

**令和５年度 第２回 新宿区移動等円滑化促進方針推進協議会
議事要旨**

日 時：令和６年３月２２日（金）１３：３０～１５：００

場 所：BIZ 新宿多目的ホール（新宿区西新宿 6-8-2）

出席者：【委員】

中央大学教授 秋山 哲男（会長）

日本大学准教授 江守 央（副会長）

新宿区障害者団体連絡協議会 小沢 隆

新谷 友良

馬場 雄一

亀山 恵

根本 綾子

新宿区高齢者クラブ連合会 高田 正利

子育てメッセ実行委員会 鶴巻 祐子

新宿区商店会連合会 窪川 達二

国土交通省 関東運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課長（代理）

国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課建設専門官（代理）

東京都 第三建設事務所補修課長

東京地下鉄株式会社 鉄道統括部 計画課 移動円滑化設備整備促進担当課長

東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニットチーフマネージャー

東京都 交通局 建設工務部 計画担当課長

西武鉄道株式会社 鉄道本部 計画管理部 駅まち創造課長

小田急電鉄株式会社交通企画部課長

京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 計画担当課長（代理）

公益財団法人 東京タクシーセンター 指導部 施設関係主席

新宿サブナード株式会社 総務部 調整担当部長

株式会社 三越伊勢丹 伊勢丹新宿本店 総務業務部 渉外次長

新宿警察署 交通課長

戸塚警察署 交通課長

牛込警察署 交通課長

四谷警察署 交通課長

新宿区 福祉部長

新宿区 子ども家庭部長

新宿区 みどり土木部長

新宿区 都市計画部長

【議事説明者】

新宿区 みどり土木部 道路課長

【事務局】

新宿区 都市計画部都市計画課長

新宿区 都市計画部都市計画課 都市施設係長

新宿区 都市計画部都市計画課 都市施設係 清水

欠席者：【委員】

新宿区障害者団体連絡協議会 丹羽 太一

新宿区町会連合会 鈴木 神成

一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 新宿支部 支部長（代理）

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通政策担当課長

一般社団法人東京バス協会 専務理事

警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長

〔議事〕

開会

- 1 施設管理者等に対する照会結果及び周知啓発について（報告）
- 2 「バリアフリーの道づくり」事業について
- 3 踏切道での安全対策について
- 4 その他

閉会

〔内容〕

○施設管理者等に対する紹介結果及び周知啓発について（報告）

事務局より、新宿区移動等円滑化促進方針に基づく施設管理者等の取組における、今後の予定や実績の照会結果と方針の周知啓発活動について説明。

主なご意見

【新宿区障害者団体連絡協議会 小沢 隆（以下、小沢委員）】

音響式信号機は住吉交差点以外の3箇所がどこにあるのか。また、ゆとりシグナルは四谷四丁目以外の2箇所はどこにあるのか。

【秋山会長】

音響式信号機とゆとりシグナルはどこに設置されたのかということ。それから、配布資料の図を見ると設置箇所が分からない。それぞれの箇所について、番号と場所名の記載等が必要だと思う。

【事務局 金子都市計画課長】

配布資料の図について、表示が不十分で申し訳ない。今後、分かりやすいように工夫する。

音響式信号機は、新目白通りと環状4号線の交差点、小滝橋通りの淀橋市場付近の交差点、住吉交差点、大久保通りと牛込通りの交差点の4箇所にある。

ゆとりシグナルは外苑西通りと新宿御苑トンネル出入口の交差点、若松河田駅出入口付近の交差点の2箇所にある。

【小沢委員】

ゆとり信号の一つは若松河田駅の付近に設置されたと思うが、これで若松口と河田口の両方に設置されたことになると思う。

また、「上屋」が点字だと読み取れない。今、バス停の屋根のことだとわかった。私が利用している女子医大前のバス停には付いていないので、これからも設置を増やして欲しい。

【秋山会長】

一般的にバス停の屋根を「上屋」と呼んでいる。「上屋（屋根）」と書いても良いのかもしれない。

【東京タクシーセンター 熊田委員】

「上屋」は東京都、新宿区の基準できまっている。自分たちもわかりづらいので、「シェルター」等の名称を考えており、調整できればと考えている。

【秋山会長】

「上屋」については、区で区民にもわかりやすい表現を考えるようにしてほしい。

【事務局 金子都市計画課長】

検討する。

【秋山会長】

鉄道駅のホームドアはだいぶ設置されてきたと思うが、安全上、もう少し設置を頑張ってもらいたい。

【江守副会長】

バリアフリー化施策について、地区ごとにどのようなものが進んでいるのか、地区毎の目標・課題の進捗管理が必要だと思う。協議会の委員で確認した結果、その中で不具合や変更すべき事項が発生した場合は再度議論をしたほうが良い。まずは、既に実施した事の整理と今後実施する事の整理を地区毎にやる必要があると思う。

新宿区は、マスタープランに基づき、全体的にバリアフリー整備を進めていて、全国的に注目されている自治体ですが、進捗管理について、さらに一つ上を目指しても良いのではないかなと思う。

【秋山会長】

新宿区には、バリアフリー化施策についての進捗管理を考えてほしい。

【事務局 金子都市計画課長】

進捗状況の整理はすぐにはできないと思うが、進捗状況を把握し、管理していくことは大切だと思うので、次年度に向けて整理をしていきたい。

【小沢委員】

専門用語の表現について、「上屋」の他に「ゆとり信号」の表現もわかりやすくすべき。例えば、「ゆとり信号（青信号延長）」などを書いてあると分かりやすい。

【秋山会長】

「ゆとりシグナル」というのは警察で決めた名称だと思う。「時間延長信号」などと具体的に言った方が良いかなと思う。

【事務局 金子都市計画課長】

「ゆとりシグナル経過時間表示式信号機」が正式な名称であるが、今後は表現を工夫する。

【内容】

○「バリアフリーの道づくり」事業について

道路課長より、「バリアフリーの道づくり」事業の取組概要について説明。

【主なご意見】

【秋山会長】

歩道での視覚障害者誘導ブロックの敷設についてはガイドラインにて書かれているが、単断面道路については、新宿区はどのような対応を行っているのか。

【道路課長】

その場合は路側帯の内側や歩道状になっているところに設置している。高田馬場の社会福祉協会付近については、実験的に車道に誘導用ブロックを設置した。令和6年度は、歩行者の安全確保のため、誘導ブロックを現状設置されている東側から、歩道状になっているところがある西側に移設する。併せて、視覚的にも注意喚起を行うようにする。

【秋山会長】

今後、歩道整備の考え方や対応の仕方等を皆で共有して行ってほしい。バリアフリー化整備について、基準化を目指しても良い時期だと思う。

【江守副会長】

バリアフリーの整備について2点ある。

1点目は、街歩きを行いながらのバリアフリー化整備は、社会資本整備を行う上での一つのモデル的なものなので、今後も続けてほしい。

2点目は、同一路線における異なる区画の整備時期の差異によって、道路のデザインが異なり、バリアができてしまう可能性がある。そのため、デザインの統一に尽力して欲しい。

【小沢委員】

新宿御苑駅から四谷区民センターまでの区間の新宿通りのバリアフリー整備工事については、未完成ということなので引き続き進めて欲しい。

社会福祉協議会前の誘導ブロックが東側から西側へと移設になった際、視覚障害者は戸惑うと思う。区外の利用者も含めて周知して欲しい。

また、今後は中央病院通り及びBIZ新宿前の区道を今後整備するとのことだが、中央病院はこのことなのか。また、この整備への要望はどの程度あるのか。

【道路課長】

誘導ブロックの位置が変わった際は、周知の徹底をできるだけ考えていきたい。周知の方法についてもご意見を踏まえ、検討していきたい。

整備路線の選定基準については、特定経路や生活関連施設等の有無や種別に関する指標立てによる整備の優先順位に基づいている。

令和6年度は中央病院通り及びBIZ新宿前の区道の整備について街歩きを含め、検討していく。中央病院は山手メディカルセンターのことである。

【秋山会長】

20年近く前に新宿区の整備に関する基本構想を策定したが、その基本構造を見直さなければならない。見直したうえで、バリアフリー整備計画を立て、それに基づき、整備すべきと思う。

【内容】

○「踏切道での安全対策について」事業について

事務局より「踏切道での安全対策について」事業について説明。

【主なご意見】

【西武鉄道】

2024年1月のガイドライン改定に基づき、整備内容について、道路管理者が主体となり、協議をしているところである。

【小沢委員】

新宿区内の踏切のうち、西武新宿線の2つの路線のみが通行道として残っている。また、新宿区内の49駅のうち、6駅にホームドアが設置されていない。下落合駅と中井駅の付近に視覚障害者が住んでいるので、ホームドアや踏切に関する整備を早めをお願いしたい。特に下落合駅は踏切を渡らないと上りと下りの乗り換えができない構造、かつ開かずの踏切でもあるので是非お願いしたい。

また、先月の2月8日に視覚障害者60名、ガイド含め120名程度の規模で東武鉄道主催の視覚障害者向けの体験会に参加した。

踏切横断中に遮断桿が下りてしまった場合の対応について体験したが、遮断桿が下りていても、少し力が必要だが手で上げることができた。その踏切は誘導ブロックがなく、踏切部と踏切外の高さの差が20～30cmあるので、誤って踏切外に落ちてしまうと怪我をする恐れがあったので、安全を担保するための誘導ブロックが必要だと感じた。

他に車両から線路に梯子で降りる体験をした。梯子について、ステップの奥行きが5～6cm程度、高さが1m30cm程度、すりの長さは30cm程度だが片側のみだった。見えないので、いつまではしごが続くかわからず、恐怖を感じた。降りるまで、弱視の人は20秒程度、初めての人は1分程度かかる。途中止まった人は抱きかかえられて降りた。

その様な体験をして思ったが、火災や降雪により電車が止まり、駅まで歩く必要ができた場合のマニュアルがあるのか知りたい。また、障害者に対しての配慮の情報があれば教えて欲しい。

【秋山会長】

昨日のASEAN国からの質問の中で、鉄道が止まった場合、障害者はどのように避難するのかというものがあつた。私は、線路に降りるときの機器を用意するのも一つの手だと思う。ASEAN国との議論において、鉄道橋における歩行空間を考えなくてはならないと感じた。2021年から、ハードだけでは十分にバリアフリーを達成できない場合に、役務の提供により安全な降車の手助けを行う旨のガイドラインが運用されている。

また、安全対策を行う踏切は2箇所だけか。路面電車の踏切はないのか。

【事務局 若槻都市施設係長】

新宿区内の踏切は全14箇所があり、すべて西武鉄道のものである。そのうち2箇所の踏切は、バリアフリー法に基づく特定道路内にあるということで、まずはこちらの対策を行う。

新宿区内に路面電車の踏切はない。

【秋山会長】

路面電車からプラットフォームに降りて、道路を横断することは、鉄道の踏切を横断することと同じなので、路面電車の安全に関する規定は鉄道に準じており、車両とプラットフォームの段

差 3cm、隙間 7cm という目安も鉄道と同じものである。最近、それは良くないのではないかと感じている。他の自治体の事例を調査すると、問題が生じていることがわかった。そのため、今後は路面電車の基準についても考えてほしい。

また、ガイドラインにおける優先度について、高い順に「移動等円滑化基準に基づく整備内容」、「標準的な整備内容」、「望ましい整備内容」の 3 つがあり、踏切においてはガイドラインの改定により「望ましい整備内容」から「標準的な整備内容」となった。これにより、踏切手前へ誘導ブロック、踏切内へゴムチップと誘導表示を設置することが、「標準的な整備内容」となった。

今回のガイドラインの改定に伴い、バリアフリー化整備内容の水準が上がったが、今後は、注意喚起のための音声流すなどといった対応もできるのではないと思う。

最後に、ガイドライン通りに整備するためには、鉄道事業者と道路管理者が工夫する必要がある。整備から 3 年くらい経過した段階で、整備計画内容のバージョンアップが必要だと思う。