

⑥自転車対策

-  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号線駅西口付近



246号線歩道橋付近



環6支線再開発地区側



商店街



住居表示街区案内図



目黒川沿道案内板

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										
・放置自転車 ・違法駐車(バイク含む)	課題解決の方向性 駐輪場の確保→ソフト対策	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。	放置自転車や違法駐輪バイクは、歩行空間を狭め、円滑な移動を阻害しています。 ハード、ソフト両面での総合的な対策を行います。	主要事業-9 駅周辺の放置自転車対策【整備方針】 → 駐輪場整備、自転車利用者の意識啓発、駐輪場の利用促進、自転車対策のための地域住民による組織づくりの支援など、総合的に対策を講じていきます。 ・駐輪場整備にあたっては、放置自転車対策基本計画、大橋一丁目地区街づくり整備方針を考慮します。										
	放置自転車具体策		大橋一丁目周辺地区整備方針 今年度策定した「目黒区放置自転車対策基本計画」に基づき、必要とされる台数を駅周辺に確保します。	+a→ ①駐輪場の整備(駐輪場整備にあたっては、バイク置場を併設) ・246号線北側の目黒川緑道沿い道路空間を活用した駐輪場整備 ・再開発地区内の空間等を活用した整備 ・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(再掲)										
	【ハード整備】 ・ジャンクション利用 ・首都高の高架下利用 ・地下駐輪場を整備 ・植栽帯の活用 ・バイク置場の併設		放置自転車対策基本計画(目黒区) 【乗入れ台数】 <table><tr><td>現状</td><td>1,287台</td></tr><tr><td>将来予測</td><td>1,025台</td></tr><tr><td>うち目黒区内</td><td>650台</td></tr><tr><td>自転車</td><td>585台</td></tr><tr><td>原付バイク</td><td>65台</td></tr></table> 自転車等放置禁止区域	現状	1,287台	将来予測	1,025台	うち目黒区内	650台	自転車	585台	原付バイク	65台	大橋一丁目市街地再開発事業で生まれる公開空地への放置自転車が懸念されることから、整備にあわせて自転車等放置禁止区域を見直します。
現状	1,287台													
将来予測	1,025台													
うち目黒区内	650台													
自転車	585台													
原付バイク	65台													
	【ソフト対策】 ・駐輪禁止区域・取締 ・駐輪場附置義務 ・協働(住民・事業者・区)による取締対策 ・撤去自転車 ・駐輪場利用促進 ・啓発		大橋一丁目周辺地区整備方針 放置自転車問題は行政だけでは対応が十分でないことから、住民や歩道沿道の事業者と協力して対策を講じていく必要があります。 役割分担を図りながら効果的な対策がとれるよう、地域の組織づくりを支援します。	+a→ ③放置自転車対策に向けた地域支援 ・放置自転車解決に向けた意識啓発と地元 の放置自転車対策等の活動支援 ・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(再掲)										
	地域での放置対策事業実施		大橋一丁目周辺地区整備方針 246号線は自動車の交通量も多く、歩道には首都高速道路の柱脚が建っていることから、自転車専用道を設けることは困難だと考えられます。											
・スピードを出して走る自転車	自転車専用道路の整備	歩行者と自転車の分離 ○歩道幅員が広い場合には、歩行者と自転車の分離を検討する。 ・歩行者数や自転車交通量、沿道状況等調査の上必要に応じ、歩行者と自転車を分離する。 ○駅前・商店街等の歩行者が多い箇所や、歩道幅員は狭いが歩行者の多い箇所などの自転車通行については、別途検討する。	地域の組織と協力して、利用マナー向上を呼びかけていきます。	+a→ ④自転車の利用マナー向上のための啓発 ・放置自転車クリーンキャンペーンなど駅周辺での放置自転車をなくす対策実施										
	自転車の乗車マナーの啓発													



246号線駅西口付近



246号線歩道橋付近



環6支線再開発地区側



商店街



住居表示街区案内図



目黒川沿道案内板

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
	案内標識の整備 人の流れを誘導する表示案内の設置。 統一した方向表示をつける(デザイン性のあるもの)。 目黒川沿いの橋の名前の由来等の立札を立てる。 中目黒駅周辺地区の特定事業⑦の案内施設の整備は、どういうものか? 平成21年からの整備となっているが、もっと早い方がよいのではないか? 誘導案内板には目的地への所要時間を記入を。 ユニバーサルデザインは若者向けだけでなく、落ち着いたものに。 「舗装の改善」には雨水の透過性のあるものに(ヒートアイランド対策。道路ばかりではないが…) (歩行者デッキへ)接続する大階段の位置を書いた図面の記載がなく信用出来ない。バリアフリーの観点から設置すべきでない。 空中遊歩道は車椅子、ベビーカー使用時も大丈夫か。 階段を設置した時は手摺を必ずつけてもらいたい。	案内標示 ◎目的地まで安全で快適にたどり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、障害者等歩行者のたれで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。 ●表示方法については、以下の点を考慮する。 ①大きめで分かりやすい文字や記号で表記する。 ②文字については、ひらがなやローマ字等を、必要に応じ併記する。 ③記号による案内標示には、必要に応じて、文字を併記する。 ●案内標示の設置位置は、歩行者の通行を妨げることのないような位置(通行動線を外した位置)に設置する。 ●歩道上に設置する場合、標示板の高さは、車いす使用者や小児等の見やすさを配慮し、1.3mを標準とする。ただし、歩道の有効幅員が確保できない場合には、歩行者の安全を守るため、標示板の下端を2.5mの高さとする。 ○視覚障害者の利用が多く、音声による誘導が可能な箇所には、音声誘導を設置する。 ○必要に応じ、点字や手すりによる誘導も検討する。 建築物、建築物の敷地 ◎高齢者、障害者等がその日常生活において、都市を構成する様々な施設に「入ることができ」、「利用する事ができる」ことを最低の条件として必要な部分を整備することを目的とする。 施設の計画時には、高齢者、障害者等の利用する経路の動線計画を明確にし、整備の対象となる経路については、アプローチ、出入口、廊下、階段、便所、エレベーター等の整備を連続させ、安全かつ円滑に利用できるように配慮しなければならない。 本条例の主旨は、不特定かつ多数の者が利用する部分をすべてを整備することが原則であるが、やむを得ず整備できない経路がある場合には、円滑に利用できる経路への的確な案内、誘導を行うものとする。	大橋一丁目周辺地区整備方針 歩行空間の安全性・快適性、公共公益施設の視認性を高めるため、バリアフリーの主要経路に、地域で統一したデザインによる標識等のサイン表示をめざした整備を進めます。 市街地再開発事業で、街がうまれかわります。 不特定多数が利用する場所はもちろんのこと、不特定の利用、多数の利用がある場所についても、バリアフリー化されていることが求められます。 さらに、ユニバーサルデザインの理念に基づき、積極的な環境整備が望ましいと考えられます。	主要事業-10 バリアフリー対応の案内施設の整備【整備方針】 駅にバリアフリー施設の位置がわかる総合案内板を整備します。 駅周辺の経路に周遊性を考慮した誘導・案内施設を設置します ①ユニバーサルデザインに基づく総合案内板の整備 池尻大橋駅に設置 ②駅周辺経路での誘導・案内施設の設置 施設誘導案内を設置 補助案内を設置 音声案内を設置(総合案内箇所除く) 主要事業-11 ユニバーサルデザインを考慮した再開発地区内の整備 【整備方針】 整備にあたっては、バリアフリー化を前提とした整備を行います。 さらに、ユニバーサルデザインの理念に基づいて、積極的な環境整備を行います。 ①本計画の整備方針を反映した施設の整備 バリアフリー、ユニバーサルデザインの理念に基づいた施設整備(不特定多数、及び、多数の利用がある場所等) ②地区内に設置するバリアフリー対応案内施設と連携した誘導案内板の設置 施設誘導案内を設置 補助案内を設置 音声案内を設置(総合案内箇所除く) 主要事業-12 ユニバーサルデザインを考慮した東山公園の整備 【整備方針】 整備にあたっては、「道路の移動円滑化整備ガイドライン(平成14年12月)」に準じて整備を行います。 さらに、ユニバーサルデザインの理念に基づいて、積極的な環境整備を行います。 ※事業内容は主要事業-11①②と同じ	4 1 1 0 7

1 食品スーパー前



・横断歩道の位置

■ 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。

・分離帯の安全性

■ 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。

・横断時間が短い

■ 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。

□ 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。

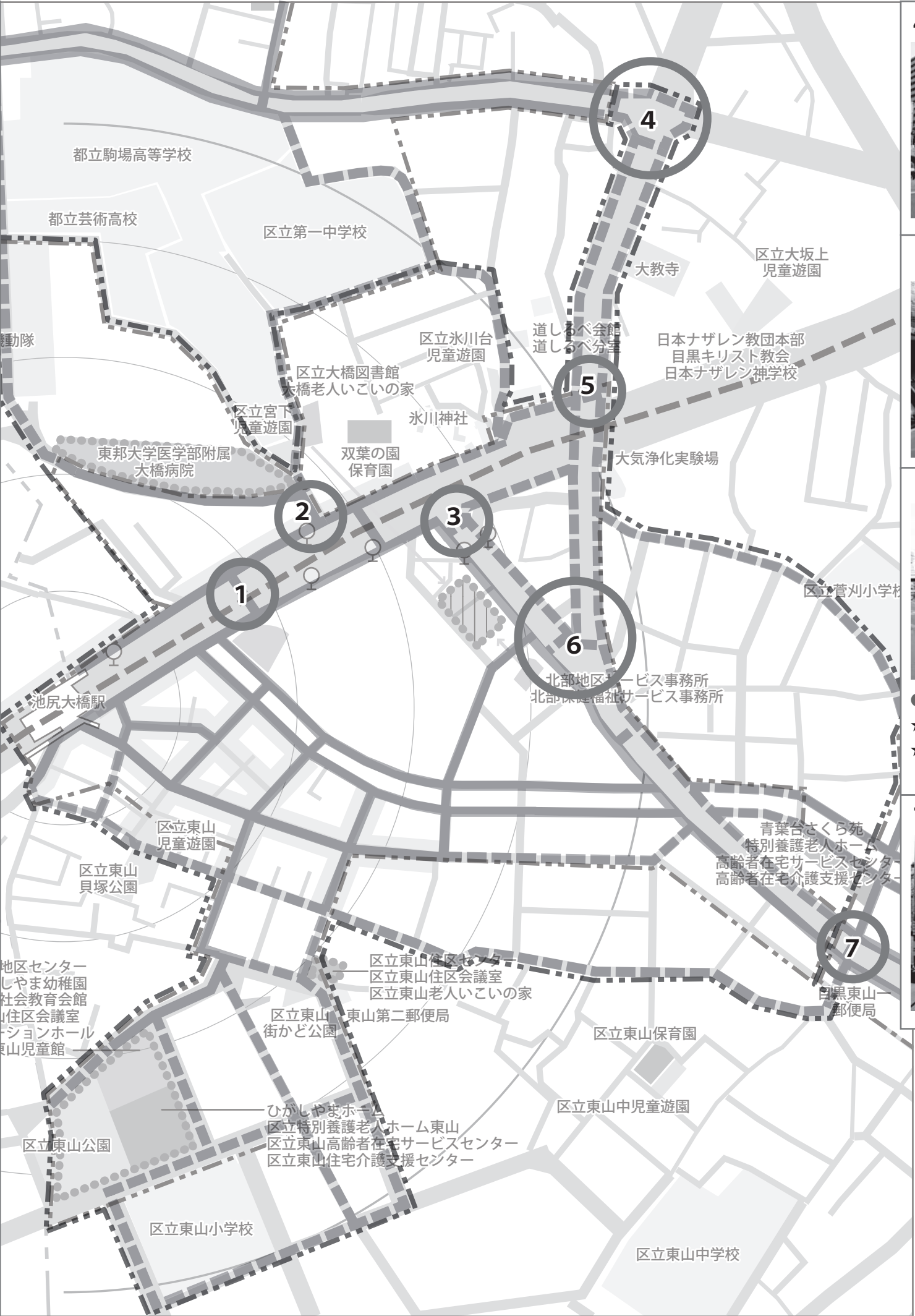
2 大橋病院入口



※関連意見

■ 大橋図書館から246号までの間。傾斜もあるし、東邦病院方面からの車も怖い。
▲ 車が危険。
★ 大橋歩道橋を渡って大橋病院を経由し、淡島通りまでの経路を子ども（障害児）が通っている。大橋病院周辺の交差点では、機動隊のバス、タンクローリーが通過し、タクシーの停車もあり、危険を感じる。高齢者が病院に通う時間帯で、困っている方も多いと思う。
▼ 機動隊前に歩道。東邦大橋病院から行くと、機動隊正門前で歩道がなくなり、向こう側に渡れないようになる。信号もなく、横断は危険。
▼ 大橋病院前は両側に歩道があるが、機動隊正門前で片側になる。高齢者等横断者が多いが、信号がないため、危険である。できれば、歩道を機動隊～駒場高校まで両側に連続させてほしい。

3 246・環6支線交差点



4 環6本線・淡島通り交差点



5 246・環6本線交差点



6 環6本線・支線交差点



● 環状六号線の本・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）。
★ 環6本線の新宿方面信号機（車両用）の位置が、横断歩道上から交差点上に移動したため、赤信号を見落とす車両があり危険

7 山手通り目黒東山一郵便局前



参考資料1
②246号線の横断環境（信号機）

図中番号は写真番号
□ ■ 大橋一丁目周辺地区街づくり懇談会（区民・PI）
◇ ◆ 大橋一丁目周辺地区街づくり懇談会（目黒区）
△ ▲ 池尻大橋駅周辺地区交通バリアフリー推進懇談会（第1回）
▽ ▼ 池尻大橋駅周辺地区交通バリアフリー推進懇談会（第2回）
★ ☆ その他（インターネット・障害者団体連絡打合せ等）
・ 整理した項目
※ 白抜きは＋の評価・提案、黒塗りは－の評価

