

第1回 大宮グランドセントラルステーション推進会議 合同部会
(第4回基盤整備推進部会・第2回まちづくり推進部会) 主なご意見等

開催日時：平成29年7月4日（火）14:00～17:00

開催場所：大宮区役所 南館 301 会議室

出席者：

選出区分	役職等
学識経験者	埼玉大学 大学院理工学研究科 久保田 尚教授
学識経験者	東京大学 大学院工学系研究科 窪田 亜矢教授
鉄道事業者	東日本旅客鉄道 大宮支社 企画室長
鉄道事業者	東武鉄道 鉄道事業本部 計画管理部 課長（代理）
交通事業者	埼玉県乗用自動車協会 会長
交通事業者	埼玉県バス協会 専務理事
交通事業者	東武バスウエスト 取締役 運輸統括部長
交通事業者	国際興業 運輸事業部 担当部長
交通事業者	西武バス 取締役 運輸計画部長
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
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 副会長
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
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 副会長
地元まちづくり団体	大宮東口駅前街づくり会 会長
地元まちづくり団体	大宮東口駅前街づくり会 事務局長
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
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 専務理事
関係行政機関	埼玉県 企画財政部 参事 兼 交通政策課長
関係行政機関	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐（代理）
関係行政機関	大宮警察署 交通課長
関係行政機関	さいたま市 都市局 都市計画部長
関係行政機関	さいたま市 都市局 都心整備部長
関係行政機関	さいたま市 建設局 土木部長

関係行政機関	さいたま市 大宮区 副区長
デザインコーディネーター	アーバンデザインセンター大宮 副センター長
デザインコーディネーター	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	都市再生機構(東日本都市再生本部 事業企画部) 事業企画第2課長

■全体

- ・将来、子供たちが大宮で暮らすときに、まちがどれだけ良くなったのかが大事だと考えている。
- ・100年後を考えるとときに、子供たちの集まれる場所が非常に大事だと思う。大宮でもそういったことを考えても良いのではないか。
- ・まちづくりと交通の両方を考えないといけない。通勤通学利用者や乗換利用者が広場をどの様に使うのかという議論もする必要があると感じた。
- ・観光客への対応などを含めて、魅力あるまちづくりを考えていきたい。
- ・多年代に渡るまちづくりを考えるのであれば、視野を広げて、ストーリーを考えることも必要だと思う。
- ・地上レベルにおいて大宮の良さを意図的に残すことを考えている。高度利用は目指すが、足元は大宮の面白さを残すというルールをつくるという考えもあると思う。
- ・スタディパターンが複数あるが、どれも西地区が分断されていると感じる。分断されたなかで、お客様の目線が西地区に向くためには工夫が必要だろう。
- ・今回提示されたスタディパターンは、どれも建物が大きく、窮屈感を感じた。
- ・時間軸を意識した中で、中地区と北地区の一体的な開発も考えていきたい。
- ・各地区で分かれて考えないで、4地区が一体となり最も理想的な形を考えることが必要ではないか。
- ・まちづくりについて、100年先を見据えてしっかり将来を考えていきたい。

■歩行者ネットワーク（デッキ・人工地盤等）について

- ・体の不自由な方を含めて、どなたも速やかに移動できることが重要だと思う。
- ・どうやって駅から東西のまちへ出てもらうかも課題である。
- ・駅コンコースは2階なので、必ずしも人を地上に降ろす必要はなく、デッキ上に広場を作ればよいのではないか。
- ・歩行者を駅からまちに降ろすことは非常に大変である。ある程度デッキが広がれば、デッキ上でも祭りやイベントが出来ることで、まちに賑わいが生まれるのではないか。
- ・高度利用も大事であるが、将来的なことを考えると、路地空間や氷川神社につながる地上レベルを大事にしたい。デッキをつくると地上レベルが暗いだろう。なんにでも使える空間があるということが大事である。
- ・人工地盤を駅と直結させ、まちが駅に接近していくという案はどうか。

■駅前空間（交流空間・交通広場等）について

- ・交流空間を全て緑地にしてもいいだろう。ガランとしたデッキが広がるありがちな駅前空間ではなく、見沼田んぼを感じるような緑が溢れたら面白い。
- ・中山道に沿って人工地盤を張り、一階レベルに交通広場をつくるという考えもあると思う。
- ・銀座通りはあまり光が当たらないので、そこに交流空間が創出されるイメージがわからない。
- ・大宮というまちを象徴することができる案が良いと思う。バス配置の視点から見ると、乗り場が近いということはメリットになる。タクシーとバスの乗り場が一体化していることも良い。
- ・大宮は東日本の拠点であると考えているので、路線バスや観光バスが上手く活用できたら良いと思う。普通は駅を降りたらバスやタクシーが見えるが、大宮駅はそうでなくてもいいのではないかと感じた。
- ・まちの賑わいのなかに、交通広場も入れて欲しい。
- ・大宮駅は交通の拠点であり一般車による送迎も多いため、渋滞解消や円滑な交通確保が必要であり、一番大事なのが歩車錯綜の防止である。
- ・まずは安全性の確保が大事だが、ぎちぎちに規制しては人が動かないだろう。
- ・自動車を中山道や国道17号で全て処理することは難しいため、地下を活用することも含めて議論したい。加えて、駅構内のことも含めて期間と順番を決めればよいと思う。

- ・交通に関しては、100年後がどうなるかはわからない。当面は現状と同様であることを前提として施設規模や必要面積を検討するしかないだろう。
- ・今後はタクシー車両が減っていくことや自動運転の発展を勘案すると、電車を降りたらずぐに乗れるという特性が必要だと思う。それは地下でも良い。
- ・バス利用者は、通勤・通学利用がメインであるため、駅と直結して利便性を高めて欲しいというニーズがある。一方で、地域の賑わいをつくることも大事である。
- ・地上レベルで乗降場が使えるが良いと思うが、中山道などは危険な箇所もあるので、そこをどう解消するのかという点が課題である。

■まとめ

- ・計画論と事業論の2つの視点が必要だと思う。計画論としては、どのような空間を形成するかということ。事業論としては、合意形成のプロセスも考えつつ、事業の組み立てを検討し、実現性を高めていくことが必要だと思う。
- ・今後は、パターンを絞って、まずはまちづくり部会で議論をしていきたい。
- ・人工地盤を整備するよりも地上レベルに人を降ろすほうが望ましいと思っていたが、新しいかたちの人工地盤の可能性もあるのではないかと感じた。今後は、この両面で検討していけたら良いと思う。また、実現性についても考慮していく必要がある。
- ・両部会で案を絞っていく流れになるだろう。今後は交通という点からも各案のメリットやデメリットを整理する必要があると感じた。

以上