

## 第7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30年11月21日（水）15:00～17:00

開催場所：高鼻コミュニティセンター 地下1階 大会議室

出席者（敬称略）

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 斎藤巖)
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	デザインコンサルタント	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 内田奈芳美)
奥田 謢夫	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
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
熊木 雄一	オブザーバー	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長
吉田 正喜	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. 報 告
3. 議 題

＜会 長＞ 7月から両部会で検討を重ね、今日の案を作成してきた。まだまだ中身は議論をする必要があると伺っている。積極的にご意見をいただきたい。

本日は2つの議題が用意されている。行政改良案についてと、個別の整備計画の検討状況についてである。

まず議題①行政改良案について説明をお願いしたい。

＜事務局＞ （行政改良案についての説明）

＜会 長＞ 行政改良案はA案、B案、2つ出ている。ここに至るまで各部会で検討を重ねていただいた。両部会長から補足いただきたい。

＜窪田委員＞ まちづくり推進部会では、まちと駅との関係をまち中心に議論してきた。合同部会で議論したことは3点あった。1点目は、交通広場について、将来の交通が大きく変わっていくことを考慮し、もう少し有効で多面的な空間の使い方等もご検討いただきたいということである。将来に向けた交通のあり方として、広域で考えればバス路線の廃止なども含め一步踏み込んで考えていただきたい。2点目は、まちを楽しんでいる方々、特に歩行者が重要だということである。駅で乗り換える利用者が多いと思うが、駅を利用せずにまちに来る人もいる。まちに滞在して楽しむ部分、歩行者動線についてご検討いただきたい。3点目は、まちの魅力の向上に貢献する交通広場を整備すべきということである。交通広場を作つてまちの魅力が失われてしまうと本末転倒である。整備によって昔の魅力がなくなること、どこにでもあるまちになることは避けたい。

＜久保田委員＞ 基盤整備推進部会としては議論が集約してきた。まちづくり推進部会から交通広場の根本的な部分に意見いただいた。少なくともバスバースの数については検討の余地はあるかもしれないが、交通事業者からは厳しいというご意見をいただいている。これからキャッチボールしなければいけない。むしろまちづくり推進部会側から理想的な広場の姿を教えていただけると、それを基盤整備推進部会側でどう受けられるかという議論もできると思う。

行政改良案について、前回のご提示からは中山道と北側の県道の開発地区のタッチの仕方について変更している。中山道側からこの地区へどういう交差点が作れるのか、大栄橋の北側に出て行けるのかということを交通管理者と市で調整いただいた結果、今回の案になっている。これに加えて地下でのアクセスについては今日の後

半でお話ししたい。

＜会長＞ 意見交換をしたい。

資料1のP.14に交通モード別の駅前広場に対する必要台数がある。A案もB案もこの台数は満たしているという理解でよいのか。

＜事務局＞ そうである。

＜会長＞ バスとタクシーの乗降は平面図に記載されている。一般車、タクシープールに関してはどういう考え方をしているのか。

＜事務局＞ タクシープール36台は地下に入る。一般車の乗降については地上で8台、地下車路ネットワークの一部として8台分のスペースを確保したいと整理している。

＜会長＞ タクシープールは地下にあり、一般車は一部地上、一部地下というのはA案、B案も同じである。

A案とB案を比較するとデッキの大きさが異なる。B案の広めになっているところはデッキが全部かかっているのか。

＜事務局＞ バスの乗降場の上に屋根としてデッキをかけるとすると、最大でこの程度の範囲になるということである。

＜会長＞ 最大の話として書いてあるのか。このようにかけようと思って書いているわけではないという認識でよいか。

＜事務局＞ 事務局としては交通広場の上に屋根のような形でかけたらどうかと考えた。また中地区と南地区を地上レベルで接続するのは難しいので2階レベルでアクセスをさせるための動線としても考え検討した。

＜会長＞ A案、B案とも青色で示しているところは2階レベル、緑色で示しているところが地表レベルの交流広場という理解で、青色で示しているところは、デッキが整備できるところを書いているということである。

資料1のP.15、アーバンパレットの交流広場はトータル6000m<sup>2</sup>の規模だが、どういう根拠になっているのか。A案、B案も同じなのか。

＜事務局＞ 6000m<sup>2</sup>の考え方については、災害時の帰宅困難者がどの程度いるのか、東口で取るべき面積、西口で取るべき面積を勘案して想定した。A案とB案については概ね6000m<sup>2</sup>に近い形で絵を描いている。

＜会長＞ B案のほうが広い印象を受けるが、似たようなものということで認識した。

以上のようなことを前提にしたものがA案、B案である。今回はどちらかにするか決めるわけではない。これから議論をさらに重ねていくために、問題点、特徴、検

討を重ねていきたい点をご発言いただき、議論を深めたい。

＜沖田委員＞ バスバースは 14 バースを乗降で取っているが、今議論しているものが完成するのは 10 年先である。AI 等を活用したコンパクトな規模でのバスの乗り入れ空間の運用によって、駅前空間を人の交流のために使える形に持っていくはどうか。ロータリーの部分は高価な不動産価値になっている。上手に活かすためにコンパクトにしてもよいのではないか。

バス事業者は 10 年後、20 年後のバスがどのように変化していくかを現時点で想定して、どのぐらいのバースが必要か検討していただきたい。権利者としてこれだけの面積を空けていくのは事業ベースで考えると困難である。

資料 2 の A 案、B 案の左の図面だが、A 案には大型商業店舗のスペースが用意されているが、B 案は今のバスバースの位置まで寄っている。この考え方を説明いただきたい。

＜会長＞ 1 点目は将来推計に基づいたことなのかということと、推計の将来的なバスの台数の考え方は工夫ができるのではないか。かなり大きな面積であるというご意見。2 点目は A 案、B 案はどのようにしてこの位置になっているのかという意見であった。

＜事務局＞ 1 点目のバスバースの必要台数についてはまちづくり推進部会からも同じような意見をいただいている。バス事業者からも運行面から検討していただきたいというご意見をいただいている。数を減らすと極端に交通広場がコンパクトになるというわけにもいかない面もあるが、運行面で将来の交通がどう変わるのかということも含めてバス事業者とは話し合いをしていきたいと考えている。

A 案、B 案の白地の部分についての考え方の質問だが、まだ大型商業店舗の将来の意向を正確に聞き取れていない。どういう形になるのかも含めて柔軟に動ける配置で考えている。

＜会長＞ 今回推計している交通モードの必要台数は将来の需要推計に基づいたものなのか、現況値なのか。

＜事務局＞ 開発後の需要を見込んだ推計値で決めてきている。

＜会長＞ 将来値を頭に描いて、必要台数の予想をもとにバース数を減らせるのか。サイズの小さなバスを運行してということになれば別だが、バスは回転半径があるので、空間的には幅 15m の半径で検討している。あとは運営の問題としてどれぐらい工夫ができるかということだと思う。

位置の問題は、今の説明だと多少東西にずれても構わない。特にコントロールポイントがはっきりしているわけではなく、一旦ここに入れてみたというものだと認識

してよいのか。

＜事務局＞ そのとおりである。

＜会長＞ 開発エリアの負担やそれぞれの事情もあるので多少変わってきてもいいということである。

＜沖田委員＞ 個人的な提案だが、成田でも羽田でも離着陸の料金を取られる。このスペースもそういうことは検討されるのか。どちらも公共性の高い乗り物である。JRは土地を持っているが、バス事業者は不動産の権利を持っていない。料金をいただくことは検討できるのか。

＜会長＞ お答えいただける制度面に詳しい方がいないようなお答えする。道路は今のところは無料原則なので単純にお金を取るわけにもいかないという実態があるが、私有地であればタクシーが入ってくるときに入構料を取るということもある。具体的にどの土地になるかにもよると思う。ほかに意見はあるだろうか。この後、各施設の整備計画の話が出てくるので、先にそこまで説明してから討議したい。

＜事務局＞ （個別整備計画の検討状況についての説明）

＜会長＞ 時間の都合上両部会長からご意見をいただくのは省略したい。今の説明に対してご意見をいただきたい。

＜内田委員＞ まちづくりガイドラインについては、市民が参加されるオープン会議や、関係各位がフラットな形で議論するデザイン調整ワーキング、部会での議論をまとめたものとして、パブリックスペースで重要なものや街区で実現したいことを用いて作成しているところである。A案、B案で見ていただきたいが、まちづくりガイドラインで市民が期待している公共空間、パブリックライフが実現できるのかを点検していく必要があると思っている。

例えば風景の視認性、開放性などの議論や、歩行者がどのように回遊できるのかというところの意見をたくさんいただいている。A案、B案共に、市民、これからユーザーとなる人がどのようにパブリックスペースに期待しているのかを考慮していただきたい。

＜下大蔵委員＞ 鉄道駅の改良計画はあまり具体的なところがまだ決まっていない状況だが、今回の改良は難しい。鉄道事業者としては、将来的な需要や駅の使われ方を前提に鉄道駅としての安全、流動処理ができる駅を第一に考えていかなければいけない。その上でまちとの関係性、都市の中の鉄道駅という部分をどう機能的に拡張していくのかということを考えていくが、すべての機能を同時に実現させること

は難しいというのが率直な印象である。鉄道駅への搬入口等も含め、どのように確保するのかというところも併せて解いていく必要がある。

P. 37、まちづくりガイドラインの対象範囲に鉄道の線路上空が入っているが、鉄道の線路上空は都市の市街地とは性格が異なると考えている。まちづくりガイドラインの適用範囲として、きちんとした表現をお願いしたい。

P. 20、鉄道上空に人工地盤を整備していろいろな整備ができないかということで、「柱を設置する場所は極めて限られるため人工地盤の整備は困難である」と書かれているが、これは正確ではない。技術的にできないということではなく、コストや事業期間の問題がネックになって現実的ではないという評価をされたのではないかと考えている。この表記は見直しをお願いしたい。

＜会長＞ 最後の意見はご指摘のとおりである。絶対無理だということではない。それだけが理由ではない。

P. 37 のまちづくりガイドラインの対象範囲が狭すぎるのではないか。今の駅舎も含めてもう少し幅広くかけるべきだと思うので議論していただきたい。駅全体を議論するのであれば西も含めて全体を考えるガイドラインであるべきだと思う。

＜都筑委員＞ P. 34、東武大宮駅について具体的に前に進んで検討してきているということが明記されている。駅改良計画は他の検討に及ぼす影響も大きいと思う。そういう点を鑑みて、スケジュール感を持ってやっていきたい。

＜会長＞ JRと東武と、この地区において非常に重要な施設を所有する2社からお話をあった。この部分の解き方が他の検討とも関係が深いので、引き続きどのように解くのが鉄道として一番いいのか、まちとの関係において一番いいのか、検討を深めていただきたい。

＜山崎委員＞ 大宮駅は東日本の交通の要衝であり、顔である。広域行政を担当している県としては、大宮駅を起点としてバスによる広域的な移動も期待している。資料1P. 9にも記載されているが、さらなる拠点性の強化を目指して空港連絡バスの乗り入れ、観光の視点も取り入れつつ、多様な交通機能の導入にもご留意いただきたい。

＜会長＞ 最近各地で高速バスの乗り入れについてはかなり要望が強い。大宮はどうのに対応するか、引き続き検討いただきたい。

＜会長＞ 基盤の話の中では、中山道のバイパスと地下通路はかなり難しい。他の地域に影響を及ぼし、物理的に無理をしなければならないことがある。もう少し精度を上げてご検討いただきたい。それからまた原点に戻って白紙にできればいいのだが、一旦示してしまうと皆さんに期待される。

＜栗原委員＞ 行政改良案では中山道を基点に考えた場合、右折で入るのが難しく、上尾方面から浦和方面に南方する車はどうやって入るのか。これから街区の再編、開発が進むと、新しく道路をつける、つけないという話にもなってくると思う。交通に関しては難しい問題で、まちづくり推進部会で解決できる問題ではないと思う。専門部会でぜひ解を出していただきたい。

時間がタイトな中で会議を進めていて、発言する時間がなく終わってしまう形が続いている。詳細な部分が出てきて、疑問点が見えてきている。会議の再編というわけではないが、足りない部分を話す機会を作っていく必要があるのではないか。

＜会長＞ これまで機能の大きな役割についての比較的ざっくりした議論であったが、これから一段と深めた絵を描く上で、こういう条件を満たさなければならないということが出でてしまう。一度そこまで考えた上でこの絵にまた戻していくという作業を事務方でやっていただきたい。先生方とも相談しながらよくチェックして整理した上で皆さんにご説明いただきたい。

＜斎藤委員＞ 地下利用とエネルギーの問題、下水道の整備も含めて、せっかくまちを作り直そうということであるならば、一体化できることは共通に皆さん協力を得て各地区で協力しながらやっていければよいと思っている。

宮町1丁目の地区も協議会として立ち上がっている。順次追加するという話であったが、その地区も含めて一体としてまちを考えていくという方向で進んでいければよいと思っている。交通広場、交流広場は大事だと思うが、まち全体の色が全く見えてきていないので、ぜひ検討いただきたい。

＜会長＞ こういう段階の絵になると範囲の小さな絵になってくるが、常に戻るべきところとして、最初に何をしなければいけなかつたのか、このまちをどうしたかったのかを忘れてはいけない。今の機能のまま整備しても大宮の飛躍にはならず、もう一步先に行かなければならない。

＜町田委員＞ 運命の10年と言っているうちに2年経過した。こんなスピードではいけないと認識している。

＜会長＞ ごもっともな発言である。頑張りたい。

今日は開発の話が出てきていない。パブリックスペースの議論、全体の空間の議論が出ているが、ある段階では各開発がどんなことをそれぞれ考えているのか議論しなければならない。これについてはある種競合する部分、補完し合って良きパートナーになる部分もある。それぞれ条件が違う中で同じように進まないとは思うが、どこかの段階で調整できる内容について議論しなければならない。開発側のほうも一度、1つの図面に落として考えるなど、そういう工夫が必要になってくると思

う。よろしくお願ひしたい。

＜林オブザーバー＞ 行政改良案は交通広場をまず入れて、余ったところに交流広場の面積を当てはめているように見えないこともない。必要な面積というのはあると思うが、実際に交流広場をどのように使うかというのを吟味して、それを踏まえて広場の形状の検討が必要ではないか。

＜会長＞ 交流広場の考えも当然あるはずである。交流広場をはっきり示すと、アクティビティをどうするのか、誰が管理するのかという話にもなってくると思う。最後に両先生からご発言いただきたい。

＜窪田委員＞ まちづくり推進部会として議論しなければいけないことがたくさんある。委員から議論の仕方を工夫してほしいという意見がある。事務局とご相談し、何か工夫ができたらと思っている。まちづくり推進部会からも一步踏み込んだ意見を言えるように、合同部会やこの場にもっと進んだ意見を持ってこられたらと思っている。

＜久保田委員＞ 基盤関係については今日説明いただいたとおり、課題ははっきりしているので、課題に向けてそれぞれ進めていけばいいと思っている。

行政改良案を見たときに、一番気になったのが界隈性の部分である。当初ここに界隈性を持たせる、路地空間を作るということでガイドラインにも記載しているが、この絵に全く表現されていない。界隈性をどうやって作っていくのか。もう1回整理したほうがよい。

＜会長＞ これからこの2つの部会を同時並行で進めていき、合同部会をやってということの繰り返しで案が煮詰まっていく。その間になるべく多くの意見をいただくことが大事である。簡潔に説明し、意見交換できるようにしていきたい。

鉄道事業者3者でどういう鉄道の結節点が取りつくのかということについて方向性をしっかりと示し、手綱を握っていただかないとまちとのつながりがどれも解けない。引き続きご検討をお願いしたい。

＜松本委員＞ 大宮駅GCS化構想を実現していくにあたって、具体的に事業を進めていくかについては、キーパーソンとなる地権者等がまちづくりに関わっていただけるということは大変重要であると思っている。また、鉄道事業者の敷地の中での割り振りについても、きちんと実現できるやり方があるのでないかと思っている。結果的には全体的としてよいものになっていくよう、しっかりとまとめていきたいと思うので、今後ともご協力いただきたい。

さらに、地域の方々に決定したこと、していないことをはっきり示していかなければいけない。絵だけが先行して誤解を招いてはならないので、個々のことについて

は、より丁寧に説明していく必要がある。その上で、早めに決めていけることはしっかりと年度をまたがらず決めたい。

＜会長＞ ほかになければ今日はこれにて散会したい。

＜事務局＞ 資料3は今後検討していくために準備している歩行回遊性の分析の資料である。時間があるときにご覧いただきたい。

### 3. その他連絡事項

＜事務局＞ 事務連絡する。

1点目、次回は3月20日（水）15時よりJA共済埼玉ビルの大会議室にて第8回の推進会議を開催する。後日改めて通知をする。

2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. 閉会

以上