

第1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28年8月25日（木）14:00～16:00

○ 開催場所：大宮区役所 大会議室

○ 出席者 (敬称略)

氏名	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
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	大宮東口駅前街づくり会 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 副理事長(代理出席)
丸山 信博	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 企画室長(代理出席)
高野 寿久	鉄道事業者	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長(代理出席)
大浜 厚夫	鉄道事業者	埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務
土田 保浩	関係行政機関	埼玉県 企画財政部 地域政策局長
田村 隆	関係行政機関	さいたま市 技監
中野 英明	関係行政機関	さいたま市 都市局長
伊藤 利一	関係行政機関	さいたま市 大宮区長
高峯 聡一郎	オブザーバー	国土交通省 都市局 市街地整備課 課長補佐
新屋 千樹	オブザーバー	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設企画室 企画専門官
大久保 尚	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 専門官
横田 雄二郎	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 課長補佐
山地 英樹	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
山川 修	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 参事

1. 開 会
 2. 委嘱状交付
 3. 挨拶
- <日野副市長>
4. 委員紹介
 5. 会長の選任

<司 会> 要綱第 4 条の規定により、会長は委員の中より互選により選出することとなっている。会長の選任に当たり、委員の皆様からの推薦はあるか。

推薦が無いようなので、事務局から何か提案はあるか。

<事 務 局> 事務局としては、日本大学教授の岸井委員にお願いできたらと考えている。

<司 会> ただいま事務局より、岸井委員にお願いしたいとの提案があった。どうか。

(異議なし)

<司 会> ありがとうございます。それでは、岸井委員に会長をお願いしたい。岸井委員におかれましては、会長席へお移り頂きたい。

<岸井委員> ただいま本推進会議の会長を仰せつかりました日本大学の岸井でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

大宮駅の話はかなり前からいろいろな話があったと心得ている。私も東京や神奈川など、久保田先生とともにお手伝いをしているが、いろいろな駅で活発な動きが出ている。東京駅の変貌はご存じの通りだが、渋谷は工事の真っ盛りであり、新宿はオリンピックまでに自由通路が出来上がるので、恐らく今とはだいぶ違う風景になるかと思う。横浜市でも、数年前からエキサイト横浜という名前で駅周辺の再整備に取り組まれている。

先ほども日野副市長からお話があったが、交通政策審議会がこれからの東京圏の鉄道網のありようを議論している。従来は新しい新線を作ることが大きな役割と捉えられがちであったが、新線を作るのみならず、駅の再構築や、最近やや増えている遅延をいかにして抑えるかといったことについても、ずいぶん議論をさせていただき、大宮駅も駅の再構築の中では大変大事な駅であると認識をしている。

そういう意味では、周りが熟してきているので、こういった機会に皆さんの力を借りて大宮駅を少しでもいい方向に、大宮のまちと駅が一体となって動いていくということを実現していきたい。ぜひお力をいただきたい。どうぞよろしくお願い申し上げます。

<司 会> 岸井会長、ありがとうございました。続いて、職務代理の指名を行います。要綱第 4 条第 4 項の規定により、会長が指名する者が会長の職務を代理することになっている。岸井会長、職務代理の指名をよろしくお願いいたします。

<岸井委員> 地元の先生でもいらっしゃいますし、ぜひ久保田先生にお願いをしたい。

<久保田委員> 埼玉大学の久保田と申します。よろしくお願いいたします。先ほど副市長からもお話があったが、大宮駅周辺のビジョンを作ったのは 6 年前であり、その後進むところは進んできているが、やらなければいけないことはいくつも残っていると認識して

いる。今回は駅およびその直近のエリアを中心に、日本全体から見てもすごいと言われる場所を作っていくことが大きな目的だと思っている。ぜひよろしく願いいたします。

<司 会> 久保田委員、ありがとうございました。それでは、要綱第4条第3項の規定により、会長は推進会議を総理し、推進会議を代表することとなっておりますので、会長にこれ以降の会議の進行をお願いしたい。岸井会長、よろしく願いいたします。

(以後、岸井委員は「会長」と表記)

6. 議 題

(1) 大宮駅グランドセントラルステーション化構想について

<会 長> 初回であるので、これまでの動きやグランドセントラルステーションと呼んでいる構想について、事務局の資料を見て頂き、委員のみなさまからご意見をいただくというところから始めたい。

<事 務 局> (資料1の説明)

<会 長> 今説明がございました今回の会議の全体像、あるいはこれからの進め方の骨格について意見交換をしたい。初回ですので、こんなこともぜひやるべきだとか、いろんな観点からのご発言をいただければと思うが、よろしければご発言のときに簡単な自己紹介をしていただいて、それからご発言頂きたい。

(意見なし)

<会 長> 資料1は全体の進め方の骨子ですから、もう少し中を突っ込んでから全体に帰っていただいてもいいので、先に資料2も説明していただく。

<事 務 局> (資料2の説明)

<会 長> 改めて我々が何をやろうとしているのか確認をして頂きたい。資料1のP.5をご覧頂くと、今年度は大きな整備方針をまずは合意したいということが事務局の案である。それを受けて来年度、より具体的なものにしていきたいということである。整備方針に関しても、3回は会議を開催する予定である。また、途中にシンポジウムを入れて、広く市民の方からもご意見をいただく。従って、最後に説明があった整備方針のたたき台というのは、今後揉んでいただきながらいいものにしていきたい。

P.4を見ると、左側のターミナル街区と呼んでいるエリアが最終ターゲットである。駅とまちとの一番近接しているところでみんながそれぞれ事業を行うわけだが、それがばらばらにならないように、あらかじめ整備方針を合意しておきたいということである。そして、整備方針に沿って各地区でプロジェクトが動いていく。そうすると、おのずときれいなまちになるのではと事務局は考えている。ただし、議論としてはこのターミナル街区より大きなエリアの中で考えないといけない。大宮駅は大変力の強い駅で、東日本の玄関になるということは前々から言われており、更にさいたま市の中での中心部という観点でも見ておく必要がある。

今日はそういう観点で「強み」と「弱み」を分析して頂いたが、これですべてがうま

く解けていることはあり得ないので、ぜひ皆様から、もうちょっと突っ込んだ議論をしてほしい、こんな分析をしてほしいというご注文もいただきたい。最後の整備方針についても、こんなことも考えられる、こんなことを軸として置いたほうがいいのではなど、ご発言をいただきたい。各地区でプロジェクトを動かそうとしている方もいらっしゃる。全体の方針が見えないと決まらないじゃないか、早く決めてくれということをお願いいただけると、それに向かって全体の議論が進むことができる。更に鉄道事業者の方もいらっしゃる。発言がご自身の負担になるということには直接つながらないということも前提に、大宮駅全体をよくするには何を考えるべきかご発言頂きたい。国からもオブザーバーの方がお越しなので、全国の様子を見ながら適宜アドバイスを頂きたい。

＜土田委員＞ 埼玉県地域政策局長の土田と申します。資料1のP.3における計画の位置づけだが、大宮駅周辺地域戦略ビジョンは策定から6年がたっている。かなり大きなパラダイムの転換があることを前提として、グランドセントラルステーション化構想をすぐに実行しなくてはいけないとなると、ビジョンは所与のものとして改正等は考えず、その下にグランドセントラルステーション化構想というのを考えているのか。

また、大門町2丁目の再開発事業や公共施設再編など、既存の進んでいる事業については予定どおり進め、グランドセントラルステーション化構想の影響等については加味しないのか。

＜事務局＞ 1点目、ビジョンにつきましては、上位計画として190haの規模で大宮駅周辺を対象としている。これは、改訂をしない方向で今のところは進めていきたい。

2点目、今進めている再開発事業や区役所の移転等の計画もあるが、新たな動きが出た際には、それも視野に入れて進めていく。市としては公共施設再編等もこれから進めていくので、調整を図りながらグランドセントラルステーション化構想をまとめていきたい。

＜会長＞ まずは駅周辺を議論し、場合によっては再検討を行う必要があるかもしれない。

＜久保田委員＞ グランドセントラルステーション化構想に対してどうイメージすればいいのかまだ分からないが、アウトプットがどれぐらいのものなのか教えていただきたい。初回なので敢えて言うが、例えば線路の上はアンタッチャブルなのか。その上にバスターミナルを作ったり、物を建てたりということまで考えて議論が進められるものなのか。どのぐらいのスケールの議論をできるのか、いろんな方にご意見をいただきたい。

もう1つ、ちょっと話が狭くなるが、資料1のP.4を見ると、ターミナル街区が西口へも広がっている。委員の皆様を拝見すると、基本的には東口で議論しようとしているように思うが、議論の対象はどう整理するのか疑問に思う。

＜会長＞ 西口について、どう考えているのか先にお答え願いたい。

＜事務局＞ 西口は、整備がある程度完了していると認識しているが、回遊性の向上につながるような東西連絡通路の検討に当たっては、出入り口等の設置も考えられるので、

必要に応じて西口の方々にも推進会議への出席をお願いしていきたい。

<会 長> 東口のような面的な開発が西口に起きることは考えにくいので、現時点では委員として誰もいらっしゃらないということか。

<事務局> 西口においてターミナル街区を想定しているエリアは、都市計画道路の工機部前通線と駅の線路を挟んだエリアである。現状ではある程度のビルが建っており、すぐには再開発という話にはならないので、当面は東口で活動している団体の皆様にご参画いただいて、東口の駅前広場等を一緒に進めていきたい。

<会 長> 最初の質問について、どの辺まで大胆に考えていくのか。一方で、実際のプロジェクトについては現場の議論をしなければいけない。その辺の折り合いをどうつけるか、何か考えはあるか。

<事務局> 市としては、東西連絡通路を実現させ回遊性を向上させたい。これは駅の上空を通ることになるので、その検討の際に鉄道事業者と協議をさせていただき、調整を図っていきたい。

<会 長> その段階でもう少し制約条件が見えてくるかもわからない。後ほど鉄道の方からもお話を頂きたいが、もし今の点でご発言があれば承りたい。

<丸山委員> JR 東日本の丸山です。会議の趣旨が大宮のまちづくりの将来形を考えた上での構想という形なので、最初からアンタッチャブルなゾーンがありますということではない。まちづくりも含めて検討した中の選択肢として議論していくということはありません。ただ、あれだけの線路が走っているので、かなりのハードルもある。また、まちづくり全体に対する影響も大きいと思うので、慎重な議論が必要になると思う。

<会 長> ありがとうございます。まずはその程度からスタートしたい。

<高野委員> 東武鉄道の計画管理部の高野でございます。現状の東武大宮駅は1面2線の狭隘なホームであるが、今年3月にダイヤ改正を行い、日中は急行運転を行うことで春日部駅から大宮駅まで、現行21分で走っていたところを15分に短縮した。これにより埼玉の東部地域から大宮への足の利便性向上を図ることが出来た。ただし、ラッシュ時間帯での急行運転ではお客様が転落する恐れや、列車が入ってくる時に触車をすることも考えられ、線増やホームの拡幅が必要である。いずれにしても、我々は土地を持っていないので何らかの形で地元の皆様と一緒に、乗り換え改善に向けて検討を行っていききたい。

また、乗降客数が10万人を超え、本来であればホームドアを設置する必要があると認識している。従って、改良時には乗換改善とともに安全性の向上も検討していきたいと思うので、ぜひともそういった点でのご協力をお願いしたい。

<会 長> 空間的な制約はあるけれど、解決できる可能性があれば東武鉄道としても投資を行い、安全性を高めるということであった。

<大浜委員> 埼玉新都市交通の大浜と申します。路線長は12.7キロであり、JRや東武と比べると小さな鉄道会社である。ニューシャトルは大宮駅に依存する部分がかかなり大き

いので、弊社としてもしっかりと議論に加わっていきたい。

まず1点目、資料1の「今後の展開イメージ」だが、構想の実施期間はどれぐらいのスパンをイメージされているのか。

2点目、どれぐらいのスケールでやるのかということもあるが、私自身としてはかなり幅広に構想に盛り込んでいるなという印象を受けた。そういった意味で、商業等の分野の関係者は必要ないのか。あるいは、スケールを広げれば広げるほど、実効性が難しくなっていく部分もあるかと思うが、事務局はどのように考えているのか。

<事務局> 1点目、構想につきましては概ね2カ年程度で取りまとめていきたいと考えている。その中で、構想をいつまでに実現させるのかという点については、鉄道事業者をはじめ、周辺のまちづくり団体の皆さんとこの場でいろいろ協議をさせていただいて、決めていきたいと考えている。市だけでは決め切れるものではないと考えている。ぜひこの場でいろいろとご議論いただいて、皆さんと目標年次を決めていきたい。

2点目、グランドセントラルステーション化構想は駅機能の高度化、東口駅前広場の整備そして周辺のまちづくりということを三位一体で進めていくための構想にしたいと考えている。その中で、今後皆さんにまとめていただく取り組み内容と実現のための方策につながるような題材を今日は出ささせていただいたつもりである。取り組みの内容等については、例えば施設規模や位置といったものを話し合っていきたい。また、周辺のまちづくりについても、目指す姿や導入できる機能などについて皆さんと話し合っていきたい。そういった意味で、今日はいろいろな観点から題材を出させていただいている。今後、徐々に絞り込んでいきたい。

<会長> 他駅でも似たようなことは取り組んでいるので、他事例を次回にでもご紹介いただいたら良いと思う。例えば、渋谷はこんなふうにはやっていますよといったことや、方針はどのぐらいのことを書くのかとかいうあたりは、皆さん気になると思う。合意形成が長期にわたる場合だと責任を持ってない部分もあるので、大きな方針として書ける部分と、そうでない部分がある。個別のプロジェクトに関わる具体的話とはフェーズが少し変わってくる可能性もあるので、他事例もご紹介いただくと良い。

今、東武鉄道と埼玉新都市鉄道に発言を頂いたので、JRにも駅の関係や現状の駅機能に関してご意見があればお願いしたい。先ほど全体の話をして頂いたが、駅の問題点について、例えば資料のような分析で良いのかご発言いただければと思う。

<丸山委員> JRとしては、大宮駅は非常に重要な駅である。北陸新幹線や北海道新幹線、在来線では湘南新宿ラインや上野東京ラインという形でJR東日本の拠点として力を入れて磨いてきた。中央コンコースについても、豆の木（オブジェ）の設置、イベントや待ち合わせに使えるスペースの整備など、まちとのつながりを作っていくということで、当社にとって重要な駅になっている。

整備方針（たたき台）に「乗換客等をまちへ誘導する工夫」という記載があるが、これはまさにまちの魅力がかなり大きくなっているところになっていると思う。そのまちづくりの中

で、駅が結節していくという形になると思う。地域がもっと元気になるような仕掛けができるのかどうか、というところに1つカギがあるのかなと思う。

<会長> 資料2のP.9に、駅の現状を数字で表現したものがあるが、これが皆さんの抱いている印象と一致するのか気になる。交通の流れについてはもう少し細かなデータはあるのか。例えば、どこからどんなモードで来て、どのように人々が動いているか、把握しているものはあるか。

<事務局> ございます。

<会長> 次回会議以降は、そういうものも少し出して、鉄道事業者とも確認していきたい。乗換利用者と東口と西口の通過者がうまく仕分けできるかどうかということもある。数字をちゃんと追いながらやっていきたい。

また、地元のまちづくり団体の皆さんからも、自分のところはこんなことを考えたいからぜひこうやってくれ、ここについてはみんなで共通の理解をしておこうじゃないかというご意見を頂ければと思うが、如何か。

<沖田委員> 南地区を担当しております沖田と申します。まちづくり推進協議会の会長を務めて11年たったが、例えばビルを建て替えるだけなら簡単にできる。ただし、まちづくりの観点から総合的に大宮の東口を見てみると、ビルの建て替えだけではまずいなという感じを抱いている。また、先ほど東武鉄道様からお話があったが、東武のホームでは、朝夕に乗り換え客と降りる客がぶつかり合ってしまうって、いつ事故が起きてもおかしくない状態が続いている。これを解決しないと大変だなと思っている。そういった意味で、グランドセントラルステーションという名前がつき、それらの改善がこれから進められてくるのではないかと期待している。本日の資料を見た感想としても、現状分析が非常によくできているのではないかと思う。

今後は、これを踏まえてどういうまちづくりをすればよいのか、知恵を出しあうことが必要ではないかと思う。ただし、具体論になるとなかなかプランが出てこないというのが現状である。3年前の話だが、南地区の構想案は出来ているが推進しようというときに、ちょっと待ってくださいとブレーキがかかった。あれからもう3年経った。これからは拍車をかけて、成功するように導いていく形になればいいかなと思って期待している。

<栗原委員> 西地区まちづくり推進協議会の会長をやらせていただいております栗原と申します。大宮駅の東口を降りてすぐ左手に銀座通り商店街というのが250mほどあるが、そこと線路に挟まれた縦長のエリアを担当している。

1点目、皆さん同じ思いだと思うが、これだけ大きな構想だと、いろんな人が関わる中で失敗はできないと感じている。最もやってはいけないのは、形はできたけれども中身が全く動いていないということだと思う。

2点目、この会議は大宮駅の東口の方々が集まっているが、東口だけでなく、西口やさいたま新都心、最終的にはさいたま市全体のことを考えないと、市として良い方向に行

かないのかなと思う。例えば、この構想が成功した結果、新都心が廃れたというケースは、市としてよくないと思う。ですので、資料2のP.13に追加調査項目として書かれている商業需要の整理はきちんとやっていく必要があると思う。今後、新都心がどういう性格を持ってどういう方向に進むのか、そしてこの構想がどういう方向に行くべきなのかという指針になると思う。

3点目、先ほど線路上に蓋をするというお話があった。確かに非常に広大な空間なので、新宿のように人工地盤を作ってしまうと広大なエリアができ、それにより様々な計画ができるのかなと思う。しかし、地域資源という見方からすると、どうか。みなさんご存知ないかもしれないが、区民会議で「大宮二十景」として大宮を代表する景色を提案して採択されており、その1つに大栄橋から見た線路がある。あれだけの線路が一望できるので、鉄道ファンだけでなく、昔から大宮におられる方にとっては心の原風景となっている。あれをなくしてしまうというのはちょっと無理かなと思う。それをやると、遠い未来の話になるかもしれないが、日本橋のような話になってくるかもしれない。

最後に、資料2のP.9の混雑具合や乗換え距離等についてだが、どのタイミングでどのように測定したのか分からないが、だいぶ数字がぬるいと思う。これ以上に混雑しているというのが個人的な印象である。例えば金曜の夜になると、呼吸が苦しいぐらいの人が動いている。具体的な場所を言うと、地区③と④の間の角のあたり、角のちょうど青線と赤線の側が非常に混んでおり、例えばここに電動車いすの方が来て、大変混雑するということはよく見られる光景である。

<町田委員> 東口駅前地区の町田です。私どもの地区は昭和58年に再開発が都市計画決定され、それから30数年経過している。勉強会や説明会ばかりで、いまだに何一つ進展していない。また、駅や駅ビル、駅広、それから東武の問題、その辺が解決されないと地区としても計画が進展しない。ぜひ今回の推進会議で総合的な開発をお願いしたい。

<矢崎委員> 北地区市街地再開発準備組合、矢崎でございます。基本的には、一番街という通りの前後の範囲において、準備組合という形で進めさせていただいている。ちょうど昭和44年に我々の先代、みゆき通りの商店街が中心になって西武百貨店を誘致したのが今のラクーンというところである。ラクーンも築50年であり、大宮駅東口では全体的に昭和44年、45年のころに建物が建ち始めている。今も商都大宮という賑わいも出てきてはいるが、何とか開発の中で復活していきたいと思っている。

また基本的には、北側に人の流れをつくれなかと考えている。北口を持つことによって駅の回遊性も変わるし、まちの全体的な人の流れも変わってくると思う。その辺は、駅の開発がどのように行われるかに沿って考えなければいけないと思うので、この会議を通していろいろとご指導いただきたい。

<会長> ありがとうございました。広域的に見ていく必要がある、駅との関係をしっかりと描かなければいけない、また駅前広場をどうするのかという議論も整理しなければいけないというご注文を頂戴した。

今日はオブザーバーという形ではあるが、国の方にも来て頂いているので、今後のポイントをご示唆いただければと思う。

<高峯委員> 国土交通省の高峯です。手短に言いますと、資料 2 で大宮の強みを書いているが、まだまだ強みの深掘りができるのではないかと思う。例えば東日本のゲートウェイと考えると、新幹線に関して盛岡や青森というキーワードが並んでいるが、実際には山形も秋田もある。北陸新幹線で考えると金沢とあるが、そこには長野も富山もあるということで、いくつかの関東圏を除いたほぼすべての人は必ず大宮を通るとというのが現状である。そう考えると、大宮の持つ可能性というのは深掘りすることで色々見えてきて、そこを研究することによってグランドセントラルステーション化構想がより輝かしいものになるのではないか。

<新屋委員> 再開発事業と駅前広場、あるいは鉄道間の乗り換えと、いろんな難しい要素が絡み合っているという中で、どれも鶏と卵みたいな感じになっている。そこをどう議論していくのかは、かなり難しいと思う。そう言いながらも、公共空間をどのようにしていくかというイメージをまずは関係者が共有することが重要だと思う。駅前広場や、資料 2 の P. 16 に書いてあるような路地空間等も公共空間であるので、そのイメージを共有できるようなまとめ方を今の段階ではまず目指していくのが良いのではないか。そういう意味で、P. 16 の整備方針ではキーワードが分散してしまっているので、作るべき公共空間のイメージを共有できるようなまとめ方、議論の仕方をまずは考えていけば良いと思う。

<大久保委員> 鉄道局の大久保と申します。交通政策審議会の答申にも、大宮駅はとても重要な駅ということで掲げさせていただいている。また、乗り換えの話も書いているので、我々としてはまずは乗り換え改善を早急に図っていただきたい。当然、東武と JR、東武とニューシャトルだけの問題ではない。答申にもまちとの連携が重要だということを書いているので、そういった観点からもこのような場を使ってよりよい駅にさせていただきたい。

また、先ほどホームドアの話が出た。少し話が逸れるが、先日東京メトロの青山一丁目駅で転落事故があり、明日に国交省で検討会を開催するという運びになっている。利便性の向上は大変重要だが、安全性も非常に重要である。安全性と防災の関係も書いてあるが、そういった観点も重要だと思うので、議論していただければと思う。

<会 長> UR はいろんなところでこの手の調整役をやられているので、何に気をつければいいかぜひご発言いただければと思う。

<山地委員> UR 都市機構の山地でございます。UR は駅周辺の開発を各地でやっており、品川、渋谷、虎ノ門などで駅を含んだ周辺のまちづくりと一体的な都市機能の再構築をやらせていただいている。先ほども事務局からお話があったが、三位一体の開発の実現という点が、大宮グランドセントラルステーション推進会議の目的なのかなと思っている。JR からも発言があったが、駅だけでなく周辺のまちの魅力がないと波及効果は作れない。

そこは事実だと思っているが、一方で、周辺のまちに出やすくする工夫も必要になってくる。そういった、いろいろな利害が絡むところの合意形成がいかに早くできるのかということが一番重要かと思う。そのためには、地元でも絵を描いているといったお話もあったが、イメージをなるべく早く共有することが必要である。全員が全員 100%というのは難しいかもしれないが、国の計画でも「運命の 10 年」と言われているように、人口減少社会の中で早く取り組まないと建物も老朽化してしまう。過去十数年取り組んで、いろいろな複雑な問題があったかと思うが、ぜひさいたま市の強力なリーダーシップをもって関係者のイメージの共有に努力をしていただきたいと思う。

<会 長> ありがとうございます。各地区から改善したい問題点を頂いた。また、大宮はポテンシャルをもっていることを認識すべきで、全体をシステムとして作っていくためには公共空間のありようが一番大事であること、そして何らかの形で絵を描いて決めていかないと問題点がはつきりしてこないというお話もあった。そういう意味では、今日の資料は全体像を眺めたものになっているが、今後はさらに東口に特化していきたい。もっと生々しい問題点がきつとあると思うので、それを解決しなければいけないというところと、解決すると次に何かが起きそうだという、その可能性について皆さんがほかの方に説明できるような資料を作っていきたい。

<久保田委員> ビジョン策定のと時から常に議論になるのが、インフラの問題である。再開発が立ち上がってきたときに道路がもたないのではないかということは常に指摘されてきている。今回はそれに加えて、駅の集客力が高まるので、さらに車が集まる。これに対する答えは出す必要がある。ですから、駅東側のインフラをどうするのかという話はやらざるを得ない。

一方で、東西連絡通路が重視されているが、これは重要な意味を持つと思う。首都高大宮線が北進すると新大宮バイパスにかなり余裕が出るため、現道の 17 号にかなり余裕が出てくる。それにより西側からのアクセスが相当よくなる可能性がある。そのときに、駅を東西通路で渡れるようになるなら、さらに東側のアクセスがよくなる可能性が出てくる。従って、インフラ全体をもう少し広い視野で見た上で議論をするということも必要になると思う。ただし、ビジョンではおもてなし歩行エリアとなっている場所でもあるので、そこは気をつけていただきたい。

<会 長> 先ほどのスケジュールから行くと次回は 10 月だが、日程は今後調整することか。

<事務局> 次回は 10 月 31 日（月）の午後 2 時より、本日と同じ大宮区役所 6 階の大会議室で開催したい。シンポジウムについては、まだ調整をしているので、決まり次第ご連絡させて頂く。

<会 長> この会議は大変重要な会議であり、できるだけ多くの方の意見を受け止めたほうがいいと思うので、ここで議論したものをそういった場で披露しながら意見をさらに集約するという手続きに入っていきたい。

先ほど久保田先生がおっしゃったとおり、過去にもかなりいろんなことが議論されていた。ただし、意思決定をどこがやるかという問題を抱えているわけだが、せっかくこれだけの方が集まってくださっているのです、この機会に少しでも前へ行きたいと思う。2カ月に1回だけ集まって、事務局の資料を見るだけでは決まらないと思うので、その間にも何度か足を運びご意見を承って、このままでは持ち込めないけどこういう案だったら何が起きるのだろう、といった議論はどんどんやらせていただきたい。そういうのが出てこないともたまっていかないので、事務局がお邪魔した際には、是非ご協力いただきたいと思う。特に鉄道系の話は自治体だけではわからないし、地元の要請だけでは決まらない部分も多い。例えば線路上空を使うにしても構造的にかなり厳しいという状況ですので、皆様のお知恵をお借りしたい。

最後にどなたかご発言があればお聞きしたい。

<田村委員> 本日は長時間にわたり、ご議論ありがとうございました。頂いた様々な意見がありますので、それを持ち帰り次回の資料を作成したいと思う。

公共施設については、こういった機能、こういった規模のものが必要なのかというのは我々としても早い段階でお示しし、それを土地にどうやって落とし込んでいくのかというのはまた別の議論になるかと思うが、そこを少しずつ進めていきたい。

それと、この会議を開催している私自身の思いの1つとしては、今日来られている4地区の方々をぜひ応援したい。応援したいというのは、皆さんの地区が動かないと最終的に我々の公共施設もできないという、両方とも鶏と卵の関係であるということである。地域をまとめるというのは非常に大変だと思う。そういった意味で、我々は何としても応援したいので、ぜひいろいろと言って欲しい。できることは何でもするのでよろしくお願いいたします。あと鉄道事業者については、お互いに役割分担を決め、やるべきことを着実に決めていきたいと思う。今日はどうもありがとうございました。

7. その他連絡事項

<事務局> 会議録については内容を会長と確認させていただき、HPに公開したいと考えている。

<会長> 今日は初回ですので、まだまだ言い足りないという気持ちもあろうかと思う。ぜひ今後とも遠慮なく事務局に意見等は言っていただきたい。1年間で整備方針を作るというのは結構大変なので、これは困るなと思うことはなるべく早めに事務局にお伝えいただきたい。それでは、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げまして、閉会いたします。ありがとうございました。

8. 閉会

以上