

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者 番号	分類
東急東横線の踏切 なかなか開かないため、車も人も、音が鳴り始めても渡っていることがあり 危険を感じています。	28	踏切一般
東急大井町線の踏切 道路が狭く、開かない時間が長くなるにつれ、車も人も多くなり、いざ開いた とき渡ることが出来ず、次を待つことに。そして次の回も譲ることになっ てしまうと、特に急いでいるときはとても困る。	28	踏切一般
なかなか開かずに危険な状態なので、対策をお願いしたいと感じていま す。	29	踏切一般
自由が丘付近のみ電車と踏切が近すぎて怖いです。	46	踏切一般
大井町線の急行導入で、便利な反面、渡ってすぐ踏切がしまる。急がなけ ればならずあわてることあり。	51	踏切一般
長すぎます。往復の電車の分まで待たせすぎです。皆いらいらしてしま います、どうぞ考慮してくださいませ。	58	踏切一般
子供やお年寄りが渡るのにもいつも危険を感じます。自転車も同じで、通行 の妨げに。電車は少ししょうがない部分もあるけれど自転車は撤去の回 数を増やしてほしい。	59	踏切一般
長時間踏切が開くのを待つのが、不便です。	60	踏切一般
長時間待つのは不便です。	61	踏切一般
踏切遮断による車の渋滞などなくなればよいと思います。	62	踏切一般
困ってます。	63	踏切一般
踏切が多く開くようにしてほしい。	64	踏切一般
踏切が開くのがおそい。	65	踏切一般
困っている。	66	踏切一般
困っています。なんとかしてください。	67	踏切一般
踏切の数が減ったらいいと思います。	68	踏切一般
踏切の待ち時間が長く大変です。	69	踏切一般
特急、急行が増えたため、踏切での待ち時間が長くなったのでなんとかし てほしい。	77	踏切一般
車に乗っていると踏切を斜めに横断している人がいる。	77	踏切一般
特急が通るようになり、全体的に踏切が開かなくなったように思いますの で、短い時間でよいので上げてほしいです。	80	踏切一般
大井町線の急行が通るようになったため、電車の本数が多く遮断回数が ふえた。そのため人の往来が多く、車が通ると危ない。	84	踏切一般
大1 自転車でも急坂で、くいみtainな車止めもあって通行しにくい。	34	大1
大井町線、緑が丘保育園脇の部分・・・坂が急で足が不自由な身としては 横断がしづらい。平らなところに遠回りすることが何度もある。	51	大1
こどもがみどりがおか幼稚園に通園しておりますが、毎日ふみきりを渡る 際に危険を感じています。	76	大1
踏切内の線路の幅が大きすぎて、ベビーカーが良くはさまります。前に一 度 大2 の踏切が車輪がはまってしまい、電車が来ていたので、周りの 人に助けられました。	46	大2

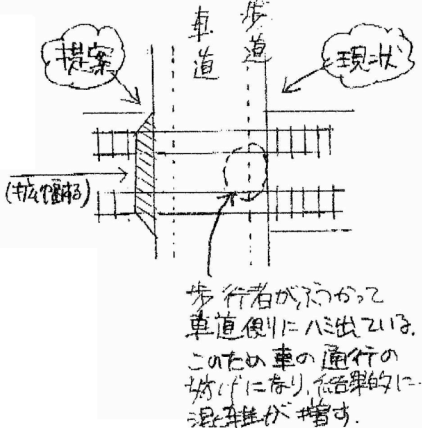
自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者 番号	分類
自由通り、大3あたりは大型スーパーのパーキングの出入り口と踏切が近く、人通りも多いので、いつも危ないなと思っています。歩行者も車すれすれで歩いていて、いつ事故があってもおかしくない光景と感じます。事故が起きる前に改善を。	72	大3
自由通りの踏切はなくて高架にした方がよいと思います。特に大井町線の踏切近くの交差点の信号は、機能していないと思います。	78	大3
主に大6踏切を利用しております。 自由が丘の踏切、大3、大4、大5、大6に言えることですが、「子供に優しい街」とはとてもいえない状況だと思います。車道が狭く、歩道がなく、毎日危険を感じずにいられません。街の活性化、安全のためにも、早急に立体化、地下化が進むことを望みます。	32	大3 大4 大5 大6
大井町線は自由が丘付近踏切だらけ、電車通行優先、歩行者車両二の次の感じ。「大4」などはスーパーマーケットも近く、線路のカーブがきつく、突然目の前に大きな車両が現れる感じでこわい思いがする。	8	大4
大4を車両通行止めにしてほしい。	20	大4
今年1月に大4を通行中警報機が鳴り始めた途端、後ろから人を乗せた車いすを押していた女性が走り出し、猛烈な勢いで私に激突、そのまま走り去り、私は跳ねとばされて転倒、夢中で飛び起き、間一髪で電車の事故は免れましたが、右手指三本の外傷と、左胸肋骨を骨折しました。珍しくその折は財布の入った極小手提ポーチだけの身軽だったため、機敏な行動がとれましたが、いつものようにショルダーバッグに両手いっぱい買い物袋を持っていたらどうなっていたかと、今もぞっとする思いです。	50	大4
日頃感じていることは、まず大井町線自由が丘駅直近の踏切が危険だと思います。通行量が多いにもかかわらず、開閉時間が短く、踏切の横断長さが長いからです。危険なので、とりあえず有人監視の踏切にするように東急電鉄に要望してください。大井町線に急行が出来てからこのような状態になりました。	5	大4 大5
踏切の遮断機が下りるタイミングが早すぎる。 大井町線、駅のすぐ横の踏切では、電車が駅に到達する前から遮断機が下りる。上りの場合、駅のホームに近づいて来たタイミングで、東急ストア側の踏切が閉まり、電車が乗客の乗降で停車中でも踏切で待たされる。同様に亀屋万年堂駅前店側の踏切が閉まり、停まっている電車の横で踏切で待たされる結果となる。 乗降が終わりかける、乃至は電車が発車しようとするタイミングで遮断機を閉めることで安全は十分に確保できる。 踏切までの電車の接近した距離ではなく、踏切に進入するまでの時間で閉めるタイミングを決めるのが妥当。法令などの制約があるのであれば改正して然るべきである。	9	大4 大5
大4と大5に関しましては、まだ意見を述べるほどではなく、利用回数が少なく、難しいです。バスを待っていてなかなか来ないことがありました。開かずの踏切は困ります。踏切内における人身事故、交通事故も考えられます。立体化は必要です。	13	大4 大5
大5と大4について 急行は出発前に遮断機が下りるのに、普通電車は駅に着く前から駅先の遮断機が下りるのはなぜ？ 電車駅に着く前から、その先の踏切を遮断するのはやめて欲しい。 遮断機の前を電車が通過したらサッサとポールを上げて欲しい。電車が通過してから2-3秒後にポールが上がりはじめる。	20	大4 大5

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者番号	分類
ロータリーから車が入ってくるため、歩道と車道が近く怖いとの声があります。特にお子様やお年寄り足もとが危ないようです。なかなか開かないときや開いてすぐに降り始めるなど、自店をご利用のお客様よりお声はよくかかいます。 夜、タクシーが、踏み切りあたりに止まっていることも(南口側に)歩行者には不便であぶないと感じます。	45	大4 大5
遮断機のタイミングの改善ができないのならば、大井町線、駅のすぐ横の踏切を「車両通行禁止」にしてはどうか。踏切を通行する時に、人と車が交錯し非常に危険。それぞれ、すぐ近くに両面通行の踏切があり、車の通行はそれほど支障はないのではないか。 また駅前整備の結果、踏切のロータリー側が「一車線」となったため、踏切を通過する車と「ヒロST」へ通行する車が集中し、渋滞が予想される。	9	大4、大5
大1〜5を日常利用しています。大2は上下線ほぼ同時異なってもすぐ開くのですが、大5はなかなか開かないのは、また隣久品仏を出たばかりなのに閉まっているから。急行と普通の運行時間を後続普通を早く通すか、もっと間をおくか調整してほしいと思います。 また、大井〜二子方面行の急行普通とも停車時間が長くなかなか出発しないのも原因かと思えます。 大5と大4を車両と人と分けて、人の方はこまめに開閉してくれればありがたいし、効率がよいと考えます。	75	大4 大5
大5踏切について。大井町線に急行が出来て以降、状況が変わってきたこととして気づいたのが、これは東急電鉄のオキテなのかはわからないが、各駅停車のホームへの進入がゆっくりになっているため、その間後続の急行電車が追いついてしまうため踏切が開かない様である。最悪なのが、反対方向でも同じようなことが発生しているため、下り線(二子玉川方面)の乗客が多数降りてきて踏切に集結する。すると今度は、車両がなかなか踏切を渡れないでいる。こういう状態が、ラッシュ時を中心にほぼ毎日続いている。	10	大5
大井町線自由が丘駅の下りすぐの踏切は人の交通量が多い割に、踏切が開いている時間が短いため、危険です。歩行者のマナーの問題もありますが、渡りきれないため踏切が降りかけても渡る人がいます。 いつ事故が起きても不思議ではないと思います。 緊急対策として、東急電鉄の方が踏切の傍らにいてほしいです。 本格的な対策はその後検討して決めていけば良いでしょう。 このような状態は大井町線に急行が出来てから発生したと思います。	19	大5
駅直近の踏切は、人の往来が多い割に踏切の開いている時間が短すぎると思えます。特に大井町線自由が丘駅の西側直近の踏切は危険です。人の往来も多く、車が立ち往生してしまうことがあります。危険を感じたことがあります。この踏切は、開ける時間を変えたようですが、ホームに入る電車が暴走した場合は、大惨事になります。事故が起こらないうちに、すぐにでも「東急電鉄の社員が付き添う踏切」にすべきでしょう。	27	大5
開かずの踏切、急行が通り次々普通電車が通過、約5分以上、踏切が人々であふれ、車がそのため何台もつながり、ロータリー内まで道路が狭くなり、広小路に右回りの車も右折できない。 踏切を渡り、自然食品前、フルーツマルト、タクシーが1-2台停まっている。3月18日理事会、広小路会長が駅広再開発で、佐川急便、クロネコ、ヤマト、ペリカン便その他がギネスビル前、三越フィットネスビル前、約1時間以上、また他の配送の車が非常に多く停まる。広小路、南口通りは他の町会の犠牲になりたくない。 それには、一日も早く大井町線の地下埋か。	31	大5
大5 なかなか開かず困る。無視して通る人もいる。車と人がごったがえしてわたるので危険。ベビーカーだとぶつかる。立体化して欲しい。	34	大5

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者番号	分類
<p>図の大5踏切は、大井町線の急行ができてから、大変危険になりました。当初、開く時間が少なく困りましたが、ある時から電車がいても(ホームに)開いていたり、それもまた危険です。よく利用するので、見ていると、踏切が下がりかけている時に走って渡ったりする人が多く、いつか事故につながるのではと感じます。歩行者用のスロープになった地下道を設置して安全を守って欲しいと思っています。</p>	42	大5
<p>大5の踏切の幅が長すぎて、渡りきれない時がある。電車は二線だけなのにそれに比べて幅が広すぎなもう少し短くした方がよいと思う。立体化するのは鉄道の状況によるので、当面は踏切の幅を狭くするだけで改善されると思う。(そのためだけで立体化するのなら以上のことでなくてよいと思う。)</p>	55	大5
<p>大5、大6をよく利用しますが、ここの遮断時間は長すぎるのがしばしばです。特に朝夕は、二子玉川方面の電車がホームに入る前から降り出すため、上下線に合わせて空き時間がなくなってしまいます。また加えて時間調整のためホームに停車したままの時もあります。</p>	30	大5 大6
<p>踏切の立体化や道路の拡幅は権利関係や施工方法、コストの面で不可能に近いと思います。そこで短期的にかつコストのかからない方法で図のように踏切内の歩道を拡幅したらどうでしょうか。特に大6 大5で効果的か。</p> <p>メリット</p> <p>①歩行者がぶつかるエリアを広くすることにより車道側へのはみだしを防げる。</p> <p>②権利調整が不要(東急の決断のみ)</p> <p>③コストが安い</p> 	26	大5 大6 改善
<p>踏切近くの店舗なので、ガムのポイ捨てや犬のふんに悩まされているので、早く実現して欲しい。</p>	40	大5
<p>大6 大井町線も大6などはラッシュアワーは付近の交通渋滞のもとになる。</p>	22	大6
<p>大6の踏切 車幅が狭いため車が通行すると、歩行者・自転車の交互通行ができない。線路側に落ちている人を何度も見ております。 道幅を広げるのは難しいと思いますので、歩行者用ラインと自転車用のラインを引き、通行区分をして欲しいです。 渋滞している車間から歩行者の横断が危険。 奥沢(環八)方面から来る車が渋滞しているため、反対車線に入り右折する車が多く危険。</p>	41	大6

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者番号	分類
大6付近にお店を出しています。目の前に東急バス渋谷行き停留所があり、バスが停車し踏切が降りると大混雑し、バスを追い越す車が多く事故が多発しています。車道から踏切まで急な坂になっており、電車を待っている間に、自転車と人がせまい歩道で団子状態になっていて非常に危ないです。	46	大6
とにかく早く自由が丘周辺踏切を無くすため、大井町線を先ず地下化してください。 特に大6、大7、大8は八幡小学校、八幡中学校、玉川聖学院と玉川子羊幼稚園の通園通学路になっており、朝の遮断時間(平均2-3本)が長いので、無理して子ども達が渡る姿を冷や汗かきながら見えています。事故が発生してからでは遅いです！	21	大6 大7 大8
大7においては、前の電車がつまっているせいか、踏切上で停車していることもよくあり、運行状況の最適化を強く要望します。	30	大7
4/21木曜4時頃、九品仏駅の踏切を渡る際、カンカンと鳴り出した(上り線)のですが、私の前を身体障害者の老人がやっと踏切を渡りおわったとたん、バーが下りてきてその老人を気にしていた私の頭上に落ちました。今現在何ともありませんが、相当痛かったです。久品仏の踏切は鳴り出してからバーが下りるのが早いのでしょうか? 気になります。	6	大8
東横線 東1も遮断時間が長い。 1 自由が丘駅で上り車両(渋谷行)停車中、警報器が鳴り遮断機が降りる。通過まで約1分30秒。 2 長いときは2分30秒遮断機が降りたまま、停車車両の無駄なアイドリング。 3 通過車両の警報器が音が多すぎる。騒音。 4 今の技術なら遮断機の上げ下げの短縮が出来るはずだ。 5 東急は地元住民のことを考えているのか。(騒音問題) 結論=地下にする。 6 警報器が鳴り上り下りで1分30秒から2分、長すぎる。とにかく鳴りっぱなし(日中、夜、夕方より)	11	東1
東1 先日のジェイスピリットのアンケートの時も申し上げました。私が住んでいる所は東横線の踏切が長時間開かずの状態に困り、出来るだけ使わないようにして、ガードをくぐるようにしています。震災後、急行の運行を節電のため止めていたときは渡りやすく感じました。	13	東1
東1が朝と夜がまったく開かない。 電車が過ぎてそのまま開かず次の電車が来て過ぎてようやく開いたり、少しぐらい開いても大丈夫だろうというぐらい待たされることがよくある。一番ひどかった時は10分以上開かなかったときもある。もう少しどうにかできるのではといつも思っています。	53	東1
東1踏切(現地では「都立大第3踏切」と書いてある) これは立源寺の前を通る道の踏切である。ここでは電車が自由が丘駅の駅の中に停止しているときから踏切が閉まり、急行がこの踏切を通過すると、自由が丘で急行の後から発車する電車が駅の中にいる時から踏切が閉まり、この渋谷行き電車が発車する頃、都立大学から横浜行きの普通電車が発車し、その後に横浜行き急行が来る何れの電車も踏切が閉まってから相当長い間来ない。立減寺前の通りは自動車長蛇の列になり人はいらいらしながら待っている。これらの間に日比谷線直通電車が通ると全部で6台の電車を待つことになる。なんとかしていただきたい。	56	東1
私の住居は八雲で、中根方面へ行くときに(立源寺の近く)東横線の踏切で5分近く待たされる車があります。午前9-10時くらいですが、自由が丘から来る車、都立大から来る車、また日比谷線と。「まだかー」といらいらしてしまう事があります。	72	東1

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者番号	分類
東横線の自由が丘～都立大間の踏切を廃止し、地下化していただきたい。特急が通るようになりラッシュ時は開き時間が短く、無理して通ったりする人、車が多く危ない。	79	東2 東1
「東2」について(東横線、都立大学方面の踏切) 朝などなかなか踏切が開きません。通勤で使うのでちょっと困ります。自転車などの通れる歩道橋かトンネルなどがあると、とても助かります。(自販機がいない)	3	東2
東2は往復4列車(急行又は特急とその待ち合わせの普通車で往電車と復電車)の通過待ちで長時間遮断となり、悪天候の日、また両手に重い買い物品を持っている時など、肉体的にも精神的にも大変疲れます。	50	東2
東横線、自由が丘ひかり街出口の部分・・・坂があるので、踏切での待っている間、電車が通過時に風圧を強く感じ不安を感じることもある。	51	東2
東2、大6、大3 はすぐにでも立体化したほうがよい。車の渋滞が顕著。	47	東2、大3、大6
自由通りと交差する亀屋万年堂本店近くの踏切は、大型バスや大型トラックにとって危険だといわれています。ここも事故発生の危険性があります。早急な改善が必要です。	5	東2
「東2」もなかなか踏切が開かない。また道が急カーブしていて危ない。先日オートバイが曲がりきれずころんでいた。通行人がつつこんだらと思うとこわい。	7	東2
東横線「東2」の踏切りは、自由通り上にあり、線路が両側道路の高さよりさらに高いところにある為、車の運転者にも歩行者にも大変に危険なポイントだと思います。道路も曲がりくねっている。駅に近いために閉まっている時間も長く、改善されると良いと、希望します。(当方自由が丘1丁目在住)	8	東2
問題にしたいのは駅に近い踏切 東2です。歩行者である私が車の交通量が多いときは(信号はなく)進みたい方向に行くのに大変危険を感じます。ここでは踏切が下りるのを待つばかりです。	13	東2
東2をよく通行しているものです。特に夕方の遮断時間が異常に長く、大変大きなストレスを感じています。電車が2本か3本程度までなら我慢できますが4本から6本、時にはそれ以上ということが多々あり、周囲で待っている人もさすがにこのエンドレスな遮断状況に大きないらだちを感じているのが、そのしぐさから伝わってきます。 これまで何度か怒りをぶつけて声を出したり、戻ってしまった人も見かけています。おそらく多くの方がこの遮断時間が異常に長いことに大きなストレスを感じていると思っています。 さらに東2は道路が坂道ですので、坂道発進する車も危険な感じですし、道路がすぐ曲がっていますので見通しも悪く危険ですので、大きな事件、事故が起こる前に出来るだけ早く遮断機のない立体化を希望します。	14	東2
警報機の音量。 都立大学3号踏切の近くに在住していますが、朝夕の時間はかなり長く踏切が閉まり警報機も鳴りっぱなしです。節電にもなるし、また家庭でも窓を開けることが多くなる日々、から音をもう少し小さくしてもらえないだろうか。	16	東2
東2 東3 東4 東横線の踏切は電車が通過し次の電車が来るまでかなりの時間があるのに開かない。	22	東2 東3 東4
東3も連続通過がかなり多く、上下合わせて4-5本は渋滞の原因にもなっています。	30	東3

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者 番号	分類
奥沢の踏切 下り電車に乗るために遮断機のバーが下りかけているのに渡る人が絶えない。 踏切を待っている人が横に広がり危険。 渋滞しているために車も一時停止せずに通行しているので接触事故が起きそうです。	41	奥沢
緑小通りの高架下がとても危険です。車通しがスピードを上げてつこんでいくので、いつか衝突しそうです。自転車も通りづらく、壁が出っ張りがあり死角で歩いている人もあぶないと思いました。(特に夕方は車が多いです)	3	緑ガード
緑小通りのガードについて、時々通れない車があり、事故の現場を見ます。この点も考慮願います。	13	緑ガード
踏切は地下にしてください。なかなか開かないので自転車、バギー、歩行者、車であふれています。いらいらして下りかけているのに斜めに走っていく自転車、歩行者がいてひやひやしています。	4	立体化
地下にして地上の部分の一部を駐輪場にしてほしい。だんだん周辺にあふれてきています。	4	立体化
大井町線自由が丘駅付近は地下化して踏切はぜったいになくしてほしい。人や交通量(車や自転車)が多く、わたりきれずに自転車に乗せていた子供が降りてくるバーに頭をぶつけた。(踏切が鳴る前に渡っていたのに…)	7	立体化
踏切をなくした後、地上を自転車置き場と、防災の備蓄施設にしてはどうか? 自由が丘は人が多く集まる所なので緊急車両が対応できるスペースの確保も必要だと思う。	7	立体化
今時、こんなに踏切が集中している街って、遅れていませんか?と思います。	8	立体化
東横線の特急、大井町線の急行。 ここ数年で踏切が開かなくなったと感じます。 田園調布の方が人や交通量は少ないのに、地下化して自由が丘が後回しという現状には不満です。早急に駅の地下化、踏切の解消に向けて検討をお願いします。	12	立体化
人間、歩行者の多い自由が丘周辺にこれだけの踏切が多く危険地帯だと思う。地下化、高架を強く希望します。いままで大きな事故がなかったのが不思議です。安全な自由が丘をめざしてください。	17	立体化
朝の通勤時間に遮断時間が長いことや、車いす、バギーが通りづらいので、早く立体化してほしい。	23	立体化
提案 大井町線自由が丘及び久品仏駅の地下化をはかる。線路としては大2から大8までの間はトンネルまたは堀割型とする。自由が丘駅は新地下ホーム、1階改札出入口、2階東横線ホームの間を複数の大型エレベータと階段で結ぶ。大2の踏切は閉鎖するか跨線橋をかける。大1は現状でよいのではないか。	24	立体化
近年はなるべく電車やバスを利用して商用で外出するよう心がけてはおりますが、やむなく〇〇や買い物など(特に震災後諸般の事情で)で車を使用する場合、重点踏切の通過には大変困っております。道路と鉄道路線の立体化は今後の騒音問題も考え合わせますと、具体的には現目黒線のように地下を通した方が良策と思います。	25	立体化
踏切をなくす意見は賛成いたします。高架を作り電車は上、人は下をとを区別をすれば、踏切の安全、時間の短縮でよいかと思えます。	35	立体化
賛成です。	36	立体化

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者 番号	分類
踏切がなくなって電車が地下になってもらうと助かります。	37	立体化
道路や鉄道に関する法令では両者の交差は平面は認められていませんが、いまだに踏切だらけなのはなぜですか？ 鉄道が世界で初めてできたイギリスはじめフランスやアメリカで踏切がほとんどありませんが、なぜ東京ではいまだにたくさんあるのですか？	38	立体化
何かと駅前に用事があり渡ることも多く、ひんぱんに、踏切につかまるので、わずらわしい。できれば地下化がのぞましい。	40	立体化
線路を立体化して欲しいです。歩行者や自転車がスムーズに通行できるように検討して頂けると幸いです。	41	立体化
大井町線(大岡山～上野毛)、東横線(田園調布～都立大学)共に「地下化」をお願いしたい。(段階的に10年程度の早期完成が望ましい。)		立体化
諸々の不便を解決するために、総ての踏切と、駅構内の立体化の一日も早い実施をお願いいたします。	50	立体化
地下か高架をのぞむ	57	立体化
東横線踏切で人身事故がありますので、地下にしていただけると助かります。	71	立体化
開かずの踏切は、両方に車、自転車、人が集まり非常に危険です。線路幅が広くて渡りきれないこともある。立体化が望ましいと思います。	81	立体化
鉄道の立体化は景観の点から不賛成です。むしろ地下にしてほしいです。 東横線は特に。東2は緑小のガードからそのまま高架にしても、自由が	54	立体化
立体化をすすめることにより、朝の通勤時の踏切待ちが少なくなっていいと思う。	85	立体化
朝、通勤時に利用する踏切がしまっていることが多いのと、人通りが多いとき、電車の踏切で人があぶれていてあぶないので、鉄道の立体化ははやくしてほしい。	86	立体化
仕事で自由が丘に通っておりますが、今の状況で特に問題は感じていません。	44	立体化不要
自由が丘駅周辺の踏切をなくそうとする意見があるかもしれませんが、踏切がなくなった場合、通過交通がかなり増え、通過車両のスピードも速くなりそうです。これは危険なことであると共に、まちが分断されてしまいます。これは自由が丘の町全体として、決して良いことではありません。子持ちのヤングママが来なくなります。 踏切はなくさないでください。よろしく申し上げます。	18	立体化不要



自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者番号	分類
<p>自由が丘をいい街にしていきたいという思いは強く共感し、その上で意見として参考にしていただければ幸いです。踏切はない方が良いに決まっていますが、いま膨大なお金をかけて鉄道を立体化すべきか疑問もあります。以下理由です。</p> <p>①大井町線に急行が通り本数も増えて遮断機が降りている時間が長くなりましたが、続けて通るのはせいぜい2-3本で、開かずの踏切というほどではないと思います。小田急線や京王線とは状況が違います。</p> <p>②鉄道を立体化すること自体は悪い話ではないと思いますが、膨大なお金がかかることと思います。まずその事業の金を誰が出すのか明らかにすることが必要です。東急電鉄が自社の金でやってくれるでしょうか？であれば東急に要望することは意味があります。でも、もし、税金をかけてやるとなると話は別です。税金を投入するのであれば、単純に踏切をなくすことにとどまらず、それによってスムーズになる道路の拡幅とか、もっと自由が丘の交通や街づくり全体を考えていく必要があると思います。そこまでビジョンを描いて、覚悟を決めてのぞむ必要があると思います。</p> <p>③鉄道を立体化する前に、踏切の遮断機が上がる時間を増やす余地もあるように思います。自由が丘駅のすぐそばの踏切を見ると、駅で電車が乗り降りしているのに遮断機が閉まったままだったり、電車が通過してもなかなか遮断機があがらなかったり、と「もう少し何とかなるのでは？」と思うことが多いです。東急電鉄の努力が足りない部分もあると思います。まずは、こういうことで少しでも遮断機が上がる時間を増やすよう、東急電鉄に申し入れるべきではないでしょうか。</p>	15	立体化不要 改善
高架になるより、踏切の方が好きです。	70	立体化不要
踏切は現在のみままでいいと思います。	73	立体化不要
立体化はホームレスや不審者の居場所となり、環境の悪化を助長しかねないので踏切でよい。	83	立体化不要
立体化できれば一番良いですが、費用、街の活性化など難しい点がたくさんあります。いまのところ良い案が浮かびませんが考えてみたいと思います。	82	検討
昼間の本数を減らすという方法をとってほしいという意見をもっています。よろしく意見書に取り上げてください。	54	改善
踏切が開く時間がみじかい。電車の間隔の見直し。	74	改善
急行・特急が出来てから、開かずの踏切状態が続き、不便、交通渋滞が発生しております。非常に危険な状態が発生しているので長期的には立体化、短期的には巡視員等の設置をして欲しいと思います。	2	改善 立体化
<p>緊急時の遮断機の開閉 一方通行の道路で電車が近くに停車または地震等で停車している場合、近在の方を指名しておいて、安全確認した上で、臨時に遮断機を上げて車両、人を通す。 一方、車両が渋滞する場合の迂回方法を看板などで表示して立ち往生しないようにしたらどうでしょうか？</p>	16	改善
大井町線自由が丘駅 上り下りとも駅に着くかなり前から徐行運転するのはなぜ？ なぜ自由が丘だけなの？ 久品仏や戸越公園など危ないところは他にもあるのに。	20	改善
駅で人と待ち合わせの際、相手が正面改札口と南口改札口を間違えて気づかなかった場合、探すのに大回りして反対側改札口に行かねばならずとても不便です。立体化で駅内の平面が広くなり、正面改札口と南口改札口が駅内で通行できれば遠回りの必要がなくなり、とても便利になると思います。	50	駅通り抜け
工事をおこなう際、車両の通るところにガードコーンをたたせるなどして、安全第一に工事をしてほしいです。(子供がいるため)	85	工事

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者番号	分類
駅前ロータリーもバス、タクシー以外は乗り入れ禁止にできないか？	34	駅前広場
ここに記入する事案ではないと思うのですが、どこにお伝えしてよいかかわからず、ついでのようすいません。駅のロータリーがきれいになって良かったです。ただし、タクシー乗り場があっても降り場がない、住民が送迎の車を停めておく所もない・・・等。違法駐車はもつてのほかですが、今のままでは、住民の便さえ支障が出ているように思っています。もう今更なのかもしれませんが、改善の手立てがないかお願いしたいと思います。	43	駅前広場
東急コーチ。駅前から発車したバスが「メイプル通り」からバス通りへ右折するが、横浜銀行前の信号で混雑が甚だしい。 駅周辺からの車と、ピーコックストア駐車場からの車が、それぞれ一方通行から進入し、信号でぶつかる。そこに歩行者の横断が重なる。学習塾の時間割により子供の横断が著しく増えることもある。喋りながら、携帯をみながら信号を横断するため、横断に時間がかかり、車の進入ができず甚だしい渋滞となる。 学習塾の移転、子供のしつけの徹底が必要であるが、以前は「ヒロST」を利用していた車も駅広整備の結果、「メイプル通り」に集中し、さらなる渋滞が予想される。	9	交通対策
地下化と同時に周辺道路に介在する電信柱も電信ケーブル等も地下へ埋設をさせて、景観をすっきりさせ、交通の往来にも便利なようにしてもらいたいと考えます。但し本件は東電側との協議・協力が必要ですが。	25	交通対策
駅広の件で、人に優しい自由が丘がなぜバリアフリー、藪伊豆前、三菱銀行前に段差があるのか。	31	交通対策
狭い道路を通るバスは道幅に合わせてスリムにしてはどうか。 バス通りの様な「片側一車線」の道路を運行するならばフルサイズのバスでも良いが、自由が丘駅周辺に進入するバスをコンパクトサイズの車体に出せないか。 特に「カトリア通り」「メイプル通り」を通るときは、通行人・自転車を押しつけ、軒先をからめるように走っており、危ないことこのうえない。 サンクスネイチャーバス、下丸子の「たまちゃんバス」等のこどく小回りのきく車体にしてはどうか。	9	交通対策
大4と大5は事故も過去にありましたし、大事故が起こらなければと願っているほどです。もちろん踏切が解消される事は喜ばしいのですが、今のままの車社会である限りは、諸手を挙げての賛成ではありません。 自由が丘駅周辺は、車道と歩道の区別が白線のみで、人に優しくないのと狭い道路と駅近くはお店の看板とコーンが舗道上に出ている歩きにくいです。まして街灯や電柱があり、バギーなどの通行は大変です。 自由が丘地区の全体像を碑文谷署を入れて話し合いをしなければ、通過交通の道が増えるだけです。1-中原街道から目黒通りに。2-環八から目黒通りに自由が丘を通過交通にしている方が今は踏切があることで、抜け道になっていませんし、スピードもセーブされています。踏切が解消されたときはガードレール付きの歩道と世田谷区のようにもっと一方通行の道を増やすべきです。		交通対策
鉄道立体化を前提として、街の未来を考えることは、共通のテーマを持っていない現在の自由が丘にとってよい機会になると思う。	1	まちづくり
目黒区、世田谷区の地域を一体として考えることも重要。	1	まちづくり
自由が丘は道が狭いのであふれてしまう。建て替えのときでよいので、道を広くする、または広く使える努力が大切。急行が走るようになっても特に変わった実感はない。	7	まちづくり

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者番号	分類
<p>自由が丘に出店して10年になりますが、踏切が多く、非常に危険な町の印象が当初よりありました。町のインフラは無計画及び無秩序で自由が丘という、昔のイメージで今日にいたったような気がします。</p> <p>東北の大震災を経験した今、町の最大のネックである、踏切を徹底的に考慮すべきです。踏切は「百害あって一利なし」といわれ商店街を縦横矛盾に分断し、顧客の流れにストレスを与え、自由行動を阻害する。また「東京直下型地震」や「大火」の重大災害時の脱線事故や踏切内の立ち往生など、最悪のシナリオを考慮しますと、緊急車両などが通行できず、重大なリスクをかかえており、しいては、自由が丘は安全でない街という風評がこの時期に出始めてもおかしくありません。</p> <p>二子玉川や武蔵小杉、六本木、品川、など各町が安全なインフラを強調している中で、当商店街はマクロ的構想がないため、気がついたら他の町に追い越されているのではないかという気がします。</p>	33	まちづくり
<p>鉄道立体化は都市計画道路の事業決定が進まないために、実現しなかったとされています。</p> <p>行政と都計道沿道地権者での話し合いが緊密にされることが重要です。特に目黒世田谷両区の努力に期待します。</p>	39	まちづくり
<p>駅周辺の商業の特色化と、歩行者スペースを確保する具体的方策もかけ声だけで進んでいません。地域ぐるみの運動が今こそ必要な時機と考えます。</p>	39	まちづくり
<p>長期展望では、東京直下型地震や東海地震など自然災害による建物・鉄道基盤の崩落、瓦解や随伴する都市火災への対策のためにも望ましい。短期的には自由が丘の発展を阻止している南北東西の遮断の(平面交差による)解決・安全のためでもある。二子玉川など周辺地域と比して自由が丘の魅力は益々低下している。目黒区自体も凋落に歯止めがかからない。</p> <p>このためには関係する地権者(土地所有者、借地借家権者・・・)は土地は公的性格を有することを認識し、私権の制限を理解する必要がある。(この点、欧米に比し日本は公共目的のための私権制限が緩い、甘い)。自由が丘デパート、ひかり街の撤去または移転も当然必要になってくる。</p> <p>一時しのぎ、目先の問題解決の方策ではなく、子孫への「良き街」遺産を残すために、東急・区と協力ししっかりとした解決案を作成する必要がある。このためにも協議会メンバーになるであろう商店街振興組合などたてからのメンバーの意識改革が最も必要で鍵となる。(戦前からの地区居住者)</p>	48	まちづくり
<p>踏切の有無が街全体にどのように影響するのかを検討して、それを公表していただかないと、皆、判断がつかないと思います。</p> <p>危険な踏切は早急に改善してください。</p>	49	まちづくり
<p>今回の意見募集は良いことだと思います。集まった意見を公表し、さらに議論できるようにしていただきたいと思います。</p>	5	意見公表
<p>この結果は何に発表されるのでしょうか。</p>	16	意見公表
<p>今回皆さんから寄せられた意見についても何らかの方法で公表してください。</p>	27	意見公表
<p>随時、情報公開してほしい。</p>	81	すすめかた

自由が丘 踏切についての意見募集(平成23年5-6月)

意見	回答者 番号	分類
<p>鉄道立体化については、駅周辺だけでなく街全体の将来像や道路や交通量や出水危険性や税金負担額(区の負担を含めて)など様々な項目を含めた総合的かつ慎重な判断が必要だと思います。協議会名を「踏切解消」といきなり記すような乱暴さに配慮のなさを感じます。立体化、踏切解消を前提としない広範な議論をまずすべきです。その結果、地域の方々の意見集約が「踏切解消」となった暁に初めて「踏切解消推進協議会」という名称を用いるべきです。皆様の意見集約がない時点で軽率に「踏切解消」という文言を用いる進め方に意義を唱えます。協議会名称変更も含めて協議会の進め方を見直して頂きたいと思います。街全体の総合的かつ慎重な検討を進めて頂きたいことと、名称は単純に「踏切問題検討協議会」に変えることを提案します。</p>	5	すすめかた
<p>まちづくり協議会を設置されました上は国内でも誇れるだけの基本構想を練っていただきたく存じます。踏切待ちの車で排気ガスにまみれる街並みはあまり見たくありません。皆さんの健康のためにも。</p>	25	すすめかた
<p>協議会の名称が「自由が丘周辺踏切解消推進協議会」と書いてありましたが、踏切解消が目的なのでしょうか？目的や目標は、地域の方々の意見などを聞いた上で皆さんが納得する内容で決めるべきでしょう。踏切解消に反対する人もいます。賛成する人もいます。自由が丘のまちにとって大きな話だと思います。少数で勝手に方向を決めるものでないでしょう。検討経緯とその結果の方針を逐一、公表してください。そして今回のように皆さんが意見を言えるようにしてください。開かれたかたちで検討を進めてください。</p>	27	すすめかた