

第6回 氷川参道歩行者専用化検討協議会

平成28年6月22日（水）午後2時～
大宮区役所 南館2階 会議室（指導講座室）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議 題

- (1) 昨年度の取り組みについて
- (2) 昨年度の協議会の意見と対応について
- (3) (仮) 氷川参道周辺交通社会実験の概要
- (4) 今後の進め方について
- (5) 今後のスケジュールについて

4. その他

5. 閉 会

配布資料

席次表、委員名簿

資料1 昨年度の取り組みについて

資料2 昨年度の協議会の意見と対応について

資料3 (仮) 氷川参道周辺交通社会実験の概要

資料4 今後の進め方について

資料5 今後のスケジュールについて

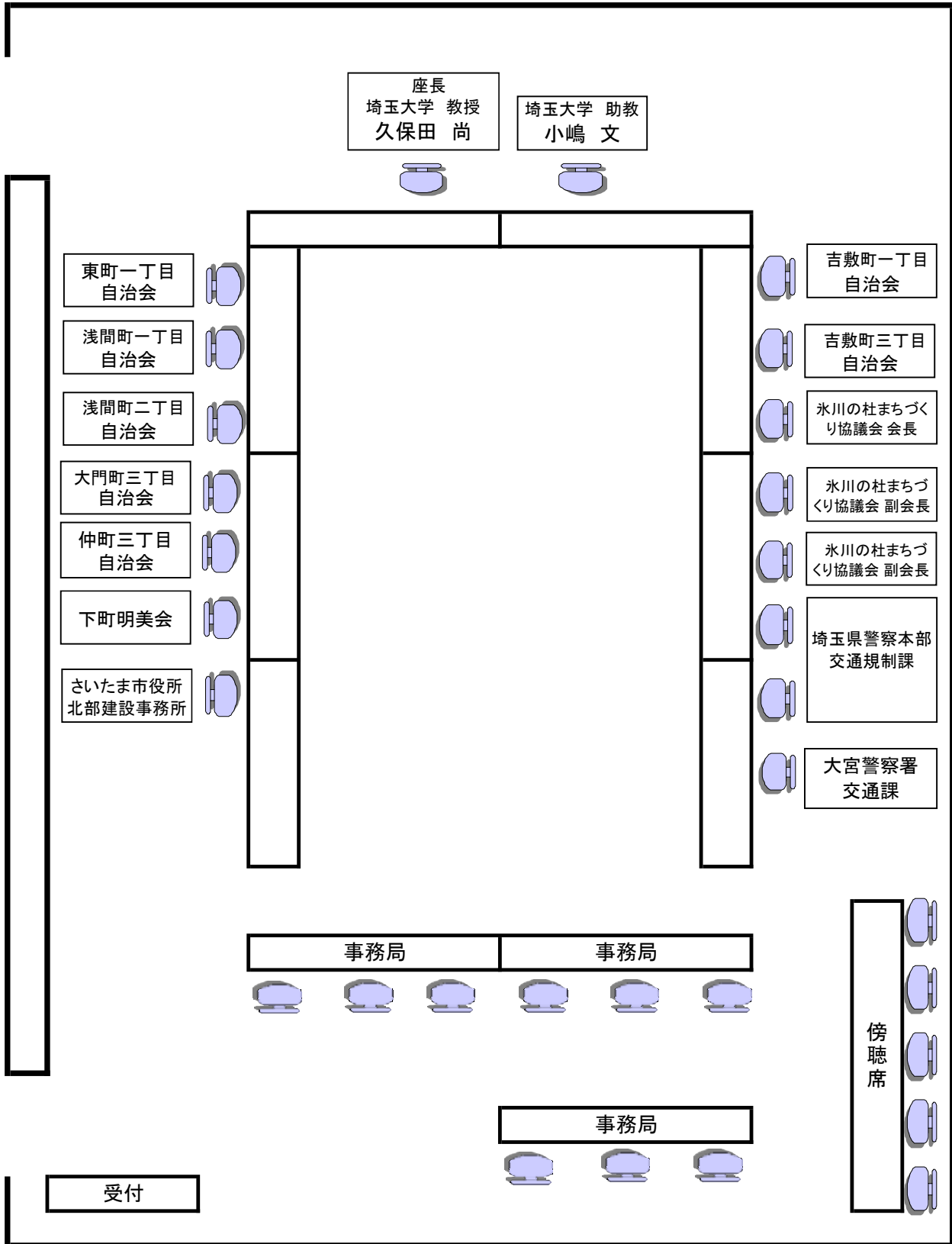
参考資料1 氷川参道歩行者専用化検討協議会設置要綱

参考資料2 第5回 氷川参道歩行者専用化検討協議会 議事要旨

参考資料3 氷川参道周辺地図

第6回氷川参道歩行者専用化検討協議会 席次表

日時 平成28年6月22日 14時から
場所 大宮区役所 南館2階会議室(指導講座)



平成28年度 氷川参道歩行者専用化検討協議会 委員名簿

敬称略

No.	所属	肩書	氏名
1	埼玉大学大学院理工学研究科	教授	久保田 尚
2	埼玉大学大学院理工学研究科	助教	小嶋 文
3	埼玉県警察本部	交通規制課長	新井 文夫
4	大宮警察署	交通課長	矢口 順一
5	さいたま市 建設局 北部建設事務所	所長	染谷 純孝
6	吉敷町一丁目自治会	会長	関口 彰一
7	吉敷町二丁目自治会	会長	花俣 幸太郎
8	吉敷町三丁目自治会	会長	横山 好之
9	吉敷町四丁目自治会	会長	大澤 規郎
10	浅間町一丁目自治会	会長	秋山 悦男
11	浅間町二丁目自治会	会長	矢内 桂一郎
12	大門町三丁目自治会	会長	逸見 裕一
13	仲町三丁目自治会	会長	山田 雄俊
14	東町一丁目自治会	会長	澤田 好雄
15	下町明美会	会長	岡村 保
16	氷川の杜まちづくり協議会	会長	小峯 政昭
17	氷川の杜まちづくり協議会	副会長	山田 とも子
18	氷川の杜まちづくり協議会	副会長	本島 紋次郎

昨年度の取り組みについて

1. 交通量調査、アンケート調査について

前回の交通量調査からわかったこと

- ・ 車、自転車、歩行者が増加傾向
- ・ 特に歩行者は著しく増えている
- ・ 車は幹線道路並みの交通量がある
- ・ 南大通り東線から流入する車が一番多く、ほぼ半数の車が中央通りまで通過している
- ・ 大半の自転車は歩行空間を走っている

車、自転車、歩行者が錯綜状態である

前回のアンケート調査からわかったこと

- ・ 回収率が40%を超えており、自由記述欄では、回答者の半数近くが記入されるなど関心の深さがうかがえた
- ・ 歩行者専用化を進めていくという意見が8割近くあった

- ・ 氷川緑道西通り線が代替路線であるということの認識が半数程度であった
- ・ 歩行者専用化について、全体では中区間を推進する意見が多かった
- ・ 北・中区間の沿道居住者の意見では、「今のままが良い」との意見の割合が多かった
- ・ 自転車の通行に関する関心が高かった
- ・ 沿道居住者にとって店舗への荷捌きに対する懸念が多かった

懸案事項について

- ・ 幹線道路が渋滞しないのか
- ・ 参道東側道路など生活道路の交通量増加の懸念
- ・ 自転車と歩行者の共存
- ・ 沿道居住者にとっての荷捌きについて
- ・ 南区間は、代替路線がない

以上のことから沿道駐車場の出入りがなく公共施設が多い中区間を軸に検討を進めていくこととし、シミュレーションを実施

2. シミュレーションの検討について

STEP①: 氷川緑道西通線相互通行化及び大宮区役所移転

- ・ 全体的に車の交通量が分散
- ・ 吉敷町 2 丁目北向き一方通行区間の交通量増大

部分通行止め

STEP②: 中区間を通行止めにした場合 ○

対策案を設ければ実施可能である

- ・ 東側生活道路への右折通行禁止
- ・ 吉敷町 2 丁目北向き一方通行区間に速度抑制策

北区間・南区間への波及

STEP②-1: 中区間+北区間を通行止めにした場合 △

- ・ 片倉新道の一部区間が通行不可となる

STEP②-2: 中区間+南区間を通行止めにした場合 ×

- ・ 吉敷町 2 丁目北向き一方通行区間の交通量増大
- ・ 中山道南区間が混雑度 1.00 を超過

STEP③: 氷川参道の全区間通行止めにした場合 ×

- ・ 吉敷町 2 丁目北向き一方通行区間の交通量増大
- ・ 中山道南区間が混雑度 1.00 を超過
- ・ 片倉新道の一部区間が通行不可となる

平成 27 年度の決定事項

- 氷川参道中区間を歩行者専用化の先行検討区間として決定した。
- 対策案の効果検証を実施することとなった。

2016年度 第6回 氷川参道歩行者専用化検討協議会
～昨年度の協議会の意見と対応について～

1.意見と対応について	1
2.課題1, 2の対応	2
(1)調査日時と根拠について	2
(2)交通量調査結果	4
3.課題3の対応	6
(1)調査日時と根拠について	6
(2)調査地点の選定について	7
(3)課題3の結果(14:00～16:00調査結果)	8

平成28年6月22日(水)
さいたま市都市局氷川参道対策室

1. 意見と対応について

昨年度、開催しました協議会で頂いたご意見に対応した調査を実施しましたので、結果を報告します。

課題について

- 課題1. 休日（日曜日）朝の時間帯の氷川参道の交通量増加の要因として駅方面への目的による交通であるかどうかについて
- 課題2. 氷川参道東側の交番わき細街路への流入の実態について
- 課題3. 中区間の通行止めによる吉敷町3、4丁目の生活道路への影響について

交通量調査の実施

調査主体について

- ・ 参道交番交差点の交通実態調査 市
- ・ 吉敷町3、4丁目のエリアでの交通実態調査 . . 氷川の杜まちづくり協議会、市

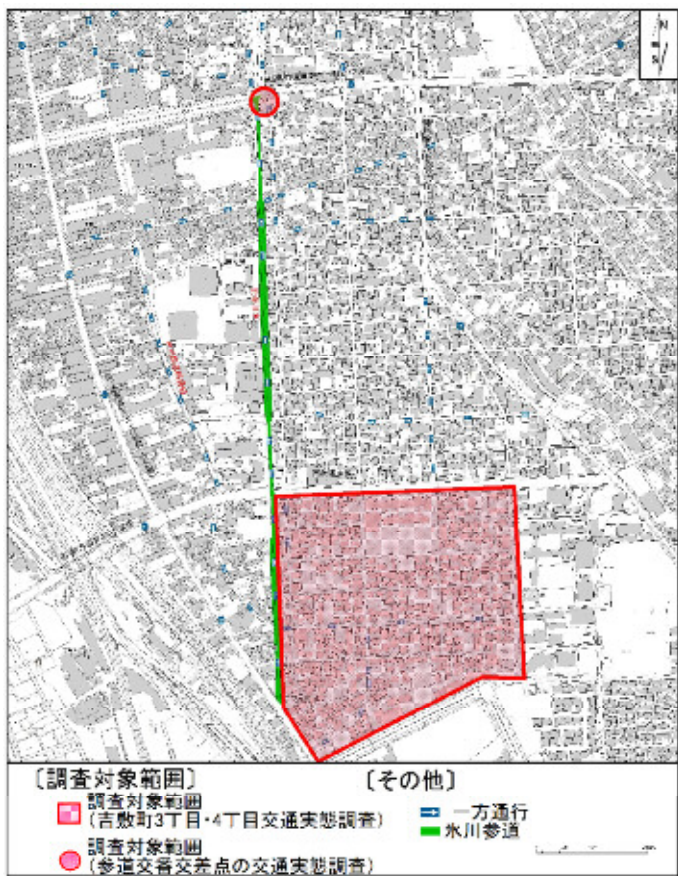


図 調査対象範囲

2. 課題1, 2の対応

課題1. 休日（日曜日）朝の時間帯の氷川参道の交通量増加の要因として
駅方面への目的による交通であるかどうかについて

課題2. 氷川参道東側の交番わき細街路への流入の実態について

(1)調査日時と根拠について

- ・ 昨年度、実施した24時間交通量調査において、休日の9時台の自動車交通量が平日と比べ、476台と、大きな値となっており、駅方面への利用が要因であるかを確認することと併せて参道東側の交番わき細街路への流入について交通実態を調査しました。
- ・ 調査は、同じ曜日・時間帯で、参道交番交差点にて実施しました

- ・ 課題1：24時間交通量の結果資料の疑問点の確認
- ・ 課題2：交通社会実験の検討資料の留意点として確認



- ・ 参道交番交差点の方向別調査 (課題1)
- ・ 参道東側の生活道路への流入交通量調査 (課題2)



- 同一曜日、時間に参道交番交差点にて交通実態調査を実施
- ・ 平成28年5月22日（日）8：00～10：00（2h）

【参考】

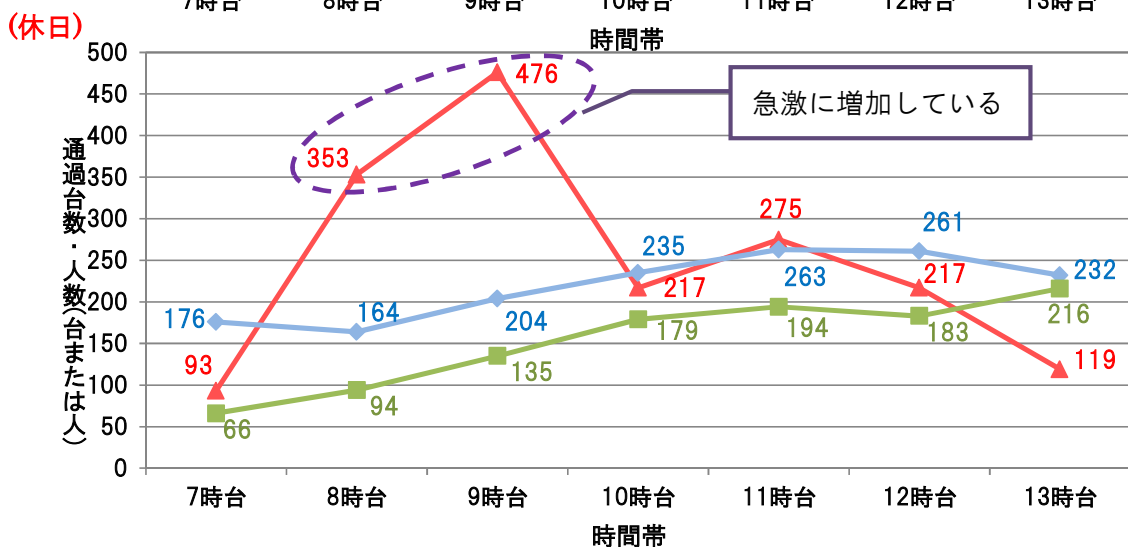
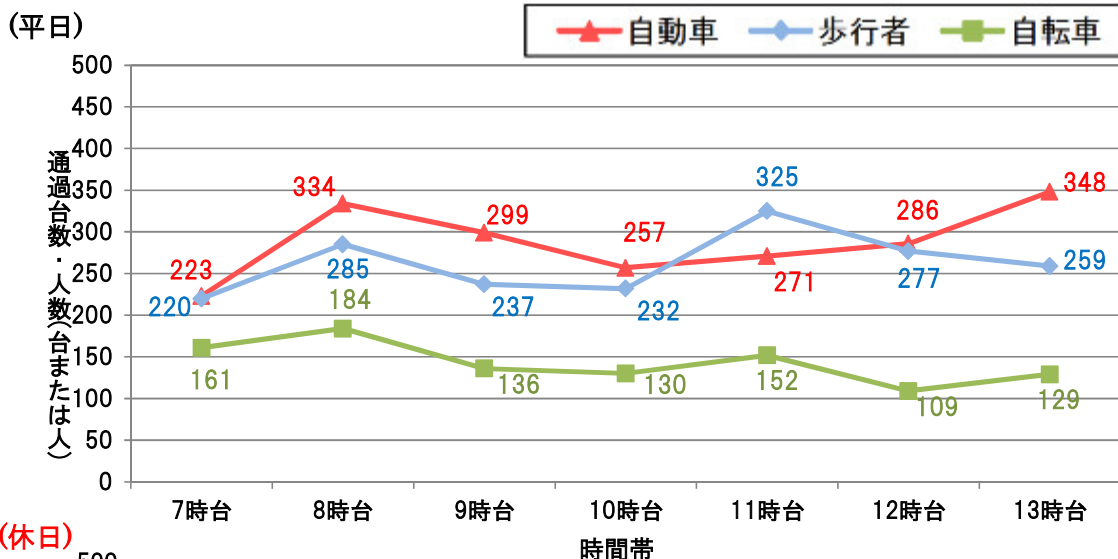
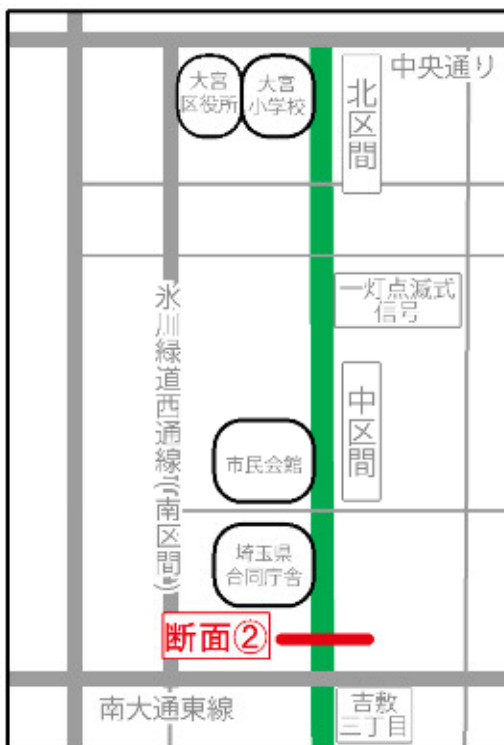


図 断面②交通量図

調査実施日 平成27年10月4日(日)

(2) 交通量調査結果

① 課題1の結果

課題1. 休日（日曜日）朝の時間帯の氷川参道の交通量増加の要因として 駅方面への目的による交通であるかどうかについて

- ・調査した結果、氷川参道の北向きの交通量は、8時台、9時台それぞれ 128台/h、174台/h となっていました。
- また、大宮駅方面へ向かう方向別の比率を昨年度の休日の状況と比べた所、ほぼ同じ割合でした。
- ・そのため、休日の朝の時間帯に大宮駅方面へ向かっている交通が特に多いわけではないことがわかりました。

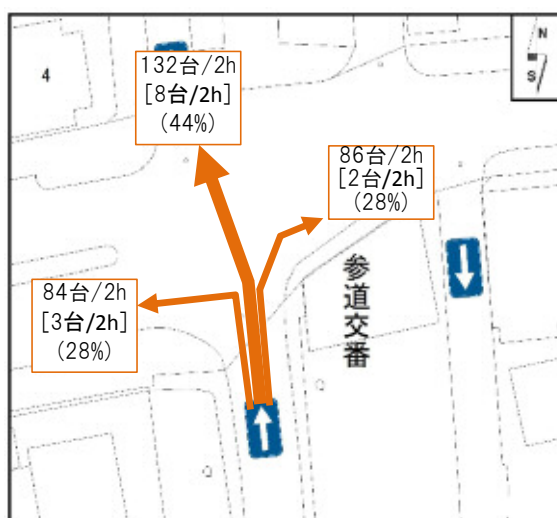
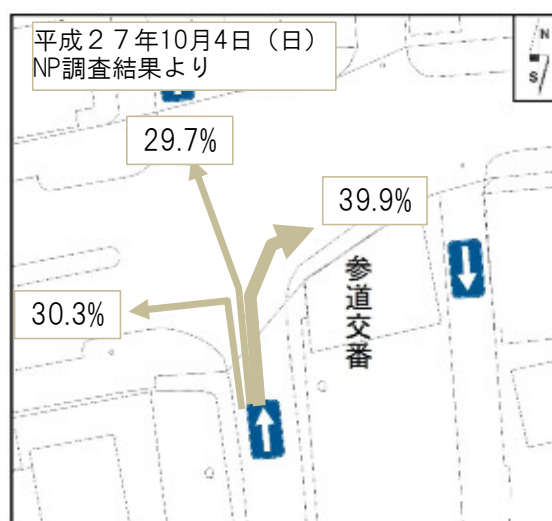


図 北向きの方向別交通量
（[]は物流車）



参考 過年度のNP調査結果
[平成27年10月4日(日)]
[15時～16時30分まで]

表 北向きの交通量（氷川参道）

	乗用車	物流車	総計
8時台	118	10	128
9時台	171	3	174
総計	289	13	302

[調査：平成28年5月22日(日) 8時～10時まで]

表 前回調査実施日の、市民会館おおみやでのイベント 【参考】

イベント名	日時	場所
さいたま吹奏楽 カーニバル 2015	2015年10月4日(日) 11:00～15:30	市民会館おおみや

② 課題2の結果

課題2. 氷川参道東側の交番わき細街路への流入の実態について

- ・ 東側の生活道路の南向きの交通量は、2時間で40台程度となっており、抜け道として利用されていることがわかりました。

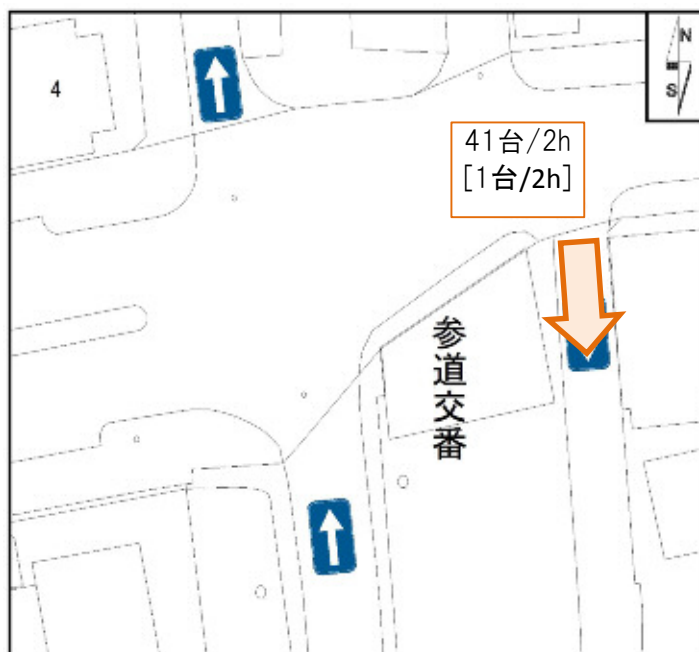


図 南向きの方向別交通量（[]は物流車）

表 南向きの交通量（東町1丁目）

	乗用車	物流車	総計
8時台	13	0	13
9時台	27	1	28
総計	40	1	41

[調査：平成28年5月22日（日）8時～10時まで]

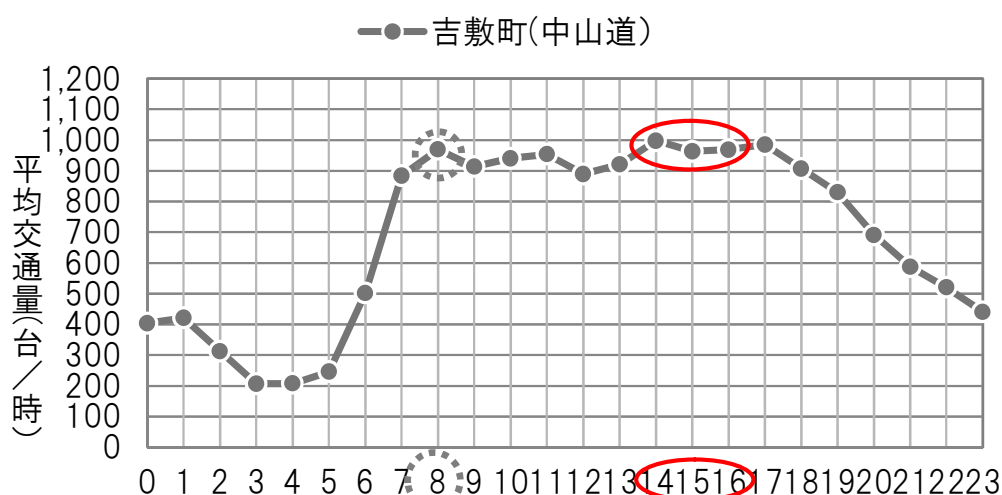
3. 課題3の対応

課題3. 中区間の通行止めによる吉敷町3、4丁目の生活道路への影響について

(1) 調査日時と根拠について

- ・ スクールゾーン（7:30～8:30）など、時間帯交通規制による特異な交通状況下を避けて実施しました。
- ・ そのため、調査時間は、近傍の交通量調査結果に基づき、周辺道路のピーク時間帯と同様の交通量となる 14:00～16:00 に設定しました。

2015年5月の火曜日の平均値



資料: 埼玉県警察本部 感知器情報(日単位データ)

図 中山道の平日時間別交通量

2015年5月の日曜日の平均値



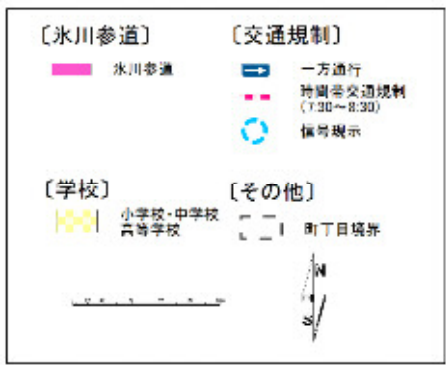
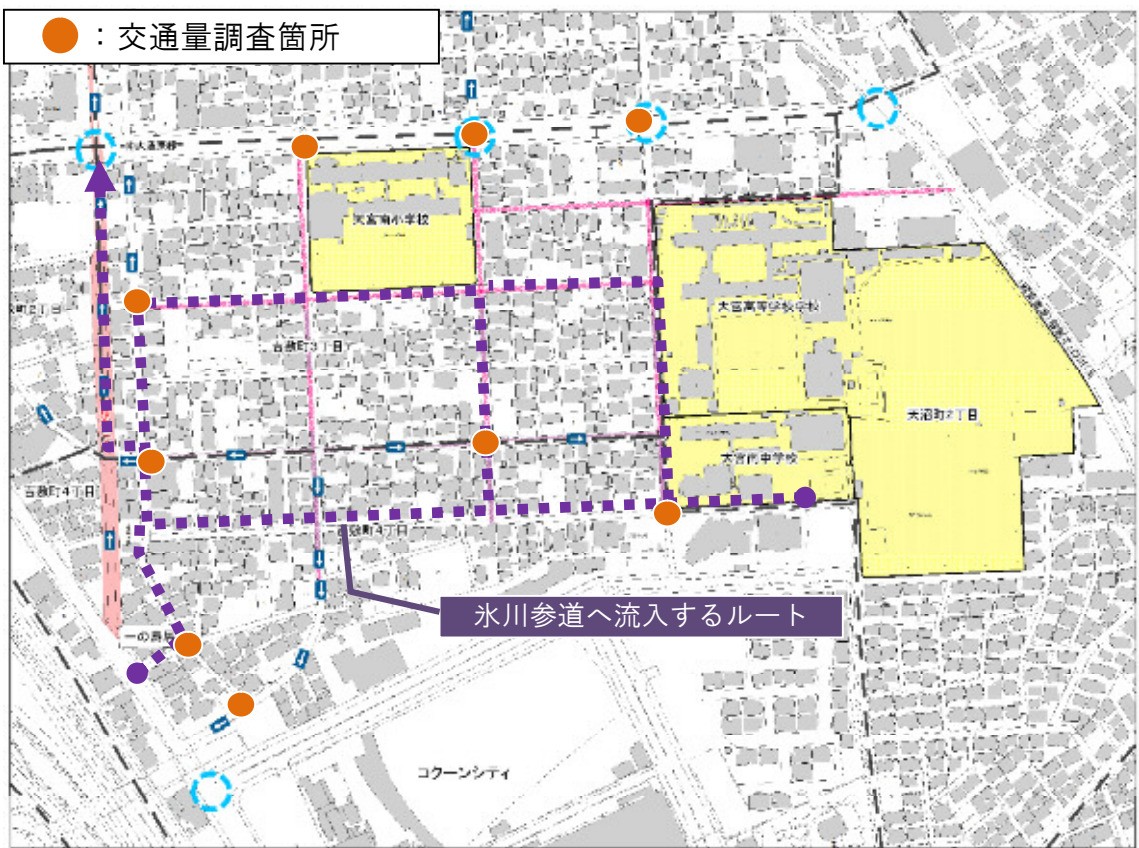
資料: 埼玉県警察本部 感知器情報(日単位データ)

図 中山道の休日時間別交通量

(2)調査地点の選定について

- ・ 氷川参道は北向き一方通行であることから、歩行者専用化に伴い、北向きの流動への影響があることが想定されます。
- ・ そのため、地区内の調査箇所については、北向き（北西・北東方面を含む）の方向別交通が想定される地点を選定しました。
- ・ また、予備として、南側への交通量が多いと懸念される1地点を選定しました。
- ・ 以上より、計9か所を調査箇所として選定して『氷川の杜まちづくり協議会』のご協力のもと実施することとしました。

調査協力・・・氷川の杜まちづくり協議会
 調査日時・・・平成28年5月24日（火）14時から16時の2時間



(3)課題3の結果(14:00~16:00調査結果)

① 現況

- ・吉敷町3丁目・4丁目の交通調査結果をみると、北向きの主な動線は、**青線**の経路であり、南向きの主な動線は、2つあり、車の交通量が多い順に、**赤線**次に**赤破線**の経路になっています。

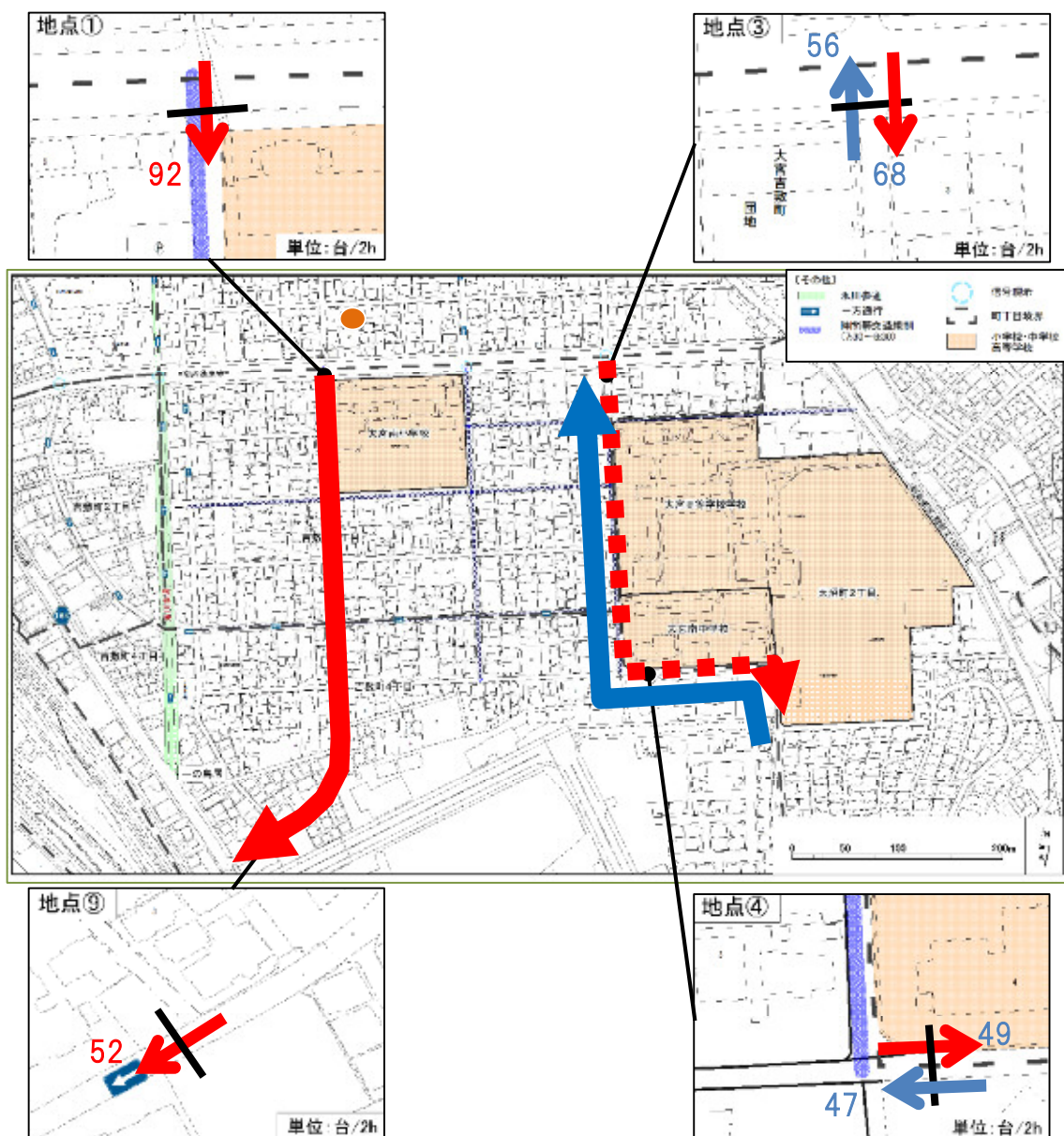
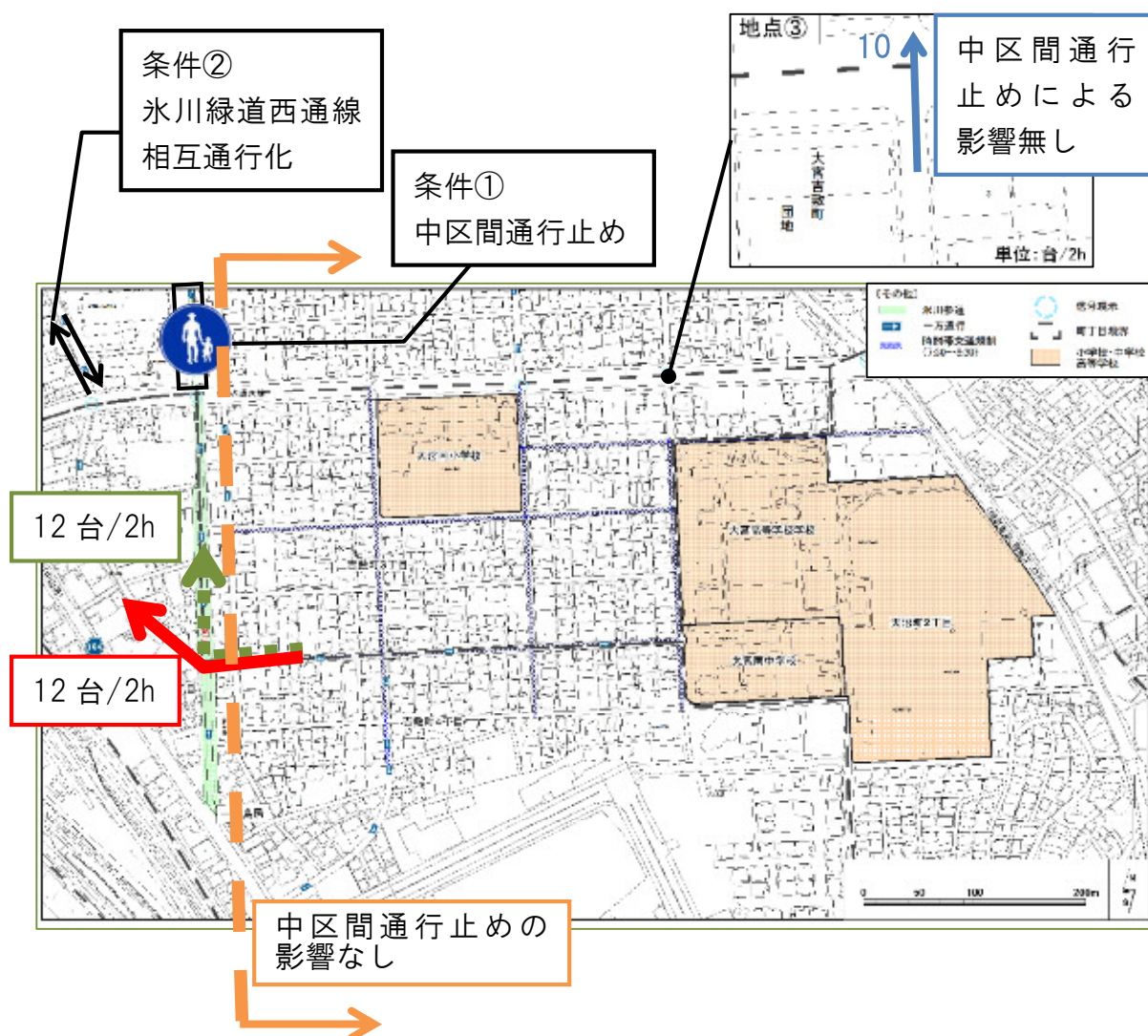


図 吉敷町3丁目・4丁目交通調査結果(現況)

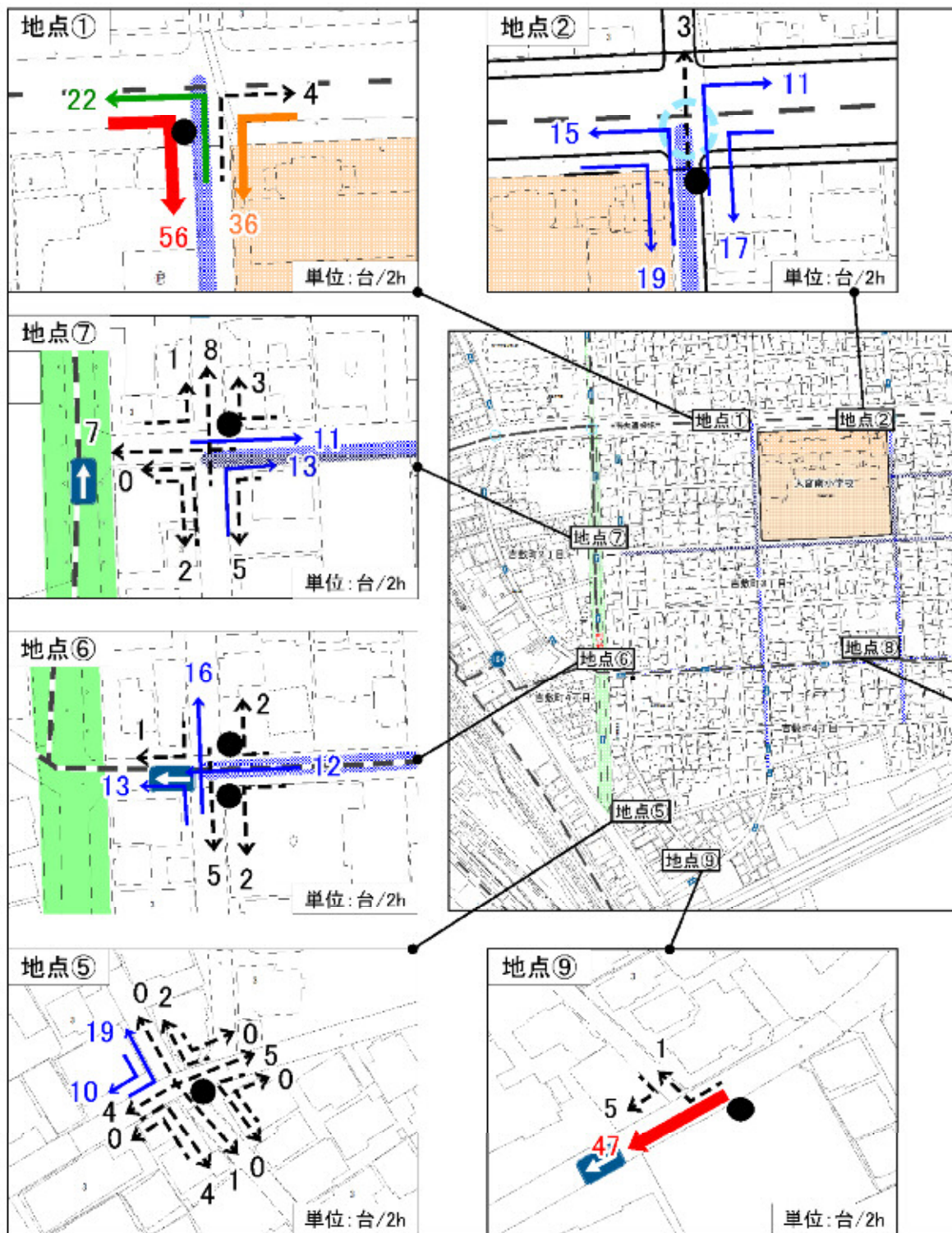
② 氷川参道の中区間通行止め時

- ・ 中区間を止めた場合、参道を北上する路線は現状確保されていることから、吉敷町3・4丁目の交通のうち、**緑点線 (12 台/2h)** が、氷川緑道西通り線の相互通行化による利便性の向上により**吉敷町2丁目の一方通行への流入交通 (赤線、12 台/2h)** へと**変化**するものと考えられます。
- ・ また、地点③を北上する路線についても幹線道路へのアクセスがしづらいため、今後増加することは考えられません。
- ・ 以上のことから、氷川参道の中区間の通行止めを実施しても、当該地区(吉敷町3, 4丁目内)への影響はないものと考えられます。
- ・ また、将来、南区間の通行止めを検討する際には、改めて交通シミュレーションをかけ、検討します。



参考：吉敷町3丁目・4丁目交通実態調査結果詳細（H28.5.24（火）14:00～16:00実施）

氷川の杜まちづくり協議会の協力による



2016年度 第6回 氷川参道歩行者専用化検討協議会
～（仮）氷川参道周辺交通社会実験の概要～

1. 実験概要	1
2. 実験日程	3
3. 実験実施場所	6
(1) 実験①：啓発看板の設置	6
(2) 実験②：狭さくの設置	7
(3) 実験③：狭さくとハンブの設置	8
(4) 実験④：ハンブの設置	9
(5) 実験⑤：交通運用変更	10
4. アンケートについて	11
参考：スケジュール（詳細版）（案）	13

平成28年6月22日（水）
さいたま市都市局氷川参道対策室

1. 実験概要

- ・ 氷川参道中區間通行止めによる影響への対策が、どれほど効果があるのかを明らかにするために、社会実験を実施します。
- ・ 社会実験は、氷川参道の東側生活道路、吉敷町2丁目北向き一方通行區間を対象に、計5種類の実験を実施します。

項目	内容
名称	(仮称) 氷川参道周辺交通社会実験
目的	氷川参道中區間を通行止めする際に影響を受けると考えられる路線への対策が、実際に効果的であるか確認することを目的とします。
実施主体	さいたま市
実施場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 氷川参道東側にある生活道路區間 ・ 吉敷町2丁目北向き一方通行區間
実験内容	<p>■ 実験①：啓発看板の設置 (看板のみの対策) → 検証内容：速度超過の抑制効果</p> <p>■ 実験②：狭さくの設置 → 検証内容：通過交通の抑制効果、速度超過の抑制効果</p> <p>■ 実験③：狭さくとハンプの設置 → 検証内容：通過交通の抑制効果、速度超過の抑制効果</p> <p>■ 実験④：ハンプの設置 → 検証内容：通過交通の抑制効果、速度超過の抑制効果</p> <p>■ 実験⑤：交通運用変更 (右折禁止、一方通行規制変更) → 検証内容：通過交通の抑制効果</p>

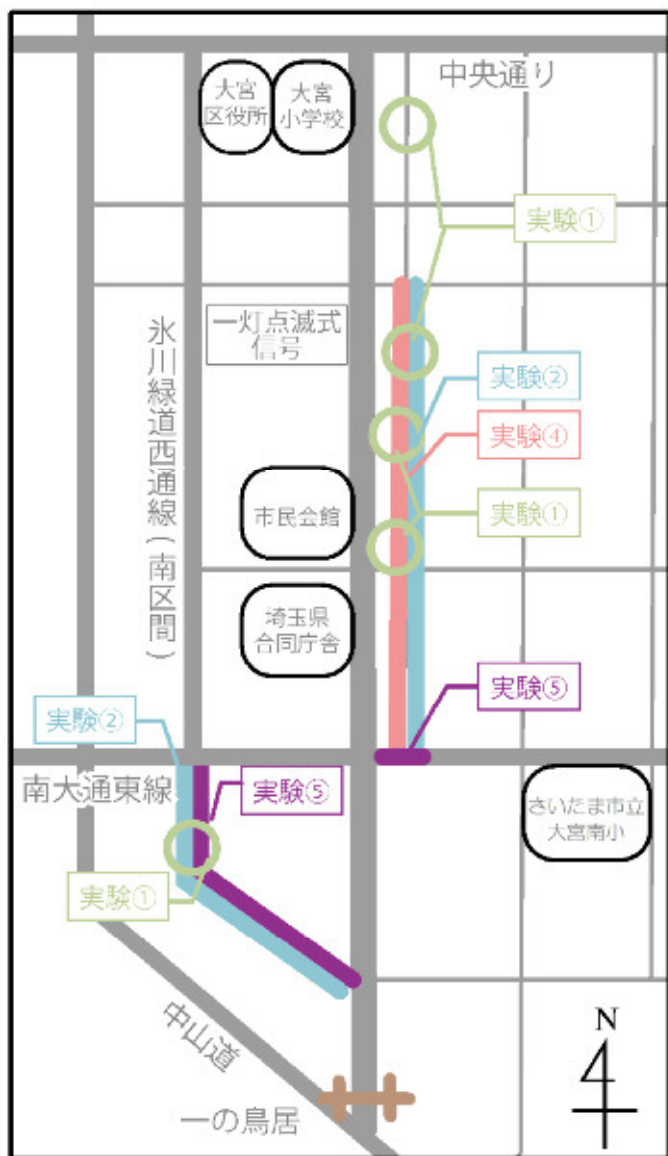


図 実験実施場所概要図



図 実験①：啓発看板の設置 (看板のみの対策) *1



図 実験②：狭さくの設置*2



図 実験④：ハンプの設置*3



図 実験⑤：交通運用変更 (一方通行規制変更) *1

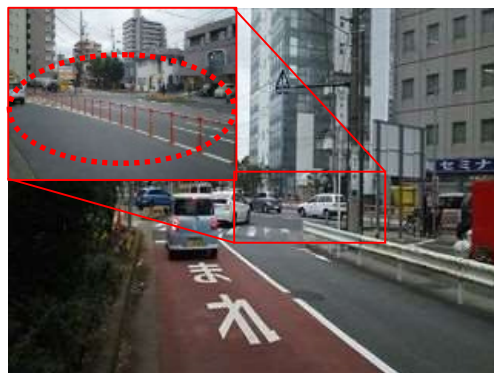


図 実験⑤：交通運用変更 (右折禁止) *4

※1 さいたま市にて撮影
 ※2 生活道路のゾーン対策マニュアル (平成 23 年 12 月 30 日 交通工学研究会)
 ※3 さいたま新都心駅周辺にて撮影
 ※4 本厚木駅周辺にて撮影

2. 実験日程

- ・ 実験の期間は、9月10日(土)～11月12日(土)の約2ヶ月間を想定しています。
- ・ 実験②：狭さくの設置と、実験③：ハンプの設置は、同時に実施する期間を設け、同時に実施した時の効果も把握します。
- ・ 氷川参道周辺で、交通規制を伴うイベントが実施される日は、除いています。

実験日・実施期間の基本的考え方

- ・ 周辺の道路に影響がある交通規制を伴うイベント日（特異日）（さいたまクリテリウム及びさいたま国際マラソン実施日）を社会実験日から除きます
- ・ 交通流動に差異があると考えられるため、平日及び休日に実験を行います
- ・ 利用実態が落ち着くまで、一定期間実験を実施します
- ・ 事前周知が交通流に影響を与える恐れがあるため、実験①は、事前周知期間前に実施します

表 実験別の日程

調査種類	実験日数	実験期間
実験①： 啓発看板の設置	6日間	平成28年9月15日(木)～平成28年9月20日(火) (設置撤去期間を含まず) 平日・休日の双方2日間 交通量、速度を計測
実験②： 狭さくの設置	7日間	平成28年10月8日(土)～平成28年10月14日(金) (設置撤去期間を含まず) 平日・休日の双方2日間 交通量、速度を計測
実験③： 狭さくとハンプ の設置	6日間	平成28年10月15日(土)～平成28年10月20日(木) (設置撤去期間を含まず) 平日・休日の双方2日間 交通量、速度を計測
実験④： ハンプの設置	7日間	平成28年10月21日(金)～平成28年10月27日(木) (設置撤去期間を含まず) 平日・休日の双方2日間 交通量、速度、振動、騒音を計測
実験⑤： 交通運用変更 (右折禁止、 一方通行規制 変更)	12日間	平成28年10月31日(月)～平成28年11月11日(金) (設置撤去期間を含まず) 平日・休日の双方2日間 交通量を計測

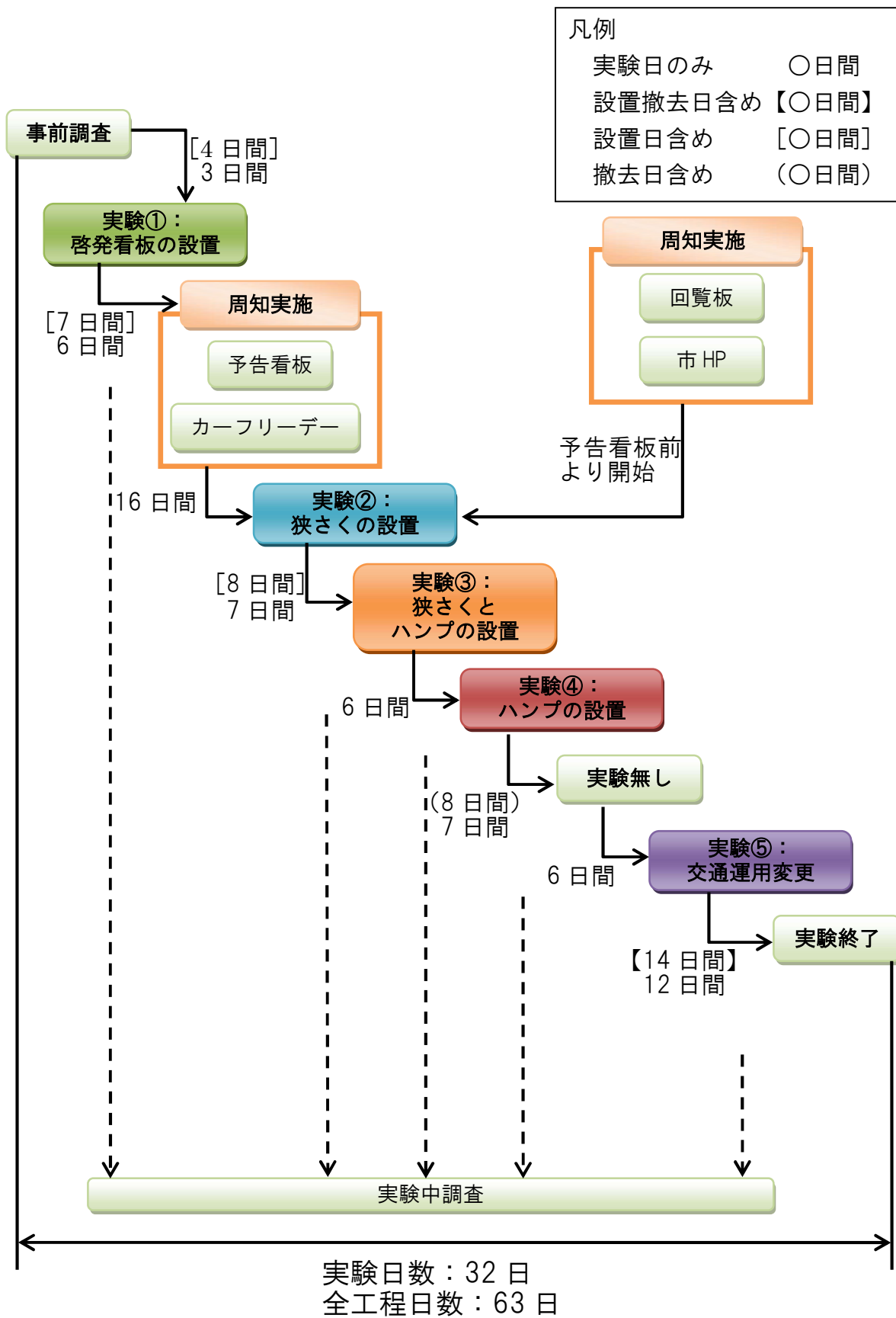


図 実施工程表

参考：実験箇所全体図



図 実験箇所全体図

3. 実験実施場所

(1) 実験①：啓発看板の設置

日程	平成28年9月15日(木)～平成28年9月20日(火)
実施方法	・氷川参道の東側生活道路及び、吉敷町2丁目北向き一方通行区間に速度抑制の注意喚起看板を設置。
調査日	休日及び平日の各1日
評価方法	・ビデオ観測により通過台数、走行速度を測定し検証します。 ・アンケート調査を実施し、周辺住民の意向を把握します。

啓発看板の設置の基本的考え方

- ・対象区間を走行する車両の速度抑制を狙い設置する
- ・既存の街路灯や道路標識のポールを活用し、進行方向の左側に設置する
- ・夜間の効果も期待するため、反射テープ等でわかりやすく工夫する



図 実験①：啓発看板の設置位置(案)

(2)実験②：狭さくの設置

日程	平成28年10月8日(土)～平成28年10月14日(金)
実施方法	・南大通東線から氷川参道東側生活道路への入口に狭さくを1基、氷川参道東側生活道路の単路部に1基、吉敷町2丁目北向き一方通行区間内の単路部に狭さくを2基それぞれ設置。
調査日	休日及び平日の各1日
評価方法	・ビデオ観測により通過台数、走行速度を測定し検証します。 ・アンケート調査を実施し、周辺住民の意向を把握します。

狭さくの設置の基本的考え方

- ・対象区間を走行する車両の速度抑制を狙い設置する
- ・氷川参道の東側生活道路への流入車両の抑制効果を把握するため、出入口にも設置する

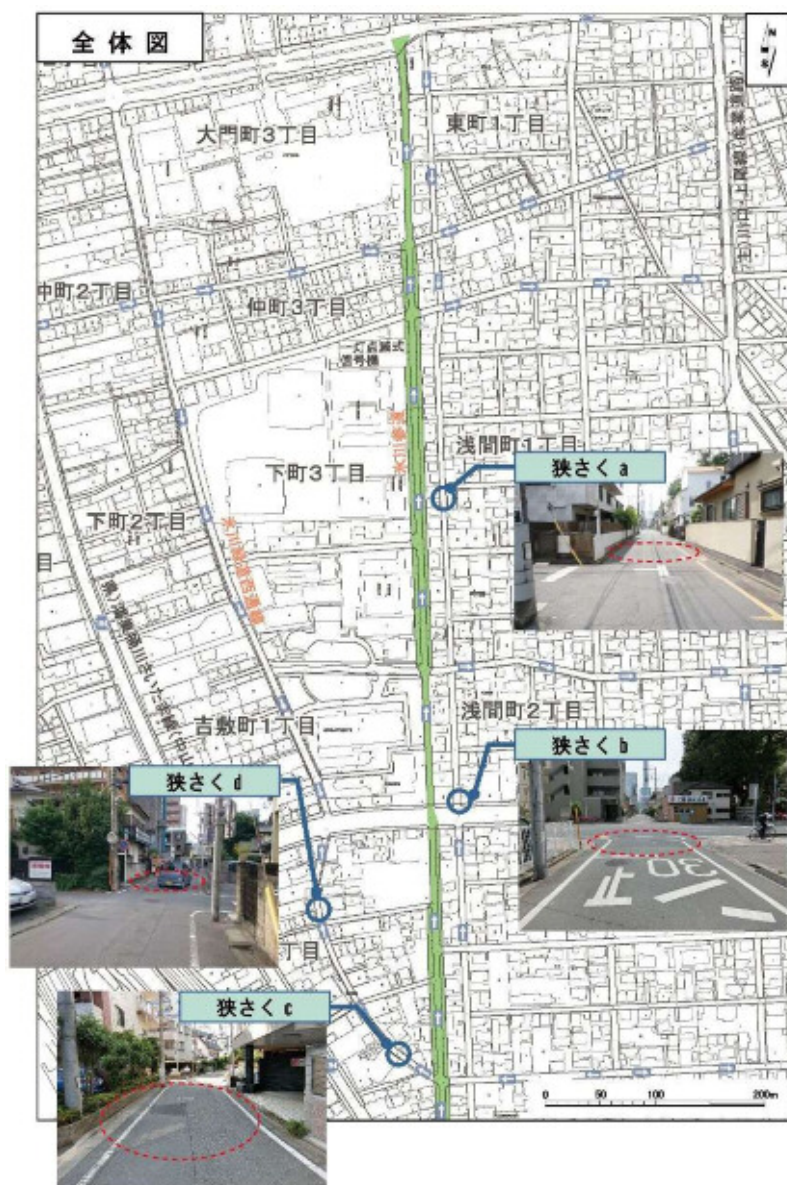


図 実験②：狭さくの設置位置(案)

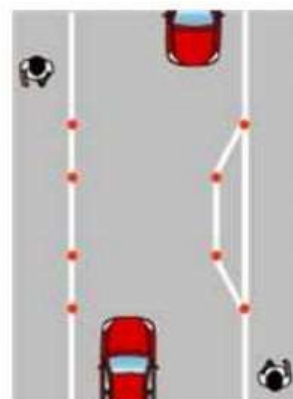


図 単路部狭さくイメージ図※

※国土交通省「資料 2-2 物理的デバイスの計画・設計」より

(3)実験③：狭さくとハンプの設置

日程	平成28年10月15日(土)～平成28年10月20日(木)
実施方法	・南大通東線から氷川参道東側生活道路への入口に狭さくを1基設置 ・氷川参道東側生活道路区間に単路部ハンプ1基、交差点ハンプ1基を設置。
調査日	休日及び平日の各1日
評価方法	・ビデオ観測により通過台数、走行速度を測定し検証します。 ・アンケート調査を実施し、周辺住民の意向を把握します。

ハンプの設置の基本的考え方

- ・対象区間を走行する車両の速度抑制を狙い設置する
- ・連続設置による効果及び交差点での有効性も合わせて検証する。

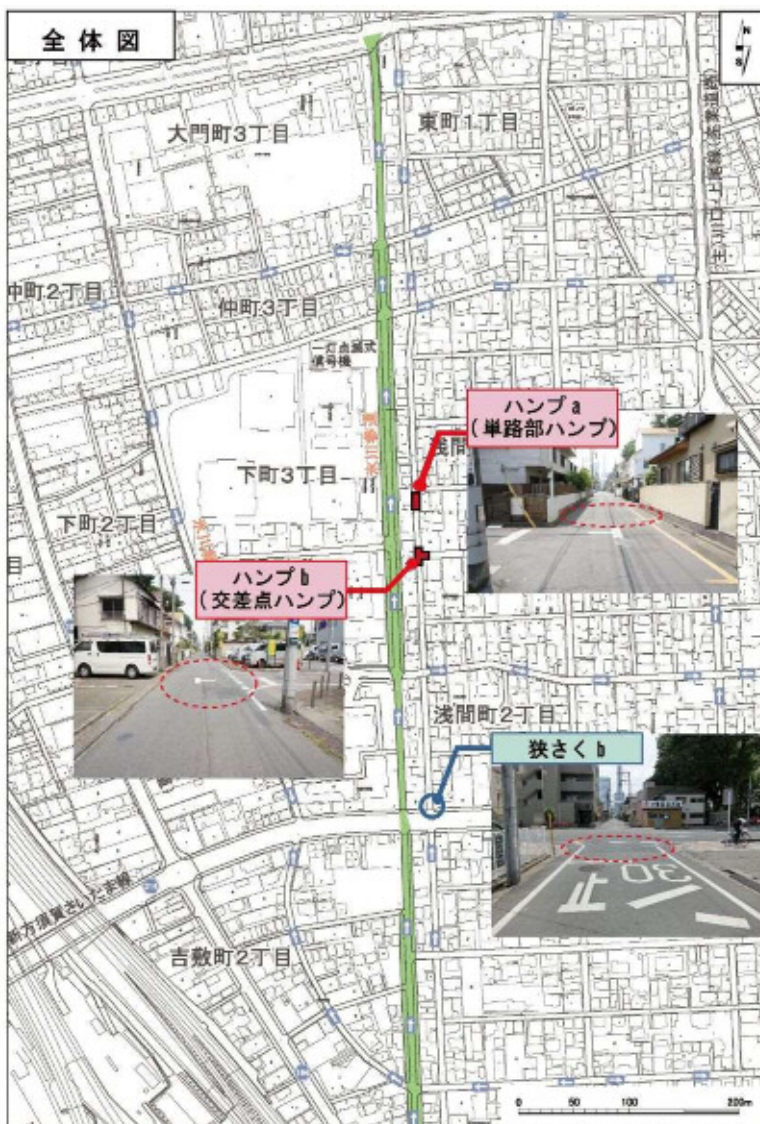


図 実験③：狭さくとハンプの設置位置(案)

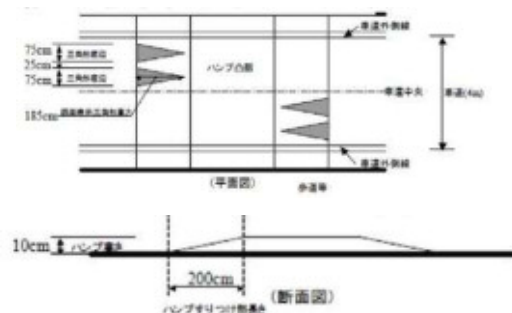


図 ハンプの平面・断面イメージ図※



図 ハンプの高さのイメージ図※2



図 ハンプのイメージ図※2

※1 警察庁「法定外表示等の設置指針について」より
※2 東京都内にて撮影

(4)実験④：ハンプの設置

日程	平成28年10月21日(金)～平成28年10月27日(木)
実施方法	・氷川参道東側生活道路区間に単路部ハンプ1基、交差点ハンプ1基を設置。
調査日	休日及び平日の各1日
評価方法	・ビデオ観測により通過台数、走行速度を測定し検証します。 ・振動計・騒音計により、振動・騒音を測定し検証します。 ・アンケート調査を実施し、周辺住民の意向を把握します。



図 実験④：ハンプの設置位置(案)

(5)実験⑤：交通運用変更

日程	平成28年10月31日(月)～平成28年11月11日(金)
実施方法	<ul style="list-style-type: none"> ・南大通東線と氷川参道の東側生活道路の交差点にラバーポールを設置。 ・吉敷町2丁目北向き一方通行区間の標識を変更し、南向き一方通行に規制変更。
調査日	休日及び平日の各1日
評価方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ビデオ観測により通過台数を測定し、検証します。 ・アンケート調査を実施し、周辺住民の意向を把握します。

交通運用変更の基本的考え方

- ・生活道路への侵入車両（特に右折車両）の抑制効果を把握するためにラバーポールを設置する
- ・一方通行を逆向きにすることによる周辺への影響や可能性を把握する



図 実験⑤：交通運用変更の位置(案)

4. アンケートについて

- ・ 実験に対する周辺住民の意向を把握するために、アンケート調査を実施します。

調査対象	各世帯	
調査対象地域 (実験場所別)	氷川参道東側の生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東町1丁目、浅間町1丁目、浅間町2丁目 (ゾーン30区間) ・ 大門町3丁目、仲町3丁目の氷川参道に面している区間
	吉敷町2丁目 北向き一方通行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 吉敷町2丁目、吉敷町4丁目一部区間 ・ 吉敷町3丁目の氷川参道に面している区間
配布・回収方法	配布：ポスティング配布 回収：郵送回収(料金受取人払い)	
配布物	アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート調査の依頼文 ・ アンケートの設問票 ・ アンケート解答用紙 (ハガキ)
アンケート項目 (実験場所別)	氷川参道東側の生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 属性 ・ 対象道路の接道状況 ・ 対象道路の現状の危険度について ・ 交通手段別の対象道路の通行回数 ・ 速度抑制の実感 (走行しやすさなど) [交通運用変更を除く] ・ <u>騒音・振動の実感[沿道居住者のみ]</u> ・ <u>右折禁止による影響の有無</u> ・ 対策案の賛否 (条件付きの賛成など) と課題の確認
	吉敷町2丁目北向き一方通行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 属性 ・ 対象道路の接道状況 ・ 対象道路の現状の危険度について ・ 交通手段別の対象道路の通行回数 ・ 速度抑制の実感 (走行しやすさなど) [交通運用変更、ハンプを除く] ・ <u>逆向き一方通行の影響の有無</u> ・ 対策案の賛否 (条件付きの賛成など) と課題の確認

※ : 実験場所別の設問

- ・ アンケート調査対象区間は、幹線道路（氷川参道、中央通り、産業道路、南大通東線、中山道）を境に交通に変化が生じるため、幹線道路に囲まれた場所を設定しました。特に、氷川参道東側の生活道路アンケート対象範囲は、ゾーン30区間と同様の範囲となっています。
- ・ また、氷川参道の沿道も調査対象としております。

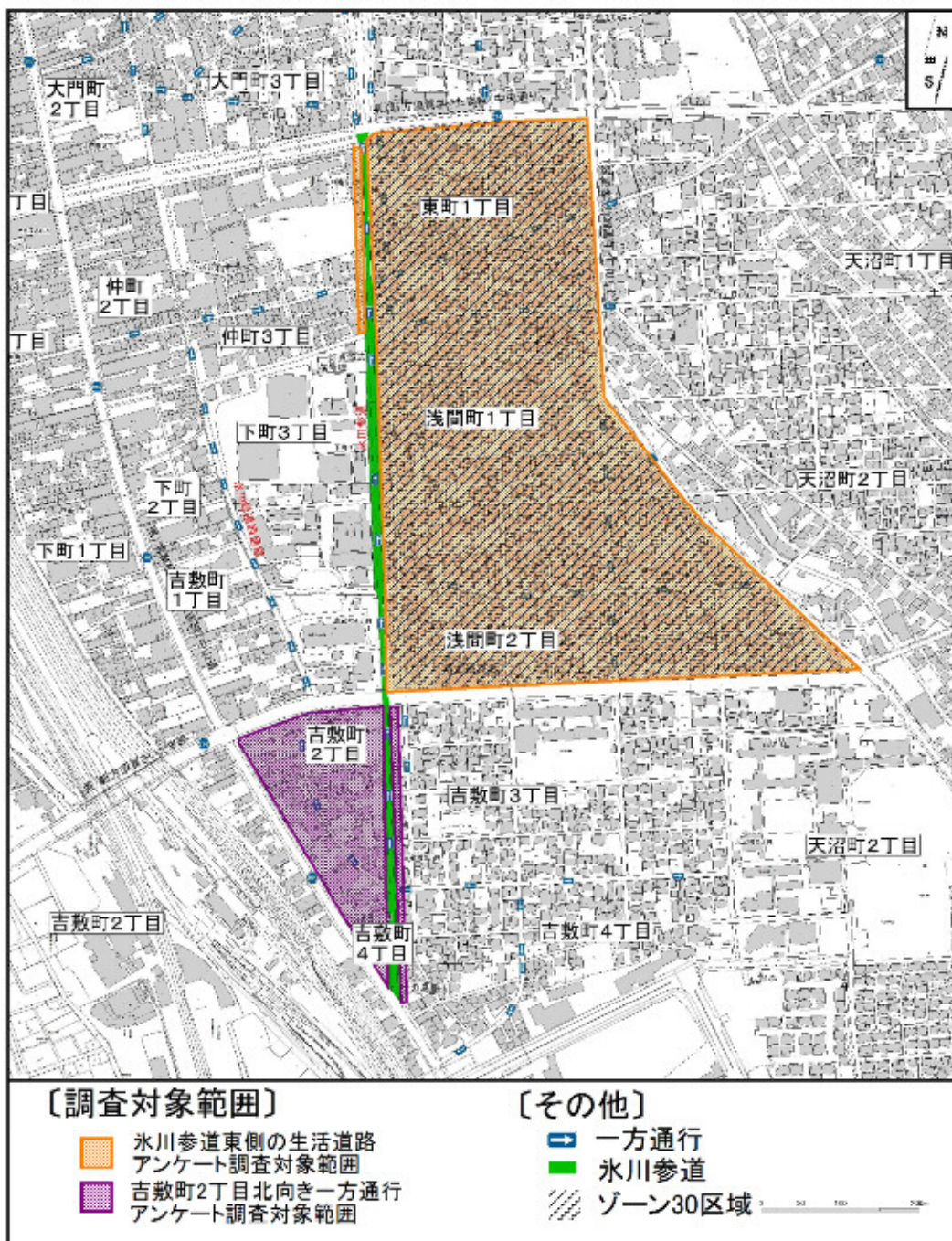


図 アンケート配布箇所

2016年度 第6回 氷川参道歩行者専用化検討協議会
～今後の進め方について～

1. 歩行者専用化に向けた基本的な考え方	1
2. 歩行者専用方法の比較	2
3. 入口部分の車両通行止めの方法	3
(1) 入口部の構造物の設置有無	3
(2) 設置物別比較	4

平成28年6月22日（水）
さいたま市都市局氷川参道対策室

1. 歩行者専用化に向けた基本的な考え方

- ・ 氷川参道中区間の歩行者専用化を先行的に進めるにあたり、基本的な考え方を以下に整理しました。

基本的な考え方

- ◎通過交通の排除
- ◎沿道住民や事業者の生活の利便性への配慮

配慮すべき事項

- ◎沿道事業所の営業・業務関係車両の通行
- ◎車庫が氷川参道に面している住民の自動車の使用
- ◎緊急車両の通行
- ◎自転車、シルバーカー、車いすの通行
- ◎引越しや宅配、友人などの車両の通行
- ◎山車渡御 など

2. 歩行者専用方法の比較

- ・ 歩行者専用化を実施するにあたっては、2種類の方法があります。
- ・ 以下に歩行者専用化と歩行者専用道路の違いを比較します。

表 歩行者専用方法の比較

		歩行者専用化				歩行者専用道路							
		変更 道路交通法		道路法		変更 道路交通法		変更 道路法					
法的要件		都道府県公安委員会が、歩行者用道路として指定する (第4条第1項)				都道府県公安委員会が、歩行者用道路として指定する (第4条第1項)				道路管理者が歩行者専用道路として指定する (第48条13第3項) 注) 自転車歩行者専用道路の場合自転車歩行者通行可能 (第48条13第2項)			
通行	歩行者	○				○							
	自動車	×				×							
	緊急車両	○				○							
	関係車両	許可証	○ (個別)	補助標識	—	許可証	△ (個別)	補助標識	△ (個別) ※容易に許可はでない。				
	自転車	許可証	○ (個別)	補助標識	○ (適用除外することができる)	許可証	○ (個別)	補助標識	○ (個別)				
		現 行 通 り				○							
						自転車歩行者専用道路の場合							
イメージ写真		 <p>図 歩行者専用化※1</p>				 <p>図 歩行者専用道路※2</p>							
メリット		●規制のアレンジ幅がある				●厳格な規制ができる							
デメリット		●場合によっては交通管理者の許可が必要となる				●補助標識は設けることができない。 ●道路管理者および交通管理者の許可が必要 ●駐車場所有者のみ、 荷捌き車両には許可が出ない							
留意事項		●規制日時を限定することも可能				●道路法による歩行者専用道路とした場合、自動的に道路交通法も適用され厳しくなる。							

※1 さいたま市銀座通りにて撮影
 ※2 さいたま市さくら草通りにて撮影

3. 入口部分の車両通行止めの方法

(1) 入口部の構造物の設置有無

- ・ 通行止めの物理的な手段について以下にまとめました。
- ・ 主に設置物を設置する方法としない方法の2種類があります。
- ・ それぞれメリット・デメリットを整理しました。

表 入口部における構造物の設置別の比較

	構造物あり	構造物なし
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 容易に車両が進入できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 維持費が不要 ・ 人や自転車が通行する際の障害とならない
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 維持管理費がかかる ・ 設置忘れや勝手に動かされる可能性がある ・ 設置者および監視者の選定が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通過交通の排除が難しい ・ 進入車両に伴う事故誘発の可能性大



図 入口部に構造物なしの例^{※1}

※1 岡山県倉敷市にて撮影

(2)設置物別比較

- ・ 通行止めの方法として、ゲートを設置する方法、ソフトライジングボラードを設置する方法、車止めのバリケードを設置する方法、着脱式もしくは収納式ボラードを設置する方法などの4パターンがあります。

表 設置物別比較

	ゲート式 (ボタン式)	ソフトライジング ボラード
イメージ (写真)	 <p>図 ゲート※1</p>	 <p>図 ソフトライジング ボラード※2</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ ゲート式で視認性が高い ・ 進入抑制のイメージが強い ・ 自動式のため、設置忘れや移動、強風で飛ばされるなどの心配はない ・ 自動式の為、開閉に際し住民間のトラブルは発生しづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者や自転車通行の妨げになりにくい ・ ボラードがソフトであり、安全性や車両への影響が少なく、破損の恐れも少ない ・ 回転灯やボラード頂部の照明で視認性が高い ・ 自動式のため、設置忘れや移動、強風で飛ばされるなどの心配はない ・ 機械が急遽壊れた場合でも、ポールを倒して進入することが可能なため、緊急時に消防自動車が迅速に進入することができる。 ・ 自動式の為、開閉に際し住民間のトラブルは発生しづらい。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 費用負担大（設置、維持管理費） ・ 車両が無理に通行しようとする、破損の恐れが大きい ・ ゲートが歩行者や自転車の通行の妨げとなる ・ 自動式のため故障等の可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 費用負担大（設置、維持管理費） ・ 自動式のため故障等の可能性有
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浦和区役所や、高速道路、駐車場の出入口などでの設置事例あり ・ 道路付属物として扱い可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新潟市にて先行導入事例あり（一般車が倒して無理に進入する事例なし） ・ 道路付属物として扱い可能

車止めの バリケード	着脱式もしくは 収納式ボラード
 <p data-bbox="248 981 635 1014">図 車止めのバリケード※3</p>	 <p data-bbox="810 981 1134 1014">図 収納式ボラード※4</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 設置撤去が容易 ・ 安価 ・ 緊急時に消防自動車が迅速に進入することができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動手間がかからない ・ 強風で飛ばされる心配なし
<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動や壊されるなどの可能性あり ・ 頻繁に見回りが必要 (再設置を忘れる可能性や、強風で飛ばされ第3者への被害を出す恐れあり) ・ 道路附属物として扱えない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 設置手間がかかる ・ 設置撤去中に、他の車両との事故が起こる可能性がある ・ 頻繁に見回りが必要 (再設置を忘れる可能性有り)
<ul style="list-style-type: none"> ・ スクールゾーンとして活用事例あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 時間帯規制や柵として活用事例あり ・ 道路附属物として扱い可能

※1 茨城県小美玉市より撮影
 ※2 さいたま大学より撮影
 ※3 出典：生活道路のゾーン対策マニュアル（平成23年12月30日 交通工学研究会）
 ※4 さいたま市氷川神社より撮影

[参考]法令の原文

[道路交通法の原文]**■公安委員会の交通規制（第4条第1項～第5項）**

- 1 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。
- 2 前項の規定による交通の規制は、区域、道路の区間又は場所を定めて行なう。この場合において、その規制は、対象を限定し、又は適用される日若しくは時間を限定して行なうことができる。
- 3 公安委員会は、環状交差点（車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であつて、道路標識等により車両が当該部分を右回りに通行すべきことが指定されているものをいう。以下同じ。）以外の交通の頻繁な交差点その他交通の危険を防止するために必要と認められる場所には、信号機を設置するように努めなければならない。
- 4 信号機の表示する信号の意味その他信号機について必要な事項は、政令で定める。
- 5 道路標識等の種類、様式、設置場所その他道路標識等について必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める。

（罰則 第一項後段については第百十九条第一項第一号、第二百二十一条第一項第一号）

■通行の禁止等（第8条第1項～第6項）

- 1 歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。
- 2 車両は、警察署長が政令で定めるやむを得ない理由があると認めて許可をしたときは、前項の規定にかかわらず、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行することができる。
- 3 警察署長は、前項の許可をしたときは、許可証を交付しなければならない。
- 4 前項の規定により許可証の交付を受けた車両の運転者は、当該許可に係る通行中、当該許可証を携帯していなければならない。
- 5 第二項の許可を与える場合において、必要があると認めるときは、警察署長は、当該許可に条件を付することができる。
- 6 第三項の許可証の様式その他第二項の許可について必要な事項は、内閣府令で定める。

■緊急自動車等の特例（第41条の1第1項～第4項）

- 1 緊急自動車については、第八条第一項、第十七条第六項、第十八条、第二十条第一項及び第二項、第二十条の二、第二十五条第一項及び第二項、第二十五条の二第二項、第二十六条の二第三項、第二十九条、第三十条、第三十四条第一項、第二項及び第四項、第三十五条第一項並びに第三十八条第一項前段及び第三項の規定は、適用しない。
- 2 前項に規定するもののほか、第二十二條の規定に違反する車両等を取り締まる場合における緊急自動車については、同条の規定は、適用しない。
- 3 もっぱら交通の取締りに従事する自動車で内閣府令で定めるものについては、第十八条第一項、第二十条第一項及び第二項、第二十条の二並びに第二十五条の二第二項の規定は、適用しない。
- 4 政令で定めるところにより道路の維持、修繕等のための作業に従事している場合における道路維持作業用自動車（専ら道路の維持、修繕等のために使用する自動車で政令で定めるものをいう。以下第七十五条の九において同じ。）については、第十七条第四項及び第六項、第十八条第一項、第二十条第一項及び第二項、第二十条の二、第二十三条並びに第二十五条の二第二項の規定は、適用しない。

[道路法の原文]**■市町村道の意義及びその路線の認定（第8条第1項～第5項）**

- 1 第三条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。
- 2 市町村長が前項の規定により路線を認定しようとする場合においては、あらかじめ当該市町村の議会の議決を経なければならない。
- 3 市町村長は、特に必要があると認める場合においては、当該市町村の区域をこえて、市町村道の路線を認定することができる。この場合においては、当該市町村長は、関係市町村長の承諾を得なければならない。
- 4 前項後段の場合においては、関係市町村長は、当該市町村の議会の議決を経なければ承諾をすることができない。
- 5 前項の承諾があつた場合においては、地方自治法第二百四十四条の三第一項の規定の適用については、同項に規定する協議が成立したものとみなす。

■自転車専用道路等の指定（第48条13第1項～第5項）

- 1 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。以下本条中同じ。）について、区間を定めて、もつぱら自転車の一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定することができる。
- 2 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もつぱら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定することができる。
- 3 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もつぱら歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定することができる。
- 4 道路管理者（市町村である道路管理者を除く。）は、前三項の規定による指定をしようとする場合においては、あらかじめ、当該道路又は道路の部分の存する市町村を統括する市町村長に協議しなければならない。その指定を解除しようとする場合においても、同様とする。
- 5 道路管理者は、第一項から第三項までの規定による指定をしようとする場合においては、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。その指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

■通行の制限等（第48条15第1項～第4項）

- 1 何人もみだりに自転車専用道路を自転車（自転車以外の軽車両その他の車両で国土交通省令で定めるものを含む。）による以外の方法により通行してはならない。
- 2 何人もみだりに自転車歩行者専用道路を自転車以外の車両により通行してはならない。
- 3 何人もみだりに歩行者専用道路を車両により通行してはならない。
- 4 道路管理者は、自転車専用道路等の入口その他必要な場所に通行の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

今後のスケジュールについて

今後のスケジュールは、概ね次のように考えています。引き続き、ご協力のほどよろしく申し上げます。

