

## 第4回地下鉄7号線中間駅まちづくり方針有識者会議 議事録

○日時：令和4年11月4日（金）10:00～11:15

○場所：下落合コミュニティセンター3階 多目的ルーム

○出席者

【委員】（敬称略）

座長 久保田 尚：埼玉大学大学院 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門教授

伊藤 香織：東京理科大学 理工学部 建築学科教授

上田 真弓：石黒技術士事務所 マーケティング・コンサルタント

大沢 昌玄：日本大学 理工学部 土木工学科教授

飛田 満：目白大学 社会学部長 社会学部地域社会学科教授

（欠席：瀬田 史彦：東京大学 大学院工学系研究科 都市工学専攻准教授）

「オブザーバー」

内堀 隆太：国土交通省 関東地方整備局 建政部 計画管理課長

今 佐和子：国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長

松木 拓：国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長

（欠席：国土交通省 関東運輸局 鉄道部 計画課長）

○議題及び公開又は非公開の別

（議題）

地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について

（公開・非公開の別）

公開

○傍聴者数

3名

○議事

1. 開会

2. 議事

◆議題について

〈事務局より資料説明〉

資料 第4回地下鉄7号線中間駅まちづくり方針有識者会議資料 P.1～10

〈久保田座長〉

8ページ、図中のピンク色の大きな輪は何を示しているのか。

〈事務局〉

今回、区画整理による基盤整備を想定しているが、その区画整理の範囲と考えている。

〈伊藤委員〉

オープンスペースについて考えていることは説明でよく分かった。一つは駅前広場と公園、もう

一つは歩行者専用道路とそこに沿っている公園について、10ページの断面等を見ると、沿道の商業施設等と一体的に賑わいを生み出すということの意図はよく分かるので、是非それを明示すると良いと思う。歩行者専用道路だけではなく、集合住宅エリアの低層階が身近な生活施設になってくるので、そことうまく連動し、オープンスペースだけではなく、施設内まで連続的に居心地の良いコミュニティスペースにすることを方策の一つとして、沿道とオープンスペースを一緒に考えることをどこかに明示するとよく伝わると思う。

〈事務局〉

そのような形で示したいと思う。

〈上田委員〉

非常にまとまって、これまでの意見を集約されている。とても良い方針案になると思う。

一点、確認したいが、先程説明の中で浦和美園との関係で、商業についてはこちらでは明示しないという話があったが、これまでの議論の中で大型商業施設ではなくて、個店をこのエリアには少し配置したらよいという話があったと思う。個店は、この中でどのように考えているか伺いたい。

〈事務局〉

商業施設の配置は、集合住宅の低層階などを想定しているが、個性的なものや、ニーズに合わせたものになると高架下の部分を想定している。今後、鉄道会社と調整も必要になるが、利活用としては重要だと思う。

〈上田委員〉

「ウォークアブル」と言うときに、オープンスペース内の設置もそうだが、個性的な魅力ある店ということも求められる。そのあたりもどこかで示した方が良い。

〈事務局〉

以前の会議の中でも、住民の方が家の中でも個性的な小商いができるようにしたいという話もあった。象徴的なところについては、集合住宅の低層階や高架下というところを想定しているが、住宅戸建てエリアで小さな商売ができないようだところもあるのも、「ゆとり住宅」ということで1戸の面積を広めにとるエリアを設けている。在宅ワークも含めて小商いができれば良いと思う。その表現については工夫したい。

〈飛田委員〉

今回の方針案、今までの中でさすがに良くできている。

前回の案は、閑静な住宅地の中に大学への通学路が通るようなイメージだった。あれだとよく言えば賑わいだが、悪く言えばうるさいということで、住宅地から苦情が来る場合があったと思う。

今回の場合はそれを見事に解消した。10ページの下、歩行者専用道路の左側には公園があり、これが緩衝帯のようになって、その先が「戸建住宅エリア」になっているのでとても良い。右側の方も公開空地にしてその右側にはさらに低層階の商業施設、テナントが入るイメージになっている。そうすると、毎日何百人もの学生が行き来するので、飲食店やコンビニがあると良いと思う。

高架下の店舗利用についても、中間駅から目白大学方面に向かうと最初は高架下、それから少し曲がった部分から「集合住宅エリア」の低層階になってくると、シームレスな商店街のようなものができるため、とても良いと思う。

目白大学には看護学部や保健医療学部もあるので、訪問看護やリハビリステーションができる可能性もあるし、理化学研究所がもう既にある。お店ではないが一種のお店のようなものもできる可能性があり、ここはとても良いつくりになっていると思う。

7ページの下、左から4番目「産学公民連携による社会施策」に「大学町」としての地域プラン

ドの向上ということも書いているので、ある種の大学町がここに広がれば良いと思う。

歩行者専用道路から大学の正門に入っていくところは、とても自然に馴染むとっていて、緑を大切にしつつ、ある種の賑わいが盛り込めればとても良いまちになると思う。

ただし、高架下の店舗利用がどの程度できるものなのかがよく分からない。先程、鉄道会社と調整とあったが、もしこれができるのであれば、そこを使って効率的に商業施設を増やせると良いと思う。

〈久保田座長〉

鉄道高架下の利用について、なにか情報があるか。

〈事務局〉

まだ市側の構想段階で、今後の調整になる。鉄道事業者にとってもプラスになると思うので、こちらとしては前向きに調整していきたい。

〈大沢委員〉

8ページの「土地利用配置方針と基盤整備イメージ」のところ、ピンクの範囲は、まちづくり事業の範囲とのことだが、周りの緑もこのまちにとって非常に大きなインパクトのある存在であるため、この緑を担保するというのもまちづくりの中でやらなくてはならないのではないかと。それから、目白大学もまちづくりの当然一員だと思う。工事等を行うのはこのピンクの範囲かもしれないが、その周りも、まちを支えるメンバーということで、規制誘導的なものが必要だと思う。ピンクの範囲は「事業の範囲」、ピンクの範囲を支えるところが「まちづくりの範囲」と分けておいた方が一体感や地域住民の関係が表現されると思う。

もう一点、もう少し躍動感があるイメージでも良いと思う。例えば、公園が単独的に置いてあるが、これを結びつけるようなネットワークが示されると良いのではないかと。目白大学と中間駅の間はイメージもあり、結ばれている強い軸があるが、どうしても上の方の「住」のところは、単独で配置されているだけで寂しい。これらが道路などのネットワークで繋り、活動ができるということが見えた方が良いと思う。

それからもう一点、調整池があるが、調整池がいっぱいになるのは多分年に一回くらいだと思うので、場合によっては公園と兼用していくことで良いのではないかと。普段はテニスや野球をやってもよいが、大雨が降ったら立ち入り禁止になる形など、公園併設や、緑の範囲内に置くことも考えられる。この小さなエリアの中で全てのアクティビティが展開されるということが重要だと思う。

〈事務局〉

まちづくりの範囲と事業区域の範囲を設定するという事はおっしゃる通りで、そのようにしていきたいと思う。

公園の点在している部分に関しては、区画整理ということで公園間の距離を一定にするという意味で配置しているが、調整池と連動したようなネットワークであるとか、補助幹線道路の配置など、そのようなものを総合的に考慮して検討していきたい。

〈国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長〉

今、大沢委員がおっしゃった、調整池を公園的に使って欲しいということが示されたということに同意する。是非お願いしたい。

もう一点、具体的に書いていて、暮らしぶりが想像できたからこそ見えてきたことがあると思う。この住宅エリアでどれぐらい車の台数を減らしていけるのか、想定が必要だと思う。1人1台持つような暮らしぶりなのか、一家に1台にするのか、それともカーシェアを多く使い複数軒に1台にするのか。そのようなことを考えた時、このエリアに目白大学もあるが、ターゲットが子育て世代になるとあっており、小学校や中学校、幼稚園や保育園等はどこのエリアに建てられるのか。も

しくは、浦和美園の方まで行くのか。その辺りがコントロールポイントになってくるのではないかと考えていて、もし遠くに通わないといけないのであれば、どのエリアからバスを出すかなどの検討が必要になってくる。

方針案の時点で書き込む話ではないと思うが、早いうちに考えておいて、自家用車で送迎することが前提にならないようにする必要があると思う。

〈事務局〉

今後、居住人口や就業人口が定着する中で、生活施設やコミュニティ施設、子育て施設、福祉施設等が必要になってくる。極力、民間施設の設置を誘導していくべきだが、不足しているものについてはやはり公共側で整備するべきだと考えている。今の段階で、この施設をつくるということはなかなか言えないが、基盤整備の設計を踏まえて、関係所管と調整に入っていきたいと考えている。

〈久保田座長〉

大事なところだと思う。国の方からアドバイスはあるか。

〈国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長〉

自家用車の話が出たが、自家用車は地域内もそうだが、おそらく距離的には駅に近いのでどちらかという車で向かわれる方は比較的少ないと思う。やはり気になるのは地区外からお越しになる方が、車で駅に乗り付けるということは自家用車の利用場面が多くなってしまうと思う。そういう意味では、この方針案というわけではないが、そういった自家用車の流入を防ぐ手立てとして、やはりどうバス路線を組んでいくかということが大事になる。

もっとこの計画が具体化して、需要予測とかそういった予測が立ってくると、どのような交通移動が出てくるのかももう少し明確になってくると思う。その辺りになった段階から、バス事業者とも、どのような路線を組むかというのをもう少し広い範囲で考えていくことが大事になってくる。

〈事務局〉

地区外の自動車については、なるべく直接駅前広場に入って行けるようなことで道路設計を考えている。バス路線が今後どうなるかということについては、再編しながらどのような形で駅に入ってくるかというところを調整させていただきたいと思う。なるべく自家用車の乗り入れが少ない形である方が美しいと思っている。そのようなことができるような公共交通の再編について、各事業者、それから市の交通部門と調整しながら答えを出していきたいと考えている。

以前に目白大学までのバスの話もあったと思うが、その点に関しては補助幹線道路によって繋いでおり、先程の駅の西側の歩行者空間を横断しないような形で大学にアクセスできるということになる。

〈久保田座長〉

確かにこの地域全体を少し遠目に見てみると、バスはもちろん、既にある乗り合いタクシーのような補助的なものも駅に向かって入ってくる。そのようなものの充実を図り、なるべく乗用車で乗りつけるパーク&ライドが少なくなるような方法が大事だと思う。一方で、大沢先生がおっしゃっていた、うっかりすると区画整理後に駐車場になってしまうような、車を引っ張ってくるような土地利用になりかねないという恐れもある。

〈大沢委員〉

駐車場になってしまうというのが非常に怖いので、早く地権者の皆様に施行者になる予定の市が、「こういった土地利用が駐車場になるより魅力的な街になる」と言い続けないと、どうしても安易な方向に走ってしまう。本当は地区計画で駐車場はノーとは言いたいところだが、それは厳しいと思う。

地区計画だけではなく、まちづくりガイドラインなどの土地利用の方針を早期に作る必要があると思う。この方針を実現化させるための具体的な方策と道筋を作らないと、安易な市街化、もっと言うと駐車場というようなことになってしまうので、実現させていくための本気の議論が必要である。

#### 〈事務局〉

区画整理なので保留地は施行者が取れるが、ほとんどが換地になってしまう。その方の意向というのも考えなければならない。地区計画などで規制も必要だが、誘導にかなり時間をかけないといけないし、説得していかないといけないと思う。特に、駅周辺についてはそれが重要だと思っている。地元との対話や誘導、そういったところにも今後力を入れていくべきだと考えている。

#### 〈伊藤委員〉

今の話にも少し関係があるかもしれないが、以前にマネジメントの話をした。この段階で具体的には書けないかもしれないが、マネジメントの必要性を明示しておいた方が良い。例えば、7ページの下近くの「産学公民連携による社会施策」に、あらかじめ計画の段階からまちづくり組織という考え方も入れておいてはどうか。

#### 〈事務局〉

マネジメントの件は、非常に大事だと思っている。先程のウォークアブルな空間についても、行政だけで考えて作ってしまうと使われないというおそれもある。そういったところを含めると、地域の方々、来ていただける企業の方々、それから大学とも一緒に、管理だけではなく運用を考えていきたい。

#### 〈上田委員〉

「ウォークアブル」ということと、こちらの地域には若いファミリー層がおそらくいて、子供と住まうまちになるという話がこれまでもあった。繰り返しになるが、安全安心に配慮して欲しいということをお願いしたい。

まちづくりと連動したところに関しては、例えば見守り機能が付いたスマート街路灯やそのようなものが最近注目されている。このSDGsというところに関して、太陽光発電と一体化した街路灯など、新たな技術がある。特にスマート街路灯は、できればご検討いただいて、見守りというところに結びつけられそうであれば、是非取り入れていただきたい。

#### 〈事務局〉

検討させていただく。見守りというところだと、10ページのオープンスペースのイメージのところ、公園や歩行者専用道路が単純に通勤通学するときだけ人がいて、昼間は誰もいないというところではなく、やはり憩いやそのようなところを大切に地域の方々がこういう公園だとか歩行者専用道路に佇むことができるような仕組み作りも大切だと思っている。そういったところから見守りもできると思う。そういうところも盛り込めるようにしていきたいと考えている。

#### 〈大沢委員〉

先程、伊藤委員からお話しがあったマネジメントについて、今までの区画整理では、ある程度市街化が見えてからだったが、多分今回は、事業認可ぐらいからやらないといけないと思う。先程、事務局がおっしゃられたように、市が先買もしないので、施行者が取得できるとしても保留地ぐらいしかなく、面積が少ないと思う。

土地活用に自由があるかということ、結構厳しい。ここに換地された地権者の皆様が今回の画を見て、「これいいね。一緒にやろうよ。」という気持ちにならなければ多分実現化されない。そうなると換地設計の前からしっかり市街化のイメージを作るといことを言わないとならない。事

業認可ぐらいからマネジメントの組織を作って「こういったものを一緒にやっていきましょう。」という気持ちを醸成させることが重要だと思う。

今回は方針なので、画はこれで良い。地元の皆様に示す段階になってもこれを実現化させるプロセスについてしっかりと明記し、地元の方々にご理解いただくということがキーポイントとなる。マネジメントについて伊藤委員から記載するようにとあったが、そこを絶対実現化するという意味でこの方針にも明記した方が良いと思う。

#### 〈事務局〉

通常ですと、認可のときには地元から審議会、その前に協議会等を作っていきが、早い段階でそのような気運が高められる組織となるよう、努力していきたいと考えている。

#### 〈飛田委員〉

「地域アイデンティティ」や「地域ブランド」という言葉が何回か出てきたが、本当にアイデンティティとかブランドが築けるのか。「ウォークブル」という言葉は一つあるが、そもそも若い人なのか高齢者なのかターゲットを特に絞っているのかとか。

今、大沢委員から実現可能なものになるかどうかと話があったが、特に一番心配なのは、今住んでらっしゃる方とこれから入ってくる方がうまく融合できるのかどうか。今住んでいる方は、「いや、うちはそのような地域ではない。」というような感じを抱かれたり、逆に新住民となる若い人たちは「期待して入ってきたら、なんだか古い人たちが仕切っている。」のようなことになるかもしれない。実際は住民ファーストだと思うので、こちらからこういうまちにするとか、その通りにならないかもしれないが、アイデンティティやブランドとは何なのか、今ここにきて少し心配はある。

目白大学は開学の頃から、当時は岩槻市だがその人たちと連携したりしていて、そこが「つなげる・つながる」と銘打っている以上、今住んでいる人とこれから入ってくる人がお互いに何か共通のまちづくりに向かって進めるような形が良いと思う。私達がやることではないのかもしれないが、少なくともどのようなまちなのかということ、あらためて私達の間だけでも共有した方が良いと思う。

すごく小さな提案だが、例えば先程の、公園の見守り街路灯やスマート街路灯はすごく良いと思う。公園は暗くなるので。この公園のところには何かコミュニティセンターやボランティアセンターのような、地域の人たちが繋がれるような場をつくって欲しい。大きなものではなく、小さな平屋のようなもので良い。そういうものを作って街の人たちが交流できるようなことを、最初から仕掛けとして作ってはどうか。私は地域社会学専門なので、そういう話にすごく興味がある。うまく融合できるか心配している。

#### 〈事務局〉

最後のコミュニティ的な施設の関係だが、まず一つは公共側のコミュニティセンター的なものをつくるというやり方もあるし、地域の方々が普通に来て、いろんな方とおしゃべりできるようなサードプレイスという考え方もある。ここですぐにどのような施設をつくるとは言えないが、今後まちづくりを進めていく中で意識をしていきたいと考えている。

#### 〈事務局 未来都市推進部長〉

伊藤委員のご意見のマネジメントの話について、7ページの施策のところ具体的に示した方が良いのではないかと指摘あったが、それも含めて大沢委員の意見に同感で、方針の方にしっかり入れた方が良いという感じがした。

そうすると、今の飛田委員のアイデンティティの話は、マネジメントの中の重要な要素の一つになると思う。マネジメントの中にこの地域の「地域アイデンティティ」というものを、新しく来る住民と、予め住まわれている住民、こういった人たちをどう融和させるとよいか。例えば、実現できる施設がどういうものなのか。それを実現するような土地利用施策のあり方をどう考えていくの

か。そういった形の建て付けを整理した上で、実際にマネジメント組織の体制を整え、しっかり方針に明記する。先程事務局の方から細かい話もしたが、それはあくまでもツールなので、とにかくビジョンをしっかりさせるということが重要だと思う。

〈久保田座長〉

是非お願いしたい。8ページ以降の図、イメージはかなり固まって良いものになったと私も思う。やはり目白大学の存在は決定的に重要だった。目白大学があることによって、そこに向かう「ウォークアブル」な空間を作るということで、非常に個性的な街の提案ができる。「ウォークアブル」な道路作ったとしても必ず多くの学生さんが歩いてくるから、間違いなく使われる空間ができるということは、非常に大きなこと。

この10ページにかなり具体的なイメージがあるが、この後の話として、例えば歩行者専用道路と公園の一体的な造りについて、具体的にどのようにすることが良いのか、その辺をこれからのデザインの段階で皆さんに先進的な提案をしていただきたい。

つきましては、一つお願いがある。歩行者専用道路と書いてあるが、実はこれが少々厄介である。この集合住宅エリアの低層階に店舗を誘致した場合、荷捌きが出る。荷捌きの車が歩行者専用道路を通れるかという通ることができない。また、公園側の管理のための車を入れようと思っても入れない。道路法の歩行者専用道路というのは、極めて厳しい法律で、原則、車というのは一切入れない。緊急車両と偶然沿道に車庫がある家のみ。荷捌きも駄目、時間規制もできないということになっている。非常に硬いものであり、何とか緩和できないかと言う声が全国的には出てきている。それができないと結局、歩行者天国になってしまう。道路交通法でやることになると、車道を道の真ん中、両側に歩道を置き、ある時間帯だけ通行止めにして車道を歩いてもらう形とした非常に殺伐とした歩行者天国になってしまう。それを是非、ヨーロッパのような全面舗装したいいわゆるモールにしていきたい。

そのためには道路法を改正しないといけない。今から国にこういう道を作りたいので道路法を変えてくれという働きかけを始めていただきたい。もしかしたら最初はこのために特区みたいなことで認められるかもしれない。やがては全国展開していく可能性があるので、その突破口を実は探していた。

〈久保田座長〉

5ページの地区の将来像案は、「案1」「案2」とある。事務局としては、どちらかにしたいということか。

〈事務局〉

どちらかにしたいということではなく、自由闊達にご意見いただきたい。新たなキーワードであるとか、こういうものでとか、そもそもこういう言い方でおくべきなのかどうかということからご意見いただきたい。

〈上田委員〉

正直、かなり守りに入った将来像案という印象がある。方針案の中身はものすごく先進感があるが、ここがすごく守りに入っている。「ウォークアブル」は、新しいと市民の皆さんも思われると思うが、5ページについては何か今までとはあまり変わらないイメージがある。もう少し攻め感を出した方が良いのではないか。

〈大沢委員〉

難しい。確かにここは非常に80点主義的な、そうならざるを得ないというようなことは分かる。場合によっては、サブタイトルで何か付けるというのもよいのでは。先程おっしゃっていた攻めであれば、サブタイトルをつけてそちらに攻め感をつけるのが良いのではないか。

〈伊藤委員〉

難しいと思って拝見した。守りに入っているとおっしゃっていたが、どうしてこうなるのかもよく分かる。最初に拝見したときに思ったのは、「案2」の「地域アイデンティティが息づき、つながっていくまち」だが、書くなら何が地域アイデンティティなのかを書くべきなのではないか。ただ、そんなに単純なアイデンティティではないと思うので、具体的に書けなくてこうなっていると考えると、「地域アイデンティティ」と言ってしまうのはどうなのか。少し形式的な感じがするので「健やかな暮らしを次世代につなげる」という方がイメージはできる。

ただ、先程のマネジメントの話もそうだが、共同で自分たちが作っていくという、アイデンティティを与えられるのではなくて構築していくのだと思う。そういう意思を持って書くのであれば、もう少し能動的な書き方が良い。

〈飛田委員〉

私も、先程このことについては言いかじったところもあるが、「地域アイデンティティ」というのが曲者で、「地域ブランド」と言ってもいいが、これは何だか分からないのでそこを示さないといけない。

「ウェルネス&グリーンシティ」というのは悪くなかったと思う。「サステナブル」という言葉を使っても良いが、そういうカタカナを使うと分かった気になってしまうのが困る。しかし、そういうインパクトのあるキーワードが入ってこない、やはり攻め感がない。

「つなげる・つながる」はあって良い。これは当初からそういうふうを考えてきたし、中間駅というところからいっても「つなげる・つながる」は良いと思う。

「健やかな暮らし」というのも、これはもう昔から言われていることなので、生活が乱れている人ほどという、そういう誘い文句としてはもちろん。それだったら「ウェルネス」、「ウェルビーイング」を使った方が攻めている感がある気がする。

「地域」は面白いと思う。人とつながることが地域と違う使い方、地域という言葉を生かして良いと思う。あとの言葉はあまり攻め感がないというよりは、新しさがない。カタカナを使っても良いと思うので、この資料の三つの円の中にある言葉を使う、そういうことができないか考えていた。

〈国土交通省 関東地整備 建政部 都市整備課長〉

多分、色全部を表現しようとする、とどんどん攻め感がなくなっていく。7ページにあるテーマ1から4のところの方が、それぞれがよいキーワードだなと思いながら見ていた。

これを全部入れるとぼやけた表現になると思うので、この中の一番推したい部分を持ってくるという考え方も良い。

資料構成がもしこのままの状態になるなら、5ページ目のところに躍動感が欲しいとおっしゃっていたので、言葉だけではなく、暮らしづくりがイメージできるような図かイラストがあると良いと思う。

〈事務局〉

大変貴重なご意見だと思う。「案1」「案2」をどうしてこのようにしたのかということからだが、やはり先程の事業性の特性からすると、マネジメントの話があったが、地域の方、現住されている方がいらっしゃるということで、何らかの方針案について、地域の方に理解していただく必要があり、最初の「ウェルネス&グリーンシティ」は、英語のフレーズとしたことに抵抗感があった。

「地域アイデンティティ」は、今住んでいる方に対して尊重している意識を含んでいる。

今、意見をいただいて感じたところは、将来像は硬く置かなくてもいいのかなと思った。「何とかのまち」と言わずに、先程ご意見をいただいたイラストのような視覚的な表現でも良いと感じまし



た。

〈久保田座長〉

それでは第4回にわたり、非常に貴重なご意見いただきありがとうございました。今日の資料をさらにブラッシュアップしていただき、市民、地元に対するご説明等が始まる。我々としても非常にうまくいくことを祈っている。

3. その他  
特になし

さいたま市 小川副市長よりあいさつ

〈事務局〉

まちづくり方針は、今後、地域の説明等、幅広く意見を取り入れながら、年度内にとりまとめていきたいと考えている。

地下鉄7号線中間駅まちづくり方針有識者会議を閉会する。

○問合せ先 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