

第4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 29 年 10 月 26 日（木）10:00～12:00

開催場所：大宮ソニック市民ホール 4 階第 3 集会室

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 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
浜田 晋一	鉄道事業者	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 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
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
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
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
落合 翔平	オブザーバー	国土交通省 都市局 街路交通施設課
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
佐藤 匡	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
蔦谷 英司	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. 議 題

(1) 第3回推進会議以降の検討状況の報告

<会 長> 本年1月から半年の間に各部会等において積極的な議論がなされている。その議論を踏まえつつ、取りまとめに向けて議論をしていきたい。

<事 務 局> (資料1の説明)

<会 長> スタディパターンについて、平面図だけではイメージが湧きにくいということで、アーバンデザインセンターがイメージパースを作成してくださっている。イメージパースについて説明をお願いしたい。

<工藤委員> (スタディパターンイメージパースの説明)

<会 長> まずは、基盤整備推進部会・まちづくり推進部会の両部会長からコメントをいただきたい。

<久保田委員> (資料1《9. 共有できた方向性と今後の議論のポイント (1)部会で共有できた方向性、(1)基盤整備推進部会の今後の議論のポイント》説明)

<窪田委員> (資料1《(2)まちづくり推進部会の今後の議論ポイント》説明)

<会 長> 本日の第4回推進会議の位置づけを明確にするうえでも、大宮駅グランドセントラルステーション化構想(以下、「GCS 構想」という。)の今後のスケジュールについて事務局より説明願いたい。

<事 務 局> (資料2中《8. 検討経緯・今後のスケジュール》説明)

<会 長> 約5ヶ月後の第5回推進会議が、GCS 構想のとりまとめの会議となる。大宮駅東口について、各部会において様々な議論を進めていくことになる。現在示されている、スタディパターンが1案にとりまとめられるか、4案のままになるのかも含めて検討していくことになる。資料1でのこれまでの経緯の中でも説明があった通り、これまでの議論は大宮駅東口を中心に進められて来ていると思うが、GCS 構想の全体構成についても確認すると必要があると思われるため、引き続き資料2についても説明を願いたい。

(2) 大宮駅グランドセントラルステーション化構想骨子(案)について

<事 務 局> (資料2説明)

<会 長> 埼玉県の上野委員が議会の関係上退席する必要があるため、ただ今の説明を受けて、まずは埼玉県よりご意見をいただきたい。

＜山崎委員＞ 当方では、特に交通政策を担当している立場から意見を述べさせていただきます。資料1-P.10において、各鉄道事業者の乗換利便性の向上を強調されているが、それに加え安全性の向上という側面もあるので、安全対策という観点も踏まえて検討を願いたい。また、資料1-P.17において、駅前広場での交流空間を確保するために、交通空間をコンパクト化するということであるが、大宮駅は東日本の交通の要所であり、埼玉県としては、大宮駅を起点として県内へ移動が広がっていくことを期待しているので、路線バス乗降場等の集約化については、利用者の利便性に影響がないように配慮をしていただきたい。また、その他のバスについても、観光面での期待もあるため、交通結節の要衝としての機能強化もお願いしたい。

＜会 長＞ GCS 構想骨子（案）では、詳細まで記載されていないため、交通結節機能の面についてもチェックしていくこととする。GCS 構想骨子（案）について、次回の第5回推進会議にてとりまとめを行うことになるため、全体的な内容についてはぜひご発言をいただき、個別の内容については、ご意見を伺いに行く機会を設けたいと思う。GCS 構想骨子（案）において、これから検討していくこととして赤字で示されているところは、今後の各部会での検討内容によって記載が充実していく可能性があるが、構想としての骨格としては概ねこれまでの議論の内容について整理されていると思う。これらの内容についてまとめ方や過不足についてのご意見や、さらに検討すべき事項などについてご意見をいただきたい。

＜久保田委員＞ 山崎委員からのご発言を踏まえて、基盤整備推進部会では、鉄道事業者以外にもバス事業者やタクシー事業者から交通結節点としての駅前広場について意見が出されている。賑わい空間づくりという観点だけでなく、交通結節空間としての意味合いからも、これらの意見を盛り込んでどうか。

＜会 長＞ 交通事業者からの意見の反映方法についても工夫してもらいたい。

＜窪田委員＞ まちづくり推進部会では、スタディパターン4案をもとに、空間と機能のイメージについて議論を重ねている。どれか1案に収斂させていくというよりは、それぞれの案において何が大事な要素かということを議論している。例えば、魅力的な駅前の顔づくりや街のなかまで引き込むような回遊性の高い歩行者空間を公共用地と民間用地とが共同になってつくられていくことや、駅舎が壁にならずに街に開かれたものにしていくことなど、重要視していくべき空間のイメージなどが部会内では徐々に共有化されつつある。こういった内容が、GCS 構想骨子（案）には掲載されていない。先ほど示されたスタディパターンのイメージパースなどを活用しながら議論をし、「こういうものをみんなで作ろう」という

ような構想にしていきたい。大宮駅周辺のまちづくりに係る様々な主体が、自分たちのためでもあり、まちのためにも、こういうものをつくらなければならないと思えるようなメッセージがこもってくると良いのではないかと考える。

<会長> 長年議論されてきた大宮駅周辺でのまちづくりについて、それらを前に進めていくためにみなさんの思いが現れるような構想にしたいと思う。

<沖田委員> GCS 構想骨子（案）について総論的には内容がまとまってきていると思う。この推進会議の当初のころは、東武鉄道の大宮駅での乗換客の危険性などを勘案するような話題が挙がっていたように記憶しているが、それらの内容が掲載されていない。

<会長> 東武鉄道に関するご意見であったが、浜田委員コメントをお願いしたい。

<浜田委員> GCS 構想骨子（案）に、東西通路の新設にあたって、鉄道乗換の利便性と安全性の向上について記載されていると思うが、これらの駅を含む周辺のまちづくりの全体の動きの中で東武鉄道の駅舎についても検討をしたいと考えている。

<下大園委員> JR 大宮駅内での新幹線・在来線各線への乗換については利便性が十分に確保できており、ほぼ完成された駅であると認識している。残された課題としては、他の鉄道やバス・タクシーなどの他の交通モードへの乗換えや、まちへの人の流動の展開である。一方で、JR が所有するほとんどの用地は線路等に供しているため、JR 主体においてこれらの機能を強化したり、安全性の向上を図ったりしていくということには難しい状況にある。仮にこれらに手を入れていくとなると時間も費用も莫大なものになるため、現実的には、周辺のまちづくりと連携しながら進めていくというように認識している。周辺のまちづくりとの連携としては、これまでの議論の経過として、スタディパターンが4案挙げられているが、鉄道事業者の視点からは、JR 改札がある2階デッキレベルと1階地上レベルとをどう接続させるかということが重要だと考えている。例えば、新設の東西通路と既存の中央通路の関係では、西口側はニューシャトルに繋がる通路によって接続しているが、東口側については2階レベルでは切れている状態である。この辺りについて、どのような歩行者のネットワークが構築されるのかについてある程度方向性を作っていくことが重要である。加えて、バスやタクシーの乗降場がどのように配置されるかによって人の流れも変わってくることを加味して検討していくことが必要となる。先にも申し上げた通り、JR 大宮駅については、課題が全くないということではないが、ある程度完成形であるため、かなりの部分について

まちとの繋がりをどのように作っていくのかということが重要になってくる。これらの骨格だけでもまとめていく必要があると認識している。

<会長> 基盤整備に係る重要な内容であったが、これらの事業をどのような手法でやるのか、事業費を誰が負担するのかということが明確にならないと解けない部分があり、構想としてどこまで盛り込めるのか検討が必要なところである。

<久保田委員> 基盤整備推進部会においても、この辺りの部分については、市と鉄道事業者とで協議されているとのことであるため、協議経過を見守りたい。

<会長> ぜひオブザーバーの方からもご意見をいただきたい。

<薦谷委員> 非常に緻密に議論を積み重ねていると思う。重要だと感じているのは、大宮らしい賑わいを作り、それらを繋げていくことである。スタディパターンに関するパースの紹介があったが、道路や交通広場によってまちの賑わいが分断されないようにしていくということは大宮らしい観点と言える。例えば、交通処理機能をビルの1階部分に設置することで、交通広場上空部にも賑わいを作り出すことで賑わいを繋げていくというのは考え方の1つとしてあり得ることだと思う。大宮駅周辺が魅力的な空間になることを期待している。

<今泉委員> 金融機関の立場としては、これらのスタディパターンについて、事業費の試算も行われていると思うが、これらの事業費の面からも検討してはどうかと考える。資料2-P.17にも「民間活力を促す連鎖型の事業展開」が示されている。官民連携しながら公共施設整備や民間の開発を進めるということであるが、民間事業者にとって、需要が見込め利益がでるということであれば、民間事業が公共施設の一部を整備するということもあり得ると思う。これらの点について、民都機構は民間事業者に対して融資や出資で支援することもできるので、その支援を元に民間事業者の公的貢献を促すような表現にしてはどうか。

<佐藤委員> 耐震化されていない建築物であれば建替えを促していくことが必要かと考えるが、そうでないものについては古いものを残していけるようなメリハリがあるまちづくりも必要ではないか。JRに質問であるが、線路を高架化することとは考えられないか。

<下大園委員> JR大宮駅では、北側では東北本線と高崎線が分岐し、南側では貨物線と東北本線（旅客線）が分かれて運行しており、これらが立体交差している。これらの線路について少しでも手を入れるのであれば、全体的に手を入れる必要がある。また、大栄橋もあるため、これを無視して高架化ということもできない。そのため、基本的には線路に手を付けない形で検討を進めなければ、非現実的な案になってしまう。

<黒鳥委員> GCS 構想骨子(案)での駅機能について記載が薄いように見受けられる。大宮駅は交通政策審議会 198 号答申において、広域的な交通ネットワーク拠点駅プロジェクトに位置づけられているように、大宮駅は乗換利便性の向上について期待がされているところであり、これらについて言及できるのであれば盛り込んでもらいたい。引き続き議論をお願いしたい。

<会 長> これらの記載については充実化を検討してもらいたい。

<坂 委 員> 基盤整備推進部会では、鉄道事業者やその他の交通事業者などの専門家が多数一方で、まちづくり推進部会は地元住民等で構成されている。今後さらに詳細な検討を行うことになるとゼネコンやデベロッパーなどの専門家の意見を伺う必要がある。これらの外部の専門家に意見を伺うための予算措置などはあり得るか。

<事 務 局> まちづくり推進部会に専門的な知識の有る方をお呼びして勉強会を実施することは可能であるためぜひ実施したい。

<会 長> 官民連携でこれらの整備を進めていくためには、パートナーとなる民間事業者の意見も重要であるため、ぜひそのような機会を設けてもらいたい。

<栗原委員> 構想としてまとめていくことによって抽象化されていくため、この構想だけで全てを語ることは難しいと感じている。前回の合同部会では、基盤整備推進部会のバス事業者や警察から、交通広場の乱横断を防ぐためには、交通広場は駅の近傍にあった方がいいということで銀座通り案が支持されていた。一方で、賑わいを分断しないようなまちづくりをしていくべきとの意見もあり、これらの意見を収斂させていくために、どのようなストーリーを描く必要があるのかなど、課題が残されているように思う。多様なことを盛り込んでいくことも重要であると思うが、その結果、構想において何が言いたいのかが分かりにくくなってしまっただけでは困る。どこかの段階で構想としての機能分担や引き算をしていく必要があるのではないかと感じている。

<会 長> GCS 構想骨子(案)には、「個別計画において今後の検討すべき事項」が示されているが、これらについては来年度から検討ができるのか。

<事 務 局> 来年度において検討が継続的に実施できるよう、来年度実施すべきことについては予算協議を行っているところである。

<会 長> 民間事業者との協議や、警察との協議なども時間を要するものであるため、構想において方向性を示したあとに、来年度以降に実現に向けた課題をひとつずつ対応していくことになる。来年度の枠組みについては、次回の推進会議にて確認したい。

＜矢崎委員＞ 北地区は新設の東西通路が生命線となる。この東西通路が人の賑わいを運んで来てくれるものになる。西口側も含めて、東西通路とまちの接続が今後の重要な課題であると考えている。

＜会 長＞ 東西通路を活用した乗換利便性のためには、東西通路に面した改札も必要となるが、その設えについてもまだ未検討であり、東西通路1つをとっても、まだ課題が多いと考える。

＜工藤委員＞ 今回提示したイメージパースでは駅を見通すものであったが、今後は駅を降りてからまちがどのように見えるのかということについても検討したい。アーバンデザインセンターの役割としては、市民の意見を吸い上げていくことも1つであるので、市民にとって分かりやすいものを提示しながら市民の意見を伺っていきたい。

＜大浜委員＞ GCS 構想骨子（案）は、やや定性的な記述が多くみられるため、これまでの各部会での議論の内容を構想にも反映できればと思う。GCS 構想骨子（案）P. 7「都市機能」の項目において、東日本の交流拠点に相応しい多様な都市機能の導入がペンディングとなっており、これまで何年にも渡って議論をされてきた経緯が反映されるようになってもらえればと思う。なかなか難しいだろうが、どれくらいの時間軸で実現していくものなのか、構想の中に示せないか。

＜会 長＞ 首都圏・日本における大宮の役割というところから落とし込みをし、大宮を盛り上げるという趣旨からスタートしたことを忘れないようにしなければならないということと、ビジョンとして描いたところが絵に描いた餅にならないように時間軸を意識すべきとのご意見であった。これから次回の推進会議までの間にブラッシュアップをしていくことになるが、GCS 構想骨子（案）については、今回の推進会議が初見であると思うので、お気づきの点については事務局に意見を寄せてほしい。また、このような議論は部会をはじめ、今後も継続されていくことになるが、合意形成の状況によって、構想にどこまで盛り込めるかということには検討が必要であると思う。最後に私からもコメントをさせていただく。

大宮駅周辺地域戦略ビジョンでは、さいたま新都心将来ビジョンとも連携すると記載がある。それを具体化した計画がGCS 構想骨子（案）であるという位置づけである。他方で、取組内容の全体イメージ図によると東口での取組みがほとんどであり、これまでの議論の場においても西口についてはあまり触れてこなかった。今後、本構想をまとめていく段階においては、西口についても、ソニックシティと新都心との役割分担や、ソニックシティ前の広場の利活用や、デッキとの接続についてなど議論できる課題もあるのではないかと。東口と西口との役割分担

や、東西が繋がることでどのようなことができるのかということがイメージできるようにする必要がある。ご提示いただいたイメージパースにおいては、駅舎は壁のようなものであったが、果たしてそれでよいのかということは議論としてはある。将来の大宮のあり方というのは、今の大宮駅の利用状況に縛られる必要は必ずしもないと考えている。そのため、中央口が混雑するのであれば、改札口を移すということも検討の範疇においてよいと思う。取組み内容の全体イメージ図では、北側の通路が随分広く描かれているので、ここに広場でも接続するのかという印象もある。この絵を見て市民の方がどのようなイメージが湧くのかという視点からも検討いただき、今後まとめ方を検討したい。次回の推進会議に向けて、各部会を進めていただきながら、今後のとりまとめについて協議をさせていただきたい。

3. その他連絡事項

<事務局> 連絡事項として4点お伝えする。1点目、第5回推進会議は、3月22日（木）15時よりJA共済埼玉大会議室にて開催する。2点目、第5回推進会議を経て、構想案をとりまとめた後に、3月26日（月）午後到大宮ソニックシティ小ホールにてシンポジウムを開催する。3点目、会議録は内容について委員皆さまに確認いただいた後、HPにて公開する。

4. 閉会

以上