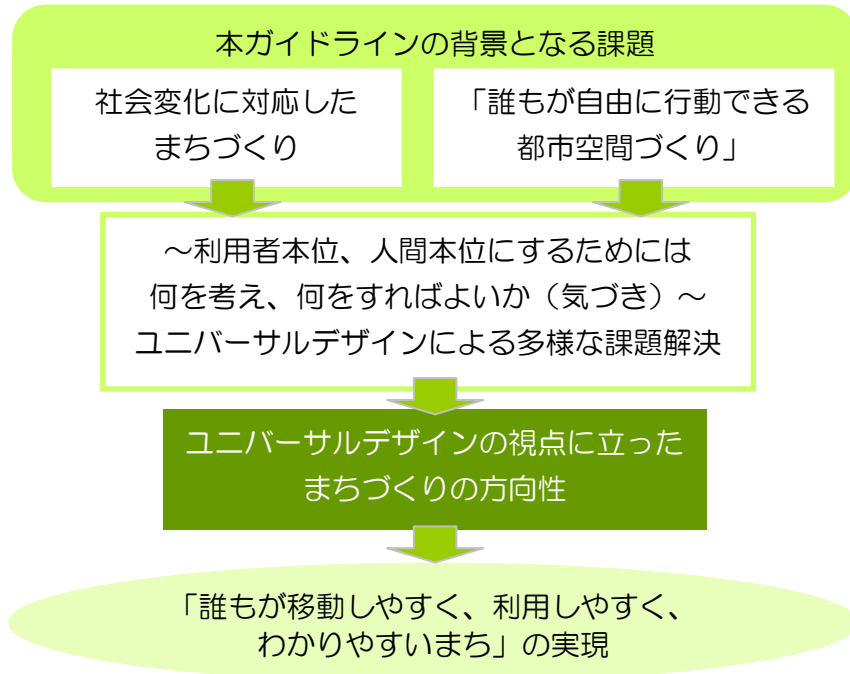


1. ユニバーサルデザインの視点でのまちづくりの方向性

社会変化に対応したまちづくりの課題と、新宿区都市マスタープランで掲げる「誰もが自由に行動できる都市空間づくり」の課題を整理し、「ユニバーサルデザイン」の考え方を取り入れる必要性を示すとともに、新宿区におけるユニバーサルデザインの視点でのまちづくりの方向性を示します。



(1) 社会変化に対応したまちづくりの課題

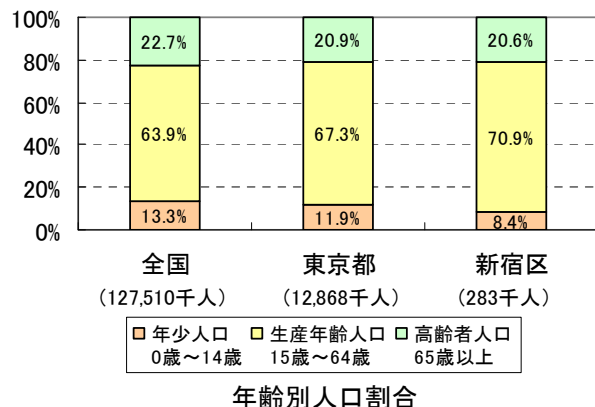
高齢化が進むなど、社会環境は大きく変化してきています。これらの社会変化に対応したまちづくりの課題について以下に示します。

超高齢社会に対応したゆとりのあるまちづくりが求められています。

新宿区においては、総人口に占める高齢者（65歳以上）の割合（高齢化率）が20.6%（平成21年10月現在）に達し、年々その割合は高まってきています。全国的に見ても、高齢化率は22.7%（平成21年10月現在）となり、5人に1人が高齢者という社会を迎えています。

一般に高齢になると、ひとつひとつの動作に時間がかかるようになってきます。都市空間では高齢者や障害者にとって、移動等に際し不便や危険な場所もあり、道路や建築物などでは身体の不自由な方への配慮不足も見られます。

今後さらに高齢化が進むにつれて、都市の生活者の主体として高齢者の占める割合が高まるため、これまでの「できるだけ早く」や「できるだけ効率的に」といった機能重視のまちづくりから、「ゆっくりと移動できる」や「ゆったりとくつろげる」など、ゆとりのある（「スロー」な）まちづくりが求められるようになってきています。



[資料：平成21年10月1日現在／全国・東京都は総務省統計局による人口推計。新宿区は住民基本台帳による。]

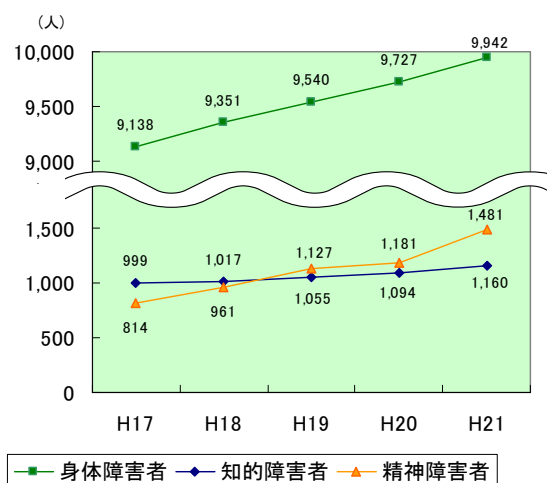
ノーマライゼーション※理念が浸透し、より社会参加しやすいまちづくりが求められています。

障害者と健常者とがお互いが特別に区別されることなく、社会生活を共にするのが望ましい姿であるとするノーマライゼーション理念の浸透を背景に、福祉のまちづくりの一環として、鉄道駅や道路等のバリアフリー※化が進められてきました。

新宿区においても、障害者計画の中でノーマライゼーション理念に基づいて「あらゆる機会を通じて、物理的なバリア（障壁）のない安全な地域社会と、こころのバリアがない豊かな地域社会を目指す」こととしています。また、「新宿区交通バリアフリー基本構想（平成 17 年 4 月）」を策定し、新宿駅および高田馬場駅を中心としたバリアフリー化を進めています。

新宿区内の障害者は、手帳を交付しているすべての種別で年々増加しています。また、福祉サービスの充実とともに、まちでの行動機会も増加しています。

このような中で、さまざまな障害に対応した移動、利用手段と情報の提供を行うことにより、ゆったりと行動できるまちの実現が求められています。



各手帳保持者数

[資料：新宿区障害者計画（平成 21 年度～29 年度）]

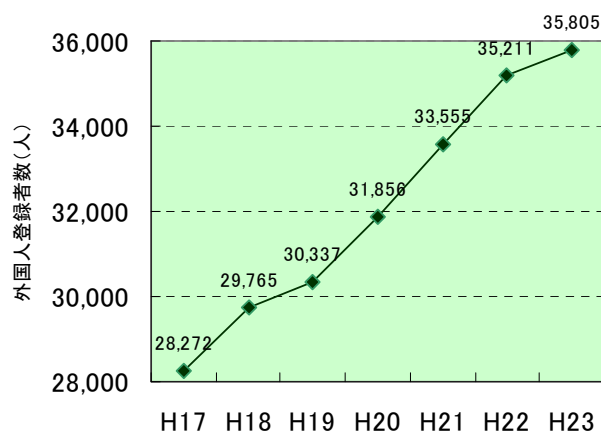
多様な価値観やライフスタイルを許容できるまちづくりが求められています。

都市生活の多様化の中で、まちに対するニーズも多様化しています。また、学業、就業、子育て、老後など各ライフステージに応じた要望もさまざまです。

大学や専門学校、日本語学校、病院、百貨店などが多く立地する新宿区では、施設を利用する高齢者や障害者、外国人などさまざまな人々の移動や施設利用の利便性を向上させてサービスを楽しむようにする必要があります。

新宿区では、外国籍の方が区民の約 1 割を占め、100 を超えるさまざまな国籍の外国人が暮らしています。加えて、日本語学校が多数立地し、外国人留学生や日本語学校の生徒も多く生活し活動しています。さらに、観光立国の本格的な推進に伴い、東京都を訪れる外国人旅行者は近年、急激に増加しており、まちの中でわかりやすい案内などの情報提供が必要です。

また、少子化が進む新宿区では、子どもを安心して育てられる環境づくりが課題であり、子育て環境の充実を図るとともに、子どもを連れて安心して買い物ができる移動しやすいまちの実現が求められています。



外国人登録者の推移（実績値）

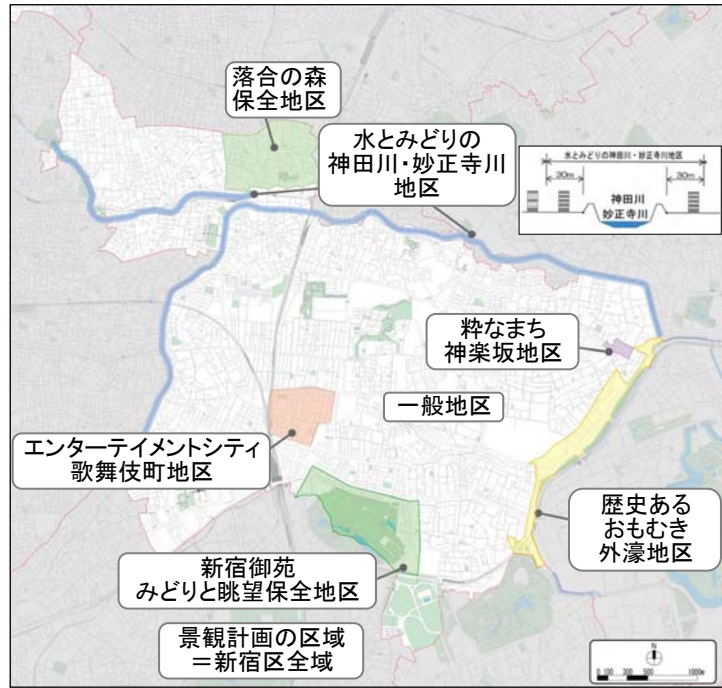
[資料：新宿区統計書より各年 1 月]

このように、新宿区に暮らし活動するさまざまな人々の価値観やライフスタイルに対応したまちづくりを展開することが求められています。

個性ある歴史・文化や美しい景観を享受できるまちづくりが求められています。

地域の個性を重視した良好な景観を形成し、次世代に継承するための持続的な取組が必要であるという考え方が広がっています。また、地域の魅力を、できるだけ多くの人たちに知って、感じてもらうことが重要であり、個性あるまちづくりが必要になってきています。

新宿区には、個性ある歴史や文化を求めて多くの高齢者や障害者、外国人観光客などが訪れます。そのため、魅力ある地域に容易にアクセスでき、すごしやすくすることで、さまざまな人々が新宿区の魅力を享受できるまちづくりが求められています。



景観計画の区域と区分地区

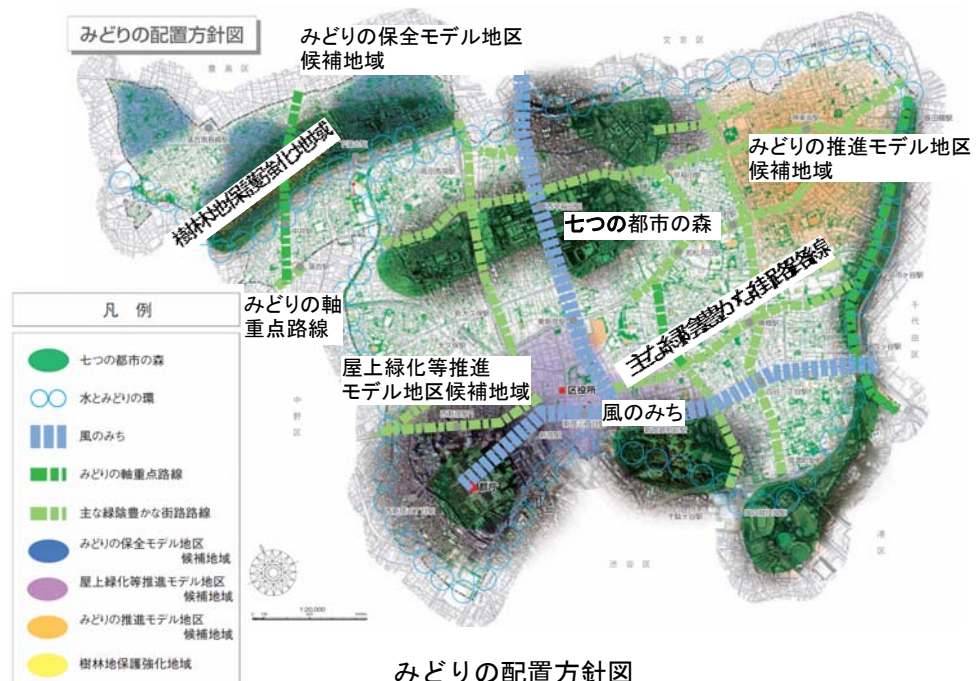
[出典：新宿区景観まちづくり計画（平成 23 年 4 月改定施行）]

環境負荷の少ないまちづくりが求められています。

地球温暖化やヒートアイランド現象^{*}などの環境問題が深刻化するなか、地球環境に負荷の少ない、持続可能な都市と環境を創ることが課題となっており、これまでの車中心の都市構造から、車に過度に依存しない、人間中心の都市への転換が必要とされています。

新宿区には49もの鉄道駅があり、鉄道路線網が充実しています。この特徴を活かして、さらに公共交通の利便性を高める取組などを行い、マイカー等から公共交通への利用転換を推進することで、さまざまな人々の移動の負担を軽減するとともに、環境負荷の少ない、環境共生型のまちづくりを進めることが求められています。

また、新宿区は、台地と東西に伸びる低地、区の外周を取り囲む神田川、妙正寺川、外濠の水面、明治神宮外苑、落合斜面緑地のみどりなど、変化に富んだ地形と自然環境を有しており、これらを活かした環境にやさしいまちづくりを進めていくことも求められます。



みどりの配置方針図

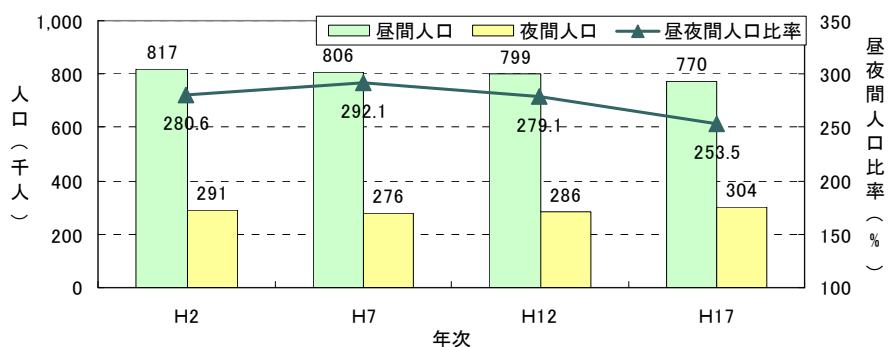
[出典：新宿区みどりの基本計画（平成 21 年 2 月）]

災害や犯罪に強い「安全・安心」なまちづくりが求められています。

東京でマグニチュード7クラスの首都直下地震が30年以内に起こる可能性は70%以上といわれています。また、地球温暖化の影響もあり、局地的な豪雨などの異常気象のリスクも高まっていると考えられます。

新宿区では、新宿駅周辺を中心として多くの人が集まります。そのため、被災時の対応が大きな課題となっています。

新宿区の昼間人口は約77万人（23区内で3番目）で多くの通勤・通学者が集まっており、災害時には帰宅困難者*が大量に発生する（約35万人）ことが予想されます。住宅地に目を向けると密集市街地もあり、ここでも地震や火災に対する問題も抱えています。



新宿区の昼間人口・夜間人口の推移

[資料：国勢調査]

犯罪発生件数（刑法犯認知件数）は全国的に減少傾向にあるものの、人々の犯罪に対する不安感が高く、より安心感のあるまちづくりが必要とされています。また、区内の駅周辺や住宅地などでは、都心特有の犯罪が発生する可能性もあります。

今後、新宿区のさまざまな利用者や居住者にとって、災害や犯罪等からいかに安全を確保していくかが課題となっており、ハード面の対策として都市（居住）空間の整備、ソフト面の対策として自主的な活動などによる安全・安心なまちづくりが求められています。

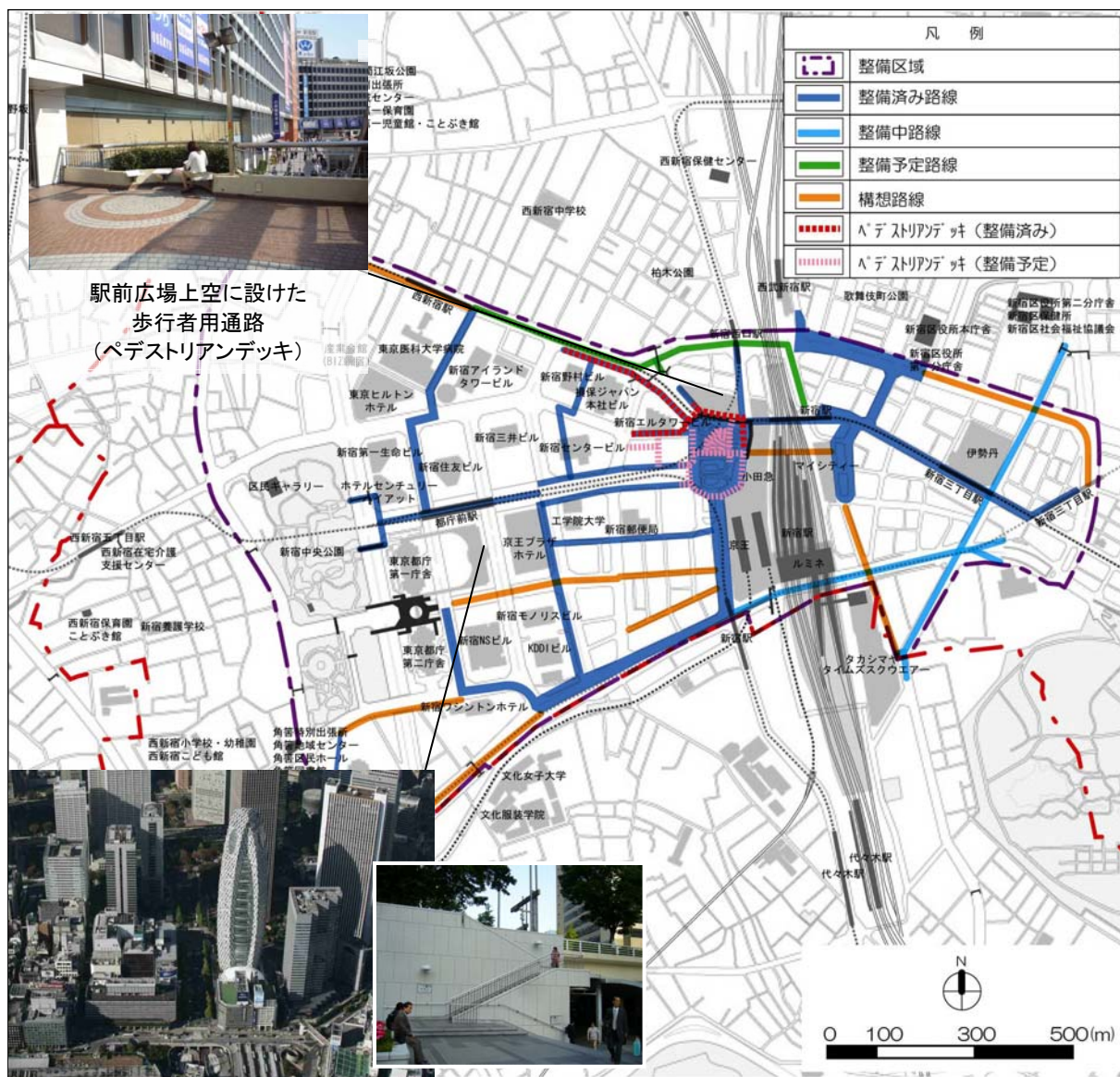
社会環境の変化に伴い、今後さらに進む高齢化やさまざまな主体の社会参加への対応、そして、深刻化する環境問題に対応した持続可能な都市の形成など、新宿区の未来を見据えたまちづくりが必要となります。また、新宿区のさまざまな利用者や居住者の日常の暮らしや活動だけでなく、新宿区の個性を活かした観光や地域の防災力、防犯力の向上などへの対応も求められています。

(2) 「誰もが自由に行動できる都市空間づくり」の課題

新宿区では、新宿区都市マスタープランにおいて、「暮らしと賑わいの交流創造都市」を目標に掲げ、「誰もが自由に行動できる都市空間づくり」の推進を位置づけています。「誰もが自由に行動できる都市空間づくり」を進めるためには、通勤・通学者や買い物客をはじめ、高齢者や障害者、子ども連れの人、外国人観光客など、さまざまな人々のニーズに対応した都市空間づくりが必要であり、現在の新宿区の都市空間には次のような課題があります。

バリアがなく「自由に」行動できる都市構造が求められています。

日本一の乗降客数である新宿駅周辺の都市空間は、何層にもはりめぐらされた地下街から地上の道路、ペDESTリアンデッキ*、高層のビル群などが、立体的かつ複雑に広がっており、バリアフリー*化が十分ではなかったり、上下移動が多くわかりにくいという問題を抱えています。初めて訪れる人や高齢者や障害者にとってやさしい都市空間とは言い難い状況であり、さまざまな人々が自由に移動できる環境の整備が必要です。



立体的な道路構造

新宿駅周辺歩行者専用道（地下道・ペDESTリアンデッキ）ネットワーク図

ゆとりある「快適な」歩行空間の確保が求められています。

新宿区の都市空間は、人が多いにもかかわらず、駅周辺や道路において、十分な待ち合わせの空間や歩行空間が確保されておらず、「ゆとり」の少ない状況にあります。また、自転車や自動二輪車の駐輪、駐車車両、客待ちのタクシーなどが道路空間を占有しており、駅前広場の確保や道路の多様な活用などにより、歩行者優先の考え方にシフトしていくことが必要です。



駅前が自転車整理区画や喫煙スペースに多くの空間を占められています
(西武新宿駅の駅前広場)



新宿通りでの歩行者天国やMOA 4番街のオープンカフェ[※]の社会実験[※]により、歩行者優先のまちの実現を目指しています

「安心して」活動できる都市環境の充実が求められています。

車いす使用者やオストメイト[※]、子ども連れの人などは、トイレの有無が外出時の行動に大きな影響を与えます。新宿区内の多くの施設にはすでに多機能なトイレが設置されていますが、使うことのできるトイレの情報が不足しているため、有効に利用されていません。

これらのトイレは、既にストックとしてある大事な資源ですので、これらを有効に活用できる仕組みが必要です。

十分な歩道や道路幅が確保されていない住宅街などでは、交通安全や防災・防犯の観点から、歩行者の安全性の確保と安心感を向上させることが必要です。

また、立体的に広がる複雑な都市構造であることが、特に移動に制約のある方（はじめて訪れた人も含む）の災害時の避難において大きな障壁となることが予想されます。さらに、超高層ビル街や地下街では、数少ない避難経路に多くの人々が集中し、パニックが起こる可能性等が指摘されています。さまざまな人々が新宿区を訪れることに不安をもたないようにすることが必要です。



オストメイト対応トイレの例
[出典：内閣府]



地下街では災害時の案内や誘導が重要です。民間と行政の協働による避難誘導の仕組みをつくる必要があります



歩道と車道の仕上げを変えるなど、安全性向上に配慮をする必要があります

地域の魅力を「楽しめる」まちづくりが求められています。

入り組んだ趣のある路地空間が特徴的な神楽坂では、魅力的な歴史や文化を感じさせるまち並み等があり多くの観光客が訪れています。一方で、身体が不自由な人にとっては階段や店舗等の入口に段差があったり、舗装表面に凸凹があるなど、魅力である反面、移動しにくいという状況もあります。

また、新宿駅周辺には、買い物に便利な百貨店が集中しているだけでなく、文化・芸術スポットと飲食店等が混在する歌舞伎町、狭小ながら雰囲気のある店舗が並ぶゴールデン街など、多様な性格をもったエリアがあります。

このように新宿区の個性的な地域等では、だれもが地域の魅力を享受できるように、歩きやすい道路で、さまざまな建築物への出入りのしやすさを確保し、高齢者や障害者、外国人などさまざまな人々が安心して買い物や観光ができるように配慮することが必要です。また、景観とバリアフリー^{*}の視点からバランスのとれた環境を整えていくことも必要です。



石畳の路地の坂などの地区の魅力を楽しくしてもらうため、道路・建築物へのアクセスのしやすさや人的な配慮などが必要です（神楽坂）



多くの来街者でにぎわう繁華街では、さまざまな人々が安心して訪れることができるような配慮が必要です（歌舞伎町）

移動や利用を助ける「わかりやすい」案内や誘導が求められています。

新宿区にはさまざまな人々が訪れます。そのため、まちの中での案内・誘導などの適切な情報提供が重要です。また、人の多く集まる繁華街や地下街などでは、災害時の避難誘導も考慮することが重要です。

視覚や聴覚が不自由な人への情報提供や、外国人に対する情報提供も十分とはいえません。また、案内・誘導の情報があっても、落書きや不統一な案内でわかりにくい場合もあります。

都市空間を移動・利用しやすくするわかりやすい情報提供のために、民間の店舗の看板や、地下街の誘導サイン、公共の案内標識などで連続的に案内や誘導をすることが必要です。



地下街などでは連続的でわかりやすい案内や誘導が必要です



サインの適切な維持管理により、わかりやすい情報提供が必要です

さまざまな人々が利用する駅周辺では、立体的な都市構造や、店舗、観光施設などの地域の魅力への連続的なアクセスを考慮した、バリアのない環境整備が必要です。また、歩行者優先のゆとりのある歩行空間の確保やトイレの利用、災害時への対応など、安心して活動できる都市環境の充実、そして、わかりやすい案内や誘導などにより、だれもが移動しやすく、利用しやすく、そしてわかりやすい都市空間づくりを進めていく必要があります。

また、新宿区の過半を占める住宅地では、交通安全や防災・防犯の観点から、安全な歩行空間の確保や防災性、防犯性の高い環境づくりなど、さまざまな生活者に対する安全性を確保し安心感を高めていく必要があります。

(3) ユニバーサルデザインの視点での都市空間づくりの必要性

ユニバーサルデザインの考え方は、先に挙げた多様な課題に対する基本的な姿勢や解決の考え方を包含しています。新宿区の多様な課題を踏まえて、新宿区におけるユニバーサルデザインの視点からの都市空間づくりの必要性を示します。

①バリアフリー*とユニバーサルデザインの動き

ノーマライゼーション*理念の高まりを受け、福祉のまちづくり条例や施設整備に係る基準が制定される等、「福祉のまちづくり」が全国的に広まりました。

平成 12 年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）の制定や「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（ハートビル法）の改正により、一定規模の施設にバリアフリー化が義務づけられ、バリアフリー化が強力に推進されることになりました。

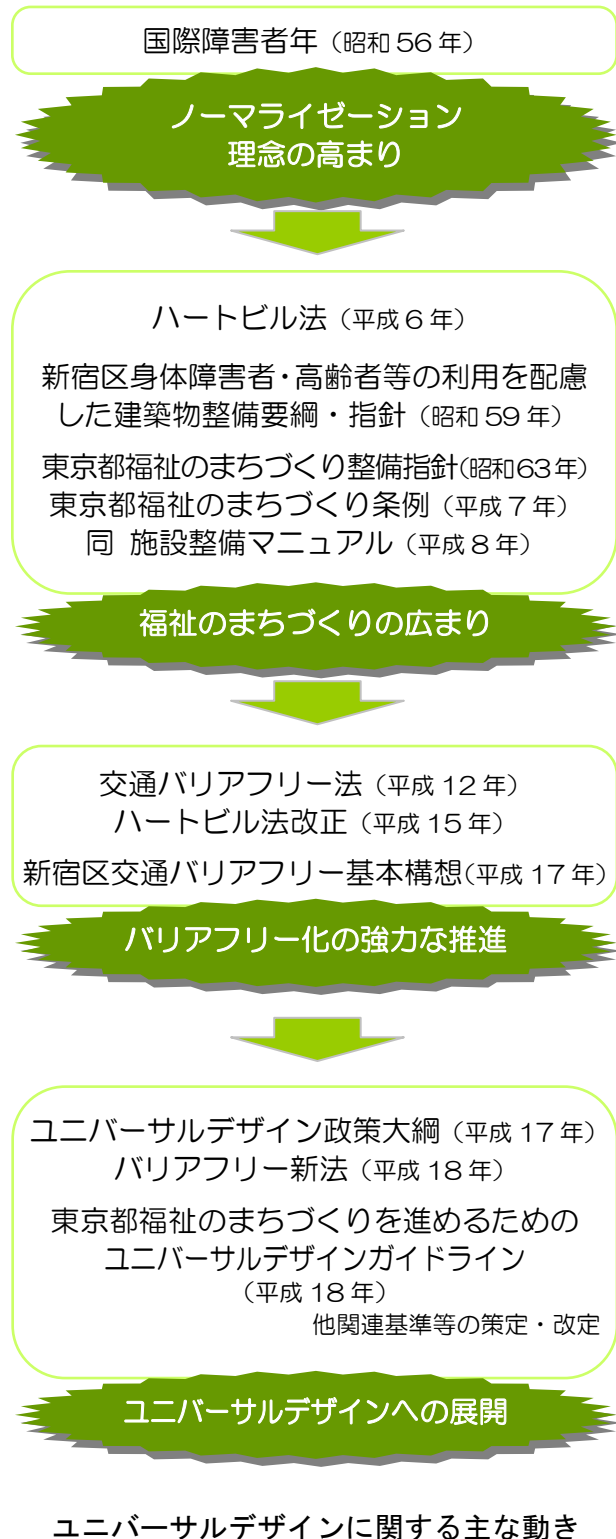
新宿区においては、昭和 59 年 4 月に「新宿区身体障害者・高齢者等の利用を配慮した建築物整備要綱・指針」を制定し、利用しやすい建築物の整備および改善を進めてきました。また、平成 17 年 4 月には交通バリアフリー法に基づく「新宿区交通バリアフリー基本構想」を策定し、駅周辺のバリアフリー化を進めてきました。

これらのバリアフリーへの取組は、段差を改修するなどの物理的なバリアを取り除くだけでなく、心理面、情報面でのバリアも含めて取り除くことにより、円滑な移動空間の確保を促進してきました。

さらに、近年は「より便利に」、「より使いやすく」といった視点が重視され、建築や製品のデザインの中で考えられてきた「ユニバーサルデザイン」という考え方が、注目されるようになりました。

国土交通省では、ユニバーサルデザイン政策大綱を策定し、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた社会環境を実現するための基本的な考え方や施策を示しました。

このように、都市空間づくりをはじめ、さまざまな施策においてユニバーサルデザインの取組が進められています。



②ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた都市空間づくり

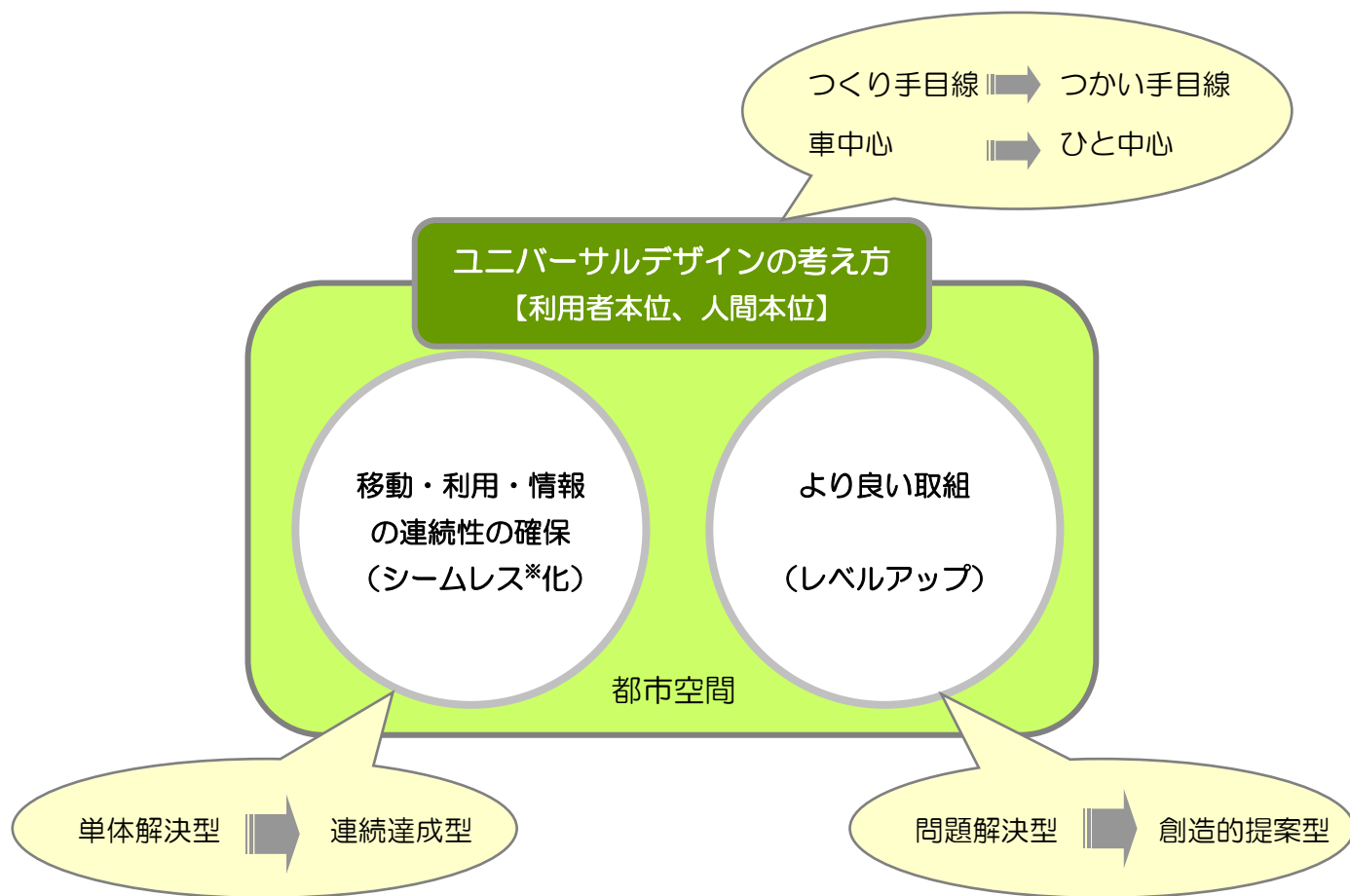
ユニバーサルデザインは、利用者本位、人間本位の考え方に立ち、「はじめからできるだけ多くの人々が利用可能」なことを目指すものと考えられます。

例えば、今では多くの人々が当たり前利用しているSUICAやPASMOなどのICカードは、ユニバーサルデザインの典型的な例と言えます。ICカードの導入により、自分で切符を買うことが困難だった視覚障害者や、手先が不自由で改札機をうまく利用できなかった人もよりスムーズに駅を利用できるようになりました。また、自動販売機を利用したり、携帯電話と連動してさまざまな情報を手に入れることができるなど、多様なニーズに応える機能を持っています。

ユニバーサルデザインの大きな特徴は、さまざまな人々の利用に配慮してより広範な利用ニーズへ対応するために、利用者の視点を重視した多様な側面から誰もが利用できるようにするためのつくり方を考えるといった「多様さへの対応」にあるといえます。

このようにユニバーサルデザインの考え方は多くのさまざまな人々が訪れる都市空間においても必要なものです。新宿区においても、さまざまな人々が多様な活動を展開しており、このユニバーサルデザインの考え方を都市空間づくりに取り入れ、移動しやすく、利用しやすく、わかりやすいまちの実現を目指したより良い取組を進めていくことが求められます。

先に示した、社会変化に対応したまちづくりの課題や、新宿区の都市空間づくりの課題について、利用者本位、人間本位の考え方に基づき多様な観点から課題解決を目指すユニバーサルデザインの視点をもって、まちの改善を進めていくことが必要です。



都市空間におけるユニバーサルデザインの考え方

バリアフリー※、ユニバーサルデザインに関わる動き

国や東京都、新宿区での取組を紹介します。

① ユニバーサルデザイン政策大綱（平成 17 年 7 月／国土交通省）

「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づいた社会環境を実現するための 5 つの基本的な考え方と 10 の施策を示している。ハートビル法、交通バリアフリー法などが、施設のハード面でのバリアフリー化が主であったこと、多様な利用者を対象としていなかったことなどの課題を踏まえ、これをユニバーサルデザインの観点で見直し、ソフト面も含めた総合的な取組を推進することとしている。

② 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）（平成 18 年 12 月）

「ユニバーサルデザイン政策大綱」の施策の一つである「一体的・総合的なバリアフリーの推進」に基づき、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充し制定された。対象者（知的・精神障害者等）、対象施設（公園、路外駐車場等）並びに基本構想制度の拡充のほか、基本構想策定時の当事者参加の促進を図るための措置、スパイラルアップ※の導入や心のバリアフリー※の促進等のソフト施策の充実等によって、より一体的、総合的なバリアフリー施策を推進することとしている。

③ 東京都福祉のまちづくり条例（平成 21 年 3 月／東京都）

ユニバーサルデザインの理念に立って、高齢者や障害者を含めたすべての人の平等な社会参加の実現を目指すために、従来の条例（平成 7 年）から改正した。目的の新設、定義の見直しの他、努力義務から一歩進んだ遵守義務の設定や、情報に関する規定の新設がされ、推進計画の作成が位置づけられている。

福祉のまちづくり推進計画（平成 21 年 3 月／東京都）

改正された福祉のまちづくり条例に基づき、福祉のまちづくりに関する現況と課題を分析し、平成 21 年度からの 5 カ年について 14 の戦略と 112 の事業を位置づけている。

④ 新宿区の取組

新宿区では、これまでに「新宿区身体障害者・高齢者等の利用を配慮した建築物整備要綱・指針（昭和 59 年 4 月）」や「人にやさしい道づくり技術的標準（平成 5 年 11 月）」などを定め、高齢者・障害者等に配慮した都市空間づくりを進めてきたほか、平成 17 年 4 月には「新宿区交通バリアフリー基本構想」を策定し、駅周辺のバリアフリー化に取り組んでいる。

新宿区交通バリアフリー基本構想（平成 17 年 4 月／新宿区）

交通バリアフリー法（平成 12 年）に基づく基本構想として策定された。鉄道駅の乗降客数や関連施設の分布状況を踏まえ、「新宿駅周辺地区」「高田馬場駅周辺地区」の 2 地区を重点整備地区として選定している。アンケートや当事者参加によるワークショップ等により駅および周辺の道路等の移動に関する課題を抽出し、対応策を検討している。

交通バリアフリー特定事業計画（平成 19 年 3 月、平成 20 年 3 月）

「新宿区交通バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区内の旅客施設や旅客施設と公共施設を結ぶ主要な経路において、バリアフリー化に向けた改善のための特定事業計画を策定している。

（高田馬場駅周辺地区：平成 19 年 3 月、新宿駅周辺地区：平成 20 年 3 月）

関連する基準等

都市空間の整備にあたっては、バリアフリー新法に関する基準やガイドラインの他、都の条例や指針に基づき実施することが基本となります。

種別	項目	名称	所管など	年月
バリアフリー新法に関する基準	公共交通	移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準（公共交通移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】	H18.12
	道路	移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（道路移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】	H18.12
		移動等円滑化のために必要な道路の占用に関する基準	国土交通省【省令】	H18.12
	交通安全	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準	国家公安委員会【規則】	H18.12
	路外駐車場	移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準（路外駐車場移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】	H18.12
	建築物	移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化基準）	国土交通省【政令】	H18.12
		高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化誘導基準）	国土交通省【省令】	H18.12
都市公園	移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準（都市公園移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】	H18.12	
バリアフリー新法に関するガイドライン等	公共交通	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン 公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省	H19.7
	道路	道路の移動等円滑化整備ガイドライン	(財)国土技術研究センター	H20.2
	都市公園	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省	H20.1
	建築物	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準	国土交通省（監修）	H19
	情報提供	標準案内用図記号ガイドライン	交通エコロジー・モビリティ財団	H13.3
		地図を用いた道路案内標識ガイドブック	(財)道路保全技術センター	H15.11
	公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドライン	国土交通省	H18.3	
東京都による条例・ガイドライン等	公共交通 道路公園 建築物等	東京都福祉のまちづくり条例	東京都	H21.3
		東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル		H21.3
		福祉のまちづくりを進めるためのユニバーサルデザインガイドライン		H18.1
	建築物	東京都高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例（建築物バリアフリー条例）	東京都	H18.12
	店舗	店舗等内部のユニバーサルデザイン整備ガイドライン	東京都	H22.5
	駐車場	東京都駐車場条例	東京都	H22.3
		駐車場ユニバーサルデザインガイドライン	(財)東京都道路整備保全公社	H19.2
情報提供	国内外旅行者のためのわかりやすい歩行者用案内サイン標準化指針	東京都	H20.2	
トイレ	生活者の視点に立ったトイレ整備の指針 ーとうきょうトイレ、その方向性ー	東京都	H18.7	

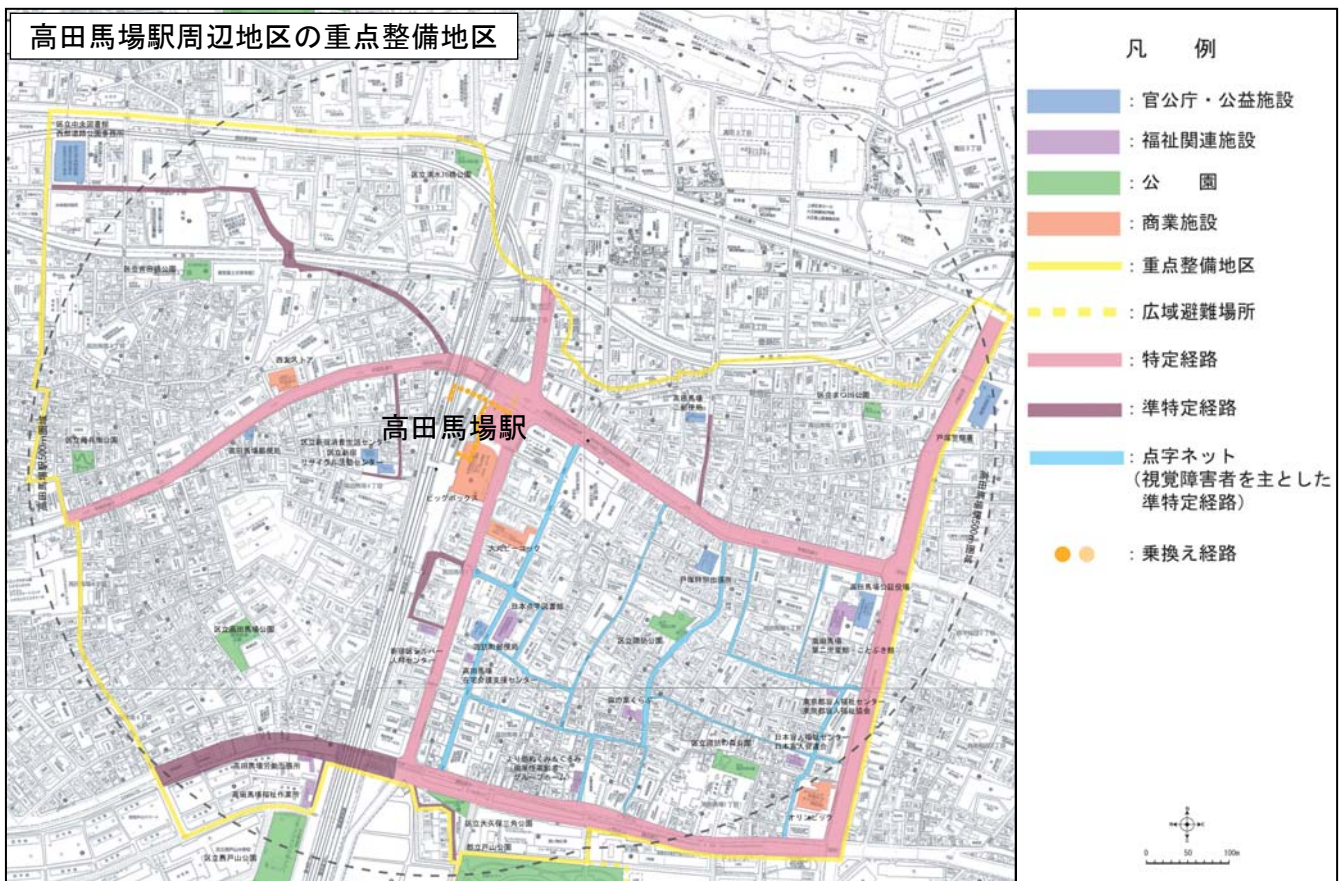
《新宿駅・高田馬場駅の交通バリアフリーの取組》

新宿区では、「新宿区交通バリアフリー基本構想／平成 17 年 4 月」に基づき、「新宿駅周辺地区」、「高田馬場駅周辺地区」の 2 つの重点整備地区を指定し、重点的にバリアフリー※化を推進しています。

高田馬場駅周辺地区のバリアフリーの取組

誰もが安全で快適に移動できる「福祉のまちづくり」を目指し、次の視点からのバリアフリーに取り組んでいます。

- ① 駅前空間及び駅空間の不足対策 [混雑を解消する空間の確保]
- ② 乗換えのスムーズ化 [上下方向のスムーズな乗り換え動線確保]
- ③ 歩行空間のコントロールと調整対策 [安全な歩道の確保・歩道の段差解消等]
- ④ 公共交通施設のバリアフリー化 [駅施設やバス等のバリアフリー化]
- ⑤ 障害者や利用者の方等の意見を反映した継続的な計画の評価・見直し
[当事者団体や住民組織との協力のもとでの、継続的なバリアフリー化の取組の仕組みづくり]



新宿駅周辺地区のバリアフリー※の取組

日本一の大規模ターミナル「新宿駅」を中心とする安全でバリアフリーな都市空間の形成を目指し、次の視点からのバリアフリーに取り組んでいます。

- ① 乗り継ぎのバリアフリー化 [よりスムーズな乗り換え]
- ② 多様で複雑な移動経路対応 [平面的・立体的なバリアフリー化]
- ③ 面的なバリアフリー化 [複数の改札口や多くの経路に対するバリアフリー化]
- ④ 多様な関係者の連携 [鉄道・バス事業者、管理者との連携]
- ⑤ 広域行政体との協力 [国、都などとの協力]

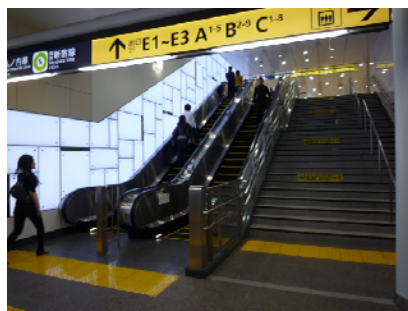


新宿駅周辺地区・重点整備地区

<道路のバリアフリー化> 高田馬場周辺



<エスカレーターの設置> 新宿三丁目駅



<道路のバリアフリー化> 靖国通り



[図面出典：新宿区交通バリアフリー基本構想]

(4) 都市空間づくりの方向性

新宿区では、さまざまな人々の社会参加や自由な都市活動を支える都市空間づくりを目指し、「歩きたくなる、新宿」を将来イメージとして「ユニバーサルデザインの視点でのまちづくり」を進めます。

「ひと」の多様なニーズへの対応

つかい手（利用者、居住者）の視点に立った都市空間づくり

新宿区には多くのさまざまな人々が暮らし、訪れていますが、自由な社会参加や都市活動を行うためには配慮が必要な人も多くいます。また、価値観やライフスタイルが多様化しており、都市に求められることも多様になっています。このため、ユニバーサルデザインの視点から、多様な「ひと」のニーズに対応した都市空間づくりを進めることが必要です。

そのためには、都市空間づくりに取り組む人が、さまざまな人々のニーズに「気づく」ことが特に重要であり、これまでの「づくり手」視点の都市空間づくりから、「つかい手（利用者、居住者）」の視点を重視した都市空間づくりへ考え方を変えていく必要があります。

区民をはじめ設計者・事業者・管理者・行政等が協働して、さまざまな人々にとって新宿の都市空間が移動しやすく、利用しやすく、わかりやすい都市空間となるように、つかい手（利用者、居住者）の視点から都市空間の改善に取り組むことが重要です。

「都市空間」の多様なニーズへの対応

自由で、快適に、安心して、楽しく、そしてわかりやすく活動できる都市空間づくり

新宿区には複雑化する都市構造や、安全・安心、環境、景観への配慮など、多様な「都市空間」のニーズがあります。これらのニーズを踏まえた上で、都市活動の基本となる「移動」、「利用」の観点、そして、その活動を支援する「情報」の観点から、誰もが移動しやすく、利用しやすく、わかりやすい都市空間を目指すことが必要です。

前述の社会変化に対応したまちづくりの課題や、誰もが自由に行動できる都市空間づくりの課題を踏まえ、“自由”、“快適”、“安心”、“楽しさ”、“わかりやすさ”を意識し、都市空間の改善に取り組むことが重要です。

ニーズの多様な変化への対応

継続的に改善を進めるスパイラルアップ*の仕組みづくり

さまざまな「ひと」が活動し、さまざまな「都市空間」を有する新宿区では、求められる都市空間のありかたも変化しています。つかい手（利用者、居住者）の視点で、移動しやすく、利用しやすく、わかりやすい都市空間を目指して取り組んだことであっても、時間が経つにつれて、新たな課題が生まれてくるものと考えられます。

よりよい都市空間の実現を目指すためには、つかい手の視点で都市改善に協働して継続的に取り組むこと（スパイラルアップ）が重要であり、多様に変化していく「ひと」と「都市空間」のニーズに対し継続的に対応していくことが求められます。ユニバーサルデザインの視点から、Plan（計画）、Do（実施）、Check（見直し）、Action（改善）のサイクルで都市空間づくりの取組を見直し、常によりよい方策を探る姿勢を持つことが重要です。

社会の変化

社会変化に対応したまちづくりの課題

超高齢社会に対応したゆとりあるまちづくり

さまざまな人々が社会参加しやすいまちづくり

多様な価値観やライフスタイルに対応したまちづくり

個性ある地域の魅力を享受できるまちづくり

環境負荷の少ないまちづくり

災害や犯罪に強い「安全・安心」なまちづくり

新宿区 都市マスタープラン

「誰もが自由に行動できる都市空間づくり」の課題

バリアがなく「自由に」行動できる都市構造

ゆとりある「快適な」歩行空間の確保

「安心して」活動できる都市環境の充実

地域の魅力を「楽しめる」まちづくり

移動や利用を助ける「わかりやすい」案内や誘導

ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくり

つかい手（利用者、居住者）の
視点に立った都市空間づくり

自由で、快適に、安心して、楽しく、そして
わかりやすく活動できる都市空間づくり

継続的に改善を進める
スパイラルアップ*の仕組みづくり

都市空間の改善

誰もが移動しやすく、利用しやすく、
わかりやすいまちに

《歩きたくなる、新宿》