

第3回 池尻大橋駅周辺地区 交通バリアフリー推進懇談会 開催記録

日 時 : 平成18年3月24日(金曜日) 午後6時30分～午後8時45分

場 所 : 東京都大橋地区事務所

参加者 : 25名(一般参加者16名、目黒区職員7名、コンサルタント「生態空間研究所」2名)

プログラム

1. 主催者挨拶(目黒区都市整備部都市計画課 網倉街づくり課長)
2. 資料説明
 - ① これまでの経過
 - ② 交通バリアフリー整備計画の概要
 - ③ 整備プログラムの協議状況
 - ④ 地元の皆さんが主体となった取組み
 - ⑤ 今後の予定
3. 意見交換
4. その他
5. 閉会挨拶(目黒区都市整備部都市計画課 網倉街づくり課長)

概 要

- ・第2回懇談会以降の事業者との協議状況の経過報告
- ・今後の予定についての説明
- ・大橋一丁目周辺地区での「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づく「街並み景観重点地区」指定の報告

当日の様子



意見交換

- ・東山方面では、積極的なバリアフリー化が図られていないのではないか。目の不自由な方のためにも対策をしていただきたい。
- ・駅周辺の整備であるため当然駅中心の区域になると思うが、東山二丁目周辺のバリアフリー化についても、時間的に間に合うのであれば、考えていただきたい。

→これまでの懇談会で東山方面のバリアフリー化を検討してほしいという意見をいただき、商店街の路線とその一本南側の路線を追加し、区域を拡大した。現段階で計画区域を拡大するのは難しい。区域を拡大するということではなく、たとえば東山中学校から駅までのルートが考えられるが、ルートごとに何かできるか検討したい。

- ・駅のホームドアについてはどうか。
- ・駅のホームは朝ラッシュで混雑する。再開発事業や公務員住宅建設により人口が増えるといったような将来予測はしているのか？

→東急電鉄、東京メトロ、東武線で車両ドアの位置が異なる。事業内容にあげて協議しているが、当面ホームドアの設置は困難なようである。

→東急電鉄としても、鉄道事業者として安全性の確保を重視したいのでいずれ設置を検討したいとのことであった。ホームドアが設置できるように、車両規格の統一を図るよう国に要望していきたい。

→ホームドアの設置によって、滞留できるスペースが広がり、混雑の緩和にもつながる。

- ・電車の規格が統一されるのは先になると思う。それよりも、入口を2箇所にした方がいいのではないか。

→東急電鉄と話をしたが、敷地が東急所有でないこと、246号線の構造が複雑であること等から、駅施設の構造をかえるのは難しいとのことであった。また、コスト的にも難しいということである。

- ・急行の停車についてはどうか。

→話をしたができないとのことであった。改めて意見があったということで、東急電鉄に話をしていく。

- ・階段が途中で狭くなる。

→国道の中で駅施設を全て収めないといけないという事情もあると考えられる。東急電鉄に伝えていく。

- ・食品スーパー前の横断時間が短いが、検討するのか。

→来週火曜日の午後に目黒署、警視庁と協議する予定である。バリアフリー対応信号は、音での誘導、待ち時間表示、時間延長等になる。目黒区の大橋地区担当がこれまで警視庁と協議した中では、時間延長については幹線道路であるため厳しいという回答であったが、バリアフリーの観点からということであらためて話をしたい。

・歩行者デッキと歩道橋の違いは何か？

→歩行者デッキは、比較的幅の広いものを指している。

・駐輪場整備後の放置自転車対策のために、どこから乗って来るのか、放置後どこへ行っているのか、今後の増加予測などの調査が必要ではないだろうか。

→大橋自転車置場の利用状況を見ると、世田谷区内の方が多い。今後の乗り入れ台数の予測については、駅から 600m以内の方の自転車利用自粛が浸透すれば、増加しない見通しではあるが、何とも言えない。駐輪場整備につづいては引き続き協議を行っていききたい。

・再開発事業、公務員住宅の増加による駐輪場施策を考えているのか。公務員住宅の方々の自転車利用自粛を呼びかけることはできるだろうか。

→大規模建築をする場合、まず敷地内に駐輪場を設置していただくことが前提となる。駅利用者の放置自転車については、東急電鉄も鉄道事業者の責務を認識しており、放置自転車対策に向けた具体的事業について意見交換を行っているところである。

→放置自転車対策については、地元のみなさんの積極的な取り組みについて、先ほどの説明の中で提案させていただいた。誰がどのような場面（通勤、通学、買い物など）に自転車を放置しているのか、地元のみなさんで調査してみてもはどうだろうか。放置自転車が多い場所にお住まいの方に協力をお願いするといったことも考えられる。

・駒沢通りから下流では、ゆったりと歩ける道となっているのに、大橋からさいかち橋までは車道である。目黒川沿川道路の交通規制をすれば、快適な歩行空間となるのではないか。

→道路の改修は、区が道路管理者として対応できるが、交通規制については警視庁が受け持っている。みなさんで地区の交通計画を議論していただき、総意として提案していただければ、警視庁も検討できるとのことであった。

※（道路管理者からのコメント）大橋から駒沢通りまでと、駒沢通りから下流の区間では道路の位置づけが異なります。上流区間は道路法上の道路であり、人も車も自由に通行できます。下流区間については、河川管理用通路であり、車両の通行ができない通路です。

・そういった議論の場は、住民が呼びかけて行うのか、それとも区が設定するのか？

→八雲地区では、都立大移転に伴なって設けられた懇談会からの提案で、通過交通を排除したいという項目があった。これを受けて検討協議会がスタートした。区は事務局として側面的なサポートしたが、地元の方々が主体となって議論が行われた。

→八雲地区のように、懇談の場を呼びかけてはどうだろうか。

・目黒川沿川に住んでおらず、散歩道の利用者である立場から呼びかけるのは難しい。区としての考え方はどうなのだろうか。

→みなさんの検討の場での情報提供などの支援はできるのではないだろうか。

・今日は時間がないので、私なりに色々考えてみたい。今日参加のみなさんにも考えていただきたい。

・ユニバーサルデザインについて知りたい。

→バリアフリーは、目の不自由な方、車椅子を利用している方などの妨げとなっているバリアを取り除くという考え方である。一方、ユニバーサルデザインは、外国人や子どもから高齢者まで、だれでも利用できるというデザインをするという積極的な考え方である。

・菅刈陸橋の改善は技術的に難しいのだろうか。

→環状6号線の道路管理者である東京都第二建設事務所と協議したところ、陸橋を移動することになるため道路構造をかえる大規模な工事となるということであった。既に都市計画道路の整備完了区間の位置づけであるため、大規模な工事はできないが、課題となっている部分的な補修は、現場精査の上行っていくとのことであった。

・今後の交通バリアフリーの計画策定の予定はどうか。

→公共交通機関（鉄道駅）を利用して公共公益施設へ行く経路でのバリアフリー化、日常的に利用する商店街でのバリアフリー化の2つが基本的な考え方である。

区は、区民が利用する13の駅周辺からバリアフリーにしていくことにした。このうち、中目黒駅、都立大学駅、自由が丘駅の3駅周辺については重点的な整備を行う地区として最初に計画を策定した。その他の10駅については順次策定していくということで、今年度は池尻大橋駅周辺地区で計画策定を進めており、来年度は緑が丘駅周辺地区を予定している。

・前回も話したが、大橋病院を過ぎて機動隊前の所で、歩道が途切れる。

→事業に関連しない生活道路はスポット的に改善していくことになる。これまでみなさんからいただいた改善が必要な箇所などを参考資料にまとめており、これらを順次改善していくことになると思う。

以上