

平成26年度 明日の品川を語り合う区長とのタウンミーティング議事録

- 開催日時 平成26年4月20日（日）午後2時～4時
 - 開催場所 スクエア荏原 イベントホール
 - 参加人数 49人
 - 区出席者 濱野区長、桑村部長、柏原行財政改革担当課長、藤田都市環境事業部長、品川木密整備担当課長
 - 司会進行 荒井広報広聴課長
 - 内 容 意見交換
 - 1 商店街活性の視点からの安全安心なまちづくりについて
 - 2 小中一貫校について
 - 3 放置自転車の取扱いについて
 - 4 (1) 学校、公園等の施設に接する道路のカラー舗装について
 - (2) 幹線道路を除く区内全域のゾーン30化について
 - 5 災害対応について
 - (1) 区、警察、消防、電気、ガス、水道会社との総合連絡会議設置について
 - (2) クイックアタッカーについて
 - (3) 避難所の案内について
 - (4) 清掃ボランティアの充実について
 - 6 (1) 木密の定義と荏原4丁目の防災対策について
 - (2) 区内の都市計画道路について
- 再質問
- 7 地域活性化について
 - 8 弱者の安全・速度の抑制について
 - 9 特定整備路線と木密地域不燃化10年プロジェクトについて

意見交換

◆区民A

1 商店街活性の視点からの安全安心なまちづくりについて

私の会社では、定年で引退する商店街のコーヒー屋さんを引き継がせていただいたり、チャレンジマートの事業にも参加させていただき八百屋さんの再生にも取り組むなど、一企業として商店街や町を寂しい感じにしたくない思いから、再生に関わることに取り組んでいる。

商店街は、年配の方から子どもまでコミュニティの場が自然と生まれてくることがあることから、商店街が活性し治安がよくなる、職業観を学べるなどの可能性を感じている。町をよくしていくためには、どなたにどのように話を進めていけばよいのか伺いたい。

1 区長コメント

八百屋さんの復活をお考えになられていることはありがたいと思います。八百屋さんも含め、生鮮三品を扱うお店は商店街の花形だったんです。いろいろな原因があると思いますが、まず生鮮三品のお店は「いらっしゃい、いらっしゃい」の声がし、お客とお店とのやりとりがある。にぎやかになり、私は商店街になくてはならないお店だと思っています。

にもかかわらず、やめていく方が多い。それはお金がかかるんです。とりわけお肉屋さん。冷蔵装置がついたショーウィンドウ、そしてステンレスの大きな冷凍庫など、お肉屋さんには設備投資が要るわけです。同様に魚屋さんも冷蔵庫や、さばくため水回りが要る。そういう意味では八百屋さんは比較的少なくて済むかもしれませんが、設備投資がかかるので高齢化すると「この冷凍庫が壊れたら店を閉める」という心づもりの方がたくさんいらっしゃるんです。すると、少しずつお店がなくなり、商店街からにぎわいが失われていく。そこで、区は昨年、生鮮三品のお店を応援する事業を打ちました。お手元に「頑張れ！わたしのまちの八百屋さん・肉屋さん・魚屋さん 推薦が決定しました！」という広報紙があります。区民の皆さんから御用達のお店のアンケートをとって、代表的なお店を生鮮三品支援冊子「私のまちの肉屋さん 八百屋さん 魚屋さんで見えてきた 聞いてきた」の1冊にまとめ、これを消費者の方にお配りしています。地域ごとにお店屋さんが載っています。商店街にとって大事な生鮮三品のお店が少なくなる中、新しいチャレンジはありがたいと思います。

次に、町会とコラボレーションをとりたいということだと思います。後ほど町会長さんをご紹介しますので、コンタクトをとっていただければと思います。ただ、町会には町会の事情がありますからご意見が通るかはわかりません。ぜひいろいろとお話しいただきたいと思います。

◆区民B

2 小中一貫校について

孫は一貫校の7年生。7年生になると半分以上が私立へ進学したといい、3分の2が他校の入学者。小中一貫校は少子化と合理化で進めたと思うが、現在東京都も認めていない中、品川区だけで他区が何故実施しないのか、また将来は1年から9年まで1つの学校で9年間一貫教育ができるのか知りたい。

一貫校でないと中学1年生、片や7年生と呼称が違う。小学生は私服、一貫校は制服で区内でいろいろ違う。もちろんよいところもある。中学生の上級生が下級生を指導している姿を見ているとほほ笑ましい。先日行われた孫の卒業演奏会では100人を超える吹奏楽。このスケールの大きさは一貫校でなくてはできない。従来の小中学校と一貫校の将来がどうなっていくか知りたい。

2 区長コメント

小中一貫校は23区ではあまり広がっていませんが、全国的には広がっている制度です。安倍内閣のもと文科省でも、いわゆる6・3制の見直しの動きがあります。子どもの成長や時代の変化により、区では小中一貫教育を4・3・2制の9年の発達段階で教育をしていこうというものです。

考えてみますと、子どもの成長段階に応じて、自分にとって大事な存在が変わってくるのが大体4・3・2という区切りだろうと私は思っています。したがって、人間形成にとってこの区切りは、非常に重要な意味を持つと思います。区では教育委員会で研究をした結果、学科においても4・3・2の区切りが適切だということで、小中一貫教育要領を区独自でつくりました。

お手元の区勢概要19・20ページに小中一貫教育を含めた区の教育改革「プラン21」の概要が載っています。さきほど申し上げた4・3・2の区切りをつけています。例えば4年生までで読み・書き・計算の習得、5・6・7年生で基礎・基本の徹底、8・9年生で自立して自学自習を重視と教育の重点をこの年代別に分けているのが小中一貫教育要領ということでした。

小中一貫教育の1つの特徴は5・6・7年生で基礎・基本の徹底をします。今までの小中別々の教育要領だと、小学校6年生と中学1年生の溝にはまるケースが多かったんです。そこを上手につないで、その子の進み具合に応じて習熟度別に学習を進めていくことを充実させることによって、小学校6年生から中学校1年生の溝を埋め、連続性を持たせた教育を今やっているところです。

また、20ページ下のステップアップ学習ですが、要するに一步一步進める学習、教育をやっているということです。

しかし、小中一貫教育に問題がないと私は思いません。学校には、学校の常識が世間の非常識になってはまずいと言います。お話にもありました7年生という言葉は学校ではぜひ使ってもらいたいと思いますが、一般的に7年生と言ってもすぐには通じません。世間の非常識にならないよう、世間と学校の常識

が融和できる教育をしてほしいし、そういう学校であってほしいと思います。

それから、町との関係においても、確かに学校はあちらかもしれないけれども、町の行事等、いろいろなものに積極的に参加できるように、今年度の予算でそうした仕掛けもつくっていきたいと思っていますところです。

◆区民C

3 放置自転車の取扱いについて

私は自転車を移動手段だけではなく、健康のため、車依存の地域社会ではなく、自分で歩く、そして自転車を活用する中での放置自転車として問題意識を持っている。最近散見するが、駅前その他、私道上の放置自転車が非常に多い。本来、私道は地主がそれを管理しなければいけない。行政に強制はできない。しかし、タイヤの空気がない状態で長く放置されている自転車はかなりあり、まちの美観上まずいし、お年寄りが歩く際も危険である。災害時もこういう自転車が邪魔になる。モラルやマナーの問題としても考えていかなければならない。

きれいで、安心・安全なまちにしていくため、またオリンピックも控えており、環境の時代の中で長期的、多面的テーマとして考えるべきである。

3 区長コメント

区にとっても放置自転車は頭の痛い問題です。財政的には4億程度を放置自転車対策として使っています。駐輪場を建設となるとさらにお金がかかります。これは国の補助金ではなく、一般財源、つまり区民の方の税金を投入しており、財政的にも負担、交通安全の面でも問題が多いと思っています。

ご意見の中で、私道に置いてあるものは地主の責任で管理すべきとありました。当然のことですが、地主さんとしても自転車を見張ることは大変だと思いますし、交通の支障になることは承知しておられると思いますが、徹底するのが難しいことも事実だと思っています。

区でも見回りはしておりますが、イタチごっこで、毎年2万台程度の自転車やバイクを撤去して、1万台程度の返還を繰り返しているわけです。7,000台程度が取りに来ないため、処分してしまうということです。

区内には、区営と民営の駐輪場が、約1万5,000弱ございます。増やしたいがなかなか増やせない。駅のそばにつくれない。駐輪場があるのは知っていても、駅の近くでとめて電車に乗ってしまうということがあります。こういうものについても撤去、そして返還をしていくわけですが、思うように進まないのが苦しいところです。

条例を定めて、お店に一定の駐輪場をつくりなさい、としていますが、条例に強制力はありません。だから、実効ある行政ができないということがあるわけです。そういう意味では、条例の強制力の問題についても国にもっと考えて

もらいたいということです。

同じような意味で、鉄道事業者に附置義務はかけられないんです。原因者負担という言葉がありますが、電車に乗るために駅へ来て、それで乗り捨てて電車に乗っているんです。だから、鉄道の経営者には法律等で義務づけて一定の駐輪場を設けなければならないとしてほしいのですが、そういうことはできないということになっているのです。

条例では強制力がないので、これも国に対して働きかけをしていく必要があると思っています。

制約が多く実効性のある手が打てない中で、私どもとしては、地道に小まめにパトロールをして放置自転車を少しでもなくしていく努力を続けていくわけです。そういう実情ですので、皆様もぜひご協力をいただきたいと思います。

◆区民D

4 (1) 学校、公園等の施設に接する道路のカラー舗装について

(2) 幹線道路を除く区内全域のゾーン30化について

子どもたちを車の被害から守るため、全ての学校および公園の前面道路にカラー舗装することで、車側に安全啓発の対策をとることと、幹線道路を除く区内全域をゾーン30エリア化することを要望する。ゾーン30とは生活道路の多いエリアの安全対策を求めるもので、30とは時速30キロを示す。国際的にも歩行者と車の衝突時に死亡率が急激に上がるのが30キロの速度です。

3月に西品川2丁目で、2年前の4月に平塚2丁目で、自転車の児童が交通被害で命を落とした。どちらも飛び出しが要因とされ、公園や児童館が付近にあり、子どもがいるのが当たり前のところで起きている。西品川に関して言えば、20キロ道路で一時停止があり、防げたものだと思えてならない。

ゾーン30はエリア内に幹線道路や30キロ制限道路でない道路が入ると条件に合わないようだが、コミュニティーゾーンであれば地方行政からも発信できる。現に旗の台6丁目では既にコミュニティーゾーンが設定されている。品川区発信で車優先の道路交通社会の常識を変える英断をお願いしたい。

4 区長コメント

ご発言者自身もお子様を交通事故で亡くされている経験がございます。ほんとうに地道に交通安全のご努力をされておりますけれども、お話のように、この間、三木小学校の生徒が亡くなりました。一昨年は荏原平塚学園の子どもが亡くなりました。両方ともヒヤリ・ハットの場所です。西品川は坂道を下って飛び出しました。たとえ飛び出しでも車をとまれる速度で走っていれば防げた事故だと思います。付近の人たちにとってここは危ない箇所と認識されている場所です。平塚2丁目もヒヤリ・ハットです。百反から中原街道を渡って、1つ目の角を左に曲がって、また左に曲がって国道に出て、高速道路に入る道

です。その百反から左に曲がったところの途中で事故になりました。

ここも通過交通の多いところで、高速に入りたいがために迂回をして通る道ですから、自動車などが焦って通る道です。かつてヒヤリ・ハット地図を区で作りしました。今年改めてヒヤリ・ハット地図を各地域や学校も協力して作り、生徒に危ない場所を徹底していきたいと思っています。まちではみんな知っていることが子どもに伝わっていないこともありますので、そのことを伝えるためヒヤリ・ハット地図をつくってまいります。

さて、区内にはゾーン30を指定した場所が7カ所あり、さらに増やそうと今地域を幾つか申請していますがまだ返事は来ません。円滑な交通の確保と同時に、交通の安全の確保ということはいささか二律背反のところがあり、警察としてもどんどん増やすわけにいかないのが実情のようです。

しかし、お話のように30キロ以内か超えるかで交通の死亡率が違うことは統計をとった事実です。このところ交通事故はどんどん減っています。平成12年をピークに交通事故は毎年減っています。今年も、去年も減りました。交通事故の死傷者が1,000人を割ったんです。交通事故は減っていますが、幅員5.5メートル以下の道路では減ってはいるけれども減る率がうんと低い。広い道路での交通事故は減ってきたが、狭い道路での交通事故はあまり減っていない。50キロで走れば、やっぱり危険は高まる。自転車がたくさん通る道路というのは狭い道路が多いわけですから、交通事故死につながってくるということで、ゾーン30の拡大というのは大事だと思います。

しかし、それだけで防げるものでもありませんし、ゾーン30を広げることの技術的な難しさもあるようですので、交通安全施設をより多くつけていくなども考えられる。三木の問題では、すぐに地元の町会のご協力をいただきステッカーをつくり、子どもたちの自転車にステッカーを張る対策を町会で迅速にとっていただきました。交通安全に対するマナー講習や呼びかけも大変に重要なことだと思います。こういう面でも町会は力を発揮してくださっております。

新聞の社会面に、ある市で「出る杭で交通安全」という記事が載っていました。何時から何時までは商店街の道路への車の通行は禁止するというものです。今までウマを立てて進入禁止としていたが、それをどけて入ってくるということが多かったそうです。この商店街の入り口ではある時間になると杭が出る。またある時間から杭が下がっていく装置をつけた。救急車が通るときには脇のボタンを押すと杭が下がるということで、進入率がものすごく下がったとありました。これも苦肉の策ですが、交通安全施設の充実が区として最大限できることかと思っていますし、ヒヤリ・ハット地図で啓発することについてもしっかりやっていきたいと思っています。

路側帯のカラー表示についても、区では機会や場所を見つけて増やしているところですが、しかし、増やすと当たり前になってきます。すると意味がわからなくなってくるようです。旗台小学校のところに青い路側帯をつけました。近隣の人に聞くと、「きれいね」と返ってきたそうです。その反応を聞き、交通安

全のための路側帯のカラー化ということをもっとPRしないといけないと感じました。したがって、路側帯の表示を設けるとともに、その表示の意味をしっかりとPRしていきたいと考えています。決め手がない状況ではありますが、交通安全のために努力をしてまいりたいと思っております。

◆区民E

5 災害対応について

- (1) 区、警察、消防、電気、ガス、水道会社との総合連絡会議設置について
- (2) クイックアタッカーについて
- (3) 避難所の案内について
- (4) 清掃ボランティアの充実について

災害対応への希望だが、新聞によると港区では総合的に警察と消防を含めた会議を頻繁に開く予定らしい。品川区もそういう会議をやるといい。それから、大災害では車は使えないので、自転車やバイクを使った対応ができるといい。また、避難所の案内がわかりにくい。外国の方や区外の人もいるので、住所、目印、看板等、目立つようにするといい。最後に、清掃ボランティアも地域の活性化に準じると思うので、区のバックアップで大々的にやっていくといい。

5 区長コメント

区では、官公署連絡会を定期的を開いており、お話のように警察、消防、東京電力、東京ガス、東京都下水道局・水道局などの官公署が集まって情報交換をする場があります。問題を特化して、例えば交通安全についての会議体としては、交通安全対策協議会というものがあり、各警察署と区、交通に関係ある商店街など町の方もメンバーに入って対策を考えるということを行っています。

大災害の場合、道路が陥没するなど、四輪車で通れない箇所があるわけですから、オートバイで消防などの活動ができるようになるのは大事だと思います。現在、東京消防庁にはクイックアタッカーという2人1組で、オートバイで消火活動をするものがあります。まだ都内で10組程度しかないようです。今のところ、山間部や高速道路で起きた火災に対してオートバイで駆けつけることを主たる目的に配置されております。私どもが水防訓練をやりますと、こうした消防署のオートバイが来てこの話をしていますので、広がっていくものと思いますし、働きかけもしていきたいと思っています。

また、避難所の表示を、外国の方、区外の方のためにというお話ですが、区内の人たちに対する表示も十分ではないと私は思っていますので、まずもっと区民の方にそれを徹底していきたいと思っています。何年も前ですが、タウンミーティングで学校を避難所にしたらどうかという質問が出たことがあるんです。こういうところにお出になる方ですから、比較的地域のことや行政に関心のあ

る方だと思っんです。その方が、学校が避難所になっているということをご存じなかった。ですから、現在でもまだPR不足だと思います。もちろん区外の方や外国人の方への案内表示も必要ですが、区民の方への案内表示をもっと充実していく段階かと思っているところなんです。

町会では清掃を一生懸命奉仕してくださっています。おととい大崎四丁目町会の方が清掃をやっておられました。町会には美化のためのチームがあり、清掃をやってくださっています。また、安全の夜回り隊のチームもあります。町会の皆様が町の安全や美化のため努力をさせていただいています。

もっと呼びかけて、広げていただけるとありがたいと思っます。なかなか難しいよう町会の方が苦勞されていましたが、五反田で活動をやられているとのこと、ぜひ手広くやっていただきたいと思っます。

◆区民F

6 (1) 木密の定義と荏原四丁目の防災対策について

(2) 区内の都市計画道路について

木造密集の定義について、不燃領域率が例えば何平方メートル当たりいくつものものが建っていると危険である、という形で定義を教えていただきたい。それから、先日新聞に防災対策について荏原四丁目に取り上げられていた。町会が防災対策に力を注いでいるのはすばらしい。町会の取り組みを教えていただきたい。

次に、区内の都市計画道路については、木密地域不燃化10年プロジェクトで、補助28号線、29号線と放射2号線への働きかけがある。放射2号線は、東京都からの呼びかけによって、区長が申し出し、都に上げて決定されたと聞いているがそうか。また、あの辺は感覚的に木造密集しているか疑問に思ったので、不燃領域率からのお話を聞かせてほしい。

6 区長コメント

「木密」は不燃領域率が60%未満ということなんです。では不燃領域率とは何か。

※次のとおり、算定方法について口頭説明あり。

○不燃領域率＝空地率＋(1－空地率／100)×不燃化率(%)

空地率 ＝ (一定規模以上の公園等面積＋幅員6m以上の道路面積)／
対象市街地面積×100(%)

不燃化率＝(耐火建築物の建築面積＋準耐火建築物の建築面積×0.8)
／全建築物建築面積×100(%)

以上の算定方法から不燃領域率60%未満の地域は木造住宅密集地域とされ、区内の3分の1が木密に当たるといことです。とりわけ低い率のところはプロジェクトを行うということになります。

次に、荏原四丁目町会については、東京都から防災活動が素晴らしいとお褒めをいただいています。まずスタンドパイプですが、区から各町会に1本配付しました。今年度、もう1本配付します。荏原四丁目はいろいろな活動で集めたお金を元手にしてスタンドパイプを何本も持っていらっしやいます。この町会を地区割りして班に分けているのだと思いますが、その班全てがスタンドパイプを持っており、訓練をしょっちゅうやっておられます。

それと同時に、仮設トイレの設置訓練、備蓄倉庫の見学、AEDの応急訓練などを小まめにやっています。区では13地区の防災訓練を秋に13回、地区別に行います。それから、区内一斉防災訓練が12月。ほかにこの町会では小まめに訓練を実施しているところです。

それから都市計画道路の特定整備路線は区長が頼んだのかというお話だと思えますが、都市計画は東京都が国の認可をとって都市計画道路を定めます。放射2号線、29号線は昭和21年に都市計画決定しています。21年に線を引っ張ったきり東京都は何もませんでした。そこに直下型地震の被害想定というものが出来、急遽この3路線をやっといこうと特定整備路線に指定しました。

これは区にも照会があり、品川区長としてもやっていただきたいということも申し上げました。そもそもそういうことがあろうとなかろうと、都市計画道路を昭和21年に定めたわけですから、もうとっくにやっしていなければならない仕事です。なぜかという、その近辺の建物については、何階建て以上は建ててはいけないなど私権の制限が行われるのです。ですから、決めた以上は早くしなければ、そこに土地を持っておられる方は、ずっと苦勞をすることになります。ほんとうは昭和22年からやらなければいけなかったんですが、今までやれなかったということなんです。

それから木造密集していないのでは、というお話ですが、確かに補助29号線のところよりは木密の度合いは高くないと思えます。ただ、先ほどのお話からいうと木密地域になります。今、中原街道は混雑しています。朝と夕方でセンターラインが違います。つまり、都心から来ると放射2号線がないことで、中原街道に交通の負荷がかかっています。これによって、中原街道が五反田から平塚橋あたりまでいつも混んでいます。何本かの道路が1本になってしまうからであり、そこに放射2号があれば渋滞が解消される。渋滞が解消されることは車のためだけではなく、有事の際には帰宅困難者の通れる大きな道路が1本増えるということなんです。木密対策であると同時に、いわゆる帰宅困難者や避難者のための重要な道路になると、私はそんなふうに考えております。

再質問

◆区民A

7 地域活性化について

本日の区長の説明の中で、地域の活性化の部分で町会・自治会のあり方と区との協働に関する調査研究についてお話があったが、具体的にどういう方たちがどういうスケジュールで行っていくのかをお聞きしたい。それから、こういったことに参加させていただくことはできるのか教えてほしい。

7 区長コメント

地域の活性化の部分で、町会・自治会のあり方と区との協働に関する調査研究とありましたが、実はまだ内容的には固まっていません。大学の先生、町会で活躍しておられる方、公募の委員の方を入れるかどうか、その場合どういうふうにするかまだ決まっておきませんので、もし公募委員を募集することがありましたら、「広報しながわ」へ掲載しますのでご覧いただければと思います。

ただ、町会については大学の教授の研究者の層が薄いんです。一定の進みが出ましたら、ぜひご注目をいただきたいと思います。

◆区民D

8 弱者の安全・速度の抑制について

旗の台六丁目にはコミュニティーゾーンが平成9年からできていて、速度を抑制させるために交差点のハンプ、道を狭める狭柵、視覚で訴えるイメージハンプなどを備えて区域内を30キロ道路にしており、今般ゾーン30に指定されたようだ。しかし、舗装改修のためハンプは撤去されてしまった。

区では、交通量が多いため整備局でつけてはいけないと言われたというが、私が国交省の道路局に聞いたところ、改修工事のために既存のものが撤去されることはないとはっきり言われました。今後、八潮でもハンプが撤去されると聞いているが、弱者の安全、速度抑制のためにつけたハンプが、交通量が増し、車の通行の危険のために取られてしまうことは、本末転倒の状態になっている。このこともゾーン30とあわせてご検討いただきたい。

8 区長コメント

道路は国交省の所管ですが、交通の管理には警察が関与します。そうした中で、国交省の方針と、交通管理者の警察との間で意見の調整が必要になってきます。ある時期、警察はこのことに熱心に取り組んでいた時期があり、旗の台のハンプをつくった頃は積極的でしたが、今は比較的消極的になっています。

ハンプは車が結構バウンドしますが、八潮ではそこをバスが走っています。すると、バスに乗っている方の安全が問題になってきます。積極的な取り組み

が疑問視され、今は増やしてはいない。警察としては否定的な見解を持ちつつあるというのが実態だと思います。

考え方がいろいろとあるので、どれが正しいということはないと思います。ご発言者のお立場からすれば、区内全域に広がれば交通安全の面でいいとお考えになられるでしょうし、交通管理者の立場から考えると少し角度の違う考え方も出てくると思います。区としても、円滑な交通の確保と安全の確保の両面から考えていきたいと思っています。

◆区民E

9 特定整備路線と木密地域不燃化10年プロジェクトについて

特定整備路線に関しては、東京都から23区と市にも木密に関してやると募集の形で出たと人から聞いた。また都が募集をかけたら、区からお願いしますと来たので、この路線は計画に乗ったと聞いた。先ほどのお話だと、都からというお話だったので、聞いた話と食い違う。再度説明をお願いしたい。

9 区長コメント

都市計画道路は東京都が決めて道路をつくる役割分担になっているため、区が決定する権限はないのです。先ほど申しましたように、指定だけしてそのまま放っておかれると、その路線にかかった住民の方は大変迷惑するのでやるなら早く、やらないならその指定を外すよう都に申し上げたことがあります。この特定整備路線を区から手を挙げて指定したということではありません。

都市計画も、道路の特定整備路線の指定も東京都が決めることです。道路を特定整備路線として整備を決めたのは東京都ですが、その沿道の両側30メートルの火災危険度の高いところを木密地域不燃化10年プロジェクトの対象にしてほしいと言ったのは品川区です。そこを混同されないようよろしくお願いします。