
学芸大学駅周辺地区整備計画推進 平成 22 年度 第 3 回地区懇談会 議事概要

日 時：平成 23 年 2 月 24 日（木） 午後 7 時 00 分～午後 9 時 00 分

場 所：鷹番住区センター 2 階 第 3・4 会議室

出席者：メンバー：8 名

目黒区：都市整備課：双木係長、栗原主査

コンサルタント：益永、小林、本田

1 報告事項、資料等の説明

- ・ 23 年度交通安全施設整備の内容について
- ・ 「商店街のまちづくり」の取組み状況について

2 意見要旨

23 年度交通安全施設整備の内容について

道路整備について

- ・ 銀行前の交差点の前後の幅員は、4m で統一した方がスピード抑制出来るのではないかと思うが、車線の幅員を変えた理由を説明して欲しい。また、今後この考え方を別の通りにも適用するのか教えて欲しい。

歩行者の安全を図るため、路側帯を出来るだけ広くする方向で検討しているが、交通管理者の立場では、スムーズな交通の流れを損なわない範囲で整備する必要がある。

現状で幅員 4m の区間では、その先のバス通りの交差点が変則であるため、交通渋滞を起こしているが、それより手前のところでは、現状では車線の区別があり、一定のスムーズな交通がある。それを 4m まで狭めるとすると、交通量等の関係で難しいため、最低限、スムーズな交通を保つための調整案として車線幅員 4.5m を確保した。

この件については、警察と何度も協議し、現場も歩いてもらった。初めは、センターラインを撤廃すると、今の交通のあり方を変更する事になるため、警察も非常に慎重だったが、何度も協議した結果、認めてもらった。

同様の条件でも、この考え方を適用するとは限らない。既存の交通状況の変更はリスクが大きいので、これを基にして、路線ごとに警察と協議していく。

- ・ 西口駅前の歩行部の幅員が左右で大きく違う理由を説明して欲しい。
歩行者優先ゾーンの西口と東口の幅員は違うが、ともに車線幅員をできるだけ縮小する考え方のもと、車線幅員を 2.5m に統一し、歩行部幅員は、全幅員から 2.5m を引いた空間を両サイド均等に配分した。ただし、駅前空間は、極端に歩行空間が広がるため、歩行部を有効幅員 2m とした。片側の空間を大きくすることは可能だが、全体の空間として圧迫感が生じてしまう。

商店街の皆さんに現場を確認して頂き、広くなる手前までの路側帯をそのままの幅員で延長するか、広場側から見て広場と歩行部が連続出来る形にするか等、スムーズに流れる様考慮して設定した数値になっている。

- ・ 消費者は、店から店へ、横断しながら買い物をするので、車線と歩行部を明確に分けると歩行者の責任が大きくなり、必ずしも安全に寄与しないと思うが、いかがか。また、賑わいの面からも、左右へ渡り歩く買い物行動を阻害するのではないかと思うが、いかがか。
- ・ 基本的には自己責任になると思うが、自分たちが注意喚起をする等、守ってもらえる努力をする事も重要だと思う。
- ・ 車線を歩いている時に事故が発生すると、歩行者にも責任があるのか。

一つは、以前から、警察より、商店街に車道外側線を付けるように指導を受けていた。今回の整備では、全面カラー化により車線も塗る事で、他の道路と差別化を図るが、これは、車には基本的に入って欲しくない、という意思表示でもある。ブロック舗装やカラー化をしている商店街についても、出来るだけ車を抑制したいという事で行っている。もう一つは、交通安全対策として、車線と歩行部の区別をつけるという意味がある。道路交通法により、車道では交通状況に合わせて徐行しなければならない事になっているため、そこで事故が起きれば、運転上の不注意になる。商店街は、現状でも全て車道であるので、今の状態で起こると、基本的には変わらないが、ドライバーにとっては、路側帯で事故が起きれば、歩車間の区別のない今よりも責任が重いと思う。

○エリア標識について

- ・ あんしん歩行エリアの標識の付け方について、50cm 幅の標識を路側帯の上に設置するのは難しいように思うが、電柱に設置する等、何か方法はないのか教えて欲しい。
- ・ 車に向けた標識であれば、ドライバーは交通標識を見ても、新たな別の標識は目に付かないと思うので、千葉のように路面標示にするのが良いと思うが、いかがか。
- ・ 路面ではなく立てて設置するのであれば、柱がないもの等にして頂かないと、歩行者が路側帯を通行しづらくなると思う。

場所により条件が違うので、慎重に検討していきたい。電柱に巻き付けるものや交通標識と一緒に設置しているものもある。エリア標識の設置により、交通標識が分かりづらくなってはまずいので、一つ一つ現場を確認しながら、進めていきたい。

「商店街のまちづくり」の取組み状況について

○商店街ルールについて

- ・ 平成 24～25 年度に幅員を拡幅して、イメージ写真のように幅員が広がると、ものや自転車置き場ではないかと思うが、いかがか。ハードが整備されても、この様な形で使用されてしまえば、整備をする意味がないと思う。
- ・ これまで学大商店街ルールについて考えてきたが、前回もオーナーがテナントに注意できない等、ネガティブな意見が出されていた。厳守できる様に担保しなければ、整備やルールをつくる意義が薄れるのではないかと思うが、会議の内容を含めて説明して欲しい。
- ・ 放置自転車と個々の店舗が道路に出しているものは違うと思う。自転車については消費者。札を出す等テクニカルな事は、店の方の力が 100%及ばない事であり、まして消費者相手に、店の前に自転車を置くなとは言えないと思う。商品や看板については、自分の店の事。時間をかけてと言うが、それを行っている事を店の人が知らないはずはない。この件を放置自転車と混ぜてしまえば、責任がぼけると思うが、いかがか。
- ・ 商品や看板については、どの店が出しているのか分かっているので、分けて考えた上で先行して進めて欲しい。カラー化して初めて気付くという事では遅いので、武蔵小山のように、道路から 30cm のところにテープを引く等、具体的な事を詰めて、報告して欲しい。
- ・ 商店街からすると、自転車も看板も一緒。自転車は、相手が消費者なので言い出せないし、断れない。商品の陳列も、役員が一生懸命考えているが、ルールを守らない店の方もいる。理事会でも、置看板等について考えなければならない、との意見を頂いている。商店街の皆さんが自分たちで作ったルールなので、守り、守らせる様な形のものにしていきたい、と言って頂いている。今後その方向で進めば、変わってくると思う。商店街ルールは全ての商店街にあるわけではなく、担保が難しいが、テナントを貸し出す際に、ルールの存在を提示しておけば、効果が違うのではないかと思う。自分たちの事だから、自分たちで守れば良い、というのはよく分かるが、商店街の役員から会員へ、または隣同士の注意がなかなか上手く行き届かない。商店街の会議に出席

して、非常に苦労されているように感じた。

お互いが自覚を持てば良いと言うが、現実はなかなかそのようにはいかない。ある程度時間を掛けなければ、商店街が持っている習慣を変えるのは大変。

- 全ての項目で同じ事を言っているが、誰が呼びかけるのか、ルールのも主体が分からない。通常は1だけで良いと思うが、そうでない理由を説明して欲しい。地域の人や消費者を含めて進めていくという事が明瞭になれば、1と2は誰が何をすることが分かると思う。
- 交通ルールの順守や自転車等、消費者にもまた義務があり、自転車についてはむしろ消費者側の問題であり、誰がどのように守るのが重要。
- このような表記をしたのは、商店街の力だけでは手におえない部分があるので、今後各店舗や消費者とともに努力していきたいという意思表示だと理解して欲しい。
当然だとも思わぬかも知れないが、商店街の会合に出席させて頂いて、これが現実だと感じた。具体的に進めていく時に必要な言葉だと思う。一つ一つ表示をする事は、商店街の取組みについて、店の方に考えて頂くために重要。その積み重ねが大事だと思う。
店に来た消費者へのルールの周知を検討してもらっている。商店街での取組みを消費者が知れば、その取組みに参加していない店にはプレッシャーになる。商店街だけで行うものではなく、住民や消費者も一緒になって、良い街にしていこうという表れになると思う。店の皆さんの意識がそこへ向かっていけば、現実的に商店街も変わると思う。

○駅前空間について

- 駅前の植込みについても合わせて計画に入れて考えて欲しい。
整備内容については、第1回の時に絵をお示ししたと思うが、大幅に縮小する。今のアールがついている部分を小さくして、歩行者の通行の妨げにならない程度にしたい。工事は、23年度に区の事業として行う。
- 駅周辺は、車道のままで良いのか説明して欲しい。
- コンコースをカラー舗装にしたのだから、駅周辺を歩行部のような舗装にして、広場だという事をみんなが共有出来るようにしてはどうか。
- 車線の茶色で塗るよりも、歩行部と車線ともう一つの色を考えて頂けないか。
- コンコースから一定の区間のみ、歩行部の色を使う事は出来ないのか教えて欲しい。
- 駅前空間が道路だと断言されてしまうと、何も出来なくなってしまう。
- 見た感覚で広い方が良いと思うが、いかがか。
西口の駅前空間は、基本的には車両が入ったり、バックしたりする部分が必要なので、車道の色を塗らざるを得ないと思う。直行道路と路側帯をつなぐ事は可能だが、車道に使用可能な色は限定されるため、別の色にする事は難しい。
ここを茶色にするのは画期的な話。通常であれば、車線はベンガラで歩行部はグリーンと言われたが、商店街のイメージという事で提案し、何度も相談して認めて頂いた。交通管理者から見れば車道であるので、別の色の使用は難しい。仮に交差対策として行うとしても、交差点についても、塗ることが出来る色が決まっている。
歩行部を路側帯の延長で塗れば、さらに狭く感じると思うし、駅との一体感はなくなる。しかし、車道が茶系で、コンコースがベージュ系と同系色なので、一体感が出ると思う。交差点であれば黒キララ舗装があるが、これは普通のアスファルトだから出来る事で、これが茶色に黒キララとなれば、効果の有無が問われる。つまり交通面で、ドライバーから見やすく、交差点だと明確に分かる色や表示にする必要がある。

その他

懇談会は、来年度も随時開催し、日程等は事前にお知らせする。

3月中旬に街づくり通信（鷹番通りの整備について）を発行する予定。

3月29日（火）の説明会の会場は確保済み。通信等でお知らせする。