

第2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28年10月31日（月）14:00～16:00

開催場所：大宮区役所 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 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
坂 仁視	地元まちづくり団体	大宮東口駅前街づくり会 事務局長
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 副理事長
丸山 信博	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 総務部長 企画室長
高野 寿久	鉄道事業者	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部長・計画管理部 部長
大浜 厚夫	鉄道事業者	埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務
土田 保浩	関係行政機関	埼玉県 企画財政部 地域政策局長
田村 隆	関係行政機関	さいたま市 技監
中野 英明	関係行政機関	さいたま市 都市局長
伊藤 利一	関係行政機関	さいたま市 大宮区長
高峯 聡一郎	オブザーバー	国土交通省 都市局 市街地整備課 課長補佐
大久保 尚	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 専門官
竹内 浩一郎	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
山地 英樹	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
山川 修	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 参事

次第

1. 開 会

2. 議 題

(1) 第1回推進会議の概要について

<会 長> 前回会議から2カ月程が経過している。まず、前回の推進会議の概要についての振り返りから進めていきたい。

<事 務 局> (資料2の説明)

<会 長> ただいまの説明に対して、ご質問やご意見はあるか。

(意見なし)

<会 長> 何かお気づきになりましたら、後ほどご発言を頂きたい。

(2) 他都市の事例紹介

<会 長> 続けて、他都市の事例紹介をお願いしたい。

<事 務 局> (パワーポイント資料の説明)

<会 長> 紹介頂いた新宿と渋谷の例について、ご質問やご意見があれば頂きたい。

<栗原委員> 紹介いただいた事例について、ガイドライン等の実効力はどの程度なのか。

<事 務 局> どちらの事例も指針という扱いになっているので、これに沿った形で今後はまちづくりを進めていこうということである。個別の話については具体的に議論するが、大きな方向性として皆さんで共有するものだと理解をしている。

<会 長> 渋谷ではより具体的に動いている。5つ程度の再開発が動き、駅も移すので全体のネットワークを共有しないと矛盾が起きる。そこで指針を作りながら、さらにこの下に公共空間の基盤系をコントロールする分科会と、建物のデザイン系をコントロールする分科会を持っている。地区内のすべての開発については、そこに一度話があがり、それに従って動いている。

新宿は東西自由通路については決まっているが、どの程度の改造なのかどうかをいま議論しており、さらに大きな話になる可能性もある。渋谷は駅の耐震性が十分ではないということが発端である。それを何とかするためには周りのビルを変えなければいけないということで、関係者が集まってどういう方向で変えていけるのかを議論した。その中でJRのプラットフォームを移すだとか、メトロの駅を横に移動させるとか、様々な基盤の計画が固まってきて、それをベースにしてみんながその次の段階に進んでいる。建物も、ある程度渋谷のまちの全体像を尊重するように、多くの人々が動くところには縦方向の動線を必ず置くことにしている。ヒカリエの円柱形の箇所が1つの例だが、普通だったら動線が一番奥に配置し、商業ビルが一番奥まで人を入れてきてから上に上げるが、それをやったら渋谷らしくなくなってしまうということで、とにかく人の動きが見えるようにしようという考えがある。この考え方には異論もあるが、みんなで決めて先に進んでいるという状況である。

<坂 委 員> 新宿のガイドラインを見ていると、2010 年に大宮で策定されたビジョンの資料と全く同じである。さいたま市では 2010 年の時点で渋谷や新宿のようなことを既に行っており、そこから 6 年が経ち、また同じものを作ろうとしているのか。

このビジョンが策定されたときにも様々なことを言われ、4 地区のまちづくりが難しくなった。その都度私どもに新しいハードルが来るような感覚である。新宿や渋谷の事例を目新しいように出しているが、既に大宮には立派なビジョンがあるのだという議論がなぜなされないのか。

<会 長> 事務局から、前回の議論から説明して頂きたい。

<事 務 局> 前回は、推進会議で策定する構想の中身がイメージできないという話があったので、今回は都心の 2 事例の紹介をさせていただいた。おっしゃるとおり、2010 年に大宮駅周辺地域戦略ビジョンを策定している。これは、今検討している大宮駅グランドセントラルステーション化構想よりも広いエリアで検討したものである。2010 年の策定から国の動き等もあり、今回はビジョンの中におけるターミナル街区に絞った形で議論を進めたいと思っている。

新宿の例はビジョンと似ているというご指摘だが、少なくとも新宿の例に載っているようなものは目指していきたいということであり、渋谷のような深度化についても、今後、推進会議の中で議論を深めた中で、どこまで具体性を持って提示できるか皆さんと一緒に考えていきたいと思っている。つまり、ビジョンよりも一歩進んだものにして、次の事業化を狙ったものを策定していきたいと考えている。

東西通路につきましては、先ほども申し上げましたとおり、2010 年の段階では絵柄で提示できていないが、今回は国の答申もあり、その必要性も含めて検討していきたい。

<会 長> 一歩一歩進んでいくということだと思うが、実は池袋が同じようなものを作っている。こちらはなかなかプロジェクトがはっきりしなかったが、少し具体化したプロジェクトが出てきたことによって、今はかなり加速している。ですから、どこかが動き出すと、それに関連して決めなくてはならないことが出てきて、そして順次決まっていくというのが流れかなと思う。

渋谷では、南口に改札を作る話が出ているが、これは当初の議論ではなかった話で、議論していく中で、南側の人たちが我々も再開発をするからそこに改札口がぜひ欲しいということで議論が進んでいる。このように、動きながら決まっていく部分もあるというのは事実だろうと思う。大宮では何がリーディング・プロジェクトになるのかはこれから議論しなければいけないが、1 つを決めようと思うと、自ずと周りも決めざるを得ないという状況になり、動き出すとまた違うエネルギーが出てくるということもあろうかと思う。ぜひ中身をこれから一生懸命議論させていただければと思います。他にはいかがでしょうか。

よろしければ中身に入りたい。グランドセントラルステーション化構想の素案について説明頂きたい。

(3) 大宮駅グランドセントラルステーション化構想 整備方針(素案)について

<事務局> (資料3の説明)

<会長> 私のほうから最初に質問だが、素案はこの後さらに絵が深掘りされるのか。P.28の絵が最終形なのか。

<事務局> 可能であればもう少し検討を深め、模式的なイメージ図を追加し、最後の図面をもう少し具体化したものを用意したい。

<窪田委員> 率直な全体のイメージとしては、これなら新しい大宮が築けそうかなという感じがした。3つに大きく役割を整理されているので、それぞれについてコメントする。

まず、東日本全体を大宮ならではの支え方をするのだという強い意思表示をされているが、東日本は震災からの復興で非常に疲弊している。そういう状況に対して支援することは、反射的に大宮の魅力に返ってくるのだと思う。例えば、色々な自治体や行政の支所等が東日本から大宮に出てきて、官同士の交流を行うことも考えられる。あるいは、アントレプレナー元年とも言われているが、民間にもどんどん出てきてもらうことでイノベーションが生まれるのではないか。ここは分析がもう少し欲しいが、大宮は民間の動きが非常に活発である、公共空間と一体になった小さなイベントから大きなイベントが様々な箇所で開催される等、新しい東口のイメージが出てくるのかなと思う。

2点目のバックアップ機能も非常に重要だと思う。例えば、首都直下地震により北関東が危ないというシナリオもありえる。本気でバックアップ機能を目指すなら、例えば八王子等と連携して、何があってもその連携の中で解けるというところまでやっていただくと、それが1つの新しい首都圏の、大きな都市のやり方なのかなという気がした。

3つ目も、クリエイティブな産業だとか、あるいは新しいワーク・ライフ・バランスということで、本気でこれはやって頂きたいと思うが、そのときに緑だとか地域資源ということが書いてある。これらは、駅前周辺では必ずしも楽しむことができていない。周辺地域の文化や生活がきちんと根づいた暮らし方と、駅周辺のマンション居住とはどう連携するのか。都心のほかの駅前直近でやっているマンション居住とは違ってくると思う。例えば、一旦マンション居住をするが、大宮ならではの魅力に触れてゆくゆくは定住していく、あるいは東北出身の方々が定住するといった、駅周辺まで含めてどういう魅力があるエリアにしていくのか、方向性を提案していただくと良い。バスがとにかく混んでいて大変だという話があったが、そういう地域交通と一緒にその周辺で働くのもいいし、たまには都心に出てもいいし、緑に親しむのもいいということが本当にできるというところをやって頂きたいと思う。

こうやって3つがきちんとできていくと、今までの大宮らしさだけじゃない、東と西の両方が出てきて、胸を張ってこれが大宮だというようなローカルなものにつながるような芽が非常にあるなと感じた。

<坂委員> ビジョンでは問題点という指摘だったものが、弱みという表現に変わっただけである。表面的な強みや弱みを羅列して頂いたが、なぜ弱みをビジョンのときから

改善できないのか。このような絵はもう何回も見てきている。だったら今回は、この弱みがなぜ弱みであり続けているのか、その原因まで掘り下げて頂きたい。

<会 長> 今後はこういう話をさらに突っ込んでやっていくのか。

<事務局> 駅周辺の公共施設の改善だけを進めようとするともちづくりとバッティングをしてしまう。また、周辺のまちづくりを皆様が進めようと思っても、駅前広場の絵柄ができていないから考えられない。また、駅周辺の回遊性を高めたいと思っても、鉄道事業者と合意ができないといったような根本的な都市構造が理由になって進まなかったのかと考えている。できなかった理由も整理しなければいけないと思うが、今回こういう場を設け、一堂に会して議論して頂くので、これからできる方策を考えていくことも必要なことだと思っている。

<坂 委 員> 私たち 4 地区は何もしてこなかったわけではなく、改善を目指して提案をしてきた。それができなかった根本的な理由をさらけ出していかないとしょうがない。それでいて、ビジョンのときにも新たな機能や役割がプラスされ、ハードルが増えていた。今回も、例えば線路の上に新たに自由通路を整備するという。夜間に工事ができる時間は 1 日 3 時間程度しかない非現実的な工事をやるということである。

それと、バックアップ機能という言葉が新たに付加された。重要なことだが、ターミナル街区だけでは難しいのではないか。ターミナル街区は、ビジョンのときには車両を入れない歩行者空間であった。ビジョンでは「歩きたくなることからはじめよう」というコンセプトがあった。そこに、国会答弁で大臣や総理が大宮、大宮と連呼したから、大宮のポテンシャルがあがり、更なる機能や役割がプラスされた。それにより、動き出すハードルが高くなっていくだけである。私どもはいつも言うのだが、まずやれることからやろうよということである。

前回の推進会議では、JR が（線路上空は）アンタッチャブルではないとおっしゃっていた。例えば今ある中央連絡通路を自由通路に変えてしまえば、一瞬にして東西の交流活性化は実現する。今あるものを活用しないで、機能や役割が付加されていく。実行が難しくなるハードルばかり増えてくるということが私の実感である。

<会 長> できるところからやろうというご意見と、基盤やまちづくりなどはどのように連携をするのか、誰がリードするのかということが問題だと思う。

P. 11 に駅前広場の絵がある。ほかの駅と比較しても非常に狭いということは明確だが、実はもう少し引いて見ると、基盤がかなり弱い。そこを解決しないと議論が進まないということは事実である。その部分は、市がしっかりとしたビジョンを示し、そのビジョンの上に皆さんが協議して開発を進めるといって動かないと思う。

<久保田委員> まず、首都圏バックアップ機能をこのエリアでまかなうのは無理ではないかというご指摘だが、そこはおっしゃるとおりだと思う。恐らく新都心を含めたスケールで議論する話だと思う。そういう議論とここのエリアの議論が混同されると混乱してしまうので、そこはしっかり分けて議論して頂きたい。

また、基盤の話だが、新宿や渋谷との大きな違いは、広域の多車線道路がないという点である。中央通りだけは多車線だが、すぐに終わってしまう。だから、渋谷や新宿のような開発を考えようというのは無理だと思う。前回私は、東西通路は車が通る道のことだと誤解して発言をしてしまった。そこが歩行者のみの利用を想定するとすると、東口の基盤について根本的なことを考えない限り、バラ色の夢を盛ることは難しいと思う。

P. 28 の整備方針に「基盤」という単語を入れて頂いているので、それはこれから考えていくということだと思う。具体的には、来年度に基盤整備推進部会で議論して頂けそうな雰囲気はあるが、やはり大きな整備方針の 1 つとして基盤の整備を入れて頂かないと、後々大変なことになるのではないかと危惧している。

<事務局> 前日も久保田先生から道路についてのご指摘を頂いた。そこは大変重要な点だと理解をしている。大宮駅周辺の道路についてはこれから関係部局と調整を図って、駅前の開発が進んだ際に自動車交通がパンクをしないように対策を考えていくということが大変重要だと理解をしている。また、事業者アンケートでも、自動車交通の対策を十分行うことが必要というご意見もいただいておりますので、これから検討を進めていく。

<会長> 整備方針の中にも基盤の話をしっかり入れてほしいということである。

<事務局> 盛り込みたいと思う。

<会長> ほかにはいかがでしょうか。

<坂委員> 整備方針の P. 25 に、地の利を活かした拠点としてのビジネス機能ということが書かれている。実は私どもの 4 地区では、10 年ぐらい前からホテル等の事業可能性を検討してきた。特にこの 4、5 年は、都決されている駅前広場も加味した上で、各地区で採算が合う計画を立てた。ただ、2020 年問題により、突然建築費が高騰した。想定した建築コストの倍以上、下手すると 3 倍ぐらいになっており、採算がとれなくなっている。ここにオフィスやホテル、会議室をもつてくることについては、需要はあると思う。しかし、私たちは商人である。公共でやるのであれば事業採算性を無視した箱物でも結構だが、三位一体と言われて私たちがそれに参画するのであれば、事業としての採算性もしっかりと計算した上での提案をして頂きたい。

<会長> 業務機能の話も含めて、事業全体をきちんと見たプランにしてほしいというご意見である。ほかにはいかがでしょうか。

<栗原委員> 私も駅前と駅周辺のエリアで全てをまかなうのは難しいと考えている。

P. 28 の図面ではさいたま新都市が含まれていないが、要素の割り振り先としてさいたま新都心はこの絵の中に入れて、常に 2 つセットで補完し合える関係ということで考えたほうがいいのではないと思う。そのような割り振りができないのであれば、東日本の玄関口として「コーディネーター」は担えないのではないかと。東日本全体で考えたらさいたま新都市との距離は短いと思うので、ぜひその辺を上手にやって欲しい。

もう 1 点、この狭小なエリアで開発をしていくと、恐らく高層化することになると思

うが、そうすると大宮の良さが消えてしまうかなと考えている。先日コレドに行った際、きれいでいいなと思うが、同時にものすごく息苦しいとも感じた。大宮があのようになってしまうのは避けたいな、避けてほしいなというのが自分の正直な感想である。

<会 長> さいたま新都心も含めて考えるべきではないかというご指摘があったが、ビジョンとしてどこまで入るかは別として、それをにらんだ話にしないと収まらないということだと思う。

他にはいかがでしょうか。基盤系で鉄道の方もいらっしゃるが、特にご発言はないか。
(意見なし)

(4) 今後のスケジュール(案)について

<会 長> 次回以降はどういう感じで進むのか。P. 28 の絵がスタートラインとなると思うが、どんなステップで最後まで行くのか。今後のスケジュールを説明して頂きたい。

<事務局> (資料4説明)

<会 長> 今年度に中間まとめは行うのか。

<事務局> 事務局としては整備方針を決めて頂いたうえでシンポジウムに臨みたいと考えているが、進捗状況等を報告することも考えられるかと思う。

<会 長> いずれにしても、もう一度整備方針の議論をさせていただくわけだが、そのときにはもう少し深掘りした議論ができるという理解で良いか。作業としてはどこまで進んでいるのか。例えば基盤が極めて大事だという話があったが、駅前広場の設計についても、どんなものが駅前に欲しいのか具体的に示さないと次のイメージが湧いてこないところがある。そのような突っ込んだ議論まで行くのか、それともぼんやりした中に置いたままでいくのか。

<事務局> 後者である。具体的な話はもう少し時間をかけてやらなくてはいけないと思っている。来年度から話をして頂ければと思っており、今年度はとりあえず整備方針をまとめたいという考えである。

<沖田委員> 私は南地区を担当しているが、この計画案は非常によくできていると思う。ただ、駅と駅前広場と4地区に重点を置いて、もう1度細かく作り直して頂きたい。現状ではあまりに広げ過ぎてしまって、どれもできなくなってしまうという感じがする。都市機能のバックアップ等を4地区だけでやるということは不可能だと思う。その辺を含めて、駅と駅前広場と4地区の具体的な案を出して頂きたい。ランドデザインができていないと、地区でやろうと思ってもできない。ランドデザインに抵触してしまうと、それがすべて駄目になってしまう。できれば駅前に特化したものを作って欲しい。

それから、P. 2で駅の乗降客の状況が出ているが、1番目の表は乗車人数だけとなっている。ところが下の表は乗降人数になっている。これでは、大宮駅は全体でみても東武の倍ぐらいしか利用者がいないという感じを受ける。表を同じようなパターンで作って頂ければ、比較が容易になり対応策が生まれてくるのではないかと思う。

<会長> 2点目はごもっともなご発言なので、直してわかりやすくすべきである。1点目についてだが、整備方針とは皆でこちらへ向かっていこうというものだが、実際には部分で絵を描いた上で、ある程度の方向性を確認しながら、行ったり来たりすると思う。ですから、一旦書いた絵がそのまま残るということではないが、少し書いてみた上で議論しないとわからないこともある。どこまで次年度にやるかは別にして、作業としては少し前倒しでやって頂いて、それをもとに意見を引き出すという役割を担って頂きたい。

<高峯委員> 先ほど基盤のところの話が出て、時間をかけて丁寧にやっていきたいというお話があった。それはそれで理解できるが、どのようにやっていくのかは、少なくとも今年度内の会議で提示して頂きたい。今日の議論の進め方を見ると、まとまっていく方向というのは見えないのではないかと思う。前回会議での発言への回答としても、こういうものを期待していたわけではない。

もう1点、さいたま新都心との関連性という話が出たが、さいたま新都心と大宮との距離感や一体性は今の資料からは伝わってこない。一体性というのは、実際の距離感がうまく反映できるような形になると、なるほどと思えるような形になるのではないかと思う。

<会長> 1点目、他地区でもそうだが、全員が集まる場にただパッと出して合意形成ができるかという、多分できない。誰かが突っ込んだ絵を描いて、それをベースに議論してある程度まとまってきたら、こういう場に出してくるというような事前準備が必要である。そこは市が頑張って、市が考えている駅前広場のイメージを関係者と直接議論しながら合意形成のステップを踏んで頂きたい。

<土田委員> 私どもも大宮は東日本の玄関口であると表現させて頂いている。資料を見ると、例えば新幹線を経由して北陸と東北をコーディネートするといった話がある。確かに物理的に新幹線はたくさん通っているが、もう1つ突っ込んで、いわゆるコーディネートをするための要素はあるのか。東京でもコーディネートはできるということになると、玄関口ではなく通過点となってしまう。先ほどお話があった支社機能みたいなものが集まっているなど、何か工夫できないかという印象である。

<会長> P.15に支社機能の資料がある。仙台には多くの支社機能があることがわかるが、大宮はそれに比べると半分くらいになるのか。どうして支社機能が仙台や都心に集まっているのか、またはどうして大宮に残っているのかといったことがヒントになると思う。都心にある92の支社はなぜ動かないのか。東京に近いことが要素かもしれないし、仙台と神奈川では違う環境を持っているのかもしれない。その辺を具体的に突っ込んでいかないと、おっしゃるとおり、文言だけ書いても誰も来ないということになると思う。

<栗原委員> 「東日本の玄関口」という言葉があるが、これはどっちが家側で、どっちが外なのか。誰を迎えて、誰が出ていくのかというところは、この話の本質をつかむ上

では大事だと思う。

<事務局> 首都圏から東北を向いて、東北の方を首都圏にお出迎えをするための玄関口というイメージである。

<会長> よろしいですか。

<田村委員> 補足すると、これは逆の言い方もできて、東京にある企業が東北や北陸へ行くときの中間拠点として、東京から東北や北陸へ向かうときの玄関口にもなり得るのではないかと思う。

<会長> 支社機能については、資料に載せているデータの詳細を見ていきたい。ほかにはどうか。

<坂委員> バックアップ機能とあるが、これは災害があったとき、瞬間的なバックアップを行うということか。例えば、東京一上野間で新幹線が運行不可能となったときには、東日本へ向かう新幹線が大宮で仮始発となるとする。しかしそれは、東京一上野間が復旧すればまた大宮は停車駅になってしまうことを意味する。首都圏にある行政機能等を恒久的に大宮に配置したり、新幹線の半分ぐらいが大宮始発に変わったりすることであれば、大宮駅の機能強化ということになると思う。しかし、ここで議論しているバックアップ機能とは、災害が発生してドタバタしているときは必要だが、元に戻れば大宮は要らないよということなのか、国交省にお聞きしたい。

<竹内委員> 一般にバックアップ機能と言っている場合には、例えば復旧や復興のための資材や人材を発信する拠点を指す。あるいは、業務機能のバックアップ機能みたいなものもある。それは決して何年もという話ではないかもしれないが、一定の期間はということにはなると思う。そういった大きな括りでのバックアップ機能とお考え頂ければと思う。

<会長> レジリエンスという言葉があるが、柔軟に災害を受け止めなければいけないし、持続可能でなければいけない。そういうときに、例えば東京の本社が何かあったときに、大宮に機能を回しておいて、どちらかは必ず生きているという状況をつくる。それによって早くBCPを動かせることになると思う。一極集中は危ないというのはわかっているのですが、それも含めた議論なのかなと思って伺っていた。具体的に何かというのはもうちょっと揉まなければいけない。ほかにはいかがでしょうか。

<窪田委員> 大宮、あるいは駅周辺地区をみんなで作ろうという中で、誰がどのように負担するか、あるいは協力していくかというのは次から出てくる話かと思っていた。しかし、地元の皆様のご発言を伺っていると、2010年に策定したビジョンも含めたこれまでの経緯について、どのように認識しているか整理して頂きたいと思う。

それから、バックアップ機能の話がでたが、それは首都圏として非常に重要なことであるので、大宮の皆様が負担するというよりは、大宮の地元の方や自治体、そして県や国がどのように協力し合うと実現するのか、考え方を共有していく必要があるかと思う。ですので、誰がどういうふうにするかということまで書き込んでおかないといけない

と思う。気がついてみたら地元の方だけの負担になっている、といったことは本当に避けなければいけないことだと改めて思ったので、公共性の部分についても、みんなでやっていくという書き方をして頂いたほうが良いと思う。

<会 長> まとめ方に関してご意見を頂いた。ほかにはいかがでしょうか。

<田村委員> 大宮はいろんな人から重要に思われているし、何とか応援したいと思っている方々は非常にたくさんいる。そういった中で、大宮駅周辺はものすごいポテンシャルがあり、皆さんもそれはよくご存じだと思う。

ただ、今までなかなか動かなかったということもあるので、そこは1つ1つ解決していかななくてはいけない。また、地元には過度な負担を押しつけているのではないかとも思うので、整理をしていく中で役割分担をはっきりさせていきたい。

もう1つ、今日は4地区の方々が中心だが、今後は地域の方々とコミュニケーションをもう少し深く図っていく必要があるのかなと思う。これを一歩でも進めるためには、今までなぜできなかったのか、どうやったら一歩でも進められるのかということを行行政が地域の方々と議論する、もしくはコミュニケーションを図る中で考えていくべきだと思うし、実現可能な計画にしていかななくてはいけない。大宮は非常に高いポテンシャルがあるので、高い目標を掲げた計画が出てきているわけだが、それと同時に、実際はどこを目指せるのかというところを地域の方々と協力しながら、検討していきたい。

<沖田委員> 説明を聞きながら感じたことだが、交通については、弱みではなくて強みではないかなと思う。特に鉄道関係に関してはよそに負けない強みがあるのではないかな。ただ、道路網に関しては確かに弱みといえるかもしれない。

池袋や新宿、渋谷がどんなに欲しくてもできない新幹線が、大宮には6本入っている。弱みではなくて強みに変えて、強みを生かす方向でこれから進んでいけばいいのではないかなと思っている。

<久保田委員> P. 28 の図面で、おもてなし歩行エリアが黄色く塗られているが、今回はもう少し突っ込んでいただけるとよいと思う。渋谷の場合はエリアごとに特徴をつけていて、センター街のにぎやかなエリアだとか、高度な文化エリアとか、エリアごとの歩行空間のイメージを何となく分けている。大宮では何通りものエリアにはならないかもしれないが、飲食店街の良い意味でごちゃごちゃとしたところと、多少落ち着きのあるエリアと2色分けぐらいにはできそうな気がするので、方針の段階でもう少し突っ込んだら良いかなと思う。

<会 長> 今後の作業に関してのご注意である。ほかにはいかがでしょうか。

(意見なし)

<会 長> 本日は主に位置づけのような議論であったので、今後はそれを具体的に、形として皆さんに見えるようにしていただくということである。

本日紹介頂いた渋谷や新宿、また池袋もそうだが、駅前には戦震災災復興事業によりあ

る程度道路が面的にでき上がっている。その中でさらなる基盤の質的整備を狙っているところであるが、そういう意味では、大宮は基盤としての道路が弱い。魅力的な路地も多々あるので、そこを含めて道路系の空間基盤はしっかりと議論をする必要がある。そしてそれを受け、開発の中でそれを魅力的にするには何をすればいいのかといった議論もあるが、それは市のほうで個別に聞いていただいて、具体の中身についてもこんな案はどうだということで、対話しながら動いて頂きたいと思う。駅の話が今日はあまり出なかったが、駅そのものについてもいろいろ問題があり、鉄道関係の方にはそれぞれ思いがあおりのはずなので、それをぜひ引き取っていただいて、うまく全体が回るようにご提案頂きたい。

渋谷も新宿も、実は1つずつ個別にやっていかないとまとまらない。誰がやるかわからない、ぼやぼやとした案ができたけど先に進んでいないという状況が続くので、何かリーディングになるものをしっかりと作って、そこから関連するものをさらに深掘りしていく、そういうステップがこれからは要るのだと思う。それがこの中でどこなのかというのは、まずは大いに議論していただいて、先頭を切って走るプロジェクトをみんなで応援するということからになるのかなと思う。

議論は概ね以上にさせていただいて、事務局のほうから今後の方針等について、何かあればご発言頂き、まとめをして頂きたい。

<事務局> 会長からご指摘があったとおり、市としては積極的に検討を進め、なるべく地元の皆さんに検討の経緯を見ていただいて、個別にご意見をいただけるように頑張ってみてまいりたいと考えております。これからどうぞよろしくお願い致します。

3. その他連絡事項

<事務局> その他の事項ということで、3点ご報告させて頂く。まず次回の日程だが、次回は1月17日（火）午後4時より、場所は大宮駅西口にありますソニックシティ内の第1集会室で開催したいと考えております。後日通知を差し上げますので、ご出席のほど、よろしくお願い致します。

次に、1月に開催を予定しているシンポジウムだが、これは市長出席のもと、久保田委員にコーディネーターをお願いして、現在調整を進めている。決まり次第こちらも通知を差し上げますので、よろしくお願い致します。

最後に会議録についてだが、これは会長にご確認いただいた後、ホームページで公開したいと考えている。

4. 閉会