

第45回自由が丘のまち運営会議議事録

日 時 : 平成23年(2011年) 9月22日(木)
18:30~20:40

場 所 : 自由が丘会館3階

出 席 者 : 別紙の通り

議 題

(報告事項) : ① 碑文谷警察署より全国地域安全運動、暴力団排除条例について
② 喫煙場所の進捗状況について
③ 自由が丘地区関係の24年度予算削減素案の説明

(提案事項) ① 都市計画道路 補助127号、補助208号、補助46号について
② 地区計画による歩行空間の改善について

(株)ジェイ・スピリット平井取締役より挨拶

◆ 議題…碑文谷警察署より全国地域安全運動、暴力団排除条例について

生活安全課中根課長より全国地域安全について

刑事課金子氏より暴力団排除条例について（別紙資料参照）

◆ 議題…喫煙場所の進捗状況について

佐藤環境保全課長より報告

◆ 自由が丘地区関係の 24 年度予算削減素案の説明

板垣地区整備事業課長より報告

<質疑応答>

(委員)127号線は中止となっていますが、3年後に実施する気はあるのですか？

→(板垣地区整備事業課長)127号線は都市計画道路の中でも優先路線の位置づけがあるので実施する気はあります。ただ、この3年間は予算がつけられません。

→(渡邊取締役)踏切解消協議会がたちあがり、これから立体化に向かっていこうという時に予算がつかないということですが、平成27年に東京都の都市計画道路整備計画の見直しがあります。見直しにも参加できないということですか？

→(板垣地区整備事業課長)立体化の問題と127号線の問題はあまり関係しません。207号線と208号線が大きな問題です。

→(渡邊取締役)分かりました。

◆都市計画道路 補助127号. 補助208号. 補助46号について

小原氏より提案

平井取締役より意見

渡邊取締役より意見

<質疑応答>

(委員)今の歩行環境は確保してほしいと思います。急に道が広くなってしまうのも不自然ではないでしょうか。バスと人との歩行環境はすごく悪いです。駅前広場は車を排除しようということで整備しているのに、バスが駅前広場に入ってしまうことに問題があるのではないのですか？30年後40年後、歩いて回遊性のある町になるよう検討してほしいと思います。それには、周辺に大きな道路が必要で127号線なら分断することがないと思います。

→(小原氏)解決案を検討します。

(小原氏)都市計画の専門の吉田さんへ質問です。東京都は一方通行など道路の計画変更をすることは

あるのでしょうか？

→(吉田氏)基本的にはないようです。新たに道路を作る時は周辺調査をして整備します。20m道路だから即、車の交通量が多い道路になるとは限りません。歩道や停車帯を整備することも十分考えられます。

(委員)自由が丘交通ビジョンにあるように、地権者も含めて自由が丘のあり様をもっと協議した方が良いと思います。

(委員)先ほど区の説明で3年間は事業中止との話だったので、この機会にじっくり考えたら良いと思います。127号線について随分前から検討してきましたが、行政は線を重視し、ゼネコンは採算を重視し、地権者はいろいろで全くまとまりがありませんでした。私はゼネコンが入るのは反対です。行政主導では地元の感情をなかなか聞いてもらえません。3年間ありますのでこの機会に複数の案を出しメリットデメリットを検討し地権者に交渉して頂きたいと思います。

(小原氏)3年間中止というのは、何を中止したのでしょうか？

→(板垣地区整備事業課長)事業自体を中止するというのではなく、予算をつけられないということです。内容としては、コンサルに委託して地元の意見を入れながら整備計画を作ろうとしていましたが、そのコンサル費用がつけられないということです。コンサルに委託できないと図面をひく等は難しいと思います。

(小原氏)法律は違いますが、地区計画制度を活用し都市計画道路の整備を進めるのはどうなのでしょう？

→(板垣地区整備事業課長)都市計画道路の整備手法として地区計画制度の活用だけでは十分ではありません。例えば、都市計画道路の計画決定をしたものを事業認可がされればそこには一切建物は建てられないという制限ができます。そういう事業認可がされる状況でなければ、なかなか進まないでしょうね。

(渡邊取締役)都市計画道路でサンセットエリアのように、建物のセットバックが進んでいる地域を先に整備してもらうということは可能ですか？

→(板垣地区整備事業課長)ある程度まとまった範囲であれば可能であると思います。権利調整も時間がかかります。共同化や再開発による整備を行わないと、権利者のメリットが少なく整備が進まないところがあるかもしれません。

(委員)色彩を研究しています。年の半分はイタリアに住んでいます。ペルージャは城壁があり城門があり、城門の外に駐車し中心市街地に入ります。自由が丘らしさをどう出して行くかということだと思います。一つの選択肢として、自由が丘の周りに駐車場があり中心地へは自転車と徒歩だけ、という形もあると思います。道路の幅を考えるよりも、根幹である自由が丘らしさということを考えてから検討することが大事だと思います。

→(小原氏)自由が丘もある範囲は歩くようになっていきます。理想はペルージャの形ですが。

(平井取締役)自由が丘の荷捌き対策についてですが、今現在、自由が丘の外周には650台分位の駐車場がありますがトラックは止められません。社会実験の時にはその5箇所を借り上げて強制的にトラックも入れて頂きそこから配送させました。小さな町なのでうまく5箇所を使えば150m位歩けば目的地に到達

できるので苦にならないということでした。お店へのアンケートでは、荷物が若干遅れたということが1割程度ありましたが、大多数の方が路上で荷捌きをしないことは素晴らしいとっておりました。住環境条例により500㎡以上の商業施設を作る時は駐車場の付置義務があり、1階は駐車場2階が店舗という自由が丘には好ましくない形ができてしまう。条例の中では隔地駐車場は認められていませんが、まちで周辺に駐車場を確保することによって隔地駐車場を認めてもらえるのではないかと思います。社会実験のアンケートでは4.1%の人が車で来ており、電車・バス・近隣の方が殆どです。

◆議題…地区計画による歩行空間の改善について

小原氏より提案

石川氏より説明

<質疑応答>

(委員)

都市計画道路が必要かどうかは分かりませんが、先生の説明で車を招いた先がどうなってしまうのかな、と疑問に思います。

→(小原氏)都市計画道路127号は通過交通ではなく駅前広場へ行って帰ってくる構造です。自由が丘の周りにどう駐車場を作るかということです。行政が行う都市計画道路や鉄道の立体化を待っていて良いのかということを行っているのです。

(平井取締役)以上、ありがとうございました。