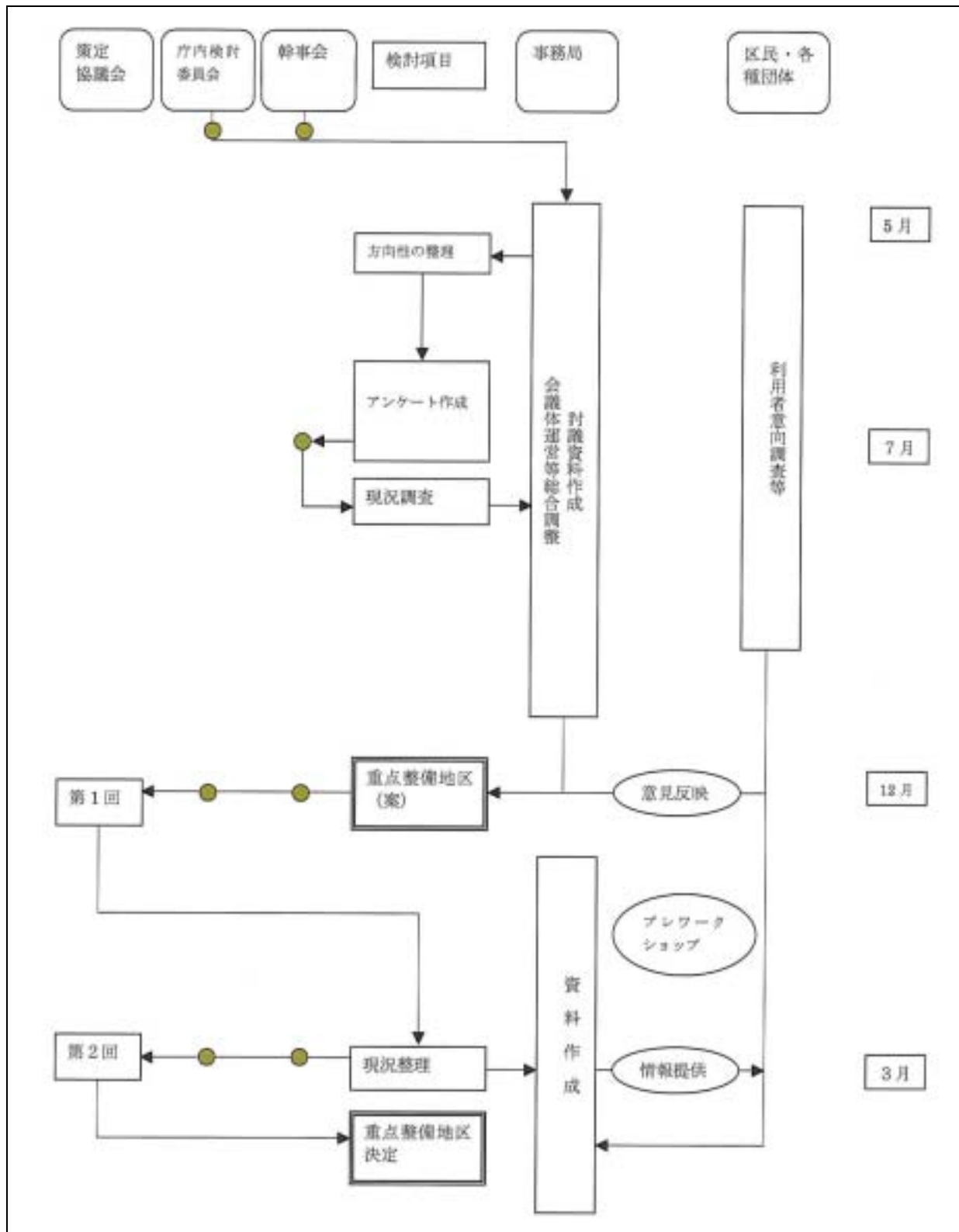


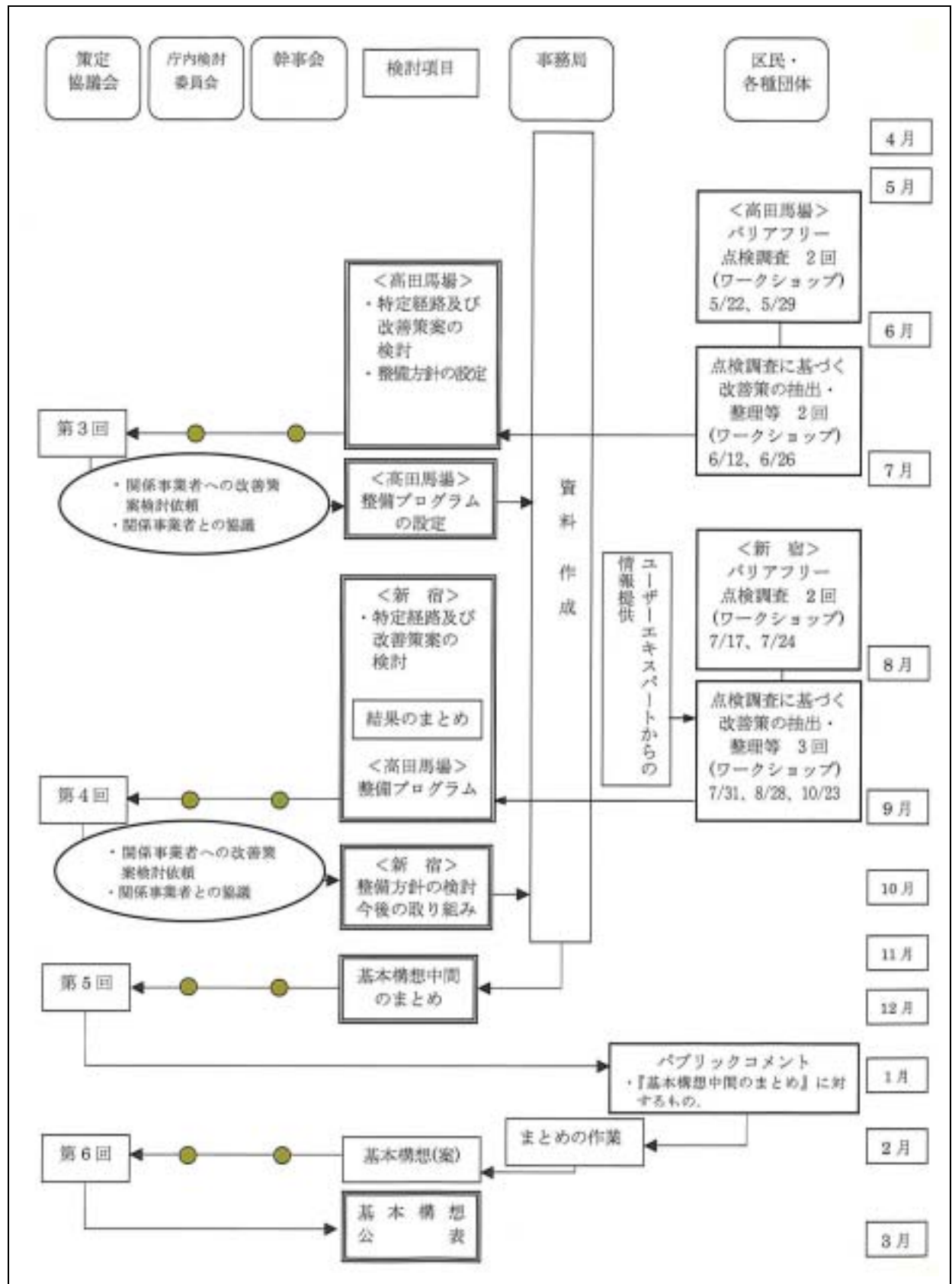
付属資料 2 . 新宿区交通バリアフリー基本構想策定の検討経緯等

(1) 新宿区における交通バリアフリー基本構想策定の検討経緯

1) 新宿区における検討の流れ (平成 15 年度)



2) 新宿区における検討の流れ (平成 16 年度)



(2) 新宿駅周辺地区ワークショップにおいて抽出された課題

1) 駅に関する課題

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	路線	
案内誘導	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用者ルートの案内や外国人向けの案内が不足している。 ・誘導ブロックが設置されていない箇所がある。 ・JR等路線が多岐にわたるため、案内はわかりづらい。 ・乗換え案内が直前にしかない。 ・点字ブロックが設置されていない箇所がある。 ・点字ブロックが適切に設置されていない箇所があり誘導できていない。 ・ホームの案内板の設置数が少ない。 ・構内放送の音が小さいため、聞き取れない(騒音等もある)。 ・案内表示が見にくい、わかりにくい箇所がある。 ・スロープ部の案内表示がない。 ・車いす対応車両の案内表示が見にくい。 ・区役所への案内表示が不足している。 ・EVへの案内表示がわかりにくい。 ・駅入口の案内表示がわかりにくい。 ・音声誘導案内が不足している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・出口の乗換え案内に車いす利用者が移動できるルートについても記載してほしい 	8	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ・東口 西口間に誘導ブロックが設置されていない箇所がある 	4	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ・新宿駅の案内図には、車いすの利用者の利用ルートや、外国人への案内も不足している 	14	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ・外国人が非常に多いため、外国人向けの案内(者)が必要である。特に新南口より山手線、中央線などへの乗り継ぎが困難である 	14	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ・案内板に m先と表示すべき 	他	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ・路線ごとに連絡通路を床に色付けすれば把握しやすい 	他	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ・柱に案内表示がある所があるが、乗換えの直前にしかないので、もっと手前からつけて欲しい 	13	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・電車が両側に降りれる場所は、車いすにとっては、不便な方向もある。車いす利用者を考慮した案内をしてほしい 	13	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・警告ブロックが柱で途切れている箇所がある 	13	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・各停ホームの案内板の設置数が少ない 	3	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・駅構内放送は音が小さい 	3	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・誘導ブロックが適切に設置されていない箇所がある 	3	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者がホームを移動する際、迂回しなくていいように、誘導ブロックを設置する等動線の検討を行うべきである(現状では、警告ブロックのみとなっている箇所がある) 	3	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・案内が少ないため、駅で迷う人が多い 	他	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・NPO等の案内が必要である 	他	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・看板の出し方に工夫が必要(文字が小さく見にくい) 	1	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		<ul style="list-style-type: none"> ・点字ブロックがない 	1	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		<ul style="list-style-type: none"> ・勾配がついている区間(スロープ部)の、始まりと終わりの部分には表示が欲しい 	1	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		<ul style="list-style-type: none"> ・大江戸線の入口サインがホテルの看板に隠れて甲州街道側から見にくい 	8	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		<ul style="list-style-type: none"> ・ホームの車いす対応車両のサインが小さい。ホームの床面に大きな表示があるとわかりやすい 	13	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・駅内のアナウンスが聞き取れない。騒音を低減する対策が必要である 	他	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		<ul style="list-style-type: none"> ・点字ブロックの設置位置が不自然である(すべて直角に設置しており、遠回りしなくてはいけない場所が多い) 	他	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ・案内表示をわかりやすく 	2	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		<ul style="list-style-type: none"> ・床上表示はすぐ削れて消えてしまう 	2	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		<ul style="list-style-type: none"> ・新宿区役所へのサインがない 	2	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		<ul style="list-style-type: none"> ・西口2号機エレベータは位置がわかりにくい 	2	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		<ul style="list-style-type: none"> ・音声・誘導チャイムがあるといい 	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
<ul style="list-style-type: none"> ・誘導ブロックが途中で切れている 	5	D班丸の内・大江戸線コース(その1)		
<ul style="list-style-type: none"> ・雨宮ビルのメトロ入口サインのエレベータ表記が小さすぎる 	11	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)		
<ul style="list-style-type: none"> ・エスカレータは誘導ブロックが繋がっていないため、音声案内がないとたどり着けない 	13	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)		
<ul style="list-style-type: none"> ・改札から「ペペ」まで点字ブロックは全く設置されていない。音声誘導がなくても、ポーンという音をつけるだけでも違う 	-(1)	D班西武新宿線コース		
<ul style="list-style-type: none"> ・サインは何箇所かに欲しい。 	2	D班西武新宿線コース		
<ul style="list-style-type: none"> ・点字ブロックで、階段があるというサインがない。誘導して欲しい。 	2	D班西武新宿線コース		
駅入口	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用者は、マイシティが開館していなければ、JR改札へ行けない。 ・駅入口のエレベータ位置が離れた場所にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・マイシティが開館してないと、JR東口へ行けない 	1	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ・なぜ雨宮ビルに地下鉄エレベータをつけたのか？ 場所がここしかとれなかった 夜でも開けられるため 	11	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)
		<ul style="list-style-type: none"> ・パレットビルのさくらや内を使えないのか？ 夜間は閉まってしまう 	11	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	路線	
切符購入	<ul style="list-style-type: none"> ・券売機前は車いすが回転しづらい。(ぶつかる) ・券売機はけり込みが少なく設置位置が高いため、使いづらい。 ・視覚障害者には使いづらい券売機がある。(タッチパネル式) ・高齢者にとっては使い方が難しい。 ・混雑しているため、券売機脇の点字運賃表は使いづらい。 ・券売機タッチパネルに蛍光灯の光が反射して見にくい。 ・券売機の文字が小さく見にくい。 	・券売機前は、車いすが回転しづらい	11	B班小田急線・京王線コース
		・一箇所くらいは車いすが利用できる券売機を設置してほしい	11	B班小田急線・京王線コース
		・高齢者にとっては、券売機の使い方が難しい(多種類ある)	2	B班小田急線・京王線コース
		・券売機のけり込みが少ないため、車いすが使いづらく、高さもあってとどかない	2	B班小田急線・京王線コース
		・タッチパネル式の券売機は、表示が大きく見やすいなどの良い面もあるが、視覚障害者には使いにくい	2	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・券売機のタッチパネルに蛍光灯の光が反射して見にくい	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・蹴込みは車いすのステップ部がぶつかる	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・券売機の文字を大きくして欲しい	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・券売機のコイン投入口を皿状のものにして欲しい	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・券売機の後ろに並べられるとあせるため、点字運賃表が触りにくい	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・タッチパネルは使いにくい	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・券売機・精算機のパネルの反射・蹴り込みに問題あり	13	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)
		・特急券売機は、特急券であるとしっかり表示して欲しい。あわてると間違える	-(2)	D班西武新宿線コース
		・券売機のパネルが照明の反射で見えない。照明か、パネルの角度を調整して欲しいメーカーで研究中	-(1)	D班西武新宿線コース
		・初乗りのみなど、シンプルな券売機も残してもらえると、機械操作が苦手な人にも使いやすい	-(1)	D班西武新宿線コース
		・券売機は車いすだと、上のボタンが押しにくい	-(1)	D班西武新宿線コース
		・券売機の蹴込みが浅い	-(1)	D班西武新宿線コース
・もう少し深くできないか	-(1)	D班西武新宿線コース		
路線図	<ul style="list-style-type: none"> ・路線図・運賃表が高い位置にあり見にくい、人にぶつかる。 ・文字が小さく見えづらい。 	・案内版(路線図、運賃表)がかなり高い位置にあるため見にくい	15	A班JRコース
		・路線図、運賃表で文字が小さく見えづらい箇所がある	2	B班小田急線・京王線コース
		・路線図は上を向いて確認しなければならないので、人にぶつかる危険性がある	2	B班小田急線・京王線コース
		・路線図、運賃表が高い位置にあり、見にくい。手の届く低い位置にも設置して欲しい	11	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・点字付き駅名運賃表示パネルは50音順で、今まで見た中で一番見やすかった。	-(1)	D班西武新宿線コース
触知図	<ul style="list-style-type: none"> ・触地図の設置位置がわかりづらく、機能していない事が多い。 ・音声案内触知図のボタンに点字がついていない。 	・ボタン付き電光掲示案内板を設置して欲しい	14	A班JRコース
		・触知図の設置位置はわかりづらい位置にある。考え直して欲しい	10	B班小田急線・京王線コース
		・音声案内触知図の音声ボタンそのものに点字がついていないと、ボタンの位置がわかりにくく、また何のボタンなのかわからない	14	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・点字運賃表は見やすい	6	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・音声案内板は使いやすかった	13	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)
改札口	<ul style="list-style-type: none"> ・幅広改札は設置されているが、有人改札であるため、一般客で混雑しているため、車いす利用者等利用しづらい。 ・幅広改札が設置されていない箇所がある。 ・幅広改札が無く、無人の連絡改札があり、利用できない。 ・車いすでの改札口へのアクセスルートが少ない。 ・改札口付近でタイル舗装設置箇所は雨の日は滑りやすい。 ・改札口までのスロープ勾配がきつい箇所がある。 	・幅広の改札は有人であるため、一般客で混雑しており、利用しづらい	13	A班JRコース
		・幅が狭く車いすでは通れない	12	A班JRコース
		・小田急線への連絡改札を有人にして欲しい	12	A班JRコース
		・小田急とサービス向上について話し合ってください	12	A班JRコース
		・小田急線への連絡改札である事を知らせる案内が視線よりも高い位置にあり、出口だと勘違いしやすい	12	A班JRコース
		・幅広の自動改札は有人となっており、立ち止まる人が多く車いすは通りづらい	3	A班JRコース
		・車いすでは、改札までのアクセスが少ない	他	A班JRコース
		・床のタイルが雨天時は滑りやすい	-(2)	D班西武新宿線コース
		・スロープがきつい	-(2)	D班西武新宿線コース
		・点字ブロックをつけて欲しい	-(2)	D班西武新宿線コース
		・改札付近スロープは狭いので車いすだとすれ違いがしにくい	-(2)	D班西武新宿線コース
・改札窓口と幅広改札が別なのがいい	-(2)	D班西武新宿線コース		
・コンコース階に点字ブロックがない。「ペペ」の上り切ったところはあるのだが。	2	D班西武新宿線コース		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	路線
階段	<ul style="list-style-type: none"> ・階段手すりに点字シールがない。 ・手すりの点字の設置が誤っている箇所がある。 ・階段部が暗く利用しづらい。 	・手すりの点字がまちがっている(上下が逆)	4 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・幅が広いので真中に手すりがあるといい。考えてはいる。朝夕で人の流れが全く違うので手すりは付けにくい。	2 D班西武新宿線コース
		・階段が暗い。	2 D班西武新宿線コース
		・改札前の階段は、手すりに点字シールが欲しい	-(2) D班西武新宿線コース
エスカル・車いす用ES	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用者が車いす用ES利用時は、他の利用者が利用できない。 ・新宿駅では一般の乗客が多く、車いす利用者はエスカルを利用しにくい。(邪魔者扱いされる) 	・車いす対応エスカレータで車いす利用者の利用時には、ベビーカーの利用者が不便である。エレベータを設置して欲しい	9 A班JRコース
		・改札 ホームへの車いす対応エスカレータについては、乗降者が多いので反転できない場合が多い(反転できたとしても一般乗客の視線が冷たい)	9 A班JRコース
		・エスカル利用時には一般の乗降者が多いため、邪魔者扱いされ、視線が冷たい	7 A班JRコース
エレベータ	<ul style="list-style-type: none"> ・EVの位置がわかりづらい。案内表示が不足している。 ・障害者用EVの案内が小さく見づらい。 ・EVから降りる際にぶつかる危険性がある。 ・EVの利用時に駅員等にことわる或いは呼ぶ必要があり、自由に移動できない。 ・使いづらいEVがある。(ボタンが小さい等) ・利用時間の制限がある場合がある。 ・混雑のため、EV待ちする。 	・EVメーカーはスタンドタイプの車いすを想定しているが、実際は車いすに荷物入れがついていたりして一回り大きい。また、シニアカー等も考慮し、高齢化社会に対応できるようなEVを今作っておくべきである。	8 A班JRコース
		・京王のエレベータの位置がわかりづらい	18 B班小田急線・京王線コース
		・現状のエレベータは、車いすはバックで降りる必要があり、他の人をひく可能性がある	5 B班小田急線・京王線コース
		・利用したい時に駅員を呼ぶ必要がある	4 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・改札を通らずにホームまで行ってしまうこの場所が問題	4 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・エレベータ設置位置が悪く、乗換えに不便(地上の移動距離が長い)	8 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・エレベータの扉の開いている時間は、センサー等で危険がないようにして欲しい(大江戸線は長くて良い)	11 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・車いすとベビーカーが同時に乗れるような大型のエレベータ設置が必要	他 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・エレベータがひとつだけでは、停電や災害等の緊急時に車いすは移動できなくなり困る	他 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・エレベータのサインが不足している。例えば、床に色をつけてエレベータの方向を示すなどの工夫が欲しい	他 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・西口にはエレベータがあるが、東口には自由に使えるエレベータがない	他 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・エレベータに音声・誘導チャイムがあればいい	4 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・大江戸線のエレベータは使いにくい	11・12 D班丸の内線・大江戸線コース(その2)
		・ボタンが小さく、かつへこんでいるので手がきかない人にとっては押しにくい	11・12 D班丸の内線・大江戸線コース(その2)
		・車いす用エレベータの入口には、外(駅から)からインターホンがない	-(4) D班西武新宿線コース
		・駅員間の内部の連絡で開けている	
		・障害者用エレベータのサインが小さい。	2 D班西武新宿線コース
・障害者用エレベータの利用時間は始発から終電までのはずだが、案内は7時から11時までとされた。	2 D班西武新宿線コース		
・障害者用エレベータはスムーズには乗れない。まず待たされるだろう。	2 D班西武新宿線コース		
・EVは気軽に使えない。杖の人は警備員に止められそうになった。	2 D班西武新宿線コース		
・EVの「前もって連絡して欲しい」は煩わしい。	2 D班西武新宿線コース		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	路線
トイレ	<p>・トイレ内の施設が利用しづらい。(ボタン・センサー・バー等)</p> <p>・トイレ入口等に段差があり、利用しづらい。</p> <p>・障害者用トイレの入口の扉はスライドの場合、重くて入りづらい。</p> <p>・トイレ使用中の表示(ランプ等)がない箇所がある。</p> <p>・トイレへの案内表示が小さく見づらい、わかりづらい。</p> <p>・男女の入口が、左右バラバラでわかりづらい。</p> <p>・トイレへの誘導ブロックが設置されていない。</p>	・トイレドアの開閉ボタンが通報ボタンの反対側についている。一緒にしてほしい	5 A班JRコース
		・ボタンの位置、高さがばらばらである。車いすのつま先を考慮してほしい。	5 A班JRコース
		・トイレ内レイアウトや使い勝手については、利用者からの意見を聞いてほしい。また、事後評価も必要である。	5 A班JRコース
		・一般トイレも利用できるように”多目的=車いす”としないようにしてほしい	5 A班JRコース
		・一般トイレに段差があり、大きい荷物の客や、高齢者には利用しづらい	10 A班JRコース
		・車いす用のトイレのスイッチ・センサーが奥にあり、押しづらい	12 B班小田急線・京王線コース
		・障害者用トイレの扉が重い	12 B班小田急線・京王線コース
		・障害者用トイレの中に人が入っているのか入っていないのかの判断が難しい	12 B班小田急線・京王線コース
		・障害者用トイレは、中に人が入っているか確認しづらい	8 B班小田急線・京王線コース
		・トイレの表示マークが小さい。またマークが統一されていない	1 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・トイレのサインは絵だけではなく文字の表示も欲しい	1 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・男女の入口は左右で統一してほしい	1 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線
		・同じようなサインを近くに2つ設置するなら、わかりやすいサインを1つ設置した方がよい	1 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・車いすで利用できるトイレはカギがかかっている事が多い。駅員に連絡する必要がある、不便である	他 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・入口の表示が女性用が青色	4 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・小便器にバーがついているものが一器のみ	4 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・入口ボタンの高さが低すぎかつ、小さすぎ	3 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・誘導ブロックがない	3 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・便器横のバーを横スライドにほしい	3 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・WCのドアが横スライドは開けにくい。自動ドアがいい	3 D班丸の内・大江戸線コース(その1)
・WC使用中ランプが付いていない	3 D班丸の内・大江戸線コース(その1)		
・手すり付き小便器が手前にあると通路が狭いため、車いすを置くと他の人が通れない。狭い場合は、手前と奥につけておいてくれた方がよい	14 D班丸の内線・大江戸線コース(その2)		
・便所の入口が傾斜のややきつい階段になっている	-(2) D班西武新宿線コース		
・小便器の前に数センチの段差がある	-(2) D班西武新宿線コース		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	路線	
ホーム	<ul style="list-style-type: none"> ホームと車両の段差・すき間が大きいと、車いす一人で乗降できない。 ホームのすき間についてのアナウンスがない。 電車へのスロープがホームの片側にのみあり、移動がしづらい。 JR等ホームが非常に狭い。 混雑のため、車いすが白線の外に出ることがあり、危険である。 エレベータ設置予定箇所はホームが狭くなることとなり、混雑時は危険である。 ラッシュ時には、車いすの利用は不可能となる。 ホームにエレベータを設置した場合、乗降客が混雑し危険となる。 ホーム上の点字ブロックの設置が適切でない。 ホームの勾配があり危険である。 車いす対応車両とエレベータ設置位置が離れており、移動が不便である。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行のバラスト（碎石）軌道では、メンテナンスで軌道高さが上がる方向になってしまい、段差が大きくなる。 	8	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> 駅内はスラブ軌道にかえてみてはどうか？ 	8	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> 混雑で人、車いすが白線の外にでており危険なので、ホームゲートを設置して欲しい（危険が減るのでホームを有効に使える） 	8	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> 基礎が必要となり、ホーム幅が狭くなる 		
		<ul style="list-style-type: none"> ホームの前端・後端5mにスロープをつけて車両とホームの段差を解消してはどうか（一次的対応だが、検討して欲しい。車いすは利用しやすく、駅員も迎えにきやすい） 	8	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ラッシュ時には、一般乗降客が多いため、車いすの利用者はホーム通行不可能となる。 	8	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> ホーム幅がもともと狭い、箇所にエレベータ3.2m×3.2mを設置した場合は、エレベータが邪魔になって大量の乗客を捌けなくなり危険になる 	8	A班JRコース
		<ul style="list-style-type: none"> 規準上はホームの通路幅は1.5m以上となっており、問題ないが新宿では1.5mでは乗客がさばけない恐れがある 		
		<ul style="list-style-type: none"> ホームと電車との間に段差・すき間があり、現状では、車いす一人では乗り降りできない（踏み板を用意する必要がある） 	3	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> スロープがホームの片方にしかついていないため、移動がしづらい 	3	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ホームの柱が邪魔になっており、点字警告ブロックが迂回している 	3	B班小田急線・京王線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ホームの幅は広くて良い。一方、ホームの柱と柱の間にベンチなど色々なものがあって、せっかくのスペースが無駄だと思う 	6	C班都営新宿線（京王新線）・大江戸線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ホームと車両との段差は、限りなくゼロにして欲しい。エレベータができてホームまで移動できても、車いす利用者が一人で車両に乗れなくては無意味 	6	C班都営新宿線（京王新線）・大江戸線コース
		<ul style="list-style-type: none"> ホームが狭い（ホームドアがあると安全）また、勾配が車いすには危険 	13	C班都営新宿線（京王新線）・大江戸線コース
		<ul style="list-style-type: none"> 車いす対応車両とエレベータの位置が離れている（エレベータはホーム端、車いす対応車両はホーム中心） 	13	C班都営新宿線（京王新線）・大江戸線コース
		休憩施設等	<ul style="list-style-type: none"> ホームの誘導ブロックは大きくてはっきりしていてよかった 	8
<ul style="list-style-type: none"> ホーム、コンコースはスムーズ 	14・15		D班丸の内線・大江戸線コース（その2）	
<ul style="list-style-type: none"> ホームは柱ごとに駅名をつけて欲しい 	14・15		D班丸の内線・大江戸線コース（その2）	
<ul style="list-style-type: none"> 電車・ホーム間のすき間が大きい（20cmくらいある） 	-(3)		D班西武新宿線コース	
<ul style="list-style-type: none"> ホームのすき間について、アナウンスで注意して欲しい 	-(3)		D班西武新宿線コース	
<ul style="list-style-type: none"> ホームの点字ブロックについては、ホーム端の警告ブロックは設置しているが、この誘導ブロックとも接続されていない 	-(3)		D班西武新宿線コース	
<ul style="list-style-type: none"> スロープの踊場を設置してほしい。 	1		C班都営新宿線（京王新線）・大江戸線	
<ul style="list-style-type: none"> 水のみ場の高さが高い。高さを2段にするなどした方がよい。また、ハンドレバーがあるといい 	14・15		D班丸の内線・大江戸線コース（その2）	
<ul style="list-style-type: none"> 水飲み場の出水ボタンが台の3方向についているのはいいが、各ボタンが押しにくい 	14・15	D班丸の内線・大江戸線コース（その2）		
<ul style="list-style-type: none"> 水のみ台が柱で隠れるのでサインが欲しい 	-(3)	D班西武新宿線コース		
<ul style="list-style-type: none"> 水のみ台は、出水ボタンが複数個欲しい 	-(3)	D班西武新宿線コース		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所		路線
乗換え	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすでは、乗換え移動経路が長く繋がりが悪い、利用しづらい。 ・乗換えの通路が狭い。 ・混雑して移動できない。 ・乗換えルートは、大きなターミナルでは、混雑して1ルートでは不足する。 ・EVが無く直接乗換えできない。(迂回をする) ・案内が不足しているため、乗換えルートがわかりづらい。 	・京王線と大江戸線(新宿駅)間は車いすでは移動経路が長い	他	A班JRコース
		・大きなターミナルでは1ルートでは不足する	他	A班JRコース
		・乗換えの通路が狭い	13	B班小田急線・京王線コース
		・人が混雑して移動できない	2	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・丸の内線から大江戸線へエレベータで直接アクセスできない。	他	A
		・案内が不足しているため、都営新宿線への乗換えルートがわかりにくい	14	A班JRコース
		・南口からの乗換えルートもわかりにくい	14	A班JRコース
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすでは、ロッカーが使いづらい。 ・スロープが急になっている箇所がある。 ・ESがない箇所があり、移動しづらい。 ・床の目地でガタガタし、移動しづらい。 	・ロッカーは横向きにならないと利用できない	13	A班JRコース
		・中央線階段下はスロープが急になっている箇所がある	7	A班JRコース
		・ホームへのエスカレータがない箇所(成田エクスプレス)があり、大きな荷物の客にとっては利用しづらい	14	A班JRコース
		・東西自由通路の検討委員会とバリアフリー基本構想は新宿区が主体となり、リンクさせて考えるべきである	他	A班JRコース
		・床タイルの目地は車いすではガタガタする	5	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・駅において、エレベータ等でかなり待たされる場合は時間が読めない。車で来る方が時間がよめる。	2	D班西武新宿線コース

新宿駅 A班JRコース(7/17)
問題点整理図

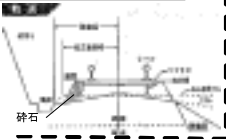
⑧

出口の乗換え案内に車いす利用者が移動できるルートについても記載してほしい

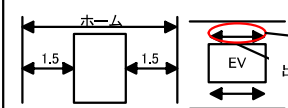


EVメーカーはスタンドタイプの車いすを想定しているが、実際は車いすに荷物入れがついていたりして一回り大きい。また、シニアカー等も考慮し、高齢化社会に対応できるようなEVを今作っておくべきである。
→外形がせまく広いエレベータを開発中。(11人乗りの大きさに15人乗れるように)

ホームと車両の段差について
・現行のラスト(砕石)軌道では、メンテナンスで軌道高さが上がる方向になってしまい、段差が大きくなる。
・駅内はスラブ軌道にかえてみてはどうか？
→軌道を固定するとメンテナンスで高さ等を変更できない
・混雑で人、車いすが白線の外にでており危険なので、ホームゲートを設置して欲しい(危険が減るのでホームを有効に使える)
→基礎が必要となり、ホーム幅が狭くなる
・ホームの前端・後端5mにスロープをつけて車両とホームの段差を解消してはどうか
(一次的対応だが、検討して欲しい。車いすは利用しやすく、駅員も迎えにきやすい)
・ラッシュ時においては、一般乗降客が多いため、車いすの利用者はホーム通行不可能となる。



ホーム幅がもともと狭い、箇所にエレベータ 3.2m×3.2mを設置した場合は、エレベータが邪魔になって大量の乗客を捌けなくなり危険になる



規準上はホームの通路幅は1.5m以上となっており、問題ないが新宿では1.5mでは乗客がさげばけない恐れがある

⑬ ロッカーは横向きにならないと利用できない



幅広の改札は有人であるため、一般客で混雑しており、利用しづらい



<その他の意見>

- ・京王線と大江戸線(新宿駅)間は車いすでは移動経路が長い
- ・案内板に0m先と表示すべき
- ・車いすでは、改札までのアクセスが少ない
- ・大きなターミナルでは1ルートでは不足する
- ・路線ごとに連絡通路を床に色付けすれば把握しやすい
- ・東西自由通路の検討委員会とバリアフリー基本構想は新宿区が主体となり、リンクさせて考えるべきである

① マイシティが開閉していないと、JR東口へ行けない



③ 幅広の自動改札は有人となっており、立ち止まる人が多く車いすは通りづらい



④ 東口～西口間に誘導ブロックが設置されていない箇所がある



⑤ トイレドアの開閉ボタンが通報ボタンの反対側についている。一緒にして欲しい
・ボタンの位置、高さがばらばらである。車いすのつま先を考慮して欲しい。
・トイレ内レアウトや使い勝手については、利用者からの意見を聞いて欲しい。また、事後評価も必要である。
・一般トイレも利用できるように"多目的=車いす"としようにして欲しい



⑦ 中央線階段下はスロープが急になっている箇所がある



エスカル利用時には一般の乗降客が多いため、邪魔者扱いされ、視線が冷たい



⑩ 一般トイレに段差があり、大きい荷物の客や、高齢者には利用しづらい



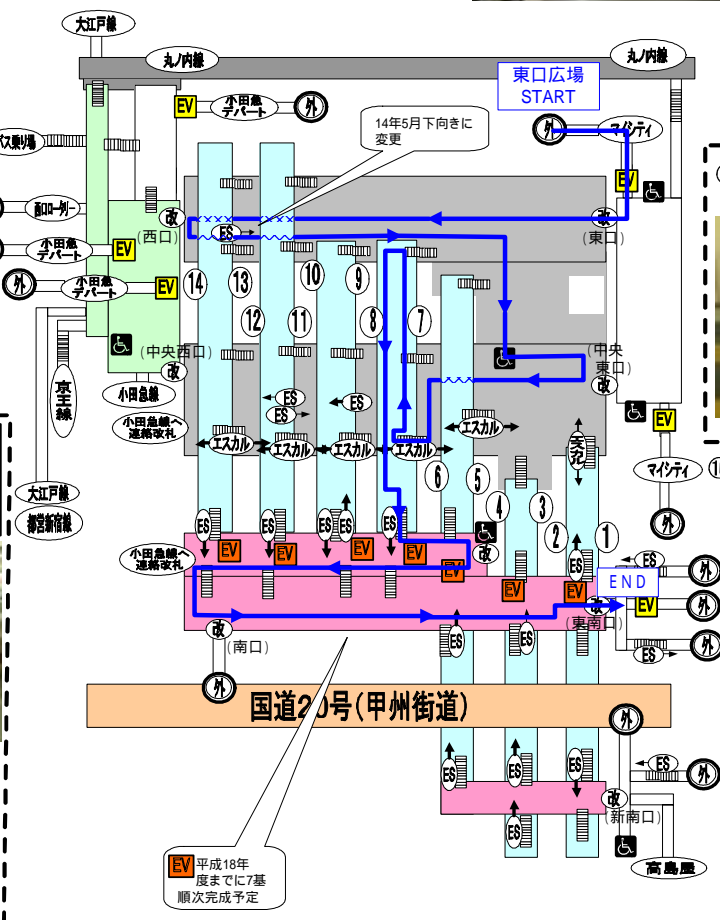
⑮ 案内版(路線図、運賃表)がかなり高い位置にあるため見にくい



⑫ 幅が狭く車いすでは通れない
・小田急線への連絡改札を有人にして欲しい
・小田急とサービス向上について話し合ってもらいたい



小田急線への連絡改札である事を知らせる案内が視線よりも高い位置にあり、出口だと勘違いしやすい



⑨ 車いす対応エスカレーターで車いす利用者の利用時には、ベビーカーの利用者が不便である。エレベータを設置して欲しい



改札→ホームへの車いす対応エスカレーターについては、乗降客が多いので反転できない場合が多い(反転できたとしても一般乗客の視線が冷たい)

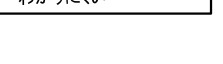
ホームへのエスカレーターがない箇所(成田エクスプレス)があり、大きな荷物の客にとっては利用しづらい



⑭ 新宿駅の案内図には、車いすの利用者の利用ルートや、外国人への案内も不足している
・外国人が非常に多いため、外国人向けの案内が必要である。特に新南口～山手線、中央線などの乗り継ぎが困難である



・ボタン付き電光掲示板案内板を設置して欲しい
・案内が不足しているため、都営新宿線への乗換えルートがわかりにくい
・南口からの乗換えルートもわかりにくい



新宿駅 B班小田急線・京王線コース(7/17)
問題点整理図

⑫ 車いす用のトイレのスイッチ・センサーが奥にあり、押しづらい



障害者用トイレの扉が重い



障害者用トイレの中に人が入っているのか入っていないかの判断が難しい



⑩ 京王のエレベータの位置がわかりづらい



⑪ 触知図の設置位置はわかりづらい位置にある。考え直して欲しい



⑪ 券売機前は、車いすが回転しづらい
一箇所くらいは車いすが利用できる券売機を設置してほしい



⑧ 障害者用トイレは、中に人が入っているか確認しづらい



⑬ 乗換えの通路が狭い



柱に案内表示がある所があるが、乗換えの直前にしかないで、もっと手前からつけて欲しい

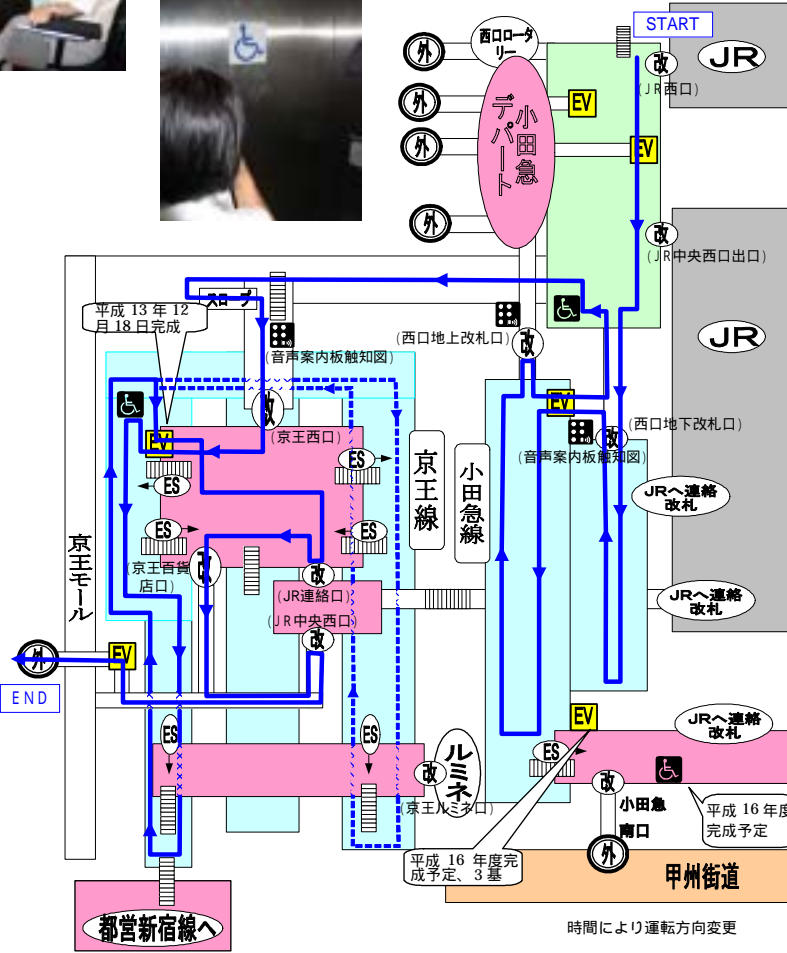


電車が両側に降りれる場所は、車いすにとっては、不便な方向もある。車いす利用者を考慮した案内をしてほしい

警告ブロックが柱で途切れている箇所がある



⑤ 現状のエレベータは、車いすはバックで降りる必要があり、他の人をひく可能性がある



<その他の意見>
・案内が少ないため、駅で迷う人が多い
・NPO等の案内が必要である

② 路線図、運賃表で文字が小さく見づらい箇所がある



高齢者にとっては、券売機の使い方が難しい(多種類ある)



路線図は上を向いて確認しなければならないので、人にぶつかる危険性がある



券売機のけり込みが少ないため、車いすが使えづらく、高さもあってとどかない



③ ・各停ホームの案内板の設置数が少ない
・駅構内放送は音が小さい



ホームと電車との間に段差・すき間があり、現状では、車いす一人では乗り降りできない(踏み板を用意する必要がある)



誘導ブロックが適切に設置されていない箇所がある



スロープがホームの片方にしかついていないため、移動がしづらい



ホームの柱が邪魔になっており、点字警告ブロックが迂回している
視覚障害者がホームを移動する際、迂回しなくていいように、誘導ブロックを設置する等動線の検討を行うべきである(現状では、警告ブロックのみとなっている箇所がある)

新宿駅 C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース(7/17)
問題点整理図

① 看板の出し方に工夫が必要(文字が小さく見にくい)



・トイレの表示マークが小さい。またマークが統一されていない
・トイレのサインは絵だけではなく文字の表示も欲しい
・男女の入口は左右で統一して欲しい
・同じようなサインを近くに2つ設置するなら、わかりやすいサインを1つ設置した方がよい

・点字ブロックがない
・勾配がついている区間(スロープ部)の、始まりと終わりの部分には表示が欲しい
・踊場がない



④ 利用したい時に駅員を呼ぶ必要がある
・改札を通らずにホームまで行ってしまうこの場所が問題



② タッチパネル式の券売機は、表示が大きく見やすいなどの良い面もあるが、視覚障害者には使いにくい



⑥ ホームの幅は広くて良い。一方、ホームの柱と柱の間にベンチなど色々なものがある、せつかくのスペースが無駄だと思う



ホームと車両との段差は、限りなくゼロにして欲しい。エレベーターができてホームまで移動できても、車いす利用者が一人で車両に乗れなくては無意味



⑧ エレベーター設置位置が悪く、乗換えに不便(地上の移動距離が長い)

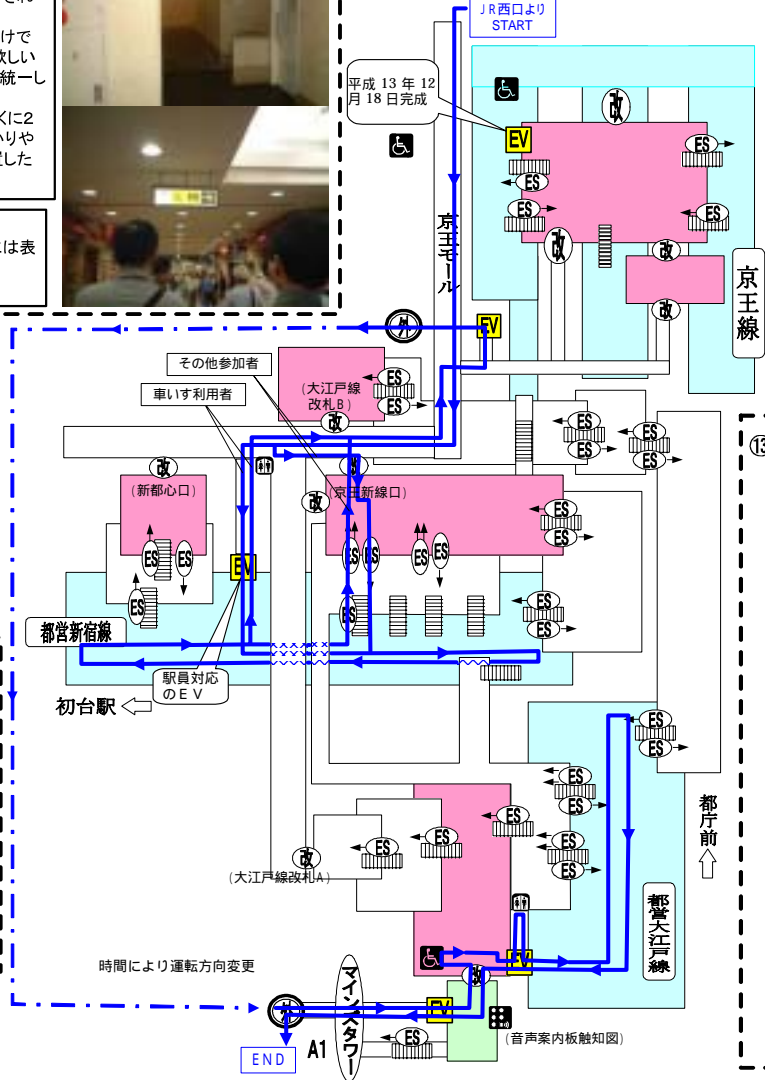
大江戸線の入口サインがホテルの看板に隠れて甲州街道側から見にくい



⑨ 券売機手前に出っ張りがあり、足が入りにくい
・タッチパネル券売機の表示や、路線図等、照明の反射で見にくい(照明の設置位置に工夫が必要)



路線図、運賃表が高い位置にあり、見にくい。手の届く低い位置にも設置して欲しい



<その他の意見>
【エレベーターについて】
・車いすとベビーカーが同時に乗れるような大型のエレベーター設置が必要
・エレベーターがひとつだけでは、停電や災害等の緊急時に車いすは移動できなくなり困る
→エレベーターの2台設置やスロープの設置も考えて欲しい
・エレベーターのサインが不足している。例えば、床に色をつけてエレベーターの方向を示すなどの工夫が欲しい
・西口にはエレベーターがあるが、東口には自由に使えるエレベーターがない

【道路について】
・歩道と車道や中央分離帯など段差が多い
・駐輪のマナーが悪い
・区役所入口は正面をスロープにして欲しい。もし無理ならば、スロープの表示をわかりやすくして欲しい

【その他】
・バス停付近にバイクが駐車しているため、バスが歩道に寄せず乗降が不便(いったん車道に降りる必要がある)
・駅内のアナウンスが聞き取れない。騒音を低減する対策が必要である
・車いすで利用できるトイレはカギがかかっている事が多い。駅員に連絡する必要がある、不便である
・点字ブロックの設置位置が不自然である(すべて直角に設置しており、遠回りしなくてはいけない場所が多い)

⑬ ホームが狭い(ホームドアがあると安全)また、勾配が車いすには危険
・車いす対応車両とエレベーターの位置が離れている(エレベーターはホーム端、車いす対応車両はホーム中心)
・車いす対応車両のサインが小さい。ホームの床面に大きな表示があるとわかりやすい



⑭ 音声案内板触知図の音声ボタンそのものに点字がついていないと、ボタンの位置がわかりにくく、また何のボタンなのかわからない



⑪ エレベーターの扉の開いている時間は、センサー等で危険がないようにして欲しい(大江戸線は長くて良い)



新宿駅 D班丸の内・大江戸線コース(7/17)
問題点整理図 (その1)

④

- ・入口の表示が女性用が青色
- ・小便器にバーがついているものが一器のみ



手すりの点字がまちがっている
(上下が逆)



エレベータに音声・誘導
チャイムがあればいい



⑧

ホームの誘導ブロックは大きくては
っきりしてよかった



⑥

- ・券売機のタッチパネルに蛍光灯の
光が反射して見にくい
- ・券売機のコイン投入口を皿状の
ものにして欲しい
- ・券売機の後ろに並ばれるとあせる
ため、点字運賃表が触りにくい



- ・券売機の文字を大きくして欲しい
- ・券売機のコイン投入口を皿状の
ものにして欲しい
- ・券売機の後ろに並ばれるとあせる
ため、点字運賃表が触りにくい



- ・点字運賃表は見やすい
- ・タッチパネルは使いにくい
- ・音声・誘導チャイムがあるといい



⑤

- ・床タイルの目地は車いすではガタ
ガタする
- ・誘導ブロックが途中で切れている



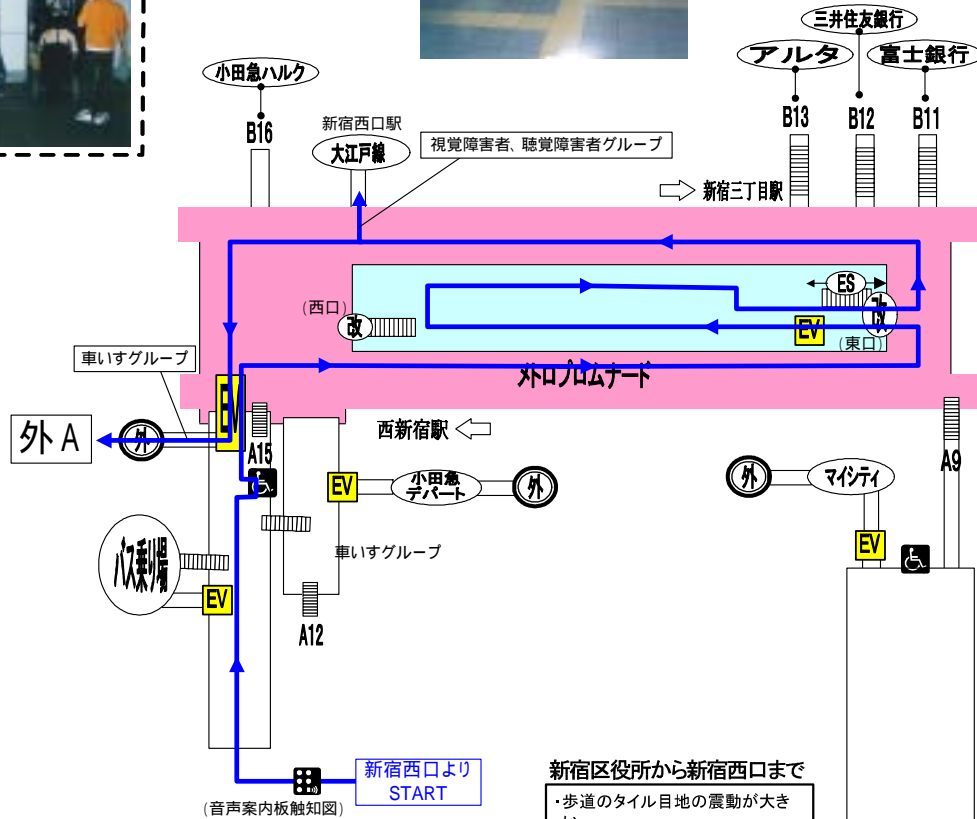
②

- ・案内表示をわかりやすく
- ・床上表示はすぐ削れて消えてし
まう
- ・人が混雑して移動できない
- ・新宿区役所へのサインがない
- ・西口2号機エレベータは位置がわ
かりにくい



新宿区役所から新宿西口まで

- ・歩道のタイル目地の震動が大き
い
- ・出入口の急坂をもう少しゆるやか
にしてほしい
- ・点字ブロック上に自転車がか
かっている
- ・点字ブロックの種類・配置がまち
まち
- ・歩道の切り下げが大きすぎる



新宿駅 D班丸の内線・大江戸線コース(7/17)
問題点整理図(その2)

⑪ 雨宮ビルのメロ入口
サインのエレベータ表
記が小さすぎる



⑫ 大江戸線のエレベータ
は使いにくい
・ボタンが小さく、かつへ
こんでいるので手がき
かない人にとっては押し
にくい

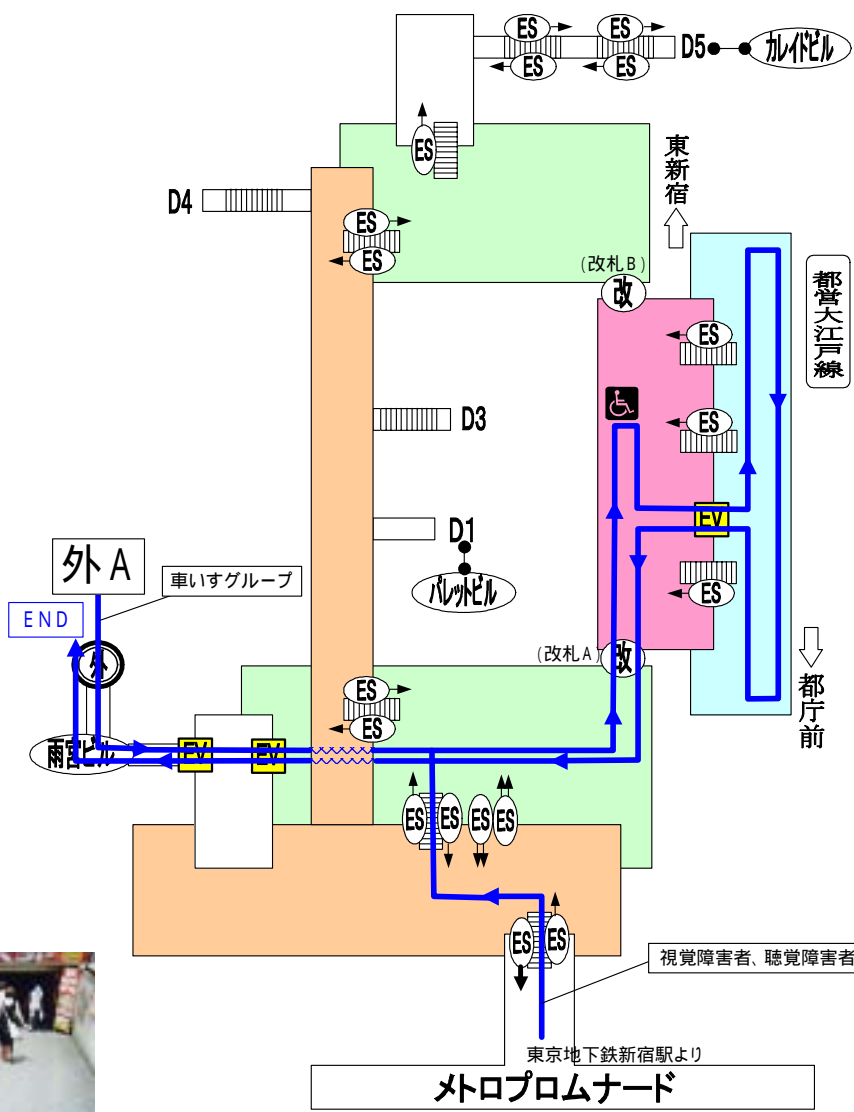


・なぜ雨宮ビルに地下
鉄エレベータをつけた
のか?
→場所がこじかとな
かった
→夜でも開けられるた
め
・パレットビルのさくらや
内を使えないのか?
→夜間は閉まってしま
う



<その他の意見>
・ガード下のトンネル内の溝が危険
なので鉄板を置くなどして欲しい

西口から区役所にかけて
・点字ブロックがない
・緑石など段差が多い
・ガード下のトンネル内に点字ブ
ロックが欲しい



⑭ 手すり付き小便器が手
前にあると通路が狭い
ため、車いすを置くと他
の人が通れない。狭い
場合は、手前と奥につ
けておいてくれた方が
よい

⑮ ホーム、コンコースはス
ムーズ
⑯ ホームは柱ごとに駅名
をつけて欲しい



・水のみ場の高さが低
い。高さを2段にするな
どした方がよい。また、
ハンドレバーがあるとい
い
・出水ボタンが台の3方
向についているのはい
いが、各ボタンが押しに
くかった



⑰ 券売機・精算機のパネ
ルの反射・蹴り込みに
問題あり



音声案内板は使いやす
かった



エスカレータは誘
導ブロックが
つながってい
ないため、音
声案内がない
とたどり着
けない



新宿駅 D班西武新宿線コース(7/24)
問題点整理図

③-(3)

- ・電車・ホーム間のすき間が大きい(20cmくらいある)
- ・アナウンスで注意して欲しい



ホームの点字ブロックについては、ホーム端の警告ブロックは設置しているが、どこの誘導ブロックとも接続されていない

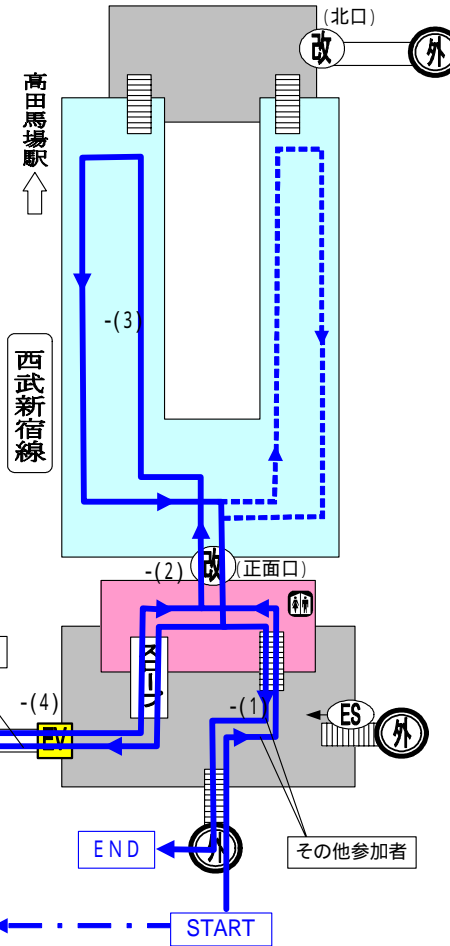


- ・水のみ台が柱で隠れるのでサインが欲しい
- ・水のみ台は、出水ボタンが複数欲しい



③-(4)

- ・車いす用エレベータの入口には、外(駅から)からインターホンがない
- 駅員間の内部の連絡で開けている



③-(2)

- ・便所の入口が傾斜のややきつい階段になっている



- ・特急券売機は、特急券であるとしっかり表示して欲しい。あわてると間違える



- ・床のタイルが雨天時は滑りやすい



- ・小便器の前に数センチの段差がある



- ・スロープがきつい
- ・点字ブロックをつけて欲しい
- ・狭いので車いすだとすれ違いがしにくい



- ・改札窓口と幅広改札が別なのがいい



- ・改札前の階段は、手すりに点字シールが欲しい



- ・券売機の蹴込みが浅い
- ・もう少し深くできないか



③-(1)

- ・改札から「ベベ」まで点字ブロックは全く設置されていない。音声誘導がなくても、ポーンという音をつけるだけでも違う



- ・券売機のパネルが照明の反射で見えない。照明か、パネルの角度を調整して欲しい
- メーカーで研究中



- ・初乗りのみなど、シンプルな券売機も残してもらえると、機械操作が苦手な人にも使いやすい
- ・券売機は車いすだと、上のボタンが押しにくい



- ・点字付き駅名運賃表示パネルは50音順で、今まで見た中で一番見やすかった。



2) 周辺道路等に関する課題

項目	問題点	具体的な意見及び箇所		班
歩道の段差	・歩道と車道の境界の段差がある。	・段差があって通りにくい(車いす)。	11	B
		・歩道と車道の境界ブロックの段差が気になる(3cm程度)。	1	C
		・段差がバラバラである。 統一する必要あり。	1	C
		・歩道と車道の段差 車いすと視覚障害者で使い勝手が違う。	1	C
		・階段とスロープが併設されている部分はスロープだけでも良いのではないかと(車いすが回転するのに狭い)。	5	C
		・同じような色の少しの段差はつまづきやすく危険。	1	D
		・歩道の切り下げが大きすぎる	新宿区役所から新宿西口まで	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・縁石など段差が多い	他	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)
		・歩道と車道や中央分離帯など段差が多い	他	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
歩道の勾配	・歩道の横断勾配がきつい。 ・横断歩道部の切り下げの勾配がきつい。	・歩道の横断勾配がきつい箇所がある。	2	B
		・横断歩道部の歩道切り下げの勾配がきつい箇所がある。	11	B
		・靖国通りは歩道の勾配が急であり、電動車いすでもハンドルと取られる。 緩やかにできないか。	2	C
		・手動車いすは縦傾斜より横傾斜の方が怖い。	1	D
		・縁石が急なものは、車いすの前輪がはまりやすい。	1	D
		・サブナード内のスロープも直線になっている。	5	D
		・出入口の急坂をもう少しゆるやかにしてほしい	新宿区役所から新宿西口まで	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		歩道の幅	・歩道部に地下街入口や店舗等へのすり付け板があり、幅が狭くなっている。	・建物の乗り入れは仮すり付け板があって歩道が狭くなっている。
・地下街入口があるため、通れる歩道の幅が狭い。	1			D
歩道上の障害物	・歩道部に障害物がある。 ・歩道の溝 ・違法駐輪 ・荷卸しの車 ・消火器 ・車止め(混雑時) ・地下埋工事後の処理 ・店舗等の看板・商品	・迂回しても下水道等(溝)がバリアとなる。 手動車いすだと車輪がはまる。	14'	A
		・違法駐輪が多い。出入口で歩道が狭くなっている箇所にも違法駐輪がある場合もある。	2	B
		・荷降ろしの車が多く、歩道をふさいでいる。	11	B
		・歩道に物品や看板が飛び出していて、歩道が狭くなっており、通りにくい。	11	B
		・店から歩道に物が溢れていたり、自転車が駐輪されている。	2	C
		・バイクの駐輪も多い(大型)。	2	C
		・地下からの出入口部に自転車等が置かれていて、何かの時に危険。	2	C
		・ガードを上げた先に大きな消火器のようなものがあった。何のためのものかわからないが、歩道を狭くしている。	5	C
		・歩道と車道との境界にある車止めは歩行者が多いときには邪魔になる。	6	C
		・歩道の地下埋工事の時に段差が出来やすい。	他	C
		・歩道のマンホールが盛り上がっている部分がある。 工事のやり方が問題。	他	C
		・看板類も美しくない。	他	C
		・駐輪のマナーが悪い	他	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース
		・点字ブロック上に自転車が置かれている	新宿区役所から新宿西口まで	D班丸の内・大江戸線コース(その1)
		・ガード下のトンネル内の溝が危険なので鉄板を置くなどして欲しい	他	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	班	
視覚障害者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ・点字ブロックが設置されていない。 ・点字ブロックが切れている、もしくは抜けており、連続していない。 ・点字ブロックの補修が必要な箇所がある。 ・点字ブロックが見にくい。 ・点字ブロックの端末処理が適切でない。 ・点字ブロックの色が見にくい。 	・点字ブロックがない部分が多かった。	他	A
		・誘導ブロックの横断は、ベビーカー等を引く人等のバリアになっている。一部切る等で対応できないか。	他	A
		・点字ブロックが設置されていない。	2	B
		・点字ブロックが設置されていない。	4	B
		・点字ブロックが途切れている。設置されていない。	5	B
		・点字ブロックが設置されていない。	9	B
		・点字ブロックが設置されていない。	11	B
		・点字ブロックが整備されていない箇所が多々あるが、高齢者にとっては、すり足等で移動するため、移動しやすい場合もある。歩道の通行ゾーンを整理するべきである。	他	B
		・メトロブロードワードとマイシティの境で点字が切れている。	15	B
		・点字ブロックが抜けている部分があった。	6	C
		・古い点字ブロックは表面がはげている。	6	C
		・横断歩道部には点字ブロックがない。	他	C
		・点字ブロックの色が見にくいものがある。	他	C
		・靖国通り北歩道は、点字ブロックが全くない。誘導ブロックが欲しい。	1	D
		・点字ブロックが植え込みの方へ入ってしまっている。べべ方向へつなげるといい。	1	D
		・サブナード内に誘導ブロックがない。	5	D
・点字ブロックの種類・配置がまちまち	新宿区役所から新宿西口まで	D班丸の内・大江戸線コース(その1)		
・点字ブロックがない	他	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)		
・ガード下のトンネル内に点字ブロックが欲しい	他	D班丸の内線・大江戸線コース(その2)		
舗装面	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装ブロックが小さいことや目地が深いため、車いす走行時にはガタガタする。 ・舗装の補修が必要な箇所があり移動しづらい。(陥没等) ・タイル舗装で滑りやすいものがある。 	・地下を歩くのは歩車道の段差がないため歩きやすい(車いすにとっても)。ただ、都庁へ行く舗装ブロックは小さく、ガタガタして車いす移動に適さない。	9、16	A
		・ブロック舗装は目地の関係でガタガタする。何か良い舗装等あれば良いのだが。	9、16	A
		・歩道に陥没している所があり、老眼等で段差が確認しづらい高齢者にとっては危険である。	2	B
		・歩道が雨水等で濡れている場合には、車いすが滑りやすくなる。	2	B
		・ブロックの目地が1cm程度あり、ヒール等が引っかかり危険である。	2	C
		・タイルが滑るものがある(特に新しいもの)。	他	C
		・歩道がでこぼこする。特に点字ブロックは邪魔。もっと歩道幅員が欲しい。	1	D
		・タイルが一部欠けている所があり危険。	1	D
		・歩道・階段の水切りは同じタイルを使っているのが危険。	1	D
		・歩道タイルの目地が深いので車いすだとガタガタする。ブロックの大きさを考えて欲しい。	1	D
・歩道のタイル目地の震動が大きい	新宿区役所から新宿西口まで	D班丸の内・大江戸線コース(その1)		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	班	
案内誘導	<ul style="list-style-type: none"> 迂回案内表示が不足している。 地下での案内表示が不足している。 広告が目立ち、案内表示が見にくい。 地上でのEVの案内表示がない。 	・プロムナードの天井が低く、頭上の表示が設置しづらい。	6	A
		・「A12 A15へ迂回」という表示がないと、エレベータを使う人が垂直移動できない(わからない)。	6 7	A
		・地下のサインが見づらい(車椅子トイレのサイン等)。 地下で災害等起きたら助からない。	他	A
		・自分の位置確認したい 路面表示等で対応が必要。	他	A
		・横の壁全て広告に使われている。スペースをうまくサインのために使えないか(柱の有効利用等も要検討)。	他	A
		・広告が目立っていて必要な表示がわかりづらい。	他	A
		・地上にエレベータのサインがない。	他	A
		・地下街に通じるエレベータがそのビルだけのエレベータか、見ただけではわからない	他	A
		・バス路線図で新しい路線が含まれていないものがある。	他	A
		・西口の地上の路線図はバイク、自転車(放置)で近づけない。	10	A
		・西口の地下のサイン(ビルへの入口等)が見にくい。 ビル入口とバス路線は色分けする等の必要がある。また、もう少し大きくして欲しい。	10	C
交差点	<ul style="list-style-type: none"> 青信号の時間が短い。(高齢者には渡れない) 歩道橋は車いすが利用できない。 交差点をわたる際、車いすは低く危険。 音声案内信号機が不足している。 	・区役所前横断歩道 青時間が短く、足の悪い人などは渡りきれない。	1	C
		・横断歩道の中央分離帯で歩行者が待つためには、もう少し広げる必要がある。 車が多すぎるので車を減らす何らかの対策が必要。	1	C
		・新都心歩道橋 車いすが利用できるようにして欲しい。	7	C
		・信号が変わる時間がわかる信号は便利である。	他	C
		・ペペ前の交差点では車いすは低いので車から見えないのでは。	1	D
騒音	<ul style="list-style-type: none"> バイクや店の音がうるさい。 大ガード下での電車の音がうるさい。 	・バイクや店の音がうるさい。	他	C

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	班	
バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・柵等でバス乗降がしづらい。 ・バス停へのアクセスが少ない。 ・バスの行き先案内がわかりづらい。 ・誘導員がいない。 ・運転手により車を寄せない場合がある。 ・アクセスのスロープが急で危険な箇所がある。 ・バス路線図が見にくい(高さ等)。 ・車いすでは時刻表が違法駐輪やバス停の柱が障害となり確認できない。 ・違法駐車により、バスがバス停に寄せられない。 ・バス停に点字ブロックがないため、視覚障害者は利用できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗降時、柵やロープがバリアになり乗降しづらい。安全面での問題があるのかもしれないが、改善の余地あり。 	12	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バス停車帯にバスが停車している場合、車いすで通過しづらい。 	12	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バス停へのアクセスが1箇所しかないのは問題 ペDESTリアンデッキの延伸等でエレベータ設置等すれば良いのでは。 	12	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バスの行き先がわからない。表示も小さく見づらい。 	12	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルをペDESTリアンデッキ上から見たら、屋根上に大きく行き先が見えるようにしておくとかかりやすいのでは。 	12	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・都庁の所(地下バス停)にはバスの警備員(誘導員)が常にいる(ワンマンでバック時には誘導員が必要ということになっている)。同じようにバスターミナルにも誘導員を配置すれば良いと思う。 	12	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バスの停車の仕方では運転手によって寄せない人もいる(客が少ない時車線に戻りやすいという理由から)。 ハード的整備のみでなく運転手の意識改善等も重要(監視が重要)。 	12	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バスが離れて停車しすぎである。 	14'	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー対策が全く行なわれていない。 	14'	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスターミナルは南口に組み込まれる方向で動いている(3年を目途に)。 	14'	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バス停 小田急の横断歩道のところのスロープが急で危険。 	13	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・中野行きに「あと 分 でバスが来る」という表示・音声案内があり便利。 	他	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線図の線が細く見づらい。 	10	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・地下のバス路線図では、英語表記の上に入出口地図が貼られていて読めない。 	10	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の時刻表や路線図がバス停の屋根の柱や違法駐輪で隠れて見えない。また車いすでは近づく事ができないので、確認できない。 	3	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・バス停に違法駐車があり、バスがバス停につける事ができない。 	3	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道から車道に1回降りてバスに乗るようになっていた(駐車車両のためバスが歩道に寄れない)。 	3	C
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停に行き先案内(音声案内)が欲しい。 	3	C		
<ul style="list-style-type: none"> ・バスの系統図が見にくい(柱などに小さく設置されている(西口地下))。大きな見やすいサインが必要。 	10	C		
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まわりに点字ブロックを整備していない。 	1	D		
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停付近にバイクが駐車しているため、バスが歩道に寄せず乗降が不便(いったん車道に降りる必要がある) 	他	C班都営新宿線(京王新線)・大江戸線コース		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	班	
EV	<ul style="list-style-type: none"> EVの利用時間に制限がある。 JR改札口へは、マイシティのEVを利用することとなり、時間の制約がある。 EVのボタンが高くて押せない。 一般利用者が多いEVは障害者が利用しづらい。 地下街へのEVが少ない。 EVの場所がわかりづらい。 バス停の情報システムが誤作動する事がある。 EVの案内表示がわかりづらい。 EVが狭い。 EV内に鏡がないので、車いすバック時にぶつかる可能性がある。 EV稼働時のランプは見づらい。 障害者対応のEVがない箇所がある。 EVが設置されていない箇所がある。 	・利用時間制限があり、利用できなかった。	5 6	A
		・エレベータのボタンが高すぎる（手が不自由な場合、頭で押すなどが必要）。	7 8	A
		・エレベータの臭いが気になる。	14' 15	A
		・エレベータは一般利用者に使ってもらって良いが、障害者の利用を妨げるようでは使いづらい（アルタエレベータは一般利用が多い）。	他	A
		・エレベータ、エスカレータ、階段の3点セット整備ができていない。	他	A
		・地下街へのエレベータが絶対的に少ない。	他	A
		・商業ビルのエレベータも営業時間等の制約がある（20時前後等）。	他	A
		・場所もわかりづらい。	他	A
		・品川 蒲田では来るバスが車いす対応かどうかまでわかり便利。	他	A
		・駐車場の情報システムに従うと誤って別のバスに乗ってしまう危険性もある（バスと駐車場の案内がうまくリンクしなかった場合）。	他	A
		バス自身が情報発信するシステムはどうか。		
		・エレベータサイン（3号機）では丸の内線を利用できるように受け取ってしまう。	8	A
		実際には階段があり、車いすでは利用できない。		
		・JRの改札口（東口、中央東口）へ行くにはマイシティのエレベータを利用せざるを得ない。	12	B
		・車いす対応エレベータがない所がある。	他	B
		・マイシティのエレベータであり、エレベータの時間の制約がある（始発、終電まで稼働していない）。	14	B
		・外に設置されているEVは、ランプがついているかどうかわかりにくい。	13	C
・利用時間が限定されている。	13	C		
・時間が限定されているものと24時間のものがある。	他	C		
・全体的に狭い。	他	C		
・エレベータに鏡がないと、バックで下がる時に人にぶつかる可能性がある。	他	C		
・一般の人は階段を使うように表示して欲しい。	他	C		
・ニューサンパークビルのエレベータは、障害者対応でないのでも後ろ向きではボタンが押せない。脇のコンソールが欲しい。	9	D		
・メトロプロムナードとサブナードとの接続部にエレベータが欲しい。階段が広いので作れないか。	7	D		
・障害者対応エレベータになっていない。	8	D		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所	班	
施設・地下通路	<ul style="list-style-type: none"> ・施設入口・連絡通路（区役所・サブナード・プロムナード・EV設置ビル等）に段差があり、移動できない。 ・地下通路の利用時間の制限があるため、始発・終電が利用できない。 ・災害発生時に避難する際、1ルートのみでは不足する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・川瀬ビル付近も段差があり、移動しづらい。 ・2名で車いすの段差通過補助した。 	5' 6	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・区役所入口の段差解消できないか。 	1	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・サブナード・プロムナード、区役所・サブナードの間に段差があり、エスカレータと階段しかないので、通行できない。 	6	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・りそな銀行側に段差あり。 	14'	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・新しい建物へのアクセスでも段差が多い。 	他	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・メトロプロムナード（地下通路）の利用時間と東京メトロエレベータは利用時間が6:00～23:00となっており、始発あるいは終電まで利用できない。 	5	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・地下通路の管理区分は、都、メトロ等多岐にわたり調整が困難である。 	5	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・地下より各建物にはバリアフリーでは行けない箇所が多い（地下出口は建物側からの要請によるものが多い。なお、費用負担は建物側となる）。 	5	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータ手前の扉が車いす1人では開けられない。 	12	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・区役所入口 	1	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・段差がわかりにくい。早急に改善する必要がある。 	4	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道とビル（店）との段差が大きい部分があった。 	4	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・段差がない店もある。 	4	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・南口の入口地盤にバスやタクシーを集約するのは良いが、東側へ出庫する際はどのようにするのか？（今のままでは人と車が交錯する） エスカレータ、エレベータを設置予定 	他	C
		<ul style="list-style-type: none"> エスカレータ、エレベータに加えてスロープも設置して欲しい（停電の時や災害時に困る） 自転車用のスロープは設置する予定 	他	C
<ul style="list-style-type: none"> ・地下の出入口は水が入らないように一段高くなっている。 どうか、バリアフリーにして欲しい。 	他	C		
<ul style="list-style-type: none"> ・区役所の入口は4段の段差があるため、車いすは通れない。 	6	D		
<ul style="list-style-type: none"> ・区役所入口は正面をスロープにして欲しい。もし無理ならば、スロープの表示をわかりやすくして欲しい 	他	C班都営新宿線（京王新線）・大江戸線コース		
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレ清掃中の場合、利用できるトイレへの案内がない。 ・車いす対応トイレへの案内がない。 ・トイレ使用中のランプがついたままとなっている。 ・トイレが汚い箇所がある。 ・利用時間が限定されている。 ・障害者用トイレがない箇所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレ清掃中に他に利用できるトイレを示すべき。 	他	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・車いす対応トイレの表示をすべき（入口の部分、誘導）。 	他	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・トイレ「使用中」のランプが電気のON、OFFと対応し、消し忘れ時に使用中と勘違いしてしまう（消さない人が多いのでは？）。 	15	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・障害者用トイレは健常者利用不可のはずなのにむつ台があるのはおかしい。 	15	B
		<ul style="list-style-type: none"> ・東南口のトイレはあまりきれいでなく、使用されていない様子。 	13	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・利用時間が限定されている。 	13	C
休憩施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・ベンチに日よけがない箇所がある。 ・歩道に休憩施設がない場合休めない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータ前の女性用トイレは、車いすで入れたが、中が狭いため結局使えなかった。 	8	D
		<ul style="list-style-type: none"> ・障害者用のトイレが1つでもあれば良いと思う。 	8	D
		<ul style="list-style-type: none"> ・ベンチはあるにはあるが、日よけがない。 	4	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・ガードの下の先の少し広い場所に休憩施設があれば良い。 	5	C
<ul style="list-style-type: none"> ・歩道に水飲み場等があると便利である。 	他	C		
<ul style="list-style-type: none"> ・並木やベンチを整備し人に優しい道づくりをして欲しい。 	他	C		

項目	問題点	具体的な意見及び箇所		班
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・柱が発光して、歩きづらい箇所がある。 ・路上喫煙は危険。 ・植樹が役立っていない箇所がある。 ・障害者・一般利用者共用のESがあるといい。 ・携帯電話等で話しゃメールしながら歩いている人にぶつかる可能性がある。 ・混雑しているため、移動しづらい。 ・困った際の案内人が不足している。(ボランティア等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・西口地下1階では、柱が発光している部分があり、まぶしくて歩きづらいこともある。 	6	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・駅と周辺店舗を一体的に整備する必要あり(待合のイスは可動式にする、禁煙化等)。 	他	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・路上喫煙が危険。 	他	A
		<ul style="list-style-type: none"> ・低木はあってもほとんど役立っていない。 	11	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・車いす対応のエスカレータは、普通の人でも車いすも同時に利用できるようなものがあると便利。 	他	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・電動車いすは歩道と車道のどちらを走っていいかわからない(自転車とすれ違う時など危険)。 	他	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・路上での歩きタバコは危険。辞めていただくよう指導して欲しい。指導と併せて、駅周辺に喫煙スポットの設置を検討する予定。 	他	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・携帯電話を利用しながら歩き、前を見ていない人が多い。 	他	C
		<ul style="list-style-type: none"> ・車いすだと本を読みながら・メールをしながら歩いている人は目に入らないのでぶつかる。 ・区がやっている駐輪場はあるのか。あまりない。 	1 他	D D

新宿駅周辺道路 A班コース(7/24)
問題点整理図(その1)

⑦→⑧

・エレベータのボタンが高すぎる(手が不自由な場合、手で押すなどが必要)。



⑥→⑦

・「A12→A15へ迂回」という表示がないと、エレベータを使う人が道迷移動できない(わからない)。



⑥

・サブナードのブロード、区役所のサブナードの間に向道があり、エスカレータと階段しかないため、通行できない。
・西口地下1階では、音が鳴っている部分があり、まぶしくて歩きづらいこともある。
・ブロードの天井が低く、頭上の表示が設置しづらい。



⑤→⑥(追加ルート)

・川越ビル付近も段差があり、移動しづらい。
・2名で車いすの回廊通過補助した。



⑫

・バス乗降時、柵やロープがバリアになり乗降しづらい。安全面での問題があるのかもしれないが、改善の余地あり。
・バス停車時にバスが停車している場合、高い声で通達しづらい。
・バス停へのアクセスが1箇所しかないのは問題
→ペDESTリアンデッキの延伸等でエレベータ設置等すれば良いのでは。
・バスの行き先がわからない。表示も小さく見づらい。
・バスターミナルをペDESTリアンデッキ上から見たら、屋根上に大きく行き先が見えるようにしておくとうりやすいのでは。
・乗降の所(地下バス停)にはバスの整備員(誘導員)が常にいる(ワンマンでバック時には誘導員が必要ということになっている)。同じようにバスターミナルにも誘導員を配置すれば良いと思う。
・バスの停車の仕方では運転手によって寄せない人もいる(客が少ない時間帯に便りやすいという理由から)。
→部分的整備のみでなく運転手の意識改善等も重要(監視が重要)。



⑤→⑥

・利用時間制限があり、利用できなかった。



①

・区役所入口の段差解消できないか。



- ← : 地上での移動
- ← : 地下での移動(B1F, B2F)
- ← : Bデッキでの移動

⑬-⑭

・エレベータの臭いが気になる。



⑭ (追加ルート)

- リモーター側に段差あり。
- 迂回しても下水道等(溝)がバリアとなる。
→手動車いすだと車輪がはまる。
- バスが離れて停車しすぎである。
- バリアフリー対策が全く行われていない。
- 高速バスターミナルは
→南口に組み込まれる方向で動いている(3年を待たずに)。



⑬

・バス停→小田急の連絡通路の入り口のスロープが急で危険。



(その他の重要)

【ルート整備について】

- 点字ブロックがない部分が多かった。
- 新しい建物へのアクセスでも差が多い。
- 誘導ブロックの機能は、ベビーカー等を引く人等のバリアになっている。一部切符等で対応できないか。

【地下の案内表示について】

- 地下のサインが見づらい(車椅子トイレのサイン等)。
→地下で両手等触れにくく動かない。
- 自分の位置確認したい
→誘導表示等で対応が必要。
- 線の継ぎ目に赤に覆われている。スペースをうまくサインのために使えないか(柱の有効利用等も要検討)。
- 広告が目立っていて必要な表示がわかりづらい。

【エレベータについて】

- エレベータは一般利用者に使ってもらって良いが、障害者の利用を増やす上では使ってもらえない(アルタエレベータは一般利用が多い)。
- 地上にエレベータのサインがない。
- 地下室に通じるエレベータかそのビルだけのエレベータか、見ただけではわからない。
- エレベータ、エスカレータ、階段の3点セット設置ができていない。
- 地下室へのエレベータが絶対的に少ない。
- 高層ビルのエレベータも営業時間等の制約がある(20時前後等)。
- 場所もわかりづらい。
- 丸の内線から大江戸線へエレベータで直接アクセスできない。

【バスについて】

- バス路線間で新しい路線が含まれていないものがある。
- 中野行きに「あと〇〇分でバスが来る」という表示・音声案内があり便利。
- 高川一橋では来るバスが車いす対応かどうかまでわかり便利。
- 停車場の情報システムに誤ると誤って別のバスに乗ってしまう危険性もある(バスと停車場の案内がうまくリンクしなかった場合)。
→バス自身が情報発信するシステムはどうか。

【トイレについて】

- トイレ清掃中に他に利用できるトイレを示すべき。
- 車いす対応トイレの表示をすべき(入口の部分、誘導)。

【その他】

- 駅と周辺店舗を一体的に整備する必要あり(符合のイスは可動式にする、装飾化等)。
- 路上の標が危険。

⑧

・エレベータサイン(3号機)では丸の内線を利用できるように受け取ってしまう。
→実際には階段があり、車いすでは利用できない。



⑨ ⑬

・地下を歩くのは歩道の段差がないため歩きやすい(車いすにとっても)。ただ、都庁へ行く舗装ブロックは小さく、ガタガタして車いす移動に適さない。
・ブロック舗装は日地の関係でガタガタする。何か良い舗装等あれば良いのだが。



⑬

・バス路線図の線が細く見づらい。
・地下のバス路線図では、実路線図の上に出入口地図が貼られていて読めない。
・西口の地上の路線図はバイク、自転車(放置)で近づけない。



⑭

・「使用中」のランプが電気の調、OFFと対応し、消し忘れ時に使用中と勘違いしてしまう(消さない人が多いのでは?)。
・障害者利用不可のはずなのにむつ台があるのはおかしい。



新宿駅周辺道路 日班コース(7/24)
問題点整理図(その1)

④

・点字ブロックが設置されていない。



③

・バス停の時刻表や路線図がバス停の屋根の柱や違法駐輪で隠れて見えない。また車いすでは近づく事ができないので、確認できない。



・バス停に違法駐輪があり、バスがバス停につける事ができない。



②

・歩道に陥没している箇所があり、歩道幅が狭まり、特に高齢者にとっては危険である。



・歩道の横断勾配がきつい箇所がある。



・違法駐輪が多い。出入口で歩道が狭くなっている箇所にも違法駐輪がある場合もある。



・歩道が雨水で濡れている場合には、車いすが滑りやすくなる。

・点字ブロックが設置されていない。
・積物の乗り入れは拒否りつけ版がある。



⑤

・点字ブロックが途切れている。設置されていない。



・メトロプロムナード(地下通路)の利用時間と東京メトロエレベータは利用時間が6:00~23:00となっており、始業あるいは終業時で利用できない。
・地下通路の管理区分は、都、メトロ等多岐にわたり調整が困難である。



・地下より各建物には、バリアフリーでは行けない箇所が多い(地下出口は建物側からの要請によるものが多い。なお、管理責任は建物側となる)。



← 地上での移動
← 地下での移動(B1F, B2F)



⑪

・荷降ろしの車が多く、歩道をふさいでいる。



・途中ブロックが設置されていない。



・歩道に物置や看板が飛び出していて、歩道が狭くなっており、通りにくい。



・段差があって通りにくい(車いす)。



・種別歩道の歩道幅が狭い(車いす)。



⑫

・JRの改札口(東口、中央東口)へ行くにはマイシティのエレベータを利用せざるを得ない。

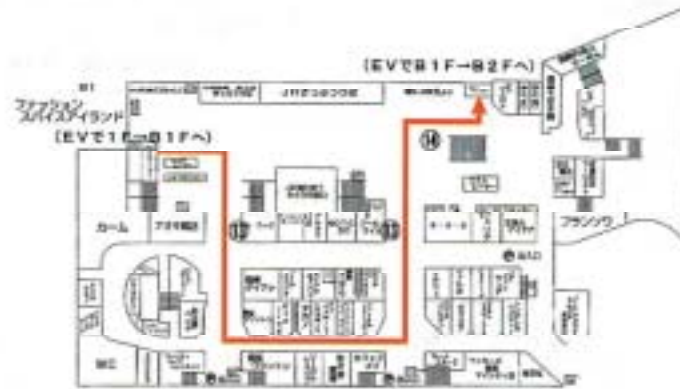


・エレベータ手前の扉が車いす1人では開けられない。



〈その他の意見〉

- ・点字ブロックが敷設されていない箇所が多々あるが、高齢者にとっては、すり足等で移動するため、移動しやすい場合もある。歩道の通行ゾーンを整理するべきである。
- ・車いす対応エレベータがない箇所がある。



⑭

・マイシティのエレベータであり、エレベータの時間の制約がある(始発、終電まで稼働していない)。



⑮

・メトロプロムナードとマイシティの樓で高さが揃っている。



新宿駅周辺道路 C班コース(7/24)
問題点整理図(その1)

④

- ・歩道とビル（店）との段差が大きい部分があった。
- ・段差のない箇所もある。



- ・ベンチはあるにはあるが、日よけがない。



③

- ・歩道から車道に1回降りてバスに乗るようになっていた（駐車車両のためバスが歩道に寄れない）。
- ・バス停に行き先案内（音声案内）が欲しい。



①

- ・区役所入口
-段差がわかりにくい。車道に注意する必要がある。
- ・区役所前横断歩道
-青信号時間が短く、足の悪い人などは渡りきれない。

- ・横断歩道の中央分離帯で歩行者が待つためには、もう少し広げる必要がある。
- ・一度が多すぎるので車を減らす何らかの対策が必要。

- ・歩道と車道の境界ブロックの段差が気になる（3cm程度）。
-段差が1つ・1つである。一掃一掃する必要あり。
- ・歩道と車道の段差
-車いすと段差解消板で使い勝手が違う。



⑤

- ・階段とスロープが併設されている部分はスロープだけでも良いのではないか（車いすが回転するのに狭い）。
- ・カードの下の先の少し広い場所に休憩施設があれば良い。



- ・ガードを越けた先に大きな消火器のようなものがあった。何のためのものかわからないが、歩道を狭くする原因となへている。



⑥

- ・歩道と車道との境界にある車止めは歩行者が多いときには邪魔になる。



- ・点字ブロックが抜けている部分があった。
- ・古い点字ブロックは取壊がはげている。



- ← 地上での移動
- ← 地下での移動 (B1F, B2F)

②

- ・店から歩道に物が溢れていた。自転車が駐輪されている。
- ・バイクの駐輪も多い（大型）。



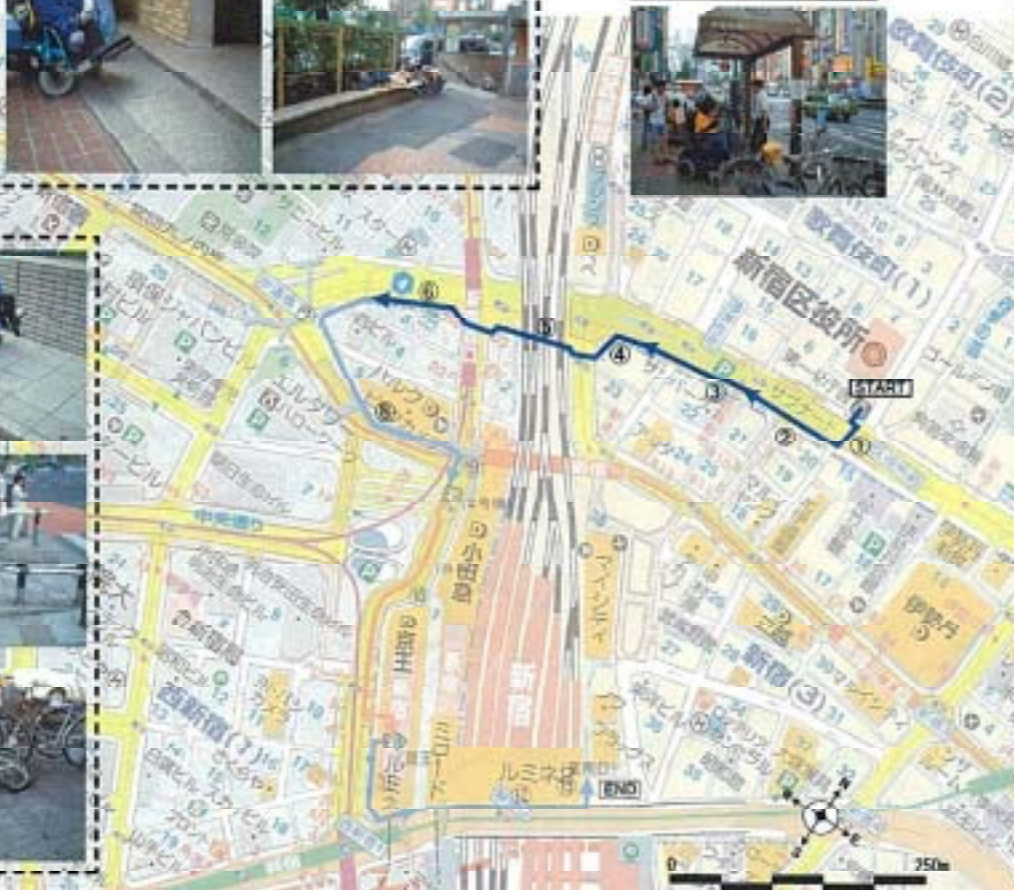
- ・ブロックの日地が1cm程度あり、ヒール等がひっかり危険である。



- ・横断歩道は歩道の幅が狭くあり、電動車いすでもハンドルと取られる。
- ・一掃やかにできないか。



- ・地下からの出入口部に自転車等が置かれていて、何かの時に危険。



新宿駅周辺道路 C班コース(7/24)
問題点整理図(その2)

⑩

・新都心歩道橋
一車いすが利用できるよ
うにして欲しい。



⑪

・バスの路線図が壁にくい(緑などに大きく表示
されている(西口地下))。大きな見やすいサ
インが必要。
・西口の地下のサイン(ビルへの入口等)が壁に
くい。
→ビル入口とバス路線は色分けする等の必要
がある。また、もう少し大きくして欲しい。

⑫

・駐輪はあってもほとんど立
っていない。



⑬

・特に設置されているロビー
は、ランプがついているか
どうかわかりにくい。
・利用時間が固定されてい
る。



・東南口のトイレはあまりきれ
いでなく、使用されてい
ない様子。
・利用時間が固定されてい
る。



← : 地上での移動
← : 地下での移動(B1F, B2F)

〈その他の意見〉

【エレベータについて】

- ・時間が限定されているものと24時間のものがある。
- ・全体的に狭い。
- ・エレベータに壁がないと、バックで下がる時に人にぶつかる可能性がある。
- ・一般の人は階段を使うように表示して欲しい。

【その他】

- ・南口の人口密度にバスやタクシーを集約するのは良いが、東側→西側する際どのようにするのか？(今のままでは人と車が交錯する)
 - エスカレータ、エレベータを設置予定
 - エスカレータ、エレベータに加えてスロープも設置して欲しい(停電の時や災害時に困る)
 - 自転車用のスロープは設置する予定
- ・車いす対応のエスカレータは、普通の人も車いすも同時に利用できるようなものがあると便利。
- ・地下の出入口は水が入らないように一段高くなっている。
 - どうにか、バリアフリーにして欲しい。
- ・歩道の地下埋設工事の際に段差が出来やすい。
- ・歩道のマンホールが盛り上がりしている部分がある。
 - マスのやり方が問題。
- ・横断歩道には点字ブロックがない。
- ・電動車いすは歩道と車道のどちらを走っていいかわからない(自転車とすれ違う時など危険)。
- ・点字ブロックの色が見にくいものがある。
- ・タイルが滑るものがある(特に新しいもの)。
- ・信号が変わる時間がわかる信号は便利である。
- ・歩道に水飲み場等があると便利である。
- ・芝木やベンチを整備し人に優しい道づくりをして欲しい。
- ・バイクや店の音がうるさい。
- ・看板類も美しくない。
- ・路上での歩きタバコは危険。辞めていただくよう指導して欲しい。
 - 指導と併せて、駅周辺に喫煙スポットの設置を検討する予定。
- ・携帯電話を利用しながら歩き、前を見ていない人が多い。

②

- ・障害者用エレベータのサインが小さい。
- ・サインは何箇所かに欲しい。



- ・障害者用エレベータの利用時間は始発から終電まではずだが、案内は7時から11時までと書かれた。

- ・コンコース側に点字ブロックがない。「へそ」のより狭ったところはあるのだが、幅が広いので真中に手すりがあるといい。
- ・一考えてはいる。朝夕で人の流れが全く違うので手すり付け方がいい。

- ・階段が暗い。
- ・点字ブロックで、階段があるというサインがない。設置して欲しい。



- ・障害者用エレベータはスムーズには乗れない。まず待たされるだろう。
- ・エレベータ等でかなり待たされる場合は時間が読めない。車に乗る方が時間がよめる。
- ・気軽に使えない。杖の人は警備員に止められそうになった。
- ・「前もって連絡して欲しい」は嫌わしい。



- ← 地上での移動
- ← 地下での移動(B1F, B2F)

- ・ニューサンパルクビルのエレベータは、障害者対応でないで後ろ向きではボタンが押せない。前のコンソールが欲しい。



①

- ・手動車いすは縦横斜より横斜の方が怖い。
- ・歩道がせこせこする。特に点字ブロックは邪魔。もっと歩道幅員が欲しい。



- ・横道通り北歩道は、点字ブロックが全くない。誘導ブロックが欲しい。



- ・点字ブロックが幅え込みの方へ入ってしまっている。
- へべ方向へつなげるといい。



- ・タイルが一部欠けている所があり危険。



- ・同じような色の少しの段差はつまづきやすく危険。
- ・歩道・階段の水切りは同じタイルを使っているのが危険。



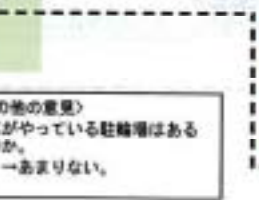
- ・バス停まわりに点字ブロックを整備していない。



- ・バスの交差点では車いすは低いので車から見えにくいのでは。



- ・車いすだと本を読みながら、メールをしながら歩いている人は目に入らないのでぶつかる。
- ・緑石が急なものは、車いすの前輪がはまりやすい。



- ・歩道タイルの目地が深いので車いすだとガタガタする。
- ブロックの大きさを考えて欲しい。
- ・地下街入口があるため、通れる歩道の幅が狭い。



- 〈その他の意見〉
- ・区がやっている駐輪場はあるのか。
- あまりない。

⑦

・メトロプロムナードとサブナードとの接続部にエレベーターが狭しい。階段が広いので作れないか。



サブナード



⑤

・サブナード内に誘導ブロックがない。
・サブナード内のスロープも連続になっている。



・スロープの段差があるトイレがあり車いすは入れない。



⑥

・区役所の入口は4段の段差があるため、車いすは通れない。



⑧

・障害者対応エレベータになっていない。



・エレベータ前の女性用トイレは、車いすで入れたが、中が狭いため結局使えなかった。



・エレベータ前のトイレのサインでは、男性用が開通った方向に付いている。



・障害者用のトイレが1つでもあれば良いと思う。

(3) 新宿駅周辺地区ユーザーエキスパートにおいて抽出された課題

1) ユーザーエキスパートの役割・調査内容等について

目的

新宿駅は日本一の大規模ターミナルであり、通常の交通バリアフリー化手法としてのワークショップだけでは捉えきれない問題も、数多く内包していると考えられる。そういった問題の補完を目的として、日ごろ交通バリアフリーに対する問題意識を持っている方へ協力を依頼。

対象

自分自身や近親者が障害を持っている等の理由で、交通バリアフリーに関して精通されている方を対象とした。

調査内容等

新宿駅及びその周辺地区におけるバリアフリー上の問題点・課題について調べ、問題箇所を写真等に記録して区に提出。

2) ユーザーエキスパートの調査結果等について

調査結果概要（意見等の傾向）

7月上旬に募集をかけ、7月～8月にかけて調査し、最終的には5名（他に障害者の方の協力も有り）の方より提出があった。

次頁以降に、具体的な意見・要望を項目別に整理し、概要を記載した。なお、具体的な意見・要望については、ユーザーエキスパートの意見を尊重し、できるだけ表現をそのまま記載することとし、必要に応じて注釈を入れた。

ユーザーエキスパートによる調査結果の傾向として、鉄道駅（乗り継ぎ含む）に関する指摘が半数以上を占め、その内案内に関する事項が多く挙げられていた。

具体的意見・要望の例

- ・意見・要望の多い駅の案内に関する事項では、「乗換え,施設案内」に関する意見や「駅構内」に関する意見が多く、「案内が複雑でわかりにくい」、「案内表示がないため案内標識等の誘導案内を設置してほしい」等の指摘があった。
- ・また、駅に対する意見・要望としては、乗換えのバリアフリー化に関する意見やホームに関する意見（ホームドアやホーム幅等,車両との段差や隙間の解消）、上下移動に関する指摘（エレベータ,エスカレータ等）も多かった。
- ・さらに、ワークショップでは意見の少なかった駅の混雑、駅の対応等についても指摘が多かった。
- ・個別の指摘の中では、事業を継続的に検証していくシステムの構築に関する指摘や今後成立予定の大都市駅の改造に関わる補助スキーム（都市鉄道利便増進法案）についても視野にいれてほしいといった計画全般に関わる意見もあった。

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
案内	全般	・高齢者・障害者に限らず、案内がわかりにくい。 ・案内表示や路線図等は、文字の大きさ、見易さ等留意してほしい。	新宿駅は高齢者・障害者に限らず、誰もがまともに使えない、迷路と化した駅である。	-
			案内が分りにくい。	1
			どこがどうなのか行き先が分りずらく、自分がどこにいるのかが解からない。	2~10
	出入口	・出入口の案内（名称含めて）がわかりにくい。	案内表示、路線図、時刻表などの位置、大きさ、見やすさ、わかりやすさ、親切さ、ひらがな英語表記。	-
			表示するだけでなく、対象者にわかりやすく。案内の外国語表記、ひらがな、カタカナ表記などは、小さく添え書き（ふりがな）するのではなく、漢字（かな混じり）日本語表記と同じ大きさのものを表示するなど。色の変化のみでの情報提供は行わず（鉄道の種別など）必ず、色覚障害でも利用することができるよう、白黒、マーク、文字による説明と併用する。表示の目的地への案内矢印は、方向とともに距離を併記する。また、とくにお手洗いへの表示などについては、最短距離で行けるよう、角度をつけた方法も必要。	-
			出口が分りにくい。	1
			出口の呼称が、「西口」と「中央西口」、「東口」と「中央東口」、「南口」と「新南口」のように、まぎらわしいものが多く、初心者は混同してしまう。	-
			出口の呼称が、「西口」と「中央西口」、「東口」と「中央東口」、「南口」と「新南口」のように、まぎらわしいものが多く、初心者は混同してしまう。「副都心口」「歌舞伎町口」「タイムズスクエア口」「甲州街道口（ルミネ口）」のような呼称を併用すると良いのではないか。	-
			案内版を大きくして見やすい場所に。西口・東口・中央口等。	1
			JR南口と京王西口を結ぶ通路で、京王西口へ下りる階段には「京王線のりば」の案内しかないが、階段を下りて右へ向かえば小田急やJR西口が近いので、その案内を加えてほしい。	11
			同じ事業者で乗り場が2ヶ所に分散している、「京王線」と「京王新線」、都営大江戸線「新宿」と「新宿西口」は、駅名を変えるなどの対応で何とかならないか。特に、都営大江戸線から東京メトロ丸の内線に乗り換える場合、同じ駅名の「新宿」ではなく、「新宿西口」で下車する必要があるなど、初めての人はとても理解できない。	-
			左も右も「都営大江戸線」と表示された案内標識があり、わかりづらい。直進するとどの線へいけるかを一緒に表示すれば、紛らわしさがなくなる。	12
			大江戸線新宿西口駅から小田急線と京王線に乗り換えのため行く途中、両線の案内掲示板を取付けてほしい。	13
			乗換など駅の案内を分かりやすくしてほしい。	1
			JR南口から京王線への乗換口がわかりにくい。	14~16
			京王ルミネ口とJR南口を直接結ぶ経路には階段しかないが、迂回すればエスカレータがある。京王ルミネ口の改札前に経路案内標識が欲しい。	17
			中央通路の案内標識で、西口・中央西口方面か、東口・中央東口方面のどちらに向かえばよいか、「境界」がわかりにくいので、離して表示するなど誤解のないようにしてほしい。JRから民鉄各線への乗換はすべて異なる出口で、小田急へは「中央西口」又は「南口」、京王線へは「中央西口地下鉄乗換改札」、京王新線・都営新宿線・大江戸線へは「南口」、大江戸線「新宿西口」へは「西口」、東京メトロ丸の内線へは「西口」又は「東口」となっている。これは高齢者はもちろん、すべての初心利用者にとって大変複雑なので、駅構内全体に丁寧な案内標識が必要である。	-
			JRから民鉄各線への乗換はすべて異なる出口。小田急へは「中央西口」又は「南口」、京王線へは「中央西口地下乗換改札」、京王新線・都営新宿線・大江戸線「新宿」へは「南口」、大江戸線「新宿西口」へは「西口」、東京メトロ丸の内線へは「西口」又は「東口」となっているが、大変複雑なので、駅構内全体に丁寧な誘導案内が必要である	-
西武新宿線西武新宿駅は、新宿区役所の案内掲示板を取付けてほしい。	18			
どっちのどの出口に出れば何がある等の案内を分りやすく表示して欲しい。	1			

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
案内	駅構内	<ul style="list-style-type: none"> ホームの誤認識を防ぐため、案内をわかりやすくしてほしい。 エレベーター・エスカレーター・トイレ等の設置位置をわかりやすくしてほしい。 	駅構内がわかりにくい。	1
			5・6番線特急ホームは、降車客が新南口への階段に誤って上り、迷い込むケースが多い。南口通路、中央通路方面への案内標識を見やすくする必要がある（「m先」の表示も一緒に）	-
			7番線、9番線を発着する特急があり、誤って5・6番線に来た利用客が、誤りに気づいて7番線、9番線に駆け込むというトラブルがある。7番線、9番線を発着する特急案内は、南口通路と5・6番線を結ぶ階段の途中踊場にあるが、階段の降り口に設置すべきである。また、中央通路には案内がなく、時間が近づくと駅員が肉声で案内しているが、案内が必要である（できればホーム整備に併せて、特急の発着をすべて5・6番線に集約してほしい）。	19
			小田急急行ホームで、案内標識の直下にOX SHOPが入り、標識を見えなくしている箇所がある。	-
			新宿駅北通路から1から6番線を利用しようとするとき、1から6番線があたかも、東口の先にあるような案内表示がある、何m先を右へ何mなどの表示の方法をとることが必要。	-
			エスカレーターが活用されず、それが階段の混雑を助長している面があるので、エスカレーターの案内を、利用者が見る場所に目立たせて設置する必要がある。	-
			エレベーター（注・ホーム外）がわかりにくく、また不便。	-
			都営新宿線・京王新線ホームの駅案内表示は、ここが会社の分岐点であること（東は都営・西は京王）であることがわかるようなイメージ表示をしてほしい（都営1日乗車券等のフリーパスを使っている人が、有効範囲を間違えないようにするため）。	-
	構内のトイレの位置が分かりづらい。	20		
	異常時情報	<ul style="list-style-type: none"> 異常時（電車の不通・遅れ等）の情報を充実してほしい。 	<p>J R線新宿駅は、異常時情報の掲示板は東口と南口にあるが西口にはない。西口にも取付けてほしい（西口はお知らせだけ）。</p> <p>電車の不通・遅れ等のインフォメーションが不十分。</p>	21
	時間表示	<ul style="list-style-type: none"> 所要時間表示やわかりやすい時間の表記をしてほしい。 	中央線は普通・快速・特別快速・通勤快速など種々の系統があるので、所要時間入の停車駅案内が必要である（一部あるが目立たない）。	-
			時計を身につけていない人の場合や、それが子どもの場合なども想定して、アナログとデジタルを併用し、ごご3じ、ごぜん9じ などの表現も必要。	-
			気をつけて見なくても改札営業時間の表示が目に入ってくるような表示をして欲しい。	-
	車両の表示	<ul style="list-style-type: none"> 車両の行先表示等を充実してほしい。 	京王やJ Rの一部の電車では、LEDによる電光文字によって、他線等の運転見合わせ・遅延などの運転状況が車内で流されるが、京王では、その際は、運転状況のみとなってしまい、停車駅、種別、行き先、次駅などの文字による案内が、なくなってしまう。交互の表示する必要がある。行き先、駅名なども外国語や かな などで案内しているので、運転状況やテロップ広告などもそうする必要がある。	-
旧型の小田急ロマンスカー車両には、行先表示がない。			-	
車両アナウンス	<ul style="list-style-type: none"> 車内アナウンスが聞こえない場合がある。 	<p>車掌や自動音声による車内アナウンスは聞こえるように行う必要がある。</p> <p>都営新宿線が京王新線の車掌は、車内に出てきて聞こえ具合を確かめてからアナウンスを行っていた。走行箇所によっては、特にトンネル内などの場合、通常は聞こえる音量でも騒音に掻き消されることがあるので、走行時車内での騒音発生ポイントや音量を把握する必要がある。</p>	-	

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
駅入口	JR	・新宿駅東口イベント広場（地上）より、JR新宿駅東口改札（地下）や東京メトロ丸の内線（地下）を利用する場合は、民間のマイシティEVを利用せざるを得ない。（開店まで待つ必要がある）	JRと東口イベント広場より、JRや丸の内線の新宿駅を利用する際は、マイシティのエレベータしか利用できない。	22
			JR新宿駅東口イベント広場からJR東口改札及びメトロプロムナードに、エレベータを設置してほしい。	23,24
			JR新宿駅より車いす利用者が駅構内に入るためにはマイシティのエレベータを利用しないと行けない。そのため、開店するまで待っていなければならない。	-
	京王線，京王新線	・地上より京王線や京王新線を利用する場合は、貨物用EVを利用することとなる。	京王線新宿駅等から地上部へ出る方法は京王百貨店の貨物用のエレベータしかない。目印が分かりにくい。	25
			都営新宿線（京王新線）新宿駅は、周辺のビルにエレベータがないため、京王線新宿駅へ通じるエレベータを使用しなければならない。	25
	都営大江戸線	・地上より車いすで大江戸線新宿駅を利用する場合は、渋谷側のEVを利用せざるを得ない。 ・大江戸線新宿西口駅を利用する場合には、民間ビル内設置のEV(交通局所有)を利用せざるを得ない。（迂回率が高くなる）	都営大江戸線新宿駅は、周辺のビル（新宿駅西口方面）にエレベータがなく、地上部に行く場合は、渋谷側にあるエレベータしかない。	26
			都営大江戸線新宿西口駅では、地上に出て乗り換える場合、雨宮ビルのエレベータしか行くことができない（パレットビルは、歩道との間に段差有り）。	27
車いす利用者が丸の内線新宿駅から都営大江戸線新宿西口駅に乗り換える際には、エレベータはパレットビルしかない。（注：雨宮ビルを利用する場合は迂回率が高くなる。）			27	
西武新宿線	・西武新宿駅を利用する場合には、貨物用EV（利用者制限有）を利用せざるを得ない。	西武新宿線西武新宿駅構内に向かう際は、プリンスホテルの貨物用のエレベータしか使用できない。また、エレベータの場所を示す案内表示がない。	28,29	
都営新宿線新宿三丁目駅	・都営新宿線新宿三丁目駅は、（13号線の建設に併せて）コンコース階～地上部についてもバリアフリー化を検討してほしい。	都営新宿線新宿三丁目駅では2004（平成16年度）年度にホーム～コンコース階にエレベータ1基設置しようとしているが、13号線の建設に併せてコンコース階～地上部についてもバリアフリー化を検討してほしい。	30,31	
券売機	蹴りこみ	・券売機に蹴りこみをつくってほしい。	車いすが入るような蹴り込みが券売機の下にないため、高い位置にあるパネル（ボタン）の位置が押しづらく不便である。車いすに乗っている人の高さ（地面から約80～100cm）に車いすが入るような蹴りこみを券売機の下に作ってほしい。パネルの位置を車いすに乗ったまま操作できるように低くしてほしい。	-
			券売機のコイン投入口の幅が狭く入れづらい。受け皿式のコイン投入口にしてほしい。	-
	操作性	・コイン投入口やタッチパネルのコントラスト，その他ボタン等車いす利用者に配慮してほしい。	タッチパネル式の券売機だと角度や光の加減によっては車いす利用者にとっては見づらい。光で反射しないようにしてほしい。	-
			タッチパネル式液晶の券売機等については、文字等のコントラストを明確にし、色覚障害の利用者が利用しやすいよう、白黒表示とするか、それを選択することができるようにする必要がある。（例：新幹線東京駅）	-
			券売機 子ども2人のボタンを設置するか、人数と、大人子どもを別々のボタンで選択できるようにする。（介助者と同行し、共に割引の場合が多いので半額を1度に2枚買える設定をする必要がある。障害者割引使用者で介助者ともに割引で半額の場合）障害者でかつ小児の切符を券売機でも買えるように設定をする必要がある。	-
			冬の時期、手袋をしていると券売機のボタンをどう押しても反応しない。	-
			切符の購入や自動改札への投入や、タッチなどをしないで済むシステムが必要。すべての利用者の利用時の無料化と、それを支える仕組みの構築が理想的。（上肢不自由者）	-
介助	・切符購入時も介助してほしい。	切符を買う時も駅員さんに介助してほしい。	1	

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
路線図	料金表示	・文字を大きくしてほしい。 ・高さ等車いす利用者に配慮してほしい。	料金表の金額は文字が小さく見えない。自販機ももっと字を大きくしてほしい。 運賃表示の位置が高く見づらい。運賃表示の位置を低くするか、もしくは角度を付けてほしい。点字ブロック・音声を設置してほしい。	-
	その他	・路線図設置を充実してほしい。	きっぷ売り場と、列車内にある「路線図」を、駅改札内にも所々設置してほしい。 車内の路線図は、場所を移動しなくても見られるよう、すべてのドア上に必ず1以上設置する必要がある。車いす（フリー）スペースにおいて、また車いす使用者等からも見やすい位置にも路線図や電光文字案内器などを設置し必要な情報提供を行う。 直通乗り入れの車両では、実際に運行している線区の路線図を見られず不便をすることのないよう、乗り入れる路線の路線案内・事業者の路線図を併せて掲示する必要がある。	-
改札口	幅	・駅員がいる箇所だけでなく、車いす対応の幅広改札口を設置してほしい。	JRルミネ口の改札口は車いす使用者が通れない。 車いす対応の改札口は駅員のいる端だけである。一般の利用者の人が駅員に場所等を聞くなどするために、車いす対応の改札口にたまっていることがあり、なかなか改札を出られない時がある。他の改札口の幅も広くしてほしい。	-
	利便性	・利用者の利用し易いように検討してほしい。	改札口の有人改札部の高さが高い。 エレベータの出入口前に直接自動改札機を設置するなどにより、中間階を通らずにホームとラチ外地上などを結ぶエレベータを設置し、多少の距離の歩行に痛みや疲れなどの苦痛を伴う、または歩行するのに時間や負担が大きくなる利用者などにたいして利用しやすい環境を整えていく必要がある。	-
階段	表示の明確化	・「上がる」「下がる」等の表示をわかりやすくする。 ・衝突や接触、転倒に配慮してほしい。	階段を「上がる」「下がる」の表示を大きくわかりやすくし、乗客の流動をスムーズにし、衝突や接触などを避ける必要がある。手すりのある壁側は、上り・下りを限定せず、必要な人に譲る意識を喚起する必要がある。 階段の角の尖った部分は、転倒時等にもできるだけケガをしないよう、やわらかい材質を使うか、やわらかいものでカバーする必要がある。 階段では、弱視などの利用者が踏み外さないよう、段差ごとに、コントラストをつけた線で、横幅いっぱい、段の変わり目を示す必要がある。	-
	幅	・階段の幅が狭い。	各ホームの階段の幅が狭い（上乘・下乗の人達がいっせいに上下すると混乱して動けなくなる）。	2～9
エスカレーター	車いす用	・混雑時は利用できないこともあり、移動できない。 ・車いす対応不可のESが多く、移動時に事故等の可能性もあり、不安である。	JR新宿駅のエスカレーターの多くは「車いす対応不可」になっている。	32～43
			エスカレーターに付いている車いす乗車機能は、混雑時など人の多さを理由に使用させてもらえない。車いすは階段を使えないので絶対使わせてほしい。マナー啓発ポスターや看板も作ってほしい。	-
			車いす介助をお願いしてエスカレーターに乗り込んだ途端、車いすが傾き車いす破損、首筋を痛めてしまった事がある。	32～43
			駅員が車いす対応にしてくれず、エスカレーターを使って登り下りするときに、一人対応のため大変不安な気持ちがあった。	32～43
			普通エスカレーター対応（下り）での降車時、一般乗客が後から下りてくるのを駅員が制御しないため、万が一エスカレーターが停止した場合、将棋倒しになる可能性がある。	32～43
	エスカレーターを降り切った時すぐに手を離されてしまうと操作が間に合わず車イスがロックしてしまい、次々と客が降りてきて将棋倒しになった。	32～43		
その他	・エスカレータの方向が片方向となっているため、高齢者等移動しづらい場合がある。	以前は上りのエスカレーターだったが、今は下りで運転している箇所がある（高齢者は悲惨）。 京王線新宿駅のホームから改札口へ向かうエスカレーターは上りだけ。荷物を抱えた高齢者には辛いもの。下りエスカレーターも欲しい。（注：時間により運転方向変更）	44 45	

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
エレベータ	設置必要性	・多くの利用者が利用する駅であるが、エレベータがない、少ない。	大きな駅であるにも関わらず、ホームにエレベーターがなかったり、上りのエスカレーターはあっても降りのエスカレーターがなかったりするのは驚くしかない。	-
			他の主要駅でベビーカーでエレベーターを利用する若い母親を数多く見ていたので新宿駅にも(エレベーターが)当然あると思っていたがない。	-
	設置方針	・混雑等踏まえ、エレベータを設置してほしい。 ・大型エレベータを設置してほしい。	重い荷物をもって成田エクスプレスを利用したがエレベータがなく悲惨だった。	-
			障害のある者や足の悪い高齢者にとっては、昇りであろうが降りであろうが階段は大変である。	-
			混雑しているホームを車いすで動くのは困難なので、中央通路、北側通路にもエレベーターを設置してほしい。	-
エレベータ機能	・ボタン等機能の配慮をしてほしい。	マンモス駅にふさわしい大型エレベーターを設置してほしい。	-	
エレベータ利用時間	・利用時間に制限がある。	現在の北通路を東西自由通路とし、新たな改札内通路をつくるのであれば、その通路にもエレベータを設置することが必要。	-	
トイレ	必要性	・トイレが少ない。 ・障害者用トイレでは、施錠されている場合がある。 ・多機能トイレを設置してほしい。	誰もが一人で自立して移動するためには、エレベータのボタンの方式や、位置も配慮が必要。足蹴り式またはすべてのボタンを下方まで伸ばす(車いす、両上肢不自由)、左右の壁への設置(車いすの場合など前では手が届かないことが多い)	-
			東京メトロ丸の内線新宿三丁目駅は、エレベータ、エスカレータを設置しているが、伊勢丹のエレベータが6時から23時までしか利用できない。	46
			車いす用トイレが少ない。西口にも設置してほしい。(注：JR改札内西口)	20
			トイレが少なく、どこにあるかわからないので困る。	20
			障害者トイレに鍵がかかっている。	-
			乳幼児については、授乳室、オムツ替え場所、ベビーシート付きお手洗い、お手洗いのおまる、その他、乳幼児の親や支援者から見て必要な機能の整備が必要。	-

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
ホーム	ホーム構造	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性等考慮し、ホームドアを設置してほしい。 ・柱に衝撃緩和等考慮してほしい。 ・ホームを広くしてほしい。(売店等の工夫) 	ホームからの転落及び事故防止の為、ホームと線路を分ける柵若しくは壁を設置してほしい。	-
			ホームドア、ホーム可動柵の設置 視覚障害者の転落、死亡・傷害事故防止ほか、酒酔いの利用者、混雑時等の誤った転落、知的障害者の急な駆け出し、精神障害の方やストレスの溜まった人などの衝動的自殺の際の列車進入等によるまた転落のみによる死亡事故、傷害事故とその不安を無くし、誰もが安心して利用できるようにする。タイヤの乱れは、他の利用者ハンディのある利用者へ、分かりづらさや予定した限られた便の利用困難、納得の行かなさからのパニックなどの形でも大きく波及する。	-
			ホームや建物の柱には、衝撃緩和クッションを巻いてほしい。	-
			ホームのかさあげ、素速い対応をしてほしい。	47～51
	隙間と段差	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームと列車の隙間が広い。 ・ホームと列車の段差が大きい。 	売店などを小さくしたり少なくしたり、或いは移動したりしてホームを広くして欲しい。	-
			JR13番線の南側は、列車とホームの隙間が開いており、危険である。	52
			ホームと電車の隙間を狭くしてほしい。電車のドアが開るのが早い。	47～51
			ホームをまっすぐにしてほしい。	47～51
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームへの移動が不便である。 ・階段付近のホームは狭くなっているため車いすでは危険を感じる。 ・車いすでのルートは遠回りとなる場合がある。 	JR各ホームの段差と隙間 1 番線・新木場行き(段差8cm、隙間16cm) 2 番線・赤羽行き(段差10cm、隙間12cm) 3 番線・成田エクスプレス(段差9cm、隙間14cm) 3 番線・大宮行き(段差10cm、隙間17cm) 4 番線・成田エクスプレス(段差8cm、隙間16cm) 4 番線・川越行き(段差5cm、隙間14cm) 5 番線・特急あずさ&かいじ=新型車輛(段差なし、隙間12cm) 8 番線・東京行き(段差11cm、隙間27cm)(最前・南口付近が大) 11 番線・千葉行き(段差11cm、隙間21cm) 13 番線・池袋方面(段差9cm、隙間23cm)(前方・中頃・後方・随所にある) 9/26のホーム移転で変更あり。	47～51
			埼京線に乗るのに長く歩くと階段等で不便。	-
			ホーム内階段付近の場所が大変狭くなっていて、車いすで通る時危険を感じる。	-
			乗降者が多いのでホームに人があふれ通れないことが度々ある。	2～9
休憩施設	必要性	電動車いす使用で、池袋に行くことを南口で依頼した際、中央線南口のエスカレーターで先ず下り、さらに中央線中央口のエスカルで中央通路に行き、その上13番線のエスカルでホームに上がってやっと山手線に乗車した。かなり遠回りをさせられた。	32～43	
		ホームにある自動販売機が障害者対応になっていない。障害者対応の自動販売機を設置してほしい。	-	
		水のみ場がない。	-	
		構内に(駅舎内に)ベンチがない。	-	
		みんなの広場とか会話を楽しむ場所があればいい。	-	

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
乗換え	全般	・乗換えが不便である。	各ホーム間の乗換えが不便。迷子にもなる。	-
	他社間	・京王線とJR間の乗換え通路（駅構内）のバリアフリー化してほしい。 ・都営新宿線新宿駅からJR新宿駅南口までの乗換えは階段等の段差がある。 ・大江戸線新宿西口駅の乗換えに際し、エレベーターを設置してほしい。 ・新宿三丁目における丸ノ内線と都営新宿線の乗換えには、車いす用階段昇降機しかない。 ・京王線と丸ノ内線の乗換えは、新宿三丁目駅（都営新宿線経由）がしやすいが都営区間に別料金が掛かる。	京王線とJR新宿駅の中央通路の乗換え通路をバリアフリーに改造してほしい。	53～55
			JR 京王線への乗換ルートに階段があり、車いす利用者は利用できない。	56
			都営新宿線新宿駅京王新線口からJR新宿駅南口までの乗換えは階段等の段差があり、車いす利用者は別ルートを強いられる。	57,58
			大江戸線新宿西口駅への乗り換えに配慮して、中央通路が東西通路にエレベーターを設置して欲しい。（注：JR改札内通路）	53～55
			丸の内線新宿3丁目駅から都営新宿線新宿3丁目駅に行くためには、キャラバンター（注：車いす用階段昇降機）しかない。	59
	京王・京王新線（都営新宿線）-東京メトロ丸の内線間の乗り換えは、新宿三丁目を使うと楽であるが、新宿-新宿三丁目が都営地下鉄となり、この区間のみ別料金を取られる。運賃を安くしようとすると、新宿駅での労多い乗り換えを強いられる。	-		
連絡通路	・京王線・京王新線間の通路をスロープ化してほしい。	京王の新宿-新線新宿間の通路の小段はスロープ化してほしい。 京王線から京王新線への連絡通路は車いすが利用できるようなスロープにしてほしい。	60 61,62	
有人化	・JR・小田急連絡改札（南口乗換え口）は無人であり対処する人がいない。	JR・小田急連絡改札には有人改札が必要である。現状でも、張り付いている駅員がフル稼働状態である。 小田急線への南口の乗り換え自動改札が無人であり、対処する人がいない。	- 63	
混雑	駅構内	・混雑が激しい。 ・特に平日の朝がひどく、混雑と人の流れの交錯（特定箇所）により移動しづらい。	日本一混雑する駅であり、とにかく終日すさまじい。	-
			エスカレーター脇の階段は特に混みあう。	-
			降りられず次の駅まで行ったことがある。	-
			平日朝は中央通路へ向かう階段が大混雑し、まともに移動できない。	-
			階段の上り下りの時、人の流れに押されて目的の方向へ行くことができなくなる。	2～9
			1・2番線ホームの北端にある中央通路への階段は、平日朝は大混雑し、階段を待つ利用者が南口通路の下辺りまでいっぱいになる。ホーム上の危険・混雑を避けるため、新南口又は南口の橋上通路に一旦出て、他のホームへ迂回して中央通路へ向かったり、一旦全員が下車した列車内に再度入り、車内を移動通路代わりに使う人もいるくらいである。南口通路と中央通路の間に連絡通路を設けるなど、降車客の分散化を図るとともに、利用者が集中するスポットには防護柵が必要である。	64,65
			改札口付近が乗降客でごったがえしている。	2～9
			小田急線改札口の出入りの人とJR南口改札の出入りの人が交錯して歩けない。	2～9
			南口の小田急線連絡通路からの人の波と、JR山手線池袋行き並びに渋谷行きからの人の波が交錯して歩けない。	2～9
			JR新南口又は南口の橋上通路に一旦出て、他のホームへ迂回して中央通路へ向かう人も多く、誰もが安心して快適に利用できるよう、混雑を解消する必要がある。	-
	JR埼京線（1～4番線）は南に寄っているため、池袋方の車両が大混雑し、渋谷方がすいているというアンバランスが生じている。	-		
	混雑は一日中であり、人の流れも速く少しのゆとりも感じられず疲れる。	2～9		
	切符購入	・切符購入時に混雑している。	JR南口切符売場付近の大渋滞。 券売機が混雑していて買えない。また、行くまでに時間がかかる（都営新宿線から乗換え）。	- -

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
駅の対応等	アナウンス	・事故等異常時のアナウンス等対応が悪い。	電車が事故等で遅れている時のアナウンスとかの対応が悪い。	-
	駅員数	・駅員が少ない。 ・車いす等利用者対応の駅員を増員してほしい。	乗降客が多い割にはホームの駅員がいない。	-
			車いす使用で降車時、駅員がいなかった事がある。	-
			ラッシュ時の不便さを改善するためにも、駅員の数を増やしてほしい。	-
			車いす対応の駅員を増員してほしい。	-
	待ち時間等	・待ち時間が長い場合がある。 ・利用者に合せた対応を行ってほしい。	なにか頼むことがあっても駅員の姿が全くない。	-
			待ち時間は5分ぐらいの時もあるが、20～30分待たされたこともあった。	66
			急いでいる時もあると思うので、呼出した時にすぐかけつけてほしい。	
	駅員の対応に関する教育等	・車いす等手足の不自由な人に配慮した教育等徹底してほしい。	駅での対応 車いす使用での鉄道利用の際、着駅への連絡がつくまで乗せてもらえず、待たされる。物理的には十分間に合って乗車できる便を利用できないことを解消する必要がある。特にJR。また、手押し、手漕ぎ、電動など車椅子によって、また各個人によって必要な対応が違（電動車椅子の場合、携帯式スロープ板が必ず必要、手押しの場合は必要ない場合もあり、降車の場合のみ必要という場合など、それぞれ。）ので、本人の意思を十分確認し、利用者に合わせた接遇、乗降補助の手順や機器操作などを行う必要がある。	-
			駅間連絡優先のため、車いすスペースのある新型車両が来ても乗れない時がとても惜しい。	-
駅員の対応が良くないし、遅すぎる。 手足が不自由な人間が駅を利用する時の気持ちが本当に分かって貰えるように社員の教育訓練を徹底してほしい。			-	
車いすの取扱・介助の社員教育は車いす利用の障害者を招いてやってほしい。 精神障害、知的障害者に対しては、わかりやすさ、ていねいさなどをもった接遇、関係職員、また周囲の人の、意識の改善（意識のバリアの解消）、理解と、それに向けての啓発が必要。マニュアル的な研修のみでは不十分であり、交流や当事者の企画や参加によるが必要。もちろん、先に編集されたマニュアルを使用した研修も必要である。			-	
サービスの保障	・駅構内においては、自発的なボランティアを受けるのではなく、駅員による公共交通サービスとして、ハンディのある車いす利用者等が利用できるように対応してほしい。	駅員の車いす使用障害者に対する「車いす用スペース」座席への誘導を徹底してほしい。	67	
その他	・車いす用渡り版をホームに設置してほしい。	駅ボランティアの否定 ハンディのある利用者も、他の利用者と同じように、公共交通などの移動手段を本来的に自由に利用して自立的に移動したいのであり、誰の手を借りることなく他の利用者と同じように利用したいのだから、少なくともボランティア（自発的な自由意志・無償）によるサポートを、遠慮をしながら、もしくは押し付けがましく受けるのではなく、少なくとも事業者等が業務として利用できる環境（人員・人的サービスの質）を保障する必要がある。	-	
		車いす利用者が電車に乗る時、渡り板を持ってくるのを忘れることがある。渡り板がホームごとにある所とない所がある。せめて、1ホームに1個は設置してほしい。	-	

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
計画全般	駅施設全般 (関連機関との調整等)	<ul style="list-style-type: none"> ・南口方面における渋谷区との調整や都庁との関連による都との調整等について行ってほしい。 ・継続的によりよくしていくためのシステムの構築について検討してほしい。 ・国の駅大改造のための補助スキーム等利用するよう検討してほしい。 	<p>新南口方面の一体的整備に当たり渋谷区との、都庁と各駅間の整備にあたり東京都と、基本構想策定の段階から、調整を行う必要がある。</p> <p>新宿駅、新宿駅周辺、新宿区のみで完結しない、鉄道車両やバス車両、ホームドア等についても、基本構想において方針を示し、他地域等と連携をとっていくなどの必要がある。</p> <p>今回の交通バリアフリー基本構想で策定された内容に沿って、事業を行うのみでなく、継続的に検証し、よりよくしていく「システム」の構築が必要。</p> <p>国土交通省では「都市鉄道利便増進法案」を来年度に提出する準備をしており、成立すれば、駅関連事業者が三セクを設立し、駅を大改造するための補助スキームができる。</p> <p>鉄道や乗り換えに必要な駅施設(駅に併設するホテルやレストラン、百貨店などを除く)の整備にかかった費用を、国と自治体と三セクの3者で3分の1ずつ負担する仕組み。</p> <p>公共交通機関は「安心・安全・快適」が使命。人の輸送であることを肝に銘じて欲しい。エレベーターの設置や案内を充実させ、駅員の方の手を借りずに利用し易くしてほしい。</p> <p>駅自体を重層化してスペースを生み出してほしい。</p>	-
	利用者参画	<ul style="list-style-type: none"> ・各事業の事業計画等への利用者参画を行うよう検討してほしい。 	<p>公共交通特定事業等への利用者参画を行うよう、基本構想に謳う必要があります。設計者が、さまざまな不自由を感じている利用者や、利用できていない人たちの意見を聞かずに設計することはあってはならない。先に意見なり、動いてみたりして作るべきであり、作った後に意見を求められるのではいけない。</p>	-
その他	車両内設備	<ul style="list-style-type: none"> ・車両内の設備について、バリアフリー化してほしい。 	<p>小田急線小田原行きロマンスカーのホームウェイや、はこね号の乗降口は2ステップの階段があり車いす使用者は抱えてもらって利用しており、車内通路も狭くトイレにも行くことが出来ない。</p>	70~73
			<p>小田急線小田原行きサポート31号・えのしま31号ロマンスカー(途中切り離し)(段差11cm、隙間19cm)車いすスペース1つ有るが、車いすスペース車両は小田原行きのみである。</p> <p>誰もが、優等車(グリーン車)、指定席、自由席、展望席などの目的などに応じて同じように移動でき、また旅を楽しめるよう、車いす使用者ほかが利用できるセパレートの撥ね上げ席を伴うスペースは各車両、各目的毎に配置する必要がある。セパレートの際、1つを撥ね上げベーカーや、歩行器、杖などを置き、もう一つは広げたまま着席することができる。体格の大きい人には、セパレートでない連続した椅子(ロングシートなど)が必要である。</p>	70~73
	利用できない車両	<ul style="list-style-type: none"> ・段差等あり利用できない車両がある。 	<p>JRの沼津行き「あさぎり」は段差・階段があり車いす使用者の利用ができないと言われた。(段差18cm、隙間14cm)</p>	68,69
	介助者	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用者の介助をする際、不便、困難である。 	<p>段差が多すぎる。車いす利用者を介助するときに不便・困難がある。</p>	47~51
	マナー	<ul style="list-style-type: none"> ・エスカレータ利用時の歩行等ある場合、不自由な人にとって利用困難となる場合もある。 	<p>利用者の身勝手の制限として、エスカレータの歩行、駆け上がり、駆け下り、喫煙、携帯電話が挙げられる。</p> <p>エスカレータ利用時に歩行する人がいると、杖をついている人、片麻痺により掴まるベルトの方向が決まる人などが、利用困難となる。</p>	-
	タバコの煙	<ul style="list-style-type: none"> ・タバコの煙に対して配慮してほしい。 	<p>駅務室等からタバコの煙の流れ込む場所について、確認できていないが、あれば対策が必要。</p> <p>5・6番線において、あずさかいじの2号車は禁煙車両であり、喫煙所が禁煙指定席車両の扉の前にある。煙の中で待たされることは、あってはならない。</p>	-
	避難通路	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急時の避難通路を確保してほしい。 	<p>緊急時の非難通路をつくって欲しい。</p>	-

1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.



13.



14.



15.



16.



17.



18.



19.



20.



21.



22.



23.



24.



25.



26.



27.



28.



29.



30.



31.



32.



33.



34.



35.



36.



37.



38.



39.



40.



41.



42.



43.



44.



45.



46.



47.



48.



49.



50.



51.



52.



53.



54.



55.



56.



57.



58.



59.



60.



61.



62.



63.



64.



65.



66.



67.



68.



69.



70.



71.



72.



73.



<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
歩道	歩道の段差	・段差があり車いす利用者にとっては、移動しづらい。	車いす使用で、車道から歩道に上がるとき、V字型の深い溝は何とも辛い。 アルタや紀伊国屋の入口にわずかな段差があり不便。	1 -
	歩道上の障害物	・違法駐輪・バイク、ポール等歩行の際障害となっている。	新宿駅東口アルタから東側にあるような交差点に立っている低いポールは、視覚障害者や、背の高さなどによっては気付かず衝突しそうで危ない。	-
			J R新宿駅東口の三井住友銀行の前の歩道上のポールが車いす利用者には邪魔なので対策を考えてほしい。	-
			東南口と新南口間の甲州街道ガード下は、違法駐輪・バイクが多く、通行の妨げになっている。	2,3
	舗装	・補修の凸凹により、車いすへの振動がきつい。	新宿駅周辺・都庁周辺は自転車の山があり、車いすでは通れない。自転車置き場を沢山つくて欲しい。	4~23
			道路工事の度に埋め込み、盛り上がり凸凹になっており、車いすへの振動がきつい。上肢障害もあり車いすを顎で動かしているととくにきつい。	-
施策等	・安心して歩ける空間を確保するため、歩行者と自転車の専用道を確保してほしい。	重点整備地区において、安心して歩ける空間を確保するため、歩行者と自転車の専用道を確保し、空気環境の改善・保全をする必要がある。	-	
案内	施設	・高齢者・障害者だけでなく、誰にとっても案内がわかりにくい。 ・案内表示や路線図等は、文字の大きさ、見易さ等留意してほしい。	大江戸線新宿西口駅から地上へ出て（D5より）すぐ左折のところで新宿区役所の案内掲示板を取り付けて又は立ててほしい。	24
			都庁は、第一本庁舎/第二本庁舎の区別がつきにくい。案内標識で明確にする必要がある。	25
			都庁を出ると標識が何もなくて、どちらへ向かえばよいか迷いやすい。標識が付いている場所は、出入口からは柱が邪魔して視認できない。標識の位置を見直す必要がある。	26
	バス	・バスターミナルの位置に関する案内を明確にしてほしい。 ・車いす利用可のノンステップバス（高速バス含む）等の時刻表の提供をしてほしい。	高速バスターミナルは、新南口（JRバス系列）と中央西口（民間バス系列）に分かれており、いずれも不便な場所にあり、わかりづらい。	-
			バスターミナルの停留所の位置を伝えるサインを明確にしてほしい（音声含）。	-
			現在新宿から発着している高速バスのうち、車いすで利用できる2階建て車両を使用する運行は、その車両を使用して運行するダイヤを、少なくとも平日・土曜・休日などのダイヤ毎に指定し、時刻表に表示する必要がある。	-
バス	ターミナル、バス停	・各系列のバスターミナルを集約してほしい。 ・車いす等ハンディのある人に配慮したターミナルを設置してほしい。 ・バス停に段差があり、また駐車車両や放置自転車等により利用しづらい箇所がある。	停留所や配布物、インターネットなどによるの時刻表提供を行い、これには車いす以外の下肢等にハンディのある乗客がノンステップ車両を選択できるようにする。	-
			高速バスターミナルは、新南口（JR系列）と中央西口（京王・小田急系列）に分かれており、いずれも不便な場所にあり、わかりづらい。甲州街道南側線路上に整備されるバスターミナル1箇所、これらをすべて集約し、わかりやすくしてほしい。	-
			バスターミナルを新たにつくる場合は、ノンステップ化がしやすく、1度の輸送容量により、低公害に貢献する、2階建て車両、接続バス（全長18m車両）、長大バス（全長15m車両）などの使用に耐える構造とする必要がある。	-
			ハンディキャップのある人のための優先駐輪スペースも検討する必要がある。	-
			アルタ前のバス停は車いすだと段差があつてうまく昇れない。	-
			歌舞伎町等のバス停は駐車車両、放置自転車のせいで利用しづらい。	-

<ユーザーエキスパートからの意見・要望 資料>

意見・要望の概要			具体的な意見・要望	写真
大項目	小項目	概要		
バ ス	運行	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの停車位置が悪く、利用しづらい。 ・乗降位置に配慮してほしい。 ・停車時のアイドリングを行わないようにしてほしい。 	西口・バスターミナルではバスの停車位置が悪くて、車いす利用者が通る時通りにくい。	-
			新宿西口バス乗り場2号エレベータ付近において、京王バスの永福町営業所行きバス停付近でスロープにバスが乗り上げている。	27
			路線バスの運転者や運行管理者などは、下肢、上肢等にハンディがある場合のバス乗降は、利用者が乗降する扉を選択することが必要となる場合があることを認識する必要がある。	-
	車両	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両のノンステップ化を進めてほしい。 ・乗降方式（リフト、スロープ板、ノンステップ）を表記してほしい。 	ターミナルでの停車時にアイドリングを行わない。やむを得ず、アイドリングをする際は、その理由がわかるように表示を出して行う必要がある。	-
			全ての路線バス車両は、ノンステップバスとする必要がある。特に、公共交通の要となる新宿に出入りする路線の車両は、その必要性が大きい。	-
			スロープ角度による恐怖感や安全性、車いすの長さの物理的制限などによって、スロープ板付、リフト付きでは利用困難な車いす利用者もいることから、車種を含めて車いすアクセシブル車両の運行便を指定して表示する必要がある。	-
システム等	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通優先信号や専用レーンの設置等のシステムを検討してほしい。 	地域乗合の路線バスに関して、車内の形状や車いす乗降の角度などが外見では分かりにくいので、車いす乗降方式（リフト、スロープ板、ノンステップ）、段数0（無し）、1、2、床面高さ、30、35、53、58、65、80、85、90cmなど（中扉）を車両の前部及び、乗り込み口に表記する必要がある。	-	
施設、立体構造	地下通路	<ul style="list-style-type: none"> ・新宿区役所及びサブナード間に段差があり、車いす利用者は利用できない。 ・メトロプロムナード～サブナード間は階段・エスカレータとなっており、段差があり、車いす利用者は移動できない。 	渋滞など関係なく運行できるよう、公共交通優先の信号システム（PTPSなど）や、専用レーンの新設や取締りの強化など、また、交通需要の調整（TDM）が必要。	-
			新宿区役所の地下とサブナードはつながっているが階段があり行かれない。スロープの併設が望ましい。	-
			サブナードのB11付近には、新宿区役所に近い通路にもかかわらず、エレベータがない。丸の内線新宿駅を利用する際も同様。	28
	副都心関連	<ul style="list-style-type: none"> ・副都心は垂直移動が多い。 ・バリアフリー化されたルートが閉鎖されている箇所がある。 ・スロープがわかりづらい箇所がある。 	サブナードに行く際には、アルタが川瀬ビル、タカノのエレベータによりメトロプロムナードまで行けるが、メトロプロムナード～サブナード間に階段等の段差があり、車いす利用者は行けない（サブナードを通過して区役所へも行けない）。	29
（メトロプロムナードへ通じる）アルタのエレベータの開閉時間が短すぎるので長くしてほしい。			-	
その他	サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用者等利用できるような個別の移動サービス等を確保してほしい。 ・需要に応じたシャトルバスやリンクバス等検討してほしい。 	（個別移動サービス、車いすアクセシブル型タクシー）乗降場所の確保と、利用者参加によるレイアウトが必要。	-
			新宿駅はほとんどの人がまともに利用することができない、迷路と化した駅であり、乗換え距離が長く、短縮が必要であることなどから、需要に応じてそれぞれ結ぶ無料シャトルバス、リンクバスが必要	-
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を利用する移動制約者等踏まえ、エレベータ等のアクセスに配慮する。 	都庁本庁舎出入口のスロープは、色調が単調でわかりづらい。	31
			西新宿副都心は、立体都市計画区域で、高層ビルが多く、垂直移動を強いられている。	30
			都庁第一本庁舎の地下鉄都庁前連絡通路は、特別警戒を理由に閉鎖されている。この通路はエスカレータで移動円滑化され、天候にも影響されない利便性の高い通路である。	-
			都庁第一本庁舎出入口のスロープは、色調が単調でわかりづらい。	31
			足が不自由で自転車を使う人などもあるので、自転車置き場はエレベータなどでのアクセスのよい場所に設置する必要がある。	-

1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.



13.



14.



15.



16.



17.



18.



19.



20.



21.



22.



23.



24.



25.



26.



27.



28.



29.



30.



31.



(4) 高田馬場駅周辺地区ワークショップにおいて抽出された課題

1) 駅に関する課題

項目	問題点	具体的な問題点及び箇所	路線
案内誘導	<ul style="list-style-type: none"> ・ 入口の案内（サイン）の不足 ・ 誘導ブロックの迂回 ・ エレベータへの案内（サイン）の不足 ・ 案内標示がわかりにくい・案内標示の不足 	・ コンコースの売店を鉄道員の詰所にして細かな対応ができるようにしてはどうか。	1 JR山手線
		・ 「早稲田口」は「早稲田通り口」とするとわかりやすい。	1 JR山手線
		・ 戸山口がどこにあるのかわかりづらい。（よく道を聞かれる）わかりやすくして欲しい。「南口」等の名称で	7 JR山手線
		・ ビックロの券売機から改札への障害者の導線が迂回しているが短くできないか？あるいは券売機を別途設置するなど。	1 西武新宿線
		・ エレベータの位置がわかりづらい。（どのエレベータがどこに行くのか）	3 西武新宿線
		・ 案内標識がわかりづらい。矢印が上を向いていると（「上」）本当に上とってしまうケースがある。	3 西武新宿線
		・ 壁面や床面にわかりやすく方向表示をしてほしい。	5 西武新宿線
		・ 改札口の名称がわかりにくい（地域の人と協議して決めていない）	他 東京地下鉄東西線
		・ L字型に配置されていて、通路側一辺の券売機が混雑しているのに対し、もう一辺は空いている。配置を考えるべき。	1 JR山手線
		・ view窓口がなくなれば人の流れがスムーズになるのでは？今は迂回しなければならぬ。（以前はなかったのになぜ？）	1 JR山手線
駅入口	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅入口が混雑している。 ・ 施設（KIOSKやびゅー窓口）があり狭い。 ・ 雨天時の混雑の際、ガード下部分で雨にぬれる。 ・ ガード下が暗い。 	・ KIOSKも同様にコンコースの中で広い範囲を占めていて、スペースが有効に使われていない。	1 JR山手線
		・ 何件も売店があるので西武の階上に集約する等できないか？券売機の向きを変えて人の流れをスムーズにする予定。	1 JR山手線
		・ 早稲田口ガード下部分には明るい色で屋根をつけて欲しい。雨天時にさらに混雑す	7 西武新宿線
		・ 地下鉄、JR、西武とたくさん人が集まっていてスペースが狭い。（キヨスク等店が	1 東京地下鉄東西線
		・ 戸山口改札のガード下を明るくして欲しい。（照明、色使い）	7 JR山手線
		・ （戸山口）JR高架の色も明るくして欲しい。	7 JR山手線
		・ JRの改札を目白側に設置して欲しい。（無人でもよい。）今は目白方面の利用者は早稲田口に集中して混雑がひどい。	1 JR山手線
		・ 戸山口の混雑がひどい。西武のコンコースが広いので合わせて利用できるようにして欲しい。（連絡橋バリアフリー、JR利用客による西武線改札の利用）構造上は難しく、制度の整備が必要。	7 JR山手線
		・ （戸山口は）混雑時間帯は更に混雑する。	7 JR山手線

項目	問題点	具体的な問題点及び箇所	路線
切符購入	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者用ボタンがない。 ・ 券売機の操作が難しい。 ・ 車いすでは券売機が操作しづらい。 ・ 視覚障害者にとってタッチパネルの券売機は使いづらい。 ・ 障害者と一般の人がぶつかりあう危険性がある。 ・ パスネットは高齢者・障害者にとっては不便である。 	・ 券売機に「障害者」のボタンがなく、今は「子供」のボタンを押している。ボタンをつくって欲しい。同じ半額でも「子供」の表示になると嫌がる障害者も多い。	1 JR山手線
		・ 券売機の操作が難しい。便利だけれども高齢者等は逆に使いづらい。シンプルなものも必要ではないか。	1 JR山手線
		・ 障害者手帳を見せなければ割引されない。	1 JR山手線
		・ 自動券売機にボタンをつけて一人でも買えるようにして欲しい。(JR側としては障害者料金で誰でも乗れる。というリスクはあるが。)	1 JR山手線
		・ パスネット等を使うと一般大人料金となるため、障害者が利用できない。	1 JR山手線
		・ 券売機とお腹の間にもう少しスペースがあると車いすで使いやすくなる。	1 JR山手線
		新しい機械はスペースが広がっている。	1 JR山手線
		・ 車いすで使う場合、券売機の下テーブルが厚く足元の邪魔になる。もう少し薄くなると使いやすい。	1 JR山手線
		・ 西武券売機の「子供」ボタンの位置が高いように思った。	1 西武新宿線
		・ ビック口の券売機は古い。新しい券売機では改善されている。	1 東京地下鉄東西線
		・ 券売機のコインの投入口には工夫が必要。	1 東京地下鉄東西線
		・ (券売機の)タッチパネルは視覚障害者には望ましくない。	1 東京地下鉄東西線
		・ 車いすと一般の人がぶつかり嫌な顔をされた。周辺にどんな人がいるのかなかなかわからない。	1 東京地下鉄東西線
		・ (券売機に)蹴りこみがなく、つま先が当たる。	1 東京地下鉄東西線
		順次対応中	1 東京地下鉄東西線
・ (券売機は)床からの高さにも注意が必要(膝が当たる)	1 東京地下鉄東西線		
・ 一番安い切符(160円)を買って入場し降下駅で精算している。(視覚障害)	1 東京地下鉄東西線		
・ カード(パスネット・スイカ)は使い方によっては便利だが、高齢者・障害者には不	1 東京地下鉄東西線		
・ 路線図が少し傾斜しているのは見やすい。(券売機の部分から見る場合)	1 東京地下鉄東西線		
・ 混雑した駅で点字の路線図を読むのは困難である。	1 東京地下鉄東西線		
・ 路線図は並んでいる時から見えた方が便利。(もう少し大きい字のほうが良い)駅の天井の高さによる。	1 東京地下鉄東西線		
路線図	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線図の配置(傾斜)・文字が小さい。 	・ 触知図は、目立たない、知らない、使っていない。	1 東京地下鉄東西線
		・ (触知図が)ホコリまみれになっている。	1 東京地下鉄東西線
		・ (触知図の)設置場所までたどりつけない。	1 東京地下鉄東西線
		・ 触知図がどれだけ利用されているか調べる必要がある。	1 東京地下鉄東西線
		・ (触知図は)メトロニュース等を使って啓蒙していく方が良い。	1 東京地下鉄東西線
・ (触知図等の)必要施設を見直す必要有り。	1 東京地下鉄東西線		
触知図	<ul style="list-style-type: none"> ・ 触地図の設置位置がわからない。 	・ 幅広型の自動改札を設置していく予定。	3 東京地下鉄東西線
		・ 階段の材質が現状のものは滑りやすい。	2 JR山手線
改札口	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いすでは改札を一人では通過できない。 	・ 階段の端部に黄色い着色をして目の悪い人にもわかりやすくして欲しい。	2 JR山手線
		・ 改札部の広い階段部分に手すりがない。	2 JR山手線
		・ 戸山口は階段も狭い。利用客が多いので階段を拡幅して欲しい。	7 JR山手線
		・ 早稲田口は、階段しかない。人が乗った車いす(約200Kg)を人力で昇降させるのは、現実的でない。(特に人の多い平日は使えない。)	1 東京地下鉄東西線
		・ (車いすは階段では)運ぶ人も運ばれる人も不安。	1 東京地下鉄東西線
		・ 階段、エスカレータ、エレベータの3点セットの設置が重要。	1 東京地下鉄東西線
階段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 階段が滑りやすい。 ・ 視覚障害者にとっては、階段端部がわかりにくい。 ・ 階段の手すりが無い。 ・ 階段部のみのところは、車いすでは移動できない。 		

項目	問題点	具体的な問題点及び箇所	路線
エスカル	<ul style="list-style-type: none"> ・エスカル利用時は一人では利用できない。(駅員の呼び出しが必要) ・車いす車両到着部とエスカル乗降口が離れている。 ・狭いホーム側への方向のみ、設置されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ベビーカー、高齢者等はエスカルが使えない。場合によっては使える様にすべき ・改札部のエスカルは呼出しボタンがなく、駅員に見つけてもらわなければ乗降できない。(ホーム部のエスカルには呼出ボタンがあったが) 	2 JR山手線
		<ul style="list-style-type: none"> 改札付近にエレベータ設置予定。 	2 JR山手線
		<ul style="list-style-type: none"> ・車いす利用の立場からすると、車いす車両の到着部分とエスカルの乗降口が近くなるようにすると使いやすい。 	2 JR山手線
		<ul style="list-style-type: none"> ・エスカルが一方のみにしか付いていないのはなぜ？ホームの先(狭い方向)に向かって付いている。使いづらそう(混雑側) 	5 JR山手線
エレベータ	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータの設置位置がわかりにくい。(誘導ブロックがない) ・エレベータの計画位置が限定されている。(計画されているエレベータ位置では、雨の日にぬれてしまう。) ・エレベータの容量が小さい場合、車いすやシニアカーが合わせて乗る場合、乗れない可能性がある。 ・エレベータ内のサインがわかりにくい。 ・エレベータ利用には、時間制限がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・メトロとの接続までやって欲しいが、工事が大規模になり難しい。 	2 JR山手線
		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータは後づけで位置が限定されてしまう。 	3 西武新宿線
		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータの乗る時は点字ブロックがボタンの前にあるが、降りる時に点字ブロックが全くない。 	4 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータ等のサインをわかりやすく表示して欲しい。エレベータは防犯上、シースルーのガラスを使ったものが望ましい。 	4 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・(エレベータの)押ボタン表示もわかりやすくしてほしい。 	4 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータは現在6:00~22:00となっており、始発から終電まで使えるようにして欲しい。(せめてインターホンで呼べば駅員に来てもらえるようにして欲しい) 	4 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> (エレベータは)時間制約をしなくても設置する場所を考えれば、防犯上も問題ないのでは？ 	4 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータ(計画)は11人乗り。車いす、シニアカー等が乗ってくる。今後のことを長い目でみるともっと大型のもの(例えば15人乗り等)を考えて欲しい。他路線ではストレッチャー対応のものを考えている所もある。 	他 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・基本構想の中で高田馬場駅にもう一つエレベータを設置するようにして欲しい。 	他 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・キヨスク等で場所をとっているのを、これらを縮小してエレベータを設置して欲しい 	他 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・高田馬場には障害者の施設等がたくさんある。エレベータの施設等が多少遅れても利用者の事を考えた設備を作って欲しい。 	他 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・駅員の数は夕方から減らしているが、車いす等に対応できない。エレベータをきちんと設置して欲しい。 	他 東京地下鉄東西線
		<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータには、通りぬけ方式、エレベータ・ストレッチャー対応方式もある。 	他 東京地下鉄東西線
<ul style="list-style-type: none"> ・(エレベータは)用地幅の制約が大きい。 	他 東京地下鉄東西線		

項目	問題点	具体的な問題点及び箇所	路線
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす用トイレが使いづらい（扉が重くすぐ閉まる、水洗ボタンが押しづらい等）。 ・トイレの設置位置がわかりにくく、また男女の入口が駅によって方向が異なる。 	・チップ式トイレ（品川にある）はキレイで良い。使うにあたり、気持ち良く使える。	4 JR山手線
		・トイレの利用者が多いと掃除のタイミングが難しい。	4 JR山手線
		・新宿西口 閉めて実施しているが、閉める（人がいないタイミングを見つける）のに時間がかかる。	4 JR山手線
		・トイレは、水洗ボタンが奥にあり押しづらい。もっと前につけて欲しい。多機能トイレを設置予定（男女兼用）	4 JR山手線
		・女子トイレに和式が多い。洋式が使いやすい。	4 JR山手線
		・（トイレの）掃除の時間を表示してもらいたい。	4 JR山手線
		・案内標識の数や色使いでトイレを見つけやすい駅にして欲しい。	4 JR山手線
		・トイレの壁の着色により、トイレの位置が視覚的にわかりやすくなるようにして欲しい。	4 JR山手線
		・トイレの扉が開けてもすぐに閉まってしまう。（固定できず、手で押さえながら入る必要がある）	2 東京地下鉄東西線
		・（トイレの）扉が重い。	2 東京地下鉄東西線
		・一般のトイレに誰でも使えるような機能を付けて欲しい。（広さ、段差）	2 東京地下鉄東西線
		・多機能トイレを設置している駅も増えている。	2 東京地下鉄東西線
		・（トイレは）視覚障害者用に例えば男性は右、女性は左と統一が必要。	2 東京地下鉄東西線
		・トイレの施設（ペーパーの位置や、水洗ボタンの位置）は、場所や高さを統一して欲しい。（視覚障害者）	2 東京地下鉄東西線
ホーム	<ul style="list-style-type: none"> ・列車進入のランプが確認しづらい。 ・ホームと電車のすき間・段差があるため、車いす一人で移動できない。 	・（ホームでは）列車進入を知らせるランプが確認しづらかった。	5 西武新宿線
		・ホームゲートやステップ等の設備の充実が必要。 色々な車両が乗り入れているため、難しいが順次進めていく。	4 東京地下鉄東西線
		・ホームと電車（車両）との段差・すき間がどの駅でも課題。車いすの前輪がすき間に落ちてしまう。段差、すき間がなければ一人で移動できる。	4 東京地下鉄東西線
水飲み場	<ul style="list-style-type: none"> ・水飲み場への案内がない。 ・車いすでは利用できない。 	・水飲み場のサインがわからない。	4 東京地下鉄東西線
		・車いすでは（水飲み場を）使用できない。	4 東京地下鉄東西線
乗換え	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすでの乗り換えは、大幅に迂回する必要がある、雨にもぬれる。（バス乗降場とも近接しているため混雑する） ・駅前の駐輪が歩道を狭くしている。 	・西武 JRの乗り換えが現状で1度外を迂回する必要がある（障害者の場合）、雨天時には特に乗り換えづらい。カサが必要となる。屋根をつける等して欲しい。	1 西武新宿線
		・駅前広場、地下通路等を整備して、品川や大崎等の駅施設にできれば良い。	1 西武新宿線
		・（駅前の）駐輪が歩道を狭くしている。	1 西武新宿線
		・JR、西武との乗換えが便利な場所とは言えない。バス降り場もあるため安全上問題	他 東京地下鉄東西線
その他意見等		・エスカレータにベビーカーを乗せるとダメと言われるが、実際に注意を受けたことがない。	他 西武新宿線
		・「車いす」用エスカレータがある。3枚フラットであるが、駅員を呼ぶ必要がある。	他 西武新宿線
		・個人の意見をとり上げて整備をするのではなく、広い意見を聞いて整備を進める必要がある。	他 東京地下鉄東西線
		・対策はどれくらいの期間で行うことをターゲットにすれば良い？ まずはできるところから	他 西武新宿線
		・路上禁煙（区の施策等で）等のソフト施設の意見は出してよい？ 「強制力」という意味では難しいかもしれないが、意見として出してもらってよい。	他 西武新宿線

高田馬場駅構内コース JR山手線 (1日目 5/22)
問題点箇所整理図

4

- ・チップ式トイレ(品川にある)はキレイで良い。使うにあたり、気持ち良く使える。
- ・トイレの利用者が多いと掃除のタイミングが難しい。
- ・新宿西口→閉めて実施しているが、閉める(人がいないタイミングを見つける)のに時間がかかる。



トイレ

- ・水洗ボタンが奥にあり押しづらい。もっと前につけて欲しい。
- ・女子トイレに和式が多い。洋式が使いやすい。
- ・掃除の時間を表示してもらいたい。
- 多機能トイレを設置予定(男女兼用)



- ・案内標識の数や色使いでトイレを見つけやすい駅にして欲しい。



- ・トイレの壁の着色により、トイレの位置が視覚的にわかりやすくなるようにして欲しい。



2

- ・階段の材質が現状のものは滑りやすい。
- ・階段の端部に黄色い着色をして目の悪い人にもわかりやすくして欲しい。
- ・改札部の広い階段部分に手すりがない。



- ・ベビーカー、高齢者等はエスカルが使えない。場合によっては使える様にすべきでは?



- ・改札部のエスカルは呼出しボタンがなく、駅員に見つけてもらなければ乗降できない。(ホーム部のエスカルには呼出しボタンがあったが)



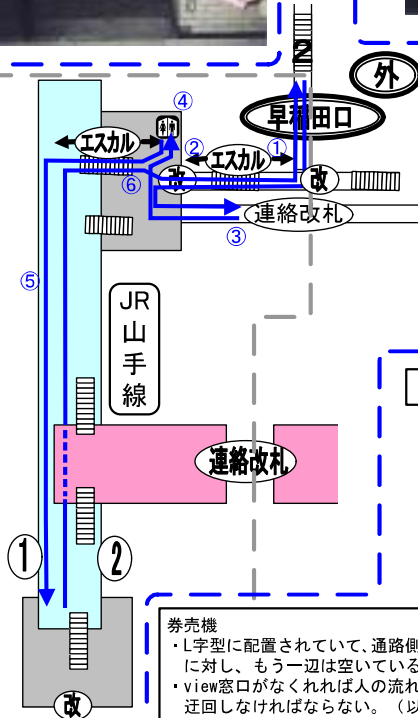
5

- ・エスカルが一方のみにしか付いていないのはなぜ? 更にホームの先(狭い方向)に向かって付いている。使いづらそう(混雑側)



7

- ・戸山口の混雑がひどい。西武のコンコースが広いので合わせて利用できるようにして欲しい。(連絡橋がリアフリー、JR利用客による西武線改札の利用) →構造上は難しく、制度の整備が必要。
- ・戸山口は階段も狭い。利用客が多いので階段を拡張して欲しい。
- ・戸山口がどこにあるのかわかりづらい。(よく道を聞かれる)わかりやすくして欲しい。「南口」等の名称で
- ・戸山口改札のガードしたを明るくして欲しい。(照明、色使い)
- ・JR高架の色も明るくして欲しい。
- ・混雑時間帯は更に混雑する。



1

- ・券売機に「障害者」のボタンがなく、今は「子供」のボタンを押している。ボタンをつくって欲しい。
- ・券売機の操作が難しい。便利だけれども高齢者等は逆に使いづらい。シンプルなものも必要ではないか。
- ・障害者手帳を見せなければ割引されない。
- ・自動券売機にボタンをつけて一人でも買えるようにして欲しい。(JR側としては障害者料金で誰でも乗れる。というリスクはあるが。)
- ・パスネット等を使うと一般大人料金となるため、障害者が利用できない。
- ・同じ半額でも「子供」の表示になると嫌がる障害者も多い。
- ・コンコースの売店を鉄道員の詰所にして細かな対応ができるようにしてはどうか。



券売機

- ・L字型に配置されていて、通路側一辺の券売機が混雑しているのに対し、もう一辺は空いている。配置を考えるべき。
- ・view窓口がなくなれば人の流れがスムーズになるのでは?今は迂回しなければならない。(以前はなかったのになぜ?)
- ・KIOSKも同様にコンコースの中で広い範囲を占めていて、スペースが有効に使われていない。
- ・何件も売店があるので西武の階上に集約する等できないか?
- ・券売機の向きを変えて人の流れをスムーズにする予定。

- ・券売機とお腹の間にもう少しスペースがあると車いすで使いやすい。
- 新しい機械はスペースが広がっている。



- 車いすで使う場合
- ・券売機の下テーブルが厚く足元の邪魔になる。
- ・もう少し薄くなると使いやすい。



- ・JRの改札を目白側に設置して欲しい。(無人でもよい。)
- ・今は目白方面の利用者は早稲田口に集中して混雑がひどい。

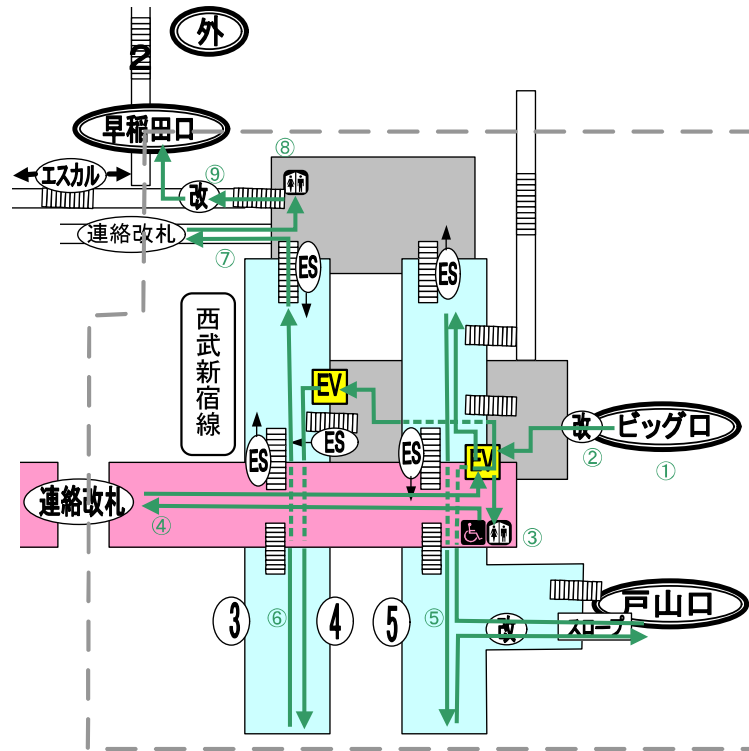


- ・「早稲田口」は「早稲田通り口」とするとわかりやすい。



7

- ・早稲田口ガード下部分には明るい色で屋根をつけて欲しい。
- ・雨天時にさらに混雑する。



1 2

- ・西部⇄JRの乗り換えが現状で1度外を迂回する必要がある(障害者の場合)、雨天時には特に乗り換えづらい。カサが必要となる。屋根をつける等、して欲しい。
- ・駅前広場、地下通路等を整備して、品川や大崎等の駅施設にできれば良い。
- ・駐輪が歩道を狭くしている。



- ・西武券売機の「子供」ボタンの位置が高いように思った。
- ビックロの券売機は古い。
- ・新しい券売機では改善されている。
- ・ビックロの券売機から改札への障害者の導線が迂回しているが短くできないか?あるいは券売機を別途設置するなど。



5 6

- ・列車進入を知らせるランプが確認しづかった。
- ・壁面や、床面にわかりやすく方向表示してほしい。



3 4

- ・エレベータの位置がわかりづらい。(どのエレベータがどこに行くのか)
- ・案内標識がわかりづらい。矢印が上を向いていると(「↑」)本当に上とってしまうケースがある。
- ・エレベータは後づけで位置が限定されてしまう。



<その他の意見>

- ・エスカレータにベビーカーを乗せるとダメと言われるが、実際に注意を受けたことがない。
- ・「車いす」用エスカレータがある。「3枚フラットであるが、職員を呼ぶ必要がある。
- ・対策はどれくらいの期間で行うことをターゲットにすれば良い?
- まずはできることから
- ・路上禁煙(区の施策等で)等のソフト施設の意見は出してよい?
- 「強制力」という意味では難しいかもしれないが、意見として出してもらってよい。

高田馬場駅構内コース 東京地下鉄東西線 (2日目 5/29)
問題点箇所整理図

1

- 地下鉄、JR、西武とたくさん人が集まっているスペースが狭い。(キヨスク等が多い)



- 早稲田口は、階段しかない。人が乗った車いす(約200kg)を人力で昇降させるのは、現実的でない。(特に人の多い平日は使えない。)
- 運ぶ人も運ばれる人も不安。
- 階段、エスカレータ、エレベータの3点セットの設置が重要。



- 触知図は、目立たない、知らない、使っていない。
- ホコリまみれになっている。
- 設置場所までたどりつけない。
- 触知図がどれだけ利用されているか調べる必要がある。
- メトロニュース等を使って啓蒙していく方がよい。
- 必要施設を見直す必要有り。



- 券売機のコインの投入口には工夫が必要。
- タッチパネルは視覚障害者には望ましくない。
- 車いすと一般の人がぶつかり嫌な顔をされた。周辺にどんな人があるのかなかかわからない。
- 蹴りこみがなく、つま先が当たる。→順次対応中
- 床からの高さにも注意が必要(膝が当たる)
- 一番安い切符(160円)を買って入場し降下駅で精算している。(視覚障害)
- カード(バスネット・スイカ)は使い方によっては便利だが、高齢者・障害者には不便。
- 路線図が少し傾斜しているのは見やすい。(券売機の部分から見る場合)
- 混雑した駅で点字の路線図を読むのは困難である。
- 路線図は並んでいる時から見えた方が便利。(もう少し大きい字のほうが良い) → 駅の天井の高さによる。



3

- 幅広型の自動改札を設置していく予定。



4 5

- 水飲み場
- サインがわからない。
 - 車いすでは使用できない。



- ホームゲートやステップ等の設備の充実が必要。
- 色々な車両が乗り入れているため、難しいが順次進めていく。
- ホームと電車(車両)との段差・すき間がどの駅でも課題。→ 車いすの前輪がすき間に落ちてしまう。
- 段差、すき間がなければ一人で移動できる。

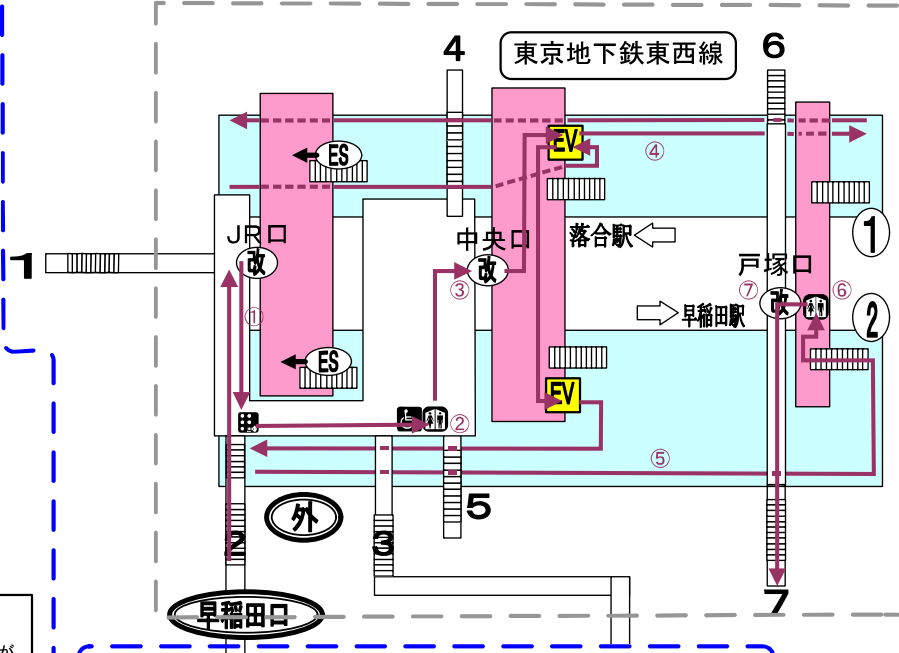


- エレベータの乗降
- 乗る時は点字ブロックがボタンの前にある
 - 降りる時に点字ブロックが全くない。



- エレベータ等のサインをわかりやすく表示して欲しい。
- エレベータは防犯上、シースルーのガラスを使ったものが望ましい。
- 押ボタン表示もわかりやすくしてほしい。

- エレベータ (現在6:00~22:00)
- 始発から終電まで使えるようにして欲しい。(せめてインターホンで呼べば駅員に来てもらえるようにして欲しい)
 - 時間制約をしなくても設置する場所を考えれば、防犯上も問題ないのでは?



2

- トイレの扉が開けてもすぐに閉まってしまう。(固定できず、手で押さえないと閉まる必要がある)
- 扉が重い。
- 一般のトイレに誰でも使えるような機能を付けて欲しい。(広さ、段差)
- 多機能トイレを設置している駅も増えている。
- 視覚障害者用に例えば男性は右、女性は左と統一が必要。

- トイレの施設(ペーパーの位置や、水洗ボタンの位置)は、場所や高さを統一して欲しい。(視覚障害者)



- <その他の意見>
- エレベータ(計画)は11人乗り。→ 車いす、シニアカー等が乗ってくる。今後のことを長い目でみるともっと大型のもの(例えば15人乗り等)を考えて欲しい。他路線ではストレッチャー対応のものを考えている所もある。
 - 基本構想の中で高田馬場駅にもう一つエレベータを設置するようにして欲しい。
 - キヨスク等で場所をとっているのを、これらを縮小してエレベータを設置して欲しい。
 - 高田馬場には障害者の施設等がたくさんある。→ エレベータの施設等が多少遅れても利用者の事を考えた設備を使って欲しい。
 - 駅員の数は夕方から減らしている。→ 車いす等に対応できない。→ エレベータをきちんと設置して欲しい。
 - 通りぬけ方式エレベータ・ストレッチャー対応方式もある。
 - 用地幅の制約が大きい。
 - JR、西武との乗換えが便利な場所とは言えない。→ バス降り場もあるため安全上問題。
 - 改札口の名称がわかりにくい(地域の人と協議して決めていない)
 - 個人の意見をとり上げて整備をするのではなく、広い意見を聞いて整備を進める必要がある。

2) 周辺道路等に関する課題

項目	問題点	具体的な問題点及び箇所	点検日時
歩道の段差	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道との間に段差がある。 駅と歩道の境目に段差（階段）がある。 その他特定箇所 	・消費者生活センター入口段差	1 5月22日
		・歩道に上がる部分の段差が気になる。	3 5月22日
		・階段がバリアとなっている	5 5月22日
		・歩道がかさ上げされている	5 5月22日
		・歩行者の主動線は戸山口の東側南方向であるため、階段をスロープ化して欲しい。	C 5月29日
歩道の勾配	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道との間に勾配がある。 歩道に勾配があり移動しにくい。 信号が勾配のついているところにある。 	・入口部坂道の勾配がきつい 手すり等必要	1 5月22日
		・歩道に上がった直後から勾配がついている。	3 5月22日
		・歩道の横断勾配がついている	5 5月22日
		・歩道と車道のすりつけは車いすのためには良いが、盲人のためには悪い	14 5月22日
		・店の入口部、斜面ですりつけは難しいが工夫はできる。	16 5月22日
		・戸塚二小前の歩道は、傾斜があつて歩きにくい。	9 5月29日
		・盲人用信号が勾配のついている部分にあるので危険 フラットな部分に設置して欲しい	12 5月22日
歩道の幅	<ul style="list-style-type: none"> 歩道が狭い箇所がある。 バス停前 駅前の横断防止柵 自転車 植栽 他特定箇所 	・戸山口ガード下の横断勾配がきつい	24 5月22日
		・バス停が歩道の狭い部分に設置されている	6 5月22日
		・バス停で並んでいる人がいるため歩道が余計に狭い	6 5月22日
		・横断防止柵は必要か 歩道幅員が狭くなる原因の一つ	8 5月22日
		・横断防止柵は必要無いのでは？ ロータリーは横断しないと考えられる	13 5月22日
		・自転車と植栽で歩道が狭くなっており、歩道の有効幅員が1mくらいしかない（特にピーコック前）	15 5月22日
		・早稲田通り北側の歩道が狭い。	1 5月29日
歩道上の障害物	<ul style="list-style-type: none"> 電柱が歩道上にある。 路上駐車、放置自転車がある。 看板・商品が邪魔となっている。 宅地へのすりつけブロックがあり、車いすはよける必要がある。 	・駅J R高架下の歩道が極端に狭い。	14 5月29日
		・電柱が地中化できないか（車道に出て歩く必要がある）	2 5月22日
		・土日は自転車置場がやっていない。	9 5月22日
		・道路用地に宅地に入るためのすりつけブロックがあり、車いすはよける必要がある（特に駐車場）	18 5月22日
		・違法駐輪がある	21 5月22日
		・栄通りでは看板が路上に出ている箇所が多い	3 5月29日
		・店の商品が歩道へ出ている箇所もある。	4 5月29日
		・店の前に自転車が置く事が出来ないと店にとって困る。商店街で（各商店で）きちんと自転車を管理すべき。	他 5月29日
		・点字ブロックの上に駐車・駐輪があると、盲人にとっては大変危険。	他 5月29日
		・歩車道境界に柵がある部分とない部分がある	18 5月22日
・柵がないと駐車車両が迷惑となる	18 5月22日		

項目	問題点	具体的な問題点及び箇所	点検日時
視覚障害者誘導用ブロック	・誘導用ブロックが設置されていない箇所がある。 ・マンホール等によって、ブロックが遮断されている。 ・点字ブロックの設置位置が道路側に寄り過ぎている箇所がある。	・マンホール等によって点字ブロックが切れている	11 5月22日
		・点字ブロックがない	15 5月22日
		・誘導ブロックの形状がばらばらである。今JIS対応に変更している時期（平版ブロック、シール等色々な種類がある	17 5月22日
		・点字ブロックの設置場所が道路側に寄り過ぎている所がある。	D 5月29日
		・若松河田駅前、ICチップがあり歩行者を誘導してくれる。	他 5月29日
		・停止ブロックを誘導ブロックとして使用しているところがある。	他 5月29日
		・障害者用ボタンが点字ブロックの先から離れた位置にある。	他 5月29日
舗装面	・インターロッキングブロックの目地でがたつく。 ・横断歩道の白線の盛り上がり気が気になる。 ・マンホールの蓋がすべる。 ・舗装が壊れている箇所がある。	・インターロッキングブロックは目地が気になる（車いすだと振動する） 大きいブロックなら可	10 5月22日
		・横断歩道の白線の盛り上がり車いすにとっては気になる（短時間で渡る必要がある）	19 5月22日
		・マンホールの蓋は滑るため、歩道上に設置する際は位置を考えて欲しい。	7 5月29日
		・インターロッキングより、平板ブロックの歩道の方が滑らかに進める（特に車いす）。	8 5月29日
		・道路の舗装が壊れている所が多い。道路が仮舗装のままなので、掃除がしにくい。	他 5月29日
案内誘導	・駅入口へのサイン（案内）がない。	・駅入口のサインがない（知っている人しか利用しない）	22 5月22日
		・戸山口西側北方向からは、改札口へのサインがないのでわからない。	A 5月29日
交差点	・グレーチングの穴が大きい箇所がある。 ・障害者用ボタンの位置（高さ）が交差点向側と異なる。 ・高齢者や障害者にとっては青時間が短い。 ・夜になると音響が鳴らなくなる。	・グレーチングの穴が大きい（杖が折れる可能性がある）	8 5月22日
		・横断歩道部のグレーチングの穴が大きい	11 5月22日
		・盲人用のボタンの高さが道路の向かい側と違う（横断歩道部）	12 5月22日
		・高齢者や障害者が横断歩道を渡る際には信号の青時間を増やす必要がある	19 5月22日
		・バス混雑時には信号が赤となっているにも関わらず発進するバスがある（ロータリー前）。信号を時差式にするなどの対処が考えられる。	12 5月29日
		・夜になると障害者用押ボタンを押しても、音が鳴らなくなる横断歩道がある。	他 5月29日
駅入口	・駅入口に時間制限がある。 ・駅の通路（スロープ）が狭い。 ・駅入口のガード下が暗い。	・入口が7:00~22:00までしか利用できない 始発~終電まで開けて欲しい（ホームレス対応か？）	22 5月22日
		・戸山口通路が狭い	22 5月22日
		・（戸山口は）スロープの勾配が厳しい（上りの場合、車いすにはつらい）	23 5月22日
		・（戸山口は）ガード下で暗い	24 5月22日
		・戸山口の改札口は南側の通路側だけでなく、西側も切り欠いて設置して欲しい。	B 5月29日
		・西武線戸山口内スロープにエスカレーターが欲しい。	他 5月29日

項目	問題点	具体的な問題点及び箇所	点検日時
混雑	・駅に向かう人で混雑するため、移動しにくい、危険。	・さかえ通りに向かう人のガード下での人のたまりが多い(朝夕)	4 5月22日
		・早稲田口の乗降客が半分になるようにして欲しい(目白側に改札を設置して欲しい)	4 5月22日
		・駅の早稲田通りの北側に入口を付る事により、さかえ通り入口交差点の歩行者交通量をバイパスさせることができる。	5 5月29日
		・JR入口前の歩道では、赤信号で待つ人が多くて危険(特に朝夕ピーク時)。	15 5月29日
騒音	・ガード下での騒音	・(早稲田口の)ガード下の騒音を抑えるようにできないか。	13 5月29日
バス停	・バス停にベンチがない。 ・バス停に地下鉄の排気口があると滑る。	・バス停前にベンチがない F1ビル前に設置できないか?	13 5月22日
		・バス停にベンチ等が全くない(ガードレールがベンチの代わりになるか?)	20 5月22日
		・地下鉄の排気口は滑りやすいため、バス停の下には設置しない方が良い。	6 5月29日
その他		・東京地下鉄の新規EVの設置位置は決してよい場所とは言えない 今後JR,西武鉄道,東京地下鉄でよく話しをして基本構想に活かして欲しい	7 5月22日
		・入口はバリアフリーでも中はバリアフリーにはなっていない箇所がある	16 5月22日
		・坂の下にカーブミラーがないようだった。	2 5月29日
		・戸塚二小西側道路付近で、早稲田通りを渡る横断歩道が欲しい。	10 5月29日
		・靴屋の前の花壇が踏み荒らされている(都管理(三建))。	11 5月29日

高田馬場駅周辺道路コース(1日目 5/22)
問題点箇所整理図【区間1-1】

③

- ・歩道に上がる部分の段差が気になる。歩道に上がった直後から勾配がついている。



②

- ・電柱が地中化できないか(車道に出て歩く必要がある)



①

- ・消費者生活センター入口段差
- ・入口階段道の勾配がきつい
- 手すり等必要



④

- ・さかえ通りに向かう人のガード下での人のたまりが多い(朝夕)
- ・早稲田口の乗降客が半分になるようにして欲しい(日白側に改札を設置して欲しい)



⑤

- ・歩道の横断勾配がついている
- ・階段がバリアとなっている
- ・歩道がかさ上げされている



⑥

- ・バス停が歩道の狭い部分に設置されている
- ・バス停で並んでいる人がいるため歩道が全幅に狭い



⑦

- ・東京地下鉄の新規EVの設置位置は決してよい場所とは言えない
- 今後JR、西武鉄道、東京地下鉄でよく話しをして基本構想に活かして欲しい



⑧

- ・横断筋止欄は必要か
- 歩道幅員が狭くなる原因の一つ
- ・グレーチングの穴が大きい(杖が折れる可能性がある)



⑨

- ・土日は自転車置場がやっていない。



⑩

- ・インターロックングブロックは目地が気になる(車いすだと振動する)
- 大きいブロックなら可



高田馬場駅周辺道路コース(1日目 5/22)
 問題点箇所整理図【区間1-2~1-7】

24
 ・ガード下で暗い
 ・横断勾配がきつい



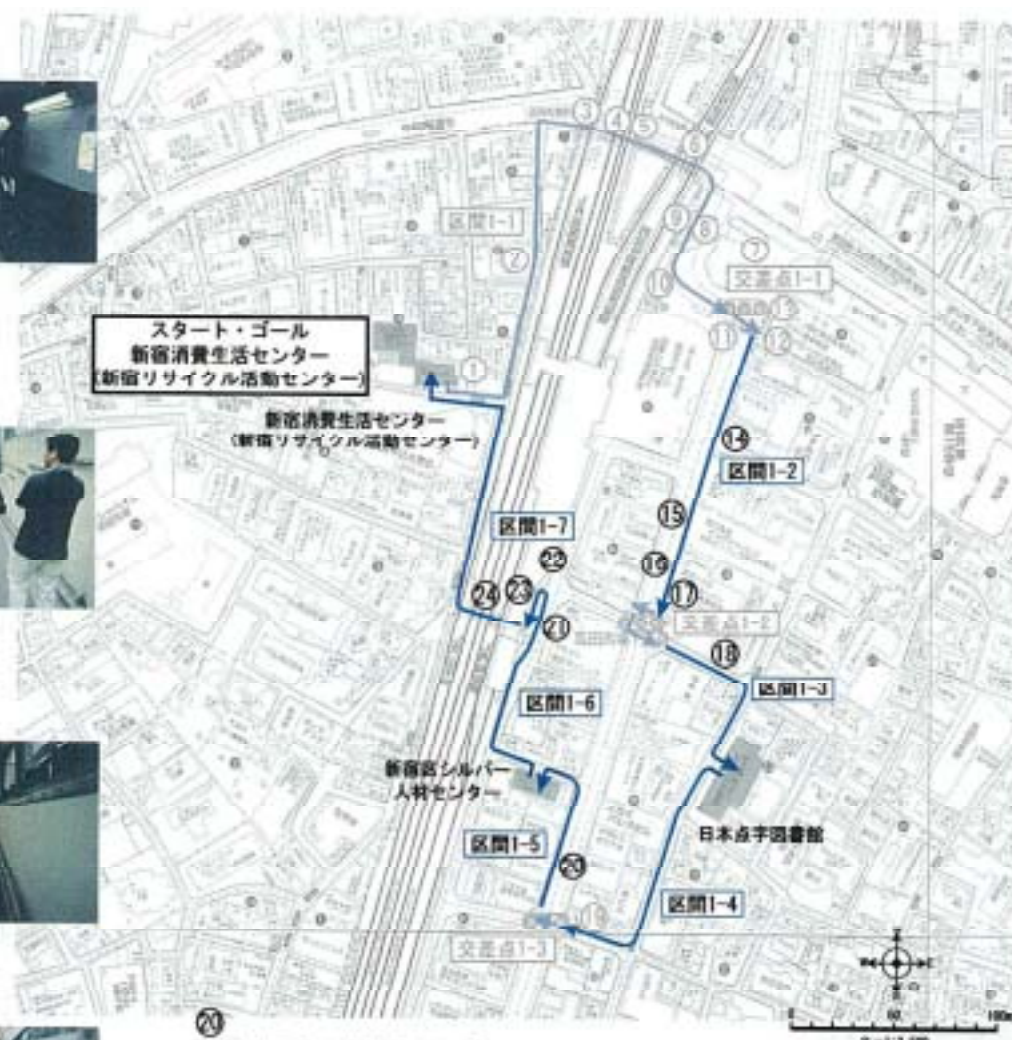
23
 ・スロープの勾配が厳しい
 (上りの場合、車いすにはつらい)



22
 ・駅入口のサインがない(知っている人しか利用しない)
 ・入口が7:00~22:00までしか利用できない
 一始発~終電まで開けて欲しい
 (ホームレス対応か?)
 ・戸山口道路が狭い



21
 ・違法駐輪がある



20
 ・バス停にベンチ等が空かない
 (ガードレールがベンチの代わりになるか?)

14
 ・歩道と車道のすりつけは幸いすのためには良いが、盲人のためには悪い



15
 ・自転車と輪漕ぎで歩道が狭くなっており、歩道の有効幅員が1mくらいしかない(特にビコック前)
 ・点字ブロックがない



16
 ・店の入口部、斜面ではすりつけは難しいが工夫はできる。
 ・入口はバリアフリーでも中はバリアフリーにはなっていない箇所がある

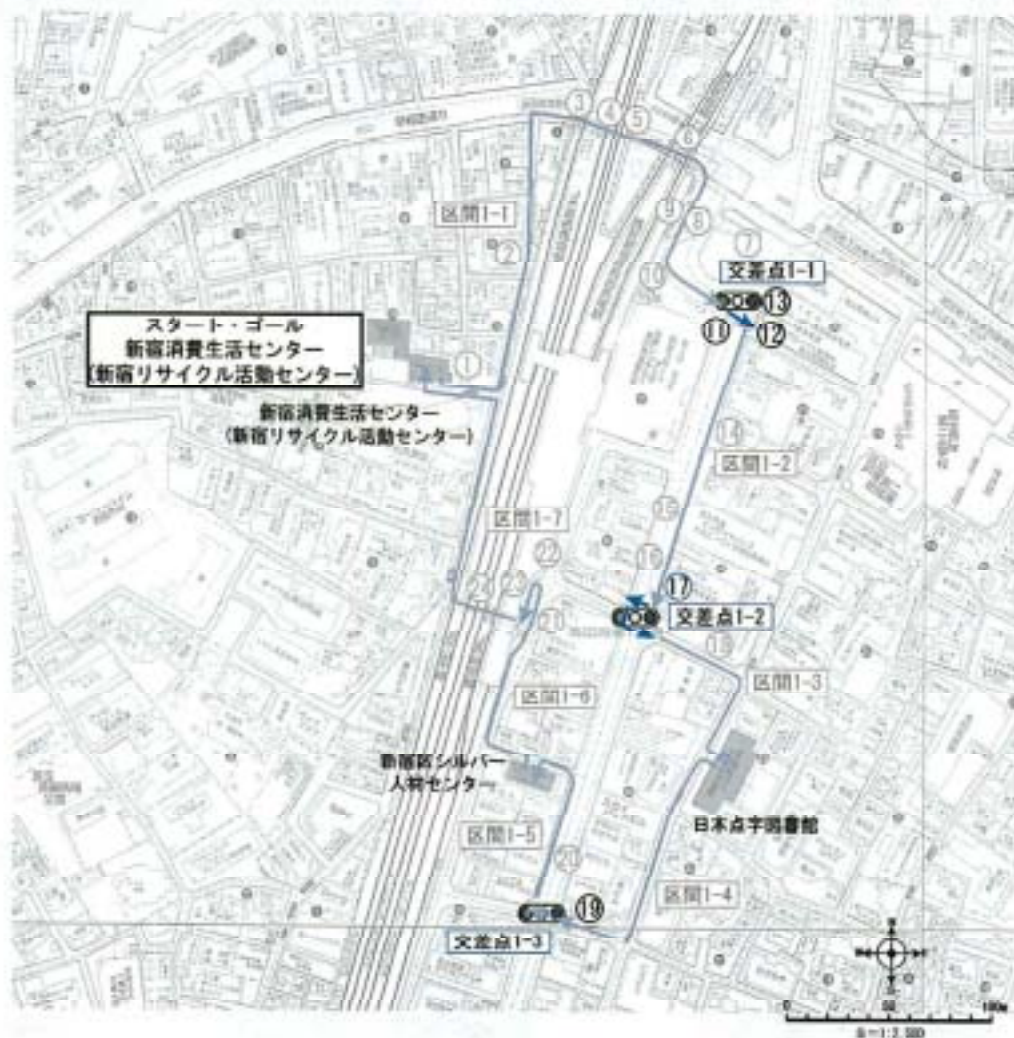


17
 ・誘導ブロックの形状がぼろぼろである。今JIS対応に変更している時期(平版ブロック、シール等色々な種類がある)



18
 ・歩道境界に柵がある部分とない部分がある
 ・柵がないと駐車車両が迷惑となる
 ・道路用地に宅地に入るためのすりつけブロックがあり、車いすは上げる必要がある(特に駐車場)





- ①
- ・横断歩道のグレーチングの穴が大きい
 - ・マンホール等によって点字ブロックが切れている



- ②
- ・盲人用信号が勾配のついている部分にあるので危険
→フラットな部分に設置して欲しい
 - ・盲人用のボタンの高さが道路の向かい側と違う (横断歩道部)



- ③
- ・バス停前にベンチがない
→F1ビル前に設置できないか?
 - ・横断防止策は必要無いのでは?
→ロータリーは横断しないと考える

- ④
- ・高齢者や障害者が横断歩道を渡る際には信号の青時間を長くする必要がある

- ⑤
- ・横断歩道の白線の盛り上がりがないと気になる (短時間で渡る必要がある)
 - ・高齢者や障害者が横断歩道を渡る際には信号の青時間を増やす必要がある

高田馬場駅周辺道路コース(2日目 5/29)

問題点箇所整理図【ルート上】

②

・板の下にカーブミラーがないようだった。

①

・早稲田通り北側の歩道が狭い。



スタート・ゴール
新宿消費生活センター
新宿リサイクル活動センター

新宿消費生活センター
(新宿リサイクル活動センター)



⑮

・JR入口前の歩道では、信号待ちの人が多くて危険(特に朝タビーク時)。



⑭

・駅JR高架下の歩道が極端に狭い。



⑬

・ガード下の騒音を抑えるようにできないか。



・バス混雑時には番号が赤となっているにも関わらず発進するバスがある(ロータリー前)。信号を待たせ式にするなどの対策が考えられる。



⑪

・靴屋の前の花壇が踏み荒らされている。



⑩

・戸塚二小西側道路付近で、早稲田通りを渡る横断歩道が狭い。



③

・来通りでは看板が路上に出ている箇所が多い



④

・店の商品が歩道へ出ている箇所もある。

⑤

・駅の早稲田通りの北側に入口を付ける事により、さかえ通り入口交差点の歩行者交通量をバイパスさせることができる。



⑥

・地下鉄の排気口は滑りやすい。バス停位置を考えてほしい。



⑦

・マンホールの蓋は滑るため、歩道上に設置する際は位置を考えて欲しい。



⑧

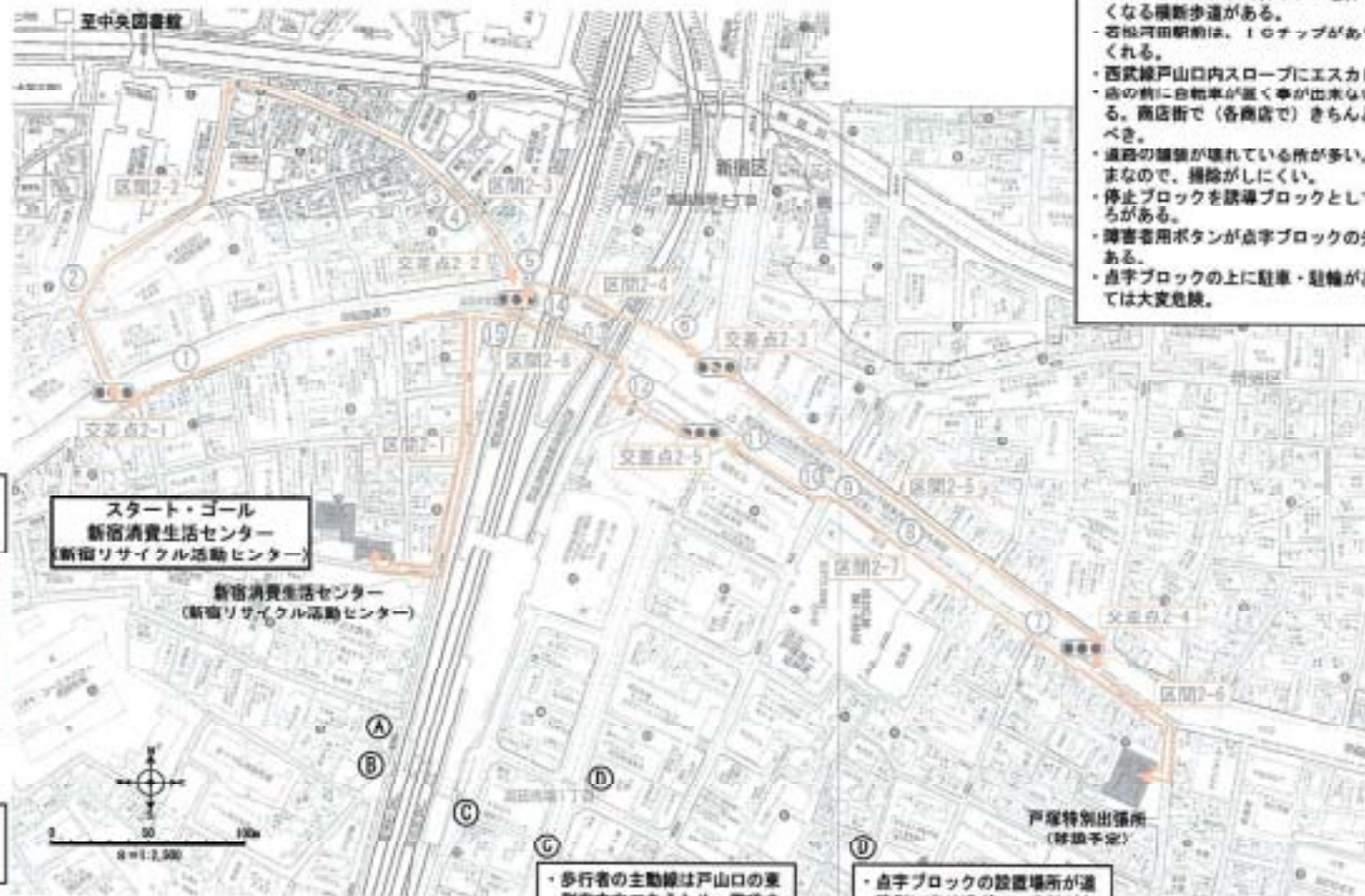
・インターロッキングがより、甲版ブロックの歩道の方が滑らかに渡る(特に車いす)。



⑨

・戸塚二小前の歩道は、傾斜があつて歩きにくい。





- ・夜になると障害者用ボタンを押しても、音が鳴らなくなる横断歩道がある。
- ・若松河田駅前には、10ナツプがあり歩行者を誘導してくれる。
- ・西武線戸山口内スロープにエスカレーターが欲しい。
- ・歩の前に自転車が進く事が出来ないと店につく困難。商店街で(各商店で)きちんと自転車を管理するべき。
- ・道路の舗装が壊れている所が多い。道路が仮舗装のままなので、掃除がしにくい。
- ・停止ブロックを誘導ブロックとして使用しているところがある。
- ・障害者用ボタンが点字ブロックの先から離れた位置にある。
- ・点字ブロックの上に駐車・駐輪があると、盲人にとっては大変危険。

① 戸山口西側北方面からは、改札口へのサインがないのでわからない。



スタート・ゴール
新宿消費生活センター
新宿リサイクル活動センター

新宿消費生活センター
(新宿リサイクル活動センター)

② 戸山口の改札口は南側の通路側だけでなく、西側も切り欠いて設置して欲しい。



③ 歩行者の主動線は戸山口の東側南方向であるため、階段をスロープ化して欲しい。



④ 点字ブロックの設置場所が道路側に寄り過ぎている所がある。

