

区民等の意見の概要と区の考え方

※網掛けの部分は、基本構想に反映させた意見

No.	該当頁	意見概要	区の考え方（案）	構想案の修正
1	29	車いすでは、駅改札のICカード残高表示の位置が高くて見えない。また、駅券売機の位置が高く、必要なところまで届かない。	鉄道駅の改札口及び券売機を含む旅客施設については、バリアフリー法に基づく義務基準として、公共交通事業者等は公共交通移動等円滑化基準を遵守しなければならないとしています。また、国土交通省では、公共交通事業者等が旅客施設等を新たに整備・導入等する際や、旅客施設を使用して役務の提供をする際に、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えるための整備のあり方を具体的に示した目安として、バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編・役務編）を策定しています。いただいたご意見については、区内の鉄道事業者へ共有します。	無
2	29	地下鉄などで、後から整備されたエレベーターに乗り換える際、とても距離が遠い。そのようなエレベーターは、車いすは介助が前提で、自力で移動を想定した動線ではないと思う。	区内の鉄道駅につきましては、全19駅で1経路以上の段差解消が図られていますが、更なる利便性の向上のため、いただいたご意見を鉄道事業者に共有し、駅改良の際の適切なエレベーター設置場所の検討や、案内表示の充実、必要に応じて車いす等で移動できる複数の経路の確保等を図っていきます。	無
3	30	車いすで歩道に上がる時、3～4cm前後の段差が必ずある。（ヤマハの「アクティブ」という車いすでは、公称で上がることができる段差は25mm）。電動車いすで上がろうとすると、段差に体当たりするような感じになり、転落しそうになる。また、歩道が高いところで、上がるために斜めに切っている部分が90° どの角度からも上がれるようにしていることで、電動車いすではバランスが取れず車いすごと転倒しそうになる。	ご指摘の趣旨を踏まえ、より適切な表現に記載を修正します。	有
4	30	人見街道の高さのある歩道は、車の出入りのために道路側に斜めに切っているところが多くあるが、角度がありすぎて車いすで通ろうとすると車道側に転倒しそうになる。また、白線だけで歩道が区切られているところは、細い側溝のふたや電信柱が乱立して車いすでは通れない。横断歩道では、信号のボタンを押したくても、斜めに切られた角度がつきすぎてボタンまで行けない。また、横断歩道で道路が歩道側に傾斜しているが、歩道に上がる坂とつながる際、つなぎ目の谷が深いと電動車いすの転倒防止バーがあることで、後輪が浮いてしまいそこから動けなくなる。※人見街道は車いすでは事故になるので全般通ることができない。	人見街道は、東京都の管理する道路であるため、いただいたご意見については、東京都へ共有するとともに、区内のバリアフリー化のため、連携・調整を図っていきます。	無
5	30	配管工事等により路面が凸凹していることや、マンホール等の窪みによる段差が大きく、車いすですり抜けにくい。また、違法駐輪や路肩駐車歩道が狭くなり、車いすですり抜けにくいところがある。避けようとして、車道を通ることになってしまう。	水道管等の引き込み工事による道路の復旧やマンホール等による段差については、通行上支障になるものは、凸凹が無いよう、道路管理者として各企業者へ指導し段差の解消に努めていきます。また、駅周辺など、自転車利用の多い場所における放置自転車に対し、区では警告や撤去を行うなど、自転車の放置防止対策を実施しています。今後も交通の安全や円滑な通行を確保するため、放置自転車の防止に取り組んでいきます。	無
6	30	道路の視覚障害者誘導用ブロックは、歩行器を使用する際、歩行の妨げとなる。歩行器で移動する際、道路の視覚障害者用誘導ブロックの凹凸が、歩行器の妨げになってしまう。凸ではなく凹で作ることはできないだろうか。	視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者が足裏の触覚で認識できるよう、突起を表面につけたもので、視覚障害者を安全に誘導するために敷設されているブロックです。様々な形状のブロックがありますが、視覚障害者から統一した形状にしてほしいとの要望が出されたため、平成13年に日本工業規格（JIS規格）に視覚障害者誘導用ブロックの突起の形状等が規定されました。しかし、視覚障害者誘導用ブロックの凹凸は、高齢者等がつまづいたり、車いす使用者やベビーカー利用者の障害となることから、建物内等においては、フラット型の視覚障害者誘導用ブロックが敷設されている場合があります。一方で、フラット型の視覚障害者誘導用ブロックは、雨天時や氷結時に滑りやすくなったりするなどの問題点もあることから、屋外においては、凹凸のあるJIS規格の形状を原則とし、敷設場所の環境等を考慮し適切に敷設していきます。	無

No.	該当頁	意見概要	区の考え方(案)	構想案の修正
7	30	<p>移動等円滑化促進地区以外にも、移動円滑化を促進すべき場所が多くあると思う。</p> <p>特に、新たに開館する「セシオン杉並」はホールも併設する区内でも最大級の複合施設である。残念ながら重点地区から外れているが、現在は、環七沿いのバス停から視覚障害者誘導用ブロックの誘導があるのみ。阿佐ヶ谷駅から渋谷方面へバスに乗り、直近のバス停で降車し、環七を渡るために歩道橋を利用するが、バス停から歩道橋階段に至る短い距離の間で、視覚障害者はケガをしかねない。</p> <p>これまでこのような報告がなかったのであれば、視覚障害者は1人も区が指定した経路を通っていない。</p> <p>よって、このルートでセシオン杉並への移動経路とすること自体が誤っているのではないかと。丸ノ内線東高円寺駅から蚕糸の森公園の前を通るルートで、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すべき。東京都の管理だが、杉並区から話ができると良いと思う。</p>	<p>セシオン杉並までの経路については、現状、視覚障害者向けの誘導経路として、環状七号線(外回り)沿い及び環状七号線(内回り)沿いのバス停留所「セシオン杉並」から、セシオン杉並までの区間において視覚障害者誘導用ブロックが敷設されています。環状七号線(内回り)沿いのバス停留所を利用される場合、環状七号線を横断する必要がありますが、周辺区間には横断歩道がないことから、歩道橋を利用する経路としています。また、丸ノ内線東高円寺駅からセシオン杉並までの区間については、高円寺陸橋下の横断歩道において、エスコートゾーンが設置されているものの、青梅街道及び環状七号線沿いにおいては視覚障害者誘導用ブロックは敷設されていないため、いただいたご意見を東京都へ共有するとともに、区内のバリアフリー化のため、連携・調整を図っていきます。</p>	無
8	31	<p>以前、「善福寺1丁目公園」について、近隣の地域子育てネットワーク、町会さんを含めた会「善福寺子ども子育てを良くする会」やみどり公園課と話し合いを重ね、善福寺1丁目公園入口の急勾配な傾斜や、車椅子の子ども、バギーの子どもたち、親御さんたちが気軽に利用できないことを課題として掲げて改善をお願いした。</p> <p>しかし、「公園の改修計画にないので、難しい」とのご意見をいただき終わった。</p> <p>地域のどんな子どもも、親御さんも過ごしやすい公園づくりが出来るようご検討いただければと思う。</p>	<p>区では、公園の拡張といった大規模改修等を契機として、出入口や園路等の主要な公園施設の改修を行っています。改修にあたっては、関係法令に基づき、バリアフリーの観点から誰もが利用しやすい公園を目指して整備を行っています。今後も、少しずつではありますが、着実に、誰もが安心して快適に利用できる公園づくりに努めていきます。</p>	無
9	32	<p>コンビニや店舗など段差解消のスロープがあるが、形状によっては角度が急すぎで車いすで上がれない(車用と思われるスロープが使われている)。段差しかなくて入れないところも多い。</p>	<p>区では、「バリアフリー設備を1つ以上設置している」もしくは、「高齢者や障害者、小さな子ども連れの方などに配慮した対応を心掛けている」という要件を満たす区内店舗を「心のバリアフリー協力店」に認定し、ステッカー配布・掲出や区ホームページ等において周知するなど、誰もが安心して買い物や外出ができる環境の整備に努めています。いただいたご意見については、今後のバリアフリー施策の参考とさせていただきます。</p>	無
10	33	<p>音響式信号機に関して、設置数が鈍化している。理由は予算が大きいと思われるが、それだけでなく、周辺住民への周知が困難であることも理由だと思う。</p> <p>例えば、JR阿佐ヶ谷駅南口からパールセンターへの中杉通り横断歩道の音響式信号は音が大きく、非常に危険である。一本北の横断歩道にまで音が聞こえてくるため、視覚障害者は青だと勘違いして赤の時に歩き出すこともある。音が大きければいいのではなく、横断する方、音での誘導を必要としている方だけに聞こえればよく、考え方を考えていただきたい。</p> <p>鳴き交わし式信号機は、実験空間では直進歩行性は実証されているが、現実空間では難しいことも多い。また、この信号機にこだわるあまりに、周辺住民の合意を得られず、本当に必要な早朝・夜間に運用されないこともある。視覚障害者が信号横断歩道を安心して安全に横断するには、けたたましい音が鳴る音響式信号機は必要ない。スマホを使用できる視覚障害者には、ICT利用(「OKO」というアプリ)を促進することが必要である。また、スマホを利用しない視覚障害者に対応できる音の誘導開発を望む。</p>	<p>ご指摘の趣旨を踏まえ、より適切な表現に記載を修正します。</p>	有
11	33	<p>東京メトロ方南町駅では着々とバリアフリー化が進められているが、一番重要な環七と方南通りの平面交差の処理が全く進んでいない。信号現示の変更、横断歩道の明確なスクランブル化、移動制約者(特に視覚障害者)に対するバリアフリー化の検討を進めていただきたい。</p>	<p>杉並区バリアフリー基本構想では、重点整備地区である方南町駅周辺地区において、環状七号線や方南通りを生活関連経路とし、視覚障害者誘導用ブロックや無電柱化の整備等のバリアフリー化を推進していくこととしています。環状七号線と方南通りの交差点における信号機のスクランブル作動や、交差点の安全対策等のいただいたご意見については、管轄の警察署や東京都に共有し連携を図っていきます。</p>	無
12	33	<p>環状七号線道路が街を分断している。しかし、生活上、交差点を渡るを得ない。特に近年は急激な人口増加もあり、方南町駅周辺と交差点は改善が望まれる。現在は、「スクランブル」、「横断禁止」となっている交差点を改良し、歩行者が安全に短時間で渡れるようになれば、交通渋滞や駅前広場、交番不足の用地確保など懸案となっていることも解消されると考える。</p>	<p>No.11と同様</p>	無

No.	該当頁	意見概要	区の考え方(案)	構想案の修正
13	33	富士見ヶ丘駅周辺は、踏切の安全性の確保が喫緊の課題である。当該踏切は、駅構内を利用することで避けることはできるが、井の頭線(高井戸-永福町)の踏切は、別ルートの設定が難しいと思う。ほとんどが区道だと思うが、区として根拠に基づいた踏切の安全性を検討すべき。	踏切道におけるバリアフリー対策については、いただいたご意見を鉄道事業者等に共有し、国及び東京都のほか、他自治体の事例を参考にしながら、区としても調査・研究していきます。	無
14	34	歩きスマホやイヤホンをしてながら歩いている人は、真正面からでも車いすにぶつかることがある。また、バリアフリートイレ内で、健常者がゲームをしていたり、寝ていたりしていつまでも使えないことが多い。	ご指摘の趣旨を踏まえ、より適切な表現に記載を修正します。	有
15	34	商業施設等やその周辺では、エレベーターは車いすやベビーカー優先となっているが、健常者が多く利用しており、譲ってくださる方は、ほほいがないため、乗るまでに10分から20分間程待つことがある。エレベーター以外に移動方法がない人のために、1基は専用にしてもらえないかと思う。また、駅構内でエスカレーター表示があっても、上りしかなかったり、エレベーター表示が分かりにくかったりして、ルートを探すために無駄に歩き回らなければならないことが多い(諦めて帰ったこともある)。初めての駅は、1人では怖くて行けない。ホームページで駅の構内図があっても、エスカレーターが上り下り両方あるのか分からず、結局動けないこともある。	鉄道事業者や施設管理者等と連携し、エレベーターなどの施設や設備を、真に必要な方が必要な時に適切に利用できるよう、バリアフリーに関する啓発活動等を図っていきます。また、駅構内におけるエレベーター等の分かりにくい表示については、いただいたご意見を鉄道事業者等に共有し、案内表示の改良やホームページ等の情報提供、必要に応じて人的対応を行うなど、区内のバリアフリー化のため、連携・調整を図っていきます。	無
16	35	バリアフリーといいながら、誰のために作ってあるのか、作ったことだけで満足しているのか、と思うことが多々ある。せっかく作るのであれば、ちょっとした段差も超えるのが大変だったり、小回りが利かなかったりする人が、一人でも動きやすいようにしてもらえるとありがたい。介助者がいなければ移動できないのは、バリアフリーではないと思う。	区では、当事者の利用実態にあったバリアフリー化を推進するため、杉並区バリアフリー基本構想案を作成するにあたり、当事者等によるまち歩き点検を実施しています。また、杉並区バリアフリー推進連絡会(※)では、引き続き施設見学等を定期的に行い、当事者の意見を取り入れながら改善、見直しを行っています。 ※区では、区内のバリアフリー化を継続的に推進することを目的として、学識経験者や公共交通事業者、区民等との意見交換及び連絡調整を行う杉並区バリアフリー推進連絡会を設置しています。	無
17	53	荻窪駅周辺重点整備地区の生活関連経路1-2、3、4は、荻窪駅からウェルファーム杉並への移動を見込んでいると思うが、現状を把握しているのか。荻窪駅からウェルファーム杉並へ徒歩で行く場合は、教会通りを歩く方が多い。	荻窪駅周辺地区における生活関連経路1-②、1-③、1-④は、荻窪駅から東京衛生アドベンチスト病院、杉並福祉事務所荻窪事務所ウェルファーム杉並までを経路としています。歩道のある青梅街道(経路1-②)や移動等の円滑化が特に必要な道路として、国土交通大臣により特定道路に指定されている青梅街道から東京衛生アドベンチスト病院への通り(経路1-③)の整備を優先的に進める必要があるため、生活関連経路として設定しています。いただいたご意見については、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。	無