

第2回 自由が丘地区別懇談会

1. 道路整備による対策
2. 放置自転車対策
3. 歩行空間のバリアフリー化

コンサルタント(案)

道路整備による対策（事例紹介）

□ コミュニティ道路整備



整備後

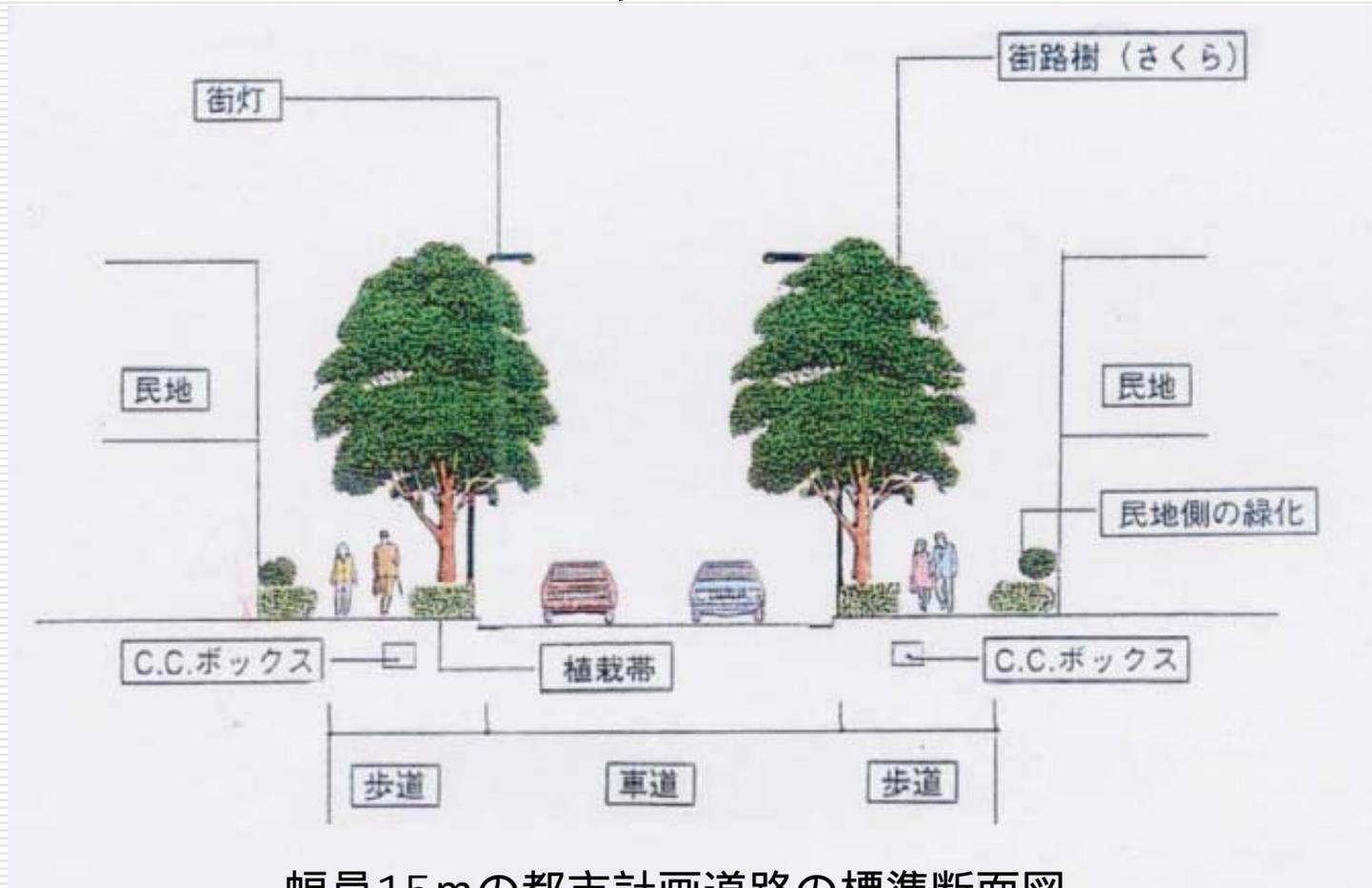


コミュニティ・ゾーン形成事業によって指定されたゾーン内の道路の整備。

従来対面通行であった道路を一方通行へ規制変更するとともに、自動車通行の静穏化のためのハンプやクランク等が設置されている。

道路整備による対策(つづき)

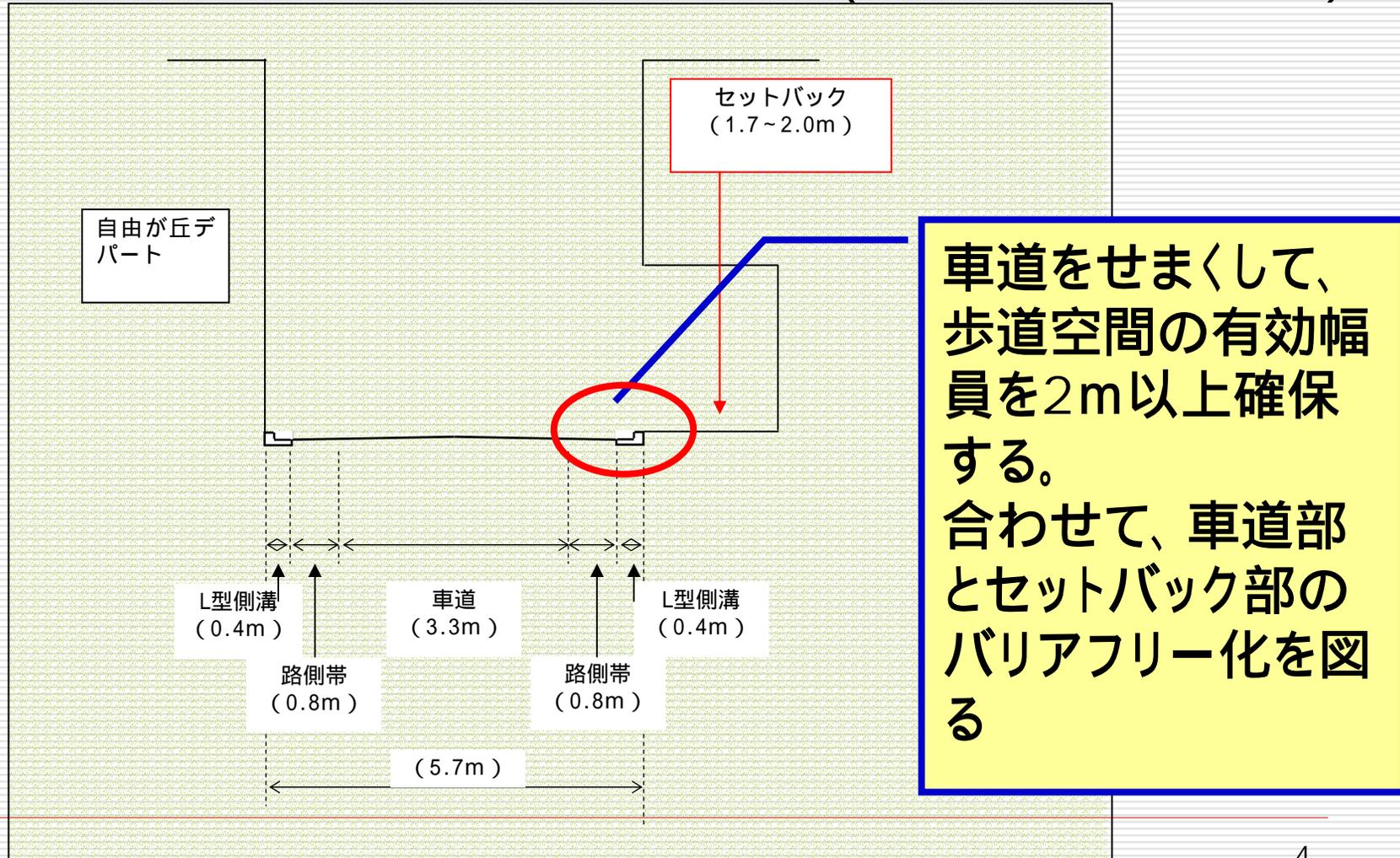
□ 道路整備にともなう新たな歩道の整備



幅員15mの都市計画道路の標準断面図

道路整備による対策(つづき)

□ 歩行空間の有効幅員の確保(ブルバール街)



放置自転車対策（事例紹介）

□モラルに訴え心理的圧力をかける方法

< 事例 > 千代田区 早稲田通り

- ・ 地元団体がフラワーポットをガードレールに設置
- ・ 道路に面する商店が水やり、清掃（里親）
- ・ 放置自転車が無くなった

< 事例 > 世田谷区 千歳烏山商店街

- ・ 通勤通学者の路上駐輪を防止
- ・ 最寄り体育大学の女子学生が指導
- ・ 体格の良い女子学生を起用しソフトに対応
- ・ 年間600万円を商店街が支出

放置自転車対策（事例紹介）

□ 買い物と通勤通学の分離

- ・ ITの活用、有料化、機械化
- ・ 商店街で共同確保(チケット制)

< 事例 > 駐輪場の運営委託 自転車100 円パーキング

- ・ 小田急線狛江他 5 駅周辺、JR 上野、目黒駅等23カ所で導入
- ・ 鉄道事業者、スーパー等の無料駐輪場を民間会社が賃借
- ・ 電磁ロック式のコイン駐輪機を設置
- ・ 1 ~ 2 時間は無料とし以降 1 時間100 円
清掃人件費、自転車処分費等の 3 割削減
店舗用駐輪場での通勤利用者が減少
コンピュータ管理により長期間駐輪処分の判断が容易に
駐輪車の回転率が高まり放置が減少

放置自転車対策（事例紹介）

□新規駐輪場の整備（既存施設の活用）

- ・まちづくりと一体となった新規駐輪場の整備
- ・休日に空く駐車場の活用
- ・歩道空間を利用した駐輪場の整備

< 事例 > 東京都武蔵野市（吉祥寺駅周辺）

- ・吉祥寺駅は休日に買い物客が多く集まり、自転車が集中し、駐輪場が不足していた。
- ・土日祭日に利用していない銀行の駐車場を無料駐輪場として開放（東京三菱銀行と富士銀行が提供）
- ・武蔵野市ではH O P・Holiday free Parking・と位置づけている
- ・受付は午前10時～午後6時、閉場午後7時となっている

放置自転車対策（事例紹介）

< 事例 > 歩道上の駐輪施設（大阪市・名古屋市等）



名古屋市の事例

上: 歩道上の駐輪場
下: 高架下なども利用

大阪市の事例
上: 機械式の駐輪場
下: バス停脇の駐輪場



歩行空間のバリアフリー化(つづき)

□ 道路整備にともなう新たな歩道の整備

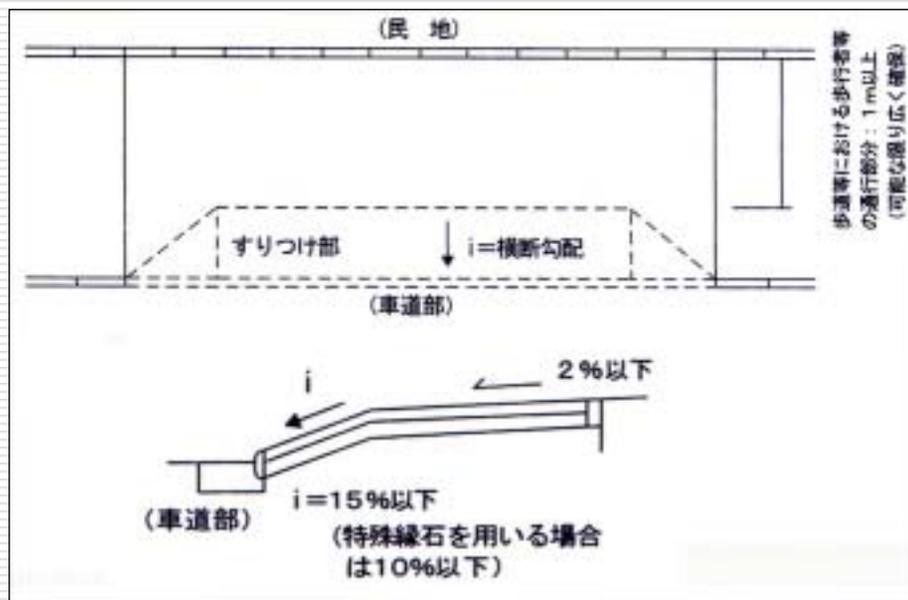
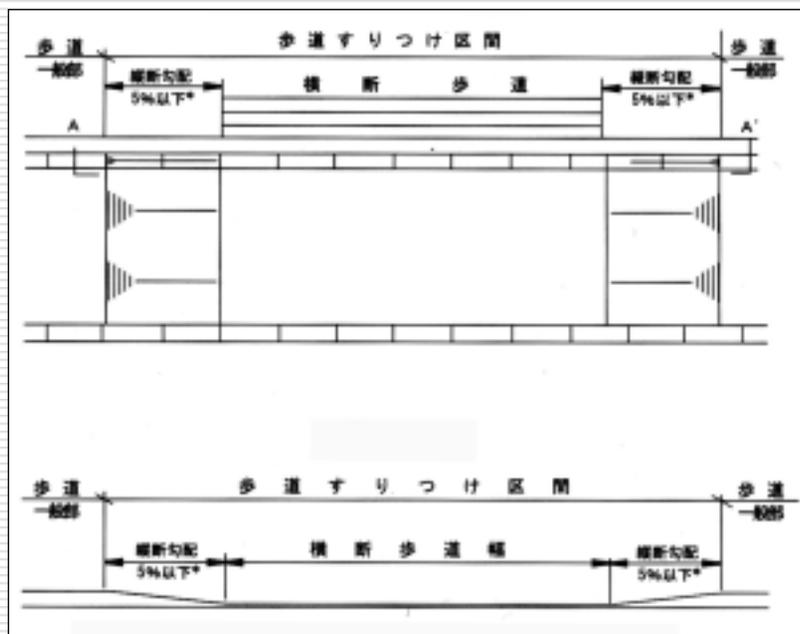


民地側のセットバック
の協力により有効幅員
を広く確保する対策



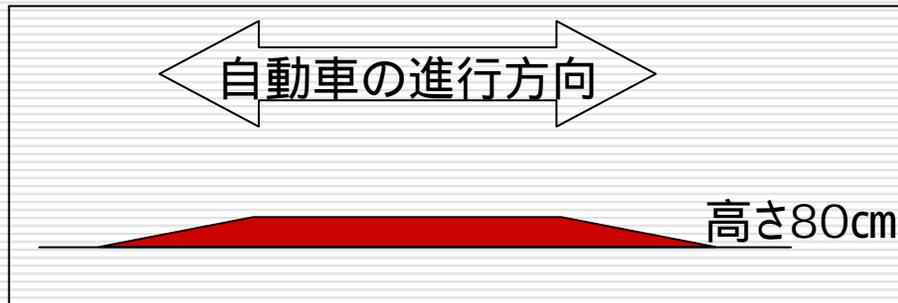
歩行空間のバリアフリー化(つづき)

□ 段差解消の対策



歩行空間のバリアフリー化(つづき)

□ スムース横断歩道等の事例(東京都東村山市)



ハンプの断面図

地先道路の安全対策
(注意喚起を図る対策)