

第5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30年3月22日（木）15:00～17:00

開催場所：JA 共済埼玉ビル 3階 大会議室

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	大宮駅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
下大園 浩	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 総務部長
都筑 豊	鉄道事業者	東武鉄道株式会社 常務取締役 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
山崎 明弘	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 副市長
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
内田 奈芳美	デザイナー	一般社団法人アーバンデザインセンター大宮 副センター長
林 良太郎	オブザーバー	国土交通省 都市局 市街地整備課 課長補佐
黒鳥 孝則	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 課長補佐
佐藤 匡	オブザーバー	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市調整官
薦谷 英司	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
今泉 浩一	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 企画課長

次第

1. 開 会

2. 議 題

<会 長> 構想について活発な意見をいただきたい。まずは全体の説明をお願いしたい。

<事 務 局> (資料3の説明)

<会 長> これまで議論をしてきたものとりまとめになっている。これまで2つの部会で議論をし、大きな方向性について検討をしてきた。4つのスタディパターンについて、各開発街区の検討を併せて、少しずつ検討を絞り込んでいきたいと考えている。これまでの基本的な考え方については、文言として整理されている。これは多くの市民の方からも意見をいただくものである。部会でも議論をしてきたが、本日の推進会議においても改めてご意見をいただきたい。

<埼 玉 県> 感想ではあるが、学識やまちづくり団体、鉄道事業者等の意見が反映されている構想が共有できたということは良いことである。この構想の実現が何より重要であるので、来年度以降もこのような推進会議を経てしっかり議論をしていただきたい。

<久保田委員> 直近の合同部会の意見では、資料3-P25の駅機能のところが最大の議論であった。駅機能は何かという定義であるが、それについて鉄道事業者と市との間で協議してきた内容で定義を確認したが、鉄道の上部空間については、都市機能の項目であろうということで、地元の方も一緒に議論し調整していくことが必要であろうということが、前回の合同部会においても最大のポイントだったと思う。課題について残っていることとしては、資料3-P20のところであるが、バスについては、高速バスのターミナル機能を大宮駅で持つべきでないかのご意見を頂いた。さいたま市としては新都心にもバスターミナルの計画があるので、それとの兼ね合いをどうするかということが課題として残されている。また、タクシーについては、現在の絵では全て地下のようであるが、24時間誰でも使えるということを考えると1階レベルでの配置もあるだろうという意見もあった。最後に、P23道路ネットワークについてだが、これから各街区で開発をするということは道路としては、どういうことか、ということは今までも沢山協議してきており、これからもしっかりと議論が必要である。駐車場

も地下化して、地下でネットワークを作っていこうという案もでている。これについても、来年度以降しっかりと議論が必要である。

<窪田委員> まちづくり推進部会では、今までの大宮の魅力が何かということをつまみ、イノベーションを生み出すような新しい交流空間を作っていくと、今までにない新しい大宮の魅力が出てくるだろうと検討してきた。そのような交流が担保される空間のつくりとはどのようなものかということがテーマであった。構想として反映できる内容については反映されていると思うが、今後これをどのように実現していくのかが関心事である。市民の方々が一緒になってやっていくことが新しい大宮のまちづくりには必要であり、オープン会議を開催してきたが、市民の意見をどのように反映していくのかということが今後の課題である。今後の検討の中には、デザインガイドラインという言葉も出ていたが、建物の基盤の作り方や空間づくりが大きなポイントだと思っているし、緑の考え方についても、これが大宮の新しい緑の在り方だということが来た人にも分かるようにしたい。デザインガイドラインを規制ではなく、それをやると良い大宮になるよね、ということをつくりだしていくことが今後の課題である。

<会長> 3月26日のシンポジウムでとりまとめの案を報告することになるので、ご意見をいただきたい。3月26日は市民に伝える大事な場でもある。ちなみに、シンポジウムでは概要版を出すことを予定しているか。

<事務局> 概要版を市民に配布する。

<会長> シンポジウムに配布する内容も踏まえてご意見をいただきたい。

<沖田委員> 全体的にはいいものが出来たと思うが、経済性についてのコメントがない。事業の採算性についての記載もない。この時点はこれで良いとするものなのか。

<会長> 一般的には、もう少し、プレイヤーというか、関わる方が少ないケースが多い。大きな鉄道会社さんが1社いらっしやって、その他何社かがキーになって、いろいろなことを、お金を含めて調整されていく。各開発街区が再開発をやろうとしている中で、4つのスタディパターンのどれを選ぶかもはっきりしない状況である。もう少し検討が進んでいくと、どのような手順で事業を進めなくてはいけないかということの検討ができるようになる。最終的な様相はこうだけれども、駅の交通機能を維持したり、店舗等の事業を維持したりするなど、どういう手順で整備を進めていくかということをもう少し検討していく必要がある。このような検討が進む段階で、どのあたりの範囲が組合として責任を持た

なくてはいけないかということが少しずつ見えてくる。特区制度も使うことがあれば、提案型であるので、皆様の方からどのような事業スキームが良いのかやりたいことは出せるし、やるかを組合から提案することもできる。通常の市街地再開発事業であれば、こんな形でこんな公的な資金が入るが、後は事業がどうやっていくかは、マーケットの中で判断されていくしかない。その検討は、公共空間の形を決めるとともにやっていくことが必要となる。絵として描いて、それが結果的に、事業が上手くいかなくなるとは困るのだが、事業が動いていくなかで順番に良くなっていくというシナリオを探さなくてはいけない。各地権者にも解っていただくような協力をいただけないとできない。どういう風にしたら事業がうまく動くか、どの順番でモノを作っていくか、そのシナリオを各地権者が守っていかなければいけない。そうした協力を全員がしていかなければならない。それが、大宮には必要だと思う。

<下大園委員> 関係者みなさんが議論をされてきて、このような案になったということですばらしい案になっていると思う。これまでの議論ありがとうございます。JR 東日本としては、中央通路を中心に駅機能を展開しているが、JR の線路だけで見れば完成形に近いということを前回の推進会議でもお話した。そのため線路をいじることは現実的ではないということなので、その線でこれから具体的にどういった形でやっていくのかということを考えていかなければならない。中央通路の北側に東西通路を作ることについては、まちの発展や乗換利便性の向上という点から必要性は認識をしているので、可能な限りご協力をしていきたい。東西通路をつくるにあたっては、まちの発展が見込まれることや、東武鉄道やニューシャトルとの乗り換え利便性を向上させること、それらの諸々のことを含めていくと需要が増えていくことの1つの要素になると考えている。したがって東西通路に面する形で何らかの改札機能をつけざるをえないと考えている。資料1-P23の駅機能の線路の上のピンク色のところは、東西通路に接続する形で改札を付けていかなければならない。JR線の真上にピンク色の部分については、新しくできる東西通路に接続する形で改札口が設けられることになるだろうと認識している。また、大宮駅は新幹線としての拠点であるので、東武やニューシャトルの乗換の利便性もあるが、新幹線と在来線との連携も一緒に考えていきたいと考えている。したがって、改札口がどのような形になるかということについては、我々としてももう少し勉強を深めていきたいと考えている。新しい東西通路が中央通路の北側にできるということで、バックヤードとして

使っているサービス動線やバックオフィスのようなものがお客様の前面にでる。したがってバック動線とお客様動線の交錯が生じてくるため、サービス動線をどう確保するか、もしくは、今使っているスペースを通路等のスペースに提供しなくてはならない。そういった観点で今も中央通路の南側も含めた総合的な機能配置を考えて行く必要があると考えている。駅上空の新しい人工地盤にどういった機能を設けるかということについては、これからの皆さまの議論を尊重して我々としても考えていきたいと思うが、機能再配置が必要となることについてはご理解をいただきたい。折角の機会であるので、鉄道のための結節としてだけでなく、二次交通であるバス・タクシーがまちへ広がる場としていきたいと思っている。東口の再開発が動いているため、これを中心とした絵になっているが、新幹線の西側にどのように展開するのかということも念頭に置いて、おそらく工事も相当な時間がかかることになると思うので、将来的な需要等に過不足がないように計画を具体化していきたいと思っている。引き続きご指導ご鞭撻をお願いしたい。

<会長> 北側の新しい東西を結ぶ通路に改札があつて、東武やニューシャトルとの乗り換えをみんなで良くしていこうということが構想の中に入っているのは大変大きな前進であると思っている。これらをより具体的に実現させていくためには、様々な支障物件をどう移していくか、あるいは、当然のことであるが単に改札が設置されればよいということだけではなく、乗換利便性の向上を図って、さらにまちとの繋がりを良くすることや、周辺の開発との関係を深めていくことが必要である。口の字のネットワークをつくっていこうということをも市民に話していけるということは大きな前進である。東武鉄道からもご意見をいただきたい。

<都筑委員> 東武鉄道としても、本構想案がここまでまとまったことを大変喜ばしく感じており、日頃、基盤整備推進部会等で指導頂いていることに感謝申し上げたい。実現に向けた今後の課題がこの構想の中に含まれていると思うが、具体的には、駅機能の中で乗換改善や安全性の確保にあたって、東西通路を整備し、口の字型のネットワークを形成することで、駅機能の高度化が図れると考えている。その中で、東武鉄道と他の鉄道との乗り換え利便性がどの程度図れるのか、駅からまちへどのように降りていくのか、また、容姿的なものやスペース的な課題が残っていると思う。これらを整理する中で、駅の上空については、東西通路の中で写真撮影やまち・鉄道を眺望できる滞留スペースの確保、また、デジタル

サイネージなどの情報発信媒体を設置するなど、駅機能の高度化に向けた検討を深度化していくことが重要であると思う。そのような意味で、駅上空を整備する際には、東西通路や乗り換えだけでなく、通路の足を下ろす地点の整備も重要であり、今回の駅機能の高度化とともに東口のまちづくりが具体的に前進していけたらと思う。

＜会 長＞ 皆さん、ごく普通にお聞きになっていると思うが鉄道事業者の方々が鉄道施設をこうやりましょうということを行うことは大変大きな話である。なかなかそこに行くには、難しいことがいっぱいある。さらに、まちづくりと一緒にやるということもご発言いただいている。言い出したら損をするということのなかで、なかなか言い出せないというのが常であるが、そういう事は、ここではしない。大宮ではみんなでいいものを作ろうということを中心に、今後費用負担の話にもなるが、そこはより詳細な内容で費用の額をはじいて、誰にメリットがあるのかという事をしっかり検討しながら詰めていきたいと思う。

＜大浜委員＞ 駅機能の高度化については、今後の議論のなかで、ニューシャトルも含めて乗り換え改善に取り組んでいきたい。品川駅が例に挙がっていたが、実物を見ると認識が深まる。来年度以降も継続的に検討に取り組んでいきたい。

＜会 長＞ 東京都内の駅周辺ではかなり動きが見られている。概ね出来上がったのが東京駅であるが、いま渋谷駅が動いており、2020年までには東側が完成し、その後西側も整備が進むことになっている。同様に新宿駅にも自由通路が通ることになり様相が大きく変わることになる。池袋駅もデッキを含めて西口の再開発の話が進んできている。大宮の競争相手も変わろうとしている。彼らが何をやっているのか見て頂いて、大宮らしく変わっていく必要がある。横浜駅においても、西口でJRのビルが先行して出来上がって来ている。1960年代の東京オリンピックの時期に整備したものが、リニューアルしていく時期を迎えている。大宮においても、駅周辺での整備についてこのようにまとまってきていることは非常に大きな前進であるので、なんとしても実現しないといけない。次はそういうステップである。

＜栗原委員＞ いろんなことを発言して盛り込んで頂いているので、特に意見はない。構想が出来たことで、我々にとっての与条件が見えてきた。そうとは言え、まだまだ詰めないといけないことは沢山あると思うので、自分たちの計画も作っていかねばいけないと考えている。その中で、この会議で、東武鉄道や地権者の方が出席しているが、これらが一つになっていかねばならないと考

えている。我々としても、負担をしないといけないかなと思っている。自助努力が必要だが、市や関係の方々には十分留意しながら進めていっていただければと思う。

<町田委員> 我々の地区では、40年も前からこのような話をしているが進展ゼロである。今回はいい結果にしたいと思っている。駅舎と駅ビルの関係は非常に興味がある。いつ頃になると我々にも分かる形になるのかをお聞かせいただければと思う。

<事務局> 資料3の今後のスケジュールで説明したように、それぞれの街区についても検討をしていくほかに、駅機能も検討していくことになる。現在、鉄道事業者と検討をしているが、どこまで出せるか分からないが、目安としては来年度末には、駅改良の計画案をなるべくまとめていきたい。地元の皆さんと街区の接続もお示ししたい。

<会長> 年度末と言わずに、適宜状況を伝えていくことも重要である。構想案のP27-P28掲載されているが、建物に関してはイメージとは思わない方がいい。せっかく東西が繋がるのに、駅ビルがこのように壁のような形になることはあり得ないと思う。建物の形はともかくとして、駅機能としてどのように繋がっているのかということを見ていただければと思う。また、再開発事業とどのように接続されており、各街区にどのような影響があるのかということが重要であるので、地区の合意形成の進捗状況を見ながら、どのようにすべきということを検討していく必要がある。

<矢崎委員> 北地区にとっては、東西通路がどういった形で考えているのか、また一番街から一宮通りを経て氷川神社までをどう活かしていくのかを今後考えていく必要があると考えている。経済的な話がないということだが、どの辺りを落とすところとして考えていくのかも、この会議の中で話し合いたいと思う。各地区、我々北地区では、地権者や関係者とお話し合いをしながら、市の方から落とすところを含めて検討を進めている。

<会長> 市として目標感はあるのか。段階ステップでも良いが、思い描いていることはあるか。これまでの議論ででてきたのか。

<事務局> これまでの地区の皆様の会合には市も出席し議論を聞かせて頂いている。採算性を含め、来年度かけて十分検討していきたい。北地区は東西通路の接続は重要だと考えているので一緒に検討させて頂きたい。

<会長> 合意形成もある。どこからやるのか、パズルを解く必要がある。知

恵を出して頂きたい。

＜林課長補佐＞ こういった構想ができてすばらしいと考えている。私どもでは駅前広場、デッキ等について国の支援メニューを準備しているので、必要な手法を活用頂きたい。地元からご意見があったように、基盤整備だけでもかなりの金額になる。今後こんなに投資が必要なのか説明が求められる時期も来る。もう少し具体化していく中で必要な金額も示していくことになり、国からの交付金の議論にもなることが想定されるので、投資以上の価値があるということを示せるかどうかが重要になる。地域の方はもちろん、交通事業者の皆様のご意向も踏まえて、我々も出来る限り支援を検討していきたい。

＜会 長＞ 言い出したものが損をするケースが多いがそうはしたくない。最終形を目指して、実現をするには外からお金をもらうことは大事である。最大限もらうことを考えていく。ご指導頂きたい。

＜黒鳥課長補佐＞ 駅機能の高度化について、前回の構想骨子（案）より、具体的な記述がなされており、また交通政策審議会の答申も盛り込んで頂きよろしいかと思う。来年度以降、鉄道事業者を始めとした関係者間で利便性の向上、東西通路整備を含めて、協議及び調整をしていくことになるが、必要に応じて相談して頂きたい。

＜会 長＞ 最近は駅まちで連携して頂いている。

＜葛谷担当部長＞ GCS 構想でまちづくりの機運が高まっていると感じている。より現実性を考えながら検討を深めていくなかで、資料1のスタディパターンについて建物は同じものが示されている。交通広場と交流広場の配置のパターンであるが、それによって建物も変わってくる。今後、建物についても検討していく必要がある。その際、東口全体で容積のボリュームをどうするか、メリハリをどうつけるのか、負担感のバランスなど、全体調整が今後の課題になってくる。来年度に現実的な計画を練ることをお願いしたい。

＜会 長＞ 建物の中に何が入るかによって建物自体も変わる。機能としても空間としてもおもしろくしていく。

＜窪田委員＞ まちづくり推進部会としての検討は最近のことであるが、皆さんはものすごく長い年月をかけて今に至っていることを改めて思う。様々な方が一歩出るところに来ている。リスクやコスト面を、どう公正に進めていけるのか。市民の皆さんにどう開くのができれば、大宮ならではというものが始まるような、来年度はそういうことが進められればよいと思う。

<久保田委員> 道路においても、この GSC 構想が実現するときにはネットワークが相当できていて、良くなっていくはず。それを前提に議論が必要である。

<栗原委員> 駅ビルが建っているのは喧々諤々とした議論が落とし込まれている。誰もが納得できるルール作りが大事である。まちづくりガイドライン、デザインガイドラインができることだったので、案を出して頂きたい。

<会長> 模型が一番分かりやすい。そういうものがあると分かりやすい。他と比べると、組合型の再開発を動かす必要があるが、本当は大宮全体として北側にも改札作って、まちの内容ももう少し議論し東日本の玄関口として交通の利便性の高い地域だが、そこになかなか受け皿がなかったが、それが出来るような可能性が編み出せなかった。今回は4つの地区の中に交通機能、交流機能を含め、商業施設や事業の営業維持など、いろんなことを考えないと行けない。大宮全体にとって一番いいシナリオを考えないといけない。ここからはこの地域の絵を前にしながら、こういうステップで最終的にこういう風にもっていきたいという検討が求められる。鶏と卵の関係の様に、誰も来ていないから可能性がないのではないか、器がないから誰も来ないのかということ、どちらが正しいか分からないが、場所的にはすごく良いところであるので、一つ動けば次の違った動きが出てくるのではないかと期待を持っている。全体として前に進んでいけるようにしていきたい。

<松本委員> まさにどう実現するのが課題である。毎年徐々に大宮が変わっていくことになるが、これらが実現する頃には、広域的な道路ネットワークも変わってきている。道路も検討していくことになる。国土交通省道路局とも大宮についての議論をしているところである。周回遅れだからこそいいものが面的に出来ると思っている。何より地域の方々がなんとしても自分たちが実現をすることで頂けるように、次年度もとりまとめをしていきたい。構想案のとりまとめにあたっては、会長・部会長、各委員、関係皆さまに感謝したい。

<会長> 決意表明であった。2019年ラグビーワールドカップや、その翌年の2020年東京オリンピック・パラリンピックの際には、数多くのメディアが来る以外にも、SNS等でものすごい情報が日本から世界中に発信されていく。その時に我が街を発信してもらいたいとみんな考えている。大宮もこう変わるぞというメッセージを世界中に発信するつもりで、2020年に向けてやっていくことも重要である。直接的な効果が期待できるかということよりも、後から宣伝することを考えると、世界に名前を知ってもらう上では楽である。今メッセージを出

せるように頑張っていきたいところである。3月26日には、シンポジウムを開催することなので概要版の内容を、どうしても変えてくれということがあれば、明日の午前中までに連絡をいただきたい。

3. その他連絡事項

<事務局> 1点目、今回はパブリックコメント終了後の6月下旬から7月上旬を予定している。委員の皆さまには改めて通知を行う。2点目、来週3月26日に第2回首都圏対流拠点シンポジウムを開催する。3点目、会議録は内容について委員皆さまに確認いただいた後、HPにて公開する。

4. 閉会

以上