

## 第2回 大宮GCS推進戦略会議 議事録

開催日時：令和4年3月2日（水）14:30～16:30

開催場所：オンライン開催

出席者 (敬称略)

氏名	備考
池田 一義	公益財団法人埼玉りそな産業経済振興財団 理事長 さいたま商工会議所 会頭
石田 東生	筑波大学 名誉教授・特命教授
岸井 隆幸	一般財団法人計量計画研究所 代表理事
田矢 徹司	株式会社経営共創基盤 パートナー マネージングディレクター
藤井 健	首都高速道路株式会社 代表取締役専務執行役員
村木 美貴	千葉大学 教授
山田 幸夫	建築・都市開発プロデューサー
涌井 雅之	東京都市大学 特別教授
清水 勇人 (座長)	さいたま市長

## 次第

### 1. 開 会

### 2. 議 題

#### (1) GCS 構想の進捗について

<座 長> (説明)

<池田委員> JR は GCS 構想の検討組織に入っているのか。

<事 務 局> JR や東武鉄道などの鉄道事業者には大宮 GCS まちづくり調整会議をはじめ、PT (プロジェクトチーム) 等に参画いただき、情報を共有し、検討を進めている。

<池田委員> 大宮 GCS 推進戦略会議には JR が入っていないため、どのような位置づけになっているか心配になった。JR が入らなければ検討は進まないため、質問した。

#### (2) 東日本対流拠点としての更なるポテンシャル向上について

<座 長> (説明)

<座 長> 「東日本対流拠点としての更なるポテンシャルの向上」というテーマは、GCS 構想を推進する目的そのものに直結するテーマである。前回会議でオフィス需要が厳しいというご意見があったが、ポテンシャルを向上させ、企業を大宮に呼び込むことは重要な課題だと認識している。駅前に面した 2 地区が令和 5 年度の都市計画決定を目指している中、今回はこのテーマに絞ってご意見をお聞きしたい。

地理的な条件におけるポテンシャルという視点から藤井委員と岸井委員に伺いたい。鉄道や高速道路網、各空港へのアクセス性、さいたま新都心など周辺エリアとの連携といった面から、東日本対流拠点、さらには国際的なプレゼンスを高めていくにはどのような役割が期待されるか。藤井委員には、首都圏広域地方計画に大宮を東日本対流拠点として位置づけることにご尽力いただいた。その背景を含めてお話いただきたい。

<藤井委員> 私は国土交通省の国土政策局長等の仕事をして、直接、大宮の首都圏広域地方計画への位置づけに携わった。どのようなことが位置づけられているのかという背景を説明したい。

2016 年 3 月に国土交通大臣決定された首都圏広域地方計画の中の GCS プロジェクトに関わる部分の記述をみると、副題に「スーパー・メガリージョンを

支える対流拠点の創出」と書かれている。スーパー・メガリージョンと対流とはどのようなことなのかを中心に説明する。

世界の GDP を地図に表示したデータを見ると、3つのことがわかる。1つ目は国際競争についてである。例えば中国とアメリカの国際競争と一概に言うが、国際競争というのは中国全土、アメリカ全土が競争の舞台になっているのではなく、それぞれの都市が競争の舞台になっていることがわかる。

2つ目は、都市といったときに、例えばニューヨーク、ロンドン、東京が競争しているように見えるが、ボス=ウォッシュ、ロン=リード=チェスター、広域東京圏、このようなリージョン間の競争になっている。このような国際的に大きな影響が及ぼすリージョンをメガリージョンとリチャード・フロリダが定義している。国際競争というのはメガリージョン間競争のことである。日本の国際競争力を高めるためには、メガリージョンの国際競争力を高めなければいけない。

3つ目は、メガリージョンの地図を見ると、日本は非常に特徴的であり、世界の中で日本だけ全域がメガリージョンになっているように見える。その中でも広域東京圏、大阪名古屋圏が大きなメガリージョンになっており、そこに全国のメガリージョンがつながっているように見える。日本のメガリージョンの国際競争力を高めるためには、まず広域東京圏と大阪名古屋圏を統合して、その効果を全国に広げていくことが重要だとわかる。

この三大都市圏が一体となるとどのようなことになるのかを表したグラフを見ると、首都圏だけだと残念ながらブラジルの後塵を拝してしまうが、三大都市圏になるとイギリスを超えてドイツに迫る非常に競争力のある経済規模になる。

このようなスーパー・メガリージョンの形成のカギを握るのがリニアである。リニアは東京-大阪間を 67 分、だいたい山手線 1 周の時間で結ぶ形になる。そうすると、国土構造で 2 つの大きな変化が起きるだろうと考えられる。1 つは三大都市圏間の移動が都市内移動になり、スーパー・メガリージョンの形成につながる。2 つ目は、日本列島が真ん中のところで折れ曲がったような形になるため、日本列島全体の移動がしやすくなる。その中にスーパー・メガリージョンがあるので、その効果が全国に広がる可能性がある。それを広げていくためには、スーパー・メガリージョンの結節機能が非常に重要になってくる。そのスーパー・メガリージョンの東の結節機能に当たるところがま

さに GCS の対流拠点であると考えている。

続いて、対流というのは、コンベクションという物理用語である。温度差による循環現象が起きることを対流と言う。地域に例えると、異なる個性があれば、そこに人、モノ、知識、情報の循環が起きる。個性がなくなると循環が停滞してしまうが、活発な循環が行われていれば、たとえ人口減少が起こったとしても活力は維持できるだろう。多様な要素があれば化学反応が起きるので、イノベーションにもつながるだろうと考えている。

日本の課題は様々あるが、その中で重要な課題の1つは経済的な問題である。日本はかつて全世界の GDP の 18% を占めていたが、残念ながら低成長で 6% まで落ちている。医療、福祉を賄うためにも一定の経済成長をしなければいけない。経済成長率は労働生産性の上昇率と就業者数増加率の和とイコールになる。人口減少により就業者数増加率は減少するため、一定の経済成長を維持するためには高い生産性上昇率を実現しなければいけない。ところが、日本の生産性は高度成長からどんどん落ちており、今日では OECD では 28 位となっている。この結果、平均年収も OECD 平均と比較して 2 割安くなっている。

生産性を上げるためには分子になっている付加価値という部分を上げる必要がある。ところが、日本の付加価値はモノづくりが非常に大きなウエイトを占めており、モノにサービス、知識、デザインが追加されて日本のモノづくりが成り立っている。残念ながら、モノの部分は海外生産との激しい競争で付加価値が縮小してしまっている。この中で付加価値を延ばしていくためには、サービスや知識、デザイン等を増やしていかなければいけない。これらを増やすためには多様な知恵や暗黙知等を組み合わせて化学反応を起こしていくことが必要となる。言い換えると、イノベーションである。イノベーションはシュンペーターが最初に使った言葉であり、技術革新と誤って訳されているが、いろいろな知恵の新結合、コンビネーションということである。そのようなものが必要になる。

暗黙知というのは日本人の頭の中にあるものであるから、AI 等で合成することはできない。対流という人間のリアルなやり取りがあって初めて、暗黙知というものが化学反応を起こすことができる。

この暗黙知というのは日本の中でどこにあるのかについて、様々な取り方があるが、その 1 つとして大手の企業が新しい商品開発、新商品を生み出すた

めのパートナーを探すマッチング事業を行っているリンカーズという会社が平成 28 年にマッチング先の企業の立地場所を地図に落としたデータがある。1つの例を挙げると、「だんぼっち」がある。バンダイナムコがマンションや賃貸でカラオケをするための防音室をダンボールで作れないかということを考え、それを作ってくれるダンボール会社を全国で探した結果、福島にある神田産業というダンボールメーカーとマッチングした。ダンボールを防音室にするというのは本来のダンボールの用途にもととないが、暗黙知で技術者の頭の中に構想があったため、そのような暗黙知を組み合わせることによって、このような商品開発ができたのである。

これを見ると、三大都市圏にマッチングの先が多いが、東北、北陸、北海道、上越等にも暗黙知がたくさん眠っていることがわかる。まさにこの結節点である三大都市圏をつなぐ位置にさいたま市がある。GCS の中でこのようなマッチングを行うことで、新しい価値の創造やイノベーションへつなぐということを実現すべきではないか。このような背景で首都圏計画の中に位置づけられたのである。

当然機能を高めるためには国際的な連結機能の充実化や対流拠点機能の集積強化が必要である。また大宮台地の話があったが、バックアップの拠点機能としても役立つようなものにしていかなければいけないということも首都圏広域地方計画に位置づけられた要因の1つである。

首都圏広域地方計画は 2016 年 3 月に位置づけられたが、同年 10 月に国会の審議でこの計画が取り上げられている。参議院の予算委員会で西田実仁先生の質疑の中で安倍総理が首都圏広域地方計画について言及するところがあった。様々な都市のプロジェクトが国土交通委員会で取り上げられることはあるが、予算委員会で取り上げられるというのは極めて異例のことであった。

この中で「委員御指摘の埼玉の広域プロジェクトは、大宮駅においてリニアがつくる巨大都市圏と東北や北陸とのビジネス連携の場を提供することで、大都市の集積の効果（スーパー・メガリージョンの効果）を広く東日本に波及させるものであります。その際、大宮はもはや首都圏の東日本に対する玄関口であるだけでなく、中部や近畿も含めた巨大都市圏（スーパー・メガリージョン）の玄関口としての機能を果たすことが期待されると思っております」という高い期待を示した答弁を総理自身がなさっている。「委員御指摘の埼玉の広域プロジェクト」は GCS プロジェクトを指している。また、

巨大都市圏と言っているが、石井国土交通大臣の答弁では「スーパー・メガリージョン」という言葉を使っている。この GCS プロジェクトはまさにさいたま市の市民のためのプロジェクトであるが、これが日本の発展に役立つことによって、さいたま市の発展が加速していくことにつながることを期待されているプロジェクトだと思う。

<座長> 続いて、岸井委員からさいたま市の地理的なポテンシャルについてお話しいただきたい。

<岸井委員> 国土をめぐる考え方を振り返りながら話をしたい。

全国総合開発計画の時代では、我が国は均衡ある国土の発展を謳ってきた。それが第五次全国総合開発計画にあたる 21 世紀の国土のグランドデザインで、初めて大都市圏のリノベーションを謳った。これは今までなかったことで、そろそろ大都市圏をリノベーションしていかなければならないという背景としては、バブルの崩壊や中国の社会主義市場経済の動き等により、大きな国際競争が生まれて、日本の従来の地位が少しずつ変わってきているということがある。これを認識し、国際競争の中で大都市圏をいかにしてもう 1 度強くしていくのかと考えられてきた。

均衡ある国土の発展の流れの中にあつた多極分散型の国土形成の中で、当時の国鉄が民営化された跡地を使用して、横浜やさいたまも、みなとみらいやさいたま新都心等の新しい業務核都市を作ってきた。その機能は大きくなっていて、働く方も増えており、実際に成長しているところが見えている。その後、大都市のリノベーションが打ち出され、都市再生の法律ができ、まさに東京の中心から動き出すということだった。

1988 年に多極分散型国土の法律ができたころに、丸の内では三菱地所がマンハッタンプランを打ち出した。東京の中心にあるまちも自分たちを変えていきたいという思いがあり、今のような流れになっているのだろうと思う。大丸有のエリアや渋谷もかなり進んできて、新宿が動こうとしている。池袋もこれから動くという状況になってきた。

業務核都市と呼んでいた地域が、もう一度次のフェーズで大都市圏としてのリノベーションを考えると、ターゲットとして考えるべきところではないのかと思っている。みなとみらいが完成した現在、横浜では関内等従来の既成市街地の中で民間企業を中心とした都市開発を展開しながら次のフェーズに進んでゆきたいと思っている。

大宮も全く同じことが起きていると思っている。従来の業務核都市の第一フェーズは公が様々な研究機関や国の機関を移転させながらリードしていくことで一定の弾みをつけたが、その次の段階に行こうと思うと公民連携が必須である。企業誘致の際に一定規模の床が必要なことに対して、公だけではとても対応できない。大宮でも民の新しい開発が既成市街地の中で起きてきており、それが大宮 GCS になっていくのだろうと思う。

本来であれば国土計画等で大宮や横浜の既成市街地の再生と従来からの業務核都市の中心地の更なる発展をしっかりと位置づける必要があるのではないかと思っている。

さらに加えると、その後出てきた大きな問題は防災である。気候変動を含めて防災問題がとても大きい。これは東日本も含めて日本全体で行わなければならない。東京の首都直下地震や大阪の南海トラフ地震等も意識しながら、国土全体のリダンダンシーを高くしておく。どちらかに何かがあっても、どちらかが必ずサポートできる、動いているという構造を作り上げていくためには、大阪と東京、そこから新幹線が延びている各地が大きく結ばれていることはとても大事であるため、大宮は次のフェーズにおいてもとても大事な場所である。東京の都心部の機能をサポートしていく。横浜や立川等と第二フェーズの業務核都市のあり方をぜひ追っていき、そのような場所だと意識しながら、力を合わせて一緒に開発していく。単純にビルの建て替えを個々に行うのではなく、地域の価値を上げるためにみんなで力を合わせて行うためにテーブルについていただいていると感じている。この機会はとても大事なことである。防災や業務核都市の第二フェーズを後押しにしながら大宮 GCS のまず第一歩をしっかりと進んでいければよいと感じている。

<座長> 次に経済とまちづくりの連携の視点から、池田委員と田矢委員に伺いたい。東日本の対流拠点としてのポテンシャルを向上させ、東日本各地との連携をさらに高めていくためにはどのような都市機能、企業誘致が必要となるとお考えか。特にコロナ禍を踏まえた経済状況や将来を見据えたオフィスのあり方を踏まえた留意点についてご示唆いただきたい。

初めに池田委員からご意見をいただきたい。

<池田委員> 東日本連携・創生フォーラムはとてもよい取り組みだと思う。人、モノ、情報の流れをきちんと作っていくということにおいては、とてもよい。人と情報の流れをどう作るかというところが課題として浮き上がっているの

ではないかと思う。

モノという観点では、まるまるひがしにほんでの物販などの活動は、さいたま市民にとって非常によいチャンスになっている。また売る側にとってはPRにもなり、一定の販売効果があったのではないかと思う。ただ、今後は販売側のコスト負担、採算等のコストについても課題となると思う。

会議所でも東日本連携フォーラムと連携しながら、商談会や物販のビジネスマッチング等を行っている。例えば函館商工会議所はWEB等で様々な商談会を実施し、具体的に函館の乳製品をさいたま市にある食品メーカーが利用する実験も行っており、これから販路拡大をしていくという効果も見込まれる。また、札幌市とさいたま市の食品メーカーの商談が数度成立している。

一方で、コロナ禍においてEC、WEBでの商談が頻繁化されて、恒常化している。アフターコロナでは、場だけでなく、WEBでの商談も活発化してくることを考えると、非常に効率はよいが、習慣化していくと新たな取り組みも考えていかなければならないと思う。

新幹線物流は大変よい仕組みだと思う。最近新潟から角上魚類という企業が美園に本社を移してきたが、新潟の鮮魚を当日のうちに高速道路を使って首都圏の店舗に運んでおり、大変大きな成果を上げている。したがって、同様のことを新幹線で行えば相当よいものとして、付加価値をつけて売ることができるのではないか。

一方、例えば産地に行ってみたいと思い、さいたま市の方々が観光も含めて訪れるという人流は、コロナ禍もあり、実現できておらず、課題である。

今後の問題は、お互いに連携するに当たって、連携都市相互のウィンウィンの関係をどのように作っていくかである。そのような関係がなければ、長続きはしないのではないか。人流、情報が大きなポイントになるのではないかと思う。

今後、多くのインフラが整ってくる中で、大宮で降りる魅力やコンテンツ等をどのように作っていくかが求められるため、この仕掛けづくりをしていかなければならない。他の県も含めて、さいたまにしかないものとは一体何かを考えると、さいたまには第二の霞ヶ関がある。関東圏内の経済省、経済局を含めた省庁が全て揃っていることが1つの大きな魅力だと思う。例えばスタートアップ企業の集積拠点として、「東日本連携都市」や全国からさいたまに人、モノ、情報が入ってくる仕組みを大宮に作ってみてはどうか。



政府も今、2022年をスタートアップ創出元年と位置づけているため、うまく利用していくことがとても大事である。各省庁が揃っているので、イノベーションハブさいたまと称して、国やNEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)、ジェトロ、理化学研究所、市の経済財団、公社、大学、金融機関、大手のITベンダー等を引き込みながら、デジタルなイノベーションハブを作って、様々な情報、機能が提供され、若い人たちが集まってくる拠点が必要ではないか。

このような場を作って、東京に行かなくても、自然と環境のよいインフラが整っている大宮で産業を育てることが、将来の魅力につながるのではないか。資料にさいたま市のオフィスの空室率は1%を切る人気のエリアとあったが、大宮の開発によりオフィスは建つけれど、オフィスの需給バランスについてコロナ前とコロナ後では大きく環境が変わってくると思う。シェアオフィスの考え方、サテライトオフィスの需要を含めて、一度立ち止まって需要がどう変化していくのかを見極めていくことも必要である。

大門町二丁目の大宮門街(おおみやかどまち)の春のオープンに際して、人流がどう生まれてくるのか、商業テナントやオフィスの動向、開業後の経済波及効果等数字で見ていく必要があり、構想の中にも入れていくべきだと思う。

これから様々な開発や新しい動きがあるため、最近では民間企業でも両利きの経営というものがあるが、行政も同様であると思う。大宮の持つ強みやさいたまの持つ強みを深掘りして、また進化させながら新しい領域、需要、魅力を作っていくことが大事だと思う。

<座長> 同じく市の経済施策とまちづくりの連携という視点から田矢委員からもご意見を頂戴したい。

<田矢委員> 原点に戻ってもう1回整理したいと思う。

大宮 GCS は東日本と東京+他地域のハブ拠点を作ろう、というもので、その根幹としては、ヒト、モノ、情報の交流を進めていこうということだと思う。

これは言い方を変えると、大宮というところはハブ拠点、そのためにはヒト・モノ・情報が、経由・集積する環境となるということである。

大宮がハブになるために、人・モノ・情報が経由・集積するために必要なことは、大きく分けて2つある。1つは経済合理性であり、これが最も重要である。経済合理性とは、例えば空港のハブでも同じであるが、様々な意味での

コスト優位性のことである。ここで言うコストとは必ずしも安いということではなく、あくまで付加価値に対して安い、メリットがあるということである。これは単なる費用の点もあれば、時間効率もある。それから、企業誘致ということを考えていくと、人、モノ、リアルでない状況でもいかにスムーズにできるかという高速通信環境等を安価で容易に調達できるということが必要になってくるだろう。これについては、さいたま市が経済政策として果たしていただきたい事項である。

具体的には、さいたま市が果たすべき役割の中には、人流、物流、情報について環境の改善支援ということをもットーとしていただきたい。前回池田委員が言われていたが、大宮駅周辺は非常に便利な拠点となるが、その周囲の道路の混雑も改善していくことが、大宮 GCS の付加価値を上げることの1つの具体的な例となると思う。この解決はなかなか民間ではできない。国とも連携して行うべきである。

また、新幹線物流について、池田委員からも非常によい試みだと仰っていたが、コロナ禍で人流が落ちている中でキャパを埋めるための試みとして行われているため、永続的ではないのではないかと。特にコストで考えていくと、付加価値の高いものはよいが、これが一般的ではないだろう。そうすると、実は人もそうだが、遠くから東京に行きたい、大宮に行きたい、大宮経由で行きたいという場合に若い人だと新幹線よりもっと安い方法が必要になってくる。中距離や長距離のバス等の安い交通手段のハブとなる拠点が大宮にできるのかが、重要になってくると思っており、そのような設計をしておくべきである。

もう1つ、大宮への集積には、ユニーク性が必要になってくる。ここにしかない、ここに来れば手に入る、ここだから意味がある、このようなもののハブとなることが、大宮 GCS の果たすべき役割なのではないか。

今回大宮 GCS 推進戦略会議ということで、本構想についてのコンセプトについて専門家の貴重な意見をいただいているのだが、実際に今大宮 GCS まちづくり調整会議をやって各プロジェクトが走っている中でどのような進捗状況なのか。そことこの大宮 GCS 推進戦略会議との乖離を懸念している。本会議で議論されたことはどのように調整されて実際のプロジェクトに落ちていくのかというのが見えていない。P. 37 に GCS の推進体制として各 PT の参加者リストがある。地元関係者が入っているのは当然であるが、まちづくりから

考えると、ややハードに寄りすぎていて、ソフト面について今後どのように進めていくのかという本会議で議論しているようなことが反映される仕組みがあるのか疑問に思っている。また、本会議でのフィードバックがどのようにPTに落ちていくのか。実際には動いているということであればご説明いただきたい。

<座長> バスについては、大宮駅の南側にバスタ大宮の構想を、国土交通省が中心に検討が進められており、バスのターミナルにもなるという状況ができつつある。新幹線とバスとモーダルシフトしていくようなことも検討しながら進めさせていただいている。

今後ハード面とソフト面とどのようにリンクさせていくかについては、ソフトなくしてまちづくりはないと思うので、そのようなことを意識しながら引き続き議論していきたい。

次に、今後の都市のあり方を踏まえた役割ということで、村木委員と石田委員に伺っていく。今後都市に求められる機能、あるいはモビリティを取り巻く環境に大きな変化が訪れることが想定されている。東日本対流拠点としてのポテンシャルの向上を目指す上で、まちづくりの計画段階でこのような変化をどのように捉えておくべきか、ご示唆いただきたい。まず村木委員からお願いする。

<村木委員> 申し上げたいことは3点である。まず1つ目に、新型コロナを契機とした今後のまちのあり方という観点で、コロナ後の都市のあり方というのは現時点では正直わからないと思っている。在宅勤務が一般化して、毎日通勤しなくてもよいということは多くの方がご理解されていることではあるが、アフターコロナの状況になったときに、在宅勤務の割合の変化は全くわからない。

郊外型オフィスや、自宅に近いところのサテライトオフィスのニーズはコロナ禍でとても出てきたと思う。今後続くかはわからないが、状況が見えない中で大宮駅周辺の開発で行うべきことはアフターコロナのオフィスの使い方や暮らし方を積極的にアピールしていくことかもしれない。例えば東京の都心の暮らし方やオフィスでないものをどのように説明するかであり、横浜、川崎、千葉と違う大宮の強みの更なる強調と、他ではできないことかもしれないことをさらに強調することかもしれない。既にあるインフラの強調と、今ある弱みを減らしていくことの挑戦なのかもしれない。

2つ目に、データに関連して気になることがある。ポテンシャルについての説明があったが、強みというのは伸ばすべきことでとても大事だと思うが、弱みというのは一体何か。問題点はないのか。ポテンシャルを生かしつつ、課題のあるところへの対応を新規の開発地で積極的に導入していくことが地域の価値向上につながると思う。

私自身はイギリスの都市計画を勉強してきたが、ロンドンは都市の抱える課題を最大限解決するために再開発ではそれらの課題への対応が行われるため、このような面的な開発をする中で、一体どのような課題への対応をするのだろうかということが1つ思ったところである。

住みたいまちランキングの中でかなり上位にランキングされていると説明があったが、今後在宅勤務が一般化すると、東京よりももっと外側、大宮よりもっと外側のニーズが出てくる可能性もある。

多くの方はすべてのまちを知っているわけではなく、イメージでものを決めてしまっているため、感覚ではない数字で評価していくことが大事だと思う。幸福度ランキングも同じで、そこに住む人にとっての幸福度と、違うところに住んでいる方の幸福度は必ずしも同じではない。比較しても状況を判断できないものを見て、地域の価値について安心してしまうと、価値の上昇につながらなくなるのではないかと危惧される。だからこそデータを頻度高く見ていく必要があると思う。市の中では数年に1度しか行われぬ調査もある。ある程度の頻度の高さというのでデータを見ていくことが大事ではないか。

最後に、都市づくりについてだが、面的な開発で今後考えてほしいことは脱炭素である。面的開発というのは脱炭素のチャンスだと思う。他都市での市民アンケートを見ていくと、脱炭素へのニーズは重要性が高い結果となっている。しかし、実際の事業をしようとする市民には全然関心が持たれない。公園や道路等自分の生活に直結するものへの関心と、それへの事業展開を高く求めてしまう傾向にあり、目に見えないものへの進展は必ずしも高くなってしまふ。そうすると、市としての脱炭素へのプライオリティをどのように考えていくのか。プライオリティを高くしないとこのようなことは達成できない。大規模な開発の中だとインフラ整備からできるので、そのようなことを重要視して考えていただきたい。

<座 長> 続いて石田委員からお願いする。

<石田委員> 藤井委員と岸井委員から、国土計画から見てさいたまはどうかという話があったが、それに関連してお話しさせていただきたい。

国土計画で国土をどのように考えるかを検討してきたと思うが、それをいざ事業化するとき、B/C が極めて狭すぎるとか、あるいは都市の再生のあり方、インセンティブの与え方が容積率のみであること等、様々な意味で、多様な価値というのが正しく評価されずに、歪な形で進んでいると思う。

難しいことではあるが、さいたまは日本にとって非常に大事なところであるため、そのようなところから考え直そうという発信ができればよいと思っている。

日本のためにどのように活躍するかということについて、思いつきの域を出ないのだが、最近話題になってきた新幹線の物流について、旅客車両ではなく、新幹線の貨物列車をもう1回考えてはどうか。海運との関係はあるが、カーボンニュートラルとか、トラックの人手不足の問題があるため、もう1回鉄道貨物を見直してはどうか。JR 東日本の知り合いに反応を伺うと、頭から否定されるかと思ったが、そうでもないような感じであった。大宮以南は線路容量の問題があり難しいが、大宮以北は容量に余裕がある。越谷に大きなヤードがあるため、そこへの別線や、核都市間環状道路のさらなる延伸等を行うことで、それがひいては日本のためにもなるというようなこともどこか頭の片隅に入れておいたほうがよいのではないか。

今後の都市のあり方であるが、新しいモビリティサービスについて意見を述べたい。

1つの重要なポイントは、モビリティサービスを考えるときに、都市の中の最大の公共空間は道路なため、そこをどのように市民の手に取り戻すかということである。これは自動車が自動運転になるうが、今の移動体の形では全く話にならないため、ダウンサイジングや公共交通サービスの更なる効率化という観点をどのように実現していくかが大事だと思う。つい最近閣議決定されたが、省エネ法もこれまでは化石燃料が主たる対象であったが、非化石燃料、再エネ等に代替している。そのときに街路とまちとの関係をどのように考えていくかについて、都市計画的な非常に大きな挑戦であるうえ、村木先生が言われたとおりである。

涌井先生が副会長を務めているグリーンインフラ関連の会議で大宮の素晴らしいものが応募されており、私はそのプレゼンを見て感心した。大宮のUDCO

が植栽を使って街路空間を道路占用して、緑を増やしていこうという取組を面的に広げられている。そのような実績もあるわけだから、面的に広げていくこともぜひ考えたい。

<座長> 続いて、大宮固有の特徴を生かすという視点から、山田委員と涌井委員にお願いしたい。駅前の路地空間、氷川参道や見沼田圃等の特徴がある中、まちづくりにおいてこのような地域固有の特徴を生かすためのポイントについてご示唆をいただきたい。初めに山田委員からお願いしたい。

<山田委員> 全体の課題の前にお話ししたい。先日、2月22日、第2回大宮GCSまちづくり調整会議でいろいろ検討されて、その内容が来年度から都市計画手続きに入っていく。そのような状況で、大宮GCS推進戦略会議で、今さらかなり広域の話やマクロの話をするのではなく、今ここにおられる各専門の委員がお持ちの幅広い知見、豊かな発想からもう少しより具体的な東口開発のアイデア等の提言をいただいた方が時間的な余裕も含めたいうで適切なのではないかと思った。

さて、大宮固有の特徴とは何か、あるいは何が大宮らしさなのか、何年もこの問いが様々な会議で出されていたが、明確にどなたかが答えを出し得たのか。例えば大宮らしさという必ず出てくるのは素材としての中山道大宮宿や氷川参道、盆栽、見沼の緑地、鉄道のまち等出てくるが、京都や奈良や鎌倉もそうだが、過去の歴史や景色は大宮を語ってはいるが、大宮駅東口においてこれから都市間競争に勝っていくための再開発をしなければならないという中で、昔のロマンを語ってもビジネスにはなりにくいと思う。

過去ではなく、むしろ未来の大宮らしさを作り出すコンセプトこそが求められていると思う。大規模再開発として首都圏で非常に高機能なものが作られている場所は駅前であり、首都高速の出口やインターチェンジもあり、バス、地下鉄も発達したエリアである。そのようなところと比べると大宮東口の再開発というのは地政学的なことも含めてハンディを持つのは当たり前のことである。それがゆえに、他に例のない先進的でユニークな価値をこれから作り上げていかないと将来の都市間競争には生き残れないのではないかと考えている。都市間競争に生き残るといえることは、賑わいや、居住、オフィスの立地等のビジネスに直結したことである。結局はビジネスの成り立つまちを今からハンディがある中でどう作っていくか。それがもしできれば、それこそが新しい大宮らしさ、大宮の価値ということになってくるのではないか。

例えば駅周辺にこれから6街区全体ができてくる過程の中で、広いエリアの5Gとか6Gの大容量で超高速の回線が利用できるデジタル環境が第一に必要なインフラとなる気がする。スマホですべての買い物ができる、IoTで処理できる、街中のキャッシュレス化、あるいは子どもや老人の見守り、医療、警備、人や車の誘導、行政手続き等、結果的に新しい時代の快適で豊かなまちづくりの情報インフラになるものをどのように構築していくか。2、3年後には都市計画決定していく段階の中で大きな要素が未解決で残っているため、そのようなところに皆さんの知恵をお借りしたい。

もう1つ視点を変えると、20~30年以内に70%以上の確率で必ずやってくると言われている首都直下型地震や南海トラフの巨大地震の波及で東京首都圏をはじめ多くのまちや都市が壊滅的になり、首都の機能がストップしたときに大宮台地にびくともしない強靱な大宮GCSが存在していたらこれはすごいことである。東口の再開発全域で通常であれば重要病院や警察署、消防署が有する耐震強度を持って、さらに東口エリアすべての水や電気、熱源、ごみ処理、下水処理等の30~40%を自前でできる地産地消型のエネルギーセンターを持つ安全・安心の超耐震都市をつくることができたなら、平常時は各街区に搬送ロスのない効率的なネットワークとしてビル間のエネルギーの融通もできるうえ、脱炭素という視点でも大きな貢献ができ、万が一の災害時は自立して生活維持インフラとして機能するようなイメージかつ、見沼や氷川参道の緑を連想するようなウォーカブルな散歩道やショッピングモール、ホテル、劇場などの賑わいのある新しいGCSを作っていければ、全国に誇れる新しい未来の大宮固有のユニーク性のある特徴となれるのではないだろうか。あくまでもこれは1つの例である。その商品価値をどのように作っていくかということをご説明した。こうした社会的な貢献性の高い開発をするには、例えば南地区や中地区等の街区ごとの市街地再開発では不十分である。長い年月をかけて、東口のGCS全体のダイナミックなマスタービジョンを共有した後、それぞれの街区が個別にマスタービジョンに従って再開発を進めていくことが望ましいと思っている。このようなことをすれば結局は自治体も地元的地権者も事業者にとっても新しい大宮固有の特徴と付加価値のある収益性の高いまちづくりとなって、結果的にGCSの意義として市民に認められていくのではないかとと思っている。

繰り返すが、これだけ優秀な方たちが大宮GCS戦略会議に集まっている。あ

と2年先に都市計画決定を目指していく段階での知恵と発想、知見を頂戴したい。

<座長> 次に涌井委員から大宮固有の特徴ということでご意見を頂戴したい。

<涌井委員> 私の思い込みであるが、結論から言えば大宮、あるいはさいたまは何を目指すべきなのかという答えは、一言で言うとスーパー田園都市を目指していただきたいということである。

例えると格好いい二重人格になってほしい。つまり、片や非常にスピードを重視して、物流や人流についてはスピード重視でやっていく。あるいはデジタルトランスフォーメーションについても最先端な方向でやっている。振り子を想像してほしいのだが、そのように振り子を振ると人々は逆な要素。自然やゆっくりくつろげる楽しく逍遥できるような環境を求める。その反対側にあるのはスローであり、人間的、ヒューマンスケールというような方向がある。

なぜこのようなことを申し上げるかということ、先ほど村木先生がご指摘の最大の課題は大宮という都市圏はリニアエコノミーの結果生まれてきた地域であるため、これまでの産業革命以来の少品種、大量生産、大量消費、そして大量廃棄、つまり調達、生産、消費、廃棄というものが一方方向に偏っていることである。そのような生産体系や経済の体制の中にたまたま低廉な不動産価格や、田園の香りも残し、緑も多いということで居住を選択されているという事実があるのではないかと思う。

しかし、一方では今我々一般市民にも浸透し始めている価値観や時代感覚から地球環境問題のプラネタリーバウンダリー、我々が持続的な地球の中でどれだけ生き残っていけるのかという不安は子どもの未来などからも、かなりの不安感に繋がり居住・定住地の選択の大きな要素になろうとしている。特にコロナを受けて、自然というものをもう一度前面に出し新たなライフスタイルを考えていこうというNBS(Nature-based solutions)の思想が、具体的にグリーンインフラの社会実装などにも象徴的に出ており、スーパー田園都市のような方向が望ましいと思う。

いずれにしても、今まで様々なパンデミックが世界史を大きく変え、文明の転換をもたらした経験に照らし、コロナは必ず社会的大変容を起こすだろう。これが経済や社会のシステム、働き方、ライフスタイル等に全て影響してく



る。それぞれの民間、あるいは公共、官が大投資をこれからするにあたって、大投資の方向を見誤ってはいけない。TOD、駅まち一体開発のまちづくりは横浜のみならずみらいに始まって、大丸有も含めて、これから渋谷、新宿、池袋と進んでいる。鉄道会社自身も大量に輸送して、大量に輸送することにより稼ぐという経営は厳しくなりつつある。鉄道輸送も人流に関して言えば沿線の付加価値を量的に供給するという従来型の経営では難しいという状況が出てくると思う。そうしたときに大手町や渋谷、池袋、新宿にできないことを考えると、氷川参道や見沼田圃、このような周辺の田園資源等を防災と絡めながらグリーンインフラ化し、楽しく歩きながら、ぼうっとした瞬間にクリエイティビティが生まれ、暗黙知を刺激するウォーカブルな空間を作っていくことが最も重要だと思う。社会実験というと大変失礼だが、名古屋の久屋大通はちょうど札幌と同じような形での市街地の中に 200m 近い広幅員の中に 100m の緑地帯を取り、両側が 4 車線ずつの車道の空間があるが、ここにウォーカブルなショッピングセンターが今オープンして大変活況を呈している。特にコロナ禍でも大変な賑わいで、地域経済にもたらす影響も非常に大きい。また同時に、大丸有では大手町の仲通りから自動車を締め出して、道路の上に芝生を植えて、1 カ月間、周辺の店がどの程度売上が上がるのかという実験をして、何度行っても売上が上がっていくため、繰り返し行っている。単に楽しく歩けるということは、消費を惹起し、他人との出会いが起き、そこに暗黙知の交換が生まれて、イノベティブでクリエイティブな発想が生まれてくるということである。このような装置は経済的にも非常に有効だと思う。これからのリニアエコノミーは多分サーキュラーエコノミー、シェアリングエコノミーの方向に変わっていくだろうと思うので、そのような発想でこのまちを考えていき、GCS 構想を完成させていくということが非常に重要なのではないか。

今東口の方は充実し始めようとしているが、西口が心配である。西口の桜木駐車場跡地の使い方は極めて重要なのではないか。現在鉄道博物館に来られる方は見て後はさっさと大宮駅まで戻って帰ってしまう。このまちがスーパー田園都市として、今まで無価値だと思っていたものにこれからの人たちは価値を見出すという時代になる中で、価値に気付いて、ここにもっといてみたいと思うような、実物に触って、人も肌がふれあうような混雑の中で歩き回るといった人間と自然を体感しながら過ごせる、そうした 1 つの業務核都市

ができ上がっていくとよいと思う。私はランドスケープアーキテクトの専門であるから、そのために非常に重要視するのは駅前の設えである。駅前の設えは大宮が何を考えているのかを可視化する唯一の空間である。そうした空間に対して、このような思想をどのように投影できるかは非常に重要なことである。駅から降りた時に見える景色というのは極めて重要なため、いろいろご留意いただければありがたい。

<座長> 各委員から示唆に富んだ意見がたくさん出て感謝する。

全委員の中で、言い足りなかった、あるいはこんな視点もあるということがあればご意見を頂戴したい。よろしいか。

今後開催する都市機能プロジェクトチームにおいて本日いただいたご意見についてさらに深掘りしていきたい。併せて、コンセプトをまちづくりの形や仕組みに生かしていければと考えている。そろそろ時間が来たので本日の議論は終了する。

3. その他

4. 閉会

以上