

第4回 大宮駅西口交通結節点事業計画検討会

前回検討会までの振り返り

前回までの流れ

第 1 回

令和3年4月21日

- 事業計画検討会の設置
- バスタプロジェクトの施策推進 他

- 広域交通拠点「大宮」の特色、課題



第 2 回

令和5年3月6日

- 大宮駅周辺の歴史的な変遷
- 将来まちづくり計画（GCS等）の紹介
- 大宮駅周辺における交通結節点の考え方

- 再開発事業（近年完成・事業中）の紹介
- 大宮駅周辺の国道等事業概要



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】
- 将来まちづくり計画と交通結節点整備のあり方【一部】
- 交通拠点と防災機能のあり方 【一部】



今回

第 4 回

令和7年3月21日

- 大宮駅西口交通結節点と関係する諸計画
- 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）
- 基本コンセプト（案）

第3回検討会の振り返り

項目	意見
まちづくりを踏まえた交通結節点の機能・役割に関する意見	- さいたま新都心や大宮駅西口周辺の再開発と連携し、<u>結節“点”ではなく、結節“面”または結節“エリア”として捉えた際に、拠点施設がどういう役割を担うか検討する必要がある。</u> - 大宮停車場線などで道路空間の再編などが進められているが、大宮“エリア”として考える以上、<u>歩行空間は非常に重要である。高齢者も含めた歩行者がどう快適に歩いていけるようにするのか、モビリティの活用も含め地区の交通プランを考えるべきではないか</u> - さいたま新都心の将来ビジョンや庁舎移転計画と連携し、<u>首都圏全体の観点から見て、民間(再開発)支援も含めて大宮エリアがどのように役割を果たすか。</u>それらを踏まえ拠点施設の計画に降りてくるとなると考える。<u>大宮の東西だけでなく、さいたま新都心とどのようにつなげるかを検討する必要がある。</u> - さいたま新都心は業務核都市整備の一環として再開発が進み、公的な機関が移ってきた。これからは、更新ニーズが高まっている大宮駅周辺エリアなどとも連携して業務核都市第2弾の整備が民間活力を導入して進むと、<u>首都圏全体の強化につながると期待している。</u>
交通アクセス等、交通結節点の機能に関する意見	- 大宮駅は首都高の新都心線から約 1km と少し遠く、<u>アクセスが重要。</u> - いずれやってくる核都市広域幹線道路では、<u>自動運転高速バスが走る時代になっている可能性があるため、今から高速を降りて拠点施設までどのようにアクセスするのか検討し、必要なインフラについて考えておく必要がある。</u> - ドライバー不足などの社会的課題を踏まえ、<u>東口・西口合わせて自動走行を中心とした新しい技術の取り込み、実験、実装が必要。</u>西口コンセプトも歩調を合わせながら考えていく必要がある。 - 自動走行の拠点として考えると、<u>拠点施設や専用空間を誰とどう費用負担するのか、今後そういった事業スキームも合わせて検討する必要がある。</u>

第1回～第3回検討会での主な意見(要約)

交通

- 東日本各地からの交通が集まる大宮の特徴を活かす
- 鉄道・新幹線と高速バスとの円滑な乗換えがポイント
- 将来のインフラ(核都市広域幹線道路、自動運転等)を考慮
- 高速道路から拠点施設までのアクセスを検討

防災

- 首都直下地震等に備え、防災支援の拠点としても活用

都市

- さいたま新都心、大宮駅周辺等の街づくりと連携

社会

- ドライバー不足や東京一極集中等の社会的課題に貢献