

## 第8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31年3月20日（水）15:00～17:00

開催場所：JA 共済埼玉ビル 3階 大会議室

出席者

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 工学部都市工学科 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	大門町一丁目駅前まちづくり協議会 会長
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 (代理：副理事長 齋藤巖)
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
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
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 籠至)
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
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
杉井 学治	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 事業企画第2課担当課長
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. 議 題

<会 長> 前は昨年11月末に行った。その後、まちづくり推進部会、基盤整備推進部会、それらの合同部会で議論を重ね、今日は一定の成果が出てきていると伺っている。その案についてご議論いただく。

本日の議題は「大宮駅グランドセントラルステーション化構想の実現に向けて」である。両部会での検討内容と、その成果であるGCSプラン骨子(案)について説明していただき、討議したい。まず説明をお願いしたい。

<事 務 局> (①第7回推進会議の振り返りと両部会での検討内容について・②(仮称)GCSプラン骨子(案)についての説明(まちづくりガイドラインの一部はUDCO 藤村副センター長が説明))

<会 長> P.35にあるとおり、今回は途中段階である。中間的な骨格のまとめとして骨子案を作成し、もう1年かけて最終的なプランとして確定していく。その間にはパブリック・コメントをいただくというステップを踏む。その骨子案が今日お示しいただいた資料2である。まだ課題は残っている。また変更も当然あり得るが、どのような方向に向かって大宮駅周辺を整備していくかという流れがわかるかと思う。

これをまとめるに際してまちづくり推進部会と基盤整備推進部会の両部会、あるいは合同部会で議論した。まず部会長から補足していただきたい。

<窪田委員> まちづくり推進部会で話し合ったことを基盤整備推進部会に伝えた。大宮のまちの魅力の根本には、駅とまちの近さがある。公共交通を使う人も含めて歩行者がまちをどのように使っているのかということをも基盤整備推進部会の中でも一緒に考えていただけないかということをお願いした。

特に今回の整備は、3年、5年で終わるものではなく、整備した空間は100年後の皆様にも影響するものである。長期的な検討や、当面のソフト対応も含めてご検討いただきたいということをお願いした。

また、駅前に顔を作りたいという思い、同時に地下空間も含めて総合的なインフラがきちんと機能するまちにもしてもらいたいということをお願いした。

合同部会でもさまざまな意見を聞かせていただいた。交通事業者もそれぞれのお立場からできることを一生懸命やっただいて理解している。2つの部会は切磋琢磨しながら大きな空間整備に踏み込んでいくべきところである。その意味で今日の議論はとても重要である。

まちづくり推進部会としても、機能や、顔ではない裏の空間をどうするのか、話し合わなければいけないことが山積みである。部会長の思いとしては、今日は議論を尽くして

いただき、次のステップに進めるとありがたい。

<久保田委員> 両部会が切磋琢磨しているわけだが、主に基盤整備推進部会側が意見を受けている状況である。もっとまち側で使える空間を取れないのかということがまちづくり推進部会側からのご要望と認識している。交通広場、バスやタクシーのために使っている空間、特にバスの空間をもっとコンパクトにできないのかということはかなりご要望として承った。こちらとしても議論を重ねてきた。バス事業者の判断では、今後大宮でバス需要は増えるのではないかとということもあり、現状のバース数を減らすことは今の段階では難しいということで、今日の案となっている。

この1年で骨格となる非常に重要なことがいくつか決まってきた。大きな1年だった。基盤として重要なことを申しあげる。今の旧中山道の交通容量で、この開発はもつのだろうかという不安がみなさん最初からあったと思う。それに対して、確かに中山道地下バイパス化と大栄橋の4車線化が非常に有効であることを確認したというのが大きな話である。同時に、どちらの整備も容易ではなく、街区の開発が先に完了すると考えられる。インフラの整備を待っているのは開発が待ちきれない状況になることははっきりしてきた。P. 29、P. 30にあるような交通需要マネジメントを本格的に考えなければならないということが結論として出てきている。この地区は駐車場整備地区で駐車場の附置義務がかかっている。同時に大規模小売店舗立地法や、大規模開発地区関連交通計画マニュアルなど、国が定めている様々な法制度があり、一定規模以上のビルを建てる場合、それに応じた数の駐車場をその場所に整備しなければならない。そういった駐車場を整備すれば整備するほど、車が開発街区へやってきてしまう。それでは道路の交通処理がもたない。同じ台数の駐車場は整備するのだが、街区の外に整備しなければならないのではないかと。国の制度もそういったことができるようになってきている。これは各街区の建築計画にも大きな影響があるため、市としても駐車場条例の改定を含めたご検討を大至急やっていただく必要がある。

<会 長> このプランの骨子案について、今後パブリック・コメントを行う。そのために今日は骨子案の中身について各委員からご発言をいただきたい。

スケジュールについて、パブリック・コメントを取り行う前にもう1回全体会合をやれる時間があるだろうか。

<事務局> パブリック・コメントの前にもう1度推進会議をすることは考えていない。今日の意見を踏まえたものをパブリック・コメント用に整理して、パブリック・コメントの意見を踏まえて次の推進会議を行いたい。

<会 長> 今日のご意見を踏まえて最終的には私と事務局で修正したい。今回のまとめを市民に見ていただくということである。関係の皆様からご質問、ご意見をいただきたい。

<沖田委員> P. 17 の図面を見ると、タクシープールの出入口が2つあるが、地下の図面を見るとタクシープールがどこへ設置されているのかわからない。

一般車両はタクシーの地下への出入口の通路を使えないのか。

P. 27、中山道の地下バイパス化の平面プランが書かれていないが、各地区への出入口も設けられるのか。

<会 長> 市民に見ていただく上でわかりづらいところをご指摘いただいた。まずタクシープール、一般車は今回の計画でどのように取り扱っているのかご説明いただきたい。

<事務局> タクシーについては、2案とも1階レベルに乗降場を作る。タクシーが降車場に着いてお客さんを降ろした後、地下のタクシープールに入り、お客さんを乗せるときにはそこから出ていただき、1階レベルでお客さんを乗せて出ていく。

<会 長> P. 21 が地下車路の地図である。グレーが地下の動線、青がタクシープール、赤が出入りの車路になる。P. 17、P. 18 と見比べると、つながっていることがわかる。一般車はどうなるのか。

<事務局> 一般車は地下車路ネットワークを通じて地下に降りて、地下に乗降場を作り、地下で乗り降りして、地下から出ていく。

<会 長> P. 21 のルミネと記載があるところの右、道路が広がった形になっているところが一般車の乗降場という想定である。中山道の地下のバイパスを作った場合、各再開発ビルとの接続はあり得るのか。

<事務局> 中山道の地下バイパス化については通過車両を通す。中山道から各街区につなぐ考えはない。

<会 長> 中山道の地上部からはどうか。

<事務局> 接続させたいと考えている。

<会 長> それでよろしいだろうか。

<久保田委員> 南地区の一般車寄り付きのことか。

<事務局> 中山道と各街区を接続させることは今のところ考えていない。一般車は地下車路ネットワークから入り、必要な駐車場を整備し、そこに入って行く。また、一般車は南地区に整備する寄り付きも中山道から利用していただく。

<会 長> 今の説明のとおりである。これを示すときにはわかるようにしなければいけない。中山道からのIN・OUTは考えにくいという状況で作っているということである。

P. 17、P. 18 の広場を前提にして、下にP. 21、P. 22 の絵が書いてあるが、例えばこの地下車路ネットワークから南街区に入ってくる、あるいは寄り付きを作る、それぐらいはできるのか。今の動線はスムーズに行って帰ってくるだけになっているがいかかがか。

<久保田委員> 地下において、P. 21 の図の灰色のところから南側に行けるかという話だ  
と思うが、駐車場ネットワークのP. 20のオレンジのこれが地下の一般車の通路である。

ここから南地区のビル内の駐車場に入っていくことは可能と考えている。

<会 長> 今のようなバリエーションはまだこのネットワークにおいてもある。中地  
区で一般車の乗り降りを可能にすることや、タクシーの乗り場を作るというバリエー  
ションは、再開発の計画との調整の中で多少はあり得るのか。

<久保田委員> 今のところ一般車が寄りつくのは、南地区の地上部と、中山道から駅側に  
入ってくる地下部ということが決まっている。一般車についてはここで乗降していただ  
く。これに加えて、各街区にどういう寄りつきを作るかということについてはまだ全く  
議論ができていない。寄り付きの場所について、各街区の自由にというわけにはいかな  
いと思っている。南地区の寄り付きを1本作るだけでも警察とかなり協議があった。

<会 長> P. 21、これは平面で書いてあるが、実際には勾配があるなどして、地下車  
路に自由に取りつくわけにもいかない。とりつけられるところはおおむね決まってきて  
しまう。再開発のプランにおいても駐車場は必要である。駐車場のネットワーク、物流  
ネットワークなどと噛み合わせてもう一段深い絵が出てくると思うが、今回はそこまで  
至っていない。再開発のほうのプランが進んでくるに従って、これがさらにブラッシュ  
アップされるとお考えいただきたい。

<栗原委員> 今のところをもう一度確認したい。地下車路ネットワークは産業道路側に  
出入口ができて、そこからのみしか各街区には近寄れないという認識なのか。それとも  
地上部でもまた別途ということなのか。

<事 務 局> 基本的には地下車路ネットワークを介して各街区で作っていただく駐車場  
にアクセスすることを考えている。警察との打ち合わせの中で、出入口が1カ所では有  
事の際の安全性について指摘があった。これは今後の課題だと認識している。

<会 長> P. 19では中山道から平面で各街区に出入りできる線が書いてある。それは  
P. 20の図になっても残るのか。P. 20になると消えているので入れないと思うが、確認  
したい。

<事 務 局> 今のところは各街区の出入りは想定していない。

<栗原委員> 以前は西地区にも一般車寄り付きがあったが、それはなくなったというこ  
とか。

<事 務 局> 西地区の JR の付近にあった一般車寄り付きがなくなった理由は、大栄橋  
にあたる箇所に課題があることが分かったため、地下車路に一般車の乗降場を確保する  
ことで整理をしている。

<会 長> 地下車路ネットワークができないと西地区は駐車場ができないのか、他に出入りの道は全くないのかというご心配を持っていると思う。橋から降りてくるのは難しいという話はあったが、側道との接続においても難しいのか。地下車路がないと西地区の場合はかなり厳しいということか。

<事務局> 大栄橋の側道とのアクセスは可能だと考えている。

<会 長> 開発が少し進んだ段階でいろいろな絵を書いてみて、具体的には警察とも協議をしなければいけないので決めにくいところがある。

今のあたりはわかりにくい。パブリック・コメントを出す際には、どのような考え方で、今はどういう状況になっていて、将来の検討課題と書いてもよいと思うが、少し整理を加えてほしい。

<沖田委員> タクシーと一般車両はわかるが、自転車が入っていない。

<事務局> 自転車についてはまだ基盤整備推進部会、まちづくり推進部会の中でも議論ができていない。P. 18 の検討課題の中に書いているが、今後自転車利用環境の検討についても積極的に取り組んでいきたい。

<会 長> これからの課題である。鉄道関係者からコメントがあればいただきたい。

<下大園委員> 今回、大宮駅とその周辺がどういう形を目指していくかがイメージできるようにしていただいたことは意義深い。これから具体的にどう作り込んでいくかが課題になってくる。

JR大宮駅ではお客様がまだまだ増えている中で、どのようなサービスを提供していくかということが非常に重要だと考えている。駅も昔は切符を買うことが重要な機能だったが、技術を用いてこの機能は縮小できるようになり、別の機能をつけていく必要があると考えている。お客様に具体的に必要とされるサービスの提供や、大宮に来ていただくお客様をお迎えする拠点としての機能を駅につけていくことが大事だと考えている。一方で、鉄道駅だけでは対応ができない機能もある。周辺のまちと連携し、様々な機能を、駅を中心としたまちの中につけていきたい。その機能を配分していく上においては、限られたスペースであるため、どんな機能をどこに配置するかというところがもっと具体的に議論されなければいけないと感じている。

ここから先は恐らくこういったイメージをどうやって実現するのかというところにフェーズが移ってくると思う。このあたりも引き続き我々としても議論に参画し、考えていきたい。

<都筑委員> 東武大宮駅は現在の1面2線から2面3線への鉄道機能の増強を目指す。

P. 32、整備による効果という項目で整理されているが、新東西通路を経由することにより鉄道相互間の乗り換え時間が大幅に短縮され、混雑も解消される。このような大きなGCS構想の中で、ホームの拡幅、改良により安全性の向上や、2面3線化により新たな

サービスの提供が可能となり、大宮の拠点性が向上する。それに寄与できるのではないかと考えている。

今後の検討課題は様々あるが、大きな基盤整備、駅前の整備を含めて、検討の深度化、事業者間の協議を今後とも進めていきたい。乗り換え改善、ホーム拡張、線増により、さらに駅の機能が向上し、大宮に寄与できるのではないかと考えている。

<大野委員> 一番の関心は新東西通路である。現在も利用者は増えている中で、朝の通勤時間帯、降りたお客様が中央通路に向かって一斉に走っている現状がある。お客様の利便性が向上し、より安全・スムーズな動線を確認するという意味で期待している。できる限りのことを協力していきたい。

<会長> 鉄道事業者からはここに書かれていることをベースにして、さらに具体的にもう一段詰めていきたいというお話をいただいた。これを一度パブリック・コメントで市民に見ていただこうと思う。同時に、ご指摘として、どんな機能がここに来るべきなのか、駅と周辺とを含めて考えなければいけないというご指摘はごもつともである。これを市民が見たときに、そもそも大宮にどんな可能性があつて、何を目指しているのかという全体の構想が1枚最初に要るのではないか。なぜこれをやろうとしているのかという大上段に構えた最初の1、2ページに大宮の意思、可能性、何が課題かということ整理したものをつけたほうが、今の議論を呼ぶことにつながるような気がする。西地区に関しては東武の線がどこまで来るのかご提供いただかないと開発の絵が書けない。南地区についても、もし①案で行くときにはどのように駅とつながるのか。街区との情報交換をうまく行って頂かなければいけない。鉄道事業者にもご協力をいただきたい。

<栗原委員> 西地区から P.32 の絵についてコメントしたい。西地区は勉強会から始まり10年以上やっている。鉄道事業者からなかなかお話をいただけず、どのように考えているのかわからない時期が続いていた。このようにわかりやすい絵を出していただいたことに関しては感謝している。

合同部会の後、役員会を持ち、これについて議論した。総じて好意的な意見が多かった。とはいえ、細かいところで詰めていかなければならないところがたくさんある。駅改良計画に大きく関係するエリアとして、西地区としては是非とも鉄道事業者と意見交換をさせていただきたい。

<町田委員> 大門町2丁目に最低1,000人以上収容できる大ホールができる予定である。イベントが終わったときにその人たちが帰る際、中山道の交差点では問題は起こらないのか。地下通路やデッキで通す方法は考えていないのか。

<事務局> ご懸念があることは承知している。今のところ再開発組合側には詳細には確認していないが、ホールを出たときは階段やエレベーター、エスカレーターを使ってお客様が降りてくる。1階レベルから全員が一気に出てくることはないと考えている。今のところはまだデータがないが、検討して確認したい。

<会長> 数字を確認して、またご説明いただきたい。

<齋藤委員> P. 17、P. 18のA案、B案という交通広場の考え方から、交流広場の検討がされていると思う。相当量の民地の上に絵が書いてあると思うが、この辺はどういう解釈なのか。こういう形ありきという考え方なのか。

<会長> 絵の熟度、あるいはこれからのステップについて説明いただきたい。

<事務局> 面積や位置については、鉄道駅近くの公共的空間等の検討エリアなども見据えながら今後ブラッシュアップしていきたい。

<会長> 交通広場の絵は、バスが回る回転半径の大きさと幅は決まってくる。車が動くグレーの部分はそれほど変わりようがない。歩道になるところ、広場になるところがどれだけか。あるいはこの施設そのものが東、西へ動くということはあるかもしれない。これはもう少し調整が要る。再開発のそれぞれのエリアの絵とこれを合わせて事業性を高めていかなければいけない。鉄道の駅側との調整も必要である。それぞれの方たちと話し合いながら、最後に場所が決まることになる。

現在の絵は何を基準にしているのか。バス・タクシーの流入口は決まっていると思うが、この絵はどこがコントロールポイントになっているのか。

<事務局> 中地区に配置した案では、これまでは鉄道事業者の考えがはっきりしなかったため、既存のルミネをコントロールポイントにしながら書かせていただいている。南地区に配置した案については、南側に寄っているので、現在の駅前広場の部分で一番寄せられる範囲ということで少し西側に寄せて書いた絵である。

<会長> こういう絵をお出しすると、例えば自分の家がかかるとか、かかっていないとか、下図が書いてあるのでそこを気にされる方がいると思う。この絵は今どんな前提で書いているのかということがわかるようにしなければいけない。基本的には再開発が動くということを前提にしつつ空間ができ上がるということを頭に描いているということだと思う。

オブザーバー、行政の方、プロの目から見ていかがだろうか。県からもご発言いただきたい。

<奥オブザーバー> オブザーバーという立場で入らせていただき、地元地域の方々、市当局のご尽力で大きくとりまとまったと感じている。

地域の皆様もイメージがわかりやすいと今後議論がしやすいのではないかと。車はこう動いて、人はこういう感じで動いて、ここはこんな場所、ここはこんな場所と、全部を積

み重ねれば見えるのだが、もう少し見通しがいいと、みなさんにとってわかりやすいし、理解が深まると思う。

駅と周辺、周辺と道路が上手に関われば関わるほど、トータルとしての価値が高まるのがまちづくりだと思う。この場を利用しながら、意思疎通、意見交換をより図っていただきたい。精いっぱい応援することをお誓いする。

<会長> 表現が難しいというところは承知しているが、各パーツで書くのではなく、1枚の図で全体がわかるものがあるとよいということだと思う。

<林オブザーバー> ここまで骨子案ということでとりまとめ、感慨深いものがある。今後どうやって事業を進めていくかということがこの骨子案以上に難儀するところもあると思う。区画整理、広場整備の支援施策はあるので、私どもも知恵を絞って今後詳細が決まってきた段階でご相談させていただきたい。

今回駅改良計画案ということで具体的な絵が見えて来つつある。特に P. 32 の案①を軸に今後進めていくという話になっているかと思うが、そういう前提で進めていくということであれば、案①の中央通路のあたりはかなり公共的空間ということで開けた空間になると思う。住民の皆様イメージ図をお示しする際に、そういったところも反映させていくようなお考えがあるのか確認したい。恐らく見た人はそれぞれの感想を持たれるが、開けているかどうかは印象として違ってくると思う。どんなイメージパースを示すのか。今後 VR も作られると思うが、印象が人によってかなり大きく左右する気もする。パブコメに出す際にどんな形で出されるのか確認したい。

<会長> まだ再開発の具体的な建物のイメージが固まっていないため空間としてお見せするのが難しい。一応パースはあるが、建物はただ書いてあるだけである。あのおりできるものではない。もう少し検討が進んでから空間をお見せしたい。今は平面図ぐらいである。平面図すらくっついていない。もう少し工夫していいものにできればと思う。建物側のイメージを同時にお伝えすることが大事である。

<菊地オブザーバー> さいたま新都心で勤務していると大宮がどのように変わっていくかということについては非常に関心がある。さいたま市は地元であるので、いろいろご相談させていただきながら協力したいと思っている。

大門地区の再開発ができると人の流れが大きく変わるのではないかと、地下車路ネットワークができるとどのような交通になるか、それは今後の課題ということで書いてあるが、シミュレーションをしていくに当たっては様々なデータの活用、IT、VR、AI の活用を検討していただきたい。その際に重要なのは、鉄道事業者など関係者の持っているそれぞれのデータを共有することである。まち全体をよくしようということでデータを出し合うと全体的な流れをつかめるのではないかと。お互い協力しながらやっていただきたい。

<会長> まだ歩行者の定量的なことはここには書いていないが、全体の流れについては交通のシミュレーションをやろうということで進めている。またどこかでそれを付加していきたい。

<榊オガザバー> 毎回活発な議論をされていて、それを踏まえて着実に検討の歩みを進めているということがいい形で進められていると思っている。

大宮のまちづくりのコンセプトにうたわれている駅とまちとをつなぐこと、人中心、歩行者中心を掲げて取り組まれているが、昨今のまちづくりの潮流で重要だということで取り組みが進んでいると思う。これを実現しているまちはまだまだ少ない。大宮が実現に至ると日本の中でも貴重な事例になる。

まだ検討が固まっていないところもあると思うが、土地利用のイメージというのはいづぶん具体化されてきているのではないかと思う。次はそれをどう実現するかという話になる。事業展開の資料があったが、いろいろな要素がある中で、何から始めるのか、現行の機能を維持しながらどう実現するかということが非常に難しいと思う。プログラムをしっかりと作ることが重要だと思う。

<鎌オガザバー> 各部会の熱心なご議論でよくまとめられて、ずいぶんあるべき姿が見えてきた。今後深度を深めるに当たっては、整備費や、費用負担が議論になってくると思う。特にこういう事業にあっては、官民連携で、鉄道事業者や再開発事業者すべてがWinになるような費用負担システムをこれから検討し、その中で議論されたほうがよいと思っている。

<山崎委員> 県として、長年にわたり多くの要望がある鉄道利用者の乗り換え利便性の向上について大いに期待している。

P. 31 の整備の考え方、P. 32 の整備イメージで具体的な方向性が示された。新東西通路における新たな改札口の整備や、東武大宮駅の2面3線化、ホームドアの設置など、乗り換え改善、混雑緩和、安全性の向上の視点も取り入れられているので、ぜひこの方向で議論を加速していただきたい。

P. 29 の交通需要マネジメントは重要な考えである。この中で当然盛り込まれていると思うが、バリアフリーの視点がどこかに文字として書かれたほうが市民のみなさまは安心すると思う。遠くの駐車場に置いて、そこから歩いて中心部の商業施設に行かなければいけないとなると不安に思う方もいる。バリアフリーにも十分配慮してやっていくことを明記したほうがよい。

<会長> バリアフリーの話はごもっともである。縦方向の動線は階段やエスカレーターだけでは十分ではない。

アーバン・パレットという言葉が出てくるが、これがうまく伝わるか心配である。複数箇所に記載があるが、微妙にそれぞれ異なる気がする。P. 6に「まちと駅をつなぐアー

バン・パレット」と書いている。これを追っていくと、東口の全体の空間を指している印象である。P. 11、P. 12 にアーバン・パレットと書いてあるが、これが先ほどのこのエリアということどうまくつながっているか気になる。アーバン・パレットという言葉は言葉として、何を実現するためのものか、もう少しうまく伝えられるとよい。デッキができて、鉄道が地表を走っていて、その上を人が横断している。改札は2階で、今度は地下に一般車が寄り付く。このように建物と人々のアクティビティが混ざっているようなところがアーバン・パレットなのだろうと思うのだが、それをうまく整備すると大宮がよくなることを伝えないといけない。なぜ大宮ではアーバン・パレットなのかということについて、ほかの都市と違って、ここは地表を大事にし、駅との関係、再開発と一体でやっているということも含めてうまく伝えなければならない。それはユニバーサルデザインにもつながる話だと思う。

<久保田委員> アーバン・パレットについて話があったが、ストリートテラスも気にかかっている。P. 6 にストリートテラスと記載があるが、地表面のことを指しているのか。地表面だとするとテラスという単語で表現できているのか私自身理解できていない。後ほど教えていただきたい。

ユニバーサルデザインは全くそうだと思う。P. 4 の目標の2番にストレスフリーとあるが、バリアフリーという単語がこのページには欠かせないと思う。P. 7、P. 8 のパースの中にエレベーターが書かれていないとパブリック・コメントで必ず指摘される。

P. 5、P. 6 の西口の関係だが、西口もちゃんと考えなければいけないということで今回考えていただいていると思うが、西口は西口で、こういった歩行者のネットワーク、あるいは車のネットワークに関して、ワークショップをやっていただいている最中である。その結論が出ない中で、あまり具体的なことは書けないのではないかと。少なくともP. 6 に、これはイメージであるとか、整備イメージは決まったものではないということは書いておくべきである。

<会 長> 西口の話が全体的に薄い。最後のときにはしっかり入れていきたい。西口にはアーバン・パレットはないのかということも議論しておいていただきたい。大宮にアーバン・パレットが要するというのであれば、西口にも要るのではないかと。形は違うが、コンセプトとしての大宮というまちが必要なものはこれだということであれば、西口にもあるのではなはないかという気もする。実際にどういうことができそうかということと併せて考えなければいけないが、これから議論が西口にも及ぶようにしていきたい。

<窪田委員> アーバン・パレットの話はおっしゃるとおりである。物としてもそうだが、概念としても整理できるとさらに伝わりやすいと思う。

P. 2 を見ると今回のGCSプランというのは大宮のまちづくり戦略も含めてこのまちをどうするのかということも含めて入っているわけだが、今回は主に個別整備計画の議論を

して、P. 35 が検討経緯と今後の進め方という終わり方になっている。今回はまだ話し合われていない都市機能の話や大宮がどうやって価値を生み出していくのかといったことはこれから話し合うということをつけ加えておいたほうがよいのではないか。

<会 長> 私もそう思う。どういうまちにできそうか、可能性があるか、どちらへ向かっていこうかということが最初になければいけない。先ほどすでに動いている再開発の話が出たが、同じようにこの周辺でいくつか既に動いているプロジェクトがある。そういったものも意識しながら、遅れないように全体のネットワークをつないでいくよう整備していくという意味もあるので、そういった情報もぜひ最初の段階でお伝えできるとよい。

これからはもう一段詰めて、今度はプログラムにしたり、あるいは再開発との具体的な空間の取り合わせの調整をやったり、事業性をどう考えるかということが来年度以降の大きなテーマとなると思う。ぜひ一段とご協力をいただきたいし、国もぜひご支援をいただきたい。

ほかにご発言はあるだろうか。

<栗原委員> GCS のプラン自体がだんだん広まってきている。それがあつたからこそのまちの方からの質問だったと思うが、そういう方から見て、ビジュアルとかいろいろなところで目にすることが多くなったと思うが、交通広場の比重が大きいと思っている方が多いようである。今回の GCS の母体の組織体が駅前広場の検討の組織だからそうなっているのではないかという声を聞く。事務局として認識を教えてください。

<会 長> なぜ交通広場が先に絵が出てくるのかということについてはいかがだろうか。

<事務局> 事務局としては、まず基盤の重要な要素である交通広場の位置や規模をご議論いただき、その上で街区の皆さんに各街区の計画を具体的に進めていただきたい。順番からするとそういう形でまず始めさせていただいた。ここまで来たので、これからは周辺のまちの皆さんの計画と私どもが考える交通広場を事業採算性も踏まえてうまくすり合わせができるように、それぞれご議論させていただき詰めていきたいと考えている。

<会 長> バスはやはりスペースを必要とする。実際にどれぐらいまでバスのためのスペースが必要かをしっかり持っていないと、開発を考えると条件が定まらない。少しの位置の変更や細部の工夫はこれからいくらでもできるが、この程度の広場は必要ということについては、皆さんにお伝えしてご意見をいただくということだと思っている。

今日はだいぶご意見をいただいた。少し手直しをして、パブリック・コメントをいただく骨子案としてもう一度ブラッシュアップしたい。私と両部会長、事務局でどのように

修正するか相談しながら進めさせていただく。  
今後のスケジュールについて説明いただきたい。

### 3. その他

<事務局> (スケジュールの説明)

<会長> 来年度の進め方についてご質問はいかがだろうか。部会を20回近くやっていただいている。大変時間をいただいて恐縮だが、もう1年ぜひ、これからは詰めの段階で、一番大事である。事業のプログラムをある程度想定していかなければならないと思う。最終形だけ書いているが、実際には一斉に全てできるわけではない。どこからやっていくことが大事か、第一段階、第二段階など、実現するステップを頭に描いて来年度はプランとしてまとめていきたい。ご協力をお願いしたい。

<事務局> 4点事務連絡をする。

1点目、次回は11月上旬に開催する。改めて通知する。

2点目、3月22日、14時よりシンポジウムを開催する。

3点目、会議録については内容をご確認いただいた後、ホームページにて公開する。

4点目、傍聴席の皆様へご連絡する。アンケートをお配りしているのでご協力をお願いしたい。

### 4. 閉会

以上