

第4回 和光市駅前広場検討委員会 議事要旨

開催日時	令和8年7月7日（火） 10：00～11：35
開催場所	和光市役所5階502会議室
出席者	(委員) 久保田尚、佐々木邦明、田中智之、内田奈芳美、富岡健治、鈴木晴喜(代理出席)、 田中和徳、安藤隼太、福田順一、前島祐三、渡邊宗臣、村山文人、柳下三佐男（順 不同、敬称略） (オブザーバー) 深野祥子、高見亮介、小林健二（順不同、敬称略）
欠席者	小瀧正和委員
事務局	道路安全課：内田、高橋、山本、室井 昭和(株)：吉田、小暮、三牧、中野、箕輪、谷口、金子
次第	1 開会 2 議事 (1) スケジュールについて【資料1】 (2) コンセプトの中間報告【資料2】 (3) 交通検討の中間報告【資料3】 (4) 市民等の意見収集について【資料4】 3 閉会
傍聴者	0人

- ・会議は市民参加条例第12条第4項の規定により公開とする。
- ・会議録は同条第6項の規定により公表する。なお、会議録は発言者の名称と、その発言の要点を記載する要点記録の形式とする。

1 開会

事務局

- ・本日の委員会は、委員の半数以上の出席を確認しているため、和光市駅前広場検討委員会設置要綱第5条第2項の規定により成立している。

2 議事

(1) スケジュールについて <資料1に基づき事務局より説明>

<質疑応答なし>

(2) コンセプトの中間報告 <資料2に基づき事務局より説明>

<質疑応答>

久保田委員長

- ・前回委員会時に比べ、空間的にも時間的にも多面的に考えたコンセプトになった。
- ・和光市に宿場町というイメージはなかった。このような歴史的価値を今後の設計にどう生かすか。

事務局

- ・今後の国道254号バイパス整備により、創出される新たな賑わい拠点を街道沿いの新たな宿場と見立て、歴史とも繋がる立ち寄りたくなるような駅前広場にしたい。

内田委員

- ・江戸が本当に和光市らしさなのか考えた方が良い。どの時代まで歴史を遡るかは議論が分かれる。
- ・緑の計画は良いが、維持管理の手間がかかる。駅前広場の計画と並行したルール等の検討が必要。

事務局

- ・今後整備される国道254号バイパスや旧道を街道に見立て、新たな賑わい拠点として今回の宿場町というコンセプトを考えた。頂いたご意見は施設利用計画の中で参考にさせていただきます。

佐々木副委員長

- ・要素全てを取り込むのは難しい。どの要素を割り当てるかは、周辺施設と駅前広場の関係性を明確にすると良い。駅前広場だけでなく、市街地再開発事業等の計画をコンセプトに含めると良い。
- ・緑を入れることによるコストはあるが、再開発の価値に繋がる部分はあるため、コスト負担が結果的に周辺の価値を高めていくような仕組みができると良い。

事務局

- ・要素全てを取りまとめるのではなく、この中から濃淡をつけて入れる要素を考えていきたい。

佐々木副委員長

- ・濃淡は単に薄くではなく駅前広場全体で量が担保された状態で、駅前から濃淡をつけてほしい。

事務局

- ・濃淡の付け方については、今後検討していく。

田中委員

- ・今後、南口を含めた検討を行うことを見据え、全体像と北口、南口の位置付けを現段階から考え、将来に繋げていく必要がある。現在の南口の位置付けは、和光市の「ゲートウェイ」ではないか。
- ・「和光 TSUMUGI テラス」を分解し、「和光」で地域性、「TSUMUGI」で結節性や人々の交流、「テラス」で空間や環境のように、コンセプトを構成する要素として整理したほうが良い。
- ・これらの要素は濃淡をつけるというより、地域性、結節性、空間性をどのように具体化して整備するかが重要であり、利用計画の前に、コンセプトと要素の繋がりを考えるべきだ。

事務局

- ・要素を分解する考え方は参考にさせていただく。

田中委員

- ・分解した方が良いとは言ったが、完全に分解するのではなく、未来や地域といった繋がる部分もあるため、各論に分けることがないよう注意してほしい。

久保田委員長

- ・宿場のようなという方針は他の2つに比べて浮いている。歴史的な話はあっても良いと思うが、もう少し未来の話が入ったほうが良い。例えば、南口はホンダや理研等の未来的な要素があるため、北口は「みらいの玄関口」、「新たな玄関口」といった未来的なコンセプトが良いだろう。

事務局

- ・現状乗り換えの通過点である和光市駅が、宿場のように人が立ち寄る新たな拠点にしたいと、宿場という単語を使った。未来の要素を入れることは参考にさせていただく。

久保田委員長

- ・宿場は目的地ではなく通過点のイメージが強いため、目的地にしたいのであれば違う単語が良い。

福田委員

- ・要素全てを北口に濃く入れるのは難しい。北口と南口を一体的に考え、どのように要素が配分できるかを考えたほうが良い。
- ・方針のいずれかに軸足を置くのではなく3つ全てが調和するような計画を考えた方が良い。

事務局

- ・3つの方針は、どれかを選ぶのではなく、濃淡をつける要素や組み合わせを検討する。

田中委員

- ・3つのうちどれかではなく、どれも必要な要素であり、駅前広場についてのみ考えるのではなく、再開発事業や、周辺のまちとの関係性と連携しながら考えてほしい。

(3) 交通検討の中間報告 <資料3に基づき事務局より説明>

<質疑応答>

鈴木氏

- ・駅前ロータリーの設計は、バス・タクシーが安全に停止・乗降できる場所を確保してほしい。
- ・運転手の連続労働時間が法令で定められているため、できれば休憩所も駅前に提供してほしい。

事務局

- ・本日は中間案の提示となるが、詳細については今後事業者と協議し、検討する。

田中(和)委員

- ・現状の北口駅前には、雨の日によくの一般車が駅前に停車し、バスやタクシーの営業ができないほど混雑している。交通広場設計時に、一般車の進入台数や乗降場所を検討してほしい。

久保田委員長

- ・雨の日にどの程度一般車が北口駅前に来ているかのデータはあるか。

事務局

- ・データはないが、雨の日に送迎等で駅前が混雑していることは認識している。降雨時における一般車の混雑状況は、今後の調査を検討している。

田中（和）委員

- ・梅雨が終わる前に、雨の日にどの程度の一般車が駅前を往来しているか把握したほうが良い。

村山委員

- ・市内循環バスは現状南口に集約しているが、北口と南口に分離して良いのか。今後庁内で協議したい。バスバースの大きさは、小型バスであるため、路線バスと同規格である必要はない。

事務局

- ・現状の市内循環バスの運行に問題が無ければ、あえて不便にする必要はないと考えている。北口の市内循環バスバースの設置については庁内で協議する。バスバースについては、安全を見て路線バスと同規格としたが、今後の協議で大きさは検討する。

鈴木氏

- ・コンセプト検討の中で「シェアサイクルの普及」とあったが、近年自転車やキックボード利用が増加している中、和光市内の道路整備が追い付いていないため、利用者マナーの向上や、道路整備を進めることが重要だ。また、シェアサイクルとバス・タクシーは競合するのではなく共存できるよう、特にシェアサイクルは代替手段として相乗効果を生むような施策を市として検討してほしい。

事務局

- ・電動キックボードは課税課と連携し、ナンバープレート交付台数を把握している。自転車のマナーは、4月1日から法改正が行われ、自転車利用者の取り締まりが厳しくなったことを受け、警察と連携し、マナー啓発に努めている。一方、近年シェアサイクルの普及により、放置自転車の数は極端に減少しているという事実もあるため、今後、次世代モビリティや公共交通を活用しながらなるべく駅前に一般車が入らないような工夫は検討していきたい。

深野氏

- ・交通広場の図面における青い網掛けは何を表現しているのか。

事務局

- ・雨に濡れずに各交通施設にアプローチできるシェルターを表現している。

深野氏

- ・シェルター設置は再開発事業にとっても良い話だが、再開発ビルとバスの待機場所の間が3mでは住民とバスを待つ人の交錯が考えられる。安全性は確保されているのか。

事務局

- ・現在、環境空間確保を第一に考え、再開発ビルとバス待機場所のスペースを最低限にしている。シェルターの位置や幅員は決定事項ではない。費用対効果等も含め、今後検討する。

久保田委員長

- ・再開発事業者側からの要望はあるか。

深野氏

- ・バス利用者と住宅の居住者が交錯する中、3mで安全性が保たれるのかが気になった。現時点の計画を見ると、再開発ビル側でも居住者のプライバシーに配慮したビルの設え検討が必要となる。

久保田委員長

- ・C'案の場合、商業施設側の環境空間が広がるが、期待することはあるか。

深野氏

- ・商業施設内にどのような店舗が入居するかは全く未定だが、駅前広場と一体的に賑わいを創出するためには、商業施設前の空間が広い方が良い。

佐々木副委員長

- ・雨の日の駅前広場の使われ方については検討の余地がある。晴れの日に徒歩や自転車で駅に訪れる人たちが、雨の日に車で送迎されていることを考えると、現状駐輪場がどれくらい使われているのか把握し、そのうちの何割が雨の日に車送迎になるのか簡単で良いので計算してほしい。
- ・和光市は都会エリアと呼べる地域のため、交通計画含めて雨の日は公共交通機関を使用することをコンセプトとし、まち全体の道路を雨の日に歩いて楽しめる計画にするのも一つの手だろう。

- ・高速バスは1回の発着で5分間停車するとしても、1日の停車時間は120分程度であり、わざわざ駅前にバス停を設けるべきかは悩ましい。空間をフレキシブルに使う点でC案は良いだろう。
- ・バス事業者からは休憩所を設置するような提案があったが、休憩所を駅前に設けるのは効率的ではないため、周辺にできれば設置したほうが良く、空間全体で、バスや車が止まっている時間を考慮し、時間的にも有効的に使えるような空間を目指してほしい。

事務局

- ・雨の日の駅前広場の利用や、車中心から人中心への転換という方針を基本として考えていきたいと思っているが、突然駅前広場への一般車の進入をゼロにはできないため、交通事情や今後の社会情勢も踏まえてフレキシブルに対応できる空間づくりを考えたい。

内田（奈）委員

- ・現在の交通施設計画がコンセプトのとおり「紡げているか」分かりにくい。3mの幅で商業施設利用者と歩行者、バスを待つ人を処理できるかを考えたときに、TSUMUGI テラスというコンセプトがこの交通施設計画案の中でどのように生かせるのか考えたほうが良い。また、環境空間の維持管理方法についても検討してほしい。

田中（智）委員

- ・駅前広場の周辺も含めて考えてほしい。再開発事業側の東西道路や、コンコースを含めた人の動線を整理した方が良く、案の中ではC案のように高速バスありでフレキシブルに使える空間が良い。
- ・すでに検討済みかもしれないが、北側を絞って西側の環境空間を最大化するレイアウトもあると良い。シェルターの歩行者ネットワークも考えた新しい案も考えてほしい。

事務局

- ・駅前広場の周辺も加味しながら、検討していく。

福田委員

- ・生み出した空間でどんなことができるかも並行で考えながら空間検討をしてほしい。公共空地と小広場はどの程度自由に検討できるのか。次回の委員会までに教えてほしい。

事務局

- ・環境空間の面積の最大化だけにこだわらず、コンセプトと連動して空間は検討していく。また、公共空地は区画整理事業で造成まで行う。小広場は再開発事業者側で整備をするため、駅前広場と連携して考えたい。

福田委員

- ・駅前広場の北側歩道は幅員が3mあるため、北側の歩道も一体的に考えたほうが良い。周辺の道路との関係性も検討していくべき。

事務局

- ・北側歩道から駅前広場に入れるかどうかは過去に先生と話題になった。今後も引き続き検討する。

久保田委員長

- ・現行の電動キックボードは特例小型として免許不要で6km/hで歩道を走行できる。
- ・将来の歩道や駅前広場には、多くのモビリティが行き交う可能性があるため、ある程度の歩道幅員は必要であり、あわせて、モビリティをどこに駐車するかも議論してほしい。
- ・自動運転技術は、現在レベル4から5に対応するバスが一般的になりつつあるが、バス自体は時間どおりの運行が至上命題であるため、自動運転レーンは専用で設けた方が望ましい。

(4) 市民等の意見収集について <資料4に基づき事務局より説明>

<質疑応答>

内田委員

- ・自分事としてとらえるためには、その空間への記憶をどのように結びつけるかが重要である。
- ・質問項目は、駅に対する記憶を自分の中で振り返り、将来どうしたいかを聞いた方が、より自分事として考えられると思う。子供への質問もこの構成で良いだろう。

事務局

- ・頂いたご意見は参考にさせていただく。

3 閉会

事務局

- ・次回は令和8年10月22日を予定している。

以上