

目次

周辺道路の安全対策について

Q1 新設道路の横断歩道や旧川越街道との交差点に信号機は設置されないのか …	01
【参考】 信号機設置に関する基準 …	02
Q2 通学路の安全対策は行わないのか …	03
Q3 旧川越街道の安全対策はどう考えているか …	04

周辺道路の安全対策について

Q1 新設道路の横断歩道や旧川越街道との交差点に信号機は設置されないのか

新設道路(区画街路第8号線)の自動車交通量の推計値は、ピークの1時間で109台(33秒につき1台)を見込んでおります。

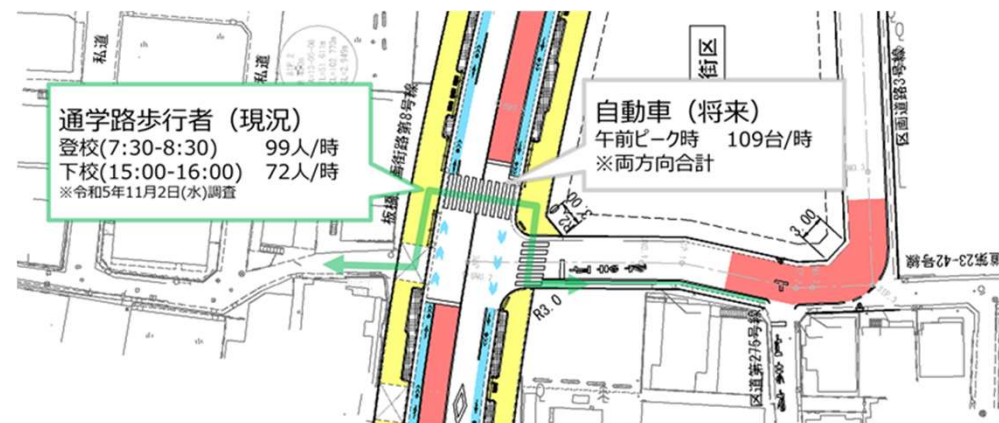
一方で、警察庁の定める信号機設置の指針(全国的な基準)では、信号機の設置対象は、ピークの1時間で300台以上(12秒につき1台)の自動車交通量がある場合と定められています。(押しボタン式の信号機を含む)

したがって、新設道路は信号機設置の対象とはならず、横断歩道部や旧川越街道との交差点への信号機の設置予定はございません。

自動車交通量が少ない場合、かえって赤信号でもわたる歩行者が増えてしまい、守られない信号となってしまうケースがあります。

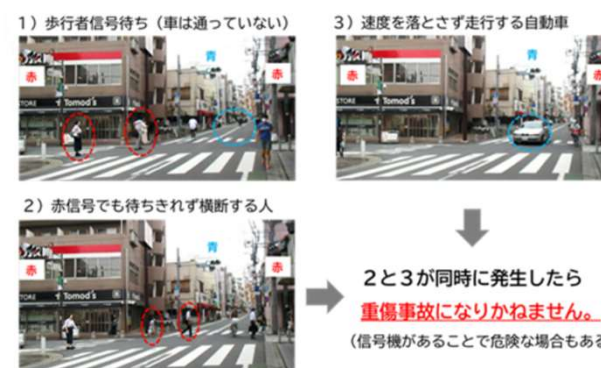
現状でも、旧川越街道と商店街との信号交差点などでは、赤信号が守られな状況が見受けられます。

板橋区では、引き続き交通管理者と連携しながら、適切な安全対策を検討していきます。



新設道路(区画街路第8号線)の横断歩道部の将来交通量

自動車の少ない信号交差点では、次のような状況が見られます

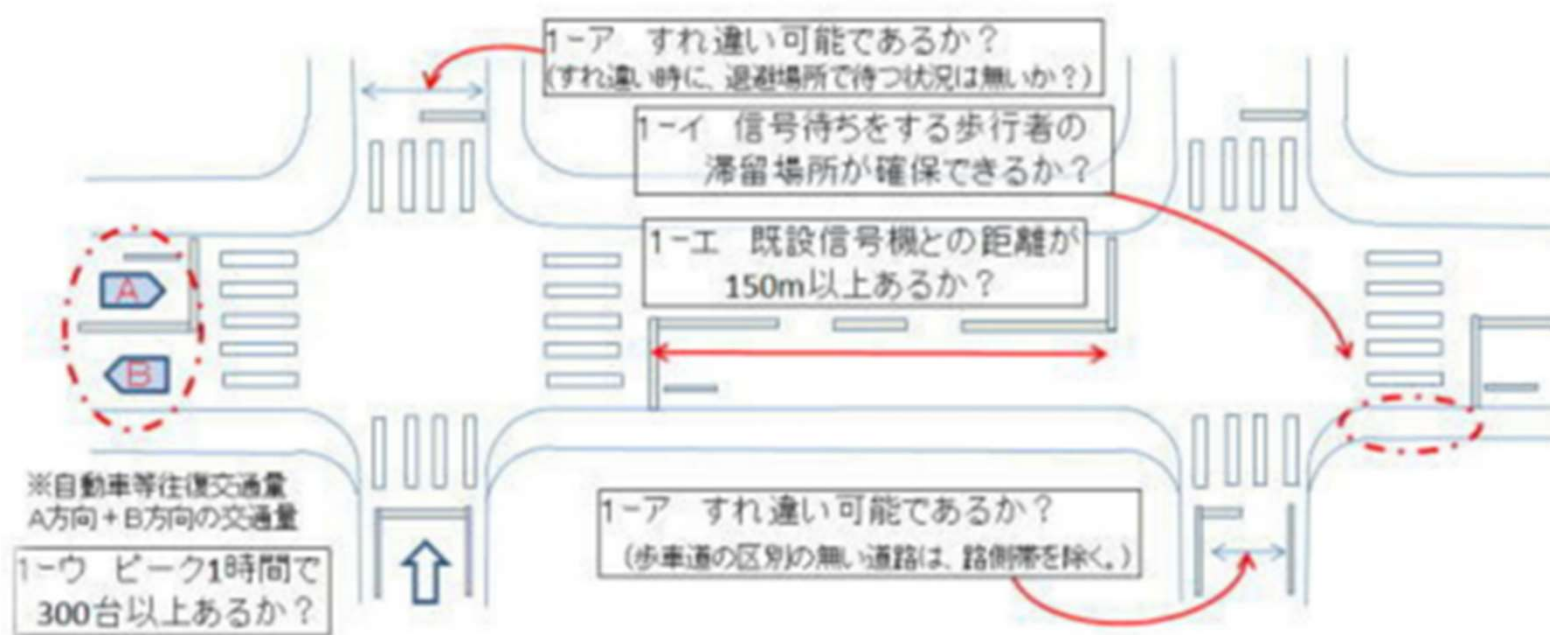


自動車交通量が少なく信号機が守られない交差点の危険性

周辺道路の安全対策について

【参考】 信号機設置に関する基準

全国的な基準として、信号機設置の指針が警察庁通達（平成27年12月28日付「信号機設置の指針」の制定について）により定められています。



出典：警視庁ホームページ 信号機設置の指針について

<https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/doro/singoukisetchi/singoukisetchi.html>

周辺道路の安全対策について

Q2 通学路の安全対策は行わないのか

川越街道との接続及び駅前広場の整備は、令和10年度以降を予定しており、交通環境の変化が想定されます。通学路の安全確保は重要であり、通学路になっている新設道路(区画街路第8号線)の横断歩道部についても、通学時の安心につながる対策を講じていきます。具体的には、自転車レーンの整備による歩道内の安全確保、車道のカラー舗装化による自動車の速度抑制などの対策を計画しているほか、整備完了時期に向けて、さらなる通学路の安全対策を検討していきます。

なお、令和10年度以降の完成までは、当面の間、新設道路の通行は工事車両が主となります。工事中の安全対策として、工事車両の出入りは、朝の通学時間帯を避けた8時30分以降とすることを徹底しています。また、休工日を除いて、工事中は通学路となっている横断歩道部に警備員を配置することで、安全第一で工事を進めてまいります。



工事中の安全対策：横断歩道への警備員の配置



自転車レーン例



車線部のカラー舗装例

出典：国土交通省HP「生活道路の交通安全対策ポータル」

新設道路での安全対策のイメージ

周辺道路の安全対策について

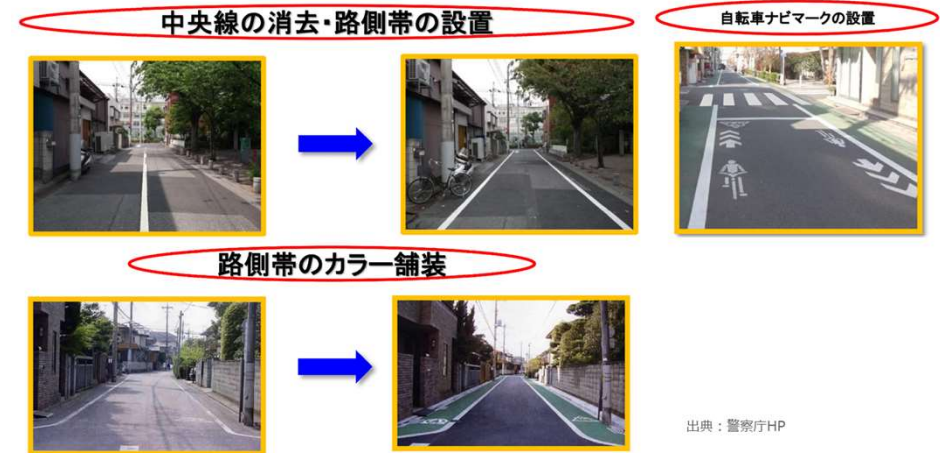
Q3 旧川越街道の安全対策はどう考えているか

朝夕を中心に国道の抜け道利用が見受けられる旧川越街道では、自動車の速度抑制・通過交通対策、交差点の安全対策を講じ、歩行者が安全に通行できる環境を整えていきます。
具体的には、令和10年度以降の新設道路の完成期に合わせて、

- ・中央線の消去、路側帯の設置
- ・路側帯のカラー舗装
- ・自転車ナビマークの設置
- ・横断歩道部の車道を狭める(狭さく)

などの対策により、旧川越街道における自動車の速度抑制の抑制や通過交通の低減を図り、歩行者がより安全に通行できる環境を整えていきます。

なお、旧川越街道と新設道路(区画街路第8号線)の交差点では、将来は新設道路が優先道路となるため、旧川越街道からの交差点進入時には一時停止が必要となる予定です。



旧川越街道での安全対策のイメージ



道路の狭さくのイメージ