

令和6年第4回定例会 文書質問  
 はたの 昭彦 議員

回 答 書

I. 綾瀬駅周辺まちづくりについて	
<p>質問の要旨 ①</p>	<p>綾瀬駅東口駅前交通広場が、1月19日に供用開始予定となった。タクシーの客待ちの列やバスの通行など、駅前通りの懸案であった混雑の解消や安全性の向上が一定程度図られることになる。</p> <p>駅前交通広場には、土地購入と整備工事費を合わせると、37億円近い多額の税投入がされており、当然区民から「便利になった」「安全性が向上した」と言ってもらえるようにしなければならない。</p> <p>(1) 綾瀬駅東口交通広場開設後は「はるかぜ」の起点・終点が交通広場になる。交通広場からの出発は左折出庫になることが報告された。</p> <p>「はるかぜ1号」は現在、綾瀬小学校東を起点として、綾瀬駅東口を通り西新井方面へ向かうが、交通広場供用開始後は交通広場が起点となり、綾瀬小学校東を通り西新井方面へ向かうルートに変更となる。しかし、西新井駅方面から綾瀬駅方面へ向かうときは、綾瀬四丁目バス停の次が終点の交通広場となり、綾瀬小学校東には行かなくなると報告された。これでは行きは綾瀬小学校東から乗れても帰りは交通広場で降りて一停留所分を歩くか、新たに料金を支払い一停留所区間だけ乗ることになり、これでは利用者からかえって不便になったと苦情が出かねない。西新井方面から綾瀬方面へ向かう時も同じルートを通り、綾瀬四丁目から綾瀬小学校東を通り終点の交通広場に向かうルートとすべきではないか。</p>
<p>回 答 ①</p>	<p>現在、はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）は、平日において「綾瀬小学校東」発は29便中12便、「綾瀬小学校東」着は28便中3便となっており、全便が「綾瀬小学校東」バス停を発着しているわけではありません。</p> <p>令和6年9月から実施している全日全便の乗降調査では、「綾瀬小学校東」バス停で降車している利用者は、平日で1.7人/便程度と少ない結果となっており、今回のルート変更に伴う利用者への影響は限定的と考え</p>

	<p>ています。</p> <p>また、綾瀬駅方面行も同じルートとした場合、現在、イトーヨーカドー前にある「綾瀬駅東口」バス停で降車している利用者（平日で10人／便程度）にとっては遠回りとなるため、かえって利便性が下がってしまうことが懸念されます。</p> <p>以上から、現在の利用状況や利便性を踏まえた今回のルート変更は適切であると判断しています。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：交通対策担当部 新たな交通担当課)</p>
--	---

<p>質問の要旨</p> <p style="text-align: center;">②</p>	<p>(2) 綾瀬駅、綾瀬駅東口バス停利用者は廃止に伴い交通広場からの乗降となる。これまでは高架下やアーケードがひさしとなっていたが、交通広場バス停は一部にしか屋根がない。近年整備された女子医大前や青井駅前のロータリーには乗降場所に沿って切れ目なく屋根が設置されている。</p> <p>区はバス待ちの乗客数から問題ないとしているが、降雨時は普段以上に乗客も増え、更に周りに風を遮るような建物もない。供用開始後、利用者の声も聞き、実態を調査し改善も検討すべきだがどうか。</p>
<p>回答</p> <p style="text-align: center;">②</p>	<p>綾瀬駅東口交通広場のバス停屋根については、供用開始後に利用者の声を聞くとともに、実態調査の上、改善の必要性の有無を検証してまいります。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：道路公園整備室 道路整備課)</p>

<p>質問の要旨 ③</p>	<p>(3) 交通広場の出入り口部分は、交通広場へ出入りする車の量が少ないため、信号機のない横断歩道となったとのことだが、1日319本が出入りすることになる。これは平均すると3分に1本。朝の7時8時台はさらに過密で、連なってバスが来る時もあり、とても出入りする車の量は少ないとは言えないと思うがどうか。また、交通広場前の歩道は、綾瀬小学校の児童の多くが通学で利用している。区は当面交通誘導員を配置することとのことだが、少なくとも通学と下校時には交通誘導員の配置は続けるべきではないか。また、今後の交通状況により、必要な場合は信号機の設置も視野に、改善の検討をすべきではないか。</p>
<p>回答 ③</p>	<p>交通広場出入口部で車の量は少ないとは言えない、今後の交通状況により必要な場合は信号機の設置も視野に改善を検討すべきとのご質問については、警視庁が示す信号機設置に必要な条件となる交通量を満たしていないため、横断歩道のみの現計画が最適であると認識しておりますが、開通後の交通状況を確認し、必要な場合は改めて信号機の設置について、警視庁と協議してまいります。</p> <p>交通誘導員の配置を通学と下校時間で続けるべきとのご質問については、新たな横断歩道部の開通後、所管警察、地域及び近隣小学校の意見も伺いながら、通学、下校時間の交通誘導員配置継続の必要性について、令和7年4月頃を目途に判断してまいります。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：道路公園整備室 道路整備課)</p>

<p>質問の要旨 ④</p>	<p>(4) 12月10日開催の第21回綾瀬駅周辺地区まちづくり協議会で「綾瀬駅東口前の置き型ガードレールに設置について」と題して、歩行者の安全確保及び駐停車抑制のためとして、駅前の横断歩道の両脇に、歩道から幅1.5m、長さ6mに渡り置き型ガードレールの設置が突如報告された。</p> <p>交通広場開設に伴い警察との協議の中で、何らかの安全対策の必要性からとのことだが、設置により自転車が中央線寄りに走らなければならない、車が避けるために中央線を越えるなどの懸念があり、かえって危険性が増えかねない。</p> <p>従来から送迎の車が横断歩道上に停車することが多く、歩行者の安全確保と駐停車防止の対策は必要だが、ガードレールの設置で解決できるものではない。拙速なガードレールの設置は中止し、交通広場開設後の交通状況を見極めた上で、対応策を検討すべきではないか。</p>
<p>回答 ④</p>	<p>歩道が狭く歩きにくいなど駅前通りの課題解決のため交通広場を整備し、バスやタクシーの停車空間の集約による歩行者空間の確保に取り組んでまいりました。</p> <p>一方、ご指摘の点もふまえて、綾瀬駅東口交通広場の開放にあわせた置き型ガードレールの設置については保留とし、今後は、交通広場開放後の交通状況を見極めながら、駅前通りの歩行者の安全確保と駐停車防止対策について、令和7年4月頃を目途に改めて検討してまいります。</p> <p>(担当所管：都市建設部 まちづくり課)</p>

<p>質問の要旨 ⑤</p>	<p>(5) 駅前マンションの建設が進むに連れ、綾瀬駅方向へ強い風が吹くようになった。ビル風は周りに高い建物が無い場所に一棟だけ高い建物があると特に発生しやすいと聞く。マンション建設に当たり当然、風害対策は考えられていると思うが、実際には竣工してみないと分からない。</p> <p>駅前だけでなく交通広場バス停への風状況も調査し、必要に応じて対策を取るべきと思うがどうか。</p>
<p>回答 ⑤</p>	<p>駅前マンションは、総合設計制度による高層建築物であり、風害による周辺環境への影響について建物周囲に高木を植樹するなど対策した計画として東京都の許可を受けております。</p> <p>マンション建設後は、状況を注視しながら必要に応じて事業者に対応を要請してまいります。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：都市建設部 まちづくり課)</p>

Ⅱ. 北綾瀬周辺のまちづくりについて	
<p>質問の要旨 ①</p>	<p>北綾瀬駅前に建設中の大型商業施設が令和7年6月開業と発表された。店舗数約50、地域初のフードコートなど地域住民の期待も大きい課題もある。</p> <p>(1) 建設が進むに従い、商業施設の大きさが際立っている。対象とする商圈も大きいことから、地域に与える影響も懸念される。過去にも大型商業施設開業に伴い、地元商店の廃業に追い込まれる事例が後を絶たない。地元商店が共存共栄できるよう区として必要な支援を考えるべきと思うがどうか。</p>
<p>回答 ①</p>	<p>北綾瀬駅前の大型商業施設の開設にあたっては、既存の商店街や飲食店への影響が一定程度出ることとは否めませんが、今後も中小規模店舗を支援する商品券事業等をはじめとする消費喚起策やイベントの実施、特色ある個店の紹介等により、地元商店街が大型商業施設と共存するための活性策を展開してまいります。</p> <p>また、各商店が経営改善のために設備や店舗改修を行う場合には、補助金により支援してまいります。</p> <p>(担当所管：産業経済部 産業振興課)</p>

<p>質問の要旨 ②</p>	<p>(2) 綾瀬警察署前交差点は渋滞発生のポイントでもある。商業施設駐車場に入るには環七から一方通行を左折のみだが、横断歩道は歩行者優先のため歩行者がいると左折できず、更なる渋滞を招きかねない。また、駐車場から交通広場を経由する場合も左折時は横断歩道があるため、車が滞留しかねない。事前の対策を検討すべきだがどうか。</p>
<p>回答 ②</p>	<p>北綾瀬駅前大型商業施設付近の交通渋滞の事前対策のご質問については、現在商業施設事業者と誘導看板等の設置について、協議を行っております。具体案がまとまりましたら、議会でご報告いたします。</p> <p>(担当所管：道路公園整備室 道路整備課)</p>

<p>質問の要旨 ③</p>	<p>(3) 現在、通勤時間帯の駅前横断歩道は歩行者と自転車が錯綜しており、いつ事故が起きてもおかしくない状況だ。交通広場供用開始に伴い横断歩道を移動し、幅を5mに縮小の予定だ。区は新たに交通広場にできるエスカレーター利用が増え、横断歩道利用者が減るので問題ないとしているが、環七北側出入口が出来ても横断歩道利用者はそれほど減っていない。本当に横断歩道幅を5mで安全が確保できるのか。改めて検証し問題があれば改善すべきではないか。</p>
<p>回 答 ③</p>	<p>北綾瀬駅前横断歩道の幅を改めて検証し問題があれば改善すべきのご質問ですが、先日の本会議での他会派からの同様の質問以降、改めて警視庁にも確認しましたが、現計画で問題ないとの見解でした。既に工事着手しているため、変更はできませんが、交通が慣れるまでの一定期間、交通誘導員を配置するとともに、交通量調査等を実施し、必要な対策を講じてまいります。</p> <p>(担当所管：道路公園整備室 道路整備課)</p>

<p>質問の要旨 ④</p>	<p>(4) 横断歩道に歩行者がいる場合は、自転車は下りて渡らなければならないが、多くの利用者は自転車に乗ったままでとても危険だ。また、自転車は原則車道走行だが、北綾瀬駅前の環七歩道は幅が広いので、猛スピードで走ってくる自転車も多い。警察とも協力し自転車の正しい利用方法を周知、啓発するとともに、悪質な利用者は取り締まるよう求めるべきだがどうか。</p>
<p>回 答 ④</p>	<p>道路交通法改正による自転車への交通反則通告制度いわゆる「青切符」の適用が予定されていることなども踏まえ、来年度からは交通対策課に新たに啓発チームを作り、自転車事故や、自転車マナーに関する苦情の多い地区を重点路線として指定し、街頭などで注意喚起や啓発を行ってまいります。</p> <p>啓発などにおいては、管轄の警察署と協力していくとともに、悪質な利用者の取り締まりを要望してまいります。</p> <p>(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>