

第1回 大宮GCSまちづくり調整会議

日時：令和3年12月13日（月）10:00～12:00

会場：大宮ソニックシティ地下 第2・第3・第4展示場

次 第

1. 開 会
2. 委員紹介
3. 会長の選任
4. 議 題
 - (1) 大宮GCS化構想の検討状況について
 - (2) 今後の進め方について
5. その他
6. 閉 会

配布資料

次第

出席者名簿・席次表

資料1：大宮GCS化構想の検討状況について

資料2：今後の進め方について

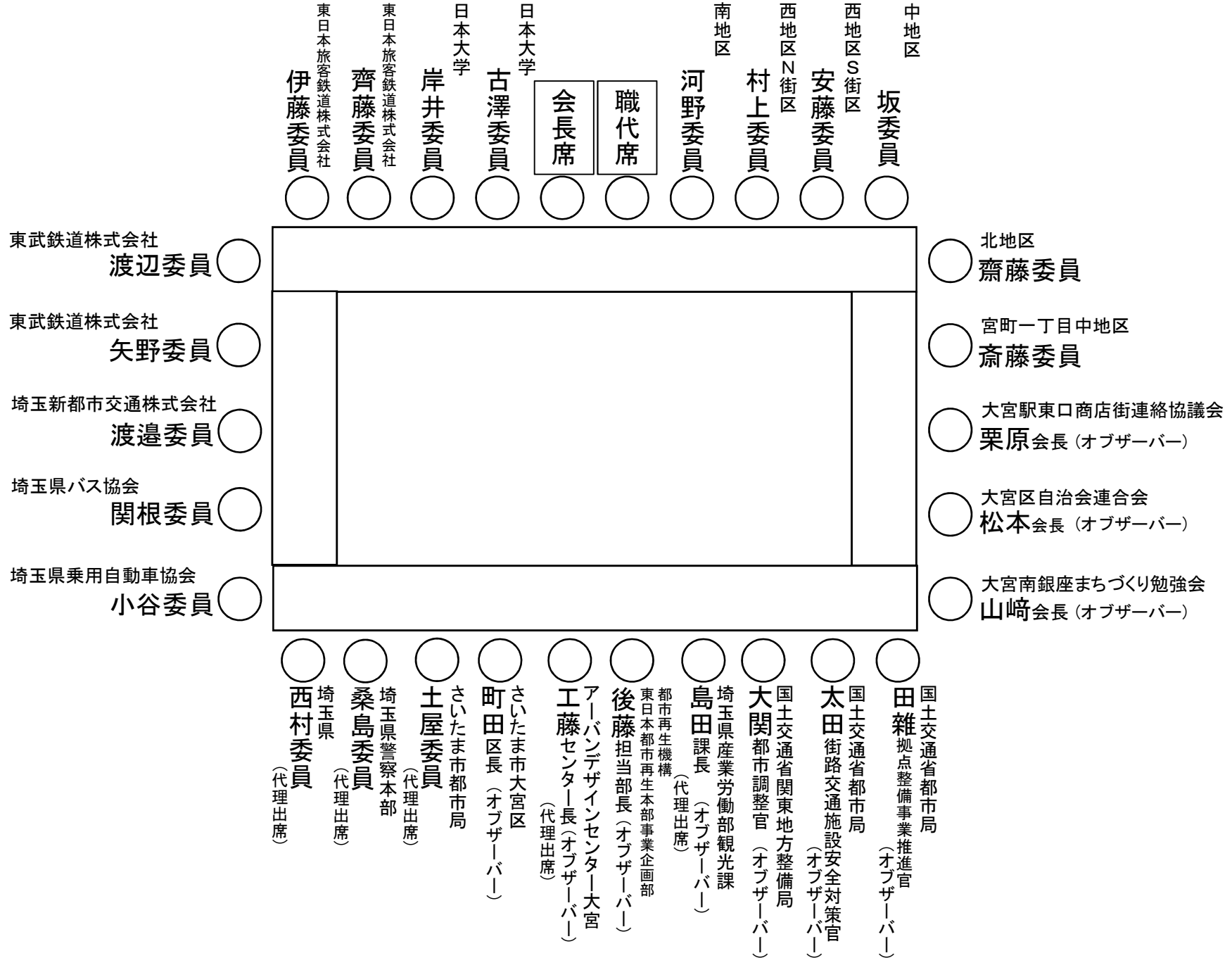
参考資料1：大宮GCSまちづくり調整会議設置要綱

参考資料2：大宮GCSプラン2020概要版

■第1回大宮GCSまちづくり調整会議 出席者名簿

氏名	所属	役職	備考
学識経験者			
岸井 隆幸	日本大学 理工学部土木工学科	特任教授	
古澤 達也	日本大学 理工学部土木工学科	客員教授	
開発街区			
河野 見義	大宮駅東口南地区市街地再開発準備組合	理事長	
村上 隆子	大宮駅東口西地区N街区まちづくり推進協議会	副会長	
安藤 繁	大宮駅東口西地区S街区まちづくり協議会	会長	
坂 仁視	大宮駅前大門町一丁目中地区市街地再開発準備組合	副理事長	
齋藤 巖	大宮駅東口北地区市街地再開発準備組合	理事長	
斎藤 隆	宮町一丁目中地区まちづくり協議会	会長	
交通事業者			
齊藤 誠	東日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部 投資計画部 担当部長	
伊藤 滋		大宮支社 企画室長	
渡辺 隆史	東武鉄道株式会社	経営企画本部 部長	
矢野 哲郎		鉄道事業本部 技術統括部 改良工事部 部長	
渡邊 哲	埼玉新都市交通株式会社	代表取締役常務	
関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会	専務理事	
小谷 彰治	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	会長	
関係行政機関			
西村 朗	埼玉県	企画財政部 地域経営局長	代理出席： 交通政策課 主幹 岩本 孝之
桑島 正彦	埼玉県警察本部	交通規制課長	代理出席：交通規制課 道路協議係長 生天目 実一
鳥生 友和	大宮警察署	交通課長	欠席
土屋 愛自	さいたま市	都市局長	代理出席： 都心整備部 副理事 島村 秀明
オブザーバー			
井原 昌浩	大宮駅西口商店街連絡協議会	会長	欠席
栗原 俊明	大宮駅東口商店街連絡協議会	会長	
松本 敏雄	大宮区自治会連合会	会長	
山崎 泰生	大宮南銀座まちづくり勉強会	会長	
田雑 隆昌	国土交通省 (都市局 市街地整備課)	拠点整備事業推進官	
太田 裕之	国土交通省 (都市局 街路交通施設課)	街路交通施設安全対策官	
酒井 祐介	国土交通省 (鉄道局 都市鉄道政策課)	課長補佐	オンライン出席
大関 弘之	国土交通省 (関東地方整備局 建政部)	都市調整官	
島田 守	埼玉県 (産業労働部 観光課)	課長	代理出席： 観光課 主幹 小山 直紀
後藤 正也	独立行政法人 都市再生機構 (東日本都市再生本部 事業企画部)	担当部長	
追川 典子	一般財団法人 民間都市開発推進機構 (まちづくり支援部)	第二課長	欠席
工藤 和美	一般社団法人アーバンデザインセンター大宮	センター長	代理出席： 副センター長 藤村 龍至
町田 孝良	さいたま市	大宮区長	

第1回大宮GCSまちづくり調整会議 席次表





第1回

大宮GCSまちづくり調整会議

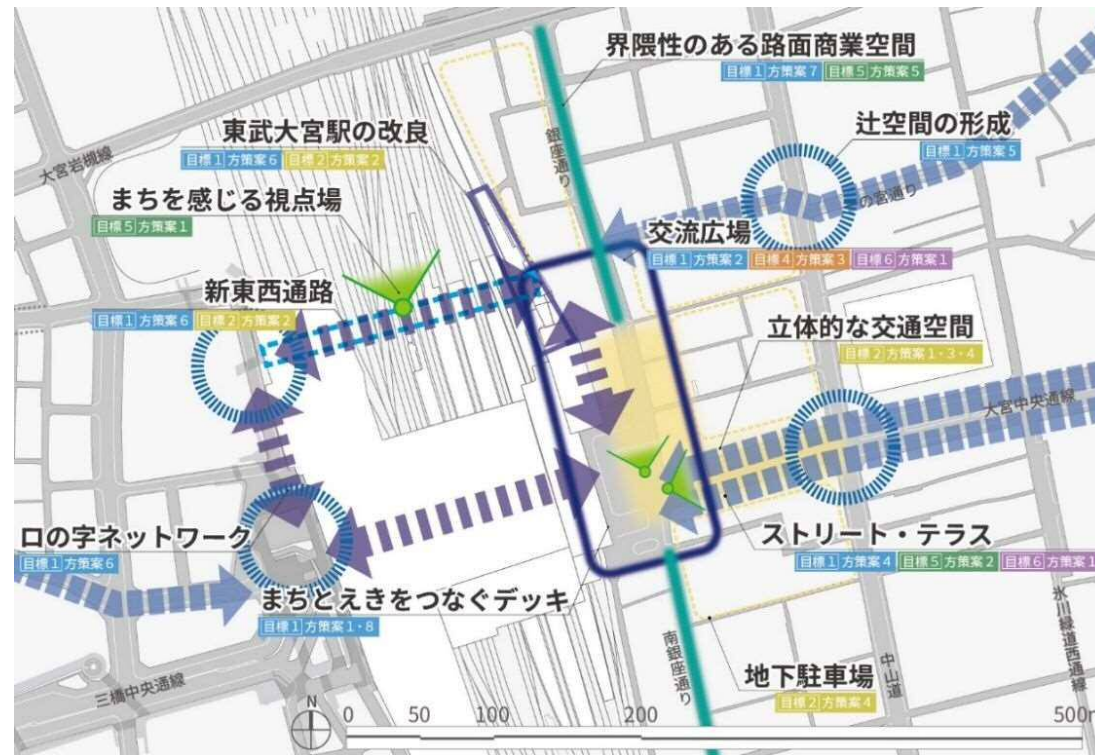
大宮GCS化構想の検討状況について

- ① 大宮GCSの経緯について
- ② 第1回大宮GCS推進戦略会議について
- ③ 各プロジェクトチーム等の検討状況について
 1. 駅前広場プロジェクトチーム
 2. 新東西通路プロジェクトチーム
 3. 駐車場ルール検討会
 4. スマート駅前広場研究会

① 大宮GCSの経緯について

平成30年7月 大宮駅グランドセントラルステーション化構想

令和3年3月 大宮GCSプラン2020



まちづくりの全体方針図(拡大図)
[大宮GCSプラン2020]

GCS構想全体の調整や大宮駅周辺をとりまく環境変化への対応
⇒GCS構想をスピード感を持って着実に推進

① 大宮GCSの経緯について

大宮GCS推進戦略会議

⇒ウイズコロナ及びポストコロナ時代に求められる大宮駅周辺地域のまちづくり

大宮GCSまちづくり調整会議

⇒大宮グランドセントラルステーション化構想の推進に向けた全体調整

ガイドライン・
都市機能PT

駐車場ルール
検討会

駅前広場PT

新東西通路PT

スマート
駅前広場研究会

オープンWG

駅前開発街区
検討会

駅機能高度化
検討会

※PT間で連携強化
※必要に応じて合同開催
※合わせて各地区・事業者との個別協議を実施

① 大宮GCSの経緯について

会議名	検討内容	参加者
大宮GCS推進戦略会議	ウイズコロナ及びポストコロナ時代に求められる大宮駅周辺地域のまちづくりについて意見交換を行う	・都市計画、建築、経済、商業、観光等の有識者
大宮GCS まちづくり調整会議	大宮グランドセントラルステーション化構想の推進に向けた全体調整を行う	・駅周辺の関係権利者 ・商連や自治会関係者 ・有識者 等
駅前開発街区検討会	各開発街区の連携に関する検討、各開発街区の情報共有を行う	・開発街区（南地区、西地区N街区、西地区S街区、中地区、北地区、宮一中地区）の役員、協力企業
駅機能高度化検討会	大宮駅の機能高度化及び周辺整備に向けた検討を行う	・鉄道事業者、県、市
オープンワーキング	GCSの推進に関する情報共有・意見交換及びPT伝達事項への回答を行う	・市民

① 大宮GCSの経緯について

会議名	検討内容	参加者
駅前広場プロジェクトチーム	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検討・調整を行う	<ul style="list-style-type: none"> ・地元関係者（南地区、西地区N街区、西地区S街区、中地区、北地区、宮一中地区、南銀座） ・交通事業者（JR東日本、バス、タクシー）
新東西通路プロジェクトチーム	新東西通路について、専門的・技術的な検証を経て得られた与条件を確認し、事業化に向けて関係者間において検討・調整を行う	<ul style="list-style-type: none"> ・地元関係者（西地区N街区、北地区、宮一中地区、西口共同ビル、都市整備公社） ・鉄道事業者（JR東日本、東武鉄道、埼玉新都市交通）
駐車場ルール検討会	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	<ul style="list-style-type: none"> ・有識者 ・地元関係者（東口商連、西口商連、南地区、西地区N街区、西地区S街区、中地区、北地区、宮一中地区、南銀座） ・民間事業者等（駐車場、JR東日本、都市整備公社）
まちづくりガイドライン・都市機能プロジェクトチーム	駅前開発街区における都市機能のあり方やエリアでのエネルギー施策、東日本対流拠点に資する施設（ランドマーク等）整備の検討・調整を行う	<ul style="list-style-type: none"> ・地元関係者（南地区、西地区N街区、西地区S街区、中地区、北地区、宮一中地区）
スマート駅前広場研究会	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	<ul style="list-style-type: none"> ・有識者 ・交通事業者（バス）

② 第1回大宮GCS推進戦略会議について

日時：令和3年9月22日（水）15:00～17:00

会場：まるまるひがしにほん東日本連携センター2F

議題：（1）大宮GCS推進戦略会議について

（2）歩行者中心の賑わいのある空間づくりについて

※YouTubeによるオンライン配信



池田 一義

公益財団法人埼玉りそな産業経済振興財団 理事長
さいたま商工会議所 会頭

石田 東生

筑波大学 名誉教授・特命教授

岸井 隆幸

一般財団法人計量計画研究所 代表理事

田矢 徹司

株式会社経営共創基盤 パートナー
マネージングディレクター

藤井 健

首都高速道路株式会社 代表取締役専務執行役員

村木 美貴

千葉大学 教授

山田 幸夫

建築・都市開発プロデューサー

涌井 雅之

東京都市大学 特別教授

座長

清水 勇人

さいたま市長

② 第1回大宮GCS推進戦略会議について

議題

(1) 大宮GCS推進戦略会議に対する主なご意見

- 多様な方々が社会参画することの重要性がパラリンピックで証明された。**誰もを取り残されないという視点**をもう少し強調した方がよい。(石田委員)
- コロナ禍で地元の商店街は痛手を受けている。どの程度の経済効果があるのか見えていないが、期待できている。**既存のプロジェクトとGCSのプロジェクトをどのように連携**させるかが重要。市長のリーダーシップを期待している。(池田委員)
- 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。旧中山道の渋滞は課題。時間を要するが、**課題解決と並行しながら開発**をしていかなければいけない。(岸井委員)
- 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**。(田矢委員)
- アフターコロナの現在に大きなポテンシャルがある大宮が**世界をリードしていけるような都市**にしていくべき。(藤井委員)
- 大宮駅東口では、**6街区が一体となって魅力とパワーを結集**する必要がある。東口の再開発について、外部のデベロッパーも巻き込んだ人格づくりが重要。(山田委員)
- 大きな課題は、**大宮らしさ**を残しながらどのように効率的なまちをつか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。大宮らしい細街路を残しつつ防災にも貢献しながらまちづくりを行っていくべき。(涌井委員)
- カーボンニュートラルやスマート化等のSDGsの取組によるまちづくりを進めることで、地域全体のQOLが向上し、結果として**企業や人から選ばれる街**になることが重要。(村木委員)

議題

(2) 歩行者中心の賑わいのある空間づくりに対する主なご意見

- 持続可能なまちづくりが大事。持続可能な街とは、人々が住みたい街・働きたい街・楽しい便利な街である。歩行者をどれだけ増やしていくか、どうやって増やしていくかが肝要であり、それが賑わいのあるまちづくりにつながる。**高い賃料を払っても成り立つという街をどのようにして作っていくのか。**あるべき論と現実をどう調和させるかが重要である。(田矢委員)
- コロナがもたらした変化の中で、A B W (アクティビティベースドワーキング) の拡大が都市構造に大きな変化を、リモートの拡大は居住地の選択に大きな影響を与えている。今後はコネクティング型の首都圏構造となっていく。**大宮は日本の新しいコネクティングの拠点となるべき。**そのため、自然と調和したウォークブルな空間や人だけではなく自転車でも楽しめるウォークブルな空間、新しいモビリティとも共存していくべきである。(藤井委員)
- 車で大宮にくるのが不便。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。再開発の上層階を住居系にしようとしているかもしれないが、地価が高いため、一般世帯は駅近くのマンションは買えない。一方で、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。(池田委員)
- 大宮は磁力がある。経済力か自己実現の幸福実現度のどちらが強いのがポストコロナにおいて重要。**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。**今後の大宮にはランドマークが重要となる。**魅力は時の移ろいで変わっていくが、磁力は変わらない。(涌井委員)

② 第1回大宮GCS推進戦略会議について

議題

(2) 歩行者中心の賑わいのある空間づくりに対する主なご意見

- プラン2020で骨格は決まったが、今後肉付けするなどのコンセプトメイキングが必要。魅力をつくることやブランディングをしていくためには一定の広さが求められる。大宮では**6街区全体**で地下、G L、デッキ等の**ウォーカブルなネットワークの形成**が重要。ナイトエコノミーのポテンシャルもあるので、夜も安全で安心して歩けるまちが作れるのでは。(山田委員)
- 大宮は公共交通の面で大変恵まれている。鉄道によって横浜・東京・さいたまが結ばれており、首都圏のリダンダンシーの視点でも重要。大宮にはポテンシャルがあると思っている。これから開発を進める中で、ウォーカブルや心地よい街を実現するために、最適な車の流し方をはじめとする交通処理をどのように考えていくのが重要。また、路地感をまちのものとして共有することも重要。**建物を作るだけではなく、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。**(岸井委員)
- 開発の視点では、持続可能なまちをどうつくるかが重要である。また、ウォーカブルの視点では、**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。**まちにくることで楽しめる空間を大宮らしくつくれるかが重要である。さらに全体の大きな街区でウォーカブルをとらえる必要がある。(清水市長)

大宮GCS推進戦略会議の今後のテーマ

第1回（今回）

歩行者中心の賑わいのある空間づくり

第2回（令和4年3月）

東日本対流拠点としての更なるポテンシャル向上

第3回（令和4年9月）

ランドマークの創造、災害に強いまちづくり

第4回（令和4年度末）

カーボンニュートラル、DXの推進

※並行して、GCSプランの進捗について報告し、意見を頂戴する予定

③ 各プロジェクトチーム等の検討状況について

会議体		開催日時	主な議題
駅前広場PT	第3回	12月1日(水)	(1) 昨年度の振り返り (2) デザイン調整ワーキング伝達事項に対する見解について (3) 地下車路NW、駅前広場レイアウト等
	第4回	12月8日(水)	(1) 昨年度の振り返り (2) デザイン調整ワーキング伝達事項に対する見解について (3) 新東西通路のまち側とのつながり方について (4) 新東西通路の空間イメージについて（通路上） (5) 今後の進め方
駐車場ルール検討会	第2回	8月5日(木)	(1) 検討会の進め方について (2) 駐車場規模に関する検討について (3) 駐車場位置に関する検討について
	第3回	10月26日(火)	(1) 駐車場ルールの方針について (2) 検討事項・体制について (3) ルールの適用範囲について
スマート駅前広場研究会	第1回	9月30日(木)	(1) 研究会の目的とアウトプットについて (2) 検討内容について (3) 研究会の進め方・スケジュールについて

1. 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。

検討事項

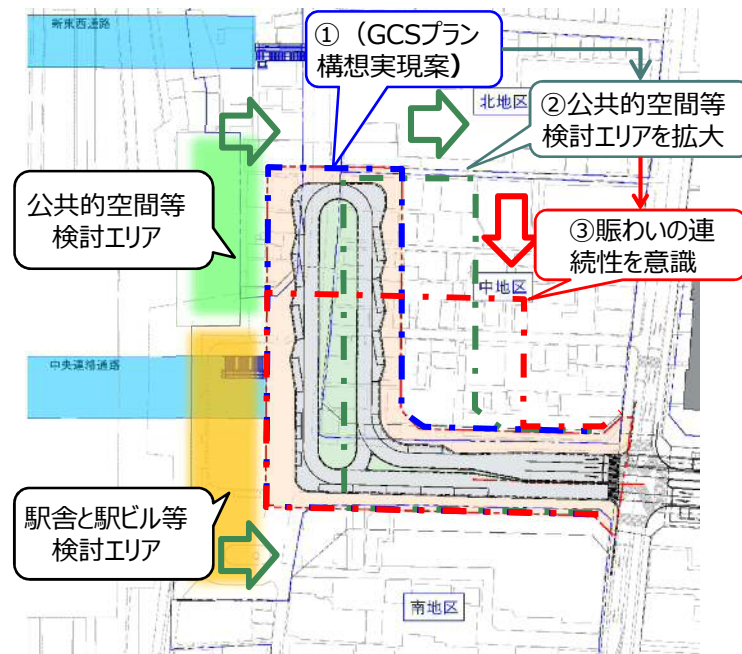
- ① 駅前広場・交通広場（位置、レイアウトプラン）
- ② 地下車路ネットワーク（出入口位置、各街区接続位置・高さ、レイアウトプラン等）
- ③ 駅前広場デッキ（位置・規模・高さ等）
- ④ 交流広場（位置・規模等）
- ⑤ 各空間の利用・活用・運用方法

↑④⑤は新東西通路PTや都市機能PTなど議論が多岐に渡るため、適宜各PTでの検討状況を報告・提案・調整する場を設けて計画内容について調整

今年度検討内容

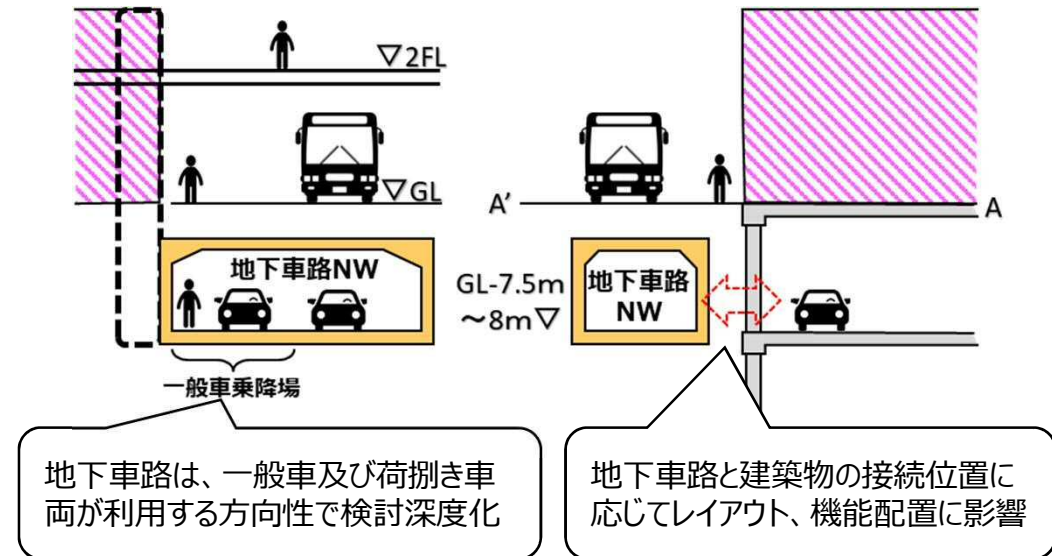
駅前広場

- ・駅前広場レイアウト案に必要な視点の整理
- ・駅前広場レイアウト案（たたき台）



地下車路ネットワーク

- ・地下車路NWの一般車乗降場機能配置



※各図はイメージであり、決まったものではありません。

1. 駅前広場プロジェクトチーム

現在の検討状況

	課題	現在の検討状況
交通広場	駅前広場レイアウト案	駅前広場のレイアウトに必要となる視点を整理/レイアウト案（たたき台）を複数案検討
	一般車乗降場の配置・規模（取付道路との接続）	駅前空間外縁部への確保方策/周辺道路の取付形状の検討 地下車路NWからの機能分散の検討
	待機機能等の分散配置	バス待機場は、スマート駅前広場研究会と連携しながら検討 タクシープールは、必要最低限の待機台数を駅前確保を含めて検討
地下車路 NW	出入口の検討	中央通り（中山道東側）に並列サイドランプ形式で配置/防災の観点から複数箇所出入口配置
	車路高さ・街区接続	道路占用の観点からGL - 7.5~8.0m程度/開発街区等との接続位置と一体的に検討
	歩行者動線（縦動線）	駅前広場における地下⇔改札階の接続
駅前広場 デッキ	デッキ整備範囲	歩行者交通機能確保のため必要最小限を確保
	縦動線	街区と協働配置や建物内動線や24時間開放動線について検討
	高さ調整	駅舎⇔デッキ⇔街区の高さ (建築限界を踏まえた占用橋、道路付属物)

今後の進め方

➤ 概ね2年程度の検討を通して、関係街区との調整を行い、都市計画案を作成。

令和2年度（2回開催済）

- 交通広場、地下車路ネットワーク、駅前広場デッキの検討と条件の確認・共有
- 各PTとの情報共有と合同で検討していく内容の確認・共有
- 交通広場区域と街区の建築計画との調整事項や適用制度（立体都市計画や立体道路制度）など
- 昇降施設などの位置・規模や管理区分

令和3年度

- 検討と条件を踏まえた交通広場、地下車路ネットワーク、駅前広場デッキと各街区の建築計画との調整の深度化
- 立体利用や立体横断施設など、立体的な空間利用の具体的範囲の検討
- 交通広場、地下車路ネットワーク、駅前広場デッキの計画案の作成
- 検討の深度化に向けた各PTとの計画調整
- 施設や空間の利活用方策の検討

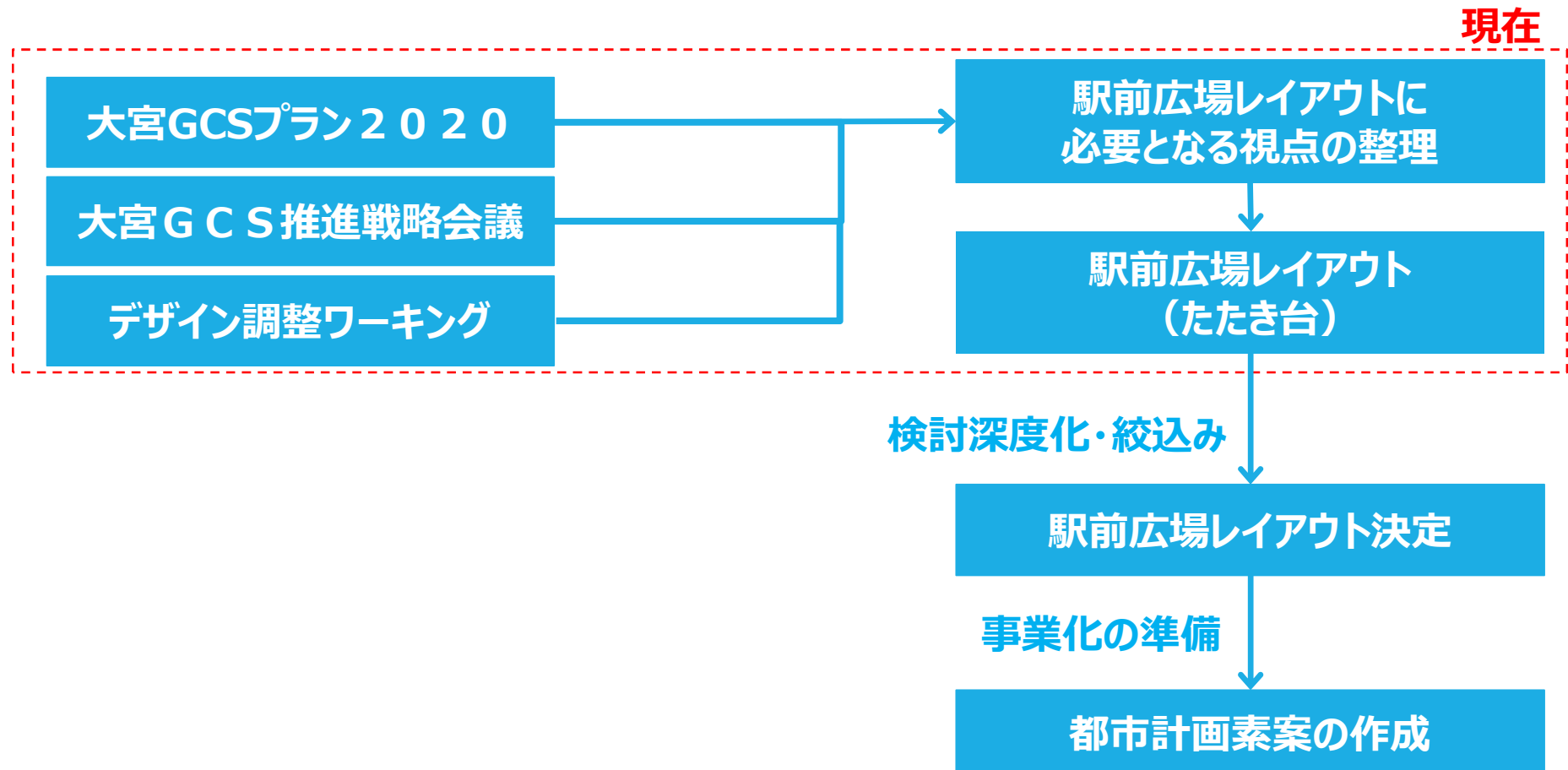
令和4年度以降

- 都市計画決定に向けた他の各PTとの計画調整
- 都市計画案の作成

1. 駅前広場プロジェクトチーム

駅前広場のレイアウト検討について

- ・駅前広場のレイアウト案の検討に際しては、大宮GCSプラン2020に基づき、**(1) GCS推進戦略会議における「これからのまちづくりにおける重要な視点」、(2) デザイン調整ワーキングからの伝達事項**を踏まえた検討を行う。



1. 駅前広場プロジェクトチーム

駅前広場のレイアウト案の検討に際して留意すべき点の確認

- ・駅前広場のレイアウト案の検討に際しては、**（１）GCS推進戦略会議における「これからのまちづくりにおける重要な視点」、（２）デザイン調整ワーキングからの伝達事項**を踏まえた検討が必要である。以下に**留意すべき内容をそれぞれ抜粋して整理**した。

（１）GCS推進戦略会議における「これからのまちづくりにおける重要な視点」

- **歩行者中心の賑わいのある空間づくり** ウォーカブルな街、緑あふれお祭りやイベントができる大きな広場の整備

※上記以外については、大宮駅周辺地域のまちづくり全般に関する視点であることから、ここでは記載していない。

（２）デザイン調整WGからの伝達事項

検討事項	具体的な検討内容
II. 歩行者中心の駅前空間のあり方に関する検討	①銀座通りから南銀座通りへの南北のつながり強化に向けた歩行者空間の確保
III. 縦動線に関する検討	①地下の一般車乗降場－地上－改札階が接続し、バリアフリーに配慮された歩行者動線（縦動線）の確保
IV. フレキシブルな利用を可能とする駅前空間に関する検討	①災害時やお祭り・イベント時等に、交通広場と交流広場が一体的に利活用可能な駅前広場 ②オフピーク時やイベント時等に車道空間の一部を広場等の歩行者空間として利用できる駅前広場レイアウト
V. 駅前空間の可変性に関する検討	①次世代交通システム等によりバスバースの効率化が図られた際の、車道空間の歩行者空間化に関する検討

※上記の伝達事項以外については、別途検討中もしくは設計段階において詳細を検討する。

1. 駅前広場プロジェクトチーム

駅前広場のレイアウト案に必要な視点の整理

・プラン2020の到達点、駅前広場のレイアウト案の検討に際して留意すべき点を踏まえ、駅前広場のレイアウト案に必要な視点の整理した。

(1) GCSプランまでに至る交通広場の考え方との整合が図られているか

分類	具体的な検証の視点
①GCSプランの考え方との整合性	・都市空間形成の目標との整合性
	・GCSプランの到達点との整合性

(2) 留意点を踏まえたレイアウト案であるか

分類	具体的な検証の視点
①歩行者中心のウォークアブルな駅前空間	・賑わい交流軸・シンボル都市軸の形成に向けた歩行者空間の確保
	・銀座通り・南銀座通りの南北のつながり強化に向けた歩行者空間の確保
	・お祭りやイベント等ができる大きな駅前空間の確保
②将来の変化に柔軟に対応できる空間配置	・地下の一般車乗降場－地上－改札階が接続し、 <u>バリアフリー</u> に配慮された歩行者動線（縦動線）の確保
	・新たな技術の導入や交通体系の変化、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／可変性を考慮した交通広場機能のレイアウトプラン

(3) 実現性や施工展開などから見て妥当なレイアウト案か

分類	具体的な検証の視点
①実現性	・周辺街区との調整、重複規模、建築物の関係性
②施工展開	・工事着手条件、手順などの効率性

1. 駅前広場プロジェクトチーム

駅前広場のレイアウト案たたき台について

・駅前広場のレイアウト案に必要となる視点を踏まえ、駅前広場のレイアウト案を検討した。

以下のレイアウト案はいずれも検討中のものであり、決まったものではありません

	案① (GCSプラン構想実現案)	案② 公共的空間等検討エリアを拡大した案	案③ 賑わいの連続性を意識した案
レイアウト案			
レイアウトの考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・2つの通路の中央に交通広場を配置し、駅と平行に公共交通を配置 ・L字型の車道により、限られた駅前空間を有効活用する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・南北軸強化し、公共的空間等検討エリアを最大限確保するため、交通広場を案①のL字型のまま東側(中地区側)に移動 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共的空間等検討エリアを広くとり、南北軸の賑わい連続性を確保するため、交通広場を中地区の南側に集約して配置

※西S街区の移転先は継続して検討中

凡例	駅舎と駅ビル等機能検討エリア	公共的空間等検討エリア	バス乗車場・タクシー乗降場	地上部の賑わい空間
	賑わい交流軸・シンボル都市軸	南北の歩行者空間	縦動線	(地上レベル) 駅からの乗り換え動線 (デッキレベル)

1. 駅前広場プロジェクトチーム

地下車路ネットワーク等の検討

■ 地下車路の配置パターンの検討

【検討条件】

- ・ 一般車乗降場を地下に集約化した場合を想定し、仮に一般車乗降場を16台確保したレイアウトを検討
- ・ 各街区からの接続を想定する（中地区、南地区、JR）(➡)

	集中配置案 1	集中配置案 2	分散配置案 1	分散配置案 2	分散配置案 3
配置図					
駅	東：8台	なし	東：8台	東：8台	東：4台
中地区	西：8台	南：8台	南：8台	なし	南：8台 西：4台
南地区	なし	北：8台	なし	北：8台	なし

※上記配置パターンは駅前広場着手と同時に実施する地下車路整備を想定しており、どの案も将来的には北側への延伸を想定

- ・ 地下車路との接続部は、開発街区との出入口を設置する場合、一定区間が必要
- ・ 各街区からの出入りを仮置きすると、一般車乗降場の配置可能な位置は限定的に

開発街区等との出入口を考慮すると、一般車乗降場は機能分散も必要となる可能性がある
今後、分散配置の考え方、位置、量について継続検討

1. 駅前広場プロジェクトチーム

頂いた主なご意見

○デザイン調整ワーキング伝達事項に対する見解について

- ・デザイン調整ワーキングからの意見・要望について、現状のルールで判断するのではなく、様々な観点から実現可能にする方法を検討してほしい。

○駅前広場のレイアウト、地下車路NW等について

- ・駅前を緑のある広場空間にしてほしい。
- ・位置やレイアウトの議論の前に、まち全体の回遊性やつながりについての検討を先にすべき。
- ・駅直近こそ収益が取れる場所であるため、一概に駅前を広場にすべきと考えるべきではない。

2. 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、大宮GCSプラン2020を踏まえつつ、専門的・技術的な検証を経て得られた与条件を確認し、事業化に向けて関係者間において検討・調整を行うこと。

検討事項

- 新東西通路と周辺地域との繋がり方
- 新東西通路と地上を繋ぐ縦動線周辺の位置づけや整備の考え方
- 交流広場（南北通路との交差点、開発街区とのつながり方、顔づくり）活用方策、整備の考え方
- その他、上記に関連する事項（各事業が連携して推進するポイントや施工上の課題など）

今年度検討方針

動線検討

新東西通路周辺におけるまち側の車両動線と歩行者動線の考え方

縦動線の違いによる周辺街区との歩行者の動線計画比較案の検討

検討の深度化・絞り込み

周辺街区の計画と連携した動線計画の検討と縦動線計画の決定

イメージ深度化

新東西通路の東口縦動線付近における空間構成について検討

検討の深度化

駅前広場レイアウトと合わせた具体的な空間計画の策定

新東西通路内部の空間構成について検討

新東西通路の中間案の作成

2. 新東西通路プロジェクトチーム

車両動線の検討

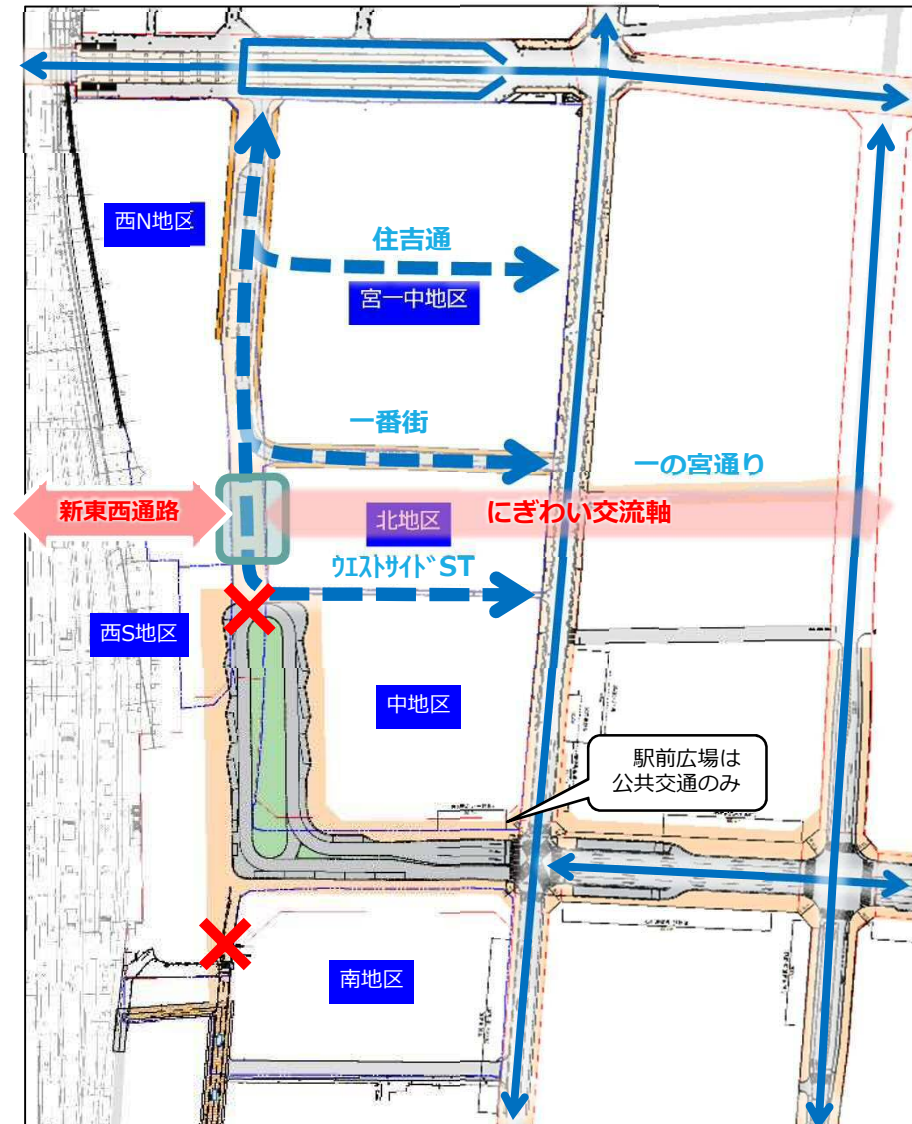
- ・新東西通路から一番街・一の宮通りへのスムーズな歩行者動線の確保には、**車両動線**に関する以下の課題を踏まえた検討が必要

① 駅前広場を先行整備した場合、交通広場へ現道は接続できない
 「通過交通及び一般車は駅前広場に入れない方針」
 (※交通管理者指導)

② 銀座通りと中山道を結ぶ車両動線または、銀座通りでのUターンが必要となる

③ 銀座通りの車両動線がある場合、新東西通路と開発街区等を結ぶ歩行者動線と車両動線の錯綜を避ける対策が必要

縦動線の違いによる周辺街区との動線計画を複数案で比較



2. 新東西通路プロジェクトチーム

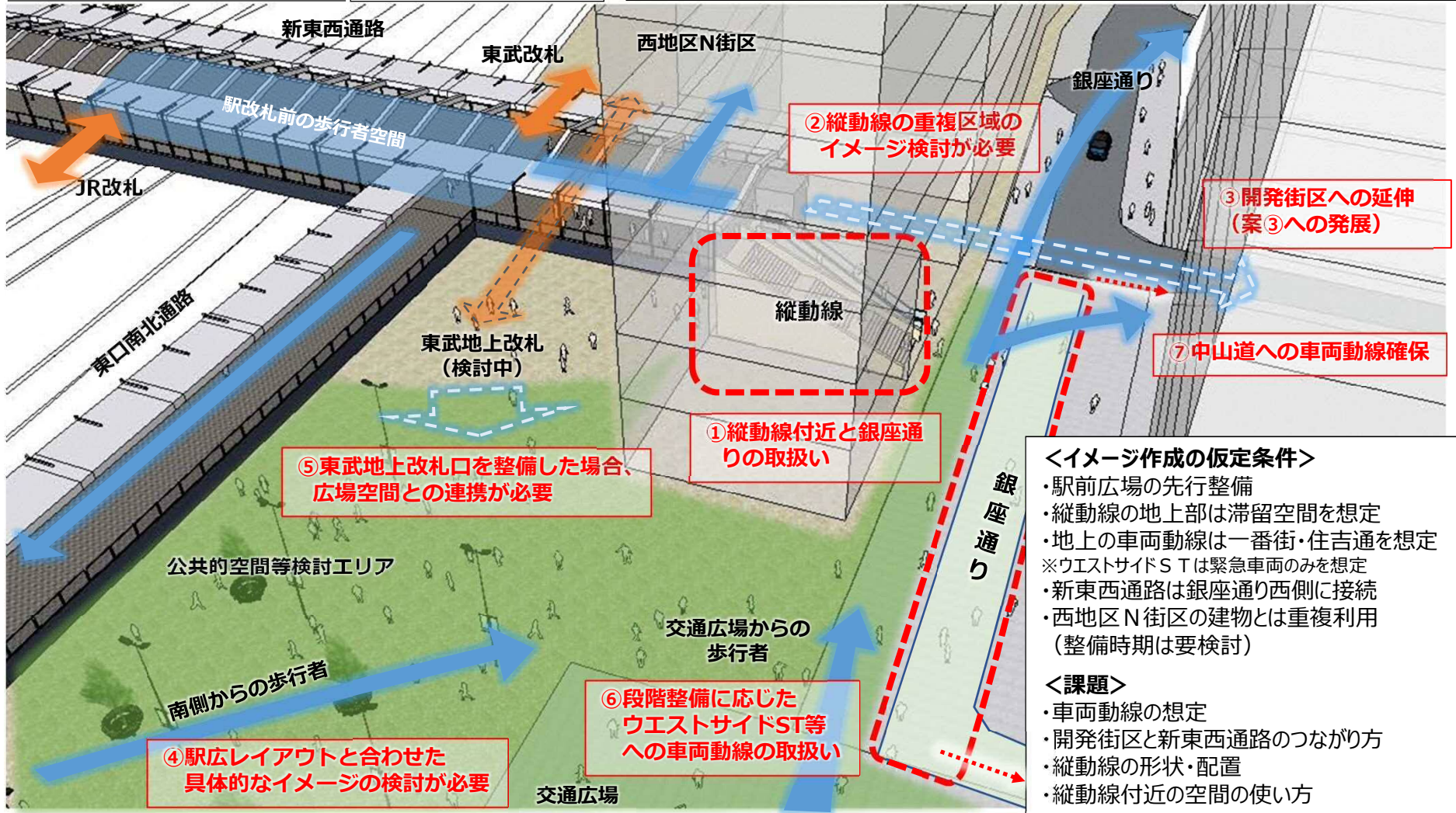
イメージの深度化

・大宮駅東口の縦動線周辺の空間イメージ案(たたき台)を作成し、車両動線や歩行者動線についての課題を整理した。

縦動線の配置を
直行させた場合

中地区を背に
北側に臨む

※本イメージパースの開発街区計画の位置、規模等は決まったものではない
 ※本イメージパース図は東武地上改札口を設置する場合を仮定したもので、決まったものではない
 ※新東西通路・南北通路及び縦動線の位置や形状等は仮定であり、決まったものではない



2. 新東西通路プロジェクトチーム

イメージの深度化

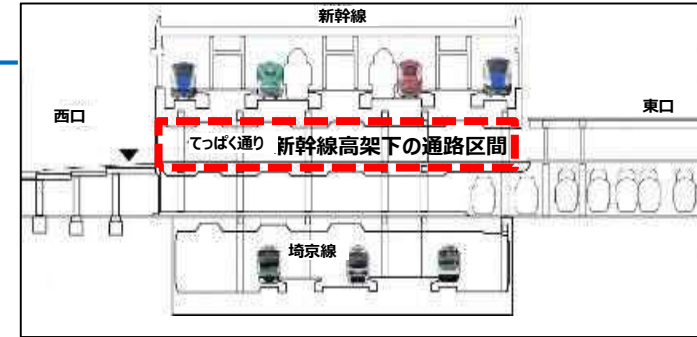
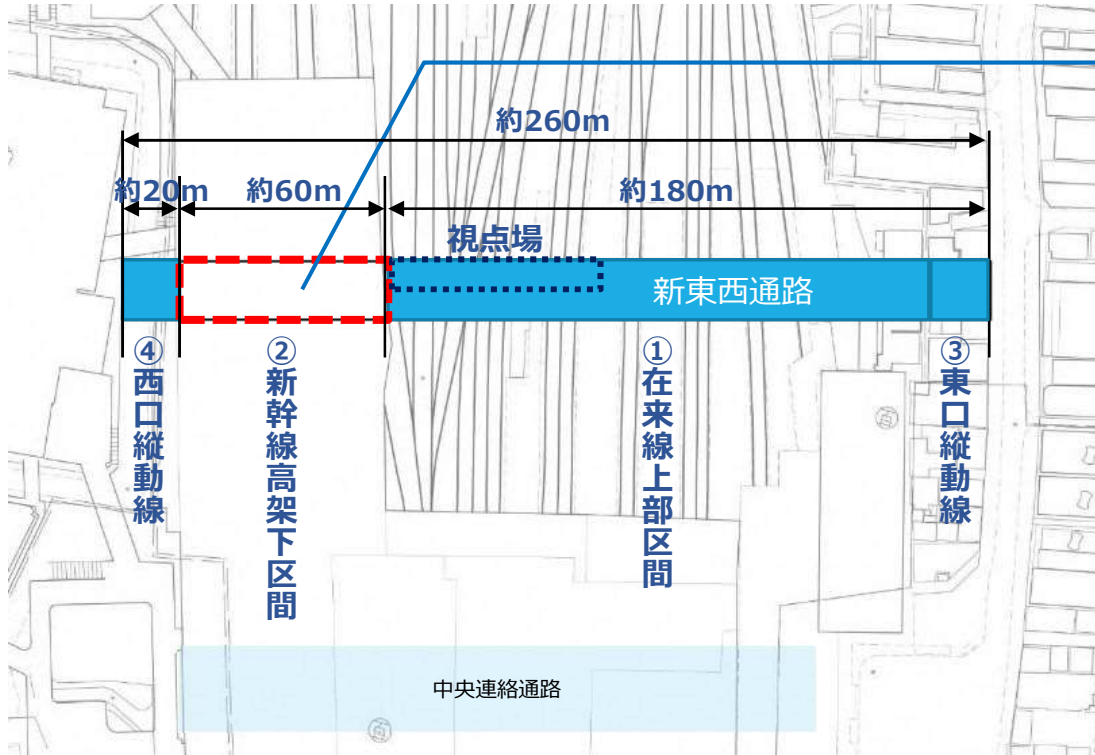
- ・新東西通路の周辺開発街区との連携については、地上、地下、2階での連携が考えられ、下記の2パターンを検討したが、地下での連携は、地下車路の深さが課題となる。

	パターン1	パターン2
模式図		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・開発街区では地下階は概ね駐車場利用を想定しているため地下車路ネットワークと連携がとりやすい ・浅い位置に地下車路を設置できるため事業費が安い ・地上部、デッキ部に集約した賑わいを創出可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下車路の深さは、駅広側の開発街区とも連携が必要 ・周辺街区では地下階は概ね駐車場利用を想定しているため、地下の歩行者ネットワークの接続先検討が必要 ・地下車路の深さによっては、銀座通りへの出入口設置が難しくなる可能性がある

駅広PTでの地下車路検討の深度化に合わせて、新東西通路についても、継続的に検討

2. 新東西通路プロジェクトチーム

今年度検討内容

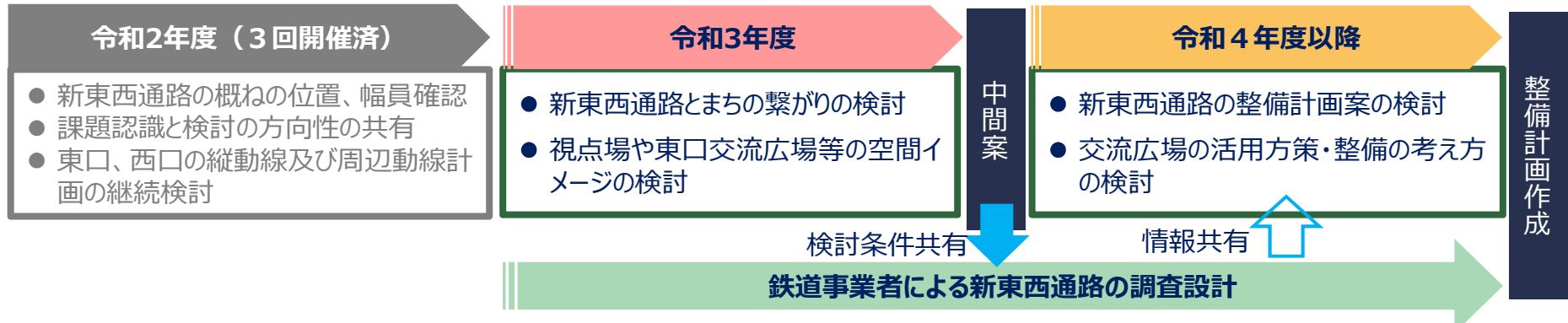


下記について検討

- ①屋根、視点場イメージ
- ②高架下空間イメージ
- ③動線検討、空間イメージ
- ④空間イメージ
- ①～④利用形態イメージ（自転車）

今後の進め方

➢ まちとのつながり方の検討を進めるとともに、新東西通路等の調査設計と情報共有しながら、令和4年度の新東西通路整備計画（案）の作成に向けて検討する。



2. 新東西通路プロジェクトチーム

頂いた主なご意見

○新東西通路の空間イメージについて

- ・銀座通りについては、交通広場まで車両動線が入ってくるのか。歩行者重視の空間にするのが望ましいのではないか。
- ・新東西通路に自転車を通す必要はないと思う。東西横断の需要に対しては、シェアサイクル等の運用方策で補うことや、利用しやすい位置の駐輪場整備で対応していけばよいのではないか。

○今後の進め方について

- ・東口で東西通路を受けるための調整がつかなくても、新東西通路の部分開通や西口部分の開通等、段階的な整備等はあるのか。

3. 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

検討事項

配置計画に示すべき項目のほか、運用上必要な項目（地域ルール）についても併せて検討する

検討課題

大宮駅周辺の特徴を踏まえ、「自動車」「荷捌き」「自転車」などの観点から駐車場に関する解決すべき課題を整理し、大宮駅周辺地区ならではの解決方法・ルール作りを検討する

■ 検討項目

	検討項目	概要
1	ルール対象	・ルールの対象区域、対象建築物を検討
2	駐車場原単位	・大宮駅周辺の駐車場利用特性を踏まえた原単位の精査
3	隔地許容範囲	・大宮駅周辺の駐車場利用特性を踏まえた隔地距離精査
4	集約駐車場の位置・規模	・集約駐車場の効果的な位置と規模を検討
5	駐車場出入口の位置	・駐車場への動線を考慮した出入口位置の検討
6	大店立地法の扱い	・大宮駅周辺の実情を踏まえた大店立地法の扱いを検討
7	台数緩和等特例	・提案制度や負担金制度などの特例の導入有無を検討
8	既存駐車場の用途転換	・地域ルールにより用途転換となる際の扱いを検討
9	荷捌きのルール・施策	・集配共同など、荷捌きに関するルールの検討
10	自転車駐車場（駐輪場）の整備方針	・駐輪場の配置や規模等に関する方針の検討
11	マネジメント組織	・ルールの運用に関する組織や見直し時期の検討

駐車場ルールの基本方針（案）

1. 駅周辺への交通流入を抑制する

大宮の**駐車場需要に見合った原単位を検討**し、駐車台数を見直すことで駅周辺への交通流入を抑制する

2. 歩行者を優先した駐車環境をつくる

駐車場の隔地化・集約化の制度等を整理し、**駅周辺外へ交通を誘導することで、歩行者へ安全・快適な空間を提供する**

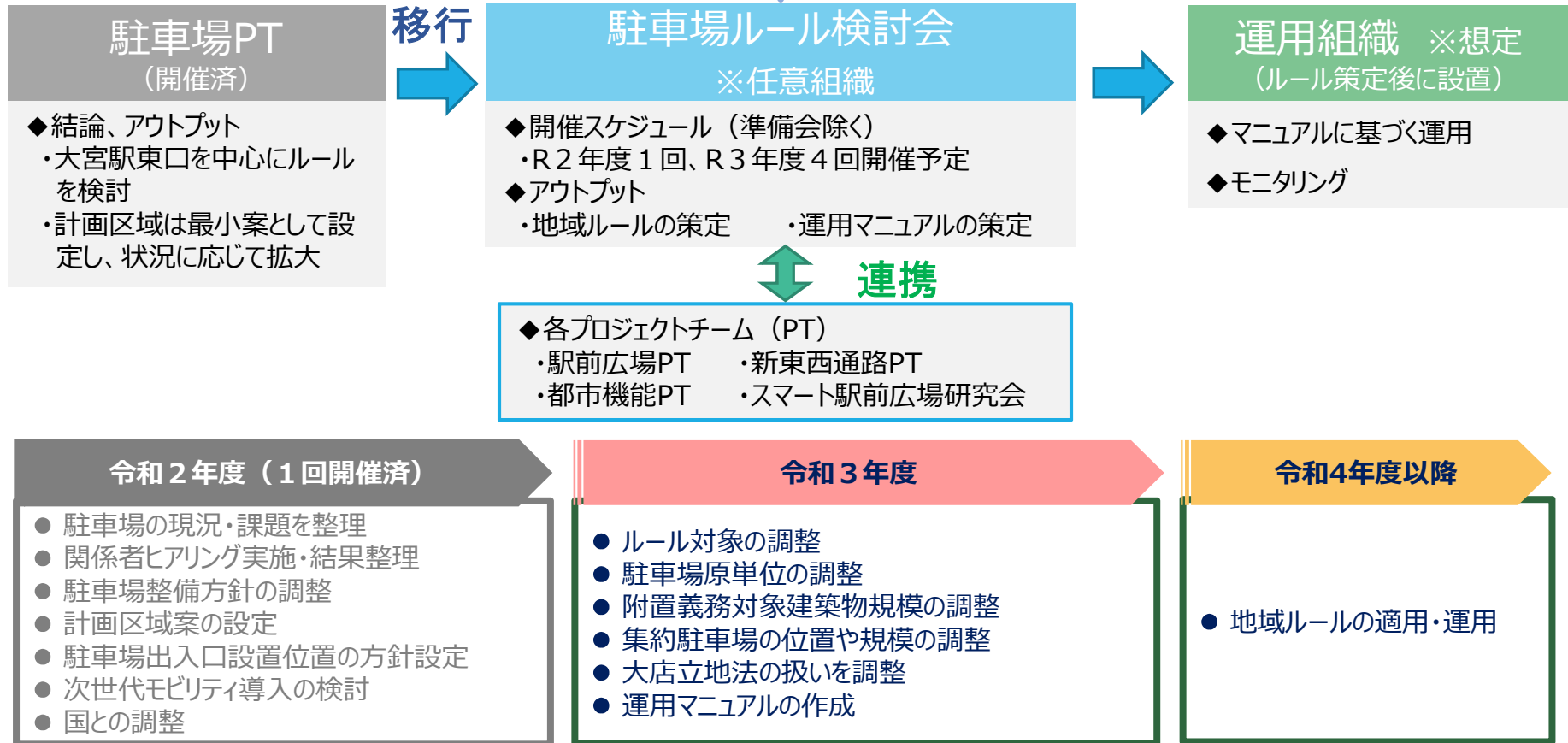
3. まちづくりと一体となった整備・誘導を図る

「都市再生駐車施設配置計画」制度を活用し、**区域全体で駐車場のあり方を検討**する
事業者の創意工夫を交通施策の推進などのまちづくりに活かすため、**提案制度等特例導入を検討**する

3. 駐車場ルール検討会

今後の進め方

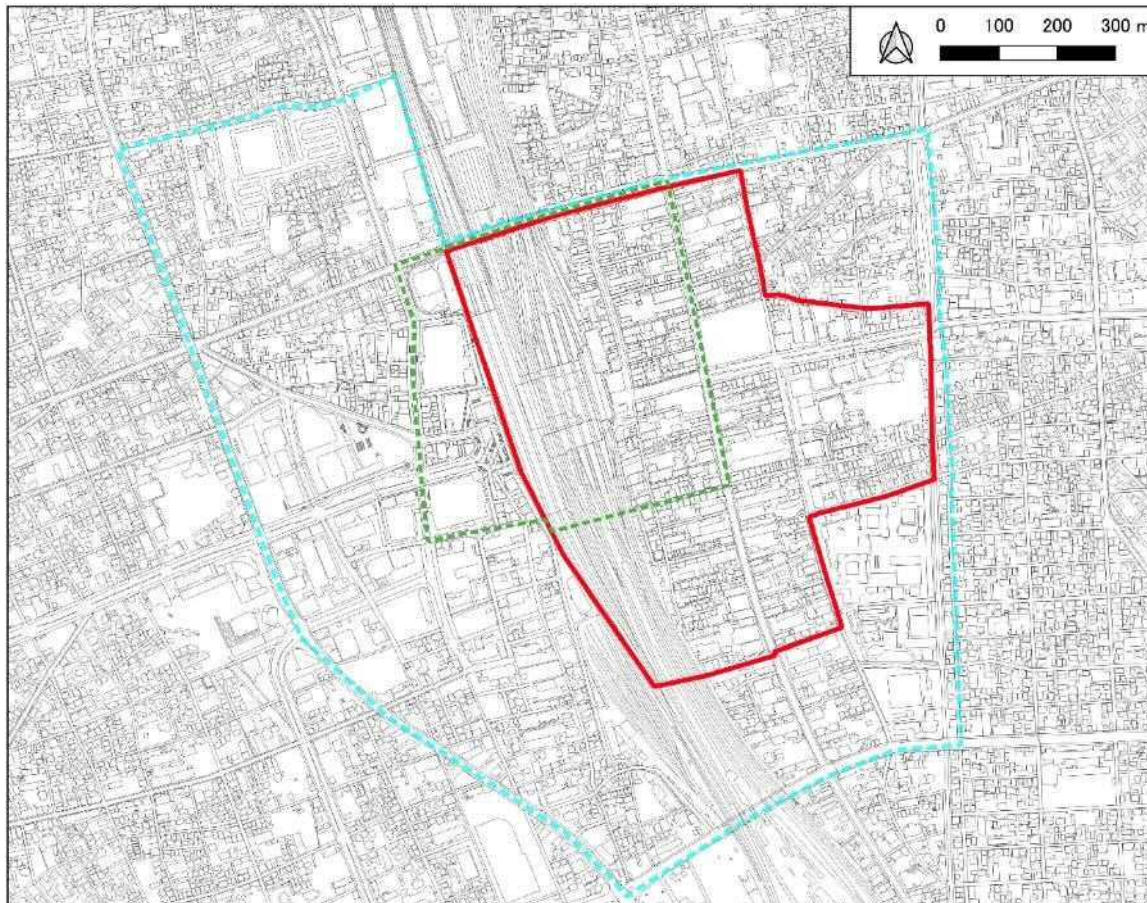
- ・概ね2年程度の検討を通して地域ルールを策定する
- ・R03年は、検討会を4回開催予定（うち2回は開催済み）であり、ルール内容の詳細を検討・精査する



3. 駐車場ルール検討会


計画区域

- ・計画区域（＝駐車場ルールの適用範囲）は都市再生緊急整備地域内で、開発により土地利用が大きく変化する大宮駅東口周辺地区を対象に設定
- ・計画区域周辺における土地利用等の状況変化を見て、計画区域の範囲を拡大するなど必要に応じて見直しを検討



【計画区域】 

…駐車場ルールの適用範囲

【ターミナル街区】 

…大宮GCSプラン2020の概ねの対象範囲

【都市再生緊急整備地域】 

…大宮駅周辺における指定範囲

範囲内で計画区域の設定が可能

3. 駐車場ルール検討会

駐車場整備台数の算定方法

駐車場台数の算定方法は以下の方法により算出した台数以上で整備する

整備基準①：計画区域の基準（＝ルールに基づく原単位）より算出した台数

整備基準②：現況建築物、類似建築物の駐車需要に応じた台数

※ 大規模小売店舗立地法の適用を受ける建築物の取扱いについて

大店立地法の適用を受ける建築物は、**同法に基づき必要とされる駐車場台数を確保する**。ただし、大宮駅周辺では、自動車分担率がさいたま市全体と比較して低いため、立地法指針に示される特別な事情として、**既存類似店のデータ等を根拠とする方法で算出することを可能とする**。（⇒整備基準②）

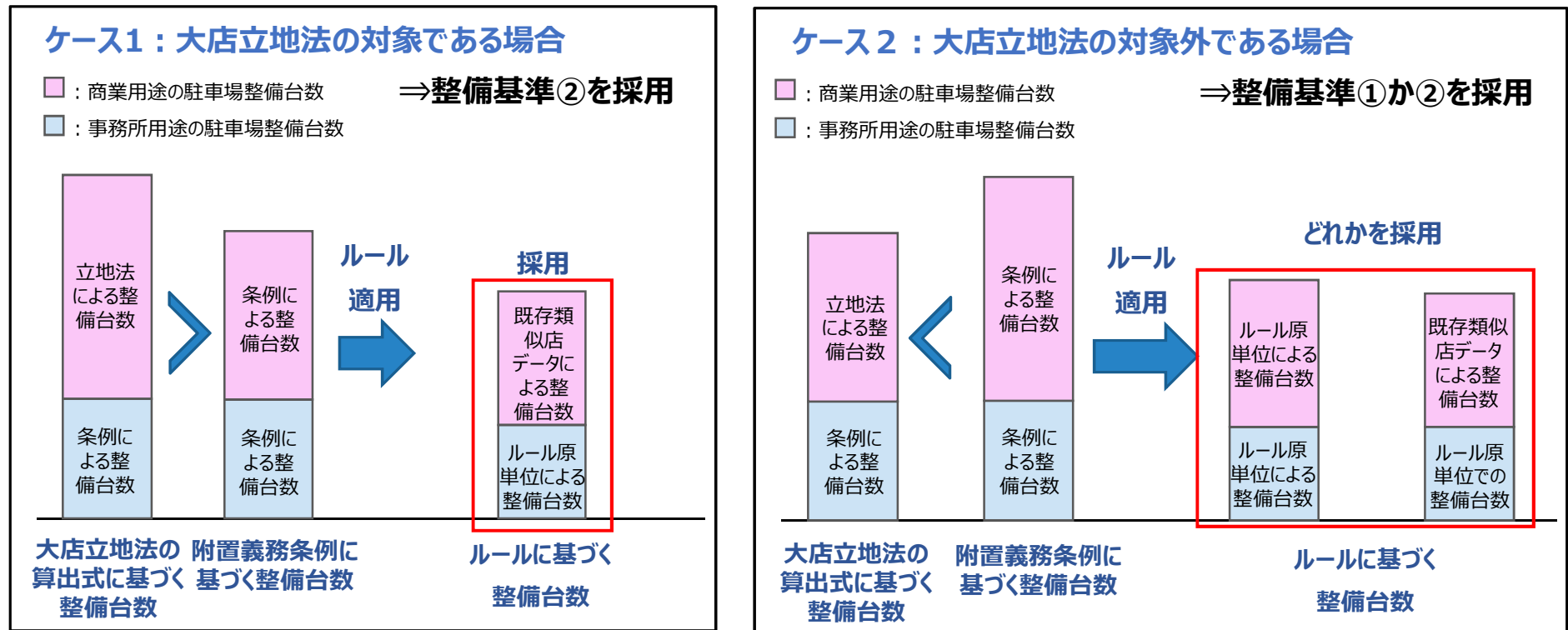


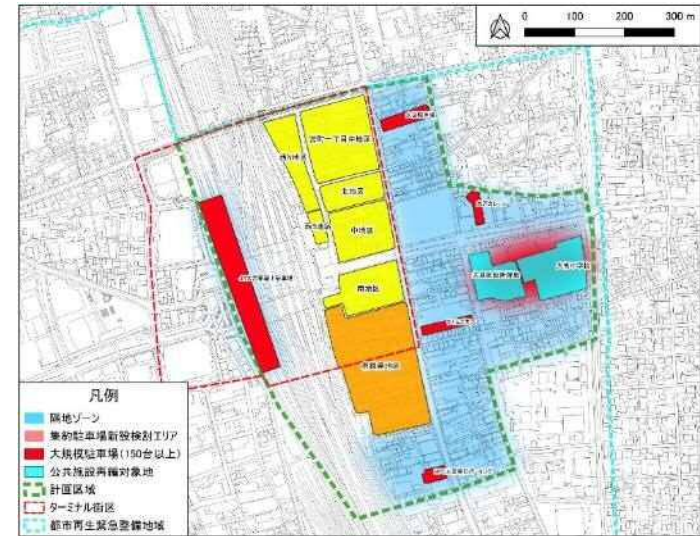
図 大店立地法の適用を受ける建築物の駐車場整備台数イメージ

3. 駐車場ルール検討会

駐車場隔地の方針

- ・敷地面積に応じた建築物規模ごと、駐車施設の種類ごとに方針を設定する
- ・特にターミナル街区内では、駅前への交通負荷を軽減するために隔地による駐車場設置を推奨する

対象建築物	対象建築物イメージ	乗用車の駐車施設		貨物車用駐車施設※	障害者用駐車施設※
		ターミナル街区内	ターミナル街区外		
大規模建築物 [敷地面積] 3,000m ² 以上	周辺の駐車需要の受け入れが可能な一定規模の建築物	敷地内整備 隔地による設置を推奨	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備
中規模建築物 [敷地面積] 500~3,000m ²	駐車需要の受け入れが可能である一方で、個別に駐車場出入口等が整備されると、まちの分断等も懸念される建築物	隔地による設置を推奨	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備 周辺駐車需要受入れ	敷地内整備
小規模建築物 [敷地面積] 500m ² 未満	個別に駐車場出入口等が整備されると歩行環境の悪化やまちの分断等も懸念される小規模な建築物	隔地による設置を推奨	隔地による設置を推奨	敷地内整備 隔地による設置が可能	敷地内整備



駐車場出入口規制方針

- ・歩行者優先化の方針が設定されている路線や地区計画検討エリアを対象に、駐車場出入口を規制する
- ・路線単位で規制する「特定路線」、面的な規制を行う「特定エリア」として設定する

規制箇所設定の考え方

- 大宮GCSプラン2020で主要な歩行者動線・回遊動線で位置づけられている街路かつターミナル街区内に位置する区間（車両通行規制の路線は非対象）⇒**特定路線**として位置付ける
- 街並み誘導型の地区計画が検討されているエリア⇒**特定エリア**として位置付ける

特定路線：敷地が特定路線に面する場合、駐車場出入口を設けてはならない

特定エリア：敷地が特定エリア内に存在する場合、駐車場出入口を設けてはならない

ただし、エリア外周道路には設けることが可能

3. 駐車場ルール検討会

頂いた主なご意見

○ルールの対象について

- ・ルールに関わる法体系を明確にしておくべき。
- ・ルールの義務付けと事業者の負担を考慮すべき。

○駐車場規模について

- ・大宮は事務所の駐車場ニーズが多いと思われるので配慮すべき。
- ・住宅についても何らかのルール作りをすべき。
- ・荷さばき車両の隔地距離は実態を反映したものにすべき。
- ・地域特性に応じた原単位の算出精度を高めるべき。

○駐車場位置について

- ・歩行者や自動車など多様な視点から道路の役割を整理し、駐車場位置や出入口位置のあり方を検討すべき。
- ・旧区役所跡地は、集約駐車場以外の利活用方法を広範に議論すべき。整備時期を明確にすべき。

○地域貢献について

- ・交通影響を軽減する取組を行う事業者に対し、メリットが感じられるような仕組みであるべき。
- ・地域貢献には、GCS全体を捉えまちづくりに必要な施策も取り込むべき。

○運用について

- ・地域の駐車場台数は、1つの組織が一括して管理すべき。
- ・個別審査の具体的な流れを示すべき。

4. スマート駅前広場研究会

目的

将来的な社会情勢の変化を見据えながら、大宮駅東口を発着するバス利用者の利便性を向上させるべく、**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**

- ※バス利用者・バス事業者の双方にメリットがある方向を探るものとし、さらには歩行者・来訪者や地域関係者、行政にもメリットがあるように検討する。
- ※また、**駅前広場の工事に伴うバスバス分散化時**におけるICTを活用した**利用者にわかりやすく効率的なバス運行方法**に関する検討を行う

検討事項

- 過年度の議論を踏まえ、**施策内容の具体化、施策実現に向けた問題・課題の洗い出し**、その解決策を明確にすることを目指す【**テーマ①、テーマ②**】
- 路線バスを取り巻く**厳しい社会情勢も踏まえ**、長期的なバスニーズを見据えた検討の有効性を確認する必要があるため、最新のパーソントリップ調査等のデータから、**将来的な路線バスの展望についても研究会の共有認識とする**【**テーマ③**】

テーマ①：利用者の利便性を向上させる施策検討



- ・ICTを用いた利便性向上施策 等

テーマ②：オフピーク時のバス削減の運用・空間活用策の検討



- ・駅前広場のオフピーク時の空間活用施策、大宮駅東口におけるバス利用の状況分析
- ・旧大宮区役所の活用可能性検討 等

テーマ③：路線バスの需要の見通しの整理

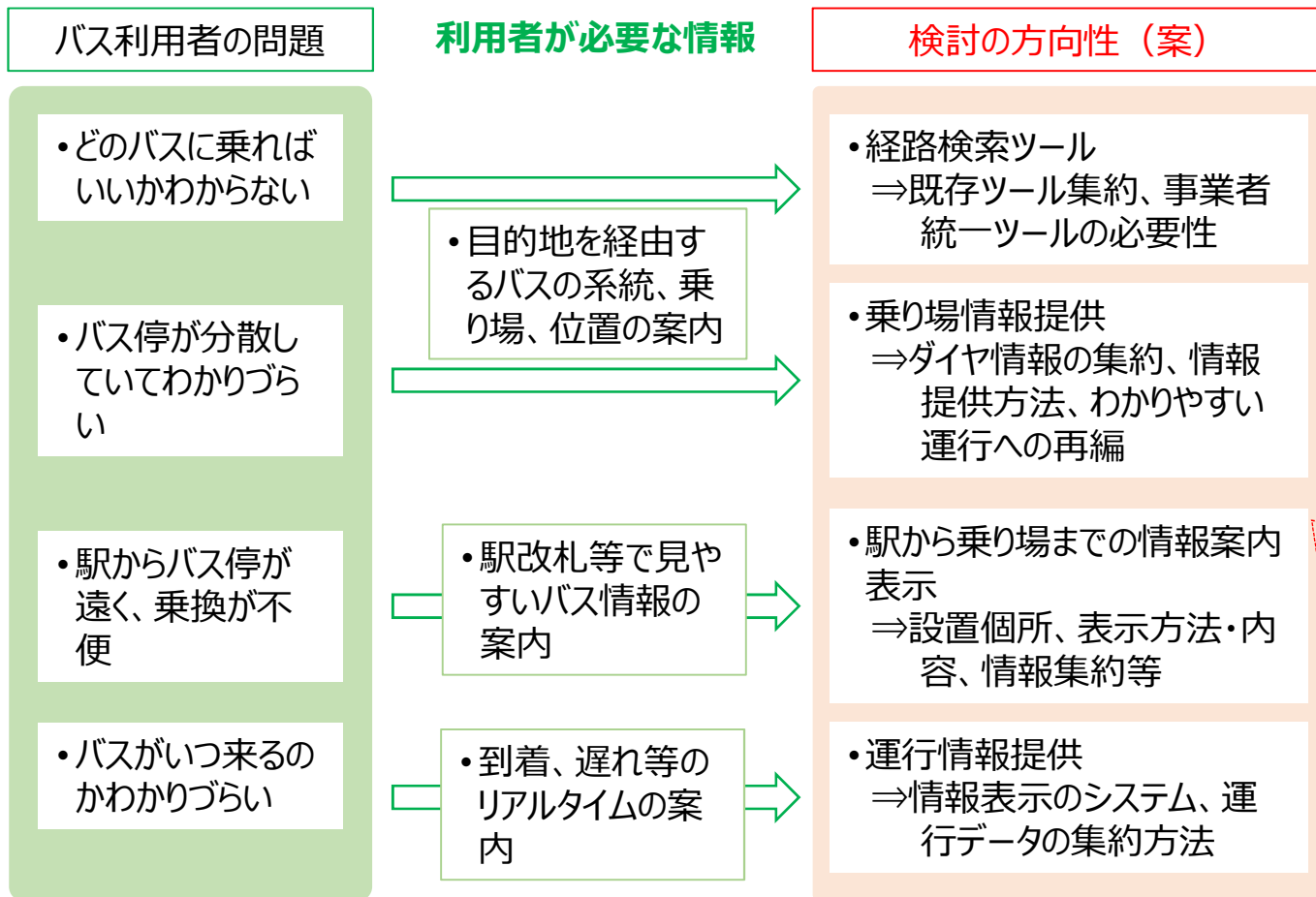


- ・さいたま市および大宮駅周辺の詳細の公共交通利用の見通し 等

4. スマート駅前広場研究会

テーマ①利用者の利便性を向上させる施策の検討

- ・利用者への情報提供施策の先進的な導入事例の整理に加え、大宮での適用可能性を検討
 ⇒先進事例の将来的な導入による効果、目的を明確にし、大宮駅への導入可能性、導入に向けた問題・課題を洗い出す（導入に向けたハードルの共有・解決策の議論）



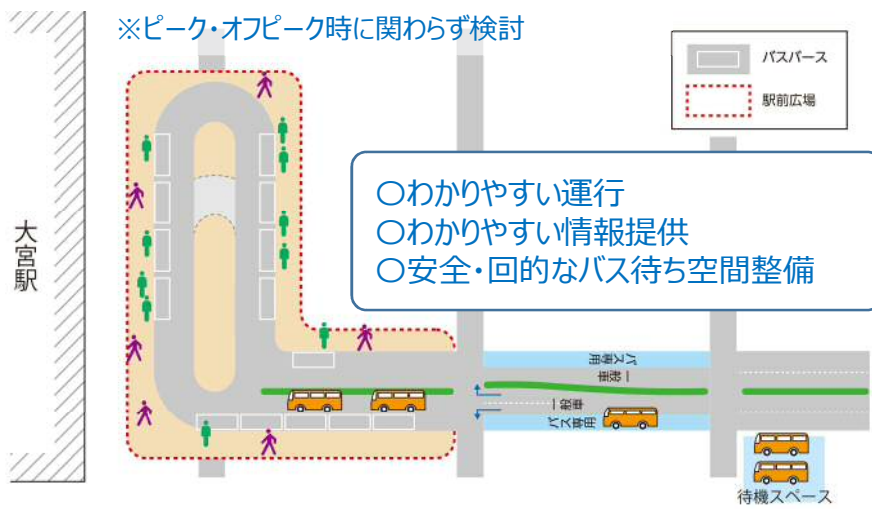
4. スマート駅前広場研究会

テーマ② オフピーク時のバス削減の運用・空間活用策の検討

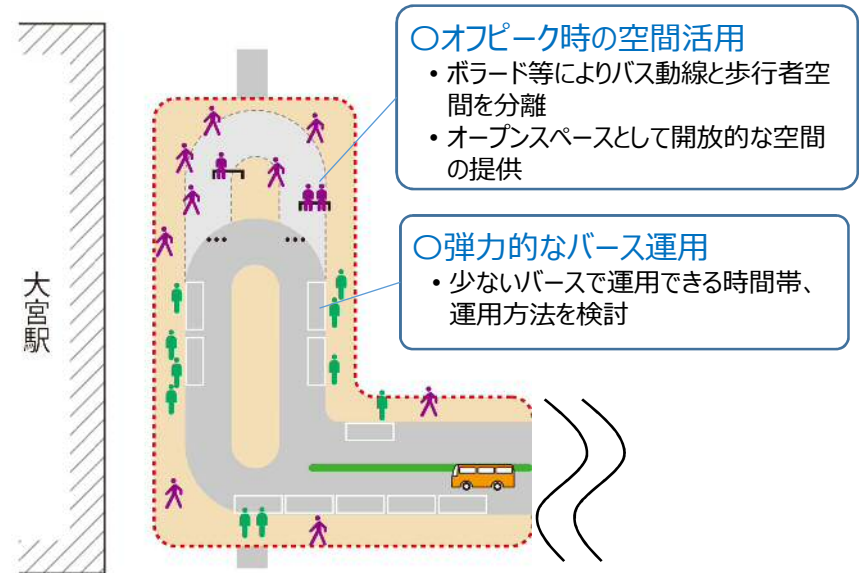
- ・運行データ等を分析し、バス運行にも留意したバス削減・空間活用の可能性を検討

現状の路線バスの運行状況	研究会での検討の方向
<ul style="list-style-type: none"> ・大宮駅周辺に目的がある人は私事目的が中心 ・大宮駅周辺のバスの利用は、乗換えで使用するニーズが高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利便性を踏まえ、駅との近接や大宮駅周辺で活動する人が目的地（商業施設など）に行きやすいバス配置を検討
<ul style="list-style-type: none"> ・バス数は、ピーク時は不足気味、オフピーク時は比較的余裕がある ・オフピーク時は駅前広場内で時間調整のために、駅前広場に長時間停車するバスも見られる 	<ul style="list-style-type: none"> ・遅れを見越したダイヤや時間調整等の運行上の課題にも留意して、運行データを分析し、弾力的なバスの運用、空間活用の可能性を検討

ピーク時



オフピーク時



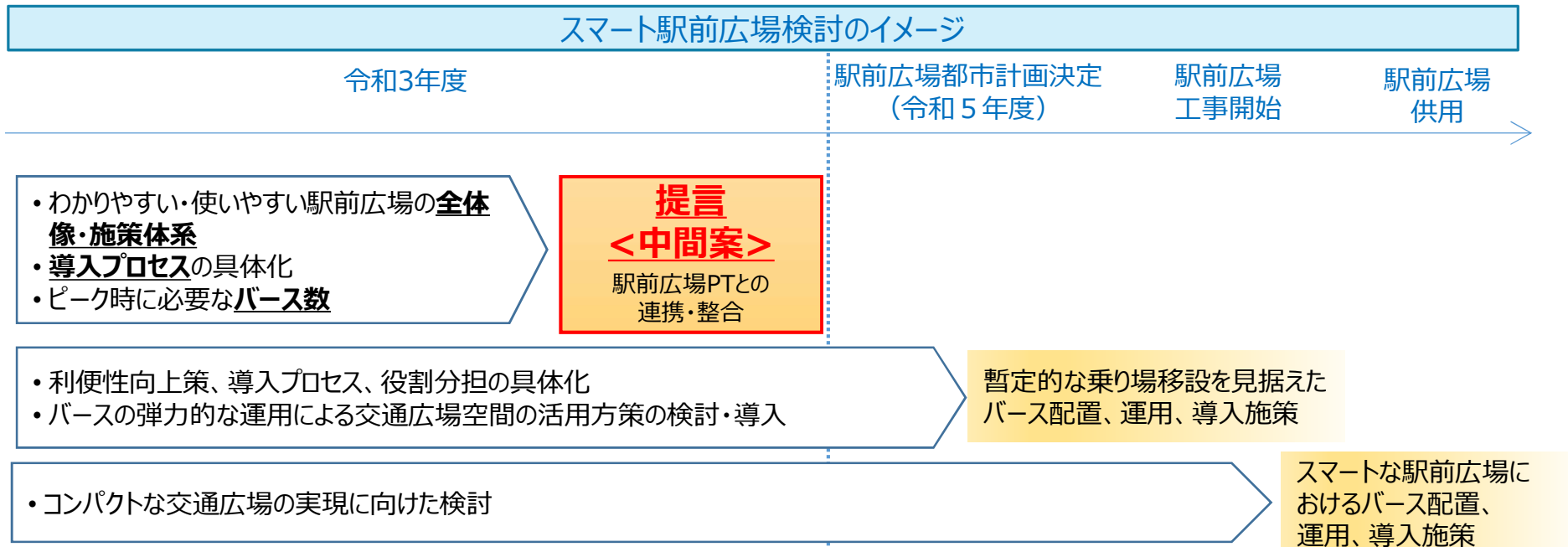
4. スマート駅前広場研究会

今後の方向性

- **施策内容、実現に向けた問題・課題の議論を深める【テーマ1、テーマ2】**
 - ・ピーク時のバースは確保し、オフピーク時に柔軟な運用を目指す
 - ・ICTを用いた利便性向上策、旧大宮区役所の活用等
- **長期的なバスの利用状況の方向性も見据えながら、検討を進める【テーマ3】**
 - ・公共交通の維持やマルチモードの連携は、市民の足を確保する観点から重要
 - ・市全体の交通政策や、スマートシティとの整合も踏まえた方向性を検討（今後各所管と調整）

検討スケジュール

- ・本年度は3回の開催を予定
（第1回：R3.9月開催、第2回：R3.12月開催予定、第3回：R4.2月開催予定）
- ・駅前広場都市計画素案作成に必要な、ピーク時に必要なバース数等については、今年度末に『提言＜中間案＞』として取りまとめることを目指す



4. スマート駅前広場研究会

頂いた主なご意見

○研究会の目的とアウトプットについて

- ・今年度のアウトプットである提言について、バース数だけでなく、利用者やバスの待機場所、運転手のトイレなども考慮することを示したほうが良い。

○利用者の利便性を向上させる施策検討について

- ・バスロケの情報提供は地域によって差がある。データフォーマットの共通化はコストダウンにもつながる。オープン化が進んでいるバス会社は、デジタルサイネージ等で情報提供を行うことも簡単に対応できる。

○オフピーク時のバース削減の運用・空間活用策の検討について

- ・利用者は、「ここに行くにはこのバースで待てば良い」という認識があるため、目的地が異なるバスが同じバースから出ることになると、利用者の混乱がおきる。オフピークにバース削減を検討する際は、利用者の混乱を予防する対策も検討してほしい。
- ・大宮駅は始発・終着バス停であるため、遅れが積み重なることで到着時刻が揺らぎやすい。一方で、ダイヤを作成する段階で到着の遅れも見越し、折り返し時刻を設定しているはずの発時刻についても揺らぎが生じていることが気になる。
- ・今回の分析期間だけでは、曜日や月の変動を十分に考慮できていないのではないかと。特に、5・10日や年末等が特に混雑するので、繁忙期も含めて、安全側の検討をお願いしたい。
- ・旧大宮区役所を待機、休憩場所にするすることで、駅広での長時間滞在を防ぐという運用もできるのではないかと。



第1回

大宮GCSまちづくり調整会議

今後の進め方について

- ・ 令和3年度ロードマップ
- ・ 主な事業スケジュール
- ・ 主要プロジェクト推進スケジュールイメージ（参考）

主な事業スケジュール

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
総合振興計画目標	都市計画素案の作成	地区計画等の都市計画決定手続き	東口駅前広場の都市計画決定手続き	新東西通路の都市計画決定手続き	東口駅前広場の事業認可取得
地元目標			南地区・中地区の再開発事業の都市計画決定		
当面の目標	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> ・概ねの駅前広場の区域の確定 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> ・駐車場地域ルール運用開始 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> ・東西通路の概要確定 </div>		

主要プロジェクト推進スケジュールイメージ（参考）

- ・大宮GCSプラン2020の到達点を踏まえた、現時点で想定される大まかなスケジュールイメージ
- ・本イメージをたたき台として、個別整備計画や全体の事業展開の検討深度化に合わせて逐次更新する

