

## 第10回 大宮グランドセントラルステーション推進会議 まちづくり推進部会 主な意見

開催日時：平成30年8月24日（金）15:00～17:00

開催場所：大宮区役所6階 大会議室

出席者

選出区分	役職等
学識経験者	東京大学 大学院工学系研究科 教授
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
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 副会長
地元 まちづくり団体	大宮駅東口駅前西地区まちづくり推進協議会 会長
地元 まちづくり団体	大宮駅東口駅前西地区まちづくり推進協議会 副会長
地元 まちづくり団体	大宮駅東口駅前街づくり会 会長
地元 まちづくり団体	大宮駅東口駅前街づくり会 事務局長
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
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 専務理事
関係行政機関	さいたま市 都市局 都心整備部長
関係行政機関	さいたま市 大宮区 副区長
デザイン コーディネーター	アーバンデザインセンター大宮 副センター長
オブザーバー	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課長

■オープン会議について

- ・頂いたご意見を集約すると住民、来街者にとって「ストレスのないパブリックスペース」が望まれていると感じた。
- ・「ストレスのない」とは、「分かりやすい」「心地よい」「雨に濡れない」「災害時に避難しやすい」等が挙げられる。
- ・空間としては「視認性の高さ（来街者が迷わない・まちへスムーズに出られる・空が見える・緑に囲まれる等）」が平常時・災害時に加え、お祭りの開催時にも確保できることが大切であり、そのためには広場の作り方が重要になってくる。
- ・「待てる公共空間（鉄道を待つ・バスを待つ・人を待つ）」にすることも重要であり、滞在時間を延ばすことが、社会活動の促進や店舗での消費につながる。
- ・整備パターンは複数あるが、各開発街区の価値を上げるようなパブリックスペースの作り方にすることが必要である。

■検討スケジュールについて

【⇒事務局からの回答】

- ・掲げられているマスタースケジュールに鉄道事業者の検討スケジュールは合致するの  
か。

⇒駅舎に関する内容は、第12回及び第13回基盤整備推進部会において検討し、11月の第7回GCS推進会議で駅改良計画の方向性を確認頂く予定である。

■ガイドライン素案の作成について

【⇒事務局からの回答】

- ・大宮は“東京都さいたま市”という位置付けになってしまっているのではないかと。大宮の地域性を認識して将来の用途を検討しなければならない。大宮を東京の一部と認識し、その流れに乗るのか、それとも新たなまちをつくるのか判断することは、本質的な部分である。

- ・新宿、渋谷、池袋はどこもエンターテインメントやサービスを核としたまちづくりを進めており、そこと戦っても勝算はない。新宿、渋谷、池袋とは違う、新幹線を活用した東日本を意識したまちを目指すべきである。

- ・今後、ガイドラインに沿って物事が考えられていくことと思うが、100年後を見据えた機能転換についても記載してもらいたい。

- ・2025～2030年の世界については現在の委員では理解が追いつかない。今後の検討には若い世代も参入する、もしくは我々でも理解して開発に臨めるように専門家のレクチャーを受けるような機会を設けてもらいたい。

- ・「時間に耐えられるデザイン」という観点も入れてもらいたい。次世代を考える上で重要となる。
  - ・都内の商業ビルでは、建物の外装からテナントの看板を排除しているが、大宮ではあえて低層階の袖看板を表出させる“泥臭い”設えとすることをガイドラインで規定できないか。新しい再開発ビルの低層部では“路地”を連想させる設えを誘導し、“大宮にくると落ち着く”と感じられる雰囲気をつくってはどうか。
  - ・ガイドラインは策定後、“大宮の守るべきルール”として継続して運用することが重要である。
- ⇒運用方法については今後検討し、ガイドラインに記載する予定である。

#### ■行政改良案の作成について

【⇒事務局からの回答】

- ・今の時代に人工地盤は相応しくなく、建設費用や、今後人口減少・少子高齢化が進む中での維持管理費用を考えると、このようなものはつくるべきではない。また、ビジョン策定時は旧中山道より駅側を車両の進入を禁止するまちをつくる検討がなされていた。ビジョンとGCS構想とで目指すまちが異なるのはおかしい。
- ⇒GCS構想でも氷川参道へつながる地上レベルを大事にしたい考えを持っているが、大宮駅は改札が2階レベルのため、東口の再開発ビルへの接続するデッキはある程度は許容しなければならないと考えている。
- しかし、開発街区改良案を提示した際に、デッキが大きいとのご指摘を頂いたため、今回の行政改良案では基本的には交通広場上空と、口の字型歩行者ネットワークが形成される範囲にデッキを被せ、銀座通り上空は開放する形としている。デッキ下は雨風が凌げるバス待合所、上空は歩行者空間とし、災害時は一時避難場所として利用可能な、重層空間としたいと考えている。しかし、デッキの大きさや、設えについては今後検討する事項である。
- ⇒大宮のまちに訪れた時に見える空間が新たな大宮の顔となる象徴的でなければ、大宮の開発は良いものにはならない。東西通路を出た位置の新たな広場と併せて、人を迎え入れる象徴的な空間となるよう、TP+6.5m と地上レベルのつなぎ方を工夫したダイナミックな空間を展開し、東京とは全く違うまちを目指していくことをご提示している。
- ・現在のような自動車と歩行者が錯綜する駅前空間ではなく、歩車分離がなされた安全安心の空間ができれば良いと思う。地上レベルは車両のための空間とし、人工地盤上を大門二丁目まで横断可能な、東北の祭等のイベントが開催できる東日本の玄関口にふさわしい空間とすることで、関東全体を牽引するまちにしていきたい。

- ・人工地盤のイメージについては、オープン会議で上がった「ストレスのない」、「視認性が高い」、「待てる」等のパブリックスペースに対する共通の認識から見えてくるかもしれない。
- ・今後、現在の事業単位にこだわらない区域になるのであれば、「大宮の発展のためには東武大宮駅の機能更新が重要であるため変更したい」と地元の説明したうえで、新たな区域を早急に提示してもらいたい。

#### ■部会長まとめ

- ・以前から、人工地盤案を最初から捨てるのではなく、これまでなかった魅力的な空間を作るというチャレンジを検討してほしい、と発言していた。
- ・しかし、今回、新しく見栄えの良い人工地盤をつくろうとしても、上手く利用されない、下が暗い空間になってしまう等、結果的に負の空間になってしまう可能性があることが、今後順調に開発が進む確証のない中で負担となるのではないかと懸念されるご意見を頂いた。
- ・一方で、夢の実現のためには人工地盤を整備するのが良いというご意見も頂いたが、“これだ”というレベルには至っていないと感じる。
- ・次回以降のまちづくり推進部会では、駅前の滞留機能と交通機能が上手く噛み合い、象徴的な空間ができる確証があった上で、ガイドラインの内容として確認したいと思う。その上で、ガイドラインの内容については、鉄道事業者の同意も得て進めたい。