

第6回 大宮グランドセントラルステーション推進会議 議事録

開催日時：平成30年7月17日（火）15:00～17:00

開催場所：JA 共済埼玉ビル 3階 大会議室

出席者

（敬称略）

氏名	選出区分	備考
岸井 隆幸	学識経験者	日本大学 理工学部土木工学科 教授
久保田 尚	学識経験者	埼玉大学 大学院理工学研究科 教授
窪田 亜矢	学識経験者	東京大学 大学院工学系研究科 教授
沖田 定男	地元まちづくり団体	大宮駅東口駅前南地区まちづくり推進協議会 会長
栗原 俊明	地元まちづくり団体	大宮駅東口西地区まちづくり推進協議会 会長
町田 宏遠	地元まちづくり団体	大宮駅東口駅前街づくり会 会長 （代理：事務局長 坂仁視）
矢崎 博	地元まちづくり団体	大宮駅東口北地区市街地再開発準備組合 理事長
下大園 浩	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 総務部長 （代理：企画室長 丸山信博）
都筑 豊	鉄道事業者	東武鉄道株式会社 常務取締役 鉄道事業本部長
大野 明男	鉄道事業者	埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務
山崎 明弘	関係行政機関	埼玉県 企画財政部 地域政策局長 （代理：参事兼交通政策課長 竹島晃）
松本 勝正	関係行政機関	さいたま市 副市長
望月 健介	関係行政機関	さいたま市 都市局長
会田 浩一	関係行政機関	さいたま市 大宮区長
工藤 和美	デザイナー	一般社団法人アーバンデザインセンター大宮 センター長 （代理：副センター長 藤村龍至）
奥田 謁夫	オブザーバー	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官
林 良太郎	オブザーバー	国土交通省 都市局 市街地整備課 企画専門官
黒鳥 孝則	オブザーバー	国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 課長補佐
菊地 英一	オブザーバー	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市調整官
吉田 正喜	オブザーバー	独立行政法人 都市再生機構 東日本都市再生本部 事業企画部 担当部長
今泉 浩一	オブザーバー	一般財団法人 民間都市開発推進機構 企画部 企画課長

次第

1. 開 会

2. 報 告

3. 議 題

<会 長> これまで概ね2年間かけ、部会、オープン会議を合わせて20回以上開催してきた。少しずつ案を絞るところまで来ているが、まだまだ検討いただくことがある。活発なご意見をいただきたい。

まず議題①検討項目とスケジュールについて説明をお願いしたい。

<事 務 局> (資料2の説明)

<会 長> これからの検討項目とスケジュールについて、ご質問、ご意見があればいただきたい。

交通調査を実施したとあるが、まだ集計はできていないか。

<事 務 局> 7月5日と7月8日に実施した。まだ集計は出来ていない。

<会 長> 多少の変化を取れる過去のデータはあるか。

<事 務 局> 過去にも複数回実施している。それとの比較も可能である。

<会 長> 推移を見ながらこれからを考えていくことになると思う。

両部会長から願います。

<久保田委員> 資料2のp.18、今年度の検討手順にあるように、6月29日に合同部会が開催されたので内容をご紹介します。

構想実現案については、構想の段階では4つのスタディパターンであったが、これから議論を深めていくことになる。6月29日の合同部会では、地上とデッキの関係をどうするか議論になった。これについても今日議論になると思う。

道路については、交通量調査をこれから実施するとの説明があり、その結果については今後の会議で報告がある。過去とのトレンドを踏まえて、開発が起こったときに道路がどうなるのか、そのために何をしなければいけないかをしっかり推計し、やるべきことをやる、そういうことを考えるのはこれからである。

駅改良計画について皆さんの関心が高かったが、これについては鉄道事業者と市との間で別途打ち合わせを重ねているという報告があった。

ガイドラインについてはデザイン調整WGを中心に検討が始まったという報告があった。

<窪田委員> 確認したいことがいくつかある。p. 2 の中で、構想実現案と個別整備計画があり、個別整備計画で議論した内容は構想実現案の中に反映されていくという理解でよいのか。

<事務局> そのとおりである。

<窪田委員> 個別整備計画のガイドラインの中については、民間開発に関する誘導の具体的な考え方と、パブリックスペースについての具体的な空間像を共有していくと理解した。6月29日の合同部会の中でもガイドラインについて議論があった。p. 15の「パブリックスペースとは」に3つ掲げてあり、「民有地内の公共的空間」の説明について、「民地の中の」という説明もあったが、これでは容積率とパーターになるところなど、民有地の中でルールに係ってくるところという感じである。例えば、民有地の1階部分はこう使ったらいいとか、歩行者から見えている3階までの範囲は公共性が強いから景観としてどう語るのかという議論もあったが、それらについて、今後どのように扱うのか。

2つ目は、p. 16の中でデザイン調整WGの議論が重要で、まちと駅前街区と駅を結んでいこうという説明を藤村先生からしていただいた。この(1)(2)(3)は確かに重要なのだが、デッキレベルと地上階をいろいろなレベル差でつなぐこともあってもいいのではないかという具体的な意見があった。その反映はどうなっているのか。

3点目は、p. 18、これからのスケジュールについて、個の建物がきちんとマネジメントされ、経営面でもうまくいくという話と、それが全体としてもうまくいくという話をどのようにかみ合わせていくのか大きな課題であるという議論があったと思う。そういったことは、p. 18のスケジュールのどのあたりで議論されるのか。土地の所有者のご意見は重要だが、市民と一緒に駅前空間を作っていくというのが今回の大きなチャレンジの一つでもある。市民とのやりとりは検討手順の中にどのように位置づいているのか。スケジュールについて補足でご説明いただきたい。

<事務局> 1点目の民地をどう取り扱っていくかというご質問については、どういう範囲をどこまでパブリックスペースの範囲に含めるのかということであると思う。範囲から話をさせていただきたい。事務局としてはパブリックスペースに関する議論で得た結果については、将来的に何らかの規制や誘導方策につなげていきたいという思いがある。地区計画などに落とし込めるような内容について取り扱えればと考えている。

2点目については、前回のデザイン調整WGの中で、地上レベルとコンコースが6.5mの吹き抜けと中2階をうまくバランスよく取り入れれば面白いまちづくりができるのではないかというご意見をいただいた。重点的に話していかなければいけない項

目だと考えている。そういう項目も含めて検討していく。

3点目の市民の意見を聞くことをどのようにこのスケジュールで考えていくかということだが、8月24日のまち部会をオープン会議とセットで開けないかと考えている。適宜部会と合同部会の中にオープン会議を入れ、駅のことに関してさまざまなご意見をお持ちの方もいらっしゃるので、ご意見をいただくように進めていく。

<窪田委員> 個別の再開発をする方々がそれぞれでマネジメントをうまくやっていたかなければいけないのだが、それが大宮のまち全体で見たときに良い都市機能の集積になっていく必要がある。それはオープンになればいいという問題ではないところもある。難しいところだと思うが、時間が相当かかる場所であり、また関心の高いところでもあると思う。それはどこで扱うのか。

<事務局> 確かに市民からすべて意見を聞いてしまうと、駅前街区の地権者の部分まで意見が出るということもあろうかと思う。イメージとしては、パブリックスペース部分に関して市民からご意見を頂戴したいと考えている。そういった調整については、今年度はまだ素案のドラフトの原案の作成になるので、そこですべて盛り込めるかは難しいと思っている。今年度についてはご意見を整理し、来年度以降踏み込んだ内容にしていけないかと考えている。進め方についてはまだ事務局できっちり決めているわけではない。今後、部会を進めるにあたって先生とも相談させていただき、調整させていただきたい。

<会長> 難しいところである。全体の絵をバランスよく書かなければいけないのだが、同時に各プロジェクトの合意形成を見ながらそれぞれを進めていかなければいけない。各プロジェクト間の連携がうまく取れるかどうか。バッティングするようなことがあっては結果的にうまくいかない。かといって調整すればうまくいくと言われると、なかなか難しい。もう少し動いてきたときにどのエリアが先行的に合意形成できるのかというあたりが見えてこない議論がしづらいかもしれない。逆に基盤のほうからここは早くやってくれなければ困るということも出てくるかもしれない。全体の地区を総合的に更新していくに際して、この部分は先にやらなければまずいということが出てくる可能性もある。もう少し先に行ってから議論を重ねてみたい。

<坂委員> 部会で駅の問題が出ていた。p.10の駅改良計画を見ると、駅機能の高度化や乗換改善、p.3の駅改良計画のところにも東武駅の移設等により乗換改善や混雑緩和のため、つまり駅構内の改善の話ばかりである。私ども駅前民間街区を作っていく上で、大宮駅の乗降客数がすごいと言っても、外に出て来ていただかなければならない話である。今まで東武の駅がJRの駅ビルの中にあって直接外に出

にくかった。それを改善していただくのであれば、駅改良計画の中で我々民間街区とどう外に出していただくのか。例えば JR についても、今西口も東口もコンコースから真っ直ぐ外に出る出口がない。特に東口は左右に降りる状況である。p. 10 に絵では駅利用者動線という緑の線が出ているが、改良計画の中に言葉として駅舎が東武大宮駅と大々的にうたっていただくのであれば、駅が南進して、より今回我々が考えている民間街区の改良地区と接するわけだから、どう駅の改札口が外に向いていただけるのか。この検討項目の中は駅構内の改善の話ばかりにしか取れない。もちろん我々が魅力ある開発をしなければお客様には外に出ていただけないわけだが、駅を改良していただくのであれば駅そのものももっと外に向けてオープンに改良していただくという言葉は文言として入れていただきたい。

<久保田委員> これは毎回大変大きな議論になっている。p. 10 の絵は気持ちを表している絵だと思うが、駅から外へ、駅から駅の乗り換えの人たちもまちへにじみ出していくような、さらには西口へも行き来したくなるようなことを目指すことは共通認識だと思っている。それを具体的にどのように実現していくかについては鉄道事業者との打ち合わせの結果を待ちたいと思っている。

<会 長> 駅の改良、駅とまち、交通広場を含めた全体の機能配置の問題につながってくると思う。それぞれのお立場がある。鉄道事業者の立場もある。誰がお金を出すのか、どれぐらいの交通量が本当に必要なのか、その辺についても定量的に押さえながらやっていただきたい。

<沖田委員> p. 4、駅前4地区連携検討会の1番目の検討事項の中で「スタディパターンを絞り込む地区間の調整」とあるが、この地区間の調整がパブリックスペースという考え方でよいのか。そういう考え方でこの件も推進会議で検討していくという考え方を持っていてよいのか。それともこれはデザイン調整WGのほうなのか。教えていただきたい。

<事務局> スタディパターンの絞り込みの地区間調整については、今、開発街区案をそれぞれの街区の皆さんに出していただいて、これをブラッシュアップしていくわけだが、これから実現案を作っていく中で、1つの地区だけを考えていくわけではなく、両隣を見た中でどういったまちづくりを進めていくのかということが重要になるとしている。そういう意味で地区間調整をしていくということを記載した。

<沖田委員> それは地区間のパブリックスペースのことを言っているのか。

<事務局> 大きく捉えれば設えや中に入れていく機能を含めてこの場で調整していくことになると考えている。

<会 長> 今、4つ案が出ているものを2つぐらいに絞り込むときに、それぞれメリット・デメリットがあり、地区の熟度や、どこからやらないと全体がうまく回っていかないとかいうことを議論し、皆さんが合意しやすい案を絞り込んでいくということだと思う。結果としてパブリックなスペースがどのようにつながっていくかというのは見えてくるだろうが、もう一步踏み込むとデザインのほうになってくるとい感じではないだろうか。

こんなところを今年目指して頑張っていこうということによいだろうか。各部会でやることも書いてあるが、その前に駅前4地区のそれぞれの立場を踏まえた議論、あるいは駅の機能については鉄道事業者の今後の方向性を踏まえた議論、これがベースにあり、部会でなるべく多くの方のご意見を聞きながら1つの方向性を見いだしていきたい。ご協力をよろしく願いたい。

デザインWGからご発言はあるか。

<藤村委員> ガイドラインの議論の中で、パブリックスペースと民間開発街区に関して区別しながら議論を進めている。今回、前回の議論を踏まえてグランドレベルの位置づけをしっかりと盛り込んでいこうということで、p.16、「(2) 公共的空間の立体的な利用のあり方」では、グランドレベルの積極的な利用が盛り込まれている。これは窪田先生から最初にご指摘があったように、何階から何階までを公共的な空間と捉えるかという議論だが、このところが今後重要になってくるのではないかと。例えば渋谷では、縦につなぐ動線が各街区にあってもいいのではないかと議論があり、アーバンコアというものがレベルをつないでいくということをご紹介しながら、大宮ではどういうことを考えていくかという議論をしている。

各街区は隣接しているが、建築の階高がバラバラだとデッキを設定してもスロープだらけになってしまい、有効な利活用が難しくなってしまう。「(1) 低層階の階高の統一」というのは、統一ないしは調整という考え方になると思うが、高さに関する考え方をそれぞれの街区と駅とできちんと調整していないと、せっかく作ったインフラが人々の流れを誘導しにくいものになってしまう。そのあたりを取っ掛かりに議論していこうということである。最終的には駅からまちにどう人を流すかということである。境界のエッジの部分の人の流れ、まちのつながり、まちから駅のつながりが必要になってくる。駅の6.5mの高さからグランドレベルにどのように人を降ろしていくかという具体的な議論が必要になってくるのではないかとということで議論をしている。

<会 長> 空間的には低層部の取り扱い、特に駅とまちとの関係を考えると、デッキと地表部の関係は大事である。これは皆さんもお感じになっているところだと

思う。まちづくりの方針のもとに空間の大きな構成は決まってくる。それをさらにデザインの力で改善していく手順だと思う。ご協力いただき、よろしく願いたい。

<栗原委員> p. 18 の検討手順を見ると、真ん中に駅改良計画があり、左に構想実現案がある。p. 10 の駅改良計画と合わせて見ると、西地区は線路に面したエリアであり、構想実現案の中で線路が後ろにありながらどうやっていこうと考えているところである。表現の問題かもしれないが、駅改良計画の進み具合が合っていないのではないか。このまま進んでいくと第 8 回まで行って構想実現案の作成のところまで、まだ駅改良計画の方針である。これを西地区に置き換えて考えると、固まったものがどこかのタイミングで覆されるということがあるのではないかと懸念している。いろいろな方が絡んだ大きい計画なので、おいそれとはできないと思うが、懸念があることだけ発言させていただく。

<会 長> スケジュールの流れからいっても駅改良計画がはっきりしないと事なかなか決まらない。ここは行政が中心にやるのか。

<事務局> ご指摘のとおりである。本来ならばレベル感を合わせていくべきだと思っているが、鉄道事業者と議論している中で、すぐに計画として取りまとめるのは厳しいというご意見もある。現在は駅改良計画の方針という形で表記をさせていただいている。

構想実現案についても、交流広場と交通広場の概ねの位置関係については何とかまとめたいたいと考えている。西地区については、駅がどうなっていくかによって、見直しが生じてしまうのではないかというご懸念があるのも承知している。なるべくそういうことがないように進めていきたいと考えている。鉄道事業者にもぜひご協力いただいて進めていきたい。

<会 長> 鉄道事業者、バス事業者がいて、往々にして鉄道の整備改善に関しては複数の関係者が集まってきたときには言い出した者が損をするとよく言われている。これは問題があるのではないかとすると、あなたが直しなさいと言われるということで、なかなか本音のところでの最後の案が出てこないようになりがちである。

鉄道事業者間で、もし整備のお金をやりとりするとなると、これもなかなか難しい。直接事業者間同士で、一体いくら整備費や補償費がかかるのかという話になると、押したり引いたり時間がかかる。中に入る行政がリードしながらうまくやってほしい。みんなにとっていいことをやろうとしているわけである。まず何が一番いいのかを考えて、そこにかかるお金をどうやればみんなが負担できるのか、言い

出した者が損をしないように工夫していただきたい。ぜひ鉄道関係者もご協力をお願いしたい。

<久保田委員> 公共的空間の統一的な議論が必要だという話があったが、p.7に基盤の話が出ている。地上ほど派手ではないが、地下の扱いをどうするか。p.7の右下に駐車場を地下でネットワークするというアイデアが出ている。開発街区の地下駐車場は別々に作るわけだが、それらが地下でつながっていて中で行き来ができるというやり方である。合同部会で藤村委員からご指摘があったように、ビルの地下何階が駐車場ということをあらかじめ決めておかないと、こちらは地下3階が駐車場で、隣は食品売り場だったりすると話にならない。早めに何階をやると決めておかないと成り立たない。

あるところでは、高層ビルに超一流企業が入居してきて、そこにお客さんとしてVIPが車で来る。VIP用の車はこういうネットワークした一般の人が来るような駐車場には止めさせられない。その会社のVIP用の駐車場は別にするという話が途中から出てきて、結果的に複雑になった経験がある。

それぞれのビルごとにどういうニーズの駐車場がどれぐらい必要かという議論があり、地下何階で作る、ネットワークはこうするというのを早く決めておかないとできない話である。地味だが、これも議論のまな板に乗せていただきたい。

<会 長> グランドレベルを合わせるのは当然だが、デッキの高さ、1階、2階の高さの調整、地下1階、地下2階のグランドレベルからの下がり具合、どこを駐車場の出入口にするかということについて調整をしておかないといけない。設計の前提条件を作ってしまうと建築の方は考えていただけ。先に建築が走ってしまってから修正するのは大変である。早めに概ねこんなところということで作っておく必要がある。

東京駅の目の前の駅前広場がきれいにでき、行幸通りが皇居に向かっている。あそこは昔、中央分離帯があり、駐車場の出入口があった。丸ビルや新丸ビルの地下駐車場とつないだため、今、それらはなくなっている。

出入口が一番邪魔にならないところに決定する、つなぐことによって効率的な運用ができるということで、駐車場の台数も減らせるのではないかなど、いいこともある。今回もどこから入れて、どこから出すのかということをよく考えていただき、その実現にはどういうネットワークを作っておくことが必要かを検討する必要がある。

さらに言うならば、これから10年、20年すると自動運転が出てくるだろう。自動運転ではドア・トゥー・ドアになるので、一番降りたいところで降りて、勝手に駐

車場に車が入っていく。出るときには勝手に迎えにくるということが十分考えられる。待合のスペースをしっかりと作っておくということも、長い目で見れば考えておく必要があると思う。駐車場は大事である。ぜひ検討していきたい。

次に構想実現案の作成に向けての説明をいただき、議論したい。

<事務局> (資料3の説明)

<会長> 空間のイメージが出てきた。これから具体的にまとめていくということなので、今日の段階でこういうことについてはぜひ注意をしてほしい、ここは守ってほしいなど、ご要望があればいただきたい。今後の作業に向けてこんな調査をしてほしいということがあればご発言いただきたい。

<窪田委員> 個人的な意見だが、人工地盤が広くあるが、これはやらないほうがいいのか。研究的に実証できているわけではないが、確かに JR が駅ビルを建てると駅から街に出てきてくれないという中で駅前街区をどうするかという話を、駅前街区が頑張っていて、むしろ地上やまちのほうが面白いですよということをご追求できないものだろうか。夢物語的で外部者だから言えるということかもしれないが、通路から降りてきたら、いろいろな人の主体があって、そこでいろいろな交流があって、だからこそ大宮に行くのだといわれるまちを作ろう。こういうところが、まちづくり推進部会の一番根底にあったのではないかと考えている。シンボル軸が地上ではなくなってしまうという話は、今まで議論してきたことと若干ギャップがある。

この構想の中、あるいは p. 10 「GCS 構想における駅前空間形成の課題への対応」というあたりで、既に「回遊ネットワークの形成に向けて」とか、風土、歴史、自然、緑、水というキーワードがあったり、路地が出てきたりしている。もう少し細やかな空間の作り方の話もあったかと思う。行政改良案のイメージがここからガラッと変わっていくのかどうかというところで違うのかもしれないが、個人的にはガラッと変わった行政改良案を期待したい。

<会長> ご意見として受け止めておきたい。交流広場としてこういう大きなデッキをかけるのは、上はいいのだが、下が暗くなってしまう。デッキを大きく張ったところは後で怒られるケースが多い。慎重にやらないといけない。

<久保田委員> 合同部会において地元地権者の中でも、なるべく盤を大きく張るべきだという方と、地上を中心にすべきだという2つの意見があるのは間違いないところで、議論をこれからしていかなければいけない。

今日の3案については、どちらかというとも盤を張るだけ張って見たらどうなるかと

いうスタンスで書いてある。同じような機能を持つ駅広でももう少し違う書き方があるかもしれない。この盤の張り方のレベルで行政改良案が出るのか、違うスタンスも出して議論するのか、今の段階で先に行きすぎないほうがいい気がしている。東武がどうなるのかという結論が出ないとこちらの議論もできない。議論の順番を間違えてはいけない。3者のご議論がいつごろまでかかるのか。そろそろそれを決めていただき、次の議論に行けるようにしていただきたい。そういうスケジュールリングをはっきりさせる時期に来ていると思っている。

<会 長> 周辺の条件が決まらないとなかなか絵も描きづらい。鉄道部分は調整を先行していただかないと、東西通路の受け方や、交流広場、中央通路の受け方も微妙に変わってくる。早めに頑張ってください。

<松本委員> 岸井会長、両部会長のご意見、まちの4地区の方のご意見について、私どももそのとおりで考えている。

鉄道事業者間の調整はさいたま市だけでなく、国にもご支援をいただきながらいい知恵を出していきたいと思っているが、時間がかかるという覚悟を持っている。

デッキをつくるときに、地上レベルの活用の仕方はどういうやり方があるのかということについては、今までの絵では十分まとまっているものではなく、市役所内でもまだ十分議論が尽くされているものではない。そういう意味ではしっかりと地上レベルの活用の仕方を考えなければいけない。

一方、東西通路の位置は現実的に決まってきている。その受け方をどうするかということは早めにしっかりと考えないといけない。東武鉄道の駅がどのようになるのかというのもあるが、それが固まらなくても、受け方そのものとしてどういう要素が要るのか、どうしたいのか。これはしっかりと早めに絵に示しながらやっていかなければならない。

今年度内にまとまるのが難しい案件についても、そういうことも踏まえてこれからのスケジュール感を作っていくといけないと考えている。今年度内にこうしたいというものと、事実上協議をしていく中で決まっていくものというのは同時並行でやっていく必要があると考える。

まち側からどうしたいというものも一方であると思う。できるだけ街区間の調整ができるような案の調整をしていく。個々にどんどん絵ができてきてしまい、これで行けるのかということにならないようにしていければよい。これは私どもだけではできないことである。まち側の皆様と一緒に考えていきたい。

<会 長> 市も不転の決意でやっていただけるということだと思う。よろしくお願ひしたい。

<栗原委員> そもそも東西通路と交通広場の関係性を失念してしまった。中地区配置案のときは東西通路及び既存の通路どちらからもアクセスができるという話があった。南地区に配置となると東西通路からかなりの距離がある。一利用者として考えると遠い位置にあるなと気づいた。東西通路と交通広場はどういう関係の上で話が進んできたのか教えていただきたい。

<事務局> 位置的に見たときに遠い、近いという話があり、利用者から見るとどちら側からも使いやすい位置になるという説明をさせていただいたが、そもそも東西通路と交通広場の関係がどうなっているのかということについては、そこも議論が抜けているのかもしれない。東西通路については、東武鉄道とJRの乗換改善を果たしていくための新しい通路を1本作る。また、まちの回遊性や防災性のために、今1本しかない中央連絡通路に代わり、もう1本作っていくことでそういった面も向上させていくという議論はさせていただいたと思う。東西通路と交通広場の関係性はどうあるべきだという議論はまだできていないと思う。

<会長> 流動に関して多少の推計はしてあるのか。

<事務局> 人の流れについてはデータでは少し積み上げてある。

<会長> そういうものも含めて1度きれいに整理してみたい。

駅前広場の機能について、皆さんが合意しているかどうか不安であるが、バス、タクシーがどのようにここに入ってくるのが望ましいと考えているかというあたりも、定量的な話として押さえていただきたい。前はスタディパターンだったので私もあまり言わなかったが、少し意見を申し上げる。今の駅前広場のパターンは、現在の駅前広場よりも使う人によって乗り換えが不便になっている。それはもう少し改善できないか。駅前広場の東側に出てきている。もう少し工夫ができないか。

大門2丁目の再開発が進んでくる。絵を見ると北側の歩道が広がっている。こちら側には公共施設があるのでいずれ南側も広がるのかもしれないが、歩行者の軸は両側に同じようにあるのかどうか。これも分かれ目で、今の交通広場に入ってくる動線は明確に示していない。もし歩行者の軸が片一方に大きく寄るのであれば、それを受けたものができあがってしかるべきだと思うし、両方要るとなれば両方受け止めるような空間的な装置がないとそのようにならない。周りの状況を整理しながら、駅前広場の配置、道路の配置もさらなるブラッシュアップが必要だと思う。

これまでは大きく配置の議論として、パターンとして議論したが、これからいよいよ成案にしていくためにはさらにもう一歩突っ込んだ議論が要と思う。ご検討をお願いしたい。

<久保田委員> 公平のために、部会で出たご意見をそのままご紹介する。

タクシーに関しては、プールは地下でもいいが、お客を乗せるのは地上でなければ駄目なのではないかという強い意見があった。

バスについては、バスバースは効率的に絞ってもいいのではないかというのが市の案だが、事業者からはある程度余裕がないと駄目という意見があった。そこは合意ができていないということをご報告する。

<会長> それには駐車場の出入りをどう考えるか。出さなければいけない。物流もあるし、お客様の駐車場もあるので、それが邪魔にならないように入っただけでいい。そこも動線としてこの中に書き込んでいただき、うまくバランスよくいくのかどうかご検討いただきたい。

これから議論なので、今日いろいろご注文いただければ、それを反映した絵を検討するということだと思う。鉄道事業者、関係する行政からもご発言をいただきたい。ここで発言したからと言って費用負担しろということにならないという前提で議論していただきたい。特によろしいだろうか。

今日、良い面、悪い面を評価していただいた。もう一段さらなるブラッシュアップをぜひお願いしたい。

各地区の今の熟度、計画の進捗具合もあると思う。それぞれの地区は、専門家を入れて具体的に絵を描いてみたいとおっしゃっているところもあったが、まだ全部が全部そうではないようにもお聞きしている。もし計画を作るサポーターをどなたか入れてこられるのであれば、その方も一緒にここで議論できるようにし、情報を共有しておきたいと思う。そのほうが良い案になる。個別の敷地の中だけで考えるのではなく、周りがこうなっているということを思い描いて自分のところをこのように提案したらどうかと、プロなのでやっていただければいい。

<埼玉県> GCS 構想が市民の意見も踏まえながら策定されたことについては、具体的な検討につながる大きな一歩だと思う。今後の検討がさらにスムーズに進むよう協力させていただきたい。

<奥田オブザーバー> 地元、鉄道事業者、行政の方が、先生方のご指導のもと、大宮のまちづくりに熱意を持って取り組んでおられることに心から敬意を表す。1つ申し上げるとすれば、実際に大宮駅に見えられた方、大宮のまちに来られた方、ユーザー、お客様、皆さまにとって便利で楽しく快適な空間を作るところが大事である。今後の議論の中で、お金というところもあるだろうが、私どもも知恵をだし、一生懸命汗をかかせていただく。皆様にとって便利で快適な空間を作るところをいつも皆さんで胸に描きながら、私どももできることは限られているが、一生懸命応援させていただきたい。

<会長> 一番簡単なのはお金で支援していただくことである。ぜひよろしくお願いしたい。

<黒鳥オブザーバー> 鉄道局からは駅の改良計画について申し上げたい。東武鉄道大宮駅の移設については、かなり混雑して乗換利便性が低くなっている。新たな東西通路と既存の中央通路の両方が使えると、乗換利便性が向上し、さらに各街区への人の流れがうまくいくような形で、鉄道駅の改良と合わせた都市側駅前広場などと一体的な向上が図られたほうがよいと思っている。駅の改良計画の具体的な方向性や方針が定まれば、国土交通省としてもどのような支援が可能か検討してまいりたい。

<会長> まず鉄道事業者間でいい絵をとということである。

<都筑委員> 会議の中でまちづくり団体の皆様、会長様はじめ、いろいろなところから弊社の駅のことについていろいろなご意見を頂戴している。スケジュール感についてもほかの検討と遅れないように進めるようにという大変ありがたいお話を伺ってきた。東武鉄道としても、JR、さいたま市と打ち合わせをさせていただきながら、できるだけご利用の皆様喜んでいただけるようなまちづくり構想ができるように一生懸命スケジュール感を持って打ち合わせを進めさせていただき、実のある方向に行きたい。会議の中でいろいろなご期待のご意見を頂戴しありがたい。

<丸山委員> 現在、さいたま市、東武鉄道と鉄道の乗り換え部分の検討をしているところである。

GCS構想は、中央と東西の2本の軸を中心としてまちに開かれた通路構成、ネットワークにするということが基本である。東西自由通路についても、さいたま市、東武鉄道と密に検討し、しっかりとつながった、まちに開かれた回廊になるように今後も調整していきたい。

<会長> 東西通路がどう使われるか、もう少し明らかにしなければいけない。街区改良案を拝見すると、東西通路が東側に着岸するところがまだ粗末に見える。東西を結ぶ大変強い軸が2本できるにしては受け方をもう少し頑張りたいという気がする。この通路を作ると全く違う人の流れが出てくる。受け方としてこの程度でいいのか。ぜひ頑張ってください。

これは西地区にも関係してくる。魅力的な通路空間にしないと人は来てくれない。どのような設えが北地区、西地区でうまくできるのかということになると思う。南側は、中地区と南地区の連携が大事だと思うが、北側は、西地区と北地区の連携が非常に大事だと思う。それによって人が行きたくなるような空間を作らないといけない。もう少し頑張りたい。

大宮区としてこれをやりたいと市に強く言うことはないか。

〈会田委員〉 大宮は古くは氷川神社の門前町、中山道の宿場町、鉄道のまち、さらに、業務核都市、都心地区であり、商業業務機能が集積しているまちである。以前は東口側が活況であったが、西口の開発が進み、西口デッキが整備され、ソニックやスカイビル等ができてからは、西口の方が、人通りが多くなっている。大宮駅は、JR 所有の連絡通路で分断されている状況にあるが、今後は東西ともに均衡ある発展が望ましいと思う。一昨年、首都圏広域地方計画が示され、東日本の玄関口として「運命の 10 年」と言われているが、大宮駅は、さいたま市の顔になるところである。皆さんの意見や、また、地元住民の意見を十分踏まえながら、大宮区、さらには、さいたま市が今以上に発展するようご支援、ご協力をいただきたい。

〈栗原委員〉 今日いろいろな議論が出ている中で、議論が抜けているという話もあったが、これは決して抜けているわけではなく、むしろこのタイミングでやっていかなければいけないと思った。利用者目線というお話はまさしくそのとおりである。街区もそうだし、全体の計画もそうであるが、利用する方ありきの話だと思う。利用者目線に立ったストーリーを考え始めてもよいのではないか。今できているまちは既にストーリーがあるところだが、これから新しいまちを作るといふのであれば、そういったものも想定しながら進めていかないと、形だけ、箱だけのまちになってしまうという危惧もある。どこでこういう話をするのか思いつかないが、必要なことだと思う。

〈会長〉 今の話はまちづくり推進部会に近いと思う。まちのカラー、大宮というまちをどういうまちにしていくか、何を世界に訴えるのか。大宮という新幹線が乗り入れる非常に立地の優れているところで、我々は一体何をしたいのか。せっかくやるのであるから、ここで何をすれば大宮区、さいたま市、首都圏、日本、世界にとっていいことが起きるのかということ进行を描きたい。ただビルを建て替えたというのではもったいない。せっかくみんなで一生懸命やるのだから、やったことが次の世代に、やってくれてよかったなと思われるようないいものを残したい。頑張っていきたい。

今日はまだまだ構想実現案の第一歩のところの話であった。お気づきの点があれば事務局に直接言っていただきたい。駅についてはなるべく早めに議論を進めていただき、それを前提にしたまちづくりにしないと後でひっくり返ってしまう。今年は昨年以上に回数が増えると思うが、ご協力をよろしく願いたい。

特にご発言がなければ第 6 回は閉会したい。

4. その他連絡事項

<事務局> 3点ご案内する。

今回は、11月21日（水）15時～第7回推進会議を開催する。詳細については追ってご案内する。

2点目はフォーラムの開催についてのご案内である。大宮駅グランドセントラルステーション化構想を防災の視点から考えるというリーフレットがある。7月21日午後3時より浦和コミュニティセンター多目的ホールにて埼玉大学と一緒に行動。

この点について久保田先生より補足があればお願いしたい。

<久保田委員> 市長からGCS構想についてお話しいただく。その後、芝浦工大の中村仁先生から防災の観点からこういう議論も必要ではないかということをお話しいただく。パネルディスカッションでは、内田先生などに広くGCS構想のお話しをいただく。フロアの皆さんと質疑応答する時間も極力取りたいと思っている。パネラーの皆さんに伺いたいことがあれば積極的にご発言いただきたい。

<事務局> 3点目、議事録については本日の内容を委員の皆様にご確認いただいた後、ホームページにて公表していきたい。

4. 閉会

以上