

令和5年1月31日
さいたま市 浦和西部まちづくり事務所

西浦和駅周辺まちづくり検討会（第3回）

前回の振り返り等について

- (1) 第2回検討会のご意見と本検討での対応について
- (2) アンケート調査結果のご紹介
- (3) アンケート調査結果を踏まえた留意点

(1) 第2回検討会のご意見と本検討での対応について

議事	主なご意見	対応等
アクセス道路	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場へのアクセス道路は通学路であり、車両との錯綜が危惧されるため、歩行者の安全性を考慮して整備してほしい。（現状は誘導員を配置） 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス道路を整備することによる交通量の変化を踏まえ、歩行者の安全性が確保できるよう、道路のあり方を検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> 志木街道～田島通り間の南北を往来する需要も多い。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道高架下の制約に対し、道路整備は可能なのか。 	<ul style="list-style-type: none"> JRと調整しながら検討する。
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場には駐車場が整備されるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場は整備しない方向で考えているが、送迎需要はあるので乗降場等の検討は考えている。 整備しない場合、その理由も整理する。
	<ul style="list-style-type: none"> 南口は周辺道路が狭隘で歩行者との錯綜が懸念されることから、広場は駅から離れた田島団地寄りに設置するやり方も一つではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 技術的な観点や、頂いた意見を踏まえ駅前広場やアクセス道路の配置について引き続き検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> 北口・南口を一体化して、機能分担しつつ整備できないか。 	
車両動線	<ul style="list-style-type: none"> 域外から駅に向かう交通は、新大宮バイパスからの動線があるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区交通コンセプトや管理者（国）とも協議しながら検討を進める。
	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場や地区外周の幹線道路へ車両を案内誘導し、通過交通抑止をして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を参考にしたい。
	<ul style="list-style-type: none"> 現状ではバイパスから流入する車両と歩道橋利用の歩行者との錯綜の懸念されるため、該当箇所への対策（歩道橋の位置を南側へ移動など）が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場やアクセス道路の配置検討に合わせ検討する。

(1) 第2回検討会のご意見と本検討での対応について

議事	主なご意見	対応等
歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街は、歩行者中心の動線設定※とする場合、商店街への荷捌き車両への配慮が必要である。 (※歩行者専用化とする場合での発言) ・西浦和駅北側地域は、歩行者中心のまちづくりが望ましい。(一方通行規制など) 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線やエリアごとに歩行者動線を検討していく中で、一方通行化等の必要性についても検討していく。
バイパス横断	<ul style="list-style-type: none"> ・駅直近を横断する際、高齢者など縦の移動が困難な住民も歩道橋を使わざるを得ない。エレベータ等の設置を要望する。 ・歩道橋は車両の通過などに伴う振動が激しく、老朽化していると思われる。まちづくりとは別に早急な整備を要望する。 ・東西の行き来のしやすさが必要。横断箇所を明示して東西の連携を強化して欲しい。 ・東西横断の需要が多く、横断箇所を1か所とする場合は道幅を広げるなど対策が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・管理者（国）とも協議しながら検討する。 ・駅前広場やアクセス道路の配置検討に合わせ東西の横断性向上についても検討する。 ・地区交通プランへの表現も併せて検討する。
資料表現	<ul style="list-style-type: none"> ・新大宮バイパス上の歩道橋を示す歩行者動線は、歩道橋が道路を越える表現にすべき。(地下道のようにも見えるので) 	<ul style="list-style-type: none"> ・修正する。
その他意見	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備において、沿道建物のセットバックが必要な場合は、用途地域の変更や敷地の共同化なども議論する必要がある。地域住民のまちづくりへの参加意欲や実行性を高めるべき。 ・計画の目標年はいつ頃か。道路整備時期はどれくらいか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民のまちづくりに対する機運醸成や周知活動はさらに進めていきたい。 ・地元のまちづくり検討の支援も引き続き行っていく。 ・まちづくり方針では令和7年度の都市計画見直しを目標としているが、検討状況によりずれる可能性はある。 ・具体的な整備時期は未定だが、一般的に都市計画を見直してから事業認可を取得し、用地買収を行い、その後工事に入る流れとなる。

(2) アンケート調査結果のご紹介

項目	内容	
	①西浦和駅周辺の住民を対象とした調査	②西浦和駅利用者を対象とした調査
調査目的	西浦和駅周辺まちづくり検討会に参加できなかった地域住民に対し、まちづくりの周知および意見を伺い、今後のまちづくりの参考とする	通勤通学等で遠方から西浦和駅周辺を訪れる方や駅を利用する方に対し、駅で直接アンケート用紙を渡し調査を行うことにより、西浦和駅周辺のまちづくりを周知および意見を伺い、今後のまちづくりの参考とする
調査対象	西浦和駅周辺にお住まいの方 (まちづくりニュース受領者 約2000部配布)	西浦和駅利用者(駅周辺歩行者 約900部配布)
調査方法	まちづくりニュースに掲載されたQRコードを読み取りインターネットにて回答	駅で配布したビラに掲載されたQRコードを読み取りインターネットにて回答、または市職員が直接聞き取り(2、3分程度)
調査日	西浦和駅周辺の住民に対してはまちづくりニュースを11/16(水)～17(木)の期間で配布、田島団地は12月の回覧板で回覧	平日：令和4年12月15日(木) 9～12時、16～19時 休日：令和4年12月17日(土) 13～16時
アンケート項目 (①と②共通)	<p>【質問1】あなたの年齢を教えてください。</p> <p>【質問2】あなたの職業を教えてください。</p> <p>【質問3】あなたがお住まいの場所を教えてください。</p> <p>【質問4】あなたが西浦和駅周辺を訪れる目的を、上位3番まで教えてください。</p> <p>【質問5】そのアクセス手段は何ですか。最も多いものを教えてください。</p> <p>【質問6】西浦和駅南側に駅前広場が整備された場合、あったら良いと思うものを教えてください。</p> <p>【質問7】駅へアクセスする道路を検討する上で、あなたが最も重視するものを教えてください。</p> <p>【質問8】さいたま市都市計画マスタープランにおいて、駅周辺は、商業・サービス機能を主とする生活利便施設の充実を図るエリアとされております。あなたが西浦和駅周辺に不足していると思う施設を教えてください。</p> <p>【質問9】今後、まちづくり検討会などの活動に参加したいですか。</p> <p>【質問10】その他、駅前広場や駅周辺の道路についてご意見があればご記入ください。</p>	

※質問10以外は選択式。選択項目は次項参照

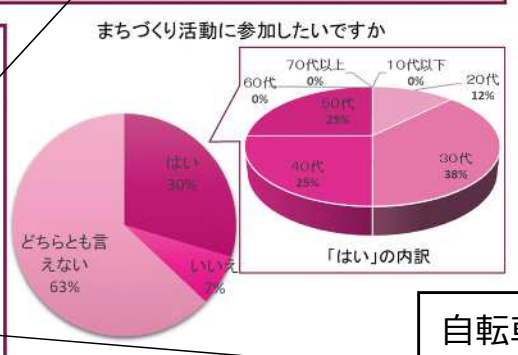
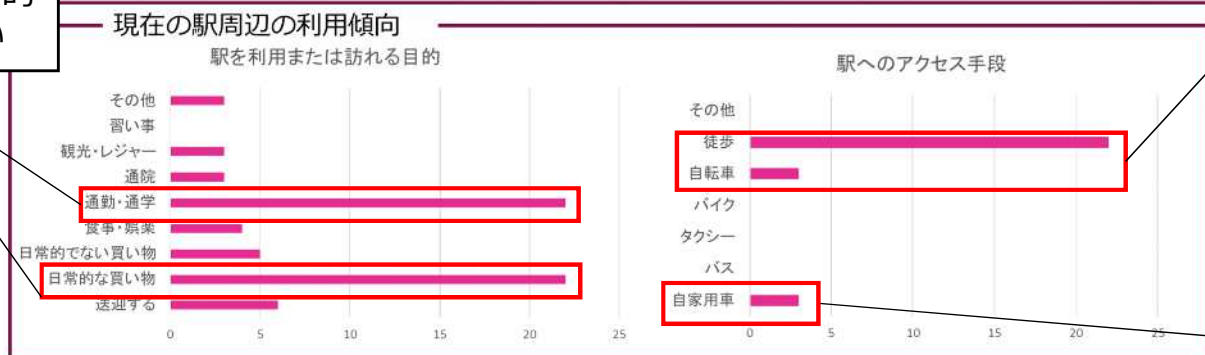
(2) アンケート調査結果のご紹介

西浦和駅周辺まちづくりのアンケート結果（周辺住民）

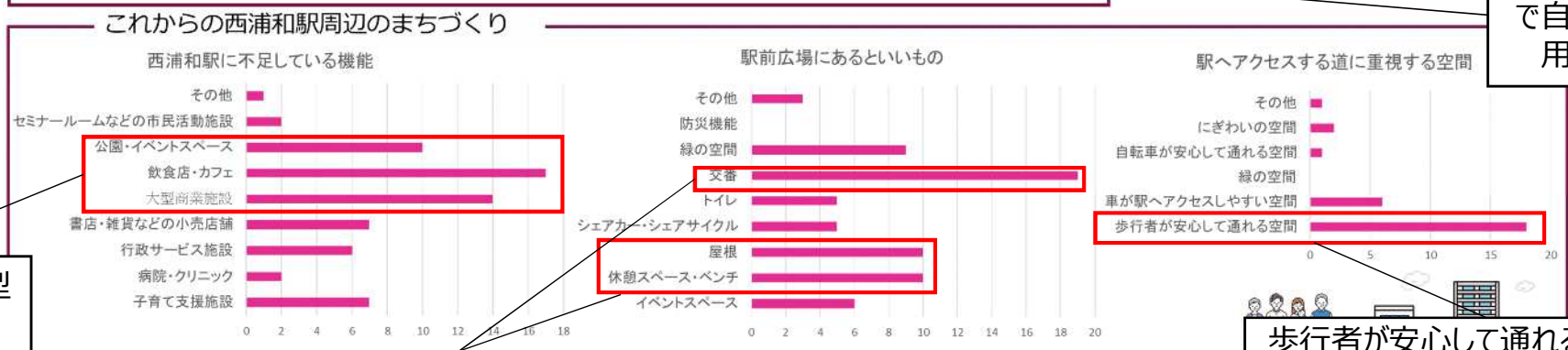


徒歩が最も多く、自転車も手段として一定程度利用されている

通勤・通学、日常的な買い物が多い



自転車と同レベルで自家用車も利用されている



飲食店・カフェ、大型商業施設の他、公園・イベントスペースも求められている

交番が最も多く、次いで屋根、休憩スペース・ベンチが多い

歩行者が安心して通れる空間が最も多く、車が駅へアクセスしやすい空間も一定数求められている

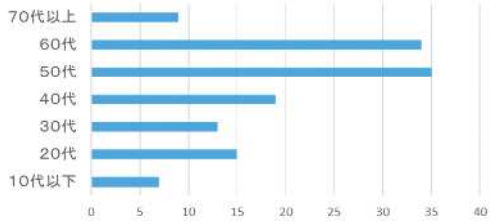
(2) アンケート調査結果のご紹介

周辺住民の回答と概ね傾向は変わらない

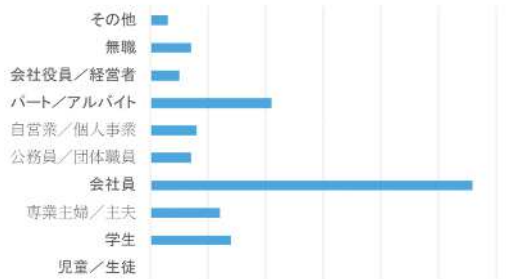
西浦和駅周辺まちづくりのアンケート結果（駅利用者）

回答いただいた方の属性

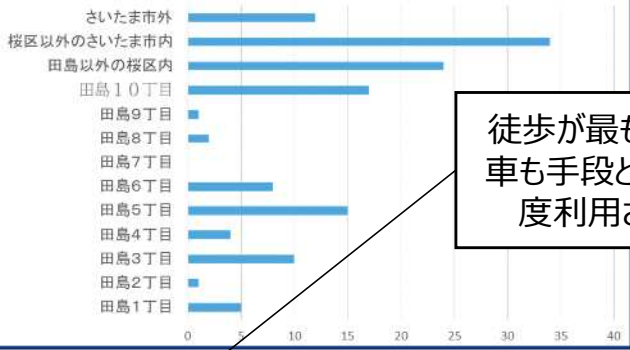
あなたの年齢を教えてください



あなたの職業を教えてください



お住まいの場所

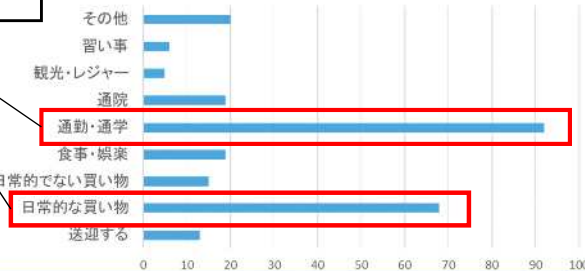


徒歩が最も多く、自転車も手段として一定程度利用されている

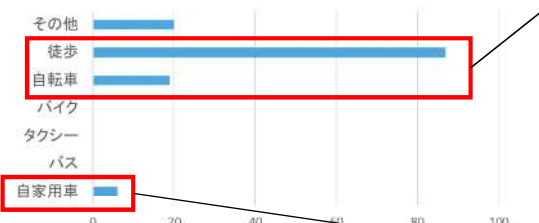
通勤・通学、日常的な買い物が多い

現在の駅周辺の利用傾向

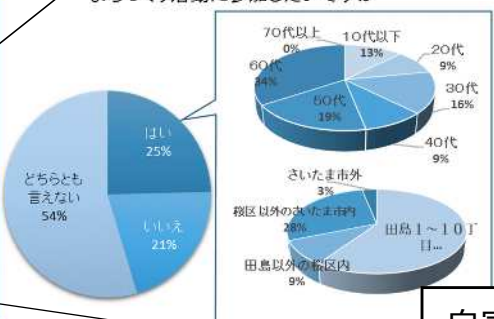
駅を利用または訪れる目的



駅へのアクセス手段



まちづくり活動に参加したいですか

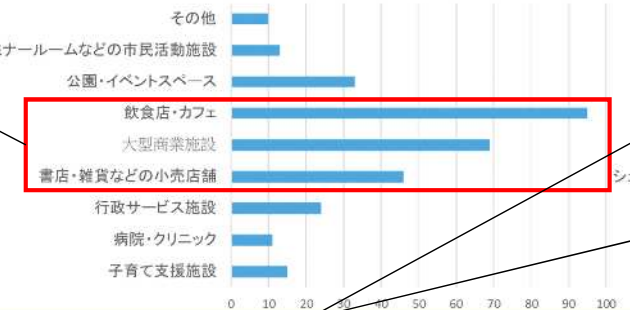


自家用車でアクセスは他手段に比べて少ない

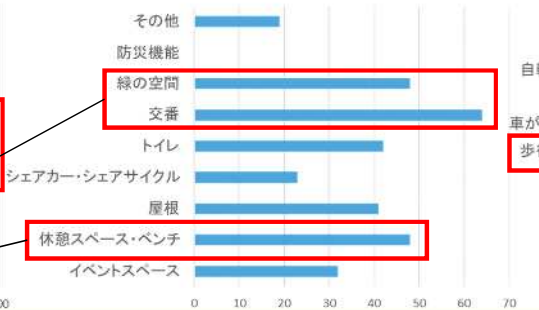
飲食店・カフェ、大型商業施設など、商業系の建物が求められている

これからの西浦和駅周辺のまちづくり

西浦和駅に不足している機能

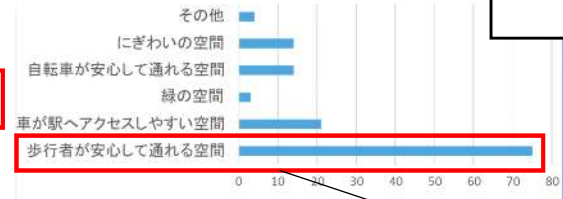


駅前広場にあるといいもの



交番が最も多く、次いで緑の空間、休憩スペース・ベンチが多い

駅へアクセスする道に重視する空間



歩行者が安心して通れる空間が最も多く、車が駅へアクセスしやすい空間も一定数求められている

(2) アンケート調査結果のご紹介

■ その他（自由記述）について、特に多かった内容を抽出

項目	意見・要望など
駅周辺 道路基盤	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駅周辺の道路基盤が狭隘であり、車両同士のすれ違いが困難 ➤ 車両と歩行者・自転車の錯綜により安全性にも課題 ➤ 歩道と車道をはっきり分けられるくらいの道幅がほしい
駅への アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駅前（ロータリー）へ車でのアクセスが悪い ➤ バイパス側から直接駅前広場へアクセスできる道路の整備をしてほしい
東西のつながり	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 歩道橋にエレベータを設置するなど、高齢者や子供連れに考慮してほしい ➤ 国道17号バイパスから駅前広場へ流入できる道路の整備をしてほしい
駅周辺の 要望施設	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 気軽に立ち寄れる飲食店・休憩ができるカフェ（特にチェーン店との要望が多い） ➤ 駅ビルなど、駅周辺への商業施設の充実してほしい ➤ 商店街など、商業施設の集約化をしてほしい
まちの賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 暗い道が多いため、明るい照明や街灯の設置をしてほしい ➤ 駅前やガード下を明るくしてほしい
治安	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ベンチ等の休憩スペースで喫煙や飲酒をしている人が多い ➤ 上記を対策するために交番をセットで設置すべき ➤ 喫煙所を設置し、路上喫煙を対策すべき

(3) アンケート調査結果を踏まえた留意点

- アンケート調査結果より、「地区交通コンセプト」「駅前広場レイアウト・駅周辺の賑わい」の観点から、留意点を整理しました。

■ 地区交通コンセプトに対する留意点

- 駅へのアクセス手段は徒歩が最も多く、歩行者が安心して通れる空間の形成が求められている
⇒アクセス道路へ歩道空間を導入するなど、ニーズへの対応が必要
⇒駅周辺道路についても、官民連携で安全な歩行者空間の創出が必要
- 駅周辺道路基盤が狭隘であり、車両同士のすれ違いや車両と歩行者・自転車の錯綜など、安全性に課題があり
⇒駅への主要なアクセス道路は必要な幅員を確保し、安全性の向上が必要
⇒幅員の広い道路へ車両を誘導し、歩行者・自転車と錯綜させないような取組が必要

■ 駅前広場レイアウト・駅周辺の賑わいに対する留意点

- 交番の導入が必要である意見が最も多く、周辺の暗さや路上喫煙者に対する対策要望が多い
⇒駅前周辺の治安に対し不安を抱える住民が多く、交番導入、街灯の配置など対策が必要
- 飲食店やカフェなどの施設の要望が多い
⇒駅前広場から既存施設（UR団地キッチンや商店街など）への案内強化などの対策が必要
⇒駅前広場にキッチンカーやオープンカフェなどの導入余地を検討することが必要

令和5年1月31日
さいたま市 浦和西部まちづくり事務所

西浦和駅周辺まちづくり検討会（第3回）

地区交通コンセプト・駅前広場について

- (1) 地区交通コンセプト（案）について
- (2) 駅前広場レイアウト（案）について
- (3) 本日の議論内容
- (4) まちづくり検討の流れ（案）

(1) 地区交通コンセプト(案)について

- 沿道空間活用 (セットバック)
- 歩行者中心の道路空間形成

- 駅前広場の整備
- 玄関口としての良好な駅前景観の形成
- ユニバーサルデザインの導入

- 駅前空間との連続性
- 田島団地の団地再生事業と連携

- バイパス横断の利便性向上

- 「駅へのアクセス」に関する方針

- 「まちへの賑わい活性化」に関する方針

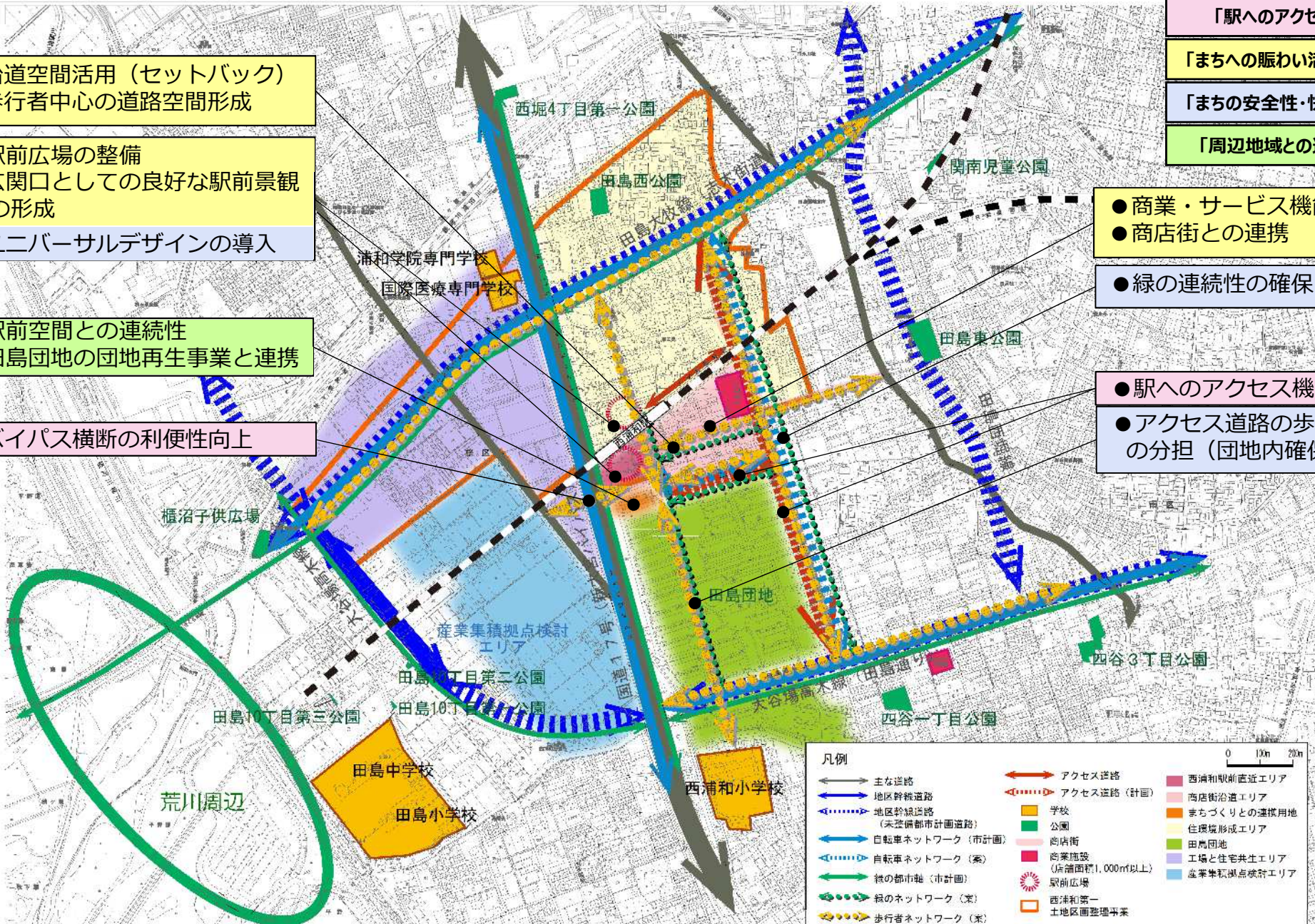
- 「まちの安全性・快適性」に関する方針

- 「周辺地域との連携」に関する方針

- 商業・サービス機能の充実
- 商店街との連携

- 緑の連続性の確保

- 駅へのアクセス機能の確保
- アクセス道路の歩道・街路樹機能の分担 (団地内確保)



凡例	
← 主な道路	→ アクセス道路
← 地区幹線道路	→ アクセス道路 (計画)
← 地区幹線道路 (未整備都市計画道路)	■ 学校
← 自転車ネットワーク (市計画)	■ 公園
← 自転車ネットワーク (案)	■ 商店街
← 緑の都市軸 (市計画)	■ 商業施設 (店舗面積1,000㎡以上)
← 緑のネットワーク (案)	■ 駅前広場
← 歩行者ネットワーク (案)	■ 西浦和第一土地区画整理事業
	■ 西浦和駅前直近エリア
	■ 商店街沿道エリア
	■ まちづくりとの連携用地
	■ 住環境形成エリア
	■ 田島団地
	■ 工場と住宅共生エリア
	■ 産業集積拠点検討エリア

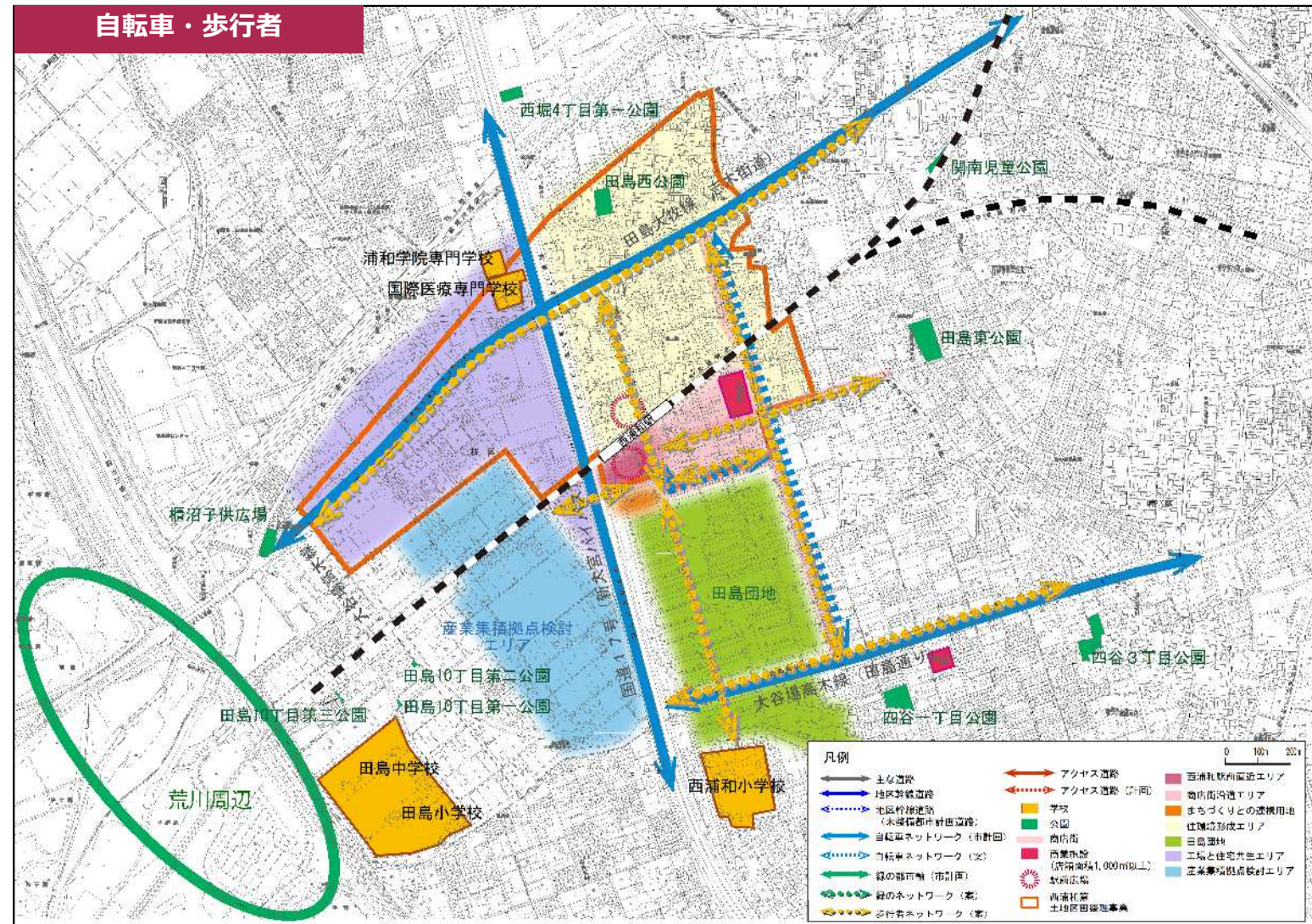
(1) 地区交通コンセプト(案)について

■ 自転車動線

- ・市の計画等を踏まえつつ、自転車が安全に通行可能な空間整備・案内誘導

■ 歩行者動線

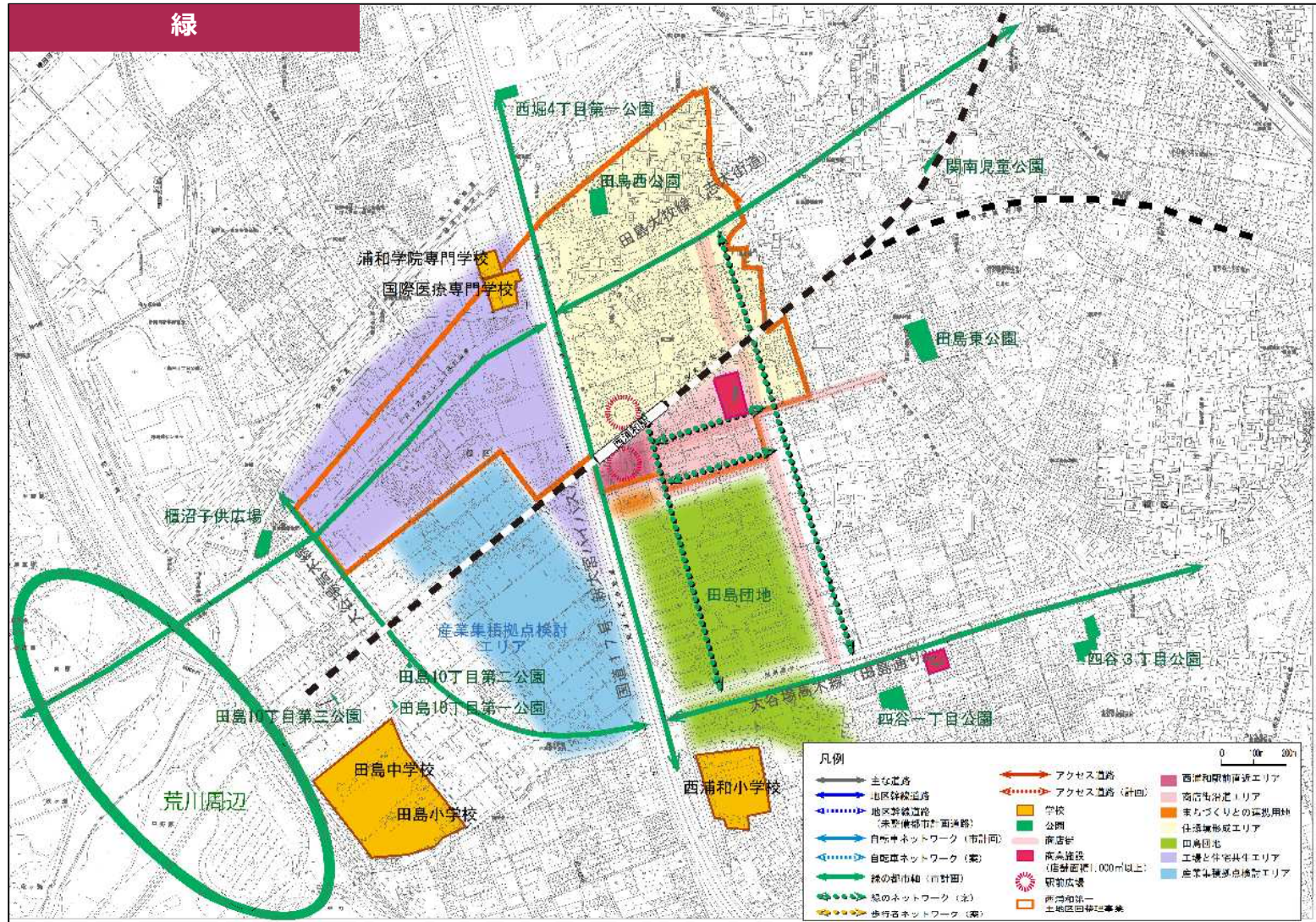
- ・歩道の整備による安全性・快適性の確保
- ・駅から周辺施設等への回遊ネットワーク整備
- ・歩行空間を団地内に配置し、アクセス道路との機能分担
- ・ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間
- ・駅周辺、商店街、住宅街の歩行者優先道路空間の確保
- ・バイパス横断の利便性向上



(1) 地区交通コンセプト(案)について

■ 緑のネットワーク

- ・市の計画等を踏まえつつ、公園・緑地へのネットワーク整備
- ・シンボルロードとなるような魅力的な景観形成
- ・官民連携による駅や駅周辺の緑化推進



(2) 駅前広場レイアウト(案)について

- 南口の駅前広場に期待する機能を整理しました。
 - 駅前広場計画指針に基づき、駅利用者数や駅の使われ方等により算定した最低限確保すべき機能を整理
 - 北口の機能とアンケート結果等の皆さんからのご意見を踏まえ、南口に期待する機能を検討

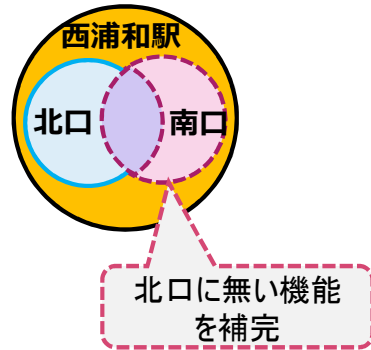


図 駅前広場機能の考え方

駅前広場計画指針に基づく必要施設 (一般的な駅前広場機能)

- 将来の西浦和駅の利用者数
- 駅の利用状況 (バス、タクシー、一般車等の交通手段分担率)
- 各機能の必要面積など

北口の駅前広場 (暫定整備)



機能	コミュニティバス乗降場
	タクシー乗降場
	タクシー待機場
	福祉車両乗降場
	休憩スペース

アンケート結果等の意見

- 北・南で機能分担
- 交番・トイレ
- 休憩・イベントスペース等の確保
- 緑の空間の整備
- シェアカー・シェアサイクルなど

南口に期待する機能

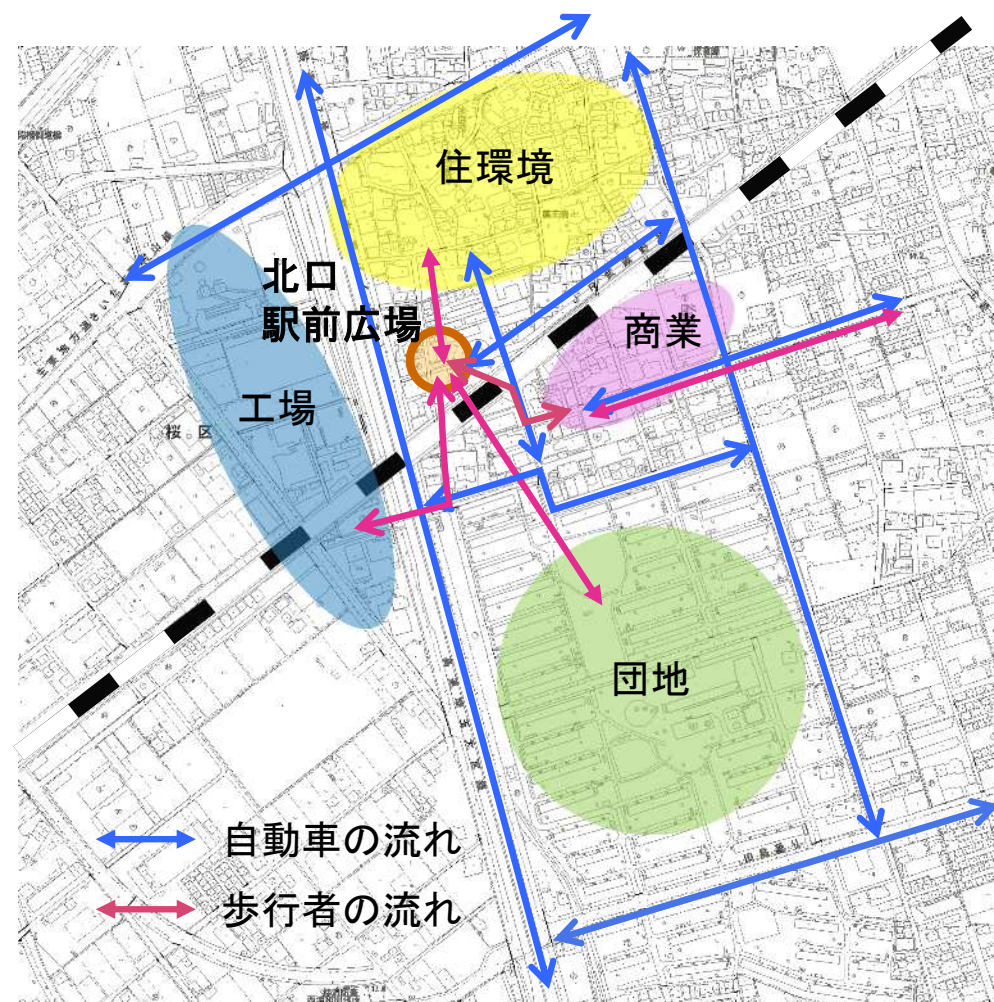
- 交通機能
 - ・バス
 - ・タクシー
 - ・福祉車両
 - ・一般車
- 商店街や田島団地との連携
- 交番の配置
- まちへの回遊のためのマルチモビリティステーションの設置
- 交流広場 (休憩・イベント・避難空間) 確保
- 緑の空間の確保 など

機能	バス乗降場
	タクシー乗降場
	タクシー待機場
	福祉車両乗降場
	自家用車乗降場
	環境空間(歩行空間等)

(2) 駅前広場レイアウト(案)について

■ 西浦和駅周辺の立地特性からの課題

- 駅南側に玄関口となる空間がない
⇒駅を降りた人が、目的地に向かうためにどちらに行けばよいか分かりにくい
- 幅が狭い道路が多く、車が通る駅への主要な道路が不足している
⇒車、人の流れが明確でなく、どの場所でも錯綜の危険性が高い
- 田島団地、商店街等、工場等が立地
⇒まちを構成する様々な要素があるが、それぞれが交わる拠点となる空間が無い



(2) 駅前広場レイアウト(案)について

- 駅前広場に期待する機能等を踏まえた駅前広場レイアウト案作成のため、以下の方針作成しました。

レイアウト案作成にあたっての方針

■ 西浦和駅の顔・玄関口

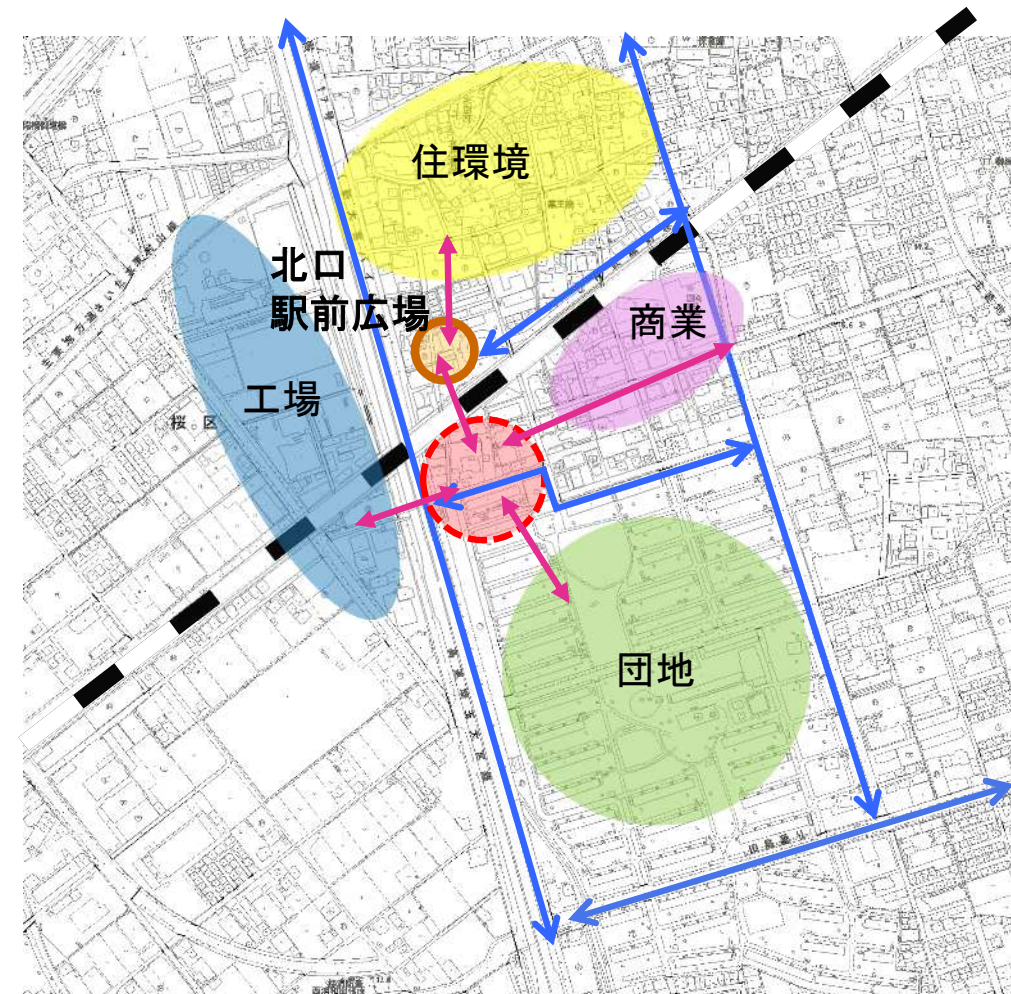
- ・ 駅に向かう人・降りた人が目的地に向かいやすい駅前広場の配置

■ 駅周辺の利便性の向上

- ・ アクセス道路と接続し、エリア外から駅へのアクセス性を向上させる配置

■ 西浦和駅周辺での回遊性の向上

- ・ 駅前広場が拠点となり、駅周辺への回遊がしやすいよう、駅前広場、商店街、団地の連携を考慮し配置



(2) 駅前広場レイアウト(案)について

検討中の資料であり、
決定したものではありません

- 方針を踏まえ、駅前広場レイアウト案を4パターン作成しました。

	案1	案2	案3	案4
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場を国道側に配置 ・駅前広場の面積を抑えた配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場を商店街に接する位置に配置 ・駅前広場の面積を抑えた配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場をまちづくりとの連携用地に配置 ・駅前広場にイベント・避難空間を整備 ・駅出入口⇔駅前広場を結ぶ歩道空間を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場をまちづくりとの連携用地に配置 ・駅前広場を駅前および国道側に設置 ・2つの駅前広場を設置し、歩道空間で接続
規模	約3,000㎡	約3,500㎡	約4,500㎡	約4,000㎡ (各2,000㎡)
レイアウト				
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりとの連携用地をイベント空間等に活用可能 ・駅前広場⇔まちづくりとの連携用地のアクセスが良い 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりとの連携用地をイベント空間等に活用可能 ・駅⇔商店街のアクセスが良い 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント・避難空間を駅前広場内に確保できる ・アクセス道路から駅前広場へ直線的に進入でき、信号制御の必要性が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道橋利用者との錯綜の危険性が限定的 ・地区内への過度な通過交通の排除
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街⇔駅前広場のアクセスが悪い ・国道からの通過交通が懸念 ・歩道橋利用者と地区内に入りする車両交通の錯綜が懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道からの通過交通が懸念 ・歩道橋利用者と地区内に入りする車両交通の錯綜が懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅と駅前広場が遠い ・国道からの通過交通が懸念 ・歩道橋利用者と地区内に入りする車両交通の錯綜が懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ・まとまったイベント空間等の確保ができない

※まちづくりとの連携用地：イベント・避難空間、駐輪場など、西浦和駅周辺まちづくりに必要な機能の配置を想定

(2) 駅前広場レイアウト(案)について:事例

- 各案ごとに、類似例を整理しました。

事例	事例の視点	駅
①	案1、2 (3,000~3,500㎡程度) と同規模程度の駅前広場	吉川駅南口 (面積: 3,500㎡) 北戸田駅東口 (面積: 3,200㎡)
②	案3 (4,500㎡程度) と同規模程度の駅前広場	南越谷駅南口 (面積: 4,100㎡) 新座駅南口 (面積: 5,000㎡)
③	駅改札口から離れている駅前広場 (案3)	新川崎駅 (駅前広場との距離: 約160m) 国分寺駅北口 (駅前広場との距離: 約100m)
④	機能を分けて整備している駅前広場 (案4)	浦和駅東口 日進駅南口
⑤	広場空間を持つ駅前広場	東川口駅南口 吉川美南駅西口

(2) 駅前広場レイアウト(案)について:事例①

- 案1、2 (3,000~3,500㎡程度) と同規模程度の駅前広場

JR武蔵野線：吉川駅南口 (3,500㎡)



JR埼京線：北戸田駅東口 (3,200㎡)



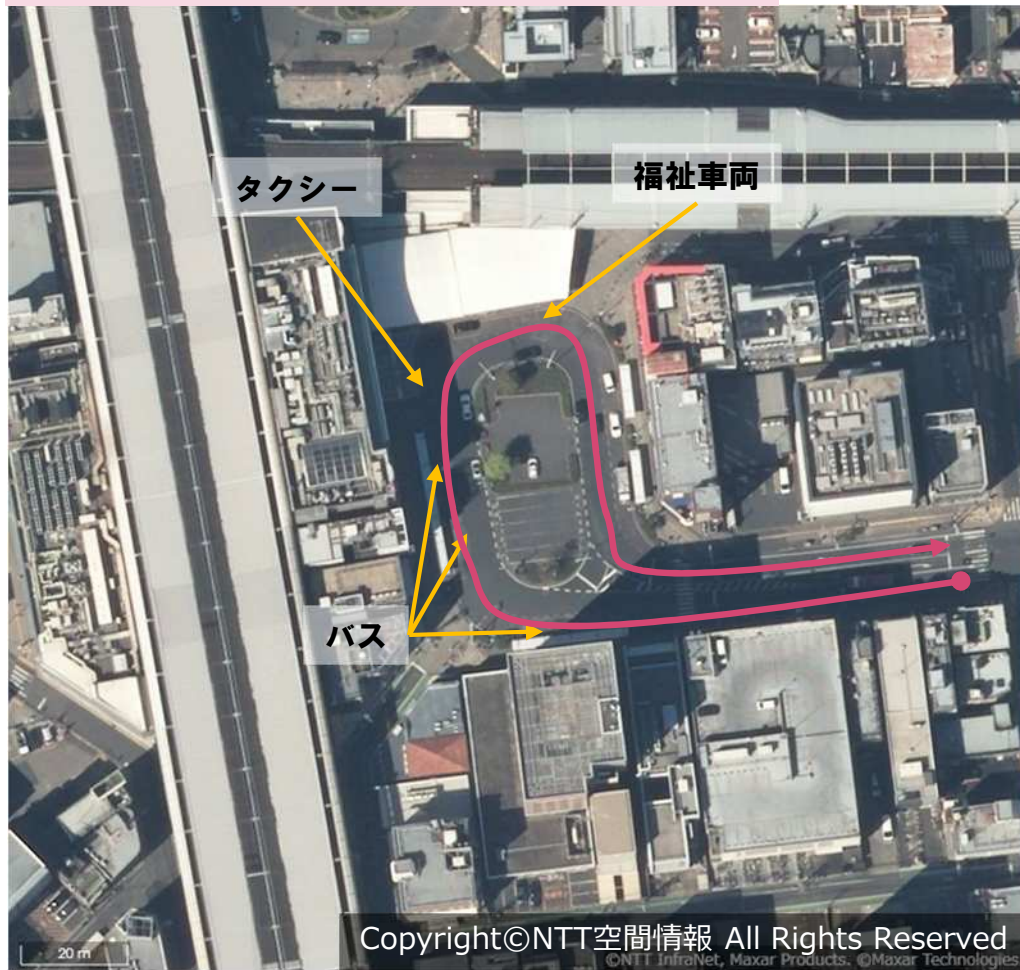
← : 車両主動線

※駅前広場面積：都市計画決定面積

(2) 駅前広場レイアウト(案)について:事例②

- 案3 (4,500㎡程度) と同規模程度の駅前広場

JR武蔵野線：南越谷駅南口 (4,100㎡)



JR武蔵野線：新座駅南口 (5,000㎡)



←● : 車両主動線

※駅前広場面積：都市計画決定面積

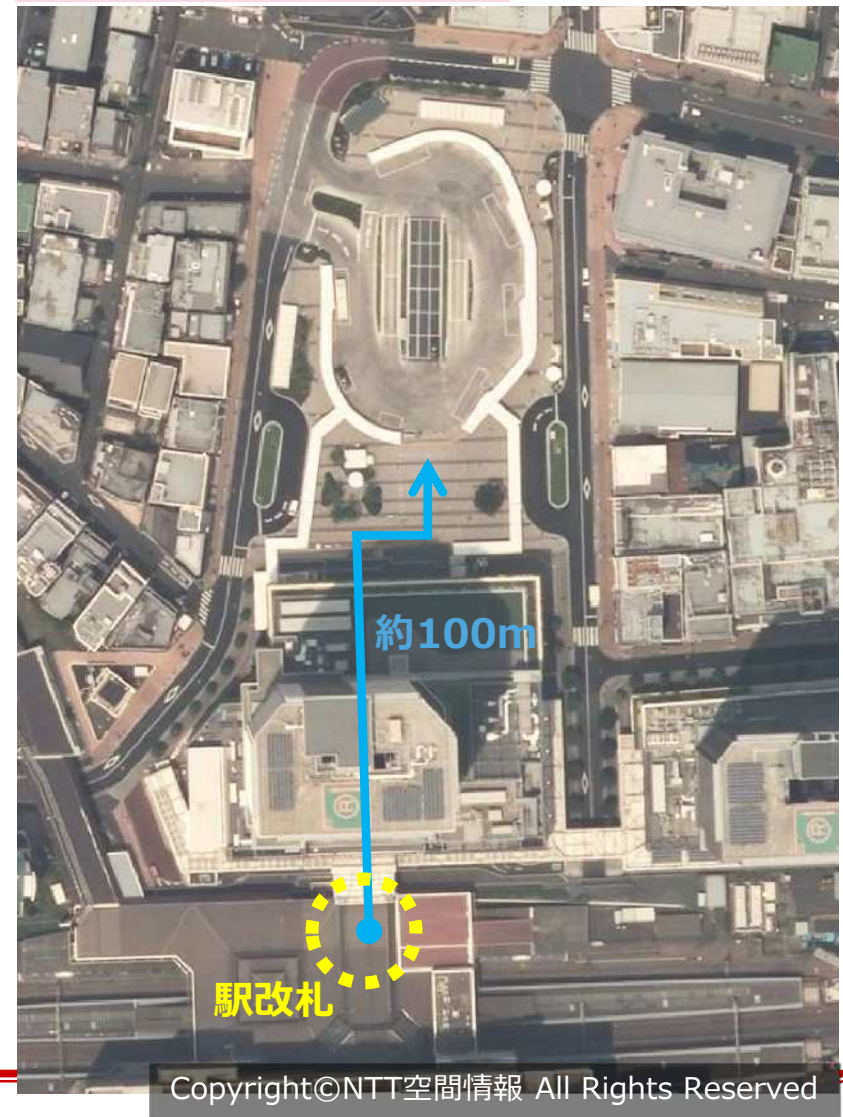
(2) 駅前広場レイアウト(案)について:事例③

■ 駅改札口から離れている駅前広場 (案3)

JR横須賀線：新川崎駅



JR中央線：国分寺駅北口

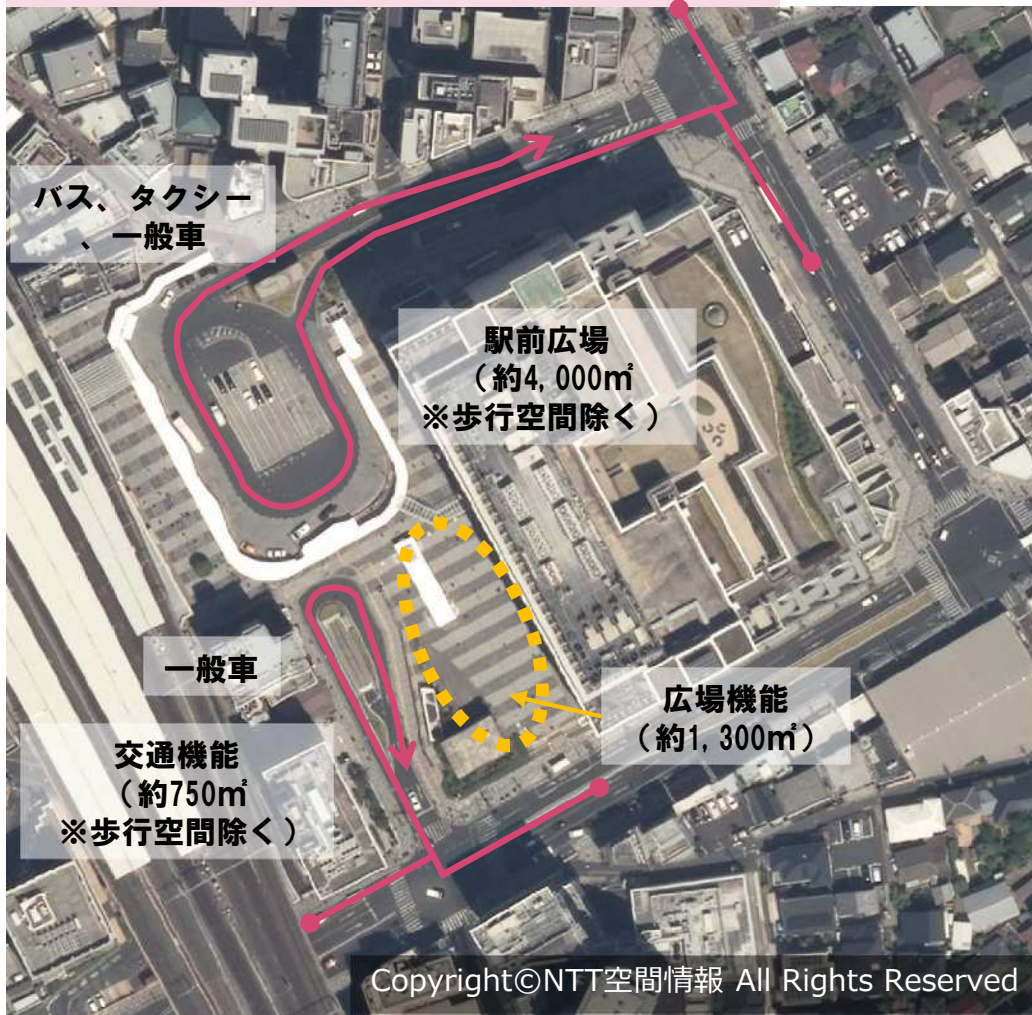


← : 歩行者動線 (駅前広場まで)

(2) 駅前広場レイアウト(案)について:事例④

■ 機能を分けて整備している駅前広場 (案4)

JR京浜東北線：浦和駅東口 (6,000㎡)



← : 車両主動線

JR川越線：日進駅南口 (約1,750㎡)



※浦和駅の駅前広場面積は都市計画決定面積。ただし、個別の広場面積は図上計測
 ※日進駅の広場面積は図上計測

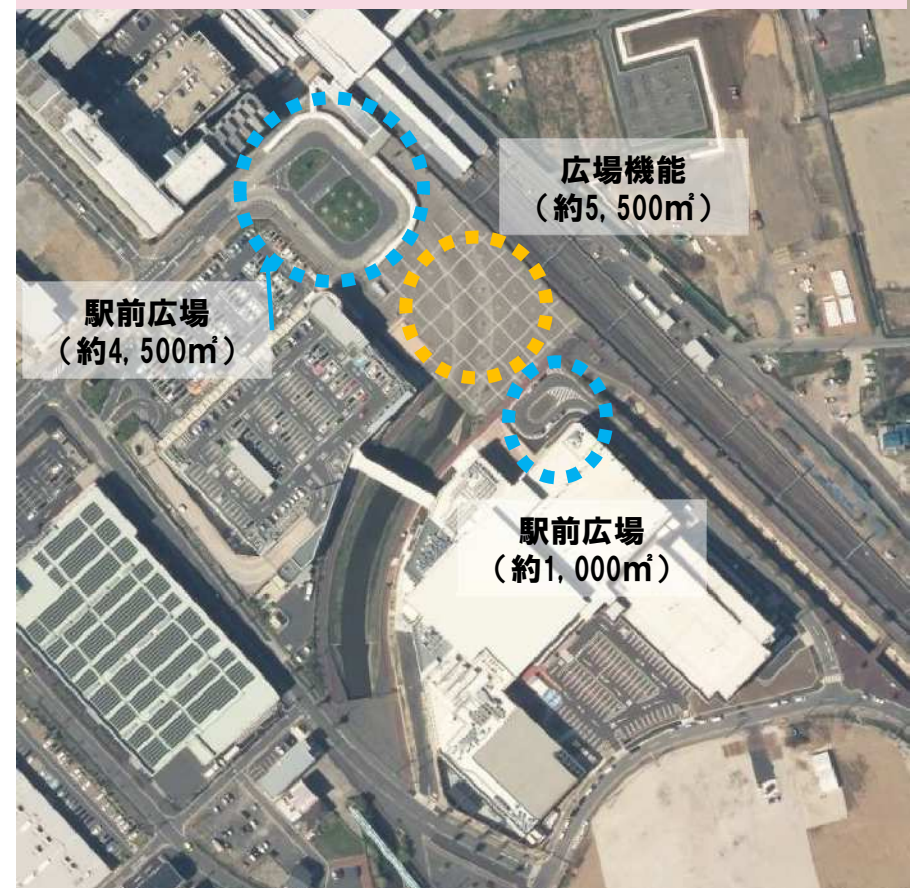
(2) 駅前広場レイアウト(案)について:事例⑤

■ 広場空間を持つ駅前広場

JR武蔵野線：東川口駅南口 (7,900㎡)



JR武蔵野線：吉川美南駅西口
(約5,500㎡ (駅前広場のみ))



※東川口駅の駅前広場面積は都市計画決定面積。
ただし、個別の広場面積は図上計測
※吉川美南駅は図上計測

(3) 本日の議論内容

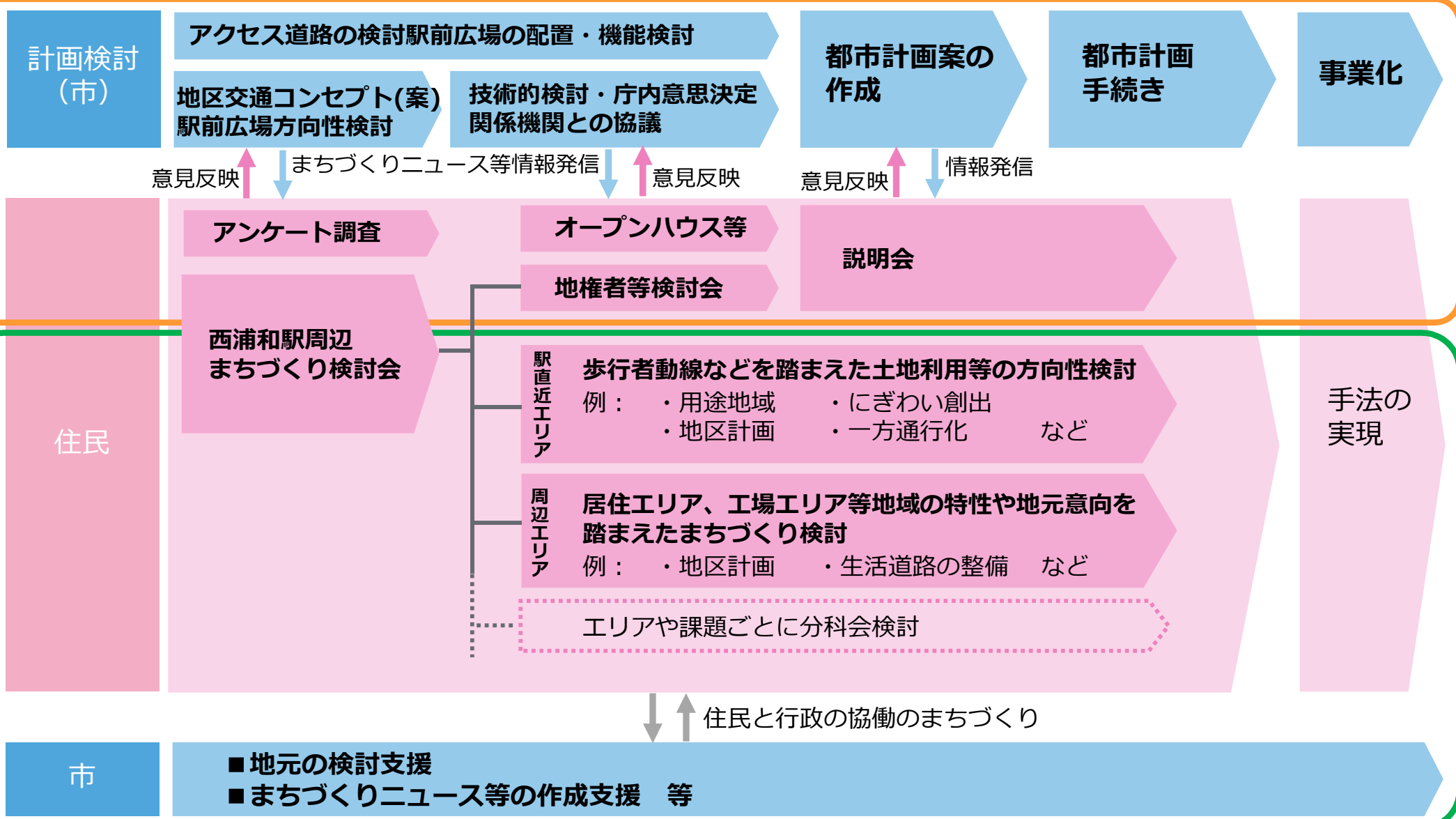
- 本日も議論いただきたい内容は以下の2点となります。
- **地区交通コンセプト（案）** に対するご意見をお聞かせください。
- **駅前広場の機能やレイアウト（案）** の方向性について、ご意見があればをお教えください。

(4)まちづくり検討の流れ(案)

西浦和駅周辺まちづくり

駅前広場・道路の検討

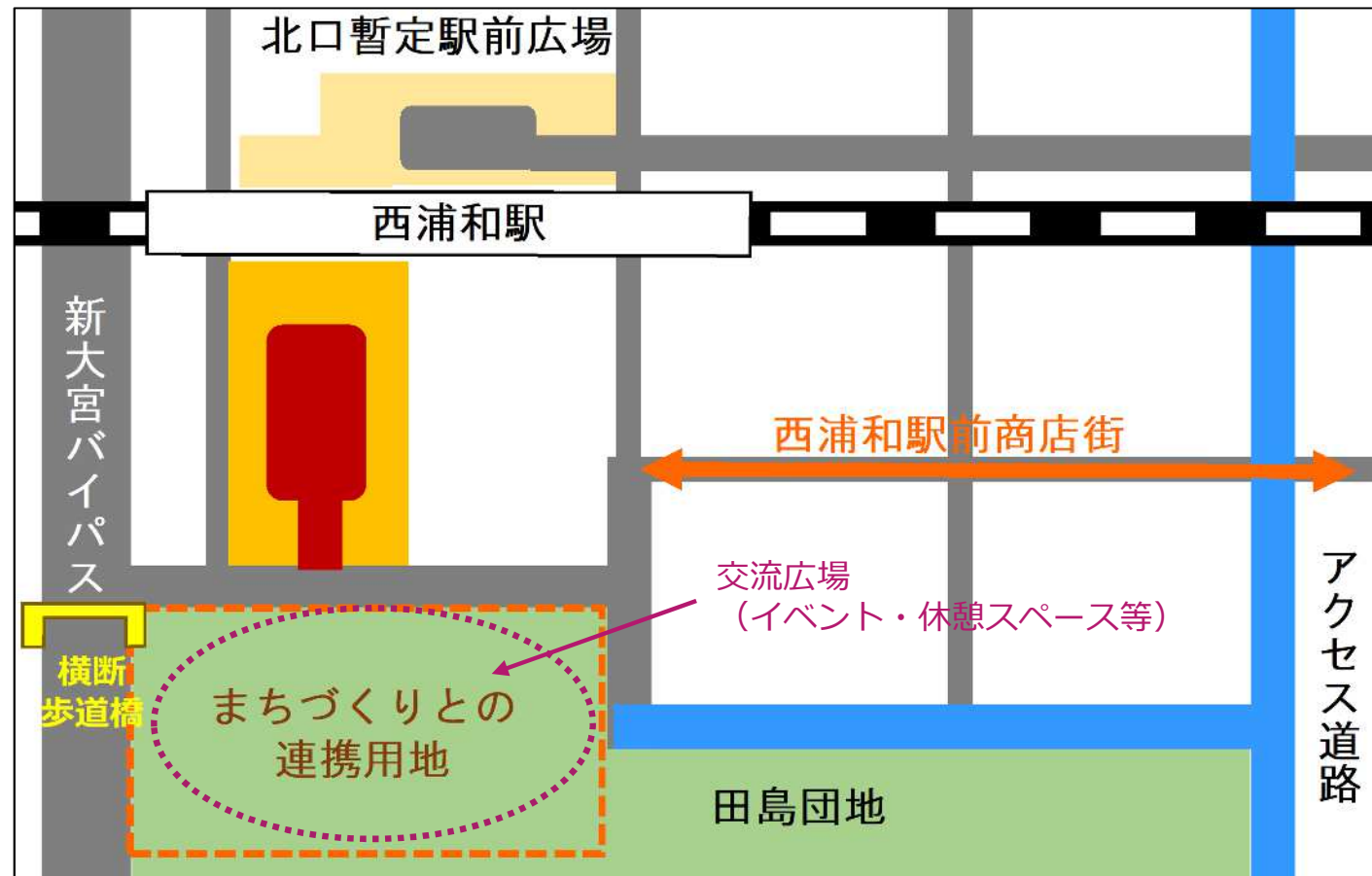
個別まちづくり手法の検討



参考：駅前広場レイアウト(案1)

検討中の資料であり、
決定したものではありません

概要	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場を国道側に配置 駅前広場の面積を抑えた配置
規模	<ul style="list-style-type: none"> 約3,000m²
メリット	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりとの連携用地をイベント空間等に活用可能 駅前広場⇔まちづくりとの連携用地のアクセス性が良い
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 商店街⇔駅前広場のアクセス性が悪い 国道からの通過交通が懸念 歩道橋利用者と区内に出入りする車両交通の錯綜が懸念



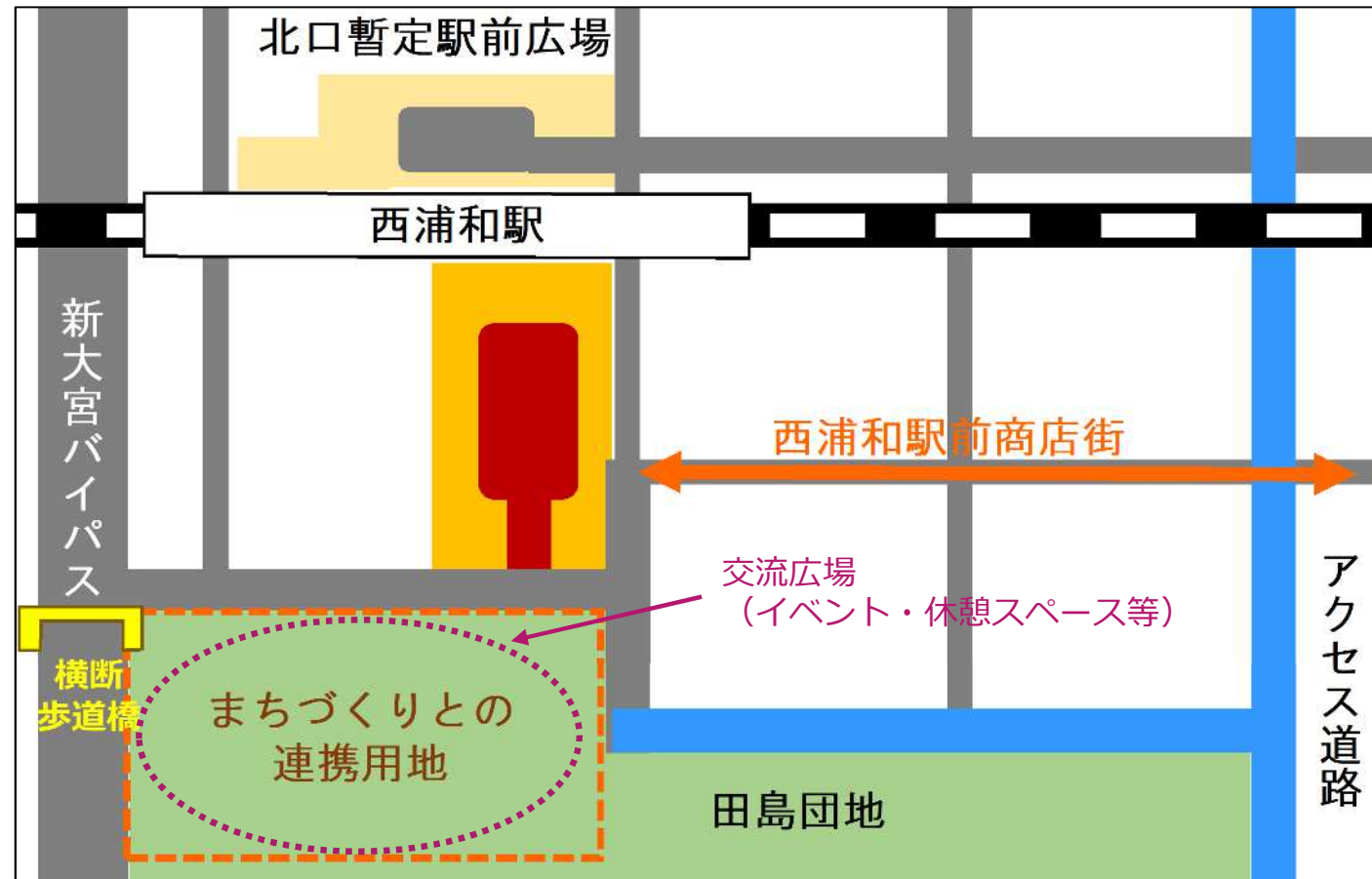
※まちづくりとの連携用地：イベント・避難空間、駐輪場など、西浦和駅周辺まちづくりに必要な機能の配置を想定

参考：駅前広場レイアウト(案2)

検討中の資料であり、
決定したものではありません

- 以上の方針を踏まえ、駅前広場レイアウト案を作成しました。

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場を商店街に接する位置に配置 ・駅前広場の面積を抑えた配置
規模	<ul style="list-style-type: none"> ・約3,500㎡
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりとの連携用地をイベント空間等に活用可能 ・駅⇔商店街のアクセス性が良い
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・国道からの通過交通が懸念 ・歩道橋利用者と地区内に入出入りする車両交通の錯綜が懸念

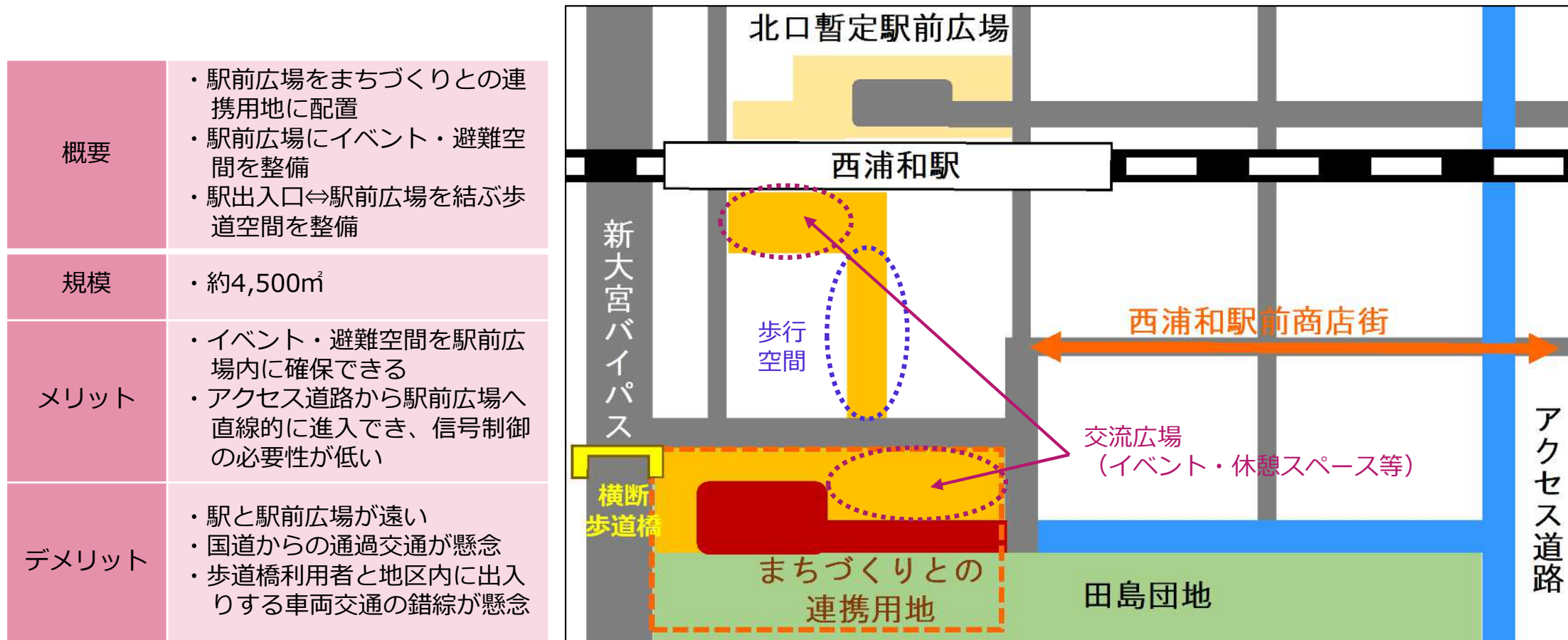


※まちづくりとの連携用地：イベント・避難空間、駐輪場など、西浦和駅周辺まちづくりに必要な機能の配置を想定

参考：駅前広場レイアウト(案3)

検討中の資料であり、
決定したものではありません

- 以上の方針を踏まえ、駅前広場レイアウト案を作成しました。



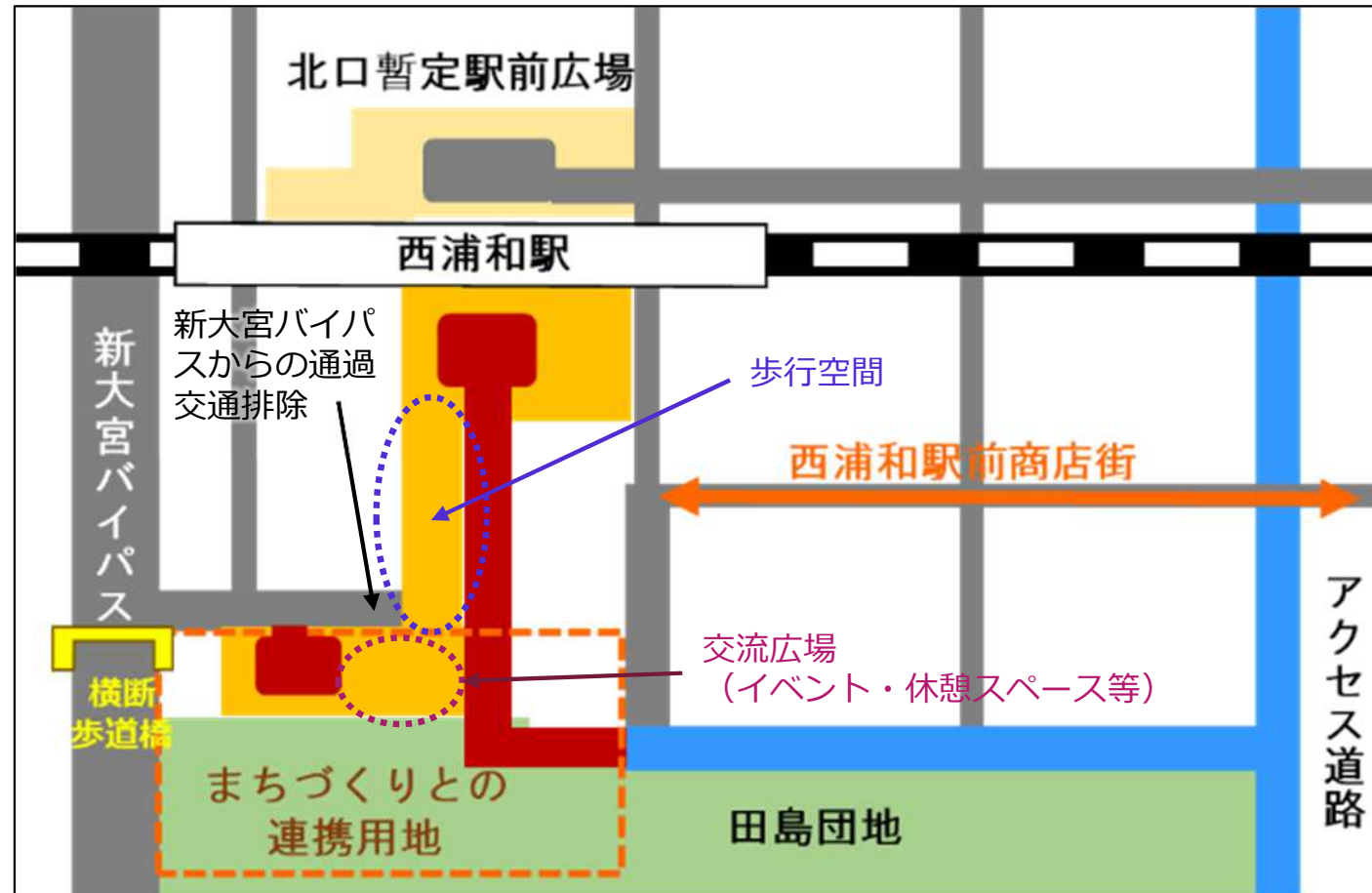
※まちづくりとの連携用地：イベント・避難空間、駐輪場など、西浦和駅周辺まちづくりに必要な機能の配置を想定

参考：駅前広場レイアウト(案4)

検討中の資料であり、
決定したものではありません

- 以上の方針を踏まえ、駅前広場レイアウト案を作成しました。

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場をまちづくりとの連携用地に配置 ・駅前広場を駅前および国道側に設置 ・2つの駅前広場を設置し、歩行空間で接続
規模	<ul style="list-style-type: none"> ・約4,000㎡（各2,000㎡）
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道橋利用者との錯綜の危険性が限定的 ・地区内への過度な通過交通の排除
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・まとまったイベント空間等の確保ができない



※まちづくりとの連携用地：イベント・避難空間、駐輪場など、西浦和駅周辺まちづくりに必要な機能の配置を想定