

第 3 章

新宿駅周辺地区交通バリアフリー基本構想

1 基本理念・基本方針

(1) 基本理念

日本一の大規模ターミナル「新宿駅」を中心とする安全でバリアフリーな都市空間の形成

新宿駅周辺地区は、日本一の乗降客数を誇る新宿駅を中心とし、多数の鉄道駅を抱えている。鉄道駅間には、乗降客の約 1/3 の乗継ぎ客がある。

また新宿駅周辺には、都庁や区役所といった官公庁施設や、地下街、大型店舗といった集客施設を含む多様な都市施設が存在する。地上・地下、人工地盤といった多層に分かれ、駅を中心として全方向に広がっている。日本有数の商業・業務施設も集積しており、区内だけではなく広域的な利用圏も想定される。

さらに新宿駅周辺地区においては、新宿駅南口地区基盤整備事業や新宿駅東西自由通路構想といった大規模な関連事業・計画が進行中である。

以上の特徴を踏まえ、新宿駅周辺地区における交通バリアフリー基本構想においては、日本一の大規模ターミナル「新宿駅」を中心とする安全でバリアフリーな都市空間の形成を目指すことを基本理念とする。

約 350 万人/日、新宿駅
(「新宿区の概況」平成 15 年度実績より、JR 線、東京メトロ丸ノ内線、都営新宿線、都営大江戸線(新宿・新宿西口)、小田急線、京王線、西武新宿線を対象)

(2) 基本方針

日本一の大規模ターミナルを抱える新宿駅周辺地区の特徴を踏まえ、バリアフリー化の視点・基本方針を整理すると、以下のとおりである。

乗継ぎのバリアフリー化
多様で複雑な移動経路対応
面的なバリアフリー化
多様な関係者の連携
広域行政体との協力

乗継ぎのバリアフリー化

新宿駅における乗継ぎ利用者は、新宿駅全体の利用者の約 1/3 (約 116 万人) を占める。

乗継ぎに関するバリアフリー化が図られることにより、多くの利用者に対し、よりスムーズな乗継ぎが可能となる。また、新宿駅を中心とした広域鉄道ネットワークに対して、多大なバリアフリー波及効果(バリアフリーで移動可能なルート的大幅な増加)が想定される。

多様で複雑な移動経路対応

新宿駅には多数の駅があり、駅周辺においては地上だけでなく地下街や人工地盤といった多層の空間も存在する。

平面的・立体的なバリアフリー化が図られることにより、多様な都市施設へのバリアフリーの移動経路が確保される。

面的なバリアフリー化

新宿駅では、駅を中心として全方向に多数の都市施設が立地している。したがって、鉄道駅では複数の改札口へのバリアフリールートを確保することが重要である。また駅周辺においても、特定の経路だけでなく、多くの経路に対してバリアフリー化を図ることが望まれる。

したがって、新宿駅周辺地区においては、面的にバリアフリー化を進めることが重要である。

多様な関係者の連携

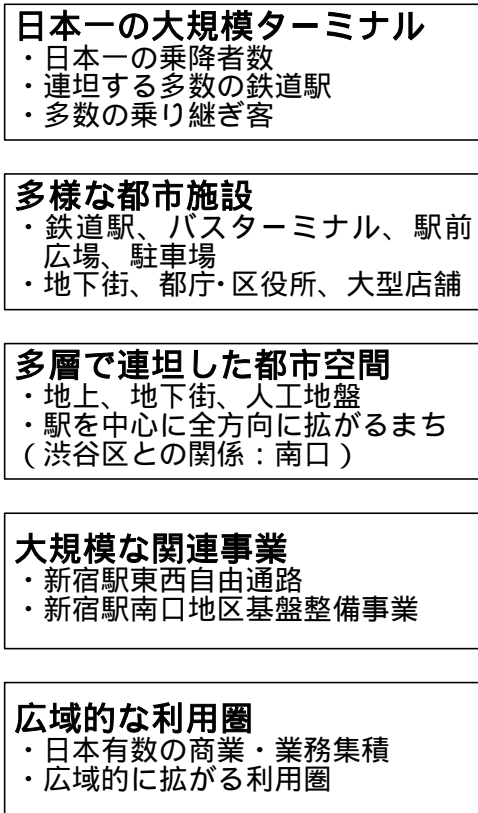
新宿駅周辺地区においてバリアフリー化を検討する際には、多数の鉄道事業者やバス事業者等の公共交通事業者、国道や都道、区道の道路管理者、公安委員会との協力・調整が必要となる。さらに、地下街や民間施設の管理者との連携も重要となる。

さらに駅周辺では、大規模な関連事業が進行中であり、多様な関係者との連携・協力が必要である。

広域行政体との協力

新宿駅では、利用圏が広域的に広がっており、日本有数の商業・業務施設が集積していることから、国や都といった広域行政体との協力についても、バリアフリー化の対応策の一つとして考慮すべきである。

< 新宿駅周辺地区の特徴 >



< バリアフリー化の視点・基本方針 >

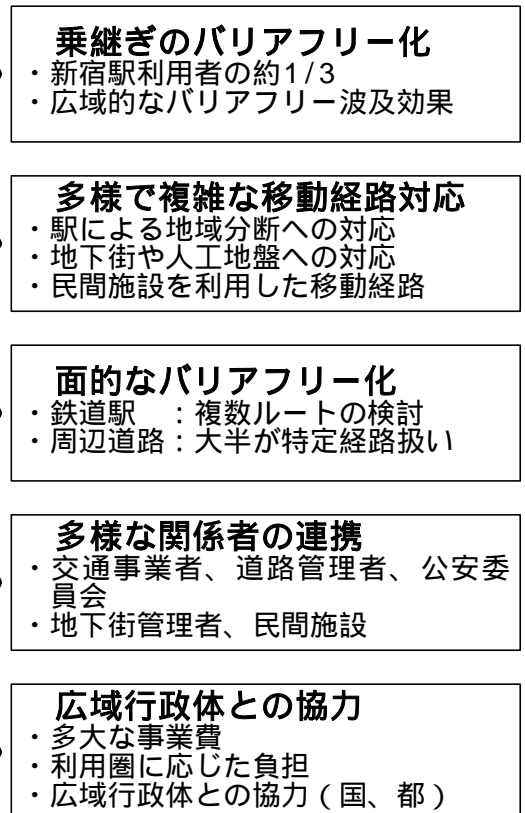


図 新宿駅周辺地区の特徴とバリアフリー化の視点・基本方針

2 重点整備地区及び主要な経路

(1) 重点整備地区の範囲について

重点整備地区は、以下の視点・考え方に基づき、鉄道 12 駅を含む面積約 97ha の区域とする（P39 図参照）。ただし、新宿駅周辺は面的に連坦して広がっており、関係機関との調整・協議に応じて柔軟に拡張できることとする。（例えば、渋谷区との協議により渋谷区内も含める等）

< 重点整備地区に関する視点・考え方 >

- ・都市機能（業務・商業施設等）が面的に集積した範囲
- ・高齢者・障害者等を含めた多数の人が利用する施設（商業施設、医療施設、官公庁施設等）を含む範囲
- ・上記にアクセスするための鉄道駅を含む範囲
- ・なお、新宿中央公園は広域避難場所の観点から、重点整備地区に準ずる地区とし、アクセス性の円滑化を図ることとし、面積には含めない。

(2) 主要な経路について

P26 に示した新宿駅周辺地区の特徴を踏まえると、通常の交通バリアフリー基本構想のように特定の経路に限定して、1 ルートについてバリアフリー化を図るだけでは、新宿駅周辺地区におけるバリアフリー化の課題に対応することは困難と考えられる。

したがって、最低限必要と考えられる基本的な 1 ルートの確保を行った上で、特定の経路に限定せず、以下の考え方に基づきバリアフリー化を図ることとする。

基本的な 1 ルートの確保

- ・バリアフリー化を図る上で、特定の経路に限定しないことにより、高齢者・障害者等移動できない期間が長期化する可能性が生じる。
- ・したがって、移動できるルートとして基本的な 1 ルートを確保することで、移動できない利用者をなくすことを当面の基本的な対応策とする。

面的なバリアフリー化

- ・駅のホームから改札口へのバリアフリー化は、1 ルートだけでなく複数ルートに対するニーズが高い（例えば、東口、西口、南口への 3 ルート等）。
- ・また駅周辺では、多様で複雑な移動経路が存在する。
- ・したがって、地上・地下等の上下移動を踏まえつつ、面的にバリアフリー経路を検討する。（特定のルートに限定せず複数ルートのバリアフリー化について検討）

乗継ぎのバリアフリー化

- ・新宿駅利用者の約 1/3 が乗継ぎ利用であることを踏まえ、駅間の乗継ぎ経路（ルート）について、バリアフリー化を図る。この際、健常者と比較して迂回感が大きくなるよう留意する。

主要な経路については、歩道有効幅員 2 m 以上の道路を基本として設定。

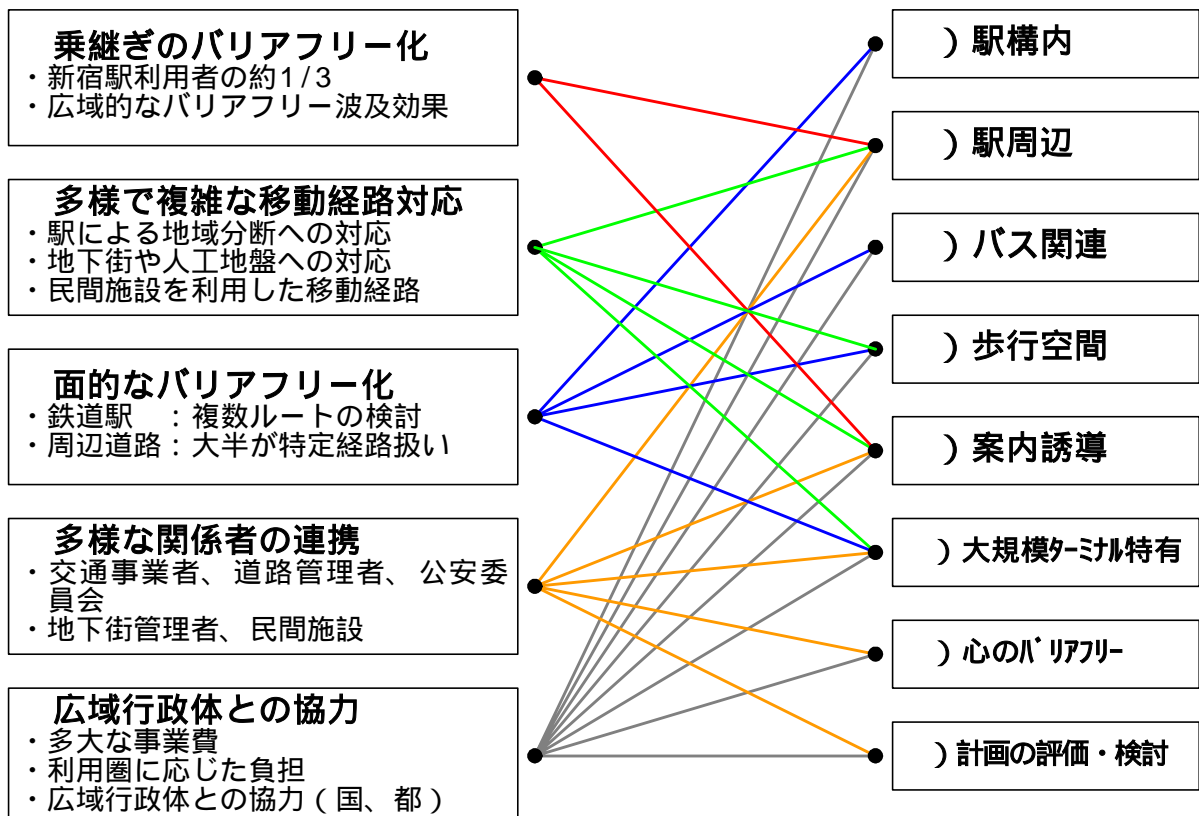
3 バリアフリー化の課題と対策の基本的考え方

(1) バリアフリー化の課題

ワークショップにおける協議内容やユーザーエキスパートの意見等踏まえ、新宿駅周辺地区におけるバリアフリー化の各課題について、基本方針に基づき整理すると、以下のとおりである。

< バリアフリー化の視点・基本方針 >

< バリアフリー化の課題 >



具体的な個別課題の概要は、以下の通りである。(ワークショップやユーザーエキスパート等からの意見を集約)

）駅構内のバリアフリー化に関する課題

a. 券売機や路線図，改札口

- ・車いす利用者に配慮した券売機の蹴込みや視覚障害者に配慮したテンキー設置等のガイドラインを踏まえた改善が必要である。
- ・高齢者や障害者に配慮し、路線図・運賃表，触知図における、わかりやすい大きさの文字の配置や適正な位置への配置の検討が必要である。
- ・幅広改札口と有人改札が同じ場合、有人改札が混雑しており利用しづらい。幅広改札口の適正配置の検討が必要である。(乗継ぎ改札を含む)

b. ホーム

- ・車いす利用者の移動において、改札～ホームまでの移動の際に補助を必要とする場合が多い。補助の必要となるエスカレーター等ではなく、エレベーターの設置等について検討していくことが必要である。
- ・車両とホーム間に段差及び隙間があり、車いす利用者単独では車両に乗り込めない。段差及び隙間の縮小化を図るよう検討していくことが必要である。
- ・ホームからの転落等の危険性に配慮し、ホーム柵の設置に向けた具体策の検討やスロープ・ホーム勾配の改善，車いす利用者のスペースへの配慮，エレベーター位置の検討等を含め、利用者の安全確保に配慮しつつ、ホーム構造の検討を行うことが必要である。

c. トイレ

- ・障害者等の利用しやすいトイレ設備への改善やトイレ運用の改善を行うため、ユーザーの意見を取り入れることが必要である。(入口段差の改善，ボタン・センサー・バーの改善，トイレ施錠の改善，トイレ利用時間の配慮等)
- ・障害者・高齢者等に配慮した多機能トイレの設置の検討を行うことが必要である。

d. 休憩施設，車両内設備

- ・車両内における車いす利用者スペース・トイレ等の設備が十分でない場合がある。車いす利用者スペース増設等含めて、車両内設備のバリアフリー化に関する検討が必要である。
- ・車いす利用者等に配慮したベンチや水飲み場等休憩施設の設置の検討が必要である。

e. エレベーター，エスカレーター，階段(上下移動)

- ・補助の必要な車いす用エスカレーターといった手段ではなく、単独で移動可能なエレベーターによる移動を基本とし、エレベーター設置に関する検討が必要である。
- ・エレベーター設備において、ボタン配置等バリアフリー化が進んでいない箇所がある。押しやすいボタンへの改善等エレベーター設備のバリアフリー化が必要である。
- ・急病人等の運搬等にも配慮し、利用ニーズ等踏まえ、ストレッチャータイプの15人乗り等エレベーターの大型化に対する検討が必要である。
- ・エレベーター利用時間に制限があり、車いす利用者等移動できない場合がある。エレベーター利用時間の適正化を図ることが必要である。
- ・階段昇降時において、混雑による衝突・接触，転倒の危険性があるため、階段上り下りの明確化等の配慮が必要である。

各施設の課題に対する詳細事項については、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン(平成13年8月)」参照。

）駅周辺のバリアフリー化に関する課題

a. 乗継ぎ経路の改善

- ・公共交通事業者により鉄道駅のホーム～改札口のバリアフリー経路が1ルート確保されることを前提とすると、物理的には駅間の乗継ぎや、駅と周辺施設間の移動を行うことは可能となる。
- ・しかし現実的には、健常者と比べて著しく迂回を強いられ迂回率が非常に大きいケース（P42, 43 参照）や、エレベーター利用に運用上の制約があるケース（時間的な利用制約がある、車いす利用者が独力で利用できない）等があり、車いす利用者にとっては、十分であるとは言えない。改善の必要が高く、乗継ぎ経路の迂回減少に関する検討が必要である。
- ・視覚障害者用誘導警告ブロックの設置状況をみると、新宿駅構内（改札外）における経路については、一部の区間（京王モール内）を改善すれば、連続的な移動が可能になる。
- ・しかし、駅と駅周辺の主要施設との移動を考えると、地上の歩道空間では、交差点部や一部の歩道を除き、視覚障害者用誘導警告ブロックはほとんど設置されていない状況にある。
- ・したがって、新宿駅周辺における面的に広がる主要な経路上においては、各関係機関において、利用状況や歩道幅員等勘案し、誘導警告ブロックの設置に関する方策や優先度を検討し、整備を進めていくことが必要である。
- ・無人乗継ぎ改札において、トラブルが発生した場合、対処する駅員がいない、或いはすぐに対応しない場合がある。駅員による対処の充実化を図ることが必要である。
- ・1 経路確保されている場合に、利用者の需要等踏まえた複数経路確保へ向けた検討が必要である。
- ・都営新宿線新宿三丁目駅での乗継ぎの有効活用（京王新線（都営） 東京メトロ）を含め、乗継ぎに関する料金設定の検討が必要である。（現状では、京王新線は新宿駅まで、新宿-新宿三丁目には、別途都営の料金が必要となる。）

b. 乗継ぎエレベーターの検討

- ・乗継ぎで必要となるエレベーターが設置されていないため、車いす利用者は迂回を余儀なく強いられている場合がある。乗継ぎで必要となるエレベーター設置の検討が必要である。
- ・エレベーターを新規に設置することは、物理的に困難な場合等もある。既存の民間エレベーターの活用についても検討することが必要である。

c. 駅・バスターミナルや各施設へのアクセス

- ・車いす利用者等で駅及び主要な施設の出入口や駅の改札口へ段差がありアクセスしづらい場合がある。アクセシビリティ向上に対する検討が必要である。
- ・バリアフリー化されているルートが制限されているため、ホームから改札への移動で迂回が生じる場合がある。迂回率が小さくなるよう、車いすルートのバリアフリー化に対する検討を行うことが必要である。

- ・地下街（サブナード，メトロプロムナード）へのアクセスについては、車いす利用者は階段等の段差で通行できない場合がある。アクセシビリティ向上のためのエレベーター設置の検討を行うことが必要である。
- ・新宿駅においては、物理的な制約が多い。エレベーター整備の際には、物理的な制約を踏まえて検討していく必要がある。また効果的な整備を行うため、利用者の需給バランスを考慮した上で検討する必要がある。
- ・アクセス時における既存の民間エレベーター活用についても、検討することが必要である。
- ・バス及びバス停・バスターミナルへのアクセスがしづらい場合がある。車いす利用者等に配慮したスロープの設置，横断防止柵等の適正配置等により、バス及びバス停・バスターミナルへのアクセシビリティの向上を図ることは必要である。

迂回率：一般利用者経路に対する車いす等利用者経路の比率（車いす利用経路の距離/一般利用者経路の距離）

）バス関連のバリアフリー化に関する課題

a.バス（高速バス，シャトルバス，長距離バス等含む）

- ・バスの利便性向上のため、バスターミナルの集約化を図る必要がある。
- ・バス乗務員による安全確認の徹底が図られていない場合がある。バス乗務員への安全運転教育の徹底を図る必要がある。
- ・バス乗務員だけでなく、安全確保を踏まえバスターミナルにおける誘導員を配置について検討することや、ノンステップバスの普及等踏まえつつノンステップバスに対応したバス停構造の検討が必要である。
- ・バスターミナル・バス停において、案内情報が十分でない場合がある。路線図や情報システム等の充実化を図る必要がある。
- ・車いす利用者の単独利用を踏まえたノンステップバスの導入を促進していくことが必要である。

）歩行空間のバリアフリー化に関する課題

a.歩道

- ・歩道・車道間に段差があり、移動しにくい場合がある。段差の解消について促進していくことが必要である。
- ・歩道の横断勾配がきつい箇所がある。横断勾配の緩和を図ることが必要である。
- ・舗装面ががたつく、或いは滑りやすい場合がある。平坦で滑りにくい舗装への改善を推進する、あるいはそういった舗装の連続性を確保することが必要である。
- ・歩道における工事施工後でがたつく箇所等がある。工事施工後の処理を改善する必要がある。
- ・安心して歩行者が歩行できるための、歩行者・自転車の分離等に関する検討が必要である。

b.交差点

- ・視覚障害者や高齢者等に配慮した、音声案内信号機の設置が必要である。

- ・高齢者・障害者等に配慮した信号時間の適正化・延長等の検討が必要である。
- ・交差点においては、車両と高齢者・障害者等含めた横断者の交錯の危険性がある。歩車分離式信号の導入等について、検討することが必要である。
- ・歩道橋箇所では車いす利用者等が利用できず交差点を渡れない場合がある。歩道橋箇所におけるバリアフリー化を図る必要がある。

c.階段

- ・階段部における視覚障害者向けの点字シールの向きが適正でない（逆となっている）場合がある。点字シールの適正化を図る必要がある。
- ・階段端部がわかりづらく踏みはずす場合がある。階段端部を明るさ向上する等で明確化する必要がある。
- ・階段端部へ接触・衝突し、けが等する可能性がある。接触・衝突への対処が必要である。
- ・混雑する場合は、人との接触・衝突の危険性がある。階段部上下の表示を明確化すること等により対処していく必要がある。

d.エレベーター・エスカレーター

- ・補助の必要な車いす用エスカレーターといった手段ではなく、単独で移動可能なエレベーターによる移動を基本とし、エレベーター設置に関する検討が必要である。
- ・エレベーターの設備の状況を見ると、ガイドラインを十分に満たしているとはいえない場合がある。ガイドラインを踏まえた車いす利用者等に配慮したエレベーターの改善（大型化含む）に関する検討が必要である。（鏡、ボタン等）
- ・またエレベーターの利用時間についても、適正化を図るよう調整・協議を進める必要がある。

e.歩行空間等の適正利用

- ・歩道等の歩行空間（バス停付近含む）に違法駐輪や店舗の看板、仮すり付け板等の歩道障害物があり、移動しにくい現状がある。歩道障害物の撤去対策等を行う必要がある。
- ・トイレ利用時間が制限されており、利用できない場合がある。トイレ利用時間の適正化を行う必要がある。
- ・地下通路の利用時間に制限があり、電車の利用時間と整合していないため、利用できない場合がある。電車の始発から終電まで利用可能とする等の地下通路利用時間の適正化を行う必要がある。

f.歩行環境の改善

- ・歩道上の歩きタバコ（路上喫煙）は、幼児やベビーカーを連れた歩行者・車いす利用者等にとって、安全面からのバリアとなっている。歩きタバコ（路上喫煙）の防止対策について、今後も積極的に取り組んでいくことが必要である。
- ・ガード下における騒音がひどい。騒音に対する対策を検討することが必要である。
- ・歩道等に屋根付ベンチ等の休憩施設の設置を検討することが必要である。

）案内誘導のバリアフリー化に関する課題

a.案内全般

- ・新宿駅及びその周辺については、地上・地下・2階レベルと多層に渡る空間となっており、多様で複雑な移動経路が想定される。高齢者や車いす利用者、知的障害者等に配慮した、わかりやすい案内表示に関する検討が必要である。（駅入口や乗継ぎ、主要施設へのルート等の案内として、路面標示や看板，壁面・柱標示等）
- ・車両の行き先表示や所要時間表示が不足している場合がある。アナウンスや電光掲示板等による案内情報の提供の充実化を図ることが必要である。
- ・音声誘導案内の音が小さく聞き取りづらい場合等がある。音声誘導案内の充実化を図る必要がある。
- ・高齢者・聴覚障害者・知的障害者等に対しては、案内・サインの充実を図ることが重要となる。

b.各施設への案内

- ・ホームへの案内誘導が明確でない場合がある（車いす利用者に対する案内誘導標記が不足している等）。案内誘導の明確化が必要である。
- ・地上・地下共にエレベーターへの案内誘導・案内表示が不足しているため、迷う可能性がある。エレベーターへの案内誘導・案内表示の充実化を図る必要がある。
- ・トイレにおいて、男女区別の案内（特に視覚障害者）やトイレ使用中のサインが明確でない場合や、トイレへの案内誘導が適切になされていない場合がある。トイレへの案内誘導の適正化・明確化、誘導ブロックの敷設を行う等の対処が必要である。
- ・休憩施設への案内表示が不足している場合がある。休憩施設への案内表示の明確化を行う必要がある。

c.乗継ぎ

- ・複雑な経路に対する表記の工夫等含め、乗継ぎに対する案内表示の適正化に関する検討が必要である。

d.異常時

- ・異常時における案内表示や音声案内等による情報について、現状で十分でない場合がある。異常時情報を充実化させていくことが必要である。

e.誘導警告ブロック

- ・バスターミナルやバス停への案内誘導について、誘導ブロック等不足している場合があり、改善する必要がある。
- ・誘導警告ブロックがわかりづらくなっている箇所があるため、改善する必要がある。
- ・誘導警告ブロックが統一されていない場合や、連続性の確保されていない場合があるため、誘導警告ブロックの統一・連続性の確保を行う必要がある。
- ・ホーム上の誘導警告ブロック配置が適正に行われていない場合があるため、誘導警告ブロック適正配置を行う必要がある。
- ・優先度検討を行った上で、優先度の高い箇所から整備していく必要がある。

）大規模ターミナル特有のバリアフリー化に関する課題

a.混雑

- ・混雑時においては、高齢者、障害者等への配慮及び安全性確保を含めた駅員による案内が必要である。(筆談対応等含む)
- ・混雑する駅周辺における区民を含めたまち全体に対するバリアフリーの啓発、心のバリアフリー化が必要である。
- ・混雑時においては、階段の上下移動を明確化する等の階段移動の適正化に関する検討を行うことが必要である。
- ・有人改札が車いすの通過できる広幅員の改札である場合があるが、混雑している場合には通過しづらい状況がある。混雑が頻繁に発生するような場合においては、有人改札以外の改札の広幅員化を検討することが必要である。
- ・混雑により通路の狭隘化が目立ち、歩行者の交通量に対し、過密バリアとなっている箇所がある(改札付近等)。改札付近等の混雑箇所における混雑緩和の検討が必要である。

b.緊急時の検討

- ・災害発生時における対応に関する検討、例えば複数ルート検討等を行うことが必要である。
- ・緊急時における避難通路の確保に関する検討を行うことが必要である。

c.制度の導入等

- ・大規模ターミナル関連施策制度(都市鉄道利便増進法等)を視野に入れつつ、バリアフリー化の推進を図ることが必要である。

）心のバリアフリー化に関する課題

a.マナー

- ・歩きタバコ(路上喫煙)や路上での携帯電話の利用に関するマナー徹底がなされていないことに鑑み、マナー徹底及びルール設定等に関する措置の検討等を行うことが望ましい。

b.対応

- ・車いす利用者等の障害者に対する駅員による公共交通サービス提供及び確保を行うことが必要である。
- ・車いす利用者の利用時に配慮した駅員の増員に対する検討を行うことが必要である。

c.心のバリアフリー

- ・障害者や高齢者に対する一般利用者の心のバリアフリー化について、広報等により促す等の対処を行うことが必要である。

）計画の評価・検討等に関する課題

a.計画の評価・検討

- ・バリアフリー化に対する継続的な改善に関するシステム構築が必要である。
- ・多数の関係機関との調整を図る必要がある。
- ・事業計画等への利用者参画に関するしくみについて検討していくことが必要である。

バリアフリー化の課題一覧

駅構内のバリアフリー化

券売機や路線図改札口	<ul style="list-style-type: none"> 券売機の蹴込みやテンキー設置等ガイドラインを踏まえた改善 路線図・運賃表、触知図のわかりやすさ等踏まえた適正配置の検討 幅広改札口の適正配置の検討(乗継ぎ改札口含む)
ホーム	<ul style="list-style-type: none"> 改札～ホームまでのバリアフリー化 車両とホームの段差及び隙間縮小 車いす利用者等の安全確保を踏まえたホーム構造の検討(ホーム柵の設置に向けた具体策の検討、スロープやホーム勾配の改善、車いす利用者のスペースへの配慮やエレベーター設置位置の検討等) ホーム柱への衝突衝撃緩和処理
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 障害者等の利用に配慮したトイレ設備・運用の改善(入口段差、ボタン・センサー・バー、トイレ施錠改善、トイレ利用時間等) 障害者・高齢者等に配慮した多機能トイレの設置
休憩施設設備・車両内設備	<ul style="list-style-type: none"> 車両内設備のバリアフリー化(車いすスペースの確保・増加含む) 車いす利用者等に配慮した水飲み場の設置検討
エレベーター・階段	<ul style="list-style-type: none"> 補助の必要な車いす用エスカレーター等ではなく、単独で移動可能な「エレベーター」の設置検討 エレベーター設備のバリアフリー化・適正化(大型化等含めて) エレベーター利用時間の適正化 衝突や接触、転倒に対する配慮

各施設の課題に対する詳細事項については、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン(平成13年8月)」参照。

駅周辺のバリアフリー化

乗継ぎ経路の改善	<ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎ経路の改善(一般利用者と比較した際の迂回率の減少に関する検討等) 無人乗継ぎ改札における駅員による対応の充実化 複数経路確保へ向けた検討 乗継ぎに関する料金設定の検討
乗継ぎエレベーターの検討	<ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎにおけるエレベーター設置検討、民間エレベーターの活用等
駅・バスターミナル各施設へのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> 駅や主要な施設の出入口、駅の改札口へのアクセシビリティ向上に対する検討 ホームからの迂回率の少ない車いすルートのバリアフリー化に対する検討 地下街(サブナード、メトロプロムナード)へのエレベーターの設置検討 物理的な制約を踏まえた上での利用者の需給バランスを考慮したエレベーター整備の検討(大型エレベーター設置検討含む) 民間エレベーターの活用 バス及びバス停へのアクセシビリティ向上(車いす利用者等に配慮したスロープの設置、横断防止柵等の適正配置等)

バス関連のバリアフリー化

バス	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルの集約化 バス乗務員の安全確認の徹底 安全確保を踏まえたバスターミナルにおける誘導員の配置やノンステップバスに対応したバス停構造の検討 バスターミナル・バス停等における路線図や情報システム等の充実化 ノンステップバスの導入
----	--

バスについては、路線バスに加え、高速バス・シャトルバス・長距離バス等を含む。

歩行空間のバリアフリー化

歩道	<ul style="list-style-type: none"> 歩道及び車道の段差解消 歩道横断勾配緩和 平坦で滑りにくい舗装への改善、連続性の確保 工事施工後の処理改善(歩道のがたつき等) 安心歩行空間の確保のための、歩行者・自転車の分離等に関する検討
交差点	<ul style="list-style-type: none"> 音声案内信号機の設置 高齢者・障害者等に配慮した信号時間の適正化 交差点における車両と高齢者・障害者等の交錯対策(歩車分離式信号の導入等) 歩道橋箇所におけるバリアフリー化
階段	<ul style="list-style-type: none"> 階段部における視覚障害者の点字シール適正化 階段端部に対する処理に関する検討(明るさ向上による端部明確化、衝突・接触への対処) 階段部上下の表示の明確化
エレベーター・エスカレーター	<ul style="list-style-type: none"> 補助の必要な車いす用エスカレーター等ではなく、単独で移動可能な「エレベーター」の設置検討 エレベーターのガイドラインを踏まえた車いす利用者等に配慮した改善(出入状況把握のための鏡設置やボタンの操作性向上、大型化等) エレベーター利用時間の適正化
歩行空間等の適正利用	<ul style="list-style-type: none"> 違法駐輪や店舗の看板、仮すり付け板等歩道障害物の撤去対策(バス停付近含む) トイレ利用時間の適正化 エレベーター利用時間の適正化 地下通路の利用時間の適正化
歩行環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 歩きタバコ(路上喫煙)の防止対策 ガード下における騒音対策 歩道等へのベンチ等休憩施設の設置(屋根設置含む)

案内誘導のバリアフリー化

案内全般	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者・車いす利用者・知的障害者等に配慮し、駅入口や乗継ぎ、主要施設へのルート等踏まえたわかりやすい案内表示の検討(路面標示、看板、壁面・柱表示等) 車両の行き先表示や所要時間表示、アナウンス等の案内情報の提供 音声誘導案内の充実化(音が小さい)
各施設への案内	<ul style="list-style-type: none"> ホームへの案内誘導の明確化 エレベーターへの案内誘導・表示の充実化(地上・地下共に) トイレへの案内誘導の適正化(案内表示の明確化(男女区別の明確化含む)、誘導ブロックの敷設、トイレ使用中表示の明確化等) 休憩施設等への案内表示の明確化
乗継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎに対する案内表示の適正化(複雑な経路に対する表記の工夫等含む)
異常時	<ul style="list-style-type: none"> 異常時情報の充実化(案内表示・音声案内等)
誘導警告ブロック	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルやバス停への案内誘導の改善 誘導警告ブロックのわかりやすさ改善 誘導警告ブロックの統一、連続性の確保 ホーム上の誘導警告ブロックの配置の適正化

大規模ターミナル特有のバリアフリー化

混雑	<ul style="list-style-type: none"> 混雑時における高齢者、障害者等への配慮や安全性確保を含めた駅員による案内(筆談対応等含む)や混雑する駅周辺における区民を含めたまち全体に対するバリアフリーの啓発、心のバリアフリー化 階段における移動の適正化(混雑時等)に関する検討 混雑する有人改札以外の改札の幅員化 改札付近等の混雑箇所における混雑緩和の検討
緊急時の検討	<ul style="list-style-type: none"> 災害発生時における対応に関する検討(複数ルートの検討等) 緊急時避難通路の確保に関する検討
制度	<ul style="list-style-type: none"> 大規模ターミナル関連施策制度を踏まえたバリアフリー化の推進

心のバリアフリー化

マナー	<ul style="list-style-type: none"> 歩きタバコ(路上喫煙)や歩きながらの携帯電話の利用に関するマナー徹底等に関する措置
対応	<ul style="list-style-type: none"> 駅員による公共交通サービスの提供及び確保 車いす利用者等に配慮した駅員の増員
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> 一般利用者の心のバリアフリー化

計画の評価・検討

計画の評価・検討	<ul style="list-style-type: none"> 継続的な改善等のシステムの構築に関する検討 関係機関との調整 事業計画等への利用者参画に関するしくみの検討
----------	---

本資料は、ワークショップやユーザーエキスパート等からの意見を集約した資料である。

(2) 対応策の基本的考え方

(1)に示したバリアフリー化の課題を踏まえ、以下のような基本的な考え方でバリアフリー化を進める。

現在進行中の事業

- ・現在、交通事業者を中心に、積極的にバリアフリー化事業が進められているものについては、平成22年を目標に事業の推進を図る。

< 進行中のバリアフリー化関連事業 >

JR線新宿駅構内におけるエレベーター設置 小田急線新宿駅構内におけるエレベーター設置 都営新宿線新宿三丁目駅構内におけるエレベーター設置 都市高速鉄道第13号線(新宿三丁目)地下鉄建設工事 等

早期の事業化が可能と考えられる対策

- ・(1)に示した課題に対して、早期に対応が可能と考えられるものについては、順次事業化を図る。
- ・またワークショップやユーザーエキスパートから指摘された個別の課題のうち、早期に対応が可能と考えられるものについては、順次事業化を図る。

< バリアフリー化関連事業として早期に対応が可能と考えられる事業 >

京王新線(都営新宿線)新宿駅構内におけるエレベーター設置(検討中、事業化未定) 等

関係者間の調整等が必要な対策

- ・(1)に示した課題の解決には、複数の関係者間の調整等が必要なものが多い。それらについては、関係者間の継続的な検討課題として検討を進める。

< 関係者間の調整が必要な継続的な検討課題 >

複数の施設管理者間のバリアフリー化(例えば乗継ぎルート上のエレベーター設置等)情報の連続性を踏まえた新宿駅周辺地区全体のわかりやすい案内サイン計画 等

他の事業と一体的に検討を進める対策

- ・現在、新宿駅周辺で検討が進められている大規模事業に関連すると考えられる対策については、それらの事業との整合を図りつつ、事業化に向けて検討を進める。

< 進行中の大規模事業との整合 >

東西自由通路の整備と一体となった東口駅前広場の改善(エレベーターの設置等) 南口整備基盤事業と一体となった連続性のあるバリアフリー経路の整備 等

(3) 各課題の対応の方向

上記の基本的な考え方を踏まえ、新宿駅周辺地区における各課題の対応の方向を整理すると、以下のとおりとなる。

) 駅構内のバリアフリー化

- ・鉄道駅構内については、鉄道事業者等がワークショップでの意見やユーザーエキスパート意見を踏まえ、順次配慮して進めるものとする。利用状況等により優先度検討を行い、面的なバリアフリー化等勘案しつつ進める。
- ・また、関連する大規模事業により一体的にバリアフリー化が図られるものについては、それらの事業との整合を図りつつ、進めるものとする。

) 駅周辺のバリアフリー化

- ・駅周辺のバリアフリー化については、現在進行中の積極的に進められている事業により、バリアフリー化が図られる場合は、平成22年を目標に対応していく。
- ・また、早期の事業化が可能と考えられる対策により、バリアフリー化が図られる場合は、順次事業化を図り対応していく。
- ・新宿駅周辺における進行中の大規模事業と一体的に検討を進められる対策については、事業との整合を図りつつ、事業化へ向けて検討を進める。
- ・上記以外については、関係者間の調整を図りつつ、継続的に検討していくことが必要と考えられる。

) バス関連のバリアフリー化

- ・バス関連については、バス事業者等がワークショップでの意見やユーザーエキスパート意見を踏まえ、順次配慮して進めるものとする。利用状況等により優先度検討を行い、面的なバリアフリー化等勘案しつつ進める。
- ・また、関連する大規模事業により一体的にバリアフリー化が図られるものについては、それらの事業との整合を図りつつ、進めるものとする。

) 歩行空間のバリアフリー化

- ・歩行空間のバリアフリー化については、道路管理者、公安委員会等がワークショップでの意見やユーザーエキスパート意見を踏まえて、順次配慮して進めるものとする。利用状況等により優先度検討を行い、面的なバリアフリー化や複雑な移動経路等勘案しつつ進める。
- ・また、関連する大規模事業により一体的にバリアフリー化が図られるものについては、それらの事業との整合を図りつつ、進めるものとする。

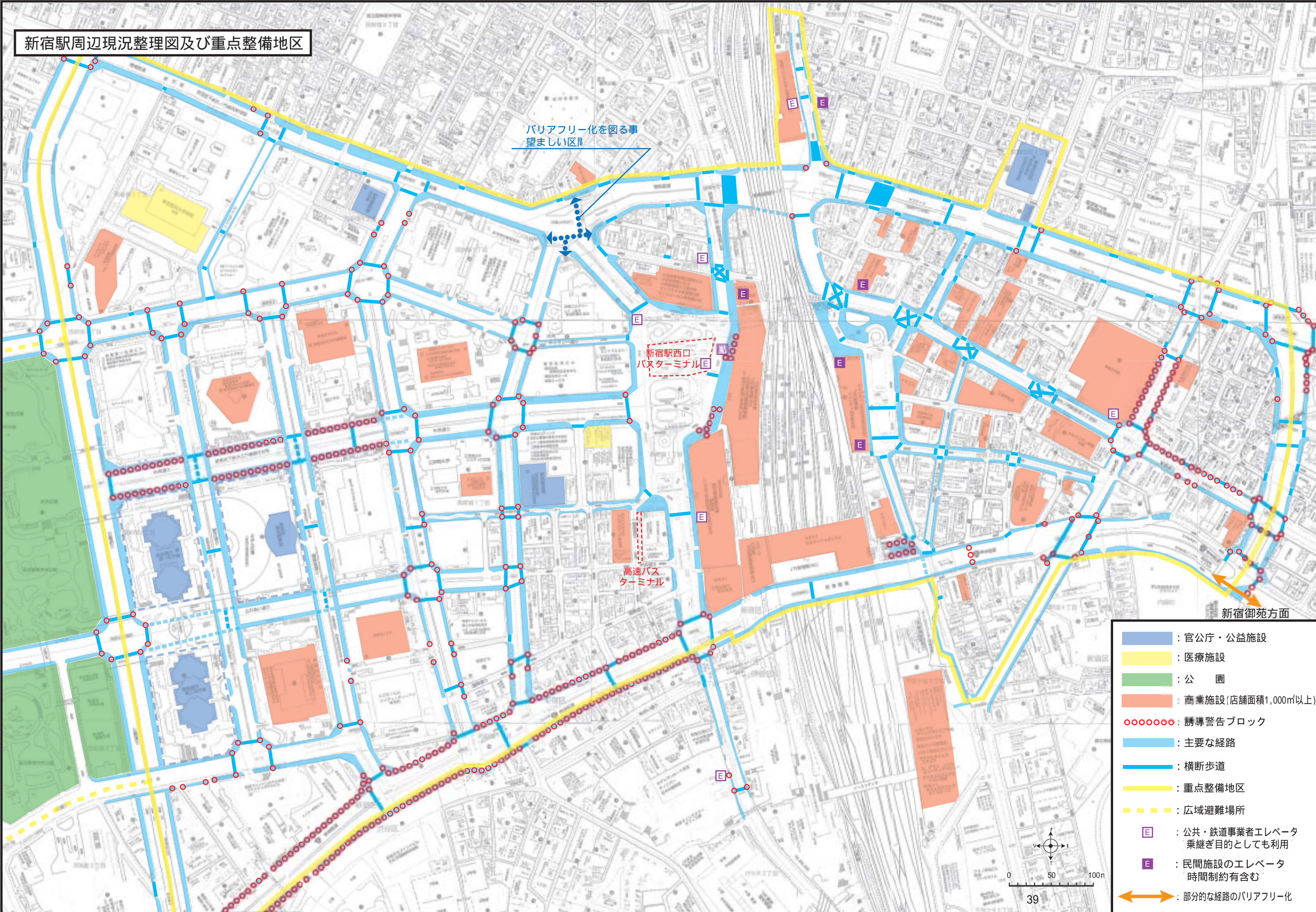
) 案内誘導のバリアフリー化

- ・案内誘導については、高齢者・障害者等に対しては、案内サインの充実を図ることが重要となるが、新宿駅周辺地区の移動経路は多様かつ複雑であり、一般の健常者にとってもわかりづらい状況にある。
- ・また、交通事業者、道路管理者、公安委員会、地下街管理者等、多様な関係者がそれぞれの基準で案内サインを設置していることから、情報の連続性といった面でも課題が多い。
- ・したがって、案内情報等のサイン計画については、新宿駅周辺地区全体での望ましいあり方について、関係者間の調整を図りつつ、継続的に検討していくことが

必要と考えられる。

-) 大規模ターミナル特有のバリアフリー化
 - ・公共交通事業者等の関係機関を中心に、バリアフリー法の改正についても考慮しつつ、今後も引き続き検討を進める。
-) 心のバリアフリー化
 - ・行政機関や公共交通事業者等の関係機関を中心に、心のバリアフリー化に対する広報・啓発を継続的に行っていく必要がある。
-) 継続的な計画の評価・検討等
 - ・継続的な計画の評価・検討等については、関係者間の調整を図りつつ、当事者参画のもとで利用者ニーズを踏まえた、新宿駅周辺地区における望ましいあり方について、継続的に検討を進める。

新宿駅周辺現況整理図及び重点整備地区



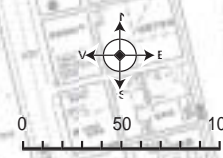
バリアフリー化を図る事 望ましい区域

新宿駅西口
バスターミナル

高速バス
ターミナル

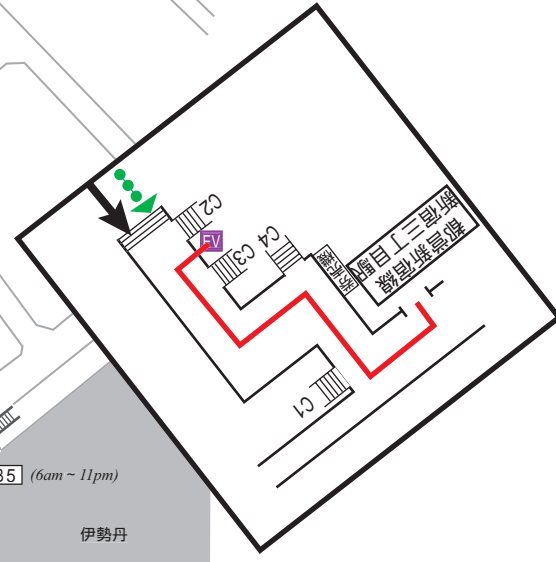
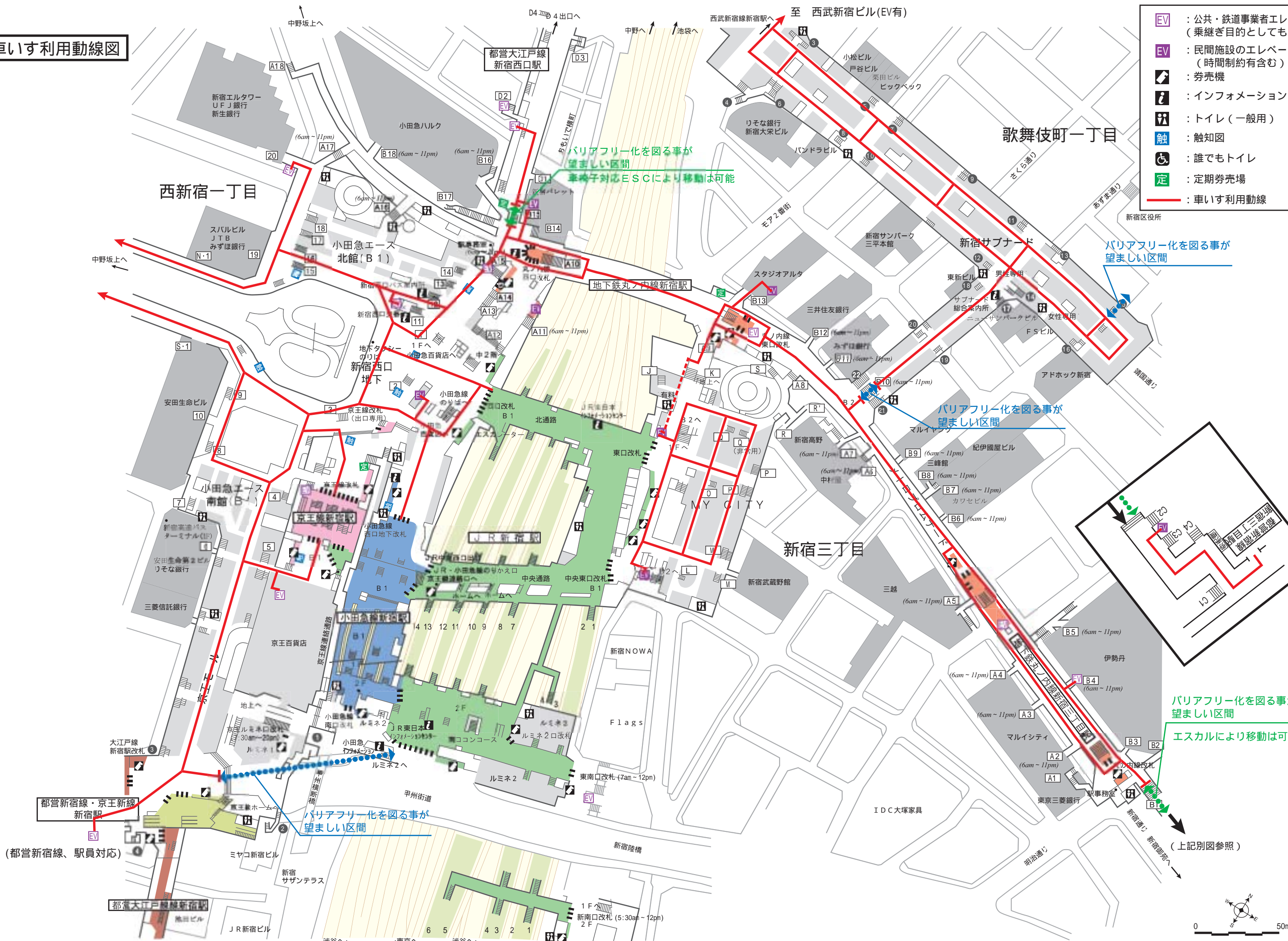
新宿御苑方面

- : 官公庁・公益施設
- : 医療施設
- : 公園
- : 商業施設(店舗面積1,000㎡以上)
- : 誘導警告ブロック
- : 主要な経路
- : 横断歩道
- : 重点整備地区
- : 広域避難場所
- E : 公共・鉄道事業者エレベータ
乗継ぎ目的としても利用
- E : 民間施設のエレベータ
時間制約を含む
- : 部分的な経路のバリアフリー化



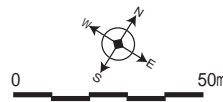
車いす利用動線図

- EV : 公共・鉄道事業者エレベータ (乗継ぎ目的としても利用可)
- EV : 民間施設のエレベータ (時間制約有含む)
- : 券売機
- : インフォメーション
- : トイレ(一般用)
- : 触知図
- : 誰でもトイレ
- 定 : 定期券売場
- : 車いす利用動線



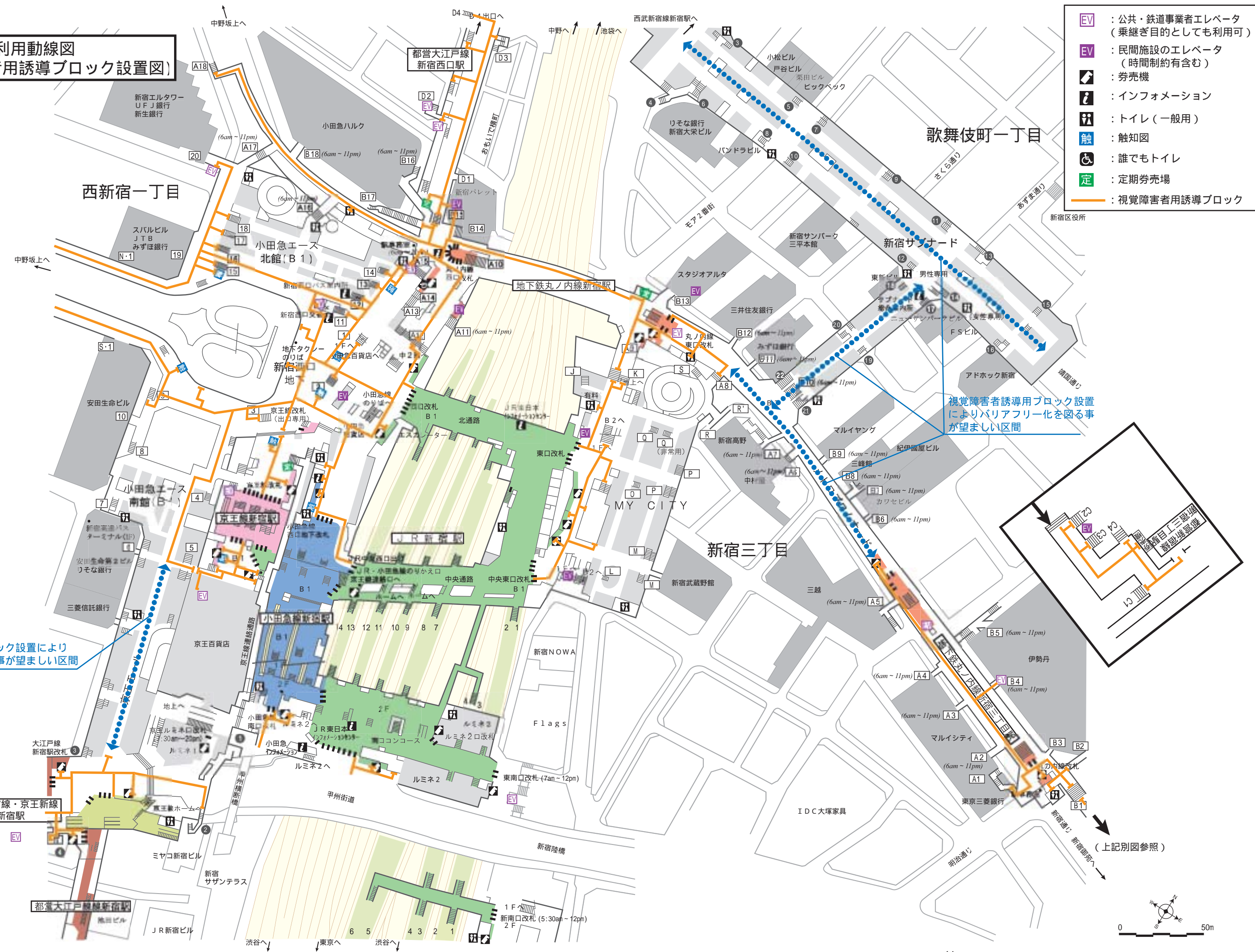
バリアフリー化を図る事が望ましい区画
エスカレーターにより移動は可能

(上記別図参照)



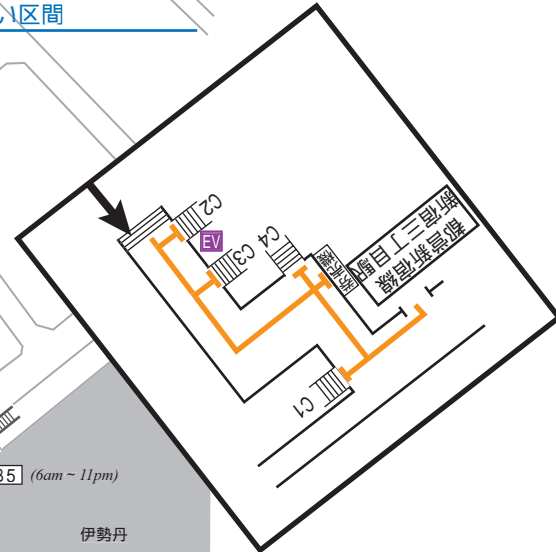
視覚障害者利用動線図
(視覚障害者用誘導ブロック設置図)

- EV : 公共・鉄道事業者エレベータ
(乗継ぎ目的としても利用可)
- EV : 民間施設のエレベータ
(時間制約有含む)
- : 券売機
- : インフォメーション
- : トイレ(一般用)
- : 触知図
- : 誰でもトイレ
- : 定期券売場
- : 視覚障害者用誘導ブロック

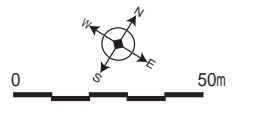


視覚障害者誘導用ブロック設置により
バリアフリー化を図る事が望ましい区間

視覚障害者誘導用ブロック設置
によりバリアフリー化を図る事
が望ましい区間



(上記別図参照)



・乗継ぎ経路整理表(1ルート確保とした場合)

下表は、各路線・駅から他駅への乗継ぎルート(改札・改札、上下移動はEV利用を基本)を示しており、通常ルート(視覚障害者含む)と車椅子利用者ルートに分けて記載している。乗継ぎについては、各路線・駅とも、車いす利用者にとって迂回率の高いルートはあるものの、1ルートは確保されている状況である。

乗継ぎ元	乗継ぎ先	乗継ぎ番号	乗継ぎコース(乗りは逆となる)	乗継ぎルート	乗継ぎ距離(約)	迂回率(「車いす」/「通常・視覚」)	誘導ブロックの整備が必要と考えられる箇所	備考								
JR	新宿駅	東京メトロ丸の内線	新宿駅	1	通常・視覚	JR西口	階段・西口2号機EV	丸の内線西口	108m	-						
		"	"	1	車いす	JR南口	(歩道、西口へ)	西口2号機EV (メトロプロムナード)	丸の内線東口	680m	6.3					
		都営大江戸線	新宿駅	2	通常・視覚	JR南口	階段・ルミネES	都営大江戸線 新宿駅改札B		352m	-					
		"	"	2	車いす	JR南口	(西新宿1交差点)	マインスタワーEV	都営大江戸線 新宿駅改札C	824m	2.3					
		都営大江戸線	新宿西口駅	3	通常・視覚	JR西口	階段・ES	都営大江戸線 新宿西口駅改札A		198m	-					
		"	"	3	車いす	JR南口	(歩道、西口へ)	雨宮ビルEV・EV	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	648m	3.3					
		都営新宿線	新宿駅	4	通常・視覚	JR南口	階段・ルミネES	都営新宿線新宿駅 京王新線口		166m	-					
東京メトロ丸の内線	新宿駅	都営大江戸線	新宿駅	8	通常・視覚	丸の内線西口	階段・西口2号機EV	都営大江戸線 新宿駅改札B	426m	-						
		"	"	8	車いす	丸の内線東口	西口2号機EV	京王EV (歩道、西新宿1交差点)	マインスタワーEV	都営大江戸線 新宿駅改札C	896m	2.1				
		都営大江戸線	新宿西口駅	9	通常・視覚	丸の内線西口	階段・ES	都営大江戸線 新宿西口駅改札A		98m	-					
		"	"	9	車いす	丸の内線東口	(メトロプロムナード)	パレットビルEV(民間)	都営大江戸線EV	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	98m	1.0		車いす対応ESC利用経路有り		
		都営新宿線	新宿駅	10	通常・視覚	丸の内線西口	階段・西口2号機EV	(西口地下広場・京王モール)	都営新宿線新宿駅 京王新線口	414m	-					
		"	"	10	車いす	丸の内線東口	(メトロプロムナード)	西口2号機EV	(西口地下広場・京王モール)	都営新宿線新宿駅 京王新線口(駅員対応EV)	584m	1.4				
		京王線	新宿駅	11	通常・視覚	丸の内線西口	階段・西口2号機EV	(西口地下広場)	京王西口	204m	-					
		"	"	11	車いす	丸の内線東口	(メトロプロムナード)	西口2号機EV	(西口地下広場)	京王線京王西口	404m	2.0				
		小田急線	新宿駅	12	通常・視覚	丸の内線西口	階段・西口2号機EV	(西口地下広場)	小田急線新宿駅 西口地下改札	178m	-					
		"	"	12	車いす	丸の内線東口	(メトロプロムナード)	西口2号機EV	(西口地下広場)	小田急線新宿駅 西口地下改札	356m	2.0				
		西武線	西武新宿駅	13	通常・視覚	丸の内線東口	階段・アルタEV	(靖国通り横断)	西武新宿駅正面口	388m	-					
		"	"	13	車いす	丸の内線東口	(メトロプロムナード)	西口2号機EV	(大ガード下・靖国通り横断)	西武新宿駅正面口 (駅員対応EV)	662m	1.7				
		都営大江戸線	新宿駅	都営大江戸線	新宿西口駅	-					-	-				
都営新宿線	新宿駅			14	通常・視覚	階段・EV	連絡口(都営新宿線)		74m	-						
"	"			14	車いす	都営大江戸線 新宿駅改札C	マインスタワーEV	(西新宿1交差点)	(歩道、西口方面へ)	京王EV	(京王モール)	都営新宿線新宿駅 京王新線口(駅員対応EV)	558m	7.5		
京王線	新宿駅			15	通常・視覚	階段・EV	連絡口(都営新宿線)	連絡口(京王線)		144m	-					
"	"			15	車いす	都営大江戸線 新宿駅改札C	マインスタワーEV	(西新宿1交差点)	(歩道、西口方面へ)	京王EV	京王線 京王百貨店口		382m	2.7		
小田急線	新宿駅			16	通常・視覚	階段・EV	連絡口(都営新宿線)	都営大江戸線 新宿駅改札B	階段・ES	小田急線南口		172m	-			
"	"			16	車いす	都営大江戸線 新宿駅改札C	マインスタワーEV	(西新宿1交差点)	(歩道、南口方面へ)	小田急線南口		400m	2.3			
都営大江戸線	新宿西口駅	都営新宿線	新宿駅	18	通常・視覚	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	階段・ES	(西口地下広場・京王モール)	都営新宿線新宿駅 京王新線口	498m	-					
		"	"	18	車いす	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	パレットビルEV(民間)	(メトロプロムナード)	西口2号機EV	(西口地下広場・京王モール)	都営新宿線新宿駅 京王新線口	566m	1.1			
		京王線	新宿駅	19	通常・視覚	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	階段・ES	(西口地下広場)	京王西口		262m	-				
		"	"	19	車いす	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	パレットビルEV(民間)	(メトロプロムナード)	西口2号機EV	(西口地下広場)	京王線 京王西口	312m	1.2			
		小田急線	新宿駅	20	通常・視覚	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	階段・ES	(西口地下広場)	小田急線新宿駅 西口地下改札		262m	-				
		"	"	20	車いす	都営大江戸線 新宿西口駅改札A	パレットビルEV(民間)	(メトロプロムナード)	西口2号機EV	(西口地下広場)	小田急線新宿駅 西口地下改札	262m	1.0			
		西武線	西武新宿駅	21	通常・視覚	都営大江戸線 新宿西口駅改札B	階段・ES	(大ガード下)	西武新宿駅正面口		294m	-				
都営新宿線	新宿駅	京王線	新宿駅	22	通常・視覚	連絡口(京王線)			80m	-						
		"	"	22	車いす	都営新宿線新宿駅 京王新線口(駅員対応EV)	(京王モール)	京王線 京王百貨店口		256m	3.2					
		小田急線	新宿駅	23	通常・視覚	都営新宿線新宿駅 京王新線口	階段・ES	小田急線南口		128m	-					
		"	"	23	車いす	都営新宿線新宿駅 京王新線口(駅員対応EV)	(西口地下広場・京王モール)	小田急線新宿駅 西口地下改札		434m	3.4					
		西武線	西武新宿駅	24	通常・視覚	都営新宿線新宿駅 京王新線口	(西口地下広場・京王モール)	階段・西口2号機EV	(大ガード下・靖国通り横断)	西武新宿駅正面口	880m	-				
京王線	新宿駅	小田急線	新宿駅	25	通常・視覚	京王線京王西口	(西口地下広場)	小田急線新宿駅 西口地下改札		160m	-					
		"	"	25	車いす	京王線京王西口	(西口地下広場)	小田急線新宿駅 西口地下改札		222m	1.4					
		西武線	西武新宿駅	26	通常・視覚	京王線京王西口	(西口地下広場)	階段・西口2号機EV	(大ガード下・靖国通り横断)	西武新宿駅正面口	658m	-				
		"	"	26	車いす	京王線京王西口	(西口地下広場)	西口2号機EV	(大ガード下・靖国通り横断)	西武新宿駅正面口 (駅員対応EV)	718m	1.1				
小田急線	新宿駅	西武線	西武新宿駅	27	通常・視覚	小田急線新宿駅 西口地上改札	(大ガード下・靖国通り横断)	西武新宿駅正面口	548m	-						
		"	"	27	車いす	小田急線新宿駅 西口地上改札	(大ガード下・靖国通り横断)	西武新宿駅正面口 (駅員対応EV)	576m	1.1						
都営新宿線	新宿三丁目駅	東京メトロ丸の内線	新宿三丁目駅	28	通常・視覚	都営新宿線 新宿三丁目駅改札	地下通路・階段	東京メトロ丸の内線 新宿三丁目駅改札	164m	-						
		"	"	28	車いす	都営新宿線 新宿三丁目駅改札	東新宿ビルEV(民間)	地上道路	東京メトロ(伊勢丹)EV	東京メトロ丸の内線 新宿三丁目駅改札	224m	1.4		エスカル利用経路有り		

1 赤字:迂回率2以上
 2 黄色ハッチング:車いす利用者 駅員対応EV利用 or 民間EV利用
 3 東京メトロ丸の内線西新宿駅、都営大江戸線都庁前駅については、乗換えが生じないものとして未記入。

参考：乗継ぎ経路整理表（1ルート確保とした場合）に基づく駅及び駅隣接部における課題

- ・複数の鉄道事業者における駅間の乗継経路に対して、新宿駅については健常者における乗継距離 と車いす利用者における乗継距離 を比較した。
- ・乗継経路として、車いす利用者の移動距離が2倍以上となるケース（ $y=2x$ より左側）がおおよそ半数存在（12 ケース / 全 28 ケース中）し、健常者と比較した際に車いす利用者の乗継経路が非常に長い。
- ・乗継距離を短縮するためには、健常者と同様のルート上にエレベーターを設置する、或いは既存のエレベーターを利用する等の対策が必要であるが、関係する鉄道事業者だけでなく、乗継経路上の民間施設管理者等を含めた多数関係者による調整が必要である。

乗継距離：異なる鉄道会社の改札間の距離（健常者・車いす利用者別）

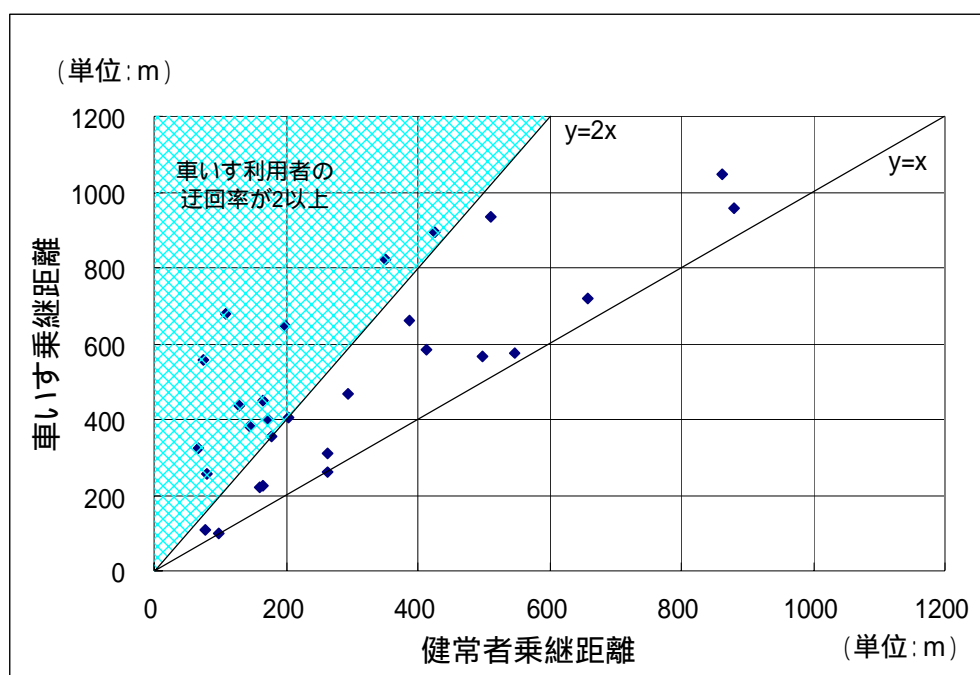


図 健常者及び車いす利用者の乗継距離

・改札 ホーム間の経路整理(車いす利用)

下表は、車いす利用における各路線・駅における改札 - ホーム間の移動の可否を示している。(○:EVにより移動可能、×:EV未設置、△:別ホームへ出る等迂回により移動可能)

改札 - ホーム間の移動については、各路線・駅とも1ルートは確保される予定である。

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
JR線 新宿駅	東口	1,2		南口 ルミネ口 東南口	1,2	(○,EV予定)	新南口	1,2	(○,EV予定)
	中央東口	3,4			3,4	(○,EV予定)		3,4	(○,EV予定)
	西口	5,6			5,6	(○,EV予定)		5,6	(○,EV予定)
	中央西口	7,8			7,8	(○,EV予定)			
		9,10			9,10	(○,EV予定)			
		11,12			11,12	(○,EV予定)			
		13,14			13,14	(○,EV予定)			

南口については、平成18年度までに上記7基のエレベーターが設置予定。

新南口については、平成20年代半ば頃を目標に上記3基のエレベーターが設置予定。

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
東京メトロ丸の内線 新宿駅	東口	1,2		西口	1,2	×

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
都営大江戸線 新宿駅	改札A	1,2	×	改札B	1,2	×	改札C	1,2	

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
都営大江戸線 新宿西口駅	改札A	1,2		改札B	1,2	×

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
都営新宿線 新宿駅	新都心口	4,5	×	京王 新線口	4,5	×	(駅員対応 EV)	4,5	

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
京王線 新宿駅	京王西口	1,2,3		京王 百貨店口	1,2,3		京王ルミネ 口	1,2,3	×

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
小田急線 新宿駅	西口地上	1,2,3, 4,5,6		西口地下	1,2,3, 4,5,6	(業務用EV)	南口	1,2,3, 4,5,6	
		7,8,9,10	(業務用 EV)		7,8,9,10			7,8,9,10	(○,EV予定)

平成16年度に3基のエレベーターが設置予定。

	改札	ホーム	チェック	改札	ホーム	チェック
西武新宿線 西武新宿駅	正面口	1,2,3		北口	1,2,3	×

	改札	ホーム	チェック
東京メトロ丸の内線 新宿三丁目駅	-	1,2	

	改札	ホーム	チェック
都営新宿線 新宿三丁目駅	-	1,2,3,4	

	改札	ホーム	チェック
東京メトロ丸の内線 西新宿駅	-	1,2	

	改札	ホーム	チェック
都営大江戸線 都庁前駅	-	1,2,3,4	