

大宮グランドセントラルステーション推進会議
(第13回基盤整備推進部会) 主なご意見等

開催日時：平成30年10月24日（水）15:00～17:00

開催場所：大宮区役所6階 大会議室

出席者：

選出区分	役職等
学識経験者	埼玉大学 大学院理工学研究科 教授 久保田 尚
鉄道事業者	東日本旅客鉄道 総合企画本部 投資計画部 課長 計画調整グループリーダー
鉄道事業者	東日本旅客鉄道 大宮支社 企画室 企画調整課長（代理）
鉄道事業者	東武鉄道 経営企画本部 課長（代理）
鉄道事業者	東武鉄道 鉄道事業本部 改良工事部長
鉄道事業者	埼玉新都市交通 代表取締役常務
交通事業者	埼玉県バス協会 専務理事
交通事業者	東武バスウエスト 取締役 運輸統括部 業務課（代理）
交通事業者	西武バス 取締役 運輸計画部長
関係行政機関	埼玉県 企画財政部 参事兼交通政策課長
関係行政機関	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 道路協議係長（代理）
関係行政機関	大宮警察署 交通課 交通規制係長（代理）
関係行政機関	さいたま市 都市局 都市計画部 次長（代理）
関係行政機関	さいたま市 都市局 都心整備部長
関係行政機関	さいたま市 建設局 土木部長
デザイン コーディネーター	アーバンデザインセンター大宮 サブディレクター（代理）
オブザーバー	埼玉県 産業労働部 観光課 主幹
オブザーバー	都市再生機構(東日本都市再生本部 事業企画部) 事業企画第2課 主幹

■道路整備計画の検討状況について

【⇒事務局からの回答】

- ・道路整備を何も行わずに開発を行うとどうなるか。
- ⇒渋滞の課題が大きくなってしまいうため、対策を打つ必要があると考えている。
- ・道路整備と開発の時間軸が重要である。大宮岩槻線の4車線化は時間がかかると思うが、どのようなスケジュール感なのか。また、中山道の地下バイパス化だけ実施した際にどれだけの課題が残るのかは整理できているのか。
- ⇒地下バイパス化のみ実施した場合の交通量推計は行っているが、どのぐらいの開発に耐えられるかというところまで整理が至っていない。今後整理していきたい。

■交通需要マネジメント計画の検討状況について

【⇒事務局からの回答】

- ・駅前広場でのシャトルバスの乗降場所はどのような形で考えているか。
- ⇒シャトルバスの駅前広場での運用については、駅前広場内のバスバースの中で受け入れる施設として検討していきたい。
- ・地下車路ネットワークとタクシープール地下化の関係はどのように整理しているか。
- ⇒地下車路ネットワークは、主に駐車場と荷捌き施設への導入路、あるいは一般車の乗降バースへの導入路と考えている。タクシーについては、別の動線で地下へアクセスするルートを検討している。
- ・地下車路ネットワークと中山道アンダーパスの関係はどのようになっているか。
- ⇒地下車路ネットワークが上で、中山道アンバーパスが下を通る形を想定している。
- ・地下車路ネットワークは地上の中山道、地下の中山道とは接続しないということか。
- ⇒現時点では、そのような案を想定している。
- ・第2案を前提とした場合の氷川緑道西通線の容量の話、中山道を走ってきた車がどのように地下車路ネットワークへ入っていくかという検討はこれからか。
- ⇒今後検討していく。
- ・地下車路ネットワークの他都市の事例があれば提示してほしい。

■駅改良計画の検討状況について

【⇒事務局からの回答】

- ・ニューシャトルと新東西通路、既存の中央連絡通路との関係はどのようになるのか。
- ⇒ニューシャトルからは、新東西通路を通る動線がメインの乗り換え動線になると考えているが、口の字型ネットワークとして中央連絡通路とも繋がるイメージである。

■構想実現案に向けて

【⇒事務局からの回答】

- ・シャトルバスに関しては乗降数が増えるのではないかと考えている。高速バス、空港バスなど営業的なもので使う中で、シャトルバスを同じところで運行するのは複

雑になるため、シャトルバスについては新たに1バース設けていただいたほうが混乱はないと思う。

⇒シャトルバスについては、フリンジ駐車場の配置場所等によって必要性も変わるため、フリンジ駐車場が有効に運用できるのかということも含めて検討していく。

また、乗り場については、他都市の事例も参考に、利用者が混乱しないような乗り場のあり方を検討していきたい。

- ・地下車路ネットワークの中で、一般車乗降バースを整備した場合、地上部分に一般車の乗降バースは整備しないのか。一般車のアクセスが地上部分になくれば、駅前交番への車両接続も考慮しなくてはならない。

⇒そういった点も含めて検討する。地下車路ネットワークの中に西地区・南地区に整備予定であった一般車ロータリーをすべて押し込んだほうがいいのか、または利用者の観点から地上部にも整備した方がいいのか、交番の使い勝手も含めて検討が必要である。

- ・バスバースの効率化による規模の縮小を検討すべきではないかと前回から議論があるが、他都市で実施しているようなバス乗車システムを導入することによって現在の乗車バースはいくつ減少する可能性があるか。

⇒具体的に何バース減らせるかは、運用面でバス事業者と調整させていただいた上での検討だと思っている。利用者の利便性も含めて複合的に検討を進めていきたい。

- ・大宮駅とさいたま新都心駅から、大宮区役所新庁舎にアクセスするバスの検討があったと認識しているが、どのようになっているのか。両駅の間には区役所が移設するため、駅と駅を結ぶような交通を戦略ビジョンの中では提案していると認識しているがどうか。

⇒大宮区役所移転と氷川緑道西通線の整備にともなった、バスルートの変更の協議を行っている段階だと聞いている。

- ・そういった関連事業が、東口のバスバースに影響はあるのかということなどを今後整理してほしい。

⇒状況がわかる範囲で整理したい。

以上