

第6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16回基盤整備推進部会・第14回まちづくり推進部会) 主なご意見等

開催日時：平成31年3月8日（金）10:00～12:00

開催場所：大宮区役所 南館301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 教授 久保田 尚
学識経験者	東京大学 工学部都市工学科 教授 窪田 亜矢
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 改良工事事務 課長（代理）
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 運輸事業部長
交通事業者	西武バス 取締役運輸計画部長
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	大宮駅東口駅前南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 理事（代理）
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
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 副会長
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）
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 専務理事
関係行政機関	埼玉県 企画財政部 交通政策課 主幹（代理）
関係行政機関	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 係長（代理）
関係行政機関	大宮警察署 交通課 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
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
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 担当課長

■構想実現案の比較について

【⇒事務局からの回答】

- ・地下のタクシープールから地上に出るのにも時間がかかるため、タクシーの乗車バース数は再検討してほしい。
 - ・街区側が多くの土地を公共に提供することを考慮し、バスのバース数は、精査して欲しい。
- ⇒これまでの部会の中では、計算上で必要な台数をお示ししてきた。今後条件等が変更にならない限り、この台数で確保したいと考えている。
- ・バスについては、運用上の改善点がまだまだあるかもしれないが、現状では朝のラッシュ時間帯はお客様に危険な思いや不便をかけてしまっている。安全で利便性の高いものをつくっていただきたい。
 - ・バスについては、これからの技術発展も視野に入れつつ、最低限、現状のバース数があれば、安全は担保できていると思っている。
 - ・さいたま市の人口は増加傾向であり、今後はさらにバスの利用が見込まれる地域だと考えている。朝夕の通勤ラッシュ時間帯では、現状のバース数でも不足している状況である。
 - ・バスは安全に運行することが最も重要な使命である。わかりやすいバス停、スムーズに移動できるバス停を整備していただきたい。バリアフリーや防災の観点も重視した検討をしていただきたい。
 - ・まちづくり推進部会からは、バス停の共同利用などの運用面についても意見が出てきている。朝のラッシュ時は難しいと思うが、オフピーク時には何か工夫ができるのではないかな。
 - ・バスが駅前に数多く並んでいると、地上が閉鎖的に見える。西口を例に上げると、デッキはあるが駅前の地上レベルからは視線が奥に広がらない。東口をそのようにするのはもったいない。
 - ・駅から少し離れた場所にバスバースがあってもいいのではないかな。例えば、大宮区役所の跡地をうまく活用し、バスバースの軽減を図るために、交通機能の一端をこの地区が担うということも考えられるのではないかな。
- ⇒区役所の跡地の利活用については、公共施設再編と調整を図る必要はあるが、工事期間中の活用については念頭に入れている。
- ・タクシー乗り場について、電車のダイヤが乱れた際には、人があふれている状況も見受けられるため、乗り場が2つでは足りないのではないかな。乗り場の列はどこになるのか、安全確保はできるのかといった点が心配になった。バス

についても、朝晩を中心に人の並びが大変多くなっている。

⇒タクシーやバスを待つ人が並ぶ場所に関しては、まだ十分に検討できていない。今後、検討していきたい。

・事故が現実には起きている状況もあるため、タクシーの動線とバスの動線は極力交差しないような計画にするべきではないか。

⇒交通の諸元に基づいて検討しているため、道路構造上としては問題なく走行できると認識しているが、安全性に関しては交通事業者、交通管理者とも協議し、改善を図りたい。また注意喚起などソフト面で対応できることもあると思う。

・乗り場で待つ人の列は、利用者の利便性の向上、わかりやすさ、公平性の観点から、並んだ方から順番にご乗車いただくということが 1 つのルールになっている。並び方や待機列の工夫も、バリアフリー法の観点なども入れながら、レイアウトプランの深度化を図っていただきたい。

・中地区は役員会において、構想実現案 A 案を前提に検討していくこととなった。ただし、現在の A 案の交通広場の大きさや事業性の検証については、関係権利者や関係機関との十分な協議が必要という認識がある。

・JR としては、現ルミネと同等以上の商業機能は確保し、休業期間が発生しないようにしたい。そのためには移転が必要だと思っている。移転後の空間は広場のような開放的な空間として整備することがよいのではないかと考えている。

・東武としては、50 年、100 年先の将来の輸送サービス改善等を見据えて、1 面 2 線から 2 面 3 線への機能拡充を図り、将来につながるような駅改良を実現したい。南進距離に関しては、東武としての考えだけではなく、駅前広場周辺の設えもふまえて、まちづくりの視点から検討していくべきと考えている。

・駅改良の中で公共的空間が生まれるのであれば、より駅前らしい公共空間ができていくと思う。そのためにも、今後は両部会間でのやりとりが重要となる。

・道路整備を進めるには、課題もあり時間がかかるため、駐車場のマネジメントが必要だということだった。各街区では、既に建築計画を検討していると思うが、様々な法律でそれぞれ求める駐車施設台数が決まる。それは各街区の建築計画に大きく影響を与えるため、早急に駐車場計画を作り各街区に提示していかなければ、建築計画ができなくなってしまう。至急、検討いただきたい。

・我々が議論している事業は、50 年後、100 年後の人達に対する事業である。そ

れに対してもっと本質的な話し合いをやらなければならない。

- ・構想実現案について、今後、これらをどのように集約していくかが重要であるが、市としてはどのように考えているのか。

⇒市長に諮り、3月20日の推進会議の中では、A案、B案という2つの案を第1案、第2案と整理し、ご提案させていただきたい。

■まちづくりガイドライン素案について

- ・歩行者ネットワークのイメージについては、氷川参道こそがメインの軸でなければならないのではないかと。西口側では三橋中央通線ではなく、大宮停車場大成線が歩行者の幹線軸だろう。大宮駅周辺地域戦略ビジョンのおもてなし歩行エリアなど、他の計画との整合性を図っていただきたい。

以上