

さいたま新都心周辺地区における公共施設等の整備に関する調査

（調査の背景・目的）

平成26年3月にさいたま新都心周辺のまちづくりの基本的な指針となる「さいたま新都心将来ビジョン」を策定し、当該地区の都市的な課題に対する取組（バスターミナルなどの交通拠点施設の整備、交通拠点施設でのにぎわい創出に寄与する多目的広場などの集客機能の整備、地区内の回遊動線の強化・充実）を進めている。これらを達成するうえで必要な民間機関との協力体制を検討することを本調査の目的としている。

調査成果

①歩行者デッキの整備

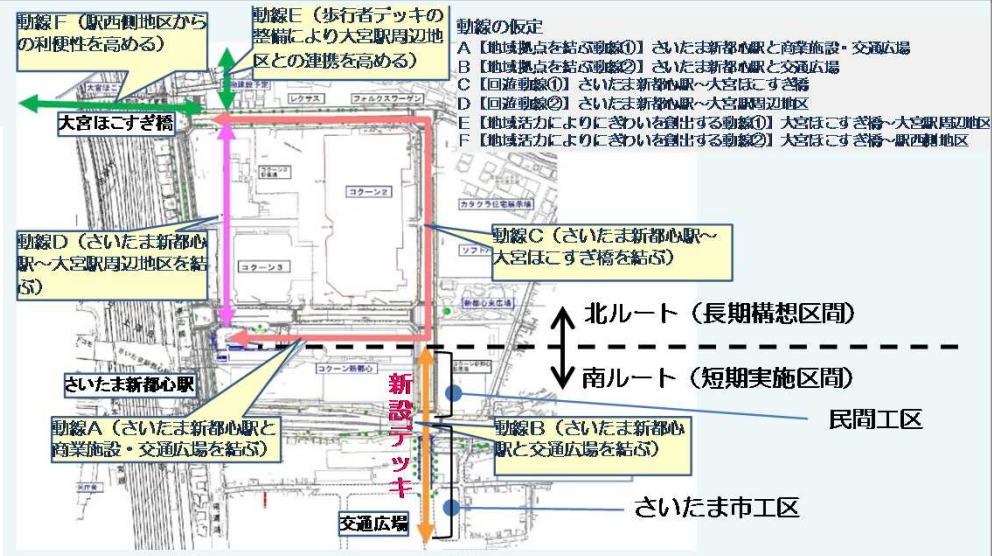
さいたま新都心駅東側の開発動向を踏まえ、現況分析により歩行者デッキのルートを設定している。

●ルート設定のポイント

- 既存の都市施設や地域拠点となる施設を結ぶ動線
- 回遊動線
- さいたま新都心と大宮駅周辺地区を結ぶ動線
- にぎわいあふれる都市空間を創出する動線

●調査の結果、歩行者デッキの北ルートについては、現在進行中の民間開発地をまたぐことになるため、今後の開発計画の動向を見ながら検討していくこととなった。「さいたま新都心将来ビジョン」ではビジョンに掲げた目標実現のための取組を概ね10年程度としていくことから、民間事業者と継続して協議していくこととした。

南ルートについては、既存の商業施設を介し、さいたま新都心駅と交通広場を結ぶルートとなるため、バスターミナルの整備スケジュールに併せて整備する。



②バスターミナルの整備

<年間便数と利用者数>

	年間便数 (便)	年間利用者数 (人)	平均乗車人数 (人/便)
高速バス	44,165	1,040,464	24.5
ツアーバス	4,435	149,468	日平均利用者数 (人)
送迎バス	2,427	60,211	
合 計	51,027	1,250,143	3,425

本調査では、運行状況等の現状把握にはじまり、駅前周辺地域の課題の整理、バスターミナル整備の必要性について整理することができた。また、整備候補地を抽出し、その中から整備個所を選定するとともに、現況データからであるが、必要な施設規模を算定することができた。全国の事例を参考に、当該地域のにぎわいやまちづくりの推進に寄与する機能や、バスターミナルと併せて整備することで効果のある機能について整理することができた。

<現状の課題>

- 駅周辺の慢性的な交通渋滞
- 飽和状態にある駅前広場
- 放置されている長距離バスの乗降場
- 利用環境の悪さ

<必要性の整理>

- 駅前周辺地域の渋滞緩和
- バスの利用者の安全性、快適性の向上
- 一体的な拠点形成

<規模>

- 必要バス数 6バス
- 運行本数 87便/日

⇒ 約6,000㎡

<導入機能(案)>

- 駐車場機能
- 飲食機能
- 物販機能(コンビニを含む)
- 宿泊機能(運転手の仮眠室を含む)
- 公共機能(市民広場を含む) 等

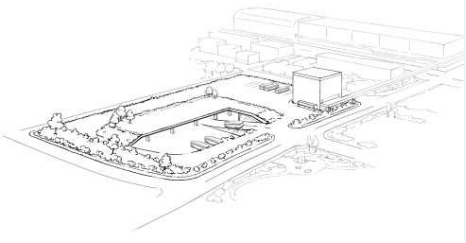
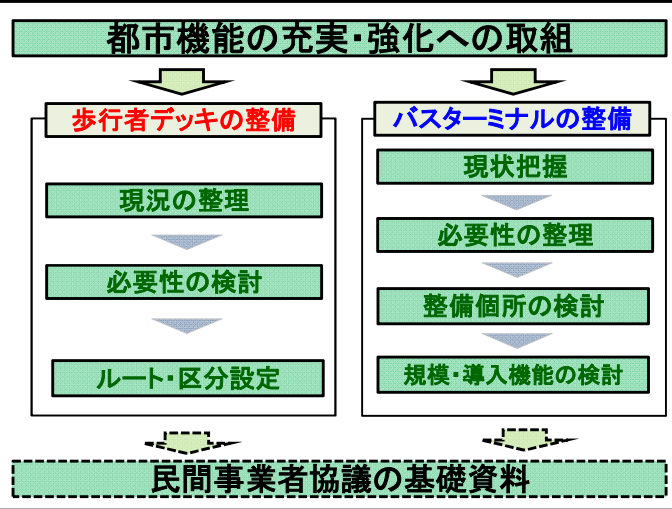


図 イメージパース

（調査の手順）



基盤整備の見込み・方向性

歩行者デッキについては、南ルートの整備概要がみえていることから、バスターミナルの整備に合わせて施工できる見込みである。

バスターミナルについては、本年度調査により、規模・導入機能等を含む施設構想まで検討できたことから、次年度以降、バス事業者等をはじめとする関係者からなる検討会議等を設置して、具体的な配置計画を含む基本計画に着手するとともに、東京オリンピックまでの供用開始を目指して事業に取り組む予定。

今後の課題

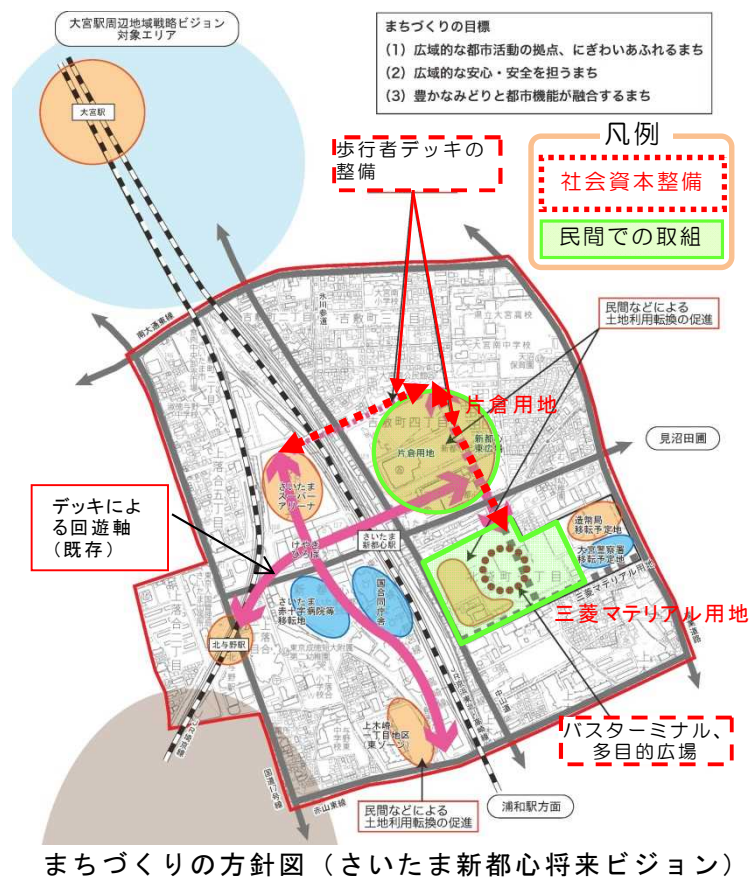
歩行者デッキについては、街区の地権者が整備の負担をすることを原則とするため、民間事業者の協力が得られるよう負担軽減手法の適切な選択が必要。

バスターミナルについては、具体的な施設計画を策定するとともに、概算事業費の算定や運営方法、整備手法の検討など、整備に向けた詳細な検討を実施する必要がある。

さいたま新都心周辺地区における公共施設等の整備に関する調査			
調査主体	さいたま市		
対象地域	埼玉県さいたま市	対象となる 基盤整備分野	道路

1. 調査の背景と目的

さいたま新都心周辺地区では、民間主導による大規模な土地利用転換の動向がみられるとともに、民間活力による業務・商業・文化機能の更なる集積や都市型住宅地の整備に加えて、産業・観光拠点としての充実が求められている。これらを踏まえ、平成 26 年 3 月にさいたま新都心周辺のまちづくりの基本的な指針を定めた「さいたま新都心将来ビジョン」を策定し取り組んでいくこととしている。



これまで、さいたま新都心駅西側周辺の整備については、行政主導により事業が進められ、現在のさいたま新都心が形成されてきた。近年、駅東側周辺では、片倉用地で大規模商業施設を建設中であり、三菱マテリアル用地では区画整理事業による商業・業務施設や都市型住居施設の整備が予定されており、今後、駅周辺での人や車の流れが変わってくることが予想され、まさに民間と行政が連携して課題に取り組むことが不可欠となっている。

そのため、当該地区の課題に対し、次のような基盤整備が必要とされていることから、本調査では、歩行者デッキと長距離バスターミナルに着目した検討を行った。

基盤整備の必要性（現状の課題 等）

- ・都心地区の慢性的な交通渋滞の解決に寄与するバスターミナルなどの交通拠点施設の整備
- ・交通拠点施設で地区の更なるにぎわいを創出するための多目的広場などの集客機能の整備
- ・既存の都市機能と新たな都市機能の効果的な活用が図られるよう、回遊動線を強化・充実

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

①歩行者デッキ整備の検討

「さいたま新都心将来ビジョン(H26.3)」に位置付けている今後のまちづくりの取組として、既存の歩行者デッキのネットワーク及び跨線橋と接続し、主要な施設を結び、区内を歩行者が回遊できるような新たな歩行者デッキの整備が掲げられている。

今回の調査は、さいたま新都心地域における歩行者の現況、周辺開発に伴う将来予測等を把握するとともに、歩行者デッキ新設の必要性の検討を踏まえ、整備における費用及び構造の検討を行いながら、実施に向けた基礎資料となるものである。

○調査の手順

I. 歩行者動線等の現況整理

- A. 対象施設の設定－既存資料のデータ収集、現地調査を行うとともに、都市計画上の位置づけを踏まえ、検討対象とする施設を設定した。
- B. 対象エリアの現況整理－さいたま新都心駅東側の施設状況（配置、規模）、利用状況（行き先、歩行者交通量、時間帯）を把握した。
- C. 大規模開発の将来予測－対象エリアにおける大規模開発（位置、配置、規模）及び利用予測を把握した。

II. 歩行者デッキの必要性の検討

- A. 現況の課題整理－現況整理や将来予測及び事例等を踏まえ、歩行者デッキ整備の課題について、歩行者交通量、施設配置や規模、利便性の観点から整理した。
- B. 歩行者デッキ整備の必要性整理－課題を踏まえ、歩行者デッキ整備に伴う課題解消の効果に留意しながら、施設整備の必要性を整理した。

III. 設置ルート、施工区分の検討

デッキのルート、設置位置を設定し、施工区分がさいたま市又は民間事業者となる位置、費用負担割合等について検討した。

②長距離バスターミナルの検討

「さいたま新都心将来ビジョン」に位置づけられた交通広場等の公共公益施設では、大宮駅・さいたま新都心駅周辺における交通渋滞の解消と、2020年の東京オリンピック開催に向けた交通拠点性の向上のため、長距離バスターミナルを整備することとしている。

そこで、本調査では、大宮・さいたま新都心地域における長距離バスに着目し、その運行状況、利用実態等を把握するとともに、広域交通拠点施設(バスターミナル)の必要性の検討を踏まえ、施設整備に向けた候補地の選定、必要機能等について検証したものである。

○調査の手順

I 大宮駅・さいたま新都心駅周辺の長距離バスの現状把握

- ・大宮駅及びさいたま新都心駅の駅前広場並びに周辺道路における長距離バスの利用状況について整理した。

II バスターミナル整備の必要性の整理

- ・現状把握を踏まえ、駅前周辺地区における長距離バスの課題を整理するとともに、当該地域の課題解消に向けたバスターミナル整備の必要性について整理した。

III 長距離バスターミナルの整備個所の検討

- ・当該地区におけるバスターミナルの整備候補地を抽出するとともに、それらの比較検討を行い、最適候補箇所を選定した。

IV 長距離バスターミナルの規模・導入機能の検討

- ・既存資料及びヒアリング結果等を踏まえ、バス需要を推計するとともに、施設規模を設定した。また、バスターミナルと併せて整備する導入機能について整理した。

V 長距離バスターミナルの概略検討

- ・施設配置のための概略を検討した。

※本検討における長距離バスは、高速バスとツアーバスとする。

高速バス：乗合バス事業者が停留所を設置し、決まった発着地を定期的に運行しているもの。

ツアーバス：貸切バス事業者等が募集型企画旅行等を運行しているもの。

(2) 調査結果

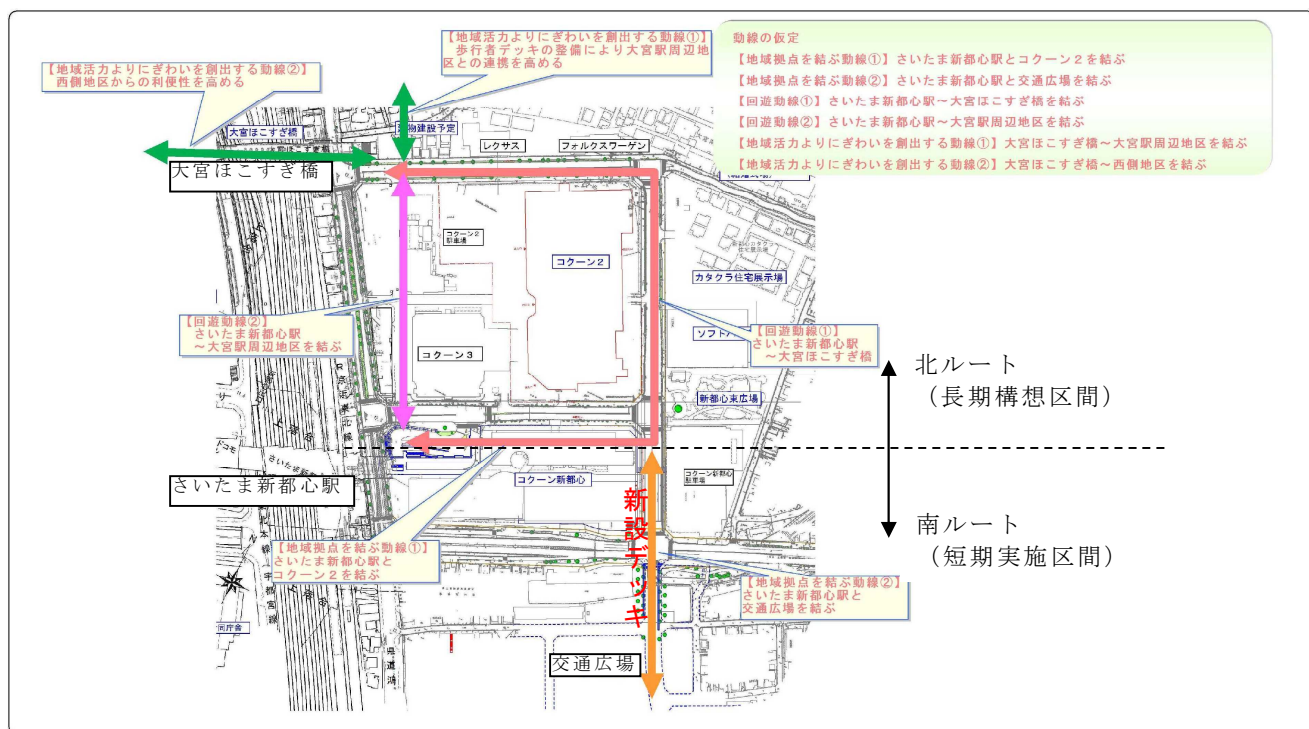
①歩行者デッキ整備の検討

さいたま新都心駅東側の開発動向を踏まえ、現況分析により歩行者デッキのルートを設定した。

■ルート設定の着眼点

1. 既存の都市施設や地域拠点となる施設を結ぶ動線
2. 回遊動線
3. さいたま新都心と大宮駅周辺地区を結ぶ動線
4. にぎわいあふれる都市空間を創出する動線

【動線設定のコンセプト図】



○調査の結果、歩行者デッキの北ルートについて、現在進行中の民間開発地をまたぐことになるため、今後の開発計画の動向を見ながら検討していくこととなった。「さいたま新都心将来ビジョン」ではビジョンに掲げた目標実現のための取組を概ね10年程度としていることから、民間事業者と継続して協議していくこととした。

○南ルートについては、既存の商業施設を介し、さいたま新都心駅とバスターミナルを結ぶルートとなるため、バスターミナルの整備スケジュールにあわせて整備する方向性となった。

■必要性の整理

南ルートの計画をするにあたり、三菱マテリアル用地内での計画（交通広場、商業・業務施設、造幣局、大宮警察署）に起因する常時の1時間あたり歩行者デッキ交通量を想定した結果、490人/時間と算出した。また、さいたまスーパーアリーナなどのイベント時においては、交通広場～さいたま新都心駅間の歩行者交通量をピーク時610人/時間と算出した。これは歩行者デッキの通行量としては非常に多いため、交通広場～さいたま新都心駅間の直結ルートの整備の必要性和有効性が高いことを示している。

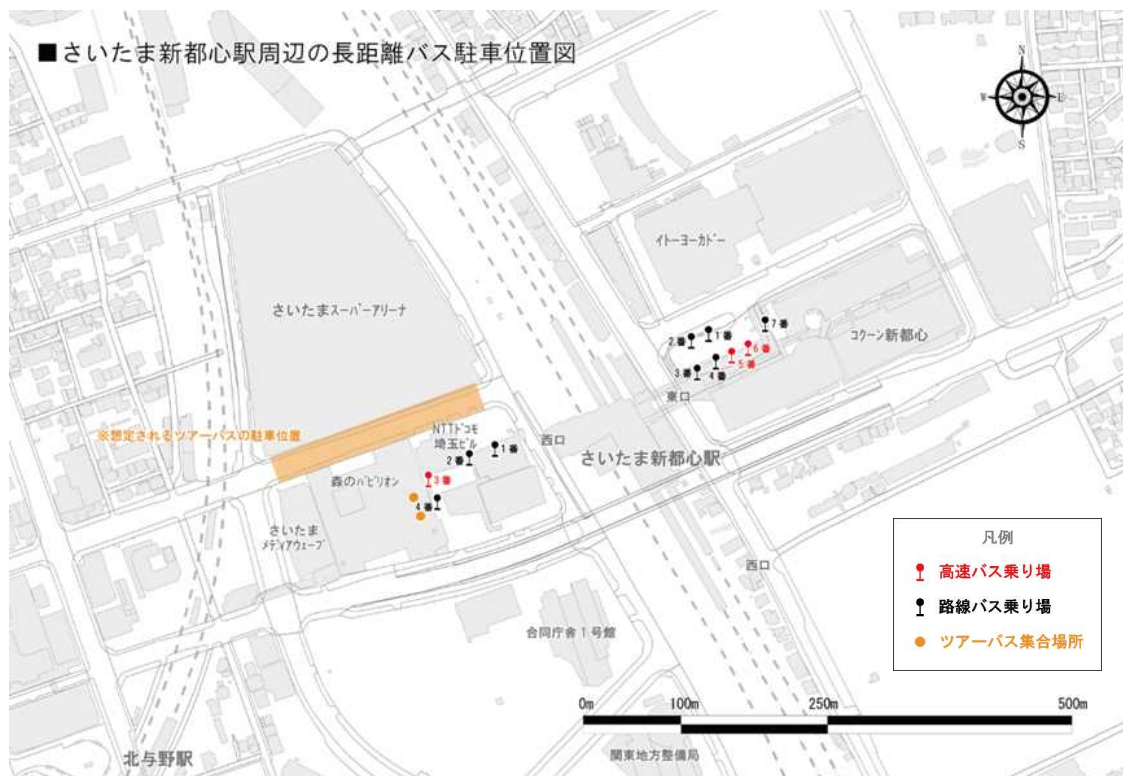
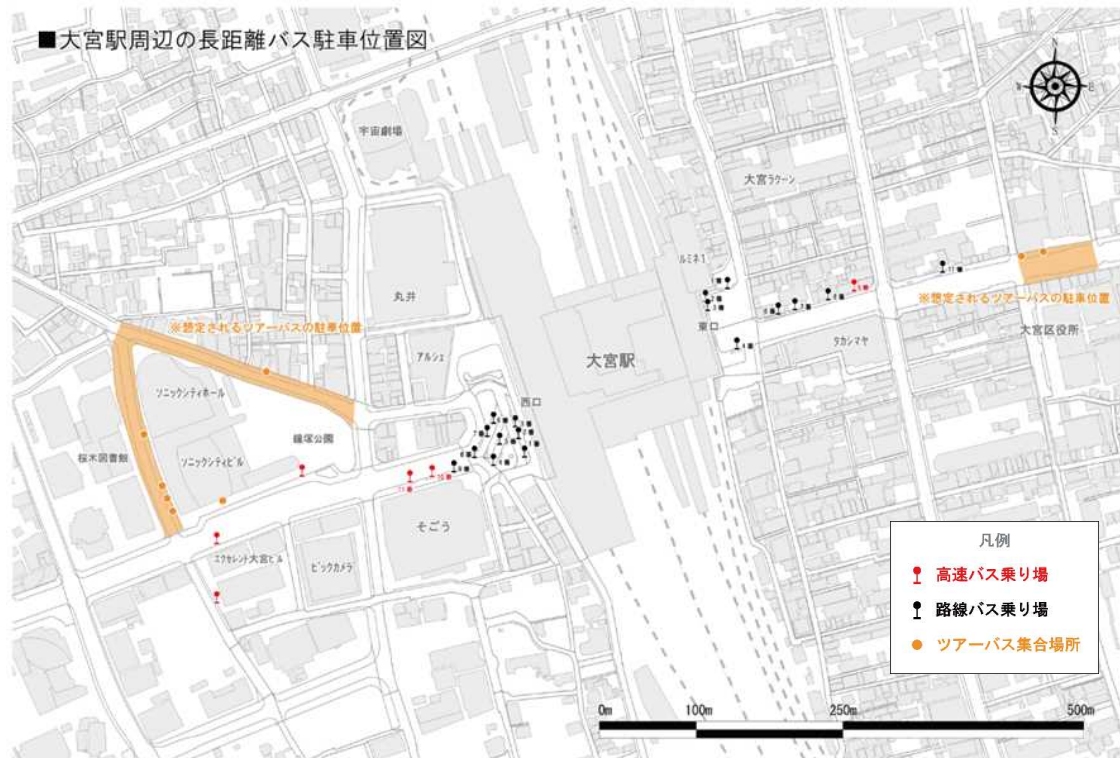
②長距離バスターミナルの検討

I 大宮駅・さいたま新都心駅周辺の長距離バスの現状把握

<高速バスの利用実態について>

大宮駅	出発：西口29系統65便/日、東口3系統3便/日、合計32系統68便/日の高速バスが出発 到着：合計32系統71便/日の高速バスが到着	
	西口	高速バス乗り場は5箇所(①そごう前10番のりば、②そごう前11番のりば、③エクセレント大宮ビル前のりば、④桜木町一丁目のりば、⑤ソニックシティ前のりば)であり、いずれも交通広場外に設置 主な目的地：羽田・成田・京都・大阪・鳥羽・長岡新潟・河口湖・南紀勝浦・南紀白浜
	東口	高速バス乗り場は、交通広場外に設置された9番のりば1箇所 主な目的地：鶴岡・酒田・花巻・紫波中央・花輪・能代・大館
さいたま新都心駅	出発：東口9系統9便/日、西口2系統10便/日、合計11系統19便/日の高速バスが出発 到着：合計11系統47便/日の高速バスが到着	
	西口	高速バス乗り場は交通広場内の1箇所(3番のりば) 主な目的地：羽田・成田
	東口	高速バス乗り場は交通広場内の2箇所(5番、6番のりば) 主な目的地：奈良・大阪・富山・金沢・名古屋・京都・大阪・三宮

<長距離バスの駐車位置について>



＜年間便数と利用者数について＞

	年間便数（便）	年間利用者数（人）	平均乗車人数（人／便）
高速バス	44,165	1,040,464	24.5
ツアーバス	4,435	149,468	日平均利用者数（人）
送迎バス	2,427	60,211	3,425
合 計	51,027	1,250,143	

送迎バス：温泉地の宿泊施設等の特定の施設までの送迎のためのもの。

Ⅱ バスターミナル整備の必要性の整理

＜課題整理＞

現況整理や既存ヒアリング結果等を踏まえ、交通渋滞や大宮駅・さいたま新都心駅周辺における高速バス利用の課題について整理した。

- 駅周辺の慢性的な交通渋滞
 - ・大型バスの駐車場がなく長距離バスの乗降が路上で行われるため、通常の交通を阻害
 - ・大宮駅、さいたま新都心駅周辺道路の混雑度が高い
- 飽和状態にある駅前広場
 - ・複数の交通手段が錯綜しているため、駅前広場は慢性的に渋滞が発生
 - ・長距離バスの乗降場が未整備
- 放置されている長距離バスの乗降場
 - ・長距離バスの乗降場は駅から遠い
 - ・長距離バスの乗降場までのバリアフリーが図られていない
 - ・長距離バスの利用者が歩道に留まることも多く、歩行者の通行を阻害
 - ・乗降場が事業者毎に異なるため煩雑化し、利用者にとって分かりづらい
 - ・同じ都市が目的地でも複数の事業者が運行しており、異なった乗降場となっている
- 利用環境の悪さ（待合施設が脆弱）
 - ・長距離バスの乗降場は、点在している
 - ・待合所がない（夏は暑く、冬は寒い）
 - ・発着ピークとなる早朝、深夜に利用可能なトイレや売店、飲食店が限られている
 - ・バスの運行状況等の情報が分かりづらい
 - ・昼間でも薄暗く、人通りの少ない乗降場がある

＜必要性の整理＞

現状の課題を踏まえ、バスターミナルの整備に伴う課題解消の効果に留意し、施設整備の必要性について整理した。

- 駅前周辺地域の渋滞緩和
 - ・道路上での乗降がなくなるため、一般車両の通行の妨げがなくなる
 - ・バス利用者が歩道に留まることがなくなり、歩行者の通行の妨げがなくなる
 - ・駅前広場への流入がなくなるため、駅前交通の錯綜の軽減が図れる
 - ・交通広場及び周辺地区の機能の一部を新たなバスターミナルで担う
 - ・大型バスの駐車場整備が可能となる

○ バス利用者の安全性、快適性の向上

- ・この場所に行けばバスに乗れるなど、長距離バスの利用環境の改善が図れる
- ・待合空間の整備が可能となる
- ・早朝、深夜でも利用できるトイレ、売店、飲食店、その他のサービスの充実を図ることが可能となる
- ・バス運行情報等の提供が可能となる
- ・夜間の乗降客の安全性の向上(特に女性客の防犯対策)が図れる

○ 大宮とさいたま新都心が一体となった首都圏の一翼を担う拠点の形成

- ・交通拠点性が向上することにより当該地区の魅力が向上する
- ・ツアーバス等が増えることによって、交流人口が増加見込める
- ・東京オリンピック等の世界的イベント開催時のターミナル機能が強化される
- ・首都高の北伸、東伸により高速ネットワークを更に有効に活用できる

Ⅲ 長距離バスターミナルの整備個所の検討

バスターミナル候補地について、以下の条件から、大宮駅・さいたま新都心駅周辺地域において数か所を抽出した。また、各候補地について、「アクセス性」、「機能性」、「施工性」、「事業性」を評価し、さいたま新都心の三菱マテリアル用地という結果となった。

<選定条件>

- ・ある程度の広さを持つ用地
- ・利便性等を考慮し最寄り駅からの距離が近い
- ・土地所有者等との調整が可能

<評価項目>

視点	比較指標
アクセス性	最寄り駅からの所要時間・距離（大宮駅・さいたま新都心駅）
	首都高 新都心 IC からの距離
	周辺道路との接続
機能性	整備可能面積
施工性	周辺施設との連携
	土地利用との整合
事業性	施設所有者との交渉

<評価結果>

さいたま新都心の三菱マテリアル用地については、新都心駅より比較的近く、高速道路の IC からのアクセスにも優れており、今後、高速道路の延伸構想もあることから、更に利便性が向上する可能性がある。また、面積も 1.5 ヘクタールと十分な広さを有している。当該地区を含む周辺街区では、大規模土地利用転換を進めており、土地も更地ですぐにでも着工が可能であるとともに、既設の商業施設や新たに開発予定の商業・業務・住居系施設、防災機能を備えた公園とも連携も図ることができる。所有者との交渉も順調に進んでいる。

IV 長距離バスターミナルの規模・導入機能の検討

<必要バース数の算出>

バスターミナル面積の算出方法は確立されていないことから、今回は、高速バスの運行本数と必要バース数から、既存のバスターミナル施設の面積と比較して算出することとする。

必要バース数については、1時間当りのバスの必要台数にバスサービス時間（バス発車間隔）を乗じると1時間当りのバス処理時間が算出され、これにより1時間当りの必要なバース数を求めた。

$$\text{必要バース数} = 1 \text{ 時間当りのバスの必要台数 (22 台/時)} \times \text{バスサービス時間 (15.2 分)} \times 1 / 60 \\ \div 6 \text{ バース}$$

<高速バス運行本数×敷地面積>

高速バス運行本数×敷地面積の関係でみると、大宮・さいたま新都心駅周辺の高速バスの運行本数が87便/日（出発）であることから、栄バスターミナル、大谷地バスターミナルが規模的に近い。これらの敷地面積から、今回のバスターミナルについては、概ね6,000m²程度と推計される。

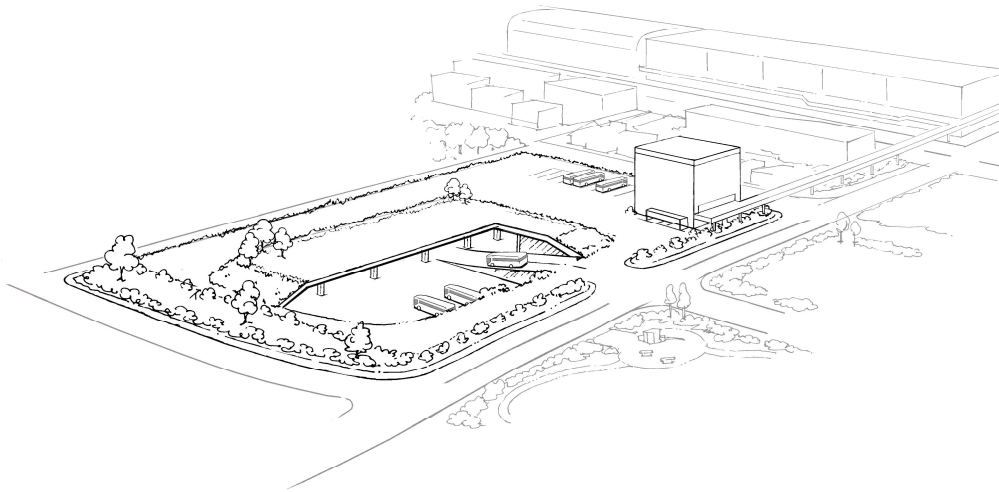
<導入機能の整理>

全国のバスターミナルの事例及びターミナル内または隣接する街区に整備されている主な施設について整理を行った。

表 全国のバスターミナルの事例整理

県	バスターミナル名	敷地面積 (㎡)	建物床面積 (㎡)	最寄り駅からの 距離 (m)	最寄駅	バース 数	高 速 バ ス の バ ー ス 数	路 線 バ ス の 乗 入	高 速 バ ス 運 行 本 数 (発・便数/日)	ターミナル施設内及び区画内にある主な施設																博物・水族・美術・科学館
										タクシ ーブ ール	駐 車 場	デ パ ー ト	ホ テ ル	コ ン ビ ニ	映 画 館	銀 行	郵 便 局	病 院	公 園	警 察 署・交 番	消 防 署	体 育 館・球 技 場				
北海道	札幌駅前バスターミナル	5,175	4,389	200	札幌駅	19	6	○	327	○	○	○	○	○	○	○	-	-	-	-						
北海道	大谷地バスターミナル	5,589	4,693	60	大谷地駅	10	4	○	104	○	○	○		○												
北海道	新札幌バスターミナル	6,910	6,791	90	新札幌駅	15	0	○	0	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
北海道	福住バスターミナル	4,467	8,751	135	福住駅	9	0	○	0	○	○	○	○	○	○	○			○	○				○		
北海道	宮の沢バスターミナル	6,800	7,300	140	宮の沢駅	10	0	○	0	○	○			○				○					○			
岩手	盛岡バスセンター	2,800	2,000	2,000	盛岡駅	8	6	○	34	-	○		○	○	○	○	○	○	○	○	-					
長野	長野バスターミナル	3,400	-	600	長野駅	5	0	○	0	-	○		○	○	○	○	○	○								
東京	浜松町バスターミナル	4,800	16,080	80	浜松町駅	10	5	○	127	○	○			○		○	○	○	○							
東京	サンシャインバスターミナル	8,000	16,460	300	東池袋駅	16	16	×	16	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
東京	新宿高速バスターミナル	400	453	200	新宿駅	3	3	×	203	-	-															
東京	東京シティアターミナル	19,435	25,771	200	水天宮前駅	18	18	×	84	-	○	○	○	○	○	○										
神奈川	横浜シティアターミナル	10,000	1,356	300	横浜駅	6	6	×	290	○	○	○	○	○	○		○		○				○			
静岡	新静岡バスターミナル	12,819	85,893	70	新静岡駅	8	1	○	20	○	○	○		○	○	○										
愛知	名鉄バスセンター	6,000	-	400	名古屋駅	24	9	○	323	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○							
愛知	栄バスターミナル(オアシス21)	6,200	6,000	100	栄町駅	10	2	○	90	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○						
大阪	湊町バスターミナル(OCAT)	16,200	63,000	210	難波駅	10	7	○	288	○	○		○			○	○	○			○					
広島	広島バスセンター	11,500	-	100	紙屋町西駅	20	5	○	153	○	○	○	○	○	○	○		○		○	○		○	○	○	
福岡	福岡交通センターバスターミナル	5,100	-	300	博多駅	26	9	○	468	-	○	○	○			○	○	○								
福岡	藤崎バス乗継ターミナル	4,381	4,094	90	藤崎駅	8	0	○	0	-	○	○	○	○	○	○		○		○	○		○			
熊本	熊本交通センターバスターミナル	21,000	20,000	250	辛島町駅	36	4	○	157	○	-	○	○	○	○	○		○		○	○					
大分	別府交通センター	2,100	-	1,800	別府大学前駅	3	0	○	0	-	○		○	○			○		○							
沖縄	那覇バスターミナル	12,800	3,191	160	旭橋駅	19	0	○	0	-	-	○	○	○	○	○										

最寄り高速 IC からのアクセスルート、進入路、重層利用、土地利用、ターミナル配置の検討を行い、イメージパースを作成した。



3. 基盤整備の見込み・方向性

・整備スケジュール（想定）

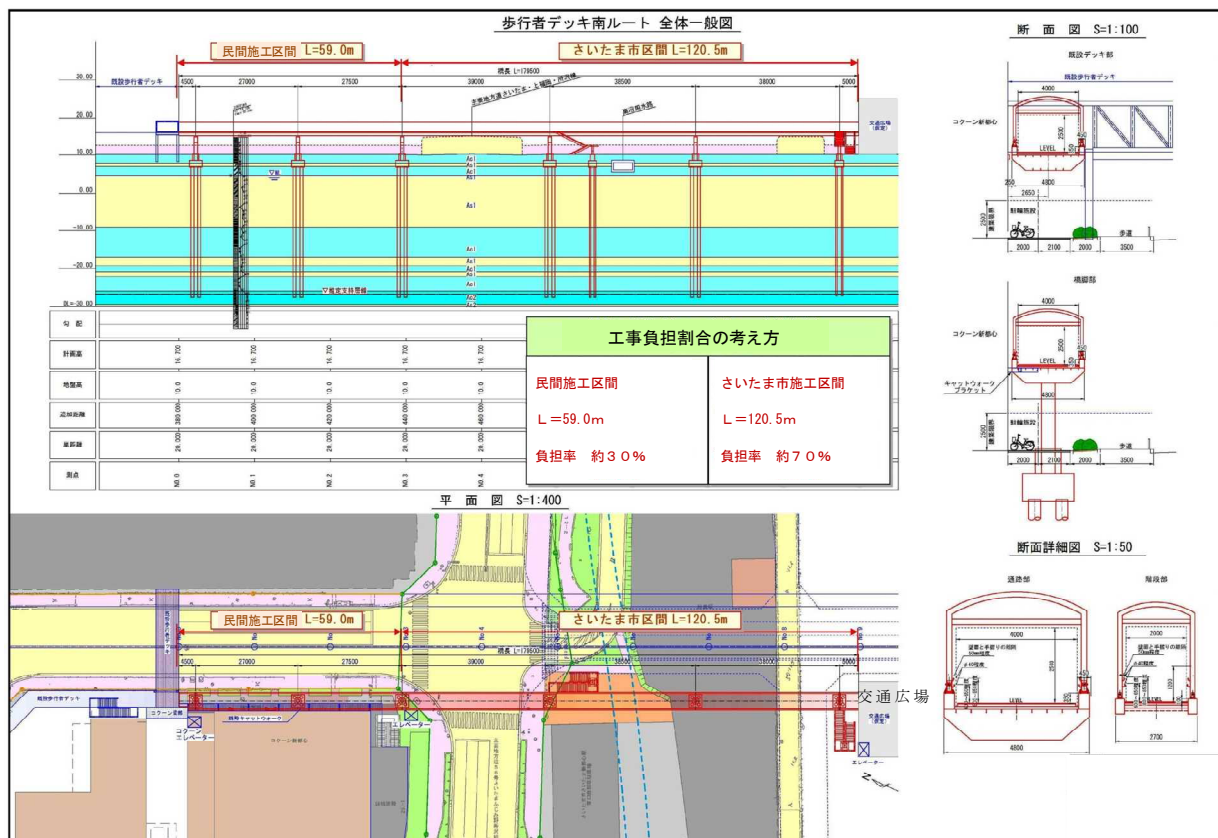
H 2 7 公共施設整備に向けた都市再生整備計画の策定

H 2 8 公共施設の実施設計

H29～H32 施設整備（実際の工期はバスターミナルの整備進捗に合わせる）

・デッキの概要

デッキの構造、民間事業者との施工区分及び負担割合については下図に示すとおり



②長距離バスターミナルの検討

長距離バスターミナルについては、本年度調査により、規模・導入機能等を含む施設構想まで検討できたことから、次年度以降、バス事業者等をはじめとする関係者からなる検討会議等を設置して、具体的な配置計画を含む基本計画の策定に着手するとともに、東京オリンピックまでの供用開始を目指して事業に取り組む予定。

今後の整備スケジュールは次のとおり。

- ・ H 2 7 整備基本計画の検討
- ・ H 2 8 ～ 2 9 実施設計・用地取得
- ・ H 3 0 ～ 3 1 施設整備
- ・ H 3 2 供用開始

4. 今後の課題

①歩行者デッキ整備

歩行者デッキについては、街区の地権者がデッキの整備を負担することを原則としている。この原則に基づいて、民間用地内のデッキについては当該事業者が、それ以外の部分についてはさいたま市がそれぞれ工事費を負担することになる。今回の調査により、デッキ整備の実現性について、技術面、効果性、費用負担割合の検討を行ったわけだが、民間事業者の協力を得るには、主に、費用面での負担を少しでも軽減することが必要と考えられるため、事業化するうえで、どのような補助メニューがふさわしいかを検討し、適切な選択ができるよう進めていく。

一方、デッキの整備時期がバスターミナルの整備時期に合わせることになるため、今後の整備スケジュールはバスターミナルの進捗状況次第となる。

また、バスターミナルの需要や施設計画及び三菱マテリアル用地内の開発計画によってはデッキの通行量などの面から、動く歩道の併設も視野に入れ、検討をしていく。

②長距離バスターミナルの検討

本調査では、長距離バスの現状や必要性について整理するとともに、バスターミナル整備個所の選定や概略配置の検討を行ったが、事業コンセプトや施設計画の確定までには至っていない。次年度以降、本検討結果を踏まえ、具体的な施設計画を検討するとともに、概算事業費の算定や運営方法、整備手法の検討など、整備に向けて更に詳細な検討を実施する必要がある。