

道路・交通分野への質問

	意見	区の考え方
1	近年の社会状況の変化として高齢者が関与する交通事故について言及しているが、政策課題や課題解決の方向性において、全く記述がないのはなぜか。目黒区でも何か検討していただきたい。	高齢者が関与する交通事故への対策として、近年の社会状況の変化で言及したうえで「第9次目黒区交通安全計画」において重点的に取り組む施策として記述しています。目黒区基本計画の補助計画である目黒区交通安全計画において取り組む施策として記述していますので、新たな政策課題及び解決の方向性に記述はしていません。
2	課題解決の方向性の10年後の中で、自転車の利用促進とともに自転車のルール・マナーの浸透を挙げているが、自転車安全条例の制定の方向性を踏まえれば、遅すぎる。5年後の目標とすべきである。	自転車安全利用を総合的に進めていくため、走行環境の整備とあわせてルール・マナーの浸透を図ることとして、10年後の方向性としてお示しました。ルール・マナーの浸透は、5年後に示しました自転車安全利用促進の取組においても実施してまいります。
3	自転車安全利用促進についてだが、ハード面は充実しているがソフト面での取組も必要ではないか。自転車安全教室以外の取組が見当たらなかったが、どのように考えているのか。	自転車安全利用の促進は、目黒区基本計画の補助計画である目黒区交通安全計画に基づき、自転車交通ルールの周知、違反者に対する指導・取締り、自転車販売店等との連携による啓発活動など、総合的に施策を進めています。
4	自転車の利用促進を行うとあるが、それは必要か。この資料に記載するほどのことなのか。	課題解決の方向性として、10年後、自転車利用の促進やルール・マナーの浸透を掲げています。近年、自転車は、CO2の削減、健康意識の高まり、短距離の移動など、多種多様な利用がされています。そのため、自転車利用の促進に関する取組が必要であると考えています。
5	自転車のマナーが徹底されない現状がある。マナーができてから自転車の利用を促進するようにしてほしい。記載順が逆ではないか。	区では、多種多様な自転車利用の現状から自転車走行環境の整備及び自転車シェアリング事業を進める一方、自転車利用におけるルール違反、マナー無視が多く見受けられます。自転車利用とルール・マナーの浸透は同時に進める必要がありますので、優劣をつけているものではありません。
6	自転車シェアリング事業は上手くいっているのか。	相互乗り入れができる自転車シェアリング事業を10区で実施し、目黒区は平成31年1月に開始しました。現在、自転車を借り、返す場所であるサイクルポートを23か所設置し、200台の電動アシスト自転車を配置していますが、区内全域で利用できるよう要望が寄せられています。令和元年度、サイクルポート27か所、電動アシスト自転車27台を配置し、より便利に利用できるよう事業を展開しています。

	意見	区の方考え方
7	シェアリング自転車についてだが、外国の方が使用し、暴走しているケースを見かけることがある。自転車においても最低限のルールが道路上に示されていれば、マナーの改善につながるのではないか。	区では、区報及びホームページ等により、自転車の安全利用に関する啓発事業を行っているところです。自転車は、道路交通法で軽車両とされているため、路面に表示された停止線で一時停止するなど交通ルールを遵守する必要があります。近年、区内には海外からの訪日外客数が増加し、また、区内には多くの外国人の方がお住まいです。今後、警察署と連携しながら、外国人に対する自転車利用に関する啓発活動に取り組んでまいります。
8	自転車シェアリング事業について、きちんと止めていない、ゴミがたまるなどの問題がある。緑道の折角のスペースをつぶしてするほどのことか疑問である。	自転車シェアリング事業は、放置自転車対策、回遊性の確保、環境対策、坂道の走行支援を目的に開始しました。目黒区を含む10区に相互乗り入れができるものですが、区内全域での事業展開が求められています。今後、利用者に対する適切な駐輪の指導、設備等の周辺に溜まったごみの清掃など、通行等に支障が生じないよう事業運営に努めてまいります。
9	自転車事故の割合が東京都と比べて高いのはなぜか、原因について検証しているのか。	区道の平均幅員は約4.8mと狭く、23区中最下位にあります。また、延長350kmの区道において、坂道が多く交差点も多く存在しています。東京都と比較して、これらの本区の地域性により割合が高くなっているものと考えています。
10	目黒区は坂道が多くそれに伴う事故も多発するため、明らかに事故が多い箇所の改善や対策を進めていくべきだ。また、降雪時の危機管理や対策も必要だろう。	今後、施策を展開していくに当たっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
11	新たな政策課題の中で放置自転車対策については、放置禁止区域の見直しを挙げているが、禁止区域外や私道の放置自転車についても対策を講じる必要があるのではないか。	区では、鉄道駅周辺の放置自転車対策として、放置禁止区域を指定し、即時の撤去を行っています。しかし、放置禁止区域外や私道での放置が顕在化しており、放置が恒常的な地域、通行に支障が生じているなど、状態に応じて区域の見直しを行っています。
12	歩行者の死亡事故が多い日本で、ドライバーの厳罰化で解決することはできない。例えば、目黒区の通学路対応では、「スピード落とせ」等の巻き付け看板、ドットライン、足形ストップマークを設置し、児童に対する指導を行うなど、子どもなど弱者に対してルールを守る指導で解決しようとしている。しかし、世界ではスピードを軽減するためのバンプ設置、世田谷区では自転車講習を受講した児童でなければ一人で自転車に乗れないよう指導している。	今後、施策を展開していくに当たっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。

	意見	区の考え方
13	都市計画道路の整備とあるが、本当に必要なのか。	都市計画道路の整備方針については、整備の必要性なども含めて、東京都及び区市町において随時見直されており、お示した道路整備は平成28年3月に策定された整備方針に則り進めているものです。
14	道路が計画された頃とは、人口の推移も、気候状況も変わってきていて、住民の環境に対する考え方も変わった。目黒だけでなく、日本全体、世界中が環境問題に取り組む必要性を実感しているのが現状である。 経済効果から目を転じて、車の通らない、緑地帯・公園を兼ねた歩行者専用の遊歩道なら、「子どもの元気のみえるまち」の実現に近づくのではないかと思う。「子ども条例」のような財産を持っている区として、「子どもの元気」を、具体的に実現してほしい。	
15	交通量の多い道路は、①子どもにとって危険、②子どもの生活の場を狭める、分断する、③大気汚染や温暖化促進など次世代にとって大きな課題を押し付けることになるなど、様々なリスクが考えられる。 「子どもの元気」を担保する対策は講じられているのか。例えば、道路ができた場合、道路の両側に保育園や公園を設置することや、通学路の安全確保などは考えられているのか。	区では幹線道路に囲まれた地域を、安心歩行エリアやコミュニティーゾーンとして、地区内の生活道路にイメージ狭さくやカラー舗装などを行い、通過交通の減少、減速を促し安全の向上に努めています。また小学校の通学路や裏通りについて、学校、PTAや地域住民の参加のもと、安全点検を行い、必要に応じて改善策を講じています。 また、警視庁が区域を定め、時速30キロの速度規制を実施するゾーン30の指定区域の拡大にも努めています。
16	政策課題や解決の方向性の中で「交通バリアフリー」は掲げられているが、高齢者や障害者などの交通弱者に対する施策を記載すべきである。	今後、施策を展開していくに当たっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
17	都心部からの主要な道路が整備されればされるほど、交通量も増加する。渋滞が発生するとう回路を利用するが、う回路の安全性の整備も必要ではないか。	今後、施策を展開していくに当たっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
18	10年後ぐらいには人口減少や高齢化が進む中で、坂道が多い目黒区の地域の特性に合った課題を検討しておくべきではないか。	今後、施策を展開していくに当たっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
19	歩行空間のネットワークの形成とは何か。	歩道のある場所が限定されていますが、それをどう確保していくか、少なくとも駅周辺において歩道の点字ブロックを含め、皆さんが歩きやすい空間を作っていくネットワークをいかに充実させていくかといったことを指しています。
20	歩道橋の安全対策についてはどのようになっているのか。	区内の横断歩道橋は、国道及び都道に設置され、設置者である国、都が管理しています。なお目黒区が管理する橋りょう38橋の中に横断歩道橋はございませんが、その38橋については、橋りょう長寿命化修繕計画に基づき5年毎に点検を行い、その点検結果を修繕計画に反映させ、予防保全型の修繕を行うことで、橋りょうの継続的な安全性と信頼性を確保しています。

意見		区の考え方
21	無電柱化についてだが、令和2年度に無電柱化推進計画を策定するところがあるが、どのように策定するつもりなのか。策定する内容が実情とかけ離れていては進まないと思うので、お聞きしたい。	無電柱化推進計画については、今年度中に素案を作り区民の皆さんのご意見をいただきたいと考えています。区が区内の道路状況を調査し実現性が高いところで取り組んでいきます。住民の方の協力が必要なので、そういったことも鑑みて計画を策定予定です。
22	無電柱化の計画策定について、可能ならば計画段階から企業の意見を聞くのも有効ではないか。	無電柱化は管を行政(自治体)が作り、そこに通信監理者などの民間が管に線などを通します。区の予算で行うもので、民間が行うものではないため、補助金などがないと実施することができません。千葉で台風により電柱が倒れ大きな被害が出たため、区としても無電柱化に取り組みたいと考えています。最後に問題になるのが、トランスをどこにおくのかということになると認識しています。
23	自由が丘駅周辺など、街を分断する道路・鉄道の立体化による沿線の街づくりを進めてほしい。	連続立体化事業を推進するためには、長期的かつ広域的な取り組みが必要となります。区としましては、関係する鉄道事業者や東京都及び隣接区との情報交換など連携した取り組みを行い、その動向を注視しながら沿線の街づくりを適切に推進したいと考えています。
24	都市づくりとして、オランダは自動車が入れないことや電動自転車は使えないなどといった規制を設けているケースがある。それはSDGsを掲げ環境問題との絡みによるのだが、目黒はどんな街になるのか。次元を上げて考えていただくとよいのではないか。今後まとめていく際の検討課題であろう。	今後、施策を展開していくに当たっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。
25	バスの低公害化は喫緊の課題である。区内を走る都営、東急バスともに、EV、水素バスは未導入であり、これらを急いで普及することを区民として要請したい。	ご意見は交通事業者にお伝えします。
26	バスの低床化は緊急課題である。構造上、バス後部の高床はやむを得ないとのバス会社の考えであろうが、毎日利用するバスでは高齢者が大荷物でバスに乗れない、杖を使うが足元おぼつかなく、乗降車時や車内で転倒するケースを多く見ることがある。身体障害者やベビーカーにも低床化は寄与する。	交通事業者の事業計画による部分が大いと思いますが、バス乗降時の円滑化などのバリアフリー化は、区としても事業者とともに解決していくべき課題であると考えています。
27	コミュニティバスなどの地域交通に関する記載がないので、加えるべきである。	地域交通については、アンケート調査を実施し区民の意向を把握しているところです。今後どのような支援が可能かなど、目黒区の実情に沿った地域交通の方向性を検討していきます。

	意見	区の考え方
28	<p>10年後でも、低公害化、低床化が実現半ばとの予測であれば、夢のある「LIGHT RAIL TRANSIT」(LRT)も官民一体、第三セクター方式で検討することを提案する。景観にもマッチし、更にデザイン、性能的にも低コスト、高パフォーマンスをコンペで目指してはどうか。</p> <p>道路造成、保守には莫大なコストがかかる。LRTの方が安価ではないか。また、自然環境保護、観光、景観効果はLRTの方が大きいと皆さんも賛同されるのではないか。</p>	<p>区として交通事業を運営する計画はありませんが、今後、施策を展開していくに当たっては、いただいたご意見も参考にさせていただきます。</p>