

第 2 章

重点整備地区の選定

1 重点整備地区選定の基本方針

- ・重点整備地区の選定においては、重点整備地区の要件（交通バリアフリー法第二条第7項、次頁参照）である、「配置要件（施設の配置）」、「課題要件（事業実施の必要性）」、「効果要件（事業の効果）」を念頭に進める。
- ・具体的には、「配置要件」の観点から鉄道駅の乗降者数や関連施設の分布状況を踏まえ「重点整備地区候補」を抽出した上で、「課題要件」「効果要件」に関連する各種評価指標に基づき重点整備地区としての整備の優先性を検討する。
- ・重点整備地区の箇所数については、協議会等の整備優先度検討の中で議論する。この際、重点整備地区に選定されなかった地域の扱いも含めて、新宿区全体の中長期的なバリアフリー対策についても検討する。
- ・検討にあたっては、当事者をはじめとする利用者の意向を反映する。具体的には、利用者に対するアンケート調査等を行い、「課題要件」に反映させる。
- ・以上を踏まえ、重点整備地区選定の手順を整理すると、以下のフロー図のとおりである。

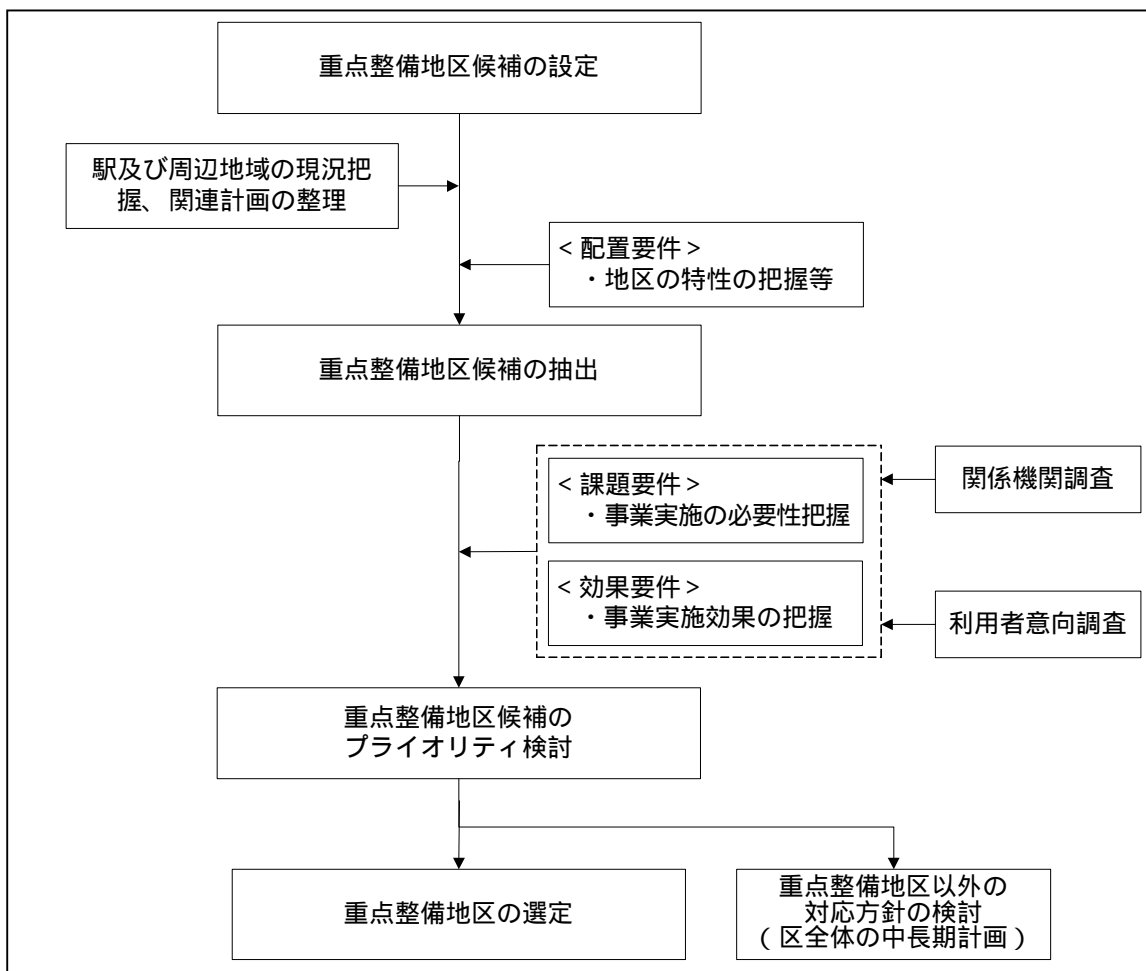


図 重点整備地区選定の手順

表 重点整備地区の要件

配置要件 (施設の分布)	<ul style="list-style-type: none"> • 特定旅客施設¹から徒歩圏²にあり、相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設³の所在地を含むこと。
課題要件 (事業実施の必要性)	<ul style="list-style-type: none"> • 特定旅客施設¹、一般交通用施設⁴及び公共用施設⁵について、高齢者、身体障害者等の利用の状況及び既に行われたバリアフリー化のための事業の状況から総合的に判断して、当該事業の実施が特に必要であると認められた地区。
効果要件 (事業の効果)	<ul style="list-style-type: none"> • 他の地区に優先して、かつ、各事業の整合性を確保してバリアフリー化のための事業が実施されることが、重点整備地区のみならず、都市が全体として有する様々な機能⁶の増進を図る上で、有効かつ適切であると認められること。

1 以下のいずれかの条件を満たす旅客施設。

ア．1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設。

イ．当該区市町村の高齢化率等地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者数がア．の旅客施設と同程度と認められる旅客施設。

ウ．その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要が特に高いと認められる施設。

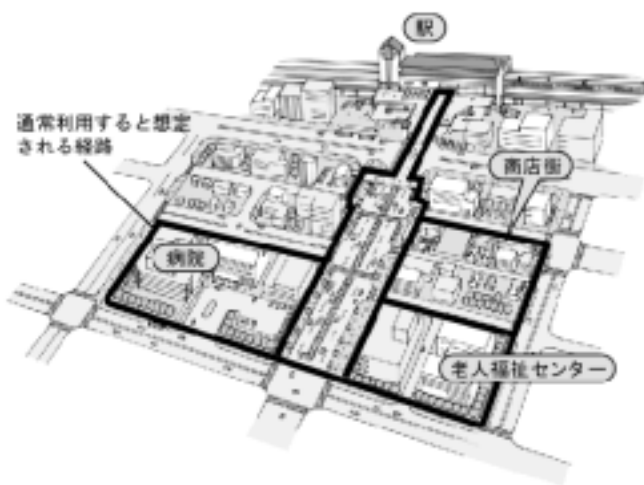
2 駅から概ね500m～1km程度の範囲を基本とするが、具体的には地域の実情に応じて設定。

3 官公庁施設（区役所、保健所、社会福祉事務所等）、福祉施設（老人福祉施設、身体障害者施設等）、病院、診療所、博物館、美術館、劇場、図書館、百貨店等。

4 特定旅客施設と の施設との間の経路（特定経路）を構成する道路、駅前広場、自由通路、バスターミナル前の広場等。

5 特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園、広場、緑地等。

6 高齢者、身体障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等。



出展：国土交通省ホームページ

図 重点整備地区のイメージ

2 重点整備地区候補の抽出

- ・「配置要件」として、駅利用者数や関係施設の立地状況を踏まえ、重点整備地区候補を抽出した。
- ・新宿区内の鉄道駅の利用者数を整理すると、いずれも 5,000 人以上となる。したがって、重点整備地区の要件に示された「1 日の利用者数が 5,000 人以上の旅客施設」という条件を満たすことから、22 地区全てを重点整備地区候補として抽出した。

表 重点整備地区候補

地区名	1 駅利用者数	2 関係施設 立地率	重点整備 地区候補
新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区	3,589,415	34	
高田馬場駅周辺地区	865,661	18	
飯田橋駅周辺地区	529,483	8	
市ヶ谷駅周辺地区	318,846	0	
四ツ谷駅周辺地区	306,734	13	
大久保駅・新大久保駅周辺地区	118,228	9	
早稲田駅周辺地区	66,746	7	
新宿御苑前駅周辺地区	45,074	13	
四谷三丁目駅周辺地区	42,225	8	
中井駅周辺地区	44,034	9	
信濃町駅・国立競技場駅周辺地区	62,937	6	
曙橋駅周辺地区	37,764	4	
西新宿駅周辺地区	36,691	14	
神楽坂駅・牛込神楽坂駅周辺地区	47,579	6	
都庁前駅周辺地区	29,287	16	
若松河田駅周辺地区	21,916	12	
落合駅周辺地区	21,212	10	
西新宿五丁目駅周辺地区	17,225	7	
落合南長崎駅周辺地区	16,551	6	
牛込柳町駅周辺地区	14,072	10	
下落合駅周辺地区	12,349	13	
東新宿駅周辺地区	12,119	8	

1 駅利用者数は、鉄道駅の 1 日の乗降者数とした。データは、平成 15 年度新宿区の概況（H14 データ）による。後述「整備の優先度検討」参照。

2 特定施設立地率は、商業施設、医療施設、福祉施設、官公庁施設の 4 施設において、それぞれ施設の立地率（数/km²）を算出し、合計したもの。後述「整備の優先度検討」参照。

3 整備の優先度検討

(1) 検討方法

- ・重点整備地区候補 22 地区に対し、配置要件（施設の分布）、課題要件（事業実施の必要性）、効果要件（事業の効果）の各評価項目・評価指標を用いて、重点整備地区の優先度検討を行った。
- ・具体的には、22 地区に対し各評価項目・評価指標ごとに順位付けを行うことで、相対的な比較を行い、配置要件、課題要件、効果要件の各視点から評価・検討を行った（各評価項目・評価指標については、下図参照）。
- ・配置要件であれば、鉄道駅の利用者数やバス系統数の多さを示す「特定旅客施設の施設規模」や官公庁、医療、福祉、商業といった各施設の立地の多さを示す「関係施設立地状況」といった評価項目に基づき、順位づけを行った。
- ・また課題要件では、鉄道駅におけるバリアフリー施設の整備状況やアンケート結果を踏まえた利用者ニーズによる課題を示す「特定旅客施設に対する課題」や鉄道駅周辺の道路におけるバリアフリーに対するアンケート結果を踏まえた利用者ニーズによる課題を示す「道路に対する課題」といった評価項目に基づき、順位付けを行った。
- ・効果要件では、当該駅のバリアフリー化が新宿区全体のバリアフリー移動に与える効果を示す「交通ネットワークへの効果」やバリアフリー化がまちづくりに与える効果を示す「まちづくりへの効果」といった評価項目に基づき、順位付けを行った。
- ・順位付けを行った各評価項目に対し、点数を与え（1～22 点）配置、課題、効果の各要件の点数を合計し、周辺地区ごとの比較検討による総合評価を行った。
- ・なお、設定している各指標の定義については、次頁表のとおりである。

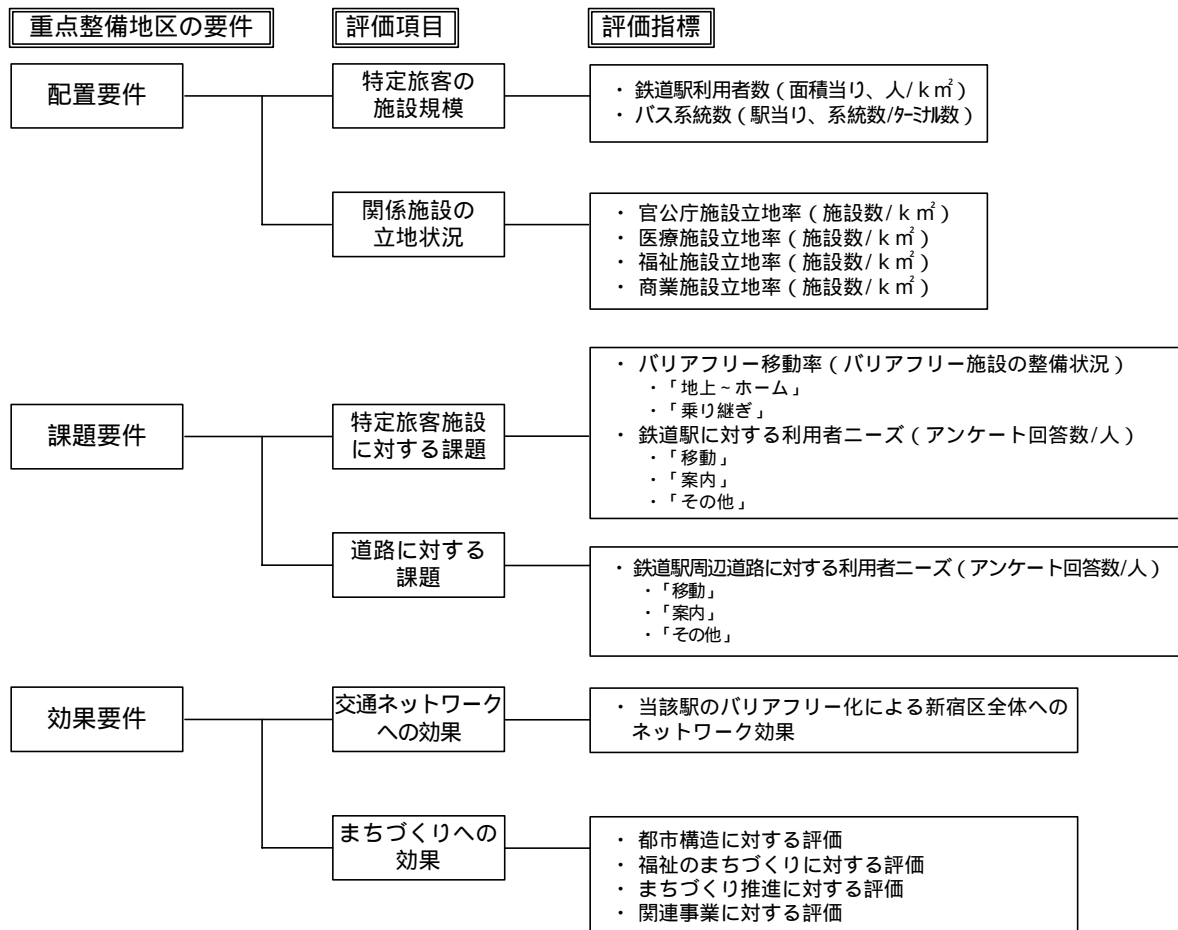


図 評価項目 一覧

表 重点整備地区 評価項目・評価指標整理における各指標の定義

名称		単位	定義	備考	
地区の概要	昼間人口密度	(人/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの駅周辺地区に該当する昼間人口		
	夜間人口密度	(人/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの駅周辺地区に該当する夜間人口		
	高齢者人口密度	(人/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの駅周辺地区に該当する高齢者人口		
配置要件(施設の分布)	特定旅客施設の規模	面積あたりの駅利用者数	(人/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの駅周辺地区に該当する駅の1日平均利用者数の総数(駅発着及び乗換)	
		鉄道駅に発着するバス系統率	(数/ターミナル数)	ターミナル駅数あたりの周辺地区に該当する駅のバス系統数の総数	
	関係施設の立地状況	官公庁施設立地率	(数/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの周辺地区に該当する官公庁施設数	
		医療施設立地率	(数/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの周辺地区に該当する医療施設数	
		福祉施設立地率	(数/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの周辺地区に該当する福祉施設数	
		商業施設立地率	(数/k m ²)	駅周辺地区の面積あたりの周辺地区に該当する商業施設数	
	課題要件(事業実施の必要性)	特定旅客施設の移動円滑性	バリアフリー移動率(地上~ホーム)	%	駅周辺地区に該当する各駅における移動パターン(地上~ホーム間)に対して、バリアフリー移動(介助なし)が可能なパターンの割合
バリアフリー移動率(乗り継ぎ)			%	乗り継ぎ駅における駅間の移動パターン(ホーム~ホーム間)に対して、バリアフリー移動(介助なし)が可能なパターンの割合	
アンケート調査結果(移動,案内,その他)			%	利用者ニーズとしての課題の割合	
道路における移動円滑性		アンケート調査結果(移動,案内,その他)	%	利用者ニーズとしての課題の割合	
効果要件	交通ネットワークへの面的効果	乗り継ぎのバリアフリー化による新宿区内外のネットワーク効果	%	新宿区に関連する全ての駅間移動のうち、バリアフリー移動(介助なし)が可能なパターンの割合	
	まちづくり・関連事業との一体性		点	以下の各項目に相当する場合に点数を追加し総点数を算出 ・都市構造 ・福祉のまちづくり地区 ・まちづくり推進地区 ・関連事業	

(2) 優先度の検討結果

- ・(1)の検討結果より、各評価項目、評価指標による総合評価は、次頁以降の表及び図のとおりである。
- ・総合評価を行った結果、
 1. 新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区
 2. 高田馬場駅周辺地区の2地区が整備優先度が高い結果となった。
- ・新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区については、特に他に比べ突出している駅利用者数の割合や商業施設の立地率を含む「配置要件」や、交通ネットワークの効果及びまちづくりへの効果を含む「効果要件」において評価が高いことから、総合評価として1位となっている。
- ・また高田馬場駅周辺地区についても、全体的に順位は高い傾向にあるが、特に他に比べ高い割合である福祉施設の立地率を含む「配置要件」については、新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区に次いで高くなっており、また鉄道の乗り継ぎ面の課題を評価したバリアフリー移動率やアンケート調査結果により高い順位を示している「課題要件」において、総合評価として2位となっている。

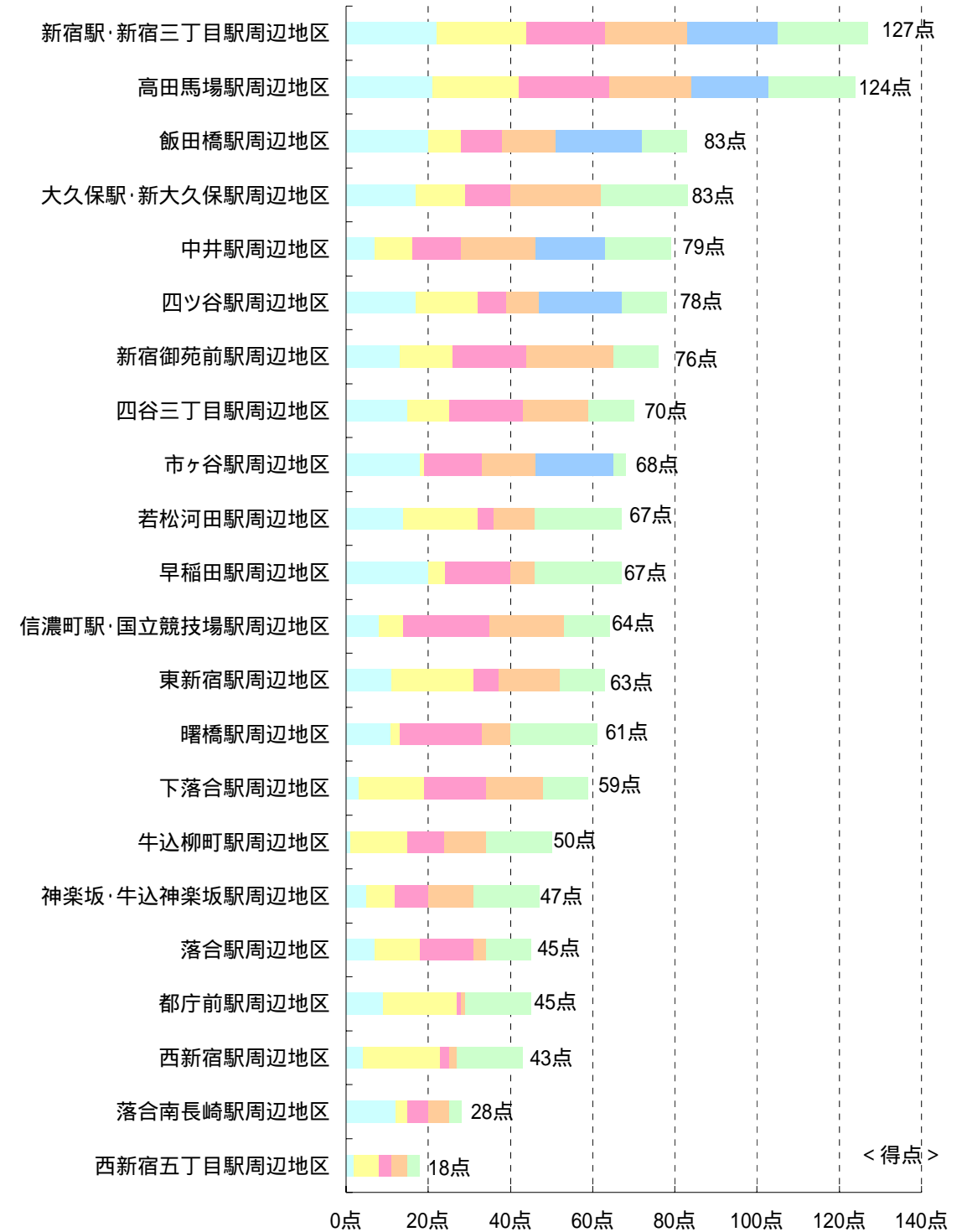
なお参考までに、評価の方法として順位付けによる評価手法以外に、評価指標の大きさを相対的に評価する観点から偏差値を利用した評価も行った（付属資料 参照、例えば新宿駅の駅利用者数は他の周辺地区に比べ、格段に高い値となっているが、順位付けによる手法の場合その優位性を過小評価してしまうことになるため）。その結果、偏差値を利用した評価においても、順位付けの評価と同様新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区、高田馬場駅周辺地区が3位以下に圧倒的な差をつけて1, 2位となる結果となった。

表 重点整備地区選定 プライオリティの検討 総合評価

地区名		総合評価								
		配置要件		課題要件		効果要件		合計	順位	
		特定旅客施設規模	関係施設立地状況	特定旅客施設	道路	交通ネットワーク	まちづくり			
1	新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区	22点 (1位)	22点 (1位)	19点 (4位)	20点 (3位)	22点 (1位)	22点 (1位)	127点	1位	
2	高田馬場駅周辺地区	21点 (2位)	21点 (2位)	22点 (1位)	20点 (3位)	19点 (4位)	21点 (2位)	124点	2位	
3	飯田橋駅周辺地区	20点 (3位)	8点 (15位)	10点 (13位)	13点 (10位)	21点 (2位)	11点 (12位)	83点	3位	
3	大久保駅・新大久保駅周辺地区	17点 (6位)	12点 (11位)	11点 (12位)	22点 (1位)	0点 (-)	21点 (2位)	83点	3位	
5	中井駅周辺地区	7点 (16位)	9点 (14位)	12点 (11位)	18点 (5位)	17点 (6位)	16点 (7位)	79点	5位	
6	四ツ谷駅周辺地区	17点 (6位)	15点 (8位)	7点 (16位)	8点 (15位)	20点 (3位)	11点 (12位)	78点	6位	
7	新宿御苑前駅周辺地区	13点 (10位)	13点 (10位)	18点 (5位)	21点 (2位)	0点 (-)	11点 (12位)	76点	7位	
8	四谷三丁目駅周辺地区	15点 (8位)	10点 (13位)	18点 (5位)	16点 (7位)	0点 (-)	11点 (12位)	70点	8位	
9	市ヶ谷駅周辺地区	18点 (5位)	1点 (22位)	14点 (9位)	13点 (10位)	19点 (4位)	3点 (20位)	68点	9位	
10	若松河田駅周辺地区	14点 (9位)	18点 (5位)	4点 (19位)	10点 (13位)	0点 (-)	21点 (2位)	67点	10位	
10	早稲田駅周辺地区	20点 (3位)	4点 (19位)	16点 (7位)	6点 (17位)	0点 (-)	21点 (2位)	67点	10位	
12	信濃町駅・国立競技場駅周辺地区	8点 (15位)	6点 (17位)	21点 (2位)	18点 (5位)	0点 (-)	11点 (12位)	64点	12位	
13	東新宿駅周辺地区	11点 (12位)	20点 (3位)	6点 (17位)	15点 (8位)	0点 (-)	11点 (12位)	63点	13位	
14	曙橋駅周辺地区	11点 (12位)	2点 (21位)	20点 (3位)	7点 (16位)	0点 (-)	21点 (2位)	61点	14位	
15	下落合駅周辺地区	3点 (20位)	16点 (7位)	15点 (8位)	14点 (9位)	0点 (-)	11点 (12位)	59点	15位	
16	牛込柳町駅周辺地区	1点 (22位)	14点 (9位)	9点 (14位)	10点 (13位)	0点 (-)	16点 (7位)	50点	16位	
17	神楽坂・牛込神楽坂駅周辺地区	5点 (18位)	7点 (16位)	8点 (15位)	11点 (12位)	0点 (-)	16点 (7位)	47点	17位	
18	落合駅周辺地区	7点 (16位)	11点 (12位)	13点 (10位)	3点 (20位)	0点 (-)	11点 (12位)	45点	18位	
18	都庁前駅周辺地区	9点 (14位)	18点 (5位)	1点 (22位)	1点 (22位)	0点 (-)	16点 (7位)	45点	18位	
20	西新宿駅周辺地区	4点 (19位)	19点 (4位)	2点 (21位)	2点 (21位)	0点 (-)	16点 (7位)	43点	20位	
21	落合南長崎駅周辺地区	12点 (11位)	3点 (20位)	5点 (18位)	5点 (18位)	0点 (-)	3点 (20位)	28点	21位	
22	西新宿五丁目駅周辺地区	2点 (21位)	6点 (17位)	3点 (20位)	4点 (19位)	0点 (-)	3点 (20位)	18点	22位	

< グラフ凡例 >

- 特定旅客施設の規模: 鉄道駅利用者数(面積当り)及びバス系統数(1駅当り)
- 関係施設の立地状況: 官公庁, 医療, 福祉, 商業施設の立地数(面積当り)
- 特定旅客施設に対する課題: 鉄道駅におけるバリアフリー施設の整備状況や利用者ニーズ(アンケート)
- 道路に対する課題: 鉄道駅周辺の道路におけるバリアフリーに対する利用者ニーズ(アンケート)
- 交通ネットワークへの効果: 当該駅のバリアフリー化が新宿区全体のバリアフリー移動に与える効果
- まちづくりへの効果: バリアフリー化がまちづくりに与える効果



1 各欄左側の点数は1位 22点、2位 21点、・・・、22位 1点としている。
 各欄右側の()内は、区内における順位(22箇所中)。
 上位から濃赤 薄赤の順に5位まで着色している。

図 周辺地区ごとの得点

表(1) 重点整備地区 評価項目・評価指標整理表(既往資料・アンケート結果に基づく) その1

地区名	施設の分布(配置要件)										事業実施の必要性(課題要件)								
	地区の概要			特定旅客施設の規模		関係施設の立地状況					特定旅客施設における移動円滑性						道路における移動円滑性		
	昼間人口密度 (人/Km ²)	夜間人口密度 (人/Km ²)	高齢者人口密度 (人/Km ²)	面積あたりの駅利用者数 (人/Km ²)	鉄道駅に発着するバス系統率 (数/ターミナル数)	官公庁施設立地率 (数/Km ²)	医療施設立地率 (数/Km ²)	福祉施設立地率 (数/Km ²)	商業施設立地率 (数/Km ²)	移動のし易さ・安全性 (既往資料)			移動のし易さ・案内情報のわかり易さ等 (アンケート調査結果)			移動のし易さ・安全性・案内情報のわかり易さ等 (アンケート調査結果)			
										バリアフリー移動率 (地上~ホーム)	バリアフリー移動率 (乗り継ぎ)		移動	案内	その他	移動	案内	その他	
1 新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区	122,495 (2)	6,718 (21)	1,340 (20)	1,624,170 (1)	13.0 (1)	2.2 (6)	3.4 (3)	3.4 (14)	26.8 (1)	50.0% (6)	3% (新宿駅) 0% (新宿三丁目駅)	(3)	63% (14)	8% (6)	42% (3)	159% (5)	2% (6)	33% (5)	
2 高田馬場駅周辺地区	47,205 (7)	17,519 (11)	3,062 (11)	857,090 (2)	4.0 (4)	2.4 (5)	0.0 (14)	9.6 (2)	4.8 (4)	33.3% (5)	0% (1)	109% (3)	4% (12)	51% (2)	215% (2)	2% (5)	23% (9)		
3 飯田橋駅周辺地区	74,121 (4)	10,817 (16)	2,068 (16)	468,569 (3)	2.0 (8)	0.0 (15)	2.6 (7)	2.6 (17)	2.6 (6)	80.0% (14)	40% (4)	93% (5)	0% (15)	27% (13)	125% (11)	13% (1)	13% (15)		
3 大久保駅・新大久保駅周辺地区	42,238 (9)	18,417 (7)	3,171 (8)	114,784 (6)	2.5 (7)	1.0 (14)	2.9 (4)	2.9 (15)	1.9 (8)	0.0% (1)	100.0%	-	65% (13)	0% (15)	27% (11)	205% (3)	3% (4)	34% (4)	
5 中井駅周辺地区	14,152 (22)	21,243 (2)	3,573 (2)	50,614 (10)	0.0 (19)	1.1 (13)	0.0 (14)	8.0 (5)	0.0 (12)	75.0% (13)	50% (5)	82% (7)	4% (14)	32% (8)	142% (8)	8% (3)	25% (8)		
6 四ツ谷駅周辺地区	39,854 (11)	9,823 (17)	2,274 (15)	300,720 (5)	2.0 (8)	0.0 (15)	2.1 (11)	8.5 (4)	2.1 (7)	66.7% (12)	50% (5)	36% (20)	5% (11)	27% (11)	121% (12)	0% (7)	14% (14)		
7 新宿御苑前駅周辺地区	58,608 (5)	9,102 (18)	1,786 (18)	57,056 (8)	1.0 (12)	1.3 (11)	0.0 (14)	6.3 (9)	3.8 (5)	0.0% (1)	100.0%	-	179% (1)	7% (8)	7% (20)	136% (9)	9% (2)	45% (1)	
8 四谷三丁目駅周辺地区	39,415 (12)	15,603 (14)	3,170 (9)	53,449 (9)	2.0 (8)	2.5 (4)	2.5 (8)	1.3 (20)	1.3 (11)	50.0% (6)	100.0%	-	70% (10)	9% (4)	30% (10)	159% (6)	0% (7)	29% (7)	
9 市ヶ谷駅周辺地区	38,976 (13)	7,476 (19)	1,181 (21)	300,798 (4)	2.0 (8)	0.0 (15)	0.0 (14)	0.0 (21)	0.0 (12)	50.0% (6)	0% (1)	55% (15)	0% (15)	35% (6)	200% (4)	0% (7)	11% (16)		
10 若松河田駅周辺地区	33,305 (15)	18,686 (5)	3,257 (7)	27,742 (16)	5.0 (3)	1.3 (9)	2.56 (6)	6.4 (8)	1.3 (10)	100.0% (15)	100.0%	-	53% (16)	0% (15)	20% (16)	100% (13)	0% (7)	18% (12)	
10 早稲田駅周辺地区	45,446 (8)	18,551 (6)	3,293 (5)	84,489 (7)	4.0 (4)	0.0 (15)	0.0 (14)	6.6 (7)	0.0 (12)	50.0% (6)	100.0%	-	85% (6)	4% (12)	33% (7)	90% (16)	0% (7)	15% (13)	
12 信濃町駅・国立競技場駅周辺地区	19,592 (19)	7,338 (20)	1,438 (19)	48,044 (11)	0.5 (17)	0.0 (15)	3.5 (2)	2.4 (18)	0.0 (12)	50.0% (6)	100.0%	-	69% (11)	19% (1)	38% (4)	136% (9)	0% (7)	36% (3)	
13 東新宿駅周辺地区	40,977 (10)	17,906 (10)	3,015 (12)	15,341 (22)	6.0 (2)	2.6 (3)	2.60 (5)	5.2 (11)	1.3 (9)	100.0% (15)	100.0%	-	43% (17)	14% (2)	21% (15)	100% (13)	0% (7)	38% (2)	
14 曙橋駅周辺地区	37,549 (14)	15,645 (13)	2,854 (13)	47,803 (12)	1.0 (12)	1.3 (9)	0.0 (14)	2.6 (16)	0.0 (12)	0.0% (1)	100.0%	-	75% (8)	6% (10)	38% (4)	89% (18)	0% (7)	22% (10)	
15 下落合駅周辺地区	23,778 (17)	19,278 (4)	3,257 (6)	15,632 (21)	1.0 (12)	1.3 (11)	2.5 (8)	8.9 (3)	0.0 (12)	100.0% (15)	100.0%	-	140% (2)	0% (15)	60% (1)	300% (1)	0% (7)	0% (18)	
16 牛込柳町駅周辺地区	21,781 (18)	20,100 (3)	3,565 (3)	17,813 (20)	0.0 (19)	0.0 (15)	3.8 (1)	6.3 (10)	0.0 (12)	100.0% (15)	100.0%	-	100% (4)	8% (5)	17% (18)	144% (7)	0% (7)	0% (18)	
17 神楽坂・牛込神楽坂駅周辺地区	26,574 (16)	18,353 (8)	3,397 (4)	40,666 (14)	0.5 (17)	1.7 (8)	0.0 (14)	4.3 (12)	0.0 (12)	50.0% (6)	100.0%	-	73% (9)	7% (9)	7% (21)	90% (16)	0% (7)	30% (6)	
18 落合駅周辺地区	15,333 (21)	24,550 (1)	4,026 (1)	26,851 (17)	1.0 (12)	0.0 (15)	0.0 (14)	10.0 (1)	0.0 (12)	0.0% (1)	100.0%	-	67% (12)	11% (3)	11% (19)	71% (19)	0% (7)	0% (18)	
18 都庁前駅周辺地区	155,997 (1)	4,144 (22)	673 (22)	37,072 (15)	1.0 (12)	3.80 (2)	2.5 (8)	0.0 (21)	10.1 (2)	100.0% (15)	100.0%	-	0% (22)	0% (15)	0% (22)	0% (22)	0% (7)	0% (18)	
20 西新宿駅周辺地区	101,603 (3)	10,920 (15)	1,936 (17)	46,444 (13)	0.0 (19)	3.85 (1)	1.3 (13)	3.8 (13)	5.1 (3)	100.0% (15)	100.0%	-	33% (21)	0% (15)	22% (14)	50% (21)	0% (7)	0% (18)	
21 落合南長崎駅周辺地区	16,742 (20)	17,376 (12)	2,854 (14)	20,951 (19)	4.0 (4)	2.0 (7)	2.0 (12)	2.0 (19)	0.0 (12)	100.0% (15)	100.0%	-	38% (19)	8% (7)	31% (9)	100% (13)	0% (7)	9% (17)	
22 西新宿五丁目駅周辺地区	55,101 (6)	18,254 (9)	3,083 (10)	21,804 (18)	0.0 (19)	0.0 (15)	0.0 (14)	7.1 (6)	0.0 (12)	100.0% (15)	100.0%	-	40% (18)	0% (15)	20% (16)	60% (20)	0% (7)	20% (11)	

1 数値の後の()内は、区内における順位(22箇所中)。
 上位から濃赤・薄赤の順に5位まで着色している。
 各指標の根拠・参考として、付属資料参照。
 2 バリアフリー移動率(乗り継ぎ)については、P16以降を参照。

表(2) 重点整備地区 評価項目・評価指標整理表(既往資料・アンケート結果に基づく) その2

地区名		事業の効果(効果要件)							
		交通ネットワークとしての面的効果	まちづくり・関連事業との一体性						
			上位・関連計画の有無や都市機能上の位置付け, 地域の特徴, 主なまちづくり等関連事項						
			乗り継ぎのバリアフリー化による新宿区内外のネットワーク効果(バリアフリーネットワーク率初期値27%)	都市構造	福祉のまちづくり地区	まちづくり推進地区	関連事業	小計	
1	新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区	68% (新宿駅) (1) 30% (新宿三丁目駅)	2	1	1	2	6	(1)	・新宿駅南口基盤整備事業 ・新宿駅東西自由通路構想
2	高田馬場駅周辺地区	33% (4)	1	2	1		4	(2)	
3	飯田橋駅周辺地区	40% (2)	1		1		2	(12)	
3	大久保駅・新大久保駅周辺地区	-	1	1	1	1	4	(2)	・補助72号事業
5	中井駅周辺地区	29% (6)	1	1	1		3	(7)	
6	四ツ谷駅周辺地区	35% (3)		1	1		2	(12)	
7	新宿御苑前駅周辺地区	-		1	1		2	(12)	
8	四谷三丁目駅周辺地区	-	1		1		2	(12)	
9	市ヶ谷駅周辺地区	33% (4)		1			1	(20)	
10	若松河田駅周辺地区	-	1	2	1		4	(2)	
10	早稲田駅周辺地区	-	1	2	1		4	(2)	
12	信濃町駅・国立競技場駅周辺地区	-		1	1		2	(12)	
13	東新宿駅周辺地区	-		1	1		2	(12)	
14	曙橋駅周辺地区	-	1	2	1		4	(2)	-
15	下落合駅周辺地区	-		1	1		2	(12)	
16	牛込柳町駅周辺地区	-	1	1	1		3	(7)	
17	神楽坂・牛込神楽坂駅周辺地区	-	1	1	1		3	(7)	
18	落合駅周辺地区	-		1	1		2	(12)	
18	都庁前駅周辺地区	-	2		1		3	(7)	
20	西新宿駅周辺地区	-	2		1		3	(7)	
21	落合南長崎駅周辺地区	-			1		1	(20)	
22	西新宿五丁目駅周辺地区	-			1		1	(20)	

1 数値の後の()内は、区内における順位(22箇所中)。

上位から濃赤 薄赤の順に5位まで着色している。

各指標の根拠・参考として、付属資料参照。

3 交通ネットワークとしての面的効果については、次頁以降を参照。

[乗継ぎ駅におけるバリアフリーの状況]

- ・新宿区には、鉄道路線が 13 路線あり、それらが面的にネットワーク化されている。したがって、鉄道ネットワークとしてのバリアフリーという観点からは、異なる路線間の乗り継ぎ面でのバリアフリー化が課題となる。
- ・具体的には、乗継ぎ駅として 7 ターミナルあるが（新宿駅、飯田橋駅、市ヶ谷駅、高田馬場駅、四ツ谷駅、新宿三丁目駅、中井駅）¹、バリアフリーな乗継ぎが確保されていないケースが多い。
- ・特に、新宿駅は日本最大の鉄道ターミナルであるにもかかわらず、車椅子利用者が介助なしで移動できる乗継ぎのパターンは、全乗継ぎパターンの 3 % に過ぎない。
- ・また、市ヶ谷駅、高田馬場駅、新宿三丁目駅については、いずれの路線間においても、バリアフリーな乗継ぎができない。

¹ ここでは、駅名が同じ駅を乗継ぎ駅と定義した。また、JR 線については、山手線、埼京線、中央線、総武線を、異なる路線として整理している。

表 ターミナル駅における乗継ぎ面でのバリアフリー達成状況

ターミナル 駅名	路線名	路線 本数	乗継ぎ 組合せ	ターミナル毎のバリアフリーで 乗継ぎ可能な組合せ ¹	² 達成率
新宿	JR 山手線	9	36	1 〔 京王線 小田急線 〕	3%
	JR 中央線				
	JR 総武線				
	JR 埼京線				
	京王線				
	小田急線				
	東京メトロ丸の内線				
	都営新宿線				
飯田橋	JR 総武線	5	10	4 〔 JR 総武線 東京メトロ南北線 JR 総武線 東京メトロ有楽町線 JR 総武線 都営大江戸線 東京メトロ南北線 東京メトロ有楽町線 〕	40%
	東京メトロ東西線				
	東京メトロ南北線				
	東京メトロ有楽町線				
	都営大江戸線				
市ヶ谷	JR 総武線	4	6	0	0%
	東京メトロ南北線				
	東京メトロ有楽町線				
	都営新宿線				
四ツ谷	JR 中央線	4	6	3 〔 JR 中央線 東京メトロ南北線 JR 総武線 東京メトロ南北線 JR 総武線 JR 中央線 〕	50%
	JR 総武線				
	東京メトロ丸の内線				
	東京メトロ南北線				
高田馬場	JR 山手線	3	3	0	0%
	西武新宿線				
	東京メトロ東西線				
新宿三丁目	東京メトロ丸の内線	2	1	0	0%
	都営大江戸線				
中井	西武新宿線	2	1	0.5 (西武新宿線 都営大江戸線 (一方向のみ))	50%
	都営大江戸線				

¹ ここでのバリアフリーは、独力で移動できることを定義とした。介助を必要とする車いす対応エスカレーターや車いす昇降機（エスカル）等の使用は含めていない。

² 達成率は、各駅の路線本数による組み合わせに基づき設定した。例えば、四ツ谷駅は 4 路線なので、組み合わせは 6 通り（ JR 中央線 JR 総武線、 JR 中央線 東京メトロ丸の内線、 JR 中央線 東京メトロ南北線、 JR 総武線 東京メトロ丸の内線、 JR 総武線 東京メトロ南北線、 東京メトロ丸の内線 東京メトロ南北線）。このうち、バリアフリーを達成しているのは、「 JR 中央線 JR 総武線、 JR 中央線 東京メトロ南北線、 JR 総武線 東京メトロ南北線」なので、達成率は 50% となる。

[乗継ぎのバリアフリー化による新宿区内外のネットワーク効果]

- ・全ての駅間移動のうち介助なしで移動できる駅間移動の割合を、バリアフリーネットワーク率と定義すると、新宿区の場合 2,652 パターンの駅間移動¹のうち介助なしで移動できるのは 716 パターンであることから、バリアフリーネットワーク率は 27%となる。
- ・これに対して、各ターミナル駅における乗継ぎのバリアフリー化がもたらす効果を試算すると、ネットワークでみたバリアフリーに最も貢献するのは、新宿ターミナルにおける乗継ぎのバリアフリー化であり、バリアフリーネットワーク率が 68%まで向上する。

1 新宿区内の駅間移動のパターンだけでなく、内外、外内、通過の移動パターンについても考慮。

- ・新宿区内 新宿区内 (例: 四ツ谷駅 高田馬場駅等)
- ・新宿区内 新宿区外 (例: 新宿駅 東京メトロ東西線千葉方面等)
- ・新宿区外 新宿区内 (例: JR 中央線三鷹方面 高田馬場駅等)
- ・新宿区外 新宿区外 (通過パターン, 例: 東京メトロ丸の内線東京方面 JR 中央線三鷹方面等)

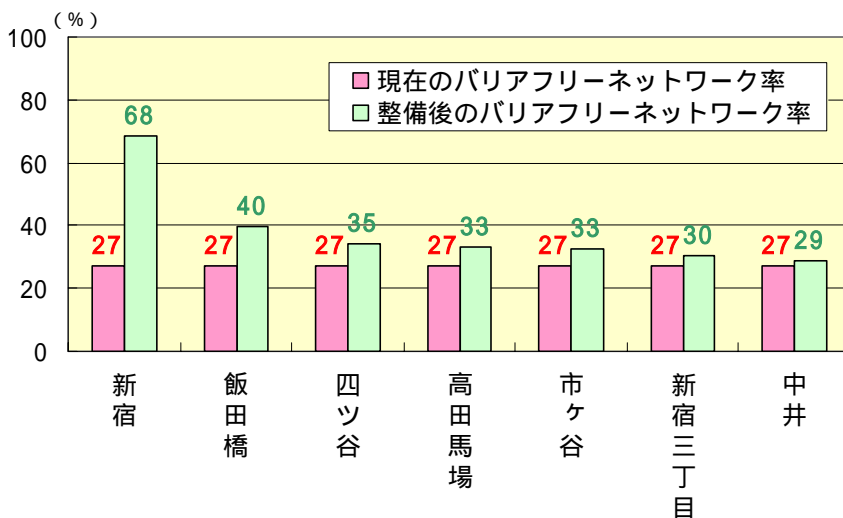


図 各ターミナル駅をバリアフリー化した場合のネットワーク効果

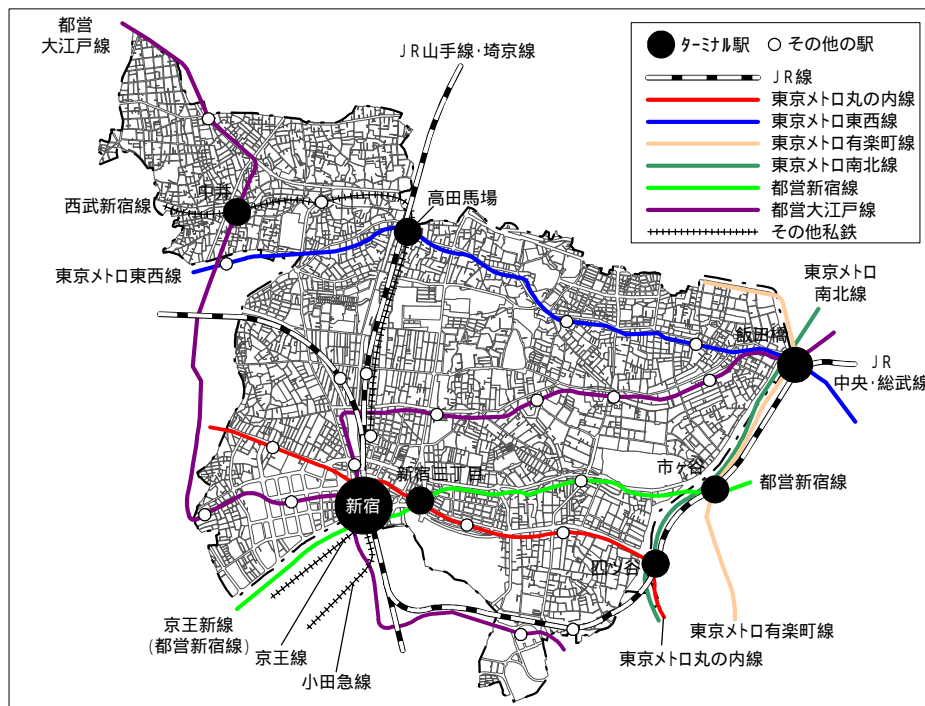


図 重点整備地区としての整備優先度が高いと考えられる新宿駅及びその他の乗り継ぎターミナル駅

4 関係事業者の意向調査

・関係事業者に対し意向調査を実施した(平成 15 年 11 月)。道路関連, 鉄道関連, バス関連, 公安関連に分け、以下に主な概要を示す。

< 道路関連 >

・東京国道事務所及び東京都第三建設事務所のいずれも、新宿区内における具体的な整備構想・計画については資料を作成していないが、東京国道事務所においては、「電線共同溝事業や新宿南口基盤整備事業等で整備していく予定」としている。

< 鉄道関連 >

・いずれの事業者も交通バリアフリー法の趣旨を踏まえ、2010 年までに 1 ルート確保(エレベーター等による)を図ることを前提としている。

・また、新宿区内の駅における整備については適宜取り組む(エレベーター設置等)が、具体的な整備優先順位・整備の重点等は未決定のようである。

< バス関連 >

・いずれの事業者もノンステップバスや案内システムの導入について、整備を進めているが、具体的な整備優先順位等は未定のようである。

< 公安関連(警視庁) >

・新宿駅, 都庁周辺, 高田馬場駅周辺地区を、バリアフリー重点地区とし整備を進めている。

詳細(道路, 鉄道)については、P19, 20 表参照。

表 事業者アンケート結果 道路関連

項目 \ 道路管理者	東京国道事務所	東京都第三建設事務所
A 新宿区内の道路現況		
・歩道設置状況	・100%設置(国道20号)	・約100%設置(新宿区管内)
・誘導・警告ブロック設置状況	・四谷地区、新宿南口以外は完了	・原則黄色で施工 ・以前施工したタイル舗装、インターロッキング舗装と同時施工された箇所は舗装と同色 ・管理台帳は無し(箇所, 色彩は多い)
・音声案内チャイム設置状況	・設置していない	・設置していない
・点字情報板設置状況	・設置していない	・5箇所 (新宿駅西口地下広場)
・音声案内板設置状況	・設置していない	・設置していない
B 新宿区内における問題点箇所	・特になし	・資料はない
C 新宿区内における整備構想・計画	・現在、具体的な資料は作成していないが、歩道バリアフリーについては、電線共同溝事業及び新宿南口地区基盤整備事業等で整備していく予定。	・資料はない

区道については、別途整理(付属資料5参照)。

表 事業者アンケート結果 鉄道関連（特記事項等）

項目	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株	東京都交通局建設工務部	帝都高速度交通営団 (現東京地下鉄株)	西武鉄道株	小田急電鉄	京王電鉄
A バリアフリーに関する全社的な方針		<ul style="list-style-type: none"> ・2010年度までに交通バリアフリー法対象駅のすべてのホームに原則としてエレベーターを整備。(バリアフリー対象駅:東京支社管内のすべての駅) ・乗降客の多い駅を対象にエスカレータを整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法の趣旨を踏まえ、エレベーターによるワンルート確保を図る。 ・ワンルート確保の補完手段としてエスカレータ等を整備。 ・駅には車いす対応トイレを設置。 ・車両には車いすスペースを設置。 ・車いす対応の自動改札機を設置。 ・駅の改修時には、小段差解消等を図る。 「東京都交通局経営計画-チャレンジ2001-」より 	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター整備方針…原則として、エレベーター・スロープによるホームから公共通路までの1ルートを整備。但し当面エレベーターが設置できない箇所については、暫定的に階段昇降機(エスカル)等を整備。 ・エスカレータ整備方針…原則として、エスカレータによるホームから公共通路までの1ルートを整備。ただし新線については上下1ルートを整備。ターミナル駅については、一般旅客の垂直移動円滑化に効果的な箇所について整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー法や福祉のまちづくり条例等に従い、国・自治体と協力し、順次バリアフリー化を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度末現在、全69駅のうち33駅にエレベーターを設置済み。 ・交通バリアフリー法に基づき、全69駅に「移動円滑化された経路」を1以上確保するよう、国や自治体の協力を得ながら、2010年までにエレベーターを基本とした段差解消を図る。 <駅施設等> ・車いす利用者やオストメイトの利用客に対応した多目的トイレの整備を推進。 ・全駅の改札口に誘導チャイムを設置。 ・手すりに点字プレートを設置予定。 ・触知案内板を整備予定。 ・HPで列車の運行状況をリアルタイムに通知。 ・駅構内情報でバリアフリー施設等の情報提供実施(H15.4~) ・全駅の改札口に異常時の運行状況を連絡する運行情報表示器を設置。 <車両> ・車内表示板・ドアチャイム・車いすスペースの整備を推進。 ・従来車両より3cm低床化した新型車両の導入(H13~) ・全駅に車いす用渡り版を2枚以上配備。 	<ul style="list-style-type: none"> <段差解消> ・日平均乗降人員5千人以上の高低差5m以上の駅を優先に行う。 ・大規模改良予定駅やスペース上エレベーター等の設置が困難な駅を除き、順次整備する。 ・日平均乗降人員5千人以上で高低差5m未満の駅についても整備に努める。 ・現状では地下通路構造でエレベーター等の施設を整備するためには橋上駅舎化が必要な駅が多く、投資額が莫大となるため、極力公的資金を活用し整備を推進する。 <その他のバリアフリー> ・車いすや赤ちゃん連れの客に対する多機能トイレを順次整備。 ・聴覚障害者対応として車内電光表示板の整備や行先案内板の改良による文字情報の充実。 ・視覚障害者対応として電車のドア閉閉時を音で知らせるチャイムの整備。 ・触知案内板等を設置し点字情報を拡充。 ・音声案内については、制定されたガイドラインに基づき、具体的な方向性を検討中。
B 新宿区内の駅における現況の施設設置数・設置延長及び今後の整備予定(駅毎)	<ul style="list-style-type: none"> <新宿駅> ・車いす対応エスカレータ4基、階段昇降機(エスカル)2基 設置済み ・エレベーター8基 整備予定(未定) ・駅構内図 ・車いす利用者用エレベーターやエスカル ・スロープ ・車いす利用者の通行可能な改札・乗換改札 ・視覚障害者用券売機 ・視覚障害者用料金表 ・点字情報板 ・音声案内板 ・誘導・警告ブロック ・身体障害者対応型トイレ 	<ul style="list-style-type: none"> <高田馬場駅> ・エスカル2基 設置済み ・エレベーター2基 設置予定(H18年度) <飯田橋駅> ・車いす対応エスカレータ1基 設置済み ・エレベーター1基 設置(H15.12) <新大久保駅> ・エレベーター1基 整備予定(未定) <大久保駅> ・車いす対応エスカレータ1基 設置済み ・エレベーター1基 整備予定(未定) <信濃町駅> ・車いす対応エスカレータ1基 設置済み ・エレベーター1基 整備予定(未定) <市ヶ谷駅> ・車いす対応エスカレータ1基 設置済み ・エレベーター1基 整備予定(未定) <四ッ谷駅> ・エレベーター2基 設置済み 	<ul style="list-style-type: none"> <新宿三丁目駅> ・エレベーター1基 設置予定(H16年度) 他は曙橋駅をのぞき、現状にて、エレベーター1基以上整備(ホーム~改札) 	<ul style="list-style-type: none"> ・新宿三丁目に改札外のエスカレータ2基を設置予定(平成16年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状より変更なし 	<ul style="list-style-type: none"> ・新宿駅南口改札内に身障者用トイレとエレベーター整備により南口~ホームまでの段差を解消(平成16年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者用券売機・料金表は全ての出入口に設置済み。 ・新宿駅西口、京王百貨店口に設置。
C その他身障者等に対するソフト対策	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー研修を開催 ・駅員に様々な障害を持っている客へのサービスのあり方を習得。 	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者だけでなく、高齢者や外国人、小さな子供連れの方等を含めたすべての客が快適に利用できるよう、駅係員が対応、案内する。 ・きめ細かい案ができるよう駅係員の他にサービススタッフも巡回。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常業務の中でバリアフリーに関する情報や整備状況を把握。客への案内に役立てる。 ・設備の安全な取扱を熟知するため、繰り返し訓練を実施。 ・介護研修講座を開催。疑似体験を通じて、必要な客への手伝い・案内を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用の客等に駅係員が適宜対応。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通弱者マニュアルを整備し質の高いサービスを目指す(H9~)。 ・各種教育や体験訓練も実施。 ・「東京都心身障害者福祉センター」における駅係員の車いす・視覚・聴覚障害者への対応教育実施(H10年度~)。 ・センターにおいて教育を受けた「トレーナー」により管内代表者を集合させ教育を実施。 ・新入社員に対する教育も実施。 ・駅係員による筆談の案内を実施(H15.10.11~) 	<ul style="list-style-type: none"> ・案内チームを配置(H10.4~) ・不案内な客や身体障害者に対する積極的な各種サービス及び巡回による構内秩序の維持に努める等きめ細かいサービスを提供。 ・京王線新宿駅のリニューアル時(H14.4)にホーム・改札口にある案内板を一新。 ・行先案内板を電光式に変更しの各列車の停車駅や乗り継ぎ情報等を案内。 ・案内板で英語表記や絵文字を使用。 	

5 重点整備地区の選定

- ・ 2章3で検討した整備の優先度検討では、「新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区」、「高田馬場駅周辺地区」が群を抜いて高くなっており、3番目以降は総合評価点（合計点）に決定的な差は生じていない。
- ・ 一方、2章4で整理した関係事業者の意向によると、特定旅客施設に対する具体的なバリアフリー整備については、具体的な整備優先順位等は概ね未決定であるが、高田馬場駅、新宿駅・新宿三丁目駅においてエレベーターの設置予定（時期が明確となっているもの）がある。また、関連事業として「新宿駅南口基盤整備事業」、「新宿駅東西自由通路構想」（新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区）や補助72号事業（大久保駅・新大久保駅周辺地区）等が進行中である。
- ・ また高田馬場駅については、バリアフリーの移動率が極端に低く、また福祉施設の立地率が高いことから、整備優先順位は高くバリアフリー整備の緊急性を要するものと考えられる。
- ・ 以上を踏まえ、新宿区交通バリアフリー基本構想における重点整備地区として、
新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区
高田馬場駅周辺地区
の2地区を選定した。

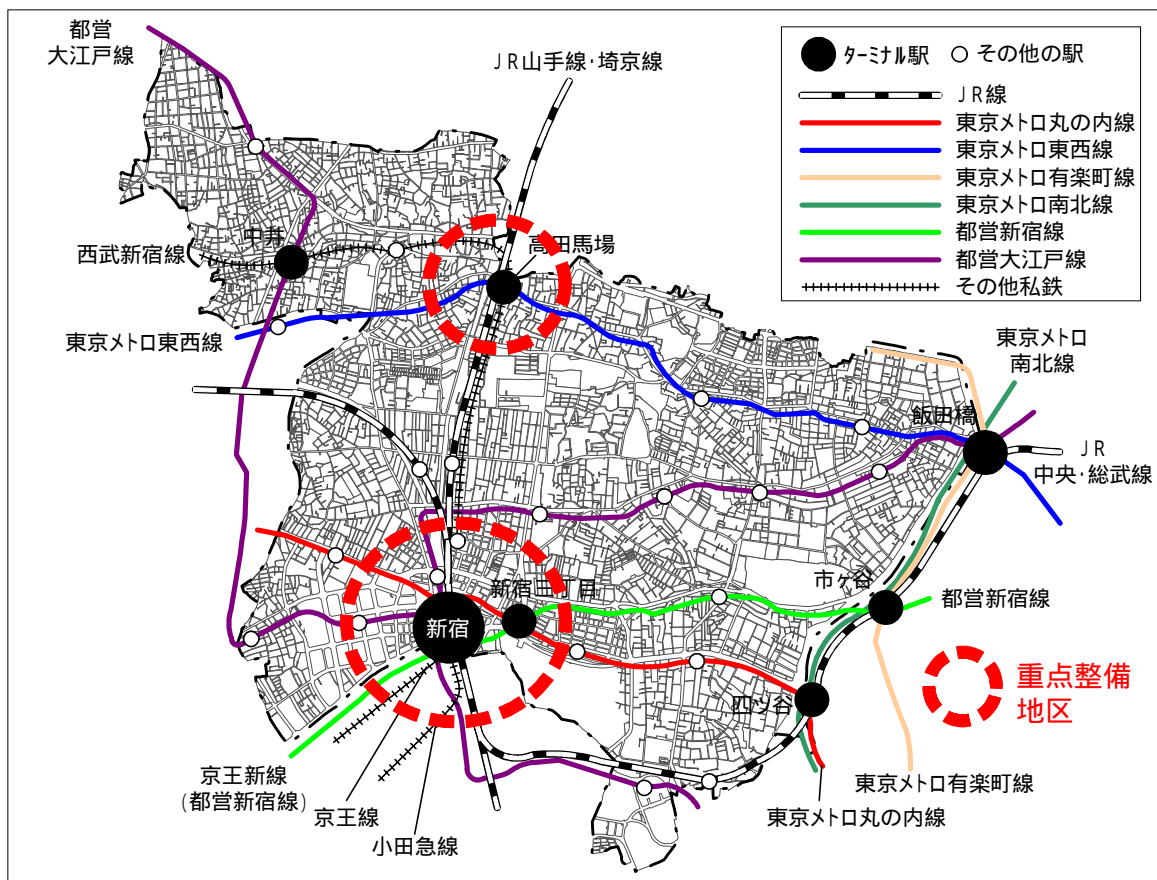


図 重点整備地区

(1) 新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区の概要

特定旅客施設の規模が極めて大きい

様々な都市計画事業・構想がある

首都東京の商業・業務機能が著しく集積している

鉄道駅間の乗り継ぎなどに対するバリアフリー化のニーズが多い

日本一の乗降客数を有する新宿駅があり特定旅客施設の規模が突出しているほか、商業施設や医療施設の立地数も多い。

複数の鉄道駅間で乗り継ぎを考慮すると、新宿区全体のバリアフリー化に与える効果大きい。また、「新宿駅南口基盤整備事業」、「新宿駅東西自由通路構想」といった関連事業等と一体的に進めることで、より効果的にバリアフリー化が進められると考えられる。

わが国の首都東京の商業・業務機能の集積が著しいという面からもバリアフリー化の意義が大きい。地区内には複数の鉄道駅があり、一部の駅で介助なしでのバリアフリー移動ができないことから、乗り継ぎを含め地区全体への影響をみると問題点が多い。また、区民アンケートからも、特定旅客施設や周辺道路においてバリアフリー面での課題が指摘されている。

新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区については、以降「新宿駅周辺地区」と称す。



図 新宿駅・新宿三丁目駅周辺地区の概要

(2) 高田馬場駅周辺地区の概要

視覚障害者を中心とした福祉施設が集積

地区としてバリアフリーに対する意識が高い

鉄道駅や周辺道路に対するバリアフリー化のニーズが多い

新宿駅に次いで乗降客数が多く、区内一の福祉施設が集積がある。

鉄道駅間で乗り継ぎを考慮すると、新宿区全体のバリアフリー化に対しても効果がある。また、区の「福祉のまちづくりモデル地区」に指定されていた経緯があるなど、バリアフリー化に対する意識の高い地区であり、まちづくりとしてのバリアフリー意識も高く、より効果的にバリアフリー化が進められると考えられる。

地区内には鉄道駅が3駅あるが、一部の駅で介助なしでのバリアフリー移動ができず、鉄道駅間の乗り継ぎについては、全ての駅間で介助なしでのバリアフリー移動ができない。また、区民アンケートからも、特定旅客施設や周辺道路においてバリアフリー面での課題が指摘されている。

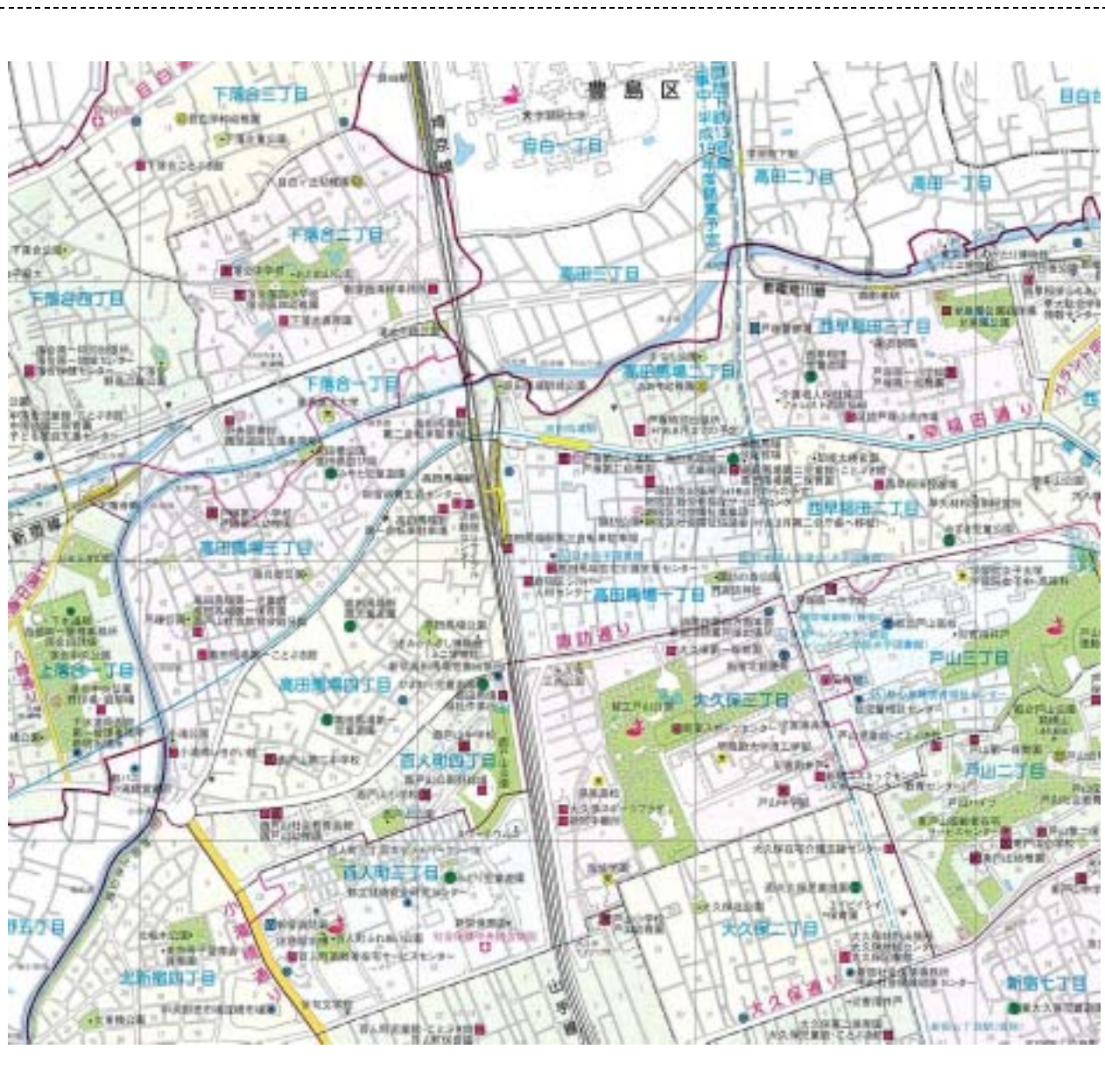


図 高田馬場駅周辺地区の概要