



駅西口富士見通線
朝霞駅南口駅前通り

今後の進め方の提案について

2021年6月2日 埼玉大学

駅西口富士見通線

整備の選択肢

表一 交通規制の選択肢

交通規制	メリット	デメリット、留意点
一方通行	<ul style="list-style-type: none">車線を削減することで歩行空間を広く確保できる滞留や遊べる空間を創出できる通行方向を制限することで通過交通を抑制できる歩行者が車道を横断する距離が短くなる	<ul style="list-style-type: none">自動車の通行方向が制限される一方通行化により自動車の速度が増加する可能性があるため、速度抑制策が必要自動車の迂回経路の検討が必要一方通行の向きの検討が必要
双方向	<ul style="list-style-type: none">自動車の利便性が保たれる	<ul style="list-style-type: none">歩行空間、滞留空間を増やすことが難しい
歩行者天国	<ul style="list-style-type: none">歩行者の安心、安全な通行空間が確保される。道路の横断が自由にできる通過交通を排除できる時間規制が可能	<ul style="list-style-type: none">自動車の迂回経路の検討が必要規制時間帯以外の通行規制をしない（双方向通行の場合、歩行空間や滞留空間を整備することが難しい

表二 道路構造の選択肢

	メリット	デメリット、留意点
単断面化	<ul style="list-style-type: none">イベント時等一体的利用が可能バリアフリー、横断がしやすい	<ul style="list-style-type: none">交差道路や沿道敷地とのすりつけの検討
歩道区分あり	<ul style="list-style-type: none">歩行者の通行空間が明確	<ul style="list-style-type: none">自動車が速度を出しやすい道路全幅をつかった一体的な利用がしにくい

駅西口富士見通線 整備の選択肢

表一 交通規制と道路構造の組み合わせごとのパターン

No.	交通規制	道路構造
1	一方通行	単断面
2	一方通行	歩車道区分あり
3	双方向	単断面
4	双方向	歩車道区分あり
5	歩行者天国	単断面
6	歩行者天国	歩車道区分あり

一方通行化して歩行空間、
滞留空間を創出



滞留や遊べる空間を創出

単断面化して全幅を
一体的に利用



図出典：さいたま市資料



ワークショップによる検討のイメージ

それぞれの選択肢のメリット、デメリットを考慮して、地域で合意できる対策を検討

ワークショップ実施準備

- 参加者の選定、事前説明
- 関係機関、地域住民への周知、参加依頼
- 関係者による合同点検
- 開催関係者間での役割分担、進行確認

第1回ワークショップ

- 安全対策に関する知識の共有
- 課題の洗い出し、問題意識の共有

第2回ワークショップ

- 客観データによる課題の共有
- 対策案の具体化
- 対策案の留意点の洗い出し

第3回ワークショップ

- 実施候補対策案の提案
- 参加者間での対策案への合意形成

第2回WSに向けた検討

- 第1回WS議論の取りまとめ
- 第1回WSで上げられた課題に関する客観データの取得、分析
 - 交通調査
 - ビッグデータ
- 考えられる対策案の検討

第3回WSに向けた検討

- 第2回WS議論の取りまとめ
- 第2回WSで上げられた対策案の検討
- 現地調査
- 関係機関協議

- 地域住民全体への説明（説明会等開催）

対策実施

地域の関係者によるワークショップ

	実験前	実験後
円滑性
賑わい
笑顔度

合意形成



ワークショップによる議論

- 少人数の班で問題の洗い出し、対策の提案等について議論
- 議論の後は全体発表で各班の議論した内容を共有
- 写真は埼玉県内で大学生が運営支援をしたWSの例



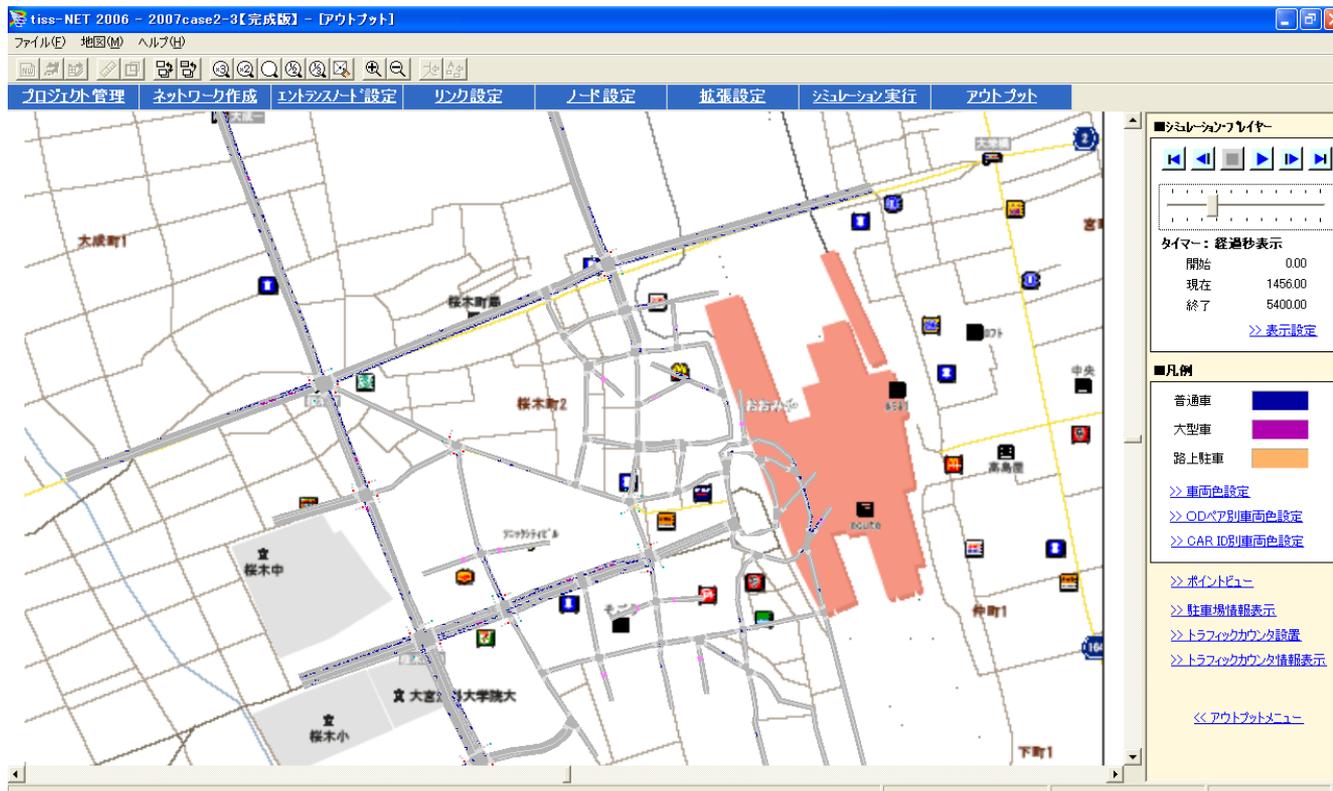
朝霞駅南口駅前通り

検討項目

検討パターン	メリット	デメリット、留意点
一方通行	<ul style="list-style-type: none">歩行空間を拡幅できる抜け道利用の交通を削減できる用事がある自動車は入ってくる事ができる	<ul style="list-style-type: none">道路に工夫をしないと速度が上がる場合がある危険性の観点から、時間帯規制は通常できない
歩行者天国 (時間規制)	<ul style="list-style-type: none">規制時間帯は歩行者の安全性、快適性を最も高く確保できる。曜日や時間帯を指定して規制ができる	<ul style="list-style-type: none">沿道に用事のある車の利便性が下がる沿道に車庫がある場合などは通行許可を検討バスの迂回を検討
ボンエルフ (大型車規制あり)	<ul style="list-style-type: none">歩行空間をやや拡幅できる用事のある車が通行できる	<ul style="list-style-type: none">バスの迂回を検討歩行空間はあまり広げられない
ボンエルフ (大型車規制なし)	<ul style="list-style-type: none">バスの迂回が必要ない用事のある車が通行できる	<ul style="list-style-type: none">道路にできる工夫の幅が狭まる歩行空間を広げることが困難

シミュレーション実施の目的

- 交通規制を行った場合の迂回路等の交通状況の確認
 - ✓ 渋滞がおきるようなことはないか、交差点の容量を超えていないか
 - ✓ 一般車やバスの所要時間が大幅に増加するようなことはないか
 - ✓ 交通量が大幅に増加するような経路がないか
- 実施対策案ごとの交通状況の比較検討
- 交差点改良等の必要性の有無の検討



交通シミュレーションのためのナンバープレート調査企画(案)



- 交通シミュレーションに必要なOD表作成のための調査
- 通行する車両の経路を把握。

青：交通規制検討区間

緑：ナンバープレート調査箇所候補

赤：ナンバープレート調査方向候補

必要調査員数：約20名

※具体的に検討する規制案、およびプレ調査により箇所と人数を確定

調査時間：約2時間

以下については要相談

実施日：平日または休日

時間帯：朝ピークまたは夕ピーク

等