

1

大宮氷川参道周辺地区まちづくり 具体的な形として住民にみえるもの

椎名主税

SHIINA Chikara

国際航業株式会社 / 道路・地域計画部



近年、住民参画の一つである社会実験が全国的に実施されており、本地区交通計画においても、社会実験を検討のツールとした取り組みを進めている。

しかし、社会実験を通じた事業の実現化には、時間を要する場合があります、住民との実現化のコンセンサス維持が課題となる。

このため、計画立案には、「何のために参加するのか」言い換えれば「参加して何が得られるのか」を明確化し、参加者との間に具体的な実現目標の共有化が必要である。

本稿では、常に「具体的な形として住民にみえるもの」を基本として住民とのパートナーシップを形成・維持し、段階的整備のサイクル「住

民ニーズによる立案→交通シミュレーションによる事前評価→社会実験での実証→事業竣工→事業の事後評価」、そして次なるサイクルへ至る事例を紹介する。

1—氷川参道の概況

氷川参道は、JR大宮駅の東側に位置し、周囲を幹線道路に取り囲まれた地区である（図1）。地区の中央には幅員約6.0mの、一部整備済み区間を除いて歩車分離されていない氷川参道（以下参道）が南北に通っており、周囲の幹線道路の渋滞を避ける通過交通が参道に流入している。

参道には、車両約5000台／12h、歩行者・自転車約3300人（台）／12h

（1999年データ）を超える利用が混在し、住民の安全性と居住環境が損なわれている。

2—これまでの取り組み

地元では、市のシンボルである参道を将来に引き継ぐという主旨において、周辺自治会長や沿道住民の有志による『うるおいのあるまちづくり推進協議会』が1995年9月に組織され、参道のあり方などが提言されている。

その後、官学民合同の『氷川参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議会』によって具体的な検討が行われ、参道を歩行者専用道とすることを将来目標とし、1) 短期対策：参道の路上駐車を排除し歩行空間を確保する。2) 中長期対策：参道に流



写真1—さいたま新都心より氷川参道を望む



図1—対象地域の概略図



写真2—参道の概要

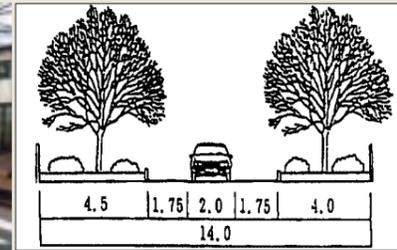


図2—参道の幅員構成図

入る通過交通を排除する。この二つが、段階的に行っていく対策として位置づけられた。

また、短期的な対策の実施においても、参道を北区間・中区間・南区間に区分し、交通規制の変更等が無く、周辺の交通状況への影響及び路上駐車（違法）が最も多い中区間から段階的に整備し、住民に対策の必要性と効果をすぐに目に見えて示す手法が定められた。

3—中区間における短期対策の計画立案ステップ

短期対策の計画立案ステップは、交通流シミュレーション、社会実験など目に見える形で「何のために参加するのか」の合意形成を図り、さらに「何が得られるのか」を事業の竣工という形で明確化するステップを構築した。

短期事業の対策立案の経緯を以下に列記する。

(1) 対策案作成までの経緯

- (a) 『うるおいのあるまちづくり推進協議会』からの提案は以下である。
 - ⇒ 氷川参道における具体的な交通対策が必要
- (b) 『アンケート・交通実態調査』による結果は以下である。
 - ⇒ 住民は参道を徒歩や自転車で通る場合、快適な空間を求め、「路上駐車抑制」や「車両速度の抑制」等を挙げた
 - ⇒ 「暗いイメージがある」や「沿道の樹木の保全」が指摘された
 - ⇒ 参道利用の車両は、約75%が通過交通である
 - ⇒ 参道での路上駐車（違法）は、短期事業区間で最も台数が多くかつ駐車時間が長い

(c) そこで社会実験としての『交通実験』を実施した結果は以下である。

- ⇒ 「駐車車両の排除」「歩行空間の確保」を目的とした交通実験を試行し、有効な手段としての評価を得た
- ⇒ 片側、両側歩道の2パターンに対し、両側歩道では「歩行空間が狭い」等の課題が指摘された
- (2) 対策案作成にあたっての課題・条件
 - (a) 歩車道の区分にあたっては段差を設けない
 - ⇒ 氷川神社の例大祭での勅使や夏祭りでの山車の通行を考慮し、構造物は取外しが可能なものとする
 - (b) 歩車道の区分は車止めにより部分的に行う（完全な区分は行わない）
 - ⇒ 対象区間の中央に位置する消防署からの緊急車両走行に対し、故障車発生時の待避スペースを確保する
 - ⇒ 枝下ろしの際の高所作業、落ち葉清掃時等の作業スペースを確保する
- (3) 住民との協働による対策案の作成ステップ

対策案の作成に際し、住民との協働作業は、『氷川参道周辺地区まちづくり交通計画検討協議会』による対策案を基本案とし、約10ヶ月にわたる『うるおいのあるまちづくり推進協議会』による検討を経て、具体的な対策案として構築した。

また「シンポジウムの開催」及び「協議会だより」により幅広い広報が平行して実施された。

以下に短期対策の概要を示す。

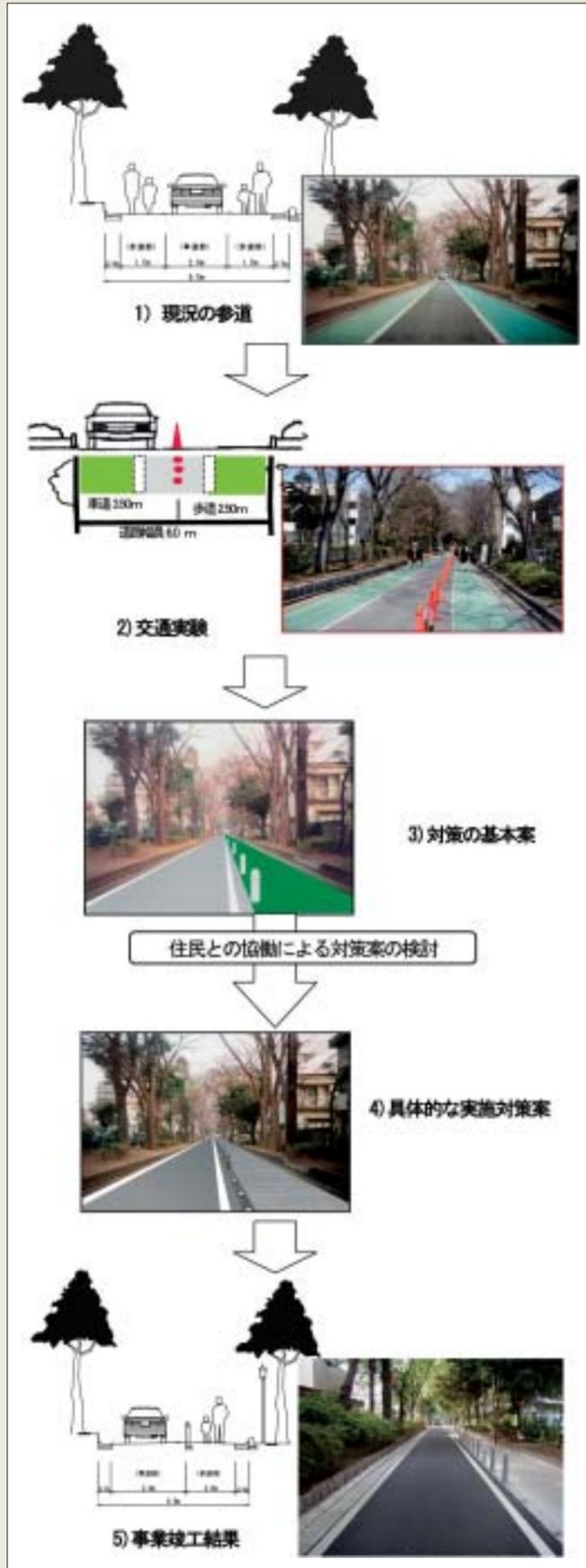


図3—氷川参道状況図（H16時点）



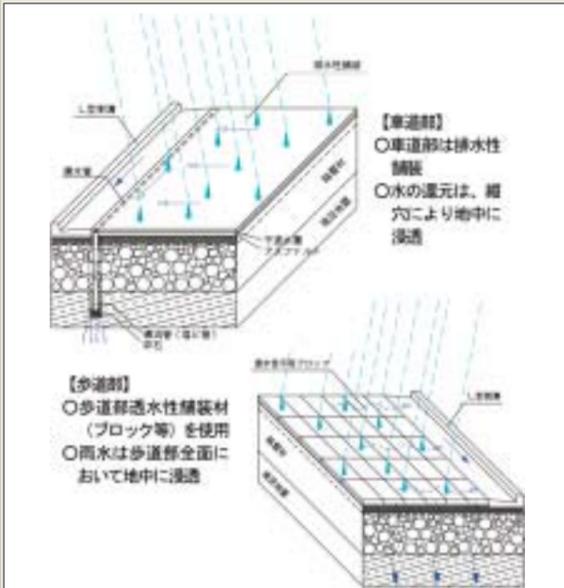
写真3—氷川参道の一の鳥居

短期対策の概要



■図4—対策実施までの検討案の流れ

- ①対象区間は、中区間450mとする。
⇒ 路上駐車が多く、歩行者・自転車の利用も多い区間である。
- ②緑道西側を車道3.5m、東側を歩道2.5mとして歩車道を分離する。
⇒ 西側に車道を寄せることで、現状の形態と比較して駐車しにくい状況をつくる。
- ③車道は外側線で区分し、歩行空間(路側帯)は、ブロック等で参道にふさわしい空間を演出する。
- ④部分的に車止め(脱着式)を設置する。
- ⑤交差点直前にイメージハンプ等を設置する。
⇒ 交差点であることの認識度を高める。
- ⑥透水性舗装材を使用し、両側の樹木へ水を供給する。
⇒ 雨水を地中に浸透させることにより、樹木への配慮を行う。(図5)
- ⑦照明施設を設置することにより夜間通行の安全性を確保する。
⇒ 緑道の既設照明において「暗い」箇所を補完することにより、夜間通行の安全性を向上させる。
- ⑧舗装面に光触媒による自動車排気ガス(NOx)浄化機能を付加する。
⇒ 自動車から排出されるNOxを浄化する環境修復機能を付加し、環境に配慮する。



■図5—沿道樹木の保全のための道路構造

4—中区間における短期対策の事後評価

水川参道中区間の短期対策に関する供用2年後の事後評価をアンケート調査(平成16年4月実施:参道沿道10自治会へ配布、回収606通、回収率18.2%)により行った。

(1) 中区間歩車分離整備に対する評価
短期的対策の目的である「安全な歩行空間の確保」「路上(違法)駐車排除」について、効果があるとの評価を90%以上得ることができた。(図6)

(2) 歩車分離区間の延伸についての意識

中区間以外への歩車分離整備の実施について、賛成との評価を94%得ることができた。

また、その事業実施へ向けては、同様な社会実験を実施した上で検討を進めていくことについて、賛成との評価を91%得ることができた。(図7)

この結果は、整備の有効性を住民に提示することができたことを示すとともに、本格実施をする前段階として社会実験を実施することは重要であるということも確認できた。

5—おわりに

本事例では、参道を将来的に「歩行者専用の道」とすることを最終的な目標として認識した上で「具体的な形として住民にみえるもの」を基本とし、早期に取り組むことが可能な歩行空間の連続性確保を目指した地区交通計画を立案している。

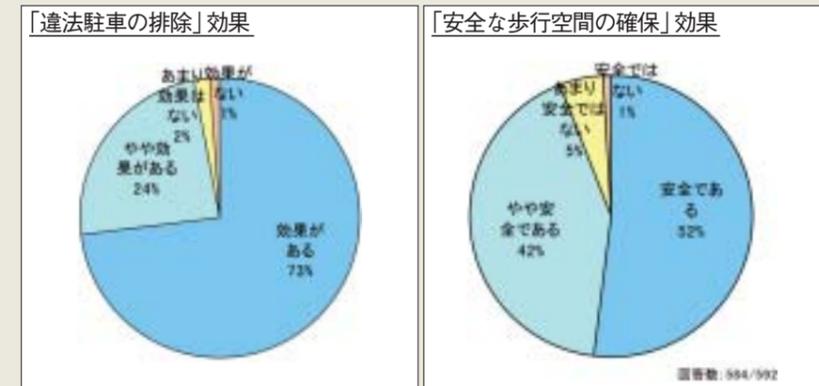
現在、段階的整備は、事後評価の結果を受け、第2段階に入っており、新たな検討サイクル「対策ニーズの再確認→交通シミュレーションによる事前評価と効率的な実験計画作成→社会実験の実施→実施対策の立案」の中で、平成17年3月に、中区間に連続した南区間(交通規制の変更

を伴う)において、社会実験を実施している。

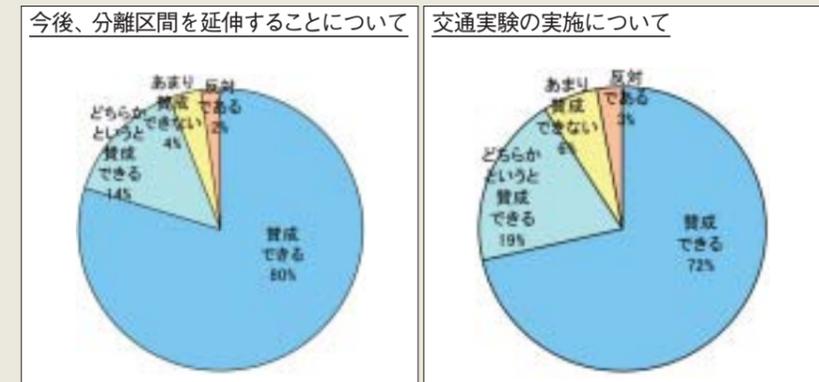
現段階において、前述の事後評価アンケート結果より、当事業への住民の期待が大きいことを確認することができ、本検討を進める住民、関係者にとって大きな力となっている。

今後は、交通規制の変更を伴う南区間の対策実現化、さらに、沿道に商店が連なる北区間において、これまで培ってきた中区間の策定方法の有効性がどれだけ、合意形成という形で反映されるかを確認していく必要がある。

最後に、これら水川参道に対する住民の取り組みは、平成14年度に国土交通大臣表彰(まちづくり功労賞)受賞、同年さいたま市景観協力賞、平成15年に日本ベストパーキング賞優秀賞を受賞しており、客観的な評価を得ていることも、推進の大きな原動力となっていることを付記する。



■図6—歩車分離に対する評価



■図7—歩車分離区間の延伸について