

第3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29年1月17日（火）16:00～18:00

開催場所：大宮ソニック市民ホール4階第1集会室

出席者

氏名	選出区分	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
窪田 亜矢	学識経験者	東京大学 大学院工学系研究科 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 理事長
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
都筑 豊	鉄道事業者	東武鉄道株式会社 取締役 鉄道事業本部長
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
松本 勝正	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
村山 弘晃	オブザーバー	国土交通省 都市局 市街地整備課 融資企画係長
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

次第

1. 開会

2. 議題

(1) 第2回 推進会議の概要について

＜会長＞ 第2回推進会議の概要について、振り返りということで説明をお願いしたい。

＜事務局＞ (資料2の説明)

＜会長＞ 何か特にお気づきの点があればご発言をいただきたい。

【ご意見・ご質問なし】

(2) 大宮駅グランドセントラルステーション化構想整備方針（案）について

＜会長＞ 本日の資料に入りたい。大宮駅グランドセントラルステーション化構想整備方針（案）について説明をお願いする。

＜事務局＞ (資料3の説明)

＜会長＞ まず、果たすべき役割は3つある。1つは東日本全体の発展を牽引するという役割である。2つ目は首都圏のバックアップを含めて安全・安心な市民生活を持続させる役割、3つ目はライフスタイルを先導する、または提案するといった、新しい空間の良さのようなものを広く普及させていく役割である。この大きな3つの役割に向かって、9つの軸で考えてみたらどうかという提案になっている。抽象的な内容だが、何かご質問、ご意見はあるか。

＜久保田委員＞ いくつかまとめて申し上げたい。P. 2の整備方針の書き方だが、「大切な人への贈り物を選ぶ」のように、将来像をイメージさせるような文章で書かれている箇所と、硬めの文章で書かれている箇所とがあり、平仄が合っていない。前者はどこかにちりばめつつも、文章表現は統一したほうがよい。また、大宮の特徴である飲食の話が抜けている。さらに、9つの軸の最初の項目が「ビジネス」だが、P. 5の内容を見ると、本当にターミナル街区だけでこれをやっていくのかわからない。これは、①から⑨の番号のつけ方に意味があるのかどうかも含めて気になった。また、P. 2の「⑦ 自動車ネットワーク」において「地区内に流入する自動車交通の抑制」とあり、これは私も非常に賛成なのだが、周りが渋滞してもいいというわけではない。責任を持って周りの道路網も考えるということが前提なので、そこははっきり表現したほうがよい。

＜事務局＞ 文章表現については改めて確認させていただく。また、飲食は大事な視点であるので、書き込んでいきたい。番号に関して、①～⑨の番号に意味はなく、項目として9つあるということである。ビジネスについては、西口、東口にバランスよく集積させ、特に東日本ブランチなどの支社機能については大宮を選んでいただけるようにしていきたいという思いである。また、自動車ネットワークに関しては、ターミナル街区だけではなく周辺道路も含めて検討させていただきたい。

＜会長＞ この整備方針はいつまでに確定しなければいけないのか。

＜事務局＞ 後ほどご説明するが、今後は部会で具体的な施策となる取り組み内容と実現のための方策を検討していきたいと思っている。その結果、部会での議論を整備方針にフィードバックさせ、見直したほうがいい項目も出てくると思うので、まずは案として置かせていただき、部会での議論がまとまるときに整備方針案も一部見直してまとめ上げたい。

＜会長＞ 整備方針案についてはまだご意見をいただいても時間的な余裕があるということである。

＜沖田委員＞ P. 2の「⑤ 公共交通・他モード連携」において「駅前広場等において必要な広さと機能を確保します」とあるが、必要な広さというのはどのぐらいを想定したらよいのか。

＜事務局＞ 東口に乗り入れているバスやタクシーの台数をもとに、将来的な必要な台数を精査して、必要な広さを算出していきたい。今後は自動運転の実用化等も考えられるので、何が正しい解になるのかも含めて部会で議論させていただき、配置等も考えた中で必要な広さを導き出したい。

＜会長＞ 現時点で決まっているものを踏襲するのではなくて、再度検討していくことだと思う。

＜沖田委員＞ 商業機能に関して、「ファッショント」という言葉が重要だと思う。女性が洋服を買うことはできても、それを着て歩く場所、ステージが大宮にはないと思う。ファッショントという言葉をどこかに入れていただくと良い。

＜事務局＞ ファッショントも大事な要素だと思う。検討させていただく。

＜会長＞ 飲食、ファッショント、いろいろなものが出てきた。では、少し中身に入ってからまたご意見をいただきたい。この方針が具体的にどういうことをイメージしているのかご理解をいただいたほうが議論しやすそうである。取り組み内容のイメージと、それをさらに深めていく部会の設置について説明をお願いしたい。

(3) 取り組み内容のイメージと部会の設置について

＜事務局＞（資料4の説明）

＜会長＞ 整備方針を具体化していくためにはより詳細な検討が必要であるので、部会を立ちあげ、議論を深めていく。資料4のP.19にある総括的なイメージや部会の内容が、整備方針の9つの軸とうまく連携しているか、ご意見をいただきたい。2つの部会が連携できておらず、内容が抜け落ちるようであれば、役割分担等をはっきりしておくほうがよい。この項目はどちらの部会で議論するのか、といったご意見もいただきたい。

＜土田委員＞ 交通政策審議会において、大宮駅は高度化を図るという形で位置づけられている。一方で、推進会議では主に東口のまちづくりに関する議論がされている。資料4より、大宮駅に東西方向の通路を1本増やすことはわかるが、一方で「鉄道事業者の検討内容等を踏まえつつ」という記載がある。では、駅ビルはどうなっていくのか。新しく建替えるのであれば、どんな機能を持たせるのか。これは、まちづくりに大きな影響を与える話である。更に、駅ビルと駅前広場はどう整合性を図るのか。例えば、イメージとして品川駅みたいな形にするのか。その辺が整理されないと、東口のまちづくりに関する会議の色彩が非常に強い会議となる。また、駅の構造自体についてもう少し踏み込む必要があるのではないか。

＜会長＞ 事務局としては、これはどこで議論することを考えているのか。

＜事務局＞ 駅については、駅ビルも含めて基盤整備推進部会で中心的に議論していきたいと考えている。

＜会長＞ そうすると、基盤整備推進部会のほうで、例えば鉄道事業者から、これを実現したいとか、これは制約条件があるとかいうことをお聞きしながら、まずは考え方を整理するということ。では、導入していく機能に関して、まちづくりとの整合性についてはどうするのか。

＜事務局＞ まちづくり推進部会では、駅前街区の皆さんに参加いただく中で、拠点機能の強化に資する、まちに導入すべき機能等について議論していく予定である。その中で、仮に駅が変わっていくのであれば、駅ビルに導入されるべき機能等については、基盤整備推進部会と連携する必要があると捉え、部会を開催していく中で整合性を図っていく。

＜会長＞ 駅のしつらえや使い方については基盤側で議論して、土地利用や導入機能はまち側で議論する。そして、どこかの段階でつき合わせて、連携が取れているか、もっとこうやつたらいいのではないか、という議論をし

ようということである。

＜土田委員＞ みんなで議論しても、JRがやらないと言えばできない。JRが運命共同体のような形で参画することを担保しないと、片思いになってしまい可能性もある。その辺はどんな感じでいらっしゃるのか。

＜丸山委員＞ 大宮駅は皆様のお陰で発展し、新幹線や在来線が乗り入れ、拠点性の高い駅になってきた。ただ、これ以上の機能向上となると、まちづくり、あるいは他の鉄道事業者と一緒に考えていくことでいいアイデアが生まれるだろうと考えている。私どもは、まちづくりを考慮した上で、鉄道とまちで連携して何ができるのかということを考えていくという段階と捉えている。その中で、駅ビルなどは駅前広場や東武鉄道との関係もあり、議論する必要があるが、今の段階では具体的な方針は決まっておらず、今後、皆様と検討していきたい。

＜会長＞ 前向きに参加いただいているので、あとは関係者間で具体化の議論を重ねていきたいということである。また、久保田先生及び窪田先生には各推進部会に参加して頂く予定だが、今のところ互いに連携するという形になっている。そういう方法でよろしいだろうか。

＜窪田委員＞ その辺りの話はすごく重要だと思う。鉄道事業者と地元まちづくり団体の方々はこれまでまちづくりに取り組んでいて、いろんな課題も出てきている。それらは今回の資料に織り込み済みなのか。また、駅前と全体のまちづくりをどうするのかという議論がこういう場でもできるといい。今日はスケジュールについての資料が無いが、このタイミングでここまで決めないと調整がうまくいかない、ということがたくさんあると思う。時間がなくてあまり議論ができず、うまく調整できなかったということになるのではという不安もある。

＜久保田委員＞ 基盤整備推進部会では駅の話が中心になるわけだが、それに加えて、駅への自家用車でのアクセスは基本的に制限するとか、駅前にまとまった歩行交流空間を作るとか、かなり思い切った提案が含まれている。それをまちづくりにどう生かしていくかという話を一緒に議論することが大前提になる。時間軸の話が窪田先生からあったが、まさに基盤側こそ時間軸が必要である。整備には非常に時間がかかる話なので、下手をすると基盤整備と開発のタイミングがかなりずれるおそれがある。その辺を注意深く議論していく必要がある。

＜会長＞ 基盤整備や開発に関してのスケジュールは、まだ調整が十分に出来ていない。組合ではそれぞれ自分たちのスケジュール感があるので、ある程度皆さんにお諮りして決めなければならないこともある。ただ、そのときに周辺の状況が決まってないと先に行けない。一方、どの程度のボリュームで開発がなされるのかわからないと、駅前広場が受け止められるかどうかわからない。これはお互いに連携しないと決まらない部分がある。また、合意形成はするするとやるわけにもいかないので、あるタイミングを持ってやらないといけない。詳細なスケジュールを一度作成してはどうか。ある段階で情報を共有して、それをベースに絵を描いて、その絵をまた返して、そういうことを何度もやらないとまとまらない。加えて、駅に関しての再開発は少し時間がかかるかもわからない。どういうタイミングで誰が判断するのかということも議論が要る。スケジュールについては市の方で皆さんから聞き取り、1枚のシートに作ってみて頂きたい。ほかにいかがだらうか。

＜栗原委員＞ 窪田先生のお話の中で、思わずうなずいてしまった。もう一度明確にしておいたほうがいいと思うので発言する。この場には4地区の代表がいるが、大筋については皆さん考えているところは一緒で、それは資料にも盛り込まれていると思う。ただ、そこからの枝葉末節は4者それぞれを考えているところがあると、そういうことでよろしいだらうか。もう1点、P.16で乗り換え経路及び所要時間が整理されているが、この数字からは危機感を感じられない。知らない人が見れば「早いではないか、普通だ」となる。実際に即した数字に置き換えたほうがよい。

＜会長＞ この図はどこから持ってきたのか。不動産屋の広告などは歩行速度を80m/分として計算している。それと同じ考え方か。

＜事務局＞ そのとおりである。ご指摘もあったので、実測してみたい。

＜窪田委員＞ P.20において、まちづくり推進部会の目的として「調整を図る場」と書かれているが、少し物足りないと思う。どういうまちを目指すのかということを議論し、風景や空間の質のあり方、機能についても深めていく必要がある。資料の内容は間違いではないが、皆さんの思いが表現しきれていない気がする。もう1つ、公共空間をきれいに整備して、そこに高感度なお店を呼び込むというやり方だと思うが、そもそも空間の質をどうやって担保して、どのように誘致していくのか、その辺の方法論についてもまちづくり推進部会で考えるのか。それとも、こうしたいという思いだけを書けばいいのか。また、こういう大宮を目指すからみんなで努力していこうという像

がまだ描けていない気がする。それについてはそれぞれの部会で話し合ったことを合わせて、みんなでこの大宮を目指そうという像になるといいと思う。その素案がまちづくり推進部会から出せるといいのではないか。

＜事務局＞ 公共施設の中で実現できる部分と、再開発等、民間の力を借りて実現していく部分があると思う。大宮の特徴である路地空間を、再開発の中で生み出した縁地でつなげていくというイメージも持っているが、空間の質を高めるための手法やこうすれば実現可能ではないかというところまでまちづくり推進部会で議論ができればよいと思っている。それを実現するのは、街区ごとの個別の設計や合意形成の段階になっていくと思う。そこは地元の皆さんのが、どれほど質を高めていただけるかということになる。ただ、部会の中ですべてまとめることはできないと思っているが、将来的にはまちを作っていくためのルール、まちづくりのガイドラインのようなものができるば、それぞれの街区で多少連携しながら同じような考え方で空間づくりをしていくという話し合いまでできればと考えているところである。

＜会長＞ それぞれの街区で決定をすべきことと、その決定の前提になる、これだけは守ろうというある種のガイドラインが4地区もしくはもっと広い範囲で決まれば、単なる道路や駅前広場を超えて、非常にいいものが民間の中でもでき上がる可能性がある。同時に、個々の地域で何を呼んでくるかという話までは市は面倒見きれないと思う。市がやれるのは、もう少し広いエリアで、多くの人たちが目を向けてくれるようなプランディング等だと思う。それはまさしく、ここでグランドセントラルと呼んでいるような雰囲気づくり、あるいは情報発信であり、それは是非やっていかなくてはならない。きれいに役割分担ができるのか、場合によっては早い者勝ちになるところもあるかもしれないが、やってみないとわからない。やりながら考えたいと思う。ただ、全員が共通になって行動すると全体の価値が上がるというところを早く発見して、ここは大事にしておこうということが共有できるといいと思う。それを踏まえて、公共空間もそれに呼応するようなものをうまくやっていただけすると地域全体の価値が上がっていくと思う。走りながら考えたい。ほかにはいかがだろうか。関係機関の皆様からもアドバイスをいただきたい。

＜大久保委員＞ P.17～18に「広域交通ネットワーク強化」と書いてあるが、整備方針では空港アクセスだけでなく、新幹線やリニアをイメージした絵があった。今後は空港アクセスに絞って議論していくのか。また、資料3では「自動車ネットワーク」という言葉があるが、「道路ネットワーク」という言葉も

見られるので分かりにくい。表現を変えたほうがいいかもしれない。さらに、整備方針の⑨に「防災」とあるが、それが取り組み内容のイメージでどこに入っているのかわかりにくい。基盤側でやるのかまち側でやるのか、そもそも部会あまり深掘りしないのか。

＜事務局＞ 資料4では空港アクセスの利便性を高めるということになって いる。鉄道事業者の意向も確認しながら資料を充実させていきたい。

＜会長＞ バスに限って考えているわけではないということである。整備 方針の「防災」に関するご指摘があったが、もう1つ、「地域コミュニティ」 に関してあまり書かれていない。

＜事務局＞ 防災について、駅前広場に交流スペースを作っていくが、そ こが将来的には一時避難場所としての機能をもつことになると思っている。また、駅に新たに設置する東西通路についても、駅の回遊性向上とともに、まちの回遊性も向上するということで、防災という面でも有利に働くといえる。このように、具体には書いていないが意識しながら整理している。

＜会長＞ 部会で議論する際にそういう視点が抜け落ちないように、それ ぞのの場面で、もっと工夫ができるのではということを模索してほしい。

＜新屋委員＞ 資料3のP.4の右側に、界隈性がこの地域の魅力だといふこと が書いてあるが、私もそう思う。その一方で、地域の防災性や安全性を高め るために駅前広場を充実させ、高度利用をすることも重要な課題だと思う。 そのための再開発なのだと思うが、高度利用型の再開発と界隈性の確保を同 時に達成するのはかなり高度な市街地整備になると思う。高度利用できたが 界隈性がなくなるということにならないように、しっかり検討していくべき である。また、資料4の最後の頁に、基盤整備推進部会とまちづくり推進部 会は連携すると書いてあるが、歩行者交通とまちづくりや再開発、駅前広場 の整備については一体的に考えなければいけない。部会を分けないと話が進 まないと思うが、連携等の体制もしっかり考えていただきたいと思っている。

＜横田委員＞ 本日、竹内調整官は所用により、私が代理で出席している。資 料3で、「地域コミュニティ」のところに「大宮らしい都心居住を提供する」と ある。これまで、賑わいやビジネス、交通という切り口ではだいぶまとめ られてきているが、街区の中に居住スペースをどのように配置していくのか、ど こに居住機能を集積していくのか教えて頂きたい。また、これはまちづく り推進部会や基盤整備推進部会の中に入れ込んで議論していくのかも合わせ てお聞きしたい。

＜事務局＞ 資料4のP.4、まちづくり推進部会で検討していただきたい事項の案の中に「都心強化のエンジンに必要な都市機能」とある。この中で都心居住のあり方、考え方についても整理をしていきたい。

＜会長＞ 具体的な話は再開発と絡めないといけないが、方針の中にも都心居住と入っており、そういうことも含めた都市機能という考え方である。

＜山地委員＞ 過去の調査を踏まえて、まちづくりの方針ということで1つコンセプトができ上がったのかなと思っている。大事なのは部会の中でこのコンセプトを具体的なイメージにつなげて事業化することだと思う。特に、地元の方はここで生業を立てているわけだから、その方が納得できて、お金がちゃんと回るというところまで行き着かないといけないと思う。その意味で、我々は渋谷や中野、品川などで様々な事業展開をさせていただいているので、ご要請があれば引き続きご協力させていただきたい。また細かい話だが、附置義務駐車場の問題も提起されているが、必ず問題になると思う。具体的な事業を立ち上げていく上では、単純に条例を適用するのではなく、面的に考えるといった新しい仕組みについても考えていただきたい。

＜会長＞ 事業化をするためには資金も当然要るわけで、こういうメニューがあるとか、こういうことをやってくれたら支援できるとか、オブザーバーの方には引き続きアイデアを出していただきたい。また、鉄道事業者の皆さんにもご意見をいただきたい。

＜都筑委員＞ 東武鉄道の大宮駅は現在1日13万人を超えるお客様にご利用いただいていて大変ありがたいと思っている。そういうお客様にとって、鉄道間や、自動車、バス等への乗り換え、駅前等のいろいろな周辺施設を利用する事がいかに便利にできるかということが課題の1つと考えている。また、資料4で、当面の東武鉄道の課題は一応包含されていると思う。部会に関して、弊社は基盤整備推進部会で名前が挙がっているが、歩行者ネットワーク、駅前空間、自動車ネットワーク、駅機能というのはそれぞれ密接に関連していると思っている。また、東武鉄道としては、皆さまと協調して進んでいけると思っている。できるだけスピード感を持って参画させていただきたい。

＜大浜委員＞ 今後、部会の中で具体的な議論をさせていただければと思うが、資料3の整備方針と資料4の具体的な取り組み、それと各部会での議論内容の整合性についてわかる資料があると良いかも知れない。

＜会長＞ 全体の作業フローのようなものがあるとよいかもしれない。

＜丸山委員＞ 大きな考え方でこの推進会議が進められているなかで、議論に参加させていただいた。今後は部会で、具体化することを踏まえて議論していきたい。駅だけでなく、駅を含めた周辺がどのようにつながっていくかというところを重く見て議論に参加させていただいている。今後も部会等で議論を詰めていきたいと考えている。

＜会長＞ 今や、駅とまちとは密接不可分ということだと思う。特に鉄道は専門性が高い部分があるので、鉄道をよくご存じの皆さんからアイデアをいただくほうがよい。ただ、過去のしがらみもあって、言い出した者が損するような雰囲気もあるので、そこは久保田先生に言っていただいて、久保田先生案で最後に出していくかが良いかもしれない。具体的に鉄道の中をいじるとなると、思いだけではダメで、運営しながらやらなければいけない部分もあるので、計画を練り具体的な案を積み上げたものをベースにして、皆さんの合意が取れるようなものにしていかなければいけないと思う。地元の皆様からこの際ぜひこれは言っておきたいというご要望があればお受けしたい。

＜町田委員＞ 1回目の会議と同じことを申し上げる。鉄道事業者や市の方向性が決まらないと、我々だけで議論しても一向に進まない。その辺を先にまとめて、ある程度の方向性を決めていただきたい。

＜沖田委員＞ 私は南地区を担当している。新しいまちづくりをするとなると、相当の資金が必要になると思う。それに伴って現状の経済活動がマイナスになるようではいけない。プラスになるような方向で実施していただくことを切にお願いしておきたい。

＜栗原委員＞ 西地区は線路に一番近いエリアで、形は細長いため何か起こすときにはやりづらいエリアである。とは言え会議に加えていただいているということで、機能の1つが果たせるように柔軟な考えを持ってやっていきたい。線路に近いということで、鉄道事業者とは一緒に何かを考えなければいけないのかなとか思っている。今後は部会に分かれて検討すると思うが、その中でもよろしくお願ひできればと思っている。

＜矢崎委員＞ 北地区の場合は新設される東西通路の問題が大きく関わってくる。また、駅広も含めて新しいものを作り上げるので、我々だけでは考えきれない部分がある。今回、これを契機にまちづくりの一環として、北地区的駅広やそこからどのように賑わいを商店街につなげていくのか、意見を出し

ていきたい。よろしくお願ひしたい。

＜会長＞ イメージを具体化するにはどこから手をつけるかという議論もあった。基盤がある程度は先に方針を出さないと、地元の皆さんにとってもはっきりしてこないと思うので、前提を置き、それは最終的には変わることもあるという理解のもとで、例えばこんなものになってしまうがどうかというところからスタートしないといけないのかなと思う。両先生にはご苦労をおかけするが、最後にご注文いただきたい。

＜久保田委員＞ 今日の資料の中でいくつか気づいたことがある。大きなところだけ指摘して、部会の議論に反映をお願いしたい。資料4のP.11に「新交通システム」という言葉がある。大宮市だった頃、LRTが中山道を走り駅広に入るという話をしたこともあるが、そのような長い歴史を持つ議論を部会でやることは無理である。前提を市で決めていただいて、そのうえで基盤を議論すると割り切っていただかないと振り回される可能性がある。また、P.12に自動車交通の話がある。道路ネットワークという表現のほうが私もいいと思うが、これは大胆で良い提案だと思っている。このときに視点として必要なのが一般車のアクセスである。駅なので一般車両も駅に来たいというニーズがある。それをどこでどう賄うのかという議論がない。キスアンドライドをどこでやるのかという視点が必要である。さらに、P.13には道路ネットワークの基本的な考え方があり、既に都決された道路計画を踏まえた上で、それが完成したという状況を前提として、プラスアルファで施策が必要なのかという議論をするというご説明だった。それでいいのだが、タイムスケジュール感を考えたときに、都市計画道路の整備が開発のペースとうまく合うのか検討すべきである。それが苦しいのであれば、完成を前提とするのではなく、更なる基盤整備の提案が必要になるかもしれない。普通の交通計画のような考え方ではなく、タイムスケジュールを考えた交通計画にしていただきたい。

＜窪田委員＞ 調整が必要な部分については先行的に基盤側で検討いただくというご提案だが、非常にやりやすいのではないかと思う。また、高度利用と界隈性を両立させることが1つ大きな目標だとおっしゃっていただいたが、まちづくり推進部会では、界隈性をいかに魅力的に作れるかという点は重要な議論になる。資料では2本の東西軸があり、あとは回遊性という話になっているが、回遊性を作り出すためには界隈の面白さが欠かせない。それを作り出そうと思うと、長期的には何とかなっても、短期的には経済的な負担があるので、どうやったらうまく作り出せるか、いつ頃それを目指せばいいの

かなど、そういったことも含めて議論ができると非常に意味があると思う。

＜会長＞ 今後は2つの部会に分かれて頂くが、連携は取らなければいけない。事業化することが我々の狙いであるわけで、単にきれいな絵を描けばいいというものではないということも共通の理解だと思う。具体的にどういう手順で、どこからやっていくと一番うまくいくのか。これはある程度絵が固まる段階で一緒に考えなければいけない。最終形ではないものがこの計画づくりの中でいくつも出てきてしまうと思うが、それをある種のステップだと思って、最後には全体がうまくでき上がるようなシナリオになるとよい。まちは常に変わっていくのが面白い。来ると常に変わっている、進化しているというのも悪くない。段階的な整備という見方もあるが、そういう大きなプロセスを含めているというシナリオになるとよりよいのではないかと思う。関係機関の皆様には実質的なご支援をいただきなければならないところが出てくると思う。またアドバイスいただきたいのでよろしくお願ひしたい。

3. その他連絡事項

＜事務局＞ 連絡事項について3点お伝えする。まず今後のスケジュールだが、次回は3月末に基盤整備推進部会を立ち上げ、開催したいと考えている。現在、日程調整を進めているので、詳細が決まり次第、皆様にご連絡させていただく。次にシンポジウムについてだが、1月25日（水）13時30分よりさいたまスーパーアリーナ T01R0にて、首都圏対流拠点シンポジウムを開催する。シンポジウムには久保田委員にコーディネーターとしてご出席いただく。入口にリーフレットが置いてあり、出席の事前申し込み等も承っているので、興味のある方はご参加いただきたい。最後に会議録についてだが、内容を会長にご確認いただいた後、ホームページにて公開する。

4. 閉会

以上