

第 1 回 大宮グランドセントラルステーション推進会議 合同部会 (第 4 回基盤整備推進部会・第 2 回まちづくり推進部会) 主なご意見等

開催日時：平成 29 年 7 月 4 日（火）14:00～17:00

開催場所：大宮区役所 南館 301 会議室

出席者：

選出区分	役職等
学識経験者	埼玉大学 大学院理工学研究科 久保田 尚教授
学識経験者	東京大学 大学院工学系研究科 窪田 亜矢教授
鉄道事業者	東日本旅客鉄道 大宮支社 企画室長
鉄道事業者	東武鉄道 鉄道事業本部 計画管理部 課長（代理）
交通事業者	埼玉県乗用自動車協会 会長
交通事業者	埼玉県バス協会 専務理事
交通事業者	東武バスウエスト 取締役 運輸統括部長
交通事業者	国際興業 運輸事業部 担当部長
交通事業者	西武バス 取締役 運輸計画部長
地元まちづくり団体	大宮駅東口駅前南地区まちづくり推進協議会 会長
地元まちづくり団体	大宮駅東口駅前南地区まちづくり推進協議会 副会長
地元まちづくり団体	大宮駅東口西地区まちづくり推進協議会 会長
地元まちづくり団体	大宮駅東口西地区まちづくり推進協議会 副会長
地元まちづくり団体	大宮東口駅前街づくり会 会長
地元まちづくり団体	大宮東口駅前街づくり会 事務局長
地元まちづくり団体	大宮駅東口北地区市街地再開発準備組合 理事長
地元まちづくり団体	大宮駅東口北地区市街地再開発準備組合 専務理事
関係行政機関	埼玉県 企画財政部 参事 兼 交通政策課長
関係行政機関	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐（代理）
関係行政機関	大宮警察署 交通課長
関係行政機関	さいたま市 都市局 都市計画部長
関係行政機関	さいたま市 都市局 都心整備部長
関係行政機関	さいたま市 建設局 土木部長

関係行政機関	さいたま市 大宮区 副区長
デザインコーディネーター	アーバンデザインセンター大宮 副センター長
デザインコーディネーター	アーバンデザインセンター大宮 副センター長
オブザーバー	都市再生機構(東日本都市再生本部 事業企画部) 事業企画第2課長

■全体

- ・将来、子供たちが大宮で暮らすときに、まちがどれだけ良くなったのかが大事だと考えている。
- ・100年後を考えるとときに、子供たちの集まれる場所が非常に大事だと思う。大宮でもそういったことを考えても良いのではないか。
- ・まちづくりと交通の両方を考えないといけない。通勤通学利用者や乗換利用者が広場をどの様に使うのかという議論もする必要があると感じた。
- ・観光客への対応などを含めて、魅力あるまちづくりを考えていきたい。
- ・多年代に渡るまちづくりを考えるのであれば、視野を広げて、ストーリーを考えることも必要だと思う。
- ・地上レベルにおいて大宮の良さを意図的に残すことを考えている。高度利用は目指すが、足元は大宮の面白さを残すというルールをつくるという考えもあると思う。
- ・スタディパターンが複数あるが、どれも西地区が分断されていると感じる。分断されたなかで、お客様の目線が西地区に向くためには工夫が必要だろう。
- ・今回提示されたスタディパターンは、どれも建物が大きく、窮屈感を感じた。
- ・時間軸を意識した中で、中地区と北地区の一体的な開発も考えていきたい。
- ・各地区で分かれて考えないで、4地区が一体となり最も理想的な形を考えることが必要ではないか。
- ・まちづくりについて、100年先を見据えてしっかり将来を考えていきたい。

■歩行者ネットワーク（デッキ・人工地盤等）について

- ・体の不自由な方を含めて、どなたも速やかに移動できることが重要だと思う。
- ・どうやって駅から東西のまちへ出てもらうかも課題である。
- ・駅コンコースは 2 階なので、必ずしも人を地上に降ろす必要はなく、デッキ上に広場を作ればよいのではないか。
- ・歩行者を駅からまちに降ろすことは非常に大変である。ある程度デッキが広がれば、デッキ上でも祭りやイベントが出来ることで、まちに賑わいが生まれるのではないか。
- ・高度利用も大事であるが、将来的なことを考えると、路地空間や氷川神社につながる地上レベルを大事にしたい。デッキをつくと地上レベルが暗いだろう。なんにでも使える空間があるということが大事である。
- ・人工地盤を駅と直結させ、まちが駅に接近していくという案はどうか。

■駅前空間（交流空間・交通広場等）について

- ・交流空間を全て緑地にしてもいいだろう。ガランとしたデッキが広がるありがちな駅前空間ではなく、見沼田んぼを感じるような緑が溢れたら面白い。
- ・中山道に沿って人工地盤を張り、一階レベルに交通広場をつくるという考えもあると思う。
- ・銀座通りはあまり光が当たらないので、そこに交流空間が創出されるイメージがわからない。
- ・大宮というまちを象徴することができる案が良いと思う。バス配置の視点から見ると、乗り場が近いということはメリットになる。タクシーとバスの乗り場が一体化していることも良い。
- ・大宮は東日本の拠点であると考えているので、路線バスや観光バスが上手く活用できたら良いと思う。普通は駅を降りたらバスやタクシーが見えるが、大宮駅はそうでなくてもいいのではないかと感じた。
- ・まちの賑わいのなかに、交通広場も入れて欲しい。
- ・大宮駅は交通の拠点であり一般車による送迎も多いため、渋滞解消や円滑な交通確保が必要であり、一番大事なのが歩車錯綜の防止である。
- ・まずは安全性の確保が大事だが、ぎちぎちに規制しては人が動かないだろう。
- ・自動車を中山道や国道 17 号で全て処理することは難しいため、地下を活用することも含めて議論したい。加えて、駅構内のことも含めて期間と順番を決めればよいと思う。

- ・ 交通に関しては、100 年後がどうなるかはわからない。当面は現状と同様であることを前提として施設規模や必要面積を検討するしかないだろう。
- ・ 今後はタクシー車両が減っていくことや自動運転の発展を勘案すると、電車を降りたらすぐに乗れるという特性が必要だと思う。それは地下でも良い。
- ・ バス利用者は、通勤・通学利用がメインであるため、駅と直結して利便性を高めて欲しいというニーズがある。一方で、地域の賑わいをつくることも大事である。
- ・ 地上レベルで乗降場が使えると思うが、中山道などは危険な箇所もあるので、そこをどう解消するのかという点が課題である。

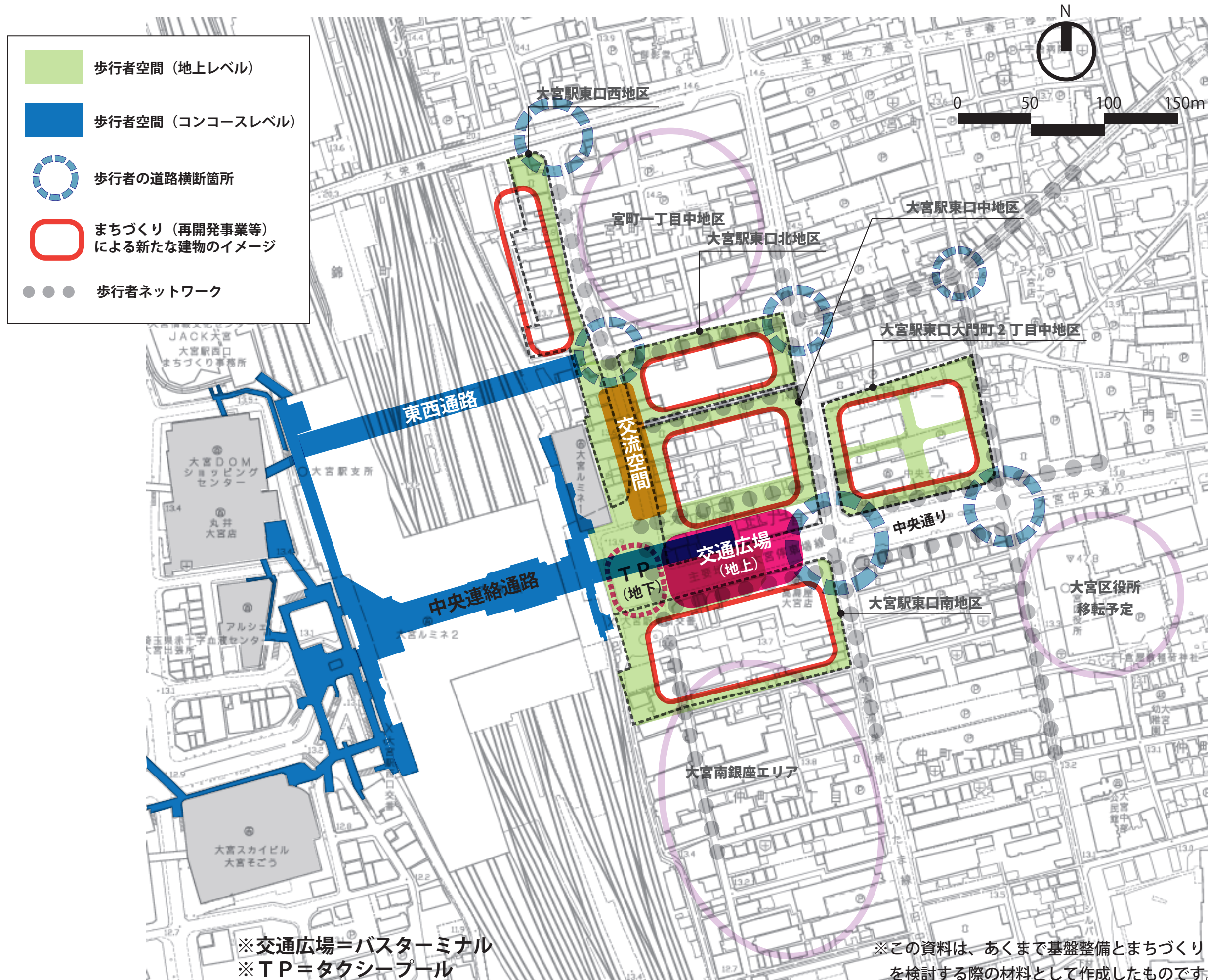
■まとめ

- ・ 計画論と事業論の 2 つの視点が必要だと思う。計画論としては、どのような空間を形成するかということ。事業論としては、合意形成のプロセスも考えつつ、事業の組み立てを検討し、実現性を高めていくことが必要だと思う。
- ・ 今後は、パターンを絞って、まずはまちづくり部会で議論をしていきたい。
- ・ 人工地盤を整備するよりも地上レベルに人を降ろすほうが望ましいと思っていたが、新しいかたちの人工地盤の可能性もあるのではないかと感じた。今後は、この両面で検討していけたら良いと思う。また、実現性についても考慮していく必要がある。
- ・ 両部会で案を絞っていく流れになるだろう。今後は交通という点からも各案のメリットやデメリットを整理する必要があると感じた。

以上

大宮駅東口駅前における
基盤整備 × まちづくり
スタディパターン

交通広場
**中央通り
配置案**
〔交流空間
銀座通り沿い配置案〕



※コンコースレベルの歩行者空間については、図上では最低限必要な部分を表現しています。
その幅や広がり方についてのイメージがある場合は、この後の模型ワークを参考に
にご意見を下さい。

〈基盤整備 × まちづくり〉のパターンに関する定性的比較

【まちづくり推進部会からの視点】

資料3

	交通広場について		交流空間について		回遊性について
	位置の特徴と課題 【観点】 ・駅利用者からみた使い勝手 ・駅前の顔となる景観	整備手法 【観点】 ・各地区のまちづくりとの関係性	位置の特徴と課題 【観点】 ・駅利用者からみた使い勝手 ・形状の特徴 ・各地区との関係性	整備手法 【観点】 ・各地区のまちづくりとの関係性	周辺のまちとのつながり 【観点】 ・安全安心で快適な歩行者空間 ・沿道のにぎわいや街並みの形成
交通広場 中央通り配置案 【交流空間 銀座通り沿い配置案】	中央通り＋中地区の一部を活用して配置		西・中・北地区の一部を活用して配置		
	■バスやタクシー等との乗り換えは、駅中央連絡通路が近く利用しやすい。一方で、新たな東西通路を活用した乗換ルートは、やや距離がある。 ■駅からみて、交通広場が正面に位置することから視認性は良好で分かりやすい。一方で、駅の正面に交通広場が位置するのは、旧態依然の景観になり、歩行者優先のまちづくりや景観の観点から工夫が必要。	■現位置中心のため、関係権利者が少ない。一方で、再開発事業等と一体整備を行う場合は、事業化に向けた地区内の権利者との合意形成が必要。	■駅中央連絡通路と東西通路の中間に位置するため、求心性が高い。 ■南北方向に細長い形状。 ■面する中、北地区と調和した空間形成づくりが大切。	■西、中、北地区に跨るため、再開発事業の事業化に向けた各地区の権利者の合意形成が必要となる。	
交通広場 南地区配置案 【交流空間 中央通り配置案】	南地区敷地内に配置		中央通り上に配置		■基本的に、地上レベルの円滑な人の流れがつけられる。 ■各地区のまちづくりにおいて歩行者空間確保に関する計画的な工夫が必要。
	■バスやタクシー等との乗り換えは、駅中央連絡通路が近く利用しやすい。一方で、新たな東西通路を活用した乗換ルートは、かなり距離がある。 ■景観の観点から、駅からみて、交通広場が建物内に収まることで、駅中央連絡通路から降りた人が、氷川参道まで見通すことが期待できるなど、大宮の象徴的な景観形成に寄与する。一方で、交通広場が建物内に収まることから、利用者への案内表示等のソフト面の工夫が必要。	■再開発事業の建物と一体的に整備する必要があるため、再開発事業等の事業化に向けた地区内の権利者の合意形成が必要。	■駅正面に位置する一方、新たな東西通路からはやや距離がある。 ■東西方向に細長い形状。 ■駅中央連絡通路からみて、交流空間が正面に位置することから視認性は良好で分かりやすい。	■基本的に、公有地を活用して整備が可能である。一方で、土地区画整理事業等の都市開発事業による土地の交換分合の可能性も視野に入れる必要がある。	
交通広場 中地区配置案 【交流空間 中央通り配置案】	中地区敷地内に配置		中央通り上に配置		
	■バスやタクシー等との乗り換えは、新たな東西通路及び駅中央連絡通路とも近く利用しやすい。 ■景観の観点から、駅からみて、交通広場が建物内に収まることで、駅中央連絡通路から降りた人が、氷川参道まで見通すことが期待できるなど、大宮の象徴的な景観形成に寄与する。一方で、交通広場が建物内に収まることから、利用者への案内表示等のソフト面の工夫が必要。	■再開発事業の建物と一体的に整備する必要があるため、再開発事業等の事業化に向けた地区内の権利者の合意形成が必要。	■駅正面に位置する一方、新たな東西通路からはやや距離がある。 ■東西方向に細長い形状。 ■駅中央連絡通路からみて、交流空間が正面に位置することから視認性は良好で分かりやすい。	■基本的に、公有地を活用して整備が可能である。一方で、土地区画整理事業等の都市開発事業による土地の交換分合の可能性も視野に入れる必要がある。	
交通広場 銀座通り配置案 【交流空間 北側配置案】	銀座通り＋中・西地区の一部を活用して配置		西・中・北地区の一部を活用して配置		■交通広場により、一般の歩行者とバス（タクシー）の利用者との動線が錯綜する。 ■各地区のまちづくりにおいて歩行者空間確保に関する計画的な工夫が必要。
	■バスやタクシー等との乗り換えは、新たな東西通路及び駅中央連絡通路とも近く利用しやすい。 ■駅からみて、交通広場が正面に位置することから視認性は良好で分かりやすい。一方で、駅の正面に交通広場が位置するのは、旧態依然の景観になり、歩行者優先のまちづくりや景観の観点から工夫が必要。	■中、西地区に大きく入り込む計画となるため、再開発事業等の事業化に向けた地区内の権利者の合意形成が必要。	■北寄りに位置するため、新たな東西通路が近い。一方で、駅中央連絡通路からはやや距離がある。 ■正方形に近い形状。 ■中、西地区に大きく入り込む計画となるため、再開発事業等の事業化に向けた地区内の権利者の合意形成が必要となる。	■西、中、北地区に跨るため、再開発事業の事業化に向けた各地区の権利者の合意形成が必要となる。	

<基盤整備×まちづくり>のパターンに関する定性的比較

	位置の特徴について (客観的な事実)	「バス・タクシー利用者」 からの視点 (使いやすさ・わかりやすさ)	「交通事業者」 からの視点 (安全・運用)	道路ネットワーク からの視点	回遊性からの視点 (駅からまちへの人の広がり)
交通広場 中央通り配置案 (交流空間 銀座通り配置案)	<バス> ・全ての乗車場を交通島内に集約し、中央通路の延長上に配置する ・降車場を中央通路よりも南側に配置する <タクシー> ・乗降場およびプールを地下に配置	・交通島の待合空間から全てのバスに乗車できるため、わかりやすい ・バス乗車場と駅との距離が現状よりも若干遠くなり、利便性が低下する	・交通広場内におけるバス車両同士の交錯や、タクシー車両とバス車両の合流が生じる	・タクシー機能を地下に配置するため、事業費や事業期間に加え、地下車路ネットワーク等との整合性を考慮する必要がある	・中央通路から伸びるデッキの接続先は街区ではなくバス乗車場のみであるため、バス利用者（乗車）以外は駅から地上レベルにすぐに降り、まち全体に分散していくと考えられる
交通広場 南地区配置案 (交流空間 中央通り配置案)	<バス> ・全ての乗車場をロータリーに沿って分散させ、中央通路よりも南側に配置する ・同上 <タクシー> ・同上	・バス乗車場が分散しているため、わかりにくい ・バス乗車場と駅との距離が現状よりも大幅に遠くなり、利便性が低下する	・バス車両とタクシー車両の動線が分離されているため、車両同士の交錯や合流は生じない ・タクシー車両の乗降場やプールへのアクセスは、中央通り東側（大宮駅東口入口交差点より東側）からに限定される（※） ※交流空間の規模縮小や配置変更等により解決する可能性がある	・同上	・中央通路から伸びるデッキはバス乗降場に加えて南地区にも接続しているため、地上レベルに歩行者を誘導するための工夫が必要 ・デッキによって、南地区を含む駅南東方向に対しては人が広がりやすい
交通広場 中地区配置案 (交流空間 中央通り配置案)	<バス> ・全ての乗車場を交通島内に集約し、中央通路と新たな東西通路の間に配置する ・降車場を中央通路と新たな東西通路の間に配置する <タクシー> ・同上	・交通島の待合空間から全てのバスに乗車できるため、わかりやすい ・バス乗車場と駅との距離が現状よりも若干遠くなり、利便性が低下する	・交通広場内におけるバス車両同士の交錯が生じる ・タクシー車両の乗降場やプールへのアクセスは、中央通り東側（大宮駅東口入口交差点より東側）からに限定される（※） ※交流空間の規模縮小や配置変更等により解決する可能性がある	・同上	・中央通路から伸びるデッキはバス乗車場に加えて中地区にも接続しているため、地上レベルに歩行者を誘導するための工夫が必要 ・デッキによって、中地区を含む駅東方向に対しては人が広がりやすい
交通広場 銀座通り配置案 (交流空間 北側配置案)	<バス> ・全ての乗車場をロータリーに沿って分散させ、中央通路と新たな東西通路の間に配置する ・降車場を中央通路よりも南側に配置する <タクシー> ・乗降場およびプールを地上に配置	・バス乗車場が分散しているため、わかりにくい ・バス乗車場と駅との距離が現状よりも若干遠くなり、利便性が低下する	・バス機能とタクシー機能が同一箇所（同一平面）に配置されており、車両の交錯や乗降場の適切な運用等の課題がある	・現状と同様に地上にタクシー機能を配置するため、地下車路ネットワークとは別の動線として整備することが可能	・南北に伸びる交通広場を跨ぐデッキは中地区まで接続しているため、地上レベルに歩行者を誘導するための工夫が必要 ・デッキによって、中地区を含む駅東方向に対しては人が広がりやすい

道路ネットワーク

資料5

(1) 想定される整備パターン(検討ケース)の考え方

将来的にどのような交通に対応していくのか、どのような施策(整備)がどこでどの区間で必要なのか、また施策(整備)を組み合わせる必要があるのか等の検討を行う上で、現時点で予定されている将来道路ネットワーク(追加整備なし)により、将来的な交通状況及び対応すべき道路整備課題を抽出・整理し、かつ概略構造検討等を行った上で、実現可能な整備パターン(検討ケース)を設定する。

■ 基本ケース(推計条件)

<現況>・・・現況再現

- ・ 現況交通量(H20東京都市圏PTベース)を「H27道路交通センサス交通量」により主要断面等を補正
- ・ 大宮駅周辺については、整備パターンを想定し、ゾーン(分割)及びネットワーク(一部街路の追加等)を細分化

<将来>・・・追加整備なし

- ・ 都市計画マスタープランに合わせた人口フレーム等を反映した交通量に、現時点で把握できる開発計画等の交通量を上乗せし、さいたま市道路網計画に位置付けられている将来道路網(H42)で推計

■ 検討ケースの設定方針

上記の結果から対応すべき課題の抽出・整理を行った上で、検討すべき整備パターン(検討ケース)を設定

<対応すべき道路交通課題(想定)>

- ・ 大栄橋等、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、通過交通と沿道へのアクセス交通の棲み分けを図る必要がある。

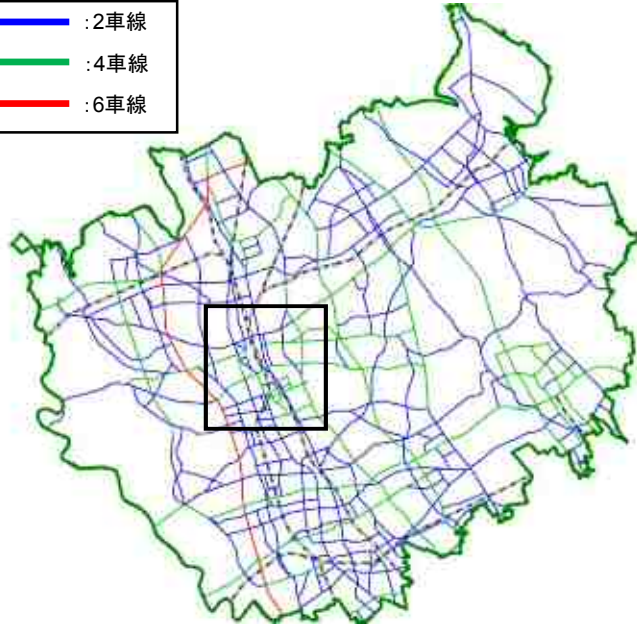
<検討すべき整備パターン(検討ケース)の設定>

- ・ 単一整備または組み合わせによる効果的な整備パターンを設定する。
 - ① ボトルネックとなる「大栄橋の4車線化」等 ※交通量によってはリバーシブルレーン等を含む
⇒大栄橋の周辺の概略構造検討による実現性を検証しつつ、大宮駅西口・東口をつなぐ4車線ネットワークの構築に向けた検討が必要となる。
 - ② アクセス交通と通過交通を分離する「中山道のアンダーパス化」等
⇒中山道の通過交通や大栄橋経由の交通のOD特性を鑑みて概略構造検討により、整備可能区間・手法を設定する必要がある(吉敷町交差点～(大宮駅東口)～大栄橋等の区間によるアンダーパス化や道路拡幅)。
 - ③ 駐車場配置による流入規制等、大宮駅周辺への交通量を分散させるためのソフト施策の導入
⇒大宮駅周辺の集中交通量を分散していくために必要な交通量や駐車場整備量等の検討を行った上で、適正な駐車場配置パターンを設定する必要がある。

将来道路網計画(現状)

[将来道路ネットワーク]

凡 例	
—	: 2車線
—	: 4車線
—	: 6車線



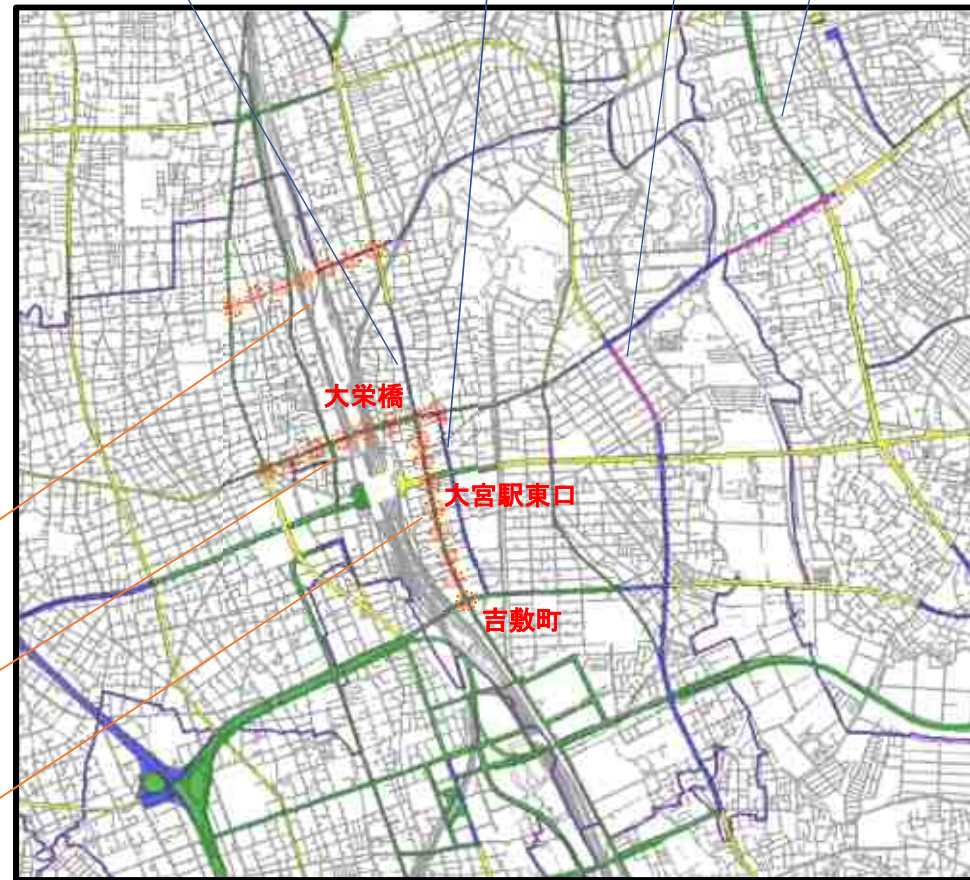
[大宮駅周辺の計画路線]

氷川緑道(北区間)

産業道路
(天沼2・堀の内)

中山道

第二産業道路



[検討すべき整備パターン]

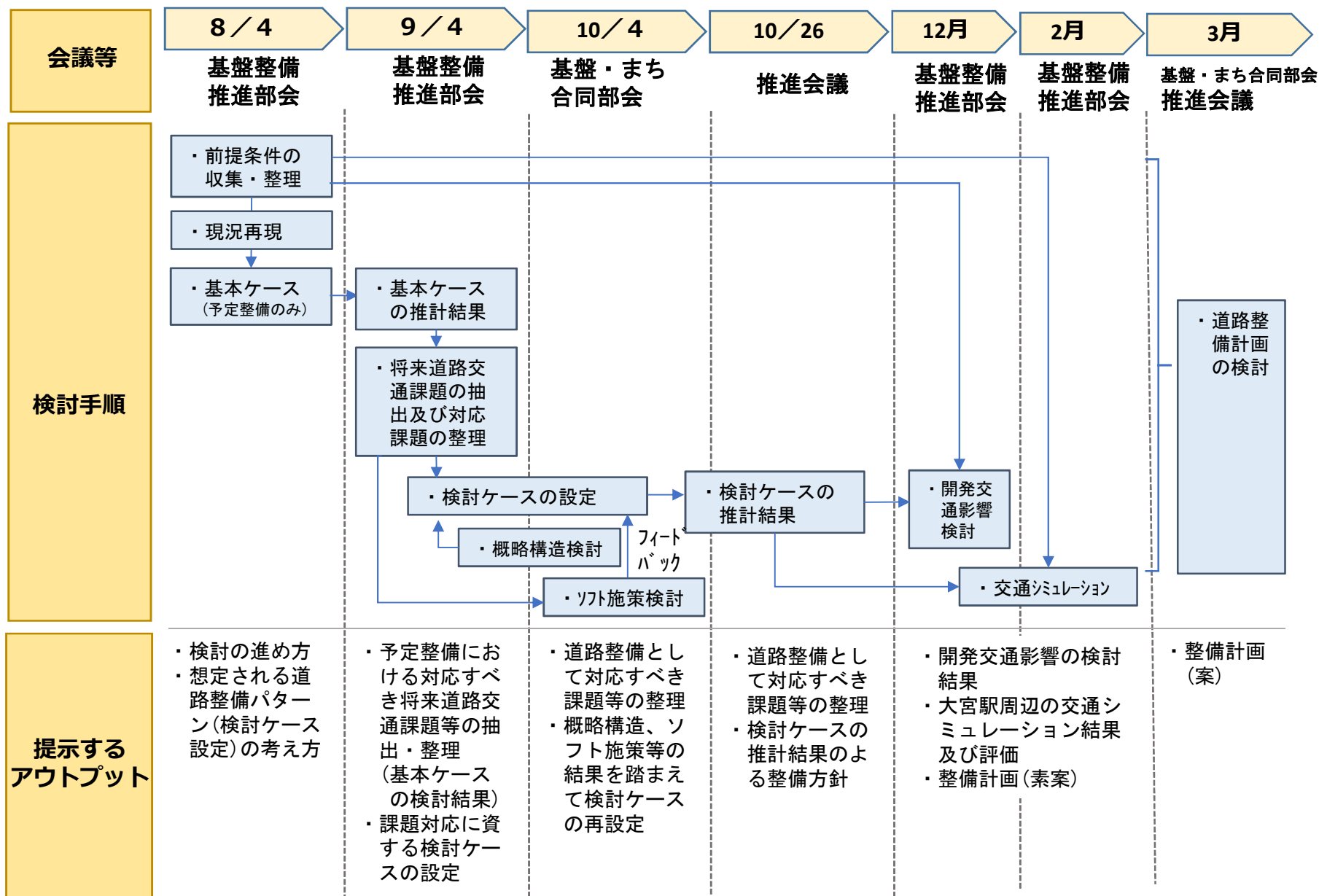
大宮駅北側での4車線化

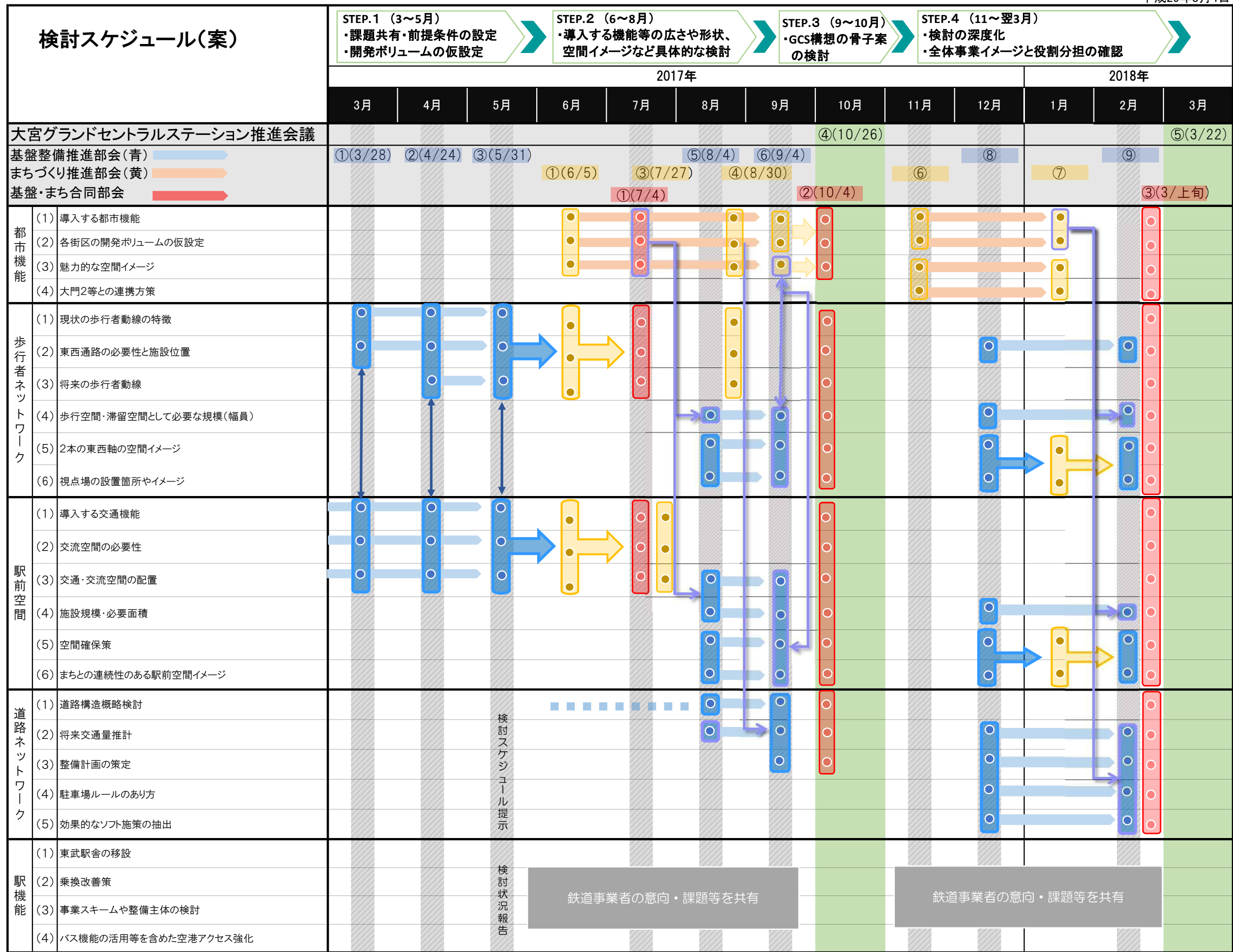
大栄橋の4車線化
(前後区間含む)

中山道のアンダーパス化

凡例 ■ : 整備済み ■ : 整備中 ■ : 未整備 ■ : 事業見込み

(2) 検討手順とスケジュール





⇒3/26
シンポジウム

検討スケジュール提示

検討状況報告

鉄道事業者の意向・課題等を共有

鉄道事業者の意向・課題等を共有

3 皆様から大宮駅に対する想いや将来のイメージ等のご意見を様々な場面を通じてお聞きします



■さいたま市出前講座

今年度より「大宮の未来を考える！～大宮駅GCS構想～」として、出前講座を開設しました。出前講座では、昨年度整理した「整備方針（案）」や現在の検討状況を市民の皆様詳しくご説明し、ご意見をいただいています。是非ご活用ください。

詳しくは、以下の連絡先までお問合せください。

〔連絡先〕 東日本交流拠点整備課：048-829-1449



▲出前講座の様子

■PI (Public Involvement) =パブリックインボルブメント

PI (Public Involvement) とは、施策の立案や事業の計画・実施等の課程で、関係する住民や利用者等に情報を公開した上で、広くご意見をお聞きし、計画等に反映することを言います。

市では、イベント等〔鉄道ふれあいフェア・防災フェア・区民祭り等〕を通じて、積極的にPIを展開していきますので、是非アンケート等へのご協力をお願いします。



▲PI（鉄道ふれあいフェア）の様子



■オープン会議

市では、これまでのGCS推進会議や基盤整備推進部会・まちづくり推進部会での検討状況を広く市民の皆様と共有し、意見交換をすることを目的とするオープン会議を次のとおり開催します。

第4回まちづくり推進部会オープン会議

【開催日時】平成29年8月30日（水）

15時00分～16時30分

【開催場所】JA共済埼玉ビル 3階 第1会議室

また、10月下旬に予定している第4回GCS推進会議についても、傍聴できます。詳しくは市報10月号でお知らせします。



開催場所▶



■会議資料の公開

これまでの会議資料については、多くの市民の皆様に関心を持っていただき、ご意見を伺うため、市ホームページで公開しています。

〔GCS推進会議ホームページへのアクセス方法〕

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構想に関するご質問・ご意見等、随時受付けておりますので、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〕048-829-1449 〔FAX〕048-829-1937

創刊号

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29年8月 さいたま市

盛夏の候、ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。

本市では、大宮駅の駅前広場を中心とした交通基盤整備、駅前広場に隣接する街区のまちづくり、乗換改善等を含めた駅機能の更なる高度化を推進する『大宮駅グランドセントラルステーション化構想（GCS構想）』の策定に取り組んでいます。

《GCS NEWS》は、GCS構想の検討や進捗状況を掲載し、皆様とまちづくりに対する情報共有を目指し、発行するものです。

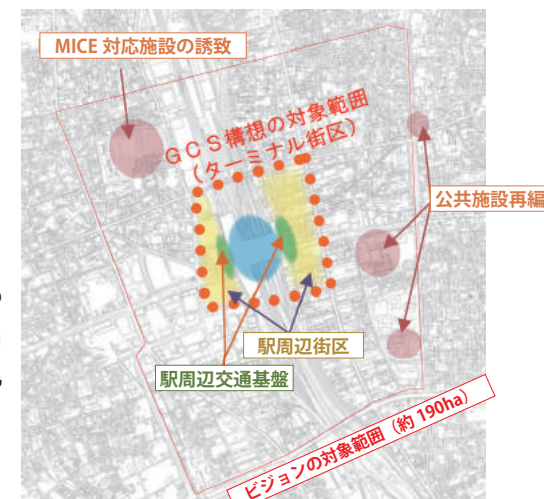
今回、創刊号では、昨年度整理した「整備方針（案）」や7月に開催した「第1回合同部会」について、ご紹介します。

1 「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」ってどうやって進めているの？

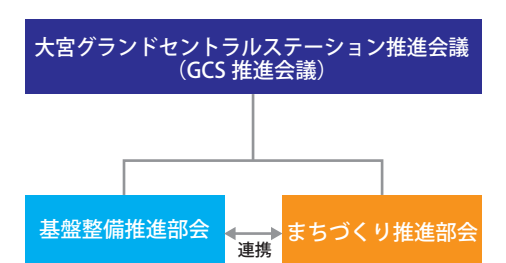
○大宮駅周辺地域では、平成22年度に東日本の玄関口を目指して、地元の商業やまちづくりに関係する様々な団体の皆様のご協力を得ながら「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を策定し、民官協働のまちづくりを進めているところです。

○GCS構想の策定に向けては、都市計画を専門とする学識経験者、公共交通を担う鉄道やバス、タクシーの事業者、交通管理者である警察や県等の行政団体、さらに、事業を確実に動かすためにご協力が必要となる、地元権利者等が加入するまちづくり団体の代表の皆様で構成する「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）」を設置し、議論しています。

○現在、GCS推進会議の下に、「基盤整備推進部会」と「まちづくり推進部会」を設置して、「都市機能」や「歩行者ネットワーク」、「駅前空間」等について検討を進めているところです。今後は、GCS推進会議と並行して、出前講座やオープン会議等を開催し、広く市民の皆様からご意見を伺っていきます。



▲対象範囲



▲会議体制



2 GCS 推進会議及び両部会（基盤部会推進部会・まちづくり推進部会）の今とこれから

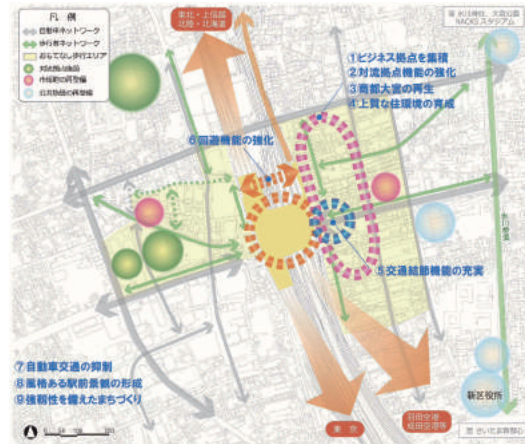
POINT
1

第3回 GCS 推進会議（平成 29 年 1 月 17 日開催）

- 第1回 GCS 推進会議では、大宮の「強み」と「弱み」についての議論し、第2回会議での大宮に求められる役割等についての議論を経て、第3回会議では、大宮の目指す姿と取組の方向性を示す整備方針（案）を整理しました。

【大宮駅グランドセントラルステーション化構想の整備方針（案）】

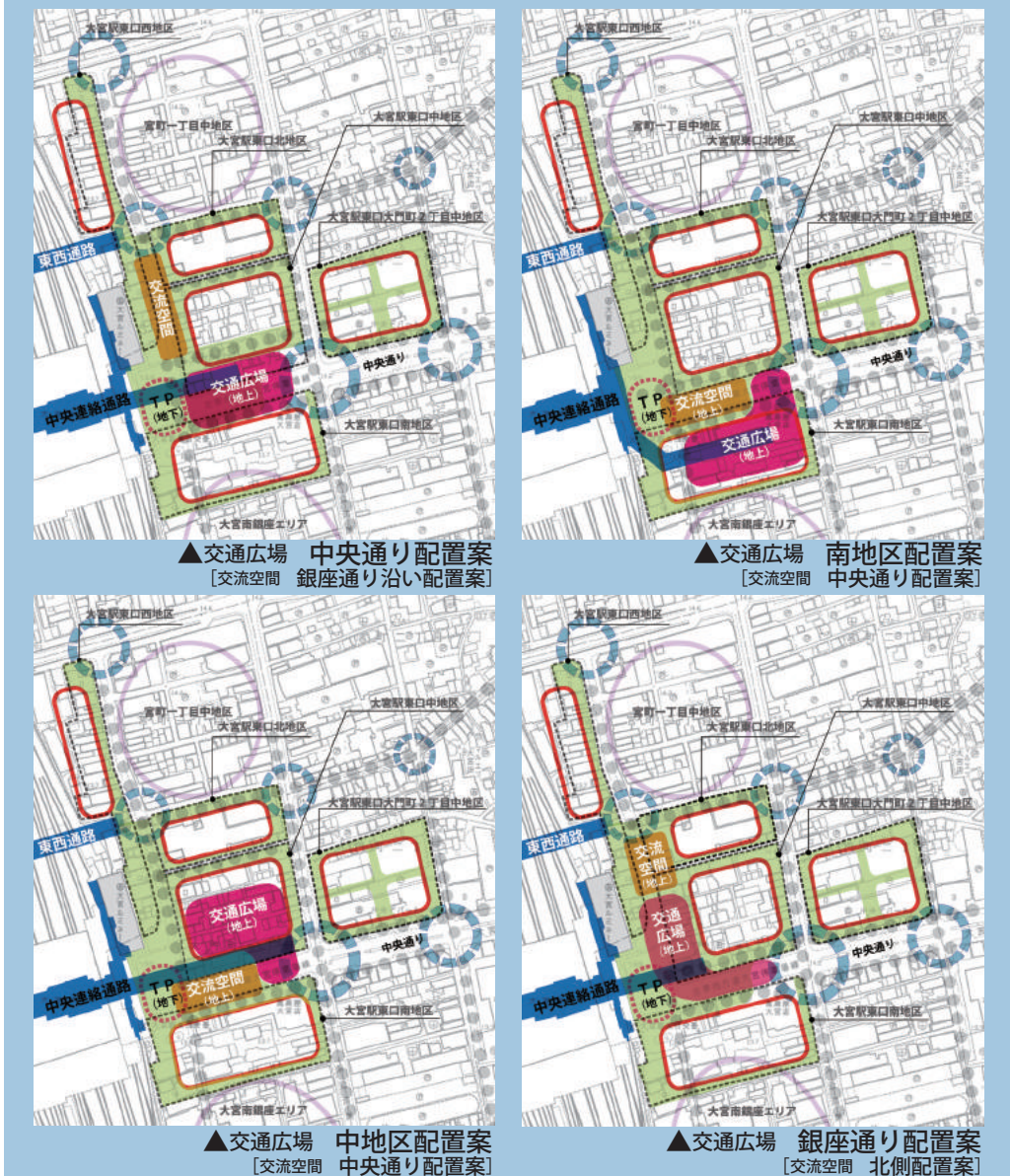
① ビジネス	地の利を活かし、東日本の拠点としての ビジネス機能を集積 させます
② 東日本連携	新たな価値を創造する 対流拠点機能を強化 し、東日本の主要都市間と共存・共栄を目指します
③ 商業	地元商店や路地空間の魅力、拠点的な商業集積等を活かし、 商都大宮を再生 します
④ 地域コミュニティ	都心の便利さと緑の近さがコンパクトにミックスされた 上質な住環境を地域で育成 します
⑤ 公共交通他モード連携	東日本からの集結・交流機能を高める、更なる 交通結節機能の充実 を図ります
⑥ 歩行者ネットワーク たまり空間	駅からまちへ人を惹きつけるとともに、まちからまちへの 回遊機能を強化 します
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
⑧ 景観・環境	大いなる宮居としての 風格ある駅前景観を形成 します
⑨ 防災	首都直下地震や都市型災害に対する 強靱性を備えたまちづくり の推進を図ります



▲整備方針図



【スタディパターン4案】



※南地区配置案と中地区配置案の交通広場については、建築物の1階部分に配置することを想定しています。

POINT
2

第1回合同部会（平成 29 年 7 月 4 日開催）

- 基盤整備推進部会とまちづくり推進部会の両部会の連携を図るため、第1回合同部会を開催しました。
- 合同部会では、交通広場や歩行者空間、さらには、賑わいを創出するために必要となる交流空間等の概ねの配置について、右図のスタディパターンの模型を用いて、ご意見をいただきました。
- 現在は、各スタディパターンの比較検討等を行っているところであり、今後、10月に予定している第4回 GCS 推進会議において、検討の深度化を図っていきます。