

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～ (2024年3月策定) 【概要版】

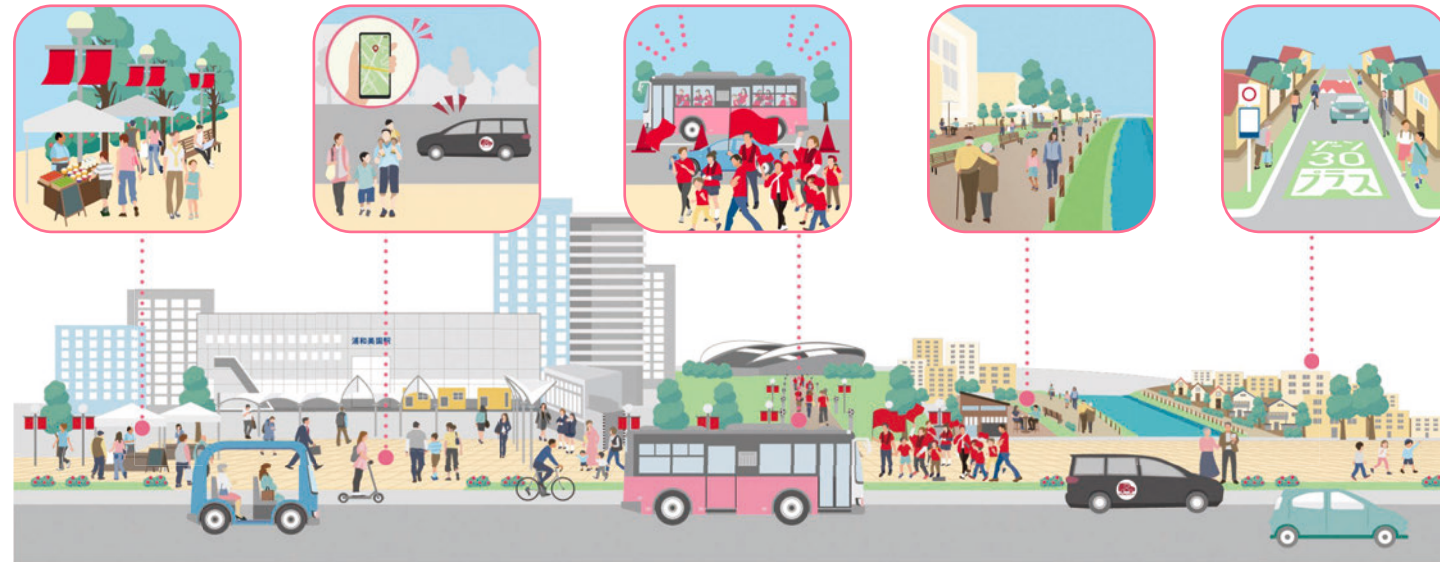
お問合せ先 (みその都市デザイン協議会事務局)
一般社団法人美園タウンマネジメント
Phone.048-812-0301 / E-mail. info@misono-tm.org

さいたま市浦和東部まちづくり事務所
Phone.048-878-5143 / E-mail. urawa-tobu-machidukuri@city.saitama.lg.jp



将来イメージ (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)

- 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。



背景・目的

- さいたま市の“副都心”の1つ「美園地区」では、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》から脱却できるよう、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、『美園スタジアムタウンビジョン2050』(以下、ビジョン)等に即しつつさいたま市美園地区における、地区課題に対応した交通・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か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』を取りまとめる。

対象区域

- 「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。

各種構想・計画等と本戦略の関係

- 本戦略は、「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。
- 「みその都市デザイン協議会」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。



ビジョンの対象区域(上図) 国土地理院「電子国土Web」

短期戦略等の導出

- 「ビジョン」の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、地区の現状・課題、交通・モビリティに関する近年の動向を踏まえ、本戦略で取り組む際の中長期的な取組方向性・短期戦略・先行取組を設定した。

モビリティデザインをデザインする上で考慮すべき視点

	視点1	視点2	視点3
目指す姿	安らぎ 安全・安心	交流 活力	持続可能性
地区将来像	1 “ウェルビーイング”になるまち	2 美園版“アーバンビレッジ”	3 究極の“グリーンインフラ”

さらなる発展・成熟に向けて

- 地域住民も来街者も利用しやすい地域交通環境の実現が必要
- 土地利用進展等に伴う市街地環境変化や技術革新・社会情勢変動等に対応した交通空間・施設運用や地域交通サービス充実が必要
- 環境負荷の軽減と地域経済の活性化を両立したライフスタイルや、都市構造・地域交通サービスの構築が必要

モビリティに関する動向

- Politics: 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**が必要
- Economy: まちづくり分野のスマート技術導入等、**多様な事業者の参画増**が想定
- Society: ライフスタイルの多様化等に応じて、都市構造・都市サービス等の更新が必要
- Technology: 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

取組方向性

方向性1 ウォーカブル・バイカブルな都市空間・都市環境を形成

方向性2 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

方向性3 交通需要マネジメント等によるモーダルシフトを推進

短期戦略

戦略1 安心・安全な歩行・自転車ネットワーク形成

戦略2 ウォーカブル先導空間の形成

戦略3 駅周辺・埼スタ周辺の歩行回遊拠点化推進

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

戦略5 交通需要マネジメント体制の構築・推進

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

- 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。
- 3km回廊や綾瀬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3連携を図る。

取組1-3

道路空間の将来像の検討

- 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。

戦略2

ウォーカ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・体制等の充実化を図る。
- 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。



ゾーン30の整備



自転車走行空間の明示化



公園利用実験



沿川敷地と連携した歩行空間



歩道空間を活用したイベント



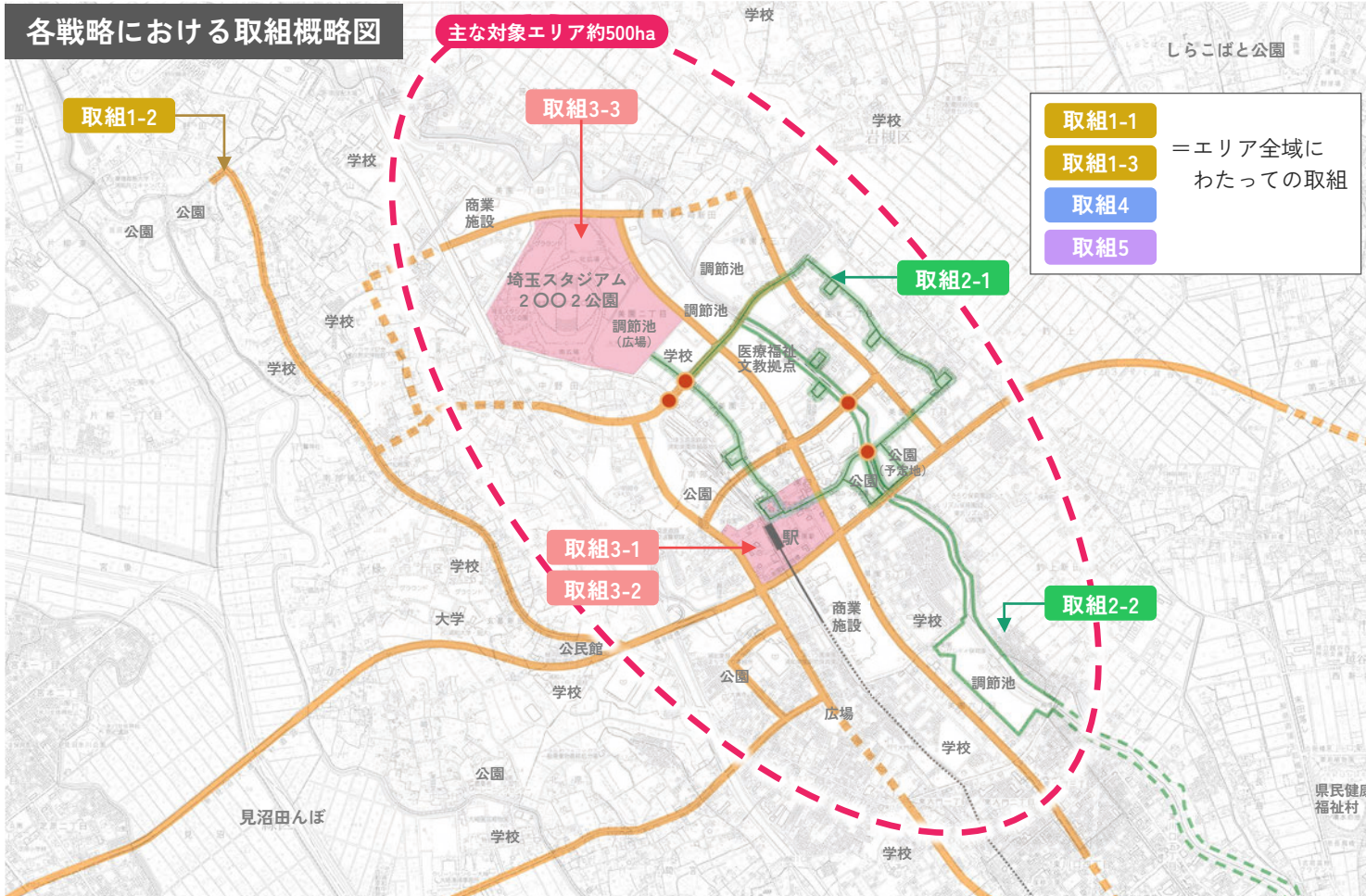
AIオンデマンド交通サービス



交通流シミュレーション



シャトルバス優先走行化実験



※他、共通取組：スマートプランニングの実践によるEBPM推進、地域交通環境を支える共創・連携促進

戦略3 駅周辺・埼玉周辺の歩行回遊拠点化推進

取組3-1 駅周辺の道路空間活用促進

- 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 埼玉周辺の歩行・回遊拠点化の推進

- 埼玉公園・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、イベント開催利用を推進する。
- 埼玉公園・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カ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。

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・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。

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。

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

- 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。

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。
- 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。