

(仮称) GCSプラン骨子案について

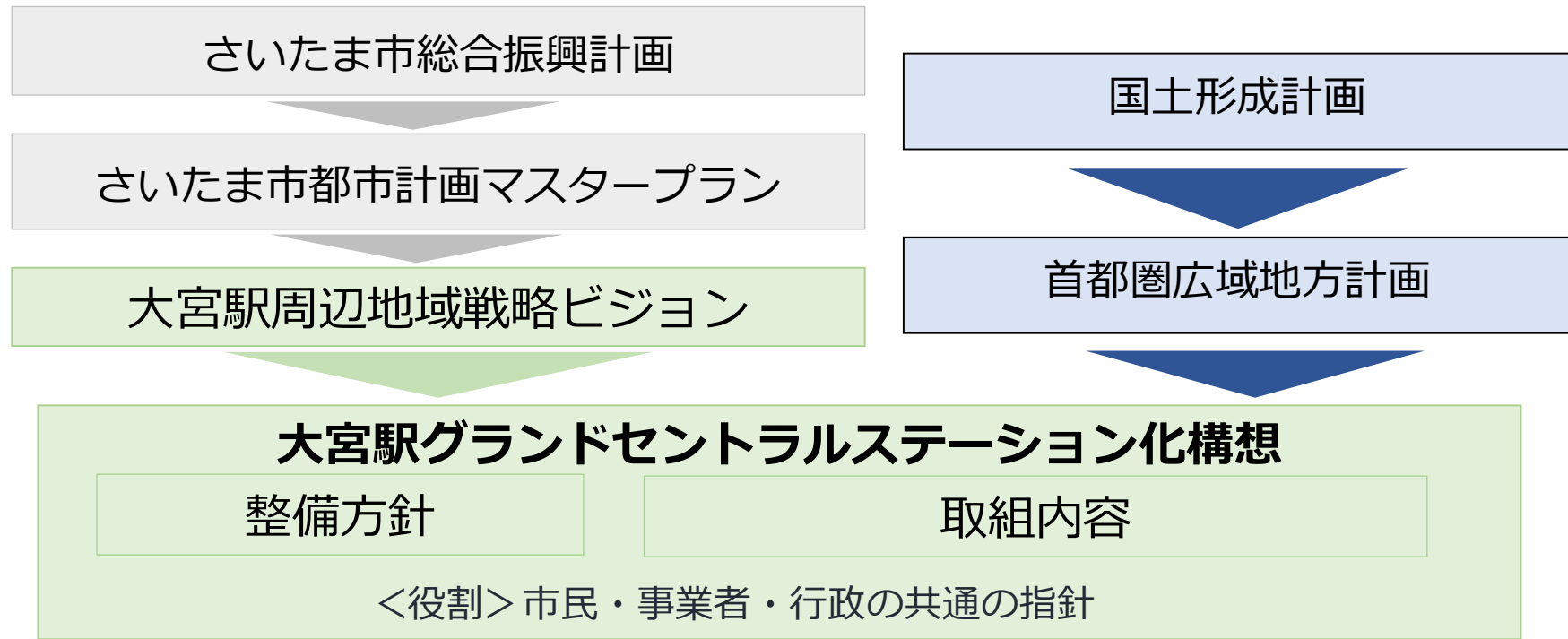
都市局 都心整備部
東日本交流拠点整備課



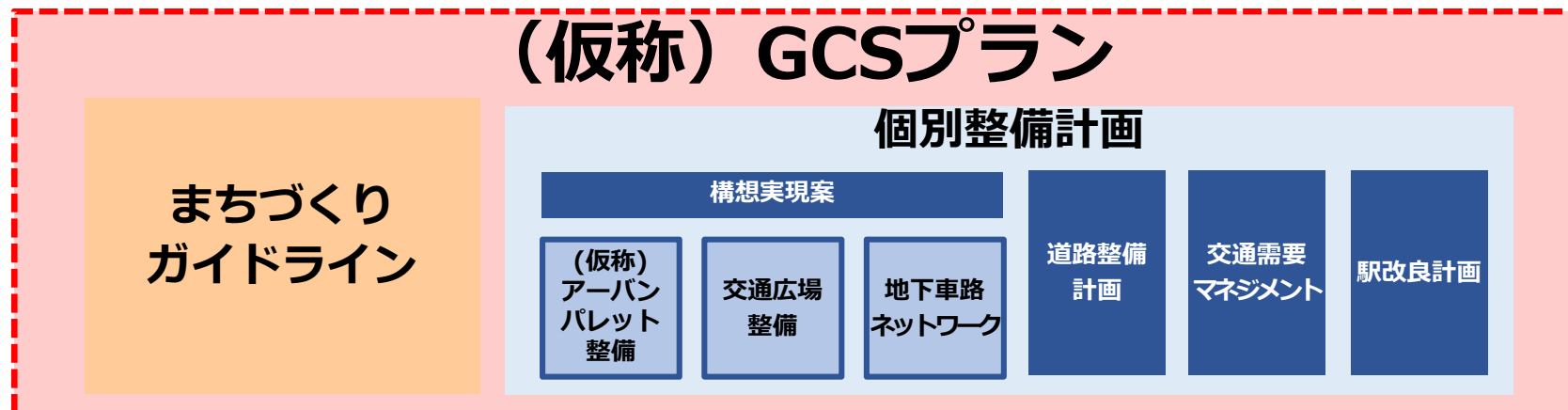
パブリック・コメントを実施する
『（仮称）GCSプラン骨子案』
についてご審議いただく。

(仮称) GCSプラン位置付け

OMIYA GRAND CENTRAL STATION



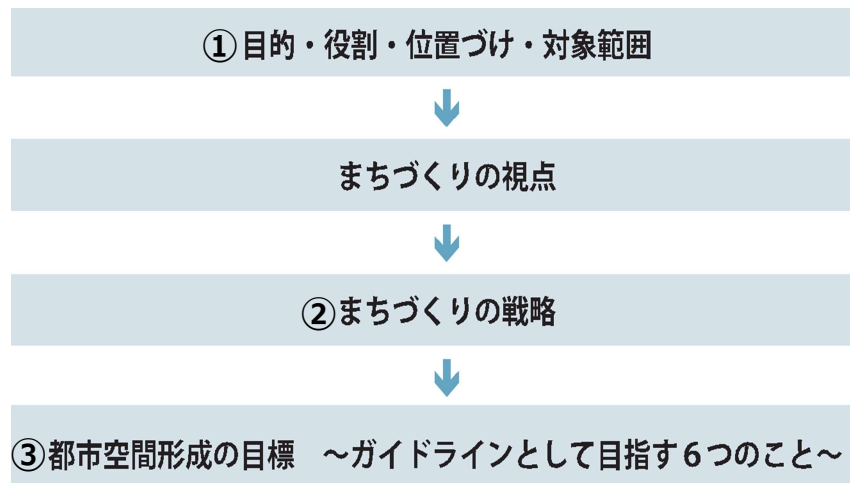
構想をより具体化し実現可能な計画へ



まちづくりガイドライン

OMIYA GRAND CENTRAL STATION

■まちづくりガイドラインの構成



①目的

基盤整備や民間開発を実施する際のルール等を定め、公民が連携して、良質な空間を形成することを目的に作成

②まちづくりの戦略

◆社会基盤分野

創造的な取り組みを受け入れるまちをめざす

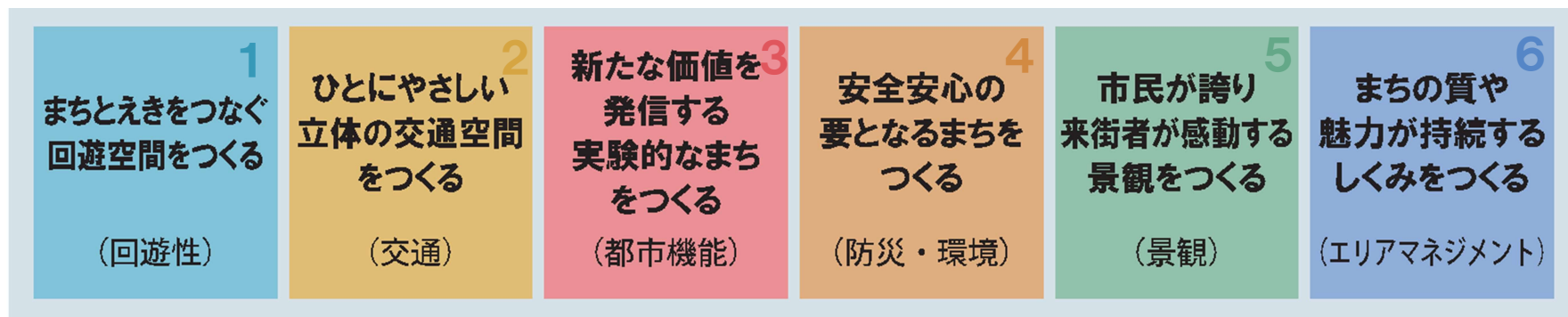
◆経済分野

「東日本」を魅せるまちとなる

◆環境分野

みどりが人を呼ぶシーンをつくる

③都市空間形成の目標 ~ガイドラインとして目指す6つのこと~



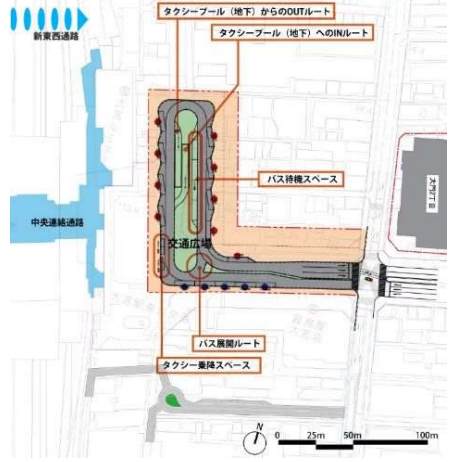
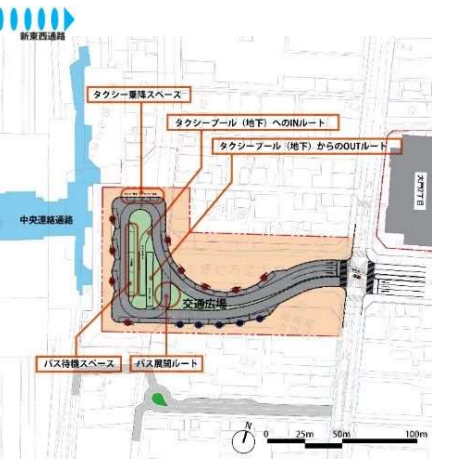
【今後の検討課題】

- 個別整備計画の検討状況を踏まえた内容の深度化
- 具体的な構成要素や数値目標等の検討
- 民間まちづくり事業の検討状況を踏まえ具体的な検討
- 自転車等を含む様々な交通モードと連携した、歩行者ネットワークの検討の深度化

構想実現案 ①

OMIYA GRAND CENTRAL STATION

■ 構想実現案の比較 (ポイント)

	第1案	第2案
	<p>中地区を中心に活用して 交通広場を配置した案</p> 	<p>南地区を中心に活用して 交通広場を配置した案</p> 
(仮称) アーバン・ パレット	<p>△地上部の交流広場が、中央連絡通路からやや遠い ※デッキレベルの交流空間についても検討</p>	<p>○地上部の交流広場がどちらの通路からも利用しやすい ※デッキレベルの交流空間についても検討</p>
交通広場	<p>○どちらからも利用しやすい配置 ○L字型の車道により、効率的なレイアウトが可能 ○将来的な拡張・再整備が比較的容易 ○バスと鉄道の乗り換え時、どちらの通路もバランスよく利用される※</p>	<p>△新東西通路からやや遠い配置 △曲線の車道により、不整形の土地が生まれる △将来的な拡張・再整備が比較的困難 △バスと鉄道の乗り換え時、新東西通路の利用割合が低い※</p>
地下車路 ネットワーク	<p>○主に中地区との連携により整備可能</p>	<p>○主に南地区との連携により整備可能</p>

※歩行回遊モデルによる試算による経路選択割合

「中地区を中心に活用して交通広場を配置した案」を第1案
「南地区を中心に活用して交通広場を配置した案」を第2案とする

⇒駅改良計画と併せ、土地の有効利用等を意識した検討を深度化

構想実現案 ②

■ (仮称)アーバン・パレット整備の考え方

(仮称)アーバン・パレットとは

街と駅、街と人をつなぐための
大宮独自の発想による新たな基盤

(仮称)アーバン・パレットを構成する要素

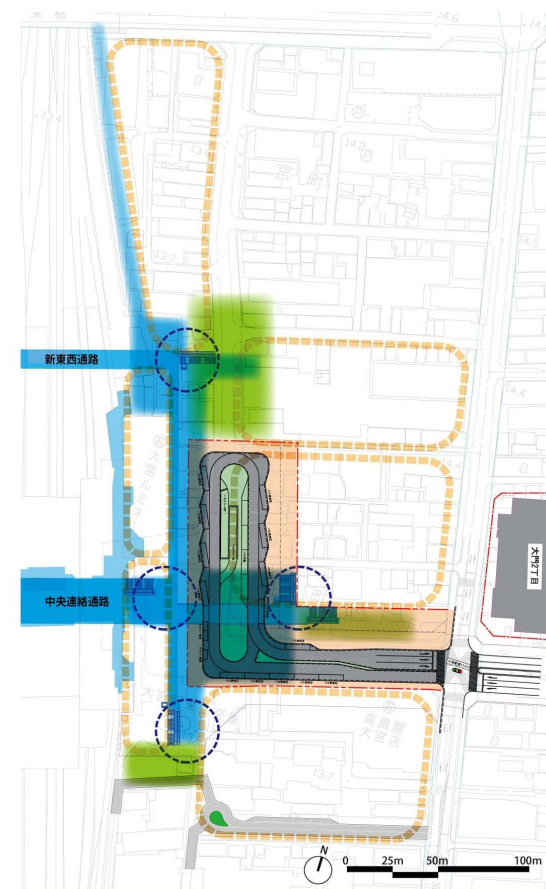
- 1) 大宮駅周囲を巡る「**口の字**」型歩行者ネットワーク
- 2) 街と駅をつなぐ**歩行者動線**
- 3) 憩い・待ち合わせや娯楽・文化・ビジネス等の活動に活用できる**交流広場**
- 4) 緊急時における駅周辺の人々の避難に供する**一時滞留空間**
- 5) 駅改札レベルと地上レベルをつなぐエレベーター・大階段等の**縦動線**



<整備による効果>

- ・ 駅改札レベルと地上レベルを安全・円滑に結ぶ動線が確保され、**まち全体への回遊性が向上**
- ・ 市民や来訪者等が集い、祭りやイベント等にも活用できる交流広場が確保され、**市民や来訪者等の交流が促進**
- ・ 大規模災害時に一時避難に対応できる空間が確保され、**防災性が向上**

【整備イメージ】



【今後の検討課題】

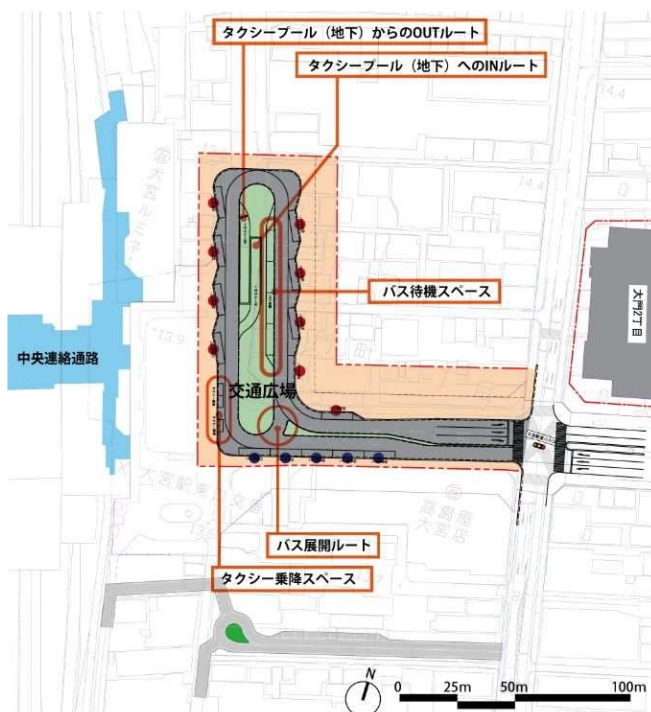
- (仮称)アーバン・パレットの位置・規模・設え等の検討
- 事業区域・事業手法・事業ステップ・管理のあり方等の検討

構想実現案 ③

■ 交通広場整備の考え方

	配置の考え方	必要施設量
バス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道との乗換利便性の高い位置にバス乗降場を配置 ・ バス乗降場は地上部への配置を基本として、隣接する開発街区と公民連携により用地を確保 	乗車 : 9 バース 降車 : 5 バース
タクシー機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ できるだけ駅に近く利用しやすい位置に乗降場を配置 ・ タクシープールは地下部への配置を視野に検討 	乗車 : 2 バース 降車 : 1 バース プール : 36 台分
一般車機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地上外縁部に一般車のアクセス動線や乗降場を配置するとともに、地下部へも地下車路ネットワークと連動した乗降場を配置 	乗降 : 16 バース

【整備イメージ】（現在の検討案）



<整備による効果>

- ・ 鉄道とバスの乗り換え距離が短縮、車道横断がなくなり、**バス利用者の利便性や安全性が向上**
- ・ タクシー乗降場は駅の直近に配置し、乗り場を2バース設けることで、**効率的な運用が可能**
- ・ 公共交通のみの交通広場となり、**歩行者の安全性や快適性が向上**
- ・ バリアフリーの確保、案内情報提供、待合空間の確保等について、引き続き検討

【今後の検討課題】

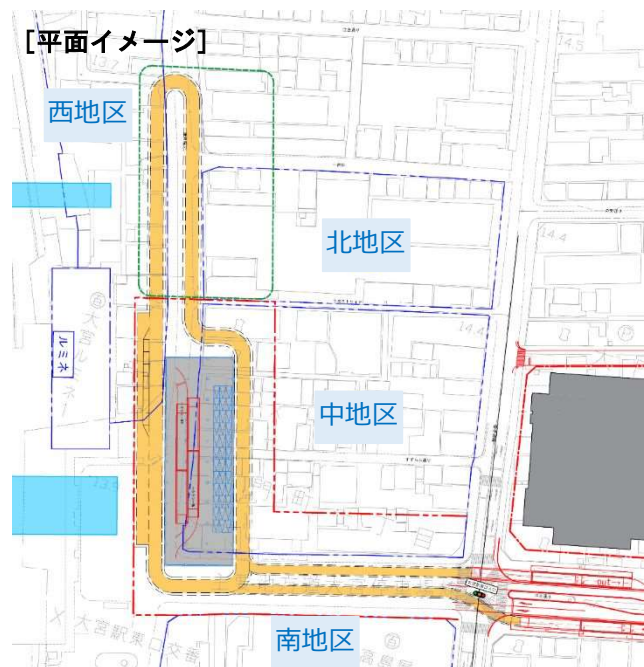
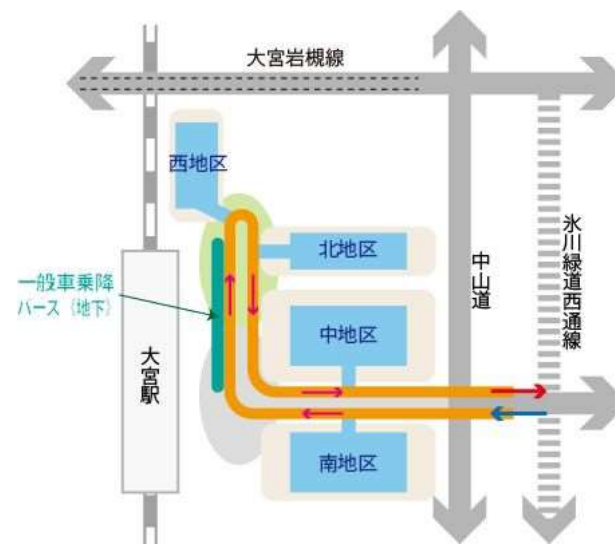
- 開発街区の開発区域や、駅改良計画に係る区域との調整
- 交通広場と開発街区等との重複利用区域の設定、位置づけの検討
- 待合空間等、利用者の利便性を高める方策の検討
- 新たな交通モードの導入等に柔軟に対応できる空間配置に留意
- 事業区域・事業手法・事業ステップ・管理のあり方等の検討
- 自転車駐車場の配置や規模等と連携したあり方の検討

構想実現案 ④

OMIYA GRAND CENTRAL STATION

■地下車路ネットワークの考え方

- ・地上部の自動車交通を削減するため、開発の受け皿となる基盤として、地下車路ネットワークを整備
- ・開発街区の開発時期に左右されず整備が可能な
「地下車路を先行整備して駐車場を接続する案」を前提
- ・原則、**交通広場や交流広場、中央通りの地下空間を活用**
- ・現案では、開発街区の駐車場や荷捌き施設に**地下車路からのみアクセス**することを想定



<整備による効果>

- ・地下車路を先行整備するため、開発街区の開発時期に左右されずに**地下車路の整備が可能**
- ・中山道への駐車場出入口の集中を回避し、**安全で快適な歩行エリアを実現可能**
- ・駅への**一般車乗降バスの整備も可能**

【今後の検討課題】

- 交通シミュレーションに基づく課題を踏まえ、交通処理が可能な出入口の配置検討
- 構想実現案と整合性が確保された地下車路ネットワークの検討

■ 道路整備計画の考え方

① 開発後において、**混雑度1.25以下を目指す**

② **交通実態調査を実施**し、
中山道や大宮岩槻線を通過する**交通量を把握**

③ **交通量推計を実施**し、南北方向および東西方向の
機能強化に向け**比較検討**

④ 混雑の緩和効果が認められる路線として、
中山道の地下バイパス化と**大宮岩槻線4車線化**を抽出



<整備による効果>

- **中山道は地下バイパス化**によって
目標以上に自動車の**混雑が緩和**
- 駅周辺に関係のない**通過交通の転換が期待**
- **大宮岩槻線は、4車線化**によって目標以上に
自動車の**混雑が緩和**
- 自動車交通の処理機能向上、**自転車走行空間や
ゆとりある歩道を確保**

【今後の検討課題】

- コスト面、技術面からの実現可能性の確認
- 整備には時間を要するため、地下車路の整備や
交通需要マネジメント等の施策も併せて検討が必要
- 周辺まちづくり等の進捗を考慮した
シミュレーション精度の向上

【混雑度1.0~1.25】飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、中間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時間）。
何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。

交通需要マネジメント

MIYA GRAND CENTRAL STATION

■ 交通需要マネジメントの考え方

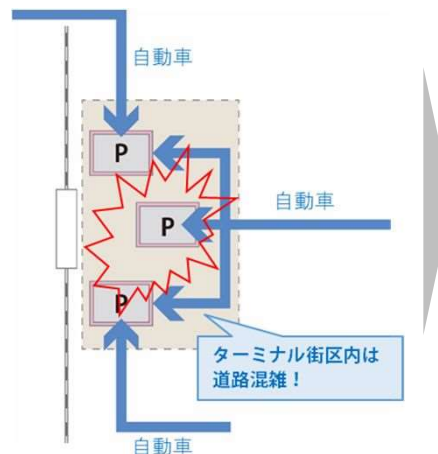
①道路整備を行うことで、一定の整備効果は期待できるが、**交通混雑が一部に残る**

②ハード面だけでなく、**自動車交通の需給バランスを図るソフト施策が重要**

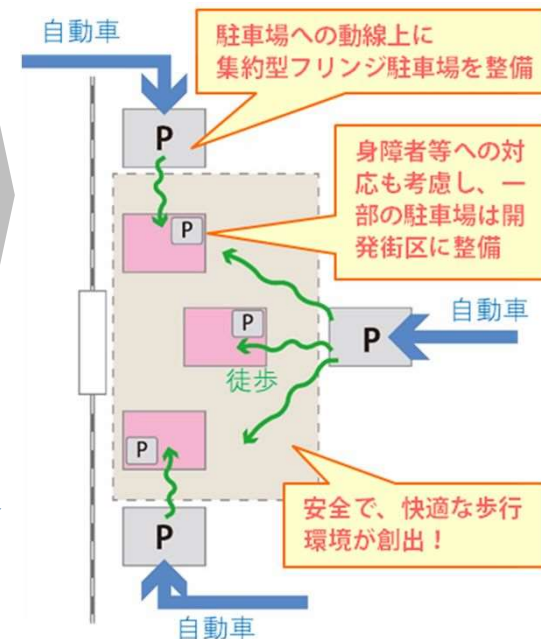
③開発街区の駐車場の一部を、ターミナル街区外縁部の**フリンジ駐車場**に置き換える等、**駐車場マネジメントの展開**が有効

【展開イメージ】

▼開発街区がそれぞれ敷地内で駐車場を整備した場合



▼ターミナル街区外縁部にフリンジ駐車場を整備した場合



<整備による効果>

- ・ 開発街区から隔地して駐車場を配置することにより、ターミナル街区内の**道路混雑の緩和**と**安全で快適な歩行エリアの形成が可能**
- ・ 駐車場の出入口を集約することにより、**歩行者の賑わいや街路景観の連続性の確保が可能**

【今後の検討課題】

- 交通シミュレーションによる交通処理の検討（フリンジ駐車場や地下車路ネットワークの出入口の配置、フリンジ駐車場の駐車台数を条件に検討を深度化）
- フリンジ駐車場の整備や運用の仕組みづくり、位置づけ（法的位置づけや隔地駐車場の取扱い方法等）に関する検討

駅改良計画

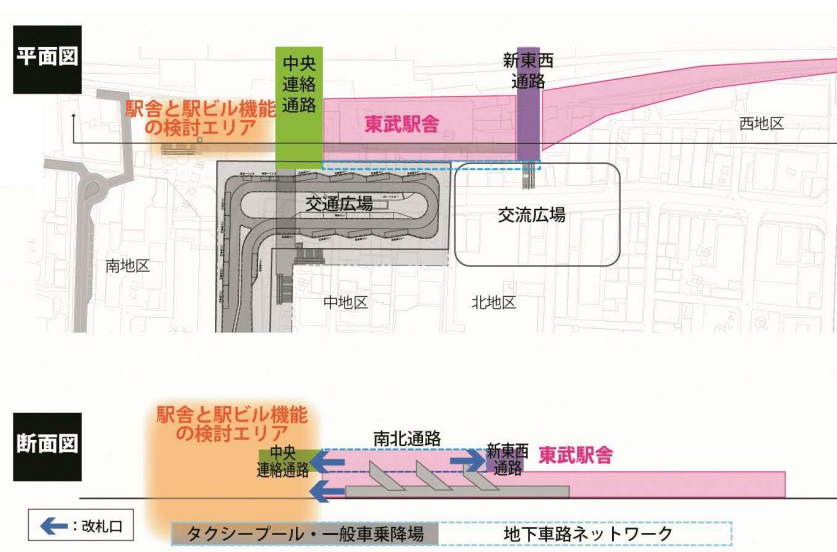
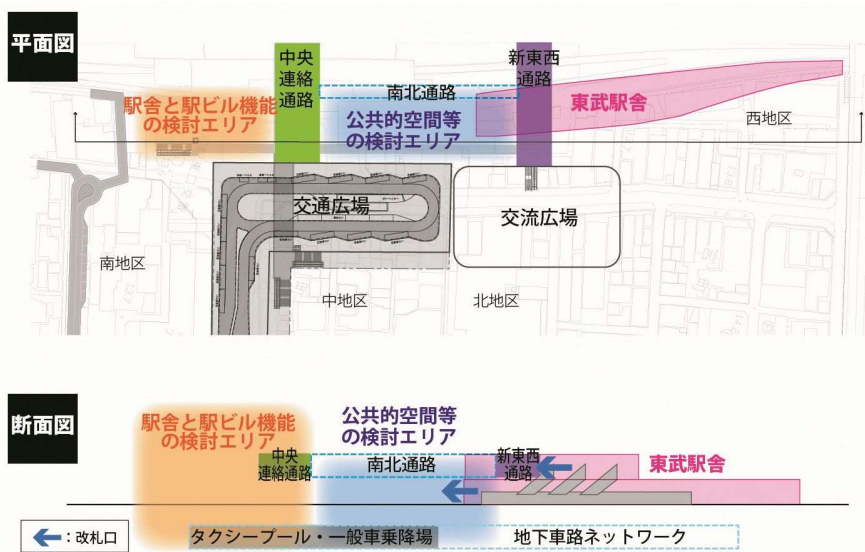
OMIYA GRAND CENTRAL STATION

案①

- ・東武駅南進：新東西通路のやや南側まで南進
- ・ホーム：2面3線（ホームドア設置可能）
- ・改札口：2箇所（新東西通路・地上）

案②

- ・東武駅南進：中央連絡通路の位置まで東武駅を南進
- ・ホーム：2面3線（ホームドア設置可能）
- ・改札口：3箇所（中央連絡通路・新東西通路・地上）



案①で示した、公共的空間等の検討エリアの有効活用が図られた場合、駅前空間整備や周辺街区のまちづくり計画の自由度が高まる

案①を軸として、今後、検討の深度化、鉄道事業者協議を進めていく

- 【今後の検討課題】
- 構想実現案と整合した空間構成・土地活用の可能性について検討
 - 事業区域の設定や事業手法、費用負担の考え方等、事業スキームの検討

今後のスケジュール案

OMIYA GRAND CENTRAL STATION

