

④目黒川周辺の歩行環境

- 改 改修して都条例に適合
- 整 新規整備して都条例に適合
- α 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>・大橋二丁目自転車置場</p> <p>■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。</p> | <p>・自転車置場を緑道等に整備</p> <ul style="list-style-type: none"> □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。 | <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>次の視点にたっ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>大橋一丁目周辺地区整備方針(案)</p> <p>目黒川と川沿いの桜並木や道路の一角は、水と緑のネットワークを形成する带状のオープンスペースであり、貴重な景観資源です。</p> <p>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。</p> <p>大橋一丁目周辺地区整備方針(案)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>ベンチ等</p> <p>◎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。</p> <p>●ベンチ等を設置する箇所の要件</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>・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</p> <p>・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</p> <p>案内標示</p> <p>◎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、障害者等歩行者のだ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。</p> | <p>主要事業-6 目黒川歩行者空間の整備</p> <p>【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目黒川と緑の散歩道が一体となった快適な歩行者空間を整備します。 <p>α ①目黒川大橋上流自転車置場の改善 「⑥自転車対策」へ</p> <p>改 ②沿川道路(大橋～氷川橋間C-9号線)の整備(路面段差と縦断勾配の是正) 「⑤生活道路の歩行環境」へ</p> <p>α ③桜並木や川面の景観を楽しめるレストコーナー整備 ・沿川側道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</p> <p>整備例 高知市新月橋</p> <p>α ④緑道(国道246号線～大橋一丁目～環状6号線～青葉台)の経路に誘導・案内施設を設置する等の連続性確保 ・誘導・案内施設は、地区全体で計画的に配置 「⑦その他」へ</p> |
| <p>・歩道面の損傷等</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 | <p>・緑道の一体的整備</p> <ul style="list-style-type: none"> □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。 <p>・歩行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> □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)。 | <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>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。</p> <p>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。</p> | <p>α ③桜並木や川面の景観を楽しめるレストコーナー整備 ・沿川側道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</p> |
| <p>・植栽の手入れ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 | <p>・分断を解消</p> <ul style="list-style-type: none"> □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)。 □目黒川沿いに洒落たお店の連続。 | <p>246号線、環6の目黒川交差点部分に横断施設を設けることは、構造上困難です。</p> <p>このため、案内標示等を設置することで、連続性を確保します。</p> | <p>α ④緑道(国道246号線～大橋一丁目～環状6号線～青葉台)の経路に誘導・案内施設を設置する等の連続性確保 ・誘導・案内施設は、地区全体で計画的に配置 「⑦その他」へ</p> | |

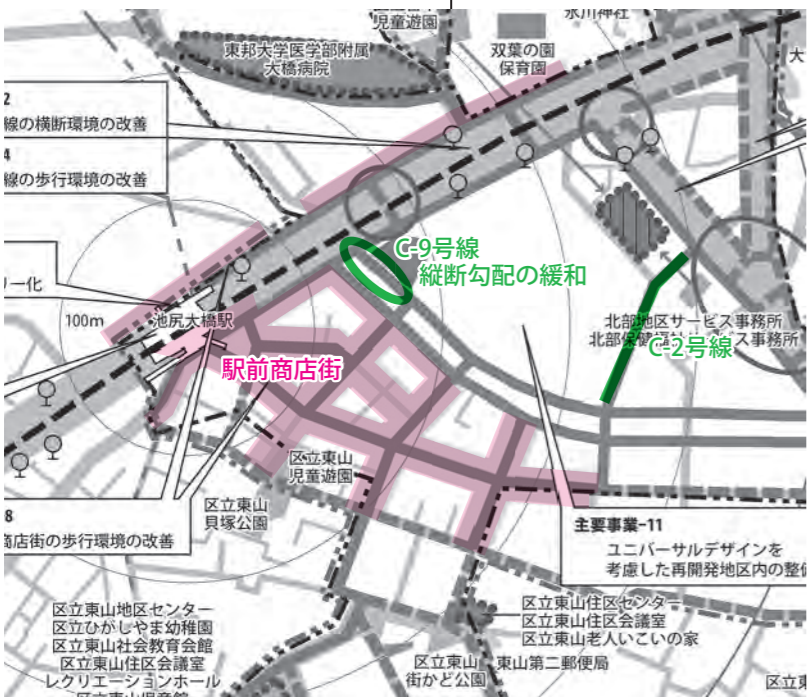
⑤生活道路・駅周辺商店街の歩行環境

- 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



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 <small>○基本的考え方 ●整備基準 ○誘導基準 ※その他</small> | 考え方 | 計画素材 |
|---|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・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) | <p style="text-align: center;">優先順位をどう考えるかが重要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <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>次の視点にたっ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>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。</p> <p>また、道路の使い方や地形等の地域特性や、地元の方々の意向も整備にあたっては考慮する必要があります。</p> <p>歩車道の分離</p> <p>※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、歩車共有道路、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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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歩車共有道路(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 <p>有効幅員の確保</p> <p>○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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 | <p>主要事業-7 生活道路の歩行空間整備</p> <p>【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路の位置づけ・幅員等に応じて、歩行空間整備の具体化を図ります。 ・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。 <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>主要事業-8 駅周辺商店街の歩行環境の改善</p> <p>【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺商店街(246号線沿道も含む)を誰もが利用しやすいバリアフリー空間に整備します。 <ol style="list-style-type: none"> ①主要経路の中でも特に緊急性の高い場所から整備実施 ②区道整備(C-2号線)等 ・電線類を地中化し、歩行空間を確保 ①電線類を地中化し、歩行空間を確保 ②路面表示、標識等を見直し、歩行者の安全性を確保 ③商店会と区が協力し、はみ出し看板・商品、違法駐輪対策のルール化 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・歩道上の障害物(電柱) | <p>商店会での一体的な取組み</p> | <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>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>整備例 川越市新富町商店街</p> <p>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。</p> <p>整備前  整備後 </p> |



⑥ 自転車対策

- 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 | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--------|------|--------|--------|------|-----|------|-------|-----|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車 ・違法駐車(バイク含む) | <ul style="list-style-type: none"> → 放置自転車具体策 → 【ハード整備】 <ul style="list-style-type: none"> ・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 → 【ソフト対策】 <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>有効幅員の確保</p> <p>○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。</p> <p>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。</p> <p>放置自転車対策基本計画(目黒区)</p> <p>【乗入れ台数】</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <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> <p>自転車等放置禁止区域</p> | 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 | <p>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。</p> <p>ハード、ソフト両面での総合的な対策を行います。</p> <p style="color: #000080;">大橋一丁目周辺地区整備方針(案)</p> <p style="border: 1px dashed red; padding: 2px;">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。</p> <p>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。</p> <p style="color: #000080;">大橋一丁目周辺地区整備方針(案)</p> <p style="border: 1px dashed red; padding: 2px;">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。</p> <p style="border: 1px dashed red; padding: 2px;">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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>主要事業-9 駅周辺の放置自転車対策【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> → 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、大橋一丁目地区街づくり整備方針、放置自転車対策基本計画を考慮します。 +a → ①駐輪場の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・246号線北側の目黒川沿い道路空間を活用した整備 ・再開発地区内の空間等を活用した整備 ・首都高速道路の柱脚と柱脚間のデッドスペースを活用する等駐輪施設の設置(再掲) ・駐輪場整備にあたっては、バイク置場を併設 +a → ②大橋一丁目地区市街地再開発事業にあわせて放置自転車等禁止区域を見直し +a → ③放置自転車対策に向けた地域の組織づくりを支援 +a → ④自転車の利用マナー向上のための啓発 |
| 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 | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・スピードを出して走る自転車 | <ul style="list-style-type: none"> → 自転車専用道路の整備 → 自転車の乗車マナーの啓発 | <p>歩行者と自転車の分離</p> <p>○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。</p> <p>・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。</p> <p>○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。</p> | <p>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。</p> | | | | | | | | | | | |