資料05

第２回　大宮公園周辺道路問題検討委員会

開催日時
令和８年６月３０日（火曜日）午後１時～３時

会場
埼玉県庁　知事公館　2F中会議室

目次

第２回　大宮公園周辺道路問題検討委員会の内容

（１）前回の振り返り
⇒第1回委員会での議論・主なご意見

（２）大宮公園について
⇒大宮公園へのアクセス手段、利用状況など

（３）論点別の現況と対策イメージ
⇒前回意見を踏まえた現況整理と対策イメージ

（４）交通対策事例
⇒対策の方向性を踏まえた交通対策事例の紹介

（５）まとめ
⇒(3)(4)のまとめ

（６）今後のスケジュール
⇒当面のスケジュール

(１)大宮公園周辺道路問題検討委員会の背景と目的

■背景と目的

・現在、大宮公園の主要施設である３つの競技場（双輪場・野球場・サッカー場）を含むエリアの整備により、大宮公園を『試合がある日もない日も楽しめる公園』とする大宮スーパー・ボールパーク構想（以下、「構想」という。）の実現に向けた検討が進められている。

・構想の実現にあたっては、県民から交通混雑のさらなる悪化を懸念する声が示されている。

・構想の推進と合わせて交通混雑環境の把握や具体的な対策等を検討する大宮公園周辺道路問題検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

野球場

出典：埼玉県大宮公園HP

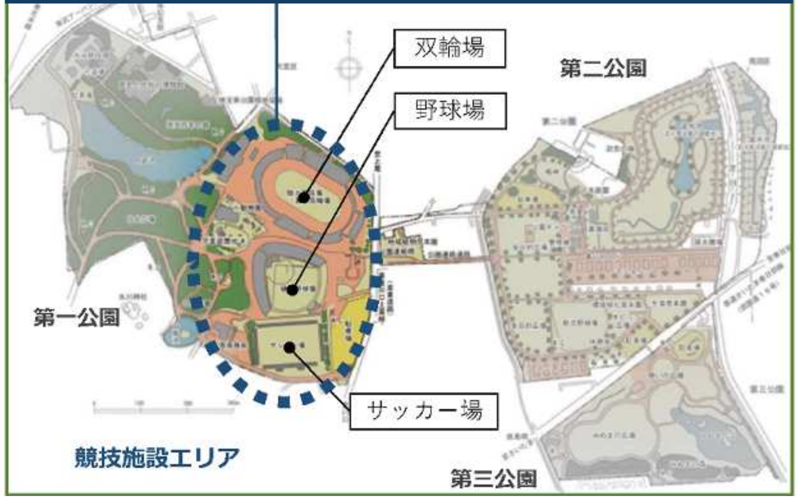
サッカー場（NACK5スタジアム）

出典：NACK5スタジアム大宮HP

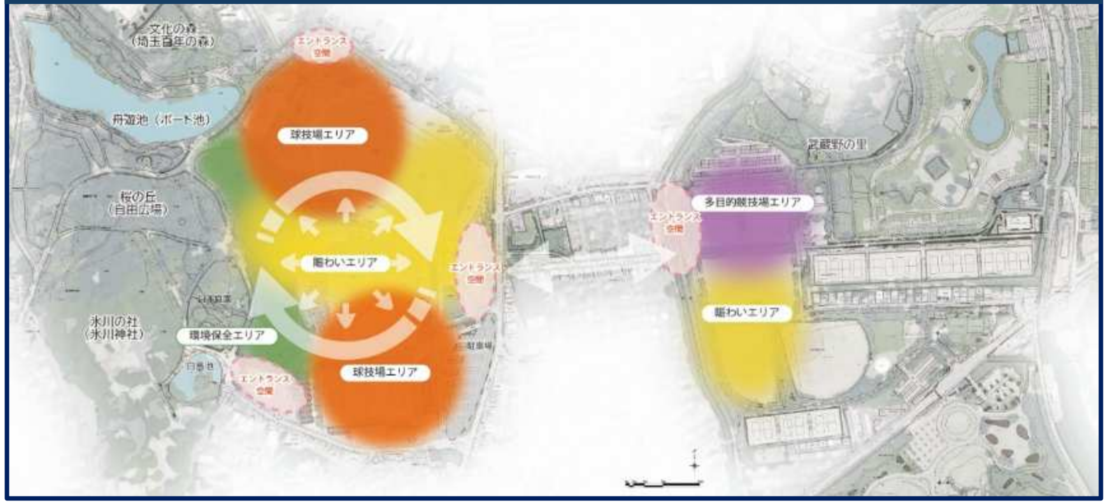
(２)大宮スーパー・ボールパーク構想・基本計画

- 大宮公園の主要施設である3つの競技施設（双輪場、野球場、サッカー場）を含むエリアの整備を行う「大宮スーパー・ボールパーク構想」は令和4年3月に策定された。
- 『試合がある日もない日も楽しめる公園』をコンセプトとし、公園全体の魅力向上とともに、賑わいの核とすることで、公園から地域へと賑わいを波及させることをねらいとしている。
- 構想を基に令和7年9月に基本計画を策定し、競技施設のうち双輪場は多目的競技場として第二公園に設置することとした。

大宮スーパー・ボールパーク構想 対象エリア



大宮スーパー・ボールパーク基本計画 ゾーニング

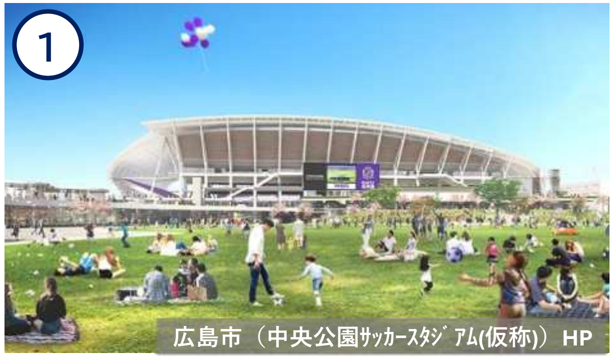


出典：大宮スーパー・ボールパーク構想　大宮スーパー・ボールパーク基本計画

整備の方向性のイメージ

① 多目的利用ができる自由度の高い広場空間を創出
⇒ 競技施設と隣接した賑わい空間

② 回遊性向上や沿道利用を意識した多機能な動線空間を創出
⇒ 多機能な動線空間


①
広島市（中央公園ｻｯｶｰｽﾀｼﾞｱﾑ(仮称)）HP

②
JO-TERRACE OSAKA　HP

(３)前回委員会での総括（対策の方向性）

➢前回委員会で意見があった留意点や施策例を踏まえると、以下のような対策が想定できる。

・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

●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

●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

●歩行者動線の確保

・ソフト対策

●公共交通の利便性向上

●公共交通への誘導による交通整序策

●大宮公園利用者のピークの分散

●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

●新たなモビリティの導入の可能性

(４)その他意見

No	意見	対応
1	➢ **モビリティの議論はいつの時点を想定すれば良いのか**	➢ SBPの完成時期を概ね10年後と見据えて議論を進める ➢ 10年後の基盤は現況と同等として検討を進める（≒道路整備等がない厳しい状況で検証）
2	➢ **大宮駅の東武アーバンパークラインのホームは非常に狭い。また、大宮駅前広場も既に**路線バス等の乗降所で**飽和状態**である。**さいたま新都心駅の駅前広場（けやき広場）が活用できないか**。 ➢ 首都高と第二産業道路を介してのアクセスも時間的には有利である可能性がある。**ルートや所要時間など、シミュレーションを検討してほしい**。	➢ さいたま新都心駅から大宮公園までのルートおよび所要時間を検討
3	➢ **交通特性等の分析は、平常時だけではなくイベント時にも着目する必要**がある。 ➢ 将来交通需要の見通しを定めて検討する必要がある。そのうえで、交通手段の分担率をどこまで下げたら交通処理可能かなど定量的な分析をお願いする。	➢ 人流データを用いてイベント時の来訪者特性を分析
4	➢ 都市計画道路の整備状況について、一部路線で4車線化供用されているにも関わらず「未整備」と表示されている道路があるが、なぜ未整備と表示されているのか。整備状況だけではなく、車線数が分かると良い。	➢ 整備状況について修正し、車線数の図面を巻末に追加

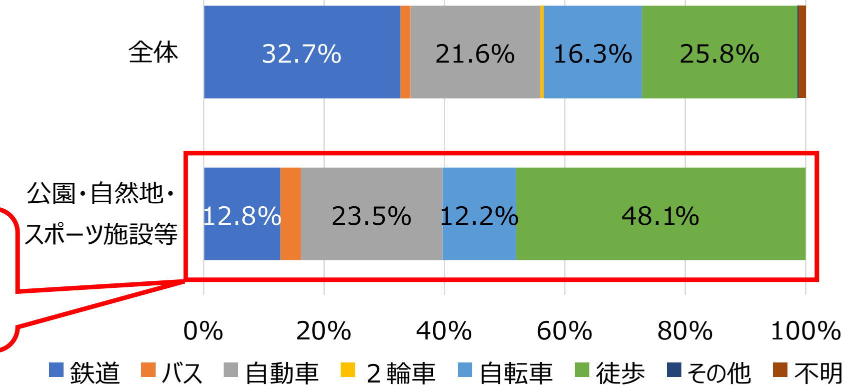
（１）アクセス手段

- 大宮公園へのアクセス方法は、鉄道やバスなどの公共交通機関、自動車・自転車などでのアクセスが案内されている。
- 代表交通手段別分担率は、自転車や徒歩が過半数以上を占めている。
- 大宮公園の駐車場へは、(都)産業道路や(都)大宮岩槻線 を介してのアクセスとなる。

▼交通アクセス

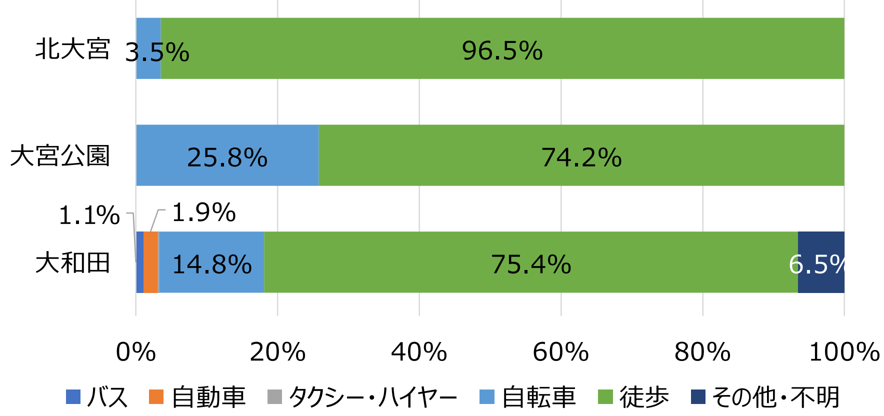
出典：埼玉県HP（一部加筆）

▼H30年代表交通手段別・発着施設別集中量



公園・自然地・スポーツ施設等はトリップマスター集計値
全体は大宮公園を含むゾーン全体の値

▼駅端末交通手段別分担率

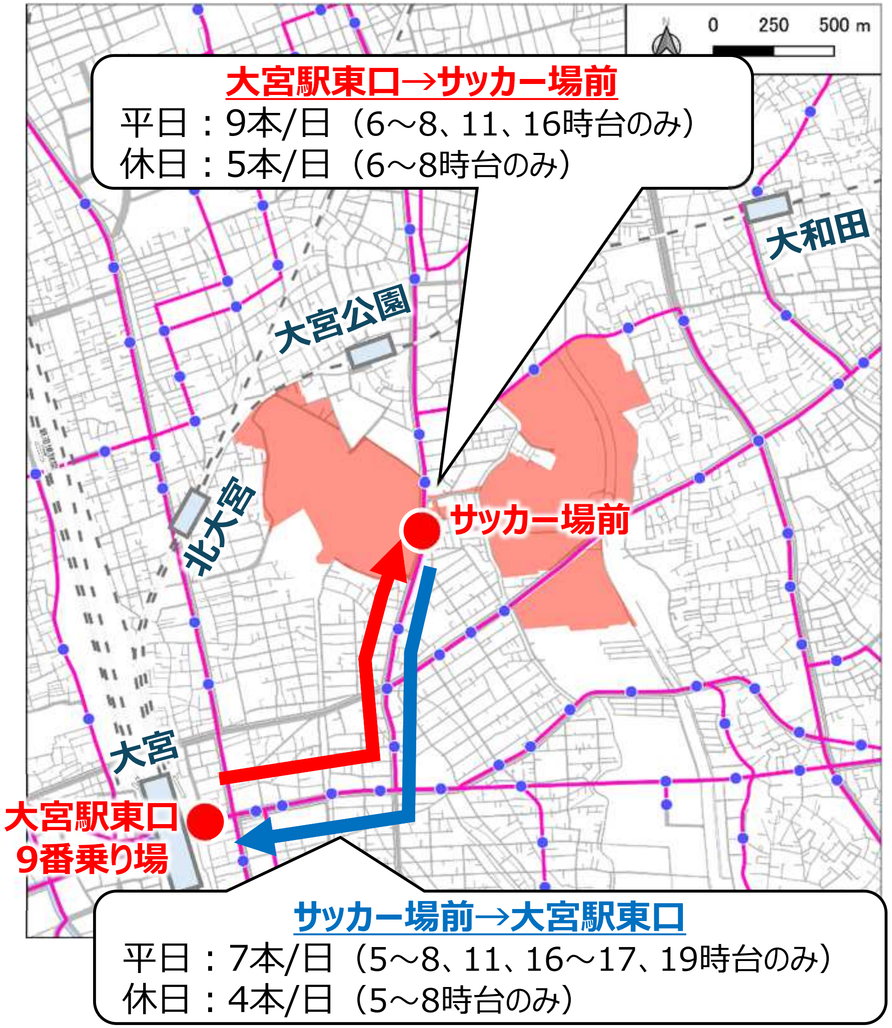


出典：H30東京都市圏パーソントリップ調査

大宮公園について

(１)アクセス手段（続き）

- 大宮公園へバスで向かう場合は、大宮駅東口からサッカー場前へのアクセスが案内されている。
- 大宮駅と大宮公園（サッカー場前）間の運行本数は少なく、限られた時間帯でしか運行していない。
- 上記は9番乗り場からの発着となるが、駅から距離が離れており乗換利便性が低く、混雑している様子も見受けられる。



出典：国土数値情報、国際興業HP、東武バスHPより作成

▶公共交通の乗換利便性・快適性が低い

○鉄道とバスの乗換距離が長く、乗換経路上の屋根も未整備

出典：大宮駅グランドセントラルステーション化構想（一部加筆）

(２)大宮公園の利用状況

➢大宮公園の利用状況は下表の通りである。

▼大宮公園の利用状況

項目	陸上競技場兼双輪場	野球場	サッカー場
整備年度	昭和34~平成7年	平成4年	平成19年
収容人数(実質の収容人数)	37,000(27,000)人	20,500(12,000)人	15,600（12,000）人
最大利用人数	7,132人	6,946人 ※野球場のみ平均利用人数	12,410人

出典：大宮スーパー・ボールパーク基本計画をもとに作成

(3)大宮公園内の駐車場利用状況

- ➢平常時における駐車場では空きスペースに比較的余裕がある状況である。
- ➢試合時では満車または満車に近い状況となっている。

▼平常時、プロ野球試合時の駐車場利用状況

第一駐車場（有料）の様子

平常時

試合時

箇所	駐車場台数	備考
大宮公園駐車場（東・西）	284台	有料
第二公園駐車場	1,660台	無料
第三公園駐車場	67台	無料
計	2,011台	

第二駐車場（無料）の様子

平常時

試合時

撮影日：【平常時】2026/05/18（月）11時台、13時台 【試合時】2026/5/20（水）18時台

(４)イベント時の混雑対策・工夫

- ➢園内では様々な対策が現状でも実施されており、混雑緩和が図られている。
- ➢一方で歩行者の安全確保や駐車場への案内誘導について課題があげられている。

サッカー試合対策
野球場園路に飲食エリアを設けることで、場内の混雑を場外へ分散

サッカー試合対策
ホーム来場者を優先入場（キックオフ3時間前）と一般入場（キックオフ2時間前）に分けて分散

サッカー試合対策
2026年より多くの座席エリアを自由席→指定席に変更。早期来場して座席確保することが不要となったため、スタジアムへの来場時間が分散

野球試合対策
ゲート付近に警備員配置

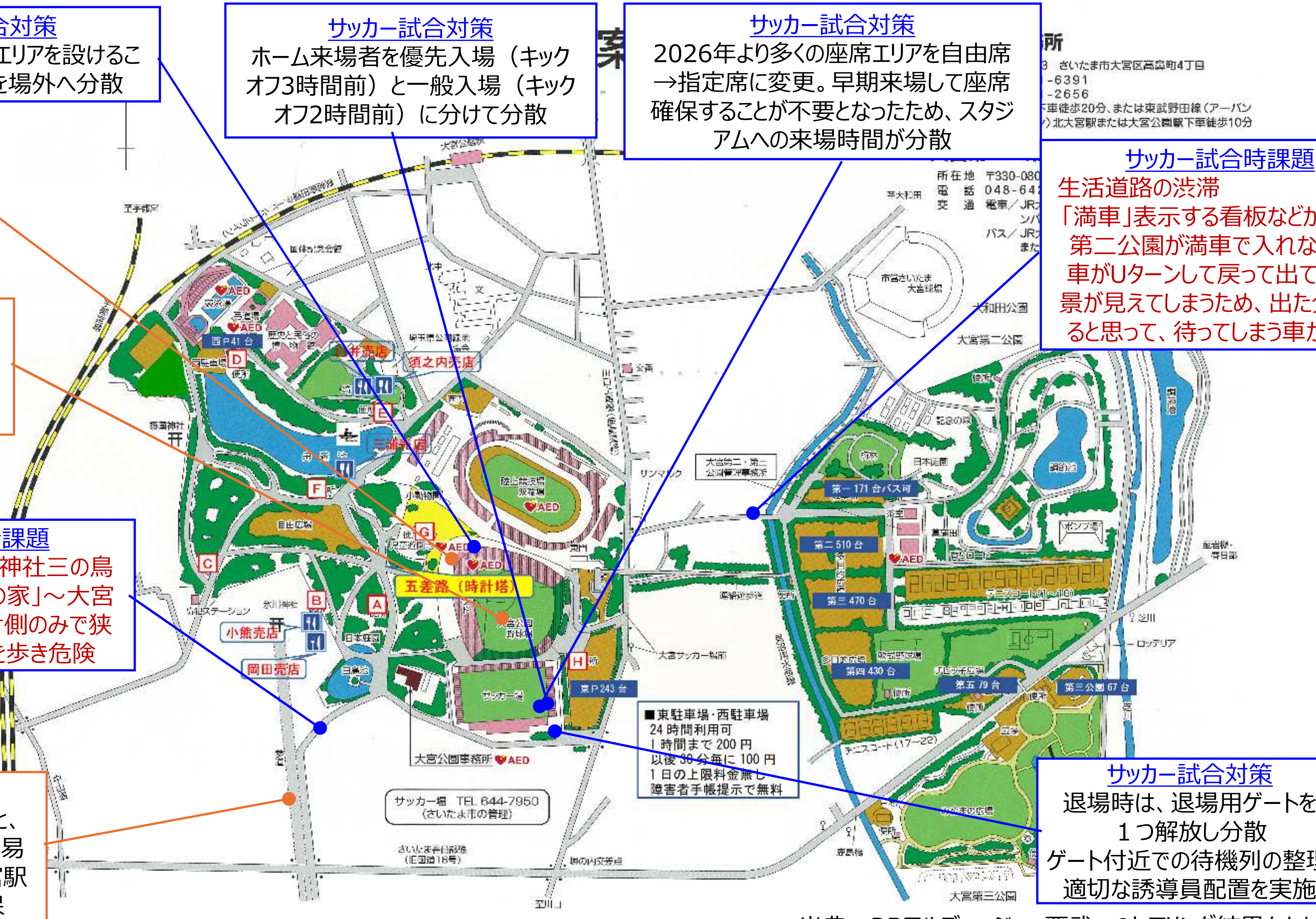
サッカー試合時課題
生活道路の渋滞
「満車」表示する看板などがない、第二公園が満車で入れなかった車がUターンして戻って出ていく光景が見えてしまうため、出た分入れると思って、待ってしまう車が多数

野球試合対策
座席に応じた入場口、公園内ルートを明示した案内看板を設置

サッカー試合時課題
入場退場時に、氷川神社三の鳥居付近から「料亭一の家」～大宮公園入口の歩道が片側のみで狭く、多くの人が車道を歩き危険

野球試合対策
氷川神社協力のもと、プラ柵や警備員、簡易証明設置により大宮駅へ向かう動線確保

サッカー試合対策
退場時は、退場用ゲートを１つ解放し分散
ゲート付近での待機列の整理、適切な誘導員配置を実施



出典：RBアルディージャ、西武へのヒアリング結果をもとに作成

・ハード対策

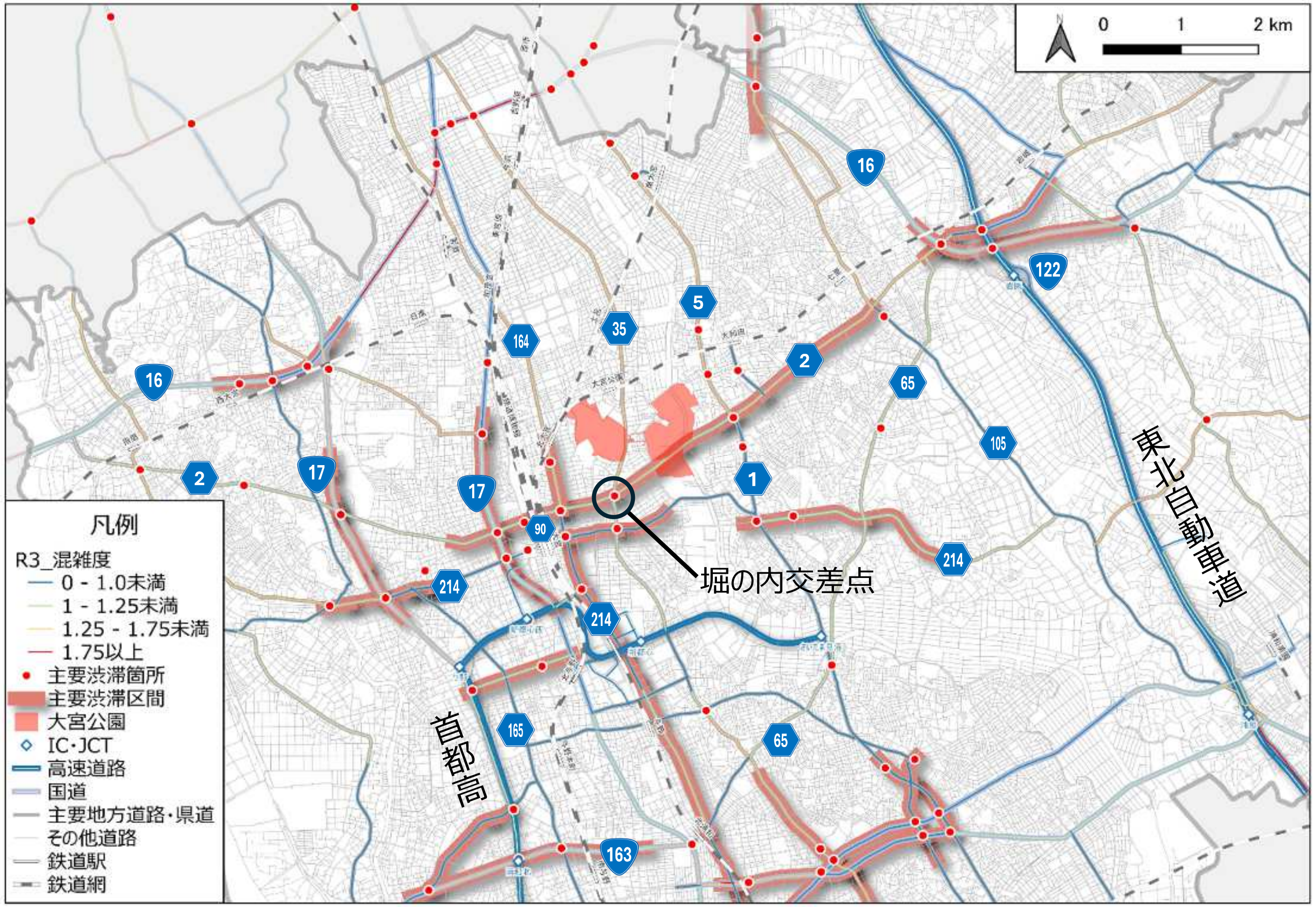
- ●広域幹線**道路ネットワーク及び鉄道ネットワークの整備**によるアクセス向上
- ●大宮公園周辺の**道路ネットワークの整備**によるアクセス向上
- ●大宮公園周辺の道路の局所的な整備による円滑化
- ●大宮公園内外の連携した駐車場整備
- ●歩行者動線の確保

・ソフト対策

- ●公共交通の利便性向上
- ●公共交通への誘導による交通整序策
- ●大宮公園利用者のピークの分散
- ●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
- ●新たなモビリティの導入の可能性

(１)道路ネットワークの現状（混雑度・主要渋滞箇所）

- 大宮公園周辺は、産業道路や第2産業道路、旧中山道で混雑度が1.25を超えている。
- 大宮岩槻線は主要渋滞区間に指定されており、大宮公園に近接する堀の内交差点は主要渋滞箇所に指定されている。



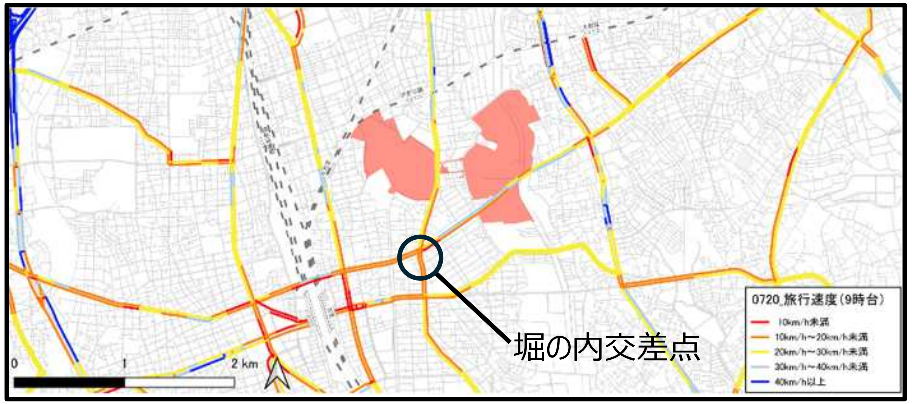
出典：R03年道路交通センサス、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会

論点別の現況と対策イメージ（ハード対策）

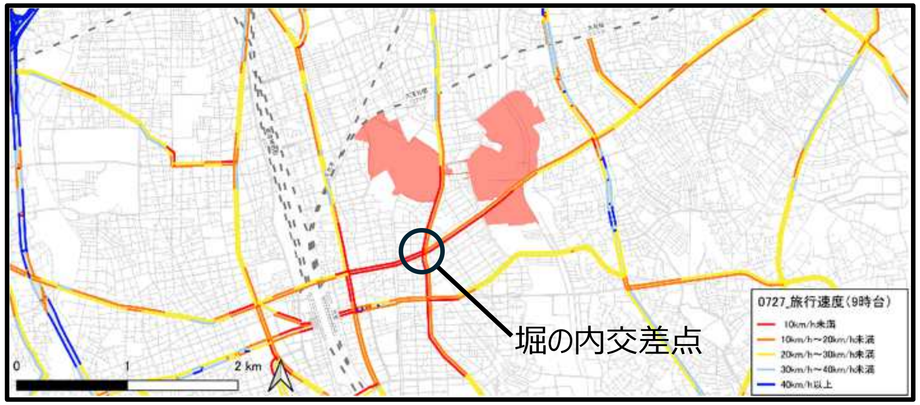
(1)道路ネットワークの現状（平均旅行速度）

- 大宮公園周辺の旅行速度は、制限速度 40 km/h を大きく下回り、30 km/h 未満の区間が多い。
- 主要渋滞ポイントである堀の内交差点付近では、20 km/h を下回っている。
- イベント開催日（高校野球決勝時）は平常時と比べてさらに速度が低下しており、産業道路や大宮岩槻線の速度も低下している。

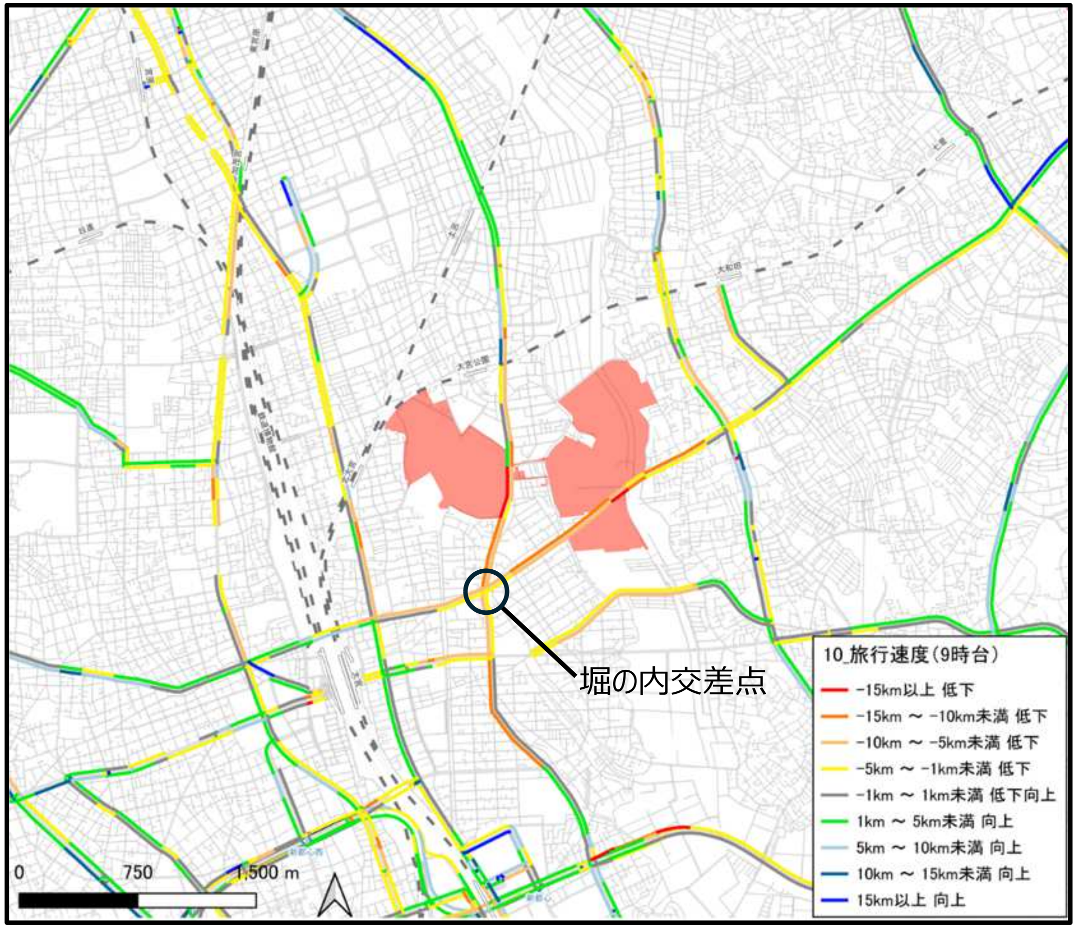
▼9時台の区間別旅行速度（平常時　7/20）



▼9時台の区間別旅行速度（高校野球決勝 7/27）



▼9時台の旅行速度差
平常時（7/20）と高校野球決勝（7/27）の差

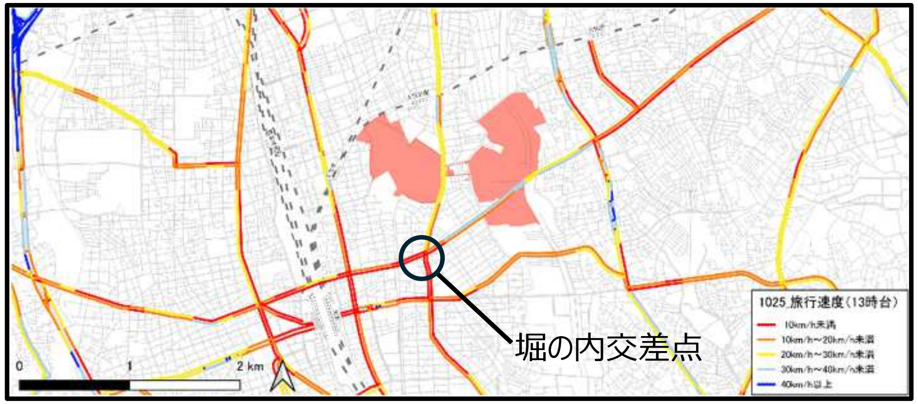


出典：ETC2.0プローブデータより作成

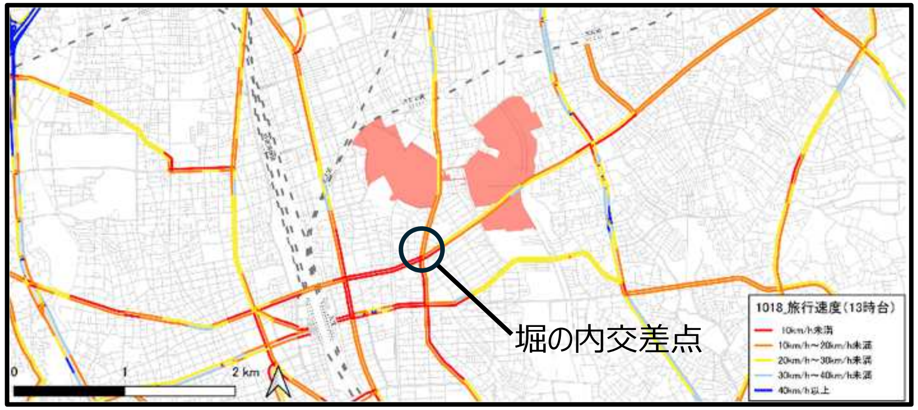
(1)道路ネットワークの現状（平均旅行速度）

- ➢大宮公園周辺の旅行速度は、制限速度 40 km/h を大きく下回り、30 km/h 未満の区間が多い。
- ➢主要渋滞ポイントである堀の内交差点付近では、20 km/h を下回っている。
- ➢イベント開催時（Jリーグ）と平常時の旅行速度に大きな差異は無い。

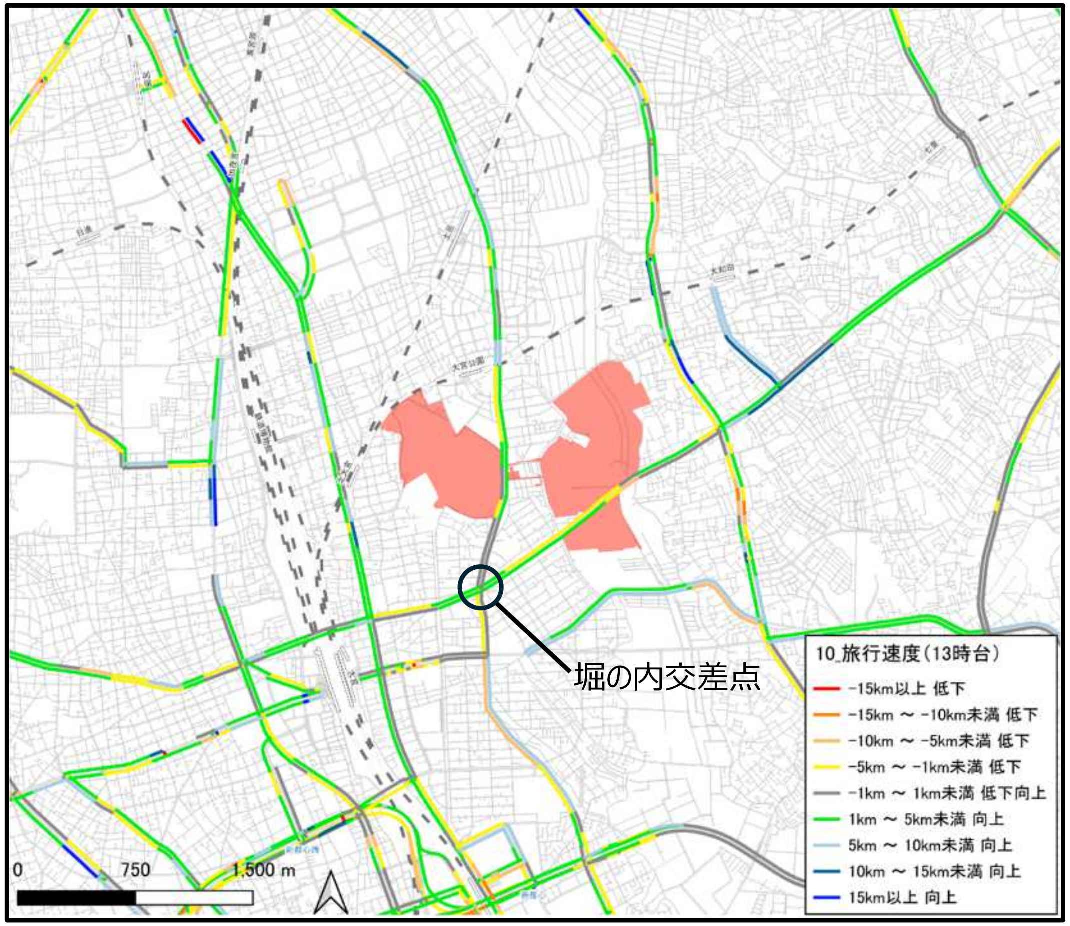
▼13時台の区間別旅行速度（平常時　10/25）



▼13時台の区間別旅行速度（Jリーグ開催日　10/18）



▼13時台の旅行速度差
平常時（10/25）とJリーグ（10/18）の差

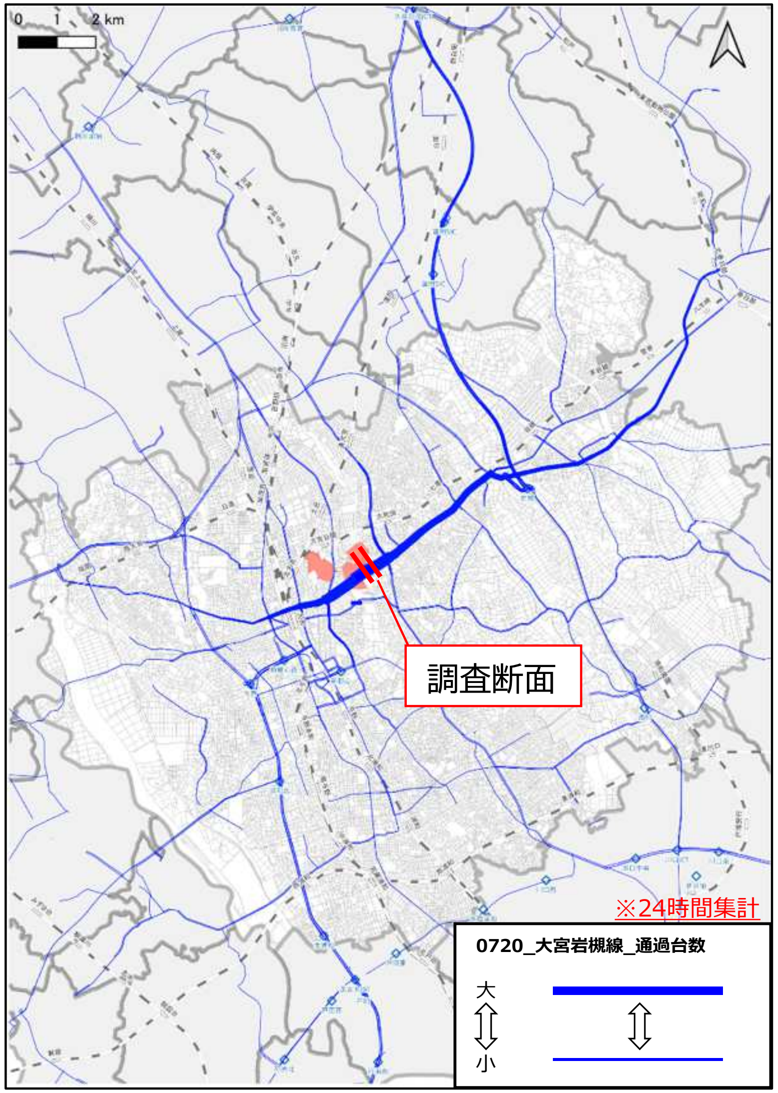


出典：ETC2.0プローブデータより作成

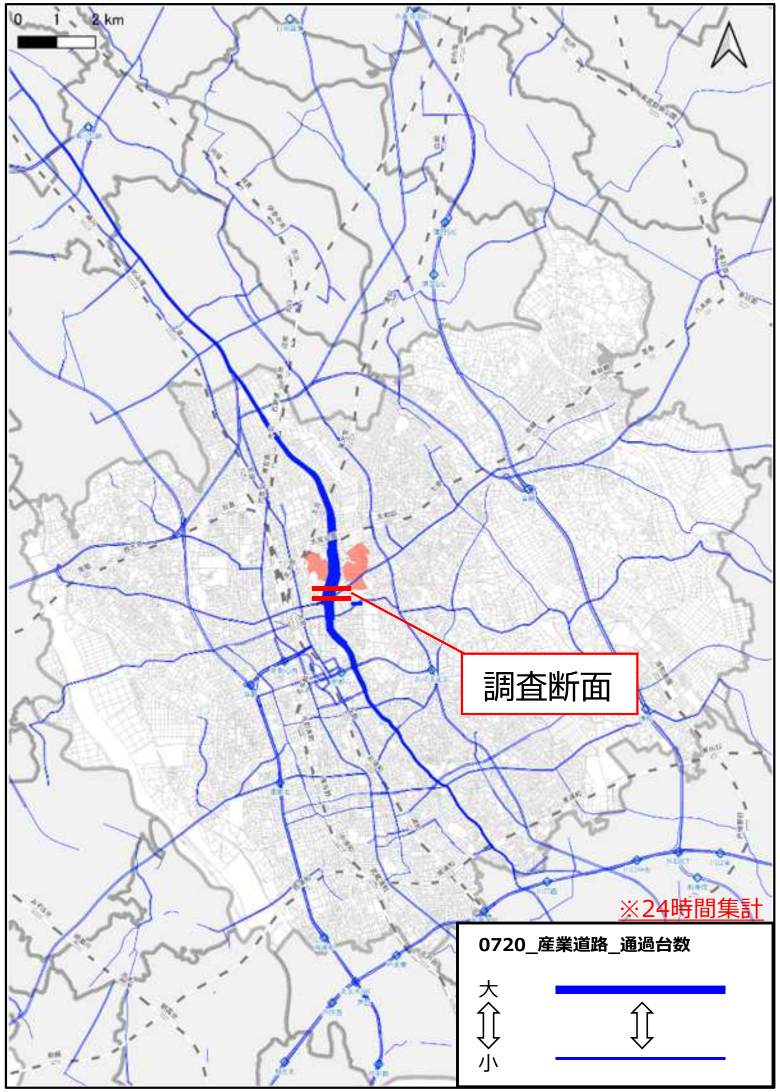
(１)道路ネットワークの現状（幹線道路利用交通の経路）

- 大宮岩槻線は、岩槻区方面および東北自動車道からの流入出が多い。
- 産業道路は、上尾市方面からの流入出が多い。

▼大宮岩槻線-通過台数（平常時 7/20）



▼産業道路-通過台数（平常時 7/20）

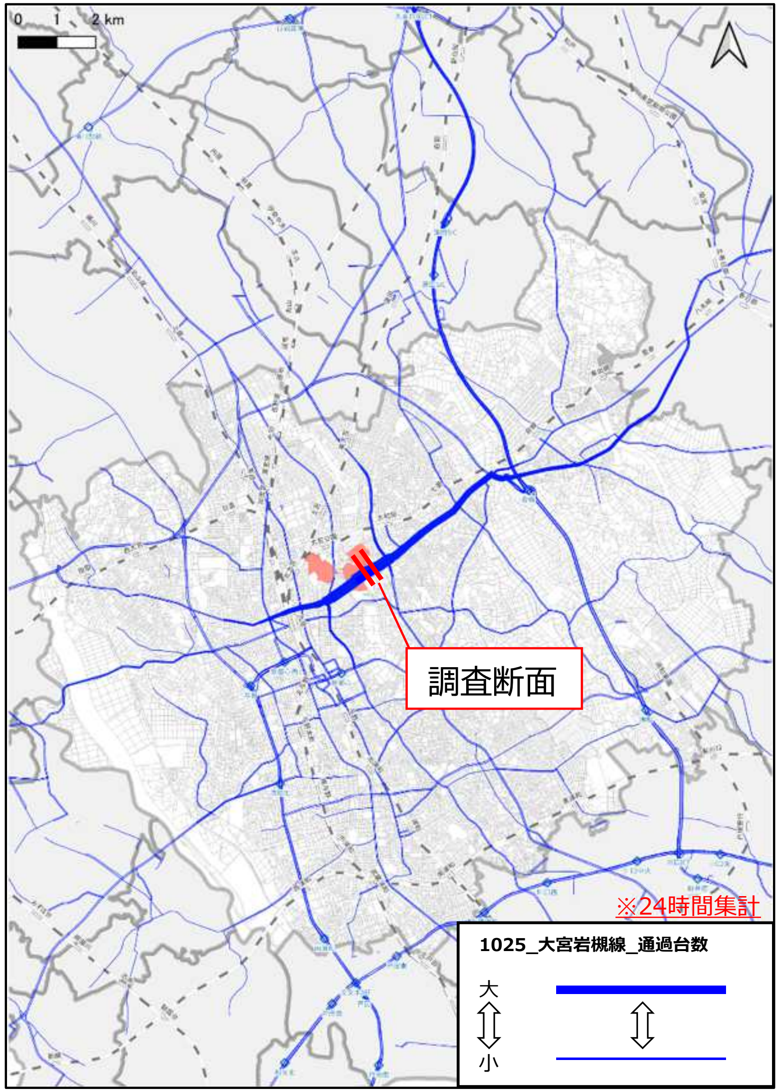


出典：ETC2.0プローブデータより作成

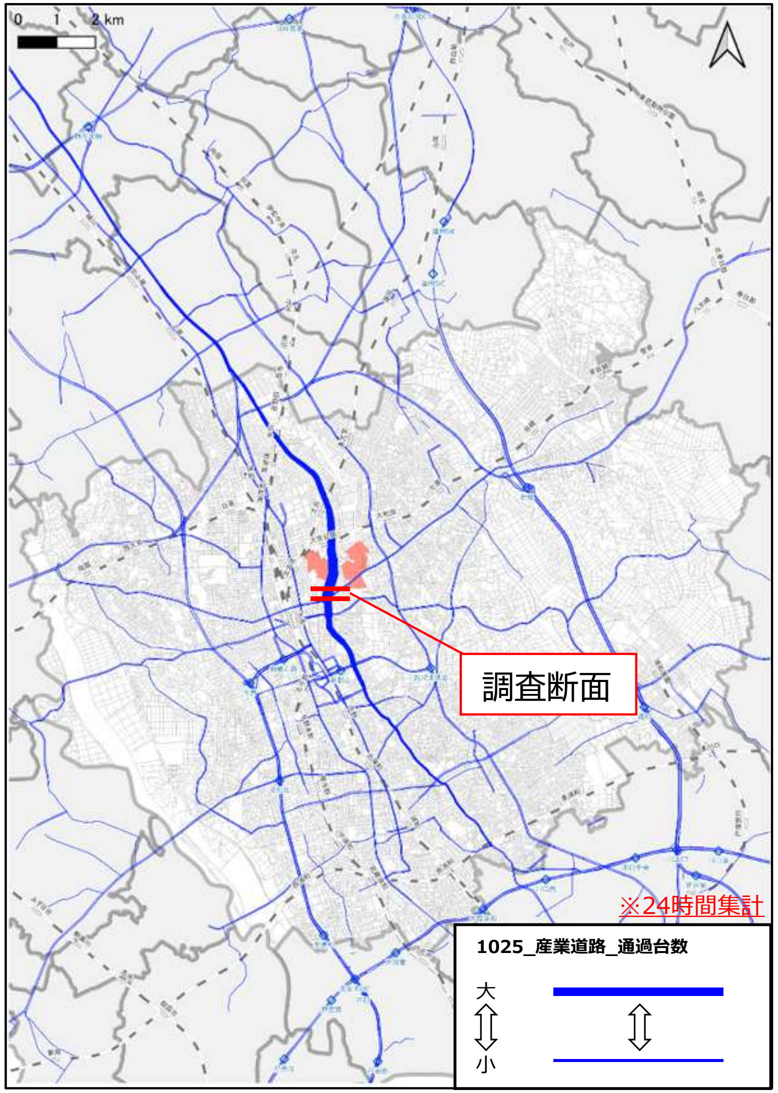
(１)道路ネットワークの現状（幹線道路利用交通の経路）

- ➢大宮岩槻線は、岩槻区方面および東北自動車道からの流入出が多い。
- ➢産業道路は、上尾市方面からの流入出が多い。

▼大宮岩槻線-通過台数（平常時　10/25）



▼産業道路-通過台数（平常時　10/25）

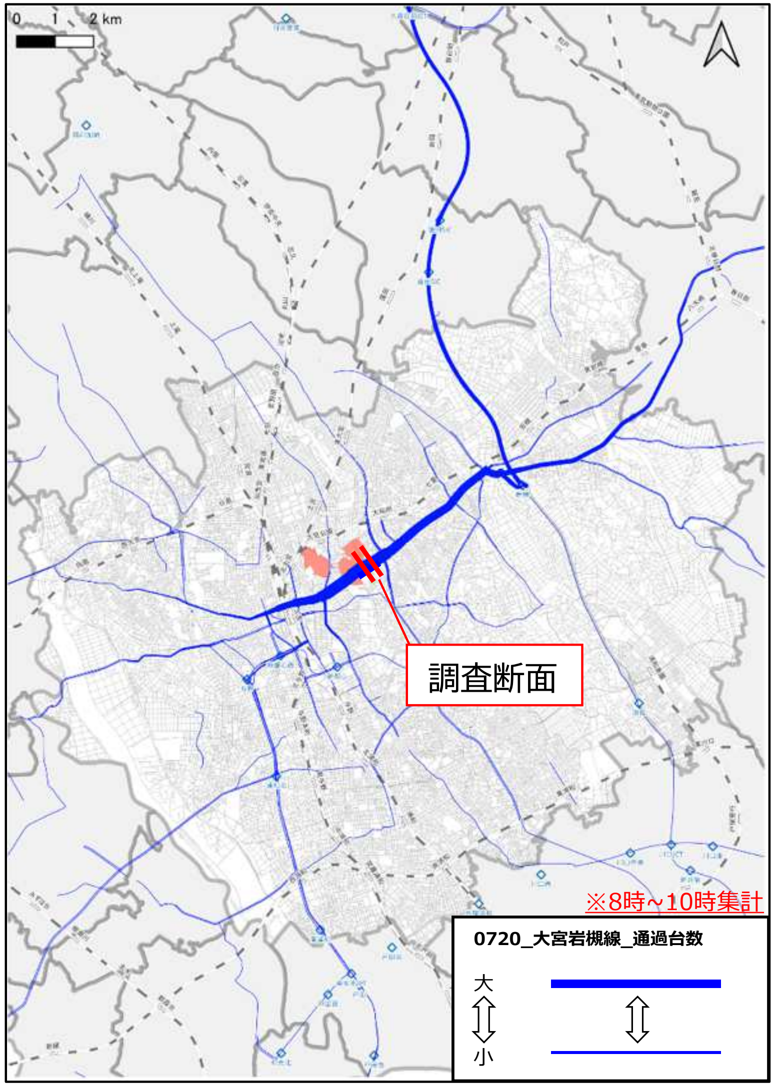


出典：ETC2.0プローブデータより作成

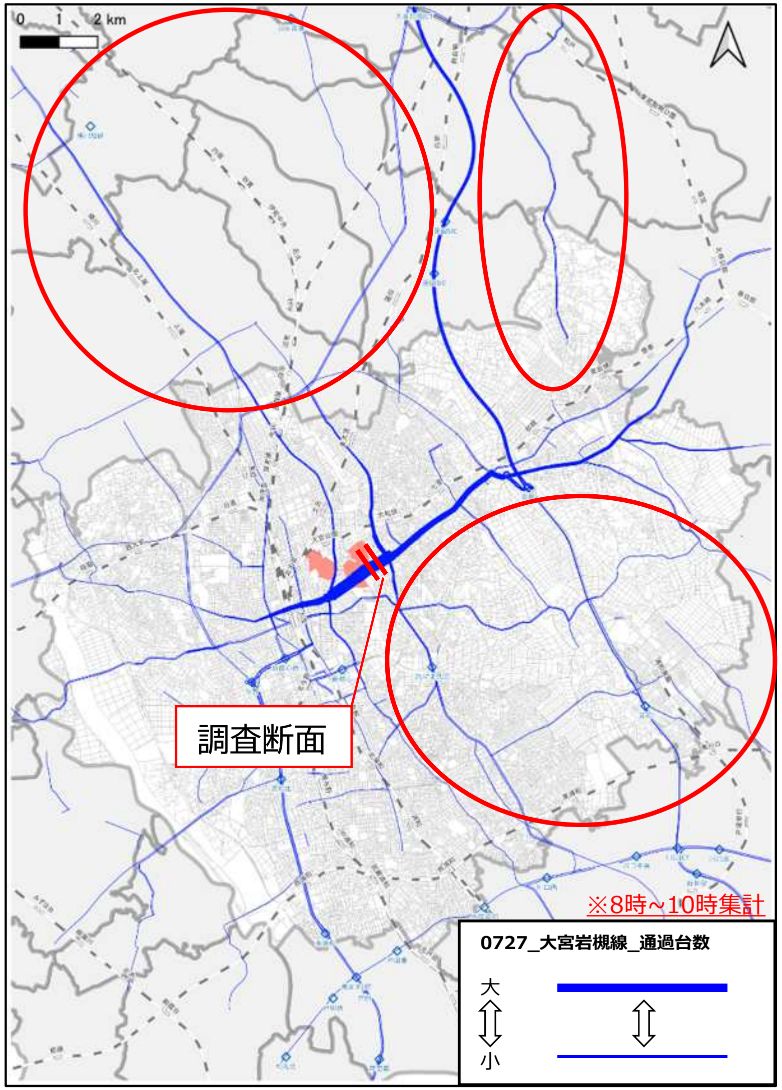
(１)道路ネットワークの現状（幹線道路利用交通の経路　イベント時）

➢イベント開催日（高校野球決勝）の7月27日（日）は、東京方面、上尾・蓮田方面からの流入出が発生し、広域的な往来が見られる。

▼大宮岩槻線-通過台数（平常時　7/20）



▼大宮岩槻線-通過台数（高校野球決勝　7/27）



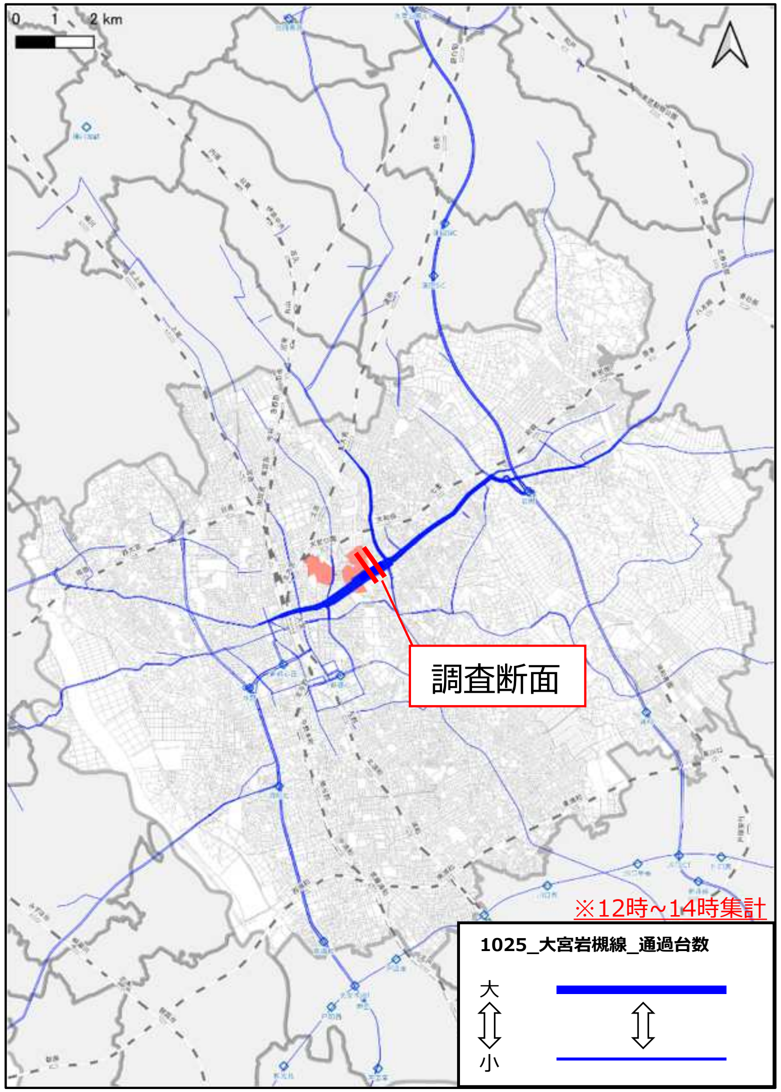
出典：ETC2.0プローブデータより作成

論点別の現況と対策イメージ（ハード対策）

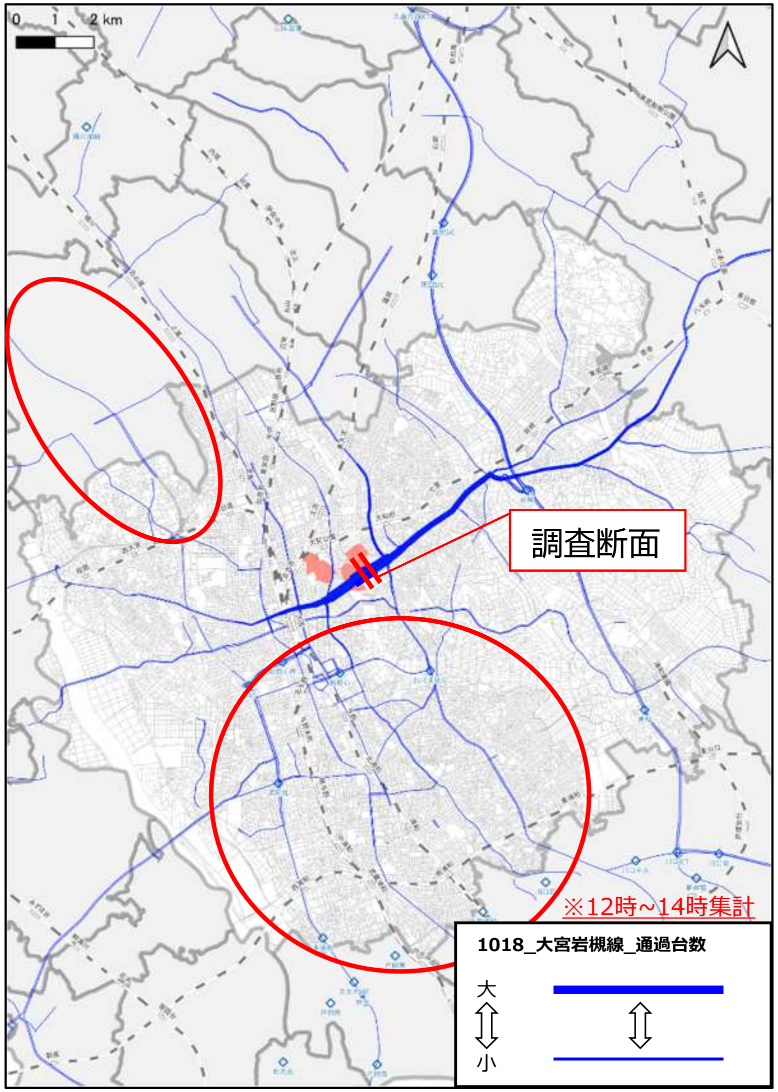
(１)道路ネットワークの現状（幹線道路利用交通の経路　イベント時）

- イベント開催日（Jリーグ開催日）の10月18日（土）は、東京方面、上尾方面からの流入出が発生し、広域的な往来が見られる。

▼大宮岩槻線-通過台数（平常時　10/25）



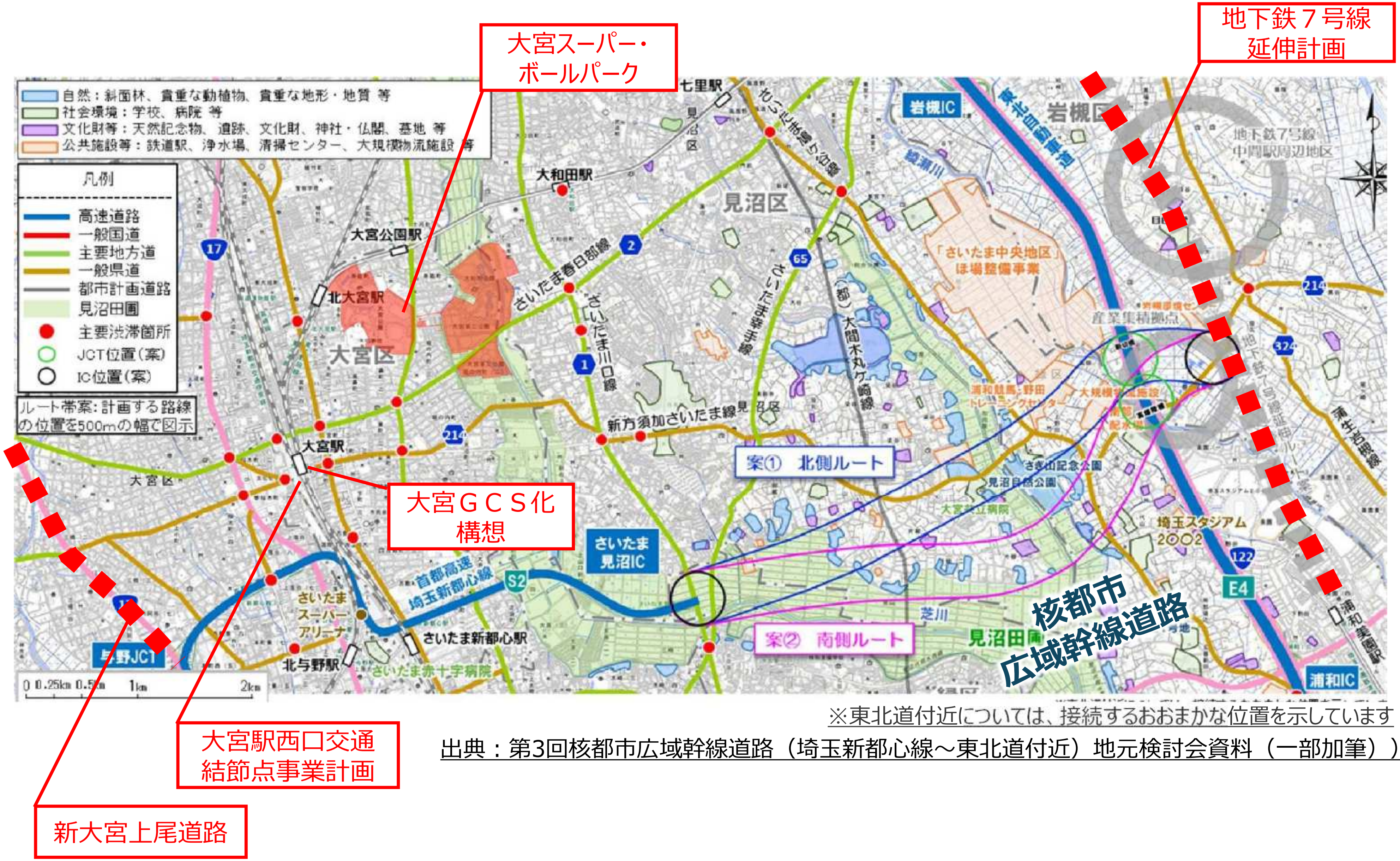
▼大宮岩槻線-通過台数（Jリーグ試合　10/18）



出典：ETC2.0プローブデータより作成

論点別の現況と対策イメージ（ハード対策）

➢広域幹線道路ネットワーク（核都市広域幹線道路、新大宮上尾道路）及び鉄道ネットワーク（地下鉄7号線）などの整備により大宮駅周辺の交通渋滞の緩和が期待できる

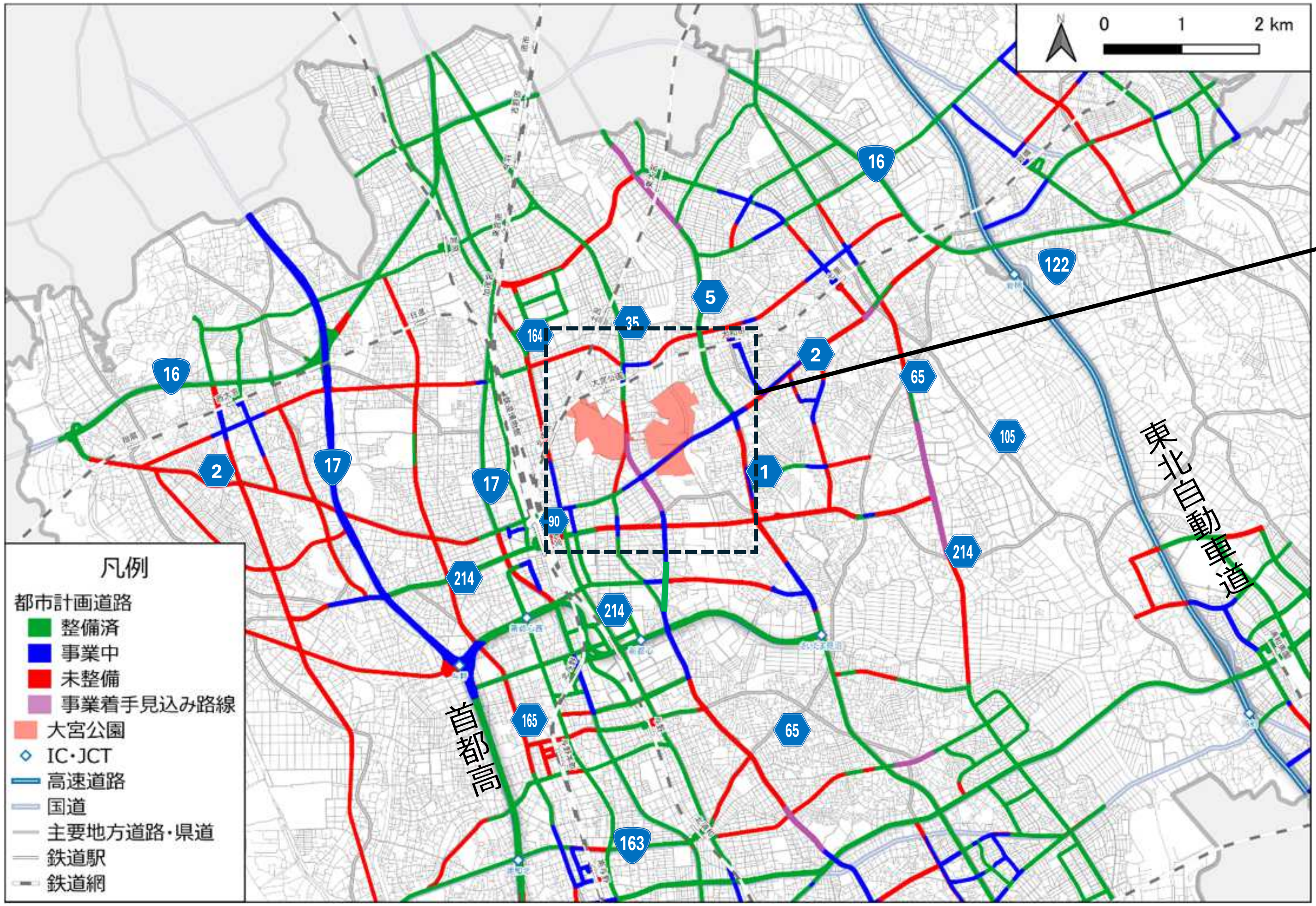


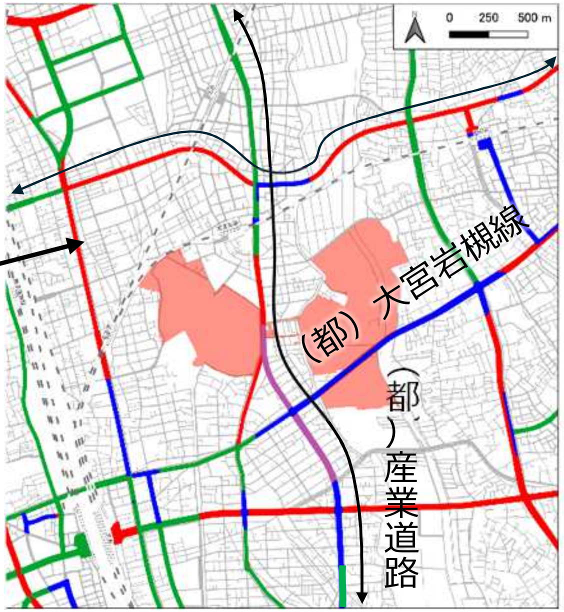
※東北道付近については、接続するおおまかな位置を示しています

出典：第3回核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）地元検討会資料（一部加筆））

03 論点別の現況と対策イメージ（ハード対策）

- 大宮公園駅周辺の都市計画道路は、南北方向の産業道路の一部が事業着手見込みであり、今後整備が進められる。
- 一方で東西方向では、大宮岩槻線の整備が事業中である。





出典：さいたま市都市計画図

➢ハード対策のまとめ

【現状】
・大宮公園周辺の幹線道路は、**主要渋滞箇所・区間への指定**が多い
・旅行速度を見てもサービスは低く、**イベント時にはさらに速度低下**が著しい
・利用経路をみると、大宮岩槻線は岩槻区方面および東北自動車道からの流入出が、産業道路は上尾市方面からの流入出が多く、**広域交通を担っている**様子が分かる。
・**イベント時は、さらに広域から流入**している様子がうかがえる。

【将来】
・広域交通に対しては、**広域幹線道路ネットワーク**（核都市広域幹線道路、新大宮上尾道路）及び**鉄道ネットワーク**（地下鉄7号線、大宮GCS化構想）の整備による混雑緩和が期待
・大宮公園周辺の都市計画道路は、南北方向の**産業道路**と東西方向の**大宮岩槻線**の整備による混雑緩和が期待

長期的には広域交通ネットワークの整備が必要であるが、
局所改良、駐車場整備、公共交通機関への誘導などの短期的な対策も必要

・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

●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

●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

●歩行者動線の確保

・ソフト対策

●公共交通の利便性向上

●公共交通への誘導による交通整序策

●大宮公園利用者のピークの分散

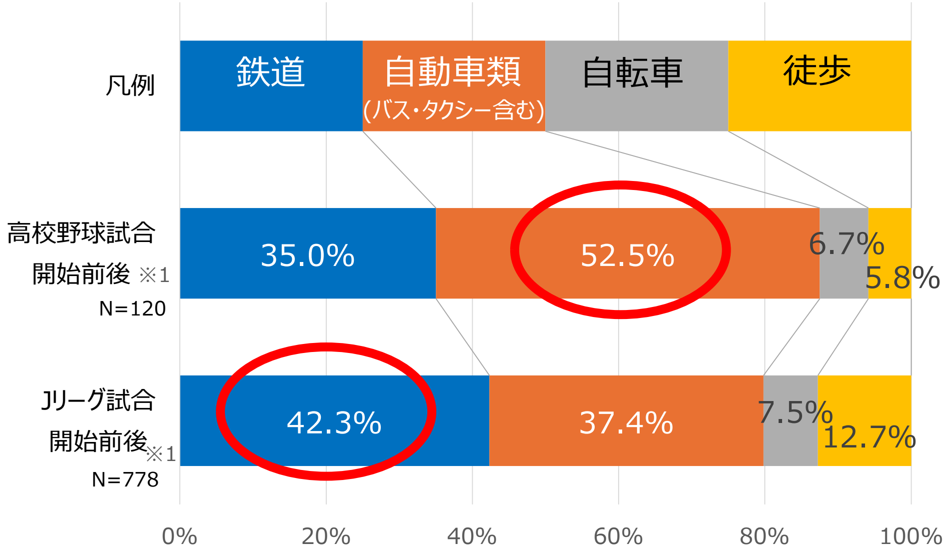
●大宮公園内外の駐車場の適正な利用と案内表示等の充実による円滑な誘導

●新たなモビリティの導入の可能性

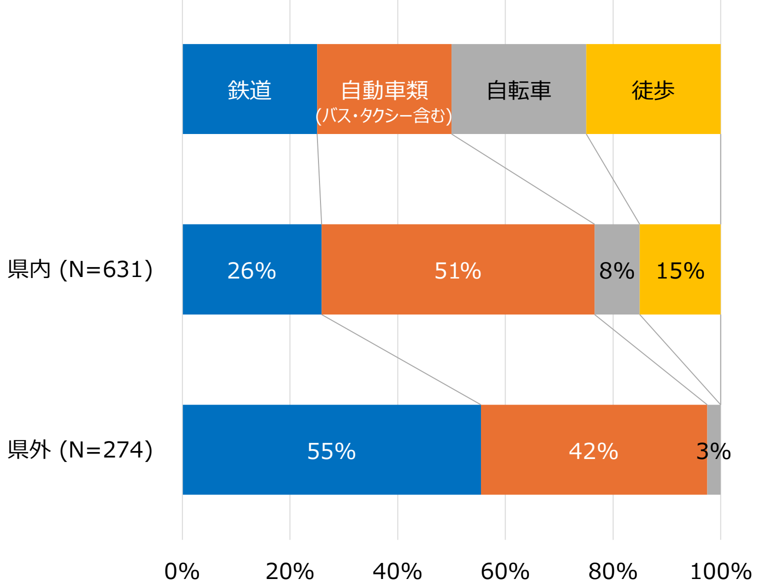
(1)代表交通手段（分担率）

- 高校野球試合開始前後では、自動車類の割合が高く、Jリーグ試合開始前後では、鉄道利用の割合が高い。
- イベント時における県外からの利用客は、鉄道利用が半数以上を占める。

▼イベント時の代表交通手段別分担率（公園発着計）



▼イベント時の代表交通手段別分担率（県内・県外別）（公園発着計）



〇高校野球
・準々決勝　7/23（水）　・準決勝　7/25（金）
・決勝　7/27（日）
〇Jリーグ
・千葉　8/9　（土）　・長崎　9/13　（土）
・藤枝　10/18（土）　・徳島　11/23（日）

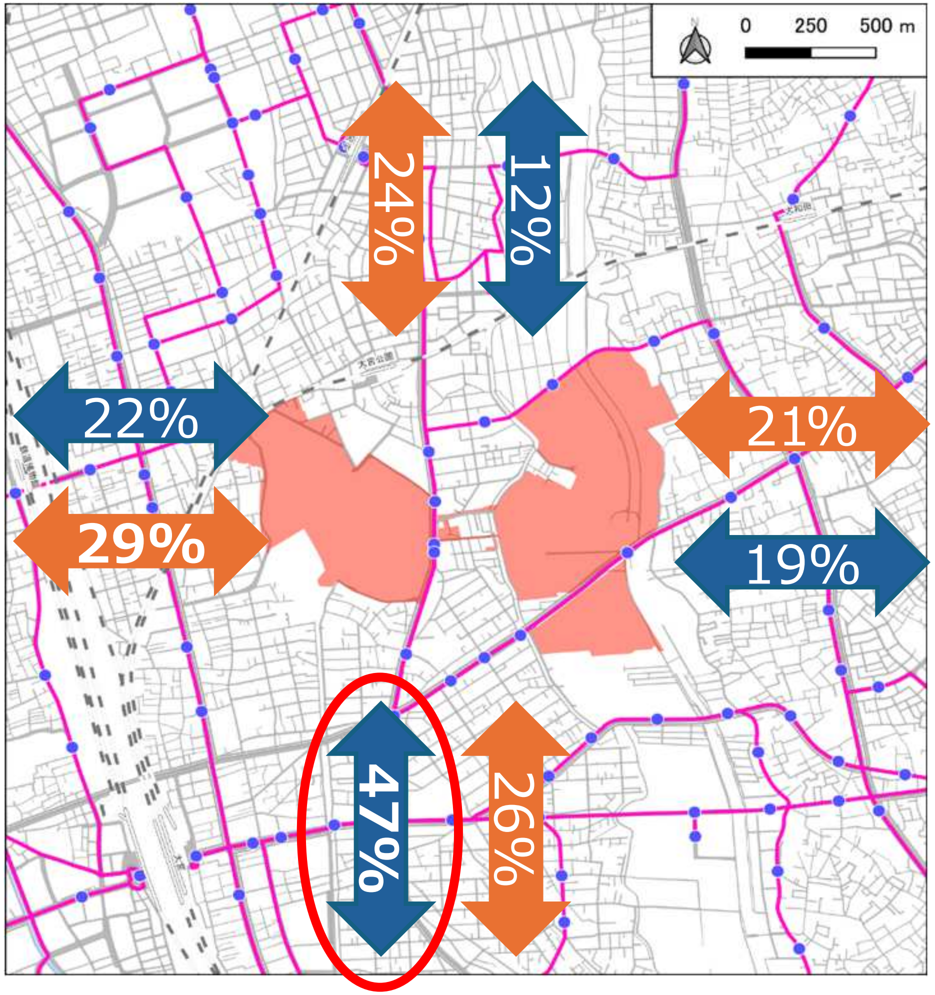
※1 試合前後…各試合の2時間前、2時間後の来訪者を集計

出典：ブログウォッチャー社 非集計ODデータ（人流データ）

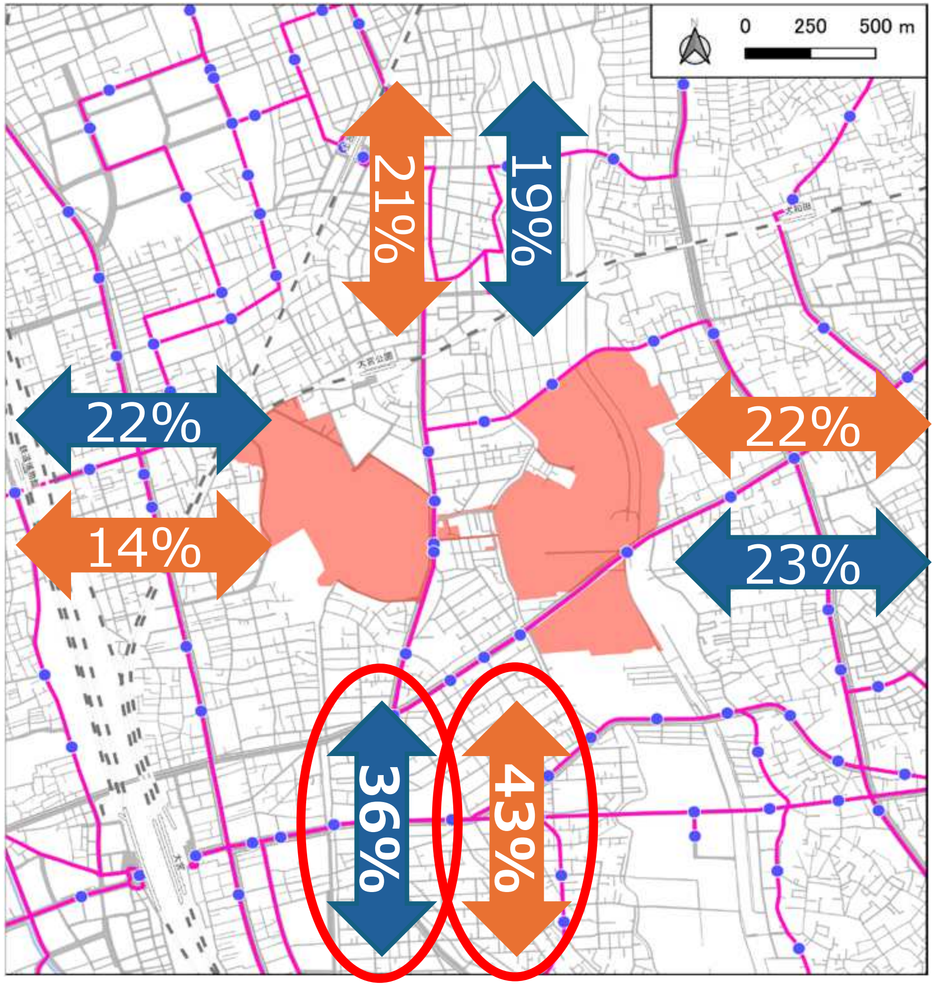
(１)代表交通手段（方面比）

- 高校野球の電車での来訪は西側や南側からの来訪が多く、自動車類では南側からの来訪が多い。
- Jリーグでは、鉄道および自動車類共に南側からの来訪が多い。

▼電車での来訪方面比（公園発着計）



▼自動車類での来訪方面比（公園発着計）



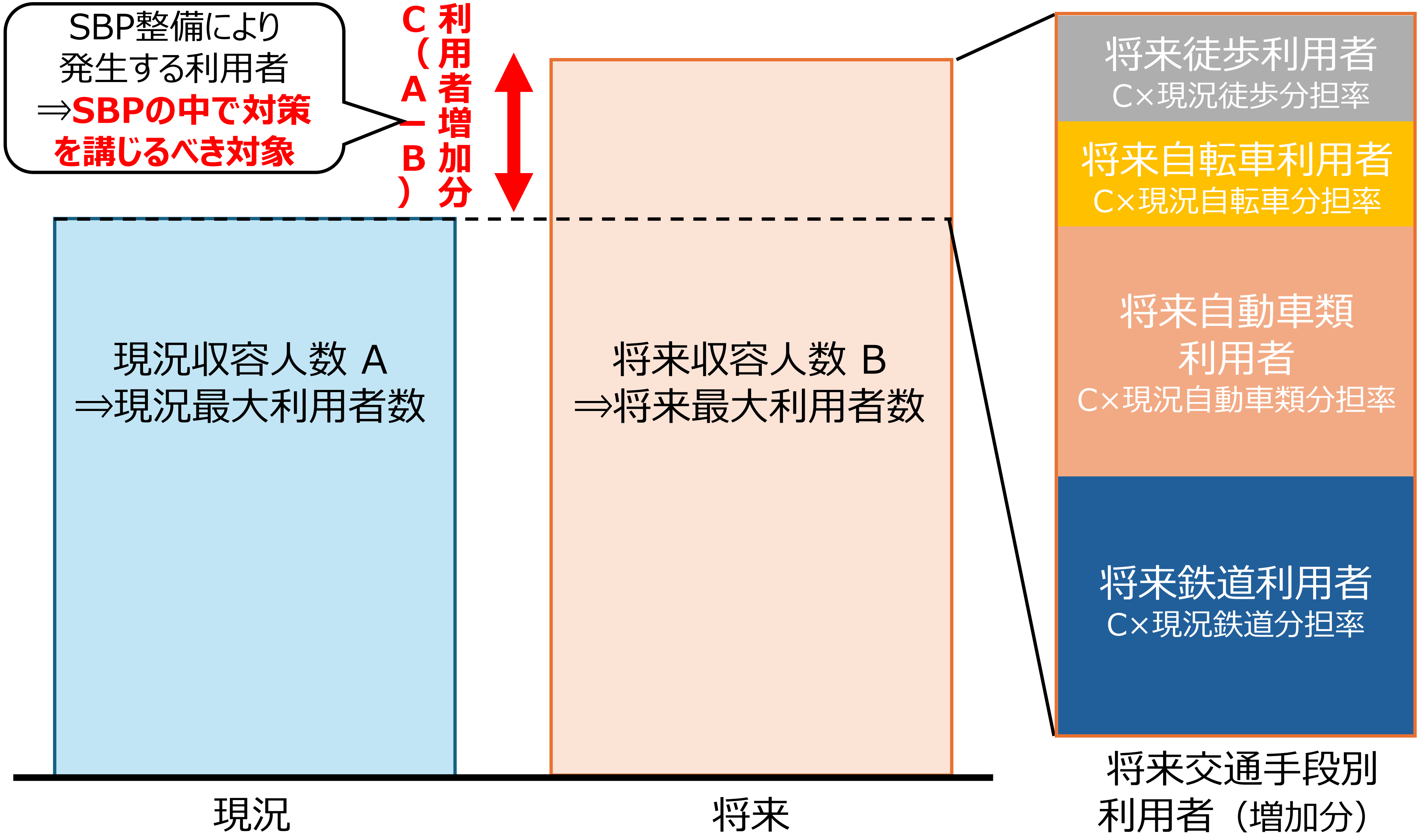
:高校野球試合開始前後の方面比

:Jリーグ試合開始前後の方面比

出典：ブログウォッチャー社 非集計ODデータ（人流データ）

(２)将来の増加需要への対応方法

- SBP整備により発生する将来利用者を試算した。
- 収容人数を最大利用者数と捉え、将来と現況の差分をSBP整備により発生する将来利用者とし、さらに現況の分担率を用いて交通手段別に将来の利用者を試算した。



(2)将来の増加需要への対応方法

- ➢将来の利用者数を試算し、交通手段別に分けて想定した。
- ➢野球、サッカーの同時開催が無いことを前提とした場合、影響が大きいサッカー開催時を想定し、鉄道7,600人、自動車類6,700人、自転車1,400人、徒歩2,300人への対策を検討する必要がある。

項目		陸上競技場兼双輪場	野球場	サッカー場
A.現況収容人数(実質)		37,000(27,000)人	20,500(12,000)人	15,600（12,000）人
B.将来収容人数　※1		10,000人	20,000人	30,000人
C.収容人数増分 ＝SBP整備により発生する将来利用者（B-A）		—	**約+8,000人**	**約+18,000人**
D現況分担率※2	D-1.鉄道	—	35%	42%
	D-2.自動車類	—	52%	37%
	D-3.自転車（レンタル含む）	—	7%	8%
	D-4.徒歩	—	6%	13%
	D-5.その他	—	–	–
E将来利用増分	E-1.鉄道	-	2,800人	**7,600人**
	E-2.自動車類	-	4,200人	**6,700人**
	E-3.自転車（レンタル含む）	-	600人	**1,400人**
	E-4.徒歩	-	700人	**2,300人**
	E-5.その他	-	0人	–人
最も利用されている鉄道駅		**大宮駅**	**大宮駅**	**大宮駅**

※1 将来収容人数は、交通問題の検討にあたり他都市等の事例を参考に設定したもの（決定したものではない）
※2 現況分担率は人流データをもとに設定

(２)将来の増加需要への対応方法

- 現状でイベント時の幹線道路速度低下が大きいことを踏まえ、自動車類利用が想定される6,700人のバス輸送を仮定して試算した。
- 延べ必要バス台数は84台、仮に２時間での処理を想定すると約42台のバス車両と乗降バース4バースが必要になる。
- これは１か所からの輸送を想定した場合であり、多方面への分散や所要時間の短縮が必要である。

自家用車から鉄道への転換人数

自動車類の利用者増加分
6,700人

↓ **輸送に必要なバスのべ台数** ← 大型路線バス定員（80人/台）

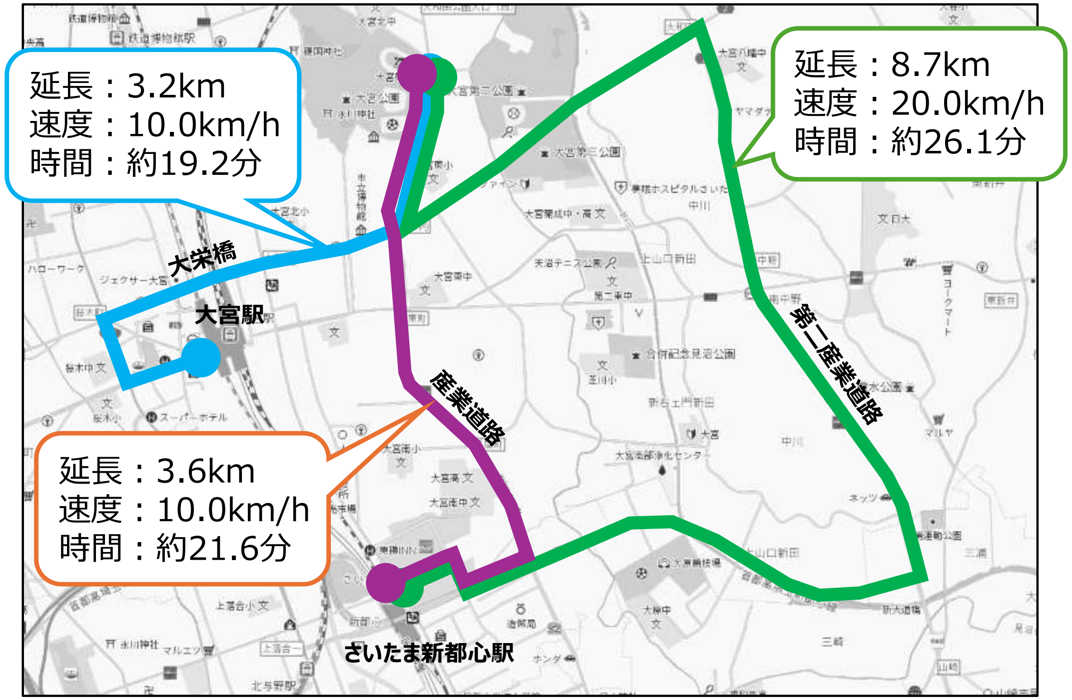
大型路線バス
約84台

↓ **増加分の輸送に必要な時間と台数** ← 片道20分×2（往復） 利用者乗降各10分

- 1時間で処理：84台
- 2時間で処理：42台
- 3時間で処理：28台

↓ **発着に必要なバスバース数** ← 発着間隔5分想定

- 1時間で処理：7バース
- 2時間で処理：4バース
- 3時間で処理：3バース



ルートごとの課題

- （紫）：優先レーンの確保が不可
- （青）：バス待機場の確保、優先レーンの確保が不可、渋滞ポイントを多数通過
- （緑）：高速代によるコスト大

・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
- ●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
- ●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
- ●歩行者動線の確保

・ソフト対策

- ●公共交通の利便性向上
- ●公共交通への誘導による交通整序策
- ●大宮公園利用者のピークの分散
- ●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
- ●新たなモビリティの導入の可能性

（１）歩行者動線の現況

- 大宮駅からの歩行者アクセス動線は、一の宮通りや氷川参道が利用されている。
- 参道と公園を結ぶ一部区間は歩道が十分整備されておらず、円滑な動線確保が必要である。

氷川参道の様子

氷川参道並行道路（片側歩道）

サッカー試合時課題（再掲）
入場退場時に、氷川神社三の鳥居付近から「料亭一の家」～大宮公園入口の歩道が片側のみで狭く、多くの人が車道を歩き危険

公園入口部（一部歩道無し）

プロ野球開催日の参道の様子

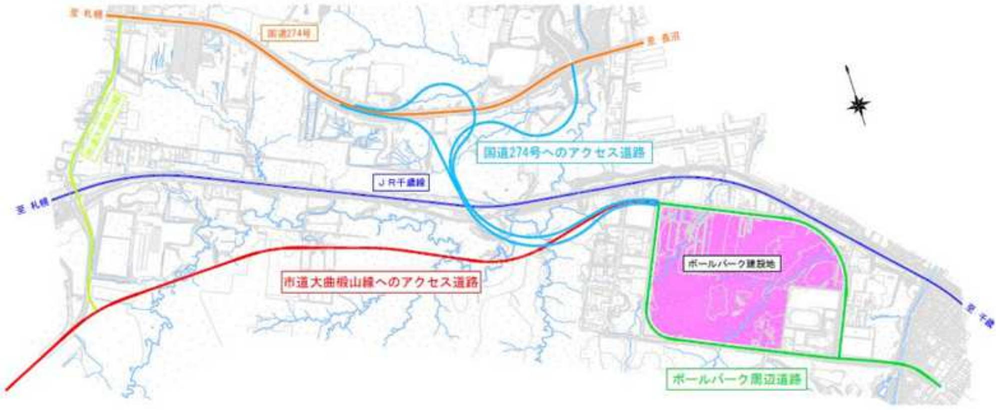
プロ野球開催日の駐輪状況

プロ野球開催日の路上タクシー乗降

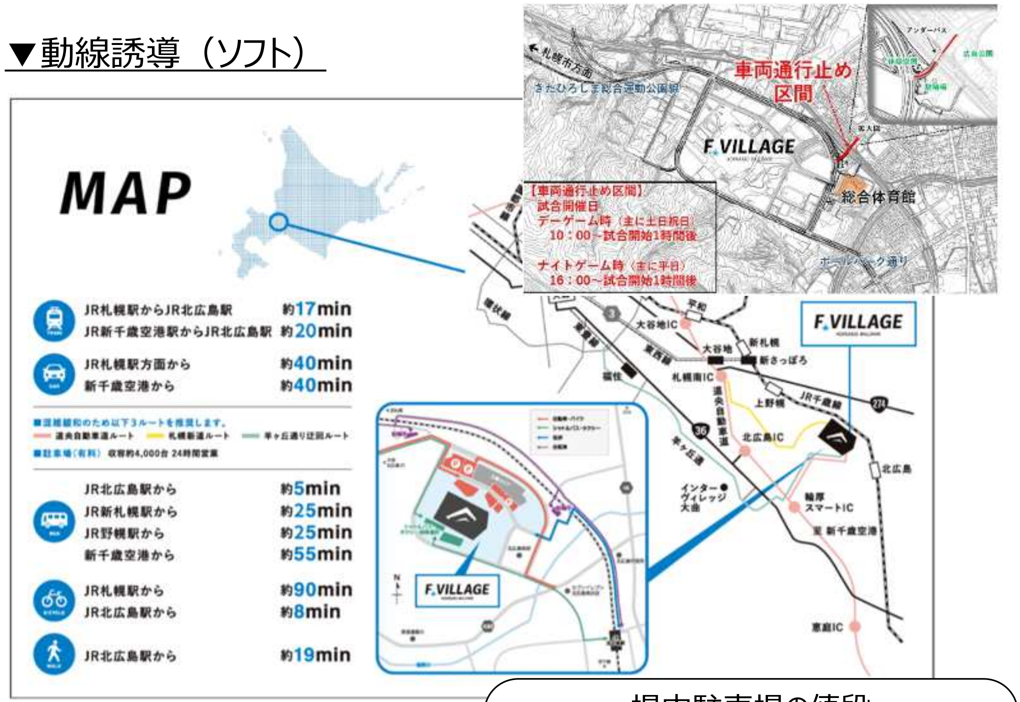
(１)ハード施策とソフト施策による対策事例（北海道ボールパーク Fビレッジ）

▼道路整備（ハード）

◆アクセス道路の新設及び拡幅

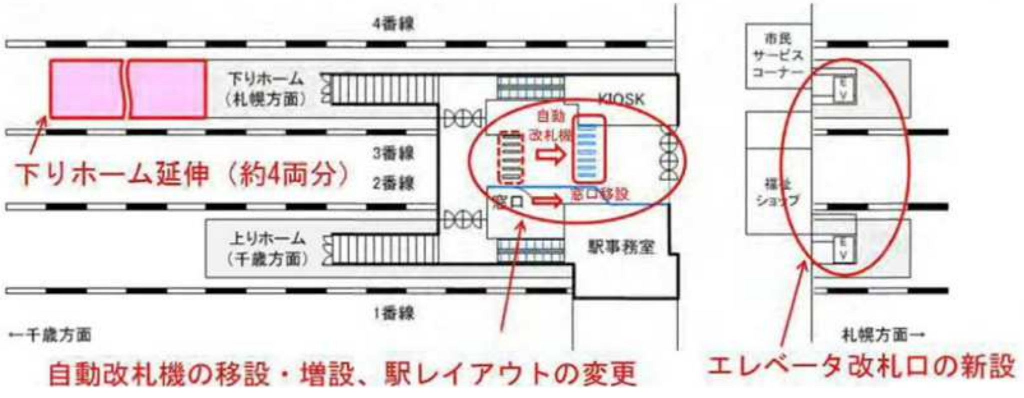


▼動線誘導（ソフト）



▼駅構内改修（ハード）

◆JR北広島駅の改修



▼駐車場事前予約制（ソフト）

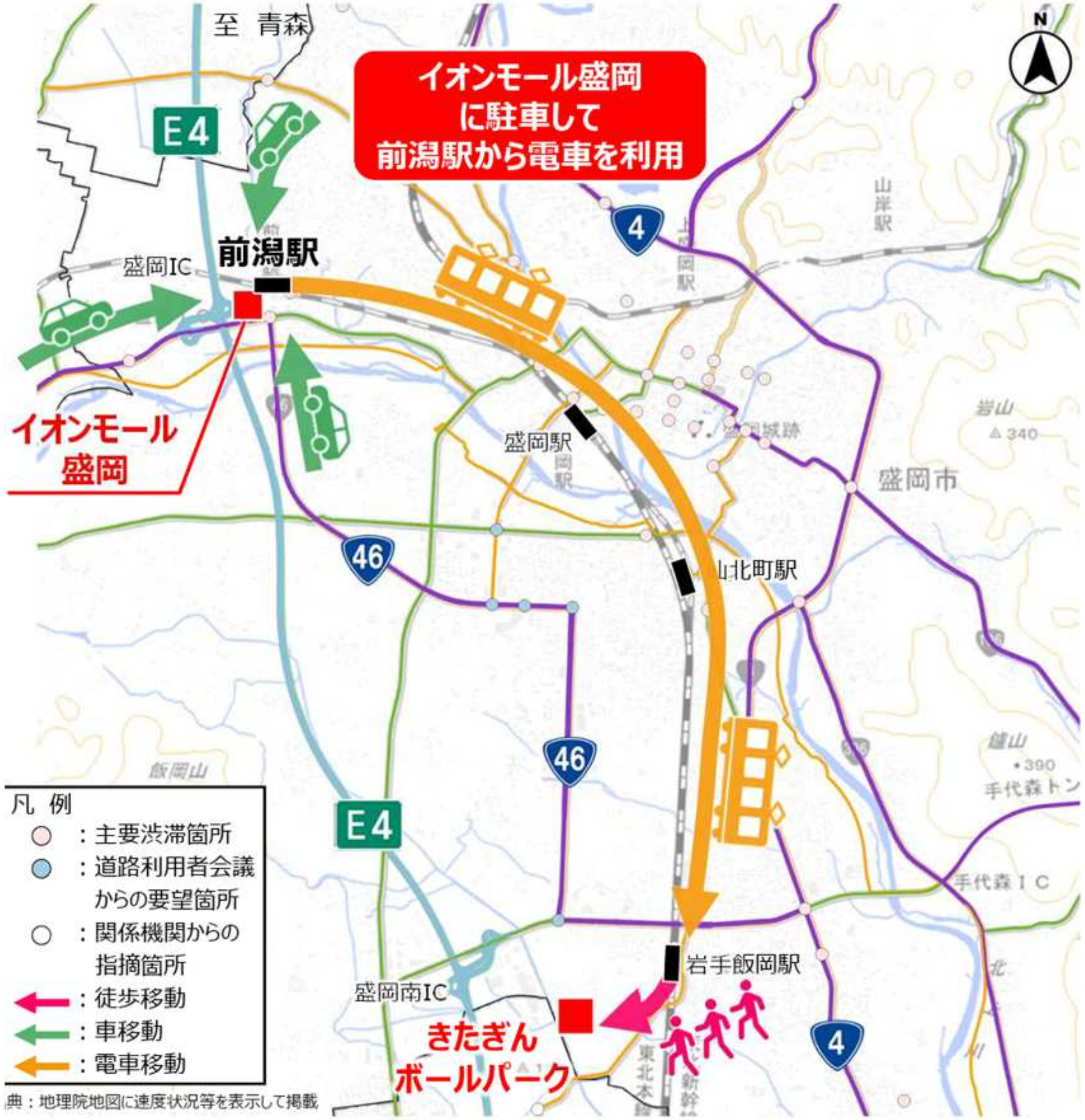
場内駐車場の値段
〇試合日
・3,000～3,500円（再入出庫×）
〇試合がない日
・150円/30分、最大500円/日

出典：北広島市HP、北海道ボールパーク FビレッジHPを参照して作成

(２)パークアンドライドによる対策事例（いわて盛岡ボールパーク）

▼パークアンドライド（ソフト）

▼P＆Rの取り組みイメージ



出典：令和5年度 第1回岩手県渋滞対策推進協議会資料

出典：盛岡市HP（一部加筆）

(３)シャトルバス専用レーンの設置事例（埼玉スタジアム２○○２）

▼シャトルバス優先化走行実験（ソフト）

1 シャトルバス優先化走行プロジェクト

ねらい
- ✓ シャトルバス所要時間の改善
- ✓ 病院利用車両の動線確保

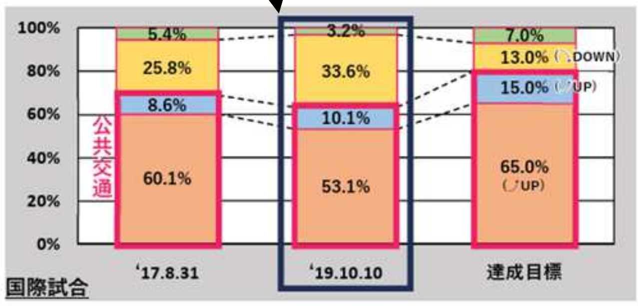
方策
- ●スタジアム東駐車場出口駐車場でのバス優先信号現示･対向車通行制限
- ●ビッグモーター北交差点の歩車分離運用
- ●浦和岩槻線各信号等のバス優先の信号現示
- ●浦和岩槻線等へのバスレーン導入
- ●区画整理地区内外都市計画道路整備促進

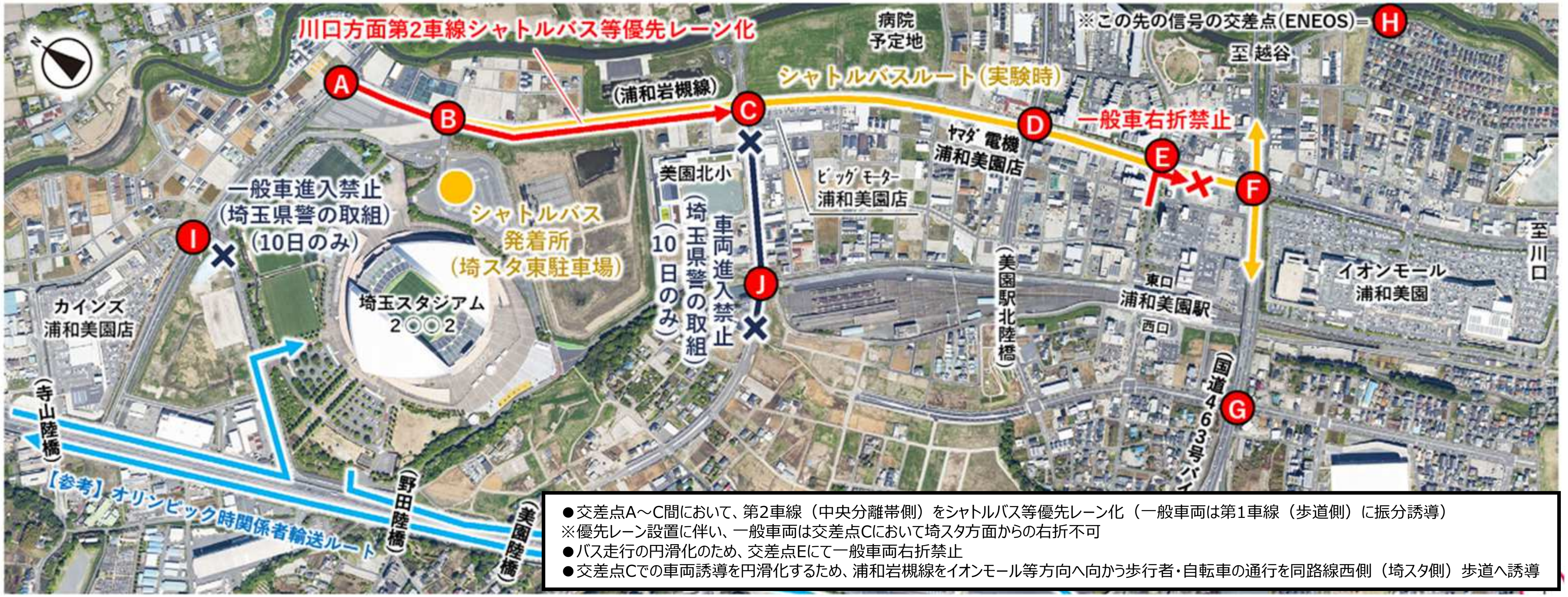
方策と合わせた検討事項

（自転車走行空間確保、バス乗車場分散化、バス走行ルート変更、パーク&ライド）

第３回社会実験結果

●交通手段別分担率推計値(比較)





- ●交差点A～C間において、第2車線（中央分離帯側）をシャトルバス等優先レーン化（一般車両は第1車線（歩道側）に振分誘導）
- ※優先レーン設置に伴い、一般車両は交差点Cにおいて埼スタ方面からの右折不可
- ●バス走行の円滑化のため、交差点Eにて一般車両右折禁止
- ●交差点Cでの車両誘導を円滑化するため、浦和岩槻線をイオンモール等方向へ向かう歩行者･自転車の通行を同路線西側（埼スタ側）歩道へ誘導

出典：スタジアムアクセス戦略、2019.12 みその都市デザイン協議会資料を参照して作成

(４)歩く仕掛けの実施事例（埼玉スタジアム２○○２）

▼歩行環境最適化（ソフト）

2 歩行環境最適化プロジェクト

ねらい
✓ 歩行者(浦和美園駅・イオン利用者)の動線確保
✓ 歩行所要時間の改善と街への滞留促進の最適化

方策
- ●美園2号線横断部への信号設置・立体横断施設整備
- ●公共空間や民有地でのキッチンカー出店やファニチャー・映像装置設置
- ●駅周辺店舗のキャンペーン等
- ●案内サイン設置

方策と合わせた検討事項
（自転車駐輪場・自転車走行空間確保、民有地の土地利用促進）

視点１：Walkability（ウォーカビリティ）・・・“快適な歩行環境”

街並みデザイン誘導の基本方針

表　ウォーカビリティの視点における街並みデザイン誘導の基本方針

視点	基本方針
歩きやすい	W1 歩行者中心の空間づくり 道路・歩道に沿った敷地際への歩道状空地の設置、歩行動線・経路の連続性を意識した駐車場配置等により、歩行者が歩きやすい空間を創出する。 W2 歩行空間・自転車走行空間のネットワーク化 敷地内通路の確保や、歩行動線の連続性の確保により、ネットワーク化された歩行空間を創出する。特に、駅と公共施設・大規模集客施設等を結ぶ経路上においては、駅とのアクセス性向上に配慮する。また、サイン設置やカラー舗装等歩行空間との分離を考慮しながら、自転車走行空間の充実及びネットワーク化を図る。 W3 バリアフリー 人が多く行き交う施設の道路境界部等においては、段差解消等により、バリアフリーな空間を創出する。 W4 日陰の創出による暑熱環境緩和 まちの暑熱環境緩和のため、中・高木の植栽や、ピロティ・パーゴラの設置等により、敷地内や歩行空間に日陰を創出する。
歩きたくなる	W5 アイレベルの賑わいづくり 店舗や集会施設など人の出入り頻度の高い用途を通りに面して接地階に置き、建物内部の活動が見通せる（まちへ開かれた）設えとすることで、人の活動を活発化・可視化し、アイレベルの賑わいを創出する。 W6 土地利用・建物用途の多様性（ミクストユース化） 昼夜を通して多様な人々の多彩な活動・交流の誘発を図るため、土地利用や建物用途の混合・複合化を誘導し、歩いて巡りたくなるまちを創出する。 W7 心地よい歩行環境の創出 通り全体の街並みや賑わいの連続性も考慮しながら、夏季の緑陰、冬季のひだまり・風よけ、滞留空間の外構設えや、建物低層部のファサードデザイン等の工夫により、心地よい歩行環境を創出する。

視点２：Hospitality（ホスピタリティ）・・・“豊かな居心地”

街並みデザイン誘導の基本方針

表　ホスピタリティの視点における街並みデザイン誘導の基本方針

視点	基本方針
心地よい	H1 アイレベルの緑の充実 道路・公園等の公共空間と民間敷地内で連携した緑量の確保により、歩行者が快適と感じる環境を創出する。 H2 滞留・休憩スペースの確保 歩行空間ネットワークを意識しながら、まちなかベンチの設置等により、歩行者の滞留・休憩スペースを創出する。 H3 歩行者に圧迫感を与えない 歩道に隣接する大規模建築物は、壁面位置・形態等の工夫や壁面後退部分の緑化等により、歩行者等が威圧感や圧迫感を感じない空間を創出する。 H4 外構（緑化含む）や低未利用地の適切な管理 敷地外構や低未利用地の適切な管理により、まちの印象の低下や、死角の発生による安心安全の阻害を防止する。
安心 安全	H5 人の気配が絶えないアイレベル 敷地際への小広場等のパブリック空間の設置や、建物内部の活動が見通せる低層部の設えの工夫等により、常に人の気配が感じられるようにし、通りを歩く人の安心感を創出する。 H6 夜間に安心感を与える 光害やグレアには十分配慮しながら、駅前等の拠点周辺では、街灯やライトアップ、外構照明等の連携により、夜間の魅力的な光環境を演出する。また、生活道路沿いにおいては、夜間も安心して歩けるやさしい光環境を創出する。 H7 子どもの安全性への配慮 通学路等の多くの子どもが行き交う道路やその沿道では、子どもの安全性に配慮する。
楽しい	H8 サッカーを核としたスポーツのまちの演出 街並みを演出するアクセントとして、サッカーを核としたスポーツや、埼玉スタジアム２○○２を拠点とする浦和レッズをモチーフとしたデザイン要素を積極的に採り入れる、また、スポーツ/運動の実施環境充実を図る等、スタジアムタウンの魅力発信に貢献する。 H9 公民の開放された“空間”の積極活用による賑わい創出 土地活用前の暫定空地や民地内パブリック空間、道路・公園・河川等の公共空間の地域イベント等での積極活用により、賑わいを創出する。
わかり やすい	H10 主要交差点でのゲート性の演出 まちの印象・イメージ形成に大きく影響する主要交差点では、シンボルツリー、照明デザイン、四季を感じる植栽等により、ゲート性のある入口を創出する。 H11 まちの情報のわかりやすさ 道路標識や案内サインなど重要度の高い情報装置の背後では、建築物や屋外広告物等の色彩・照明等への配慮により、まちの中で伝えるべき情報の優先順位を整える。 H12 誰にでも伝わる案内サイン 案内サインは、携帯端末との連携も見据えつつ、多言語表記やピクトグラム（図記号）を用いる等わかりやすい表記とし、また、弱視者等にも配慮したデザイン仕様とする。

出典：スタジアムアクセス戦略、美園スタジアムタウン 街並みデザインガイド(2020年4月版)を参照して作成

（４）自転車への転換対策事例（埼玉スタジアム２○○２）

▼交通手段転換促進（ソフト）

3 おもてなしアクセス プロジェクト

ねらい
- ✓ 自家用車利用者の交通手段転換
- ✓ 地区内居住者の移動性確保
- ✓ 公共交通利用者の手段・タイミングの選択性向上

方策
- ●自家用車利用者への公共交通・自転車利用促進キャンペーン
- ●地区内居住者への交通渋滞箇所・時間帯の情報発信
- ●公共交通利用者への公共交通機関の待ち時間・所要時間等の情報発信
- ●コミュニケーション型アンケート実施

方策と合わせた検討事項
［自家用車相乗りサービス］

二輪車での行き方

近くにお住まいの方は自転車が便利！

岩槻駅、東浦和駅、東川口駅から埼玉スタジアム2〇〇2までは自転車でも30分以内で到着！
さらに埼玉スタジアム2〇〇2は3,500台の駐輪が可能！
帰りの混雑に巻き込まれづらく、適度な運動にもなる自転車でのご来場をぜひご検討ください！

注目ポイント

ホームゲーム開催日は
埼スタシェアサイクルステーションが臨時拡大！

埼玉スタジアム２〇〇２でのホームゲーム開催日において下記のとおり埼玉スタジアムシェアサイクルステーション臨時拡大を実施いたします
ぜひこの機会に、レッズサイクルでスタジアムへ!

【埼玉スタジアム2〇〇2公園 北第二駐車場ステーション】
・拡大時間
キックオフ5時間前～試合終了2時間後

・シェアサイクリング駐輪可能台数
200台(常設 15台＋追加185台)
※200台を超えた場合は返却ができません。
※「HELLO CYCLING」アプリ内で事前に返却予約(30分間有効)の上、ご利用ください。
詳しくはこちら

埼玉スタジアムシェアサイクルステーション
(埼玉スタジアム2〇〇2公園 北第二駐車場ステーション)

さいたま市美園地区における第3回交通社会実験の実施『浦和レッズエコきっぷ4th』発売

2019/10/04

浦和レッズが参画している「みその都市デザイン協議会」では、世界に誇れる"スタジアムタウン"の実現に向け、「美園スタジアムタウン：スタジアムアクセス戦略」に基づくプロジェクト、「シャトルバス優先走行化プロジェクト」を進めております。
そしてこの度、シャトルバス優先走行の定常化に向けた第3回交通社会実験の実施施策として、明治安田生命J1リーグ第28節 浦和レッズ 対 清水エスパルスの開催日である10月6日(日)に向けて『浦和レッズエコきっぷ4th』を発売いたします。

埼玉スタジアム2〇〇2(以下、埼玉スタジアム)のある美園地区は、さいたま市の副都心の一つとして「美園スタジアムタウン」を掲げての新市街地づくりが進行中であり、浦和レッズは、「みその都市デザイン協議会」のメンバーとしてこれまで、埼玉スタジアムを軸にスポーツや健康をテーマとするまちづくりを提言して参りました。
同地区では、住宅供給や店舗建設等が徐々に進展していることによりまちづくりが進行している反面、地区内の自動車交通量の増加に伴い、試合開催日の周辺道路の渋滞が課題となっています。
埼玉スタジアムが、開催を来年に控えた東京2020オリンピック競技大会(以下、東京五輪)の会場となっているほか、美園地区に大型医療機関の建設が予定されていることを鑑みましても、サッカーを観戦される方々が快適、安全かつ速やかにスタジアムにアクセスでき、地域に居住される方々が安心して暮らすことのできるまちづくりを推進することは、喫緊の課題であると認識しております。
また、私ども浦和レッズは、2030年までに達成すべき国際目標である「持続可能な開発目標(SDGs＝エスディージーズ)」に参画しており、埼玉スタジアムのアクセス改善は、『11.住み続けられるまちづくり』、『13.気象変動に具体的な対策を』、『15.陸の豊かさを守ろう』という目標に沿ったものになると考えております。

試合開催日のスタジアムへのアクセス改善に向けた具体施策は、自家用車から、公共交通を中心とした交通手段への転換(モーダルシフト)を模索しており、交通社会実験により、東京五輪とその後を見据えて、試行、検証を重ねていきます。試合開催日の各種施策との連携や、埼玉高速鉄道の延伸、歩行・自転車走行環境の改善などに、地域の関係者のみなさまとの連携を通じて取組み、世界に誇れる"スタジアムタウン"を実現してまいります。
埼玉スタジアム周辺の駐車場利用は通常通り可能ですが、規制実施に伴い自家用車でのご移動には従来以上に時間を要する可能性があります。自家用車で来場されるファン・サポーターのみなさまにはご迷惑をおかけしますが、本実験実施へのご理解、ご協力、ご参画をいただきますようお願い申し上げます。

■交通社会実験実施概要
【実施日】
2019年10月6日(日)
※明治安田生命J1リーグ 第28節 浦和レッズ 対 清水エスパルス (17時キックオフ) 開催日

【実施施策】
『浦和レッズエコきっぷ4th』を発売

<内容>
2019年10月6日(日)開催の、明治安田生命J1リーグ 第28節 浦和レッズ 対 清水エスパルス の試合当日に有効な、埼玉高速鉄道の運賃が50%割引となる企画乗車券「浦和レッズエコきっぷ4th」を販売します。

<デザイン>

（大人用）　（子供用）

出典：スタジアムアクセス戦略、浦和レッドダイヤモンズHPを参照して作成

・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

●歩行者動線の確保
→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

本日議論いただきたいポイント（案）

- □ 今後考えられるインフラ整備（短期、中期、長期）
- □ 対策を検討すべきターゲット（交通手段、方面）の考え方
- □ 現況分析を詳細化すべき項目（追加調査の必要性）
- □ 自動車利用者の公共交通機関への転換策
- □ シャトルバス及びバス専用レーンの実現性
- □ 歩行者動線の確保策

今後の進め方

R7.12.25（済）	R8.6.30	R8.12（予定）	R9.〇（予定）
第1回	第2回	第3回	提言のまとめ
■議題 1)大宮スーパー・ボール パークの概要 2) 現在の交通状況 3) 関連プロジェクトの状況 4) 論点の整理 5) 今後の進め方	■議題 1)前回のふりかえり 2)大宮公園について 3)論点別の現況と 対策イメージ 4)交通対策事例	■議題 1)前回のふりかえり 2)交通対策方針について 3)実施スケジュールおよび実施主体	■議題 1)提言（案）について
■論点 ◇ 議論の想定年次 ◇ 現況分析の方向性 ◇ 検討のテーマ、方向性 ◇ ハード・ソフト対策の想定イメージ、アイデア	■論点（案） ◇人流データ、ETCデータからみる現状特性、問題点 ◇想定施設規模と将来需要の見通し ◇整備後の課題、課題に対する対応案 ◇対策事例の紹介と大宮での適用可能性	■論点（案） ◇第2回意見を踏まえた交通対策 ◇実施スケジュール ◇今後の検討体制	■提言の策定・公表

参考：将来道路車線数