

## 5 . 調査結果と評価

### 5-1 アンケート結果

アンケート調査票は、対象地域内 2794 通を配布し、回答数 294 通、回収率 10.4%となりました。質問に対する回答を整理しました。

#### (1) 八幡通りについて

八幡通りの利用状況

- ・この地域の真ん中を南北に走る八幡通りは、94%の住民が利用しており、地域の「生活幹線道路」になっています。

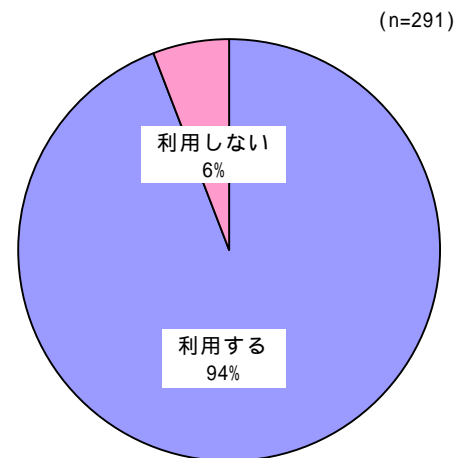


図 5-1 利用状況

利用手段

- ・自転車を利用している人は、73%であり、もっとも利用率が高く、3人に2人が八幡通りを自転車で走っていることになります。
- ・徒歩、自動車を利用している人は、それぞれ、56、57%でした。
- ・八幡通りは、小田急線と京王線の駅勢圏の中間にあり、2 km 程度の距離であることから、自転車の利用が多いと考えられます。

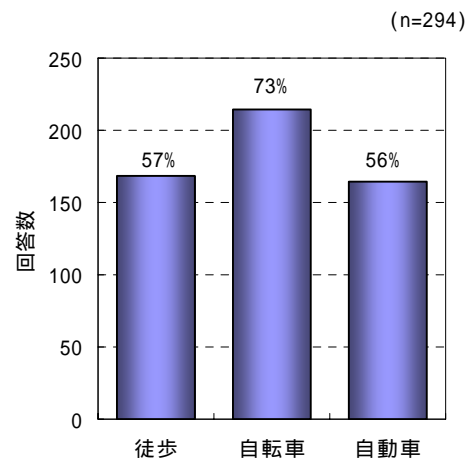


図 5-2 利用状況

現状

- ・現状を肯定的に評価する項目を見ますと、1位は「南北の移動に便利」、次が「緑が多い」です。この地域における南北移動の「生活幹線」であること、そして沿道に比較的緑が残っていることを再確認できます。
- ・否定的な評価項目では、「歩道がなく危険」、「道幅が狭い」、「見通しが悪い」と続きます。地域の「幹線道路」として利用されている八幡通りは、改良すべき大きな課題を抱えています。

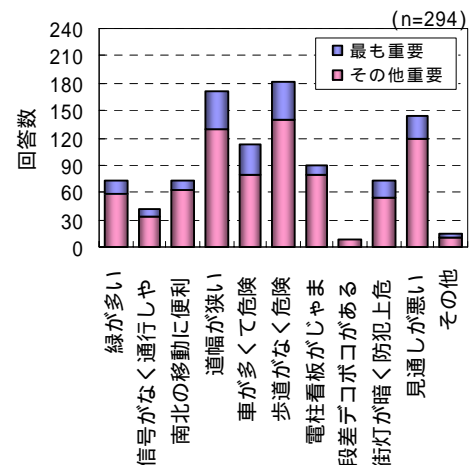


図 5-3 現状

- ・ 徒歩、自転車、自動車の利用手段別に回答結果を見ると、移動速度による差異があることがわかります。
- ・ “ 緑 ” への認識は歩行者に多く、自動車では意識されていません。
- ・ 「 歩道がなく危険 」、「 車が多く危険 」 との回答は、移動速度が遅いほど切実に感じていることがうかがわれます。
- ・ 逆に、「 見通しが悪い 」、「 電柱・看板が邪魔 」 は、自動車利用の人のほうが強く感じているようです。

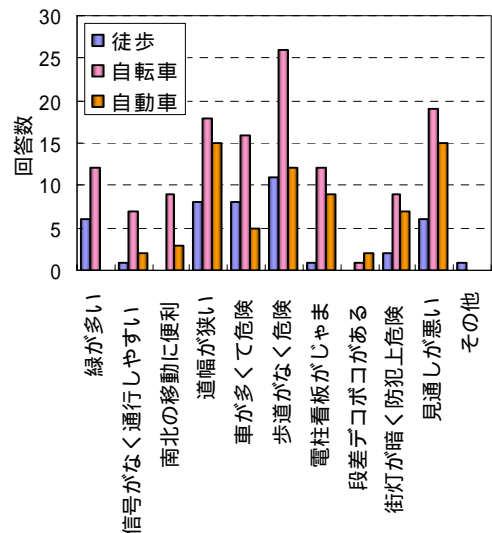


図 5-4 移動手段別現状

#### 今後の整備方法

- ・ 総じて、「 歩道の整備 」、「 道幅の拡幅 」 への要望が高くなっています。
- ・ 全線にわたる拡幅には相当の時間と経費が必要となりますが、危険箇所付近の部分的拡幅でも大きな改善が可能ではないかと考えられます。

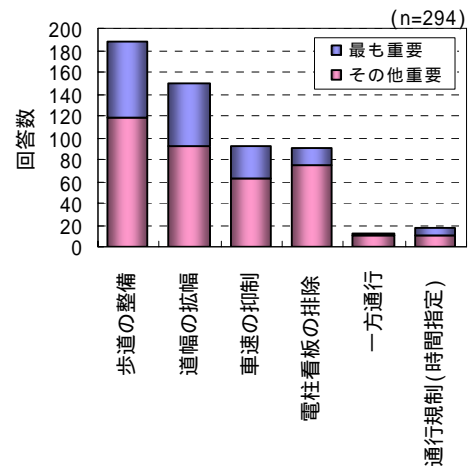


図 5-5 今後の整備方法

- ・ 利用手段別に見ると、徒歩の人は自動車に対する危険意識が強く、「 車速の抑制 」、「 通行規制 」 への要望が高くなっています。

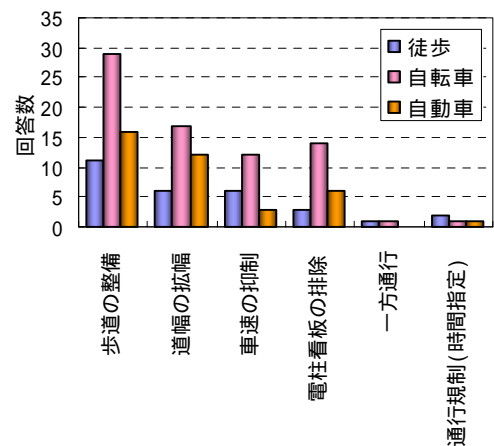


図 5-6 利用状況

#### 魅力あるもの、誇れるもの、危険箇所等

- ・ 指摘は、危険箇所の項目が多くを占め、S字カーブ（小金橋西～八幡神社前）、小足立通りとの交差点部、クランク部（後台橋通りとの交差点部）の指摘件数が多くありました。

## (2) 歩行者による身近な道路の利用について

### 道路の利用

- 歩行者による身近な道路の利用は、「利用する」が87%であり、移動手段としての利用が9割と多くなっています。

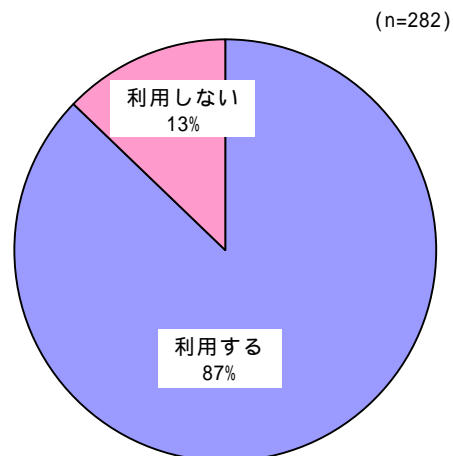


図 5-7 道路の利用（徒歩）

### 利用する代表的なルート

- 利用する代表的なルートは、4（八幡通り）が最も多く、次いで 10（慈恵東通り）、13（小足立通り）、31（新大橋通り）が多くなっています。

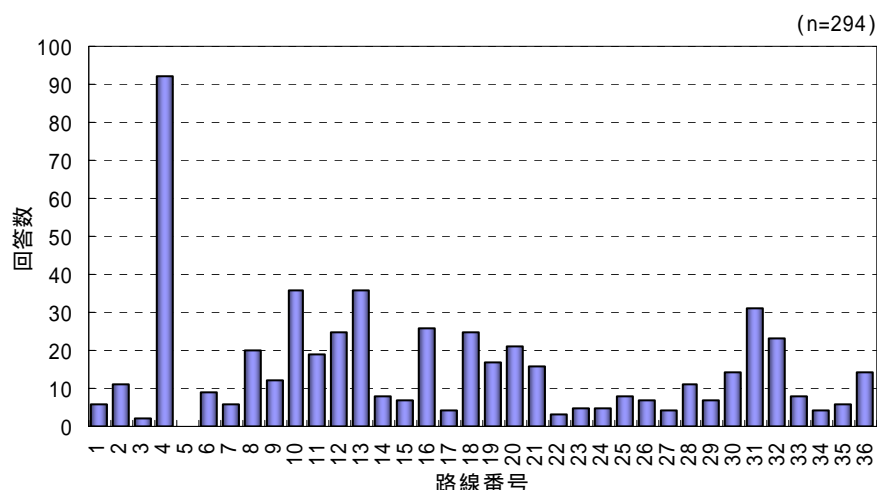


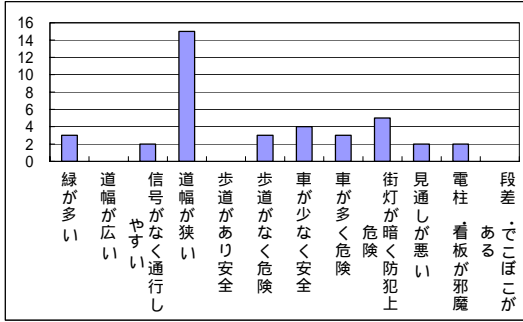
図 5-8 利用する代表的なルート（徒歩）

### 利用するルートの現状

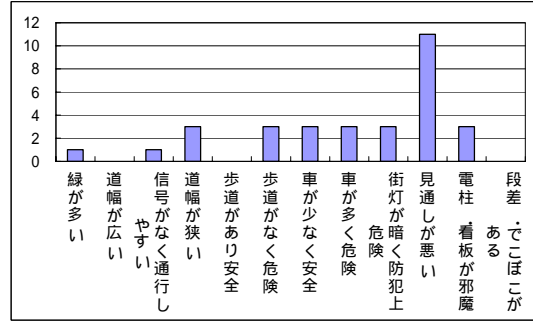
都市計画道路を除く、回答数の多い10ルートの現状をまとめました。

- 路線番号 8、11、12 は、「道幅が狭い」が最も多くなっています。
- 路線番号 19、32 は、「見通しが悪い」が最も多くなっています。
- 路線番号 13 は、「車が多く危険」、「歩道がなく危険」が多くなっています。
- 路線番号 18 は、「道幅が狭い」、「歩道がなく危険」、「車が多く危険」、「見通しが悪い」の複数が多く、曲がりくねった道路であり、交通量も多いことが要因と考えられる。
- 路線番号 21 は、「街灯が暗く防犯上危険」が最も多くなっています。
- 路線番号 29 は、「車が少なく安全」が最も多くなっています。
- 路線番号 31 は、「歩道がなく危険」、「車が多く危険」、「街灯が暗く防犯上危険」の複数が多く、「緑が多い」という環境的な意見も多くなっています。

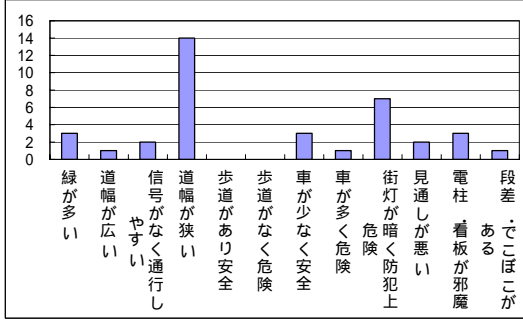
路線番号8



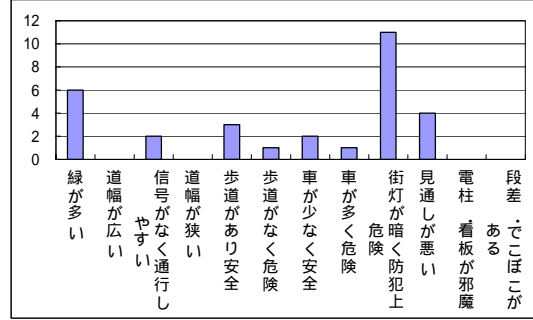
路線番号19



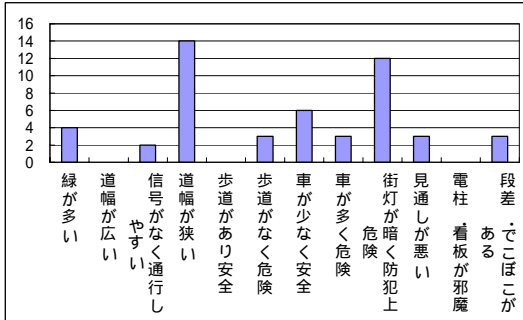
路線番号11



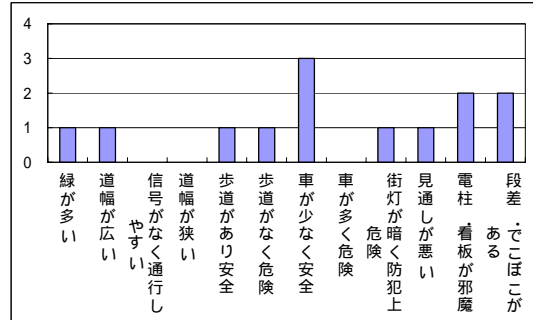
路線番号21



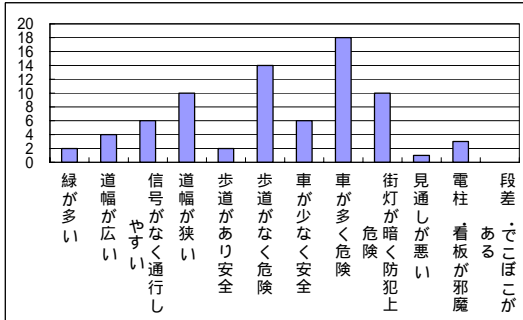
路線番号12



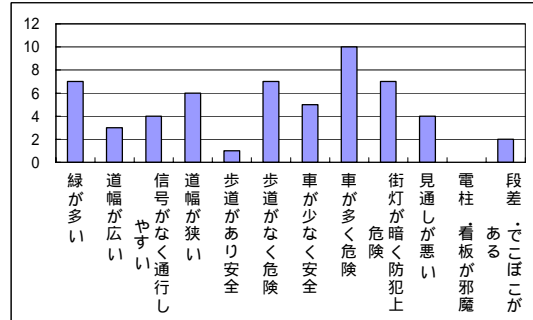
路線番号29



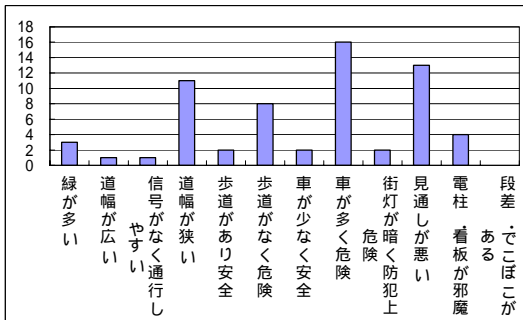
路線番号13



路線番号31



路線番号18



路線番号32

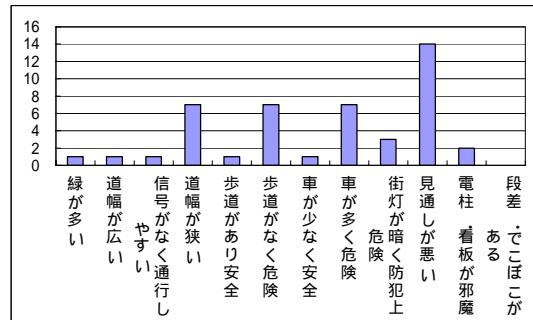


図 5-9 利用するルート の 現状 ( 徒歩 )

### 利用目的

- ・利用目的は、「買い物・食事」が最も多く、次いで「散歩」、「通勤通学」が多くなっています。
- ・駅周辺や市役所からの距離があることから、周辺の商業施設への利用と余暇としての散歩が多くなっています。

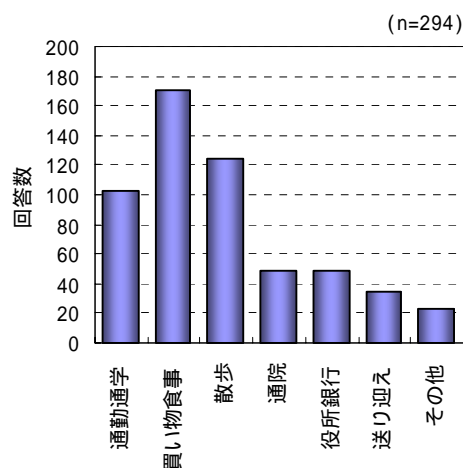


図 5-10 利用目的（徒歩）

### (3) 自転車による身近な道路の利用について

#### 道路の利用

- ・自転車による身近な道路の利用は、「利用する」が89%であり、移動手段としての利用が9割と多くなっています。

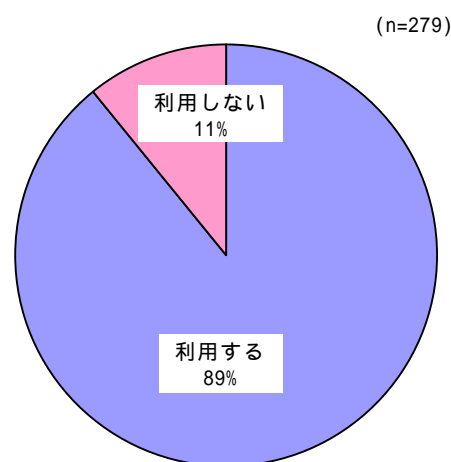


図 5-11 道路の利用（自転車）

#### 利用する代表的なルート

- ・利用する代表的なルートは、4（八幡通り）が最も多く、次いで 10（慈恵東通り）、13（小足立通り）、31（新大橋通り）が多くなっています。

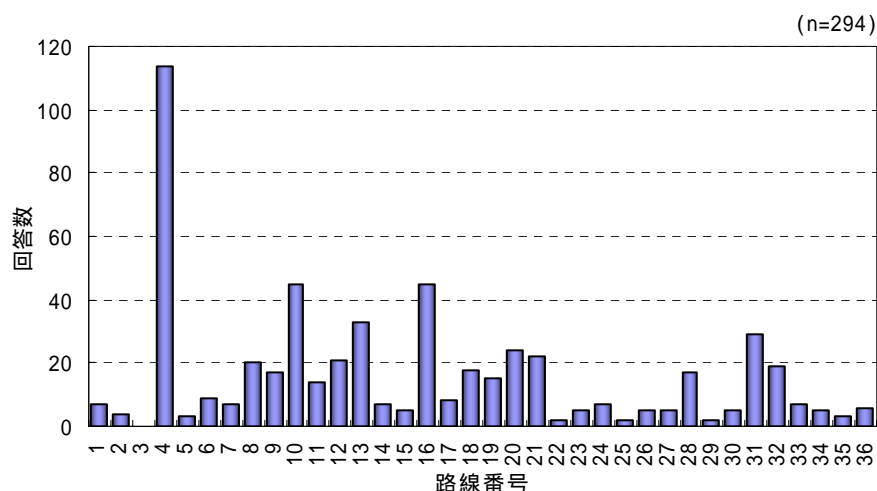


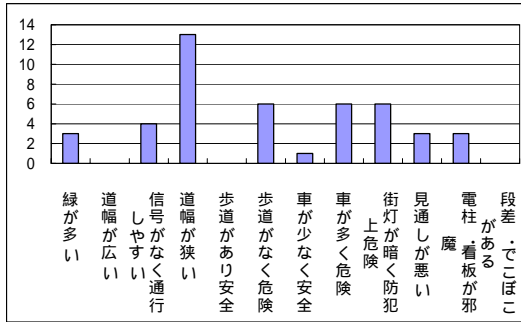
図 5-12 利用する代表的なルート（自転車）

## 利用するルート の 現状

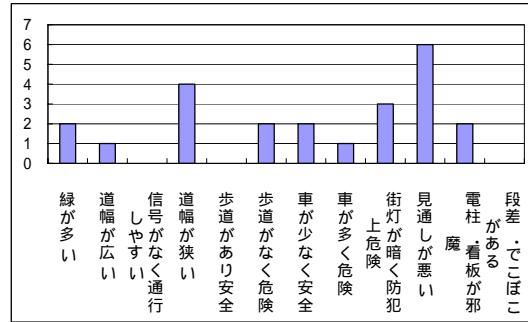
都市計画道路を除く、回答数の多い10ルートの現状をまとめました。

- ・路線番号 8、11 は、「道幅が狭い」がもっとも多くなっています。
- ・路線番号 12 は、「道幅が狭い」と並んで「街灯が暗く防犯上の危険」が多くなっています。八幡通り入口の幅員は3mで車が入れないため、「車が少なく安全」が危険を指摘する回答より多くなっています。
- ・路線番号 13 は、「車が多く危険」、「歩道なしによる危険」、「道幅が狭い」の順に多くなっています。「防犯上の危険」も多くなっています。
- ・路線番号 18 は、「車が多く危険」に次いで、「見通しが悪い」が多くなっています。カーブしていること、狛江通り入口が鋭角で坂道になっている要因が考えられます。狛江通りから公園通りへの抜け道としての利用も多く、減速しない車も多く、危険となっています。
- ・路線番号 19 は、「見通しが悪い」がもっとも多くなっています。カーブしていること、狛江通り入口部分で歩行者が見えづらい状況があります。
- ・路線番号 21 は、「街灯が暗く防犯上の危険」が多くなっています。一方、「緑が多い」、「歩道があって安全」と評価する回答もあります。細街路では数少ない歩道のある道路です。
- ・路線番号 29 は、「車が少なく安全」、「電柱・看板が邪魔」、「段差・でこぼこがある」が多くなっています。
- ・路線番号 31 は、「車が多く危険」、「歩道がなく危険」が多くなっています。「街灯が暗く防犯上の危険」も多くなっています。その一方、「緑が多い」という環境のよさをあげる回答も多くなっています。
- ・路線番号 32 は、「見通しが悪い」が最も多くなっています。カーブしていること、狛江通り入口部分で歩行者が見えづらい状況があります。

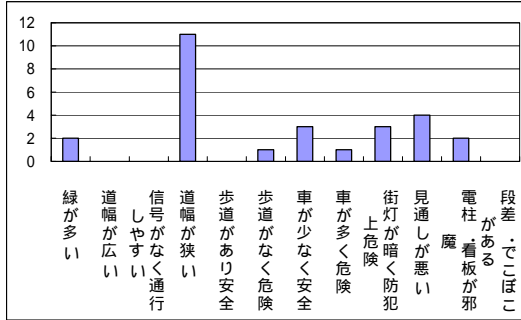
路線番号8



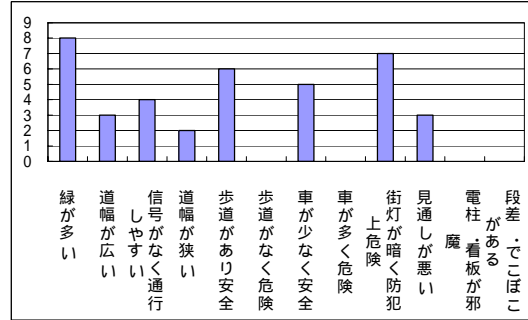
路線番号19



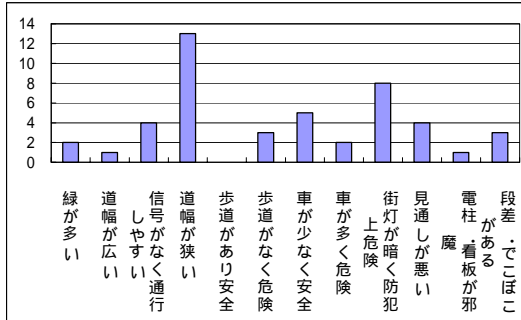
路線番号11



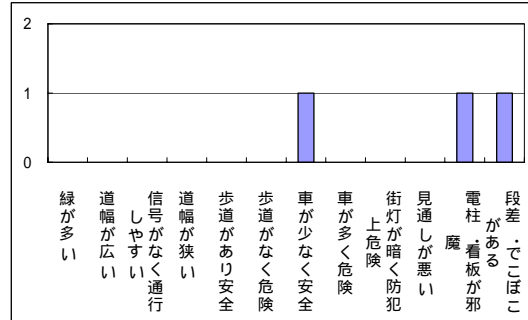
路線番号21



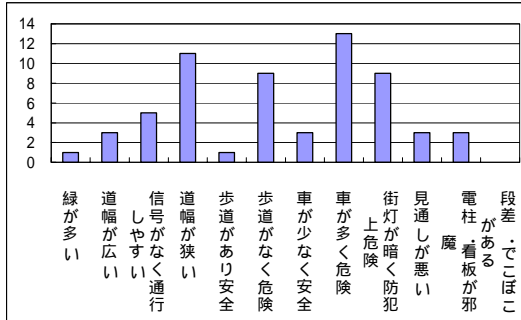
路線番号12



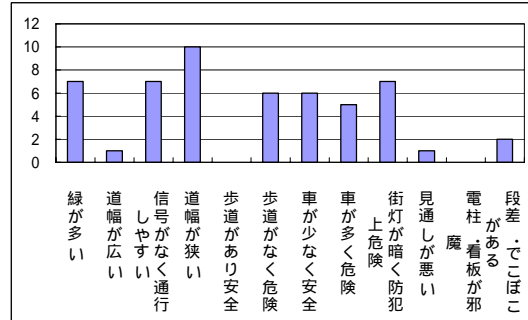
路線番号29



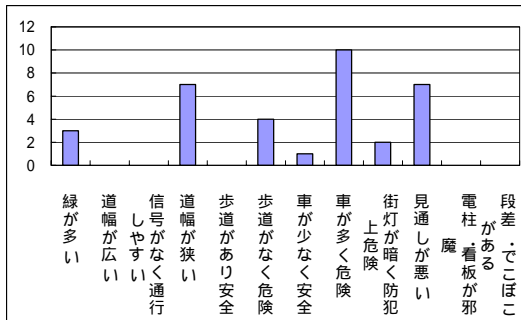
路線番号13



路線番号31



路線番号18



路線番号32

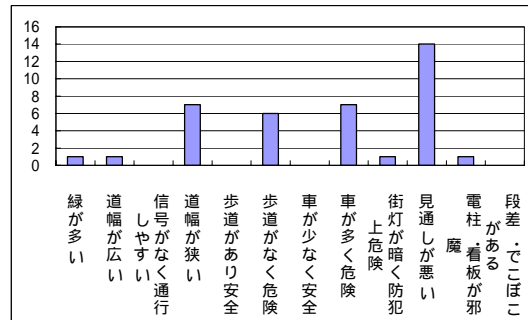


図 5-13 利用するルート の 現状 (自転車)

### 利用目的

- ・利用目的は、「買い物・食事」が最も多く、次いで「通勤・通学」が多くなっています。
- ・自転車は、日常生活の足として多くの住民に利用されている状況が明らかとなりました。

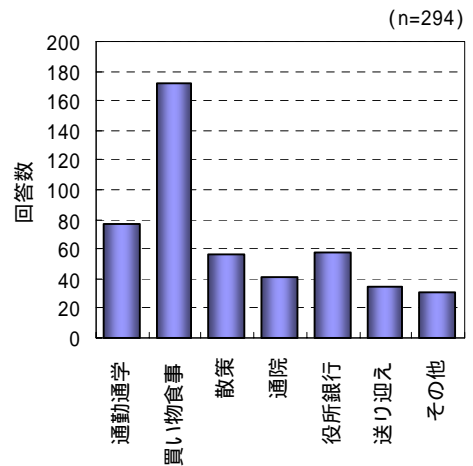


図 5-14 利用目的 (自転車)

### (4) 自動車による身近な道路の利用について 道路の利用

- ・自動車による身近な道路の利用は、「利用する」が77%であり、移動手段としての利用が8割と多くなっています。

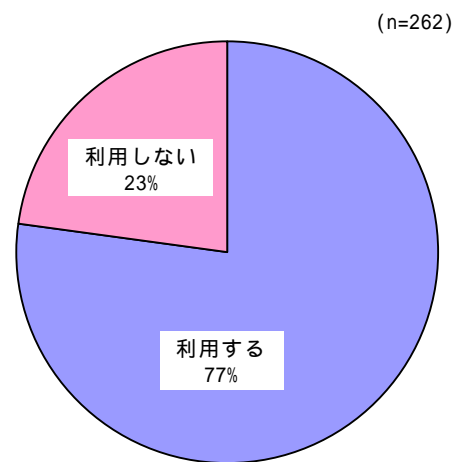


図 5-15 道路の利用 (自動車)

### 利用する代表的なルート

- ・利用する代表的なルートは、4 (八幡通り) が最も多く、次いで 16 (公園通り)、13 (小足立通り) が多くなっています。
- ・都市計画道路を除くルートでは、バス路線がないため7、8、9、31 路線で車の利用が多い事が分かります。

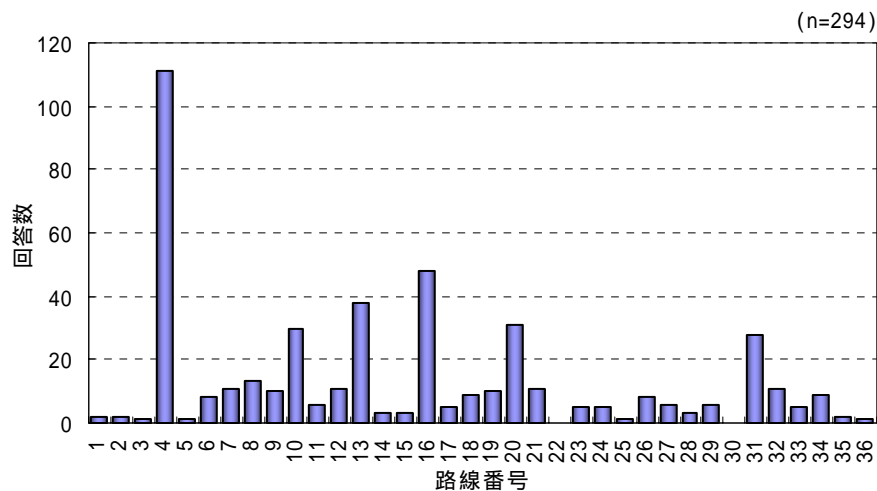


図 5-16 利用する代表的なルート (自動車)

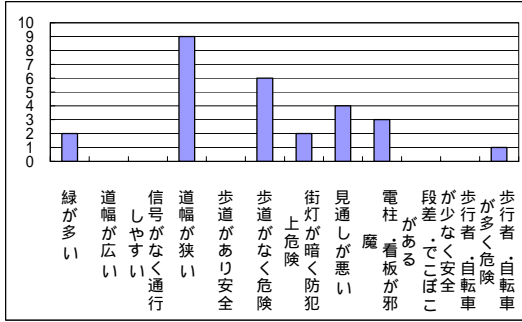


## 利用するルート の 現状

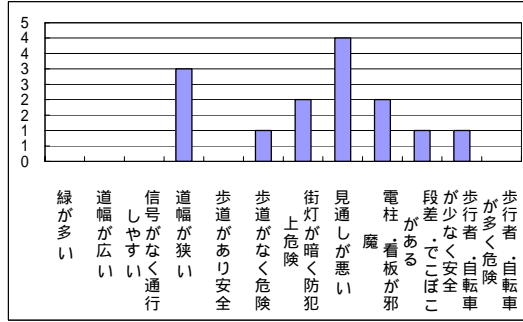
都市計画道路を除く、回答数の多い10ルートの現状をまとめました。

- ・路線番号 8 は、「道幅が狭い」、「歩道がなく危険」がもっとも多くなっています。
- ・路線番号 11、12 は、「道幅が狭い」がもっとも多くなっています。
- ・路線番号 13 は、「道幅が狭い」、「歩道がなく危険」、「歩行者・自転車が 多く危険」の順に多くなっています。
- ・路線番号 18 は、「見通しが悪い」が多くなっています
- ・路線番号 19 は、「道幅が狭い」、「見通しが悪い」が多くなっています。
- ・路線番号 21 は、「交通量が 多く危険」、「街灯が暗く防犯上の危険」が多くなっています。一方、「緑が多い」、「歩道があり安全」と評価する回答もあります。細街路では数少ない歩道のある道路です。
- ・路線番号 29 は、「信号がなく通行しやすい」が多くなっています。
- ・路線番号 31 は、「信号がなく通行しやすい」、「道幅が狭い」が多い。その一方、「緑が多い」という環境のよさをあげる回答も多くなっています。
- ・路線番号 32 は、「見通しが悪い」が最も多い。カーブしていること、狛江通り入口部分で歩行者が見えづらい状況があります。

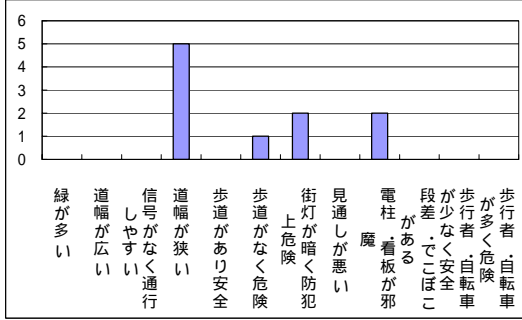
路線番号8



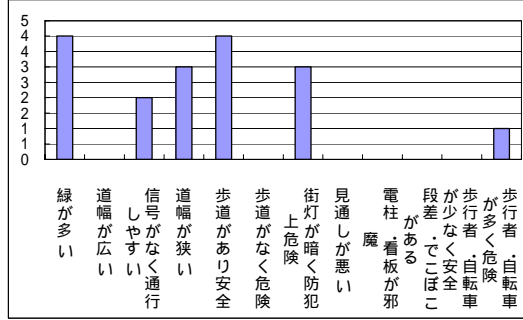
路線番号19



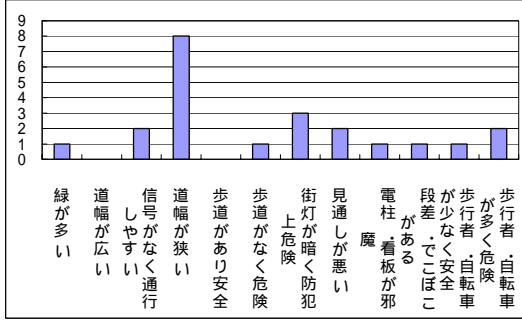
路線番号11



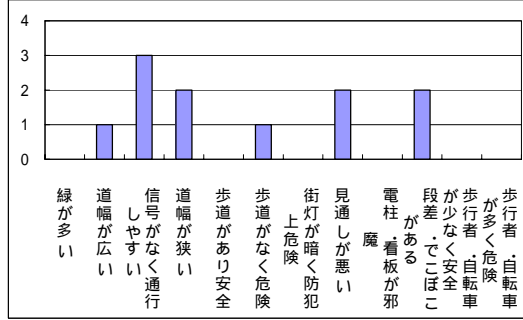
路線番号21



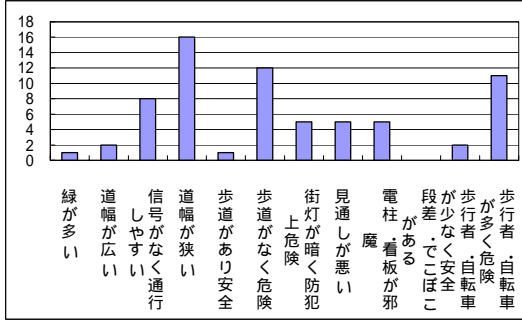
路線番号12



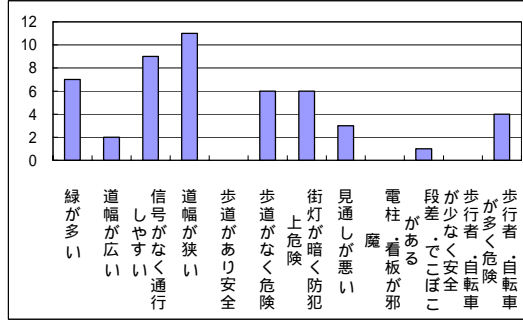
路線番号29



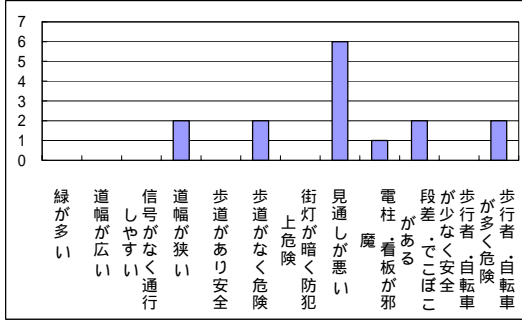
路線番号13



路線番号31



路線番号18



路線番号32

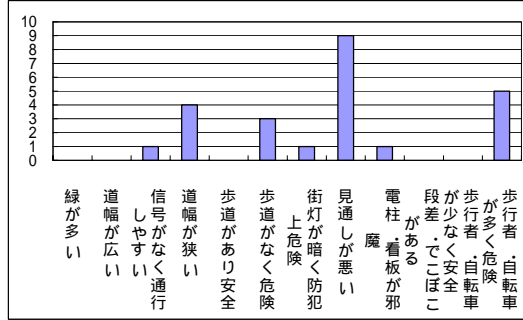


図 5-17 利用するルート の 現状 (自動車)

### 利用目的

- ・利用目的は、「買い物・食事」が最も多く、次いで「送り迎え」、「レジャー」が多くなっています。
- ・自動車は、日常生活の足として多くの住民に利用されているが、自転車と比べ「通勤通学」が少なく、「送り迎え」が多くなっています。
- ・また、「レジャー」が多く、自動車の特長を生かした利用状況が明らかとなりました。

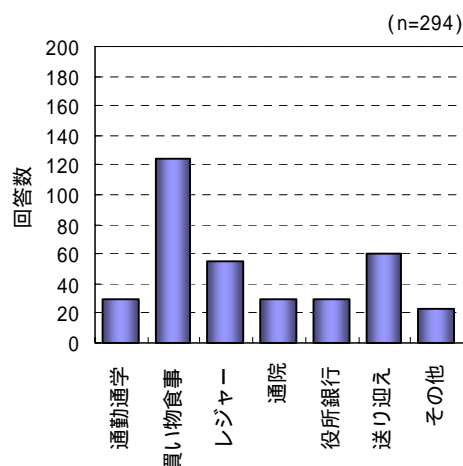


図 5-18 利用目的 (自動車)

### (5) まちの環境について

歩くときに興味をひかれるもの

- ・最も重要と考えている項目は、「町並み」が最も多く、次いで、「庭・生垣・街路樹」、「緑道」でした。
- ・重要と考えている項目は、最も重要と考えている項目のほかに「公園」が多くなっています。

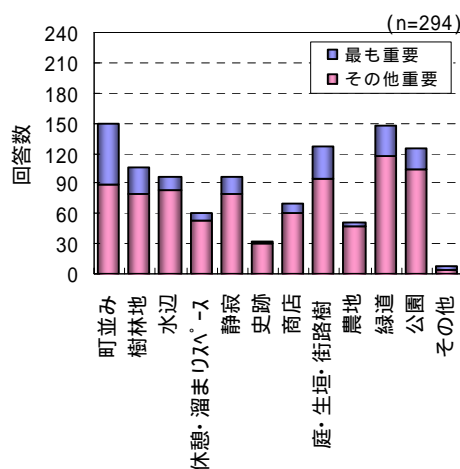


図 5-19 興味をひかれるもの

歩くことに優れているルート

- ・優れているルートは、野川沿い(1、2、35)、野川緑道(25、30、36)の回答が多く、水辺や緑の要素が要因として考えられます。
- ・また、公園通り(16)の回答も多く、歩道が整備されていることが大きな要因と考えられます。

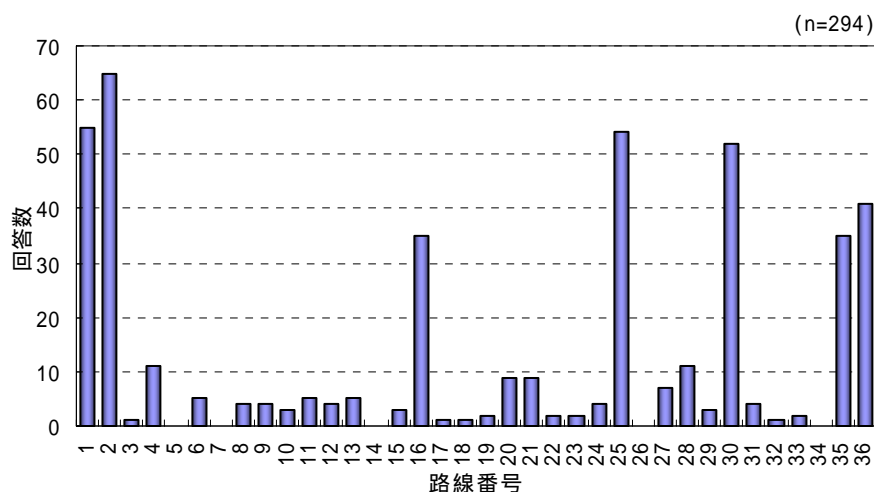


図 5-20 歩くことに優れているルート

### ルートの選定理由

- ・選定理由は、「快適」、「安全」の回答が多く、優れているルートに必要な要素と考えられます。

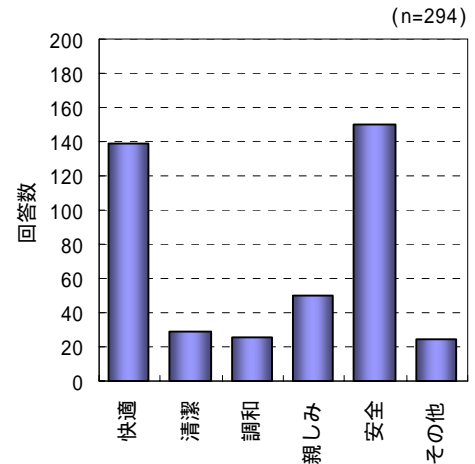


図 5-21 ルートの選定理由

### 魅力あるもの、誇れるもの

- ・魅力あるもの、誇れるものは、「前原公園」が最も多く、次いで、「野川緑道」の回答が多くありました。その他にブルーベリー園や屋敷林がありました。

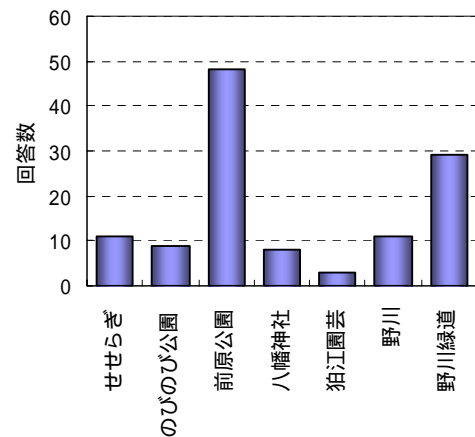


図 5-22 ルートの選定理由

### 都市計画道路(3.4.7号線)の計画について

- ・都市計画道路の計画については、「知っている」との回答が20%と非常に少なく、住民が知っているべき内容が認知されていないことが明らかとなりました。

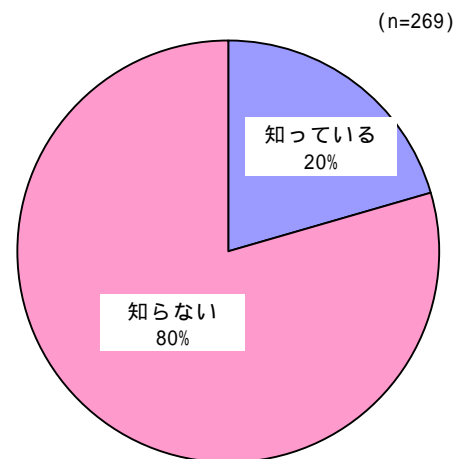


図 5-23 都市計画道路の計画の認知度

(6) コミュニティーバスについて

地域内（八幡通り）の運行の必要性

- ・運行の必要性は、「必要である」の解答が 58%と多くなっていました。
- ・現状のバスルートは、西野川地区からバス停が遠く、市の施設（あいとぴあ等）へ行くために乗り換えが必要など不便となっています。

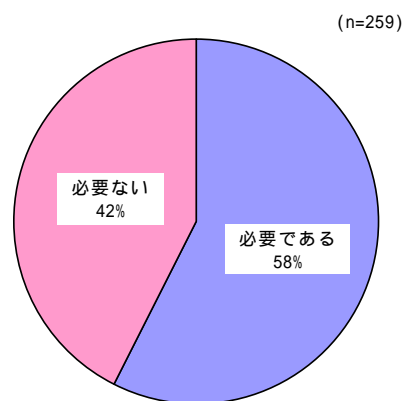


図 5-24 運行の必要性

(7) まちづくりや道づくりに関する意見について

- ・意見は、「行政への提言」が最も多いが、狛江市全般に対する意見が多くなっています。
- ・八幡どおり周辺地区に対する意見は、「改善・危険箇所の指摘（交通）」が最も多く、多くの意見が3箇所（S字カーブ（小金橋西～八幡神社前）、小足立通りとの交差点、クランク部（後台橋通りとの交差点））に集中しており、問題意識の高さが感じられ、早急な検討が必要と感じられます。

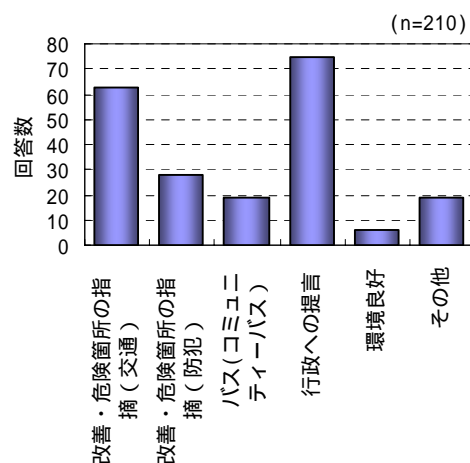


図 5-25 意見の分類

(8) 記入者の属性について

性別

- ・記入者の性別は、男性 47%、女性 53%と半数ずつでした。

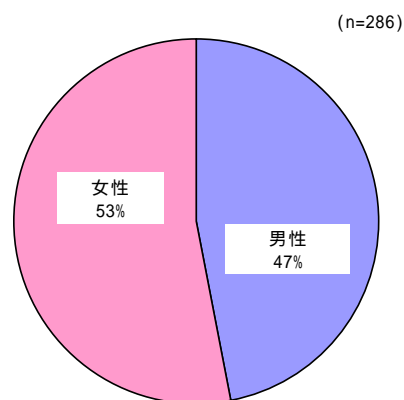


図 5-26 性別

### 年齢

- ・記入者の年齢は、30～60歳代で20%前後のバランスの良い解答がありました。
- ・20歳、80歳代は、2～5%と少なくなっています。

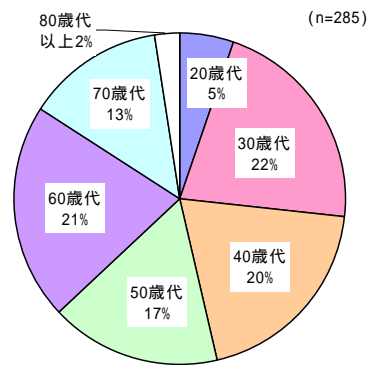


図 5-27 回答者の年齢比率

- ・右図は対象地域の20歳以上の構成比率ですが、今回の回答者比率との対比では、20歳代の回答比率が少なく、逆に60歳70歳代が多い結果を得ました。これは提示した設問への関心度の違いからくるものと思われる。

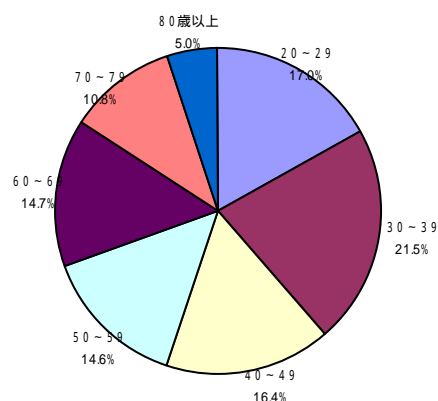


図 5 28 地域の実態

### 今後の調査への協力

- ・今後の調査への協力は、「アンケートに協力」が最も多くなりました。

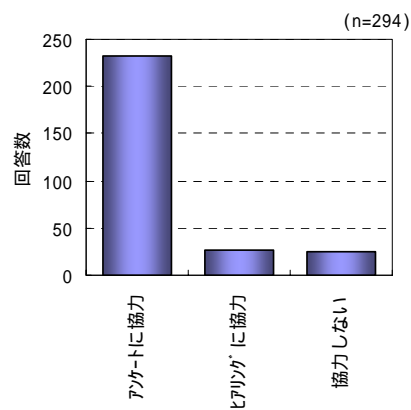


図 5-29 今後の調査への協力

### まちづくり市民会議の活動について

- ・まちづくり市民会議の活動については、「存在は知っている」が17%と少なく、「今回、初めて知った」が82%でした。

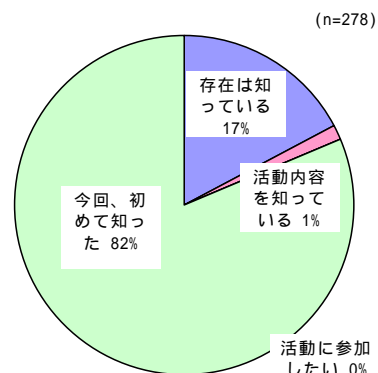


図 5-30 まちづくり市民会議の活動について