

第6回 大宮GCSまちづくり調整会議 議事録

開催日時：令和7年12月24日（水）13:00～15:00

開催場所：大宮ソニックシティ 地下第2・3展示場

出席者

<敬称略>

氏名	備考
岸井 隆幸	日本大学 名誉教授
古澤 達也	日本大学 理工学部土木工学科 上席客員研究員
河野 見義	大宮駅東口南地区市街地再開発準備組合 理事長
村上 隆子	大宮駅東口西地区N街区市街地再開発準備組合 副理事長
安藤 繁	大宮駅東口西地区S街区まちづくり協議会 会長
坂 仁視	大宮駅前大門町一丁目中地区市街地再開発準備組合 副理事長
齋藤 巖	大宮駅東口北地区市街地再開発準備組合 理事長
清水 俊男	大宮駅東口宮町一丁目中地区市街地再開発準備組合 理事長
片岡 賢司	東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門 大規模プロジェクト推進ユニット ユニットリーダー
神保 成究	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 企画総務部 経営戦略ユニット ユニットリーダー
横打 忠	東武鉄道株式会社 経営企画本部 部長
和田裕一郎	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 技術統括部 改良工事部長 <代理>課長 小林 宏次
関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事
小谷 彰治	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 顧問
今西 典子	埼玉県 企画財政部 地域経営局長
小野瀬 孝	埼玉県警察本部 交通規制課長 <代理>道路協議係長 小林 伸行
村上 崇	大宮警察署 交通課長 <代理>規制係長 山崎 章裕

佐藤 久弥	さいたま市 都市局長
松本 敏雄	大宮区自治会連合会 会長<オブザーバー>
山崎 泰生	大宮南銀座まちづくり勉強会 会長<オブザーバー>
太田 裕之	国土交通省 都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室長 兼 国際競争力強化推進官<オブザーバー>
原田 英之	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市調整官 <オブザーバー>
近藤 信行	埼玉県 産業労働部 観光課 主幹<オブザーバー>
鐘江 正剛	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<オブザーバー>
豊原 寛明	一般財団法人 民間都市開発推進機構 参事（まちづくり支援）< オブザーバー>
内田奈芳美	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 <オブザーバー>
高橋伸一郎	さいたま市 大宮区長<オブザーバー>

次第

1. 開 会
2. 委員紹介
3. 議 題
 - (1) これまでの振り返り
 - (2) 今年度の取組み
 - (3) 今後の予定・スケジュール

<さいたま市> (資料2に沿って説明)

<岸井会長> それでは、今の説明に対して、ご質問、ご意見をいただきたい。

<河野委員(南地区)> 今回、たたき台として3案が提示されたが、さいたま市の努力に対しては敬意を表したい。骨格となる基盤計画の見直し案の①から③について、交通結節性の強化及び交通広場の面積等の規模からして、総合的に勘案して、私どもは第②案をベースに議論していきたいと考えている。

駅コンコースレベルの回遊動線のあり方については、率直に言って、案①から③のいずれも、駅の賑わいをまちに波及させるには非常に不十分であると言わざるを得ない。というのは、コンコースレベルの商業的広場の整備によって、各街区やまちへの回遊性、または災害時の滞留性等に特に配慮した視点が全く抜け落ちているのではないか。さらなる検討が必要だと思う。地上レベルについては、交通広場の配置により銀座通りと南銀座通りが分断されない動線計画を検討する必要があると考える。いずれにしても、街区やまちへの広域的回遊性に配慮し、このまちのさらなるポテンシャルが引き出されるように強く要望する。

次に、11月26日の駅前広場のプロジェクトチームでも述べたとおり、今回は基盤計画が先行して検討されているように見受けられる。コンコースレベルの滞留空間や動線計画については、導入する都市機能の配分やゾーニングと密接に関係しているので、都市機能の見直しと並行して検討する必要があると考える。

最後に、大宮GCS化構想は三位一体で進めることにより東日本の玄関口である大宮の地位の向上を図ることが目的であることから、その視点からも、最初に申し上げたとおり第②案をベースに議論していきたいと考える。

<岸井会長> 少し皆様のご意見を伺ってから、事務局の返答をいただこう

と思う。

＜安藤委員（西地区S街区）＞ 3点ほど、プロジェクトチームの際にも説明したが、それを繰り返させていただく。

1点目は交通広場だが、S街区は交流広場の中にあり、それがどこに行くのかというのが我々の死活問題である。我々としては、もし区画整理事業という方法で進めていくということであれば、今は東口の階段を下りてすぐの立地なので、それと同等に商売ができる立地が欲しい。結果的には中央連絡通路の延伸部に接するところに、できれば集約的に換地をするよう今まで要望してきている。その観点から言うと、案②が一番それに近い。案③になると、地上部ではあるが、中央連絡通路から妙な形で交通広場が少し噛んでくるので、我々としては接することができない危険性が生じかねないという意味で、案②のところを進めていただきたい。また、交通広場が決まらなると各街区の敷地が決まらない。何度も何度も会議を繰り返して、今この3案に整理されてきたと思うが、もう案②なら案②で決めて、その方向で色々な調整を各関係者が図っていくということにしないと、いつまでたっても何も決まらない。変数ばかりが多くて、定数になるものが1つもないという、それはもう段々くたびれてくるということである。まず交通広場を決めるという意味での1点目だ。

2点目だが、交流広場は駅に直結する、しかも東武鉄道も含めて鉄道駅から多くの人が出てくるところだ。それは市としては市民のためにというのもあるだろうが、我々としては一番商売のしやすい立地であり、それはやはりどう考えても商業・オフィスの土地としての活用が望ましいだろう。市の説明の背景には、新東西通路の工事ヤードというのがあるかもしれないが、聞くところによると、15年、20年、塩漬けにして遊ばしておくような土地ではないはずだ。そういう意味で、交流広場はむしろ駅のコンコースレベル、中央連絡通路延伸部から出てくるところに、6,000平方メートルなら6,000平方メートルの商業広場、これを交流広場として設けて、皆さんに活用いただく。そこが起点になって各街区に人の流れができ、それが周辺にも広がっていく、駅前が1つのポンプの役割をしていくという構図が自然に描かれるというように考えている。

3点目だが、今1ヘクター程度の街区が5つほど並んでいるわけだが、今の色々な競争力のある開発ということを考えると、色々な意味で施設を中層化せず、ある程度平面的に置いて、組み合わせながら効果を発揮していく。ま

た投資の効率化が図れるという意味から行くと、やはり3ヘクタールぐらいが1つの開発単位になると、その中に、オフィス、商業、場合によっては住宅あるいはホテルというものがうまく配置される余地が出てくる。そうすると、中途半端なユニクロが3つあるのではなくて旗艦ユニクロが1つ、そういうことも可能になってくるので、やはり3ヘクタールぐらいを視野に入れて一体的な運用を図る、これは、権利関係は置いておくが、そういう姿勢で物事を組み立てていかないと競争力のある開発にはならないかなと。ちょうどソニックシティの敷地が3ヘクタールぐらいらしく、広場などもある。

<岸井会長> 東日本の拠点であるとか、この地域の競争力を高めるという観点、そして土地利用との連動で議論すべきではないかというご議論があった。ほかの方はいかがか。

<坂委員(中地区)> まず、本日提案いただいている案があるが、11月26日のプロジェクトチームの内容と少し違うのではないか。今回は基盤の中の交通広場をまず検証しようと、そのときにデッキも複数案があって、その組み合わせについては今後検討しようという話だったと思うが、本日の3案を見ると、それぞれの案に、いかにもこのデッキが合っているというような説明であった。しかし、前は、これ以外にもデッキのパターンはあると、あのとき私も申し上げたが、GCSが始まった当初はアーバン・パレットとあって、とても広く、3・11(東日本大震災)のときの皆様方の印象もあったので、そのときの帰宅難民対応も含めたもっと広い案があったし、そういうものも含めた上で、基盤が決まった後でそれに見合ったデッキを組み合わせないかというような話が、前回のプロジェクトチームであったという認識だ。本日の説明では、それぞれの①案、②案、③案に対し、このデッキで決めつけるような説明内容だった。

本日お集まりの皆様は、あれだけ苦労して作り上げたGCSの2020案をもとに、それぞれの立場で検証されてきたと思っている。当然私たち中地区も、今の原案、①案を見ていただくと分かる通り、多大な交通広場を受け入れた上で、それをもとにこの5年間、事業性、施設計画を、本当に真剣に、時間と多大なコストをかけて検証してきた。よって当然、今年2月に見直しということが出たときに、2020案のバージョンアップだというような認識でいた。そういうことからすると、本日出た3つの中では、第②案が現行の2020案のバージョンアップに近く、私どもは②案が良い。今後、さいたま市

の方針に則って、②案であればさいたま市がコンセプトで掲げている「えきまち一体」というところが、私たちも市と一緒に協力体制で実現できると思っている。また、③案については、今までGCSの中で、各プロジェクトチームでも恐らく検証もされていない、絵も示されていない、少し唐突な気がする。あのかのときの2020案でほぼ完成ではないか、というような話で進んでいたわけなので、できれば2020案の検討経緯を踏まえた案でお願いしたいと思っている。

また、地上動線をウォークブルという言葉を使って言っているが、②案や③案について、銀座通りと南銀座通りが直線に近くなる動線が必要なのではないかと考えており、そのあたりも検証していただきたい。

また、6ページ、現行案では地下車路が明記されているが、今後の見直し等の部分、プロジェクトチームのときにはラフな図面にしても地下車路の図面があったが、今日は地下車路の部分が全く触れられていない。地下車路というのはやはり今後交通広場を作っていく機能の一部として大変重要なものなので、セットで検討していただく必要があると思っている。地下車路がある、ないというのは、各街区が施設計画を作る上でも大変大きな課題になるので、合わせた検討をお願いしたい。

もう1点、今後のスケジュールについて、25ページと33ページにそれぞれ今後の検討というものがあるが、両ページは少し内容が異なっている。33ページをもってすれば、都市計画案のまとめや都市計画手続きの開始というのが一番下の段にある。しかし時期が明記されていない。第4期当選の際に市長は令和5年度に都市計画決定の手続きに入ると明言されているが、いつの間にかうやむやになってしまった。今回もやはり、先ほど安藤委員からもあったとおり、タイミングと時間で進めていかないと、さいたま市にはほかにたくさんプロジェクトがあるので、大宮の東口のこのプロジェクトが停滞しているという、ほかの進んでいるプロジェクトに目を向けられていく。3年後に市長が変わればGCSは後回しのようなことになると、今のままだ。30年も40年も検証してきている状況をそろそろ打開して、トップの覚悟も必要だが、スケジュールをもう少し明確にしていきたい。新たな都市計画決定の手続きなり、そういったものはいつなのか。33ページも令和7年度以降が曖昧で、第7回は年度末に行うようだが、第8回がいつになるのか。下には確かに言葉はあるが、これが一体令和8年なのか、何年なのか、そのあたりもで

できれば覚悟を持って明記していただきたい。前回、我々は令和5年の手続き決定ということになって、真剣に検証したわけなので、行政もしっかりとした目標設定をしていただきたい。

<岸井会長> ご意見もあったが、ご質問もあったのでお答えいただこうと思うが、デッキと駅前広場の関係は、このペアリングがマストなのか、組み合わせは多少変化があると考えたほうが良いのか、お答えいただけるか。

<さいたま市> 説明が不十分であったかと思う。今回提示しているのは、こういった駅前広場の形状に対してデッキはこうではないか、というように感じられたかもしれないが、11月26日のプロジェクトチームでも申し上げたとおり、デッキについてはあくまでバリエーションというか、色々な組み合わせ、色々な考え方があるかと思うので、ここに提示しているものに限るものではない。

<岸井会長> 組み合わせは色々考えられるということですね。あとは車路についてのご質問だったが、どのように考えているか。

<さいたま市> 今回の説明の中に地下の話が出ていなかったことについては、そのとおりであり、地下については6ページに示したように、前回までは地下車路型が良いのか、地下駐車場型が良いのか、そういった整備形態について検討を進めていたところである。こういった段階から今、さらに実効性といった点も踏まえて考えている。社会情勢がこれだけ変化している中で、こういった地下のあり方が良いのかといったことの最適解を見つけている最中であり、今回提示に至らなかった。

<岸井会長> 質問の部分はそれでよろしいか。他の方はいかがか。

<小谷委員（乗用自動車協会）> 乗用自動車協会の顧問であり、大宮区の住民でもあり、権利者でもあるので、トータルで意見を言わせていただく。

今言うことではないかもしれないが、駅前にデッキが長くできると、交通面ではバスもタクシーもしターンする時などに、西口は皆さんご存じだと思うが、杭（柱）などが支障となる。あのような形になるので、デッキは駅前だけにしてほしい思いだ。住民として言わせてもらおうと、今の時代ではなく、先の時代は、そこまでデッキを長く引っ張るということは、まちづくりとしてはどうなのか。空が見えないまち、東口でイベントや催し物をやる時にはデッキのために空間が雰囲氣的に死んでしまう。そういったことも含めて考えたほうが良いと思う。デッキは駅に対するものなので、大宮駅の上のところだけデ

デッキが横にあって、そこから北と中央と南、もう1つでも良いので、全部エスカレーターにするとか、エレベーターを増やすとか、便利にすれば地上レベルで人が動く。実際そういうまちもある。西口はデッキがパレスホテルまで行っているが、歩いていない。そごうとマルイへのデッキもそのようなもので、トータルで言えば歩いていない。維持費が高いことなども考えると、先々どうなのかということと言わせてもらっている。デッキは最小限にして、便利さ、エレベーター、エスカレーターを多く入れて、上から下ろすということを考えるのも1つだと思っている。

開発、開発と言うが、駅前敷地面積が狭い。これはあの駅の大きさから言うと本当に狭い。だから色々なことを詰め込んでしまうときがある。そこまで詰め込まなくても、これからの時代は人も少なくなるし、天災、気候変動などもある。そういうのも加味しながら、まちを作るという方向性を考えてみたらどうか。例えば、森ビルが造ったところとか、虎ノ門エリアとか渋谷エリア、東京都なので予算があるのは分かるが、ビルに天災があって帰れない人が何千人、何万人といった場合に、このビルには何百人入れますよと。ちゃんとそういう設備をしていますとか。森ビルのところは3週間か4週間、水も電気も起こせる、電気も自分のところで起こすようだ。そういうこともまちづくりの1つとして考えてみたらどうか。そういうのが将来にとって良いまちになる。実際大宮も東北の震災のときにはすごかった。

私も権利者なので、皆さんの気持ちは良く分かる。全体的なコンセプトが必要だと皆言っているが、私は絵だと思う。絵が全く描かれていない。例えば南であろうと、中央であろうと、銀座通りであろうと、どういうまちづくりをするのかというトータル的な絵がない。だから皆さん困っている部分もあると思う。例えば以前、権利者のタウンミーティングをやったときに、一番街の方の人たちからは、「そこはビルにしなくても良い、もっときれいにしたりすれば良い」といった意見もあった。確かにそうであり、今の時代でも人が集まっている。銀座通りも、出来てからなのだろうが、私は車を通さなくても良いのではないかと、全部歩行者にすれば人が動くのではないかと思う。今は車が相互に動いているが、交通ルールでは、あの幅員では本当は横断歩道もできない。だったら思い切って全部歩道にして、人が歩いて遊べるようなまちでも良い、そういうこともまちづくりだと思っている。

これは個人の意見だが、例えばこちらの地区はアミューズメントとか文化

とか、そういうのを中心にビルを作ってみても良いなとか。一方で、こっちは物品販売だとか。そういう考え方でまちをつくっていくと人は集まると思う。せっかく駅の中には人がいっぱいいるのだから。今はクリスマスだが、大宮はネオンも何も貧弱だ。あれでは人は嬉しくない。一方でさいたま新都心はすごい、努力している。まちづくりというのは、建物をいっぱい建てることも1つだろうが、そういうものもなければ人は降りてこない。

最後に交通のことを言わせてもらおう。これからの時代はバスもタクシーも減っていく。それで、タッチアンドゴーではないが、なるべく駅前にバスやタクシーは並べないようにして、これはさいたま市が協力してくれれば、バスタのようなものを作って、そこにタクシーもバスも入れて、あとは今時、AIを使おうが何を使おうが、時間を出して入れれば良い。もう1つは、この間、国際興業さんが何千人等と言っていたが、朝の通勤通学のときだけはここに入ってきて降ろしなさいとか、それはソフトでできると思う。それと、普段は大きなバスに5人とか6人で走っているわけであり、もったいなくはないか。多分バス業界もこの先はコンパクト化すると思う。バスのほうが全自動になるのが早いだろう。そう考えると、先を見て作らないと、後でまた直すとかそういうことでは汚くなってしまうので。タクシーも今はアプリで呼べるようになっている。そういうことも考えれば、駅前を広く使うのだったら、公共交通機関はもちろん入るが、ソフトを使いながらやるというのも、私は乗用自動車協会の代表で来ているが、1つかなと思っている。この間の会議のときはバスレーンを作ってほしいとも言っていたが、狭い中央通りでできるのか。今のバスレーンは一般車もタクシーも止まれない。これからはデジタル、IT、AIなどを使えば、例えばあるまちはバス停がなく、下に番号が打ってあり、デジタルで5番に行ってくださいなどが出るわけである。それが良いとは言わないが、そういう時代なので、もっと先を見て、どのようにまちとうまく調和するかという方向で、もう一度考えてみても面白いかなと思っている。

<岸井会長> ソフトを用いるという話ですね。ほかの方はいかがか。

<関根委員(バス協会)> 私はバス協会の職員ではあるが、事業者ではないので、協会の立場として話をさせていただく。プロジェクトチームでバス事業者が話をしているので、バス事業者の意見とすると、タクシーとは違う意見というのはあって、大宮駅の東口は、現状多くの利用者がいる。バスを持っている方、バスを使わないけれども地域で買い物をされる方、雨の中傘を差して多く

のお客さんが待っているなど、非常に混雑、右往左往している。そんな状況がもう少し緩和されるようなまちづくりをぜひ考えていただきたい。せっかくインフラを整備するので、利用者の方、まちを訪れる方、バスやまちを使っている商売されている方、それぞれ皆さん立場があって、それは相反するところはあるが、いずれにしてもせっかくの機会なのでぜひとも使いやすい駅前広場、交通広場にしていきたいと思っている。

今、担い手不足と言われている中で、バスも自動運転など、色々なことが言われている。仮に自動運転にするとなったら、今の駅の構造のままではとてもできるものではないので、将来的なものも含めてまちづくりを考えていただければありがたい。それから、さいたま市の場合は障害者の対応でバリアフリーの基本構想があるが、障害者の目線から非常に厳しいご意見をいただくので、そういった切り口からもまちづくりというのはしていかなければいけない。簡単に行かないというのは行政もご苦労されている点だろうなと思っているが、ぜひ色々なことを踏まえて、ここにいらっしゃるメンバーだけでなく、障害者団体の方たちの意見も酌みながらまちづくりを考えないといけないだろうと思うので、ぜひともその辺も踏まえてご検討いただければありがたい。

<小谷委員(乗用自動車協会)> 私が言っているのはバスを責めているわけではない。お互い便利な乗り物である。ただ、この先10年、20年を予測しましょうということを行っている。そういう中でどういう公共交通機関ができるのかというのは分からないが、実質問題、今1年ごとに変わっているというのは確かだ。もう1つ言っているのは、私は大宮で生まれ育っているわけで、大宮というところを良いまちにしたいという想いが交通事業者とは別にある。知恵を絞ろうということだ。

<岸井会長> 広場を使う立場の話が出たが、他の方はいかがか。

<村上委員(西地区N街区)> 私どもは銀座通りの一番端の方で鉄道側だが、東西連絡通路ができないことにはどうにもならないところだ。最後になりそうな話は聞いており、それが10年後だとか20年後だという。地権者もだんだんやる気がなくなってきた。これができると聞いたときには、宮一中地区の方も同じだと思うが、私たちも「良くなるのだね」と、すごく希望があった。東武のホームを見ていると毎朝ラッシュのときは人が落ちそうであり、ホームが2つになるのも本当にそうしてほしいと思う。ただ、そうなると、こちら側の私たちのほうに寄ってくるため、私たちの民地が削られる。そうすると、

その買われるところの土地は、どこが買ってくれるのか、どうなるのか。先が見えなくて、やってもらえないという意見も多い。

とにかくできるところからやっていきたい。ただ、ヤードの問題もある。私たちのところは狭いところをまたヤードで取られるのではとてもじゃないというところもあるし、どこから考えて良いのか分からない。とにかく進めてほしい。もしヤードを作って、ヤードの壁ができてしまったら、奥の方から、大栄橋のほうから作っても、ヤードの壁を取り去ったときには奥の方は古くなってしまうわけだ、10年、20年後だと。どうしたら良いのか。さいたま市によろしく願いたい。

＜岸井会長＞ 先ほどスケジュールの話もあったが、これからのスケジュール感に関して市はどのように感じているか。

＜さいたま市＞ 切実な訴えとして、重く受け止めたいと思う。特に西地区N街区に関しては、新東西通路整備に伴って東武大宮駅を改良することによりホームが広がる、それによって土地の心配など多々あるのだろうと思う。我々としては、できるところから何とかやろうと進めているところではあるが、なかなか先が見えないという部分もある。何とか少しでもできるところを見つけ頑張っていきたい。

＜岸井会長＞ 頑張るということに尽きるようであるが、今の件に関しては鉄道会社も関係があるが、何かご発言はあるか。

＜小林委員代理（東武鉄道）＞ 私どもも色々計画をしているところであるが、全体の計画としては、今の状態では東武鉄道の改良工事ができないものであり、全体の事業の進捗を見ながらと考えているところはご理解いただければと思っている。

＜岸井会長＞ JRさんはいかがか。

＜片岡委員（JR東日本）＞ 今回の調整会議では、前回の調整会議で示された今後のあり方についての点検・補強のポイントを踏まえ、特に基盤の関係についてはたたき台というご説明だが、骨格となる都市基盤ということで、複数案を示していただいたということかと思う。特に鉄道を預かる者としては、点検の視点における広場等を含めた公共空間がどうあるべきか、駅とまちのつながりなどが非常に大切であるということは認識している中で、まちの回遊性、広がりなどを高めていくという視点は非常に重要なポイントであり、今回もそうした視点において案を示していただいたのかなと思っている。今回はあ

り方を示された中で、今後これらをベースに議論をされていくということなので、必要な基盤整備の実現に向けては協力していきたいと思っている。

少し細かい点で申し上げますと、これまでのベースの案①から、さらに案②、案③に至っては、駅舎・駅ビルの範囲も含めて交通広場を広げる案になっているが、これまでのベースの案①でも、公共空間、広場のあり方とまちのあり方についての立体的な事業を検討していることもあるため、案②、案③になった際も、ぜひそういった立体的なあり方等についても調整させていただければと思う。

<岸井会長> 本日はわりと南側、中央通路側のほうの話が多かったので、北の方はまだすぐに答えられる状況ではなさそうだが、引き続き、困っていることは皆さん分かっているので、何とかしなければいけない。また、土地がどのようになるかというところが1つのポイントかもしれないが、関係者でよく調整していただくということを引き続き市にはお願いしたいと思う。

<坂委員(中地区)> 先日のプロジェクトチームのときに、さきほど言ったデッキの複数案とともに、たしか参考資料で交流広場の位置も、検証して変えた例があったが、今日はそれが抜けている。①案、②案、③案、それから2020案もそうだが、交流広場があって素晴らしい絵に見えるが、これができるのは、東西通路ができ上がった数十年後であって、それまではここは、私は何回も書いてくれと言っているが、東西通路を作るときの工事現場だ。ということは、東口の駅前に塀で囲まれた工事現場が20数年、この超一等地にだ。だから、交流広場と書くと絵面として非常に良いが、交流広場も本当にここなのか。さっきデッキの批判があったが、デッキ上に広場を設けるとか。今後市民アンケートなどを取ったときにも、これだけ見ると良いレイアウトだと思うかもしれないが、あくまでもできるのは東西通路ができ上がる数十年後、それまでは工事広場と書いたほうが、皆がもう少し真剣に考えるのではないか。先ほど西地区N街区の方も言っていたが、決して工事ヤードを押し付けあうわけではないが、その辺もしっかりと検証していかないと、大宮の駅前が、20数年、工事現場になってしまうということが果たして東口全体にとっても良いのか。それに伴う工事車両の運行もかなりひどくなるわけなので、中央通り、銀座通りも工事車両が数十年、トラックが行ったり来たりするという事実もしっかりと検証していく必要があるのではないかと考えている。

<岸井会長> 交流広場の位置、しばらくはどのように使うのかという話も含

めて、市から説明があればいただきたいと思う。

<さいたま市> 今、坂委員からいただいたとおりであり、この考え方自体はプランの構想にも入っている。確かに交流広場という図面を見てしまうと、すぐ出来てしまうと思ってしまうかもしれないが、今の考え方而言えば、今回新東西通路を作るとなったときには、既成市街地の駅前で見てもそれなりの工事ヤードが必要となってくるというところ而言えば、一定の必要性はあるだろうと思っている。今後、色々なことを検討していく際には、ご指摘のとおり、皆様、市民の皆様方に説明していくときには、分かりやすく、誤解のないように伝えていきたいと思う。

<岸井会長> 今の説明は大変誤解を招くような気がするが、先ほど来出ているとおり、数十年間、この交流広場は無いという説明をされるわけか。

<さいたま市> まず中地区の坂委員からのご意見だが、交流広場の配置、それから形などは色々なパターンを検討して、それを参考資料としてプロジェクトチームの会議の中でご提示した。ただし、今回はこの3つの案の中には全て基本的には同じ場所に配置している案を提示させていただいたというのが今回の会議に向けての現時点での考え方になる。ご指摘のとおり、この交流広場は現段階では新東西通路を施工するときの工事ヤードとして活用した後に交流広場として開放するという考え方が基本である。一方で、本当にそれで良いのか、課題であるとも考えているので、そういった課題を含めて引き続き検討していくというスタンスである。

<岸井会長> 非常に誤解を招くと思うが、今、絵を描いている交流広場を全て工事ヤードに使うということはある得ないと思う。そういう絵であれば中地区の再開発であるとか、そもそも前提になっている立場が変わってきてしまう。部分的に交流広場を工事ヤードとして使うことはあるだろうと思うが、この絵が数十年先ですと言われる話は、そういうプランでは良くない、しっかりと考えるべきだと思う。そうでないと、全体のGCSが回らなくなってしまう。これはJRさんにもよく相談しなければならないが、本気でやるときに、みんなが期待しているような広場ができないような、そういう工事の仕方というのはあり得ない。ぜひご検討いただきたいと思う。

他の皆さんからもご意見をいただきたいと思う。

<今西委員（埼玉県）> 皆様の色々な御意見を聞かせていただいた中、意見というよりも感想に近いが述べさせていただきたい。広域行政を担当する県と

しては、大宮駅は県内の最大のターミナル駅であり、県内交通ネットワークの結節点ということで非常に重要な役割を果たしていると考えている。県内の交通ネットワークの結節点という観点から、大宮GCS化構想における駅前広場整備や駅機能高度化に期待をしている。本日の会議でも、乗換改善に必要な東西通路、広場、駅改良などに関する意見が出たが、これまでもプロジェクトチーム等で様々な議論があったと認識している。県としては、大宮駅の駅機能高度化の議論については、ぜひこれからも進めていただきたいと考えている。

<岸井会長> ほかの方はいかがか。

<松本オブザーバー（大宮区自治会連合会）> 前にもお話しさせていただいたが、東口の再開発は昭和58年に都市計画決定を強引にしたが、法的にできるからという、ある意味で官僚の力でやってきた経過がある。それ以来、皆さんの同意が得られないまま来ていたため、ずっとできなかったということだが、それであっても関係者の皆さんのご努力もあって、門街みたいに開発をしたいというのが部分的にあるが、この大きな開発の関係では、今びっくりしたが、広場のところに工事ヤードで数十年かかるということだと、それでは我々が議論してもなかなか追いつかないなと思っている。

前にも申し上げたが、大宮は東日本の交流拠点であるので、条件によっては人がたくさん集まる。その利点を生かしながら、皆さんから声があったように、駅に留めることなく、周辺に回遊できるようなまちづくりが皆さんの求めているところだろうと思うので、そういう部分を考えていったときに、市の職員は大変だろうが、関係者と粘り強く話し合いを持って、疑問の部分や、意見があったら、そういう部分をなるべく解決できるような方向性を出して、それで臨んでいかないと、それぞれ6つの部分（街区）というのは違ってしまふなと思っている。そういった意味では、なるべく皆さんが顔を合わせて議論する場というのはもっともっとやるべきだと思っているし、これは行政がもっと骨を折ってもらわないと、なかなか関係者同士でというのは難しいところだと思うので、ぜひそのような形にしてもらいたい。

以前、私からお願いしたのは、大宮駅は人がたくさん集まって、先日も自治会連合会で勉強会をやったり、集まったりしたときに、東口の下りのエスカレーターがないために、無理して下りようとした自治会の役員さんが怪我をされました。少なくともこの部分については大宮駅長さんなり、JR東日本の

大宮支社なり、状況的には分かってきているし、さいたま市のほうでもそういう部分ではある程度進めていかなければいけないのではないかという状況にきているのではないかと思うので、自治会連合会としては、来年度あたりからさらに市民にPRをしながら、ぜひ東口の下りのエスカレーターを設置していきたいというふうに思っている。他から人が来たときに、大宮駅は便利なので外にも気軽に出入れるという部分を、いくらかでも改善しながら貢献できればと思う。

関係者の皆さんは大変だと思う、色々な部分で心配されて。しかしながら、議論をしていかないことには話が進まないものなので、ぜひ市の職員は大変だろうけれど、足を運んで、率直に聞いていただき、こういう場で、こういう話がなかった、と言われぬように、少なくとも合意形成を取った部分で資料を出し、説明いただくようにぜひお願いしたい。

<岸井会長> 市の職員に対するエールという感じでもあったかと思う。他の方はいかがか。

<古澤委員（日本大学）> 今までのご意見をお聞かせいただき、これからの進め方について、市に対して各委員から色々ご要望が出ていたので、参考になればということで、思ったところを述べさせていただく。

まず、本日の資料でも示された交通基盤の3案について。今までかなり技術的に詰めた議論をしていただき、絵は簡単な絵になっているが、相当詰めた絵になっていることは承知している。ということは、駅前広場やデッキ、そういった都市基盤からのアプローチについてはもうほぼ出揃っていると、細かいところはあるにしても、これ以上詰めるのは多分難しいだろうと思う。これ以上のものが詰められない以上、違うアプローチをしなければならないが、各地権者の方々のご意見をお聞かせいただいているとおり、6つのブロックの方々がそれぞれご自身のところの土地が今からどういう姿になるのかというところのリアルな想像ができない、だから判断しかねているというように思える。具体的に言いうと、資料の23ページが分かりやすいが、GCSについては、骨格となる基盤計画の見直しと、都市拠点としての都市機能の見直しと大きく書いていただいている。これは土地所有で区分すると、右側は公共空間であり、交通計画の話であり、左側は公有地ではなく、私有地、つまり皆さんの土地の話になる。そうすると、地権者から見たときに、このポイント④、⑤、⑥、⑦は総論としては分かるが、直接的な関心には少し距離があるの

かなという感じがする。先ほど来、回遊性の話のご議論もあったが、交通基盤ができれば回遊するわけではなく、人が回遊していく目的地となる拠点としての都市機能、さらに言えばそれぞれの地権者の土地がどのようになっていくのかということ、そろそろ具体的にイメージをしないとこれ以上進まないのかなという気がした。ワークショップでも色々ご議論いただいているようだが、少しリアルに言ってしまえば、恐らく関係者の方のご関心は今それぞれの所有されている建築物からリーシングで一定の収益が入っているわけである。これをどういう形で再開発するかによるが、自分の土地の所有権は残るのだろうか、そこからの収益は今と同じように上がるのだろうかというのが最大の関心事であろうと思う。大門町2丁目の再開発について、見え方に対していろいろご意見があることは承知している。恐らく建物のイメージ、デザインの問題もあるだろうが、それによってリーシングが進まないのであれば収益に直結するわけなので、もっと検討したいという部分もあると思う。そうすると、次の展開を議論していただくに当たって、所有者の視点と、土地の床の用途の視点を加えて議論する場を設けられた方が良いのかなと思う。所有権の問題について、現在と同じように個別の地権者の方々、個別にビルをお持ちの方がたくさんいる形のまま、ビルを新しくして、テナントリーシングすることも選択肢の1つかもしれないし、あるいは再開発で個別のビルを大型に建て替えて共有の持ち分にし、そこで収益を出すというやり方もあるだろうし、もっと大きな街区にして大手の民間デベロッパーなどに任せて、不動産賃貸を集約するという考え方もあるだろうが、それによってかなりまちの雰囲気が変わるだろうと思う。単価だけで考えると、建設単価は非常に上がっており、感覚としてはこの1年で3割以上上がった形になっている。よって大きなものを作ろうとすると、恐らくすぐにお金が入るであろう住居系を持っていないと厳しいかなという感じがする。ビジネス系の床のリーシングだと、そもそも需要があるかどうかはなかなか見込めない。あったとしても単価が折り合わずに回収できないということも恐らくあり得るのだろうと思う。以前、川崎の例が出ていたと思うが、ラゾーナという大きな商業施設を作って、確かに収益がたくさん上がっている形になっているが、少なくともまちの姿は一変する。大宮が持っている昭和30年代からの賑わった商店街の雰囲気や、あるいは氷川神社のお参りの後、駅前で友人と飲むとか、そういう雰囲気がなくなってしまうが、選択肢としては一つ、そういった大型商業店舗を入れるとい

うこともありうるだろう。いずれにしても、ぜひ、個別の地権者の方々がどのようにされたいのかということについて、少し突っ込んだ議論ができる場を市の方で作られたら良いのかなと思う。ただ1点あるのは、その際、市の立場から考えると、基盤の計画はできるが、個別の敷地は私有地なので、その経営事項について口を出す話にはできないと思う。仮に再開発において確実なりターンが望めないのであれば、補助金を入れられないかということも選択肢としてはあるが、補助金も元をたどれば、国にしても市にしても原資は税金か借金であり、つき込むのにも限界がある。そんなことも念頭にしながら、まずは議論の場、具体的には各街区にコンサルタントが入って絵を描いていらっしやと思うので、可能であればそれを持ち寄って、各街区がこのようにしたいという思いを、生でぶつけ合うような場がそろそろ必要かなという感じがした。

<岸井会長> ハードなもの以外に、ソフトの施策もいるだろうというご提案、土地活用、あるいは地権者の皆さんの生活設計のイメージを高めるようなことがないと、次のステップになかなか収まりがつかないのではないかというご心配をいただいた。最初の説明でも、基盤は一旦何案か作ったが、組み合わせで考えることはできるという話であったが、同時にそれぞれの街区で考えている、次の街区のイメージが全体としてバランスよく、あるいは相互に回遊性を高めるような連携した仕組みになっているのかというあたりを、うまく市の方で、事業協力パートナーもいるだろうから、ヒアリングをしながら調整するということはとても大事であると考えている。

また、先ほど来、交通の分野については、将来の交通の姿をどう考えるかという話もあったが、まだまだ変化が起きそうな社会であるので、色々な意味で柔軟に対応できるような仕掛けづくりがあった方が良いだろうと思う。今回の基盤の絵を見ると、バス系が入ってくる広場も、少しでも鉄道系の空間に近づけようという意図を感じ、その点については皆、比較的そちらの方が良いと思っっているように見受けられた。それと周りの街区との関係、あるいは交流広場の取り扱いであるとか、そういうものを段階的にやっていくときには、必ずしも公共空間と私有地と、1対1、あるいはそこに線がビッと入っているのではなく、最近だと「共」の空間のようなものでもあり、「共」の空間をうまく使いこなしてやるほうがお互いにプラスになる。「公」はかなり厳しい色々なルールを言わざるを得ないが、「共」になると少し色が出てくるし、「私」の

ほうはかなり自由にやれることもあるが、土地の大きさなどの制約も逆にある。「共」の空間を上手くはめ込みながら回遊性を高めていくというようなことが、先ほどの土地利用のイメージを高めていく中で、より具体的に皆に感じていただけると良いなと思う。結果的に最後はどこで「公」と「私」の境を切るかというのは、いつかはやらなければいけないが、「共」の空間を含めて人々がこういうふう回遊しているのだろうか、ここここは繋がっているのだよねとか、そういうことが上手く描ければいいなと思って伺っていた。

本日の全体のご意見、ご質問を受けて、最後に市の方から、まだお答えになっていない部分もあるだろうから、市として本日のご意見を伺った上での発言をいただければと思う。

<さいたま市> まず、委員の皆様、本日は大変貴重なご意見を頂戴し、ありがとうございます。これからの検討にとって大変重要なものであると認識している。その中で、いくつかご意見があった点について、お答えさせていただく。

まず、今後のスケジュールだが、明確に示していないというご指摘をいただいております。真摯に受け止めたいと思う。一方で、このスケジュールについては、この会議で、どういう形で、どの程度情報を公開していくかというのを吟味しながら、最終的にこの提示の仕方になったということをお伝えしたいと思う。今後は、できる限り早い段階で案としてまとめていきたいという思いはある。一方で、開発街区の方々と様々な議論をしながら進めていかなければいけないものであるため、そのあたりは慎重に、真剣に進めていくために、こういったスケジュールを提示させていただいた。25ページのスケジュールのスライドだが、上半分の矢印群と、下のグレーの矢印群、これを縦の矢印で「相互フィードバック、連携・調整」と記載している。今後はまさにこの部分をしっかりと時間をかけてやっていくのかなと認識している。それから、乗用自動車協会さんからは、将来に向けた駅前広場の整備をというご意見も頂戴している。さいたま市としては、駅前広場計画指針という現在の指針に基づいて計画をすることにはなるが、将来を見据えた駅前広場のあり方というものをしっかりと念頭に置きながら考えていきたいと思う。それから、交流広場を全て、長い年月、施工ヤードにするのは良くないというご指摘も真摯に受け止めたいと思う。これについては、鉄道事業者さんにもご協力をいただきながら、改めて検討を深めていきたいと思っている。古澤委員からは、今後の進め方について非常にありがたいアドバイスを頂戴した。まず、今回の会議で私たちが提示

をしたのはあくまでも交通広場のパターンである。行政からすると、交通というのは都市の基盤になる一番の重要な要素と認識はしているが、一方で街区の方々、権利者の方々からしてみれば、あって当たり前、便利で当たりの機能だと思っている。実際に資産をかけて将来のまちづくりを進めていくには、将来のまちの絵姿がどうなっているのかということを示すことも重要だろうし、収益性も成立しているのかどうかということも大変重要だと思っているので、そういった意味でも開発街区の検討と相互フィードバックしながら検討を進めてまいりたいと思う。全て答えられてはいないが、思い当たる点のいくつかについてご回答させていただいた。

<岸井会長> そろそろ時間であるが、皆さんの中でこれだけは言っておきたいということがあればご発言をいただきたいと思うが、いかがか。

<佐藤委員(さいたま市)> 色々チャレンジ的に出している部分などもあるが、私たちも、ワークショップなどで市民の皆様から意見をいただいた中で、今回お示ししている。その中でも、本日も意見が出ていたように、話す場をさらに充実させる必要があると捉えている。今年はワークショップなどをやらせていただいたが、情報が入る権利者の方もいれば、入らない権利者の方もいらっしゃるのでもっとテーマを決めた上で、行政としては全ての権利者の方にしっかりと情報を伝えられるような、そのような取組みをしていく必要があると考えている。それが行政の役目ではないかと思っている。

それと、各街区における自分たちの権利の動かし方についても、街区側と連携しながら、そういう場をしっかりと設定していくということも必要だと思っている。本日もあったとおり、将来のまちがどうなるのかというところは皆さんの関心が非常に強いところである。それを見える化していないため、皆さんの頭の中で異なっているイメージを、1つではないと思うが、しっかりと共有できるようなイメージづくりをしていくことが非常に大切ではないかと考えており、そういった点は来年度もしっかり取り組んでいきたいと考えている。

いずれにしても、これだけの大きいまちを、皆様が今まで支えて今の大宮があるので、それを次にどうやっていくのかというのは本当に皆さん悩んでいると思う。市としてはそういう場を作ったり、あるいは皆様の意見をいただく中でしっかりと同じ方向を向けるような取組みをしたりすることが、今後必要ではないかと思っている。そういった取組みをしながら、基盤に対しても、また戻って議論することもあると思っているので、今回このようなスケジュ

ールや進め方を提示したところである。早く進めてほしいというご意見もあるが、ほぼ全ての権利者の方々が情報を持つというところをしっかりと取り組んでいきたいと考えている。

<岸井会長> 最後に都市局長から決意表明があったが、だんだん煮詰まってきた状況に近づいている、だからこそ、あと一步のところが決まらず悩んでいるという状況かと感じている。夢を語っていたところから、もう一步前へ来ていて、その先の一步を踏み出すことができるかどうか。それは先ほど来皆さんおっしゃっているとおり、生活のイメージだったり、まちのイメージだったり、手順だったり、そこがこういうふうになるのだなというのが段階的にも共有できればとても良いと思う。その一步を踏み出すのはかなり難しいのは事実だが、ここで踏み出さないと、せっかく集まっていた皆さんの気持ちが折れてしまう。これは絶対にいけないので、段階的にやるしかないと思うが、それでも着実に一步進んでいきたいと思う。

今回は年末の大変お忙しい中、ご参集いただきましてありがとうございます。来年はぜひ強い一步が踏み出せるよう、さらに市のほうには頑張っていたきたいと思う。

4. その他

<さいたま市> 岸井会長、委員の皆様、ありがとうございました。最後に、事務局より事務連絡を行う。会議録は、委員の皆様にご確認いただいた後に、ホームページにて公開したいと考えているので、よろしく願います。連絡事項は以上である。

5. 閉 会

<さいたま市> これをもって第6回大宮GCSまちづくり調整会議を閉会する。本日は誠にありがとうございました。

以上