

大宮駅西口交通結節点に関する諸計画

大宮駅西口交通結節点に関する諸計画

- 首都圏広域地方計画（平成28年3月・国土交通省）
プロジェクト4-11
東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏滞留拠点の創出プロジェクト
- 大宮駅周辺地域戦略ビジョン（平成22年5月・さいたま市）
- 大宮駅グランドセントラルステーション化構想
（平成30年7月・さいたま市）
- さいたま市総合振興計画基本計画（令和6年2月改定・さいたま市）
- さいたま新都心将来ビジョン（令和6年3月改定・さいたま市）
- WISENET2050・政策集
2050年、世界一賢く・安全で持続可能な道路ネットワークシステム
WISENETの実現
（令和5年10月・国土交通省道路局）

首都圏広域地方計画(プロジェクト4-11)

- 東日本からの多種多様なヒト、モノ、情報の集結・交流機能を高めるため、「大宮」の機能向上等を含む交通機関相互の結節機能を強化し、各種交通モードのシームレスな利用を促進する。
- 首都直下地震時には首都圏の機能をバックアップするための最前線として位置づけられている。

プロジェクト
4-11. ※

東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出プロジェクト
～東日本の玄関口機能を果たし、スーパー・メガリージョンを支える対流拠点の創出～

【目的とコンセプト】

北陸新幹線の延伸や北海道新幹線の開通は、首都圏と東北圏、北陸圏及び北海道の連携・融合が期待されるだけでなく、首都圏がそれらの圏域の窓口となることにより、スーパー・メガリージョンの機能をより強化する役割を果たすことが期待される。

東北、上信越・北陸方面からの新幹線が集結する「大宮」は、西日本との玄関口となる「品川」と並び、東日本からの多種多様なヒト、モノが実際に集結して交流する最初の対流拠点であり、企業の取引機会拡大や販路開拓、連携によるイノベーションの創出等の取組支援や、広域周遊観光ルート構築のための玄関口機能を果たすとともに、首都直下地震の発災時には首都圏の機能をバックアップするための最前線となる。

このため、東日本のネットワークの結節点として連携・交流機能の集積・強化を図るとともに、災害時のバックアップ拠点機能の強化を図る。

【具体的取組内容】

- 1. 国際的な結節機能の充実**
 - ①北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道からのヒト、モノ、情報の集結・交流機能を高めるため、「大宮」の機能向上等を含む交通機関相互の結節機能を強化し、各種交通モードのシームレスな利用を促進する。
 - ②成田空港・羽田空港へのアクセス強化により、国際社会とのヒト・モノ等の連携・交流機能や情報発信力を充実・強化する。
- 2. 対流拠点機能の集積強化**
 - 東日本における歴史・文化、芸術、物産及び人材等の地域資源の相互活用によるヒト、モノ、情報の交流促進、企業活動の活発化、観光コンテンツの充実・連携による広域周遊観光ルートの構築を図るとともに、北海道、東北、上信越・北陸地方の主要都市間連携の場の構築とMICE等の対流拠点機能を整備する。
- 3. 災害時のバックアップ拠点機能の強化**
 - ①自然災害に強いという立地特性を活かした日本海側と太平洋側の防災連携拠点の整備を促進し、首都中枢機能を支える都市機能を充実する。
 - ②国の出先機関が集結する「さいたま新都心」付近を、TEC-FORCE(国土交通省緊急災害対策派遣隊)の進出拠点に位置付ける。
 - ③多様なエネルギー(ガソリン、軽油、天然ガス、電気、水素等)に対応した供給設備の整備促進により、輸送用エネルギーセキュリティを確保し、災害時の人流・物流をサポートする。
 - ④災害発生時に、DMAT(災害派遣医療チーム)を被災地へ速やかに派遣できる体制を整備する。
- 4. 関連インフラの整備等**
 - 広域交通ネットワークの機能を最大限に活用するため地域高規格道路や幹線道路など関連する交通インフラ整備等を促進。

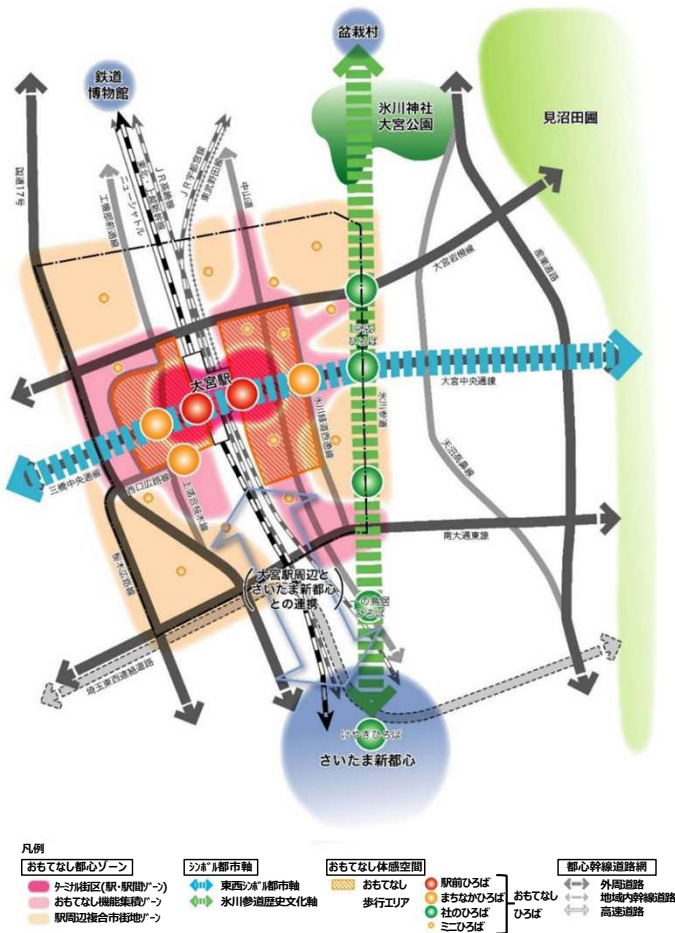


東日本玄関口創出のイメージ
※プロジェクトのイメージを示したものです。 -29-

大宮駅周辺地域戦略ビジョン(H22.5 さいたま市)

- 大宮周辺地域の抱える問題点を是正するとともに、大宮をさいたま市の顔として再構築することを目的に策定。
- 首都圏や東日本だけでなく、国内や海外とのつながりを強化するための空港や港湾へのアクセス性の向上を図るほか、駅を中心とした面的な歩行者優先空間の整備や大宮駅周辺の交通渋滞の改善を図ることとされている。

■まちづくりの方針図



■交通戦略

交通戦略

交通基盤戦略 都心活動のモビリティを向上させる戦略

○広域的な拠点性を持つまちにふさわしい交通体系を形成することで、首都圏や東日本だけでなく、国内や海外とのつながりを強化するための空港や港湾へのアクセス性の向上を図ります。

○さいたま新都心との連携強化を図るとともに、駅東西の連絡の利便性を向上させることで、様々な人やモノが行き交う都心をつくります。

おもてなし交通戦略 まちのにぎわいを支える交通マネジメント戦略

○道路や駅前広場、駐輪・駐車場等の交通施設について、情報技術の活用なども含めて対策を講じ、歩行者や自転車、自動車と調和した交通環境を創出することで、すべての人が安全に楽しくふらふら歩きを楽しめる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を図ります。

モータリシフト戦略 人と環境にやさしい交通体系へ転換する戦略

○公共交通機関の利便性や快適性の向上、自転車利用環境の整備、新交通システムの導入など、環境負荷の低い交通手段を積極的に取り入れることで、地球にやさしく、高齢者や外国人を含む多様な人が便利に快適に行き交うことができるまちをつくります。

新交通システムの例

ストラスブル(仏)のLRT ルーアン(仏)のBRT

都市型コミュニティサイクルシステムの活用例

自転車でまちなかへ 自転車で公園へ

パークアンドライドの普及促進

自宅 駅 公共機関乗り換えまちなかへ 最後はバスで駅へ

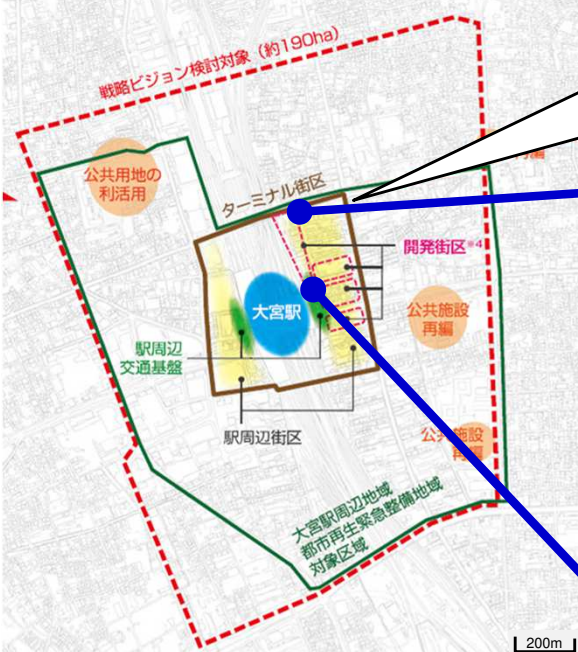
大宮GCS化構想(H30.7 さいたま市)

- 大宮駅周辺地域戦略ビジョンにある「ターミナル街区」を中心としたまちづくり、交通基盤整備及び駅機能の高度化を三位一体で進め首都圏、さらには東日本全体の発展に寄与することを目的に策定。
- 大宮駅GCS化構想では、駅東口に路線バス、タクシー及び一般車乗降用の交通広場を整備することとされている。

GCS構想（大宮の果たすべき役割）

- 「東日本の玄関口」として東日本全体の発展を牽引する役割
- 東京一極集中に伴う日本経済の災害リスク軽減とともに、安心・安全な市民生活を持続させる役割
- 多彩な地域資源や空間の良さを活かしながら、これからの働き方やライフスタイルを先導・提案し、市域全体に波及させる役割

■ GCS構想対象範囲



戦略ビジョン対象範囲のうち、駅、駅周辺交通基盤及び駅周辺街区からなる「ターミナル街区」がGCS化構想の対象範囲

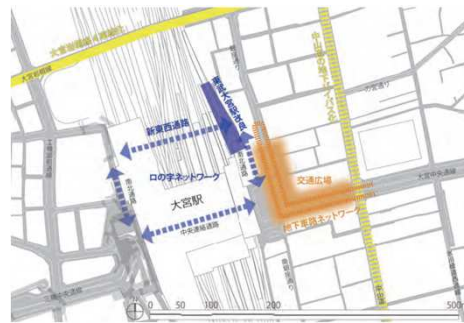


出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想(H30.7 さいたま市)

出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想特別委員会資料(R4.10.18 開催)を時点更新

■ 交通広場整備位置図

※大宮GCSプラン2020より



出典：大宮GCSプラン2020(R3.3 さいたま市)

■ 交通広場の整備イメージ

※大宮GCSプラン2020より



出典：大宮GCSプラン2020(R3.3 さいたま市)

- 路線バス
乗車9バス、
降車5バス
タクシー
乗車2バス、
降車1バス、
プール36台分
一般車
乗降16バス

■ 取組内容

～令和6年度	令和7年度～
● 東口駅前広場、新東西通路等の基盤整備の検討深度化 ● 市民や企業からの計画に対する意見聴取	● 都市計画案とりまとめ ● 都市計画手続きの開始

大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区中間エリアにおける 大宮駅西口交通結節点等を活かしたまちづくり方針の方向性の検討

- さいたま市では、大宮駅西口交通結節点を含めた地域全体を包含する“まちづくり計画”をとりまとめた。
- 令和5年度は、「さいたま市総合振興計画基本計画（令和6年2月）」及び「さいたま新都心将来ビジョン（令和6年3月）」の中に大宮駅西口交通結節点事業の位置づけを明確化。

さいたま市総合振興計画
基本計画

▶大宮駅西口



▶さいたま新都心駅周辺

目指す方向性

大宮駅周辺地区においては、広域的な商業・業務機能や交流機能等の集積を進めます。さいたま新都心周辺地区では、行政機能を担うとともに、国の広域行政機能、業務機能、文化機能、交流機能等の機能集積を進めます。その上で、両地区の中箇エリアのまちづくりや居心地が良く歩きたくなる街なかの創出などに併せて取り組むことで、両地区の連携を深めつつ一体的な都心としての形成を進めます。

また、歴史文化資源や氷川の杜などのみどりを生かした都市空間の形成を進めるとともに、新幹線と高速道路のネットワークが結節する広域交通拠点を形成することで、東日本、ひいては国際社会との交流のための結節点となる東日本の対流* 拠点としての役割を果たし、国内外から“ヒト・モノ・情報が集まり、新たな価値を生み出す都心地区”の形成を目指します。

さいたま新都心将来ビジョン



目標 1

広域的な都市活動の拠点として、新たな出会いや価値を提供する、
にぎわいあふれるまち

施策 1 高次都市機能の集積を図る

【東日本】

- ・ 浦和駅周辺地区等と機能分担・連携を図りながら、計画的に整備された基盤施設の強みを上手に生かしつつ、大宮駅周辺地区と一体的に民間活力を活用した都市開発を促進し、更に都市機能の集積を図ります。
- ・ さいたま新都心と大宮駅周辺地区との連携強化を図るため、大宮駅とさいたま新都心駅の中間エリアにおいて、交通・交流・防災機能を兼ね備えた交通結節拠点を整備します。交通結節拠点と連携した新たなまちづくりに取り組みます。
- ・ 大宮駅周辺地区と連携して本社機能、東日本の活動拠点機能を有する企業立地を支援します。

- 国で検討中の大宮駅西口交通結節点事業を活かした一体的な都心形成に向けた検討
- 食肉中央卸売市場・と畜場の移転
- 本社機能、東日本の活動拠点機能等を有する企業の誘致

まちづくりの展開図



出典：さいたま新都心将来ビジョン

○ 大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区の中間エリアにおける特性を踏まえ、大宮駅西口交通結節点等を活かしたまちづくりの将来のあるべき姿を実現するための3つの要素を整理。

“将来のあるべき姿を実現するための3つの要素”

①施設・機能立地

②歩行者・車両ネットワーク

③モビリティネットワーク

施設・機能立地

- 地域と共生した施設・機能の立地を促進
 - ・中間エリアには東日本の活動拠点機能、研究開発機能等の誘致や、シンボリックな施設（教育、アリーナ等）の立地を促進
 - ・大規模イベント開催時には街なかへの回遊を促すような施設を誘致
 - ・地域の防災性向上に寄与し、地域活動を促進する機能を誘導
 - ・周辺のまちづくりの状況を鑑みて、民間との連携を図りながら協働で機能誘導を検討

歩行者・車両ネットワーク

- 歩行者シンボル軸の構築／スムーズな広域移動の実現
 - ・各鉄道駅と中間エリアの間は、ウォーカブルな歩行者シンボル軸を構築
 - ・さいたま新都心から中間エリア間は、既存の空間の有効活用を促進
 - ・広域的な交通ネットワークとの連携を図るとともに、今後の自動運転社会に対応し、スムーズな広域移動を実現
 - ・自動車の通行を抑制し、歩行者の安全性に配慮した道路空間を構築

モビリティネットワーク

- モビリティハブの適正配置によるネットワークの形成
 - ・各鉄道駅から中間エリアへは一定程度の距離があるため、徒歩での移動を補完する新たなモビリティの導入を推進
 - ・大宮とさいたま新都心の都心としての一体性を確保するため、都心エリア全体にモビリティハブを適正に配置し、街なかの回遊性向上を促進

WISENET2050・政策集(R5.10国土交通省)

- 「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



■ WISENETの要点

○ シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

○ 技術創造による多機能空間への進化

国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路（Autoflow Road）の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ

出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援



三陸沿岸道路（岩手県山田町）

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



バスタの整備イメージ（山形県交通ターミナル）

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進



高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕



車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

出典：令和6年度道路関係予算概要(R6.1国土交通省)

物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開します。

鉄道貨物駅とトラック結節点のスムーズなアクセスを確保し、モーダルコンビネーションを実現します。



物流危機に対応するダブル連結トラックの走行環境整備や中継輸送拠点整備を促進します。



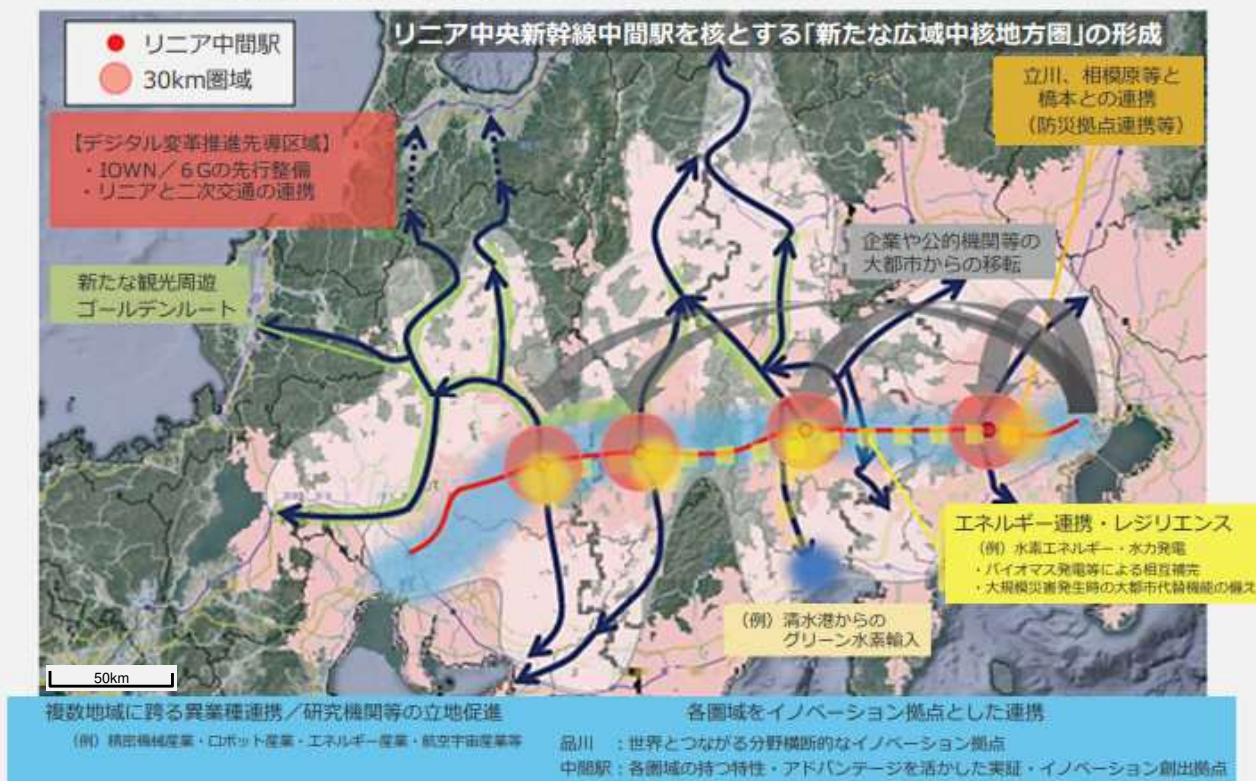
集約型公共交通ターミナル(バスタ)の整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携など MaaSや自動運転にも対応した未来空間の創出を進めていきます。



バスタの整備イメージ (品川駅交通ターミナル)

※周辺開発はイメージであり、整備内容が決定したものではありません。

リニア中央新幹線の間乗駅は、新たな圏域の重要な拠点機能を担うことから、新たな圏域構造に対応したネットワークを検討します。



出典: リニア中間駅(4駅)を中心とする地域活性化に関する検討委員会(令和5年7月)より作成

自動運転社会の実現

高速道路の電腦化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指します。

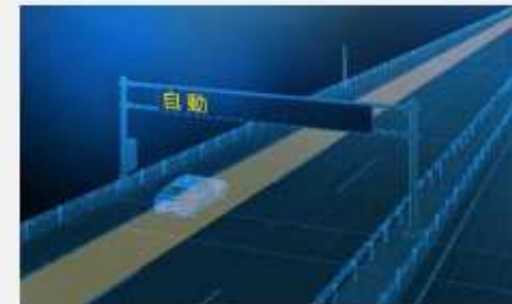
2024年度の新東名高速道路を皮切りに、2025年度以降は東北自動車道等においても取組を開始し、将来的に全国へ展開します。



車両と道路が協調した自動運転



センサによる落下物等の検知
路車間通信による情報提供



自動運転車用の走行レーン

道路空間の再配分

地方都市の環状道路など、高規格道路整備と合わせ、都市内の道路空間について、歩道や自転車道、バス専用レーン、賑わいのための空間など、車線削減を含めた思い切った再配分をセットで考えることが重要です。



無電柱化・まちづくりとの融合（新潟県南魚沼市）

ノルウェー オスロ市

自家用車の市街地への流入抑制のため、段階的な課金とともに、市街地の自転車・公共交通利用環境を整備



シェアバイク



バイクレーン



バス・タクシーレーン

チェコ プラハ市

LRTを導入して街区をトランジットモール化し、歩行者中心の空間を整備



LRT



プラハ市旧市街広場周辺
(歩行者専用道路)

関係する諸計画と『目指す方向性』

	首都圏広域地方計画 (H28.3 国土交通省)	大宮駅周辺地域 戦略ビジョン (H22.5さいたま市)	大宮GCS化構想 (H30.7 さいたま市)	さいたま新都心 将来ビジョン (R6.3改定 さいたま市)	WISENET2050 (R5.10 国土交通省)
交通 (物流含む)	各種交通モードのシームレスな利用を促進	- 鉄道と高速バスの連携強化 - 乗り換え利便性向上	—	—	バスタの整備やマネジメントを通じて、MaaSや自動運転にも対応した未来空間の創出
	地域高規格道路や幹線道路等関連する交通インフラ整備等を促進	- 大宮駅周辺地域の交通渋滞の改善 - 自動車通過交通の抑制	—	核都市広域幹線道路の計画の具体化に向けた検討	- 自動運転も見据えた交通ハブ機能の強化 - 物流拠点、貨物鉄道駅等の充実や中継輸送拠点の整備
防災	- TEC-FORCEの進出拠点に位置付け - DMATを被災地へ速やかに派遣できる体制の整備	—	—	避難場所やTEC-FORCE、緊急消防援助隊の活動拠点となりうるオープンスペースの整備	防災機能も見据えた交通ハブ機能の強化
	—	—	- 東京一極集中に伴う日本経済のリスク軽減 - 発災時の首都圏機能のバックアップ拠点の整備	災害時の首都圏のバックアップ機能の強化	—
	多様なエネルギーに対応した供給設備の整備促進	—	インフラ途絶時にも生活、業務を継続できるプラント等の一体整備	—	—
まちづくり	地域資源の相互活用	- 大宮駅東西と新都心周辺の一体的な都心としての活動連携の強化 - 駅を中心とした面的な歩行者優先空間の整備	- 歩行者中心の移動環境 - 周辺地域との回遊性を高め、相互の連携を強化 - まち全体に人の賑わいを広げていくための歩行者ネットワークを形成	- 大宮駅西口交通結節点整備を活かした回遊動線の検討 - シェア型マルチモビリティ等の実装	歩道や自転車道、バス専用レーン、賑わいのための空間など、車線削減を含めた思い切った再配分
	- 対流拠点機能の整備 - 成田空港・羽田空港へのアクセス強化	交流・情報・集客機能の導入	—	交通・交流・防災機能を兼ね備えた交通結節点を整備	地域の賑わい創出も見据えた交通ハブ機能の強化

大宮駅西口 交通結節点の 目指す方向性
各種交通モードのシームレスな連絡
将来道路ネットワークの構築
首都圏への防災支援の拠点(ヒト・モノ)
首都機能のリダンダンシー確保
災害時のエネルギー確保・供給拠点
回遊性向上・面的なモビリティネットワークの形成
東日本の交流促進・対流拠点