

## ⑦ その他

- 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 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
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <b>案内標識の整備</b> </div>	<p><b>案内標示</b></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>●表示方法については、以下の点を考慮する。</p> <p>①大きめで分かりやすい文字や記号で表記する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>○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。</p> <p>○必要に応じ、点字や手すりによる誘導も検討する。</p> <p><b>建築物、建築物の敷地</b></p> <p>◎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」、「利用することができる」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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p><b>大橋一丁目周辺地区整備方針(案)</b></p> <p>歩行空間の安全性・快適性、公共施設等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。</p> <p>市街地再開発事業で、街が生まれかわります。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。</p>	<p><b>主要事業-10</b> <b>バリアフリー対応の案内施設の整備</b></p> <p>→【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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</li> </ul> <p>①ユニバーサルデザインに基づく総合案内板の整備</p> <p>②主要経路での誘導・案内施設の設置</p> <p><b>主要事業-11</b> <b>ユニバーサルデザインを考慮した再開発地区内の整備</b></p> <p>→【整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備にあたっては、不特定多数の利用がある場所のみならず、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を前提とした整備を行います。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>①本計画の整備方針を反映した施設設計の実施</p> <p>②地区内に設置するバリアフリー対応施設と連携した誘導案内板の設置</p>

現況課題

・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。

- 狭く、老朽化して景観も悪い。
- 老朽化し、階段も急でお年寄り等には渡りづらい。
- 老朽化が進み、渡る気がしない。
- 再開発後の街の美観を損なう上、不便なため道路(環6支線)を渡る人が多く危険。
- 新しい街の景観に既存の歩道橋が馴染まない。
- 中目黒方面へのバス停を利用する場合、今の歩道橋の位置はとても便利であり、残して欲しい。ただエレベーターがないのが難点で、足の不自由な人は大阪橋の下まで迂回している。
- 安全ではあるが、老人等には苦痛。
- バリアフリー化の推進には合わない。
- 氷川神社前の歩道橋は急勾配で使いにくい。
- 高齢者に対する配慮が必要。エレベーター、スロープを設置(幅員も十分確保する)。
- 高齢者に対する配慮。
- 過去のインフラ整備、道路拡幅による地域分断は否めない。
- 歩道橋の一番下は蹴上げ高さが違う。歩道橋の有効幅員は1500mm。
- 歩道橋の環6支線側、上り口が片方しかない。
- ★ 歩道橋は随分揺れる。エレベーターを設置するのはスペース的に難しいと思うが、いい方法があれば考えてほしい。

環6支線中目黒行きバス停へのアクセスとして利用されている。

- 前回から話している通り、既存歩道橋にエレベーターを設置の方が利用頻度が上がると思う。中目黒行きのバス停へ行くルートはどうすればよいのか。
- 246号上り車線や環状6支線は歩道が狭く、エレベーターの設置が難しいのではないかと。また、自転車用のスロープをどうするかなど、単に歩道橋の改良といってもさまざまな問題が絡んでくる。
- 246号上り車線は今も両方向に階段があるが、片方だけにすればエレベーターの設置場所が確保できないか。亀戸駅前や渋谷駅前の歩道橋のエレベーターは誰が管理しているのか。
- EVスペースはここかな?
- 昔は信号があった。横断者あり、危険。

意見・提案

改善策が必要

- 直接アクセス手段を構築する必要あり。

具体策

平面横断

- 歩道橋でなく横断歩道にすればコストを最小に抑えられるのではないかと。
- 246号は無理だろうが、環状6号支線の方は交通量が少ないため横断歩道の可能性はあるのではないかと。
- 昔は氷川神社も横断歩道で、丸正前と横断歩道が2箇所続いていた為横断時間が短く設定された。その後、氷川神社前は歩道橋になったが横断時間は短いままで、時間延長を警察に求めているが聞いてくれない。ただ、現在の歩道橋は要請して実現したものであり、撤去してくれとは言い出せない。
- 商友会ではスクランブル交差点化という意見が出ていたが、現実的ではないという理解に至っている。新しいペDESTリアンデッキは1丁目と2丁目をつなぐシンボルになると考える。
- 平面の横断歩道を設置(隣接する信号機と連動させる)。
- 平面横断を基本に検討改善を望む。

地下化

- 地下道を確認しエレベーターなどを作る。
- 地下通路はどうか?
- 池尻大橋駅側から再開発ビル及び反対側、東邦病院から下りてきた辺りまで地下通路を作る。
- 池尻大橋駅より地下道で大橋1・2丁目出入口を作る。

ペDESTリアンデッキ(歩行者のための高架の通路)

- 最大の問題は246号の渡りであると考えられる。特に現在の歩道橋については、使い勝手や景観の点から再開発協議会として架け替えを要望している。地元の総意としてはどうだろうか。
- もちろん、再開発地区と246号上り車線を結ぶデッキも欲しい。エレベーター設置費用よりも管理にかかる後年度の負担が大きい。再開発に関連して整備する場合は再開発事業側で負担することも考えられるが、東京都は財政が厳しく負担できないだろう。
- ペDESTリアンデッキによってどの程度良くなるのかを示す必要がある。反対者を押し切って進めていくことは難しい。
- 246号上り車線の降り口の設置場所は、首都高の橋脚の活用や植栽帯の撤去などが検討できるのでは。
- 出来れば横断歩道を設置して欲しい。現在の丸正前の横断歩道は存置し、他の横断歩道は回遊性を考えて場所を検討してほしい。
- 飛柴跡地と大階段を直結するデッキ(EV付で現歩道橋は撤去)。
- 246号線に新設のパフォーマンスデッキ新設。
- 国道246号を跨ぐ「ペDESTリアンデッキ」を建設してほしい。
- 2棟の再開発ビル、東邦病院、氷川台、氷川神社へ分岐して行ける歩道橋。
- 再開発ビルから飛柴跡地を経由し、大橋図書館脇階段(スロープ化する)で降りる歩道橋。
- 歩道橋の設置(大森駅前の様なトンネル式のもの)。
- 双葉の園保育園西側の階段から1-1棟まで歩道橋をつける。
- 再開発ビルと連結するエレベーター付きの広い歩道橋。
- 双葉の園の脇から再開発地区に直接行く歩道橋。

環6支線の横断歩道再設置

- (環6)横断歩道橋の撤去と横断歩道の再設置。
- (環6)氷川神社前の環6支線を横断できる横断歩道を復活してほしい。

管理・コスト

- エレベーター設置に関しては、歩道の幅員だけでなく管理の問題も重要である。現状のまま設置すれば3基になって管理面の負担が大きい。再開発後の景観も含め総合的に考える必要がある。
- 出来る限り多くの人にとって安全・便利で、コストも抑えられる方法を検討していただきたい。
- 歩道橋へのエレベーター設置の件は費用の問題が置き去りにになっている。
- 費用対効果を考慮する必要がある(初期費用、維持管理費用)。

スロープ等

- 歩道橋の階段をスロープ化したらどうか。
- 氷川神社前歩道橋のスロープ化(建替)。
- ならかな傾斜の階段にし、幅も広く、屋根(ガラス張り)も付けたい。

エレベーター、エスカレーター

- 既存歩道橋へのエレベーター設置についても検討するのかが。
- エレベーターかエスカレーター方式が一番良い。
- エレベーター設置が望ましい。
- 歩道橋にエレベーター設置。
- エレベーターがあると望ましい。
- エレベーターを設置してもらいたい(3箇所)。
- 歩道橋へのエレベーター設置、スロープの設置を検討してほしい。

◇ 歩道橋に直結することがメリットになると判断できるならば、民間ビルがエレベーターの管理費用を負担することも考えられる。

◇ まず、横断施設という基本機能とバリアフリー+αの発展形があるという整理をしてもらいたい。

◇ ペDESTリアンデッキについては昨年の8月から検討を続けており、そのための交通量調査も行った。設置に伴う費用負担の問題もあり、国に働きかけるには住民の総意として意見集約されることが大切である。

◇ 今は歩道をわざわざ狭くしているように見える。例えば植栽をツリー形式にする方法もある。

◇ 基準では屋外のスロープの傾斜は5%以下。高さ6mの歩道橋に登るのに、スロープは120m必要になる。

◇ 横断施設がバリアフリーの経路として設定されることがエレベーター設置の追い風になるものと考えられる。

◇ エレベーター設置に関しては、歩道の幅員だけでなく管理のことも重要である。現状のまま設置すれば3基になって管理面の負担が大きい。再開発後の景観も含め総合的に考える必要がある。