

まちづくり勉強会（令和3年10月23日（土）開催）の質問及び回答

問1	まちづくりの具体的なポイント（緑（憩いの場等）が増える→人は増えるのか、減るのか。）
回答	<p>緑が増えたからといって、人が増えるわけではありません。「狙い」を明確にして、「どのような人」を呼び込みたいか、よく練る必要があります。地域に必要な「場所（スペース）」と人に寄り添う「居場所（プレイス）」を考えてみてはどうでしょうか。開発を進めることだけが魅力が高めるわけではありません。今の大袋駅東口地区に何が不足しているか、どのような街の姿が求められているか、地元小学生や中学生、高校生や大学生までも交えた議論はとても重要です。若者が求めている施策を提示しても、若者は地域に定着しません。それどころか、別の魅力ある土地へ流出してしまいます。年代や世代の「感覚のズレ」を意識せずにまちづくりを進めれば、衰退から逃れられません。そのあたりを地域で話し合ってみてください。</p>
問2	普段地元にはいない人が地域コミュニティに参加しやすくなる方法
回答	<p>元々存在しているコミュニティへ入り込むのは、非常に難しいです。既存のコミュニティに無理して入るよりも、ご自身が新しくつくるコミュニティ（小学校の親父の会でもいいし、飲み友達やパパ友ママ友らとのランチ会みたいなものでもOK）を始めてみることのほうが、ハードルが低いです。新しいコミュニティがポツンぽつんと出てくると、自然と既存コミュニティのほうが新しいコミュニティを意識し始めます。その時が交わるチャンスです。まちづくりの主演は「私たち1人ひとり」、SNSから発信するだけでも、コミュニティは作られますので、まずは試しに自分から「何かやってみる」をオススメします。</p>
問3	鉄道の高架化により、大袋駅東口周辺地区の問題解決が大幅に図られるのではないかと考えている。まちづくりの協議の場に鉄道会社に参加いただく方法はないか。
回答	<p>「鉄道の高架化が実現できれば問題が解決する」、これはそうとは限らない視点だと考えます。鉄道高架化はあくまでも都市整備としての施設計画による「都市の最適化のための手段」です。逆に、鉄道高架化による駅前開発が進めば、マンションも多く立つでしょうし、都市の開発に埋もれて、いまの大袋駅東口の「原風景」はなくなる可能性が高いですが、地域の人々は、それで良いのでしょうか。「既存コミュニティの良さ」が大袋駅東口地区にはあるように思います。越谷駅前や北越谷駅前のような駅前のカタチと機能（北越谷駅：始発駅、越谷駅：急行停車駅）が大袋駅に必要か？という論点も、地域の中で必要ではないかと思えます。よって、「開発をしない選択肢もある」という主旨の内容を講演の最後に述べました。鉄道会社に対して、地域でどのような題材を元に議論しているか、地元の皆さんから相談を持ちかけていくことが大事だと思えます。「地域を良くしたい、そのための仲間として鉄道会社を迎え入れたい」、という気持ちが皆さんに無ければ、難しいと思えます。これは、要望型・要求型からの脱却を意味しますので、地域側の課題をまずは認識し、市役所さんによく相談して勉強会を重ねてみてはどうか、このように提案いたします。</p>
問4	柏駅西口の事例に係るプロジェクトの詳細と、JR三河島駅の事例に係る詳細について
回答	<p>柏の事例は、柏市が主で、国土交通省東京国道事務所が関わり、地元商店会と自治会、コンサルタントが入って構成されています。三河島駅の件は、荒川区が主となり、鉄道事業者である東日本旅客鉄道株式会社、接道する道路管理者である東京都、三河島駅南地区再開発組合（清水建設株式会社、東京建物株式会社、地元自治会、荒川区などで構成）を調整して整備方針を示し、進めた案件です。</p> <p>重要なのは、このような事例のように進めればよい、ということではありません。どのような事例にも、「なぜそのような工夫が必要だったのか」、「その方法にたどり着いたのは、どのような背景があったのか」という論点を見つめることにあります。良い方向に事業が動く場合、必ず「変わろう」とする変化を受け入れる土壌が形成されることが条件になる、このように感じるが多々あります。この「変化」は、単に新しく変わることを意味しているものではなく、「自分たちが変わってゆく」⇒「チェンジではなく継続的な変化：トランジション」という視点です。若い人も仲間に加えて、地域で議論をしてみたいと思います。</p>