

都市(さいたま市)の現状を踏まえて

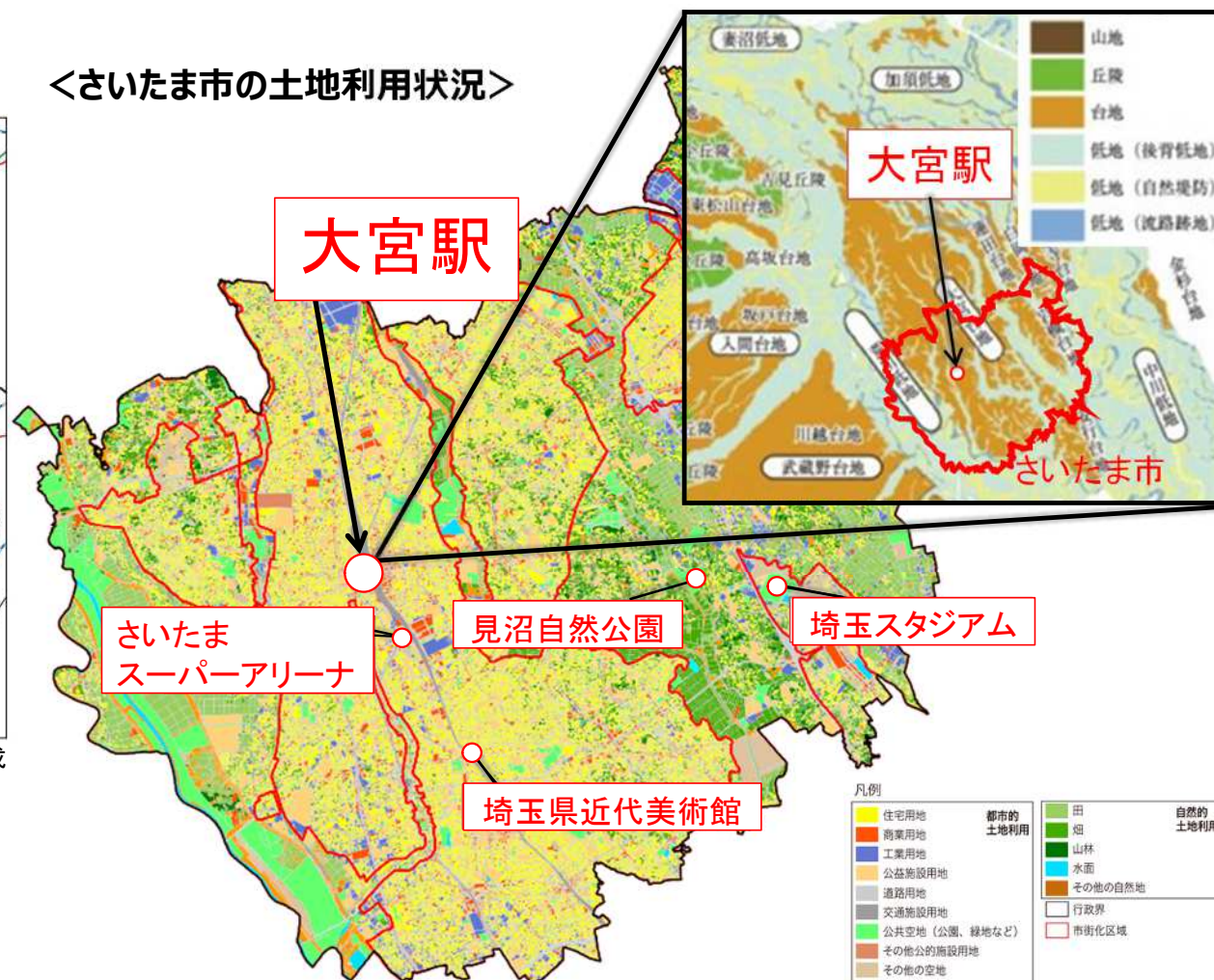
1. さいたま市の特徴
2. さいたま市内の都市開発
3. さいたま市の計画への反映状況
4. スマートシティの取組

- さいたま市は、東京都心から20～40km圏に位置し、東京都心部とは複数の鉄道、自動車専用道路、国道等の幹線道路で結ばれている。
- また政令指定都市、県庁所在地であることに加えて、北関東・東北地方及び上信越地方からの首都圏の玄関口に位置し、広域的連携・交流に有利な条件にある。
- 市域の多くは、大宮台地、岩槻台地上に位置し、住宅など都市的土地利用が約70%、田畑など自然的土地利用が約30%となっている。

<さいたま市の位置>



<さいたま市の土地利用状況>



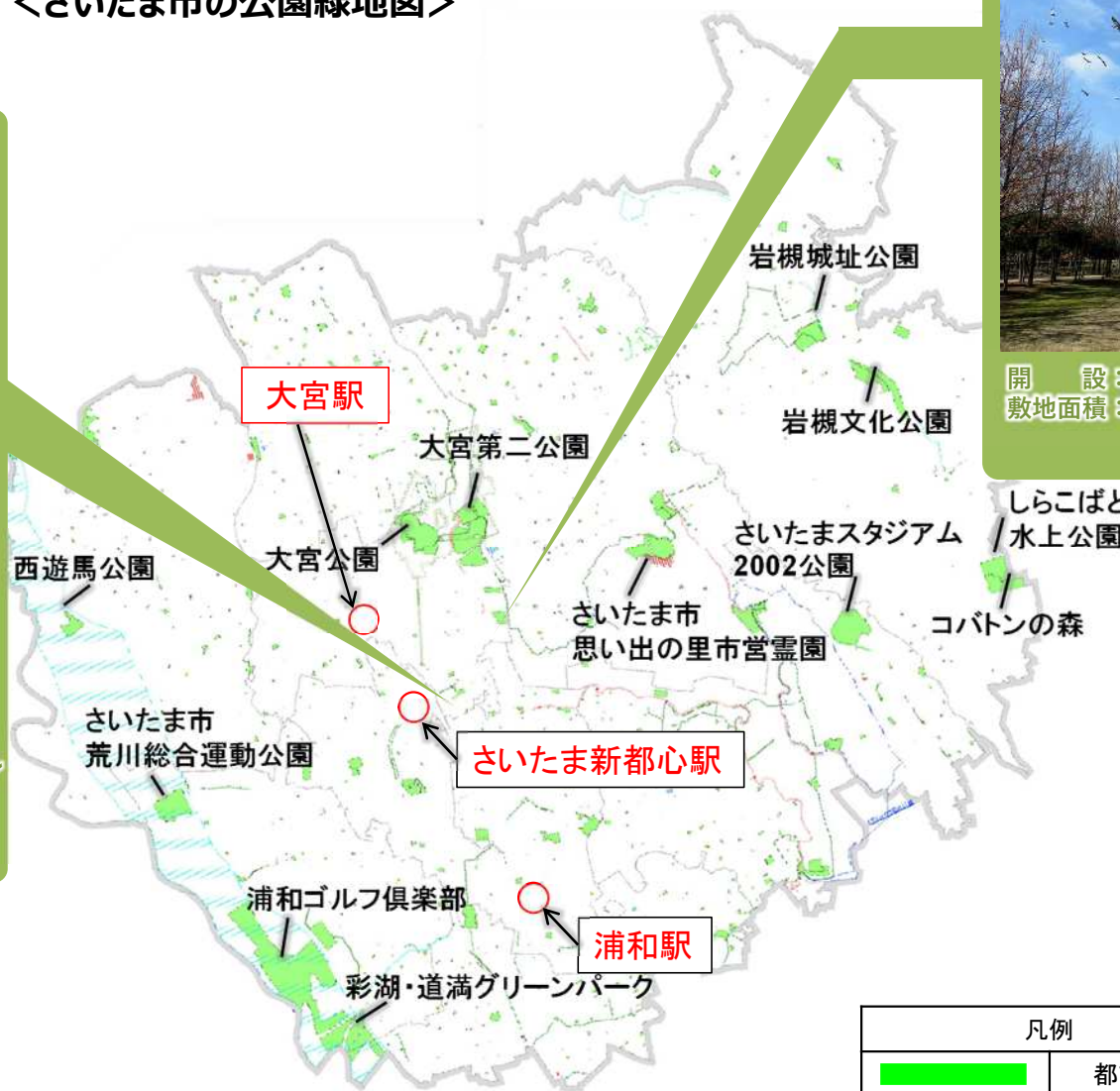
- ## ＜さいたま市の公園緑地図＞



出典：さいたま市ホームページ



出典：さいたま市ホームページ

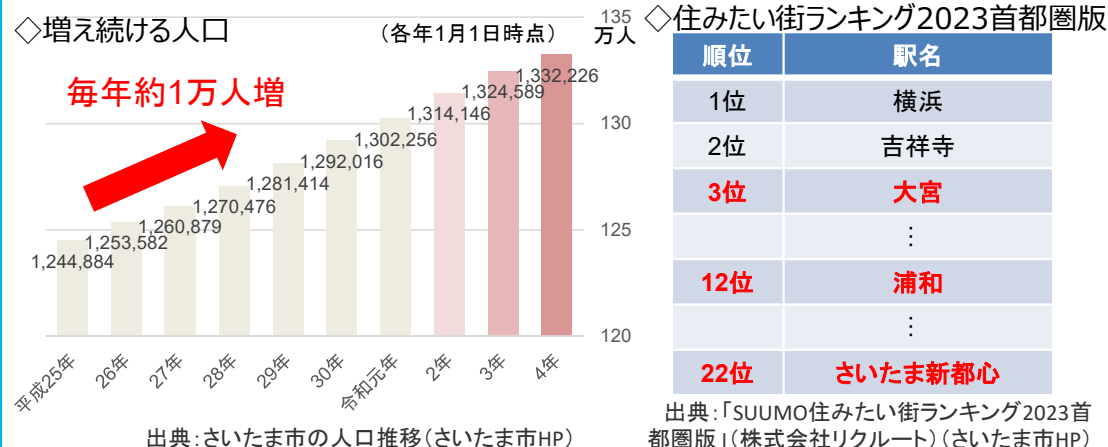


凡例	
	都市公園

1. さいたま市の特徴 -住環境・産業・地域資源-

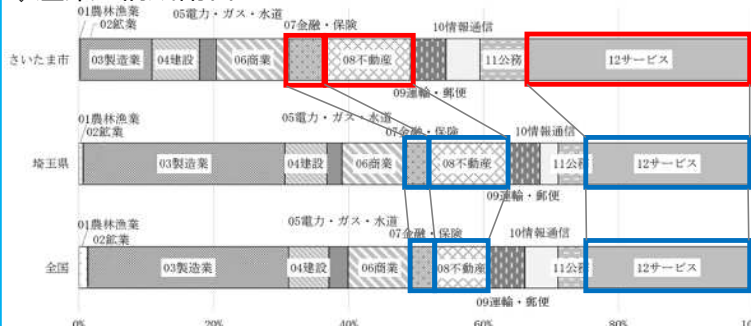
〇駅から2～3kmに多くの地域資源が存在し、住みやすい街としても人口は増加傾向。

■住環境



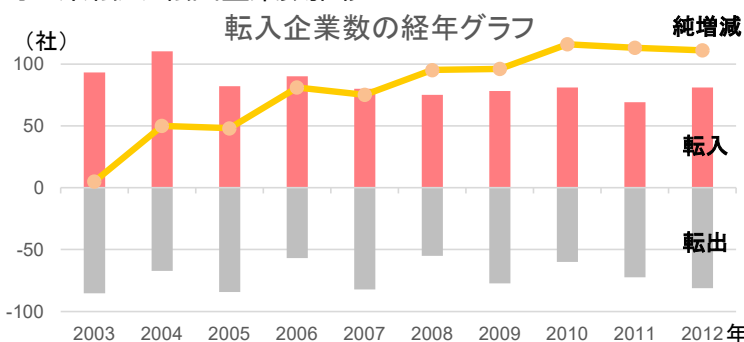
■産業

◇産業の構成割合



出典:さいたま市HP 平成27年さいたま市産業連関表

◇埼玉県転入・転出企業数推移



2003年から2012年の10年間の企業本社の転入超過数は112社となっており、政令指定都市順位は2位(1位は横浜市)

出典:(株)帝国データバンク(2013年)「さいたま市立地特性分析調査及び誘致対象地域現況調査等業務」(さいたま市HP)

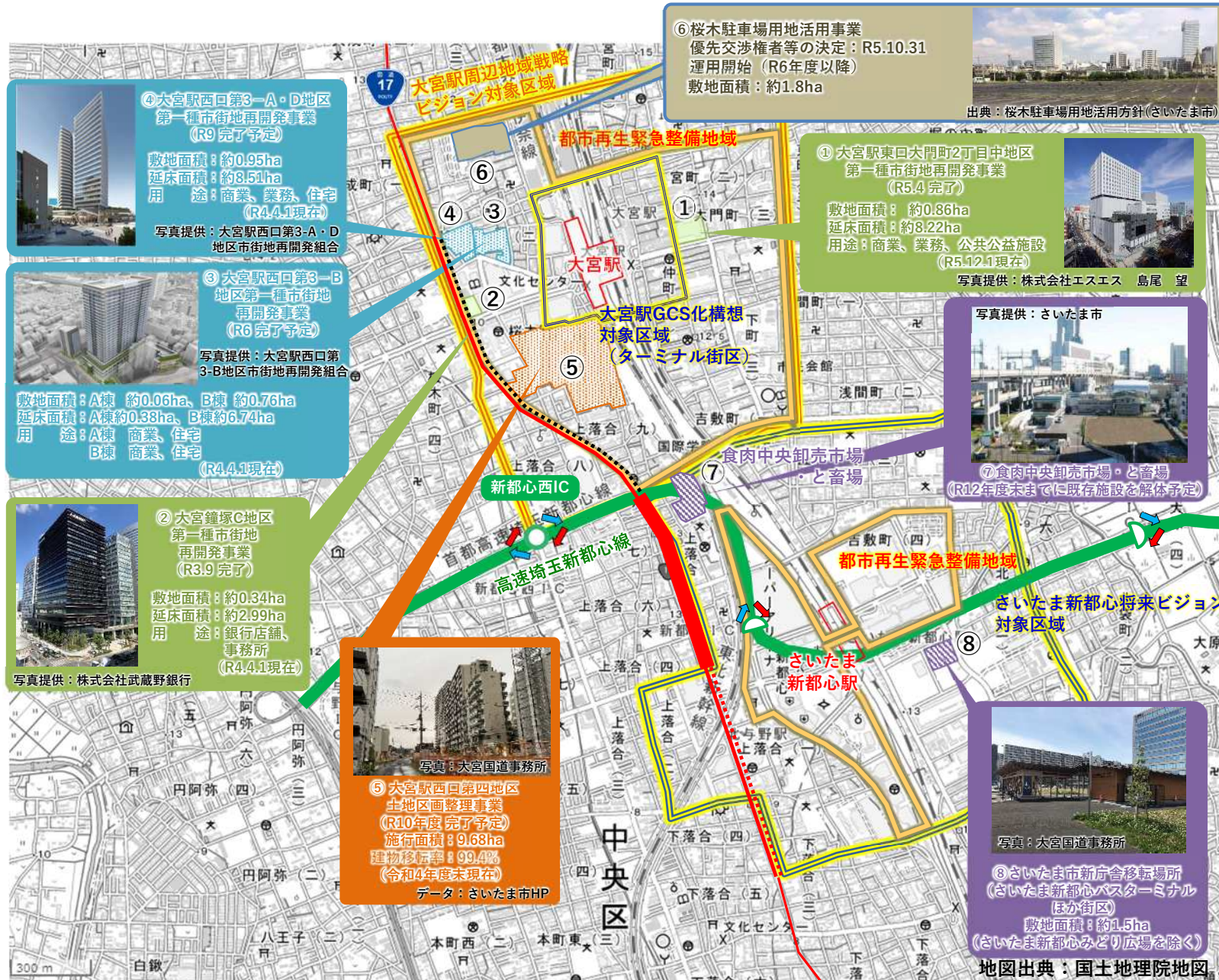
■地域資源

駅から2～3kmに多くの地域資源が存在



○ 大宮駅周辺では土地区画整理事業や市街地再開発事業を実施中。

○ さいたま新都心駅周辺には、さいたま市新庁舎等の整備などが予定。



図示	事業等	完了
① 完了	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	R5年度完了
② 完了	大宮鐘塚C地区第一種市街地再開発事業	R3年度竣工
③ 事業中	大宮駅西口第3-B地区第一種市街地再開発事業	R6年度予定
④ 事業中	大宮駅西口第3-A・D地区第一種市街地再開発事業	R9年度予定
⑤ 事業中	大宮駅西口第四地区土地区画整理事業	R10年度予定
⑥ 計画中	桜木駐車場用地活用事業	R6年度以降に運用開始
⑦ 未事業	食肉中央卸売市場・と畜場	R12年度に解体予定
⑧ 未事業	さいたま市新庁舎移転	R13年度予定

- さいたま新都心は、昭和61年の第4次首都圏基本計画において、業務核都市の指定を受け、大宮操車場跡地に政府機関の集団的移転が決定し、土地区画整理事業として進められた。

<さいたま新都心の成り立ち>

区域	さいたま市中央区新都心、大宮区吉敷町
事業手法	土地区画整理事業
事業主体	住宅・都市整備公団(現・都市再生機構)
開発面積	47.4ha
計画フレーム	就業人口 約57,000人
延床面積	約180万㎡

さいたま新都心土地区画整理事業におけるまちづくりの目標

自立性の高い都市圏を実現

21世紀の埼玉の中心となる新都心をつくり、東京への過度の依存を是正し、県民が誇りと愛着をもてる魅力ある自立性の高い中枢都市圏を実現。

首都機能の一翼を担う

国の機関による広域行政機能と、高次の業務・商業・文化機能の集積により、首都機能の一翼を担い、都市構造の再編をリードする広域連携拠点を目指す。

「埼玉の辻」をつくる

全国の人々に愛され、常ににぎやかに人と物が行き交う創造的で楽しい都市空間、いわば新時代の様々な価値をはぐくむ「埼玉の辻」をつくる。



昭和61年



平成25年

昭和61年	6月	第4次首都圏基本計画における業務核都市の指定
平成元年	8月 12月	政府機関の集団的移転の決定 土地区画整理事業、関連街路等の都市計画決定
平成3年	4月	土地区画整理事業認可
平成9年	2月	さいたま新都心バリアフリー都市宣言
平成11年	4月	地区全体の名称が「さいたま新都心」に決定
平成12年	2月 4月 5月 9月	国の18機関の移転開始 「さいたま新都心駅」開業 さいたま新都心まちびらき さいたまスーパーアリーナ、 けやきひろば、ラフレさいたま オープン
平成13年	5月	NTTドコモさいたまビル オープン
平成14年	4月	明治安田生命さいたま新都心ビル、 ホテルプリランテ武蔵野 オープン
平成15年	3月	土地区画整理事業の基盤整備完了
平成16年	5月 7月 9月	高速埼玉新都心線(与野～新都心)開通 NTT東日本さいたま新都心ビル オープン コクーン新都心 オープン
平成18年	8月	高速埼玉新都心線(新都心～第二産業道路)開通
平成19年	8月	クラリオン本社事務所・技術センター オープン

○令和13年度を目途に「さいたま新都心バスターミナルほか街区」へ市役所本庁舎の移転が決定。

事業概要

■市役所本庁舎移転整備

令和3年2月に、令和13年度を目途に「さいたま新都心バスターミナルほか街区」への市役所本庁舎の移転整備を目指すこととし、令和4年さいたま市議会4月臨時会で、さいたま市役所の位置を改める「さいたま市役所の位置に関する条例の一部を改正する条例」議案が可決され、市役所本庁舎の移転が決定した。

■さいたま新都心バスターミナル

大宮駅・さいたま新都心駅周辺の交通環境を改善し、東日本の中核都市として、来街者の利便性と交通拠点性を向上するとともに、東京2020大会を契機に更なるインバウンドを誘導すること等を目的に、暫定施設として令和2年6月に供用開始した。

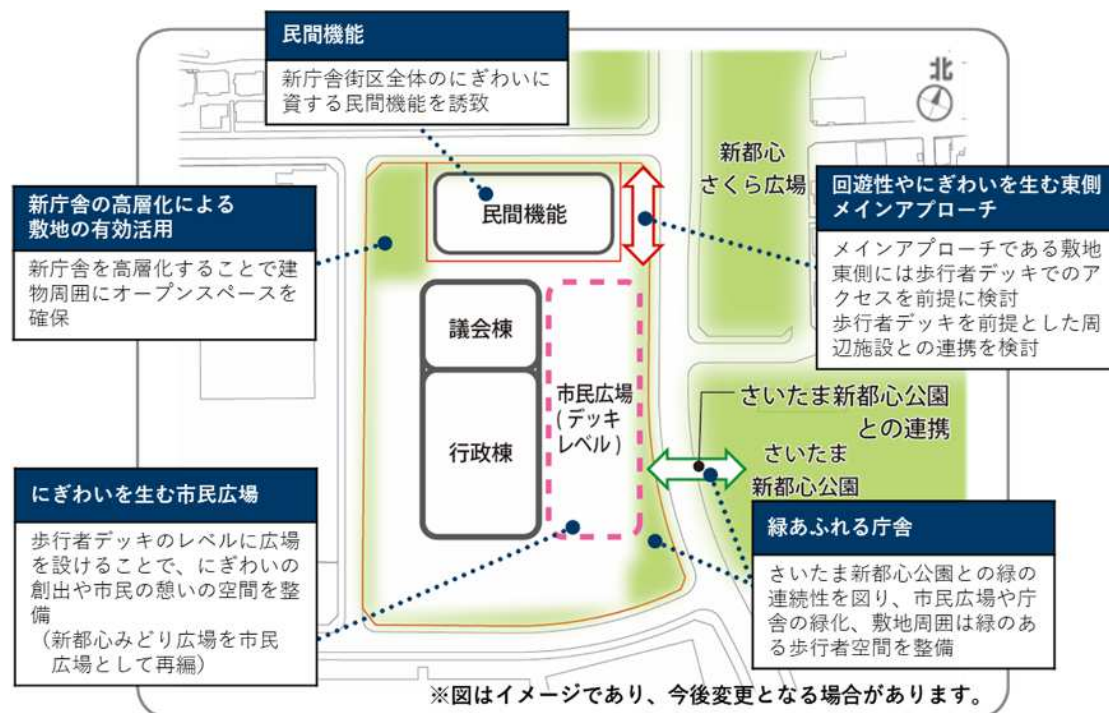
さいたま市では、令和5年6月議会にて「さいたま新都心バスターミナル」の機能確保の方向性について、さいたま新都心駅の東西の交通広場にバスターミナル機能を確保すると報告した。

市役所本庁舎整備地

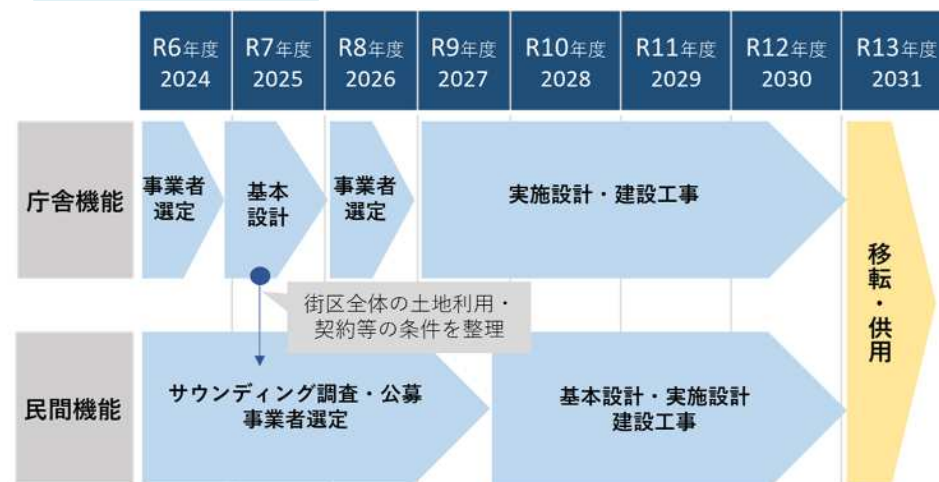


写真:さいたま市

建物配置イメージ



想定スケジュール



改定の背景

- ・令和4年さいたま市議会4月臨時会において「さいたま市役所の位置に関する条例」が改正され、市役所本庁舎のさいたま新都心移転が決定。
- ・令和4年7月決定の「新庁舎整備等に伴うさいたま市総合振興計画改定方針」に基づき、令和13年度を目途とする新庁舎整備等が本市の都心地区の在り方や21世紀半ばを見据えた将来的な都市づくりの方針に与える影響を踏まえた見直しの検討を進めてきたもの。
- ・令和5年さいたま市議会12月定例会において「さいたま市総合振興計画基本計画改定」を審議中。

第1部 第3章 第2節「将来都市構造を構成する要素」

《大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区》目指す方向性

大宮駅周辺地区においては、広域的な商業・業務機能や交流機能等の集積を進めます。さいたま新都心周辺地区では、行政機能を担うとともに、国の広域行政機能、業務機能、文化機能、交流機能等の機能集積を進めます。その上で、両地区の中間エリアのまちづくりや居心地が良く歩きたくなる街なかの創出などに併せて取り組むことで、両地区の連携を深めつつ一体的な都心としての形成を進めます。

また、歴史文化資源や氷川の杜などのみどりを生かした都市空間の形成を進めるとともに、新幹線と高速道路のネットワークが結節する広域交通拠点的形成することで、東日本、ひいては国際社会との交流のための結節点となる東日本の対流拠点としての役割を果たし、国内外から“ヒト・モノ・情報が集まり、新たな価値を生み出す都心地区”の形成を目指します。

第3部 第9章 第1節「人を呼び込み交流を促す都市インフラ」

現状と課題

大宮駅周辺地区については、これまで様々な都市機能を集積してきている一方で、オフィスを始めとした業務機能等が不足しています。また、慢性的な交通渋滞の発生、低・未利用地の点在などの課題があります。そのため、「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」や「(仮称)バスタ大宮」等を踏まえ、商業・業務・都心居住等の都市機能の充実や大宮駅を中心とした交通結節機能の強化、歩行者ネットワークの形成による回遊性の強化等を推進し、本市の都心としての拠点性や防災性の向上を図る必要があります。

- 市内発着の高速バスは、約7割が大宮駅に集中。
- 「大宮駅周辺集約型」を想定して検討。

市内発着の高速バスの状況(経路便含まず)

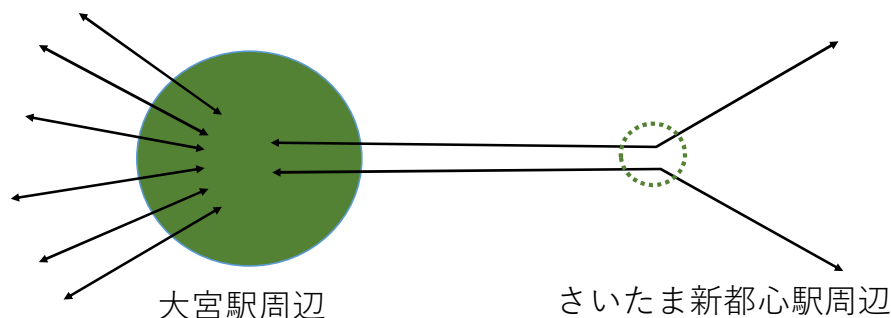
	発	着	発	着	発+着
大宮	83便	88便	70%	70%	70%
さいたま新都心	22便	22便	18%	17%	18%
武蔵浦和	3便	3便	3%	2%	2%
浦和美園	5便	5便	4%	4%	4%
浦和	6便	8便	5%	6%	6%
計	119便	126便			

2019年実績値をもとに集計

(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

- 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」を想定して検討

大宮駅周辺集約型のイメージ



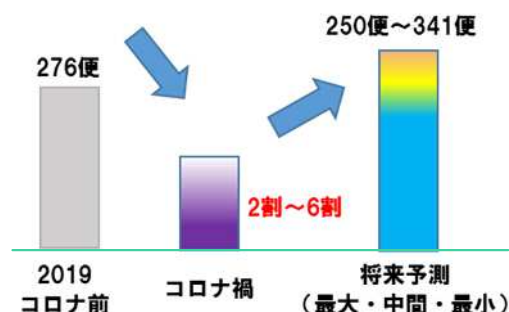
- バスターミナル機能はさいたま新都心駅の東西の交通広場で確保
- バス駐車場機能は、本庁舎敷地内で確保

バスターミナル機能

○ 高速バスの将来需要予測

算出
方法

- コロナからの回復と業界全体としての増進率を想定して3パターンで需要予測
- 大宮駅周辺集約型を想定し、各パターンの便数を大宮、さいたま新都心に配分



大宮・新都心を発着する便数の将来予測(経路便含む)

	2019年 (コロナ前)	将来予測		
		最大パターン	中間パターン	最小パターン
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

(1日当たり)

バス駐車場機能

算出
方法

- 利用実態 (R4.5月) からピーク時間帯での利用台数を想定し算出 (約5台)

検討結果

本庁舎敷地内で確保

○ 高速バス乗降場として必要なバース数

算出
方法

- 各路線の時刻表を基に、ピーク時間の便数により必要バース数を算出 (到着ピーク:7時台、出発ピーク:23時台)

(仮称)バスタ大宮供用済みの場合

必要バース数												
最大パターン				中間パターン				最小パターン				
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
23時台	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3

(仮称)バスタ大宮未供用の場合

必要バース数												
最大パターン				中間パターン				最小パターン				
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
23時台	2	1	2	5	2	1	2	5	2	1	2	5

検討結果

さいたま新都心駅の東西の交通広場で確保

- 市では、さいたま新都心のまちづくりの基本的な指針である「さいたま新都心将来ビジョン」をR5年度末に改定予定。
- 東日本・さいたま市域全体・周辺地域の各圏域での役割を果たしながらまちづくりを推進。
- さいたま新都心のまちの成り立ちを踏まえ、概ね30年後のまちの将来像と3つの目標を設定。

さいたま新都心が今後果たすべき役割

まちの将来像

首都圏を代表する歴史・自然資源が
調和したシンボリックな都市空間と
都市機能の集積、集客力を活かした
持続可能なまち

目標 1

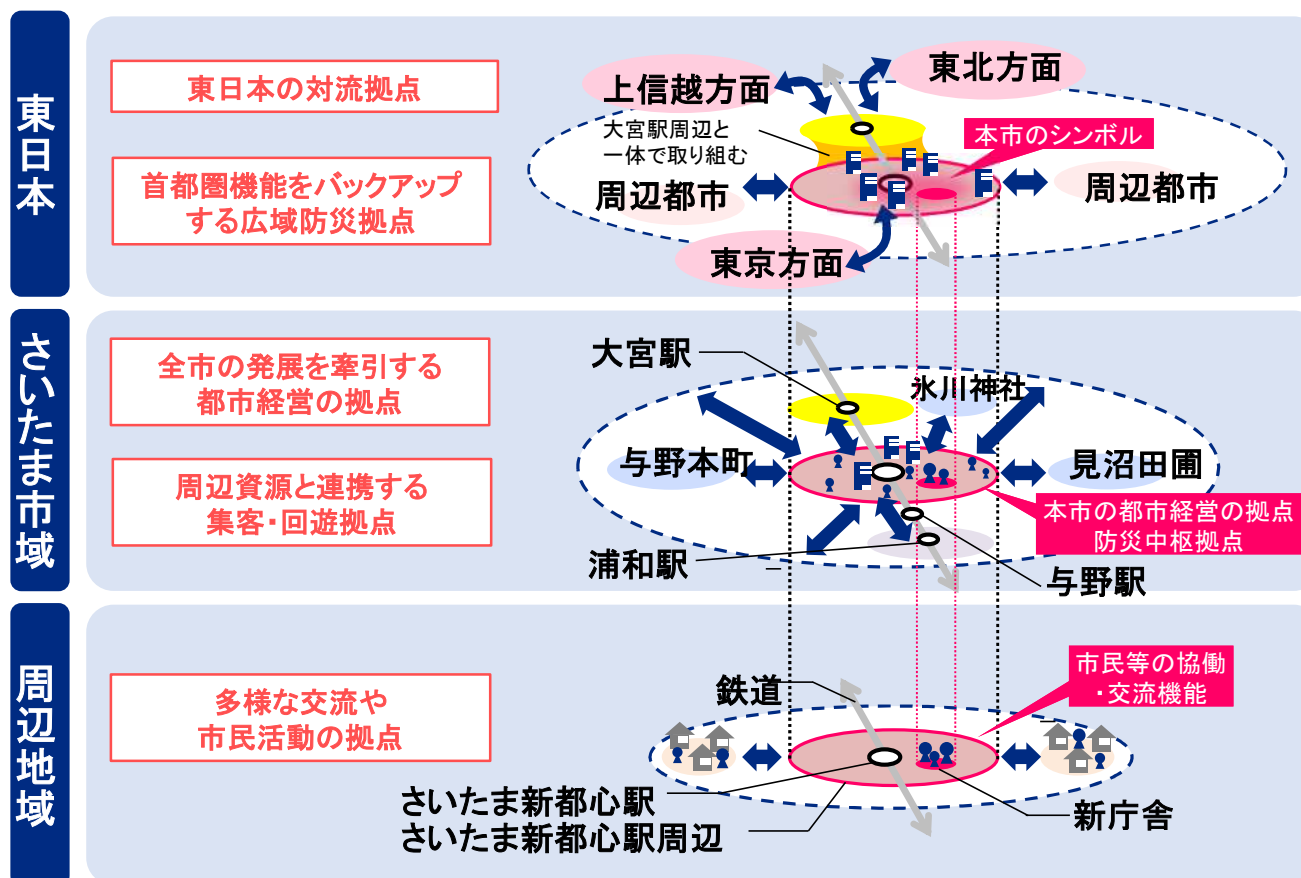
広域的な都市活動の拠点として、
新たな出会いや価値を提供する、
にぎわいあふれるまち

目標 2

広域的な“安心・安全”を地域と連携して担うまち

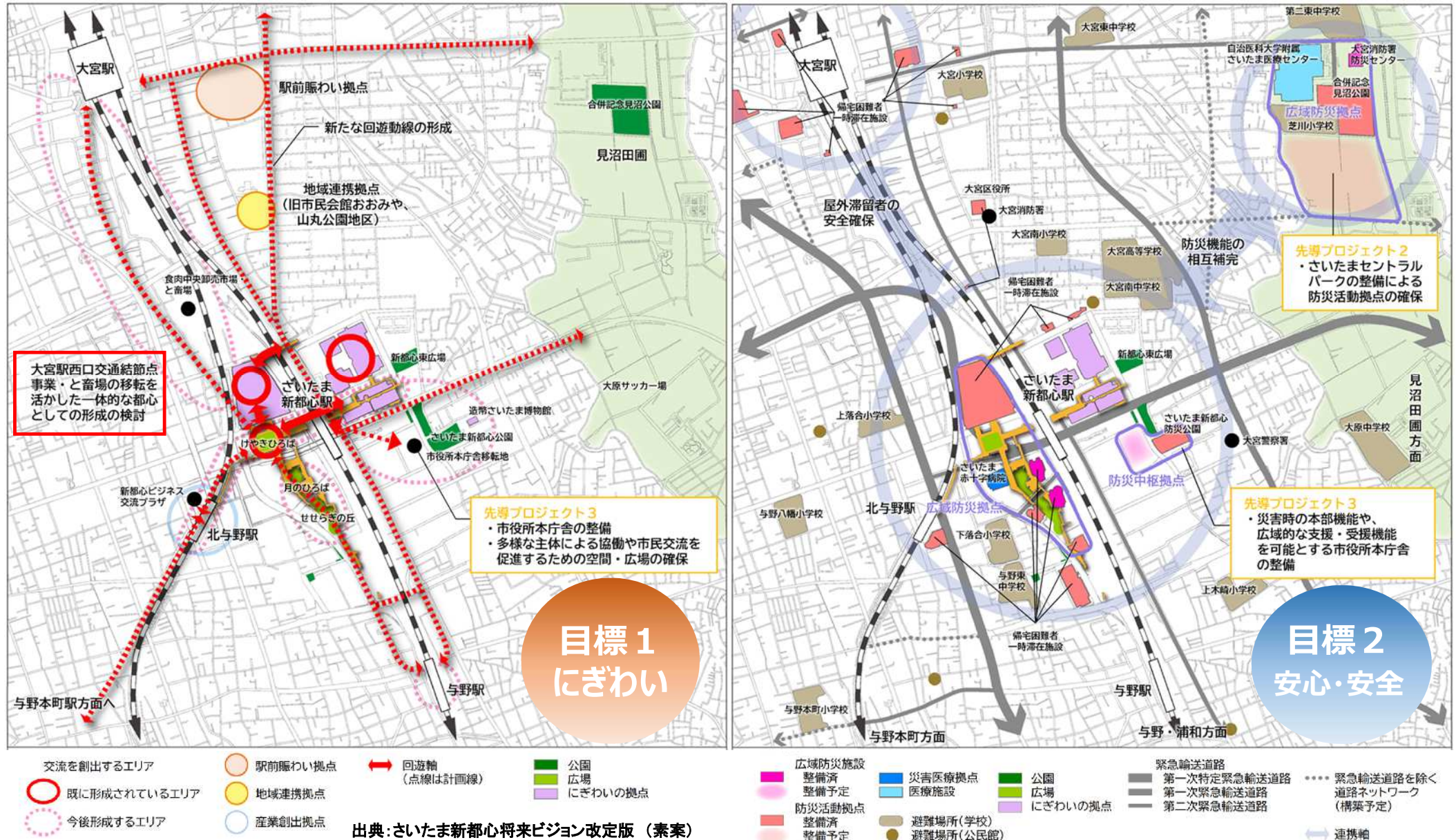
目標 3

みどりと都市が共生する、
居心地よく、ゼロカーボン
を牽引するまち



- 大宮駅周辺地区と一体的な都心形成に向けて、主要なプロジェクトと連携を図りながら回遊性・防災性の向上に資するまちづくりを推進。目指すまちの将来像に対する目標として、「にぎわい」「安心・安全」等を設定。

まちづくりの展開図

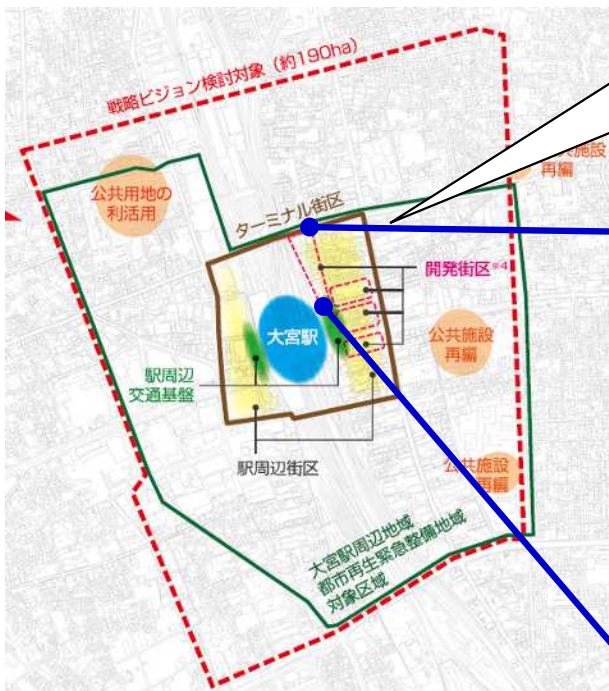


- 大宮駅周辺地域戦略ビジョンにある「**ターミナル街区**」を中心としたまちづくり、**交通基盤整備及び駅機能の高度化を三位一体**で進め首都圏、さらには東日本全体の発展に寄与することを目的に策定。
- 大宮駅GCS化構想では、駅東口に路線バス、タクシー及び一般車乗降用の交通広場を整備することとされている。

GCS構想(大宮の果たすべき役割)

- 「東日本の玄関口」として東日本全体の発展を牽引する役割
- 東京一極集中に伴う日本経済の災害リスク軽減とともに、安心・安全な市民生活を持続させる役割
- 多彩な地域資源や空間の良さを活かしながら、これからの働き方やライフスタイルを先導・提案し、市域全体に波及させる役割

■ G C S 構想対象範囲



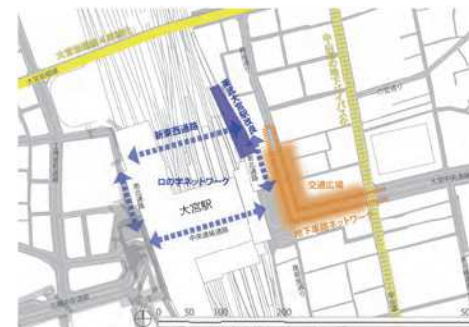
出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想
(2018.7 さいたま市)

戦略ビジョン対象範囲のうち、駅、駅周辺交通基盤及び駅周辺街区からなる「ターミナル街区」がGCS化構想の対象範囲



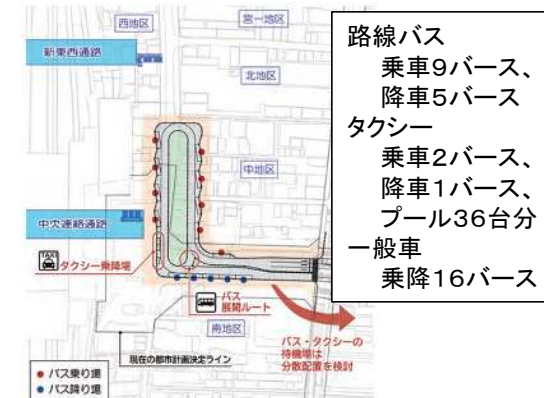
出典：大宮駅グランドセントラルステーション化 構想特別委員会
資料(R4.10.18 開催)を時点更新

■ 交通広場整備位置図 (大宮GCSプラン2020より)



出典：大宮GCSプラン2020(2021.3 さいたま市)

■ 交通広場の整備イメージ (大宮GCSプラン2020より)



出典：大宮GCSプラン2020(2021.3 さいたま市)

■ 年度毎の目標

年度	総合振興計画の目標
令和5年度	●東口駅前広場の都市計画決定手続き
令和6年度	●新東西通路の都市計画決定手続き
令和7年度	●東口駅前広場の事業認可取得

- さいたま市では、大宮駅周辺・さいたま新都心駅周辺を先行モデル地区と位置付け、スマートシティ施策を実施することを想定。土地の高度利用を図り、都心機能の充実・強化を進め、本市の交通、経済の中心にふさわしい一体的な都心の形成を目指している。
- また、さいたま市ゼロカーボンシティ推進戦略により、低炭素に向けた取組も行われている。

中心市街地型（高密エリア・商業業務地）モデル （大宮駅・さいたま新都心駅周辺地区）



※「大宮GCSプラン2020」のまちの将来像イメージより作成

ウォークアブルな駅前空間イメージ



シェア型マルチモビリティと既存交通の連携イメージ



自動運転バス

出典：さいたま市地域公共交通計画

官民連携によるシェア型マルチモビリティの導入



モビリティステーションのイメージ



提供：OpenStreet株式会社

出典：2022.8.24プレス資料（OpenStreet、ENEOS さいたま市、JR東日本）



三橋五丁目北交差点近傍自転車ポート

出典：国土交通省「都市行政におけるカーボンニュートラルに向けた取組事例集」、記者発表資料「さいたま新都心駅周辺の公道上において「自動運転サービス」の実証実験を実施します」