

「文京区バリアフリー基本構想(素案)」に寄せられた意見及び区の方考え方

■ 意見募集の概要

件名	文京区バリアフリー基本構想(素案)		
意見募集期間	平成27年12月1日(火)～12月31日(木)		
意見の提出方法	① 区民説明会にて意見交換 12月5日(土) 10:00～11:30 文京シビックセンター5階会議室A 参加者10名 12月8日(火) 14:00～15:00 文京総合福祉センター4階地域活動室B 参加者2名 12月11日(金) 18:30～20:00 不忍通りふれあい館4階会議室 参加者5名 ② 区報添付の郵便はがき又は任意の書式にて電話、郵送、メール、ファックス		
意見を提出した 人数及び件数	① 10人 29件	② 37人 48件	合計 47人 77件

■ ご意見に対する区の方考え方

No	意見	区の方考え方	提出方法
1	区所有の建物の中にはバリアフリー化されていないものが多いため、対応を考えていく必要があります。バリアフリー化を進めていくタイムスケジュールについて教えてほしいです。	新設の建築物はバリアフリー法や最新の基準に則ったものとなっておりますが、既存建築物は建設当時の法律や基準を基に設計されているため、現在の考え方と異なり使い勝手が悪いものがあります。	①12/5
2	区役所の各階に多機能トイレが設置されていますが、自動扉のところは1つありません。	できることから取り組んでいくとともに、バリアフリー基本構想の策定を契機に施設設置管理者に対してバリアフリー整備の考え方や重要性を伝えていき、整備の後押しをしていきます。	
3	文京総合福祉センターにある多機能トイレで使いづらいものがあります。障害者の利用が多い施設なので、もっとバリアフリーに配慮してほしいです。	なお、区有施設のバリアフリー化については、施設の改築や改修の機会を捉えて整備を進めているところであり、今後とも順次整備に努めてまいります。 シビックセンター内の誰でもトイレの自動扉化については、今後、使用頻度などを考慮し、必要な箇所の改修を行ってまいります。 文京総合福祉センターの多機能トイレについては、利用者の皆さまのご意見を考慮し、対応を検討してまいります。	
4	障害者への理解がまだ不足していると感じています。学校では心のバリアフリーの授業を行っていたり、関東	バリアフリー基本構想策定にあたり実施した心のバリアフリーワークショップでは、障害者や高齢者の疑似体験や心のバリ	①12/5

No	意見	区の方考え方	提出方法
	<p>運輸局ではバリアフリー教室を開催したりしていますが、もっと区民と区が協働して、だれもが使いやすいものづくりを進めていけるようにしてほしいです。</p>	<p>アフリーの木の作成などを通じて啓発を行いました。</p> <p>今後もまちづくりと福祉や教育等の部署が連携し、心のバリアフリーとして、様々な障害への理解を深める場を提供していきます。</p>	
5	<p>都市マスタープランに示す5地区それぞれをバリアフリー法に基づく重点整備地区として設定するとありますが、法の主旨と異なる考え方ではないでしょうか。</p> <p>バリアフリー基本構想は、主要な鉄道駅を中心に放射状の経路を生活関連経路に設定することにより重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるものですが、都市マスタープランの地区分けで重点整備地区を設定してしまうと不便が生じてしまうのではないのでしょうか。</p>	<p>区内には20の鉄道駅があり、駅を中心とした1km圏を徒歩利用圏と考えると区全域が駅から徒歩利用圏となります。</p> <p>バリアフリー法では、主要駅を中心とした重点整備地区の設定を推奨しておりますが、区内すべての駅で1日平均乗降客数が3,000人以上であることから、区全域を重点整備地区に指定することが合理的であると考えております。</p> <p>また、バリアフリー化に取り組むにあたり、共通の課題を有する地域を重点整備地区に設定し解決していく視点から、バリアフリーを含めた地区課題を整理し方針を示している都市マスタープランの5地区と整合を図り、一体的に整備を進めていくことが望ましいと考えております。</p> <p>生活関連経路については、複数の駅からの多様な利用が想定されることから、幹線道路や主要生活道路を中心に面的に捉えて設定しています。</p>	①12/5
6	<p>後楽園駅と春日駅のバリアフリー動線が非常にわかりづらく、不便を感じています。</p>	<p>南北線と丸ノ内線は開通時期が異なるため、計画的な動線整備が行うことが難しかったと推察されることから、バリアフリールートが複雑になってしまっています。</p> <p>都心地域のバリアフリー化に向けた基本方針として、後楽園駅と春日駅及び主要施設における乗換や施設間の経路案内の更なる充実やわかりやすいバリアフリールートの確立を示しています。</p>	①12/5
7	<p>公共交通移動等円滑化基準では、大型エレベーターが推奨されていますが、区内の鉄道駅で大型エレベーターが整備されているところが少ないです。</p>	<p>区内の鉄道駅はすべて地下鉄駅であり、ホームの広さなどを勘案すると、大型のエレベーターの設置は困難であった場合が多いと思われます。バリアフリー基本構想の策定を契機に、構造上の制約などを考慮したうえで、バリアフリールートの増設に努めるなど、さらなる利便性の向上が図られるよう働きかけていきます。</p>	①12/5

No	意見	区の考え方	提出方法
8	白山駅周辺は勾配の大きい坂道が多いです。	個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討してまいります。	
9	バス停留所で縁石のないところが多いです。		
10	森鷗外記念館周辺には段差が残されています。		
11	区内には坂道が多く、車いすでは通れない道も多いです。車いす利用者もアクセスできるかどうかを考えながらご検討いただきたいです。	個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討してまいります。	①12/5
12	不忍通りや白山駅、向丘地域活動センターが利用しづらいです。また、南北線の多機能トイレが利用しづらいです。		
13	千石の白山通りでは自転車レーンが整備されていますが、自動車が駐車利用しており結局自転車が歩道を走っている状態です。		
14	千石の十字路などで歩きスマホによる事故をよく目撃します。マナーに問題があります。電車内でも周囲に気を配って使用してほしいです。	ご意見を踏まえ、心のバリアフリー等のソフト施策の項に歩きスマホに関する記載を追記しました。	①12/8
15	区内には坂が多いため、途中で休憩スペースを設けてほしいです。	バリアフリー基本構想では、施設設置管理者に配慮を求めることとして休憩スペースの設置を記載しています。 具体の実施箇所については地区別計画や個別事業の中で検討していきます。	①12/8
16	最近では道徳の授業がないため、全体的にマナーが悪くなっているのではないのでしょうか。	今後も、まちづくりと福祉や教育等の部署が連携し、子どもへの教育によるマナーの向上や心のバリアフリーの啓発を進めていく中で、マナー向上の必要性についても取り組んでいきます。	①12/8
17	根津の地域で、まちづくりの協議会がありますが、道路のことを中心にやっているもの（コミュニティ道路関係）と内容が重なっていないのでしょうか。	コミュニティ道路の担当所管課も協議会に出席しバリアフリー基本構想を策定しています。今後も連携・整合を図りながら事業を進めていきます。	①12/11
18	今回の素案を見ても絵に描いた餅で終わるのではと危惧しています。予算の段階でとん挫することがあるのではないのでしょうか。	バリアフリー基本構想が策定されて、すぐ整備が進むとは限りませんが、地区別計画で具体的に位置付けた事業については実施義務が発生しますので、実効性の確保に努めてまいります。	①12/11

No	意見	区の考え方	提出方法
19	電柱の地中化について、時間が経過しても進んでいきません。地中化をやるものと決めれば前進していくと思います。積み重ねがいずれ役に立つようにマスタープランに盛り込んでいかなないと実現できないと思います。	電線類の地中化は、国道や都道を中心に推進されていますが、区道では、道路の状況、整備手法、費用等を勘案し検討してまいります。	①12/11
20	暗闇坂という区道では、電線、NTT、ガス、排水などの埋設物があり、まとめていないため掘っては埋めての繰り返しをいつもしています。交通整理を区がやらないと、いつになっても繰り返しが続きます。	ガス・水道等による工事については、区開催の道路工事調整会議等を通じて、掘返し防止に努めております。ただし、各家庭への引き込みや緊急工事は対象外となります。今後も、企業者等と連携し調整を図ってまいります。	①12/11
21	協議会の進行について、丁寧に質疑対応をしているがバリアフリー基本構想策定にかかることに集中すべきだと思います。	ご指摘はごもっともですが、協議会は障害当事者の方が事業者に対し直接伝えることのできる貴重な機会であると考えています。	①12/11
22	地下鉄を中心に移動が円滑にできるのか、バス停からスムーズに行けるのかということができなければ意味がないと思います。	区内駅では、まもなくすべての駅でエレベーター設置が完了します。一方、すべて地下駅であることを踏まえると十分に問題が解決したとは言えない状況と認識しています。移動等円滑化に向けた配慮事項として、構造上の制約などを考慮したうえで、バリアフリールートを増設に努めることを示しています。	①12/11
23	生活関連施設の公共施設の 20 番の区民センターは現在使われていませんが、生活関連施設に含まれています。動坂福祉会館が閉館予定ということで入っています。	生活関連施設は現時点の状況を踏まえて選定を行っています。	①12/11
24	シビックセンター方向から区民センターへ行くときに横断歩道を 2 回渡らねばならず地下で直接つながるようにバリアフリー基本構想で示せないのでしょうか。	都心地域のバリアフリー化に向けた基本方針では、後楽園・春日駅周辺と東京 2020 大会の競技会場等を中心とした周辺歩行空間の連続的なバリアフリー化の推進を示しています。	①12/11
25	江戸川橋から文京総合福祉センターまでのルートは遠回りの経路となっています。都バスで行く人も多いですが、そちらが生活関連経路に指定されていません。	原則として、駅から施設まで連続した経路として、国道・都道・主要幹線道路・生活幹線道路を優先的に抽出し生活関連経路を設定しています。 地区別計画では、改めて利用者の意見を踏まえた経路の見直しを行います。	①12/11
26	移動負担を少なくするためにシビック内に社会福祉協議会を設けるといった考え方はないのでしょうか。	シビックセンター内のスペースに限りがあることから、社会福祉協議会の事務室等を設けることは考えておりませんが、一方	①12/11

No	意見	区の考え方	提出方法
		<p>で、区民センターの改修工事を行っており、平成28年4月に社会福祉協議会をリニューアルオープンし、だれもが利用しやすい施設にしていまいます。</p> <p>今後も利用されている方の移動の負担を少なくすべく、区と社会福祉協議会と連携を図ってまいります。</p>	
27	植木鉢を歩道に置いており、花が観光客との会話などのきっかけになっています。区の植栽ますと同じ幅までは設置可能にしていきたいと思います。	<p>公道に私物を置くことは禁止されておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。</p> <p>なお、ご自身の敷地内に、適切な管理の下で植木鉢を置くことに対しては、制限はありません。</p>	①12/11
28	植木鉢が民地側の敷地でも30cm引いておくこととなっていますが、本当に決まったことなのかを確認したいです。		①12/11
29	根津の地域は横道に入るといい雰囲気があり、植木鉢があることも歩道幅員が確保されていけば個人的には良いと思っています。		①12/11
30	重点整備地区の地図上②9小日向台町児童館の位置がもう少し右上ではないか。その場合、3次経路は一本上の道路を塗るべき。	ご指摘ありがとうございます。小日向台町児童館の施設番号と3次経路を正確な位置に修正します。	②
31	近くに主要生活道路があり、車は20km制限で、ボンエルフのようになってますが、それでも車がかなりのスピードで走っています。自転車で通行する場合は、ボンエルフがあるため、車道が狭くなり、かえって危険を感じます。自転車通行帯を明確にし、車の通るところにハンブを設置することで、健常者でも危険を感じる道路を障害者の方でも安心して通行できる道路にしていきたいと思います。	<p>道路の移動等円滑化に向けた配慮事項として、歩道のある道路については、歩道の安全性を高めるために自転車走行空間の整備推進を示しています。</p> <p>個別の路線については、地区別計画や個別事業の中で検討を進めます。</p>	②
32	文京区山の手中央地域に在住しています。高齢者が歩行もしくは車いすで移動（散歩、買い物）する際、坂道の通行が困難な所が多いと感じます。特に車いすで坂道を通る際の整備について方針が知りたいと思いました。	<p>山の手地域中央は区内でも坂が多い地区であり、地区別計画の基本方針として、「誰もが歩いて楽しめる坂のまちとしてのバリアフリー対応」を示しました。</p> <p>具体的には、滑りにくい舗装の整備や平坦部の確保、ベンチの設置などに努めるとともに、車いす利用者への手助けなどのソフト対策を推進します。個別の事業内容は地区別計画や個別事業の中で検討してまい</p>	②

No	意見	区の考え方	提出方法
		ります。	
33	近くに小石川植物園が有りますが、東京都のバリアフリー基本構想で対象になっているのでしょうか。	小石川植物園は文京区バリアフリー基本構想で生活関連施設に位置付けています。	②
34	財源の負担について、国、都、区配分を知りたいと思います。	文京区バリアフリー基本構想策定における財源は一般財源から 1,200 万円となっています（文京区基本構想実施計画（平成 26 年度～平成 28 年度）参照）。 なお、個別の事業ごとに財源の負担は異なります。	②
35	全区内の車道と歩道の連絡部分の段差がある部分を傾斜壁にして下さると車いすは自転車等通る時にすべらず安全です。他区では全て補修されている場所があります。	個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討してまいります。	②
36	電柱・電話線柱が最大のバリアと思われるが、(美観上も問題視されていて長い年月がたっている)あまり対策がなされていない様に思います。地震の時も柱が倒れたり電線がたれ下がり本当に危険ですよ。基本構想にもり込んでください。	電線類の地中化は、国道や都道を中心に推進されていますが、区道では、道路の状況、整備手法、費用等を勘案し検討してまいります。	②
37	バリアフリーに関係ないことかもしれないかもしれませんが、日頃感じていることを書かせていただきます。無縁坂の岩崎邸前の、南側の歩道の電柱を地下化していただけたらと常々切なく思っています。狭い歩道ですごく邪魔です。おまけに細かいことですが、電柱についている外灯のシェードは青で岩崎邸のレンガ塀と全然合いません。せめて同系色のベージュにしてくれたら見よいです。東電との折衝もあるでしょうが、できたらお願いしたいです。どういう立場の方が読まれるのかわからないのに唐突なことを書いてすみません。無縁坂は台東区との境で、観光客がよく通るのに、あまり大事にされていないので周辺住民として情けない気がいつもしているので申し上げました。	電線類の地中化は、国道や都道を中心に推進されていますが、区道では、道路の状況、整備手法、費用等を勘案し検討してまいります。 街路灯の色彩についてはご意見として承ります。	②

No	意見	区の考え方	提出方法
38	小日向台町と目白台両側共に急な坂を登る地形になっています。歩き、乳母車、自転車、老・病人は大変生活に不便を感じていますので観光も兼ねロープウェイ、エレベーター、エスカレーター等を考えて頂けませんか。そこに一寸した展望台をつければ近くに住民共に楽しめる場所になると思います。東京一高地にある地の利を活かして下さい。	文京区バリアフリー基本構想では、坂道の対策として、車いす使用者等が安心して滞留できるスペースや高齢者等が休憩できるベンチの設置に努めていきます。	②
39	区報ぶんきょう(平成27年12月1日)の見開き2~3面の地図中の飯田橋駅の地下鉄線が間違っています。(東西線と有楽町線が混線しています)ご参考まで。	ご指摘ありがとうございます。重点整備地区図の鉄道路線を修正いたします。	②
40	「自転車は左側」というルールが守られていないのは危ない。(特に夜間は逆光を浴びるので)自分も自転車は便利なのでよく使う。	今後も交通管理者と連携し、自転車利用のルール・マナーの向上に努めてまいります。	②
41	歩道に電柱がなくなればと思う。難しい事だとは思うけど。	電線類の地中化は、国道や都道を中心に推進されていますが、区道では、道路の状況、整備手法、費用等を勘案し検討してまいります。	②
42	電柱をなくし、電線類の埋設化。バリアフリーの基本は「歩行者が安心・安全に街を歩けること」と思う。また、災害時には消防車、救急車、パトカーがスピーディに効率よく走行できることが必要。現在の文京区内道路は電柱が多数歩道に立っていて極めて危ない。地震などで電柱が倒れたり電線が垂れ下がったりすると極めて危険。車両通行もできなくなる。美観上も問題多い。電線類の埋設により電柱をなくし、アクセスしやすくしてほしい。観光にも役立つ。		②
43	手足に障害があり、ゆっくりでしか歩けません。街を歩いていて、自転車のルール以上に問題なのは駅の利用のルールだと思っています。特に通勤時間帯、エスカレーターを走る、電車を降りる人に逆行して突進してくる、追い越して目の前に割り込むなどはいつものことです。先日は春日駅で自動改札を通過中、後ろから走ってきた	ご意見を踏まえ、鉄道駅の移動等円滑化に向けた配慮事項として、心のバリアフリーについて駅利用者に対する啓発等を追記します。	②

No	意見	区の考え方	提出方法
	男性がカードをかざし、それが料金不足で入口がしまっていました。自分の料金不足にもかかわらず、舌打ちして去って行きました。こちらは人のいる改札で処理していただく手間がかかりました。駅利用の心のバリアフリーについても強調していただきたい。		
44	鉄道駅⑧の新大塚駅前の信号について。歩行者が渡る時の青信号の時間が短すぎる。40代の私でも小走りです。お年寄り、障害者は渡り切れていない。同じく、新大塚駅前国道の茗荷谷方面の歩道が狭すぎる。狭い歩道に自転車も猛スピードで走るので危険である。新大塚駅前は車道を走行している自転車も多いが、そのほとんどは信号無視している。改善を望みます。	バリアフリー基本構想では、信号機等の移動等円滑化に向けた配慮事項として、「高齢者、障害者が安全に横断できるよう適切な青時間を確保する」ことを示しています。また、自転車走行空間の整備とともに、交通管理者との連携を強化し、自転車利用のルール・マナーの向上に努めてまいります。 個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討していきます。	②
45	バリアフリーよりもまず、文京区で管理している公園は蚊が多いので困っている。特に大塚公園と坂下公園の蚊の駆除をしっかりとやって欲しい。蚊がいるだけで公園にも行きにくくなり、心理的にバリアができ、とてもバリアフリーな街とは言えない。蚊のいない文京区にしてほしい。	区が管理する施設については、蚊の幼虫の成長を抑制する薬剤の投与等により、蚊の発生源対策を進めています。また、町会による蚊の一斉防除活動の際にも薬剤の提供等を通じて蚊の防除を推進しております。 区内のすべての公園等については、5月から10月の期間、雨水ます及び園に隣接する区道の雨水ますに薬剤の投与を行い、蚊の発生を抑制するなどの対策を行っております。	②
46	バリアフリー化に伴い自転車利用者のルール、マナー罰則等を厳しくしていただきたい。(バリアフリー化の意味がなくなる。)歩道もゆっくり歩けない昨今である。	今後も自転車走行空間の整備とともに、交通管理者との連携を強化し、自転車利用のルール・マナーの向上に努めてまいります。	②
47	バリアフリー化は進んでいますので、次は歩道の無謀走行。狭隘な道路を自分本位に走行する自転車の取り締まりをして下さい。これも道路の改修だけがバリアフリーではないと思います。もうひとつ、安全保障のために販売の時点で取得税とか、3~5千万円の傷害保険を義務化して、徴収し	今後も自転車走行空間の整備とともに、交通管理者との連携を強化し、自転車利用のルール・マナーの向上に努めてまいります。	②

No	意見	区の考え方	提出方法
	たら如何か。安全保障を前面に出してください。高齢者の安全の希いです。		
48	発達障害児に対する、一般人への啓発活動をお願いしたい。また、発達障害児が通う教育センターは大変不便でわかりにくい場所にある。そこで、教育センター利用者のために湯島地区にもB-ぐるの新路線を走らせてもらいたい。教育センターの他、総合体育館利用者にとっても便利になると思う。	<p>今後は、まちづくりと福祉や教育等の部署が連携し、心のバリアフリーとして、様々な障害への理解を深める場を提供していきます。</p> <p>B-ぐるの湯島地域への新路線については、運行可能道路の検証や都バス既存路線との重複回避等の課題の整理が必要であり、慎重に検討してまいります。</p>	②
49	日本語はないのですか。 マスタープラン バリアフリー ソフト施策 ワークショップ わかりません。	バリアフリー基本構想策定時には用語集を設け、わかりにくい言葉についての説明を記載します。	②
50	自転車は心の問題以前にルール(マナー)がないことが問題。例えば、ベルを鳴らして歩行者をどかさず行為はマナーが出来ていない。歩行者は優先であり、混んでいるところは自転車を降りて歩くべきである。また、歩行者に近いところを過ぎ去る時は“右を抜ける”とか“左を抜ける”とか声を掛けて歩行者に知らせるべきである。何度も驚かされて歩いているし、春日通りを歩くときは、頻りに後をチェックしないと歩けない。反対から来る自転車が人を抜くときにこちら側に向かってくるのもこわい。スピードもひどいもんである。	今後も自転車走行空間の整備とともに、交通管理者との連携を強化し、自転車利用のルール・マナーの向上に努めてまいります。	②
51	歩道橋にエレベーター設置。つけないところは歩道橋撤去。	ご意見として承ります。	②
52	都心地域②駅周辺における利便性、安全性の高いバリアフリー化に賛同します。近隣住民ですが、有楽町線「江戸川橋」駅の改札から地上に出る際、エレベーターがないので必要な安全が守られていないので、ここをぜひ設置をお願いしたく存じます。スーツケースを持って階段の上り・下りはとても危険です。また、体の不自由な方は	<p>バリアフリー基本構想の趣旨にご賛同いただきありがとうございます。</p> <p>江戸川橋駅では現在エレベーター設置工事を実施しており、この整備が完了すると、区内のすべての駅で地上からホームまで係員の対応が不要なバリアフリー経路が確保されることとなります。</p>	②

No	意見	区の考え方	提出方法
	自力で駅を使用できません。せめて地上までのエスカレーターを。		
53	バリアフリー以前の問題として、歩道が傾いていて危険さえ感じるところが存在しています。雪が降ったりするとこわくて歩くのが大変な箇所があります。車いすなども大きく傾いてしまいます。是非一度視察いただき、改善を図っていただきたいと思います。	道路の移動等円滑化に向けた配慮事項では、「歩道内の勾配をゆるくする」ことを示しています。個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討してまいります。	②
54	④児童館そば 2 次経路が候補ですが、ぜひ早急をお願いします。北区豊島区の境で安全安心文の京本駒込五丁目区域にもかかわらず、不忍はさみ対象外で、3 つの区のまたぎから中途半端な状況です。 坂道、細道で自転車、車共に急カーブで危険です。歩き、自転車、車全てで安全確保してほしいです。 神明北公園に入る道がバリアフリーでないです。急な階段かつ古いので通じる道の整備を至急お願いします。近隣地区の商店街に観光客多く来るのでこのあたり困っています。 昭和小通学路なのに小 1 一人で通るにはこわいです。	個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討していきます。 公園のバリアフリー整備については、公園再整備計画に基づき、進めてまいります。	②
55	区のバリアフリー基本構想に賛成です。その上で特に次の点の早期措置を要望します。 1. 自転車の歩道乗入時の速度制限。夜間の無灯火運転の取り締まり。ルール遵守の広報活動(老人の自転車事故(歩道)による重傷被害防止策) 2. 地下鉄、JR等ホームの落下防止柵の完備 3. 同上のシルバーシート等優先席の学生・健常者青年の利用制限教育・広報(学校での教育)	バリアフリー基本構想の趣旨にご賛同いただきありがとうございます。 ご指摘について、地区別計画を策定する中で、以下のとおり取り組んでまいります。 1. 今後も自転車走行空間の整備とともに、交通管理者との連携を強化し、自転車利用のルール・マナーの向上に努めてまいります。 2. 鉄道駅へのホームドアや可動式ホーム柵の設置を推進します。 3. 鉄道・駅利用者への利用ルール啓発に取り組みます。	②
56	駅や人が多く集まる場所、施設などはバリアフリーがなされていると思う。最近文京区に転入してきたが、それはとてもよくされていると思うが、日常使用する道路や国立大学付属病	区内には幅員の狭い生活道路も多く存在します。コミュニティ道路整備など、他の計画とも連携、整合を図りながら、安心して歩けるまちの形成に向けて取り組んでいきます。	②

No	意見	区の考え方	提出方法
	院などそこに通じる歩道などはバリアフリー化されていないと思った。日常使用する路地なども狭いので、拡張するなどしないと危ないと思う。		
57	電柱の地下化については計画されているのでしょうか。特に感じるのは不忍通り動坂下から根津にかけて、歩道の真ん中に電柱があり通行しづらいです。千代田線が通っている箇所もあり、地下に電線が入れられれば良いといつも考えています。	電線類の地中化は、国道や都道を中心に推進されていますが、区道では、道路の状況、整備手法、費用等を勘案し検討してまいります。	②
58	文京区内の歩道は平面でない道路が多い。埋設物企業者の不十分な復旧はすぐに直させるとともに、国、都、区道それぞれの歩道の「歩きやすさ」を全面的に見直してほしい。私は69歳で病気であり、数回転倒しそうになった。徹底的に直すべきだ。夜は危ない。最優先課題。	ご意見を踏まえ、道路の移動等円滑化に向けた配慮事項として、工事中や仮復旧中のバリアフリーへの配慮について追記します。	②
59	千石一丁目交差点の小石川高校のまへの歩行者道路はあまりに狭いですね。なんとかならないのですか。	個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討してまいります。	②
60	文京区内の施設、又は緊急施設に男女共用トイレの増設をしてほしい。 現在、文京区内に「だれでもトイレ」はいくつあるのか？（建物内も含め） 「だれでもトイレ」を設置する課はどこなのか。（いつもあっちだこっちだと言われる） 「だれでもトイレ」は区内にまんべんなく設置してほしい。防災の時はどちらへ逃げるかわからないので。	「だれでもトイレ」を設置する課という所管はなく、各施設設置管理者が設置しているものです。公衆トイレについてはバリアフリー情報も含め文京区のホームページでご案内しています。 移動等円滑化に向けた配慮事項として、不特定多数の利用が想定される施設への多機能トイレの設置を示しています。 地区別計画検討にあたっては各事業者に整備の推進を働きかけてまいります。	②
61	文京区内の観光地において、手すりが少ない。坂道も多いし、全体的に手すりを増やしてほしい。	移動等円滑化に向けた配慮事項として「急な坂道への手すり等の設置」を示しています。 地区別計画検討にあたっては各地区での具体的な整備箇所を課題として検討してまいります。	②
62	御茶ノ水駅（JR）バリアフリー計画構想 湯島・お茶の水近辺をよく使うが、お茶の水はどのようにしたいのか？（護岸まで工事しているが、バリアフ	JRのホームページによれば、御茶ノ水駅では駅舎のバリアフリー化に取り組んでいる旨の記載があります。この整備により、聖橋口と御茶ノ水橋への2方向バリアフリールートが確保される予定です。	②

No	意見	区の考え方	提出方法
	リーといえる状況ではない。		
63	<p>JR 飯田橋を利用し後楽に来ますが、朝の歩道橋文京区への仕事場を持っている人がいつも思う事。文京区は外部からの人を受け付けない冷たい区ではないかと思うぐらい。まるで都心の橋とは思えぬ歩道橋。私は柏の田舎にいますが駅前は何の苦もなく、いたる所バリアフリーです。区長も一度郊外の駅前のバリアフリーの多くを見た方がいいと思います。</p>	<p>JR 飯田橋駅前の歩道橋は文京区外になりますが、文京区内への利用者も多いと認識しています。歩道橋のバリアフリー化については、道路管理者である東京都へ働きかけを行っていきます。</p>	②
64	<p>シビック横の春日町の交差点は横断歩道がとても長い為、要支援の方やケガをした方、小さいお子さんが青信号の間に渡り切れません。</p> <p>横断歩道の中に安全地帯を設けるなど、歩行に時間のかかる方への配慮をお願い致します。</p> <p>見ていると、とても危なっかしく、また安全を重視すると生活が不断されてしまいます。春日町付近は都営住宅も多く、たくさんの高齢者の方がお住まいです。検討お願いします。</p>	<p>同様の意見が地域懇談会でも指摘されています。地区別計画の検討にあたっては、改善に向けて具体的な方策の検討を働きかけていきます。</p>	②
65	<p>3次経路の4m未満の拡幅を(区の条例でも可)急げ。建築基準法に4m以上と規制しながら百年河清を待つ現状では災害に間に合わない犠牲が出てからでは遅い。</p> <p>一部改築であろうと、細街路に接していれば強制的に拡幅する。何m以下なら可とさせない。</p> <p>現況駐車場、空地も道路の境にブロックや仕切りをせず4m迄は通行可とし万一に備える。</p> <p>近隣の改装、改装で細街路をそのまま、又ブロック塀も高さ2m以上そのままですませている。この先20~30年はこのままの心算か?極めて腹立たしく思う。対策はないか。</p> <p>区役所の担当もこの実体をしゃべっても真剣には考えていない様子。期限を切って細街路の解消に対処すべき。</p>	<p>区では道幅が4m未満の道路について、細街路拡幅整備事業を進めています。</p> <p>建築主の方と協議しながら進めていく事業となりますので、今後も拡幅整備にご協力いただけるよう働きかけていきます。</p>	②

No	意見	区の考え方	提出方法
66	白山駅にはエレベーターが 1 機しかなく、エスカレーターもとぎれとぎれで全くお粗末な状態です。白山下のエレベーター設置し、上り、下り両方のエスカレータープラットホームから地上出口までバリアフリー完全にし、車いす etc でも遠回りせず、駅が使えるようにしてほしいです。	鉄道駅の移動等円滑化に向けた配慮事項として、構造上の制約などを考慮したうえで、バリアフリールートの増設に努めることを示しています。実現に向けては、用地や費用面の課題があると思われませんが、地区別計画の策定にあたっては取組の推進に向けて働きかけていきます。	②
67	17 号の歩道もがたがたで段差があり車いすや歩行器、ベビーカーで通行するには、人の助けが必要だったり、力づくで運転しないと通れない所もあります。白山は坂が多く、急なので年をとった人間にとって利用がしにくく、危険も多いです。現在のエレベーター入口も付近が段差だらけで利用しにくい所においやられている印象。都営地下鉄も三田線、新宿線、大江戸線 etc の乗り継ぎがエレベーターでスムーズにできるよう努力をお願いしたいです。	個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討していきます。	②
68	<p>新大塚公園から小日向にかけての区道（歩道）について</p> <p>この道は新大塚公園を利用されるご老人、親子、小学生などたくさんの方が通行されています。しかし歩道が狭く、坂道になっているため、すれ違うときにぶつかったり、子どもが自転車で通るときにはとても危ない状況が続いています。とくに歩道に電柱が立っているところは通行に支障があり、子どもが自転車で接触したりけがすることも頻繁にみられています。</p> <p>公共施設を利用しようとするご老人や子ども、ベビーカーなどが安心して通れる状況からは程遠いです。</p> <p>車道も狭くビーグルやトラックが通る際には大人の自転車が歩道に入ってくることもあります。</p> <p>歩道を広げて安全にすることが難しいようであれば、せめて電柱を地中に埋め込み、みんなが安心して利用できる歩道にさせていただけるよう、強く</p>	電線類の地中化は、国道や都道を中心に推進されていますが、区道では、道路の状況、整備手法、費用等を勘案し検討してまいります。	②

No	意見	区の考え方	提出方法
	希望します。		
69	今年になり、松葉つえが手放せない生活になりました。実際に杖で歩くと歩道の些細なでこぼこがこたえます。特に JR 御茶ノ水駅は、ひどい環境です。	個別の地点のご指摘については、地区別計画や個別事業の中で課題として検討していきます。JR 御茶ノ水駅は区外ですが、区民の利用も多い経路ですので、関係する事業者への働きかけを行っていきます。	②
70	学生など、健康な人に障害を体験してもらう機会を設けるのも必要ではないでしょうか？人の体験をイメージできる人が減っている気がします。	バリアフリー基本構想策定にあたり実施した心のバリアフリーワークショップでは、障害者や高齢者の疑似体験を実施しました。今後もこのような機会を積極的に設け、心のバリアフリー推進に取り組んでいきます。	②
71	あと、具体的に a から b に移動するのにバリアフリーの経路を検索できるシステムがあると出かけるのをためらう気持ちが減るかもしれないです。	文京区バリアフリー基本構想の策定を契機として、バリアフリーに関する情報発信にも努めていきます。	②
72	不忍通り（根津～千駄木）の歩道について。“都道”と聞いておりますが、バリアフリー、景観云々と云うまえに、非常に狭く、傾斜がひどく、危険な箇所が多くて健常者でも大変。自転車は来るわ、電柱があるわ…。千駄木に生まれ、根津に来て 9 年、全然変わらない！車道は立派になったが、“車より人”を大切にしてほしい。「都道」だが、私たちには同じこと。整備が進まない理由と何処へ申し出ればよいか教えてほしいのですが…。宜しくお願いします。	バリアフリー基本構想策定協議会には都道の道路管理者も委員として参加していますので、ご意見を伝え、地区別計画の中で課題として検討していきます。	②
73	道路に張り出した庭木枝、切り取るように教えてください。	民地から公道に張り出した枝については、現在も所有者に撤去等の指導をしております。なお、移動等円滑化に向けた配慮事項として、植栽の枝などの適切な維持管理に配慮すると示しています。	②
74	坂道のバリアフリーについて 最初に話にあったように誰もが知っている文京区には坂道が多いということ。バリアフリーを考えるのにこの坂道のことを考えないわけにはいきません。 構造的なものですからそう簡単には解決策は出てこないだろうけれど	電動車いすの開発や普及支援はバリアフリー基本構想の範囲外となります。 区では、身体障害者や難病患者などで指定医師の意見書等により必要が認められた場合、補装具費として、電動車いすの購入費の一部または全部を支給していますが、日常生活における移動手段は、それぞれの身体の状態や特性により選択するものです	②

No	意見	区の方考え方	提出方法
	<p>出来ない、出来ないでなく何らかの方法でこうすれば出来ると示すことも必要でしょう。高所を削って低地を埋めるとか動く歩道(エスカレーターのようなもの)を設けるとかは実現不可能なこと。</p> <p>坂道の途中に休憩所を設けるとあるが休憩所に行くまでどうするのかと思ってしまう。これはバリアフリーの何の解決策にはなっていない。</p> <p>目の不自由な人、耳の不自由な人などは歩行に支障が無ければ坂道は平坦な道と同じ対策を講じれば良い。だから坂道に関しては歩行の困難な人を対象に考える。</p> <p>下り坂も同様だと思われるのでここでは登り坂を考える。脚が不自由な人が坂を登るのにはその方法として</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人がおぶっていく 2. 車に乗せていく 3. 手押しの手椅子で人に押しってもらう・・・長い距離では無理 4. 電動車椅子で行く 5. 手すりを設けて自力で少しずつ行く などが考えられるが現実的な話としては4.の電動車椅子を利用するのが一番良いと思われる。 <p>それに対しての問題点としては</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 電動車椅子を購入するには費用が掛かる 2. 電動車椅子の登坂能力があるか 3. 電動車椅子の電池の容量が十分に間に合うか 4. 電動車椅子の安全性何か不意の時のブレーキ 5. 坂道なので体も傾くので恐怖感を感じる 6. 電動車椅子が通行するのに歩道の幅に余裕があるか(他の歩行者とすれ違う時も考えて) <p>これらを解決するには</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. メーカーの仕事 3、4、5、はメーカーに開発等を 	<p>ので、坂道の移動が困難な人がすべて電動車いすを利用することは現実的ではないと考えます。</p> <p>これまでも道路整備にあわせて、実現可能な箇所では、車いすがすれ違い可能な歩道幅員の確保などを順次すすめてまいりました。しかし、坂道はバリアを解消できない箇所も多いため、バリアフリー基本構想を契機として、平坦部の確保やベンチや手すりの設置など、バリア緩和の視点から可能な対策に努めてまいります。</p>	

No	意見	区の考え方	提出方法
	<p> お願いする。5、については車体に勾配を付けるリフトのようなものを付ける。大いに電動車椅子の宣伝する II. 行政の仕事 区、警察で6、への対応 電動車椅子のメーカーと代表的な車種の性能一覧を公表する III. 個人のやること 1、は便利さを費用自己負担で購入することになる。3、は個人の注意が必要。 IV. バリアフリー基本構想策定協議会のやること 以上のことを提案すること </p>		
75	<p> 1 文京区バリアフリー基本構想に障害当事者が少なすぎる。 委員に知的障害や精神障害、難病の方を入れて欲しい。もっと日常的に鉄道やバスを使っている人をいれるべきだと思います。 </p>	<p> 文京区バリアフリー基本構想策定協議会は、障害当事者またはその支援者として、内部疾患の方、知的障害や精神障害の方の家族や支援者の方にそれぞれ委員として参画いただいています。 </p>	②
76	<p> 2 心のバリアフリーに対して、総合学習やバリアフリー教室等があるのに、そういう話をしないのはなぜか。 </p>	<p> 文京区バリアフリー基本構想では、心のバリアフリーについて、小・中学校における学校教育での啓発をはじめ、職員研修や区民への情報発信などの取組を紹介しています。国土交通省が主催するバリアフリー教室は、区内でも東京大学などで実施の実績があります。今後も、このような取り組みを継続しつつ、さらにまちづくりと福祉や教育等の部署が連携し、区民等への啓発や情報提供を進めていきます。 </p>	②
77	<p> 3 まちづくりワークショップ、地域懇談会を一回しかやってないのにやったと言わないで欲しい。あと数回やらないとチェックができない。 道路の切り下げや横断歩道などのチェック、駅の移動円滑化のことを考えるのであれば、全駅のチェックをして欲しい。 協議会の傍聴をしたが、制度の説明が主で委員の方の議論がなかなかすすまなかった。委員会の中での討議より課長が文京区はこう考えているんですと言いつつのような答弁しかされ </p>	<p> 今年度は、バリアフリー基本構想の策定に向けて、全区で共通の課題や各地域の特性を把握するため、区役所周辺でのまち歩きワークショップ及び地域別の懇談会を実施しました。来年度以降は、今年度取りまとめた地区別の方針を基本としながら、各重点整備地区において、区民参加による具体的な課題抽出を行い、特定事業計画の作成をすすめていきます。地区別の検討にあたっては、各地区内で生活する当事者の意見を把握できるようつとめていきます。 </p>	②

No	意見	区の考え方	提出方法
	<p>てなかったように思う。オリンピックの関係で急いでバリアフリー基本構想を作ったとしか思えない不十分な答弁や区民説明会の開催、ワークショップ、地域懇談会などの回数の少なさ、次年度からの地区別計画において4月から施行の差別解消法における障害当事者のより多くの参画や文京区らしいバリアフリー-inclusive なまちづくりを期待したい。</p> <p>4 来年度の地区別計画の策定においてはどのように策定をするのか、障害当事者や作業所、施設、老若男女を問わず地域に住んでる方がその計画に入りより良い計画を作れるよう福祉部局とも連携してほしい。</p>		