

第2回 大宮GCSまちづくり調整会議 議事録

開催日時：令和4年2月22日（火）9:30～11:30

開催場所：市民会館おおみや3階 第3～第5集会室及びオンライン

出席者 (敬称略)

| 氏名 | 備考 |
|-------|--|
| 岸井 隆幸 | 日本大学 理工学部土木工学科 特任教授 |
| 古澤 達也 | 日本大学 理工学部土木工学科 客員教授 |
| 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街区まちづくり推進協議会 副会長 |
| 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 |
| 齋藤 隆 | 宮町一丁目中地区まちづくり協議会 会長 |
| 齊藤 誠 | 東日本旅客鉄道株式会社 総合企画部 投資計画部 担当部長 |
| 伊藤 滋 | 東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社 企画室長 |
| 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 改良工事事務部長 |
| 渡邊 哲 | 埼玉新都心交通株式会社 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 |
| 西村 朗 | 埼玉県 企画財政部 地域経営局長 (代理) 交通政策課主幹 岩本 孝之 |
| 桑島 正彦 | 埼玉県警察本部 交通規制課長 (代理) 交通規制課 道路協議係長 生天目 実一 |
| 鳥生 友和 | 大宮警察署 交通課長 (代理) 交通規制係長 杉崎 晶也 |
| 土屋 愛白 | さいたま市 都市局長 |

| | |
|---------------|---|
| 井原 昌浩 (欠席) | 大宮西口商店街連絡協議会会長 (オブザーバー) |
| 栗原 俊明 | 大宮東口商店街連絡協議会会長 (オブザーバー) |
| 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) |
| 田雑 隆昌 | 国土交通省 都市局 市街地整備課 拠点整備事業推進官 (オブザーバー) |
| 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 (オブザーバー) |
| 酒井 祐介 | 国土交通省 鉄道局都市鉄道政策課 課長補佐 (オブザーバー) |
| 大関 弘之 | 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) |
| 島田 守 | 埼玉県 産業労働部 観光課 課長 (オブザーバー) (代理) 観光課 主幹 小山 直紀 |
| 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 (オブザーバー) |
| 追川 典子 | 一般財団法人民間都市開発推進機構 まちづくり支援部 第二課長 (代理) 第三課 上席調査役 高橋 智憲 (オブザーバー) |
| 工藤 和美 | 一般社団法人アーバンデザインセンター大宮 センター長 (代理) 副センター長 藤村 龍至 (オブザーバー) |
| 町田 孝良 | 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

＜事 務 局＞ 資料2：議事資料（（1）GCS構想の検討状況について、（2）今後の進め方について）について説明。

＜岸井会長＞ 前回の会合から各PTで検討を深めたものが今日報告された。議論に参画されていない方もいらっしゃるのでご発言いただきたい。

＜河野委員＞ P.15 にデッキイメージ図が示されているが、南地区としてはデッキレベルの交流広場は必要不可欠と考えている。中央連絡通路から南地区と中地区をつなぐ交流広場としては、いかにもスペースが狭小すぎる。第1回大宮GCSまちづくり調整会議でも要望したが、南地区としては、あくまでも交流広場を基本に位置づけており、多種多様な機会を創出する場所と考えている。もっと商業、文化活動の広場としての視点を持っていただきたい。さらに、当南地区は中山道を跨いだ東側の街区及び南銀座等の街区をつなぐ役割をも担っていてもいい。よって、南地区としては、駅前広場計画の一部として具体的にデッキの整備の範囲を中山道までとすることを強く主張する。是非ともその方向で調整していただきたい。

＜安藤委員＞ 河野委員の提案に賛成する。P.11、大宮駅の構想は2階レベルに主要コンコースの配置があるため、東口全体が2階を中心に商業・オフィス展開していくことが妥当だろう。西地区S街区は区域が狭く立場が弱いので、全体の価値が上がってくる中で我々も生き残れると感じている。現に今のルミネ1でもインフォメーションセンターは2階にある。2階を中心にして、ルミネと大門町エリアを一体化して運用していくことが最も価値向上につながるのではないかと。そのためには、P.11の将来イメージに示す交通広場の範囲全体が2階でつながる構造の方が、収益性が高くなるのではないかと。

＜坂委員＞ 駅前広場は中地区の地域にかなり入り込んでいる状況で、現在中地区としては、P.35の案③を基本として検討を進めている。P.33の案を見ると、案①、案③をもってしても40%の敷地を提供する。案②に至っては50%の敷地の提供になる。

中地区の地権者は、東口駅前の整備は各街区で役割を分担しながら、公共用地と民間敷地が有効に活用されて整備していくことが必然だと思っている。

中地区の再開発で現状よりも敷地面積が減ることはやむを得ないと考えているが、現状の面積でも事業性の確保が難しいため、地権者の中から現状の提案において、「なぜ中地区だけが犠牲になるのか」、「駅前広場に面している他街区でも受け入れてもらえないのか」、「駅前広場、交通広場の面積をもっと小さくできないのか」という厳しい意見が挙がっている。しかし、駅前、交通広場の整備は大宮東口全体の活性のために必要だという思いも地権者の中にはある。

今回提示の案④は中地区の負担が少し減っている。しかし、今年度の目標に「概ねの駅前広場区域の整理」とある。今後駅前広場に面している南地区、西地区 S 街区、JR にも中地区の現状をご理解いただいて、各街区の要望を主張し合うのではなく、中地区が駅前広場を受け入れられるだけの事業性が成り立つようなご協力をお願いしたい。調整について岸井先生からアドバイスをいただきながら今後検討していきたい。また、今回概ねの形が決まったとしても、なお一層の改善をすることによって中地区の負担軽減をよろしくお願いしたい。

駅前広場の規模縮小に関してはスマート駅前広場研究会で検討されているようだが、完成は 10 年後である。交通機関の今後の技術の革新などを十分踏まえて縮小もご検討いただきたい。中地区としては現実的に受け入れに当たっての条件、要望はこれからしっかり検討して出していきたいと考えている。

<岸井会長> 交通広場の整備にあたって中地区が一番影響を受ける。ご協力をいただいている中での発言だと思う。

<埼玉県岩本氏> P. 14 の駅前広場 PT 資料について、前回の大宮 G C S まちづくり調整会議における意見を踏まえて案①、案③を取り入れた案④を作成しているが、各項目の評価を見ると案④がすべての項目で案③と同様、もしくは上回っているようである。P. 15 の概ねの駅前広場の区域の確定では「案③、案④を基本にしつつ」と記載してあるが内容を見る限り、案④を基本でよいと思うが、案③を残す理由があれば伺いたい。

<岸井会長> 案④は案③を進化させたものであるから、そちらを中心に議論を進めていくことはできないのかというご質問である。

<村上委員> P. 15 の駅前広場イメージ図では西地区 N 街区の手前までが駅前広場となっている。西地区 N 街区としては駅前広場がこの範囲だと、いくら新東西通路が整備されても北の方に人が全然流れないため、動線をつなげて

いただきたい。第1回大宮GCSまちづくり調整会議で岸井会長がおっしゃったように、氷川参道の重要性を考慮すると、新東西通路の出入り口につなげるような動線としては大事なところだと思う。この動線がここで切れてしまうのではなく、駅前広場とつながるようにしていただきたい。そのような話題は駅前広場PTでは議論に挙がらないのか。

＜齋藤巖委員＞ 村上委員の意見のつけ足しになるが、北地区としては銀座通り、一番街が重要な動線になると考えている。新東西通路は今から10年先の話になるから、そこに人が流れていかないといけない。

安藤委員から2階レベルでという話が出たが、銀座通りを考えるとグランドレベルをうまく使っていきたいと考えている。

＜齋藤隆委員＞ 我々宮町一丁目中地区は最も北側にある街区で、なかなか話に参加できない。宮町一丁目中地区でも先月末に準備組合の説明会を済ませ、来月には準備組合の設立総会を控えて機運が高まっている。

地下車路ネットワークについて、P.12の基本配置イメージで、「開発街区の検討状況を踏まえて段階的に延伸」と記載があるが、大栄橋方面への出入口の設置などを考慮した車両動線について開発街区の検討によって延長ではなく、大栄橋方向への出入口の設置の検討にもっと力点を置いたイメージを含めていただけると、我々としてはより望ましい。

＜山崎オブザーバー＞ 皆様のご意見をお聞きして、それぞれ事情や事業性の問題が一番多いと思っている。デッキを作って2階の出入口を主の動線とするのであれば、今後ビルの建て替えの際にも機能するようにできればよい。デッキを全面的に張り巡らせると同時に、1階で商売や事業をしている方に対してグランドレベルのアクセスをどのようにするのかを検討する必要がある。例えば仙台ではデッキがあるが、うまくビルと接続していない場所も多々ある。どのようにつなぐかは各々の事情と人の動線を考えた上で検討する必要があると思う。

駅前の交通をうまく流さないことにはこの開発の意味がないと思っている。もともと大宮駅が北の交通の拠点になっている。それを東口でうまく捉えて流していかないことには、今後の発展に大きく絡んでくると思う。デッキや、回遊性があるグランドレベルの使い方、商店街やルミネ等の商業施設において、各地方都市でいろいろな例が出ているので、参考にしながら、最終的には落とし込んでいくときに、パース等を作って、多角的に見て考えていただ

きたい。

〈栗原オブザーバー〉 まちとしての接続を意識していただきたい。デッキが広かろうが狭かろうが必ずどこかに下りなければならない。そのときに、実際には使い勝手が悪く、全く使われなかったということは避けたいため、十分に検討していただきたい。

東口は今お客様が目的とするような施設が徐々に閉まりつつある。例えば市民会館おみやはこの3月で閉館し、区役所も一昨年閉まった。これからオープンするところもあるが、減っていくものが多いと認識している。大きな施設がなくなっていくと、まちとしての力が徐々に落ちていく。ぜひ協調しながらよいまちができるように進めていただきたい。

〈松本オブザーバー〉 どのように自分たちに利益が還元されるのかということが注目されやすい。皆さんのご意見はそれぞれ切実なものであるが、この計画は10年、15年先のものである。区役所跡地や、大宮小学校はかなりの面積があり、活用できれば人の流れが随分変わっていくのではないか。広い視野で見て、氷川参道の緑地帯の部分を活用しながら、買い物や、散歩等できるような人の動線を格差ができないようにバランスを取りながら広く展望していけばよいのではないか。

自分たちの投資の還元を考えるとどうしても視野が狭くなってしまう。この問題は避けて通れないため、自分たちの希望はどんどん出してもらい、さいたま市のまちづくりの中でどのような位置づけをして、東日本の交流拠点としての風格を作っていくのかを調整できるとよい。行政もそのような部分や、展望をある程度示していきながらまちづくりについて皆さんに理解していただける形を作ると、状況が進んでいくのではないか。

〈岸井会長〉 いくつかテーマが出てきている。1つ目はデッキのネットワークをどこまで、どのような形で協力して作れるかである。

2つ目は、駅前広場についてである。GCSの最初の段階ではなるべく公共空間を使って駅前広場を整備することとしていたが、現状中地区にご協力いただいて変化しつつある。それでも負担がかなり大きいのでもう少しコンパクトにならないかというご意見もいただいた。

また、駅前広場と北側や新東西通路との関係についてである。公共的な広場空間と北側エリアの開発の関係を考えたときには1階部分も大事という意見があった。

3つ目は、地下車路ネットワークについてである。開発の順番が変わるかもしれないため、地下車路ネットワークについて、出入り口や接続についてしっかり考えていただきたい。

オブザーバーから発言があった広域的な位置づけを忘れないで、みんなでバランスを取りながらやっていくことはこのプランの一番肝心なところである。ここで事務局からお答えすることがあればお願いしたい。

<さいたま市> デッキの話の前に、広域的な視点も踏まえて P.9 の歩行者の回遊動線についてご説明したい。GCSプランの中のまちづくりガイドライン案にもまちと駅をつなぐ回遊空間を作っていくことを1つ目の視点として掲げている。駅の改札レベル、デッキレベルから地上レベルへのスムーズな人の流れを作っていく、地上レベルでの流れについても配慮していきたい。また、駅の改札と同じレベルのデッキを整備することで、まちと駅がシームレスにつながるような歩行者動線も確保していきたい。駅前広場PTについては駅前に面する地区だけでなく全関係者と一緒に、起点となる駅前広場からどのように地上レベル・デッキレベルに動線がつながっていくのかについて検討していきたい。デッキの必要な範囲、駅前から流れていく各地区、さらにはシンボル都市軸、賑わい交流軸を使った外側の氷川参道も含めた回遊性、ウォーカブルな視点を持って今後も継続して検討していきたいと考えている。デッキについては、ここで概ねの駅前広場の区域が決まれば、さらに詳細を検討していきたいと考えている。南地区から広い範囲での検討をという意見もあったが、1階レベル、デッキから地上へのスムーズな人の流れ等に配慮して、出入り口について必要な箇所に配置していきたい。デッキの整備に当たっては、費用の負担も含めて官民連携で検討を継続していきたい。回遊性や、銀座通り・南銀座通りへの接続も含めて、引き続き必要な範囲と必要なデザインについて検討させていただきたい。

また、デッキに関して、参考資料のP.31に示すように、公共的空間や駅前から北側の街区へつながる動線イメージを描いている。西地区N街区については縦動線も含めた将来の建物のイメージを示しているが、まちと駅をつなぐ回遊空間及びスムーズな人の流れの実現を基本としている。これはあくまでも1つの案であるが、今後具体化させていくような検討をしていきたいと考えている。

埼玉県からご質問いただいた駅前広場の形状については、P.35、案③は中地

区との重複部分、駅舎と駅ビル等機能の検討エリアの重複を含めて、バスバースの配置を仮で描いている。案④は案③の配置から交通広場を駅の方に少し寄せて、駅に近い部分にバスの乗降場を配置しており、昼間のバスの乗降が少ない時間帯にはこの部分を歩行者空間として広い空間を確保することを検討している。これについては、中地区との重複部分の考え方や、地下車路や建物等の柱の位置等様々な要素によって調整が必要なため、案③、案④を併記しており、今後これを基本に深掘りしていきたいと考えている。スマート駅前広場研究会での交通広場の縮小についての検討や、南銀座通りへのアクセスの一体化の検討等、調整して深度化していきたい。

自動車の取り扱いについては、地下車路ネットワークと一緒に説明したが、回遊場所の方面に向けた出入口の関係は課題で挙げている。引き続き地元の進捗も踏まえて協議させていただきたい。

<岸井会長> 駅から発生する人流をまちへ引き入れてくるときには、各街区やエリアと中央連絡通路・新東西通路の最も望ましい接続の形をしっかりと設計の段階で協議しなければならない。各開発の絵ができ上がってから調整するのは大変である。各街区の設計者が全ての絵を書く前に前提条件を定めて合わせて設計を考えることが重要である。ビル内の縦動線の位置が最も全体の空間構成に影響するため、縦動線の位置について整合を図り、デッキを描いていかなければ、1階とのつながりについてもうまく整合がとれなくなる。今後は開発街区の具体的な絵と基盤の絵を重ね合わせる努力が必要となる。市が守秘義務をしっかり守り、各街区の意見・要望をうまく整合が取れるようにして、お互いの調整を図っていただきたい。

大門町二丁目までデッキを接続させたいという意見もあるが、動線も含めて、中地区の想定イメージと突き合わせながら議論していただきたい。

新東西通路には、東武鉄道の改札を設けるため、乗り換え動線としても関係するため、その前提条件を皆さんに共有しないと進められないと思う。イメージ等を各開発街区と調整して、方向性をそろえて深度化した方がよい。このような段階を踏まなければ、せっかく作った交流広場に人が歩いていないということになりかねない。スマート駅前広場研究会の議論が進めば、駅前広場のコンパクト化についてももう少し具体的な話ができるため、ぜひ先行してできればと思う。

<安藤委員> 都市の駅前という貴重な土地を重層的に立体的に使っていくと

いう視点に立ったときに、交通広場や、駅前広場を断片的に捉えているのではないか。駅前を立体的に捉えて、中地区は2階以上を自由に使えると考えたと印象が違ってくるのではないか。1階のみであったとしても中地区に負担が大きいといけないため、もう少しコンパクトにしたり、南地区や駅舎と駅ビル等機能検討エリアと負担を分け合ったりできるとよい。現状、交通広場の上空部分についてはどのような想定をしているのか。

<岸井会長> 中地区と交通広場の重複部分について事務局から回答をお願いしたい。

<さいたま市> 全案において駅前広場の上空部分は建築できることを前提として中地区には検討していただいている。

<坂委員> 既に大門町二丁目のビルが4月には落成し、テナントも入りだしている中で、中地区としては大門町二丁目を見殺しにはできない。中山道は交通がパンクすることが想定される中で、大門町二丁目からどのように駅へアクセスするのか。JRには大変厳しい話になるかもしれないが、現在最も問題なのは中央連絡通路が東口にしっかり抜け出していないことである。しかも中央連絡通路が終電から始発までは閉まっているという非常に厳しい現状がある。しっかりと広さ、幅、高さともに東に抜けていただきたいということが中地区の交通広場受け入れの条件の1つである。今中央連絡通路の高さが6.5mであるため、中地区は2階のレベルを合わせており、そのまま大門町二丁目へつなげられないか検討しており、中地区コンサルも大変苦慮されている。交通広場の上の立体利用は十分考えている。ただ、立体利用しても、下が交通広場なのでそれほど重層にはならないため、中地区自身の今後の事業性を考慮して、今までご提案いただいた案①、案②よりも案③を基本として進めていただきたい。

<岸井会長> 過去ではあまり交通広場の上を重層的に使う事例は多くなかったが、最近はそのような事例もある。全体の中地区の開発計画とバランスを取りながら進めていくためには、中央連絡通路がまちへ延びることが大前提ということなので、交通事業者の意見を伺っていきたい。

<齊藤誠委員> 駅舎・駅ビル機能等の検討エリアの場所がちょうど中央連絡通路の延伸部になるため、しっかりと直線的につないで、まちとのつながり・空間を確保できるように考えており、引き続き検討していきたい。

案③、案④については、ビルの計画と関わってくると思うが、柱や、エレベーター

ターの配置等も含めて、まだ詳細が確定していない。我々としても1階部分についてもどのような空間利用としてまちに貢献できるかについては引き続き検討させていただきたい。

＜矢野委員＞ 東武としては、今回のまちづくり調整会議で各PTの検討状況を知ったが、東武鉄道としても駅前広場が遠くなるのは非常に悲しい。人が満遍なく流れるようなかたちが望ましいのではないか。東武鉄道も新しくできる新東西通路に直結する改札口を設けることになるだろうが、そこから北地区、西地区はもちろんだが、中地区、南地区のほうにも東武鉄道を利用されたお客様が出ていきたくなる形が望ましいのではないかと考えている。そのためにはデッキレベルの南北通路のあり方、銀座通りへの接続、銀座通りから中地区、宮町一丁目中地区方面への動線も含めてこれからも議論を重ねていただきたい。東武鉄道としてそちらに参画したいと考えている。

案③、案④では駅前広場へのアクセスがかなり遠くなっているため、これからしっかりと情報を入れていながら検討していきたい。

＜岸井会長＞ 東武の新東西通路と関係する部分は、新東西通路PTの議論の中で深めていただくのがよいと思う。

JRから、これからビルの設計をするという話があったが、このような場で事前に多くの方たちと情報共有しながら考えていくことによって、結果的に全体がよくなることを目指していきたい。引き続きご協力をお願いしたい。

鉄道以外の交通事業者の方、何かご発言があればお願いしたい。

＜田雑オブザーバー＞ 交通広場は具体的に各開発事業との関係で非常に形状が議論になっており、そこにフォーカスが当たることは理解しているが、大宮駅の駅前広場を中心に氷川参道や南側の商店街、北側の商店街をどのようにつないでいくのかという視点でみると、P.11のような広がりを持った絵の中での位置づけが非常に重要になるのではないかと考えている。議論が進む過程において、常にミクロな部分とマクロな部分を重ね合わせて議論を進めていただくことが重要ではないかと考えている。

また、開発とデッキのつながりの担保について、今私たちもウォークアブルな空間の形成について様々な施策を進めているところであり、公共と民間のつながりが非常に重要になってくると考えている。デッキからそのまま建物へつながるイメージもあるが、民間の中でもセミパブリックな空間を取ってつないでいくことができると非常に自由度が高まる。全国的にもセミパブリック

クな空間を介して開発とつながっていく整備をしているところもある。ぜひそのような事例も参考にしながら、空間づくりを意識して取り組んでいただきたい。

〈太田オブザーバー〉 周辺地から大宮へ来る方のまちへの人流がまさに最大の関心事だと思った。平面だけではなく、2階レベルで立体的に活用する場合、平面のパスを見ているだけでは難しいため、3D都市モデルや、交通流シミュレーションを活用して、視覚的に捉えることで一層理解が深まるのではないかと。

スマート駅前広場研究会に関して、今はバスをメインに検討していると思うが、今後バスに限らず、交通を全体的・総合的にデータ連携するところまで検討いただけると先進的で面白い事例になると思う。

〈大関オブザーバー〉 まだ調整が必要など多いと思うが、引き続きコミュニケーションを大切にしながら進めていただきたい。

関東地方整備局では令和5年度以降都市計画決定の手続きや費用面など今後ともお手伝いさせていただくことが出てくると考えている。地元をはじめ関係機関と協力させていただきながら支援していきたい。

〈岸井会長〉 物心両面でご支援いただきたい。

〈後藤オブザーバー〉 事業の視点から申し上げると、整備をする際の工事の手順や途中段階での機能面等も計画の突き合わせをする中では1つの視点として大事ではないかと。

〈藤村オブザーバー〉 私たちはこれまでストリートを中心に1階の公共空間のあり方を深めてきたが、P.9の将来図の「周辺街区への回遊の起点」という位置づけが印象的であった。これまではシンボル都市軸と賑わい交流軸という東西軸が記されていたが、JRは中央連絡通路の出口をまちに直接つなげる検討をされており、シンボル都市軸は動線的にも視覚的にも強化されると思う。新東西通路及び中央連絡通路から交流空間への接続を考える際に、このような起点空間があると、南北軸を付加しただけでなく、銀座通り、南銀座通りに加えて、ウエストサイドストリート等の細街路も含めた重要な1階の歩行者動線空間の広がりが想像できる。

2階デッキの交通量は非常に多くなると思うが、1階の交通量も各ビルの1階のテナントへのアクセスを考えるとそれなりに無視できない交通量になっていくと思う。1階の歩行者動線のあり方もこれまで以上に具体的に議論して

いくとよいのではないか。

大門町二丁目の完成したビルの1階にはセットバックされた空間があって、何か活用できないかという話が出ているが、1階が閉じられていると、1階の歩行者空間と街路沿道を一体的に利活用するというイメージが作りづらい。せっかくセットバックによってできた歩行者空間で賑わいが作れたとしても、1階のテナントとの相乗効果が得られなくなってしまう。

1階の道路空間と面する部分について、このようなイメージが出てくると、1階の空間が歩行者交通として重要であることが再認識でき、2階デッキの範囲の考え方も変わってくると思う。

＜岸井会長＞ 2階デッキだけでなく、1階の広場が混在しているところがうまくつながるイメージができ上がってくるとよいということである。一旦古澤委員にまとめていただきたい。

＜古澤委員＞ 今日はデッキの話を中心に、駅前広場の形状の話があったので、3点申し上げる。

1つ目は、大宮駅の駅前の性格について。大宮駅はさいたま市の中心として1日60万人の乗降客がある。この議論で頭の隅に置くべきなのは、風格ある駅前にしていくということだと考える。現在は人や車の流れなど交通機能を中心に議論が進められてきているが、何名かの委員からご指摘があったとおり、次のフェーズとして景観や見え方の問題を意識すると動線の問題も広がりのある理解ができてくると思う。例えば氷川神社があると言いながらも、駅を降りたときに一体どのように見えるのか。P.9に回遊の起点空間とあるが、ここからどのような見え方をすることが大宮の風格に繋がるのかというような立体的なイメージを取りながら検討をすべき段階に来たのではないか。

2つ目は、人の流れについて。デッキの高さや出入口等は、実際に煮詰めていくときに大変重要な部分になってくる。早めに検討を詰めていかないと影響が出てくる。現在、関係する街区が東口だけで6地区あるが、それぞれ立地も違うし熟度も違う。再開発着手に時間差が生じる際の整合を取るためには人の流れ、具体的にはデッキの高さ、位置の問題は非常に大事になってくる。

3つ目は、まちと中央連絡通路のつながりについて。明治18年に大宮駅ができて、駅とともに大宮のまちが発展してきた。駅とまちの関係は非常に大事である。各街区、鉄道事業者の方々には、ぜひ情報を出し合って、問題意識を共有しながらいい絵ができてくれればよい。

結論だが、以上の3つに関しては、ここは事務局に頑張ってもらいたくない。情報のコアになっていただき、具体的な計画に結び付けていけるよう、いろいろな場面でご尽力いただくようご期待申し上げます。

<松本オブザーバー> 国鉄からJRになったときにエキナカでの商業が普及し、大宮駅もそのように変化した。エキナカでの商業展開は其中でお客さんを止めてしまい、まちへ人が出ないということが問題となっている。私は旧大宮市のときから国鉄、JRとも関わっていたが、当時JR東日本にも、もっと外へ出ていく人の流れを作ってもらいたいという話をした。それと同時に、東口の縦動線はエスカレーター等が全くなかったため、JRと交渉を行った。東口の上下方向両方のエスカレーターを整備して人の流れをもっと生かしたかったが、構造上、駅ビル、道路の関係から見ても難しく、やむなく現在でも結局上り方向のエスカレーターしかない。私は自治会の会長をしているが、要望として上下のエスカレーターを整備できないのかという声は強い。無駄な経費を使いたくないと思うが、大きな計画だからこそ完成までに時間がかかる。東口がもっと便利になるように短期的な工夫をして、人の流れをよくしてもらいたい。特にコロナ禍で、賑わっていた東口の飲食街は大変な状況になってきている。短い期間でもできる限り投資をして、大宮駅GCS構想を仕上げてもらいたい。

このような機会でも、東武やJR東日本、行政、各開発街区と一体とならないと進まないと思う。これを機に、もう少しお互いに何でも言えるような形で、市民が大宮の雰囲気変わったねと言うぐらいになるように少しずつでも前に向かっていくとよいと思う。ぜひご理解、ご協力をいただきたい。

<岸井会長> 少し先の話をお話してきてきたが、当面やることもある。JRからコメントはあるか。

<齊藤誠委員> 我々もまちに出ていただくような地域活性化、ソフト面での取組等させていただいている。どこまでできるかというところはあるが、まちがあつての駅であり、鉄道である。一緒になって活性化に努めていきたい。

<岸井会長> 東日本の交流拠点を目指すポテンシャルがあることは皆さん気がついていて、実現するためにはどんなことができるのかを考えるうえでまちと駅との連携を取りながら受け皿を作っていないと、東日本の交流拠点はできない。ぜひ協力して引き続きさせていただきたい。

先ほど古澤先生から事務局が頑張るとの発言をいただいた。全体がうまく

バランスを取れるように少しずつ進めていただきたい。これから駐車場や、西口との関係、大店法の関係等の議論も深めていかなければいけない。しっかりと進めていただきたい。

今日の議論は一旦締めさせていただきます。

4. その他

5. 閉 会

<さいたま市> 次回は令和 4 年秋頃の開催を予定している。後日改めて通知を送る。本日の会議録については、内容を確認いただいた後、ホームページで公開する。

<岸井会長> 全体の会議は秋頃だが、その前にそれぞれの PT での協議を重ね、必要があれば PT 同士のつなぎ方も考えていただきたい。関係機関とうまく調整していただきたい。

以上