

### 第3回基盤整備推進部会 主なご意見等

開催日時：平成29年5月31日（水）10:00～12:00

開催場所：浦和コミュニティセンター 第14集会室

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
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 鉄道事業本部 計画管理部長
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	埼玉県バス協会 専務理事
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 担当部長
交通事業者	西武バス 運輸計画部 計画課 副長（代理）
関係行政機関	埼玉県 企画財政部参事兼交通政策課長
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	大宮警察署 交通課 交通規制係長（代理）
関係行政機関	さいたま市 都市局 都市計画部長
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 建設局 土木部長
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

■「歩行者ネットワーク」について

【⇒事務局からの回答】

- ・東西通路の必要性については、「まちの回遊性向上」が大きいと考える。これは基盤整備推進部会だけでは決められないので、まちづくり推進部会でも議論すべき。
  - ・都市防災機能について、仮に中央通路に何かあった場合でも2本目の通路があると言えるので基盤整備としての必要性はあると思う。
  - ・大災害が起きた場合、列車はその場で緊急停車させ、お客さまを安全な線路外へ誘導し、市が指定する避難箇所等へご案内する。
  - ・まちづくり推進部会では、どうすれば人が駅から外へ出るのか、そして各街区の整備をどれだけできるのかということを考えていく必要がある。
  - ・今後、大門町2丁目中地区の再開発が完成すると、道路の状況は大きく変わるだろう。また、駅舎を建て替えるのかどうかによっても絵面が変わる。大宮駅GCS化構想として、どこまでを対象とし、どの程度の期間で、どういう順番で考えていくのか。
- ⇒大宮駅GCS化構想は、駅周辺街区のまちづくり、駅前広場を中心とした交通基盤整備、駅機能の高度化を三位一体として整備していくものである。本構想の当面の目標としては、2020年までに都市計画決定を行いたいと考えている。また、運命の10年の間にはどこかは着手していきたい。
- ・新たな東西通路を整備しただけでは回遊性は向上していかないだろう。乗換改善や観光資源との結び付けなどもあわせて考えることで、回遊性向上に繋げる必要がある。
- ⇒まちの回遊性向上については、まちづくり部会で引き続き議論していきたい。また、都市防災機能の強化については、委員からの御意見を踏まえ修正を行い、まちづくり推進部会へ提示していきたい。

■「駅前空間」について

【⇒事務局からの回答】

- ・タクシープールを地下化しただけでは、空間的には大きく変わらないだろう。京都駅や仙台駅もそうだが、再整備により歩行者空間を増やしている。
  - ・銀座通りでは、今でも週末には歩行者天国をやっている。タクシーを地下に配置するのは、駅前に空間を作るためである。駅前を多目的な空間にした方が、駅から人を降ろすことになるのではないか。
- ⇒駅を降りた方向に交流空間があるべきという御意見だが、事務局としては可能な限り交通機能を集約しながら、広い交流空間を確保していきたいと考えている。
- ・集約案では、まち全体へ人が流れないのではないか。人の流れを誘発するためには地上レベルで動線を確保するほうが良い。そうすると、展開案（反時計回り）はまちづくり的な観点から望ましい案であると考えます。
  - ・集約案はバス利用者にとっての利便性は高い。基盤ベースでみると集約案、まちベースでみると展開案が望ましく、今後はその間をとっていくことになると思う。交流空間の形状などについても、今後、議論していきたい。

- ・バス機能は必要だと思うが、メインストリートに配置してしまうと、他が活きなくなる。本当にメインストリートに配置する必要性はあるのか。街区の1階部分を活用することも考えられるのではないか。
  - ・一般車のアクセス動線を中山道に集約させることは交差点間隔の面から課題があり、左折イン、左折アウトの制限をかける必要がある。展開案では、バス車路における乱横断や人身事故対策を十分に行う必要がある。
- ⇒一般車については、交通処理の課題を注意点として加えた上で、外縁部に配置する案をベースとしたい。
- ・現状、バス機能については、乗降バースに加えて待機スペースも広場内に確保させて頂いているので、検討の際は考慮して頂きたい。
  - ・雨の日などを考えると、乗降場に屋根がある方がよいだろう。そうすると、ビルの1階部分に整備することも考えられる。
- ⇒そうした事例があることも承知している。事務局としては、地上レベルで賑わいを出したいと考えているので、建物の1階レベルは貴重な空間となるだろう。まちづくり部会の御意見も伺いながら、計画案を考えていきたい。
- ・地下化したタクシープールの地上部はどのように利用するのか。
- ⇒タクシープールの地上部については、まちづくり推進部会でも議論して検討していく。
- ⇒各交通機能の配置に関する事務局としての有力案を整理しているが、バス機能については、別案が良いなどの意見があるので、頂いた意見を追記し、今後は街区の活用方針等によって検討を深度化するという事とする。

#### ■「道路ネットワーク」について

【⇒事務局からの回答】

- ・中山道への負荷は大きいですが、中山道を拡幅することは難しい。そうすると、地下空間の活用が考えられる。また、荷捌きもある。事務局はどう考えているのか。
- ⇒自動車で大宮に来ることを抑制することや共同荷捌き場の整備等、ソフト・ハードの両面から抜本的な施策も含めて考えていく必要がある。また、駅前空間にも大きな影響を与えるので、十分に考慮していきたい。
- ・大門町2丁目の再開発で交通量はさらに増える。そうすると渋滞が悪化して、人も車も大宮へ来なくなる。そうならないための施策を考えていく必要がある。
  - ・道路ネットワークを検討する際には、将来LRTが導入されても対応できるようにあわせて検討することが望ましいと思う。
  - ・道路ネットワークにおいて、氷川緑道西通線の位置づけ等はあるのか。
- ⇒氷川緑道西通線には、歩行者専用化を目指す氷川参道の交通も担ってもらえる必要もあるため、駅周辺全体の交通網と関係してくると思う。

以上