



●都市整備委員会所管

通学路の安全対策（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。

ゾーン 30 は、エリア全体で走行する自動車の速度に三十キロ以下の制限をかける、警視庁の新たな生活道路対策です。平成二十三年九月から平成二十八年度末までに全国約三千カ所整備を目標としています。世田谷区内初のゾーン 30 が、ことし二月、二子玉川小学校を含む玉川三丁目・四丁目地域に整備がされました。通学路を含むこのエリアは、歩行者、自転車、車の交通量が多く、以前から交通安全対策を求める声が多かった地域でもあります。地域の声の高まりを受けとめた町会が現状把握から開始をし、数年を経て、最終的に生活道路の安全対策にゾーン 30 が導入をされました。

このゾーン 30 の入り口と出口に、このようなキャラクターが設置されました。入り口にはこの亀、そして出口にはありがとうと書いたたすきをかけたふたこたまご。この二つは選挙で選ばれておりまして、投票数が多かったふたこたまごと亀が選ばれたということです。こういったキャラクターを使いながら、ゾーン 30 を積極的に取り入れて、二十四時間、このようにこの二つのキャラクターが地域を見守ってくれております。

ここで質問をいたします。二子玉川のゾーン 30 の整備には数年を要しておりますが、整備に至るまでの経緯などをお聞かせください。

◎並木 玉川総合支所街づくり課長 今、委員御質問の交通安全対策ゾーン 30 を玉川三・四丁目に導入する際には、平成二十三年九月の警察庁の通達の内容や、警視庁や地元警察署との協議の中で幾つかの条件がございました。具体的には、幹線道路などに囲まれた一定の面的な生活道路を区域に設定すること、また、区域内に時速三十キロの制限をかけるとともに、道路整備などのその他の安全対策をあわせて行うこと、地元住民の合意形成を図ることなどでございますが、特に重要で、ゾーン 30 を導入する際に解決すべき課題が、地元住民の方々の合意形成でございました。

委員御指摘の玉川三・四丁目の地区では、平成二十三年度より住民主体で地域の交通安全上の課題解決に向けたさまざまな取り組みが行われるとともに、地元住民と警察、地元事業者、区などが参加するワークショップの開催を通じて地元の合意形成もなされ、先ほど御紹介の本年二月八日に、世田谷区で初めてゾーン 30 の導入に至ることができました。

ゾーン 30 は、導入後もその効果を検証しながら、さまざまな取り組みを継続して行っていくことが重要でございます。今後も地元の皆様と協働し、ゾーン 30 の効果を上げるための取り組みを、できることから着実に進めてまいります。

◆福田妙美 委員 ゾーン 30 は整備したら終わりではありませんので、地域の方の声を聞きながら、効果の上がる工夫も継続してお願いしたいと思います。



区長の招集挨拶にもありましたけれども、ゾーン 30 を推進していくというふうにあります。このゾーン 30 の整備は、警視庁も、平成二十八年度までに設置目標を立て、推進しております。通学路を含めて地域の交通安全にも有効とされておりますが、この区内でのゾーン 30 を含めた交通安全対策の推進は大変重要です。しかし、玉川地域での導入までの経緯を聞きますと、地域住民の合意から多岐にわたる所管との連携が必要となることがよくわかりました。地域の交通安全の課題を区民の方々がどこに相談すればよいのかわからず、課題解決につながらない現状があります。

ここで質問をいたします。ゾーン 30 を初めとした地域の交通安全対策について、どこが連携をとり、窓口となってくれるのでしょうか、区の見解をお聞かせください。

◎岩淵 交通安全自転車課長 ゾーン 30 は、基本的には自動車の速度規制でございまして、警察の権限に基づき、警察が指定、実施することです。これを効果的なものとするためには地域の主体的な取り組みが必要でございまして、また、区の支援も欠かせません。

一般に交通安全の推進は、道路等のハード環境の整備から意識啓発などのソフト施策まで多岐にわたるため、都市整備だけではなく、保健福祉、教育、区民生活など、お話しのように全ての領域にわたっておりまして、それぞれの所管が連携して取り組む課題でございます。

そうしたことから、どこに相談すればよいのかわかりにくいという御指摘をいただきました。地域の交通安全に関しましては、交通安全自転車課が区の窓口となっております。区民の声をここで受けとめさせていただきます。直接所管する部課、あるいは機関や事業者を引き継ぐ、あるいは協力して取り組むなど、区として問題の解決、改善に総合的に取り組んでまいります。

◆福田妙美 委員 心強い御答弁ありがとうございました。交通安全の課題は、区が総合的に推進していただかなくては解決しない問題が多いです。ぜひとも交通安全自転車課が窓口となって中心的な役割となり、都市整備、福祉、教育、まちづくりなど、関連所管が一丸となって取り組んでいただくことを要望して、次の質問に参ります。

続いて、信号機のない横断歩道での安全確保について伺ってまいります。

以前、安心して渡れた信号機のない横断歩道が、最近では交通量の増加と速度が超過した車の通行で安心して渡れないとお声をいただいています。実際に、区内の横断歩道で児童が交通事故に巻き込まれたケースが一年以内に二件、そのうちの一件はひき逃げでありました。この地域の道路は、信号機設置などの要望を出しても設置には至らない場所があります。区の土木課などにより看板設置や道路のカラー舗装などの対策は実施されていますが、利用者の学習効果によってなのでしょうか、対策効果は低下し、効果持続が困難であることが浮き彫りになった事例です。



道路交通法第三十八条には「横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない」と、横断歩道における歩行者優先が明確に規定されています。この道路交通法第三十八条の規定違反が、横断歩行者妨害違反と呼ばれており、交通事故の分析センターによりますと、全交通事故の死者数の減少の中、この横断歩行者の妨害違反による死者割合が増加しているとのこと。信号機のない横断歩道で車が一時停止をすることは少なく、かつ、速度超過する車が多く、横断の安全確保が困難な現実があります。

昨年十二月に警視庁は、新たな信号機の設置の指針を変更しました。国、地方を通じて財政状況が厳しい中、信号機を初めとする交通安全施設の大量更新期に対し、信号機の設置場所については真に必要性の高い場所を的確に選定するために、数字的な基準を盛り込んだ指針に変更をしました。

このような流れの中で、信号機設置に頼らない交通安全対策の施策検討も必要になってきています。滋賀県では、通学路にある信号機が設置できない横断歩道の手前では、横断歩道の二メートル手前から緩やかな勾配にし、横断歩道を車道路面より十センチ高くしたことで、通行車両の平均速度が二十キロ減速され、安心して横断歩道を渡れるようになったという事例もあります。

ここで質問をいたします。今後、信号機のないこの横断歩道における安全対策について、区の見解をお聞かせください。

◎青木 工事第二課長 信号機のない横断歩道での安全対策でございますが、信号機や横断歩道などの道路上の交通規制に関する施設の設置につきましては、交通管理者である警察の所管となっております。

一方、区では信号機が設置されていない横断歩道において、これまで道路管理者の立場から交通安全上必要と思われる箇所には、車のドライバーなどへの注意喚起を促す立て看板の設置や、横断歩道の前後にカラー舗装を施工するなど、個々の現場の状況を調査し、有効と考えられる交通安全対策を実施してまいりました。

信号機のない横断歩道では、引き続き区として実施可能な交通安全施設の整備を進めるとともに、現場の状況等を精査した上で、必要に応じて、交通管理者である警察に対して信号機の設置などの対策につきましても申し入れを行ってまいりたいと考えております。

区といたしましては、今度とも警察と連携、調整を図りながら、交通事故の防止に全力で取り組んでまいります。

二子玉川駅の駐輪場の拡充について

◆福田妙美 委員 道路の交通安全は、警察が主導かとは思いますが、ぜひとも区民の交通安全対策の確実な推進のために、よろしく願いいたします。



次に、二子玉川駅までの交通対策について伺ってまいります。

二子玉川駅の一日の平均乗降数は、平成二十四年度ですけれども、約十二万人、前年よりも約二%増加をしております。二子玉川駅は広域生活場所であり、多くの地域から移動をしてこの駅を利用している実態があります。二子玉川駅までの移動には自転車やバスを利用し通勤通学をする方がほとんどです。二子玉川駅利用者が増加傾向にもかかわらず、それに対して走行空間や駅周辺駐輪場の整備が追いついていない現状があります。

昨年の第三回定例会で、二子玉川駅周辺の駐輪場状況について質問をいたしました。そのときの答弁は、多様な手法により検討をすることでしたが、世田谷区立二子玉川自転車等駐車場の定期利用の待機申込者数が、質問をした当時は約八百六十人でしたが、現在は約九百五十人に増加しています。四月直前に、さらに待機申込者数が増加すると予測されていますが、この待機申込者の地域を調べてみましたところ、鎌田が約三百人、岡本が約百七十人、宇奈根が約百二十人、その後、大蔵、玉川、喜多見というふうが続いております。

ここで質問をいたします。その後の駐輪対策への検討はどのよう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。

◎岩淵 交通安全自転車課長 二子玉川駅周辺の区立駐輪場につきましては、お話しのように定期利用枠の待機者が依然として多く、区といたしましても対策の必要性を認識しております。このため、区立二子玉川西駐輪場につきましては、平面式のものを立体式にするなど改築を行うことによって収容台数をふやせるよう検討を始めてございます。

また、現在、民間駐輪場の設置者との間で既存の定期利用枠の拡大について協議を進めてございまして、実現した際には、待機されている方を御案内できるものと考えております。

引き続き、今後ともさまざまな手法を駆使しながら、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 待機申込者の地域から考えていきますと、この二四六を横断しない玉川三丁目にある区立の二子玉川西駐輪場の拡充の検討は、利用者の利便性の向上にもつながります。ぜひとも確実に進めていただきますように、よろしく願いいたします。

では、続いて、このまま自転車走行についてお伺いしますが、先ほどの世田谷区立二子玉川西駐輪場の利用者数は、現在千四百二十一名です。この内訳も調べてみましたところ、やはり鎌田、宇奈根、岡本、喜多見、大蔵という、この地域の方々が大半御利用されています。この地域の方がこの駐輪場まで来るまでなんですけれども、多摩堤通りなど交通量が大変多く、かつ道幅が狭いということもありまして、車の台数も大変多いので、安全な自転車走行というのはなかなか確保されていない状況です。この二子玉川までの移動手段である自転車の安全走行の確保は重要というふう考えております。



ここで質問いたします。喜多見、大蔵方面から二子玉川駅までの自転車走行空間の整備が必要と考えますが、区の見解をお聞かせください。

◎関根 土木計画課長 現在、自転車走行環境整備ネットワークの計画の策定に向け、区内全域を対象にネットワーク路線の選定作業を進めているところでございます。ネットワーク路線の検討対象といたしましては、主要な生活道路や自転車等駐車場につながる道路、また、自転車利用の多い路線や自転車関与事故の多い路線などがございます。現在は、これらの路線を重ね合わせるにより、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る段階でございます。

鎌田、岡本、宇奈根などの地域から二子玉川に向かう道路といたしましては、委員御指摘の多摩堤通りのほか、例えば丸子川沿いの道路などが交通量の多い道路と考えてございます。この二路線につきましても自転車の利用が多いことから、ネットワーク路線の候補としておりますが、委員御指摘の状況も把握してございますので、この二路線以外にも二子玉川駅に向かうネットワークの候補路線を検討しているところでございます。

区といたしましては、今後、ネットワーク計画の素案を取りまとめた後、区議会や区民の皆様、また、世田谷区自転車等駐車対策協議会などからの御意見も伺いながら、平成二十六年度中に自転車走行環境整備ネットワーク計画を策定してまいります。

多摩堤通りの渋滞緩和策について

◆福田妙美 委員 ぜひとも自転車走行の安全確保のために、よろしくお願いいたします。

続きまして、喜多見の方面から二子玉川駅までのもう一つの移動手段なんですけれども、それがバスです。通勤通学の時間帯の多摩堤通りの交通量は大変多く、バスの定時性というのが確保されていないために、自転車利用をしたいけれども、二子玉川駅周辺の駐輪場が不足していることから、移動手段に大変困るという声が届いております。

この多摩堤通りの朝の通勤通学の時間帯のバスの交通量ですが、一時間に大体十七本から多いところでは三十一本ということは、二分から四分間隔でバスが来ていますので、それだけでも大変渋滞をしているという状態です。少しでも渋滞軽減の処置ができないでしょうか。喜多見複合施設が近くにありますが、多摩堤通りにある二子玉川駅に向かう次大夫堀公園前のバス停ですけれども、その隣接されているところが区の公園予定地というふうに聞いております。

この場所を活用し、ベンチや、またバスベイの設置などは検討できないでしょうか。ベンチの設置で、利用者の環境整備にもなり、バスベイの設置により、今度はバスが停車時の後続車の通行をスムーズにし、交通の渋滞解消の一助をなすと考えますが、区の見解をお聞かせください。

平成 26 年 3 月 予算特別委員会 質問 福田妙美
平成 26 年 3 月 18 日



◎工藤 交通政策課長 現在、喜多見地区から二子玉川駅までの区間、これは都道でございますが、多摩堤通りにおいては最大で六系統のバスが運行しており、区内でもバス路線数が多い道路となっております。お話しいただきました次大夫堀公園前バス停に隣接する喜多見五丁目六番の用地につきましては、公園予定地として先行取得しております。公園整備にあわせまして、バスベイやベンチの設置により、多摩堤通りの交通渋滞の緩和や、バス利用者の利便性、快適性が向上するものと考えております。

区といたしましては、御提案いただきましたことを踏まえまして、多摩堤通りを含めた一体的な整備につきまして、東京都、関係所管と具体的な協議を進めてまいります。

今後もさまざまな機会を捉え、バス利用環境の向上を図り、誰もが利用しやすい公共交通を目指し取り組んでまいります。

◆福田妙美 委員 ぜひともバス利用者の環境整備とともに、交通利便性の向上も進めていただきたいと思います。

私からの質問を終わります。津上委員にかわります。