



美園地区エリア交通戦略
～美園スマートモビリティデザイン～



みその都市デザイン協議会



CONTENTS

1_将来イメージ	p2
2_背景・目的	p3
3_対象区域／位置づけ	p4
4_モビリティデザイン推進上の3つの視点	p5
5_取組方向性の設定	p6
6_短期戦略と先行取組	p7
7_取組概略図	p8
8_アクションプラン	
戦略1. 安心・安全な歩行・自転車ネットワーク形成	p9
戦略2. ウォーカブル先導空間の形成	p11
戦略3. 駅周辺・埼スタ周辺の歩行回遊拠点化推進	p13
戦略4. ニーズ・ライフスタイルに対応した移動手段の充実	p15
戦略5. 交通需要マネジメント体制の構築・推進	p17
9_用語解説	p19

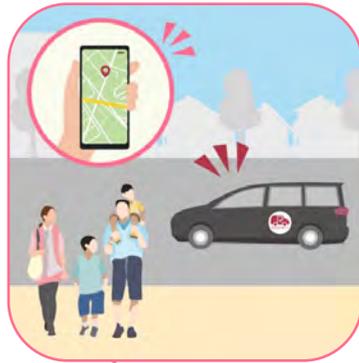
美園で過ごす時間を豊かにする「人」中心の交通・モビリティ（将来イメージ）

2020年以降のコロナ禍は、人々のライフスタイルに大きな変化をもたらした。より豊かな時間を過ごすこと、一人ひとりの志向に合った暮らし方・働き方を実現することが重視され、「Well-being (心ゆたかな暮らし)」や「Sustainability (持続可能な環境・社会・経済)」等、「人間中心の社会」への要請が一層高まっている。そこで、美園に関わりを持つすべての人の、美園で過ごす時間を豊かにする「人」中心の交通・モビリティを実現していく。

アイレベルの賑わいを楽しみながら、安心して交流・待合せ・休憩等ができる。



新技術等も活用しながら、その時々合った最適な移動手段が選べる。



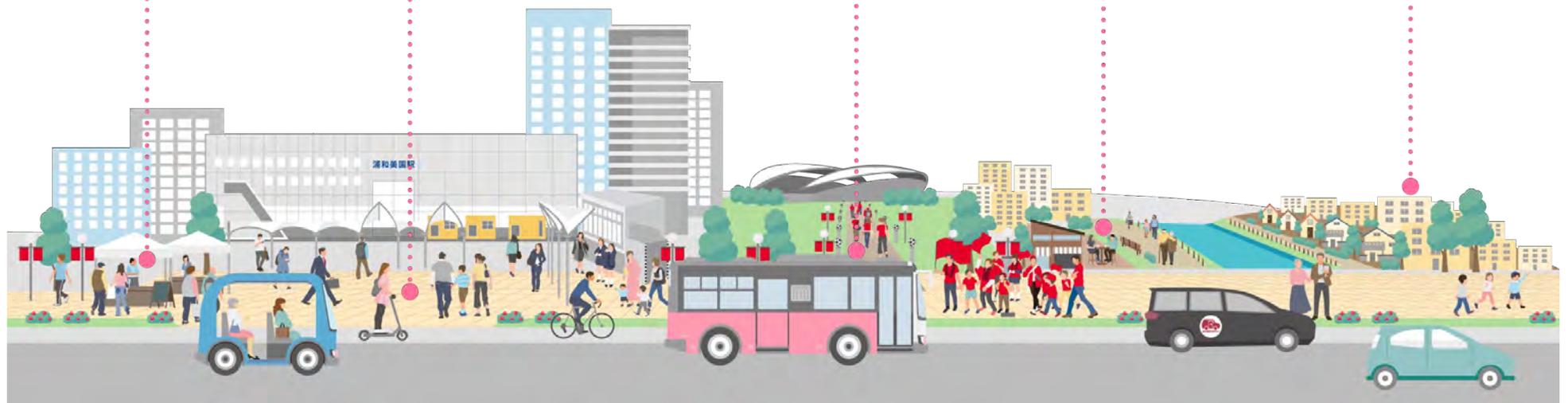
住む人も訪れる人も、ストレスなく目的地まで移動できる。



綾瀬川を身近に感じながら憩い、散策やウォーキング等を楽しめる。



身近な生活道路で、安心して通勤・通学や近所へのお出かけ・散策ができる。



背景・目的

- さいたま市の“副都心”の1つ「美園地区」では、「埼玉スタジアム2002公園」（以下、埼スタ）も囲みながら埼玉高速鉄道線「浦和美園駅」を核に大規模な土地区画整理事業（以下、区画整理）による新市街地づくりが進められてきており（区域愛称：みそのウイングシティ。以下、MWC）、今後も開発進展に伴う居住人口や立地施設数の増加が見込まれている。その一方で、開発区域周辺の既成市街地・市街化調整区域では、将来的な生産年齢人口の減少や高齢化の進行等も想定されている。
- 浦和美園駅から浦和駅・大宮駅・岩槻駅等の市内拠点駅を結ぶ公共交通網（基幹路線バス）は整備されているものの、各種都市機能の分散立地や区内を周遊する日常交通サービス不足等を背景に、市内他地区に比して自家用車依存が高い傾向にある。まちの発展・成熟に伴う人口・土地利用等の変化や、新型コロナウイルス感染症の世界的流行を経て一層の多様化が進むライフスタイルやニーズ等に対応しながら、郊外住宅地に典型的な過度な《自家用車依存》から脱却するためには、低環境負荷で、誰もが移動しやすい地域交通環境づくり（＝モビリティデザイン）が重要である。
- そこで、次の時代のまちづくりに向けて先行整理された地区将来構想『美園スタジアムタウンビジョン2050』（以下、ビジョン）等に即しつつ、将来にわたって持続可能な地域社会を構築し、地域の魅力・活力を維持・向上させていくために、交通・モビリティ分野における中長期的な取組方向性および概ね5ヵ年の短期アクションプランとして、『（仮称）美園地区エリア交通戦略：美園スマートモビリティデザイン』を取りまとめる。



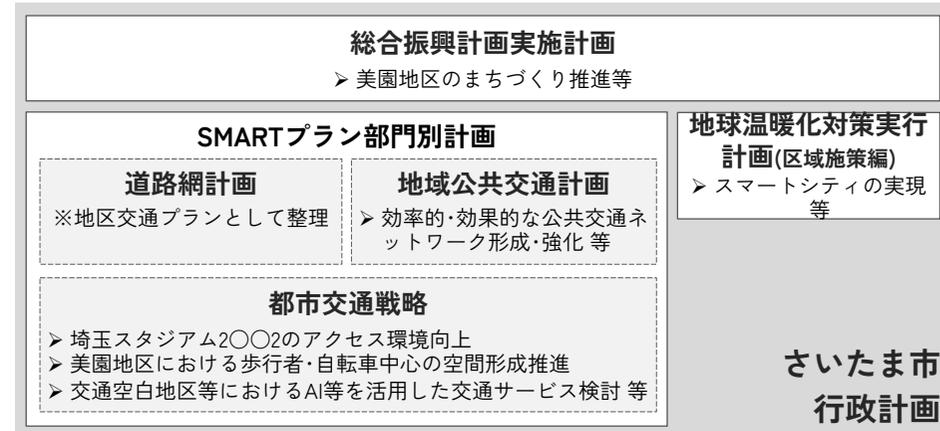
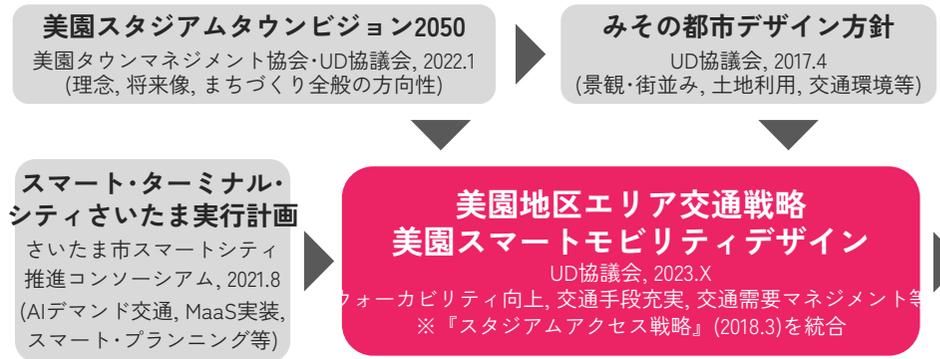
浦和美園駅周辺（2022年6月撮影）

対象区域／位置づけ



ビジョンの対象区域 (下図) 国土地理院「電子国土Web」

- 「ビジョン」の対象区域（主な対象エリア：約500ha、連携を図るエリア：約3,000ha）における、住宅市街地内の身近な移動・周遊や周辺地域資源へのアクセスを、本戦略の主なターゲットとする。



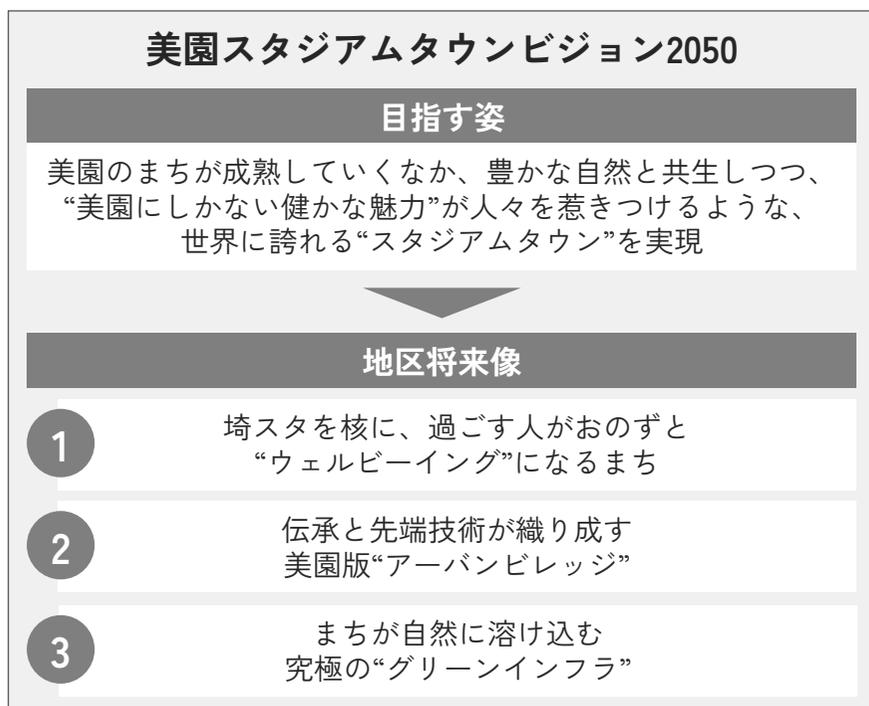
美園ですごす時間を豊かにする「人」中心の交通・モビリティの実現

各種構想・計画等と本戦略の関係

- 本戦略は、前述「ビジョン」等の実現に向け、市の関連計画等も踏まえながら、美園地区における交通・モビリティ分野の具体的な取組を定めた実行計画である。地元組織や立地企業、行政機関、大学等が参画する「みその都市デザイン協議会」（以下、UD協議会）を中心に、市関連部局の取組も見据えながら、本地区に係る【公】【民】【学】各主体のオープンかつフラットな連携・協働によりモビリティデザインを推進する。なお、推進にあたってはアジャイル手法を取り入れ、市関連計画等の進捗も踏まえつつ、取組の途中評価に基づき施策を随時軌道修正することで、着実な成果の発揮を目指す。

モビリティデザイン推進上の3つの視点

- 「ビジョン」において設定された目指す姿や将来像に即して、モビリティデザインを推進する上で考慮すべき3つの視点を抽出した。



モビリティデザイン推進上の視点



視点1：安らぎ、安全・安心

見沼たんぼや綾瀬川等の豊かな自然環境を活かしながら、安全で安心して移動できる人中心の交通・モビリティ



視点2：交流、活力

都市空間のポテンシャルを活かしながら、IoT等新技術を有効活用し、世代や地域を超えたコミュニケーションを創発する交通・モビリティ

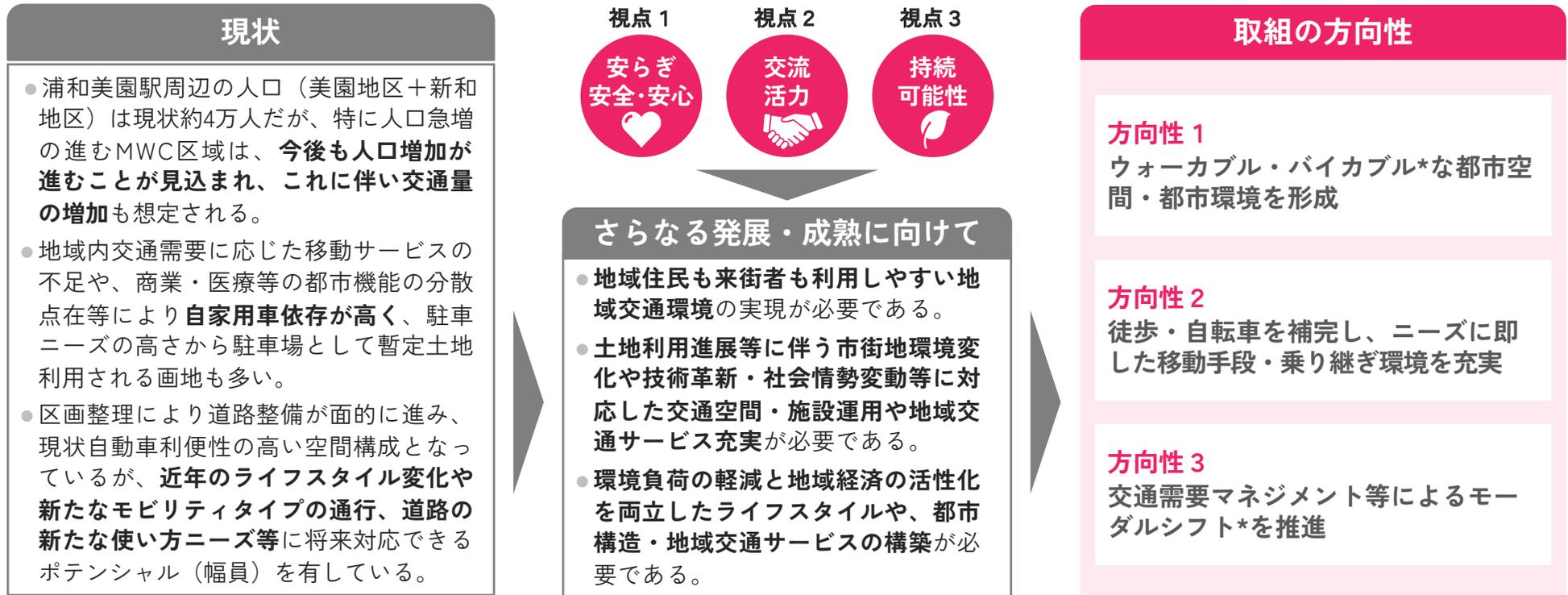


視点3：持続可能性

地域内の各種都市活動・経済活動等と共にスパイラルアップし、過度に自家用車に依存しない、人と環境にやさしい交通・モビリティ

取組方向性の設定

- モビリティデザインを推進する上で考慮すべき3つの視点や、地区の現状やビジョンで目指す将来像、交通・モビリティに関する近年の動向を踏まえ、本戦略で取組む際の中長期的な取組方向性を設定した。



交通・モビリティに関する近年の動向

Politics

- 地域特性に応じて持続可能な地域交通の実現に向けて、地域主体のリ・デザインが求められる。

Economy

- 新型コロナウイルス感染症の世界的流行を受けた経済停滞等の影響により、地域交通サービスが疲弊した。
- 技術革新・DX進展等により、まちづくり分野におけるスマート技術導入等へ多様な事業者の参画増が想定される。

Society

- ライフスタイルの多様化や健康意識の高まり等の変化に応じて、都市構造・都市サービス等の更新が必要となる。
- デジタルデータの取扱量が一層増加しており、セキュリティリスクへの十分な対策が求められる。

Technology

- 通信技術やAI等を活用したサービス最適化・精度向上や、ロボティクスや新モビリティの導入等の一層の加速化が想定される。

短期戦略と先行取組

- 取組方向性を踏まえた「短期戦略」および「先行取組」を下記の通り設定する。

取組方向性	短期戦略	先行取組	共通取組
ウォークブル・バイクブルな都市空間・都市環境を形成	戦略1 安心・安全な歩行・自転車ネットワーク形成	取組1-1 安心・安全な歩行ネットワークの確保 取組1-2 自転車ネットワークの拡充 取組1-3 道路空間将来像の検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 人流データなどを活用したスマートプランニング*の実践によるEBPMの推進 ● 負担と受益を応分にシェアしながら、地域全体で地域交通環境を支えていく共創・連携の促進
	戦略2 ウォークブル先導空間の形成	取組2-1 スタジアム参道・3km回廊*を核としたウォークブル空間の形成 取組2-2 沿川施設と連携した綾瀬川遊歩道の歩行環境充実	
	戦略3 駅周辺・埼スタ周辺の歩行回遊拠点化推進	取組3-1 駅周辺の道路空間利活用促進 取組3-2 駅周辺の歩行環境・自転車利用環境の向上 取組3-3 埼スタ周辺の歩行・回遊拠点化	
徒歩・自転車を補完し、ニーズに即した移動手段・乗り継ぎ環境を充実	戦略4 ニーズ・ライフスタイルに対応した移動手段の充実	取組4-1 地区内外への多様な移動手段の充実 取組4-2 移動サービス間や他分野連携の促進	
交通需要マネジメント等によるモーダルシフトを推進	戦略5 交通需要マネジメント体制の構築・推進	取組5-1 各種交通関連データ利活用の体制構築・推進 取組5-2 日常生活における交通行動の脱炭素化促進 取組5-3 スタジアムアクセス環境の改善	

取組概略図

● 「先行取組」は、下図に示す箇所を想定して取り組んでいく。

- 全域 = エリア全域にわたっての取組
- = 歩行者横断環境の維持・整備検討箇所
- (orange) = 自転車ネットワーク候補路線
- (dashed orange) = 自転車ネットワーク候補路線(未整備路線・市外路線)
- (green) = 川沿い歩行ネットワーク
- (dotted green) = 川沿い歩行ネットワーク(市外)
- (green with border) = スタジアム参道・3km回廊
- (green) = 上記歩行経路沿いの公園

取組1-1 全域

安心・安全な歩行動線の確保

取組1-2

自転車ネットワークの拡充

取組1-3 全域

道路空間将来像の検討

取組2-1

スタジアム参道・3km回廊を核としたウォークブル空間の形成

取組2-2

沿川施設と連携した綾瀬川遊歩道の歩行環境充実

取組3-1

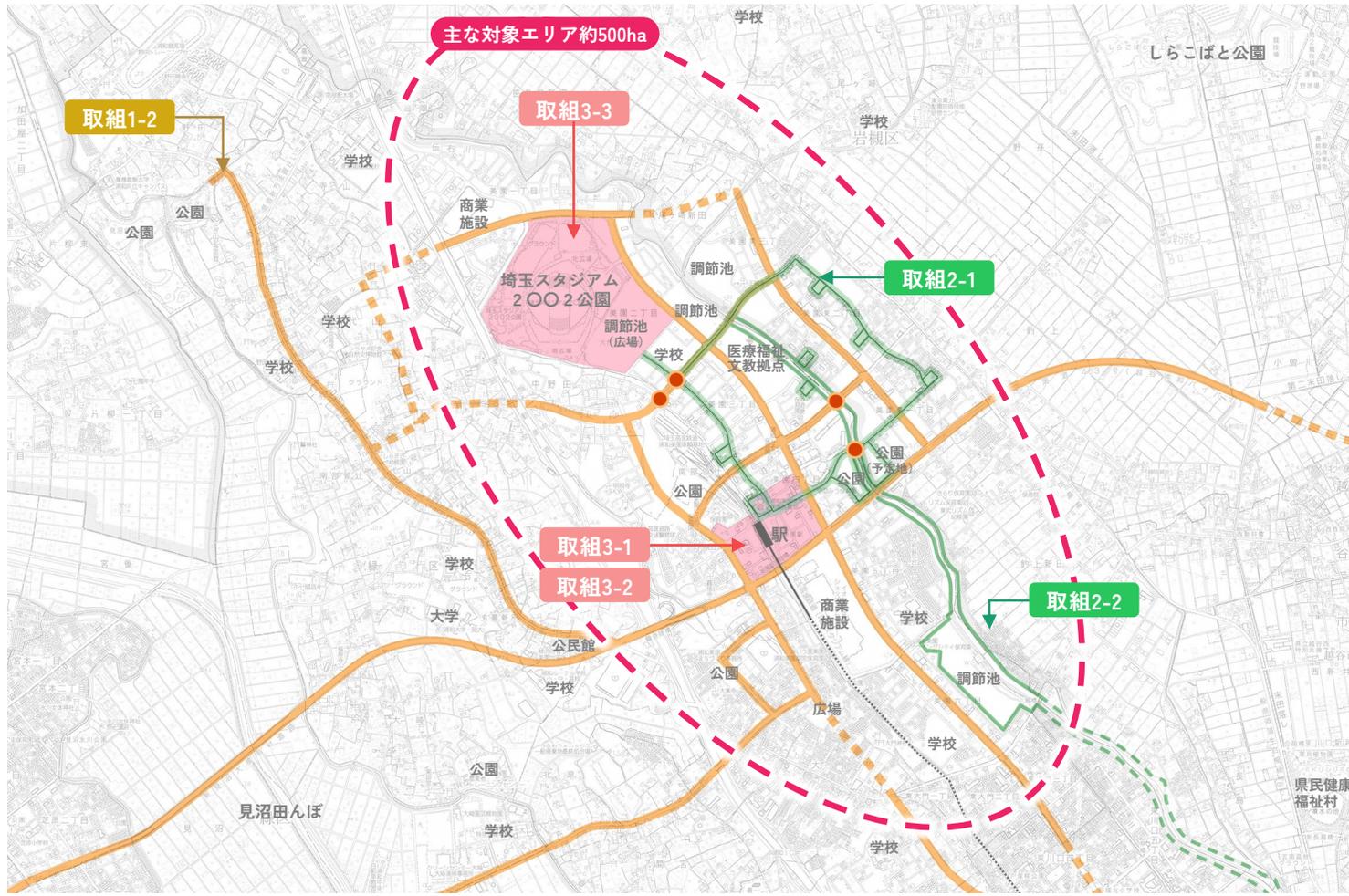
駅周辺の道路空間利活用促進

取組3-2

駅周辺の歩行環境・自転車利用環境の向上

取組3-3

埼玉スタ周辺の歩行・回遊拠点化の推進



取組4-1 全域

地区内外への多様な移動手段の充実

取組4-2 全域

移動サービス間や他分野連携の促進

取組5-1 全域

各種交通関連データ利活用の体制構築・推進

取組5-2 全域

日常生活における交通行動の脱炭素化促進

取組5-3 全域

スタジアムアクセス環境の改善

戦略1. 安心・安全な歩行・自転車ネットワーク形成 (1/2)

現状

- 都市開発区域内における住居系土地利用の進展等に伴い地区内交通量が年々増加。ただし、地区内幹線道路ネットワークにおいて、交通需要(通行量)に比して車線数過剰と推測される路線も見受けられる。
- 技術進歩に伴う新たなモビリティタイプの登場や、社会情勢変動や社会経済構造変革等による新たな生活様式 (New Normal) の普及等により、道路に求められる役割も時代に応じて変化している。

実現に向けて
将来像の

- 安心・安全な歩行回遊・自転車走行ネットワークの拡充に向けて、既存インフラを有効活用した安全対策等が必要である。

取組1-1 安心・安全な歩行ネットワークの確保

- ゾーン30プラス*による市の交通安全施策と連携を図りながら、生活道路*における自家用車流入抑制・速度制限・低減等を推進する。
 - 土地利用進展状況も踏まえ、社会的要請の高い子育て支援施設周辺、通学路、公園周辺等を優先的に検討
 - ゾーン30プラスやスムーズ横断歩道等の導入について研究
- 3km回廊や綾瀬川遊歩道、スタジアム参道等、主要歩行ネットワーク上における歩行者横断環境の改善を検討し、整備・維持する。
- 主要歩行ネットワークの沿道敷地において、『街並みデザインガイド』の運用により、歩行者に配慮した車両出入口配置・緑化・外構照明等の誘導を推進する。

取組1-2 自転車走行ネットワークの拡充

- 市による自転車ネットワーク整備と地区まちづくりの連携を図る。(周辺地域資源へのアクセス含む)

取組1-3 道路空間将来像の検討

- 美園5号線、岩槻南部中央通り線等の4車線道路について、自動車中心の空間から歩行者・自転車等の「人中心」の空間活用実験等を通じて道路空間将来像を検討する。



ゾーン30の整備



ハンプ(凸部)の設置例

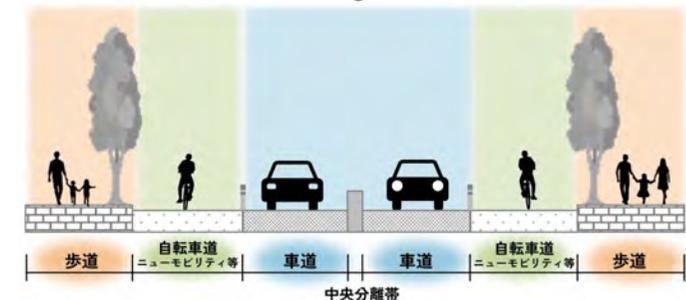
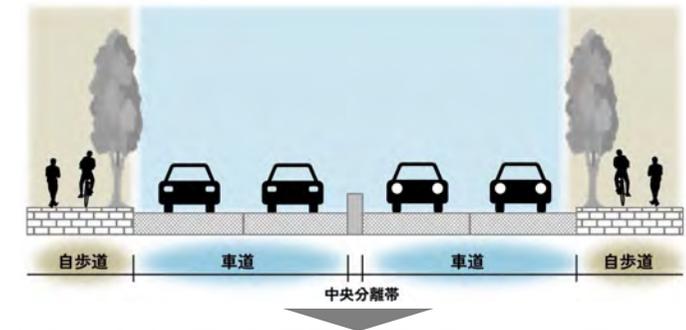


写真提供：埼玉大学

スムーズ横断歩道の整備例



自転車走行空間の明示化



多様な利用者が共存する道路空間の将来像検討イメージ

KPI (取組進捗指標)	
取組 1-1	<ul style="list-style-type: none"> ●速度制限等安全対策が実施された道路延長 ●街並みデザインガイドによる誘導数
取組 1-2	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車ネットワーク整備延長
取組 1-3	<ul style="list-style-type: none"> ●地区内幹線道路の将来像検討箇所数

●安心・安全な道路空間が創出
●移動ストレスが低減
●外出率の増加

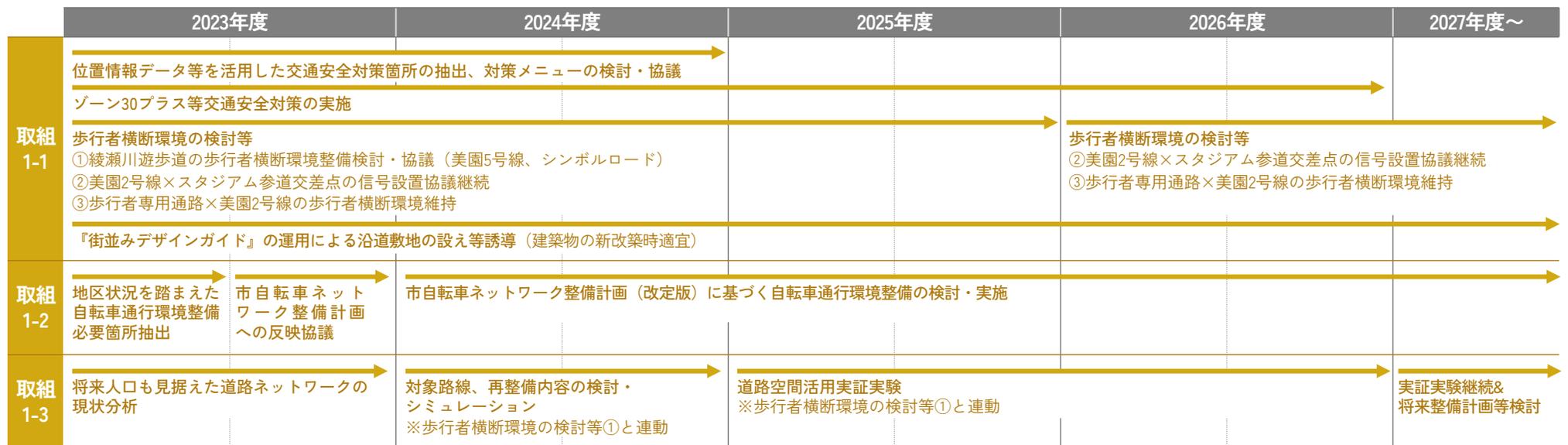
安心・安全な歩行ネットワーク形成
KGI (目標達成指標)
交通事故発生件数

戦略1. 安心・安全な歩行・自転車ネットワーク形成 (2/2)

関係主体の役割分担

	関係主体	主なプレイヤー(想定)	役割
民	地域住民		<ul style="list-style-type: none"> ● 道路安全対策等の地域発意・協力・支援・参画 ● 歩行者へ配慮した沿道敷地の設え等整備・管理
	地域組織・団体	自治会等	
	地区内事業者	沿道施設運営者・管理者等	
	まちづくり法人	美園タウンマネジメント (都市再生推進法人)	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路安全対策等の実施支援(関係者間調整・周知等) ● 道路空間の再配分検討にあたってのストリートデザイン監修、実証支援 ● 街並みデザインガイドの運用による沿道敷地の設え等誘導
	専門企業	道路安全対策技術を有する専門企業	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路安全対策等に関する技術支援、
学	学術・研究機関	埼玉大学・芝浦工業大学等	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路安全対策・道路空間再配分検討等に関する技術支援、学生の参画
公	行政機関	市まちづくり部局 (浦和東部まちづくり事務所、自転車まちづくり推進課)	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路管理者・交通管理者等との協議、道路安全対策等の実施支援(関係者間調整・周知等) ● 道路空間の再配分検討・実証・整備 ● 街並みデザインガイドの運用による沿道敷地の設え等誘導 ● 市自転車ネットワーク整備計画の改定 ● まちづくりと連動した交通安全対策、自転車ネットワーク整備等の検討・実施
		道路管理者・交通管理者等	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりと連動した交通安全対策、自転車ネットワーク整備等の検討・実施

取組推進ロードマップ



戦略2. ウォーカブル先導空間の形成 (1/2)

現状

- 区画整理による歩道空間整備や綾瀬川沿い遊歩道整備など、「歩ける」・「歩きやすい」空間の整備は徐々に進展してきた。
- 「歩きたくなる」空間としては、現状、緑陰・ベンチ等の歩行快適性を向上させる環境・設備等は拡充の途上段階にある。

将来像の実現に向けて

- 「歩きたくなる」空間づくりの普及に向け、駅前・埼玉公園等の各種主要施設を結ぶ歩行経路（スタジアム参道、3km回廊や綾瀬川遊歩道等）のウォーカブル先導フィールド化が必要である。

取組2-1 スタジアム参道・3km回廊を核としたウォーカブル空間の形成

- スタジアム参道・3km回廊沿いの公共空間（浦和美園4丁目公園、(仮称)岩槻南部新和西区近隣公園予定地、美園3号線高架下等）を核に、歩行・滞留空間を創出するとともに、オープンスペースを活用した賑わい・交流活動を誘発する仕組み・体制等の充実を図る。
- 駅前通り線やスタジアム参道等において、道路空間と沿道施設が連携した、緑陰・植栽（レズローズ等）やベンチ等のウォーカブル装置の充実化を推進する。

取組2-2 沿川施設と連携した綾瀬川遊歩道の歩行環境充実

- 綾瀬川遊歩道沿いの敷地・施設（医療福祉文教拠点施設用地等）と連携した歩行空間や休憩場所等の整備・誘導を図る。



公園利活用実験(美園マチなかロビー)



スタジアム参道の空間誘導イメージ



美園3号線高架下の利活用



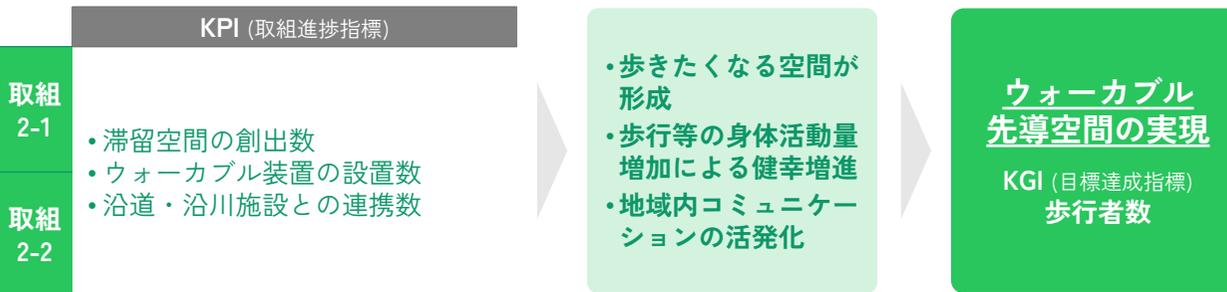
まちなかベンチ実験



沿道敷地際に設けた小広場(事例)



レズローズの活用イメージ



綾瀬川遊歩道の整備推進



綾瀬川遊歩道と沿川敷地の連携

戦略2. ウォーカブル先導空間の形成 (2/2)

関係主体の役割分担

関係主体	主なプレイヤー(想定)	役割
民	地域住民	● 道路空間・公園・綾瀬川遊歩道を活用した取組・企画への協力・支援・参画 ● 各モビリティサービスへの協力(サービス周知、モビリティ拠点用地提供等)
	地域組織・団体	
	地区内事業者	● 道路空間・公園・綾瀬川遊歩道を活用した取組・企画への協力・出展等
		沿道施設運営者・管理者等 医療福祉文教拠点施設用地開発事業者
	まちづくり法人	● 道路空間・公園・綾瀬川遊歩道を活用した取組の企画運営および支援(周知等)
専門企業	● 道路空間・公園・河川空間を活用した取組への参画・技術支援	
学	学術・研究機関	● 道路空間・公園・河川空間の利活用等に関する技術支援、学生の参画
公	行政機関	● 医療福祉文教拠点施設用地開発事業者とのウォーカブル空間形成に関する連携協議 ● 道路管理者・交通管理者・河川管理者・公園管理者等との協議 ● 綾瀬川遊歩道の環境整備(ロープ柵整備、ウォーカブル装置検討・整備)
		● まちづくりと連動した道路占用・使用許可の運用
		● まちづくりと連動した河川占用許可の運用
		● 公民連携による公園利活用の推進、まちづくりと連動した設置・行為許可の運用

取組推進ロードマップ

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度～	
取組 2-1	3km回廊沿い公共空間の歩行拠点化促進【公園】 ①公民連携による公園整備・運営への協力・支援((仮称)岩槻南部新和西地区近隣公園予定地) ②公園管理者と連携した公園利活用(美園マチなかロビー)の継続実施(浦和美園4丁目公園等)					
	3km回廊沿い公共空間の歩行拠点化促進【道路1】 ● 美園3号線高架下利活用実験	3km回廊沿い公共空間の歩行拠点化促進【道路2】 ● 美園3号線高架下利活用の企画・事業化(道路占用の特例、都市利便増進施設の制度活用検討)			3km回廊沿い公共空間の歩行拠点化促進【道路3】 ● 美園3号線高架下利活用事業の定常稼働	
	3km回廊の歩行環境高質化 ● ウォーカブル装置・案内サイン等整備検討・実施(地域共創型事業モデルによる整備・維持管理策等検討)					
取組 2-2	綾瀬川遊歩道沿いロープ柵整備					
	綾瀬川遊歩道の歩行環境高質化 ● ウォーカブル装置・案内サイン等整備検討・実施(地域共創型事業モデルによる整備・維持管理策等検討)					
	綾瀬川沿い開発計画(医療福祉文教拠点施設用地)との協議・調整 ● 遊歩道沿い部分の設え等に関する協議・調整					

戦略3. 駅周辺・埼スタ周辺の歩行回遊拠点化推進 (1/2)

現状

- 駅周辺土地活用が徐々に進展する中、沿道民地を活用した賑わい形成の取組（サッカー開催時臨時出店、1Dayイベント、フードトラック出店等）が試行・進展中だが、歩道空間へは波及しておらず、ゆとりある広幅員を生かしきれていない。
- 道路交通規制上、駅前通り線は自転車歩道通行可だが、通行不可である駅前広場は自転車通行（通過交通）が多い状況が常態化している。
- サッカー開催時には来場者が多数訪れる埼スタ公園周辺は、（駅周辺に比しての）見沼田んぼ方面への近接性を生かしつつ、日常的な利活用の更なる活性化が期待されている。

将来像の
実現に向けて

- 「歩きたくなる」「居たくなる」地区内回遊の拠点としての浦和美園駅周辺や埼スタ周辺の環境形成に向け、官民連携による歩行者中心の空間マネジメントや、空間ポテンシャルの有効活用が必要である。



東口駅前通り線の街路樹



駅前通り線の空間誘導イメージ

取組3-1 駅周辺の道路空間利活用促進

- 浦和美園駅前のフードトラック出店や1Dayイベント開催等の既存取組を生かしつつ、駅前広場・駅前通り線（歩道空間）と沿道民地との一体的なオープンスペース利活用を促進する。

取組3-2 駅周辺の歩行環境・自転車利用環境の向上

- 東口駅前広場・東口駅前通り線における自転車押し歩き（歩行者ファースト）のルール化を検討・推進する。
- 駅周辺の歩行環境・自転車利用環境の連続性・接続性等に配慮しながら、ニーズに応じた駐輪場・駐車場等の適正配置を検討・推進する。

取組3-3 埼スタ周辺の歩行・回遊拠点化の推進

- 埼スタ公園・大門上池調節池広場の日常的な移動目的地化の定着に向け、（サッカー開催時以外の）イベント開催利用を推進する。
- 埼スタ公園・大門上池調節池広場周辺における緑陰やベンチ等のウォークアブル装置の充実化や、シェアモビリティポート設置（戦略4参照）等のモビリティ利用環境向上を推進する。



駅舎の壁面後退部を活用したイベント



歩道空間を活用したイベント



自転車押し歩きの普及啓発（事例）



道路高架下を活用した駐輪場整備

KPI (取組進捗指標)	
取組 3-1	● 道路空間と沿道民地を連携活用した活動回数
取組 3-2	● 自転車利用マナー啓発活動数 ● 駅周辺駐輪場の収用台数
取組 3-3	● イベント開催数 ● ウォークアブル装置、シェアモビリティポート数

- 活気が溢れた歩きたくなる歩行環境が形成
- 安全で快適な道路空間が形成

駅周辺・埼スタ周辺歩行拠点化実現

KGI (目標達成指標)
まちなか
滞在人数・滞在時間



ランフェスin埼スタ



大門上池調節池広場の利活用

戦略3. 駅周辺・埼玉周辺の歩行回遊拠点化推進 (2/2)

関係主体の役割分担

関係主体	主なプレイヤー(想定)	役割	
民	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間利活用、駅前における歩行者優先の取組・企画への協力・支援・参画 	
	地域組織・団体	自治会等	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間利活用、駅前における歩行者優先の取組・企画への協力
		地域交流イベント等企画団体	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間を利活用した取組・企画への協力・出展等
	地区内事業者	飲食・物販店等	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間利活用、駅前における歩行者優先の利活用した取組・企画への協力
		沿道施設運営者・管理者等	
まちづくり法人	美園タウンマネジメント (都市再生推進法人)	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間道路空間を利活用した取組の企画運営および支援 (関係者間調整・周知等) 諸制度に基づく道路空間利活用の仕組みづくり 建物低層部への店舗等賑わい機能の誘導 (街並みデザインガイド運用による誘導) 道路空間等を活用した駐輪場・駐車場の整備・運営・協力 	
専門企業	シェアモビリティ事業者、公民連携事業の知見を有する専門企業	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間利活用、駅前における歩行者優先の取組への参画・技術支援 	
学	学術・研究機関	埼玉大学・芝浦工業大学等	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間利活用、駅前における歩行者優先の取組に関する技術支援、学生の参画
公	行政機関	市まちづくり部局 (浦和東部まちづくり事務所、都市総務課、自転車まちづくり推進課)	<ul style="list-style-type: none"> 建物低層部への店舗等賑わい機能の誘導 (街並みデザインガイド・地区計画運用による誘導、駅西口駅前保留地への賑わい機能誘導) 東口駅前広場、東口駅前通り線における自転車押し歩きルール化の検討等 道路管理者・交通管理者等との協議 (公共空間内の低未利用地含む) 民間駐輪場・駐車場整備の支援・調整 (都市再生特別措置法手続きなど) 公民連携による大門上池調節池広場の管理運営 (埼玉公園と連携した賑わい・交流の創出、モビリティ利用環境の向上) シェアモビリティ事業者との調整
		道路管理者・交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連動した道路占用・使用許可の運用
		埼玉県・埼玉公園指定管理者	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉公園の管理運営 (大門上池調節池広場と連携した賑わい・交流の創出、モビリティ利用環境の向上)
		美園コミセン管理者 (指定管理者)	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連動した施設運用 (ピロティ利活用の促進等)

取組推進ロードマップ

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度～
取組 3-1	社会実験による課題抽出・検証-1 ①沿道オープンスペースでの既存活動等の道路空間活用連携実験 (短期利活用) ②定常化を見据えた各種制度活用の検討・協議 (歩行者利便増進道路など)		社会実験による課題抽出・検証-2 ・道路空間活用企画実験 (長期利活用)		道路空間利活用の日常化 ・定常稼働
取組 3-2	東口駅前広場、東口駅前通り線の歩行者・自転車通行量の現状分析 低未利用地利活用駐輪場整備 ・国道463号バイパス高架下(駅西側)：調整協議・計画・整備・稼働	東口駅前広場、東口駅前通り線における自転車押し歩きルール等協議調整 駐輪場配置適正化方策の調査・研究	自転車押し歩き普及実証実験		ルール化
取組 3-3	埼玉公園・大門上池調節池広場のイベント利用促進 埼玉公園・大門上池調節池広場周辺の歩行環境等高質化検討 ・ウォークアブル装置、シェアモビリティポート等の整備検討・協議 (地域共創型事業モデルによる整備・維持管理策等検討)		埼玉公園・大門上池調節池広場周辺の歩行環境等高質化実施 ・ウォークアブル装置、シェアモビリティポート等の整備実施		

戦略4. ニーズ・ライフスタイルに対応した移動手段の充実 (1/2)

現状

- 都市開発区域内では人口増・施設数増により多様な移動ニーズが日々増加中。周辺の既成市街地や市街化調整区域では、生産年齢人口の減少・高齢化進行に伴い交通行動の変化が見込まれる。
- 基幹公共交通（鉄道・路線バス）の補完サービスとして、シェア型マルチモビリティ*（2016年度以降）やAIオンデマンド交通サービス（2020年度以降）の実験的導入に取り組んできた。

実現に向けて

- 自家用車に過度に依存しなくても快適・便利な地域内交通環境づくりに向けて、多様なニーズに応えた移動手段・交通サービスの充実が必要である。

取組4-1 地区内・地区外への多様な移動手段の充実

- 路線バス等との機能分担・相乗効果等議論を深めるとともに、市の「脱炭素先行地域*」の取組と連携しながら、地区内・地区外への多様な移動手段・サービスの導入を推進する。
 - ▶2020年度より実証運行を実施してきたAIオンデマンド交通サービスについて、官民連携に基づく持続可能な共創事業モデルを構築し、サービス実装する。
 - ▶市内各所で取組の進むモビリティシェアリング（自転車・スクーター・超小型EV）に加えて、グリーンスローモビリティ*・電動キックボード等、きめ細かな地域ニーズに対応したニューモビリティの実験的導入を推進・支援する。

取組4-2 移動サービス間や他分野連携の促進

- 市によるMaaS*施策方針と連携を図りながら、移動サービス間の連携や、移動サービスと地域サービスとの連携を検討・試行する。
 - ▶検索・予約・決済の統合等のソフト面に加えて、各種モビリティサービスの利用拠点を集約した「モビリティハブ」の導入等のハード面においても検討を行う。



AIオンデマンド交通サービス実証事業(みそのREDタクシー)



モビリティシェアリング(自転車)



モビリティシェアリング(スクーター)



シェア型マルチモビリティ実証実験

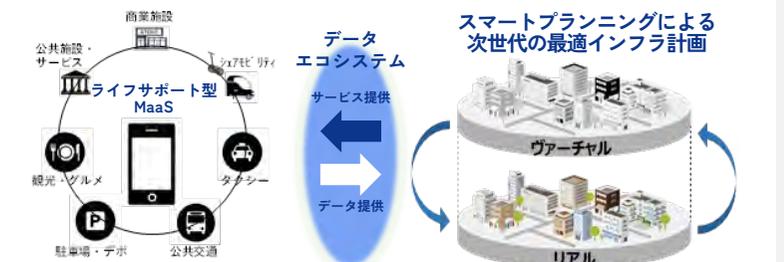


グリーンスローモビリティ活用検討

	KPI (取組進捗指標)
取組 4-1	<ul style="list-style-type: none"> ●AIオンデマンド交通サービス利用者数 ●新たなモビリティの実験的導入数
取組 4-2	<ul style="list-style-type: none"> ●MaaSアプリの活用実験数

●外出率が増加
●移動ストレスが低減
●自家用車に頼らない交通体系が構築

ニーズに即した移動手段が充実
KGI (目標達成指標)
交通利便性に関する満足度



ライフサポート型MaaSのイメージ (さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム)

戦略4. ニーズ・ライフスタイルに対応した移動手段の充実 (2/2)

関係主体の役割分担

関係主体	主なプレイヤー(想定)	役割	
民	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 各モビリティサービスの積極的な利用・フィードバック 	
	地域組織・団体	自治会等	<ul style="list-style-type: none"> 各モビリティサービスへの協力（サービス周知、モビリティ拠点用地提供等）
	地区内事業者	店舗、事業所など	<ul style="list-style-type: none"> 各モビリティサービスへの協力（サービス周知、モビリティ拠点用地提供等） 各モビリティサービスと自社提供サービスとの連携協力 各モビリティサービスへの協賛支援
	まちづくり法人	美園タウンマネジメント（都市再生推進法人）	<ul style="list-style-type: none"> 各モビリティサービスの企画運営および支援（関係者間調整、サービス周知等）
	専門企業	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 各モビリティサービスへの協力・参画 （AIオンデマンド交通サービスやシェアモビリティとの役割分担・相乗効果の検討に必要なデータ提供協力含む）
		鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> 各モビリティサービスへの協力・参画
		タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> AIオンデマンド交通サービスの運行
シェアモビリティ事業者		<ul style="list-style-type: none"> シェア型マルチモビリティの導入・普及 	
	サービス・システム等有する専門企業	<ul style="list-style-type: none"> モビリティサービスやシステムの実験的導入・実装化に関する技術支援 	
学	学術・研究機関	埼玉大学・芝浦工業大学等	<ul style="list-style-type: none"> モビリティサービスやシステムの実験的導入・実装化に関する技術支援 モビリティサービス導入の環境貢献等可視化手法検討に関する技術支援
公	行政機関	市まちづくり部局（浦和東部まちづくり事務所、都市総務課、交通政策課）	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者・交通管理者や国（運輸局）等との協議支援 モビリティサービス導入の環境貢献等可視化手法検討および効果に対する支援策検討・実施 MaaS施策の方針検討・マネジメント

取組推進ロードマップ

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度～
取組 4-1	AIオンデマンド交通サービスの実装に向けた検討準備・協議 ①サービス実装に向けた収支モデル検討 ②地域公共交通協議会等を通じた関係者協議 ③道路運送法手続き等		AIオンデマンド交通サービスの実装（目標） ・随時運行サービス改善（サービス提供車両・乗降場所・運行時間等）		
	シェア型マルチモビリティ導入の推進・支援				
	見沼田んぼ等周辺地域資源へのアクセス向上検討（グリーンスローモビリティ等）			運行サービス等の試行・検証	
取組 4-2	連携方策の検討・協議		連携方策の試行・検証		

戦略5. 交通需要マネジメント体制の構築・推進 (1/2)

現状

- 今後一層の土地利用進展により、住民の生活交通や、来街者等の地区内施設利用交通の増加が見込まれる。
- 短時間に交通需要が集中する埼玉サッカー開催時について、公共交通の利便性確保のためシャトルバス優先走行化交通社会実験に取り組んできたが、実験の定常化検討着手段階でコロナ禍に至り、同検討を一時中断している。
- 年代別人口構成に偏りがあり、また、市内他地区に比して自家用車依存の高い傾向にあるため、将来に亘って活力ある生活圏を維持していく上での潜在リスクとなっている。

将来像の
実現に向けて

- 持続可能な地域交通環境づくりに向け、本地区における日常/非日常の交通特性を踏まえつつ、地域主体の交通需要マネジメントを通じたモーダルシフト促進が必要である。

取組5-1 各種交通関連データ利活用の体制構築・推進

- スマート技術等を適宜用いながら、各種データ活用によるシミュレーション・効果検証のPDCAサイクルを回すマネジメント体制を構築する。(エリマネDX*の推進)

取組5-2 日常生活における交通行動の脱炭素化促進

- 住民・来街者等の公共交通等利用促進策を企画・実施する。
- 市のE-KIZUNA Project (電気自動車普及施策)等と連携しながら、環境負荷の少ない次世代自動車等の導入・普及を図る。(大門上池調節池広場等におけるEV普及イベント等)
- 自転車利用促進・利用マナー普及を図る。

取組5-3 スタジアムアクセス環境の改善

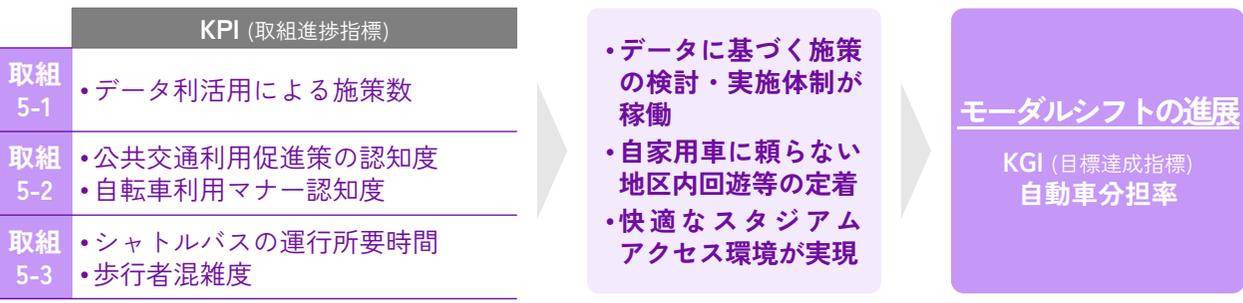
- シャトルバス優先走行化交通社会実験の再開・定常化検討を軸に、埼玉サッカー開催時における交通負荷分散策を企画・実施する。
- 地下鉄7号線延伸計画の具体化に応じて、観客輸送計画を踏まえたサッカー観戦者の歩行ネットワークを検討する。
 - ▶ 同検討を踏まえ、スタジアム参道×美園2号線交差点における信号設置協議を実施。(※当面の間は歩行者専用通路×美園2号線の歩行者横断環境は維持)



交通流シミュレーション(イメージ)



自転車走行ルール・マナー普及 自転車プロチームとの連携による安全教室



シャトルバス優先走行化交通社会実験(コロナ禍前の実験風景)

戦略5. 交通需要マネジメント体制の構築・推進 (2/2)

関係主体の役割分担

関係主体	主なプレイヤー(想定)	役割		
		マネジメント体制づくり	マネジメント施策	
民	地域住民		● 脱炭素型交通行動へ可能な範囲で転換	
	地域組織・団体	自治会等	● 諸活動への協力・支援（周知協力等）	
	地区内事業者	店舗、事業所等	● 諸活動への協力・支援（周知協力等）	● EV普及施策の展開 ● 交通負荷分散化施策の実施
		カーディーラー		
	まちづくり法人	埼玉スタジアム2020（浦和レッズ）	● 体制構築の推進(関係者間調整等)	● 交通負荷分散化施策支援（関係者間調整・周知等） ● 日常交通モーダルシフト施策の検討
		美園タウンマネジメント（都市再生推進法人）		
専門企業	交通事業者（鉄道・バス・タクシー）	● 各種モビリティデータ等の提供協力	● 交通負荷分散化施策協力 ● 日常交通モーダルシフト施策の検討協力	
	移動データ等の技術を有する専門企業	● 人流センサー等活用・導入の技術支援		
	人流解析技術等に関する専門企業		● 人流解析・シミュレーションの技術支援	
学	学術・研究機関	埼玉大学・芝浦工業大学等	● マネジメント体制づくりに関する技術支援 ● 人流解析・シミュレーション、施策評価等に関する技術支援	
公	行政機関	市まちづくり部局（浦和東部まちづくり事務所、交通政策課、自転車まちづくり推進課）	● 各種モビリティデータ等と自治体オープンデータ等の連携促進 ● 道路管理者・交通管理者等との協議支援、交通調査等 ● 日常交通モーダルシフト施策の検討	
		市環境部局（脱炭素社会推進課）	● EV普及施策の展開	
		交通管理者（埼玉県警察）	● 交通負荷分散化施策に伴う交通規制等協力	

取組推進ロードマップ

	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度～
取組 5-1	施策シミュレーション・効果検証サイクルの試行 ①人流・車流シミュレーションによる施策評価 ②AIカメラ等による効果検証	施策シミュレーション・効果検証サイクルの運営体制づくり ①AIカメラ等の定常的な維持管理スキームの検討 ②取得データを利活用した各種施策実行マネジメント体制の構築		施策シミュレーション・効果検証の定常運営	
取組 5-2	戦略1-2、3-2、3-3、4-1、4-2と連動した公共交通等利用促進の企画・実施 自転車プロチーム等との連携による自転車利用マナー向上（子ども向けマナー教室実施等） EV普及イベントの誘致等				
取組 5-3	交通負荷分散化実験 ・施策検討、試行・検証（シャトルバス優先走行社会化実験の再開協議含む） 地下鉄7号線延伸を見据えたサッカー観戦者の歩行ネットワーク検討・協議 ①美園2号線×スタジアム参道交差点の信号設置協議継続【再掲】 ②歩行者専用通路×美園2号線の歩行者横断環境維持【再掲】		交通負荷分散化施策 定常運営化		

【参考】用語解説

頁	語句	意味
2	モビリティ	地域内の自由な移動を実現する移動の仕組みや概念のこと。
6	ウォーカブル・バイカブル	「歩く」を意味する「walk」と「自転車」を意味する「bike」に、「できる」の「able」を組み合わせた造語のこと。「歩きたくなる・歩くのが楽しい」「自転車に乗りたくなる・自転車移動が楽しい」といった語感をもつ。
7	モーダルシフト	一般的に「トラック等の自動車による貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶への利用転換」のこと。本戦略では「旅客輸送において自家用車から公共交通機関や自転車への利用転換」と狭義なものとする。
7	3km回廊	『美園スタジアムタウンビジョン2050』において設定した、人中心の道路空間を先導して創出する総延長約3kmの回廊のこと。
7	AIオンデマンド交通	AI（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと。
7	スマートプランニング	個人単位の行動データをもとに人の動きをシミュレーションし、施策実施の効果を予測した上で、施設配置や空間形成、交通施策を検討する計画手法のこと。
9	ゾーン30プラス	生活道路において、人優先の安全・安心な通行空間を整備する取組のこと。最高速度30km/hの区域規制の導入（ゾーン30）に加え、ハンプやスムーズ横断歩道などの物理的デバイスの設置（ゾーン30プラス）など、交通安全の向上させるもの。
9	生活道路（生活関連道路）	児童生徒の通学、日用品の買物、近隣との往来、公共施設への出入など市民の日常生活に使用する道路のこと。
15	シェア型マルチモビリティ	移動の利便性向上や都市の回遊性向上と環境負荷の軽減などを両立する新たな都市交通システムとして、多様なモビリティのシェアリングさせたもの。
15	脱炭素先行地域	2050年カーボンニュートラルに向けて、2030年度までに民生部門（家庭部門及び業務その他部門）の電力消費に伴うCO2排出の実質ゼロを実現するとともに、運輸部門や熱利用等も含めてそのほかの温室効果ガス排出削減についても、我が国全体の2030年度目標と整合する削減を地域特性に応じて実現する地域。（環境省により選定）
15	MaaS (Mobility as a Service)	一般的に「地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段」のこと。本戦略では「複数の交通手段やそれ以外の移動サービスの利用を円滑にするシステム」と広義なものとする。
15	グリーンスローモビリティ	20km/h未満で公道を走る事が可能な、4人乗り以上の電動低速の小型移動手段のこと。
17	エリマネDX	エリアマネジメントのデジタルトランスフォーメーション（DX）のこと。住民・事業主・地権者等による、地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させる取組（エリアマネジメント）について、デジタル技術を活用することで、地域単位でのきめ細かい住民ニーズの把握や高度な都市サービスの提供の実現を図るもの。