

# 八幡通り整備基本計画

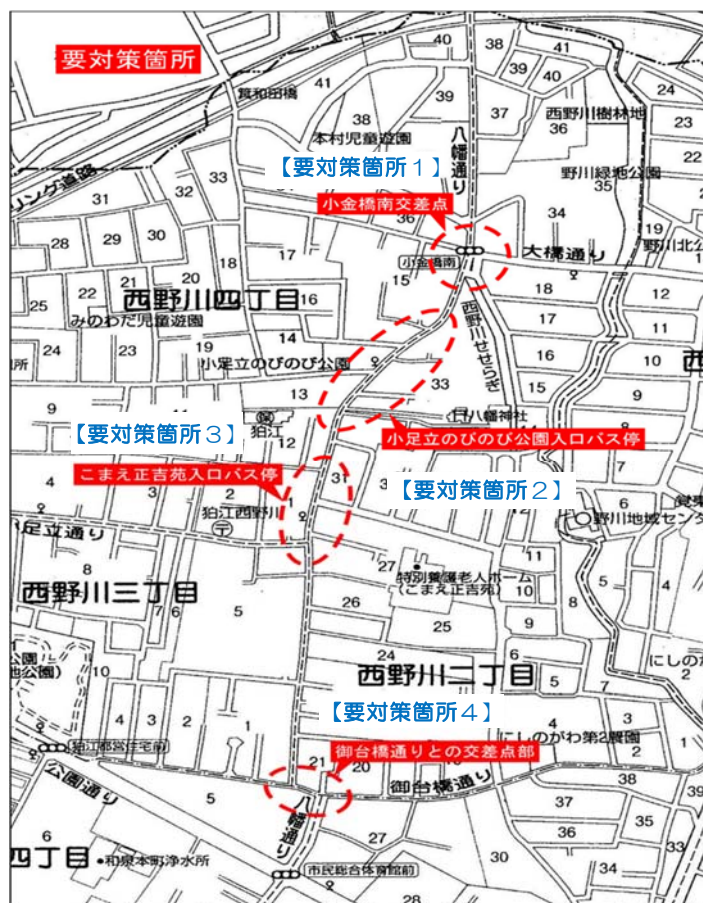
平成 29 年 3 月

狛江市

## 目 次

1	八幡通りをとりまく現状 -----	1
2	安全対策の検討の経緯 -----	1
3	八幡通り整備基本計画 -----	2
	(1) 交通量調査 -----	2
	(2) 安全対策の選定 -----	3
	(3) 懇談会 -----	3
	(4) 整備の優先度 -----	4
	(5) 計画イメージ図 -----	5
4	整備計画 -----	10
	(1) 計画工程表 -----	10
	(2) 事業資金計画 -----	11
5	今後の対応 -----	12

### 【要対策箇所図】



<はじめに>

平成 27 年 6 月に策定した八幡通り安全対策整備基本構想（以下、基本構想）では、地域住民の方々や自治会等の参加による懇談会を 2 回開催したほか、アンケート調査やタウンウォッチング（現場調査）を行い、地域住民の方々の意見や要望を反映させ基本方針とし、3 つの基本方針として 1. 歩行者の安心・安全を第一とした対策を計画する、2. 安全対策を短期・中期・長期に分けて計画する、3. 安全対策をソフトとハードに分けて計画することとしました。そして、路線全体及び局所的な対策として 4 箇所の対策案を取りまとめました。

八幡通り整備基本計画策定にあたり、基本構想に基づき対策をより具体化するために平成 28 年 7 月に交通量調査・自動車の速度調査の実施、平成 28 年 12 月に 2 回の懇談会を開催し、多くのご意見やご要望をいただきました。

これらを踏まえ、この度、狛江市として八幡通り整備基本計画を策定しました。これから実施設計、整備工事へと続くこととなりますが、この八幡通り整備基本計画を基に八幡通りをより安全にするための対策を展開していきます。

## 1 八幡通りをとりまく現状

狛江市道第 32 号線の狛江市総合体育館交差点から野川に架かる小金橋までの約 900m は、「八幡通り」と呼ばれ、道路幅員約 6.0m（一部歩道設置部分は 10.5m）の道路です。当該道路は狛江市の北西部の地域を南北に縦断し、道路の沿道や周辺には住宅地が形成され、公益施設として、保育園や老人ホームが立地しています。狛江市都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月）では、主要生活道路に位置づけられ、一部はこまバスの運行コースとなっています。そのため、通勤通学や買い物などのための徒歩や自転車の交通量の多い道路です。また、幹線道路の抜け道として、自動車の通過交通の多い道路で、変則的な交差点や見通しなどの交通問題を抱えています。

## 2 安全対策の検討の経緯

平成 21 年 8 月に狛江市・まちづくり市民会議より、狛江市まちづくり条例第 24 条第 1 項に基づく報告書が提出されました。当時の都市整備課では、道路整備計画の参考になると評価し、特に小金橋南交差点改善案を取り上げることにしました。平成 22 年度に狛江市まちづくり条例第 24 条第 3 項に基づき、テーマ型まちづくり協議会の提案に対する見解の公表を行い、「小金橋南交差点の改善実現」に向け、検討を始めました。平成 23 年度に小金橋南交差点改修の設計を行い、地域住民へ事業内容を説明しました。しかし、地域住民の方々や有識者から、「八幡通りの交通事故を踏まえ、交差点だけではなく全線について検討して欲しい」との要望を受けました。そこで、地域住民の方々の意見を反映させるために、平成 26 年度に基本構想を検討し、平成 27 年 6 月に基本構想を策定しました。そして、この基本構想に基づき対策をより具体化するために、この度「八幡通り整備基本計画」を策定しました。

### 3 八幡通り整備基本計画

#### (1) 交通量調査

##### <調査地点>



八幡通りの安全対策をより具体化にするために、現状の自動車・歩行者・自転車の交通量調査と自動車の速度調査を行いました。自動車の交通量調査結果を分析した結果、小金橋から市民総合体育館前交差点に向かって、接続道路からの流入で徐々に交通量が増加し、この交通量の約50%が通過交通車両と推定されました。

歩行者通行量は、御台橋通りとの交差点で歩行者通行量が多く、その原因として市民総合体育館前のバス停を利用する人が多いことが挙げられます。

自転車通行量は、八幡通りの沿道に住んでおらず、遠方から来る人が自転車を多く利用しているようです。自転車の通行量は、歩行者の通行量より多く、狛江市が平坦なので自転車を利用しやすいことが影響しているようです。

##### <要対策箇所の交通量>

(12時間測定)

要対策箇所	自動車	自転車	歩行者
要対策箇所1	1,485台	1,272台	261人
要対策箇所3	1,581台	1,123台	243人
要対策箇所4	1,925台	1,329台	501人

※要対策箇所2は交差点ではないため未調査

※各要対策箇所内における調査地点での流入・流出合計の最大台数(人数)を記載

自動車の速度については、規制速度30km/hに対し、測定平均速度が30km/h程度の結果でした。しかし、直線部での最高速度は56.3km/hと非常に高く、時速30km/h以上の自動車の割合は、最高で76.8%という結果が得られました。

<要対策箇所付近の自動車速度>

測定区間	平均速度	最高速度	30km/h以上の割合
小金橋～要対策箇所1の区間	34.8km/h	52.4km/h	71.3%
要対策箇所2～要対策箇所3の区間	31.3km/h	50.0km/h	57.6%
	30.2km/h	46.8km/h	52.2%
要対策箇所3～要対策箇所4の区間	34.7km/h	56.3km/h	76.8%

(2) 安全対策の選定

基本構想に基づき、交通量調査結果を分析して路線全体と要対策箇所の安全対策の検討を行いました。

<主な安全対策>

計画	対策の種類	具体的な対策
短期計画	見通し改善	電柱移設・道路反射鏡設置等
中期計画	歩行環境改善	路側帯カラー舗装・リブ付外側線等
	速度抑制	狭さく設置
	見通し改善	幅員拡幅・隅切り設置等
長期計画	流入抑制	規制標識の設置・公共交通の利用

(3) 懇談会

基本となる各要対策箇所の対策案と計画イメージ図を作成し、地域住民の方々や自治会の意見・要望等を反映させるための懇談会を開催しました。この懇談会での主な意見や要望等は以下のとおりです。

<懇談会での主な意見・要望等>

- ・クランク箇所やS字箇所の見通し改善をさらに検討して欲しい。
- ・横断歩道などの路面標示や道路反射鏡などについて改善して欲しい。
- ・八幡通りに接続する道路に隅切りを追加して欲しい。
- ・できる限り歩道を作って欲しい。
- ・用地買収を考慮した道路拡幅は安全対策として評価できる。
- ・自動車の速度抑制対策の1つである狭さく設置は評価できる。

<基本計画での懇談会実施状況>



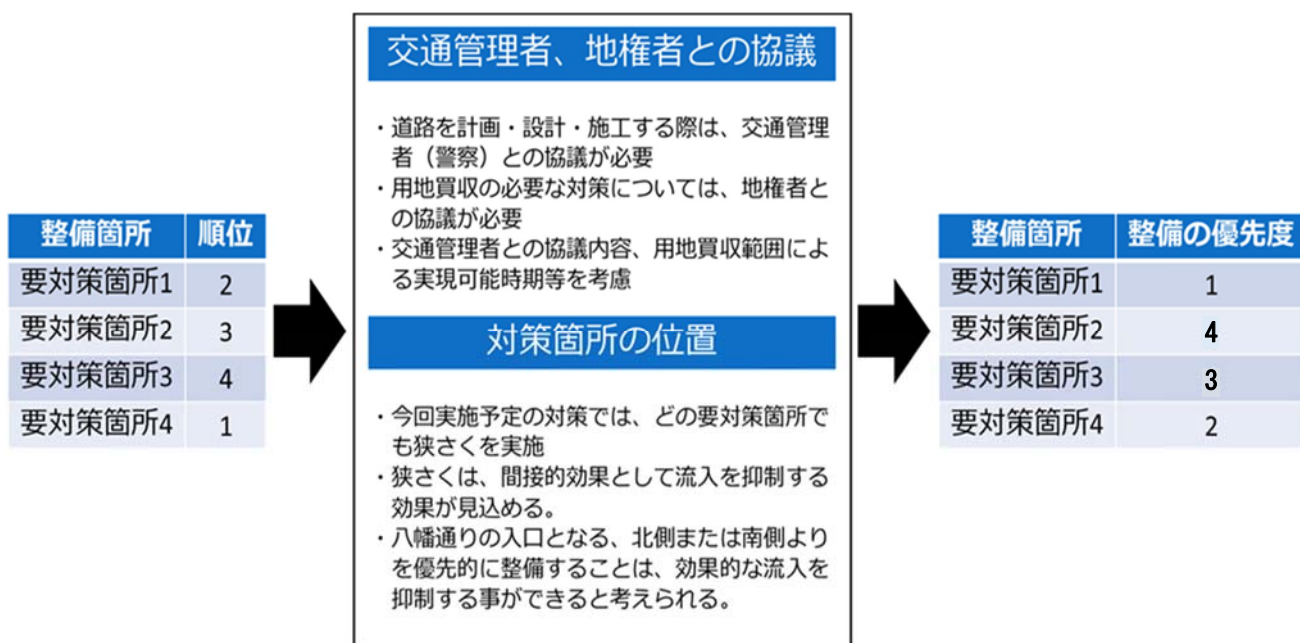
(4) 整備の優先度

懇談会での意見・要望等を参考に、各要対策箇所の改善を検討しました。さらに、各要対策箇所での対策案や基本構想策定時のヒヤリハットの件数等をもとに点数をつけて評価を行い、整備の優先度を整理しました。最終的には、交通管理者や沿道住民との協議の必要性、対策箇所の位置等を考慮して整備の優先度を決定しました。

<要対策箇所ごとの評価（点数）>

整備箇所	整備内容				整備の必要性		平均点	順位
	狭さく		幅員拡幅 停車スペース確保		100m当りの 件数(件)	点数		
	100m当りの 整備箇所(箇所)	点数	100m当りの 整備延長(m)	点数				
要対策箇所1	1.1	55点	83	83点	22	15点	51点	2位
要対策箇所2	2	100点	10	10点	49	33点	48点	3位
要対策箇所3	1.5	75点	21	21点	36	24点	40点	4位
要対策箇所4	1.3	65点	75	75点	75	50点	63点	1位

<整備の優先度>

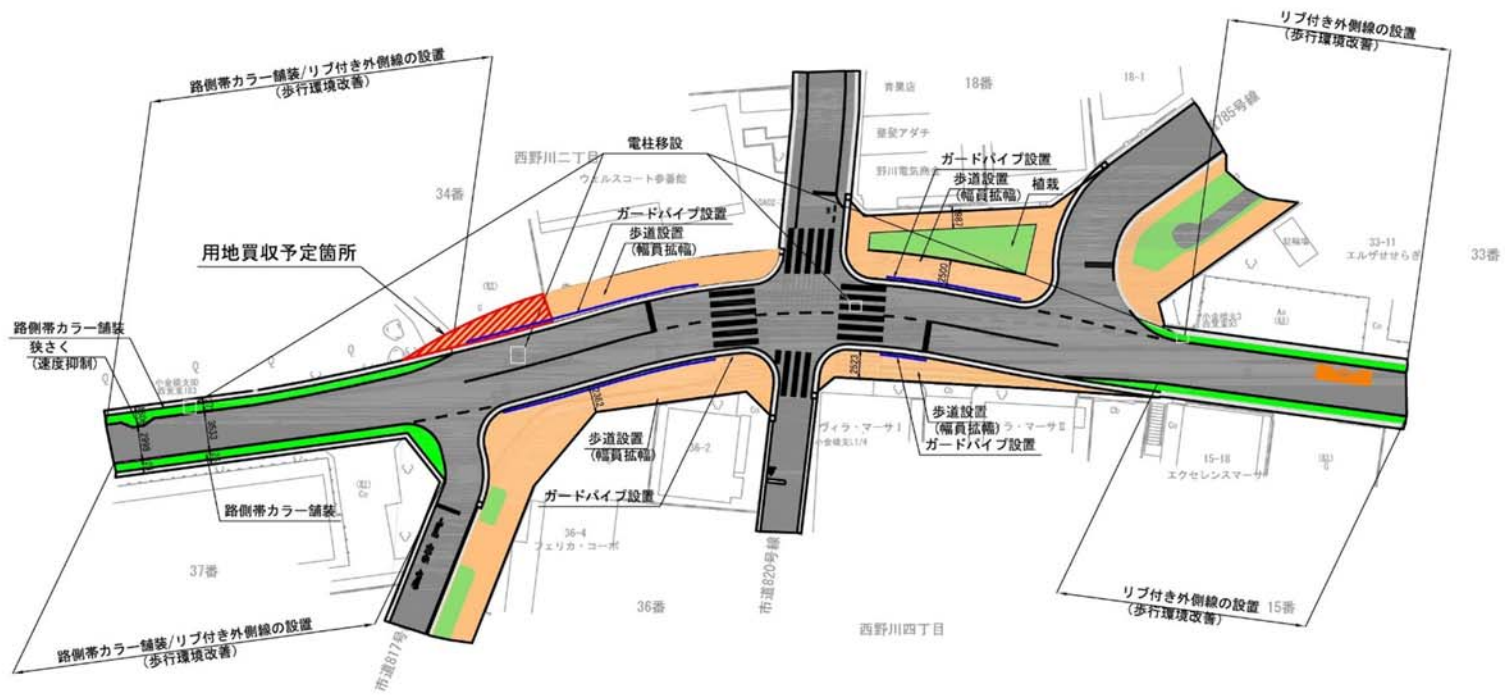


以上を踏まえ、要対策箇所ごとの計画イメージ図を示します。

(5) 計画イメージ図  
次項参照。

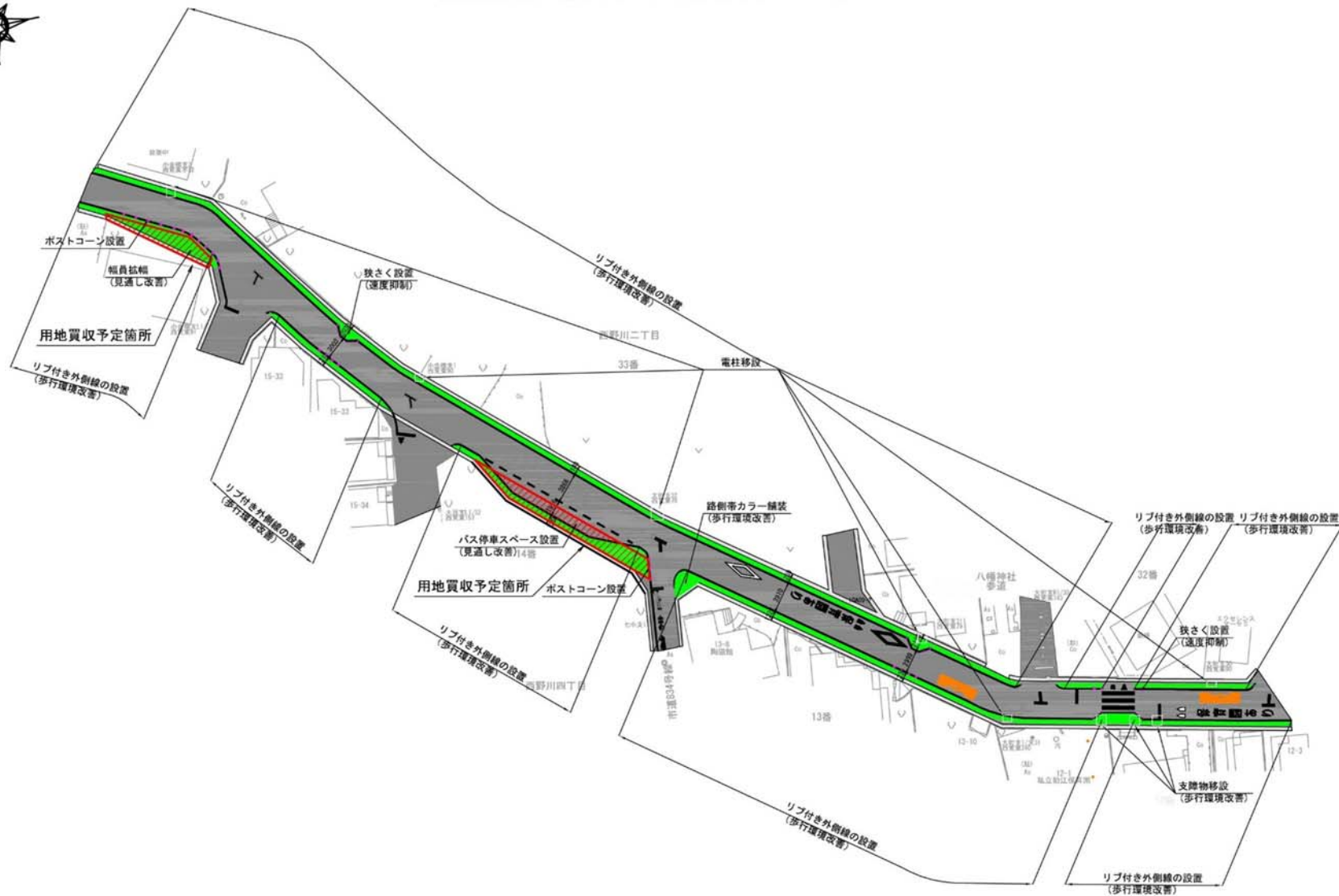


計画イメージ図 (1)  
要対策箇所1(小金橋南交差点)





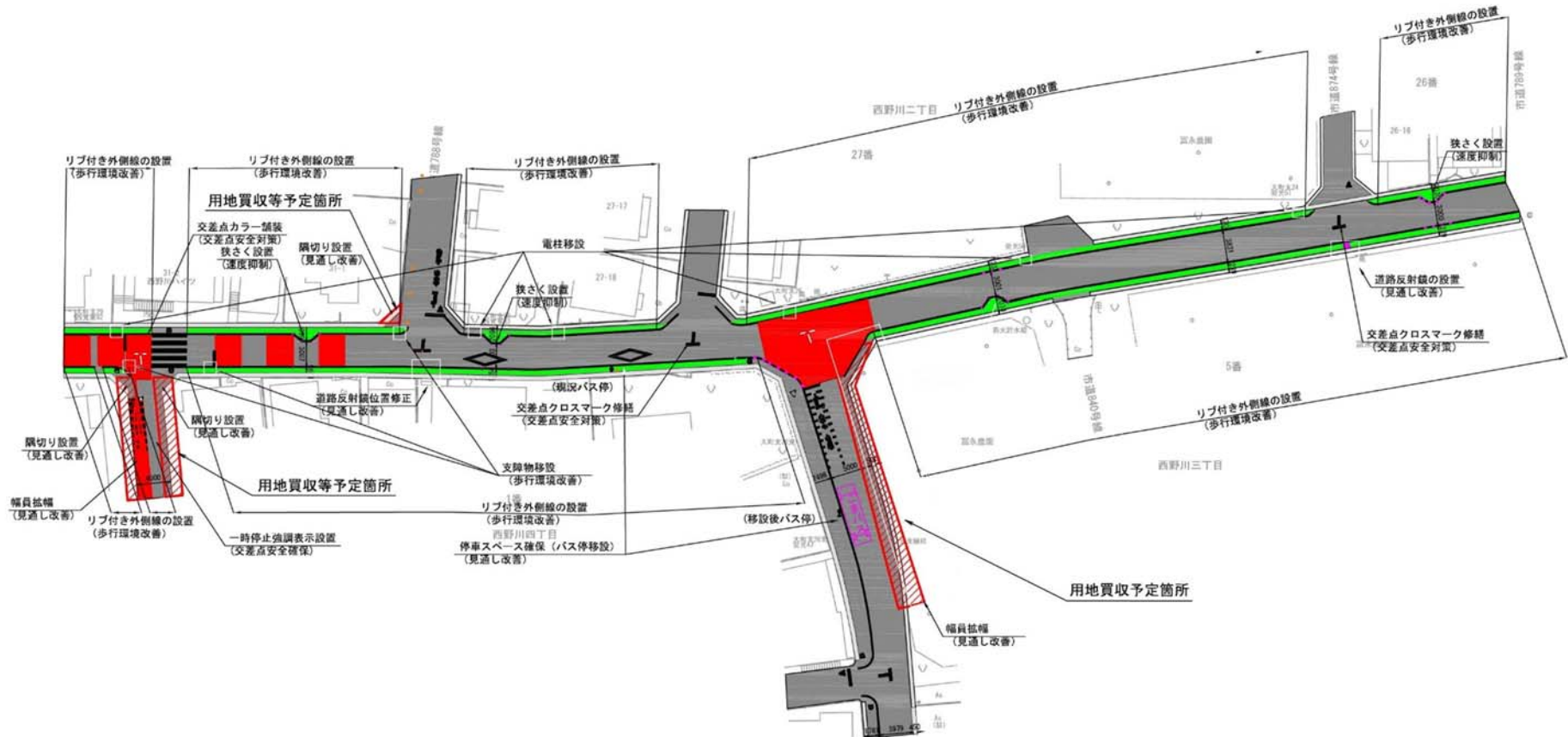
計画イメージ図 (2)  
 要対策箇所2(小足立のびのび公園入口バス停)

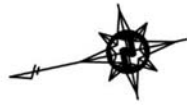


計画イメージ図 (3)  
 要対策箇所3(こまえ正吉苑入口バス停)

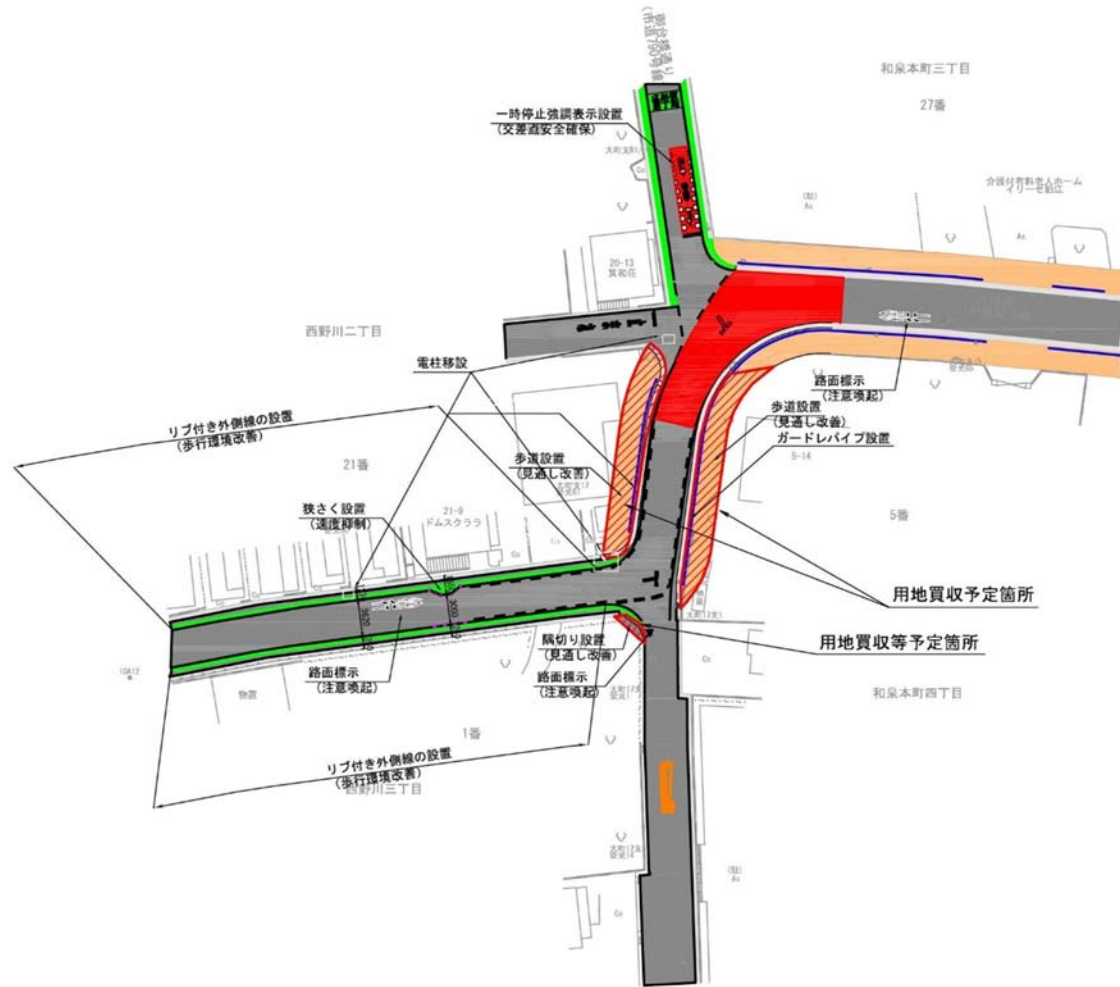


00





計画イメージ図 (4)  
要対策箇所4(御台橋通りとの交差点部)



## 4 整備計画

### (1) 計画工程表

	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	備考
<b>要対策箇所1</b>										
道路詳細設計	■									
用地測量	■									
用地取得	■									
道路整備工事		■								安全対策含む
<b>要対策箇所2</b>										
道路詳細設計	■						■			
用地測量	■						■			
用地取得	■							■		
道路整備工事		■							■	安全対策含む
<b>要対策箇所3</b>										
道路詳細設計					■					
用地測量					■					
用地取得						■				
道路整備工事							■			安全対策含む
<b>要対策箇所4</b>										
道路詳細設計				■						
用地測量			■							
用地取得				■						
道路整備工事					■					安全対策含む
<b>路線全体安全対策工事</b>				■	■	■				

※ 要対策箇所1及び4の用地買収が難航した場合は、路線全体の安全対策（路面標示など）を優先的に実施します（平成32年度～平成33年度）。

※ 要対策箇所2の一部については、要対策箇所1と共に平成29年度から実施します。

(2) 事業資金計画

(単位：千円)

要対策箇所	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	合計
要対策箇所1	18,865	40,000								58,865
要対策箇所2	19,825	5,000					4,800	20,400	6,860	56,885
要対策箇所3					6,430	38,900	11,700			57,030
要対策箇所4			2,500	44,740	11,000					58,240
合計	38,690	45,000	2,500	44,740	17,430	38,900	16,500	20,400	6,860	231,020

	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	合計
都負担	17,000	15,750	500	21,000	4,850	19,000	4,350	10,000	2,100	94,550
市負担	21,690	29,250	2,000	23,740	12,580	19,900	12,150	10,400	4,760	136,470
合計	38,690	45,000	2,500	44,740	17,430	38,900	16,500	20,400	6,860	231,020

※ 要対策箇所2の一部については、要対策箇所1と共に平成29年度から実施する予定です。

※ 平成30年度～平成37年度までの都負担額は見込み金額です。

## 5 今後の対応

八幡通り整備基本計画は、現在の安全対策と交通状況及び土地利用などを踏まえ、住民や自治会の要望・意見も考慮し概ね10年で完了するような計画を示したものです。しかしながら、急速に進行する人口減少・高齢社会はこれまで経験したことのない社会であることから、その進行がもたらす影響は十分に予測しえるものではありません。道路などの社会資本の安全対策が狛江市内の円滑な社会経済活動を支えていくためには必要不可欠であり、維持管理とバランスを取った道路整備を進めていく必要があります。こうしたことから、将来の社会経済情勢の変化を的確に捉え、また、安全対策と交通状況を含めた効率的な維持管理、さらには住民や地域のニーズにも柔軟に対応できる計画としていく必要があります。例えば、定期的な交通量調査の実施や土地利用の動向、狛江市都市計画マスタープランなどの上位計画の見直しなどを踏まえ、定期的に八幡通り整備基本計画の点検を行い、必要に応じて見直し、弾力的に対応していきます。

刊行物番号 H28-85

八幡通り整備基本計画

平成 29 年 3 月発行

発 行	狛江市
編 集	狛江市都市建設部 整備課 〒201-8585 狛江市和泉本町一丁目 1 番 5 号 電話 03-3430-1111 (代)
印 刷	庁内印刷
頒布価格	無償