

目黒区交通バリアフリー推進基本構想 改定案

平成24年3月

目 次

第 1 章	目黒区交通バリアフリー推進基本構想の改定	1
第 1	目黒区交通バリアフリー推進基本構想の改定の背景と目的	1
第 2	目黒区交通バリアフリー推進基本構想の位置づけと目標年次	6
第 3	目黒区交通バリアフリー推進基本構想の改定の経緯	7
第 2 章	交通バリアフリー化に関する現状と課題	8
第 1	交通バリアフリー化に関する目黒区の現状	8
第 2	旧構想による交通バリアフリーの推進状況	15
第 3	交通バリアフリー化の課題	16
第 3 章	交通バリアフリー化の基本方針	17
第 1	目黒区がめざすバリアフリー化	17
第 2	交通バリアフリー化の基本方針	18
第 4 章	地区別構想	27
第 1	重点整備地区のバリアフリー基本構想	27
第 2	バリアフリー整備地区の推進構想	45
第 5 章	バリアフリー化の実現に向けて	72
第 1	区民と施設設置管理者と区の役割分担	72
第 2	目黒区交通バリアフリー推進基本構想の推進	72
参考資料		75
第 1	目黒区交通バリアフリー推進基本構想協議会設置要綱	75
第 2	旧構想によるバリアフリーの推進状況	77
第 3	地区別懇談会の結果（概要）	82
第 4	用語解説	89

本文中「※」印を付した語句は、巻末の「用語解説」にて説明していますので、必要に応じてご参照ください。

第1章 目黒区交通バリアフリー推進基本構想の改定

第1 目黒区交通バリアフリー推進基本構想改定の背景と目的

1 改定の背景

(1) 目黒区における交通バリアフリー化の経緯

本格的な高齢社会の到来と障害者の自立と社会参加の要請を背景に、平成12年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、「交通バリアフリー法」といいます。)の趣旨を踏まえ、平成16年3月に目黒区交通バリアフリー推進基本構想(以下、「旧構想」といいます。)を策定しました。

この旧構想は、多くの区民が利用する13駅の全ての駅周辺地区を対象として、駅と主要な施設を結ぶ歩行空間のバリアフリー化を一体的に進めることを位置づけたものです。

このうち中目黒駅、都立大学駅、自由が丘駅の3駅周辺地区は、「交通バリアフリー推進地区」として、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区に位置づけ、交通事業者や道路管理者、交通管理者などの各施設設置管理者が、平成22年度を目途に、事業の着手または完成をめざしバリアフリー化の事業を進めてきました。

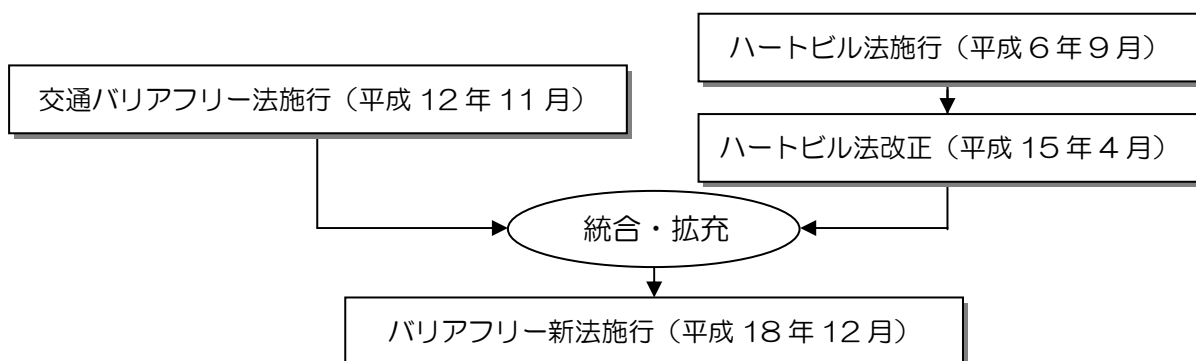
一方、3駅以外の10駅周辺地区は、「福祉のまちづくり推進地区」として、地区ごとに具体的な交通バリアフリー整備計画を順次策定し、各種の整備事業にあわせ段階的にバリアフリー化を進めることとしました。これまで、池尻大橋駅周辺地区(平成19年2月策定)、緑が丘駅周辺地区(平成19年2月策定)、学芸大学駅周辺地区(平成21年3月策定)において「交通バリアフリー整備計画」を策定しました。

(2) 交通バリアフリー法からバリアフリー新法へ

法整備に関する動向では、平成12年に制定された交通バリアフリー法により、鉄道やバスなどの公共交通機関と、駅周辺の歩行空間のバリアフリー化が進められてきました。また、建築物については、平成6年に制定された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」により、不特定多数の人々や主に高齢者・身体障害者等が利用する一定規模以上の建築物についてバリアフリー化が進められてきました。

従来は、2つの法律により生活環境のバリアフリー化が進められてきましたが、より一体的・総合的なバリアフリー施策の推進を図るため、交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」が平成18年に制定されました。

図 1-1 バリアフリー新法整備までの経緯



(3) バリアフリー新法の趣旨

ア バリアフリー新法とは

バリアフリー新法の趣旨は、高齢者・障害者等^(注)の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を図ることを目的として、以下の3つの柱によりバリアフリーを進めるものです。

- 公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化の推進
- 駅を中心とした地区や高齢者・障害者等が利用する施設が集まった地区における、重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進（バリアフリー基本構想）
- バリアフリー化のためのソフト対策や、心のバリアフリーの充実

注 高齢者・障害者等とは、高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、すべての障害者）、妊産婦、けが人など

イ バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想とは、駅などの旅客施設、道路や公園などの公共施設、高齢者・障害者等が利用する公共性の高い建築物などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めるため、重点整備地区を設定するとともに、重点整備地区の区域、バリアフリー化を図る経路、バリアフリー化のために実施すべき事業の内容などを定めるものです。

ここで定めるバリアフリー化のために実施すべき事業の内容とは、当該地区において、目標年次までに達成すべき事業の枠組みを示すものです。

なお、公共交通事業者や道路管理者などの施設設置管理者は、バリアフリー基本構想に基づき具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化を進めていくこととなります。

図 1-2 バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化のイメージ



出典：「バリアフリー新法の解説（国土交通省、警察庁、総務省）」をもとに作成

(4) 改定の背景

ア 旧構想の目標年次更新への対応

旧構想が目標年次としていた平成22年度が経過したため、新たな目標年次を設定することが必要となりました。

旧構想では、重点整備地区として、3駅周辺地区のバリアフリー整備を進めてきましたが、未着手の事業を実施するため、今後はより一層効率的かつ効果的に事業を進めていくことが求められています。

イ 法整備への対応

法改正に伴い、交通バリアフリー法に基づき策定した旧構想を、バリアフリー新法に適合させる必要があります。(表1-1を参照)

表 1-1 目黒区交通バリアフリー推進基本構想をバリアフリー新法に整合させるべきポイント

	交通バリアフリー法による要件等	バリアフリー新法による要件等	目黒区交通バリアフリー推進基本構想を新法に整合させるべきポイント
移動の利便性や安全性を向上させる 「利用者」	・高齢者、身体障害者等	左記に加え、 ・知的障害者・精神障害者・発達障害者	○利用者の対象の拡大に伴い、心のバリアフリー化など、ソフト面の一層の充実が必要です。
重点的にバリアフリー化を進める 「重点整備地区」	・駅（1日の利用が5,000人以上）を中心とした、多くの利用者が利用する施設が集まっている地区	・駅を中心とした地区に加え、駅周辺地区以外の地区で、多くの利用者が利用する施設が集まっている地区	○駅を含まない地区も重点整備地区とすることができるようになったため、地区設定の検討が必要です。 注 旧称「交通バリアフリー推進地区」
具体的なバリアフリー事業を進める 「施設」	・公共交通機関・道路・信号機等の3分野 「特定施設」と称する	左記に加え、 ・建築物、路外駐車場、都市公園 「生活関連施設」と称する	○新たに対象とする施設について、必要に応じてバリアフリー化の検討が必要です。
バリアフリー化を図る 「経路」	・駅とその周辺の施設を結ぶ経路である 「特定経路」と称する	・施設と施設を結ぶ経路である 「生活関連経路」と称する	○施設と施設を結ぶネットワークが新たに重視されるようになったため、バリアフリー化を図る経路の確認及び検討が必要です。
バリアフリー化を図る 「目標年次」	・平成22年度	・平成32年度	○国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に示されている目標年次までに事業を確実に達成するため、事業の進行管理が必要です。

ウ 社会状況の変化への対応

我が国の65歳以上人口の割合は、国勢調査ベースで平成22年は23.0%となりました。10年前の平成12年から5.7ポイント高まったこととなります。今後一層の高齢化が進むことが予想され、バリアフリー需要が増大することへの対応が必要です。

平成17年7月に、「ユニバーサルデザイン[※]政策大綱」を国がまとめました。この基本的考え方は「利用者の目線に立った参加型社会の構築」、「バリアフリー施策の総合化」、「だれもが安全で円滑に利用できる公共交通」、「だれもが安全で暮らしやすいまちづくり」、「技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応」となっており、これを踏まえ、ユニバーサルデザイン[※]への要望の高まりに対応することが必要です。

2 改定の目的

目黒区交通バリアフリー推進基本構想とは、区内のバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めるため、区民と施設設置管理者と区が連携して取り組む指針となるものです。

これまで、旧構想に基づき、主に駅舎や駅と施設を結ぶ経路などハード面でのバリアフリー化を進めてきましたが、バリアフリー新法の制定及び旧構想における計画期間の経過から、引き続き区内のバリアフリー化を進めていくことが必要です。

このようなことから、高齢化の一層の進行やユニバーサルデザイン[※]への要望の高まりに対応することを目的として、施設設置管理者による効率的かつ効果的なバリアフリー事業の推進と、区民と施設設置管理者と区による心のバリアフリーが広まるよう、旧構想を改定します。

3 旧構想からの改定のポイント

旧構想に基づく取り組みとバリアフリー新法を踏まえた改定のポイントは、以下のとおりです。

- 旧構想の継続を基本として、バリアフリー新法との整合を図ります。
- 目標年次は、旧構想で設定した平成 22 年度から平成 32 年度とします。
- 目黒区がめざす「交通バリアフリー化の基本方針」を定めます。
- 一体的にバリアフリー化する地区は、目黒区の広域生活拠点及び地区生活拠点となる 13 駅周辺とします。
- 13 駅周辺を段階的にバリアフリー化するため、バリアフリー新法に基づく「重点整備地区」と、法の考え方を準用した目黒区独自の「バリアフリー整備地区」を設定します。
- 重点整備地区では、バリアフリー新法に基づく「生活関連経路」に加えて、それらを補完し、バリアフリーネットワークを形成するため、目黒区独自の「補完経路」を設定します。
- 補完経路の中から、「優先整備路線」を設定し、その経路のバリアフリー化の事業を定めます。
- 重点整備地区では、事業の進捗状況等を踏まえ、バリアフリー化の事業を追加します。
- バリアフリー整備地区において、すでに交通バリアフリー整備計画が策定されている地区では、これまでの取り組みを継続していくこととし、この整備計画を本構想に反映させます。
- 交通バリアフリー整備計画が未策定の地区では、旧構想のバリアフリー化の方針を引き継ぎます。
- 本構想の着実な推進を図るため、区民、施設設置管理者、区の各役割やバリアフリー化に向けた取り組みなどを新たに盛り込みます。

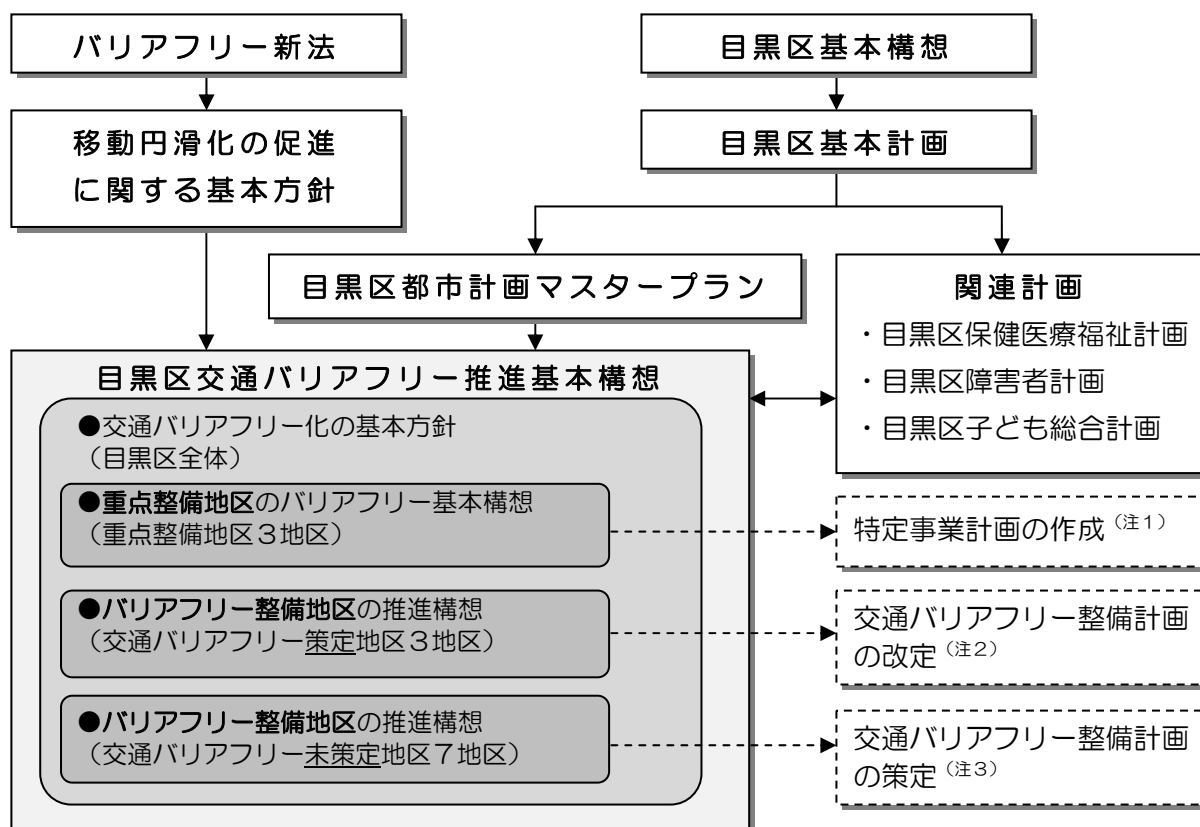
第2 目黒区交通バリアフリー推進基本構想の位置づけと目標年次

1 目黒区交通バリアフリー推進基本構想の位置づけ

本構想は、「バリアフリー新法」及び国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」及び「目黒区基本構想」、「目黒区基本計画」、「目黒区都市計画マスタープラン」に即した、目黒区の交通バリアフリー推進に関わる基本的な構想です。

関連する計画や事業との連携により、本構想に基づいてバリアフリー化を進めます。

図 1-3 目黒区交通バリアフリー推進基本構想の位置づけ



注1：重点整備地区は、バリアフリー新法に基づき、各施設設置管理者が平成24年度以降すみやかに、本構想に即して、特定事業計画を作成し、特定事業計画の中で、実施する事業の箇所と内容及び実施予定期間等を示します。

注2：バリアフリー整備地区のうち交通バリアフリー整備計画策定地区は、目黒区が平成25年度以降に、順次地区毎に、本構想に即して整備計画を検証し、実施する事業の箇所と内容及び実施予定期間等を再度示します。

注3：バリアフリー整備地区のうち交通バリアフリー整備計画未策定地区は、目黒区が平成25年度以降に、順次地区毎に、まちづくり計画等の策定にあわせ、本構想に即して整備計画を策定し、実施する事業の箇所と内容及び実施予定期間等を示します。

2 目黒区交通バリアフリー推進基本構想の目標年次

本構想の目標年次は、国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を踏まえ、平成32年度とします。

第3 目黒区交通バリアフリー推進基本構想の改定の経緯

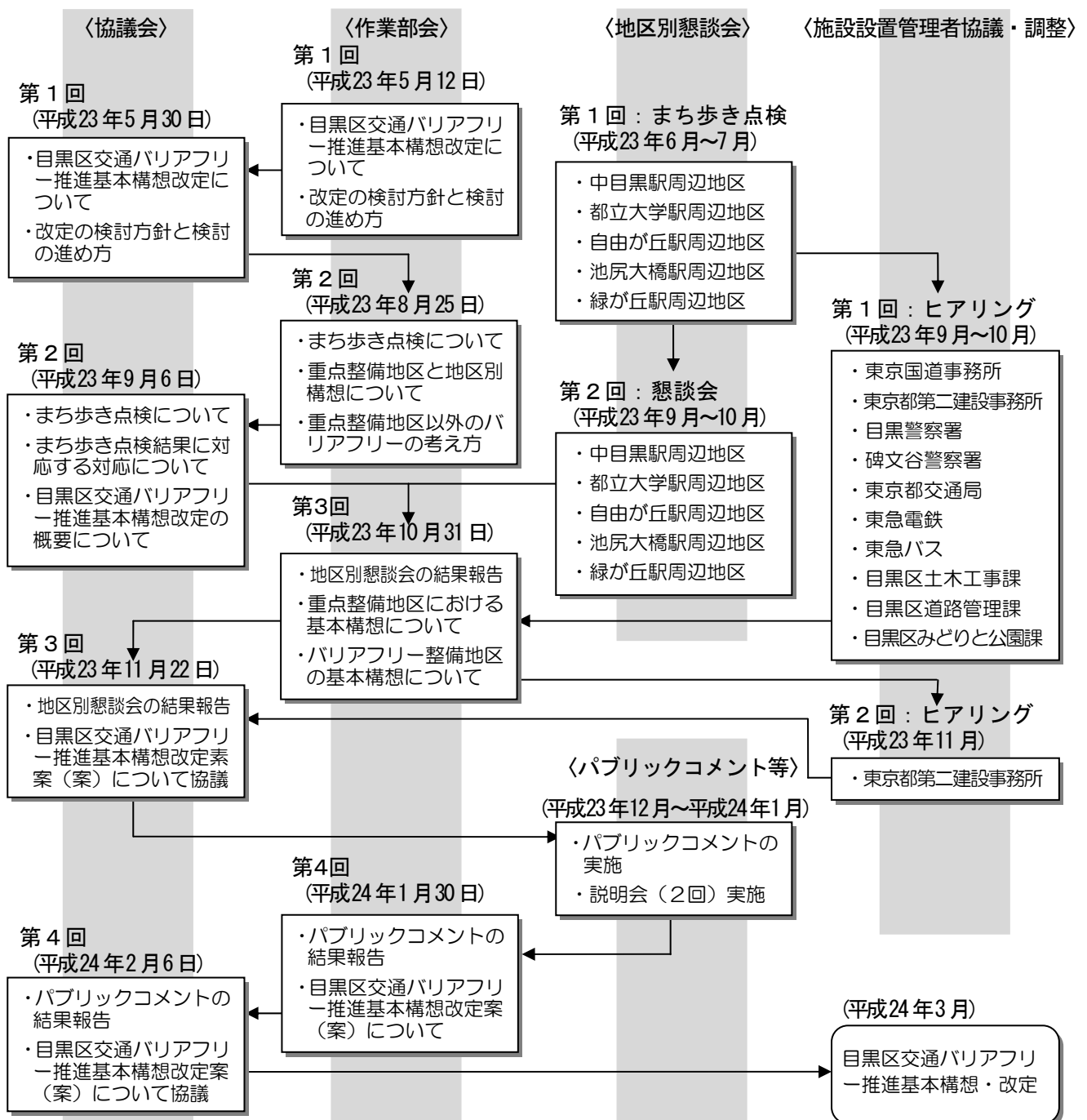
○平成22年度:本構想の改定に向けた調査検討を行いました。

○平成23年度:平成22年度の成果を踏まえ改定の検討を行いました。

・目黒区の関係課で構成する交通バリアフリー推進基本構想作業部会と、学識経験者や公共施設設置管理者、高齢者・障害者団体などで構成する目黒区交通バリアフリー推進基本構想協議会、さらに5つの駅周辺地区を対象に、高齢者・障害者等を含む区民で構成する地区別懇談会などを開催し検討を行いました。

・あわせて、各施設設置管理者と、地区別懇談会の意見・要望に対するヒアリングを実施しました。

図 1-4 検討スケジュール

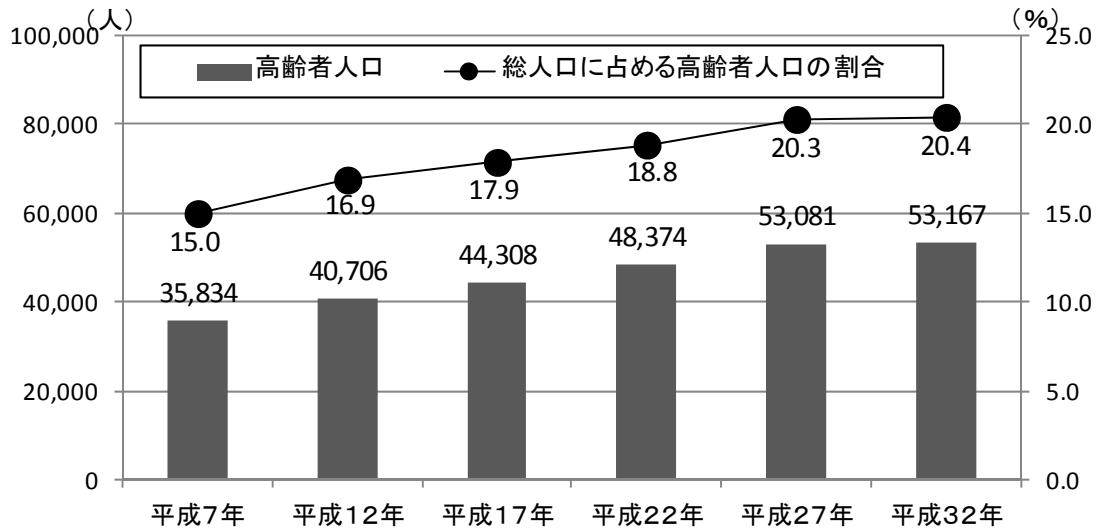


第2章 交通バリアフリー化に関する現状と課題

第1 交通バリアフリー化に関する目黒区の現状

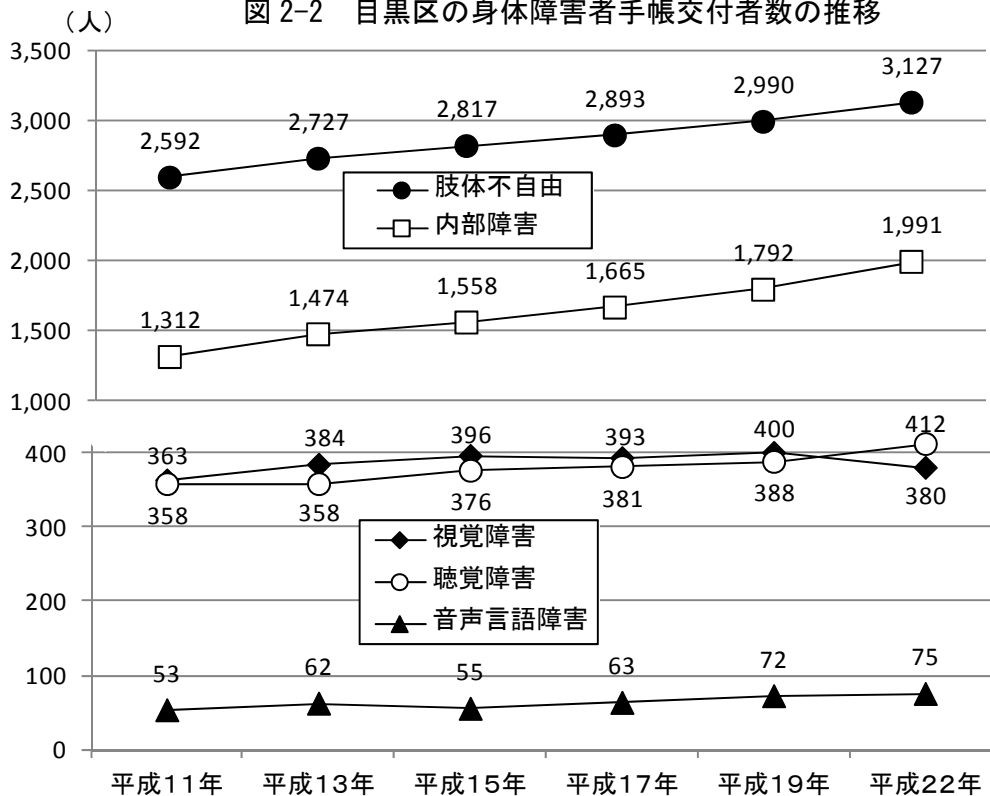
1 高齢者、身体障害者の状況

図 2-1 目黒区の高齢者（65 歳以上）数と、高齢化率の推移と予測



出典：目黒区基本計画改定に伴う統計データ資料集（平成20年9月）を加工
平成22年までの値は住民基本台帳（各年10月1日現在）が元データ

図 2-2 目黒区の身体障害者手帳交付者数の推移



出典：目黒区の健康福祉（各年7月末現在）

2 駅の状況

多くの区民が利用する13駅の駅乗降客数と、駅舎の主なバリアフリーの整備状況を以下に示します。

表 2-1 駅乗降客数と駅舎の主なバリアフリー施設整備の状況

駅名 ^(注1)	駅乗降客数 ^(注2) (人/1日)	駅の主なバリアフリーの整備状況	
		エレベーター	だれでもトイレ [※]
中目黒駅 ^(注3)	109,115	整備済	整備済
都立大学駅	47,883	整備済	整備済
自由が丘駅	139,675	整備済	整備済
池尻大橋駅	56,533	整備済 (改札階から西口方面に向けて あります)	整備済 (下りホームのみにだれでもト イレがあります)
学芸大学駅	69,387	整備済	整備済
緑が丘駅	8,993	整備済	未整備
駒場東大前駅	39,580	整備済 (西口のみにあります)	未整備 (改札外に目黒区管理のだれで もトイレがあります)
祐天寺駅	30,387	整備済	未整備 (改札外に目黒区管理のだれで もトイレがあります)
目黒駅	221,521	整備済	整備済
武蔵小山駅	45,638	整備済	整備済
西小山駅	32,136	整備済	整備済
洗足駅	14,653	整備済	整備済
大岡山駅	44,284	整備済	整備済

注1：各駅の並び順序の基本は、旧構想の地区別構想の順序を踏襲しています。

注2：駅乗降客数は平成20年度の値（出典：平成22年版都市交通年報）

注3：中目黒駅の乗降客数は、東京メトロ日比谷線の乗換え客数を除いた値を記しています。

3 放置自転車の状況

13駅周辺における放置自転車の状況を、以下に示します。

表 2-2 放置自転車の状況

単位：台／日（各年ともに10月調査）

調査年 駅周辺	最近の動向			参考
	平成 18 年	平成 20 年	平成 22 年	平成 11 年
中目黒駅	534	218	137	
都立大学駅	1,043	470	211	
自由が丘駅	406	299	117	
池尻大橋駅	439	228	173	
学芸大学駅	435	307	198	
緑が丘駅	51	86	48	
駒場東大前駅	90	62	52	
祐天寺駅	332	135	97	
目黒駅	243	131	31	
武蔵小山駅	64	87	28	
西小山駅	204	124	105	
洗足駅	154	89	23	
大岡山駅	2	0	0	
合計	3,997	2,236	1,220	8,869 ^(注)

出典：目黒区都市整備部事業概要（平成 22 年度実績）

：目黒区都市整備部事業概要（平成 11 年度実績）

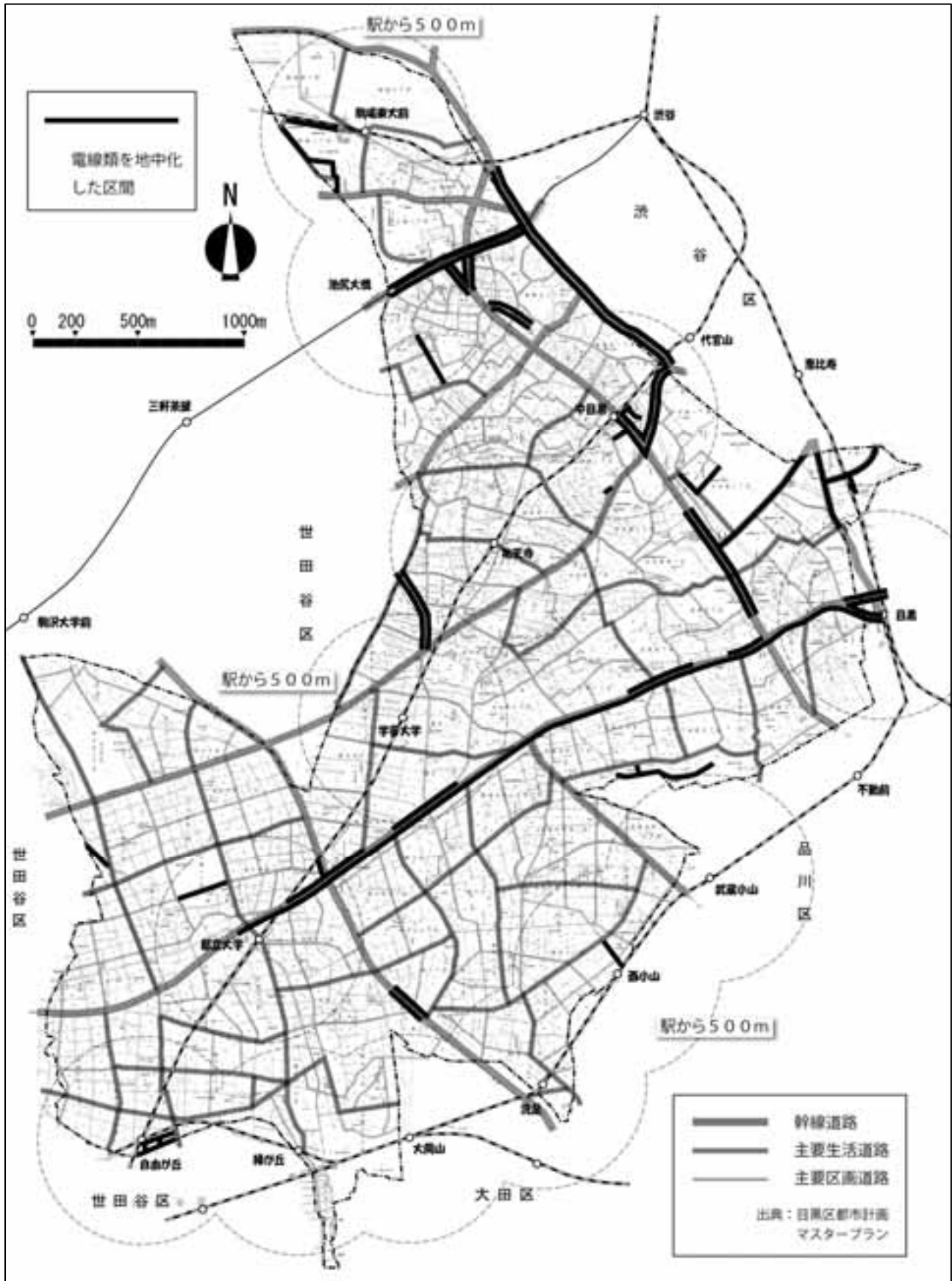
注：平成 11 年は、13 駅周辺における合計のみを記載しました。

4 電線類の地中化の状況

目黒区の電線類の地中化の状況を図2-3に示します。

単独地中化、電線共同溝などの整備方式により進めています。

図 2-3 電線類を地中化した区間



注：現況調査による

5 主要な施設の立地状況

日常的に多くの高齢者・障害者等が、駅から徒歩での利用が想定される公共性の高い主要な施設は、図2-4に示すとおりです。

これらの施設のうち、特に多くの利用が想定されるのは、官公庁舎では目黒区総合庁舎、福祉施設では心身障害者センターあいアイ館、医療施設では総合系の各病院、生涯学習・芸術文化施設では目黒区民センターやめぐろパーシモンホールです。

表 2-3 図 2-4 に示す主要な施設の区分、出典等

区分	図 2-4 に掲載した主な施設名または種類名	出典、抽出要件等
官公庁施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目黒区総合庁舎 ・ 警察署 ・ 東京法務局目黒出張所 ・ 碑文谷保健センター ・ 地区サービス事務所 ・ 目黒郵便局 ・ 目黒税務署 	目黒区くらしのガイド (2011-2012)
福祉施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 養護老人ホーム ・ 在宅介護支援センター ・ 特別養護老人ホーム ・ 主な障害者福祉施設 	目黒区くらしのガイド (2011-2012)
医療施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院 (ベッド数 20 床以上) 	区勢要覧 (平成 22 年版)
生涯学習・芸術文化施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 図書館 ・ ホール ・ 美術館 ・ 社会教育施設 ・ 博物館 	目黒区くらしのガイド (2011-2012)
都市公園 ^(注)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区公園 (碑文谷公園、駒場野公園) ・ 総合公園 (林試の森公園) ・ 運動公園 (駒沢公園) 	目黒区都市計画施設図 ただし、近隣居住者等の利用を想定した近隣公園、街区公園は除いています。

注：街区公園は、半径 250m 程度の街区に居住する人々が利用する 0.25ha を標準とする公園です。

近隣公園は、半径 500m 程度の近隣に居住する人々が利用する 2ha を標準とする公園です。

地区公園は、半径 1km 程度の徒歩圏内に居住する人々が利用する 4ha を標準とする公園です。

総合公園は、区全域の人々が、総合的に利用することを目的とした公園です。

運動公園は、区全域の人々が、運動に利用することを目的とした公園です。

6 商店街の立地状況

目黒区内の商店街の立地状況は、図2-4に示すとおりです。

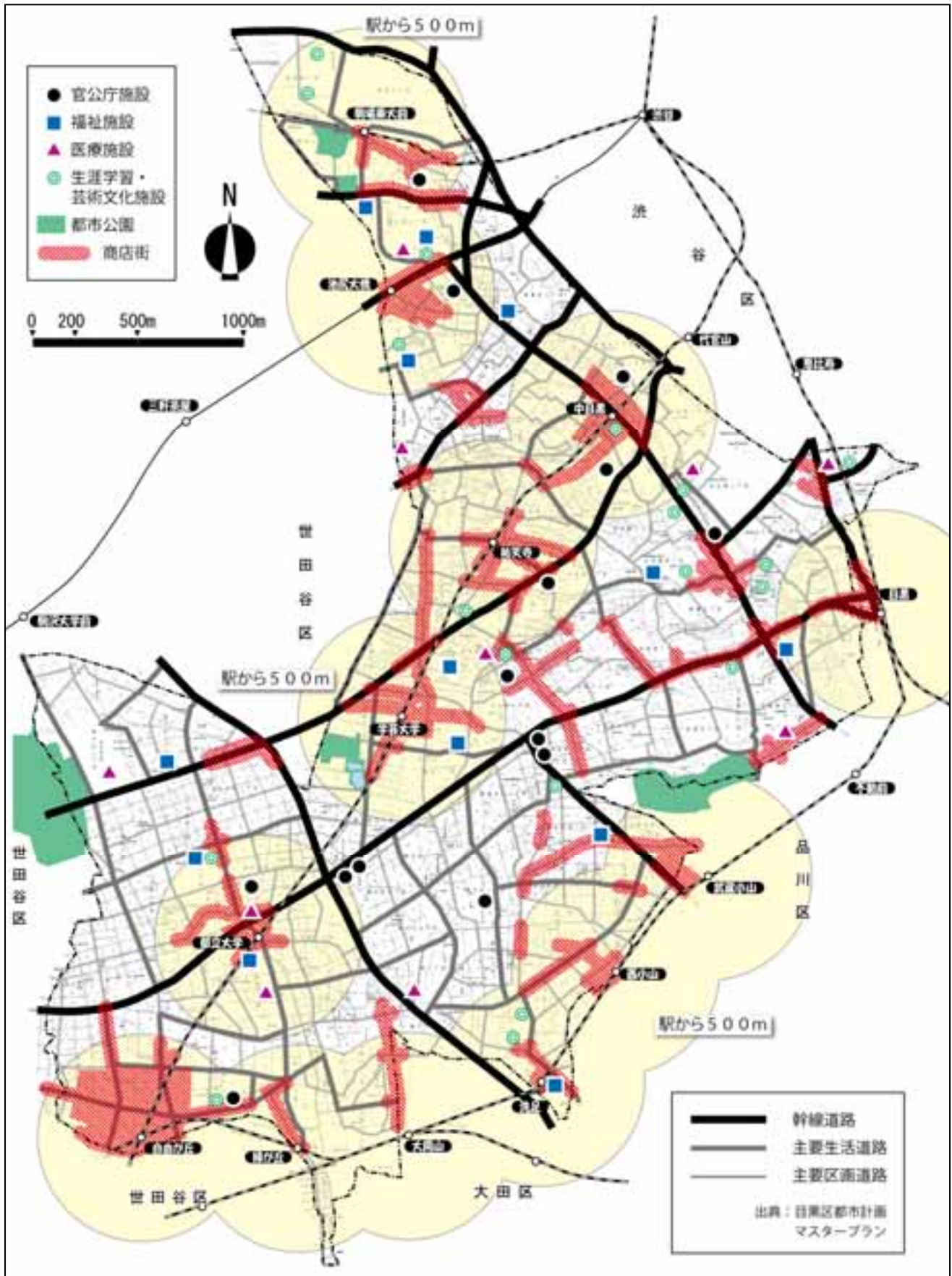
各駅から概ね500m圏内に多くが立地しており、この中で自由が丘駅周辺の商店街は面的な広がりがみられます。

7 地形（高低差）の状況

目黒区の地形(高低差)の状況は、図2-5に示すとおりです。

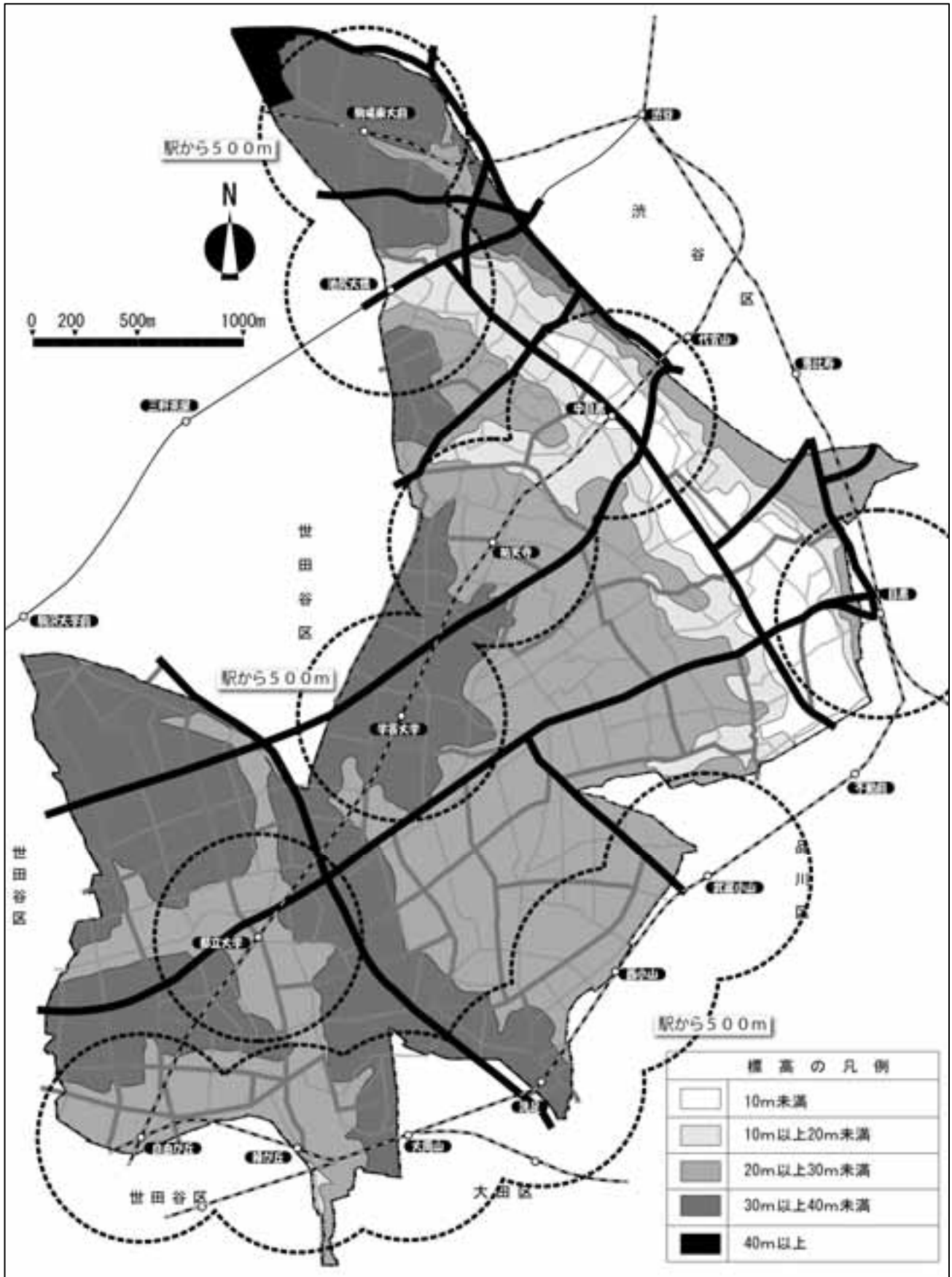
目黒区は坂道の多い地形を有していることが特徴です。駅周辺では、池尻大橋駅の周辺、中目黒駅の北東部方面、都立大学駅の北側方面、目黒駅の西側方面(権之助坂辺り)で、比較的急な坂道となっています。

図 2-4 主要な施設と商店街の立地状況



出典：主要な施設は、目黒区暮らしのガイド（2011-2012）、目黒区医師会ホームページ、目黒区都市計画施設図
 商店街は、目黒区産業ビジョン（平成 22 年 12 月改定）

図 2-5 地形（高低差）の状況



出典：標高は、国土地理院 電子国土基本図

第2 旧構想による交通バリアフリーの推進状況

旧構想による重点整備地区3地区と、交通バリアフリー整備計画を策定した3地区について、推進状況を示します。

なお、各駅周辺地区の個別事業の推進状況は、巻末の参考資料に示しています。

(1) 旧構想における重点整備地区

ア 中目黒駅周辺地区

駐輪場の新設、放置自転車対策、バリアフリー対応信号機^{*}の設置などを行いました。

山手通りのバリアフリー化は、現在拡幅整備中のため事業の進捗にあわせてバリアフリー化を進めることとなります。一方、山手通りから菅刈公園や西郷山公園への経路のバリアフリー化は、歩行空間の確保が未着手となっています。

イ 都立大学駅周辺地区

駐輪場の新設、放置自転車対策、コミュニティ・ゾーン^{*}の整備にあわせてバリアフリー化を進めています。

現在、都立大学駅周辺において電線類の地中化整備を進めていますが、今後、総合案内板^{*}の設置や柿の木坂通りなどのバリアフリー化を進めていく必要があります。

ウ 自由が丘駅周辺地区

自転車駐輪場の整備をはじめ、平成22年度末までに駅前広場のバリアフリー化を行いました。

今後、自由が丘駅周辺に集積する商店街への経路のバリアフリー化及び公共施設へのバリアフリーネットワーク化を進めていく必要があります。

(2) 交通バリアフリー整備計画を策定した地区

ア 池尻大橋駅周辺地区

大橋ジャンクション整備や再開発事業にあわせて、駅周辺地区のバリアフリー化を進めています。

一方、東邦大学医療センター大橋病院に至る経路のバリアフリー化や大橋、東山地区における坂道のバリアフリー化に取り組んでいく必要があります。

イ 学芸大学駅周辺地区

これまで、駅コンコース内の歩行環境の改善、高架下自転車駐輪場を整備しました。また、碑文谷公園のバリアフリー化や、駐輪場の新設とあわせて、放置自転車対策の取り組みを進めています。

今後、駅周辺に位置する公共施設のバリアフリー化、商店街の歩行環境整備、主要経路のバリアフリー化を進めていく必要があります。

ウ 緑が丘駅周辺地区

駅にエレベーターが設置されました。また、呑川本流緑道のバリアフリー化を進めています。

今後、生活道路や公衆トイレのバリアフリー化などを進めていく必要があります。

第3 交通バリアフリー化の課題

1 目黒区のバリアフリー化の状況に応じた課題

(1) 道路等のバリアフリー化が必要

高齢者・障害者等をはじめ多くの区民が利用する道路や緑道など経路のバリアフリー化が必要です。バリアフリー化にあたっては、駅を含む主要な施設間を結ぶ経路のネットワーク形成が必要です。このうち特に利用の多い施設に至る経路は、複数のネットワーク形成が望まれます。

商店街に面する道路は、多くの歩行者や自転車が利用しているため、歩行者の安全性の確保が必要です。面的な商店街の広がりを見せる自由が丘駅周辺では、来街者の回遊性に配慮したバリアフリーネットワーク形成が必要です。

目黒区の特徴の一つである多くの坂道について、坂の途中で休憩できるスペースの確保や、手すりの設置など歩行を助ける設備が必要です。

(2) 駅やバス、公共性の高い施設のバリアフリー化が必要

高齢者・障害者等は今後も増加することが想定され、多くの区民が利用する駅やバス、公共性の高い施設のバリアフリー化が必要です。

(3) 心のバリアフリー化が必要

視覚障害者誘導用ブロック*の上に自転車を止めてしまう、あるいは、障害者用駐車スペースに障害を持たない人が駐車してしまうといった問題がよく指摘されます。こういった問題は、区民一人ひとりの理解不足に起因していると考えられます。

バリアフリー新法では、国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」について規定しています。この趣旨を踏まえた、心のバリアフリー化が必要です。

(4) 駅を中心とした周辺の一体的なバリアフリー化が必要

多くの区民が利用する13駅の乗降客数は、5,000人／日以上を大きく超えており、バリアフリー新法における重点整備地区の要件を満たします。このため、旧構想に引き続き、13の各駅を中心とした周辺の一体的なバリアフリー化を進めていく必要があります。

具体的には、駅及び道路や緑道などの経路のバリアフリー化ならびに放置自転車対策への取り組みが必要です。

2 旧構想における6駅周辺地区のバリアフリー推進状況に応じた課題

旧構想による重点整備地区3地区と、交通バリアフリー整備計画を策定した3地区のバリアフリー化を進めています。未着手の事業が残っています。

今後、歩行空間のネットワーク形成に向けて、沿道建築物のセットバックによる歩行空間の確保や、道路空間の再配分を検討する必要があります。目黒区地域街づくり条例や地区計画制度などを活用し、住民が主体となって街づくりに取り組み、地域住民の理解を求めながらバリアフリー化を進める必要があります。

第3章 交通バリアフリー化の基本方針

第1 目黒区がめざすバリアフリー化

交通バリアフリー化の課題を踏まえ、目黒区がめざすバリアフリー化を、以下のとおり定めま
す。

1 経路のバリアフリー化

- ・施設間の経路のバリアフリーネットワーク形成を進めます。
- ・経路のバリアフリー化にあたっては、段差と勾配を抑えた歩行空間のバリアフリーネットワークの形成、商店街に面する道路や自動車交通の比較的少ない道路の場合は歩行者や自転車を重視した空間への再編、坂道の歩行の支援、自転車利用者のルール遵守とマナー向上などを進めます。

2 施設のバリアフリー化

- ・高齢者・障害者等の増加傾向を踏まえ、日常生活に欠かすことができない駅やバスなどの公共交通機関のバリアフリー化を進めます。
- ・総合案内板*などの施設・設備の整備にあたっては、ユニバーサルデザイン**に配慮します。
- ・都市公園や主要な建築物のバリアフリー化を進めます。

3 心のバリアフリー化

- ・バリアフリー新法に基づく国の基本方針では、地方公共団体の責務として、関係者と協力してバリアフリー施策の持続的・段階的な発展をめざすスパイラルアップ**の導入と、国民一人ひとりが高齢者・障害者等が感じている困難を、自らの問題として認識する心のバリアフリーの促進が求められています。これを踏まえ、区民と施設設置管理者と区が果たす役割と責任を明確にした心のバリアフリー化を進めます。

4 目黒区の広域生活拠点及び地区生活拠点の一体的なバリアフリー化

- ・目黒区都市計画マスタープランにおいて広域生活拠点及び地区生活拠点に位置づけた13の拠点について、一体的なバリアフリー化を進めます。13の拠点の中からバリアフリー新法を踏まえた重点整備地区と、目黒区独自のバリアフリー化を進めるバリアフリー整備地区を設定します。
- ・重点整備地区及びバリアフリー整備地区においては、一体的なバリアフリー化を計画的に進め、かつ地域の身近なまちづくりにも寄与するよう、地域住民等が主体となった街づくりと連携することを視野に入れます。また、効果的にバリアフリー化を進めていくため、施設・設備の維持補修の時期を踏まえてバリアフリー化を進めます。

第2 交通バリアフリー化の基本方針

目黒区がめざすバリアフリー化を踏まえ、交通バリアフリー化の基本方針を、以下のとおり定めます。

1 経路のバリアフリー化

(1) 歩行空間のネットワーク化

- ・重点整備地区及びバリアフリー整備地区を対象に、駅を含め、主な施設間のバリアフリーネットワークを形成します。
- ・歩道は、高齢者・障害者等が安全で安心して移動できる幅員の連続的な確保に努めます。
- ・商店街に面する道路や、通過交通の比較的少ない道路は、歩行者や自転車利用者を重視した道路空間とすることを基本とし、必要に応じて道路空間の再配分などを検討します。
- ・歩道における歩行者の通行の安全性を確保するため、自転車走行環境の整備について検討します。



歩道整備と電線類の地中化の事例
(都市計画道路補助30号/目黒区)



路側帯の視覚的な区分の事例
(緑が丘地区/目黒区)

(2) 道路のバリアフリー化

ア 安全な歩行空間の確保

(7) 安全な歩行空間の確保

- ・歩道は、高齢者・障害者等が安全で快適に移動できる構造(適切な勾配・段差や平坦部の確保など)とします。また、雨や雪の場合でも、転倒や車いすのスリップを防ぐため、水たまりができにくく、滑りにくい舗装や構造とします。
- ・歩道のない道路は、歩行空間と自動車が行き交う部分で舗装の色を変えるなど視覚的な区分を行います。
- ・駅周辺では、自転車駐車場の整備に努めるとともに、放置自転車の撤去を進めます。また、自転車の安全運転の周知や運転技術向上を目的とした講習会の開催などにより、交通規則の遵守を進めるとともに、歩行者への配慮などマナー向上に努めます。
- ・歩行者の安全な移動を確保するため、違法駐車対策の強化など、必要に応じて交通規制の実施を検討します。



自転車レーンの事例
(国道17号/文京区)

(イ) 電線類の地中化

- ・目黒区電線類地中化整備基本方針に基づき、安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の向上、都市景観の向上等の形成を図るため、電線類の地中化を進めます。

イ 移動を支援する施設・設備の整備

- ・案内標示は、誰にでもわかりやすく見やすいものになるよう、既存の案内標識を活かしながら、駅を中心とした徒歩圏を概ねの範囲として連続性と統一性に配慮して整備します。
- ・視覚障害者誘導用ブロック*は、連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮して敷設し、視覚障害者の円滑な移動を確保します。
- ・高齢者・障害者等の利用が多い横断歩道では、バリアフリー対応信号機*を整備します。また、視覚障害者の利用が多い横断歩道では、エスコートゾーン*を設置します。
- ・坂道などについては、路面舗装の工夫、手すりの設置、休憩施設の一定間隔での確保などに努めます。また、必要に応じて自転車の速度抑制のための工夫を行います。



視覚障害者誘導用ブロックとエスコートゾーン（横断歩道内）の事例（駒沢通り／目黒区）

2 施設のバリアフリー化

（1）駅のバリアフリー化

ア バリアフリー経路の確保

- ・駅の外部から改札口を経てプラットフォームへ通じる経路については、高齢者・障害者等が、可能な限り単独で移動できるよう、バリアフリー化された経路を1ルート以上確保します。
- ・バリアフリー経路は、基本として乗降客の多くが利用するルートに確保するとともに、あわせて可能な限り、方面別など複数のルートの確保に努めます。



駅構内のエレベーターと、視覚障害者誘導用ブロック及び二段手すりの事例（都立大学駅／目黒区）

イ 安全な階段の整備

- ・階段は、転倒・転落を防ぐため、段を容易に識別でき、滑りにくく、つまずきにくい構造とします。また、移動の負担を軽減するため、手すりの設置場所や高さなどに配慮します。

ウ 誘導案内設備の整備

- ・駅構内の案内は、情報の内容、表示の方法や色・デザイン、掲出の位置などを考慮し、誰にでもわかりやすく、見やすいものとし、駅内外の連続性、統一性に配慮して整備します。
- ・運行情報の案内、列車接近の警告、事故などの緊急情報については、文字や音声等により情報提供します。
- ・視覚障害者の円滑な誘導と安全を確保するため、駅周辺の道路も含め連続性や利用者の動線、床材の色等を考慮した視覚障害者誘導用ブロック*を設置します。
- ・改札口やエスカレーター、トイレ、プラットフォーム上の階段など駅における主要な経路や施設・設備については、視覚障害者がより円滑に移動または利用できるよう支援するため、施設・設備の位置及び内容を知らせる音案内の設置に努めます。

エ 設備の改善・整備

- ・高齢者・障害者等が利用しやすくなるよう、エレベーターやエスカレーター、トイレ、改札口、券売機などの設備を改善・整備します。
- ・乗車券等販売所には、筆談用具を備え、この存在を表示します。

オ プラットホームにおける安全確保

- ・円滑な乗降を確保するため、列車との段差及び隙間をできる限り小さくします。
- ・プラットホームからの転落や列車との接触を防ぐため、転落防止対策を進めます。

カ 職員の教育訓練の充実

- ・高齢者・障害者等に対して適切な対応や必要な介助を行うことができるよう、マニュアルの整備や計画的な研修の実施等により、職員の教育訓練の充実を図ります。

(2) バスのバリアフリー化

- ・ノンステップバス*の導入を進めます。
- ・バス車両内には、筆談用具を備え、この存在を表示します。
- ・高齢者・障害者等が利用しやすいバス停留所に向けて改善・整備します。また、歩道空間が確保できる場合は、防風及び雨天を考慮した上屋の整備に努めます。
- ・高齢者・障害者等に対して適切な対応や必要な介助を行うことができるよう、マニュアルの整備や計画的な研修の実施等により、職員の教育訓練の充実を図ります。
- ・ノンステップバス*の運行情報について、バス利用者に対してインターネット等を活用した情報提供に努めます。



上屋のあるバス停と
ノンステップバスの事例
(駒沢通り/目黒区)

(3) 都市公園^(注)のバリアフリー化

- ・主な園路及び広場は、高齢者・障害者等が安全かつ円滑に利用できる構造とします。
- ・駐車場を設ける場合は、車いす使用者が安全かつ円滑に利用できる駐車施設を設置し、当該駐車施設が車いす使用者用であることを表示します。
- ・トイレは、高齢者・障害者等の円滑な利用に適した構造とします。
- ・その他の主要な公園施設についても、高齢者・障害者等が円滑に利用できる構造とします。



公園の総合案内版と
だれでもトイレの事例
(東山公園/目黒区)

注: 都市公園の対象は基本的には、第4章において、重点整備地区で生活関連施設または主要施設に設定し、バリアフリー整備地区で主要施設に設定する都市公園とします。

(4) 建築物^(注)のバリアフリー化

ア 区民及び区の役割

- ・高齢者・障害者等が安全かつ円滑に目的の施設を利用できるよう道路等敷地の外部から施設内までの移動経路を確保します。
- ・施設内においては、高齢者・障害者等が円滑に水平・垂直移動できるよう努めます。
- ・高齢者・障害者等が施設・設備を円滑に移動または利用できるよう支援するため案内情報の設置に努めます。
- ・高齢者・障害者等が一定時間滞在する施設は、利用しやすいトイレの設置に努めます。
- ・施設・設備の整備にあたっては、高齢者・障害者等が利用しやすいものとします。

注:建築物の対象は、第4章において重点整備地区で生活関連施設または主要施設に設定し、バリアフリー整備地区で主要施設に設定する建築物とします。

イ 区の役割

- ・東京都福祉のまちづくり条例、目黒区福祉のまちづくり整備要綱に基づき、建物の建替えにあわせて、建築物のバリアフリー化を誘導します。

3 心のバリアフリー化

(1) 区民の役割

ア 区民一人ひとりの自発的なバリアフリーへの取り組み

- ・歩道がバリアフリー化されていても、歩道上の商品や看板のはみ出し、駐車や駐輪があると、歩行者の通行の障害となることから、区民の一人ひとりの配慮が必要です。また、ハードの整備が十分でない場合でも、わずかな気づかいや支援などがバリアフリーにつながるため、区民一人ひとりができることから始めることが重要です。
- ・このため、高齢者・障害者等が移動の際に制約となるバリア体験や学習の場への参加や、行政や施設設置管理者に対して区民からのバリアに関する情報提供、バリアフリーに関する活動への参加など、区民一人ひとりが自発的にバリアフリーへの取り組みに努めます。

イ 区民の理解と協力を深める取り組み

- ・高齢者・障害者等が安心して移動でき、自立した日常生活を送るためには、高齢者・障害者等に対する区民の理解と協力が必要です。
- ・このため、「困っているときにどのような支援をすればよいのか」など高齢者・障害者等への接し方や支援の方法をPRし、広く区民に知ってもらうことが有効です。パンフレットの作成や、講習会・交流イベント等の開催、学校・地域・家庭における福祉教育やボランティア学習など、区民の理解と協力が深まるよう取り組みます。
- ・また、放置自転車の防止や、商店の看板のはみ出し防止、自転車利用のルールとマナーなどに対する理解と協力が深まるよう取り組みます。

(2) 施設設置管理者の役割

- ・高齢者・障害者等を含む多くの区民が利用する鉄道・バス・タクシーなどの交通機関や、病院・福祉施設・公共施設等においては、移動を手助けするための知識や技術を身につける研修など、職員教育の充実に向けて取り組みます。
- ・また、知的障害、発達障害、精神障害のある人は、人とのかかわりあいやコミュニケーションが困難な場合があるため、状況に応じた適切な対応ができるよう取り組みます。

4 目黒区の広域生活拠点及び地区生活拠点の一体的なバリアフリー化

(1) 広域生活拠点及び地区生活拠点の一体的なバリアフリー化

目黒区都市計画マスタープランにおいて、目黒区の将来都市構造は、図3-2に示すように、「軸」と「拠点」で構成され、このうち生活系の拠点として「広域生活拠点」と「地区生活拠点」があり、区内を徒歩圏とする13の駅周辺を定めています。

広域生活拠点、地区生活拠点は、いずれも多様な都市機能を有しており、各種の都市基盤が整備された拠点をめざす方向性としています。

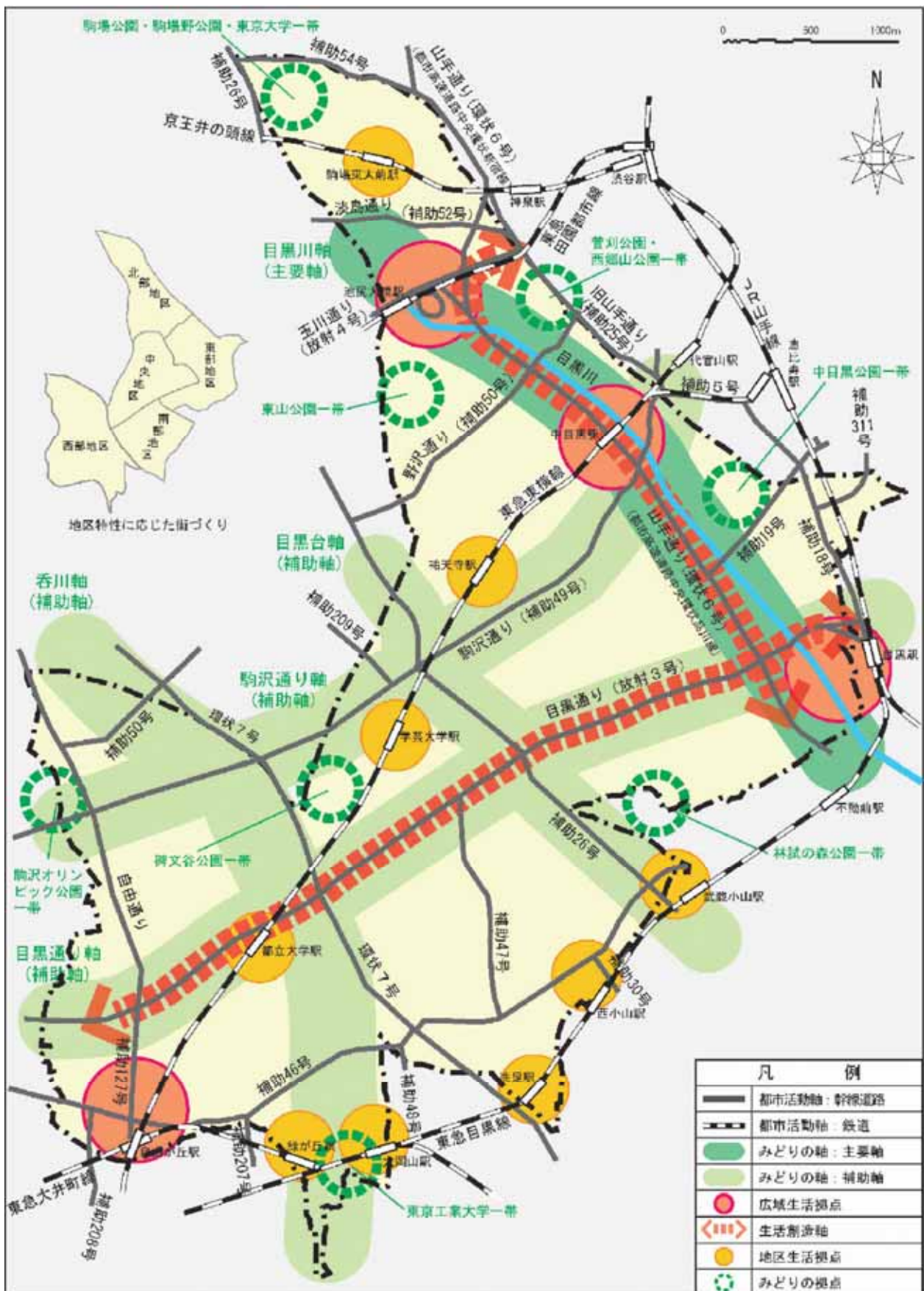
このため、目黒区の広域生活拠点及び地区生活拠点となる13駅周辺を、重点的かつ一体的にバリアフリー化することとします。

なお、目黒区の「広域生活拠点及び地区生活拠点」のめざす方向性は、国の基本方針による「重点整備地区」のあり方の要件の要となる“各種の都市機能の集積”という考え方と整合していることから、この13駅周辺地区から重点整備地区を設定することとします。

国の基本方針による「重点整備地区」のあり方の要件

国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、“徒歩圏内に生活関連施設（高齢者・障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等）が集積しており、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切である地区”を、重点整備地区として定めることとしています。

図3-2 目黒区都市計画マスタープランにおける将来都市構造図
 (図中の赤色の丸印が広域生活拠点、黄色の丸印が地区生活拠点)



出典：目黒区都市計画マスタープラン・将来都市構造
 (平成16年3月/目黒区)

(2) 重点整備地区の設定

ア 重点整備地区を満たす要件

バリアフリー新法において、「生活関連施設(高齢者・障害者等が日常生活または社会生活において利用する駅、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。)の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区」を重点整備地区とすることができるとされています。

また、重点整備地区内と重点整備地区外との連続的な移動を確保する観点から、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の駅を生活関連施設とすることも強く求められています。

以上を踏まえ、本構想における重点整備地区は、次の要件を満たす地区とします。

目黒区交通バリアフリー推進基本構想における重点整備地区を満たす要件

生活関連施設
○目黒区内にある駅、かつ、駅乗降客が5,000人/日以上であること
○駅から概ね半径500mの徒歩圏内に、日常的に多くの高齢者・障害者等が駅から徒歩で利用する全区的な官公庁施設、福祉施設、医療施設、文化施設、都市公園(地区公園・総合公園・運動公園)や、広域商圈*をもつ大規模な商店街が1以上所在すること
生活関連経路
○駅と生活関連施設を結び、有効幅員*が原則2m以上の歩行空間を、連続して確保できる経路があること
事業期間
○目標年次の平成32年度までに、事業の着手または完了が見込まれること

イ 重点整備地区の設定

重点整備地区を満たす要件に基づき、表3-1に示す判断の結果、以下の3地区を重点整備地区に設定します。

重点整備地区(3地区)

- (1) 中目黒駅周辺地区
- (2) 都立大学駅周辺地区
- (3) 自由が丘駅周辺地区

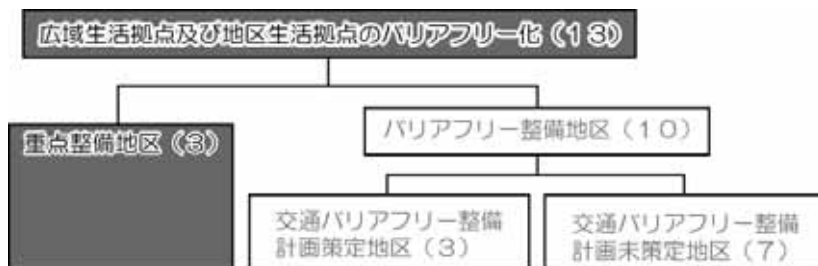


表 3-1 重点整備地区の設定の判断

目黒区の広域生活拠点及び地区生活拠点となる 13 駅周辺	駅から 500m 圏内に位置する、生活関連施設	重点整備地区の設定の判断 (すべて○の場合、重点整備地区としての要件を満たす)	
中目黒駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目黒区総合庁舎 ・ 東京共済病院 ・ 中目黒公園 (注1) ・ 菅刈公園 (注1) 	<p>○生活関連施設があります。</p> <p>○駅から生活関連施設に到達する有効幅員*2m以上の歩行空間が確保されているか、または確保の見込みがあります。(注2)</p>	重点整備地区
都立大学駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ めぐろ区民キャンパス 	<p>○生活関連施設があります。</p> <p>○駅から生活関連施設に到達する、有効幅員*2m以上の歩行空間が既に確保されています。</p>	
自由が丘駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域商圈*をもつ大規模な商店街 	<p>○生活関連施設があります。</p> <p>○駅から生活関連施設に到達する有効幅員*2m以上の歩行空間が一部確保されているほか、今後、都市計画道路事業により確保を予定しています。</p>	
池尻大橋駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東邦大学病院 	<p>○生活関連施設があります。</p> <p>×駅から生活関連施設に到達する、有効幅員*2m以上の歩行空間を、平成 32 年度までに確保する見込みは低い状況にあります。(注2)</p>	バリアフリー整備地区
学芸大学駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 碑文谷公園 	<p>○生活関連施設があります。</p> <p>×駅から生活関連施設に到達する、有効幅員*2m以上の歩行空間を、平成 32 年度までに確保する見込みは低い状況にあります。(注2)</p>	
緑が丘駅周辺	—	×生活関連施設に相当する施設はありません。	
駒場東大前駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駒場野公園 	<p>○生活関連施設があります。</p> <p>×駅から生活関連施設に到達する有効幅員*2m以上の歩行空間を、平成 32 年度までに確保する見込みは低い状況にあります。(注2)</p>	
祐天寺駅周辺	—	×生活関連施設に相当する施設はありません。	
目黒駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目黒区民センター 	×駅が区外(品川区)にあります。	
武蔵小山駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 林試の森公園 	×駅が区外(品川区)にあります。	
西小山駅周辺	—	×駅が区外(品川区)にあります。	
洗足駅周辺	—	×生活関連施設に相当する施設はありません。	
大岡山駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東急病院 	×駅が区外(大田区)にあります。	

注 1 : 中目黒公園と菅刈公園は地区公園ではなく、近隣公園レベルの公園または緑地ですが、旧構想で特定施設(本構想では生活関連施設に該当)の位置づけがあるため、これを踏まえ、生活関連施設に相当する施設とみなします。

注 2 : 有効幅員*2m以上の確保の見込みの判断は、施設設置管理者協議・調整の結果によります。

(3) バリアフリー整備地区の設定

重点整備地区以外の10地区は、バリアフリー整備地区とします。

バリアフリー整備地区においても、バリアフリー新法の考え方を準用し、目黒区が独自にバリアフリー化を進めることとし、旧構想や既に策定した交通バリアフリー整備計画を踏まえ、駅と周辺の主要施設を結ぶ経路を対象にバリアフリー化の方針等を定めます。

バリアフリー整備地区では、駅周辺のまちづくり、道路整備、施設の新設など、様々な機会を捉えて、バリアフリー化を進めます。

ア 交通バリアフリー整備計画策定地区

重点整備地区以外の10地区のうち、交通バリアフリー整備計画を策定している3地区は、この整備計画に基づきバリアフリー化の方針と主要事業等を示します。

整備計画策定地区（3地区）

- (1) 池尻大橋駅周辺地区
- (2) 学芸大学駅周辺地区
- (3) 緑が丘駅周辺地区



イ 交通バリアフリー整備計画未策定地区

重点整備地区以外の10地区のうち、整備計画を策定していない7地区は、旧構想に基づきバリアフリー化の方針等を示します。

なお、この7地区は、本構想の改定以降、まちづくり計画等の策定にあわせて、順次、整備計画の策定を予定します。

整備計画未策定地区（7地区）

- (1) 駒場東大前駅周辺地区
- (2) 祐天寺駅周辺地区
- (3) 目黒駅周辺地区
- (4) 武蔵小山駅周辺地区
- (5) 西小山駅周辺地区
- (6) 洗足駅周辺地区
- (7) 大岡山駅周辺地区

