



第3回 大宮GCSまちづくり調整会議

参考資料編

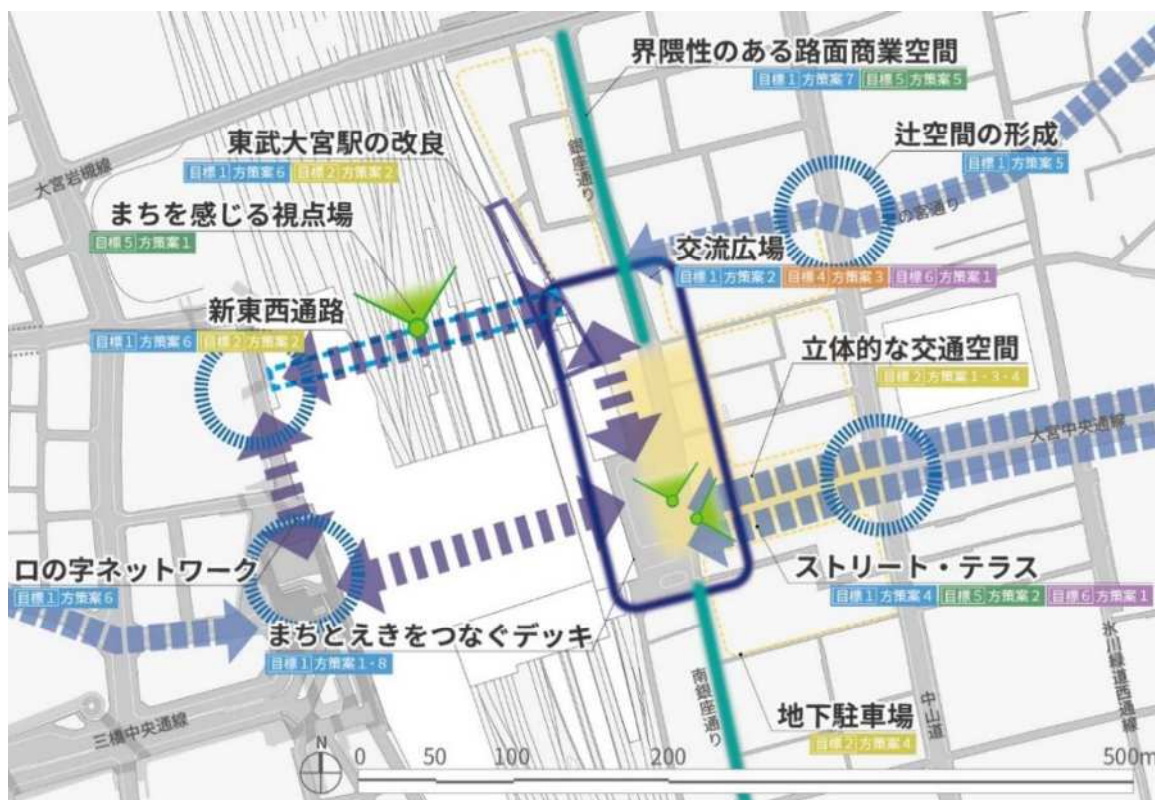
検討の経緯

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 G C S プラン 2 0 2 0



まちづくりの全体方針図(拡大図)
[大宮 G C S プラン 2 0 2 0]

G C S 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
⇒ G C S 構想をスピード感を持って着実に推進

検討体制

大宮 G C S 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 G C S 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

オープン
ワーキング

駅前開発街区
検討会

駅機能高度化
検討会

ガイドライン・
都市機能 P T

駐車場ルール
検討会

駅前広場 P T

新東西通路 P T

スマート
駅前広場研究会

※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

検討体制①

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

検討体制②

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、東武鉄道、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	大宮GCSプランを時点更新すると共に、都市機能や東日本対流拠点形成に資する施設、エネルギー施策、ランドマーク等に係るガイドラインや整備に関する検討・調整を行うこと。	<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、南銀座まちづくり勉強会、大門三丁目中地区） ・鉄道事業者（JR東日本、東武鉄道）
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）

開催概要

日時：令和4年2月22日（火）9:30～11:30

会場：市民会館おおみや3階第3～5集会室 およびオンライン

議題：（1）GCS構想の検討状況について
（2）今後の進め方について

※一般傍聴者30名参加（地元関係者含む）



主な意見①

- 南地区としてはデッキレベルの交流広場は不可欠だが、スペースが狭い。デッキの整備の範囲を中山道までとしてほしい。東口全体が2階を中心に商業・オフィス展開していくことが妥当。
- 駅前広場は中地区にかなり入り込むので、中地区の事業性が成り立つようなご協力を各街区にお願いしたい。駅前広場については、交通機関の今後の技術の革新などを十分踏まえ規模縮小も検討してほしい。
- 駅前広場は案④を基本としてよいと思う。
- 駅前広場は西地区N街区の手前までとなっているが、東西通路まで動線をつなげてほしい。
- 銀座通り、一番街が重要な動線になると考えており、そこに人が流れていかないといけない。銀座通りを考えるとグランドレベルをうまく使っていきたい。
- 地下車路ネットワークは「開発街区の検討状況を踏まえて段階的に延伸」とあるが、宮町一丁目中地区としては、延伸ではなく大栄橋方向への出入口の設置を検討してほしい。
- デッキを作って2階を主動線とするなら、ビルの建て替えの際にも機能するようにすべき。デッキを全面的に張り巡らせると同時に、1階に対してグランドレベルのアクセスをどのようにするのかを検討する必要がある。
- 駅前の交通をうまく流さないことにはこの開発の意味がない。デッキや回遊性があるグランドレベルの使い方を、各地方都市の例を参考にしながら、パース等を作って多角的に見て考えていただきたい。
- デッキは、まちとの接続を意識してほしい。デッキは必ずどこかに下りなければならなので、使い勝手が悪く使われなかったとならないように、十分に検討していただきたい。
- 区役所跡地や大宮小学校を活用できれば、人の流れが随分変わる。氷川参道を活用し、散歩等できるような動線を整備しては。

主な意見②

- 自分たちの投資の還元を考えると、視野が狭くなってしまふ。自分たちの希望をまちづくりの中で位置づけながら、どのように東日本の交流拠点を作っていくのか調整できるとよい。
- 駅前を立体的に捉え、中地区は2階以上を自由に使えると考えると印象が違ってくる。もう少し駅前広場をコンパクトにしたり、南地区や駅舎と駅ビル等と負担を分け合ったりできるとよい。
- 中地区として、中央連絡通路がある程度の規模で東に抜けることが、交通広場受け入れの条件の1つ。交通広場は、中地区の事業性を考慮して、案①・②よりも案③を基本として進めていただきたい。
- 交通広場は形状が議論になっているが、駅前広場を中心に氷川参道や各商店街をつなぐ視点で見ると、P.11のような広いエリアの中での位置づけが重要になる。常にミクロとマクロを合わせて議論することが重要。
- 開発とデッキのつながりは、公共と民間のつながりが非常に重要になる。民間の中でもセミパブリックな空間をつくってつなげると、非常に自由度が高まる。
- 大宮へ来る方のまちへの人流が、最大の関心事。平面だけではなく、2階レベルで立体的に活用する場合、3D都市モデルや交通流シミュレーションを活用して、視覚的に捉えることで一層理解が深まる。スマート駅前広場研究会で、バスに限らず交通を全体的・総合的に連携することを検討してほしい。
- P. 9の「周辺街区への回遊の起点」という位置づけで、銀座通り等も含め1階の歩行者動線空間の広がりが見える。1階の交通量も無視できない交通量になるので、1階の歩行者動線のあり方も議論するとよい。
- 大門町二丁目はセットバックされているが、1階が閉じられており、セットバック空間と1階テナントとの相乗効果がない。ここから1階が歩行者交通として重要であることが再認識でき、2階デッキの範囲の考え方も変わる。
- 大宮駅のエキナカは駅でお客さんを止めてしまい、まちへ人が出ないということが問題。特にコロナ禍で、東口の飲食街は大変な状況で、短い期間でもできる限り投資をして、大宮駅GCS構想を仕上げてもらいたい。

各種会議の開催状況

会議体	開催日時	主な議題
第2回大宮GCS 推進戦略会議	3月2日(水)	(1) GCS構想の進捗について (2) 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
大宮駅周辺地域 戦略ビジョンシンポジウム 2022	8月3日(水)	第一部テーマ：東日本の中枢都市 大宮の可能性と未来への挑戦 第二部テーマ：“勝てる”コンセプトで、選ばれる街をつくる
第3回大宮GCS 推進戦略会議	9月29日(木)	(1) ランドマークの創造について (2) 災害に強いまちづくりについて

開催概要

日時：令和4年3月2日（水）14:30～16:00

会場：オンライン開催

議題：（1）GCS構想の進捗について
（2）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

※ZOOMウェビナーによるオンライン配信



主な意見①

■ 地理的な条件におけるポテンシャル

藤井委員：一定の経済成長を維持するため、**高い労働生産性の確保**や**付加価値の向上**、**サービスや知識等からのイノベーション**が必要。

国際的な結節機能の充実、対流拠点機能の集積強化、災害時のバックアップ拠点機能の強化等から、大宮は首都圏広域地方計画に位置付けられている。**三大都市圏と地方を繋ぐ役割**を中間にある大宮は担うべき。

岸井委員：バブル崩壊や国際競争が激化するなど、日本の立ち位置が変わってきて、大都市圏をもう一度強くしていくという考え方がでてきた。横浜や大宮などを含む**大都市圏のリノベーション**を考えるべきフェーズにある。国土全体のリダンダンシーを上げるために東日本を含めた防災問題を意識する上で、大宮は重要な場所であり、地域の価値を上げるために**公民が協力して開発**していく必要がある。

主な意見②

■ 市経済施策とまちづくりの連携

池田委員：東日本連携創成フォーラムも新幹線物流もよい取組だが、継続させるために、**連携都市相互の関係をWin-Win**で作っていくこと、**大宮にしかないもの**という魅力を高めていくことが重要。
コロナ前後で需要は変わっていくため、**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。行政にも両利きの経営が求められる。。

田矢委員：ヒト・モノ・情報が経由し集積するハブになるためには、**ヒト・モノとさらにリアルでないものをいかにスムーズにできるか**という高速通信環境を整備していくことが必要。新幹線より遅いが安い移動手段の需要もあるので、高速バスのようなハブ機能はあるとよい。
「ここにしかない。ここだから意味がある。」というものを作ることもGCSの役割である。**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。

主な意見③

■ 今後の都市のあり方を踏まえた役割

村木委員：新型コロナを契機とした今後のまちのあり方について、アフターコロナの状況は現時点では判断できないが、サテライトオフィス等のニーズは出てきている。**アフターコロナのオフィスの使い方や暮らし方を大宮から積極的にアピール**していくとよいのでは。

市の伸ばすべきことを強調しているが、**問題点や弱みを理解**し、強みを伸ばしていくことが、地域の価値の向上につながるのではないか。実際の開発となると関心は少なくなるが、市の**脱炭素**へのプライオリティをどう設定していくのか考えてほしい。

石田委員：現在進められている開発の多くは、インセンティブが容積率でしか与えられておらず、歪な形で進んでいるため、**インセンティブについて考え直す**必要がある。

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。車中心の道路空間の使い方は変わってきているので、街路とまちの関係をどのように考えていくのかが非常に大きな挑戦となる。

主な意見④

■大宮固有の特徴を生かす

山田委員：GCS推進戦略会議は、マクロな話をするのではなく、委員の知見や発想から具体的な大宮のまちづくりのアイデア等に絞って議論していくべき。都市間競争に勝っていくためには、開発が想定されている6街区において、広いエリアの5Gや6G等の**デジタル環境・超高速ネットワークの整備**や、地産地消型エネルギーセンター等が整備された**安全安心の耐震都市**が実現するとよいのでは。

涌井委員：大宮は**スーパー田園都市**を目指してほしい。他の都市できないことを考えると、氷川参道や見沼田んぼ等の田園資源を防災と連携しながらグリーンインフラ化すること。
GCSは東口について検討が進んでいるが、西口についても**桜木駐車場用地の使い方**重要。駅前は大宮が考えているものを可視化する空間として非常に重要なので、**駅から見える景色を重要視**してほしい。

参考：大宮GCS推進戦略会議のメンバー

池田 一義	さいたま商工会議所 会頭
石田 東生	筑波大学 名誉教授
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	株式会社ホワイトウッド 代表取締役
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
清水 勇人	さいたま市長

座長

開催概要

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
会 場：ベルヴィ大宮サンパレス／GLANZ
参加者：首都圏に事業所を有する企業 70名

第1部 テーマ：東日本の中枢都市 大宮の可能性と未来への挑戦

[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]

上西 伴浩 氏（株式会社帝国データバンク情報統括部部長）

岩間 有史 氏（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 氏（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）

清水 勇人（さいたま市長）

第2部 テーマ：“勝てる”コンセプトで、選ばれる街をつくる

[ゲスト講演]

柴田 陽子 氏（有限会社柴田陽子事務所代表取締役）

第1部の概要【パネルディスカッション】



清水 勇人 (さいたま市長)

- 積極的に**戦略的企業誘致**や**企業立地補助制度**に取り組んでいく
- 大宮駅周辺が持つ代表的な強みや魅力は
 - ①**交通の拠点性**
 - ②**災害への強度**
 - ③**人口の求心力**
 - ④**豊かな地域資源**

上西 伴浩 氏 (帝国データバンク)

- 埼玉は中小企業が多いからこそ、
その分**スモールスタートが容易に可能**
- 交通インフラの充実**はオフィス立地としての
大きな**強み**と考える



岩間 有史 氏 (CBRE)

- オフィス賃料は対前年比で埼玉だけ**上昇**
- 東京に次いで相場が高い
- オフィスストックが少なく**伸びしろがある** (大阪の30%)
- 支店・営業所ニーズが**底堅い**

藤村 龍至 氏 (UDCO)

- 広域地方計画の策定にともない
業務核都市から東日本対流拠点へと**国の位置づけが変化**
- 大宮独自のカルチャーをどう作るかがポイント
- ストリートプランツプロジェクトによる**滞在時間の増加**



第2部の概要【講演】



柴田 陽子 氏

| 有限会社柴田陽子事務所 代表取締役

神奈川県生まれ。大学卒業後は、外食企業に入社し、新企業体開発を担当。その後、化粧品会社での商品開発やサロン業態開発なども経験し、2004年「柴田陽子事務所」を設立。ブランドプロデューサーとして、コーポレートブランディング・店舗プロデュース・商品開発など多岐に渡るコンサルティング業務を請け負う。また、「自分が本当に納得のできる、ものづくりがしたい。」という思いから、理想の洋服作りをはじめ、2013年秋、アパレルブランド「BORDERS at BALCONY」を立ち上げ、デザイナーを務める。

- ブランドとは、ファンがつく「らしさ」のかたまり
- ブランドコンセプトとは、特徴や魅力、優位性や使われ方が想像できる魅力的な言葉
- 勝てるブランド（コンセプト）となるには3つの要素が重要
 - ①市場競争力がある ②長く続くことができる ③内部の人が共感することができる
- ブランドの効果：選ばれる、信頼される、ファンや仲間ができる
 - ➡ それは長期的な利益につながり、強豪と差別化することができる。
- 共感の呼べるコンセプトに人が集い、**チームでゴールを共有**することができる
- 近年は感覚的な判断基準やストーリーで選ぶようになってきている
- ブランドをつくるには、感想を持たれる点（タッチポイント）全てをコントロールする

会議の概要

日時：令和4年9月29日（木）15：00～17：00
会場：RaiBoC Hall（市民会館おおみや）第1集会室（傍聴はオンライン）
議題：1. ランドマークの創造について
2. 災害に強いまちづくりについて

※村木 美貴 委員(千葉大学 教授)は欠席



主な意見①

■ 議題1：ランドマークの創造について

池田委員：大宮ストリートプランツの取り組みを生かし、**大宮の歴史**を感じさせる風景を**グリーンとの共生**としてまとめる。

石田委員：氷川神社に至る**路地空間に盆栽を使う**など**面的な場所性を演出**することはどうか。

岸井委員：街の風景が見えるところを**民間と協力し一体的に作っていく**ことが大切。

田矢委員：大宮にある「**住と商**」「**雑然**」としたイメージを、新しくできる**モダンな建築群**の中でどう残しながら**一体感**を出していくかが課題。

藤井委員：他にはない「**見沼田圃と氷川神社**」や世界的に注目されている「**盆栽**」を活かし、大宮だけが主張できる**コンセプトづくり**が必要。

山田委員：個別の開発を進めるのではなく、**道路を軸にして周辺のビルと一体化したランドマークを形成**することが基本。

涌井委員：**多様性**を水や緑で**可視化**しつつ、**スマートなまち**のイメージをつくることや**ウォークアブルなまち**をみどりとともに演出することが重要。

主な意見②

■ 議題2：災害に強いまちづくりについて

池田委員：サプライチェーンが機能するよう、**国の機関や自衛隊**など核となる部分と**連携**することが大切。

石田委員：災害時に「情報」「データ」が機能するよう集積させる事は大切だが、日常のビジネス展開の点においてどう活用するか工夫が必要。**2.5環状道路**の位置づけは重要。

岸井委員：民間のバックアップ機能強化のため、**物流の拠点としての機能強化やネットワークを連携・強化**し実際に「つくる」ことが重要。

田矢委員：中小企業が**安価でバックアップが出来る仕組み**などがあると面白い。道路の早期復旧は大切。

藤井委員：**災害時のヘッドクォーター機能**を果たすことで、首都圏全体の安全性を高めることができる。次の**新広域計画**に**大宮発信の施策**を**位置づけてもらう**必要がある。

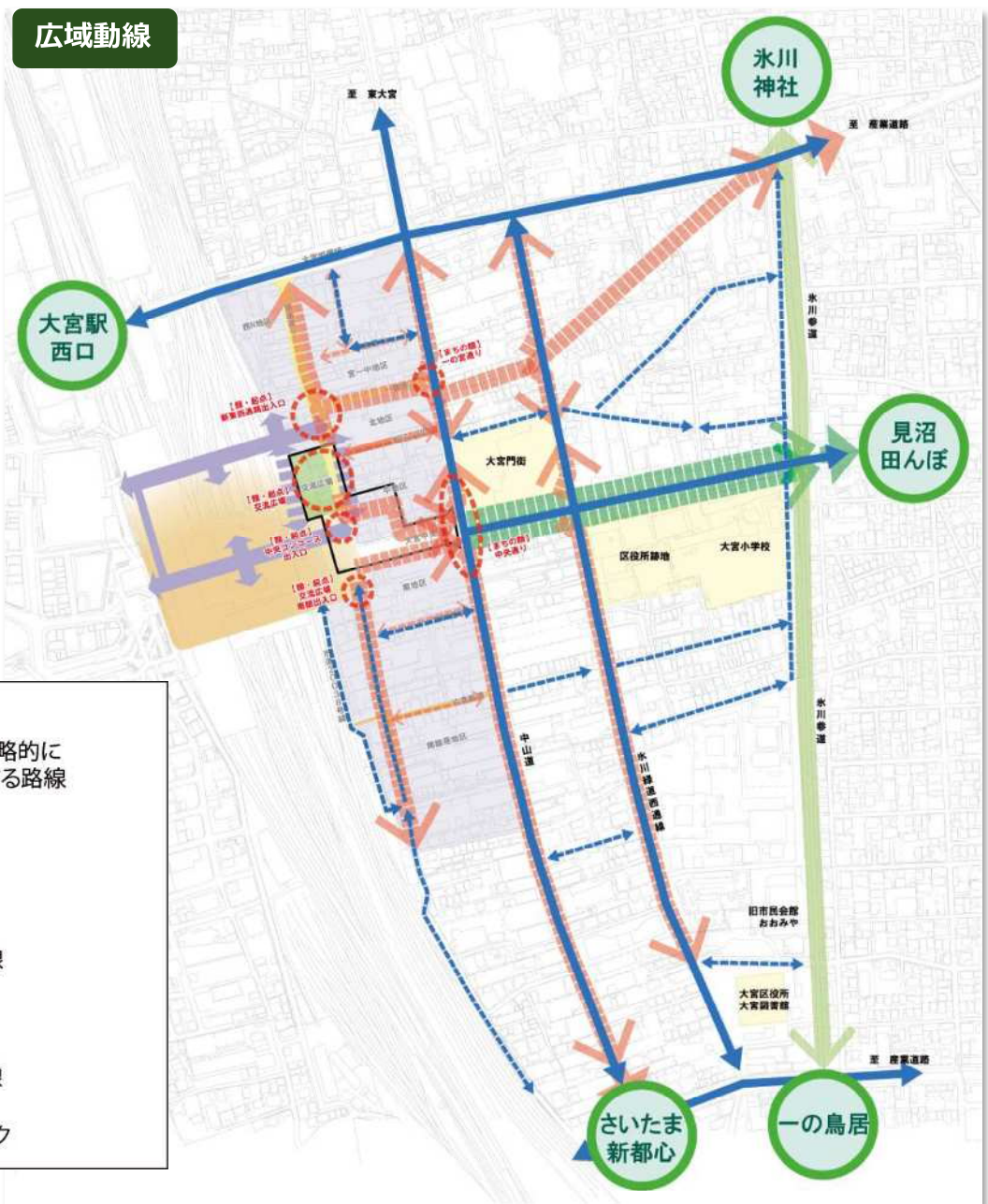
山田委員：**想定外を想定**することで大宮のアイデンティティを発揮し、他都市との差別化が図ることが出来る。

涌井委員：雨水貯留施設を有効活用しエネルギーに転換するメカニズムを検討するなど、**グリーンインフラ**を活かしていく観点は重要。

動線計画（案）

本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。

動線検討の方針	開発街区等との協議を通じ、回遊動線や地区道路のあり方を検討し動線検討の方針を設定
車両動線	<ul style="list-style-type: none"> 歩車分離を基本とし安全性を向上 地区道路は歩行者優先を基本（必要に応じ歩車共存空間を形成）
荷捌き動線	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き車両は地下の有効活用を基本（必要に応じ地上利用を検討）
緊急車両動線	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者専用空間であっても緊急車両は通行可能な構造、設え
自転車動線	<ul style="list-style-type: none"> 自転車は地区の外縁部で受け止め、歩行者優先空間では押し歩きを基本
歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路、地区道路のほか街区内部も活用して街区间ネットワークを形成



■えきとまちの連携や回遊性を向上し、まち側へ□の字ネットワークの回遊動線を拡張（案）

- ・ 街区間を結ぶ動線を南北通路と共用し、□の字ネットワークを形成
- ・ □の字ネットワークがまち側へ張り出すことで、賑わいがまちへ拡張
- ・ 交流広場を取り囲み、アプローチが容易な空間を構成

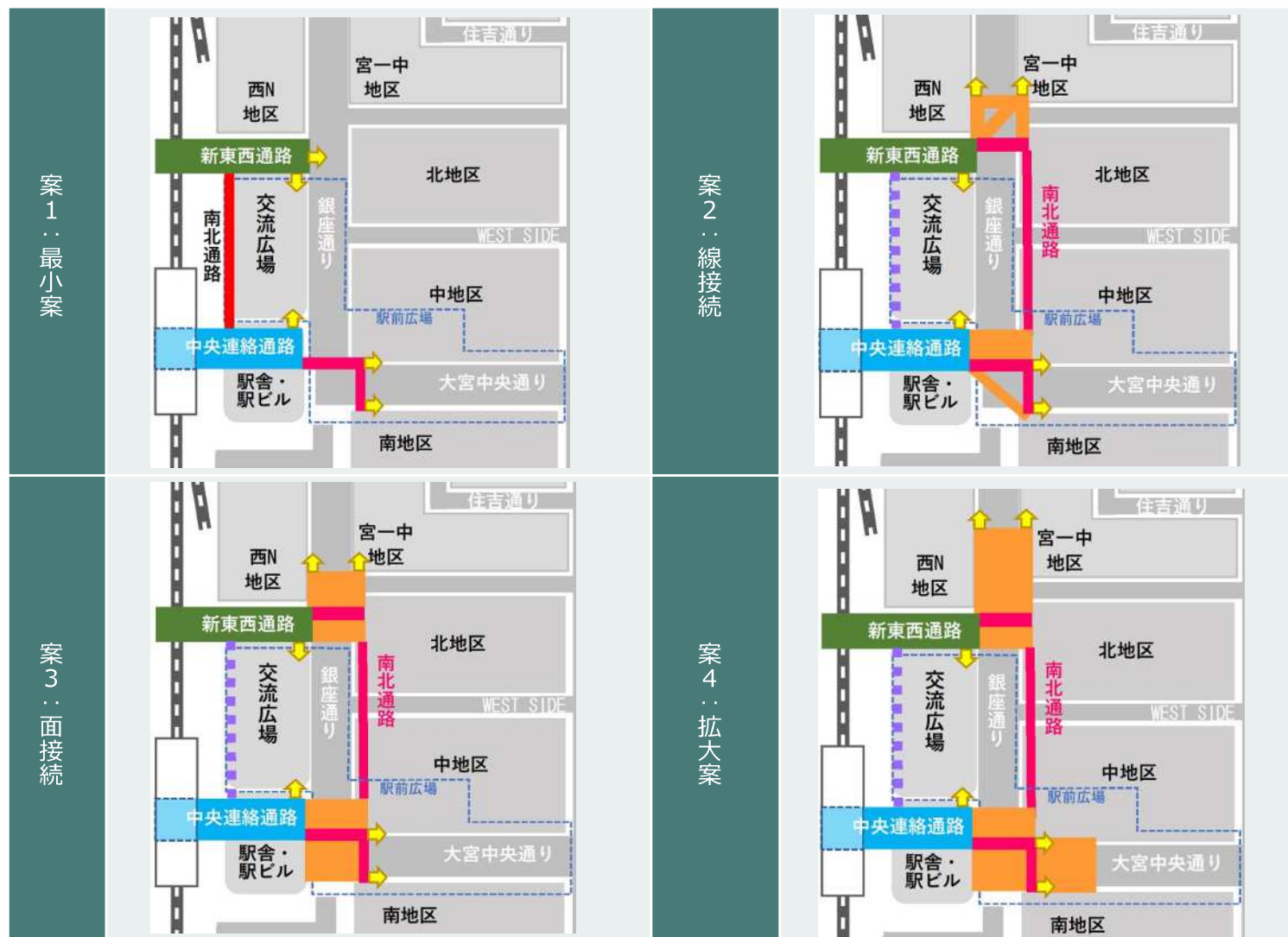
本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。

	鉄道側（GCSプラン）	まち側（今回検討案）
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交流広場と線路との間に新東西通路と中央連絡通路を結ぶ南北通路を整備し、□の字ネットワークを形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 街区側にて新東西通路と中央連絡通路を結ぶ南北通路（中地区と北地区を接続）を整備し、□の字ネットワークの形成
イメージ		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東武鉄道利用者が駅舎・駅ビル2Fへ接続しやすい ・ 交流広場と一体的な扱いや活用が可能 ・ 街区側に通路を設ける場合に比べ、開発街区側の床面積が確保可能 ・ 鉄道乗換の補助的役割が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅（通路）とまちの連携や回遊性が向上 ・ 街区間の結びつきを高め、賑わいの連続性が確保 ・ 南北通路下にも店舗を配置し、1階レベルの暗がり防止と賑わいを形成 ・ 1階レベルの賑わいとコンコースレベルの賑わいによる相乗効果が期待 ・ 交流広場を取り囲む視点場としても活用 ・ 一部の鉄道利用者が乗換時に戸惑う可能性がある

■コンコース階の施設ケース検討（4案）

- ・案1 GCSプラン掲載案（立体横断部分のみ、最小幅員）
- ・案2 中央コンコース幅員にて延伸し、開発街区間を線接続する案
- ・案3 案2に関連する区域を面的に接続する案
- ・案4 案3の区域を拡大した案

本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。



本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。

地下車路・地下駐車場の比較（案） 南側エリア

	地下車路型	地下駐車場型（案）
考え方	<ul style="list-style-type: none"> 公共空間（道路等）地下に車路および一般車乗降場を整備する 開発街区の駐車場は車路を介して接続する 	<ul style="list-style-type: none"> 公共空間（道路等）地下に駐車場および一般車乗降場を整備する 地下駐車場と開発街区の駐車場を接続し、相互に往き来できる環境を整備する
イメージ		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 道路法上の道路として位置づけ 一般車乗降場は広場として位置づけ 構造基準等は道路構造令に準拠する必要 あるいは駐車場設計・施工指針を準用し、道路管理者・交通管理者の許可を得る必要 地下車路は道路であり24時間の稼働が原則 安全面等の配慮から、地下車路は複数の出入口を設けるよう交通管理者から指導あり 	<ul style="list-style-type: none"> 道路付属物として地下駐車場（公共駐車場or都市計画駐車場）を位置づけ 一般車乗降場は駐車場内において運用の工夫で位置づけ 構造基準等は、駐車場設計・施工指針に基づく必要 駐車場運営にあわせて時間管理可能 各駐車場単独で成立させるためには、各街区においても出入口を設けることが望ましい
その他	<ul style="list-style-type: none"> 接続部分に関する費用負担や管理区分など、協定が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 接続部分に関する費用負担や管理区分など、協定が必要 運用方法（時間/料金）、料金收受方法（区画別/一体管理）など調整が必要
備考		<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の位置づけの整理が必要

地下車路・地下駐車場の比較（案） 北側エリア

本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。

	地下車路や駐車場NW無し （開発街区個別対応）	地下車路/地下駐車場NWあり		
		入出路は銀座通り	入路開発街区・出路銀座通り	入路銀座通り・出路開発街区
考え方	<ul style="list-style-type: none"> 開発街区の整備進捗に応じて、街区単位で駐車場を整備する 	<ul style="list-style-type: none"> 銀座通りを活用して入出路を整備、各街区駐車場は入出路を経由する 	<ul style="list-style-type: none"> 銀座通りに出路を整備する 入路は各街区に整備する 	<ul style="list-style-type: none"> 銀座通りに入路を整備する 出路は各街区に整備
イメージ				
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事業時期等の調整が不要で各街区および基盤整備のスケジュールに応じた整備が可能 駐車場出入口が複数整備されウォークアブルな空間整備がされにくい 銀座通りに駐車場出入口を設けるなど、歩行者専用空間が担保されない可能性がある 各街区の入出庫動線が錯そうする可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 入出路両方の整備のためには、銀座通りの拡幅が必要で、街区まちづくりスケジュールとの整合が必要 駐車場出入口ともに集約され、機能が整理されやすい 入出路共に銀座通りに整備されるため、歩行者専用空間が確保できない 入出庫動線が銀座通りに集約され機能的である 	<ul style="list-style-type: none"> 銀座通りの拡幅は不要だが、各街区の入路部分の整備はまちづくりスケジュールとの整合が必要 出路が1箇所に集約され、機能が整理されやすい 出路が銀座通りに集約されるため、歩行者専用空間が一部占有される 出庫動線が銀座通りに集約し、大栄橋高架下を横断する 	<ul style="list-style-type: none"> 銀座通りの拡幅は不要だが、各街区の出路部分の整備はまちづくりスケジュールとの整合が必要 入路が1箇所に集約され、機能が整理されやすい 入路が銀座通りに集約されるため、歩行者専用空間が一部占有される 出庫動線は大栄橋側道と中山道へ分散が可能
その他	<ul style="list-style-type: none"> 南側地下車路/駐車場と連携ができない 	<ul style="list-style-type: none"> 南側地下車路/駐車場と連携するため、駐車場間を結ぶ車路の整備が必要（銀座通り幅員に対し精査が必要） 	<ul style="list-style-type: none"> 南側地下車路/駐車場と連携するため、駐車場間を結ぶ車路の整備が必要（出路方向のみ） 	<ul style="list-style-type: none"> 南側地下車路/駐車場と連携するため、駐車場間を結ぶ車路の整備が必要（入路方向のみ）
備考				

参4-7. 第6回駅前広場PT資料：駅前広場区域の検討（案） 27

■駅前広場の都市計画区域検討方針について（都市計画区域ラインの検討方針）

本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。

●南北区域ライン

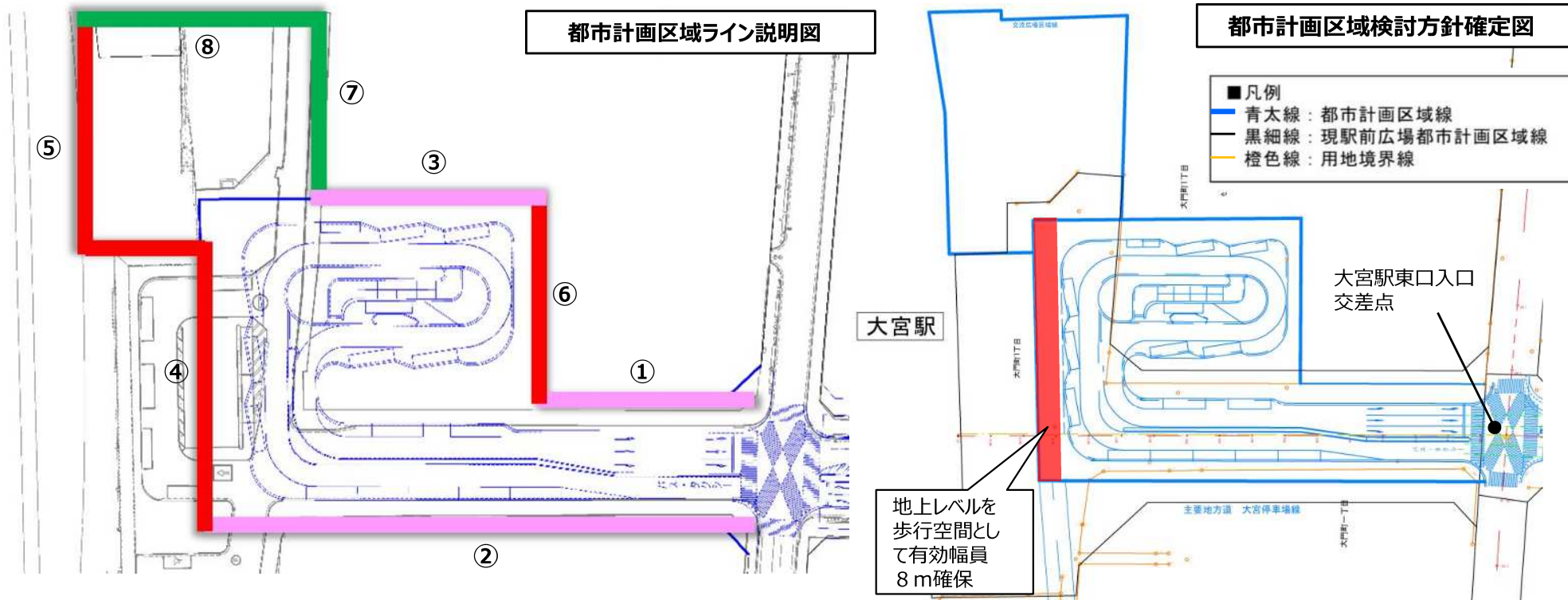
- ① 交通管理者指導のもと、中山道交差点の食い違い解消とともに、道路用地を活用し中央通りの区域線を設定
- ② ①を基準に、道路構造令の基準値等を参考とし南側の区域線を設定
- ③ 道路構造令の基準値、バスの軌跡等を踏まえ区域線を設定

●東西区域ライン

- ④ 道路構造令・駅前広場計画指針等の各種基準やバスバースの配置、銀座通り～南銀座通りの連続した南北歩行者軸を考慮して駅側の区域線を設定
- ⑤ ④を基準に、線路からの離隔や現駅ビル位置を考慮し区域線を設定
- ⑥ バスの軌跡、歩道幅員のコンパクト化により区域線を設定

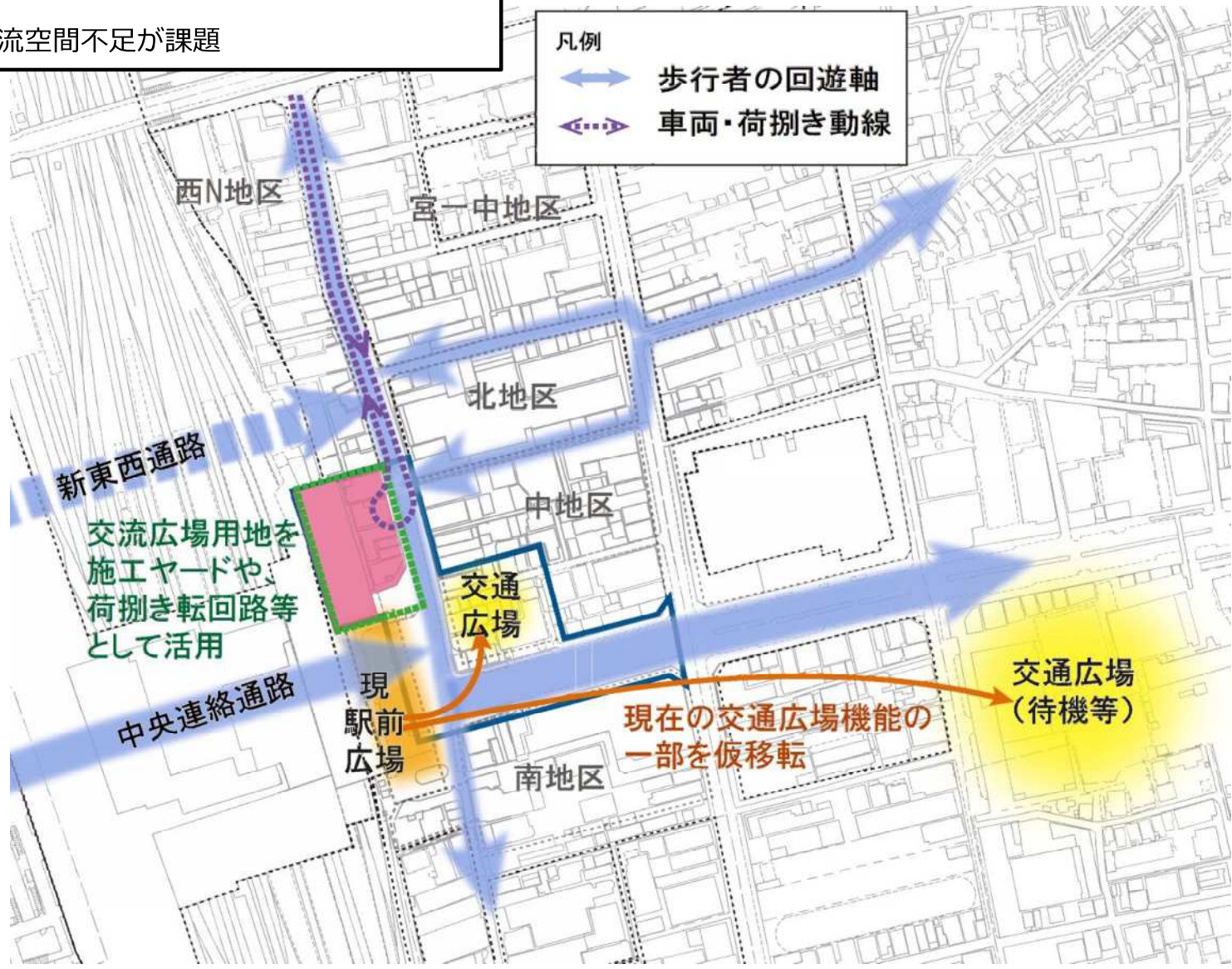
●交流広場区域

- ⑦ 現在の銀座通りの境界線で区域線を設定
 - ⑧ 西N地区との敷地境界線（西S地区との個別協議等を踏まえ土地整序を検討中）、東武駅南進・2面3線化による駅範囲で設定
- ※地上改札口配置には一定の面積を要する可能性があるため、現時点では「地上改札なし」で設定



本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。

- 整備中間時の交流広場の活用イメージ
- ・再開発事業・交通基盤整備・駅機能高度化に柔軟に対応するための、歩行者・車両ネットワークの再配置、施工ヤードなど活用可能な空間として想定
 - ・長期にわたる事業期間中の交流空間不足が課題



- 施工ステップ（案）
- ・現在の交通広場機能の一部を仮移転
 - ↓ 土地整序の実施
 - ・交流広場用地を施工ヤードや荷捌き車両転回路等として活用

参4-9. 第6回駅前広場PT資料：土地整序手法の検討（案） 29

■土地区画整理事業のイメージ

○土地整序

- ・駅前広場移転
- ・東武駅改良エリアの確保

○基盤施設整備

- ・駅前広場（交通広場・交流広場）
- ・区画道路（換地設計に合わせ必要に応じて配置）

西地区S街区

- ・移転先は、地権者意向等も踏まえ検討

駅前広場

- ・現況駅前広場（公共用地、JR用地）を交通広場、交流広場に移転

■土地区画整理事業検討区域（案）

本資料に掲載している図は位置、規模等が決まったものではない。
今後の関係者協議を踏まえ、詳細を決めていく。



(---) 土地区画整理事業
検討区域（案）