

(仮称) GCSプラン案について

さいたま市都市局都心整備部 東日本交流拠点整備課

1. はじめに

前号において、大宮駅グランドセントラルステーション化構想の策定の背景から構想の内容について紹介しました。本号では、本構想をより具体化し実現可能な計画とするために検討を進めている『(仮称) GCSプラン案』について、紹介します。

2. GCSプランとは

さいたま市では、都心である大宮駅周辺において、駅前広場に隣接する街区のまちづくり、駅前広場を中心とした交通基盤整備、乗換改善等を含めた駅機能の更なる高度化を三位一体で推進する『大宮駅グランドセントラルステーション化構想』(以下、「GCS構想」という。)を策定しました。

GCS構想は、市民・事業者・行政等が「個別の整備計画」をつくる際の共通の指針としての役割を担うものであり、今後は、各主体が連携しながら、GCS構想に基づく取り組みを着実に進めていくことが必要です。

そこで、GCS構想に示した「整備方針」や「取組内容」等を、より具体的かつ実現可能なものとしていくため、策定するものです。また、本市は、令和元年7月に国から『SDGs 未来都市』に選定されており、本プランは、経済面における特に注力する先導的な取組として推進していくこととしています。

本プランの構成は、公民連携によるまちづくりを進めるため、基盤整備や民間開発を実施する際の指針となる「まちづくりガイドライン」と、大宮駅周辺における基盤整備や街区のまちづくりでの取組内容を具体化した「構想実現案」をはじめとする「個別整備計画」となっています。



図 GCSプランの位置づけ

3. まちづくりガイドライン (案)

まちづくりガイドラインは、GCS構想で掲げた大宮の果たすべき役割等を踏まえ、『SDGs 国際未来都市・さいたま 2030 モデルプロジェクト』の取組として推進し、大宮のまちづくり戦略と基盤整備や民間開発を実施する際のルール等を定め、公民が連携して大宮の魅力を高める良質な空間を形成していくことを目的とするものです。

ガイドラインは、「まちづくり戦略」や「都市空間形成の目標」等で構成し、民間まちづくりや基盤整備等の計画策定の参考とします。また、必要な項目については、地区計画等、都市計画の運用の際、指針としても活用します。



図 ガイドラインの検討対象範囲

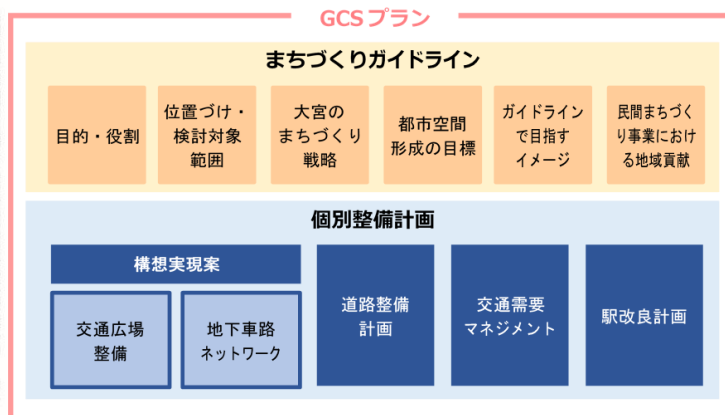


図 GCSプランの構成

(1) 大宮のまちづくり戦略

GCS構想に掲げた大宮の果たすべき役割や、大宮駅周辺の風土・歴史、広域的な人口動態等の視点を踏まえ、大宮ならではの取組を国内外に発信し、“選ばれる”都市とするため、「社会基盤」「環境」「経済」の3分野に関する都市戦略を設定しています。

社会基盤：創造的な取組を受け入れるまちをめざす

先端技術による都市づくりや、創造的試みを積極的に受け入れることで、ビジネス・交通分野等における社会基盤をつくり、「東日本」をはじめ国内外に発信します。

環境分野：みどりが人を呼ぶシーンをつくる

氷川の杜における自然の近さを印象づける、歩行者と環境に配慮された大宮独自のパブリックスペースを作り出し、市民や来街者の五感に訴求する、集客の社会基盤とします。

経済分野：「東日本」を魅せるまちとなる

「東日本」の業務・商業・文化を迎え入れながら、ヒト・モノ・情報の対流を促し、新たなものづくり、価値づくりを誘発する機能や施設を導入します。

(2) 都市空間形成の目標、整備の指針、方策案

ガイドラインとして目指す「回遊性」、「交通」、「都市機能」、「防災・環境」、「景観」、「エリアマネジメント」の6つの項目について、都市空間形成の目標を整理しています。それぞれの目標には、整備の指針と方策案を整理しています。

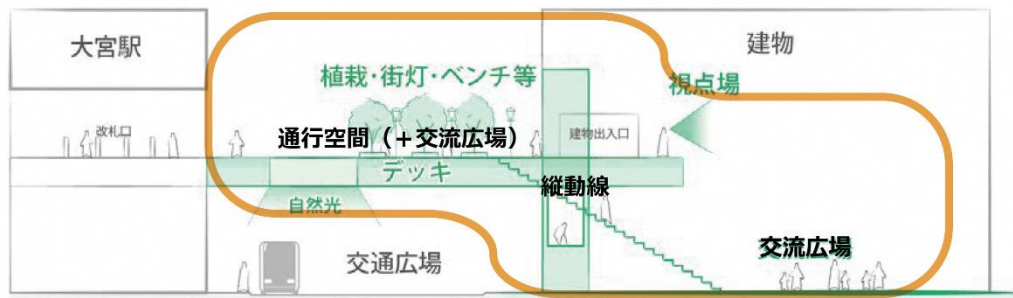
なお、ガイドライン（方策案）で目指す具体的なイメージや民間まちづくり事業における地域貢献等については、次年度以降も検討を重ね、整理していく予定です。

(都市空間形成の目標) ガイドラインとして目指す6つのこと	(整備の指針)	(方策案)
まちとえきをつなぐ 回遊空間をつくる まちとえきをゆるやかにつなげる パブリックスペースの創出 (回遊性) 1	① まちとえきをつなぐ人のための空間「(仮称)アーバン・パレット」の創出 ② 街路と沿道を一体的な空間として活用する「(仮称)ストリート・テラス」の創出 ③ 界隈性のある路面商業空間の発展的な継承 ④ 誰にとっても利用しやすい回遊空間のユニバーサルデザイン化	① まちとえきをシームレスに繋ぐデッキレベルの歩行者ネットワークの構築 ② 賑わいの感じられる西口と東口をつなぐ新東西通道の整備 ③ イベント等で人が集まり賑わいが生まれる交流広場の整備 ④ デッキ・地上・地下をつなぐ結節点の整備 ⑤ 敷地内と道路の歩行者空間が一体的にデザインされた歩行者ネットワークの構築 ⑥ まちを回遊する人々の滞り場となる辻空間の形成 ⑦ 界隈性のある路面商業空間の誘導 ⑧ 誰でも利用しやすいユニバーサルデザインの誘導
ひとにやさしい 立体的な交通空間をつくる ストレスフリーな歩行者環境と 円滑で利便な移動環境の形成 (交通) 2	① 橋上駅舎の立体性を活かし、コンパクトで円滑に乗り換ができる交通広場の整備 ② 開発街区の駐車場を結ぶ地下車路ネットワークの形成 ③ 誰にでもわかりやすく利用しやすいサイン・案内システムの導入 ④ 様々なニーズに応える多様な交通モードとの連携	① 隣接する敷地と一体的にデザインされた交通広場の整備 ② 効率的な乗り換を可能とする縦動線の整備 ③ 安全で快適なおもてなし歩行エリアを実現する地下車路ネットワークの整備 ④ 高齢者やインバウンドに対応したサイン・案内システムの導入 ⑤ 自転車やパーソナルモビリティ等を考慮した移動空間や乗換スペースの整備
新たな価値を発信する 先進的なまちをつくる 東日本との連携を見据えた 大宮ならではの都市機能の導入 (都市機能) 3	① 東日本をひとつの圏域と捉えた経済活動の拠点づくり ② 大宮のこだわりによる商業環境の形成 ③ 人口動態と働き方の変化に合わせたライフスタイルの提供 ④ スーパーシティ・スマートシティ化による業務・商業需要の創出	① まち全体として必要な機能を適正に配置 ② 東日本や海外における成長企業を誘致した「ビジネス機能」の創出 ③ 東日本の味を集積させた特徴のある「食文化」の創出 ④ 話題性・集客性のある「エンターテインメント機能」の誘導 ⑤ 多世代にとって暮らしやすい「利便性の高い居住機能」の導入 ⑥ 「アクティフシニアが活躍する場」の整備の創出 ⑦ 次世代型社会を支える「国際人材育成機能」の導入 ⑧ 先進技術の発展に寄与する「研究・発信機能」の導入
安全安心の要となる まちをつくる 先進技術の誘導による災害に強く 自然にやさしいまちの実現 (防災・環境) 4	① 地下空間も活用した大宮セーフティバックアップシティとしての防災性能の確保 ② “大宮駅前版”低炭素まちづくりの誘導 ③ 環境緑化や環境活動の推進	① 災害時でも安定したエネルギー供給が行える自立型エネルギー地区の構築 ② 災害時の帰宅困難者等を受入れる施設やデッキ、広場の整備 ③ 環境負荷低減につながる高効率なエネルギーシステムの構築 ④ 社会問題に対応した積極的な環境緑化の推進 ⑤ 快適なまちを維持する環境活動の推進
市民が誇らしく思い、 来街者が感動する景観をつくる 地域資源を活かした ここにしかない景色の創出 (景観) 5	① 鉄道のまちを感じることができる視点場の形成 ② シンボリックの高い都市軸路空間の誘導 ③ 五感に訴求する豊かな街路景観の形成 ④ 時の経過とともに趣が感じられるアーバンデザイン	① 大宮の地域資源を望む「視点場」の形成 ② 大宮を象徴するシンボル都市軸路空間の誘導 ③ 個性ある風景が連なる賑わい交流軸の誘導 ④ 緑化や親水空間が整備された豊かな街路景観の誘導 ⑤ 開放的な街路景観を形成する壁面ルールの誘導 ⑥ 時の経過とともに深みを増す外壁や舗装デザインの誘導
まちの質や魅力が 持続するしくみをつくる “大宮”に開くみんなで 取り組む将来像の具現化 (エリアマネジメント) 6	① 公共空間及び民地内公開空地の一体的なエリアマネジメント ② ターミナル街区全体でのデザインマネジメントとマーケティング ③ まちの創造性を持続させる組織・体制の構築	① 公共空間や民地内公開空地を「公民連携で一体的に管理運営」する ② ターミナル街区全体で「デザインマネジメント」に取り組む ③ ターミナル街区全体で「マーケティング」に取り組む ④ まちとともに成長するエリアマネジメント「組織・体制」の構築 ⑤ エリアマネジメント組織・体制を支える「財源」の確保

図 ガイドラインの全体像

コラム：GCSプランに位置づけた新たな都市基盤『(仮称)アーバン・パレット』

駅利用者の主要な動線が2階レベルにあることを踏まえ、従来のペDESTリアンデッキの問題点を改善しながら、駅改札レベルと地上レベルの街とのつながりを強め、歩行者の円滑な移動と滞留を促し、大宮の独自性と象徴性を発信する新たな都市基盤を『(仮称)アーバン・パレット』と称し、公民連携によって整備します。



※アーバン・パレット：人と人、人と街が、混じり合い、様々な場面転換しながら、街の活力を生み出し、支える人の居場所を創るという観点から、様々な色を混ぜる絵具のパレット、あるいは状況に応じて様々な用途を受け止めるという観点から物流に利用されるパレットになぞった造語

4. 個別整備計画

個別整備計画では、交通広場と地下車路ネットワークからなる「構想実現案」、整備すべき路線案を抽出している「道路整備計画」、駐車場地域ルール等に取り組む「交通需要マネジメント」、東西通路整備を含む駅機能の高度化を進める「駅改良計画」について、大宮駅周辺における基盤整備検討のための与条件を整理しています。

(1) 構想実現案

①交通広場

GCS構想に掲げた東口の交通広場の配置については、駅周辺の4つの地区から提示いただいた「開発街区案」をもとに、段階的にブラッシュアップを重ね、右のイメージ図のとおり計画を具体化していくこととしています。

機能については、現在の利用状況や開発に伴う利用者の増大を踏まえ、交通モード毎に必要な施設量を確保することとしています。また、限られた空間を有効に活用するため、地上レベルは公共交通、地下に一般車を配置する等、重層的に利用するとともに、レイアウトの検討に際して、タクシー・バスの滞留機能の分散配置についても検討します。

今後は、周辺街区の開発区域と駅改良計画の区域との重複利用等を含め、周辺街区の関係者等との協議を進め、交通広場の区域やレイアウトの検討を深度化します。

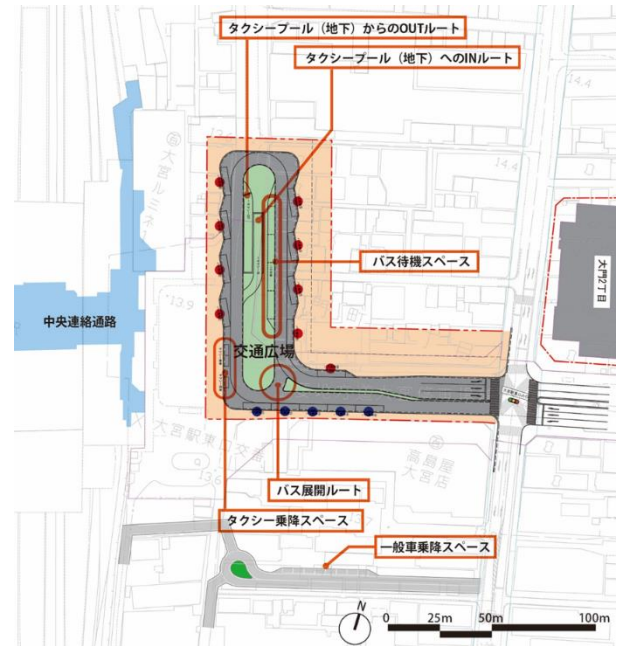


図 交通広場のイメージ

②地下車路ネットワーク

「安全で快適なおもてなし歩行エリア」の実現に向けて、開発街区の駐車場利用や荷捌き車両等を地下で処理するための「地下車路ネットワーク」を先行的に整備します。これにより、駅前街区の開発に伴い発生する自動車交通への対応が可能となります。

今後は、各街区との出入口の位置や高さ等について協議を進めながら、詳細な構造検討や運用のルールづくりについて検討します。

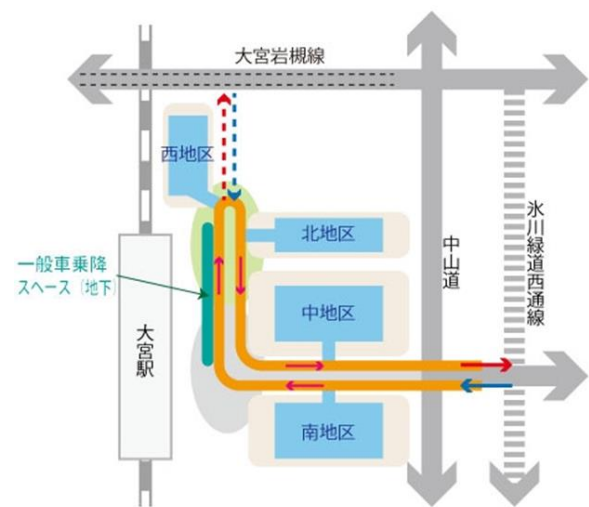


図 地下車路ネットワークのイメージ

(2) 道路整備計画

大宮駅周辺地区は、慢性的に交通渋滞が発生しており、道路基盤に課題を抱えており、今後、駅周辺街区の開発に伴い発生する自動車交通にも対応する必要があります。

駅周辺街区の開発に伴う将来交通量を推計した結果、南北方向の強化対策として「中山道の地下バイパス化」、東西方向の強化対策として「大宮岩槻線の4車線化」が整備すべき路線案として抽出されました。

一方で、これらの幹線道路の整備には相当の時間を要することから、今後、開発街区の段階的な整備に応じて、適切な交通需要マネジメントの実施より交通量がどのように変化するかシミュレーションを実施するとともに、これらの路線の実現可能性の精査や課題を整理します。

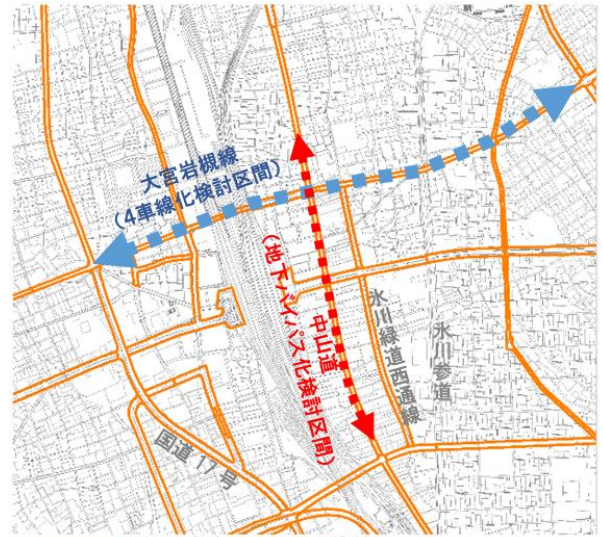


図 整備すべき路線案

(3) 交通需要マネジメント

道路整備計画で抽出された路線の整備には、拡幅に伴う用地買収や新たな橋梁、地下バイパス化整備等、大規模な工事となることから、完成までに相当の時間を要することが想定されます。

そのため、自動車交通の需給バランスを図るためのソフト施策（交通需要マネジメント）の視点が重要となります。

大宮駅周辺地区で実施することで効果が見込める優先施策として、MaaS、駐車地域域ルール、パーク&ライド、フリッジ駐車場、集配の共同化、ポケットローディングが抽出されました。

この中で、まずは駅周辺街区内への自動車交通の更なる流入が想定されることから、開発街区の駐車場の一部をフリッジ駐車場に置き換える等、駐車場マネジメントの検討を進めます。併せて、都市再生駐車場施設配置計画の作成も視野に入れた駐車地域域ルールについても検討します。

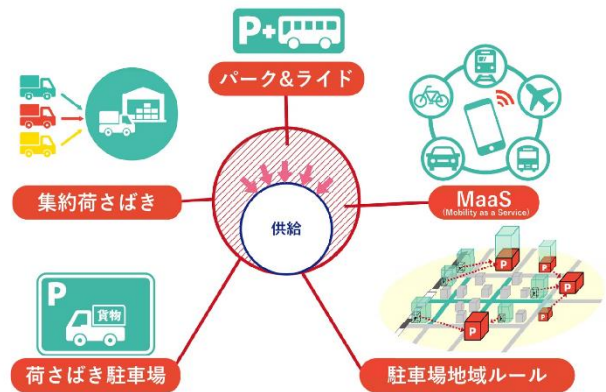


図 交通需要マネジメントのイメージ

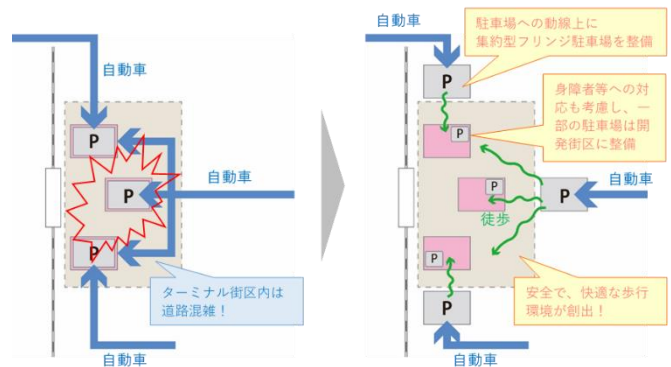


図 フリッジ駐車場の整備イメージ

(4) 駅改良計画

大宮駅の乗換利便性及び駅周辺歩行者の回遊性を向上させるため、新たな東西通路を整備するとともに、駅を中心としたコの字型の歩行者ネットワークを整備することとしています。

新東西通路は、24時間通行可能とすることを前提に、鉄道のまち大宮をPRする視点場等の付加機能を確保しつつ、鉄道間の乗換改善を図ります。

東武大宮駅については、新東西通路のやや南側まで南進する案を軸に鉄道事業者等の関係者との協議・調整を進めます。

また、南進に併せて駅舎の橋上化、新東西通路への改札口の設置、ホームの拡張・改良（ホームドアの設置を含む）、2面3線の鉄道機能の増強について、検討します。

今後は、事業スキーム等を整理するとともに、新東西通路によるまちとの接続について、地元権利者等と協力しながら、新たな顔づくりの検討を進めます。

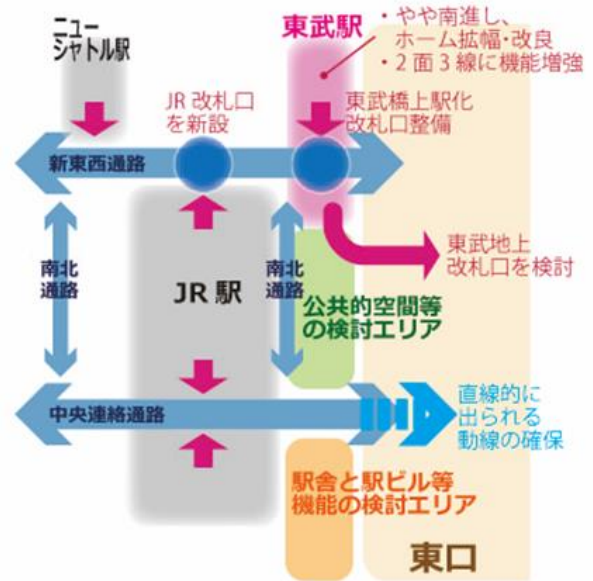


図 駅改良計画案のイメージ

5. 結びに

本プランについては、当初、令和2年3月にプラン（案）として公表する予定としておりましたが、新型コロナウイルスの影響により検討内容を公表する推進会議を開催することができなかったことから、プラン（案）をとりまとめることが出来ませんでした。そのため、今回ご紹介している内容は、昨年11月時点の検討内容で作成していますので、修正等がありますことをご了承ください。

令和2年度には、GCSプラン（案）についてとりまとめた後に、パブリック・コメントを実施して市民意見を反映し、GCSプランとして公表していく予定としています。