

# 大宮区まちづくりフォーラム

「鉄道のまち「大宮」の挑戦」

～鉄道を生かした賑わいのあるまちを目指して～

平成26年3月2日

大 宮 区

## 開 会

○司会 皆様お待たせいたしました。ただいまから大宮区まちづくりフォーラム「鉄道のまち「大宮」の挑戦」を開会いたします。私は、本日の司会を務めます長内祥子でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

開会に当たりまして、本フォーラムの主催者である大宮区長尾藤久からご挨拶を申し上げます。

○尾藤区長 皆様おはようございます。大宮区長の尾藤でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、当フォーラムに雨の中ご参加いただきまして誠にありがとうございます。また、皆様方には、日ごろからさいたま市政及び大宮区政全般にわたりまして、多大なるご支援、ご協力を賜りまして本当にありがとうございます。



当フォーラムは、今年で10回目を迎えます。今回は、「鉄道のまち「大宮」の挑戦」と題しまして、鉄道を生かした大宮の賑わいづくりについて、開催をさせていただきます。

大宮区には、皆様御存じのとおり、全国に誇れる2つの大きな地域資源があります。1つ目は、初詣客が全国10番に入る「武蔵一宮氷川神社」。2つ目には、本日のテーマになっておりますけれども、明治18年に開業して来年めでたく130周年を迎える「大宮駅」。大宮駅につきましては、1日の乗車人員、いわゆる改札を通る人が24万人で、JR東日本の管内で8番目の大きな駅であり、駅の利用者については65万人とも言われている全国有数のターミナル駅となっております。大宮駅につきましては、来年130周年を迎えますけれども、来年春には北陸新幹線が金沢開業ということになっております。また、その翌年には、北海道新幹線も開通するというので、ますます東日本の玄関口としての重要性が高まっていくものと考えております。

市といたしましても、この交通の利便性を生かして、今後、大宮周辺のまちづくりを行いまして、多くの企業、あるいは人々に選ばれる都市の実現ということ

で、また、周辺の経済の活性化について考えていきたいというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

今回のフォーラムでは、第1部で、元JR東日本営業部長で、立教大学兼任講師の清水様に「鉄道のまち大宮の歴史と鉄道を生かした賑わいのあるまちを目指して」と題しまして、基調講演を行っていただきます。

第2部では、鉄道博物館主幹学芸員の奥原様、また、駅弁販売のカリスマであります駅弁マイスターの三浦様とともに、鉄道を生かした賑わいのあるまちづくりについて意見交換をしていただく予定になってございます。

大宮区といたしましても、鉄道は貴重な地域資源であるという認識を持っております。皆様方にも、ぜひ鉄道のまち大宮をPRしていただきますとともに、今後の大宮のまちづくりについても、倍旧のご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、当フォーラムが皆様方にとりまして、実り多いものになりますとともに、皆様方のご健勝を祈念いたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

○司会 ありがとうございました。

## 第1部 基調講演

○司会 第1部、「鉄道のまち「大宮」の歴史と鉄道を生かした賑わいのあるまちを目指して」。

それでは、これより第1部の基調講演会を行います。

「鉄道のまち「大宮」の歴史と鉄道を生かした賑わいのあるまちを目指して」を開会いたします。

はじめに、講師をご紹介します。

立教大学観光学部兼任講師の清水慎一様でございます。

清水先生におかれましては、東京大学法学部をご卒業後、1972年に、日本国有鉄道に入社され、東日本旅客鉄道株式会社取締役営業部長、取締役仙台支社長を歴任されました。2004年に退任された後は、株式会社JTB常務取締役に就任し、訪日ツーリズムの推進や事業創造本部長をご担当し、ロングステイプランなど地域交流ビジネスを打ち出されました。2008年から、立教大学観光学部特任教授に就任され、現在は立教大学観光学部兼任講師、株式会社JTB総合研究所顧問を務められるとともに、観光地域づくりプラットフォーム推進機構に設立と同時に会長としてご活躍されております。

それでは、清水先生よろしくお願いいたします。

○清水兼任講師 皆さんこんにちは。（拍手）

この日曜日の午前中から、大変たくさんの方々がお集まりいただきまして、本当に感謝申し上げたいと思います。どんな話しができるか、今ご紹介いただきましたように、私はもともと国鉄、JR東日本でございまして、ダイヤだとか、車両だとか、駅の関係を含めて、いろいろ携わってまいりました。そういった意味で、いろいろなご迷惑をおかけしたこともたくさんあるかと思えますけれども、改めて、今日おわびをしながら、OBとして、いろいろ現役に対する注文も含めてお話しをしようかなというふうに思っております。

今日は、パネラーでJR関連の駅弁の日本レストランエンタプライズの方とか、



近くの鉄道博物館の方などが来ておられます。多分皆さん方いろいろなご注文もあるかと思えますけれども、最後に、ご質問の時間もありますので、どうぞいろいろなことを教えただければありがたいというふうに思います。

(パワーポイント使用：別添参照)

私は、もともとは、鉄道マニアでございまして、これは私の長野の自宅なのですが、このぐらいのレイアウトがありまして、模型を動かしながら楽しんでおります。

それで、若いうちに東北本線の古河の駅長をやりました。古河というのは、当時大宮運輸長管内だったのです。当時の大宮操車場は大変広くて、大変労使関係が悪くて、いろいろ問題がありました。今、まさかあんなふうになるとは夢にも思いませんでした。

こんなこともやりながら、JRになりまして、私はJR東日本に入りました。私幾つか自慢があります。一つは、大人の休日倶楽部というのを私のときにつくりました。50歳以上になったら少し鉄道運賃ぐらい安くしようよということで、5%割引にしました。ジパング倶楽部が、どういうわけか女の方は60歳、男は65歳、極めて変な制度なのですけれども、これが3割引になります。子供たちとお年寄りには鉄道運賃を安くすべきだと、私はずっとかねがね思っていました、大人の休日倶楽部というのをつくりました。

もうひとつは、Suicaというカードを始めました。最初は、間違いが多くて本当に困りました。そんなことも含めて、鉄道関係とはご縁があるわけです。

それでは最初に、まちづくりの話しをしたいと思います。

というのは、私は鉄道関係の仕事をやりながら、やっぱりまちづくりが重要なということを痛感していましたので、あちこちのまちづくりに関わってきたからです。観光庁ですとか、国土交通省、あるいは総務省、内閣府のいろいろな委員会の座長などもやりながら、まちづくりについて議論しています。

まちづくりの基本というのは「住んでよし、訪れてよし」ということです。この基本がないと、実は観光も成り立たない。住んでいる人がいいなと思うところじゃないと、お客様は来ないということです。住んでいる人が、もうこんなところは嫌だなと思うところは、お客様は来ないということです。逆に言うと、お客様が来たがる場所は、住民が何か楽しそうだなということです。今観光立国

ということで、外国人のお客様2,000万人を日本に持ってこようじゃないかという運動をやっているのですけれども、観光立国の基本的な理念が、「住んでよし、訪れてよし」という言葉でございます。

「住んでよし」というのは、ここにありますように、美しく個性的で生き生きしたまちづくりということなのです。

それでは、これについて、大宮の現状はどうなのだろうか。

これは、大宮区さんのアンケート調査の結果です。大宮区の方たち、あるいはさいたま市の方々も含めて、住みやすい——この黒いところが住みやすいなのですが、住みやすいと思っている方はたくさんおられますね。「ださいたま」とか、こんなところは住みたくないとかいう方がたくさんおられるかなと思ったら、住みやすいという方がたくさんおられる。それは非常にいいことだと思うのです。住みやすくない、もう早く出てきたいと思うようなところは、やっぱりだめですね。そんなことも含めて、住みやすいという方たちが8割以上おられるということは非常にいいことなのです。

ところが、いろいろ調べてみると、実は住みやすいのだけれども問題も多いのです。これは平成24年度の市民ワークショップの結果なのですけれども、例えば道幅が狭い、自転車道がない、歩道の段差など道路整備が遅れている、大宮駅東口の魅力が不足している、雑木林が減少しているとか、自転車が盗まれるとか、いろいろな不満が出ておられるなどというのがよくわかります。

こういう悪いところがある一方で、先ほどもありましたように、氷川神社、あるいは鉄道博物館を含めて、いいところもたくさんある。ですから、これから「住んでよし、訪れてよし」ということを実現するには、こういった不満や課題を解決していくのだということなのです。

ちなみに、この中身を見ていきますと、だんだん全体像が見えてきます。トータルすると、安全で安心なまちにしてくれという課題です。泥棒がない、あるいは自転車が盗まれない、さらに言えば、歩いていて後ろから車でひかれられないということなのです。この「安全で安心な」まちづくりを要望する声が、今非常に強い、これは実は観光客も同じなのです。観光客というのは、実は歩けるまちが最高なのです。歩けないまちは観光客が行かないのです。ですから、「安全で安心なまちづくり」ということを、皆さん方がぜひ高めていただきたいと言われて

いることがよくわかります。これで、10年後、20年後、ぜひ災害に強いまちで、交通利便性の高いまちになってほしい、よくわかります。ですから、本当は、住みやすいのだけれども、交通利便性がいいとか、例えば大宮駅からの足だとか、災害に強いとか、あるいは安全、安心して歩けるか、そういったことがまだまだ十分じゃないというふうにお考えになっておられる。

実は、住民の人は優しいですから余り文句を言わない、こんなもんかなと思うのですが、観光客は文句を言うのです。ですから、観光というのは、課題を明確にするのです。

埼玉県というのは、どんなアンケートを取っても指標が最下位に近いです。宿泊旅行先として行ってみたいか、泊まってみたいか、最下位。それから地元にとっても愛着を感じるまちだと思いますか、埼玉県はそういうふう感じてないと言うのですよ。ですから、行ってみたい県、46位、よかったですね。下から2番目です。埼玉県って、もう常にこんな感じなのです。本当にイメージが悪い。ですから、私も、実は与野に住んでいるのですが、本当に住みやすい、ついでに言うと、鉄道博物館ができるから与野に住んだのですけれども。与野は住みやすいと思っているのですが、観光客はつまらないところだと言っているんです。これが、今、埼玉県、さいたま市の一番の課題なのです。何が一番ポイントかと言ったら、実はもうちょっと頑張っただけということなのです、もうちょっと。これ、例えば地元で愛着を感じていますかと言ったら、埼玉県47位です。1番が沖縄県なのですけれどもね。

そんな形で、住んでよし、訪れてよしと言っても、課題が少し多いなということがよくわかります。

そんなこともあって、埼玉県では、超観光立県宣言というのをしたことがあるのです。超観光立県。もうどうせ最下位だから、まともなことをやってもしょうがないやということで始めたのが、超観光立県宣言です。これは、そろそろ終わりにしなければいけないのですけれども。海なし、温泉地なし、世界遺産なし、だけれども一つずつ小粒でもきらりと光るものがある埼玉県。改めて、もう一度埼玉のよさを見直してみるかというのが、今の進め方です。

さいたま市にも、皆さん方御存じか、観光振興ビジョンというのがありまして、その中に、「訪れたいまち、招きたいまち、さいたま」と書いてあるの

です。まさに考え方は正しいです。じゃ問題は、どういうふうに具体化をするかということ。今、申し上げたように、住民は住みやすいと思っているけれども課題も多い。これは結果的に、地域の魅力とか、個性を十分生かしてないということなのです。先ほどありましたように、氷川神社がある、鉄道博物館がある、あるいは、さいたま市全体のいろいろなものがあるけれども、生かしきってない、というのが、やっぱりお客様の評価なのです。住民も実は同じことを思っているかもしれない。しかし、住民は優しいですから、余り文句を言わない、観光客は文句を言う。そこで、明確に課題が見えるわけです。

それでは、そういう観光客にとっての課題の中で、今何が一番ポイントかということをおし上げますと、1つは、人間に優しいまちづくり、要するに安心して歩けるかどうかなんです。それから、2つ目は歴史とか伝統文化を本当に大事にしているかどうかなのです。この2点だけなのです。ですから、逆に言うと、さいたま市も埼玉県も、この人間に優しい、歩いて暮らせるということと、それから歴史伝統文化、ここを大事にするということをもっとやらなきゃいけない。残念ながら、さいたま市さん、私はまだまだ弱いと思います。住んで20年になりますけれども、もっとこれ強めなきゃいけない。

というようなことで、「住んでよし、訪れてよし」という点については、多くの課題があるのです。外国人のアンケートや、住民の本音を聞いてみると、こんなことが言えることがよくわかります。

人間に優しいまちというのは、端的に言うと子供たちが安心して歩けるまちということ。通学路なのに後ろから車がばんばん来るようなところ、こんなところには、実は人が住まない。さらに言えば、おじいちゃん、おばあちゃんが、歩いて買い物ができるということです。もう私もおじいちゃんになっていますけれども、車を運転できない。そんなところに車でしか行けないショッピングセンターをつくられても困るんです。昔ながらの地場の商店街が極めて大事です。

それから、公共交通機関が必要です。これは、今一番大きな課題になってきます。ですから、ドイツは、すでに徹底的に歩ける街にしています。フランス、イタリア、チェコ、スペイン、全部こんな感じ。メインストリートは、路面電車は通ってますが、車は一切通さない。ですから、商店街にみんな歩いて買い物に行く。周りに駐車場がありますよ、もちろん。しかし、車は絶対中に通さない。

これが今のヨーロッパの施策です。ですから、足の不自由な市民も、観光客も、これうちの奥さんなのですが、みんな路上でソフトクリームを食べているのです。こんな小さなまちでも楽しめるわけです。

こういうことがちゃんとできたところは、日本の観光地でもどんどんお客様が来ています。典型的な例が高山です。それで生まれ変わろうとしているのが、この辺の川越です。それではご当地大宮は、こういったものができるかできないか、ということです。

そのためには、歩道と自転車道とLRT、これもう必須です。スイスは、歩道と自転車道はつくらなければいけないと、法律で決めているのです。ですから、我々はスイスにみんな行きたがるわけですね。

このように、これを見るだけで行きたくなりますよね。こういうふうに、外でコーヒーが飲める。駅なかのエキュートじゃなくて、やっぱり外で飲みたいですよ、はっきり申し上げて。

さいたま市でもまち歩きルートがあるのです。例えば、駅から鉄博に行くまち歩き。できれば、ルート上にある大宮工場の敷地をちょっと削って、コーヒーが飲めるスペースをつくってほしいとか、考えますね。あるいは、新都心から氷川神社に行くルート、何でこの参道に平気で車を通しちゃうのか、ヨーロッパでは絶対あり得ません。生活をする人たちはしょうがないですけども、何で通過の車まで通しちゃうのか。これを早く直さなきゃいけない。これが観光の基本なのです。そんなことをやらずして、くだらないゆるキャラをやってもだめなのです。

次は、歴史文化です。これは大事です。

川越はよかったですね。251万がもう600万、ちょっと観光客があふれ過ぎちゃっています。まちづくりのポイントは、要らない広告物だとか、電柱を全部削ってみよう、昔のままにしてみようという取組みです。余計なことはしないということです。これは川越の商工会議所青年部、JCを含めて、本当によくやりました。これをやるだけでお客様は大喜び。川越の商店街は空き屋はありませんね。空き地に次から次にスイーツの店ができて、前は、大宮に負けるとか池袋に負けるとか言っていましたが、今は全然言わないです。だって、こっちのほうがすごいですから。そういった意味で生まれ変わりました。まさに住民が誇りを持って

まちづくりをしてきた、そこに観光客があふれるようになったということなのです。

関東では、もう一つは佐原です。ここもすごいですよ。

伊能忠敬の出身地です。デパートはつぶれたし、人口は減ったし、商店街は空き屋だらけだけれども、もう一回何とかしようということで、商工会議所の人たちがまず何をやったかと言うと、ふるさとの川づくりということで、徹底的にどぶさらいをしたのです。それから古い町並みを整備して、これだけで、今なんと160万から200万人の観光客が訪れています。

ですから、やっぱり本当に観光をやろうと思ったら、歴史文化を大事にするということなのです。どこでも同じ建物を建てて、駅前がどこでも同じようなところはだめだということなのです。ですから、後で申し上げます、大宮駅の東口のつくり方、極めて大事です。くだらないものをつくったら承知しないよと言わなきゃいけない。あそこに行ったら氷川神社にもうすぐ行けるような感じにしなければいけない。西口、最悪ですよ。本当に、駅前広場のつくり方として最悪です。

ついでに言うと、きょう商店街の人がおられると思いますが、商店街は頑張っていたかなければいけない。エキュートに負けちゃった、ではだめなのです。今、私は、あちこちの商店街の活性化のお手伝いをしています。商店街の活性化の基本は観光だから。東京の商店街って2,700あります。なかにはすごい元気な商店街があります。商店街がなければおじいちゃん、おばあちゃんが生きていけない。ショッピングセンターじゃだめだと頑張っているんです。

この砂町銀座商店街の隣は大型ショッピングセンターです。しかし、商店街がすごいんですよ。670メートルに180店舗、空き屋は一つもありません。平日に1万5,000人、週末2万人、そのうち3割が観光客、はとバスが寄りました。ドイツ、ノルウェーから視察がくるんです。アーケードなし、駐輪場なしです。

ここの商店、どうやって生き残るか。ダイコン、肉の単価で競争したってショッピングセンターにかなわない。どうするか、お総菜に徹したんです、小分けのお総菜。全国でお総菜がおいしいところの代表格です。

さらにすごいのは、江東区の小・中学生の商人実習をここで受けるのです。何がいかというと、子供がやると親御さんが、見に来るのです。それで必ず買い

物をする。さらに言えば、子供たちは一度商店街の味を覚えると、必ずまた行くのです。ですから、そういった意味で、大宮の賑わいというのは、実は商店街にあるのだということをぜひ認識していただければありがたい。これが実は歴史・伝統・文化・暮らしなのだということです。

そんなことも含めて、ここには鉄道施設、盆栽村、それから古いお寺、中山道、日光御成道、あるいは鉄博など非常に資源があるので、ぜひこれを磨いてもらいたい。磨かなきゃいけないと思うのです。具体的には、まち歩きができるようにしてもらいたい。また、くだらない看板をなくすとか、少しきれいに美しくしていくだけで、「住んでよし、訪れてよし」ということになるわけです。

また、埼玉は食材が少ないといいつつ、最近スイーツバイキングとか、いろいろなことも始めました。後で日本レストランエンタプライズの三浦さんにもいろいろなお知恵をいただこうと思います。

最後に、幾つかの私なりの提案をしたいと思います。

一つは、名実ともに自転車のまちだと言うのだったら名実ともにしなければいけないということです。ツール・ド・フランスもやりましたね。これで赤字がたくさん出たと言って議会でもめていますよね。こういうことをやられるのだったら、本当に名実ともに自転車のまちにしなければいけないのですよ、名実ともに。最近コミュニティサイクルが出てきましたが、サイクリングルートがないのですよ、市内には。あるとしても全部河川敷です。河川まで行くのは大変なのです。そこに行くまでにひかれちゃうかも。ですから、そういった意味で、自転車道はドイツとかイタリアのまちでも当たり前。ぜひ、こういったことを具体化して名実ともに自転車のまちにしなければいけない。ぜひ、さいたま市長さんをお願いをしたいなというふうに思います。

二つ目は、二次交通です。駅を降りてからのことを考えなければいけない。ご承知のとおり、これを真剣に考えたのは富山市です。いろいろ批判もあるのですが、富山市長さんはやっぱりよくやっていますよ、はっきり言って。さっき言ったように、観光客のためにも市民のためにも、公共交通機関が必要だということを、しっかり考えておられる。こちらにも、さいたま市にLRTを導入しようというNPOができています。そんなことも含めて、LRTは、そろそろお考えになっていただかないといけないのかなと思います。だんだん高齢化社会に

なります。それから観光客は、車では移動できないのです。よろしくお願ひしたいと思ひます。

三つ目に、安全・安心な食ですが、クワイだとか、岩槻ネギだとか、キュウリだとか、こういったものを活用して、ぜひ日本レストランエンタプライズさんにも、JRさんにも、駅の中では安全・安心なものを売っていただく、同時に、商店街でも、こういったものをきちんと売っていただくということが必要かなというふうに思ひます。

昔、駅弁に盆栽寿司ってありましたね。日本レストランエンタプライズさんには、ぜひ復活していただきたい。これは、お弁当を食べたら、容器が盆栽の器になるということです。昔の日本鉄道時代ですけれども、そういったことなど、いろいろな工夫をされているということです。

最後に、鉄道との連携です。

鉄道のまちというイメージをもっとよくしなければいけない。そのためには、古いものを大事にするとともに利便性も大事にしなければいけない。日本工業大学さんに、B6型2109号機の機関車が動態保存されています。極めて貴重な機関車なのです。大学が大井川鉄道にあったものを保存して、今動かしています。ぜひ、きょう奥原さんに頼んで、大宮駅から鉄博までこれを動かしてもらいたいと思っています。大宮工場の試験線がありますから。こんなことをやると急にイメージが変わります。大宮駅と鉄道博物館がつながってきますよね。こういうつながってくるのが大事なのです。

あとは、鉄道博物館の帰り道に現役の大宮工場をうまく見学ができると、さらに鉄道のまちのイメージが上がります。

また、大宮は拠点であらゆる線がここに集結しているということは、あらゆる列車がここで発着をするということではないといけません。そこが大宮の拠点性です。やっと、武蔵野線を活用して、八王子までかなり便利になってきましたが、残念ながら、まだまだ十分じゃない。今度は上野から東京まで新幹線の上に東北循環線、上野、東京ラインができますから、いよいよ東北本線、高崎線、この終点が上野駅どまりじゃなくて東京、品川まで行くようになります、来年から。そういった意味で、あつという間に交通体系が変わります。ですから、拠点性というものをどういうふうに生かしていくのかしっかりと考えなければいけない。

湘南電車はもちろん高崎の蒸気機関車が大宮駅から出るということも考えてもらいたい。

そんなことも含めて、この後のパネルディスカッションで議論したいと思います。

以上でございます。（拍手）

○司会 清水先生、ご講演ありがとうございました。皆様いま一度盛大な拍手をお願いいたします。（拍手）

それでは、ここで休憩といたします。

第2部は、午前10時50分から開催いたしますのでよろしくお願いいたします。

## 第2部 パネルディスカッション

○司会 それでは、これより第2部パネルディスカッション「鉄道を生かした賑わいのあるまちを目指して」を開会いたします。

初めに、パネリストの皆様をご紹介します。

鉄道博物館の主幹学芸員の奥原哲志様でございます。

○奥原 よろしくお願ひいたします。（拍手）

○司会 奥原様は、鉄道博物館の前身である交通博物館時代から学芸員としてご活躍された後、2007年、鉄道博物館開館時から主幹学芸員として、数々の企画展をご担当されました。現在は、鉄道博物館の展示、企画展の中心として、第一線でご活躍をされています。

続きまして、株式会社日本レストランエンタプライズの三浦由紀江様でございます。（拍手）

○三浦 よろしくお願ひいたします。（拍手）

○司会 三浦様は、JR上野駅構内の駅弁のパート販売員として働き始められ、担当する売店の売り上げを急上昇させることにより、53歳で大宮営業所長に抜てきされ、駅弁販売のカリスマとして数々のテレビにもご出演をされております。現在は、株式会社日本レストランエンタプライズの駅弁マイスターとして販売現場でご指導もされています。

続きまして、さいたま市職員の岡安博文経済局経済部長でございます。

○岡安 よろしくお願ひいたします。（拍手）

○司会 岡安部長は、さいたま市の産業振興や商業振興、雇用対策等を統括されており、本日は、行政の立場からご意見を伺いたいと存じます。

そして、コーディネーターは、第一部から引き続き、清水先生にお願いいたします。

○清水 よろしくどうぞお願ひいたし



ます。(拍手)

○司会 それでは、どうぞよろしくお願ひいたします。

○清水 では、早速、第2部のパネルディスカッションに入りたいと思います。

「鉄道を生かした賑わいのあるまちを目指して」ということで、12時まででございますので、おつき合ひいただければありがたいと思います。

それでは、早速、パネリストの方々に、自己紹介がてら、何でも結構でございますのでお話しをいただこうというふうに思います。

最初に、鉄道博物館の奥原さん、どうぞよろしくお願ひいたします。

○奥原 よろしくお願ひいたします。

今、ご紹介いただきましたけれども、私、以前は東京の秋葉原にありました交通博物館に勤めておりました、そのころから、鉄道史を専門にして展示会の企画・開催や、イベントなど博物館に関するいろいろな仕事をやらせていただいております。

(パワーポイント使用：別添参照)

今日は、まず初めに、大宮に関する古い写真、明治時代のものや、あとは先ほど区長さんのお話しにもありましたけれども、今、新幹線が大宮にとっては非常に大きい存在かと思っておりますので、新幹線に関する写真などを用意してきましたので簡単にご紹介したいと思います。

まず大宮駅ですが、来年の3月で開業して130周年になります。もともとは、日本鉄道という私鉄の会社が運営をしていました。最初に、日本鉄道が開業したのは、今から131年前の明治16年のことで、最初に上野から熊谷の間が開業しています。そのときに、中間に置かれた駅は王子、次が浦和、上尾、鴻巣の4駅で、大宮駅は設置されなかったのです。大宮は江戸時代から氷川神社の門前町であり、中山道の宿場であったわけですが、明治の初めごろには、町の勢いというのでしょうか、それが衰えていたようで、大宮は素通りしてしまいました。やはり、これは地元の方にとっては非常に危機感があつたようで、当時の有力者がいろいろと運動をした結果もあり、日本鉄道はその後、宇都宮に向けて路線を伸ばすに際して熊谷で分岐をする案、大宮で分岐をする案との二案があつたのですが、最終的には大宮で分岐することに決定します。これには、地元の運動も大きかつたので



すが、東北本線の建設の目的は、東北地方を縦貫して青森にいたる路線を早期につくる、ということにありましたので、それにはやはり大宮で分かれるのが一番の最短距離だったのです。そういった事情が優先されて、高崎へ向かう路線と宇都宮へ向かう路線の分岐点に大宮駅が開設されました。

鉄道が分岐する場所には、駅だけではなくて、いろいろな鉄道関連施設が集まるようになります。人の乗り降り、あるいは物資が集まる、そういう場所になっていくことで、ここから鉄道のまちとしての大宮の歩みが始まっていきます。

先ほどもお話しがありましたけれども、統計によるとJR東日本管内の駅の乗車人員ランキングで、大宮は第8位だそうです。大宮より上位の駅というのは、新宿、渋谷、池袋など全部都内の駅です。それに次ぐ駅ということで、大宮は非常に大きな位置づけの駅ということが出来ます。もう一つはやはりJR東日本のすべての新幹線が通るといえるのが大きいと思います。

**写真1** これは、日本鉄道が開業したときの上野駅の写真です。少し分かりづらい写真なのですが、後ろに「緑門」というアーチが造られていまして、日の丸がかかっています。この開業式には明治天皇が臨席し、列車にも乗っているのですが、やはり当時としては鉄道ができるということは非常に大きな出来事だったのですね。

**写真2、3** この写真は、さいたまに非常にゆかりの深い善光号という蒸気機関車です。この機関車は、日本鉄道の建設用に使われました。つまり、埼玉県で最初に走った機関車ということになります。左側は、明治時代撮影の写真ですが、今は、私どもの博物館で実物を保存しておりますので、実際の姿をご覧いただくことができます。

**写真4** 大宮区役所の南側に山丸公園というところがありますけれども、こちらに展示されている蒸気機関車は大宮工場で使われていた機関車なのですが、この機関車の脇には、大宮駅の誘致活動をした白井助七という方、この方は、第2代の大宮町長を務めた方なのですが、その方の顕彰碑が建っています。ちょうどここへ来る途中の公園、ソニックシティの前の公園にも白井助七の銅像が立っていますけれども、やはり、こういった運動をした方がいたからこそ、大宮が鉄道のまちと言われるようになったわけです。

**写真5** これは大正の初めの大宮駅の写真です。ちょうど今の東口のあたりに立

っていた駅舎です。当時としては大きな規模の駅舎ではないかと思います。ちょうど入り口のところに制服を着た方が――鉄道員なのでしょうね、写っていますけれども、こういった写真が残っております。

**写真6** これが今の大宮駅です。さっきちょっとお話しがありましたけれども、やっぱり独自性というのでしょうか、そういったものは余りないのかなという感じはします。

**写真7** この写真は、先ほどの善光号という機関車ですけれども、それと一緒に、大宮駅構内の様子が写っています。今の大栄橋のあたりから南を見ているのではないかと思うのですが、明治30年代くらいの写真です。ちょうど向かって左側が今の東口です。右側が西口になります。これを見ると、ホームが3本あったことが分ります。二本の路線の分岐駅ということで、当時としてはかなり規模の大きな駅だと思いますが、明治時代の大宮駅構内は大体こういった姿だったようです。

**写真8** これは、当時の蒸気機関車を撮った写真なのですが、機関車の右側を見ていただくと小さく大宮という駅名が書いてあるのです。実はこういった写真は、岩崎・渡辺コレクションといいまして、三菱の創業者・岩崎弥太郎の弟・弥之助の息子の岩崎輝弥という方なのですが、当時の大金持ちです、この方は鉄道が大好きで、中学生のころから、当時は写真を撮るといのは写真家に頼むしかなかったのですが、小川一真という当時の超一流の写真家に依頼して日本各地で鉄道の写真を撮らせたという、すごい人がいました。その写真が当館に寄贈されていて、そのおかげで、こういった明治の鉄道の光景が今も見ることができるのですが、そういった中に大宮の写真が含まれております。

**写真9** これがまた、非常に珍しい写真なのですが、大宮駅のホームで立ち売りをしている様子です。多分駅弁や菓子などを売っているんだと思いますが、今の日本レストランエンタプライズさんの元祖みたいな存在だったのでしょうか。構内営業というのは新橋と横浜の間に鉄道が開業したときからやっていたそうで、駅弁は、明治10年代ぐらいから売られるようになったと言われております。当時ですから地元の業者さんだと思うのですが、そういった人が列車に乗る人に対していろいろなものを売っていたのだなということがわかります。

**写真10** この写真は、ご記憶の方もいらっしゃると思うのですが、大宮機関庫

という、レンガ造りの非常に大きな建物が駅の構内にありました。これは、明治29年に造られたものです。この機関庫は非常に長いこと使われ、東北新幹線の建設工事が始まるのに伴って支障があるということで取り壊したので、大体80年以上使われていまして、大宮の鉄道施設の象徴だったというふうに思います。

**写真11** この写真は、先ほどもちょっとお話しが出ましたけれども、大宮工場です。工場と名乗っているのですが、鉄道の場合は、ここで車両をつくっていたわけではないのです。車両をつくるのは民間の車両メーカー、直営の工場は、一部は製造もしていたのですが、車両の修繕を中心に行っていました。大宮工場もやはり明治27年に開設されていまして、東京の大井町に大井工場と呼ばれた東京総合車両センターがありますけれども、そこに次ぐ歴史を持っている車両の修繕工場ということになります。

**写真12** これは、大宮工場の職員の集合写真なのですが、これは大正時代の撮影だと思いますが、一番多いときは6,000人くらい職員の方がいたそうです。当然、こういった方たちというのは、工場の周辺に住むわけで、恐らく家族の方を入れると数万人単位の方が大宮に住んでいたと思います。大宮工場はそれだけの雇用を生み出す場所としての役割も果たしていたわけです。

**写真13** 先ほど車両の修繕というお話しをしましたが、実際には、こういう機関車を造っていたのです。これは、信越本線の碓氷峠で使われたED40という電気機関車です。大正時代につくられたのですが、当時は、電気機関車を製造できる車両メーカーがなく、自前でこの機関車を造ったのですけれども、こういった電気機関車、それから後には蒸気機関車なども製造しています。

**写真14** 今でも大宮総合車両センターは、蒸気機関車の動態復元であるとか、あるいはその修繕といったことをしているのですが、今、それができるのは大宮と、それからJR北海道の苗穂工場と、JR西日本の梅小路運転区と、あとはJR九州の小倉総合車両センターくらいしか残ってないのですが、東日本で走っている蒸気機関車に関しては、大宮がすべて担当をしています。これは、今年4月から東北復興の一環ということで走り始めますC58という蒸気機関車なのですが、盛岡市の公園に保存されていた機関車を持ってきて、1年がかりで修繕をして再び走ることができるように整備しました。今、そういった技術を持っているところはごくごく少ないので、そういった意味でも、やっぱ

り貴重な存在だと思います。

**写真15** この写真は、先ほども少しお話し出ましたけれども、大宮操車場です。今のさいたま新都心の場所です。今は貨物列車というのはコンテナ列車のように、始発から終点までの間をずっと同じ編成で走らせているのですが、かつてはこういう操車場というものがあちこちにありました。そこで、貨車をいろいろと付け替えをしまして、目的地別に列車を組み直して、そして走らせるということをやっていたのです。東京周辺で言うと、北側が大宮操車場、南側が新鶴見操車場というのがあり、物流の玄関口にもなっていました。今は、鉄道貨物というのは非常にウエートが落ちてしまったのですが、かつては国内の陸上物流の大体50%くらいは鉄道で運んでいましたので、そういった役割も大宮というのは果たしていました。

もう一つの特色である新幹線ですが、大宮に新幹線が通るようになって32年になります。ご記憶の方もいらっしゃると思うのですが、最初に開業した時は、大宮が始発だったのです。いろいろ反対運動などがあって、東京側の建設ができなかったものですから、昭和57年の6月にまず東北新幹線が、それから11月には上越新幹線が大宮を始発駅にして開業していました。その後、大分時間がかかって、各方面に行く新幹線が出来ていく。そして今できつつあるという状況です。

**写真16** それから、これは、東北新幹線をつくっているときの写真です。荒川を渡るところです。そこでの建設工事の様子です。看板に「通勤新線」というふうに書いてありますが、これは今の埼京線になります。もともと埼京線は、建設の予定はなかったのですが、この当時、新幹線に対して地元の強い反対運動があったものですから、それに対して、こういう通勤路線をつくるので何とかしてくださいということで建設することになったのです。それを一緒に工事している様子です。

**写真17** これは開業した当時から使われていた200系という車両です。昨年まで現役で走っていましたがけれども、こういった白と緑色の新幹線が走っていました。

**写真18** これは、まだ新幹線ができる前の大宮駅の西口の写真です。先ほど厳しいご意見が出ていましたがけれども、不思議なことに大きな駅というのは駅に表口と裏口ができるようなのです。大宮の場合だと、中山道、それから氷川神社に面する東側が表口になり、そちらが表ということで、西口が裏口になりました。

その状態でずっと来るのですけれども、新幹線をつくる時、大体裏口のほうがスペースがありますので、大体新幹線駅というのは裏口につくられるのです。例えば名古屋なんかは劇的に変わった一番いい例ですけれども、やはり大宮も新幹線が西側に来たということで、全く姿は変わったということなのかなというふうに思います。

**写真19、20、21** これは、最近の主役になる車両ということで、最初32年前に東北・上越新幹線が開業したときは、最高速度は210キロでした。今は、「はやぶさ」が320キロ、それから「こまち」も今月から320キロで走るようになります。もう一つは北陸新幹線用のE7系という新しい車両なのですが、これはまず3月から「あさま」で使われ、来年度末には長野から金沢の間が開業し、北陸新幹線の主役として走るようになります。32年前に比べて非常にスピードアップされて大宮と盛岡の間は、32年前に開業したときは3時間17分かかりましたが、今、はやぶさの一番早い列車に乗ると1時間47分と、半分近くに短縮しています。それだけ東北地区、あるいはこれから北陸方面との関係が深まっていくものと思います。

**写真22** 最後に鉄道博物館ですが、私も勤めさせていただいておりますが、開館からもう6年半経ちました。その前は秋葉原に交通博物館がありましたが、移転先を検討したときに、幾つか候補があったそうです。一つは両国です。今の国技館や江戸東京博物館が建っていますけれども、あの場所、あるいは新鶴見の操作用の跡、あるいは小山に機関区があったのですが、その跡に移転したらどうかという話しもあったそうですが、最終的には大宮になりました。これは、鉄道のまちであったということと、やはり旧大宮市の時代から非常に熱心に誘致活動をされていたこともあり、そういった状況から、大宮へ移転することに決まりました。ここまで見てきたように大宮は非常に鉄道にゆかりのある場所であったということで、博物館が移転し、鉄道博物館として生まれ変わったわけですが、明治以来130年の歴史のある大宮に移転することができたというのは非常によかったのではないかと考えております。

すみません、ちょっと長くなりましたけれども、以上です。（拍手）

○清水 ありがとうございます。

それでは、三浦さんお願いいたします。

○三浦 （株）日本レストランエンタプライズ、駅弁マイスター・セールスアド

バイザーの三浦です。本日はよろしく願いいたします。

自己紹介させていただきます。いろいろとメディアには出させていただいてありますが、44歳で時給800円の駅弁売りのパートに出ました。それがどういうわけか、とんとん拍子では全然ありませんが、いろいろ紆余曲折がありながらも、大宮に来たことが私の人生の大転機となりまして、このように皆様の前でお話しもできるようになりました。

私は、埼玉生まれ、行田と熊谷のハーフと言っているのですが、12歳まで埼玉で過ごし、それから上野に移りまして、結婚してからも上野在住であります。埼玉を離れて、今、父母が行田に戻っていますので、埼玉県の良いさというのはこの年になって本当にわかりました。先ほど、確かに愛県意識がないというか、自分たちが埼玉県民と思っていない人も非常に多いと聞きますが、大宮の6年間において、埼玉、大宮は世界の中心だという形で働いてきたところ非常に楽しくなったのです。44歳で働き始めて、駅弁売りをしたことによって、埼玉の良いさもわかって、大宮の良いさがわかったという、今の三浦でございます。

私は、大宮駅に来まして、あまり売れていなかった1,200円の大宮弁当を一生懸命売ろうとしたのです。そしたらうちのスタッフが、「所長、ここは大宮ですよ。上野じゃありませんから。1,200円の弁当なんか売れませんよ。」と、こう言うのですよ。そんなことはない、世界の中心は大宮だと、私は本当に自分のいるところが世界の中心といつも言い切っていました。ですから、上野が長かったのですけれども、6年間大宮は世界の中心。今は、新宿営業支店勤務になりましたけれども、新宿営業支店、大宮営業所、なおかつ鉄道博物館内日本食堂の所属なので、私の中では永遠に大宮が世界の中心なのです。

そういうところで、販売を強化いたしました。ちなみに、大宮弁当は、昨日からリニューアルしましたので、中身を確認していませんので、それまではおいしかったです。今、もしまずかったら言ってくださいね。

ということで、販売を強化したら、1カ月後、売れました。でしょう。言ったじゃない、大宮が世界の中心だと。元気で楽しく販売やっているところに人は来るのだと。あなたみたいにどうせここは売れないなんて、私は東京のキャパシティが羨ましいと思ったことがないと言い切りました。

頑張っって元気なところに人が来るというのが私の考え方です。あと先ほどの清

水先生の商店街の話ですが、私は町の商店街を大事にしたい。大きなところには買いに行きたくないというのが、上野で過ごしていたときもずっとそういう精神でやってきました。あっちが安いからあのスーパーに行ったら自分の父ちゃんの首を絞めるとうちの主人がよく昔から言っていたのですけれども、みんなで楽しい商店街にしたら必ずお客さんは集まるのです。私もいろいろなところにお邪魔する機会があるのですが、商工会議所の会長さんとか部長さんとかが楽しく、にこにこしているところは町が元気です。

ということで、大宮に来まして一生懸命やりましたら、5,000万円ぐらい売り上げが上がったということで、あちこちメディアから取材されたのですが、所長が来てから楽しくなりましたと、パートさんや、アルバイトさん何人にも言われました。言われたことだけやっていけばいいのではなくて、私は自分たちが自ら考えて動くところに人が来てくれて楽しくなると思うのです。だからぜひぜひ楽しい販売をしてねと言っています。

それと、大宮、確かに鉄道のまちなのです。来てすごく感じたのですけれども、鉄道ふれあいフェアがありますね、あそこの操作場に1万人ぐらい集まるというふうに言われたのですが、天気もいいからかなりの量を用意したところ、私が担当した1回目、3万人いらしたのです。天気で左右するのですけれども、それだけ鉄道を見るために近県からいらっしゃるのです。私は、一番足りないのは駅が協力していないと思うのです。氷川神社に行く位置にあり、近隣の商店街もある、なぜ駅をもっときれいにしてくれないのかと、これは私にも一つの責任があるような気がしますので、その点も頑張りたいと思います。

また、鉄道博物館でも勤務しておりますが、日曜日とか、連休の忙しいときには、フレンドリー売店かランチ売店で販売をしております。そんなときに、こんなものをつくったら売れるだろうということで、会社を説得して、利益は薄かったのですけれども、列車の形のペットボトルをつくりました。370円もします。そんな水が売れるかと言われたのですけれども、鉄道博物館で3年前の初日の入荷が10ケース、1日で240本完売いたしました。このペットボトルは、その辺に置いても売れないかもしれませんが、鉄道のまち大宮ですとか、鉄道博物館ならば、これはおもちゃなのです。これ見ているお客様に370円、高いでしょう。お客様お水だと思ってしまうから高いのですよ。水筒だと思えば安いのです。私、2年使っていま

すから。はいこれが私のセールストークなのです。原価が高いからダメだと言われたのですが、上司を説得しました。2万本を売り切らないと単価が高いということでした。なぜかという、これをつくってくれる業者さんが1社しかいないのですけれども、特許を持っているのですね。日本レストランエンタプライズさんの限定ならばつくるということでつくっていただいたので、金型代が原価に降りかかってきてしまう。ですから、皆さん、プラスチックだと高いので、よく地元のサイダーとか瓶でつくりますよね。でも重いからやっぱり買っていてももらえないのです。瓶も普通の瓶でしょう。やっぱりこういう単価がかかってもおもしろいものをつくったら私は買って行って貰えるのではないかなと思うのです。これで味をしめまして、次の年はスーパーこまちで、2本740円（4月から2本760円）、鉄道博物館内ではよく売れますね。ということで、皆さんももうお持ちですか。水筒だと思えば安いですよ。私、いつも持っていますから。ということで、こういうところをやることによって、楽しい。

もう一つやったのは、1号機関車弁当。ミュージアム全体に言えることですが、普通は開館してだんだんだんだん入館者数が少なくなるというところが結構多いのです。でも鉄道博物館は、なぜ少なくならないかという、すばらしい企画展を次から次へと展開しているのです。ですから、もし人が来ないと愚痴を言うぐらいだったら、いろいろなことをやることによってお客様は来てくれると思うのです。企画展で、1号機関車が重要文化財で展示された時、1号機関車弁当をつくったら売れるという支配人の発案のもとにつくろうと思いました。トップは金色なのですけれども、金色にするとすごくお金がかかってしまうので、お客様に自分で塗ってくださいねと、私は言っています。これをつくろうと思ったときに、金型代が120万円くらいかかると、上下240万ですね。これを弊社でつくらなければいけないと支配人が言いまして、自分たちでつくろうとしましたら、リスクを犯すなということで、つくれなくなってしまいました。もう半べそで、企画展にどうしても間に合わせて売りたいという支配人、それでは、どこかでつくらせちゃえということで、簡単にこれをつくってくれる業者さんがいたわけです。でも、私たちは、本日の話とは違うのですけれども、組織で生きるということでは、上司を説得する力がなかったなど、ちょっと反省点にはなるのですが、このお弁当は、鉄度博物館でもう既に1万6,000個販売しました。

そういうことで、鉄道のまち大宮、この本当にいいものを持っているところで、駅と皆様と個々にやっても絶対よくならないと思うのです。皆で協力体制をとって、競争しながら、全体に良くなるというようなシステムを作る。さいたま市、埼玉県がきちんとした連携をとりながら、大宮のまちを元気にして、鉄道のまちということで発展していきたいなと考えております。そして、私に何かできることはないかなということで、最近埼玉県人会に入りました。行田生まれですから。でも行田よりやっぱり大宮のほうが過ごしやすいなということで、将来は行田から大宮に転居してこようと本当に思っております。ただ、私は上野ではいつも大宮は寒い、大宮は寒いと言っていますが、実際には、その寒さを楽しむぐらいの心意気でこれからも皆さんと協力していきたいなと思います。三浦でございました。よろしくお願ひいたします。（拍手）

○清水 ありがとうございます。

この後はやりにくいと思ひますけれども岡安部長どうぞ。

○岡安 岡安でございます。よろしくお願ひします。

やはり行政の職員なものですから、たいしたおもしろい話がないのですが、本日の御三人さん、JR関係の方がいらっしゃっていますが、私は、学生時代、東大宮の電車の掃除を4年間学校も行かずやっていたところなのですが、そういった鉄道ブームしかございません。それから、ちょっと今まで、清水先生からのお話しにもありましたように、商店街をどうにかしていかななくては行けないと、これを随分やっております。そういった中で、どうも自分の中に私生活でもずっと考えてございまして、やはり埼玉には愛着がないといったアンケートがあって、住みたいとは言っているけれども愛着がないとよく言われます。もともと、本市が発達していったのはどうしても東京依存があるわけです。昼間はどうしたって東京へ行ってしまつて、言葉は悪いのですが、リタイヤされて地元に戻つてきて、はたと気づいたときには何も無いという形の中で、我々がいつも言っているのは何をしたいのか、愛着を持たしていくためには何をしたいのかということで、先ほどちょっと三浦さんが言われたように、実はサイダーが瓶に入って、「大宮盆栽だー」をやったのは私どもです。地域資源、それからダジャ



レを組み入れながら、「大宮盆栽だー」をやりました。

それから、日本の統計資料の中で、埼玉はケーキの消費量が日本一、ちょっと私、電卓をたたくの間違って、本当は2位だったのですけれども、1位にしちゃって、たまたまこれに載っていたから、JCという日本青年会議所のほうが乗ってきまして、ケーキ日本一と、いろいろやったのですが続かなかった。その後、何か変わるものはないかということで、先だって、これは浦和地域なのですが、スイーツバルというものをやりました。ケーキをやっていこうと。やはり、何かしら行政と地元が密着して何かをやっていけば、何か起きるのではないか。それに伴って、埼玉の魅力ができるのではないかと考えてございまして、日々やっているとところなのですが、ただJRさんは、やはり巨大です。そのルミネの中から外に出すというのは、これは本当に難儀です。逆にルミネの中を不便にしてもらえれば外に出ていく、ということも考えたこともございました。

とは言っても、やはり、商店街の魅力をつくらなくてはいけない。しかし、もうバブル期を過ぎてしまったものですから、やはり商店街の人たちも勉強会などでいろいろと考えてきてはいるのですが、なかなか重い腰を上げない部分もございまして。しかし、私ももう10年来、この職におりますので、やっていきたいところは、皆さんが動き出しておられます。東口の若い商店会長もいらっしゃり、いろいろな形の中で3月9日に、氷川参道でイベントをやる商店街もございまして。また、後でPRさせていただきますが、5月の鉄道ふれあいフェアのときに、鉄道のまち大宮を機軸に考えていこうという施策も相まって、鉄道フェアのときに、思いきり大きなイベントもかけますので、ぜひともお楽しみにしておいていただきたいというふうに思っております。

それと、もう一つPRでございまして。

今、皆さんお手元の中に「さいたま市けんてー」って、これ実は鉄道博物館ができて1年後、当時の前市長と、関根館長と、何かやってくれないかということで、3カ月でつくったものです。これは、実は初めは紙の検定をやってくれというご希望だったのです。ですけれども、実は紙の検定というのは、もの凄い構成に時間がかかるし、費用もかかります。やっとならば私を知っているベンチャー企業さんで、自分で投稿できる問題ができるような検定を始めるというのを聞きまして、それでは一緒にやってみないかという、これ3カ月でつくった

Webサイト上の検定でございます。10問か何かをやると、こんな表彰状も出るようになっていきますので、ぜひお試しいただければというふうに思っています。

この検定、実は、裏が隠されてございまして、さいたまの魅力を自分で問題をつくることのできるものです。要は自分たちで、地域のこういうところに道祖神があるよ、地蔵さんがあるよ、これはこういう縁があるんだよといったものを投稿できる問題ができますので、自分たちでさいたまに愛着を持たせるようなことを考えてございます。ぜひとも皆さんにやっていただければなというふうに思っておりますので、今後ともよろしく申し上げます。

まとまりませんがすみません。（拍手）

○清水 ありがとうございます。それぞれ行政の方、それから博物館の方、それから駅で販売をされている方ということで、それぞれの立場でおもしろい話が聞けたかなと思うのですけれども。

今、最後に部長さんからもありましたけれども、お互いに、いろいろやっているのだけれども、それをどうやって一緒になってやっていくのか、ああやれこうやれじゃなくて、どうやって一緒にやっていくかと、そこが大事だろうなという話しも出ましたし、先ほど三浦さんも、駅と街がもっと連携しなければいけないのではないかなというようなお話もありました。それから、奥原さんのほうからも、来年、駅が130周年になって、大きな節目になるし、北陸新幹線金沢も開業して、大きな山場になってくるという中で、やはりこれからの動きが大事だというような話がありました。改めて、皆さん方がやっておられることと、鉄道のまち大宮、これをどのように繋げていくか、あるいは鉄道のまちをつくるために鉄道を生かした賑わいをどうつくるのか、そんなものを含めてお話しをいただければいいのかなというふうに思いますので、早速また奥原さんのほうからよろしく願いいたします。

○奥原 賑わいの事例ということですが、開館したころの話をちょっとさせていただきたいと思います。もう6年以上前になってしまいましたが、平成19年の10月に鉄道博物館が開館しました。そのころから、マスコミで鉄道ブームと言われるようになりました。それまでも鉄道好きの方というのはたくさんいたのですけれども、何というのでしょうか、「私は鉄道が好きです」と言うと、「何か変わった人だな」みたいに思われることが多くて、隠れキリシタンじやな

いのですが、「鉄道が好き」だとは言ってはいけない雰囲気がありました。ところが、博物館ができたころから空気が変わってきた気がしています。例えば、マスコミへの鉄道の露出が物凄く増えていますし、それから、鉄道関連の出版物も増えています。博物館にいらっしゃるお客様を見ていると、秋葉原の時代は、大体お子さん連れのファミリー層と、いわゆるマニアというのでしょうか、鉄道好きな方が多かったのですけれども、こちらに来て明らかに変わったのは女性のお客様が増えていることです。最近では女子鉄とか、ママ鉄とか言われていますけれども、特に多いのが若い女性のグループ連れです。秋葉原の時代は、お母さんはいらっしゃるのですけれども、そういう方たちは絶対と言っていいくらいおらずほぼゼロでした。女性が関心を持つと、物凄く大きな力になるのですね。博物館に来るお客様は、男性客は大体一人で来ます。ご自分の行動をお考えになるとわかると思うのですけれども、例えば上野の大きな博物館で美術展を開催すると、たいてい男性は一人です。でも女性客は必ずグループでいらっしゃるのです。一人で来る方は余りいません。つまり、女性が動くと、圧倒的に入館者数が増えるという現象があります。やはり鉄道博物館にたくさんのお客様がいらっしゃっている背景には、やはり女性客の増加があるのかなという感じがしました。それまでは、乗り物というのは、男の子の関心の対象であったのですが、関心を持つ層が非常に広がっているなということを実感しています。ですから、女性客がたくさん博物館に来てくださっていますので、先ほどスイーツのお話もありましたけれども、そういったところへ繋がっていくと非常にいいのかなという感じがします。博物館が開館して、鉄道好きが認知されたこと、男女を問わず鉄道好きが増えたということを実感として感じております。

○清水 本当に、そういった意味で、この大宮にこういう鉄道博物館、しかも明るい感じの博物館ができて本当によかったなと思いますね。

今、いいご提案をいただいたのですが、せっかく女性客が増えてきて、鉄道博物館だけでお帰しになるというのはもったいないと。その鉄道博物館に来た女性客をできればやっぱりまち中の商店街でスイーツを楽しむとか、そういうふうにはできないのかなというふうなお話もあって、これは、やっぱり工夫の問題かなというふうに思うわけでありましてけれども、じゃ今度は、三浦さんいかがでしょうか。

○三浦 鉄道のまち大宮って、ご自身で思っている方ってどのくらいいらっしゃるのですか。安心いたしました。鉄道のまち大宮なのですよね。ところが、例えば、今アルディージャの旗があちこちに出ているじゃないですか。一時は東側だけだったのですけれども、西口にもアルディージャの旗がある。私、あの旗に1号機関車を入れてもらいたいと思うのですけれども、そこでやっぱり鉄道のまち大宮というのをもっと街中でアピールしたいの



で、これは大宮区長さんぜひ旗を、1号機関車いかがですか。やはり、重要文化財ですのでここを金色に塗ってくださいね。こういうことをみんなでやることによって、何かもっと楽しくなるのではないかなというのがありますので、鉄道のまちを楽しくアピールしたいということで、自分も何かを手助けできればと思います。

また、今、鉄子という話がありましたが、私は自分で鉄ばあと呼んでいます。三浦さん鉄子でしょうと言われたことも何回かあります。そんなことはありません。業務上、必要な知識を仕入れに行っておりますと言っています。実際、上野に住んでいたときは、新幹線に乗るのは高いですから、ほとんど乗ってなかったのです。中距離線にたまに乗るぐらいで、あとは車で動いていました。なぜかというと、子供を全員乗せたほうが安いからというのがあったのです。駅で仕事をするようになってから、電車の楽しさというものがわかりまして、旅に行く楽しさ、電車で行けば一杯飲めますから。そういうところで電車で動いて楽しくするということが身につきました。それで、なおかつ、マニアの方がすごく多いのですが、相手にいろいろな商品をつくることによって、大宮駅ってたくさん物が売れたということもあるのです。ということで、駅の中だけでは確かにもったいないので、鉄道博物館と駅と地元の商店街と協力して、鉄道のまちということを私たちみんなで売り込むというのがちょっと足りないかなというのがあります。本当に賑わいが駅の近辺だけで終わらないように、鉄道博物館に近隣の商店街の紹介のパンフレットを置いてもらうとか、駅にもそういうものを置いてもらうとか、そういうところで働きかけていったらいいかなという感じがあります。

ということで、私も頑張りたいと思っております。

○清水 ありがとうございます。

鉄道のまちということが、重々しいイメージで、決してプラスともなかったのかなというふうに思いますけれども、お二人の話しを聞いて、やっぱり鉄道のまちって誇りあるイメージだということが改めてよくわかったわけです。

問題は、今、お二人が言われているのは、鉄道のまちなイメージをどういった形でまちの賑やかさとか、元気さにつなげていくのかということを考えてらどうかと。駅と商店街が繋がっていくとか、鉄道博物館の女性客がスイーツに繋がっていくとか、そんな話があって、この辺の工夫かなというようにきたんですが、岡安部長いかがでしょうか。まちづくりの全体も含めて。

○岡安 確かに、最初にスイーツの話の中でありまして、ハード的、やっぱり基盤的には街中の道路を広げるとか、歩道まで広げていくというようなのは、もうはっきり言って不可能だと思うのです。これは皆さんもわかると思うのですが、ここの家が引っ込んだら歩道ができるからいいねとか思ったって、その当事者にとってみれば、これはもう無理な話だと思うのです。そういった中で、いかに回遊性、安心・安全で歩いていけるかどうか、今、行政のほうでは、先ほどもちょっと出ましたけれども、コミュニティサイクル、自転車で回遊させようというふうに動きは出ておりますが、とはいっても、やっぱり車の道路がございますので、これは無理して、一方通行とか、そうすれば、片側車線になれば歩道もとっていけるような感じもしますし、やはり人が動いていただければ商店街のほうも人が来てくれるから、といっても、根本的にそこにおいしいもの、何か魅力のあるものがなかったらやっぱりだめなのですが、それはまたご商売をやられている方ですから、そういうことも考えていいのではないかなというふうに思っております。

○清水 おっしゃるとおり、本当にあちらを立てればこちらが立たずの世界なのです。合意形成、どこでも大変ですよ。川越でも、先ほど申し上げたとおり、一方通行にしたいな、できればもう車をなくしたいなと言っても、あそこが一番のメイン通りで、路線バスも通っているので、本当にもうかんかんがくがくの議



清水 義典

論をずっとしていますけれども。だいたいほぼ一方通行になりつつあるのかなというふうには思っておりますけれども。ぜひ、最初の問題提起が一番大事なので、西口にしても、今度の東口にしても、やっぱり住民とか、お客様が降りて、安全・安心のイメージがあるし、あるいは歩いてみたくなるなというイメージがあるし、それと同時に、鉄道のまち、盆栽村という形での、あるいは武蔵一宮の氷川神社、そんなイメージがあると、ぐっとまた鉄道のまちが深みを増してきているのかなというふうにかねがね思うのですが、その辺がどうも足りないから、やっぱり先ほどのアンケートみたいな形になるのかなというふうに思っておりますけれども。

改めて、奥原さん、具体的にちょっとこんなことをしてみたらどうかとか、含めてポテンシャルというか可能性というか、あるいは鉄道を生かした賑わいのあるまちづくりで、何かちょっとおもしろい提案でもあればありがたいのですが、いかがでしょうか。

○奥原　そうですね。先ほどSLの写真をお見せしたのですが、今、大宮総合車両センターは、東日本各地で動態保存されて走っている蒸気機関車が七両ありますが、これらのSLは大宮総合車両センターで全部面倒を見ています。ですから、日常的に1両は蒸気機関車が修繕に入ってきている状況です。実は今、普段は群馬県を中心に走っているC61という機関車があるのですが、先ほどのC58が出場してすぐにC61が検査に入場してきています。恐らく5月ぐらいには検査を終えて試運転するのではないかと思います。蒸気機関車が走ると、たくさん人が集まってきます。

乗る人ももちろんですが、例えば、昨年、C61が秋田県で観光キャンペーンの実施に合わせて、あちらで2日か3日か走りました。乗る人だけではなくて、SLの走る姿を見ようと沿線に人が集まってくるのです。例えば、おじいちゃんがお孫さんを連れてきて、昔はああいう列車に乗っていたんだよ、といった話をされたりします。一方でお子さんにとっては蒸気機関車はもう見たこともない存在ですので、非常に喜んで見ていたりして、蒸気機関車が走ると、こんなに人が集まるのだなということ非常に強く感じました。

車両センターの中でやっている作業なので難しいところはあるのですが、例えば博物館の脇に試運転線というのがありまして、SLは修繕作業が終わると、

そこで必ず試運転をして各部品が正常に動くかどうかチェックしています。その前にも、いろいろな作業をしているのですけれども、例えば修繕作業をしている様子であるとか、あるいは煙を上げている様子であるとか、試運転する様子などをお見せするような機会を作ることはできないか、と思います。

マニアの人だけではなくて、ご年配の方ですと、昔は列車の旅といえば蒸気機関車ですから、乗ったことがあるという方もいらっしゃるでしょうし、蒸気機関車というのは人間に一番近い機械というふうに言われますけれども、本当に一生懸命走っているなというのが見ていてわかるのですね。今の電車と比べると非常に動きのある機械ですので、そういったものを、修繕している様子をご覧いただくような機会はつくれないかというのはかねがね思っています。先ほど、試運転線で2109号を走らせたかどうかというお話もあったのですけれども、人を乗せると営業という扱いになってしまうそうなんです。それをやろうとすると、物凄くハードルが高くなりまして、要するに故障したらどうするか、ブレーキがきかなくなったらどうするかとか、いろいろ難しい話が出てきてなかなか大変なことになるんですが、やっぱり走っている姿、それが乗れないにしても、もっとご覧いただくような機会がつかれると、それはマニアの方だけではなくて、もっと広くいろいろな方にアピールできるのではないかと思います。

○清水 幾つかご提案がありました。大宮の車両センターで蒸気機関車をしょっちゅうメンテナンスしているので、常態的に1両は大体大宮の車両センターにいる。これを鉄道博物館に行くついでにお見せをするとか、あるいは場合によっては、その試運転をみんなで見るとか、そんなこともやられたらどうかというような話しです。

ここで、本質的なことは、要するに動態、動いているものを見せるということなのです。梅小路の蒸気機関車館も、ご承知のとおり基地で動いていますけれども、全体的には、停まったままの静態なので、ちょっとお客様がじり貧になってきたというので、今度は大々的にリニューアルします。横川も、一部動くものがあるのですが、もっと大々的に本当にお客様が乗れるようにやっていこうということの一部を考えているようです。やはり、動態がポイントです。ただ、営業運転するというのはハードルが高いのですけれども、何か工夫があればいいのかなというふうに私も思います。やはり静態だと、だんだんだんだん飽きが来ちゃうの

です。この辺をどうするかということで、知恵を出したいなと思います。

続いて、三浦さん、具体的なことも含めていかがでしょうか。

○三浦 鉄道博物館で勤務していましたが、目の前に蒸気機関車が走ったときに、大人からも歓声が出ましたから、本当にいいアイデアではないかなと思うのです。ただちょっと小耳に挟んでいるのですけれども、土日に動かすとうるさいというようなクレームが来たりするみたいです。その辺は、すみませんということで無視しないと、鉄道のまち大宮ですから、その辺は無視して、もっともっとやってもらいたいなとは感じました。

それと、簡単にできるというものではないと思いますが、鉄道のまち大宮だったら、歩道に線路の絵を描いてしまうとか、行き先の案内板を列車風にすべて案内するとか、それだったら、そんなにはお金がかからずに、とりあえず歩道に描いてしまう、歩道は線路と。歩く部分に線路で、線路の上を歩こうみたいな形でやったらすごくおもしろいのではないかなと思うのですけれども。駅から商店街まで線路で案内していくと、みんなで協力したらできるかなと思うのです。また、例えば、鉄道のまち大宮のパン屋とか、そういうことをみんなでやっていったらいいのではないかなと、一つ一つみんなで協力しながらできることがあるのかなと思いました。

○清水 すごくおもしろい提案だと思います。子供たちを動かすって大事なことなのです。子供たちが動くと親が動いてくるので。ですから、商店街に向かって、今、三浦さんじゃないけれども、線路の絵が描いてあって、それに従って歩いていくと、いつの間にか商店街に入り込んでいっちゃうとか、結構そんな感じのものを工夫しているところも実はほかにもあったりします。外国の事例でも、結局お客様を誘導するのに、道路上にいろいろな絵を描いたり、いろいろなピンをはめ込んで、そこを辿っていくといつの間に街の中に出ちゃうとか。そういう工夫をしているところがたくさんあるので、これはおもしろいかなと思いましたが。

そんなことも含めて、岡安部長さんいかがでしょうか。

○岡安 今の三浦さんの話しは、将来的にできるのではないかと思います。例えば西口に出たあたりはできるのではないかなというふうに思っています。何かうまい具合に誘導できれば、試してみたいかなと思います。

あと、今話しを聞いていて、先ほど蒸気機関車を見せるというお話がありまし

たが、今のJRさんの技術をもってすれば、わざわざ古い機関車でなくて新しく造ってもらって、現在版に、煙だって、別に今は石炭じゃなくても、できることってできるじゃないですか。JRさんの技術ならいろいろできると思うのですけれども、いかがですかね、皆さん。（拍手）

○清水 奥原さんどうですか。

○奥原 ちょっと聞いた話しなので正確な金額はわからないのですが、蒸気機関車を1両動態復活させるには大体数億円かかるそうです。以前に、古いものを復活させるくらいだったら新しく造れないかという話しも検討したそうですが、それをやろうとすると、恐らく10億円以上かかるという結論になったそうです。要するに生産設備がないのですね。かつては、蒸気機関車を当たり前で造っていたので、それを製造するための設備や技術がそろっており、お金がかからずに造ることができたんですが、そういった生産設備が伴わないと工業製品は造れないそうで、そういった問題があって、新製するのは無理だという結論になったと聞きました。

先ほど、会場の方で松山にあるというお話しでしたが、伊予鉄道の坊ちゃん列車ですね、松山市内から道後温泉へ走っている列車があり、中身はディーゼル機関車ですが、外見を蒸気機関車の形にして、一応煙も出るようにして走らせています。それなりに人気があるそうで、小さなものであれば恐らくそういった形はできるのかなと思います。ただ、これまで何回か修繕作業の様子を見せていただきましたが非常に大変な作業ですが、やはり実物は凄いなと正直思いました。作業の実際は非常にローテクなのです。ハイテクではなくて、全部蒸気機関車は経験工学によって成り立っているのです。メカの仕組みや、修繕の仕方、運転方法など、いずれもこれまでの経験に裏づけにもとづいて体系が作り上げられています。例えば動輪を動かす主連棒という太い棒が動輪の側面に取り付けられています。それを組みつけるときは、組み付け精度が1,000分の1ミリ単位だそうです。それが少しでも狂っていると、実際に走らせたときに、異常な振動が出て、各部にダメージを与えてしまうそうで、やっぱりそういったことをやる技術というのは本当にすごいなと思います。かつてはそういった作業を当たり前でやっていたそうです。今ベテランの方が若手の社員の方に指導しながら作業をしているのですけれども、そういったことはあまり知られてないと思うのです。結

果としてSLが走っているところを見ている方はたくさんいるのですけれども、その過程のものづくりというのでしょうか、そういった部分の技術的な基盤がしっかりしているからこそ、蒸気機関車が動かせるということですので、そういったことも含めて、お見せする機会があると、非常にいいのではないかなというふうに思っております。

○清水 ありがとうございます。

それでは、ちょっと岡安部長からひとつコメントをもらえますか。

○岡安 人を集めるっていうのは本当に難しいです。どういう形でやっていったらいいのか、例えば一個のことをやって、全員そこに目を向けてくださいよと持っていったほうがいいのか、先ほど言ったように、大宮は盆栽もありまして、サイダーもやったりしたのですけれども、やっぱりなかなか地元には知られてない。みんなが知るためにはどうしたらいいとか、随分考えるのですが、やはりさまざま手を出してどうにもならないというのが今の経済政策的な形でございます。その中から皆様それぞれパーソナリティーもございますので、ケーキが好きな人、ラーメンが好きな人、やっぱりそのときに賛同される方が、こういった形のをいかにつくるかというのが一番の課題であって、一番難しいところ。人を集めるために、ただイベントをやればいいのかと、それもまた違う話しだなというふうに思っているのです。日々苦勞しているところでございます。すみません。

○清水 基本的に、まちの賑わいをどうつくり上げるかというのが、このまちづくりフォーラムのテーマなのです。これまで、鉄道のまちというのを切り口にしながら、賑わいづくりの知恵を出そうということで論議してきたわけですが、その際商店街との連携の工夫をしていく必要があるだろうと思います。

例えば、鉄道の博物館に来たお客様をどうやって商店街に回遊させるか。あるいは、駅に来たお客様を単なる乗りかえでお帰しするのではなくて、どうやって商店街を含めて地域に回遊させるか、この辺の工夫が大事ですね。本当はもっといろいろな関係者が出席されればいいのですが、今日はたまたま鉄道博物館の方と、それから駅でお弁当などを売っている方のパネラーでございましたので、その辺の切り口でお話しがあったということです。

問題は、今、部長からありましたように、そんなことを含めて、行政と民間と、こういった形で論議をしながらつくり上げていくかということです。行政だけで

できるわけではないし、民間だけでできるわけではないので、この辺は、区長さんに引き続きいろいろな意味での議論の場をよろしくお願いしたいなというふうには思っております。

最後に一言。鉄道のまち大宮に一言ずつ何でも結構ですから、エールを送っていただきたいと思うのですが。

○奥原 私の立場で言うと、やはり大宮は鉄道と非常にゆかりが深いまちですが、例えば、大宮の駅を降りたときに、そういったことが感じられる場所があるかという、あまり感じる事ができないように思います。どうしても駅というのは、規模が大きくなると独自性が失われていってしまいます。いかにたくさんの人をスムーズに動いてもらうかということを考えて、どうしても似たような形になってしまうのですが、例えば戦前の地方の拠点駅というのは、駅舎の形というのがみんな違っていたのです。小さな駅は標準設計というのが決まっていたのですが、例えば長野駅は、かつて新幹線ができる前は、善光寺の門前町という成り立ちに合わせて仏閣風の駅舎が建てられ、親しまれていました。そういった形の、地域の特色を生かした駅舎があちこちにあったわけですが、そういうことをするとか、何かオリジナリティーを出していくことを考えてもいいのかなと思います。

そういうことに対して、博物館として協力できることがあれば、ぜひしたいなと思っております。

○清水 三浦さんどうぞ。

○三浦 私は、話しを頼まれて、日本全国へ行くのですが、こんなところで仕事をしていて本当どうするのというような過疎のほうもあるのですよ。でも、そこで頑張っている人たちというのは頑張っています。ですから、行政が何もしてくれないとか、区がしてくれないとか、商工会がしてくれないではなくて、やはりまず自分のできることをやらなかったら、常に何もできないと思うのです。私だって、大宮でこんなにも思ったこともあるのですけれども、一関の駅からすれば、こんなに人が歩いていていいですねと思えるわけですよ。ですから、上を見てもきりが無いし、下を見てもきりが無い。本当に、自分たちのまちは、鉄道のまち、鉄道博物館もあるからいいのだと思えなかったら私は何も始まっていかないと思うのです。ですから、まずは、自分ができることということで、私も目の前のことをやっただけ。いつも大きな目標も何もあるわけではなかったのですが、ただ

与えられたところでどうやったら楽しく自分ができるだろう、これしかなかったのです。私は、シェークスピアの「世の中に幸も不幸もないと、どう感じるかだけだ」とこの言葉が大好きなのですけれども、やはり、今後、本当にいいところだと思える人が一人でも二人でもでてくるところが、活性化してくるのではないかなと思います。上尾の駅から人をとろうとか、浦和の駅から人をとろうではなくて、どうやってさいたま市全体が頑張っていて、そして大宮に来てもらうかと、上野、浦和の駅と対決するのだからの気持ちがあったほうがいいと思うのです。私は、上野で、主人も商売していますけれども、みんな大宮に客をとられたと、上野の人は思っていますから。ですから、最初言ったとおり、ここは世界の中心だと思って頑張るしか、私はないと思うので、皆さん一緒に頑張っていきましょう。

(拍手)

○清水 どうも。

最後に、岡安部長一言だけどうぞ。

○岡安 本当に一番いいところを。先ほど言ったように、本当にそう思いました。我々、行政は、いろいろな仕組みを立ててやっているというふうに考えています。短期的、長期的、というふうに考えてございます。

そういったことでまた再度PRになるのですが、5月の最後の週、鉄道フェアのときに、一緒に市のほうもイベントをかけて、短期的に賑わいの人を集めるような施策をやりますので、ぜひとも皆さんおいでいただきたいと思います。

ありがとうございました。(拍手)

○清水 ありがとうございました。

皆さん方、今の話しで尽きましたですね。鉄道のまち、世界一の鉄道のまちだということで誇りを持ちながら、多くの課題をどうやって解決していくか。自分ができること、あるいは一緒になってやるべきこと、行政と一緒にやるべきこと、少しずつ整理しながら一歩ずつ解決しなければいけないなというふうに思います。

先ほどもありましたように、本当にいいことを考えてもなかなか進まない現状なのですが、ここはみんなで論議して、一歩ずつ具体化するしかないかなというふうに思っています。そんな、きっかけに今日はなればよかったかなというふうに思います。

それでは時間になりましたので、以上で、まちづくりフォーラムを終わりにしたいと思います。ありがとうございました。（拍手）

○司会 大変お疲れさまでした。

清水先生初めパネリストの皆様、そして会場の皆様、ご協力ありがとうございました。

申しわけございませんが、そろそろ閉会のお時間となりました。

以上をもちまして、大宮区まちづくりフォーラム、「鉄道のまち「大宮」の挑戦」を終了させていただきます。

なお、お手元の資料の中に来場者アンケート用紙が入っております。今後の参考にさせていただきたいと存じますので、ご記入いただきましたアンケートは会場出口の回収箱の中にお入れいただけますようお願いいたします。

それでは、皆様、傘などお忘れ物のないようにお帰りくださいませ。本日はありがとうございました。（拍手）



大宮市の特色  
— 早稲アンテナ→鉄道より —

### 5. 高めてほしい市のイメージと魅力

★「発展的な」というイメージを支持する回答が約3割

- ・ 今後さいたま市に高めてほしいイメージ、魅力として、市全体と大宮区では、「安全な」、「安心な」が高い割合で支持されている。
- ・ 市全体と比べると、大宮区では、今後さいたま市に高めてほしいイメージとして、「発展的な」が支持されている。

今後さいたま市に高めてほしいイメージベスト3

	1位	2位	3位
大宮区	安全な・43%	安心な・39%	発展的な・25%
市全体	安全な・42%	安心な・32%	活気のある・25%

今後さいたま市に高めてほしい魅力ベスト3

	1位	2位	3位
大宮区	安全に暮らす・47%	自然に親しむ・29%	住む・27%
市全体	安全に暮らす・47%	住む・30%	自然に親しむ・26%

### 平成24年度アンケート調査結果の概要

- ◆タウンミーティングや市民ワークショップにおける意見を基にアンケートを実施
- ◆区民454名を対象に実施し、257名から回答（回収率56.6%）

大宮区で、10年後、20年後に暮らしたい16のイメージ調査

10年後、20年後に暮らしたい大宮区民のイメージ調査結果

イメージ	割合
安全に暮らす	51.4%
発展的なイメージ	35.8%
自然に親しむ	42.7%
住む	41.8%
活気のある	36.2%
生活しやすい	35.8%
人柄の良い地域	32.7%
教育・文化施設が充実	32.7%
自然・公園が充実	27.6%
交通の利便性	24.9%
住居の利便性	20.6%
暮らしやすい	14.0%
その他	1.7%

⇒「住みやすい」が、安全・安心、に課題。  
⇒交通の利便性確保と自然環境の保全に期待。

### 観光に関する全国ランキング

都道府県別観光関係予算額・・・46位  
(平成21年度茨城県調査)

行ってみたい県・・・46位  
(日経リサーチ地域ブランド力調査)

宿泊旅行先としての来訪者の満足度・・・47位  
(じゃらん宿泊旅行調査2009)

地元で「とても愛着を感じる」宿泊旅行先としての来訪者の満足度・・・47位  
(じゃらんご当地調査)

表1 外国人訪問率上位10都府県と本県の訪問率

順位	平成23年		平成22年		平成21年	
	都道府県	訪問率(%)	都道府県	訪問率(%)	都道府県	訪問率(%)
1	東京	50.6	東京	60.3	東京	58.8
2	大阪	26.2	大阪	26.1	大阪	24.4
3	京都	18.7	京都	24.0	京都	20.6
4	神奈川県	11.8	神奈川県	17.8	神奈川県	16.7
5	福岡	9.7	千葉県	15.0	千葉県	12.7
6	千葉	9.0	愛知	10.9	愛知	9.6
7	愛知	8.8	福岡	9.1	福岡	8.6
8	北海道	6.9	北海道	8.8	北海道	8.0
9	兵庫	6.9	山梨	8.2	兵庫	7.9
10	山梨	4.6	兵庫	7.6	山梨	6.8

埼玉	平成23年		平成22年		平成21年	
	順位	訪問率(%)	順位	訪問率(%)	順位	訪問率(%)
	19位	1.9	23位	1.7	22位	1.8

表3 地元で愛着を感じるか

●上位10位●			●下位10位●		
順位	都道府県	%	順位	都道府県	%
1	沖縄県	65.0	38	千葉県	26.0
2	北海道	62.6		香川県	26.0
3	京都府	57.4	40	徳島県	24.2
4	福岡県	54.0	41	山口県	22.8
5	宮城県	53.5	42	岐阜県	21.8
6	愛知県	50.5	43	秋田県	21.5
7	滋賀県	50.0	44	群馬県	20.0
8	大阪府	46.0		徳島県	20.0
9	神奈川県	45.0	46	山形県	17.6
10	兵庫県	42.6	47	埼玉県	16.0

出典：じゃらん ご当地調査 2010.3

表4 地元の人のホスピタリティを感じるか(上位10団体と本県の状況)

順位	平成24年	
	都道府県	訪問率(%)
1	沖縄県	45.2
2	山形県	32.9
3	秋田県	31.0
4	福島県	30.9
5	岩手県	29.1
6	長野県	28.7
7	茨城県	27.7
9	愛媛県	27.7
10	京都府	27.2
	熊本県	26.1
42	埼玉県	16.0
	全体平均	21.3

出典:じゃらん ご当地調査 2012.4

### 埼玉「超」観光立県宣言

#### 宣言文

- 一、海なし、温泉地なし、世界遺産なしの埼玉県は、常に新しい観光プログラムで大胆に勝負します。
- 一、埼玉県はひとつずつは小さくてもキラリと光る新しい観光資源を徹底的に結び付け魅力倍増をはかります。
- 一、埼玉県は首都圏4000万人のマーケットを控える優位性を最大限活かし、気軽に訪れることができる日本一の日帰り観光県を目指します。
- 一、埼玉県は自然、歴史、文化など日本の縮図といえる特徴を活かし、東京を訪れる外国人観光客を積極的に獲得します。



#### 観光で元気100倍!!



#### 【観光の将来像】

訪れたいまち・招きたいまち さいたま  
 やすらぎとにぎわい、個性的な文化が共存し、  
 多様な人々が楽しい交流するまち

本市には、見沼田圃や荒川に代表されるやすらぎとら  
 おい豊かな自然空間がある。また、歴史伝統・芸術や鉄  
 道、音楽、人形、食、サッカーなど、人を呼び、にぎわい  
 と活気を創出できる特色ある資源もある。

このような、個性的な本市の特色をさらに高め、国内外  
 に向けて魅力を広く発信することにより、多様な人々が集い、  
 市民と交流する。また、市民も交流を通して本市の魅力に誇  
 りを感じ、やさしくもてなす。そのことが、また、訪れたい  
 なるまち・招きたいなるまちとなっていく。観光振興を通し  
 て、そうしたまちを目指す。

⇒住民は住みやすいと思っ  
 ているが、課題も多い。  
 ⇒地域の魅力や個性を十分  
 活かしていないのではないか？

■「住んでよし！訪れてよし！」  
 のまちづくりのために

「住んでよし！訪れてよし！」の  
 まちづくりに必要なこと

- ①人間にやさしいまちづくり  
 《安全、安心》  
 ⇒「人間らしく住めるまち」  
 ⇒「歩いて暮らせるまち」
- ②歴史・伝統文化・暮らしなど地域の誇りを大事にするまちづくり  
 《自然環境と歴史、アイデンティティ》  
 ⇒「個性的で生き生きとしたまち」

### ①人間にやさしいまち

- ⇒子どもが安心して安全に歩けるまち
- ⇒おじいちゃん・おばあちゃんが楽しめるまちや商店街
- ⇒車ではなく公共交通機関を利用できるまち
- ⇒歩いて暮らせるまち

### 人間中心の街づくり



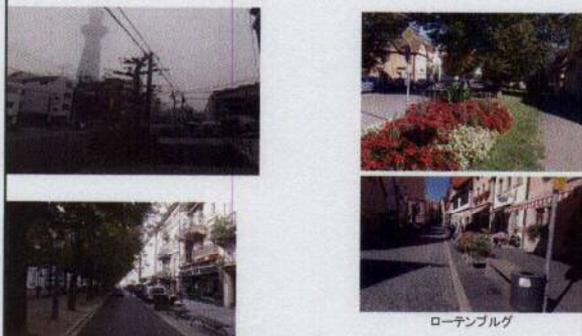
### 歩いて楽しいまちづくり -商店街賑わい、公共空間、歩道



### 歩道、自転車道、LRT、オープンカフェ

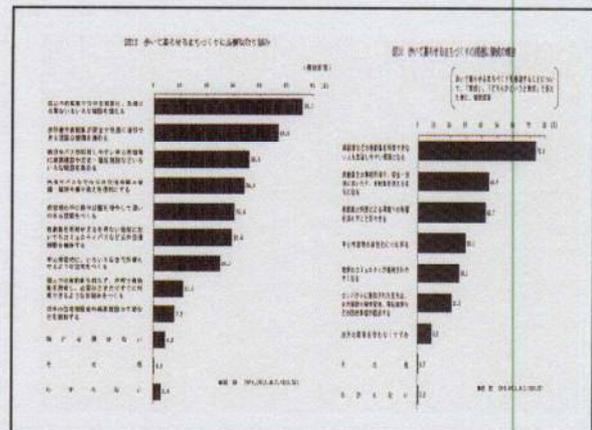
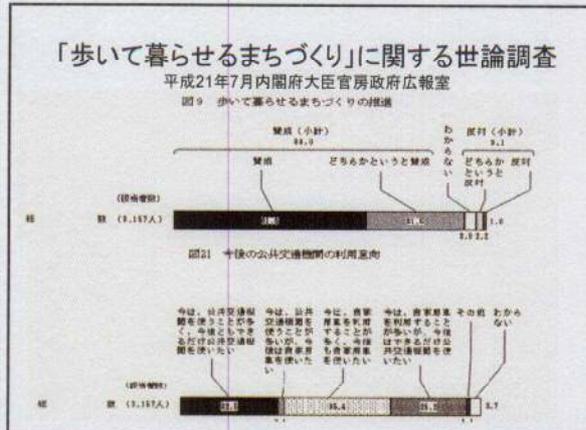


### 街路樹・ベンチ、御休み処



### 歩行者天国と露天市場・屋台





## ②自然・歴史・文化・食など地域の個性を大事にするまちづくり

⇒自然環境と歴史を大事にする  
⇒アイデンティティ  
⇒個性的で生き生きとしたまち

### 伝統ある街並み・商店街を「まち歩き」する観光客が急増。

観光客数 昭和57年 151万人 → H21年 628万人

【埼玉県川越市】

### 佐原＝歴史的街並みを活かす

小野川は香取市(旧佐原市)の中心市街地を貫流する一級河川(千葉県管理)。かつては利根川舟運の交通拠点として繁栄し、沿川には歴史的建築物が多数存在。

H3 市民団体(小野川と佐原の町並みを考える会)発足  
一町並み保存基本計画を市に提案(H5)

H4 小野川ふるさと川づくり開始  
県市が連携して観水護岸、遊歩道整備、沿川建築物保存等を実施

H9 町並み案内ボランティア開始(市民団体)

H14 まちおこし会社(株)「忘れきめら」発足  
市、市民団体の出資による。

### 観光関連施設を活用した魅力づくり

観光関連施設の開設やミニ観光づくり体験など、観光客にとって「観る」以外の楽しみを提供し、観光のまちをPRする。

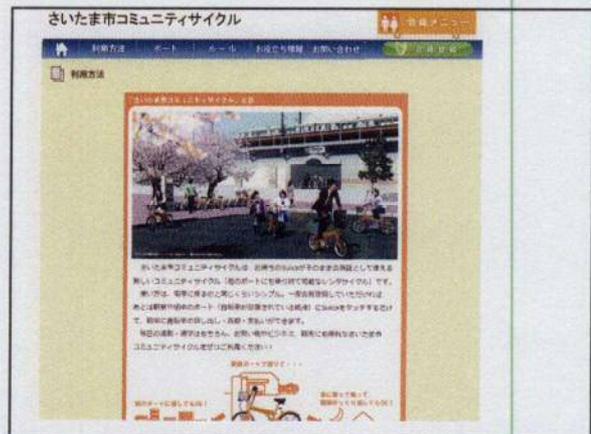
展開例	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光について学ぶ講座を開催する。</li> <li>● 観光関連施設(整備予定)を拠点として、観光産業視察ツアーを設定する。</li> <li>● ミニ観光づくり体験を実施する。</li> <li>● 観光づくりが盛んな国内都市及び海外都市と連携して、観光サミット(都市間交流)を開催する。</li> <li>● 「大盆観まつり」で行なわれている市民観光展の継続・拡大に努める。</li> <li>● 観光の能力発信を強化する。また、外国人観光客に対しても積極的にアピールする。</li> </ul>	<p>益哉四季の家(北区)</p> <p>大宮益哉村(北区)</p>
Key Words	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 観光文化の拠点化・集積化</li> <li>■ 学習型観光、産業観光</li> <li>■ 都市間交流</li> <li>■ 参加、体験</li> </ul>	
担い手	市民、市民団体・NPO、民間企業、行政、SCVB	



最後に！

名実ともに鉄道と歴史を  
活かしたまちに！

⇒名実ともに自転車のまちに



歩道、自転車道＝歩行者と自転車、車の分離



⇒市内の交通の利便性

LRTの導入

**さいたま市にLRTを導入しよう!**

— 都市にやさしい都市交通システムとして導入を促す —

さいたま市の発展に貢献する都市交通システムとして、LRTを導入しよう!

**LRTとは**  
LRT (Light Rail Transit) は軽軌道交通システム。従来の電車や地下鉄よりも、柔軟な路線設定が可能で、都市の中心部から郊外まで幅広く利用される。LRTは、都市の発展に貢献する都市交通システムとして、導入を促す。

**LRTの主な特徴**  
都市の中心部から郊外まで幅広く利用される。LRTは、都市の発展に貢献する都市交通システムとして、導入を促す。

**LRTのメリット**  
都市の中心部から郊外まで幅広く利用される。LRTは、都市の発展に貢献する都市交通システムとして、導入を促す。

**さいたま市にLRTを導入しよう!**

さいたま市の発展に貢献する都市交通システムとして、LRTを導入しよう!

Copyright © 2014 さいたま市都市交通局

⇒地元の個性的で  
安全安心な食

鉄道博物館

鉄道博物館の展示品一覧

品名	展示場所	展示期間
新幹線	新幹線展示場	常設展示
蒸気機関車	蒸気機関車展示場	常設展示
電気機関車	電気機関車展示場	常設展示
客車	客車展示場	常設展示
貨車	貨車展示場	常設展示
鉄道車両	鉄道車両展示場	常設展示
鉄道資料	鉄道資料展示場	常設展示
鉄道模型	鉄道模型展示場	常設展示
鉄道グッズ	鉄道グッズ展示場	常設展示

Copyright © 2014 鉄道博物館

⇒鉄道史のPRと鉄道  
を活かしたまちの連携

鉄道博物館

**鉄道×絵画**

RAILWAY×PAINTING

2014年3月15日(土)～6月2日(日)

鉄道博物館の展示品一覧

Copyright © 2014 鉄道博物館

**TETSUDO.COM**

鉄道博物館と大宮総合車両センター見学 (ツアー)

JR東日本は、「鉄道博物館と大宮総合車両センター見学 (ツアー)」を実施。実施日は、2013年9月9日 (月)、18日 (水)、25日 (水)、30日 (月) で、各日1団体、集合場所はJR大宮駅 (10:00)。JR大宮総合車両センター (旧国鉄大宮工場) にて、車両センターと資料館の見学、展示中のSL「CS」の見学 (約90分) など、鉄道博物館にて、ガイド同行見学ツアー、ジオラマ解説ショーなどを実施。最後は特別記念品付録。併当で、会場は鉄道博物館「ランチトレイン」 (特別貸切)、旅行代金は、大人5,800円。参加特典として、鉄道博物館オリジナルグッズと車庫記念カードをプレゼント。申込はWEBサイトにて。

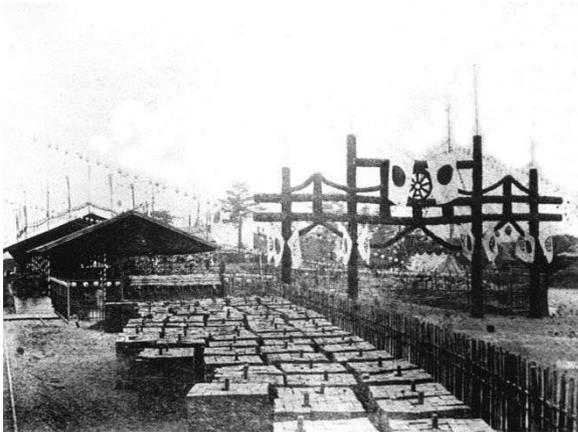
2013年8月6日 (火) 16時2分更新



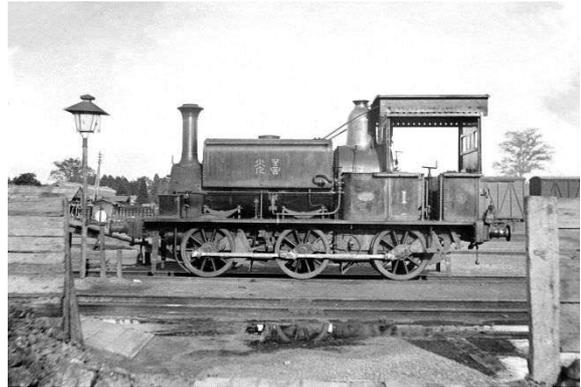
ご静聴ありがとうございました！

第2部 パネルディスカッション  
鉄道博物館 奥原哲志氏 パワーポイント資料 (写真)

※ 撮影者名のない写真は、鉄道博物館提供



【写真 1】 日本鉄道上野～高崎間開業式、  
上野駅の開業式典会場 1884年



【写真 2】 日本鉄道の建設工事に使用された  
善光号 明治30年代



【写真 3】 鉄道博物館に展示された善光号



【写真 4】 山丸公園に立つ「白井助七之碑」と  
C12 29号機



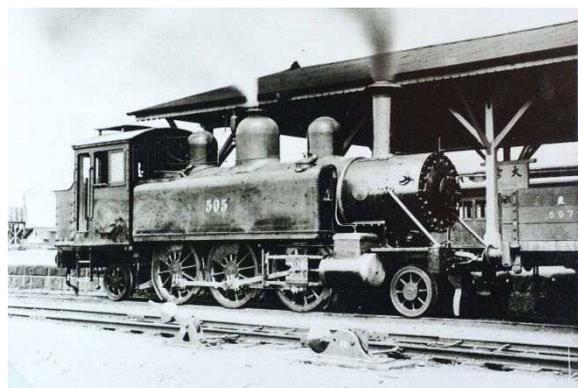
【写真 5】 大宮駅駅舎 大正初期



【写真 6】 現在の大宮駅東口



【写真 7】善光号と大宮駅構内 明治 30 年代



【写真 8】大宮駅構内 明治 30 年代



【写真 9】大宮駅ホームでの立ち売り  
明治 30 年代



【写真 10】大宮機関庫 明治 30 年代



【写真 11】大宮工場  
(現 JR 東日本大宮総合車両センター)



【写真 12】大宮工場の職員 大正期



【写真 13】ED40 形電気機関車 昭和初期



【写真 14】  
試運転する  
C58 239 号機  
2013 年



【写真 15】大宮操車場 昭和初期



【写真 16】東北新幹線荒川橋梁建設工事  
《1980年 鈴木和司氏撮影》



【写真 17】200系新幹線電車 2012年



【写真 18】大宮駅西口  
《1976年 鈴木和司氏撮影》



【写真 19】E5系新幹線電車 2013年



【写真 20】E6系新幹線電車 2012年



【写真 21】E7系新幹線電車 2013年



【写真 22】鉄道博物館 ヒストリーゾーン