

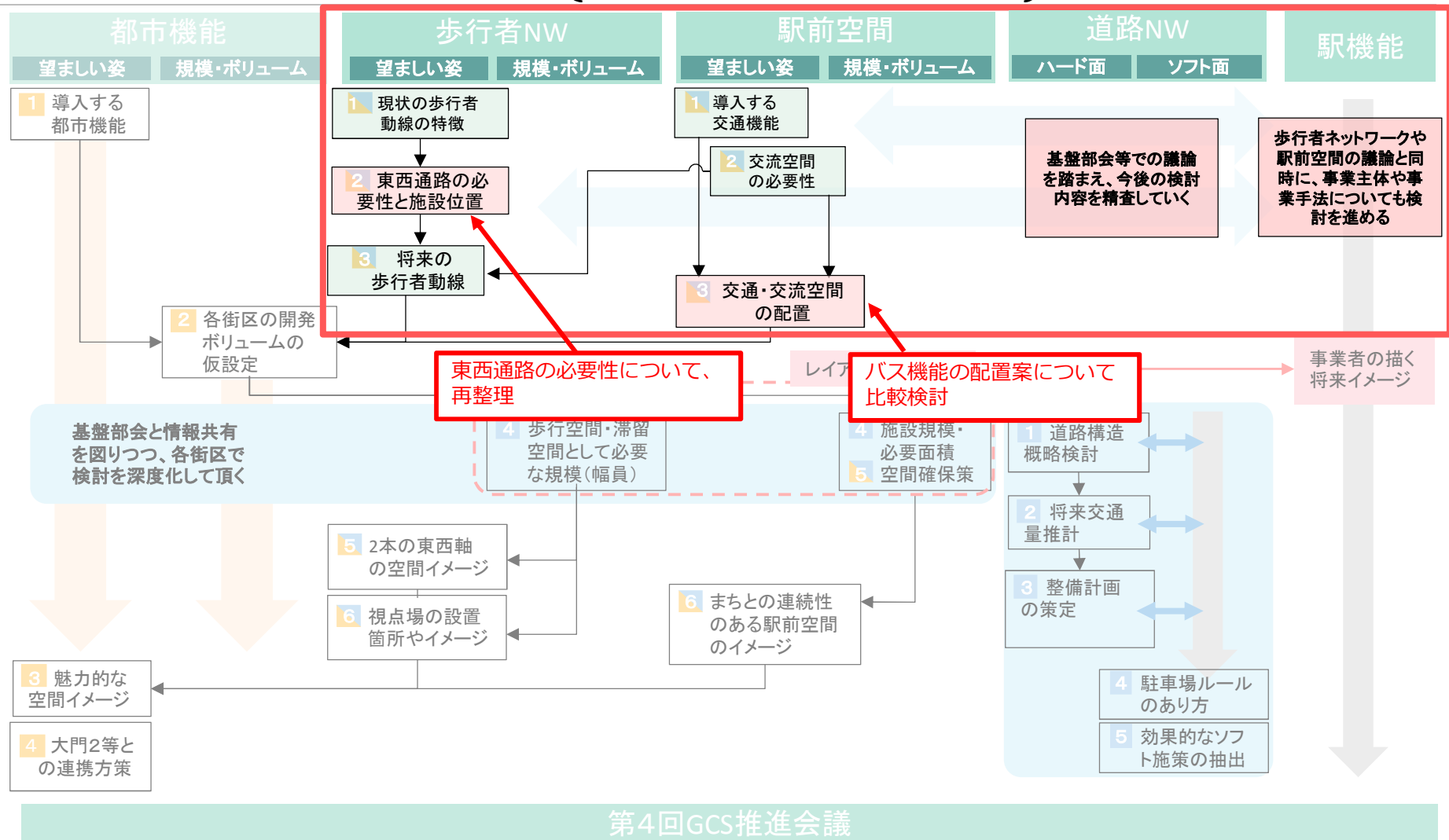
大宮駅グランドセントラルステーション構想

第3回 基盤整備推進部会 討議資料

- (1) 歩行者ネットワークについて
 - (2) 駅前空間について
 - (3) 道路ネットワークについて
 - (4) 駅機能について
-

検討スケジュール

: 第1～2回基盤整備推進部会で提示
 : 今回議論する内容



事業主体や事業手法の更なる整理を含め、検討内容を深度化していく

(1) 歩行者ネットワークについて

①東西通路の必要性について

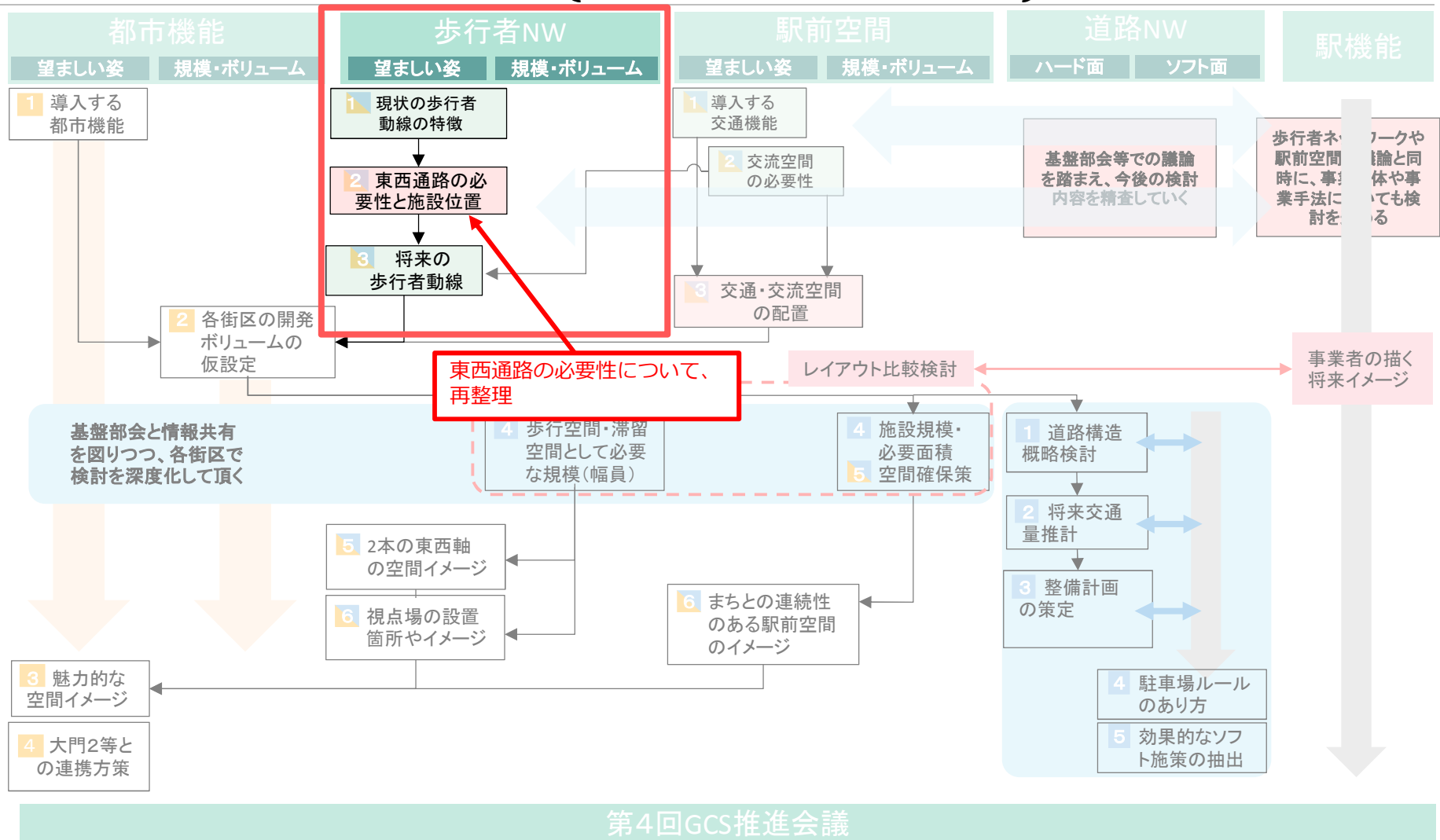
1-1 視点① まちの回遊性向上

1-2 視点② 都市防災機能の向上

1-3 視点③ 駅機能高度化

検討スケジュール

 : 第1～2回基盤整備推進部会で提示
 : 今回議論する内容



事業主体や事業手法の更なる整理を含め、検討内容を深度化していく

(1) 歩行者ネットワーク

論点1-1

① 東西通路の必要性について

- 大宮GCS推進会議において「駅東西間の回遊性・防災性を強化するため、線路を横断する新たな東西軸を形成する」との考えが示された
- 以下では、新たな東西軸の必要性・効果について、以下の視点で整理する

視点① まちの回遊性向上

視点② 都市防災機能の強化

視点③ 駅機能高度化

※「視点④ まちづくり戦略」については、東西通路の施設位置を検討する際の視点とする

(1) 歩行者ネットワーク

論点1-1

1-1 視点① まちの回遊性向上

現状

課題

- ・ 街区を東西につなぐ動線は中央通路のみで、通行量は約23万人（ピーク時：約3万人）と非常に混雑している
- ・ 再開発による発生・集中交通量はピーク時で約3,000人T.E^(※)となる見込みであり、街区全体に良好な歩行環境を確保すると同時に街区と一体となった歩行者ネットワークを構築する必要がある

※現状の容積率より推計。ただし、実際の開発ボリュームによっては交通量が更に増加する可能性もある。

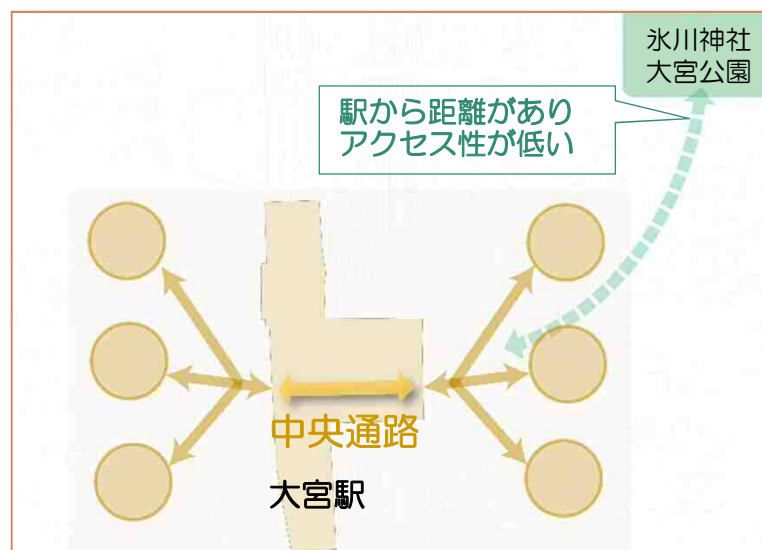
また、T.Eはトリップエンドの略であり、ある地域から出発した移動量とその地域に到着した移動量の合算値であることを示す

討議事項

再開発事業により創出される賑わいをターミナル街区全体に広げ、中央通路に集中している人の流れを街区内で「対流」させるために新たな東西通路を整備することが必要ではないか？

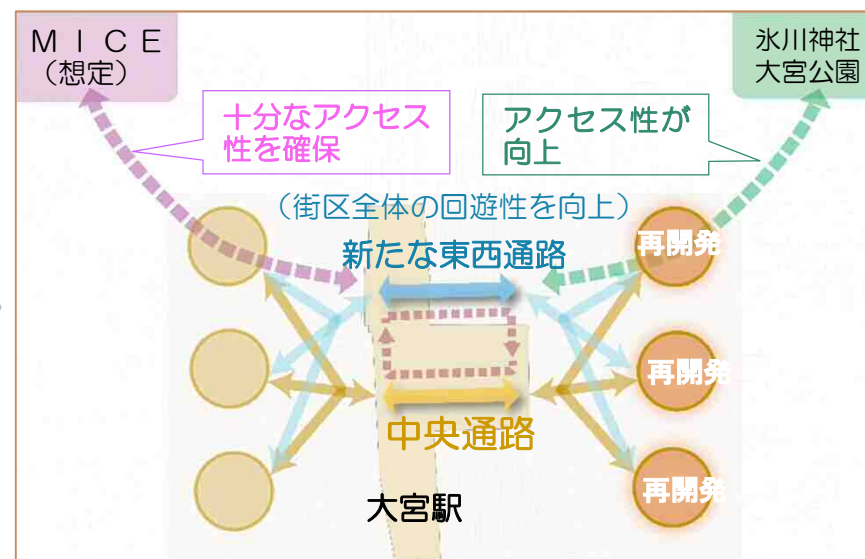
〔現状〕

中央通路に流動が集中しており、
街区全体の回遊性に課題がある



〔今後の取組み〕

新たな東西通路により、再開発に
合わせ街区全体の回遊性が向上



(1) 歩行者ネットワーク

論点1-1

1-2 視点② 都市防災機能の強化

■ 一般的に、災害時には鉄道駅へ人が殺到する恐れがある

- 地震が発生し鉄道が停止している場合、**鉄道の再開を待つ人や運行状況を確認しようとする人が多くターミナル駅に集中し、来場者の誘導がうまくできないと、大きな混乱を引き起こす可能性がある。**
- ある大手鉄道会社の場合、大地震の場合には、駅が被災している危険性があるため駅の外に避難誘導する方針であり、**ターミナル駅では構内から周辺に多くの人が移動する必要が生じる。** 内閣府「帰宅困難者等に係る対策の参考資料(H20)」より

■ 東日本大震災を踏まえ、災害時には利用者に対し速やかに情報提供がなされるなど、多様な取組みが行われている

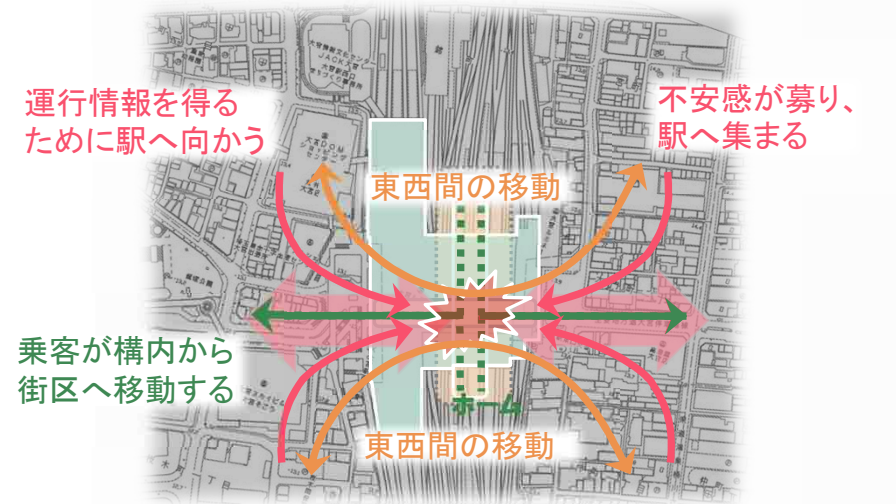
＜東日本大震災を踏まえた課題・及び課題等に対する対応＞

- (1) 乗客の避難誘導の迅速化
- (2) 通信手段の確保等
- (3) 点検復旧の要員移動及び資材運搬の迅速化
- (4) 利用者等に対する情報提供等
- (5) その他課題

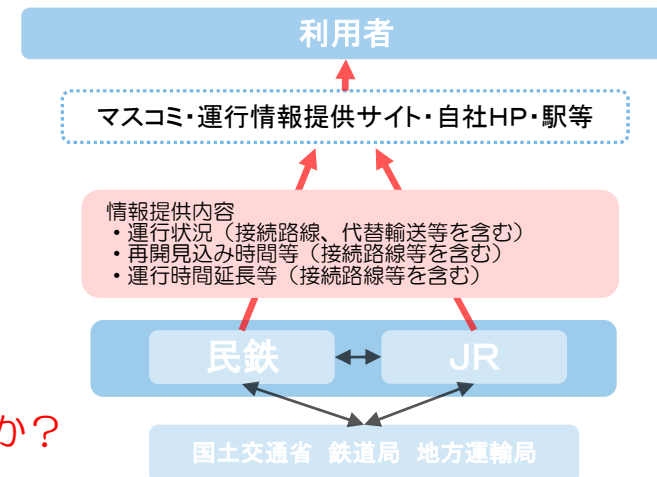
大規模地震発生時における首都圏鉄道の運転再開のあり方に関する協議会(報告書)(H24)より

■ 大宮駅の場合は、上記に加えて基盤整備が必要ではないか？

▼一般的に想定される人の移動



▼情報提供内容のイメージ



大規模地震発生時における首都圏鉄道の運転再開のあり方に関する協議会(報告書)(H24)より作成

(1) 歩行者ネットワーク

論点1-1

1-2 視点② 都市防災機能の強化

現状
課題

中央通路や大栄橋は災害・緊急時の通行機能や利便性に課題がある。また、鉄道が緊急停止した場合には、中央通路（2階レベル）へ駅利用者が殺到する恐れがある。

討議
事項

東西のまちが補完し合い街区全体の都市防災機能を向上させていくために、24時間通行可能でバリアフリー化がなされた新たな東西通路を整備することが必要ではないか？



▼災害・緊急時には中央通路に流動が集中する



バリアフリー未整備
(大栄橋)



歩道幅員が狭い(大栄橋)



深夜に閉鎖(中央通路)



(1) 歩行者ネットワーク

論点1-1

1-3 視点③ 駅機能高度化

現状課題

中央通路に鉄道利用者が集中しており歩行環境の改善が必要である。また、各事業者の改札間の近接性は十分であるとはいえず、乗換利便性の向上も必要である

討議事項

駅構内の円滑な流動を実現させ、各事業者間の乗換距離を短縮させるために、新たな東西通路を整備することが必要ではないか？

既存通路で開発増分交通量进行处理すると、地点④のサービス水準がCからDに悪化する

サービス水準 : C
(約2.15万人/時)

約1,500人/時
(※1) 増加

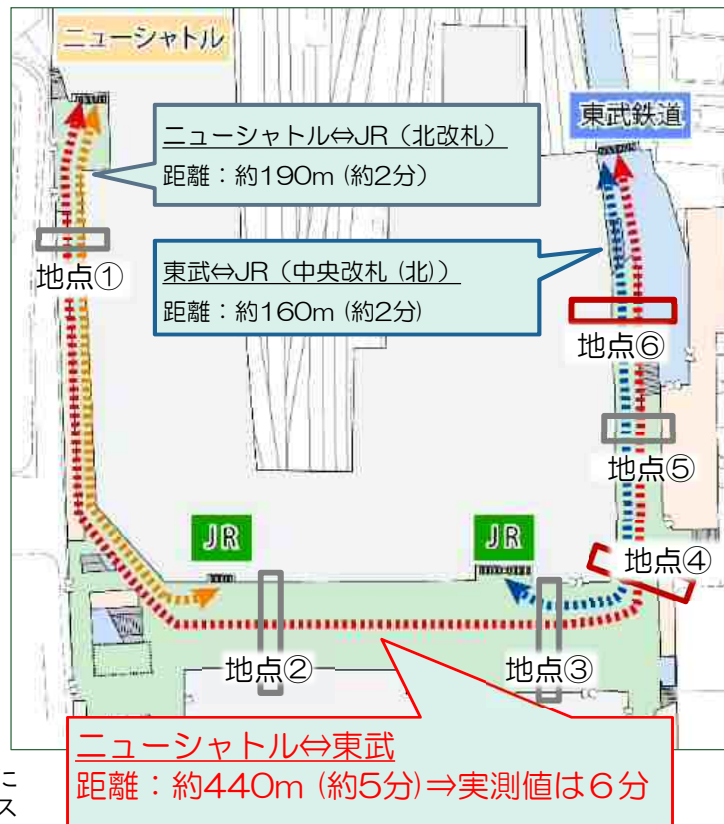
サービス水準 : D
(約2.3万人/時)

参考：歩道幅員のサービス水準
(数値は流動係数)

A 自由歩行	~27 (人/m・分)
B やや制約	27~51 (人/m・分)
C やや困難	51~71 (人/m・分)
D 困難	71~87 (人/m・分)
E ほとんど不可能	87~100 (人/m・分)

※大規模開発地区関連交通計画マニュアルより

※1：鉄道（JR及びNS）及び徒歩（街区西側）による開発街区（南街区を除く）へのアクセスを対象



地点①
サービス水準 : A (23.3人/m・分)
断面交通量 : 6,990人/時

地点②
サービス水準 : A (8.9人/m・分)
断面交通量 : 11,520人/時

地点③
サービス水準 : B (27.2人/m・分)
断面交通量 : 28,763人/時

地点④
サービス水準 : C (66.7人/m・分)
断面交通量 : 21,596人/時

地点⑤
サービス水準 : B (35.7人/m・分)
断面交通量 : 19,915人/時

地点⑥
サービス水準 : C (55.9人/m・分)
断面交通量 : 10,054人/時

(2) 駅前空間

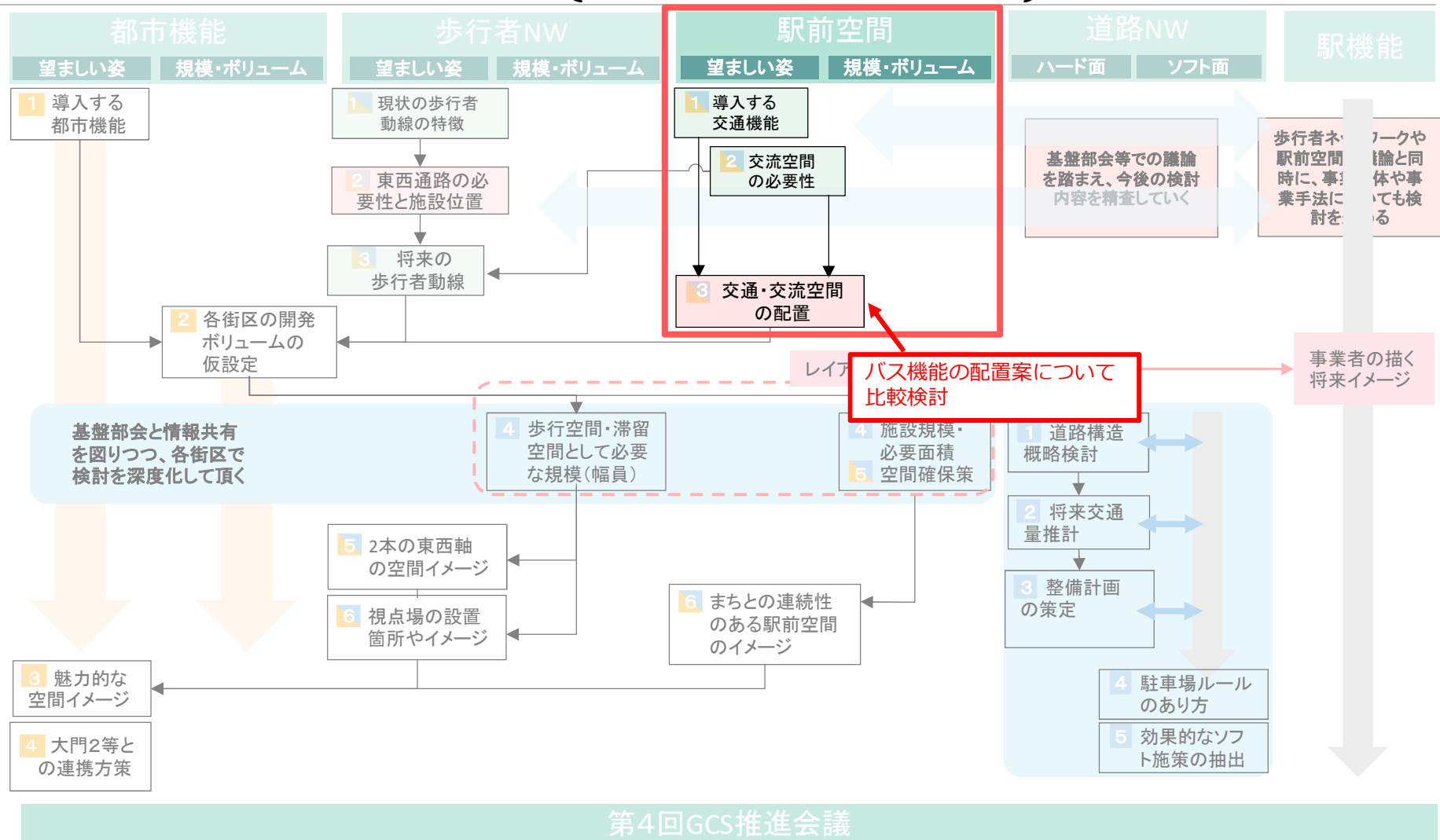
①交通・交流機能の配置（一部再掲）

2-1 交通・交流機能の配置のあり方

2-2 バス機能の配置のあり方

検討スケジュール

 : 第1～2回基盤整備推進部会で提示
 : 今回議論する内容



(2) 駅前空間

現状の整備状況 (再掲)

現状の駅前広場と都市計画決定の比較

	面積 (㎡)	バスバース	タクシーバース	タクシープール	自家用車
現況	8,600	乗車 9、降車 5	乗車 2、降車 1	36	7
都市計画	10,500	乗車 12、降車 4	乗車 2、降車 2	36	8



資料：さいたま市

(2) 駅前空間

論点2-3

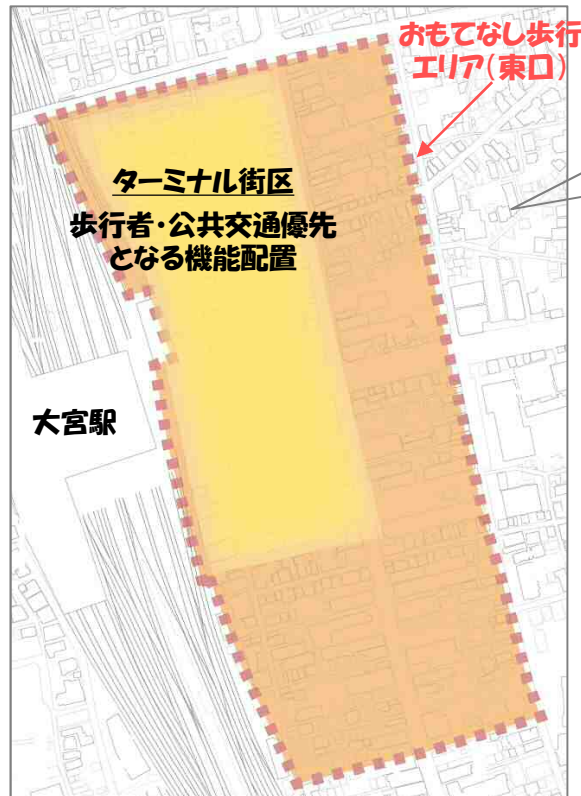
2-1 交通・交流機能の配置のあり方（再掲）

<機能配置に関する基本的な考え方>

- ・ターミナル街区においては、おもてなし歩行エリアとして相応しい空間形成が求められる

討議
事項

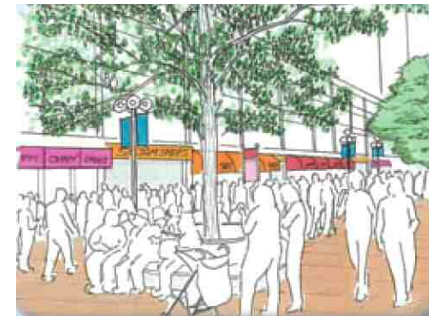
機能配置を検討する際には歩行者・公共交通優先となるよう配慮するべきではないか？



ターミナル街区がおもてなし歩行エリアであることを鑑み、歩行者や公共交通優先となるような配置とする

おもてなし歩行エリア

初めて大宮を訪れた人も、通勤や通学で毎日通っている人も、大宮に住む人も、誰もが街を楽しみながら、快適に過ごせる、安心・安全な面的な歩行空間



資料：さいたま市

(2) 駅前空間

論点2-3

2-1 交通・交流機能の配置のあり方（再掲）

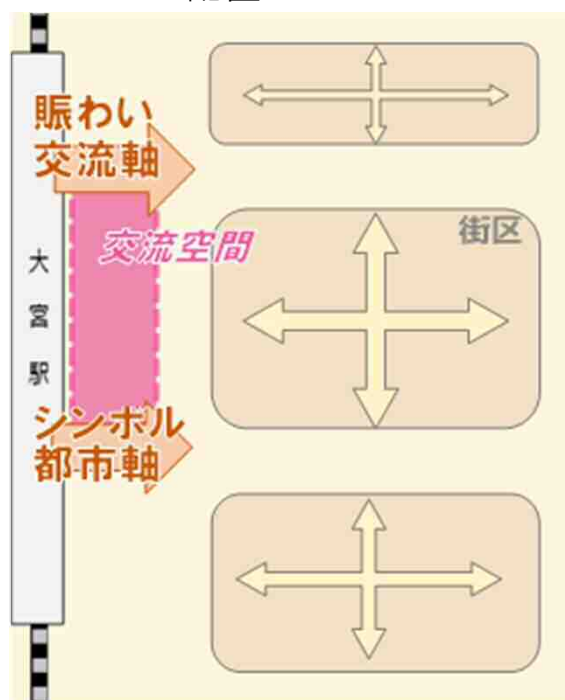
<交流空間の配置の考え方>

- ・ 駅とまちとの結節点に導入することが望ましく、シンボル都市軸と賑わい交流軸との間に交流空間を配置する。
- ・ ただし、交通機能の運用を著しく妨げないような配置とする。

討議
事項

2本の東西軸の間に配置する案をベースとするべきではないか？

▼配置イメージ



(2) 駅前空間

論点2-3

2-1 交通・交流機能の配置のあり方

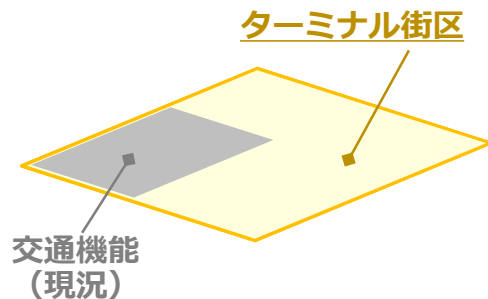
＜交通空間の配置の考え方＞

- ・現状の駅前広場は本来必要である規模を満たしていない
- ・今後、再開発事業の進展や新たに交流機能が導入されることを踏まえると、必要な空間が不足することが予想される
- ・なお、詳細な必要規模については、まちづくり推進部会での議論を受けて整理していく

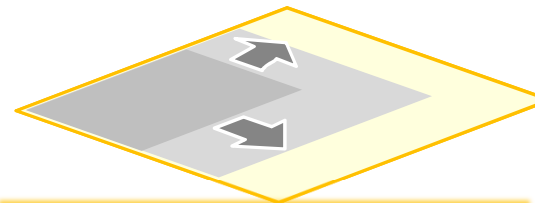
討議
事項

土地の重層利用を想定して機能別の配置を検討するべきではないか？

[現状]

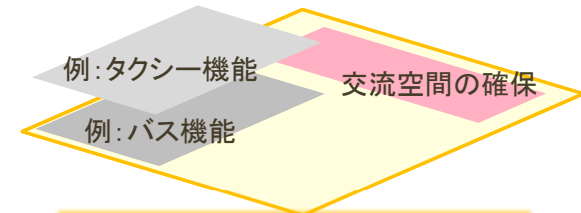


[× 平面のみで機能確保する場合]



街区への影響が大きく、十分な交流空間を確保することが難しい

[○ 重層利用を想定した場合]



街区への影響は少なく、十分な交流空間の確保も見込める

(2) 駅前空間

論点2-3

2-1 交通・交流機能の配置のあり方

<タクシー機能の配置の考え方>

- ・今後の超高齢社会を見据え、駅直近での配置が望ましいといえる。
- ・また、重層利用を想定し比較検討を行った結果、限られた空間にプール機能を配置するために、未利用である地下空間を含め空間の重層的な活用する案を有力案とする。

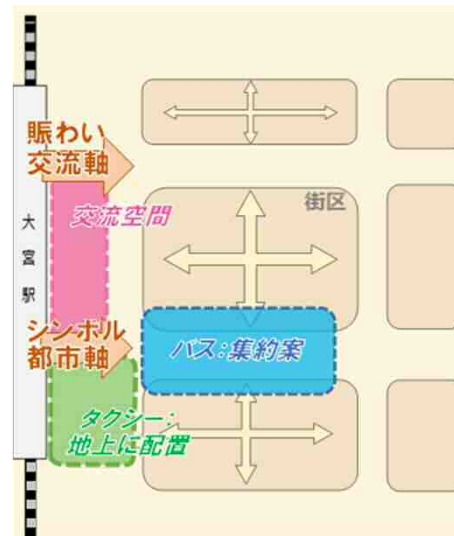
討議
事項

駅広の地下に配置する案 をベースに検討するべきではないか？

ターミナル街区におけるタクシー機能の配置案（バス機能の配置を集約案とした場合）

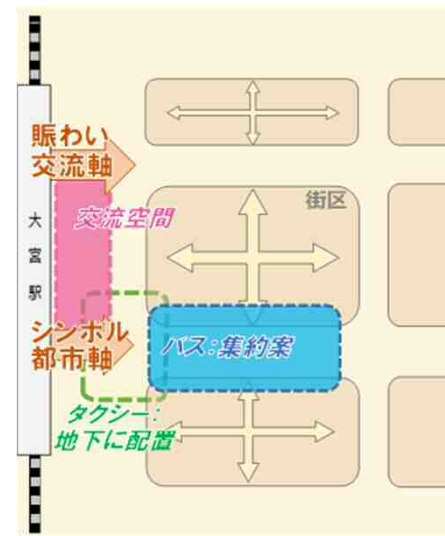
①地上に配置した場合

- ・バス機能による制約あり
- ・南北に街区が分断される



②地下に配置した場合

- ・バス機能による制約なし
- ・街区に一体感が生まれる



(2) 駅前空間

論点2-3

2-1 交通・交流機能の配置のあり方

<タクシー機能の配置の考え方>

		① 地上に配置した場合	② 地下に配置した場合
プール機能		地上	地下
乗降場機能		地上	地上 or 地下 (※)
レイアウト			
利用者	駅からのアクセス	○ 車両錯綜は生じず、昇降機等により安全にアクセスが可能	○ 車両錯綜は生じず、昇降機等により安全にアクセスが可能
	駅からの距離	○ 駅直近に配置	○ 駅直近に配置
	明確性	○ 運行状況を確認し易い	● プール機能が地下空間に配置されるので、待機車両の状況などを確認しづらい
まち	まちの顔づくり	● 交通機能優先の駅前空間となり、まちの顔を創出することが難しい	○ まとまった交流空間を確保でき、まちの顔である駅前に賑わいが生まれる
	まちの一体感	● 駅と街区を南北に隔てる形での配置となるため、まちの一体感が損なわれる	○ タクシー機能に遮られることなく、駅と街区を自由に往来できる
総合評価		● 地上に配置した場合	○ 地下に配置した場合
		地上レベルに交通機能が集積することによる、まちの分断が懸念される	利用者にとって大きな課題はなく、まちに一体感を生み出すことが期待される配置である

※地下に配置した場合、乗降場は地上レベルに配置することも考えられる

(2) 駅前空間

論点2-3

2-1 交通・交流機能の配置のあり方

<一般車機能の配置の考え方>

<配置の考え方>

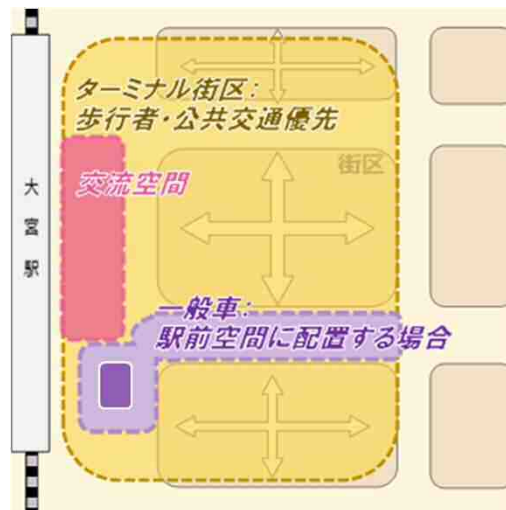
- ・ターミナル街区は歩行者や公共交通優先の空間とするため、基本的には駅直近への流入を規制し、外縁部に配置する

討議
事項

外縁部に配置する案 をベースに検討するべきではないか？

ターミナル街区における一般車機能の配置案

- ① 駅前空間に配置する場合
- ・現状と同様の配置
 - ・南北に街区が分断される



- ② 外縁部に配置する場合
- ・ターミナル街区は歩行者や公共交通優先の空間となる



(2) 駅前空間

論点2-3

2-1 交通・交流機能の配置のあり方

<一般車機能の配置の考え方>

		① 駅前空間に配置する場合	② 外縁部に配置する場合
レイアウト			
利用者	駅からのアクセス	○ 地上レベルで安全にアクセス	○ 地上レベルで安全にアクセス
	駅からの距離	○ 駅直近に配置	○ 駅前空間に配置する場合と比べると遠いが、東西通路及び中央通路からの距離は近い
	明確性	○ 現状と同様にロータリーが集約される可能性が高く、利用者が迷うことはない	● ロータリーが複数整備された場合は、利用者が迷う可能性がある
まち	まちの顔づくり	● 交通機能優先の駅前空間となり、まちの顔を創出することが難しい	○ まとまった交流空間を確保でき、まちの顔である駅前に賑わいが生まれる
	まちの一体感	● 駅と街区を南北に隔てる形での配置となるため、まちの一体感が損なわれる	○ 一般車機能に遮られることなく、駅と街区を自由に往来できる
総合評価		● 駅前空間に配置した場合 地上レベルに交通機能が集積することによる、まちの分断が懸念される	○ 外縁部に配置した場合 送迎場所の分散によるデメリットはあるが、まちに一体感を生み出すことが期待される配置である

※地下空間を利用した場合、利便性が低下することで路上での送迎が行われる恐れがある

(2) 駅前空間

論点2-3

2-2 バス機能の配置のあり方（再掲）

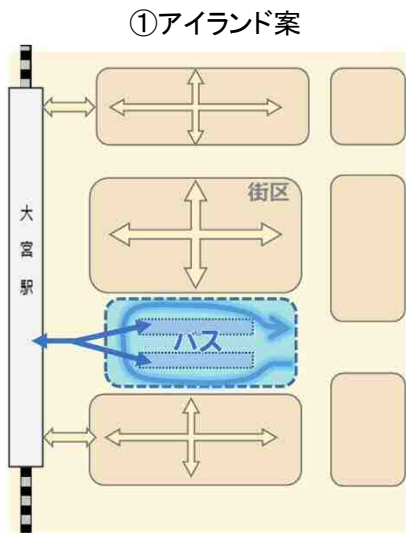
＜配置の考え方＞

- バス乗降場は、まとまった用地を必要とすることから、交流空間の確保や歩行者動線の配置と併せて以下のようなバス機能の配置が考えられる
- 比較検討の結果、「②集約案」が利便快適性の点で優位となっている他、既存の運行ルートや周辺道路への影響も少ない一方で、まちの顔づくりとなり得る配置であるといえる

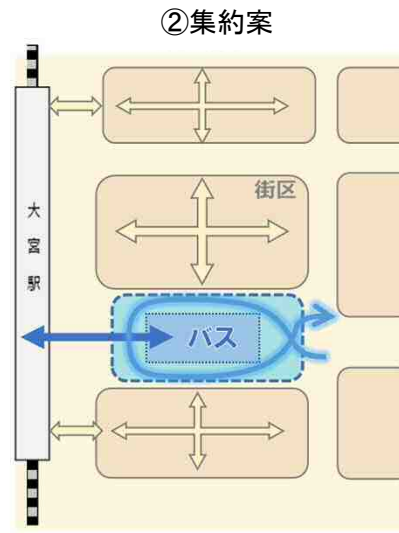
討議
事項

集約案 をベースに検討するべきではないか？

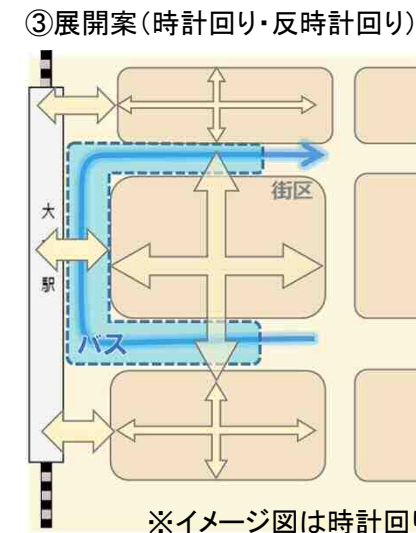
ターミナル街区におけるバス機能の配置案(①～③)



- 乗降場が複数のアイランドに分散
- 行き先別に歩行者動線が分かれる



- 乗降場を1箇所に集約
- 行き先に関わらず歩行者動線は同一



※イメージ図は時計回り

- 駅前の道路では公共交通の運行を優先させ、歩行者との親和性が高い
- 駅と乗降場、隣接街区の一体感を創出

(2) 駅前空間

論点2-3

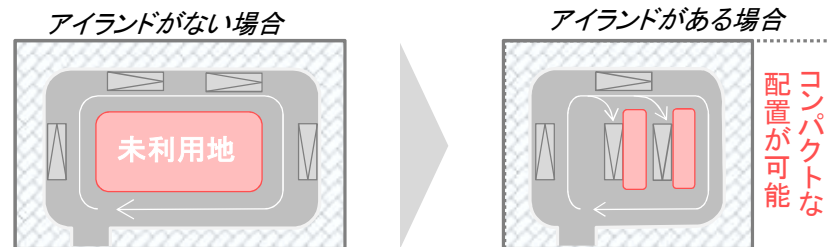
2-2 バス機能の配置のあり方（再掲）

- ①アイランド案、②集約案、③展開案（時計・反時計回り）の3案に着目して、配置の考え方や特徴について整理する

① アイランド案

ねらい：駅前空間の効率的な活用

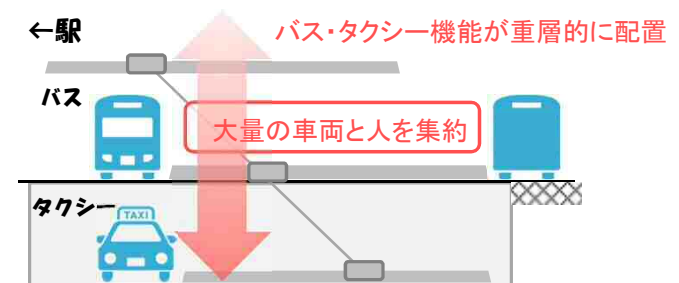
ロータリー内に未利用地が生まれることを防ぎ、駅前空間を効率的に活用することが可能



② 集約案

ねらい：車両と利用者の集約・モード間乗換えの向上

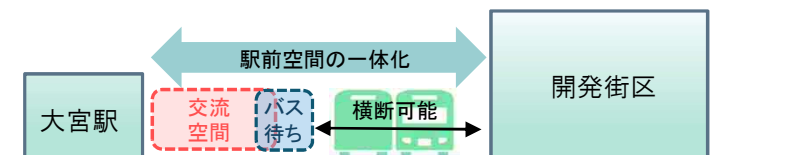
乗降場を一つのアイランドに集約することで、利用者の分りやすさの向上や十分な滞留空間の確保が可能
また、バス機能とタクシー機能が重層的に配置され、モード間の乗換利便性が高い配置案である



③ 展開案（時計回り・反時計回り）

ねらい：バス機能と歩行空間の共存による、駅前空間の一体化

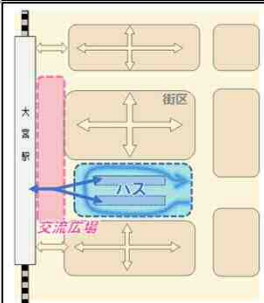
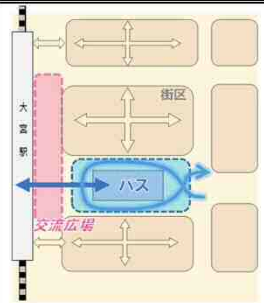
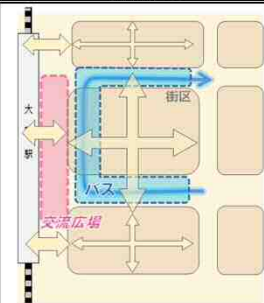
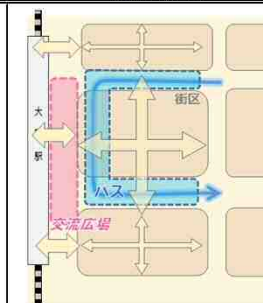
トランジット的な空間を創出することで、まちとバス機能との物理的な分断を防ぐことが可能
一方、交流空間での滞留者とバス待ち客が混在することになり、イベント開催時等の運用に課題がある。



(2) 駅前空間

論点2-3

2-2 バス機能の配置のあり方

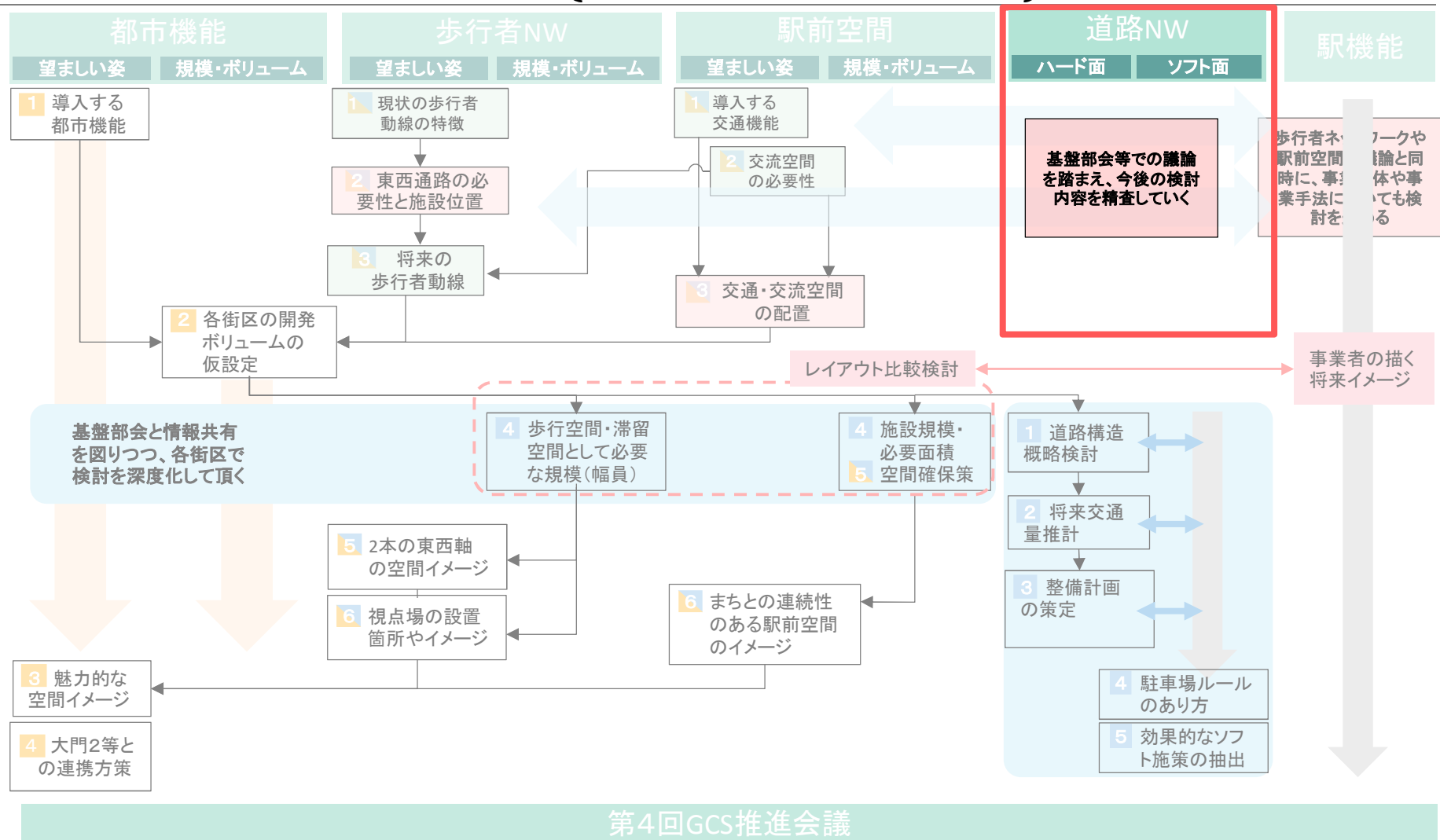
		アイランド案	集約案	展開案	
				時計回り	反時計回り
レイアウト					
利用者	駅からのアクセス	○ デッキによるアクセス	○ デッキによるアクセス	○ 地上レベルでのアクセスだが、車両と交錯しない	● 地上レベルでアクセスする際に歩車錯綜が発生
	駅からの距離	○ 全ての乗降場が駅直下に配置	○ 全ての乗降場が駅直下に配置	● 駅との距離がより遠くなる乗り場が発生	● 駅との距離がより遠くなる乗り場が発生
	明確性	● 乗降場が2箇所以上に分散	○ 乗降場が1箇所に集約	● 乗降場が分散して配置	● 乗降場が分散して配置
バス事業者	既存ルートへの影響	○ 既存ルートから変更する可能性は低い	○ 既存ルートから変更する可能性は低い	● 既存ルートからの変更が生じる可能性	● 既存ルートからの変更が生じる可能性
まち	まちの顔づくり	● 特徴に乏しい配置	○ まとまった空間を確保でき、シンボル性が高い	○ トランジットモール自体がまちのシンボルとなる	○ トランジットモール自体がまちのシンボルとなる
	まちの一体感	● 中央通りにバス機能を集約するため、中地区と南地区の距離が増加。また、両地区の接続にはデッキ整備が必要となる	● 中央通りにバス機能を集約するため、中地区と南地区の距離が増加。また、両地区の接続にはデッキ整備が必要となる	○ 中地区と南地区は現状程度の距離を維持できる。また、乗降場と街区、交流空間を地上レベルで移動できる	○ 中地区と南地区は現状程度の距離を維持できる。また、乗降場と街区、交流空間を地上レベルで移動できる
	道路ネットワーク	○ 既存ルートと同様に中央通りからの出入り	○ 既存ルートと同様に中央通りからの出入り	● 出口から中山道を南進し中央通りで左折するため、道路混雑が生じる可能性	● 中山道を北進しロータリー入口へアクセスするため、道路混雑が生じる可能性
総合評価		● アイランド案 利用者の利便快適性は高いが、まちの魅力向上に資する配置とは言い難い	○ 集約案 利便快適性の点で優位となっている他、既存の運行ルートや周辺道路への影響も少ない一方で、まちの顔づくりとなり得る	● 展開案(時計回り・半時計回り) まちづくりの観点からは展開案も魅力的だが、乗降場の分散に加えて、特に反時計回り案では歩者錯綜が生じるなど、利便安全性が低下する恐れがある。	

(3) 道路ネットワーク

- 3-1 大宮駅周辺地域戦略ビジョンにおける考え方
- 3-2 大宮グランドセントラルステーション推進会議で示された考え方
- 3-3 今後の検討スケジュール（案）

検討スケジュール

 : 第1～2回基盤整備推進部会で提示
 : 今回議論する内容



(3) 道路ネットワーク

3-1 大宮駅周辺地域戦略ビジョンにおける考え方

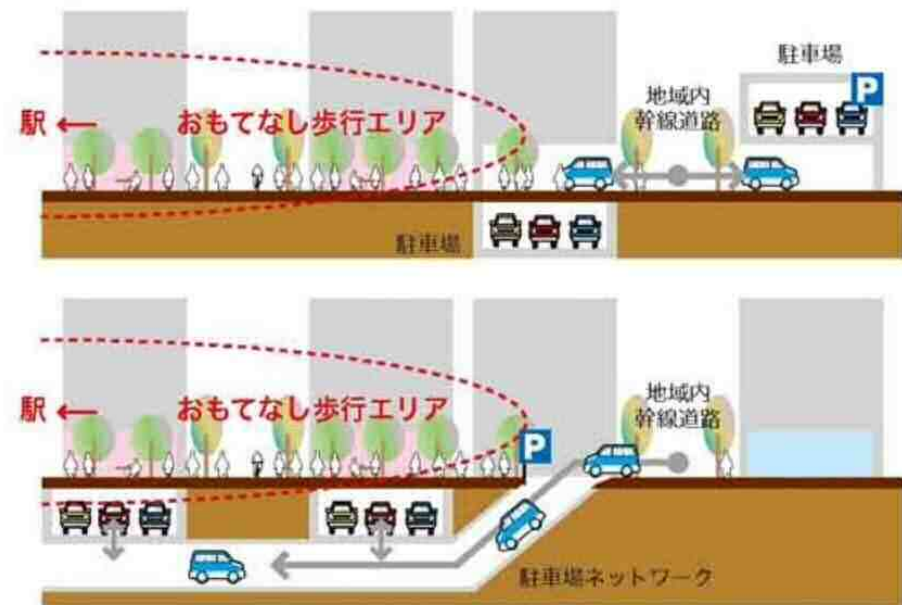
- 大宮駅周辺で発生する慢性的な交通渋滞を改善するために、通過交通と地区内交通の棲み分けを図る。
- 駐車場出入口の改善、集約駐車場の整備、荷捌きに関するシステム構築などにより、道路の出入りに伴う渋滞や歩行者との交錯の軽減を図る。

駅東口における道路整備状況



資料：大宮駅周辺地域戦略ビジョン推進業務（H26年度）報告書より作成

駐車場の集約イメージ



(3) 道路ネットワーク

3-2 大宮グランドセントラルステーション推進会議で示された考え方

大宮の強み

- ◎ 3環状等の高速道路ネットワークを活用できる
- ◎ 良好な高速道路が更に整備されれば、今後さらなるポテンシャル高まりが見込まれる

大宮の弱み

- △ 大宮を経由する幹線道路はいずれも高い混雑度
- △ 駅周辺に大規模駐車場が点在し道路が混雑

大宮の果たすべき役割

《整備方針⑦ 道路ネットワーク》

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構築を図っていきます。



自動車の流入抑制（姫路駅）



荷捌き等の共同集配（福岡市）
※資料：国土交通省



荷捌き等の共同集配（町田市）
※資料：町田市まちづくり公社

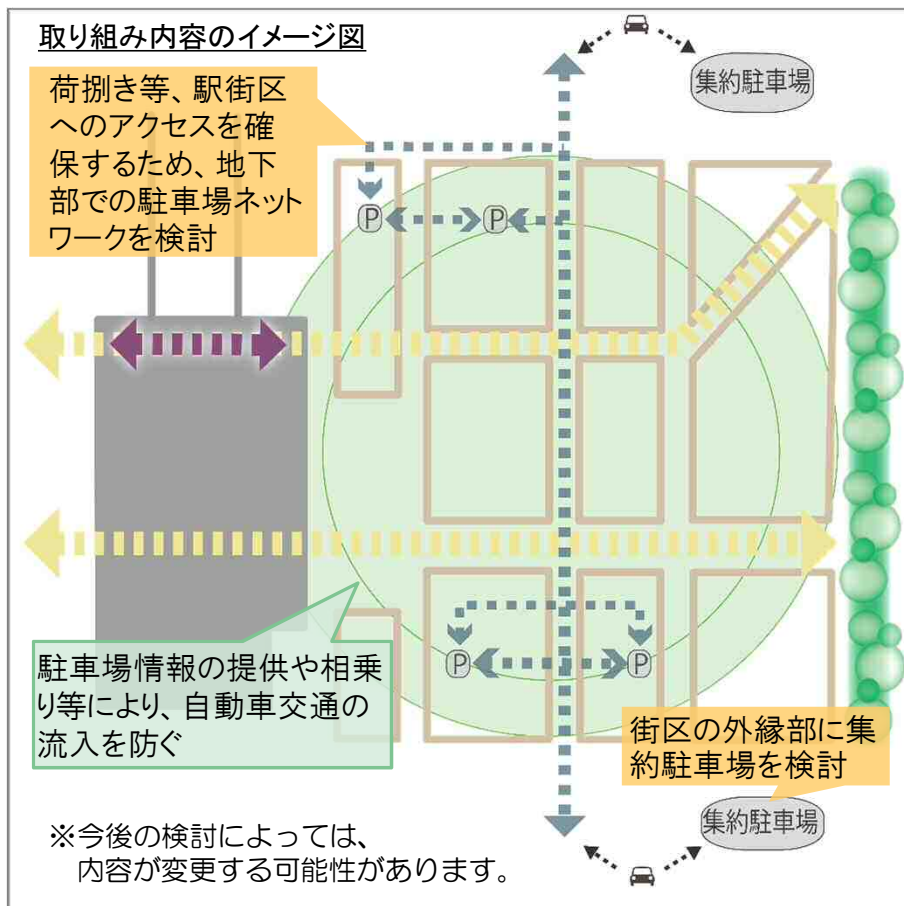
資料：さいたま市

(3) 道路ネットワーク

3-2 大宮グランドセントラルステーション推進会議で示された考え方

◇ 地区内に流入する自動車交通の抑制

- ・駅周辺の交通負荷軽減を図るための道路ネットワークを形成する
- ・地上部での歩行者と交錯を避けるため、駐車場配置同荷捌きスペースの検討を進める
- ・道路整備の進捗状況に応じてTDM(※)(交通需要マネジメント)を展開する



※TDM(Transportation Demand Management)

都心部等において、交通行動の変更を促すことで、交通需要の調整を図る取り組み

- 自動車利用の自粛、抑制
- 公共交通への転換
- 駐車方法や駐車場利用の工夫
- 自動車利用の経路や時間の変更 等が挙げられる

資料：さいたま市

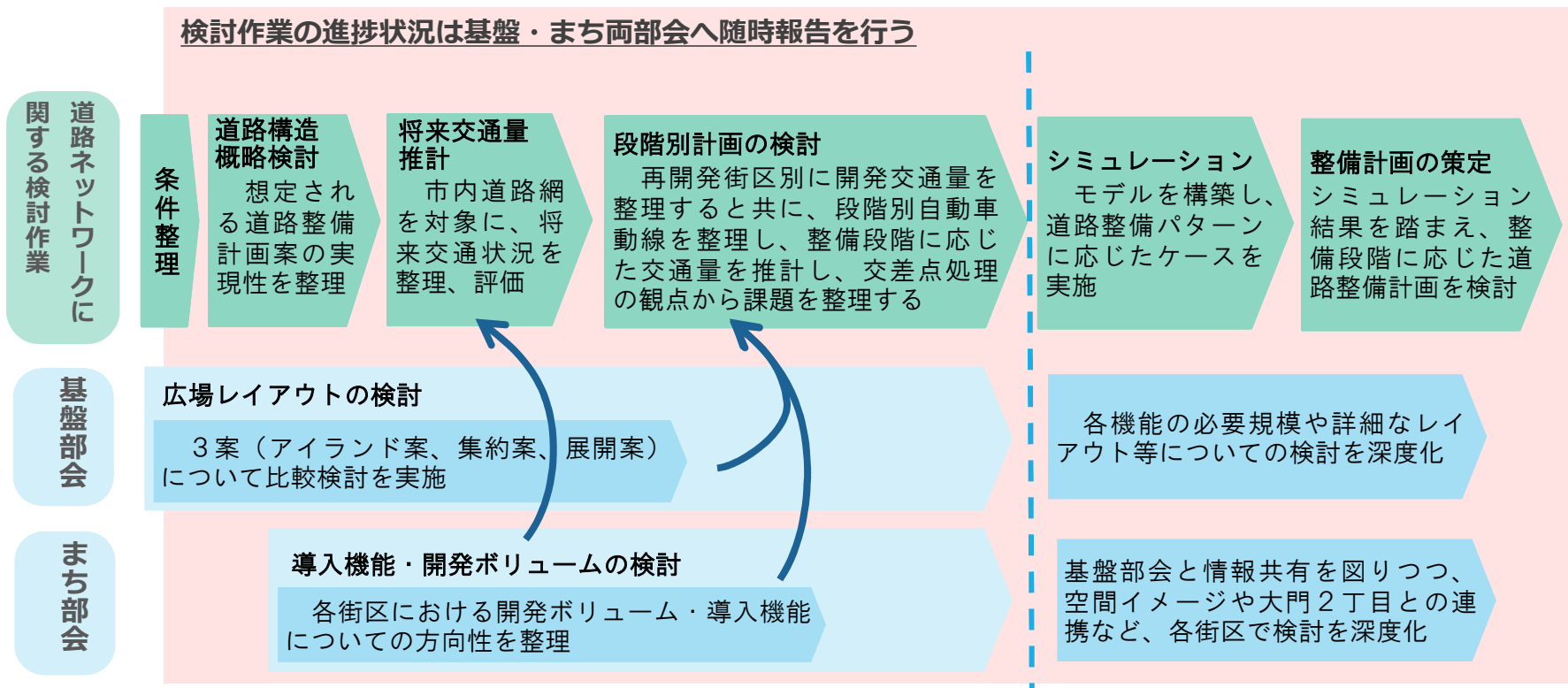
※今後の検討によっては、内容が変更する可能性があります。

(3) 道路ネットワーク

3-3 今後の検討スケジュール（案）

検討の必要性

今後、駅前広場の再整備や再開発事業により自動車交通量の増加や車両動線の変化が想定される。一方で、中山道などでは既に慢性的な交通渋滞が発生しており、ターミナル街区の大幅な機能更新に耐えうる道路ネットワークの整備計画を策定することが喫緊の課題であるといえる

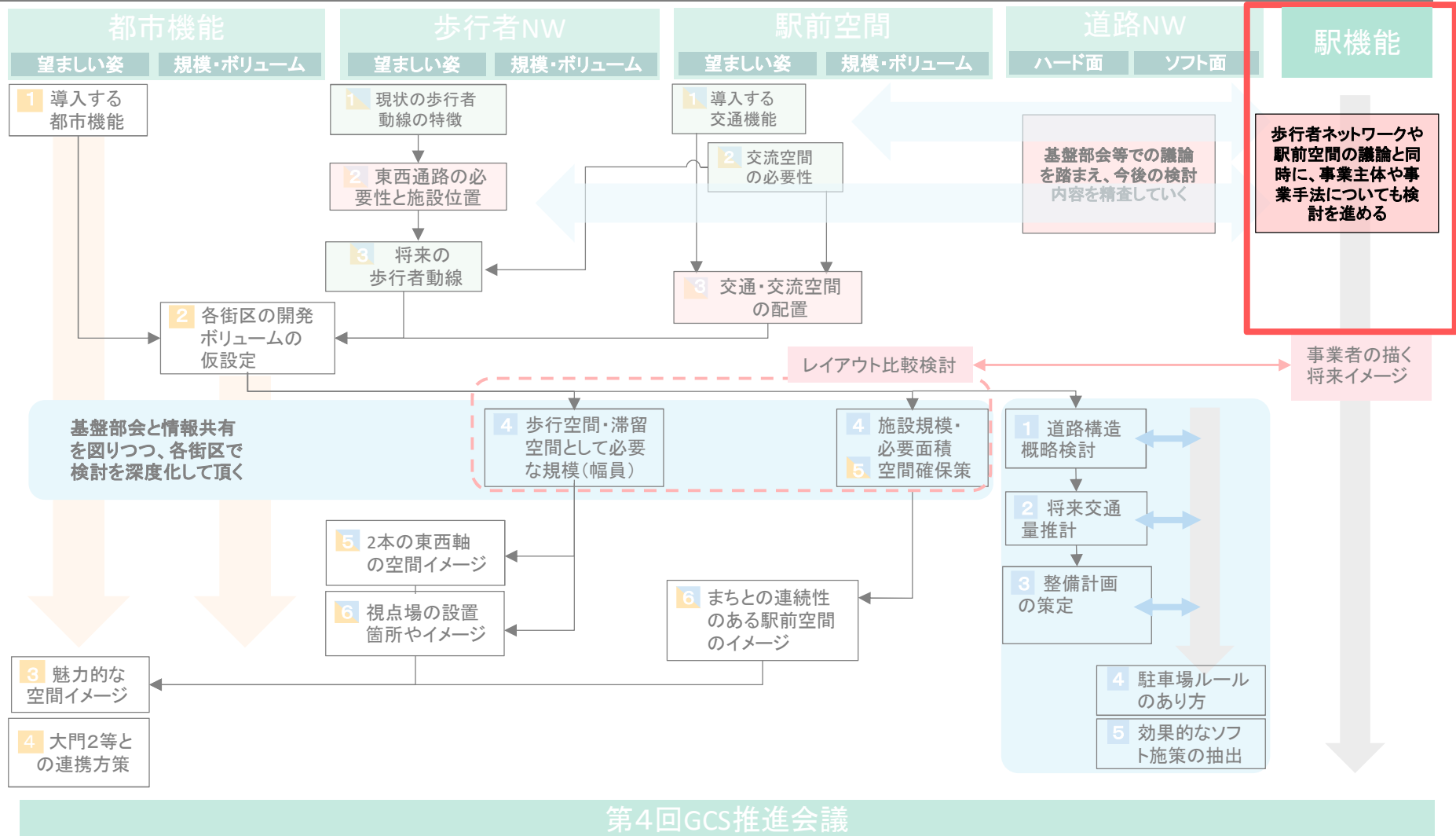


(4) 駅機能

- 4-1 大宮駅周辺地域戦略ビジョンにおける考え方
- 4-2 大宮グランドセントラルステーション推進会議で示された考え方
- 4-3 事業者間協議の報告

検討スケジュール

: 第1～2回基盤整備推進部会で提示
 : 今回議論する内容



事業主体や事業手法の更なる整理を含め、検討内容を深度化していく

(4) 駅機能

4-1 大宮駅周辺地域戦略ビジョンにおける考え方

- 大宮駅の1日当たり65万人の乗降客に対して、鉄道間の乗り継ぎのための空間が不足しているため、駅構内の混雑が著しく、より安全で快適な乗換え環境の整備が求められる。

4-2 大宮グランドセントラルステーション推進会議で示された考え方

大宮の強み

- ◎ 抜群の広域交通アクセスで東日本と結ばれており、全国でも9番目の乗降客数を誇る駅である

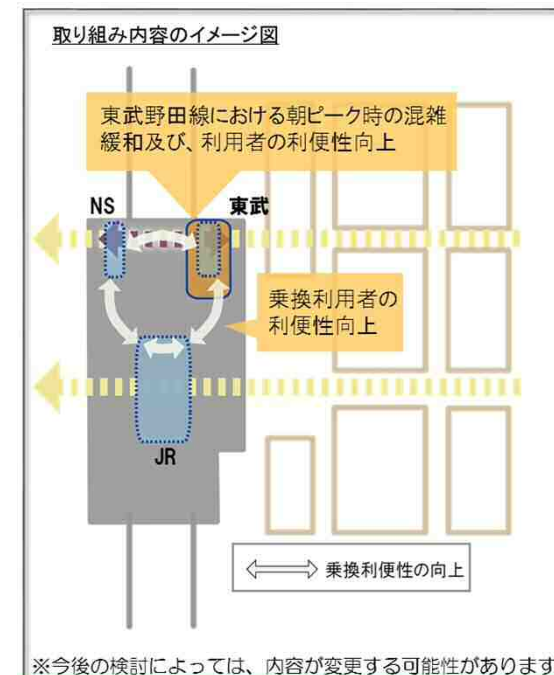
大宮の弱み

- △ 乗換が不便であり、東武鉄道からJRへの乗換経路等が混雑

◇ 鉄道利用に関する安全性と利便性の向上

- ・鉄道相互間の乗換距離を短くし、利便性を向上させるため、東西通路や駅改良事業の推進を図る
- ・ラッシュ時における東武野田線の安全性を高めるため、ホームの拡幅等の推進を図る

▼ラッシュ時におけるホーム上の混雑



（４）駅機能

4-3 事業者間協議の報告

事業者間 協議の概要

GCS化構想の実現に向け、大宮駅の今後のあり方について鉄道事業者及びさいたま市で具体的な検討を行い、方向性を共有を図る場

協議 状況

まちづくりの観点を主眼としつつ、鉄道施設の移設等を含めて協議中