

第3回 大宮駅西口交通結節点事業計画検討会

前回検討会の振り返り

第1回

令和3年4月21日

- 事業計画検討会の設置
- 広域交通拠点「大宮」の特色、課題
- バスタプロジェクトの施策推進 他

第2回

令和5年3月6日

現在

- 大宮駅周辺の歴史的な変遷
- 再開発事業（近年完成・事業中）の紹介
- 将来まちづくり計画（GCS等）の紹介
- 大宮駅周辺の国道等事業概要
- 大宮駅周辺における交通結節点の考え方

第3回

令和5年12月11日

- 交通結節点としての機能（交通機能、サービス機能、交流機能）【一部】
⇒ 交通（道路・鉄道等）ネットワークの現状を踏まえて
- 将来まちづくり計画と交通結節点整備のあり方【一部】
⇒ 都市（さいたま市）の現状を踏まえて
- 交通拠点と防災機能のあり方【一部】
⇒ 防災上の課題や取組状況を踏まえて

第4回～

- 将来まちづくり計画と交通結節点整備のあり方
- 交通結節点としての機能（交通機能、サービス機能、交流機能）
- 交通拠点と防災機能のあり方
- 交通結節点候補箇所の選定
- 整備方針（案）
- 施設計画（施設内容・機能・配置 等）
- 動線ネットワーク（歩行者、モビリティ、さいたま新都心と大宮のつながり、国道17号からのアクセス 等）
- 事業スキーム（事業区分、事業手法 等） 等

事業計画の策定

事業着手

項目	意見
<p>交通関連について</p> <p>交通結節点としての機能（交通機能、サービス機能、交流機能）</p>	<p><u>核都市広域幹線道路により、比較的大きな都市が結ばれる。それらの大きな都市の各鉄道駅と核都市広域幹線道路との結節が重要なテーマと考えられ、大宮がその最初の都市</u></p> <p><u>大宮は新幹線や高速道路ネットワークが充実し、他の地域には見られない事例となる期待</u></p> <p><u>再開発事業と国道や高速道路等のネットワークの整備との連携について、トータルとしてこのエリアの道路がどうなのか、分析や提案が必要</u></p> <p>（関連）</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークについて該当エリア全体の都市計画道路網や整備状況の分析が必要 <p><u>混雑しないようにどのようにバスを捌いていくか、どこからアクセスするか具体的な検討が必要</u></p>
<p>まちづくり関連について</p> <p>将来まちづくり計画と交通結節点整備のあり方</p>	<p><u>バスタと合わせて周辺のまちづくりが必要であり、街側でも仕掛けづくりが必要</u></p> <p>（関連）</p> <ul style="list-style-type: none"> 大宮駅西口に大丸有の仲通りのような道路を考えるべき 「乗り換えしやすい」「滞在しやすい」などの道路空間づくりの提案を行うべき <p><u>バスタができることで歩行者空間が広がり、デッキや新たなモビリティ等で近隣の資源を結びつけることができ、回遊性の向上を図ることが都市の機能として重要</u></p> <p><u>さいたま市や大宮～さいたま新都心周辺地域にとって、どれくらいプラスになるかは必要な視点</u></p> <p><u>GCS化構想に対してバスタがどのように貢献するのは重要な視点</u></p>
<p>利用者ニーズについて</p>	<p><u>大宮駅の高速バス利用者の行動（高速バス前後の交通手段や移動目的、出発地、目的地など）の把握及び分析を行い、利用者ニーズに合った具体的な検討が必要</u></p> <p>（関連）</p> <ul style="list-style-type: none"> さいたまスーパーアリーナ利用者に対して、ワンストップしてもらうまちづくりは戦略として必要
<p>今後の高速バスのあり方について</p> <p>将来まちづくり計画と交通結節点整備のあり方</p>	<p><u>PT調査等で人の流れを掴み、バスターミナルができた場合の潜在的な需要の把握が必要</u></p> <p>（関連）</p> <ul style="list-style-type: none"> 市庁舎移転に伴い廃止されるさいたま新都心バスターミナルは、<u>当面の間さいたま新都心駅東西口のバスターミナルで対応</u> バス事業者がバスタとしての使い勝手が良く、使いやすい商業マーケットである路線が引けるといった、<u>魅力ある施設が必要</u> 高速道路のネットワーク整備により、<u>新幹線で大宮まで来て高速バスで西の方に行くという動きの可能性が出てくる。重要な視点であり、従前にはないバスタの戦略作りが重要</u>

項目	意見
<p>交通結節点に必要な機能について</p>	<p><u>大宮は首都圏全体で見ても重要な地域であり、高速バスの拠点を整備する意味や大宮～さいたま新都心の地域のためにバスタで何を対応すべきか検討が必要</u> (関連)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>バスタの開発に伴いまちづくりをしていく中で、荷捌きも含めて検討すべき</u> ・ <u>地域内物流について、グリーン物流を自動走行と連動して考え、再開発事業との地域内ネットワークを新たなモビリティで行える可能性を検討すべき</u> <p><u>交通結節点や導入するモビリティを検討するにあたり、カーボンニュートラルの考えを取り入れるべき</u></p> <p><u>交通結節点を中心に大宮とさいたま新都心を結ぶような情報インフラを作るべき</u></p> <p><u>大宮駅では、駅構内に設置された観光案内所や、高速バス乗降場における案内等、インバウンド対応が不十分な状況。インバウンド対応については、多言語化が必要というだけでなく、より広い視点での必要性を検討すべき</u></p> <p><u>駅周辺での人の流れが大きく変わると想定されるため、バスタで継続的にデータ収集できる常時的な観測システムのようなものが必要</u></p> <p><u>北陸や東北方面に対しては、大宮が高速バスの拠点となり得るので、平常時だけでなく災害時も想定してバスタの容量の検討が必要</u></p> <p><u>今後自動運転バスの可能性や高速埼玉新都心線との接続などが考えられるため、今からバスタが整備されるエリアでインフラの準備が必要</u></p> <p><u>交通機能だけでなく防災機能をバスタに持たせることが重要。災害時における電力確保や地域全体の機能を失わないために何が必要かの検討が必要</u></p>
<p>交通拠点と防災機能のあり方</p>	<p><u>首都直下地震等を想定して、東北からの防災支援の拠点としての機能が必要</u> (関連)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>災害時に都心部ではエネルギーをどう確保していくかという視点を考えておくべき</u> <p><u>バスタに必要な機能の議論と並行して、空間的な議論について検討を進めることが必要</u></p>