

まち運営会議(第 67 回)議事録(概要)

平成 27 年 5 月 27 日 18:30~20:30、自由が丘会館 3F

議題 ①自由が丘歩行環境の整備に関する意見交換

②その他

渡辺社長 自由が丘にはたくさんの課題がある。①武蔵小杉や二子玉川との競合 ②歩行環境の充実 ③防災・耐震の不安の解消 ④都市計画道路 127 号線、46 号線への対応 ⑤鉄道の立体交差の実現などが頭に浮かぶが、歩く人・人間中心のまち、築いてきた魅力をさらに活かしたまちづくりを目指したい。

三ヶ尻 目黒区地区整備係長 資料「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)中間のまとめ H27.5」<概要版>の説明と意見・提案の募集の案内をしたい。

東京都と特別区及び26市2町は協働でその策定に向けた調査検討を進めてきたが、検証により必要性が確認された都市計画道路を対象として、今後10年間(平成28年度から平成37年度まで)で優先的に整備すべき路線として優先整備路線を選定し、第四次事業化計画を策定します。区部、多摩地域ともに第三次事業化計画の目標年次を平成27年度としており、より効率的な道路整備とするため、第四次事業化計画では、区部と多摩地域の事業化計画を統合し、東京全体の事業化計画として策定します。ネットワークの検証により必要性が確認されなかった都市計画道路については、整備方針策定後に計画廃止を含めた検討をしていきます。検証項目は以下の15項目である。

1 骨格幹線道路網の形成 2 都県間ネットワークの形成 3 円滑な物流の確保 4 交通結節点へのアクセス向上 5 交通処理機能の確保 6 緊急輸送道路の拡充 7 避難場所へのアクセス向上 8 延焼遮断帯の形成 9 災害時の代替機能 10 都市環境の保全 11 良好な都市空間の創出 12 公共交通の導入空間 13 都市の多彩な魅力の演出・発信 14 救急医療施設へのアクセス向上 15 地域のまちづくりとの協働

基本目標である、活力・防災・暮らし・環境の観点から今後10年間の整備の主な方向性を、その優先順位はつけずに示してある。資料の最終ページに意見等の提出期限や送り先が掲載されている。27年度末に事業計画を作成するようです。

高橋 碑文谷署生活安全課長 碑文谷署管内の犯罪は比較的少ない。しかし今年に入って自由が丘でも侵入窃盗やひったくり・万引きが発生している。振り込め詐欺の件数は減っているが被害額は大きい。管内で7件の総額は9,800万円に上っている。その内1件は数カ月にわたる6,400万円の被害であった。おかしいと感じて、すぐに警察に電話してもらいたい。

田中 碑文谷書交通課長代理 自転車の関係する事故が増えている。昨年の都内の交通事故の死亡者68人の中で自転車によるのは17人で前の年に比べ6人増えている。自転車の関与率は全国では20%なのに、碑文谷管内では44%である。その原因は出会い頭、信号無視によるものが75%で多い。警察として自転車の取り締まりを強化する。この6月から危険行為を繰り返す人には講習会への参加を義務付ける。

○自転車運転のルール解説とルールを守らない時の事故状況に関するビデオ(約20分間)を見た。

- ・歩行者との衝突事故とその原因
- ・自動車との衝突事故とその原因
- ・自転車同士の衝突事故
- ・横断歩道のある道路の走行
- ・信号のある交差点での走行
- ・その他の事故原因

## 交通安全に関する意見交換

- 目黒区が 27 年前に生活道路実態調査をして、嫌いな道路、危険を感じる道路をその理由とともに図示したものがあるが、現在とそれほど変わっていないと思われる。
  - 路側帯のカラー舗装は有効である。路上駐車は以前に比べれば減少している。
  - 自転車のルール違反が多い。車両だという意識が不足している。
  - 自転車の専用路線はできないか。
  - (目黒区は)都立大学駅周辺に作ったが、自由が丘は道が狭いので作れない。
  - 自転車で右側通行するのは高齢者が多い。(左側通行だと、後ろから来る車が怖いためもある)
  - 飲料・弁当を自転車で宅配する人に右側通行が多い。
  - 子供を乗せた自転車も多く見かけるので、親への安全教育をしてもらいたい。
  - ルール違反者には警察が注意・警告してもらいたい。
  - 目黒通りを自転車で走るとき、自動車ディーラーの大きな車が車道の左に止まっていて、自転車は車道の中央側に出る必要があり、怖い。
  - 路上駐車には内装業者や水道工事の車、外車が目立つ。
  - 道路標識で、目黒通りを環八方面から来ると、自由通りを示す標識が2か所あり、分かりにくい。
  - すずかけ通り(補助 46 号線)から都計道 127 号線を北方向に曲がって逆走する車がある。怖い。標識が不十分かもしれない。
  - 駅前広場での自転車の走行ルールが徹底していない。127号線を北から来て踏切に直行するとか、人が多い時に自転車から降りないで走るとかの例がある。(直行するなら降りて歩道を押していけばよい)
  - (警察)定期的な取り締まりを繰り返したい。
  - 歩道や路側帯をふさぐ路上看板の設置状況は以前よりは少しよくなったが、まだかなり存在する。
  - オーナーが言えない、テナントが代わる、などがあるが、敷地内に置く、看板の大きさなど徹底したい。
  - 2階以上の店は売り上げを考えると看板を置きたがる。
  - しらかば通りは、商品のはみ出しがあつて「歩きにくい」と苦情が出ていた。関係する店の全員に集まってもらって話し合った。側溝まではよいことにした。
  - (区)側溝は道路ではあるが、カラー舗装はしていない。
  - 目の不自由な人と歩くと、どこのはみ出した商品や置き看板が障害になるかわかる。自由が丘でも検討して欲しい。
  - 駅前広場のそばの踏切(自由が丘1号)では、歩行者が遮断機を上げて渡ったり、歩行者が多いために車が線路場で立ち往生したりすることがある。
  - (東急電鉄)非常ボタンの設置、検知装置をつけているので、立ち往生しても電車と自動車の衝突事故は起きないと思う。イベントなどの人が多く出るときには、監視員を配置している。
  - 歩行者天国でない土曜日の午後も人出が多い。危ないと感じることがある。
- ◎改めて、自動車、自転車、歩行者、店主等がそれぞれのルールやマナーを守ることが必要であること、そのためには警察による取り締まりや安全教育も必要であること、さらに歩行環境の整備の必要性が確認された。