

大宮グランドセントラルステーション推進会議
(第12回基盤整備推進部会) 主なご意見等

開催日時：平成30年8月29日（水）15:00～17:00

開催場所：埼玉りそな銀行 大宮支店 5階セミナールーム

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 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 鉄道事業本部 計画管理部部長
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 取締役
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 都心整備部長
関係行政機関	さいたま市 建設局 土木部長
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

■道路ネットワークの検討状況について

【⇒事務局からの回答】

- ・交通シミュレーションについて、将来の交通量推計をどのように想定して検討していくのか。
- ⇒今後の駅前周辺の開発による交通量の拡大や、氷川緑道西通線の開通といった道路の変化などの情報を考慮して、将来の交通量を推計していく。
- ・P. 6、大宮駅周辺に立ち寄る交通量は約 11,000 台とのことだが、そのうち駅の北側と南側から来る車では意味が違う。これらは分けて分析して欲しい。
 - ・地下駐車場や中山道の地下化など、すぐにできるものではないというのは分かるが、やるということ「決定」していくことが重要であるとする。
- ⇒整備していく道路等については、最終的に都市計画決定をしていきたいと思っている。道路の話だけではなく、周辺の街区、または新たに作る東西通路も含めて、優先順位をつけてそれぞれ決定していきたい。

<部会長>

道路や、インフラは決定がされたとしても整備までに時間がかかる。開発のペースとインフラ整備のペースがうまく整合しないと交通渋滞等が大変なことになる可能性もある。交通シミュレーションをやるときも、10年後や20年後など、ある時期までに整備されているインフラと開発のバランスが取れているかどうかのチェックをして、時期ごとの開発とインフラの整合を常にチェックする必要がある。どうしてもバランスが取れない時期があれば、フリンジで駐車場を整備するとか、追加の施策を展開していくといったことを考えなければいけない。

■駅機能の検討状況について

【⇒事務局からの回答】

- ・「駅の機能高度化エリアの都市機能等の導入について周辺まちづくりへの導入機能と調整を行うこと」とあるが、「都市機能」はどの範囲を示しているのか。また、「周辺まちづくりへの導入機能」との調整を行うということを検討条件にするのはどうなのか。
- ⇒地元は駅の動向等を大変気にしている。GCS 構想では、商都大宮として駅と一体的に周辺のまちづくりを検討していくこととしているが、導入する機能については周辺のまちづくりとの調整が必要だと考えている。
- ・都市機能として、導入する公益的な機能を見定める必要がある。
 - ・駅とまちの機能の役割分担が防災面で出てくるのではないかと思う。都市機能の導入では、防災の話を検討に盛り込まないのか。
- ⇒防災については、大宮駅周辺が「都市再生緊急整備地域」に指定されたことを受け、

今後、内閣府等も入れた検討体制の中で、「都市再生安全確保計画」を検討していく。そこでの議論も踏まえながら、検討条件に「災害時の混雑緩和」という視点を含めて表現していくようにする。

- ・最近では、駅に子育て施設を位置づけたり、行政に必要な支援施設が入ってきたりしている。駅の中に作るのか、駅の外で作るのかというところも議論がある。商業的な部分の調整もあると思うが、それらの施設も都市機能に入るのではないかと思うので、そのあたりも検討していただきたい。

■歩行者ネットワークについて

【⇒事務局からの回答】

- ・資料5のP.7、「自転車通行等」とあるが、自転車通行は不可とするということで整理していたと認識しているが如何か。
- ⇒自転車の押し歩きも含めて不可とするかということについてはまだ検討の余地があると考えているので、こちらの表現は残している。
- ・少なくとも自転車の通行はないのではないか。押し歩きというのは歩行者である。自転車通行の可能性が残っているのか。
- ⇒「押し歩き」という表現に今後は統一する。

■駅前空間（交通広場・交流広場等）について

【⇒事務局からの回答】

- ・交通広場の必要規模について、バスの乗車バースは高速バス等が入ってくると運用が変わる。できる限り乗車バースについても増加していただきたい。
 - ・降車バースについても、バスの乗降にかなりの時間を要している。朝ピーク時はバスが縦列になるケースもあり、運用に苦労している。ピーク時に合わせていただくのであればもう1バース増やせないか。
- ⇒バスの乗車、降車を捌くに当たり、バス待機場を設けていく方向で検討している。バス待機場を活用しながら運用面でご協力いただき、必要規模の中で収まるような形でご協力いただきたい。
- ・待機場は運用上、今も使っているが、降車と待機は要素が異なる。可能な限り余裕を持った降車スペースは運用する側としては必要であると認識している。可能であれば1バースの増加をお願いしたい。
- ⇒今回提示したバース数は、交通量調査を実施し、バスの利用状況を定量的に踏まえてご提案している。構想の中でもなるべくコンパクトに駅前広場をつくっていくということをコンセプトとしている。極力この数字の中で収まるように検討させていただきたい。
- ・地下をタクシールにした場合に、災害時に避難場所として使えるというのは良

いと思う。しかし、地下と駅との繋がりが分かり難い。地下の活用については、もっと広がりをもっても良いのではないか。

- ・デッキを整備すると道路上に柱が出てくる。デッキの大きさによって、柱の数が違ってくるが、交通広場にも影響してくるので、そういう検討もしていかないといけない。

⇒まちづくり推進部会においても、デッキの規模や適正な配置については、これからの検討課題になっている。

- ・鉄道とバスの乗り換えが不便にならないような配置にするべきである。大宮駅西口のようなアイランド型に交通広場を配置すると乱横断が非常に多くなるため、アイランド型ではないタイプで検討してもらいたい。
- ・乗車 9 バースについて、効率化の流れの中で 1 バース当たりの出発台数を上げてシェアしていくという考え方もあると思う。

⇒今回ご提案させていただいた 9 バースは現状と同数になるが、現状路線バスのみで運用しているものを効率よく運用することで、高速・空港バスなどのバースとして効率よく活用できるような運用を図っていきたいと考えている。

- ・サインシステムなど、バス乗車の考え方を整理し、バスをより効率化していくということについて、議論がもう少しあってもよいのではないか。
- ・海外のように番号制を導入すればよいかもしれないが、現状では難しいため、方面別に分けるのが一番分かりやすいのではないか。人口も減るが免許取得率も減っている。さいたま市については、お客様が極端に減るとは思っていない。現状維持でやっていきたい。
- ・現状のスタイルだけで考えるのではなく、IT の進歩など、将来のことを考えながら話し合ったほうがよいと思う。

<部会長>

数年後、割と近いうちの利用者の状況と、何十年先の利用者の状況を両方満たすことが理想である。しかし、今は両方できないので、数年先を目指して検討していくが、何十年経過して、自動運転を始めとして IT 化が進んだときには、交流広場が増えて交通広場が減るかもしれない。後で変更ができるような自由なレイアウトで、様々なことに対応できる柔軟なものにしておくことが必要である。近いうちにできるという前提で今は議論している。当面は、そういう前提で利用者を想定した配置・規模にしたほうがよいかもしれないが、将来ことについても、議論はしていきたい。

以上