

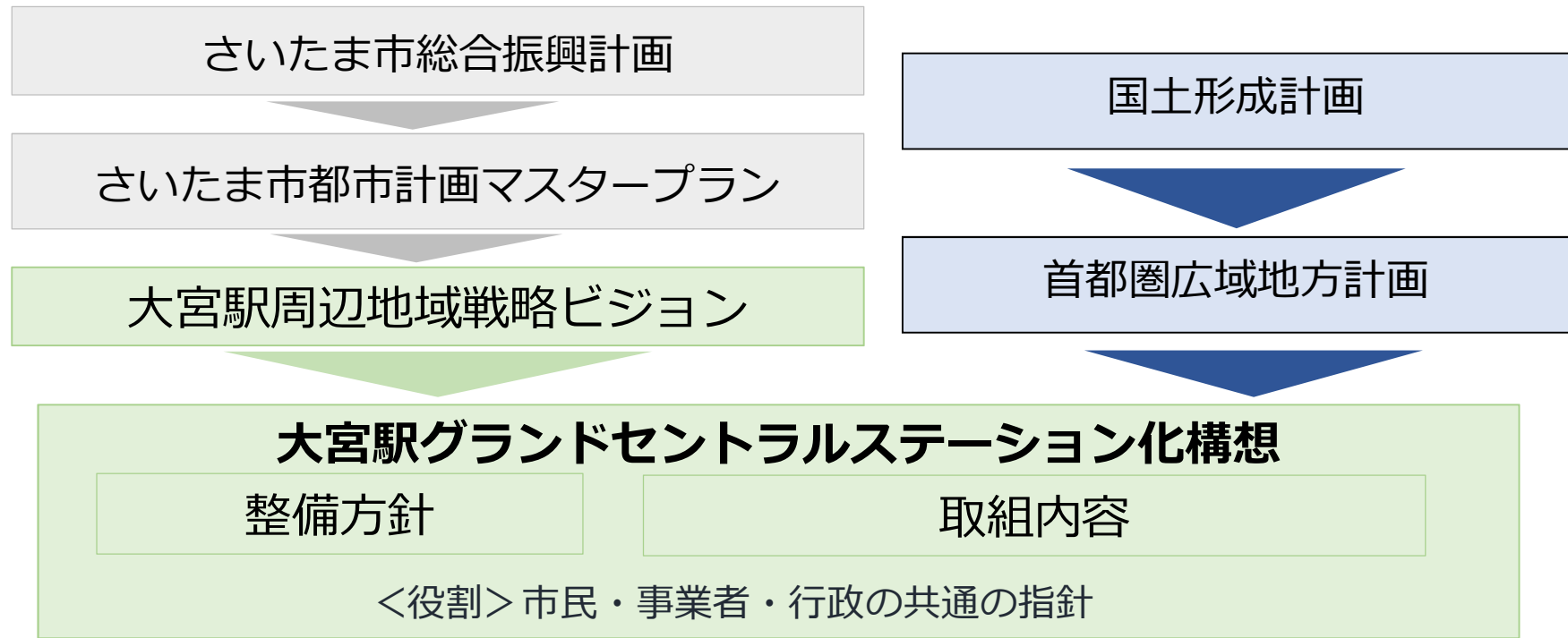
令和2年7月21日(火)  
都市経営戦略会議  
都市局

# 大宮GCSプラン2020（案）について

都市局 都心整備部  
東日本交流拠点整備課



パブリック・コメントを実施する  
『大宮GCSプラン2020（案）』  
についてご審議いただきたい。



構想をより具体化し実現可能な計画へ

## 大宮GCSプラン2020（案）

GCSプラン  
の方向性

まちづくり  
ガイドライン

### 個別整備計画

構想  
実現案

駅改良  
計画

道路整  
備計画

交通需要  
マネジメント

## ▼GCSプランの構成



検討の深度化に合わせて、大宮GCSプラン2020を適宜見直し

**5 構想実現のためのスケジュールイメージ**  
大宮GCSプラン2020を踏まえ、各計画を深度化・実現化

### ① GCSプランの方向性

…大宮のまちづくりを進める上での**前提**となる視点やまちづくりの**戦略**を整理

### ② まちづくりガイドライン

…各種**基盤整備**や**民間開発**等のまちづくりを実施する際の**ルール**  
社会情勢等を踏まえ、必要に応じて適切に見直しを図る

### ③ 個別整備計画

…ガイドラインを踏まえた各整備計画  
GCSプラン内では、**交通基盤整備・駅機能高度化**の考え方までを整理

⇒GCSプランを踏まえ、テーマ別検討会等によって各計画を深度化・実現化

## まちづくりの前提となる視点

### 《大宮の要素》

- 1：自然災害に強い大宮台地
- 2：密度が高く多様性のある商都
- 3：鉄道のまちとして栄えてきた歴史
- 4：豊かで象徴的な緑
- 5：多彩な街並み・自然・人の居場所
- 6：数多くのまちづくり団体・組織

### 《まちづくりの課題》

- 1：交通利便性の充実
- 2：歩道の狭さの改善
- 3：主要な施設を結ぶ回遊ネットワークの強化
- 4：大宮駅西口における市街地更新状況を見据えた東口での機能更新と歩行者回遊NW形成
- 5：セーフティバックアップシティの構築
- 6：新たな形での公共空間と民間との連携
- 7：地域に求められる役割・新たな時代への対応

## 大宮のまちづくり戦略

経済分野

「東日本」を魅せるまちとなる

社会基盤

創造的な取り組みを受け入れる

環境分野

みどりが人を呼ぶシーンをつくる

## まちの将来





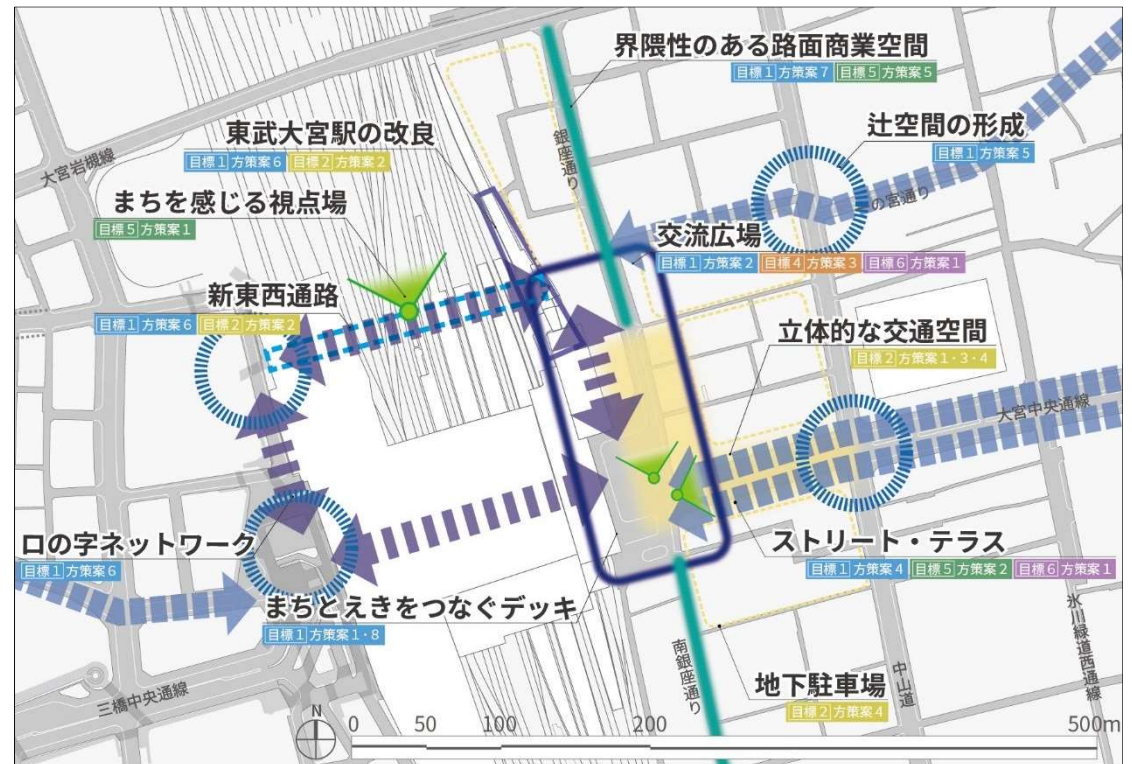
## 目的と役割

- ・各種基盤整備や民間開発を実施する際のルール等を定め、公民が連携して大宮の魅力を高める良質な空間を形成していく
- ・基盤整備を計画する際に参考とするほか、都市計画の運用に際しての一つの指針とする

## 都市空間形成の6つの目標

<p>(回遊性)</p> <p><b>まちとえきをつなぐ回遊空間をつくる</b></p> <p>まちとえきをゆるやかにつなげるパブリックスペースの創出</p> <p>1</p>	<p>(防災・環境)</p> <p><b>安全安心の要となるまちをつくる</b></p> <p>先進技術の導入による災害に強く地球にやさしいまちの実現</p> <p>4</p>
<p>(交通)</p> <p><b>ひとにやさしい立体的な交通空間をつくる</b></p> <p>ストレスフリーな歩行者環境と円滑で利便な移動環境の形成</p> <p>2</p>	<p>(景観)</p> <p><b>市民が誇らしく思い、来訪者が感動する景観をつくる</b></p> <p>地域資源を活かしたここにしかない景色の創造</p> <p>5</p>
<p>(都市機能)</p> <p><b>新たな価値を発信する先進的なまちをつくる</b></p> <p>東日本との連携を見据えた大宮ならではの都市機能の導入</p> <p>3</p>	<p>(エリアマネジメント)</p> <p><b>まちの質や魅力が持続するしくみをつくる</b></p> <p>“大宮”に関わるみんなで取り組む持続可能なまちづくり</p> <p>6</p>

## 全体イメージ図 (拡大図)



2 4 指針・4 5 方策

都市空間形成の目標	整備の指針 (24項目)	方策案 (45項目)	個別整備計画の関連項目
<p>(回遊性)</p> <p><b>まちとえきをつなぐ回遊空間をつくる</b></p> <p>まちとえきをゆるやかにつなげるパブリックスペースの創出</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① まちとえきをつなぐ人のための空間(仮称)アーバン・パレットの創造</li> <li>② 街路と沿道を一体的な空間として活用する(仮称)ストリート・テラスの創出</li> <li>③ 鉄道乗換の混雑を解消し、歩行者ネットワークを強化する駅の改良</li> <li>④ 界隈性のある路面商業空間の発展的な継承</li> <li>⑤ 誰にとっても利用しやすい回遊空間のユニバーサルデザイン化</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. まちとえきをシームレスに繋ぐ歩行者ネットワークの構築</li> <li>2. 人が集まり賑わいが生まれる交流広場の整備</li> <li>3. テッキ・地上・地下をつなぐ縦動線の整備</li> <li>4. 敷地内と道路の歩行者空間が一体的にデザインされた(仮称)ストリート・テラスの整備</li> <li>5. まちを回遊する人々が滞留できる辻空間の形成</li> <li>6. 西口と東口をつなぐ新東西通路の整備と口の字ネットワークの形成</li> <li>7. 路面商業空間の形成</li> <li>8. 歩行者環境のユニバーサルデザイン化</li> <li>9. わかりやすいサイン・案内情報の充実</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*新東西通路・口の字ネットワーク</li> </ul>
<p>(交通)</p> <p><b>ひとにやさしい立体的交通空間をつくる</b></p> <p>ストレスフリーな歩行者環境と円滑で利便な移動環境の形成</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 空間を立体的に活用し、コンパクトで円滑に乗換ができる交通広場の整備</li> <li>② 開発事業を支える道路ネットワークの強化</li> <li>③ 駅周辺の自動車交通や道路整備の進捗状況に応じた交通需要マネジメントの展開</li> <li>④ 誰にでもわかりやすく利用しやすいサイン・案内システムの導入</li> <li>⑤ 様々なニーズに応える多様な交通モードとの連携</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 民間まちづくり事業と連携した交通広場の整備</li> <li>2. 交通結節点としての機能向上を図る駅の改良</li> <li>3. 効率的な乗換を可能とする縦動線の整備</li> <li>4. 開発街区と連携した地下車路ネットワークの整備</li> <li>5. 既存都市計画道路の整備推進</li> <li>6. 中山道と大宮岩槻線の強化</li> <li>7. 交通状況や道路整備の進捗に合わせた交通需要マネジメントの展開</li> <li>8. 高齢者や国内外からの来街者等に対応したサイン・案内システムの導入</li> <li>9. 自転車やパーソナルモビリティ等を考慮した移動空間の整備</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*交通広場</li> <li>*地下車路ネットワークの形成</li> <li>*新東西通路・口の字ネットワーク</li> <li>*東武大宮駅南進</li> <li>*中山道地下バイパス化</li> <li>*大宮岩槻線4車線化</li> <li>*駐車場地域ルール等</li> </ul>
<p>(都市機能)</p> <p><b>新たな価値を発信する先進的なまちをつくる</b></p> <p>東日本との連携を見据えた大宮ならではの都市機能の導入</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 東日本をひとつの圏域と捉えた経済活動の拠点づくり</li> <li>② 大宮のこだわりによる商業環境の形成</li> <li>③ 人口動態と働き方の変化に合わせたライフスタイルの提供</li> <li>④ スマートシティ化による業務・商業需要の創造</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 東日本や海外における成長企業を誘致した「経済活動拠点」の創出</li> <li>2. 相乗効果を生む商業環境の形成</li> <li>3. 東日本の味が集積した「食文化の拠点」の創出</li> <li>4. 話題性・集客性のある「体験型サービス施設」の整備</li> <li>5. 多様な働き方を支える環境の整備</li> <li>6. 多世代が暮らせる「住機能」の整備</li> <li>7. 「アクティビシアが活躍する場」の整備</li> <li>8. 都市の情報インフラの整備</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*駐車場地域ルール等</li> <li>*地下車路ネットワーク</li> <li>*新東西通路・口の字ネットワーク</li> </ul>
<p>(防災・環境)</p> <p><b>安心・安全の要となるまちをつくる</b></p> <p>先進技術の導入による災害に強く地球にやさしいまちの実現</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 相互連携を活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機能の確保</li> <li>② “街区連携型”の脱炭素まちづくりの誘導</li> <li>③ 環境緑化や環境活動の推進</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>3. 帰宅困難者等を受入れる施設や広場の確保</li> <li>4. 明かりが消えないまちの実現</li> <li>5. 街区連携によるエネルギー融通利用の促進</li> <li>6. 再生可能エネルギーや水資源の有効利用促進</li> <li>7. 環境問題にも対応する積極的な「環境緑化」の推進</li> <li>8. 快適なまちを維持する環境活動の推進</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*交通広場</li> <li>*地下車路ネットワーク</li> </ul>
<p>(景観)</p> <p><b>市民が誇らしく思い、来訪者が感動する景観をつくる</b></p> <p>地域資源を活かしたここにしかない景色の創造</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 大宮のまちを感じることができる景観の形成</li> <li>② シンボル性の高い都市軸街路空間の誘導</li> <li>③ 五感に訴求する豊かな街路景観の形成</li> <li>④ 時の経過とともに趣を感じられるアーバンデザイン</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大宮の地域資源を望む「視点場」の形成</li> <li>2. 都市軸におけるシンボル性のあるデザインの誘導</li> <li>3. 緑化整備された豊かな街路景観の誘導</li> <li>4. 開放的な街路景観を形成する壁面位置等の誘導</li> <li>5. 大宮らしい路地空間の承継</li> <li>6. 時の経過とともに深みを増す外壁や舗装デザインの誘導</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*新東西通路・口の字ネットワーク</li> </ul>
<p>(エリアマネジメント)</p> <p><b>まちの質や魅力が持続するしくみをつくる</b></p> <p>“大宮”に関わるみんなで取り組む持続可能なまちづくり</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 公共空間及び民地内公開空地の一体的なエリアマネジメント</li> <li>② ターミナル街区全体でのデザインマネジメントとマーケティング</li> <li>③ まちの創造性を持続させる組織・体制の構築</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 公共空間や民地内公開空地を公民連携で一体的に管理運営</li> <li>2. ターミナル街区全体でデザインマネジメントに取り組む</li> <li>3. ターミナル街区全体でマーケティングに取り組む</li> <li>4. まちとともに成長するエリアマネジメント組織・体制の構築</li> <li>5. エリアマネジメント組織・体制を支える財源の確保</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>*駐車場地域ルール等</li> </ul>



1

(回遊)

まちとえきをつなぐ回遊空間をつくる

まちとえきをゆるやかにつなげるパブリックスペースの創出

指針1 | まちとえきをつなぐ人のための空間

” (仮称) アーバン・パレット ” の創造

## 方策案2

## 人が集まり賑わいが生まれる交流広場の整備

- 待ち合わせ場所や憩いの空間となるよう、緑やベンチ、雨除けの屋根等が設置された**交流広場を整備**する。
- 地域の夏祭りやパブリックビューイング等をはじめ、**様々なイベント等で活用**できるようなスペースや設備等を整備する。
- 大宮駅東口駅前の要所に適切な規模の広場を複数配置し、全体で約6,000㎡の空間を確保する。





1

(回遊)

まちとえきをつなぐ回遊空間をつくる

まちとえきをゆるやかにつなげるパブリックスペースの創出

指針2 | 街路と沿道を一体的な空間として利活用する

“(仮称)ストリート・テラス”の創出

## 方策案4 敷地内と道路の歩行者空間が一体的にデザインされた(仮称)ストリート・テラスの整備

- 建物内の沿道商業の賑わいが滲み出し、歩いて楽しい街路空間を形成するため、敷地内と道路の歩行者・滞留空間を一体的に整備する。
- 歩行空間を確保しながら、テーブル・椅子等ストリートファニチャーの設置により、日常的な憩いの場となるような空間を創出する。
- 利活用に必要な備品を格納できる倉庫や、電気給排水設備等を導入する。



5

(景観)

市民が誇らしく思い、来訪者が感動する景観をつくる  
地域資源を活かしたここにしかない景色の創造

指針2 | シンボル性の高い都市軸街路空間の誘導

## 方策案2 都市軸におけるシンボル性のあるデザインの誘導

- 舗装や外壁、植栽等のデザインをゆるやかに統一し、**まちの象徴となる都市軸を整備する。**
- カフェテーブルや庇、広告掲示版等の沿道店舗等で使用される物や設備に関しては、デザインをゆるやかに統一するよう誘導し、一体感のあるストリートテラスを形成する。
- **大宮を象徴するシンボル性の高いランドマークを創出する。**
- 夜間照明を設置する場合は、暖かみのある照明を用いるなど、夜でも安全に楽しく歩ける空間となるように配慮する。
- 過度に点滅する光源や派手な照明は控えるように努める。





## 構想実現案

交通広場  
地下車路ネットワーク

## 駅改良計画

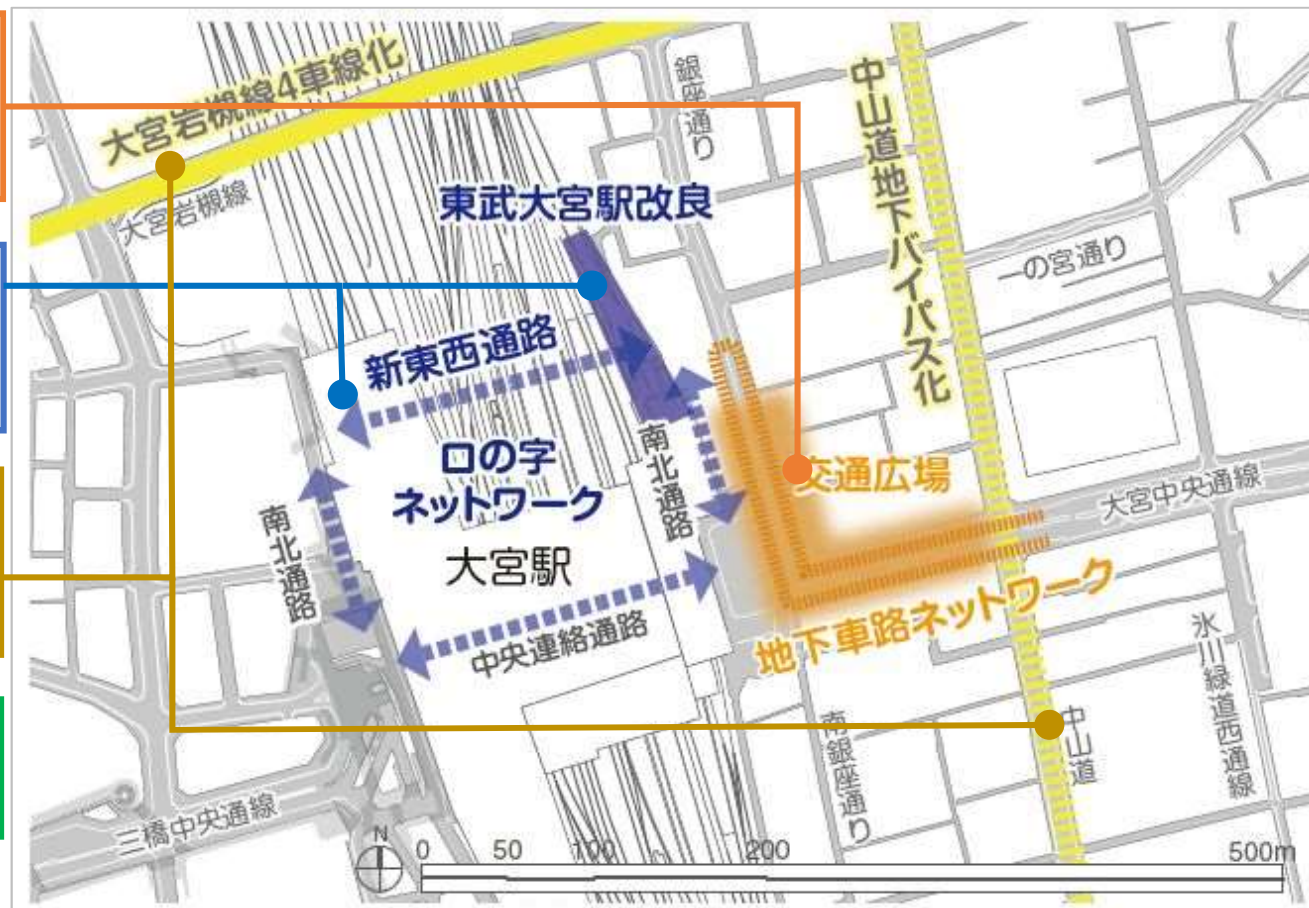
新東西通路・口の字ネットワーク  
東武大宮駅改良

## 道路整備計画

中山道地下バイパス化  
大宮岩槻線4車線化

## 交通需要マネジメント

駐車場地域ルール 等



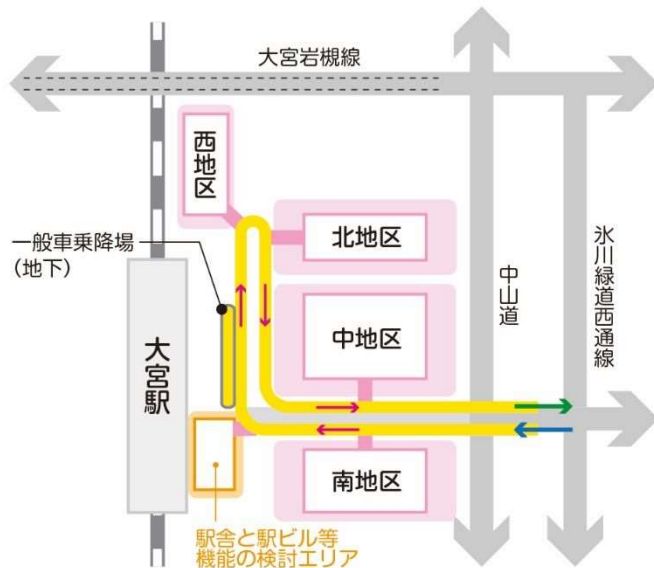


## ■大宮GCSプラン2020（案）の到達点

- ① 交通広場の必要施設量（下表参照）
- ② 交通広場は、中地区を中心に活用したL字型に配置
- ③ 交通広場（地上部）は、公共交通（バス、タクシー等）を優先的に配置
- ④ 地下車路ネットワークは、中央通りからの出入りとし、一般車や開発街区等への荷捌き車両などの利用を想定

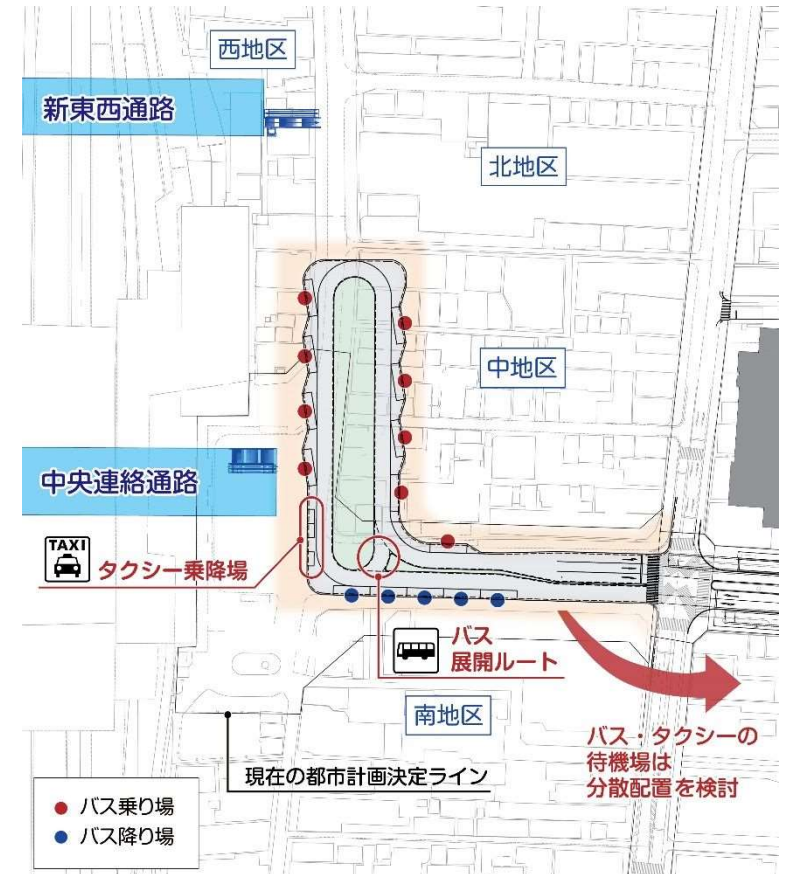
	必要施設量
バス機能	乗車9バス 降車5バス
タクシー機能	乗車2バス 降車1バス 待機36バス
一般車機能	乗降：16バス

### [地下車路ネットワークイメージ]



### [平面イメージ]

※交通広場の区域調整を今後実施予定



### 【今後の検討課題】

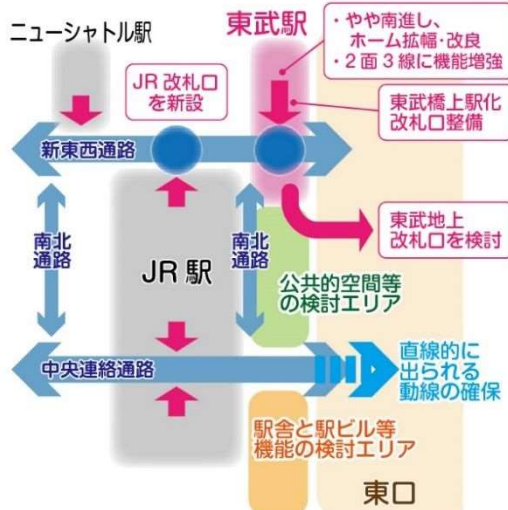
- 交通広場区域の設定、交通広場区域のレイアウトプランの深度化
- 交通処理が可能な地下車路ネットワーク出入口の配置検討、交通広場と整合性が確保された地下車路レイアウトプランの深度化
- 荷捌き等、交通需要マネジメント計画と連携した使い方、ルール作りの検討
- 開発街区等と連携した事業展開の検討

# 駅改良計画(素案)

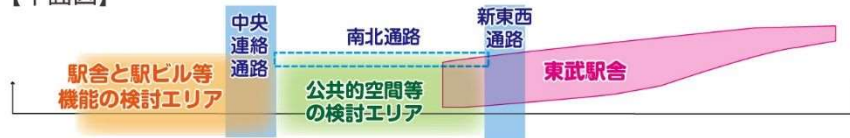
## ■大宮GCSプラン2020(案)の到達点

- ① 新東西通路は必要幅員15mに構造体の幅や側方余裕を加えた幅員を基本とする。
- ② 東武大宮駅は新東西通路のやや南側まで南進し、駅橋上化し改札口を設置

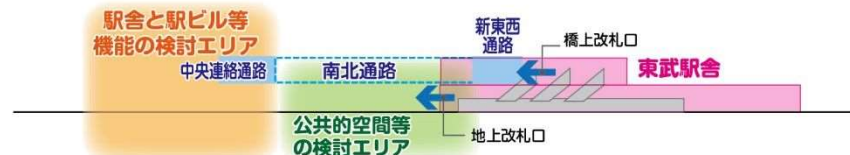
【駅改良計画全体の空間構成イメージ】



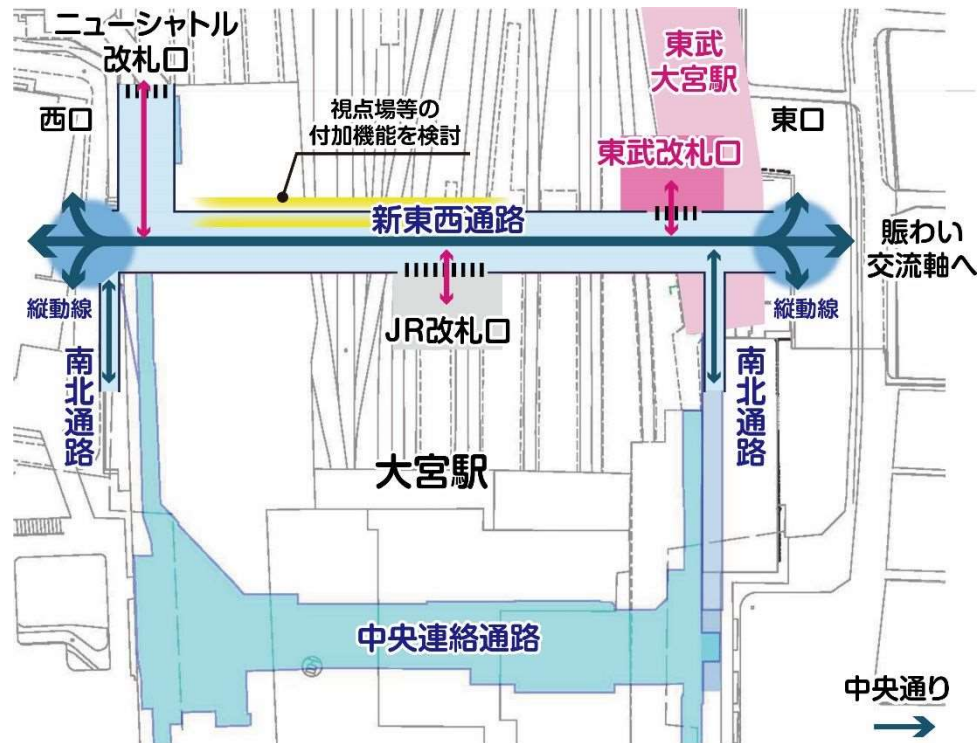
【平面図】



【断面図】



【新東西通路の空間構成イメージ】



【今後の検討課題】

- **新東西通路の位置**、東口・西口の縦動線の調整
- **東武大宮駅地上改札口の必要性確認**と設置範囲検討
- 新東西通路整備に伴う新たな東西の顔づくり
- 公共的空間等の検討エリアの活用方法検討
- 鉄道の機能増強や敷地整序等
- 新東西通路の都市計画上の位置づけの検討
- 新東西通路の整備手法・整備費用の検討

# 道路整備計画(案)

## ■大宮GCSプラン2020(案)の到達点

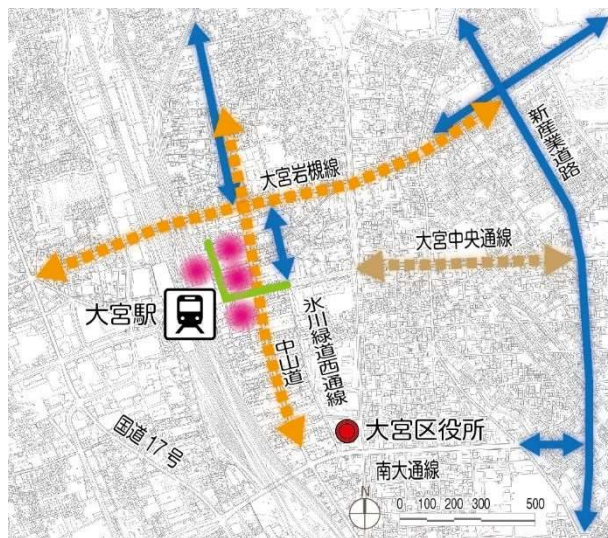
- ① 駅周辺交通負荷の抜本的な改善策は、中山道の地下バイパス化と大宮岩槻線4車線化であると整理<長期的>
- ② 道路整備には時間を要するため、当面は段階的な開発・基盤整備の状況に応じた交通需要マネジメントで混雑緩和(現況以下を目標)を行う。<短・中期的>

### 南北方向強化対策 **組合せ** 東西方向強化対策

・中山道の地下バイパス化  
(大栄橋交差点北  
～吉敷町交差点北間)

・大宮岩槻線4車線化  
(大栄橋含)

▼シミュレーション条件設定位置図



条件設定	整備内容
1	さいたま市第三期道路整備計画&氷川線道西通線北区间整備
2	2街区開発
3	地下車路ネットワーク整備
4	4街区開発
5	大宮中央通線4車線化
6	中山道地下バイパス化 大宮岩槻線4車線化
7	市内全都市計画道路整備

### 【今後の検討課題】

- 開発計画の進捗に応じた交通シミュレーションの更新と対策方針の深度化
- 中山道地下バイパス化、大宮岩槻線4車線化の実現可能性の精査、課題整理

### <段階的な開発・基盤整備状況による交通シミュレーション>

#### 《中山道の混雑度》

- ・地下車路ネットワーク整備を先行的に行うことで、2街区開発時点の交通量は、現況と同程度に抑制できる
- ・4街区開発後は、約200台程度中山道交通量が増加  
⇒交通混雑を現況以下にするためには約200台を交通需要マネジメントで減らす必要

#### 《大宮岩槻線(大栄橋付近)の混雑度》

- ・地下車路ネットワーク整備を先行的に行うことで、2街区開発及び4街区開発時点の交通量は、現況よりも抑制できる

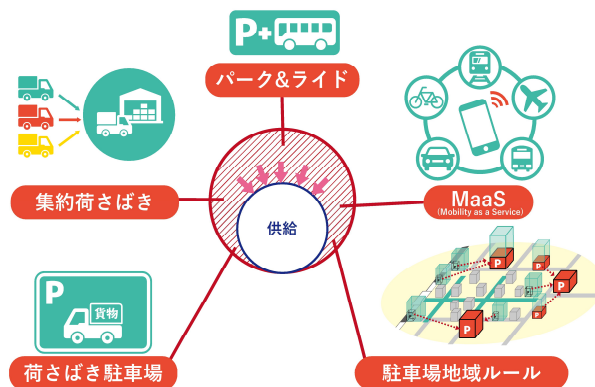


## ■大宮GCSプラン2020(案)の到達点

- ① 大宮駅周辺における交通需要マネジメントの優先施策を整理
- ② 施策の柱である駐車場地域ルールの子案を作成

### 【交通需要マネジメント優先施策】

自動車・バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MaaS</li> <li>・駐車場地域ルール</li> <li>・パーク・アンド・ライド</li> <li>・フリンジ駐車場</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MaaS</li> </ul>
荷捌き	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集配の共同化</li> <li>・ポケットローディング</li> </ul>



### 【駐車場地域ルールの基本方針】

#### 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

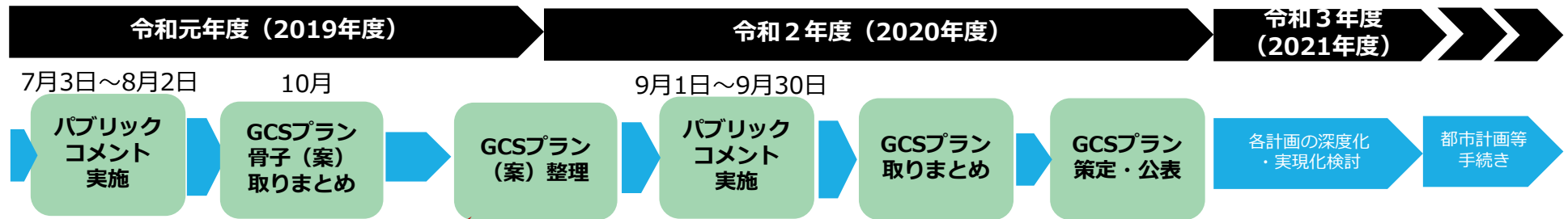
→「**都市再生駐車施設配置計画**」制度を活用し、区域全体で附置義務駐車施設の位置と規模を最適化する

→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、提案制度等の特例の導入を検討する

### 【今後の検討課題】

- 交通需要マネジメント施策内容の検討深度化及び実現可能性の精査
- 駐車場地域ルールの作成

# 今後のスケジュール案



## 大宮GCSプラン 2020 (案)

まちづくり  
ガイドライン (案)

### 個別整備計画 (案)

構想実現案

駅改良計画(素案)

道路整備計画(案)

交通需要マネジメント(案)

GCS  
推進会議

ガイドラインと個別整備計画  
の整合確認・全体進捗管理

まち部会  
基盤部会  
(合同部会)

デザイン調整WG

個別プロジェクト  
<駅前広場>

個別プロジェクト  
<東西通路>

個別プロジェクト  
<TDM>

個別プロジェクト  
<都市機能>

テーマ別の検討会で  
個別整備計画の  
検討深度化

# 検討体制 (GCSプラン策定まで)

