

大宮駅周辺の 再開発事業の行方（下）

ぶぎん地域経済研究所 調査事業部主席研究員 藤坂 浩司

はじめに

レポートの後半は「大宮駅東口」と隣接する「さいたま新都心駅周辺」を取り上げる。

大宮駅東口地区（以下、東口地区）は商業都市、大宮の顔として長年、人の賑わいを見せているが、駅前広場を中心に駅周辺には1960年代に建築された建物も多く、新幹線駅を持つ首都圏の大型ターミナルとしては開発が遅れていた。しかし近年では、西口地区と並んで大規模な再開発事業が始動している。今後の再開発の進展次第では、東口地区は順次、様変わりする可能性もある。また、隣接するさいたま新都心駅との本格的な人の回遊も期待され、新たな地域連携も生まれそうだ。本稿

では東口地区の再開発の歴史を振り返りながら、進行する開発の現状と、さいたま新都心駅周辺の動向に触れる。最後に今後の課題について述べる。

“商業都市・大宮”の顔となった東口地区と、一度は頓挫した再開発事業

明治期以降の大宮駅周辺の発展には幾つかの段階があった。さいたま市のデータによれば、第一の開発契機は1894年の鉄道工場の開設で工場労働者が駅周辺に多く住むようになったこと。第二の契機は1923年の関東大震災で被災した都民が駅周辺に移住し人口が急増したこと。第三の契機は第二次世界大戦中、宮町1丁目付近が空襲で被災し、後の大宮復興土地区画整理事業へと繋がったことと記されている。戦後は、鉄道交通の要衝から大宮に人が集まるようになり、1953年に「大宮銀座商店街協同組合」が結成され商業都市としての基盤を固め始めるようになった。1960年代以降は、百貨店など大型商業施設の出店（図表1）が相次ぐようになり、周辺の商店街と併せて、県内最大の商業都市を形成（写真1）するに至る。

東口地区の再整備が本格的に動き出したのは今から36年前に遡る。1983年2月、旧大宮市（現さいたま市）は、東口地区の旧大一デパート跡地約2万4,000㎡を「東口再開発計画区域」に指定し、第1種市街地再開発事業として都市計画決定した。

■図表1：大宮駅 東口駅前周辺の大型商業施設の変遷

大一デパート (新共栄会商店街ビル)	1962年 10月	業態を変えて営業中
中央デパート	1966年 12月	2017年6月閉店、 再開発複合ビルに入居予定
長崎屋	1968年 9月	2002年閉店
西武百貨店	1969年 11月	1998年4月閉店、 同年6月、ロフトに転換。 その後、2013年4月閉店
大宮高島屋	1970年 11月	営業中



写真1：1967年の大宮駅東口駅前 中央通り（出所：さいたま市）

当時の再開発事業案は大きく3つの柱で構成されていた。①駅前広場を拡張して約1万6,000㎡の「交通広場」を設置する。②バス専用道路、タクシー乗り場を再整備する。③地域内に、跡地に延べ床面積6万7,000㎡、地上7階建ての共同ビルを建設し、地区内の全商店を収容する—というものだ。さらに、駅周辺の道路を2倍に拡張し、駅から計画する再開発ビルまでを空中回廊で繋げる構想を立案し、総事業費は300億円を見込んでいた。

しかし、この計画は200人以上にのぼる地元地権者の理解を得られないまま計画が進展せず、1990年3月、旧大宮市（現さいたま市）は計画の全面的な見直しを表明する。その後、市は自ら公共用地を買収するなど、積極的に東口地区の再開発に動き始めるが、2000年になると、公共事業の再評価の実施から再開発事業そのものが休止、



イメージ図1：再開発ビルのイメージ図

2002年には廃止になった経緯がある。このように東口地区の再開発事業を巡る環境は目まぐるしく変化してきた。

再開発事業の起爆剤になる 大門町2丁目再開発事業

東口地区の再開発が再び動き出したのは、2010年5月、さいたま市が「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を発表し、2013年3月に「大宮駅東口大門町2丁目中地区第一種市街地再開発事業」が都市計画決定（2016年3月、事業認可）されたことだ。東口地区では初の再開発事業で、同事業が東口地区の今後のリーディング事業になる。

計画では区域面積約1万4,000㎡、敷地面積約8,600㎡の広さに、地上18階、地下3階建て（高さは約95m）の高層ビルを建設（イメージ図1）する。総事業費は約620億円（うち一部をさいたま市及び国が補助）で、建物は大きく3つの用途に分かれ、低層階（1階－5階）には商業・業務施設が入居し、中層階（4階－9階）には、「市民会館おおみや」が移転され、市民ホールや展示室などを備えた多目的公共施設になる。そして高層階（9階－18階）にはオフィス機能が用意される。同施設の目玉になるのが「辻広場」（仮称）（イメージ図2）と呼ばれる交流広場の設置だ。建物南側にあたる大宮中央通線から北側に向けて、誰でも自由に通行できる空間が用意される。東口地区に



イメージ図2：辻広場（仮称）が設けられる再開発ビル

（出所：大宮駅東口大門町2丁目中地区市街地開発組合）注：本パースは計画中のものであり、今後変更する可能性があります。



写真2：大門町2丁目再開発現場（当研究所撮影）



写真3：2019年5月にオープンした新しい大宮区庁舎と大宮図書館（当研究所撮影）

は、駅から中山道に至る間に何本もの細い路地が連なるが、再開発ビル内にも新たな路地をイメージする空間が設計されている。再開発組合では「大宮駅東口の新しい待ち合わせ場所になることを期待している」という。

2017年3月から、本体工事に着手（写真2）しており、2021年10月の建物竣工を目標に工事が進められている。組合関係者は、大宮駅東口から再開発ビルを経由し、氷川参道に至った後、氷川神社やさいたま新都心駅に抜ける新たな回遊ルートが出来るとし、新たな人の流れが生まれることを期待している。東口地区の再開発を巡っては、先行して大宮区役所と大宮図書館が2019年5月、さいたま新都心駅寄りの新複合庁舎（写真3）に移転済で、今後、大宮区役所跡地（約7,124㎡）と隣接する大宮小学校（1万7,401㎡）の一体的な土地活用が検討されている。このうち旧大宮区役所跡地については、建物を解体し更地にした後、

東口駅前のバスターミナルを一時的に跡地に移設する計画がある。

今後の焦点となる東口駅前の再開発

東口地区の再開発は、大門町2丁目再開発事業の本体工事着手で流れが変わろうとしている。今後、再開発の焦点になるのが東口駅前広場と周辺地区、そして東口駅本体である。駅前広場（写真4）については、バスターミナルの旧大宮区役所跡地への一時移転後の再開発を念頭にしているが、駅前広場はJRが所有権を持っているため、再開発には地元との協力関係が不可欠になる。具体的には、周辺4つの自治会との合意形成が必要で今後の交渉が待たれる。また、駅前広場の再開発に並行して、さいたま市では大宮中央通線の再開発ビル付近から駅前に向かって開発街区内の地下駐車場をつなぐ地下車路ネットワークを立案中である。市では現在、工事費を精査しており2019年度末までに公表を予定している。完成すれば、各街区がネットワークでつながられる。

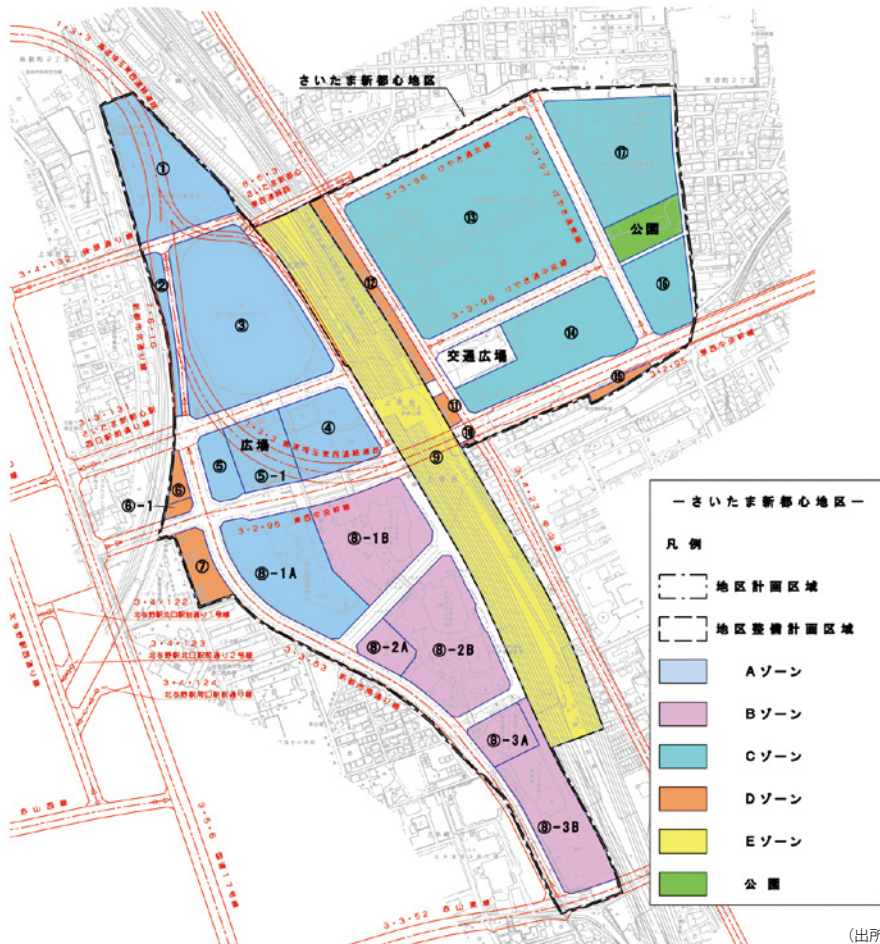
また、さいたま市が立案した「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」では、大宮駅の高度化を目指して、駅東西を結ぶ既存の中央通路の北側に新たな東西通路を設け、駅を中心にした「口の字型ネットワーク」の整備が考えられている。その一環として東口地区では、東武アーバンパークラインの大宮駅改札口を連絡通路より60m南側に移転させる計画もある。移設には大規模な工事が必要になり、対象エリアには「ルミネ1」など



写真4：現在の大宮駅東口（当研究所撮影）



■図表 2：さいたま新都心の開発ゾーン



ゾーン	土地利用の方針
A	さいたま新都心にふさわしい中核施設、業務施設、商業施設、文化施設及び供給処理施設を整備するとともに、周辺市街地と調和した、人々が交流するにぎわいのある多機能な都市空間を形成する。
B	国の地方支分部局等の移転により、首都圏における広域的な拠点にふさわしい行政施設として整備を図るとともに、文化集客、情報拠点複合施設を導入し、周辺市街地と調和した、人々がふれあう都市空間を形成する。
C	さいたま新都心にふさわしい業務施設、商業施設及び文化施設等を整備するとともに、周辺市街地と調和し、ときめきの感じられる都市空間を形成する。
D	業務施設、商業施設を中心とした都市空間を形成する。
E	交通アクセス確保及び利便性のための新駅と自由通路並びにさいたま新都心にふさわしい商業施設及び業務施設を整備するとともに、にぎわいのある都市空間を形成する。

(出所：さいたま市 HP より抜粋。一部当研究所にて作成)

商業施設があり、鉄道事業を続けながらの工事と商業施設の工事期間の休業補償など検討課題も今後、浮上する。東口地区には 1960 年代前後に立てられた建築物が多く、当時の街並みが残されている。従前の街並みを再開発の終了まで今後も残すことにいずれの自治会も危機感を持っているとされるが、今後の再開発の進展は大門町 2 丁目再開発事業の成果によるところが大きいと考えられる。

さいたま新都心駅周辺の再開発

さいたま新都心は、国、県、市が一体となり、行政、産業、文化、コンベンションの一大拠点を構築する目的で開発を進めた大型プロジェクトとして知られる。開発の起点は 1986 年 6 月に政府が発表した「第 4 次首都圏基本計画」に遡り、旧大宮市、

旧浦和市が同計画に基づき“業務核都市”に指定されたことに始まる。業務核都市とは、東京都区部への一極集中構造を是正し、首都機能を分散させる目的で打ち出された政策で、1988 年の閣議決定を経て翌 89 年に政府機能の一部を都外へ移転させることになった。移転先の中心となったのがさいたま新都心（以下、新都心地区）である。

政府の政策に並行して本県も、さいたま市合併前の浦和市、大宮市、与野市の旧 3 市にまたがっていた約 24 万㎡の旧国鉄大宮操車場跡地と、片倉工業株式会社の大宮工場跡地など民間の周辺地を合わせた約 48 万㎡を再整備するため、1989 年 12 月、土地区画整理事業、関連街路等の都市計画決定がなされた。これを受けて新都心地区の計画がスタートした。計画では JR さいたま新都心駅を挟んだ東西エリアを 5 つのゾーンに分類（図表 2）し、ゾーンごとに決められた土地利用方針に従い、

■図表3：さいたま新都心地域の開発年表

2000年4月	さいたま新都心駅開業	開業
5月	さいたま新都心まちびらき	開業
9月	さいたまスーパーアリーナ	開業
9月	ラフレさいたま	開業
2001年4月	ランド・アクセス・タワー	開業
5月	NTTdocomo さいたまビル	開業
2002年4月	ホテル・プリランテ武蔵野	開業
2004年5月	首都高速道路埼玉新都心線（与野～新都心）	開通
9月	コクーン新都心	開業
2005年4月	私立淑徳与野中学校	開校
2006年8月	首都高速道路埼玉新都心線（新都心～第二産業道路）	開通
2007年8月	クラリオン(株)本社・技術センター	移転・業務開始
2015年4月	私立淑徳与野高等学校	新校舎完成・移転
4月	コクーンシティ	開業
2016年10月	造幣局さいたま支局・博物館	オープン
2017年1月	さいたま赤十字病院・埼玉県立小児医療センター	外来開始
11月	大宮警察署新庁舎	移転・業務開始

(各種資料をもとに、当研究所にて作成)

順次、開発が進められてきた。すでに開発はほぼ終了している。

図表3は、さいたま新都心駅周辺の主な事業について、その推移をまとめたものだが、2000年4月、JRさいたま新都心駅開業と翌月の「新都心まちびらき」を契機に、順次、都市機能が追加されてきた。新都心地区の発展を見る上でポイントになっているのが、2000年のさいたまスーパーアリーナの開業だ。同施設が稼働したことにより、国内外の有名アーティストによるコンサートをはじめとする有力イベントが定期的開催されるようになった。一例だが、毎年8月に開催されるアニメソングライブには、3日間で全国の若者約9万人が新都心地区を訪れる。

さいたまスーパーアリーナについては、2000年4月の開業以来、順調に来場者数を伸ばしてきた。開業翌年の2001年度には年間140万人であった来場者は、2004年に200万人を突破し、直近の2018年度は303万人（2017年度は306万人）まで増えている。同施設を運営する株式会社さいたまアリーナによれば、開業から2018年度末までの累計来場者は約4,600万人にのぼり、開業20年目を迎える2020年度末までに累計5,000万人

の来場を予定している。また2018年度単年度で見た年間イベント件数(全131件)の内訳では、「コンサート49件」「スポーツ23件」「株主総会や研修会などの集会18件」「展示会40件」「その他1件」となっている。年間の平均稼働率は81.8%にのぼり、休日だけの稼働率で見ると94.9%と9割を超えている。点検や修繕の日数も加味すれば稼働状況はほぼ100%に達している。さいたまアリーナでは、2018年度に使用料金を十数%程度値上したものの稼働率は落ち込まず収益を伸ばしている。

さいたまスーパーアリーナの成功要因は、さいたま新都心駅直結と隣接する大宮駅を合わせた抜群の交通利便性の良さに加えて、スタジアム形式で3万7,000人を誇る収容人員から大型イベントを誘致できる環境が整えられていることだ。これにより、首都圏に留まらず全国各地からさいたま市への集客が可能になり、市の知名度は格段に向上した。

また、新都心地区では、駅東口の大型商業施設「コクーンシティ」開業も街の活性化に大きな影響を与えている。同施設は片倉工業株式会社の社有地に建てられたショッピングモールで、敷地面積12万9,749㎡、営業面積5万8,000㎡の広さ



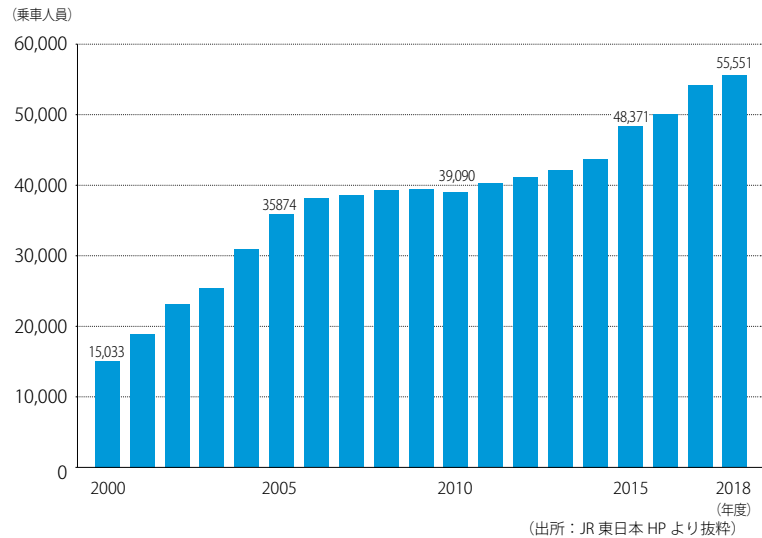
に3つの商業棟が建てられ、新都心駅からペデストリアンデッキで結ばれている。片倉工業の決算報告書などによれば、開業3年目1年間（2017年9月－2018年8月）の年間来館者数は延べ人数で3,139万人（前期比99%）にのぼり、売上高は382億円（同101%）となっている。土日にさいたまスーパーアリーナで大型イベントが行われる際には、コクーンシティを含めて1日中、新都心地区でショッピングや飲食をしながら過ごすケースも多く見られ経済波及効果は大きい。こうした大型施設の開業も追い風になり、駅周辺には大型マンションなど住宅建設も続いていて、現在、駅東口には三菱マテリアル株式会社総合研究所跡地に県内最大規模の大型マンション（総戸数1,400戸）の建設が進んでいる。

図表4はJRさいたま新都心駅の1日あたりの乗車人員（定期＋定期外利用の合計）の推移を表わしているが、駅開業以来、一貫して利用客が伸びていることが分かる。JR東日本管轄の駅を対象にした2018年の統計では、さいたま新都心駅は第88位で、県内では大宮（8位）、浦和（47位）、川口（53位）などに次いで9番目にまで浮上している。新都心地区では今後、駅東側の交通広場に長距離バス、観光バスの発着乗り場を設ける計画があるほか、さいたま市役所の移設構想も浮上している。

まとめ

以上の様に大宮駅東口の再開発は近年、急ピッチで進んでいる。この間、30年以上に及び再開発の進展が見られなかった理由として、一般的に同地区には地権者が多く、権利が複雑に入り組んでいることや、行政と地元の意思疎通がうまく図れなかった事が指摘される。しかしもう1つ大きな理由として、「大宮駅」という交通の要衝地にあり、平日休日、昼夜を問わずに人が溢れ、再開発の必

■図表4：さいたま新都心駅の1日あたり乗車人員



要性を必ずしも感じられなかったことを指摘したい。東口地区には、所謂“シャッター通り”はなく、各店舗がそれぞれの規模に合わせて事業を営んでいる。東口地区には駅と中山道間の路地に小規模な商店街が多数立地し、それぞれに趣があり、大宮に人が集まる魅力にもなってきた事は否めない。しかし、大門町2丁目再開発事業が完成に向かうに従い、街の新たな魅力も生まれ、その結果、次の再開発事業へと波及することが期待される。将来的には新都心地区との間で、新たな人の流れが生まれ、並行して、大宮駅と新都心駅間を結ぶ中山道の整備も重要だ。

その中で期待されるのが、次世代型路面電車（LRT）の設置だ。2016年の交通政策審議会答申第198号では、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の中で、大宮－さいたま新都心－浦和美園を結ぶ「東西交通大宮ルート」（中量軌道システム）が、今後整備について検討すべき路線と位置づけられている。LRT導入構想は、さいたま市前身の大宮、浦和、与野の旧3市で90年代中頃から検討が進められてきたが、これまでは収支採算性の問題や、想定されるルート上に自然豊かな見沼たんぼ地区があることなどから、現時点では検討段階の域を出ない。しかし今後、大宮駅東口の再開発の行方次第では状況の変化も予想され、大宮駅周辺の街づくりの行方が期待される。