

## 第 4 章

### 高田馬場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

#### 誰もが安全かつ快適に移動できる「福祉のまちづくり」

高田馬場駅周辺地区は、JR山手線、西武新宿線、東京地下鉄東西線のターミナルである高田馬場駅を中心とした地区である。高田馬場駅は、区内では新宿駅に次いで乗降客が多いことに加え、通勤客だけでなく学生や高齢者、障害者などの多様な人々が利用している。また、鉄道路線間の乗換え利用者も多いことから、誰もが安全・快適に移動できる駅及び駅前空間の確保が重要となる。

一方、高田馬場駅周辺には、全国的・全都的な福祉施設や障害者施設が集積しており、高田馬場駅の南東側のブロックは、区の福祉のまちづくり地区の指定を受け、一定の整備がなされたが、十分であるとはいえない状況である。したがって、福祉のまちづくりの観点からも、これらの公共施設等に対して、安全・快適に移動できる経路や交通機関を整備することが重要となる。

以上のことから、高田馬場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、誰もが安全かつ快適に移動できる「福祉のまちづくり」を、基本理念とする。

## (2) 基本方針

### 駅前空間及び駅空間の不足対策

#### 乗換えのスムーズ化

#### 歩行空間のコントロールと調整対策

#### 公共交通施設のバリアフリー化

継続的な取り組み（当事者の意見を反映した、継続的な計画の評価・見直し）

### 駅前空間及び駅空間の不足対策

高田馬場駅の乗降者数は、JR山手線、西武新宿線、東京地下鉄東西線をあわせて約87万人/日（平成15年度）であるが、高田馬場駅早稲田口に利用客が集中し、朝夕の通勤ピーク時を中心に、著しい混雑が生じている。これは、90万人近い利用者に対して、駅前空間及び駅空間が不足していることが大きな要因と考えられる。

したがって、長期的な視点も含めて、空間の確保について検討することが重要と考えられる。なお、このような駅前空間及び駅空間の不足解消は、高齢者や障害者に対するバリアフリーといった視点に加え、一般の人々を含めたユニバーサルデザインという観点から検討することも意義が大きい。

### 乗換えのスムーズ化

高田馬場駅は、JR山手線、西武新宿線、東京地下鉄東西線が結節するターミナルであり、鉄道路線間の乗換え利用者が多い。これに対して、JR山手線の改札口は1階レベル、西武新宿線の改札口は1階または2階レベル、東京地下鉄東西線の改札口は地下1階レベルにあり、乗換えの際には上下方向の移動を余儀なくされる。

したがって、このような上下方向の移動に対して、スムーズな乗換え動線を確保する必要がある。具体的には、上下方向の移動に対応したエレベーターの設置等による乗換え動線のバリアフリー化や、乗換えに対する分かりやすいサイン・案内誘導の整備等が考えられる。

なお、このような乗換えのスムーズ化は、乗換え利用者の利便性・安全性・快適性の向上だけでなく、で挙げた駅前空間の混雑緩和にも寄与すると考えられる。

### 歩行空間のコントロールと調整対策

高田馬場駅周辺の幹線道路では、違法駐輪や商業施設の看板・商品等により、歩行空間が有効活用できていないケースが多い。また、歩きタバコ（路上喫煙）などによって安全・快適な移動が阻害されているケースも見られる。

一方、高田馬場駅周辺は、南北方向の地形に傾斜があることから、歩行空間の勾配といった面でバリアフリー上の地理的問題を抱えている。加えて、勾配がある歩行空間においては、沿道施設との間に段差解消面でも課題が多い。

このように、高田馬場駅周辺地区においては、バリアフリー基準に即した歩道空間の整備（段差解消、勾配緩和、案内誘導等）に加え、歩行空間のコントロールと調整対策について、沿道施設等と一体的に取り組む必要がある。

## 公共交通施設のバリアフリー化

現状の高田馬場駅では、各社エレベーターやエスカレーターの設定といったバリアフリー対策に積極的に取り組んでいる。しかし、ホーム上での鉄道車両への乗降等において、安全・快適な移動に問題がある場合や、券売機やトイレといった駅施設についても使用上のバリアが存在する場合がある。バスについても同様に安全・快適な移動に問題がある場合がある。

これらに対しては、物理的な制約や公共交通施設の更新時期等を勘案しつつ、交通バリアフリー法にしたがって、バリアフリー化を進める必要がある。

## 継続的な取り組み（当事者の意見を反映した、継続的な計画の評価・見直し）

高田馬場駅周辺地区の交通バリアフリー基本構想の策定にあたっては、当事者や地元住民等を含めたワークショップを通じて、バリアフリー点検及び点検結果に基づく課題整理を行ってきた。

基本構想策定後においても、基本構想に即したバリアフリー事業に対する評価や、その後の地域情勢に応じた構想の見直し等について、当事者や地元住民の意見を反映させて改善していくしくみづくりが重要である。

したがって、当事者団体や住民組織との協力のもとで、継続的なバリアフリー化への取り組みのしくみづくりについても検討する必要がある。

## 2 重点整備地区及び主要な経路

### （1）重点整備地区

重点整備地区は、以下の考え方に基づき、鉄道 3 駅を中心とした面積約 78ha の区域を設定。（次頁参照）

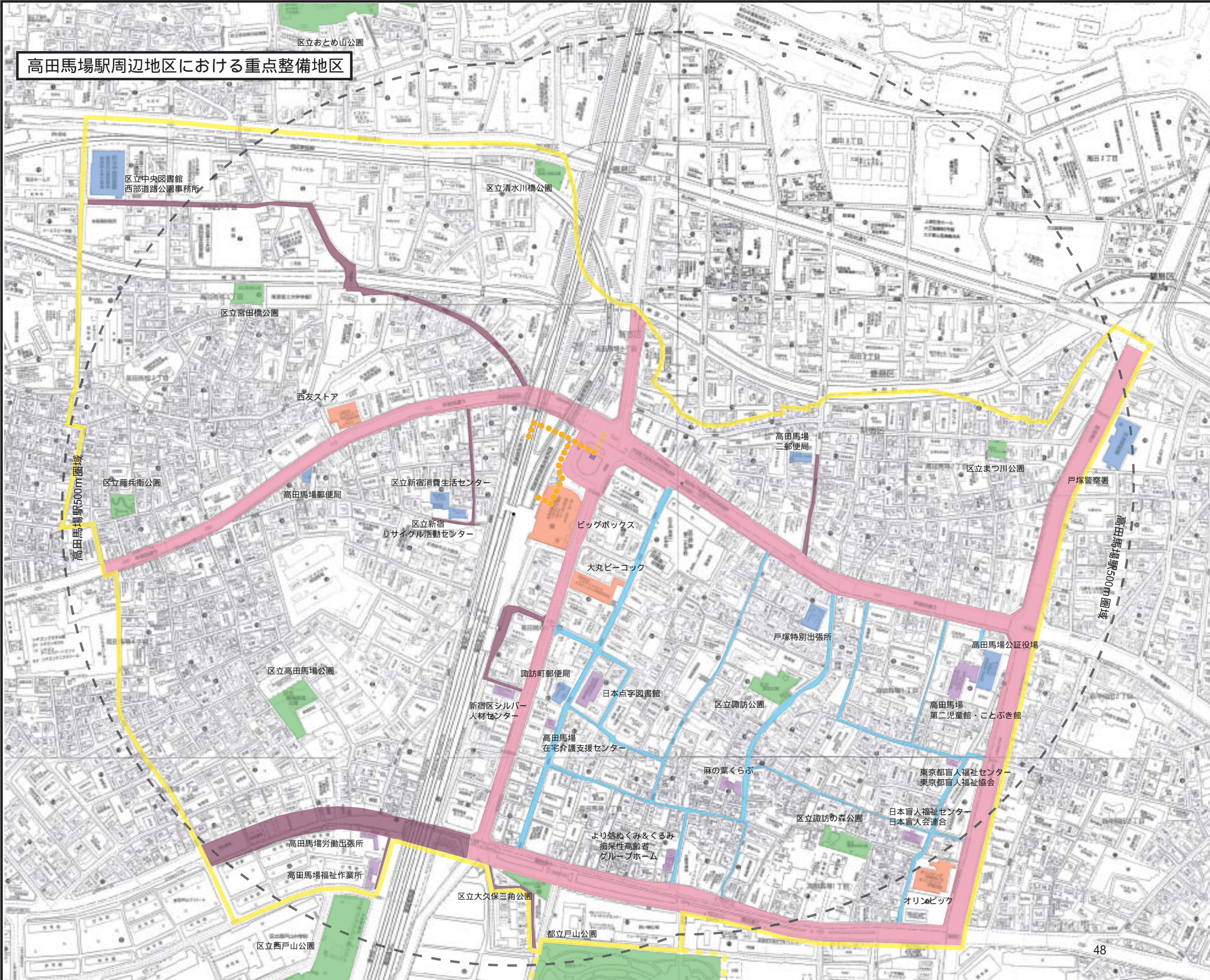
- ・駅を中心とした概ね半径 500m 圏の範囲
- ・高齢者・障害者等を含めた多数の人が利用する施設（福祉施設や障害者施設、商業施設等）を含む範囲
- ・なお、戸山公園は広域避難場所の観点から、重点整備地区に準ずる地区とし、アクセス性の円滑化を図ることとし、面積には含めない。

### （2）主要な経路

主要な経路は、以下の考え方に基づき、重点整備地区内各主要路線及び点字ネット等を経路（特定経路・準特定経路）として設定。（次頁参照）

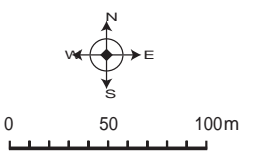
- ・駅から周辺の主要な施設（主要官公庁施設、福祉施設、集客施設、商業施設、広域防災拠点など）の入口までの経路を設定。
- ・鉄道駅間の乗換えにおいて、鉄道施設内のみでは乗換え経路が確保されていないため、道路等も含め「乗換え経路」として設定。

# 高田馬場駅周辺地区における重点整備地区



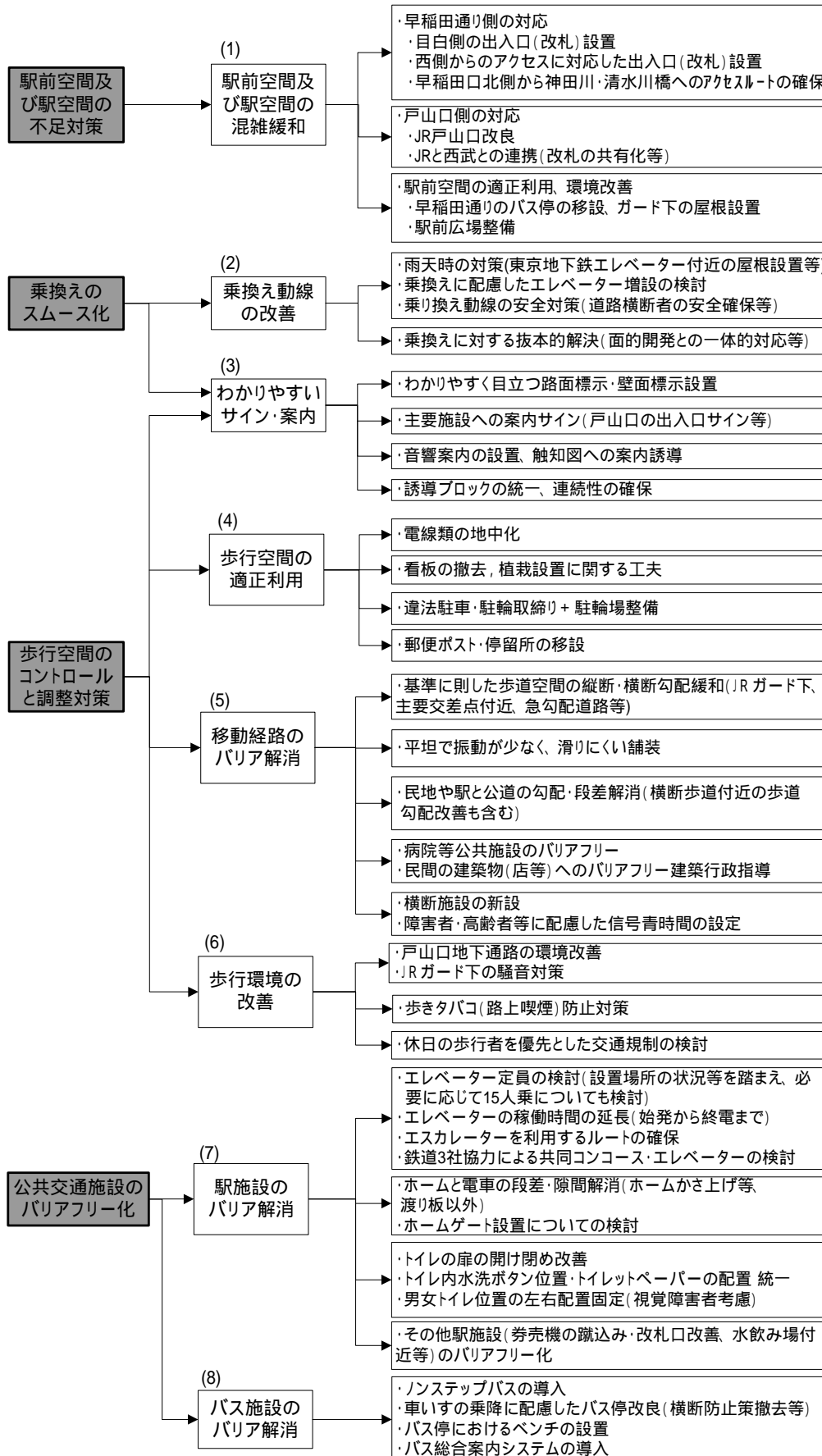
## 凡 例

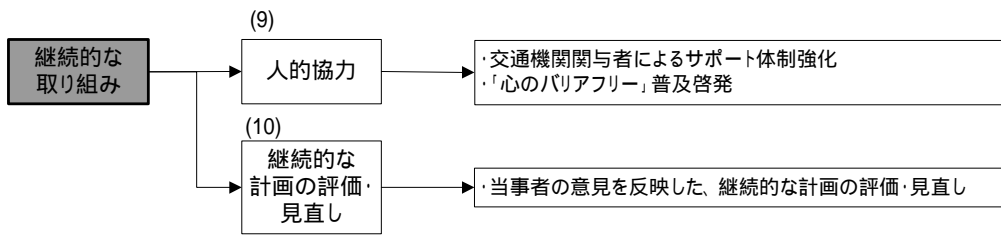
- : 官公庁・公益施設
- : 福祉関連施設
- : 公園
- : 商業施設
- : 重点整備地区
- : 広域避難場所
- : 特定経路
- : 準特定経路
- : 点字ネット  
視覚障害者を主とした  
準特定経路
- : 東京メトロEV
- : 乗換え経路



### 3 対策の考え方

#### <基本方針に基づく主な対応策の考え方>





## (1) 駅前空間及び駅空間の混雑緩和

- 出入口の新設・改良及びアクセスルートの確保については、現時点では関係者の合意に至っていないことから、基本構想におけるバリアフリー事業ではなく、まちづくりの面から、今後も引き続き地元住民・交通事業者・区で調整・協議を行うべき課題とする。
- JR及び西武改札口の共同利用については、高田馬場駅だけの個別の問題ではなく、将来的な乗車券共同利用の技術動向を踏まえ、交通事業者全体の問題として対応すべき課題とする。
- 駅前空間の適正利用という観点から、早稲田通り南側の横断歩道部拡幅や、早稲田口駅前歩道部（ガード下）の屋根設置等について検討する。

### 出入口の新設・改良（目白側出入口・西側出入口新設、戸山口改良）及びアクセスルートの確保

- 高田馬場駅周辺地区において、駅前空間の不足対策は、高齢者・障害者等に対するバリアフリーといった視点に加え、健常者も含めたユニバーサルデザインという観点からも重要な課題といえる。
- また、まちづくりという観点からも、交通バリアフリー対策と一体的に、出入口の新設・改良等の大規模な空間改造や神田川・清水川橋へ至るアクセスルートの確保について取り組むことができれば、より望ましいと考えられる。
- しかし、現時点では、出入口の新設・改良については、地元住民、交通事業者、区の三者間の合意に至っておらず、本基本構想に反映させることは難しい状況にある。さらに、交通バリアフリー対策という観点からは、混雑というバリアの解消よりも、段差等の物理的なバリアや案内誘導面のバリアの解消の方が、より優先度が高いと考えられる。
- 以上のことから、出入口の新設・改良（施設の適切な再配置によるコンコース拡大等含む）や神田川・清水川橋へ至るアクセスルートの確保については、今回の基本構想におけるバリアフリー事業ではなく、まちづくりの面から、今後も引き続き地元住民・交通事業者・区で調整・協議を行うべき課題として位置づける。

### JR及び西武改札口の共同利用

- JR及び西武改札口の共同利用による混雑緩和については、今後予定されているパスネットのICカード化に伴うSuicaとの相互利用を視野に入れると、可能性があると考えられる。
- しかし、改札口の共同利用のためには、改札機のソフトの新規構築を伴うことから、高田馬場駅だけの個別の問題ではなく、交通事業者全体の問題として検討すべき課題と考えられる。
- したがって、本基本構想では、将来的な乗車券共同利用の技術動向を踏まえて対応すべき課題として位置づける。



### 駅前空間の適正利用

- ・ 駅利用者が集中する早稲田通り横断歩道の歩行者たまりスペースの拡幅や、早稲田口駅前歩道部（ガード下）の屋根の設置など、雨天時を含めた混雑解消方策について検討する。（道路管理者）
- ・ 早稲田通りのバス停の移設要望に対しては、混雑時の歩道幅員の確保及びバス利用者の乗換え動線の観点から、移設の必要性について検討した上で、対策を講ずる。（道路管理者、交通事業者、公安委員会による調整・協議）
- ・ 駅前空間の不足対策として、オフピーク通勤等の歩行者等の減量化方策を設定することについても検討する。

## (2) 乗換え動線の改善

- ・ 東京地下鉄エレベーター出入口、JR早稲田口、西武ビッグ口の乗換え動線を考慮して、駅前広場における屋根の設置を検討する。
- ・ 共同駅舎・駅前広場整備等の抜本的対策については、現時点では見通しが立たないことから、そのような整備構想が立ち上がった際に検討する。

### 鉄道3社間の乗換へのバリアフリー化

- ・ JR早稲田口改札付近への東京地下鉄エレベーターの設置や、JRと西武の地下連絡ルートの設置等は、駅構造物の構造的な制約から実現が困難である。したがって、駅前広場付近へ設置予定の東京地下鉄エレベーターを有効活用して、鉄道3社間の乗換へのバリアフリー化を図ることが重要と考えられる。
- ・ 具体的には、東京地下鉄エレベーター出入口、JR早稲田口、西武ビッグ口の乗換え動線を考慮して、駅前広場に屋根を設置し、雨天時における移動円滑化を検討する。（道路管理者、交通事業者、公安委員会と調整・協議）
- ・ 「(1) 駅前空間の適正利用」についても念頭において検討する。

### 共同駅舎・駅前広場整備等の抜本的対策

- ・ 鉄道3社間の乗換へのバリアフリー化を抜本的に図るためには、交通事業者間の共同駅舎化や駅前広場の見直し・再整備等が考えられる。
- ・ しかし、共同駅舎や駅前広場整備等は、駅前再開発事業等と一体的に行うものであり、現時点では見通しがたないことから、そのような整備構想が立ち上がった際に検討する。

## (3) わかりやすいサイン・案内

- ・ 視覚障害者誘導案内施設や視覚表示設備については、適切に整備する。
- ・ 音響案内や触知図等の案内施設についても、適切な整備・運用を行う。
- ・ 知的障害者や外国人も含めた駅入口への案内サインについては、設置する方向で関係機関により調整・協議する。

### 視覚障害者誘導案内設備及び視覚表示設備の整備

- ・視覚障害者用誘導ブロックについては、統一性・連続性を勘案し、改修に伴い順次 JIS 規格に改良していく等優先度検討を踏まえて適切に設置する。(道路管理者、交通事業者)
- ・案内サイン等の視覚表示設備については、わかりやすさに配慮して整備する。この際、路面や壁面の活用についても検討する。(道路管理者、交通事業者)

### 音響案内や触知図の整備・運用

- ・バリアフリー化を図るルートを中心に、音響式信号機や音響案内の設置を検討する。(公安委員会、道路管理者)
- ・現在、十分に活用されていない触知図に対しては、視覚障害者用誘導ブロックや音響案内等の整備と一体的に、触知図への案内誘導について検討する。(交通事業者)

### 知的障害者や外国人も含めた駅入口への案内サインの設置

- ・高田馬場駅には、早稲田口、戸山口、ビッグ口など、複数の駅出入口(改札口)があるが、それらに対する案内サインが十分でない。
- ・このため、駅改札口への案内表示については、関係機関の調整・協議のもとで、設置する方向で検討する。(道路管理者、交通事業者)

## (4) 歩行空間の適正利用

- ・歩道上に違法に設置されている看板・商品や、放置自転車の撤去について継続的に取り組む。
- ・放置自転車削減のための自転車駐車場の整備については、整備空間の確保も含めて、関係機関と調整・協議を行う。

### 歩道障害物の撤去・移設

- ・看板・商品等の撤去指導、及び放置自転車の撤去について継続的に取り組むとともに、特に歩行空間がとれていない場所では、植栽の一部についての撤去も検討する。(道路管理者)
- ・電線類の地中化・移設については、現在の計画に基づき事業を推進する。(道路管理者)
- ・その他の道路占有物の移設(郵便ポスト等)については、関係機関との協議を踏まえて対応可能性を検討する。(道路管理者)

### 放置自転車削減のための自転車駐車場の整備

- ・に示した放置自転車の撤去については、その受け皿となる自転車駐車スペースの設置について、あわせて検討する。(道路管理者)

## (5) 移動経路のバリア解消

- 歩道空間の横断・縦断勾配の改善、段差の解消等について検討する。(特に、JRガード下の早稲田通り南側の歩道については要検討)
- 道路横断のバリアフリー化について検討する。
- 民地と歩道の段差解消や、建物内部のバリアフリー化等、民間施設まで連続したバリアフリー化を図る。

### 歩道空間の横断・縦断勾配の改善、段差の解消

- ワークショップにおいて指摘された歩道空間の横断・縦断勾配の改善、段差の解消について検討する。(道路管理者)
- 特に、JRガード下の早稲田通り南側の歩道について、横断勾配の改善や、駅との段差解消について、「(1) 駅前空間の適正利用」と一体的に検討する。(道路管理者、交通事業者、公安委員会の調整・協議)
- 平坦で振動が少なく滑りにくい舗装、グレーチングの改善等に取り組む一方、誘導ブロック動線上のマンホール蓋等については、各占有企業者に改善を働きかける。(道路管理者)

### 道路横断のバリアフリー化

- 駅前広場やバリアフリー化を図るルートを中心に、音響式信号機の設置や、高齢者・障害者等に配慮した歩行者青時間の設定等を検討する。(公安委員会)
- 音響式信号機の設置場所やボタンの高さ等については、当事者の意見を踏まえて使いやすさに配慮する。また、音響式信号機の運用時間の延長についても、周辺環境に配慮したうえで検討する。(公安委員会)
- 歩行者安全確保の観点から、歩車分離式信号の導入等を検討する。(公安委員会)

### 民間施設まで連続したバリアフリー化

- 民地と歩道の段差解消について検討する。特に、縦断勾配が急な補助72号線に面した施設に対しては、出入口形態の工夫等について協力要請を行う。(新宿区)
- 建築物の内部についても、バリアフリー化に向け、ハートビル法及び東京都ハートビル条例に基づき行政指導を行う。(新宿区)

## (6) 歩行環境の改善

- 戸山口の線路下連絡通路については、各管理者において改善方策について検討する。また、ガード下の騒音対策については、バリアフリー基本構想とは別に、まちづくり等の観点から検討すべき課題とする。
- 歩きタバコ(路上喫煙)の防止対策は、バリアフリー基本構想とは別に、積極的に取り組む。
- 休日の歩行者を優先とした交通規制についても、バリアフリー基本構想とは別に、まちづくり等の観点から必要性を含めて検討すべき課題とする。

### 快適な歩行空間の整備

- ・戸山口の線路下連絡通路については、照明施設や雨天時対策等が十分でなく、横断勾配もきつい箇所があり、快適な歩行空間となっていないことから、各管理者において改善方を検討する。(道路管理者、交通事業者)
- ・ガード下の騒音対策については、バリアフリーの問題ではなく、まちづくりの面から検討すべき課題として位置づける。

### 歩きタバコ(路上喫煙)の防止

- ・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。
- ・これに対して、歩きタバコ(路上喫煙)の防止対策については継続したキャンペーン等を行っているが、より実効性を高めるように、ルール設定等に関する検討等踏まえつつ、今後も積極的に取り組んでいく。

### 歩行者を優先とした自動車交通の規制

- ・早稲田通りでは、休日を中心に沿道施設等の利用者が増加することから、自動車交通そのものがバリアとなっている。
- ・これに対して、歩行者用道路(歩行者天国等)の交通規制により、安全でバリアフリーな道路空間とする方策も考えられるが、自動車交通や商業活動に対する影響が大きいことから、バリアフリー基本構想とは別に、まちづくり等の観点からその必要性を含めて検討すべき課題とする。

## (7) 駅施設のバリア解消

- ・ホーム～改札口～地上部のバリアフリー化のため、エレベーターの設置及び適切な運用を行う。
- ・ホームかさ上げやホームゲートの設置等、ホーム上のバリアフリー化について検討する。
- ・トイレ等の駅施設のバリアフリー化を図る。

### ホーム～改札口～地上部のバリアフリー化

- ・ホーム～改札口のエレベーターについては、西武及び東京地下鉄については既に設置済みであり、JRについても事業中である。(平成17年度末完成予定)また、東京地下鉄の改札口～地上部のエレベーターについても事業中であり(平成17年度完成予定)、少なくとも1ルートのバリアフリー化が実現される予定である。
- ・今後、新たにエレベーター設置を検討する場合には、車いす利用者のスペースに配慮した上で設置場所の状況等を踏まえて、15人乗りの設置(大型化)に関する可能性についても検討する(ホームの改修等踏まえて)。(交通事業者)
- ・エスカレーターの設置については、基本的には対応する方向で検討する。(交通事業者、JRは平成17年度末完成予定)
- ・エレベーターの稼働時間の延長等、バリアフリーに配慮した施設運用を行う。(交通事業者)

### ホーム上のバリアフリー化

- ・高齢者や障害者等にとっては、改札口～ホームのバリアフリーな移動だけでなく、ホーム～電車内のバリアフリーな移動やホーム内移動（車いす利用者等のスペースに配慮）が確保されて、はじめて真のバリアフリー化が実現される。
- ・したがって、ホームのかさ上げ等によるホームと電車の段差・隙間の縮小や、ホームゲートの設置等による転落対策について検討する。（交通事業者）

### 利用しやすい付帯施設の整備

- ・多機能トイレなど、当事者にとって使いやすいトイレを整備する。（交通事業者）
- ・その他駅施設（券売機、改札口、水飲み場等）のバリアフリー化を図る。（交通事業者）

## (8) バス施設のバリア解消

- ・ベンチの設置などバス停周辺のバリアフリー化を図る。
- ・ノンステップバスの導入といったバス施設のバリアフリー化を図る。

### バス停周辺のバリアフリー化

- ・駅前広場において、車いす利用者のバス乗車に配慮した横断防止柵の適切な配置等を含めた道路構造等について検討する。（道路管理者、公安委員会、交通事業者で調整・協議）
- ・ノンステップバス化の状況等踏まえつつ、ノンステップバスに適合したバス停構造等について検討していく。（道路管理者、公安委員会、交通事業者で調整・協議）
- ・バス停におけるベンチの設置について、歩道の有効幅員の確保に留意して検討する。（道路管理者、公安委員会、交通事業者で調整・協議）

### バス施設のバリアフリー化

- ・ノンステップバスについて、順次導入を図る。（交通事業者）
- ・携帯端末の活用等も視野に入れ、バス案内システムの導入について検討する。（交通事業者）

## (9) 人的協力

- ・まち全体で、高齢者や障害者等にやさしいまちづくりに取り組む。

- ・人によるサポートの面でも高齢者や障害者等にやさしいまちづくりに取り組む必要がある。
- ・駅員による案内（筆談対応）の充実、バス乗務員への安全運転教育（歩行者の安全確保）の徹底など、交通機関関係者によるサポート体制強化に取り組む（交通事業者）。
- ・区民をはじめ、まちの利用者のだれもが高齢者や障害者等をサポートできるよう、「心のバリアフリー」の普及啓発に取り組む（新宿区）。

## (10) 継続的な取り組み

- ・障害者・区民等当事者の意見を反映した、継続的な計画の評価・見直し

- ・障害者や区民等の当事者が、継続的に計画に対する評価・意見を述べることができ、交通事業者間の協力的な姿勢のもとに計画の見直し・反映ができるようしくみづくりについて検討する。（新宿区）

#### 4 具体的な整備内容等

高田馬場地区における公共交通、道路、交差点等で移動の円滑化にあたり、対策案の考え方と対策内容については、以下のとおりである。基本構想策定後、関係する交通事業者、道路管理者、公安委員会等が国の基本方針に基づき、平成22年を目途にバリアフリー化に取り組んでいく。しかし、整備時期については、個々の施設により整備条件が異なることより、3つの整備目標時期を設定する。

- ・ A：平成22年までに完了
- ・ B：平成22年までに着手（一部整備）
- ・ C：平成22年以降に着手の可能性検討（平成22年までに着手困難であるが、今後引き続き検討を進める）

##### (1) 駅前空間及び駅空間の混雑緩和

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
出入口の新設・改良(目白側出入口・西側出入口新設, 戸山口改良)及びアクセスルートの確保	-	-	-	高田馬場駅出入口	基本構想対象外
まちづくりの面から今後も引き続き地元住民・交通事業者・区で調整・協議	-	-	-	高田馬場駅出入口	基本構想対象外
JR及び西武改札口の共同利用	交通事業者	公共交通特定事業	C	高田馬場駅 JR及び西武改札口	
将来的な乗車券共同利用の技術動向を踏まえて対応	交通事業者	公共交通特定事業	C	高田馬場駅 JR及び西武改札口	
駅前空間の適正利用(混雑解消方策)					
早稲田通り横断歩道の歩行者たまりスペースの拡幅	道路管理者	道路特定事業	B	高田馬場駅 早稲田口 早稲田通りJRガード 下付近	
早稲田口駅前歩道部(ガード下)の屋根設置	道路管理者	道路特定事業	B		
バス停の移設	道路管理者 交通事業者 公安委員会	道路特定事業 公共交通特定事業	C		
歩行者等の容量制限対策	-	-	-		

##### (2) 乗換え動線の改善

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
鉄道3社間の乗換えのバリアフリー化					
東京地下鉄EV出入口, JR早稲田口, 西武ビッグ口の乗換え動線を考慮した駅前広場における屋根設置	道路管理者 交通事業者 公安委員会	道路特定事業 公共交通特定事業	B	高田馬場駅 駅前広場付近	
共同駅舎・駅前広場整備等の抜本的対策					
一体的に行う駅前再開発事業等立ち上がった際に検討	-	-	-	高田馬場駅 駅前広場付近	基本構想対象外

##### (3) わかりやすいサイン・案内

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
視覚障害者誘導案内設備及び視覚表示設備の整備					
視覚障害者用誘導ブロックの統一性・連続性確保(JIS規格への順次改良等の適切処置)	道路管理者 交通事業者	道路特定事業 公共交通特定事業	A	高田馬場駅構内 及び高田馬場駅周辺	
案内サイン等視覚表示設備の整備(路面・壁面の活用含む)	道路管理者 交通事業者	道路特定事業 公共交通特定事業	B	高田馬場駅周辺	
音響案内や触知図の整備・運用					
音響式信号機・音響案内の設置(バリアフリールート中心)	道路管理者 公安委員会	道路特定事業 交通安全特定事業	A	高田馬場駅周辺	
触知図への案内誘導対策(視覚障害者用誘導ブロック・音響案内等の整備との一体的整備)	交通事業者	公共交通特定事業	B	高田馬場駅構内	
駅入口への案内サインの設置					
駅改札口への案内表示設置(調整・協議に基づく)	道路管理者 交通事業者	道路特定事業 公共交通特定事業	B	高田馬場駅出入口 及び駅周辺	

#### (4) 歩行者空間の適正利用

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
歩道障害物の撤去・移設 看板・商品等の撤去指導及び放置自転車の撤去、植栽の一部撤去の検討	道路管理者	道路特定事業	A	高田馬場駅周辺	現在取り組んでいるが、平成22年以降も継続的に取り組むものを含む
電線類の地中化・移設	道路管理者	道路特定事業	B	高田馬場駅周辺	
その他道路占有物(郵便ポスト等)の移設(調整・協議)	道路管理者	道路特定事業	C	高田馬場駅周辺	
放置自転車削減のための自転車駐車場の整備					
自転車駐車スペースの設置	道路管理者 新宿区	道路特定事業	B	高田馬場駅周辺	

#### (5) 移動経路のバリア解消

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
歩道空間の横断・縦断勾配の改善、段差の解消					
歩道空間の横断・縦断勾配の改善、段差の解消(特にJRガード下早稲田通り南側の歩道)	道路管理者	道路特定事業	B	高田馬場駅周辺	
平坦で振動が少なく滑りにくい舗装、グレーチングの改善等の対応	道路管理者	道路特定事業	B	高田馬場駅周辺	
視覚障害者用誘導ブロック上のマンホール蓋の占有企業者への改善指導	道路管理者	道路特定事業	B	高田馬場駅周辺	
道路横断のバリアフリー化					
音響式信号機の設置、押しボタンの高さ位置配慮(3)と同様)	公安委員会	交通安全特定事業	A	高田馬場駅周辺	
高齢者・障害者等に配慮した歩行者青時間の設定(周辺環境への配慮も必要)	公安委員会	交通安全特定事業	A	高田馬場駅周辺	
歩車分離式信号の導入等の検討	公安委員会	交通安全特定事業	C	高田馬場駅周辺	
民間施設まで連続したバリアフリー化					
民地と歩道の段差解消(特に縦断勾配が急な補助72号線沿線の民間施設等の出入口形態工夫に関する区の協力要請含む)	- (各建築物所有者)	-	A	高田馬場駅周辺	現在取り組んでいるが、平成22年以降も継続的に取り組むものを含む
建築物内部のバリアフリー化(バリアフリー化に対する区の行政指導含む)	- (各建築物所有者)	-	A	高田馬場駅周辺	現在取り組んでいるが、平成22年以降も継続的に取り組むものを含む

#### (6) 歩行環境の改善

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
快適な歩行空間の整備					
戸山口の線路下連絡通路における照明施設改善や横断勾配改善等を含む快適な歩行空間整備	道路管理者 交通事業者	道路特定事業 公共交通特定事業	B	高田馬場駅 戸山口付近	
ガード下の騒音対策 まちづくり面で検討すべき課題	-	-	-	高田馬場駅 早稲田口・戸山口	基本構想対象外
歩きタバコ(路上喫煙)の防止					
歩きタバコ(路上喫煙)の防止対策 継続的なキャンペーン等積極的に取り組む	-	-	-	高田馬場駅周辺	基本構想対象外
歩行者を優先とした自動車交通の規制					
歩行者用道路(歩行者天国)等の交通規制 自動車交通や商業活動に対する影響を考慮し、まちづくり等の観点から必要性含めて検討	-	-	-	高田馬場駅周辺	基本構想対象外

### (7) 駅施設のバリア解消

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
ホーム～改札口～地上部のバリアフリー化					
ホーム～改札口～地上部のバリアフリー化(JR)	交通事業者	公共交通特定事業	A	高田馬場駅構内(JR)	
改札口～地上部のバリアフリー化(東京地下鉄)	交通事業者	公共交通特定事業	A	高田馬場駅構内(東京地下鉄)	
今後のEV新設時における15人乗りEV(ストレッチャー対応等)の可能性検討	交通事業者	公共交通特定事業	C	高田馬場駅構内	
エスカレーターの設置	交通事業者	公共交通特定事業	B	高田馬場駅構内	
EV稼働時間の延長(バリアフリーに配慮した施設運用)	交通事業者	公共交通特定事業	B	高田馬場駅構内	
ホーム上のバリアフリー化					
電車との段差・隙間縮小のためのホームのかさ上げ	交通事業者	公共交通特定事業	C	高田馬場駅構内	
転落対策としてのホームゲート設置	交通事業者	公共交通特定事業	C	高田馬場駅構内	
利用しやすい附帯施設の整備					
多機能トイレ等使いやすいトイレの整備	交通事業者	公共交通特定事業	B	高田馬場駅構内	
その他駅施設(券売機・改札口・水飲み場等)のバリアフリー化	交通事業者	公共交通特定事業	B	高田馬場駅構内	

### (8) バス施設のバリア解消

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
バス停周辺のバリアフリー化					
車いす利用者のバス乗車に配慮した横断防止柵の適切な配置等を含めた道路構造等について検討	道路管理者 交通事業者 公安委員会	道路特定事業 公共交通特定事業	A	高田馬場駅 駅前広場付近	
ノンステップバス化の状況等踏まえた上での、ノンステップバスに適合したバス停構造等に関する検討	道路管理者 交通事業者 公安委員会	道路特定事業 公共交通特定事業	C	高田馬場駅周辺	
バス停のベンチ設置(有効幅員確保の留意)	道路管理者 交通事業者 公安委員会	道路特定事業 公共交通特定事業	B	高田馬場駅周辺	
バス施設のバリアフリー化					
ノンステップバスの導入	交通事業者	公共交通特定事業	B	高田馬場駅周辺	
バス案内システムの導入(携帯端末の活用含む)	交通事業者	公共交通特定事業	B	高田馬場駅周辺	

### (9) 人的協力

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
駅員による案内の充実、バス乗務員への安全運転教育の徹底など交通機関関係者によるサポート体制強化	交通事業者	公共交通特定事業等	A	高田馬場駅周辺	
「心のバリアフリー」の普及啓発	新宿区	-	A	高田馬場駅周辺地区を含む区内全域	

### (10) 継続的な取り組み

対策の考え方及び具体的な整備内容等	関係事業主体	事業の種類	整備目標時期	位置	備考
継続的に計画に対する評価・意見を述べる事ができるしくみづくり	新宿区	-	A	高田馬場地区	