

### 3 第7回 GCS 推進会議までの中期スケジュールについて

11月21日（水）に開催予定の第7回GCS推進会議では、『行政改良案』や『ガイドライン』、『駅改良計画の方向性』等に関する意見交換を予定しています。引き続きGCS推進会議向け『まちづくり推進部会』及び『基盤整備推進部会』を開催し、各計画の検討を進めていきますので、今後とも皆様のご協力をお願いします。



第7回GCS推進会議に向けて、積極的に検討を進めて参ります！



### GCS ロゴマークの意味について

GCS構想の表紙にも使われているGCSロゴマークの文字配置は、大宮駅の西口、駅、東口のターミナル街区を表し、大宮区のカラーであるオレンジ色の円弧は、これらの街区や周辺のまちを結ぶ「架け橋」をイメージしています。また、緑色の帯は、氷川参道や見沼たんぼ等の大宮駅周辺の豊かな自然環境を表現しています。

全体として、多彩で豊かな自然環境を背景として、ターミナル街区の一体性・拠点性が向上し、周辺のまちに波及効果をもたらしていくことで、東日本の顔となるまちを目指していくという意味を込めています。



#### 【GCS 構想ホームページへのアクセス方法】

以下の2つの方法からアクセスできます。ぜひご覧ください。

①キーワードで検索 ▶ 大宮\_GCS

②QRコードを読み取り ▶

※その他、GCS 構想に関するお問合せがありましたら、下記までご連絡ください。

連絡先：さいたま市 都市局 都心整備部 東日本交流拠点整備課 拠点施設整備係  
[TEL] 048-646-3281 [FAX] 048-646-3292

# Grand Central Station NEWS

## 大宮駅グランドセントラルステーション化構想 ニュース

発行 平成30年8月 さいたま市

残暑の候、ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。

去る7月17日（火）に『第6回大宮グランドセントラルステーション推進会議（GCS推進会議）』を開催しました。

本号では、第6回GCS推進会議の様子や会議で提示した『開発街区改良案』についてご紹介します。

引き続き、GCS構想の実現に向けて、積極的な検討を進めて参りますので、今後とも皆様のご協力をお願いします。

### 1 第6回 GCS 推進会議について

第6回GCS推進会議では、学識経験者・地元まちづくり団体・鉄道事業者・関係行政機関等の委員や国土交通省をはじめとしたオブザーバーの皆様に加え、約30名の方に傍聴頂きました。

今回は、平成30年7月2日に策定した『大宮駅グランドセントラルステーション化構想（GCS構想）』の報告と、GCS構想実現に向けた今年の検討項目及びスケジュール、構想実現案の作成に向けて検討した『開発街区改良案』について意見交換をして頂きました。

『開発街区改良案』については中面をご覧ください。



策定したGCS構想は市ホームページで閲覧できます。アクセス方法は裏面をご覧ください。

#### 当日の議題

##### 【報告事項】

・GCS構想の策定

##### 【議題】

・GCS構想の実現に向けて

- ① 検討項目とスケジュールについて
- ② 構想実現案の作成に向けて



第6回GCS推進会議の様子

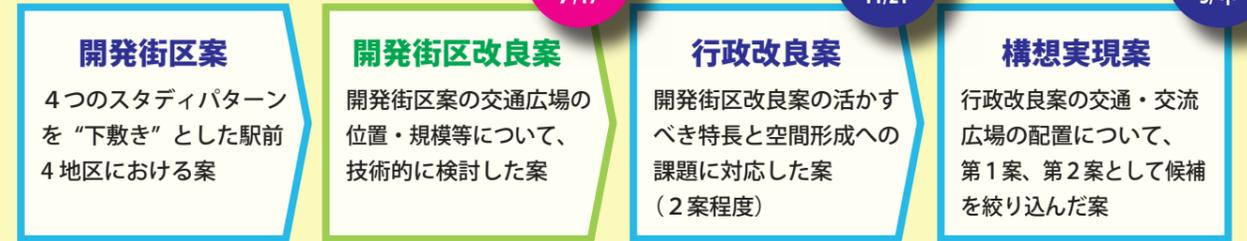
## 2 開発街区改良案の作成について

今年度は“構想実現案の作成”を目指し、右図の流れで検討を進めていきます。

第6回GCS推進会議で意見交換を行った『開発街区改良案』は、GCS構想のスタディパターン4案をベースとして、駅前4地区から提示頂いたまちづくりの考え方や図面等の『開発街区案』をもとに、交流広場や交通広場の位置等について技術的な検証を加えたものです。

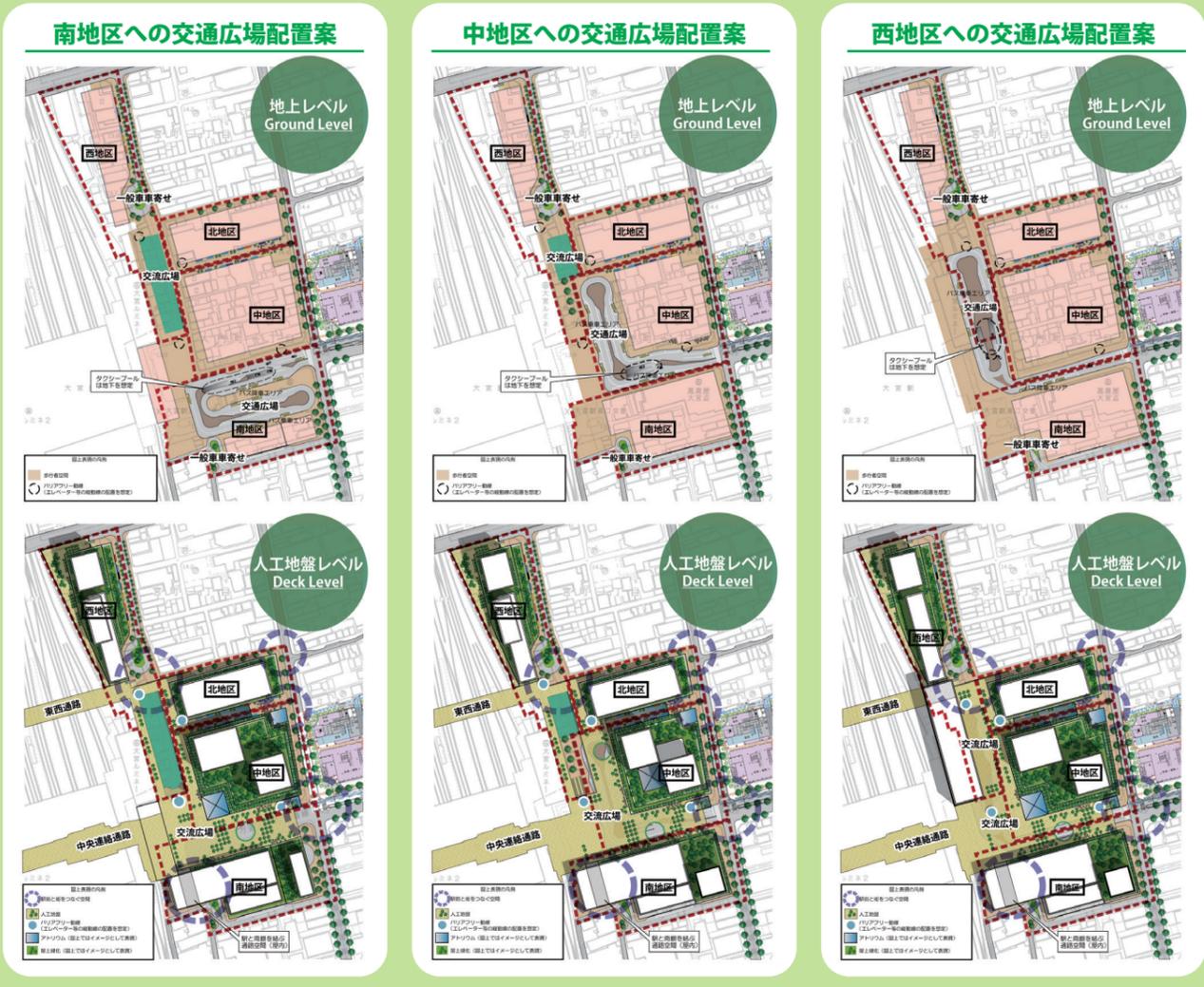
今後は、3つの開発街区改良案における「活かすべき特長（良いところ）」と「GCS構想における駅前空間形成への課題への対応」を踏まえた検討に加え、事業区域・事業展開等の整理、道路管理者・交通管理者等との協議調整、及び地元の皆様との意見交換等を重ねて『行政改良案』・『構想実現案』の作成に取り組んでいきます。

### 《構想実現案 作成の流れ》



駅前4地区の考え方 → 地元と市が連携しながらブラッシュアップ

### 《開発街区改良案》



#### 行政改良案で考慮すべきこと

- 現在の検討区域に必ずしもこだわらずに区域（事業単位）を考える
- 事業展開及び整備の時期（タイミング）を考慮する
- 道路管理者・交通管理者等との事前調整・協議の内容を反映する

行政改良案（2案程度）

	3つの開発街区改良案の「活かすべき特長」	GCS 構想における駅前空間形成の課題への対応
南地区への交通広場配置案	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆東西方向だけでなく、南北方向へも賑わいの広がり多層にわたり期待できる。</li> <li>◆地上レベルの大規模な交流広場の整備が可能。中央連絡通路と東西通路の双方からのアクセスの良い配置。</li> <li>◆東武大宮駅の移設等に関する自由度が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆GCS 構想で目指す人工地盤～地上部が緩やかに連続するための歩行者空間の確保が難しい。</li> <li>◆鉄道との乗換利便性がやや低い。特に東西通路からは離れる。</li> <li>◆バスの転回スペースが確保できない。</li> <li>◆再整備にあたっては建物と一体的な改良が必要。</li> <li>◆将来的な多様な交通機能導入のための拡張が困難。</li> <li>◆JR とバスとの乗り換え客が中央通路に集中する恐れがある。</li> </ul>
中地区への交通広場配置案	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆東西方向だけでなく、南北方向へも賑わいの広がり多層にわたり期待できる。</li> <li>◆地上レベルで一定規模の交流広場の整備が可能。東西通路との連動性は良いが、中央連絡通路から離れた配置。</li> <li>◆将来的な多様な交通機能の導入のための拡張が可能。</li> <li>◆鉄道との乗換利便性が高い。</li> <li>◆東武大宮駅の移設等に関する自由度が高い。</li> <li>◆鉄道とバスとの乗り換え客は中央連絡通路と東西通路に分散する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆GCS 構想で目指す人工地盤～地上部が緩やかに連続するための歩行者空間の確保が難しい。</li> <li>◆再整備にあたっては人工地盤と一体的な改良が必要。</li> <li>◆バスの転回スペースが確保できない。</li> </ul>
西地区への交通広場配置案	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆地上レベルが交通広場等にアクセスするために必要な車道空間となっている。一方、大門二丁目中地区と連続性のある歩行者空間の確保はある程度可能。</li> <li>◆東西方向だけでなく、南北方向へも賑わいの広がりが期待できる（ただし、地上レベルに交流広場が確保できないため、その効果は相対的に低い）。</li> <li>◆中央通路と東西通路の間に位置し、鉄道との乗換利便性が高い。</li> <li>◆バスの転回スペースが確保できる。</li> <li>◆鉄道とバスとの乗り換え客は中央連絡通路と東西通路に分散する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆地上レベルで一定規模の交流広場の整備が不可。</li> <li>◆再整備にあたっては建物・人工地盤と一体的な改良が必要。</li> <li>◆将来的な多様な交通機能導入のための拡張が困難</li> <li>◆西地区に隣接する建物敷地にも影響が及ぶ。</li> <li>◆駅の移設等に関する自由度が低い。</li> </ul>
各案共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆雨に濡れない快適な待合・乗降空間となる。</li> <li>◆人工地盤レベルでの駅と開発街区の接続により、一体性のある駅前空間の形成が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆人工地盤で広く覆われるため、地上レベルへの採光が必要。</li> <li>◆駅を出て直ぐにシンボル軸が見通せる視点場の確保が困難。</li> </ul>