

第7回 氷川参道歩行者専用化検討協議会 議事要旨

1. 開催概要

日時	平成 28 年 8 月 17 日 (水) 10 時 00 分～12 時 00 分
場所	大宮区役所 南館 301 会議室
出席者	<p>【学識】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉大学 理工学研究科 教授 久保田 尚 ・埼玉大学 理工学研究科 准教授 小嶋 文 <p>【交通管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県警察本部 交通規制課 課長 新井 文夫 (代理出席 道路協議課長補佐 佐々木 一郎) (代理出席 道路協議係長 佐藤 弘康) (代理出席 道路協議係 丹賀 有紀子) ・大宮警察署 交通課 課長 矢口 順一 (代理出席 交通規制係長 北道 明) <p>【道路管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市 建設局 北部建設事務所 所長 染谷 純孝 (次長 島村 親文) <p>【沿線自治会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吉敷町 1 丁目自治会 会長 関口 彰一 ・吉敷町 2 丁目自治会 会長 花俣 幸太郎 ・吉敷町 3 丁目自治会 会長 横山 好之 ・浅間町 1 丁目自治会 会長 秋山 悦男 ・浅間町 2 丁目自治会 会長 矢内 桂一郎 ・大門町 3 丁目自治会 会長 逸見 裕一 ・仲町 3 丁目自治会 会長 山田 雄俊 ・東町 1 丁目自治会 会長 澤田 好雄 ・下町明美会 会長 岡村 保 <p>【協議会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・氷川の杜まちづくり協議会 副会長 山田 とも子 ・ // 副会長 本島 紋次郎
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・席次表、委員名簿 ・資料 1 氷川参道周辺交通社会実験の詳細について ・資料 2 歩行者専用化にあたっての検討について ・資料 3 歩行者専用化後の検討について ・資料 4 今後のスケジュールについて ・参考資料 1 氷川参道周辺交通社会実験の設置内容 ・参考資料 2 第 6 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



2. 議題

発言者	内容
(1) 資料1	氷川参道周辺交通社会実験の詳細について説明
事務局	～資料1 氷川参道周辺交通社会実験の詳細について説明～
事務局	・実験時、是非現地に行き、自身の目で見て欲しい。
座長	・今回の実験では、ハンプの映像と異なり、歩道が無い場合、ハンプの上を歩いてもらう必要がある。道路の基準より、歩行者が歩いても問題のない勾配となっているため、是非色々な方法で通って欲しい。
(2) 資料2	歩行者専用化にあたっての検討について
事務局	～資料2 歩行者専用化にあたっての検討の、1. 歩行者専用化に向けた前回の取り組み、2. 歩行者専用化に当たっての規制方法の詳細の検討について説明～
委員	・2Pについて、歩行者が右側を通らなければならないという規則が外れるのはどちらのパターンなのか。
委員	・パターン2であれば、歩行者はどこを歩いても大丈夫である。
委員	・2Pの各パターンにおいて、自転車は通らなければならない場所や、規制等はあるのか。
委員	・通らなければならない場所は左側で変わらない。しかし、パターン2の場合は歩行者専用であるため、自転車に対して徐行義務がある。パターン1の場合は徐行義務が無い。
委員	・歩行者天国のように人がバラバラと自由に歩けるイメージはパターン2である。
座長	・2Pについて、パターン1の標識の下に、「軽車両を除く」という補助標識をつけることはできるのか。
委員	・つけることはできるが、補助標識の文言をどうするかという問題がある。「軽車両を除く」の場合、その軽車両の中に自転車が含まれてしまう。
委員	・2Pについて、自転車は徐行をしなければならないと同時に、なるべく左側を走行してもらいたいというのはいかがでしょうか。歩行者・自転車を分離し、歩行者と自転車の衝突などを極力減らしたい。
委員	・真中に中央分離帯のようなものを入れ、右側が歩行者、左側が自転車と通る方向を変更するのが一番安全である。
座長	・その場合、自転車は徐行しないような形になるが、パターン1となるのか。
委員	・「自転車道」という「道」として捉えるのであれば規制は要らなくなる。しかし、規制をなくすと相互通行となるため、別の課題が出て、さらに複雑になる。
委員	・2Pについて、パターン1で山車と宅配のリヤカーの通行を許可する場合、許可証を出してもらう必要があるということか。
座長	・別の方法として、パターン1においても山車や宅配のリヤカーが通れるような補助標識の出し方を今後検討してもらうことにする。
座長	・2Pは、山車・リヤカーの視点のほかに、自転車がそもそも徐行する必要があるのかどうかという、非常に大きな違いにてパターン1か2かどちらが良いかという議論をした。これは次の話題の道路構造に非常に密接に関係するので、今回は保留として次に進む。
事務局	～資料2 歩行者専用化にあたっての検討の、3. 時間帯規制・曜日規制の比較について説明～

発言者	内容
委員	・自動車に乗っている場合、補助標識は見づらいため、パターン①でないと、歩行者の安全を守るのは難しいと感じる。また、並木保全を念頭に進めてきたのだから、パターン①が良いと思う。
委員	・パターン②, ④に出てくる8時から20時というのは例として出しているのか。
事務局	・例として出しているだけである。
委員	・時間帯規制の場合、誰が監視するのか。
事務局	・そこが問題になる。例えば時間帯規制の場合は、周りの自治会で管理してもらおう方法や、新潟にあるソフトライジングボラードのように、時間帯で上がったり下がったりするという方法もある。
委員	・時間帯規制を実施したとしても、基本通り抜けてしまう。また、警察でないとそのような自動車を取り締まることもできない。そのため、時間帯規制は難しいと感じる。
座長	・終日規制の方が良いのではないかとのご意見は出ていた反面、時間規制の方が良いのではないかとのご意見は出なかった。今後も検討していく形で保留として次に進める。
事務局	～資料2 歩行者専用化にあたっての検討の、4. 構造物の設置箇所について、5. 構造物別比較について説明～
座長	・氷川参道の鳥居前のクルマ止めは鍵で開けるのか。許可車両が来たらどうするのか。
事務局	・例大祭の時に撤去するだけで、常に閉まっている状態である。今回の場合は、許可車両が少なくとも1日、1回は通るため、鍵もなかなかかけづらい可能性がある。
座長	・ゲート式の場合、自転車はどこを通るのか。
事務局	・車道のところにゲートを設けるため、歩道側に走ってもらうか、もしくは、事務局としては実施して欲しくないが、ゲートの隙間から抜けていくという形になる。
委員	・ゲート式は、道路に設置されているというのは国道の遮断機くらいしかないため、氷川参道には少し不適切と感じる。
座長	・事務局の案の中ではソフトライジングボラードの設置が有力のようだがいかがか。
事務局	・事務局としては、これが今のところここにふさわしいのではないかと考えている。
委員	・決め方の一つである緊急車両の通りやすさは、氷川参道出張所に、緊急車両がどういう経路をたどるか確認したほうが良いのではないか。
事務局	・消防に確認したところ、3階建て以上の建物については、はしご車が必要とのことである。大宮小学校については、3階建てであり、給水に利用するプールに近づくには、裏門から入らないといけない。それらを考えると、大型車が容易に曲がれる南大通東線からはしご車を通さなければいけない。 ・また、ソフトライジングボラードについては、機械製品であり、故障した時の対応として、なぎ倒しても傷つかないということも言われているが、消防の方から、実物を見せていただいた上で緊急時も問題ないものなのか判断したいとも言われている。
座長	・新潟にあるソフトライジングボラードの場合、非常ボタンがあり、そのボタンを押せば下がるようになっている。実際に2、3度緊急車両

発言者	内容
	が通っているため、問題ないのではと思う。
委員	・新潟のソフトライジングボラードの場合、緊急車両にはリモコンを配布していないのか。
座長	・許可車両にはリモコンを配っているが、緊急車両は、台数が多いため、非常ボタンを押してもらおうよう周知してもらっている。
座長	・ソフトライジングボラードを支持している方が多いが、色々なことが決まっていないため、今後も検討していく形で保留として次に進む。
(3) 資料3 歩行者専用化後の検討について	
事務局	～資料3 歩行者専用化後の検討について説明～
座長	・2、3Pについて、格子の部分は御影石の舗装として残るとことなのか。前提として塗装の打ち換えはしないのか。
事務局	・自転車の走行位置によって設えを何回かやり直すことになってしまうため、社会実験が終わった後に設えを考える予定である。 ・ただし、はしご車について、消防署に確認すると、3.5mは走行幅が欲しいとのことであるため、歩行者専用化後は、道路上に段差をつけず、フラットな状態にする予定である。
委員	・社会実験は2、3Pの表の中を全部実施するということなのか。それともこの中から選ぶのか。
事務局	・3パターン程度に絞った方がよいと考えているが、新しい方法や意見等色々頂いた上で決めていきたい。
委員	・歩行者専用とすると、歩行者は自分達が一番優先だと思い、自転車を気にせず歩くため、歩行者と自転車の衝突が増す危険性がある。そのため、歩行者・自転車混在は選択肢として無いのではないのか。
座長	・資料2の2Pのパターン2を選ぶ場合、歩行者・自転車混在となってしまうことに注意が必要である。
委員	・走行幅3.5m確保という話は、全区間、3.5mずっと確保しなければならないのか。
事務局	・走行できる場所は、3.5m確保して欲しいとのことである。しかし、既存で狭さを設置している箇所があり、その場所は3m幅となっている。この狭さはスピード抑制のためにも残しても良いと考えている。
委員	・歩行者・自転車を分離して通す場合、商業施設への出入りなどの問題が出るため、仕切の方法が大事となる。そのため、路面の材質や色での対処となるのか。
事務局	・その通りだと考えている。道路上に構造物を設けるのは難しいため、フラットな状態で道路面を整備する所に落ち着くと考えている。
委員	・一般の人にはあまり区別は付かないため、路面工事で自転車の走行位置を誘導するようにする方法でも良いのではないのか。
委員	・自転車利用者に訴えるという意味では効果がないとはいえないが、周知するには時間が必要である。
事務局	・矢羽を設置することで、半数以上の自転車が矢羽の上を走ったという他都市の研究成果がある。歩行者・自転車混在の場合であっても矢羽を設置することによって、自転車の誘導は可能であると考えている。
座長	・可能性として検討をすることとする。しかし、自転車は徐行しなければならないため、矢羽によりスピードを出してしまう傾向もあるため、デザインに工夫が必要である。

発言者	内容
座長	・資料2、3に関しては、いくつか選択肢が挙がった段階で、今後決めていく形によろしいか。
事務局	・次回は交通規制について、今回ご意見を頂いた点を精査し、もっと深く議論をしていく形でお願いしたいと考えている。
(4) 資料4 今後のスケジュールについて	
事務局	～資料5 今後のスケジュールについて説明～
	・意見なし
(5) その他の質問	
委員	・今回の社会実験の範囲と、実際の通学路の関係は確認すべきでないか。
事務局	・今後確認する。小学校・中学校・高校それぞれ今回の社会実験等も含めて周知しようと考えている。

以上