

令和7年度 第1回

杉並区区政モニターアンケート

杉並区コミュニティバス「すぎ丸」・生活道路の整備及び無電柱化について

集計結果報告書



令和7年6月実施

杉並区総務部区政相談課

〈杉並区コミュニティバス「すぎ丸」・生活道路の整備及び無電柱化について〉

調査の概要

1 調査の目的

◆ 杉並区コミュニティバス「すぎ丸」

近年、バスの運転手不足が深刻化しており、区内の路線においても減便や廃線が生じています。そのような中、区としても、南北バスすぎ丸の運行の維持・拡充に向け、今年度から「南北バスすぎ丸あり方検討部会」を設置いたしました。検討においては、平成12年の運行開始からこれまで25年間にわたって、南北方向の移動困難性を改善し区内の交通ネットワーク化を促進するとともに高齢者等の移動を容易にするという、南北バスすぎ丸のあり方を今一度精査した上で、今後の運行ルート、運行方法及び事業形態等について、運行事業者等との議論を開始したところです。

本アンケートの結果は、「南北バスすぎ丸あり方検討部会」における検討資料として活用する予定です。

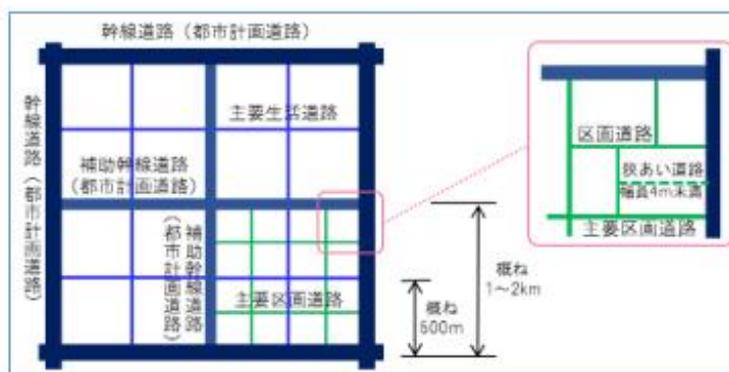
◆ 生活道路の整備及び無電柱化

杉並区の道路は、都市計画道路の整備率約5割、狭あい道路の整備率約4割にとどまり、道路基盤がぜい弱な状態にあります。このため、防災性・安全性を向上させる観点から、道路網の体系的な整備を進めています。

また、「防災」「交通安全」「景観」の視点から、整備効果の高い路線を選定して道路の無電柱化を順次進めています。

今回のアンケートは、安心安全なまちづくりのために、生活道路※の整備に関することや無電柱化に関することについて、皆様にお伺いしました。

※生活道路…主に日常生活に利用され、地域内の移動や幹線道路(青梅街道・環状七号線など)へのアクセスを目的とする道路



図：体系的な道路網の構成（イメージ図）

※生活道路は、この図における主要生活道路、主要区画道路、区画道路、狭あい道路を生活道路を指します。

2 調査期間 令和7年6月3日～令和7年6月18日

3 対象者(区政モニター) 199人

4 回答者数 184人 回答率 92.5% ※各設問の回答者数は表右上にnで表示

5 回答者構成

〈年代別構成〉

単位:人

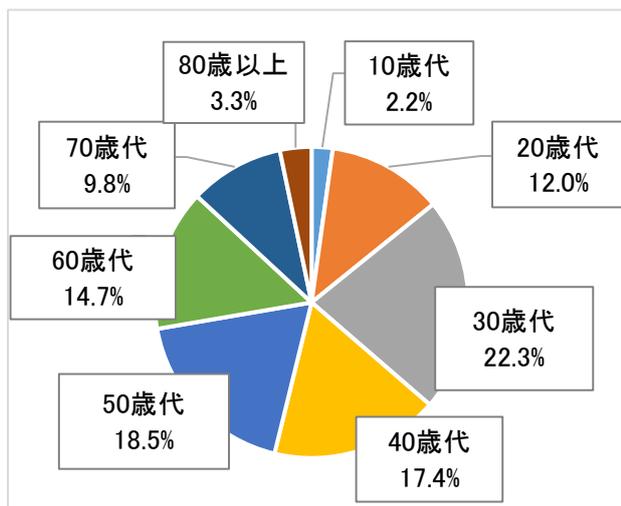
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上	合計
男性	3	6	22	14	15	13	10	6	89
女性	1	16	19	18	19	14	8	0	95
どちらとはいえない	0	0	0	0	0	0	0	0	0
人数	4	22	41	32	34	27	18	6	184
割合	2.2%	12.0%	22.3%	17.4%	18.5%	14.7%	9.8%	3.3%	100%

〈居住地別構成〉

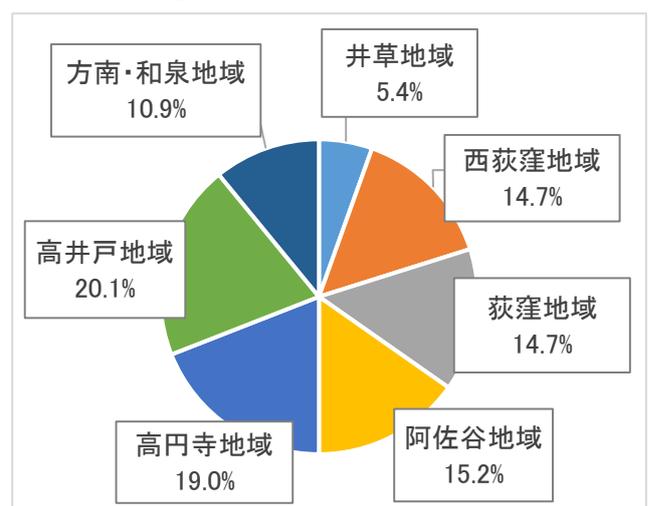
単位：人

	住居表示の町名	人数	割合
井草地域	井草、上井草、下井草	10	5.4%
西荻窪地域	上荻、松庵、善福寺、西荻北、西荻南	27	14.7%
荻窪地域	天沼、今川、荻窪、清水、本天沼、南荻窪、桃井	27	14.7%
阿佐谷地域	阿佐谷北、阿佐谷南、成田西、成田東	28	15.2%
高円寺地域	梅里、高円寺北、高円寺南、堀ノ内、松ノ木、和田	35	19.0%
高井戸地域	上高井戸、久我山、下高井戸、高井戸西、高井戸東、浜田山、宮前	37	20.1%
方南・和泉地域	和泉、永福、大宮、方南	20	10.9%
合 計		184	100%

〈年代別構成〉



〈居住地別構成〉



◆基本事項についてお聞きします。

問1 あなたの性別をお答えください。

問2 あなたの年齢をお答えください。

問3 あなたのお住まいは、どの地域にあたりますか。

※問1～問3の結果については、上記『調査の概要「5 回答者構成」』のとおり

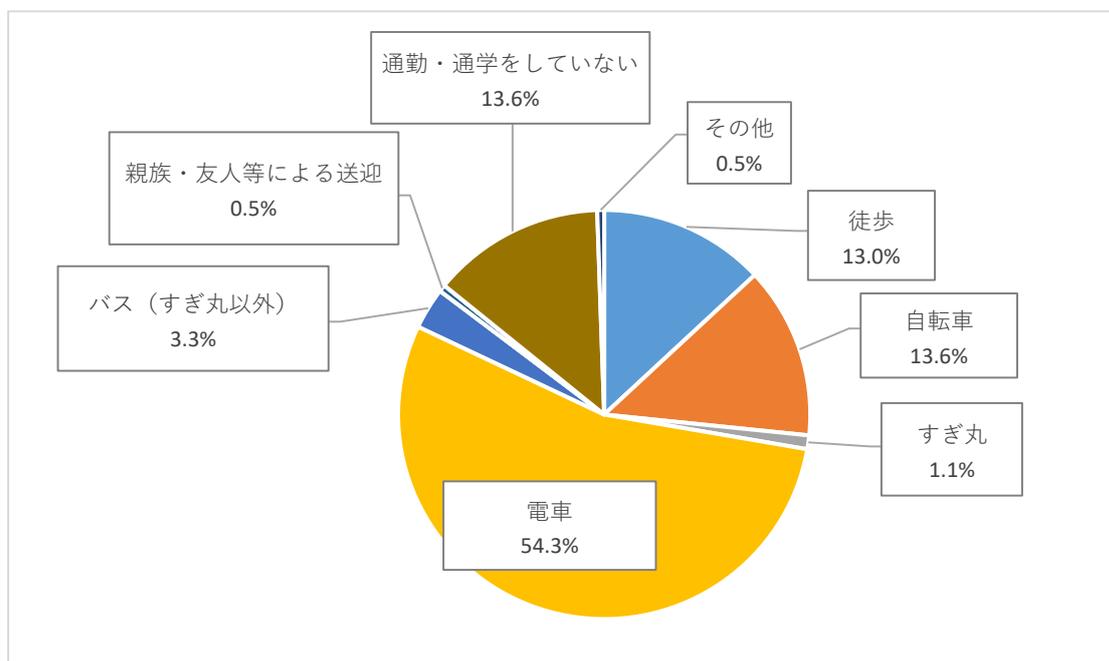
◆ 杉並コミュニティバス「すぎ丸」について

問4-1 通勤・通学の際、どの交通手段を主に利用していますか。(〇は1つ) 必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
徒歩	24	13.0%	4	7	9	4
自転車	25	13.6%	3	13	8	1
すぎ丸	2	1.1%	0	1	1	0
電車	100	54.3%	18	47	29	6
バス(すぎ丸以外)	6	3.3%	0	2	2	2
タクシー	0	0.0%	0	0	0	0
親族・友人等による送迎	1	0.5%	0	0	0	1
シェアサイクル	0	0.0%	0	0	0	0
自家用車	0	0.0%	0	0	0	0
通勤・通学をしていない	25	13.6%	1	3	11	10
その他	1	0.5%	0	0	1	0
合計	184	100%	26	73	61	24

その他: 自宅兼事務所で通勤手段なし

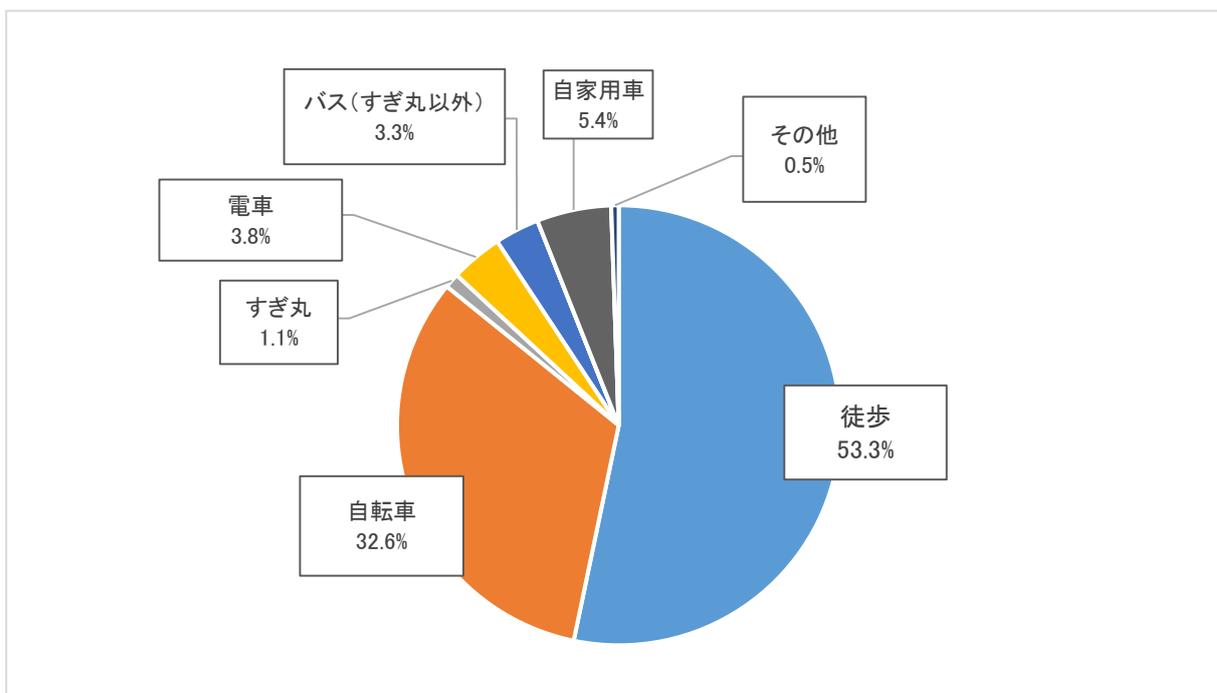


問4-2 日常の買い物の際、どの交通手段を主に利用していますか。（〇は1つ） 必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	人数	割合				
徒歩	98	53.3%	16	39	34	9
自転車	60	32.6%	10	25	18	7
すぎ丸	2	1.1%	0	1	1	0
電車	7	3.8%	0	2	3	2
バス(すぎ丸以外)	6	3.3%	0	0	1	5
タクシー	0	0.0%	0	0	0	0
親族・友人等による送迎	0	0.0%	0	0	0	0
シェアサイクル	0	0.0%	0	0	0	0
自家用車	10	5.4%	0	5	4	1
通勤・通学をしていない	0	0.0%	0	0	0	0
その他	1	0.5%	0	1	0	0
合計	184	100%	26	73	61	24

その他 : バイク

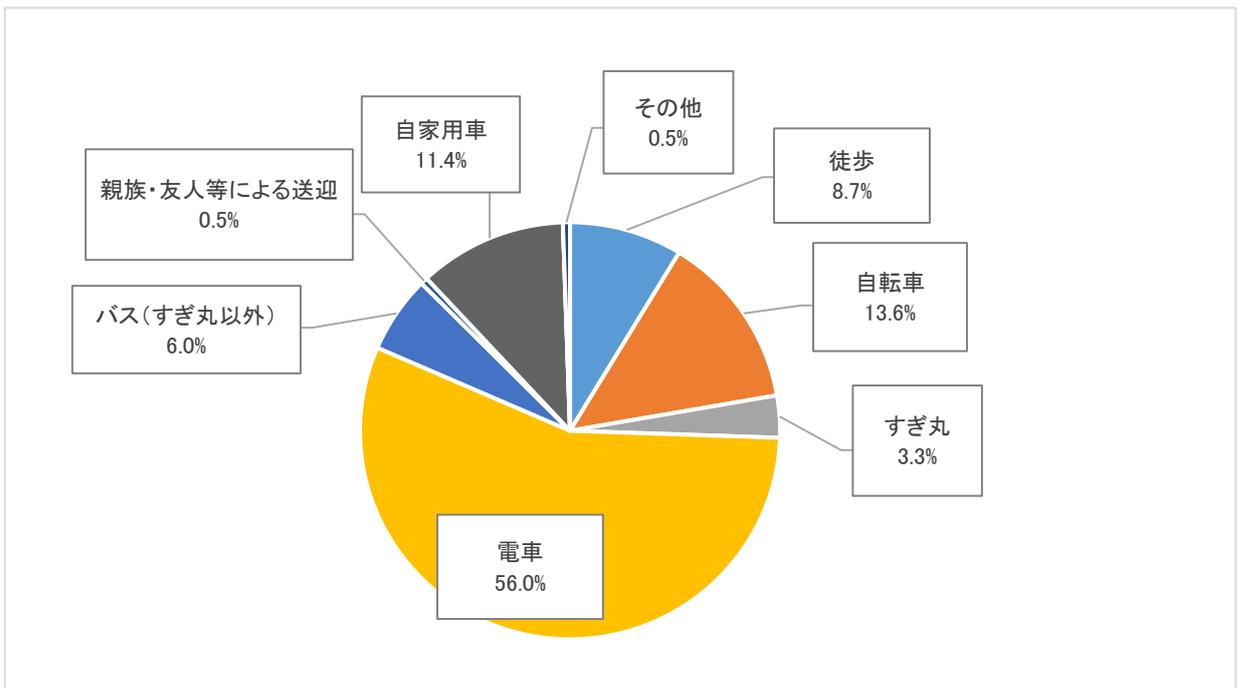


問4-3 休日の外出の際、どの交通手段を主に利用していますか。（〇は1つ） 必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	人数	割合				
徒歩	16	8.7%	3	3	9	1
自転車	25	13.6%	5	8	11	1
すぎ丸	6	3.3%	1	2	2	1
電車	103	56.0%	16	43	31	13
バス(すぎ丸以外)	11	6.0%	1	3	2	5
タクシー	0	0.0%	0	0	0	0
親族・友人等による送迎	1	0.5%	0	0	0	1
シェアサイクル	0	0.0%	0	0	0	0
自家用車	21	11.4%	0	13	6	2
休日は外出しない	0	0.0%	0	0	0	0
その他	1	0.5%	0	1	0	0
合計	184	100%	26	73	61	24

その他 : バイク

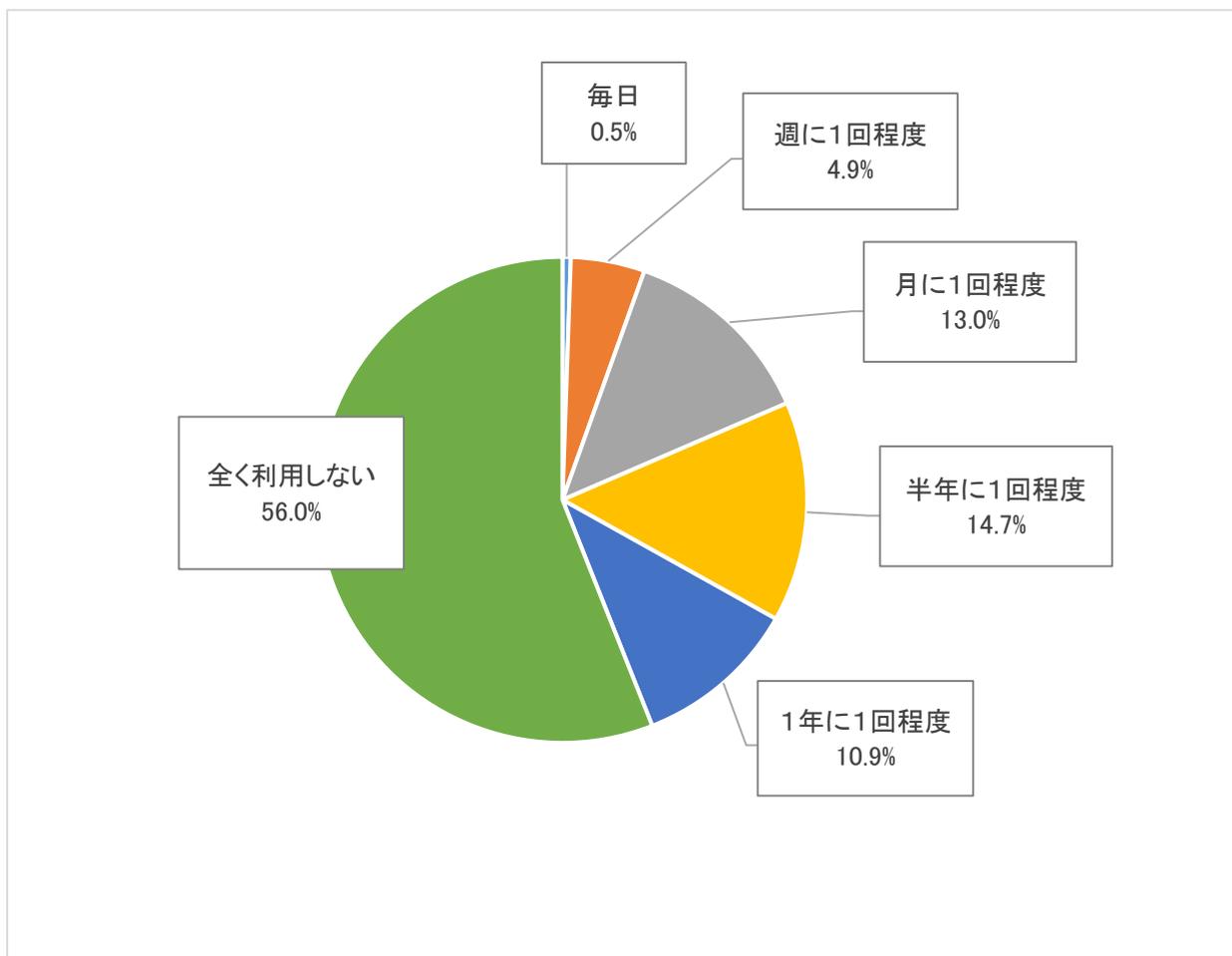


問5 すぎ丸の利用頻度を教えてください。(〇は1つ)

必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	毎日	1	0.5%	0	1	0
週に1回程度	9	4.9%	1	2	4	2
月に1回程度	24	13.0%	0	6	11	7
半年に1回程度	27	14.7%	5	12	6	4
1年に1回程度	20	10.9%	3	5	8	4
全く利用しない	103	56.0%	17	47	32	7
合計	184	100%	26	73	61	24



問6

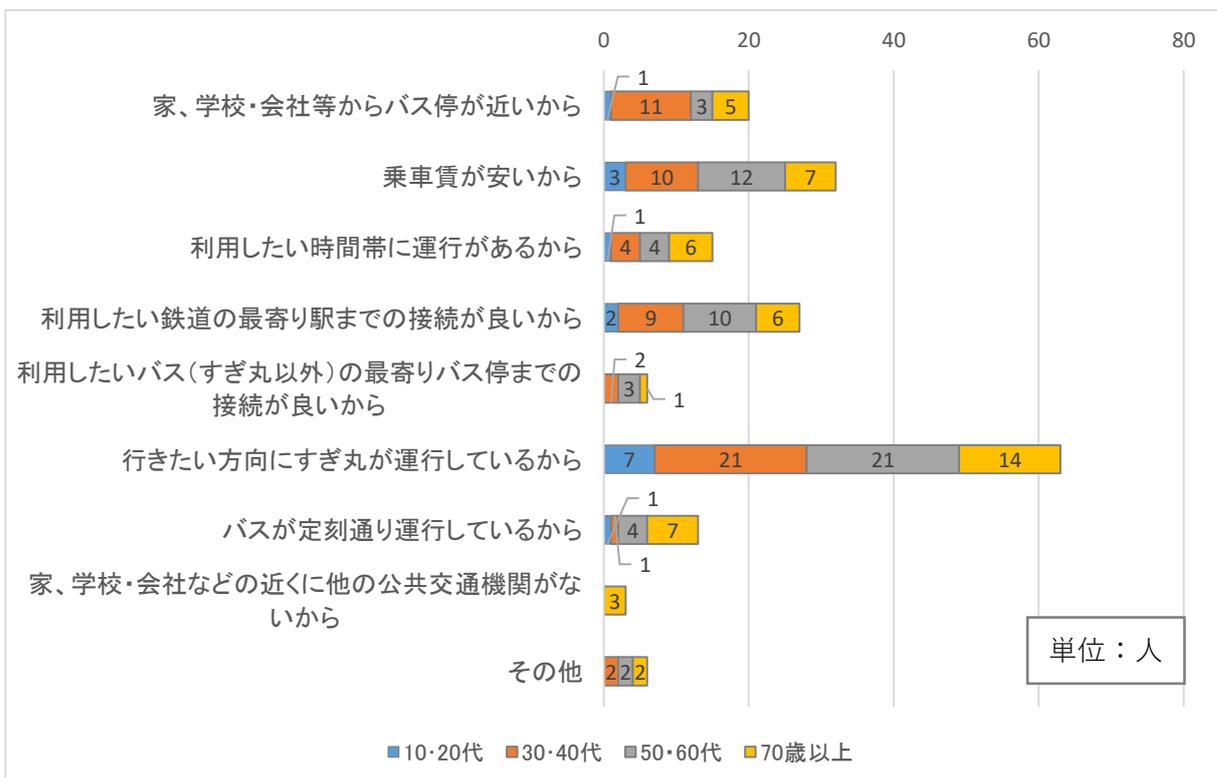
(問5で「全く利用しない」以外を選択した方に質問です)すぎ丸を利用する理由を教えてください。(〇はいくつでも) 必須

n= 81

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
家、学校・会社等からバス停が近いから	20	24.7%	1	11	3	5
乗車賃が安いから	32	39.5%	3	10	12	7
利用したい時間帯に運行があるから	15	18.5%	1	4	4	6
利用したい鉄道の最寄り駅までの接続が良いから	27	33.3%	2	9	10	6
利用したいバス(すぎ丸以外)の最寄りバス停までの接続が良いから	6	7.4%	0	2	3	1
行きたい方向にすぎ丸が運行しているから	63	77.8%	7	21	21	14
バスが定刻通り運行しているから	13	16.0%	1	1	4	7
家、学校・会社などの近くに他の公共交通機関がないから	3	3.7%	0	0	0	3
その他	6	7.4%	0	2	2	2

その他:

- ・自転車が利用できない場合で、すぎ丸の経路に目的地があるから。
- ・子どもの学校が、すぎ丸のバス停に近いから利用する。
- ・目的地の近くをすぎ丸が走っているから。
- ・雨の日の利用。孫を公園に連れていくときの利用。歩くには、遠いので。
- ・介護している母との移動手段で行きたい方向で運行している時。



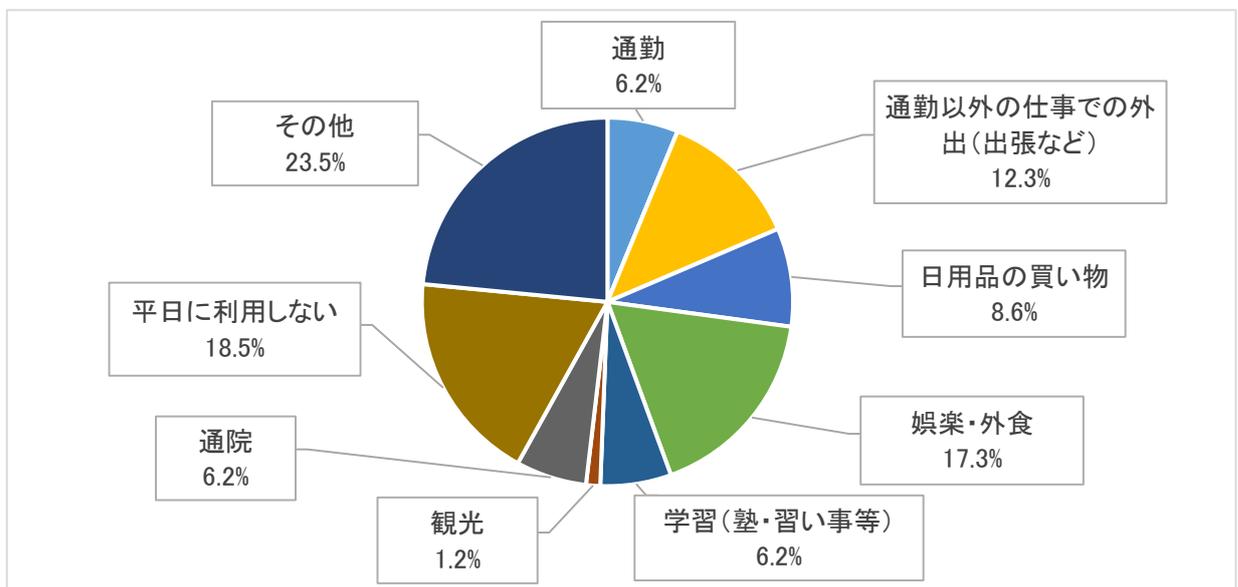
問7-1 (問5で「全く利用しない」以外を選択した方に質問です) 平日にすぎ丸を利用する時の主な目的を教えてください。(〇は1つ) 必須

n= 81

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
通勤	5	6.2%	1	2	1	1
通学	0	0.0%	0	0	0	0
通園(保育園・幼稚園等)	0	0.0%	0	0	0	0
通勤以外の仕事での外出(出張など)	10	12.3%	1	3	4	2
日用品の買い物	7	8.6%	2	1	2	2
娯楽・外食	14	17.3%	1	4	4	5
学習(塾・習い事等)	5	6.2%	0	2	3	0
観光	1	1.2%	0	0	0	1
通院	5	6.2%	0	3	1	1
平日に利用しない	15	18.5%	4	8	3	0
その他	19	23.5%	0	3	11	5
合 計	81	100%	9	26	29	17

その他:

- ・区役所に行くため(他6件)
- ・用務での外出
- ・子どもの学校がすぎ丸のバス停に近いから利用する。
- ・子供と孫が住む浜田山エリアに行く時に利用する。
- ・地域活動
- ・普段は自転車ですが、雨天時に利用する。
- ・杉並区の農園に行くため
- ・知人に会いに行く。
- ・行きたい方向に運行しているから。
- ・杉並税務署に行く。
- ・井の頭線に乗る時
- ・バイクのメンテナンス中の移動手段。
- ・電車を使った外出の帰りに荷物が重い疲れている時に使う。



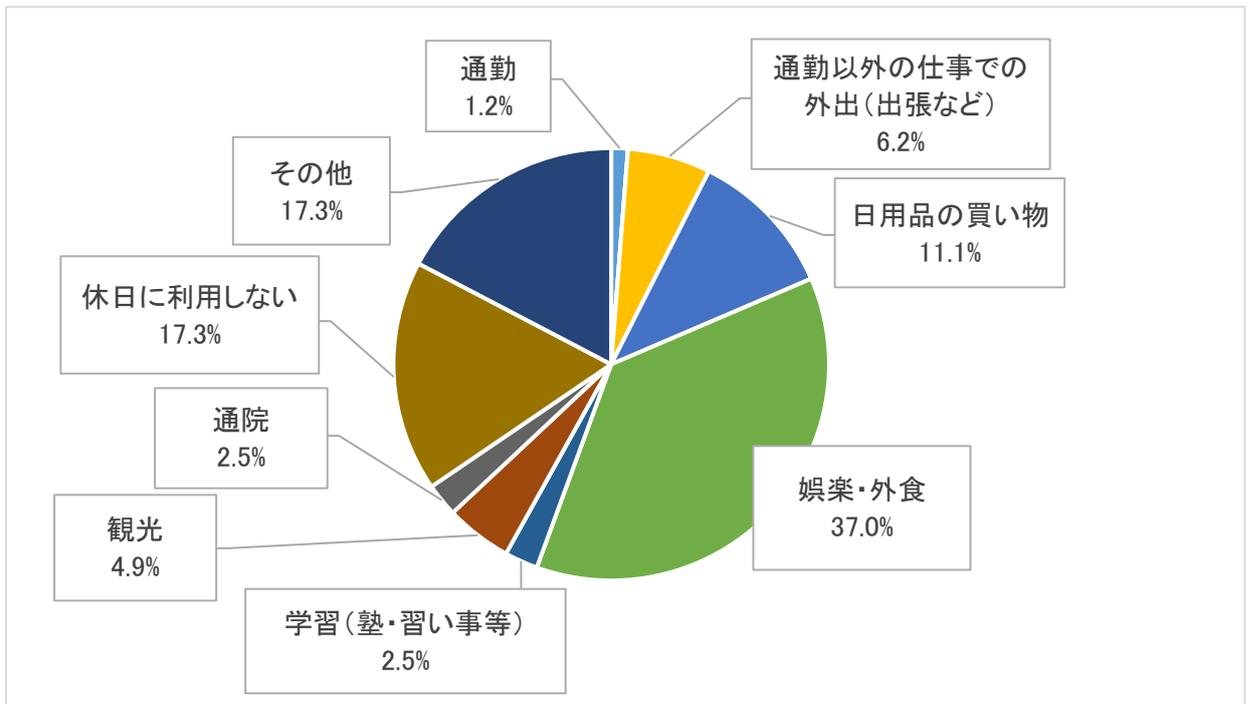
問7-2 (問5で「全く利用しない」以外を選択した方に質問です) 休日にすぎ丸を利用する時の主な目的を教えてください。(〇は1つ) 必須

n= 81

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	件数	割合				
通勤	1	1.2%	0	0	1	0
通学	0	0.0%	0	0	0	0
通園(保育園・幼稚園等)	0	0.0%	0	0	0	0
通勤以外の仕事での外出(出張など)	5	6.2%	0	0	3	2
日用品の買い物	9	11.1%	2	3	1	3
娯楽・外食	30	37.0%	5	13	8	4
学習(塾・習い事等)	2	2.5%	0	1	1	0
観光	4	4.9%	0	3	0	1
通院	2	2.5%	0	2	0	0
休日に利用しない	14	17.3%	1	2	7	4
その他	14	17.3%	1	2	8	3
合 計	81	100%	9	26	29	17

その他:

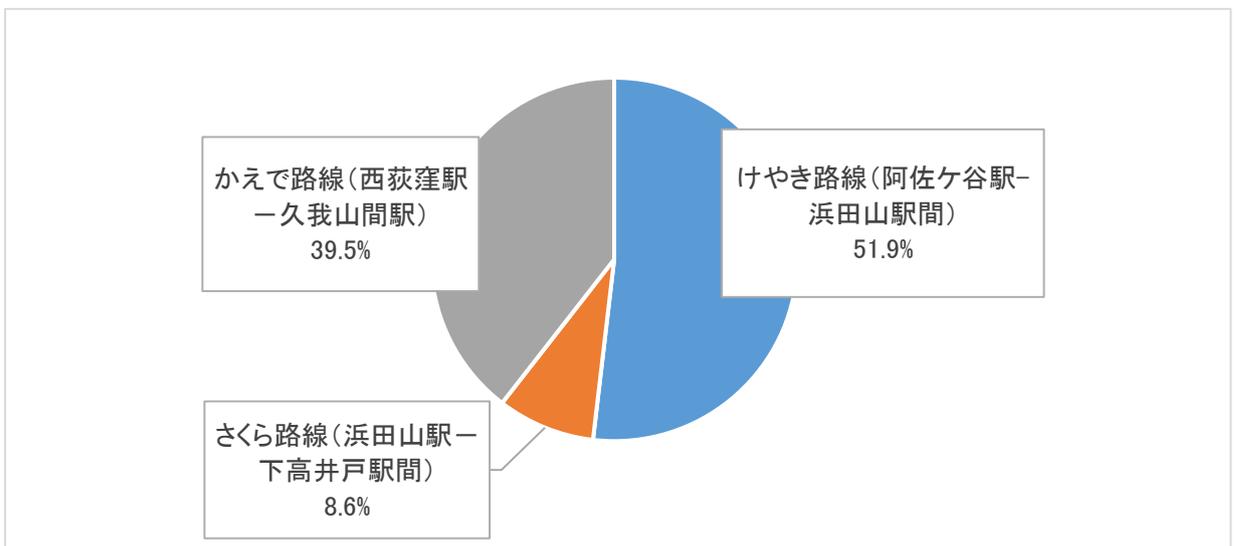
- ・用務での外出
- ・ボランティア活動
- ・子どもの学校がすぎ丸のバス停に近いから。行事の際など。
- ・子供と孫が住む浜田山エリアに行く時に利用する。
- ・選挙の際、投票会場までの移動で利用した。
- ・地域活動
- ・杉並区農園にいくため
- ・知人に会いに行く
- ・行きたい方向に運行しているから。
- ・井の頭線に乗る時
- ・区役所、税務署など行政の機関への往来
- ・親戚のところへ行く
- ・駅まで徒歩の後電車を使い外出して駅から帰宅時に使う。
- ・親戚の家に行く。



問8 (問5で「全く利用しない」以外を選択した方に質問です) すぎ丸を利用する際は、主にどの路線を利用していますか。(〇は1つ) 必須

n= 81

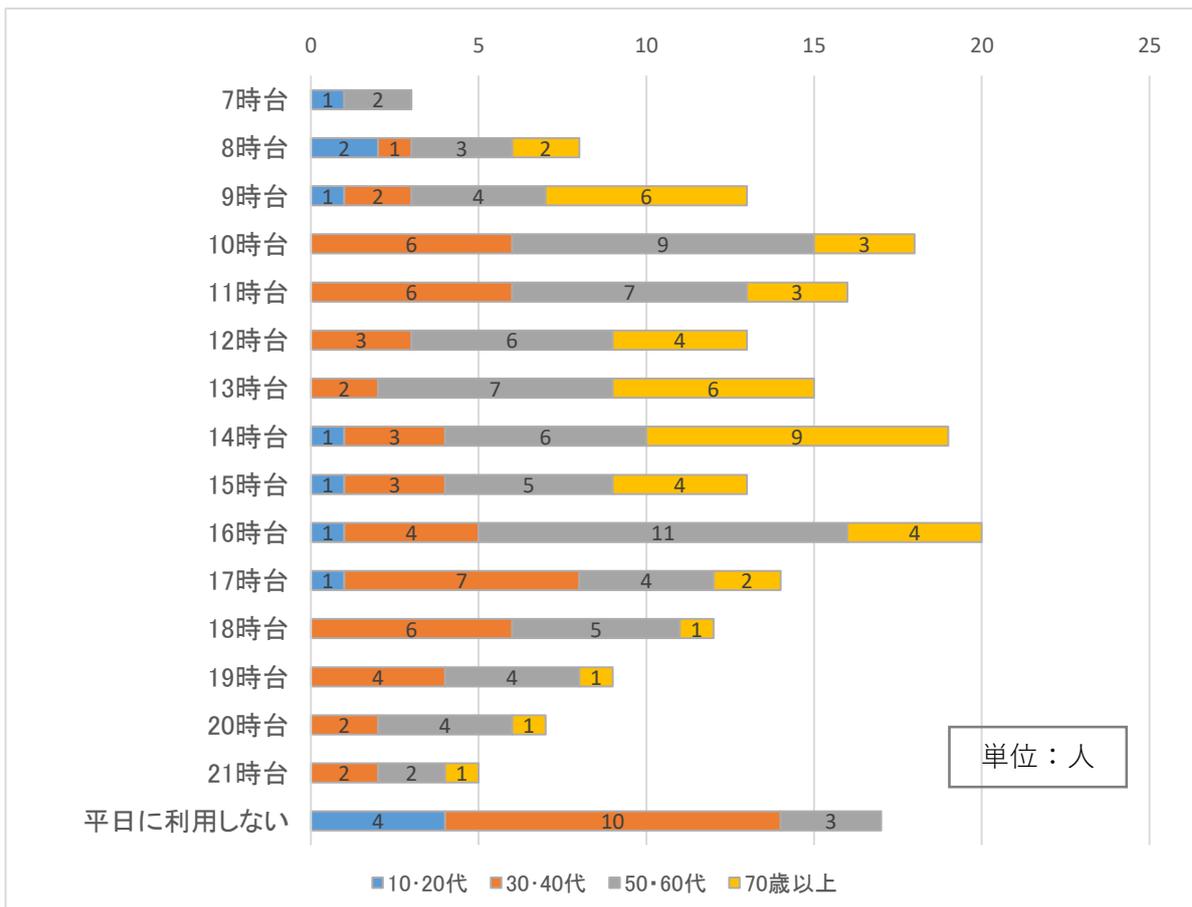
	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
けやき路線(阿佐ヶ谷駅-浜田山駅間)	42	51.9%	5	12	14	11
さくら路線(浜田山駅-下高井戸駅間)	7	8.6%	1	3	1	2
かえで路線(西荻窪駅-久我山間駅)	32	39.5%	3	11	14	4
合計	81	100%	9	26	29	17



問9-1 (問5で「全く利用しない」以外を選択した方に質問です) 平日にすぎ丸をよく利用する時間帯を教えてください。(〇はいくつでも) 必須

n= 81

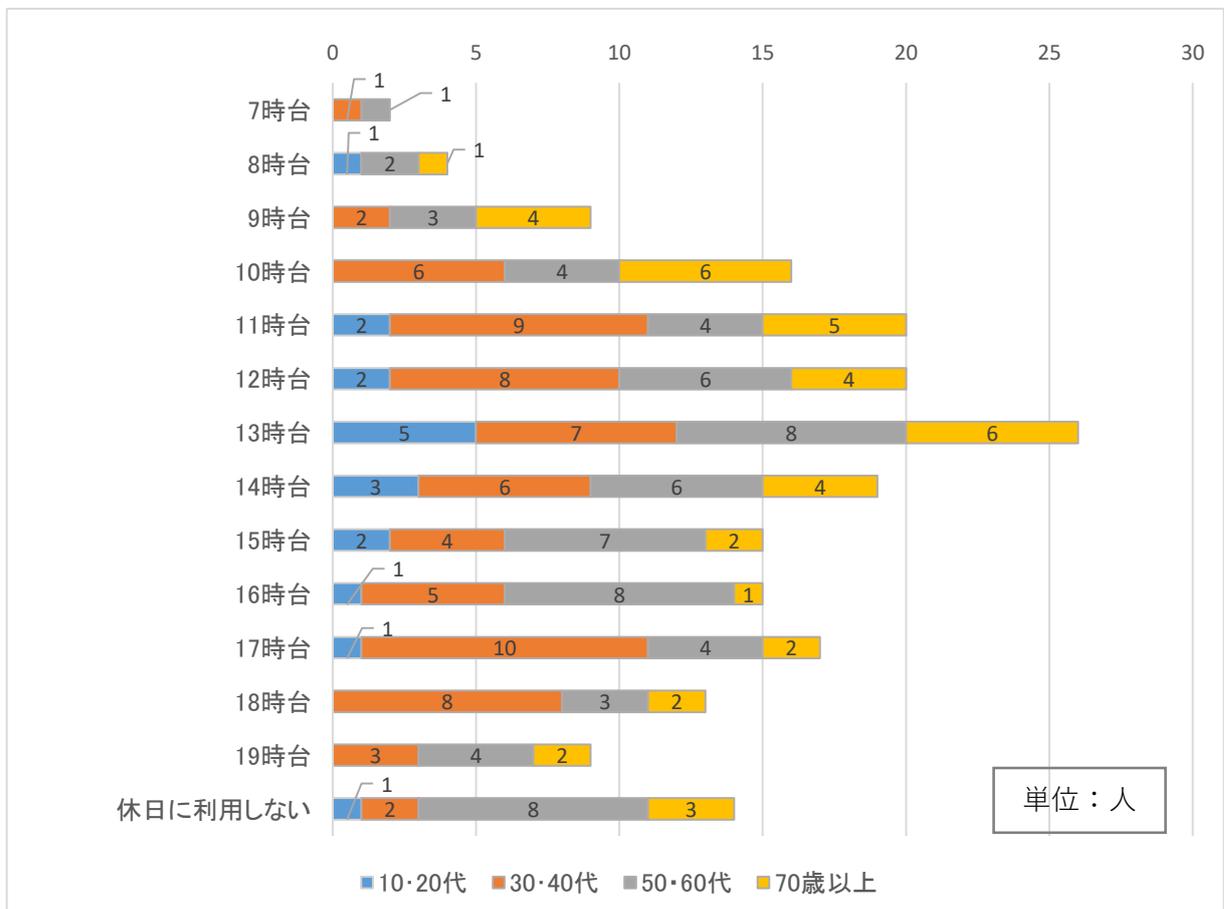
	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	人数	割合				
7時台	3	3.7%	1	0	2	0
8時台	8	9.9%	2	1	3	2
9時台	13	16.0%	1	2	4	6
10時台	18	22.2%	0	6	9	3
11時台	16	19.8%	0	6	7	3
12時台	13	16.0%	0	3	6	4
13時台	15	18.5%	0	2	7	6
14時台	19	23.5%	1	3	6	9
15時台	13	16.0%	1	3	5	4
16時台	20	24.7%	1	4	11	4
17時台	14	17.3%	1	7	4	2
18時台	12	14.8%	0	6	5	1
19時台	9	11.1%	0	4	4	1
20時台	7	8.6%	0	2	4	1
21時台	5	6.2%	0	2	2	1
平日に利用しない	17	21.0%	4	10	3	0



問9-2 問5で「全く利用しない」以外を選択した方に質問です) 休日にすぎ丸を利用する時の
 主な目的を教えてください。(〇は1つ) 必須

n = 81

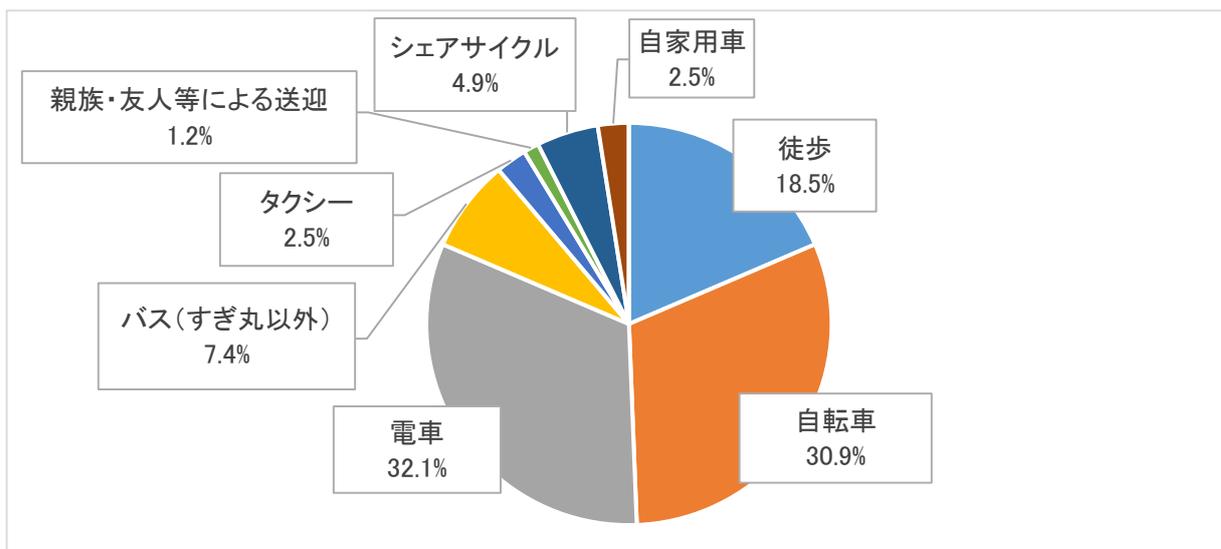
	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
7時台	2	2.5%	0	1	1	0
8時台	4	4.9%	1	0	2	1
9時台	9	11.1%	0	2	3	4
10時台	16	19.8%	0	6	4	6
11時台	20	24.7%	2	9	4	5
12時台	20	24.7%	2	8	6	4
13時台	26	32.1%	5	7	8	6
14時台	19	23.5%	3	6	6	4
15時台	15	18.5%	2	4	7	2
16時台	15	18.5%	1	5	8	1
17時台	17	21.0%	1	10	4	2
18時台	13	16.0%	0	8	3	2
19時台	9	11.1%	0	3	4	2
休日に利用しない	14	17.3%	1	2	8	3



問10 (問5で「全く利用しない」以外を選択した方に質問です)すぎ丸が無かった場合、移動には主にどのような交通手段を利用しますか。(○は1つ) 必須

n= 81

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
徒歩	15	18.5%	0	8	6	1
自転車	25	30.9%	4	4	11	6
電車	26	32.1%	1	7	10	8
バス(すぎ丸以外)	6	7.4%	3	3	0	0
タクシー	2	2.5%	0	1	1	0
親族・友人等による送迎	1	1.2%	0	0	0	1
シェアサイクル	4	4.9%	1	2	1	0
自家用車	2	2.5%	0	1	0	1
休日は外出しない	0	0.0%	0	0	0	0
その他	0	0.0%	0	0	0	0
合 計	81	100%	9	26	29	17



問11 (問5で「全く利用しない」を選択した方に質問です)すぎ丸を利用しない理由を教えてください。(○はいくつでも) 必須

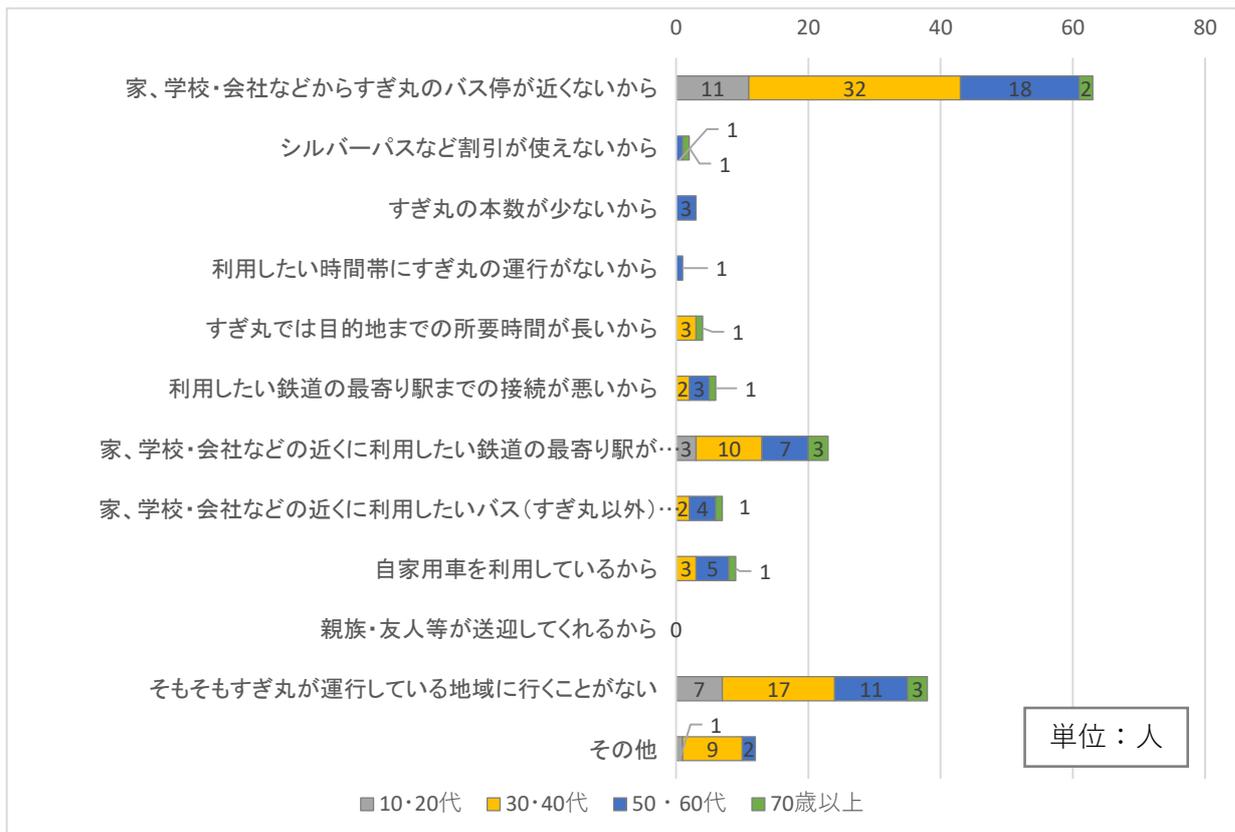
n= 103

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
家、学校・会社などからすぎ丸のバス停が近くないから	63	61.2%	11	32	18	2
シルバーパスなど割引が使えないから	2	1.9%	0	0	1	1
すぎ丸の本数が少ないから	3	2.9%	0	0	3	0
利用したい時間帯にすぎ丸の運行がないから	1	1.0%	0	0	1	0
すぎ丸では目的地までの所要時間が長いから	4	3.9%	0	3	0	1
利用したい鉄道の最寄り駅までの接続が悪いから	6	5.8%	0	2	3	1
家、学校・会社などの近くに利用したい鉄道の最寄り駅があるから	23	22.3%	3	10	7	3

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
家、学校・会社などの近くに利用したいバス（すぎ丸以外）のバス停があるから	7	6.8%	0	2	4	1
自家用車を利用しているから	9	8.7%	0	3	5	1
親族・友人等が送迎してくれるから	0	0.0%	0	0	0	0
そもそもすぎ丸が運行している地域に行くことがない	38	36.9%	7	17	11	3
その他	12	11.7%	1	9	2	0

その他：

- ・すぎ丸の存在を知らなかった。
- ・浜田山線の場合、どのバス停も私にとっては徒歩圏内だから。
- ・すぎ丸のバス停の場所やダイヤを知らなかった。
- ・一歳の子どもがいるので、バスにまつわるトラブルをネットなどで見るので乗るのに気が引ける。頑張っ歩いて行く事が多い。自転車に乗せられるようになったら自転車中心になった。お母さんによっては抱っこ紐で利用する事もあると聞く。
- ・どこに、どういった頻度で、いくらで利用できるのか把握していない。
- ・どこを走っているかを知らない。
- ・そもそもこのアンケートで存在を知った。
- ・バス内が狭くて息苦しかった。
- ・すぎ丸の運行経路を知らず、移動手段の候補に挙がらないから。
- ・高齢者の利用が多いことからバスが込み合っており、座席にも座ることができない(譲らないといけない)ため、利便性が低く感じる。長路線も無いため、それだったら自転車でよい。
- ・そもそもすぎ丸の運行路線や時刻などの情報に触れることがない。
- ・すぎ丸を初めて知った。



問12 すぎ丸について、改善した方がよいと思う点があれば自由にお書きください。

【運行時間・本数に関する意見】

- ・運行本数を増やすことで移手段の幅が広がり、非常にありがたい。例えば、阿佐ヶ谷～浜田山間の移動は便利だが、19時頃に運行が終了してしまうため、あと1時間終電が遅くなるとさらに便利である。
- ・朝早い時間帯と夜遅い時間帯の運行がなく困っている。朝7時台と夜9時台にも運行があれば助かる。
- ・10分に1本程度の運行とし、運行時間帯も朝・夜ともに延長してほしい。通勤・通学に間に合わないため。
- ・朝の運行時間の拡大を希望する。通勤・通学に利用できる時間帯がない。
- ・夜間の運行終了時間が早いため、区役所の催しのあとに利用できないことがある。
- ・一本逃すと他の交通手段に切り替えることになってしまう。便数を増やせば利用率は向上すると考える。
- ・運航継続のためには、現行の15分間隔から30分間隔への変更で、運行会社の負担軽減を検討すべきではないか。
- ・15分毎の運行は助かるが、30分間隔になると乗り遅れた際に待ち時間が長くなり、結果的にバスを使わなくなってしまう。
- ・浜田山から阿佐ヶ谷行きを利用しているが、京王井の頭線とのアクセスがスムーズになるような発車時間の工夫があれば、もっと利用しやすくなる。
- ・雨の日の混雑、特に通勤時間帯に増便が必要である。2台連続運行などが望ましい。
- ・高齢者が多く利用する時間帯の便数を増やすべきである。
- ・利用時間と利用人数の統計をとり、時間帯に応じて減便を行うべきである。また、時刻表通りに来ない点も改善が必要である。

【路線・エリアに関する意見】

- ・病院へのアクセスがあれば、さらに便利になる。
- ・区内の関東バスのルートと競合しないよう、または補完するようにルートが組まれているように感じるが、現状ではピンポイントな場所しか走っておらず、利用したくてもできない。杉並区は中央線沿線で交通機関が常に分断されており、高井戸方面から青梅街道より北に行くには必ず路線を乗り換えなければならず、不便である。同じ杉並区内を南北に乗り換えなしでつなぐことは、区のコミュニティバスであれば可能であると考えられる。
- ・阿佐谷南しか運行しているのを見たことがなく、阿佐谷北方面にも路線があれば良い。
- ・エリアが限定的であるため、今後拡張されれば利用を検討できる。
- ・さくら路線で下高井戸駅近くまでの乗り入れを検討してほしい。
- ・和泉に住んでいるが、近くにまったく路線がなく、利用したくてもできない。
- ・夕方以降も久我山駅方面への運行があればよい。
- ・永福町が路線に含まれるとより便利。
- ・本天沼地区（荻窪駅北口方面）は関東バスと西武バスが縦方向に走っているが、直線距離での移動が難しく時間がかかる。JR荻窪駅北口周辺から西武新宿線や練馬区にまたがる西武池袋線をつなぐようなすぎ丸の運行があれば、大変便利である。当地区は高齢者も多く、すぎ丸の路線開通を希望する。
- ・環七旧道経由で永福和泉地域区民センターや高井戸区民事務所に行く路線が、常設されていると良い。
- ・所要時間をかけず、京王線と井の頭線をつなぐ路線がより充実すれば、さらに利用したいと考える。
- ・必ずしも大通りを通るのではなく、一本入った通行の少ない道路を使い、渋滞緩和を念頭に置いたルート設計も有効である。

- ・ 南北の移動にすぎ丸は非常にありがたいが、杉並区内で完結しているため、子育て世代には使いにくい面がある。練馬区や世田谷区との連携によって、学生・保護者・祖父母の利便性が向上する。
- ・ 例として、練馬（西武新宿線）～杉並（中央線）～杉並（井の頭線）～杉並（京王線）～世田谷（小田急線）～世田谷（田園都市線）といった広域連携ルートの構築が望ましい。
- ・ 高井戸駅近くに住んでいるが、近くにすぎ丸のバス停がないため利用していない。西荻窪方面へのアクセスがすぎ丸で可能であれば、利用を検討したい。
- ・ 桜上水や上北沢の住民には縦移動の手段が少なく、すぎ丸が必要である。
- ・ 下高井戸エリアから荻窪や高円寺へのアクセスがあれば便利である。
- ・ 下北沢方面への路線があれば良いと考える。
- ・ 関東バスや西武バスが走っているエリアでも、すぎ丸によるサービス提供があるとありがたい。
- ・ さくら路線の増便を望む。
- ・ 杉並区は南北の交通が不便であり、利用しやすい区間のバス路線を増やすことで、利用機会は増える。現状では、すぎ丸のバス停まで距離があり、目的地も限られるため、利用価値がバス停近隣の住民に限定されてしまっている。
- ・ 松庵2丁目や井の頭通り沿いから、西荻地域区民センターで開催されるイベントに参加するのが非常に難しい。南北の西寄りを守るすぎ丸が必要である。この地域では高齢者が孤立していると感じる。
- ・ 松ノ木地域などではすぎ丸が運行しておらず、利用したくても選択肢に入らない。京王バスは通っているが、すぎ丸の方が運賃が安く、日常的に利用しやすい公共交通である。このような地域にもすぎ丸が走れば、より多くの住民が恩恵を受けられると考える。
- ・ 南北を縦断する構想自体は良いが、ルートに使い勝手の悪さがある。けやき路線にはニーズがありそうだが、さくら路線は鉄道と並行しており、必要性を感じない。西武線から京王線まで縦断する路線があれば良いと考える。
- ・ 中央線や京王線周辺に路線が偏っているため、北側や西武新宿線周辺にも路線を広げてほしい。
- ・ 予算やニーズ調査を前提に、五日市街道沿いなど、十分にカバーできていない地域にもバス停を設けるべきである。

【利便性・利用環境・機能向上】

- ・ 他区ではコミュニティバスの路線数が杉並区より多い。
- ・ クレジット決済に対応すれば利便性が高まる。
- ・ もう少し座席を増やしてほしい。
- ・ すぎ丸の利用案内がインターネットの乗換案内に出てくるものの、分かりづらい。
- ・ 荷物が多い日に利用することがあるが、網棚がないのは不便である。高齢者の運転による事故リスクを考慮すると設置すべきである。
- ・ バスではなく、大型の乗合タクシーのような形態を検討してもよい。
- ・ 高円寺・新高円寺・永福町の路線バスとすぎ丸は同様の車体・運行頻度であるにもかかわらず、すぎ丸が100円である点には不公平感がある。本来、民間で採算が取れない路線を区が利便性向上のために補助しているのであり、運行経費分を区が補填し、利用者から230円を徴収する方が合理的であると考え。その結果、区の負担が軽減され、他の路線開設、運転手の待遇改善、路線維持にもつながる。
- ・ 居住地の松庵から区役所や税務署に行く際、浜田山まで井の頭線、そこからさくら路線を利用している。区役所への訪問は避けられないため、松庵から区役所方面への直通ルートがあれば、地域住民にとって非常に便利であり、利用者も増えると考え。
- ・ 短期的には脱炭素化を進め、ディーゼル車ではなく電気バスや脱炭素燃料のバスへの転換を図るべきである。
- ・ 座席数や本数をもう少し増やしてほしい。

- ・「グリーンスローモビリティ」をすぎ丸の代替手段として導入することも選択肢である。運転手の態度に親切さを欠くと感じることもある。地域密着型バスであり、高齢者や子ども連れも多く利用しているにもかかわらず、支払いや乗降に手間取ると「お金出せますか？」と威圧的な態度を取る様子が見られる場合がある。時間に余裕がないのは理解できるが、声かけの仕方ひとつで印象は大きく異なる。
- ・一部のバス停は非常に狭い道路に設置されており、待機中に危険を感じることもある。安全に利用できる環境の整備が必要である。
- ・夏季には日差し除けがなく、けやき路線では退避小屋が設けられているが、それ以外にも整備が求められる。
- ・座れない状況があるため、車両の大型化も必要である。狭い道路での運行は、すぎ丸にとって負担が大きく、気の毒である。
- ・バス後方部の座席は階段を上らないと座れず、高齢者・障害者・妊婦・子どもには不便であるため、全面低床型バスの導入が望ましい。
- ・始発バス停に空調が設置されておらず、真夏は暑さで高齢者の生命にも関わる。
- ・高齢になると利用頻度が上がるため、階段不要の座席設置やシルバーパスのような無料制度、高齢者優先の時間帯設定など、配慮が必要である。
- ・高齢者や身体の不自由な人には無料とし、一般運賃を200円に引き上げてでも、運行の継続を確保すべきである。
- ・1回100円は安価で良いが、維持管理を考えると多少の値上げも許容できると考える。高齢者の負担増を抑えるためには、65歳以上の区民に割引パスを車内で配布する仕組みが、利用者と運転手双方にとって煩わしくない。
- ・西荻窪駅付近のすぎ丸バス停が狭い道にあり、乗降客で道がふさがれてしまうことがある。より広い場所への移設が望まれる。
- ・主要駅との接続ができれば乗継が容易になり利便性が向上する。申込制や費用負担が発生しても構わない。鉄道会社との連携も、行政が主導すべきである。
- ・EV車体のバッテリーを天井外に配置する方法が検討されるべきである。宇都宮市のLRTのように、EV小型バスは製造可能であり、初期コストは発生するが、安全性・利便性・環境保全の面からも有効な手段である。
- ・将来的には無人運転バスやAI導入を見据え、社会の変化に応じた導入目標と計画を立案・推進すべきである。
- ・武蔵野市や小金井市に比べると、運行エリアが限定されていると感じる。下高井戸や永福ではあまり見かけない。高齢化が進む今後に備え、運行範囲の拡大ときめ細かなサービス提供が不可欠である。運行アプリの導入や、一部地域での自動運転導入など、デジタルを活用した持続可能な運行施策が必要である。

【周知・認知度に関する意見】

- ・このアンケートに参加するまで、すぎ丸の存在を知らなかった。
- ・知名度が低く、利用地域に住む人しか知らないという点がある。
- ・認知度が低いと感じる。自分の住む地域ではすぎ丸をあまり見かけず、路線もわかりにくいため、一度も利用したことがない。正直なところ、高齢者や区役所へ行く人など、特定の層しか利用できないものだと思っていた。どこを走っていて誰でも利用できるということをもっと周知すべきである。
- ・中央区のメトロリンクなどは、観光や広告などで地域全体を巻き込んで運行している印象が強い。一方、すぎ丸は縦方向に弱い杉並区をカバーしているとはいえ、杉並の利点を外部にアピールできておらず、区民の間でも知らない人がいる。
- ・路線や運行時間について、もっと積極的に周知すべきである。
- ・高円寺方面には路線がないため、すぎ丸の存在を知らなかった。高円寺方面にも路線を設けるべきである。
- ・すぎ丸のルート把握していなかった。主要バス停を語呂の良い歌にし、バス内や区の施設で流す、あるいはルート図を公共の場所に掲示するなど、周知を強化すべきである。
- ・高齢者以外の層にも認知を広げることにより、利用者が増加し、事業の安定にもつながるのではないか。
- ・優良な移動サービスであるにもかかわらず、現状ではその価値が十分に伝わっていない。SNSでの発信、動画配信、街中での広告、利用促進イベントなどにより、利用者を増やす取り組みが有効である。

- ・すぎ丸の広告（フリーペーパー）を配布、掲載する。地域の掲示板など私はよく見るので、そこに載せるなど。公式LINE（杉並区）も登録しているのでそのメニューに追加するなど。
- ・一部の地域住民だけが恩恵を受けているように見える。杉並区外の人にも杉並の魅力を知らってもらうための利用促進があってこそ、税金の投入に対する効果が発揮されると考える。

【満足・応援の声】

- ・現状に満足しており、改善点について特に指摘すべきことはない。
- ・基本的に不満はない。電気自動車が導入されている点は、良い取り組みだと評価している。
- ・非常に便利であり助かっている。料金はもう少し高くしてもよいと感じている。
- ・利用にあたって非常に便利である。運転士が安全に配慮しながら運行しており、雨傘の貸し出しといった配慮もありがたく、今後も運行の維持を強く望む。
- ・妊婦健診や出産のための入院、また乳児を連れて浜田山の保健センターに行く際に利用したが、すぎ丸の存在に非常に助けられた。
- ・自宅の近くに停留所があり、大変便利である。区役所などの公共施設に行くのに、大回りせず済むため、日常生活において不可欠な交通手段となっている。
- ・コミュニティバスは生活の足として高齢者に活用されており、運行時間についても非常に正確であると感じている。
- ・高円寺エリアでは南北に走るバスがあり、不便を感じたことはない。比較的小型のバスであるが、すぎ丸も1時間に4本程度運行しており、便利であると感じる。
- ・運行に関して、対応が素晴らしく、特に問題は感じていない。
- ・最後部の座席に座ると、座面がやや硬く感じられたが、すぎ丸の乗務員の穏やかな対応は変わらず、乗車中に安心感と温かさを感じることができた。
- ・自身は利用する機会がないが、すぎ丸の車内を見る限り利用者が多く、改善点は特にないと感じる。
- ・乗車状況を外から見る限りでは、少数の立ち乗りが見られるが、採算が取れていない現状（推測）を踏まえると、現行の運行間隔は妥当であると感じる。

【その他】

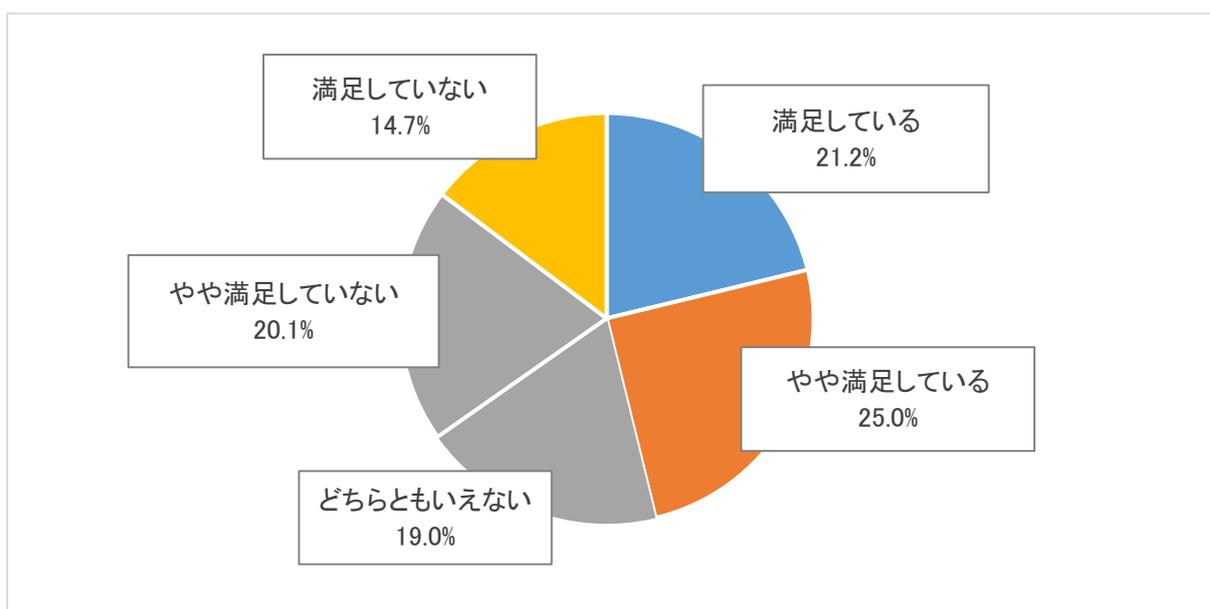
- ・浜田山駅の誘導員待機所がなく、雨天時にも雨中で待機しており、勤務環境として問題がある。
- ・インターネットの地図検索サイトで経路案内に表示されないため、選択肢にすぎ丸が出てこず、利用に至らなかった。
- ・区内では魅力的なイベントが多く開催されているが、バス路線がなく参加を断念するケースが多い。
- ・高齢者は東京都のシルバーパスで京王バスを無料で利用できるため、すぎ丸との使い分けが曖昧である。これを解決するため、京王バスなど民間への一部委託・統合も検討すべきである。運転士不足が深刻である現状では、利用者数に応じた減便をしながらでも南北移動の手段として維持すべきである。これにより、区の運営負担を軽減しながら、持続可能な地域交通の実現を望めると考える。
- ・家族が通勤・通学で浜田山駅改札口を目指しているが、踏切が開くまでに時間がかかる。鉄道の立体化も検討すべきである。現状、浜田山北口でなければ乗車できない。
- ・高齢者には必要な路線だと思っているので、是非続けてほしい。運転手の賃金アップもしてあげてほしい。
- ・住んでいる地域によって、すぎ丸の重要性には著しい差があると考えられるため、アンケートは必要性の高い地域に絞って実施する方が効果的である。
- ・駐輪場が空いていないことが多く、徒歩で駅に向かうことがあるが、帰宅時には疲労や荷物が増加するため、すぎ丸をよく利用する。
- ・狭あい道路の整備によって運行時間の短縮と安全性の向上が図れると考える。
- ・散歩して疲れた際に、すぎ丸で帰宅するというような使い方もできると感じた。
- ・試験的な無人運転も検討してほしい。

◆ 「生活道路の整備」について

問13 あなたが住んでいる地域の生活道路の広さについて、満足していますか。(〇は1つ) 必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	人数	割合				
満足している	39	21.2%	9	14	11	5
やや満足している	46	25.0%	8	19	15	4
どちらともいえない	35	19.0%	3	16	11	5
やや満足していない	37	20.1%	4	12	16	5
満足していない	27	14.7%	2	12	8	5
合 計	184	100%	26	73	61	24

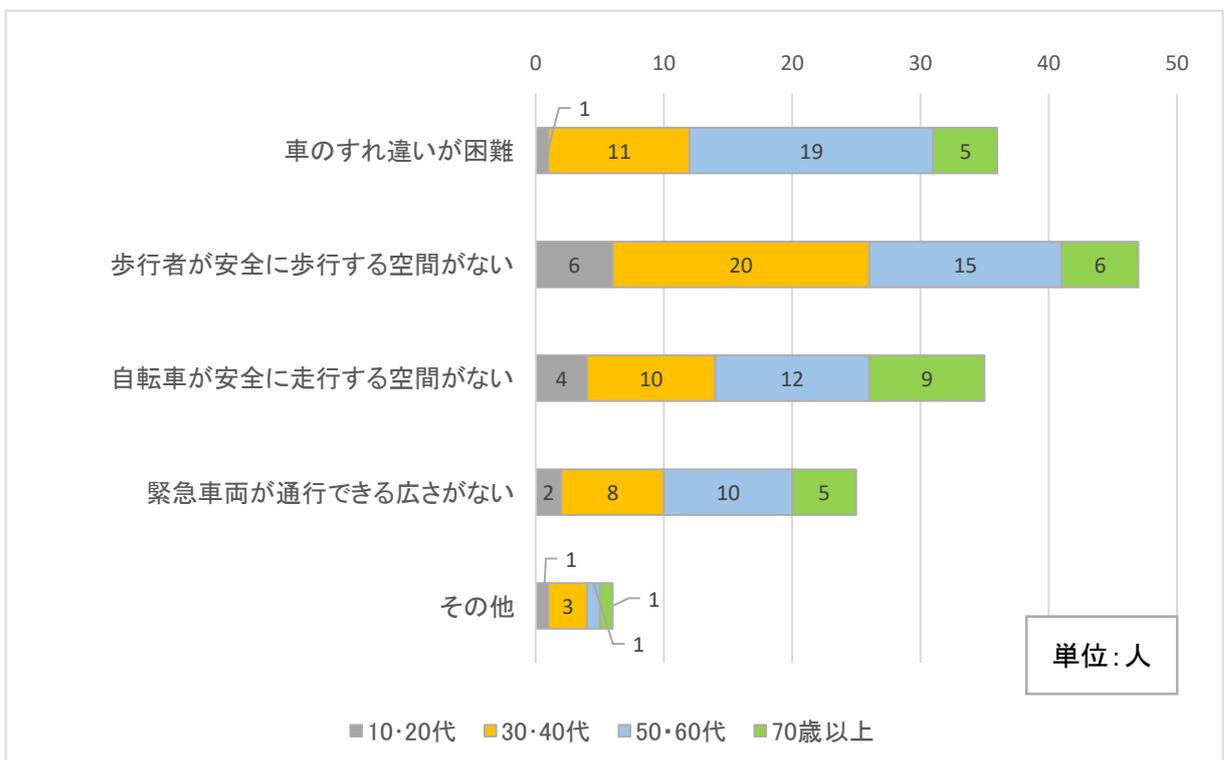


問14 問13で「やや満足していない」、「満足していない」と回答した場合、その要因は何ですか。
(〇はいくつでも) 必須

n= 64

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
車のすれ違いが困難	36	56.3%	1	11	19	5
歩行者が安全に歩行する空間がない	47	73.4%	6	20	15	6
自転車が安全に走行する空間がない	35	54.7%	4	10	12	9
緊急車両が通行できる広さがない	25	39.1%	2	8	10	5
その他	6	9.4%	1	3	1	1

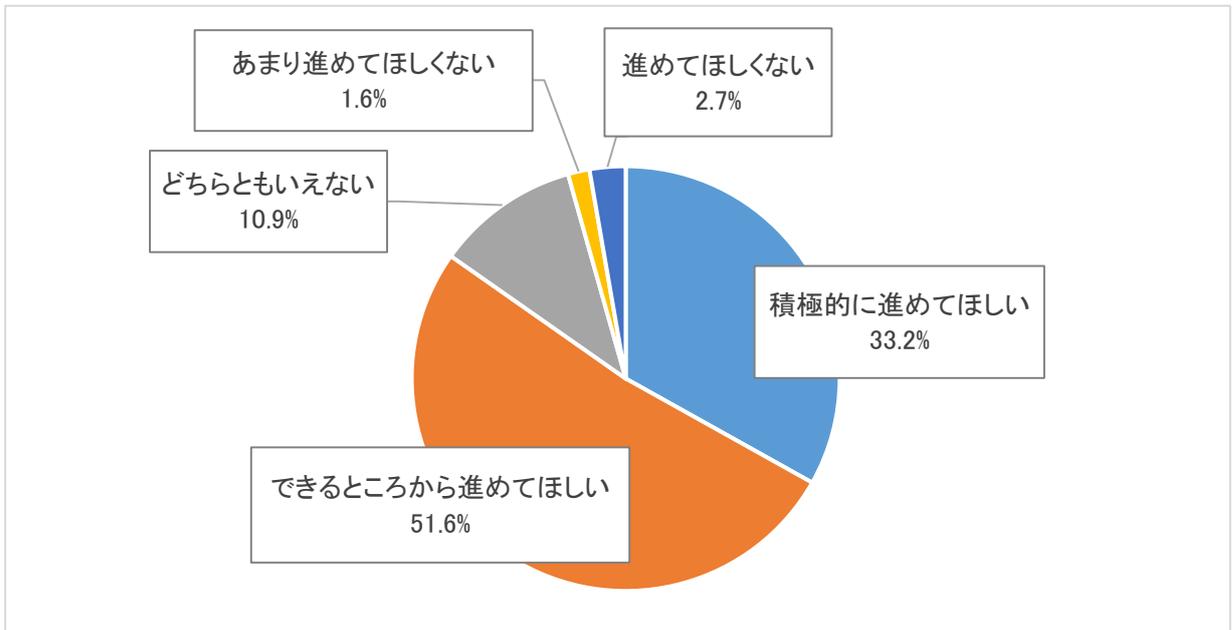
その他：
 ・災害時の避難路として使えない。井萩が羨ましい。
 ・ただでさえ狭い道路状況なのに、自転車の路上駐車が多く、車移動の時に接触の危険を感じる人が多い。
 ・道路拡張で以前より過ごしやすい道が増えましたが、まだ緊急車両が入れない細い道がたくさんあります。また、区画のためでしょうか、道路に飛び出して一段高くなって夜は端を歩いたり自転車は乗り上げてしまいそうで危ないと思う道路がある。
 ・朝夕の通勤時間帯に環7の抜け道になっていて、クルマのスピードが早いのと、トラックが多いこと、近くの私学の自転車通学と歩行者の小中学生で危険を感じている。道路が広くなれば車両との接触リスクが小さくなると思うから。広くなればゾーン30の指定や、歩行路の色分け、バンプや一時停止の設置、ポール設置などで、歩行者と車両が共存して、安全な道路になるといいと思う。
 ・宅地からはみ出してしまう程の大きな自家用車を、平然と道路にはみ出して駐車している家庭が多いこと。車の幅が広い車体の行き来が多い松ノ木のバス通りが駐車するクルマのせいで更に狭くなっている。
 ・歩行スペース内でのすれちがいが厳しい場所がある。



問15 防災性や安全性を向上させるために、生活道路を計画的に拡幅することについて積極的に進めてほしいと思いますか。(○は1つ) 必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	人数	割合				
積極的に進めてほしい	61	33.2%	10	26	20	5
できるところから進めてほしい	95	51.6%	10	35	32	18
どちらともいえない	20	10.9%	6	9	4	1
あまり進めてほしくない	3	1.6%	0	1	2	0
進めてほしくない	5	2.7%	0	2	3	0
合 計	184	100%	26	73	61	24

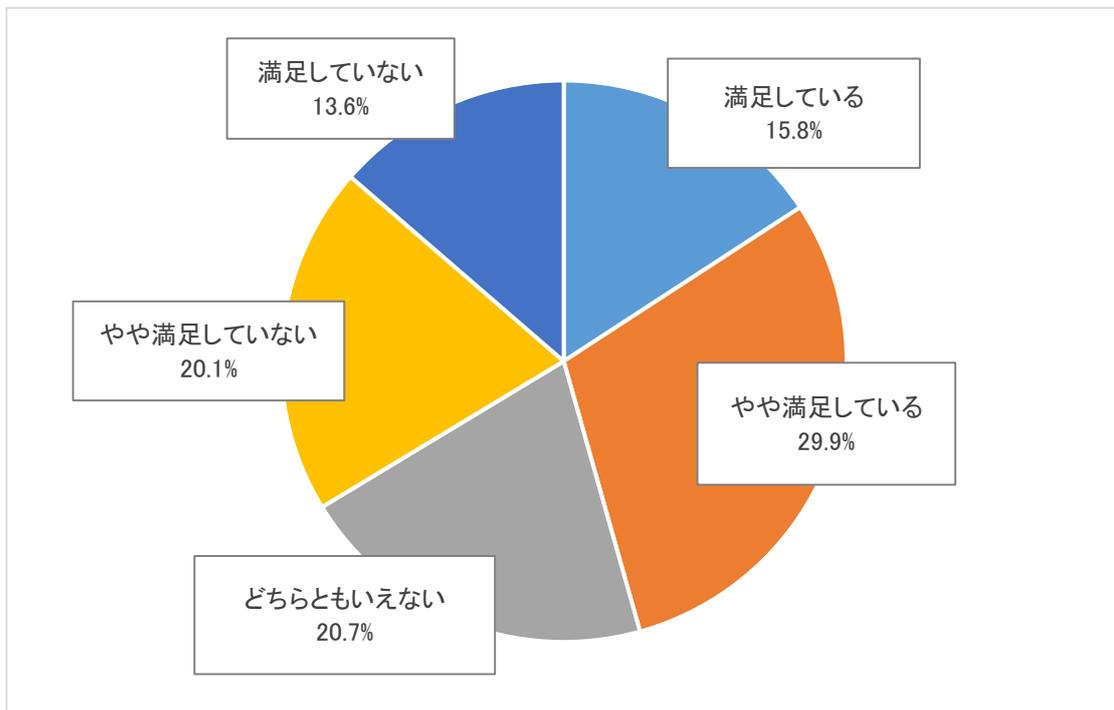


問16 あなたが住んでいる地域の生活道路の安全性について満足していますか。
 (○は1つ)

必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	人数	割合				
満足している	29	15.8%	7	10	10	2
やや満足している	55	29.9%	10	18	19	8
どちらともいえない	38	20.7%	3	19	13	3
やや満足していない	37	20.1%	5	14	12	6
満足していない	25	13.6%	1	12	7	5
合 計	184	100%	26	73	61	24

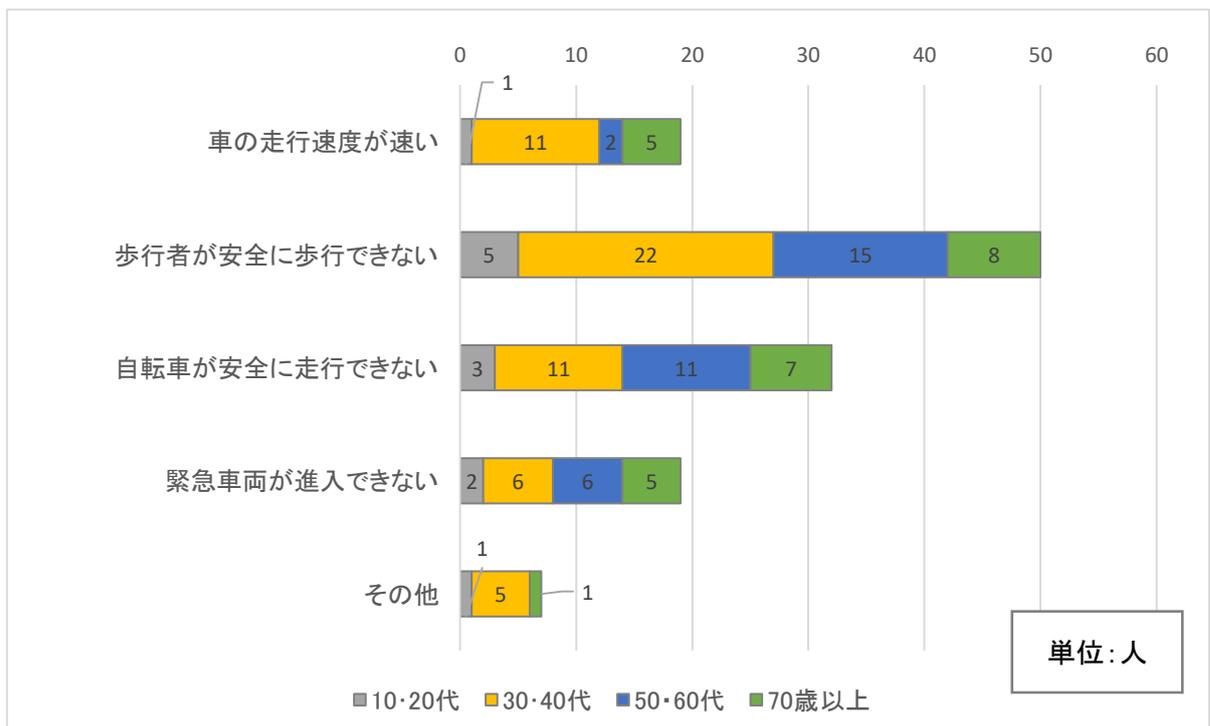


問17 問16で「やや満足していない」、「満足していない」と回答した場合、その要因は何ですか。(〇はいくつでも) 必須

n= 62

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
	人数	割合				
車の走行速度が速い	19	30.6%	1	11	2	5
歩行者が安全に歩行できない	50	80.6%	5	22	15	8
自転車が安全に走行できない	32	51.6%	3	11	11	7
緊急車両が進入できない	19	30.6%	2	6	6	5
その他	7	11.3%	1	5	0	1

その他：
 ・路上駐車が多い。
 ・災害時の緊急輸送路、避難路として機能していない。
 ・廃棄物があり危険。
 ・方南町駅から下の環状七号線の坂道の自転車が危ない。以前事故があり、テレビニュースにもなったが、まだ改善されてるとは言いにくい。全体的に自転車利用のマナー問題はあると思う。
 ・一方通行かつ通行止めで車が入れない私道に車が入ってきてしまうことがあり、バックで数百メートル戻らないといけないため、時々電柱にぶつけている。
 ・自転車、ループの運転マナー、交通ルールを守っていない。スマホ持ち、両手離し、一方通行逆走、単純に逆走等。
 ・見通しが悪いのに、自転車やLOOPが飛び出してくる。また、深夜にモペットが高速度で走っている。

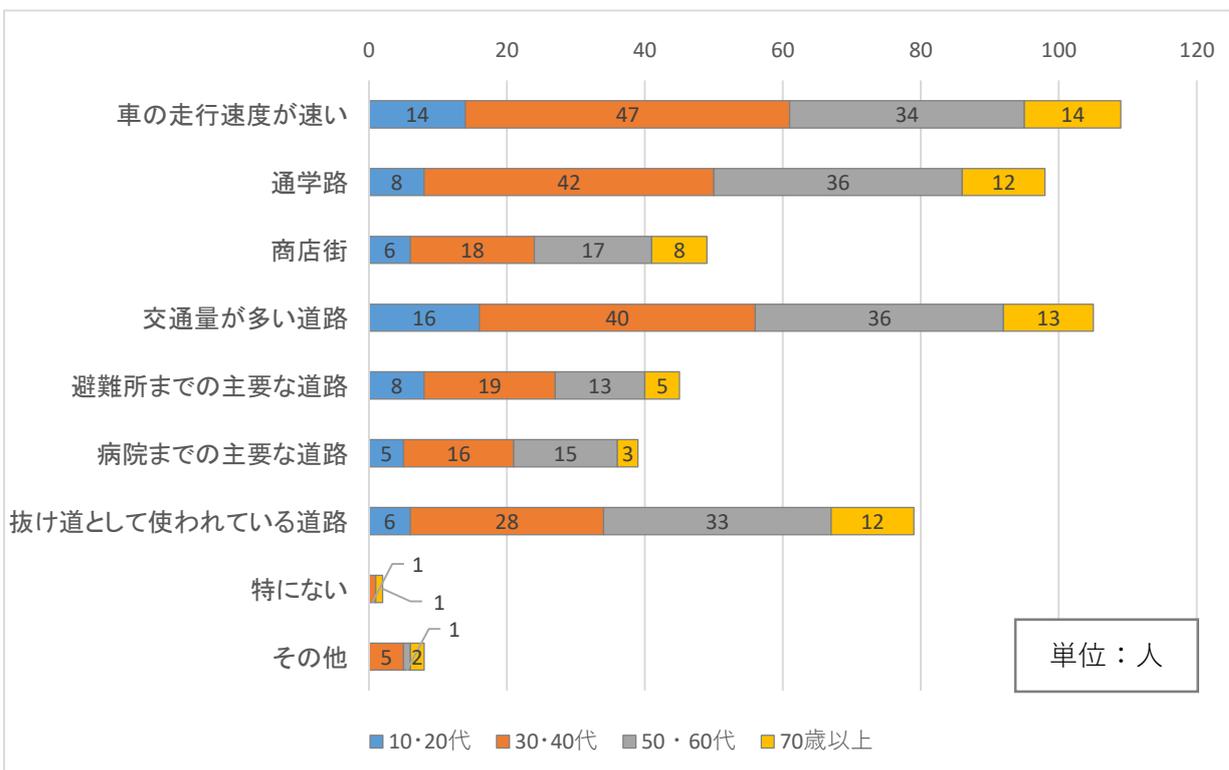


問18 区では、交通事故が多い道路や安全対策の必要性が高い道路を安全対策路線に選
 定し、計画的に安全対策を実施しています。今後、安全対策を進めてほしいと思う道
 路はどのような道路ですか。(〇はいくつでも) 必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
車の走行速度が速い	109	59.2%	14	47	34	14
通学路	98	53.3%	8	42	36	12
商店街	49	26.6%	6	18	17	8
交通量が多い道路	105	57.1%	16	40	36	13
避難所までの主要な道路	45	24.5%	8	19	13	5
病院までの主要な道路	39	21.2%	5	16	15	3
抜け道として使われている道路	79	42.9%	6	28	33	12
特にない	2	1.1%	0	1	0	1
その他	8	4.3%	0	5	1	2

その他：
 ・一方通行では無いのに狭い道。
 ・生活道路への負荷を軽減するために都市計画道路の可及的速やかな整備。
 ・舗装状態が悪い道路。
 ・駅まで最短距離で行けるルート、抜け道。朝夕方混雑する道路。
 ・交通ルールを守らない自転車が多すぎるため、自転車の交通量が多い道路に重点を置いてほ
 い。
 ・一方通行の道路を増やしてほしい。1台しか通れず、すれ違えないのに一方通行ではない道路
 が多すぎる。またぎりぎりすれ違えるレベルも一方通行にしてほしい。
 ・保育園、幼稚園、公園近辺の道。ニュースなどで子どもの事故などを見るとガードレール等で防げ
 る事故もあると思う。



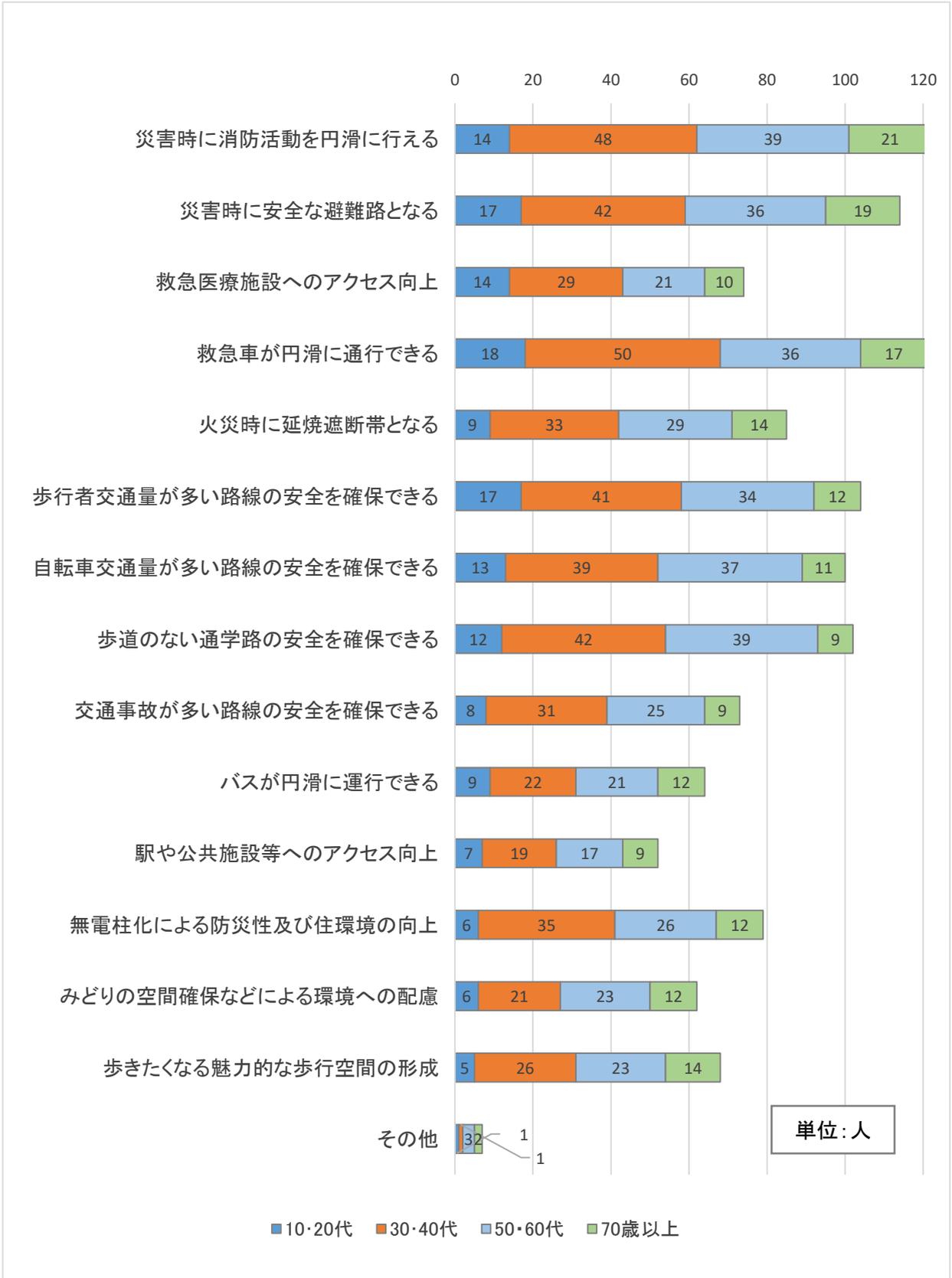
問19 道路にはどのような機能が必要だと思いますか。(〇はいくつでも)

必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
災害時に消防活動を円滑に行える	122	66.3%	14	48	39	21
災害時に安全な避難路となる	114	62.0%	17	42	36	19
救急医療施設へのアクセス向上	74	40.2%	14	29	21	10
救急車が円滑に通行できる	121	65.8%	18	50	36	17
火災時に延焼遮断帯となる	85	46.2%	9	33	29	14
歩行者交通量が多い路線の安全を確保できる	104	56.5%	17	41	34	12
自転車交通量が多い路線の安全を確保できる	100	54.3%	13	39	37	11
歩道のない通学路の安全を確保できる	102	55.4%	12	42	39	9
交通事故が多い路線の安全を確保できる	73	39.7%	8	31	25	9
バスが円滑に運行できる	64	34.8%	9	22	21	12
駅や公共施設等へのアクセス向上	52	28.3%	7	19	17	9
無電柱化による防災性及び住環境の向上	79	42.9%	6	35	26	12
みどりの空間確保などによる環境への配慮	62	33.7%	6	21	23	12
歩きたくなる魅力的な歩行空間の形成	68	37.0%	5	26	23	14
その他	7	3.8%	1	1	3	2

その他：
 ・店舗前に設置されている灰皿や喫煙所の撤去・禁止。
 ・消防車が円滑に走行できる。非常時の救援物資輸送が確実にできるような構造、機能を保有している。
 ・歩道を老人も子供も安全に歩ける道にしてほしい。自転車と歩道の分離をしてほしい。
 ・スピードの出し過ぎを防ぐためのバンパー凸凹を作って欲しい。
 ・猛暑が当たり前になっているので、可能な箇所に屋根がつくとうれしい。
 ・自転車専用道路
 ・道路に植木や植物が飛び出しているところへの注意喚起。車の駐車も含めて居住地から個人が余計に自分の環境を広げていることで道が狭くなっていると感じます。



◆ 「無電柱化」について

問20 杉並区内の無電柱化率は3%ですが、杉並区道に限ればわずか1%です。無電柱化には多くの時間と費用がかかりますが、どのような道路を優先するべきと思いますか。○はいくつでも) 必須

n= 184

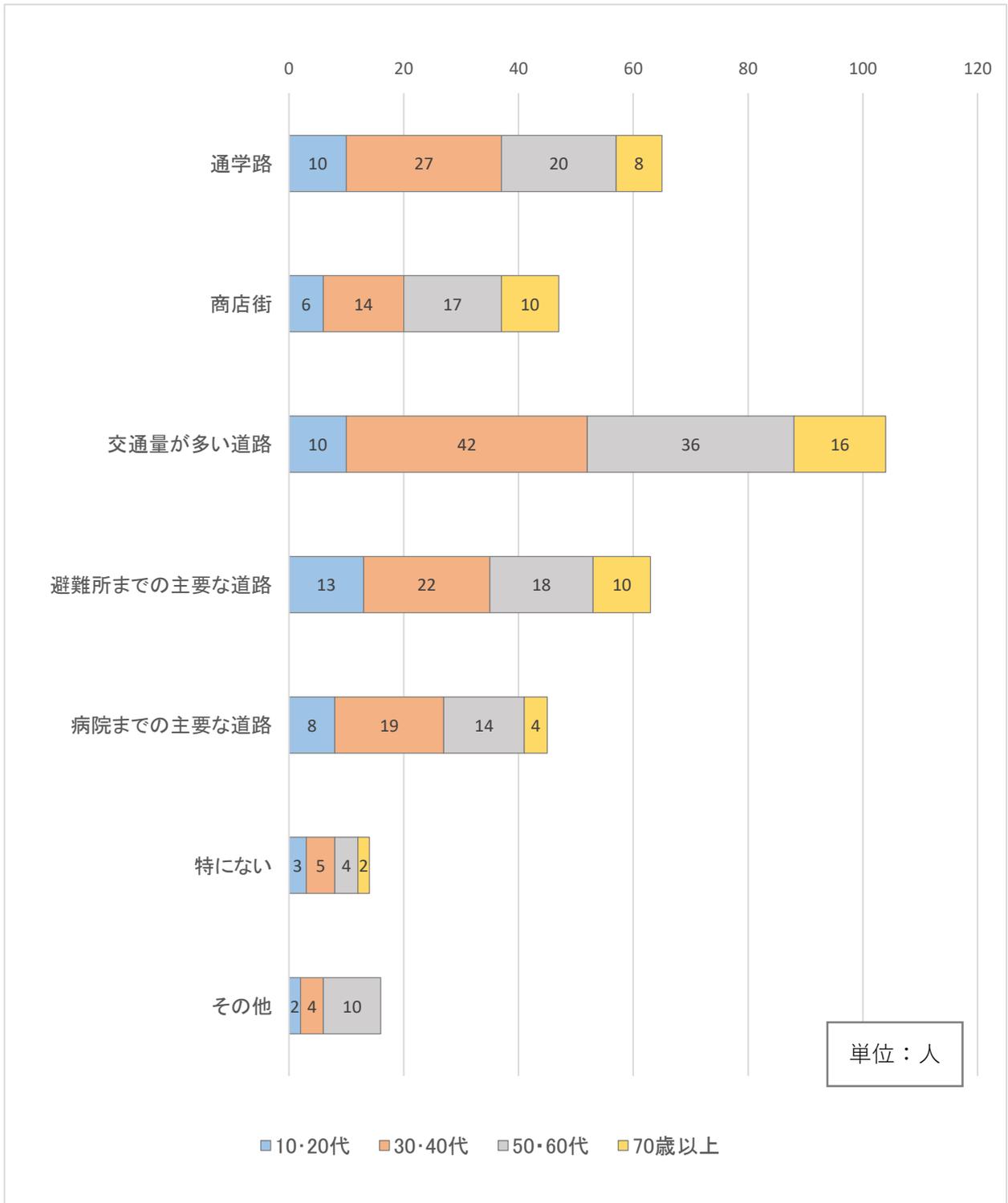
	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
通学路	65	35.3%	10	27	20	8
商店街	47	25.5%	6	14	17	10
交通量が多い道路	104	56.5%	10	42	36	16
避難所までの主要な道路	63	34.2%	13	22	18	10
病院までの主要な道路	45	24.5%	8	19	14	4
特にない	14	7.6%	3	5	4	2
その他	16	8.7%	2	4	10	0

その他:

- ・住宅街において、電柱により車両の交通が制限されている箇所。狭い道で電柱があることにより、車両スピードが抑制されて安全面に寄与している可能性もあるので全面的にというよりはピンポイントで交通自体が困難に至っている箇所を意図している。
- ・無電柱化のために、道路の拡幅はやめてほしい。
- ・電柱が端ではなく、少し真ん中よりにたっている道路
- ・杉並区は例えば、阿佐ヶ谷や荻窪、本天沼等水に関係する地名が数多く存在する。地下におそらくインフラを集めようと言う事だと解釈する。果して、井戸水が多く、また水害も多い地域なので無電柱化ができるか否か知識がない。
- ・道路が狭く歩行者が一旦避難する必要があるところ
- ・歴史的建造物付近など景観に配慮すべき場所
- ・狭い割に交通量がそれなりにある、裏道にも使われがちな道路
- ・電柱が誘発して交通事故が起きた場所を優先すべき。景観は二の次。

歩道がなかったり狭い道路(電柱があると車とすれ違う際にギリギリの距離になります)

- ・老朽化している水道管などライフライン改修工事が必要な道路
- ・無電柱化のために、道路の拡幅はやめてほしい。
- ・狭い道路
- ・住宅街で車がそこそこ通るのに電柱が邪魔な、一方通行の細い道。高齢者向けデイケアサービスの車が意外とよく通る。
- ・車と歩行者の距離が近い道路
- ・自転車の交通量が多い道路

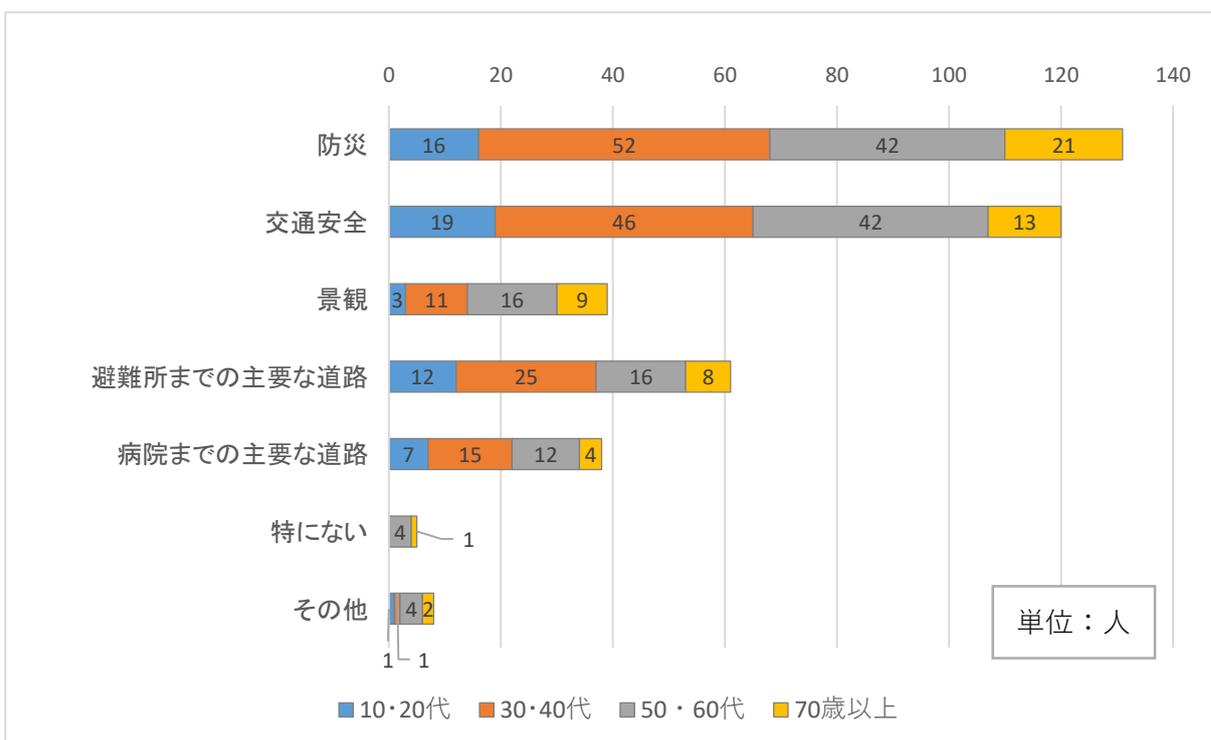


問21 杉並区無電柱化推進方針」では、都市計画道路事業や歩道の無い6m以上の生活道路を対象に無電柱化の整備を進めていくことが示されています。将来、新たに優先的に整備する路線を選定する際に考慮する視点で、特に重要と思うものは何とお考えですか。(〇はいくつでも) 必須

n= 184

	全体		10・20代	30・40代	50・60代	70歳以上
防災	131	71.2%	16	52	42	21
交通安全	120	65.2%	19	46	42	13
景観	39	21.2%	3	11	16	9
避難所までの主要な道路	61	33.2%	12	25	16	8
病院までの主要な道路	38	20.7%	7	15	12	4
特にない	5	2.7%	0	0	4	1
その他	8	4.3%	1	1	4	2

その他：
 ・本天沼地区は、80年以上定住している人が多いと思う。6m以上の道路がある場所もあれば、ない所のほうが多いと思われる。戸建ても多いが、小さなアパートもまた多い。今までの敷地を狭くする事はやめていただきたいと思う。
 ・無電柱化が義務付けられる、都市計画道路の可及的速やかな整備
 ・植栽を少なくし、自転車専用道路を増やし、歩道と分離すべき。
 ・ライフライン改修が必要な道路
 ・歩道の確保のため
 ・交通量が多い狭い道路
 ・商店街
 ・見通しの悪い道、自転車の交通量の多い道(自転車と自動車とが並走時、自転車が電柱をよける時、車道に出るので危ないと思う時がある)



問22 今後の道路整備（拡幅、安全対策、無電柱化など）に関するご意見を自由にお書きください。

【道路・交通整備に関する意見】

- ・裏道の街路灯の整備をしてもらいたい。夜道の一人歩きは怖い。
- ・異常気象による大雨が増えてくると思われ、水はけのよい道路にしていただければと思う。
- ・抜け道として使われる裏道の幅が狭く、車の通行速度が速いため歩行者（特に高齢者）が怖い思いをしている。これらのスポットを安全に歩けるようにする必要がある。
- ・自転車を通りやすくするために自転車マークや駐輪場の増設、歩行者天国やバスやタクシー以外の自動車制限をしてはどうか。
- ・安全対策などは重要ですが、道路を整備することによって、街のコミュニティが分断されたり、ネガティブな影響もあるかと思う。画一的に進めるのではなく、地域それぞれの暮らしに合った形で整備を進めていただきたいと思う。
- ・全体的に道が狭く、将来的なセットバックが決められているところなのですが、その入り口付近のある住宅前に自転車を路上駐車しているところがある。自家用車を数メートルバックで入庫しなければならない地域なので、タクシーの侵入や入庫に支障が出ている。緊急車両が侵入できないリスクを懸念している。
- ・大災害時には電柱倒壊だけでなく、道路沿いのビルや家屋の倒壊によって引き起こす交通遮断は避けないとならないと思う。
- ・住宅地の狭隘道路、くねくねした道（あきらかに過去はあぜ道だったと思われる道）などは区画調整をして直線化・拡幅する必要があると思う。
- ・車線のない通学路相当の道で、歩行者安全が守られにくい状況への懸念がある。
- ・居住地区は、道路が狭隘で、かつ商店街にも隣接しているため、混雑時は歩行者には不慣れた道路となっている。また、木造住宅密集地域でもあり、火災の延焼防止のためにも、道路の拡幅や無電柱化は必須だと考える。
- ・ライフラインの老朽化改修工事を無電柱化・電柱移動と合わせてインフラ整備を行うことでの予算や工事工程の合理化を図ってほしい。
- ・幅の狭い道路は車の通行規制をしていただきたい。
- ・歩行者、自動車、自転車が安全安心に通れるように自転車専用道路があればいいのではと思う。また、自転車専用レーンにガードレールが用意されていると安心。
- ・車道側に出ている境界ブロックが危険であるため、改善を提案する。
- ・事業主体が定められている都市計画道路を定められた事業計画に則り着実に整備することによって、地域の生活道路への負荷を軽減するとともに、区民の安心安全を向上し、災害に強く住み続けたいまちづくりに寄与してほしい。
- ・家と家が密接しているところも道路整備で安全性や防災面で安心できる街づくりができればと思う。
- ・自転車の通行規則が厳しくなる中、車道を走る自転車の安全を確保できるようにしてほしい。車よりも歩行者優先の道路政策をしてもらいたい。
- ・危険運転など、自転車のマナーが悪いため歩行者側や自動車側にも迷惑が掛かっている。カラーなどで自転車が走行する場所を明確に示してほしい。
- ・「自転車は原則車道を通行」が義務付けられる件について、側溝やアスファルトの補修、歩道脇の植え込みの手入れが必要。
- ・昨今、自転車の車道走行を推進しているが、今の道路幅では自転車専用のラインがあっても、自転車のライダーも自動車のドライバーも不安があるように思える。個人的には車道の拡幅より、歩道を拡幅し、自転車に子供を乗せても安心して走行できることを希望する。
- ・自転車の通行区分が狭くて自動車と接触しやすい。自転車に乗る人にとっても、自動車を運転する人にとっても危険。子連れ、杖や車椅子を使用した通行が困難なケースも多いです。主要道路については拡幅したり、一方通行を設けたりして自転車が安全に走行できるようにしてほしい。

・トラックが長時間止まっていると、視界が妨げられ、事故の原因になる。特に、子供が通る通学路では心配。また、中途半端に道路が広いと、違法駐車も増えている印象です。ガードレールをしっかりと設けることに加え、道路整備には違法駐車を防ぐ工夫をしてほしいと思う。

・歩道や自転車路が十分確保できないのに、センターラインが設けられている片側1車線道路は廃止すべき。住宅地でもスピードを出しすぎる車が多いように思う。センターラインがあるから、運転者はスピードを出しやすく感じている。また自転車のマナーが悪く、ガードレールで狭くなった歩道を自転車が通るので、逆に歩行者がガードレールの外側を通らざるをえないこともある。片側1車線道路にするため狭い道に無理やりガードレールを設けて、歩道が狭くなって逆に危険を招いている。

・自転車が車道を走っている際、大きく車道に出て走っている人が多く、運転していて怖いと思うため、自転車が安全に走ることができる道が欲しい。特に青梅街道や中杉通りなど、車と自転車の交通量が多い道での整備が必要。

・埼玉の道路陥没の事故が無いように、まずは安全面の確認からしてほしい。

・埼玉での水道管爆発事故を教訓に、上下水道の更新を推進し、無電柱化と同時に整備すれば、費用と期間を抑えられるように思えます。

・神田川沿いに道草が生い茂っている時があり、通行が困難。

【無電柱化に関する意見】

・無電柱化された永福町を歩きました。車も通るので無電柱化されたことにより歩行も自転車もスムーズに行き来できているように思う。また空が広く感じることで気持ち良かった。

・整備不良の樹木などが電線に影響を与える状況や道を狭くする状況を改善するため、普段の維持管理を望む。

・都立農芸高校あたりから井草八幡宮を抜けて善福寺～吉祥寺方面へのルートが無電柱化し、道が広くなると走りやすいと感じる。

・幹線道路や広域災害緊急道路の確保のため、無電柱化はその対策のひとつだと思う。

・通学路に電柱が多く、不審者が隠れられそうな場所が多い。莫大な費用と時間がかかることを考えると、通学路を優先させてほしい。

・緊急時における避難のための道路を優先的に、無電柱化を推進してほしい

・歩道が狭く、車道にはみ出る歩行困難な場所から無電柱化を優先して行ってほしい。

・交通量が多いが狭い道や商店街に無電柱化を早く進めてほしい。

・バスが走行する主要道路が狭いため、無電柱化を進めて欲しい。

・防災・安全・景観の視点から取り組むべき優先順位は区民の安全。

・景観も大切だが、防災最優先で進めてもらえると安心。

・住宅街の細い道は、子どもや高齢者、障害者の通行に不安が残ります。無電柱化を進めれば、歩きやすさと運転のしやすさを両立でき、災害時の停電や通行の支障も減ると思う。

・無電柱化の費用や利便性についての懸念と、必要な最低限の無電柱化のみを推進し、予算を洪水対策に回すことを提案する。

・今後の安全対策を念頭に置くと、自転車の法改正を踏まえた拡幅や自動車道との区分が必要と思う。また、震災に備えて、無電柱化など地下の活用が必要だが、膨大な費用が掛かるため、安全最優先に、倒れない固縛措置などで安全性を担保するなど暫定的な措置も必要。

・無電柱化は、美しい響きがあるが、災害のあとの復興では時間がかかりマイナス・デメリットの面もある。無電柱化の主要目的は道路拡幅の確保が最優先。無電柱化の前に安全に通行できない生活道路をすべてピックアップして、どうすれば安全が確保できるかを検討し、電柱が無ければいいなら無電柱化に進めばいいと思う。

- ・災害対策や安全のために道路整備は必要と思いますが、景観を壊したり個々の街の文化を破壊してまで道路拡幅や無電柱化を優先する必要はないと考える。
- ・既存の町並みや商店街の価値も、景観も考慮してほしい。
- ・無電柱化は非常に良いことだが、環境にも配慮してほしいです。特に木々の伐採や野鳥への影響もあると思われる。
- ・小規模店舗の良さも無くなるので反対。それよりも、街路樹を増やして景観を守ること、環境対策と日陰を増やす暑さ対策を推進してほしい。街路樹こそが防火遮断に効果的と考える。
- ・全ての電柱を無くす必要はないはず。地中に関しては下水道など地下設備の維持改善のほうを優先すべきだと思う。
- ・車を運転する時に、電柱があるため、対向車とのすれ違いが難しい。
- ・無電柱化の進捗率が遅いことから、東京都との政策連携を望む。
- ・無電柱計画道路を策定時に、地下埋設機関（下水道、ガス等）と相互協議することが必要。
- ・電柱の前後に路上駐車をすることも考えられるので、無電柱化することで路上駐車が低減する可能性もあるのではないかと考える。
- ・自転車の歩道走行が禁止され、車道で自動車と自転車の交通事故が増えると思われる。阿佐ヶ谷駅-区役所間の中杉通りなど、パーキングメータのため、自転車は中央車線を通らざるを得ない。他所でも、路上駐車や、路肩部分の舗装の荒れによる転倒リスクなどが有る。

【その他】

- ・安全面が重要なことは第一ですが、拡幅などは時代や需要を再考することが必要かと思う。
- ・カラスやハトが停まっていてフンの被害がある場所も検討されると良いかと感じた。
- ・今のところ、緊急的要求ありません。できれば公園など、従来通りに、整備・維持継続してほしい。空き家など出現すれば、公的購入して、整備してほしい。
- ・他の自治体と連携する必要のある重要な広域対策と考えている。
- ・杉並区は、道路整備よりも、小型バスなど公共交通の運行に力を入れてほしい。今の若者世代や高齢者世代は自家用車には乗らない。また、後期高齢者になると、自転車も乗れない。このため、道路拡幅など道路整備の費用を小型バスなどの運行の費用に回す（投入すべき）べき。
- ・徐行しない自転車や危険なスピードの電動自転車の取り締まりを期待。
- ・住居の垣根の手入れをお願いしたい。左右が見えない、ミラーが見えにくいなどが発生します。自転車を避けると枝で傷つきます。注意喚起をお願いしたい。
- ・無電柱化とあわせて、近隣の住宅の立ち木、植栽などがはみ出し、狭い歩道がより狭く、歩きにくくなっている箇所も目にします。そのあたりの声かけなどもお願いしたい。
- ・住宅街のルートがいくつかあり、変わりのルートがたくさんあるため助かる。特に子どもを乗せるので、交通量の多い道を避け、住宅街のルートを選ぶことが多い。
- ・どのような完成状態になるのか、いつできるのかももっと区報などで情報がほしい。また、工事のスケジュールも知りたい。
- ・ミニマム4メートルの整備計画と理解している。自動車の横幅も大きくなりつつあり、安全安心に歩行者・自転車・車が行き違い出来るように5メートル道路への拡幅整備を目指すべき。
- ・防災の面を考えると道路は広げないが消火器やスタンドパイプを必要な場所に置こうと出来ることはあるはず。
- ・私が住んでいる地区は道路の狭い住宅街が多く、自家用車を運転する際に歩行者や自転車とのすれ違いに非常に気を使う一方で歩行者として利用する際に、速度を出して通過する自動車が多いことが気になる。娘が小さいので交通事故が起きるのではないかと不安を感じる。

- ・拡幅等の整備は近隣への説明等も含め時間がかかるという認識。優先順位が低い場所では、監視者を置く等の短期間で実施できる対策を期待する。
- ・商業エリアでは自転車の無断駐車が多く、車道であるにもかかわらず車がスムーズに通ることができない状況が多く生じている。朝、駐輪場に止めず、公園やスーパーに止めて出勤するような方も見受けられ、災害や救急時に障害になるようなことがないか心配。
- ・無電柱化に財源を当てるよりも、交通安全に力を入れて欲しい。特に、西荻窪の高架下の通りでの車のスピードが危険であるとして、警察の取り締まりや工事、ミラーの増設を求める。
- ・歩道のない道路でのトラックなどの高速走行に対する不安と、安全保障への要望。
- ・歩行者と自動車・自転車（軽車両）が分離できる道路の希望と、一方通行を増やしてほしい。
- ・歩道が狭いにもかかわらず自転車が歩行者を威圧している状況に対応するため、歩道が歩行者優先であることを周知する人員の配置を提案する。
- ・歩行者線はあるが、歩道が無い狭い道路での通学時間帯の車進入禁止を提案する。
- ・久我山～高井戸の人見街道は交通量が多く通学路でもあるため、道が狭くて危険。
- ・区は自転車の利用を進めるのか。自転車を抑制し、自家用車、タクシー、ライドシェアなどを進めるのか知りたい。また、自転車と自動車の交通事故を減らす施策、効果、課題、を知りたい。
- ・店舗前にサンドイッチボード類を置いているところがあるが、交通（主に歩行者）の障害になるので置かないようにしてほしい。
- ・モペットや危険運転の取り締まりを強化すべきではないか。

令和7年度第1回
杉並区区政モニターアンケート
集計結果報告書

登録印刷物番号

07-0030(1)

令和7年8月発行

編集・発行

杉並区総務部区政相談課
〒166-8570
杉並区阿佐谷南1-15-1
TEL03-3312-2111(代表)



杉並区の公式ホームページ