

大宮駅グランドセントラルステーション化構想

【 骨 子 (案) 】

目 次

1. 構想の位置づけ-----	1
2. 対象範囲-----	2
3. 大宮の果たすべき役割-----	3
4. 大宮の強みと弱み-----	4
5. 整備方針-----	5
6. 取組内容-----	7
6-1. 都市機能-----	7
6-2. 歩行者ネットワーク-----	9
6-3. 駅前空間-----	11
6-4. 道路ネットワーク-----	13
6-5. 駅機能-----	14
6-6. 取組内容の全体イメージ図-----	15
7. 実現のための方策-----	17
8. 検討経緯・今後のスケジュール-----	19

はじめに

さいたま市の「都心」である大宮駅周辺のまちづくりについては、『大宮駅周辺地域戦略ビジョン（H22.5）』の策定から約7年が経過し、その間、駅周辺の市街地再開発事業や大宮区役所新庁舎整備の計画、氷川緑道西通線の整備等、着実な取り組みがなされてきた。また、大宮を取り巻く状況としても、北陸・北海道新幹線の開業や、上野東京ラインの開通等、交通結節点としてのプレゼンス（存在感）はますます高まってきたところである。

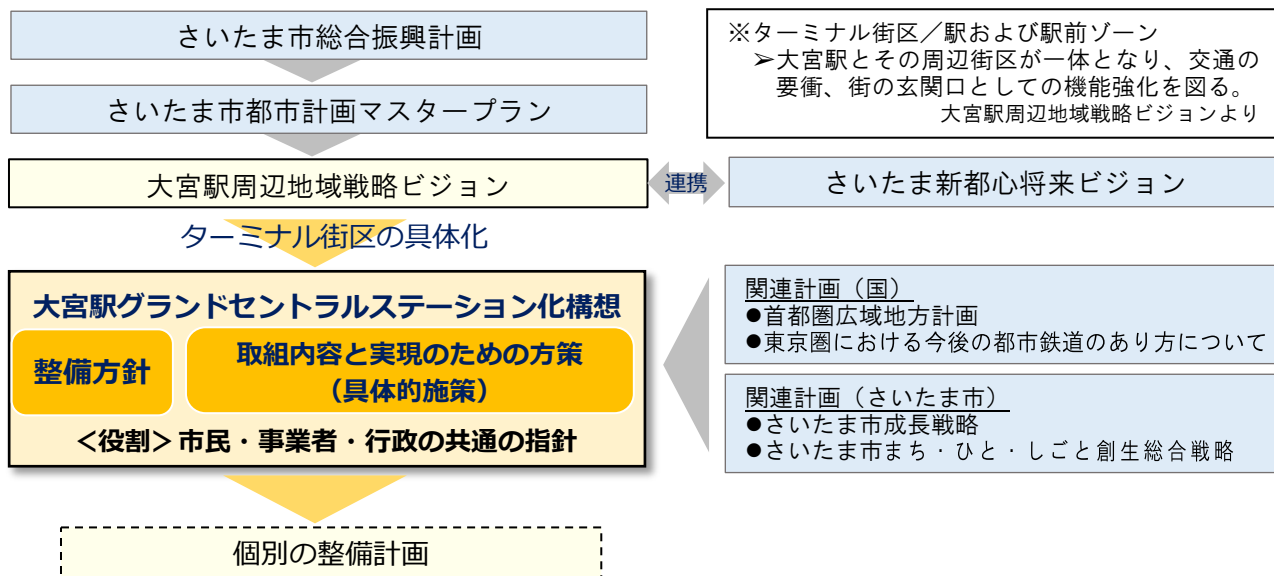
一方、社会経済潮流は大きく変化してきており、本格的な人口減少社会の到来、異次元の高齢化等、国土を取り巻く厳しい状況変化のなかで、『国土形成計画（全国計画）（H27.8）』に示される「対流促進型国土の形成」に向けた取組が求められているとともに、首都直下地震をはじめとした、大規模災害への一層の対応力が求められている。

こうした中、『首都圏広域地方計画（H28.3）』では、「東京一極集中のリスク軽減」や「より洗練された首都圏の構築」といった方向性のもと、「東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出プロジェクト」として、大宮が「スーパーメガリージョンを支える対流拠点」に位置づけられた。また、『東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（交通政策審議会 答申）（H28.4）』では、北海道・東北、上越・北陸新幹線の発着駅であり東京圏北部の交通の要所として、大宮が「駅空間の質的進化に資するプロジェクト」のなかで、「広域的な交通ネットワーク拠点駅プロジェクト」に位置づけられ、国の計画においても大宮の役割に対する期待が高まっている。さらに、大宮駅周辺地域は、国の政令により、『都市再生緊急整備地域』に指定（H29.8）され、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じ、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域に位置づけられた。

上記の状況を踏まえ、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、東日本の玄関口である大宮、ひいてはさいたま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。

1. 構想の位置づけ

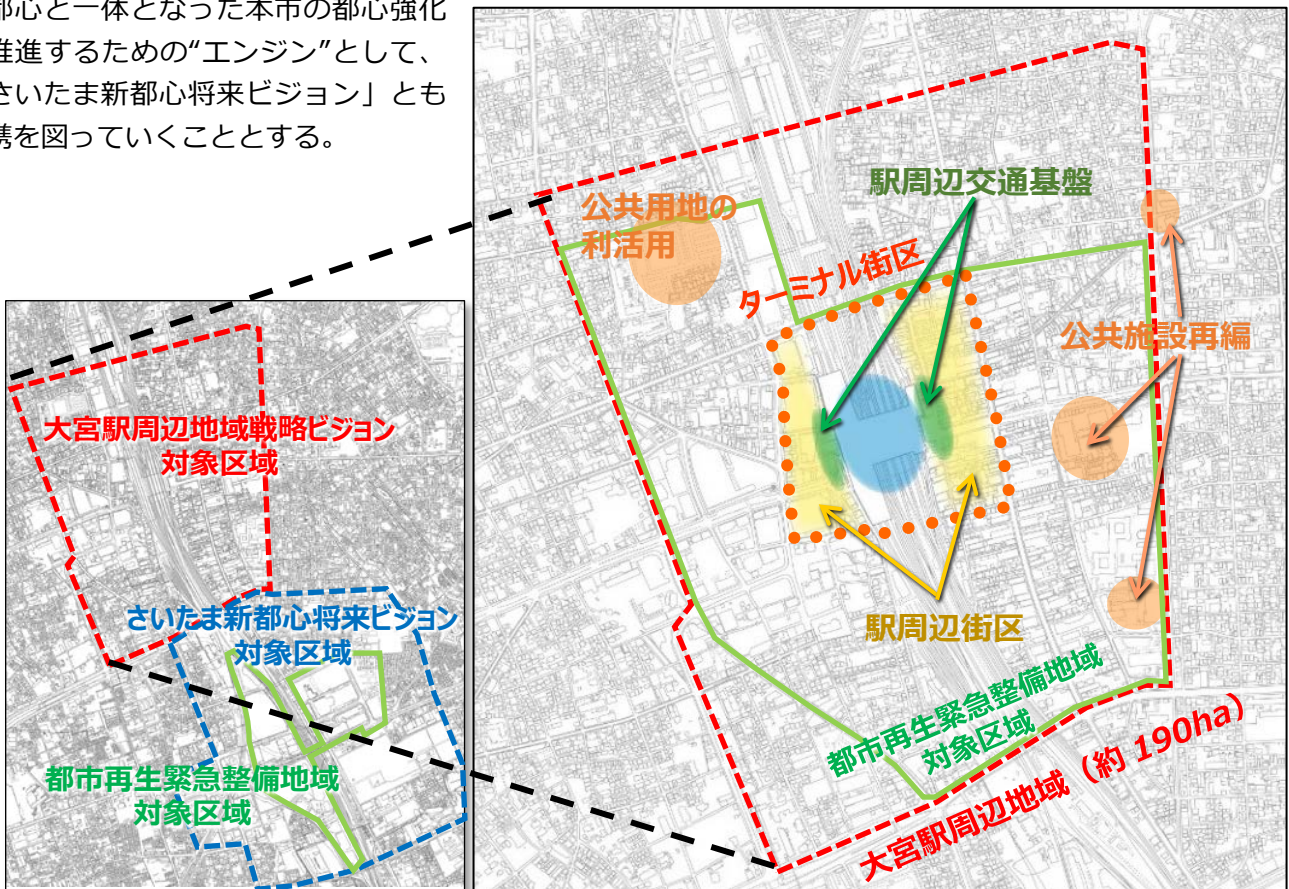
本構想は、「大宮駅周辺地域戦略ビジョン（H22.5）」にある、「ターミナル街区（※）」（駅とその周辺街区）を中心としたまちづくりの具体化を図るため、「整備方針」や「取組内容」、「実現のための方策」等を描き、市民・事業者・行政等が「個別の整備計画」をつくる際の共通の指針として位置付けるものである。



2. 対象範囲

本構想は、「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」を概ねの構想の範囲とする。

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く。また、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の“エンジン”として、「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する。



参考

大宮駅周辺地域戦略ビジョン【将来像】

東日本の顔となるまち

東京中心部、北関東・東北地方や上信越地方と連携し、多様な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市として、また、さいたま市の「顔」として、市民が誇りに思えるまちをつくります。

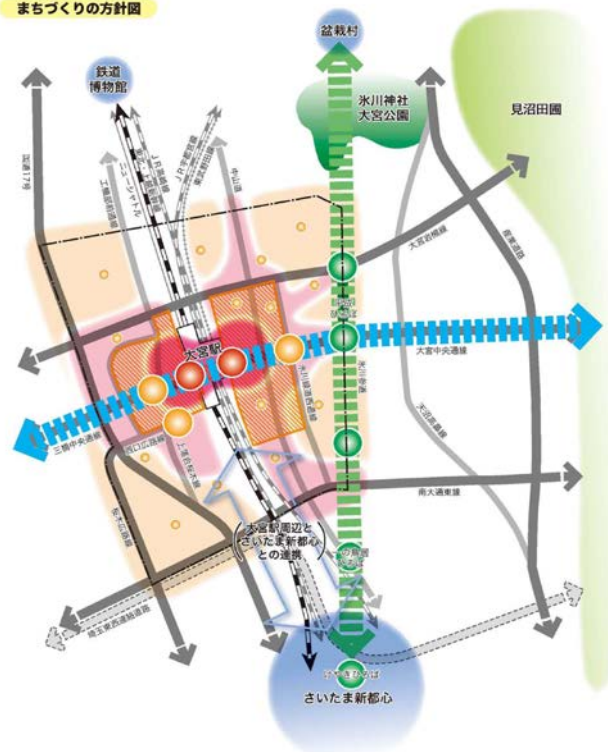
おもてなし、あふれるまち

大宮らしさを感じさせる様々な場所の個性を活かした「おもてなし」にあふれる地域として、初めて大宮を訪れる人も、大宮で働く人も、住む人も、楽しめるまちをつくります。

氷川の社、継ぐまち

豊かな都市生活を守り、育て、継承していく地域として、氷川の社に象徴される地域資源の活用、環境負荷の低減や高齢化社会への対応、次世代の育成などに取り組むまちをつくります。

まちづくりの方針図



3. 大宮の果たすべき役割

本市では、「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を踏まえながら、これらに係る社会経済情勢の変化に対応し、昨今の新たな動きを加味した、「大宮」の果たしていくべき役割を以下のように考える。

「東日本の玄関口」として、東日本全体の発展を牽引するという役割

大宮は、東北圏、北陸圏、北海道と直接つながる広域交通結節点であり、さらに首都圏広域地方計画で意義付けられている「運命の10年」と言われるこれからの10年の間に、北海道新幹線の延伸やリニア中央新幹線の開業、首都圏三環状道路等の高速道路網の概成、空港アクセスの改善等、大宮を取り巻くインフラの劇的な進展が図られることで、その拠点性はますます高まっていくこととなる。

こうした中で、東日本各都市・各地域のヒト・モノ・情報が大宮を介して相互に交流・連携し、イノベーション（新たな価値）の創出を誘発するような役割を大宮が果たしていくべきと考える。例えば、東北地方のあるまじの特産品と北陸地方の特殊な地場技術が大宮の場で融合し、新しい価値を創造する等、東日本各地に培われてきた個性（歴史・文化・産業等）をコラボレーションする、そのためのコーディネートを大宮が担い、スーパー・メガリージョン形成による波及効果により、日本全国へ、あるいは広く世界に新しい価値を大宮から発信していくべきと考える。

さらにこれを実現するためには、東口の交通基盤の再編・強化や駅機能の高度化等、交通結節機能をより充実させるとともに、東日本の中核都市として、こうした新たな連携を促進させるため、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くことが不可欠である。

東京一極集中に伴う日本経済の災害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

大宮は、広域交通特性に優れ、自然災害にも強いという「強み」を有していることから、リスク分担による強靱な国土づくりを進めていく上で非常に重要な役割を担っている。すなわち、日本経済の中核を担う企業が東京に一極集中しているという現状がある中、国際競争の最前線としての「東京」に対する、東日本ブランチ（支社）が集まるビジネス拠点を大宮が担うことにより、日本経済全体のリスク分担を図ることが考えられる。また、首都直下地震発災時には、さいたま新都心と連携して首都圏機能のバックアップ拠点として機能するとともに、日本海側にも太平洋側にもつながっているという立地特性から、リダンダンシーの上での拠点機能を担っていくべきと考える。一方、大宮は、防災上、重要な役割を担っているにも関わらず、「弱み」である狭隘な道路や老朽化建物が東口周辺地区を中心に広がっており、大地震や大火等の大規模災害への備えが十分に図られているとは言いがたい。このため、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るとともに、安心・安全な市民生活を持続させる役割を果たしていくべきである。

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という役割

労働力人口の減少に対応した生産性の向上を図っていくためには、新しい働き方や多様なライフスタイルを実現できるまちのあり方を模索していく必要がある。

大宮は、さいたま市の商業・業務機能が集積する都心というだけでなく、氷川神社や大宮盆栽村、鉄道博物館等、歴史や文化を感じる多彩な地域資源が集結し、氷川参道や見沼田圃といった自然の豊かさを近くに感じられる環境を有している。また大通りから一步入れば、居心地の良い路地に魅力的な路面店が建ち並び、ワクワクするような空間をも兼ね備えている。このことは、ビジネス一辺倒ではない、あるいは東京都心でない「ゆとり」ある都市環境を大宮が有しているということであり、この強みにより一層磨きをかけていくことにより、

新しい発想や斬新なアイデアが次々と浮かぶような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けるものとする。

また大宮は、東日本ブランチの集積と同時に、都心居住機能をベストミックスすることにより、毎日通勤電車で揺られ東京都心まで通勤しなくとも、時と場所に縛られない働き方を先導し、職住近接のワークライフバランスが実現できるまちを目指していくべきと考える。

さらに、このような魅力ある働く場であり住まう場の創出にあたっては、まちの特徴や良さを顕在化させ、生かすことが重要であり、東口と西口、あるいはさいたま新都心等との回遊性をこれまで以上により一層高め、相互の連携を強化することによって、深みと広がりのある都心を形成し、広くさいたま市全域の対流を促進していく役割を担うべきである。

4. 大宮の強みと弱み

これら大宮が果たすべき役割を実現していくため、大宮の「強み」を最大化させると同時に、大宮の「弱み」の課題解消を図っていくこととする。

項目		強み（キーワード）	弱み（キーワード）
交通		広域交通結節点 / 3環状道路の活用	乗換利便性が低い / 鉄道東西間を跨ぐ動線が限定的 / 歩道が狭い / 慢性的な交通渋滞 / 憩い空間の不足
都市機能	ビジネス	企業から選ばれるポテンシャル	オフィス床の不足 / 宿泊機能が脆弱
	商業	商都・大宮 / 県内随一の商業集積	集客力の低下
	居住	住みやすいまち / マンション建設が進む	人口減少 / 高齢化
東日本連携		広域観光 / 東日本連携・創生フォーラム	インバウンドの取り込みが不十分
地域資源	交流資源	駅周辺の多彩な地域資源	—
	環境	身近に感じる自然や緑	—
民間の力		多数のまちづくり団体	—
防災		バックアップ拠点 / リダンダンシー確保	東口周辺は防災安全上に課題 / 建物の老朽化 / 狭隘な道路

これらの強みと弱みを踏まえて

- ✓ 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る。
- ✓ 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、災害時の強靱性から防災上、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る。
- ✓ 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中で弱みを有している。
- ✓ 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くこととする。

5. 整備方針

大宮の果たすべき役割 ー 一国や社会経済の動きからみた、大宮の役割 ー

「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る
- ▶ 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る
- ▶ 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く

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

整備方針 ー 目指す姿・取り組みの方向性 ー

目指す姿
1

「大宮に来ればできること」

目指す姿
2

「大宮に住めばできること」

① ビジネス

ターミナル街区（以下、街区）周辺に集積した多様な都市機能を活用することで、ビジネスシーンの幅を広げることができます。

職住近接により最先端のビジネスに参画でき、新たなワークスタイルを手に入れることができます。

② 東日本連携

魅力的な見本市や展示会が頻繁に開催されており、新しい発想や斬新なアイデアを得ることができます。

東日本各地で培われてきた文化や価値観に触れることで、豊かなライフスタイルを創造することができます。

③ 商業

大切な人への贈り物を選んだりアフターファイブを楽しんだり、オン・オフに関わらず豊かなときを楽しむことができます。

高感度なショッピングや個性的な飲食店が連なる路地空間では、訪れるたびにワクワクを感じることができます。

④ 地域コミュニティ

充実した都市機能に加えて、地域に根付いたお祭りや多様なイベントに参加して、楽しんだりすることができます。

大宮駅直結の保育園に子供を預けて働くことが出来るとともに、地域活動にも積極的に参加して自分のまちを自分で育てる実感を持つことができます。

⑤ 公共交通・他モード連携

あらゆる交通網が結節している大宮を起点に、訪日外国人をはじめ誰もが国内・海外に移動することが容易にできます。

乗降しやすいホームや雨でも濡れない乗換動線が整備され、安全で快適に通勤・通学をすることができます。

⑥ 歩行者ネットワーク・たまり空間

大宮駅の東西を自由に往来しながら、上質な歩行空間や界隈性を感じる路地空間を楽しみながら回遊できます。

安心・安全な歩行空間や気軽に集える開放的な交流空間が組み合わせられ、誰もが外出を楽しむことができます。

⑦ 道路ネットワーク

渋滞に巻き込まれることなく、快適にまちあるきを楽しむことができます。

自家用車に頼らない生活を送ることができ、週末には観光・レジャー等で高速道路等を快適に活用することができます。

⑧ 景観・環境

大宮駅から街区へ回遊することで、氷川の杜に培われた多彩な文化や歴史を感じることができます。

良好な都市景観が生活にゆとりやうおいをもたらし、まちへの誇りと愛着を持つことができます。

⑨ 防災

災害時でも速やかにビジネスを再開・継続することができ、駅前に整備された一時避難場所を活用することもできます。

街区や駅前における基盤整備に加え、高い防災意識のもと安心安全な生活を送ることができます。

- ▶ 東日本ランチ（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く
- ▶ 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る

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る
- ▶ 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ける
- ▶ 駅東西及びさいたま新都心等との回遊性をより一層高め、相互の連携を強化する

取り組みの方向性

将来像実現に向けた大まかな方向性

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**に取り組んでいくとともに、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。

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 of 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して、**商業機能の拠点性を再生**していきます。

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・交流機能をもつ、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、様々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。

駅からまちへ人を惹きつけるとともに、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の基盤**を整えていきます。

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。

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、大いなる宮居と共生する自然エネルギーを活用していきます。

都直下地震や都市型災害に対する強靱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**防災への強靱性を高める**とともに、災害時には多数の駅利用者や来訪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。

**取組内容
具体的にどこで
何をするのか**

1. 都市機能

2. 歩行者ネットワーク

3. 駅前空間

4. 道路ネットワーク

5. 駅機能

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、以下のような取り組みの考え方にに基づき、具体的な取り組みを行っていく。

6-1. 都市機能

1) 取り組みの考え方

- ・東日本の対流拠点である大宮の活力をさらに発展させていくため、さいたま新都心との連携を深め、一体的な都心としての形成を図りつつ、県内や首都圏・北関東の諸都市を含む連携・交流を見据えた、広域的な業務・商業機能や交流機能の集積を、都市再生緊急整備地域の指定によるメリット等を活用・拡充することにより達成していく。
- ・さらに、大宮の持続的な発展を目指していくため、駅や開発街区（※）に止まらず、駅周辺のまちとも有機的に連携しながら、大宮の付加価値を高めるような新たな働き方や住まい方を体現できる都市環境や、農地を含む郊外との交流が楽しめるライフスタイル等、大宮ならではの要素を都市のブランド力として強化し、積極的に発信していくこととする。
- ・このような取組によって、国内外から多くの人々が訪れ、誰もが住みたくなるまち、住み続けたいまちとしていく。
- ・これらに加え、東日本の対流拠点に相応しく、氷川の杜、見沼田んぼ等の豊かな自然環境が感じられ、風格と品格を備えた景観形成を進めるとともに、最先端技術を積極的に取り入れ、環境負荷を徹底的に低減させる取り組みを行っていく。また、大規模災害が発生した場合においても、開発街区とも連携することにより、帰宅困難者への対応等、防災機能をまち全体で強化していくこととする。

※開発街区：ターミナル街区のうち、市街地開発事業の計画が進められている地区

2) 取組内容

①東日本の対流拠点に相応しい多様な都市機能の導入

- <P> 3月を目標に方向性を確認予定
- 導入すべき都市機能や都市活動のイメージ等

②都市機能誘導方策の活用・拡充

- 都市再生特別地区などの都市計画制度の活用による民間開発の推進
- 企業立地誘致のため施策の展開・拡充 等

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
- 風格や品格を醸し出す統一感のある建物デザイン
- 東日本の対流拠点に相応しい都市景観の向上に資する無電柱化等の推進 等

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等の導入
(下水等を活用した温度差エネルギーの活用、省エネルギー建物への更新や設備の導入、太陽光発電等を利用した街路灯の整備 等)
- 開発街区の連携による地域エネルギーシステムの導入 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る市街地の更新
- 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の導入
- 地区間の連携・分担による防災対応機能の強化
(一時避難場所・応急活動スペース・共同災害備蓄倉庫等の確保、仮設トイレが設置できる屋外スペースの確保、情報提供設備の設置) 等

3) 構想策定後の個別整備計画において検討すべき事項

- 開発地区における検討・計画の深度化
(不動産マーケットの見極め、長期に事業性が見込める都市機能を絞り込み、機能毎の規模想定 等)
- 各開発街区の権利者意識の醸成
- 東口のまちづくり全体の調和に向けた、個別の開発街区で留意するルールづくり 等

6-2. 歩行者ネットワーク

1) 取り組みの考え方

- ・首都圏広域地方計画において大宮が「東日本の玄関口」に位置付けられたことを踏まえ、対流拠点としての役割を担うターミナル街区と、その周辺のまち全体を見据えた歩行者ネットワークを形成する。
- ・ターミナル街区を起終点とし、氷川神社や鉄道博物館等、周辺の地域資源や大規模施設に多くの人が立ち寄り、人の賑わいをまち全体に広げていくため、中央通路に集中している人の流れを「対流」させる新たな東西軸を形成する。
- ・また、大宮区役所やさいたま新都心、氷川参道等へのアクセスを見据えた東口の歩行者ネットワークの主動線として、大宮の個性を活かした性格の異なる2つの軸を形成していく。
- ・さらに、大宮のまちの特長とも言える路地の良さを大切に、周辺の路地との繋がりや大宮の界隈性を意識した開発を促進する。

2) 取組内容

① 駅東西を結ぶ新たな東西軸の整備

- まちの回遊性を高め、駅周辺の防災性を高める新たな東西通路の整備
- 鉄道のまち大宮をPRする、新たな東西通路を活用した視点場の整備
- 西口の回遊性向上に資する歩行者デッキネットワークへの接続 等

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

- 駅から東口（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ような歩行者軸の形成
- 賑わいを創出し、連続性を確保していくための沿道空間の使い方、デザインのルールづくり 等

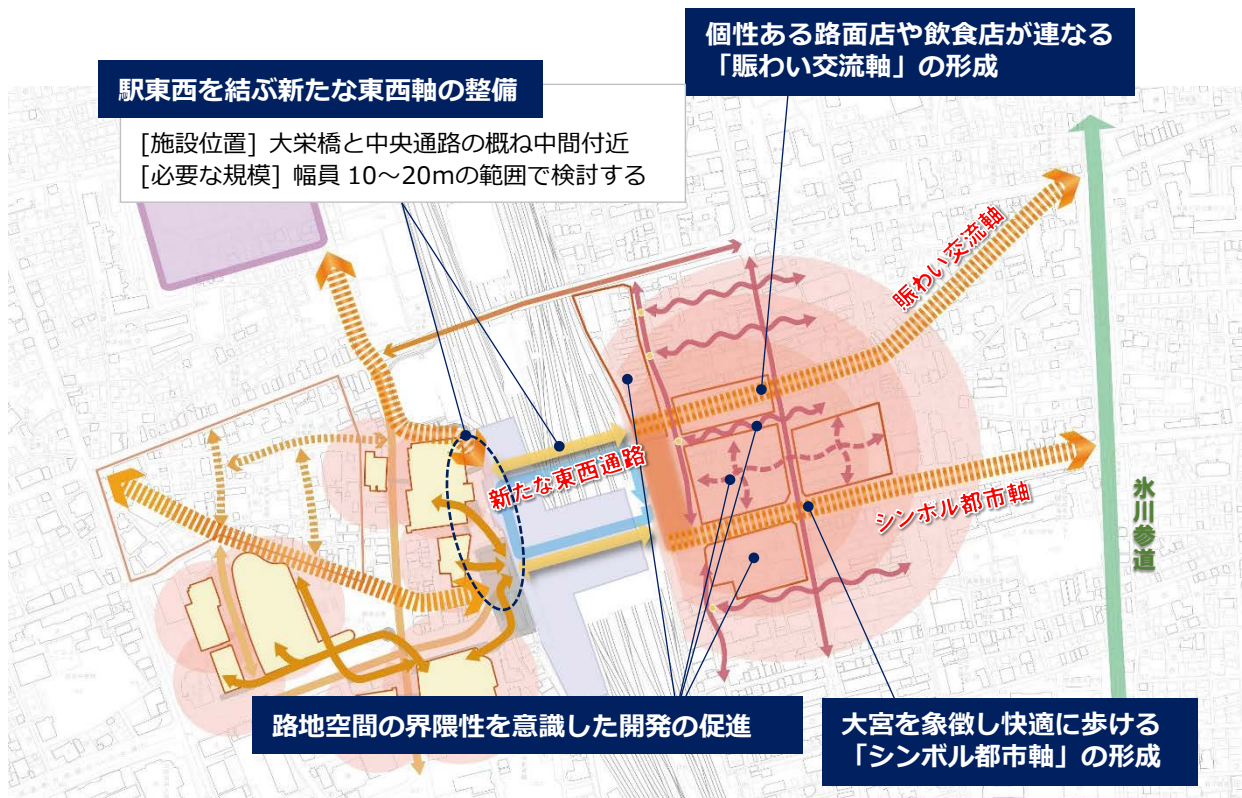
③ 大宮を象徴し快適に歩ける「シンボル都市軸」の形成

- 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の形成（中央通り）
＜P＞3月を目標に方向性を確認予定
- デッキレベルから地上への降ろし方、まちへの誘導する仕掛けの設置（交流広場への視点場としての溜まり空間の確保、大階段の整備、シンボリックな縦動線の確保 等）
- 氷川参道への繋がりを感じ、風格と品格を備えた道路の緑化の推進 等

④ 路地空間の界隈性を意識した開発の促進

- ＜P＞3月を目標に方向性を確認予定
- 開発街区と隣接する既存のまちの路地空間との連続性の確保
- 開発街区内への路地空間の雰囲気、界隈性の継承
- 歩行者ネットワークの結節点における辻空間の確保 等

<歩行者ネットワークのイメージ>



駅東西を結ぶ新たな東西軸の整備

[施設位置] 大栄橋と中央通路の概ね中間付近
[必要な規模] 幅員 10~20mの範囲で検討する

個性ある路面店や飲食店が連なる「賑わい交流軸」の形成

路地空間の界限性を意識した開発の促進

大宮を象徴し快適に歩ける「シンボル都市軸」の形成

3) 構想策定後の個別整備計画において検討すべき事項

① 駅東西を結ぶ新たな東西軸の整備

- 歩行空間・滞留空間として必要な規模
 - ・ 必要幅員の試算
 - ・ 歩行空間以外の機能（観光案内、イベント、休憩、自転車通行等）の検討 等
- 通路の位置づけ、事業手法、改札設置、及び費用負担等
- 既存デッキへの接続計画の具体化 等

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

- ・ 見通しや街並みの連続性を確保するための民地内空地の確保方策
- ・ 歩行者空間・デッキ等の整備手法（整備主体、費用負担等）
- ・ 地域で守るべきルール 等

③ 大宮を象徴し快適に歩ける「シンボル都市軸」の形成

- ・ 民地内空地の確保、中央通りと調和した設え
- ・ 歩行者空間・デッキ等の整備手法（整備主体、費用負担等） 等

④ 路地空間の界限性を意識した開発の促進

- ・ 開発街区相互の連携による路地空間の連続性の確保 等

6-3. 駅前空間

1) 取り組みの考え方

- ・大宮は、東北地方や上信越・北陸地方及び北海道を含む東日本と首都圏を結びつけ、スーパーメガリージョンを支える対流拠点としての役割が期待されている。
- ・広域交通の結節機能を有する「大宮駅」と市街地開発事業等が予定されている「まち」を結びつける「駅前空間」において、広域からヒト・モノ・情報を惹きつけ、多様な交流を促すとともに、市民と来街者が集い、交流でき、様々な活動が展開する拠点として、交流空間を駅前に創出する。この空間は、大規模災害時の受け皿としても機能するものとして適切な規模を確保していく。
- ・また大宮の交通結節機能をさらに高めるため、さいたま新都心におけるバスターミナルとの役割分担・連携を図りながら、必要な交通機能を見極めつつ、利便性、快適性、安全性に優れた交通基盤を整える。また、歩行者優先の駅前としていくため、開発街区との重層利用等を含めた空間確保の工夫を行うなど、限りある駅前空間を有効に活用したコンパクトな交通広場としていく。
- ・さらに、駅、交流・交通広場、開発街区が結びつく駅前空間の一体性を高め、利便性の高い駅前空間としていくとともに、大宮の顔として、風格と品格、豊かな自然環境を感じさせるとともに、東日本の対流拠点としての先進性を感じさせるような、個性ある景観形成に取り組んでいく。
- ・またターミナル街区における歩行者の安全性と自転車利用の利便性の両立を図るため、自転車駐車場の適正な配置に向けた取り組みを行っていく。

2) 取組内容

①多様な交流を促す交流空間の新設整備

- 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、地元住民や商業者等が祭りやイベント等で活用できる交流広場の整備
- 大規模災害の一時避難に対応できる広場空間の確保 等

②広域交通結節点に相応しい交通基盤の再整備

- 不足しているタクシー乗降場の拡充とともに、バス乗降場等の適正配置による集約化や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の再整備
- 駅やまちとの接続がバリアフリーでインバウンドにも対応した案内情報提供等の利便性と、雨にも濡れない等の快適性を備えた交通広場の整備
- 歩行者と公共交通優先のターミナル街区とするための一般車乗降場の外縁部での確保や、地域荷捌き施設の確保
- さらなる拠点性の強化を目指した空港連絡バスの乗り入れへの対応 等

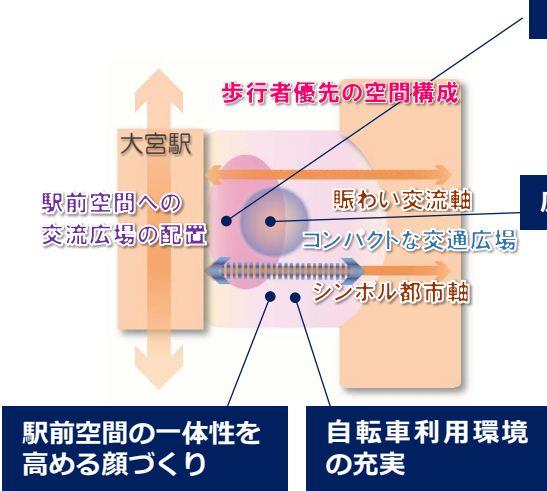
③駅前空間の一体性を高める顔づくり

- <P> 3月を目標に方向性を確認予定
- デッキレベルでの駅と開発街区の接続
- 大宮の顔に相応しい緑化やデザイン 等

④自転車利用環境の充実

- <P> 3月を目標に方向性を確認予定
- 自転車駐車場の適正な配置 等

<駅前空間のイメージ>



多様な交流を促す交流空間の新設整備

[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㎡の範囲で整備を行う

広域交通結節点に相応しい交通基盤の再整備

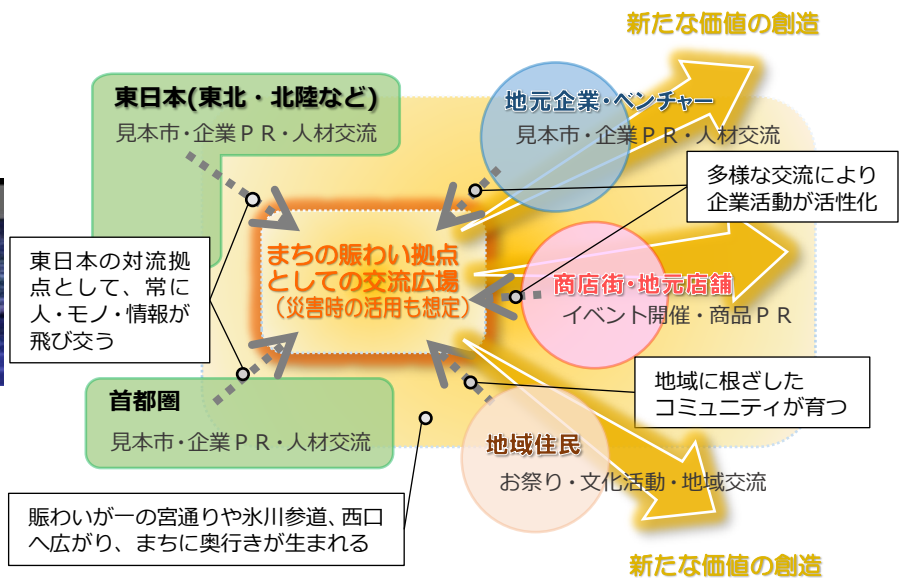
		集約化	現状維持	拡充
バス機能	路線バス	路線バス	高速バス	大宮の強みである交通結節機能を保持・強化
	その他バス	コンパクトな広場を目指し、集約化	ツアーバス	空港バス
タクシー機能		フル		乗降場
一般車機能				乗降場

K & Rに街区外縁部対応

<交流広場のイメージ>



<交流広場における活動イメージ>



3) 構想策定後の個別整備計画において検討すべき事項

① 多様な交流を促す交流空間の新設整備

- 施設規模・必要面積の確定
- 広場の位置づけ、事業手法、開発街区等との連携等
- 管理・運営のあり方、組織づくり 等

② 広域交通結節点に相応しい交通基盤の再整備

- 施設規模・必要面積の確定
- 広場の位置づけ、事業手法、開発街区等との連携 等

③ 駅前空間の一体性を高める顔づくり

- 東口のまちづくり全体の調和に向けた、個別に留意するルールづくり 等

④ 自転車利用環境の充実

- ターミナル街区での自転車動線のあり方
- 駐輪場の配置・規模等の検討 等

6-4. 道路ネットワーク

1) 取り組みの考え方

- ・大宮では、現状においても深刻な交通渋滞が発生しているなか、市街地開発事業等による自動車交通量の更なる増大が想定されている。
- ・駅周辺における自動車の交通混雑を緩和するとともに、歩行者中心の人に優しい移動環境を整えるため、必要な道路ネットワークの強化・拡充に向けた取り組みを行っていく。
- ・また、ハード整備に加え、賢く道路を使うことによって不必要な自動車流入による交通渋滞を抑制する交通需要マネジメントを展開していく。
- ・こうした自動車交通の円滑化や渋滞緩和の取り組みは、駅周辺の交通環境改善だけに止まらず、低炭素社会の実現につながる取り組みとして、また、災害時等の緊急車両の通行円滑化など防災性の向上等にもつなげていく。

2) 取組内容

①道路ネットワークの強化・拡充

- <P> 3月を目標に方向性を確認予定（整備イメージ、整備効果の検討等を行う）
- 自動車交通の増加に対応した道路ネットワークの強化・拡充（地下空間の活用も視野に入れる）

②交通需要マネジメントの展開

- <P> 3月を目標に方向性を確認予定
（施策導入エリア、取組メニュー、効果の検討等を行う）
- 駅周辺の自動車交通の流入規制・迂回誘導等、交通需要マネジメントの展開
- 駅周辺外縁部のフリンジ駐車場等(集約駐車場)の整備
- 駅周辺の幹線道路を通過交通への情報提供等による広域的な迂回誘導 等

3) 構想策定後の個別整備計画において検討すべき事項

①道路ネットワーク強化・拡充

- 将来交通量の推計
- 整備パターンの具体化（事業採算性等の検証）
- 開発計画やまちづくり方針等との整合 等

②交通需要マネジメントの展開

- 交通需要マネジメントの必要量の推定(広域・狭域)
- フリンジ駐車場の実現化方策
- 自動車交通の集中・錯綜に対応した「地域ルール」の策定・運用 等

6-5. 駅機能

1) 取り組みの考え方

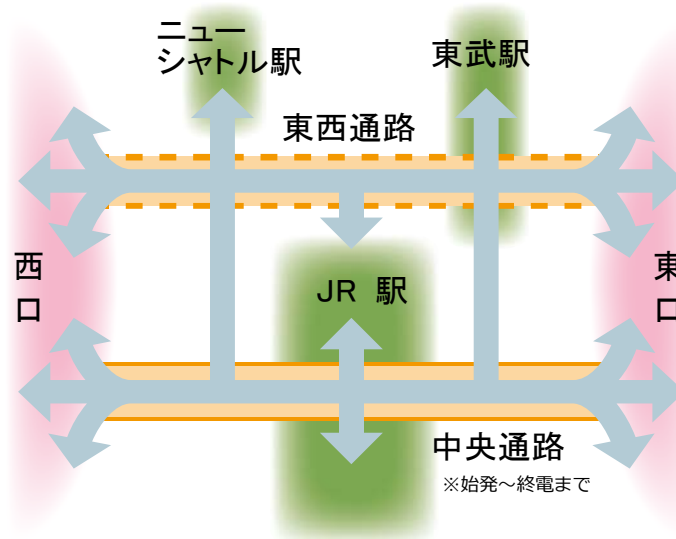
- ・東日本の玄関口に位置づけられる大宮駅は、1日当たり約65万人の乗降客を有する広域交通結節点として、より安全で便利に鉄道の利用や乗り換えができるよう、駅機能の高度化を図っていく。
- ・駅の改良に当たっては、環境に優しい駅施設とするとともに、まちへの回遊を促進し、災害時にも対応できるよう、東西通路の整備に合わせた乗り換え利便性の向上を図っていく。

2) 取組内容

①東西通路の整備と合わせた駅機能の高度化

- 東西通路の整備と合わせた乗り換え利便性の向上と安全性の強化に資する駅機能の高度化
- 東西通路の整備に合わせた乗換改善（回遊性の向上、災害時の混雑緩和、代替路の確保等）
- 安全性の向上に資する、ラッシュ時における混雑が著しいホームの拡幅やホームドアの設置等

▼駅機能の高度化のイメージ（例）

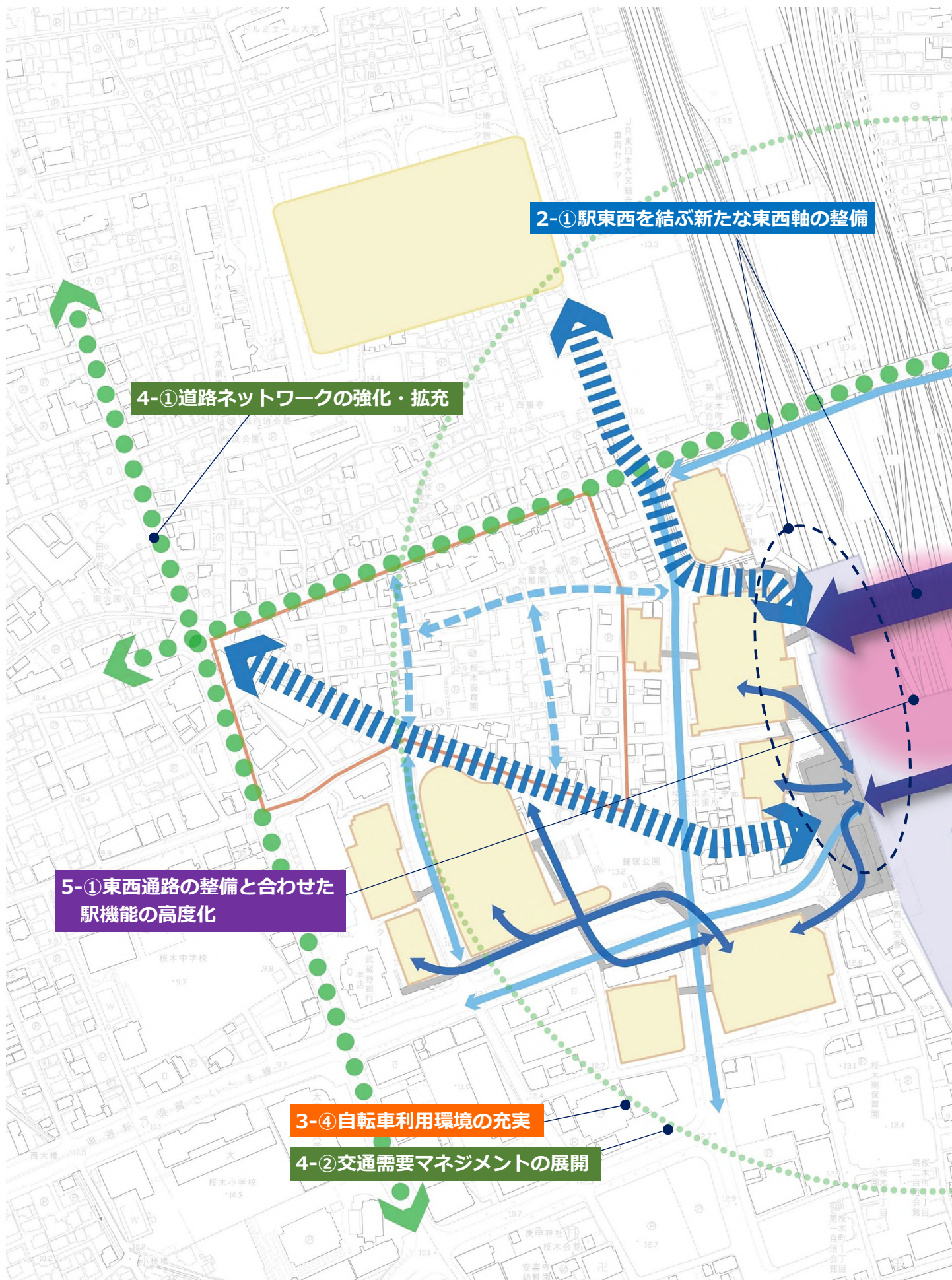


3) 構想策定後の個別整備計画において検討すべき事項

①東西通路の整備と合わせた駅機能の高度化

- 駅機能の高度化の具体化
 - ・東日本の玄関口にふさわしい駅のあり方
 - ・利便性を考慮した駅の乗り換え改善
 - ・鉄道上空利用のあり方
 - ・導入すべき公共的な機能 等

6-6. 取組内容の全体イメージ



4-①道路ネットワークの強化・拡充

1-①東日本の交流拠点に相応しい多様な都市機能の導入

1-②都市機能誘導方策の活用・拡充

1-③大宮の個性、風格と品格を醸し出す景観の形成

2-②個性ある路面店や飲食店が
連なる「賑わい交流軸」の形成

2-③大宮を象徴し快適に歩ける
「シンボル都市軸」の形成

2-④路地空間の界限性を
意識した開発の促進

3-①多様な交流を促す交流空間の新設整備

3-②広域交通結節点に相応しい交通基盤の再整備

3-③駅前空間の一体性を高める顔づくり

<ターミナル街区全域での取り組み>

1-④環境負荷の低減に向けた先進的な取り組み

1-⑤大規模災害を想定した防災まちづくり

氷
川
参
道

7. 実現のための方策

先の実施内容について、戦略的かつ効果的に推進していくための大きな考え方として、実現のための方策を次に示す。(3月を目標に内容を確認予定)

○三位一体による取り組みと継続的な検討

- ・区域の限られたターミナル街区に、様々な都市機能や交通機能を複合的に導入していく必要があることから、駅周辺まちづくり、交通基盤整備、駅機能の高度化等の多岐に渡る取組を「三位一体」で、かつこれらに関わる市民、事業者、行政の三者が密接に連携して継続的な検討を行い、着実な取り組みにつなげていく。

○駅周辺街区における開発熟度に合わせた整備パターンの決定

- ・現在、複数のスタディパターンを検討しているところであるが、早期にかつ着実に事業展開を図っていくため、民間の開発熟度に合わせて整備パターンを早急に決定していく。

○民間活力を促す連鎖型の事業展開

- ・駅周辺は公共施設整備や民間開発に必要な種地が確保しにくいことから、官民が連携しながら、戦略的に連鎖型の施設整備を順次行っていく。
- ・段階的な事業とともに、賑わいや魅力が高まっていくことで、更なる民間投資を呼び込み、持続可能なまちとしていく。

○まちづくりのルール（まちづくりガイドライン）づくり

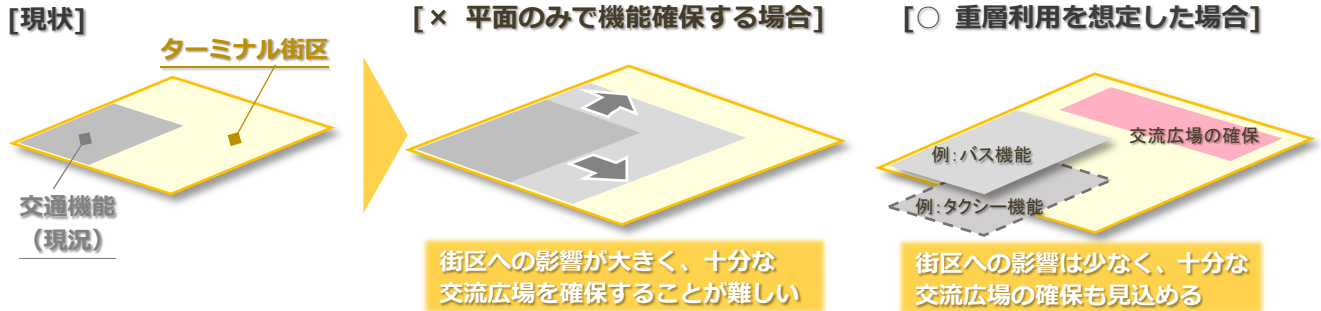
- ・複数の開発街区が調和・連携し、まち全体の価値を高めていくため、個別地区の取り組みや計画において、守るべきまちづくりのルールとして、「まちづくりガイドライン」を策定し、運用していく。

○市街地開発事業の適用

- ・必要な公共施設用地を新たに確保しつつ、土地の有効活用と高度利用を図るため、市街地開発事業を適用する。

○重層利用による公共的な空間の確保（立体都市計画制度等の活用）

- ・賑わいの拠点となる交流空間を新たに創出しながら、必要な交通空間を確保し、公共交通と歩行者優先の駅前空間を形成するため、駅周辺の開発街区と連携・協力しながら、土地の重層利用を行う。



○まちを作り育て続けるためのエリアマネジメントの構築

- ・開発整備後において、まちの価値を継続的に高めていくための取り組みとして、エリアマネジメントの仕組みを構築していく。

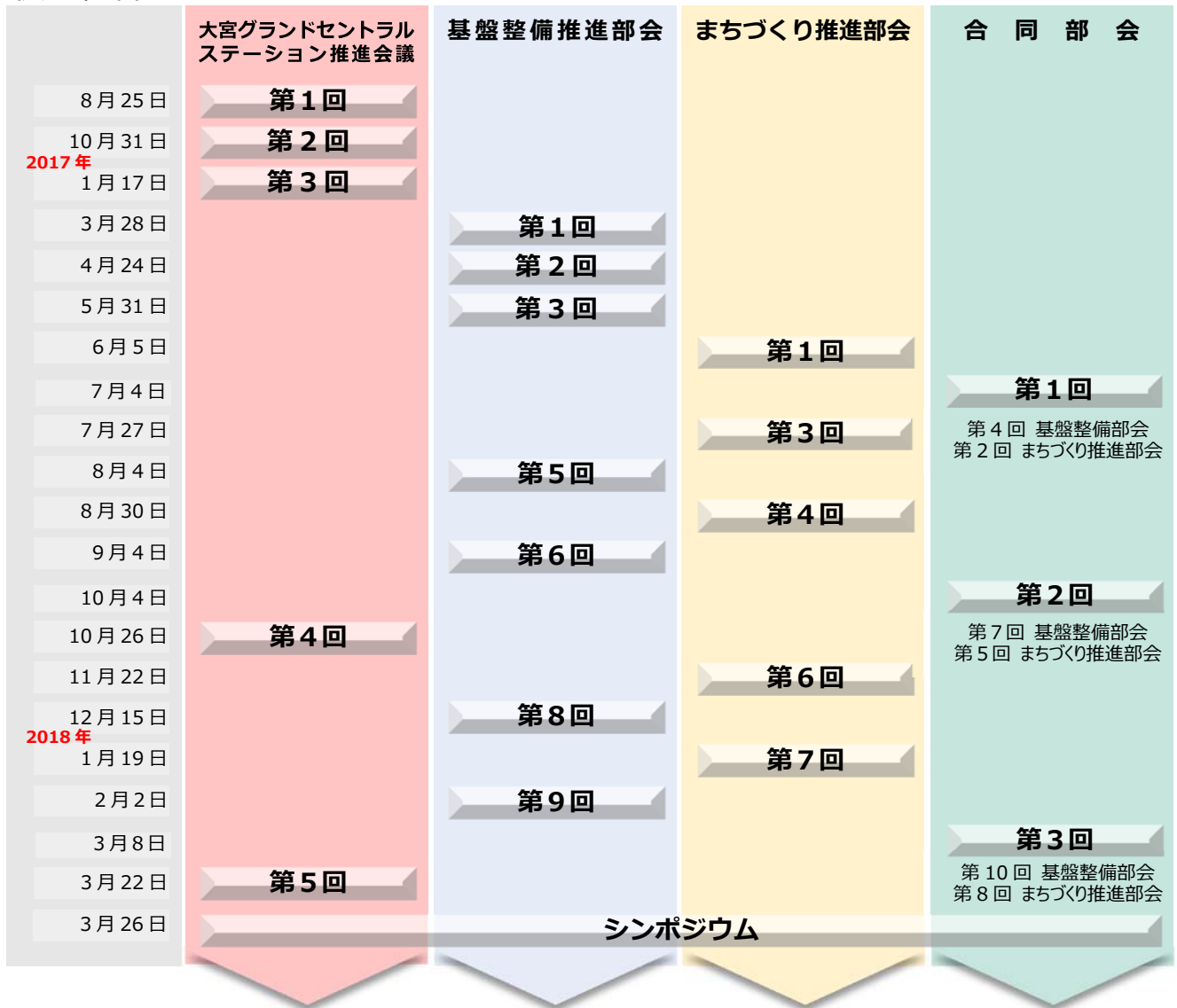
<参考事例>

- エリアマネジメント活動促進条例／大阪市
 - ・大阪市では、国内で初めて BID 制度（ビジネス活性化地区：特定地域の地権者（オフィス床所有者など）から、一律に負担金を徴収し、地区の歩道や公園等の整備、維持管理を行う制度）を可能とする条例を制定
 - ・グランフロント大阪で導入

- 天神ビッグバン／福岡市
 - ・「航空法の高さ制限の特例」により、容積率の緩和を市が独自施策として実施
 - ・10年間でビル30棟の建替を誘導するとともに、道路占用事業や道路・地下通路整備、地下鉄延伸、都心循環 BRT 等の様々なプロジェクトを実施

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）

（3月を目標に内容を確認予定）

	2020年
都市機能	○民間開発による都市機能誘導・魅力ある空間形成
歩行者ネットワーク	○新たな東西通路、賑わい交流軸、シンボル都市軸の調査・検討 ○関係者協議
駅前空間	○交流広場・交通広場の調査・検討 ○関係者協議
道路ネットワーク	○整備パターンの具体化・調査・検討 ○関係者協議
駅機能	○駅機能の高度化に合わせた駅改良の調査・検討 ○関係者協議

都市計画等必要な手続き

○設計・整備
○関係機関協議