

第3回大宮GCS推進戦略会議

2022年9月29日（木）



議題（1）

これまでの議論の振り返りと GCS構想の進捗について



これまでの議論の振り返りと G C S構想の進捗について

OMIYA GRAND CENTRAL STATION

3

第1回（令和3年9月）

- ・ G C S構想の検討状況について
- ・ 歩行者中心の賑わいのある空間づくりについて

第2回（令和4年3月）

- ・ G C S構想の検討状況について
- ・ 東日本対流拠点としての更なるポテンシャル向上について

個別面談（令和4年5月～7月）

第3回（今回）

- ・ これまでの議論の振り返りとG C S構想の進捗について
- ・ ランドマークの創造、災害に強いまちづくりについて

第4回（令和5年3月予定）

- ・ G C S構想の検討状況について
- ・ カーボンニュートラル、DXの推進について

これまでの議論の振り返り①

<キーワード>

大宮らしさ

コンセプト

変化への対応

<主なご意見>

- ・大宮らしさを残しながらどのように効率的なまちをつくっていくかということ。大宮らしさを示す氷川神社の参道を大切にしていかなければならない。
- ・ウォークブルの視点では、氷川神社や路地感のような大宮らしさをどのようにつくっていくかを考えていかなければならない。
- ・消費者視点で何を求めて大宮に来るのかを考えると、ローカルなもの・ここにしかないものがないと難しい。大宮にはオフィス需要がない。現実のハードルは高いが、どのようにしていくかを考えることが大事。
- ・大宮は磁力がある。場所に対するこだわりが重要で、ストーリーが無い場所はつまらない。そのようなストーリーは大宮にはたくさんある。
- ・「10年後、20年度は魅力的なまちなのか」ということを考えながら、「大宮にしかない、この場所だから〇〇ができる」といったコンセプトを作り上げる必要がある。
- ・「スーパー田園都市」のようなテーマ付けが必要だと思う。大宮には開発があるのに周りから認識されておらず、このままでは一般的な都市開発になる。
- ・時間の使い方や暮らしへの価値観等、コロナ禍によって大きな変化が出てきた。特に住環境の重要性が増している。変化への対応が必要。
- ・需要の変化を見極める必要がある。人流・オフィスの動向・経済波及効果を確認し、GCS構想に取り入れていくべき。

⇒「大宮駅周辺地域戦略ビジョンシンポジウム」を開催

これまでの議論の振り返りと G C S 構想の進捗について

OMIYA GRAND CENTRAL STATION

5

大宮駅周辺地域戦略ビジョンシンポジウム2022 「東日本の中枢都市 大宮の可能性と未来への挑戦」

日時：令和4年8月3日（水）15:00～17:00

内容：[基調講演]

清水勇人（さいたま市長）

[パネルディスカッション]

清水勇人（さいたま市長）

上西伴浩（株式会社帝国データバンク情報統括部部长）

岩間有史（シービーアールイー株式会社リサーチディレクター）

藤村龍至（アーバンデザインセンター大宮副センター長／東京藝術大学准教授／RFA主宰）

[ゲスト講演]

「“勝てる”コンセプトで、選ばれる街をつくる」

柴田陽子（有限会社柴田陽子事務所代表取締役）



これまでの議論の振り返り②

<キーワード>

駅前広場
・デッキ

モビリティ

ソフト

検討の進め方

<主なご意見>

- ・ウォークアブルな空間を実現するために必要な機能ということであれば、デッキがすべて否定されるものではない。錯綜する工事の仮設切り回しにもデッキが機能する。
- ・今の駅前広場の絵は機能に収れんしすぎている。涌井先生の言うような田園っぽさだったり、市民に訴えかけるよう要素が必要。
- ・今後の新しいモビリティサービスを考えていく中で、都市の中の最大の公共空間である道路を市民の手に取り戻していくことが重要。
- ・交通に関しては、自動車は大きく変わる。一般車を地下で処理するのはよいが、駅前に車が集まってくるような施策は、世の中の流れと逆行する。
- ・建物を作るだけでなく、ソフトな仕組みをつくり、それを動かす人もいないといけない。
- ・これまでの議論はハードに寄りすぎているが、ソフトはどのように検討していくかが課題。
- ・周辺まちづくりとの関係から、もう少しエリアを広くとらえて考えていく必要がある。
- ・目先の話だけしていても、そもそもの前提条件となる社会経済システムは大きく変わるのであれば意味がない。駅前地区だけの議論も意味がないし、もっと大きな視野での議論が必要。
- ・プロジェクトチーム（PT）との繋がりが薄いと感じる。推進戦略会議がPTに反映されるべき。

⇒今後開催するプロジェクトチームへ意見を反映予定

駅前広場 プロジェクトチーム

<目的> 大宮駅東口駅前広場・地下車路ネットワーク・デッキ整備について、都市計画決定に向けて関係者間で都市計画・事業計画の検討・調整を行うこと。

【現在の検討状況】 開発街区・鉄道事業者と詳細な駅前広場区域を調整中。

【今年度の目標】 駅前広場区域の確定

【今後の予定】 令和5年度 都市計画手続き

新東西通路 プロジェクトチーム

<目的> 新東西通路整備及び関連事項について、事業化に向けて関係者間において検討・調整を行うこと。

【現在の検討状況】 東西口のまちへの繋がり方について検討中。鉄道事業者が新東西通路の調査設計を実施中。

【今年度の目標】 新東西通路整備計画（案）作成

【今後の予定】 令和6年度 新東西通路の都市計画手続き

駐車場ルール 検討会

<目的> 都市再生特別措置法第19条の13第1項に規定する「都市再生駐車施設配置計画」を作成し、駐車場の適正配置化を推進すること。

【現在の検討状況】 都市再生駐車施設配置計画・マニュアルを作成中。運用組織設置に向け検討中。

【今年度の目標】 都市再生駐車施設配置計画策定・市附置義務条例改正、運用組織設置

【今後の予定】 令和5年度 運用開始

スマート駅前広場 研究会

<目的> 情報技術を活用し、バスバスの効率的な運用を図るなど、大宮駅周辺の歩行環境・バス待ち環境の改善、賑わい創出等に繋がる施策を検討すること。

【現在の検討状況】 駅前広場利用実態把握に向けたバス事業者へのヒアリングを実施、実態調査を計画中。

【今年度の目標】 駅前広場の利用実態把握。スマート駅前広場の将来像・課題整理。

【今後の予定】 令和5年度 バスロケータ共有化検討 等

各地区取組状況

西地区N街区

大宮駅東口西地区N街区まちづくり推進協議会

- ◆令和2年9月に区域の見直しによりN街区として名称変更
- ◆区域面積：1.1ha

西地区S街区

大宮駅東口西地区S街区まちづくり協議会

- ◆令和2年9月にS街区として分離し、10月に協議会設立
- ◆区域面積：0.1ha

南地区

大宮駅東口南地区市街地再開発準備組合

- ◆令和2年9月に準備組合設立
- ◆区域面積：1.5ha

宮一中地区

大宮駅東口宮町一丁目中地区市街地再開発準備組合

- ◆令和4年3月に準備組合設立
- ◆区域面積：1.3ha

北地区

大宮駅東口北地区市街地再開発準備組合

- ◆平成23年3月に準備組合設立
- ◆区域面積：0.7ha

中地区

大宮駅前大門町一丁目中地区市街地再開発準備組合

- ◆令和元年11月に再開発準備組合を設立
- ◆区域面積：1.1ha



これまでの議論の振り返りと GCS構想の進捗について

<大宮駅周辺動向>

大宮駅東口宮町一丁目中地区市街地再開発
準備組合設立 (2022.3)

大宮門街開業 (2022春)
(大宮駅東口大門町2丁目中地区市街地再開発事業)

ストリートプランツプロジェクト
(2022.8~11)



議題（２）

ランドマークの創造について



①まちの歴史

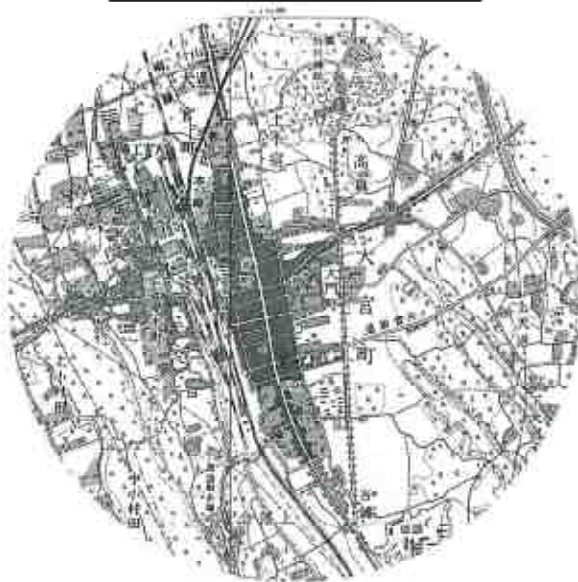
- 宿場町、鉄道の街、そして県央の商都として発展を遂げてきた大宮
- 氷川神社とともに氷川参道や中山道が軸として継承されてきた
- 駅を中心に市街地は急速に拡大
- 駅前には大型商業施設だけでなく路面型の小売店舗等も建ち並び商都として発展

1880年（明治13年）



- 中山道沿いに発達した宿場町の姿が残る
- 周囲は農地と樹林
- 氷川参道が際立つ

1924年（大正13年）



- 現在の高崎線（明治16年）と東北本線の開通並びに大宮駅開業（明治18年）を背景に、現在の基礎となる市街地が発展

1952年（昭和27年）



- 太平洋戦争後、市街地が急速に拡大
- 現在の街の原形が形成
- 鉄道の街としての性格が色濃くなる

大宮駅周辺の特徴



大宮駅東口駅前広場と現在の中央通り（昭和35年）



ネオンが輝く銀座通りの夜景（昭和35年）



大宮駅を西口側から望む（昭和42年）



大宮駅から東口を望む（昭和42年）

さいたま市アーカイブスセンターギャラリーより

②現在のまちの景観の魅力と課題

【現在のまちの景観の魅力】

- 宿場町の構造を継承する親密な路地空間
- 銀座通り～南銀通りの雑然としたにぎわい
- 氷川参道～氷川神社の厳粛な緑の連続
- 多くの人が集まる夏祭り
- 多様な路線が往来する鉄道景観

【更新していくまちの景観に関する課題】

- 人が行き交う、活気のある「みち」空間の発展的継承
- 新たな大宮の魅力を発現する（シンボルやランドマークとなる）建物や広場の創造
- 氷川の緑との連続性の確保



③これからのまちが目指す姿 (大宮GCSプラン2020)

【都市基盤整備】

- 駅前広場（交通広場と交流広場）の再編・拡充
- 新東西通路の新規整備、中央連絡通路の街への連続、南北通路による口の字型ネットワークの形成

【土地利用】

- 駅前の各街区での共同化・高度利用（市街地再開発事業）による都市機能の発展的更新



● 新たな景観形成の狙い

- 大宮駅に降りた人たち・駅に向かう人たちは、まちの顔として再開発による建築群や交流広場を視認する。



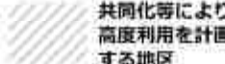
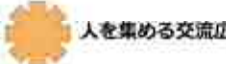


交流広場 + 再開発の建築群について、景観の連続性、美観、象徴性をデザインしていく。

- まちを行き交う人たちは、銀座通りをはじめとする個性ある「みち」空間を歩き、たたずみ、楽しむ。



地表・上空レベルにおける人々が回遊する「みち」空間の魅力をデザインしていく。



 共同化等により高度利用を計画する地区	 人を集める交流広場	 まとまった都市空間として認識させていく建築群	 シンボル都市軸・にぎわい交流軸を補完する軸となる「みち」空間
--	--	--	--



人を集める
交流広場



交流広場



まとまった都市空間
として認識させていく
建築群



駅舎（外観・内観）



駅と街のつなぎ目



建築群

シンボル都市軸
にぎわい交流軸

都市軸・交流軸を
補完する軸となる
「みち」空間



自然素材（緑など）



「みち」空間



アイストップ°

① 交流広場



ユニオンスクエア（サンフランシスコ）



アオーレ長岡のナカドマ（長岡市）



ポンピドゥーセンター前広場（パリ）



けやきひろば（さいたま市）

② 駅舎（外観・内観）

まとまった都市空間
として認識させていく
建築群



東京駅（千代田区）



長野駅（長野市）



グランドセントラル駅（ニューヨーク）
（撮影：Paper Cat/Shutterstock.com）



仙台駅（仙台市）

③ 駅と街のつなぎ目における設え

まとまった都市空間
として認識させていく
建築群



鼓門（金沢市）



グランルーフ（千代田区）



レアール（パリ）



LRTターミナル（ストラスブール）

④ 建築群

まとまった都市空間
として認識させていく
建築群



東京駅前（千代田区）



みなとみらい（横浜市）



渋谷駅前（渋谷区）



名古屋駅前（名古屋市）
(撮影：セルグ・ザスタフキン/Shutterstock.com)

⑤ 自然素材（緑など）

シンボル都市軸
にぎわい交流軸

都市軸・交流軸を
補完する軸となる
「みち」空間



首里城公園のガジュマル（那覇市）



武蔵境駅前の芝生広場（武蔵野市）



南池袋公園の芝生広場（豊島区）



壁面の緑が成長するアクロス福岡（福岡市）

⑥「みち」空間

シンボル都市軸
にぎわい交流軸

都市軸・交流軸を
補完する軸となる
「みち」空間



世界一歩きたい道として評判のランブラス通り
(バルセロナ)



歩行者に開放されたみち
(エクス・アン・プロバンス)



ベンチを沢山配置した自由が丘の緑道 (目黒区)



落ち着いた賑わいのある法善寺横丁 (大阪市)

⑦アイストップ

シンボル都市軸
にぎわい交流軸

都市軸・交流軸を
補完する軸となる
「みち」空間



忠犬ハチ公像（渋谷区）



豆の木（さいたま市）



街中に設置された鳥居（鎌倉市）



フィッシュダンス（神戸市）



＜議論の視点＞

- ・各アイデア・イメージの中から大宮に取り込める要素、取り込むべき要素
- ・大宮の“顔”を創造するために必要なこと

議題（3）

災害に強いまちづくりについて



① 自然災害に強い大宮台地

- 地震による揺れに強いとされる大宮台地上に位置する。
- 大きな河川や海岸線と距離があり、大規模な浸水リスクがない。
- 一方で、荒川断層など近傍の活断層の存在には留意が必要。



内陸の台地上に位置する大宮駅
周辺は、相対的に自然災害に
強い場所といえる。



②大規模な災害発生時の課題

○2011年3月11日に発生した東日本大震災時の様子



- 駅前広場に集まり混乱する帰宅困難者の発生
⇒高島屋が1階を開放して一部の人々を受け入れ。
⇒約5千人がさいたま新都心の「さいたまスーパーアリーナ」に避難。
- 停電などライフラインの支障は基本的に発生せず。



2011年3月11日午後10時過ぎのさいたまスーパーアリーナで一夜を明かす人たち（朝日新聞社デジタルニュースより）

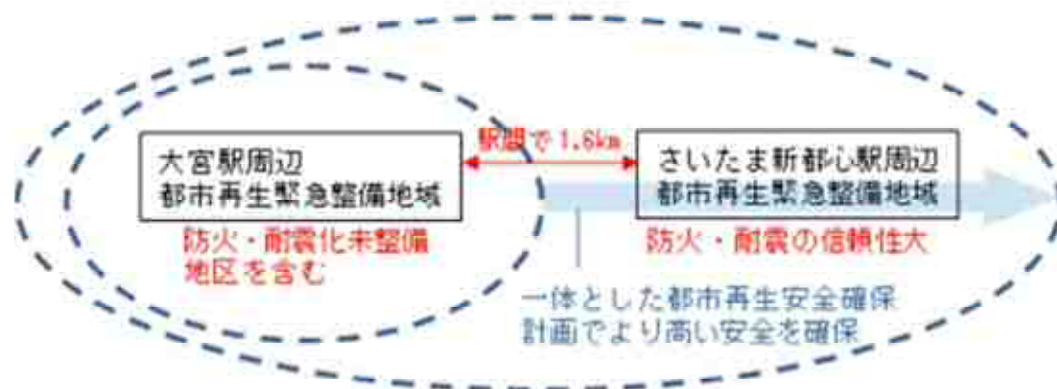
多数の鉄道路線が乗り入れる大宮駅。大勢の人が集まる商都大宮であるからこそ、緊急時の発生という不測の事態に備えて、

- 駅周辺での一時的な待機空間の確保
- 駅近傍での帰宅困難者の受入施設の確保
- 電気・ガス・水道・通信などのインフラ機能が途絶えない環境、備蓄機能の確保
- 老朽建物の更新による倒壊・延焼リスクの解消、BCPの強化

が重要課題である。

①大宮駅周辺地域・さいたま新都心駅周辺地域 都市再生安全確保計画

- 大宮駅周辺地域・さいたま新都心駅周辺地域では「都市再生緊急整備地域」の指定を背景に、「都市再生安全確保計画」を策定。
- 大規模災害発生時における**駅周辺の滞留者等の安全確保に資する退避施設、備蓄倉庫、情報伝達施設等の整備を推進**
- 当該計画では、防火・耐震的にも信頼性の高いさいたま新都心の都市資源を有効活用し、一体計画とすることで、より高い安全性の確保を目指している。



地域整備方針(大宮駅周辺地域) <抜粋>

緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項

- 大規模災害発生時における駅周辺の滞留者等の安全確保に資する退避施設、備蓄倉庫、情報伝達施設等の整備を推進

②中央省庁等による業務継続計画

○東京・霞が関に集約される中央省庁においては、有事の際に業務継続が不能となった場合を想定し、業務継続を代替する場所を定めている。

■さいたま新都心には経済産業省と警察庁の業務継続が計画。

⇒大宮駅周辺は、さいたま新都心と連携しながら、東京における経済中枢機能の迅速な復興への寄与が期待される。



霞が関における中央省庁の業務継続が不能となった場合に対して、各省庁の業務継続計画において代替する場所が定められている。

③「大宮GCSプラン2020」での防災性確保の考え方

【指針】

相互連携を生かした大宮セーフティバックアップシティとしての防災性能の確保

【方策案】

- ①災害時に備えたエネルギーのバックアップ体制の構築
- ②安定したエネルギー供給が行える自立・分散型エネルギー地区の構築
- ③帰宅困難者等を受入れる施設や広場の確保
- ④明かりが消えないまちの実現



① 広域的な役割（民間企業の代替（バックアップ）拠点）

○国土交通省が実施した、本社機能バックアップに関するアンケート調査によると、東京圏本社からの距離については、“一都三県内”とする企業が23社（下左図）で、代替拠点の立地は“既にある支社その他自社施設”とする企業が55社（下右図）であった。

⇒大宮は支社機能を有する民間企業にとってのバックアップ拠点となり得る。

企業における本社機能バックアップに関するアンケート調査

1 調査期間：平成24年2月1日～2月14日
 2 調査方法：郵送
 3 調査対象：東京圏に本社又は重要機能を担う支社を置いている民間企業275社（一部上場及び非上場で業界上位中、業種が偏らないよう以下を対象。）
 ・製造業 売上5,000億円以上
 ・金融・運輸・ライフライン等 売上3,000億円以上
 ・情報・サービス等 売上1,500億円以上
 4 回答状況：78社より回答（内有効回答76社、平成24年2月22日時点迄）

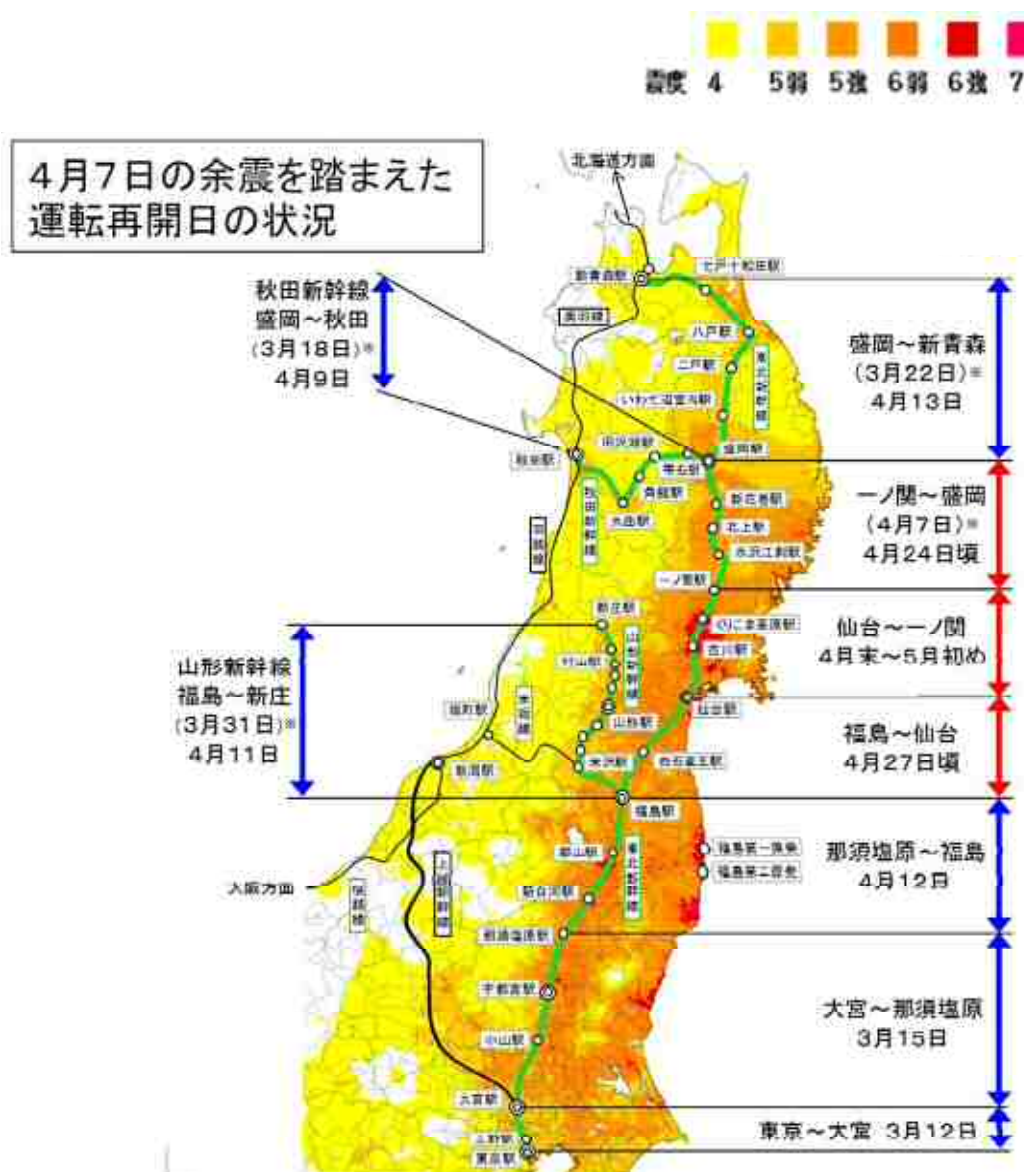
※対象企業のBCP策定状況：策定済みが53社。策定中、または策定予定ありが21社。策定状況を公表している企業は半数弱（31社）、BCPの内容については大半が社外には非公表。



② 広域的な役割 (交通網)

- 東日本大震災発生時には震源から遠い場所から段階的に新幹線の運転が再開。
- 首都圏を中心に被災した場合は、大宮以北の新幹線交通網が比較的早い段階で復旧する可能性が高い。

⇒大宮は東日本からの支援 (ヒト・モノ) を東京方面に届けるバックアップのハブとなり得る。



東日本大震災による東北新幹線の被害と復旧状況 (国土交通省) より

③ 進化する交通ネットワーク

■ バスタ大宮プロジェクト (大宮駅西口)

MaaS・スマートシティと連携した
多様な交通モードが繋がる
集約型の公共交通ターミナル

■ 埼玉高速鉄道 (地下鉄7号線)の延伸

岩槻方面の鉄道ネットワーク強化により
都心との速達性が向上

■ 高速道路ネットワークの強化

首都高速埼玉新都心線を
東北自動車道まで延伸

新大宮上尾道路により
都心とのアクセスをよりスムーズに



◆新大宮上尾道路

◆埼玉高速鉄道線
(地下鉄7号線)の延伸

岩槻駅

大宮駅

さいたま
新都心駅

浦和美園駅

浦和駅

◆バスタプロジェクト
(大宮駅西口)

◆首都高速埼玉新都心線の
東北自動車道までの延伸

④ 参考となる具体的な取り組み例（BCP対応）

- さっぽろ創生スクエア（札幌市）では、地下にエネルギーセンターを設置し、コージェネレーションシステム（CSS）を中心とした災害に強いエネルギー供給システムを構築している。
- 2018年9月に発生した北海道胆振東部地震の際には、北海道全域停電（ブラックアウト）が発生したが、電力を供給及び熱供給を継続し、一時滞在施設としての役割を果たした。

さっぽろ創生スクエア



撮影：新津写真

エネルギー供給区域



ロビーにおける帰宅困難者の受入



写真提供：札幌市

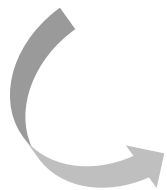
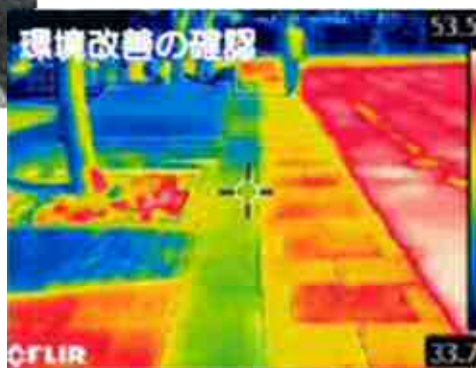
充電スペースの提供



写真提供：札幌市

⑤参考となる具体的な取り組み（グリーンインフラの導入）

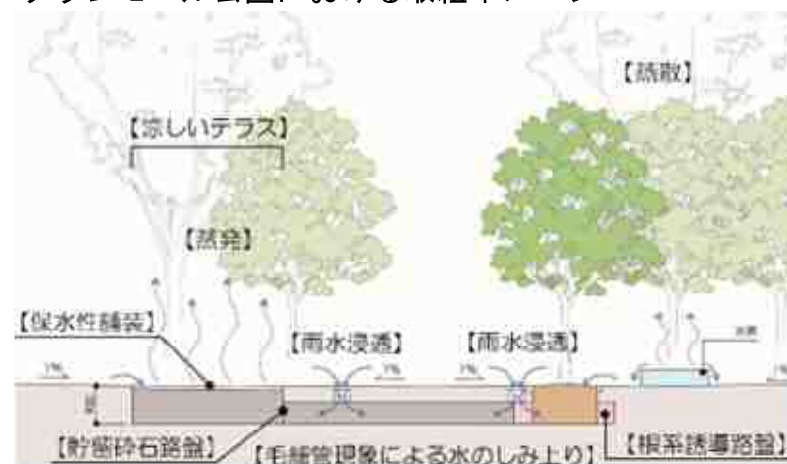
- グランモール公園（横浜市）では、グリーンインフラを導入し、環境配慮の取り組みを行っている。
- 「みず循環回廊」として、雨水貯留砕石によって雨水を循環させ、樹木や保水性舗装と連動した打ち水効果（蒸発散）により、夏の涼しさの創出、樹木の良好な成育、緑陰の形成を促進し、憩い・賑わい空間の形成を図っている。



グランモール公園



グランモール公園における取組イメージ



横浜市記者発表資料より

- ① 広域的な役割（民間企業の代替（バックアップ）拠点）
- ② 広域的な役割（交通網）
- ③ 進化する交通ネットワーク
- ④ 参考となる具体的な取り組み例（BCP対応）
- ⑤ 参考となる具体的な取り組み（グリーンインフラの導入）

<議論の視点>

- ・災害時に大宮に期待される役割
- ・更に災害に強い都市となるために取り組むべきこと