

第25回 氷川参道歩行者専用化検討協議会

日時：令和6年12月24日（火）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） 氷川参道交通社会実験の結果報告について

（2） 今後の方針について

配布資料

次第

委員名簿

席次表

資料

参考資料（氷川参道歩行者専用化検討協議会設置要綱）

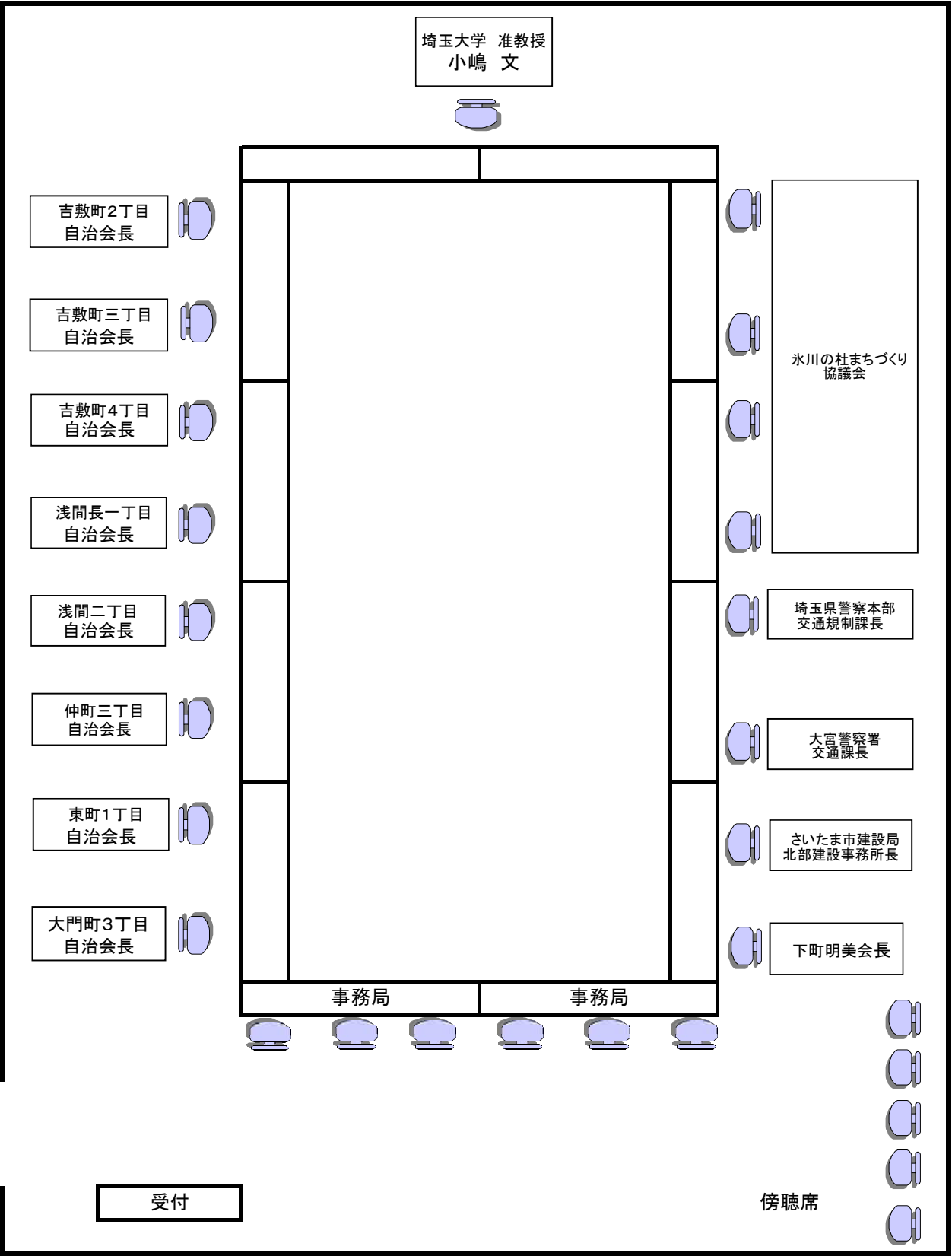
令和6年度 氷川参道歩行者専用化検討協議会 委員名簿

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	小野瀬 孝
4	大宮警察署	交通課長	片貝 浩之
5	さいたま市 建設局 北部建設事務所	所長	安倍 勝仁
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	松雪 三十二
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	山田 とも子
17	氷川の杜まちづくり協議会	副会長	本島 紋次郎
18	氷川の杜まちづくり協議会	副会長	横山 好之
19	氷川の杜まちづくり協議会	副会長	大越 正和

第25回氷川参道歩行者専用化検討協議会 席次表

日時 令和6年12月24日(火) 10時から
場所 大宮区役所6階601・602会議室



The background image shows a street scene. In the center, there is a red torii gate leading into a path lined with green trees. To the left, a modern multi-story building is visible. To the right, there is a light green building with a sign that reads '氷川三神料理' (Hikawa Sanjin Ryori) and '2F 会議室' (2F Meeting Room). A pedestrian is walking on the left side of the path. The overall scene is bright and sunny.

第25回氷川参道歩行者専用化検討協議会 氷川参道社会実験の結果報告

令和6年12月24日(火)午前10時～
大宮区役所6階 601・602会議室

本日の内容

1. スケジュール (案)
2. 令和6年度の交通社会実験について
 - (1) 令和6年度社会実験の実施内容
 - (2) 交通量調査・アンケート調査の方法
3. 社会実験の結果について
 - (1) 交通量調査
 - (2) アンケート調査
4. 今後の進め方

1. スケジュール(案)

- ・ 10/7～13の期間で交通社会実験を実施
- ・ 実験にあわせて実施した交通量調査、アンケート調査結果を報告
- ・ 調査結果を踏まえて今後の方針について議論

	協議会	住民・自治会
7 月	検討協議会(実験内容の説明)(7/9)	
8 月	実験実施の周知 (説明会、チラシ、ホームページ、案内看板)	
9 月		
10 月	【社会実験の実施】 10/7～10/13	
11 月		
12 月	検討協議会(実験結果報告)(12/24)	
1 月		
2 月		住民への結果報告、意見聴取
3 月	検討協議会(今後の方針の決定)	
4 月		地元調整
5 月		
6 月		
7 月		住民への説明会
8 月		

2. 令和6年度社会実験の実施内容

(1) 社会実験の実施内容

- ・実験は、氷川参道北区間・南区間の車両進入規制、片倉新道の一方通行方向の変更、幸福の科学様横の右折抑制を実施した。



▲参道北区間実験内容



▲参道南区間実験内容

■実験日時

- ◎実施日
：令和6年10月7日(月)～10月13日(日)
- ◎実施時間
：午前7時30分～午後8時まで
(各日とも)

■周知方法

- ◎ホームページ
- ◎周辺住民へのチラシ配布
- ◎案内看板

■実験内容

- ◎北区間車両進入規制 ◎片倉新道 一方通行方向の変更
- ◎南区間車両進入規制 ◎幸福の科学様横 右折の抑制

■北区間車両進入規制の様子



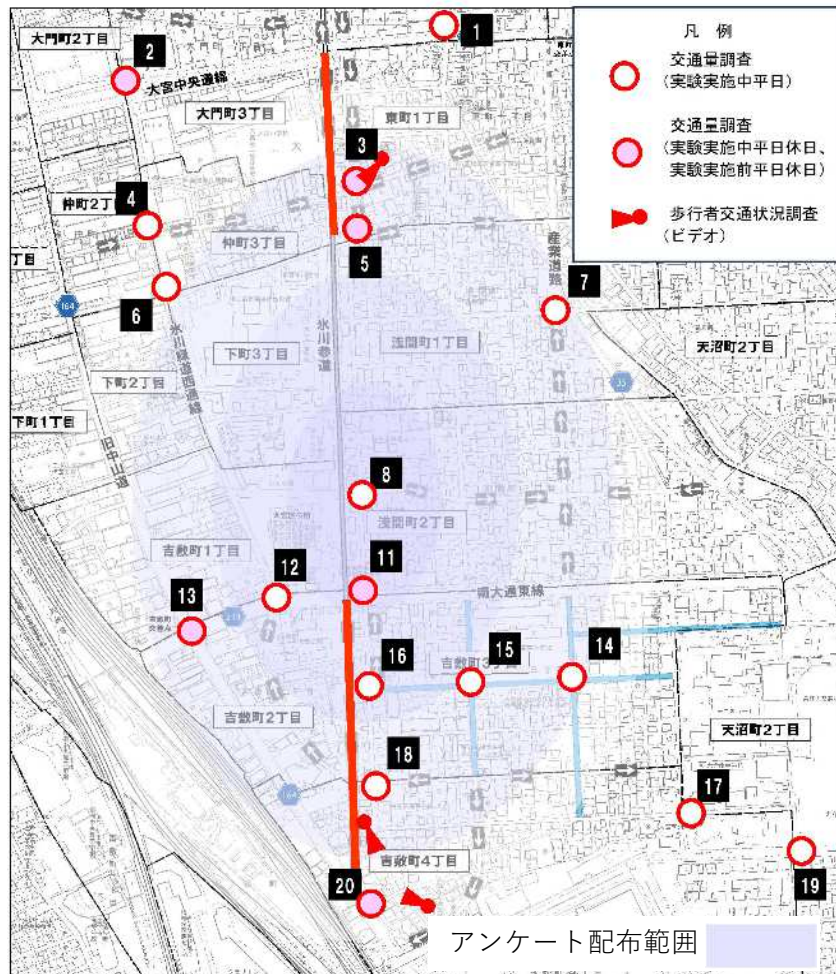
■南区間（一の鳥居）車両進入規制の様子



2. 令和6年度社会実験の実施内容

(2) 交通量調査・アンケート調査の方法

- ・ 実験中、主要交差点において交通量等調査を実施した。
(一部は実験実施前も実施)
- ・ 実験後、氷川参道周辺を対象にアンケート調査を実施した。



▲交通量調査箇所・アンケート配布範囲

■交通量調査

◎調査日時、調査箇所

- ・ 主要交差点交通量調査:6か所
(7:30~9:30 13:00~15:00)
平日:10月1日(火)(実験前)10月10日(木)(実験中)
休日:10月5日(土)(実験前)10月12日(土)(実験中)

- ・ 細街路含む交差点交通量調査:12か所
(7:30~9:30 13:00~15:00)
平日:10月10日(木)(実験中)

- ・ ビデオ調査:3か所
(7:30~20:00)
平日:10月10日(木)(実験中)

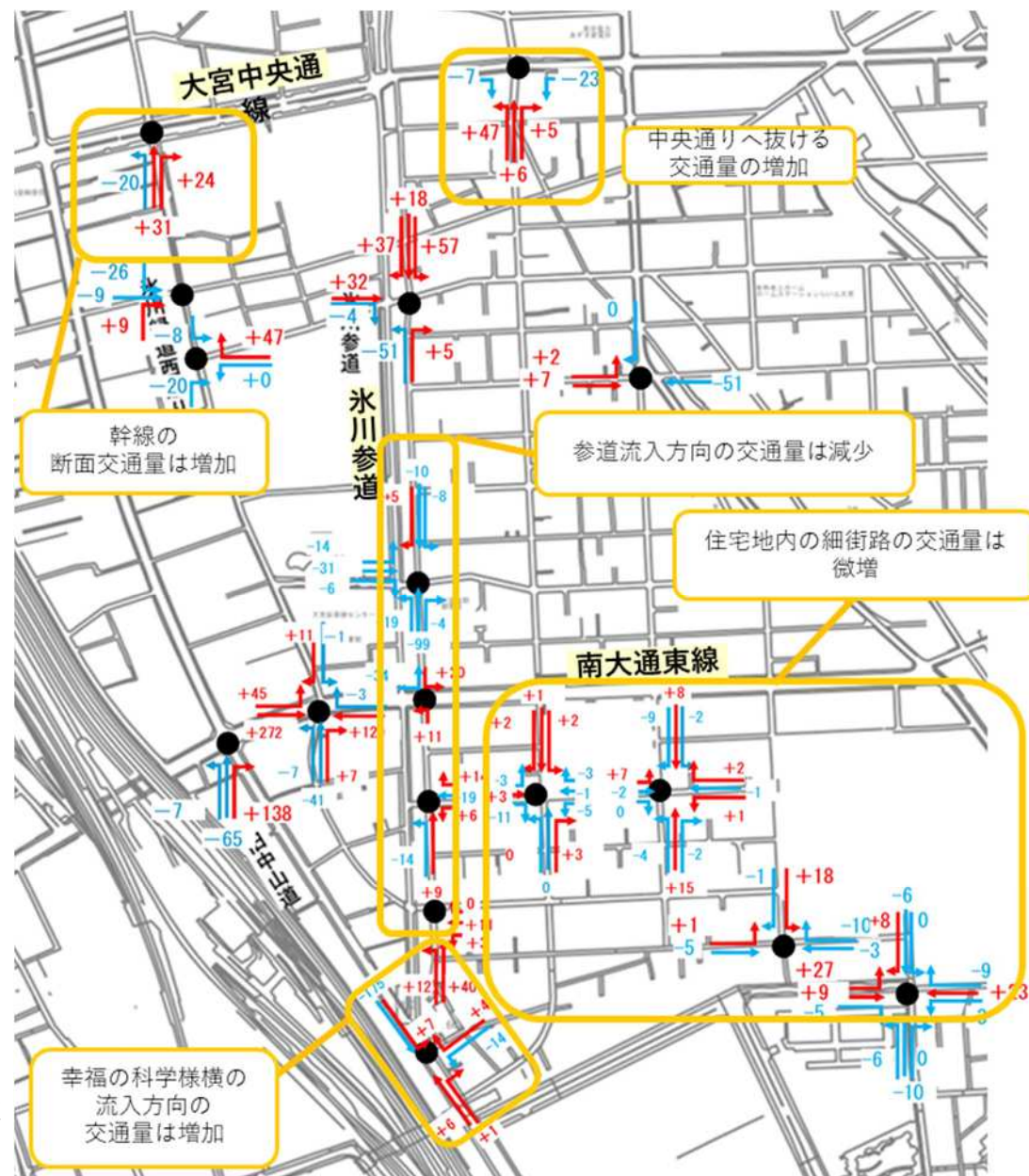
■アンケート調査

◎調査日時

10月15日(月)~10月31日(木)

3. 社会実験の結果について

(1) 交通量調査 参道周辺の交通量



■ 交通量調査結果 単位：台/4h
実験前と実験中の交通量の比較
全て7:30～9:30、13:00～15:00の交通量合計値

3. 社会実験の結果について

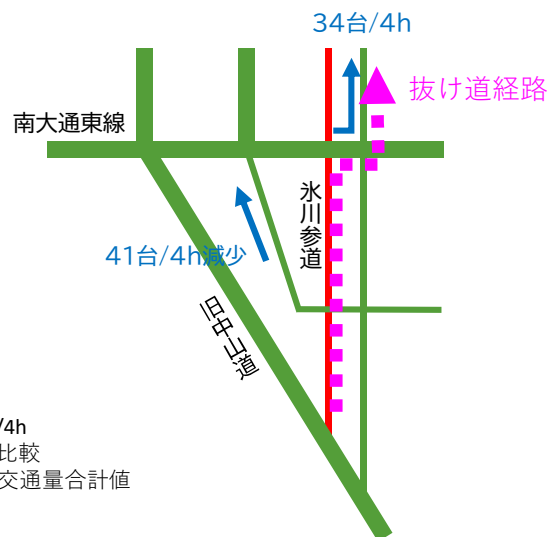
(1) 交通量調査 参道の抜け道としての利用の減少

- ・ 過年度との比較に加え、今年度の実験前後の交通量変化をみると、参道を抜け道として利用するクルマの減少が顕著である。

北区間



南区間



■ 交通量調査結果 単位：台/4h
実験前と実験中の交通量の比較
7:30～9:30、13:00～15:00の交通量合計値

【北区間】

- ・ 志水屋様前交差点参道方向の交通量の減少

【中区間】

- ・ 参道東側の道と南大通東線交差箇所の左折方向の交通量の減少

【南区間】

- ・ 参道西側の吉敷町2丁目に抜ける道路の交通量の減少

【周辺道路】

- ・ その他参道周辺の生活交通の減少

参道を抜け道として使用する
クルマが減少した。

3. 社会実験の結果について

(1) 交通量調査 幹線道路へのう回

- ・ 氷川参道の通行規制に伴い、旧中山道および氷川緑道西通線などの幹線道路の利用へと転換したと考えられる



大宮区役所(北)交差点

単位：台/4h

	左折	直進	右折	合計
R4	223	399	418	1040
R6	213	430	442	1085
増減	-10	+31	+24	+45
増加率	0.96	1.08	1.06	1.04

吉敷町交差点

単位：台/4h

	左折	直進	右折	合計
R4	498	666	328	1492
R6	491	601	466	1558
増減	-7	-65	+138	+66
増加率	0.99	0.90	1.42	1.04

■ 交通量調査結果：実験前と実験中の交通量の比較
7:30～9:30、13:00～15:00の交通量合計値

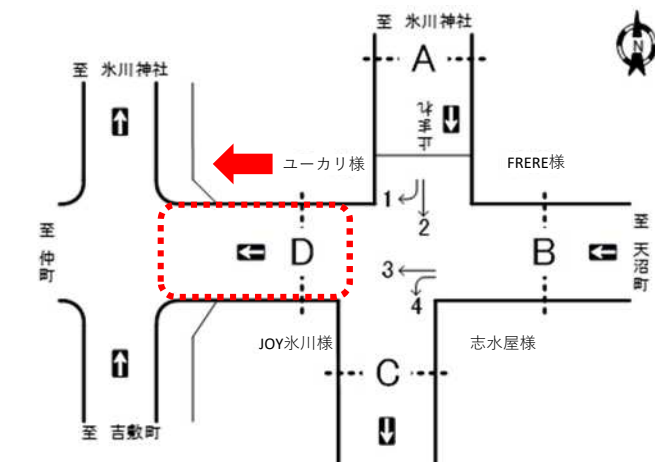
- ・ 実験前後を比較すると幹線道路の交通量が増加した。そのため参道を通っていたクルマが、幹線道路を利用したと考えられる。
- ・ ただし、増加量としては大幅な増加は見られない。

3. 社会実験の結果について

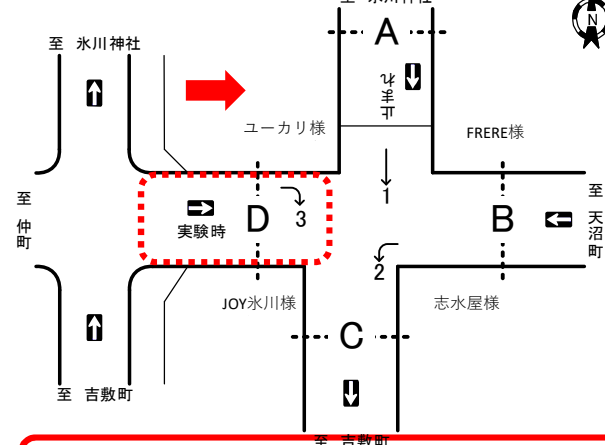
(1) 交通量調査 北区間の交通規制に伴う片倉新道方向規制変更

- ・参道の通行規制によって、参道を利用する車両の生活道路への流入が大きく減少した。

志水屋様前交差点 実験前



志水屋様前交差点 実験中



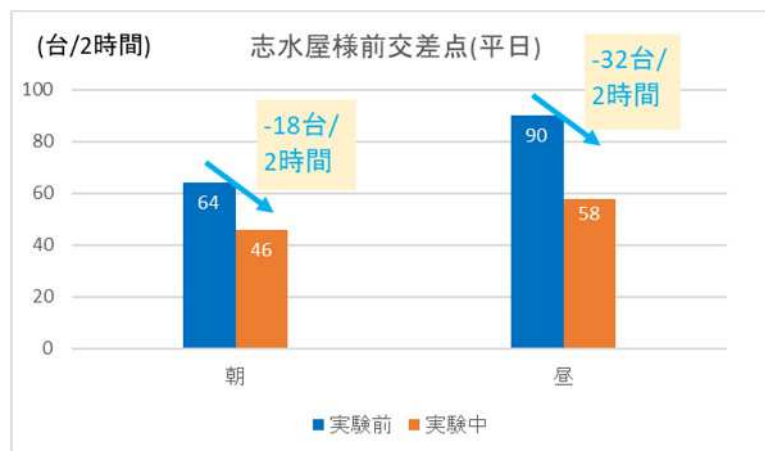
片倉新道の参道東側の一区間は、西向きの一方通行を実験時は東向き一方通行に変更



志水屋様前交差点東側一方通行(B断面)



▲10月1日(火)/10月10日(木)交通量調査



▲10月5日(土)/10月12日(土)交通量調査

3. 社会実験の結果について

(1) 交通量調査 南区間の細街路への進入抑制（幸福の科学様横）

- ・ 参道南区間の通行規制に伴い、幸福の科学様横の交通量は、進入抑制をお願いした結果、交通シミュレーションの予想に比べて大きな増加は見られなかった。（右折流入：朝7台/2h増加、左折流入：朝1台/2h増加、昼6台/2h増加）
- ・ 交通シミュレーションでは流入交通量は5台以下/時から約5倍（24台/時）の増加が予想されたが、実験では最大でも約2倍の増加にとどまった。
- ・ 増加した交通量としてはわずかであり旧中山道を北へ向かう交通量に対して1割に満たない。
- ・ 朝の時間帯は増える傾向にある。



▲交通の抑制イメージ

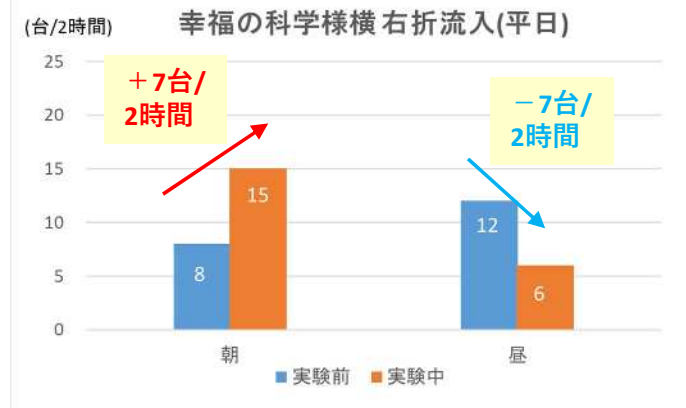


▲交通誘導中の写真

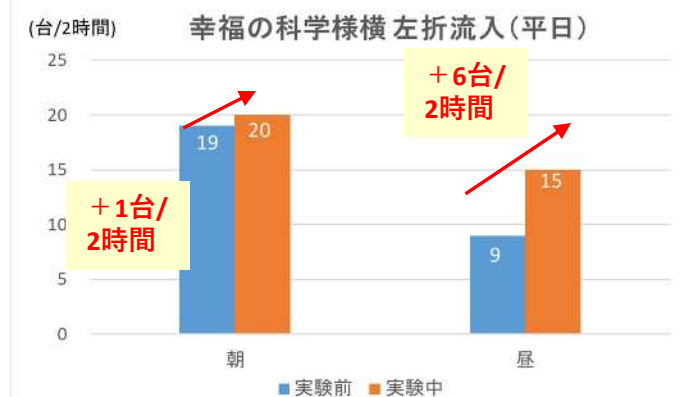


▲抑制の箇所

右折流入



左折流入



▲10月1日(火)/10月10日(木)交通量調査

3. 社会実験の結果について

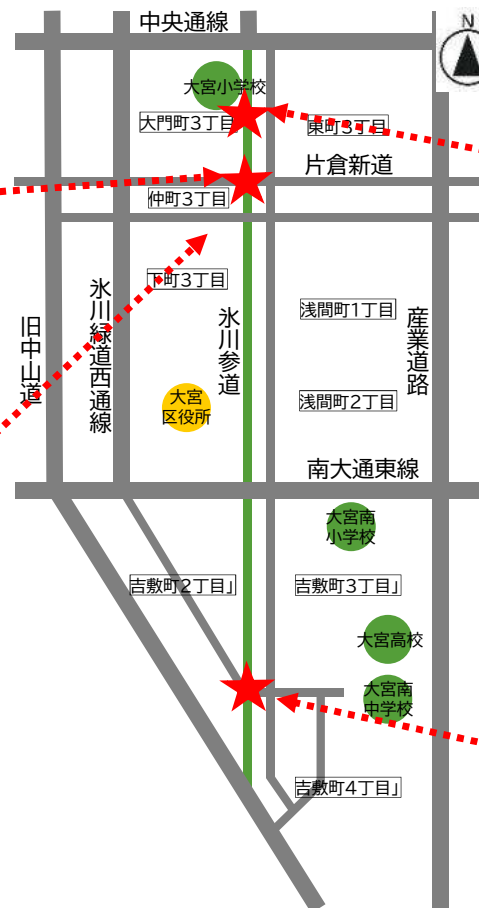
(1) 交通量調査 周辺細街路の安全性

- ・ 北区間周辺では、大宮小学校の登下校時は10分あたり5～10台の交通量である。
- ・ 南区間周辺では、大宮南小学校の登下校時間帯の交通量は少ない。

片倉新道 登校児童の様子



片倉新道 登校児童の様子



大宮小学校前
参道を安全に登校する児童の様子



南区間
参道を安全に登校する児童の様子



3. 社会実験の結果について

(1) 交通量調査 片倉新道の危険性

- ・北区間周辺では、クルマ、自転車、歩行者の動線の錯そうが多く見られた。

片倉新道 導線の交錯



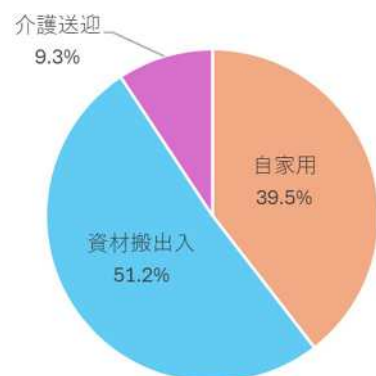
3. 社会実験の結果について

(1) 交通量調査 許可証発行台数、許可車以外の車両進出台数

- ・ 許可証発行台数は、北43枚、南12枚であった。自家用車や資材搬出入車、介護送迎車が多い傾向にある。(発行枚数は北北17枚＋小学校22枚、北南4枚、南北9枚、南南3枚、郵便等43枚)
- ・ 許可車以外の車両進出台数は、平日に多く見られた。台数は相対的に北区間が多い結果であった。
- ・ 事業所等への不特定の資材搬入車が、北・南区間ともに存在する。

【通行許可証発行内訳】

北区間

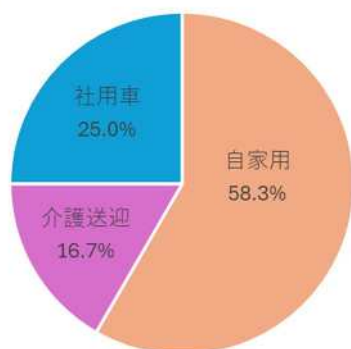


【許可車以外の車両進出台数】

北区間



南区間



南区間



3. 社会実験の結果について

(1) 交通量調査 許可証発行台数

- ・ 区間別の許可証発行台数は以下の通り。



北区間片倉新道交差点

自家用車	15枚
資材搬入出	22枚
介護関係者	2枚

北区間起点側交差点

自家用車	2枚
介護関係者	2枚

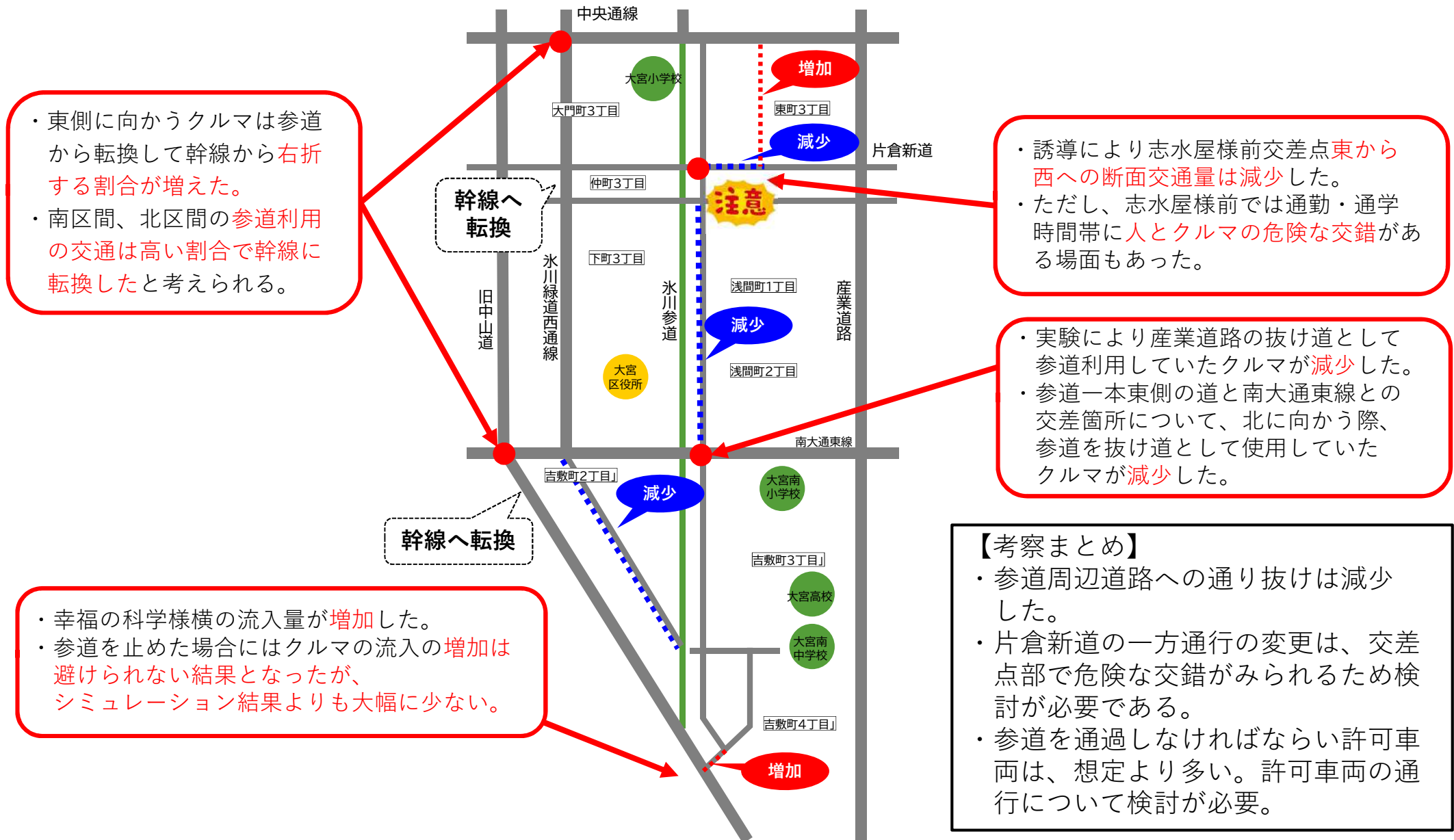
南区間中間部交差点

自家用車	4枚
社用車	3枚
介護関係者	2枚

南区間一の鳥居

自家用車	3枚
------	----

3. 社会実験の結果について



3. 社会実験の結果について

(1) アンケート調査

- ・アンケート調査は、社会実験中の様子を中心に質問した。

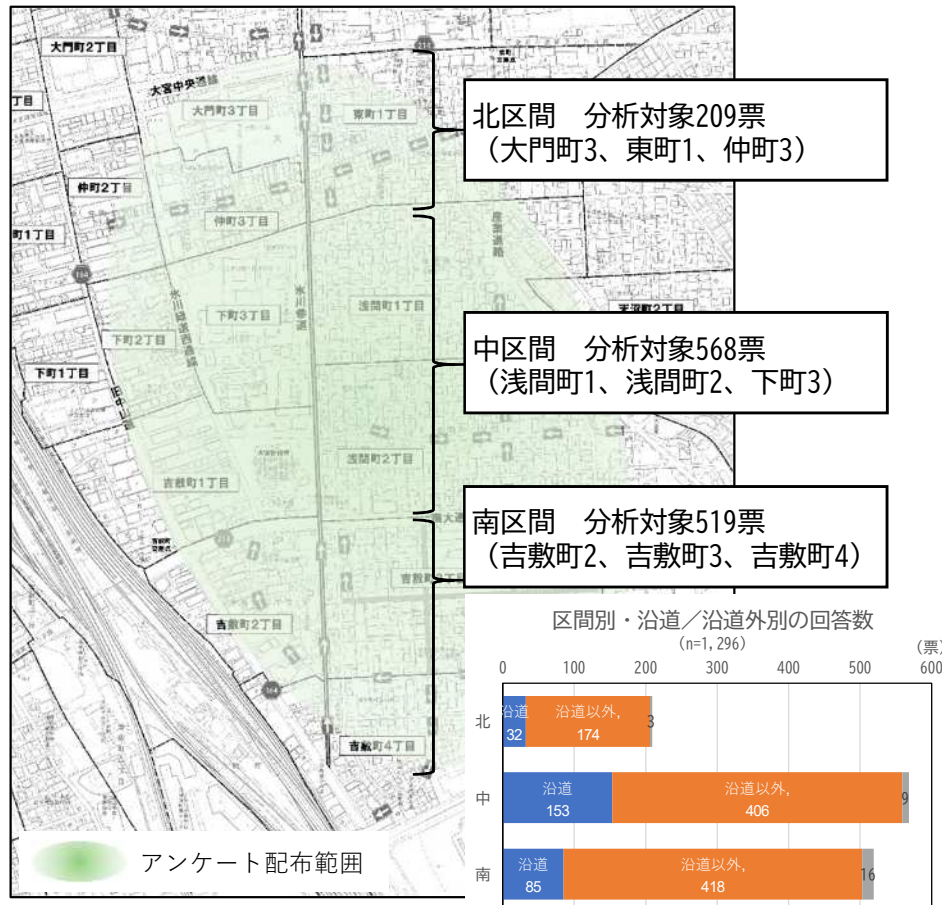
項目	内容
属性	・ すまい ・ 参道との位置関係 ・ 居住年数 ・ 年齢
普段の参道について	・ 参道の利用頻度 ・ 参道の印象（クルマが通行している区間について）
社会実験期間中の参道について	・ 実験期間中の参道の印象 歩行者の立場で感じたこと 自転車利用者の立場で感じたこと クルマ利用者の立場で感じたこと ・ 実験期間中の危ないと感じた場所や場面など
社会実験期間中の参道周辺の道路について	・ 実験期間中の参道周辺の道路で感じたこと ・ 片倉新道の一方通行方向の変更について感じたこと ・ 幸福の科学様横の道への右折抑制のお願いについて感じたこと
歩行者専用化の意向	・ 歩行者専用化に関する考え
意見・要望等	・ 自由対応
取り組みについて	・ 氷川参道の環境改善に関する取り組みの認知度 ・ 取り組みへの関わり方、参加意向 ・ これまでの取組で環境が変わったと感じるか

3. 社会実験の結果について

(2) アンケート調査 回収率

- ・アンケートは4,860票をポスティングにより配布し、1,466票の回答を得た（回収率30.2%）
- ・アンケートの分析は、普段から参道を利用されている方（週1回以上の利用1,296票 有効回答の88%）を対象に行った
- ・住まいが沿道や参道に面している方は、回答票の約21%（270票）であった

■ アンケート調査範囲

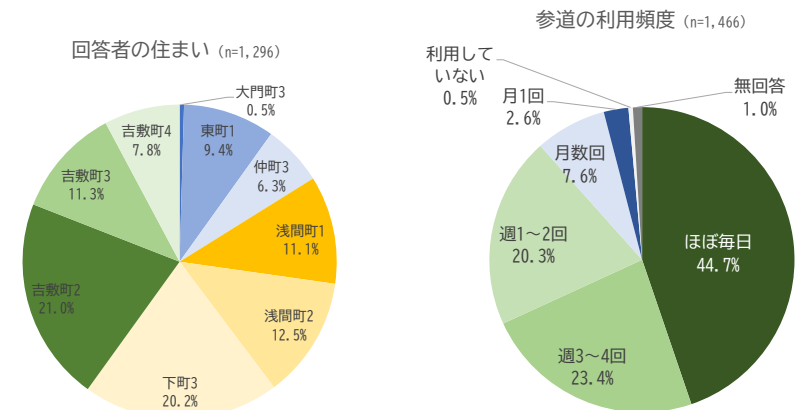


■ アンケート配布・回収

- ・配布4,860票
- ・回収1,466票（郵送1,005票、Web461票）
※無効票19票（居住地無回答）を除く
- ・回収率 $1,466 \div 4,860 = 30.2\%$

■ 分析対象

- ・普段から参道を利用する方（週1回以上） 1,296票
- ・回収票数に占める割合 88.4%



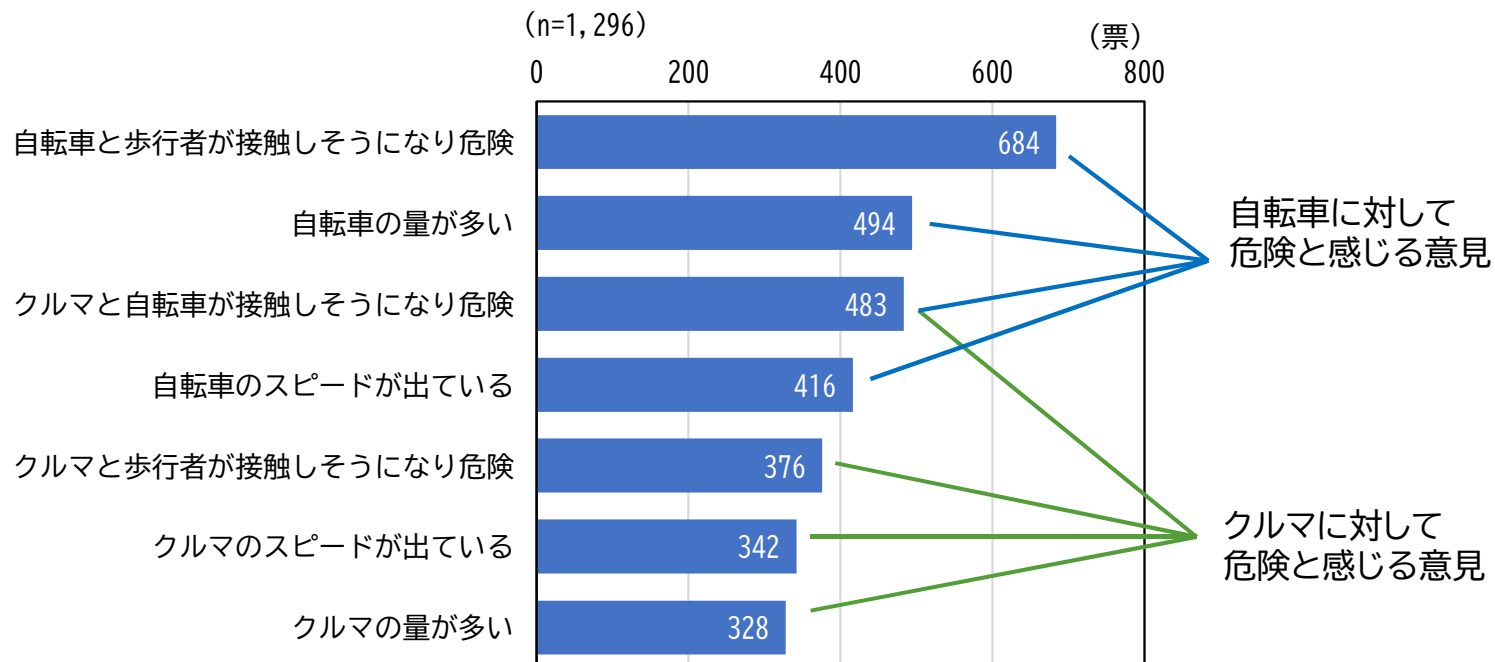
3. 社会実験の結果について

(2) アンケート調査 普段の氷川参道について

- ・ 普段の氷川参道は、「自転車と歩行者が接触しそうになり危険」「自転車の量が多い」「クルマと自転車が接触しそうになり危険」「自転車のスピードが出ている」など、自転車に対する意見が多い
- ・ クルマのスピードや量、接触の危険性に関する意見は、自転車より少ない

① 普段の氷川参道についてどのように感じるか

普段の氷川参道（車が通行している区間）について



自由意見（一例）

- ・ 自転車も歩行者もスマホを操作しながらの人が時々おり危険
- ・ 自転車が歩道を走らざるを得ないことが多い
- ・ 自転車は車の来ない時は車道に出ている

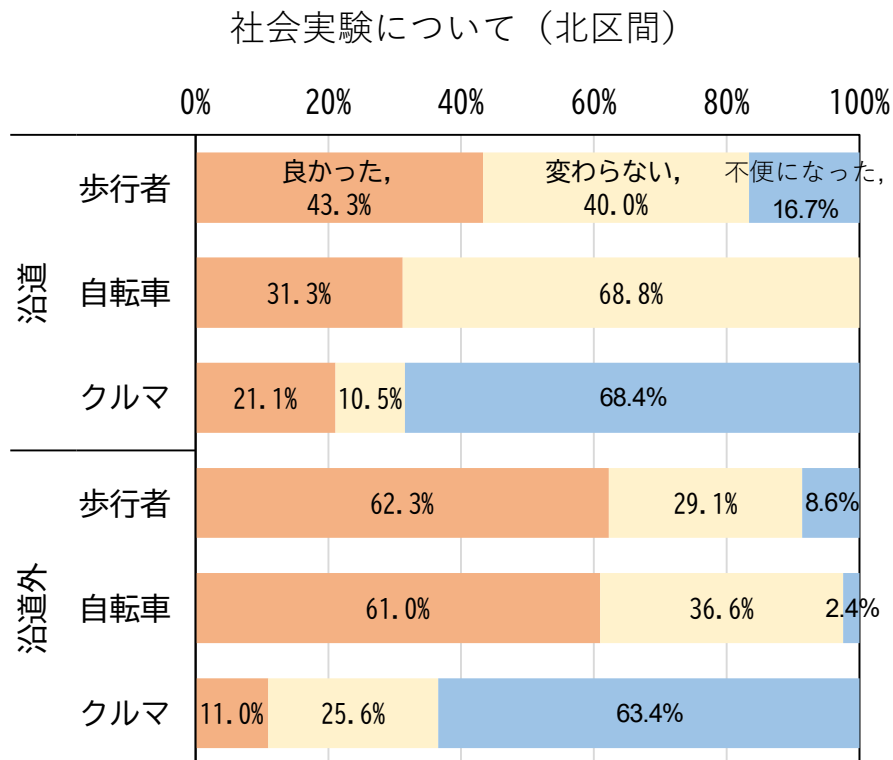
- ・ クルマは少ない、スピードも出ていない
- ・ 車が通る道としては狭い感じ 車用の道ではない雰囲気
- ・ ドライバーが歩行者を注意して走行している

3. 社会実験の結果について

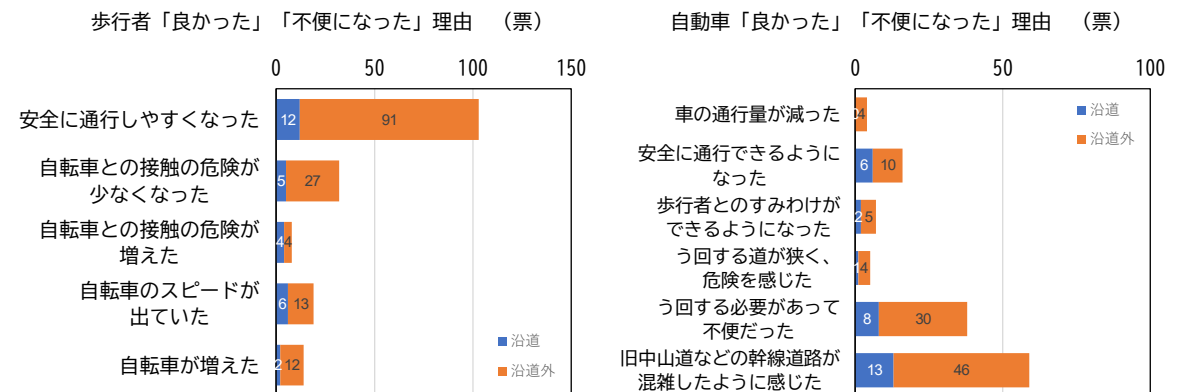
(2) アンケート調査 北区間の社会実験の様子

- ・北区間では、歩行者・自転車の立場で「良かった」とする割合が高く、理由は「安全に通行しやすくなった」が挙げられている
- ・歩行者の立場から「不便になった」との回答は、参道通行の自転車に対する意見が多い
- ・対して自動車は、不便になったとする割合が沿道・沿道外とも多く、「迂回の必要」「幹線道路の混雑」などが挙げられている
- ・う回先道路の安全性に関して、「迂回する道が狭く危険を感じた」とする回答は少なかった
※それぞれの立場で利用されていない方の回答を除く

①社会実験期間中に感じたこと (歩行者、自転車、自動車の立場で)



②良かった、不便になったと感じた事柄



③沿道で歩行者の立場から不便になった方の意見(自由回答より)

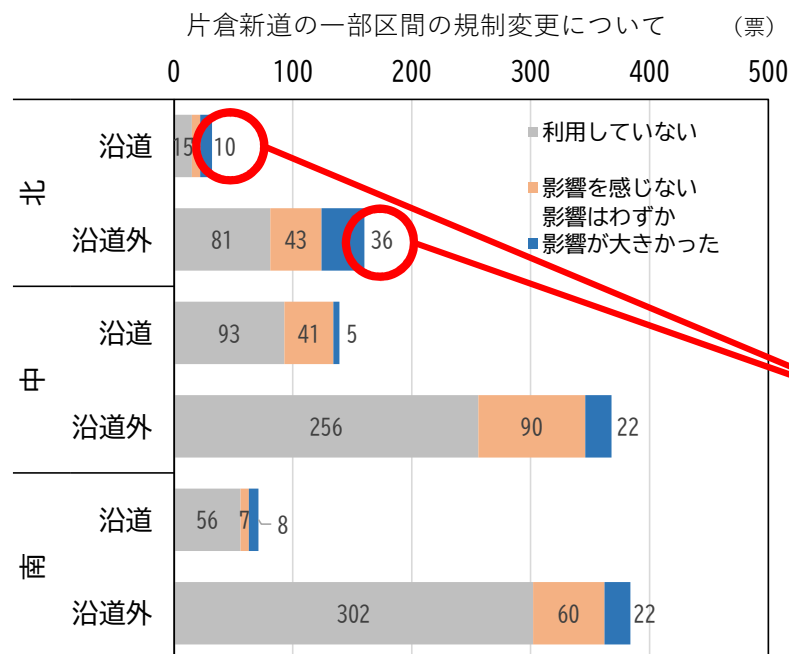
- ・自転車と歩行者が分けられておらず接触の危険を感じる
- ・自転車も増えて逆に歩行者に危険が及ぶ
- ・全面歩行者専用化は、側道の整備や産業道路の拡幅が必要

3. 社会実験の結果について

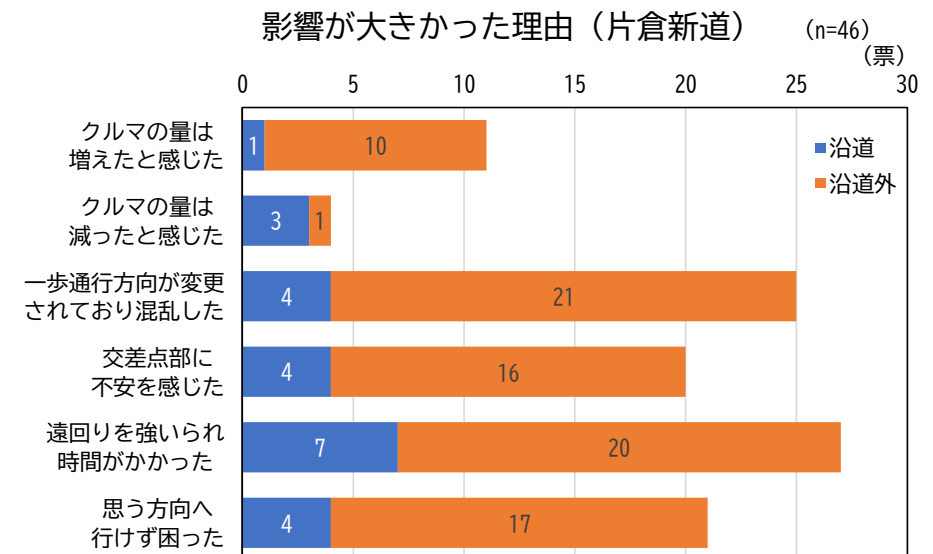
(2) アンケート調査 北区間 片倉新道一方通行方向の変更について

- ・影響を感じない・わずかであったという意見の反面、北区間では影響が大きかったとする回答が見られた
- ・その理由は、遠回りを強いられ時間がかかったことや、思う方向へ行けず困ったとする回答が多い
- ・一方通行方向が変更されており混乱したとの回答も多く、一層の周知や情報提供が必要である

①片倉新道の一部区間の一方通行変更で感じたこと



②影響が大きかった理由



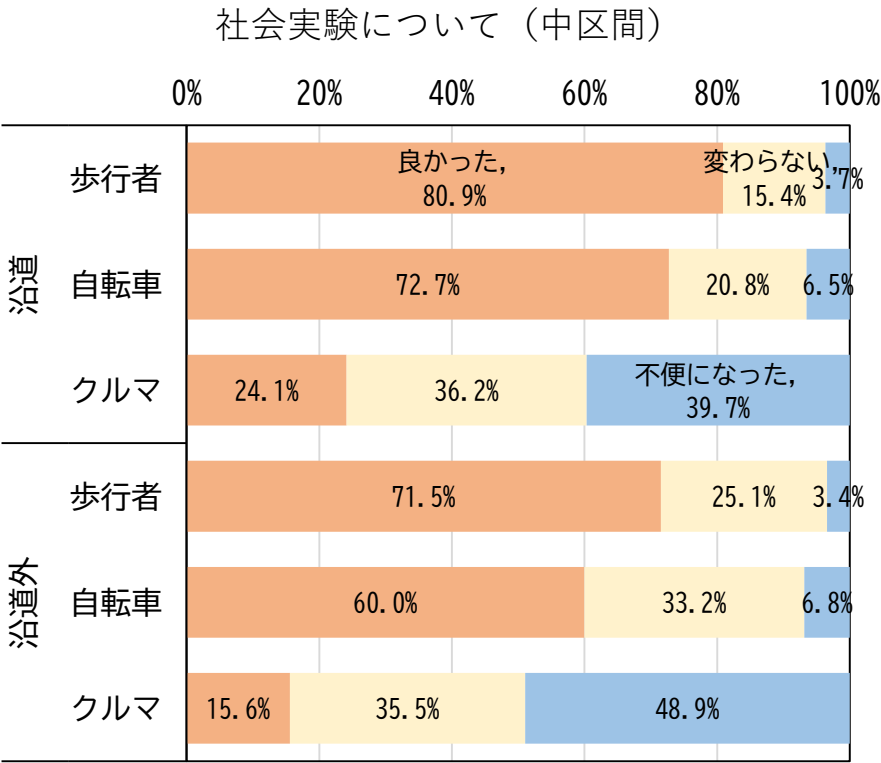
3. 社会実験の結果について

(2) アンケート調査 中区間の社会実験の様子

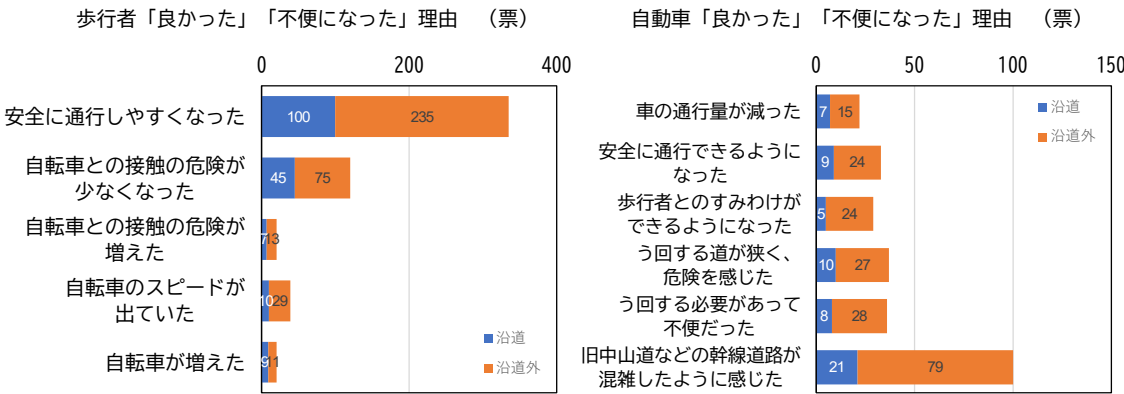
- ・既に歩行者専用化が行われている中区間では、歩行者・自転車の立場で「良かった」とする割合が高く、理由として「安全に通行しやすくなった」との回答が沿道・沿道外とも最も多い
- ・対して自動車は、不便になったとする割合が沿道・沿道外とも多く、「幹線道路が混雑したように感じる」ことが最も多く挙げられている

※それぞれの立場で利用されていない方の回答を除く

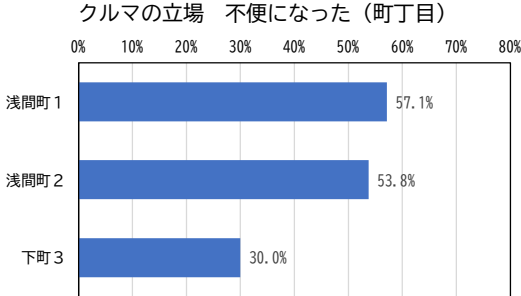
①社会実験期間中に感じたこと (歩行者、自転車、自動車の立場で)



②良かった、不便になったと感じた事柄



③クルマの立場で不便とする方の内訳(町丁目)



3. 社会実験の結果について

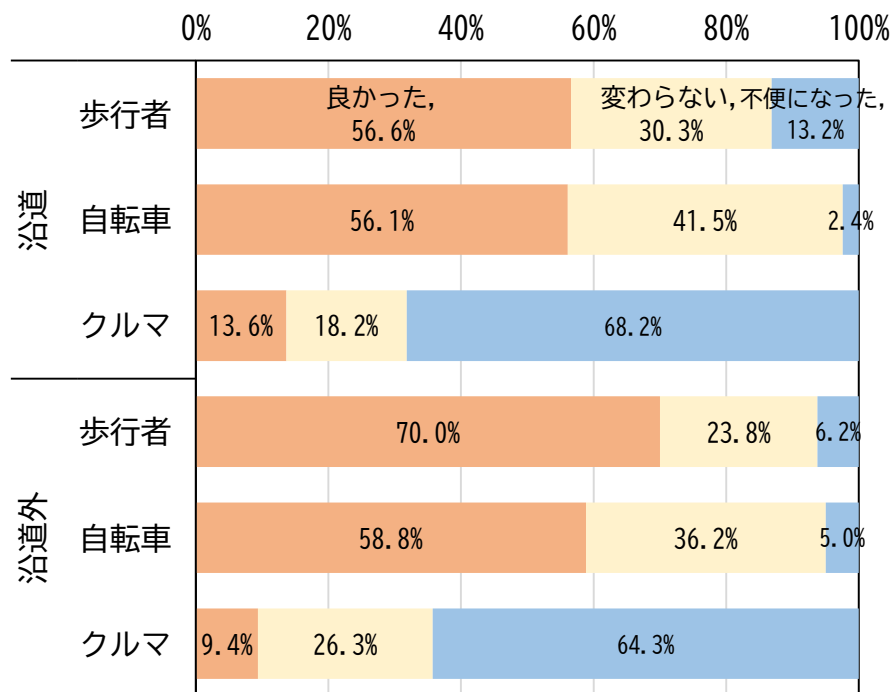
(2) アンケート調査 南区間の社会実験の様子

- ・南区間では、歩行者・自転車の立場で「良かった」とする割合が高く、理由は「安全に通行しやすくなった」が挙げられている
- ・対して自動車は、不便になったとする割合が多く、「迂回の必要」「幹線道路の混雑」などが挙げられている
- ・一方で、迂回する道が狭く危険を感じたとする回答は少なかった

※それぞれの立場で利用されていない方の回答を除く

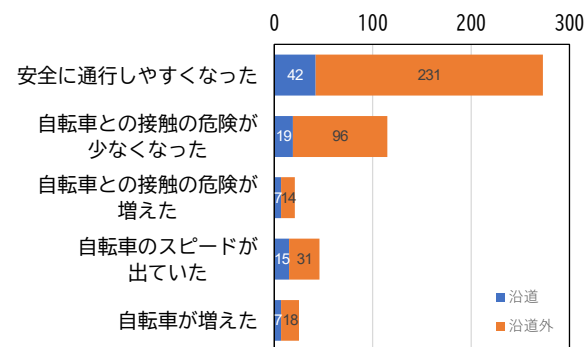
①社会実験期間中に感じたこと (歩行者、自転車、自動車の立場で)

社会実験について (南区間)

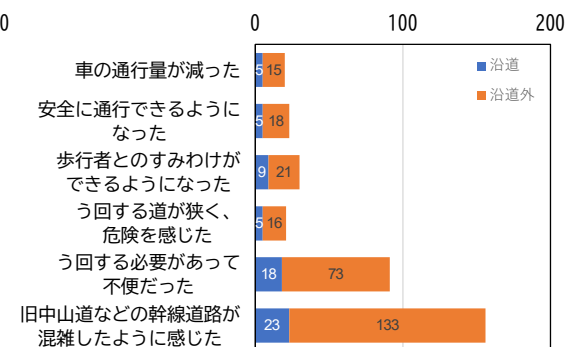


②良かった、不便になったと感じた事柄

歩行者「良かった」「不便になった」理由 (票)

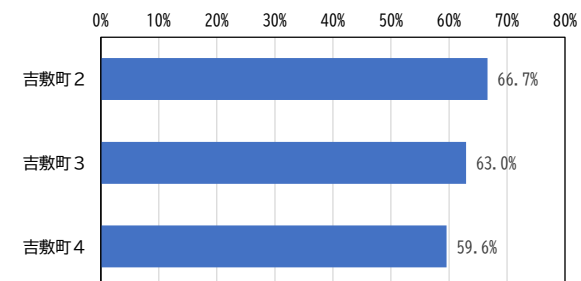


自動車「良かった」「不便になった」理由 (票)



③クルマの立場で不便とする方の内訳(町丁目)

クルマの立場 不便になった (町丁目)

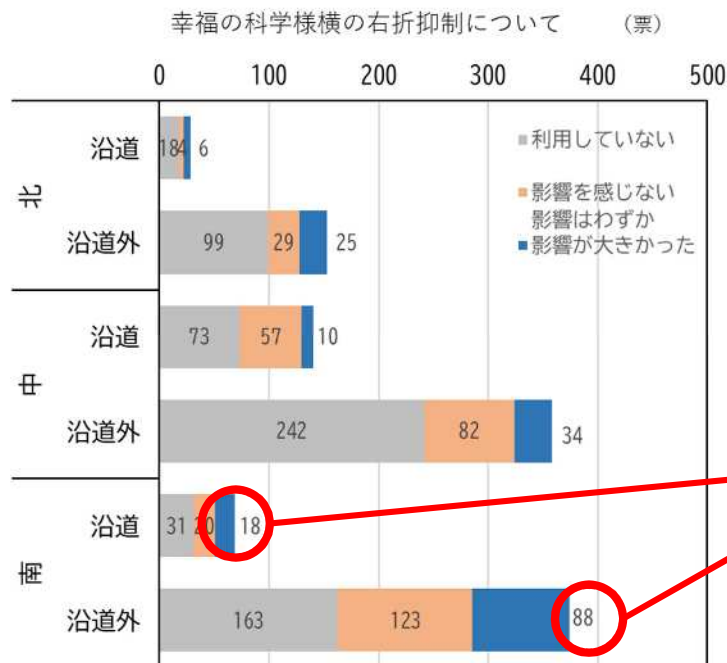


3. 社会実験の結果について

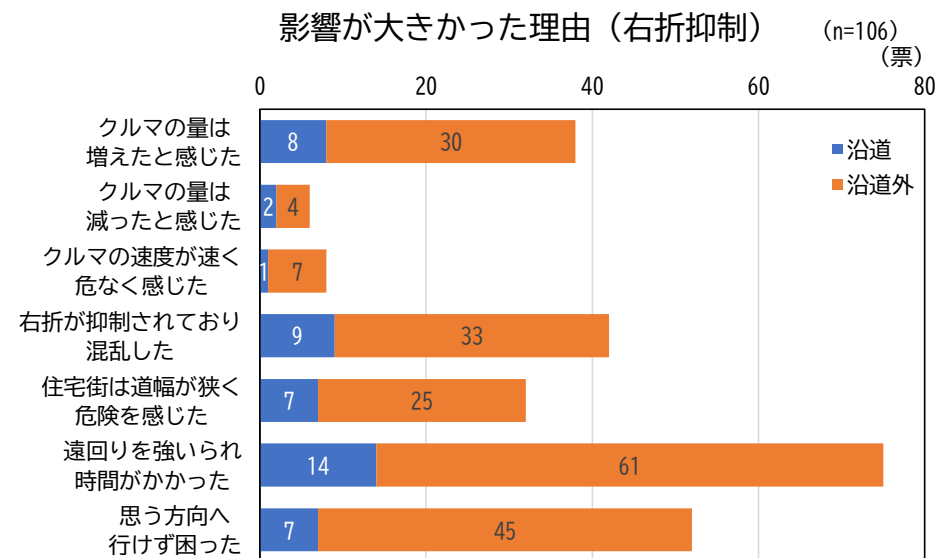
(2) アンケート調査 南区間 幸福の科学様横への右折抑制

- ・ 右折抑制については、影響を感じない・影響はわずかとする回答も多いものの、影響を受けたとする回答が寄せられている
- ・ 影響が大きかった理由としては、遠回りを強いられた、思う方向へ行けず困ったという回答が多い
- ・ また、右折が抑制されており混乱したとする回答も多く、一層の周知や情報提供が必要である周知や情報提供にも課題が残った

①幸福の科学様横の右折抑制で感じたこと



②影響が大きかった理由



3. 社会実験の結果について

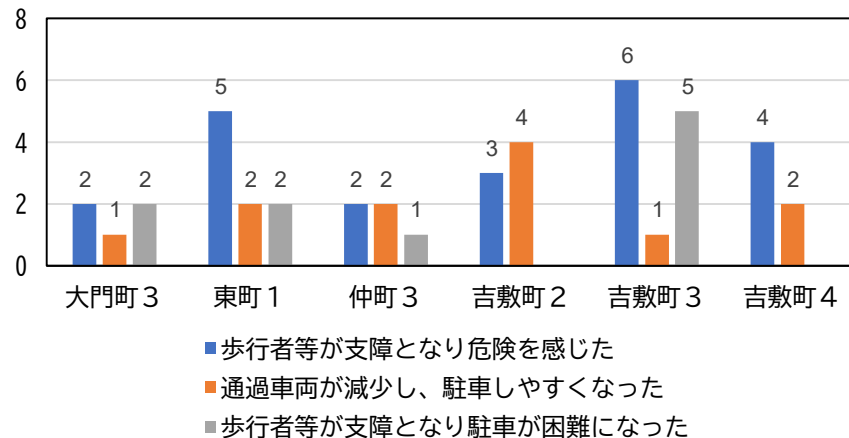
(2) アンケート調査 許可車両からみて 参道周辺の道路について

- ・ 許可車両を利用された方は、「歩行者が支障となり危険」とする回答が多い反面、通過交通が減少し駐車しやすくなったとする回答も寄せられた
- ・ 参道周辺の道路については、特に変わらないとする意見が最も多い反面、車の交通量が増えた、幹線道路が混雑したなどの意見が寄せられた

■ 許可車両からみて

参道の通行について実験中どのように感じたか

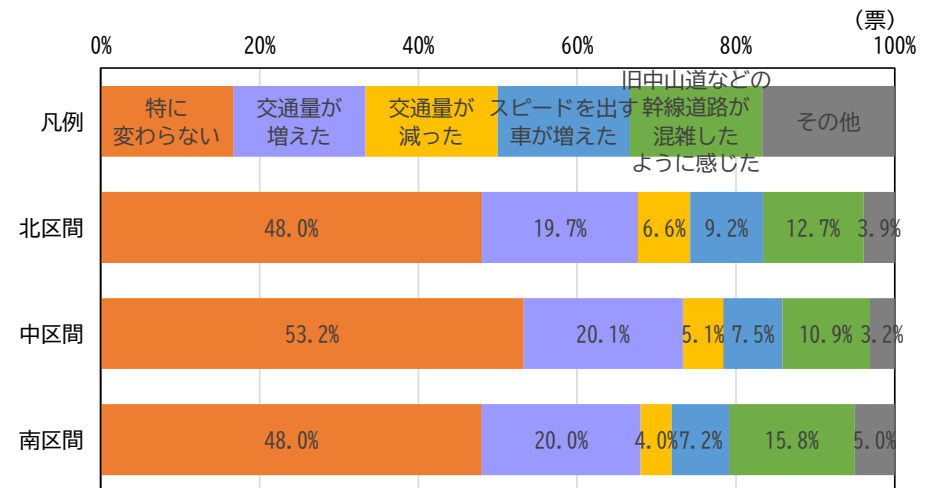
許可車両からの意見 (票)



■ 参道周辺の道路について

参道周辺の道路について実験中どのように感じたか

参道周辺の道路について (n=1,296)



3. 社会実験の結果について

(2) アンケート調査 危険と感じた場所や場面（自由回答）

- ・社会実験期間中に危ないと感じた場所や場面を見ると、細街路への交通う回によって参道と並行する道路や交差点において危険を感じられている
- ・一方通行方向の変更に伴い交通が集中した志水屋様前は、歩行者・自転車・クルマの錯そうについて危険と感じられている
- ・参道は、普段からと同様に歩行者と自転車やランナーとの交錯を危惧する様子が分かる

北区間

- ・車庫出入口で危険を感じる
- ・参道東側の交通量が多く、スピードが出ており危険
- ・交番から入って来る車がスピードを出しており危険
- ・参道東側道路と交差する交差点が危険

志水屋様前交差点

- ・志水屋様前交差点、自転車と接触しそうで危ない
- ・志水屋様前交差点、クルマが速度を緩めず強引で危険
- ・交通誘導員がいて道幅が狭くなりかえって危ない
- ・車両規制による渋滞、追突が起こりそうだと感じた
- ・参道と並行する道路の交通量が増加し危険

中区間

- ・区役所前の交差点は信号が欲しい危険を感じる
- ・参道と区役所前の道路との交差点
- ・参道と並行する道路のクルマの交通量増加、スピード
- ・ミッドタワーズ様脇の道路の交通量が増加し怖い
- ・セブンイレブン様前交差点

自転車、ランナー

- ・自転車の信号無視が目立つ
- ・自転車が縦横無尽に走行して危険
- ・自転車と歩道の区分が無く接触の危険
- ・ランナーとの交錯が危険

南区間

- ・いやしろ様付近の交差点は危険、見通しも悪い、ヒヤッとする
- ・叶屋様裏手の通りは歩行者が多く注意が必要
- ・参道と旧中山道の間のに車が増え危険
- ・一方通行道路の交通量が増えた
- ・参道と中山道間の道路は歩道もカーブミラーも無く危険
- ・自分でコーンをどかす場面で自転車と交錯しそうになった
- ・参道を横切る際、歩行者が多く危険

一の鳥居、幸福の科学様横

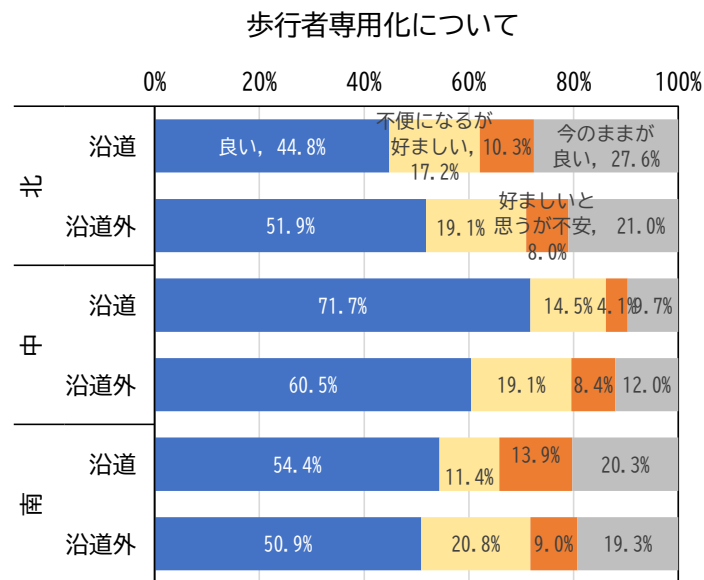
- ・右折進入が禁止され、戸惑う車両が急に車線変更し危険
- ・右折抑制で戸惑った車が中途半端な位置に停車し危険
- ・う回には住宅街を通るため、十字路や壁が多く飛び出しに不安
- ・南公民館前の東西方向の道、クルマがスピード超過し危険

3. 社会実験の結果について

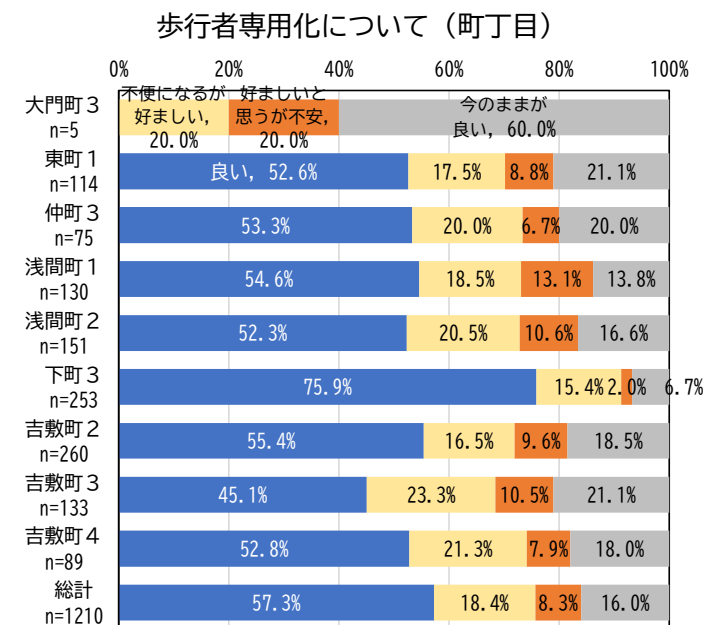
(2) アンケート調査 歩行者専用化について

- ・ 総計では7割の方が「良い」「好ましい」とする意見を占めている
- ・ 町丁目別にみると、「良い」とする回答は下町3丁目が多く割合を占めている

①氷川参道を歩行者専用化することについて 参道に面しているかどうかによる比較



②氷川参道を歩行者専用化することについて 町丁目別の比較



③参道に対しての意見、要望

- ・ 早く歩行者専用化して欲しい／憩いの場であり価値が上がる
- ・ 不便ではあるが氷川神社への参道であるべき／クルマは不便だが歩行者専用化にすべき
- ・ 環境が良くなることは賛成だが迂回を強いられ不便／周辺の抜け道車両対策も考慮すべき／自転車と区分が必要
- ・ 参道の居住者にとって必要なので今のままで良い周辺の道路整備や渋滞対策を先行して行うべき

3. 社会実験の結果について

参道に対しての意見、要望

参道の森林保全、環境保護は大切なので歩行者専用化は好ましいと思います。

子供が通学路として通るため、歩行者専用にしてほしい。車で通行できず、不便になるところはあるが、せっかくの長い参道、これからも大切に守って欲しい。参道から少しずつ大木がなくなっていくのは寂しい

車の通行が可能となっている部分は、今、一般道のような普通の道路としての印象が強く、参道としての雰囲気、価値が薄れてしまっています。歩行者の専用として、参拝に訪れた方々に、日本一の参道をゆっくり、ゆったりと神聖な木々に囲まれた道を第一の鳥居から歩み進めることができるようにして頂きたいです。

歩行者専用になると不便を感じる方々も出て来ると思うがやはり参道は本来の存在意義である氷川神社への参道であるべきと考え歩行者専用化に賛成します

中途半端に、歩行者専用区間とそうではない区間が混じっている現在、車道にも歩行者や自転車が堂々と歩いたり、走行している事があり危険。全て統一して歩行者専用にするか、現状のままなら、もっとわかりやすいサインや区別が必要と感じている。

参道に対しての意見、要望

車の通行路の代案もなく、ただただ通行を禁止され、すぐそこにある家に帰りただけなのに遠回りを強いられ、道がそこにあるのに歯がゆい思いでした。このような取組みをなぜするのか、地域住民として全く理解できていません。

「歩行者専用化」は好ましいが、周辺道路の規制や整備などの施策は必要と思う

志水屋様前の交差点は、現在でも非常に危険です。特に、大宮小学校の学童の通学路の中で、最も危険な交差点であると言っても、過言ではありません。交差点の危険度がさらに増大します。

吉敷2丁目に住んでいるので一の鳥居からの車の侵入が出来ないと大変不便を感じます。家にもどる時は旧中山道からマンション脇の細い道から入らなければならないため、すれちがいが出来ず、危険を感じます。

幸福の科学様前右折抑制により吉敷3丁目・4丁目住民車両が大宮南中、大宮南小横から迂回することとなり、通学路付近における車両通過がむしろ増加したように感じた。

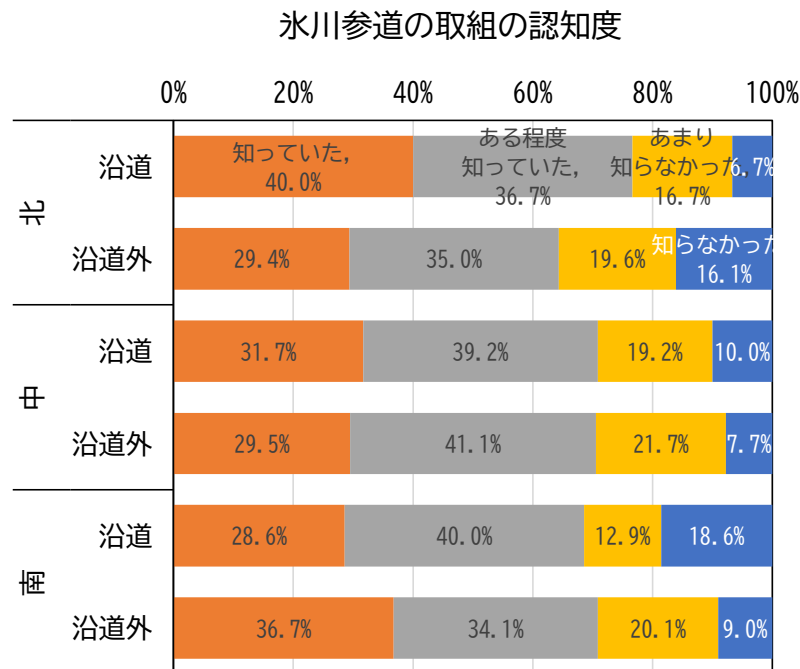
歩行者と自転車が互いに安全に利用するための工夫は必要だと感じる。

3. 社会実験の結果について

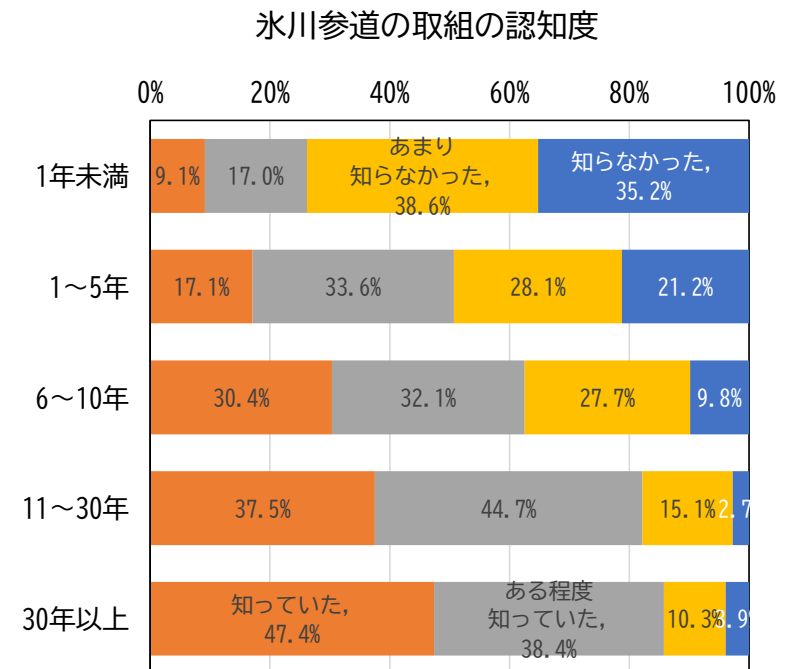
(2) アンケート調査 参道に関する取り組み

- ・これまでの氷川参道の環境改善に対する取り組みの認知度は、お住まいの区間や沿道の如何に関わらず「知っていた」「ある程度知っていた」が6割以上を占める
- ・居住年数別にみると、居住年数が長いほど認知度が高い

①参道に関する取り組み認知度(区間別の比較)



①参道に関する取り組み認知度(居住年数別の比較)

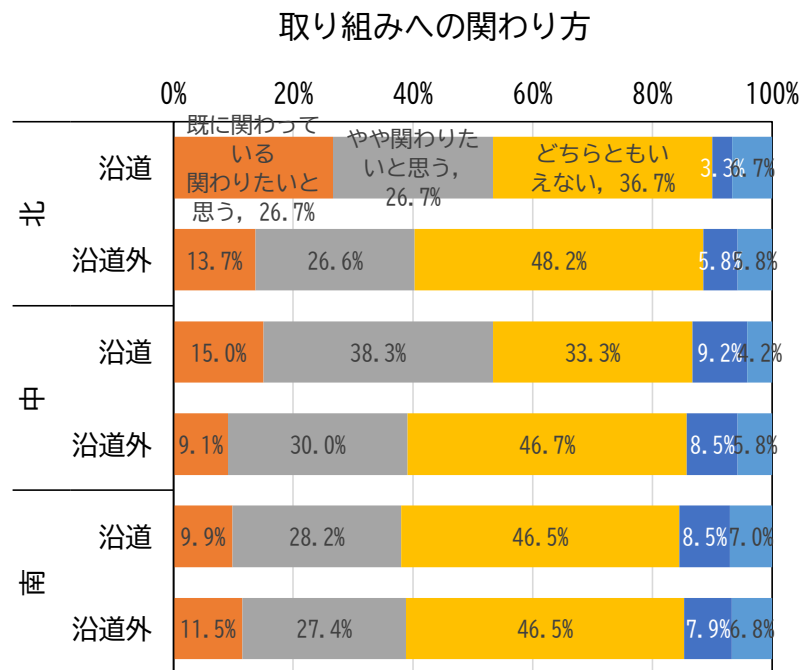


3. 社会実験の結果について

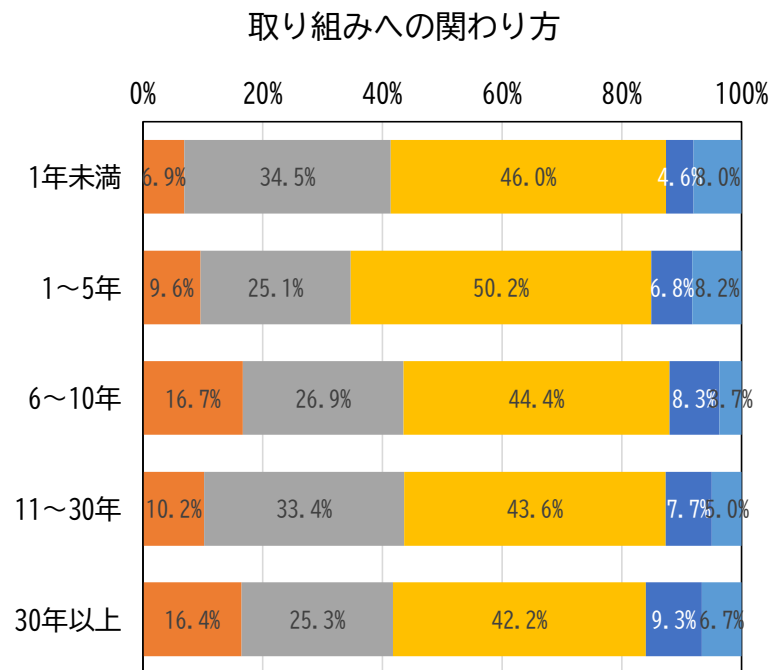
(2) アンケート調査 取り組みへの関わり方

- ・ 取り組みへの関わり方をみると、北区間および中区間では、沿道にお住まいの方が「関わりたい」「やや関わりたい」との考えを持っている割合が高い
- ・ 居住年数別にみると、若干の差異はあるものの、「関わりたい」「やや関わりたい」との意向は4割前後である

①参道に関する取り組みへの関わり方(区間別の比較)



①参道に関する取り組みへの関わり方(居住年数別の比較)

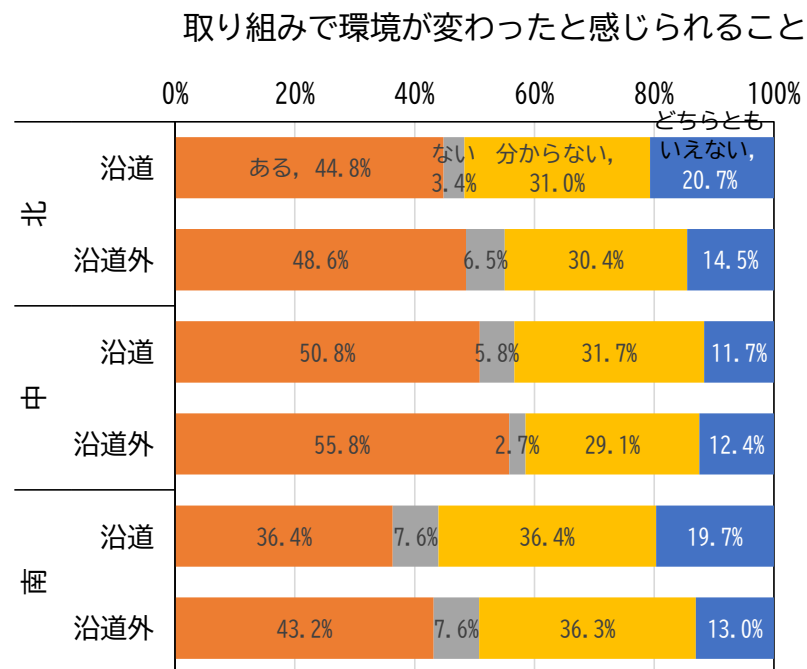


3. 社会実験の結果について

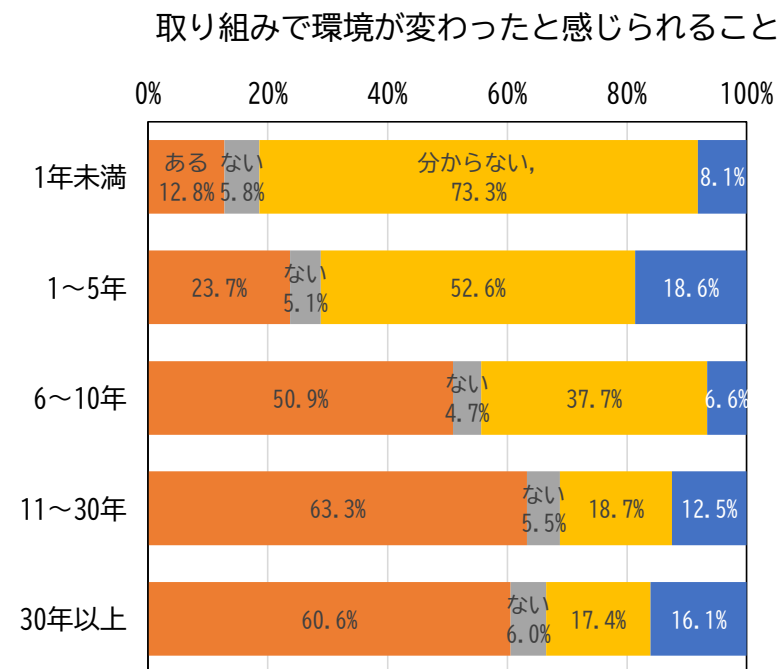
(2) アンケート調査 参道の環境が変わったと感じるか

- ・環境が変わったと感じることがあるとする回答は、歩行者専用化が行われた中区間で相対的に高い
- ・居住年数別にみると、居住年数が長いほど変わったと感じることがあるとする回答が多く、長い年月を経て歩車分離や歩行者専用化の取組を行ってきた経緯がうかがえる

①環境が変わったと感じるか(区間別の比較)



①環境が変わったと感じるか(居住年数別の比較)



3. 社会実験の結果について

(2) アンケート調査について **まとめ**

アンケート項目	アンケート結果
普段の参道について	・クルマよりも<u>自転車に関して危険と感じる</u>意見が多い ・クルマは<u>スピードを出していない</u>反面、<u>自転車のマナー面</u>への言及が多い
【北区間】について	・歩行者、自転車の立場からは<u>“良かった”が“不便になった”を上回った</u> ・クルマの立場からは不便とする割合が高い →危険性よりも迂回の不便さや、幹線道路が混雑した印象が多い ・<u>志水屋交差点での危険な場面</u>を見たり、危険と感じる意見があった
【南区間】について	・<u>歩行者、自転車の立場</u>からは、良かった・変わらないとする回答が沿道でも8割超 →<u>環境改善効果が評価</u>されている ・クルマの立場からは不便とする割合が高い →危険性よりも迂回の不便さや幹線道路が混雑した印象が多い
周辺の道路について	・特に変わらないとする回答が多いが、<u>周辺道路の交通量の増加に関する意見</u>も見られる →交通量調査結果と乖離がある ・片倉新道の方角規制変更や、幸福の科学様横の右折抑制について、<u>遠回りや思う方向へ行けないことへの意見</u>が多い →安全性低下の懸念を上回っている
歩行者専用化について	・<u>良い・好ましいとする意見が相対的に多い</u> ・<u>参道に面する方からはクルマの不便さに伴う指摘</u>が多く見られる →許可証の発行が あっても不便な印象を感じている

3. 社会実験の結果について

(3) 社会実験のまとめ

交通量調査まとめ

〈メリット〉

- ・参道流入、通り抜けの減少
- ・幹線は増えるが、増加量は少ない
- ・幸福の科学様横からの流入はそれほど増加しない（南）
- ・実験中の参道周辺において、事故は無かった

〈デメリット（課題）〉

- ・許可車両及び許可無車両進入の多さ（北）

アンケート結果まとめ

〈メリット（前向きな意見）〉

- ・歩行者・自転車の立場は「良かった」の回答率が高い
- ・「神社本来の参道」として、歩専化の要望意見は多い

〈デメリット（課題）〉

- ・志水屋様交差点の危険さ（北）
- ・吉敷町アクセスの不便さ（南）
- ・許可が下りない車両に対する問題
- ・危険性より遠回りの不便さが多い
- ・自転車マナーの問題
- ・車止めデバイスを移動させる手間（※特に雨の中）

社会実験のまとめ

今回の社会実験を通して、氷川参道及び周辺交通への流入や通り抜けは減少する効果が確認できたため、地域の安全のためにも、参道の緑を守るためにも、全区間の歩行者専用化は望ましいと考える。

ただし、全区間を歩行者専用化するために、課題やその対応について引き続き検討の必要がある。

4. 今後の進め方について

■全区間歩行者専用化について

ケース	北区間（全区間歩専化案）	南区間（全区間歩専化案）
概要	・ 終日歩行者専用化を実施	・ 終日歩行者専用化を実施
イメージ		
備考	・ 片倉新道の一方通行の変更（参道～志水屋様区間） ・ 志水屋様交差点について、継続的なモニタリングは必要	・ 幸福の科学様横の流入対策について、継続的なモニタリングは必要 ・ 流入が大きく増加した際には、抑止策を検討

※全区間を歩行者専用化するために、課題やその対応について引き続き検討の必要がある。

4. 今後の進め方について

■歩行者専用化への課題と対応（案）

社会実験（交通規制）により浮き彫りとなった特に重要な課題は以下の通り

利便性の課題

■課題①

- ・ 許可証が無い車両の流入
（北区間の片倉新道以北は最大21台/日）
- ・ 事業者の不定期利用及び突発的に必要な車両への対応

■課題②

- ・ 参道を止めたことによる迂回の不便さ

■①対応（案）

- ・ 許可証発行の基準の検討
- ・ 一時的な路上駐停車スペースの検討

■②対応（案）

- ・ 旧中山道から吉敷町2丁目へ至る細街路の有効幅員の確保（電柱移設等）
- ・ 細街路の一方通行化や駐停車禁止等の検討



旧中山道から吉敷町2丁目へ至る道路



4. 今後の進め方について

■歩行者専用化への課題と対応（案）

社会実験（交通規制）により浮き彫りとなった特に重要な課題は以下の通り

安全性の課題

■課題

- ・ 北区間の志水屋様前交差点の交通錯そう
（交差点流入自動車の増加、自転車が速度出して曲がる、並走、歩行者の広がり等）



■対応（案）

- ・ 志水屋様前交差点への交通分散の検討
→東町1丁目における片倉新道の一方通行(東向き)を東側へ延長（実施にあたっては検証が必要）
- ・ 大宮小学校児童の登下校ルートの変更
- ・ 交差点の注意喚起（看板等の設定）
- ・ 自動車・自転車の速度抑制策の検討

4. 今後の進め方について

■北区間

・確認された課題を解決するまでの**暫定案**として、以下の2案が考えられる。

ケース	A 案（一部区間先行実施案）	B 案（右折禁止案）
概要	志水屋様前の細街路に影響が少ない片倉新道までの間を先行実施	旧一灯信号の交差点からの右折を禁止
イメージ		
利点	- 実験で明らかになった志水屋様前交差点の負荷は増加しない - 不定期利用車に係る問題がない - 沿道・周辺の通行許可車両が少ない	- 実験で明らかになった志水屋様前交差点の負荷は増加しない。 - 東側方向からの参道への流入は減 - 通行許可車両は無い
課題	一部区間にとどまり、片倉新道の通過交通流入抑制の寄与度が小さい	一部にとどまり、参道の通過交通流入抑制の寄与度が小さい
備考	片倉新道以北は、交通状況を確認しながら、合意形成を含め検討を継続する	引き続き、交通状況を確認しながら、合意形成を含め検討を継続する

4. 今後の進め方について

■南区間

- ・確認された課題を解決するまでの**暫定案**として、以下の2案が考えられる。

ケース	A 案（一部区間先行実施案）	B 案（曜日指定全区間実施案）
概要	・沿道出入車両が少ない、一の鳥居～中間部（いやしろ様前）まで歩行者専用化を先行実施	・土日のみ歩行者専用化を先行実施
イメージ		
利点	・沿道・周辺の通行許可車両が少なく、利便性の低下が限定的 ・不定期利用車に係る問題がない	・土日に歩行者が増加するため、土日限定で実施 ・沿道・周辺の平日に利用する通勤車両に影響が少ない ・不定期利用車に係る問題がない
課題	・中間部以北は車両が通常通りであるため、児童生徒の横断など安全性確保が課題 ・細街路の交通量増加（実験ではわずか）に対し、注意喚起やカラー舗装などの対策が必要	・細街路の交通量増加（実験ではわずか）に対し、注意喚起やカラー舗装などの対策が必要 ・端部にバリケード等を設置する場合の設置・撤去の管理方法
備考	・中間部以北は、交通状況を確認しながら、合意形成を含め検討を継続する	・まずは、曜日指定による規制を実施し、交通状況を確認しながら、合意形成を含め検討を継続する

4. 今後の進め方について

■住民意見交換会の開催について

・住民意見交換会では、交通量調査結果やアンケート調査結果を報告し、本日決定した方向性を説明し、近隣にお住まいの皆様から意見を伺います。

北区間を対象とした住民意見交換会

日時：令和7年2月22日（土）
10:00～12:00

場所：大宮区役所 2階大会議室
(201・202会議室)

南区間を対象とした住民意見交換会

日時：令和7年3月1日（土）
10:00～12:00

場所：大宮区役所 2階大会議室
(201・202会議室)



住民意見交換会の結果については、3月の歩行者専用化検討協議会で報告します。

4. 今後の進め方について

■規制方法について（第23回歩行者専用化検討協議会資料より抜粋）

- ・沿道住民や関係車両が通行する際に、負担とならない、また緊急車両の通行等を考慮し、規制方法を検討する。（中区間と異なり、許可車両・関係車両が多い）
- ・協議会の意見や沿道住民の意見を重視し、決定します。

No	1	2	3	4	5	6
種類	ソフトライジングボラード	ゲート式	移動式のバリケードの設置	車止めの二重配置	着脱式車止めもしくは収納式ボラード	標識のみ (物理的に何も設置しない)
機能性	・自動車通行時、リモコンボタンや非常ボタンを押すことにより、ボラードを収納する ・自動車が通行したのを感知し、自動的にボラードが上がる	・自動車通行時、手動により、ゲートを開け閉めする（又は閉塞時は自動式） ・脱着式の車止めと組み合わせで設置する	・植木鉢など容易に動かせないものを想定 ・自動車通行時、バリケードを動かす必要が無い	・車止めを二重に配置するが、車両が通れる幅を確保	・鍵を用いて開錠、車止めを着脱・収納し、通行する ・通行後、車止めを元に戻して施錠する	・物理的に何も設置せず、標識によりのみ ・周辺に認知してもらうため一定期間は簡易バリケード等を設置
イメージ (写真など)	 図 ソフトライジングボラード	 図 ゲート	 図 バリケード施設（浦和駅：さくら通り）	 図 車止めの二重設置	 図 着脱式車止め（氷川参道）	 図 標識のみ（片倉新道）
評価指標	①視認性	・回転灯やボラード頂部の照明、アナウンス等	・リフレクター（反射板）等の設置、注意看板の設置	・リフレクター（反射板）等の設置、注意看板の設置	・リフレクター（反射板）等の設置、注意看板の設置	・—
	②救急車両の通行	・機械が故障した場合でも、ボラードを倒して進入することが可能、または緊急ボタンにより降下可能	・緊急時にゲートを手動で動かすことで、迅速に進入可能	・緊急時にも施設の横を迅速に進入可能	・クランク上に通行可能	・—
	③自動車の減速効果	・効果小	・効果大	・効果小	・効果中	・効果大
	④メンテナンス性	・定期的な保守点検が必要	・壊れづらい	・植栽を設置する場合は、植栽の維持管理が必要	・壊れづらい	・壊れづらい
	⑤構造物の管理や規制のイメージ	・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 ・終日規制のイメージが大きい	・強風で飛ばされるなどの心配はない ・終日規制のイメージが大きい	・移動や壊されるなどの可能性あり ・終日規制のイメージが小さい	・車両と接触する可能性あり ・終日規制のイメージが大きい	・強風で飛ばされるなどの心配はない ・終日規制のイメージが大きい
	⑥沿道住民の通行しやすさ（不便さ）	・車両内からリモコン等で操作し、ボラードが下がるのを待ってから通行する	・手動で、動かす必要がある ・車両から降りる必要がある	・設置した横を通行出来るため車両から降りる必要なし	・減速の必要がある ・構造物に気を付けて通行する必要がある ・車両から降りる必要なし	・手動で、設置撤去する必要がある ・車両から降りる必要がある
事例、その他		・新潟市古町通6番町商店街にて事例あり（一般車が倒して無理に進入する事例なし）	・生田緑地（駐車場）にて事例あり	・広島県福山市の商店街にて事例あり	・現在の氷川参道（中区間） ・大きな問題は発生していない	・片倉新道、全国の商店街、他の参道など多数事例あり

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。