

	1) 導入する都市機能のイメージについて
南地区	<p>○室内競技スポーツ国際大会の出来る施設（卓球・バドミントン・バスケット・体操・柔道・剣道等）</p> <p>○ファッションストリート（ブランドアパレルショップ・対ディスカウントストア及びカテゴリーキラーの共存と手作りショップ話題性を演出）</p> <p>○芸能、食文化（食材（野菜・果物・精肉・鮮魚・加工食品）・料理レストラン・陶器・料理器具）</p> <p>○北海道・東北・上信越に関する物産及び文化イベント芸能等</p> <p>○駅との合体を要望する。高島屋、駅との関係を考え、全体的には「ホテル」「商業」「エンターテインメント」などを入れた大宮駅が良い。</p> <p style="text-align: right;">【参考】 □業務（1名） □商業（3名） □住宅（1名） □教育（1名） □文化（1名） □医療・福祉（1名） □広場（1名） □交通（1名）</p>
西地区	<p>○狭く形の良くない地区のため、ジャンルを絞った上での効率的な配置が必要である。</p> <p>○数字を無視して考えて良いのであれば、個人的な希望も含め「商業」「住宅」「交通」の3つが柱になるような機能配置をしたい。</p> <p>○何らかの形で駅と直結させることで、鉄道という「交通」をあたかも当地区の機能として見せられれば価値向上に繋がるのではないか。</p> <p>○都市再生緊急整備地域として、民間都市再生事業計画には大宮駅前全体の構想が必要である。</p> <p>○一定規模以上の開発は、街ユーザーのあらゆるニーズに応えるため、規模の大小はあるが、全てのサービスを揃えることになる。</p> <p>○コアとなる事業（用途）は、商都大宮の「商業」「業務」「住宅」であり、ホテルと文化が要検討であろう。</p> <p>○街ユーザー（商業・業務等テナント含む）の満足度を高めるには、駅コンコースに直結するレベルにヒューマン・ゾーンを設け、交通処理の地上レベルと棲み分けることが重要である。</p> <p>○駅の構造と周辺の主動線レベル（2階・地上・地下）の事例を研究すべきである。</p> <p>○西地区は線路に近く、東武線のホーム増設や東西通路やJR北口などの影響を強く受ける。現在その計画が不明なため具体的な構想が難しいと思う。 皆で大きく建替えるのならば、保育園や学童や各種教室等が下の方にある、ちょっとグレードの高い高層マンションが良いと思う。商業やオフィスは10年後を考えると大いに不安である。 まず失敗しないのは、ちょっと高級な賃貸や分譲のマンションかと思う。</p> <p>○一番大事にしている事は、難しいが、駅に隣接する当地区としては駅からの回遊性である。当地区の建物や空間の造り方によっては街全体の流れが変わってくる大事な事だと思う。 低層は商業。区役所が遠くなるため、出張所（支所）があれば便利である。働く女性のために保育園があれば良い。救急車が良く来る所なので、24時間診療するクリニックも良い。 中層は業務又は貸しオフィスが良い。 立地的に上層から新幹線や鉄道全体を見渡せるシンボリックな空間。</p> <p>○線路沿い、駅に直結する西地区としては、「氷川口駅前広場」、駅から出てきた人、駅に向かう人のための「ショッピング」「飲食ゾーン」「無料で利用できる休憩エリア（露天、室内）」は低層階、地上階に必要。 現在の東口ロータリー付近（中央通り直結）を交通広場と捉えるのであれば、氷川口を中心とした西地区は、歩行者優先エリアとして整備するのが望ましい。 容積率の緩和を前提に中層階、高層階を作れるとすれば、駅直結の利点を活かした「業務」「ホテル」「マンション」の機能も整備できる。</p> <p style="text-align: right;">【参考】 □業務（4名） □商業（5名） □住宅（5名） □教育（3名） □文化（1名） □医療・福祉（2名） □広場（3名） □交通（4名）</p>
中地区	<p>○特区を背景とした、不動産事業としての事業成立性・事業収益性の高い機能を導入すべき。</p> <p>○直接移転が求められる高島屋等のまとまりのある「商業」や、国際水準の「ホテル」はあり得るのではないかと思う。また、ビルボードやブルーノートなどの音楽文化施設により、東京に向かっている宇都宮や高崎などにおける需要を、く大宮に集める戦略的な発想も必要である。</p> <p>○大きなフロアプレートにおける「業務」の誘致（2週間のバックアップ機能の具備）</p> <p>○中地区の中（地上レベル）に、「交通広場機能」を受け入れても構わない。</p>
北地区	<p>○駅と街をつなぐ商業・業務施設。</p> <p>○既存の商業機能をさらに充実させると共に、駅前立地を活かし「人が集まる」「人がとどまる」機能をもった業務の集積、都市サービスの核となる場づくり。</p>

	2) 開発ボリュームについて
南地区	<p>○駅前4地区を1街区化し、全ての施設を駅ビル化（駅と一体化）する。</p> <p>○中山道から駅前広場までを一体化することで、巨大な駅前広場をつくり、10階建てくらいにして、その上に超高層を2本建てる。</p> <p>○2階部分を大きな人工地盤にして、1階にバス・タクシー・自家用車を（一部店舗（超大型ATMコーナー）を設置する。歩車分離を図る。</p> <p>○出来れば駅との合体を要望する。【2名回答】</p> <p style="text-align: right;">【参考】 <input type="checkbox"/> 超高層（20階以上）の建物が建ち、周囲が広場等のオープンスペースで囲われている（1名） <input type="checkbox"/> ほぼ敷地いっぱいに中層（6-10階）の建物があり、その上に超高層の建物に乗っている（1名） <input type="checkbox"/> 駅側にまとまった大きな広場空間があり、その奥に建物が建っている（0名）</p>
西地区	<p>○駅前広場～東西通路までのエリアは低層～中層。 東西通路～大栄橋までのエリアは、上記エリアを可能な限り補い、なおかつ現実的な高層。 低層エリアの1階部分は歩行者空間、人だまりとしてオープンスペースとする。</p> <p>○西地区はツインタワーが良いと思う。</p> <p>○指定容積率をベースに、割増を加えた容積を実現する方向（利益の最大化）が、通常の民間開発である。 加えて、一般的な建築計画（有効率確保）に従い、形態が決まる。広場をとれば高層化する。形態は結果であろう。</p> <p>○4地区がこの数年で足並みをそろえることは大変困難である。4地区をそろえる努力より、一つの地区内の合意を取り付けて、できたところから始めていく方が現実的だろうと考える。 4地区の中では西地区は開発しやすい条件が多く、先行して着手もありだと思う。 バス、タクシー優先は反対だが、一般車、自転車は駅に直結できたら良いと思う。地面は車両交通中心、2階は歩行者のための広場と2重構造が合理的と考える。</p> <p>○駅前空間の上は中層の建物。東西通路より北側は高層の建物。</p> <p>○氷川口を作る前提で、氷川口ひろばを中心に、南エリアは駅直結構造の中層駅ビル、北エリアは中低層階に商業施設が入る超高層ビル（JRの敷地も入らないと建てられないと思うが）。</p> <p style="text-align: right;">【参考】 <input type="checkbox"/> 超高層（20階以上）の建物が建ち、周囲が広場等のオープンスペースで囲われている（2名） <input type="checkbox"/> ほぼ敷地いっぱいに中層（6-10階）の建物があり、その上に超高層の建物に乗っている（0名） <input type="checkbox"/> 駅側にまとまった大きな広場空間があり、その奥に建物が建っている（0名）</p>
中地区	<p>○都市再生緊急整備地域に基づく、都市再生特別地区を視野に入れたボリューム（事業性能に見合った適正規模）。</p> <p>○容積率でいえば現行の倍にあたる1,200%前後（1,000～1,500%）位のイメージではないか。</p> <p>○東口全体の総ボリュームを見極め、各機能のマーケット感を把握したうえで、どの機能がどこでどれくらいのボリュームを確保するか、といった民間事業レベルでの感覚で組み立てていくことが必要であろう。</p>
北地区	<p>○高さ：88m</p> <p>○階数：24階（商業施設：1～7階、業務及び業務集積施設：8～24階）</p>

	<p>3) 魅力的な空間イメージ</p>
<p>南地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○コンコースレベルの人工地盤の50%を駅前広場化し、イベント広場や盆栽公園・屋台村などを配置し、常ににぎわいのある空間を演出する。 ○季節には東北六魂際（ねぶた・さんさ踊・七夕祭り・竿燈祭り・花笠踊り・草鞋祭り）などを誘致し、東日本の祭典を開催し、イメージアップを図る。（百万石まつり・おわら盆祭り・びんずる祭り・桐生祭り等 ○広場の考え方は、駅から人を出す。それには広場が固定した考え方ではなく、色々変化出来る物を考える。 <p style="text-align: right;">【参考】 □たくさんの方が路面の商業施設を楽しみに集まるにぎわいのある環境（0名） □豊かな緑に覆われて、ゆったりと時間を過ごすことのできる落ち着いた環境（0名） □ストリートパフォーマンスなどによって、若者による活気があふれる環境 など（1名）</p>
<p>西地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○駅ソトの絶対的な強みは「オープンエア」であることだと思っているので、イベントなどを開催できるような大きな空間をつくるべき。駅前だけでなく、その外側への動線を意識し、誘導するような仕組みがあればなお良い。 ○賑わいとおもてなし寛ぎのスペースゾーンは必要だと思う。 ○街ユーザーの満足度を高める集客装置は全て必要。常設とイベントを混同してはいけない。 ○他の都市と差異化するアイテムとして、氷川神社と鉄道の商品化が重要と考える。 ○8年後超高齢化社会になることは明白で、介護を必要とする老人が駅周辺にも増えてくるであろう。女性のフルタイム労働が増え、子供の数も少なく、保育園に預けられる場所に居住するようになるだろう。週末に何でも揃う郊外の商業施設に行くことや、買い物はネットで頼むことが益々増える。駅前広場も今までの常識は通用しないと思う。 ○大宮駅東口の開口部を広くして、駅から下に降りて街に出るのではなく、そのままの高さで駅前通りの幅いっぱいには駅前広場（駅前空間）が広がり両サイドの商業施設に2階から入れる。お祭りの時、神輿も集まれる様な空間が良い。1階にバス、タクシー、一般の乗用車が乗り入れられる。両サイドの建物の1階も車のため利用する。当該区の銀座通りは、車は通さず2階の広場から幅広の階段で降りられると良いと思う。 ○駅利用者の大半を占めるバス、タクシー利用者にとって、広い駅前広場は使いやすくゆったりしているかもしれないが、商業が駅を降りてから遠くなることでお金を落とさなくなる危険がある。お金を落とす対象者が徒歩圏内の人（住人、通勤者など）、観光の人相手というまちづくりにするなら良い。 <p style="text-align: right;">【参考】 □たくさんの方が路面の商業施設を楽しみに集まるにぎわいのある環境（2名） □豊かな緑に覆われて、ゆったりと時間を過ごすことのできる落ち着いた環境（0名） □ストリートパフォーマンスなどによって、若者による活気があふれる環境 など（1名）</p>
<p>中地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○コンコースレベル（デッキレベル）に、どのように人を集め、どのように流すかが大事。 ○コンコースレベルにある人工地盤において日本一のガレリア（ガラス張りの屋根のあるモール状の商業空間）を整備する。
<p>北地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○人を呼び込む 到着する、訪れる → もてなす・出会う・交流する くつろぐ、楽しむ → 波及させる・発信・つなぐ くつろぐ、楽しむ ○大宮のウェルカムラウンジをつくる。 <div style="text-align: center;"> </div>

	4) 大門二丁目等との連携方策
南地区	<ul style="list-style-type: none"> ○コンコースレベルの人工地盤の中山道を超える部分に、超大型の階段広場を設置（スペイン広場風）し、大門二丁目との関連性を演出する。 ○他地区ごとに要望があるため、連携することは難しいだろう。まずは当地区が見せること（実現化すること）が良い。 ○大門二丁目との連携は必要である。
西地区	<ul style="list-style-type: none"> ○狭く形の良くない当地区は、大門二丁目を含めた他地区との連携が必須。特に目の前となる北地区とは機能の共有または分担があっても良い。 ※「機能の分担」ということであれば、当地区なら駅との間でできる可能性もあるのではないだろうか。 ○大門二丁目等との連携は全体のビジョンが大切であるが、今はむずかしいと思う。 ○大門二丁目は、本件と一体となる開発であろう。 ○南銀等の周辺地域に対しては、当然、本件からの客のしみ出しを計画するとともに、地区の特徴を活かした、共存共栄方策が重要である。 ○交通処理や文化施設、本件の建替え中の暫定利用を検討してほしい。 ○大門二丁目と駅前は連携するのは当然だが、それほど大きな要件にはならないと思う。駅前広場が誰のための何のための場所なのか、今一度考えるべきである。市民の税金を使って計画しているのだから、地権者や事業者の利益最優先で開発し、10年後には古臭い田舎っぽい開発に大金を費やして…と市民から非難されかねないよう注意すべきである。 ○南銀の猥雑さは大宮の名物であり、その雰囲気は（最近ちょっと悪い方向にいつているが）消さないほうが良い。ただ、西地区（特に氷川口より北側）にとって、南銀との連携は、新宿タカシマヤを開発するにあたって歌舞伎町との連携をどこまで考えたのかというくらい離れたものになってしまう。 氷川口を中心に人の流れ、商圈を考えると、北地区と宮一北側の地区との連携は必須と考える。
中地区	<ul style="list-style-type: none"> ○例えば、日大法学部のあたりにバスターミナルを整備し、駅と当該バスターミナル間でシャトルバスを走らせ、当該バスターミナルと各方面を結ぶことが出来れば、駅前のバスに関する負荷は減ると思われる。 ○大門二丁目とは、人工地盤を介して連携・一体化していくことが考えられる。
北地区	<ul style="list-style-type: none"> ○大宮駅周辺のそれぞれの地区が開発推進にあたり、駅前地区の役割として、交流拠点・防災拠点・環境等をどのように取り組むか考えてほしい。 また、それぞれの場に「そこに行かない」「そこに行けば」をテーマに必要とされる個性ある場づくりを目指して欲しい。

	5) その他
南地区	<p>○防災と再生エネルギーを考慮した設備導入し、東京都心のバックアップ体制も意識に入れ、関東平野の中心地であることが強調できる都市を目指す。これくらいのことができないのなら、地区ごとに勝手にやりましょうか。</p> <p>○駅や市などと地下構想を並行して考える。</p> <p>○大宮駅の自由通路等の整備を行うに当たっては、JR駅ビル開発と駅前商業地の共存共栄を考え、駅コンコースから駅前隣接街区への接続の一体化や動線を考える必要がある。さらに周辺街区への連続性を考慮し、奥行きのある街づくりが必要かと考える。また、商業規模、機能の分担等については、先を見越した計画が必要かと考える。</p>
西地区	<p>○4地区としての動きをしつつも、どんな展開にも対応できるような「プランB」を考えておく必要性を感じています。</p> <p>○環境デザインよりむしろ、個々人の資産をどのように活用できるのかについて、事業方式に関するアドバイス体制が求められる。</p> <p>○近年、様々な事業スキーム（不動産の証券化、開発会社の設立等）が社会に定着しており、再開発事業&保留床処分に固執してはいけな。丁寧な説明が必要であり、この点が明らかになれば、地域整備（民間開発）が推進されると考える。</p> <p>○タクシーやバスを優先させる考え方に反対である。最近気を付けて駅前の昼や夕方のタクシーやバスの利用状況をチェックしているが、大型バスはガラガラ、駅前一等地のタクシープールには常時50台近いタクシーがエンジンつけて客待ちという現状である。通勤、通学時や深夜の利便性を強調し、空き家が増えている郊外へのバス便やタクシーの必要性を優先させる考えには納得いかない。少子化、省エネ、環境をしっかり認識した将来への開発にお金も時間も費やすべきである。歩行者、一般車をもっと優遇する開発を望む。</p> <p>○区役所跡地は大宮駅東口にとって貴重な土地である。ここの利用次第で大宮駅東口の価値が左右されると思う。再開発の種地として利用されると長い年月（10年以上）貴重な土地が死地になる。区役所跡地だけでは狭いため、大宮小と隣接する所も合わせ複合施設にして、小学校、保育所もその中に組み込んで頂けたらと思う。跡地の地下に大型バスの入れる駐車場、遠距離バスも利用できたら良い。</p> <p>○設問4について、連携とは関係ないかもしれないが、都内に比べて大宮の商圈（業務圏も）は駅によりすぎている（集中しすぎている）と思う。区役所跡地に大型施設ができて人が足を運んでも、駅前が廃れないくらいの賑わい・人の流れができて良く、できるくらいのポテンシャルがあると思う。しかし、西地区としては駅から新都心方面への人や施設の分布でなく、駅から氷川神社方面へのモーメントを強くしていきたいと思う（線路沿い、大栄橋に近い方までヒト・モノ・カネが潤うように）。</p>
中地区	<p>○直接移転が必要な高島屋やその地下にある東電の変電施設等のあり方を踏まえ、現実的な進め方や事業化の順序について、真剣に考えていくべき。</p> <p>○街のにぎわいのあり方については、地元にかかせてもらいたい。</p>
北地区	<p>○大宮駅・大宮駅周辺及び見沼の地域性を含め、東日本の玄関口・結節点というだけでなく、日本の中を見ても類のない地域性を秘めている国の宝のような地域であると思う。そうした地域のまちづくり推進にあたり、時代の流れ・変貌に耐えうる魅力的で経済力のある持続発展可能な高度なトータルまちづくり計画が必要であると考えます。</p> <p>○東口のまちづくりが動き出そうとしている今だからこそ、なにをもって、どのように、交流拠点・防災拠点・環境等を叶えながら推し進め連携していくか、議論を交わし、実現させていかなくてはならない。</p> <p>○産・官・民の英知と勇気と情熱を結集して、力強く、迅速な対応が必要とされている。</p>