

埼玉スタジアム2002アクセス改善を通じた “スタジアムタウン”ブランドの醸成

—観戦者交通と生活交通の共存・協調に向けた主体間連携による戦略策定と実践—

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

1. 埼玉スタジアム2002周辺の地区概況

2001年10月開場の埼玉スタジアム2002公園（以下「埼玉スタ」という）の立地するさいたま市美園地区は、市域の東南部、東京都心25km圏の郊外に位置し、2001年3月開業の埼玉高速鉄道線の始発終着駅「浦和美園駅」を中心に大規模な都市開発の進むエリアである。東京メトロ直結の同鉄道や、近傍の東北自動車道「浦和I.C.」の利用により広域交通利便性も高く、市上位計画に位置づけられた“市の副都心”の一つとして、2000年度以降、総面積約320ha・計画人口約32,000人の土地区画整理事業（区域愛称：みそのウイングシティ、以下「MWC」という）を核に新市街地形成が進行中である（図1）。



図1 MWC周辺俯瞰（2018年5月撮影）

2006年4月の先行整備街区の街開き以降、住宅・店舗等の建設や学校・公園等の整備も徐々に進み、2017年2月にはMWCの大半を占めるUR都市機構施行区域（約260ha）の換地処分が済んでいる。

本地区のまちづくりが面的な基盤整備の段階から敷地単位での施設整備・管理運営の段階へと漸次移行する中、“副都心”に相応しい都市拠点形成を一層促進すべく、まちづくり情報発信・活動連携拠点「アーバンデザインセンターみその」（以下「UDCMi」という）が2015年10月に開設された。UDCMi開設に前後し、主にソフト分野の企画・実証・事業化を推進する「美園タウンマネジメント協会」（以下「TM協会」という）が2015年8月に、また主にハード分野の検討・協議調整を行う「みその都市デザイン協議会」（以下「UD協議会」という）が2016年3月に、それぞれ“公民+学”の各主体参画のもと設立された。UDCMiの管理運営を担う「一般社団法人美園タウンマネジメント」（2016年7月都市再生推進法人指定・以下「一社TM」という）がTM協会・UD協議会に事務局として関わり、各種まちづくり事業を全体コーディネートしながら、両組織がUDCMiを拠点に活動を進めているところだ。

2. スタジアムアクセス戦略の策定経緯

(1) 埼玉スタ周辺の交通渋滞悪化

本地区の都市開発初期から稼働する埼玉スタは、多くのサッカー観戦者を惹きつけながら長らく本地区のイメージ形成を牽引してきたが、サッカー開催日にごく短時間に集中・発生する交通混雑への対応は、本地区では常について回る課題である。道路整備進捗や土地利用（民地内の試合日限定臨時駐車場含む）

の変化に合わせた観客誘導策が模索され続けているが、その混雑影響の及ぶ範囲も基盤整備中にはある程度限られてきた。しかしながら、徐々にMWC内の土地区画整理事業も概成し、特に駅から埼スタ周辺にかけての宅地が近年一斉に使用収益開始され、地区内の自動車交通量増加に伴って観戦者動線と地域の生活動線との混在・輻輳も進み、サッカー開催日における埼スタ周辺道路の交通渋滞は年々悪化してきている（図2）。



図2 埼スタ周辺の交通渋滞（2016年10月撮影）

他にも本地区には、大型商業施設や医療福祉文教拠点施設（建設予定）など地区外利用者も多い施設が立地するものの、まちとしては長らく基盤整備中で、その集客効果がなかなか周辺波及してこなかった事は否めない。埼スタは2020年東京五輪のサッカー会場の1つになっている事からも、本地区へのインバウンド対応含め、地域資源を活かした来街・回遊・滞留の促進も見据えた観客輸送・混雑対策が重要なまちづくり課題となっている。

(2) スタジアムアクセス戦略の検討

こうした状況を受けUD協議会では、定期開催している学生研究提案企画「みその都市デザインスタジオ」の2016年度後期の研究テーマに、サッカー開催に係る観客誘導・輸送計画を取り上げた^[1]。本企画を通じてオープンな議論を展開する機運醸成を図りつつ、その研究作業過程では、次年度以降の検討準備としてサッカー開催後の交通量調査（予備調査）も実施している。

翌2017年度にはUD協議会にて、前述の学生研究提案や上位構想たる『みその都市デザイン方針』^[2]等も踏まえつつ、典型的な混雑パターンを示すサッカー開催日を抽出した交通量調査・分析も行いながら具体方策検討を進め、2018年3月に「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をつくる」を大目標に掲げた『美園スタジアムタウン：スタジアムアクセス戦略』（以下「アクセス戦略」という）を策定・公表した。アクセス戦略では、2020年東京五輪を短期目標に、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等を目指し、交通手段別分担率を達成目標KGIに、混雑度や所要時間など交通手段毎のサービス水準を成果指標KPIに設定し（表1）、地域の居住環境や地区内施設の事業活動等と両立した安全・円滑・快適なスタジアムアクセス環境づくりに向けた戦略・プロジェクト等を整理している（表2）。

表1 アクセス戦略にて設定したKGI・KPI

交通手段	4万人規模（Jリーグ）		6万人規模（国際試合）		主なKPI項目
	現況値	KGI	現況値	KGI	
鉄道	16,200人 (40.6%)	20,000人 (50%)	36,000人 (60.5%)	39,000人 (65%)	・埼スタ～浦和美園駅の歩行経路混雑度改善 ・街への滞留促進（交通負荷分散化）
シャトルバス ^[3]	6,600人 (16.5%)	8,000人 (20%)	5,200人 (8.7%)	7,800人 (13%)	・シャトルバス所要時間、渋滞継続時間改善 （シャトルバス走行性向上）
自家用車	13,600人 (33.9%)	8,000人 (20%)	15,000人 (25.2%)	9,000人 (15%)	・埼スタ隣接地の駐車場台数漸減 （土地活用転換促進）
自転車・徒歩など	3,600人 (9.0%)	4,000人 (10%)	3,300人 (5.6%)	4,200人 (7%)	・安全な自転車走行空間確保 ・利便性の良い駐輪環境確保等

※現況値は交通量調査結果に基づく按分推計

表2 アクセス戦略での重点プロジェクト抽出

先行プロジェクト1	シャトルバス優先走行化	・シャトルバス所要時間の改善 ・病院利用車両の動線確保 等
先行プロジェクト2	歩行環境最適化	・歩行者動線確保 ・歩行所要時間改善と街への滞留促進 等
先行プロジェクト3	おもてなしアクセス	・地区内居住者の移動性確保 ・自家用車利用者の交通手段転換促進 等
継続プロジェクト	駐車場マネジメント	・駐車台数・位置のコントロール ・土地利用転換の促進 等

3. アクセス戦略に基づく実験的取り組み

(1) 交通社会実験の企画・実施

アクセス戦略策定に並行してUD協議会参画企業による先行事業も始動する中^[4]、2018年度にはUD協議会内外の関連企業・機関とも連携しながらプロジェクトチームを組織し、アクセス戦略に基づく交通社会実験の企画立案が始まった。公共交通への交通手段転換も見据え、渋滞悪化に伴い利便性の低下しているシャトルバスの走行性改善を軸に、関連施策を適宜連携させていく形で企画・調整が進められ、2018年9月30日にシャトルバス優先走行化の第1回交通社会実験^[5]を実施するに至っている(表3・図3・図4)。台風24号の影響により雨天下ではあったものの、事故・混乱無く初回実験は実施完了でき、また、今後の展開に向けた貴重なデータも収集・把握できた。

表3 第1回シャトルバス優先走行化実験の概要

日時	2018年9月30日(日)16時00分～17時08分 ※2018明治安田生命J1リーグ第28節(浦和レッズ vs 柏レイソル)の試合終了後 ※当日の天候：曇りのち雨
内容	シャトルバス優先区間(交通規制区間)：浦和岩槻線の川口方面一部区間での車両通行禁止(バス、タクシー等除く)。 振分区間：交通規制区間へのバス等の円滑な誘導、一般車の誤進入を防ぐため、カラーコーンにより車線を振分。 車両迂回推奨ルート：規制区間を通行できない車両の帰宅推奨ルートを設定・事前周知。
実施体制	■主催：UD協議会 ■運営：浦和レッドダイヤモンズ(株)(以下「浦和レッズ」という)、国際興業(株)、東武バスセントラル(株)、朝日自動車(株)、(株)SPDセキュリティA、埼玉管理事務所、埼玉県浦和東警察署、一社TM、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)(以下「SR」という)、イオンリテール(株)、埼玉県公園スタジアム課
関連施策	■浦和レッズエコきっぷ2nd(実施：浦和レッズ・SR)…2018年8～9月開催の浦和レッズホームゲーム計6試合の内2試合で利用可能な50%割引企画乗車券を販売。※販売実績2,196枚。 ■SR特典付き観戦チケット(実施：浦和レッズ・SR)…交通社会実験実施日の埼玉指定席観戦チケットと鉄道乗車券引換券がセットになった特別チケットを販売。※販売実績94枚、引換券受取38枚。 ■屋台村延長戦！(実施：UD協議会)…埼玉～浦和美園駅の歩行経路上の街区公園に、試合終了後フードトラックと休憩スペースを設置。※雨天中止。 ■埼玉スタジアム2002北第2駐車場利用サービス(実施：浦和レッズ)…浦和レッズのファン・サポーターが加入する「REX CLUB」の会員向けポイント交換プログラムとして、通常時は一般利用に供していない埼玉北第2駐車場を、交通社会実験実施日に交通規制時間内の出庫制限条件付で抽選100台に限定開放。※応募141件、当日利用88台。



図3 交通規制区間等の概要



図4 交通社会実験の様子（振分区間）

(2) 第1回交通社会実験の結果〔速報〕概要

実験当日の交通状況等について、その結果（速報）概要を以下に紹介する。

実験当日は、台風24号の影響（首都圏通過は同日夜）もあって、滞留促進イベント実験は雨天中止となり、また、埼玉周辺道路の生活交通負荷も通常の週末日中より少ないよう見受けられた。当日観客数は、通常の週末開催試合より少ない約26,000人であったものの、交通手段別人数では自家用車利用者が約12,000人となっており（表4）、今回実験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」に近い状況だったと捉えている。交通手段別分担率についても、鉄道利用率が通常時よりも大幅に下がり、公共交通利用率は47.4%に留まっているが、台風接近に伴う試合終了後の鉄道運行状況を懸念する等、日中から鉄道利用による外出を控えた方も多かったと推測され、実験当日は自家用車利用観戦の方が相対的に有利に働く気候条件だった点には留意したい。

本実験における交通規制の効果としては、埼玉から国道463号バイパスまでのシャトルバス最大所要時間は大幅に短縮され、アクセス戦略で掲げるKPI「最大所要時間20分」を達成する形となった（図6）。一方で周辺道路への影響は、浦和岩槻線の交通規制区間手前の地点No.3を起点とする渋滞長は若干伸びたものの、渋滞継続時間は然程変わらず、大門中野田線・岩槻南部中央通り線など他の地区内幹線道路における渋滞継続時間・渋滞長の目立った増大は見られなかった。ただし、埼玉付近から規制区間を避けて北方面（国道122号・県道さいたま鳩ヶ谷線方面）に向かう迂回交通による渋滞^[6]は注視が必要となっている。

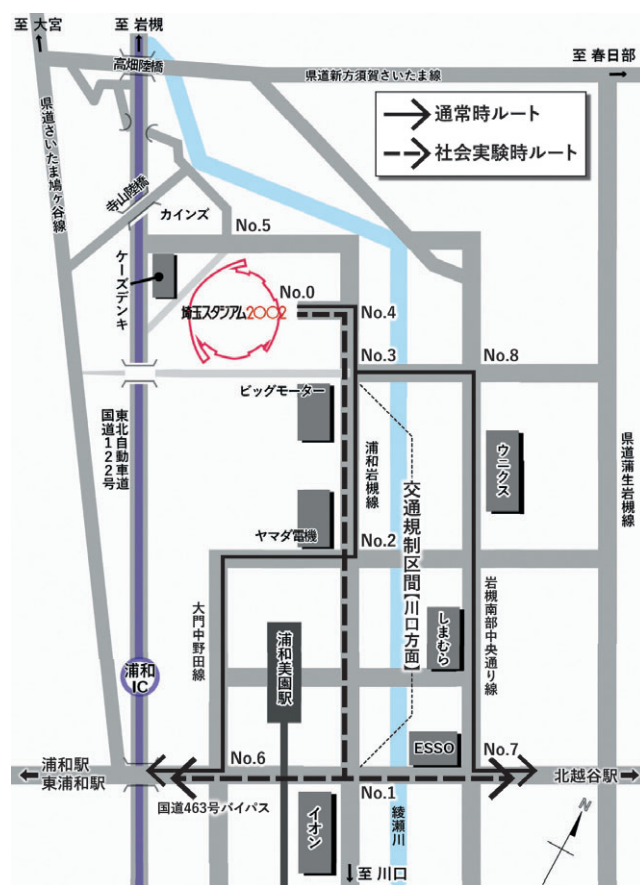


図5 シャトルバス通行ルート概略図

表4 交通手段別分担率推計値（比較）

	比較対象日（通常時） 2017年5月20日 （浦和 vs 清水 14時 K.O.）	交通社会実験当日 2018年9月30日 （浦和 vs 柏 14時 K.O.）
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%）
自転車等	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%）	26,431人（100%）

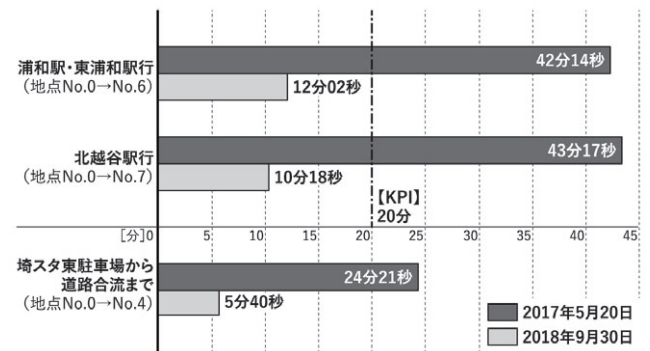


図6 シャトルバス最大所要時間（比較）

なお、当日観戦者に対して行なったアンケート調査からは、約9割はシャトルバス優先化を本格導入すべきとの意向で、直接規制の影響を受けた自家用車利用観戦者のみを抽出しても約7割が本格導入すべきとの意向であった。

4. 今後の展望と課題

先般実施した第1回交通社会実験を通じて、シャトルバスの利便性向上策は一定程度実証的に示せたと捉えているが、今回は天候の影響も少なからずあった点も踏まえつつ、アクセス戦略に基づく今後の各種トライアル事業の中では以下の施策展開・追加検証を進めていく予定だ。

- ① 今回実験に向けては、チラシ配布やWeb・メディア等を通じて観戦者・地域住民への実験内容周知・理解促進に努めたが、引き続き取り組み定常化に向けた普及啓発・機運醸成を図る。
- ② 通常のサッカー開催時よりも今回実験で少なかった鉄道や自転車^[7]・二輪車を利用する観戦者数の影響も加味しながら、シャトルバス優先走行化に係る改良実験での交通規制区間・時間設定や案内誘導の精度を上げていき、定常化に向けた運営合理化を図る。
- ③ 今回関連施策として埼玉スタジアム敷地内で実施された会員向け駐車場運営実験の結果を踏まえ、埼玉スタジアム隣接地等に展開する暫定利用型民間駐車場にて、出庫時間制限・傾斜料金等による出庫時間分散化策の実験的導入・普及を図る。
- ④ 今回雨天中止となった、街への滞留促進による交通負荷分散を狙った実験イベントについては適時再実験を試み、また並行して、埼玉スタジアムに南接する河川調節池の底面利活用や、駅周辺の賑わい創出実験（仮設店舗等）など、UD協議会・TM協会にて別途検討中の事業・企画等と連携を図る。

埼玉スタジアムアクセス環境改善の取り組みは、“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つだ。引き続き2020年東京五輪を短期目標に、アクセス戦略を基に主体間連携を促進させながら試行・検証を重ね、地区内交通負荷分散に向けた施策を多角的に推進し、観戦者交通と生活交通の共存・協調を図っていききたい。また一方では、こうしたサッカー開催日の交通課題対策の進展も踏まえつつ、日常の交通環境（生活環境向上・来街促進に向けた地区内モビリティ確保、歩行環境・自転車利用環境の向上、交通空間・施設の効率的運用等）に関する検討も活発化させていきたい。

補註

- [1] 埼玉大学建設工学科交通・計画グループの参画のもと、「みその都市デザインスタジオ 2016 冬」として 2016 年 10 月～2017 年 1 月に開催。
- [2] さいたま市美園地区において、新たな都市基盤上に形成する空間・環境の“質”の向上を目指す上での共通指針として、UD 協議会により 2017 年 4 月に策定・公表。同時に策定・公表された『美園スタジアムタウン憲章』において再定義が試みられたまちづくり基本理念(新価値創造・多世代健幸・次世代環境)に対応して整理された。
- [3] 2018 年シーズン時点では、サッカー開催日の試合終了後は、埼スタから主に JR「浦和駅」「東浦和駅」、東武「北越谷駅」に向かうシャトルバスが運行されている。
- [4] 浦和レッズ・SR によるトライアル事業として、埼スタで平日開催される浦和レッズのホームゲーム日に運賃 50%割引となる企画乗車券「浦和レッズエコきっぷ」発売が 2018 年 3 月に実施された。
- [5] 交通社会実験として初めての企画・実施となるため、準備・周知期間や対戦カードも考慮され、2018 年においては、同年シーズン後期に平均的な観客動員数が予想される試合(1 試合)において実験実施することとなった。
- [6] 埼スタ付近から寺山陸橋を越えて県道さいたま鳩ヶ谷線に向かう車列の渋滞長は、実験時間内において最大 1.2km に及んだ事が確認されている。
- [7] MWC 内の幹線道路の多くは、歩道部分が自転車歩行者道として運用されているが、2018 年 9 月の交通社会実験時には歩行者(駅に向かう者を含む)や自転車が通常時より少なく、交通規制による自転車交通への影響検証は限定的なものとなった。