

令和7年度 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8年1月26日（月）13：30～15：00

場 所：新宿ファーストウエスト（新宿区西新宿1-23-7）

出席者：【委員】

中央大学教授 秋山 哲男（会長）

日本大学教授 江守 央（副会長）

新宿区障害者団体連絡協議会 丹羽 太一

同 小沢 隆

同 馬場 雄一

同 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

新宿区町会連合会 篠崎 浩昭

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 共生社会推進課長

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（代理）

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（代理）

小田急電鉄株式会社 交通企画部課長（代理）

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）

（社）東京バス協会 常務理事

（社）東京ハイヤー・タクシー協会 新宿支部 支部長（代理）

（公財）東京タクシーセンター 指導部次長 施設関係首席

（株）三越伊勢丹 伊勢丹新宿本店 総務業務部渉外次長

新宿サブナード（株） 総務部 調整担当部長

新宿警察署 交通課長

戸塚警察署 交通課長

四谷警察署 交通課長

牛込警察署 交通課長

福祉部長

子ども家庭部長

みどり土木部長

都市計画部長

【議事説明者】

事務局（新宿区 都市計画部 都市計画課 都市施設係長）

新宿区 みどり土木部 道路課長

東京都 総務局 庁内管理担当課長

東京都 総務局 総務課課長代理

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

【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 三嶋

欠席者：【委員】

新宿区障害者団体連絡協議会 新谷 友良

同 亀山 恵

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通政策担当課長

東京都 第三建設事務所 補修課長

警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長

出席者：委員 3 6 名中 3 1 名 欠席者：5 名

[議事]

開会

- 1 移動等円滑化促進方針に基づく整備状況の確認について
- 2 「バリアフリーの道づくり」事業について
- 3 都庁舎を活用したバリアフリールートについて
- 4 J R新宿駅の仮設点字ブロック・ゴムマットに対するお客様からのご意見と取組について
- 5 意見交換

閉会

[内容]

1 移動等円滑化促進方針に基づく整備状況の確認について

(1)促進方針策定後の流れ

(2)促進方針に関する調査等の実施概要について

事務局より促進方針策定後の流れや令和 8 年度に実施を予定する移動等円滑化促進方針に基づく整備状況の確認の概要について説明。

主なご意見

意見なし

2 「バリアフリーの道づくり」事業について

(1)令和8年度バリアフリー整備工事路線の詳細設計及び意見交換会の概要について

(2)令和7年度のバリアフリー整備工事について

(3)今後の予定について

道路課より令和7年度のバリアフリー整備工事内容と令和8年度のバリアフリー整備に関する予定について説明。

主なご意見

【小沢委員】

あけぼのぼし通りには点字ブロックを連続設置しないとのことだが、あけぼのぼし通りと同じく歩車道分離されていない、早稲田通りと諏訪通りを結ぶ社会福祉協議会に面する区道においては、既に点字ブロックが連続設置されている。

また、あけぼのぼし通りには看板や自転車が多く置かれているため通行に危険があるが、連続設置された点字ブロックに沿って注意深く歩けば、曙橋駅まで無事にたどり着きやすいのではないかと思った。

そのため、あけぼのぼし通りへの点字ブロックの連続設置を希望する。

【秋山会長】

予定されている工事にて、あけぼのぼし通りに点字ブロックを連続設置しない理由は何なのか。

【事務局】

まず、新宿区移動等円滑化促進方針における点字ブロックに関する方針について、事務局から簡単に説明する。点字ブロックについては、特に視覚障害者が多く利用する施設や交通機関等を結ぶ路線において連続設置をしていくという配慮事項を定めている。それに基づいて、区道においては、点字ブロックを連続設置している箇所、点字ブロックを横断歩道部分に単独設置している箇所を整理している。

【道路課】

道路課からあけぼのぼし通りへの点字ブロック敷設について説明する。あけぼのぼし通りは歩車道分離がされておらず、通りに店舗の看板等が置かれているため、路側帯内に点字ブロックを連続的に設置してしまうと視覚障害者が看板に接触してしまう危険性がある。そのため、今回は連続した点字ブロックの設置は行わない方向で考えている。路側帯の終わりの部分や横断歩道を

渡る手前など最低限の箇所に点字ブロックを設置する計画となっている。

今後、みどり土木部であけぼのぼし通りに看板等を出している店舗に対し、警告や指導を粘り強く行っていく。状況が改善されれば視覚障害者が安全に通行できるので、点字ブロックの連続的設置について前向きに検討していきたい。

【秋山会長】

歩車道分離に関して、国の道路のガイドラインにおいては歩車道段差 2 cm が標準とされているが、区で 1 cm としている根拠は何なのか。

【事務局】

横断歩道部の歩車道段差 1cm 化については、新宿区移動等円滑化促進方針を策定するにあたって開催した策定協議会の中で、障害当事者の意見を聞き、2cm よりも 1cm の段差の方が好ましいということで、促進方針の中に配慮事項として盛り込んだ。それに基づいてみどり土木部にてバリアフリーの道路整備を行う際には、可能な限り歩車道段差の 1cm 化を進めている。

【小沢委員】

以前の議論の場にて歩車道段差について検討した。視覚障害者はその段差を歩道と車道の識別の目安としていることが多いので、歩車道段差を完全になくしてしまうと、困ってしまうことがある。最低でも 1 cm あれば大丈夫だと思う。

【丹羽委員】

その議論の場に私も参加した。車椅子で通行するとなると歩車道段差 2 cm は引っかかることが、1 cm であれば引っかかることは少なくなると思う。また、視覚障害者にとって歩車道段差が 1 cm あれば歩道と車道の識別がしやすいということで、歩車道段差 1 cm 化に同意した。

3 都庁舎を活用したバリアフリールートについて

- (1) 都庁舎周辺の歩行動線
- (2) バリアフリー動線を必要とするケース
- (3) 都庁舎を活用したバリアフリールート
- (4) 案内看板のデザイン
- (5) 案内看板の設置予定

東京都より都庁舎を活用したバリアフリールートやその予定等について説明。

主な意見

【丹羽委員】

このようなバリアフリールートは増えてほしい。しかし、バリアフリールートの案内動画につ

いて、音声だけで視覚障害者がバリアフリールートについて理解できるのかということが気になった。

【東京都総務局】

QR コード読み取りによるバリアフリールート案内動画については現在作成中であるため、視覚障害者が安全に目的地に向かえるように作成に努める。

【小沢委員】

視覚障害者はスマートフォンの利用が難しい。そのため、直接人に案内される方が良い。QR コードによる案内だけでなく、他にも検討してほしい。

【江守副会長】

こういった取り組みがどのようなきっかけで始まったのか。

また、バリアフリールートの利用者が多くなった場合、セキュリティの問題はないのか。

【東京都総務局】

都庁舎周辺において、賑わいの創出や空間再編を進めている中で縦のバリアフリールートの課題がある。都庁舎外へのエレベーターの設置がすぐにはできないため、都庁舎内の既存のエレベーターを活用した縦のバリアフリールートの確保を行った。

また、バリアフリールートの利用者に対しては、警備員が付き添うこととなっているため、セキュリティを担保している。利用者が殺到するような場合は、本当に必要な方のみが利用するように注意喚起する。

4 JR新宿駅の仮設点字ブロック・ゴムマットに対するお客様からのご意見と取組について

(1)取組み概要

(2)背景（新宿駅改良工事）

(3)お客様のご意見に対する主な取組み内容

(4)その他の取組み

JR 東日本より新宿の仮設点字ブロック・ゴムマットに対するお客様からの意見と取組について説明。

主な意見

【小沢委員】

点字ブロックの突起とゴムマットの突起の区別が難しい。最初からゴムマットが敷設されると分かっていたら、区別はつくかもしれない。

また、過去に視覚障害者が駅のホームから線路に転落したり、電車とホームの間に足が落下し

てしまった事故があったので、視覚障害者も多く利用する新宿駅においても、できるだけ早くホームドアを設置してほしい。

【秋山会長】

JR が新宿駅に新たに設置する仮設点字ブロックについて、視覚障害者団体に確認してもらい、識別しやすいと評価を受けたとのことだが、弱視の方と全盲の方で評価も違うことがあると思う。また、視認性と触知性についてのデータが示されていないので、そのデータを提示してほしい。このデータがあることで、他の場所においてもこの技術を活用することができるかもしれない。

【JR 東日本】

視覚障害者からどのような評価があって、この施策につながったのか担当部署に確認する。

【江守副会長】

ホームにゴムマットを敷いている理由は終電後から始発までに行っている工事と関係あるのか。

【JR 東日本】

ホームの下部にて工事を行っており、そのたびにホームの床となっている覆工板を外して工事をしている。そのため現時点でホームの床が本設ではなく、滑り止めのためのゴムマットを敷いていると認識している。

【江守副会長】

他のホームで工事を行う際でも、今回の成果を生かしていくために、今回の施策に関するデータの収集や当事者へのヒアリングなどを行っていくことが良いと思う。

5 意見交換

主な意見

【小沢委員】

豊島区にて横断歩道に関する体験イベントがあり、横断歩道の白線幅を 45cm から 90cm にすることに関しては大きな問題はないだろうという弱視の方の意見が多かった。しかし、それよりはエスコートゾーンと音響式信号機を増やしてほしいという意見の方が多かった。

また、歩車分離式信号機については、横断歩道で信号待ちしている際に、車道側の信号が青となって横の車がエンジンをふかして進みだすと、横断歩道の信号が青になったと勘違いして、こちらも進んでしまうことがあり、紛らわしいと思っている。歩車分離式信号機について、夜間に音響を停止する場合でも視覚障害者が対応できるように音響式システムにシグナルエイ

ドを対応させてほしい。

【新宿警察署】

横断歩道の白線の幅について今後情報があれば報告する。

エスコートゾーンの設置については要望を受けている。要望があれば現地を確認し、設置可能かどうか判断した上で、道路管理者と連携を取りながら整備について検討している。

歩車分離式信号機の音響式システムへのシグナルエイド対応については、様々な関係者の意見、要望を勘案して、検討していきたい。

【小沢委員】

バスがバス停に到着した際の行先の音声案内は非常に助かっているが、これはまだ大きな停留所のみに対応なのではないかと思う。そのため、他の停留所にも広げてほしい。

【東京バス協会】

バス業界でも運転手不足の問題があり、運転業務の負担軽減のため AI 車掌の導入を進めている。バスの音声案内は重要だと思うので、AI 車掌にて導入を検討していきたい。一方でバスの接近表示については回収の手間とコストが大きいので、こちらも将来的な課題ということで検討していきたい。