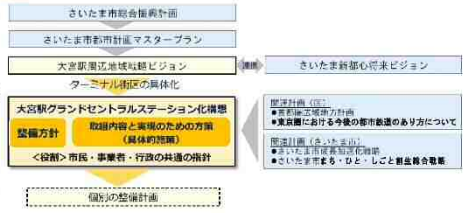
大宮駅グランドセントラルステーション化構想【案】概要版

はじめに

大宮駅グランドセントラルステーション化構想は、『首都圏広域地方計画』で重要視している眼前の「運命の10年」を逃すことなく、駅周辺街区のまちづくり、交通基盤整備及び駅機能の高度化を三位一体で進めることにより、東日本の玄関口である大宮、ひいては市のプレゼンスを飛躍的に向上させ、日本の誇るべき都市として地位を確立させていくことを目的に作成するものです。

1．構想の位置づけ

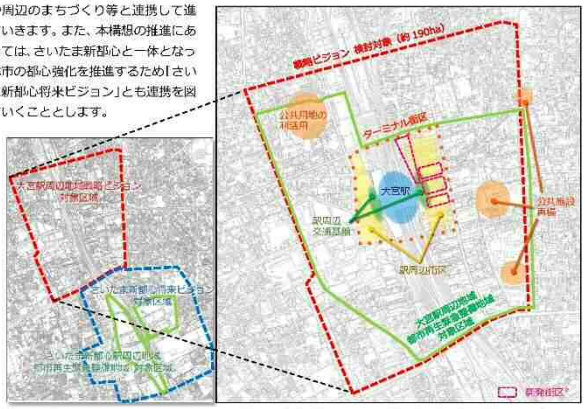
本構想は、「大宮駅周辺地域戦略ビジョン（H22.5）」にある「ターミナル街区」を中心としたまちづくりの具体化を図るため、「整備方針」と「取組内容」、「実現のための方策」を描き、市民・事業者・行政等が「個別の整備計画」をつくる際の共通の指針として位置づけるものです。



2．対象範囲

本構想では、「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」の検討対象である大宮駅周辺地域（約 190ha）のうち、駅、駅周辺交通基盤及び駅周辺街区からなる「ターミナル街区」を概ねの対象範囲とします。

なお、検討にあたっては、公共施設再編や周辺のまちづくり等と連携して進めていきます。また、本構想の推進にあたっては、さいたま新都心と一体となった本市の都心強化を推進するため「さいたま新都心将来ビジョン」とも連携を図っていくこととします。



※開発街区：ターミナル街区のうち、まちづくりの検討が進められている地区（現状、東口４地区をいう）

3．大宮の果たすべき役割

「対流促進型国土の形成」、「東京一極集中のリスク軽減」及び「より洗練された首都圏の構築」といった国全体の方向性や社会経済情勢の変化を踏まえ、今後「大宮」が果たしていくべき役割を以下のように整理します。

「東日本の玄関口」として、東日本全体の発展を牽引する役割

- 各地のヒト・モノ・情報が交流・連携し、イノベーションを創出させます。
- 東口の交通基盤の再編・強化や駅機能の高度化等、交通結節機能を充実させます。
- 対流拠点機能の強化とビジネス機能の集積を図り、東日本各地からの集結・交流機能を高めていきます。

東京一極集中に伴う日本経済のリスク軽減とともに、安心安全な市民生活を持続させる役割

- 東日本ブランチ（支社）が集まるビジネス拠点であると同時に、首都圏のバックアップ拠点や広域的なリダンダンシーを持つ拠点としての役割を担っていきます。
- さいたま市の都心として、拠点機能を保持し続けられるよう防災性の飛躍的な向上を図り、安心・安全な市民生活を持続させます。

多彩な地域資源や空間の良さを活かしながら、これからの働き方やライフスタイルを先導・提案し、市域全域に波及させる役割

- 居心地の良い路地に魅力的な路面店が建ち並び、ワクワクする空間を兼ね備えていきます。
- ワークライフバランスが実現でき、新しい発想や斬新なアイデアが次々と浮かぶクリエイティブなライフスタイルやビジネスシーンにつなげていきます。
- 駅東西、さいたま新都心や地域資源等との回遊性をより一層高め、相互の連携を強化します。

4．大宮の強みと弱み

- ✓ 大宮は、広域交通の上で抜群の地の利を有しており、開発事業者等へのヒアリングを行った中では、商業・業務機能の高いポテンシャルや住宅機能に対して高い評価を得ています。
- ✓ こうした交通や都市機能等の強みとともに、氷川神社や見沼田んぼ等、多彩な地域資源や豊かな自然を身近に感じることのできる環境を備えている他、災害時の強靭性から防災上、重要な位置を占めている等、東京都心にはない大宮の強みを活かしていく必要があります。
- ✓ 一方、公共交通機関の乗換利便性や、憩いの空間の少なさからくる歩行者の快適性に課題がある他、鉄道東西を跨ぐ動線が限定的で、まちの賑わいの広がりの点で弱みを有しています。
- ✓ さらに、防災上課題のある東口を中心に、業務機能の受け皿が不足し、商業機能のリニューアルも停滞していること等から、まちの回遊性の向上や、新たな都市機能の導入等により、大宮の弱みの解消を図っていきます。

交通の弱みについて

▶公共交通の乗換利便性が低い【鉄道】

○鉄道相互の乗換距離が長く、東武鉄道とＪＲとの乗換経路が非常に混雑

混雑している乗換経路

▶公共交通の乗換利便性・快適性が低い 【鉄道とバス】

○鉄道とバスの乗換距離が長く、乗換経路上の屋根も未整備

屋根のない歩道上でバスを待つ利用者

▶慢性的な交通渋滞

○駅周辺の道路は、慢性的に混雑しており、特に休日の混雑が激しい。

渋滞している大宮駅西口の状況

▶憩い空間の不足

○駅東口周辺では、憩える広場空間が不足

広場空間が不足する大宮駅東口駅前広場

5．整備方針

取り組みの方向性	将来像実現に向けた方向性	取組内容 具体的にどこで何をするのか
	地の利を活かし、東日本の拠点としてのビジネス機能を集積させます。 国内外企業の本社・支社機能や研究開発機能等、*拠点的な業務機能の誘致*に取り組むとともに、ビジネス環境の向上を図るため、オフィス、ホテル、会議室等の供給を促進していきます。さらに、業務機能の集積を後押しするための規制緩和、財政支援、税制支援等を検討していきます。	1. 都市機能
	新たな価値を創造する対流拠点機能を強化し、東日本の主要都市間と共存・共栄を目指します。 東日本のヒト・モノ・情報の交流や企業活動の活発化を促進し、広域周遊観光ルートの玄関口として、東日本連携を促進する*対流拠点機能を確保・強化*するとともに、連携を踏まえた企業立地等の促進を図ります。	
	地元商店や路地空間の魅力、拠点的な商業集積等を活かし、商都大宮を再生します。 各地区が相互に協力・連携しながら、個性ある路面店・飲食店や路地空間の賑わいの創出、拠点的な商業施設のリニューアル等を通じて、*商業機能の拠点性を再生*していきます。	2. 歩行者ネットワーク
	都心の便利さと緑の近さがコンパクトにミックスされた上質な住環境を地域で育成します。 ターミナル駅を擁しながらも自然・歴史を近くに感じることができる*大宮らしい都心居住を提供*すると同時に、地域によるまちづくり活動、祭りやイベント等の活動の活発化を促進していきます。	
	東日本からの集結・交流機能を高める、更なる交通結節機能の充実を図ります。 各地区と協力しながら、便利・快適、安心・安全な*交通基盤への再編・強化を図るため、駅前広場等において必要な広さと機能を確保*していきます。また、柔軟な支援制度を用いながら*大宮駅の機能強化を図りつつ、広域交通ネットワークの強化*も目指します。	3. 駅前空間
	駅からまちへ人を誘きつけるとともに、まちからまちへの回遊機能を強化します。 「大宮のまちに降りてみたい」と感じられるよう、鉄道等の*乗換客をまちへ誘導する工夫*を図っていきます。また、まちなかを快適に回遊できる*歩行者中心の移動環境*を整えるとともに、*自転車利用環境を充実*させていきます。	
	おもてなし歩行エリアを実現するため、駅周辺に流入する自動車交通を抑制します。 歩行者中心の人に優しい移動環境を整えるとともに、駅周辺における自動車の交通混雑を緩和するため、*ハード・ソフトの両面から道路ネットワークの再構築*を図っていきます。	4. 道路ネットワーク
	大いなる宮居としての風格ある駅前景観を形成します。 まちを訪れる人の記憶に残り、大宮を象徴するようなまちなみやデザインを意識して、*最先端技術が備わった環境に優しい空間を創出*していきます。また、再生可能エネルギーを積極的に活用していきます。	5. 駅機能
	首都直下地震や都市型災害に対する強靭性を備えたまちづくりの推進を図ります。 都市機能の更新と併せて*災害への強靭性を高めるとともに*、災害時には多数の駅利用者や来街者等の帰宅困難者が想定されることから、*大規模災害に備えた駅及び駅周辺*としていきます。	

6．取組内容

先の整備方針を踏まえ、都市機能、歩行者ネットワーク、駅前空間、道路ネットワーク、及び駅機能の５つの要素に整理し、具体的な取り組みを行っていきます。

6-1．都市機能

① 東日本の交流拠点に相応しい多様な都市機能の導入

○ビジネス：
北海道、東北、上信越、北陸をはじめとした各都市・各地域との交流・連携を強化し、ビジネスの新拠点を形成

○商業機能：
大宮を通る全ての新幹線が停車することを背景に、大宮に訪れたくなる話題性と集客性を備えたコト消費型機能を導入

○住宅機能：
駅周辺のまちと連携しながら多様な世代がバランス良くミックスされた住宅を確保

[導入機能の例]

② 都市機能誘導方策の活用

○都市再生特別地区などの都市計画制度を積極的に活用

○企業誘致活動を更に推進

【事例：大阪駅北地区】容積率 800%→1600%
（資料：大阪市 HP）

③ 大宮の個性、風格と品格を醸し出す景観の形成

○氷川の杜、見沼田んぼ等の豊かな自然環境を感じさせる緑化やデザインルールの構築

○建物デザインの統一化や無電柱化等の推進 等

[歩行者空間の緑化等により魅力的な景観を形成している開発の事例]

【事例：東京都千代田区大手町 / 東京都千代田区神田駿河台】

④ 環境負荷の低減に向けた先進的な取り組み

○再生可能エネルギーや省エネルギーシステム、開発街区の連携による地域エネルギーシステムを導入 等

⑤ 大規模災害を想定した防災まちづくり

○市街地開発事業により市街地を更新

○BCP（事業継続計画）を支える、災害に強い建物への更新や設備を導入

○首都直下型地震でも比較的揺れの少ない立地と交通利便性を活かした災害に強い都市「大宮セーフティバックアップシティ」を実現

○地区間の連携・分担による防災対応機能を強化 等

[防災まちづくりに向けた取り組み]

大宮駅周辺帰宅困難者対策訓練の様子
（H25年３月）

③大宮を象徴し快適に歩ける「シンボル都市軸」の形成

○住民が誇りを感じ、来街者が大宮の風格や品格を感じるような、駅に直結するシンボリックで快適な歩行者軸を形成（中央通り）
○「駅とまちとの結節点」に、まちを一望する視点場や駅とまちをつなげる縦動線を確保
○風格と品格を備えた道路の緑化の推進　等

【事例：札幌場からの眺望 姫路駅】

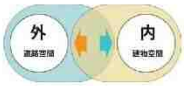
[シンボル都市軸のイメージ]

駅からシンボル都市軸(中央通り)を望む
(本編スタディパターン③をもとに作成)※

④路地空間の界隈性を意識した開発の促進

○開発街区においても路地の雰囲気を感じることのできる空間を創出
○歩行者ネットワークの結節点に辻空間を確保　等

[辻空間の考え方]



道路空間と建物空間の接続部分に人が集い賑わいを形成するための辻空間を確保

6-3. 駅前空間

① 多様な交流を促す交流広場の新設整備

○東日本の企業や団体等が見本市、企業 PR、イベント等を行えるとともに、地域住民や地元商店街等がお祭り・イベント等で活用できる交流広場を整備
○大規模災害等の一時避難に対応できる広場空間（一時退避場所）の確保　等

[必要な規模]

防災上の必要規模を勘案し、他駅事例を参考にしつつ、2,000～6,000 ㎡の範囲で整備を行います

[交流広場のイメージ]

銀座通り沿いの交流広場を望む※

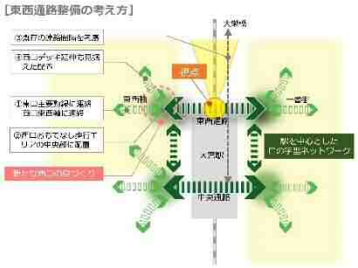
※イメージパースは、確定しているものではありません。
デザインの詳細等についても、今後検討していきます。

6-2. 歩行者ネットワーク

① 駅東西を結ぶ新たな東西軸の整備

○新たな東西通路を整備するとともに、駅を中心とした口の字型の歩行者ネットワークを整備
○鉄道のまち大宮を PR する視点場等の付加機能を確保
○西口デッキネットワークとの接続、及び新たな西口の顔づくりや歩行者の溜まり空間を確保　等

[東西通路整備の考え方]



○施設位置
・左に示す①～④の観点から、大栄橋と中央通路の中間付近とします
○必要な規模
・幅員 10～20m の範囲で検討を進めます

【事例：視点場のある通路 大阪駅】

②個性ある路面店や飲食店が連なる「賑わい交流軸」の形成

○駅から一番街、一の宮通り、氷川参道などを結びつけ、沿道に並ぶ高感度な路面店や飲食店から賑わいを感じる歩行者軸を形成
○沿道空間の使い方やデザインルールを構築　等

[賑わい交流軸のイメージ]

賑わい交流軸（現在の一番街）から東西通路を望む※

【事例：賑わいのある歩行者軸 東京都千代田区丸の内】

開発街区（北地区）の北側から南を望む※

【事例：連続性が確保された路面店 横浜元町通り】

※イメージパースは、確定しているものではありません。
デザインの詳細等についても、今後検討していきます。

②広域交通結節点に相応しい交通広場の再整備

○不足しているタクシー乗降場の拡充やバス乗降場等の適正配置による集約化、地下空間の活用等も視野に入れたコンパクトでも利用しやすい交通広場を再整備
○バリアフリー化が図られ、インバウンドにも対応した案内情報の提供や、雨にも濡れない屋根等を備えた交通広場を整備
○中央通りを公共交通のアクセス動線とし、駅前空間の外縁部に一般車のアクセス動線や乗降場を確保
○空港連絡バスの乗り入れへの対応や将来性を踏まえた多様な交通機能の導入にも留意　等

[交通広場の考え方]※

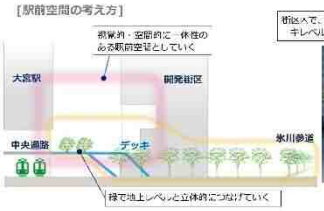
【事例：夜光のある駅舎等合流広場 川崎駅】

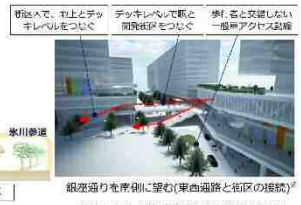
※交通機能の配置は、確定しているものではありません。

③駅前空間の一体性を高める顔づくり

○駅と街区をつなぐデッキを整備
○空間的・視覚的な統一感があり、氷川の杜を感じる豊かな緑を確保　等

[駅前空間の考え方]





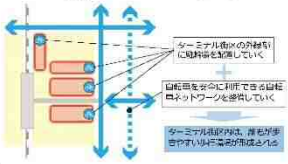
銀座通りを南側に望む(東西通路と街区の接続)※

※イメージパースは、確定しているものではありません。
デザインの詳細等についても、今後検討していきます。

④自転車利用環境の充実

○自転車駐車場をターミナル街区外縁部へ適正に配置
○自転車レーンや自転車ナビマーク等による自転車ネットワークを整備
○民間駐輪場の確保やコミュニティサイクルの利用を促進　等

[自転車駐車場の配置の考え方]



6-4. 道路ネットワーク

① 道路ネットワークの強化・拡充

○既存道路の地下空間の活用も視野に入れた道路ネットワークを形成及び強化・拡充

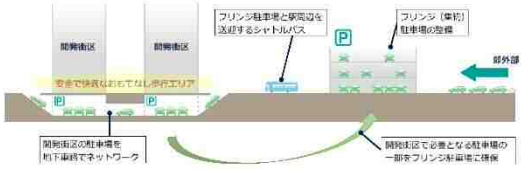
・中山道等の拡幅・地下化、氷川緑道西通線との役割分担等による「南北方向の交通容量の拡大」
・東口・西口の横断交通に対応し、大宮中央通線や大宮岩槻線を主軸とした道路容量の拡大に伴う「東西方向の道路ネットワーク強化・拡充」

[地下空間を活用した道路のイメージ]

② 交通需要マネジメントの展開

○駅周辺の自動車交通の流入規制・迂回誘導等、道路整備の進捗状況に応じた交通需要マネジメントを展開

[交通需要マネジメントの展開の考え方]



・駅周辺外縁部のフリンジ駐車場等(集約駐車場)の整備
・駅周辺の通過交通への情報提供等による広域的な迂回誘導、有料化等による分散・誘導
・地下車路ネットワークを活かした共同荷捌き施設の確保　等

6-5. 駅機能

① 東西通路の整備と合わせた駅機能の高度化

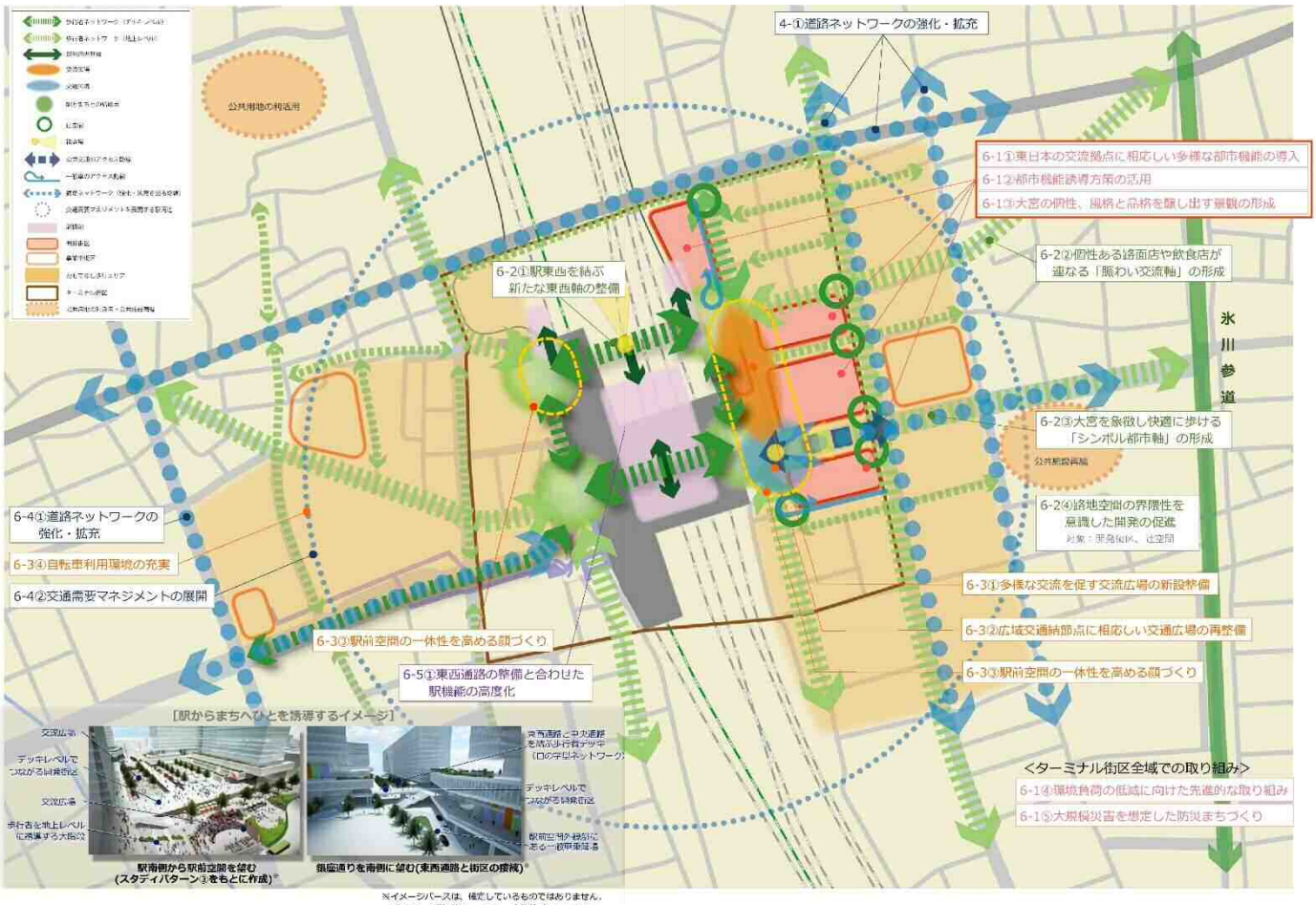
○東西通路の整備に合わせた乗換改善を実施（回遊性の向上、災害時の混雑緩和、代替路の確保等）
○ラッシュ時における混雑が著しいホームの拡幅・改良やホームドア設置等

[ホームドアの設置例]

【事例：和光市駅】（資料：東武鉄道 HP）

[駅機能の高度化の考え方（例）]

取組内容の全体イメージ図



※イメージパースは、確定しているものではありません。
デザインの詳細等についても、今後検討していきます。

7．実現のための方策

・構想を実現していくため、大宮の特性を活かしつつ、「三位一体」により「限られた空間を有効活用」し、「早期かつ着実な事業展開」を図っていきます。

・また「官民連携によるルールづくり」を通した良質な空間づくりを行うとともに、整備後には「エリアマネジメント」を導入し、まちの価値を高め、持続的な発展を支えていきます。

○三位一体による取り組み

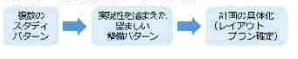
駅周辺街区のまちづくり、交通基盤整備、駅機能の高度化等の多岐に渡る取り組みを官民が連携し連続的に行っていきます。

○早期かつ着実な事業展開

事業展開や関係する開発街区の合意形成等の視点から、実現性を踏まえた整備パターンを決定し、早期かつ着実な事業展開を図っていきます。

[検討の進め方]

「平成 32 年度に都市計画決定に向けた手続きに着手」することを目標に、関係地権者等と合意形成を進め、スピード感をもって事業展開を図っていきます。



○限られた空間の有効活用

立体都市計画制度や市街地開発事業等を活用しながら、土地の有効利用と高度利用を図るとともに、必要な公共施設用地を確保していきます。

[公共的な空間確保の考え方]

平面のみで機能確保が困難な場合、土地の重層利用を行うことで、活用できる土地の範囲を広げ、交流広場を確保することが可能となります。

○官民連携によるルールづくり

「まちづくりガイドライン」を策定し、良質な空間づくりに取り組んでいきます。

○エリアマネジメント

エリアマネジメントの仕組みを構築し、開発整備後にもまちの価値を継続的に高めていきます。

8．検討経緯・今後のスケジュール

◆検討経緯

◆今後のスケジュール（案）

大宮駅周辺のまちづくりを進めています！

周辺街区のまちづくりへのご意見

- スポーツ（フットサル・ボルタリング）できる場所があるといい
- 西口に大型のショッピングモールが欲しい
- お楽しみ施設が欲しい
- ランドマークが欲しい
- 駐輪場にエレベーターが欲しい
- カプセルホテル＆スパ、スポーツ施設
- 都市型ホテル誘致

周辺街区のまちづくりへのご意見

- こまかい路地けっこう好き
- 東口のごちゃごちゃした感じがいい
- レトロな雰囲気が良いそれを活かすと良い
- 昔ながらのゴチャゴチャ感や古い店の良さを残したい
- 東口の雑然とした雰囲気は好きなので一部残してほしい
- 個々のお店は魅力的、でも統一感があるといい（ex 氷川神社）
- ホテル　●大型の商業施設　●映画館
- 飲み屋を減らした方がいい
- 古い建物がきれいになるといい（オフィス・店舗）
- 東口ショッピングモールがあるといい
- 埼玉のおいしい店を集めてほしい
- 日常使いの物が帰ると仕事帰りに寄れる
- 駅降りて集まれるお店が多くあるとよい
- 新都心と連携を
- 埼玉の美味しい店を集めて欲しい
- 子供と遊べる場所が欲しい
- 人が休めるような公園がほしい
- コクーンとステラタウンに行っちゃう。
- 子育て世帯に遊べる場所を
- 無料公共スペース、多世代交流
- 分かりやすい案内表示欲しい
- ユニバーサルデザインをもっと充実してほしい
- 氷川神社は知っているけどデートで行くことはない
- 氷川神社までのアクセスが良くなってほしい
- 駅前通の参道交番交差点の改善
- お花やグリーンがあるともっといい

駅機能の高度化へのご意見

- ニューシャトルの乗換えが不便、東西通路の設置が必要
- 乗換が便利になるといい
- 東武との乗換もっと便利に
- 東西通路
- 東西通路わたりたい
- 東西の通行がもっと便利になるといい
- 西口から東口へ自転車で渡りたい
- 東武と京浜東北線を直通にしてほしい
- 大宮途中下車できる切符があるといい
- エレベーターが近くにあるといい
- 平面で利用しやすい自転車駐輪場
- 座ってまちあわせ出来る所が欲しい
- まちあわせスポットを作ってほしい（イスがほしい）
- 駅及び駅周辺の地下を有効活用しても面白そう
- 駅東西をつなぐ地下街があるといい
- 飲食店を全て禁煙にしてほしい（エキュート内）

交通基盤整備へのご意見

- バスやタクシーは地下へ
- 駅から濡れずにバスやタクシーに乗れるようにして欲しい
- バス乗り場への案内がわかりやすいといい
- 一般車のロータリーを使いやすくしてほしい
- 駐輪場が欲しい
- レンタル自動車が欲しい
- Wi-Fi 公共のものを使用して移動手段
- 緑と憩いの空間が欲しい（子供連れでも休める空間）
- 東口のトイレきれいになってよかった
- 「自転車は左側」道路整備求む
- 地下鉄７号線の大宮への乗り入れ

〇駅機能の更なる高度化　〇交通基盤整備　〇周辺街区のまちづくり
を推進する『大宮駅グランドセントラルステーション化構想』の策定に取り組んでいます。

〇駅機能の更なる高度化

より安全で快適に鉄道の利用や乗換ができるとともに、まちの賑わいや回遊性の向上に資するよう駅機能の高度化を図ります。

〇交通基盤整備

誰もが利用しやすい交通広場や人の溜まり場を創ります。また、自動車の交通混雑の緩和を図るための道路ネットワークを構築します。

〇周辺街区のまちづくり

商業、業務、居住、宿泊、滞在など、大宮駅周辺での立地が期待される多様な都市機能を組み合わせ、街を持続的に発展させていきます。

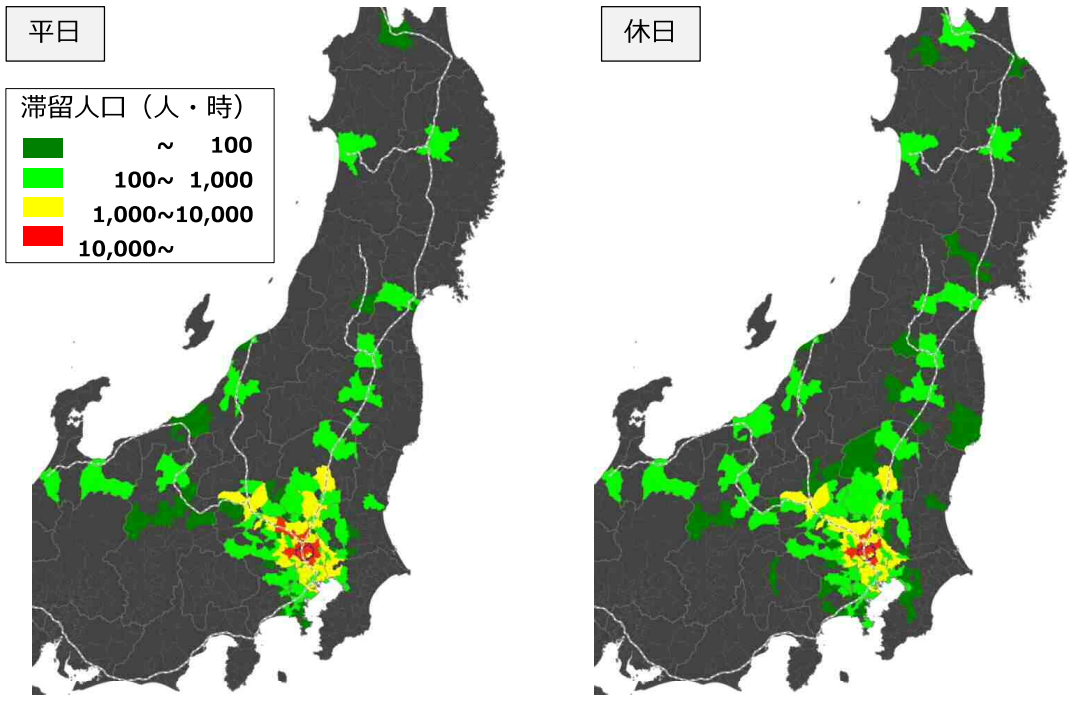
各取り組みに対するみなさまのご意見を取りまとめました。

ビッグデータからみる大宮駅周辺の回遊行動

■東北地方や北陸地方の広い範囲から人が集まる大宮

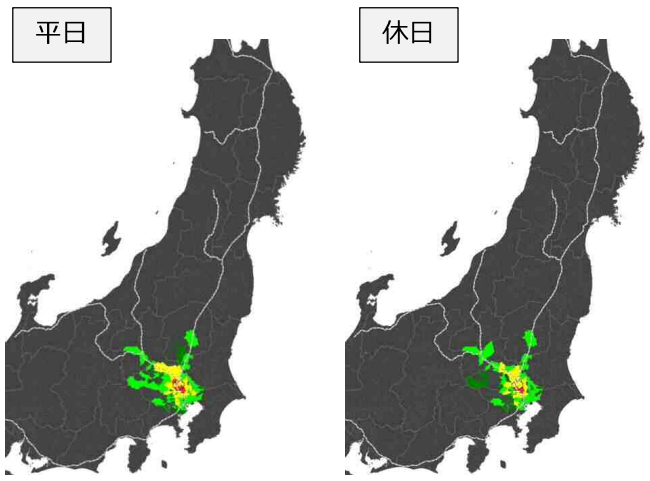
- 平日は、新幹線沿線地域を中心に金沢や仙台などの東北地方や北陸地方の広い範囲からの来訪があります。
- 休日は、平日と同様の地域だけでなく、更に広い範囲から来訪があります。

データ：モバイル空間統計
（株式会社ドコモ・
インサイトマーケティング）
集計値：滞留人口
期　間：2016年11月
（平休それぞれ1日の平均値）



【参考】浦和来訪者の居住地

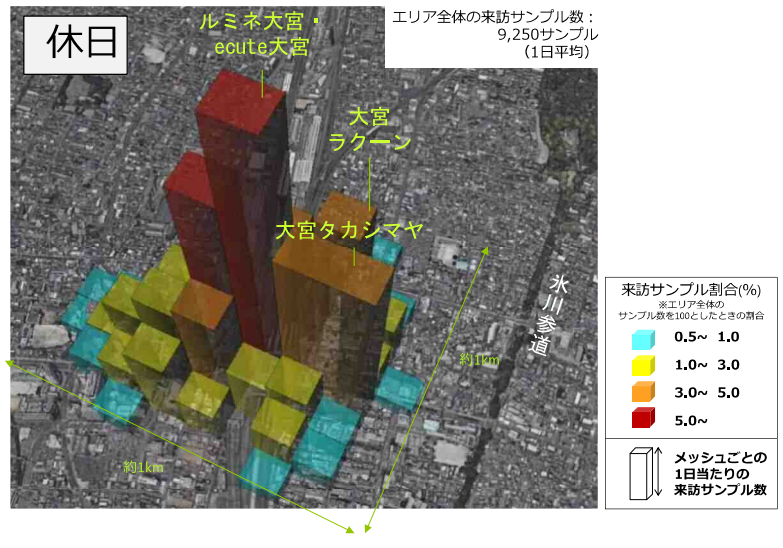
- 大宮と比較すると、県内や宇都宮、高崎など近い範囲からの来訪が多い。



■ 大宮駅直近に集中している来訪者の回遊範囲

《来訪者が回遊（徒歩移動）した場所》

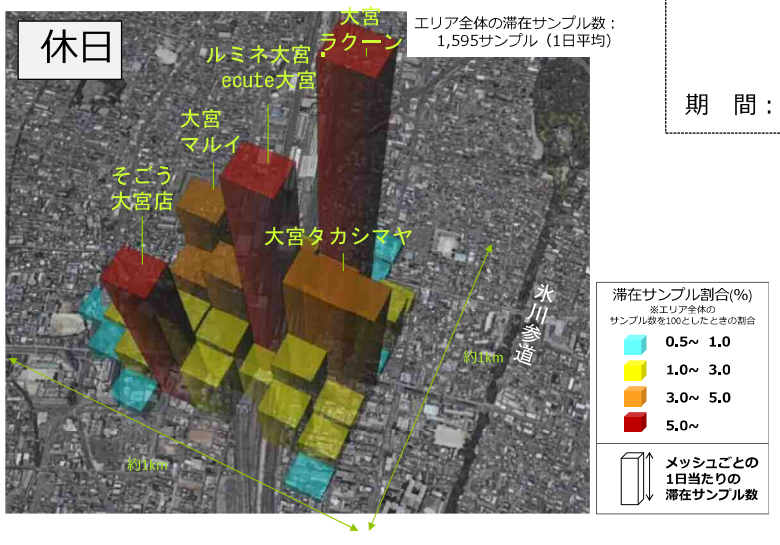
- 駅付近を回遊する来訪者が多い。
- 氷川参道まで回遊する人は少ない。



《来訪者が15分以上滞在した場所》

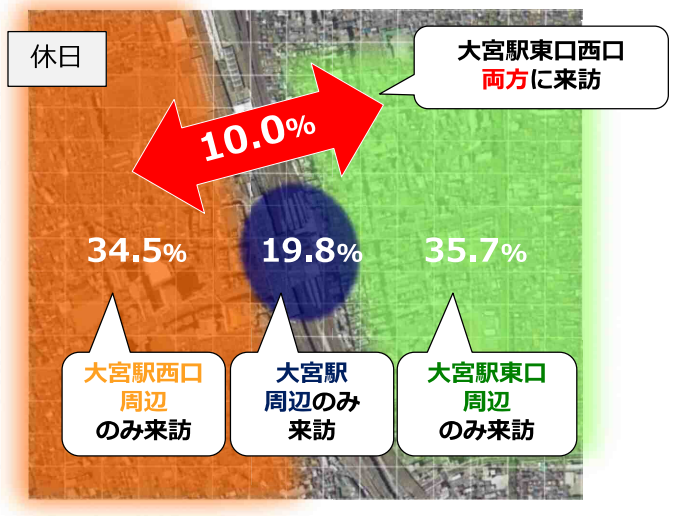
- 来訪者の多くが大宮駅周辺の商業施設で滞在している。

データ：端末現在地（GPS等）情報
（KDDI株式会社
×株式会社コロプラ）
対象者：対象エリア内を徒歩移動かつ、エリア内で15分以上滞在した人（対象エリア内居住者及び就業者は除外）
期　間：2017年9月-11月



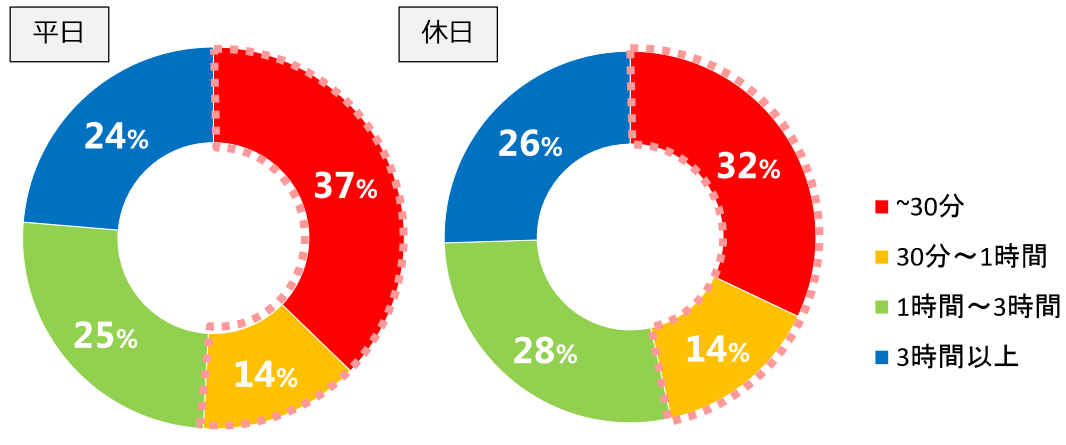
《来訪者の周遊行動》

- 東口の施設と西口の施設の両方に来訪した人は１割未満である。



《来訪者の滞在時間》

- 来訪者の約半数は、滞在時間が1時間以下となっている。
- 大宮駅を含むメッシュでは、特に滞在時間が短い傾向である。



【今後の方向性】

- より多くの人に来訪して頂けるよう、
  大宮の集客ポテンシャルを更に高めるための取組みを進めていきます！
- 大宮の集客ポテンシャルの波及効果を高めるため、
  来訪者の回遊範囲が広がる仕掛けづくりを進めていきます！

➡ **引き続きビッグデータを活用して、これらの施策を実施したときの効果を「見える化」していきます**