

都立大学駅周辺地区 バリアフリー上の現状・問題点 (1/2)

<p><b>バリアフリー化された 都立大学駅構内のエレベーター</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>都立大学駅では上下線ともにエレベーターが整備されており、バリアフリー化が進んでいる</li> <li>エレベーターはシースルー構造で、防犯面においても優れている</li> </ul>	<p><b>歩道との段差が解消された 都立大学駅前の様子</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>駅改札口前は人が溜まるスペースが確保されている</li> <li>横断歩道および南北両側の歩道に向かっては、段差を解消し、バリアフリー化がされている</li> </ul>	<p><b>歩道が狭く、急勾配のため危険である 東急ストア前の歩道</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>駅改札口と反対側（東急ストア側）の横断歩道に接続する部分は、歩道の幅員が狭く、信号待ちの人がいると通行が困難である</li> <li>車道に向かって勾配がきついため、車いすの利用者が信号待ちをしたり、通行したりすることが困難である（車道に飛び出してしまう）</li> </ul>	<p><b>乗降場所ではない場所に並んでいる 駅前のタクシー</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー乗り場ではない場所であるが、駅改札口から近い場所に客待ちのタクシー行列ができています</li> <li>反対側の車線にスペースがあるため、車両のすれ違い通行が可能であることから、この場所に並んでいるようである</li> </ul>	<p><b>常に数台のタクシーが並び、 客待ちをしている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>写真は正午過ぎに撮影しているが、常時3台前後のタクシーが待ち行列をつくっている</li> <li>夜間にはさらに長いタクシー行列になり、歩行者が安全に通行することへの影響が出ている</li> </ul>
<p><b>バスが歩道にきちんと寄れないため 乗降に段差ができています</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの停留所があり、バス停留所部分を高くしてバスに乗りやすい構造になっているが、きちんとバスが歩道側へ寄れていないため、乗車するのに一度車道に降りなければならない</li> <li>バスの停留所近くに駐停車車両があり、バスはバス停留所に近寄れないことがある</li> </ul>	<p><b>自転車止めの柵で歩行者も入りにくい 駅南側のふれあい広場</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>駅の両側にある「ふれあい広場」は、放置自転車対策として、自転車が広場内に入れないように、歩道部分を残して柵で囲われている</li> <li>そのため、車いすはもちろんのこと、歩行者も利用しにくい状況になっている</li> </ul>	<p><b>柵によって広場の中には 車いすでは入れない</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>柵の幅は狭く、車いすではふれあい広場の中に入ることができない</li> <li>ふれあい広場を囲む柵だけでなく、シンボルツリーの周囲にある柵、ポスト、標識なども含めて、広場全体がごみごみした印象を与えている</li> </ul>	<p><b>広場前の道路上の小スペースは バイクや自転車置き場になっている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>駅改札口を出て右手のふれあい広場前の道路には、若干スペースがあり、特に何も利用されていないことから、バイクや自転車置き場になってしまっている</li> <li>この部分の道路の反対側は、タクシーが常時数台とまっているが、このスペースを利用して通過交通はすれ違いをしているようである</li> </ul>	<p><b>放置自転車禁止区域になっているが 東急ストア脇の区道は自転車が多い</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>東急ストアの両脇の区道は自動車交通量も少ないため、放置自転車禁止区域であるにもかかわらず大量の自転車が置かれている</li> <li>東急ストア脇だけでなく、都立大学駅周辺地区では、駅の高架脇に自転車が多く置かれている</li> <li>放置自転車を排除するためのカラーコーンが逆に歩行空間を狭めている</li> </ul>



都立大学駅周辺地区 バリアフリー上の現状・問題点 (2/2)

<p><b>放置自転車禁止区域になっている 呑川緑道支線にも自転車が多い</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 呑川支流緑道は中央に花壇があるが、その脇には自転車が置かれてしまっている</li> <li>・ 呑川支流緑道の入り口には自転車が入りにくいように柵を設けているが、一方で車いすが通行できない空間になってしまっている</li> </ul>	<p><b>花壇の間を自転車が入れないように 鉄柵で囲っている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 呑川支流緑道では、花壇と花壇の間を自転車が止められないようにパイプでふさいでいる</li> <li>・ そのようにすることで、歩行者が通行できないなど使い勝手が悪くなっている</li> </ul>	<p><b>柵で車いすでは公園に入れない 呑川緑道本線</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 呑川本流緑道には一部公園（広場）があるが、入り口を柵で囲い、車いすはもちろん歩行者も通ることが困難な状況になってしまっている</li> <li>・ どの入り口にも同じように間隔の狭い柵が整備されており、車いすでは利用することができない</li> </ul>	<p><b>バス停にベンチがあるが 歩道上のため通行の妨げになっている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目黒通り方面へ向かうバスの停留所は歩道上あり、上屋は整備されていないが、ベンチが置かれている</li> <li>・ しかし、そのベンチによって歩道の幅員が狭められ、歩行者の通行の妨げとなっている</li> </ul>	<p><b>放置自転車により歩道がふさがれ、 歩行者が通りにくくなっている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目黒通り沿いの歩道には自転車があふれており、歩行者の通行が困難である</li> <li>・ 車いす利用者もこのように自転車が置かれていると通行することができなくなってしまう</li> </ul>
<p><b>交差点部まで自転車があふれ、 歩行者が通りにくくなっている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目黒通りと柿の木坂通りの交差点部のスペースには自転車がが多い</li> <li>・ 信号待ちのたまりの空間であるが、自転車によってつぶされてしまっており、交差点で歩行者が多いにもかかわらず、自転車によってボトルネックとなっている</li> </ul>	<p><b>目黒通りの交差点に設置された 青時間を延長する障害者用信号機</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目黒通りと柿の木坂通りの交差点には、歩行者信号の青時間を延長する障害者用信号機が設置されている。</li> <li>・ 碑文谷警察署へのヒアリングでは、同様の信号機を駅改札口前の横断歩道にも設置することを検討しているようである</li> </ul>	<p><b>交差点部に勾配があり、 車いすが車道に流されるため危険</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東光寺・常圓寺から柿の木坂通りにぶつかる交差点では、歩道のすりつけはできており、段差は解消されている</li> <li>・ しかし、車道に向かって勾配がきついため、車いす利用者にとっては車道側へ飛び出してしまう可能性があり、危険である</li> </ul>	<p><b>ポストによって歩道の幅員が 狭められている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 柿の木坂通りの郵便局前は、ポストによって歩道の幅員が狭くなっており、交通バリアフリー法で定められている歩道幅員 2m の基準を満たしていない</li> </ul>	<p><b>街路灯によって歩道の幅員が 狭められている</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 柿の木坂通りでは街路灯によって、歩道の幅員が狭くなっている箇所がある</li> <li>・ この部分についても、交通バリアフリー法で定められている歩道幅員 2m の基準を満たしていない</li> </ul>