

第3回 大宮GCSまちづくり調整会議

開催日時：令和5年3月1日（水）15:00～17:00

開催場所：ソニックシティ地下第3～5展示場

出席委員： (敬称略)

氏名	備考
岸井 隆幸 (会長)	日本大学 名誉教授
古澤 達也 (職務代理)	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
栗原 俊明 (代理出席)	大宮駅東口西地区N街区まちづくり推進協議会 会長 ※村上隆子副会長の代理出席
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
島見 伸次	東日本旅客鉄道株式会社グループ経営戦略本部財務・投資計画部門 投資調査・計画共創ユニット ユニットのリーダー
伊藤 滋	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 ユニットのリーダー
家村 道人	東武鉄道株式会社経営企画本部 部長
矢野 哲郎	東武鉄道株式会社鉄道事業本部技術統括部改良工事部 部長
武井 裕之	埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務
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 会長
岩本 孝之 (代理出席)	埼玉県企画財政部交通政策課 主幹 ※仲山良二地域経営局長の代理出席

佐々木 一郎 (代理出席)	埼玉県警察本部交通部交通規制課 道路協議・規制管理補佐 ※田中守交通規制課長の代理出席
萬年 克巳 (代理出席)	大宮警察署交通課 交通規制係長 ※吉田勝則交通課長の代理出席
篠崎 靖夫	さいたま市 都市局長

出席オブザーバー：

(敬称略)

氏名	備考
井原 昌浩	大宮西口商店街連絡協議会 会長
栗原 俊明	大宮東口商店街連絡協議会 会長 ※大宮駅東口西地区N街区まちづくり推進協議会の代理出席と兼務
松本 敏雄	大宮区自治会連合会 会長
山崎 泰生	大宮南銀座まちづくり勉強会 会長
山田 大輔	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
太田 裕之	国土交通省都市局街路交通施設課 街路交通施設安全対策官
酒井 祐介	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課 課長補佐
大関 弘之	国土交通省関東地方整備局建政部 都市調整官
後藤 正也	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
内田 奈芳美 (代理出席)	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 ※工藤和美センター長の代理出席
町田 孝良	さいたま市 大宮区長

次第

1. 開 会
2. 委員紹介
3. 議 題

- (1) これまでの議論の振り返り
 - ・大宮GCSまちづくり調整会議
 - ・大宮GCS推進戦略会議
 - ・大宮駅周辺地域戦略ビジョンシンポジウム 2022
 - ・今年度の検討のポイント
- (2) 今年度の検討状況について
 - ・各プロジェクトチームの検討状況
- (3) 今後の進め方について

<さいたま市> (資料2・3に沿って説明)

<岸井会長> 資料3のP2に検討体制、資料2のP12左側に、現在の大宮GCSプランの骨格が示されている。これまで皆さんと一緒に大宮GCSプランを考えてきて、大宮まちづくり戦略としては3つの柱を立てて、それに向かって幾つかのガイドラインを考えていくということで進んできた。計画が具体化していくにつれて、各パートで関係者間の調整をする時間がとても大事だということで、全体の調整会議の下にプロジェクトチーム等をつくり、全体のガイドライン、駐車場、駅前広場、東西通路等、個別の内容について検討してきた。各PTに入っている委員もかなりいる。資料3のP4のように、多くの関係者の方が入っていらっしゃる。その個別のプロジェクトチームに直接入ってなくても、今日はここにいらっしゃるの、先ほど来ご紹介いただいた各プロジェクトチームの議論を横に並べて、プロジェクトチームを超えていろいろなご意見を頂き、全体の調整、バランスを取っていきたいということが、本日の調整会議の役割である。それと、今まで進めてきたことを踏まえて、今後どのように検討を深めていくか。本日、具体的な提案がいくつかあったが、来年度に向かい、目標感としては都市開発事業の都市計画決定を目指したい。これに合わせて、検討が必要な計画、来年度に向けた各地区のプランづくりなどについてご意見を賜りたい。それらをまとめて、大宮GCSプラン2020について、プラン2023への改訂を目指していきたいということである。どこからでも結構なので、積極的にご発言いただき、これからの進め方について

もご意見を頂ければと思う。

<河野委員> 南地区の留意点について3点ほど述べたい。

第1にコンコース階の整備について、3つに分けて説明する。1番目として、回遊性、にぎわいの確保における課題として、資料2のP27の右半分をご覧いただきたい。中央通りと駅前広場の整備により、駅前街区の南北の回遊性、にぎわいがこれでは分断されてしまうのではないかと思う。つまり、地上部の有効幅員8mの歩行空間だけでは回遊性は確保できないのではないか。コンコース階での回遊の確保が必要と考える。2番目として、コンコース階の面的整備に関して、南北の回遊性をしっかり強固なものにするには、コンコースを面的に整備し、交流広場と一体的に利用可能とし、南北の回遊性を確保しながら、利用者の利便性向上やにぎわいの創出に寄与することが必要なのではないかと思う。併せて、防災上のたまり場としての空間確保も配慮していただきたい。3番目として、中山道以東の市街地とのつながり、回遊性の確保についてであるが、まちの顔として、中央通りと中山道の交差点を整備し、東口全体に面的に広がり確保するためには、中山道以東の市街地とコンコースで結ぶ回遊動線を確保し、駅東口全体に駅前整備の効果を十分波及させることが必要と考える。大宮東口ならでは、まちの顔としてのシンボリックなしつらえを創出していただきたいと思う。

第2に、駅前広場区域の地下駐車場について。北側の区域を決定するにあたり、各街区に影響を及ぼす権利者がいるので、その方たちには当然配慮していただきたい。次に、都市計画駐車場とすべき範囲や具体的な地下駐車場の整備内容は、各街区の施設計画にも影響があるため、十分な協議を経て進めていただきたいと思う。

第3に、資料2のP41をご覧いただきたい。これに関して説明を求めたい。まず、令和4年度の地区計画等の都市計画決定手続きとあるが、具体的に何の手続きがなされているのか説明をしていただきたい。次に、南・中地区と駅前広場の都市計画決定は同時に行うと考えていたが、駅前広場が令和7年度の事業認可となっている。都市計画決定時期が、これでは不明確であると思うので、どのように考えているのか説明していただきたい。そして、特定都市再生緊急整備地域の指定を受けることで、地権者は民間開発街区として具体的にどのようなメリットがあるのか。また、どのような課題があるのか、具体的に説明をお願いしたい。

以上3点について、南地区の要望及び必要な説明を求めたいと思う。よろしく
願います。

＜岸井会長＞ いろいろご意見はあると思うが、まずはご質問について、先に答
えることとする。ご質問としては、資料2のP41のスケジュールに関して、
令和4年度の都市計画決定手続きと地区計画等の中身は何かということと、
東口駅前広場の都市計画はいつになるのかということについてはいかがか。

＜さいたま市＞ P41の一番左に記載のある地区計画等の都市計画手続きは、
結論から言うと具体的には進んでいない。理由を申し上げますと、地区計画は基
本的に各開発街区側にかける計画と認識している。これまでそれぞれの開発
街区といろいろな議論をしている中で、地区計画が一番初めに手続きを開始
していくと想定し、総合振興計画の目標を立てたが、まだその必要性が低いと
いうことで、具体的に進めていない。

＜岸井会長＞ 2点目の東口駅前広場の都市計画決定のスケジュールについて。

＜さいたま市＞ それについては、市の当面の目標としては、令和5年度に駅前
広場の都市計画手続きを開始としている。一方で、駅前開発街区の目標は都市
計画の決定としている。このずれについては、整合性を図る必要があるという
認識を持っているので、どのようにずれを解決していくのかについては、引き
続き検討、議論させていただきたい。

＜岸井会長＞ 普通に考えれば当然一体であり、別々にはできないと思う。最後
に、特定都市再生緊急整備地域の指定についてご質問があったと思う。

＜さいたま市＞ 現在の緊急整備地域を特定緊急整備地域としてランクアップ
をしていきたい。目的を簡単に説明すると、民間開発側への補助率が上がる、
あるいは補助対象が増えるなど、いろいろなメリットがあるので、ぜひ私たち
もこの特定に向けて取り組んでいきたいと考えている。

＜岸井会長＞ ちなみに、特定都市再生緊急整備地域の「特定」の意味を簡単に
ご紹介いただきたい。普通の都市再生緊急整備地域に比べて、どのような条件
を満たすと特定都市再生緊急整備地域となるのか。

＜さいたま市＞ ご質問にお答えすると、特定都市再生緊急整備地域となるた
めには、「国際競争力の強化に資する都市である」ということが認定される必
要がある。GCSを進めていくにあたり、これから我が国の国際競争力の強化
につながるということをご理解いただけるように取り組んでいきたいと考
えている。

<岸井会長> 都市の国際競争が激しくなっている今日、日本全体にとってもとても大事なことで、国際競争力を強めてくれるということについては一段の補助、あるいは様々な特典が加わるということだと思う。あと、ご意見も伺ったので、そこはまた改めてほかの方のご意見も聞きながら、補足したいと思う。ほかの皆様はいかがか。せっかくだから、地元の皆さんからご発言はよろしいか。PTにも参加されているが、ご発言を頂けると幸いである。

<齋藤委員> 北地区は、駅前広場と東西通路、駐車場PTに参加している。先ほど岸井先生も言われたが、参考資料のP2に示す会議体が変わってきたということで、PTで協議したことをこの調整会議で共有するという形になっているが、PTでの協議次項は、決定ではないという理解をしている。先ほどの話にもあったが、GCSプラン2023に関しては、来年度末までに導入し、それ以降も修正を続けていくということだったが、プランが詳細になるほど、いろいろな意見が出てくると思う。考え方は各地区でそれぞれあると思うので、その辺をうまく調整していただきたい。北地区としては、まちをつくっていくという考え方を基に検討を進めている。東日本の玄関口という位置付けで、大宮駅を考えており、特に東口を考えていきたいと思っている。深い回遊性のあるまち、ただ人が集まってきて玄関だというだけではなく、先ほど河野委員もおっしゃったが、その先にあるまちをきちんとつくれるような形にしていいただきたいと思っている。

<岸井会長> ほかの皆さんはいかがか。

<安藤委員> P13~14で「グリーン・キャピタル」という新たな概念が出てきたと思っている。今まで議論を占めていた交通広場や交流広場というのが、大体決まりつつあるのではないか。当然、まだ微調整が要ると思う。一方、本当に事業化するときには大事なのは、どういう優良なテナントを誘致し、都市活動を盛り上げていくかという視点だと思う。ウクライナ侵攻を機会に、国際社会が大きく変容し、かつGAFAMも少し頭打ちのような状態で、ちょうど経済情勢の端境期かもしれないので、次の時代をどうやって先取りし、いい提案を開発に乗せてくるかが重要で、それがないとテナントも見向きもしてくれないと思う。そういう意味で、交通広場、交流広場から、都市活動をいかに盛り上げるかということに少しチェンジしていただく。そのときに東日本が対象であるとするれば、JRさんの持っている輸送力、あるいは知恵もあるかもしれないので、そういうものをどう活用できるかというところが重要だと

思っている。これは希望であるが、何年かかけてこういうものの糸口を見いだしていただき、市もそれに向けた事業をやっていただくことを期待している。2点目は、それとは全く逆の非常に小さい話になるが、P28に西地区S街区の土地整序として、土地区画整理の範囲に我々が入っている。いよいよ我々も具体的にどこに移転するのか、誰がどこを希望するのかなどについて、来年度は具体的に議論をしていきたいと思うので、また市のご協力、ご支援のほうをよろしく願いしたい。お願い事だけで申し訳ないが、以上よろしく願います。

＜岸井会長＞ 1点目については、先ほど少し触れたが、資料のP12にあるように、大宮のまちづくり戦略としては3つあり、1つ目は、「東日本を魅せるまちとなる」ということで、東日本の玄関口としてこれからの大宮を作っていくもの。2つ目は、支える社会基盤、特に「創造的な取り組みを受け入れるまちを目指す」ということで、何か新しいものをということだと思うが、これは特定の地域に関わってくることだと思う。3つ目が、「みどりが人を呼ぶシーンをつくる」で、この環境分野に関することが今日の説明で頻繁にあり、ここに書いてあるような公共貢献項目も今後は展開していくということではないかと思う。おっしゃるとおり、大きなテナントを呼び込むことにつながる環境問題に、大宮はしっかりと取り組んでいるということでアピールすることになる。同時に、東日本の玄関口ということに関しても、実はその中に公共交通があるはずなので、今日はGCSのグリーン・キャピタル、特にグリーンの部分を深掘りされているが、全体で見ると、さらに公共交通というものが足されてくると思う。それでは、ほかの方はいかがか。

＜坂委員＞ 先ほど南地区からスケジュール感の話があったが、まさにそのとおりで、私ども中地区は、まだ公表されていないが、いよいよ事業パートナーが決定したので、具体的な検証に入っていきたいと思っている。我々が検討していく中で、今、示されている駅前広場の位置では、私どもの街区は公共施設が占める割合が大きいので、事業性を担保する上で非常に苦慮している。そこをもっと実証するために、スケジュール感をもって駅前広場を決めていただきたい。

1点だけ、駅前広場で前回と違ったのが、地下車路の深さである。これは、公共インフラのスペースを取ることが説明され、それで突然、11mという深さになっていた。皆さんご存じのように、事業性の面では地下を掘るとい

うのは非常にコストがかかる。我々はなるべく地下街とか、地下を掘りたくない。それでなくても建築コストの問題で苦慮しているわけである。確かにインフラのスペースとして必要性もあると思うが、なるべく早く深さを決めていただかないと、私どもの事業パートナーが設計等できない。つまり、地権者に検討の提案ができなければ、なかなか事業が進まなくなってしまう。先ほどの河野委員や、安藤委員からの話はいいと思うが、実はもっと大切なことがある。本日の資料でいえば、P 3、4 辺りに大宮の駅前にいかにもポテンシャルがあり、大宮はこんなにすごいというようなことが書いてあるが、今回、私たちが事業パートナーを公募した際、現実を知ってがっかりした。何かというと、上層階に住宅を設置しなければ事業性が担保できない、業務施設や商業施設で埋めるようなポテンシャルが大宮駅にはないという現実を突き付けられた。他の会議でも、このG C Sや駅前の開発は都市局だけの問題ではなく、さいたま市の商業、産業が関わっていき、将来、大宮がどういう方向に持っていくのかということで、先ほど安藤委員が言ったように、今まで大宮になかったテナント、大宮に来たいという要望、需要が出てこない限り、開発を進めるのは難しい。私たち中地区が、恐らく東口では一等地だと思うが、その上層階に住宅が入ったら、金太郎あめではないが、どこかのまちの開発と同じように、駅前開発が低層商業、中層業務、高層住宅といったまちなみになってしまう。これでは、何のためにやるのかという話になってしまう。ハードの部分をまちづくり調整会議でやるのもいいが、「グリーン・キャピタル」や「大宮のブランディング」という言葉がやっと出てきた。とにかく私たちは、少なくとも駅の真正面の上に住宅を置きたくないという思いはある。恐らくこのまま進めていくと、最後には事業性の問題で住宅を乗せなければ成り立たない。つまり、住宅を乗せる開発をやるか、開発をやらないかという選択を地権者に迫らなければいけない地区も出てくるわけである。これは、我々民間だけの努力でポテンシャルを上げるというのは、不可能な話である。もちろん、JRさんにどんどん大宮にお客さんを運んでいただくが、魅力がないと運んでこられないので、今のままではいずれ人が降りなくなってしまう。何回も言っているが、さいたま市に、他の部署の方たちを巻き込んで、オールさいたまの総力戦で大宮東口に向かっていったいただかないと、ポテンシャルを確保するのは難しいと思う。今日の議論と少しずれるかもしれないが、その辺をぜひお願いしたい。

<岸井会長> 事業が進もうとしていると、具体的なプロジェクトの中身、テナ

ントを考えないといけないというのは、まさにそのとおりである。住宅の話も出たが、こういう駅前の場合、住宅は必ず売れる。よって、開発する人たちも、安全な収益源として住宅を含めるのは事実である。事業成立のバッファ的な機能として住宅を入れておきたいというのが、開発者の意向だと思う。しかし、この場所をどのようなまちにしたいのかというと、先ほど来、議論されているように、大宮を東日本の玄関としてポテンシャルを活かし、一歩でも二歩でも現実のものにしていかないといけない。ぜひさいたま市に頑張ってください。他の分野も含めいろいろな力をかき集めることで、1つ成功することが、その次の成功を生むということだと思うので、第一歩がとても大事である。

<大宮駅東口西地区N街区まちづくり推進協議会 栗原様> 今まで発言された方の内容とかぶるところはあるが、発言させていただく。こちらは調整会議ということで、私も調整する所だと思っている。ここで、今までのプロジェクトチームだとか何かして、どうこう言うつもりはないが、まず1つ、P41、42のスケジュールのところを見ると、目標やいろいろなものを書いてある。先ほど河野委員のお話でもあったが、令和6年度を見ると、新東西通路に関する都市計画手続き開始とある。こういうものが出てくるということは、我々N街区も通路を受ける場所なので、このスケジュールに沿って考えていかないといけないというのは重々認識しているが、くれぐれも、我々と調整をしながら進めていただきたいと思います。また、P42の表を見ていただくと、一番上の推進戦略会議の令和5年度末の達成目標に、「ポストコロナの大宮のまちづくりに必要な視点等について意見聴取」とある。これは、何かの会議の時にも発言させていただいた気がするが、ポストコロナはこれまでGCSの中でも議論されてきたと思う。その中で、外的要因がいろいろ変わってきていると思う。特に、ポストコロナに関しては、本当に大きな要因だと思うので、こういった意見を令和5年度の達成目標ではなくて、随時、例えばこういう調整会議なり、プロジェクトチームに下ろしていただかないと、どんどんと内容が時代とずれてしまう。例えば、先ほどの齋藤委員の話にあったとおり、時代にそぐわないものになってしまう可能性もあるので、それは適宜、よいタイミングでぜひ出していただきたいと思います。また、そういったものも含めて、ぜひこの調整会議の中でそれ以外の要因についても、GCSの内部だけの調整ではなく、外の要因との調整もここで取り仕切っていただければと思っている。また、繰り返しになるが、我々N街区は東西通路を受けるエリアに

なるが、こちらに関しては外的要因が多い。広場や鉄道などが大きく左右される所なので、こちらも情報を適宜出していただき、うまくスケジュールに沿って進めていければと思っている。引き続きご協力のほど、よろしく願います。

<岸井会長> 各開発のエリアの皆さんからいろいろご発言があったが、極めて複雑なパズルを今、我々は解こうとしている。大きなビジョンを描くまでは比較的大きな方向性なので合意しやすいが、いよいよそれを実現するために幾つかのパズルを具体的に解いていかなければいけないフェーズに入ってきた。あまりそこにばかり目を向けると、世の中の方向性が変わっていくものに対して、陳腐化してしまうということも懸念される。現在は2023のバージョンアップを進めているが、その先もバージョンアップは続くと思うので、常にそういうことを意識しながら、時代の先を行くように検討することを念頭に置きたい。一方では、かなり細かなことをきちんと検討しないといけないフェーズに入ってきており、難しい段階に来ていると思う。これは、日本の中でも結構ややこしいプロジェクトの1つではないか。これだけの方たちがいらっしやる中で解こうとしているわけだが、我々としてはとても大事なチャレンジだと思っているので、ぜひ皆さんで解いていきたいと思う。地元の方でほかはよろしいか。開発でなくても、全般にわたる話でも結構である。

<山崎オブザーバー> 今回、作っていただいた資料を見て、グリーン・キャピタルということが提唱されたが、初めて全体像として見えてきた。今まで、各PTに参加させていただき、その中のことは分かっていた、それぞれのつながりがあるという話を時々させていただいていたが、全体として引いてみられるような形と、大きいお題目、目指すべきもの、前提とするものが見えてきたと思う。これからこれを1つずつまとめていくのはかなり至難の業と思うが、各街区の皆さんのご意見もお聞きして、それぞれの事情等、いろいろと商業的な価値を上げていかななくてはいけないということもあるので、それを全部落とし込んだ上で、全体として見て、最終的にグリーン・キャピタルの方向に向かっていくということをまず共有することが、今日参加させていただいて重要だと分かった。その中で、自分たちのエリアで考えて、上程するものを考えていき、皆さんと共有させていただいていくという重要性を知れたことは、今日参加してよかったと思った。ぜひ、こういった形でいろいろご協議いただくと同時に、各街区の方たちのご意見も参考にさせていただき、全体として、面として広がっていく、大宮としての良さを十分に発揮できるようなまちづく

りというものに進めていけたらいいと思っている。

＜岸井会長＞ ここで一旦、これまでご意見として出てきたものについて、市のほうで何かお答えになることがあればお願いします。大体出ているのは、それぞれの地区、あるいはこの大宮のエリアというもののつなぎ方である。「回遊性」という言葉が出たが、例えば南北の回遊性を確保できるのか、東側のまちづくりとはどういうつながりを持つのか。その回遊性の1つのツールである駐車場のネットワークであり、高さは今こういう想定でされているが大丈夫か。デッキについても、いろいろ考えている等のお話があった。市としてのお答えになることがあれば、お答えいただきたい。

＜篠崎委員＞ 今日の資料を見ていただくと、ハード寄りの資料になってしまっていると思っている。いろいろ話を聞いている中で、皆さんが気にされていることは、回遊性やコンセプトのイメージを固めたほうがいいという話があると思う。今、平面的な絵が多いと思うので、地下からデッキレベルに対して、これからは立体的な見せ方を皆さんに見ていただき、人や車がきちんと通れるのか、きちんと空間は確保できるのかといったところを力点に置きながら資料づくりを進めさせていただきたい。レベル感がどこまでできるか、まだいろいろな所で不確定なところがあるので、見せ方は工夫させていただきたいと思うが、そういったことにチャレンジしていきたいと思っている。あと、市の内部の取組を総合的にという話もあった。今日は出席していないが、経済局とも連携させていただき、今、不動産の関係がどうなっているか、それぞれさいたま市に、どのくらいニーズがあるのかを研究させていただいているので、今後については経済局とさらに連携を深めてまいりたい。また、魅力を高めるためにも、今日はグリーン・キャピタルという考え方も出させていただいたが、コンセプトを高めていくことが民間の方々にとっても魅力的なまちにつながっていくのを意識していただけると考えている。そういったことから、テナントのニーズを高めていければと考えており、そういった取組も進めてまいりたい。

＜岸井会長＞ 今、お話のあった高さの問題については、本日あったデッキを各街区につなぐということとも通じるし、地下の駐車場のネットワークは、それぞれが中山道に出ると大変なことになるので、駐車場内をネットワークさせて、一番出しやすい所、入りやすい所から入ってくるというやり方が一番いいということだと思う。そのためには、先ほどの地下の深さの問題がある。地下

2階というのは何メートルにするか。これを、それぞれの開発が違う考えでやっていると、つながらなくなる。まだ具体的な計画を作成していない街区は仕方ないが、先行されている街区の計画の中で、どういったことを考えられているのかをよくお聞きいただき、その上で、駐車場がこのくらいの深さであれば、全体のネットワークが確保できるということであれば、その数字をきちんと共有する。デッキも同じである。デッキに関しては、実は駅によって高さが決まっているので、それほど高さを大きく変えることはできないが、多少の調整はできる。それを各開発街区が、それぞれ勝手に高さを変えられると大変なことになる。デッキレベルというのは高さが大切なので、共有し、それは駅につながる南北の場合でも同様である。ある意味では、それぞれの街区が、前提とすべき高さのポイントを共有するというのはとても大事なことなので、設計される方にデッキの高さを協定としてお伝えすれば、十分にそれを考慮した設計となる。それを共有しておかないと、後からとても大変な調整が必要となる。最初の段階で、ぜひ市のほうで調整していただきたい。

また議論に戻って、意見を頂こうと思う。開発街区の皆さんのほかにも、交通事業者も関わっているので、交通関係の方たちからもお話を頂こうと思うが、いかがか。

<島児委員> 今回の調整会議から参加させていただいている。本日は、大宮支社の伊藤も参加しているので、1人ずつ話をさせていただきたい。駅前広場の検討は、さいたま市といろいろ議論をさせていただきながら検討を進めているところであり、その中で、本日ご説明があったような形で検討が進んできていると受け止めている。一方で、大宮駅の東口はご案内のとおり、弊社の駅舎が壁となっており、まちとの連続性というところについては課題が大きい。駅からまちへのつながりの確保については、必要な空間の確保、しつらえといったものをきちんと整備できるように、私どもは引き続き検討していかないといけないと思っているので、そのお話をさせていただきたい。もう1つ、新東西通路に関しては、本年度、さいたま市から調査の委託を受け、打ち合わせをさせていただいている条件に基づき、検討させていただいている。こちらの資料にあるが、駅の周りは、今日ご出席の皆様を含めて様々な関係者の方がいるので、きちんと調整をさせていただきながら形にしていきたいと思います。

<伊藤委員> 今、各ご出席の皆様から大きな話でいろいろとご意見をお聞か

せいただいている中で大変恐縮だが、大宮駅のオペレーションを担当している
るので、その関係で一言、お願いをさせていただきたい。具体的なことは、駅
前広場PTの中でもご議論をさせていただいているところだが、検討の中で、
回遊性や交流広場の明るさの確保といったところを検討の項目に加え、南北
通路について検討を進めていただいていることについては、その必要性は十
分理解している。最後の検討内容のところにもあるように、南北通路の役割と
整理の中で、弊社としては、乗り換えの利便性といったところについて必要
性をよく感じている。ぜひこの役割の整理の中で、引き続きご議論をさせて
いただければと思っているので、よろしく願います。

<岸井会長> ほかに、ご発言があればお願いしたい。

<矢野委員> 私どもは、新東西通路の部分に大きく関わっているのと、新しく
生まれ変わる大宮駅で、東武鉄道がどういうスタンスで一翼を担うかとい
うところだと思う。今回、会議の「今後の進め方」ということで、P41～42
のスケジュールが示されているが、1つは、新東西通路については令和6年度
から手続きを始め、その前に駅前広場に関する手続きが開始という目標を立
てられているという話があった。私どもが少し気になっているのは、工事も
そうだが、こういうものは時間がかかると。工事も一夜にしてビルが建つ
たり、駅ができたりしないわけである。例えば、P42の短期スケジュールの中
に、最初に行われるであろう駅前広場に関する都市計画手続きから、どのよ
うに進んでいくのが理想なのか。例えば、都市計画手続きだと、説明会や縦覧
などいろいろなものがあると思うが、そういうイメージが皆さんと共有でき
たほうがいいのではないかと思う。次の会議というところかなり先になるので、ど
こかで早めにそういう目標やスケジュール感について、このスケジュール表に
入れ込んでいただくと、非常に分かりやすいのではないか。東武鉄道も、引
続きいろいろな検討を続けてまいりたいと思うので、よろしく願います。

<岸井会長> ほかの皆さんはいかがか。

<埼玉県 岩本様> 本日は、企画財政部地域経営局長の代理で出席している。
感想とご質問をさせていただきたい。県としても、大宮駅は当然ながら県内最
大のターミナルで、県内交通ネットワークの結節点として非常に重要な役割
を果たしていると認識している。中でも、今も話が若干あったが、乗り換え改
善については長年の課題となっており、駅前広場とも関係する話である。全
体の中で、そういったパーツをうまくつくっていく必要があると感じている。今、

新東西通路の整備計画の話もあったが、1点、確認をさせていただきたい。計画案を令和5年度中に作成して、6年度に都市計画手続きに入るというスケジュールになっていると思うが、昨年度の調整会議の際には、確か資料では今年度中に計画案を作成することになっていたと思う。この辺りは、若干、昨年度のスケジュール感とずれが出ている中で、都市計画手続きは予定どおり令和6年度に入れるという認識でよいのかという点をお伺いしたい。加えて、新東西通路の設置は、当然、駅機能に重要な影響を及ぼすことなので、こちらの組織図にもあったが、県も参加している駅機能高度化検討会についても、必要に応じて開催していただき、乗り換え改善についての議論を進めていただきたい。当然、県としても積極的に協力をさせていただきたいと思っているので、今後ともよろしく願います。

<岸井会長> 最初に質問のあった、令和6年度の新東西通路に関する都市計画手続き、少し遅れているが、大丈夫かということである。

<さいたま市> 現段階では、令和6年度の新東西通路都市計画手続きを開始していくという、従来の目標は変更しておらず、それを目指して取り組んでいきたいと考えている。

<岸井会長> 具体的には、ハードな設計をやるために、取り付けの部分など幾つか調整をしなければいけないところはあるが、その辺を含めて精力的に進めていただきたい。ほかの皆さんはいかがか。大丈夫か。

<小谷委員> 私は、タクシー協会会長の小谷である。これに関連して、駅前広場の交通、要するに大宮駅の駅前のことに関して、こういうこともできるのではないかということ、もう一度言わせてほしい。今、いろいろ聞いていて、旧大宮区役所の跡地に、商業とタクシー、バスのターミナル的なものができれば、駅前の広場がもっと広がる。もちろん、バス等は旧大宮区役所跡地からアクセスすることになるが、待機時間や、タクシーでいうとプールがなくなり、駅前広場が広く使え、交流やイベントもできる大きさになるのではないか。私も市民なので昔から駅前広場を見ているが、そういう場もつくれるのではないかということを見ると、旧大宮区役所を、ただの交通ターミナルだけではもったいないので、商業施設も一緒に入れば、駅前広場が多少広がるのではないか。大宮の駅前からの回遊性にもつながるのではないかということ、市のほうには意見しているが、こういう資料には書かれない。私は、そのくらいの気持ちでやらないと、正直な話、大宮にポテンシャルはほぼないと思ってい

る。今でも、例えば高島屋も、6階、7階はテナントが退店した。そのような時代だ。門街もあの状態である。だから、まち全体でみんなが協力しあい、イメージアップというか、例えばグリーン何とかで駅前を全部埋めたら使えなくなるから、そこはうまく調整するなど、その意味では旧大宮区役所を交通ターミナルだけではなく商業ビルか何かに整備するのも良い。先生もご存じのように、新宿は商業とバスとタクシーが入っている。あれをイメージしているところはあるが、あれほど広くはないできないものの、そういうものがあればもっと大宮の駅前広場がいろいろな形で使えると思う。それをもう一度検討してほしいと、さいたま市にはお願いしている。議長、そういうのはどうか。

<岸井会長> 今のお話は、1つは市のほうからどういうコメントがあるか。先ほどおっしゃったのは、新宿のバスタのことだと思う。タクシーやバスがあり、商業施設がある。やはり駅前にあることがとても強みである。そのような施設を駅から少し離れた所に整備するのは、高速系のバス施設であれば事例もある。しかし、渋谷でも結構苦労しているように、そのスペースが駅前になかなか取れないのが実態で、やむなく渋谷も駅から離れた位置に整備しようとしているので、果たして大丈夫かと心配はしている。

<小谷委員> 私が言っているのは、乗り場を駅から離すのではなくて、そこから駅前にバスやタクシーが乗り入れるということ。

<岸井会長> それはあちこちで行われており、可能である。タクシーなどは昔からあり、オンデマンドというのは最近増えている。駅前にずっと待っているのではなく、駅に近い場所からやってくる。そもそもみんなオンデマンドになってきて、乗るときに呼ぶという状態が増えてきているし、そのようなタクシーの運用は最近増えている。それをバスでもできないかということに関しては、あり得ると思う。それは観光バスの例があるが、お客様を降ろしたあと、出発するのは何時と決まっているので、その間、バスはそこにいるわけにいかないため、少し遠くで待ち、オンタイムになるとやってくる。観光バスなども一緒に、そういうバス運用なら十分にできる。市から、皆さんに情報を提供できればよい。

<さいたま市> ご意見のあった旧大宮区役所跡地活用については、隣接する大宮小学校の敷地と一体的に活用していくことも含めて、大宮駅東口の公共施設再編の一環で検討をしている。平成30年に、公共施設再編の全体方針を公表している。その中で、区役所の跡地については、駅前のまちづくりと連携

して活用をすること、大宮の様々な商業、交通、業務といった機能を拡大するために活用していくことなどの方針を示している。今日のGCSの資料の中でそこまで記載はないが、今申し上げた方向性で検討を進めているという状況はご報告させていただく。

<岸井会長> これから、具体的にどのようなことができそうかを検討していただければと思う。タクシー協会自らが提案していただければ大変ありがたいので、うまく機会を利用できればいいと思う。そろそろ時間が迫ってきたが、せっかくおいでいただいた古澤委員に、コメントを頂こうと思う。

<古澤委員> 私からは、感想を含めてお願いが2点ある。1つ目は、今日初めて出てきたと思うが、P12～14でまちの将来の姿のコンセプトが「グリーン・キャピタル」と示された。今日の議論もそうだが、大変細かい技術的な議論に取り組みなければならない段階になってきた。これから調整が大変になると思うが、こういったまちの方向性のコンセプトを示していただくことは、非常に大事なことだろうと思う。これからさらに検討を詰める時、いろいろな細かいところで様々な壁があり、行き詰まることがあると思うが、そのときに、今日、お集まりの関係者全体で大きな方向性を再確認するという意味では、ぜひこれはさらに肉付け、熟度を上げていただき、次回以降も常時、これについては立ち戻れるようにお示しいただければいいというのが1つである。2つ目は、これからの進め方である。今日の議論でも、いろいろなご意見が出てきた。グリーン・キャピタルや大宮のブランディングという全体像の共有についてのご意見もあったし、また、地権者の方々の状況を踏まえ、現実的な事業性もこれから本当に考えなければいけないというご意見もあった。いよいよ、ハード、ソフトも含めて細かい検討になると思う。お願いというのは、これを束ねるさいたま市は、これからが一番大変なところだと思う。検討組織体制を一層充実していただいたほうがいいと感じる。先ほど、都市局長から都市局と経済局との関連の話があった。全庁的に取り組んでいただくのは当然のことながらも、実際の作業を進め、また、現地の方々と実際に調整をされるご担当の方々について、今も一生懸命やっけていただいているが、なお、人員の確保ができればよいと考える。

<岸井会長> 国土交通省からもお越しいただいておりますが、オブザーバーでもありますので、ぜひ力強い支援を頂こうと思う。

<松本オブザーバー> それぞれのハード整備について、関係者の皆さんが一

生懸命やっていただき、そのご苦労なりがこういう形で表れていると思う。まさに、地域からどのように皆さんが住みたいまちにするのか、言うなれば、安心していつまでも住みたい地域にしようということだと思う。昨今、新聞なりマスコミで報道されているように、首都圏における住みたいまちのランキングで大宮が3位になり、かなり若い人にも注目される大宮になってきている。そういう点では、新たなさいたま市をイメージしていくということから、昨年には、新都心の場所に市役所を移転するということを決めた。さらには、交通政策審議会等で長年ご苦労されている地下鉄7号線をはじめ、そこから新都心、大宮駅に東西交通としての新たな動線も入れることにより、人の回遊性から人の流れということに大きく変わるのだろうと思う。本庁舎については、市の供用開始が8年後と決めてあるので、そういう日程的なハードルも含めて、そういう流れで皆さんの、市民、区民の関心が高まっていくことは間違いない。いろいろ難しいことはあるかもしれないが、これには地権者なり権利者、行政と意思疎通を十分にさせていただき、できる限り皆さんに納得いただけるような新しいもの、日本の拠点・玄関口としてふさわしいまちづくりができればいいと自治会連合会では思っている。それぞれ皆さん大変だろうが、ご奮闘いただきたいと思う。よろしく願います。

<岸井会長> 地元から熱いメッセージ、ありがとうございます。では、国土交通省さん、もしよろしければ、これからの全体の動きに対してご意見をいただきたい。

<太田オブザーバー> 2点ほど申し上げさせていただく。1点が、特に最近では海外、ニューヨークやバルセロナなど主要都市は、車中心から歩行者中心のヒューマンスケールのまちづくりが進められている。そういった中で、売上が上がるなどいろいろなデータも出てきている。やはり世界の潮流として、ヒューマンスケールで歩きやすいまちづくり、歩きたくなるまちづくりを進めており、我々もそうした政策を進めているところ。そのため、上下移動が多い、車が頻繁に通る人と車が交錯する、大きな建物で圧迫されるといった状況にならないよう、ヒューマンスケールで歩きたくなるような、障害者や子連れなども含めてあらゆる人が歩きやすいようなまちづくりを進めていただければと思う。もう1点は、P12で、大宮GCSストーリーブックと書かれているが、市民の皆様と意見交換しながら、まちの目指すべき姿を考えていくツールになるものと想定される。今日もいろいろとご意見があったが、まさに大宮はこ

れからどうしていくか、ポテンシャルをどう高めていくかというところで、ストーリー“ブック”と書いているが、例えば、3D都市モデルを使いながら可視化して立体的に見ていただくことも考えられる。まちは一気に変わるものではなく徐々に変わっていくので、段階的に変わっていくものを見せつつ、その中で、特に若い人、大学生や社会人、男女いろいろな世代のいろいろな意見を、ダイバーシティも考慮しながら意見を聞く。実際のまちだと、一度つくってしまうと修正はなかなかきかないが、デジタルだと比較的柔軟に直せるので、そういうものうまく活用して意見を聞きながら、大宮の魅力を高めていただければと思う。

<岸井会長> ストーリーブックが、eブックになってしまいますね。では、アーバンデザインセンター、お願いします。

<内田オブザーバー> やっとグリーンが出てきて良かったと思う。我々が今やっていることも含めてご紹介した上で、ご意見を申し上げたい。1つは、今、グリーンインフラ、公民連携プラットフォームを進めており、市とアーバンデザインセンターと地元事業者の方と一緒に、緑のまちづくりを進めるプラットフォームが動いている。その中では、様々な緑の在り方やグリーンな試みをやっているのだから、それが多分実験的な試みとなり、ひいては実際のプロジェクトで応用されるような仕掛け、プロセスがあればいいのだろうというのがある。実践の2点目としては、皆さんは多分もうお気づきだと思うが、大門の再開発の前の道路で、あそこにストリートプランツという緑を幾つか置きながら、いろいろなイベントなどもやっている。公共空間利活用のスクールをやった時に、古着マーケットをやった。その時もものすごい数のいろいろな世代の方が来ていただいて、滞在していただいた。ここで申し上げたいのは、空間をつくるだけで、人が流れているだけでは駄目で、そこにいかに滞在してもらうかということを仕掛けていくことが大事。そのときにエリアマネジメントも大事で、エリアマネジメントが公共貢献メニューの1つとなっていると思うが、そのインセンティブの中で、ただ資金だけではなく、そういったことをやりやすい空間づくりのようなものが、この検討項目で必要なのだと思う。また、時系列の関係で、エリアマネジメントは完成したあとにこのまちの魅力を高めていくという完成後の時系列を語られることが多いが、今の議論の中で出てきたように、完成までの時間はとても長い。我々も、今、例えば都市計画道路の予定地に仕掛けていくことで、にぎわいの連続性を実感的に途切れさせ

ないような試みをしている。このプランの中に入るかどうか分からないが、整備期間中の交流広場の活用イメージというP28にあるようなことが、多分、長期間にわたるのだと思う。整備期間中のにぎわいを閉ざさないというようなエリアマネジメントの時系列も、少し考えておく必要があると思う。

<岸井会長> 最後のご発言については、渋谷辺りでもいろいろなプロジェクトが動く前から、shibuya1000というイベントをずっとやっているが、そこで次の仕掛けをやってくれる人を作っていくことも必要なのだと思う。そろそろ終了の時間なので、これだけは発言しておきたいという方がいらっしゃれば、ぜひ手を挙げていただきたいと思うが、よろしいか。市のほうから再度、全体に向かって何かお答えになるか。先ほど来、話に出ているとおり、PTでいろいろな関係者が集まり議論していることを、こういう場を使い共有はするが、共有するだけだと議論されていないので、共有したあと、それを解かなければいけない。一つ一つ解いていくと、その接続部分で齟齬が起きることがあるので、このようにいったん俯瞰して、全体がどう動いているかをお互いに確認しながら、調整する必要があることや、どこはこういうふうを考えていいということをそれぞれのチームがよく理解し、それぞれのパートの検討を深めていただければいい。多分、市がその全体を常に見ておく役割を果たすべきなので、ぜひそこは頑張っていたきたい。今日も話があったが、今日は比較的ハードな部分を中心だろうが、それだけではないという話は従来から出ているとおりで、さいたま市をどのようにして盛り上げていくのかというのを市全体として考えていくという、その1つの象徴が大宮駅前だと思う。今、横浜では、関内一帯がそうである。これは、MM21は開発で全部埋まり、さいたまでは新都心が埋まったのと同じように、業務核都市の第1弾の比較的オープンスペースがあった所に公共的なものを埋め込んでいくというプロジェクトが成功はして、就業者は増えているし、まちもにぎわってきている。その勢いで、ようやく既成市街地で開発を進めてみようという動きが出てきている。ただ、そこには公的な機関を整備するという戦略はなかなか取りづらい。もう、それほど公的機関はない。もう少し考えると、例えば東京にある民間企業は、首都直下型地震の問題も考えて、BCPということでは大宮に来たほうが、国としてはいいわけである。それこそ、特定都市再生緊急整備地域を指定する1つの意味にもなる。そういう受皿をしっかりとつくっていくことや、そのことを実現させるためには、実はハードだけをやっているのではな

かなか企業は来てくれない。企業の東日本の拠点を大宮に置くことを誘導するには、税制も含めた様々な支援が必要だと思う。ちょうど今、いろいろな国土計画や大都市計画の検討が進められているから、そういうところで第2弾の業務核都市の政策を打ち出せば、それを受け止めるのは既成市街地の中となる。既成市街地のリニューアルを、やらざるを得ない時期に来ている。建ち並ぶ建物がもう60年以上経過しているのは事実なので、大宮や横浜が東京の機能を受け止めるべき場所となるチャンスがあると私は思っているので、うまく国のほうにもそういうことをお願いし、民間が動きやすくなるような、大宮に移転したくなるような仕組みを同時につくっていただけるといいと思う。ぜひ頑張ってください。少し時間をオーバーしたが、いったんここでこの会議としては閉じさせていただく。引き続きPTは開催されるし、さいたま市は逃げようがないので、何かあったらさいたま市のほうに言っていただければ、各PTにつながるので、ぜひよろしく願います。

4. その他

5. 閉会

以上