

第3回 基盤整備推進部会 会議資料

大宮駅グランドセントラルステーション化構想 基盤整備推進部会の検討状況

1. 歩行者ネットワーク

<取組内容>

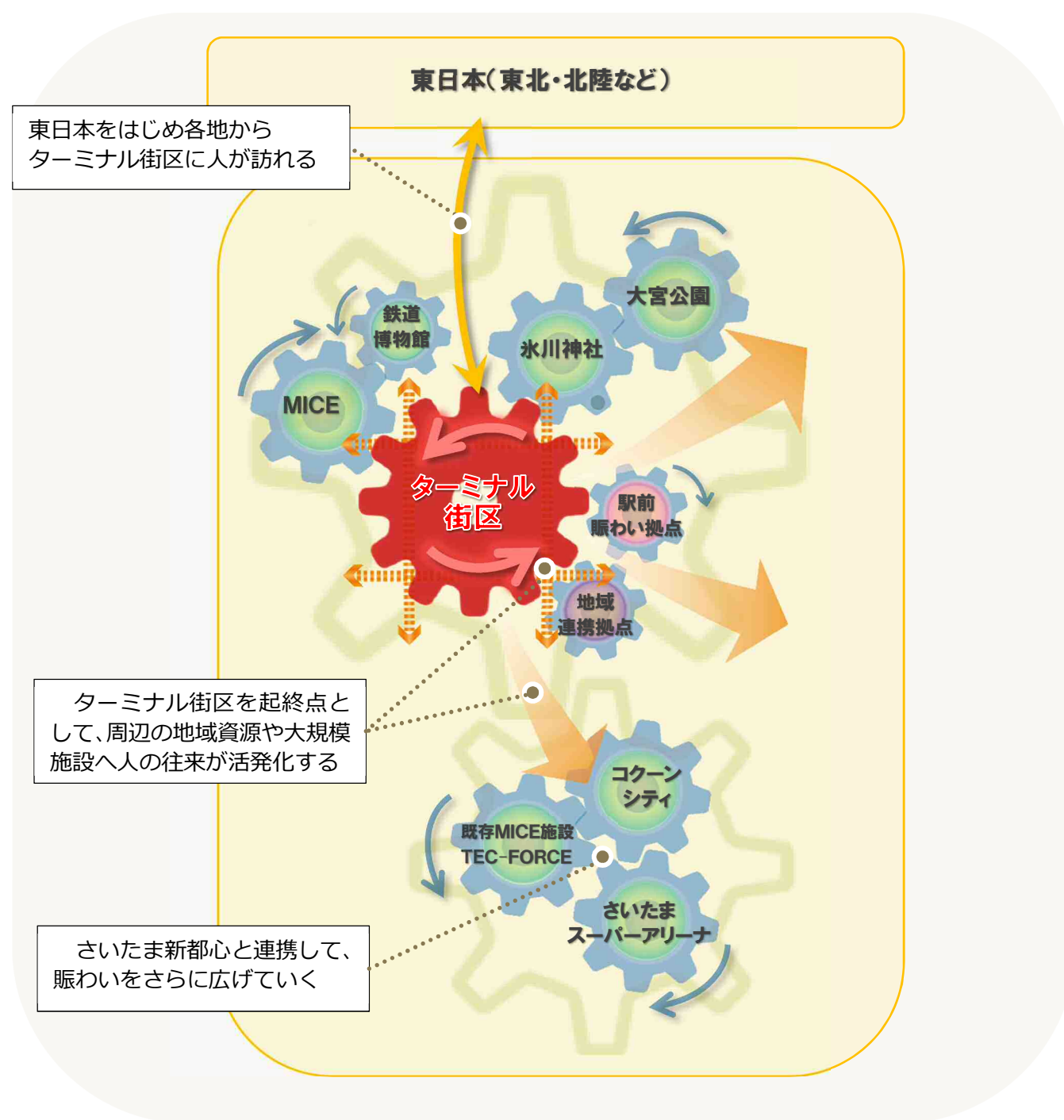
1) あるべき姿

首都圏広域地方計画にて大宮が東日本の玄関口として位置付けられたことを踏まえ、対流拠点としての役割を担う「ターミナル街区」を中心とした歩行者ネットワークを形成することが望ましい。

ターミナル街区を起終点として周辺の地域資源や大規模施設に多くの人が立ち寄り、賑わいがまちに広がっていくためには、ターミナル街区内の回遊性を向上させることが必要不可欠である。

それにより、誰もが大宮駅の東西を自由に往来しながら、大宮のまちを回遊することができる。

ターミナル街区の回遊性を向上させ、周辺地域全体に効果を波及させる

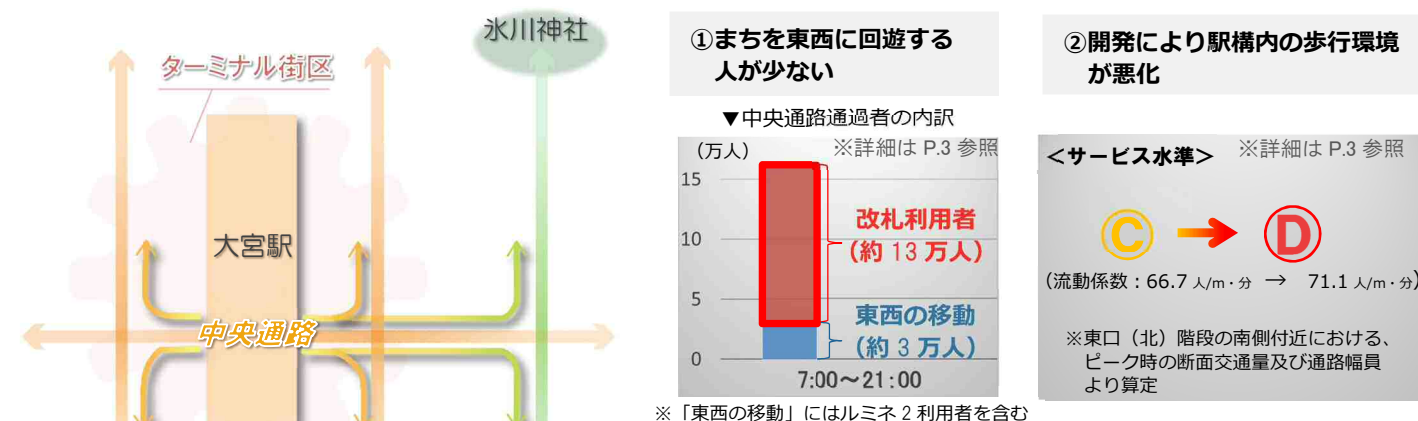


2) ターミナル街区の回遊性向上に向けた取組

[現状]

東西方向と南北方向に主要な歩行者動線がみられるが、**有機的なネットワーク形成がなされておらず、街区全体の回遊性が不足している。**

また、**災害時の通行機能の確保や開発による交通量の増加**といった課題もみられる。



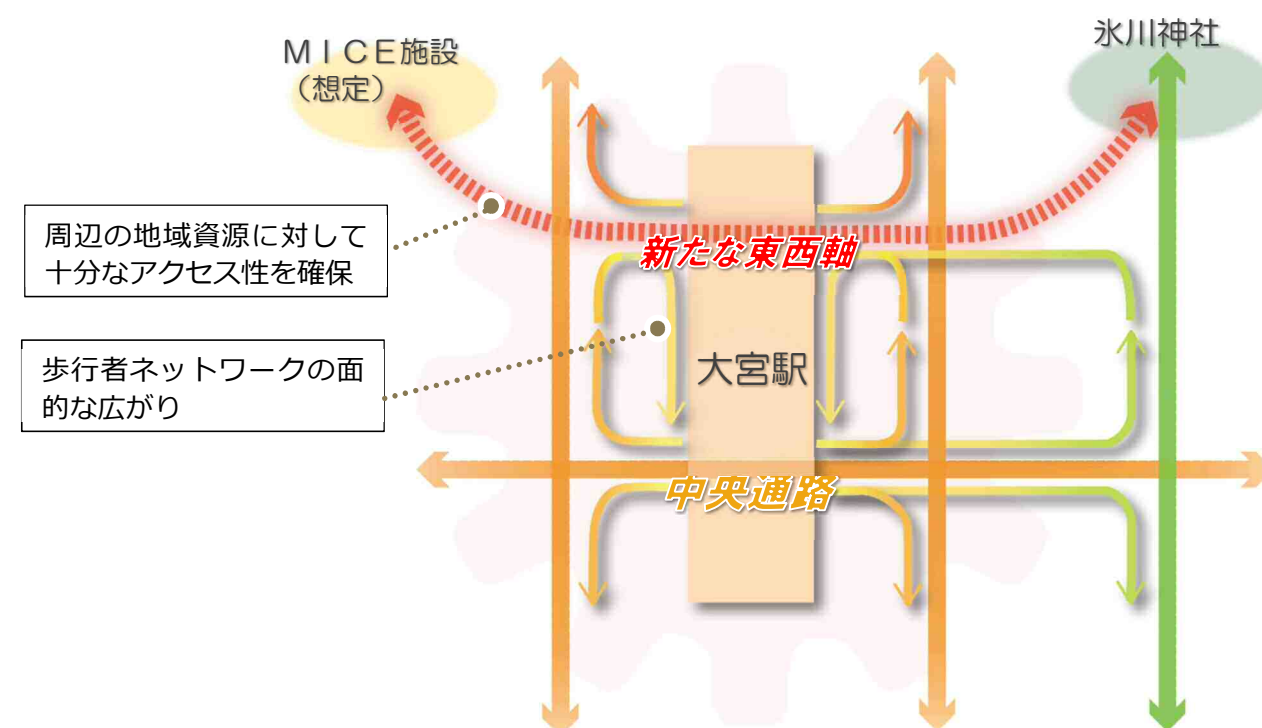
[新たな東西軸による回遊性の向上]

街区全体の回遊性を向上させるため、**まちを結ぶ新たな東西軸を創出**する。それにより街区内の歩行者ネットワークに面的な広がりが生まれ、周辺の地域資源へのアクセス性も向上する。また、安全で利便快適性の高い動線が整備されることで、**都市防災機能や駅機能の高度化**にも寄与するといえる。

新たな東西軸により、ターミナル街区全体の回遊性が飛躍的に向上する

また、都市防災機能や駅機能の高度化にも寄与^(※)する

※P.3 参照



＜実現のための方策＞

＜軸・骨格＞

歩行者ネットワークの主動線として、大宮の個性を活かした 2 つの東西軸を形成する

広幅員を活かして、来街者が大宮の風格や開放感を感じるような、上質で快適な歩行空間を整備する

駅を經由して西口（MICE施設など）と東口（一番街、一の宮通り、氷川参道など）を結びつけ、多様な文化や地域資源を感じる一方で、沿道に並ぶ高感度な路面店から賑わいを感じる歩行空間を整備する

賑わい交流軸を形成するために、中央通路に加えて新たな東西通路機能を駅北側に導入する

2本の東西軸を結びつけ、駅とまちが一体となった歩行者ネットワークとするため、2本の東西軸のあいだに交流空間^(※)を創出する。 ※P.5 参照

周辺の路地との繋がりや大宮の界限性を活かすため、東口の再開発等と合わせ、路地空間の賑わいを確保する

東口では幹線道路等による駅と街区との分断や、駅改札から周辺街区へのアクセス動線上での歩車錯綜が著しく目立つ状況ではなく、**デッキレベルで歩行者動線を確保する必要性は低い。**

むしろ、平休日を問わず賑わいをみせる多様な商店街や、大宮の歴史や文化を感じられる氷川参道などを中心とした地上レベルでの回遊性を高めるために、**主要な歩行者動線を地上レベルに確保**する。

駅とまちを有機的につなげていくために必要なデッキ整備については、まちづくり部会で検討する。

大宮駅

東口

西口ではデッキレベルが歩行者動線のメインとなっている

多様な路地や参道などを中心とした地上レベルでの回遊性を向上させる

再開発エリアにおいても、これまで醸成されてきた東口の賑わいが継承されている

大宮駅

駅とまちを有機的につなげていくために必要なデッキ整備については、まちづくり部会で検討

商店街
路地空間

水川神社
水川参道

歩行者動線は基本的に地上レベルで確保されている

街へ

バリアフリー整備により安心・安全な歩行空間が広がり、駅とまちが切れ目無くつながっている

MICE施設
(想定)

大宮駅西口第三地区

新たな東西
通路の整備

交流空間の
整備

中央通路

脈わい交流軸

シンボル都市軸

氷川参道

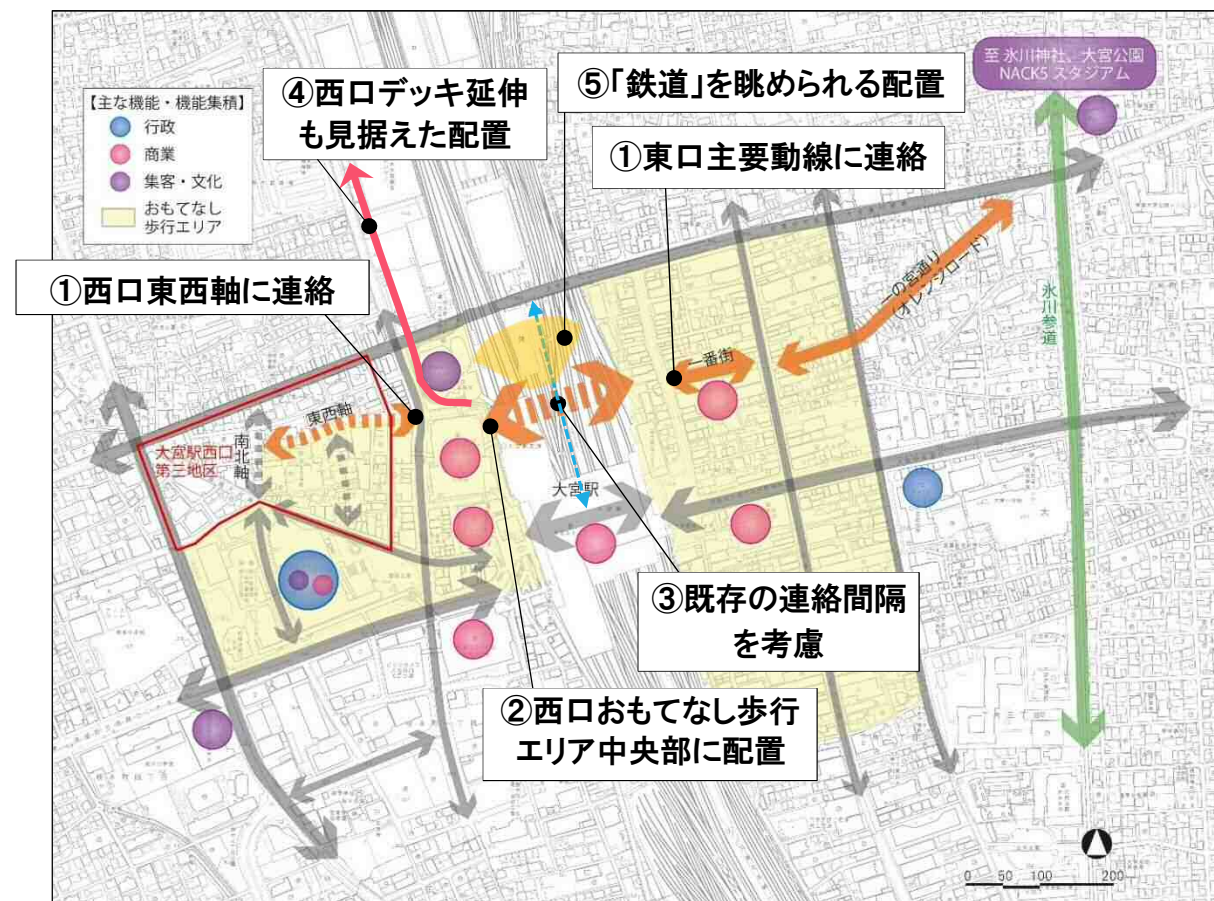
デッキネットワークが構築
され、大規模施設を中心に賑
わいが広がる

開発街区内に路地空間
の賑わいが継承

交流空間を創出することで、2本の
東西軸に一体感が生まれる

地上レベルで賑わいが広がり、
まちに奥行きが生まれる

2) 新たな東西通路の施設配置



※さいたま市資料より作成

① 東口・西口における歩行者の主要ネットワークに連結

東口は、駅から氷川神社や大宮公園への主要動線である一番街、一の宮通りに連結させる。西口は「大宮駅西口第三地区まちづくり方針」に示される「東西軸」に連結させることにより、東口・西口のまちづくりと整合の取れた歩行者ネットワークを形成する。

② おもてなし歩行エリアを効果的に連絡しまちの回遊性を向上

東西のおもてなし歩行エリアを効果的に連絡する。特に、西口のおもてなし歩行エリア中央部に配置することにより、商業機能及び集客機能等と東口とのアクセス性強化を図ることにより、まちの回遊性の向上や活性化に寄与する配置とする。

③ 既存東西連絡機能の連絡間隔に考慮し利便性を向上

現在の東西連絡機能である、大宮駅東西連絡通路及び大栄橋との網間隔に配慮し、利用者の利便性の高い歩行者ネットワークとなるよう、これらの中間位置となるよう配置する。また、大栄橋については、バリアフリー機能が確保されていないことから、誰もが安全に利用できる駅北側の歩行者動線としても機能させる。

④ 西口デッキ延伸も見据えた配置

駅西口から連続するデッキを活かした、歩行者ネットワークの更なる延伸も見据えた配置とする。

⑤ 地域資源である「鉄道」を眺められる配置

鉄道自体を貴重な地域資源と捉え、通行機能に加えて観光拠点としても機能するような配置とする。

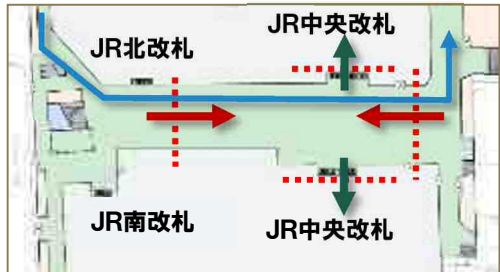
参考) ターミナル街区の回遊性に関するデータ

まちを東西に移動する流動数

現状

中央通路を横断する流動は約 16 万人であり、その内訳は J R 中央改札の入場者（約 10 万人）、その他の改札の利用者（約 3 万人）、まちを東西に移動する流動（約 3 万人）となっており、**まちを東西に移動する流動は全体の 20% 以下**となっている。※7～21 時の合計値

課題



→ 中央通路を横断する流動
→ J R 中央改札の入場者
→ その他の改札の利用者
(例：N S から東武への乗換利用者)

※さいたま市資料より推計

駅機能高度化

現状

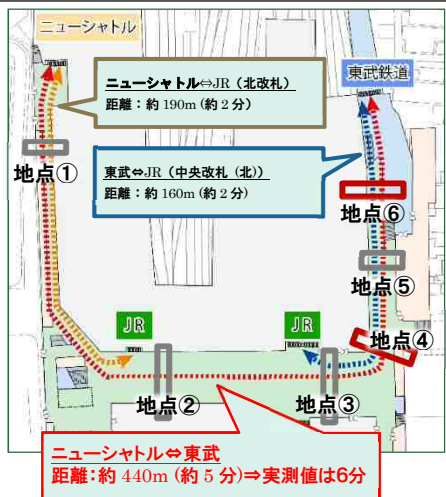
中央通路に鉄道利用者が集中しており歩行環境の改善が必要である。また、各事業者の改札間の近接性は十分であるとはいえず、乗換利便性の向上も必要である

課題

既存通路で開発増分交通量を処理すると、地点④のサービス水準がDとなる

サービス水準 : C (約 2.15 万人/時)	約 1,500 人/時 (※) 増加	サービス水準 : D (71.1 人/m・分) (約 2.3 万人/時)
-----------------------------	-----------------------	--

※鉄道（J R 及び N S）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

資料：さいたま市

2. 駅前空間

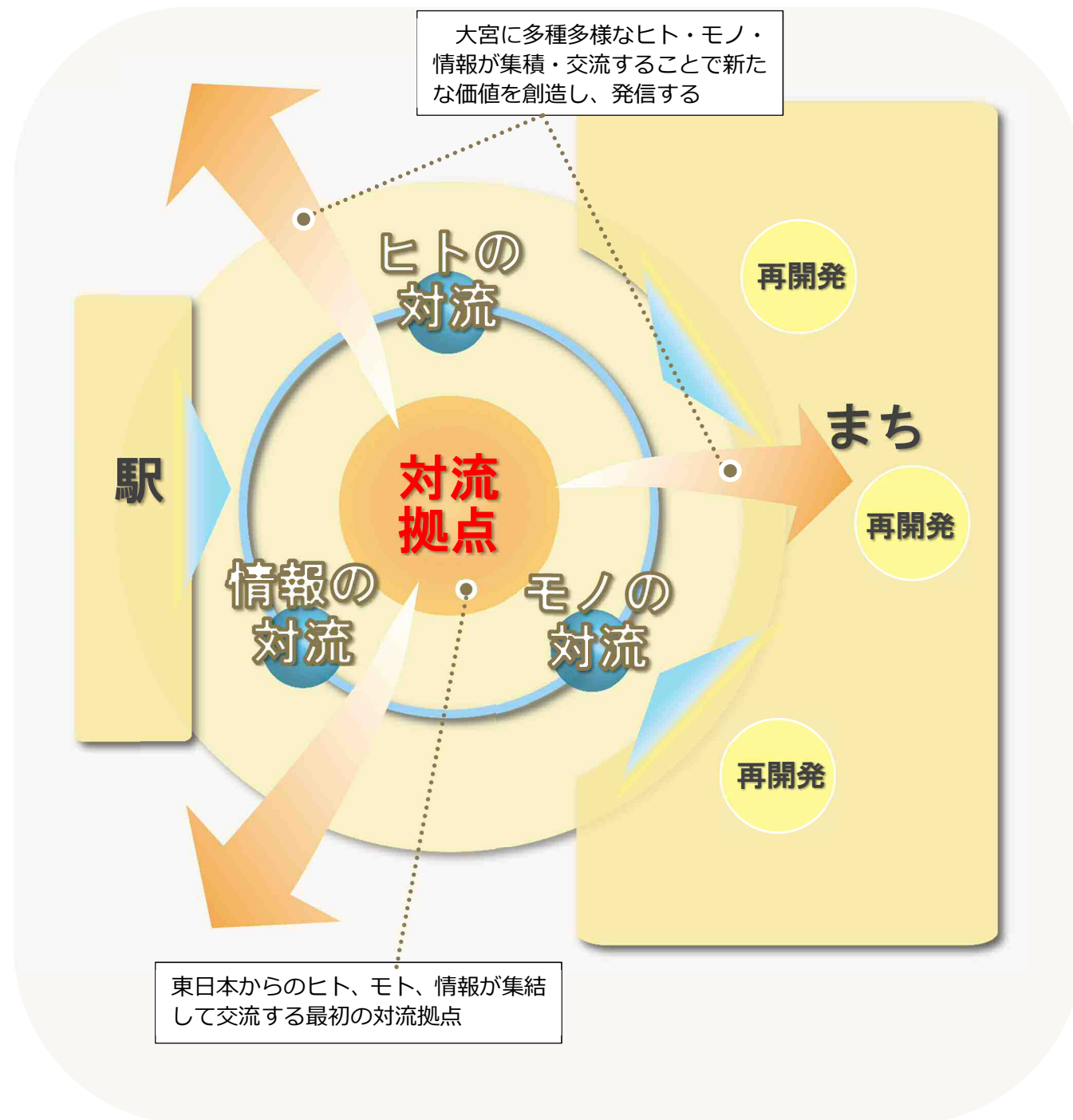
<取組内容>

1) あるべき姿

大宮は、東北地方や上信越・北陸地方及び北海道を含む東日本と首都圏を結びつけ、スーパーメガリージョンを支える対流拠点としての役割が期待されている。

特に、広域交通の結節機能を有する「大宮駅」と再開発事業が予定されている「まち」を結びつける「駅前空間」において、ヒト・モノ・情報の対流拠点を形成することが望ましいといえる。

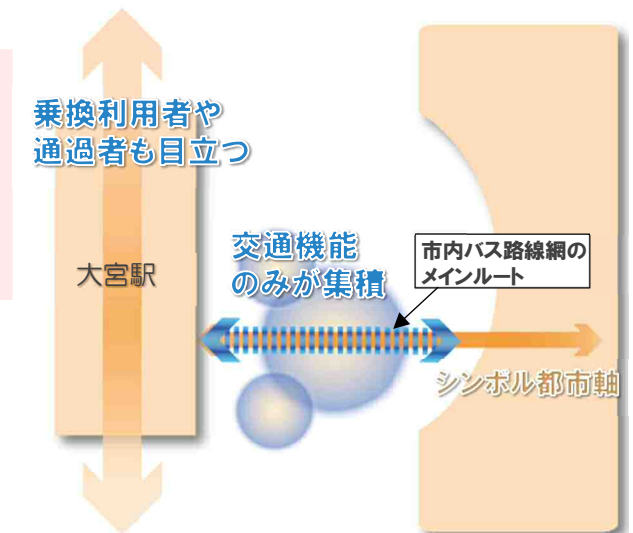
ヒト・モノ・情報の集積・交流機能を向上させ、対流拠点を形成する



2) 対流拠点の形成に向けた取組

[現状]

バス・タクシー・一般車などの交通機能が集積されているが、**滞留空間や憩いの場、イベントスペースなどといった交流機能が不足しており、駅利用者をまちへ誘うためにも、現状では拠点性に課題がある**といえる。

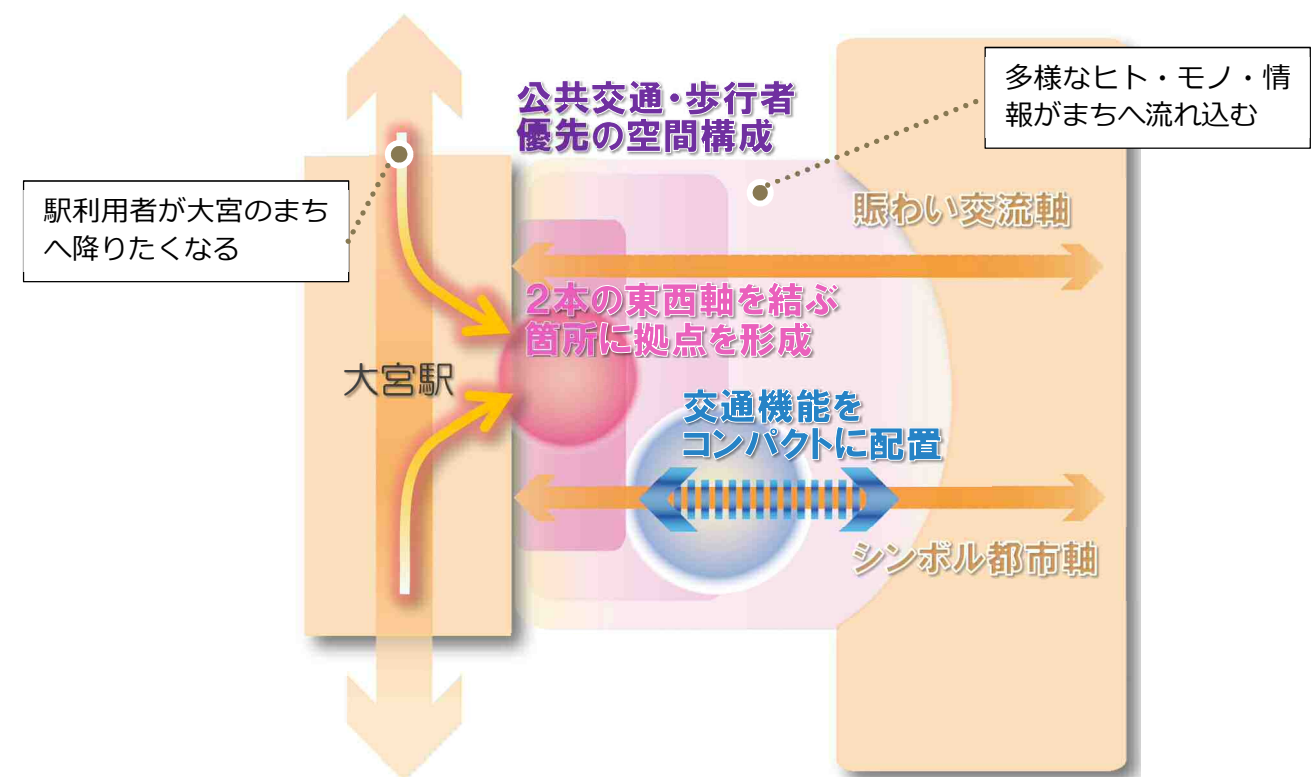


[交流機能の導入による拠点性の向上]

限られた駅前空間に対流拠点としての役割をもたせるには、**交通機能をコンパクト化することで公共交通・歩行者優先の空間形成を目指す**と同時に、あらゆるヒト・モノ・情報を惹きつけ、市民と来街者が集い交流できる拠点を創出することが必要である。

また、駅とまちを結ぶ防災拠点としての役割を担うことで**都市防災機能の向上**に寄与するといえる。

公共交通・歩行者優先の空間形成に加えて、ヒト・モノ・情報を惹きつけ市民と来街者が集い交流できる拠点を創出する



2. 駅前空間

<実現のための方策>

1) 交流機能の導入

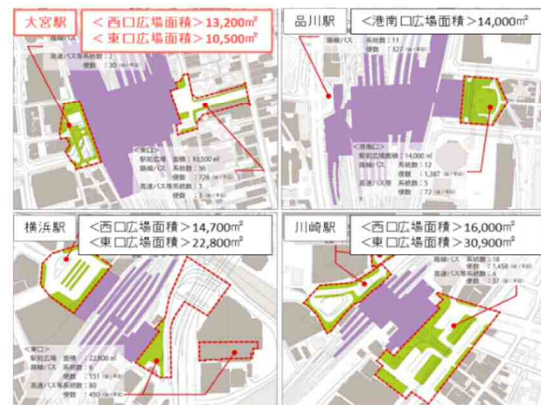
視点1 まちづくり戦略

現状課題

東口では狭隘な歩道に多くの交通量が見られるが、西口や他の主要ターミナル駅と比べても人が憩える空間量が足りていない。また、イベント開催時には道路占用等の許認可により道路上や商店街等でイベントが開催されているが、まちの顔である駅前が十分に活用できていない。

再開発事業と一体となってまちの魅力を向上させ、東日本の対流拠点としての機能を果たすために、**まちの賑わい拠点となる交流空間を駅前に整備**する

[他の主要駅と比べ、東口は広場空間が欠如]



[西口には多様な空間がある]



ただし、まちの顔となる駅前に十分な憩い空間は整備されていない



資料：さいたま市

東日本(東北・北陸など)
見本市・企業PR・人材交流

地元企業・ベンチャー
見本市・企業PR・人材交流

新たな価値の創造

東日本の対流拠点として、常に人・モノ・情報が飛び交う

まちの賑わい拠点としての交流空間
(災害時の活用も想定)

商店街・地元店舗
イベント開催・商品PR

多様な都市機能を活かした地域活動

地域の皆様
お祭り・文化活動・地域交流

新たな価値の創造

首都圏
見本市・企業PR・人材交流

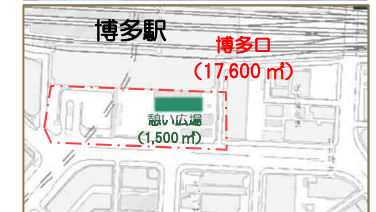
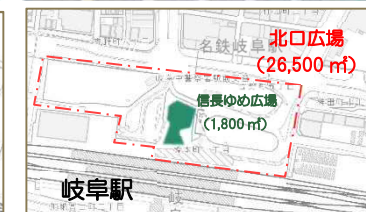
賑わいがーの宮通りや氷川参道、西口へ広がり、まちに奥行きが生まれる

参考) 交流空間の規模

適切な規模については、他駅事例を参考にしつつ、検討を進めていく

【参考】大宮駅周辺におけるイベントスペースの規模
ソニックシティ(階段部を除くイベント広場) : 約 900 ㎡
大宮フリーマーケット(銀座通り出店スペース) : 約 400 ㎡
西口改札外イベントスペース : 約 160 ㎡

▼他駅における交流空間の整備事例・規模



視点2 都市防災機能の向上

現状課題

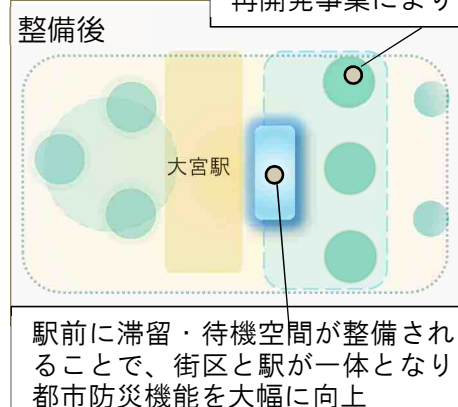
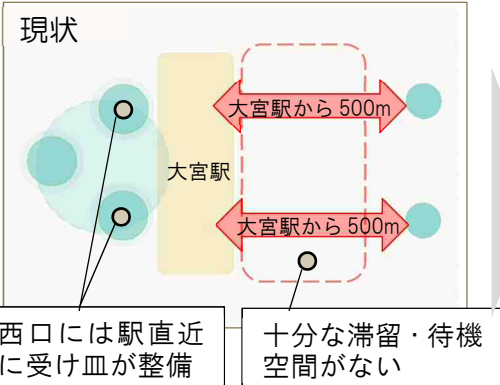
災害・緊急時、駅前空間は一時的な滞留・待機スペースとして機能することが求められるが、駅直近の一時滞在施設は西口の方に位置している。

なお、東口にも2箇所みられるが、いずれも駅から500m程度離れており利便性に課題がある。

再開発事業と一体となり都市防災機能を向上させるため、**駅前に災害時や緊急時に活用できる空間を整備**する



[都市防災機能の向上イメージ]



▼一時滞在施設(現状)

施設名	最大収容人数
①JACK大宮	100
②そごう大宮店	100
③大宮ソニックシティビル	300
④ソニックシティホール	1000
⑤パレスホテル大宮	500
⑥東京IT会計法律専門学校	50
⑦河合塾大宮校	70
⑧埼玉福祉専門学校	50

資料：さいたま市

2) おもてなし歩行エリアの実現に資する機能配置

おもてなし歩行エリアの実現に資する空間となるよう、歩行者・公共交通優先となるよう交流機能や交通機能を配置する

- 交流機能**：2本の東西軸を結びつけ、街区全体に賑わいを広げていくような配置とする
- 交通機能**：十分な歩行者空間を確保できるよう、未活用となっている地下空間の活用や外縁部での対応を含め、バス・タクシー・一般車などの交通機能をコンパクトに配置する

▼交通・交流機能の配置の考え方

配置に関する基本的な考え方 おもてなし歩行エリアの実現に資する配置とする

- 交流機能 2本の東西軸を結びつける配置とする
- 交通機能 交流機能を確保するため、コンパクトな配置とする

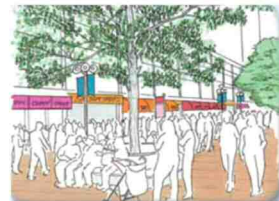
＜配置に関する基本的な考え方＞

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。そのため、機能配置を検討する際には、おもてなし歩行エリアを具現化していくために歩行者・公共交通優先となるよう配慮する。



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

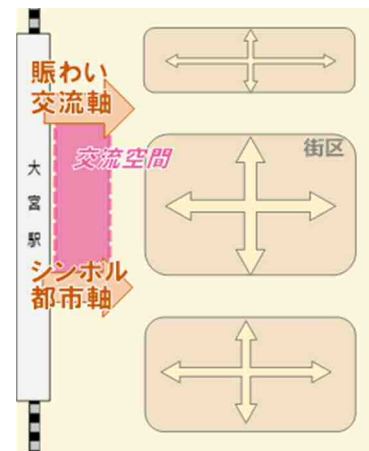


資料：さいたま市

＜交流機能の配置について＞

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。

シンボル都市軸と賑わい交流軸との間に配置する案をベースに検討する

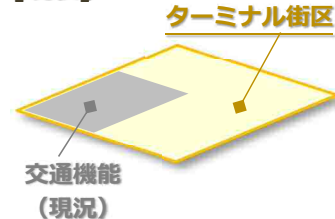


＜交通機能の配置について＞

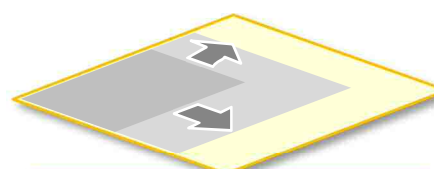
現状の駅前広場は本来必要である規模を満たしていない。また、再開発事業の進展や新たに交流機能が導入されることを踏まえると、必要な空間が不足することが予想される。そのため、土地の重層利用を想定して機能別の配置を検討する。

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。

[現状]

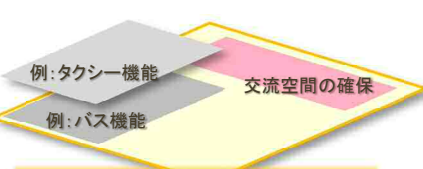


[× 平面のみで機能確保する場合]



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

＜交通機能別の配置 (バス・タクシー・一般車)＞

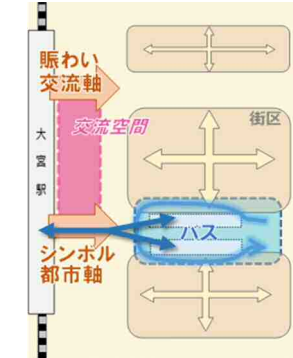
バス機能

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等と併せて、アイランド案、集約案、展開案などの配置が考えられる。3案を比較検討した結果、利便性やまちづくりの観点から、集約案を有力案とする。

アイランド案、集約案、展開案を比較検討した結果、集約案を有力案とする

①アイランド案

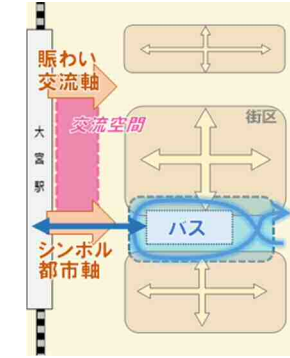
- 乗降場が複数のアイランドに分散
- 駅からはデッキによりアクセス



＜総合評価＞
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

②集約案

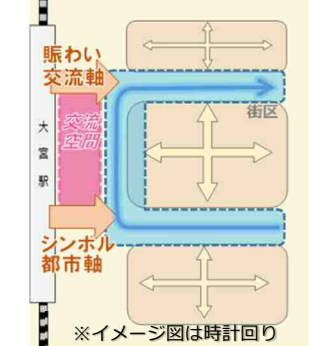
- 乗降場が1つのアイランドに集約
- 駅からはデッキによりアクセス



＜総合評価＞ 有力案とする
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、まちの顔づくりとなり得るなど、既存の都市基盤を維持しつつ交通処理機能やまちの魅力を飛躍的に向上させることが期待される

③展開案 (時計・反時計回り)

- 乗降場が地上レベルに分散
- 駅と乗降場、街区間に高い親和性



＜総合評価＞
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歩行者錯綜が生じ、利便安全性が低下する恐れがある

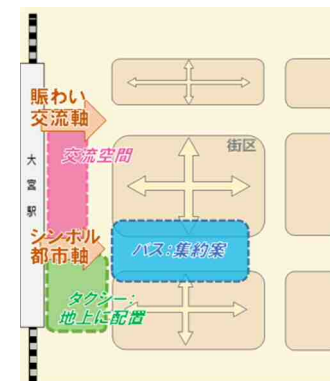
タクシー機能

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。

駅広の地下に配置する案をベースに検討する

①地上に配置した場合

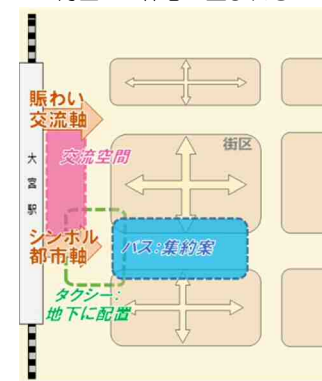
- バス機能による制約あり
- 南北に街区が分断される



＜総合評価＞
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

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



＜総合評価＞ 有力案とする
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

一般車機能

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。

外縁部に配置する案をベースに検討する

①駅前空間に配置した場合

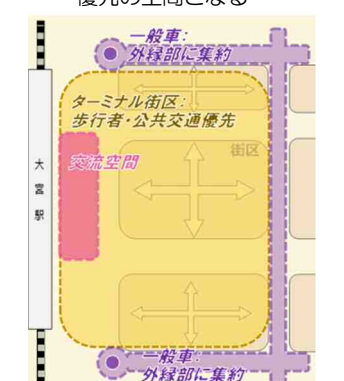
- 現状と同様の配置
- 南北に街区が分断される



＜総合評価＞
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

②外縁部に配置した場合

- 街区は歩行者や公共交通優先の空間となる



＜総合評価＞ 有力案とする
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

参考）導入する交通機能・規模

導入する交通機能・規模については、利用状況を整理した上で、今後のあり方（案）を整理した

バス機能は、乗降場の統廃合を含めた路線バス機能を集約化する一方で、広域的な交通結節機能の保持・強化を目指し、空港バス等の機能拡充を行う。

タクシー機能は、第二プールの利用状況を踏まえプール機能を集約化する一方で、不足している乗降場の拡充を行う。一般車機能についても、朝夕ピーク時の利用需要に対応するため乗降場を拡充する。

▼各機能のあり方（案）

		集約化	現状維持	拡充
バス機能	路線バス	路線バス		
	その他バス		高速バス	大宮の強みである交通結節機能を保持・強化
			ツアーバス	
タクシー機能			空港バス	コンパクトな広場を目指し、集約化
			シャトルバス	
一般車機能			乗降場	K & R に街区外縁部で対応
			乗降場	

※新交通システム等については本検討の対象とはしないが、導入された場合でも対応できる広場レイアウトとなるように配慮する

バス機能

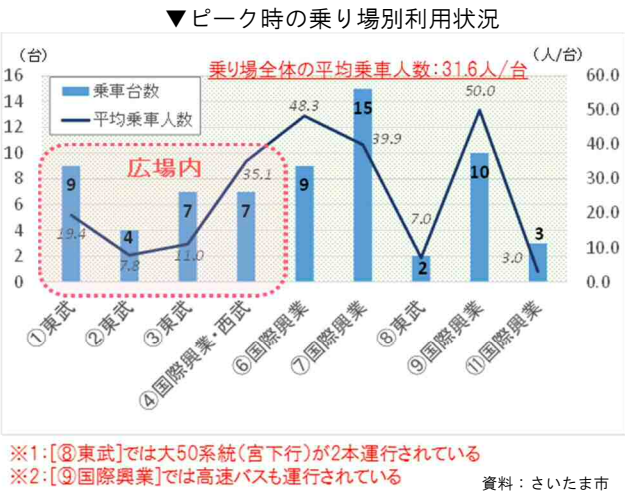
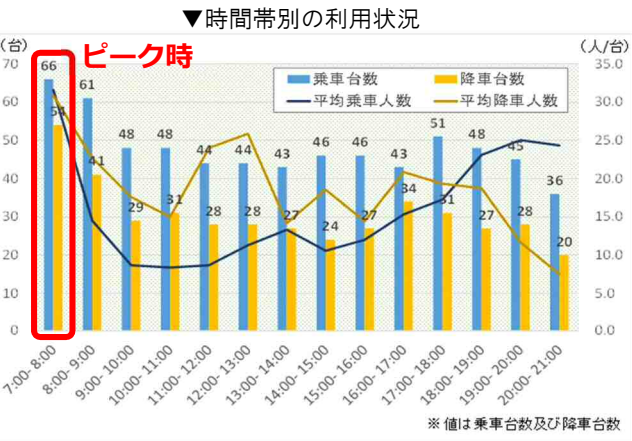
路線バス機能

利用状況

乗り場全体のピーク時（午前7時台）の乗降台数は乗車66台、降車54台であり、平均乗降人数は乗降ともに30人/台程度となっている

あり方（案）

乗降場の分割や統合を視野にいれ、施設規模を集約化する。ただし、乗降場と駅との距離短縮、バス待ち空間の確保などが課題である



その他バス機能

利用状況

高速バスやツアーバスは東口でも運行されているが、空港バスは西口のみで運行されている

あり方（案）

拠点性向上を目指し、高速バスや空港バス等の機能を充実させる。ただし、西口やさいたま新都心との連携・機能分担が必要である

○高速バス

利用状況：東口9番乗り場で運行されているが、早朝や深夜に運行されており利便性は低い

あり方（案）：現状の施設規模を維持していく（運行本数：平休日ともに3本/日）

○空港バス

利用状況：西口で羽田(17本/日)、成田(13本/日)空港へ運行されているが、階段による上下移動が発生

あり方（案）：インバウンド需要を取り込むためにも導入を視野にいれる

○ツアーバス

利用状況：東口2番乗り場や埼玉りそな銀行前で運行しているが、アクセス性に課題がある

あり方（案）：現状の施設規模を維持していく

○シャトルバス

利用状況：現状は運行されていないが、さいたま新都心との接続構想あり

あり方（案）：導入を視野に入れる

EVが必要な場合は、そごうを経由するなど遠回りをする必要がある

資料：さいたま市

タクシー機能

利用状況

駅利用者の利便性が高いが、東口ではピーク時への対応に課題がある。また、第二プールの待機車両は20台程度に留り十分に活用されていない。更に中山道や氷川緑道西通線と接続しているため、出入庫の際に歩行者と錯綜する恐れがある。

あり方（案）

乗降場の拡充とともに、駅前及び第二プールを含めた施設規模を集約化する。

東口の様子

バス車両との錯綜を防ぐため、1台ずつ乗車させている

西口の様子

他の車両と錯綜する恐れがないため、2台同時に乗車させている

資料：さいたま市

一般車機能

利用状況

乗車行動は18時台にピーク（67台/時）、降車行動は7時台にピーク（123台/時）となる乗降合計では7時台にピーク（151台/時）となる[銀座通り：58台、ロータリー：58台、中央通り：35台]待ち台数は19時台にピーク（16台）となるが、整備台数を超える台数が常に溢れている

あり方（案）

朝ピーク時など混雑時に対応できるように乗降場を拡充する

朝7時における中央通りは路線バスをはじめ交通量が多く、非常に危険

▼東口におけるK&R降車状況（7:00～21:00）

時間帯	乗車台数	降車台数
7:00-8:00	45	15
8:00-9:00	46	24
9:00-10:00	45	34
10:00-11:00	32	28
11:00-12:00	28	24
12:00-13:00	24	19
13:00-14:00	26	20
14:00-15:00	32	27
15:00-16:00	26	23
16:00-17:00	29	30
17:00-18:00	22	13
18:00-19:00	31	14
19:00-20:00	24	14
20:00-21:00	15	14

※ 値は乗車台数及び降車台数

※ 現況

ロータリーに7バースが整備

資料：さいたま市

報告事項

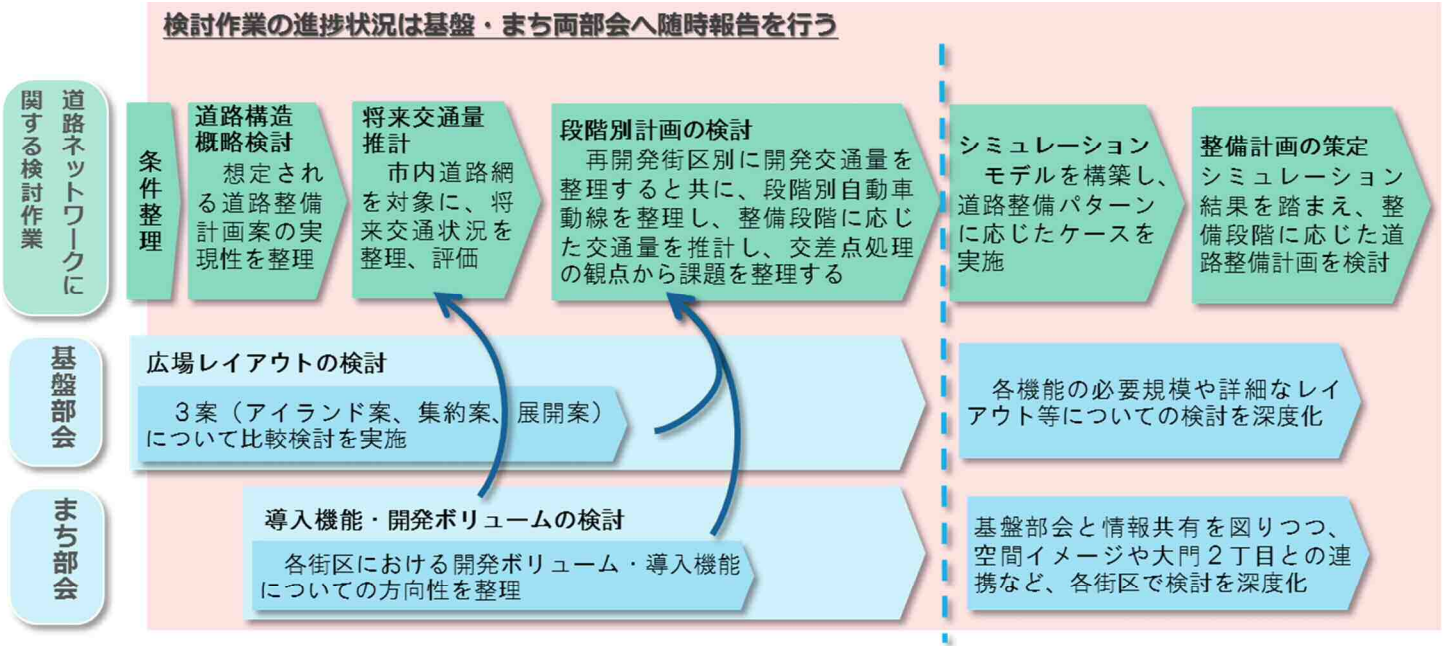
(4) 道路ネットワーク、(5) 駅機能

(4) 道路ネットワーク

-今後の検討スケジュールについて-

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



(5) 駅機能

-事業者間協議の報告-

協議概要

G C S 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、方向性の共有を図る場

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