周辺を含めて、今後、デザインの話になってくるかと思う。前回の会議でも、使い方を考えた上でデザインすべきだという御意見があった。地域の方々を巻き込むことによって使ってもらえるスペースをつくっていく、そんな駅前広場や周辺にしたいと考えている。そのためには地域の方といろいろな議論を重ねていきたいと考えている。おっしゃるように、30 代、40 代の方はとても忙しく、議論の場に出てくるのが難しいと思う。託児の施設や託児をできる方などとも連携しながら、打ち合わせや議論をした上で、うまくデザインをつくっていききたいと思っている。それが、おっしゃられるようにシビックプライドにつながると思っている、その辺は工夫していきたい。

(新委員)

将来像に限らず、ビジョン全体を通じて重視すべき視点について申し上げたい。

近年、マーケティングや経営の分野では「価値共創」という考え方が重視されている。地域・まちづくりの分野でも「共創」という言葉が頻繁に使われるようになってきている。文字通り「共に創る」という視点を、このビジョンにどの程度反映させるかが重要だと考える。

先ほど、情報については「発信」ではなく「共有」にすべきではないかと申し上げたが、これも同じ文脈である。現状の表現では、行政が一方向的に発信するように読めてしまう。ビジョン全体を通じて、市民と行政が共に何かを創り上げていくというニュアンスをもう少し明確に打ち出すべきではないか。

岩槻でこれまで取り組んできた施策を振り返ると、例えばリノベーションまちづくりは、まさに価値を共に創り出す活動の一例だと言える。こうした取組が今後 10 数年間でますます求められていくことになる。

もしこうした価値共創の視点を欠いたまま進めてしまうと、多くの都市で見られる問題、例えば商店街に空き店舗は多いのに貸店舗が少ないという状況が生じる。なぜこうした矛盾が起きるのか。それは、個々の情報が掘り起こされず、分散したまま共有されていないからである。したがって、価値をどのようにして共に創っていくのかという視点を、ビジョンの中により明確に位置づける必要があると考える。

この議論をさらに一歩進めると、先ほど田口副理事もおっしゃっていたように、ワッツを岩槻の新しいゲートウェイとして位置づけるのであれば、そこに「新しいまちづくりの拠点」を設置するということも明記してもよいのではないか。これは岩槻だけの課題ではない。多くの都市で現在、まちづくりをコーディネートする人材が不足しており、また情報を入手できる場所も限られている。

そのため、コーディネート機能を担う人材と拠点をこれから整備していくということ、そこに行けば人と情報が動いていて必要な情報を入手できる場所として機能させていくということ、ビジョンの中に一歩踏み込んで記載してもよいのではないか。それは、市民と共に価値を創造していくために必要な拠点である、という視点を明確にすべきだと考える。

(事務局)

価値共創はおっしゃるとおりだと思う。令和元年から取り組んでいるリノベーションまちづくりも、個人の自己実現をしているうちに結果としてまちづくりにつながっていくというところがあるかと思う。情報発信も、役所ばかりの情報発信では見てくれる方に限界がある。地域には、インフルエンサーではないが、情報発信のネットワークをかなり持っている方もいらっしゃるので、行政だけではなく地域の方々と一緒に発信するということが必要だと思っている。

コーディネートの人材・拠点については、方向性5で「市民参加とエリアマネジメントの推進」として、プラットフォームについて提案している。それがゆくゆくはエリアマネジメント組織の創設というところにつながっていけばと思っている。そこがコーディネートの拠点になるということにつながっていけば、おっしゃるような状況になるのではないかと考えている。その辺りをこのビジョンの中でどう表現するかについても検討したい。

(大沢座長)

今、3人の委員から話を頂いているが、共創などは絵に反映するのは難しいと思うが、是非将来像の文章のところで、キーワードとしてしっかりと残しておいてほしい。地下鉄7号線の開業が目標ではなく、その後もどのように岩槻が元気であり続けるのかということが今回の検討のテーマだと思うので、そうした意味でも、言葉でも残すようにしていただければと思う。

(小林委員)

今の新委員の話は私も共感する。共創という言葉について、では具体的に何なのかということはよく言われるが、今まで議論したのは、具体的ないろいろなものがあって、やはり分かりやすさというのは大事だと思っている。今回の岩槻の新しいまちのビジョンは、一言で言うと何なのか。よくある

のは「持続可能性に配慮したまちづくり」などだが、今、いろいろな市民の方がいろいろなことをやっているのを後押しするような空間や、そういう場が必要だという意見が結構出ていたので、例えば、市民同士、あるいは行政と市民など、いろいろなフェーズの共創を促すようなまちづくりになっていると良いと思っている。そうすることで、何か取組をするときに、共創を促すような視点を常に入れていきますというような説明の仕方ができるのではないかと。新委員の話を聞いていて思ったのは、まちづくりの中でハードウェアは目に見えるが、なぜそこに空間が空いているのか、隙間があるのかといった、インタンジブルな目に見えない関係性でこうなっているということが時々あるということである。ハードが綺麗というのは、それはそれで大事だが、目に見えないアセットがあるからこうなっているという部分も大事だと思っている。市民同士、あるいは来た人と共創を促すような仕組みがそこにあるからこうなっているのですと説明ができるようにする、あるいは、何か造るときに、それは共創を促すようなデザインになっているかといった観点や、目に見えない関係性とかネットワークといったものが重要で、それをきちんと埋め込んでほしいということだろうと理解した。

(事務局)

共創を促すまちづくり、地域の方々のネットワークなどは、確かに目に見えないところである。使っていないから分からない空間というのもあるかと思う。そういったところは、地域に来た方々、住んでいる方々に、これはこういう空間ですと説明できるような設えが必要かと思う。そういったところも工夫しながら、うまくこのビジョンの中に取り入れられるよう検討する。

(大沢座長)

オブザーバーの皆様から、ここまでの議論を踏まえて御意見等があれば賜りたいと思うがいかがか。

(東武鉄道)

今日の議論も大変参考になった。先ほど、小林委員からお話があった岩槻駅の改修に関しては、2017年にさいたま市に尽力いただいて橋上化した経緯もあるので、岩槻駅のインフラを大きく動かすような改修計画は現時点では弊社にもない。サインの案内などのディテールの話に関しては、地下鉄7号線の駅の改札や出入口の位置をどうするのかという話も出ていたので、回遊性や利便性等の部分も考慮して対応するのは公共交通機関の使命と考えている。計画が具体的になってきた段階で対応していきたい。

(埼玉高速鉄道 栗原室長)

御議論いただき、お礼申し上げます。非常に勉強になった。資料の5ページについて、別の会議でも提案させていただいたことがあるので、御検討いただけたらと思う点がある。5ページ左下の「埼玉スタジアムへのアクセス性・利便性の向上」の図で、現在、浦和美園駅経由のほうが31分と表示されているが、浦和美園駅から1.2km、徒歩で15分歩いて埼玉スタジアムに行くので、実情は46分かかっている。方や、地下鉄7号線が延伸してスタジアム近接の場所に駅が設置された際には非常に至近の距離となるので、46分に比較して概ね半分程度の時間で大宮からアクセスできると想定している。そういう現実があるので、資料に反映できるようであれば御検討いただきたい。

本日、東武鉄道様から御提供いただいた4ページのデータは、非常に貴重な、示唆に富んでいる内容だと思った。大宮方面が7割、春日部方面が3割程ということで、大宮駅がさいたま市のグランドセントラルステーション化構想等で東日本の玄関口となって、そのお客様が埼玉スタジアムに向かう際にどのようにアクセスするかということを考えると、これまで46分ほどかかっていたものが、岩槻経由で行けば半分で来られる。それが周知されると、東日本全体から来られるお客様は、大宮を経由し岩槻を通して埼玉スタジアムを目指すということが行動として起こるのではないかと、このデータから思った。1回目の時から、岩槻駅を単なる乗換駅にしないということが目標としてこのまちづくりビジョンの中にあると思っている。そもそも埼玉スタジアムに向かう時には通過駅、乗換駅として御利用いただくのだが、そのときに感覚として「岩槻はいいな」と思われる乗り換え経験をされて、次回以降、岩槻の観光などに目を向けて、来街者として、リピーターとして来ていただけるようなまちづく

りが、このビジョンで実現できればありがたいと思った。

このビジョンが具体的に実行されて、地下鉄7号線も実現できた際には、岩槻が大きく変わることが期待されるということを改めて勉強させていただいた。お礼申し上げます。

(商工会議所 小宮支部長)

本日も有意義な話を聞かせていただいた。お礼申し上げます。新委員からも話が出ていたが、会社の経営者として普段からマーケットでのターゲティングを考えているが、この考え方は必ず取り入れてやらなければいけないと思う。こういう顧客層ではないか、消費してくれるのはこういう層ではないかということ、ある程度想定して商売を組み立てていくというのは必ず必要で、まちづくりにもそれは活かせるのではないかと私もずっと思っていた。年間の気象データや曜日特性などに合わせてどのようにまちの賑わいを創出できるか、それをどのようにバリエアブルに変化させられるかどうか、そういう場所ができるのかどうかということも考えなくてはいけないと、今日思った。ほかの地方都市などでもそうだが、大沢座長が言われていた地下のスペースについてなど、何も考えていないと、コンビニとカフェだけできて終わりとなることが想定されるので、やはり、こういうお客様に来てほしいからこういう場所をつくった、誘致したというところが必要だと思う。

(大沢座長)

埼玉高速鉄道様が話された埼玉スタジアムのアクセスについては、いい具合に離れていると感じているが、プラスで15分歩くということは書いておいたほうが良いと思った。逆に、一気に駅に行ってしまうというのも課題が多い。一気に駅に行かないように、スタジアム側がイベントなどをうまく実施しないと、鉄道がパンクしてしまう可能性もある。そこはこの会議での議論の範囲を超えるが、少し感じたところである。

最後に私から1点。29ページのストーリーについて、せっかくこれまで皆様にいろいろ御議論いただいて、地下鉄7号線の開業のところまで全部の矢印が止まっているのはもったいない。あくまで今回のビジョンで作るのがここまでであって、この先がスタートである。例えばエリアマネジメントも地下鉄7号線の開業で終わっているように見えかねない。10年前であればこのストーリーで、地下鉄7号線の事業者の考え方であればこれでも良いが、今回は地下鉄7号線を契機としたまちづくりだと考えると、矢印はこの先に続いているはずである。開業が全部の目標だと思われてしまうのは残念である。先ほどから出ているように、このプランは一味違うと示したいのが我々やオブザーバーの皆様の思いであるので、一歩抜き出したスケジュールにさせていただくといいのではないかと。また、将来像について、市民の皆様とこれから対話する時に「シビックプライド」と言っても分かりにくいと思うので、「自慢ができる場所ができるんです」とか、「自慢ができる場所をつくりたいのです」というように、分かりやすくお話しいただければと思う。

皆様に御議論いただいて3回でまとめることができた。お礼申し上げます。本当はまだ議論したいところだが、スケジュール等々もあるので、まずいったんは、今日委員の皆様から頂いた意見を踏まえて事務局で調整していただき、この後、地元の皆様と話をする会もあるので、そういった点も踏まえながら素案を取りまとめて、次回の最終回に提示していただければと思う。

それでは、進行を事務局にお返りする。

3. 閉会挨拶

(さいたま市都市戦略本部宇根理事)

本日も熱心に御議論いただき、お礼申し上げます。今までの2回でも、ストーリー性が重要という意見をいただいた。我々も意識したつもりだが、まちの将来像に対して、目白大学の学生が歩いている絵があった方が良いといった具体的な意見を頂いて、地元の方に向けて説明するにはまだまだ改善するところがあると思った。

この後は、冒頭で申し上げたとおり、地元への説明を経て、いよいよ次回は最終回となる。我々も、委員の皆様のお意見、地元のお意見をしっかりと踏まえて良いものを作っていきたいと思っている。残り1回となるが、引き続き御指導、御協力をよろしくお願いする。

4. 事務連絡

(事務局)

今回は、11月18日(火)、10時から、本日より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。

本日、頂いた御意見などを踏まえるとともに、10月の下旬にかけて3回ほどオープンハウスを実施し、地元の皆様の御意見を伺って、次回の開催に向けて検討を進める。

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