

# 大宮駅周辺の 再開発事業の行方（上）

ぶぎん地域経済研究所 調査事業部主任研究員 藤坂 浩司

## はじめに

「大宮駅」は古くから鉄道交通の要衝として栄え、現在では、北海道、東北、上信越を結ぶ新幹線各路線の結節点の役割を果たす東日本の交通の要衝として位置付けられている。

現在、JR 大宮駅の1日あたりの乗車人員（定期+定期外の合計）は25万5,000人（2017年実績）と都内ターミナルを除いては横浜駅に次ぐ首都圏の大型ターミナルに成長している（図表1）。

しかし一方では、歴史的に駅周辺の街づくりが他の首都圏ターミナルと比較して遅れていた印象が否めない。しかし近年、大宮駅を挟んで駅西口地区、東口地区の両方で再開発事業が急速に進み始めている。隣接するさいたま新都心駅周辺でも新たな街づくりが進んでおり、大宮駅周辺は今後、大きく変貌することが期待されている。そこで本稿では、大宮駅周辺とさいたま新都心駅周辺で進む開発事業を2回に分けてレポートでまとめる。

第1回目は大宮駅西口地区を取り上げる。

■図表1：JR 東日本 1日あたりの乗車人員

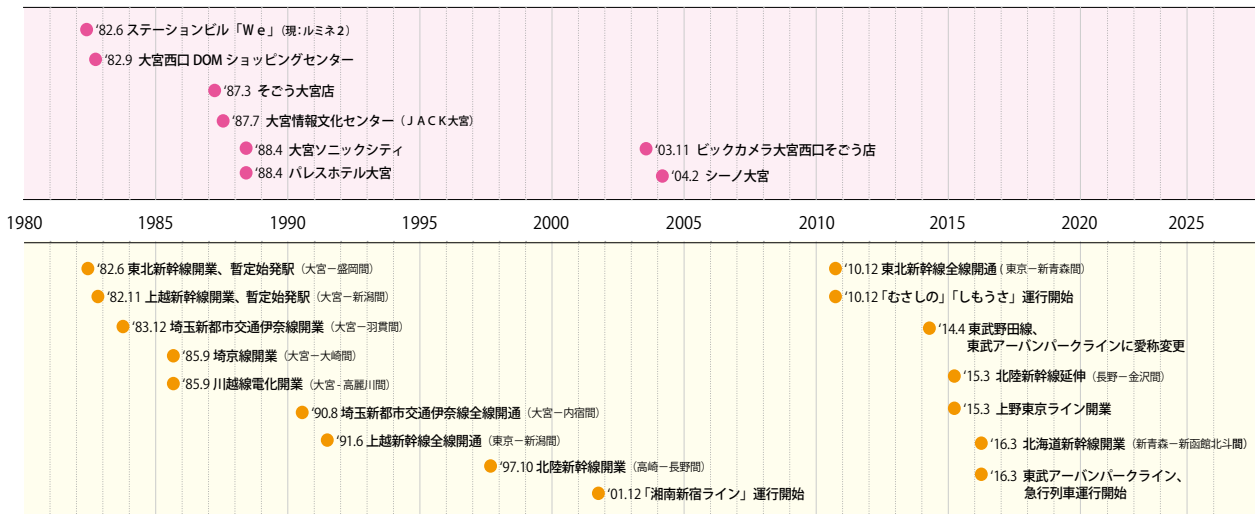
単位：人、期間：各年度（4月～3月）

	2000	2013	2014	2015	2016	2017
1	新宿 (753,791)	新宿 (751,018)	新宿 (748,157)	新宿 (760,043)	新宿 (769,307)	新宿 (778,618)
2	池袋 (570,255)	池袋 (550,350)	池袋 (549,503)	池袋 (556,780)	池袋 (559,920)	池袋 (566,516)
3	渋谷 (428,165)	東京 (415,908)	東京 (417,822)	東京 (434,633)	東京 (439,554)	東京 (452,549)
4	横浜 (385,023)	横浜 (406,594)	横浜 (403,865)	横浜 (411,383)	横浜 (414,683)	横浜 (420,192)
5	東京 (372,611)	渋谷 (378,539)	渋谷 (371,789)	渋谷 (372,234)	品川 (371,787)	品川 (378,566)
6	品川 (253,575)	品川 (335,661)	品川 (342,458)	品川 (361,466)	渋谷 (371,336)	渋谷 (370,669)
7	新橋 (230,393)	新橋 (254,945)	新橋 (253,853)	新橋 (265,955)	新橋 (271,028)	新橋 (277,404)
8	大宮 (228,219)	大宮 (245,479)	大宮 (244,556)	大宮 (250,479)	大宮 (252,769)	大宮 (255,147)
9	高田馬場 (211,761)	秋葉原 (240,327)	秋葉原 (240,995)	秋葉原 (243,921)	秋葉原 (246,623)	秋葉原 (250,251)
10	上野 (189,388)	川崎 (203,428)	川崎 (204,153)	北千住 (209,994)	北千住 (214,322)	北千住 (217,838)

（出所：JR 東日本「各駅の乗車人員」を元に、当研究所で作成 \*乗車人員は乗車の人員のみで、降車人員等は含まない）



■ 図表 2：新幹線開業以来の大宮駅西口の主要施設の開業年と大宮駅と接続する路線の主なトピックス



(出所：新聞他各種資料を元に、当研究所で作成)

## 大宮駅西口再開発の歴史

大宮駅周辺の開発は歴史的に“鉄道”事業の発展に影響を受けながら進んできた。大宮駅は1885年(明治18)に開業したが、その後、1896(明治29)には駅北側に、車両の修理工場として日本鉄道大宮工場(現・JR東日本大宮総合車両センター・大宮車両所)が開設され、多くの労働者が工場で働くようになった。

以来、大宮は「鉄道の街」として栄えるようになり、駅周辺には工場労働者が暮らし、駅西口(以下、西口)には工場労働者の社宅が多数建てられた。また、第二次世界大戦後には西口に多くの露天商が集まり、通称“ドブ板横丁”と呼ばれる飲み屋街が自然形成(店舗数は1980年代初頭時点で60軒を超えていた)され、労働者の憩いの場を提供する古い繁華街の雰囲気が1980年代初頭まで続いた。

西口の様相が大きく変化したのは、1982年の東北・上越新幹線開通だ。新幹線開通を契機に西口周辺では大規模な市街地再開発事業や土地区画整理事業が進められてきた。図表2は、新幹線開業以来の大宮駅と接続する路線の主なトピックスと、大宮駅西口の主要施設の開業年を時系列で表したものだ。新幹線の開業をはじめ、埼京線、埼玉新都市交通伊

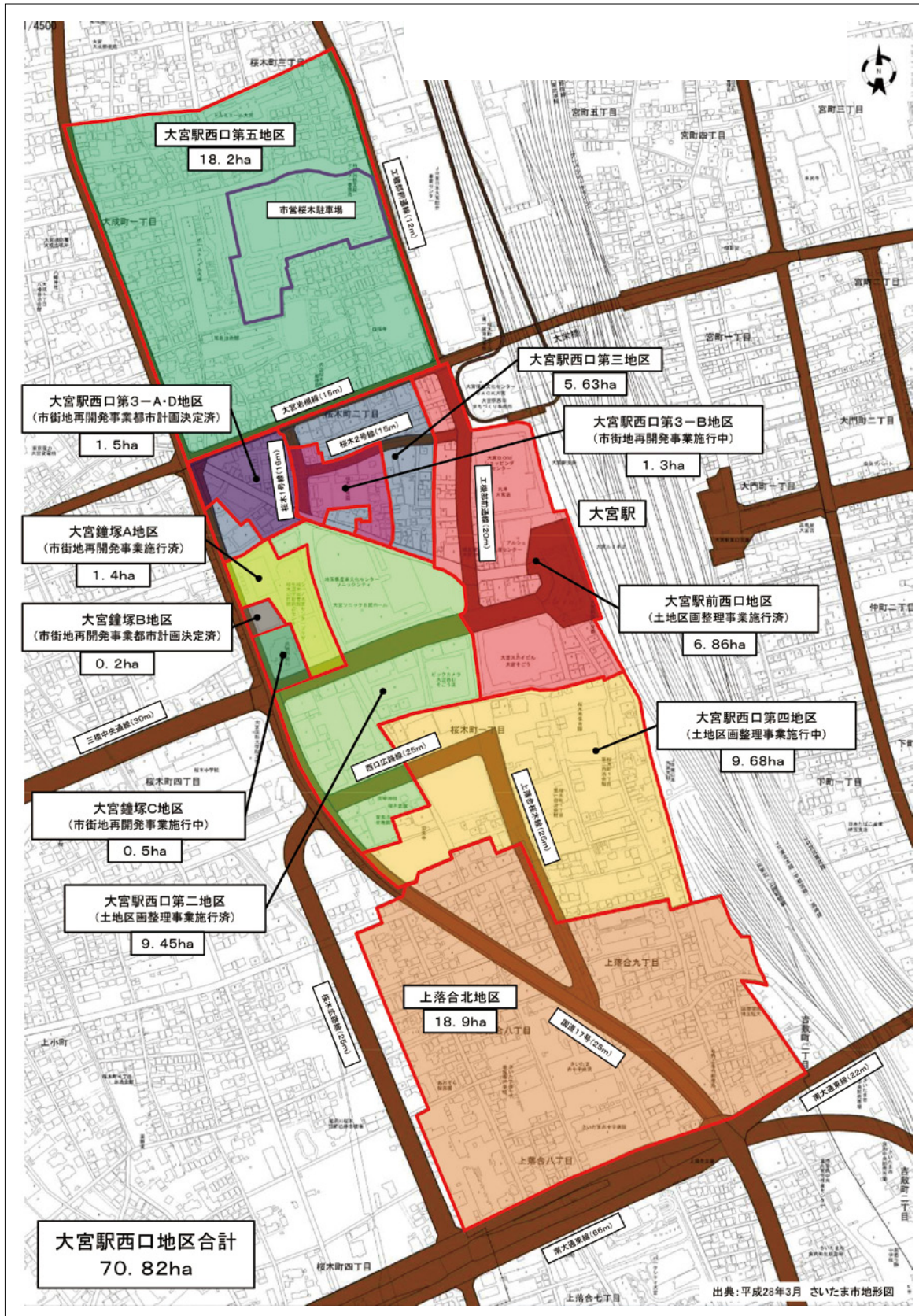
奈線など次々と新路線が開業し、それに合わせて西口には大型施設がオープンしていることが分かる。

もう1つ西口再開発に大きな影響を与えたのが1980年から県主導で始まった埼玉中枢都市圏構想だ。1985年には関連する当時の5つの自治体(与野市(Y)、大宮市(O)、浦和市(U)、上尾市(A)、伊奈町(I))の頭文字をつなぎ合わせて「さいたまYOUAnd Iプラン」と名称変更され、経済的分野では本県の中核機能の整備が進められた。同プランでは、5つの目標と16の事業区分で構成(本稿では詳細は割愛する)されたが、主要プロジェクトに「大宮駅周辺における高次商業等産業拠点の整備」として西口地区の開発が掲げられた。

その象徴となったのが1988年4月に開業した大宮ソニックシティビルだ。大宮駅西口の土地区画整理事業区域内に、「産業」「文化」「国際交流」の3つの機能を持たせる大型施設として、県が基本構想を作成し、建設と運営管理は民間企業に委託する官民一体型施設として約2年3ヵ月の工期を経て完成(総工費362億6,000万円)した。

ソニックシティビルの完成は、大小合わせ多数の企業が大宮に集積する契機となり、同時に大宮地区がその後の本県の経済中心地となることを決定付けた。また、新幹線をはじめとする鉄道各線の結節点としての役割を果たす大宮駅を通じて、大宮地区は

■ 図表 3 : 大宮駅西口周辺整備区域図



(出所：さいたま市 HP より抜粋)



北関東地域に留まらず、東北、上信越地域まで広く東日本全体を包含する経済拠点都市の役割を持つようになった。

## 再び動き出した開発事業

### ■大宮駅周辺が都市再生緊急整備地域に指定

近年、大宮駅周辺の再開発は再び活発な動きを見せている。その起爆剤となったのがさいたま市が総合振興計画および都市計画マスタープランに基づき2010年に策定した「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」だ。同ビジョンでは大宮駅周辺地域を官民一体型で再開発する将来像が描かれているが、その具体策として2017年に大宮駅の機能高度化や基盤整備、周辺街づくりなどを一体的に進める「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」が打ち出されている。大宮を東日本の玄関口としての役割を持たず取り組みだが、それを後押ししたのが大宮駅周辺を政府が都市再生緊急整備地域に指定したことだ。

都市再生緊急整備地域は、都市再生特別措置法に基づき、国が都市再生の拠点として定めた重点開発エリアで、同法に基づき、都市再生緊急整備地域を定める法令が2017年7月28日に閣議決定、同年8月2日に公布、施行されている。同法令により全国62地域が緊急かつ重点的に推進すべき地域に指定され、その1つに大宮駅周辺地域の130haが指定された。この流れを受けて大宮地区の再開発事業が加速し始めている。

### ■先行する「第四地区」の開発

現在までに進められている大宮駅西口地区の開発事業は、大きく5つの整備区域に分類(図表3)され、対象総面積は約52haに及ぶ。このうち「駅前西口地区」とソニックシティ周辺の「第二地区」は土地区画整理事業として事業完了済で、残る「第三」「第四」「第五」が施行中または計画段階にある。3区域の中で先行しているのが、土地区画整理事業として行われている「第四地区」で、1995年の事業決定後、開発が順次進んでいる。



写真1：カンデオホテルズ大宮（仮称） 当研究所撮影

計画当初、同地区には複数の予備校が集積していたことから、地元では「予備校通り」と呼ばれており、旧大宮市（現・さいたま市）では、「第四地区」を若者向けの小売・サービス業や飲食業を誘致することで、若者の流れを活用したまちづくりに主眼を置いた。現在までに予備校に加えて各種専門学校が同地区に進出するなど10代、20代の若者が集まり、それら若者をターゲットにしたアニメやゲーム関連の店舗の出店が見られるなど賑わいを見せている。

その他に「第四地区」では、現在2つのホテルの建設が進んでいる。1つは東京建物株式会社（東京都中央区）が手掛ける14階建て、延べ床面積約1万㎡の「カンデオホテルズ大宮（仮称）」(写真1)で、2019年夏の完成を予定している。もう1つは、川村建設株式会社（さいたま市）の関連会社が手掛ける12階建ての「エクセルイン大宮」（延べ床面積約4,000㎡）で2019年10月の完成を目指している。かねてより大宮地区は宿泊施設の不足が指摘され、近年、開発が進む隣接駅のさいたま新都心駅周辺へのホテル進出が大宮の宿泊施設不足を補完して



イメージ図1：第3-B地区に建設される13階建てのA棟と28階建てのB棟の住宅

(出所：大宮駅西口第3-B地区市街地再開発組合資料より抜粋)

いた。新たに大宮駅周辺にホテルが誕生することで、今後はビジネス、観光など様々な需要喚起が期待される。

### ■第3-B地区第一種市街地再開発事業

第四地区に続いて西口地区の開発事業で進展しているのが「第三地区」である。対象面積は約5万6,300㎡で、「第3-B地区」(以下B地区)と呼ばれる大宮区桜木町2丁目地区の約1万3,000㎡のエリアが、当面の第三地区再開発事業の中心に位置付けられる。同地区は大宮駅西口から最も近い地点でわずか200mと至近距離にあるにも関わらず、狭隘道路が多く、建て替えが進まない状況が続いていた。同地区については、2015年9月に都市計画決定がなされ、それを受けて2017年3月、それまでの準備組

合から再開発組合として、さいたま市の事業計画認可を受ける形で本格的に事業が動き出している。

再開発計画では、区域内の敷地面積約8,200㎡の広さに住居棟を中心とした建築物2棟(13階建てのA棟、28階建てのB棟)を建設(イメージ図1)する。約580戸の住宅が整備される予定である。B棟には高層棟とは別に3階建ての商業棟が建設(イメージ図2)され、高層棟にも大型の商業施設の入居が予定されている。また施設の建設と並行して地区幹線道路(図表4)の整備も進められる。都市計画道路に指定されている「桜木1号線」(幅16m)と「桜木2号線」(幅15m)が新設される予定である。「桜木2号線」は埼玉新都市交通伊奈線大宮駅の改札に近く、また、JR大宮駅の機能高度化を目指して新たに駅北側に設置が計画されている「新東西通路」からも近い。そのため、将来的には新たな人の流れも期待できそうだ。

B地区では今後、地権者に対して権利変換計画の確認後、さいたま市に計画の申請を行う。その後、2020年4月以降、地区内の建物の解体工事が一斉に始まる。計画では約半年間で解体工事を行い、その後本体工事に着手、2023年3月末の竣工を見込んでいる。第三地区の開発事業の中でもB地区は比較的スムーズに進行しているが、背景にはさいたま市が最大地権者であり、地区内の約20%の土地を所有していることが大きな理由に挙げられる。同地区については「第四地区」同様に区画整理事業として行おうとした経緯がある。1970年代から旧大



イメージ図2：B地区の一角には商業施設が建設される。

(出所：大宮駅西口第3-B地区市街地再開発組合資料より抜粋)



写真2：現在のB地区当該地 当研究所撮影



■図表4：地区幹線道路整備計画



(出所：さいたま市 HP より抜粋)

宮市が順次、区画整理を起こすための土地買収を進めてきたが事業の実現には至らなかった。その後、1996年頃に地元有志による「まちづくり研究会」が発足したのに続き、2007年には「大宮駅西口タウン会議」が発足、さいたま市との協働によるまちづくりワークショップ等が展開されるに至り、市街地再開発事業の準備組合設立へとつながった。

さいたま市はB地区の再開発ビルに関して、権利の取得は行わない。シーノ大宮や第四地区で公共施設を整備しており、西口地区では「これ以上の公共施設を作る必要性はない」（さいたま市）という判断に基づくものだ。

### ■第3-A・D地区第一種市街地再開発事業

B地区に続いて開発が始動しようとしているのが第3-A・D地区（以下A・D地区）だ。同地区は新設される「桜木1号線」を挟んでB地区に接し、国道17号と県道2号線（大宮岩槻線）が交差する桜木町交差点に至る対象面積1万5,000㎡のエリアだ。既に2018年11月22日に容積率を400%から500%に緩和し、高度利用地区とすることで容積率を650%まで緩和でき都市計画を変更・決定しており、2019年度中に再開発組合設立の認可を目指

している。

A・D地区の地権者は48人で、現在、準備組合が各地権者と交渉を進めている。計画ではB地区と同様に住居空間を新設すると同時に西口地区の新たなビジネス拠点づくりを目指している。地区内にオフィス棟（21階建て）と住居棟（27階建て）の2棟から成る高層建築物の建設を計画（イメージ図3）していて、住戸数は約230戸を予定している。同地区では当初、地元が中心になって県道121号線（大宮停車場大成線）南側地域を中心に街づくりを進めていたが、その場合、再開発エリアが変形になることから地権者との話し合いを進

めて現在の再開発エリアを設定した。計画ではB地区の再開発工事中の2021年度末には、A・D地区



イメージ図3：A・D地区に建設が予定されている住居棟（奥）とオフィス棟（手前）

(出所：大宮駅西口第3-A-D地区市街地再開発準備組合資料より抜粋)

の工事開始が見込まれている。

同地区では2013年3月、準備組合が設立された。現在、地権者との話し合いが進められているが、同地区には商店街（写真3）があり、地権者に加えてテナントの権利にも配慮しなければならないため、今後の交渉が待たれる。A・D地区の再開発でもう1つのポイントになるのが県道121号線の付け替えに伴う2つの五差路の廃止だ。

同地区は北西側で国道17号と県道2号線（大宮岩槻線）の結節点の桜木町交差点を擁しているが、再開発事業に際して県道121号線の付け替えが予定されている。先行して開発が進むB地区の西側に「桜木1号線」が新設されることに伴い、県道121号線のうち商店が立地する一部区間を付け替えする計画を持つ。その結果、県道121号線が接続する桜木町交差点の五差路と「桜木1号線」の五差路を廃止させる。また計画では、再開発で建設されるビルの低層部に家族でも気軽に食事などが楽しめる飲食店などが集まる新たな通り「まちなかガレリア」が設置（図表5、イメージ図4）され、歩行者動線が確保される予定である。

A・D地区の再開発が完了すれば、西口地区の人の流れが大きく変わる可能性がある。現在はソニックシティホールを越した先には地元住民以外はほとんど人の流れが見られないが、A・D地区にオフィ



写真3：第3-A・D地区内にある商店街 当研究所撮影

ス棟が誕生すればビジネス需要が発生して、新たな人の流れが生まれる。さらには先行して開発が進むB地区で新設される都市計画道路「桜木1号線」と「桜木2号線」も使い、駅北側に設置が想定されている「新東西通路」から人の回遊性が生まれることが想定されている。

### ■その他西口地区

第三地区には開発が進行しているB地区、A・D地区のほかに、B地区より駅よりに位置しているC地区と県道2号線（大宮岩槻線）に沿っているE地区がある。C地区については2018年に入って動きが出始めている。再開発を念頭にまずは地元有志

図表5：A・D地区のまちなかガレリアのイメージ



イメージ図4：完成後のまちなかガレリアのイメージ

（出所：大宮駅西口第3-A-D地区市街地再開発準備組合資料より抜粋）



による勉強会がスタートしている。西口地区ではこの他に鐘塚C地区で再開発事業として武蔵野銀行本店の建て替え工事（2021年夏頃完成予定）が行われていて、完成後は“ペDESTリアンデッキ”と呼ばれる広場と歩道を兼ね備えた空中歩道によって駅西口から結ばれる予定だ。

## まとめ

以上の様に大宮駅西口地区では再開発事業が再び動き始めている。今後の開発動向が注目されるところだが、西口地区では特にビジネス需要が旺盛になることが予想される。その理由として2点を挙げる。

■図表6：  
全国主要都市のオフィスビルの概要

	ストック	
	万㎡	棟
札幌	256	242
仙台	226	226
さいたま	107	105
千葉	198	106
横浜	523	379
京都	108	131
神戸	183	170
広島	171	196
福岡	359	369

(出所：一般財団法人日本不動産研究所調査データを元に当研究所で作成。\*データは2018年1月現在)

■図表7：都内から新幹線を利用する3ルート（例）

平日の8時30分を基点に「新宿」を出発して「仙台」に向かう事例で最も到着時間が早いケース	所要時間	料金
大宮駅経由（JR埼京線利用）	1時間45分	10,990円
東京駅経由（JR中央線利用）	1時間57分	11,200円
上野駅経由（JR中央線、山手線利用）	1時間59分	10,990円
平日の17時を基点に「池袋」を出発して「仙台」に向かう事例で最も到着時間が早いケース	所要時間	料金
大宮駅経由（JR埼京線利用）	1時間45分	10,990円
上野駅経由（山手線利用）	1時間57分	10,990円
東京駅経由（東京メトロ丸の内線利用）	2時間00分	11,400円

カッコ内は新幹線乗車までのルート。料金は乗車券+特急券

第1に大宮駅西口は1988年のソニックシティビル完成後、県内外から営業所などを移転させる動きが顕著になっているが、現状、他の主要都市と比較してオフィスの供給面積が少ない。図表6は一般財団法人日本不動産研究所が全国87都市にある延床面積3,000㎡以上のオフィスビルの現状（2018年1月時点）のうち主要都市部分のデータをまとめたものだが、さいたま市のオフィスビルは計105棟、床面積は計107万㎡となっている。他の都市に比べて供給面積が少ないことが分かるが、一方で西口の「桜木町1丁目8番1号」が1992年に初めて県内の最高路線価になって以降、28年間にわたり1位を維持（2019年は1㎡あたり308万円）している。このことから大宮西口のビジネス需要は再開発進行に伴いさらに活気づくと考えられる。

2点目はターミナルとしての大宮駅の存在である。かつて上野駅が“東北の玄関口”と言われたが、現在では上野より大宮の重要性が増している。

現在、大宮には5つの新幹線路線をはじめ5つの在来線、私鉄2路線などを含めて計14路線が走っている。全国のJR路線では東京駅に次いで路線数が多く、県内外へのアクセスに優れていることでビジネス拠点として存在感を増している。また、埼京線、湘南新宿ラインが接続することで、都内西部、北部から東北、上信越方面に新幹線を利用して向かう場合、東京、上野経由より在来線を利用して大宮駅で乗り換える方が時間を短縮できる（図表7）。

西口の再開発が進むことで単なる通過地点ではなく新たなビジネスの交流地点としての市場活性化も見込まれるなど、今後の再開発事業の行方が期待されている。