

大宮停車場大成線交通社会実験の結果概要

1. はじめに

- 大宮停車場大成線では「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の創出に向け、**歩道拡幅と一方通行化について検討**しています。
- そこで、西向き一方通行化した際の沿道の利用や周辺の交通環境への影響を把握することを目的に交通社会実験を実施しました。
- なお、一方通行の向きについては、下記に配慮して定めています。
 - ①**歩行者の安全性・安心性を高める（交通量を低減させる）**
 - ②**搬出入車両への影響を最小限に（大型車の交通量が多い）**
 - ③**将来交通環境の変化へ対応（新設道路整備や道路廃止による変化）**
- 実験に合わせて実施した、交通量調査とアンケート調査の結果を報告します。

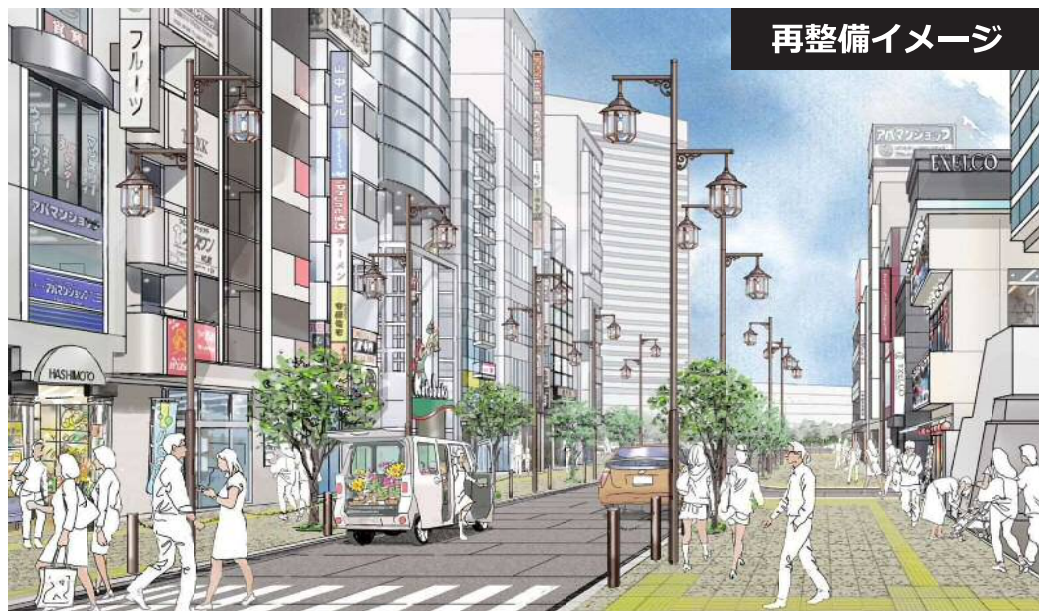
- 実施期間：
令和2年11月10日（火）～16日（月）
- 実施時間：24時間
- 交通規制：西向きの一方通行
- 歩道拡幅：
カラーコーンを設置し、3.5m⇒5.0mに拡幅



歩道拡幅部分を通行する歩行者の様子



停車車両の横を車が通行の様子



再整備イメージ

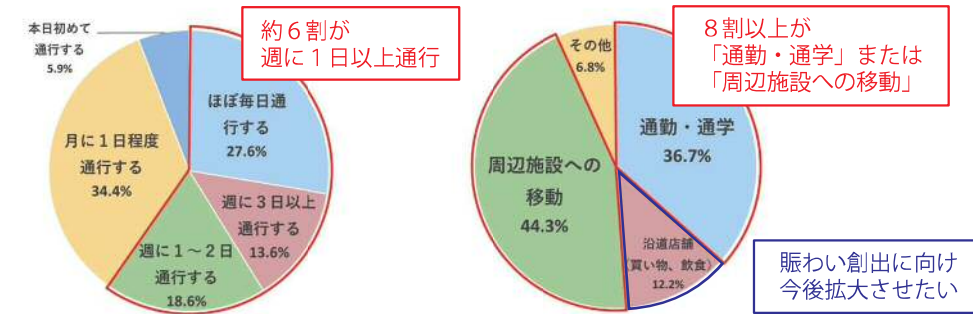
2. アンケート調査の報告

- 交通社会実験の実施に伴い、「歩道部の拡幅（車道部の一方通行化）」についての意見を把握する目的で、沿道関係者や歩行者等にアンケート調査を実施しました。
- アンケート調査票の回収数は合計243票でした。

- 沿道権利者：12票
- テナント：10票
- 歩行者：140票（実験期間中の平休日に実験実施区間でインタビュー）
- 一般住民：81票（WEBアンケート、期間：11/10～11/30）

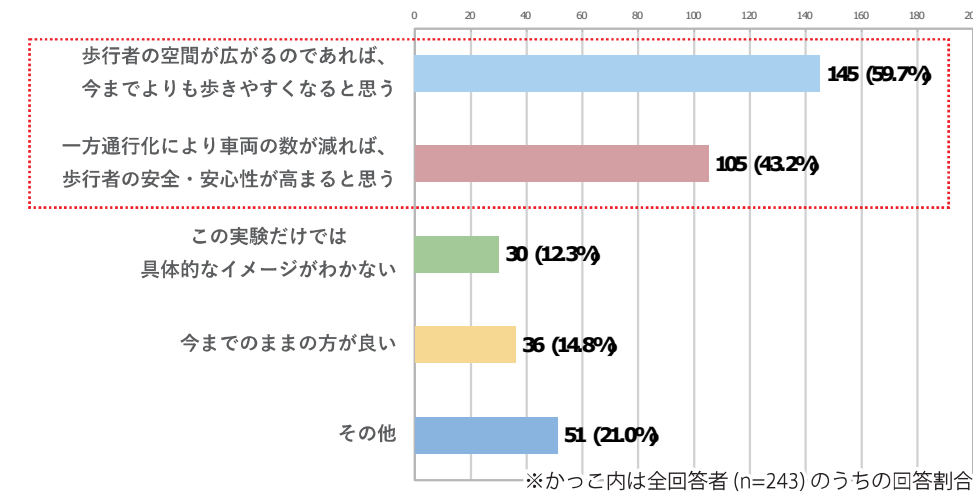
(1) 本道路の通行頻度・通行目的 ※本質問の対象者は「歩行者」「ホームページ」のみ n=221

- 本道路を日常的に利用している回答者が多く、「通勤・通学」や「周辺施設への移動」のための通行が多いことから、**通行人の多くは本道路を“通り道”として利用している**と推測されます。



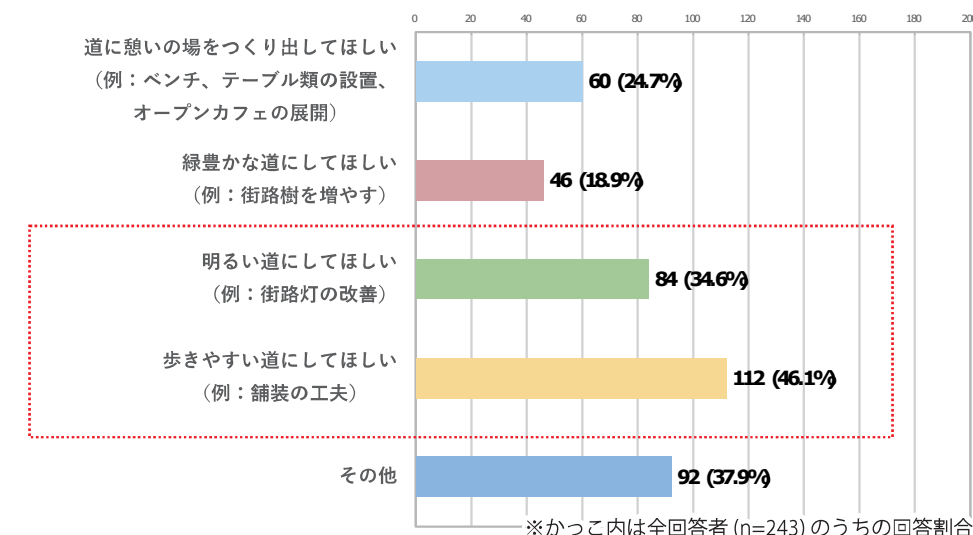
(2) 歩道の拡幅・車道の一方通行化の感想 【複数回答】 n=243

- 「今までよりも歩きやすくなる」「歩行者の安全・安心性が高まる」への回答数が多く、**歩道部の拡幅（車道部の一方通行化）を前向きに捉える人が多い**と考えられます。
- その他では、「歩道を広くしてほしい」、「歩行者優先の道にしてほしい」、「駅前通りとしてのプレゼンスが高まる」といった前向きなご意見や、「周辺道路の渋滞悪化に懸念がある」、「緊急車両・搬出入車両の通行に懸念がある」といったご懸念に関するご意見もいただいております。



(3) 広がる歩道への期待 【複数回答】 n=243

- 街路灯の改善等による「明るい道の整備」や、舗装の工夫等による「歩きやすい道の整備」に対する期待が、特に大きい**と考えられます。
- その他では、「歩きやすい道にしてほしい」、「夜も明るい道にしてほしい」、「人が滞留すると治安が悪化する」「街路樹は不要（通行の支障・鳥害など）」といったアンケートで多く回答されている内容のご意見を頂いた一方で、「ベンチ・カフェ等を設置してほしい」、「街路樹等を整備してほしい」といったご意見も頂いております。



3. 交通量調査の報告

- 交通社会実験時と通常時における交通実態を把握し、大宮停車場大成線の一方通行化が周辺の交通環境に及ぼす影響を分析するため、交通量調査を実施しました。

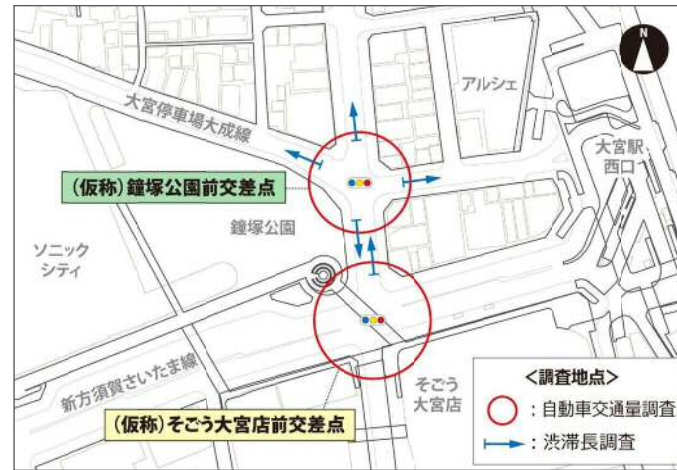
調査実施日

【交通社会実験時】

- 日にち: 11月12日(木) 及び 11月15日(日)
- 時間: いずれも 6:00 ~ 22:00

【通常時】

- 日にち: 11月26日(木) 及び 11月29日(日)
- 時間: いずれも 6:00 ~ 22:00



(1) 自動車交通量調査の結果

- 自動車交通量は図のとおりであり、両交差点において平休日ともに通常時・実験時で概ね同程度の交通量でした。

- 通常時の大宮停車場大成線の、西進方向(鐘塚公園方面)と東進方向(大宮駅西口方面)の交通量の比較は以下のとおりです。

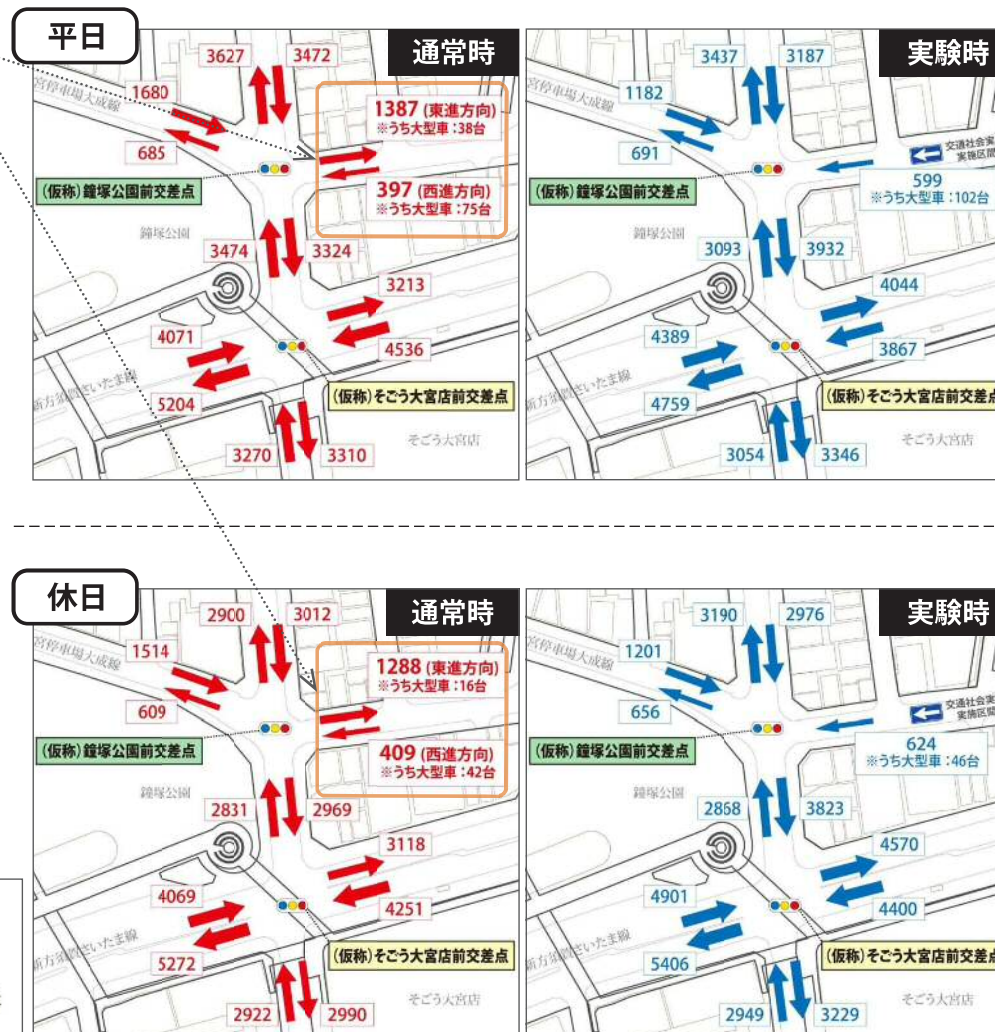
<自動車交通量>

- ・ 西進方向の交通量よりも、東進方向の交通量が、約3倍多い結果となりました。

<大型車の混入台数>

- ・ 大型車*の交通量は、東進方向よりも、西進方向の方が約2倍多い結果となり、搬出入車両の多くは西進していると推測されます。

*トラック、パッカー車等



(2) 渋滞長調査の結果

- 「(仮称)鐘塚公園前交差点」での渋滞長は図のとおりであり、平休日ともに交差点北側で長い渋滞が発生していました。
- 交差点北側の渋滞長と主な渋滞原因は右のとおりであり、実験時は通常時よりも、平均渋滞長は長く(約60m ※普通乗用車10台分程度)、最大渋滞長は短い結果となりました。

▼ 交差点北側の渋滞長

	平日		休日	
	通常時	実験時	通常時	実験時
平均渋滞長	72.4m	131.6m	65.4m	120.1m
最大渋滞長	650m	485m	605m	600m

<主な渋滞原因>

- ① 道路横断者
- ② 沿道出入り車両
- ③ 先詰まり(交差点先の渋滞で信号が青でも進めない)



(3) まとめ

- 通常時と実験時で渋滞長に多少の違いが見られるものの、周辺道路の交通環境に大きな影響を及ぼさなかったことから、交通管理者(警察)と協議を進めます。また、渋滞対策についても、あわせて取り組む必要があることから、渋滞原因の一つである、「先詰まり」の解消に向け検討を行います。