

第1回 大宮 GCS 推進戦略会議 議事録

開催日時：令和3年9月22日（水）午後3時～午後5時

開催場所：まるまるひがしにほん東日本連携センター2F

出席者

氏名	備考
池田 一義	公益財団法人埼玉りそな産業経済振興財団 理事長 さいたま商工会議所 会頭
石田 東生	筑波大学 名誉教授・特命教授（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	株式会社経営共創基盤 パートナー マネージングディレクター
藤井 健	首都高速道路株式会社 代表取締役専務執行役員
村木 美貴	千葉大学 教授（欠席）
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 （座長）	さいたま市長

次第

1. 開 会

〈座 長〉 平成 30 年 7 月に「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」、本年 3 月に構想を具体的かつ実現可能なものとするための「大宮 GCS プラン 2020」を公表し、今後の大宮駅周辺街区のまちづくりの大きな方向性を示した。このたび、市長である私が今まで以上にリーダーシップを発揮しながら、各計画をスピード感を持って着実に推進するため、GCS 構想全体及び大宮駅周辺をとりまく様々な環境の変化への対応について、有識者の皆様からの意見を求めることを目的に、本会議を設置した。

駅周辺を再構築する大宮にとっては、国内・世界のモデルとなるチャンスである。本日は全体をマネジメントするために必要な視点や、ウィズコロナ及びポストコロナ時代にふさわしい都市環境の創出について、ご意見をいただきたい。大宮駅周辺のまちづくりには課題が山積しているが、これまで以上に積極的に推進していきたいと考えている。

(資料・委員紹介)

〈村木委員〉 (ご欠席のためビデオメッセージにて) 本日は欠席してしまい、申し訳ない。専門の観点から考えると、全体としての QOL があがるような計画の検討が重要となる。最近カーボンニュートラルやスマート化等の研究も行っている。カーボンニュートラルは特にヨーロッパで開発規制等の政策が進んでいる。簡単にできるものではないが、エネルギーセンターやエネルギーインフラ等の整備が大事になってくる。開発の床面積や進め方に応じてエネルギーセンター等を整備していくのがよいのではないか。スマート化の推進のためにデータの収集と活用が重要になる。これはゼロカーボンの観点でも必要である。これを地域のエリアマネジメントに活用して管理していくことも想定できる。SDGs を視野に入れたまちとしての方向性を提示し、結果的に地域の QOL 向上につながると思う。それをツールに企業と人に選ばれるようなまちになるとよいと思う。

2. 議 題

(1) 大宮 GCS 推進戦略会議について

〈座 長〉 冒頭の挨拶の中でも触れているが、本会議に期待することは大きく 2 点ある。1 点目は、GCS 構想全体調整への意見をいただくことである。大宮 GCS プラン 2020 を踏まえ、今後は民間まちづくりや駅前広場などの個別整備計画を熟度に応じて順次推進していくことになるが、各計画がバラバラに進んでしまわないよう、全体をマネジメントする必要がある。そこで、全体をマネジメントしながら GCS 構想を推進するために必要な視点についてエネルギーや景観などの側面から、ご意見をいただきたい。

2 点目は、ウィズコロナ及びポストコロナ時代の大宮のまちづくりへのご意見をいただくことである。新型コロナウイルスの感染拡大は未だ収束していないが、徐々に定着しつつある「新しい生活様式」を踏まえた都市環境を提供していくことが求められており、駅周辺を再構築する大宮にとっては、国内・世界のモデルとなるチャンスである。私は、GCS 構想を推進する中で、ウィズコロナ及びポストコロナ時代に求められる大宮駅周辺地域のまちづくりについて、次の 6 つの視点が極めて重要だと考えている。

1 つ目は、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな街の実現に向けた、歩行者中心の賑わいのある空間づくりである。

2 つ目は、大宮駅は東日本の玄関口であることから、駅前地区では本市の顔となる、景観にも配慮したランドマークの創造である。

3 つ目は、首都圏直下地震や激甚化する自然災害から市民を守るため、緑や広場整備、エネルギーの確保など、災害に強いまちづくりの実現である。

4 つ目は、2050 年の二酸化炭素排出実質ゼロ都市に向けて、カーボンニュートラルなまちづくりの実践である。

5 つ目は、DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進し MaaS に代表されるデジタルで支える新たな市民生活のモデル都市スマートシティの実現である。

6 つ目は、鉄道によって東日本と結ばれる大宮のポテンシャルを最大限活用し、商都大宮の発展的再構築や企業誘致、新たな機能導入による更なる東日本の対流拠点としてのポテンシャルの向上である。

本会議では、各分野の有識者の皆様から、これらの視点についてご意見をいただきたい。また、これらのテーマと並行して、大宮 GCS プラン 2020 の進捗に

ついても報告し、ご意見をいただく。なお、この他にも、委員からのご意見を踏まえ、新たな視点や協議事項の追加などがあれば、適宜、柔軟に対応したい。まず石田委員から意見を伺いたい。

<石田委員> 資料 P.5 の重要な視点の中に、もう少し目立たせたほうがよいキーワードが2つある。1つは、「誰もが」という観点である。パラリンピックの成功で多様な方が社会参画することの重要性が改めて認識された。誰もが取り残されない、インクルージョンの観点をもう少し表に出したほうがよい。もう1つは、これからモビリティ・エネルギー・住宅及びビルの連携が密になるにあたり、それを繋ぐDXやカーボンニュートラルの観点である。また、重要な視点6つ目の「東日本対流拠点としての更なるポテンシャル向上」の検討範囲はGCS構想の検討範囲の中におさまってはいるが、GCS構想の検討範囲の中で議論が閉じてしまうことは避けたほうがよい。交通の視点から、大宮は東日本の大きなターミナルになりえるため、東日本との連携を考慮しなければならない。鉄道や道路、公共交通、マイクロモビリティをどうおさめていくかが非常に重要である。さらに、GCS構想を単なる整備だけにとどまらず、ライフサイクルでどのようにカーボンニュートラルに貢献していくかというアセスメントの検討が必要である。

<座長> 会場にお集まりの委員の皆様からも、この会議で議論したいことについて、どのような視点でもよいので意見を頂戴したい。

<池田委員> 地域経済という視点で、地域の活性化、または経済的な視点でどのようにしてさいたまを魅力ある都市にしていくかという観点でお話したい。計画自体は大変素晴らしいビジョンが描けていると思うが、まだどのぐらいの経済効果が期待できるかが見えていない。特にコロナ禍において地元の商店街を含めて商業は非常に大きな痛手を被っている。経済効果の期待は、地元商業をいかに復活させるかということにもつながってくると思う。東口を中心にできているまちづくりの準備組合の連動がポイントになるのではないかと。ガバナンスの取り方は大変難しいため、市のリーダーシップが相当必要になってくる。

大宮は東日本の玄関口として、東日本各地と連携した交流起点になる。これをより発展させていくために、どのような機能を付加するかが大変重要な視点である。

加えて、既にあるさいたま市のスマートシティ推進事業の施策と GCS 構想の連携については整理が必要である。さいたま新都心には関東の省庁が集まっており、さらに商業開発も行われているため、連携を図る必要がある。様々な観点を含めて大きく考えた方がより経済的な効果が高いのではないかと。

我々が関わった事例を挙げると、大阪の梅田ではエコシステムを作ってスタートアップ企業を育てる仕組みを作る等、様々なことをしている。成功している事例と、逆に失敗している事例も参考にしながら推進していただきたい。

<岸井委員> 大宮は新幹線が停まるポテンシャルの高いまちだと皆思っているが、業務面においては思ったような進捗がない。

GCS プランでは駅の周りのみを描いていたが、今回推進戦略会議を設置されて、様々な分野の専門家が集まっているため、もう少し広いエリアで捉えるべきである。さいたま新都心や、旧大宮区役所、氷川参道もある。周辺のまちづくりと駅との関係についても議論できるとよい。

なお、旧中山道が大変混雑しており、なかなか解決ができていない。そのような状況下での開発は苦しいところであるが、駐車場の連携による出入り口の集約化など、協調して頑張るしかない。地域として一体となってやっていくこと、外側のエリアと歩行空間や公共交通でつながっていくことが重要である。

<田矢委員> 私自身が貢献できることとして2つ考えている。1つはこれまで戦略コンサルタントとして、まちづくりを構成するビルのオーナーやテナント等をミクロの視点から支援してきたため、ミクロの視点から意見を述べたい。

もう1つは、株式会社経営共創基盤はみちのりグループという東北最大のバスの公共交通グループも所有しており、モビリティの最先端の実験を行っている。そのような情報共有することで貢献できればと思っている。

現在、コロナ禍の状況で大きな変化が見えてきている。1つがリモートによる働き方の変化や、個の力の重要性等の価値観の変化である。会社という大集

団から小集団の重要性や、市民の生活が会社中心から家族、友人との関係が中心になるなどの環境変化が起こっている。また、同時に住環境の重要性も増してきている。

もう1つが、リアルからバーチャルへの変化である。これはeコマースの比率の増大ということで、顕著に表れている。このような変化が起きている中で、変化対応能力の必要性が組織やまちに求められている。

重要な視点の中にカーボンニュートラルとあるが、大きなマクロの動きとして脱炭素、ESG や、CX・DX 等のテクノロジーの変化をどのように取り込んでいくかという視点を忘れてはいけない。

大宮の便利さの比較競争力は非常に大きい。変化に強い商業環境や生活インフラを、地域としての調和と競争のバランスのとれた、生きているまちづくりが非常に重要である。未来を想定したまちづくりをどうやっていくかが重要である。

<藤井委員> 私は以前、国土交通省の国土政策局長という国土形成計画を策定するポジションにいた。その時に清水市長が私のところに、大宮をもっと大きな対流拠点にしたいため、国土計画の中に位置づけをできないかという相談に来られて、今の国土形成計画・首都圏広域地方計画の中に大宮が東日本の対流拠点として位置づけられた。このようなことは非常に少なく、清水市長が初めてで非常に驚いたことを覚えている。

大宮のプロジェクトは、国土の交通基盤が変わる可能性を秘めた、非常に大きなポテンシャルを持っている。だからこそ、世界中の都市がアフターコロナ、ウィズコロナの視点で大きく変化を求められる中で、世界をリードする都市にしていく責任も、さいたま市にはあるのではないかと感じている。

首都高も大宮線がすぐ近くを通っているため、そのような面でも私が貢献できないかと考えている。

<山田委員> 今から約13年前に大宮駅の東口エリアの話聞き、仕事として地権者の方から相談を受けたことがある。それからの間、私は虎ノ門近辺の再開発等の大型の再開発を行いながら大宮を時々見ていたが、他の都心再開発との差が非常に気になっていました。

6つの街区で再開発について検討されているが、全体6街区が一体となって、

魅力とパワーをフル回転で出す必要がある。幸いなことに GCS プラン 2020 は既に皆さんの尽力でまちの骨格が仮決定されている。GCS の推進戦略会議は東口開発全体を人に例えるなら、その人格形成についての議論になる。これからスピード感を持って、内臓を付加して、筋肉でつなぎとめて、1つの人格として調和のとれたまちを作っていく時期に入ってきたのだろう。

内臓に例えた導入用途として、ホテルや劇場、オフィス、マンション等様々なものが考えられる。そのため、まち全体を構成できる外部のデベロッパーや事業者の参画を早い段階で巻き込んだ計画を進める時期になったのではないか。

<涌井委員> 1つのランドスケープアーキテクトとしてこの再開発を考えていくと、一番大きな課題は大宮らしさを残しながらどのように効率的な都市を作っていくかである。これを解決してくれるのは何かというと、大宮にしかないものに尽きる。大宮にしかないものとは、1つは聖性、つまり氷川神社である。氷川神社の参道は出雲大社や春日大社に匹敵するだけの長さがあり、600本以上のケヤキがある。人間は非常に弱いのでDXの社会になればなるほど、アナログへ戻っていくという習性があるため、心のよりどころが求められる。氷川神社と参道と駅前での再開発の間につなぎの梯子を作っていくことが重要である。このまちは他とは違って、明らかにウォークブルであると同時に、グリーンインフラに彩られている。これと、消防活動が困難だが大宮の魅力である細街路等との共存が解になっていくのではないか。混乱のような状況を残しながら、なおかつ防災に貢献していくというのは、この地域の商業の活性化と不可分なのではないか。

同じ課題を持った下北沢では、都市計画道路と広場をどのように調和させるのかという議論で、小田急線の地下化の上部にグリーンインフラを作ることによってすぐにでも避難ができるという体系を作り、解決した。

<座長> それぞれ専門的な分野からご指摘をいただいた。具体的に聞きたいところもあるが、2つ目のテーマに移りながら話を進めていきたい。

(2) 歩行者中心の賑わいのある空間づくりについて

〈座 長〉 2 つ目の議事である歩行者中心の賑わいのある空間づくりについて私のほうから説明させていただく。

近年、道路空間や公園といった公共空間を人中心の居心地がよい空間へ再整備していく動きが活発化しており、大宮は国土交通省が定める「ウォーカブル推進都市」として、国と一緒にウォーカブルな取組を推進している。

ウォーカブルシティでは、ウォーカブル、アイレベル、ダイバーシティ、オープンの4つの単語からなる WEDO(ウィードゥー)というコンセプトのもと、民間敷地の広場化や道路を占有したオープンカフェの実施等、公民連携での取組みを推進している。

GCS 構想は「ターミナル街区」と呼んでいる駅直近エリアを中心に検討としているが、駅の東口・西口周辺においても再開発やウォーカブルな空間づくりの取組みが進んでいる。現在、ターミナル街区の東口側では、6つの地区が再開発等のまちづくりの検討を進めている。各地区の検討の進捗には多少差があるが、中地区・南地区の再開発準備組合では3年後の都市計画決定を目指している。GCS 構想では駅周辺のまちづくりと一体となり、交通基盤整備や駅機能高度化を推進していきたいと考えている。

大宮 GCS プラン 2020 では、4つの個別整備計画を整理している。交通広場は中地区を中心に活用したL字型に配置することとしている。また、駅改良計画の一環として、交流広場の配置についても検討をしている。交通広場・交流広場のつくり方がウォーカブルなまちの実現に非常に重要となる。空間整備と合わせて、空間の使い方や運用についても今後検討が必要となる。

また、地下車路ネットワークの整備は、地上部の交通混雑緩和を目的としており、歩きやすいまちづくりに資する整備である。大宮 GCS プラン 2020 には、到達点と今後の検討課題を示していることから、個別整備計画の作成に向けては、まだ検討を深掘りしていく必要がある。

大宮 GCS プラン 2020 では、まちづくりの全体方針図として、歩行者動線や回遊動線を整理している。これらの動線の軸となる、南銀座、氷川参道、大宮停車場大成線では様々な取組を行っている。

東日本でも有数な繁華街である南銀座エリアでは、街並み誘導型の地区計画を新たに指定している。地区計画によるまちづくりと合わせた道路の拡幅、無電柱化、舗装の美装化を今後進めていく予定である。

さいたま新都心から氷川神社へ続く 2 キロの氷川参道は本市における貴重な地域資源である。参道のうち、大宮中央通線から南側の一部区間において、歩行者専用道路化の取組みが進んでいる。

アーバンデザインセンター大宮（UDCO）が取り組んでいる「おおみやストリートテラス」による街路空間の利活用も行っている。街並みや賑わいの形成のため、用地買収中の氷川緑道西通線の道路予定地を活用している。ストリートテラスの一連の取組みは、土地活用モデル大賞の国土交通大臣賞を受賞するなど、ウォークブルな空間を実現する先進的な取組みとして評価いただいている。

西口の大宮停車場大成線では、車線を 2 車線から 1 車線へ削減し、歩道を拡幅する計画の検討が進んでいる。昨年は社会実験を実施しており、今後地元・交通管理者とも協議をしながら、設計を進めていく。

ここまで説明してきたとおり、大宮駅周辺においては、歩行者中心の賑わいのある空間づくりが進んできている。歩行者中心の賑わいのある空間づくりについて、経済の視点も含めて田矢委員からお伺いしたい。歩行者中心の賑わいのある空間づくりを進めていくことが地域の価値向上にもつながっていくものなのか、また経済活動の可能性等について考えを伺いたい。

<田矢委員> 今回 GCS 構想の中で大事なところは持続可能なまちづくりである。持続可能なまちづくりとは、人々が住みたいまち、働きたいまち、来て楽しい便利なまちという 3 つがよいバランスを取れる地域を作ることだと考えている。

住みたいまちとは、住環境、交通の利便性、発展性、教育・文化環境、コストパフォーマンスという基準がある中で今回意識しなければいけないのは住環境と発展性である。

働きたいまちとは、労働環境や交通の利便性、コストパフォーマンスという基準があるが、今回特に意識しなければいけないのは労働環境である。この労働環境というのはウィズコロナ、アフターコロナにおける人々の生活の変化、働き方の変化に対する取組みである。

楽しいまち、便利なまち、賑わいとあるが、これは広義の商業施設や生活インフラの充実である。特にミクロの視点から見ると、楽しいまちには人が集まり、人が集まるところにはよいお店が集まってくる。昼と夜の人口や、平

日と週末の人口のバランスがうまく取れているとよいまちづくりができる。出店者の視点から考えていくと、賑わいの度合い、交通量、人流の指標として立地条件や商圈を考える。また競合の状況、立地特性も重要である。大宮駅周辺だけでなく、広義で考えたときに、エキナカ、駅近、ビジネス街、住宅地、繁華街、郊外等様々な場所に立地する店のバランスがよければ、広範囲でいいまちづくりができる。

一方で、ビジネス戦略では維持していくために目安としては賃料の 8 倍程度の売上が必要である。まちの全体の付加価値として賃料が上がることは大事であり、経済的な視点から重要になってくる。

運営者、開発業者の視点から考えると、調和・競争環境や、市場拡大、シェアが挙げられる。CX（コーポレート・トランスフォーメーション）という視点では深化と進化が重要であり、価値訴求・サービス志向や、いかにして客を呼び込んで売上が上がる強い施設を呼び込むかを考えている。

このようなことをベースに考えていくと、まちの付加価値、それぞれの店の付加価値の合計を考えると、いかにコンバージョンレートや客単価を上げていくかが重要である。

そうすると時間帯で歩く人の層は変わるかもしれないが、どのようにして増やしていくかが賑わいのあるまちづくりである。

今回、公の立場からまちづくりであるため、当然インフラはきちんと作っていかねばいけないが、生きたまちにするためにはよいソフトを作って、そのソフトを深化・進化させて、うまくバランスを取れるようにしていく必要である。高い賃料を払っても成り立つまちづくりが経済性に結びつく。

<座長> 次に藤井委員にお伺いしたい。地域の経済改革について期待できそうだという一方で、歩行者中心の賑わいある空間づくりが東日本の対流拠点を目指す大宮に貢献できるのかといった視点について、全国いろいろなまちづくりの事例もよくご存じの藤井委員から事例の紹介も含めてご意見をいただきたい。

<藤井委員> コロナがもたらした変化に対応するために重要だと考えられることを 2 点お話してウォークブルの話をしていただきたい。

1 つは、ABW（Activity Based Working）が拡大するというのが今回のコロナ

での大きな変化の1つだと言われている。リモートワークが可能になり、場所と時間にとらわれない選択的な働き方ができる。このことが都市構造に大きな変化を与えており、GCSも大きな変化を受けるため対応していく必要がある。

もう1つは、リモートの時代でリアルがより重要であることが世界的な動きで認識されるようになった。リアルの重要性の中でウォークアブルというのは1つのキーワードになっている。

先般リクルートが発表したデータでは、首都圏在住者の地方や郊外への移住に興味があるという回答が半分近くある。この中の3/4は郊外に、1/4は地方に移住したいと回答している。このような2つのニーズがある。

実際の人の動きとしては、東京圏と23区の流入超過率では、東京圏はあまり変わっていないが、23区は流出超過になっている。

もともと都心居住が進んでいたが、最近になって郊外化という現象が起こっている。特にずいぶん前から埼玉の方への流入超過が増えており、さらにコロナになって加速した。

直近の月別データをみると、去年の1月から埼玉県には23区から約2万人が流入している。その1/4から1/5がさいたま市になっており、郊外化が首都圏の中で進んでいる。

その結果、郊外の中で働く場を求める動きが非常に活発化してきている。さらに、実際に働く場所自体も郊外にどんどん移転する可能性が出ている。

ここで注目すべきものとして、コロナ過の中、東所沢に新しい拠点を作った株式会社KADOKAWAの例がある。株式会社KADOKAWAは印刷業からコンテンツビジネス産業に転換していく中で、ホールやライブラリ、ホテルという新しい複プレックスを必要とした。このような複プレックスをまとめて作れる場所として、郊外である東所沢が選ばれた。企業のトランスフォーメーションができる場所として都心ではなく郊外が選ばれたが、人々が郊外に移動する動きとも重なって、新たな拠点が生まれた。かつてさいたま新都心に業務核都市の分散として、まず働く場所の郊外への移動を政策的に進め、人が後追いしたが、今回は逆で、人が郊外に転換する中に後から働く場所がついていくのではないか。従来はコミューティング型の首都圏構想であったが、このように郊外に新しい拠点ができてくると、コネクティング型の首都圏構造が必要となる。首都圏だけでなく、東日本や国土という枠でのコネクティ

ングを担う必要がある。

先ほど述べたが、首都圏在住者の 1/4 は地方に移住したいという潜在的なニーズがある。Activity Based Workingが進むと、地方も都会も両方楽しみたいというニーズがこれから増えていくため、大宮のプロジェクトの重要性はアフターコロナになればなるほどより重要になってくる。

もう1つ、リアルの重要性ということで、Googleはコロナの最中にミドルフィールド・パークというプロジェクトを発表した。コロナ禍の中、リアルで働きたいというニーズが高まり、安全にリアルな場所で働く場所を作るため、企業城下町として東京ドーム約 3.7 個分の大きさのまちを会社の中に作るプロジェクトである。このような動きは Google だけでなく、Amazon 等様々なところが始めている。

大宮は新しい首都圏や日本のコネクティングの拠点になり、ミドルフィールド・パークを超えるようなウォークアブルなプロジェクトになることが必要である。

ウォークアブルの概念は 2 つある。1 つは涌井委員がお話しされた氷川参道のようなネットワークを最大限活用するウォークアブルである。畑と高層ビルが共存しているまちは大宮以外にない。自然と一体となっている都市でのウォークアブルの広げ方が重要なポイントである。

2 つ目は、自転車や多様なモビリティも考慮したウォークアブルである。ミドルフィールド・パークはウォークアブルというテーマの中で新しいモビリティが共存したウォークアブルを実現するとうたっている。このような視点で検討すれば、もっと大宮 GCS 構想が世界にない魅力を出すことができると考える。

<座長> 続いて、池田委員にお伺いしたい。今回の GCS 構想では、東西通路の整備をはじめとする駅機能の高度化という重要なプロジェクトもある。東西通路整備と連携して歩行者中心の賑わいのある空間づくりが今後駅の東西の賑わいに対する効果、また地元の経済活動への期待についてどのようにお考えなのかお伺いしたい。

<池田委員> 現状、浦和から大宮に車で来るより東京に行ったほうが早く、大宮に来るのは不便であるため、それを解消する必要がある。

GCS プランにある駐車場を地下化することについて、類似事例として丸の内

が挙げられる。丸の内はどこに行っても地下は全部つながっている。上に上がって回遊できる。回遊するためのインフラとして、道路と駐車場とは別に、歩行者だけを中心とした仕組みを作っていくことが大事である。

先ほど田矢委員がお話された消費者視点で考えたときに何を皆が望んで大宮に来るのが問題である。さいたまならではのローカルという魅力あるもの、ここにしかないものをどのように生み出していくかが大事である。

立ち上がりつつある開発案では、大宮はオフィス需要がほとんどないため、上層階はマンションにしようとしている。そのため、回遊性をよくするための工夫が大事である。

<座長> 次に涌井委員にお願いしたい。歩行者中心の賑わいある空間づくりのために駅前広場をはじめとしたまちの広場空間のあり方が非常に重要だと考えている。これからの広場空間のあり方をどのようにお考えになっているかなどを含めてご意見をいただきたい。

<涌井委員> これからのまちというのは成長を予見させるまちなのか、成熟を予見させるまちなのか非常に重要な論点である。何となく成長していく、つまり新世界をこしらえていくような拡大型のまちというのは一時期の魅力はあっても磁力がない。大宮の本当に目指すべきもの、魅力ではなくて磁力であり、引きつける力が「らしさ」と普遍的な関係である。

一方では、スーさん型の幸福感なのか、浜ちゃん型の幸福感なのかという論点もある。スーさん型というのは「幸福＝物的充足度／物的欲求」であり、幸福は経済力があって欲しいものが買えればよいということである。しかし、もう一つの「幸福＝時間充足度／自己実現欲求」、自分の人生をいかに自分らしく生きていくのがいいのかという方の幸福に負けたということが「釣りバカ日誌」のポイントで、とりわけポストコロナにおいては非常に重要な話になってくる。すなわちマス消費から個別の消費に移行するため、その場所に来ることがとても大事である。

人は自然とのつながりを求める本能的欲求があるというバイオフィリアの概念が縦軸、場所に対するこだわりというトポフィリアが横軸にあって、それが磁力になっていくと思う。したがって、ストーリーがないまちはつまらない。

ところが大宮はいくらでも掘り出せばストーリーがある。例えば氷川神社の奥さんは見沼田圃の向こう側に行って、その間に子どもの神社があるらしいという、本当か嘘かわからないようなストーリーがある。そのようなストーリーがあると歩いてみたくなるため、大宮駅利用者をまちへ誘導するために氷川神社の聖性というのは極めて重要だと述べた。そのときに多様なパーソナルモビリティを提供できるかどうかはとても重要である。

名古屋の久屋大通がまち側に顔を開いた設えになっていないが、多くの人々が来ているのは、名古屋テレビ塔というチープでレトロなテレビ塔による磁力が大きいと考える。そのような意味でランドマークは極めて大事である。これから南地区に入っていくが、反省点を活かしながら展開したい。

いずれにしても魅力というのは時の移ろいでどんどん変わっていくが、磁力は変わらない。これをどのようにして作るかが重要なポイントである。

<座長> 続いて、山田委員にお伺いしたい。歩行者中心の賑わいのある空間づくりを進めていくためには、現在各街区で検討を進めていただいている再開発事業との連携が非常に重要だと思うが、検討していただいている各地区とどのような連携が必要となるか、また留意をしていく必要がある点等はどうか。

<山田委員> GCSの東口の再開発は磁力があり、ストーリーやコンセプトをどのように作って具体的なまちにするのかという議論にはまだ至っていない。GCSプラン2020で骨格がほぼ決まり今から肉付けをしていくが、そのような流れの中で駅東口を中心に新たな魅力、ブランドを作るのは必須で、ブランディングには一定の広さが必要である。

二子玉川ライズは11ha、恵比寿ガーデンプレイスは8ha、東口の6つの街区の合計は7haである。

この広がりの中に様々な用途や内臓といわれる導入用途を計画的に配置し、それが醸し出す界隈性や賑わい、回遊性をつくる必要がある。

商業エリアを中心に広場やペDESTリアンデッキを縫うように楽しいウォーカブルな空間を都市インフラとして設計する。

6街区全体で地下レベル、地上レベル、デッキレベル、スカイレベル、様々な

レイヤーに通路や広場を作ることで立体的でユニークな、ウォーカブルなまちができる。

それが参道を連想させるようなアイデンティティになっていくといい。

このようなプロセスを経てゆけば、大宮らしいストーリーのあるウォーカブルネットワークがつくれそうだ。

もう一点は、大宮は夜間でも駅という交通の利便性があり、更にこれから情報監視によるネットワークを作って高度な安全性を確保すれば、食事や劇場や映画やライブハウスなどをゆっくり楽しむことができる「ナイトタイムエコノミーの充実したまち」という非常に大きなポテンシャルを持っているエリアになると思う。これは大手町や虎ノ門にはない、大宮のナイトウォーカブルシティという夜の魅力を持ったまちのブランドが育つ。

夜も安心して安全に光と闇の中をうつろいながら歩けるまちができるのではないか。

<座長> 次に、岸井委員にお伺いしたい。岸井委員にはこれまで GCS 構想やプランのとりまとめにご尽力をいただいていた。歩行者中心の賑わいのある空間づくりで最後に課題となってくるのは車両動線との錯綜だと考えている。特に交通の結節点である大宮において公共交通との共存、あるいは役割分担等について留意する点等、参考になる事例を含めてご意見を頂戴したい。

<岸井委員> 大宮のこのエリアは公共交通という面においては大変恵まれている。例えば、北へ向かう新幹線はすべて停車する。新幹線全国ネットワークの拠点である。また、首都圏レベルの鉄道ネットワークも恵まれている。さいたまと横浜は、東京都心を挟むように東西に分かれた二つの鉄道経路、2軸で結ばれている。この構造は首都圏のリダンダンシーとしてとても重要である。防災を考えても、関東エリアの機能はここ「さいたま」で受け止めるべきなのではないか。

渋谷では小さなスタートアップ企業が生まれ成長していったが、当時渋谷には広い床を提供できる場所がなかった。したがって、一時期渋谷を離れたが、今は再開発によって生まれた床に戻ってきている。きっかけが必要なのは事

実だが、私はさいたま新都心を含めてここにはポテンシャルがあると思っている。例えば、今後、働く場所と住む場所が融合する傾向にあるのは間違いない。首都圏の中でも拠点的な意味合いを持ち、郊外には自然環境を備えた良好な住宅地が広がっている大宮は、十分に発展の可能性がある。

ただ一方で、高齢化が進む中で、郊外部の一部では孤立する高齢者も出てくる。そのような人々と社会とのつながりを確保することもとても大事である。駅周辺に、そのような人々の生活を支えるようなものがあるとよい。これからは、開発の中でどのようにウォーカブルで心地よい空間を作っていくかが重要である。氷川参道との繋ぎ方もとても大事である。

一方、車のニーズもあるため駐車場のネットワーク化も考えなければならない。皆で最適な車の流し方を考えて、それに向かって順次動いていかなければ、思うようなウォーカブル空間はできない。ぜひ、各地区で協力して進めていきたい。

さらに個別の開発が動き出すと必ずやビジネスの観点が入る。商業では、できるだけ奥へ引き込んでエレベーターで一番上に上げてエスカレーターで下ろしてきて買い物をしてもらうスタイルを考える人がたくさん出てくる。ただ、こうしたビルがいくら並んでも、まちとしては魅力がない。渋谷の開発の時に議論となったが、そのようなビルがいくらできても渋谷にならない。大宮も同様である。路地感等をどのようにして皆のものとして共有するかが重要である。今おおみやストリートテラスでやっていることの延長線上のようなソフトな仕組みを入れ込んでいかなければ「ウォーカブルな大宮」にはならない。

当然、全部の再開発が一度に進むわけでもないので、開発途中も地区に対する車のサービスを確保しながら進めていかなければならないし、乗り換えをよくするための鉄道間調整もこれから詰めていく必要がある。

再開発が起きてもまちを歩いているという感覚が残るような大宮であれば人が集まる。

これから各地区でも議論が進んでいくが、連携するデザイン、連携するマネジメントがとても大事だと思っている。

〈座長〉 皆さんからご意見を頂戴する中で印象深かったことは、開発して終わりという考え方ではなく、これからどう維持管理をしながら継続的にそのまちを維持していくのか、持続可能なまちをどう作っていくのかが重要であるということである。

ウォーカブルな視点で言うと、大宮らしさをどのように作り上げていくのかということである。氷川参道や路地性等もウォーカブルなまちの1つの魅力だと思う。

そのまちに来ることが楽しめるということをどう大宮らしく作り上げていくかがこれからの大きなテーマだと思う。いずれにしても、ウォーカブルを考えたときには、全体の大きな街区で捉えていく必要があると思う。

言い足りないところがあればお願いしたい。

〈田矢委員〉 今後の議論の中であるべき論と現実論をどのように調和させるかが大事だと感じた。

〈座長〉 大宮 GCS プラン 2020 という形で、より理想と現実を合わせながら計画の精査をしてきている。これから地権者の皆さんも含めて現実の部分と向き合いながら、ポストコロナ時代のまちのあり方も含めて時代の大きな過渡期にどのように調和させながらまちを作っていくかが非常に重要なポイントになる。その中でまちづくりをしていくのは非常に難しさもあると思うが、現実感とあるべき理想の姿をうまく調和させながら大宮 GCS につなげていきたいと思っている。

3. その他

4. 閉会

以上

【備考】

本議事録は、会議での発言の意図を正確にお伝えするため、各委員に確認いただき一部箇所では補足や修正等を行っています。