【別添２】調査成果の報告のポンチ絵　　【実施主体名：埼玉県さいたま市】

大宮駅東口駅前広場の整備方針検討調査

調査の目的・背景

○大宮駅周辺地域では、平成２２年に「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を策定し、まちの将来像とその実現に向けた戦略を示した。また、平成２６年度には、ＪＲ東日本、東武鉄道、埼玉県、さいたま市からなる「大宮駅の機能高度化及び周辺整備に向けた検討会」を開催し、乗り換え改善をはじめとする駅機能の高度化に向けた検討を始めた。
○本調査は、鉄道事業者やまちづくり団体等と連携し、東口周辺市街地のまちづくりの動向等を踏まえ、東口駅前広場の整備の方向性について検討することを目的とする。

調査成果

○大宮駅東口駅前広場及び周辺地域の現状の整理
・大宮駅東口の駅前広場は平成１６年に再開発事業の廃止とともに都市計画決定され、平成２１年に現在の姿に暫定整備されている。また、駅前周辺では地元まちづくり団体が再開発事業等の検討を進めている。

○駅前広場面積規模の整理
・駅前広場の検討にあたり、将来の開発等を想定した駅前広場の必要面積について整理した。

	都市計画	今回の算定結果
駅前広場面積	10,500㎡	14,800㎡
交通施設空間	6,700㎡	7,400㎡
環境空間	3,800㎡	7,400㎡
環境空間比率	約36%	約50%

※駅前広場計画指針にもとづき算定

○基本配置案と重層利用の検討
・計画条件をもとに基本的な配置案について検討した結果、利用者の動線や利便性確保の観点から、右図のとおり、南北方向への配置をベースにすることとした。
・広場周辺の交通動線、事業費、再開発との関連、空間確保の観点等から、下記のC案が優位であると評価されるが、今後さらに詳細な検討が必要である。

A案：全ての施設を平面で整備する案

B案：バス施設を地平に配置し、その上部にタクシー、一般車ロータリーを整備する案

C案：交通施設の一部を再開発ビル内に整備する案

基本配置案

○東口駅前広場の整備の方向性について
・上記の検討に加え、関係者からの意見をもとに、駅前広場の整備の方向性について整理した。

大宮駅東口の”顔”にふさわしい駅前空間の創出
- 都市活動の拠点となるシンボリックな駅前空間の形成
  ➢防災、イベント等の機能を併せ持つ空間整備の推進、再開発との一体整備によるシンボル空間の創出等
- 駅舎、駅東口周辺整備との連携による利便性の高い交通施設整備
  ➢駅前再開発地区と駅舎との連携強化による回遊性の向上、交通動線整理のための周辺道路整備の推進等

（調査の手順）

駅前広場及び周辺地域の現状の整理
↓
駅前広場面積規模の整理
↓
駅前広場計画の検討案の作成
↓
関係者からの意見聴取
↓
駅前広場整備の方向性

基盤整備の見込み・方向性

駅前広場の整備の方向性については、関係者と協議を重ね、（仮称）大宮駅東口駅前広場整備基本計画を策定し、その後、周辺の開発動向をふまえ、都市計画関連手続きを進めていく。

短期（1～5年）：基本計画策定、都市計画手続き

中期（5～10年）：都市計画決定、工事着手

長期（10年～）：工事、竣工

今後の課題

今後とも、鉄道事業者や駅周辺地区の地権者、交通事業者等と協議・調整し合意形成を図る必要がある。
特に以下の点については、今後の検討課題である。

- 交通・歩行者動線の詳細検討
- 駅前広場に付加する機能
- 駅前再開発事業の採算性
- 事業化の手法や手順等

	大宮駅東口駅前広場の整備方針検討調査		
調査主体	埼玉県さいたま市		
対象地域	埼玉県さいたま市	対象となる基盤整備分野	道路（駅前広場）

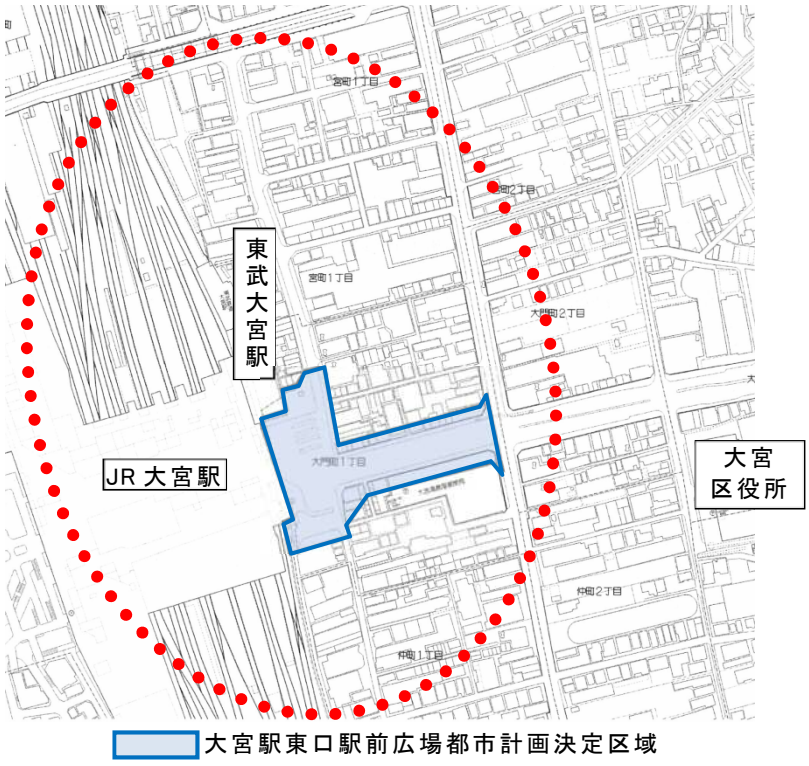
１．調査の背景と目的

大宮駅は１日当たりの乗降客が 65 万人を超える首都圏屈指のターミナル駅である。大宮駅東口周辺地区は慢性的な道路交通渋滞、老朽化建物が多く防災上の課題を抱えている。

このような背景の中、平成 22 年度には東口周辺の将来まちづくり指針となる「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を策定し、官民連携によるまちづくりの方向性を示した。

また、平成 26 年度には、JR 東日本、東武鉄道、埼玉県、さいたま市からなる「大宮駅の機能高度化及び周辺整備に向けた検討会」を開催し、JR 線と東武鉄道線の乗り換え改善をはじめとした駅機能の高度化に向けた検討を始めている。

本調査は、鉄道事業者やまちづくり団体等と連携し、東口周辺市街地のまちづくり活動等をふまえ、東口駅前広場の整備の方向性について検討する。



図．検討対象区域図

大宮駅の機能高度化及び周辺整備に向けた検討会構成

- 東日本旅客鉄道株式会社　大宮支社
- 東武鉄道株式会社
- 埼玉県　企画財政部
- さいたま市　都市局

２．調査内容

（1）調査の概要と手順

１）大宮駅東口駅前広場及び周辺地域の現状の整理

大宮駅東口駅前広場及び周辺地域の現状及び駅周辺街区の計画動向等を既存資料から整理する。

２）駅前広場面積規模の整理

駅前周辺の開発動向を踏まえた駅前広場の適正規模を整理する。

３）駅前広場計画の検討案の作成

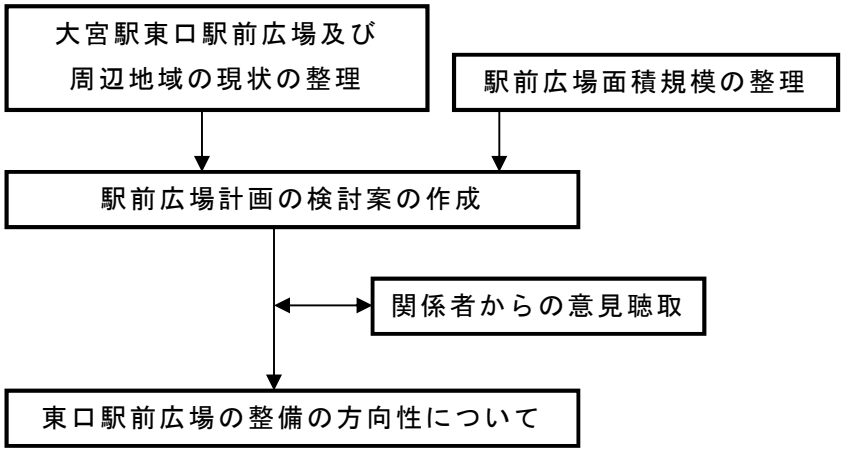
上記の計画条件をもとに、基本的な配置パターンを検討し、駅前広場の重層利用について整理する。また、各検討案について、広場の街区との機能分担や広場周辺の交通動線を面的に比較検討する。

４）関係者からの意見聴取

地元まちづくり団体や、鉄道事業者と検討会等を開催し、大宮駅や駅前広場の現状と課題について共有し、それらに対する理念・方向性について整理する。

５）東口駅前広場の整備の方向性について

上記の比較検討や関係者からの意見をもとに、東口駅前広場の整備の方向性及び実現するうえでの整備課題について整理する。



図．業務フロー

(2) 調査結果

1）大宮駅東口駅前広場及び周辺地域の現状の整理

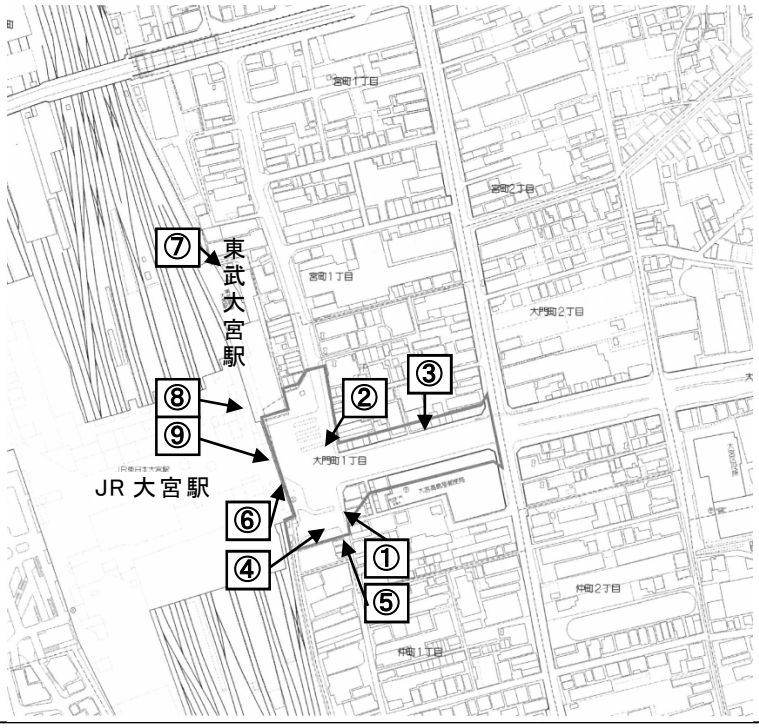
①上位計画

上位計画、関連計画から、大宮駅東口駅前広場に関連する要素を抽出した。

	さいたま市の上位計画より求められる都市機能
2020 さいたま希望のまちプラン（平成２６年４月）（総合振興計画書）	・訪れる人だれにもやさしく、安心して利用できるまちづくりの推進
	・人々が集い、出会い、買い物を楽しめる憩いと賑わい空間の創出
	・市街地における公共空間の緑化、潤いのある都市空間の形成
	・バスターミナル、自転車駐車場の整備等による鉄道駅周辺の交通結節機能の充実・強化
さいたま市都市計画マスタープラン（平成２６年４月）	・駅やその周辺におけるバリアフリー化の推進
	・みどり豊かなオープンスペースの確保による、やすらぎとゆとりある都心空間の創出
	・広幅員道路の整備や公園、緑地、生産緑地等のオープンスペースの確保
	・駐車場、自転車駐車場の整備への取り組み
さいたま SMART プラン（平成１８年４月改定）（総合都市交通体系マスタープラン基本計画）	・駅直近における歩行者優先の移動空間の確保
	・駅前広場や駐輪場、駐車場など、各駅周辺地域の地区交通計画と連動による乗換機能の充実
	・違法駐車、違法駐輪をなくすため、民間事業者との協働による駐車施設の整備
大宮駅周辺地域戦略ビジョン（平成２２年５月）	・人優先の歩行空間を確保し、まちのにぎわい創出の核となる回遊性の向上
	・駅前広場と駅舎、駅直近の街区によって構成される駅前空間を一体的に捉えた、鉄道と公共交通、歩行者の望ましい移動環境の検討
	・広域からの来街者も日常利用者も共通して誇れる街の顔の創出
	・主要な歩行者動線沿いへの、人々が集い、憩い、にぎわう「ひろば」の形成
	・さいたま市を代表する景観や都市活動の拠点となるシンボリックな空間の形成
	・駅周辺の地域資源への回遊促進を図るため、特徴や楽しみ方に関する積極的な情報提供
	・駐車場から街へのアクセス利便性を担保した上でのエリア外周部への駐車場への誘導

②大宮駅東口駅前広場及び周辺地域の現状

下図に大宮駅東口駅前広場及び周辺地域の主な現況課題を整理した。



①駅端末交通と通過動線の交錯

②公共交通と一般交通の混在

③サービス水準の低い歩行者空間

④荷捌き車両の流入

⑤歩行者と自動車の交錯

⑥広場滞留空間の不足

⑦駅周辺低利用地

⑧混雑の激しい JR と東武の乗換

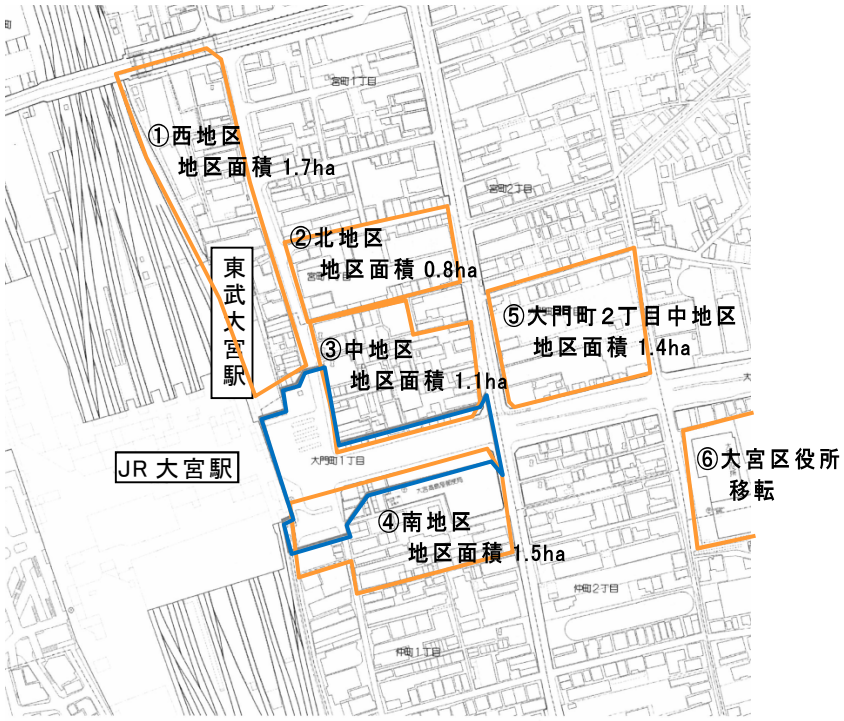
⑨シンボル性に乏しい駅舎

③駅周辺街区の計画動向

現状の駅前広場は平成 16 年 4 月に再開発事業の廃止とともに面積約 10,500 ㎡で都市計画決定され、平成 21 年 3 月に暫定整備された。

年　月	項　目
昭和 58 年 2 月（1983 年）	○「大宮駅東口第一種市街地再開発事業 2.4ha」及び関連都市計画の告示 （駅前広場 15,600 ㎡）
平成 12 年 3 月（2000 年）	○氷川参道交通実験の実施（中区間）
平成 12 年 10 月	○「公共事業の再評価」の実施 ・大宮市公共事業評価監視委員会の意見具申を受け、平成 14 年度末と期限を設けて事業の「休止」を決定
平成 13 年 9 月（2001 年）	○大宮駅東口都市再生プラン検討委員会の設置
平成 14 年 5 月（2002 年）	○氷川参道歩者分離整備工事（中区間）の実施
平成 14 年 11 月	○「第 2 回さいたま市公共事業評価監視委員会」の開催 ・「公共事業の再評価」により、再開発事業の「中止」を決定
平成 14 年 12 月	○「大宮駅東口都市再生プラン」の公表
平成 16 年 4 月（2004 年）	○大宮駅東口第一種市街地再開発事業と関連都市計画の変更告示 ※再開発事業の廃止、現駅前広場都市計画（10,500 ㎡）
平成 17 年 3 月（2005 年）	○氷川参道交通実験（一方通行、歩者分離）の実施（南区間）
平成 19 年 2 月（2007 年）	○第 2 タクシープール社会実験の実施
平成 19 年 3 月	○氷川参道歩者分離整備工事（南区間）
平成 19 年 5 月	○NACK5 スタジアム大宮のオープン
平成 19 年 9 月	○銀座通り一方通行社会実験
平成 20 年 1 月	○大宮駅周辺の新たなグランドデザインの策定に向け調査開始
平成 20 年 12 月	○氷川緑道西通線事業認可取得（南大通東線～大宮中央通線）
平成 21 年 3 月（2009 年）	○大宮駅東口駅前広場現況整備 ○大門町 2 丁目中地区市街地再開発準備組合設立
平成 21 年 7 月	○氷川参道歩者分離整備工事（北区間）
平成 21 年 12 月	○銀座通りアーケード撤去
平成 22 年 5 月（2010 年）	○「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」公表
平成 22 年 9 月	○コミュニティサイクルの社会実験
平成 25 年 3 月（2013 年）	○大宮駅東口大門町 2 丁目中地区都市計画決定

大宮駅東口周辺においては下図に示す５地区では再開発などへの取組みが進められている。



番号	団体名	活動状況
①	大宮駅東口西地区まちづくり推進協議会	市街地再開発事業に向けた基本方針の検討及び、事業実現に向けた権利者の合意形成に取り組んでいる。
②	大宮駅東口北地区市街地再開発準備組合	地区内の大型ビルが耐震工事を実施したが、将来的には再開発事業として事業化できるよう取り組んでいる。
③	大宮駅東口駅前街づくり会	市街地再開発事業に向け、設計会社やデベロッパーとともに施設計画や区域設定等について検討している。
④	大宮駅東口駅前南地区まちづくり推進協議会	事業化に向けて施設計画や都市計画の枠組みについて検討を重ねると共に権利者の合意形成に取り組んでいる。
⑤	大門町２丁目中地区市街地再開発準備組合	平成 25 年 3 月に都市計画決定され、現在は事業計画認可に向けて取り組んでいる。
⑥	大宮区役所移転	県合同庁舎と区役所分庁舎の土地交換議案が議会で可決。平成３１年度に移転予定。

２）駅前広場面積規模の整理

駅前広場の計画案作成にあたり、現況の駅前広場及び、現在都市計画決定されている面積について整理するとともに、周辺の開発を想定した面積を以下のとおり設定した。

		現況	都市計画決定		今回算定結果（駅前５地区開発想定）
			計算結果	決定内容	
駅前広場面積		8,600 ㎡	11,800 ㎡	10,500 ㎡	14,800 ㎡
	交通施設空間	5,700 ㎡	5,900 ㎡	6,700 ㎡	7,400 ㎡
	環境空間	2,900 ㎡	5,900 ㎡	3,800 ㎡	7,400 ㎡
	環境空間比率	約 34%	50%	約 36%	50%

※駅前広場計画指針（平成 10 年　日本交通計画協会）にもとづき算定

３）駅前広場計画の検討案の作成

前述の駅前広場の面積規模をもとに駅前広場計画の検討案を作成した。

①基本配置案の検討

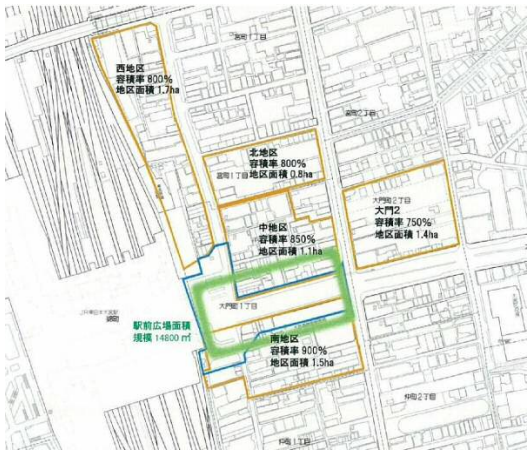
施設規模の算定結果である約 14,800 ㎡の必要面積で配置する場合、以下のような４パターンが考えられる。

都市計画をはじめ、利用者の動線や利便性確保の観点から、今回の検討では、第１案（南北）の配置をベースにすることとした。

第１案：南北方向に広場を配置

○駅との結節距離が短い
○複数箇所の駅連絡口への接続が可能
○バスとタクシーの分離を行いやすい

第２案：東西方向に広場を配置



●駅からの結節距離が長くなる場所が発生する
●駅との連絡口が限定される
●バスとタクシーの分離が困難

第３案：Ｔ字形に広場を配置

●東武とＪＲの乗換向上に寄与しない
●現況から乗換結節性は大きく向上しない

第４案：旧中山道側に広場を配置

●駅との結節距離が悪化する
●２つの再開発街区と同時に事業化を図る必要がある

②重層利用に関する検討

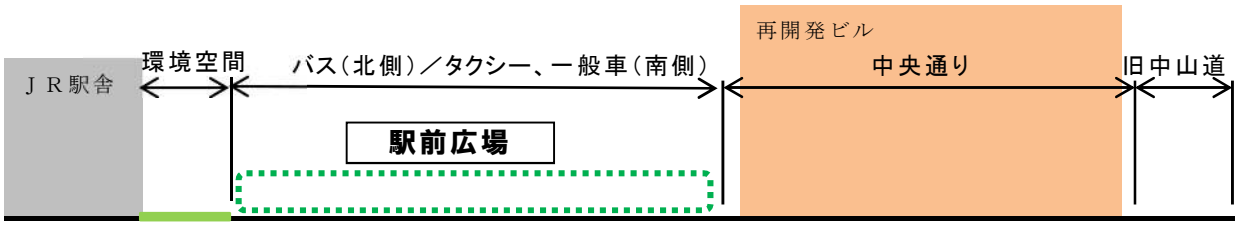
鉄道に沿って南北方向に広場を配置する第１案を基本として、駅前広場の重層利用について３パターンを想定し、検討案（平面図、断面図）を作成した。

Ａ案：全体平面案（南北）

全ての施設を平面で整備する案

Ａ案（平面図）

Ａ案（断面図）

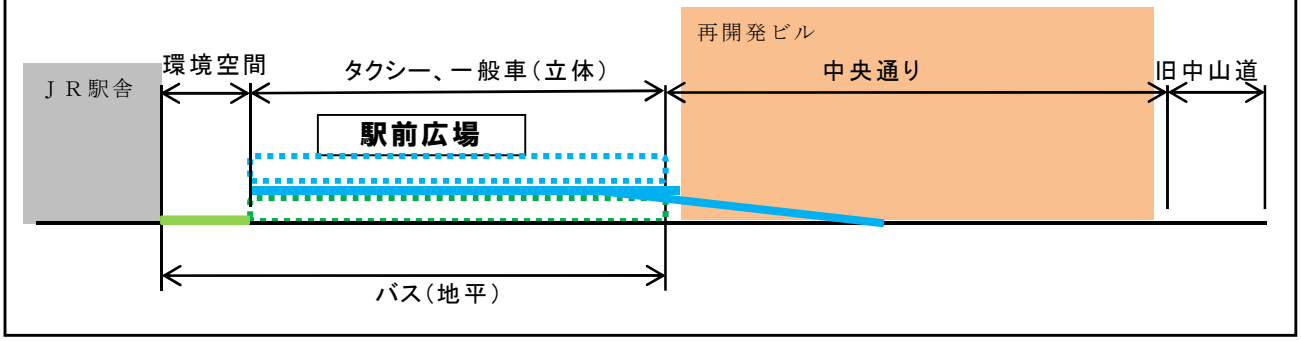


Ｂ案：駅前広場立体

バス施設を地平に配置し、その上部空間にタクシー、一般車の小型車ロータリーを整備する案

Ｂ案（平面図）

Ｂ案（断面図）

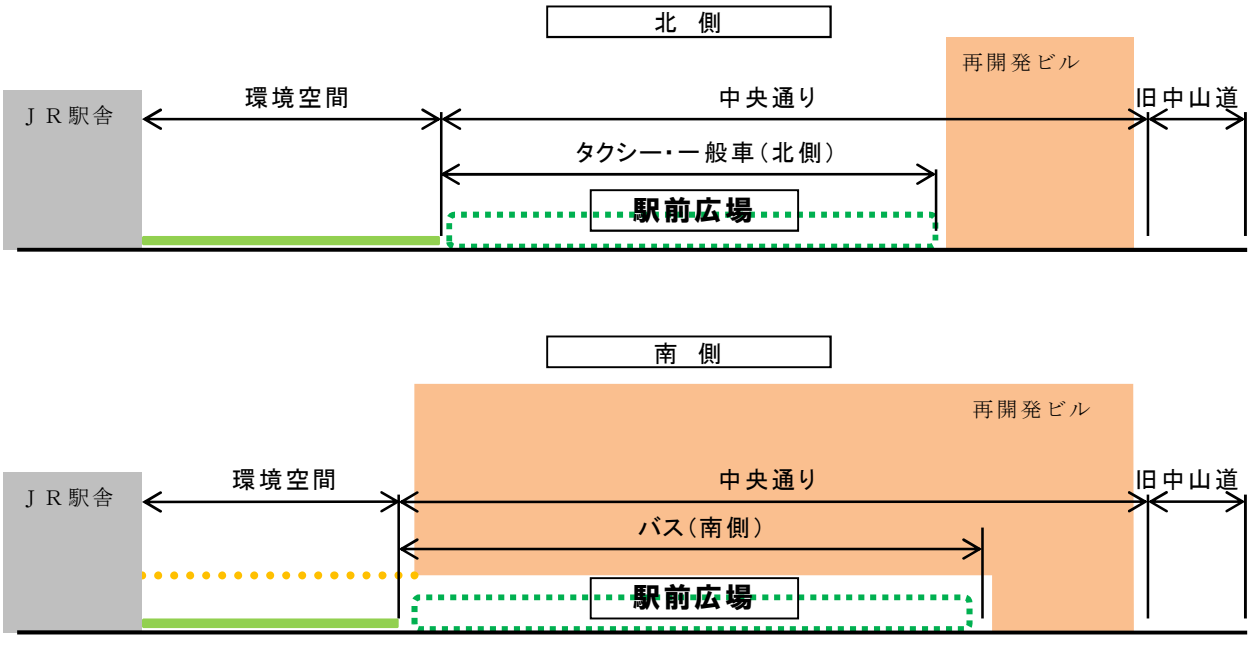


Ｃ案：再開発区域重層利用

交通施設の一部を再開発ビル内に整備する案

Ｃ案（平面図）

Ｃ案（断面図）



③比較検討

広場と街区との機能分担や広場周辺の交通動線の面から比較検討を行った。

		A案	B案	C案
面　積		約 14,000 ㎡（地平）	約 6,600 ㎡（上部） 約 9,000 ㎡（地平） 計：約 15,600 ㎡	約 5,400 ㎡（バス） 約 2,000 ㎡（タクシー） 約 1,800 ㎡（一般車） 約 3,000 ㎡（その他） 計：約 12,200 ㎡
交通施設	バス乗降場	駅前通り線の北側に配置 効率的な配置とするためターミナル形式のバス乗降場配置とする	駅前通り線の北側に配置 効率的な配置とするためターミナル形式のバス乗降場配置とする	駅前通り線の南側に配置 再開発建築物との重層的な利用により効率的な配置とする
	タクシー乗降場・プール	駅前通り線の南側に小型車ロータリーとして配置	バス乗降場の上部を立体的に小型車ロータリーとして配置	駅前通り線の北側に配置 道路法の道路として定義し、再開発建築物との重層利用は想定しない
	一般車乗降場	タクシー乗降場に並べて配置する	タクシー施設と同様にバス乗降場の上部に配置する	南北に分散して配置する
課題への対応	自動車通過動線の分離	南北方向の通過動線の排除は可能	南北方向の通過動線の排除は可能	南北方向の通過動線の排除は可能
	公共交通と一般交通の分離	大型車（バス）と小型車（タクシー、一般車）の分離は図られる	大型車（バス）と小型車（タクシー、一般車）の分離は図られる	バス、タクシー、一般車の分離が図られている
	サービス水準の高い歩道	十分な歩道空間が確保できる	十分な歩道空間が確保できる	再開発建築物と駅の間に広くまとまった空間が確保できる
	荷捌き車両への対応	南北方向の通過動線の排除により可能	南北方向の通過動線の排除により可能	南北方向の通過動線の排除により可能
	歩行者と自動車の分離	バス乗車場や小型車ロータリー出入り口において歩行者動線と交錯する	立体化した小型車ロータリーを経由してバス乗降場にアクセスできるため分離が図られる	再開発建築物の通路などを活用することで分離が可能
	広場滞留空間の創出	駅前面に滞留空間が確保可能	立体化した小型車ロータリー周辺に十分な滞留空間を確保可能	再開発建築物と駅の間に広くまとまった空間が確保できる
駅と再開発建築物との接続		平面の駅前広場が東西に長く位置するため平面での接続性が悪化する	立体化した空間を利用することで接続性は高い	平面の歩行者空間で自動車との交錯なしでアクセス可能
沿道再開発との関連		中地区、南地区の敷地を大幅に必要とする	中地区の敷地を大幅に必要とする	ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙの上部を重層的に利用が可能であるため影響は少ない
駅前広場事業費		一般的な駅前広場整備のように全体の用地買収費、補償費が必要	小型車ロータリーを立体化するため最も高価となる	バスロータリー部分の重層利用によって事業費の軽減が期待できる
評　価		一般的な形状であるが、バス乗降場の数が多く、効率的な利用を行うためにはデッキ整備の必要性が高い	事業費が最も高価である 小型車ロータリーの配置により駅と再開発街区の結節性が低下する可能性がある	駅前空間と周辺まちづくりの一体化が図られ、賑わい空間やシンボル空間を創出可能
		○	×	◎

赤：不利な項目　　青：有利な項目

４）東口駅前広場整備の方向性について

駅前広場の検討案や関係者からの意見をもとに、東口駅前広場整備の方向性について整理した。

大宮駅東口の”顔”にふさわしい駅前空間の創出

・都市活動の拠点となるシンボリックな駅前空間の形成
・駅舎、駅東口周辺整備との連携による利便性の高い交通施設整備

○駅前空間

・大宮駅の顔にふさわしい空間を整備する
・防災空間、イベント空間としての機能も併せ持つ平面空間としての整備を推進する

○周辺道路の整備

・商業交通、通過交通等の処理機能を担う、周辺道路の整備を推進する

○駅前広場と連動したまちづくりの推進

・駅前再開発地区と駅前広場を一体的に整備することによるシンボル空間の創出
・駅前再開発地区と駅舎との連携を強化し、回遊性を高める
・バリアフリー化を推進し、安心して利用できる駅前空間を形成する
・中央通りにおける歩行者サービス水準の向上を図る

◯バス乗降場

・バス停の集約配置や乗換利便性の向上を図るため、再開発との一体的な整備による再配置を検討する

◯タクシー乗り場

・シンボリックな駅前空間の形成のため再配置を検討する

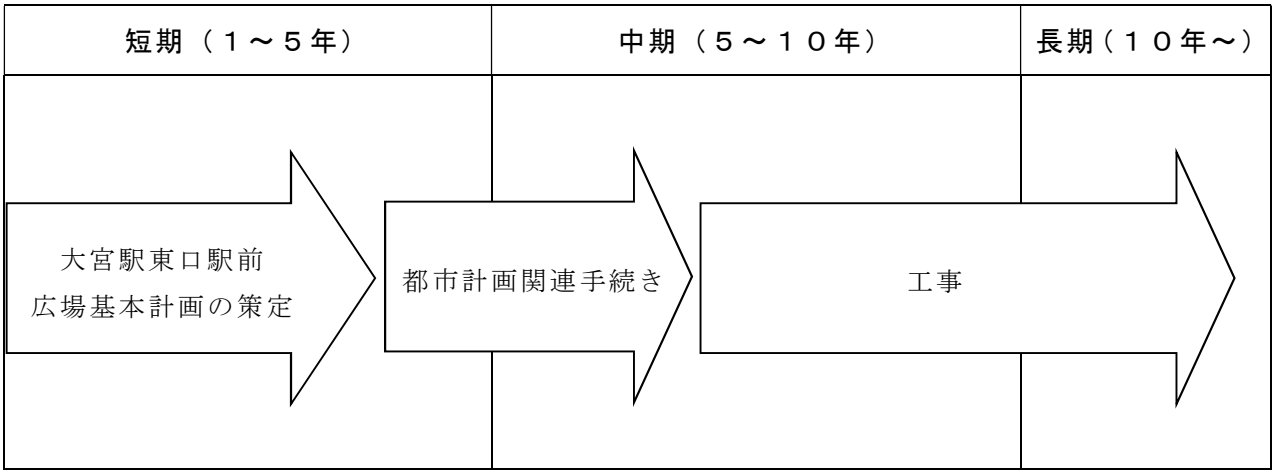
◯送迎交通乗降場

・駅前空間への送迎交通の進入を抑制するため、その受け皿となる送迎交通乗降場の再配置を検討する

３．基盤整備の見込み・方向性

駅前広場の整備の方向性については、関係者と協議を重ね、（仮称）大宮駅東口駅前広場整備基本計画を策定し、その後、周辺の開発動向を踏まえ、都市計画関連手続きを進めていく。

以下に、今後の想定スケジュールついて記載する。



４．調査成果と今後の課題

本調査において、駅前広場の方向性を検討したことにより、鉄道事業者や地元まちづくり団体と課題の共有を図り、今後の方向性について議論することができた。

今後とも、鉄道事業者や駅周辺の地権者、交通事業者等と協議・調整し大宮駅及び周辺整備に向けた基本計画を策定する必要がある。

特に以下の点については、今後の検討課題である。

- 駅前広場及び周辺街区の交通・歩行者動線に関する詳細検討
- 東口駅前広場に付加する機能（デッキ配置計画、オープンスペース配置計画、地下利用計画、駐車・駐輪・荷捌き計画など）の検討
- バスターミナルやタクシー乗降場と再開発建築物の立体的利用を行った際の再開発事業成立性の検討
- 再開発事業を含めた鉄道施設の整備手法の検討
- 基盤整備の最終的な姿について関係者間での共有を図った上で、現況の駅前広場や鉄道施設等の機能を維持しながらの事業化手順の検討