

議事録

1. 開会

司会：お待たせいたしました。ただいまから「大宮駅周辺地域戦略ビジョン中間発表会さいたま市の顔となる大宮都心を考える」を開催させていただきます。

私は、本日の司会を務めさせていただきますNHKさいたま放送局の結城さとみと申します。NHKさいたま放送局は浦和区のほうにありますが、このさいたま市、本当に広いですし、いろんな魅力があるし、また、いろんな場所ごとに個性的だなと、さいたま局に来て2年目になりますが、そんなことを日々感じております。どうぞよろしく願いいたします。それでは、開会に当たりまして、主催者を代表して、さいたま市長の相川宗一から皆様にごあいさつを申し上げます。

相川市長：こんばんは。紹介いただきました、さいたま市長の相川宗一です。開会に当たりまして一言ごあいさつを申し上げたいと存じます。

本日は、大宮駅周辺地域戦略ビジョンの中間発表会を開催いたしましたところ、本当にこんなに多くの皆さんにご参加をいただきまして、嬉しく思う次第であります。皆様が本当にさいたま市の中心をつくろう、そういうことの中でのお集まりかと感激をいたしております。

今日は、篠田新潟市長さん、並びに戦略ビジョン策定委員会の黒川委員長さんにもご多忙の中お越しをいただきまして感謝を申し上げますと同時に、後ほど篠田市長さんとはディスカッションをさせていただきたいと思っております。

さて、大宮駅の周辺は首都圏でも有数の乗降客数を誇る大宮駅を中心といたしまして、県内随一の商業都市として発展してまいりました。北関東や東北、上信越などへの交通の要衝でありまして、首都圏の各都市の中でも非常に高いポテンシャルを秘めております。一方で、残念ながら大宮駅周辺のまちづくりはなかなか進まなかったということでもありまして、政令指定都市の都心地区という位置づけにされておりますことから、その対策は急務であると考えております。そこで昨年6月、大宮駅周辺地域戦略ビジョン策定委員会を立ち上げまして、政令指定都市さいたま市の都心地区としてふさわしいまちづくりに向け再構築すべく検討を進めているところでございます。本日は、これまでの検討内容をご報告するため、「さいたま市の顔となる大宮都心を考える」と題して中間発表会を開催したところであります。

大宮駅東口では、バスやタクシー、一般車両と、歩行者や自転車が輻輳し、また慢性的な渋滞や違法駐車などが多く見られておりました。このため、バスやタクシーの乗降施設を改修し、円滑な通行と、安全で使いやすい快適な駅前広場へと暫定整備をしまして、来る29日の日曜日に、その完成記念式典を行う予定としております。

また同じ29日には、さいたま新都心の東西の架け橋、新都心大橋が開通をするほか、都市基盤整備の遅れていた大宮駅西口第四地区の土地区画整理事業を進めておりまして、西口広路線の暫定開通や、4月には氷川参道の歩車分離工事に着手するなど、大宮駅周辺の整備が着実に進んでいるところでございます。

引き続き、大宮駅周辺に集積をする商業や業務、交通、緑などを再構築し、歴史や文化、スポーツなどの地域資源を活用するとともに、都市ブランドの確立や、国際化、IT化への対応などの視点を踏まえた大宮駅周辺地域戦略ビジョンの策定作業を進めてまいります。

皆様にはこの中間発表を契機といたしまして、大宮の発展、そしてさいたま市の発展のために様々なご意見をいただき、市民の皆様との協働によるまちづくりを推進してまいりたいと考えております。

私は本年も、「子育て支援」「安心・安全なまちづくり」「環境」をキーワードに多彩かつ戦略的な攻めの都市経営に果敢に挑戦し、住んでみたい都市ナンバーワンといわれる州都足り得る21世紀のさいたま市の礎の構築に向け、全身全霊をかけて挑戦をしておりますので、皆様方のお一層のご支援、ご協力をお願い申し上げる次第です。

結びに、本日ご参加いただきました皆様のご健勝、ご活躍をご祈念申し上げて、開会に当たりごあいさつとさせていただきます。今日はありがとうございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

司会：さいたま市の相川宗一市長から皆様にごあいさつを申し上げます。

それでは、この後、市長対談になりますが、その市長対談の準備をいたしますので、しばらくお待ちください。

2. 市長対談

司会：お待たせいたしました。それでは、本日、相川宗一さいたま市長との対談をお願いしております新潟市長にご登場いただきましょう。皆様、拍手でお迎えください。新潟市の篠田昭市長です。どうぞご着席ください。

そして、今日の市長対談の進行役を務めてくださいます、財団法人計量計画研究所の大熊久夫様です。

これからの時間は、さいたま市と新潟市の魅力、そしてそれぞれの都市が求められている役割、そして目指している将来像をご紹介いただきながら、今後の広域的な都市間連携強化などについて対談をお願いしております。

大熊久夫様です。拍手でお迎えください。では、ここからの進行につきましては大熊様をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

大熊氏：ただいまご紹介いただきました計量計画研究所の大熊と申します。本日のさいたま市長と新潟市長との対談の司会進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、お話を伺う前に、今回の対談の趣旨について簡単に私のほうからご説明させていただきます。

会場の皆様の中にも、今日、新潟市長さんがおいでになっているということに、なぜなんだろうかとお思いになっている方がいらっしゃるのではないのでしょうか。それから、さいたま市と新潟市との関係というのはどういうところにあるのだろうか、不思議に思ってい

らっしゃる方もいらっしゃるのではないかと思います。

先ほどの市長さんのお話にもありましたように、さいたま市は人口規模でいきますと120万を超す全国でも9番目の都市になりました。また、交通面で見ましても、新幹線で北陸、上越、長野方面と密接に結ばれております。それから東北自動車道などの高速道路ということも一緒に考え合わせてみますと、さいたま市は東北、上信越方面からの首都圏の北の玄関口に当たるところになります。しかも、首都圏の中でも大宮というのは交通の要衝の地であります。今後、さらに地方分権が進んでまいりますと、これまでの埼玉県の中のさいたま市、あるいは首都圏の中のさいたま市というような従来の位置づけにとどまらずに、より広域的な役割を担うさいたま市ということの重要性が増してくるのだろうと、こう考えられます。

そのようなこと背景のもとに、今、国のほうでも新しい国土形成のための本格的な調査が進んでおります。その中でも、さいたま市と新潟市の新しい関係と申しますか、そういうものの重要性が大分議論されております。それは一体どういうことなのか。今日の対談をお聞きになれば、その答えのヒントが得られるのではないかと大変私も期待しておりますのでございます。それでは時間も限られておりますので、早速、本題に入りたいと思います。

それでは、篠田市長さん、本日はさいたま市においでいただきまして大変ありがとうございます。最初に篠田市長さんから、ごあいさつと、新潟市のご紹介をいただければと思います。よろしく願いいたします。

篠田市長：皆さん、こんばんは。新潟市からやってまいりました篠田でございます。いつも上越新幹線、大宮駅、そしてさいたま市民の皆様にお世話になっておりまして、まことにありがとうございます。

新潟は1000年以上の歴史を持つ港町ということでありまして、江戸時代には西回り航路が開発されて、日本海が大変にぎわった時代でございましたけれども、その北前線の最大寄港地という港でございました。幕末には開港5港の1つにも選ばれたということでございます。

さいたま市さんとの共通項というものをちょっと探したんですけれども、新潟も、浦和もそうなんです、旧制中学、旧制高校ができた中で、城下町でもなければ、軍隊の駐屯地もなかったというのは、旧制新潟中学と浦和だけだと聞いております。そういう面で我々新潟は、どちらかというとな軟弱な市民が多い町でございまして、浦和はどうかわかりませんが、江戸時代の後期から「新潟には杉の木と男の子は育たない」という大変すばらしいことわざが、言い伝えがあるわけで、我々それくらい新潟女性に頼って生きてきたという町かなと思っています。今は東アジアに向き合った港町ということで、新しい動きをさせていただくということで、そのあたりについては第2回目の発言で紹介をさせていただきたいと思っております。今回はお招きいただきまして大変ありがとうございました。

大熊氏：どうもありがとうございました。ここからはさいたま市と新潟市のそれぞれ目指している地域づくり、あるいはまちづくりについてご紹介いただきたいと思います。先ほど篠田市

長さんのほうからごあいさついただきましたので、今回は相川市長さんからよろしく願
いいたします。

相川市長：じゃあ、すみません、お先に失礼いたします。やはり各町というのは、国からまちづく
りの基本方針、これを定めるということが義務づけられておりまして、新潟市さんでも
そうでしょうし、さいたま市も御多分に漏れずということでもあります。いわゆる町を運
営していく教科書とでもいうんでしょうか、骨組みとでもいうんでしょうか、その辺を
少し紹介させていただきたいと思っております。

今日お集まりの方は皆さんご承知のとおりかと思えますけれども、さいたま市は13年
5月、旧3市、浦和・与野・大宮の合併によりまして「さいたま市」として誕生して以
来、ことしの5月1日が来ますと、ちょうど満8年を経過いたしました9年目に入る、
こういう時がたつてまいりました。その後、政令指定都市への移行でありますとか、ま
た岩槻市との合併などを経まして、今や人口121万人という大都市へと変遷をしてまい
りました。

市の総合計画でございます「さいたま希望（ゆめ）のまちプラン - 私たちが作り、と
もに生きるまち - 」、これを合言葉といたしております、住み続けたい、住んでみた
い、こう思えるまちづくりを目指しまして、「市民と行政の協働・コラボレーション」「人
と自然の尊重」「未来への希望と責任」、これを都市づくりの基本理念として掲げており
まして、この基本理念のもと、3つの将来都市像を定め、その実現を目指しております。

1つ目の将来都市像は、多彩な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市であります。
先ほど来いろいろ話が出ておりますが、新幹線5路線などが集まる交通の要衝という特
性に加えまして、東北自動車道などの高速道路の利便性にもすぐれ、120万人を超える
人口規模、また、さまざまな都市機能の集積もございます。さいたま新都心の整備を契
機として、ヒト・モノ・情報の拠点性を高めながら、新しい産業や、多種多様な市民活
動を創造して国内外と交流する、活力ある自立都市を目指そうということでございます。
将来都市像の2つ目は、見沼の緑と荒川の水に象徴される環境共生都市でございます。
首都圏有数の自然資源といたしまして、中央部には見沼たんぼ、西部には荒川、東部には
自然豊かな元荒川などがございまして、さまざまな生物が生息する緑地や水辺も残され
ています。このような空間を保全、再生、創出するとともに、地球環境問題にも積極
的に取り組み、人と自然が共生をする緑豊かな都市を目指そうというものでございます。
将来都市像の3つ目は、若い力の育つゆとりある生活文化都市でございます。福祉、教
育などの社会的なサービスやさまざまな生活基盤の充実を図り、すべての市民が多様な
価値観やライフスタイルに応じた質の高い心豊かな生活を送ることができるまちづく
りを進めます。また、次代を担う人材を育て、新しい文化を生み出す個性と魅力あふれ
る都市を目指そうということでございます。

これらの都市将来像に向けましては、市民と行政の協働による都市づくり、それから効
果的で効率的な行財政運営による都市づくり、さいたま市らしさを生み出す都市づくり、
この視点を持って取り組んでいるところであります。いわゆるコラボレーション、それ
から効率的行財政運営、それからオリジナリティー、こういったものを大事にしていこ
うじゃないか、こういう考え方でございます。

大宮駅周辺の外側には、氷川神社や氷川参道、大宮公園、中山道などの歴史的資源、見沼たんぼや荒川などの自然資源、また鉄道博物館や漫画会館、盆栽などの文化資源など、個性と価値を合わせ持つ地域資源がありまして、これらをうまくつなぐことによって、全国的にも特徴あるまちづくりへの可能性があるのではないかと考えております。

その一方で、当地域は残念ながら街の発展速度と基盤整備の進捗速度の不均衡による交通渋滞でありますとか、また都市機能の更新の停滞などの問題点を抱えておりまして、地域の持つ潜在力がいまだ完全に発揮されているとはいえない状況であります。

大宮駅周辺地域戦略ビジョンは、このような不均衡や問題点を是正し、この地域を政令指定都市さいたま市の都心にふさわしい地区に再構築をすること、そしてまた、さいたま市として今後進むべき方向、これをしっかり見定めていこうという意味合いを持ちまして、今、策定作業を進めていただいているところでございます。

また後ほど発言をさせていただきます。とりあえず以上です。

大熊氏：どうもありがとうございました。それでは篠田市長、お願いいたします。

篠田市長：私ども新潟市も平成の大合併の中で15市町村が一緒になったという、平成の大合併の中でも最大の大合併をいたしました。その大合併からやがて4年になるという状況でございますが、その大合併のとき、今まで50万新潟市が今度は81万になったということで、一体どんな新潟市が誕生したのかということをお知らせいただくため、そしてその新潟市がどういう方向を目指すのかということをお知らせいただくために、新新潟市合併マニフェストというのを4年前につくりました。これ、選挙をやらないマニフェストなので、いんちきマニフェストなんですけれども、非常にこれからの新潟市の歩む方向を示したという面では、我々にとって有益だったかなと思っております。

その中で3つの都市像を示すことにいたしました。新潟市のことがよくわからんという方も多いと思いますので、今日、ちょっと映像でお示しをしたいと思います。

まず1つが、田園型指定都市を目指しましょうということでございました。新潟市は本州日本海側で初めての政令指定都市になるために大合併をしたということでございまして、政令指定都市と大合併がセットであった。おかげで2年前に政令指定都市になることができましたが、我が新潟市は、どうも先輩の政令指定都市と比べると随分違ったタイプの政令指定都市にならざるを得ない。

例えば、このように水田が大変広く市の半分ぐらいは農地でございます。その大半が水田であるということで、一つ数字を上げれば、食料自給率というものが、先輩の政令指定都市では一番高かったのが仙台市さんで、8%という数字でございました。ほかは1%とか2%とか、さいたま市さんはもうちょっとあるかもしれないなと思います。新潟市は食料自給率が63%ということで、この数字だけでも、これまでにないタイプの政令指定都市にならざるを得ないんですけれども、それを肯定的にとらえて、田園型の政令指定都市、こういうゆったりした空間を楽しめる、そしてすばらしい田園環境を楽しめるような政令指定都市になろうという目標を掲げております。

もう一つは、先ほど申したように本州日本海側で初めての政令指定都市をつくらうということですので、日本海政令市ということが一番の都市像に掲げております。

このような町でございまして、真ん中を流れているのは信濃川という日本一の大河でございます。この写真を見ていただくと、日本一の大河・信濃川に育てていただいた港町というのが一目瞭然かなと思います。今まで北朝鮮からの万景峰号という船が、このあたりに大体着いていたんですけど、今は制裁で入らなくなっていて助かっておりますけれども。

北朝鮮ともそういう特別の関係があるということでおわかりのとおり、新潟はソ連時代から大変対岸との関係が深かった。ハバロフスクと1965年に姉妹都市になったということでございます。その後、ウラジオストクにも姉妹都市になり、また合併地域の姉妹都市を引き継いでピロピジャンというユダヤ自治州なんですが、ハバロフスクの隣にある3つのロシアの町と姉妹都市になっております。

このうちハバロフスクとウラジオストクには航空路が結ばれている。また友好都市である中国東北部の黒龍江省の省都、ハルビンとも航空路が結ばれております。この3つの航空路を持つ町というのは新潟以外にないということで、やはりちょっと特異な地理関係にあるんじゃないかということがおわかりいただけるかと思います。

また、こちらは主に人流を扱う客船、佐渡汽船などが入る新潟西港ですが、もう一つ、コンテナを扱う東港がありまして、この東港の取り扱い、年々急増している。今、本州日本海側では群を抜く貨物の取扱量があるのが新潟港とご記憶いただければと思います。これを、せっかく高速道、そして新幹線があそこに入っているのが少し見えますけれども、こういうふうにインフラが整っているわけですので、もっともっとこの日本海の拠点都市として機能をアップしていきたいと思っております。

もう一つが、分権型政令指定都市ということでございます。15市町村も集まっているので、これを集権型でやると大変に不満が強くなりますので、それぞれ、今、8つの行政区をつくって、その行政区にできるだけ多くの権限を持ってもらって、そしてまた行政だけが権限を委譲するのではなくて、市民の皆様にもできるだけ多くの発言権などを持っていただきたいということで、8つの区すべてに自治協議会というものを設置しております。これは法で定められた何々区自治協議会ということでございます。その下ということではないんですが、やはり一番大切なのはコミュニティーだということで、小学校区を中心に97のコミュニティー協議会というものをつくってもらって、このコミュニティー協議会から、できるだけいろんなまちづくりをやっていただこう、あるいはまちづくりのご提案をしていただこうというようなことで、分権型政令指定都市というものを3つ目の都市像にしております。

これは、市民の方が「地域の茶の間」といっているんですけども、みんなが集まって、地域のお年寄り、障害のある方、あるいは子育てで悩んでいるような方が集まれる、そんな地域の茶の間というものを新潟市のNPOが初めて取り組んで、今、全国に相当広がっていると思いますが、こういう市民力を生かした分権型政令市をつくっていききたいというようなことで、3つの都市像、これを掲げて、これからまさに実態づくりをしていきたいと思っております。

大熊氏：どうもありがとうございました。それぞれの都市の重点的に行っている都市づくりについてご紹介いただきました。また、非常にオリジナリティーあふれる都市像のご紹介もいた

だきました。

そこで、続きまして、さいたま市と新潟市がそれぞれの都市をどう見ているのだろうか、あるいはどういうところにそれぞれの都市のこれからを期待するところがあるのか、そういうあたり、ご要望も含めて、ございましたらお話しいただきたいと思います。少し話が専門的になりますが、さいたま市と新潟市の広域的な都市間の連携と申しますか、その可能性などについてお話しいただければと思います。

今ここにさいたま市と新潟市の位置を提示してございます。まず、上のほうの新潟市の位置を考えますと、日本海ということの後背景を持ち、その先には東アジアとかロシアという広大な地域が広がっておるわけですし、そこに対する新潟、玄関としての位置があります。一方、さいたま市のほうを見てみますと、首都圏の主要な地域を後背とし、その北部のまさしく交通の要衝の地としてあるわけです。こういう位置関係から、今後、新潟とさいたま市の間にはいろいろな地域の間での連携があるのではないかと考えられると思います。その点について少しお話しいただければと思います。それでは、今回は篠田市長さんのほうからお願いできますでしょうか。

篠田市長：この地図で見ますと、さいたまと新潟、結構遠いという感じがするんですけども、実際は新幹線で100分、あるいは一番速い新幹線ですと東京から新潟までが100分ですので、90分ぐらいで結ばれている新幹線も結構ある。私どもは、仙台との関係でいうと、コンパスでグルッとやると、物理的な距離としては仙台のほうが近いかもしれませんが、圧倒的に時間距離はさいたま市が新潟市からは近い。我々からいうと、新潟市から最も近い政令指定都市はさいたま市だと思っています。

そういう中でまず一番は、ここに三国山脈があって、地層が全然違うわけですので、地震のときなどは恐らく、仮に首都圏が大きな被害があったときは、日本海側は余り被害がないんじゃないか。そして、この近年、2回新潟で地震がありましたけれども、そういうときはこちらも揺れましたでしょうけれども、大きな被害はなかった。そういう面でまずお互いが防災で相当協力できるんじゃないかと思っています。

新潟市は開港都市仲間の横浜さんと防災協定を結んでおりますけれども、仮に横浜市さんが相当被害を受けたというときも、横浜にいきなり行くというのがなかなか難しいので、私どもはさいたま市さんと防災でいろいろ連携ができれば、さいたま市さんのところに新潟の職員など、あるいはいろんな物資を送り込んで、ここで前線基地のような形で展開できるんじゃないか。仮にさいたま市さんが被害を受けたときは、当然それはさいたま市さんへの支援というようなことでやれるんじゃないか。これが一番具体的で、また広範囲な連携になるんじゃないかと思っています。

新潟県知事さんは2度の地震でほんとに痛い目に遭いましたので、もし首都圏が大きな地震があったら、新潟県は100万人の避難民を受け入れるという方針だけ出しましたが、じゃあどこが受け入れるんだねということになると、我が新潟市が新潟県の中で大体人口3分の1ですので、ここで相当の方々を受け入れたい、また受け入れるだけの先ほどいった食料自給率とかそういうものがありますので、受け入れを図っていきたい。しかし、見知らぬ人を受け入れるよりは、やはり普段からおつき合いのあるところの方を受け入れたい。そういう面では横浜さんから来ていただければ横浜さんを優先的に受け入

れますよ、と。そして今、渋谷区さんともいろいろ連携の芽が伸びているので、そういうところ。そして今回、さいたま市さんとこれを機会により連携が図られれば、一番連携しやすいのはさいたま市さんなので、我々が何かあったときもよろしくお願ひしたいということを含めて、ぜひ防災から入ったらどうか。

そして、あとは観光の部分がやはりあると思います。新潟の水と土の政令市の部分をちょっとお願いできますか。

新潟はさっきいったような田園が広がっているんですけど、一方で、日本海、それから信濃川、これは日本一の信濃川なわけですけども。そしてもう一つ、阿賀野川というのも日本第二位の水量があるということで、我々、日本一大量の水と、そして日本一大量かつ多様な土から生まれたのが新潟市だということで、水と土の政令指定都市というのもちょっと標榜したいなと思っています。日本海もあれば大河川もあり、また、ちょっと向こうに見にくいんですけども、ビッグスワンというサッカースタジアムのわきに鳥屋野潟という大変大きな湖もあります。ラムサール条約の登録指定になった佐潟もありますし、また福島潟という大変きれいなところもございます。そういう水資源、水の観光みたいなのがやれないかなということで考えています。

そして、今年の7月18日から「水と土の芸術祭」というものを、これを半年間ぐらい、ちょっと休みがありますけれども、やっていきたい。こういう水と土の自然環境に加えて、ランドアート、「越後妻有 - 大地の芸術祭」というのが2000年から始まって、今、世界でも相当評判になっておりますけれども、その総合ディレクターをやった北川フラムが今、新潟市の美術企画監で来ておりますので、彼の能力、ノウハウを活用して、この自然環境とアートがコラボレーションするという芸術祭を半年間やりますので、ぜひ新潟においでいただきたい。

また、こちらは朝の連ドラ「つばさ」が始まるということで大変盛り上がるんじゃないかと思いますが、新潟も今、「天地人」という大河ドラマ、これは越後全域を舞台としておりますので、新潟市にも「天地人」のゆかりの地がいっぱいある。今、小泉孝太郎さんが演じている大国実頼、まだ今、樋口与七という名前になっておりますけれども、その居城があったのが新潟市でございます。合併地域でお城が手に入ったということなんですけれども。そういうようなものがあるので、観光交流も相当いけるんじゃないか。そしてもう一つ、サッカーは、今日、いいときに呼んでいただいたなと思うんですが、今、新潟アルビレックス、J1で、3試合しかやっておりませんがトップでございます。今でも浦和レッズさんとやるときはこのビッグスワンが4万人以上集まるということで、ここは4万2,000人しか入りませんので、4万人集まるとほぼ満杯。大宮アルディージャさんにも大変お世話になっている。そういうサッカー交流もできる。

最後、私は新潟の特性からいって、新潟空港、国際空港と特定重要港湾を持っているわけですので、例えば大宮駅のところに新幹線何々行きというのがいろいろ出ますけれども、その中にウラジオストク行きとかいうのを出せないかなあ、と。仁川行きとかね。仁川は毎日出ていますので、大宮駅を朝の7時ごろ出ただけであれば、もう昼前には仁川に着きます。そして仁川から世界へ飛んでいけるということで、そういう表記が大宮駅で出せるようになればすごいんじゃないかと。ウラジオストク行きの新幹線に乗りましょうなんて、なかなか夢が広がっていいんじゃないかなというようなことも考えてい

て、これはもう少し仕込んでから、さいたま市・相川市長さんにまた相談したいなと思っています。そんなことを今、考えています。

大熊氏：篠田市長、どうもありがとうございます。それでは、相川市長、よろしく願いいたします。

相川市長：大変夢のあるお話を伺いました。大宮発ウラジオストク行き。さいたま市も一昨年、鉄道博物館が来まして、これが非常に好評をいただいでいて、年間約 200 万人お客さんが見えるんですけども、「銀河鉄道 999」のメロディーに乗って、ウラジオストク行きが本当に出るといいなあとと思っています。

国際交流というのを各政令市がいろいろ取り組んでいるわけですが、見ますと、新潟市の取り組んでいる国際交流というのが、ロシアが3つあるんですね。姉妹友好都市で。ちょっと調べましたら、ハバロフスクとウラジオストクとピロピジャン、この3つが友好都市になっている。そのほか、アメリカですとか中国、これは当然あると、こういう話になっております。

さいたま市の場合は、やはりアメリカ、中国は当然あるんですが、そのほかメキシコとか、ニュージーランドとか、またカナダとか、やはり向いている目が、こっちは東を向いているし、新潟さんのほうは西を向いている。大体そういうことでも特性がわかるのかなあと思いますが、15 市も合併すると、これは大変だろうと思えますね。3 市だって容易じゃなかったんですから、15 市ではもっと大変ではないかなという余計な心配をしていますけれども。

やはりさいたま市の場合、首都圏への人口集中ということの中で、実は埼玉県に川口市、浦和市、大宮市と、人口 45 万ぐらいの町が3つ並んでいたんですね。かといって、やはり埼玉の中心都市をつくらうよと、こういうことが発端になって3市が合併したんですけれども、一番最初に市議員さんたちが集まってその先端を開いてくれました。平成6年の5月のことです。そのときの協議会の名前が政令指定都市問題等研究3市議員連絡協議会。最初から、政令市になろうよ、それが目的だよ、こういうことが明快だったんです。ですから、さいたま市の場合の合併というのは、いわゆる平成の大合併じゃないんですね。その前の段階でありまして、いわゆる合併特例債だとかそういったいわゆるあめの部分ですね、合併の、そういったものは私どもが合併の議論を進めている最中にできてきたということで、それをあてにしてから始めたわけじゃないんだということが一つ特徴だと思うんですね。

やはりそれには政令市になるんだぞ、と。そのころの政令市の最低条件というのが人口 100 万。3市の人口がそのとき 98 万人でした。で、合併するころには 100 万を超えているだろうという見込みで、合併したときは 103 万人という、そういうことだったわけですが、やはり増加する人口の受け皿としての市街地の拡大、これをどうまとめなくて、どういうふうな道路、鉄道、こういった整備を進めるかということが、一つ大きなポイントになったんだろうと思っています。

やはり新潟市さんとの一番の違いというのは、一つは、新潟市さんの場合は上越のほうの地域のまさに中心都市であるわけでありまして、昼夜間人口なんかを見ましても、新

潟市の場合は昼夜間人口比率が 102.4%。さいたま市の場合には、残念ながら夜のほうが多いということでありまして、91.9%。東京経済圏という大変大きな経済圏の中に位置をしているわけですから、その位置関係というのは動かしようがないわけでありまして、それをどううまく利用していくか、活用していくかということが、これからほんとにさいたま市が大きく発展するためには必須の条件になるだろうと思っております。

何ととっても、先ほど来ありますが、交通の結節点ということでありまして、新潟市まで速い新幹線ですと 90 分、道路を使って行っても約 3 時間。先ほど、防災のほうでの連携から始まったかどうかというお話がありましたが、新潟大地震のときに、やはり私も消防がいち早く駆けつけました。それは高速道路がずっとつながっていて、非常に行きよかったという地理的な条件もあるわけでありまして、まさに距離じゃなくて時間距離というのは、かなり近いお隣だなと思っております。

やはりこれから補完をするという意味では、残念ながらさいたま市というのは内陸の町でありますから、先ほど来お話のあるような港というのはございません。空の港、空港も残念ながらありません。そういったところを全部が全部さいたま市で備えるというパーフェクト都市をなかなかこれから目指せないわけですから、特にコンパクトシティを目指す中では機能分担をどうやっていくかということがやはり一番大きなポイントになっていくんじゃないかなと思っております。

先ほども話が出ましたけれども、残念ながら今、アルビレックスが　残念ながらといっちはいけないけれども　おめでとうございます。首位でありまして、6 位が大宮アルディージャで、8 位が浦和レッズという、何かちょっと不思議な状況が続いているわけですが。いずれにしても、サポーターがしょっちゅう新潟のサッカー場に押しかけていまして、いつだったかの開幕戦にみんなが行って、3 - 1 か何かで勝っていて、これはもう大丈夫だ、雪も降ってきて寒いから一杯やろうと外へ出たらワーツと歓声が上がった。変だな。もう一回またワーツと歓声が上がった。変だな。後から聞いたら同点に追いつかれたという話がありましたけれども。

そういうスポーツ交流、これは大変大事だろうと思うんです。観客動員数が、サッカーで申し上げますと、今、レッズが首位、アルビレックスさんが 2 位と、こういうことでありますから、スポーツを通じた地域振興ということも非常に大事なんだろうなと思っております。

社会経済環境の変化に連携をして対応していかなければならないでしょうし、また地域固有の、先ほど来あるいろんな課題、これもお互いにしっかりやっつけていかなきゃいけないだろうなと思います。

15 都市の中でいろいろ区民の意見交換というんでしょうか、そういった場もあるということをお伺いしました。さいたま市は区民会議、コミュニティー会議で、大きな逆の特徴というのは、新潟の場合は 15 の町が合併したから、それを幾つかまとめて 1 つの区になっているわけですね。さいたま市の場合には 4 市が合併して、そのうちの旧の与野と岩槻はそれぞれの区、大宮と浦和はそれぞれ 4 つの区に分かれています。これが大きな違いかなと思っておりますけれども、そういった成り立ちもまたしっかり意識をしながら、じゃあお互い、そういった成り立ちの中でどうやったらほんとに市民にとって住みよい町になるのか、そんなアプローチも必要かなと考えております。

大熊氏：どうもありがとうございました。それでは、これから少し話を都市整備といいますか、そちらのほうに転じていきたいと思えます。

先ほどからお話の中に政令指定都市という言葉がよく使われておりました。今後、広域的な地域連携とかそういうことを活発化させていくためには、政令指定都市の担うべき役割というものがどんどん大きくなっていくだろう、このように考えられます。特にそういう広域連携都市の都心の整備のあり方、こういうものについて少しお話をいただければと思っております。

それでは、今度はまた順序が逆になりまして、相川市長さんのほうからよろしくお願いいたします。

相川市長：今、そういった政令指定都市としての都心の整備ということで振っていただきました。

この大宮駅周辺地域の戦略ビジョンというのは、まさに都心整備の骨格をどうしようかねと、こういう会議でありまして、今まで二十数年間いろいろの事情がありましてなかなか大宮駅を中心、特に東口の再開発が足踏みをしておったということの中で、やはりみんなで力を合わせて、みんなの意見を吸収しながら、どういった方向に行ったらいいんでしょうかということが、そもそもこのビジョンをつくる大きな目的というか、最終目的もそういうことだろうと思っております。

指定都市というのは、そもそもその都市圏における中枢性あるいは母都市、こういった性格を持っていなければいけませんし、これから地方分権がさらに進んでいくと道州制の問題があり、またいろんな中心市という新しい発想がこれからどんどん出てくるだろうと私は思うんです。やはり道州制とかそういうことはまた別問題として、力のある町が中心となって一つの経済圏なり文化圏なりをつくっていく。こういう流れにだんだんになっていくんじゃないかなと思えますが、お互い様、全日本的な話でいえば、少子高齢化の問題でありますとか、地球温暖化の問題でありますとか、そういった問題、それからまた地域的な問題にはそれぞれのいろんな問題があるわけですが、そういったところをしっかりとお互いに踏みしめてやっていかなければいけません。

さいたま市の場合は、これは新潟さんも一緒でありまして、政令指定都市市長会、こういったところにも出させていただいておりますし、また8都県市首脳会議、これは埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、この4県、それからそこにある4つの政令市、これが集まった会議なんですが、ここはやはり利害が割合一致するわけですね。近郊、全部まとまっていますし、それから都市型の問題という課題も共通しているということで非常にまとまりやすい。ところが指定都市になりますと全国にありますから、それぞれ全部事情が違う。だから、なかなか指定都市としての方向を出すのは難しいんではないかと思えますし、全国市長会でもやはり全く同じことがいえまして、一つの方向を出すということは大変難しい。ただ共通していえるのは、これからはやはり分権を進めていかなければいかならうということに関しては、それぞれが一致をしているのではないかなと思っております。やはり道州制、道路特定財源、こういった根本的な問題ですね。

今、話が出ましたけれども、実はこの4月からさいたま市はつばさ小学校という新しい小学校が北区に開校をいたします。NHKの朝ドラも「つばさ」という名前だそうです。

けれども。やはりそういう中で十二、三年前ですか、文科省の小中学校なんかの用地購入の費用の補助金というのは全部ありません。要するに、全国的に見れば子供が減少しているから、もう学校をつくることはない。したがって補助金は必要がないという、非常に単純明快な理論だったわけですが、現実には私どものほうとしては19年の4月には辻南小学校、これは武蔵浦和駅のすぐそばなんです、ここに新しい小学校を1校開校しました。また、今、申し上げましたように、この4月につばさ小学校が開校する。24~25年をめどに今、美園という東のほうの地域で区画整理やっていますけれども、これが終わるとまた小学校を開校する。そういった土地を手当するのは全部区画整理なり自前で買うなりということでありますから、分権ということをもうちょっと進めていく中で、財源と分権を一緒にして、私どもそれぞれの地方が自分たちで判断して、自分たちでやりたい事業ができる、そういったことをつくっていかねばいかんなどというのは、まさにみんな一致しているところであります。

今、高速道路やなんかをつくる時の地方負担の問題が非常に大きく、大阪の橋下知事さんなんかがおっしゃられて問題になってはいますが、まさにそういった自由度を高めていく。ところが自由度を高めると、お金のほうで、財政のほうで締められちゃうというのが結構見えるものですから、それを合わせた地方分権というものを、やはりお互いに連携しながらやっていくということが、今まさに求められている、そんな気がいたします。

大熊氏：どうもありがとうございました。それでは、篠田市長さん、よろしく願いいたします。

篠田市長：今お話あったように、やはり政令指定都市といってもかなり性格が違う、したがって利害も違う部分もある。さいたま市さんは首都圏の中でもいわゆる副都心という形ですので、首都圏を構成する枢要な位置にあるということだと思いますし、新潟市あるいは「札幌仙広福」といわれた札幌、仙台、広島、福岡、これは地方中枢拠点型の政令指定都市を目指すということで、新潟市もその方向を目指しているわけでございます。

そうすると新潟の場合は、まちづくりのときにもやはり国際空港をどうする、特定重要港湾をどうする、というのがまちづくりの中の大きなポイントになるということで、我々、地方中枢拠点といっているんですけど、足りないものは、人口集積が足りないということで、いい空港、いい港湾があり、また伸びているんですけども、本当はこの空港、港湾を首都圏の方にもっと活用していただければ、さらに伸びる可能性があり、またさいたま市の方にとっては、今、成田、今度は羽田も大分国際空港として使える。その上に新潟空港という選択肢もあるということで、選択肢として我々、存在感を持ちたいと思っています。

羽田の拠点化、国際化ということについて、我々は、急速にやられると全国の地方国際空港、全滅だと思いますけれども、役割分担をやっていただければ、これは都民の方、首都圏の方が便利になることを地方がとめるわけにいかないで、それは進めるべきだと思っております。

じゃあ羽田がそういうふうになっていったときに、今、地方国際空港でいろいろな制約がある部分、これを取り払っていただければ、さいたま市民の方にもさらに使いやすい

新潟空港になるということで、そのあたりは我々、今、いろいろプランを考えて、国にもお願いをしていきたい。そのとき、ぜひ「あ、それはいいじゃないか」ということで賛同できる都市圏の方にはお願いしたいと思います。

そういう中で新潟も、新潟駅が新幹線が入ってきたときに在来線を上へ上げなくて、今、連続立体交差事業という、在来線を上げる事業に着手しております。今年4月からはその中で新潟駅の南口、今までは駅裏と呼ばれていたほうなんですけれども、そこが大分改善をされて、新潟駅にお着きになった方は、トランクを新幹線からヨイショとおろしていただければ、あとはエレベーター、エスカレーターで一度もトランクをヨイショと上げずに空港リムジンバスにお乗りいただいて、20分で新潟国際空港に着けるということになりますので、こういうものも選択肢を一つ、より使いやすくすることなのかなと。そしてもう一つ、今回、改めてびっくりしたのは、さいたま圏域、さいたま市に隣接する都市圏の持っている製造品出荷額の強さというか大きさ、すごい物づくりの力を持っているということに改めてびっくりしました。

新潟市も、新潟市圏域でいうと、仙台市圏域あるいは福岡圏域などをはるかに上回る物づくりの力を持っているんですけども、この物づくりの力をさらに強化するためには、私はやはりロシアのエネルギー、あるいは将来は北朝鮮のレアメタルみたいなものが新潟港に入って、それがさいたま圏域の中小企業含めた地場企業に供給されていく。京浜港だけではない選択肢がもう一つできるというのが、結構、私は大事なのかなと思って、このあたりでも大いに連携ができるのかなと思っております。

大熊氏：どうもありがとうございました。それでは、ちょっと時間が近づいてまいりましたので、最後になりますが、これからますます両市の連携が深まりまして、ともに発展できますように、両市長からエールの交換をお願いしたいと思います。と同時に、今日の感想なども添えてお話しいただければと思います。今度は、また篠田市長からお願いできますでしょうか。

篠田市長：新潟市民にとっては、やはり大宮駅というのは大変重要な、大切な駅でございまして、例えばこれから北陸新幹線が富山、金沢に伸びていく。2014年だといわれて、新潟県の場合は、それを2014年問題というふうについて問題にしているわけなんです。というのは、北陸新幹線ができたら、今まで高崎まで行っている人、越後湯沢まで行っている人、今度、越後湯沢でほくほく線に乗りかえて金沢へ行くという方はなくなるわけですし、みんな最初から北陸新幹線に乗る。このときに、大宮と東京の間がもう随分過密になっているから、じゃあ悪いけど上越新幹線は大宮駅で北陸新幹線につないでくれとか、高崎駅でつないでくれというようなことになったのでは、我々の利便性が低下するわけですので、やはり大宮駅さんには、より拠点駅として頑張ってもらいたい。そして今は東京駅としっかり結びついていますけれども、東京駅だけじゃなくたって、いろんな首都圏と、例えば横浜と結びつけないのかなあとか、そんなことを私らも応援したいと思っています。大宮からいろんなところへ新幹線で行ける、あるいは新幹線と同等のレベルの高規格鉄道で行けるということになると、鉄道の町・大宮というのはさらに大発展するんじゃないか。

新潟も、今、合併しましたけれども、新津が鉄道の町といわれていまして、今は鉄道の町は交通の分岐点から車両製作の町になりまして、山手線、そして京浜東北の車両はすべて新津車両製作所でつくられている。そういう面では、小さいですけれども、鉄道の記念館みたいなものもあるわけで、そういう鉄道交流みたいなものも大宮さんの弟分としてはやれるんじゃないかなと。大宮さんには、まさに首都圏の交通拠点として頑張っていたいただき、日本海拠点、北東アジア、東アジアへの玄関口の一つに新潟も使っていたらありがたいと思っております。

大熊氏：どうもありがとうございました。それでは、相川市長さん、よろしく申し上げます。

相川市長：随分謙虚なお話をいただきちゃって恐縮をしておりますけれども、やはり大宮駅というのは5新幹線が集まる、まさに交通の要衝であるということは疑いもない事実であります。ただ、まちづくりとして考えた場合に、通過をする人数が幾ら多くても、余りまちづくりには資さない。これも本当の話でありまして、できるだけ、どうやったらおりてもらおうかということ、これから私ども本当に取り組まなければいけない大事な命題だろうということの中で、やはりビジョンで示していただいて、それからそのビジョンから派生して、どういうプロジェクトをつくっていくかということ、そのプロジェクトをどう執行していくかということ、これ、まさにさいたま市の将来を左右する本当に大事な問題だという認識を私どもはしております。

そんな中で、きょう、こうやって立ち見が出るぐらいお集まりをいただいたということ。こういった発表は割合地味な催しですので、パラパラッと観客がいるぐらいが大体通例なんですけれども、きょうは本当に大勢の方にお見えいただいたということは、それだけ関心を持っていただいているということでありまして、まさに失敗できない、そういう強い決意の中で皆さんと一緒にコラボレーションしながらしっかりやっていく、ということが一番今、求められていることなんだろうと思っております。

ちょっと見ましたらおもしろい統計が出ていまして、新潟は女性のほうが多くて51.8%。さいたま市は女性のほうが少なくて49.9%。どういうことなんだろうかと、ちょっとよくわからなかったんですけども。そういった意味では少し余剰があるようですから、新潟市のほうからどんどんお嫁さんに来てもらって、親戚がふえるとまた交流も深まるのかなと、こんなふうにも思っております。大事にしますから、ひとつよろしく願いをしたいと思っております。とりあえず以上であります。

大熊氏：どうもありがとうございました。本日は大変短い時間でありましたが、新しい時代の地域づくり、あるいはまちづくりについて大変貴重なお話をお伺いすることができました。また、さいたま市と新潟市の新たな関係づくり、関係についても幾つか貴重なお話をいただきました。しかし、このような話はとても短時間で語り尽くすことができないテーマであると思いますので、今後もこのようなお話し合いが継続されることを期待いたしまして、きょうはお開きとさせて頂きたいと思います。

相川市長、篠田市長、どうもありがとうございました。それから、ご来場の皆様、ご清聴大変ありがとうございました。それでは司会進行をお返ししたいと思います。

司会：市長対談をお聞きいただきました。相川市長、そして篠田市長、そして大熊様、どうもありがとうございました。もう一度拍手をお願いいたします。
それでは、この後は中間発表です。その前に舞台の準備をいたしますので、少々お待ちください。

3. 中間発表

司会：お待たせいたしました。それでは、ただいまから中間発表に移らせていただきます。本日は、現在策定を進めています大宮駅周辺地域戦略ビジョンの検討の経過、そしてそれとともにさいたま市として今後取り組むべき検討項目をお示しして、まちづくりの基本的な方向性についてお伝えします。さいたま市都市局都心整備部長の中野君男より発表させていただきます。

中野部長：皆さん、こんばんは。ただいま紹介いただきました都心整備部の中野でございます。私からは、大宮駅周辺地域戦略ビジョンの中間発表をさせていただきます。なお、発表につきましては、初めに大宮駅周辺地域戦略ビジョンの目的、検討経過、そして20年度の検討内容の報告をさせていただき、その後、当委員会の検討内容を踏まえた中で、現時点でのさいたま市の基本的なスタンスとして、大宮駅周辺地域の将来のまちづくりのあり方、いわゆる「まちづくりの考え方、まちづくりの方向性、まちづくりの仕組み」について、重点検討項目として本日発表させていただきます。よろしくお願い申し上げます。

なお、発表に際しましては、スクリーンと、お手元に配付してございます「明日に向かってシュート - 理想都市さいたま市の顔となる大宮都心を考える - 」、このパンフレットに沿いまして発表をさせていただきます。恐れ入りますが、お手元のパンフレットをお開きいただき、左上をご覧ください。釈迦に説法になりますが、先ほども市長のあいさつ、または対話の中でいろいろ出てきておりました。重複する部分についてはよろしくお願いしたいと思います。

若干、大宮の変遷につきましてお話をさせていただきます。大宮においては、古くは氷川神社の門前町、中山道の宿場町、さらには鉄道のまち、そして経済のまち、「商都大宮」として発展をしてきたところでございます。現在も大宮駅におきましては、新幹線5路線、乗降客といたしますと1日65万人というようなことになっておるようでございます。そういう中で交通のまさに要衝として、商業を初めとするさまざまな都市機能が集積しているとともに、歴史や立地特性のもと、文化やスポーツなど、さまざまな地域資源を育んできたところでございます。

しかしながら、先ほど市長も申し上げましたとおり、街の発展速度と基盤整備の進捗速度の不均衡などにより、交通渋滞や都市機能更新の停滞など、さまざまな問題を抱えており、地域の持つ立地の優位性やポテンシャルをいまだ完全に発揮されていない現状でございます。

こうしたことから「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」策定に着手したところであり、その目的は、このような不均衡や問題点を是正し、政令指定都市さいたま市の顔にふさわし

い地域として再構築することを目的とし、将来の街のあり方を示すものでございます。次に検討対象区域につきまして。ここにお示ししてございますけれども、大宮駅を中心に約 190ha でございます。なお、周辺にはたくさんの施設、鉄道博物館、氷川神社、さいたま新都心等々がございますが、それらとの連携について検討をしております。ビジョンの推進体制でございますが、推進体制につきましては、当委員会、地元、行政の三位一体の体制で進めてまいっているところでございます。

次に、当ビジョンの策定の経過についてですが、昨年6月を初回として委員会を4回、公開のもと開催したところでございます。また、地元の皆さんとの意見交換につきましては3回ほど実施し、さらに出前説明会なども実施してまいりました。

これは委員会の様子でございます。いずれも多くの方々が傍聴されていることから、関心の高さがうかがい知れるわけでございます。私どもも身の引き締まる思いでございます。また、皆様方の期待にこたえてまいりたいということを改めて感じるところでございます。

これは、意見交換会の様子でございます。こちらも盛況でございまして、いろいろなご意見をいただき、委員会等にその意見を報告させていただいております。

続きまして、20年度の委員会の検討内容でございます。地域戦略ビジョンの検討の視点を踏まえ、大宮駅周辺地域の将来像、そしてまちづくりの方向性について、検討の途中ではございますが、報告をさせていただきます。

まず社会情勢への対応として、地球環境や社会環境の変化への対応、持続的な発展への対応、グローバル化社会にふさわしい都心活動と都心空間創造への対応、広域交通における拠点性の向上、さらには地域内の快適な移動環境などへの対応を図ることとしております。

一方、地域が抱えている問題として、大宮の都市規模や交通結節点としてのポテンシャルを活かしきれていない。多様な市民生活を支える核としての機能が街の中に足りない。大宮らしさを活かした新たな魅力や価値を創造できていない。民間の活力がまちづくりの推進に活かされていない、等々の多くの問題に対応して参ります。

今、申し上げました社会情勢への対応や地域の抱えている問題への対応、さらには本市の都心としての機能充実を図るため、策定委員会では当地域の将来像として3つ掲げさせていただきます。

まず1つ目として、「十大都市の顔となるまち」。先ほども政令都市の中で9番目の人口規模を擁しているというようなことでございましたけれども、ここでは十大都市の顔となるまちを掲げております。さいたま市における顔として、政令都市としての自立性と、周辺都市との連携、さらには海外を意識した、住民が誇りに思えるまちを目指します。次に、「おもてなしあふれるまち」でございます。おのおのの場所の個性を反映したおもてなしにあふれた地域として、だれもが楽しめるまちを目指します。

3つ目でございますが、「氷川の杜、継ぐまち」につきましては、自然・歴史・都心性が調和した地域として、環境負荷の低減や、高齢化社会への対応をし、豊かな都市生活を守り、育て、継承するまちを目指します。

この3つの将来像を実現するため、まちづくりの方向性として、都市機能、都市空間、交通、都市環境、情報、都市経営の6つの項目立てをしております。お手元のパンフレ

ットの右側をあわせてご覧いただきたいと存じます。

まず、都市機能として、「世界で存在感を発揮する大宮らしさ」でございます。さいたま市の都心として、さまざまな機能を備え、大宮の特徴や資源、潜在力を余すところなく活かし発展させる都心を形成することとしております。

次に、都心空間として、「来て、見て、廻って楽しむ」であります。聖と俗、静と動などのミスマッチのところがございますけれども、両者を感じる多様な場所があることを大宮らしさの重要な要素ととらえ、雰囲気を楽しみながら回遊できる空間をつくることとしております。

次に交通として、「都心活動を支えるモビリティ・マネジメント」として、道路と公共交通が連携した広域的なアクセスを整備しつつ、駅周辺の道路への負荷を抑え、歩行者や自転車が快適に移動できる交通環境を形成することとしております。

次に、都市環境として、「受けつがれる自然と新たな技術の調和」でございます。かけがえのない緑や杜を守り、受け継ぎ、まちに活かすとともに、新たな環境技術を導入し、都心の快適性や便利性を保ちながら、環境負荷の低い暮らしを創出することとしております。

次に情報として、「街と人、人と人のコミュニケーションの活性化」でございます。まちの活動をより豊かにするため、空間デザインから、ユビキタスネットワークなどの情報技術の活用まで幅広くとらえ、他のまちづくりの方向性と一体的な整備を推進することとしております。

最後の項目の都市経営として、「多様な主体が参画し、動くためのしくみづくり」でございます。広く多くの関係者が主体的に考え、お互いの協力、協調のもと、バランスとギブ・アンド・テイクによる事業成立点などを探しながら、まちづくりを進めることとしております。

以上、これまで説明しました内容が 20 年度の大宮周辺地域戦略ビジョン委員会での検討してきた主な内容でございます。次に、今ご報告いたしました委員会での検討内容を踏まえた上で、現時点でのさいたま市が考えている大宮駅周辺におけるまちづくりの考え方、まちづくりの方向性、まちづくりの仕組みづくり、いわゆるまちのあり方について重点検討事項（案）として提案させていただきます。

それでは、現時点で市が考えております大宮駅周辺のまちのあり方についてご説明をさせていただきます。

「州都にふさわしい都心大宮～大宮のポテンシャルの最大発揮～」これにつきましては、先ほどの市長のあいさつでもございましたとおり、州都たり得る 21 世紀のさいたま市の礎の構築に向け取り組むと述べましたけれども、まさしくさいたま市の顔ということで、州都にふさわしい都心を形成していくということの一つの大きな柱とさせていただきます。

2 つ目は「おもてなしの商都大宮～歩き回る楽しみに満ちた舞台演出～」でございます。3 つ目は「都心と自然をつなぐ杜・大宮～広域的な環境への貢献と、都心の持続的な成長～」でございます。4 つ目は「地域の活力を結集するまちづくり大宮～大宮型のエリアマネジメントの実現～」これは、皆さんの手で計画からまちの運営までを実現していきたいとの思いから、大宮型というのを実現していきたい考えでございます。

それでは項目ごとに説明をさせていただきます。恐れ入りますが、パンフレットをさらに開いていただきまして、スクリーンと合わせてご覧いただければ幸いです。まず、「州都にふさわしい都心・大宮」についてですが、そのための取り組みとして、1つ目は市内各地域や他都市との役割分担と連携強化です。さいたま新都心や浦和都心などとの役割分担を明確にし、先ほども新潟市長さんとの話の中でも出ておりましたけれども、他都市との連携強化を目指すとともに、大宮にふさわしい広域業務、交流などの高次都市機能の整備、創出、育成に努めていく考えです。

2つ目は、広域・地域交通結節点機能の強化でございます。地域交通の改善を図るとともに、広域交通や交通結節機能の強化に努めていく考えです。

3つ目は、街の顔にふさわしいシンボル空間の創出でございます。特徴を持った都市軸の形成など、街の顔となる都市空間の整備を考えております。また、桜木駐車場等の市有地の活用や、既存の公共施設の再編などを踏まえて、新たな都市機能導入の受け皿として空間、敷地を創出する考えでございます。

なお、パンフレットの下に他都市の写真等がありますが、これはあくまでもイメージ例としてお示ししているものでございますので、よろしくご理解のほどをお願いいたします。

次に、「おもてなしの商都・大宮」です。その実現に向け、ここでも3点掲げさせていただきます。

1つ目は、街の顔としての新たな商業の形成でございます。ここでしか楽しめない時間を楽しめる街、新しい何かに出会える街の実現に向け、商業機能の育成、充実や地域資源との連携、さらには情報技術の活用により新たな商業のあり方を進めていく考えでございます。

2つ目は、楽しく歩き回れる、おもてなし空間の形成でございます。歴史や文化、にぎわいと落ちつき、おしゃれと雑多など、場所の個性を活かすとともに、それらの個性ある場所を回遊できるよう、休憩スポットなども考慮した歩行者ネットワークの整備の考えです。

3つ目は、都心活動を支える総合交通戦略の構築でございます。交通渋滞の緩和とともに、公共交通や自転車の利用促進など、大宮駅周辺地域の総合交通戦略を進めていく考えでございます。

3つ目の項目として、「都心と自然をつなぐ杜・大宮」でございます。この項目でも3つの施策を提案させていただきます。

1つ目は、氷川の杜に象徴される地域資源の保全と活用です。氷川神社の豊かな森と約2kmにおよぶ氷川参道はかけがえのない財産であり、その保全を図り、地域の資源を活用した中での快適な都市環境を構築する考えでございます。また、見沼たんぼなどの自然資源との緑のネットワークを構築してまいりたいと考えております。

2つ目は、快適かつ災害に強いまちづくりでございます。環境、ヒートアイランド現象の軽減についての施策を講じるとともに、防災性の向上にも努めて、災害に強いまちづくりを進めていく考えでございます。

3つ目は、拠点都市としての広域的な環境マネジメントでございます。ここでは大宮駅周辺地域にふさわしいエネルギーの効率化や資源の循環など、環境にやさしいまちづく

りを進めていく考えでございます。

最後の4つ目の項目は、「地域の活力を結集するまちづくり・大宮」です。

1つ目は、お互いの協力、協調のもと、開かれたまちづくりです。関係する多くの方々と協力、協調のもと、開かれたまちづくり活動を展開していくことが重要であるとの認識から、まちづくり推進の組織のあり方や、まちづくりの活動の進め方について、市民の方々等とともに構築していく考えです。

2つ目は、自分たちでつくるまちづくりルールです。当地区の将来像やまちづくりの方向性を共有し、実現していくために、皆様方がみずからまちづくりルールを定め、推進していただく考えでございます。

3つ目は、効率的、効果的なまちづくりの推進でございます。個々の建築更新よりも、協調、共同建てかえや連鎖型都市再生などが効率・効果的であることから、個々の実情に即した整備手法によりまちづくりを推進する考えでございます。

以上、策定委員会の検討を受け、現時点における当地域のまちづくりのあり方について、市の基本的な考え方を発表させていただきました。

次にご承知のとおり、当戦略ビジョンにつきましては来年度も継続して進めてまいります。来年度は今まで以上に関係権利者の方や住民の方、さらには事業者の皆さんと協議が必要となってまいります。このことから、分野ごとに分科会を設置し、より具体的な検討を行うとともに、検討会議等もあわせて設置し、専門的な検討も行い、21年度に「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を取りまとめていきたいと考えております。

いずれにいたしましても、当ビジョン策定の推進体制につきましては、三位一体の体制を堅持しつつ、多くの皆さんと情報の共有化を図ってまいりますので、今後ともご協力とご支援のほどをお願い申し上げます。

以上で、雑駁ではございましたけれども、発表とさせていただきます。ご清聴まことにありがとうございました。

司会：現在策定を進めています大宮駅周辺地域戦略ビジョン、その検討経過、またこれから進むべき検討項目などにつきまして、さいたま市都市局都心整備部長の中野君男から皆様にご報告を申し上げます。

4. 講演

司会：続きましては講演です。きょうは講師に筑波大学名誉教授の黒川洸先生をお迎えしています。

「これからの大宮のまちづくりに必要なこと」というテーマでご講演をいただきます。

黒川先生は東京大学大学院工学系研究科博士課程修了の後、建設省の建築研究所を経て筑波大学、東京工業大学で教鞭をとられました。また、これまでに全国各地の講演会、審議会やまちづくり計画の策定にも参画して、多数の委員会の委員も歴任していらっしゃいました。さいたま市では、総合振興計画審議会会長としてご尽力をいただきました。今回の大宮駅周辺地域戦略ビジョン策定委員会では委員長を務めていただいています。

では、黒川先生の講演です。黒川先生、お願いいたします。

黒川先生：ただいまご紹介にあずかりました黒川でございます。ずっと皆さん座りっ放しなので、ちょっと運動しませんか。

私わからないので、まず 20 代以下の人って、手を挙げてみてくれますか……わずか。30 代……これもわずか。40 代は？……少しふえてきた。50 代……かなりいる。60 代は？……はい。70 代以上……かなりいる。わかりました。どうもありがとうございます。

今日、余り時間がないので、これからの大宮のまちづくりに必要なこととありますが、今日意図した新潟市長さんとさいたま市長さんの対談というのは、非常に広域的に大宮都心とかさいたま市を考えると、やっぱり新潟、あるいはそれからさっきいったウラジオストクとか、大陸横断鉄道でモスクワまで考えていくと、さっき篠田市長さんは北朝鮮のレアメタルと申しましたけれども、ほんとに世界で今、レアメタルでねらわれているのはウズベキスタンとか、そこら辺のところなんですね。そういうものがさいたま市の製造業に必要な原料としてサプライしていくというようなことを考えると、そういう広域的な連携をもっと強化しなければいけないんじゃないか。そのキーのところは大宮のまちというのが見えてくるんじゃないか、というような視点を我々としても考えているわけです。

私、今日は、さっき司会のアナウンサーの方がこのビジョン策定委員会の委員長とっていますが、私はその委員長の役に、さっきの部長の発表の中で終わるつもりはありません。ちょっとあれではだめなんじゃないかというような意見も入れて、みんなで考えていただきたいということをおきます。

さっきいったように、大宮というのはヨーロッパとかそういうところと連携を考えると非常にいい場所なんじゃないかということもありますけれども、さっきから両市長さんも少子高齢社会とっていますが、さいたま市は、相川市長さんがいのように小学校をまだ増設するというのは、普通の町では考えられないですね、今。地方都市でいったら、小学校は統廃合するということしか考えていないです。それなのに、まだ増設するというようなことで、さいたま市の人、埼玉県の方も、まだまだと思っているけれども、もう少しすると急速に高齢社会になってきて、小学校どころか、つくったばかりの小学校がまた要らなくなるという状況が起こります。

例えば東京の多摩ニュータウンをつくりましたけれども、そこでは小学校は今、統廃合を迫られて、もう 4 校ぐらい小学校がなくなりました。それから小児科の先生が、昔はもうかっていたんだけれども、子供がいなくなって　そういうこといっちゃいけないのかな。ここだからいいですよ。特別分譲で渡した小児科の先生は、特別分譲で安く土地を売ったものですから、それはほかの人に転売できないということで、少し精神異常を来しまして閉院してしまった小児科の先生もいます。そういうことが、そのうちここでも起こるよというような話。

もう一つは、大きな話としては、さっき中間発表の中でもあった、地球環境、温暖化問題、あれも皆さんは、自分のところにはまだだろうと思っていますが、問題になっていました安倍首相さんと福田首相は世界に向かって、安倍さんはドイツのサミット、福田さんはこの間の洞爺湖サミットで、全世界の国の CO₂ の排出量が 50% 減、1990 年のボリュームからいくと半分にししないと地球という衛星がおかしくなる、と。そのために

は先進国はさらに 60~80% ぐらい削減しなきゃいけない。これについては、誰もできるとは思っていないんじゃないかと思うんですけど、国立環境研究所は、本当にやるならどこまでやらなきゃいけないかというシナリオを書きました。そうすると、最後に行き着くのは、大宮の都心にある業務ビルだとか、皆さんが住んでいる住宅でも、かなりの量を減らさない。そのためには、逆にいうと今までの大量消費型の生活スタイルがもうできないというようなパターンで行かざるを得ないし、そうなればかなり可能性としてはある。

例えば今、自動車産業は、GMとかクライスラー、フォードがガタッと下がって、日本でもトヨタさんも、日産さんも、ホンダさんもやっていますが、彼らが今、非常に方向転換しようとしているのは、いわゆる環境にやさしい車を主力のものにしよう。実は我々、もう5年ぐらい前からそういう会社に、そういう車の開発を重点にしてもらえませんかということをお願いしたんですが、そのころはトヨタも日産もホンダも、いうこときかない。何かというと、アメリカのマーケットで売れるのは大型車だ。そっちを優先してやっていたんですね。それをやっていたら、ここでGMもだめとって、日本は今、そっち側にシフトしている。

それが、逆にいうと大宮のまちの再開発とかなんとかでも、だんだんビルを建てるにはCO₂の削減を性能のいいものにしなきゃだめだとか、いろんな条件が今からどんどんついてきます。そうすると、かなり今までのような生活ではできないというようなことになってきます。

さっきの中間報告でいくと、このパンフレットに、この大宮地区の課題というのがありましたけれども、私はあんな生やさしいのがここの地区の課題ではないと思っています。特に東口なんか考えてみると、要するにあいている土地がないんです。どこにも。それは今の大宮区役所とか大宮小学校とか、公的施設があるから、あそこを何とかすればいいじゃないかというけど、そんなもの直したって大宮のまちがさっきいったような格好いい州都になるとかという、その空き地だけ使えばできるかという、そんなことないでしょう、どう考えたって。

それから、今、一応、大宮の地区のビジョンと考えて、全部で190haという対象地区を書いてありますが、じゃあもう少しまともにこの地域を見たときに、大宮の西口と東口って本当に一体的に整備したほうがいいのか。それとも、要するにさっきの篠田市長さんがいったように、大宮は鉄道のまちとしてできたという意味では、あそこにある大きな鉄道用地というのは信濃川みたいな大河なんですよ、この町から見ると。要するに両方を分断しているということで、それを一緒にしたほうがいいのか、別だと考えたほうがいいのか。これだって本当はビジョンの中で考えなきゃいけない。西口にはまだJR東さんの用地や何かで、もう少し外して土地開発用にしていよいよというようなことをチラチラいっている土地があります。もし、その整備に力を注いだほうがいいのかということになれば、逆にいうとそっち側に都市の活動が動いちゃいますよ。それでも東口はいいんですか、という問題だって出てくるかもしれません。

だから格好いい絵をかくと、総論としてはみんなそういうのができればいいねという話で行くんですけど、本当にそうなんだろうかという話が出てきて、さっきの相川市長さんが新しいさいたま市になるとき、政令市になるとき、その前の建設計画もそうですが、

合併の建設計画でもそうですが、ずっといい続けているのは、市民と行政が一体となった計画づくり、まちづくりをしたい。

だから総合計画のときでも、私、委員長をやりましたけれども、委員の数が全部で 60 人以上。そのほかに地区別の協議会がありましたから、それを足すと 200 人とか 300 人というオーダーの意見をまとめながらやってきたんですが、かなりまとめるというのは苦しい仕事でありました。だけど、市民と協働する行政のあり方というのは、大宮のこのビジョンづくりでも、そういうことを考えないといけない。

なぜかというと、東口というのは、さっき私がいったように、土地が、基盤が整備されていないというのも一つですけれども、それよりは、日本の土地所有に関する制度でいくと、細分化することはあっても、統合するという方法はないんです。要するに皆さん、簡単なことでいうと、相続ということが起これば、旧帝国憲法でいけば長男に相続させるというふうになっていたんですね。今回からは、おやじが死ねば、おふくろと子供たちが、おふくろは 2 分の 1 で、あとは兄弟は平等ということになりますから、土地が細分化されてしまう。統合する方法って、今、ほとんどないという状況なんです。

そういう意味では、大宮の東口というのは、どんどん戦後細分化されていてしまっている。その結果、大きな土地がない。その結果、大きな構想を立てても、実現する方法が非常に難しい。

それは例えば東京の副都心といわれる池袋と新宿と渋谷と見てください。今のところ副都心らしく見えているのは新宿です。どうしてかということ、新宿の西口というのは、60 代ぐらいの方は多分覚えておられるかもしれませんが、あそこは淀橋浄水場という浄水場の浄水池だった。それを、全部浄水場をやめて民間に払い出すという格好をして、新宿の副都心というのを昭和 38 年ぐらいにやったわけです。そのころの東京都民の反応は、新宿みたいな端っこに副都心なんかできるもんかと。そんなことをいうのは都市計画をやっているばかどもの夢のまた夢だといわれたんです。

例えば、あそこに三井ビルさんとかありますね。三井不動産は何をやったかということ、あの三井ビルをあそこに建てたわけです、そういう要請があったから。だれも入ってくれない。最初、仕方ないから自分が入っていた。今は副都心化して、その床需要がありますから三井不動産は日本橋に戻った。そういうことをやったんですね。

そういうことで新宿はやったけど、渋谷は副都心らしくない。今度、副都心線ができて、もうすぐ東急の東横線がそれに直通運転すると、東急の東横の百貨店がある渋谷のあそこのところに空き地が出ます。今、東急の渋谷駅という、7 本線路があるホームのところは全部あきますので、ようやくと少し土地が出てくる。その場合、今の埼京線の渋谷駅というのは今までの本当の渋谷駅からずっと外れていたんですけど、あそこは実は清算事業団用地が 8,000 m²あったんです。我々、あの 8,000 m²を民間に売るな、と。要するに渋谷を副都心化するための種地としてやりたい。私は大胆に、埼京線をやるときに、渋谷駅はつくらなくて、新宿の次は渋谷駅を飛ばしていけ。そしてもう少しまちづくりのほうからやって、どうしたらいいかということを考えようといっていたんですけど、売っちゃった。だから渋谷はものすごく難しいです。

埼京線と山手線って、実は高さが少しずれているので、今度それを直して、渋谷の駅を全部改造しようという計画を、東京都がようやくとこぎつけて絵にしました。でも、本

当にやるまでには多分、鉄道を動かすだけで1,000億から1,500億ぐらいかかっちゃうんです。それをだれが出すんだということが今まだ決まっていない。というような話もあります。

池袋はどうか。池袋もそういう意味では空き地がなかったんですね。刑務所跡、サンシャインビルのところだけが空き地としてあっただけ。ということで、そういう意味では空き地があるところがかなりいろんなことができる。そうすると、大宮でそれだけの空き地を出せるかという話が出てくるんですね。

もう一回運動しませんか。この中で、さっきいった大宮の東口に土地を持っている方いますか……あ、かなりいる。じゃあ、あそこに土地は持っていないけど、土地は借りて、建物を持っている方ってどのくらいいますか……少ない。建物も土地も持っていないけど、あの中にお店を出している、テナントとして床を借りている方ってどのくらいいますか……1人だけ。それからこの中に、そういう意味ではきょうはビジョンであるから、不動産とかディベロッパーさんってどのくらいいますか……いない。じゃあ、あそこにビルを建てるからって、ゼネコン系の方、どのくらいいますか……少し。

実は一番難しいのは、今、聞いた、地主さんと借地人と借家人がいるということが難しいんです。不動産のことをよく知っている方はいいんですが、ある土地が100坪あるとします。その上にその土地をだれかが借りてビルを建てます。これ、借地人ですね。そのビルに床を借りるのが借家人。テナントさんです。まっさらの土地を持っている所有者がいても、その上を借地人に貸しちゃうと、土地を持っている権利は7割が借地人のほうへ行っちゃう。だから地主さんは3割しか自分の権利を主張できない。上に入っているテナントさんとなると、実は大宮の東口は今、非常に活気があるのは、借家人の方々がおもしろい商売をしていて、やっているからですね。だけど、その借家人の方は、大きな資本を投下してやろうとするか、それとも例えば簡単にやって、5年ぐらいでやばかったら逃げようが、それはそのテナントさんの自由です。だからいろんなお店が変わっていくというのは、ある程度うまくもうけた人と、うまくもうけない人がいても、全体としてはおもしろい店が、そこに来る人たちに合ったような、マーケットに合ったようなものを作っていけばあるし。

そういう意味で、やはり大宮は乗降客が65万人いて、ほとんど外に出ないといいつつも、まだほかの町よりはうんと人がまちに出てきているから、あるいはそういうお店があるから出てきているからいいんですが、そういう状況で地主さんも建物の人も借家人はどちらかという、かなり自由。だけど今度、ビルを建てる側から見ると、ほんとに借りてくれるやつがどれくらいいるかというのが、やはり非常に問題なわけですね。例えば そんなことをいうといけないのかな。森ビルさんが六本木ヒルズを建てた。村上ファンドも、堀江さんも、リーマンも、みんな出ていっちゃった。あれを埋めるのは大変なんですね。

そういう意味では、ほんとに地主さんとか借地人さんがやるときには、そのマーケットはどの辺にあるかというのをよく見きわめなきゃいけないし、その地主さんから見ると、一回だれかに貸してしまうと、自分の権利は3割とか4割しかなくなっちゃうということになる。だから自分の土地に自分でビルを建ててだれかに貸すというほうがやりやすいかもしれない。だけど、そうすると自分の土地でやろうというときに、今、もう少し

土地を大きくしなきゃいけない。自分の土地が 100 坪だとペンシルビルしか建たない。だけど 400 坪の土地になるともっとしっかりしたビルが建てられる。それと同時に、今の都市計画法だとか建築基準法でいくと、前面道路が幅が広がらないと、実は高さが高いものが建てられない。いろんな制約があります。だから大きなビルを建てようとする、基盤整備を一緒にしてもらわないとできない。だけど、隣の人と私と一緒に共同で土地を開発しませんかという.....。

例えば皆さんどこかに家をお持ちですよ。この中でマンションにお住まいの方、どれくらいいますか.....少ない。戸建ての家に住んでいる方.....あ、かなりいる。

その戸建ての方に聞きますが、隣の家と一緒にって大きな土地にしてマンションを営してとか、一緒の家になるようにすると庭が広がりますよ。一緒に建てますか。隣の隣の隣の人と一緒にならいいけど、隣のおばさんとやるの？ あのおばちゃんと一緒に所有するの？ 嫌がるんですね、お互いに。隣とだけはやりたくない。

我々、昔、25 年ぐらい前、東京の環状七号線で、隣と一緒にって共同ビル建てませんかという調査を、道路の両側の土地の人たちを全部調べた。そしたら、やってもいいといったのは 3 軒しかなかった。隣とやってもいいというのが。そのくらいみんな嫌がるんですよ。

大宮の場合は、そういうふうにしてみんなで共同して建てるようにしないとかなり難しいというのが実態だと思います。

それで、そんなことほんとにできるのかというと、やっているところがあるんですよ。高松の真ん中の商店街で丸亀商店街というのがあるんですが、そこはそういうのをやって、みんなで自分の土地と建物がある会社に全部差し出して、そのマッチング会社が全体を計画して、というふうにしたんですね。その合意をとるのに大体 10 年から 12~13 年かかっています。結局、みんなが参加してくれないと、うちだけ嫌だといわれると困っちゃうんです。

だからそういう問題があるので、さっきの市の、来年までに地権者なんかと協議して、21 年末にビジョンを書きますといいますが、そのとき書けるビジョンというのは、具体的にここにこういうビルを建てますという絵がかけるか。そんなことやったら、昭和 40 年代にここで再開発の都市計画決定した事業が失敗したのと全く同じパターンになっちゃう。それは一番みんなが嫌がっている話ですよ。

だからそれよりは、今度、皆さんの地区の地元の協議会やなんかでやると、もうインフラは今のままでいいというご意見を述べる方もいる。いや、せめて駅前のおそこの通りだけはもう少しきちっと整備してほしい、あとは要らない。あるいは、この中に通過交通を入れないように、フリッジに駐車場をつくってやったらいい。いろんな意見が出ているわけですね。じゃあ、それならこういうふうにインフラ整備しますよ、そういう意見ならこういうインフラ整備しますよという、幾つかのシナリオを出して、皆さんが、それならうちはこのプランでいいやとなったら、そこはそうやってできるというふうなやり方をしないと.....。

さっき、市の部長さんが、来年こういうビジョンを出すという。ここに今、報道関係の方がいますけれども、いつも市の行政の対応が悪い、もう少しビジョンをパッと出せばいいじゃないかといわれるんです。そんなもの出したって絵空事で、絵にかいた餅で、

その絵にかいた餅を実現することがないから、それは楽しい絵がかけたらいいじゃないですか。それはだれも、自分はその中の参画者になる気がないから、21年終わったら、22年には倉庫にパッと行っちゃう。それでおしまい。

そういうのがいいですか？ そうじゃないなら、自分たちがどれだけの努力をするかということで、そのときに行政としては、こういう絵をかきたいなら市としてはこういう努力をするシナリオは持っています、公共ができることはやりますよという絵は幾つか出して、14の地区協議会があるとすれば、そのうちの例えば西側の3分の1はこういう案がいいというなら、そっちはそっち。こっちがいいよというところなら、それは、じゃあ今のまま。そういうのもいいと思うんですよ。

だけど、後で怒られるんですね、我々。有名な例は、横浜にある港北ニュータウン。あれは広大な土地を土地区画整理事業という方法でやったんです。そのときに、ある一帯の方々が、我々はそんなの嫌だ。そんな区画整理でまた土地も取られるのは嫌だ。それは要するにどうしてかということ、民間のディベロッパーさんがやった団地。それはだから、道路も4m最低ですから4m道路しかなくて、坂道もあって。だけど、今度、区画整理をやって、そんなに減歩で取られてまたやるなら嫌だといって、じゃあそこは修復型で、少しずつ隅切りとかなんとかをやりましょうとやってやったんです。で、今みたいにできたら、物すごいみすぼらしいコーナーなんです、そこが。ほかのところはピシッとできていますから、そっちの宅地はよく売れるんだけど、こっちの宅地は売れない。どうして我々を最初から参加させなかったんだというんですよ。我々はそういう絵でやると思ったんだけど、普通の人には図面だけ見て想像できるかということ、非常に難しいですね。だからやっぱり、何か見せないと実態ができない。

またさっきの森ビルさんの話になりますけれども、森ビルが、最初に今の全日空ホテルさんとアークヒルズのビジネス棟を建てたところ、地元の人たちに説得するのに16年ぐらいかかっているんです。だから、そのころあった木造の家には、あるときは森ビルの社員が住み込みで住まわせてもらって、毎日説得した。これができたらこういうマンションの一画を差し上げますけど、それで等価交換させてくださいというふうにして。それが六本木ヒルズをやる時、六本木ヒルズの地主さんとか地権者さんとかいうのは、アークヒルズみたいになるのね、それならいいや。こっちの合意をとるのはそんなに時間がかからなかった。半分ぐらいで済んだ。

もう一つ実は、皆さん余り気がついていないんですけど、大宮東口なんて大変だと思うのは、みんな土地の権利書というのがありますよね。法務局へ行くと。あそこに絵がかいてあるじゃないですか。あの絵は全く嘘です。どうしてかということ、日本のほとんどのあの絵は、明治の政府になったときにかいたんですよ。だからそれは皆さん土地を持っている人が、うちの土地はこんな格好しているはずだといってかいただけです。そのもとは太閤検地です。太閤検地のとき、みんなどうしたかということ、間口当たりで税金をかけられた。だから間口はなるべく小さくして、奥行きを太くしたんです。だから土地区画整理事業をやる時大変なのは、実はみんなの持っている土地は実測より小さくなっているんです。だからほんとはかると、もっと土地を持っている人がいっぱい出てくるんです。だけど、大宮の東口を考えてごらん下さい。隣との境界はどこだ。隣の家と、ここだということ、いや、うちはこっちだと。そのけんかが始まるんですよ。そ

れを地役測量というんですけどね。今、日本では都市部ではまだ 10%ぐらいしかいていない。特に都心部はほとんどやっていない。

その問題を一生懸命やろうとすると、それを一生懸命やる市長さんは必ず落選する。どうしてかわかるでしょう。だって、隣とけんかさせるわけですから。だから、そんなことでけんかすることになっちゃうので、なかなか市長さんもやりたくない。

一番進んでいないのは京都市です。京都は太閤検地じゃないんです。聖徳太子検地なんです。だから我々、京都の仕事をすると、「関東の先生は、ここへ来て土地の問題が絡むような仕事はやっちゃだめ。あなた方は全然わかっていない」、そういわれるんですよ。要するに、土地の権利書はあるけど、その権利書が売買されるというんです。本当にその土地がどこにあるか、見に行っただけではいけないというのがルールなんです。だから、そういうところで土地問題をやろうとすると、よっぽどわかっている人でないとできないということなんです。

そんなことで、さっきいったように隣とうまく合意をとるような努力をしてもらわないとできないのと、土地の権利を持っている人は、地主さんもいれば、土地を借りている方もいれば、その中に入っている人もいるので、それ全部がうまく合意をとれるように、実は協議会のほうにお願いをしたいんです。で、逆に行政に、うちのほうはこういうことをやってくれとそういうことができるんだというのが出てくると、多分、もう少しリアリティーのあるビジョンになるんじゃないか。あるいは、ビジョンがそういうことを検討するためのたたき台のシナリオを複数出して、それでもう少し……。

逆にいうと、さっきのどうしたらいいかというとき、実は土地を持っている方も、借地をしている方も、そういうことになると相続とか、ある意味、その人の人生設計、あるいは子供の代の設計、そこまでやらないと、意思決定は簡単にはできないんです。それで子供たちが相互にけんかを起こす。土地として欲しいのもあれば、金でもらえればいい、おじたちの家には住む気はない。必ず出てくるんです、今。

少子高齢化というのは、そのうち一人っ子同士が結婚すると、親の家2つあるでしょう。親が元気だと、それと一緒に住みたくない、もう一戸買うじゃないですか。親が死ぬと、3軒、家を持ちちゃう。だから、そういう中で人生設計までやらないといけないとすると、まちづくりの専門家じゃなくて、弁護士、税理士あるいは公認会計士、そういう人がチームになって一人一人の中で設計に入らないとなかなか難しいという問題があるので、私が最後にいいたいのは、行政がパッと出して、それでいいやという絵なら、このまちづくりのビジョンはうまくいかないなと。もうちょっと考えさせろ、と。

そのためには、逆にいうと僕なんか市には少しお願いしているんですけど、そういう調査をする、自分の調査をするためのコンサルタント料をみんなに渡したっていいじゃないか。そこまでしなきゃ多分、ほんとのリアルな格好はできないんじゃないかということを考えています。

もう大体時間が来ましたから、きょうはこれぐらいにしますが、皆さんにビジョンでダーッと格好いい絵が出てくると思わないでください。もしそれができたとすれば、お蔵に行く絵ですよ。もう少しみんなが考えて、私も考えたい、こういうのならどうだというようなシナリオを幾つか出すような努力をして、皆さんの意見を聞きますので、よろしくお願ひしたいと思います。

時間になりましたので、こんなところで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

司会：どうもありがとうございました。「これからの大宮のまちづくりに必要なこと」と題して、明るいバラ色の未来と、そして真摯な辛口の注意事項なども交えてお話をいただきました。筑波大学名誉教授の黒川洸様に、もう一度拍手をお願いいたします。どうもありがとうございました。

5. 閉 会

司会：それでは、閉会に当たりまして、さいたま市都市局長の渋谷勉からごあいさつを申し上げます。

渋谷局長：私、前でずっと演台のほうを見ていたので、後ろのほうを気づかなかったんですけど、実は今日、市長とも、何人ぐらいの人が来てくれるのかなあ、空いていたら困るなあ、なんていう話はしていたんですけども、ほんとに夜分にもかかわらず、このように多くの方々が、大宮駅周辺戦略ビジョンの中間発表に来ていただきまして本当にありがとうございました。

また、本日ご対談いただきました新潟の篠田市長さん、それからただいまご講演いただきました筑波大学名誉教授の黒川先生については、大変貴重なお話を聞けたと思っております。今後この大宮駅周辺戦略ビジョン策定や、地域の皆様方のまちづくりの参考になったのかなと思っております。

今後、この策定ビジョンを来年度も進めていくわけでございますけれども、皆様、このパンフレットの後ろに書いてあるとおり、先ほど都心整備部長がいったとおり、三位一体の形でぜひ進めていきたいと考えております。また来年度から具体的な内容に入りますので、分科会というものも設置して、多くの方々の意見を取り入れた形でまとめていきたいと考えております。どんなふうやっていくかという詳細につきましては、これから調整をしていく予定でございますけれども、今までどおり、そのような場合にはいろんな情報媒体を通じまして皆様方に情報提供していきたいと考えております。

最後になりますが、今後ともこのまちづくりのビジョン策定委員会に、皆様のご参加と、それからご支援、ご協力をいただきまして、何とかいい大宮駅周辺のビジョンづくりをしたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

本日は長時間にわたりましてご参加いただきまして本当にありがとうございました。また今後ともよろしくお願ひいたします。本日は本当にありがとうございました。

司会：さいたま市都市局長の渋谷勉から皆様にごあいさつを申し上げます。

長時間にわたりまして、きょうは皆様おつき合ひくださいましてどうもありがとうございました。

初めにお願ひいたしましたように、アンケートの用紙がございます。ぜひご記入いただきまして、受付のところに回収箱がありますので、そこに入れてからお歸りいただきますようお

願ひ申し上げます。

これをもちまして「大宮駅周辺地域戦略ビジョン中間発表会 さいたま市の顔となる大宮都心を考える」を終了させていただきます。皆様、お忘れ物のないようにお気をつけてお帰りください。本日はどうもありがとうございました。