

交流空間に関する定性的比較

	位置の特徴	評価軸			
		回遊性（歩行者ネットワーク）からの視点	使い勝手の視点（ハレとケの使い方等）	良質な景観形成からの視点	事業の実現に向けた視点
交流空間 銀座通り沿い配置案 交通広場 〔中央通り配置案〕	・駅の正面に位置し、中央連絡通路・東西通路や、4つの地区とバランスの取れた位置にある。	・シンボル都市軸（中央通り）、および、賑わい交流軸の双方へのバランスの取れた歩行者の誘導ができる。	・日常的には銀座通りにおける賑わいある流動に寄与する。 ・やや南北に伸びた形状であるが、お祭りやイベント等にも十分対応可能である。 ・朝夕の日照がやや少ない。	・駅と中・北・西地区との間における適度な空間となることで、求心性のある景観形成に役立つ。	・街の総意となる在り方、つくり方、管理運営方法等について、関係する権利者が主体的に検討することが必要である。 ・土地区画整理事業や市街地再開発事業等の都市開発事業による、市有地（市道）を含む土地の交換分合も含めて、位置、規模、整備手法、事業主体に関する調整が必要である。
交流空間 中央通り配置案 交通広場 〔南地区配置案〕	・中央通りに位置し、中央連絡通路との連動性は良いが、東西通路、および、北・西地区から離れた位置にある。	・シンボル都市軸（中央通り）への歩行者の誘導はしやすいものの、賑わい交流軸からは少し離れることとなる。	・日常的には中央通りにおける賑わいある流動に寄与する。 ・やや東西に伸びた形状であるが、お祭りやイベント等にも十分対応可能である。 ・昼間の日照がやや少ない。	・中央連絡通路の正面であることと相まって、シンボル都市軸（中央通り）の象徴的な景観形成に役立つ。	
交流空間 中央通り配置案 交通広場 〔中地区配置案〕	・同上	・同上	・同上	・同上	
交流空間 北側配置案 交通広場 〔銀座通り配置案〕	・駅前北側に位置し、東西通路との連動性は良いが、中央連絡通路、および、南地区から離れた位置にある。	・賑わい交流軸への歩行者の誘導はしやすいものの、シンボル都市軸（中央通り）からは少し離れることとなる。	・日常的には銀座通りにおける賑わいある流動に寄与する。 ・四角い形状であり、お祭りやイベント等にも活用しやすい。 ・朝夕の日照がやや少ない。	・駅と中・北・西地区との間における適度な空間となることで、求心性のある景観形成に役立つ。	

交通広場に関する定性的比較表

※青字：長所、赤字：短所

	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 ・まちから、交通島にあるバス乗車場へは上下移動が伴う	・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 ・建物内のため改良の自由度が低い	・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 ・まちから、交通島にあるバス乗車場へは上下移動が伴う	・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 ・建物内のため改良の自由度が低い	・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

第6回基盤整備推進部会 資料

道路ネットワーク

- (1) 前提条件
- (2) 交通量推計結果（現況・基本ケース）
- (3) 想定される交通課題の抽出
- (4) 検討ケースの設定（案）

平成29年9月4日

1

前提条件の整理 交通量推計条件

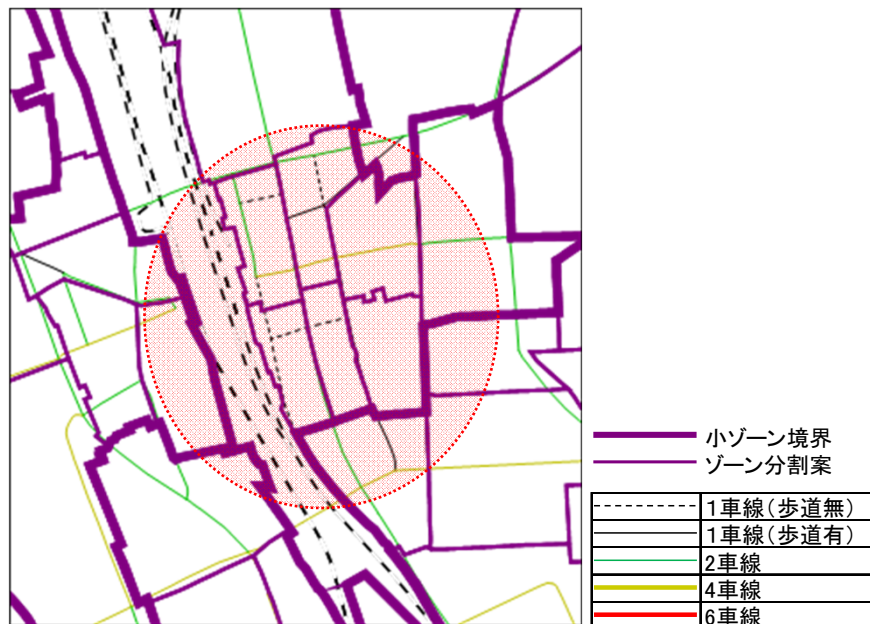
基本条件

- [推計年次] 平成42年
- [将来交通量] 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
- [ゾーニング] 平成20年東京PT調査のゾーン区分を基本に、さいたま市内は小ゾーン、ただし、大宮駅周辺については、小ゾーンをさらに分割設定

設定条件

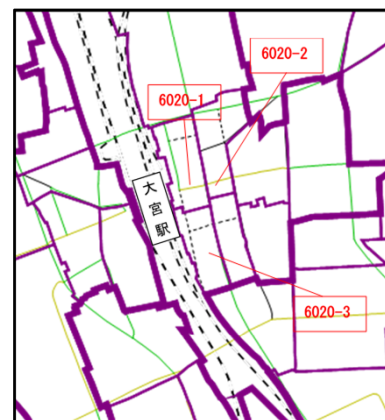
- 現況交通量は、平成20年と平成42年を年次による直線補完により作成し、路線別交通量は平成27年度道路交通センサス調査結果(箇所別交通量)により補正。
- 都市計画マスタープランに合わせた人口フレーム等を反映した交通量に、大門町2丁目中地区と駅前の4地区の街区において、現況容積率を最大限に活用した開発を行った場合を想定した交通量を上乗せして設定。

＜大宮駅周辺のゾーン分割＞

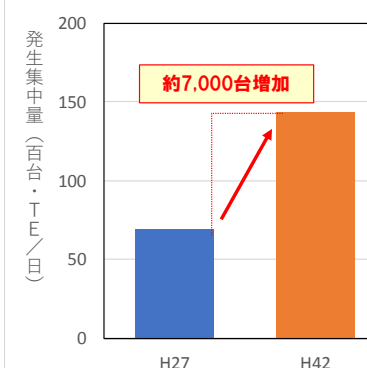


＜大宮駅周辺の開発計画による交通量＞

ゾーン	地区名	交通量(台・TE/日)		
		現況	将来	増加交通
6020-1	西地区	7,000	14,300	7,300
6020-1	北地区			
6020-1	中地区			
6020-2	大門2丁目中地区			
6020-3	南地区			



開発計画による交通量

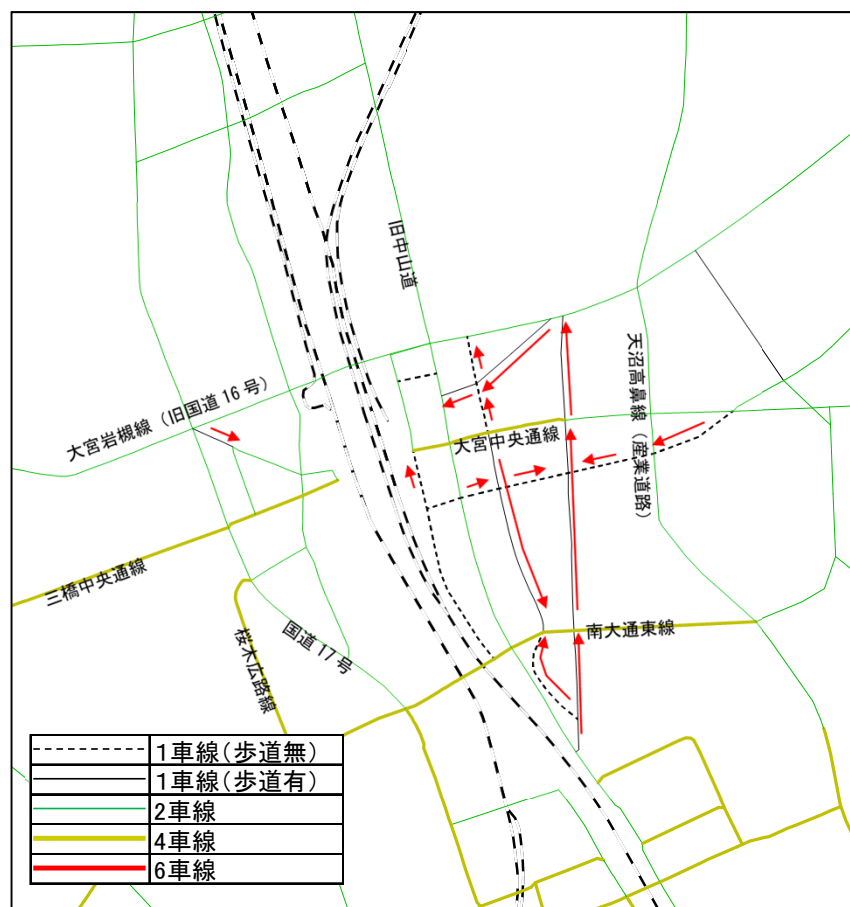


1

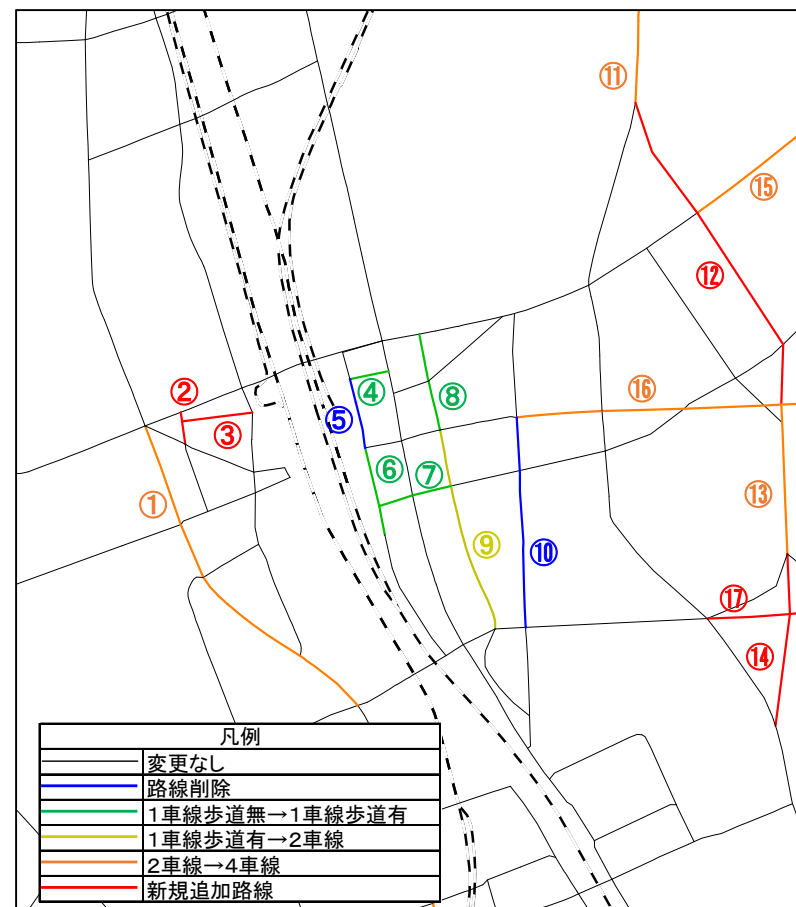
前提条件の整理 道路ネットワーク

- 現況道路ネットワークは、「高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道、整備済みの幹線系都市計画道路」をベースに、大宮駅周辺における「改良予定市道」並びに「ミクロシミュレーションの推計対象道路」等を追加し、本調査の検討対象路線が位置する大宮駅周辺地域を詳細に設定。
- 将来道路ネットワークは、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（さいたま市資料「大宮駅周辺地域におけるまちづくり動向（平成27年4月時点）」に記載されている整備予定の市道）により設定。

[現況]



[将来]



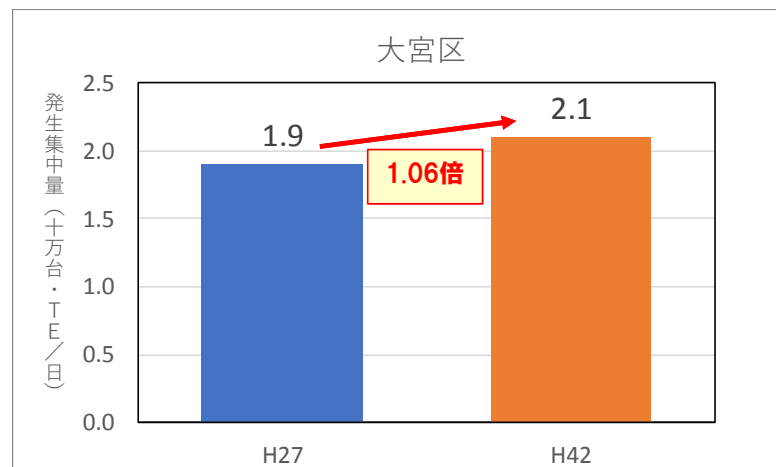
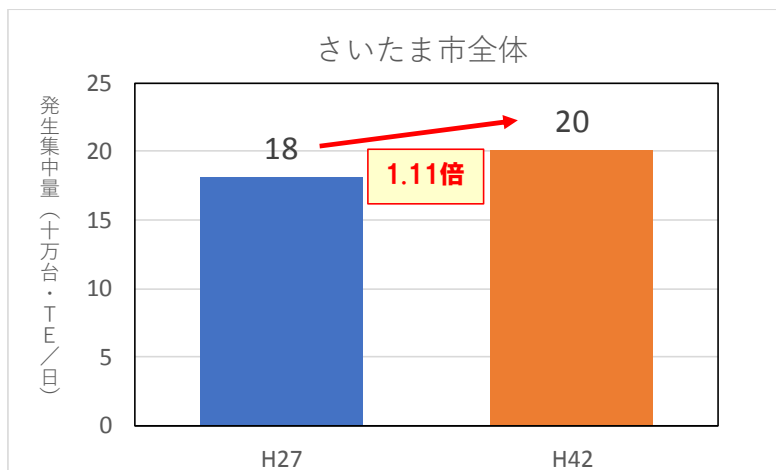
2

交通量推計結果

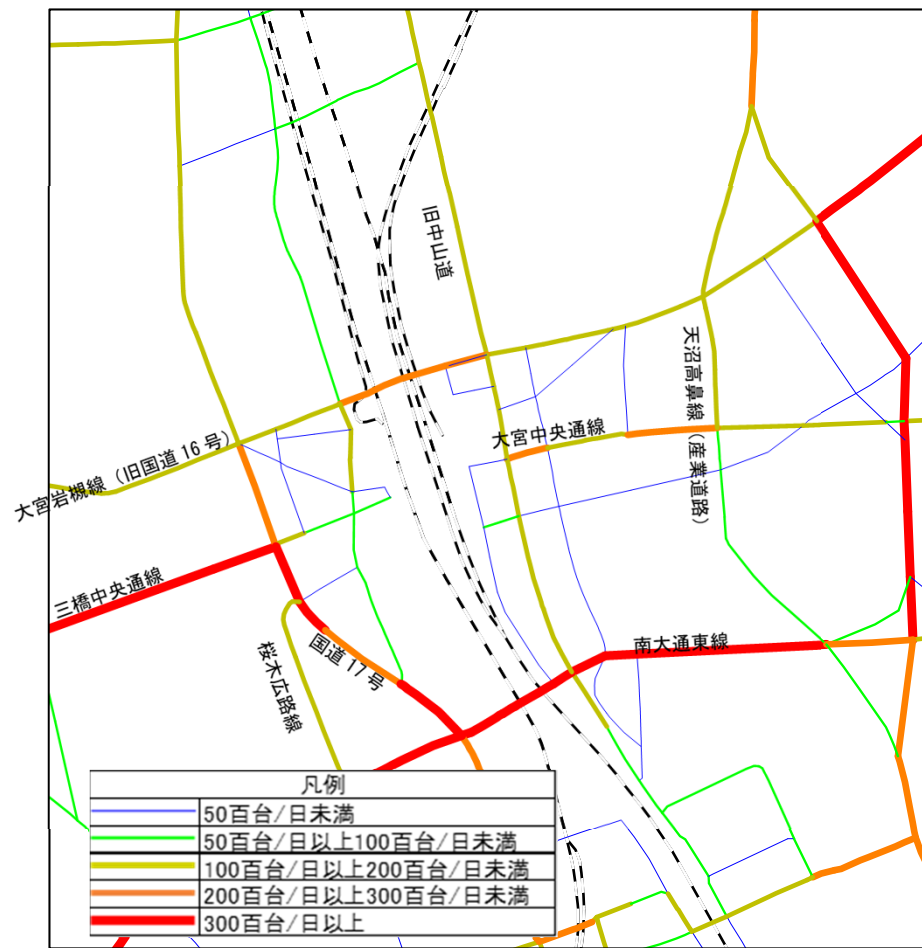
将来交通量(基本ケース)から見た大宮駅周辺交通状況

- さいたま市の将来自動車交通量は、現況(H27)に比べ、さいたま市全体では『1.11倍(約20万台増)』に増加するものの、大宮駅を含む大宮区では『1.06倍(約2万台増)』と微増である。
- 大宮駅周辺の主要道路としては、南北方向の旧中山道が約1.5万台/日、東西方向の大宮岩槻線(旧国道16号)が約2.2万台/日(大栄橋)、南大通東線が約4.6万台/日の交通量と推計される。

[発生集中量]



[大宮駅周辺の将来交通量]



2

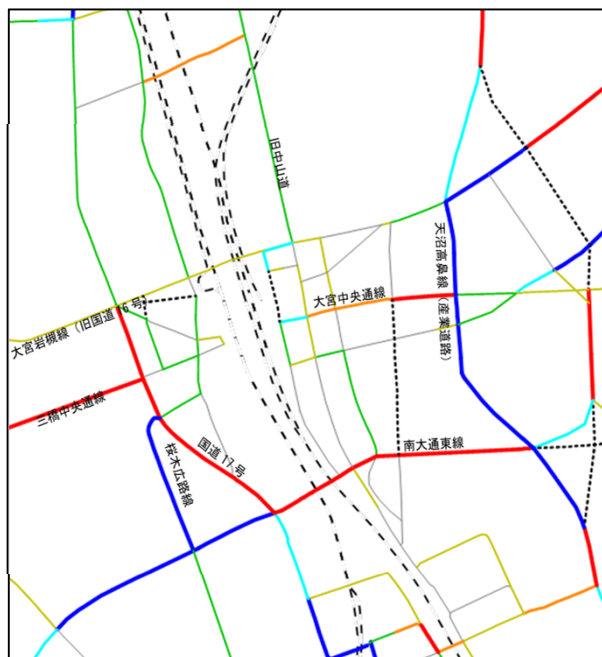
交通量推計結果

将来交通量(基本ケース)から見た大宮駅周辺交通状況

※下記の高越量は、現況再現性の向上及び経路選択モデル等の精査中の推計値

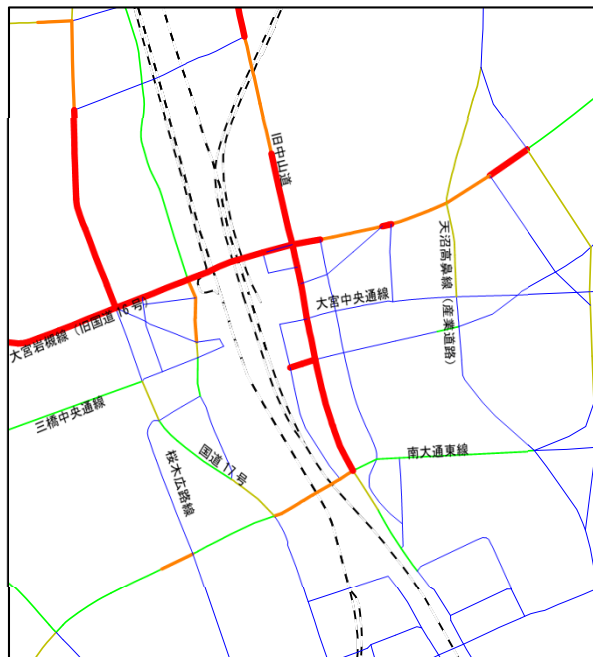
- 大宮駅周辺の主要道路の交通量は、南北方向の旧中山道では300台/日増加、東西方向の大宮岩槻線（旧国道16号）では1,200台/日増加、南大通東線では12,500台/日増加と現況よりも増加傾向となる。
- 大宮駅周辺の主要道路は、現況時点で既に混雑しており、さらに開発関係交通等の影響も加わり、混雑度「1.75以上」と交通容量が大幅に不足している。
- 大宮駅周辺の主要道路を走行する交通は、平均トリップ長の長い西口の交通に比べ、東口においては、東西方向は後背地の発着地を持つ平均トリップ長の長い交通であるのに対して、南北方向は平均トリップ長が「10～15km」と近傍に発着地を持つ交通である。

[交通量差分(将来－現況)]



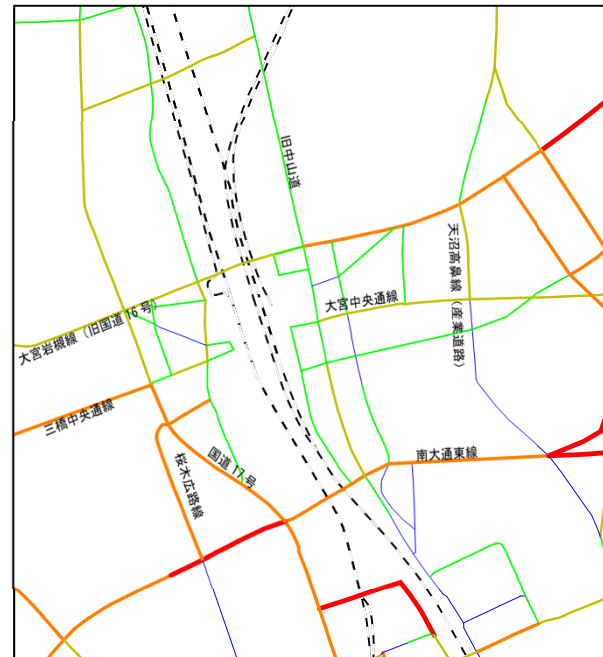
凡例	
-----	将来NWで削除または追加
-----	50百台/日以上減
-----	25百台/日以上50百台/日未満減
-----	5百台/日以上25百台/日未満減
-----	5百台/日以内増減
-----	5百台/日以上25百台/日未満増
-----	25百台/日以上50百台/日未満増
-----	50百台/日以上増

[混雑度(将来)]



凡例	
-----	1.0未満
-----	1.0以上1.25未満
-----	1.25以上1.5未満
-----	1.5以上1.75未満
-----	1.75以上

[平均トリップ長(将来)]



凡例	
-----	10km未満
-----	10km以上15km未満
-----	15km以上20km未満
-----	20km以上30km未満
-----	30km以上40km未満
-----	40km以上

【大宮駅周辺で対応すべき交通課題】

課題① 東西方向の交通容量の拡大

- 大栄橋を含む「大宮岩槻線（旧国道16号）：産業道路から国道17号との交差区間」「南大通東線：吉敷町から国道17号との交差区間」で交通容量が大幅に不足している。

【想定される対応策】

- ・大宮岩槻線（大栄橋）の容量拡大策・・・大宮岩槻線（大栄橋）の4車線化
- ・代替路による交通の分散化・・・4車線ネットワークの構築（北側道路の4車線化）
- ・大宮駅を東西方向に渡る無駄な交通の抑制・・・東口・西口各々での受け皿（フリンジ駐車場）

課題② 南北方向の交通容量の拡大

- 「旧中山道：吉敷町から大栄橋の先までの区間」のみ交通容量が不足している。

ただし、道路規格は低いが並行道路の交通容量には余力はある。

【想定される対応策】

- ・旧中山道（吉敷町から大栄橋）の容量拡大策・・・旧中山道の4車線化（拡幅、アンダーパス）
- ・代替路による交通の分散化・・・氷川緑道西通線への分散（氷川緑道西通線の延伸）
- ・大宮駅周辺の無駄な交通の抑制・・・東口での受け皿（フリンジ駐車場）

課題③ 東西方向・南北方向の交通が交差する大栄橋交差点の交通負荷軽減

- 東西方向の経路変更は困難なため、旧中山道（南北方向）の通過交通を分離し、大栄橋の交通負荷を軽減していく必要がある。

【想定される対応策】

- ・旧中山道（吉敷町から大栄橋）の通過交通の分離・・・旧中山道の4車線化（アンダーパス）
- ・代替路による交通の分散化・・・氷川緑道西通線への分散（氷川緑道西通線の延伸）
- ・大宮駅周辺の無駄な交通の抑制・・・東口での受け皿（フリンジ駐車場）

4

検討ケース（案）の設定

現段階で想定する整備パターン

➤ 構造検討結果及び過年度調査結果等を踏まえて、整備区間を設定

➤ 南北・東西方向の整備パターンの組み合わせにより、検討ケースを設定

対応が必要な交通課題	検討ケース	導入課題
南北方向	① 旧中山道の4車線化	①-1 現道拡幅 吉敷町～大栄橋
		①-2 アンダーパスA 吉敷町～大宮駅東口を含む区間
		①-3 アンダーパスB 吉敷町～大栄橋を含む区間
	② 氷川緑道西通線の延伸 (旧中山道との接続道路の新設)	・用地取得や期間等の課題がクリアされれば可能
東西方向	③ 4車線ネットワークの構築 (北側道路の4車線化)	・周辺道路も併せた4車線ネットワーク化が必要
	④ 大栄橋の4車線化	・JR橋脚等、構造上対応が困難 ・大栄橋前後も含めた4車線化が必要
	⑤ 大宮駅周辺の流入規制 (フリンジ駐車場)	・西口・東口でのフリンジ駐車場位置・容量設定が課題(候補場所の検討)

[整備区間(想定)]

