

## 第3回 大宮GCS推進戦略会議 議事録

開催日時：令和4年9月29日（木）15:00～16:40

開催場所：RaiBoC Hall（市民会館おおみや）集会室1（オンライン併用）

出席者

（敬称略）

氏名	所属	備考
池田 一義	さいたま商工会議所 会頭	
石田 東生	筑波大学 名誉教授	オンライン参加
岸井 隆幸	一般財団法人計量計画研究所 代表理事	
田矢 徹司	株式会社ホワイトウッド 代表取締役	
藤井 健	首都高速道路株式会社 代表取締役専務執行役員	
山田 幸夫	建築・都市開発プロデューサー	
涌井 雅之	東京都市大学 特別教授	
清水 勇人	さいたま市長	座長

## 次第

### 1. 開 会

### 2. 議 題

(1) これまでの議論の振り返りとGCS構想の進捗について

<座 長> (資料に沿って説明)

<藤井委員> 選ばれる都市を考えるとときに横浜と見比べた場合に、横浜にはない魅力は、大宮の背後には東日本全体のバックがある点と、もう一つは、コンクリートの都市を作る時代ではない中で、高層ビルが迫っていて、氷川神社があり、見沼田圃があり、そういうふうなスーパー田園都市のようなものは、世界的にみてもさいたまにしかないのではないかと。こういうものを活かす大きなビジョンを示す必要があり、ランドマークの議論の中で具体化が図られると良いと考えている。

<涌井委員> 森記念財団が発行している「日本の都市特性評価」によれば、さいたま市の位置づけは、総合順位では138都市の中で27位である。横浜市は4位。部門別にみると、経済ビジネスでは27位。研究開発では19位。文化交流では28位。生活居住では27位。環境ではランク外。交通アクセスでは24位。これは一つの指標であり、絶対値ではない。これらを見ると、「らしさ」が分散していると思う。「大宮」、「新都心」、「浦和」のそれぞれが個性を磨き、どのように連坦していくかについての議論を行い、その先導性を大宮でどう表現するのが大切であり、市民が共通して誇れるものを獲得していく事が重要と考えている。

<岸井委員> 横浜も大宮も業務核都市の指定を受け、横浜でいえば「みなとみらい」、さいたまでは「新都心」など、新規エリアの開発をし、それぞれ力を付けてきて、働く方も増え、駅としての魅力も増えている。今は第2期であり、既成市街地側の再開発が動き出している。これは、第1期の新しい機能の誘致により刺激を受け、また、既存建物の建て替え時期でもある状況を受けている。横浜は、海に沿って臨海部を中心として全体をまとめていく話をしている。さいたまは、真ん中に鉄道が走っていて、この軸が大切であると考えている。新しい機能を受け止める場所と従来からの既成市街地の変化の融合が業務核都

市の第2の課題と考えている。

(2) ランドマークの創造について

<座長> (資料に沿って説明)

<座長> 本日の議論では、これらの中から大宮に取り込める要素や取り込むべき要素など、大宮の顔を創造するために必要なことなど、委員の皆さんからの意見を頂戴したい。池田委員からお願いしたい。

<池田委員> まず資料16ページにあるようなものは、他に例のない魅力的な地域が多いと実感する。例えば建築群、これをつくることによって人が集まるということもあると思う。こういうコンセプトもひとつである。いま都内では東京駅の駅前のトーチタワーや中野のサンプラザの跡地の建設も注目を集めているので、こういった象徴的な建物ができると都会的なイメージも高まっていいとは思いますが、では大宮の地にできることで差別化できるかという点、これだけでは十分ではないと思う。それよりもどういう機能みたいなものを生み出していくかが必要なのではないかと思う。コロナ後も踏まえた時代の流れ、または行動変容を見据えて反映させるべき。その中で外せないものはグリーン。スーパー田園都市という話もあったが、グリーンは外せない。サステナビリティも外せないと考える。政府はデジタル田園都市構想、ウェルビーイングを進めている中では外せない。大宮は氷川神社がなんといっても財産。宿場町、鉄道など、時代の流れとともに変化、発展し続けたエリアというイメージを打ち出していくことがいいのではないかと。22ページの「みち」空間は大宮のイメージと合っている印象。特にスペインのランブラスのような開放的な歩行者専用空間は非常にいいと思った。合わせて先ほどの宿場町としての路地裏的な空間、現在の銀座通り商店街のような通りがある。従来あったものの進化系を大宮に魅力を付け加えることで、新しい発見が出来るという意味ではいいと思う。それから、国交省から大臣賞をもらった大宮ストリートプランツプロジェクトは良い取組だと思う。生かしていった方がいいのだろうと思う。門街から氷川参道まで、中央通り沿いに大宮の地域産業の1つである植木をまちなかに設置して、管理は必要だが、上手く有効に使いながら、大宮の歴史を感じさせる風景をグリーンとの共生として

まとめていくといいのではないかと思う。

〈石田委員〉 ランドマークを考える上で一つの中心が準備組合に進んだ再開発地区だが、再開発地区の近代的な都市空間の中のランドマークは、シンボリック、アーティスティックになっていくことで、それも大事だが、市長も言っていた氷川神社の存在、そこに至る路地空間を考えたときには、面的な場所性が大事だと思う。そういう意味では、池田委員も言っていたグリーンインフラ大賞を受賞されたストリートプランツプロジェクトの実績があるので、さらに広げていくべき。そのときに道路法が改正されてほこみち制度があるが、1番の問題点としては歩道があるところでないといけないこと。歩道がない路地空間で面的に広げていくような取組も是非目指してほしい。そこをグリーン化する、盆栽町の盆栽をつかうということは、演出的にも大事。そのときに、技術的に大事なものは、駐車場ルール検討会とスマート駅前広場研究会に関わるが、改正を検討している附置義務条例。自動車への依存度が低くなるし、低くしていくべきだが、そのときに、附置義務上設けられた空間をどう使うか、物流をスムーズにするためのハブやパーソナルモビリティのハブにするなど、柔軟な使い方を検討してほしい。スマート駅前広場の片側としての受け口、インフラとしても大事なもので、連動性を高めて検討してほしい。

〈岸井委員〉 誰に対するランドマークか、ということがある。駅が大事だということもあるが、街と駅との関係でどんな空間をつくっていくかが大事。鉄道で来た人が街へ出ていくとき、街の風景が見えるところが今の連絡通路にはない。どんづまりで残念ながらまちが見えない。まずはあけないといけないと思う。その上でその先にあるものはなにか。さいたま新都心とも違う、だが、さいたま新都心を含めて大宮、さいたま市というようになるような設えになることが大事。人の活動が大宮の場合は活発であるので、人の資源を大事にすることが必要ではないか。それを駅から見えるようにすることが大事。18ページに長野駅の紹介があったが、私もお手伝いをしていた。駅舎というよりJRの駅ビルと駅前広場の一体整備の事例。かなり協力してもらい、自由通路の正面はガラスでまちが見えるようにしていただき、3階に市民広場をつくってもらって窓際に席があって自由に座れ、駅前広場が上から

見えるようになっている。そういった意味では民間ビルと駅前のような施設を一体的に作っていくことが大事。また、まちの方から駅のことを大宮らしい駅だと思ってもらえることも大事。長野の例では、列柱・大屋根は駅前広場の方の施設となっているが、民間側に協力をいただき、大屋根の荷重を民間側に一部もってもらっている。お互いに協力しあってこのかたちができている。やるべきことは、公共的な空間と駅を含めた民間の空間を一体的に解いていくということではないかと思っている。

<田矢委員> 一般的なイメージから申し上げますと、さいたま市といった場合のイメージというと、浦和、大宮、それから新しい新都心のイメージある。新都心については、新たに作ったまちということで、行政、モダンなまちのイメージがある。浦和については文教的なイメージがある。大宮についてはどういうイメージを持っているかということ、住と商、それから雑然というイメージ。その中で考えると、ランドマークとして交流広場やみち空間ということであるが、空間利用からすると建築群でモダンなものができるかもしれないが、そこに大宮らしさ、雑然をどう残せるか、一体感がどう生み出せるかが大事になる。こうしてみると今までのニーズと違った、これまでの大宮の良さを消してしまうのではないか。それをどうつくれるか。それほど大きな開発ではないが、渋谷の宮下公園があるが、きれいに整備されているが、1階に昔ながらの横丁が残っている。コロナの最中も相当人が多くいた。大宮の良さを残しながらどう一体感を出していくか、大宮という街のランドマークなのだと思う。余談だが、最近A d oというグループがさいたまスーパーアリーナでコンサートをやっていたが、なかなかチケットをとれない中で、たまたまチケットを人からいただき息子が行ったが、それだけでもさいたま新都心の格が上がるということもあり、こうしたこともランドマークになる。

<藤井委員> 一番最初に池田委員からグリーンの話があったが、大宮らしさとして氷川神社と見沼田圃はどこにもない財産。それを生かしたテーマが重要。ただグリーンということだけで終わってしまうのではなく、大宮としてどう考えていくのか、哲学的なものがあるといいと思う。例えばストリートプランツプロジェクトは、植木まちな大宮の盆栽は世界的にも注目されているので、注目されている盆栽を生かしていく考え方がある。昔は鉄道が嫌

悪施設で排除していたのが、大宮はむしろ積極的に鉄道をひっぱってくるまちづくりをやった。人の移動や交流を大切にするコンセプトがある。憩うだけでなく交流につながるようなグリーンという考え方も哲学に入れられるような、そういうものがいろんなイベントにつながっているようなものがあるといい。ポツンとランドマークがあるのではなく、連続性があるようなランドマークが必要。元々大宮駅グランドセントラルステーション化構想の元となった東日本の交流拠点という考え方は、前回の国土形成計画で位置付けられた考え方だが、本当は2、3年後に10年目の見直し時期がくるものが、来年度に前倒しで見直すということになっている。岸田総理が田園都市計画を具体化してさらに国土の見直しを前倒しでやらなければならないという総理の強い指示で前倒しで検討ということになっている。そうするとどういふふうに大宮駅グランドセントラルステーション化構想をさらに発展させて、国土形成計画にどういふふうに書き込んでいくのか重要なテーマになる。そのときにグリーンは日本全体で重要なテーマだが、大宮だけが主張できるコンセプトをどうやっていれていくか、それにふさわしいランドマークになるようなものを打ち出しできるとそういう計画にもマッチしてくると思う。

<山田委員> 50年間建築の設計をしてきたので、ランドマークやシンボルを計画的に作り込むこと、どういふ結果になるか、ハードだけでなくソフトをどうしていくか、生活の中、仕事の中で毎日考えてきた。いまGCSの会議で昨年9月の会議で私も話したが、いまだに駅前の全体6街区がほぼ同時に再開発しようとしているなか、その建築構想案が作られておらず、全体でどういふ形でランドマーク、シンボル、コンセプトを埋め込んでいくかみえない流れの中で、東口で最重要のポイントは基本的に6つの開発を個別の開発で進んでいくか、あるいは統合したまちづくりを進めていくのか、きちんと覚悟を持って決めていかないと、何もソフト、ハード、後ほど話をするが強靱なまちづくりを進めていく上での設計と条件としてみえてこないということがあふ。こうした計画されて、統合されたコンセプトがあり、アイデンティティを標ぼうして、選ばれるまちをつくって、初めてランドマークや空間をつくる議論があふ。先ほど来から話をきいている中で、GCSのエリアを少し広域でみると、西側に荒川が南北に流れ、少し高台に鉄道が南北にあり、すぐ東側に中山道が南北軸にあり、さらに東側にいくと氷川参道が南

北にあり、見沼の田園も大きくは南北軸である。こういうものに対してGISの開発のランドマークの中心となり得ると考えているのが、串刺しの串、つまり駅を正面にそえた、都市のシンボル軸というすでに位置づけがあるが、駅前の中央通りが東西にある。これを積極的にシンボルにすることが極めて大事な要素ではないか。荒川、鉄道、中山道、参道、見沼を串刺しにするコンセプトが底辺にあって、現状は26メートルだが、都市計画的には40メートルに拡幅する計画があるときいている。たとえば原宿の表参道は幅員が36メートルで非常にムードをもったケヤキ並木自体がランドマークになっている。40メートルとなると、今作られている新橋から虎ノ門に至る、マッカーサー道路と呼ばれている環状二号線。あれは日本のシャンゼリゼにしようとしていて、東京のシンボルロードになりえると思う。道路を軸にして周辺のビルと一体化したランドマークを形成することが、大宮の基本の背骨になるのではないかと思う。個別の開発ではなく、たまたまできてしまった空間がビルの間にあるのではなく、全体をまずきちっと比較し、計画し、それでまちを作り込んでいくこと、私が育ってきた環境からするとすごく当然のことだと感じている。

<涌井委員> 他都市との都市間競争は避けられず、いかに都市間競争に勝つかを考えると、ほかの都市にない大宮の特色をどう可視化していくかという議論になる。ほかの都市にないことはなにか、先ほど来、それぞれの委員が言っているように、水を起源とする氷川神社、見沼田圃、緑がある。もう片方ではスピードがある。大宮には275キロを最高速度とする新幹線がある。我々の歩足は3.5キロから4キロ。多様なスピード、多様な自然が大宮にはある。これをクロスオーバーして考えていくことが大事なのではないか。それを未来のベクトルで考えていくと、ライフスタイルの多様性とモビリティの多様性が生まれてくる。つまり鉄道軸では275キロであっても、降りたなら非常にやさしい3.5キロで車いすのスピードでもゆっくり楽しめる、ウォーカブルなまちをみどりとともに演出できるかが重要。この両局面が同時に存在することに価値があるのではないか。図上で考えると、縦軸に速度、横軸に空間とライフスタイルということで左にDX、右側にリアル、自然をとって四象限に分ける。スピードが速い部分とリアルな部分では、ここが発展している商業が入ってくる。DXが進化していて速い部分には業務が入っ

てくる。一方、遅くてなおかつDXが入ってくる部分は、防災、安全で人にやさしいという側面が入ってくる。逆にリアルであって遅い部分には、ウォークアブルで可視化された自然が入ってくる。そういったことを考えていくと、ランドマークとはなにかということ、多様性でありながら、可視化したものは自然や水や緑として可視化し、同時に裏側の設えではもっともスマートな装備を施していくという、そういうまちのイメージをどうやってつくっていくのか考えるといいのではないかと思う。

<座長> 大宮らしさということで、緑、見沼田圃ということであったり、もうひとつ中央通りはじめ、ウォークアブルな通りをどう作ってシンボル軸としてどう表現していくのかという意見を頂戴した。

(3) 災害に強いまちづくりについて

<座長> (資料に沿って説明)

<座長> 以上、期待される役割や取組例をご覧いただいた。本日の議論では、「災害時に大宮に期待される役割」や「更に災害に強い都市となるために取り組むべきこと」など、委員の皆さんから意見を頂戴したい。

<涌井委員> グリーンインフラについてかなり目を向けて頂いていて大変嬉しいと思っている。というのも、石田委員が座長を務めた社会資本整備重点計画の中にグリーンインフラの視点を入れる以前の検討会で、社会資本整備重点計画に取り入れるべきということになり、第5次に組み込まれた。そのあとにできた官民連携プラットフォームの会長補佐を務めた。さいたま市であればこそ、というより大宮であればこそ可能であり重要であることは、氷川神社・見沼田圃の例を聞くまでもなく重要なことである。この街が普通の街であれば、自分の街が健全であればよいが、大宮はバックアップ機能であり、ここが健全でなければ他所を助けられないということ。しかしながら、洪水被害がないことや地盤がしっかりしている一方で、水道が途絶した際にはいったい何を使うのかといった際に台地の形態上問題になるだろう。資料の中にポートランドの事例が入っていたら嬉しかったが、雨水を直接下水道に放流するのではなく、一時貯留してどこかに貯めておく、これをいろんな形で使うことが重要ではないかと思う。そうゆう場所はこれからの再開発で



確保できる可能性が高いと考えている。そのような形で、緑の中に降った雨を一時的に貯留しながら再利用していくと、それからこれはエネルギーに転換できる可能性もある。そういう一つのメカニズムをぜひ考えて頂けたらと思う。ランドスケープの観点からも申し上げたいことが沢山あり、メインストリートとサブストリートという、つまり奥行きがこの街にあることがすごく大事。氷川神社の参道は新都心にまでいく長さだが、今は車が走っている。これを全部撤廃して、純粹に歩ける、そして災害時にはこここそが安全で安心な避難通路になるような、そういう仕掛けをぜひしていただきたい。

<山田委員> 私は建築をずっとやってきたため、災害、耐震、耐火ということに関しては苦慮し、阪神淡路大震災や東日本大震災を通じ、「想定外を想定すること」が極めて大切であることを肝に銘じてきた。そのような中、「大宮台地は安全」と聞くが本当に大宮は自然災害に強いのか疑問があり調べてきた。大宮台地のすぐ横には谷底低地や氾濫低地との記載があり、相対的に大宮台地があると読み取れる。ボーリングデータで支持地盤について調べると、大体6~9mの関東ローム層があるだけの台地だった。これは武蔵野台地等とほとんど一緒。関東ローム層は確かにある程度の支持地盤はあるが、岩盤である訳ではなく決して油断はできないだろう。また大宮の東側の見沼あたりには深谷・綾瀬川断層という大きな断層があり、また西側の荒川に沿っては荒川断層がある。つまり断層に挟まれたエリアであると言える。更に台地といっても、大宮駅前広場の海拔は13.8mだが、六本木は海拔20m強あるのと比較して決して高いわけではない。荒川河川敷は海拔5mで、駅前広場との差は約8~9mしかない。今後地球温暖化によるゲリラ豪雨の想定外を想定するならば、地下施設等は排水の観点でリスクがあるかもしれない。決して油断することなく、大手町や六本木に勝る耐震性能、耐水性能、耐火性能を持った街を作れば、ビジネスという意味で、オフィス・マンションの賃料や販売価格に大きなメリット、大宮のアイデンティティとして使えるだろう。「大宮は地盤が強い」と油断せず、それを商品価値としてGCSの要素とすべき。

<藤井委員> P33の図をご覧いただきたい。首都高速道路ではこれまでさいたま新都心において埼玉大宮線を整備したが、現在それを新大宮上尾道路として北進する整備を進めている。また、点線で書かれている東北道まで延伸さ

せる構想が事業化には至っていないが進めていかねばならない。というのも、さいたまは首都圏の防災のヘッドクォーターになるからだ。さいたま新都心には関東地方整備局や財務局をはじめとした国の機関が多数集中しており、おそらく首都直下が起こった際にはここが前哨地となって、指揮をしていくことになる。全国から消防車が集まってきて、おそらくさいたま新都心には新しく公園をつくるように計画しているが、そういったところに集結し、また復興に向けては、全国から建設業の重機が集まってくる。こういった観点からも、東北道とつなげていかなければならない。ここは首都圏のバックアップをするヘッドクォーターになるわけで、そういう意味で今回説明いただいた、単に行政的なバックアップに留めず、民間のバックアップ機能も足すことで、首都圏の安全性を高めていくという考え方は素晴らしいアイデアだと思う。ですから当然、エネルギー・水・食料の確保も重要なため、できるだけ環境整備と法的なバックアップ体制と同時に、それをテコに民間企業の誘致をし、首都圏全体の安全性を高めていくというシナリオが、GCSを進める上での重要なコンセプトになるのではないかと思う。また、情報の問題も非常に重要。首都高速道路では、首都直下地震の発災時でもオペレーション出来る体制づくりを様々な形で進めている。その中でも情報が重要で、災害時でもスマホが動き、動画を受け取れることが必要だが、先般のKDDIの問題があったように、スマホが使えなくなってしまう可能性がある。そのようなことが無いように、首都高速道路では全線にローカル5Gを整備し、災害時でも落ちないようにできないかと検討し、技術開発を進めている。そのように、街中でもローカル5G等のように災害時でも稼働するようなものが必要なのではないかと思う。また平時には情報強化やスマートシティにも役立つだろう。街と高速道路が一体となった、安全性の向上も考えて頂きたい。

<田矢委員> 申し上げたいことが2点ある。まず一つ目、全く違った視点になるかもしれないが、先程も申し上げたが、大宮には商と住という特徴がある。一方で、以前池田委員のお話しで、オフィスニーズが低いという話が合ったが、オフィスニーズを高める1つが災害に強いまちづくりだと思っている。だから、守りだけでなく攻めの視点も重要な要素で、きちんとインフラをつくっていくことが大切だと思う。その時に考えなければいけないことは、資料には「大宮に支社機能を有する企業のバックアップ拠点」と記載があるが、大宮に

拠点を設けるような大企業であれば、かなり詳細なバックアッププランを作っていて、各地方に分散させて機能するようなことを準備して進めているだろう。ところがそれを出来ていない企業、大宮に場所を変えたりなんてできない企業が沢山あって、それらをバックアップできる機能を大宮に作る事ができれば、プレミアム価値が見えてくるだろう。例えばシステムでいうとコールドバックアップみたいな、物理的な場所は無いが何らかのインフラの契約があって、いざという時に発動できる、低いコストで維持できる事ができれば非常に役立つのではないかと考えていて、ここのバックアップ機能としてはそれを大宮として目指せば面白いのではないかという風に思っている。二つ目に、災害時には人・モノ・情報がきちんと流れることが重要だと思う。大宮ではよく鉄道網を強みとして扱われるが、鉄道は大規模災害で止まると結構復旧に時間と費用がかかると思う。一方で道路は一つ遮断されたとしても、迂回路があるため、トラックやバスをどう活用できるかが重要。また、企業から選ばれる視点では、情報をいかに早く復旧できるかだと思う。こういったことを一つの視点として、災害に強いまちづくりの中で取組んでいただきたい。

<岸井委員> 広域的な視点とこの地区だけの視点と2つお話しする。広域的な視点について、「バックアップ拠点となりうる」ではなく、この地域に民間のバックアップ拠点をしっかりと作っていくんだ」というのが、業務核都市政策の第二期の課題なのではないかと思う。第一期は政府系機関を移転させた訳だから、第二期は民間のバックアップ機能をこの地域にしっかりと作っていく。そういうことが国土計画としても必要であって、その支援を国としても政策として打ち出すべきなのではないかと思う。また物流については、新幹線物流や高速道路を使った物流の話があるが、災害時に急に出来るわけではないため、しっかりと物流のネットワークあるいは物流の拠点となる倉庫群と連携をとることが必要。近々関東では大規模な物流調査が企画されている為、そういう中で政策的な展開を提案していくべきではないかと思う。二つ目、地区内の視点では、現状の家屋や建物が老朽化しているのはそれ自身が危ないわけだから、早期に再開発を実現できるように努力したい。同時に地区内防災の共助について、一気に全部できるかはわからないので、建替えを次から次へと再開発の連鎖が起きることが望ましいのではないかと思う。その結果として、

もし再開発ビルの中にオフィスがあるならば、通常のビルでは72時間の備蓄電力があるところを、もう一歩高いバックアップができるようなことをやって、民間企業の災害時の継続性を高めていくことができるのではないかと思う。

〈石田委員〉 申し上げたいことが2点ある。一つ目は小さなことではあるが大事な話である。P30に防災性確保の考え方とあるが、ここに「電動車」というモビリティ系をぜひ加えて頂けたらと思う。これからの電動車は相当のエネルギー蓄積を出来るため。二つ目は広域の話。藤井委員の話とも重なるが、政府のバックアップ機能あるいは災害時のヘッドクォーター機能あるいはそれと一体として働く民間企業のバックアップ機能・ヘッドクォーター機能というのが非常に大事だと思う。その際には、情報・データというのが非常に大事になる。しかし、ただバックアップセンター・データセンターを作るだけではつまらないので、それを普段から活用できるようなビジネス展開を考えたとき、大宮の強みである東日本の中心となる鉄道と道路のネットワークだと思う。その時に、各都市間連絡道路が大きな存在となり得るため、直接的には書けなくてもどこかで位置づけておくことが重要だと思う。それが普段の物流のサービスあるいは、人のサービス。東日本大震災等の経験から、立ち上がりやすいのは道路であるため、道路をそういうものとして言いづけて頂ければありがたい。

〈池田委員〉 「さいたま新都心に第二の霞が関がある」ということをどのように位置づけるか、この機能をどうやって活かすということを考えた方が良い。これは大きな強みであるが、埼玉県は活かしておらずもったいない限りだと思う。また有事が起きた際に何が大事かという、連携ができるかどうかだと思う。例えば、災害時にはライフラインが途絶えると思うが、鉄道・道路・サプライチェーンといったライフラインが有事に連携して対応できるのかどうか、連携の仕方をシミュレーションしておかないといけない。せっかく準備しても、機能しなかったという風になりかねない。また、大宮には自衛隊がある。ここは大変重要な拠点で、32連隊という災害派遣・防衛警備の専門部隊がある。全国で災害があった場合、この32連隊がまず第一弾としていくことになる。首都圏を守るという意味で、ここと連携するにはどうすればいい

いか考えた方がいいだろう。これは強みなので、強みを生かす意味でぜひお願いしたい。最後にエネルギーの問題で、どういうふう to 確保していくかは重要課題。東京都は、新しい建築家屋に対してソーラーを義務付けることをやったが、さいたま市はどういうふう to していくかを考えるべきである。

<座長> 災害に強いまちを創るという視点で、「情報・エネルギー・結ぶ」などの様々な視点で、必要な対策についてご意見を頂戴した。冒頭にも申し上げたが、さいたま市は自然環境として、災害に遭いにくいという環境はあるものの、さらに強化していくことが、大宮らしさあるいはさいたま市らしさに繋がる、というようなご意見を頂戴した。大宮あるいはさいたま市の役割として、自分のまちの安全だけを守るのではなく、首都圏全体の安全をいかに守るかが、通常のみちづくりの中でも有効になってくる、あるいは魅力になってくると、そういった視点でご意見を頂戴した。

### 3. その他

<座長> 様々なお話しを伺ったところだが、その他ご意見があれば伺いたい。

<藤井委員> 石田委員が核都市連絡道路の話がされたが、今後、国土形成計画・首都圏広域地方計画が改定される。そのような中、残念ながら核都市連絡道路の明確な位置づけがなされていない状況。だが、大宮 GCS 構想のそもそもの考え方のことにもつながると思うが、今までは大都市の都市は Commuting の都市（＝通勤をするために中心部があり、郊外へ放射方向に結ぶ繋がりがあるような都市）だった。しかし、これからは郊外が発展して三千万人の人々がいて、その Well-Being をどのように高めていくか考えていかなければならない。そうなってくると Commuting よりも、地域の Connecting を高めていくことが非常に大事なテーマになってくると思う。Connecting を高めていくためには、自立分散的な機能とすごく魅力的な機能を持つ拠点があってはじめて、Connecting する意味が出てくる。要するに、大宮も（ただ都心への通勤の利便性だけを評価するのではなく）大宮ひいてはさいたま市の横の繋がりも含めた Connecting に繋がるような、街が魅力を持って行き来できるその Connecting の中に核都市間連絡道路があって、防災機能を高め

ることになるだろう。さいたま新都心との連携だけでなく、例えば盆栽町の機能をGCSと一体となって何かConnectingできる関係なんかができるような考え方を持って、次期国土形成計画でも核都市間連絡道路が何らかの位置づけがなされるように働きかけを強めてもらいたい。

<山田委員> 色々な先生方のご意見があったが、過去3回の会議も含めて、これらの意見がどう反映されているのか、反映されなかったのか、どこかで知りたいと思う。ぜひ検討していただきたい。

<池田委員> ランドマークの議論で山田委員のおっしゃっていた、それぞれの地区での開発地区の建築構想がどうなっているのか教えてほしい。統一的な構想ができるのか教えてほしい。

<事務局> それぞれの地区の開発の状況は、6街区あり、準備組合が4つ、協議会が2つ、駅直近の南地区と中地区、また東武線に沿った西地区N街区も建築構想を描いて、権利者の方に概ねの絵としているところ。また、それをまち全体として見たときに、個別で計画が進まないように大宮GCSプラン2020では、ガイドラインを示し、都市空間形成の目標、整備の指針を掲げている。各街区にはこれに則っていただき、計画を作っていただきたいと考えている。加えて、今後は大宮GCSプラン2020の改定を考えており、委員の皆様から頂いた意見もふまえて検討したい。また、都市再生緊急整備地域の中で計画提案がなされた際に、条件に応じ、建築に対してインセンティブや規制を与えるようなことも考えている。今後もガイドライン等を充実させて、一体感を出していきたい。

<岸井委員> 先程のランドマークの議論において長野駅の話をしたが、あのプランに至るまでには「金沢駅のようなダイナミックな案」、「柱の案」、「シンプルな案」という3つの案を作った。市民の方々にお見せし、いろいろご意見を頂いて結果的にああいう収まりになった。ランドマークは目につけばいいのではなく、昔の長野駅は仏閣型の駅舎だったため、皆様はそういうものがいいのでは、という強い意見もあり、それに近い大胆な絵も出したことがあった。なかなか実際には、市が財政的にも厳しいことを分かっていたた

め、やれる範囲で長野らしいものをやろうということになった。また、その前段には電線共同溝事業によってなるべく1階を歩かせる試みも行い、いろいろな変化があつてあの場所ができた。

大宮の駅前に関しても、これからそれぞれのビルが色々なことをご提案してくる。先程のご心配のとおりそれらを調整をしなければならない。ある程度形が見えてきてからではないと、調整はできないのだが、形が全部決まってから行う調整はとても難しい。バランスをうまくとりながら、進めていく必要がある。

<田矢委員> 池田委員の意見に近いが、ここでの議論は今回の計画を一体的に見たうえでの意見であつて、個々の街区の開発が進んでしまうとどのように調整するのか、というのが見えていないのが腑に落ちていない部分がある。今日の議論でもランドマークも防災も、どこの組織、誰がやるのかが見えていない。GCS プラン 2020 へ反映するとのことだったが、どう反映されるのか知りたい。

<涌井委員> 街区ごとの統合性でなくても、例えばエネルギー・情報・防災をどう一連になっていくのか、エネルギー供給についてもどう熱供給を行うのか、排熱をどう取りまとめていくのか、どう再生していくのか、そういう裏側の仕掛けの議論をしていかないと、一体感は出てこない。単なる可視化で終わるランドマークは非常に消費期限が短い。そういうことではないものにどうしていくか、ひとつ付け加えさせていただくと、大宮に一番足りていないものはふるさと感だと思う。ここを自分の街だとどれくらい思われているのか疑問に思っていて、ぜひ作っていただきたいのは、市民が単なるオーディエンスではなく、自らがアクターになれる空間。例えば、飲み屋横丁は市民自身がアクターになれる場だから面白い。ごちゃごちゃした路面店の事例で、下北沢では、雑然とした下北沢らしさをどう生かしながら、防災性能を高めるかが非常に悩みのポイントだった。そこを小田急線の地下化の上部を、ニューヨークのハイラインのように利活用し、防災性能を高めたうえで、街のにぎやかしさはある程度目をつぶって残していこうという方向で概成されつつある。そういう中で、市民の人たちが単なるオーディエンスでなくて、自らがアクターになれるような、藤井委員がおっしゃったように、自らが主役に

なってコネク特していくような街になっていくと「自分の街」という感じが出てくるだろう。

<座長> 街区ごとにそれぞれが単独にまちづくりが進んでいくのではなく、全体として防災性やランドマーク性を含めてどのように繋げ、仕組みとして取り組んでいくのか、またこれまでの議論が計画へどのように反映されていくのか、課題としてご指摘いただいた。その辺を踏まえ、より大宮らしさを踏まえた、魅力あるまちづくり、GCS 構想に取り組んで参りたいと考えていますので、引き続きご意見ご示唆頂けたらと思う。本日頂戴したご意見も、先程事務局から申し上げた通り、プロジェクトチームで深掘りしながら、大宮 GCS プラン 2020 のアップデートの検討を進めていく。

#### 4. 閉会

以上