

様式第 2 号(第 7 条関係)

会議の開催結果

1	会議の名称	第 1 5 回 氷川参道歩行者専用化検討協議会
2	会議の開催日時	令和 2 年 1 月 2 2 日 (水) 午前 1 0 時から午前 1 1 時 3 5 分まで
3	会議の開催場所	大宮区役所 4 階 4 0 1, 4 0 2 会議室
4	出席者名	【学識】 久保田 尚座長、小嶋 文委員 【沿線自治会】 関口 彰一委員 (代理：清水 秀久委員) 山戸 彰委員、秋山 悦男委員 井端 清美委員 (代理：黒須 克之委員)、 逸見 裕一委員、 板橋 国重委員 (代理：山田 雄俊委員)、 澤田 好雄委員、小笠原 恒夫委員 【協議会】 小峯 政昭委員、本島 紋次郎委員、 山田 とも子委員、横山 好之委員 他 事務局職員
5	欠席者名	【交通管理者】 永谷 邦夫委員、岡崎 剛委員 【道路管理者】 小泉 勉委員 【沿線自治会】 花俣 幸太郎委員、大澤 規郎委員
6	議題及び公開又は非公開の別	(議題) (1) 交通実態調査結果について (2) 生活道路内の交通量増加などへの対応について (3) 氷川参道中区間の道路空間改良工事について (4) 今後のスケジュールについて (公開又は非公開の別) ・ 公開
7	非公開の理由	
8	傍聴者の数	0 人
9	審議した内容	6 のとおり
10	問合せ先	都市局都心整備部氷川参道対策室 電話番号：0 4 8－6 4 6－3 1 2 2
11	その他	

第15回 氷川参道歩行者専用化検討協議会

令和2年1月22日（水）10時～

大宮区役所4階401, 402会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議 題

- (1) 交通実態調査結果について
- (2) 生活道路内の交通量増加などへの対策の検討について
- (3) 氷川参道中区間の道路空間改良工事について
- (4) 今後のスケジュールについて

4. その他

5. 閉 会

配布資料

委員名簿、席次表

資料1 交通実態調査結果について

資料2 生活道路内の交通量増加などへの対策の検討

資料3 氷川参道中区間の道路空間改良工事について

資料4 今後のスケジュールについて

参考資料1 第14回 氷川参道歩行者専用化検討協議会 議事要旨

参考資料2 氷川参道周辺図

参考資料3 氷川参道歩行者専用化検討協議会設置要綱

令和元年度 氷川参道歩行者専用化検討協議会 委員名簿

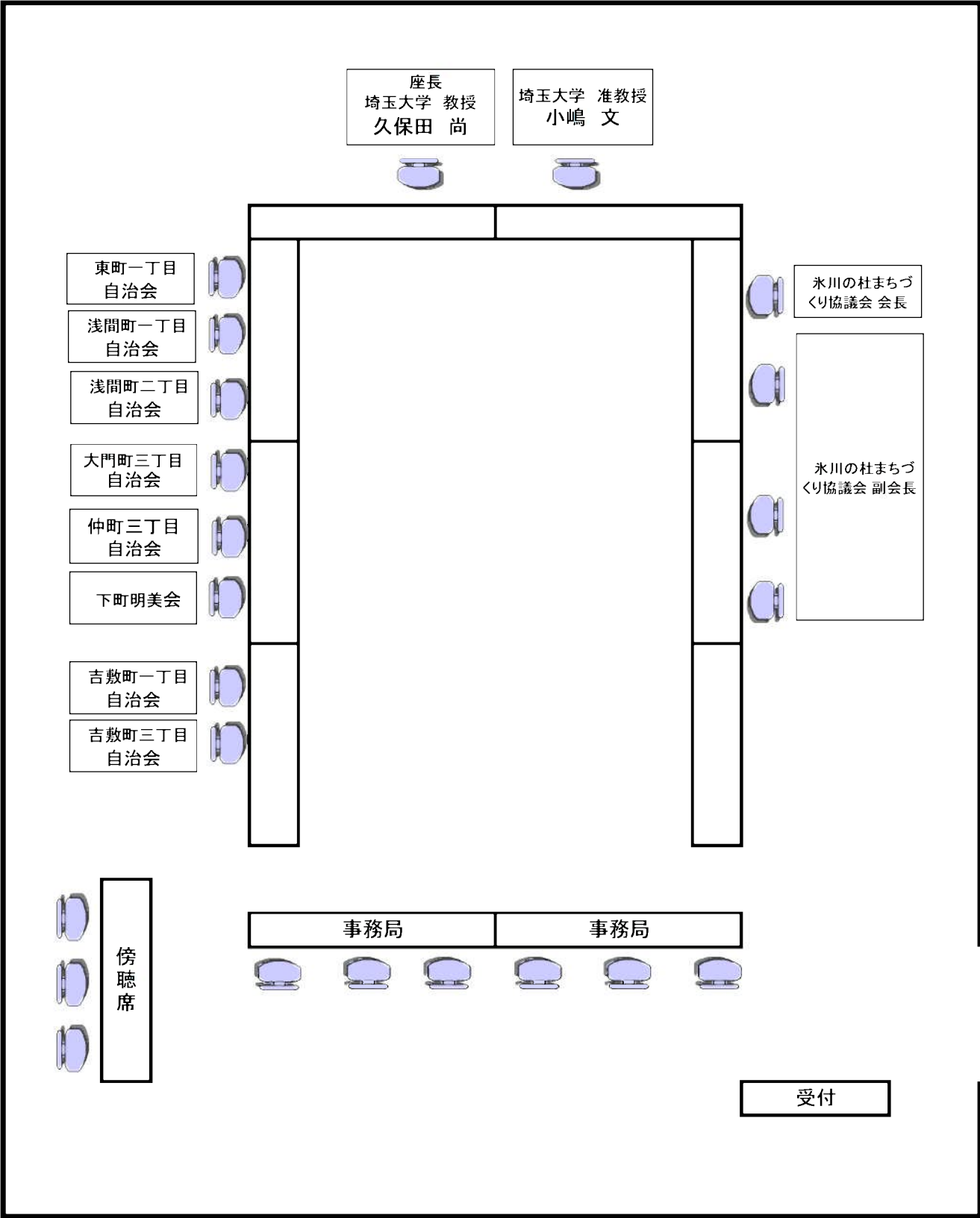
敬称略

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	永谷 邦夫(欠)
4	大宮警察署	交通課長	岡崎 剛(欠)
5	さいたま市 建設局 北部建設事務所	所長	小泉 勉(欠)
6	吉敷町一丁目自治会	会長 (副会長)	関口 彰一 (清水 秀久)
7	吉敷町二丁目自治会	会長	花俣 幸太郎(欠)
8	吉敷町三丁目自治会	会長	山戸 彰
9	吉敷町四丁目自治会	会長	大澤 規郎(欠)
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 (副会長)	井端 清美 (黒須 克之)
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 (相談役)	板橋 国重 (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	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

()内は代理出席者

第15回氷川参道歩行者専用化検討協議会 席次表

日時 令和2年1月22日(水) 10時から
場所 大宮区役所4階 401, 402会議室



第 15 回 氷川参道歩行者専用化検討協議会 (2019 年度)

交通実態調査結果について

内 容

1. 交通実態調査結果について	1
1－1 調査目的	1
1－2 調査の概要	1
1－3 各種交通実態調査結果について.....	3
1－4 効果検証	7
2. まとめ	31

令和2年1月22日(水)

さいたま市都市局都心整備部氷川参道対策室

1. 交通実態調査結果について

1-1 調査目的

本調査は、氷川参道歩行者専用化後の車の交通実態や歩行者・自転車の交通量の変化を把握することを目的とする調査です。

1-2 調査の概要

車に関する調査（氷川参道外の調査）

① 車両方向別調査（抜け道利用の状況調査）

- ・ 歩行者専用化後の生活道路内への車両の通過台数を調査し、交通量が著しく増加している路線がないかを確認します。

② ナンバープレート調査（抜け道利用の状況調査）

- ・ 歩行者専用化後の車両の通過ルートを調査し、通行の実態を確認します。

③ 渋滞長調査（抜け道利用の補助的な調査）

- ・ 周辺の幹線道路の交差点状況を把握することで、生活道路内への車両流入があった場合の間接的な要因を特定するための調査です。

歩行者・自転車に関する調査（氷川参道内の調査）

④ 歩行者、自転車通行量調査

- ・ 氷川参道中区間の歩行者専用化や大宮区役所・大宮図書館の移転による効果を把握するため、歩行者・自転車の通行量を調査します。

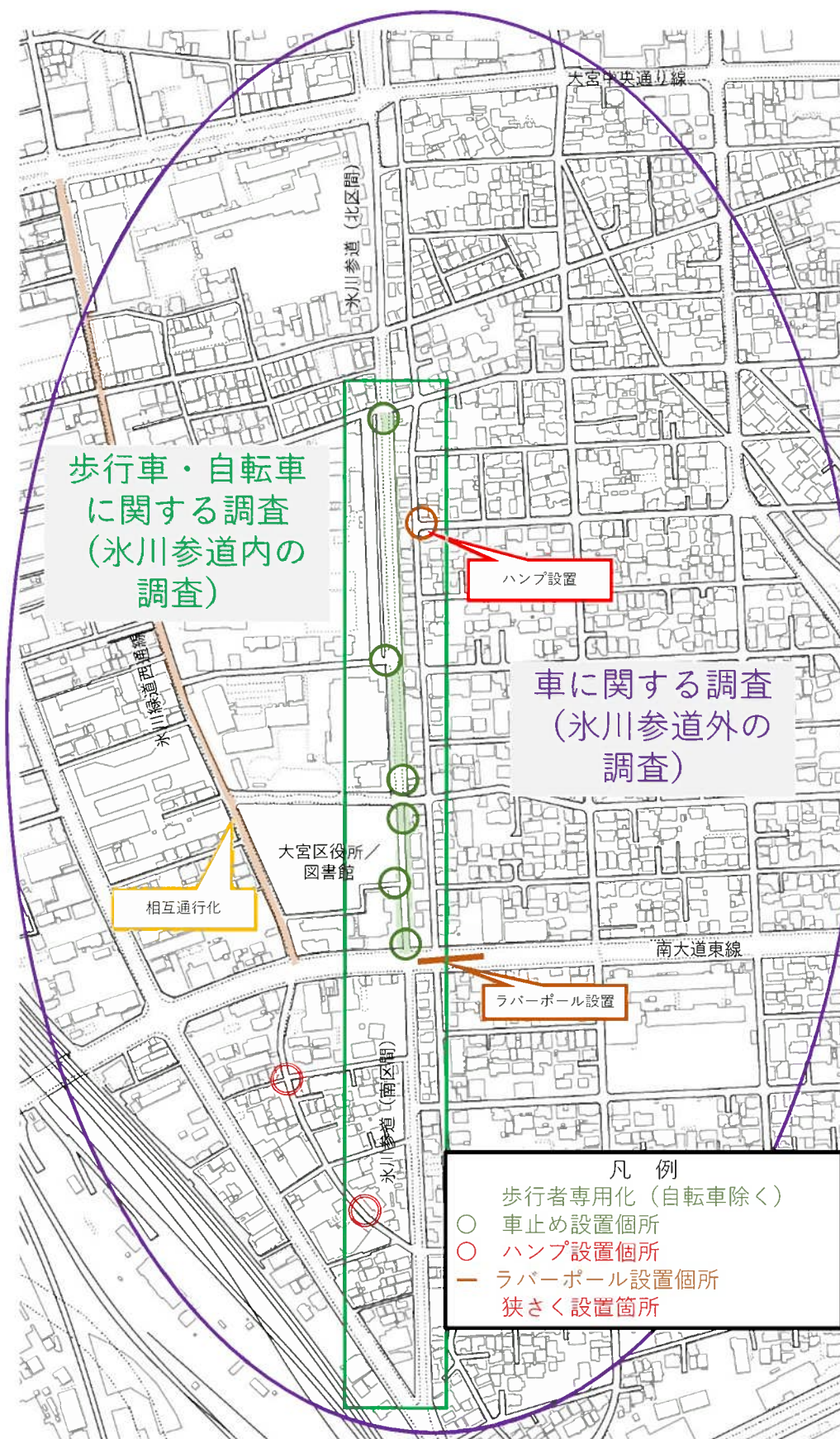


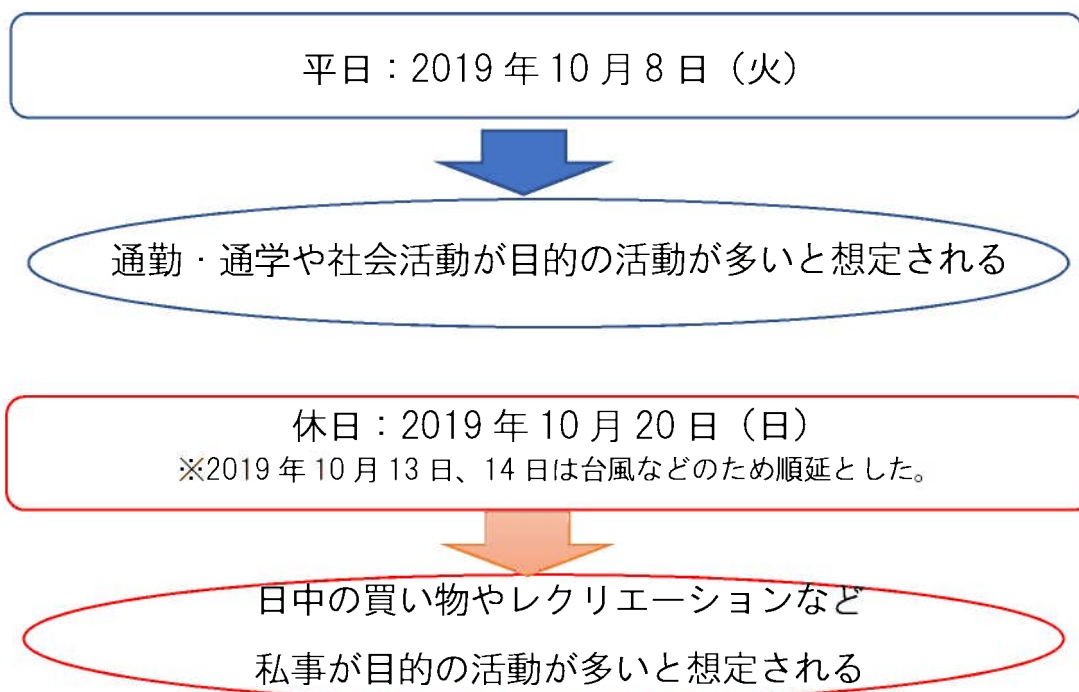
図 交通量調査の調査対象エリア

1-3 各種交通実態調査結果について

(1) 調査日

- ・調査日程については、平日と休日で人の動きが変わることが想定されるため、平日・休日の1日ずつ計2日間実施した。
- ・調査時期については、以下の要因を考慮し設定した。

- ① 転居などを伴う人事異動などが少なく比較的気候の安定する秋口
- ② 歩行者専用化実施後の交通が安定し、設え工事着手による影響が少ない時期
- ③ 曜日や締め日等による影響を受けない日（月、水、金、土、祝祭日及びその前後、平日の五十日、台風など異常気象の日、その他通常と異なる交通状態が予想される日は除く）



参考表 埼玉スーパーアリーナと市民会館おおみやの開催イベント

日時	イベント名	会場
2019 年 10 月 8 日 (火) 19 時～	スポーツイベント	埼玉スーパーアリーナ メインアリーナ
2019 年 10 月 8 日 (火) 9 時 45 分～	安全運転管理者等講習	市民会館おおみや 大ホール
2019 年 10 月 20 日 (日) 16 時～	コンサート	埼玉スーパーアリーナ メインアリーナ
2019 年 10 月 20 日 (日) 12 時～	団体系活動発表会 (団体名などは非公表)	市民会館おおみや 大ホール

注) 市民会館おおみやの開催実績は、電話問合せに基づく口頭回答による

(2) 調査箇所

歩行者専用化に伴う交通の変化、生活道路への影響有無を把握するため。氷川参道の北区間、中区間、南区間を含む全47箇所（39交差点、6渋滞長方向、2断面）において次の種類別の調査を行った。

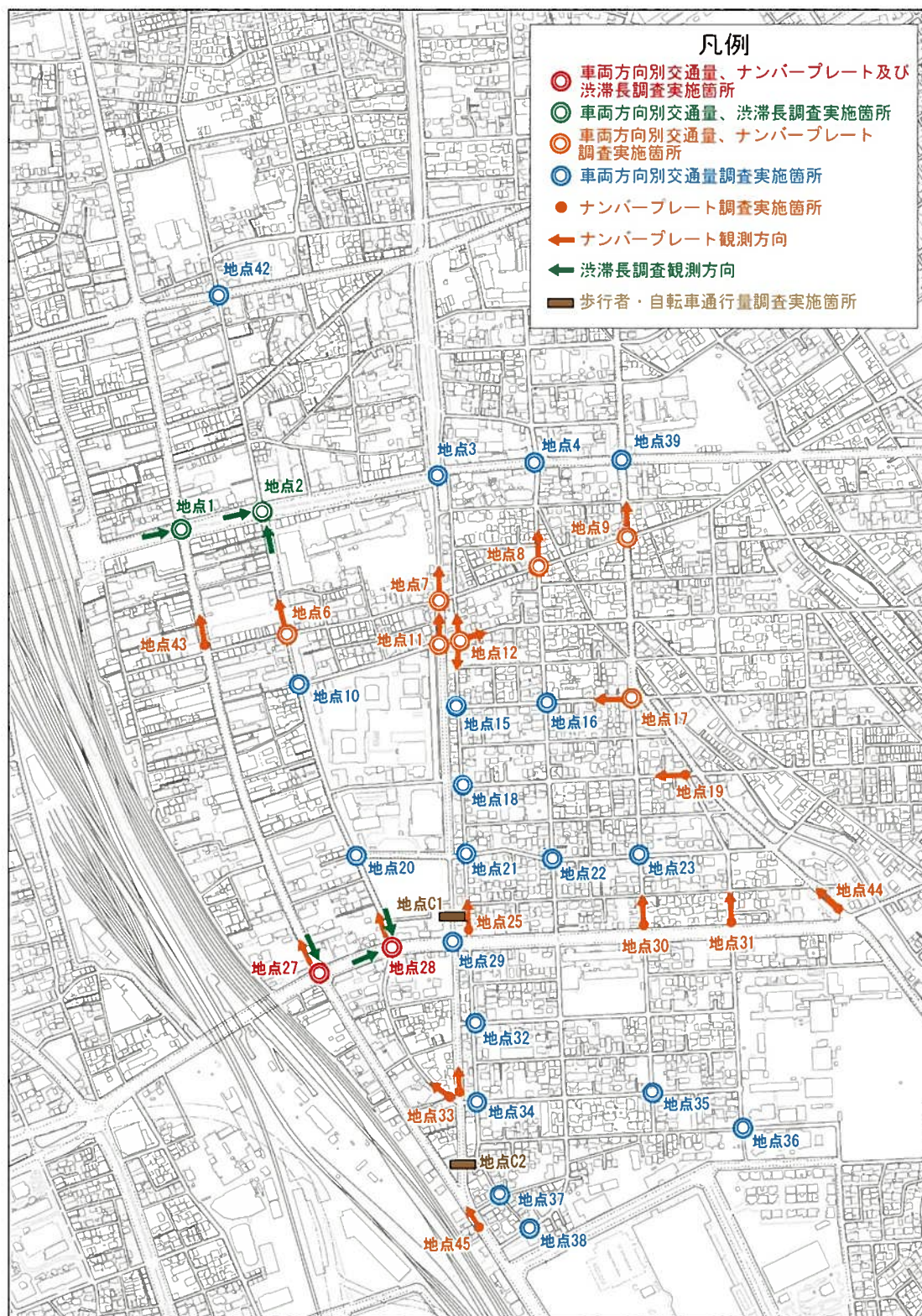


図 調査種類別の交通量調査の調査箇所図

(3) 調査時間

H27 年度に実施した調査データと比較ができるよう、時間帯を定め調査を行いました。

○車両方向別調査、ナンバープレート調査、渋滞長調査

(平日)

朝：7 時 30 分～9 時 30 分 昼：13 時～15 時 夕：17 時～19 時

(休日)

朝：8 時 30 分～10 時 30 分 昼：13 時 30 分～15 時 30 分 夕：17 時～19 時

時刻		7 時		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19
分		0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	
平 日	今回																									
	H27 注1																									
休 日	今回																									
	H27 注1																									

凡例) ■ ピーク時想定時間 ■ 他時間帯

注 1) 平成 27 年時の車両通過状況調査 (NP 調査) の調査時間帯

○歩行者、自転車調査

(平日及び休日)

7 時～19 時

時刻		7 時		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19
分		0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	0 分～	30 分～	
平 日	今回																									
	H27 注2																									
休 日	今回																									
	H27 注2																									

凡例) ■ 調査時間

注 2) 平成 27 年時の歩行者・自転車関連調査の調査時間帯

1-4 効果検証

- ・ 交通規制実施前後で交通量の変化や状況を検証します。

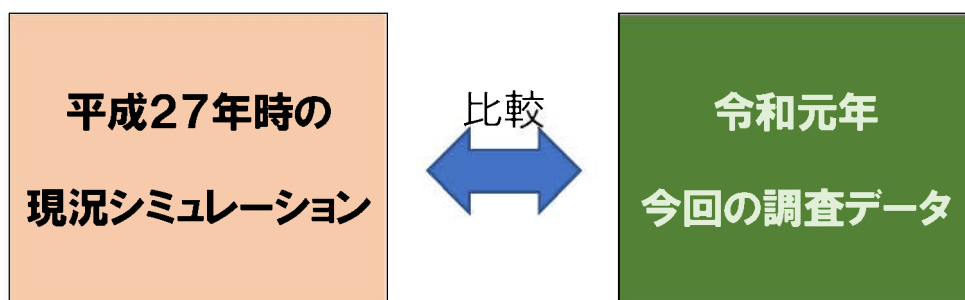
① 車両方向別調査

→ 交通規制後の生活道路内への車両の通過台数を調査し、交通量が著しく増加している路線がないかを確認します。

【主な周辺状況の変化】

- 氷川参道中区間交通規制
- 氷川緑道西通線相互通行化

- 区役所・図書館移転
- 生活道路交通対策



1) 氷川参道および生活道路間の变化（平日）

中区間の交通規制変更により、南北方向では東側生活道路①、東西道路では旧一灯式信号交差点を通る東西方向、大宮区役所北側の東西道路の交通量が 150 台/1.5h を超え、大幅な増加がみられます。

南北方向の通過交通、大宮区役所や市民会館おみやへ出入りする車両が東側生活道路①へ通過している可能性があります。

南進では、南大通東線の交差部で右折ができなくなった影響で、1 本北側の氷川区役所北側道路に右折して進入している可能性があります。



図 朝ピーク時通行台数（平成 27 年現況シミュレーションと今回実績の比較）：平日 交通量

【参考】

南大通東線以南における交通量の変化（平成 28 年（注 1）と令和元年（注 2）の比較）

過去の交通量調査は平成 28 年の平日 14 時～16 時のみであるため、参考の掲載となります。

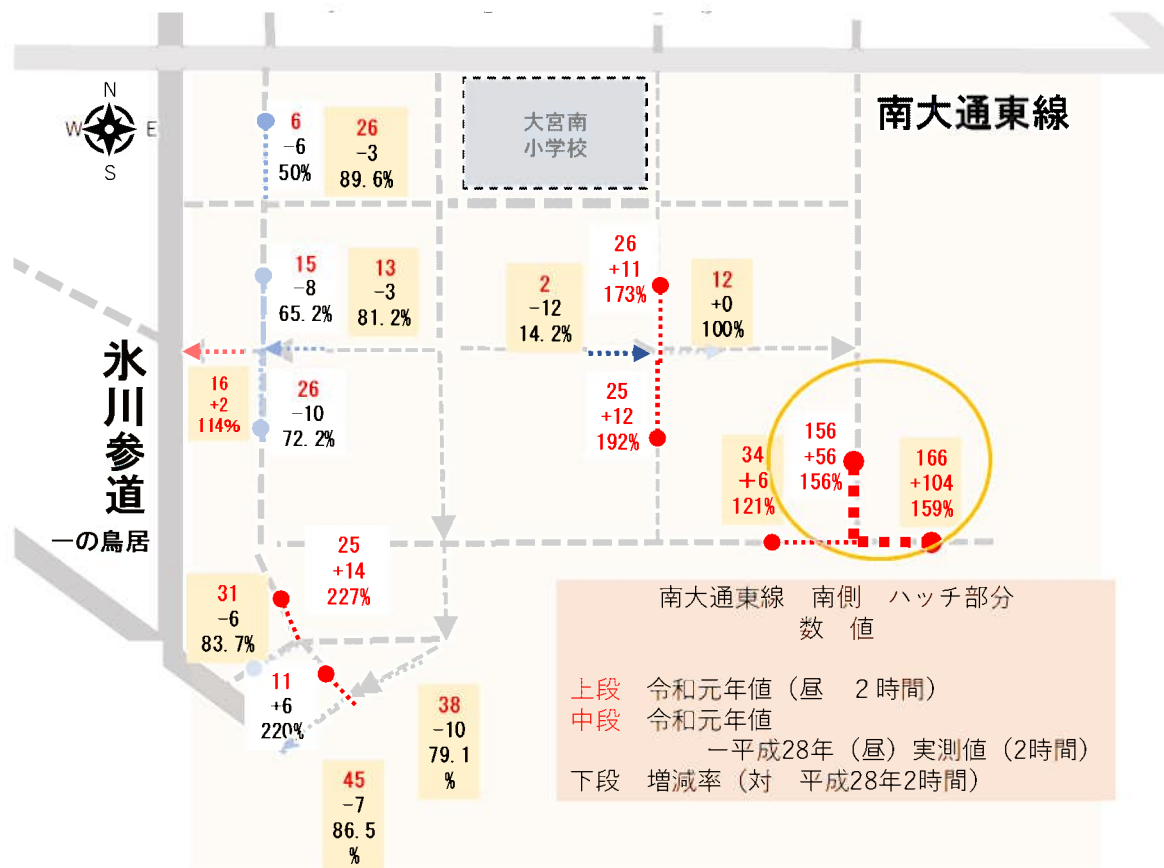


図 通行台数の比較：平日 昼 交通量

注 1) 平成 28 年 5 月 24 日（火）14 時～16 時の 2 時間計測値

注 2) 令和元年 10 月 8 日（火）13 時～15 時の 2 時間計測値

注 3) 南東部の逆 T 字路の増加は、コクーンシティ方面への通過関連車両による可能性があるが、本調査のみでの明確化は困難である。

2) 幹線道路の変化（平日）

氷川参道中区間の交通量の減少分以上に旧中山道、氷川緑道西通線を合わせた交通量が増加しており、交通量の転換がされたと推測されます。



図 朝ピーク時通行台数（平成27年現況シミュレーションと今回実績の比較）：平日 交通量

3) 氷川参道および生活道路間の变化 (休日)

氷川参道の北区間、南区間で7割程度の交通量が減少となっています。

一方で、東側生活道路①の一部区間が増加していることから、幹線道路からの通過交通や、大宮図書館、市民会館おみやへ出入りする車両の利用が影響している可能性があります。



図 昼ピーク時通行台数 (平成 27 年現況シミュレーションと今回実績の比較)：休日 交通量

4) 幹線道路の変化（休日）

氷川参道中区間の交通量減少分以上に旧中山道、氷川緑道西通線を合わせた交通量が増加しており、交通量の転換がされたと推測されます。

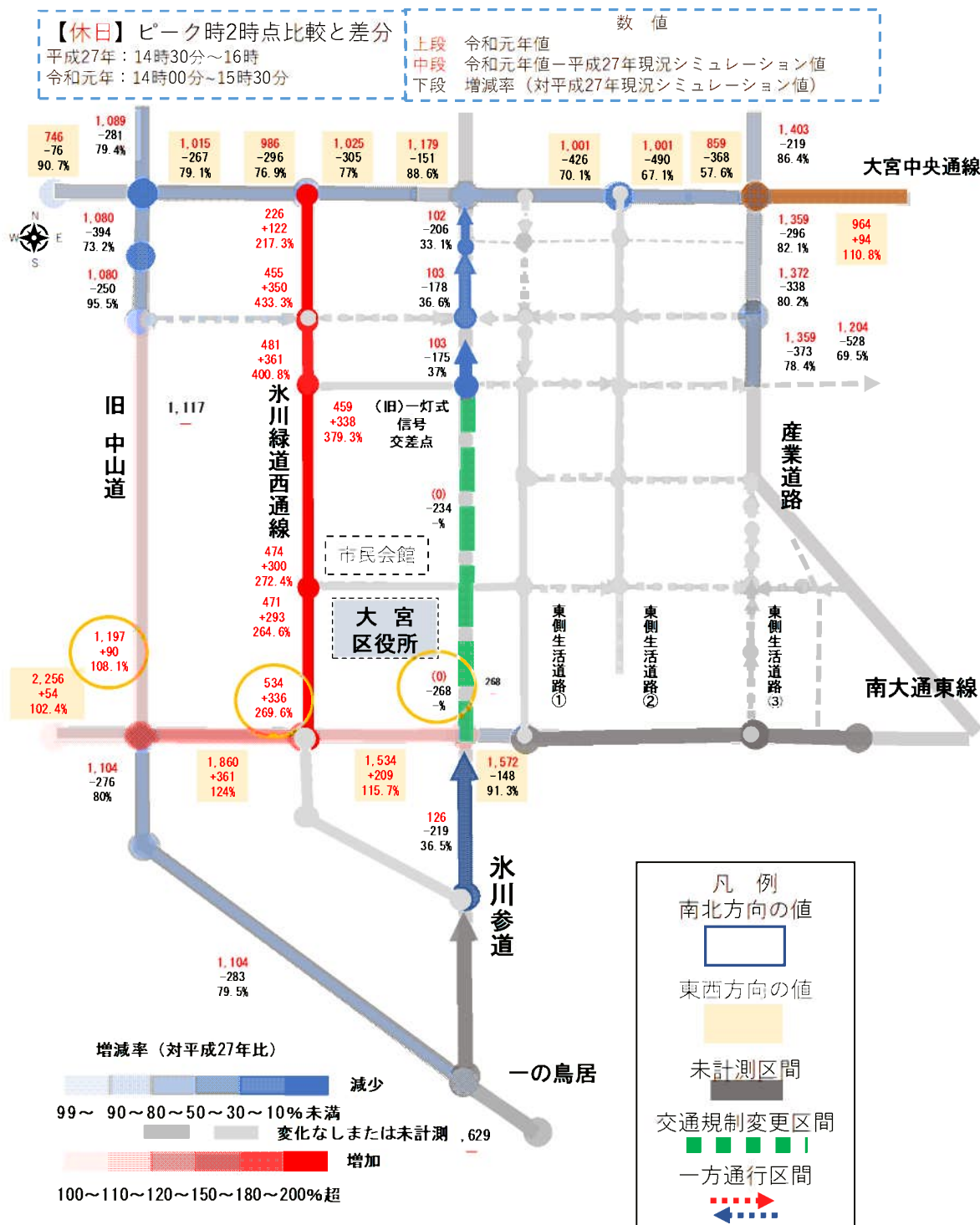


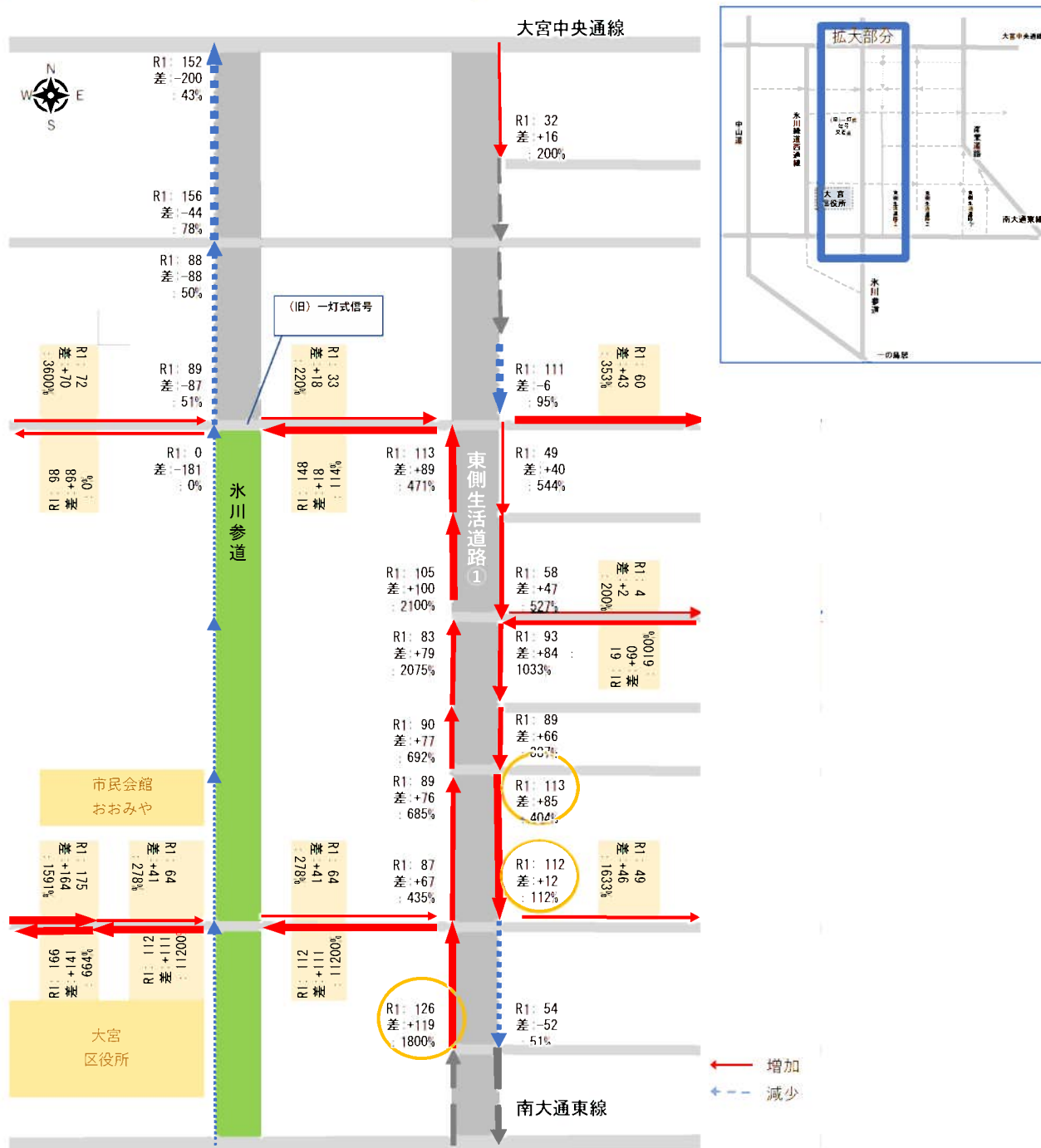
図 昼ピーク時通行台数（平成27年現況シミュレーションと今回実績の比較）：休日 交通量

参考 1 東側生活道路①の通行方向別増減

(1) 平成 27 年現況シミュレーション値との比較

東側生活道路①の北進では、区役所北側道路との交差点までの交通量が最も多く、南進でも同様です。同交差点を右左折する交通量も多いことから、区役所、市民会館への利用が一定あることが見込まれます。

また南進では、南大通東線との交差部が右折できなくなったことで 1 本北側の区役所北側道路に右折して進入していると見込まれます。



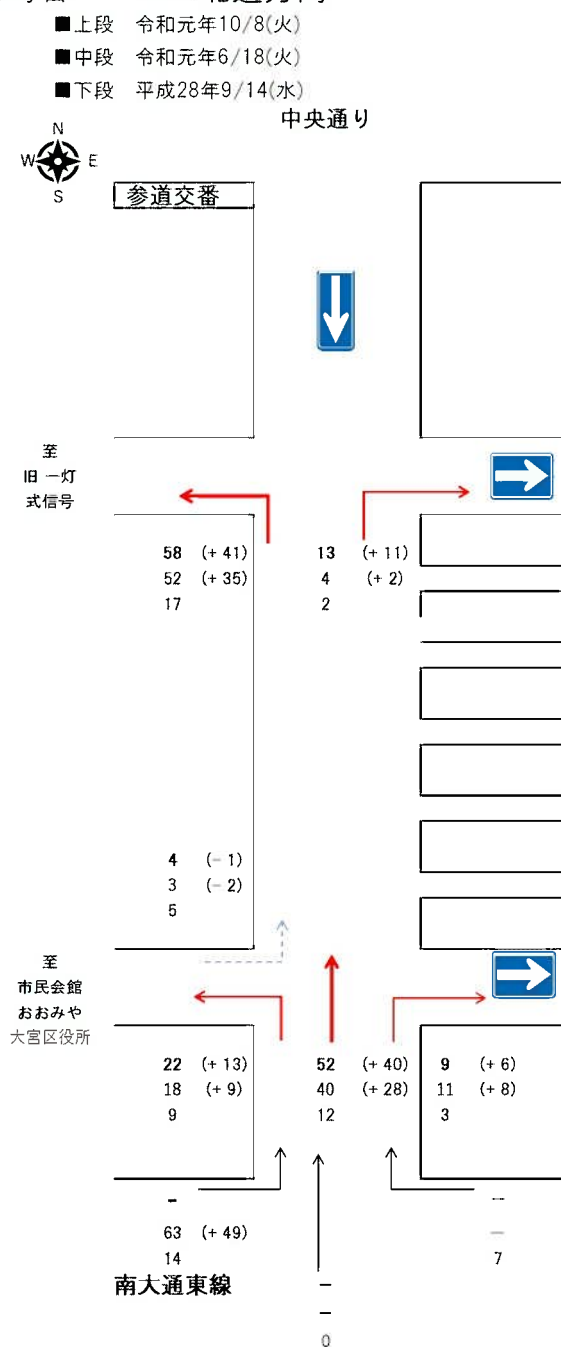
(2) 平成 28 年実測値との比較

朝ピーク時の交差点方向別交通量は、北進では旧一灯式信号及び大宮区所方面に向かう左折が増加しています。

南進では2つの交差点で右折が増加しており、南大通東線の交差部が右折できなくなったことによる影響や、大宮区役所、市民会館への出入りによる影響がうかがえます。

また、交通規制が変更された直後の6月に比べて北進はさらに増加しているため、対策を講じなければ通過交通が定着する可能性があります。

8時台 (台/時間) 北進方向



8時台 (台/時間) 南進方向

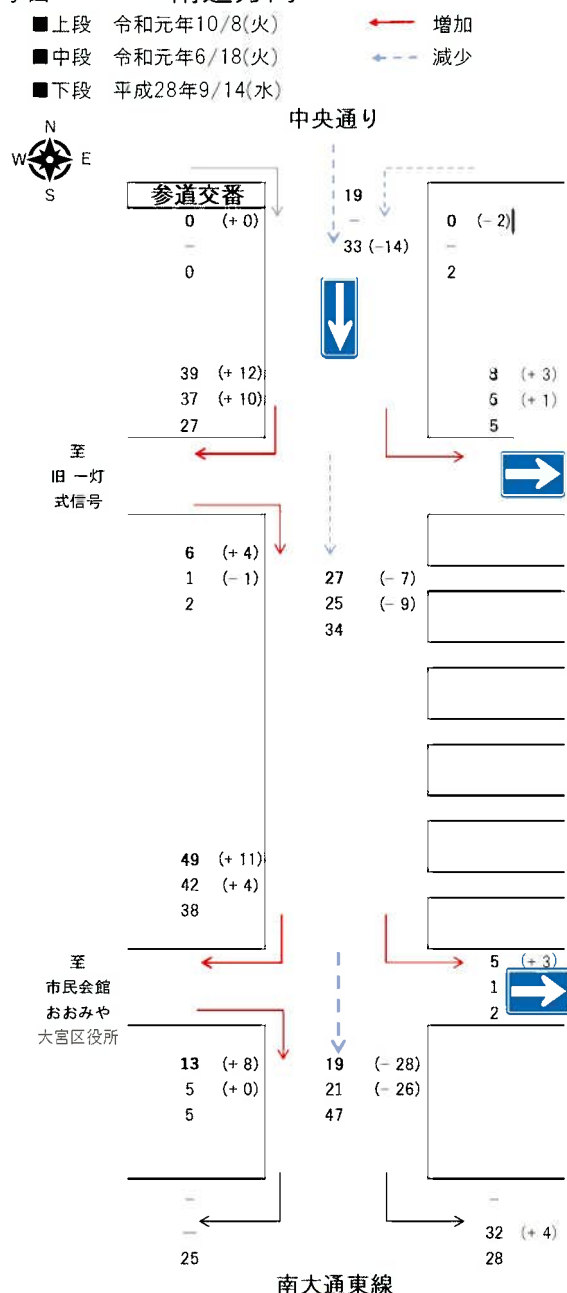
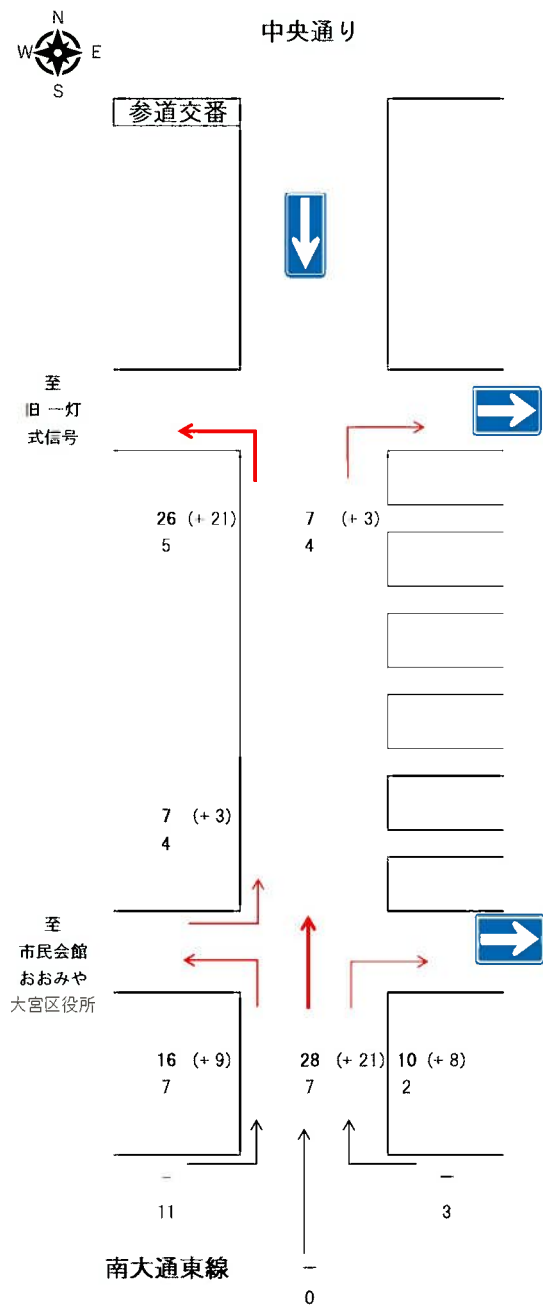


図 平成 28 年、令和元年 6 月時と比べた交差点方向別増減 (平日 8 時台 台/時間)

13 時台も 8 時台と同様の傾向がみられますが、増加量は朝の時間帯と比べ、少ないです。

13 時台 (台/時間) 北進方向

- 上段 令和元年10/8(火)
- 下段 平成28年9/14(水)



13 時台 (台/時間) 南進方向

- 上段 令和元年10/8(火)
 - 下段 平成28年9/14(水)
- 増加
→ 減少

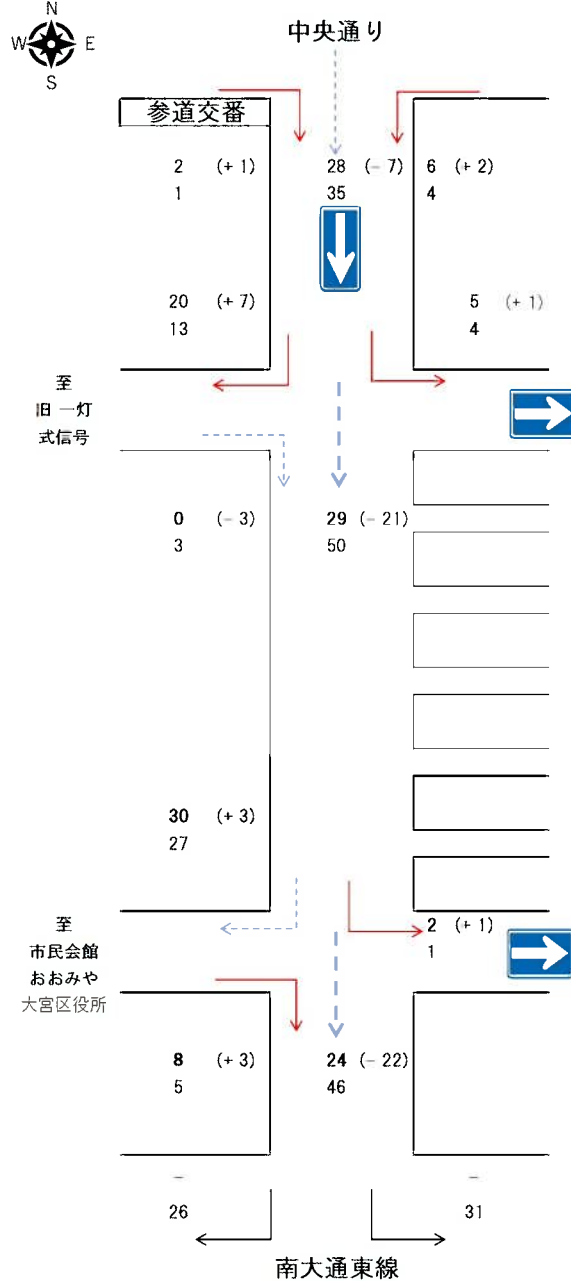


図 平成 28 年時と比べた交差点方向別増減 (平日 13 時台 台/時間)

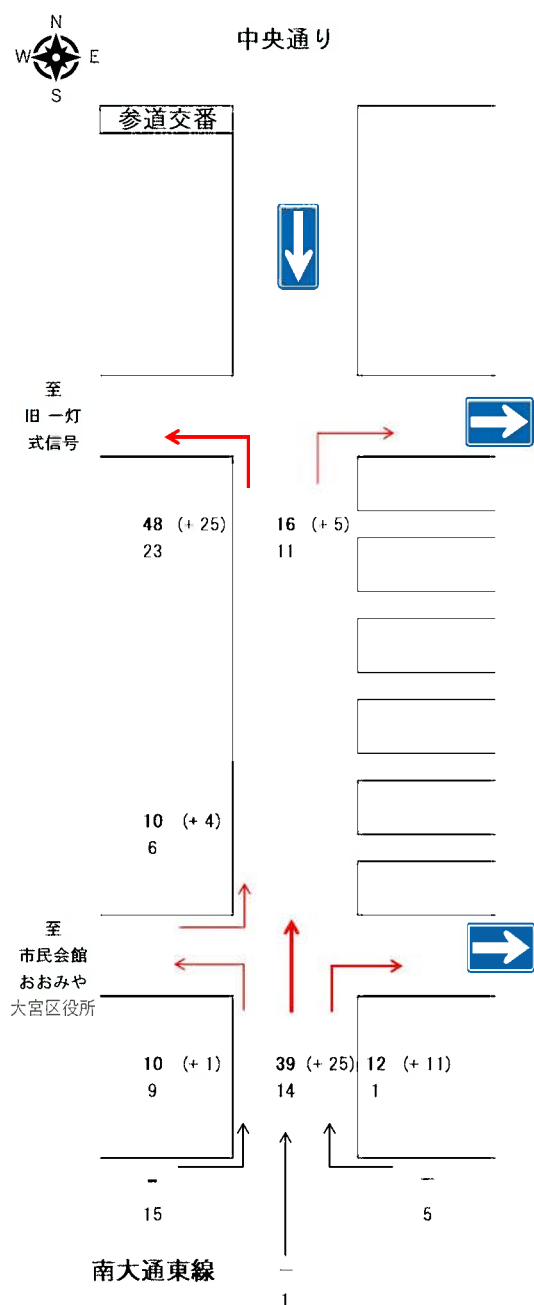
注) 当該時間帯の令和元年 6 月時は未計測

17 時台では、南進の交通量が多く、大宮区役所、市民会館方向へ向かう交差点を右折する車両が増加しています。

17時台 (台/時間) 北進方向

■上段 令和元年10/8(火)

■下段 平成28年9/14(水)



17時台 (台/時間) 南進方向

■上段 令和元年10/8(火)

■下段 平成28年9/14(水)

— 増加

- - 減少

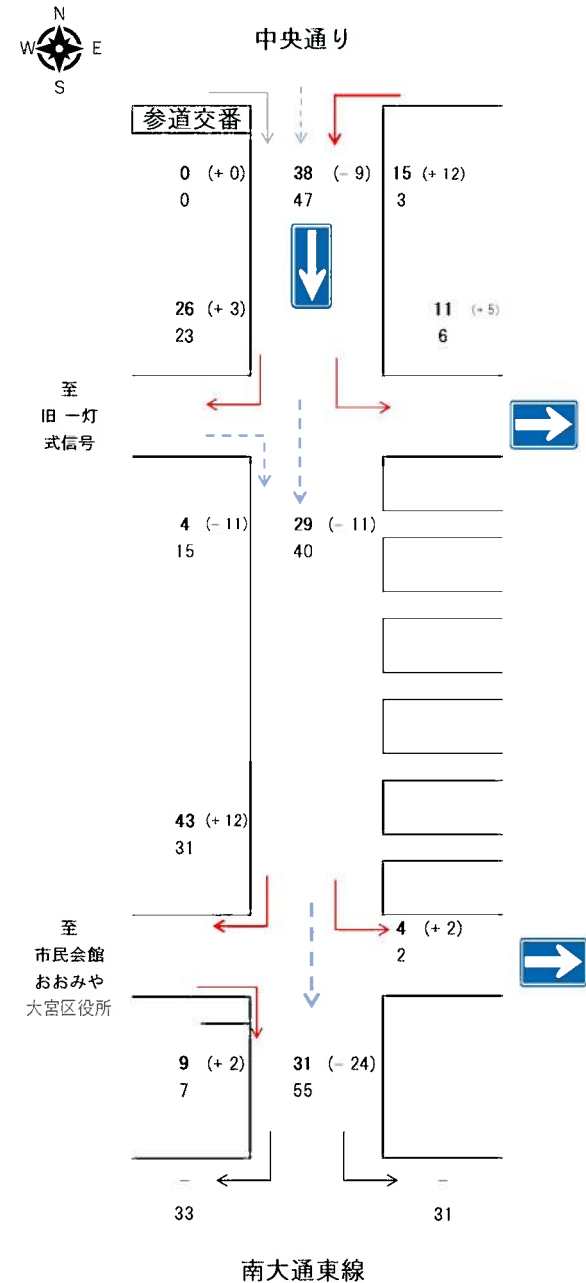


図 平成 28 年時と比べた交差点方向別増減 (平日 17 時台 台/時間)

注) 当該時間帯の令和元年 6 月時は未計測

参考2 東側生活道路②および東側生活道路③の方向別の増減

東側生活道路②、東側生活道路③についても、北進への通過交通の増加がみられます。増加の要因としては、氷川参道もしくは産業道路からの抜け道利用の可能性が考えられますが、本調査のみでは判別が困難です。

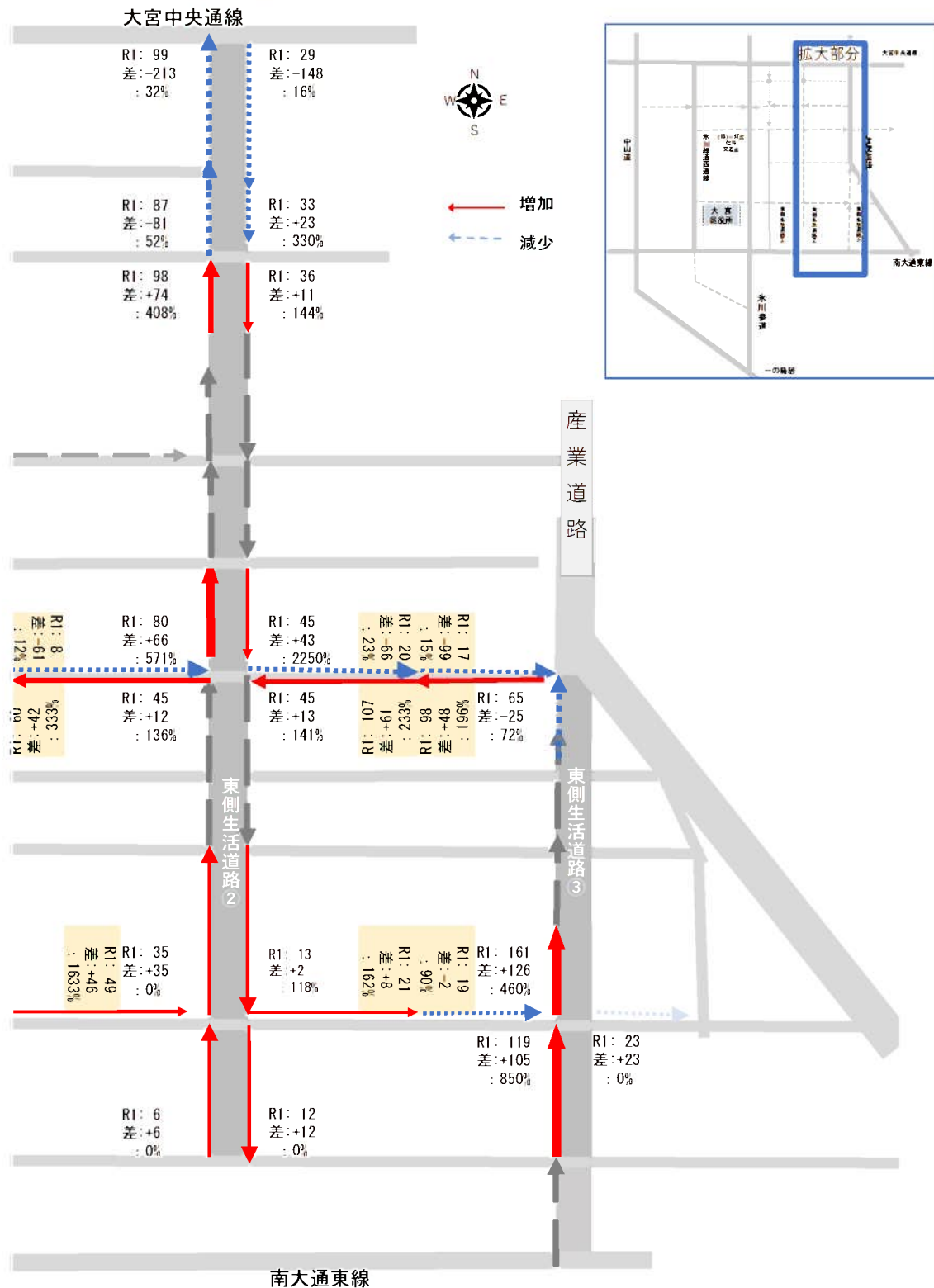


図 平成 27 年時と比べた通行方向別増減（平日朝ピーク 台/1.5 時間）

<平日>まとめ**●生活道路間の通過状況**

- ・氷川参道は北区間、南区間ともに交通量が約半分に減少
- ・氷川参道に並行する東側生活道路①と、大宮区役所北側の東西道路にて特に交通量が増加

●幹線道路間での変化

- ・中山道（+約 20%）と氷川緑道西通線（+約 140%）の交通量は増加、産業道路の交通量は減少

<休日>まとめ**●生活道路間の通過状況**

- ・氷川参道は北区間、南区間では交通量が約 3 分の 1 に減少
- ・氷川参道東側生活道路では、区役所北側の東西道路を境に南側では減少、北側では増加

●幹線道路間の通過状況

- ・中山道（+約 10%）、氷川緑道西通線（+約 170%）の交通量は増加、産業道路の交通量は減少

<考察>

- 氷川緑道西通線への通行車両の転換が完全には図られてなく、生活道路内の抜け道利用が発生しています。
- 平日と休日では、平日の交通量の方が多くなっています。
- 平日・休日共に氷川参道北区間及び南区間の交通量が減少しており、氷川参道以外に通過交通量が分散されたことが確認されました。また、生活道路全体としては、南北への単純な通過交通以外にも氷川緑道西通線へ抜ける交通量が増大しているようです。
- 東側生活道路①および③における平日の交通量増加への対策を講じる必要があります。そのため、補足的な調査することで、問題となる時間帯を把握し対応していく必要があります。

② ナンバープレート調査

氷川参道（北区間）を利用するルートを確認

1) 氷川参道北区間通過車の経路（平日：朝ピーク2時間）

- ① 氷川参道北区間を北進する車の流入経路で最も比率が高いのは南大通東線から東側生活道路①を経由してのもので約4割を占めます。
- ② 氷川緑道西通線からの通過とその他の道路からの通過を合わせて約3割を占めます。

<備考>

令和元年調査では、氷川参道北進後の行き先については未把握。

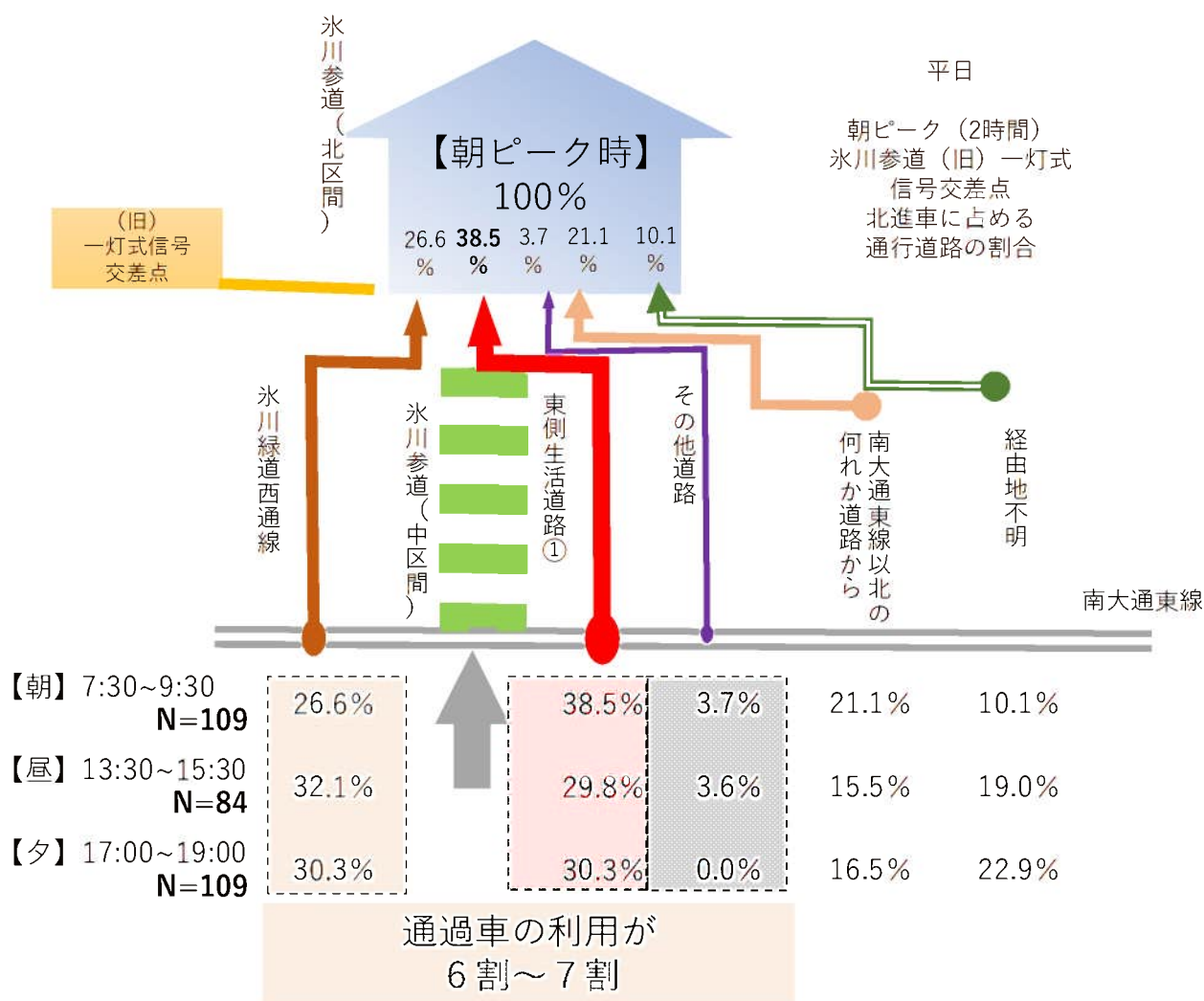


図 氷川参道北区間を北進する車両の経路割合（平日：朝ピーク時）

注）ナンバープレート調査に基づくため、読取不明、調査個所以外からの経由地からの利用もあります

2) 氷川参道北区間通過車の経路（休日：日中ピーク 2 時間）

- ① 氷川参道北区間を北進する車の流入経路で最も比率が高いのは南大通東線から東側生活道路①を経由してのもので約 3 割を占めます。
- ② 氷川緑道西通線からの通過とその他の道路からの通過を合わせて約 2 割弱を占めます。

<備考>

令和元年調査では、氷川参道北進以降の行き先については不明。

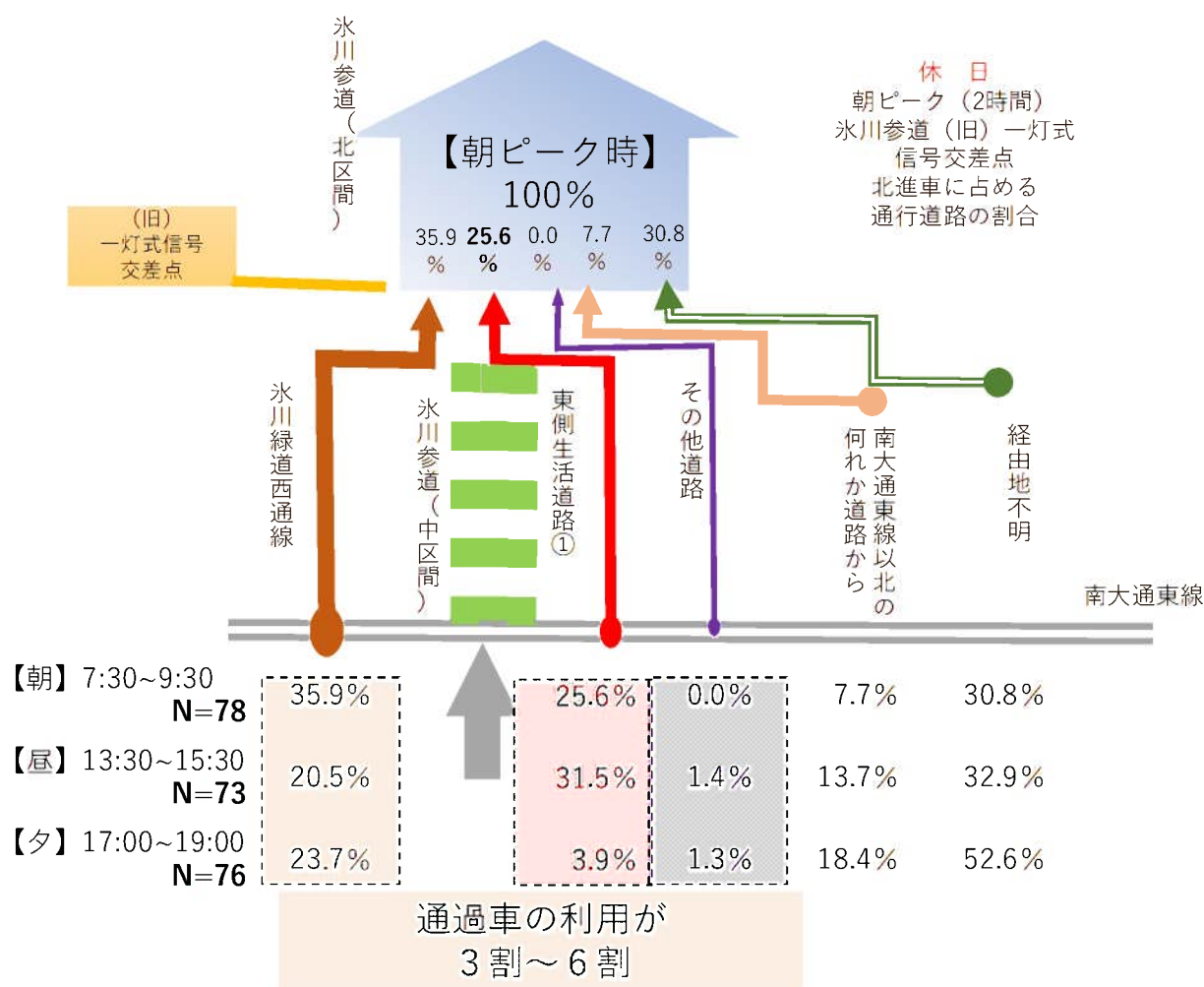


図 氷川参道北区間を北進する車両の経路割合（休日：日中ピーク時）

注) ナンバープレート調査に基づくため、読取不明、調査個所以外からの経由地からの利用もあります

③ 渋滞長調査

※幹線道路（中山道、氷川緑道西通線）の渋滞長の増減

- ① 中山道と大宮中央通線の交差点部、氷川緑道西通線と南大通東線の交差点部で南向きの渋滞が発生しています。
- ② 南大通東線と中山道の交差点部で東行きの渋滞が発生しています。

<考察>

氷川参道中区間の交通規制変更が要因と考えられる渋滞は観測されず、北方面へ向かう車両の一般的な渋滞回避による抜け道利用は発生しにくい状況にあります。

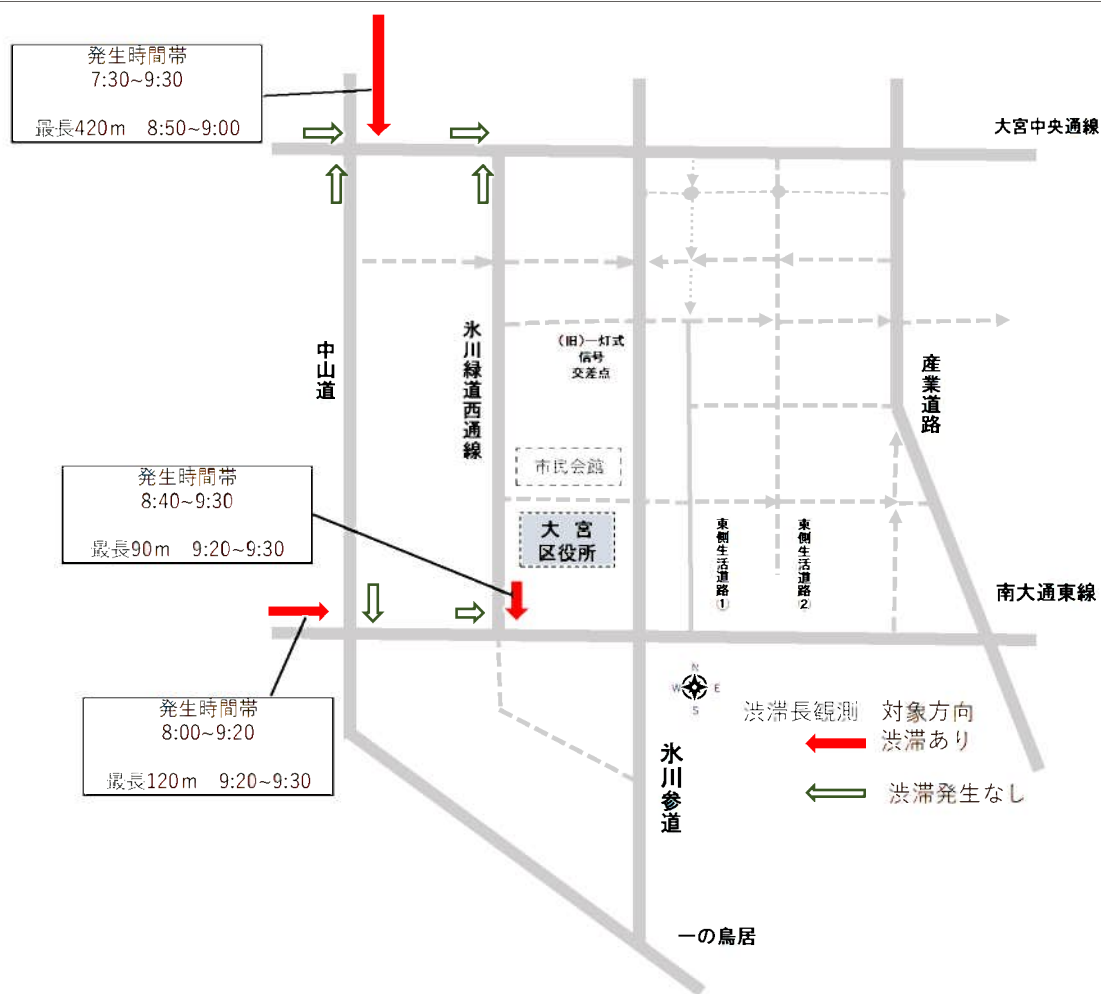


図 渋滞長の計測結果（最長）平日朝ピーク

※幹線道路（中山道、氷川緑道西通線）の渋滞長の増減

- ① 観測ポイント、吉敷町交差点で渋滞の発生が見られました。
- ② 氷川緑道西通線に接する南大通東線と大宮中央通線の交差点では渋滞が見られませんでした。

<考察>

休日は中山道で渋滞は起きていますが、氷川緑道西通線接続交差点の渋滞はなく、氷川緑道西通線への車の誘導を促進させれば、生活道路内への抜け道利用は起きにくい状況にあります。

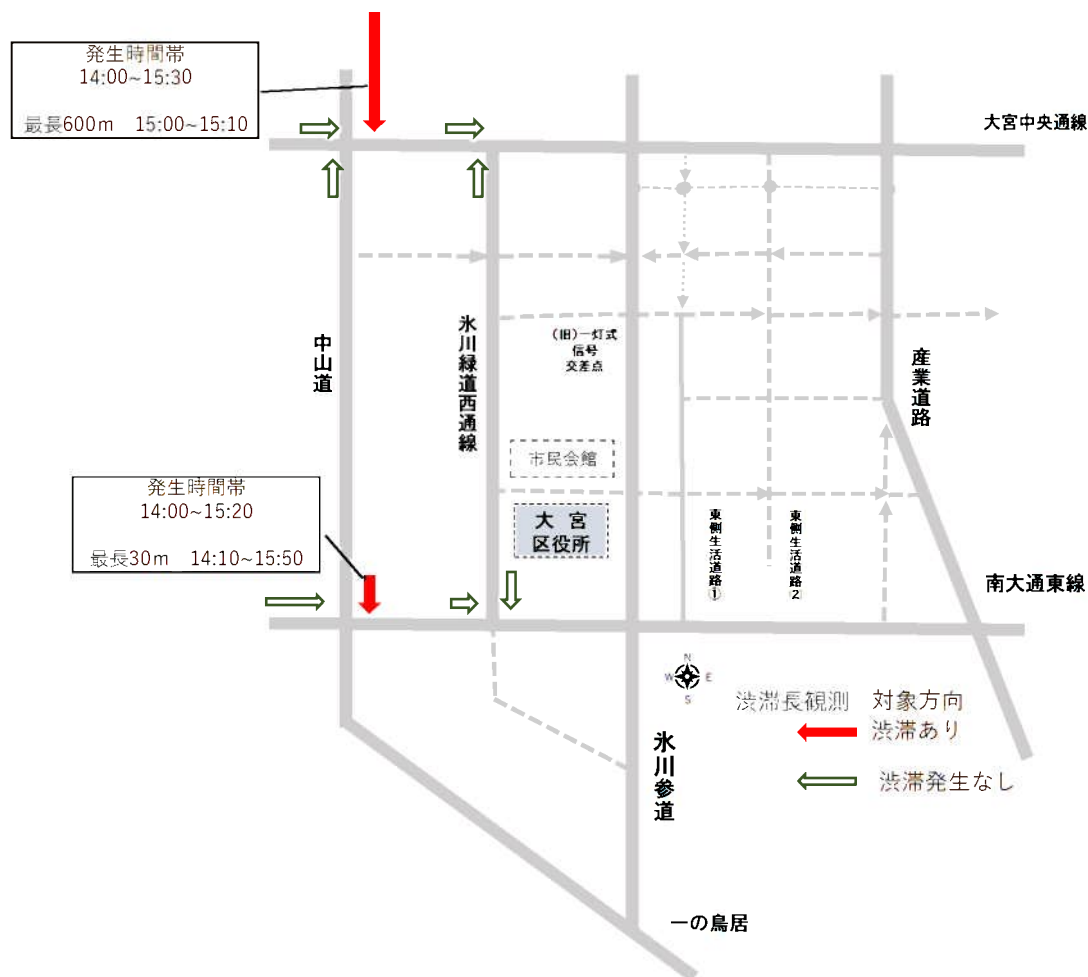


図 渋滞長の計測結果（最長）休日

④ 歩行者、自転車通行量調査

＜平日＞

- ① 平成27年観測時の歩行者、自転車通行量と比較し、自転車は横ばいですが、歩行者は中区間（断面②）で減少、南区間（断面①）では増加となっています。

＜考察＞

氷川参道経由よりも、大宮駅方面に短い距離で移動でき、広幅員歩道がある氷川緑道西通線へ転換した可能性があります。

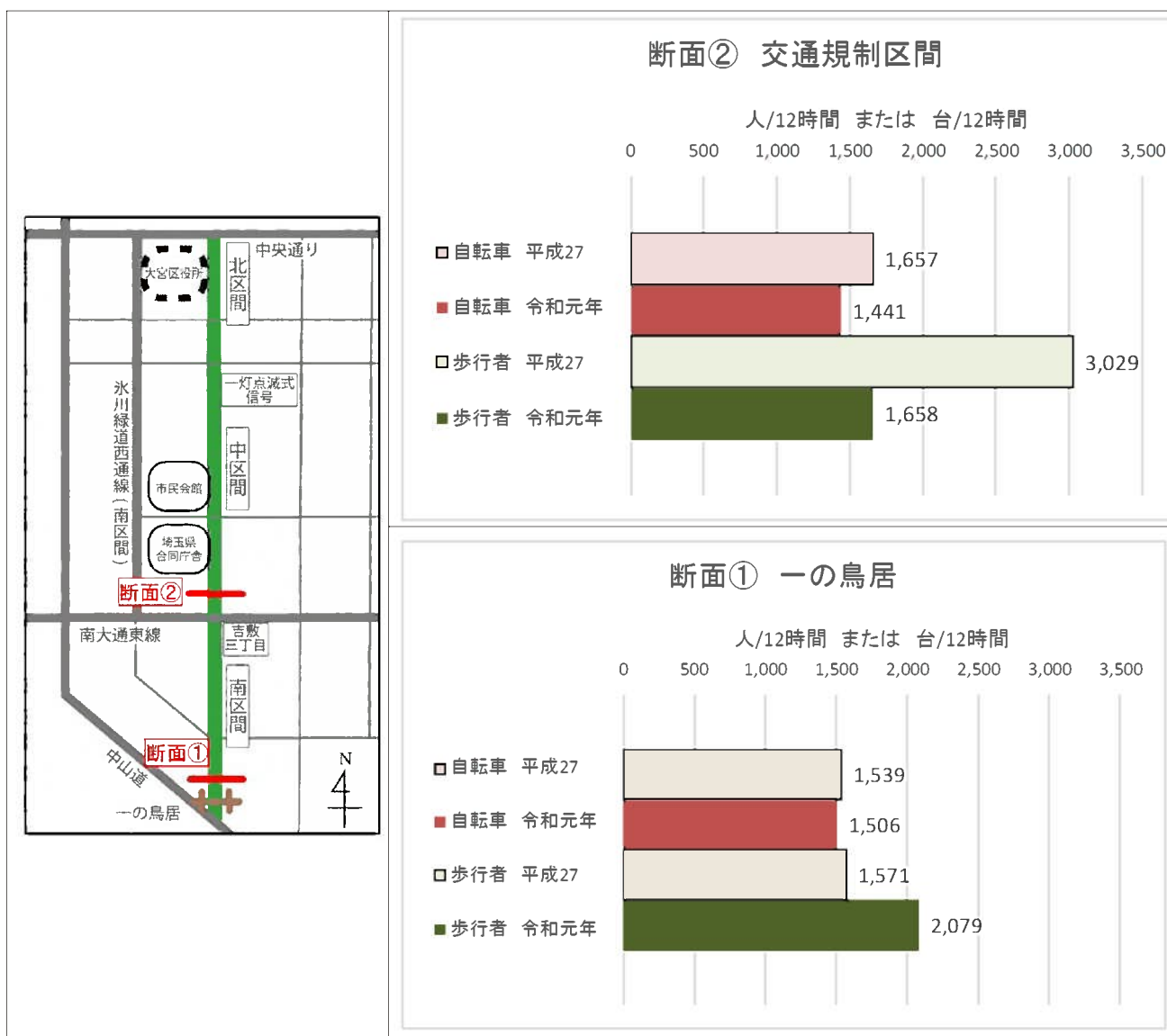


図 歩行者・自転車通行量調査結果：平日

[時間帯別交通量 歩行者 平日]

平日の中区間（断面②）の歩行者交通量は終日減少傾向となっており、良好な歩道が整備された氷川緑道西通線等に一部転換した可能性があります。

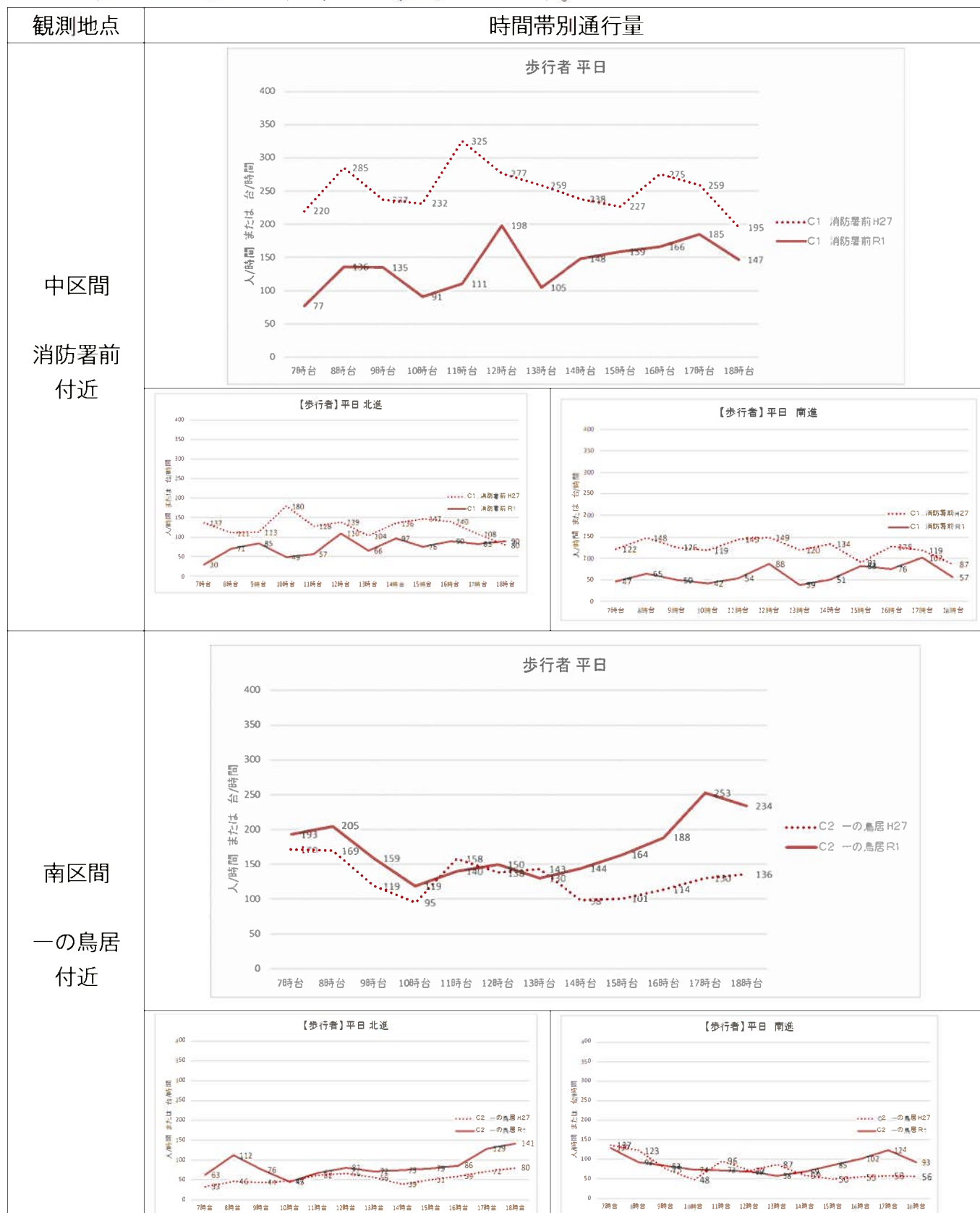


図 時間帯別歩行者通行量の比較（平日）

[時間帯別交通量 自転車 平日]

自転車の通行は北進の午前中や 15 時台を中心に減少しており、走行環境がよくなった氷川緑道西通線などに転換している可能性があります。

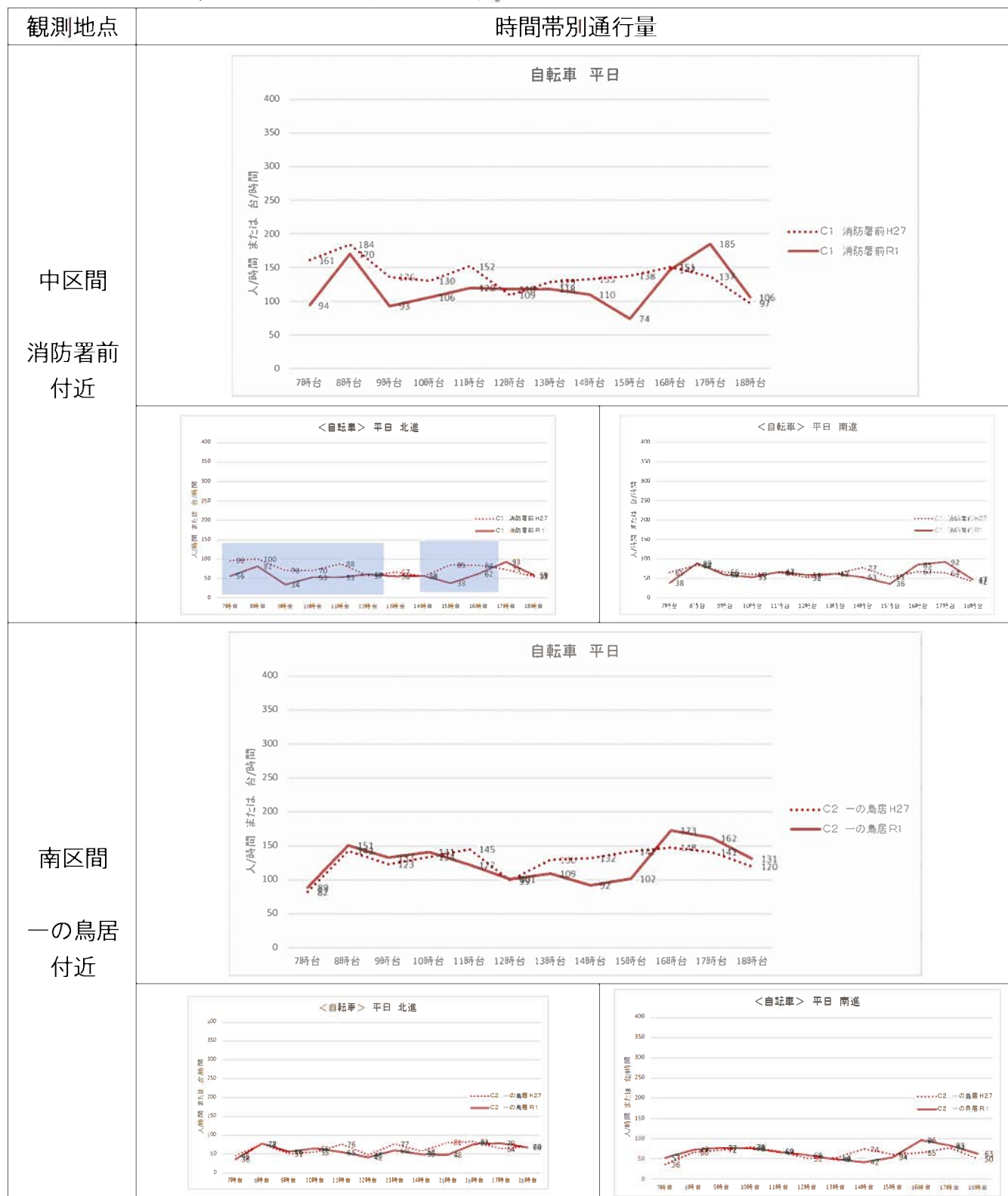


図 時間帯別自転車通行量の比較 (平日)

＜休日＞

- ① 平成 27 年観測時の歩行者、自転車通行量と比較し、自転車は若干減少していますが、歩行者は中区間（断面②）、南区間（断面①）ともに増加となっています。

＜考察＞

散策やジョギングなど平日と比べ、時間に余裕がある休日のため、通行量が増加した可能性があります。

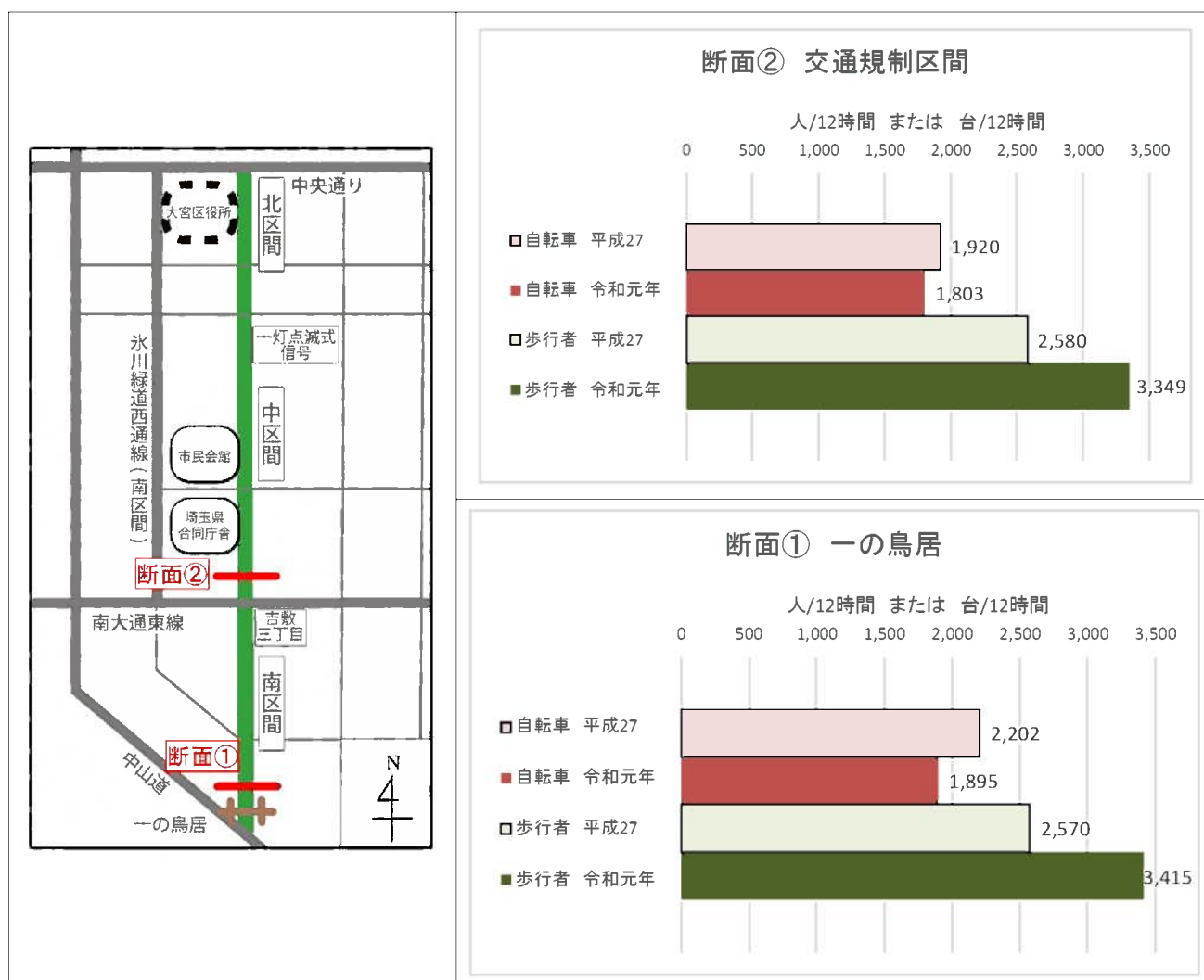


図 歩行者・自転車通行量調査結果：休日

[時間帯別交通量 歩行者 休日]

終日を通して歩行者交通量の大幅な増加がみられます。

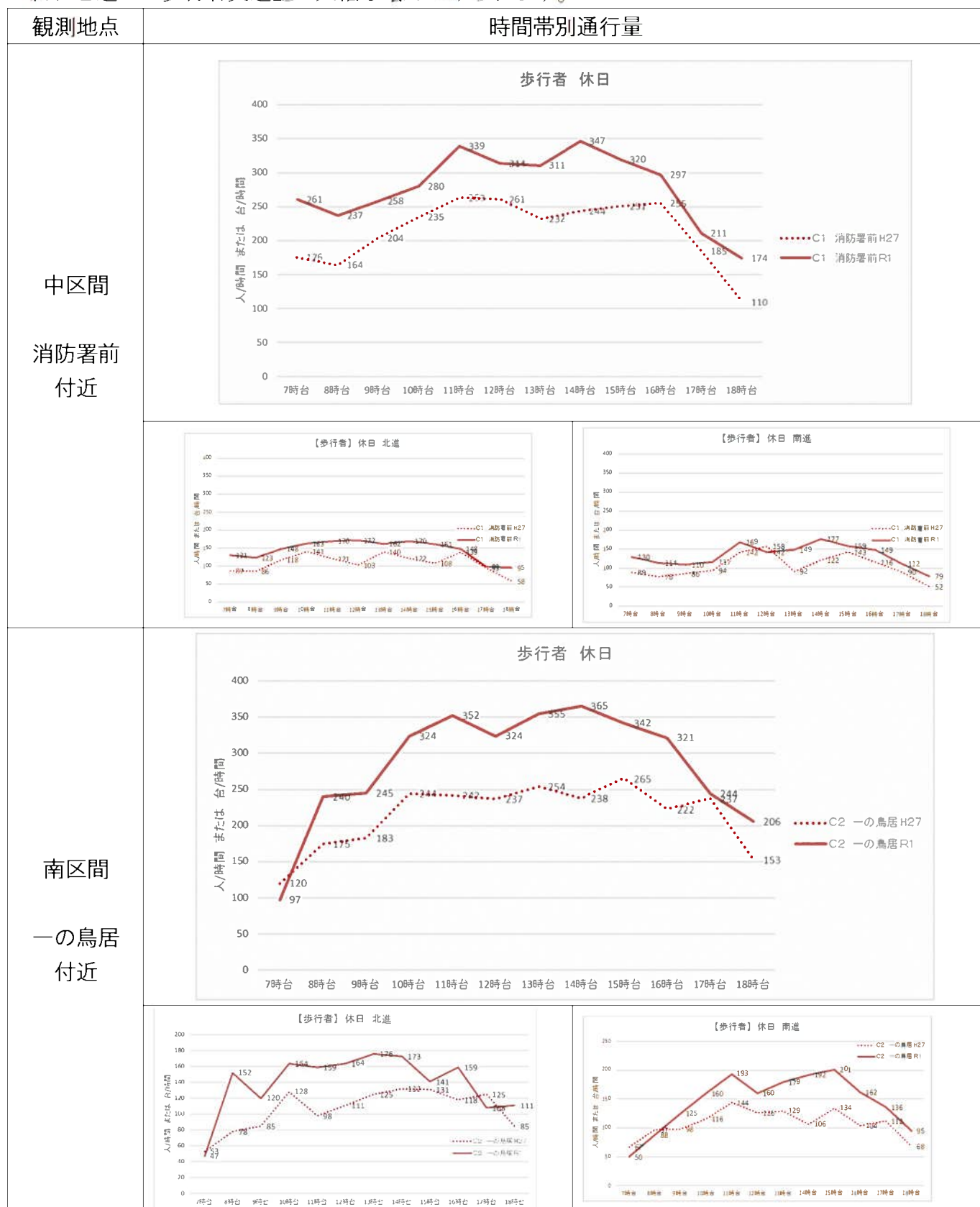


図 時間帯別歩行者通行量の比較 (休日)

[時間帯別交通量 自転車 休日]

中区間（断面②）では日中に自転車の通行量が減少している時間帯はあるものの、変動は少ないです。南区間（断面①）では日中を中心に大幅な減少時間帯があります。

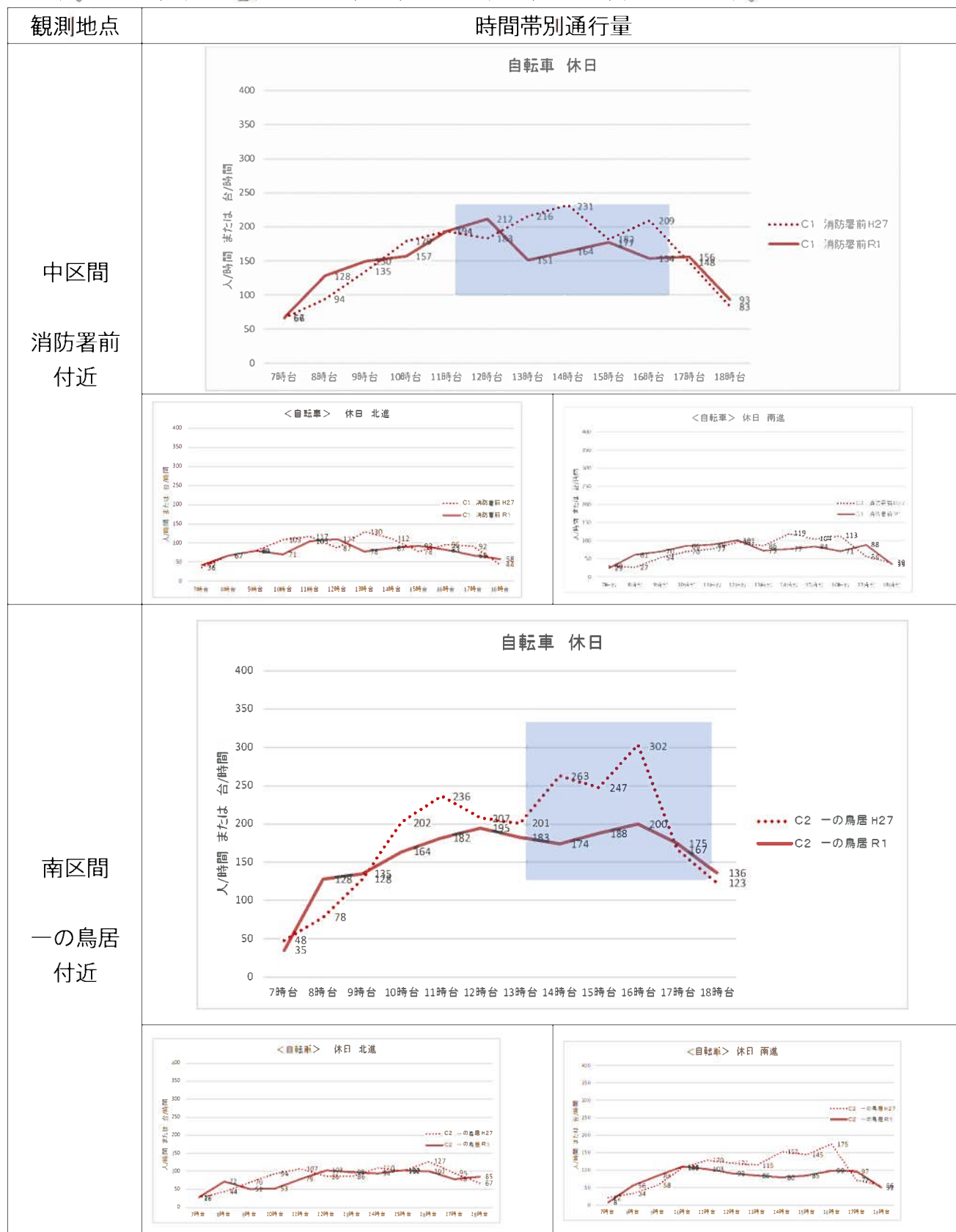


図 時間帯別自転車通行量の比較（休日）

⑤ 歩行者、自転車通行量調査（自転車の通行位置）

平成 27 年と比較すると断面①、断面②ともに自転車はアスファルト部分を走行する車輛が増加しており、中区間以外の部分においても車の通行量が減ったことが要因と考えられます。

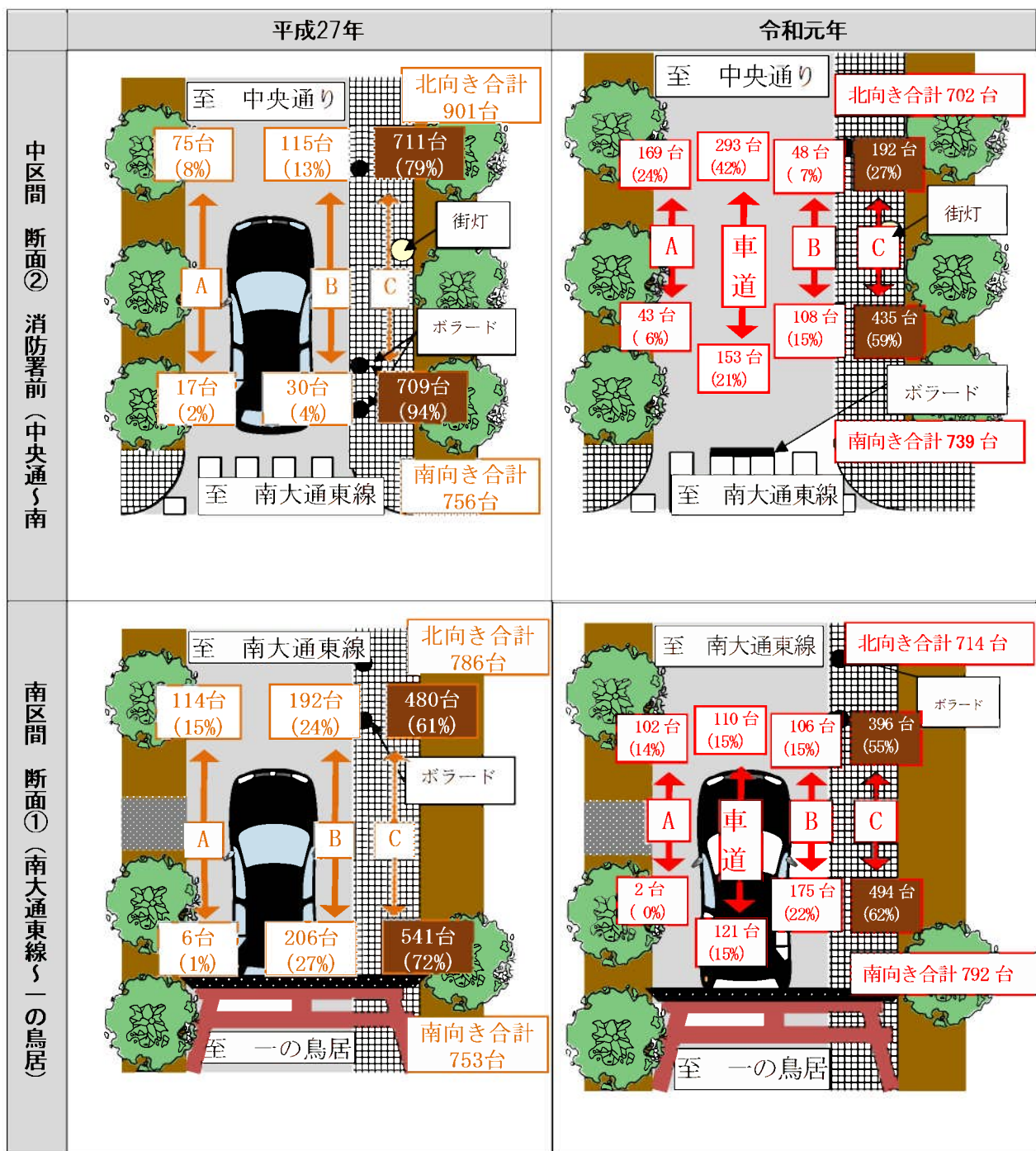


図 自転車通行位置（平日）12 時間計

休日においても、アスファルト部分の通行割合が増えています。

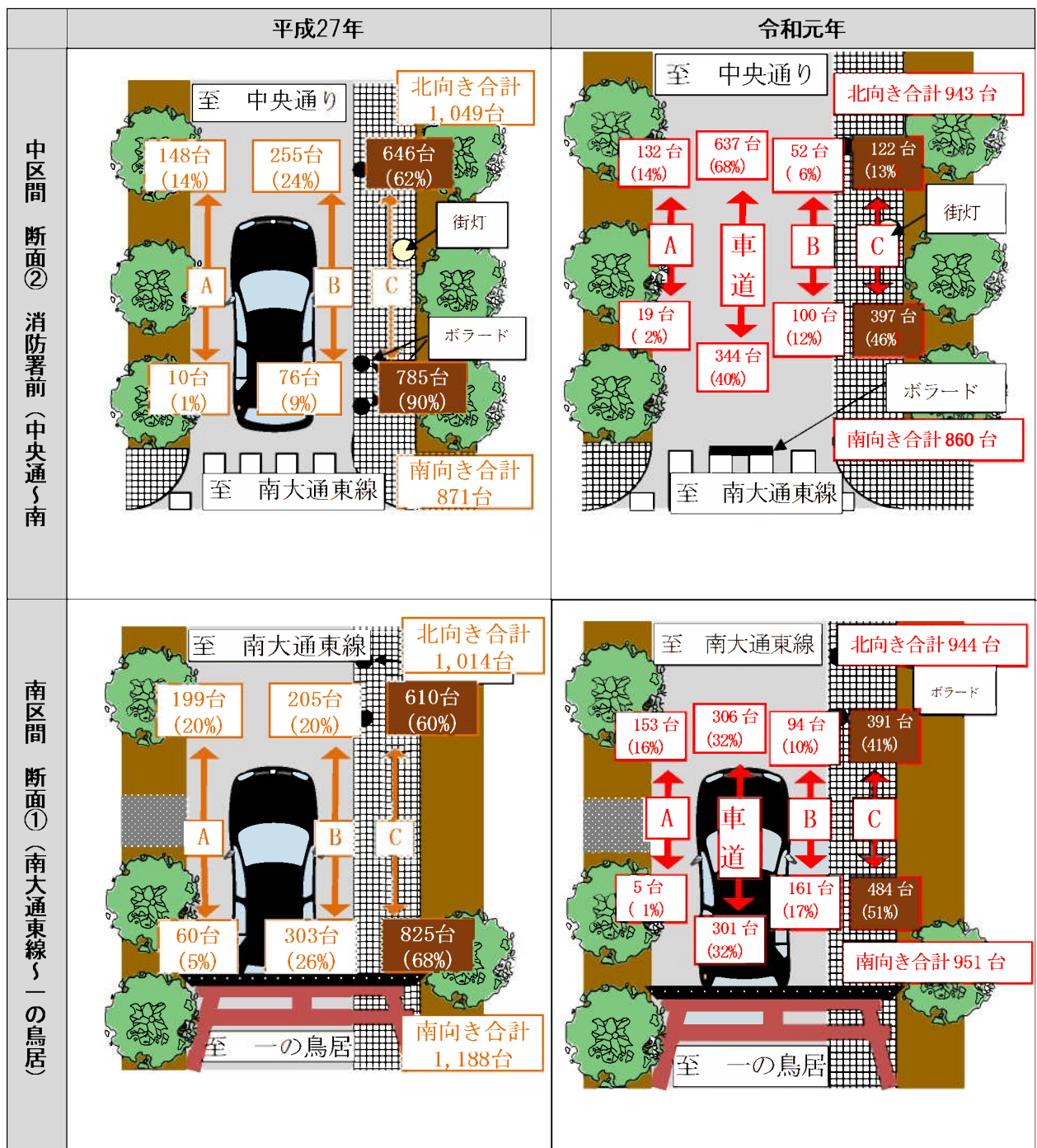


図 自転車通行位置（休日）12 時間計

2. まとめ

1. 車について

- ・平日は休日より交通量が多い。
- ・大宮区役所北側の道路、東側生活道路①および③の対策が必要
- ・ナンバープレート調査では、北区間を通過する車両の約 3 割（平日）が東側生活道路①であり、朝の時間帯の比率が高い傾向である。
- ・北進に影響のある渋滞はない。

2. 自転車について

- ・平日休日ともに過去との台数比較では、ほぼ横ばい。
- ・平日の午前中や 15 時台の消防署横の北進車両が減少。
⇒氷川緑道西通線などに分散しているものと思われる。
- ・平日休日ともに南区間では、車の通行量減少にともない、アスファルト部分の走行比率が高くなっている。
- ・平日休日ともに中区間では、北向き走行の車両のほとんどが、アスファルト部分を走行しており、今後の設え変更にとまなう自然な走行位置の区分けが可能であると考えられる。

3. 歩行者について

- ・平日は中区間の歩行者数が減少。
⇒氷川緑道西通線へ転換した可能性あり。
 - ・休日は中区間、南区間ともに増加。
⇒時間に余裕があり、余暇を楽しむ散策などの利用が多いため、増加した可能性あり。

第 15 回 氷川参道歩行者専用化検討協議会 (2019 年度)

生活道路内の交通量の増加などへの対策の検討

内 容

1. 生活道路内の交通量増加などへの対策の検討	1
1－1 東側生活道路の「抜け道利用」について.....	1
1－2 対策検討の具体化に向けて	10
2. 来年度の方向性について	11

令和2年1月22日(水)

さいたま市都市局都心整備部氷川参道対策室

1. 生活道路内の交通量増加などへの対策の検討

1-1 東側生活道路の「抜け道利用」について

平成 30 年度の検討では「抜け道利用」の懸念を払拭するために各種交通実態調査を行い、対策実施の判断をすることとしていました。

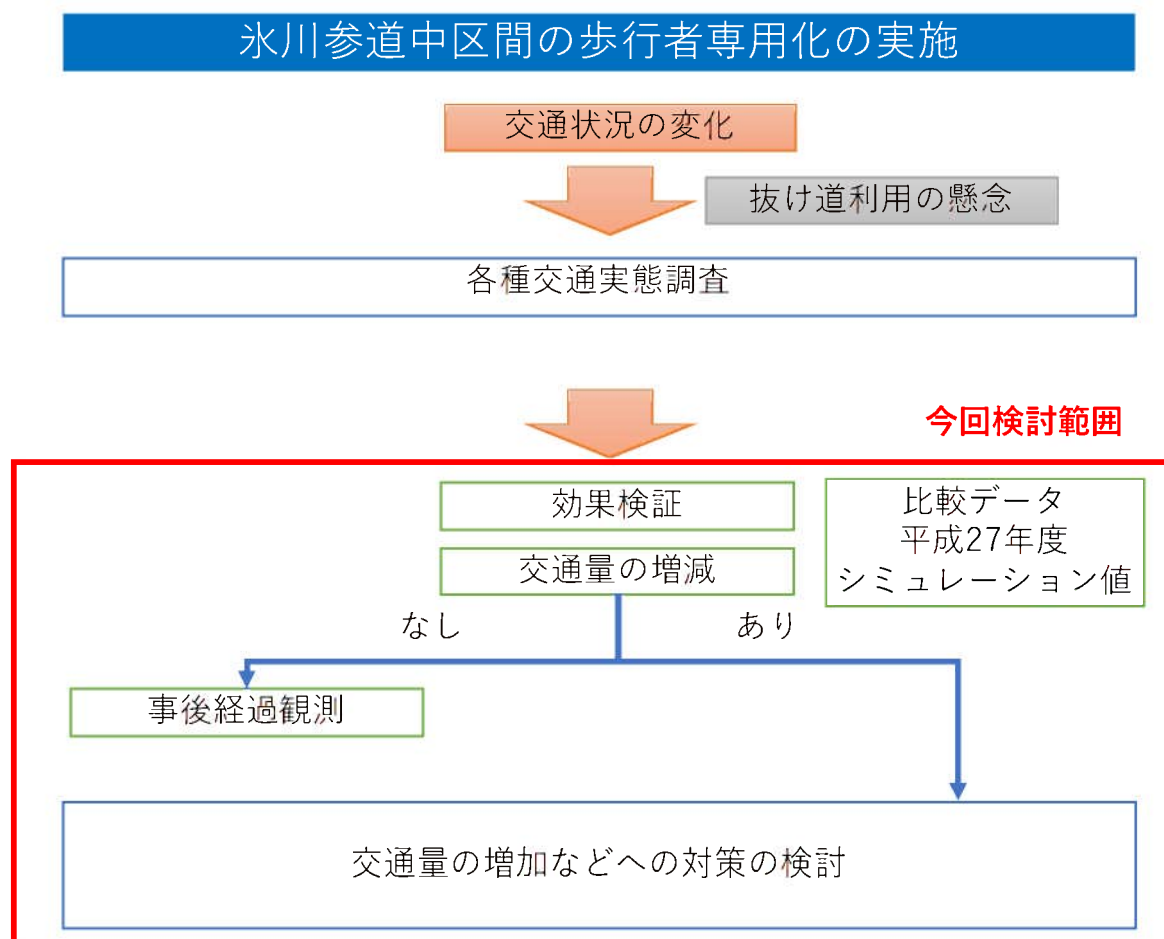


図 交通規制変更に伴う各種交通実態調査の方向性

「効果検証」にあるように、東側生活道路①は北進方向で交通量の増加がみられます。
 また、大宮区役所北側道路も氷川緑道西通線と東側生活道路①の間で他の生活道路よりも顕著な増加がみられます。
 さらに、東側生活道路③でも北進方向で、交通量の増加がみられます。



図 交通規制変更に伴う交通量増加による課題となる通行区間

(1) 東側生活道路①の状況について

1) 北進車両の増加について

北進する車両のうち南大通東線から東側生活道路①に進入し氷川参道北区間に抜ける車両等の影響が多いことが把握されました。

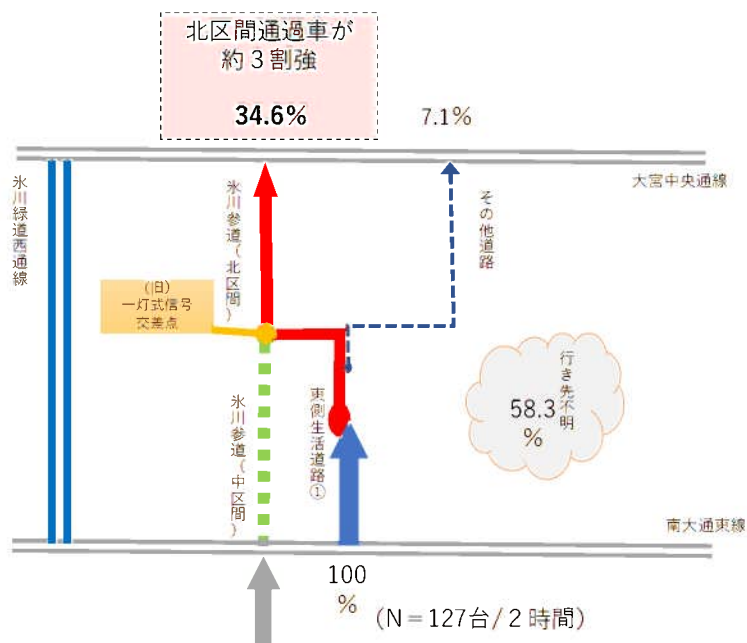


図 7時30分から9時30分までにける通行状況（平日：朝ピーク2時間実績）

注) ナンバープレート調査において観測された車両のみ

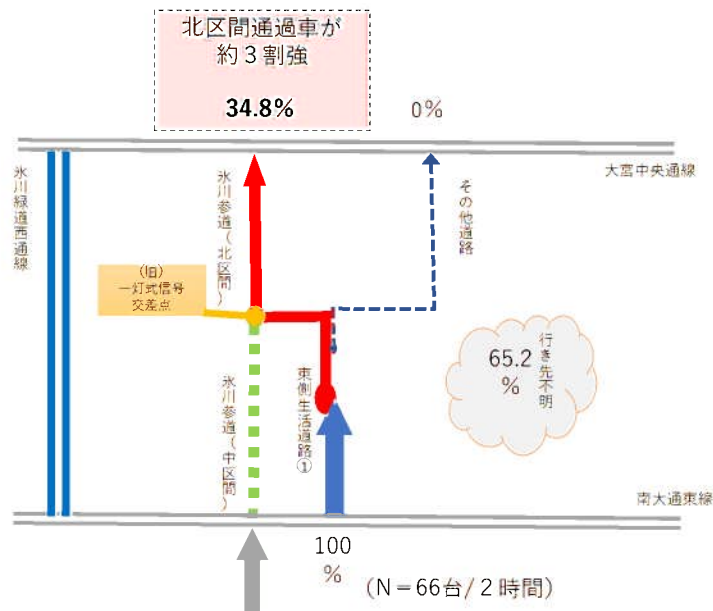


図 14時30分から16時30分までにける通行状況（休日：日中ピーク2時間実績）

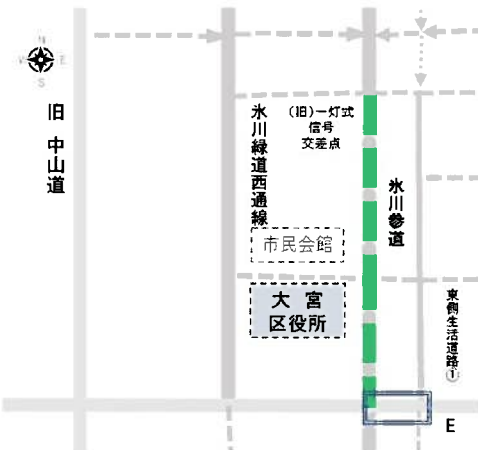
注) ナンバープレート調査において観測された車両のみ

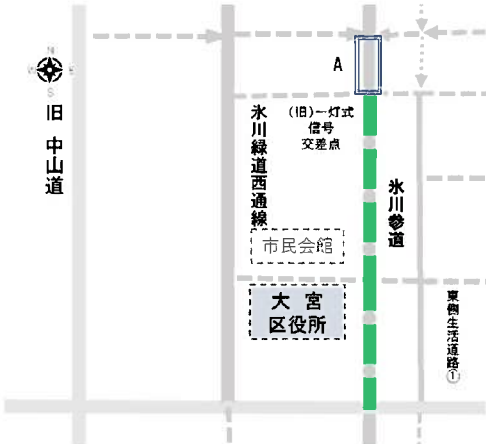
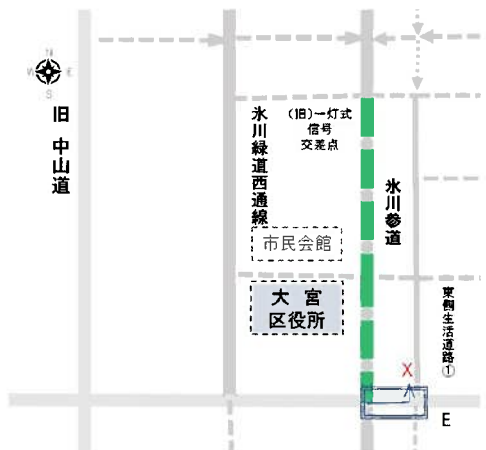
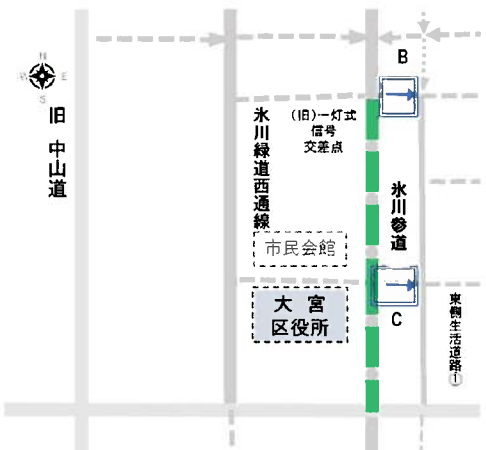
この傾向から、下図に示す箇所において対策の検討を進めます。

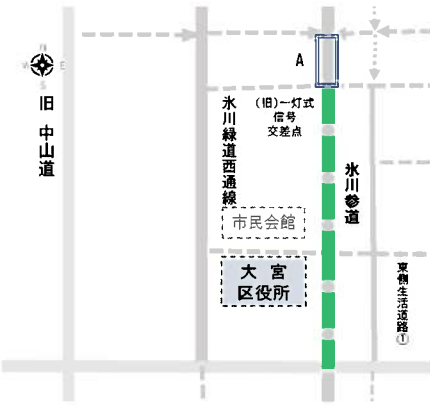
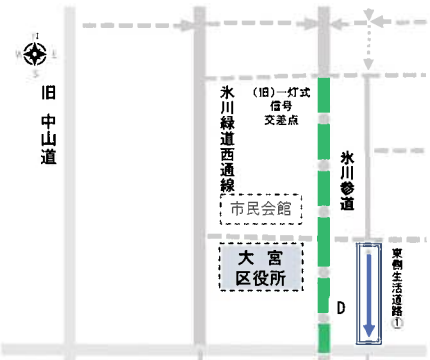


図 課題①の通行に対する対策検討箇所

2) 対策例

	・ 対策方法と対策箇所	◎メリット ●デメリット	備考
路面標示等	路面標示（法定外）の明示 （区役所駐車場への案内などの表示） 	◎規制変更を伴わない ●大きな効果の期待は難しい	南区間北部及び中区間南端に案内看板を設置済み 
物理的施策設置	進入部への狭さくの設置  南大通東線との交差部 	◎規制変更を伴わない ◎東側生活道路①への北進通過車両の削減 ●出入りしづらくなる	平成 28 年に社会実験実施  ・ 流入台数は約 4 割に減少し、約 6 割弱の方が実施に賛成 ・ 南大通東線側へ左折する際には車線をまたぐ事例が確認された(写真)

	・ 対策方法と対策箇所	◎メリット ●デメリット	備考
交通規制変更	①北区間一部の「時間帯規制」 ●氷川参道北区間の一部 	◎ピーク時の通過抑制、通学環境の良好化、沿道居住者の規制時間以外の通行確保 ●規制時間以外の通過の継続	追加で12時間調査を実施し、規制時間帯を検討の上、社会実験により効果検証を行う必要がある。
	②南大通東線～東側生活道路①への左折禁止「終日規制」 	◎東側生活道路①への北進通過車両の削減 ●沿道居住者の出入りが不便になる	・ 規制と併せたライジングボラードによる南大通東線からの流入のみ物理抑止を行う方法を追加すると効果的。
	③相互通行⇒一方通行（東向き） 	◎東側生活道路①への北進通過車両の削減 ●規制変更がドライバーに定着するまでに時間がかかる	B, C 片方の規制変更では、変更しなかった道路に交通が集中する可能性があるが、B, C 両方を規制変更した場合は西側へ通過できる道路がなくなる。

	・ 対策方法と対策箇所	◎メリット ●デメリット	備考
交通規制変更	④北区間一部の「終日規制」 	◎通過の終日抑制、通学環境の良好化 ●仲町 3 丁目の街区道路の改良が必要	沿道住民の車両出入口を氷川参道外に確保するため、街区道路の電柱の移設等の対応後でないと実施できない。
	⑤相互通行⇒一方通行（南向き） 南大通東線～ 一つ目の十字路交差点 	◎東側生活道路への北進通過車両の大幅削減 ●沿道居住者の通行も不便になる	・ 沿道住民や、駐車場利用者への影響が大きい。

※交通規制変更による対策については、いずれも周辺居住者からの合意が必要

対策例の内、交通規制を伴うものについては、周辺への影響が少ない時間帯規制での社会実験による効果検証が望ましいと考えます。今回の調査では朝（7 時 30 分～9 時 30 分）の時間帯が東側生活道路①で交通量が多くなっている傾向でしたが、より効率的に対策を講じるために 12 時間の詳細な時間帯別交通量調査が必要であると考えます。

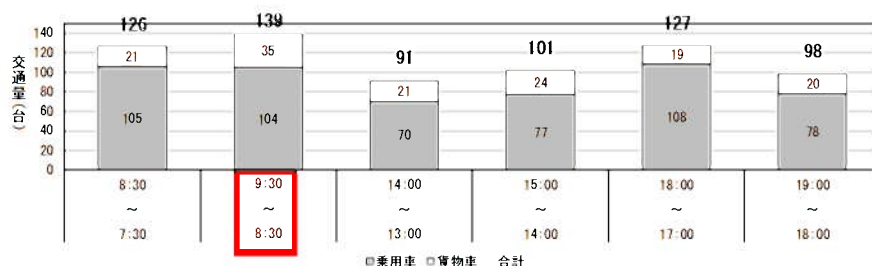


図 区役所北側道路交差部の北側断面（断面 A 部分）交通量（令和元年調査 台/時間）

(2) 大宮区役所、市民会館出入り対策

大宮区役所、市民会館への出入り時に東側生活道路①を経由した通行も一つの要因と考えられます。

このため、両施設の駐車場への出入りを西側から誘導することで一定の効果が期待される可能性があります。

そのため、車両の通過状況を詳しく調査する必要があります。



図 課題②の通行に対する対策検討箇所

（３）東側生活道路③の北進対策

東側生活道路③の北進方向の増加については、氷川参道中区間の交通規制変化に伴う、産業道路の混雑悪化による短縮経路として利用しているものなのか本調査では要因判断が難しいため、氷川参道周辺の交通改善を図った上で、全体の車の流れを把握する調査を実施する必要があります。



図 課題③の通行に対する補足調査

1－2 対策検討の具体化に向けて

(1)複数の課題に対する対策のあり方

対策を実施するにあたり、実効性の高いものは地域の方にとっての通行利便性を一定程度損なうことが見込まれます。

このため、まずは最も大きな課題といえる北進への対応（課題１）や、交通規制を伴わずに対応できる大宮区役所、市民会館への出入り（課題２）について、取り組むことが望ましいと考えられます。

なお、東側生活道路③の北進（課題３）については、これらを解決した上であらためて全体的な調査を行い、対策を講じる必要があります。

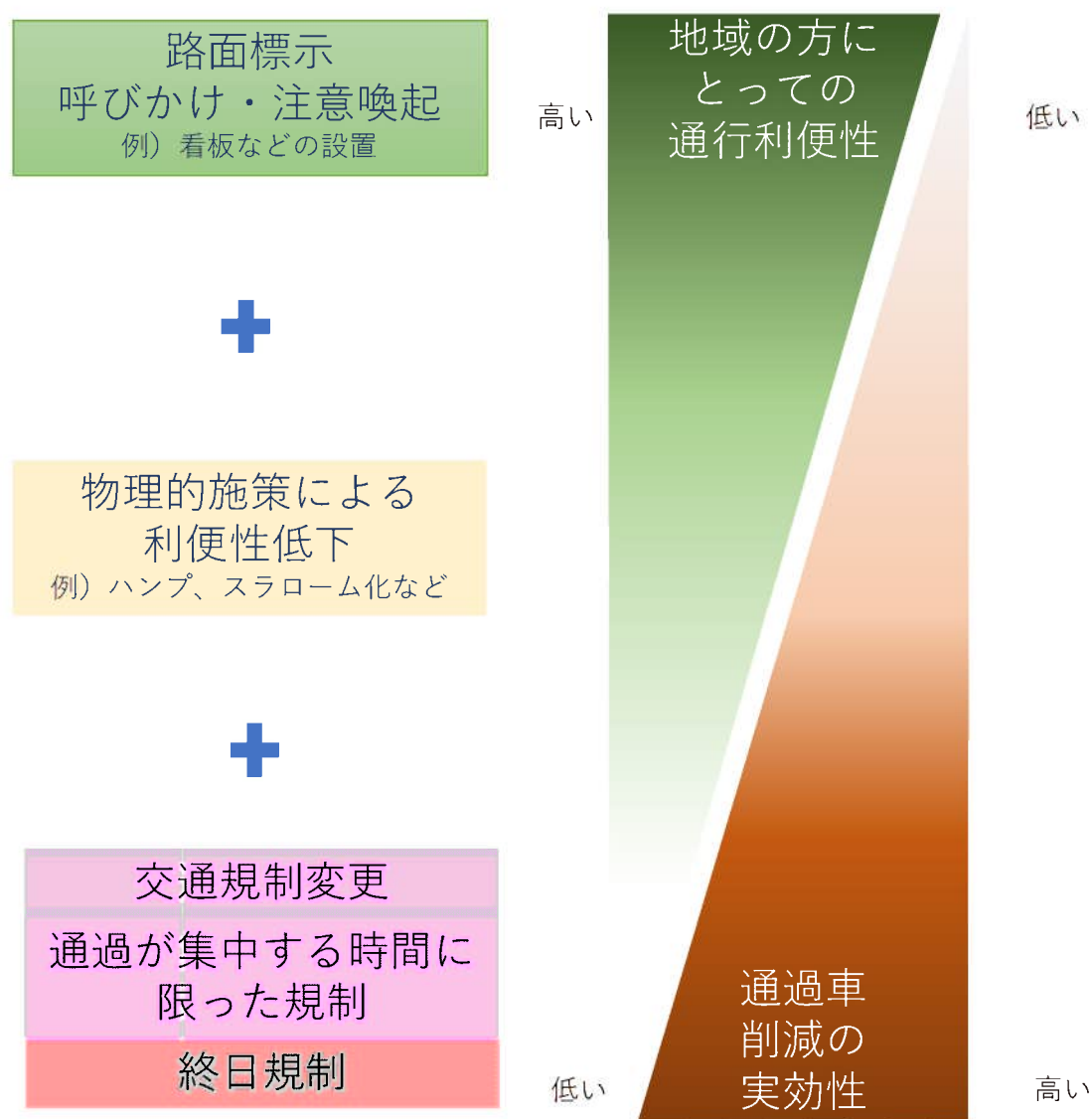


図 交通量の増加（通過車）などへの対策組合せのイメージ

2. 来年度の方向性について

1) 東側生活道路①

12 時間断面交通量調査などを行い、朝ピークのみでの対応で十分なのかなど把握した上で、社会実験にて効果検証を行うことが必要と考えます。

対象道路・区間	対 象	想定する通行状況、課題	課題番号	調査方法
東側生活道路①	北進車	氷川参道北区間経由の大宮中央通線への通過、通学時間帯における錯綜懸念	①	12 時間断面交通量調査
大宮区役所北側道路	施設への出入り車	東側生活道路①経由での東からの出入り	②	12 時間方向別、車種別交通量調査



図 交通量の増加（通過車）などへの対策組合せのイメージ

2) 東側生活道路③

氷川参道周辺を中心に対策を講じた上で、東側生活道路③については、対策の方向性を判断するための補足調査としてナンバープレート調査などによる通行状況把握が必要と考えます。

対象道路・区間	対 象	想定する通行状況、課題	課題 番号	調査方法
東側生活道路③	北進車	通過用途が産業道路か、大宮中央通線か 不明のため、交通実態の把握が必要	③	ナンバープレート 調査

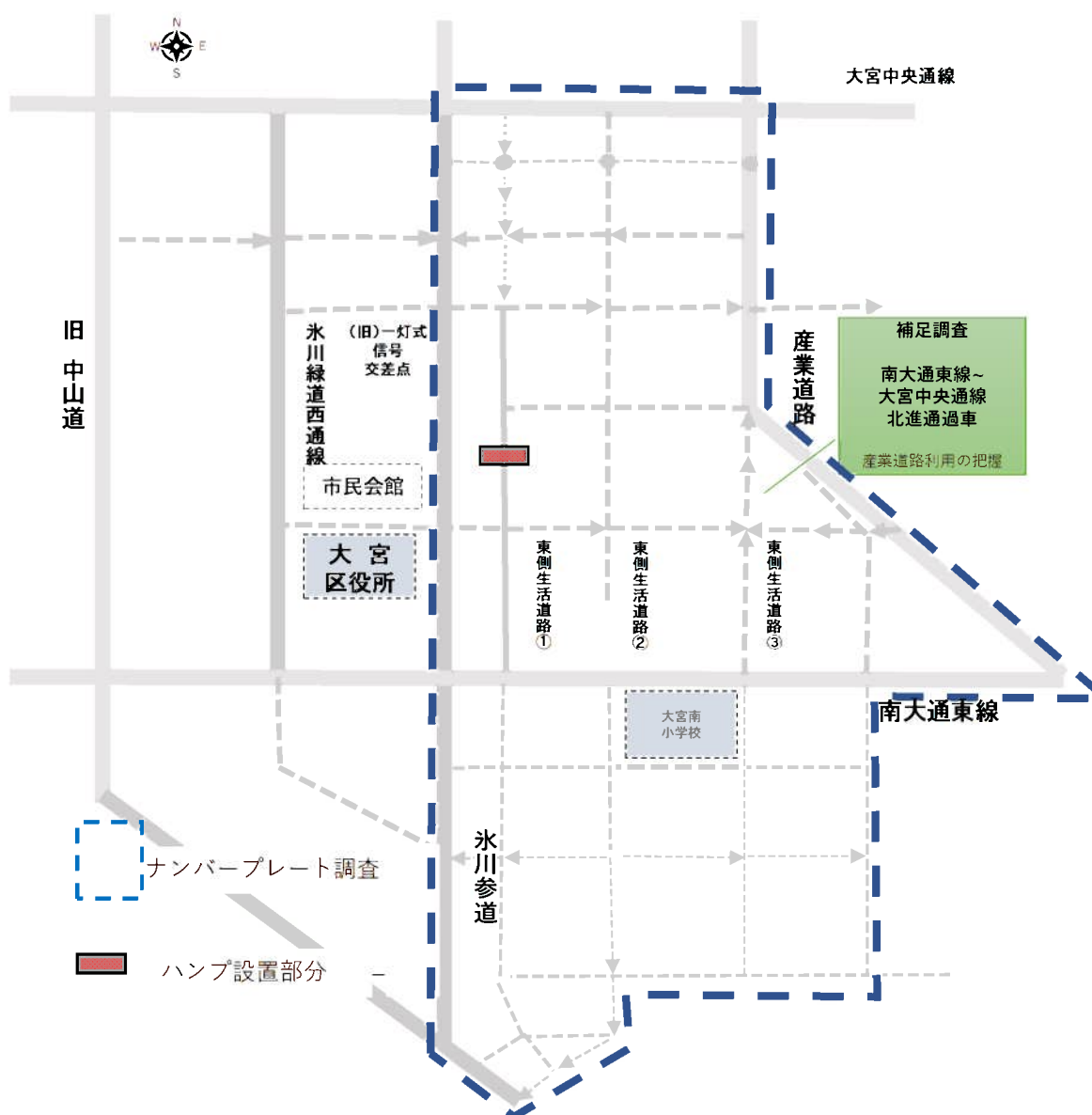
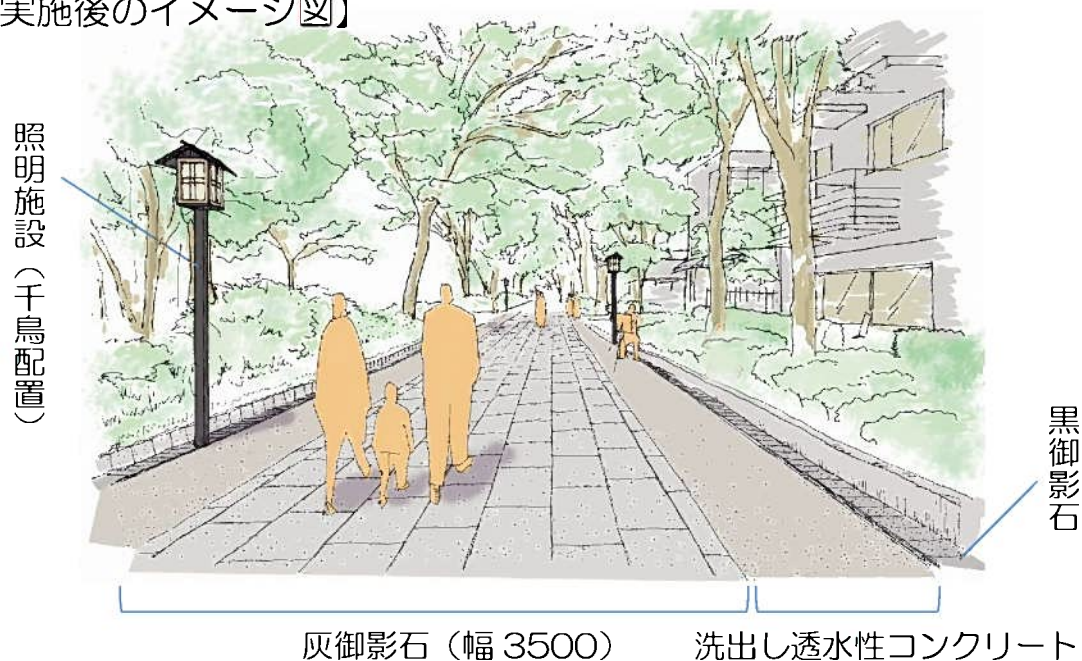
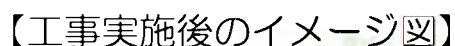


図 交通量の増加（通過車）などへの対策組合せのイメージ

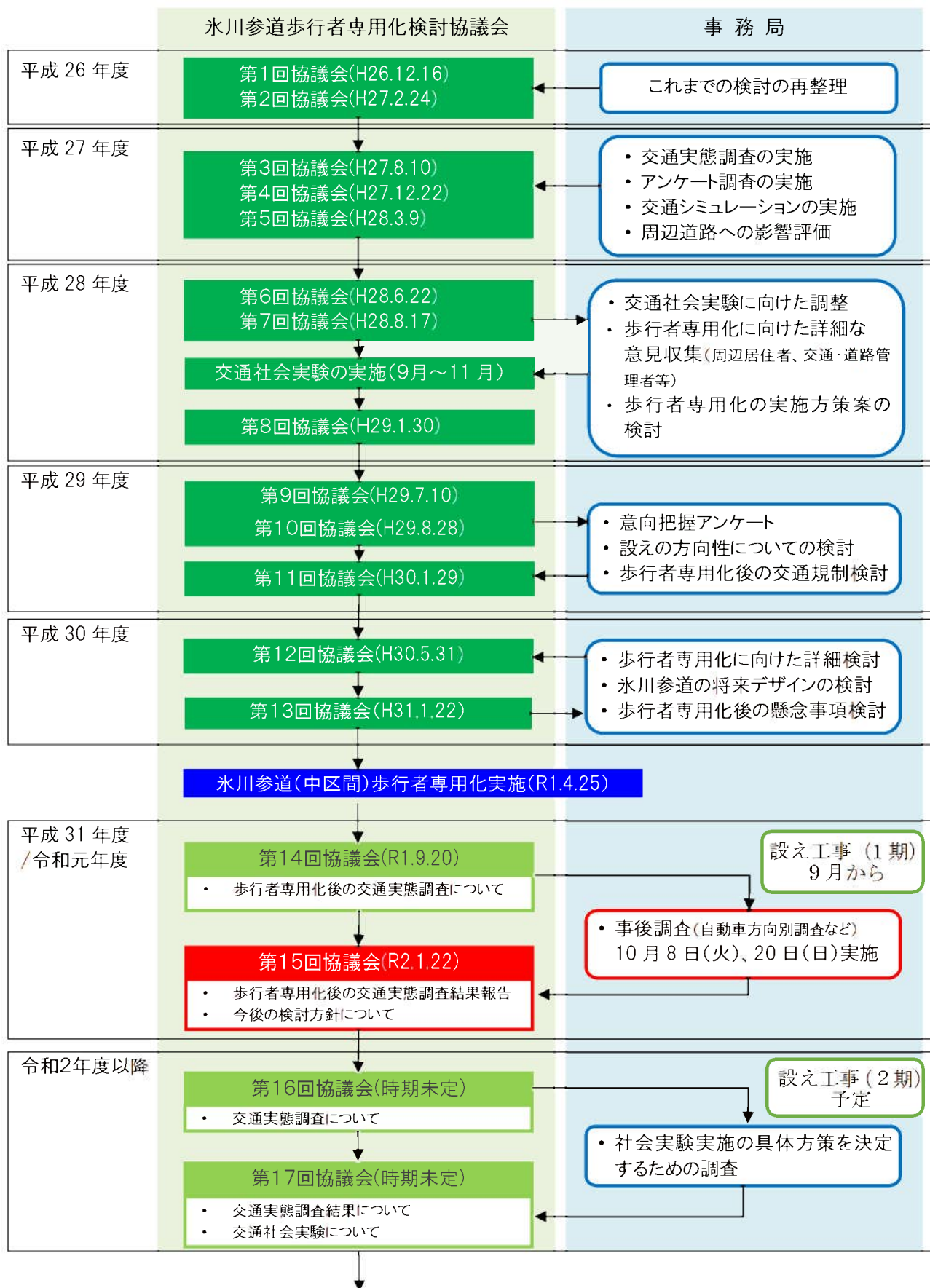
工事は中区間を2期に分けて実施する予定で、今回は中区間全体の約3分の2にあたる約300mの区間です。

施工延長：約 300m（中區間全体で約 450m）
 契約日：2019 年 9 月 6 日～（準備期間を含みます）
 施工業者：株式会社杉本土建工業
 主な内容：舗装、照明、側溝の設え変更等



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お願いします。



第 15 回 氷川参道歩行者専用化検討協議会（2020 年 1 月 22 日）

① 開催概要（議事要旨）

日時	令和 2 年 1 月 22 日（水） 10 時 00 分～11 時 35 分		
場所	大宮区役所 4 階 401、402 会議室		
出席者	【学識】 ・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 【沿線自治会】 ・吉敷町 1 丁目自治会 会長 関口 彰一 (副会長 清水 秀久) ・吉敷町 3 丁目自治会 会長 山戸 彰 ・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 井端 清美 (副会長 黒須 克之) ・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 板橋 国重 (相談役 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 小笠原 恒夫 【協議会】 ・氷川の杜まちづくり協議会 会長 小峯 政昭 ・ " 副会長 山田 とも子 ・ " 副会長 本島 紋次郎 ・ " 副会長 横山 好之		
欠席者	【交通管理者】 ・埼玉県警察本部 交通規制課 課長 永谷 邦夫 ・大宮警察署 交通課 課長 岡崎 剛 【道路管理者】 ・さいたま市 建設局 北部建設事務所 所長 小泉 勉 【沿線自治会】 ・吉敷町 2 丁目自治会 会長 花俣 幸太郎 ・吉敷町 4 丁目自治会 会長 大澤 規郎		
配布資料	・委員名簿、席次表 ・資料 1 交通実態調査結果について ・資料 2 生活道路内の交通量増加などへの対策の検討 ・資料 3 氷川参道中区間の道路空間改良工事について ・資料 4 今後のスケジュールについて ・参考資料 1 第 14 回 氷川参道歩行者専用化検討協議会 議事要旨 ・参考資料 2 氷川参道周辺図 ・参考資料 3 氷川参道歩行者専用化検討協議会設置要綱		



② 議題（議事要旨）

発言者	内容
（１） 資料１ 交通実態調査結果について	
事務局	～資料１ 交通実態調査結果について～ 説明
委 員	・ 調査時期によって、交通量に変動があるがいつ実施したものか。 ・ 歩行者等は、夏は参道の木陰を通り、冬は歩きやすい西通り等を通る等、季節によって異なるため一概に過年度結果と比較できないのではないか。
事務局	・ 今回の調査は 10 月に実施し、過年度調査は 9 月中下旬に実施したものである。
座 長	・ 9 月だと若干暑さが残っていたかもしれないことに留意して、調査結果を見ていく必要がある。
委 員	・ 平成 27 年度現況シミュレーション結果とは、実測したものではないということか。 ・ 結果の増減は、実測値と比較した方が感覚的には一致している。
事務局	・ 当該年度のナンバープレート調査結果等を基にシミュレーションを行った結果である。 ・ 実測値としては参考として示した平成 28 年度調査があるものの、調査箇所等が一部であることから、全体としてある程度比較できる平成 27 年度の現況シミュレーション値との比較とした。
委 員	・ 中区間の歩行者が大きく減少している結果となっているが、どのような状況なのか。 ・ 地元の感覚としては、自転車が増えた印象であるが、歩行者が減ったことにより相対的に自転車が増えた感覚になっているということなのか。
事務局	・ 中区間の歩行者数は平日の全ての時間帯で減少しており、明確な要因は見受けられなかったことから、広い歩道が整備された氷川緑道西通線が駅までの最短経路として利用されるようになったものと考えられる。
委 員	・ 通勤時間帯は駅方向の歩行者も多いが、その他の時間帯は異なること等から、一概に平日とせずに、時間帯等、詳細に調べた方が良いのではないか。
事務局	・ 時間帯および方向については、資料に示しており、全体的に減少し、特に北進方向の 7 時台や 10 時台が大きく減少していることから、通勤・通学関連の歩行者の分散の可能性があるかと推測した。
委 員	・ ナンバープレート調査として、一の鳥居方面からの流動は調査対象外なのか。 ・ 一の鳥居方面から南大通り線に入り、すぐ右折し、東側生活道路に入る交通も見られると思うがそれはわからないものなのか。
事務局	・ ナンバープレート調査としては、一の鳥居の少し北側の地点で実施しており、調査結果においても一の鳥居から進入し、南大通東線から東側生活道路に入る流動は一定程度確認しているが、数が少ない。 - また、進入後どのように走行したかが不明であったことから、現時点では資料に記載していない。
（２） 資料２ 生活道路内の交通量増加などへの対策の検討	
事務局	～資料２ 生活道路内の交通量増加などへの対策の検討～ 説明

発言者	内容
委 員	・ 課題 1・2 を近々に対応していくことは賛成である。 ・ 特に、課題 1 の北進への対応として東側生活道路①には道幅も狭い上に双方向であることから、時間帯によっては渋滞や錯綜するため、交通量を減らす対策を行うことは必要である。 自治会の中でも一方通行規制等の声も挙がっており、この部分は具体の検討を進めてもらいたい。 ・ 課題 2 については、区役所駐車場からの左折による退場車両によって直近信号まで埋まるため、市民会館駐車場から左折退場させ、東側生活道路へ誘導されるケースが発生している。まずは、西側の幹線道路への誘導の遵守や案内表示をお願いしたい。
委 員	・ 北区間一部の「時間帯規制」および「終日規制」のメリットで、通学環境の良好化とあるが、現在、東側生活道路①が通学路となっており、北区間は通学路となっていないため、交通規制することで通学環境の良好化という表現に違和感がある。
座 長	・ 現時点では通学路となっていないが、交通規制を行うことで北区間を通学路として指定できるため、現状より通学環境が良好化されるという意味である。
委 員	・ 交通規制の変更策として、南大通東線から東側生活道路①への左折禁止が「終日規制」のみであり、北区間一部と同様に「時間帯規制」もあるのではないかな。
事務局	・ 実施可能なものを挙げていこうという趣旨から、事前に大宮警察署等に照会・協議しており、その際に「時間帯規制」の前例が無いことから、時間帯規制を行うには相当の要件や協議が必要となるであろうという見解を踏まえ、現時点で「終日規制」のみを対応策として挙げた。
座 長	・ これまでに（県外では）「時間帯規制」を行った事例もあることから、現段階で「時間帯規制」を落とす必要はない。
事務局	・ 今後、交通管理者と協議の上、検討していく。
(3) 資料3 氷川参道中区間の道路空間改良工事について	
事務局	～資料3 氷川参道中区間の道路空間改良工事について～ 説明
委 員	・ 歩行者と自転車の錯綜が見られることもあり、要望として自転車対策を行ってもらいたい。 現時点で、何か自転車と歩行者を区分させるような表示等の対応を想定しているのか。
事務局	・ 道路の外側と内側の舗装を異なる材質で整備し、自転車は外側を、歩行者は内側を自然に通行するよう、設計の工夫をしている。 まずは整備し、運用してみて、それでも錯綜が見られる場合は、対策を考えていく予定である。
座 長	・ 歩行者を優先させる路であり、あまり自転車の走行箇所を明確にすると、自転車の速度が上がり安全性を欠く可能性もあるため緩やかな誘導が望ましい。
(4) 資料4 今後のスケジュールについて	
事務局	～資料4 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	

発言者	内容
—	・ 意見なし
(6) 事務局より連絡	
—	・ 次回 2020 年夏頃を想定し、決定次第、2 週間前までに案内する。

以上