

世田谷区移動等円滑化促進方針（素案）に対する
パブリックコメントの結果について

1 主旨

区では、世田谷区福祉のまちづくりのための施設整備要綱（昭和57年4月）制定後、梅ヶ丘駅周辺をモデル地区とした福祉のまちづくり整備を機に、関連法や都条例制定にあわせ区条例を制定するなど、これまでユニバーサルデザインのまちづくりに取り組んできた。

令和元年10月に、先導的共生社会ホストタウンに認定されたことを契機として、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の枠組みを活用し、バリアフリー社会と地域共生社会の実現に向けた区の取組みの一翼として、これまで推進してきた世田谷区のユニバーサルデザインまちづくりの底上げを図るため、世田谷区移動等円滑化促進方針策定作業を進めている。

この度、当該方針の素案についてパブリックコメントを実施したので、その結果について報告する。

2 これまでの経過

平成28年6月	ホストタウン登録
平成29年12月	共生社会ホストタウン登録
令和元年10月	先導的共生社会ホストタウン認定
令和3年2月	移動等円滑化促進方針策定に向けた基礎調査実施
3月	世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会設置要綱策定
11月	第1回世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会開催
令和4年2月	第2回世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会開催 まち歩きワークショップ開催
6月	第3回世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会開催
8月	第4回世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会開催
12月	都市整備常任委員会（素案の報告） パブリックコメント実施
令和5年2月	第5回世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会開催

3 パブリックコメント実施概要

- (1) 期間：令和4年12月5日（月）から26日（月）（22日間）
- (2) 周知方法：区のおしらせ特集号、ホームページ、FMせたがや、SNS(Twitter)、ユニバーサルデザイン環境整備審議会への情報提供、商店連合会・商店街振興組合連合会への情報提供、うめとぴあ地域交流会議などへの情報提供。
- (3) 閲覧場所：区政情報センター・コーナー、各出張所・まちづくりセンター、図書館、都市デザイン課、広報広聴課 以上54か所。
- (4) 閲覧内容：世田谷区移動等円滑化促進方針（素案）
世田谷区移動等円滑化促進方針（素案・概要版）（別紙2参照）
- (5) 意見件数：167名 / 257件（意見総数）

(6) 主な意見：

施設のバリアフリー（道路）・・・91件 35%
電線類地中化、歩道の補修など移動しやすい環境整備に関する意見。

移動等円滑化促進方針の考え方・・・43件 17%
災害時の対応、ベビーカーの対応、トイレ整備など方針に加えるべきとの意見。

施設のバリアフリー（バス）・・・27件 11%
ベンチ設置、車椅子使用者の円滑な乗降、バスルート等の新設に関する意見。

施設のバリアフリー（鉄軌道）・・・19件 7%
ホームドアの整備、エレベーターの位置、わかりやすいアナウンスに関する意見。

施設のバリアフリー（建築物）・・・18件 7%
駐車場の雨よけ設備の整備など、誰もが利用しやすい施設整備に関する意見。

心のバリアフリー・・・・・・・・・・16件 6%
理解、教育、人材育成などに関する意見。
詳細は、別紙1「パブリックコメント一覧」参照

4 今後のスケジュール（予定）

令和5年3月	パブリックコメントと区の考え公表 第6回世田谷区移動等円滑化促進方針策定協議会開催
5月	都市整備常任委員会（案の報告）
6月	策定

別紙 1

パブリックコメント一覧

世田谷区移動等円滑化促進方針（素案）

パブリックコメント集計表

意見分類	件数	
1．移動等円滑化促進方針の考え方に関する事	43	47
2．移動等円滑化促進方針の進め方に関する事	4	
3．施設のバリアフリー：鉄軌道に関する事	19	174
4．施設のバリアフリー：バスに関する事	27	
5．施設のバリアフリー：タクシーに関する事	7	
6．施設のバリアフリー：道路に関する事	91	
7．施設のバリアフリー：交通安全施設に関する事	12	
8．施設のバリアフリー：建築物に関する事	18	
9．情報のバリアフリーに関する事	6	6
10．心のバリアフリーに関する事	16	16
11．商店街におけるバリアフリーに関する事	6	6
12．その他	8	8
合計	257	

番号	意見概要
1	<p>歳をとると、何でもない平坦な道でも時たま躓く様になる。 私の友人も転んで大腿骨骨折をして長期入院した。 今回の区の取り組みは、素晴らしいと思う。国から「先導的共生社会ホスト」に認定されたのは、大変に誇らしい。</p>
2	<p>基本的に賛成。 このエリアは区役所をはじめ公共施設が多数存在し、特別支援学校も含めて幼保から大学まで多数の文教施設も存在している。全員がストレスを感じることなく自ら行動できることを促すことは大変よい取り組み。 豪徳寺商店街、山下商店街、梅丘商店街などは地域住民の生活エリアであり、豪徳寺、世田谷八幡宮、羽根木公園など他のエリアからの人の動きも多い。</p>
3	<p>バリアフリーは高齢者・障害者などの社会的要配慮者向けの支援策という概念ではなく、多様性を尊重した共生社会を築きそこに暮らす全ての人々がより生活しやすくなるための社会基盤という概念であると考えている。 また、災害時等にあってもスムーズに対処できるようにハード・ソフトのデザインに反映されていることが望ましい。</p>
4	<p>高齢化や労働力不足を背景として、中長期的には自動運転シャトルバス・自動運転パーソナルモビリティ・配送ロボットなどの新しい移動手段・物流手段が増えてくる。ロボットフレンドリーな交通環境構築に向けた公共施設や道路の整備に関する基本方針が検討されるべき。</p>
5	<p>根本的な安心安全の実現のために、地域商店街の移動円滑化にあっては歩車分離の徹底が何より重要である。 短期的には歩行者天国の曜日・時間帯の拡張、それに伴い課題となる商店街の店舗向け物流網の維持のための駐車場設置や地域集約配送の仕組みの導入などを進めるべき。それにより歩行者がより歩きやすい商店街となることで、高齢者・障害者も商店街に出やすくなる。 段差解消のための機材設置など各自ができる短期的な取り組みに留まらず、長期的な目線でより良い商店街の交通ルールを作るべく協議を重ねられるよう、移動円滑化の促進方針にも織り込んでいただきたい。</p>

番号	意見概要
6	<p>「車いす」に比べて「ベビーカー」の記述が半分以下。区は子育て世帯も多く、ベビーカーに関する記述や取組みを多くするべき。</p>
7	<p>第2章の「現状と課題」について、基本的に現状分析の内容が乏しく、「本当にそこが課題なのか」全く分からなかった。まず「人口、高齢者、障害者、外国人、乳幼児の状況」は何のためにここに掲載されている情報が分からない。問題提起につながるような現状分析をするべきではないか。また、P. 14に「公共交通や道路、信号機等を含めた面的・一体的なバリアフリー化」とあるが、何のことかよく分からない。P. 15に「新たな基準も追加されたことから」とあるが、「新たな基準」についてもしっかり同じページに記載するべき。</p> <p>現状分析が乏しく、結論ありきで方針が進められている印象で、エビデンスベースで課題が整理されているようには思えない印象。</p>
8	<p>今般の取組みは、実に画期的。バリアフリー社会を超えて、インクルーシブ社会の実現への大きな一歩。なお、物理的なバリアの排除は前段階であって、それに理解を持つ人々が居て、はじめて意味がある。市民も参画できるチームも作ってほしい。</p>
9	<p>解決すべき社会的な課題が多々ある中、整備政策となる素案に反対する。</p>
10	<p>4つの方針はいずれも大切な施策だ。</p> <p>しかし、心のバリアフリーはこの記載内容は理念にとどまり、具体的な活動がイメージできない。成果に結びつけるための活動を検討して普及展開してほしい。</p>
11	<p>バリアフリー化は誰にとっても良い事。</p> <p>下北沢で時々車椅子の方を見るが、車椅子の方が気軽に外出できる町になればと願う。</p> <p>道が狭い、坂が多い等、困難も多いと思うが、実現していったら素晴らしいと思う。</p>
12	<p>ユニバーサルデザインのまちづくりのためにバリアフリーを進めるといって一歩後退した文章が気になる。ユニバーサルデザインをはじめから目指さないのか。</p>
13	<p>車椅子を使用している各年代の方などにも参加してもらい使いやすさをきわめてほしい。</p>

番号	意見概要
14	紙の上で考えるのではなく、現場を見て考えてほしい。
15	一回作ったら終わりではなく使いにくい所はすぐに直してほしい。
16	～ のバリアフリー促進計画大賛成。赤ちゃんからお年寄りまで笑顔で暮らし安い街づくりを目指してほしい。
17	駅や施設まで行くことが困難であることを考えてほしい。バリアフリーの言葉を考え違いしているのでは！
18	バリアフリー化するには時間とお金がかかる。初めからバリアフリー化を意識すればより良い物ができる。
19	皆が使いやすく整備していただくよう障害者を含めて具体的に取組んでほしい。
20	促進地区のみならず新しく設置する施設、道路に普及していくことを望む。
21	大変結構なプラン。促進をお願いする。
22	この件異論なし。
23	電動車イスでないと、歩道を押して移動するのはとても困難。バリアフリーになって使用者が増え生活が助かることは大変嬉しい。
24	バリアフリーの促進取り組みに期待している。
25	世田谷区が常に23区の先駆者として新しい発想のもとに行政を進めておられることに感謝し、これからも応援する。
26	世田谷区は、UDに熱心に取り組んできた。したがって、第1章に「東京オリンピックを契機として」や「ホストタウン登録された」云々の表現は、それまでに取り組んできたことが蔑ろにされるようで、良くない。折しも談合疑惑が表面化し、橋本聖子氏が札幌五輪誘致は難しいと発言するように、オリンピックそのものが社会的に評価を下げている現状があることから、削除・変更すべきと考える。

番号	意見概要
27	<p>特定道路の規定について、私道であっても国道であっても、生活関連経路を構成する道路であれば整備すべきであり、区はその管理者と協議し適合させるよう交渉する義務が発生するものと明記すべきではないか。</p> <p>また、道路の新設または改築を行う際と限定しているが、既設道路であっても、整備期間を(例えば5年程度等)定めて整備する等が必要ではないか。</p>
28	<p>世田谷区役所周辺及び梅ヶ丘駅周辺に特定道路を追加して、少しは面的に移動できるようにすべきと思う。</p>
29	<p>以下4点意見を提出します。</p> <p>P29の(5)建築物について、1のバリアフリー法の改正は、令和2年6月ではなく、令和2年5月であるため修正されたい(令和2年5月公布の改正のうち、一部は同年6月施行、公立小中学校等の改正事項については令和3年4月施行)。</p>
30	<p>P29の(5)建築物について、「移動等円滑化基準や各種ガイドライン、UD推進条例、本方針(4.2移動等円滑化に関する事項)等」とあるが、各種ガイドラインと記載するだけではなにを参照するのか明示されていないため、念頭に置いているガイドラインの名称を明らかにされたい。特に、以下2点について明示されたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(国土交通省、令和3年3月) ・学校施設バリアフリー化推進指針(文部科学省、令和2年12月)

番号	意見概要
31	<p>P48の協議会委員名簿について、今後のスケジュール上、間に合うのであれば、以下の理由から、以下の役職のものもメンバーに追加されたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国、都、または区の建築指導部局の職員 ・教育委員会教育環境課長ほか、文教施設のハード整備を担当する課長 <p>(理由) 現在の名簿は、視点が街づくり全体や交通バリアフリー、ソフト面の配慮に留まり、個別の建築物のハード整備についての観点が不足しているため(例えば、バリアフリー法の改正の時点ソフト面の施行日と間違える等、ハード整備の記載にどこまでの信頼を置いて良いのか戸惑う。まちづくりだけでなく、建築など、必要な各分野の委員に意見を聞いたと説明できるようにしておく方が安全ではないかという趣旨)</p>
32	<p>P69の[障害者差別解消法]について、合理的配慮(ソフト面)と基礎的環境整備(ハード面)に関する事項を明記されたい。また、令和3年改正による民間事業者の合理的配慮の提供義務化についても記載されたい。</p>
33	<p>目の不自由な人にも下肢の不自由な人にも全ての人にバリアフリーになるようにしてほしい。健康な若い人の目から見て考えたバリアフリー案はピントがずれてしまいがち。</p>
34	<p>防災を常に考えていただきたい。</p>
35	<p>音響式信号機はとても大事な施設だが、21:00くらいになると音が出ない。視覚障害者の人は夜は動けない。という風に数多くあると思われる。広く意見を聞いてくれてありがたい。期待している。</p>
36	<p>公的施設・商業施設を一体化し、別々なものとしなないことが重要。同じ施設内でそれぞれサービスが受けられることが理想。</p>
37	<p>視覚障害者視点の考察も重要だが、オストメイトや老人の視点から見ると「トイレ」はとても重要。 「排泄」に関するバリアフリーの視点や設備・設置についても検討してほしい。</p>

番号	意見概要
1	<p>モデル地区で得られた知見、経験を踏まえ、区内全域での展開を大いに期待する。その際、障害者等の利用実態、移動実態を踏まえ、優先度を明確にして行程表を作り、計画的に進めることを望む。</p> <p>また、一体的で手もどりのない整備を望む。</p> <p>段差解消は、自転車利用者からも歓迎される。ゴミのないまち、道路は世界から高く評価されており、これにバリアフリーが加われば、わがまちのほこりになる。区民一体となって進めましょう。</p> <p>コミュニティづくりの一つのキーになるとも思われる。</p>
2	<p>ひとつの地区について何年計画になるのか、また全域に広げる場合何年計画になるのか。</p>

番号	意見概要
1	左利きなので、右側タッチのPASMOを、ケースを長くして使っている。ATMも使いづらい。車椅子利用者は、通帳を持つ手が挿入口まで届かない。わざわざ、窓口に行く。
2	4.1 施設のバリアフリーの促進について、台北捷運(シウウツ)や横浜高速鉄道を見習って高齢者や障害者等の弱者は極力エレベーターに誘導し、エスカレーターを使わせない施設構造にする。かつ、エスカレーターは超高速運転を前提として歩こうと思わせない。足腰に不安がある人が使おうと思わない速度に。 駅のホームドアについて京王線は高架化と同時整備、小田急線は経堂駅下り急行線と成城学園前駅急行線、喜多見駅を優先整備する。
3	駅から地上へのアクセスについて、エレベーターに加え、エスカレーターの設置が望まれる。
4	駅でエレベーターまで長い距離移動することが大変。
5	山下 下高井戸のスロープがどんなに怖いか、ためしてほしい。
6	東急、二子玉川駅、乗換階段にエスカレーター、EVを設置してほしい。
7	世田谷区フリー切符、定期券希望。
8	現状の京王線は黄色い吊革と優先席のシールだけだが、山手線のように足元に大きく優先席のシートを貼り、より優先エリアが目立つように改善すべき。エレベーターも目線の行きやすい場所に「優先エレベーター」と記載するなど、健常者が気づける仕組みをつくる必要がある。
9	電車とホームとの間が空いており段差もある。大阪のように「スキマをなくし」「段差をなくして」ほしい。駅員を待たずに電車に乗り入れ出来るようにしてほしい。
10	電車内のバギー、車椅子スペースに立つ人達は、バギーや車椅子にスペースをゆずってくれない。男女問わず、ゆずれる心配りをして頂きたい。

番号	意見概要
11	左側が不自由で杖をついているが、ホームドアの向かって左側に開く方に優先席を示すシールが貼ってあるが、車両によって優先席の位置が違い、せっかく位置に並んでも、優先席がないことがある。
12	優先席の前に立っても、お年寄りも、お子様連れも立ったままで、スマホを見ている学生、若者が、優先席に座っている。鉄道各社も連絡しても、一生懸命考えている様子は見受けられない。時間帯専用席等の検討を願う。
13	全ての駅にホームドアを設置してほしい。
14	入線時のアナウンスについて、日本語は目の不自由な方でも「黄色い線」が何か（どこか）が分かるように改善されたが、英語は未だ 'Please stand behind the yellow line' のままであり改善が必要。多言語も同様。
15	ホームと車両との間隔の縮小希望。

番号	意見概要
1	バスは予め車椅子やベビーカーが乗車困難になる混雑が見込まれる便・区間をバスの時刻表等に反映する。
2	できるだけ早く、街のバス停にベンチがほしい。
3	バスのルートが廃止にされたりルートが変更や少なくなる事も多くあって困っている。 なるべく歩いて出掛ける機会を多く出来る様にして車椅子のお世話になる前の対策も大切。その点、シルバーパスは本当に有難い。区の集会場やイベント会場もバスで行ける所なら地域活性化にもつながる。
4	車椅子の人でもバスに乗れるということの事実を確認した。私も障害者一級でバスがなかったら南烏山に行けない。感謝する。
5	バスが走っていない老人が多い町に、小さい循環バスを時間を決めて走らせてほしい。インターネット等を使えない老人のために。
6	バス停にベンチがほとんどない。ベンチを設置してほしい。
7	烏山2丁目蘆花団地周辺に、芦花公園駅、千歳烏山駅などを経路としたコミュニティバス、シャトルバスを走らせてほしい。
8	東玉川は病院、役所、買物、駅等へ交通手段が厳しい。バスは1日5本で高齢者、障害者は特に困っている。
9	区内南北の交通網は、まばらなバスしか移動手段がなく極めて不便。小さなコミュニティバスの運行があればよい。
10	地域内にミニバス運行の推進を希望。健康で好奇心をもって生活するには交通のインフラ整備がとても重要な役割を担う。
11	足が不自由な人、特に車椅子を使つての移動は日本は欧米と比べてかなり遅れている。例えば公共バスでの車いすの乗降は、コストはかかるが電動で簡単に出来る。
12	「くるりんバス」祖師谷ー成城循環に「ふれあい遊歩道」の停留所から車椅子の人が（付添い人あり）乗ってきてスロープの角度が急でなかなか乗れなかった。こういったインフラは日本は欧米と比べて最低。

番号	意見概要
13	10月に百歳直近の母が東京医療センターへの入院時には梅丘 駒沢大学 東京医療センターへのバスが有り大変助かった。(梅丘 等々力) ただ、1時間に2本なのには驚いた。世田谷は南北の交通が不便。
14	膝、腰痛がある者の立場として高齢者が外出できるバスのシルバーパスは大変有難い制度で有効に利用している。
15	二子玉川地域在住。用賀方面に出たくても坂が急で登るのに苦労する。 周辺に駅がなくバス利用も不便。何とかバスだけで区役所に行けるようにしてほしい。
16	杉並区のすぎ丸みたいな世田谷循環バスを希望。
17	梅ヶ丘駅、豪徳寺駅及び山下駅周辺にアクセスする自由が丘駅、奥沢駅からのバス運行希望する。
18	補26一部開通に伴い、小田急線経堂や梅ヶ丘から東横線学芸大学あたりにバス路線を開通させてほしい。
19	各種施設、催しもの会場を巡回するような、誰もが乗れる乗り物を考えて頂きたい。
20	バス停も駅から離れていて使いづらい。経堂駅のように整備しないと、車椅子で駅に行くのは難しい。
21	東玉川町内は一日5本しかバスが走っていない。生活不便地域への配慮をお願いしたい。
22	高島屋 二子玉川公園通り 上野毛通り 上野毛駅 駒沢通り 二子玉川公園通り 高島屋を通る巡回バスの運行希望する。
23	整った施設があったとしても、高齢者や障害者にとっては、そこまで行くのが大変。バスやタクシーなど小回りの利く、可能な限り時間に縛られない移動手段の整備が必要。まずは、バスの路線や運転時刻の見直し、タクシーの相乗りなど利用方法の改善、タクシー利用時の公的な補助の拡充について検討してはどうか。
24	バス停、タクシー乗り場に屋根希望する。

番号	意見概要
1	車椅子やベビーカーは、無理にバスに乗せずにバス運賃相当額でタクシーに乗れる仕組みをつくる。合わせてタクシーについては車椅子客を対応し稼働時間減や障害者割引を公費で補填する制度を整備すべき(運転手が障害者をむしろ上客と思える仕組み作り)。
2	生活関連経路に、マイクロタクシー等の活用。区民の皆さんからのボランティアで、ドライバー、車の提供などを行い、家(路地)から目的地(商店街)などの移動支援があるとよい。
3	車椅子でも乗車拒否をしないタクシーを増やしてほしい。
4	各駅周辺にTAXI広場(乗り場)を設けてほしい。
5	千歳船橋駅を早急に改善して頂きたい。タクシー乗り場が全く使えない。
6	タクシー乗り場にベンチを置いてもらいたい。

番号	意見概要
1	玉川台2丁目瀬田郵便局の環八と交差する区道が危険。早急に電信柱の位置、数を減らすことを検討してほしい。
2	生活道路の整備として電柱をなくしてほしい。
3	商店のはみ出た看板を禁止してほしい。
4	工事時の安全な道路確保として、値段ありきで業者、やり方を決めなくて、生活への影響なく、いつでも安全な移動がほしい。
5	歩道を占拠している違法看板は何も対策されていない。区役所に電話したら、たらい回しにされ、うやむやになった。不動産屋の旗が風で倒れ看板で歩道はふさがれている。大きな目標の前に細かなすぐ出来ることから着手して欲しい。歩道の段差もありバリアフリーには程遠いのが現状ではないか。
6	要望として、豪徳寺商店街は、道路が狭いにもかかわらず、車両の通行量が多い。 素案PDF66ページ(72枚目)「表3」でも紹介されている「松陰神社商店街」の道路改良(特に排水設備の道路中央への配置)を豪徳寺商店街へも強く希望する。都が進める「無電柱化の推進」とあわせて、豪徳寺商店街の道路整備を検討されたい。
7	車道上への点字ブロックの設置は雨天時に滑る、ベビーカーで通過する際のバリアになるので反対。リーディングラインも狭い通りではベビーカーや車椅子にとっては邪魔なので撤去してほしい。盲人向け施設はICTの活用で対応して頂きたい。
8	八幡山駅の高架下の歩道を整備して欲しい。歩道が斜めに傾いているうえ、継ぎ接ぎ状態で健脚でも歩きにくい。
9	八幡山駅付近の環八通りの歩道が狭い。付近の植え込みの枝・駐輪の自転車が歩道にはみ出ないよう指導してほしい。
10	歩道が非常に狭いため、隣接の建物には、高い花壇塀を作らないようお願いしてほしい。今あるものも、可能な限り歩道と一体化するような形へ変更をお願いしてほしい。
11	うめとびあ周辺を生活圏とする道路に凸凹が多く不便。 赤堤通りに並行した一本北側の道路。ほぼ全域にわたり、継ぎ接ぎ状態の路面、凸凹路面のため振動も大きく、身体の状態では嘔吐してしまうこともある。

番号	意見概要
12	点字ブロックのすべり止め対策をしてほしい。
13	自転車が通りこわい。
14	光明学園東側北沢警察署前の歩道。工事期間に破損したレンガ等修理不十分で穴あきあり。
15	豪徳寺商店街の道幅が狭まいにもかかわらずお店の物が道に出ており、さらに車も通る道なのですごく怖い。 今までバリアフリーを促進して来たのか疑問。 役人が実際目で見て体で体験するべき。
16	東京インターの陸橋を口の字にしてほしい。瀬田寄りに階段があると助かる。
17	三軒茶屋の茶沢通りは、狭い歩道に立て看板やのぼり旗が多数置かれている。改善すべき。
18	下馬3丁目（野沢通り）の歩道の真ん中にある太い鉄パイプを取ってほしい。
19	母は要介護4で車椅子使用。車椅子で走りづらい場所が多い。道路の段差、歩道が狭く人とすれ違えない等、改善を。
20	歩道で人や置きっぱなしの自転車が邪魔である。
21	歩道との段差も色を変える等すれば、なくすことができる。
22	自転車対策を庁内横断的に、総合的に進めてもらいたい。歩道を自転車が走るのは危険である。また、歩道への駐輪も問題である。これらの問題に対し、自転車利用者にマナー徹底を促すだけでは抜本的な改善にはつながらない。
23	「促進地区」においては、是非、歩道の自転車通行（走行）と駐輪の禁止を徹底し、その効果をもとに速やかに区全域に広げてもらいたい。
24	自転車、車椅子等のため歩道の幅を広くしてほしい。
25	道路のバリアフリー化がより整備されることを望む。
26	点字ブロックの上に自転車を駐輪しているのを見かけとても悲しい気持ちになる。
27	車椅子で買い物などに出掛けているが、車道と歩道の段差に困っている。
28	車椅子で買い物などに出掛けているが、歩道に商品や立て看板を並べ通行の邪魔をしていて困っている。

番号	意見概要
29	千歳烏山駅前通りは歩道に自転車を放置し歩道を狭くしている。道路交通法を厳守して罰則を課すべき。 特に放置自転車については商店等に忖度せず、道路交通法を厳守して撤去する。試しに予告して1ヶ月位毎日、朝、夕続けて撤去してみてもどうか。
30	三宿の児童公園を通過して新しい道（補26号）を通る際、児童公園のとなりの道に柵がコの字に設置されており電動車椅子は通りにくい。大橋までの遊歩道入口にも柵があり入れない。
31	給田六所神社通りでは、道路拡張工事、水道、ガス管、下水道工事が実施され、その度に埋め戻し跡が凸凹でつまずきやすく危険。
32	昭和女子大学前の歩道橋の一番下がななめになっており、つまずき、ひざ、足首を痛めた。東京国道事務所に電話するも話し中ばかりでつながらない。 ななめの所に色を塗るとか、はっきり分かる様にしてほしい。
33	道と歩道の段差が特にひどい段差を直してほしい。（桜新町周辺）
34	高齢者にとって圧倒的に座れる場所が少ない。特に坂道の途中に腰かけて休めるところがあるとよい。今はガードレールに寄りかかったり、人さまのうちの垣根の下のコンクリートなどに腰かけて休んでいる状態。
35	烏山駅周辺の自転車対策をしてほしい。
36	歩道と車道の区別を色でしてほしい。
37	道路の端の少しの傾斜でバランスが崩れ車椅子の重みとで危なく感じた。
38	商店街において、道路の路側帯の商品、看板等歩行の障害になるものは徹底的に排除し歩行者が安心して歩けるようにしてほしい。 まずはかかげている梅ヶ丘と豪徳寺、山下商店街で100%願います。
39	歩道の傾斜は、歩行者はもちろん自転車、ベビーバギーの通行には大変通行しにくい。

番号	意見概要
40	桜新町駅周辺の歩道の幅は極めて狭く、とても自転車と共存できない箇所があり恐い。
41	点字ブロックが設置されている箇所もあれば、途切れてしまっている箇所もある。これでは視覚障害のある方も安心できないのではないか。
42	歩道と車道を完全分離し、出来れば歩道側に手すりをつけてほしい。
43	色々と意欲的に取り組む前に通行、安全の支障である「放置自転車」をなくすことをしっかり実施すべき。
44	代沢橋手前梅ヶ丘通り交差点、道路がいつまでも凸凹で杭や車椅子危険である。
45	道路から歩道に入る時の段差なしを更に進めてほしい。
46	高齢になると長く歩けない。腰かけて休むところがあればもっと外歩きができると思う。買物の荷物をもっている時にそう思う。ベンチのある町が老人にとっては外に出やすく安心できる町。設置場所など難しい問題があることは理解する。環七の元守山小学校側に大理石の四角い石のような置き方も良い。
47	「区役所西通り」の工事復旧跡に平坦性がなく危険。施工業者にはペナルティを課すべき。
48	自転車置場でないところに止まっている自転車が歩行者にとってとても邪魔である。
49	カートを杖かわりに買物などしている。点字ブロックを越すのにいつも苦労している。カートに荷（牛乳など）などが入っていると、きつい。数メートルに一か所、カートの幅ほど切れ目を入れていただきたい。
50	雨天の時、下高井戸から山下 豪徳寺と乗り換えの場合、少しの距離でも傘をさし、外に出なくてはならない。世田谷線から小田急線への乗り換え時に外へ出なくても良い通路を考えてほしい。
51	坂の多い道ではガードレールを利用してベンチ（簡単な腰かけ）などがあると便利。
52	歩車道の段差や道路の傾斜は、車椅子、片麻痺には歩行が不安定になる。

番号	意見概要
53	<p>歩行補助器具を用いて街歩きをしている。凸凹道で転倒した。線路を渡る時特に注意が必要。区役所近くの横断歩道近辺の凸凹は要注意箇所。</p> <p>横断歩道に入る交差点は道路が荒れていると感じる。小さい車輪の器具の方に配慮してほしい。</p>
54	<p>歩道の縁石が高すぎる。特に世田谷通りの歩道は車イスや乳母車での通行が難しい。</p>
55	<p>歩道部分をしっかり整備してもらいたい。車が通るとき、高齢者が端の方に寄って避けなければ危ない道が多い。</p>
56	<p>高齢者は長くは歩けない。道の途中にベンチなど一休みする設備を設置してもらいたい。</p>
57	<p>幹線道路の歩道を可能な限り広げて歩道の傾きや石畳の剥がれ、傾きなどを整備してもらいたい。</p> <p>自転車道も歩道内に設置希望。</p>
58	<p>道路は道幅が狭く舗装種別も適正ではない。</p> <p>キャスター利用の老人が転倒している場合もある。</p> <p>下記道路の改善をお願いしたい。（経堂コルティとオオゼキの通りを北方向に十字路を進んだ付近駐車場の前：経堂2-13付近）</p>
59	<p>段差を無くせばいいという考えは改めてほしい。</p> <p>傾斜が急で登れないこともある。</p> <p>段差を無くすことがバリアフリーではないことを理解して欲しい。</p>
60	<p>歩道の視覚障害者用の黄色帯への要望。これが歩道の真ん中に堂々と置かれている為、健常者はとても困っている。誘導ブロックの上を歩くと足底筋膜炎者には大きな負担。</p> <p>誘導ブロックは歩道の建物側に設置し、一般通行の妨げにならないよう希望する。</p>
61	<p>道路に、公園にあるような椅子の設置希望。</p>
62	<p>自由ヶ丘駅付近、学園通り（八雲3丁目バス停から奥沢7丁目バス停付近）の道がせまい。</p> <p>老人、子供の歩行の安全が確保できていない。</p> <p>一方通行など目黒区、警察などと協力して安全確保を検討希望する。</p>
63	<p>細い道の電柱の地中化を推進してほしい。</p>

番号	意見概要
64	歩いている、後方からくる自転車が怖い。そのため、自転車は車道側、歩行者は内側を走行するルールを決め、その旨道路に看板を立てる、自転車屋さんにパンフレットを配架する、回覧板で渡すなど周知してほしい。
65	東玉川2丁目居住。環八は、歩道と住宅地との高低差が大きく斜めになっている。体のバランスが崩れて歩きにくい。道路整備の際、検討してほしい。
66	公共施設のある歩道にベンチを置くと高齢者が休める。
67	電線の地中化と無電柱化してほしい。
68	バリアフリー化されるのは、とても有難い。足が悪かったり呼吸器障害のある者には、ベンチなど休憩する所がもっと有るとよい。
69	千歳船橋駅は、車で迎えに来てもらっても停車する場所すらない。
70	代田の集会所に向かうまでの環七の歩道の舗装状態が悪い。
71	うめとびあ前の信号機のある横断歩道の歩車道段差をもう少しならかにしてほしい。
72	<p>経堂中村橋で城山通りを南北に横切る約100m強の道路について。</p> <p>この道路のレンガがデコボコになると椅子を押して歩く人には特に危険。今回改修工事が行われたがやはりレンガ敷き。レンガ敷きは保守にも費用がかかると推察され、また、常時見回っていないければ危険。近所がキレイになるのは良いが意味がない。世田谷区は余程財政が豊かなのか。</p> <p>(「ゆりの木通り」沿いの道路も同様。)</p>
73	主人が車椅子を用いて移動のため、押す身には助かっている。しかし、少しの段差、傾きが身体、腕につらい。歩道の傾き、車道に向かったの傾きを改善してほしい。顕著な例として、区役所西通りの歩道は、かなりの傾きを実感している。
74	歩道が広くなると、自転車の走行スピードが上がり困っている。
75	環八千歳台交差点に早急に横断歩道の設置をしてほしい。
76	いろんな場所にベンチを設置してほしい。

番号	意見概要
77	山下/豪徳寺の乗換ルート（踏切含む）が非常に危険。自転車/車/歩行者の導線を分けてほしい。
78	歩道通路を平らにしてほしい。道路から駐車場への歩道横断部分が急で、バギー車イス押すのが大変。道路と歩道のスロープをなるべく平らにしてほしい。
79	エンジンのついている車はスロープなしでも登れる。車イスユーザーを優先して欲しい。建物、歩道、道路の高さも国や都、区、持ち主と相談しバリアフリーにしてほしい。まず障害者本人たちの声をきくことから始めてほしい。よかれと思ってやっていることとニーズがあわないことがよくある。どういうことで困っているのか聞いてほしい。
80	国分寺市・小平市のように、歩道の端を車椅子が安全に通行できるようにしてほしい。
81	環状8号線の千歳台の交差点に横断歩道の設置希望する。
82	歩道の乗り入れ構造について確認してほしい。
83	羽根木公園周辺の電柱地中化希望する。
84	点字ブロックの段差の高さを変更してほしい。

番号	意見概要
1	環八通りは、大型車は歩道側は走らないようにできないか。歩道側への排気ガスも多少緩和されるし、自転車も走りやすい。歩行者への圧迫感も緩和される。突発的な事故の際の、歩道側への影響も減らせる。
2	千歳台の交差点に歩道橋はあるが、歩行者用の信号機と横断歩道を整備してほしい。他にも甲州街道にも同様の場所がある。
3	横断歩道の設置を要望。 場所：世田谷区 玉川台1丁目 西用賀通り（世田谷区道） 玉川台1丁目10・11・13・14番街区に囲まれた交差点
4	「千歳通り」と「環八通り」が交差する環八船橋交差点は、歩道橋を使えない人にとって非常に使いにくい。歩道者の横断方法を改善してほしい。
5	視覚障害者向けの押しボタンも全ての横断歩道にあるのが理想である。
6	奥沢7丁目47番街区北側にある八幡通り交差点3か所すべてに横断歩道を作って欲しい。
7	淡島通りと茶沢通りが交差する代沢十字路の信号の切り替わりを検討して欲しい。
8	眼が不自由でも安心して渡れる信号機にしてほしい。
9	赤堤通り梅ヶ丘病院前交差点の歩行者用信号機の現示を見直してほしい。
10	環八船橋交差点に横断歩道を設置してほしい。若しくは、歩道橋を車椅子でも使用できるものにしてほしい。
11	豪徳寺駅前の横断歩道が意味をなしていない。
12	視覚障害者は道路横断時苦勞する。 音響式信号の整備を希望。

番号	意見概要
1	障害者用車の駐車スペースに屋根が欲しい。駐車スペースとは別に乗降のポーチなどがある場所ならば、そこに雨よけの大きな屋根や大きなひさしがほしい。
2	レストラン等のバリアフリーも進めてほしい。
3	代沢東地区会館にエレベーターを完備していただきたい。階段の手すりはつかまりにくく危険。安全な物に替えていただきたい。 エレベーターがない為、高齢者が施設を利用できなくなり、続けていた活動を諦めるようになっている。
4	階段の手すり、段鼻の滑り止めが区内のすべての施設に設定されるとよい。
5	多目的トイレの数を増やしてほしい。
6	施設周辺のフロアは四角いタイルにしないでほしい。特に階段は、目の悪い人にもわかるよう、段をはっきりさせる素材にしてほしい。
7	投票所として利用する施設について、早急に区全域への普及してほしい。
8	代沢東地区会館をもっと充実、建物の階数を増やす、区の設備充実に向けてほしい。
9	町の中、スーパー等の建物の中にもっとベンチを設置してほしい。
10	車椅子を載せている車両が駐車できるようにしてほしい。
11	インフォメーションよりATMに入れるようにしてほしい。
12	全ての区民利用施設を車椅子でも利用できるようにしていただきたい。
13	だれでもトイレに大人も使えるベッドを設置してほしい。
14	コンビニの外にもベンチがほしい。
15	男子用トイレ、女子用トイレ、多目的トイレに加えて男女共用トイレも（誰がどこに入ったか外からは分からないようにして）造ってほしい。人の目が届きにくくなることで、いじめや犯罪の温床になってしまうのであれば、教員も利用するようにすれば良い。生理用品の処理方法は要検討。

番号	意見概要
16	<p>JKK東京が管理する住宅の一階に住んでいる。玄関との間に4段の階段があるが本人が歩行困難のため、両親(共に70歳代)が本人を抱えて外出用車椅子に乗せている。共有部分は個人の都合で改築ができない。</p> <p>両親が健康でなくなった時、外出が不可能になる可能性がある。</p> <p>こういった場合の対処方法を考えてほしい。</p> <p>なお現在、ヘルパーの協力、どこかの施設に入る、引越す、で思案中。</p>
17	<p>玉川総合庁舎の一階入口のホールの床は中央部分がでこぼこの石張りで高齢者がつまずき易い。周囲と同じ平坦なタイル仕様であれば安心して歩ける。</p>
18	<p>全ての人に優しい街になってほしい。</p>

番号	意見概要
1	世田谷区内で車椅子で入ることが可能な病院、クリニックなどの一覧がほしい。
2	多目的トイレの場所がスマホですぐわかるようにしてほしい。
3	高齢者は若い年代と違い目も耳も悪くなっている方が多いので、表示は大きい字でわかりやすく等してほしい。
4	災害時に備えて各避難所、小学校の体育館などにWi-Fiなど強いインターネットインフラを引くとよい。情報のバリアフリーという意味ではそれが大切。
5	行き先の駅のエレベーターに一番近い車両ドアを提示してほしい。
6	下北沢周辺在住。車イス利用の家族がおり、飲食店のトイレ等で困ることがある。大型店舗等で誰でも使えるようなスポットが何カ所かあると助かる。例えば駅トイレは、電車に乗らなくても利用できるようにできないか。

番号	意見概要
1	<p>体験によるバリアフリーが大事。自分自身が高齢者や障害者、妊婦になった場合にどのような生活に支障があるかを身をもって体験をすべき。</p> <p>例えば、白内障の状態を再現したメガネをかけ商店街を歩く、車椅子で移動の体験をする、腹部におもりを巻いて妊婦歩行体験するなど必要。学校の社会体験の一環として、若い時に体験させる、区内にある遊休の施設を体験施設として開放する、住宅展示場と協力して体験会を開催するなど、「頭だけでなく体で体験すること」を促進すべき。</p> <p>よって情報だけでなく、「情報と体験のバリアフリー促進」とすべき。</p>
2	<p>4.3 心のバリアフリーの促進は配慮される側に感謝の心が足りないので拡大するのは反対。急いでる人に合わせる配慮も広報すべき。</p>
3	<p>障害者だけではなく、子育て世代やU25世代目線でのまち歩きワークショップも行うべき。</p>
4	<p>誰もが高齢者や障害者の気持ちを考え協力していく社会となるためには、社会の当たり前のマナーとして幼少期から子どもたちに伝えていく啓蒙が何より重要。</p> <p>乳幼児の子どもを複数人抱えて電車やバスに乗る機会が多くあるが、座席を譲られた経験はほとんどない。数年間にシンガポールに在住していたが、若者が電車内で妊婦や高齢者に座席を譲る場面をたびたび目にする。配慮して行動に移すのが当たり前という価値観があった。</p> <p>心のバリアフリーを促進するための活動や施策の効果を最大化するために、幼児期・初等教育期の子どもたちやその保護者を重点的な啓蒙活動の対象とするべき。</p>
5	<p>義務教育の段階で、バリアフリーに関することを学んだり、様々なハンデを持つ人々と交流したりすることで、幼いうちから、心のバリアフリーを促進していけるのではないか。</p>
6	<p>小、中学校への出張授業を実施し、「共生社会（みんなが助け合う）」などを説明。若い人から意見を聴くことも大切である。</p>

番号	意見概要
7	商店への啓蒙、教育施設（保育園、幼稚園、小中高大学）などでの生徒・児童・保護者への啓蒙を行うなど、'気付き'をひろめてほしい。
8	小学校の総合的な学習の時間などで区に在住する障害のある方や難病の方などから講演をいただいて、心のバリアフリーについて考えるきっかけにしてもらう取り組みを行ってはどうか。
9	主に世田谷線で見かける女子中高生の席の独占、学校で公德心教育を徹底させて欲しい。スマホ以上に教科書を広げている子が多い。弱者が乗ってきてもゆずらない。進学より情操不足。
10	バリアフリー化を意識できる人材の育成が必要である。街づくりする行政の人、建築士、だけでなく一般市民の理解が必要である。
11	障害のある子どもが特別支援学校ではなく、地域の小中学校の通常学級や支援学級で学べるようにして欲しい。 子どもの頃から障害のある子どもと共に育てていけば自然とバリアフリー化を意識できると思う。障害のある子も通常学級を基本としてどうしても通常学級になじめない子のために、支援学級を増設してほしい。障害が重いからこそ、身体の負担にならない近くの地域の学校に通学させてほしい。
12	区の職員が、車椅子使用者、目の不自由な方、双子ベビーカーの方、杖が必要な老人、保育士の方が園児を外に出す時、等々・・・こういう方々と数日活動を共にして、行動の不自由さを理解することが重要。
13	コンビニなどで返却場所が柔軟な車椅子のレンタルサービスがあると便利。
14	LGBTQについて学校で取り上げるのは勿論だが、SOGIEの尊重の方に教育方針・内容をシフトチェンジすべきだ。
15	高齢者、障害者等移動時お手伝いしてあげたいと思っても不審者等に思われるのではとつい躊躇する。また受け手側も安心してお願い出来ないのではと思う。元気な高齢者も大勢いる。お手伝い出来る方達を区内から募集し、区公認として証明書、バッチ等を作って頂けると良い。
16	全ての人に優しい街になってほしい。

番号	意見概要
1	商店街の車侵入禁止してほしい。
2	商店街の各所に駐輪場を整備してほしい。
3	段差をなくす事ばかりでなく、石畳になっている商店街の路をフラットにするべき。車椅子を押しているとガタガタとでこぼこ道を行く様です。又、杖の先、手押し車等も同様に平面上のほうがはるかに歩き易い。又、ブロックになった石ははがれ易いのか、欠けて穴が大きくなり、なかなか補修されない。
4	盲導犬、介助犬同伴OKの小売店、飲食店を増やしてほしい。
5	豪徳寺商店街と山下商店街の自転車や車のスピードを軽減する工夫をしてほしい。
6	豪徳寺・山下商店街の道路への車両侵入禁止を希望する。

番号	意見概要
1	駅ロータリーや提携駐輪場などに、一時駐車待機場を完備してほしい。
2	高架線の下には駐輪場が多くなったが、店舗から離れており、高齢の買い物者にとっては不便。駅構内にあるスーパーの前にも有料の駐輪場の設置（線だけでもよい）促進が必要。
3	千歳烏山北口の有料駐輪場のベルトコンベアについて、足とベルトコンベアの両立が困難。人力が必要。改善してほしい。
4	目的地に辿り着くまでに空き家、空き店舗などを活用し、ベンチ、休憩所があると良い。
5	私自身、股関節の具合が悪く、歩くより自転車の移動が楽だが、駐輪場からの距離が辛いことから用事が済むまでの間、店の前に停めることが可能となるよう、共通のわかりやすいマークや周知があれば助かる。
6	移動時のガイドヘルパーやボランティアを簡単に依頼できると良い。社協のふれあいサービスより短時間（30分前後）で1回200円程度で利用できるサービスがあると便利。例えば・山下駅から〇〇へご案内します。・山下駅から××へお送りします。など。
7	同行援護従業者の育成、登録、活用する。
8	梅丘の図書館で周辺施設での本の借り貸し、受け取りが出来るように希望する。

世田谷区移動等円滑化促進方針 概要版 (素案)

令和4年12月

世田谷区

背景と目的

区では、区民のだれもが安心して暮らせるまち、人々とのふれあい、支えあいながら生き生きと活動できるまちをめざし、福祉のまちづくりを推進してきました。

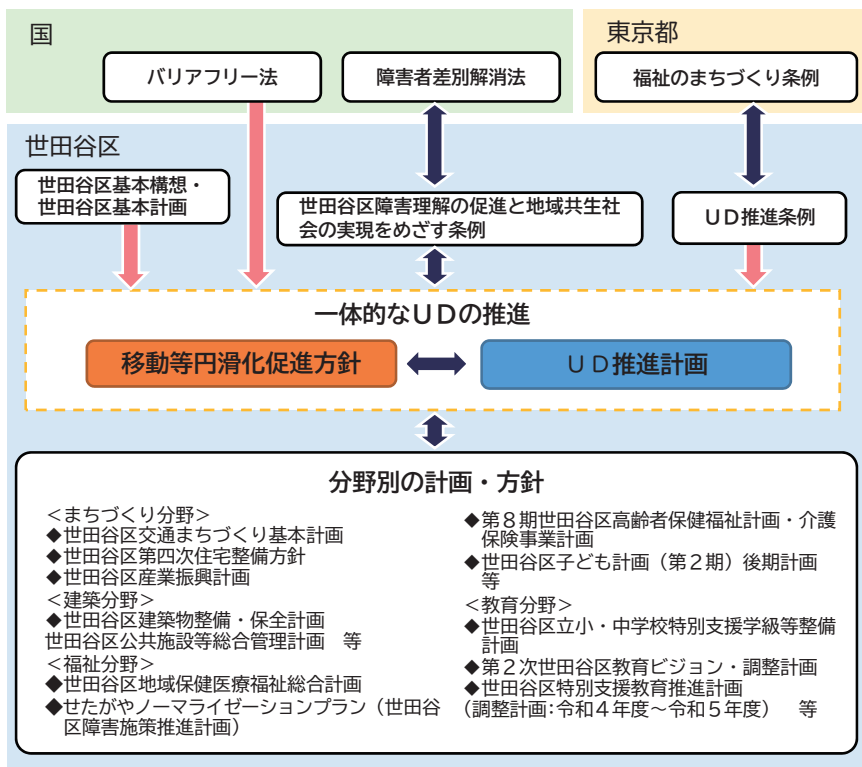
平成19年3月に世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例(以下「UD推進条例」という。)を制定した後、それに基づく計画として世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画(以下「UD推進計画」という。)を平成21年3月に策定し、世田谷区ユニバーサルデザイン環境整備推進地区(以下「推進地区」という。)を中心にユニバーサルデザイン(以下「UD」という。)の考え方に基づく取組みを推進してきました。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、心のバリアフリーといったソフト面での取組みの推進や新たに移動等円滑化促進方針に関する制度を追加するため、高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律(以下「バリアフリー法」という。)が改正されました。

本区は、令和元年10月に「先導的共生社会ホストタウン」に認定されたことを受け、UDのまちづくりや心のバリアフリーの推進などにより共生社会の実現に向けた取組みを推進していくこととしています。

UD推進条例の取組みをさらに推進するために、バリアフリー法に基づく「世田谷区移動等円滑化促進方針(以下「促進方針」という。)」を策定します。

促進方針の位置づけ



世田谷区におけるユニバーサルデザイン推進の取組み

UD推進条例

UD推進条例では、不特定又は多数の者が利用する庁舎等の公共施設や病院、駅などを公共的施設として定め、新設、改修時に整備基準や遵守基準に適合するように指導しています。

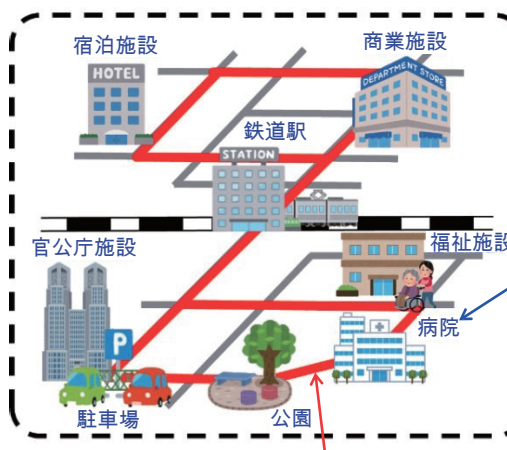
UD推進計画

UD推進計画では、生活環境の整備に関する目標や基本方針、施策・事業を明示し、ユニバーサルデザインによるまちづくりを進めています。

促進方針とは

高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区において、移動等に関する面的・一体的なバリアフリー化の方針を区が示すものです。また、区全体の方針についても明確化するものです。

なお、策定後、移動等円滑化の状況について概ね5年ごとに調査するとともに、必要に応じて促進方針の見直しを検討します。



推進地区
バリアフリー法に基づき移動等円滑化を促進することが、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と認められる地区を推進地区として区が定める。

生活関連施設
駅や官公庁施設、福祉施設、商業施設などのうち、高齢者、障害者等が、日常生活において多く利用する施設。

生活関連経路
生活関連施設を結ぶ経路のうち、高齢者、障害者等が、日常生活において利用する経路。

促進地区・生活関連施設・生活関連経路のイメージ

区の概況

人口・世帯数	約91万7千人・約49万世帯
高齢者・高齢化率	約19万人・約20%
障害者数	約3万人
外国人人口	約2万人
乳幼児人口	約4万人

道路網	都市計画道路の整備率:5割弱 主要生活道路の整備率:4割弱
公共交通	鉄道3事業者により運行 7路線 合計41駅 路線バス:5事業者により運行 83路線

出典:世田谷区HP統計情報館(各年4月1日)
世田谷区保健福祉総合事業概要(令和4年9月)

バリアフリー化の現状と課題

①UD推進条例に基づく取組み

UD推進条例に基づく取組みにより、一定のバリアフリー化が図られていますが、公共交通や道路、信号機等を含めた面的・一体的なバリアフリー化が図られていないため、それらを推進する枠組みが必要です。

②交通バリアフリー法に基づく取組み

三軒茶屋駅周辺地区において交通バリアフリー基本構想を策定し、鉄道駅や周辺道路等について目標としたバリアフリー化が概ね図られましたが、バリアフリー法が改正されていることを踏まえ、区全域においてハード・ソフトの両面からバリアフリー化を促進していく必要があります。

③各施設のバリアフリー化の現状

UD推進条例等により一定のバリアフリー化が図られていますが、バリアフリー法や移動等円滑化整備ガイドラインの改正内容を踏まえ、さらなるバリアフリー化の推進が必要です。

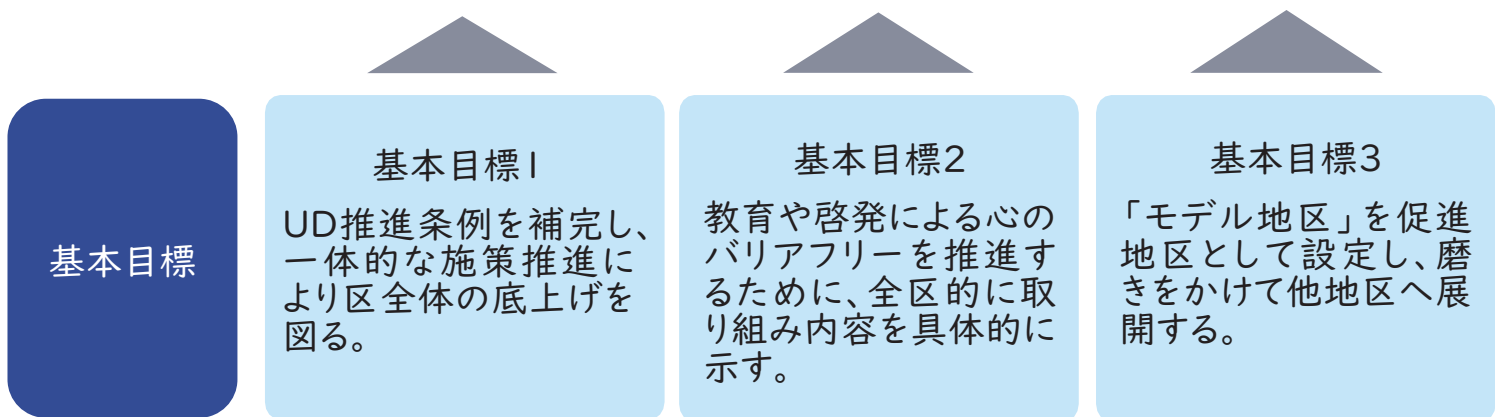
促進方針の策定に向けた課題

- 課題1:UD推進計画と一体的に施策を推進します。
- 課題2:バリアフリー法の枠組みを活用した区全域におけるバリアフリー化の促進します。
- 課題3:促進地区の選定要件を踏まえた今後の取組みのモデルとなる地区を設定します。

第3章 促進方針の基本目標と基本的な考え方

本区における既存の取組みを更に推進するため、バリアフリー法による促進方針制度を活用し、様々な事業者の連携・協力、地区を定めた面的・一体的な移動等の円滑化を促進するため、第2章で示した促進方針の策定に向けた課題を踏まえ、バリアフリー化を促進するため以下に3つの基本目標を示します。

施設利用と移動に関するバリアフリー化の促進



促進方針の基本目標と基本的な考え方

区全域におけるバリアフリー化の取組を促進していくにあたり、施設整備などによるハード面におけるバリアフリー化とあわせて、心のバリアフリーや情報のバリアフリーなどのソフト面におけるバリアフリー化の促進が必要です。区の関連計画とも連携し、区全域におけるバリアフリー化の促進のために必要な以下の取組みを推進します。

①施設のバリアフリーの促進

公共交通、道路、建築物など個々の施設については、関連する条例、基準等に基づき整備します。さらに、接し合う施設管理者が連携・協力し、移動の連続性に配慮したバリアフリー化を促進します。また、踏切など、道路と公共交通施設とが交差し合う場合も連携協力し、バリアフリー化を促進します。

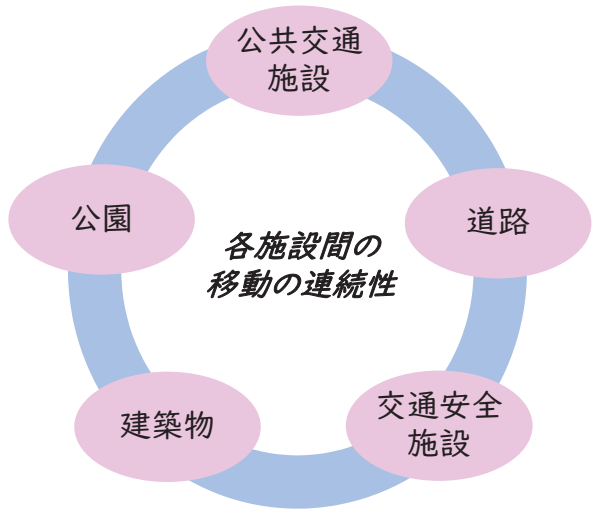


図. 接し合う施設管理者の連携・協力による移動の連続性に配慮したバリアフリー化のイメージ

公共交通施設

- ・鉄 道 ▶可動式ホーム柵の設置
エレベーターの大型化 など
- ・バ ス ▶停留所へのベンチ
上屋の設置 など
- ・タクシー ▶接遇研修の定期的な実施
UDタクシーの導入 など

道 路

- ・踏切の安全性確保
- ・歩道橋設置箇所のバリアフリー化など

交通安全施設

- ・音響式信号機の増設
- ・横断歩道へのエスコートゾーンの設置など

公 園

- ・設備やトイレなどの安心安全の取組み

建 築 物

- ・各種基準、ガイドライン、UD推進条例に基づいた整備推進など

②情報のバリアフリーの促進

すべての人が必要な情報を必要な時に適切に得ることができるようにするため、以下の取組みを実施し情報のバリアフリー化の促進を図ります。

① 事前の情報収集の円滑化

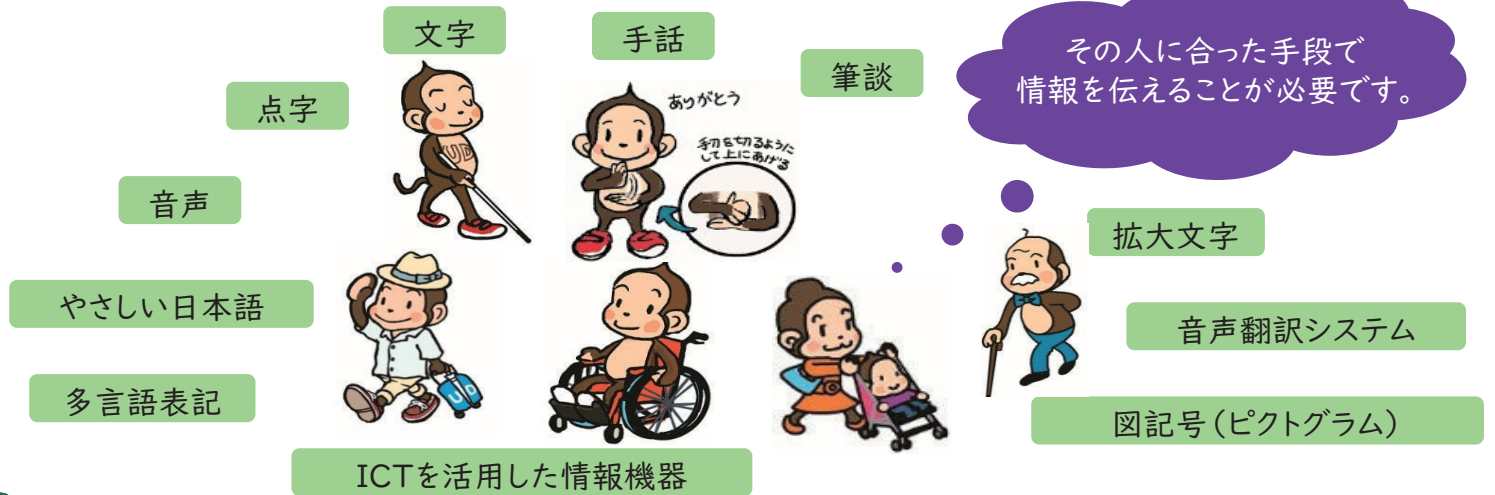
各施設のHPへのバリアフリー情報掲載やそれらの更新の促進など

② 現地での情報提供

ICT を活用した情報提供機器の設置、窓口担当者への心のバリアフリーや情報のバリアフリーの普及・啓発の推進など

③ 情報保障の充実

催事や会議等における興行主や施設管理者に対する情報保障の充実の促進など



③心のバリアフリーの促進

「不便さ」、「不自由さ」は、機械や設備だけで解決できるものではなく、一人ひとりが、高齢者や障害者の気持ちになって考え、協力していくことが心のバリアフリーです。

行政、施設管理者、区民が連携・協力し、以下3つの視点の取組みを実施し、心のバリアフリーを促進します。

① 理解

・障害当事者による講座やワークショップを実施するなど、様々な人への理解など

② 接遇

・公共交通機関などでの人的対応の充実など
・心をこめたコミュニケーションと気づかいを実践した接遇の普及など

③ 交流

・障害者がスポーツ・レクリエーションに親しむ機会の充実など
・スポーツ・レクリエーション活動を通じた障害のある人となない人との交流促進など



2020
ボッチャ世田谷カップ



「障害のある人もない人も共に楽しめるスポーツ・レクリエーション交流事業」



心のバリアフリーシンポジウムにおける、まち歩き点検の様子



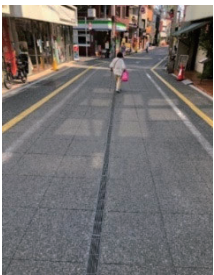
せたがや・障害者・まち!交流塾



UDワークショップの様子

④商店街におけるバリアフリーの促進

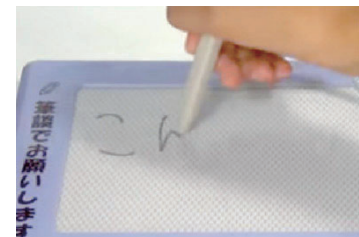
梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区および区役所周辺地区の商店街でこれまで実施されてきた取組みを、移動等円滑化における世田谷らしさと捉え、ハード・ソフトの一体的なバリアフリー事例として更に磨きをかけ、商店街のバリアフリーを促進していきます。



道路構造を見直し、店舗出入口の段差を解消した例



リーディングラインの設置例



筆談ボード



一時的に使用するための段差解消スロープの設置例



店舗入り口に設置した段差解消スロープを使用している様子



助成制度を利用し商店街に設置したベンチ
(写真は三宿四二〇商店会)

促進地区の選定

モデル地区として最も効果の高い地区を促進地区に設定するにあたり、これまでUDのまちづくりを重点的に進めてきた5つの総合支所管内におけるUD推進地区の中から、取組み実績、バリアフリー法に基づく三要件（効果要件、課題要件、配置要件）を踏まえ検討した結果、「梅ヶ丘駅～豪徳寺駅・山下駅周辺地区」と「区役所周辺地区」を包括する『世田谷区役所周辺地区』を促進地区に選定します。

生活関連施設の設定	高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する駅や官公庁施設、福祉施設などを生活関連施設に設定します。
-----------	---

生活関連施設：旅客施設、公共・公益施設、文化・教育施設、保健・福祉施設
医療施設、商業施設、都市公園

生活関連経路の設定	歩行者ネットワークの形成を考慮したうえで、生活関連施設間を結ぶ経路を生活関連経路に設定します。
-----------	---

促進地区における配慮事項

配慮事項は、まち歩きでの意見、協議会での意見を参考に配慮すべき事項として区として取りまとめたものです。各施設設置管理者により可能な限り配慮することとします。

1 施設のバリアフリーの促進

- ・各施設管理者の連携協力による施設の安全性確保 など

2 情報のバリアフリーの促進

- ・各施設管理者の連携協力によるわかりやすいサイン整備 など

3 心のバリアフリーの促進

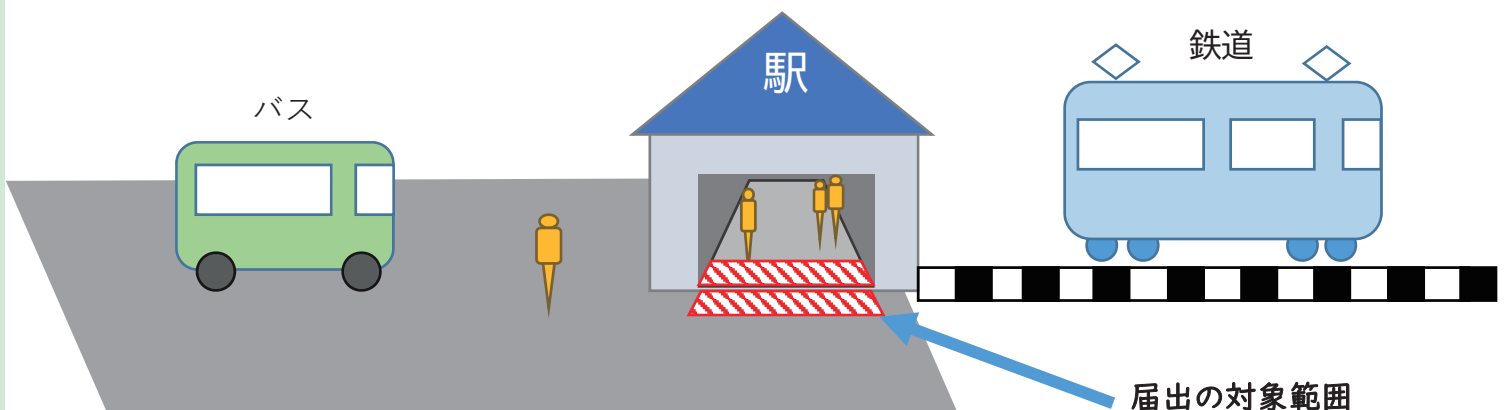
- ・すべての人にとって易しい社会となるための研修実施 など

4 商店街のバリアフリーの促進

- ・商店街で取組むバリアフリーの推進 など

行為の届出制度

促進地区では、多くの人が往来する鉄軌道の駅と道路とが接する部分について新設・改修等を行う場合、当該管理者は区に届出が必要となります。



取組みの方向性

協議会や多くの区民の意見を反映させた本方針に記載した事項を今後具現化していくためには、引き続き関係者が一丸となって取組んでいく必要があります。今後の関係者による取組みの方向性を以下に示します。

(1) 周知・啓発と連携・協力

- ① 区民、施設設置管理者、行政機関等をはじめとする関係者に対し、世田谷区移動等円滑化促進方針の内容を周知・啓発する。
- ② 教育や啓発により心のバリアフリーの促進に取組み、区民意識の醸成に努める。
- ③ 区民、施設設置管理者、行政機関等と連携・協力しながらバリアフリー化を推進し、面的・一体的なバリアフリー化の実現に取組む。

(2) 世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画との一体的な推進

- ① 本方針とUD推進計画とが一体となって、世田谷区のUDを推進するよう努める。
- ② 本方針は、「世田谷区障害理解の促進と地域共生社会の実現をめざす条例」をはじめ、様々な条例・方針・計画等との整合・連携を図りながら、地域共生社会の実現をめざす。

(3) 促進地区の他地区への展開と区全体のレベルアップ

- ① 促進地区内の生活関連施設及び生活関連経路管理者に対し、配慮事項を踏まえた整備や維持管理を促し、促進地区内の移動等円滑化のレベルアップを図る。
- ② 促進地区の良い部分を区内の他地区へ展開し、将来的には区全体のレベルを更に引き上げる。
- ③ 他地区への展開にあたっては、市街地開発事業などの面的整備の機会を捉えるなど、効率的に一体的な整備が可能となるよう配慮するとともに、5つの総合支所の地区特性を踏まえた柔軟な展開を図るものとする。

促進地区における重点的な取組み

(1) 「うめとぴあ」、区役所本庁舎の移動等の円滑化

区は、「うめとぴあ」周辺と、建て替えを進めている世田谷区役所本庁舎周辺の移動等円滑化に向け、サイン整備などの検討を行います。

(2) 商店街の心のバリアフリーの促進

促進地区内の商店街に対し、本方針や、区で発行する「みんなが嬉しくなるお店（平成23年3月）」、「ユニバーサルデザインって何だろう？（令和3年3月）」などを参考としたワークショップなどを関連所管との連携により取組むことにより、区と商店街とが協力しながら心のバリアフリー等に関する普及啓発活動を実施します。

(3) 交通事業者等との連携

鉄道事業者は、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年6月国土交通省）」などによる、鉄軌道施設の円滑な利用や安全確保について、区に対して情報共有するとともに、区と連携・協力しながら検討をすすめます。

世田谷区移動等円滑化促進方針（概要版）

発行年月 令和4年12月

編集・発行 世田谷区 都市整備政策部 都市デザイン課

住所 〒158-0094 世田谷区玉川1丁目20-1

電話 03-6432-7151

F A X 03-6432-7996