

スタジアム アクセス 戦略

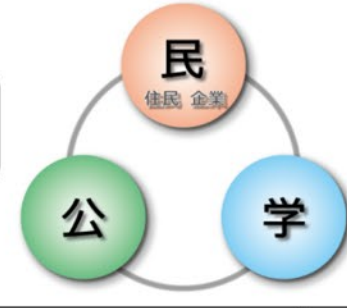
スタジアムアクセス戦略：
聖地・埼玉スタジアム2002でのサッカー試合日における美園
地区内交通環境改善に向けた目標・実行戦略・具体方策

位置づけ

美園スタジアムタウン憲章 都市将来像・基本理念

美園スタジアムタウン = 街全体がスタジアムのような品格と活力にあふれ、
一人ひとりがまちづくりのプレイヤーであり、サポーターとなるまち

新価値創造都市・美園 多世代健幸都市・美園 次世代環境都市・美園



みその都市デザイン方針 空間デザイン等の方向性

- サッカー観戦者などの来街者をもてなすホスピタリティある環境**と、日常的な賑わい・交流を創出する都市機能や活動を誘導しながら、市の副都心に相応しい都市環境を形成する。
- 安心・安全で心地よい居住空間と、**公共交通・歩行者・自転車を中心とした公共交通ネットワーク**を整えながら、健康を育み、スポーツ・レクリエーションに親しみやすい都市環境を形成する。
- 見沼田圃や綾瀬川水系につながるみどりの回廊を形成しながら、安全・快適で落ち着いた雰囲気
の美しい街並みを誘導し、**低炭素・循環型**の持続可能な都市環境を形成する。

個別具体の戦略・計画

スタジアムアクセス戦略

大目標

世界に誇れる“スタジアムタウン”
に相応しいアクセス環境をつくる

<目指す状態>

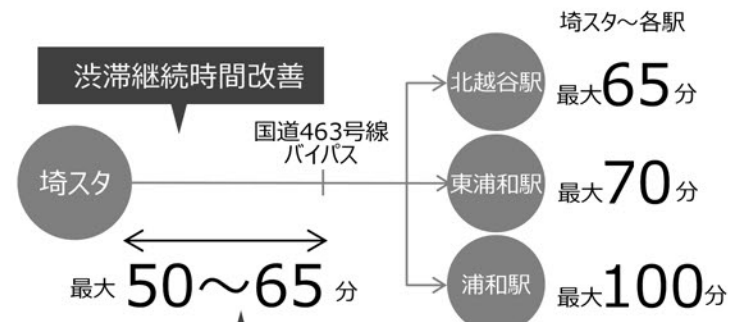
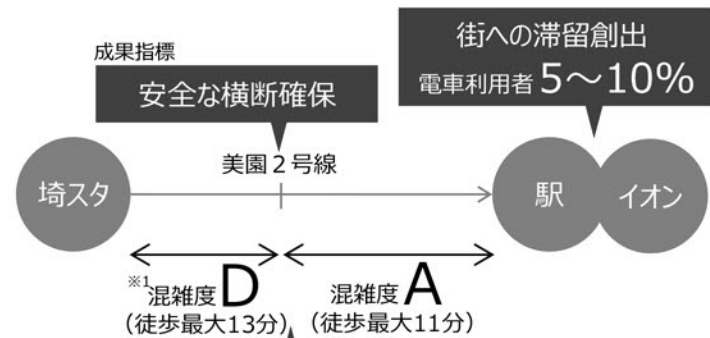
- スタジアム利用者が、快適・安心安全・速やかにアクセスできる
- 渋滞の原因となっている自家用車から、公共交通を中心とした交通手段へ転換する
- 試合日がハレの日となり、スタジアム利用者による多様な都市活動によって街が活性化
- 地区内居住者、施設利用者、事業者が円滑に行動、移動、事業活動を行える

現状・目標

各数値は交通調査結果 (2017/5/20, 8/5, 8/31) を基に算出
交通手段別利用者数(分担率) ※ J [4万]…4万人集客のリーグ開催時/国[6万]…6万人集客の国際試合開催時

電車 J [4万]…16,200人(40.6%) → **UP** 20,000人(50%)
国[6万]…36,000人(60.5%) → **UP** 39,000人(65%)

バス J [4万]…6,600人(16.5%) → **UP** 8,000人(20%)
国[6万]…5,200人(8.7%) → **UP** 7,800人(13%)

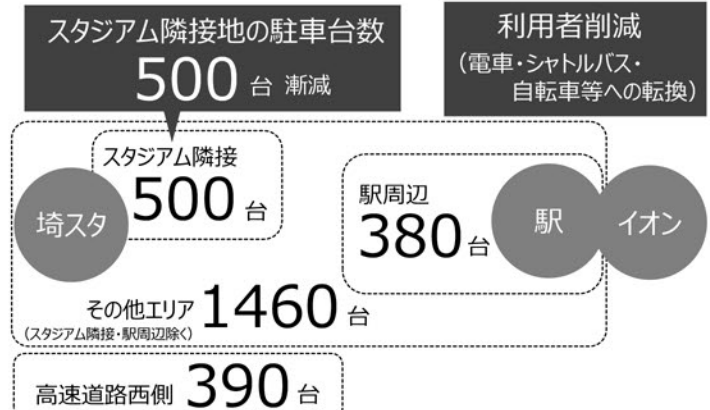


駅入場の円滑性を確保しつつ
歩行経路の混雑度を改善 混雑度 C

所要時間改善 20分

自家用車 J [4万]…13,600人(33.9%) → **DOWN** 8,000人(20%)
国[6万]…15,000人(25.2%) → **DOWN** 9,000人(15%)

自転車 バイク J [4万]…3,600人(9.0%) → **UP** 4,000人(10%)
徒歩等 国[6万]…3,300人(5.6%) → **UP** 4,200人(7%)

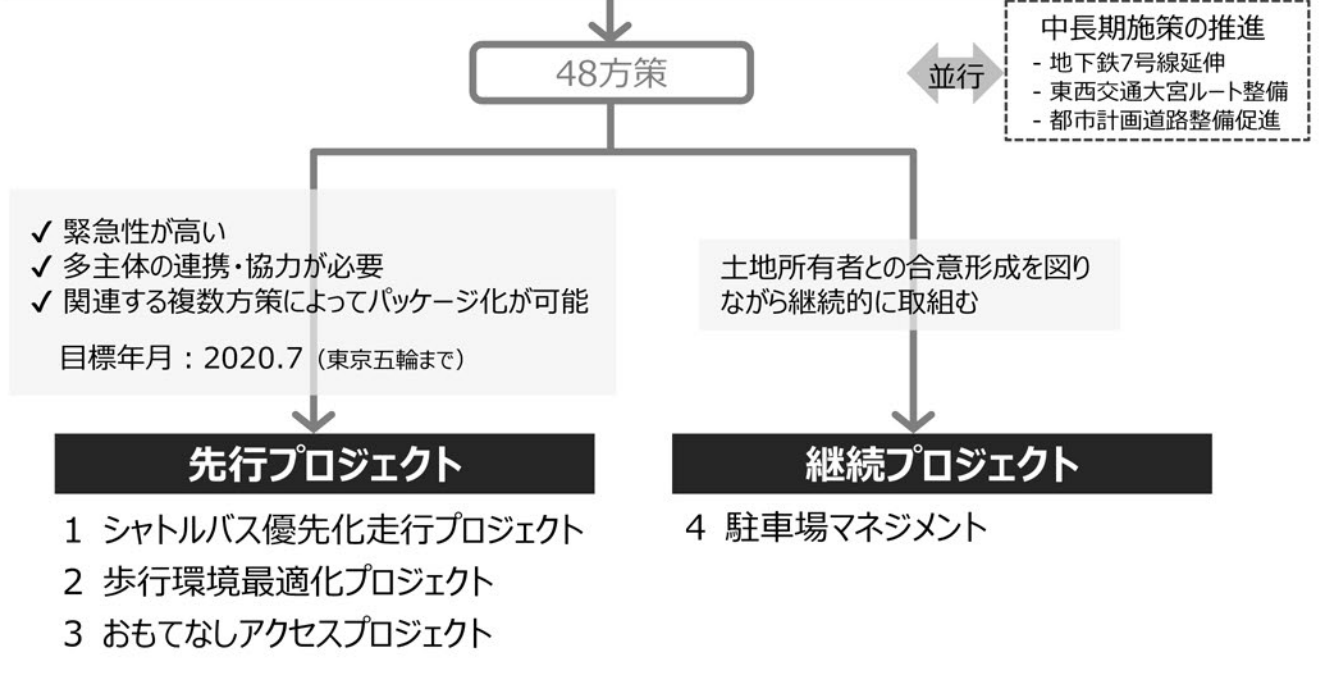
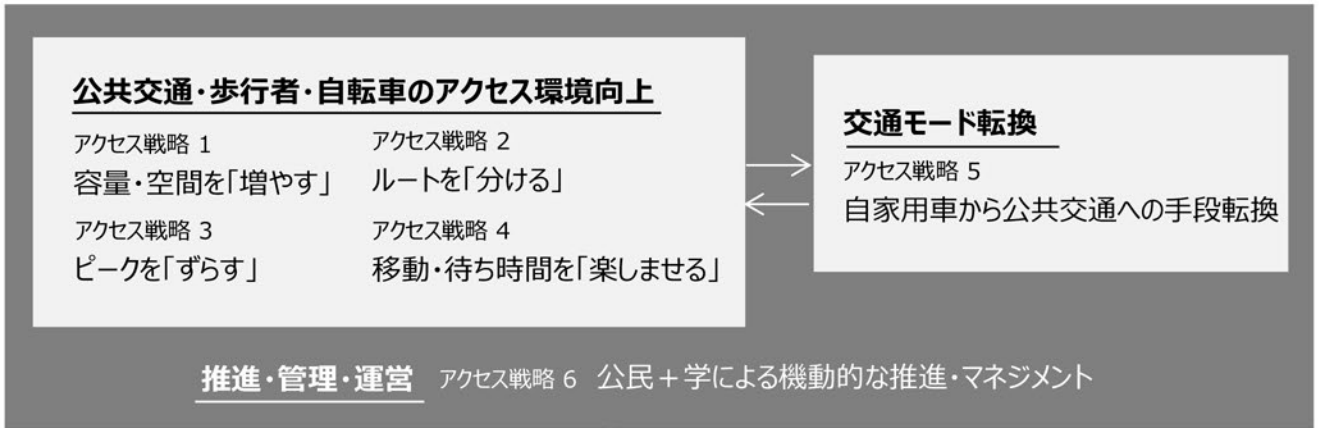


安全な走行空間確保
利便性の良い駐輪環境確保
路上放置自転車ゼロ

周辺住民・来街者・事業者

円滑な移動性の確保
今後立地予定の医療施設等への円滑なアクセス確保

戦略&プロジェクト抽出



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 〕

2 歩行環境最適化プロジェクト

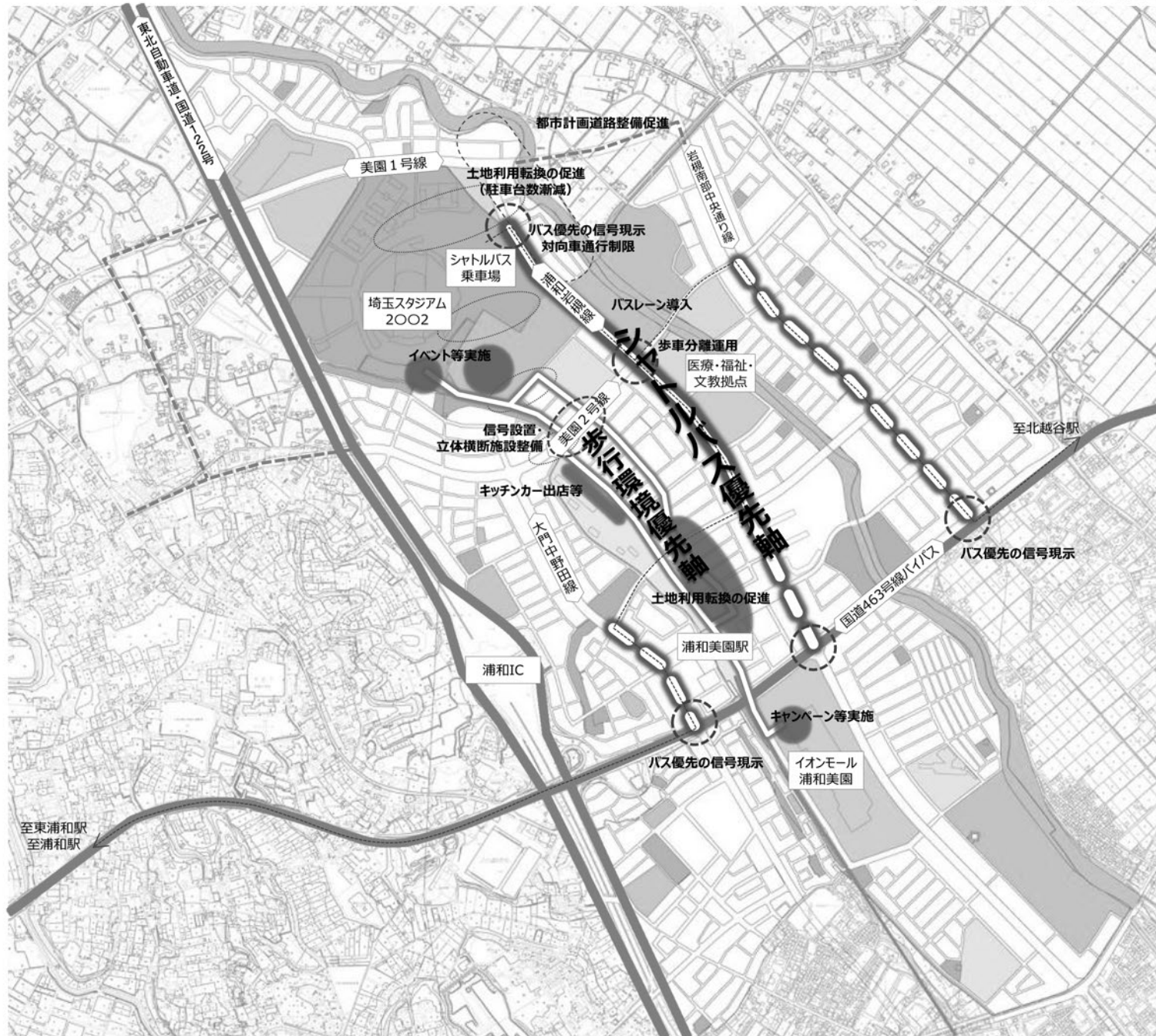
- ねらい
- ✓ 歩行者(浦和美園駅・イオン利用者)の動線確保
 - ✓ 歩行所要時間の改善と街への滞留促進の最適化

- 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 〕

▼プロジェクト展開イメージ図



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 〕

▼バスレーンイメージ



▼車両基地を活用した滞留促進イメージ



4 駐車場マネジメント

- ねらい
- ✓ 駐車場台数・位置のコントロール
 - ✓ 土地利用転換の促進

- 方策
- 出庫時間・料金を工夫した駐車場運用 (例：料金割引した上で試合終了後90分間出庫制限)
 - 駐車場管理一体化・料金体系化
 - 土地所有者の意向と立地位置に応じた土地利用転換・駐車場立地コントロール

＜駐車場の位置を考慮したマネジメント方針＞

- | | |
|---|---|
| <p>スタジアム隣接</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シャトルバス優先化やスタジアムと連携した賑わいに繋がる土地利用転換を促す ・出庫時間を制限した駐車場運用等を行う | <p>駅前周辺 (スタジアム参道含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行環境の向上につながる土地利用転換（特にまちの顔となる駅前では、土地の高度利用）を促す ・歩行環境の妨げとならないよう駐車場出入口位置をコントロールする |
| <p>高速道路西側</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の住宅等周辺環境に著しい影響を与えないよう配慮しつつ駐車台数をコントロールする | <p>その他エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅や施設等周辺環境に影響を与えないよう配慮しつつ駐車台数・出入口位置をコントロールする |

▼試合日駐車場分布図

