

みその都市デザイン協議会（埼玉県さいたま市美園地区、会長：久保田尚埼玉大学大学院教授）では、埼玉スタジアム2002（以下、「埼玉スタ」という。）でのサッカー試合開催日における浦和美園駅周辺のアクセス環境改善に向け、2018年3月に『美園スタジアムタウン：スタジアムアクセス戦略』（以下、「アクセス戦略」という。）を策定し、各種プロジェクトに着手しています。

そのプロジェクトの一環として、公共交通機関を中心とした交通手段への転換促進を見据え、シャトルバスの所要時間改善を目的とした「シャトルバス優先走行化」第1回交通社会実験を2018年9月30日に実施いたしました。

その結果[速報]概要について、昨年度調査時(類似試合)との比較も交えながら、ご報告します。

## ●実験実施概要

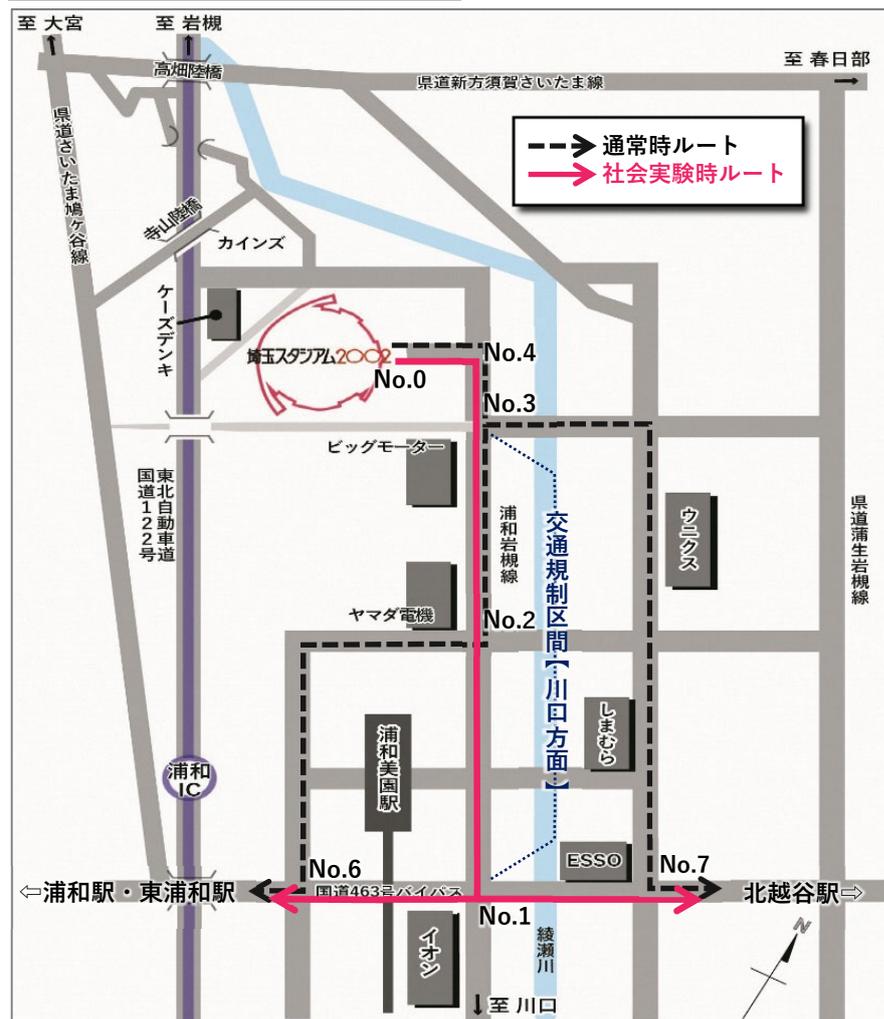
日時	2018年9月30日（日）16時00分～17時08分 ※2018明治安田生命J1リーグ第28節 浦和レッズ vs 柏レイソルの試合終了後
内容	<p><b>シャトルバス優先区間（交通規制区間）</b> ：浦和岩槻線の川口方面一部区間での車両通行禁止（バス、タクシー等除く）</p> <p><b>振分区間</b> ：交通規制区間へのバス等の円滑な誘導、一般車の誤進入を防ぐため、カラーコーンにより車線を振分</p> <p><b>車両迂回推奨ルート</b> ：規制区間を通行できない車両の帰宅推奨ルート</p>
効果測定	交通量調査：シャトルバス（所要時間）、自動車（渋滞長・滞留長）等 アンケート調査：サッカー観戦者、周辺住民等
体制	<p>主催：みその都市デザイン協議会</p> <p>運営：浦和レッドダイヤモンドズ(株)、国際興業(株)、東武バスセントラル、朝日自動車(株)、(株)SPDセキュア、埼玉スタジアム2002公園管理事務所、埼玉県浦和東警察署、(一社)美園タウンマネジメント、さいたま市浦和東部まちづくり事務所</p> <p>協力：埼玉高速鉄道(株)、イオンリテール(株)、埼玉県公園スタジアム課</p>



## ●比較試合の基礎情報

	通常時（昨年度調査時）	社会実験時
試合日時	2017年5月20日(土) 14:04～16:00	2018年9月30日(日) 14:04～16:00
対戦カード	浦和レッズ vs 清水エスパルス (試合結果 △3-3)	浦和レッズ vs 柏レイソル (試合結果 ○3-2)
天候	晴	曇のち雨
観客数	33,458人	26,431人
備考	—	※台風24号(首都圏通過は夜間)の影響によりJR線が20時より順次運転見合せ

## ●シャトルバスの走行ルート

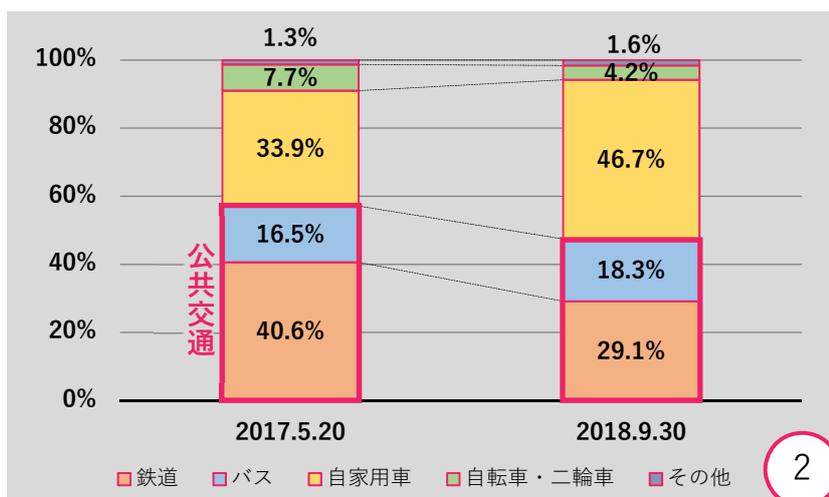


## ●実験実施風景

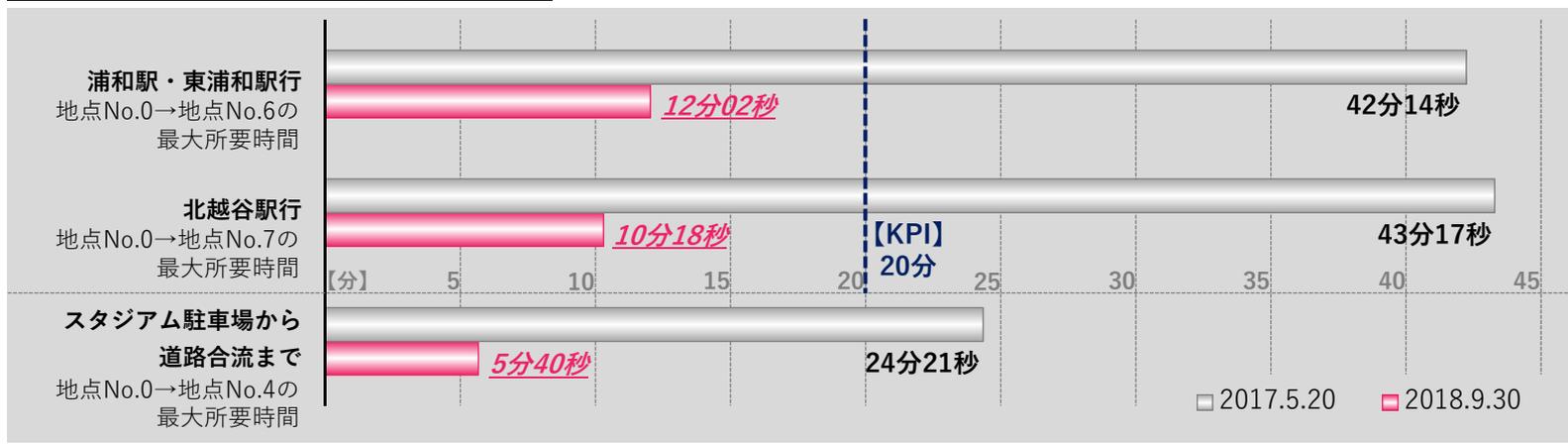


## ●交通手段別分担率推計値(比較)

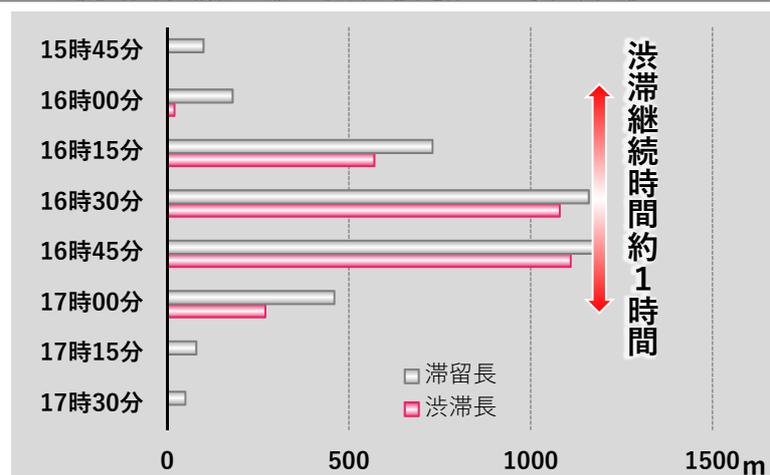
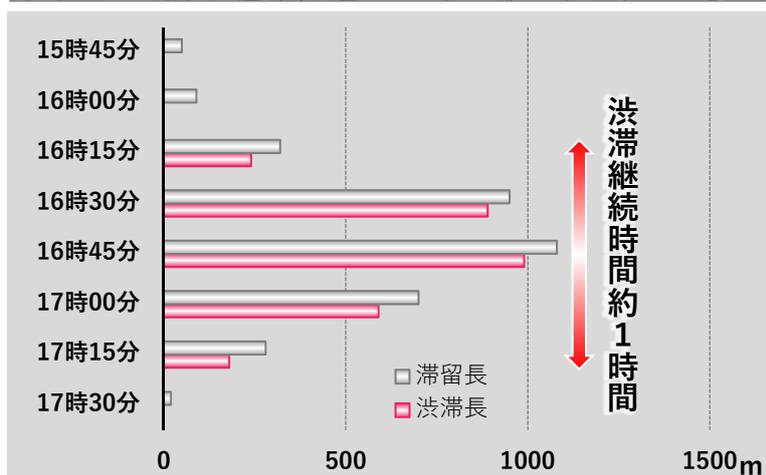
	2017.5.20	2018.9.30
鉄道	13,598人	7,702人
バス	5,507人	4,846人
自家用車	11,350人	12,348人
自転車・二輪車	2,569人	1,103人
その他	434人	432人
計	33,458人	26,431人



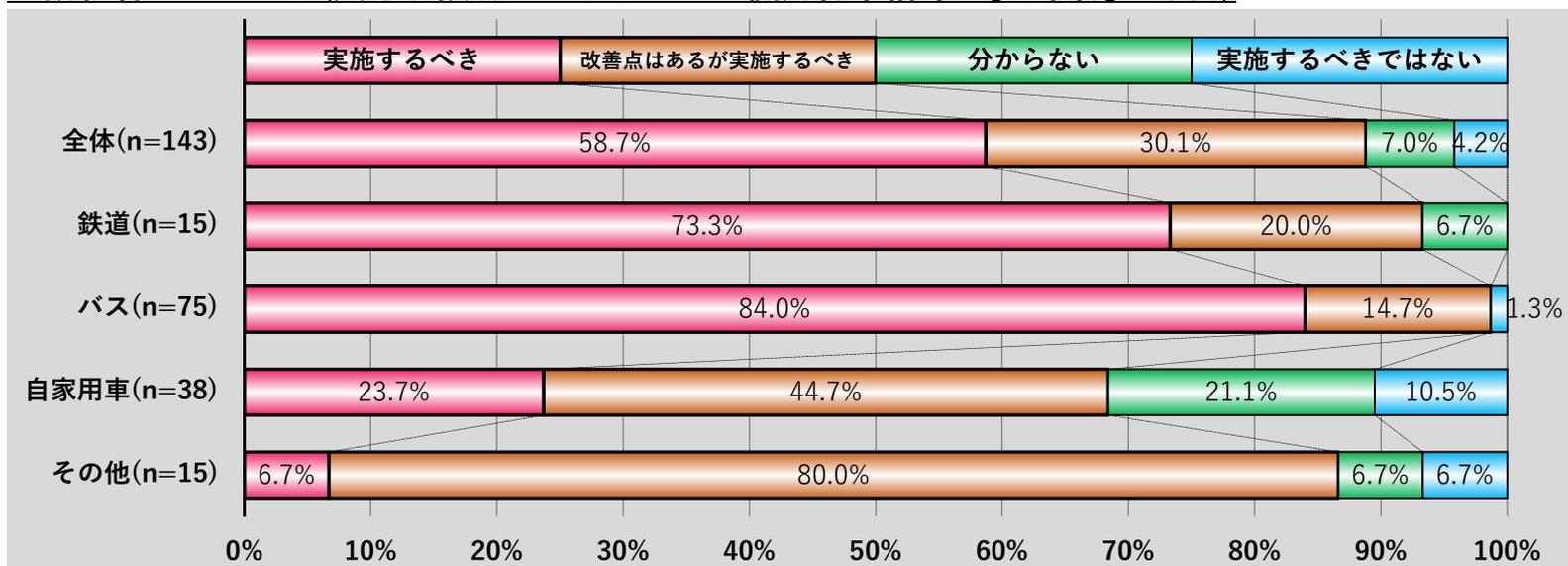
# シャトルバス最大所要時間(比較)



# 周辺の渋滞状況



## ●観戦者アンケート(交通手段別のシャトルバス優先化本格導入[定常化]の意向)



## ●今回の交通社会実験に係る総評

- ▼ 台風24号の影響に伴い、スタジアム周辺道路の生活交通負荷が通常の週末日中より少なかったように見受けられたため、試合は昼間であったものの通常時のナイトゲーム(19:00以降のキックオフ試合)に近い道路状況でした。また、社会実験日の観客数は26,431人でしたが、交通手段別人数では自家用車利用者が12,348人となっており、これは通常時35,000~40,000人規模の試合時と同程度の人数です。
  - ➔ 今回実験時の道路条件としては、**ナイトゲーム・観客数35,000~40,000人規模の試合に相当**するものだったと考えられます。
- ▼ **埼玉スタジアムから国道463号バイパスまでのシャトルバスの最大所要時間は約10~12分**となり、比較対象試合時に比べて約30分の短縮となりました。大きな要因として、シャトルバスがスタジアム駐車場を発車後、道路に合流するまでの所要時間が大幅に改善されたことが挙げられます。
  - ➔ アクセス戦略で掲げる**成果指標の1つ「最大所要時間20分」を達成**する形となりました。
- ▼ 一方で交通手段分担率について、アクセス戦略の達成目標として電車・バス等の公共交通への手段転換(リーグ試合時の公共交通利用率70.0%)を掲げていますが、台風24号の影響\*もあり鉄道利用率が通常時よりも大幅に下がり、**公共交通利用率は47.4%**に留まりました。
 

(\*地下鉄である埼玉高速鉄道線は強風による直接的影響はないが、JR東日本から計画運休が発表される等、同鉄道から乗換え先のJR線等の試合終了後の運行状況を懸念して観戦来場を控えた方も多かったと推測されます。)
- ▼ 交通規制に伴う周辺道路への影響について、浦和岩槻線(規制区間外)における地点No.3を起点とした南方面に向かう渋滞の継続時間は、比較対象試合時と同程度となりました。また、規制区間周辺道路においても、大門中野田線(地点No.6起点の渋滞)や岩槻南部中央通り線(地点No.7起点の渋滞)は通常時に比して渋滞継続時間や渋滞長が緩和していました。
  - ➔ 交通規制による**地区内南北幹線道路の渋滞継続時間増は発生しませんでした。**
  - ※ 一方で、北方面など規制区間を避ける迂回交通は注視する必要があり、特にNo.13を起点とした渋滞は最大で約1.2kmとなりました。
- ▼ 観戦者アンケート回答では、**約9割はシャトルバス優先化を本格導入すべきとの意向**でした。
  - ※ 規制を受けた自家用車利用観戦者を抽出しても、約7割が本格導入すべきとの意向です。
  - ※ 周辺住民を対象としたアンケート調査も別途実施しました。とりまとめ次第、UDCMiウェブサイトにて情報を追加します。
- ▼ 埼玉スタジアムアクセス環境改善の取組は、“スタジアムタウン”としての地域ブランド醸成に向けた柱の1つです。今回の実験により、**シャトルバスの利便性向上策は一定程度実証的に示せた**と考えておりますが、台風の影響により、鉄道のみならず自転車・二輪車による観戦者数も通常時より少ないものとなっており、今後その影響を加味する必要があります。本実験の成果も踏まえ、2020年東京五輪を短期目標に試行・検証を重ねながら、規制区間・時間等定常化に向けた運営合理化を図ってまいります。

## ■お問い合わせ先 (みその都市デザイン協議会事務局)

一般社団法人美園タウンマネジメント (担当: 岡本)

TEL: 048-812-0301 (火~金 10:00-19:00 / 土・祝 9:00-16:00) E-mail: info@misono-tm.org

さいたま市浦和東部まちづくり事務所 (担当: 松山・枝川)

TEL: 048-878-5143 (平日 8:30-17:15) E-mail: urawa-tobu-machidukuri@city.saitama.lg.jp