

第8回 大宮グランドセントラルステーション推進会議
基盤整備推進部会 主なご意見等

開催日時：平成29年12月15日（金）15:00～17:00

開催場所：大宮区役所6階 大会議室

出席者

選出区分	役職等
学識経験者	埼玉大学 大学院理工学研究科 久保田 尚 教授
鉄道事業者	東日本旅客鉄道 大宮支社 企画室長
鉄道事業者	東武鉄道 鉄道事業本部 計画管理部部長
鉄道事業者	埼玉新都市交通 代表取締役常務
交通事業者	埼玉県乗用自動車協会 会長
交通事業者	埼玉県バス協会 専務理事
交通事業者	東武バスウエスト 取締役 運輸統括部 主任（代理）
交通事業者	国際興業 運輸事業部 担当部長
関係行政機関	埼玉県 企画財政部参事兼交通政策課長
関係行政機関	埼玉県警察本部 交通部 交通規制課 道路協議係長（代理）
関係行政機関	さいたま市 都市局 都市計画部長
関係行政機関	さいたま市 都市局 都心整備部長
デザインコーディネーター	アーバンデザインセンター大宮 副センター長
オブザーバー	都市再生機構（東日本都市再生本部 事業企画部） 事業企画第2課長

■駅前空間について

【⇒事務局からの回答】

・駅からまちへのつなぎ方について基盤整備推進部会としては、北側の東西通路が既存の中央通路と駅の東西両側で接続され、いずれの通路を利用しても一度の階段の昇降でまちや駅前広場のバス・タクシーにもアクセスできるように主張するべきで、次に「景観」である。

また、歩行者の動線としては、一気に地平レベルに落とすのではなく、デッキレベルの空間を設けて、視点場を設けながらまちへの眺望景観などを形成していくという考えなのか。

⇒デッキを介して各街区と駅とが接続していることが、街区の価値向上にも寄与するとともに、駅とまちとをスムーズに接続していくためにもデッキレベルの空間を作っていくことが必要だと考えている。あわせて、地上レベルとデッキレベルの双方に視点場などによって賑わいを持たせるような設えにしたいと考えている。

・タクシーの乗降場について、これまで地下に配置される案が提示されてきているが、いつ時点で明確な方針として示されるのか。

⇒駅前広場に配置する機能については、4つのスタディパターンをベースに、比較表を作成していきたいと思う。構想をとりまとめる段階において1案に絞り込むことは困難であると思うが、事務局としては、タクシー乗降場は、地下に配置する案で絞り込みをしていきたいと考えている。

■自転車利用環境について

【⇒事務局からの回答】

・自転車駐輪場については、自転車と車両が錯綜しないようにするために、駐輪場にアクセスする自転車専用道路を整備すべき。また、平面的な駐輪場がばかりでは、駅前空間として景観的に優れているとは言えないのではないかと。

⇒駐輪場の配置については、平面利用のみということは想定しておらず、街区内の地下等も含めて検討していきたい。

・東西通路の自転車通行については、押し歩きでの自転車通行も不可ということか。

⇒東西通路については、押し歩きでの自転車通行も不可とする予定である。

・一般的に歩行者専用道路であれば、自転車を押し歩きであれば通行可能となる。東西通路については、自転車通行を防ぐための柵等を設置するなど、自転車通行を不可とするための方法を検討していく必要があるのではないかと。

- ・東西通路に自転車が入るとなると、結果として駅前広場に自転車が集中することになり、交通事故や交通管理などの対応が危惧される。
- ⇒東西通路での自転車通行対策については、先進的な事例を参考にしながら、押し歩きでの自転車通行を排除するための方法について検討をしていきたい。

■道路ネットワークについて

【⇒事務局からの回答】

- ・道路ネットワークについては、複数の案があると思うが、これらをどう絞っていくのか。絞り込む検討に時間を要してしまい、駅前広場等の検討が先行することにならないか。
- ⇒道路ネットワークについては、駅前広場の検討と並行して、整備コストや時間等の観点を盛り込んでいく過程で精査していきたい。また、交通需要マネジメント施策と連携しながら、渋滞の少ない道路ネットワークを構築できるように検討したい。
- ・道路ネットワークについては、整備していくためには10～20年の時間を要することになると思うが、一方で駅前広場等の整備についてはどれくらいのタイムスケジュールで検討しているものか。これらのタイムラグが発生することについてどのように考えているか。
- ⇒道路整備と駅前広場を始めとする街区の開発時期については、事業展開等を検討し、スケジュールの整合性が図られるよう整理していきたい。

■駅機能について

【⇒事務局からの回答】

- ・駅機能のイメージについては、これまでの議論の中で「東西通路の整備に合わせた乗り換え利便性の向上を図る」という意図を示しており、まちづくり計画の検討進捗等に合わせて、より詳細な検討を進めていく必要がある。
- ・東武鉄道としての課題は、東武鉄道とJRの乗換が中央通路からしかできないということと、ホーム幅員が狭いためホームドアの設置が難しいということである。東西通路が整備されれば、乗換改善を図ることができる。また、ホームドアの設置については、大栄橋の橋脚がネックになり、ホームの拡幅が困難な状況であるが、道路整備の計画とタイミングが合うようであれば、今後検討していきたい。
- ・西口における東西通路の接続については、通路としての機能を損なわないようにしつつ、西口での開発の推進に寄与するような接続の仕方を検討していただきたい。

- ・バス・タクシーの乗換利便性を考えた際に、デッキ下の空間に交通広場が整備される方が利便性は高まるのではないか。
 - ・資料4において、「東口における駅からまちへの繋ぎ方について」とあるが、「まちから駅へ」という考え方もあるので、「駅とまちとの繋ぎ方」という記載にしておいた方がよいのではないか。
 - ・駅機能の高度化を図るためには、東西通路の整備に合わせて、東西通路の出口部分にあたる方々の協力が必要である。
- ⇒東口側ではまちづくりの検討が進められてきており、東西通路の西口側出口付近ではたまり空間が必要だといった指摘を頂いていることもあるので、道路上空の利用も含めて検討していきたい。
- ・西口においても歩行者ネットワークの議論が進みつつある。構想には、西口での議論の成果を尊重した記述をしてもらいたい。

■まとめ

- ・東口における「駅からまちへのつなぎ方」については、「駅とまちの繋ぎ方」に記述を変更したうえで、東西通路からまちやバス・タクシーへの繋ぎ方について、これまでの議論の内容を反映したものにします。
- ・東西通路の西口デッキの接続については、西口での検討状況にも配慮した記載とする。
- ・自転車利用のあり方については、駐輪場と自転車動線における歩行者等との関係性について整理できるような記述とする。
- ・東西通路の自転車通行については、押し歩きにおいても認めないということを前提に対策を含めさらに検討する。
- ・道路ネットワークについては、交通需要マネジメント施策の考え方を踏まえ、次回に検討結果を提示する。現実的に開発に間に合うかどうかも加味した検討状況についても合わせて検討していく。
- ・その他の項目については、事務局から提示された考え方で概ね問題ない。

以上