



●都市整備委員会所管

通学路の安全対策について（ゾーン 30 の導入について）

◆福田妙美 委員 これより公明党の質問をまいります。

まず初めに、ゾーン 30 について伺ってまいります。

このゾーン 30 というのは、生活道路において歩行者や自転車の安全の確保をする目的として、ゾーン、エリアを決めて時速三十キロの速度規制を実施するというので、これは警視庁の推進であります。

世田谷区においては、初めてこのゾーン 30 が導入されたのが二子玉川ですが、先月の二月でちょうど一年を迎えました。ゾーン 30 はエリア全体で走行する自動車の速度を三十キロ以下に制限をするということで、これは平成二十八年度までに全国では三千カ所を目指しているそうですが、この中のいち早く二子玉川地域が導入されました。

しかし、この二子玉川の導入の経緯というのは、全国の導入経緯と多少違いまして、警視庁が主導したものではなく、地域住民がまず交通課題を検討して、そこから導入に至ったというような特殊なケースとも言えますが、導入した年の春と秋の交通安全週間には、地域の子どもから大人まで参加をし、警察の協力のもと、ゾーン 30 のアピール活動を行っていました。私もそこに参加をさせていただきましたが、通行する車を一度とめ、ドライバーにゾーン 30 のチラシなどを配布して周知をしていきました。町会の方々の活動もあり、周知が進み、車の走行状況も改善されてきたのではないのでしょうか。

先日、開始から一年ということで検証結果が報告されたとのことですが、ゾーン 30 の導入後の検証状況をお聞かせください。

◎堂下 玉川総合支所街づくり課長 二子玉川におけるゾーン 30 につきましては、今年度、その効果の検証のため、市民提案型協働事業を活用しまして、地域の皆様とともに交通実態調査、あとは地域住民へのアンケート調査を実施しております。交通実態調査につきましては、昨年九月に実施しておりまして、エリア内の主要な道路のうち、三カ所の地点でスピード調査や抜け道利用者の確認を行っています。

調査結果といたしましては、おおむね導入前より全体の車の平均速度が減速しまして、時速三十キロを超える車の割合は減ってきております。また抜け道利用者の割合も減少してきていることから、ゾーン 30 による一定の効果が得られたものと評価しております。ただし、依然として三十キロを超える車が走っておりまして、今後、さらなる対策が必要であると考えております。

また、昨年十一月から十二月にかけて行った地域住民へのアンケートにつきましては、エリア内全体を対象として意識調査等を行っておりますけれども、ゾーン 30 指定以降、普及啓発活動などによりまして認知割合がふえてきており、回答者の六〇%以上の方々がゾーン 30 を認識していることがわかりました。また、多くの方が今後より一層の交通安



全に向けたさまざまな取り組みが重要だと考えているとの結果も出ております。

区といたしましても、これらの検証結果を踏まえまして、より一層普及啓発に努めるとともに、路面標示などの工夫も関係所管と調整しながら取り組み、地域住民の皆様とともに継続して安全安心のまちづくりを進めてまいります。

◆**福田妙美 委員** ありがとうございます。この一年たちまして、やはり二子玉川の地域はもともと地域住民の意識がありましたので、多分ほかの地域と比べて周知が大変されやすかったんだと思いますが、それでもこの一年たって、まだまだ御存じでない方もいらっしゃるということで、さらなる継続して周知、またさまざまな工夫が必要だと思うんです。

このゾーン 30 の導入ということで、平成二十六年の第一回定例会の区長の招集挨拶でもゾーン 30 の推進というふうに言われておりました。この一年間で区内のゾーン 30 の導入状況を見ていきますと、二子玉川の後に玉川田園調布の一丁目と赤堤二丁目、喜多見三丁目、五丁目というふうになっております。この三カ所が設置されましたが、特にこの喜多見三丁目、五丁目というのは特別な地域でありまして、警視庁が推進していく中でモデル地区というのを決められました。その中の十三地区をモデル地区として決められまして、中央区、大田区、新宿区、豊島区とかさまざまな地域がある中で、世田谷区の喜多見の三丁目と五丁目がこのモデル地区に選ばれました。

そのモデル地区の中にある看板が、ほかの地域にはないんですが、このゾーン 30 という看板が設置されたということでもあります。これは歩行者に優しい道づくりということで、このゾーン 30 のモデル地区で、この看板がどのようにまた地域に影響を与えていくのかというようなことを今後、警視庁が検証されるそうですけれども、こういったやはり周知が必要だということが警視庁のほうでも感じていらっしゃるみたいで、このような導入がされたということで、今後、大変興味があります。

この警視庁のほうでもこういったモデル地区で周知をしていくということですが、今後、ほかの赤堤二丁目も含めまして、ゾーン 30 が決定したということだけではなく、その後、どれだけ皆さんに理解をしていただいて、実際に速度を落としていただいて、事故を防止できるかということが重要になりますけれども、区においてこの周知などをどのように行っていくのか見解をお聞かせください。

◎**春日谷 交通安全自転車課長** ゾーン 30 の導入自体は、所轄の警察署からの提案を警視庁で検討いたしまして、最終的に東京都公安委員会のほうが決定してまいるということでございます。決定後の標識の設置、区などへの道路標示の依頼がございますけれども、標識の設置につきましては、警視庁が幾つかの導入地域をまとめて実施するということから、標識の設置の詳細な日程までの把握が難しいということがございました。このため、地域の方々への周知は標識設置後ということになっておりまして、区といたしましては、何よりも早く地域の皆様への周知を図り、地域の皆様に交通安全に対する意識を持ってい



ただくことが、生活道路の安全向上というゾーン 30 導入の目的を果たす上で欠かせないものと認識しているところでございます。

こうしたことを踏まえ、区から区内四警察署に対しまして、ゾーン 30 の導入につきましては、東京都公安委員会の決定前のなるべく早い段階で区へ情報提供をしていただくよう申し入れるとともに、所轄警察署や関係部署と連携いたしまして、地域へのより早い周知に努めてまいりたいと考えております。

◆**福田妙美 委員** あと、さらに区内において、多分ゾーン 30 の導入を望んでいらっしゃる、要は通学路の安全対策の中でも望んでいらっしゃる地域が大変あると思います。そういう意味でも、区のほうから区民の声をしっかりと届けていただいて、今後、ゾーン 30 の導入に結びつけていくことをお願いしたいんですけれども、区の見解をお聞かせください。

◎**五十嵐 交通政策担当部長** ゾーン 30 につきましては、今、委員のお話もあるとおり、やはり非常に重要なものだと思いますし、また、地域の方々の安全安心に寄与するものと思っておりますので、区といたしましても、地域の方々と連携しながら、しっかりとゾーン 30 を広げるように頑張っていきたいと思っております。

二子玉川駅周辺の駐輪場整備について

◆**福田妙美 委員** ありがとうございます。ぜひともよろしく願いいたします。

続きまして、二子玉川駅周辺の駐輪場整備について伺ってまいります。

昨年の予算委員会で質問いたしました駐輪場の拡充についてですが、初めて二子玉川西自転車等駐車場の拡充について質問したのが平成二十五年第三回定例会のころだったんですけれども、このときの定期利用の契約待ちの方が約八百六十名でしたが、年々増加傾向でありまして、現在では千人を超える事態へととなっております。一年半で百五十人以上を超える増加は、この地域の人口増加を相まった現状かもしれませんが、この現状を考えますと、早急な駐輪場の拡充を求めたいと思っております。

昨年の予算特別委員会でも質問をしたときに、駐輪場の拡充について検討をする旨の答弁をいただきましたが、現在、駐輪場の拡充についてはどのような状況になっているのでしょうか、区の見解をお聞かせください。

◎**春日谷 交通安全自転車課長** 委員お話しのとおり、二子玉川駅周辺の駐輪場整備につきましては、区といたしましても対策の必要性を認識しておりまして、区立二子玉川西駐輪場の改築の検討や民間駐輪場の設置者との間で、既存の利用定期枠を拡大するように協議のほうを行ってまいりました。

まず、区立の二子玉川西駐輪場につきましては、立体式に改築するということによりまして、おおむね千台以上程度の収容台数の増が見込まれるということがわかっております。



このため、平成二十七年度予算に委託費を計上いたしまして、改築に伴う電気、水道等のインフラ調査や改築期間中の代替駐輪場場所の確保等について検討を行うこととしております。

次に、民間駐輪場の設置者との協議でございますけれども、これまでの定期利用枠に加えて約九十台程度拡大するという事で合意をしまして、本年二月から運用を開始しているところでございます。今後につきましては、区立二子玉川西駐輪場の改築に向けた具体的な検討を進めるとともに、引き続き多様な手法を用いまして、より多くの方が駐輪場を利用できるよう検討を進めてまいります。

◆**福田妙美 委員** 今御答弁いただきましたが、約千台近い拡充が検討されているということですが、やはり昨年の予算特別委員会でもお聞きしたんですが、例えばこの千台、要は、今千四百人ぐらいの方がこの駐輪場を使っていますが、それにプラス千人ですので、二千四百人ぐらいの方がこの駐輪場に向かって朝来られるということを考えますと、そこまでの自転車の安全走行空間というところの整備が大変重要かと思えます。一年前もお伺いしたんですが、その後、この自転車のネットワークの計画が発表されたんですけれども、この部分におきましては、今どのようになっているのでしょうか。

◎**関根 土木計画課長** 世田谷区自転車ネットワーク計画につきましては、現在、案の段階で今年度中の策定に向け、取りまとめを行っているところでございます。

ネットワーク路線の選定に当たりましては、レンタサイクルポートや区立駐輪場、民営駐輪場などを考慮し、自転車ネットワーク路線の候補となる路線を抽出していく方法をとっております。二子玉川駅周辺におきましては六カ所の駐輪場があり、計画ではそれぞれの駐輪場にアクセスできるようなネットワーク路線としております。

自転車走行レーンの整備について

◆**福田妙美 委員** 今御答弁にもありましたけれども、これから多分計画を立てられて、この走行が、レーンがつくられると思うんですが、多分時間が大変かかるのではないかなということも予測されますと、この駐輪場が整備されたときに走行レーンができていればいいんですが、それが後になってしまった場合には大変心配なんですけれども、そういう意味でも、この自転車ネットワークがまだ整備し切れていなかった場合には、駐輪場が先にできていった場合、ソフト対策も大変重要かと思えます。その点に関して区の見解をお聞かせください。

◎**春日谷 交通安全自転車課長** お話しのとおり、駐輪場の収容台数の増に伴いまして、駅周辺の自転車交通が増加し、自転車の事故の危険性も高まるということから、これに向けた安全性確保のための対策につきましては、先ほどのハード、ソフトの両面から必要で



あるということで認識しております。

ソフト面からの安全対策といたしましては、これまで小中学生への交通安全教室の開催ですとか、高齢者向けの交通安全講習の実施、また自転車事故の多い二十代から四十代への重点的な取り組みの自転車安全利用について区民に幅広く啓発のほうを行ってまいりました。特に二子玉川につきましては、地域発意で、先ほどの話でゾーン 30 が導入されるなど、地域主体の取り組みが進んでおりまして、自転車安全利用についても、地域と区の協働により、都立世田谷総合高校で自転車ルールをめぐる体験事業を二カ年にわたって行ってきております。

今年度から区民が自主的に自転車安全利用啓発を進める自転車安全利用推進員の育成支援を進めておりまして、区民の身近なところで、草の根の啓発を進めていただいております。こうした自転車安全利用推進の取り組みとも連携しながら、町会、商店街、学校、PTA、所轄警察署、区などが力を合わせて、自転車の交通安全に対する安全対策に取り組んでまいりたいと考えております。

視覚障害者用の音響式信号機について

◆福田妙美 委員 ぜひともよろしく願いいたします。

続きまして、視覚障害者用の音響式信号機について伺います。

昭和二十八年ごろ、道路の交通需要の飛躍的な増加に伴って交通事故も激増したことを受け、各種の交通安全施策の一環として、第一歩として昭和三十年九月、東京都の杉並区の視覚障害者の施設付近の交差点にベル音の盲人用信号機が設置されたということです。その後、昭和五十年には「通りゃんせ」などのメロディー式とカッコーとかピヨピヨといった擬音式が選定されるようになりました。さらに、平成十五年十月の警察の通達により、横断歩道時の方向性がより明確で誘導性も高い擬音式で、異種鳴き交わし方式の整備がさらに進められたということです。この異種鳴き交わし方式というのは、違う種類の音を時間をずらして鳴らして、方向性を示して安全に誘導するもので、例えばカッコーの後がカッコカッコーとか、ピヨって言った後に今度ピヨピヨというような音を変えて方向性も誘導するというようなものまで変わってきているそうです。

現在、加齢に伴い視力の減退や視野の狭窄などによる視覚障害の発症がふえる身体的変化は避けられないとしたら、高齢化社会へのさらなる横断歩道へのバリアフリーの促進というものが重要です。

区内の横断歩道に音響式信号機の設置は、視覚障害者のみならず、視覚に不自由を感じる人にとっては大きな安全につながります。平成二十三年の時点での音響つき信号機の設置台数は約五十八基でした。その後、区内の音響つき信号機の設置状況はどのようになっているのでしょうか、区の状況をお聞かせください。

◎高木 都市デザイン課長 世田谷区内におきます音響式信号機が設置してある交差点に

ついてですけれども、平成二十六年五月に音響式信号機の設置状況につきまして、各警察署への情報提供及び確認の依頼を行ってございます。この調査以降に設置されたとの情報が寄せられましたものを加えますと、平成二十七年三月末では六十二カ所となります。

◆**福田妙美 委員** ありがとうございます。五十八から六十二基ということで四基ふえていたようですが、利用客が多い駅で、特に信号機のバリアフリーが必要だというふうに前からお声をいただいている場所が二子玉川の駅でした。ここは乗降客が約十五万人もいるというような駅で、この誰もが安心して訪れられる町の整備というふうなことでお声はいただいていたけれども、この二子玉川駅前の玉川三丁目の横断歩道の音響つき信号機の設置の現状についてお聞かせください。

◎**堂下 玉川総合支所街づくり課長** こちらの御指摘の交差点におきます音響式信号機の設置につきましては、これまで関係団体からの相談や要望もございまして、区としても所轄の警察署宛てに必要な対応のお願いをしまいたとところでございます。その結果、今年度、警視庁において音声信号機の設置工事に着手しております。今月には、現地にて警視庁と関係団体、区とで音量等の最終確認をしたところでございますが、年度内には供用開始の予定というふうに聞いております。

二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック会場のバリアフリー化について

◆**福田妙美 委員** ありがとうございます。今までにも皆さんいろんな方から、二〇二〇年の東京五輪の馬術会場が馬事公苑に変更されたというお話がありましたけれども、東京五輪のやはり成功には誰もが安心して来場ができる環境整備だというふうに思います。公共交通機関の発達した都内では、鉄道、バスを主体とした移動が想定され、それらのアクセシビリティの確保は大会成功の大きな鍵となります。

二〇一二年のロンドンオリンピック・パラリンピックでは、実は段差の解消という課題が大変残ったそうです。車椅子などへの対応車両が整備されても、バス停のバリアフリー化が進んでおらず、車椅子使用者が乗降できないバス停が五割程度存在し、車両の整備とあわせてバス停の整備が課題となったそうです。

今後、国や東京都の動きもあるかとは思いますが、切れ目のないバリアフリー化を目指して、東京都に提案をするくらい区としての検討整備を進めていただきたいです。また、段差解消などのハードウェア整備はもちろんですが、情報提供などのソフト面も含めて、これまで進めてきたバリアフリーの施策と施設等の整備状況をいま一度点検し、さらに発展させていただきたいというふうに思います。

ここで伺いますが、この切れ目のないバリアフリー化のハード、ソフト面の整備をどう進めていかれるのでしょうか、区の見解をお聞かせください。



◎高木 都市デザイン課長 お話がありましたように、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピックの開催に際しましては、さまざまなハード、ソフト面の施策、ユニバーサルデザインによるまちづくりが一層進んでいるという必要があるということは認識してございます。今後、庁内、また庁外の関係所管の情報収集をしたり、連携を密にしながら、具体的な施策ですとか、事業について検討をしていくことが大変重要であるというふうに認識してございます。

防犯対策として街路灯のLED化について

◆福田妙美 委員 最後に、防犯の角度からこの街路灯について伺ってまいります。

我が党の平塚委員が何度となく取り上げてきました街路灯のLED化に対して、来年度のLED街路灯新設改良費として約三億二千二百四十九万円が予算化されました。現在の蛍光灯のものと比べてエネルギー効率と耐久性にすぐれ、温室効果ガス排出削減と維持管理費減少の二つの方策をともに実行可能とします。

今回予算化されましたが、具体的に来年度からのLED化の計画をどのように進めていくのか、区の計画状況をお聞かせください。

◎村田 工事第一課長 街路灯のLED化につきましては、従来のタイプと同等に明るさを保ちながら、消費電力が低く抑えられることから、省エネの効果が高く、また長寿命であるなど、環境負荷低減に大きく寄与できるものです。そのため、世田谷区では、平成二十四年度より幅員六メートル以上、八メートル未満の区道に設置している八十ワットクラスの小型水銀灯においてLED化を進めてまいりました。来年度からは、これまで性能や耐久性に課題のあった二百五十ワットクラスの大型水銀灯と蛍光灯にかわるLED街路灯についても、世田谷区の採用基準を満たす製品が開発されたことから、老朽化し、更新時期を迎えた街路灯より、順次計画的に取りかえることとしております。

今後は、これまでの小型水銀灯三百灯のLED化に加え、新たに大型水銀灯二百八十灯、蛍光灯千七百二十灯の年間約二千三百灯のLED化に取り組み、おおむね十五年でほぼ全ての街路灯のLED化を図ってまいります。

◆福田妙美 委員 さらに、この街路灯を蛍光灯からLEDの照明に変更した場合に、比較するとどのような点で違いがあるのか、区の認識をお伺いいたします。

◎村田 工事第一課長 区が設置している街路灯において、従来の蛍光灯と蛍光灯にかわるLEDを比較した場合、同程度の明るさで消費電力は二分の一に抑えられます。ランプの耐久性は五倍程度長持ちする見込みです。



◆福田妙美 委員 先ほども御答弁いただきましたけれども、これから計画を立てて、約十五年ぐらいで更新時期が来たものから変更されるということだったんですけれども、夜間の街路灯というのは、もちろん犯罪防止の一助となすと思います。闇に紛れて犯罪を犯そうとするその人たちの姿が見えるというようなことで、やはり犯人ももちろん犯行に及ばなかったり、また、その動きをキャッチして被害から逃げるということも期待できるのがやはりこの街路灯の大きな役割かと思えます。

この街路灯のLED化で少ない電力で、その光は蛍光灯よりも指向性が強いために路面まで達する光量が多くなり、四メートル先の人の動きが見やすくなるというふうになってくると思えます。照度というのが基準範囲であっても、設置されている場所の状況によって不安感が変わります。ほかの屋外照明からの明かり、マンションやコンビニエンスストアなど、終夜営業の店舗からの明かりなどがあれば、それらは不安はないんですけれども、樹木の多い地域で基準範囲の光度であったとしても、全く安心感につながらないケースがあるというふうなことを区民の方から大変伺っております。特に通学路などで薄暗く感じる場所においては、LED化を優先的に進めていただきたいというお声もたくさんいただいております。

こういった中で、この十五年かけて更新時期が来たものから変えるというようなことですが、その中に、特に通学路など、薄暗く感じるような場所なども含めて計画の中に入れていただくことはできないでしょうか。

◎村田 工事第一課長 区では、これまで防犯の観点から必要とされる明るさが保てるよう街路灯を設置し、清掃点検などの維持管理をしてきたところです。加えて、通学路などで薄暗く感じられる道路につきましても、パトロールや通学路点検などの機会を通じて御意見をいただいた場合など、必要に応じて街路灯の増設や光を遮る樹木の剪定などを行ってまいりました。一方、LEDの発する光の色は自然光に近く、蛍光灯と同程度の明るさであっても、視認性が高く感じられることから、LED街路灯に交換していくことで防犯上の効果も一層期待できるものと考えられます。

街路灯のLED化につきましては、老朽化が進み、更新時期を迎えた街路灯より、順次計画的に交換していくこととしております。今後も、引き続き街路灯などにおける防犯の視点や維持管理を踏まえた設置箇所の選定など、効率的、効果的に街路灯のLED化を図り、防犯と環境に配慮した安全で安心な道路空間の確保に努めてまいります。

◆福田妙美 委員 以上で私からの質問を終わり、平塚委員にかわります。