

都市経営戦略会議

新庁舎整備に係る「さいたま新都心バスターミナル」 の機能確保に関する基本方針

都市局 交通政策課
2023/11/22 Wed.

審議事項

1. さいたま新都心バスターミナルの機能確保の基本方針
2. 機能移転までのスケジュールと進め方

位置図

■ さいたま新都心将来ビジョンの対象区域と周辺の状況



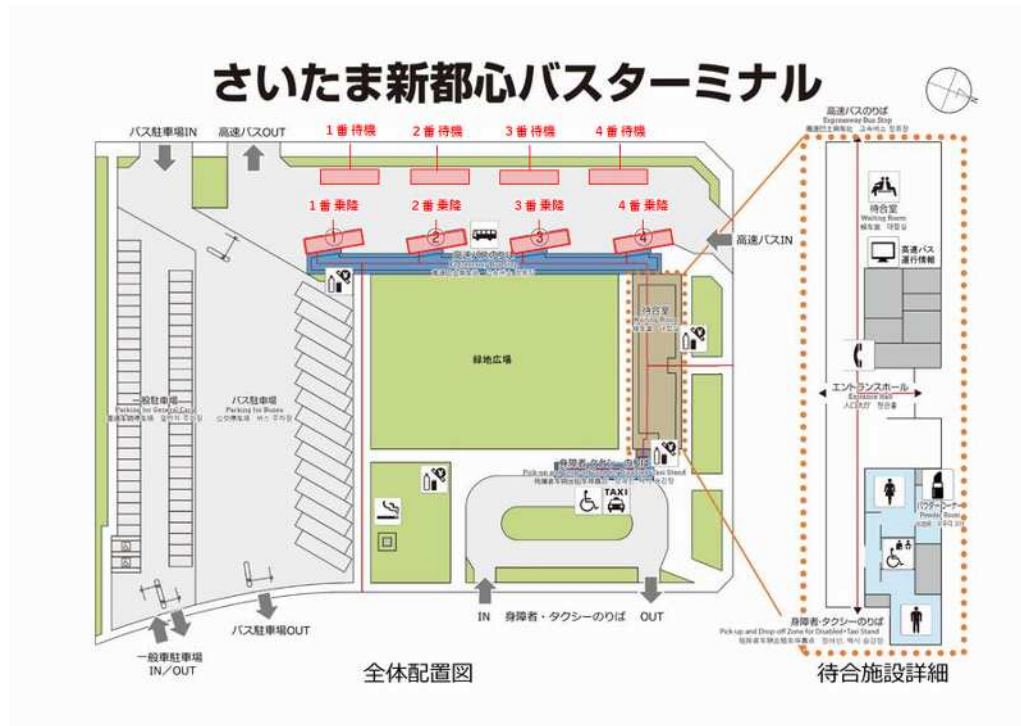
出典：さいたま新都心将来ビジョン 改訂版 骨子(案) 令和3年12月より

本日の説明の流れ

1. さいたま新都心バスターミナルの整備目的
2. 市内の高速バスの状況
3. 取り巻く環境の変化と機能の役割の考え方
4. 機能確保の方向性
5. 機能確保の実現性の確認結果と基本方針
6. 機能移転までのスケジュールと進め方

1. さいたま新都心バスターミナルの整備目的

- 東京2020大会での国内外からの多くの来場者を想定し、更なるインバウンドを誘導
- 大宮駅・さいたま新都心周辺の交通環境改善、来街者の利便性と交通拠点性向上
- 高速バスに加え、ツアーバス等の利用も想定したバス駐車場、タクシープールの一体整備による交通結節機能の強化



● 供用開始

R1.10.1 バス駐車場

R2. 6.1 バスターミナル・一般車駐車場

● 機能規模

- ・ バスターミナル 乗降 4バス
待機 4バス
- ・ バス駐車場 15台
- ・ 一般車駐車場 56台

2. 市内の高速バスの状況

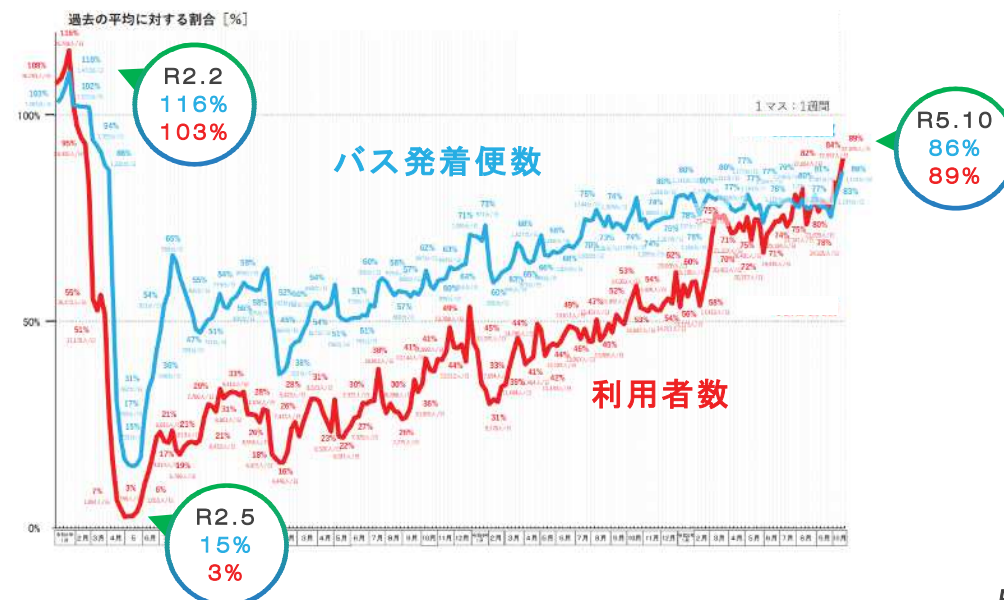
- 市内発着の高速バスは、約7割が大宮駅に集中
- 高速バスは、コロナ前まで全国的に年1割程度増加していたが、近年のコロナの影響と経営困難による効率化などにより、コロナが明けてもまだ戻らない状況

市内発着の高速バスの状況（経由便含まず）

	発	着	発	着	発+着
大宮	83便	88便	70%	70%	70%
さいたま新都心	22便	22便	18%	17%	18%
武蔵浦和	3便	3便	3%	2%	2%
浦和美園	5便	5便	4%	4%	4%
浦和	6便	8便	5%	6%	6%
計	119便	126便			

2019年実績値をもとに集計

バスタ新宿利用状況（過去の平均に対する割合）



3. 取り巻く環境の変化と機能の役割の考え方

(1) 取り巻く環境の変化

- 国のバスタプロジェクトとして「(仮称)バスタ大宮」の検討に着手
- さいたま新都心バスターミナル街区への本庁舎移転が令和4年4月に決定

大宮駅西口交通結節点事業計画検討会の実施内容

	開催日	主な議題
第1回	令和3年4月21日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画検討会の設置 ・広域交通拠点「大宮」の特色 ・大宮駅周辺等の課題 ・バスタプロジェクト ・交通拠点と防災機能のあり様 ・新たなモビリティサービスに関する取組 ・今後の進め方
第2回	令和5年3月6日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮駅周辺の歴史的な変遷 ・再開発事業等(近年完成・事業中)の紹介 ・将来まちづくりの計画(GCS等)の紹介 ・大宮駅周辺の国道等事業概要 ・大宮駅周辺における交通結節点の考え方 ・主な論点と今後の検討の進め方

新庁舎等の整備方針

【新庁舎整備】

新庁舎の整備場所は、

さいたま新都心
バスターミナルほか街区

とし、

令和13年度を
目途に新庁舎を供用開始

することを旨とします。



本庁舎整備場所
さいたま新都心
バスターミナルほか街区



本市が目指す将来都市構造における位置付け

都心 副都心

【現庁舎地利活用】

現庁舎地利活用(庁舎移転後、速やかに整備)については、市民サービスの拠点である浦和区役所や浦和消防署の機能を残しつつ、

多様な世代に愛され、
泉都・文教都市にふさわしい
感性豊かな場所とすること

を旨とすべき方向性とします。
具体的には、

- 文化芸術機能
- 教育・先進研究機能
- 市民交流の機能

などを基本に、検討を進めていきます。

3. 取り巻く環境の変化と機能の役割の考え方

(2) (仮称) バスタ大宮とさいたま新都心バスターミナルの役割の考え方

- (仮称) バスタ大宮は高速バス発着機能が充実したターミナル施設となること、市内を発着する高速バスの約7割が大宮駅に集中
- 将来的に、高速バスは基本的に(仮称)バスタ大宮に集約され、一部がさいたま新都心を経由する「大宮駅周辺集約型(パターンⅢ)」を想定

大宮駅とさいたま新都心駅周辺における高速バスの受け持ちパターン

	パターンⅠ	パターンⅡ	パターンⅢ
パターン	(仮称) バスタ大宮と分担した2大拠点型	(仮称) バスタ大宮をさいたま市における長距離バスの主要ターミナルとするが、さいたま新都心もサブ拠点とする場合	高速バスは基本的に(仮称)バスタ大宮に集約する場合(新都心は、一部のバスが経由するのみとする)
パターンイメージ	<p>大宮、さいたま新都心ともに、主要発着拠点として同程度の本数が発着</p>	<p>大宮を発着する便数が多く、さいたま新都心を発着又は経由便も一部運行</p>	<p>大宮にすべてのバスが発着し、一部の便がさいたま新都心を経由</p>

4. 機能確保の方向性

バスターミナル機能

(1) 高速バスの将来需要予測

- コロナ回復と業界全体の増進率を想定して、最大・中間・最小の3ケースで需要予測
- 今回の方向性では、より負荷が大きくなる（仮称）バスタ大宮が未供用の場合における需要予測も想定し、現在大宮とさいたま新都心に発着している高速バスが引き続きそれぞれの駅周辺で発着することを前提として算出

大宮・さいたま新都心を発着する便数の将来予測（経由便含む）

	2019年 (コロナ前)	将来予測		
		最大	中間	最小
大宮	175便	278便	239便	205便
さいたま新都心	101便	63便	54便	45便
計	276便	341便	293便	250便

（仮称）バスタ大宮供用済みの場合（パターンⅢ）

	2019年 (コロナ前)	将来予測		
		最大	中間	最小
大宮	175便	226便	194便	165便
さいたま新都心	101便	115便	99便	85便
計	276便	341便	293便	250便

（仮称）バスタ大宮未供用の場合

4. 機能確保の方向性

(2) 高速バス乗降場として必要なバース数

- 各路線の時刻表を基に、ピーク時間の便数から必要バース数を算出（到着7時台、出発23時台）
- （仮称）バスタ大宮未供用の場合において、駅前広場改修や交通事業者協議により、バースを増加

方向性

さいたま新都心駅の東西の駅前広場で確保

（仮称）バスタ大宮供用済みの場合（パターンⅢ）

	必要バース数												現行 バース数
	最大ケース				中間ケース				最小ケース				
	発	着	待機	合計	発	着	待機	合計	発	着	待機	合計	
7時台	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	3
23時台	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	3

▶ 現行のバース数で確保可能

（仮称）バスタ大宮未供用の場合

	必要バース数												現行 バース数
	最大ケース				中間ケース				最小ケース				
	発	着	待機	合計	発	着	待機	合計	発	着	待機	合計	
7時台	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	3
23時台	2	1	2	5	2	1	2	5	2	1	2	5	3

▶ 現行に2バース追加で確保可能

4. 機能確保の方向性

バス駐車場機能

- 利用実態（R5.9月）からピーク時間帯での利用台数を想定し算出
- 2台分の長時間の駐車スペースと3台分の一時的な利用スペースが必要と想定され、計5台が必要

方向性

本庁舎敷地内で確保

一般車駐車場機能

- 利用実態としては、自家用車から高速バスへの乗換利用が実態として見込めない
- さいたま新都心駅周辺に約5,900台程度の時間貸し駐車場があることから、交通結節点としての一般車駐車場は周辺駐車場で充足

方向性

自家用車から高速バスへの乗換利用が実態として見込めないため不要

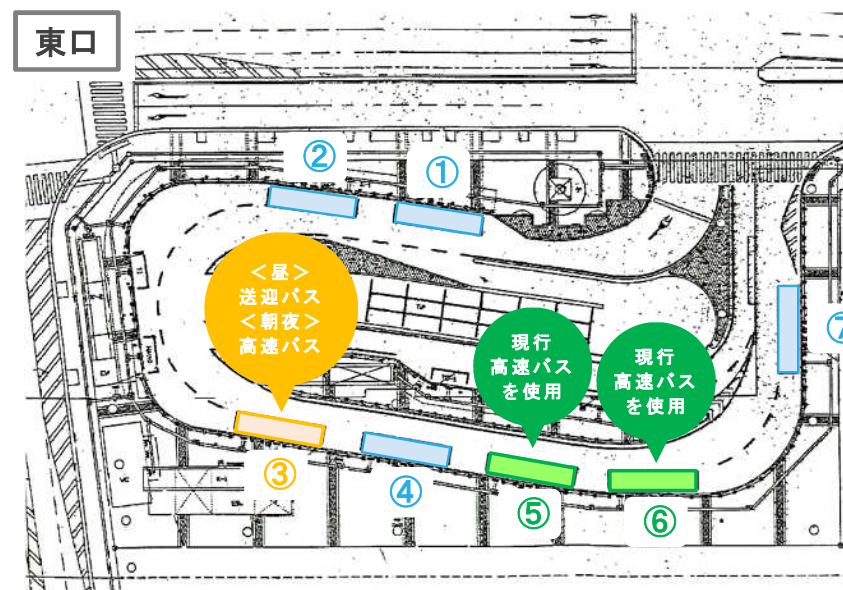
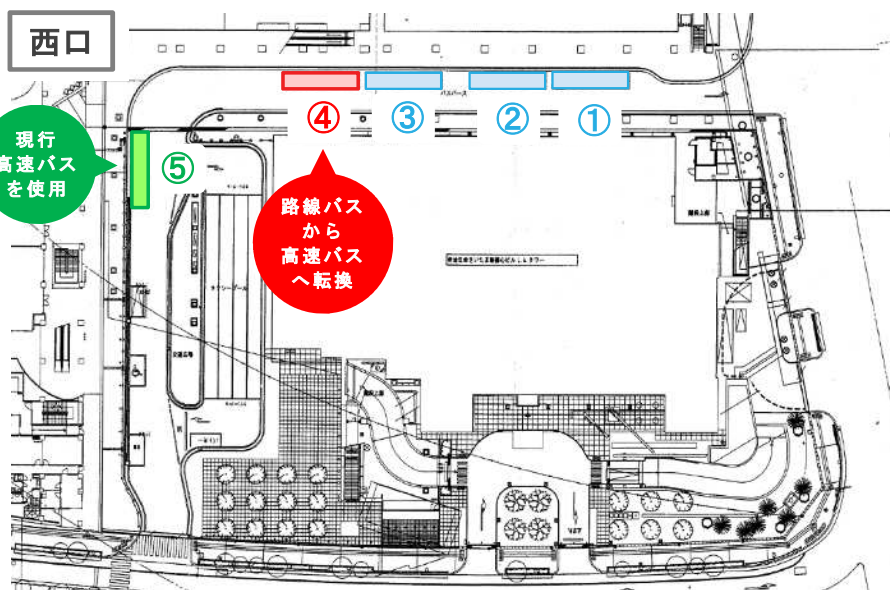
5. 機能確保の実現性の確認結果と基本方針

(1) 高速バスバース

- 乗入時間帯やバース配置等の調整を行うことにより、高速バスバースの確保が可能
- 路線バスや送迎バス、タクシー等の利用状況や今後の見通しについて、交通事業者や関係者と協議

現状の配置計画案

- (仮称) バスタ大宮が供用済：現行の3バースで確保可能
- (仮称) バスタ大宮が未供用：現行の3バースに加え、2バースの転換で確保可能

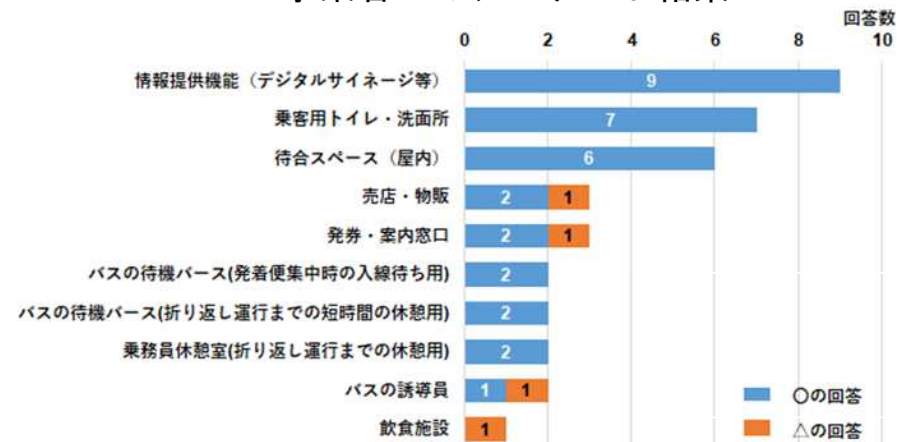


5. 機能確保の実現性の確認結果と基本方針

(2) 付帯機能

- 利用者に分かりやすい案内機能が望ましいため、デジタルサイネージ等を活用した乗り場案内等の情報提供機能を確保する必要がある
- その他の物販、発券、コインロッカー、乗務員待機場所、管理職員詰所等の機能については、周辺商業施設で充足している

バス事業者へのアンケート結果



基本方針

バスターミナル機能

東西の駅前広場に高速バス乗降場と情報提供機能を確保
(西口2バス、東口3バス、デジタルサイネージ等を想定)

バス駐車場機能

本庁舎敷地内で5台確保


一般車駐車場機能

不要

6. 機能移転までのスケジュールと進め方

スケジュール

- 移転期限は、新庁舎建設工事に伴う既存施設の解体着手前までを目途（詳細は、新庁舎整備事業の進捗を踏まえながら、利用者への周知期間、事業者の準備期間などを考慮して決定）
- 東西駅前広場の改修計画や乗入運用方法等の詳細は、移転までに交通事業者と調整して検討

	R5 (1年目)	R6 (2年目)	R7 (3年目)	R8 (4年目)	R9 (5年目)	R10 (6年目)
新庁舎整備	基本計画	事業者選定	基本設計	事業者選定	実施設計・建設工事	
バスターミナル移転	基本方針 ● 駅前利用状況 ● アンケート調査 ● 交通事業者協議	予備設計 ● バース設定 ● 付帯機能計画 ● 運営方法検討	詳細設計 条例手続 ● 施設設備設計 ● 運用規則作成 ● 条例廃止手続	工事 ● 駅前改修工事 ● 設備設置工事 ● 条例廃止周知		

※移転までのスケジュールは、（仮称）バスタ大宮の進捗に応じて柔軟に対応

進め方

バスターミナル機能

- 高速バス乗降場のバース設定、付帯機能の計画にあたっては、交通事業者等との密な協議を行ったうえで、令和6年度に実施予定の予備設計に反映
- 駅前広場の運用方法を検討したうえで、さいたま新都心バスターミナル条例の廃止について、令和7年度に手続き

バス駐車場機能

- 新庁舎整備に伴う建設期間中の対応を含め、新庁舎整備と協議