

① 池尻大橋駅

- 改 改修して都条例に適合
- 整 新規整備して都条例に適合
- +a 都条例の整備基準以上のバリアフリー化



ここでの意見・提案及び考え方については、大橋一丁目周辺地区整備方針(案)との整合を図り、交通バリアフリー整備計画を作成するものであり、同方針(案)の考え方に更にバリアフリー対応すべき内容を加味したものである。

現況課題	意見・提案	都条例の基準	考え方	計画素材
<p>・駅施設のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車椅子では、券売機の画面の位置が高く、手が届きにくい。 ● 路線図が天井近くに設置されており、見えにくい。肢体不自由、視覚障害があると、高い位置への設置はバリアとなる。 ● トイレが下り方面ホームにしかない。 ○ 駅構内では、視覚障害者にとって判断の妨げとなる程の騒音がなく、歩きやすい。 ● 駅入口の階段の角がとがっていて、危険。 	<p>□ 池尻大橋駅を改善し安全性の確保。</p>	<p>公共交通施設の基本的考え方</p> <p>① 移動経路の確保 駅舎等の出入口から、通路・改札口を経て乗降場にいる経路において、高齢者・障害者等の移動に際して障害となるもの(段差、狭小な出入口等)がなく、かつ安全に連続して通行できる1以上のルートが確保されていること。</p> <p>② 性能の確保 駅舎等に設置される券売機、便所、公衆電話などの設備や情報提供システムが、高齢者・障害者等を含む全てのひとにとって、容易に利用できる構造・性能等を備えること。</p> <p>券売機</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 金銭投入口の高さは、100~130cmとし、硬貨は一括投入できるようにする。 ○ 車いすが接近しやすいように、け込み付き券売機を設置する。 <p>案内板等</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 誘導案内板・運賃表等は、はっきりと分かりやすいものを、車いす利用者にも見やすい位置・高さに設置する。 ○ 案内板等については、内容の視認ができるよう設置高さなどに配慮する。 <p>便所</p> <ul style="list-style-type: none"> ● だれでもトイレ、又はだれでもトイレを有する便所を1以上設けること。 ※ 便所内の仕様等については基準がありますが、施設内の設置位置については特に基準がありません。 <p>音環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ※ 誘導用音声等についての基準はありますが、視覚障害者の判断を妨げる音を制限する基準はありません。 <p>出入口</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者、障害者等が、道路または駅前広場などから駅舎等に支障なく出入りできる構造とする。 <p>コンコース・通路・ホール</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 曲り角の出隅は、すみきり、又は曲面とする。 <p>エレベーター(EV)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 出入口から乗降場に至る経路において、高低差があり、傾斜路によって解消できない場合は、改札口にできるだけ近い位置に、エレベーターを設け、高齢者、障害者等の円滑な垂直移動を確保すること。 ただし、駅舎等に隣接する他の施設のエレベーター又は傾斜路の利用によって、支障なく垂直移動できる場合、又は、値形状、管理上エレベーターを設置することが著しく困難な場合は、この限りでない。 	<p>池尻大橋駅は、「池尻大橋駅周辺地区福祉のまちづくり整備計画」の中心となる施設です。</p> <p>地区の皆さんの主要な交通施設である他、地区外の方も通勤や大橋病院など主要施設へ向かうために利用します。</p> <p>抽出された現況課題等を解決するため、事業期間を定めて計画的に改善する事項を盛り込みます。</p> <p>車椅子利用者も円滑に利用できるよう、誘導基準を満たす券売機に改良します。</p> <p>設置高さ等を配慮し、情報把握にバリアがないよう、誘導基準を満たす案内板等に改良します。</p> <p>池尻大橋駅では、ホームへ降りるエレベーターが独立した改札口(渋谷側)となっています。また、ホーム階へ階段で降りる改札口(三軒茶屋側)にトイレを設けると、車椅子利用者等が利用しづらくなります。</p> <p>以上から、上りホームへのだれでもトイレ設置が望ましいと考えられます。</p> <p>視覚障害者にとって、視覚障害者誘導用ブロックや点字等の他、音も情報を把握する上で重要な要素です。</p> <p>このため、バリアフリーの視点から音環境について配慮することが望ましいと考えられます。</p> <p>しかし、本地区の具体的な整備計画の内容にはそぐわないことから、東急電鉄に音環境に関するガイドライン策定などを提案します。</p> <p>国道246号線の歩道の一部に設けられた出入口は、歩道部分が狭くなっており、歩行者の交錯・滞留も生じています。安全性確保の観点から、早急な改善が必要です。</p> <p>地上階へのエレベーターが1基設置されましたが、交通量の多い国道246号線を挟んでいるため、高齢者や障害者等にとっては円滑な移動経路確保されているとはいえない状況です。東口へエレベーターを設置することが望ましいと考えられます。</p>	<p>主要事業-1 駅のバリアフリー化</p> <p>【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> → 駅施設が誰でも利用しやすいよう、安全性を向上させ、また円滑な移動経路を確保します。 ① 車椅子利用者等が支障なく利用できる券売機に改良 ② 内容を視認しやすい(設置高さ・文字・色・照度)案内板等(運賃表、路線図等)に改良 ③ 上りホーム又は改札階に、だれでもトイレを設置 ④ 出入口、通路等の曲り角出隅を改善し、安全性を確保 ⑤ 東口(東山三丁目方面)に、エレベーター設置による車椅子利用者等の経路確保 <p>整備例</p> <p>現況 → 改善例</p> <p>だれでもトイレ設置</p> <p>東口への垂直経路(エレベーター設置)</p>

②幹線道路の横断環境

- 改修して都条例に適合
- 新規整備して都条例に適合
- 都条例の整備基準以上のバリアフリー化



ここでの意見・提案及び考え方については、大橋一丁目周辺地区整備方針(案)との整合を図り、交通バリアフリー整備計画を作成するものであり、同方針(案)の考え方に更にバリアフリー対応すべき内容を加味したものである。

現況課題	意見・提案	都条例の基準	考え方	計画素材
<p>横断歩道橋について</p> <ul style="list-style-type: none"> 老朽化している。 景観を損なっている。 バリアフリー対応となっていない。 環6支線中目黒行きバス停へのアクセス <p>整備例 立体横断施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> 改善策が必要。 具体策としては… <ul style="list-style-type: none"> → 平面横断 → 地下化 → ペDESTリアンデッキ 管理・コストに留意する。 スロープ、エレベーター・エスカレーター設置。 	<p>立体横断施設</p> <p>◎高齢者、障害者等歩行者のだれでもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する。</p> <p>●「立体横断施設設計技術基準・同解説」に基づき整備するものとするが、以下について特に配慮すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用する歩行者の安全性を確保するとともに、高齢者、障害者等が利用しやすい構造とする。 階段部の直前には、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。 階段部においては、すべり止めの色を踏面と対比させることなどにより、可能な階切り段鼻を明確にする。 誘導用の手すりを連続して設ける。 手すりは原則として二段式とする。(その他詳細な基準あり) 手すりの端部及び要所には、現在位置、施設案内等を点字表示する。 階段部その他の舗装については、滑りにくいものとする。 <p>○設置スペースが確保できる場合には、可能な限りエレベーター、エスカレーターを設置する。</p> <ul style="list-style-type: none"> エレベーター、エスカレーターを設置する場合には、車いす対応とする。 設置後の維持・管理等について十分検討する。 	<p>大橋一丁目周辺地区整備方針(案)に基づき、次のように対応を図ります。</p> <p>①246号線、環6支線のL字型にかかる立体横断歩道橋は、バリアフリー対応となっておらず、環6支線の乱横断も助長しています。また、地域分断を解消することも必要であることから、大橋一丁目地区市街地再開発にあわせて改善します。</p> <p>②既存立体横断歩道橋は撤去し、246号線には、様々な人が安心して快適に横断できるEV付の広幅員の歩行者デッキを新設、環6支線は横断歩道に整備します。</p> <p>本地区のバリアフリーネットワーク化を進める上で、246号線の横断環境は重要な要素となります。</p> <p>だれでもが快適に利用でき、また、多様な動線を確保するために、誘導基準に加えて様々な配慮が望まれます。</p>	<p>主要事業-2 246号線の横断環境の改善</p> <p>主要事業-3 環状6号線の横断環境の改善</p> <p>【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大橋一丁目地区市街地再開発事業にあわせて、246号線の横断環境の改善を行います。 改善にあたっては、バリアフリーネットワーク化、安全性等を考慮します。 <p>①国道246号線の歩行者デッキ(立体横断施設)整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存歩道橋を撤去し、歩行者デッキ(立体横断施設)を整備 再開発地区内の施設建築物と連絡し、多様な動線を確保 夜間でも十分に安全性が確保できる照度を確保 上屋を設置する等、雨天時の安全性、快適性を確保 ハンドル形電動車椅子も利用できるEV設置 車椅子同士が擦れ違える幅員を確保 案内誘導板、サインを要所に設置 手すり、EVのボタン・ドア、案内誘導板、視覚障害者誘導用ブロック等、移動円滑化のために設置する設備はコントラストを明瞭にする
<p>横断歩道の位置</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道用の信号があるが、過去の経緯があり、その信号を目黒川大橋に移動するのは難しい。 		<p>設置場所</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全性・利便性等を考慮し、視界の良好な場所を選定して設置する。 ○高齢者、障害者等の利用が多い場所においては、横断距離(道路幅員)、歩行者用信号機の有無及び自転車の交通量等を総合的に検討し、高齢者や障害者等の利便を図る。 	<p>246号線の目黒川大橋付近に首都高速道路の池尻大橋出入口があります。このため、現在の食品スーパー前の横断歩道の位置をさらに目黒大橋寄りに移動するのは、困難だと考えられます。</p>	<p>②再開発事業地区へ続く環状6号線支線の横断歩道整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存歩道橋を撤去し、坂勾配を緩和して横断歩道を整備 防護柵や植栽帯を設ける等して、安全な横断者滞留スペースを確保
<p>分離帯の安全性</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道は、途中の分離帯を文字通り安全にすべき。 歩道の分離帯のあたりに水がたまる。 		<p>分離帯における段差</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道の途中にある分離帯は、車道と同一の高さとする。ただし、歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、縁石の高さは2cmとする。 	<p>環6支線に設置する横断歩道は、坂の途中にあることから、歩行者・横断者のバリアを排除し、安全な横断環境を確保します。</p>	<p>③食品スーパー前横断歩道の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 分離帯は路面段差を是正した上で、着色する等して滞留スペースであることを明確にする
<p>横断時間が短い</p> <ul style="list-style-type: none"> 丸正前の横断歩道は、横断時間が短い。 ◆そのような要望が出ていることを受け止めて警察と協議したい。 青信号35秒。効果音が短く、点滅時の前に音がなくなる。246号で車が走るの、1分30秒間。 	<p>□横断時間を長くして欲しい。</p>	<p>信号機</p> <ul style="list-style-type: none"> 信号機の設置に当たっては、以下のことを考慮する。 <ul style="list-style-type: none"> ①青時間(点滅時間も含む。)については、高齢者、障害者等の歩行速度を考慮する。 ②押しボタン式の信号機の押しボタンの高さは、1mを標準とする。 ○視覚障害者が日常的に利用し、社会参加の目的に必要な場合においては、音響式信号機を設置する。 <ul style="list-style-type: none"> 音響式信号機の音量、時間帯については、交通量や周辺の環境を考慮して設定する。 ○横断歩行者の利便を図るため、待ち時間表示装置を併設する。 <ul style="list-style-type: none"> 待ち時間表示装置は横断歩行者の利用状況を考慮して設定する。 	<p>食品スーパー前の信号機は、246号線横断の主要なルートとなっています。自動車交通量の多さから、歩行者青信号の時間は短くなっていますが、歩行者の安全性を確保するための方策が必要です。</p>	<p>④環状6号線本線と支線の交差点横断歩道の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 植栽を移設する等して、横断中間点(大橋一丁目2番地側)の滞留スペースを確保 通学路の表示等、安全性を喚起する標識を設置
<p>整備例 バリアフリー対応信号機</p>			<p>自動車交通の混雑を招く恐れがあることから、歩行者の横断時間を長くすることは困難であると考えられますが、高齢者や障害者等も安心して横断できる環境の整備が必要です。</p>	<p>⑤バリアフリー対応信号の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画図に示した横断歩道に、バリアフリー対応信号(音響、時間延長、待ち時間表示装置等)を設置

③幹線道路の歩行環境

- 改 改修して都条例に適合
- 整 新規整備して都条例に適合
- +a 都条例の整備基準以上のバリアフリー化



現況課題	都条例の基準	考え方	計画素材
<p>・全般的に歩きにくい</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 246号線沿いの南北歩道。歩行しにくい状況である。 ■ 246号線及び山手通りの歩道。 ■ 横断歩道の前から池尻大橋駅までの歩道。 ● 全般的に、車椅子の人は住みにくく、避けて通るエリアかもしれない。 <p>・歩行環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 工事中なので夜間暗い。 ● 246号線や高速道路の騒音で、脇から出てくる車の音が聞き取れない。視覚障害者にとっては危険である。 ● 高速の入口が危険である。入口看板を見る目線と信号を見る目線が近く、車が赤信号を見落として歩行者と接触することがある。 <p>・歩道の幅、構造などが不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 東邦病院前、池尻大橋駅から飛柴跡地前までは人・自転車の数に比べて狭い。 ● 電線の地中化は、246は工事中。首都高の橋脚は電柱よりもっと邪魔だが・・・。 ● 歩道に凹凸があり、歩きにくく危険。 ● 246号線と目黒川沿い緑道の交差点の歩道の切り下げは、勾配がきつく、切り下げ幅も狭いので、車椅子では恐怖感を覚える。 ● 歩道の切下げ幅が短い。 <p style="text-align: center;">意見・提案</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 246号の歩道部分(段差なしに)。 □ 246号線、山手通り、等の歩道(切り下げ勾配等細かなバリアフリー化)。 □ 歩道の幅を広くとるべき。 	<p>道路</p> <p>◎基本的考え方の概要</p> <p>道路は多くの機能を受け持っており、「安全で使いやすい歩行空間としての道路の機能」を提供することが、重要である。歩行者の通行動線が連続的に確保され、安全、快適性についても配慮することが望ましい。そのためには、次のような課題解決が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路を利用する人と、道路を整備する側との役割のルール化 ・それぞれの施設と、それに接続する道路との協力関係の確立 ・交通機関と道路との連続性の確立 ・高齢者、障害者等の利用という視点から見た道路整備手法の検討・研究など <p>次の視点にたつて整備を進めていくことが必要である。</p> <p><安全性・快適性の確保></p> <ol style="list-style-type: none"> ① 高齢者、障害者等を含むすべての都民の歩行、車いすによる移動を基本的な交通手段として位置づけ、安全性、快適性を確保できるよう、道路、歩道の整備に努める。 ② 道路の整備方針については、これまでの整備方針を福祉の視点から見直し、歩車道の分離、路面の平坦性、有効幅員の確保などについて利用上の配慮を行う。 <p><連続性の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間の連続性を確保し、ネットワークとして整備すること。 <p>都条例で基準が示されている項目</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 歩車道の分離 ② 歩道の有効幅員 ③ 横断歩道 ④ 立体横断施設 ⑤ ベンチ等 ⑥ 歩道と車道との分離(一般的事項) ⑦ 歩道と車道との分離(交差点における切り下げ) ⑧ 歩道と車道との分離(細街路と交差する場合) ⑨ 車乗り入れ部 ⑩ 歩道舗装 ⑪ 案内標示 ⑫ 視覚障害者誘導用ブロック ⑬ 駐車場(道路付属物としての駐車場) 	<p>歩行空間は、安全性・快適性ととも連続性を確保することが重要です。</p> <p>このため、大橋一丁目周辺地区整備方針(案)に基づき、大橋一丁目地区市街地再開発事業で生まれる公開空地も含め、世田谷区側からの連続性に配慮しながら、246号線と環6支線の歩道を一体的に整備していきます。</p> <p>歩行者が多い246号線に視覚障害者用誘導ブロックを敷設します。</p> <p>また、環6支線にも、沿道に公共施設が入居予定であることから、敷設します。</p> <p>高齢者や障害者、来街者等にとって、1ヶ所にバス停が集約されていることが望ましいと考えられます。</p> <p>集約された場合も、246号線と環6支線への分岐で複数箇所になりますが、駅や周辺施設の位置も含めた乗換え案内板を設置することで移動の円滑化に配慮します。</p> <p>歩道上に停められた自転車は、視覚障害者や車いす利用者等の通行を阻害します。</p> <p>平成17年4月から、道路法施行令の改正により歩道上に自転車駐車を設置できるようになりました。首都高の柱脚間のデッドスペースを活用することで、通行スペースが有効に利用できます。</p> <p>高齢者や病氣・怪我をしている人にとって、長距離の歩行は負担となることから、休憩空間を歩行者空間に設けます。</p> <p>歩行空間の安全性・快適性、連続性を確保するため、大橋一丁目地区市街地再開発事業とあわせて、都条例の整備基準の水準へ改善します。</p> <p>整備例 葛飾区お花茶屋駐輪場</p>	<p>主要事業-4 246号線の歩行環境の改善</p> <p>主要事業-5 環状6号線の歩行環境の改善</p> <p>→【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大橋一丁目地区市街地再開発事業や首都高速環状新宿線の整備にあわせ、再開発事業で生まれる公開空地と246号線歩道部、環状6号線歩道部を整備します。 ・整備にあたっては、世田谷区側からの連続性に配慮します。 <p>改 ①連続した視覚障害者用誘導用ブロック敷設</p> <p>+a ②バス乗降時の円滑化を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・246号線の再開発地区側にバスベイを設置し、停留所を集約 ・周辺施設の位置、乗換え案内を含めた案内板の設置 <p>③歩道上の駐輪対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高速道路の柱脚と柱脚の間のデッドスペースを活用する等駐輪施設の設置 <p>+a ④歩行環境の快適化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所の上屋・ベンチ等を休憩空間としても活用できるよう整備 ・再開発地区内公開空地にベンチ等を設置 ・夜間・雨天時の照度を確保 <p>改 ⑤歩行環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・246号線・環6支線歩道部と再開発事業地区内の公開通路を一体的に整備 ・246号線の歩道部(大橋二丁目)の勾配・凹凸・段差・切下げは正、舗装改善 ・環6支線内回り側歩道部の幅員拡幅、勾配・凹凸・段差・切下げは正、舗装改善 ・環6本線歩道部を整備 ・歩道と車道の交差点部での安全対策