

第 21 回 大宮グランドセントラルステーション推進会議 基盤整備推進部会 主な意見

開催日時：令和 2 年 2 月 3 日（月）15:00～17:00

開催場所：大宮区役所 6 階 601・602 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 久保田 尚教授
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 企画室長
鉄道事業者	東武鉄道 経営企画本部 部長
鉄道事業者	東武鉄道 鉄道事業本部 計画管理部長
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	埼玉県乗用自動車協会 会長
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 運輸統括部 業務課長（代理）
交通事業者	国際興業 運輸事業部 担当部長
交通事業者	西武バス 運輸計画部 計画課長（代理）
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 都心計画部 次長（代理）
関係行政機関	さいたま市 都市局 都心整備部長
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 事業企画課 担当課長

## ■ 構想実現案について

【⇒事務局からの回答】

- ・ 駅前広場区域調整のイメージについては、斜線として絵に範囲が描かれていると、その範囲まで調整できることになってしまう。資料に記載のとおり“調整範囲も含めて今後調整予定”であるならば、斜線は消して欲しい。
- ⇒ 区域調整のイメージについては、まち側からの要望もあり、何かしら表現しなければならない。GCS プランでどのように表現していくか、まち側とも調整しながら整理したい。
- ・ 地下車路ネットワークと駐車場をつなぐ入出庫の矢印を、駅舎と駅ビル等機能の検討エリアへも追加してほしい。
- ⇒ 前回 11 月の推進会議では、駅舎と駅ビル等の検討エリアはまだ確定していなかったため今回は表現していない。今後、3月の合同部会までの協議によって可能な範囲で表現できるように検討していきたい。
- ・ 交通機能配置に係る比較検討があるが、タクシーのことしか載っていない。タクシーだけではなく公共交通全般を考えて表現してほしい。
- ⇒ 今回最も重要なのは、地下にタクシープールを配置することは地下車路ネットワークとの兼ね合いもあり難しいため、タクシープールの地下配置は見送らせていただいたことである。表現については、3月にまとめる GCS プランでタクシーばかりの記載とならないよう注意したい。

## ■ 駅改良計画について

- ・ 「東武1階改札口を与条件とする」とあるが、別ページの今後の課題には「地上改札の必要性の検討」と書いている。記載内容を統一するべき。
- ⇒ 東武1階改札口について、必要性を検討すべきという話をいただいたため、今後の課題についてはそのように変更した。「与条件」という表現は改める。
- ・ 新東西通路の必要幅員について、現在は新東西通路がない中で、交通量をどのように想定したのか。また、開発交通量は増床する用途によっても異なると思うので、算出手法を詳細に教えてほしい。
- ⇒ 駅の改札、駅前広場、まち場で紙を配布し、どの改札・バス停から駅に入ったか、まちへ出ていったかを調査し、通路の断面交通量の調査と合わせて、東武から JR の乗り換え人数・経路を算出している。開発交通量を4地区の新しい開発に伴って増える床から集中する交通量を算出して、国交省のマニュアルで出ているサービス水準で割って必要な幅員を出している。
- ⇒ 歩行回遊シミュレーションでは、国土交通省のスマートプランニング実践の手引きに従い、パーソントリップ調査による来訪者数、大都市交通センサスによる乗換客数の数値を用いて算出している。
- ・ 今後、事業区域や事業手法の検討・選定はどのぐらいの時期にする予定か。
- ⇒ 事業スキームについては、駅改良計画の検討と合わせて、敷地整序による範囲及び内容の検討を事務レベルで進めている。
- ・ 新東西通路は、これから鉄道事業者、市、地区の地権者が集まって協議していこうとしている。地区の方はどこに橋脚が下りるか、出口がどこになるか等気にされているので、「まち側の理解を得なが

ら」等の記載があった方が良いと思う。

⇒新東西通路の降り口はまちに繋がる部分なので、まち側の協力を得ながらということが伝わるよう追記する。

・スケジュール的には、今回の部会の内容が、今年度最後の推進会議の内容になると思うが、構想実現案と駅改良計画の今年度のゴールはどのように考えているのか。

⇒構想実現案の今年度のゴールは、交通広場の施設量、L型の配置、面積約1ha等の前提となる条件を決める事である。ただし、位置を含め、今後の検討課題を記載する。

駅改良計画は、南進距離、2面3線化の話を含めて、新東西通路を15m+ $\alpha$ の幅員と決めることである。こちらも今後の検討課題を含めて記載したい。

#### ■道路整備計画について

・氷川緑道西通線の道路ができたことで混雑は減ったが、その影響で大宮北小学校前の狭い道路の交通量が増えている。市はどのように考えているのか。

⇒GCSに伴う周辺道路への影響対策も検討していかなければならないと思っている。今後も引き続き交通量調査にて実態を把握し、その上で対策も併せて検討したい。

#### ■交通需要マネジメントについて

・MaaSを導入する上で、どうすれば車が集中しないか、道路が混雑しないかもあわせて考えなければならない。例えばパーク・アンド・ライドもMaaSの中に組み込むなど、MaaSによって車が減るという話をきちんとすることが重要。

・駐車場地域ルールや集約駐車場の議論は、再開発ビル内の駐車場規模や、建築計画まで影響する。そのため緊急を要する内容だと思うが、これからどのように議論していくのか。

⇒駐車場ルールについては、庁内で検討組織立ち上げの準備を始めている。来年度以降はまちの皆さんにも入っていただきながら、都市再生緊急整備地域全体での地域ルールづくりを検討していく。スピードアップして進めていきたい。

・MaaSはバス、タクシー、鉄道にも影響するため、交通事業者を含めて議論する必要がある。言葉だけが前に出て、道路の課題はすべてMaaSで解決しようとしていないか。

⇒交通の流入抑制となるMaaSのあり方の検討が必要というご指摘と合わせ、課題がきちんと見えるよう修正する。

・混雑緩和という方向のMaaSの考え方もあるが、いかにまちに出てきてもらうか、大宮に来てさらにまちなかに来てもらうかの発想もあるべき。

・本日は個別整備計画の部分で重要な意見がいくつか出ている。調整の上、合同部会に向かっていただきたい。

以上