

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
- ⓐ 都条例の整備基準以上のバリアフリー化



駅構内



エレベーター



駅入口



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
・駅施設の安全性 ▼ 池尻大橋のホーム。朝のラッシュ時、ホームが狭くて危ないのでは？再開発地区では超高層ビル2棟＋日産生命跡地にも一棟。人口の増加を考えれば。	▽ ホームドアの設置。 ▽ 池尻大橋駅に急行が停まるようにしてはどうか。混雑で降りられなくなり、渋谷まで行き、各駅停車で戻ってくることもある。 ▽ 急行が数台に1台停車する駅もあるようだ。 ▽ 急行が停車することで、ホームの混雑も緩和される。 □ 池尻大橋駅を改善し安全性の確保。	公共交通施設の基本的考え方 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たる経路において、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。 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人がとによって、容易に利用できる構造・性能等を備えること。	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。 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。 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。	主要事業-1 駅のバリアフリー化 【整備方針】 → ・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。
・駅施設のバリアフリー化 ▲ 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。		券売機 ○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。	車椅子使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。	①車椅子使用者等が支障なく利用できる券売機に改良 整備例 現況 改善例
		案内板等 ●誘導案内板・運賃表等は、はっきりと分かりやすいものを、車いす使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。	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。	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 整備例 現況 改善例
	▽ 一番良い場所と思うのは改札前の反対側・・・現在工事作業員が出入りしているところがよいと思う。	便所 ●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。	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、車椅子使用者等が利用しづらくなります。 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。	③上りホーム又は改札階に、だれでもトイレを設置 整備例 だれでもトイレ設置 東口への垂直経路（エレベーター設置）
		音環境 ※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。	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。 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。 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。	
		出入口 ◎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。 コンコース・通路・ホール ○曲り角の出隅は、すみきり、又は曲面とする。	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。安全性確保の視点から、早急な改善が必要です。	
・駅南側エレベーター未設置への対応 △ エレベーターが設置されてよかった。点検まち歩き当日も、高齢者やベビーカーを押した女性など、利用者が多かった。 ▲ エレベーターが246号線上り線（北側）に設置されたが、下り線（南側）には設置されていない。エレベーター利用者は、246号線横断歩道を渡ることになるが、車椅子では時間内に渡るのは困難。	□ 池尻大橋駅の改札口を現行の位置に加えて、渋谷側に増設する。 ▽ 改札口を2箇所にしてはどうか。 ▽ 駅南側にエレベーターの設置（改札～地上） ▽ 池尻駅構内のレイアウト整備 ▽ 道路より駅ホーム直通エレベーターの設備（現在は改札階で一旦乗換えが必要である。）	エレベーター（EV） ●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、地形状、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。	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。	④出入口、通路等の曲り角出隅を改善し、安全性を確保 ⑤ホームドアの設置 ⑥東口（東山三丁目方面）に、エレベーター設置による車椅子使用者等の経路確保

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



246号線横断-歩道橋



246号線横断-歩道橋(環6支線)



246号線横断-横断歩道(丸正前)



環6の本線・支線合流部



交通弱者用
押ボタン箱

子供向け押ボタン

待ち時間表示

音声案内装置

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としている。

現況課題	意見・提案	都条例の基準	考え方	計画素材	第2回懇談会での支持ポイント数
横断歩道橋について 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	改善策が必要。 具体策としては… →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。	立体横断施設 ○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。 ●「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。 ・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、すべり止めの色を路面と対比させることなどにより、可能な限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。 ○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。 ・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。	大橋一丁目周辺地区整備方針に基づき、次のように対応を図ります。 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。 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。	主要事業-2 246号線の横断環境の改善 主要事業-3 環状6号線の横断環境の改善 【整備方針】 ・主要経路である246号線、環状6号線の横断環境をバリアフリー化します。 ・整備にあたっては、大橋地区第二種市街地再開発事業や首都高速道路中央環状新宿線事業と連携して進めます。	
整備例 立体横断施設 上屋の設置 エレベーターあるいはエスカレーターを設置 スルー式の出入 すべり止めと路面の対比による段鼻明確化、滑りにくい舗装 階段・通路両側に手すり(2段式)設置 点字表示 直線の通り場で2.5mを越える場合、又は、折り返しがある場合、視覚障害者誘導用ブロック敷設 視覚障害者誘導用ブロック敷設 さく設置、又は、自転車置場等として活用		設置場所 ●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。	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。 だれ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。	①国道246号線の歩行者デッキ(立体横断施設)整備 ・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 ・移動円滑化のために設置する設備(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)のコントラストの明瞭化	
・横断歩道の位置 [246号線] ■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。		分離帯における段差 ●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。	246号線を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。	②再開発事業地区へ続く環状6号線支線の横断施設整備 ・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	
・分離帯の安全性 [246号線] ■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。		信号機 ●信号機の設置に当たっては、以下のことを考慮する。 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。 ・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。 ・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。	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。	③食品スーパー前横断歩道の改善 ・分離帯の路面段差を是正	
・横断時間が短い [246号線] ■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。 ▼正前横断歩道の件、246号、私としては40mで35秒くらい。バリアフリー対応の速度、どのくらいの目安ですか。1、2m/秒、速度約3強ですが、足の遅い方、杖使用の方困難ではないですか？ ▼歩行が不自由な人は、青信号の時間内に渡りきれない。	[246号線] □横断時間を長くして欲しい。 ▽横断時間の延長は、車道との関係も考慮して欲しい。 ▽信号機は連動して動いているため、これを考慮しないと、自動車交通が混雑する。横断時間の延長をする場合は、自動車交通の混雑を検討しておいてほしい。 [環状6号線] ▼環状6号線の本・支線の交差点、交通事故がなくなるように工夫を！ ★環6交差点の信号待ちのためのたまり空間の確保(小学生の通学路)。		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。	④環状6号線本線と支線の交差点横断歩道の改善(管刈陸橋付近) ・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 ・環6本線の新宿方面信号機(車両用)の視認性の確保 ・通学路の表示等、安全性を喚起する標識を設置	⑤バリアフリー対応信号の設置 ・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
			環状6号線の本線と支線が交わる交差点の横断歩道は通学路となっていますが、滞留スペースが不足しています。児童の安全性を確保するための方策が必要です。		2



246号線歩道(駅西口前)



246号線歩道(丸正前)



246号線歩道(再開発地区側)



246号線歩道(再開発地区側)

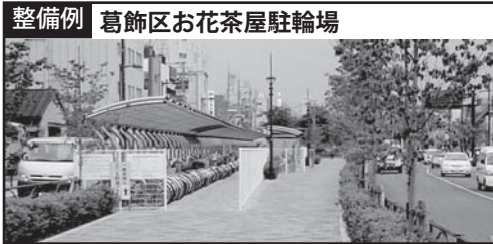


環6支線線歩道(再開発地区側)



環6支線線歩道(内回り側)

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としている。

現況課題	都条例の基準		考え方	計画素材	第2回懇談会での支持ポイント数
・全般的に歩きにくい [246号線] ■ 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] ▲ 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。	道路 ◎基本的考え方の概要 道路は多くの機能受け持っており、「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。 ・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 次の視点にたつて整備を進めていくことが必要である。 <安全性・快適性の確保> 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。 <連続性の確保> ・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。 都条例で基準が示されている項目 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	視覚障害者誘導用ブロック ●視覚障害者が多く利用する道路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。 ●色彩は、周辺の部分の色と輝度比において対比効果が発揮できるものとし、原則として黄色を用い、状況に応じて適切な色を選択すること。	歩行空間は、安全性・快適性ととともに連続性を確保することが重要です。 このため、大橋一丁目周辺地区整備方針に基づき、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。	主要事業-4 246号線の歩行環境の改善 主要事業-5 環状6号線の歩行環境の改善 →【整備方針】 ・主要経路である246号線、環状6号線の歩道部をバリアフリー化していきます。 ・整備にあたっては、大橋地区第二種市街地再開発事業や首都高速道路中央環状新宿線事業と連携し、再開発事業で生まれる公開空地と246号線、環状6号線の歩道部を一体的な歩行者空間として考えていきます。 ・世田谷区側からの連続性に配慮します。	
・歩行環境 [全般] ▲ 工事中なので夜間暗い。 [246号線] ▲ 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。 [環状6号線] ■ 大坂橋の高架下は怖い印象があるので明るくしてほしい。		バス停留所 ○バスの行き先、運行系統、時刻表などを標示する案内板を設け、点字による表示も併せて行う。 ○バス接近表示システムを導入する場合は、音声付とするなど視覚障害者等に配慮した装置とする。 ○歩道幅員の十分な停留所には上屋を設置する。 ○車いす使用者の利用に配慮した構造とすると共に、ノンステップバス、リフト付バス等が運行している路線には、その旨をピクトグラフ等の利用により、分かりやすく表示する。	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。 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。	①連続した視覚障害者用誘導用ブロック敷設 ・246号線の全区間、環状6号線の必要な箇所に視覚障害者誘導用ブロックを敷設	1
・歩道の幅、構造などが不十分 [全般] ▲ 歩道に凹凸があり、歩きにくく危険。 ▲ 歩道の切下げ幅が短い。 [246号線] ■ 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もっと邪魔だが・・・。 ▲ 246号線と目黒川沿い緑道の交差部分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。 [環状6号線] ▼ 環6支線の再開発地区側も狭い。		ベンチ等 ◎高齢者、障害者等歩行者のだれでもが安全に通行できる空間の確保、休憩、交流等を支える空間を充実させ、安全、かつ快適で親しみやすい道路空間を創造する。 ●ベンチ等を設置する箇所の要件 ①一般歩行者等の通行と一般交通に支障とならない箇所 ②道路管理上必要と判断する箇所 ・病院や福祉施設等の周辺において、特に高齢者、障害者等の休憩、又はたまり機能を確保する必要がある箇所 ・散歩など単なる移動を目的としない歩行者等のために、休憩施設の設置を必要とする箇所	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。 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。	②バス乗降時の円滑化を確保 ・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	2
意見・提案 [全般] □ 歩道の幅を広くとるべき。 [246号線] □ 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)。			高齢者や病気・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。	③歩道上の駐輪対策 ・首都高速道路の橋脚間の空間活用による駐輪施設の設置 ・沿道商店街や鉄道事業者との連携による駐輪施設の利用促進の支援	5
・バス停留所 ▽ 旧環6号沿いにタクシーベイ・バスベイを、246号沿い上下にバスベイを設置して頂きたい。 □ 大橋交差点と大橋バス停が近接しており危険。停留所スペースの確保やミラーの設置を。			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。	④歩行環境の快適化 ・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(再開発地区側) ・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(246号線・環6内回り大坂橋下)、公開空地に街路灯を設置	2
			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。	⑤歩行環境の整備 ・電線類を地中化し、歩行空間を確保(246号線) ・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)・環6の勾配・凹凸・段差・切下げは正、舗装改善 ・環6松見坂交差点の安全な横断者滞留スペースを確保	4
			整備例 葛飾区お花茶屋駐輪場 		3



目黒川上流自転車置場



東急観光前付近



山手通り(目黒橋)付近

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			
・大橋二丁目自転車置場 ■ 目黒川の大橋上流部を緑道化すると自転車置場は廃止されるのか。放置自転車の増加が心配である。 ・歩道面の損傷等 ▲ インターロッキングが凹凸になっており、歩きにくい。 ▲ 目黒川沿いの緑道で、インターロッキングがはがれて段差が生じている。地盤沈下による影響なのではないか。 ▲ 目黒川左岸（上流から下流に向かって左側）緑道の郵便局の辺りは、雨の日に水たまりになる。排水溝の位置が、横断勾配の高い方にある。 ・植栽の手入れ ▲ 植栽の手入れがされておらず、ゴミ入れにされている。 ▲ 緑道の植物が茂って、路上に出てきており、杖がからまると危険である。 ・歩行者空間の安全性 ▲ 目黒川側道の白線歩道部が狭い。歩いていて水面が見えるような工夫を。 ▼ 放置自転車の処理。目黒川両側空間（現在）に多数放置してある。同時に橋の上に自動車が駐車してある。今後はどのような対策を考えているか。車椅子用の白線を考えて。 △ 目黒川沿いの歩行。中目黒付近のように、川の両側を通過車両を制限。路地の所々に柵を設けてある。安心して目黒川沿いを歩行できるように。白線の歩道が狭く電柱が邪魔。車椅子は危険。 △ 区外でも目黒川の桜は有名である。しかし、車両が多く、電信柱も多い上白線内が狭い。中目黒では、沿道の方の車のみ通行できるようにしている。せっかくの良い散歩道なので、通過交通を制限してほしい。 △ 桜の季節は、通行止めにしてほしい。桜を眺めている人が危険である。 △ 中目黒方面はお祭りの季節は終日、その他は時間帯によって通行止めになっている。 □ 今年の集中豪雨で2回も溢れた。水害をなくするため橋桁をあげていただきたい。 □ 目黒川沿い遊歩道はプランのようになると素晴らしい。 □ 目黒川沿いに洒落たお店の連続。	・自転車置場を緑道等に整備 □ 目黒川上の部分覆蓋。橋の幅員を広げるかまたは歩道専用橋設置。 □ 水面は環境衛生に必要。目黒川の有蓋化には反対。 □ 目黒川の大橋上流の緑道化。大橋下流は今のままでよい。 □ 世田谷同様、緑道を延長してほしい。 △ 駐輪場は水面、川面をふさがないように。 ・緑道の一体的整備 □ 目黒川遊歩道を北沢川緑道と一体化した「緑の散歩道」づくり。 □ 目黒川は暗渠化しないこと。川と桜並木に付随する風景の維持。「ゆったりと歩ける沿道」の維持。 □ 大橋（246）～目黒橋（山手通）まで一帯を整備。 ・歩行環境の改善 □ 歩行者空間を拡げる。 □ 沿道が狭く、歩行者に危険。川の上に歩道をつくる。 □ 目黒川の既存橋に併設した歩道橋を新設する。 □ 目黒川両側沿道。自転車通行止めとする（車椅子等を優先）。 △ ポールを建てる等して安心して通行したり、立ち止まったりできるようにしてほしい。 ・幹線道路による緑道の分断を解消 □ 目黒橋に中目黒方面への地下道などを設置。 □ 目黒川の遊歩道が246号と環6で切れている。信号なしでつなげてほしい。 □ 目黒橋付近の菅刈陸橋をもう少し上げ、緑道をつなげる（歩道側のアンダーパスは、安全面から適さない）。 △ 目黒橋周辺の改造は可能性はないか。この改善に可能であればバリアフリー化の最大効果が出る。 △ 目黒川両側の道路は車が通行する。菅刈陸橋を延ばす等して、車が目黒川沿川を大橋から青葉台に抜けて行けるようにすれば、その他の生活道路の通過交通が減少するのではないか。全体的な観点から見て、バリアフリーの効果が上がると思う。 △ 技術的にはできると思うが、コストの問題もあるので、全体的な効果と費用を考えて検討してほしい。 △ 目黒川周辺の歩行。246で上流と下流が途切れる。丸正前の横断歩道を大橋近くに移動したらどうか？ □ 中目黒へのアクセス確保のため東山橋を整備してほしい。	道路 ◎基本的考え方の概要 道路は多くの機能受け持っており、「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。 ・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 次の視点にたって整備を進めていくことが必要である。 <安全性・快適性の確保> 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。 <連続性の確保> ・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。 都条例で基準が示されている項目 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）	大橋一丁目周辺地区整備方針 目黒川と川沿いの桜並木や道路の一带は、水と緑のネットワークを形成する帯状のオープンスペースであり、貴重な景観資源です。 より一層快適な歩行者空間として充実するよう、整備していきます。 大橋一丁目周辺地区整備方針 目黒区側を遊歩道として整備することで、世田谷区赤堤を起点とする北沢川緑道から延長約5kmの広域的ネットワークが形成されます。下目黒方面へと開渠となっている目黒川に延々と連なります。 大橋一丁目市街地再開発事業とあわせて、目黒川沿川の整備を行います。 ベンチ等 ◎高齢者、障害者等歩行者のだけれどもが安全に通行できる空間の確保、休憩、交流等を支える空間を充実させ、安全、かつ快適で親しみやすい道路空間を創造する。 ●ベンチ等を設置する箇所の要件 ①一般歩行者等の通行と一般交通に支障とならない箇所 ②道路管理上必要と判断する箇所 ・病院や福祉施設等の周辺において、特に高齢者、障害者等の休憩、又はたまり機能を確保する必要がある箇所 ・散歩など単なる移動を目的としない歩行者等のために、休憩施設の設置を必要とする箇所 高齢者や障害者等にとって、長距離の歩行は負担となります。 また、貴重な景観資源を活用する意味合いからも、休憩空間を設けます。 246号線、環6の目黒川交差部分に横断施設を設けることは、構造上困難です。 このため、案内標識等を設置することで、連続性を確保します。 案内標示 ◎目的地まで安全で快適にたどるつくために必要な情報や、まちでの暮らしに役立つ情報などを、高齢者、障害者等歩行者のだけれどもが便利で安全に見ることができるものを、計画的に配置する。	主要事業-6 目黒川歩行環境の整備 →【整備方針】 ・目黒川と緑の散歩道が一体となった快適な歩行空間を整備します。 ①目黒川大橋上流自転車置場の改善及び緑道の整備 ・大橋二丁目自転車置場を緑道として整備し、目黒川緑道沿い道路空間を活用して駐輪場を整備 ②沿川道路の整備 ・大橋～氷川橋間（C-9号線）の路面整備（段差と縦断勾配の是正） ③桜並木や川面の景観を楽しめるレストコーナー整備 ・沿川道路（C-9号線）及び橋にゆったりした歩行空間を確保 ・安全で快適に休憩できるよう配慮したベンチ等を設置 整備例 高知市新月橋 ④緑道の連続性確保 ・国道246号線～大橋一丁目～環状6号線～青葉台の経路に誘導・案内施設を設置（誘導・案内施設は、地区全体で計画的に配置）	2	3	2

第2回懇談会での支持ポイント数

4

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としている。

現況課題	意見・提案	都条例の基準	考え方	計画素材
・通過交通が多く、危険である ・坂、歩道の勾配がきつい ・歩道の幅が狭い ・段差がある ・点字ブロックが少ない ・歩行環境 ・歩道上の障害物 (はみ出し看板、商品、コーナー)	優先順位をどう考えるかが重要 ・水勾配を工夫して、歩道面を平たんにする ・歩道の構造(ガードレール・電柱の位置、車歩道分離の方法、すれ違いの空間等)を工夫する ・商店会での一体的な取組み	道路 ◎基本的考え方の概要 道路は多くの機能受け持っており、「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。 ・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 次の視点にたって整備を進めていくことが必要である。 <安全性・快適性の確保> 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、路面の平たん性、有効幅員の確保などについて利用上の配慮を行う。 <連続性の確保> ・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。 都条例で基準が示されている項目 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)	日常生活で使う生活道路(幹線道路等に囲まれたエリア内の道路)は、その位置づけ、幅員が段階的な構成をもっています。 また、道路の使われ方や地形等の地域特性や、地元の皆さんの意向も整備にあたっては考慮する必要があります。 歩車道の分離 ※歩車道が分離できない細街路においては、通過交通の進入を抑え、地区内のくらしの安全を確保するため、歩車共存道路、コミュニティ道路等の整備に交通規制等を適切に組み合わせたコミュニティ・ゾーン形成事業による道路環境整備の手法がある。 ①コミュニティ道路:車道をジグザクにするなどして車の速度を抑制し、歩道と車道を一体的に整備することによって人と車の調和を図る道路 ②歩車共存道路(歩道のないコミュニティ道路):歩道の設置が困難な道路を対象に、ハンプや狭さく等を組み合わせ、歩行者を優先し、車の草稿を抑制した道路 有効幅員の確保 ○将来、障害物などにより有効幅員が狭められないよう配慮する。 ①有効幅員を狭める路上への商品のせりだし、置き看板、放置自転車等をなくすため、道路の適正な使用について、沿道へのPRを実施するなど、住民の意識を高めるとともに、道路形態により、それらの誘発を防止するよう工夫する。 ②歩道への乗り上げ駐車を防ぐため、車止めや植樹帯など道路構造上の工夫をする。また、歩車道が分離されていない道路についても違法駐車の防止を工夫する。 ③歩行者にとって障害となる道路内の電柱については、安全で快適な歩行空間を確保するため、電線類の地中化等により撤去する。歩道幅員や沿道の状況等により撤去が困難な場合は、建柱位置の検討や細い電柱をたてるなどの工夫をする。 回遊性を形成する経路で、徒歩で主要施設に至る経路、または区民の暮らしを支える商店街など、主要な生活道路を、本地区の「主要経路」として位置づけます。 このうち、特に緊急性の高い場所や、多くの人が利用する等改善効果の高い場所を計画に位置づけて優先的に整備します。 また、大橋一丁目地区市街地再開発事業で整備される区道は、都条例の整備基準を満たすものとします。 駅利用や買い物で日常的に多くの人が利用する駅周辺の商店街などの歩行環境を改善します。 安全性、快適性を確保するため、都条例の誘導基準を確保します。 視覚障害者のバリアとなっているプラスチックの板の突起物については、電力事業者に改善を求めます。	主要事業-7 生活道路の歩行空間整備 【整備方針】 ・歩行者優先の道づくりを進め、歩行空間のバリアフリーネットワークを形成していきます。 ・主要経路となっている生活道路は、順次バリアフリーに向けて整備を進めていきます。 ・再開発事業や東山小学校・東山公園の拡張にあわせ、周辺道路等について十分な歩行空間となるように整備していきます。 ・具体化にあたっては、地域特性や地元意向が反映されるようにします。 ①再開発事業にあわせた周辺道路の整備 ・区道整備(C-2号線、C-9号線)は電線類地中化し、道路拡幅と歩行空間を確保 ②東山小学校の拡張にあわせた歩行空間の整備 ・区道C-20・24号線の一部の歩道幅員を広げた整備 ③東山公園の拡張にあわせた歩行空間の整備 ・区道C-20・21号線の一部及びC-23号線の歩道部と公園用地を一体的に整備 ④歩行環境の整備 ・区道の勾配・凹凸・段差・切下げの是正、路面表示・標示類など歩行空間のバリアフリー化 主要事業-8 駅周辺商店街の歩行環境の改善 【整備方針】 ・駅周辺商店街を誰もが利用しやすいバリアフリー空間に整備します。 ①歩行空間の安全性を確保 ・246号線の電線類を地中化し、歩行空間を確保 ・電柱防護カバーの撤去 ②路面表示、標識等を見直し、歩行者の安全性を確保 ・路面表示・標識等の見直し、検討 ③はみ出し看板・商品対策 ・地元環境美化活動への支援
整備例 川越市新富町商店街 電線地中化、官民境界の段差解消、路面舗装、案内板設置がされている。また、「新富町まちづくり協定書」を定めて、壁面後退、建物デザイン、道路上の営業・占有物、搬入時間の設定等、ハード・ソフト両面のルール化をしている。 整備前 整備後 電線地中化 ・歩道上の障害物(電柱)				