

第22回 氷川参道歩行者専用化検討協議会

日時：令和5年9月14日（木）10：00～

会場：大宮区役所6階大会議室

（601・602会議室）

議 事 次 第

1. 議 題

- （1） 交通実態調査の結果について
- （2） アンケート調査結果について
- （3） 交通シミュレーションについて
- （4） 社会実験、オープンハウスについて

配布資料

次第

委員名簿

席次表

資料

参考資料1 氷川参道周辺図

参考資料2 氷川参道歩行者専用化検討協議会設置要綱

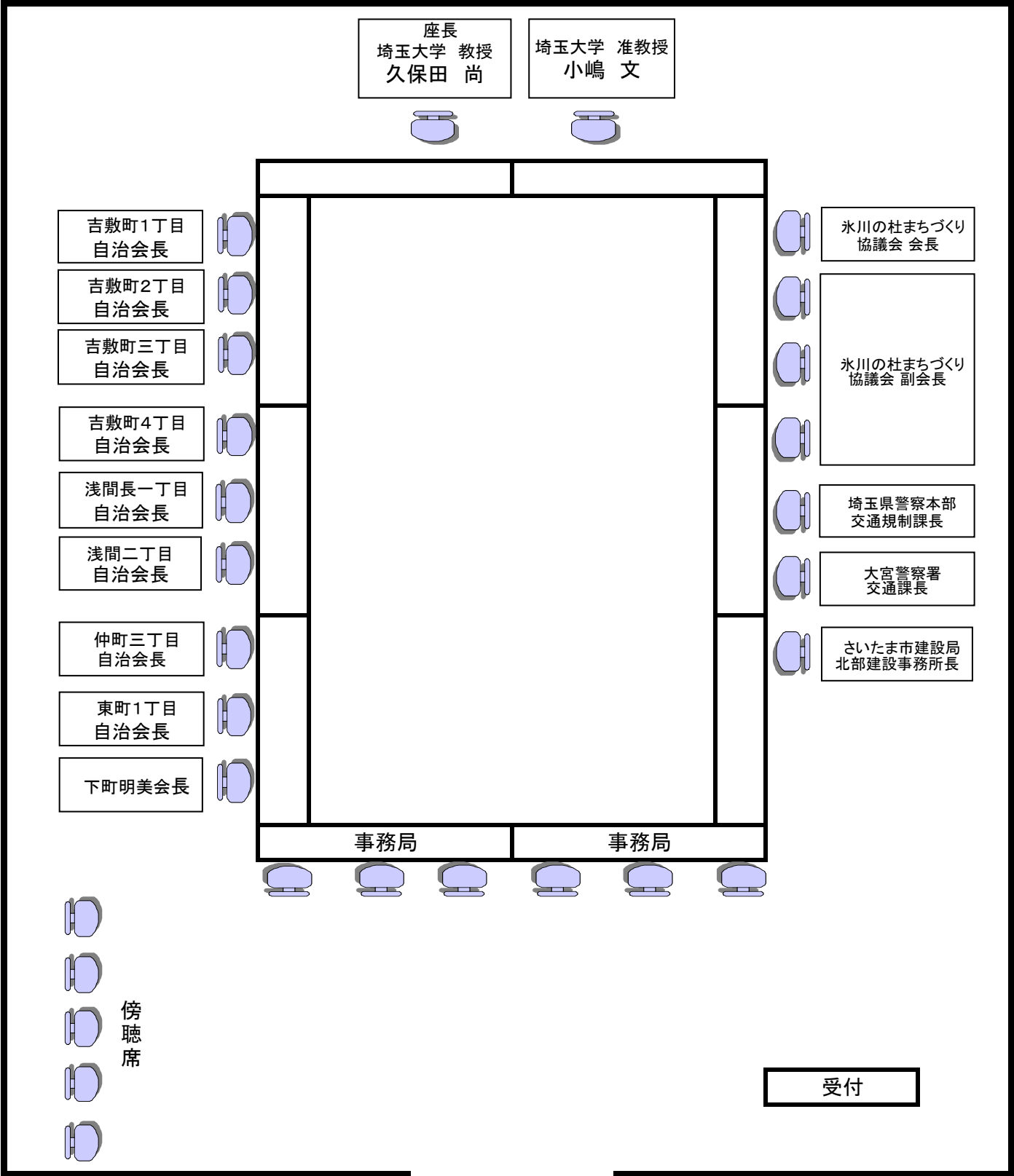
令和5年度 氷川参道歩行者専用化検討協議会 委員名簿

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	准教授	小嶋 文
3	埼玉県警察本部	交通規制課長	風間 康男
4	大宮警察署	交通課長	浦野 泰一
5	さいたま市 建設局 北部建設事務所	所長	藤巻 雄幸
6	吉敷町1丁目自治会	会長	関口 彰一
7	吉敷町2丁目自治会	会長	星野 弘
8	吉敷町三丁目自治会	会長	宮路 宣和
9	吉敷町4丁目自治会	会長	渡辺 タカ
10	浅間町一丁目自治会	会長	土屋 剛
11	浅間町二丁目自治会	会長	宮野 豊之
12	大門町3丁目自治会	会長	逸見 裕一
13	仲町三丁目自治会	会長	岡部 昌寿
14	東町1丁目自治会	会長	小林 正利
15	下町明美会	会長	小笠原 恒夫
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
19	氷川の杜まちづくり協議会	副会長	横山 好之

第22回氷川参道歩行者専用化検討協議会 席次表

日時 令和5年9月14日(木) 10時から
場所 大宮区役所6階601会議室



第22回 氷川参道歩行者専用化検討協議会(令和5年度)

交通実態調査・アンケート調査結果について

内 容

1. これまでの取り組み	1
2. 今後のスケジュールについて	1
3. 交通実態調査	2
3-1 交通実態調査について	2
3-2 氷川参道の交通量調査の結果について	4
3-3 車両交通実態調査結果について	10
3-4 車両交通量調査のまとめ	16
4. アンケート調査	17
4-1 アンケート調査について	17
4-2 アンケート調査結果について	20
4-3 アンケート調査結果のまとめ	27
5. 交通シミュレーションについて	28
5-1 交通シミュレーションの確認事項・前提条件	28
5-2 交通シミュレーションの範囲	29
5-3 交通シミュレーションのケースについて	30
6. 来年度実施する社会実験について(メニュー例)	33
7. オープンハウスの開催について	34

令和5年9月14日(木)

さいたま市都市局都心整備部氷川参道対策室

1. これまでの取り組み

平成26年度	氷川参道歩行者専用化検討協議会を設置
平成27年度	氷川参道を北・中・南の3区間に分けて検討開始 交通実態調査、アンケート調査、交通シミュレーションの実施 等
平成28年度	交通シミュレーション結果の検証 社会実験(実地)の実施: ラバーポールやハンプの設置 等
平成29年度	設えの方向性についての検討、歩行者専用化後の交通規制検討
平成30年度	設えの検討、歩行者専用化後の懸念事項検討
令和元年度	中区間の歩行者専用化(平成31年4月25日) 交通実態調査、生活道路内の交通量増加などへの対応の検討 設え工事(中区間南側)の実施
令和2年度	交通実態調査の実施、設え工事(中区間北側)の実施
令和3年度	交通実態調査(南側)の実施
令和4年度	交通実態調査(北側)の実施

2. 今後のスケジュールについて

令和7年度に氷川参道の通過交通対策(歩専化等)の実施を予定している。令和3、4年度に実施した交通実態調査等の結果をもとに、今年度は交通シミュレーションを実施する。令和6年度には、社会実験を実施し、歩専化により生じると想定される課題への対策等を検討する予定である。

令和5年度

第22回協議会(令和5年9月)

- ・交通実態調査/アンケート調査結果報告
- ・交通シミュレーションの実施方針

第23回協議会(令和6年1月頃)

- ・交通シミュレーションの分析結果について
- ・交通シミュレーション結果を踏まえた社会実験の実施方針案について

令和6年度

- ・社会実験の実施に向けた検討について
- ・沿線住民・交通管理者との協議調整について
- ・社会実験の効果検証

令和7年度以降

- ・通過交通対策等の実施
- ・問題発生箇所への対応策の検討

等

3. 交通実態調査

3-1 交通実態調査について

本調査は、氷川参道の更なる歩行環境の改善に向け、氷川参道一の鳥居付近が車両通行止めとなっている状態での周辺の交通実態の把握を目的とした。



○氷川参道の交通量調査

①自動車の交通実態を把握

調 査 地 点	・氷川参道（北区間、南区間）各 1 地点 計 2 地点
調 査 時 間	7:00-19:00 計 12 時間
調 査 項 目	[通行量調査] ・対象 : 乗用車類、貨物車類
調 査 方 法	・人手による調査

②歩行者・自転車の交通実態を把握

調 査 地 点	・氷川参道（北区間、中区間、南区間）各 1 地点 計 3 地点
調 査 時 間	7:00-19:00 計 12 時間
調 査 項 目	[通行量調査] ・対象 : 歩行者、自転車 ・記録内容: 方向
調 査 方 法	・人手による調査

○車両交通実態調査

①自動車の交通実態を把握

調 査 地 点	・南大通東線、中山道、産業道路に囲まれた範囲の交差点 計 7 箇所
調 査 時 間	7:30-9:30 及び 13:00-15:00 計 4 時間
調 査 項 目	[車両方向別調査] ・対象 : 乗用車類、貨物車類 ・記録内容: 方向
調 査 方 法	・人手による調査

3-2 氷川参道の交通量調査の結果について

① 自動車の交通実態

[通行量の推移(北・南区間)]

- 【①北区間】：中区間の歩行者専用規制前の平成 27 年調査時と比べると自動車通行台数は半数以下となっており、令和元年以降はほぼ横ばい。
一の鳥居付近の車両通行止めによる影響はみられない。
- 【③南区間】：一の鳥居付近の通行止めにより、沿道の居住者に利用が限定されたことで通行量が非常に少なくなったと想定される。

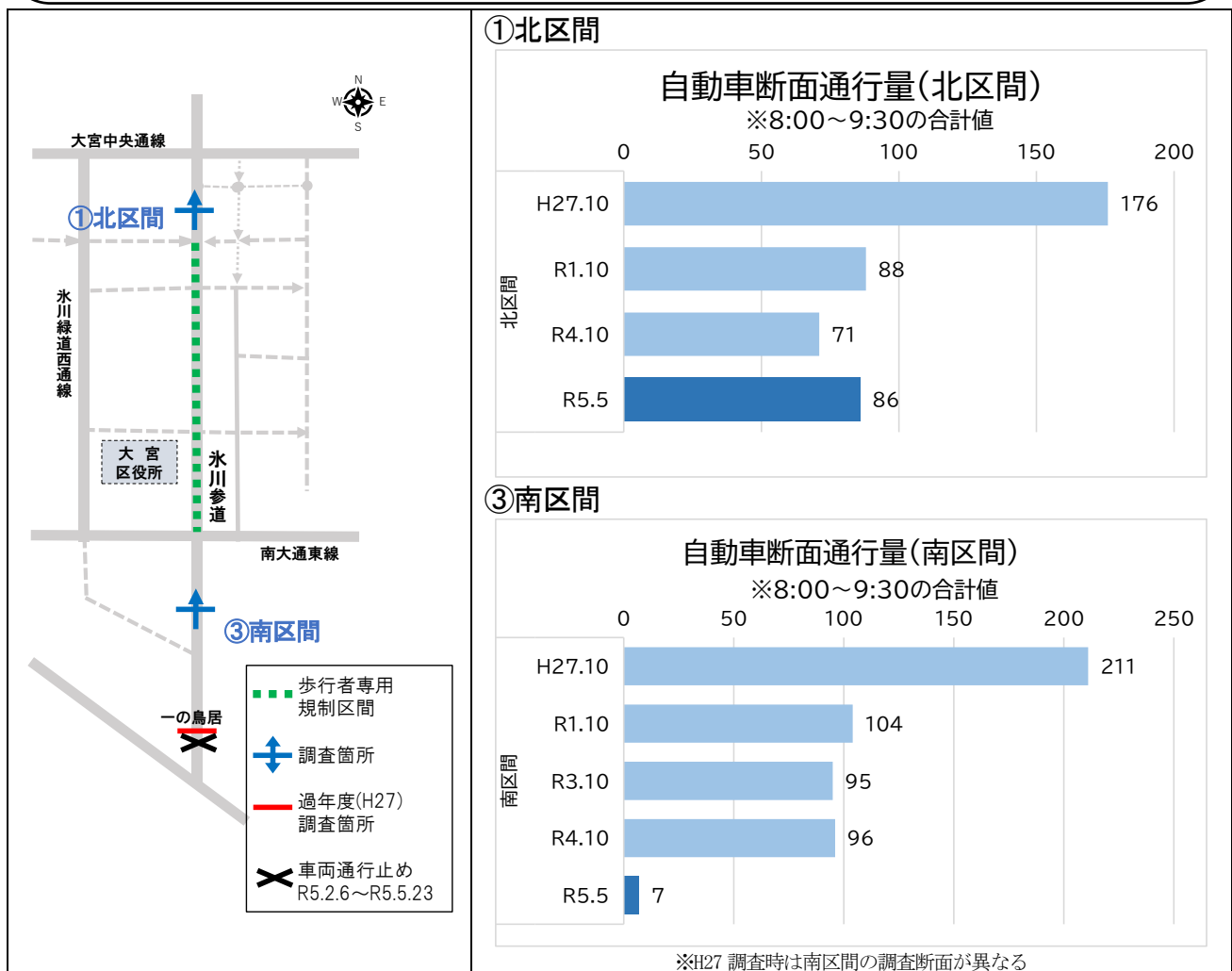


図 自動車交通量調査結果

[時間帯別通行量(北・南区間)]

【①北区間】：一の鳥居付近の車両通行止めによる影響はみられない。

【③南区間】：一の鳥居付近の通行止めにより、沿道の居住者に利用が限定されたことで通行量が非常に少なくなったと想定される。

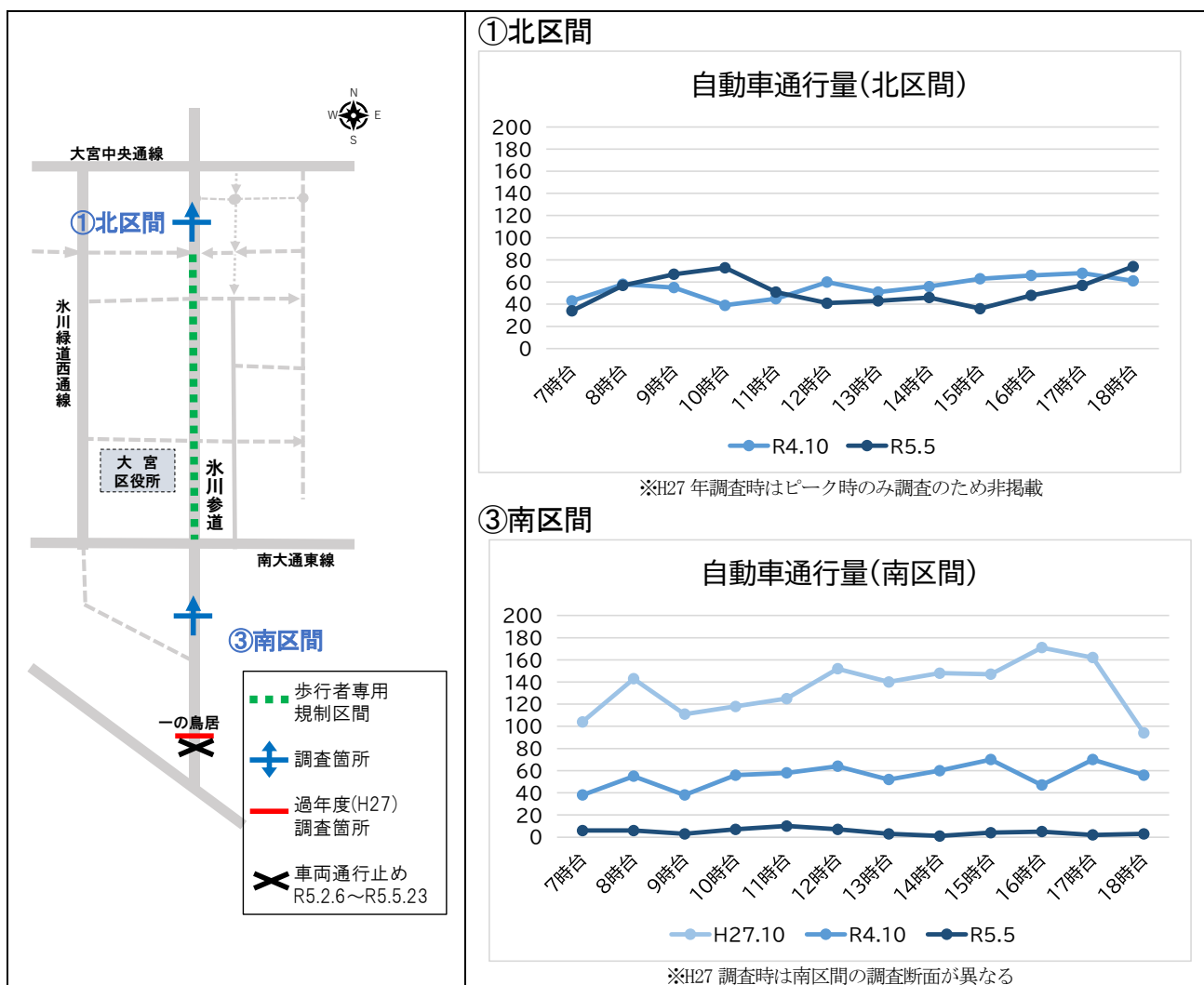
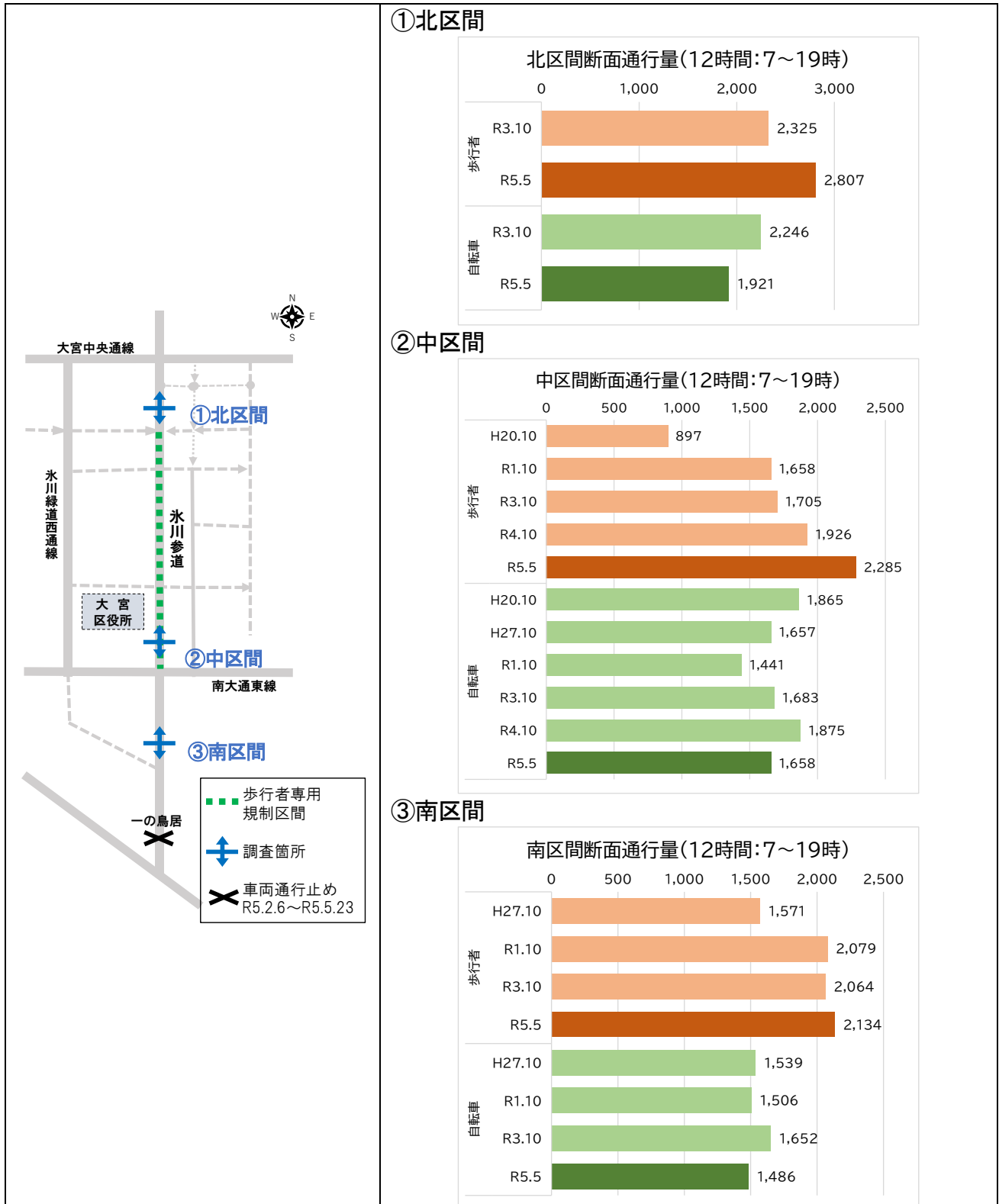


図 時間帯別自動車交通量調査結果

② 歩行者・自転車の交通実態

【歩行者】：すべての区間において、令和3年調査時に比べ増加傾向であった。
 一の鳥居付近の車両通行止めの影響は歩行者には少なかったと想定される。
 【自転車】：すべての区間において、令和3年調査時に比べ減少傾向であった。



〔①北区间〕

【歩行者】：令和3年調査時は昼の時間帯に落ち込みがみられたが、全ての時間帯で平均的に利用がみられた。安定的に利用されるようになったことが想定される。

【自転車】：8時台のピーク時の集中の減少がみられた。一の鳥居付近の車両通行止めにより、自転車についても回避した可能性が想定される。

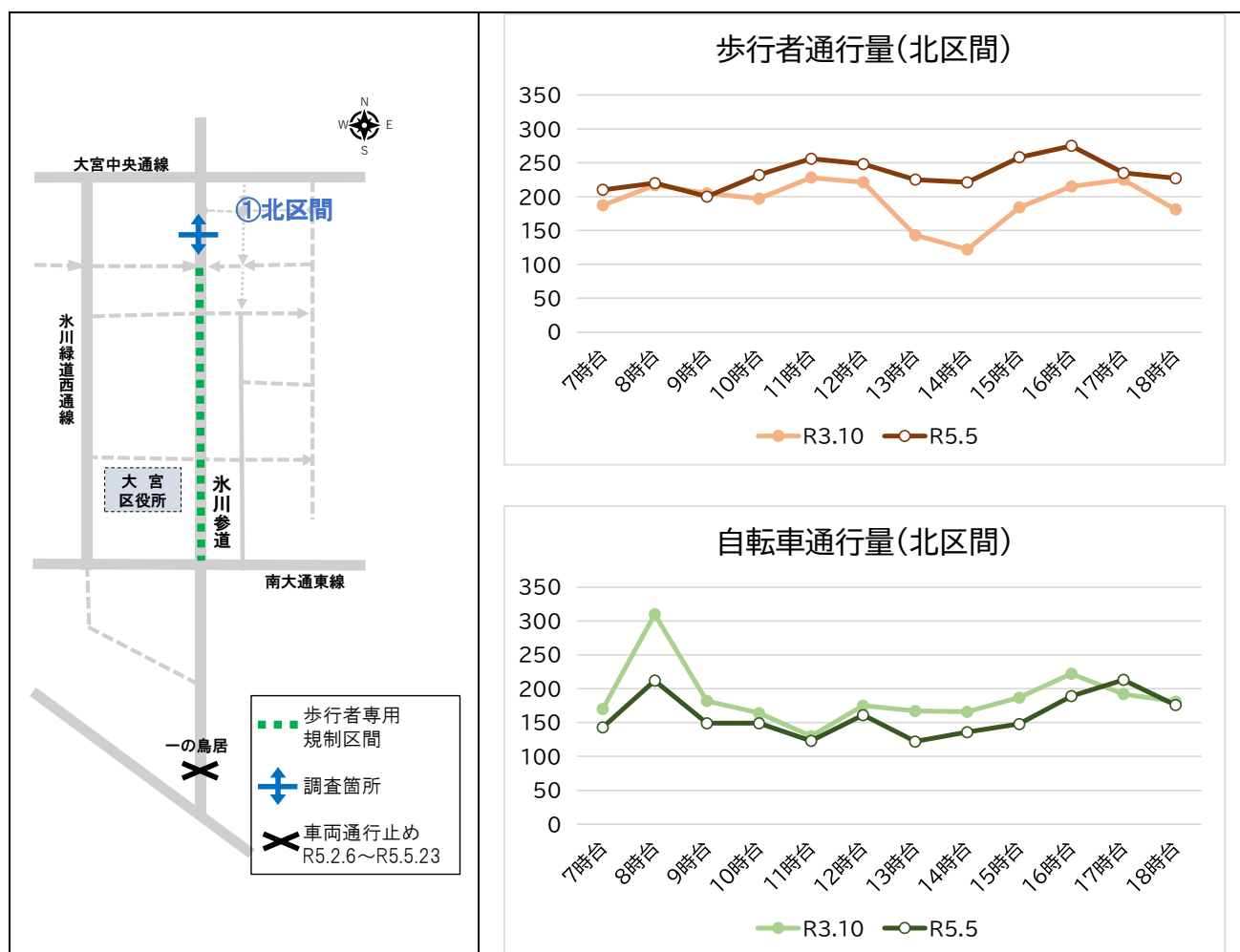


図 歩行者・自転車通行量調査結果

〔②中区間〕

【歩行者】：日中の時間帯において、令和4年調査時に比べ利用が増加傾向であった。買い物や散策等、沿道利用が定着していると想定される。

【自転車】：過年度調査と同様に推移している。通勤通学、買い物などによる利用が多いと推測される。

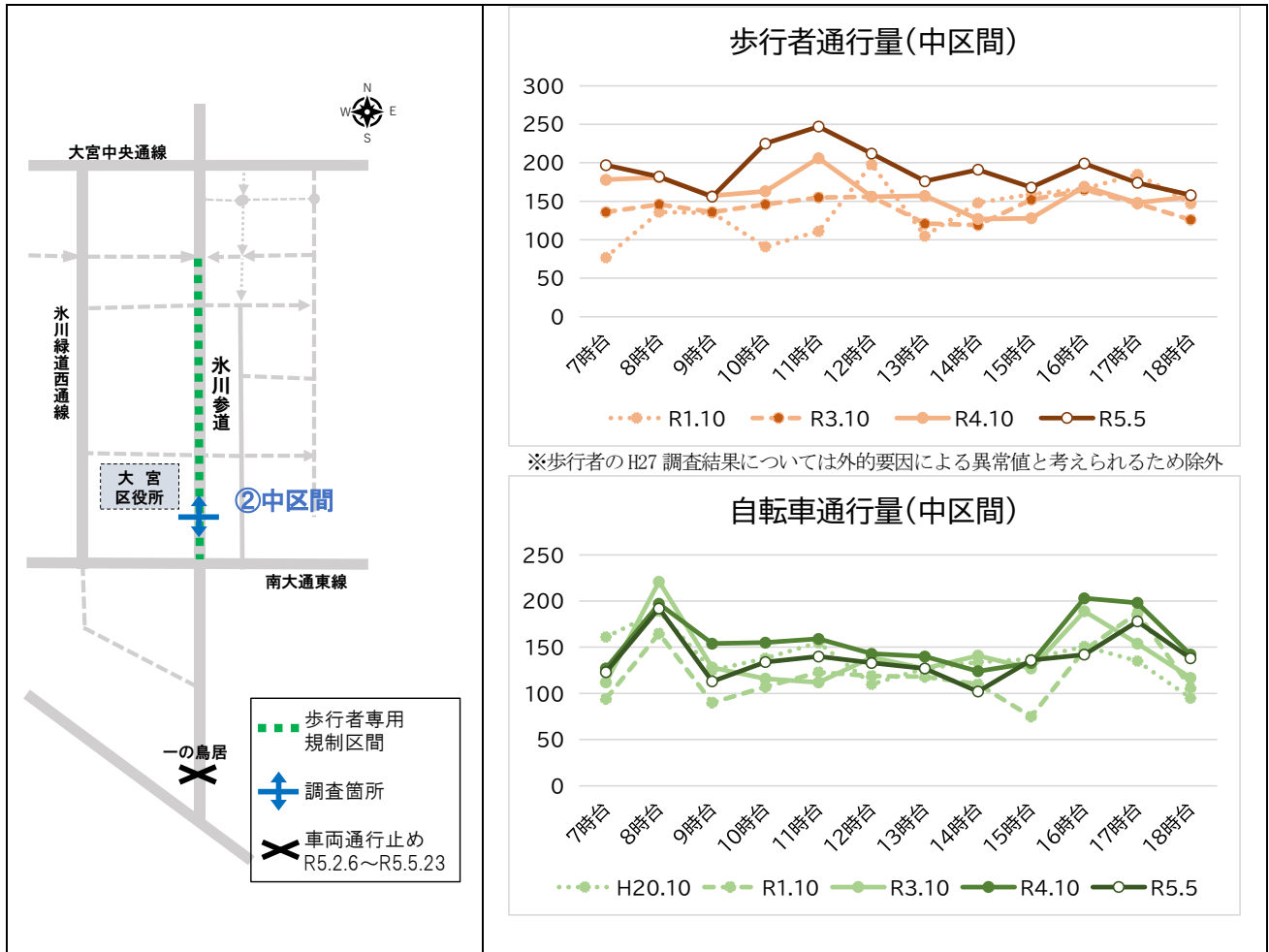
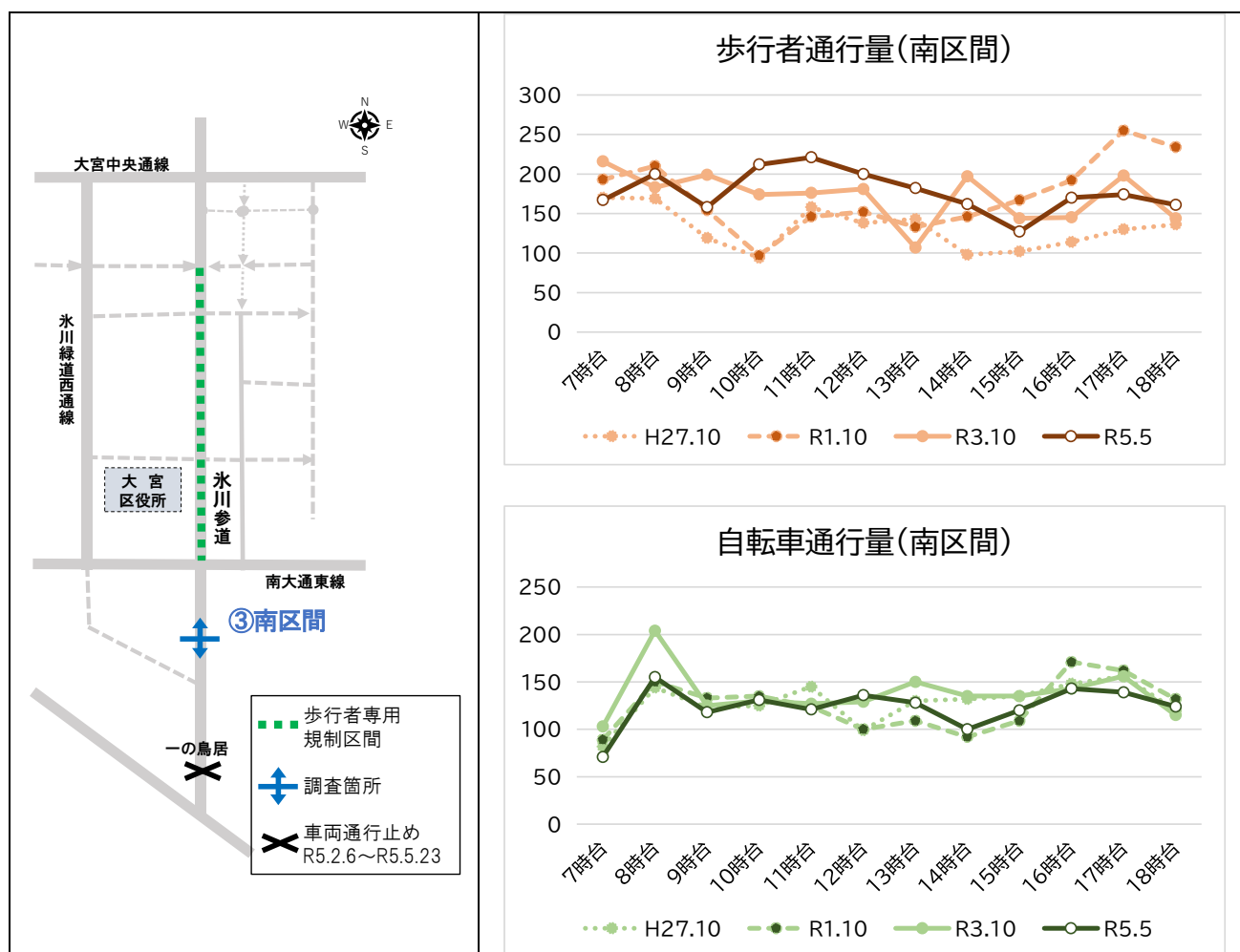


図 歩行者・自転車通行量調査結果

【③南区間】

【歩行者】：昼の時間帯において、令和4年調査時に比べ利用が増加傾向であった。利用が定着していると想定される。

【自転車】：8時台のピーク時に集中が減少傾向であった。一の鳥居付近の車両通行止めにより、利用を回避した可能性が想定される。



3-3 車両交通実態調査結果について

①中山道

- ・中山道では、一の鳥居付近の交通規制前後で吉敷町交差点の方向B・C（大宮方向）共に交通量は微増であったが、大幅な変化はみられなかった。

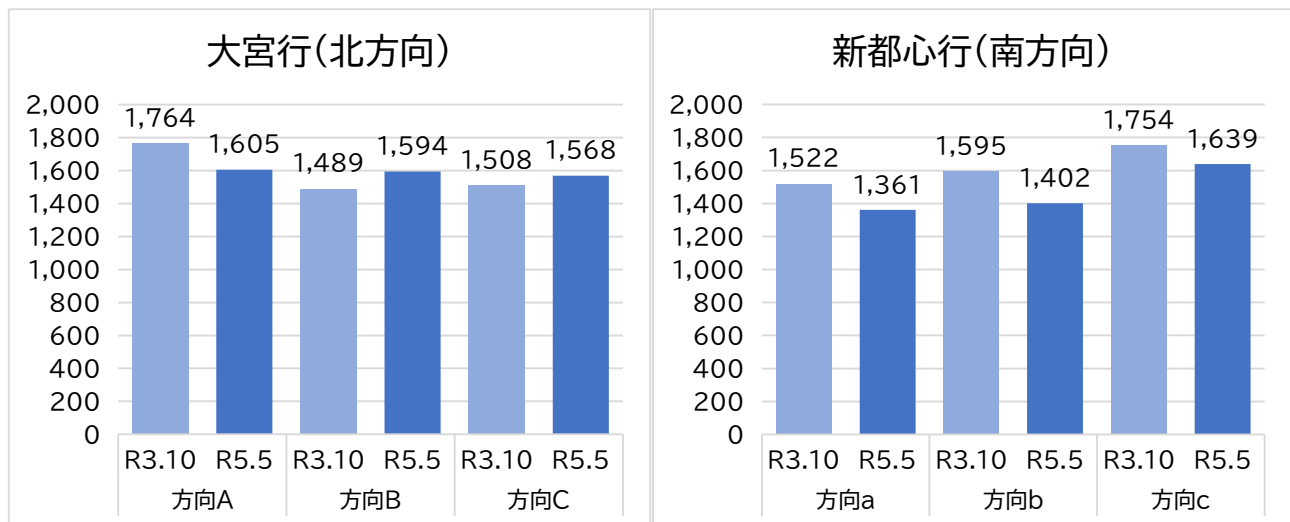
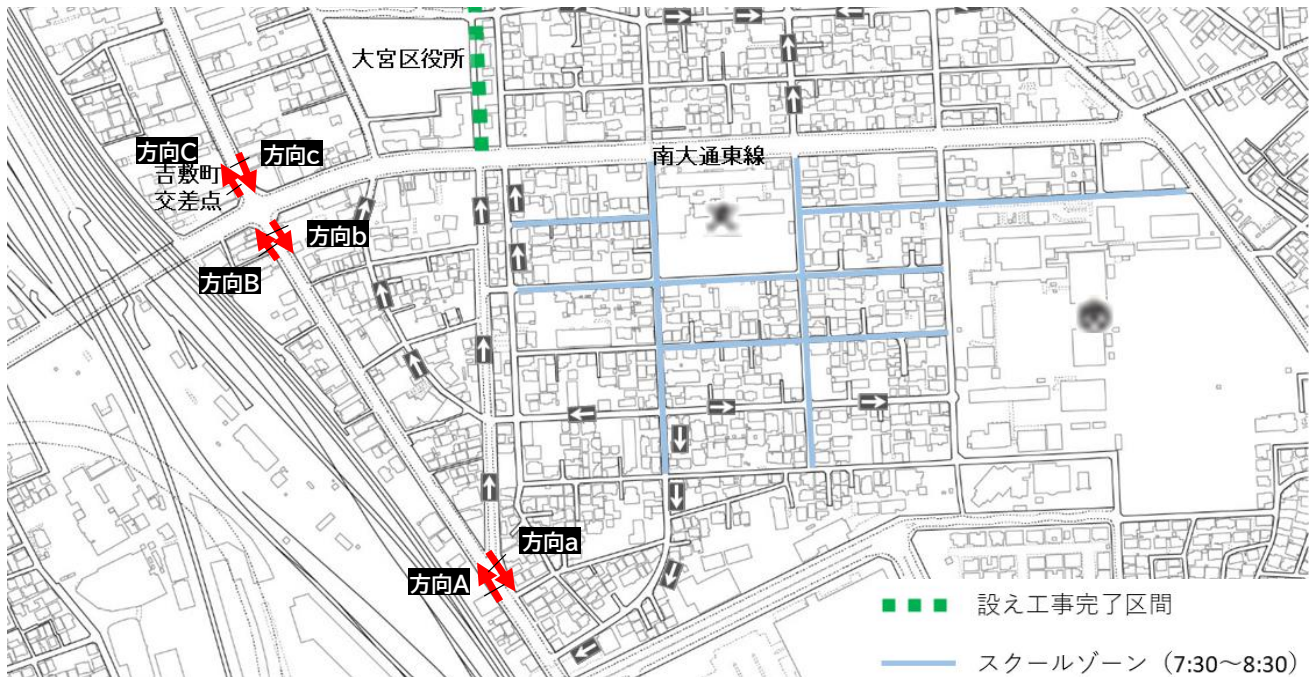


図 方向別通行量調査結果（7:30～9:30 及び 13:00～15:00 の4時間計）

②氷川参道周辺の生活道路及び氷川緑道西通線

- ・一の鳥居手前の東側の生活道路の流入部（方向A）において、交通量の増加がみられた。
- ・氷川参道南区間と交差する一方通行では、氷川参道流入部（方向C）では大きな変化は見られない一方、氷川緑道西通線方面（方向D,方向E）へ向かう西側の生活道路での交通量の減少がみられた。
- ・氷川緑道西通線では、大きな変化は見られない。

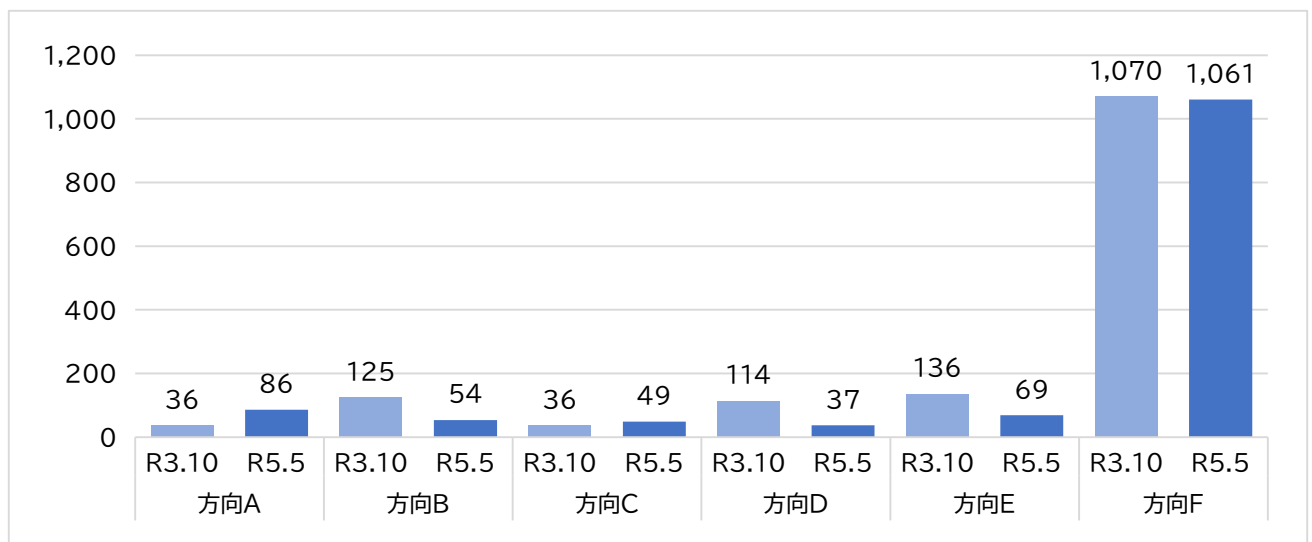
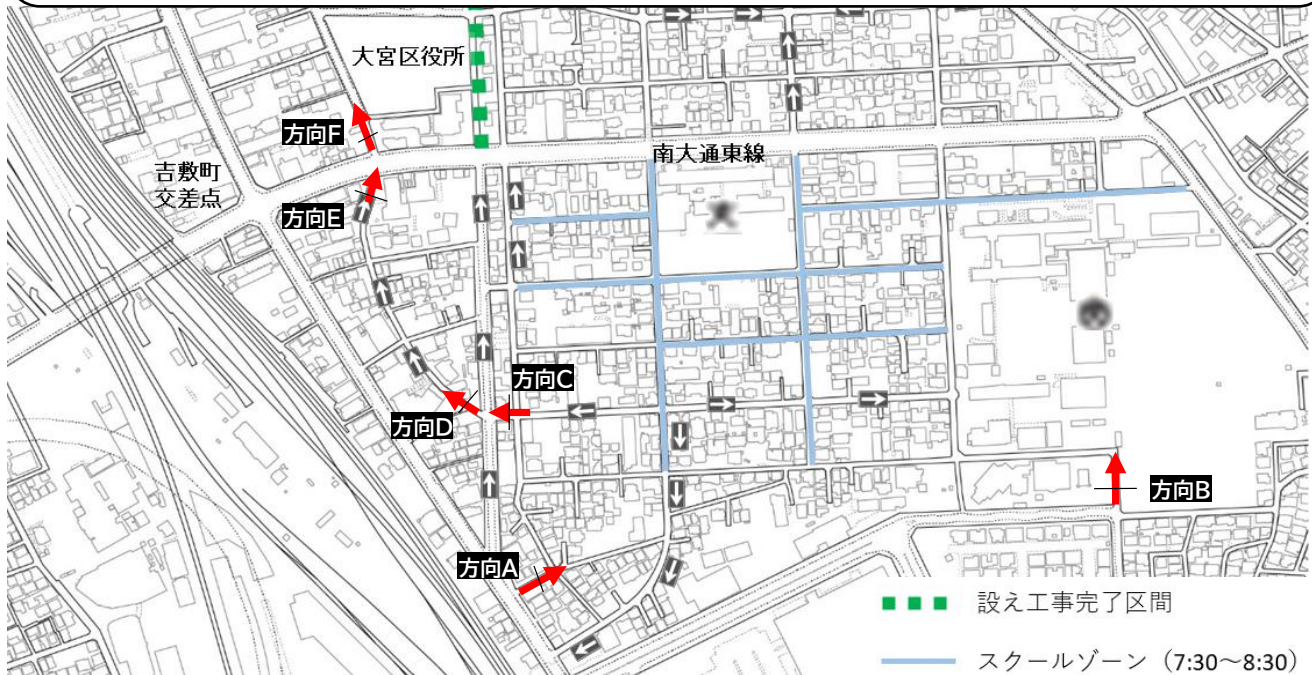


図 方向別通行量調査結果（7:30～9:30 及び 13:00～15:00 の4時間計）

※方向Bは午後の時間帯において道路工事による通行規制のため通行台数はなかった。

③氷川参道及び周辺の生活道路

- 氷川参道南区間（方向A,方向B,方向C）では、大幅に減少した。
- 並走する東側の生活道路（方向D）や中区間の生活道路（方向E）では大きな変化は見られなかった。

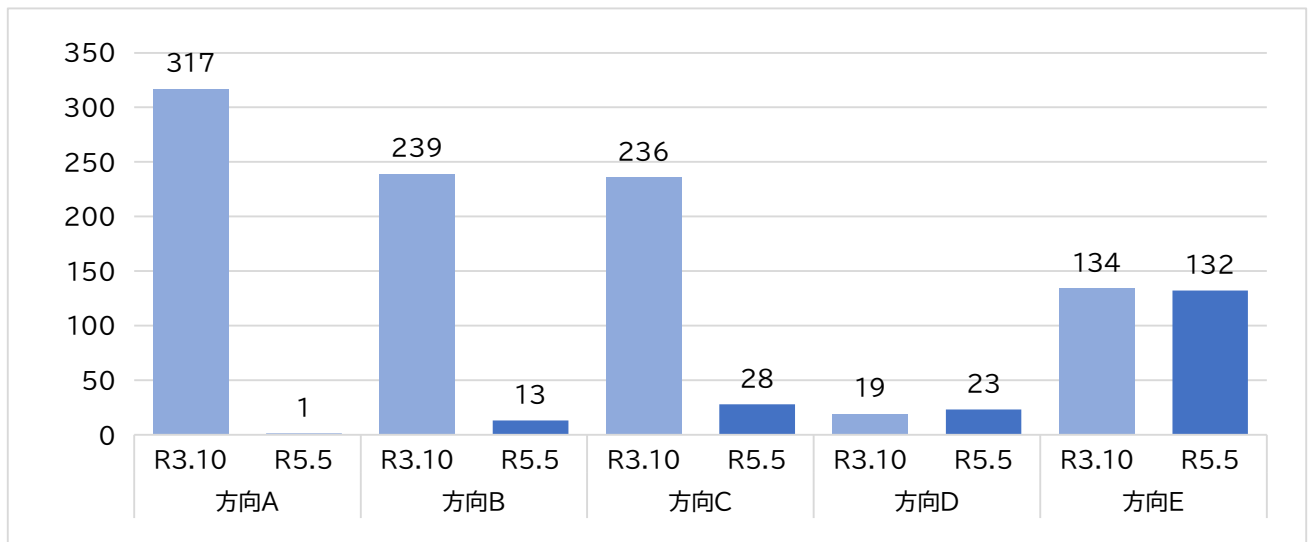
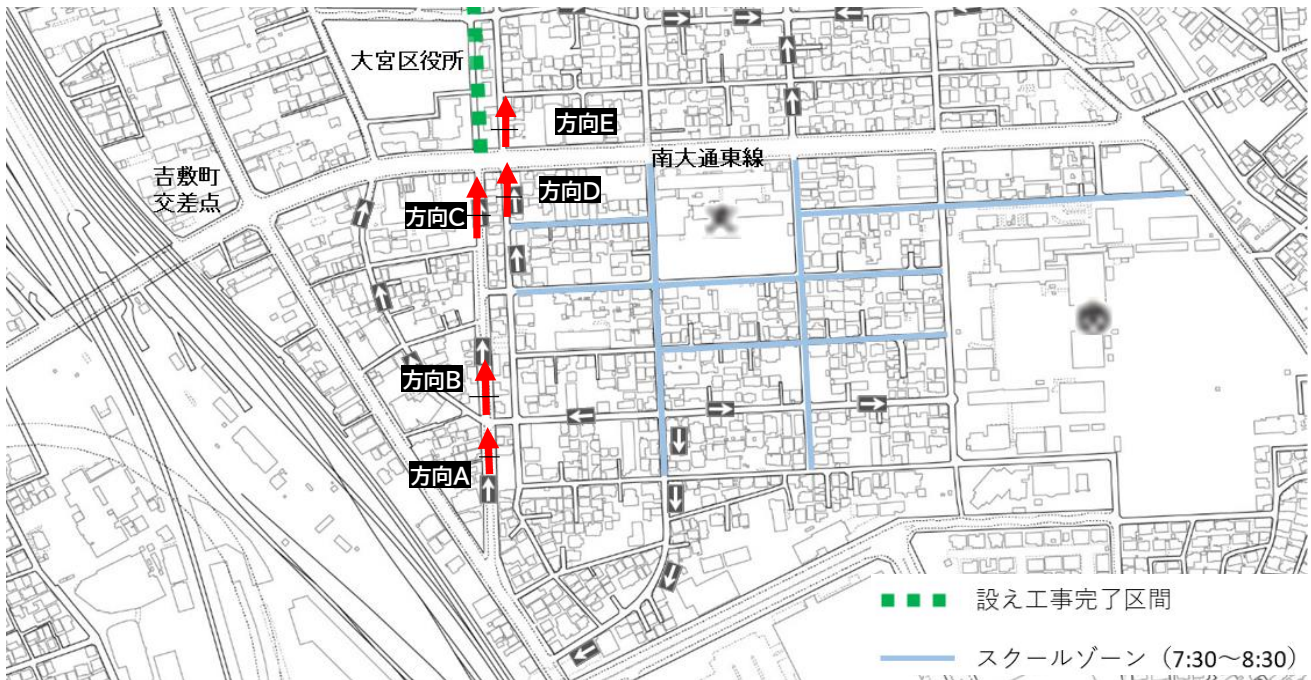


図 方向別通行量調査結果（7:30～9:30 及び 13:00～15:00 の4時間計）

④南大通東線

- 南大通東線では、東方向、西方向共に、一の鳥居付近の交通規制前後で大幅な交通量の変化はみられなかった。

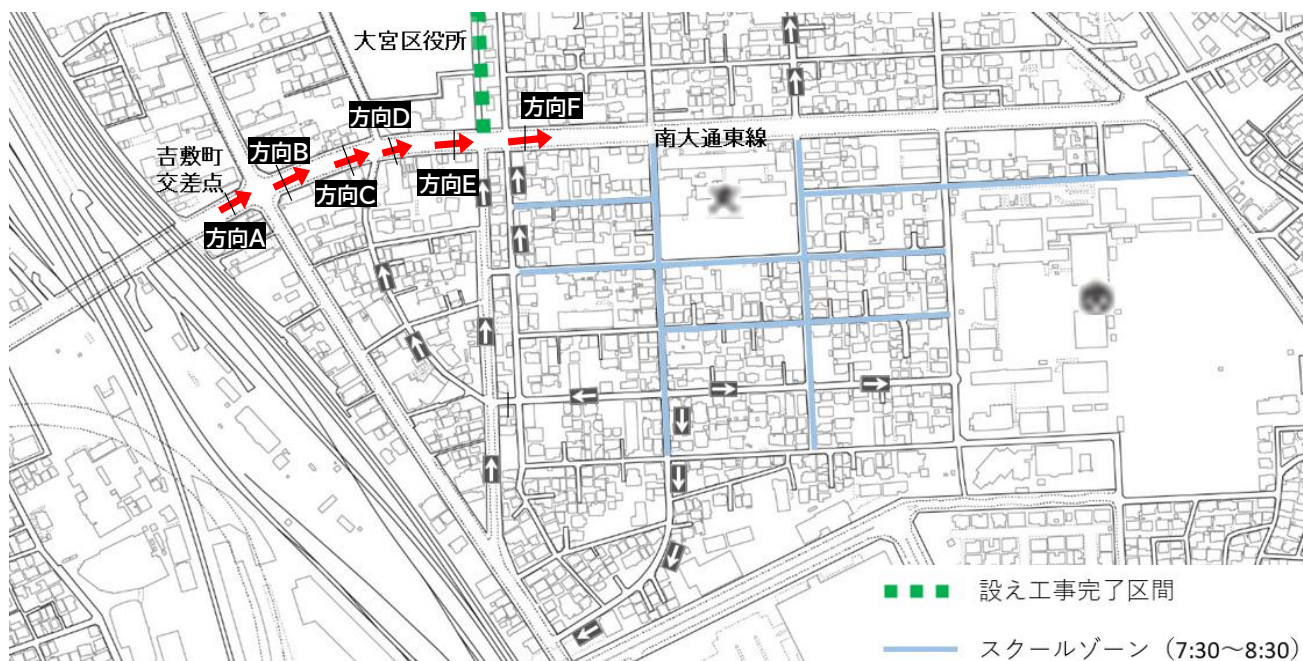


図 調査断面

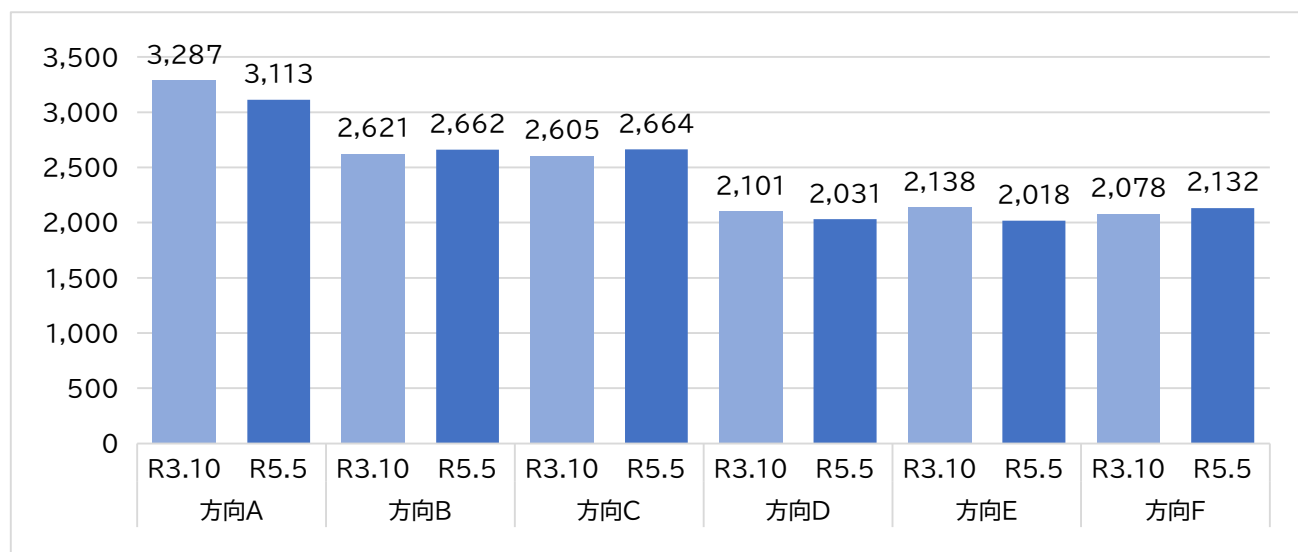


図 方向別通行量調査結果 (7:30~9:30 及び 13:00~15:00 の 4 時間計)

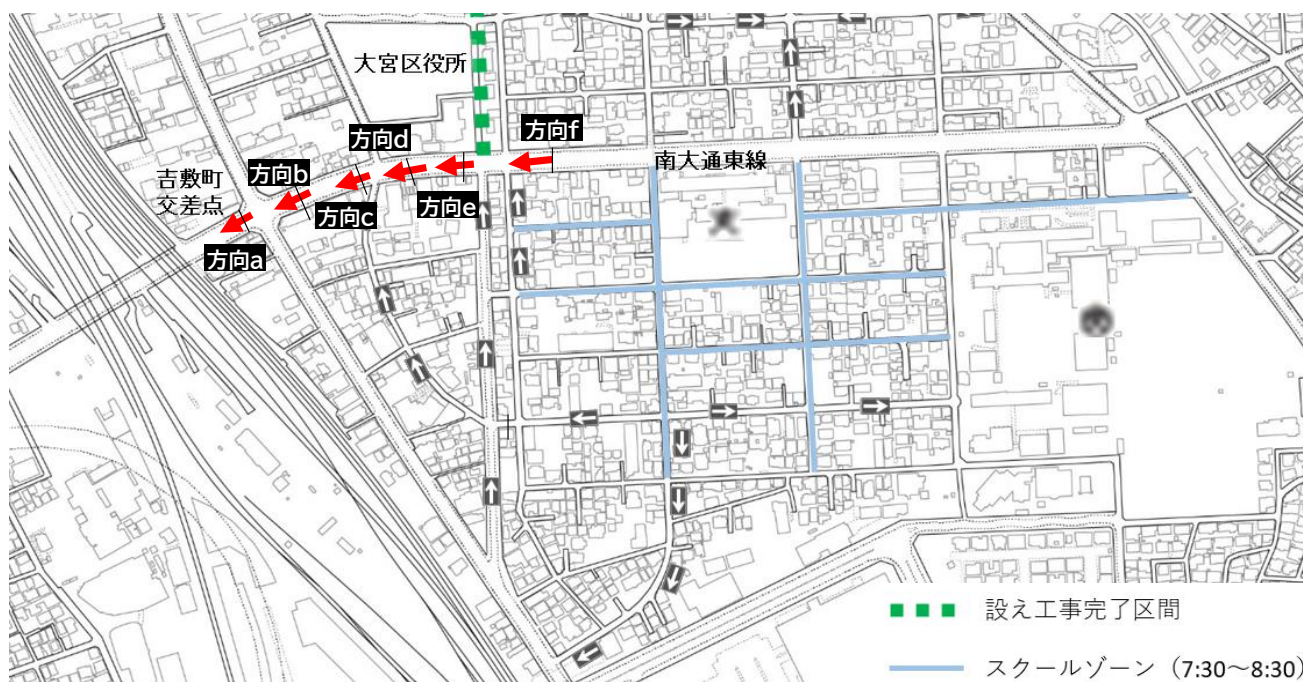


図 調査断面

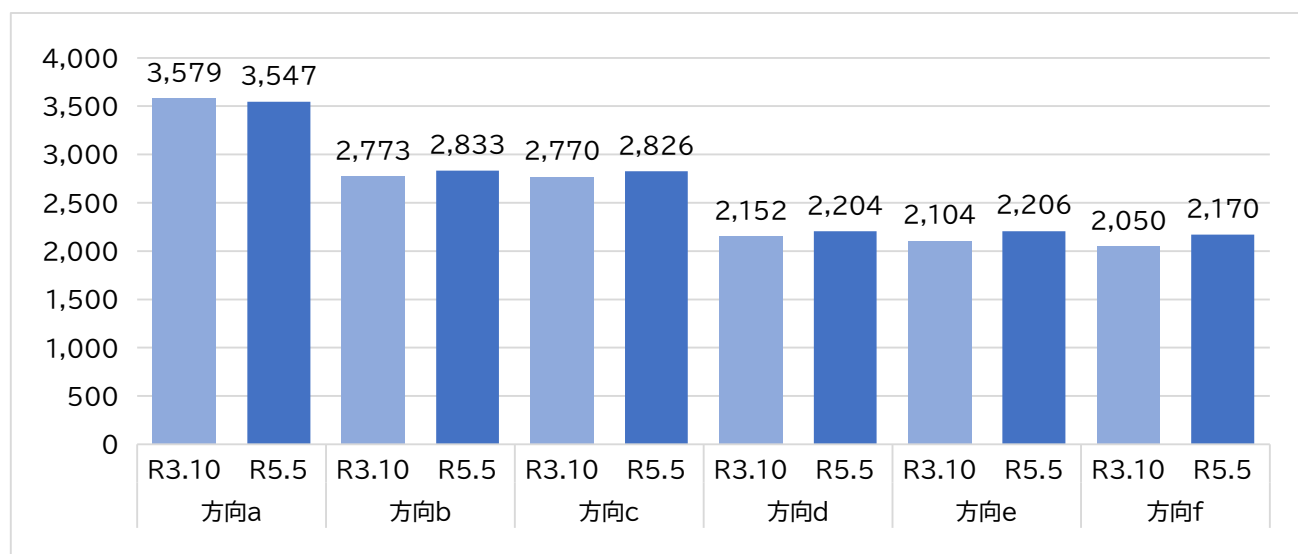


図 方向別通行量調査結果 (7:30~9:30 及び 13:00~15:00 の 4 時間計)

参考：全調査結果

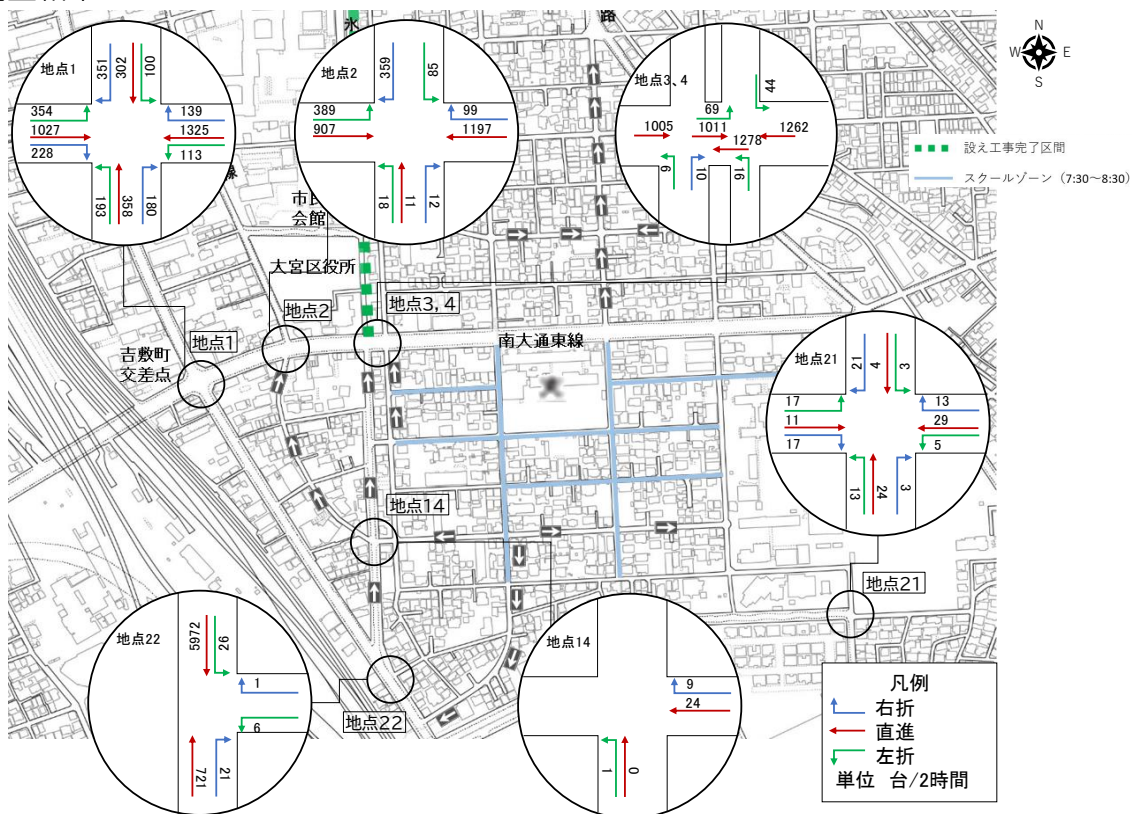


図 通過交通の状況 (午前中：7：30～9：30)

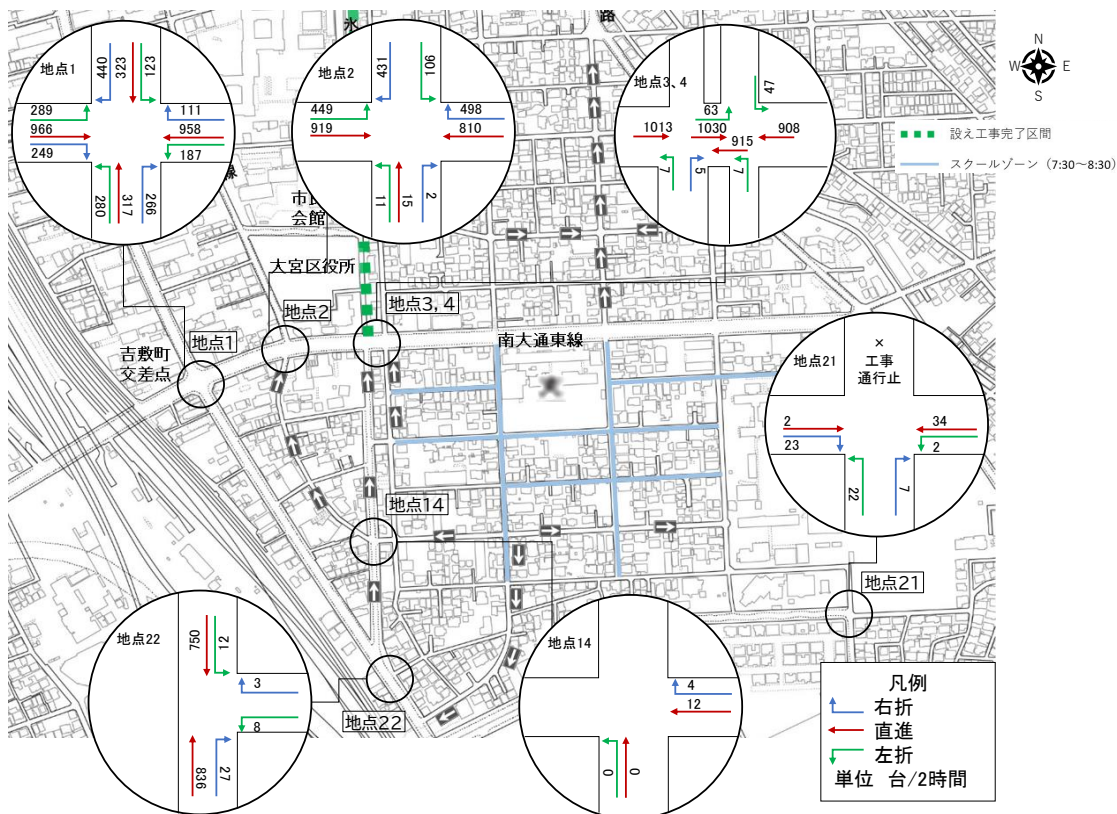


図 通過交通の状況 (午後：13：00～15：00)

※地点21の北側において工事が行われたため通行は発生していない(午後のみ)。

3-4 車両交通量調査のまとめ

●氷川参道の交通量調査

【自動車】

- ・北区間では、通行止めによる影響はみられない。
- ・南区間では、通行止めにより沿道の居住者に利用が限定されたことで通行量が大幅に減少した。

【歩行者】

- ・全区間で増加傾向であり、利用が定着していると想定される。

●車両交通実態調査

- ・南区間の通行止めにより、中山道や南大通東線、氷川緑道西通線において交通量の極端な増加はみられないことから、影響は少ない。
- ・氷川参道南区間の流入部、流出部においては、通行止めの影響により交通量が大幅に減少したことから、一の鳥居付近の通行止めによる、十分な通過交通の抑制効果がみられた。
- ・東側の生活道路への流入の増加がみられた一方で、西側の生活道路への流入が減少した。そのため、東側の流入する車両に対しての対策を検討する必要がある。

4. アンケート調査

4-1 アンケート調査について

本調査は、氷川参道の更なる歩行環境の改善に向け、氷川参道一の鳥居付近が車両通行止めとなっている状態での周辺居住者の生活への影響や歩行者専用化への意向の把握を目的とした。

表 調査方法

調査対象	吉敷町 2, 3, 4 丁目の居住者
配布期間	令和 5 年 7 月 3 日 (月) ~ 7 月 11 日 (火)
調査期間	令和 5 年 7 月 3 日 (月) ~ 7 月 31 日 (月)
調査締切日	令和 5 年 7 月 31 日 (月)
配布方法	ポスティング配布
回収方法	郵送回収及び WEB 回収
配布数	2,200 票
回収数(回収率)	734 票 (33.4%) 内訳：WEB262 票、紙 472 票

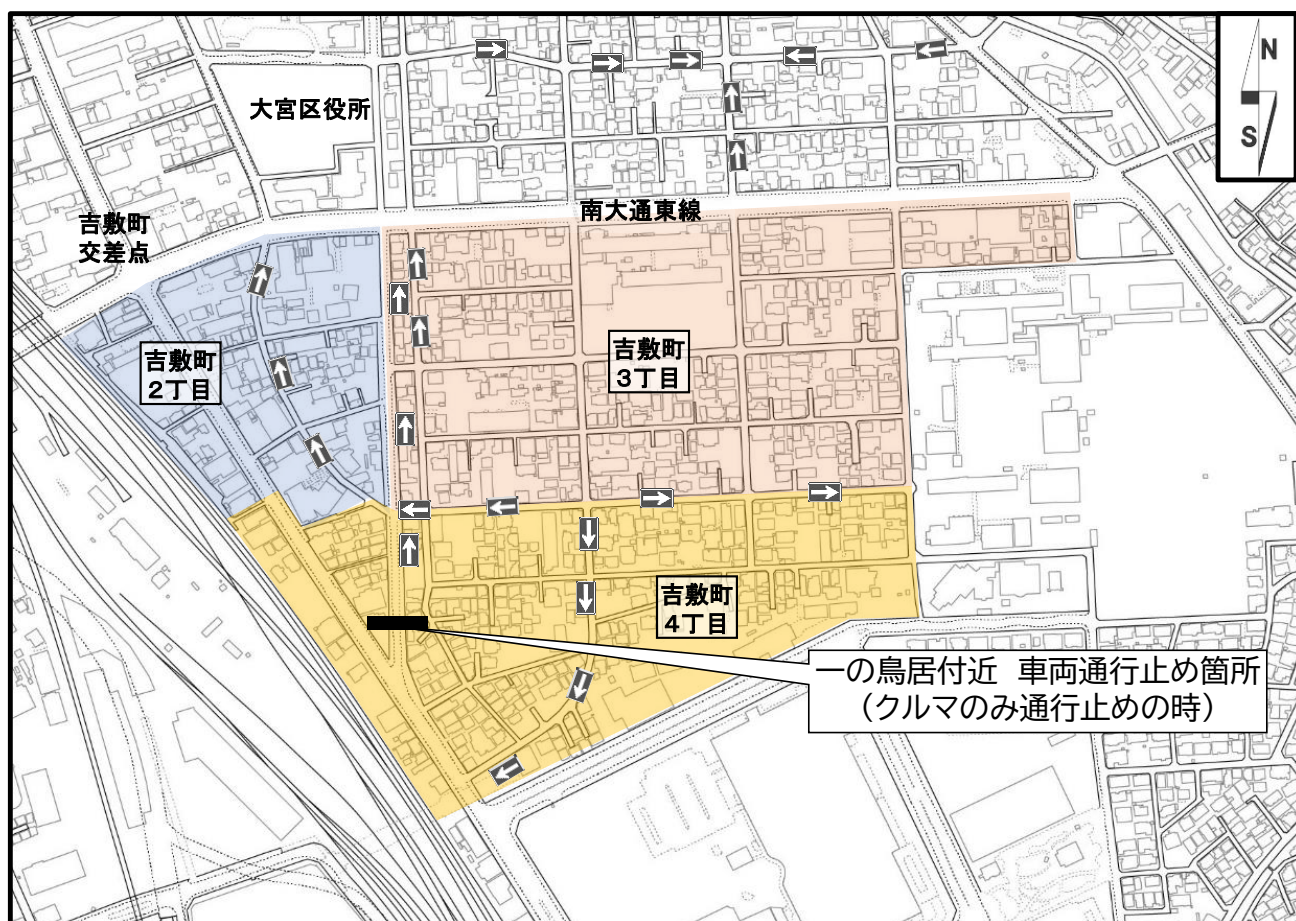


図 調査対象範囲

【アンケート調査票】

アンケート調査票（該当する番号に○をつけてください。）

ご回答いただいた内容につきましては、全て統計的に処理しますので、個別の内容が公表されることはありません。また、他の目的に使用することはありません。

問1. 町名	① 吉敷町2丁目 ② 吉敷町3丁目 ③ 吉敷町4丁目
問2. 年齢	① 10歳代 ② 20歳代 ③ 30歳代 ④ 40歳代 ⑤ 50歳代 ⑥ 60歳代 ⑦ 70歳代 ⑧ 80歳以上

問3. あなたは、氷川参道をどのくらい利用していますか。【1つだけに○】

① ほぼ毎日	② 週3～4回程度	③ 週1～2回程度
④ 月数回程度	⑤ 月1回程度	⑥ 利用しない（※問11へ）

問4. 普段の氷川参道（一の鳥居から南大通東線までの間）についてどのように感じますか。

【該当番号全てに○】

① クルマの量が多い	② クルマのスピードが出ている	③ 自転車のスピードが出ている
④ クルマと自転車の錯綜が危険	⑤ クルマと歩行者の錯綜が危険	⑥ 歩行者と自転車の錯綜が危険
⑦ 特になし		

※錯綜とは、歩行者、自転車、クルマが接触しそうになることを意味します。

問5. 一の鳥居付近で車両のみ通行止めだった時、あなたが歩行者の立場でどう感じましたか。

【1つだけに○】

① 良かった	② 変わらない	③ 不便になった	④ 徒歩で利用していない
--------	---------	----------	--------------

問6. 問5で「良かった」を選んだ方は、歩行者の立場でどの点が良かったと感じましたか。

【該当番号全てに○】

① クルマとの錯綜が少なくなった	② 自転車との錯綜が少なくなった	③ クルマの量が減った
④ スピードを出すクルマが少なくなった	⑤ 通行しやすくなった	⑥ その他

問7. 一の鳥居付近で車両のみ通行止めだった時、あなたが自転車の立場でどう感じましたか。

【1つだけに○】

① 良かった	② 変わらない	③ 不便になった	④ 自転車で利用していない
--------	---------	----------	---------------

問8. 問7で「良かった」を選んだ方は、自転車の立場でどの点が良かったと感じましたか

【該当番号全てに○】

① 歩行者との錯綜が少なくなった	② クルマとの錯綜が少なくなった	③ クルマの量が減った
④ スピードを出すクルマが少なくなった	⑤ 通行しやすくなった	⑥ その他

裏面に続きます

問9. 一の鳥居付近が車両のみ通行止めだった時、クルマの立場で不便に感じたことはありましたか。

【該当番号全てに○】

- ① 特に不便には感じなかった ② 迂回する道が狭く、危険を感じた
- ③ クルマで移動する際に迂回する必要が生じた ④ 旧中山道などの幹線道路が混雑したように感じた
- ⑤ クルマで利用していない

問 10. 一の鳥居付近が車両のみ通行止めだった時、参道周辺の道路で感じたことはありましたか。

【該当番号全てに○】

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| ① 特に変わらない | ② 周辺道路のクルマの交通量が増えた |
| ③ 周辺道路でスピードを出すクルマが増えた | ④ 旧中山道などの幹線道路が混雑したように感じた |
| ⑤ その他 | |

問 1 1. あなたは、氷川参道（一の鳥居から南大通東線までの間）を「歩行者専用化」することについて、どのように思いますか。【1つだけに○】

- ① 参道としての良好な環境が保てるため良いと思う ② 多少不便になるが、好ましいと思う
③ 好ましいと思うが不安がある ④ 今のままがよい
⑤ 分からない

問 12. 氷川参道に関して、ご意見・ご要望等がありましたら、ご自由にご記入ください。

--

以上でアンケートは終わりです。ご協力ありがとうございました。

ご記入いただいたアンケートは、本用紙が入っていた封筒（返信用封筒）に入れ、令和5年7月31
日（月）までに、郵便ポストにご投函ください。

また、インターネットから回答いただくことも可能です。以下のQRコードからアクセスしてください。
アンケートページ URL : <https://www.city.saitama.jp/enquete/e002312.html>



4-2 アンケート調査結果について

① 回収状況

・WEB 回収が 262 票、紙回収が 472 票、合計 734 票（回収率 33.4%）であった。

表 回収数

	吉敷町2丁目	吉敷町3丁目	吉敷町4丁目	不明	合計	回収率
紙	212	139	115	6	472	21.5%
WEB	150	54	58	0	262	11.9%
合計	362	193	173	6	734	33.4%

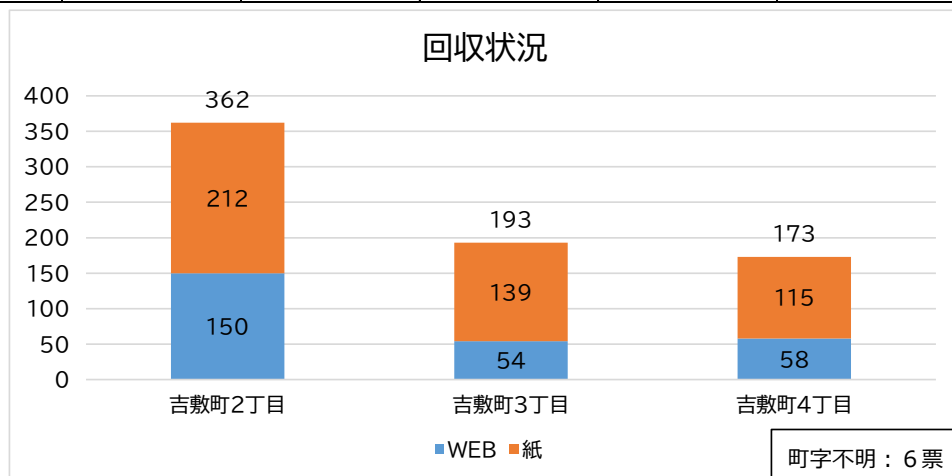


図 回収状況

② 基本属性

- ・年齢は、80歳以上を除き、各世代とも概ね均等に回答が得られている。
- ・吉敷町3丁目では、60歳代以上の回答が比較的多い傾向であった。
- ・吉敷町2丁目では、30歳代～40歳代が比較的多い傾向であった。

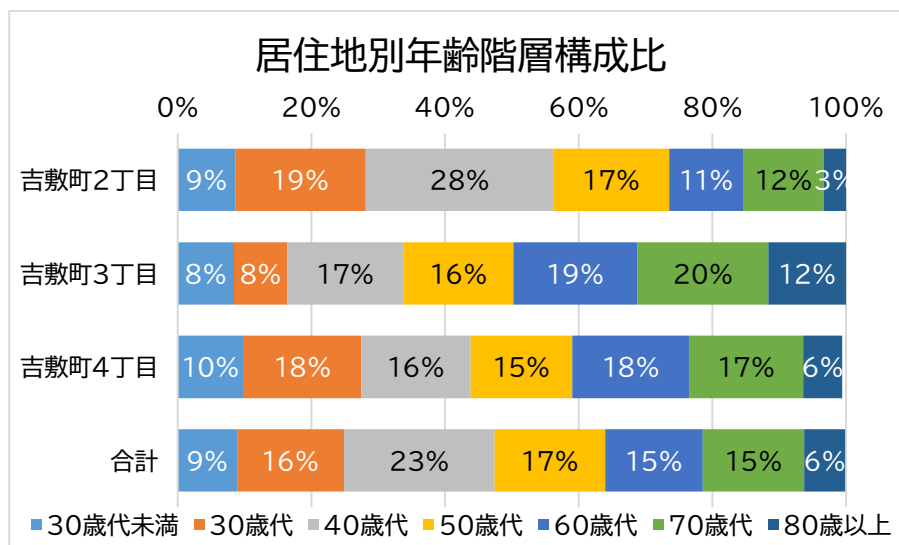


図 年齢構成比

③ 氷川参道の利用状況

- ・氷川参道の利用頻度は、半数程度がほぼ毎日利用し、7割程度が週に1回以上利用している状況であった。
- ・年齢階層別では、40歳代で毎日の割合が高い傾向であった。

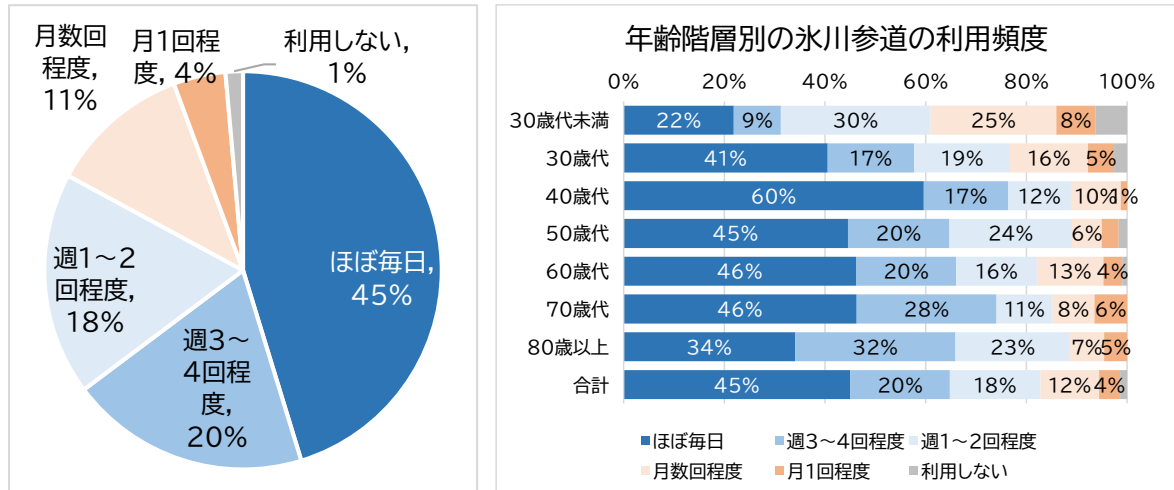


図 利用頻度

④ 普段の氷川参道の印象

- ・普段の氷川参道の印象は、自転車との錯綜が多い傾向であった。

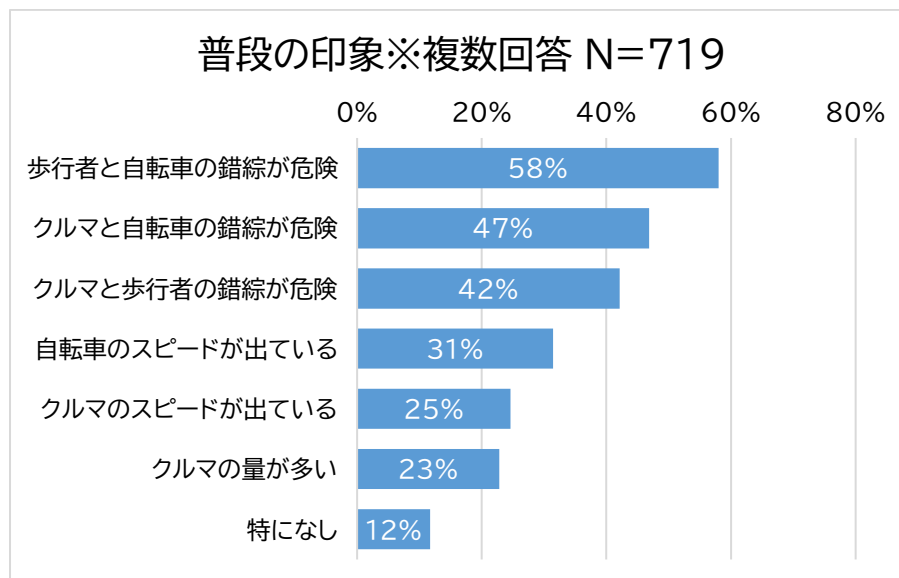


図 普段の氷川参道の印象

⑤ 通行止め時の印象について[歩行者・自転車]

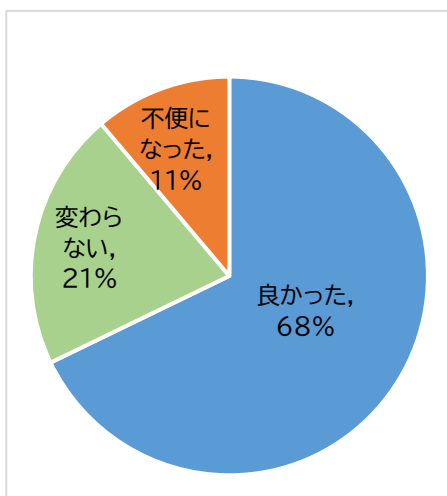
【歩行時】

- ・7割程度が“良かった”と回答している。
- ・“通行しやすくなった”や“クルマとの錯綜が少なくなった”が良かった点として多い傾向であった。

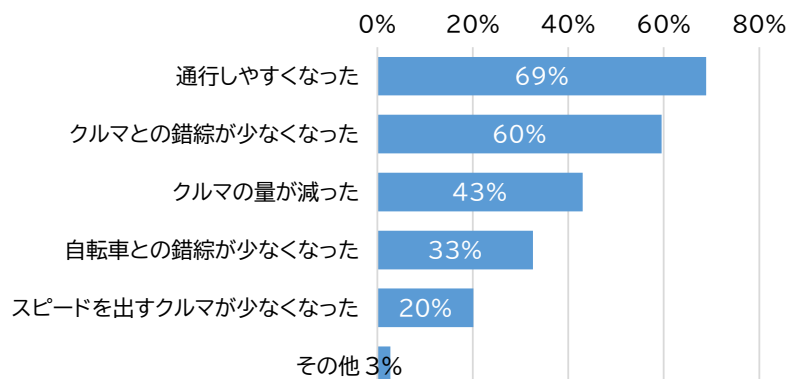
【自転車利用時】

- ・半数以上が“良かった”と回答している。
- ・“クルマとの錯綜が少なくなった”や“通行しやすくなった”が良かった点として多い傾向であった。

【歩行時】

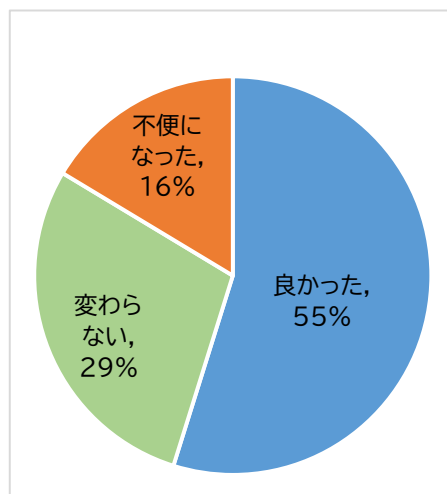


良かった点(歩行者)※複数回答 N=472

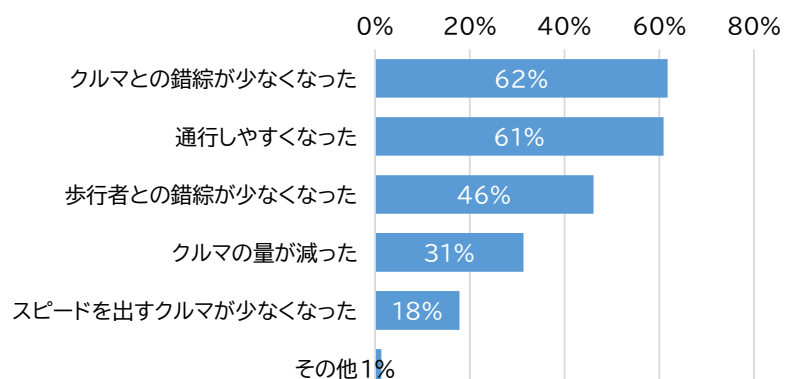


※“徒歩で利用していない”という回答は除いて集計。

【自転車利用時】



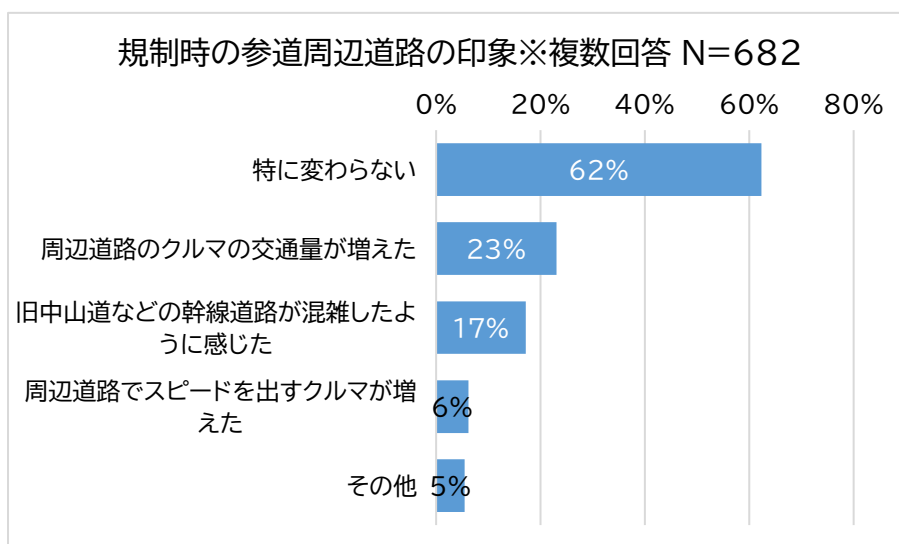
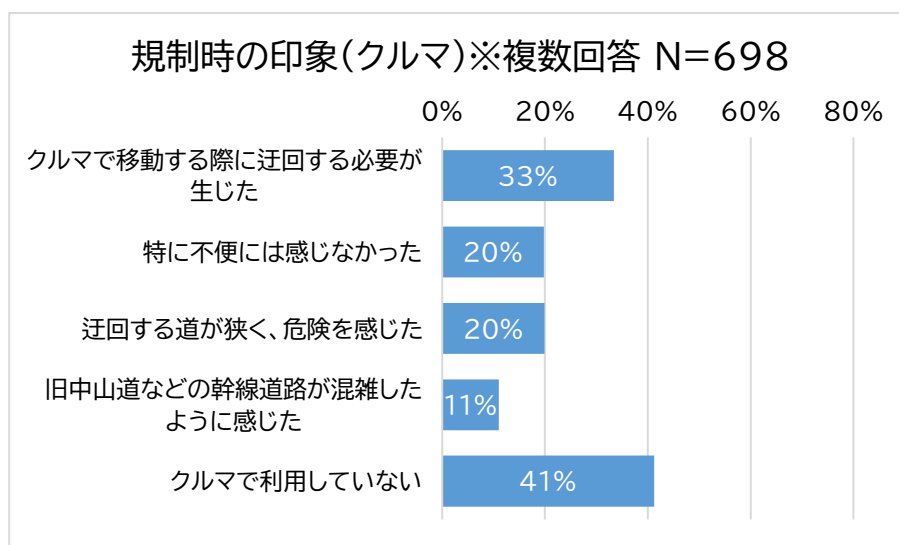
良かった点(自転車)※複数回答 N=230



※“自転車で利用していない”という回答は除いて集計。

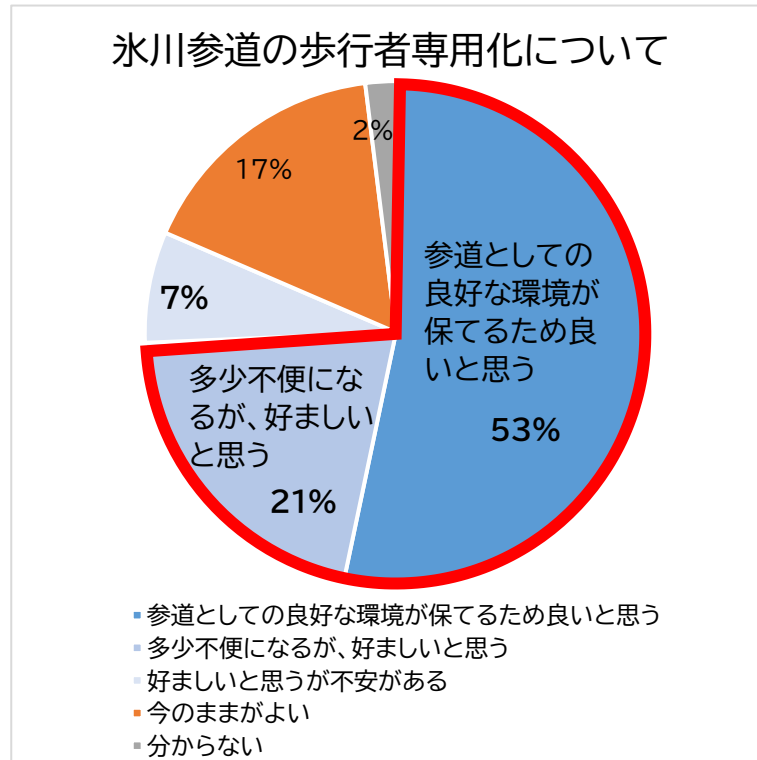
⑥ 通行止め時の印象について【クルマ】

- 通行止め時のクルマ利用での印象は“クルマで移動する際に迂回する必要が生じた”が多い傾向であった。
- 周辺道路の印象については、“特に変わらない”が最も多い傾向であった。一方で、“周辺道路のクルマの交通量が増えた”や“中山道などの幹線道路が混雑したように感じた”も一定数みられた。



⑦ 氷川参道の歩行者専用化について

- 氷川参道の歩行者専用化について、“参道としての良好な環境が保てるため良いと思う”が最も多く、7割を超える方が賛同する傾向であった。



⑧ 氷川参道に関する主な助言や要望（自由記述）

●迂回について
- 車両のみ通行止めの時のメリットが非常に高かった。車を利用していた際は、迂回が必要だったが、安全面、環境面を考えると歩行者専用化が望ましいと感じる。 - 自宅駐車場に入る為に参道を通らない道は狭く、交互通行な為、気をつかう。さらにその道に違法駐車車両が止まっていると5分以上迂回しなければならなくなる。 - 参道から一方通行の道沿いに自宅があるため、大変不便になる。周辺の道幅を拡げる、迂回する道を整備する等の対応策を望みます。 - 私のマンションでは駐車場に出入りする際、氷川参道より侵入するのが最も近いです。通行止めとなると大幅な迂回をしなくてはならなくなり、大変不便です。 - この区間の車両通行をやめてしまうと住宅地の中の一方通行路を迂回することになり、事故のリスクを高めることになるし、不便なので絶対に反対です。

・今後、一の鳥居から通行止めになると、車を入出庫が不便になります。
・周辺は一方通行や狭い道ばかりです。参道が車で通れなくなると。周辺住民の車利用者は本当に不便です。
・参道の一部が車両通行禁止になった事により、抜け道の要素は無くなったと思います。一の鳥居から通行止めにすると、迂回するところにより、細い道を抜けないと行けないので、居住者としては危険です。
・周辺の道が狭いので車で迂回するのが大変。
・車で移動する際に迂回する必要があるため、今のままで良いと思う。迂回路は狭く、危険であり、中山道の混雑も増やしている。
・付近に駐車場使用していて、一の鳥居から南大通東線まで車両通行止めにすると迂回して駐車場利用となる為にまわりの住宅街が迂回路となる事と、使用できないところまる。
・南大通東線へ出る際、現状は氷川参道の信号を利用し右折していますが、氷川参道の通行不可により、南大通東線へ出ることが困難となります。他の信号機の設置をご検討いただきたいです。

●事故の危険について
・車と自転車が錯綜しているときは、自転車が急に歩行者用の道へ入ってくることも多く、危険を感じながら歩いています。
・参道を歩行者専用化した場合、周辺迂回路での事故が多発すると思われる。
・車が脇道に入り、事故が多発すると思われる。
・歩行者、自転車も周囲を確認することなく通行しているため、氷川参道に限らず大変危険です。参道の環境保全も大切なことですが、周辺道路で事故が増えることのない様、その他の環境整備につきましても対策をお願いいたします。

●クルマや自転車のスピードについて
・ほぼ毎日徒歩で参道を利用しており、夜は 20 時頃に通るのですが、参道が暗いのにならライトをつけていない自転車や、かなりスピードを出している車が通るので正直怖いと思っていました。
・工事中は狭い入口でスピードを出す自転車に何度かぶつかりそうになりましたが、車が来ないだけでも安心感が段違いで、こんな広い道を歩けるなんて贅沢だなと思いつつ、快適に歩くことができました。
・車が参道に入ってくるところ、いつも危ないと感じている。参道の走行も車と自転車がスピードを出しているのが危険
・参道の自転車区分がないため、スピードを出す自転車は危険、区分設定又はスピード制限するべきである。

・歩行者専用になることで、より氷川参道全体の景観を維持・向上できると思います。歩行者が多い中、スピードを出す車も多く危険を感じるので、歩行者専用となると安心して嬉しいです。
・さいたま新都心周辺の交通量が増加して住宅地のスピードを出したまま走る車が増加している現状では「歩行者専用化」には反対です。
・歩行者専用になると裏の道の車の交通量が増えて自転車とか交差点で結構なスピードで一時停止を守らない人がほとんどなので事故が増えると思う。
・工事で参道が通行止めの為、裏の狭い道路が混み、スピードで通りぬける車が多く、非常に怖く感じました。

●マナーやルールについて
・自転車のマナーが悪く、ぶつかったり、犬の散歩中にぶつけられそうになったり、危険があるため、自転車専用の通路を、つくって欲しい。店舗を増やして欲しい。
・自転車と歩道を分離してほしい。マナーを守らない自転車が多い。
・車のマナーも悪く、一の鳥居入ってすぐの、いやしろカフェ前の横断歩道(信号なし)では、歩行者を待ってくれる車はほぼなく、特に朝は登校中の小学生もいるため危ないと感じます。
・自転車がわがもの顔に通り却って危い。今後タンデム型の自転車や電動スクーター（道交法改正車両）多くなることもあり、車が走らないとなると、歩行者専用化の目的が自転車専用化となってしまう。
・自転車のルールを広めて欲しい。例えば歩道は、自転車から降りて歩く、車道を逆走しない、など。
・周辺道路に接している企業です。交通量が増え、ルールを守らない人が多く、危険でした。ゴミの量も増えました。
・歩行者専用化になったら今以上にゴミが増えて困る。タバコの吸いながら（特に冬の枯葉の季節マナーがない人が多く家裁の心配。植栽の中に空缶・ペットボトル等の投棄。車通行許可制も困る（現状のまま自由通行希望）
・車が通行止めになるなら、軽車両も通行止めにし、特に歩行者専用にするならば参道沿いのランニングこそ禁止にして欲しい。

4-3 アンケート調査結果のまとめ

●アンケート調査結果

- ・普段の利用において、特に、「自転車に関する錯綜が危険という印象」の回答が多かった。
- ・今回の通行止めにより、歩行者及び自転車が“通行しやすくなった”という回答が多かった。
- ・歩行者専用化に賛同するという意見が7割を超える結果となった。
- ・自由記述では、歩行者専用化に賛同する意見がある一方、迂回が生じる不便さ、周辺道路の安全対策の要望、クルマのスピードに対する意見が多くみられた。また、歩行者や自転車のマナーが悪いことに対する意見が多くみられた。



●今後の方向性

- ・歩行者専用化の検討に合わせて、歩行者、自転車、クルマに対する交通マナーの啓発指導等の検討も必要である。
- ・歩行者専用化については、7割を超える人が賛同であったが、一部の人から不便さや安全性の確保を理由に歩専化に否定的な意見がでた。今後は、説明会やワークショップ等により、参道沿線の方や地域の方と共に、それらの課題について、慎重に検討していく必要がある。

5. 交通シミュレーションについて

5-1 交通シミュレーションの確認事項・前提条件

北区間・南区間の通過交通対策が氷川参道周辺に与える影響について、交通シミュレーションを用いて、以下の観点で確認をし、参道の通過交通規制は可能なのか判断する

交通シミュレーションの確認事項

- ・ 特定の周辺生活道路への交通量が集中しないか
- ・ 交通量が増加した区間への対応策の効果検証
- ・ 迂回が必要になった場合の経路の距離や所要時間の算出

交通シミュレーションの前提条件

- ・ 北区間及び南区間の交通規制を実施
- ・ 北区間の片倉新道は氷川参道を横断可能（東向きもしくは西向きの一方通行）
- ・ 南区間の吉敷町 2 丁目の一方通行は氷川参道を横断可能（西向きの一方通行）
- ・ 対象の時間帯は、交通の集中が想定される平日の午前中（8:30～9:30）の時間帯
- ・ 対象範囲は、氷川参道を中心とした、氷川参道西通線、大宮中央通線、産業道路、中山道で囲まれた範囲（次ページ参照）

5-2 交通シミュレーションの範囲

昨年度までに実施した交通実態調査結果を踏まえ、今後の方針等の検討を行うための交通シミュレーションを進めている。



※赤枠内が交通シミュレーションの範囲

5-3 交通シミュレーションのケースについて

交通シミュレーションは、下記のケースについて実施する。

【ケース0】

交通量調査結果等を用いて現況再現を実施。

【ケース1～6】

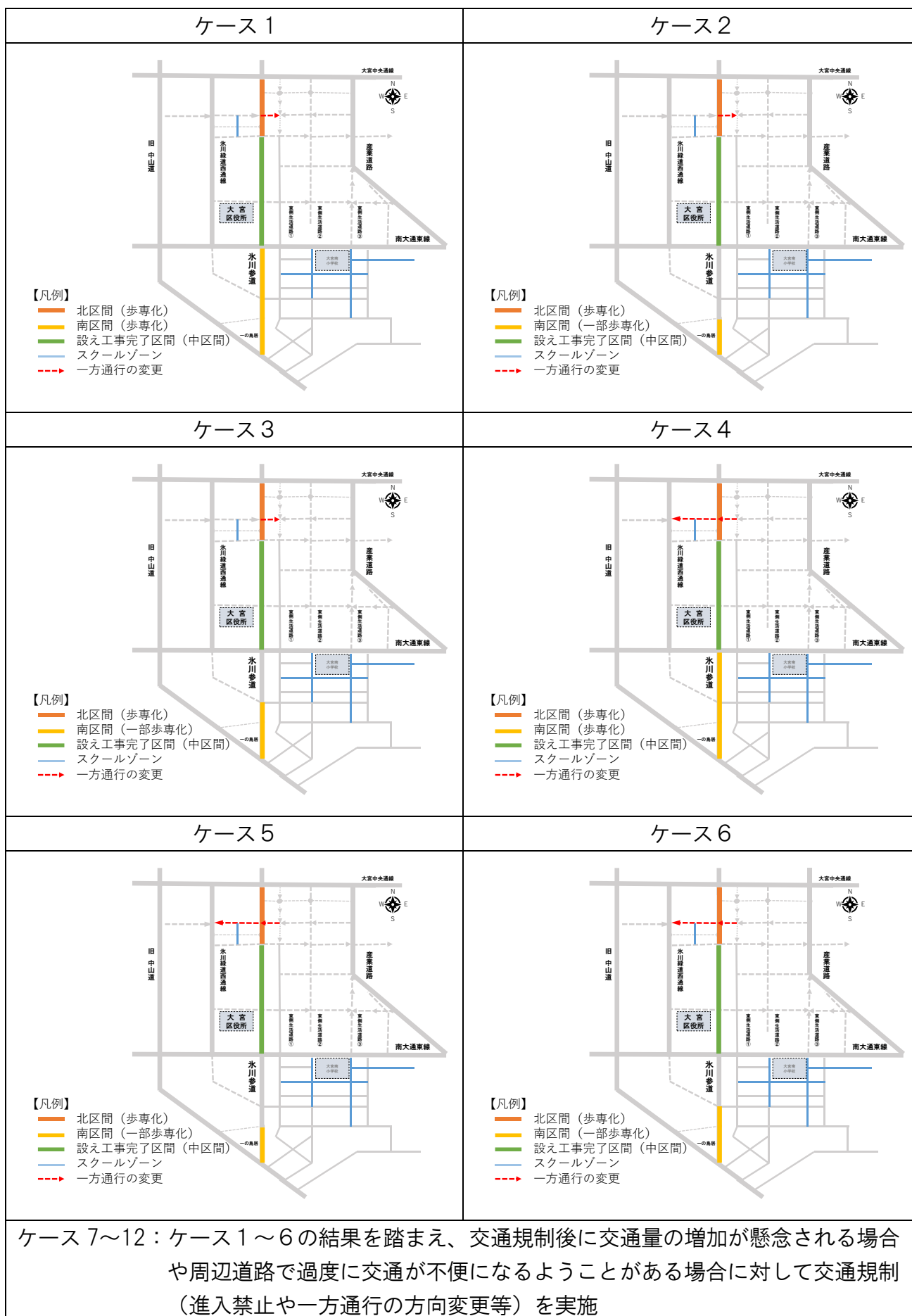
氷川参道（北区間・南区間）の交通規制について、想定されるケース別に交通シミュレーションを行い、周辺道路への影響（交通量の増加）の検証。

【ケース7～12】

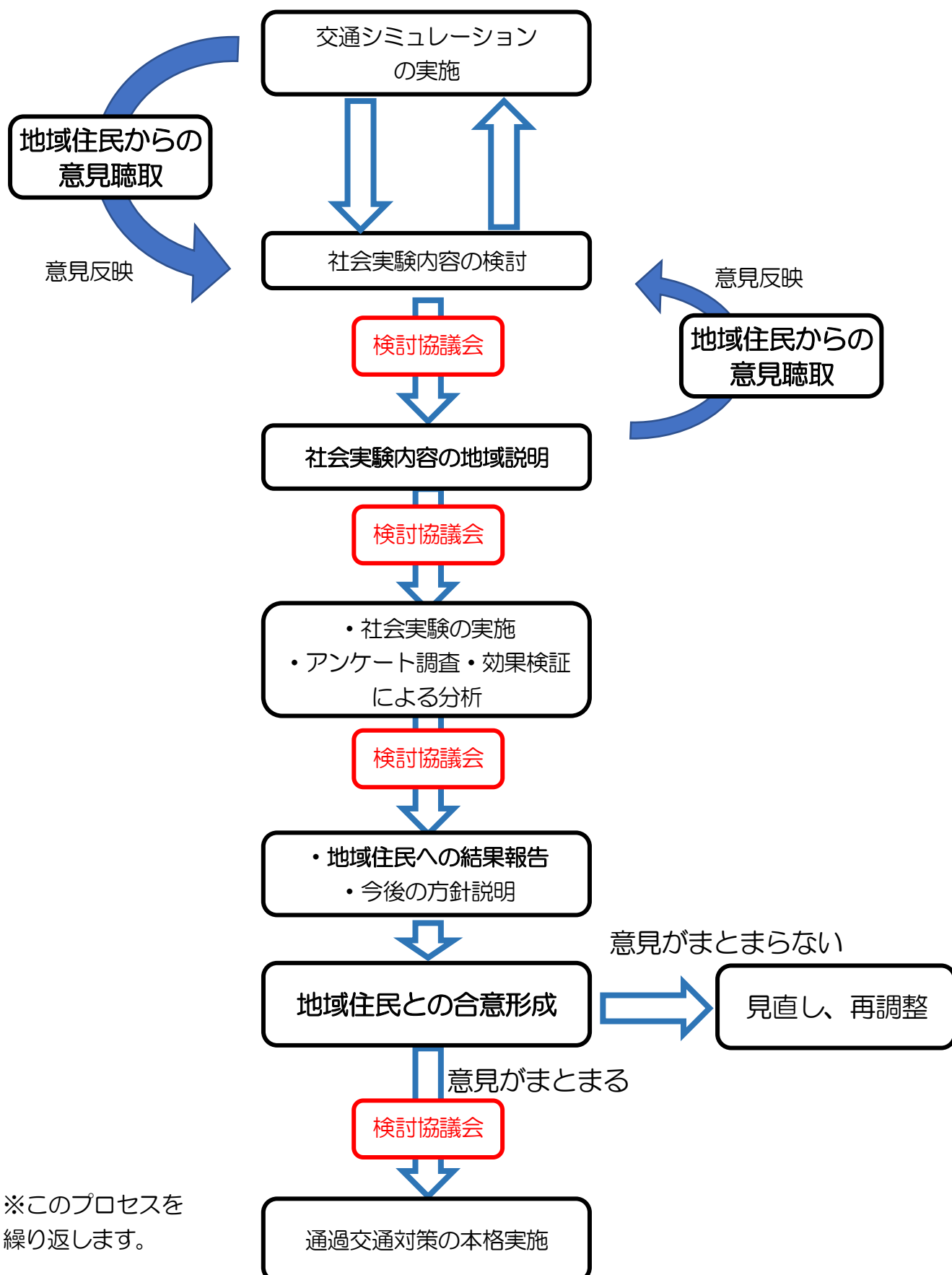
上記の検証結果を踏まえ、交通規制後に交通量の増加が懸念される大宮高校前や東側生活道路③等の周辺道路について、併せて交通規制（進入禁止や一方通行の方向変更等）を実施した場合のシミュレーションを行い、周辺道路への影響の検証。

表 交通シミュレーションのケース

ケース	氷川参道交通規制		片倉新道
	北区間	南区間	
1	●：全区間	●：全区間	東向きの 一方通行化
2		○：一部区間 一の鳥居付近のみ	
3		○：一部区間 一の鳥居付近～一方通行道路のみ	
4		●：全区間	西向きの 一方通行化
5		○：一部区間 一の鳥居付近のみ	
6		○：一部区間 一の鳥居付近～一方通行道路のみ	
7～12	ケース1～6の結果を踏まえ、交通規制後に交通量の増加が懸念される場合や周辺道路で過度に交通が不便になるようなことがある場合に対して交通規制（進入禁止や一方通行の方向変更等）を実施		



参考：今後の進め方イメージ



6. 来年度実施する社会実験について(メニュー例)

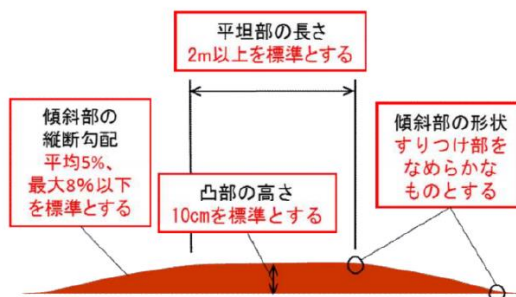
氷川参道の北区間、南区間の歩行者専用規制(車両通行止め)を実施することで、氷川参道周辺道路及び氷川参道沿線に下記のような影響が生じると想定される。

特に南区間では、これまで氷川参道を通過利用していた車両の生活道路への流入が想定されるため、令和6年度以降、社会実験を行い、抑止効果について検証を行う。

表 歩行者専用化により想定される影響と対応策(案)

地域	影響	対応(案)
氷川参道周辺道路	特定の生活道路への過度な集中 (北・南区間共通)	交通シミュレーションによる周辺道路への影響の確認 看板設置、一方通行の変更等の実施等
	通過交通の生活道路への車両の流入(南区間)	社会実験を実施し効果を把握 ・看板設置 ・カラー塗装※ ・ハンプ設置※ ・一方通行の変更等
氷川参道沿線	氷川参道沿いから入庫、出庫する居住者、来訪者への対応 (北・南区間共通)	通行証の発行等による居住者・来訪者の進入手段の確保 一般車両の通行止め方法等

【ハンプ設置例、設置条件】



平成28年、令和2年氷川参道報告書

国土交通省ホームページ「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」

【カラー塗装例】



平成27年氷川参道報告書

7. オープンハウスの開催について

開催目的

1. 歩行者専用化の推進のための行政が進める事業内容の周知及び意見収集
2. 歩専化にむけた機運醸成

【開催時期】

令和5年10月下旬～11月中旬の土曜日（1日もしくは毎月1回）

【開催主体】

氷川参道対策室

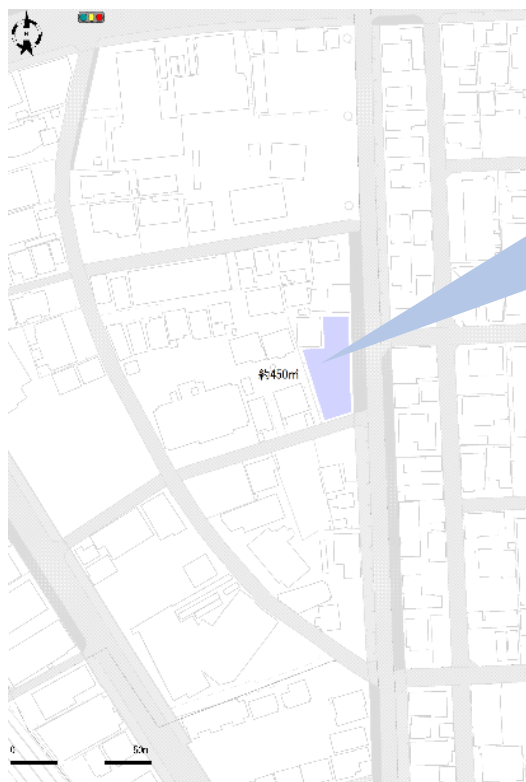
【内容】

オープンハウス※形式による歩専化に向けたご意見、歩専化後の懸念事項の聞き取り、アンケート

【パネル展示内容】

- ①一の鳥居改修工事中の交通量調査結果
- ②歩専化アンケート結果
- ③歩専化の経緯と今後の取り組み

※オープンハウス…説明パネル等の展示と併せ、担当者が参加者の質問等に対して適切に説明、意見等を伺う形式

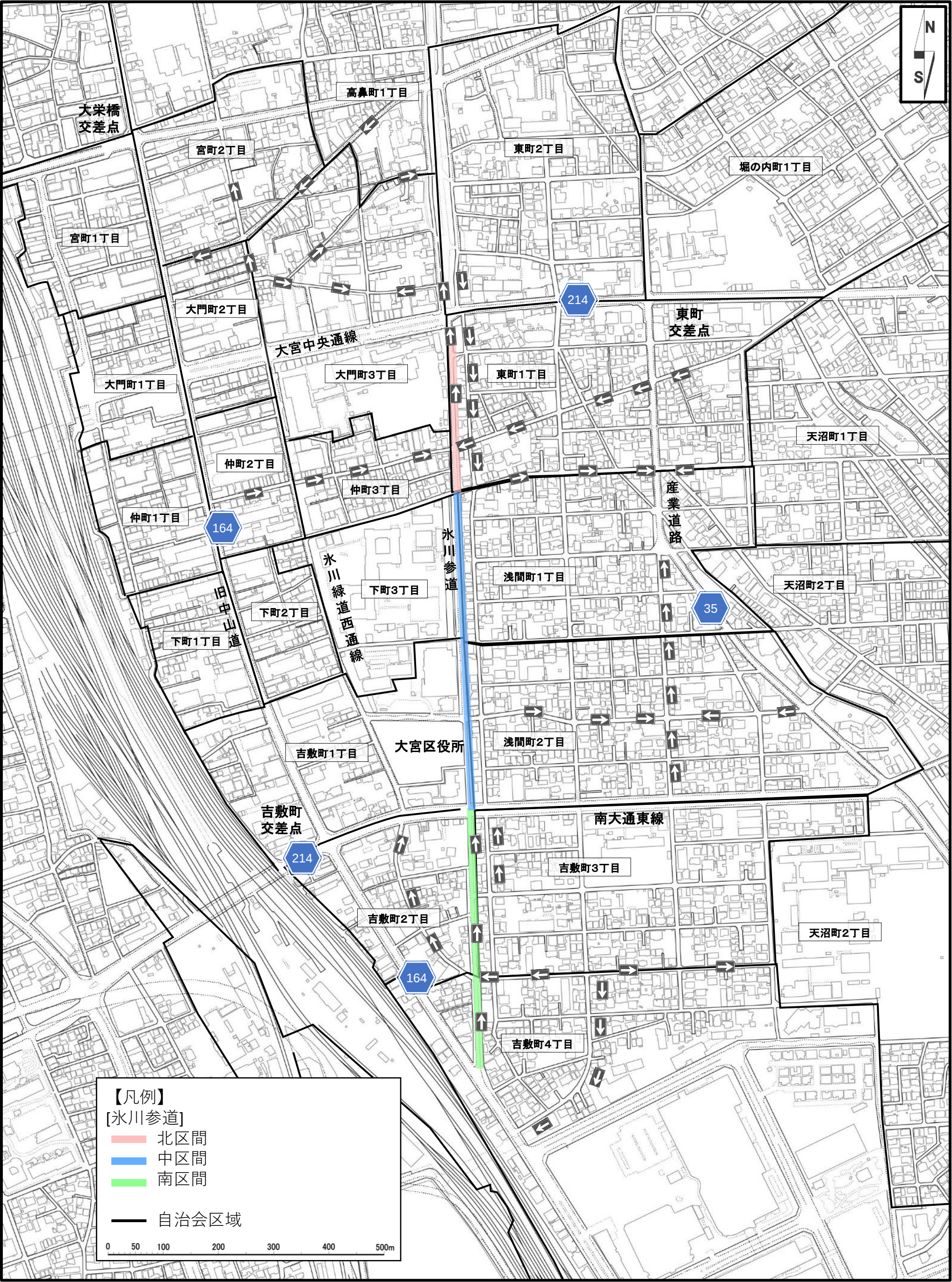


開催場所

さいたま市大宮区吉敷町2丁目
127（吉敷町山車小屋）



氷川参道周辺図



氷川参道歩行者専用化検討協議会設置要綱

(設立)

第1条 氷川参道の歩行者専用化に向けて、意見交換等を行う場として、氷川参道歩行者専用化検討協議会（以下「協議会」という。）を設置し、本要綱において組織及び運営に関して必要な事項を定めるものとする。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次の各号に掲げる事項について協議する。

- (1) 氷川参道の歩行者専用化の推進に関すること。
- (2) その他歩行者専用化に関し必要な事項。

(委員の構成)

第3条 協議会は、次の各号に掲げる者をもって構成する。

- (1) 学識経験者
- (2) 交通管理者
- (3) 道路管理者
- (4) 氷川参道沿線自治会
- (5) 地元まちづくり団体
- (6) 前各号に掲げる者のほか、事務の遂行に必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、令和9年度末日とする。

- 2 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。

(座長及び職務代理者)

第5条 協議会に座長を置く。

- 2 座長は、委員の中から互選により選出する。
- 3 座長は、協議会の会議の進行をつかさどり、協議会を代表する。
- 4 座長に事故があるときは、あらかじめ座長が指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会は、必要に応じ随時開催する。

- 2 協議会は、座長が招集する。
- 3 座長は、必要があると認めるときは、委員以外のものに協議会への出席を求めることができる。

(会議の公開)

第7条 協議会の会議は、原則として公開とする。

(事務局)

第8条 協議会の事務局を都市局都心整備部氷川参道対策室に置く。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営、その他に関し必要な事項は事務局が定める。

附 則

この要綱は、平成26年10月20日から施行する。

附 則

この要綱は、平成30年 4月 1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和 5年 4月 1日から施行する。