

背景

「美園地区」の概況

- 市の“副都心”の1つとして、約320haの土地
地区画整理事業を核とする新市街地づくりが進行中。

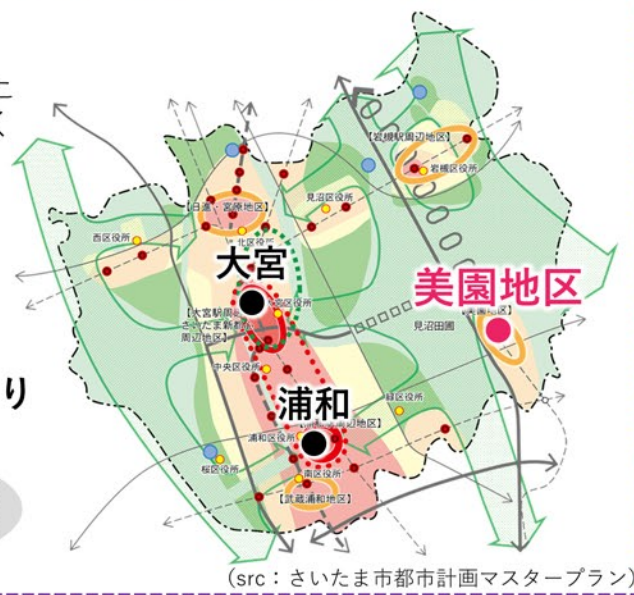
- まちづくり課題：

生活利便性の向上
(夜間人口を増やす)

市の副都心に相応しい都市環境づくり
(滞在人口を増やす)

経済活動の活性化
(昼間人口を増やす)

対流・滞留の促進
(交流人口を増やす)



(src: さいたま市都市計画マスタープラン)

- 趨勢からは、美園地区の居住人口・来街者数はまだまだ増加が予想される。
➢それに伴い交通需要も増の見込み

- 今は若い世代が多く転入してきているが、将来は…。
※全国的には、生産年齢人口の減少は顕在化し始めている。

- 一方で、社会情勢の変動も加速。
➢環境意識・健康志向の高まり。
➢IoT・AI・ビッグデータ等のICT技術革新。
➢官民におけるSDGs※の普及。

美園地区内での【移動】をどう考えていく??

(主な交通手段)

- 徒歩
- 自転車
- 自家用車
- バス
- 鉄道

(既存の取り組み)

- 駅周辺の駐輪環境 …自転車利用(駐輪)環境の向上
- 自転車シェアリング事業 …利便性向上(自転車利用機会の充実)
- サッカー開催時の渋滞対策 …居住環境と“おもてなし”の両立
- 循環交通に係る研究 …住民・来街者の“日常の足”の確保

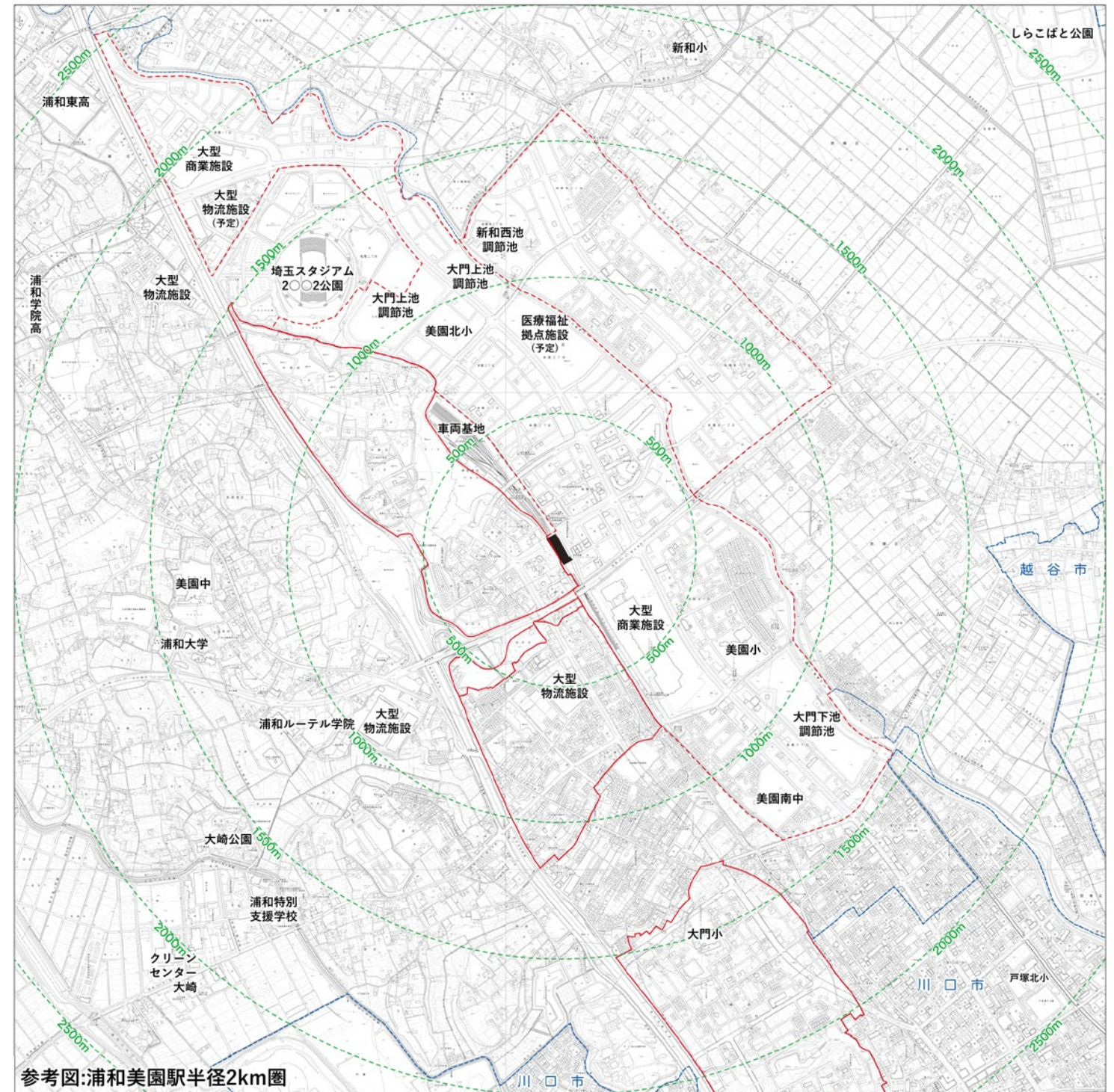
※SDGs=「持続可能な開発目標」。2015年8月国連サミットで採択された2030年までの国際目標。

本日の意見交換

今時点のニーズだけでなく、**将来の美園地区でのライフスタイル**も想像しながら…

- ① 既存の交通環境や取り組みの良い点/足りない点を列挙。

- ② 今後に向けた改善アイデアや新たな取り組みを自由に発案。



参考図:浦和美園駅半径2km圏

サッカー開催時の渋滞対策

(実施主体) みその都市デザイン協議会

■交通社会実験の実施概要

- ▶世界に誇れる“スタジアムタウン”にふさわしいアクセス環境づくりを目標に『スタジアムアクセス戦略』を2018年3月に策定・公表。
- ▶同『戦略』に基づいて、地域住民の居住環境や地区内立地施設の事業活動等と共存・協調した、公共交通を中心としたスタジアムアクセス環境づくりに2018年度より本格着手。
- ▶その取り組みの一環として、所要時間改善によるシャトルバス利便性向上を目的に「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(日)に実施。



実験実施時間：試合終了後16:00～17:08
※最大90分間の実験を予定していたが、バス待ち客が捌けたため約60分間で実験終了。



★比較試合の基礎情報

	通常時 (2017年度交通量調査時)	第1回交通社会実験時
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 ※台風24号の影響(首都圏通過は夜間)
観客数	33,458人	26,431人

■実験実施結果

- ▶本実験を通じて、シャトルバスの地区内所要時間を大幅に改善できた。
- ▶本実験成果も踏まえながら、実験の定常化に向け、2020年東京五輪を短期目標に試行・検証を重ね、規制区間・時間設定等の精度を上げ運営合理化を図っていく。

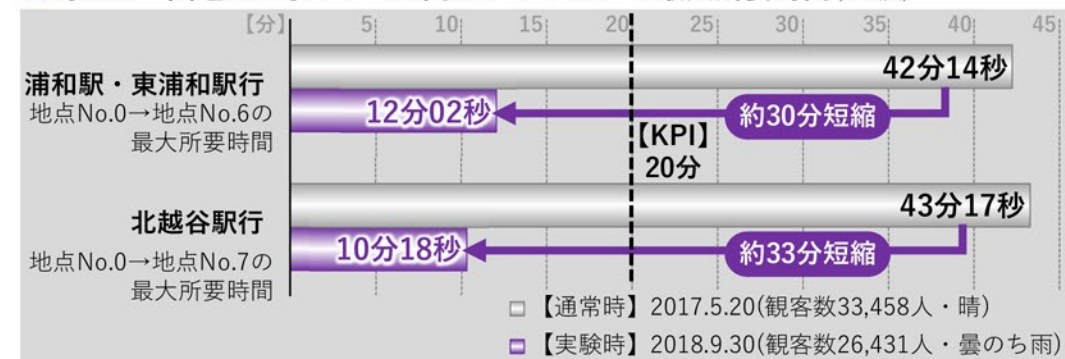
★交通手段別分担率(推計値)

	2017年5月20日	2018年9月30日
鉄道	13,598人 (40.6%)	7,702人 (29.1%)
バス	5,507人 (16.5%)	4,846人 (18.3%)
自家用車	11,350人 (33.9%)	12,348人 (46.7%)
自転車・二輪車	2,569人 (7.7%)	1,103人 (4.2%)
その他	434人 (1.3%)	432人 (1.6%)
計	33,458人 (100.0%)	26,431人 (100.0%)

実験実施時の道路条件としては、観客数35,000～40,000人規模のナイトゲームに近い状況であった。

※台風の影響による鉄道運行状況への懸念もあってか、鉄道利用率が通常時よりも大幅に下がり、自家用車利用での観戦が相対的に有利となる気候条件下の実験実施であった。

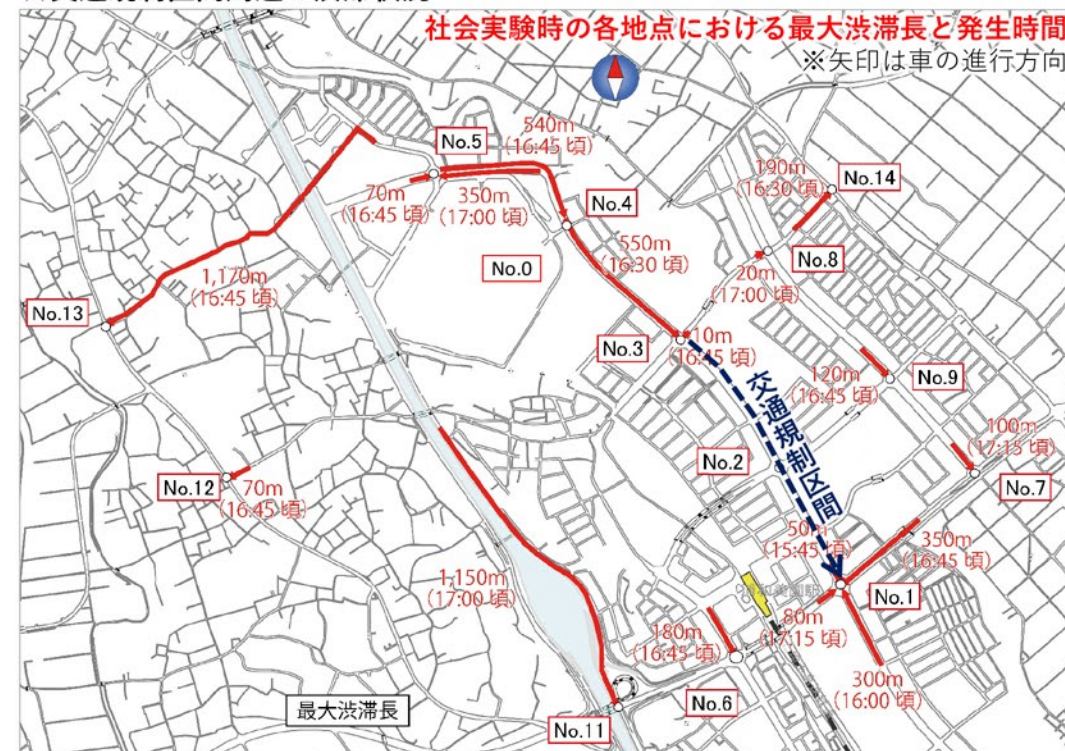
★埼玉スタ～国道463号バイパス間のシャトルバス最大所要時間(比較)



埼玉スタ出発から地区内を抜けるのに40分以上要していたシャトルバス最大所要時間が、実験時には約10～12分に短縮。

※『戦略』の成果指標(KPI)の1つ「最大所要時間20分」を達成。

★交通規制区間周辺の渋滞状況



※交通規制区間手前(地点No.3)を起点とした南方面に向かう渋滞は発生したものの、渋滞長・渋滞継続時間ともに通常時と同程度であった。

※地点No.6や地点No.7を起点とする地区内幹線道路における渋滞は、通常時に比して渋滞長・渋滞継続時間に緩和が見られた。

※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に達していた。

駅周辺の駐輪環境

(実施主体) 民間各社

■概況

- 地区内の居住人口の増加に伴い**通勤・通学等の定期利用需要が増している**(特に近年急速に土地活用の進む美園東エリアで顕著)。
 - ※ **定期利用駐輪場数は漸増**しているが、いずれも契約台数上限に至っている模様。
- また近年、**一時利用駐輪場も数カ所運営開始**されている。定期利用に近い状況で利用されている状況も見受けられるが、駅や駅近隣施設への交通需要も見据えた対応が求められる。



自転車シェアリング事業

(実施主体) (一社)美園タウンマネジメントほか民間各社

■取り組みの進捗・展開状況

- **スマホアプリを用いて車両予約・貸出・返却・決済を行う自転車シェアリングシステム「Hello Cycling」**(提供: OpenStreet社)を用いた自転車シェアリング事業について、**市内では最初に浦和美園駅東口駅前から**2017年3月に(一社)美園タウンマネジメントが開始。
- **複数事業者の参画・相互連携**により、同システムによる自転車貸出・返却ステーションは現在市内200箇所を超え、**本地区においても徐々にステーション数が増加中**。

★自転車の貸出・返却ステーション分布状況(2019年1月時点)



循環交通に係る研究

■背景・経緯

- 美園地区では、都市基盤整備の進捗により近年急速に居住人口が増えているが、一方では、埼玉スタジアム2002や大型商業施設など、地域外の利用者も多い集客施設の立地も進み、また医療福祉拠点施設の建設も今後予定されている。このため、**地域住民の通勤・通学・私事等のみならず、来街者の私事・業務・余暇等の交通需要も今後増加**が見込まれる。
- 現在、浦和美園駅前からは周辺駅(浦和駅・大宮駅・岩槻駅・東川口駅)に向かう都市拠点間バス路線が設けられているが、**地区内を循環するバス路線は運行されていない**。
- こうした事も背景に、各主体が**循環交通の導入方策について研究着手**しているところだ。

■研究① 自動運転EVバス実証実験(試乗会)

(実施主体) 埼玉高速鉄道ほか

- 自動運転技術の社会実装に向けた研究(**自動運転技術の社会的受容性の検討**)の一環として、浦和美園駅東口の歩行者専用道路(埼玉高速鉄道敷地)にて、**行政・企業・地域関係者向けの自動運転EVバス実証実験(試乗会)**を2018年9月29日(土)に実施。
- また、翌週10月6日(土)に開催された第4回浦和美園まつり&花火大会において、同実証実験に係る公開トークショーを実施。



■研究② 学生研究企画での調査研究

(実施主体) みその都市デザイン協議会

- 大学生が本地区のまちづくり提案を研究・構想する学生研究企画「みその都市デザインスタジオ」を年2期実施中。
- スタジオ2018[冬]では、埼玉大学の学生が「**人と環境にやさしい地区内循環交通計画**」をテーマに調査・研究中。

人と環境にやさしい
地区内循環交通計画

【みその都市デザインスタジオ】は、美園地区を対象にまちづくり提案を研究・構想・計画する、大学生によるまちづくり計画演習です。
スタジオ2018[冬]では埼玉大学の学生が「人と環境にやさしい地区内循環交通計画」をテーマに研究・提案検討を進めています。
この度、その最終発表会を開催します。地域の目標で提案内容へのアドバイスをいただければ幸いです!!

日時: 2019年2月7日(木) 16:00~18:00
会場: アーバンデザインセンターみその(UDCMi) (さいたま市緑区下野田494-1 オークリー1階)
参加大学: 埼玉大学建設工学科交通・計画グループ 3チーム(3年生10名)
企画運営: 一般社団法人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
問合せ: 一般社団法人美園タウンマネジメント
☎ 048-812-0301 ✉ info@misono-tm.org
※ご参加をご希望の方は申し込みを、会場にお越しください。

