

第9回 大宮グランドセントラルステーション推進会議 合同部会
(第22回基盤整備推進部会、第20回まちづくり推進部会) 議事録

開催日時：令和2年3月2日（月）15:00～17:00

開催場所：大宮区役所 601・602 会議室

出席者：

選出区分	役職等
学識経験者	埼玉大学 大学院理工学研究科 久保田 尚 教授
学識経験者	東京大学 工学部都市工学科 窪田 亜矢 教授
鉄道事業者	東日本旅客鉄道 総合企画本部 投資計画部 課長 計画調整グループリーダー
鉄道事業者	東日本旅客鉄道 大宮支社 企画室長
鉄道事業者	東武鉄道 経営企画本部 部長
鉄道事業者	東武鉄道 鉄道事業本部 改良工事部長
鉄道事業者	埼玉新都市交通 代表取締役常務
交通事業者	埼玉県乗用自動車協会 会長
交通事業者	東武バスウエスト 取締役 運輸統括部長
交通事業者	国際興業 運輸事業部 部長
交通事業者	西武バス 運輸計画部 計画課長（代理）
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	大宮駅前大門一丁目中地区市街地再開発準備組合 理事長
地元まちづくり団体	大宮駅前大門一丁目中地区市街地再開発準備組合 副理事長
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 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 副理事長（代理）
関係行政機関	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 道路協議係長（代理）
関係行政機関	さいたま市 都市局 都心計画部 次長（代理）
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
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	埼玉県 産業労働部観光課 主幹
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 事業企画課 担当課長

■まちづくりガイドラインに関する主なご意見

【⇒事務局からの回答】

- ・基本となるデザインが最初から変わってきていない。図面はイメージ図であって、決まっているものと市民に誤解されないよう、繰り返し伝えていくべき。
- ・意匠という意味でのデザインはこれから変わっていく。今の段階ではこういう空間を作りたいということ伝えるためのイメージである。
- ・横丁文化をどこに作るのか等のイメージも共有しておかなければならないのではないかと考えているのか。
⇒例えば、各街区の中で、1階部分の商業施設で界隈性を感じられるような設えにしたり、あるいは駅中心と駅から少し離れたところで役割等を分ける等のルールができるのではないかと考えている。
- ・基本はまちづくりガイドラインに基づいて街区の事業計画を立てるが、事業性検討の結果、開発街区から漏れるものも出てくるとか、逆に提案することもあることを認識しておいてほしい。
- ・まちづくりガイドラインに変更があるときは、適切なメンバーで議論する必要がある。まちづくりガイドラインは、できる範囲でやるというものではなく、みんなできちんとかういうものをつくっていかうという意味で作成してきたと思っている。
- ・旧大宮区役所跡地及び大宮小学校を含めた再開発について、国際的なスポーツ施設や文化施設を導入してはどうか。
⇒旧大宮区役所跡地は、今のところ交通広場の分散配置を検討する候補地の一つとしており、導入機能や役割分担等も含め、公共再編事業と連携しながら検討していく。
- ・都市空間形成の目標5（景観）・方策案1に「展望台整備を誘導」とあるが、駅上空や新東西通路の部分に限らず、どこかに展望台を整備するということか。
⇒広く視点場のことを示しており、展望台の整備をイメージしているものではないので修正する。
- ・都市空間形成の目標5（景観）・方策案2に「金沢駅の鼓門のような大宮を象徴し」と記載があるが、固有名詞が文中にあるのは具体的過ぎるのではないかと。
⇒事例として記載する。
- ・これから各街区で計画が煮詰まってくると、デザイン調整ワーキング等で様々なアイデアや意見が反映されていくと思う。都市空間形成の目標6（エリアマネジメント）・方策案2でのエリアマネジメントに関する記載では、それが読み取りにくい。
- ・現在の人の移動が制限される事態に対しては、どのようなネットワークやプラットフォームを築いておくのか関係してくる。都市空間形成の目標4（防災）の中で整理すべきか分からないが、今後の課題として記載しておいていたほうが良い。

- ・ G C S プランの方向性での記述と比較すると、後半部分では単なる人工的な緑化のような話に小さくなっている。もう少し土、緑、大地、植木等、重要なことなので記載してほしい。

■個別整備計画に関する主なご意見

- ・ 交通広場については、現時点では G C S プランの到達点に記載されている内容しか決まっておらず、大きさや位置は決まっていない。整備イメージ図が決まったもののように一人歩きされては困る。

- ・ G C S プランの到達点と、交通広場の整備イメージ等との整合性はあるのか。

⇒ G C S プランの到達点は、この先の検討に進む上での与条件として整理している。そのため、今後の検討の状況次第で変わっていくこともある。あくまでも到達点ということで、与条件を決めたと理解いただきたい。

- ・ 「駅前の交通広場は公共交通のみとする」と書いてあるが、それ以外の一般車両はすべて各街区で設けてほしいということか。

⇒ 一般車乗降場は、地上部で 8 台分と、地下車路ネットワークの中で 8 台分を確保すると記載している。地上部の 8 台分については、街区の外側部で一般乗降の場所を取らせていただきたい。位置については、各地区の皆様の検討に合わせて検討を進めていきたい。

- ・ 交通広場について、中山道から西側の地上部には公共交通しか入れないという考え方は、 G C S プランの到達点に明記しておいてはどうか。

⇒ 提案のとおり追記する。

- ・ 交通シミュレーションの正確性はどれ程あるのか。

⇒ 現在は検討段階のため、信号現示や開発の業種形態について様々な仮定をしている。そのため誤差がまだ含まれており、今後、開発の進捗に合わせてさらに精度を上げていく。

■その他の主なご意見

- ・ 地下車路ネットワーク整備のスケジュール感が開発街区の事業スケジュールと整合せずに、街区の事業進捗に影響が出ないよう早急な検討をお願いする。

⇒ 地下車路ネットワークは、技術的な検証をしながら開発街区の検討状況を考慮し、整備自体は地下車路が先行する形でスケジュールを作っていく。

- ・ 今後のスケジュール感や事業の優先順位等を踏み込んで書いてほしい。

- ・ 大宮らしさや氷川の歴史などを踏まえ、非常にいいものになってきた。ただ、今日のご意見を含め、課題がまだまだあるので、それについては誤解のないような形で「ここまでしかまだ決まっていない」ということがわかるような形で提示し、また来年度に向かっていくということでよいと思う。

以上