２５ページ目

第２章、全体方針

２６ページ目

１、移動等円滑化促進方針の位置づけ

区では、「新宿区基本構想」を実現するために、施策の方向性を示した行財政運営の指針である「基本計画」と都市計画に関する方針である「都市マスタープラン」の性格をあわせもつ「新宿区総合計画」を策定しています。

促進方針は、バリアフリー法及び国の定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、新宿区総合計画を踏まえ、誰もが移動しやすく、利用しやすく、わかりやすいユニバーサルデザインまちづくりを推進するとともに、関連計画や条例等との整合を図り、総合的な区のバリアフリー化に関する方針として示すものです。

移動等円滑化促進方針の位置づけを整理した図は省略します。

２７ページ目

２、基本方針

区では、都市マスタープランにおいて、東京２０２０オリンピック・パラリンピック競技大会の開催とその後も見据え、新宿に住む人、働く人、訪れる人など、誰もが移動しやすく利用しやすい快適な都市空間の形成に関する内容の拡充について示しています。

これを踏まえ、促進方針では、以下の基本方針に基づき取組みを進めていきます。

移動等円滑化促進方針の基本方針

区全域のバリアフリー水準の底上げを目指す

ハード・ソフトが一体となった取組みの推進

新宿の多様性を活かし、各地域の特性に応じたバリアフリー化の推進

ユニバーサルデザインまちづくりの実現を目指す当事者参加の促進

こころのバリアフリーの取組み実践による区民等の障害理解・啓発の推進

多様な関係者の連携・調整による長期的課題への挑戦

継続的な取組みの推進と進行管理

２８ページ目

３、移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路の設定

３の１、移動等円滑化促進地区の設定

バリアフリー法（第二条二十三）における移動等円滑化促進地区の定義：

１、生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

２、生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること

３、当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

新宿区は全域に鉄道駅や利用者の多い施設が分散しており、区全域が促進地区となる要件を満たしています。一方、施設の立地状況や道路の整備状況、らいがいしゃ・区民等の利用者層の状況、まちづくりの動向等は地域によって違いがあります。

そこで、区全域をバリアフリー法に基づく移動等円滑化促進地区（鉄道駅の周辺や、高齢者、障害者等の利用者が多い施設の周辺でバリアフリー化を促進する必要がある地区）に位置づけるとともに、区のまちづくりの方針を示す都市マスタープランの地域区分と整合を図った地域別のバリアフリー方針を定めます。

都市マスタープランの地域区分を示した図は省略します。

２９ページ目

３の２、生活関連施設の設定

バリアフリー法（第二条二十三、イ）における生活関連施設の定義：

高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設

生活関連施設は、バリアフリー法の定義を踏まえ、病院、図書館、飲食店、ホテル、劇場など、多数の者が利用する施設の中から、不特定多数の利用が想定される施設を対象とし、以下に示す考え方に基づき設定します。

高齢者・障害者等が多く利用する施設

公共的な施設で、広く一般に利用される施設

大規模な商業施設や宿泊施設等、一定規模以上の施設

設定の結果は、以下のひょうのとおりです。

表：生活関連施設の設定

１：旅客施設

全ての鉄道駅・停りゅうじょう（都電）・バスターミナル

５２施設

２：公共施設・郵便局

区役所・都庁・特別出張所・警察署・税務署・郵便局（ゆうゆう窓口のある局（元集配局））・その他（鉄道駅付近の郵便局・年金事務所・行政評価事務所・と税事務所・法務局）

３７施設

３：福祉施設

高齢者・障害者・子育て支援施設 、(つうしょ施設・居住施設・高齢者在宅サービスセンターは除く）・社会福祉協議会

４５施設

４：保健施設・病院

保健じょ・保健センター・病院・研究所

１８施設

５：文化・教養・教育施設

映画館・劇場・ホール・図書館・生涯学習施設・スポーツ施設・大学（ホール等を有する）・特別支援学校・大規模なミュージアム

４５施設

６：商業施設

大規模小売店舗・ショッピングセンター（１０００㎡以上）

５０施設

７：宿泊施設

客室数１００以上のホテル又は旅館

４６施設

８：都市公園等

れーてんよんha以上の都市公園・運動じょう

１８施設

９：駐車じょう

届出ろがい駐車じょうのうち、都市計画駐車じょう・公益財団が管理する駐車じょう

５施設

１０：大規模建築物

事業用大規模建築物（５万㎡以上）のうち、集客施設（レストラン街・ホールなど）があるもの

８施設

１１：その他

鉄道駅へのバリアフリールートを構成する建築物・区指定の避難じょ・投票じょとなっている施設（学校等）６０施設

合計　３８４施設

商業施設や宿泊施設、都市公園等、大規模建築物については、バリアフリー法等で対象となる施設のうち、協議会における意見を踏まえ設定しました。なお、384施設の一覧は、「Ⅲ、 地域別方針」に記載しています。

３０ページ目

３の３、生活関連経路の設定

バリアフリー法（第二条二十三、ロ）における生活関連経路の定義：

生活関連施設相互間の経路

区全域に鉄道駅や利用者の多い施設が分散し、多様な移動が想定されることを踏まえ、歩行者ネットワークを形成する観点から、バリアフリー化すべき経路として、都市マスタープランに定める主要な道路（広域幹線道路・地域幹線道路・地区内主要道路・主要区画道路）はすべて生活関連経路に設定することとします。

さらに、その他道路（区画道路）に面する生活関連施設へアクセスする経路については、主要な道路から派生させ、ネットワークの連続性に配慮して生活関連経路に設定します。

道路管理者は、生活関連経路のバリアフリー化を実施する必要があります。

また、新宿駅周辺の歩行者動線である地下経路も生活関連経路に設定します。

なお、国の定める特定道路はすべて生活関連経路に設定します。

用語説明

特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動とう円滑化基準（省令）又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。（平成20年12月指定、れいわ元年7月追加指定）

生活関連経路の設定イメージの図は省略します。

表：生活関連経路の考え方

促進方針における経路種別：主要経路

都市マスタープランによる位置づけ：広域幹線道路、地域幹線道路、地区内主要道路

道路の状況：歩道あり、概ね幅員８メートル以上

整備に向けた考え方：道路移動等円滑化基準への適合を基本として整備を推進する

促進方針における経路種別：主要経路

都市マスタープランによる位置づけ：地区内主要道路、主要区画道路

道路の状況：歩道なし、概ね幅員６から８メートル程度

整備に向けた考え方：道路移動等円滑化基準の経過措置を基本として整備を推進する

促進方針における経路種別：アクセス経路

都市マスタープランによる位置づけ：区画道路

道路の状況：歩道なし、概ね幅員４から６メートル程度

整備に向けた考え方：道路の状況と生活関連施設の利用特性を踏まえた対策を検討する

促進方針における経路種別：地下経路

都市マスタープランによる位置づけ：なし

道路の状況：新宿駅周辺の地下通路ネットワーク

整備に向けた考え方：移動の利便性のさらなる向上や案内誘導の充実を図る（鉄道事業者・道路管理者等の連携）

広域幹線道路、地域幹線道路、地区内主要道路、主要区画道路、区画道路のそれぞれ一部が特定道路に指定されています。特定道路の整備における考え方については、当該道路の都市マスタープランによる位置づけにより、上記のひょうの「整備に向けた考え方」が該当します。

じページより、生活関連施設・経路の全体図を示します。

３１ページ

生活関連施設・経路の全体図は省略します

３５ページ目

４、バリアフリー化促進に関する事項（移動等円滑化の促進に関する事項）

生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー化を進めるにあたっては、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者及び建築主などの施設管理者や道路管理者、警視庁及び各警察署などの交通管理者（以下、施設管理者等）に、促進方針に基づく整備を働きかけるとともに、区や都の関連する条例・事業等との連携が欠かせません。本項では、主な施策との連携による面的・一体てきなバリアフリー化促進に向けた整備方針を示します

働きかけ・連携イメージの図は省略します。

４の１、バリアフリー化促進に向けた整備方針

１、新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例と連携したバリアフリー化

ＵＤ条例では、事前協議や届出、こうじ完了報告の制度により、条例で定める整備基準に適合させるよう努め、施設整備の強化を行っています。

また、ユニバーサルデザインまちづくりに関する施策を円滑に推進するため、特に大規模で不特定多数の者が利用する施設の新設等については、学識経験を有する者や区民等で構成される「ユニバーサルデザインまちづくり審議会」での意見を聴くこととしています。

促進方針で設定した生活関連施設については、全てＵＤ条例の対象であり、ＵＤ条例に基づいて施設のバリアフリー化を行うとともに、促進方針では面的・一体てきなバリアフリー化について、ＵＤ条例に基づく届出や事前協議の機会をとらえて働きかけていきます。特に、生活関連経路との連続性を確保するよう、必要に応じて道路管理者や交通管理者との調整や、促進方針に基づいた整備について、高齢者、障害者等の当事者参加による意見を反映するよう努めます。（詳細は「第４章　移動等円滑化促進方針の実現に向けて」に記載）

３６ページ目

ＵＤ条例の概要を示した図は省略します。

３７ページ目

２、各地域のまちづくり事業と連携した一体てきなバリアフリー化

区内では、面的な基盤整備に向けた検討を進めている地域があります。これらの地域では、行政や地元住民等が参加する検討会などが設置され、地域の課題とまちの将来像を共有しながら、道路や施設等の改良が進められることが期待されます。

これらの取組みに際し、構造的に解決が困難なバリアについて、まちづくりの中で一体てきに改善していくことを推進するとともに、高齢者、障害者等の意見を反映することにより、整備効果を高めていくことが望まれます。４の２で示すバリアフリー化促進に向けた配慮事項や地域別方針等を踏まえ、事業の各段階において、継続した当事者参加を設けるよう働きかけていきます。

参考

区が鉄道事業者や道路管理者等と鉄道駅周辺の都市基盤について、検討を進めているエリア（れいわ３年３月現在）

新宿駅周辺エリア

たかだのばば駅周辺エリア

飯田橋駅周辺エリア

新宿三丁目駅周辺エリア

３８ページ目

３、道路整備・交通安全事業等と連携した道路のバリアフリー化

生活関連経路については、移動等円滑化基準への適合を目指すことが基本となりますが、歩道のない道路も多く、じつじょうに応じた整備を進める必要があります。幹線道路はバリアフリー化が進んでいる一方、交差点での横断距離が長く、高齢者や視覚障害者にとっては不安があります。地区内主要道路など歩道の狭い道路では車椅子使用者のすれ違いなどが難しく、歩行空間の確保や歩道における混雑の緩和が課題となっています。歩道のない道路では歩行者・自転車・自動車それぞれの利用状況を踏まえた交通安全対策を検討し、目的となる生活関連施設まで安全に誘導する必要があります。

このように、道路の位置づけや幅員、利用実態によって、特に重視する事業が異なってくると考えられます。経路種別ごとの特に重視する事業内容は以下の通りです。

表：経路種別ごとの重視する事業内容の例

経路種別：主要経路

都市マスタープランの位置づけ：広域幹線道路、地域幹線道路、地区内主要道路

道路の状況：歩道あり、概ね幅員８メートル以上

整備に向けた考え方：道路移動等円滑化基準への適合を基本として整備を推進

特に重視する事業内容の例

交差点におけるバリアフリー整備（縁せきブロック整備、誘導用ブロック連続設置、まきこみ部の拡幅、エスコートゾーンの整備、音響式信号機の整備、青延長用おしボタン付き信号機の整備、平坦性確保、車止め設置）

沿道敷地と連携した歩行空間や滞留空間の確保

無電柱化の推進による安全で快適な歩行空間の形成

スムース歩道による歩道連続化

自転車通行空間の整備

経路種別：主要経路

都市マスタープランの位置づけ：地区内主要道路、主要区画道路

道路の状況：歩道なし、概ね幅員６から８メートル程度

整備に向けた考え方：道路移動等円滑化基準の経過措置対応を基本として整備を推進

特に重視する事業内容の例

歩行者通行空間の整備（ろそくたいはばの拡幅とカラー化、誘導用ブロック設置、ガードパイプまたはボラード設置）

沿道敷地と連携した歩行空間や滞留空間の確保

無電柱化の推進による安全で快適な歩行空間の形成

自転車通行空間の整備

経路種別：アクセス経路

都市マスタープランの位置づけ：その他道路（区画道路）

道路の状況：歩道なし、概ね幅員４から６メートル程度

整備に向けた考え方：道路の状況と生活関連施設の利用特性を踏まえた対策を検討

特に重視する事業内容の例

車両減速対策（きょうさく、カラー化）

交通規制による安全対策（ゾーン３０、時間制限等）

経路種別：地下経路

都市マスタープランの位置づけ：なし

道路の状況：新宿駅周辺の地下通路ネットワーク

整備に向けた考え方：移動の利便性のさらなる向上や案内誘導の充実

特に重視する事業内容の例

誘導用ブロックの連続設置

上下移動のバリアフリー経路の案内充実

効果的に生活関連経路のバリアフリー化を促進するためには、きぞんの道路整備に関する事業や交通安全に関する事業等の機会をとらえ、４の２で記載するバリアフリー化促進に向けた配慮事項や地域別方針の内容を取り入れることが重要です。

また、無電柱化の整備に合わせて、沿道の生活関連施設と連携した歩行空間を確保するなど、施設と経路の一体てきなバリアフリー化を区全域で推進します。

じページに生活関連経路のバリアフリー化に関連する道路整備・交通安全事業の位置図を示します。

３９ページ目

道路整備・交通安全事業位置図

東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（へいせい２８ねん３がつ）

概ね１０年間で優先的に整備すべき路線として、新宿区内で３.６km（一部隣接区を含む）の都市計画道路を位置づけている。

東京とどう路バリアフリー推進計画（へいせい２８ねん３がつ）

れいわ６年までに約１８０㎞のとどうをバリアフリー化することとしており、東京２０２０オリンピック・パラリンピック競技大会会場周辺、観光施設周辺、避難道路、駅と生活関連施設を結ぶ経路等を位置づけている。

東京都無電柱化推進計画（へいせい３１年３月）

東京都内のとどうについて、れいわ２年度までに整備計画延長８０６kmの無電柱化整備を行うとしている。

新宿区無電柱化推進計画（へいせい３１年３月）

優先整備路線として１４路線、３.５kmを位置づけ、れいわ１０年度までに無電柱化整備を行うこととしている。

新宿区自転車ネットワーク計画（へいせい３１年３月）

くどうについて、４６.３kmの整備対象区間を定め、れいわ１０年度までに自転車ナビマーク・ナビラインの整備を進めることとしている。

ゾーン３０（警視庁）

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、区域（ゾーン）を定めて時速３０キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制するもの。これまでに新宿区内で８か所整備されている。

４１ページ目

４の２、バリアフリー化促進に向けた配慮事項

バリアフリー化の促進のため、まちあるきワークショップや団体ヒアリング等を開催し、高齢者、障害者等の当事者の方々や、施設管理者の方々から多くの意見を伺いました。

それらの意見を踏まえ、促進方針では、生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー化促進に向けた配慮事項として、面的・一体てきなバリアフリー化などの整備に関する事項（ハード面）と、こころのバリアフリー・人的支援などのソフト施策に関する事項（ソフト面）に分けて示します。

さらに、バリアフリー法に基づき国土交通省が作成した「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（昭和58年策定、令和3年改訂）」や「道路の移動等円滑化整備ガイドライン（平成14年策定、平成23年改訂）」など、関連するガイドライン（以下、ガイドライン等）において、望ましい整備や目安として示されている内容と、ガイドライン等には示されていないが、高齢者、障害者等の当事者が配慮して欲しい内容に分けて整理しました。

施設の新設若しくは改修や日頃の維持管理の際などに、施設管理者等がガイドライン等と併せて、可能な限りバリアフリー化促進に向けた配慮事項を踏まえ、必要に応じて隣接する施設管理者や道路管理者と事前に整備内容を調整し、連続的なバリアフリー化を図ることが重要です。

特に道路管理者は、道路改修等の有無に関わらず、配慮事項を踏まえたバリアフリー化を積極的かつ計画的に実施する必要があります。

また、区では、学識経験者や区民、事業者、障害者団体等の意見を踏まえて作成した「新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例　施設整備マニュアル」（以下、ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアル）で示す、今後社会的に目指していくべき、より望ましい水準等について、施設の新設若しくは改修の際に活用し、ユニバーサルデザインまちづくり※を推進しています。

まちあるきワークショップや団体ヒアリング等で出た意見で、ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する内容についても参考に記載しました。

じページより、バリアフリー化促進に向けた配慮事項について、＜施設別＞、＜項目別＞に示し、当事者意見を踏まえた望ましい整備内容や課題のある整備内容の例を紹介します。

施設別

１、鉄道駅

２、バス

３、タクシー

４、道路・信号機

５、建築物・駐車じょう

６、公園

項目別

７、施設と道路の連携

８、視覚障害者誘導用ブロック

９、階段・エレベーター等

１０、便所（トイレ）

１１、標識・案内設備

４２ページ目

１、鉄道駅

これまで各鉄道事業者の主体的な取組みにより、以下に示すホームドアやエレベーターの整備など、利用者の利便性の向上が図られました。今後は、関係法令やガイドライン等の改正内容も踏まえ、より一層のバリアフリー化に努めることが求められます。

鉄道駅におけるバリアフリー整備状況（区ざかい含む区内４９駅、れいわ３年３月時点）

ホームドア：４１駅整備済み

地上からホームまでのバリアフリールート（１ルート） ：区内全駅で整備済み

車椅子使用者用便ぼう：区内全駅で整備済み

１、ホームドア及びホームと車両の段差や隙間

高齢者、障害者等が安全で快適に移動できるよう、利用者の多寡に関わらず区内全駅でホームドアの整備を推進する必要があります。特にホームドアを整備する際は、ホームの形状等を踏まえ、車椅子使用者等が単独で乗降できるよう、バリアフリー整備ガイドラインで示されているとおり、可能な限りホームと車両の段差や隙間の縮小にもとりくむことが重要です。

ホームドア未整備の路線・ホーム数（れいわ３年３月時点）

ＪＲ東日本

駅名：新宿駅

さいきょうせんほか：ホーム数：４

成田エクスプレスほか：ホーム数：２

中央線（快速）：ホーム数：４

中央本線特急：ホーム数：２

中央・総武線：ホーム数：２

やまのて線：ホーム数：２

駅名：大久保駅

中央・総武線：ホーム数：２

備考：令和３年度完了予定

駅名：四ツ谷駅

中央線（快速）：ホーム数：２

中央・総武線：ホーム数：２

駅名：飯田橋駅

中央・総武線：ホーム数：２

小田急電鉄

駅名：新宿駅

各駅停車ホーム：ホーム数：２

備考：令和３年度完了予定

特急ロマンスカー：ホーム数：２

降車ホーム：ホーム数：３

西武鉄道

駅名：下落合駅

新宿線：ホーム数：２

備考：利用者数１０万人未満

駅名：中井駅

新宿線：ホーム数：２

備考：利用者数１０万人未満

東京メトロ

駅名：落合駅

東西線：ホーム数：２

備考：利用者数１０万人未満

４３ページ目

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化等に関する事項）

ホームのかさ上げや、くし状ゴムの設置等により、可能な限りホームと車両の段差や隙間を縮小する。車椅子使用者が単独で乗降しやすいように段差、隙間を縮小する整備の目安値は、段差３cm、隙間７cmである。（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より）

参考

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

全てのホームにホームドアを整備する。

配慮事項の例を示した写真・図は省略します。（以降同様）

２、移動等円滑化経路（バリアフリールート・乗換ルート）

区内の鉄道駅では、全ての駅で各ホームから地上までのバリアフリールートが整備されており、いわゆる１ルート確保が実現しています。しかし、目的地によってはエレベーターの経路が遠回りであったり、乗換のために地上を経由する必要があるなど、利便性に課題が残る駅も多くあります。

　国の定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を踏まえ、高齢者、障害者等に迂回による過度な負担が生じないよう、可能な限り２ルート目のバリアフリールートの確保に取くんでいく必要があります。また、周辺施設の状況を踏まえたバリアフリールートの最短化や、各鉄道間の乗換のバリアフリールート（以下、乗換ルート）のの利便性向上に努めることも重要です。特に構造的に実現が困難なものについては、駅周辺におけるまちづくりや周辺の民間施設開発との連携により取くんでいく必要があります。

４４ページ目

階段またはエスカレーターのみのでいりぐちや改札、乗換経路（れいわ３年３月時点）

ＪＲ東日本

路線めい：やまのて線

駅名：たかだのばば駅

でいりぐち又は改札：戸山ぐち

乗換の経路：西武新宿線乗換専用ぐち

路線めい：中央・総武線

駅名：大久保駅

でいりぐち又は改札：南ぐち

路線めい：中央線（快速）、中央・総武線

駅名：四ツ谷駅

でいりぐち又は改札：赤坂ぐち等

乗換の経路：赤坂ぐち

路線めい：中央・総武線

駅名：市ヶ谷駅

乗換の経路：地下鉄乗換専用ぐち

京王電鉄

路線めい：京王線

駅名：新宿駅

でいりぐち又は改札：ルミネぐち

乗換の経路：ＪＲ連絡ぐち・ルミネぐち

路線めい：京王新線

駅名：新宿駅

でいりぐち又は改札：新都心ぐち等

乗換の経路：改札内乗換（京王線）

西武鉄道

路線めい：新宿線

駅名：西武新宿駅

でいりぐち又は改札：北ぐち

路線めい：新宿線

駅名：たかだのばば駅

でいりぐち又は改札：早稲田ぐち

乗換の経路：早稲田ぐち、ＪＲ線乗換専用ぐち

東京メトロ

路線めい：丸ノ内線

駅名：新宿駅

でいりぐち又は改札：荻窪方面改札

駅名：新宿御苑前駅

でいりぐち又は改札：２番（四谷区民センター方面）出ぐち

駅名：新宿三丁目駅

でいりぐち又は改札：池袋方面改札及び出ぐち等

乗換の経路：改札内乗換（丸ノ内線、副都心線）

路線めい：副都心線

駅名：新宿三丁目駅

でいりぐち又は改札：渋谷駅方面改札

乗換の経路：改札内乗換（丸ノ内線、副都心線）

路線めい：南北線

駅名：四ツ谷駅

でいりぐち又は改札：２番（四谷税務署方面）出ぐち等

乗換の経路：３番（ＪＲ方面）出ぐち

路線めい：有楽町線

駅名：市ヶ谷駅

でいりぐち又は改札：５番（法政大学方面）出ぐち等

乗換の経路：あかばねいわぶち方面改札内

路線めい：南北線

駅名：市ヶ谷駅

でいりぐち又は改札：あかばねいわぶち方面改札及び出ぐち等

乗換の経路：あかばねいわぶち方面改札内

路線めい：有楽町線

駅名：飯田橋駅

でいりぐち又は改札：新木場方面改札及び出ぐち等

乗換の経路：Ａ３（ＪＲ方面）出ぐち、Ｂ２Ａ（ＪＲ方面）出ぐち

路線めい：南北線

駅名：飯田橋駅

でいりぐち又は改札：目黒方面改札及び出ぐち等

乗換の経路：Ａ３（ＪＲ方面）出ぐち、Ｂ２Ａ（ＪＲ方面）出ぐち

路線めい：東西線

駅名：飯田橋駅

でいりぐち又は改札：Ａ１（飯田ばし合同庁舎方面）出ぐち等

乗換の経路：Ａ３（ＪＲ方面）出ぐち

路線めい：東西線

駅名：神楽坂駅

でいりぐち又は改札：中野方面改札及び２番（牛込箪笥区民センター方面）出ぐち

駅名：早稲田駅

でいりぐち又は改札：西ふなばし方面改札及び出ぐち等

駅名：たかだのばば駅

でいりぐち又は改札：西ふなばし方面改札及び出ぐち等

乗換の経路：２番（ＪＲ方面）出ぐち

駅名：落合駅

でいりぐち又は改札：西ふなばし方面改札及び出ぐち等

路線めい：副都心線

駅名：東新宿駅

でいりぐち又は改札：Ｂ３（新宿ここから広場方面）出ぐち側地下１階⇔改札間

都営地下鉄

路線めい：新宿線

駅名：新宿三丁目駅

でいりぐち又は改札：Ｃ２（京王フレンテ方面）出ぐち等

乗換の経路：新宿駅方面乗換経路

駅名：曙橋駅

でいりぐち又は改札：Ａ１（四谷三丁目駅方面）出ぐち等

駅名：市ヶ谷駅

でいりぐち又は改札：もとやわた方面改札及び出ぐち等

路線めい：おおえど線

駅名：中井駅

でいりぐち又は改札：Ａ１（山手通り方面）出ぐち

駅名：西新宿五丁目駅

でいりぐち又は改札：Ａ２（西新宿シニア活動館方面）出ぐち

駅名：都庁前駅

でいりぐち又は改札：Ａ１（京王プラザホテル方面）出ぐち等

駅名：国立競技じょう駅

でいりぐち又は改札：Ａ５（ＪＲ千駄ヶ谷駅方面）出ぐち等

駅名：新宿西ぐち駅

でいりぐち又は改札：Ｄ５（西武新宿駅方面）出ぐち

乗換の経路：Ｄ５（西武新宿駅方面）出ぐち

駅名：新宿駅

でいりぐち又は改札：都庁前方面改札

乗換の経路：改札内乗換（京王線）

駅名：東新宿駅

でいりぐち又は改札：Ａ１（歌舞伎町方面）出ぐち

駅名：若松河田駅

でいりぐち又は改札：若松ぐち

駅名：牛込柳町駅

でいりぐち又は改札：西ぐち

駅名：牛込神楽坂駅

でいりぐち又は改札：Ａ３（東西線神楽坂駅方面）出ぐち等

駅名：飯田橋駅

でいりぐち又は改札：都庁前方面改札及びＣ１出ぐち

乗換の経路：都庁前方面改札

４５ページ目

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

鉄道駅周辺におけるまちづくりや周辺の民間施設開発と連携し、鉄道駅における迂回が大きいでいりぐちや乗換ルートのバリアフリー化を進める。

誘導サイン等の標識・案内設備は、当事者の意見を反映した継続的な改善を図る。

ソフト面（こころのバリアフリー・人的支援等に関する事項）

職員は、地上を経由する乗換ルートなども含め、バリアフリー化された経路を理解し、利用者に適切に案内できるようにする。

特にバリアフリールートや乗換ルートがわかりにくい駅では、紙によるマップなどを配布できるようにする。

参考

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

地上を経由する乗換ルートなども含め、バリアフリー化された経路について各ホーム間の連続的な誘導がされるよう、事業者間で連携・調整して案内を表示する。

近くの歩道や通路等からエレベーターのある駅でいりぐちの案内がわかりやすいよう表示を工夫する。

４６ページ目

３、その他の設備等

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

鉄道車両内における車椅子使用者・ベビーカー利用者用のスペースを増やす。

拡幅改札は、車椅子使用者・ベビーカー利用者等の動線を考慮し、一般改札の利用者との錯そうが生じないよう、エレベーターからのスムーズな移動が可能な位置に設ける。

電車の到着に合わせ、ホーム上のエレベーター位置をアナウンスする。

ソフト面（こころのバリアフリー・人的支援等に関する事項）

鉄道駅におけるホームドア本体設置や点検、その他駅の工事中など、ホーム上の変化がある際は、警備員配置、音声案内、駅員等の声かけ・見守り等の安全対策を講じる。

鉄道車両内における車椅子使用者・ベビーカー利用者用のスペースの優先的な利用について、乗客への周知・啓発を行う。

参考

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

改札口が無人になる場合は、インターフォンが設けられているが、視覚障害者が呼出しボタンを見つけられないことや、聴覚障害者等がインターフォンでのコミュニケーションができない等の問題がある。こうしたことがないように、音声・文字による情報提供などコミュニケーション手段の確保について、多様な利用者を想定した対応を行う。

４７ページ目

２、バス

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

乗換案内など運行に関する車内放送を可能な限り文字情報により提供する。

バス車内における停留所案内はひらがなによる表示を併記または連続表示する。

ソフト面（こころのバリアフリー・人的支援等に関する事項）

車椅子使用者がバスを利用する際の他の乗客への協力のお願いなど、こころのバリアフリーの啓発を行う。

バス事業者、道路管理者、交通管理者が連携し、バス停留所付近における路上駐車を排除するための広報・啓発を充実する。

歩道にせいちゃくするよう徹底する。路上駐車などにより歩道から離れて止まらざるを得ない場合は、車内放送でその旨を周知し、安全に乗降できるよう配慮する。

参考

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

駅や病院等、特に利用者の多い施設から最寄りのバス停留所まで連続した誘導用ブロックを設置する。

利用者の多いバス停では運行情報（現在位置等）を表示する装置を設け、音声と文字により接近情報を提供する。

歩道が狭く上屋やベンチの設置が困難なバス停留所においても、幅の狭いベンチやさくと一体となったベンチなど、可能な限り休憩できる設備を設ける。

沿道施設の公開くうちなども活用して歩行者の通行空間を確保し、可能な限り多くのバス停留所に上屋やベンチを設置する。

４８ページ目

３、タクシー

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

ＵＤタクシーの導入を推進する。

歩道が狭く上屋やベンチの設置が困難なタクシー乗降じょうにおいても、幅の狭いベンチやさくと一体となったベンチなど、可能な限り休憩できる設備を設ける。

鉄道駅や病院等、特に利用者の多い施設に隣接したタクシー乗降じょうは、可能な限り施設から連続した上屋を設置する。

鉄道駅や病院等、特に利用者の多い施設から最寄りのタクシー乗降じょうまで連続した誘導用ブロックを設置する。

ソフト面（こころのバリアフリー・人的支援等に関する事項）

高齢者、障害者等への対応方法を学び、適切で親切な対応を行う。

ＵＤタクシーへの車椅子使用者の乗降介助をスムーズにできるよう教育研修を推進するなど、障害者等への乗車拒否が無くなるよう努める。

歩道にせいちゃくするよう徹底する。

４９ページ目

４、道路・信号機

１、歩道と車道の段差・横断歩道

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

視覚障害者が夜間においても安全な横断ができるよう、周辺住宅地への影響を十分に考慮し、夜間早朝における横断歩道の音響式信号機の音響時間帯について配慮する。

スマートフォンのアプリに連動して作動する音響式信号機など、新しい技術を取り入れて利便性を高める。

歩道と車道間の段差については、車椅子等使用者、視覚障害者等の全ての人が安全に移動し、また歩車道の境界を認識できるよう、誘導用ブロックを設置した上で、えんたんが1cm程度の縁せきブロックを推進する。（図は省略します）

歩道と車道間の段差の構造は、更新に応じて改善し、区内で統一を進める。

移動等円滑化促進地区（区全域）ないの生活関連経路における交差点・横断歩道（特に横断距離が長い広域幹線道路・地域幹線道路）には、ゆとりシグナル（経過時間表示式信号機）や青延長用押しボタン付き信号機、音響式信号機の導入、エスコートゾーンの整備を推進する。

音響式信号機の押しボタンは、視覚障害者が見つけやすく衝突の危険がない場所に設置されるよう、他の道路付属物との兼ね合いも含めて調整する。

参考

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

交差点や横断歩道の歩道部では、車椅子使用者が安全に通行できるよう、水平区間を設ける。(図は省略します)

整備にあたっては、誘導用ブロックとエスコートゾーン、音響の位置を揃えるなど、関係者（道路管理者や交通管理者等）による十分な調整を図る。

交通事故対策として、横断歩道部の車止めの設置と、エスコートゾーン、誘導用ブロックの整備を一体てきに推進する。

５０ページ目

２、歩道のある道路

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

経年劣化や根あがり、地盤沈下などによる舗装のがたつきを速やかに修繕する。

透水性舗装は維持管理を適切に行い、目詰まりによる水溜りが発生しないよう配慮する。

工事中の道路では、安全に留意したう回路を設定し、誘導用ブロックやエスコートゾーンの断絶が起こらないようにする。また、交通誘導員などによる安全管理と人的支援による誘導を徹底する。（道路管理者より工事実施者へ適切に指導する）

工事の仮復旧において、できる限り歩道のがたつきが起こらないよう配慮する。また仮復旧状態が長く続くことのないよう適切にげんじょう回復を行う。

歩行空間として十分な幅員が確保できない歩道においては、沿道敷地内での通行空間やバスの待機場所を確保するなど、沿道敷地と連携した快適な歩行空間の形成を推進する。

生活関連施設において道路接続部への誘導用ブロックが設置されている場合は、道路側においても施設に向けた誘導用ブロックを設置する。

自転車通行空間については、青色で着色した自転車専用通行たいによる整備を基本とし、通行たいの幅員が確保できない場合には、自転車ナビマーク・ナビラインにより通行たいとの連続性を確保することで、歩行者や自転車の通行の安全性を高める。

植栽ます部分で歩道の段差が発生しないよう、蓋をするなどして安全な通行環境を確保する。

幅員が狭く交通量が多い歩道の植樹たいについては、低木を撤去して中高木の植樹ますに変更するなど、歩道の通行空間を確保する。

生活関連経路や他の道路においても、積極的に坂道における手すりやベンチ等の高齢者にやさしいみちづくりを進める。

人通りが多い歩道や坂道などでは、沿道施設・敷地と連携し、高齢者や車椅子使用者等が休憩・退避できるような空間の確保や、手すり・ベンチの設置などを推進する。

路上ちゅうりん施設を設置する場合は、大きく重たい子供乗せ自転車の利用に配慮した設備を導入する。

くどうととどうなどの管理区域境界では、関係者間で十分に協議・調整し、誘導用ブロックの連続性を確保する。

開発等により道路と敷地の一体整備が行われる場合は、誘導用ブロックが設置される位置にマンホール等が設置されないようにあらかじめ調整する。

参考

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

都市計画道路整備、無電柱化の推進などにより、歩道の通行空間を確保する。

可能な限りセミフラット方式の構造とし、歩道のじゅうおうだん勾配を改善する。

幅の狭いベンチやさくと一体となったベンチなども活用し、可能な限り休憩できる設備を設ける。

幅員の狭い道路と交差する場合、歩行者や車の交通量を踏まえ、歩道の切り下げを推進する。その際、視覚障害者のための誘導用ブロックの整備について留意する。(図は省略します)

路上看板やちゅうりんなどをなくし、歩道の通行空間を確保する。

５２ページ目

３、歩道のない道路

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

経年劣化や地盤沈下などによる舗装のがたつきを速やかに修繕する。（再掲）

工事中の道路では、安全に留意したう回路を設定し、交通誘導員などによる安全管理と人的支援による誘導を徹底する。（道路管理者より工事実施者へ適切に指導する）（再掲）

工事の仮復旧において、できる限り舗装のがたつきが起こらないよう配慮する。（再掲）

生活関連施設において道路接続部への誘導用ブロックが設置されている場合は、道路側においても施設に向けた誘導用ブロックを設置する。（再掲）

ろそくたいの拡幅や路面ひょうじによる速度抑制など、道路の実状に応じた交通安全対策を実施する。また、ゾーン30などの交通規制による対策を活用し、歩行者が安全に通行できる環境を整備する。

一方通行化や利用者が集中する時間の車両通行止めなど交通規制により、歩行者の安全性を高める。

（参考）

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

生活関連施設へのアクセス経路となる路線では、交差点部等で生活関連施設への案内誘導のための表示を行う。

無電柱化の推進により歩行者の通行空間を確保する。（再掲）

路上看板やちゅうりんなどをなくし、歩行者の通行空間を確保する。

５３ページ目

５、建築物・駐車じょう

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

鉄道駅周辺におけるまちづくりや周辺の民間施設開発と連携し、鉄道駅における迂回が大きいでいりぐちや乗換ルートのバリアフリー化を進める。（再掲）

生活関連施設において道路接続部への誘導用ブロックが設置されている場合は、道路側においても施設に向けた誘導用ブロックを設置する。（再掲）

ソフト面（こころのバリアフリー・人的支援等に関する事項）

車椅子使用者用便ぼうをはじめとしたバリアフリー対応の設備の設置箇所や機能、使い方等について、従業員が利用者に説明できるよう理解を深める。

施設のでいりぐち等から職員や従業員による案内や誘導をするなど、安心して利用できるよう人的支援の体制の確保に努める。

大規模商業施設やショッピングモール等では、店内の各テナントにおいても高齢者、障害者等の利用に配慮した設備導入や人的支援、こころのバリアフリーのための教育啓発が行われるよう働きかける。

ベビーカーで施設内を利用できない公共施設では、双子の利用者や荷物の多い利用者等に配慮した人的支援を充実する。

（参考）

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

手話通訳や筆談対応など、聴覚障害者とのコミュニケーション手段を確保し、対応内容についてわかりやすく表示する。

車椅子使用者用駐車施設（幅350cm以上）は、建築物のでいりぐちにできるだけ近い位置に設ける。

生活関連施設へのアクセス経路となる路線では、交差点部等で生活関連施設への案内誘導のための表示を行う。（再掲）

生活関連施設のでいりぐちに音声誘導を設置する。

利用者の多い施設や混雑する施設等では、休憩のためのスペースや、知的・精神・発達障害者等が気持ちを静めるためのカームダウン・クールダウンスペースを設ける。

ホテルでは車椅子使用者対応のユニバーサルルームを設けるほか、一般の客室においても、段差解消や通路の幅員確保など、ユニバーサルルームに準じて高齢者、障害者等が利用しやすい客室を確保する。

各施設におけるバリアフリー対応設備の設置場所や機能について、ＷＥＢやパンフレットなどによる情報提供を行う。

高齢者、障害者等の施設利用にあたり、障害理解や適切な対応について職員等の研修を行うとともに、段差があるでいりぐちでの簡易スロープばんの活用や人的支援を充実する。

５４ページ目

６、公園

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

ちゅうりんが利用者の動線や案内板を見る際の支障とならないよう、適切な位置と台数のちゅうりんじょうを確保する。

（参考）

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

主要な園路や便所までの経路は、車椅子使用者等でも円滑に移動できるよう舗装する。

でいりぐち等の車止めは、車椅子使用者が通行できるよう設置間隔に配慮する。

でいりぐち等の車止めは、転倒の原因となる低いタイプのものは用いない。

５５ページ目

７、施設と道路の連携

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

歩行空間として十分な幅員が確保できない歩道においては、沿道敷地内でのたてかえ等の際に、歩行空間やバスの待機場所を設ける。

生活関連施設において道路接続部への誘導用ブロックが設置されている場合は、道路側においても施設に向けた誘導用ブロックを設置する。（再掲）

大規模建築物の公開くうちなど、誰もが利用しやすく、休憩箇所としても利用できるような空間を確保するとともに、段差のない一体てきな空間の整備に努め、沿道からのバリアフリー化されたアクセスや最寄りの車椅子使用者用便ぼうの場所などをわかりやすく案内する。

地形による高低差等により道路と敷地の間に段差がある場合や、道路が階層構造の場合など、施設整備に合わせて施設の敷地内通路やエレベーター、緩やかなスロープなどを活用したバリアフリー化を図る。

人通りが多い歩道や坂道沿いの敷地などでは、高齢者や車椅子使用者等が休憩・退避できるような空間の確保や、手すり・ベンチなどを設置する。

５６ページ目

８、視覚障害者誘導用ブロック

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

設置箇所の床材・舗装との明度差あるいは輝度比を十分に確保するため、誘導用ブロックの両脇に暗色（黒・グレー）の縁取りを行う。なお、整備当初は輝度比が確保されていても、時間が経つと汚れや色あせで目立ちにくくなることに留意する。

経年劣化や破損等により機能が果たされないことがないよう、定期的なメンテナンスを実施する。

工事中の道路では、安全に留意したう回路を設定し、誘導用ブロックやエスコートゾーンの断絶が起こらないようにする。また、交通誘導員などによる安全管理と人的支援による誘導を徹底する。（道路管理者より工事実施者へ適切に指導する）（再掲）

生活関連施設において道路接続部への誘導用ブロックが設置されている場合は、道路側においても施設に向けた誘導用ブロックを設置する。（再掲）

誘導用ブロックを連続的に設置する場合、壁や敷地境界から60cmなどと一律の距離ではなく、歩行者の動線や沿道店舗等の状況を踏まえ、視覚障害者がもっとも人や物との衝突を避けることのできる位置への設置を検討する。

エスカレーターに向けた誘導用ブロックの設置については、国の方針等を踏まえつつ、当事者意見を踏まえて対応を検討する。

くどうととどうなどの管理区域境界では、関係者間で十分に協議・調整し、誘導用ブロックの連続性を確保する。（再掲）

施設等で利用されることの多いステンレス製については、輝度比が確保されていても、反射により周囲との色の違いがわかりにくいことや、滑りやすい、鋲が抜け落ちやすいなど問題が多いことに留意し、黄色のものが望ましい。

誘導用ブロックを連続的に設置する場合、視覚障害者の方向感覚を阻害しないよう、不必要な曲がりはできるだけ避ける。特に、誘導用ブロックを設置する位置に、長さ60cm程度以上のマンホール等がある場合、マンホール管理者等と調整し、マンホールじょうに設置するよう努める。長さ60cm程度未満で、施工や維持管理上困難な場合、マンホールを挟んで連続的に設置する。（図は省略します）

横断歩道先の歩道部に車止めがある場合は、視覚障害者が車止めに衝突することがないよう、線状ブロック及びエスコートゾーンの連続設置による歩行経路の誘導を図る。（図は省略します）

整備や工事等によって誘導用ブロックの設置方法が変わる場合は、事前に関係者に情報提供を行うよう努める。

歩道がない道路や狭い歩道・通路における誘導用ブロックの設置について、多様な利用者にとって使いやすく、かつ安全な歩行空間の形成のため、規格の半分の幅の誘導用ブロックの設置なども検討する。

（参考）

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

基本的な形式・寸法はJIS規格に統一する。

材質は十分な強度を持ち、滑りにくいものとする。

色彩は、道路、施設等共通で黄色を原則とする。

生活関連経路のうち、鉄道駅から公共施設や福祉施設、病院、大規模集客施設等、視覚障害者の利用が特に想定される経路においては、誘導用ブロックを連続的に設置する。

階段前や交差点などの危険箇所には、確実に点状ブロックを設置する。

５８ページ目

９、階段・エレベーター等

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

＜エレベーター＞

エレベーターは、TOKYOにーまるにーまるアクセシビリティ・ガイドラインで１７人乗りを標準、２４人乗りを推奨されていることを踏まえ、利用実態や目的に合わせた十分な大きさ、基数を確保する。

ソフト面（こころのバリアフリー・人的支援等に関する事項）

＜エレベーター＞

エレベーターの扉付近は物などを置かず、車椅子使用者が安全に転回したり、押しボタンの近くまでスムーズに行けるように留意する。

（参考）

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

＜階段＞

階段は高齢者や弱視者等が段差を識別しやすいよう段鼻を強調する。(図は省略します)

階段の手すりは、視覚障害者が階段の傾斜を認識する使い方も想定し、ビーム型を推進する。

＜エレベーター＞

障害者が利用しやすいようエレベーターの設備を改善する。（障害者用押ボタン（開延長機能）、足元まで見える鏡、点字または 浮彫ボタン、聴覚障害者がコミュニケーションを図れるガラス窓や モニター等）

エレベーターのドアの開閉・進行方向・開放方向・到着階などを、音声と文字の両方で案内する。(図は省略します)

視覚障害者がエレベーターの位置を把握できるよう、適切な誘導や音声案内などを工夫する。

エレベーターは、主要な動線から大きなう回が生じない位置に整備するとともに、でいりぐちが複数ある場合は、2方向以上のでいりぐちのバリアフリールートを確保する。

エレベーターは可能な限りスルー式を採用する。

視覚障害者に配慮し、乗降ロビーの扉や乗場ボタンは周囲の壁と異なる色とし、乗場が薄暗くならないよう配慮する。

利用実態に合わせて障害者やベビーカー利用者などが優先利用できるエレベーターを確保し、利用ルール・マナーについて周知・啓発を図る。

＜エスカレーター＞

主要な動線となるエスカレーターは可能な限り上りと下りの両方を設ける。

高齢者が多く利用する施設等では、安心して利用できるようエスカレーターのスピードを調整する。

６０ページ目

１０、便所（トイレ）

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

＜便所全般＞

特に鉄道駅や高齢者、障害者等の利用が多い施設の周辺などでは、利用実態に合わせた十分な個数のべんぼうを確保する。

＜一般便所＞

各べんぼうの空き状況が視覚的にわかるようにする。

視覚障害者が単独利用できるよう、便所でいりぐちから便器までを誘導するラインを床面に設置するなど、他の視覚障害者施設での取組みを踏まえ検討する。

（参考）

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

＜便所全般＞

性的マイノリティ（LGBT）や異性介助に配慮した男女共用べんぼうを確保する。

一般便所や車椅子使用者用べんぼうないの各種設備の有無がなかに入る前にわかるように、施設の総合案内や便所前の案内にピクトグラムなどで明記する。

聴覚障害者に非常時を知らせるフラッシュライト等を設置する。

視覚障害者の利用に配慮し、内部設備や自動洗浄等について音声案内を設ける。

＜車椅子使用者用べんぼう・だれでもトイレ＞

車椅子使用者が内部で転回したり、便器に近づくための十分な広さを確保し、べんぼうないの設備が動線を阻害しないよう配置に留意する。(図は省略します)

車椅子使用者が出入りする際、袖壁を設けるなど扉の取っ手を握りやすいようにする。また、押しボタンの周りに設備を配置しないなど、実際の使い勝手を想定して検討する。

紙巻器や便器洗浄ボタン、呼出しボタンの位置や形状を統一する。

車椅子使用者が利用しやすい便座の高さや洗面台の高さに留意する。

洗面台の蛇口はセンサー式（自動すい栓）など操作が容易なものとする。

排泄や着替えの介助が可能な大型ベッドを設置する。

温水洗浄便座を設置する。

＜一般便所＞

車椅子使用者用べんぼうに利用が集中しないよう、一般べんぼうにベビーカーでもはいれる広めのブースやオストメイト対応設備、乳幼児用設備を設けるなど、機能分散を進める。(図は省略します)

一般便所の男女それぞれに乳幼児用設備を設ける（ベビーチェア、ベビーベッド、着替え台）。

個々のべんぼうにおいてもドアの開閉が容易にできるなど、不便を感じない十分な大きさや構造を確保する。

６２ページ目

１１、標識・案内設備等

バリアフリー化促進に向けた配慮事項

ハード面（面的・一体てきなバリアフリー化に関する事項）

各施設の利用状況に応じた音声・音響案内を充実する。その際、音情報が過多にならない、干渉しないように配慮する。（改札口、主要なでいりぐち（駅・施設）、便所、エレベーター、エスカレーター、信号機等）

鉄道駅ホーム上のエレベーター等の位置や改札からでいりぐちまでのバリアフリールート、乗換ルートの案内が動線に沿って連続的に確認できるようにする。距離が記載されているとわかりやすい。

乗換駅や地下通路など、エリア内での標識・案内設備等のサインの統一について、鉄道事業者や民間商業施設等の連携による整備を図る。

聴覚障害者や外国人等に対し音声情報を適時文字で提供することに留意し、デジタルサイネージの活用などにより、非常時情報等を含めた情報発信を行う。

坂道が多い地域では、坂の位置や勾配の情報、駅までの利用しやすいルート等の表示があるとよい。

設備等の更新に合わせ、点字の情報も適切に更新し、古い情報や間違った情報が設置された状態とならないよう配慮する。

誘導サイン等の標識・案内設備は、当事者の意見を反映した継続的な改善を図る。（再掲）

ソフト面（こころのバリアフリー・人的支援等に関する事項）

施設のバリアフリー情報や施設までのバリアフリールート等をまとめたパンフレットやマップを作成する。

（参考）

ＵＤ条例に基づく施設整備マニュアルに対応する事項

ピクトグラム等を用いて、駅や施設内のバリアフリー経路や設備等についてわかりやすく案内を表示する。

利用者の動線に合わせてわかりやすい位置・高さ・文字の大きさで情報提供し、光の反射などで情報が読み取りにくくならないように配慮する。

文字が読み取りにくい配色を使わない、隣りあう色との明度差を確保する、色の違いのみでしか判断できない情報としないなど、カラーユニバーサルデザインに配慮する。

近くの歩道や通路等からエレベーターのある駅でいりぐちの案内がわかりやすいよう表示を工夫する。（再掲）

駅から屋外への移動について、民間商業施設内のエレベーター利用も想定し、利用可能時間や動線について、鉄道事業者と民間商業施設が連携してわかりやすい案内を行う。