

渋谷駅周辺地区バリアフリー基本構想（素案）に関する パブリックコメント実施結果

1 実施期間

平成30年2月19日から平成30年3月5日まで

2 提出方法及び提出者数

提出方法	人数
郵送	1
持参	2
ファックス	1
電子メール	8
計	12

3 意見総数

66件

※複数のご意見をお寄せいただいたものがあるため、意見総数と提出者の合計人数は一致しません。

4 提出された意見の要旨及びそれに対する区の考え方

【構想全般】

番号	意見要旨	区の考え方
1	車椅子利用者にとって、バリアフリー化は大変嬉しく、ワクワクする気分です。しかし、会合が多く、時間も長いだけでは、何にもなりません。その間に交差点の段差を1つでも改善していただく方が助かります。 渋谷区のバリアフリー化は都内でも1、2位を争うほどなされていると思いますが、まだ数か所、突然車椅子が止まってしまう、投げ出される場所もあります。	歩行者の通行動線上にある歩道と車道の段差については、道路等のバリアフリー化の方針（p.9）に「すべての人が安全で円滑に移動できる構造とします」と記載しており、本構想に定めた生活関連経路においては、この方針に基づきバリアフリー化を進めます。 また、区内のそれ以外の道路についても、道路の維持管理の中で、歩行者の安全確保のために補修等を行っていきます。

番号	意見要旨	区の考え方
2	渋谷区はなぜ急にバリアフリー基本構想の策定をし始めたのか。 国交省のホームページを見ると東京23区内では、渋谷区だけが、バリアフリー基本構想を策定していないのがわかる。しかし、今まで策定しなくても、バリアフリー化の取り組みはなされてきていると思うが、はたして、この構想を策定することによる効果はどのくらい期待できるのでしょうか。危惧されるのは、この構想が、渋谷駅周辺地区のみの策定で、しかも策定区域があいまいだ(渋谷駅を中心とした徒歩圏内概ね500mの範囲)。渋谷駅周辺地区の地域住民として「区域を確定し、その範囲内は全てバリアフリー化を推進することとする」と定めないと効果は期待できないと思われます。さらに、渋谷区においては、渋谷駅周辺地区以外においても、バリアフリー化が不十分なところがたくさんあるので、駅周辺地区のみを重点整備地区として策定するのは、バリアフリー化の度合いに差を生じさせることになり、区としての一体性、統一性に欠けると考えられます。区内全域への均質、平等なバリアフリー化の実現を図るべく策定するようにお願いします。	本構想では、別紙1のとおり、バリアフリー化の対象として、生活関連施設、生活関連経路、重点整備地区の区域を定め、バリアフリー化に取り組めます。 渋谷駅周辺地区以外のバリアフリー化については、本構想の効果を見極めながら、今後、検討していきます。

【1. 構想の策定にあたって】

番号	意見要旨	区の考え方
3	バリアフリー基本構想の位置づけの関連計画の中に「地区計画」を追加してください。	ご意見を踏まえ、関連計画(p.4)に「渋谷駅周辺の地区計画」を追加します。

【2. 渋谷駅周辺地区の生活関連施設・経路及び区域の設定】

番号	意見要旨	区の考え方
4	渋谷駅から桜丘町方面へ至る経路 渋谷駅中心地区の都市基盤整備が進行中ですが、この構想における重点整備地区は、まずは渋谷駅中心地区を、そして、隣接する渋谷駅周辺地区へつながっていく設定としていただきたいと思います。生活関連経路はつながっていてこそ、活用性があり、発展性があります。 渋谷駅から隣接する桜丘町への経路、さらに、桜丘町に隣接する南平台町、鶯谷町、鉢山町、猿楽町につながっていく生活関連経路を設定してほしいと思います。 具体的には、渋谷駅から、鉢山町「パール」、東3丁目「ひがし健康プラザ」、桜丘町「渋谷桜丘郵便局」、鶯谷町「マルエツプチ渋谷鶯谷町店」の各施設へ至る経路、及び、各施設同士を結ぶ経路の設定をお願いします。	生活関連施設及び生活関連経路の拡充については、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も継続して検討することにしております。 生活関連施設及び生活関連経路の具体的な設定に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。
5	国道246号の歩道橋 素案の別紙1「重点整備地区の区域と生活関連施設・生活関連経路(案)」の地図上に、246号歩道橋の記載がありません。 今回の素案で、この246号歩道橋は、別紙2「(2)道路特定事業」「経路1 国道246号」「③横断歩道橋のバリアフリー化」「目標時期：長期」と記載されるにとどまっています。 渋谷駅から桜丘町につながっていく経路の途中に246号歩道橋が位置しています。地図上に246号歩道橋がないとつながっていきません。 この246号歩道橋を、生活関連経路と設定してほしいと思います。	国道246号の西口横断歩道橋については、経路1(国道246号)として生活関連経路に位置づけております。 また、国土交通省が実施している国道246号渋谷駅周辺整備事業において、西口デッキの架け替え及び西口地下通路の整備が進められており、この事業により、渋谷駅と桜丘町方面とを結ぶ歩行者動線の充実が図られます。
6	素案に「生活関連施設の候補施設」として「保健・福祉施設」が記載されています。 ところが、駅周辺の住民、特に住み慣れた高齢者や障害者が、福祉や介護保険サービスの相談や手続きのため通所する、地域の総合窓口である「地域包括支援センター」が「生活関連施設」として設定されていません。 駅周辺の4つの「地域包括支援センター」(鉢山町「パール」、神南1丁目「高齢者ケアセンター」、神宮前3丁目「ケアコミュニティ・原宿の丘」、東3丁目「ひがし健康プラザ」)を、「生活関連施設」として設定してほしいと思います。 ただし、4つの「地域包括支援センター」を比較すると、住民が多い地区の2施設(鉢山町「パール」、東3丁目「ひがし健康プラザ」)を、最優先の順位の「生活関連施設」として設定することを切にお願いします。	高齢者ケアセンターについては、これまで調整してきた結果、本構想の生活関連施設(別紙1)に追加します。 また、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も生活関連施設の拡充等を継続して検討することにしております。高齢者ケアセンター以外の地域包括支援センターに関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。

番号	意見要旨	区の考え方
7	素案に「生活関連施設(案)」として、「渋谷郵便局」、有名な商業施設が設定されています。 ところが、桜丘町周辺住民にとっては、最初に国道246号の横断歩道橋を昇り降りして、次に渋谷駅の中を通過し、さらに宮益坂を上がるルートとなる「渋谷郵便局」や、多数の来街者が利用する有名な商業施設は日常的には利用頻度が低い施設です。 来街者ではなく、住民のうち特に高齢者は、身近な桜丘町「渋谷桜丘郵便局」や鶯谷町「マルエツプチ渋谷鶯谷町店」を利用しますので、「生活関連施設」としての設定をお願いします。	生活関連施設及び生活関連経路の拡充については、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も継続して検討することにしております。 生活関連施設及び生活関連経路の具体的な設定に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。
8	現在では、バリアリー化そのものが、移動に負担を感じる多くの人(交通弱者)を対象にしていると思います。この点から考えると、地域の高齢者にとっては、渋谷駅周辺にある渋谷区指定の4か所の地域包括支援センターが非常に重要です。また、その地区の住民が実際に利用する郵便局は、近くの郵便局であり、必ずしも渋谷郵便局ではないと思います。また、近所の保育園を見ていると、朝は多くの母親が自転車やバギーで幼児を連れてきていますし、昼間は園児の散歩の為、保育園の先生達がカートを人力で押して幼児を移動させています。 是非とも地域包括支援センター、地域の郵便局、地域の保育園を生活関連施設として設定してください。	保育園については、別紙1のとおり、本構想の生活関連施設として、3つの保育園を設定しております。 地域包括支援センターのうち、高齢者ケアセンターについては、これまで調整してきた結果、本構想の生活関連施設(別紙1)に追加します。 また、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も生活関連施設の拡充等を継続して検討することにしております。高齢者ケアセンター以外の地域包括支援センターや郵便局に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。
9	素案別紙1の生活関連経路をみますと、渋谷駅から桜丘町に向けての生活関連経路が繋がっていません。これは桜丘口の陸橋があるために途切れているのではないかと思います。この陸橋を生活関連経路と設定しないと桜丘町にはバリアフリーではつながりません。また、国道246号は非常に大きな幅の道路です。ここに生活関連経路が一本の線で設定されておりますが、これは国道246号の両側に設定されと考えてよろしいでしょうか。実際、歩行者数は両側ともかなりのものです。 また、素案の別紙1の地図をみると、生活関連経路が境までつながっていない場合が多くみられます。今後隣接地域でバリアフリー化に取り組むときに、隣接地域につながらない経路では発展性が見込めません。(渋谷区は人口密集地であり、町名の境が生活の境ではありません。) 生活関連経路は道路ですから、切れ目なく、かつ指定地域の境まで設定しておいてこそ、道路としての活用性も発展性も期待できると思います。	国道246号の両側の歩道及び横断歩道橋については、経路1(国道246号)として生活関連経路に位置づけております。 また、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も生活関連経路の拡充等を継続して検討することにしております。生活関連経路に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。

番号	意見要旨	区の考え方
10	素案によりますと、渋谷駅は4社8線の鉄道路線が結節するとともに、都内最大級のバスターミナルを持ち、国内有数の利用者がいると記述されています。 渋谷駅重点整備地区の設定もそれを踏まえた根拠ある地域設定だと思います。実際バリアフリー協議会の議事録を見ますと、渋谷駅の開発に関連して基本構想があるが、その整備地域にそろえた方がよいとの意見がありました。 一方、素案では、渋谷駅を中心とする徒歩圏内(概ね500mの範囲)とするとありますが、ネットで検索すると、一般に徒歩圏内とは1km以上を想定しているようです。 また、渋谷駅には多くの改札口がありますが、そのどれをとっても特定旅客施設の基準である3,000人に対して桁違いの利用客があります。 したがって、渋谷駅の各改札から1kmの徒歩圏内と想定すると、正にそれは渋谷駅からの徒歩圏となり、渋谷駅重点整備地区はすっぽり内包されて、かつ隣接地域も包含されます。 そこで、バリアフリー基本構想の区域設定は、少なくとも開発基本構想にある重点整備地区と合致させておき、隣接部分との接合を将来可能にできる体制を準備しておいた方が合理的でかつ説得力があると思いますので、再考をお願いします。	重点整備地区の区域については、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も区域の拡大等を継続して検討することにしております。 重点整備地区の区域設定に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。
11	生活関連施設 行政施設として、渋谷警察署、渋谷消防署を追加してください。 銀行・郵便局として、興産信用金庫渋谷支店(桜丘町4-26)を追加してください。 大規模商業施設として、渋谷インフォスタワー(桜丘町20-1)を追加してください。 集客施設として、住友不動産渋谷ファーストタワー(東1-2-20)を追加してください。 オハナ渋谷桜丘(桜丘町11-8)を追加してください。	生活関連施設の拡充については、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も継続して検討することにしております。 生活関連施設の具体的な設定に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。
12	生活関連経路 24の経路を、桜丘町19・20と23の間の道路まで延伸してください。 32の経路を、桜丘町17・18と14・15の間の道路まで延伸してください。 33の経路を、桜丘町18と19の間の道路まで延伸してください。	生活関連経路の拡充については、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も継続して検討することにしております。 生活関連経路の具体的な設定に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。

【3. バリアフリー化の基本方針】

番号	意見要旨	区の考え方
13	渋谷駅は駅施設が多層階に分散しているため、乗り換えの際、利用者は皆、垂直移動の困難を抱えています。運動機能に障害のない人でも副都心線のホームから銀座線やJRのホームまで、徒歩だけで移動することは困難ではないでしょうか。 駅の改良工事が進んでいますが、今後も引き続き、垂直移動の経路を拡大し、万一の安全対策を充実させ、困難さの軽減と施設の改善に取り組むことを切に望みます。	公共交通機関の乗り換え動線については、バリアフリー化の基本方針(p.7)に、バリアフリー化の推進を記載しており、この方針に基づきバリアフリー化を進めます。
14	道路・公共交通や建築物のバリアフリー化では、段差解消が最も重要であると思います。万一の非常時の対応も考えて、また、インクルーシブ社会の理念を鑑みて、いずれは、人々が普通に通行する経路の全てが段差のないバリアフリーの通行経路となることを望みます。	ご意見を踏まえ、より多くの経路や施設が、すべての人にとって移動しやすく、利用しやすいものになるように、本構想を契機としてバリアフリー化に取り組んでいきます。
15	ソフト面のバリアフリーとは、情報のバリアフリーと、人々の交流における心のバリアフリーを指すと思います。情報のバリアフリー化は、見えない・聞こえない・読めない・理解できないなどの状況に対してなされる環境整備と配慮で、ハード面と同等に重要です。 誘導ライン、点字ブロック、誘導用音サインやアナウンス、ピクトグラム案内板など、建築物や設備機器へ付加する情報の充実はもちろん、案内所には対応できるガイドヘルパーを配置してほしいです。 また、これからは、スマホをかざすと情報を得られるアプリケーションの開発など、ICTを活用して情報のバリアフリー化を推進してほしいと思います。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。 また、ICTを活用した情報のバリアフリー化についての記述(p.23)を追加します。

【4. 生活関連施設・生活関連経路の整備方針】

番号	意見要旨	区の考え方
16	渋谷駅周辺が多階層の構造になると、高齢者、障害者や荷物が重くない人でも多くの方がエレベーターを利用したくなる。便利な場所にエレベーターがあることが望ましいが、必要としている人がなかなか乗れない場面が想像される。利用者が多い場所には、エレベーターを複数機設置して、優先エレベーター設置等、配慮しやすさと利便性を高めてほしい。 また、エレベーターを必要とする人のために、掲示やアナウンスにより優先を知らせてほしい。	優先エレベーターについては、本構想に基づき、心のバリアフリーに関する区の取り組みを進めていく中で、優先エレベーターの考え方や周知方法などを検討していきます。

番号	意見要旨	区の考え方
17	渋谷駅は多層階のため、災害時に多くの人が縦の動線の移動困難者になる可能性がある。階段が使えない人のためのスロープでの移動ルートの確保(スロープ内に入った際すれ違いや途中横に避けることができる)をしてほしい。 スロープには、逆走による危険回避のために、すれ違える幅、両側に手すりが必要。また、危険防止や遊びでの利用を回避するための案内表示をしてほしい。	ご意見については、今後の課題とさせていただきます。
18	鉄道 車椅子でも大回りせずに乗り換えのできる渋谷駅を目指してほしい。 鉄道、地下鉄では、ロンドンの地下鉄路線図のように介助なしで乗降できるホームの駅やバリアフリー対応の駅などサインでわかるとよい。(パラリンピック時や旅行者にもわかりやすく) 狭いホームは、車椅子利用者にとって恐怖であり、利用をためらう。ホームドアの推進に期待しています。	公共交通機関の乗り換え動線については、バリアフリー化の基本方針(p.7)に、バリアフリー化の推進を記載しております。また、鉄道駅における情報提供やホームからの転落防止については、公共交通のバリアフリー化(p.8)に記載しております。これらの方針に基づきバリアフリー化を進めます。
19	バスのりば バス乗り場までの安全なバリアフリー経路を確保してほしい。	バスのりばや歩道等に関するバリアフリー化については、公共交通のバリアフリー化(p.8)及び道路等のバリアフリー化(p.9)に記載しており、これらの方針に基づきバリアフリー化を進めます。
20	タクシー 車椅子を使う重度の人は、出かける際は介助者と一緒にリフト付きタクシーを利用することが多いが、リフトタクシー等の乗降場所に大変困っている。駐停車できる場所の空きを待つ、場所がないと横断歩道の横やバス停近くに止め乗降することもあり、通行や交通の妨げにもなる。法的にも疑問を抱くことがある。リフト付きタクシーだけでなく足の悪い方なども含め、駅周辺に安全な車の乗降スペースの確保が望まれます。(どこで乗降すればよいかと、福祉タクシーの人と毎回乗降場所を探す。周辺を何週もすることもある。) 駅、ヒカリエ、駐車場や車寄せのない商業施設、また、文化総合施設大和田、地域交流センター新橋等、区の施設でも道路での乗降により交通の妨げとなることがある。安全の確保も心配です。	タクシーのりばに関するバリアフリー化については、公共交通のバリアフリー化(p.8)に記載しております。また、建築物の駐車場に関するバリアフリー化については、建築物のバリアフリー化(p.10)に記載しております。これらの方針に基づきバリアフリー化を進めます。
21	歩道等 路面に傾きがあると車椅子が傾斜方向に偏って進みやすく、負担になる。(水平が望ましい) 街路樹の根の隆起は歩行や車椅子の通行の妨げになるので引き続き管理してほしい。 駅周辺には傾斜の強い坂道が多く、車椅子	歩道等に関するバリアフリー化については、道路等のバリアフリー化(p.9)に記載しており、この方針に基づきバリアフリー化を進めます。 なお、再開発による迂回ルートやエレベーターの確保に関するご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。

番号	意見要旨	区の考え方
	利用者は難儀することも多い。再開発により遠回りでも坂の少ない迂回ルートやエレベーター等でのショートカットルートが作られるとまちに出かけやすくなる人がある。	ます。
22	信号機・横断歩道 歩道から横断歩道への段差や中央分離帯近くの段差部分で自走や電動の車椅子が動かせず立ち往生することがあり危険。引き続き段差解消をお願いします。 歩道橋や多層階のビルを使わなくてもよい信号で渡れる横断歩道を減らさないでほしい。駅から遠くてもルートとして残してほしい。	歩道の段差解消については、道路等のバリアフリー化(p.9)に記載しており、この方針に基づきバリアフリー化を進めます。 また、横断歩道橋については、ご意見を踏まえ、道路等のバリアフリー化(p.9)に記述を追加します。
23	自転車対策 東京都の調査によると、渋谷区が放置自転車台数では昨年ワースト2(今年はワースト1と「放置自転車クリーンキャンペーン」会議出席者からの情報)という結果。駅周辺工事で自転車置き場が分かりにくくなったことも急増の原因か。自転車置き場の周知やパーキング(時間制)を増やし、通行の妨げとなる放置自転車が減少することを期待します。	放置自転車の対策については、道路等のバリアフリー化(p.9)に記載しており、この方針に基づき対策を進めます。 また、自転車駐車場の周知や増設に関するご意見については、関係所管と協議し、対応を検討していきます。
24	建築物の出入口 出入りが困難な入口の場合、連絡が取れる場所の案内(ボタンで連絡がとれるなど)があると、別の入口へのルートを教えてもらえるかもしれない。簡易スロープの準備や人の手助けで出入りが可能になる場合もある。	ご意見については、本構想に基づく取り組みを進めながら、今後、検討していきます。
25	建築物の駐車場 駐車場の車椅子スペースにコーンや鍵のかかったポール等があり、利用できないことがある。連絡することで動かしてもらえるように指導をお願いします。また、連絡先の表示があるとうれしい。	ご意見については、本構想に基づく取り組みを進めながら、今後、検討していきます。
26	建築物のエレベーター 利用者が多い場所には、エレベーターを複数機設置して、利便性を高めてほしい。掲示やアナウンスにより、優先をわかりやすく知らせてほしい。 ビルの規模により、大きな車椅子やストレッチャーが利用できないエレベーターがある。小型の場合、サイズと重量制限、また、入口と出口の角度が違い、車椅子をとり回すことができずに出られないものがある。店舗等の場合HP等で事前にわかるとありがたい。	ご意見については、本構想に基づく取り組みを進めながら、今後、検討していきます。
27	建築物の階段 階段だけでなく建物にはバリアフリーの避難路が設置されることが望ましい。	ご意見については、今後の課題とさせていただきます。

番号	意見要旨	区の考え方
28	建築物のトイレ等 大人サイズのオムツ替えスペースのある多機能トイレの増設を望みます。大人用のオムツ交換ができる簡易ベッドや折りたたみベッドの設置されているトイレは、スペースの都合でとても少ない。 オムツ交換用トイレがないときは、トイレの床に持参のビニールやバスタオルを敷いて寝かせてオムツ替えをすることになる。床が不衛生であったり、冷たいコンクリートの場合もある。 障害当事者も介助者も精神的、肉体的に大きな苦痛を感じる。 障害者用のトイレを設置する場合、多機能であるがために待ち時間が長くなってしまうこともある。商業施設等の場合、階によって機能が少しずつ違うトイレを設けているところが増えてきている。オストメイト付き、車椅子用、介助者と入れる広め等を設置することで、障害特性に起因するニーズにあったトイレを増やすことができる。 乳児の授乳スペースは多機能トイレと別が望ましいという意見にも賛同。 (障害者施設では使う形式ですが) ベッドかベンチと洗面台だけのオムツ替えと更衣室(着替え台もあるとよい)なら、省スペースでオムツ替えや着替えができる場ができる。(着替えとオムツ替えが同じ場所という考えがよくないかもしれないが) オムツ替えのスペースがない場合、救護室のベッドや廊下の隅など、つい立て等で目隠しできる場所が借りられるとありがたい。 リフレッシュ氷川にも大人用のオムツ替えベッドがないため、肢体不自由児のグループ活動の時はベッドが必要な人は主に車椅子トイレの床を使用。障害が重い人は便座のある床に降ろすのに危険が伴うため、部屋の隅の床にマットを敷き目隠しを設けた。	大人用のおむつ交換のできる大型ベッドの設置については、建築物のバリアフリー化(p.11)に記載しております。 多機能トイレへ利用者が集中する問題については、ご意見を踏まえ、建築物のバリアフリー化(p.11)に記述を追加します。
29	公園の出入口 自転車を入り難くする車止めは、狭かったり、カーブがついていたりで車椅子が容易に通り返けられないものが多く、バリアとなっている。大きな車椅子も公園に入れてほしい。入りやすい車椅子通路は、自転車がさらに入りやすい。	公園の出入口については、公園のバリアフリー化(p.12)に記載しており、この方針に基づきバリアフリー化を進めます。
30	公園のトイレ 清潔で安全な場所であってほしい。多目的トイレは必要だが宿泊場所等にならないように管理しなければならない。時間での施錠等の対策をしてほしい。	ご意見については、本構想に基づく取り組みを進めながら、今後、検討していきます。

番号	意見要旨	区の考え方
31	自転車対策 自転車は交通手段のひとつになっていて、駐輪スペースの整備が進まなければ放置自転車は減らないと思います。また、お子さんを前・後ろに乗せることを前提とした自転車、アシスト付きの自転車、ハンドルが直線状の自転車が増えていますので、そういった自転車が駐輪しやすい、親子が安全に利用できるといった視点も大切だと思います。	放置自転車の対策については、道路等のバリアフリー化(p.9)に記載しており、この方針に基づき対策を進めます。 また、自転車駐車場の整備に関するご意見については、関係所管と協議し、対応を検討していきます。
32	明治通りや国道246号、道玄坂一丁目など、渋谷駅周辺で、駐輪場が減っている。朝の8時ごろから路上駐輪が目立ち、歩きづらいので、マナーの向上をしてほしい。	自転車利用に関するマナーの向上については、道路等のバリアフリー化(p.9)に記載しております。
33	鉄道について 電車に乗る際、ホームと電車の隙間が大きく危険である。隙間は、5cm以内にしてほしい。(都営地下鉄は、隙間が少なく、小田急は、よくできていて安心して利用できる) 電車を利用する際、いつも同じ車両に乗るが、東横線のホームドアには番号が付いていて、乗車位置の確認ができてよい。 視覚障害者は、音による情報が大切なので、小田急のように電車が来る時、ホームで音声により知らせたり、階段付近で小鳥の声で階段を知らせてくれるなど配慮してほしい。	ホームの列車との隙間の解消や音声などによる案内の設置については、公共交通のバリアフリー化(p.8)に記載しております。 また、ホームドアへの点字表示の設置に関するご意見については、各鉄道事業者へ申し伝えます。
34	バスについて バス停で行先案内をしてくれるので、何行きが来たのかすぐわかり、利用しやすい。 バスの車内の音声や音量を聞き取りやすくしてほしい。	バスの車内・車外の案内放送に関するご意見については、各バス事業者へ申し伝えます。
35	信号等について 音声信号が地域の苦情により、止められている。音声が頼りなので、昼間くらいは、案内できないものか。 甲州街道など、大きな横断歩道には、渡り切れない場合があるので、青信号を長くしてほしい。(区内では、かなり設置済みである。)	信号機に関するご意見については、警視庁及び所轄の警察署へ申し伝えます。
36	誘導ブロック等 建物内に通路や階段があれば、手すりを利用することが多いので、手すりに点字シールをつけてもらえると非常に便利だ。	手すりの点字表示の設置については、ご意見を踏まえ、建築物のバリアフリー化(p.11)に記述を追加します。
37	建物の入口 道路から建物へ入る場合に、階段の段の幅や高さが違う建物がある。つまりいて、危険なので、一定の幅にするか同じ高さにしてほしい。	階段の踏面の幅等に関するご意見については、まち歩き点検でも同様のご意見をいただいております。まち歩き点検における主な意見(p.30)として記載しております。

番号	意見要旨	区の考え方
38	トイレについて トイレのボタンが施設ごとに違う。点字がついている場合もあるが、ボタンの位置を統一してほしい。また、離れると自動で洗浄する便器はありがたい。(呼び出しボタンを押してしまうことが何度もあるので)	トイレのボタン等の配置については、ご意見を踏まえ、建築物のバリアフリー化(p.11)に記述を追加します。

【5. 心のバリアフリーの取組方針】

番号	意見要旨	区の考え方
39	他者を思いやることは、ことに困難で余裕のない環境下ならば大変に難しいことだと思います。例えば、順番を待つ人々があふれる状況では、障害者も高齢者も乳幼児連れの人も、同じ列に並ぶことが平等とされることがあります。ここ、渋谷駅では、どうあるべきなのでしょう。 人々の価値観や感性は様々であるから、暗黙のルールに任せずに、人々が各自考えを深め、時間を割いて話し合い、少しずつ分りあいつつ、気持ちを合わせていくことが大切ではないかと思います。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。
40	「お手伝いのときの心構え」は、わかりやすくてよいと思いました。このページを切り取って配布していただきたいと思います。 また、お手伝いに困ったときに相談できる窓口があるとよいと思います。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。
41	区民等の取り組み マナー向上、理解の推進、情報の提供等での啓発されることが本当のバリアフリーにつながっていきます。 お手伝いのときの心構えの紹介は、断ることに触れている点が参考にしてほしいと思える内容のリーフレットです。是非広めてほしい。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。
42	事業者の取り組み 区では事業者向けの合理的配慮についての講習等ありがたいです。周知は難しくても、取り組もうとする意欲のある事業者は多くあるようです。時間をかけて浸透していったほしいです。 コミュニケーションボードは、幅広く有効なツールと思われますが、絶対ではありません。 肢体不自由児者は、首や目線の角度の調整が困難な人もいます。見えない位置で提示しないように確認しながら使うことが大切です。指さしできない、話せない場合もあります。 コミュニケーションを取ろうという気持ちで接するとお互いにわかるが増えます。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。

番号	意見要旨	区の考え方
43	区の取り組み 講演会、広報誌、学校様々な場面でバリアフリーに触れていただきたい。 ヘルプカードの普及はわかりやすく心のバリアフリーにつなげるツールにもなるでしょう。区内でのポスターの掲示を見かけます。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。
44	区民等の取り組み 「高齢者、障害者の移動や施設利用の際に制約となるバリア体験」だけでなく、もう少し広い意味で「高齢者、障害者の困難さや困りごとを体験し理解する機会」というような内容を希望します。	ご意見を踏まえ、記載内容(p.13)を修正します。
45	ヘルプマークについて ヘルプマークについて、東京都ホームページからの出典で、以下のような記載内容はどうか。 ヘルプマークは、外見からはわからなくても援助が必要な方のためのマークです。このマークを身に着けた方を見かけた場合は、電車・バス内で席をゆずる、困っているようであれば声をかける等、思いやりのある行動をお願いします。(また、災害時等は、安全に避難するための支援をお願いします。)	ご意見を踏まえ、記載内容(p.16)を修正します。
46	白杖を持っている人に対する理解が低い。どのように接するべきか、対応の啓発をしてほしい。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。

【6. 特定事業の設定】

番号	意見要旨	区の考え方
47	鉢山町「パール」、東3丁目「ひがし健康プラザ」、桜丘町「渋谷桜丘郵便局」、鶯谷町「マルエツプチ渋谷鶯谷台町店」の各施設、並びに、渋谷駅から各施設へ至る経路及び各施設同士を結ぶ経路を対象に、特定事業を設定するとともに、各事業の目標時期は、長期(2027年度までの事業完了)ではなく、短期(2020年度までの事業完了)として早急に実施してほしい。	生活関連施設及び生活関連経路の拡充については、「7. 今後の推進に向けて」(p.21)に記載したとおり、本構想策定後も継続して検討することにしております。 特定事業の設定に関するご意見については、今後の検討の際の参考とさせていただきます。
48	文化総合センター大和田について ①正面入口 駅方面から来た人が、「さくら坂」上の付近で迷っている姿をよく見かけます。原因のひとつは、「センター大和田」の表示が目につきにくいからです。植え込みの部分に、大きな縦型の標識を設置してはどうでしょうか。 ②左端のスロープの入口 「さくら坂」から来ると最初に通るこの場所は、	ご意見については、関係所管と協議し、対応を検討していきます。

番号	意見要旨	区の考え方
	足下に排水溝のふたがあり、この穴は、白杖やストックが刺さり、また、鉄板の縁は1～2cmの段差があり、危険です。この立派な施設の正面入口には相応しくありません。何とかならないものでしょうか。 ③正面の階段 中央部分の柵は手すりとしては使いにくく、左右の手すりとともに、塗装が古くなり見た目にも、触った感触もよくありません。2段式でつや消しステンレス製の手すりを、中央部分の左右に付けてもらえると助かります。 ④1階、レストラン、区民健康センターへのスロープ 車椅子、歩行困難者にとっては、ここを通り、エレベーターを利用するのが楽だが、余り知られていません。入口に判りやすい標識を付けてはいかがでしょうか。 ⑤地階駐車場への入口の段差 1階入口と地階駐車場入口の間に、段差が設けられていますが、ここでつまづく人がよくいます。ここに段差を付けねばならない必要性があるのでしょうか。この部分はセルリアンタワー下方面と往き来する人が多いので、段差の解消をお願いします。 ⑥裏側の入口 保育園の出入口がある裏側で、道玄坂、南平台方面から来た人が、迷っている姿をよく見かけます。角にある標識は小さく、「文化センター大和田」の文字がありません。ここは、電柱や標識用の柱が多いので、縦の大型標識の設置を提案します。 保育園に沿って、その入口まで行くと、その先にロビーへの入口があるのですが、それに気付かず引き返す人が多いのです。これは、保育園のガードマンも「よく見かける」と言っています。左奥に標識があるが、角の標識と同様、目に付かないし、「文化センター大和田」と書かれていません。ここにも、縦型の大きな標識の設置を提案します。 もし、保育園の先まで行って、センターの入口を見ても、昼間は、ガラスに濃緑色で書かれた文字が見えません。文字を白で書くか、又は、現在の文字の裏に、白ペンキを塗ることを提案します。	

番号	意見要旨	区の考え方
49	セルリアンタワーの階段について 私は最近、坂道、階段の歩行が困難になり、上りの階段では脚が上がらないために、つまずきやすく、下りでは転落の危険を感じています。これは、同年代(85才位)の人では共通の現象で、現に転落して大怪我を負った友人が何人かいます。そのため、歩行困難者の気持ちが分かるようになってきました。 ①下、駅方向からの階段 往復のエスカレーターがあり、ほとんどの人はこれを利用しています。しかし、大階段は高く、勾配も急だが、左側の手すりは使いにくく、右側には手すりがありません。このままでは、非常の場合に不安が残ります。左右に上下2段の、実用的な手すりを設置することを切望します。 ②上の階段 左側(国道246側)の大階段は、その幅の広さに対して手すりが少ないので、上り、下りで不安を感じます。実用的な手すりの設置を期待します。 中央部分の右側には、上りのエスカレーターがあり、多くの人利用しています。駐車場出口の左側には、エスカレーター用として用意されたと思われる空間に階段があります。ぜひとも、ここに下りエスカレーターを設置していただきたい。歩行困難者にとっては、下り階段が危険です。JR渋谷駅東側の地下出入口2か所では、当初、エスカレーターが上りしかなかった所に、後から下り用を増設しています。 右側の階段には手すりがなく、ここを下る時には壁に手を触れながら歩いています。ぜひ、この階段の両側に、手すりを付ける事をお願いします。	ご意見については、施設管理者へ申し伝え、対応について検討を依頼します。
50	生活関連施設や経路の各事業者に対して、義務という形でのバリアフリー化が示されることで、負担が大きく進みづらかったバリアフリー化に弾みがつくことを期待しています。	ご意見のとおり、本構想に基づく取り組みを進めていきます。
51	リフレッシュ氷川の入口を案内する歩道上の視覚障害者誘導用ブロックがわかりづらい。チャイムで案内してくれれば、確実にわかる。	ご意見については、関係所管と協議し、対応を検討していきます。
52	道路特定事業 経路1(国道246号)に、「地下道のバリアフリー化」を追加してほしい。 経路1(国道246号)、経路2、3(明治通り)、経路4～26に、「自転車走行レーンの設置」を加えてほしい。	国道246号地下通路のバリアフリー化及び自転車走行レーンの設置に関するご意見については、今後、関係機関及び関係所管と協議し、検討していきます。

【7. 今後の推進に向けて】

番号	意見要旨	区の考え方
53	渋谷駅の地下は工事中だが、16番口から行くと、床面の行先案内の表示が途中でなくなってしまふ。工夫して連続して案内してほしい。また案内所やエレベーター、エスカレーター、トイレなどの場所がわからない。わかりやすいサイン表示をしてほしい。	渋谷駅における乗り換えの案内サインについては、区と事業者で検討を進めています。ご意見を踏まえ、対応について検討していきます。
54	今回、施設の改善策があげられているが、改善をする際は、当事者に立ち会わせ、ちゃんと意見が反映されているか、確認するべきだ。	施設の完成後のチェックについては、「7. 今後の推進に向けて」(p.20)に記載したとおり、利用者の意見を聴く機会を設けます。
55	小規模施設のバリアフリーの取り組み 「渋谷駅周辺の区民、学生、商店会等と連携を図りながら進めます」の記述を「渋谷駅周辺地区の区民、学生ボランティア、町会、商店会等と連携を図りながら進めます」に変えてほしい。	ご意見を踏まえ、記載内容(p.21)を修正します。

【参考資料 資料8. 用語解説】

番号	意見要旨	区の考え方
56	多機能トイレの解説に、乳幼児のオムツ替え用ベッドだけでなく、大人サイズのオムツ替えベッドの表記を加えてほしい。	ご意見を踏まえ、記載内容(p.55)を修正します。

【その他】

番号	意見要旨	区の考え方
57	①生活者の視点での環境整備(福祉施設や児童施設や地元のスーパー周辺なども対象に含める)、②園庭のない保育園が急増していることへの対応、③安全な公園を増やすこと、なども合わせて、検討してほしいと思います。 ②と③については、最近園庭のない保育園が増えたことで、子ども達が、公園まで大勢で移動する姿、囲いのない公園などで遊ぶ様子をよく見かけるようになりました。大きなカートに小さな子どもをたくさん乗せて、移動する保育士さんもいらっしゃいます。 移動の際、道路のバリアフリー化は、高齢者、障害者と合わせて、将来のある子ども達にとっても、命を守るためにとても大切です。 山手通りや水道道路にすでにありますように自転車道路と歩道の区分けを今後も進めいただき、バリアフリー化された安全な空間を少しでも増やしていただければと思います。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。

番号	意見要旨	区の考え方
	そして、それを利用する区民の方々の意識改革(ソフト面)も合わせてお願いします。	
58	渋谷インフォスター階段の段差 北側(駅側)の広場から西側入口に上がる階段は、写真のとおり3か所とも最上段の段差が大きく、左の階段では1段下より約5cm高いため、つまずくことが多い。 解決策としては、2段下くらいから、柵(手摺り)を立てるか、又は、最上段に柱を立てることを提案します。 私は左端で3回、大きくつまずきました。ある人は、激しく倒れ込み、顔を打たなかったものの、網膜剥離で緊急手術をし危うく失明を免れました。 その対策をガードマンに依頼したところ、現在は写真のとおり「段差注意」の標識が立てられています。これだけでも、かなりの効果が認められます。 しかし、この広場で何かイベントが行われる場合などには、この標識が移動・撤去されるおそれがあります。現に、撤去されていたのを発見、戻してもらいました。 やはり、上記のとおり、早急に手すり又は柱を立てることを期待します。	ご意見については、施設管理者へ申し伝え、対応について検討を依頼します。
59	医療的ケアのある障害者が街に出歩く際、電源の確保が必要なものがある(吸引器、呼吸器等)電源の必要な場合の配慮をお願いしたい。(コンサート会場、大型店舗など)	ご意見については、本構想に基づく取り組みを進めながら、今後、検討していきます。
60	災害時の避難経路を視野に入れたバリアフリー化をお願いします(たとえば停電時に避難する場合には、階段のある程度の広さ、明るさやスロープが必要になる等)。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。
61	渋谷駅周辺の建物は、建築年数が古く、入口には段差がある、スロープを設置するなど、バリアフリー化してほしい。	ご意見については、本構想に基づく取り組みを進めながら、今後、検討していきます。
62	下りのエスカレーターを設置してほしい。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。
63	昔、トロリーバスというのがあり、停留所が少し高くなっていて、スムーズに乗れた覚えがあります。ハチ公バスの停留所はあるところとないところがあってヒヤヒヤしています。車椅子はある角度にしか倒れないので、ないところはストッパーが引っかかってしまうのです。私は原宿からはあとぴあによく行くのですが、行きはいいのですが、帰りがどうしても反対側のハチ公バスに乗れません。これを早くどうにかしないと、代々木体育館にもいけません。すべての要望を聞い	ご意見については、関係機関及び関係所管と協議し、対応について検討していきます。 また、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。

番号	意見要旨	区の考え方
	たらきりがありませんが、私たちもできるところは努力して自力でがんばります。	
64	渋谷駅中心地区の基盤整備において、渋谷の谷を4階レベルで東西に結ぶ歩行者動線「スカイウェイ」は、当初フラットなバリアフリー動線として計画されていた。「渋谷駅周辺地域の整備に関する調整協議会」等の地元が関わる協議体でもその方向性で話し合われ、「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007」及び「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」にもその様に示されている。その後、地元の意向とは別の諸般の事情により、駅西口と神宮通り上空のデッキ接続部分で段差ができて、一旦3階に下りてから再び4階に上がる計画に変わり都市計画決定されてしまった。バリアフリー基本構想において、この東西デッキのフラット化の再検討ができるようにして、都市計画変更につなげてほしい。 鉄道や道路により分断されている駅東西の宮益坂と道玄坂の坂上を直接つなぐデッキ動線は、震災時の避難路としても非常に重要である。帰宅困難者の混乱を防ぐため、駅中心地区に滞留する人々と、都心方向から郊外へ向かう帰宅者はできる限り分離すべきである。3階レベルで避難者が交錯するような場所を作ってはならない。 また、段差ができてしまうと、電源喪失した際には、エレベーターやエスカレーターが止まり、高齢者や障害者等の歩行弱者にとっては過酷な避難経路となってしまう。比較的容易に4階レベルでフラットにできるものであるから、バリアフリー基本構想のコア部分において、バリアフリーでない、それもメインとなる通路を作らないように誘導してほしい。	ご意見については、今後のバリアフリー化を進める際の参考とさせていただきます。
65	東京都建設局のホームページを見ると、「区市町村の無電柱化についても区市町村に対する財政・技術支援を行い、整備を促進するとともに、関係事業者と連携しながら、低コスト化などについて検討し、都内全域の無電柱化を図っていきます」と記載があります。この補助制度の対象路線は、センターコアエリア内、主要駅周辺、主要観光地周辺、防災に寄与する路線とあり、渋谷駅周辺地区の生活関連経路は該当すると考えられるので、無電柱化事業を促進するようお願いします。	ご意見については、本構想に基づく取り組みを進めながら、今後、検討していきます。
66	基本構想について、視覚障害者には、紙ではなく、CDや点字など確認できるものにしてほしい。また、個々の障害にあった情報の提供をしてほしい。	本構想策定後、本構想の公開にあたっては、音声読み上げ用のテキストデータの作成など、視覚障害者を始め、目で読むことが困難な方に対しての情報提供を検討します。

