

第4回 大宮GCS推進戦略会議 議事録

開催日時：令和5年3月10日（金）15:00～17:00

開催場所：大宮区役所 201・202 会議室（オンライン併用）

出席者

（敬称略）

氏名	所属	備考
池田 一義	さいたま商工会議所 会頭	オンライン出席
石田 東生	筑波大学 名誉教授	
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	株式会社ホワイトウッド 代表取締役	
藤井 健	首都高速道路株式会社 代表取締役専務執行役員	
涌井 雅之	東京都市大学 特別教授	
清水 勇人	さいたま市長	座長

次第

1. 開 会

2. 議 題

(1) これまでの議論の振り返り

<事 務 局> (資料に沿って説明)

(2) D Xの推進について

(3) カーボンニュートラルについて

<座 長> (資料に沿って説明)

<座 長> それでは、委員の皆様からご意見をお聞きしたい。名簿の順番に、お聞きしたいと思うので、よろしく願います。まずはじめに、池田委員からご意見を頂戴したい。

<池田委員> まず、D Xの推進の点について話をさせていただく。あくまでもイメージなので、このイメージが全てできれば大変な都市になると思うが、もう少し具体的な、このイメージの中で少し地に足を付けて、ではG C S戦略の中で何を、プライオリティを付けながら構築していくのかというところが必要なのだろうと感じている。少なくとも今の経済社会から考えれば、このデジタル化の波は間違いなく進むので、そういう意味では、デジタルを使いながらまちづくりがうまく実現するのだろうと思う。その1つのポイントとしては、大宮単体で考えるというよりは、機能として大宮とさいたま新都心をうまく組み合わせながら、D Xのまちづくりを進めたほうがいいのではないかと感じている。新都心はいずれ市庁舎が来るということもあるし、従来から私が言っているのは、あそこに霞ヶ関があるから、そういう省庁の機能をうまく使いながら、大宮と新都心を機能的に結び付けてまちづくりをするということが、大きなポイントになるのではないかと思う。P 1 6とかP 2 0にあるようなまちづくりは、そういう意味でできるのではないかと考えている。今、マイナンバーも相当普及率が高まってきた。恐らく、さいたま市も65%近い普及率だと思う。いずれにしても、マイナンバーをみんな持っていくということになると思う。行政サービス自体も自宅で受けられる。様々な点がこのデジタル化の流れの中で、まちづくりという意味においても、

新しい価値をもたらすのではないかと思う。したがって、まずそのプライオリティをどのように付けていくかということがとても重要と感じる。それから、2つ目のカーボンニュートラルについて、これもイメージなので、これが全部できたらすごいと思うが、現実的に、今、例えば会議所などでも、会員の今の事業所、大宮の地域に点在している会員の現状は、カーボンニュートラルの対策に対して本当に進んでいるという事業所は、まだまだ少ないと思う。まだあくまで省エネ対策から進めているということで、本当の意味でのカーボンニュートラルまでいくプロセスが、それぞれ出来上がっていない。それから、民間が保有している老朽化した建物が数多くある。これをどうやって再構築していくのか。民の問題でもあるが、これをどうやってカーボンニュートラルに、行政も含めて後押しができるかということが、大きなポイントになるのではないかと思う。ただ、カーボンニュートラルも待たなしなので、恐らく進んでくるとは思うが、いろいろな規制も入ってくると思う。その中でどうやって組み立てていくのかというのが大事なのではないかと感じる。それから、今、実証実験を進めている美園地域で様々な実験をやられている。これは、交通基盤の整備なども大変進んでいると思う。先日、自動運転のカーットの走行実験もやっているし、それから、サッカーの開催日のシャトルバスの優先運行とか、様々な実験をしている。AIのオンデマンド交通の実現も恐らくできていくのではないかと思うので、これをうまく取り入れることもとても大事だと思う。これが恐らくスマートシティという構想につながっていくのだろうと思う。それから、美園はこれから地下鉄7号線の延伸の問題が出てくるので、新駅のまちづくりと新都心大宮というものの回遊性というか、拠点ごとの役割分担をどうしていくのかということも、このGCSの中で考えていかないといけないのではないかと感じている。

<座長> 次に、石田委員から発言をお願いします。

<石田委員> DXとカーボンニュートラル、GXという2つのキーワードがキーで、本当に両者はすごく関連している。そのことが今日の市長のご説明でも感じ取られたので、いいなと思った。その上で、何点か申し上げたい。まず、DXについて、この中にも出ているが、都市OS、デジタルツイン、メタバース、あるいは、さらにメタバース同士をつなぐインターバースという言葉

葉も出てきているし、フィジカルインターネットとか、もう本当に山のようにキーワードが押し寄せてくる。かつ、技術的な進化、変化が非常に速く、機敏に対応するということは本当に大事だと思うが、しかし、とらわれ過ぎるのもいかなものかと思っている。やはり大事なことは、このリアル空間の中で人の生活とか幸せをどう考えていくのだろうかという基本線は、今日も明示されているので心配はしてないが、改めてその重要性を申し上げたいと思っている。そういうことでいくと、ちょうど去年の今頃、デジタル庁で「デジタル交通社会のあり方の検討会」というものがあり、その中では、デジタル庁なのでデジタルデータをどうするのだというような技術的な観点が大きく取り上げられるのではないかと思っており、そういう専門家の方も入られていたのだが、むしろそういうものではなく、社会のあり方、デジタル社会を支えるパブリックアクセプタンスというか、態度変容のあり方が非常に大事だということをおっしゃった方が多かった。その時のキーワードが、信頼と楽しさ・面白さでもってコミュニティをどう構築していくかということだった。そういう意味では、本当に、歩いて人と出会えて楽しいとか、移動が楽しいとか、あるいは、緑できれいな街がいいというようなことを実現するために、デジタル技術をどう使うかということに徹していただきたいと思うし、ここの中でも、都市OSをきちんとつくるとか、デジタル基盤をつくるということを書いてあるが、つくるだけではなく、それをどのようにメンテナンスをして成長させていくかということが極めて大事だと思った。そういう中で、今、少し困っているという問題を共有させていただくと、自動車が、コネクティッドとか随分進んできて、本当にいろいろなデータを山のように、主として自動車メーカーは蓄積されているが、価格問題があって非常に高い。あるいは、どこにどういうデータがあるかという、そういう存在そのものがビジネス上の秘密ということもあって、分からなくて、本当にたくさん集められているデータが死蔵されつつある。データをためておくのもコストがかかるので、困った問題だということが最近強く認識されている。このまちづくりの中でそういうデータを活用するかというところは、さいたま市、この埼玉県南の地域は、清水市長のイニシアチブで「さいたまP-MaaS」、パブリックMaaSというものを提唱されているので、そういう中で地域として、コミュニティとして、どういうデータ連携のあり方、あるいは、モビリティ連携のあり方が構築できるかということ、ぜひ先行的に、先立

って進めていただければと思う。続いて、カーボンニュートラルについて、私は国土交通省でカーボンニュートラルの政策提言をするということに参画させていただいて、その中で強く思ったことがある。国土交通省で、交通、都市計画、住宅などいろいろなところで関係している、国土交通行政が所管する領域からのCO₂の排出量は、日本全体の67%に達するということである。責任があるわけではないが、3分の2が関係している。その典型例が例えば自動車で、自動車は産業政策としても重要で、そこまで国土交通行政が口出しすることもできないのだが、あまりにもスコープが狭過ぎる。そこで、よく反省するのだが、今あるもの、今できる技術、あるいは、今している業務、そういうコアでもって考えがちになるのだが、次のそういう技術コアとか政策コアとか、あるいは将来のコアは何だろうかということを見据えないと、結構悲しい結果になる。「国土交通グリーンチャレンジ」というレポートでは、7億トンくらい関係していると言っているが、国土交通省の環境行動計画で出された数値目標、責任を持って国土交通行政の中でいったん下げるとするのが9,000万トンしかない。そのギャップをどうするかということは、コアをどういうふうにして捉えるか、拡張的に捉えるかということにかかってくると思う。いろいろな制約もあろうかと思うが、そういう観点からもぜひさいたま市で頑張っていただければと思う。それと、少し気になるのは、この中でも書かれているが、ゼロエミッションというZEBである。これも国交省の環境を議論する委員会が出された資料だが、ZEBは、運用中は確かに排出量ゼロだが、建設をする時にかなり出す。その比率がどれくらいかということが気になっていたので資料要求して、三井不動産が出していただいたのだが、おおよそ半分が建設時のCO₂であると。運用時にゼロになったとしても、半分は出てしまうのである。そこをどう考えるかということで、この中でもコンクリートのものをやろうとか、木材を使ってグリーンカーボンに貢献しようとかという積極的なことを書いていただいているが、その辺をどう考えるか。そういう観点からすると、見沼田圃の貢献はすごく大事である。GCSにも見沼田圃への連続性とか、これも涌井委員をはじめいろいろな方がおっしゃられて、そのとおりだと思うが、そういうことを再開発と絡めて、どのようにして土地利用、あるいは連続性をデザインしていくかということ、きちっと考える必要があるだろうと感じた。

<座長> 次に、岸井委員にご意見を頂戴したい。

<岸井委員> 今日の話はDXとGXであるが、DX、GXは基本的には世界全体の大きな流れなので、そのことを取り上げて一般論で議論していても、世間と同じ進み具合になるだけの話のような気がする。できれば大宮らしく、さいたまらしく、それを取り込むということがとても大事なのではないかと思う。では、何のためにこのデジタルやグリーンを使うと大宮らしく、さいたまらしくやるということにつながるのかということだが、1つは、今日もこうしてリモートの会合が進んでいるが、このこと自身はつい3年前まではなかったことである。そういう意味ではこの3年間でかなり変わったという現実がある。このことの延長線上にあるのがリモートワークで、東京で働かなくても大宮、さいたまで働ける。そういう自分の住んでいる所で働ける。東京の仕事を自分の住んでいる所でやるという新しい働き方が生まれてきていて、これは大宮、さいたまがそもそも東京の郊外にあるという特性の中で考えると、新しい郊外の姿を社会にいち早く打ち出すということにもつながるのではないかと思う。同時にいつものとおり、さいたま、大宮は東日本と新幹線で全部つながっていることを大切にする必要がある。東日本の方たちが東京の皆さんと直接的にリアルで話をする、そういう対面のface to faceの仕事の価値も高まっている。リモートワークでできる話と、実際に対面でやらなければなかなか意思決定できない話があるのも事実で、リモートが進めば進むほど対面の価値も上がっていくと思う。対面の価値を支える交通機関である新幹線のネットワークの束がここにあるということは、デジタルでもいけるし、リアルでもいけるということの意味する。つまり、東日本の様々な仕事の核にもなれるのではないかと。自分のまちで東日本の仕事も十分にサポートできるということもあり得る。さらに言うと、ネットワークは世界につながっている。郊外には様々なスキルを持った新しい方がいる。そういう方がいる郊外の新しいまちで、世界とつながる仕事をする。これも決してうそではないと思っている。こうしたように自分の住んでいる所で働けるようになるということにDX、GXを使っていく。また一方で、平常時の働き方の変化の1つとして、自分の住んでいる所で働くということもあるが、できれば自分のふるさとで働きたいという思いも芽生えている。つまり大宮、さいたまはふるさとになれるのかということではないか。もちろん、ずっと

お住まいの方もいらっしゃるので、そういう方にとっては当然のことだが、多くの方は移住というか、移ってこられている。働く場を求めて首都圏にお越しになっている方がこちらに住んでいらっしゃる。その方たちが自分のまちを自分のふるさととして認識できるかが問われている。どのようにしてやるかという、私自身は、やはり参加の機会をなるべく多くするという事なのではないかと思う。その道具もDXは与えてくれていて、これから将来、新市庁舎をお造りになるという話もあるようなので、市の様々のデータのオープン化を当然図られると思うが、そこに多くの市民の方が参画するというプロセスをうまく持ち込むことが、とても大事なのではないかと。よく言われるように、ニューヨークではオープンデータが1,000種類くらいあり、1本1本の街路樹の管理は、市民がデータを集めてアップデートしている。そういうことが自分のまちという認識にもつながるといことで、オープンデータを通じてふるさとのまちで働く、ふるさとのまちを感じるということができるようになるのもいいのかなと思う。また、先ほど言ったとおり、新しい社会、あるいは東日本とここにたくさんある人的資源をマッチングをする仕組みが必ず必要だと思う。それは、人的なマッチングをするコミュニティも要るだろうし、先ほどのオープンデータも一部それに入ってくるということも当然あるのではないかと。つまり、ここで働く場所をどのようにみんなに提供できるかということ、データとしてしっかりとオープンにしていく。そのためには、ここで働くことができる企業さん、そのネットワークをしっかりと我々が認識しなければいけないし、そのために、実は大宮、さいたまが持っている一番の特徴である、もし東京が直下地震でやられても、その被害を少しでも支えるまちとして、この大宮、さいたまがあるということは、とても大事なのではないかと。つまり、首都圏のBCP＝事業継続計画を支える拠点としてこの場所があるということを強く、首都圏計画くらいのレベルでしっかりとみんなに認識していただいて、企業の方にこの場所の意味を分かっていたら、その企業の皆様と市民とをつなぐようなオープンデータをつくり、みんなで新しいコミュニティをつくっていくということが必要なのではないかと感じている。そのときBCPを本当に実現するためには、当然のことながら大宮自身が強くなければいけない。先にやられてしまっただろうしようもないので、耐震あるいは耐火は絶対的に強化する必要がある。それから、もう1つは、先ほども少し出ていたが、さいたま新都心、ここに首都

圏全体を支える強い機能がある。仮に新都心で情報の集約をしたとして、全国から人々はその支援にやっこられる、物資を提供しようとする。そこはやはり大宮の駅なのだろうと思う。新幹線はそこにしか止まらない。となると、さいたま市の新都心と大宮の様々な整備計画とをどう連携するかということがとても大事で、そのことによってより強い首都圏を実現できるし、さいたまという地域の特性を多くの企業に知っていただいて、その企業が動き出すことによって次の新しい働き方がより容易になり、そして、みんながふるさという認識を持って、このグリーンの中でゆったりと働く場所を手にすることができる。こんなことできるといいのではないか。DX、GXの一般論をなるべく大宮に引きつけて議論していくことが重要だろうと思っている。

<座長> 次に、田矢委員からご意見を頂戴したい。

<田矢委員> 市長からのこれまでの振り返りの説明の中で、私はどちらかというと、キーワードに経済というものが確かあったと思うので、今回についてもややそのキーワードで考えたいと思っている。そもそも、DXということだが、DXとはどういうことだろうという中に、一応、国の政策として勝つ投資と課題解決とあるが、一般的にDXをどう進めるのかということ、日本の課題は、1つは人手不足、もう1つは賃金が低い中でどうやって生産性を上げていくのか、これが大きなテーマになっていて、それを解決する手段がDXだと思っている。また、石田委員からお話があったとおり、例えば、今、ビッグデータを集めるのが非常に進んでいるのが自動車産業であるが、逆にものすごいコストがかかっている。そうすると、このDXを進めていくという中では、サステナブルでなければいけない。そうすると、これを効率化して誰かがメリットを得て、そのDXのコストを負担しなければいけないというところは、やはり考えていかなければいけないと思う。その場合に、当然、効率化ということで考えていくと、まちづくりの中で効率化というのは難しいが、例えば、非常に情報、いろいろなものが見える化したりとか、まさに交通であったりとか、また、いろいろな手続きや動作が非常に効率化できていく。そういうことでコストが軽減されていくのだが、では、実際にまちに集まってくる人たち、例えば住民であったり、代行者であったり、そこにオフィスを構える企業であったり、商業運営をしている事業者だったりとなって

くるが、では、誰がそのメリットを誰に負担してもらえたら持続可能なDXのシステム維持、データの管理をできるのかということになってくると、やはり一番大きなメリットがあるのは商業運営なのではないかと思っている。そこで、にぎわいが創出されて売上利益が上がれば、それを負担していく合理的な基準ができてくる。そういう点からDXを考えなければいけないのではないかと思っている。その観点から、今回ご提案いただいた中でいろいろあると思うが、例えば「スマート・ターミナル・シティさいたま」とあるが、いわゆるモビリティというところというのは、かなりもう今、世界中でいろいろなケースであったり、いろいろな形で実証実験が始まって、こういうことをやりましょうと。ただ、ここの難しさは、やや郊外型の部分、これはオンデマンドも含めてかなりいろいろなものができてくると思うが、では大宮の駅周辺ということで考えていくと、かなり密集している中で、恐らく結構難しい部分が多い。取り入れられるものもあるが、実はなかなか難しいのではないかと思っている。ただ、これは本当に計画どおり実現していただきたい。先ほどあったように、他都市連携というか、特に大宮で言うと、新都心との連携も含めてやっていくということがあると思う。ちょうど資料にもあったが、このまちのにぎわい再生に対してDXでどういうことをやるのかというのが、実は何も記載されていないような気がする。例えば、これが1つの商業施設だったりすると、交通のところに「人流シミュレーション」と書いているが、実際には、今の技術では、例えばビーコンを使ったりして、ある程度リアルタイムで人流が把握できたり、他のデータベースと結び付けることによって、この時間帯には性別、年齢、どこに住んでいる人がどれだけ来ているかみたいな情報もできるわけである。そういう情報を、先ほど言ったように、サステナブルにするには、どうやってその利用者、例えば商業施設の人たちがそこに価値を感じて、そこにお金を払ってくれるか。これの仕組みをつくるのが非常に重要なのではないかと思っている。また、建物の中で、今回頂いた中で「デジタル関連企業・研究機関の誘致による知の交流の促進」とあるが、これはいわゆる特区の発想的なものもあると思う。確かに特区をつくれれば、これは可能かと思うが、では実際、この今のプロジェクトというか、私も招へいいただいているが、この会議というのはあくまで大宮GCSである。では、大宮GCSでこれをどうやって具体化させるかというのが、地権者も含めてかなり複雑な構造になっているので、理想論があるが、これをど

うやって実現するのかというのは、やっていただいたら非常に面白い分野か
と
思っている。そういう意味で、DX、デジタル化、非常に夢はたくさんある
が、非常にコストもかかっていく中で、どうリアルに新しい都市をつくり込
むのか。本当に非常に難しいテーマであるが、ぜひここでやっていただきた
い
と
思っている。GX、カーボンニュートラルについては、私はあまり専門
的
ではないのでコメントはないが、これはもう、どの企業もどの自治体も、
全
ての人々がこれを意識しなければならないという中で、できる範囲でなる
べ
く取り組んでいくということだと思うが、これももはやプロジェクトが一
部
進んでいる中で、どういうふうに、いわゆる各開発の主体者がこれを納得
し
て取り組んでいくのか。これを全部やりなさいと言ってしまうと、コスト
が
上がって、今度は全部、賃料が上がる、販売価格が上がる、その部分にな
る
ので、そこをどういうふうに効率的にやっていくのかというのを、ぜひこ
の
全体の中で見ていただければと思っている。

<座長> 続いて、藤井委員からご意見を頂戴したい。

<藤井委員> 私からは、欲張って3点ほど話をさせていただきたい。2つはD
X
に対するもの、1つはグリーンに関することである。まず、DXについて
だ
が、非常に全般的に資料をまとめていただいているし、それから、さいたま
市
が様々な先進的な取り組みを進めているということも伺っている。こうい
う
ことに加えて、ぜひここに加えていただきたいと思うのは、まず1つは5
G
、6Gの問題である。先ほど岸井委員から、さいたま市だからこそできる
D
Xという話があったが、私がその中で非常に重要だと思っているのは、や
は
り災害の時のDXという問題である。前回か前々回の時に首都高の話をし
た
が、実は首都高は首都直下に備えて、327kmあるがローカル5Gで全線にわ
た
って整備をしようということを、今、進めている。これはどういうことか
と
いうと、全線、光ファイバーを引いており、そこで当然、断線装置、無停電
装
置はあるが、やはり災害の時のオペレーションのときには、やはり無線、
携
帯が必要になるというので、しかも、この前もKDDIの問題もあったが、
首
都直下になったら1分も普通の回線は使えなくなるということで、それ
で
も落ちないというネットワークをつくらないと、首都直下の時に緊急輸送道
路
としての役割が果たせないということで、もう全線ローカル5Gを整備し

ようと進めている。仮にそのローカル5Gが全線そういう形で生き残ることができれば、首都直下の時はもう東京消防庁がどうのこうのではなく、全国の消防車が集結して、全国の重機が集結して、どうするか。恐らくその一番の拠点になる所が、このさいたま市となるわけで、そういう方々がオペレーションで5Gを使えるというのは、極めて大きな効果をもたらすと思う。首都高は当然そういうつもりで、大宮の所の路線も含めて5Gを整備しなければいけないと考えているので、何らかの形で首都高と連携しながら、災害時にも5Gが使えるという状況にするということは、極めて重要になってくることなので、まずそういう意味からも考える必要があるのではないかな。もっと言うと、ご案内のとおり、実は5Gというのは、例えば電話が人の通話で、コンピューターの通話がインターネットになったが、5Gはそれとは全く別のものである。それはどういうことかということ、様々なデバイスをクラウドで一体的に管理して、新しいサービスをするということで、ここにもロボットとかいろいろなものが挙げられているが、そういうものを動かすもの、いわゆるSociety 5.0の社会をつくるのが5Gなのである。もっと言うと、つい前日、バルセロナでモバイル・ワールド・コンGRESSというものがあつたが、そこでドコモとKDDIが6Gを発表した。もう、5Gだけでは上空の空間をカバーできないし、電力のこともあるので、6Gを目指すというプランがある。したがって、例えば最短、これからのまちづくりをするのであれば、むしろ6Gみたいなことを目指してやらなければいけない。それは、Society 5.0をつくっていくという基本インフラなのである。もっと言うと、最近では自動運転の世界も、今まではDSRCという、詳しくは説明しないが、そういうものがセルラーというものに、通信の技術が世界的に大きく転換されてきている。したがって、自動運転にもつながる技術でもあるので、そういう意味からも、5Gというところはいろいろやることもあり、アンテナをシェアリングするとか、リフレクターという、ビルの構造物などでも反射をうまくさせて、まちで電波が、漏れがないようにするとか、そういういろいろな側面があるので、いずれにしても5G、もっと言うと6Gというところを、テーマの中で取り組んでいただければと思う。もう1点は、あまり詳しくご説明はできないが、レベル4自動運転の問題をどうするのかということ、ぜひチャレンジしていただきたい。ご案内のとおり、今年の4月から、公道でのレベル4の自動運転が道交法上認められた。まだ法律的ないろいろな

制約はあるが、そのこのところは特定自動運行という形になって、遠隔の所で運行をずっと監視するのであれば、ドライバーはいなくていいと。したがって、これからバスやトラックの運転手が人手不足になったときの究極のものが、レベル4の自動運転で、大阪万博でも阪高と一緒にあってそれを使えないかという動きもあるし、実は首都高自身もレベル4自動運転にこれから取り組まなければいけないのではないかという議論も、今、内部でしている。特に大宮線の延伸の問題もあるし、もっと重要なのが2.5環である。これは石田委員のほうのご専門だと思うが、要するに、これからどういうふうに環状線につくっていくかというときに、これが本来あるべき姿はMaaS道路である。次につくるべきは自動運転道路、2.5環というのは自動運転道路でなければいけないし、最初から、そういうものが混在して走れるような設計を考えていかなければいけないということになる。そういう自動運転をさらに進めていくためには、先ほど言った、5Gなり6Gなりのセルラーというものが非常に重要になってくるので、そこと併せて自動運転ということもぜひチャレンジすべきではないか。長くなって申し訳ないが、もう1点だけ。グリーンのことについて、ここで見沼田圃との連携というテーマを出していただいた。これは非常に重要なテーマというか、日本の政令都市の中でこういうテーマを打ち出せるのはさいたま市しかないのではないかと思う。この問題は、少し俯瞰して考えると、コロナがはやったが、コロナのこういうパンデミックが都市の中で起こったのは、要するに産業革命が起こってからである。産業革命の前までは、上下水道などという、人工構造物で水をやるなどということがなかったのだが、急速な都市化で、ブラウンの構造物とグリーンが、そこから分けられたのである。都市というのはブラウンの構造物でできるものだということが当たり前になってしまったというのが、前回の産業革命である。しかしそれが、ここにもあるが、木造のものを入れたりとか、もっと都市の中にブラウンとグリーンをどうやって統合していくかというのが、これからの都市づくりの世界的な1つの大きなテーマだと思う。その中で、さいたま市は見沼田圃というまさにグリーンフィールドや氷川神社というものがあって、そして、そこがブラウンの構造物のすぐ隣にあるので、それをシームレスに一体化していくということが非常に重要だと思う。私どもは「見沼たんぼ首都高ビオトープ」というプロジェクトもさせていただいている。これは、要するに首都高というのはブラウンの塊である。

高速道路というのはまさにグリーンの反対のものだが、そのものの中に、つくり方によってはきちんとブラウンとグリーンと統合させるようなものがあるというものを何とか示せないか、そういうものを具体化できないかという1つの取組が、見沼たんぼ首都高ビオトープということだと思う。そういう、ブラウンとグリーンを統合するというふうなグリーン化というところは、これはさいたま市にしかできないというか、さいたま市だからこそ世界に先頭してできる部分ではないかと思う。いろいろな連携の仕方があると思う。ここでご提案になっているような、今回入れていただいたような、例えばカップリングの話もある。それから、例えばエコロジカルなモニタリングのようなテーマもあると思う。一つ一つの小さなあれではできないが、いろいろな緑が統合すると、最近、大橋ジャンクションという所で、2、3年前からオオタカが生息するようになった。オオタカというのは生態系の頂点にいるから、その小さな大橋ジャンクションだけで生きるのではなくて、もっと広いネットワークの中に生きているわけだが、そういう緑をつくっていくと生物多様性みたいなものが都市全体としてだんだん復元することができるという事例になっている。したがって、例えば見沼田圃とさいたま市のグリーン化みたいなものをもっと連動させていけば、オオタカがここでも生息することも当然可能になってくるし、生物多様性というものがそこに実現していく。そういう連続性のためには、モニタリングをして、生物多様性がどういうふうになっているのか、それがどういうふうに関連しているのかということが非常に重要だと思う。そういう視点も入れて、ぜひ見沼田圃と連携、カップリングをしたようなグリーン化にチャレンジしていただければと思う。

<座 長> 最後に、涌井委員からご意見を頂戴したい。

<涌井委員> 最後というのは非常に不利な立場で、皆さんが言わない意見を言わなければいけないという、非常に辛いところがある。大宮GCSの中で一番重要なことは、まず当面は、どういう中心街、駅を中心としたまちづくりをするか。その次に、そうしたものを支えるバックグラウンドとしての都市部をどのようにしていくのかということと、DX、GXの話もまちづくりに大きく関連した整理ができていると理解した。さて、安全・安心で、楽しく、エシカルであって、しかもウェルビーイングなライフスタイルを構築できるさ

いたま市、そして大宮地区というイメージを持ちたいものの、現実に立ち戻ると、残念なことに、1日の乗降客数が60万人で、そのうちほとんどが実は駅の中だけで自己完結していて、全くまちの外へ出てこないという課題に突きあたる。埼玉都民と称される人々が、これはコロナ前だが、約93万人という数になる。しかも、県外への通勤・通学者数は約106万人という状況である。このことから、見えない塀が高く巡らされた大宮駅の中に人がごちゃごちゃいるだけで、まちに非常にその効果が出てこない。これはいったい何なのだとすることを考える必要があるのではないかと。普通、まちづくりというのは魅力が集積し、やがて人を引きつける磁力が生まれるのだが、残念ながら大宮は、先に駅、鉄道という磁力があって、魅力がないという状況なのではないかという気がしないでもない。そこで、先ほど申し上げたように、どういう都市像を市民が共有できるか。それに引かれて60万人の乗降客がどうやって外へ出てきてくださるのか。これはもちろん、先ほど岸井委員からも話があったように、コロナで全くライフスタイルや勤務の仕方、あるいは通学の仕方が変わってきていることは事実であるが、それでも永遠の課題はそこにあるのではないかと気がする。少し残念なのは、カーボンニュートラルのことで非常に語られているが、大宮ができるのは、カーボンニュートラルもさることながら、生物多様性に対する貢献度が非常に高いということ、ぜひもう一度思い起こしていただけないかと考える。実は大宮が持つ緑のストックというのは、あるいは、さいたま市と置き換えてもいいが、1943年の東京防空緑地計画という中にしっかりと位置付けられて、なおかつ、今度は1945年の戦災復興計画の中にもしっかりと位置付けられていた誇るべき歴史がある。それもあって、1970年代の首都圏サミットの中で、首都圏で最も保全すべき自然環境という中にも大宮台地の緑の価値はしっかりと位置付けられている。しかし残念なことに、今の現状はどうかと言うと、昭和51年から平成28年、これは市の資料だが、西区と見沼区で著しく緑地量が減っている。果たしてこれでいいのか。実は、生物多様性の議論というのは、そもそも1992年のリオデジャネイロサミットから始まっているのだが、その根幹は、バイオスフィア、地球上の生命圏としての生態系、つまり我々が生存する領域をどれだけ、どうやって維持していくのかという議論からである。条約の批准の順番は気候変動より生物多様性条約が先なのである。その生物多様性がもたらす生命圏の維持を危うくするというので、カーボンニュートラルでなければい

けないというのが、理解すべき順序である。ご案内のとおり、生命圏というのは地球の中で約30キロの厚である。半径6,400キロメートルに対して30キロメートル。そして、命がにぎわっている空間はたった3キロメートルでしかない。3キロメートルというと直線距離でもう本当にあつという間の距離である。そういう非常に脆弱なまるで薄い膜の内に、物質、エネルギーの再生循環がおよそ3,300万種という生物によって支えられているというのが、生命圏の現状である。それが非常に可視化されているのが、緑ということなのではないか。石田委員がずっと委員長をしていただいていたグリーンインフラというのはいったい何かというと、そういう基本的な生態系の持つ機能を、どうやって快適性のみならず非常時としての防災のときに利活用するのかという機能にもう一回着目しようというのが原点である。ところが、このカーボンニュートラルと生物多様性というのはトレードオフの関係にあつて、農業が自然を保全するという部分と、自然を破壊する部分と、トレードオフであることと同様そう容易ではない。それと同じ関係が、実はDXと生物多様性の関係にもある。それはどういう意味かということ、実は世界各国の中で最も先進的なDXの蓄積を果たしている都市は、緑に対してもかなりの力を入れている。例えば、GAF A系の企業の拠点が集結している、シアトル、ポートランド、あるいはサンフランシスコの辺りを考えてもそうである。なぜそのようになっているかということ、実はDXがもたらす生命体としての人間に対するデジタルストレスの度合いが、心療内科的疾患をもたらすというくらい、その創造性や生産性に非常に大きく影響しているからである。したがって企業は、どういう立地に自分たちの事業を立地させるのか、立地選定の時に、実は交通の距離とかそういうことよりも、むしろどういう環境を選択するのかということになるのである。そうすると、さいたま市はご案内のとおり、もう言うまでもないことだが、首都圏の広域防災拠点機能を大きく担っている。同時に、全国に知られている見沼田圃に代表される大きなストックもあり乍らその緑地量がどんどん減り、畑地も転換しているものの、辛うじて市街化調整区域で押さえられている。それに氷川神社という象徴性があつて、氷川参道というものがある。こういうものをどれだけ生かすのかが肝心である。実はさいたま市の都市像、あるいは大宮駅という駅の都市像、そして、先ほど申し上げた、魅力があつても魅力がないというところを、実はきちつと魅力があるのだという方向でそれを打ち出すことができないだろうかという考え方を私は持つて

いる。今、世界はネイチャーベースドソリューション、つまり、あらゆる社会課題をもう一度自然が持つ力を再評価し文明を反転させることにより解決するという手だてを考えようというところ迄立ち返ろうとしています。それが、去年の12月の昆明・モンリオール議定書です。つまり、2030年までに国連も含めてネイチャーポジティブ、つまり、自然をどう取り戻すかという方向で議論しようということ国際協約をしたということです。その結果、「30 by 30」という言葉をお聞きになっていると思うが、国連加盟国は、30%の陸地の面積と30%の海域の面積について法令で保護していくような方向で各国は努力しなさいと。最近、実は政策投資銀行辺りの意見を聞いても、「非財務的な評価について、従来はカーボンニュートラルだけに偏っていた。これからは生物多様性についても十分非財務的な企業評価の要素にしていく」というような状況があるので、環境先進都市を目指していただければ、ぜひこの部分をポジティブに評価していただければありがたいというのが私の意見である。そのことによって、この大宮、あるいはさいたま市らしさというものをつくって、60万人の人を外に誘い出すという方向をつくっていただければ、非常にこの意味があるのではないかというのが私の意見である。

<座長> それぞれの委員の皆様からいろいろ、本当に示唆に富んだご意見をたくさん頂戴した。これまでの議論の中で、どなたかコメントなどあればお願いしたい。いかがか。

<石田委員> 今、政府のSIPをやらされており、世界で戦えとか、実装しろとか、無理難題を言われていて、そういうものが頭から抜けないので、発言もそういったことになって申し訳ない。今、涌井委員がおっしゃったことで、Carbon-related Financial DisclosureでサプライチェーンとかESG投資を区別しようというのがEUの戦略だが、それに輪をかけたもの、Nature-related Financial Disclosureというものがあるから、やはり世界につながる。大宮にしても、大変だろうがネイチャーも頑張っただければと思う。EUでは今年からもう試行が始まると伺っているので、そんなに先の話ではないと思う。それと、モビリティについて、自動運転もいろいろなパターンの自動運転があつて、確か、特定自動運行領域は個別に審査をするという法律だったので、無人の乗用車の自動運転ではなく、小さなかわいい自動運転もある。

そういう多様性の中で、さいたまの大宮のまちにふさわしい、フィットするような自動運転が、たくさんアイデアが出てくると思うので、その辺もまた議論させていただければと思った。

<座長> ほかにはいかがか。よろしいか。

(4) 大宮GCSプラン2020の時点更新について

<座長> (資料に沿って説明)

<座長> ただ今説明した内容について、何かご質問やご意見等があれば、お願いしたい。いかがか。

<藤井委員> グリーン・キャピタルという考え方を今回お示しいただいたが、素晴らしい考え方だと思っている。ご案内のとおり、今年の6月から有価証券報告書について開示義務が課され、今、実は首都高もその対象になっている。みんな大変になっているのもあって、人的資本の開示をしろという形で、日本中の企業がどうするのかということになっている。今まではヒューマンリソースという形で、人的資源だったのが、そうではなくて、これから成長の基盤になっていくのはまさに人材そのものということ、キャピタル、人的資本という形で世界的に捉えていく、これは世界中の共通課題になっている。それをきちんと投資家に分かるように開示しなければいけないということで、金融庁から有価証券報告書に人的資本のことを開示しなければいけないことになった。今回、グリーン・キャピタルというのを聞きして思ったのは、やはりキャピタルとして、緑というものを単なる付随的なものではなくて、まさに都市の発展の資源、インプットとして考えていこうという考え方なのだろうと直観的に思った。恐らく、経済をやっている人たちはみんな同じことを考えている。そういう考え方になったときに、キャピタルとして価値を生み出しているという形をどう作っていくかというのは、そのために人が一緒になって知恵を出し合わなければキャピタルとして発展していけないということだと思う。そういう意味で、キャピタルという考え方を出していただいて、それを最初から100%のリミットのところではなく、常に哲学自体を発展させていくということで、2027年には瀬谷で国際万博、花博が開催される。恐らく、次の花博の最大のテーマは、まさにグリーン2.0、次のグリーンの在り

方、それは単なるグリーンという付随的なものではなくて、それが経済発展とか組織の発展とか、そういう、先ほど涌井先生が地域のイニシャルにとってグリーンが重要なインプットになるとおっしゃっていたと思うが、まさにインプットであるという大きな思想転換が、多分、世界的に必要なようになってくる時である。そういうことに対して、世界に向けての発信をしていただくことは、さいたま市だからこそできるところで、ぜひやっていただきたいと思う。グリーン・キャピタルというときに1点だけ、私も意見言いたかったことがある。農業の問題である。というのも、生物多様性と同時に、農作物の食の多様性というのも非常に重要にもかかわらず、20世紀、21世紀になって食の多様性がどんどん少なくなっている。種の多様性がすごく少なくなっているという問題がある。その中で、見沼田圃でイタリア野菜の栽培をされている。要するに絶滅しそうになって、普通のマーケットに、長距離で何キロも輸送では乗らない食材をあえて見沼田圃で作るということをやっている。それを地産地消的に、イタリアの野菜を使っているという取組をさいたま市さんがされている。そういう食の多様性というのも極めて、もう1つ、グリーンの多様性という常に重要なテーマだと思うが、そんなことにも取り組めるところが、まさにさいたま市の大きなアドバンテージなので、グリーン・キャピタルの中に農業の問題を全部視野に入れていただいて、さいたま市しかできない、そういうものをぜひ発展させていただきたい。

<座長> ほかにはいかがか。

<石田委員> 今、藤井さんがおっしゃったことに全く同感である。私が申し上げたいのは、戦略を支える上で戦術や兵たんは極めて大事で、そこをどう充実させていくかに関して、お願いがある。38ページに時点更新案の構成というのがある。まちづくりガイドライン編というところで、今は再開発について国側の制度によらざるを得ないが、この埼玉の大宮の、日本全体にとっての重要性ということを鑑みた場合、今の法律のスキームだけでコストの面やインセンティブの面で十分だろうかという気が若干する。専門の岸井先生に個人的にも質問したいと思う。そういうことについての国への働き掛けというのは、実は兵たん、戦術という面から非常に重要だと思う。その辺の充実をぜひお願いしたい。ついでに、その隣にある基盤施設編も、グリーン・キャピタルとい

っている割には昔過ぎるのである。もう少しいいモビリティサービス、物流サービスを提供するためにいかにあるべきかという整理に降りていけばいいが、いきなり最初からこれはないのではないかという気がした。特に気になったのは、交通需要マネジメントという、これは国交省の道路局がいまだに下ろさないが、すごく社会資本整備審議課、道路分科会長も大反対である。どうするかというと簡単な話で、この目的は渋滞をなくすことである。心優しい人は行動変容してくれるけれども、頑固な人がずっと車に乗り続けて、渋滞がなくなると、その人たちがラッキーということになる。これは概念的に本当におかしい。それより、もっと埼玉のこれから目指すであろうグリーンとか、人の幸せとかいうことを原点に置くようなスキームに構成し直さないと、ギャップを感じたりする。細かい話だが、よろしく願います。

<座長> ほかにはいかがか。

<岸井委員> 38ページをご覧いただきたい。GCSプラン2020については、経済分野、社会基盤、環境分野、3つにおいて戦略的な考え方を出示している。今回は、その中の特に環境、グリーンに深掘りが当たっている、そう捉えられると思うが、全体としては3つがそれぞれ重要である。途中に、都市空間形成目標があって、その最後に個別整備計画と、上に民間まちづくりと書いてあって、次の右側に民間街区のまちづくりガイドラインと特筆して書いてある。そういう意味では、実はグリーンだけではなくて、経済や社会の基盤に関することも民間ガイドにお願いすべきことがあるのだろうと思っている。44ページに様々な案があるが、要するに都市再生貢献要素だと思う。この部分については、まだまだ十分ではない。先ほどおっしゃったとおり、これをサポートする違う社会制度が必要である。例えば先ほど言ったBCPを迅速に実現するためには、民間企業がここに来てくれることに対して、どういうサービスを提供できるのか、税制なのか補助金なのか仕組みなのか分からないが、そういったことがなければ急いでここにやってくる意味がないということだと思う。グリーン・キャピタルという言葉でもいいが、最終的にはGCSの貢献項目になっていくのだろうと思っている。そのことは、民間のまちづくりをいかにして応援していくかということにつながる。そのあとのまちづくりガイドラインの概要のところの、グリーン・キャピタル貢献項目というの

を見ていただくと、グリーンのことだけが書いてあるのではなくて、実はGCSの要点項目がたくさん書いてあるということだろうと思っている。この点は、これからも深めていきたい。

<涌井委員> ご案内のとおり、頭先从から足の先までグリーンの色で、花粉症にもなれない。グリーン・キャピタルという言葉を使っただくことは涙が出るほどうれしい。その私ですら、この埼玉・大宮というのは二軸で構成されたほうがいいのではないかと思っている。一番最初のレイヤーは確かに緑である。これを永続的にさいたま市の大きな個性・特色にしようというのは大賛成である。そこにスマートを組み合わせようという議論が、今日、最初にあった。この二軸のところに導かれて発展していく都市像というのが、もし大宮で、さいたま市でできるならば、さいたま市が持っているのは自然だけではない、自然をベースにしながら社会的な発展を目指していく、だから大宮の経済というのは、クリエイションがあるというほうが何となくいいかと思う。頭からつま先まで緑のくせに、そういうことを少し感じた。例えば、どこかにスマートという言葉が入らないだろうか。スマート・グリーン・キャピタルとか、あるいはバイ・何とかというようなことを、緑が少し薄まってしまうような気分があるが、そうするともっと濃密な緑に変わっていくのではないか。実は、既に国交省でも民間同士による良質な都市緑地の確保に向けた評価の在り方検討会をされている。これはいったい何かというと、先ほどご指摘があったように、民間自身が都市緑地の効果を非常に重視し始めてきたので、働き方改革とも非常に関連している。そういう意味では、新しい体系ができてくるので、そうしたところをこの中にもどこかにしっかり採り入れていただくと、非常にうれしい。市民緑地などというのは、民間が広域に緑地を自ら醸成するが、やがて劣化してくると、そのメンテナンス費用だけがやたらかかって、良質な緑にならなくなってしまふ。そうすると、こちら側に都市公園があった場合には、それと一体的に運用して、民間の負担を消しながら、いわばそれが公益性の高い空間という評価をしていくという方法で、いかに緑の空間をまちの中に創出するかという方向で、今、全体がやっきになっている。それが結果として、ウォーカブルなまちになり、あるいは先ほど石田委員がおっしゃった出会いというようなもので、そこで新しいクリエイションを買うのか、生まれると。こういういろいろな出会いが大宮に来るとある、それが新たな文明なり文化

のクリエイションのリソースになるという、そのベースが緑であってほしいというのが、この考え方である。今、既に世界は自然資本財ということを当然のように言い始めている。ぜひそういう意味では、もっと先導的になっていただきたいというのが私の思いである。

<池田委員> プリミティブな質問をさせていただきたい。グリーン・キャピタルという言葉の使い方だが、イメージしたのはEUなどでやっているグリーン・キャピタル・アワードという、観光局かなんかがやっているEUの中で環境に優れた都市を毎年選んで表彰している制度があるが、このイメージから付けられた言葉なのか。それとも、新しくさいたま市としてこういう言葉を使うと定められたのか。定義上、どのように言葉を作られたのか、教えていただきたい。

<事務局> ご指摘のあったグリーン・キャピタルという言葉の使い方においては、特にEUのお話を意識したというより、グランド・セントラル・ステーションという将来の都市像がより具体的に、もっと性格を強調したいという思いで、これまでの委員の皆さまからのご意見やプロジェクトチームで議論してきた内容などを盛り込んで、今回、このグリーン・キャピタルというものをグランド・セントラルに合わせて、もう1つ意味付けをしたいという思いで言葉を使っている。

<池田委員> そこから持ってきた言葉ではないということか。イメージを重ね合わせないほうがいいということか。

<事務局> 特に意識したわけではない。

<座長> ほかにはいかがか。それでは、委員の皆様から本日は貴重な意見を頂戴した。今日は多岐にわたるご意見を頂戴し、後半にお話しした更新の部分と、少し欲張る分も出てきたのではないかと思っている。本日頂戴した意見も含め、大宮GCSプラン2020の時点更新にしっかり取り入れたいと考えている。時間が来たので、本日の議論を終了させていただく。

3. その他

4. 閉会

以上