

第4回 GCS 推進会議 主なご意見等

項目	委員	ご意見
全体 (空間イメージ)	窪田委員	重要視していくべき空間のイメージ等が、部会内で共有化されつつある。「こういうものをみんなで作ろう」というような構想にしていきたい。 (駅前顔づくりや、街の中まで人を引き込むような回遊性の高い歩行者空間を公共・民間共同でつくること、駅舎が壁にならず街に開かれたものにしていくこと等)
	工藤委員	今後、駅を降りてからまちがどのように見えるのかについても検討したい。市民にとって分かりやすいものを提示しながら、市民の意見を伺っていきたい。
	岸井会長	イメージパースでは、駅舎は壁のようなものであったが、果たしてそれでよいのか。将来の大宮のあり方というのは、今の利用状況に縛られる必要は必ずしもない。中央口が混雑するのであれば、改札口を移すことも検討の範疇においてよいと思う。
全体 (対象範囲)	岸井会長	西口についても、ソニックシティと新都心との役割分担、ソニックシティ前の広場の利活用、デッキとの接続等、議論できる課題もある。東口と西口の役割分担や、東西が繋がることでどのようなことができるのか、イメージできるようにする必要がある。
全体 (構想のまとめ方)	栗原委員	多様なことを盛り込んだ結果、何が言いたいのかが分かりにくい構想になっては困る。どこかの段階で構想としての機能分担や引き算をしていく必要があるのでは。
都市機能	佐藤委員	非耐震建物は建て替えを促進し、耐震化された古い建物は残すような、メリハリがあるまちづくりも必要ではないか。
	大浜委員	資料 2-P7：東日本の交流拠点に相応しい多様な都市機能の導入について、議論の経緯が反映されるようにして頂きたい。
歩行者 NW	下大 園 委 員	JR 大宮駅は、ある程度完成形であるため、まちとの繋がり（2F レベルと地上レベルの接続、東西の歩行者ネットワーク）をどのように作っていくのが重要。骨格だけでもまとめていく必要がある。 ⇒（岸井会長）事業手法、費用負担が明確にならないと解けない。構想としてどこまで盛り込めるのか検討が必要。
	矢崎委員	西口側も含めて、東西通路とまちの接続が今後の重要な課題である。
駅前空間	山崎委員	資料 1-P10：各鉄道事業者の乗換利便性に加え、安全対策という観点も踏まえて検討を願いたい。
	山崎委員	資料 1-P17：路線バス乗降場の集約化は、利用者の利便性に影響がないよう配慮願う。その他のバスについても、観光面での期待もあり、機能強化をお願いしたい。
	久保田 部 会長	賑わい空間づくりだけでなく、交通結節空間としての意味合いからも、意見を盛り込むべき。
	蔦屋委員	道路や交通広場によってまちの賑わいが分断されないように、ということは大宮らしい観点である。

項目	委員	ご意見
駅機能	浜田委員	周辺まちづくり全体の動きの中で、東武駅舎についても検討したい。
	黒鳥委員	駅機能の記載が薄いように見受けられる。大宮駅では、乗換利便性の向上が期待されている。言及できるのであれば盛り込んでもらいたい。
全体イメージ図	岸井会長	資料 2-P15：全体イメージ図では、北側通路が随分広く描かれているので、ここに広場でも接続するのかという印象もある。市民がどのようにイメージするのかという視点からも検討いただきたい。
実現のための方策	今泉委員	資料 2-P17：民間事業者が公共施設の一部を整備することもあり得る。民都機構は融資や出資で支援することも可能。支援を元に公的貢献を促す表現にしてはどうか。
	大浜委員	取組内容は、どれくらいの時間軸で実現していくものなのか、構想の中に示せないか。
その他 （議論の進め方）	坂委員	まちづくり推進部会は地元住民等で構成されている。今後さらに詳細な検討な検討を行うことになるとゼネコンやデベロッパーなどの専門家の意見を伺う必要がある。
その他	岸井会長	構想で方向性を示したあと、来年度以降、実現に向けた課題にひとつずつ対応していくことになる。来年度の枠組みについて、次回の推進会議にて確認したい。

第 6 回大宮グランドセントラルステーション推進会議

まちづくり推進部会 主なご意見等

開催日時：平成 29 年 11 月 22 日（水）15:00～17:00

開催場所：大宮区役所 6 階大会議室

出席者

選出区分	役職等
学識経験者	東京大学 大学院工学系研究科 窪田 亜矢 教授
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	さいたま市 都心整備部長（職務代理）
関係行政機関	さいたま市 大宮区 区民生活部長（代理）
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 サブディレクター
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 課長

■第5回大宮グランドセントラルステーション推進会議に向けた
作業内容 【⇒事務局からの回答】

- ・検討視点において、まず「安全性」や「利便性」の視点から確認を行うと記載があるが、地権者・事業者の視点では、事業採算性が非常に重要である。まちづくり推進部会において、各地区からの意見を踏まえた上で事業採算性を検討していくのか。

⇒まちに魅力を与えるという観点と事業採算性という観点からこれまでもスタディパターンを用いて部会で議論してきたところである。事業採算性について、どの段階で確度が高いものが示せるかということについては難しい課題でもある。

- ・スタディパターンの絞り込みと事業採算性の検討とを並行して実施すべきと考える。
- ・先日、西地区の全権利者を対象とした全体会を開催した。これまでは、通知を出しても役員等の参加しなかったところ、参加はいただけなかったにせよ、欠席の返信をこれまで以上にいただくようになった。これは、市をはじめ関係各位の方々の尽力により、大宮駅東口のまちづくりに対する機運が少しずつ高まっている現れだと感じている。
- ・北地区では、自分達の地区内でどのようなものを作っていくべきか、事業採算性も含めて、専門家にも入っていただきながら検討をしていきたいと考えている。検討した結果について、現行のスタディパターンなどの検討と差異がある可能性があるが、それも含めて、地区としての検討成果をぶつけていきたいと考えている。

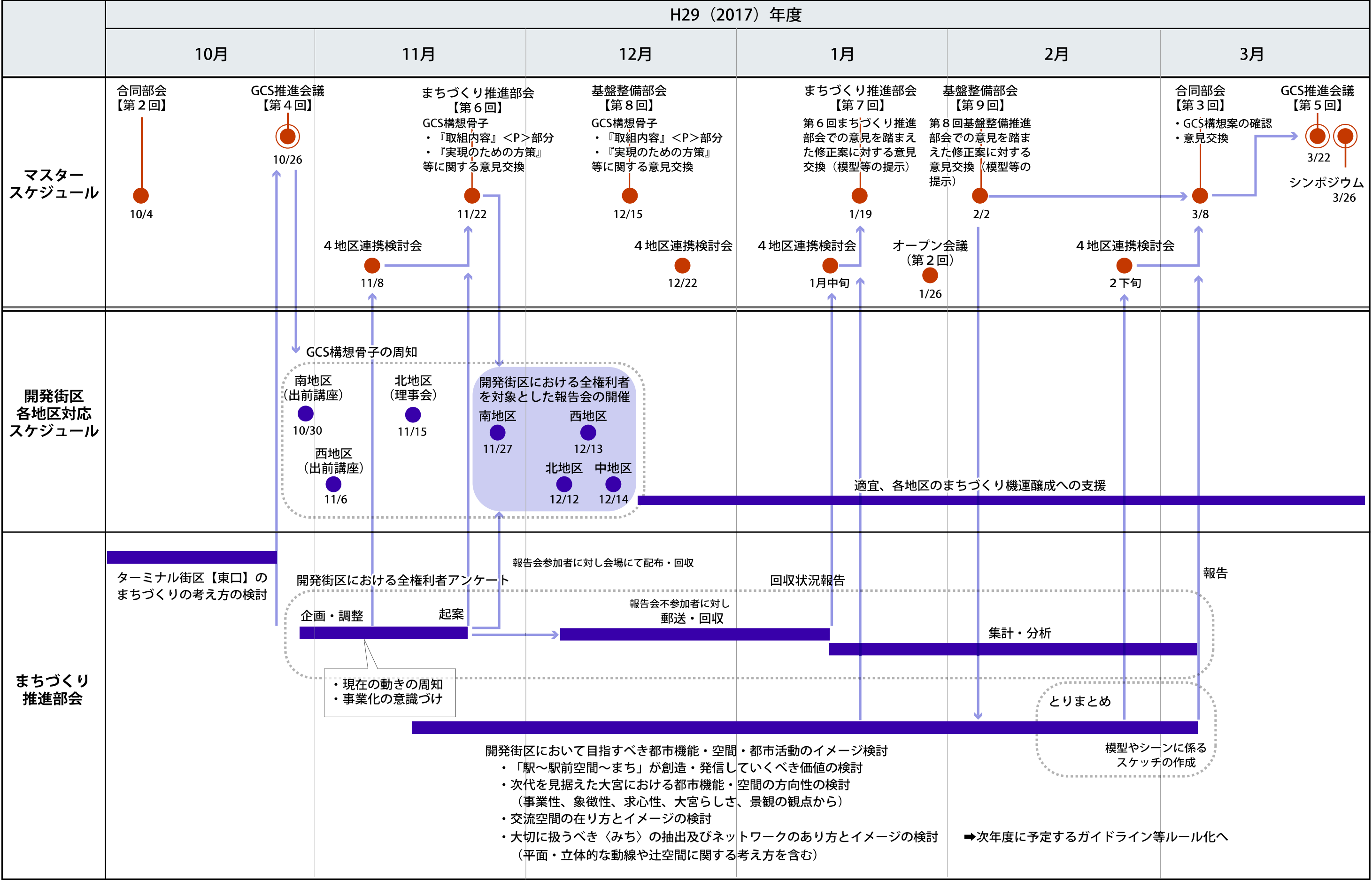
■大宮駅グランドセントラルステーション化構想（案）の策定に向けた検討

- ・「大宮のまちの価値・魅力」について、守るべき価値と創るべき価値とが示されているが、まだ他にも要素があるのではないか。
- ・意義ある再開発事業としていくためには、関係者のみなさんが一体となって実現したいと願える夢を描いて共有する必要がある。
- ・東日本の対流拠点としての機能を求められていることは重い話題ではあるが、大宮駅が大規模なターミナル駅であることは間違いないことである。都市再生緊急整備地域の指定も受けていることから、事業所等を誘致しやすい環境にはなっていると思う。一般的な駅周辺の状況と比較すれば、いろんな選択肢が残された地区だと思う。
- ・今後の議論を深めるためにはどうすればよいかということについて、検討すべき項目が多すぎる印象であるため、必要性を鑑みて項目を減らしてもよいのではないかと考える。
- ・室内競技を前提としたスポーツ産業の導入が必要であると感じる。比較的規模の小さい室内競技で、国際大会などを誘致できるような施設が必要ではないかと考える。

■まとめ

- ・都市機能の項目において、「東日本の玄関口に相応しい拠点性」という文言があるが、既存の大宮駅周辺での事業所がなぜ大宮に事務所を置いているのか、商業機能よりも事業所機能に力点を置いた方がいいのではないかなど、次のステップに繋がるような検討をしていくべきである。
- ・資料7に記載された文言については了解をいただいた。構想に係る全体が一気に決まっていくわけではなく、まちづくりに関わる方々がみんなで作っていかなければならない。そのための方策としては、ガイドラインなどのルール作りということもあると思う。駅と街とを繋ぎ方を示した絵など、ポイントとなるような部分をしっかり示しながら、次の検討につなげていきたい。

ターミナル街区に関する 2017 年度後期ロードマップ



■ 基盤整備推進部会の検討テーマについて

	今後の議論のポイント 【10/26 推進会議で部会長より提示】	骨子（案）の記述内容	第 8 回基盤推進部会（12/15） （構想案に記載する内容等の確認）	第 9 回基盤整備部会（2/2） （まとめと次年度に繋がる内容の確認）	構想案に記載され ているページ
歩行者 ネット ワーク	○歩行者の主要動線のイメージを具 体化していくこと ・東口：駅からまちへのつなぎ方	③大宮を象徴し快適に歩ける「シンボル都市軸」の形成 ＜P＞3 月を目標に方向性を確認予定 ○デッキレベルから地上への降ろし方、まちへの誘導する仕掛け の設置（交流広場への視点場としての溜まり空間の確保、大階 段の整備、シンボリックな縦動線の確保 等） ④路地空間の界限性を意識した開発の促進 ＜P＞3 月を目標に方向性を確認予定 ○開発街区と隣接する既存のまちの路地空間との連続性の確保 ○開発街区内への路地空間の雰囲気、界限性の継承	○東口における「駅からまちへのつなぎ方」 ・駅・広場・まちの関係性（概念イメージ） 【確認事項】 ⇒第 6 回まちづくり推進部会で確認した方向性	○構想案のまとめ （部会の議論を踏まえて方向性を確認） ○イメージパース等	○P 9、1 0 ・デッキネットワ ークのイメージ
	・西口：東西通路との接続イメージ	①駅東西を結ぶ新たな東西軸の整備 ○西口の回遊性向上に資する歩行者デッキネットワークへの接 続 等	○東西通路の西口デッキ接続 ・西口接続に係る現状把握 （周辺開発の状況、既存ネットワーク） ・接続のパターン案を提示 【確認事項】 ⇒西口のデッキネットワークの将来イメージ ⇒西口接続部の開発事業と一体となった整備の可能性	○構想案のまとめ （部会の議論を踏まえて方向性を確認）	○P 1 2 ・まちへ人を誘導す る工夫 ・視点場の事例 ・界限性を意識した 開発イメージ
	・通路：視点場等の付加機能	①駅東西を結ぶ新たな東西軸の整備 ○鉄道のまち大宮を PR する、新たな東西通路を活用した視点場 の整備	○東西通路の付加機能 ・歩行空間以外の付加機能の事例 （視点場、観光案内、イベント、休憩等） 【確認事項】 ⇒導入すべき付加機能の基本的な考え方	○構想案のまとめ （部会の議論を踏まえて方向性を確認）	○P 9 ・東西通路を活用し た視点場のイメ ージ
駅前空間	○利便性や快適性に優れ、ターミナル 街区の賑わい形成に資する交通広 場のレイアウト ・スタディパターンごとのレイアウ ト検討	③駅前空間の一体性を高める顔づくり ＜P＞3 月を目標に方向性を確認予定 ○デッキレベルでの駅と開発街区の接続 ○大宮の顔に相応しい緑化やデザイン 等 ②広域交通結節点に相応しい交通基盤の再整備 ○不足しているタクシー乗降場の拡充とともに、バス乗降場等の 適正配置による集約化や地下空間の活用等も視野に入れたコ ンパクトでも利用しやすい交通広場の再整備	○東口における「駅からまちへのつなぎ方」 ・駅・広場・まちの関係性（概念イメージ） 【確認事項】 ⇒第 6 回まちづくり推進部会で確認した方向性	○スタディパターンの修正案 （中地区配置案：バス乗り場がアイラン ドでない案） ・各パターンの比較表の整理 ○イメージパース等 ○構想案のまとめ （部会の議論を踏まえて方向性を確認）	○P 1 5 ・駅前空間の一体性 を高める顔づく り
	○自転車交通の考え方	④自転車利用環境の充実 ＜P＞3 月を目標に方向性を確認予定 ○自転車駐車場の適正な配置 等	○自転車利用のあり方 ・駐輪場の現状把握（配置・利用状況等） ・駐輪場とアクセス経路の配置の考え方 【確認事項】 ⇒「自転車駐車場の適正な配置」の考え方とは？ ○東西通路の自転車通行 ・OD 調査結果、押し歩き事例、課題 【確認事項】 ⇒東西通路の自転車通行の基本的な考え方	○構想案のまとめ （部会の議論を踏まえて方向性を確認）	○P 1 5 ・自転車利用環境の 充実
道路ネッ トワーク	○道路混雑の解消を図るために有効 な路線の選定と、その整備イメー ジ、整備効果	①道路ネットワークの強化・拡充 ＜P＞3 月を目標に方向性を確認予定 ○自動車交通の増加に対応した道路ネットワークの形成及び強 化・拡充（地下空間の活用も視野に入れる）	○組合せ検討ケース ・前提条件の整理（発生集中交通量、将来ネットワーク、 検討ケースの設定等） 【確認事項】 ⇒整備パターンの推計結果	○整備パターンの方向性 ○TDM 施策の導入の方向性 ○構想案のまとめ （部会の議論を踏まえて方向性を確認）	○P 1 6 ・整備の方向性
駅機能	○鉄道事業者との協議を踏まえた機 能高度化の具体化	①東西通路の整備と合わせた駅機能の高度化 ○東西通路の整備と合わせた乗り換え利便性の向上と安全性の 強化に資する駅機能の高度化 ○東西通路の整備に合わせた乗換改善（回遊性の向上、災害時の 混雑緩和、代替路の確保等） ○安全性の向上に資する、ラッシュ時における混雑が著しいホー ムの拡幅やホームドアの設置等	○駅機能に関する取組内容 【確認事項】 ⇒構想に盛り込む記述内容	○構想案のまとめ （部会の議論を踏まえて方向性を確認）	○P 1 7 ・駅機能の高度化の イメージ

大宮駅グランドセントラルステーション構想

第8回 基盤整備推進部会 討議資料

歩行者ネットワーク・駅前空間

- ①東口における「駅からまちへのつなぎ方」について
- ②東西通路の西口デッキ接続について
- ③東西通路の付加機能について
- ④自転車利用のあり方について
- ⑤東西通路の自転車通行について

① 東口における「駅からまちへのつなぎ方」について

【歩行者ネットワークの取り組みの考え方】

- 対流拠点としての役割を担うターミナル街区と、その周辺のまち全体を見据えた歩行者ネットワークを形成する。
- 大宮のまちの特長とも言える路地の良さを大切に、周辺の路地との繋がりや大宮の界隈性を意識した開発を促進する。

【大宮の価値・魅力】

- ・大宮東口には、「沿道の路面店・飲食店の賑わい・まちの広がり」や「路地空間の界隈性や居心地の良さ」といった**守るべき価値**を有する。
- ・ターミナル街区内（駅⇄開発街区）で閉じてしまうのではなく、まちの広がりや路地空間のつながりを意識した開発や空間構造による「誰もが安全・快適で歩きやすい歩行者空間」を形成していく必要がある。

■ 守るべき価値：沿道の路面店・飲食店の賑わい・まちの広がり



■ 守るべき価値：路地空間の界隈性や居心地の良さ



① 東口における「駅からまちへのつなぎ方」について

【歩行者ネットワークの取組内容】

2-③大宮を象徴し快適に歩ける「シンボル都市軸」の形成

○大宮の魅力である地上レベルのまちの広がりや居心地の良い路地に誘うため、まちを一望する視点場や開発街区とまちをつなげる縦動線を確保

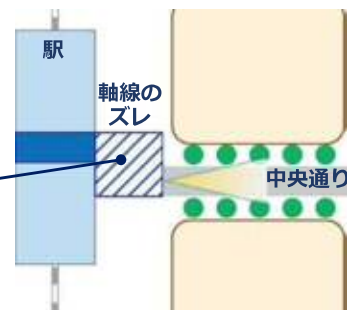
【まちへ人を誘導する工夫】



バリアフリーとともに、地上とデッキレベルを両方活かすよう、駅と開発街区、開発街区とまちとを空間的・視覚的に切れ目なくつないでいく

【中央通路とシンボル都市軸をつなぐ】

大宮駅中央通路とシンボル都市軸（中央通り）の軸線のズレを感じさせないよう、スムーズに接続させていく

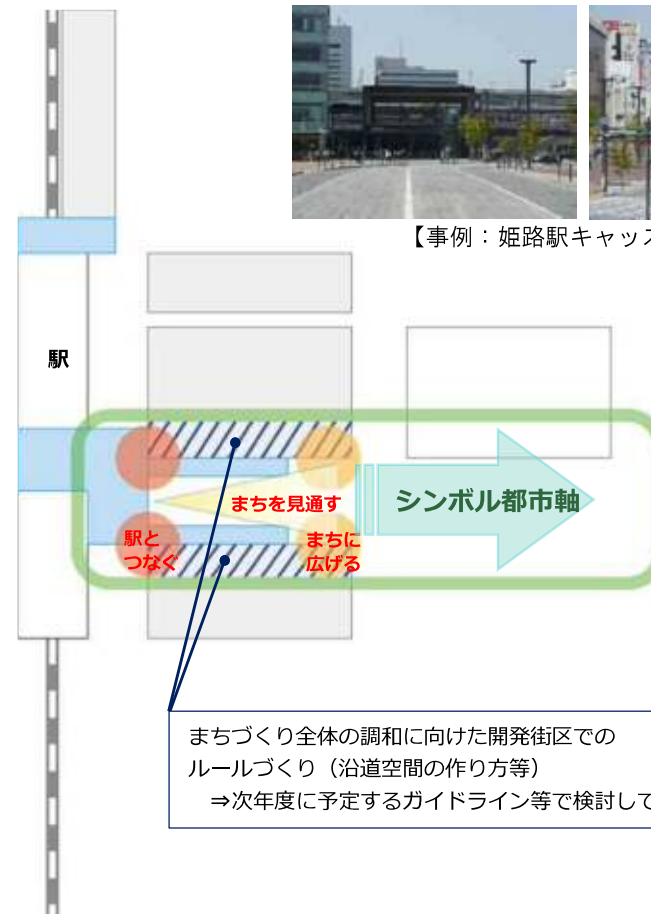


▼駅・広場・まちの関係性（概念イメージ）

視点場の事例]



【事例：姫路駅キャスルビュー】



まちづくり全体の調和に向けた開発街区でのルールづくり（沿道空間の作り方等）
⇒次年度に予定するガイドライン等で検討していく

① 東口における「駅からまちへのつなぎ方」について

【歩行者ネットワークの取組内容】

2-④路地空間の界限性を意識した開発の促進

- 大宮らしさでもある界限性を継承していくため、開発街区においても路地の雰囲気を感じることもできる空間を創出
- 開発街区とまちをつなぎ、人の賑わいや交流を促進するため、歩行者ネットワークの結節点に辻空間を確保

「開発街区のイメージ」



【事例：路地空間の雰囲気を残した再開発事業 近江町市場】



「辻広場」

まちとのつなぎ目となる空間に、立ち止まり、次の行先の方向を確認するアクセントとなる場として、辻空間を設けていく

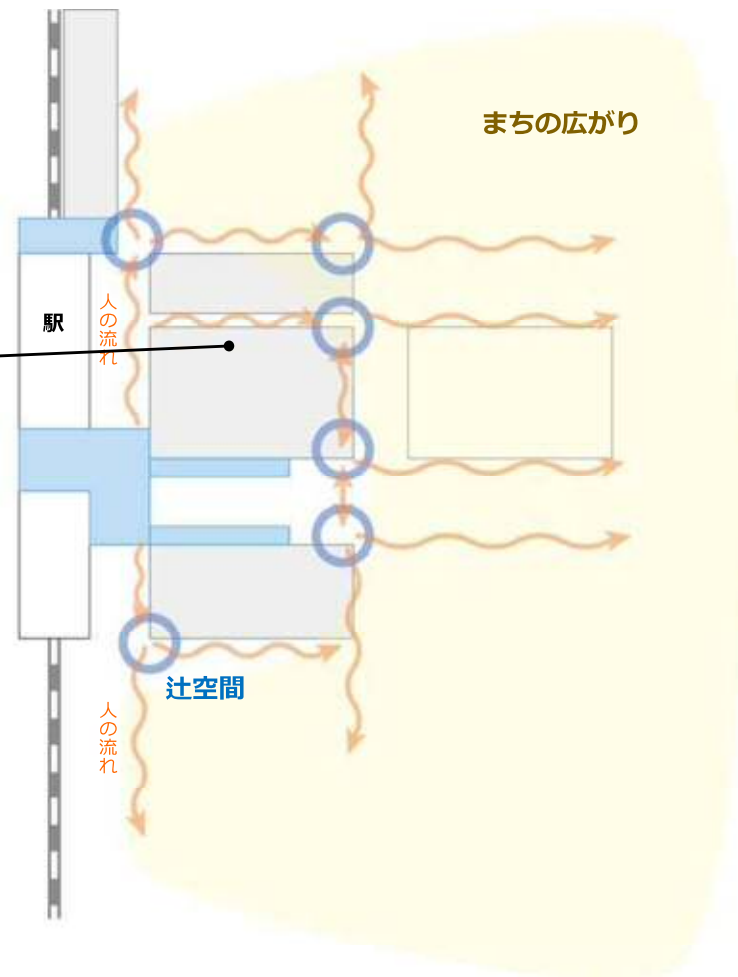


【事例：丸の内ブリックスクエア】



【事例：渋谷キャットストリート】

▼駅・広場・まちの関係性（概念イメージ）



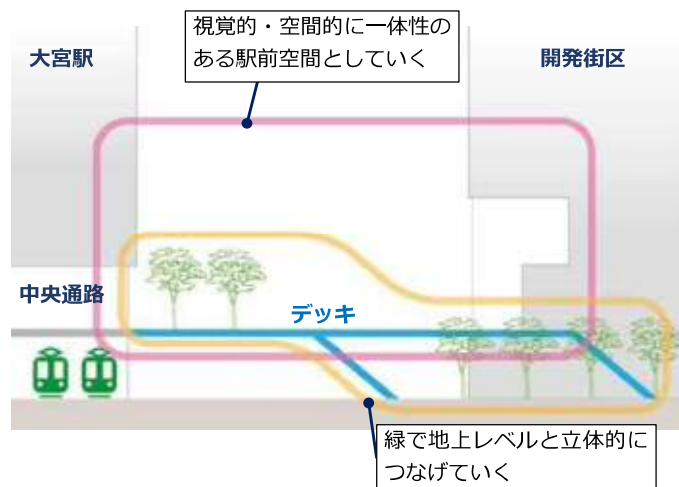
① 東口における「駅からまちへのつなぎ方」について

【駅前空間の取組内容】

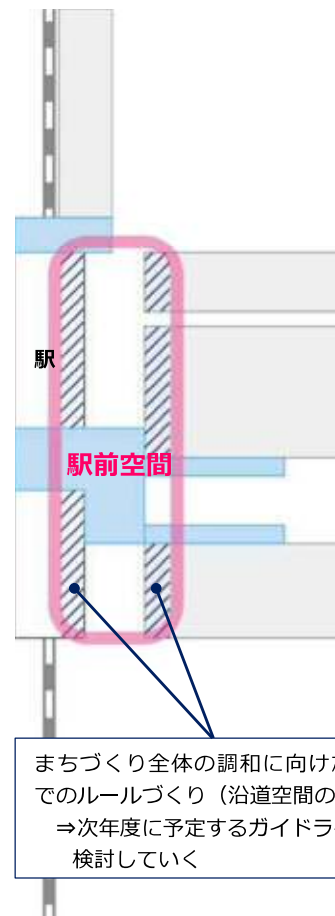
3-③ 駅前空間の一体性を高める顔づくり

- 歩行者の利便性の向上と開発街区の市場価値を高めるため、駅と街区をつなぐデッキを整備
- 大宮の顔としての風格や品格を演出するため、空間的・視覚的な統一感があり、氷川の杜を感じる豊かな緑の確保

【駅前空間のイメージ】



▼駅・広場・まちの関係性（概念イメージ）



【駅前空間の事例】



【事例：岐阜駅】



【事例：御茶ノ水ソラシティ】



【事例：六本木ヒルズ】

② 東西通路の西口デッキ接続について

【歩行者ネットワークの取り組みの考え方】

- ターミナル街区を起終点とし、氷川神社や鉄道博物館等、周辺の地域資源や大規模施設に多くの人が立ち寄り、人の賑わいをまち全体に広げていくため、中央通路に集中している人の流れを「対流」させる新たな東西軸を形成する。

【現況】西口では既にデッキネットワークが形成され、駅周辺では開発事業も計画

【課題】新たな東西通路の整備にあたっては、西口においても、24時間通行可能なバリアフリーが確保された経路の確保が必要である。

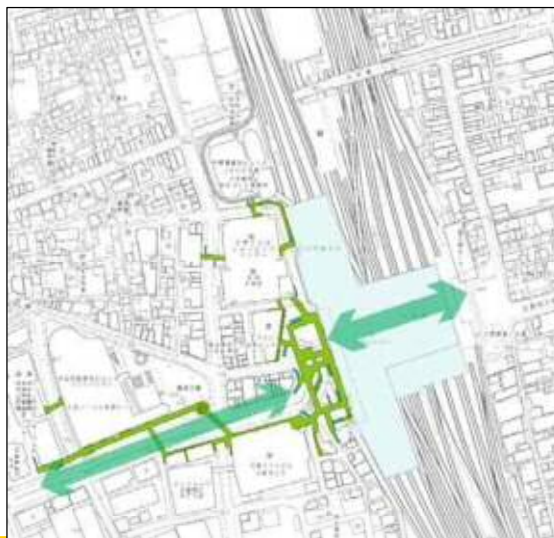
さらに、西口周辺の開発を視野に、まちの回遊性の向上や新たな顔づくりにつなげていくことが望ましい。

【歩行者ネットワークの取組内容】

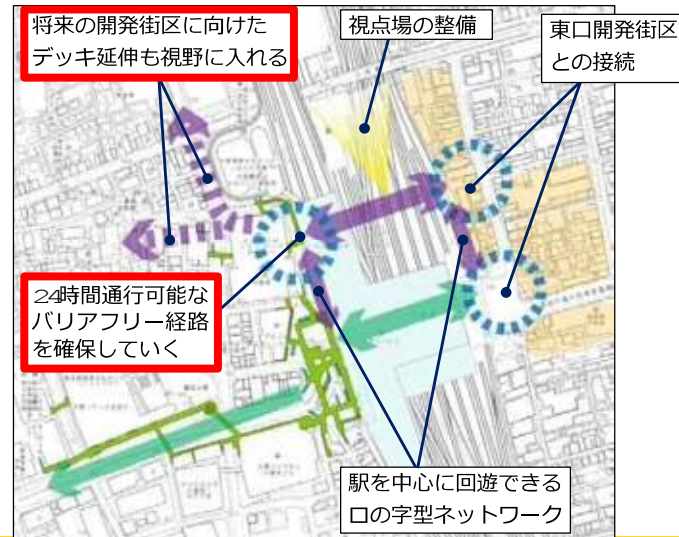
2-① 駅東西を結ぶ 新たな東西軸の整備

- 中央通路と合わせた、まちの回遊性向上を図るため、新たな東西通路と西口デッキを接続・改修

現状]



将来]



② 東西通路の西口デッキ接続について

【現状の整理】



- 西口周辺地区では、第3-B地区における再開発事業が進み、桜木駐車場における公有地活用も見込まれる。

■ 大宮駅西口第3-B地区市街地再開発事業 概要



	A棟	B棟
敷地面積	約609平方メートル	約7,593平方メートル
建築面積	約318平方メートル	約4,461平方メートル
延べ面積	約3,823平方メートル	約66,234平方メートル
建ぺい率	約52%	約59%
容積率	約497%	約648%
規模	地上14階	地下1階 地上28階
構造	RC造	RC造
最高高さ	約46.85m	約99.45m
主要用途	商業業務・住宅	商業業務・住宅 駐車場
住宅戸数	65戸	511戸

② 東西通路の西口デッキ接続について

【現状の整理】

- デッキには階段があり、また外部空間にエレベーターは設定されていない（写真③）。
- 地上レベルには、商業施設の搬入口や駐車場入り口があり、階段やエレベーター等を設置しうる空間が限られている（写真②）。
- 現状では、大宮駅中央通路とはデッキでつながっていない（写真④）。



【課題】新たな東西通路の整備にあたっては、24時間通行可能なバリアフリーが確保された経路の確保が必要である。

さらに、西口周辺の開発を視野に、まちの回遊性の向上や新たな顔づくりにつなげていくことが望ましい。



① デッキ (W=3.7m)



② デッキ (W=3.7m) DOM荷捌きに面する



④ デッキのない区間



③ 外通路では上下移動が必要

③ 東西通路の付加機能について

【歩行者ネットワークの取り組みの考え方】

- ターミナル街区を起終点とし、氷川神社や鉄道博物館等、周辺の地域資源や大規模施設に多くの人立ち寄り、人の賑わいをまち全体に広げていくため、中央通路に集中している人の流れを「対流」させる新たな東西軸を形成する。

【課題】大宮に住む人、働く人、訪れる人など、非常に多くの人が行き来し、目に触れる場所として、東西通路のポテンシャルを最大限発揮する視点が必要

【歩行者ネットワークの取組内容】

2-① 駅東西を結ぶ 新たな東西軸の整備

- 鉄道のまち大宮をPRする視点場など、新たな東西通路の整備効果を高めるための付加機能を確保

地域住民及び来訪者の利便性・快適性の向上や、にぎわいや交流の創出等に資する付加機能を確保していく。
(例：眺望スペース、展示スペース、イベントスペース、観光案内所等)

【観光案内所】

小倉駅(北九州市)



【展示スペース】

手稲駅(札幌市)



【眺望スペース】

竜王駅(山梨県)



【イベントスペース】

甲府駅(山梨県)



【広告(デジタルサイネージ等)】

品川駅



④ 自転車利用のあり方について

【駅前空間の取り組みの考え方】

- ターミナル街区における歩行者の安全性と自転車利用の利便性の両立を図るため、自転車駐車場の適正な配置に向け取り組みを行っていく。

【戦略ビジョン】「おもてなし歩行エリア」内では、歩行者の安全性を確保するため、自転車との錯綜をできるだけなくす必要がある。

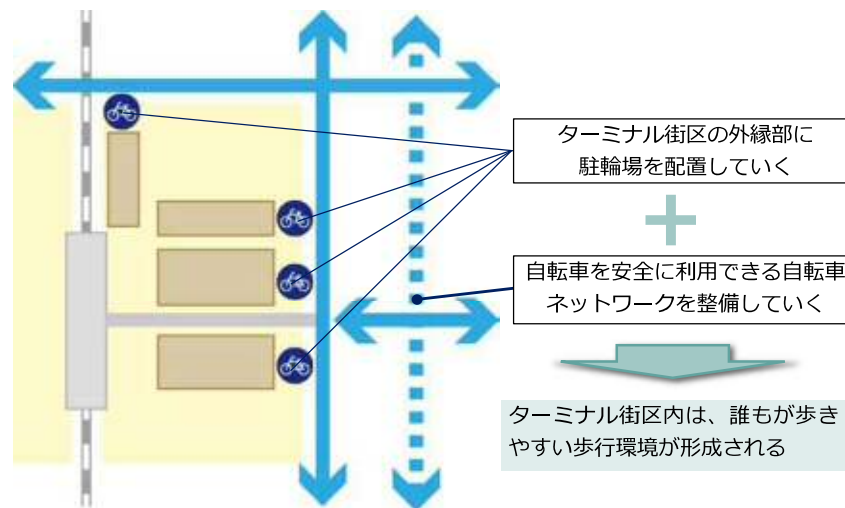
【利用状況】 ターミナル街区の外縁部に位置する自転車駐輪場でも、利用率は9割を超えている。

【関連計画】「自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～」では、利用しやすい駐輪場の配置や民間整備の促進、コミュニティサイクルの利用促進等が目指されている。

【駅前空間の取組内容】

④ 自転車利用環境の充実

- 駅へのアクセス利便性を確保しつつ、歩きやすい歩行環境を両立させるため、自転車駐車場をターミナル街区外縁部へ適正に配置
- 自転車駐車場に安全にアクセスするため、自転車レーンや自転車ナビマーク等による自転車ネットワークを整備
- 来訪者や買い物客にも利便性が高い自転車利用環境を実現するため、民間駐輪場の確保やコミュニティサイクルの利用を促進 等



④ 自転車利用のあり方について

【戦略ビジョン】

- 「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」では、ターミナル街区を含むエリアを「おもてなし歩行エリア」に位置づけている。



＜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、まちを楽しみながら、飽きずに快適に、安全安心して過ごせる歩行空間を面的に創出する

資料：「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」

【戦略ビジョン】「おもてなし歩行エリア」内では、歩行者の安全性を確保するため、自転車との錯綜をできるだけなくす必要がある。

④ 自転車利用のあり方について

- 【現在の配置】 ■大宮駅周辺では、ターミナル街区内外に、自転車駐車場が立地
■さいたま市では、「さいたま市自転車ネットワーク整備計画（H264）」に基づき、自転車走行環境の整備が進められている



④ 自転車利用のあり方について

【利用状況】

■ターミナル街区の外縁部に位置する自転車駐輪場でも、利用率は9割を超えている。

■平成28年度 自転車等駐車場利用状況一覧

平成29年3月31日現在

平成26年度 自転車等駐車場利用状況一覧

施設名称			利用料金				収容台数(台)				平均利用台数(台/日) (月次平均利用台数合計/12)				利用率(%) (平均利用台数/収容台数)				備考
			自転車		原付		自転車		原付		自転車		原付		自転車		原付		
			定期	一時	定期	一時	定期	一時	定期	一時	定期	一時	定期	一時	定期	一時	定期	一時	
東口	市営・公営	1 大宮駅東口大門町	1730～2140円/月	110円/回	2240円/月	140円/回	2,480	250	283	22	1,937	291	213	38	78.1	116.2	75.1	173.1	予約待ち10人
		2 大宮駅東口駅前	-	2時間まで 無料 8時間まで 100円 以後8時間ごと 100円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		3 大宮駅東口錦町	2490円/月	130円/回	-	-	328	218	-	-	303	220	-	-	92.4	100.8	-	-	予約待ち110人
	民営	4 サイカパーク大宮駅東口さくら小路	2300円/月	2時間まで 無料 以後5時間ごと 100円	3500円/月	-	20	51	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		5 サイカパーク大宮駅東口中山道	-	2時間まで 無料 以後5時間ごと 100円	-	-	-	135	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	
		6 サイカパーク大宮一番街	-	2時間まで 無料 以後2(5)時間ごと 100円	-	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
西口	市営・公営	1 大栄橋西臨時	1830円/月	120円/回	2750円/月	180円/回													予約待ち220人
		2 大栄橋錦町	2490～2800円/月	130円/回	3640円/月	170円/回	1,887	105	233	50	1,881	125	231	46	99.7	118.7	99.3	92.0	予約待ち380人
		3 大宮駅西口桜木町	2290円/月	130円/回	-	-	2,355	714	-	-	2,241	519	-	-	95.1	72.7	-	-	予約待ち20人
		4 シーノ大宮	1840円/月	110円/回	2780円/月	140円/回	605	189	78	27	605	166	76	25	100.0	88.1	97.8	90.7	予約待ち90人
		5 大宮駅西口	2290～2600円/月	130円/回	3380円/月	170円/回	1,767	324	230	70	1,652	557	86	30	93.5	171.9	37.2	42.5	予約待ち170人
	民営	6 DOMショッピングセンター	-	2時間まで 無料 以後2時間ごと 100円	-	-	-	305	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	

④ 自転車利用のあり方について

【関連計画】

「自転車まちづくりプラン さいたまはーと」 ＜計画の柱＞

たのしむ

自転車関連イベントの開催、レクリエーションルートやサインの充実によるサイクリング環境の改善、コミュニティサイクルによる市内周遊や街なかでの買い物など、自転車を活用して余暇を充実させる取組

まもる

自転車利用ルール・マナーや、定期的な点検・保険加入の周知・啓発など、自転車の正しい利用の仕方を身に付けてもらうための取組

はしる

自転車道・自転車レーンの整備、交差点の安全対策など、自転車通行環境の確保や、快適な自転車利用を推進するための取組

とめる

駐輪場整備、放置自転車対策、民間との連携強化など、駐輪環境を充実させる取組

●重点方策：④-1 コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大

通勤・通学 買物・私用 余暇・スポーツ

現在、大宮駅周辺エリア約3km圏で実施しているコミュニティサイクルについて、通勤や業務に係る移動での自転車利用や、観光目的の来訪者の自転車利用を促すため、自転車利用の多い市内の鉄道駅周辺に、サイクルポートを増設し、市域の移動円滑化、周遊を促します。また、コミュニティサイクルのPRと併せ、貸出需要に対応するよう、運営の活性化を図ります。

＜拡大エリア例＞鉄道駅、公共施設、商業施設、観光拠点 等

＜促進例＞自転車台数の増加、商店との連携による割引、利用促進PRの強化 等



資料：さいたま市資料

図 5-8 コミュニティサイクルの
サイクルポート（さいたま市内）



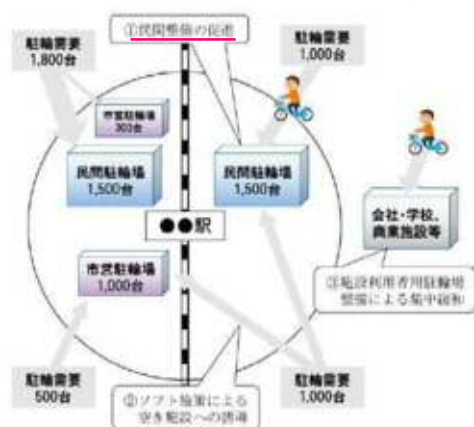
資料：さいたま市資料

図 5-7 コミュニティサイクルの
利用促進PR（大宮駅）

●重点方策：①-1 駐輪場の適正配置の推進

通勤・通学 買物・私用 余暇・スポーツ

鉄道駅への自転車通勤・通学者の利便向上のために、駐輪場の適正配置を推進します。主要駅周辺の駅へ向かう動線上への配置など、利用しやすい駐輪場の配置を検討します。



資料：さいたま市資料

図 5-27 駐輪場の適正配置・利用率の平準化等のイメージ

【関連計画】 利用しやすい駐輪場の配置や民間整備の促進、コミュニティサイクルの利用促進等が目指されている。

⑤ 東西通路の自転車通行について

【歩行者ネットワークの取り組みの考え方】

- ターミナル街区を起終点とし、氷川神社や鉄道博物館等、周辺の地域資源や大規模施設に多くの人立ち寄り、人の賑わいをまち全体に広げていくため、中央通路に集中している人の流れを「対流」させる新たな東西軸を形成する。



【利用実態】自転車の鉄道東西間の通行は、朝夕ともに大栄橋北側での通行がほとんどであり、新たな東西通路を通行する需要が少ないことが見込まれる。

【安 全 性】東西通路における歩行者と自転車の錯綜や、「おもてなし歩行エリア」内への自転車の流入をできるだけ避け、駅利用者や歩行者の安全性を確保する必要がある。

【駅の規模】自転車押し歩きを実施している駅の事例もあるが、大宮駅では横断距離が極めて長い。（利用者の押し歩きの負担が大きく、ルールが守られない恐れがある）

【歩行者ネットワークの取組内容】

特段の記述はしない

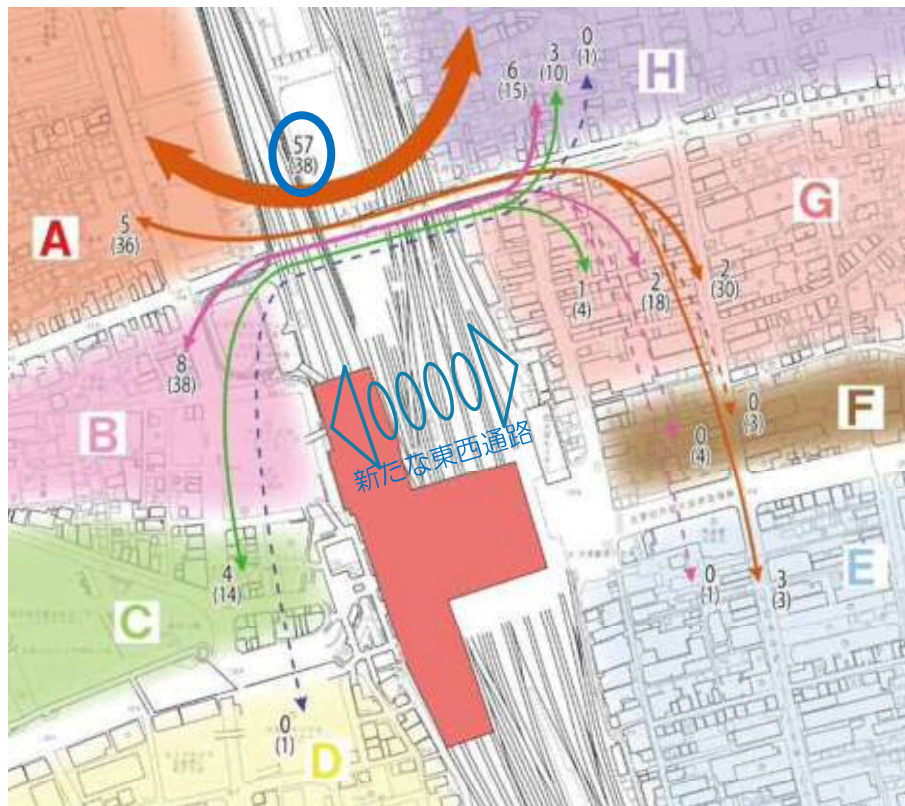
※ 新たな東西通路における自転車通行は不可とする

⑤ 東西通路の自転車通行について

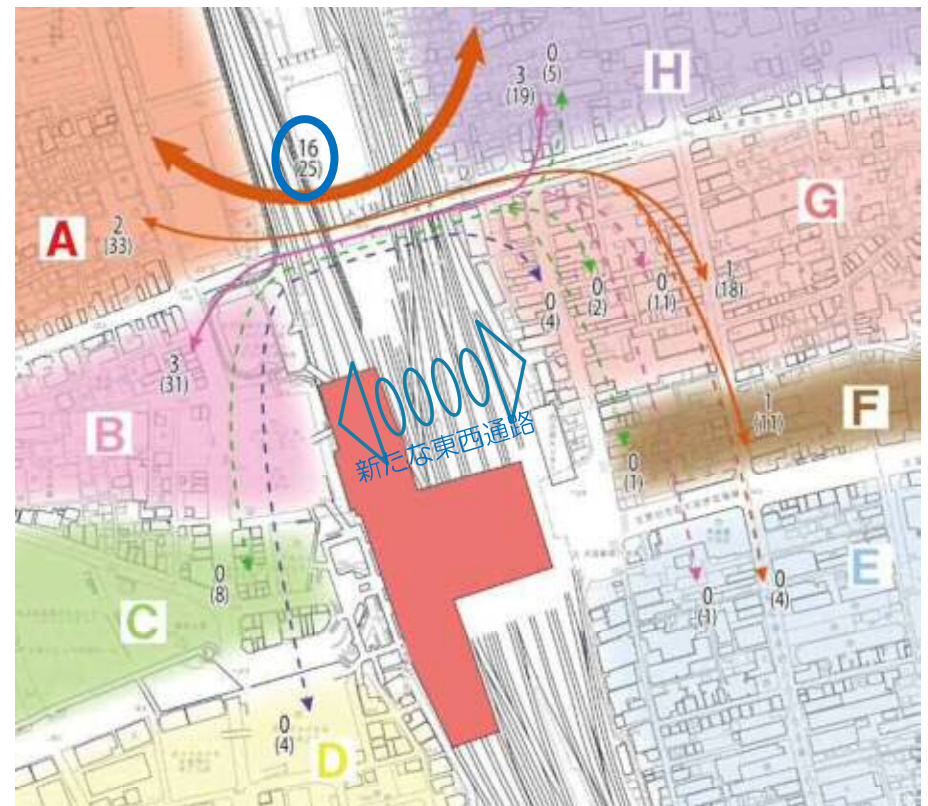
【利用実態】自転車の鉄道東西間の通行は、朝夕ともに大栄橋北側での通行（A ⇄ H）がほとんどであり、新たな東西通路を通行する需要が少ないことが見込まれる。

▼大栄橋利用者に対するOD調査の結果（H27年）

【朝 3 時間】（7～9時台）



【夕 3 時間】（17～19時台）



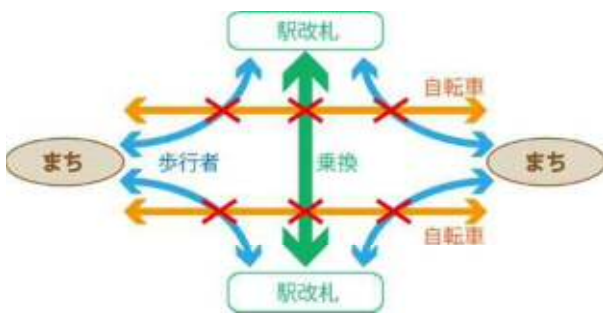
上段：自転車利用者

下段：歩行者

⑤ 東西通路の自転車通行について

【安 全 性】東西通路における歩行者と自転車の錯綜や、「おもてなし歩行エリア」内への自転車の流入をできるだけ避け、**駅利用者や歩行者の安全性を確保する必要がある。**

東西通路における錯綜イメージ]



【駅の規模】自転車押し歩きを実施している駅の事例もあるが、**大宮駅では横断距離が極めて長い。**（利用者の押し歩きの負担が大きく、乗ってしまう可能性がある）



国分寺駅



大塚駅

▼自由通路内で自転車押し歩きが可能な駅と大宮駅の鉄道横断距離



大宮駅
約200m



国分寺駅
約100m



大塚駅
約70m



辻堂駅
約80m