

世界に誇れる“スタジアムタウン”を目指して！

10月6日(Ｊリーグ)&10月10日(国際試合)「シャトルバス優先走行化」交通社会実験 結果概要

2019.12
みその都市デザイン協議会

●実験実施概要

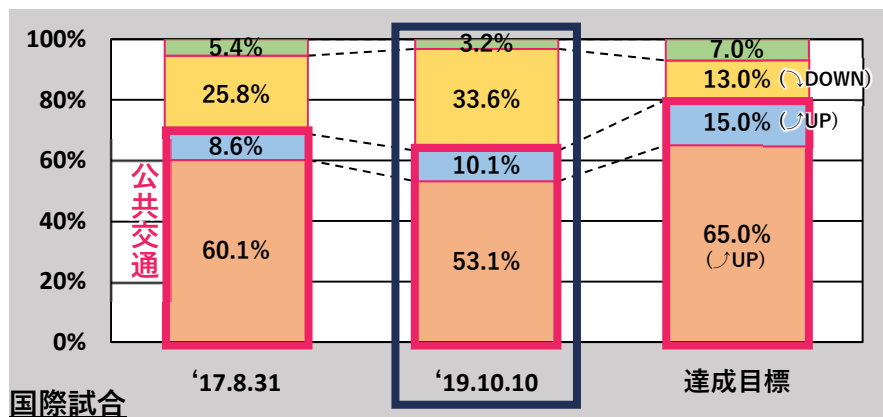
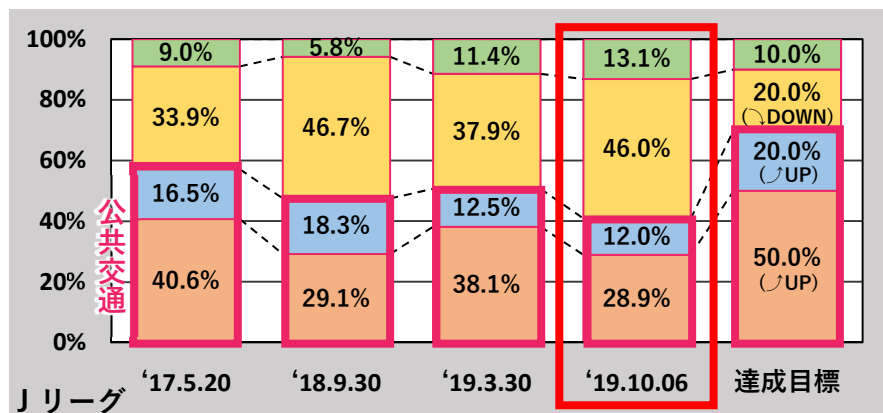
実験名	取組定常化を見据えた 「シャトルバス優先走行化」第3回交通社会実験	東京2020大会を見据えた 国際試合における「シャトルバス優先走行化」交通社会実験
目的	交通渋滞の直接的原因となっている自家用車から公共交通を中心とした交通手段への転換(モーダルシフト)を目指し、渋滞により利便性が低下しているシャトルバスの所要時間改善に向け、優先走行化の交通社会実験を実施	
日時	2019年10月6日(日) 19時00分頃～20時00分頃 ※2019明治安田生命J1リーグ第28節 浦和レッズ vs 清水エスパルス(17:00 kick off)の試合終了後	2019年10月10日(木) 21時30分頃～22時15分頃 ※2022FIFAワールドカップアジア2次予選 日本代表 vs モンゴル代表 (19:35 kick off)の試合終了後
主な内容	●交差点A～C間において、第2車線(中央分離帯側)をシャトルバス等優先レーン化(一般車両は第1車線(歩道側)に振分誘導) ※優先レーン設置に伴い、一般車両は交差点Cにおいて埼玉方面からの右折不可 ●バス走行の円滑化のため、交差点Eにて一般車両右折禁止 ●交差点Cでの車両誘導を円滑化するため、浦和岩槻線をイオンモール等方面へ向かう歩行者・自転車の通行を同路線西側(埼玉側)歩道へ誘導	



●比較試合の基礎情報

	Jリーグ(浦和レッズ ホームゲーム)				国際試合(日本代表 ホームゲーム)	
	通常時	第1回実験時	第2回実験時	第3回実験時	通常時	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	2019年10月6日(日) 17:04~19:00	2017年8月31日(木) 19:35~21:30	2019年10月10日(木) 19:35~21:30
対戦カード	vs 清水エスパルス (試合結果 △3-3)	vs 柏レイソル (試合結果 ○3-2)	vs FC東京 (試合結果 △1-1)	vs 清水エスパルス (試合結果 ○2-1)	vs オーストラリア (試合結果 ○2-0)	vs モンゴル (試合結果 ○6-0)
天候	晴	曇のち雨(台風接近)	曇	曇	晴	曇のち雨
観客数	33,458人	26,431人	39,055人	34,131	59,492	43,122

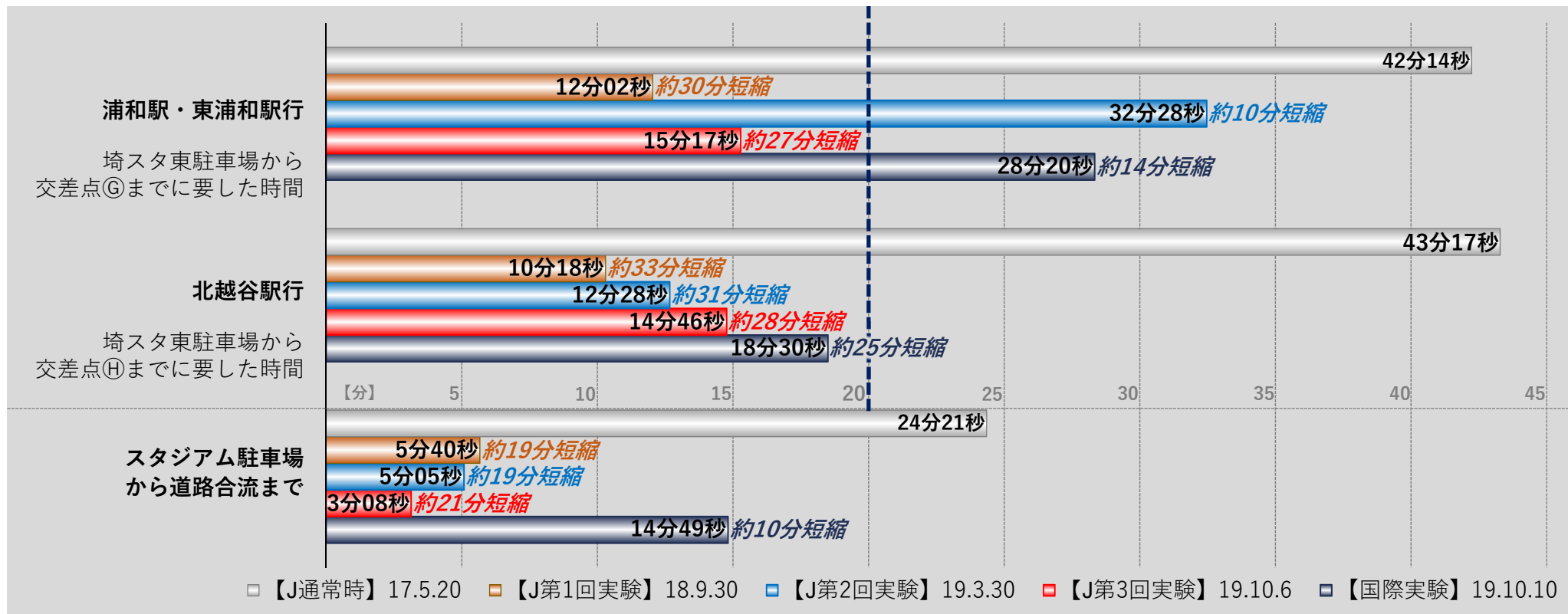
●交通手段別分担率推計値(比較)



	Jリーグ				国際試合	
	'17.5.20	'18.9.30	'19.3.30	'19.10.06	'17.8.31	'19.10.10
鉄道	13,598	7,702	14,890	9,854	35,765	22,905
バス	5,507	4,846	4,893	4,089	5,144	4,361
自家用車	11,350	12,348	14,808	15,705	15,357	14,481
自転車・二輪車・その他	3,003	1,535	4,464	4,483	3,226	1,374
計	33,458	26,431	39,055	34,131	59,492	43,122

● 埼スタ～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)

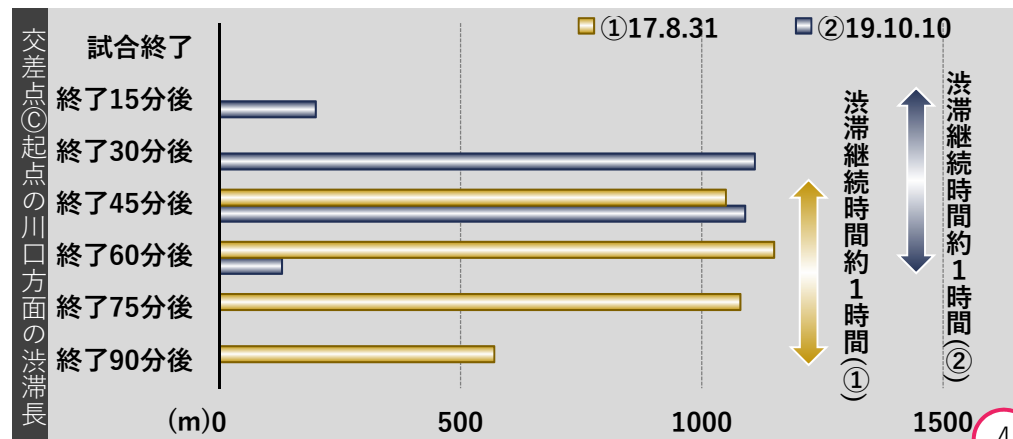
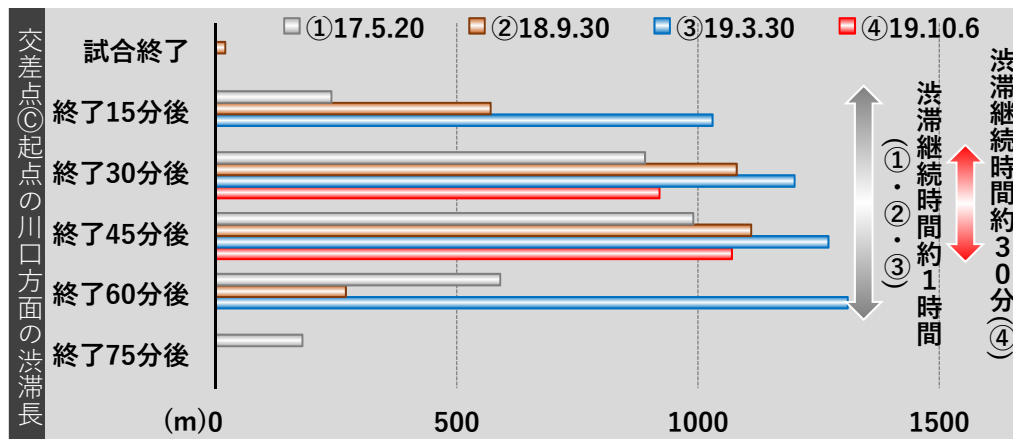
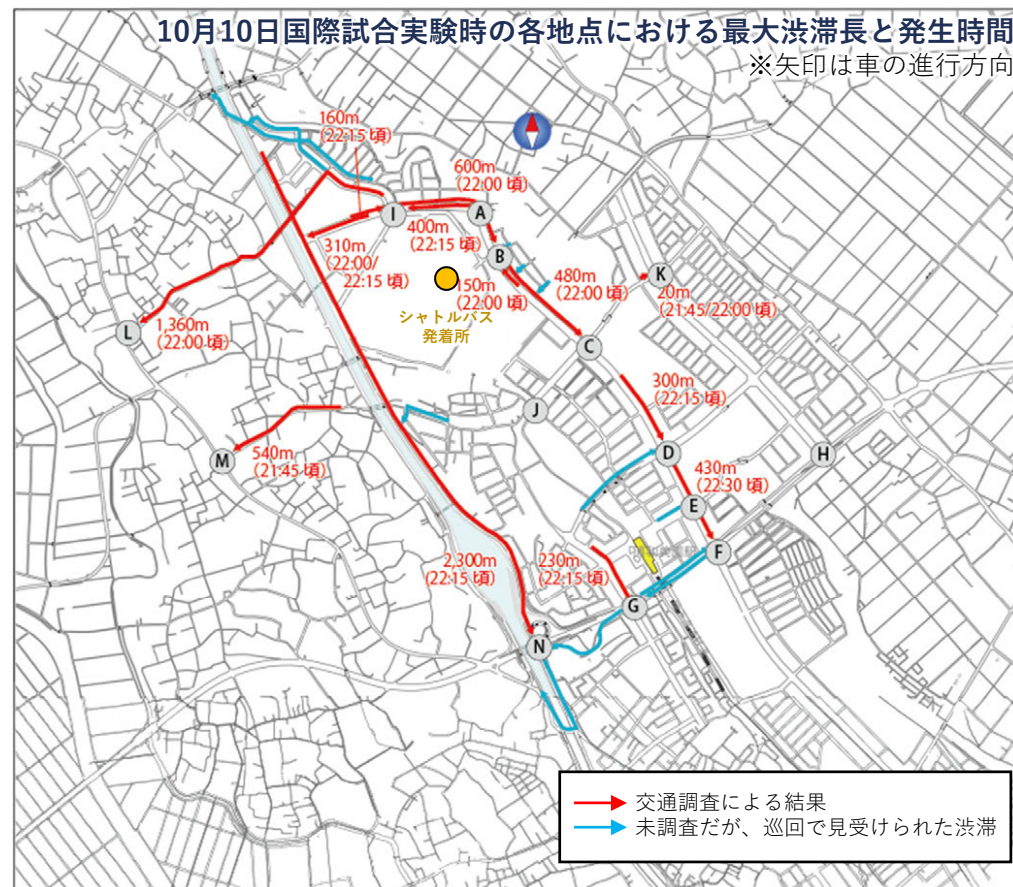
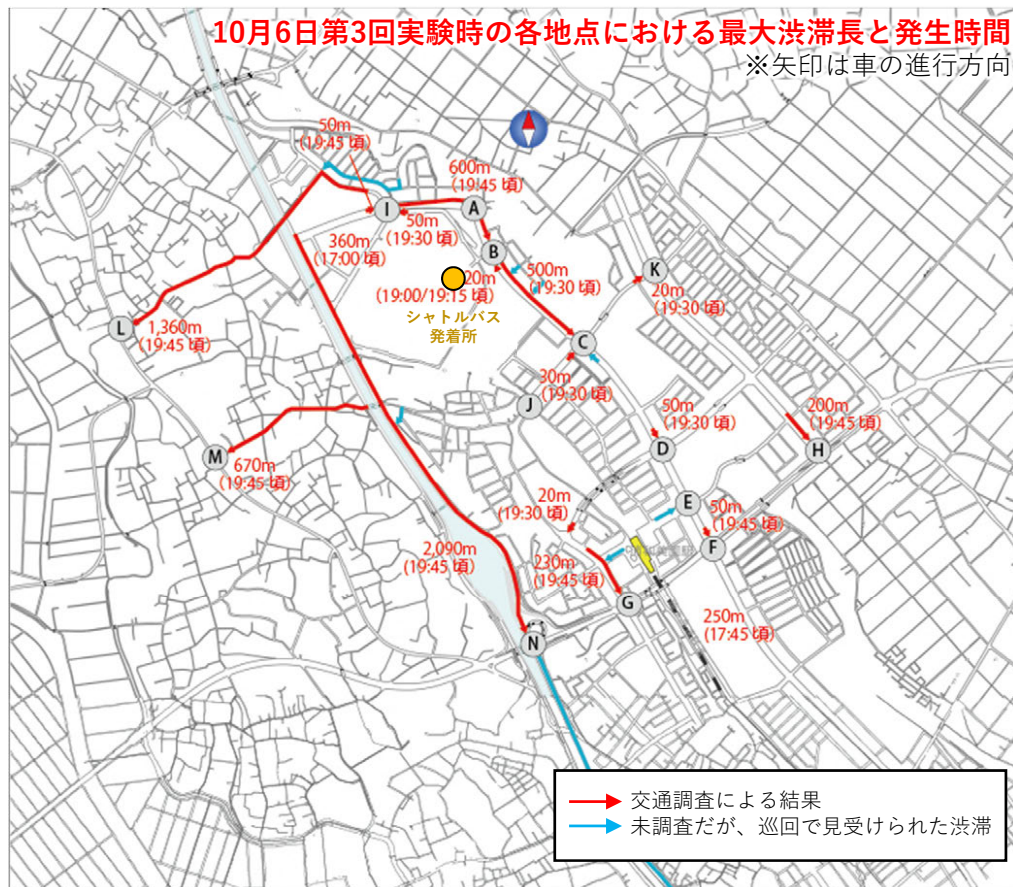
成果指標: 20分以下



※各実験時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
※17.8.31の国際試合通常時は未計測



●周辺道路の渋滞状況



●総評

今回の実験の狙い

▼ 第3回実験は、第1回実験(昨年9月)・第2回実験(今年3月)の結果を踏まえながら、シャトルバス優先の定常化を見据え、交通規制内容を変更して実施しました。また、国際試合における実験も、第3回実験と同様の内容にて実施しました。

- ➡ 第1回実験時の交通規制内容【交差点㊸～交差点㊾の川口方面について最大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おいて課題が残りました。
- ➡ 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し、第3回実験ではさらなる最適化に向け交通規制内容を変更して実施いたしました。

実験時の交通手段別分担率

▼ 第3回実験時の観客数34,131人は、浦和レッズホームゲーム平均観客数(※2019年J1リーグ戦では34,184人)並みの中、交通手段別分担率を見ると自家用車割合が比較的高い(2年前調査時33.9%・今回46.0%)状況でした。

▼ 国際試合実験時の観客数43,122人は、埼玉スタジアムでの国際試合の中では少ない部類でしたが、交通手段別分担率では、自家用車割合が比較的高い(2年前調査時25.8%・今回33.6%)状況でした。

- ➡ 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%・国際試合時は同80.0%)を掲げていますが、**第3回実験時の公共交通利用率は40.9%、国際試合実験時は同63.2%に留まっています。**

実験時のシャトルバス走行性

▼ 第3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(※実験時間中の発車のみ対象)は、**浦和駅・東浦和駅行は約15分(通常時比で約27分短縮)、北越谷駅行は約15分(同約28分短縮)**となりました。

▼ 国際試合実験時は、**浦和駅・東浦和駅行は約28分(同約14分短縮)、北越谷駅行**

は約18分(同約25分短縮)となりました。

- ➡ **国際試合実験時の一部の浦和駅・東浦和駅行便を除き、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」のサービス水準を達成**しました。優先レーン設置による円滑な出庫、交差点㊸の交通規制によるバスルート上への一般車流入抑制効果が要因と考えております。

実験時の交通規制等に伴う周辺交通への影響

▼ 浦和岩槻線(規制区間外)における交差点㊸を起点とした川口方面に向かう渋滞長は、両日とも交差点㊸を越えましたが、その継続時間は第3回実験時は約30分、国際試合実験時は約1時間であり、通常時より短縮または同程度となりました。

- ➡ 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。**

※ ただし、第3回実験時は試合終了時間帯が日曜日の晩であり、観戦者以外の生活交通等は比較的少ない状況であった事には留意が必要です。

今後の展望・課題

▼ **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。

▼ 道路交通負荷の軽減に向けては、引き続き、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を一層推進していく必要があります。

- ➡ **シャトルバス優先走行化については、これまでの実験の成果を踏まえ、Jリーグ試合時における翌シーズン以降の定常化**を検討してまいります。また、東京2020大会に向けては、今回の成果を大会組織委員会へ提供する等、本協議会としても大会成功への協力を進めてまいります。
- ➡ シャトルバス優先走行化に合わせ、他の交通手段転換促進策の検討も進めていければと思います。

▼ また、短時間に集中する交通負荷の分散も重要な課題であり、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)等の取組も企画化を進めていければと思います。



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)

TEL: 048-878-5143 (平日 8:30-17:15)

E-mail: urawa-tobu-machidukuri@city.saitama.lg.jp