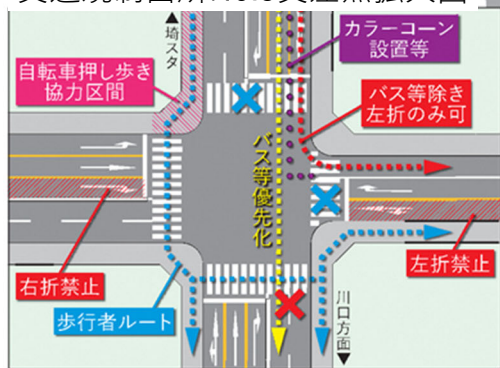


●実験実施概要

日時	2019年3月30日（土）16時00分～17時00分 ※2019明治安田生命J1リーグ第5節 浦和レッズ vs FC東京の試合終了後
内容	振分区間⇒下図No.4～No.3交差点の第2車線をバス優先レーン化（一般車両は第1車線に振分） 交通規制⇒下図No.3交差点南進方向への一般車両進入禁止
体制	主催：みその都市デザイン協議会 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(株)、朝日自動車(株)、(株)SPDセキキュリア、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 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



交通規制箇所No.3交差点拡大図



みその都市デザイン協議会では、埼玉スタジアム2002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』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2回交通社会実験を2019年3月30日に実施いたしました。

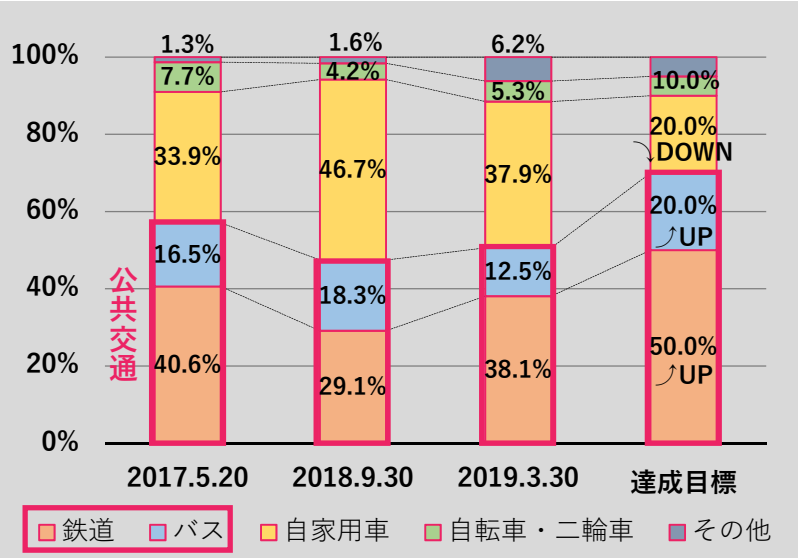
■交通規制はバス、タクシー、許可車両\*を除きます。  
\*許可車両は、緊急車両(パトカー・消防車・救急車等)、スタジアム内駐車場にお停めの身体障がい者車両、自転車等となります。

## ●比較試合の基礎情報

	通常時	第1回実験時	第2回実験時
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	2019年3月30日(土) 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)	浦和レッズ vs FC東京 (試合結果 △1-1)
天候	晴	曇のち雨	曇
観客数	33,458人	26,431人	39,055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	—

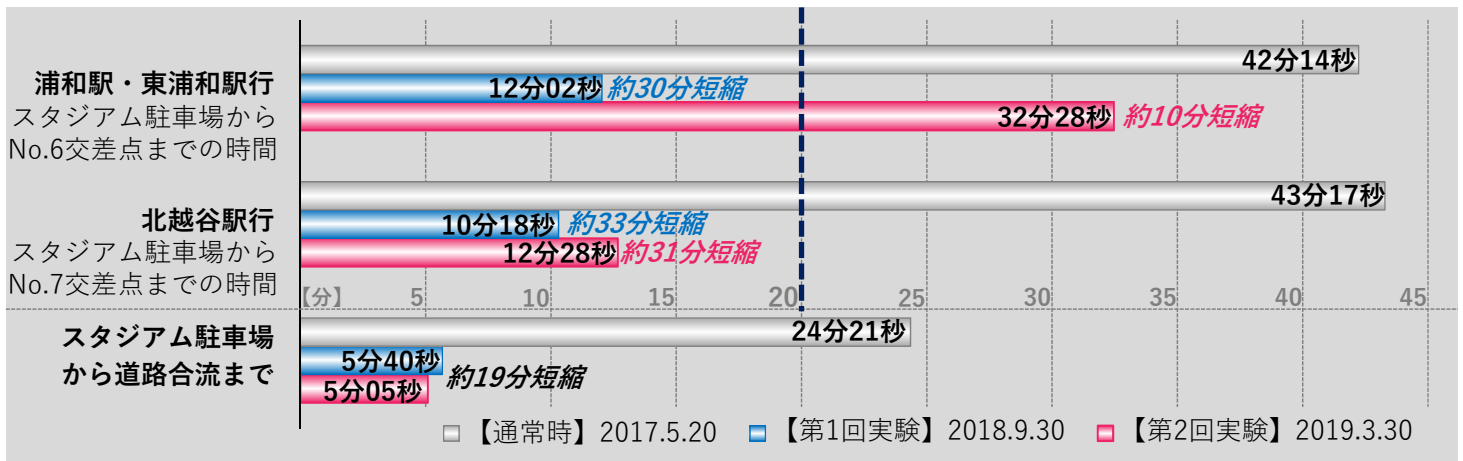
## ●交通手段別分担率推計値(比較)

	'17.5.20	'18.9.30	'19.3.30
鉄道	13,598	7,702	14,890
バス	5,507	4,846	4,893
自家用車	11,350	12,348	14,808
自転車・二輪車	2,569	1,103	2,060
その他	434	432	2,404
計	33,458	26,431	39,055



## ●埼玉～国道463号バイパスまでのシャトルバス最大所要時間(比較)

成果指標: 20分以下

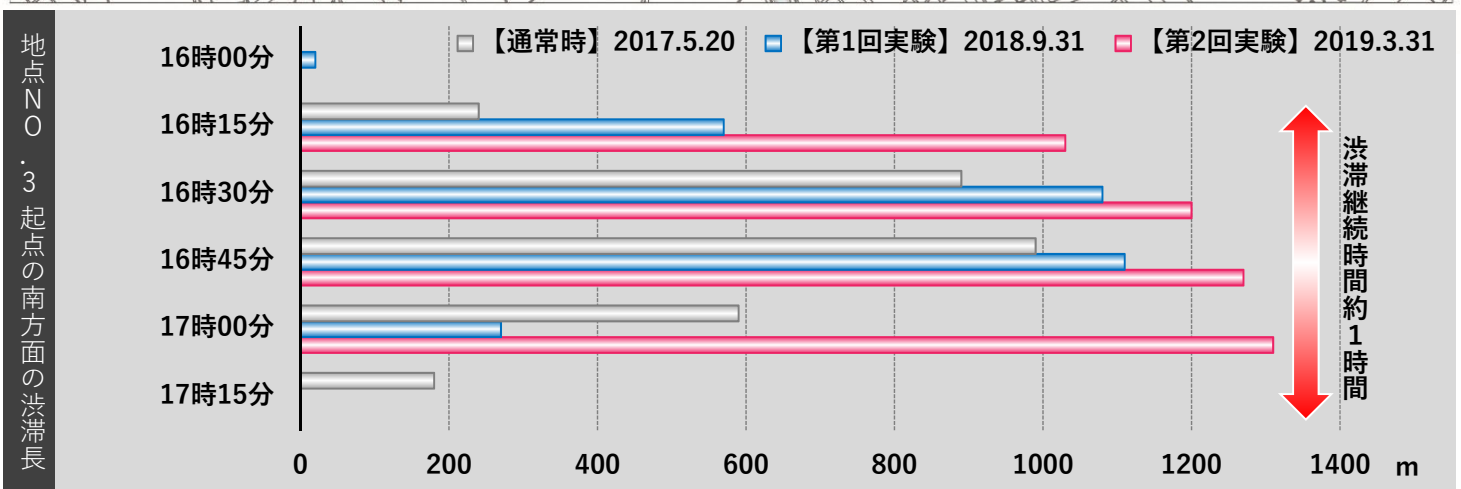
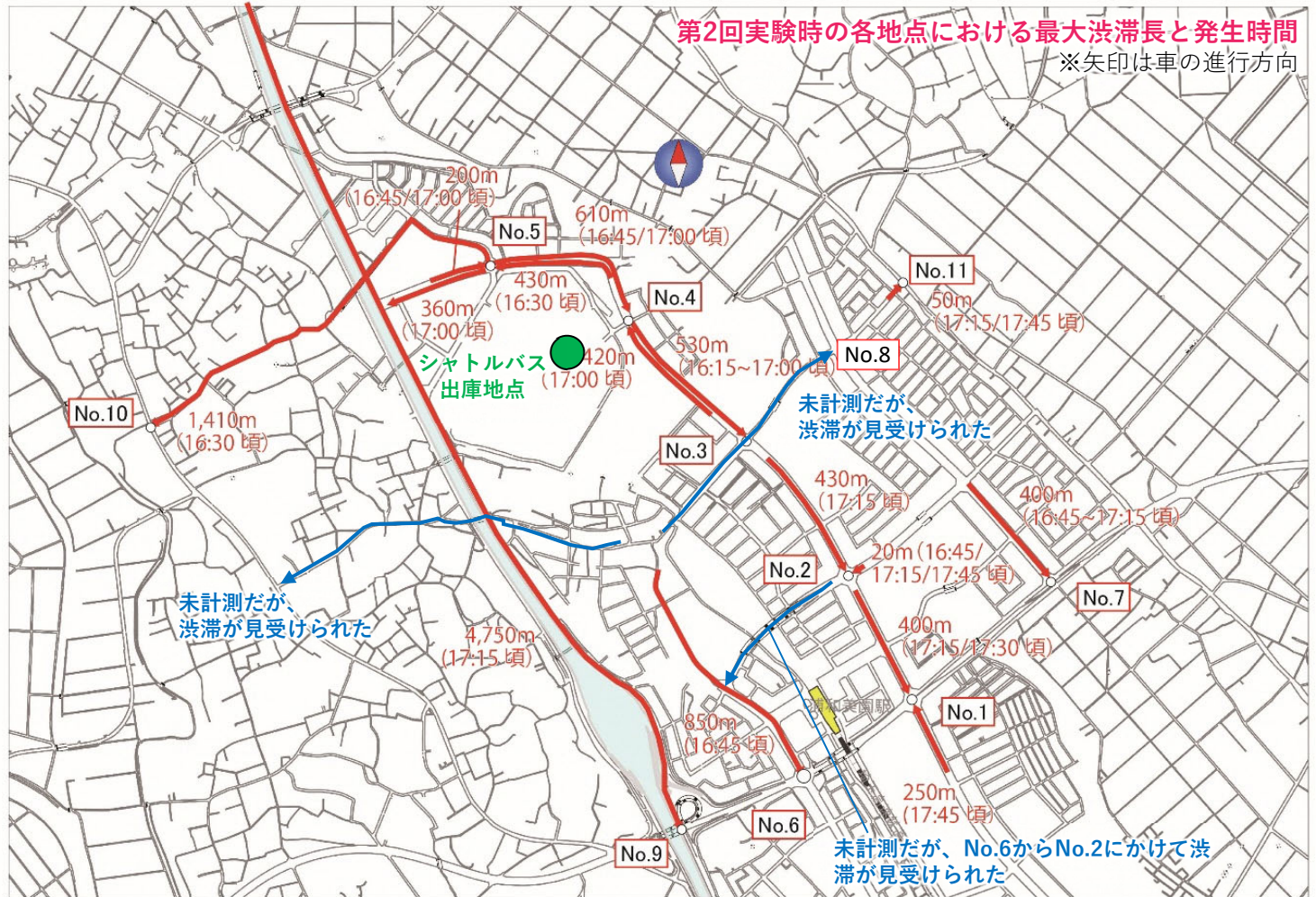


※第1回実験、第2回実験の最大所要時間は実験時間中発車のシャトルバスのもの





## ● 周辺の渋滞状況



## ● スタジアムアクセス戦略(2018.3策定)で掲げる達成目標・成果指標の状況まとめ

	達成目標 (分担率)	第1回実験 '18.9.30	第2回実験 '19.3.30	成果指標	第1回実験 '18.9.30	第2回実験 '19.3.30
鉄道	↗50.0%	29.1% ⇒未達成	38.1% ⇒未達成	—	—	—
バス	↗20.0%	18.3% ⇒未達成	12.5% ⇒未達成	埼玉スタ〜国道463号バイパス までの最大所要時間20分	浦和方面：12分 ⇒達成 越谷方面：10分 ⇒達成	浦和方面：32分 ⇒未達成 越谷方面：12分 ⇒達成
				渋滞継続時間の短縮	横ばい⇒未達成	横ばい⇒未達成
自家用車	↘20.0%	46.7% ⇒未達成	37.9% ⇒未達成	利用者削減	未達成	未達成



## ●今回の交通社会実験に係る総評

- ▼ 第2回実験は、昨年9月実施の第1回実験の結果を踏まえながら、シャトルバス優先化の定常化を見据え、交通規制や時間を変更して実施しました。
  - ➔ 第1回実験時の交通規制内容【No.3交差点～No.1交差点の南方面(国道463号バイパス方面)】について最大90分間のシャトルバス完全優先化】では、シャトルバス走行性は劇的に改善されましたが、規制区間が長く、定常化に向けては運営面や生活交通への影響に課題が残りました。このため、第2回実験では交通規制箇所を絞りながら、シャトルバスの走行性改善効果と、課題への影響度合いを検証することとしました。また、規制時間については、シャトルバスの運行データを踏まえ、多くのシャトルバスが出庫する試合後60分間に短縮しました。
- ▼ 第2回実験時の観客数39,055人は、浦和レッズホームゲーム平均観客数(※2018年J1リーグ戦では35,502人)よりやや多い中、交通手段別分担率を見ると自家用車割合が比較的高い(37.9%)状況でした。また、春休み期間中の土曜日かつ、試合終了時間帯が夕方であったことを考慮すると、観戦者以外の生活交通等も多い道路交通状況であったと推測されます。
- ▼ 第2回実験時における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(※実験時間中(17:00まで)に発車のシャトルバスを対象)は、**浦和駅・東浦和駅行は約32分(通常時比で約10分短縮)**、また**北越谷駅行は約12分(通常時比で約31分短縮)**となりました。
  - ➔ **浦和駅・東浦和駅行は、第1回実験時より交通規制箇所を絞ったこと、バスルート上に混雑が発生したことにより、第1回実験時のような大幅短縮には至らず、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」は未達成、一方、北越谷駅行は成果指標を達成する形となりました。**浦和駅・東浦和駅行の所要時間改善に向けては、規制や誘導、ルートの変更など第2回実験時の内容+αの取組が必要と考えられます。
- ▼ 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(Jリーグ試合時の公共交通利用率70.0%)を掲げていますが、**公共交通利用率は50.6%**に留まり、通常時の57.1%も下回っています。
- ▼ 浦和岩槻線(規制区間外)におけるNo.3交差点を起点とした南方面(国道463号バイパス方面)に向かう渋滞は国道122号付近まで伸びましたが、その継続時間は約1時間であり、通常時と同程度となりました。また、No.6交差点を起点とした南方面(国道463号バイパス方面)に向かう渋滞について、未計測であるがNo.2交差点付近まで伸びており、浦和駅・東浦和駅行のシャトルバスの円滑な運行に支障をきたしました。さらに、No.10交差点を起点とした西方面(国道さいたま鳩ヶ谷線方面)の渋滞がNo.5交差点を越えNo.4交差点付近までつながり、No.5交差点が一時ロックアップ状態となった状況が観察されました。
  - ➔ 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**が、上記記載の道路交通状況では渋滞長は顕著となるため、交通負荷の軽減・分散化が必要です。
  - ➔ シャトルバスが駅へ観戦者を輸送した後、もう一度輸送するため埼玉スタジアムへ戻る際、No.4交差点を起点とした北方面に向かう渋滞により埼玉スタジアム東駐車場(シャトルバス乗車地点)へ入ることができず、一時バスに乗車できない観客待機列が発生していました。
- ▼ 上記の結果より、アクセス環境改善に向けては、**引き続きシャトルバス優先化等の取組を通じ、自家用車から公共交通を中心とした交通手段への転換促進による交通負荷の軽減**を図るとともに、**試合終了後の滞留の促進や駐車場マネジメント(時差出庫)などの取組により交通負荷の分散**も合わせながら、推進していく必要があります。
- ▼ 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。昨年9月の第1回実験、今回の第2回実験の成果を踏まえ、2020年東京五輪を短期目標に、試行・検証を重ね、シャトルバス優先化の定常化を図っていきたいと考えております。

 みその都市デザイン協議会

■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