

第2回大宮公園周辺道路問題検討委員会

概 要

- 1 会議名： 第2回 大宮公園周辺道路問題検討委員会
- 2 日 時： 令和8年6月30日（火） 13:00～15:00
- 3 場 所： 知事公館2階 中会議室（Web 会議併用）
- 4 出席者： 別紙のとおり

議事要旨

・ハード対策

- 広域幹線道路ネットワーク及び鉄道ネットワークの整備によるアクセス向上
→核都市広域幹線道路、新大宮上尾道路、地下鉄7号線の整備および、大宮GCS構想の実現
- 大宮公園周辺の道路ネットワークの整備によるアクセス向上
→産業道路や大宮岩槻線などの整備
- 大宮公園周辺の道路の局所的な整備による円滑化
- 大宮公園内外の連携した駐車場整備
- 歩行者導線の確保
→円滑な動線の確保、氷川参道への誘導

・ソフト対策

- 公共交通の利便性向上
→シャトルバスの運行
- 公共交通への誘導による交通整序策
→駐車場事前予約、イベント有無での料金変動、パークアンドライド
- 大宮公園利用者のピークの分散
→キッチンカー出店、ファニチャー設置、映像装置設置
- 大宮公園内外の駐車場の適正な利用と案内表示等の充実による円滑な誘導
→案内サイン設置
- 新たなモビリティの導入の可能性

・大宮公園周辺での駐車場の施策検討

- エリア満空の配信による混雑状況の可視化
→満空情報をリアルタイム公開
- 駐車場予約サービス
→予約制による柔軟な駐車場運用が可能
- パーク&ライド
→インセンティブの設定によるパーク&ライドの促進

＜主な意見等＞

（１）質疑応答

- ・ 駐車場利用の抑制策として、イベント時の料金を高値にするなどの運用方法を考える必要がある。早めに到着・遅めに退場する利用者へのインセンティブ（割引、特典）も有効である。
- ・ 将来の増加需要に対し、シャトルバスを大宮駅のみで受け持つことは困難であるため、パーク&ライドと併せた対策が必要である。
- ・ イベント時の交通渋滞対策について、一括りに捉えるのではなく、Jリーグや野球等、イベントごとの特性を踏まえた対策が必要である。
- ・ 駐車場料金について、平常時には最大料金を設定するなど、平常時とイベント時で料金体系の差別化を図ることも検討すべきである。
- ・ 短期・中期・長期の視点による対策と、その結果を踏まえた段階的な検討が必要ではないか。
⇒短期・中期・長期による検討は必要であると考えており、今後検討を進める。
- ・ 大宮公園周辺道路は平常時でも渋滞していることから、イベント時には、来訪者以外の道路利用者に対しても渋滞予測の周知・喚起が必要である。
- ・ 大宮公園でのイベント開催スケジュールによれば、年間を通じて大規模イベントの開催日数は少ないのではない。イベント時は、主催者による自家用車利用自粛の呼びかけにより、来場者の自家用車利用抑制を図ることが可能であると考えられる。
- ・ 交通対策の原理原則を定める必要がある。現在の大宮駅では将来の需要増に対応しきれない上、東武線ホームは危険な状況にある。安全性を確保することを第一に、大宮駅グランドセントラルステーション化構想の完成までの間は、大宮駅以外で需要を受け持つための対策が必要である。対策の一つとして、シャトルバス発着駅を大宮駅から離れた駅（例：さいたま新都心駅、東大宮駅、土呂駅）へ分散させることなどが考えられる。
⇒安全性などを踏まえた上で検討を進める。
- ・ 大宮公園来訪者にとっての最優先事項は、目的地へ時間内に到着することである。そのため、どのルート・交通手段を利用すれば時間内に到着できるかを提案する視点も、交通対策を検討・実施する上で必要であると考えられる。
- ・ さいたま市内では、ハード対策として大規模事業が並行して進められており、民間からの注目度も高いことから、目指す姿を積極的かつ明確に示すべきである。また、どのような交通対策や取組を行っていくのか、イメージしやすい形で整理・提示してほしい。
- ・ 大宮公園の適切な駐車場台数についてどのように定めていくべきか。
⇒車でしか来訪できない方（身障者、高齢者、未就学児等）を把握したうえで、必要台数を算定するように考え方を改める必要がある。必要と認められる来訪者以外については徒歩来訪を促し、自家用車および徒歩での来訪が困難な来訪者に対しては、シャトルバスを運行するなどの運用が必要と考えられる。
⇒駐車場の利用が必要と認められる来訪者をどのような方法で判別するのか。
⇒判別が難しいが、例えば子供連れの利用者の場合はチケット購入時に確認し、該当者に対してチケット購入とセットで駐車券を発行するなどが考えられる。
- ・ 現在用いている人流データでは、バス・タクシー・自家用車の判別ができず自動車類と一括りの分担率になっているため、今後開催される高校野球やJリーグによる来訪者を対象に、より詳細なデータ収集を行っていく必要があると考えている。駐車場利用データについても同様に、大型バスの利用台数等に関するデータ収集が必要である。
- ・ 大宮公園駐車場出入口付近で交通渋滞が見受けられることから、駐車場の配置や出入口の運用方法について、大宮岩槻線・産業道路等の拡幅事業と併せてご検討いただきたい。
- ・ シャトルバスの運行については、バス事業者から運転手不足の声もあり、十分な検討が必要と考えられる。新

たなモビリティとして自動運転の取組も始めているところだが、実用化には至っていない。また、AIデマンド交通は輸送容量が小さく、目的に適さないと考える。一方で、大宮公園でのイベント時にグリーンスローモビリティを用いて大宮公園との往来をすることは、開放的な車両であることから、賑わい創出や、まちを知るといった側面からは、一つの有効な手段になり得ると考えられる。

- ・ 1つの場所に来訪者を集中させない取組は重要と考える。一方で、徒歩での来訪者は地域経済に寄与する効果も考えられる。大宮駅周辺には氷川参道などウォーカブルに適した資源が存在するため、これらを踏まえながら、徒歩利用への転換策を検討することが必要ではないか。
- ・ 駐車場利用抑制策としては、大宮公園周辺とその他周辺の駐車場料金に差を設けることや、イベント時に早い時間帯から利用する来場者へインセンティブを付与し、利用のピーク分散を図ることが考えられる。また、大宮公園周辺の駐車場については、交通弱者向けの専用QRコードを発行することで、対象を絞った駐車場運用が可能であると考えられる。
- ・ 周辺駅から大宮公園までの快適な歩行者動線の確保が重要であると考えている。歩行者空間の質の向上や、大宮公園内に滞在可能な施設・スペースの確保など、交通、公園、駅を含めた一体的な検討を行うことで、ピーク分散等につなげていく必要がある。
- ・ 大宮公園を中心とした渋滞の発生に伴い生活道路の混雑が懸念され、事故発生リスクの増加が想定されることから、慎重に検討を進める必要がある。
- ・ 氷川参道の一の鳥居からの歩行者専用化により、さいたま新都心駅から徒歩での来訪もしやすくなる一方で、氷川参道以外の並行道路では、歩道整備が十分でない箇所もある。歩行空間の確保に向けた部分的な改良なども、当面10年間で対応できないか。

(2) その他

- ・ 今後の委員会運営について、当初は第3回委員会で提言の取りまとめを行う予定であった。しかし、今回頂いた意見を踏まえ内容の再整理を行い、最終議論を経たうえで提言としたい。よって追加の第4回委員会で、提言を取りまとめることとした。
⇒提言にあたっては、誰が・何を・どのように進めていくのかを明確に整理する必要があり、その点を意識した検討・整理を進めてほしい。
- ・ 次回の委員会は令和8年12月頃に開催を予定する。詳細は決まり次第事務局より連絡する。

以上