

新宿ターミナル協議会（第1回） 議事概要

1. 日時・場所

平成27年6月3日（水）16時00分～17時00分 ， 都庁第一本庁舎 7階大会議室

2. 出席者

別紙 参加者名簿のとおり

3. 議題

- (1) 本協議会の設置目的と新宿ターミナルの現状について
- (2) 交通結節点のあるべき姿
- (3) 意見交換
- (4) 今後の進め方

4. 主な発言要旨

〔舛添知事〕

（冒頭挨拶）

- 新宿ターミナルは、地下7階から地上2階までの9層構造となっており、1日あたりの利用者数が約358万人と、世界に類を見ないターミナルである。一方で、複数の鉄道会社やバス会社、タクシー会社が、それぞれ独自に施設を管理・運営しているため、相互の乗り換えが非常に分かりにくくなっている。利用者の視点から、誰もが分かりやすく使いやすい新宿ターミナルの実現を、皆様と一緒にやっていきたい。
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピックを控え、バリアフリーを進めていくことは重要である。また、外国から来られた方が、日本語が分からなくても迷わずに移動できる「言葉のバリアフリー」を進めていくことも大切である。迷っている外国人の方がいたら、片言の英語でもいいから、進んで声をかけるようなことも必要だと思う。
- 本協議会での成果は、先行的な「新宿モデル」として打ち出し、渋谷や池袋といった他のターミナルにも展開していきたい。本日参加の方々には、会社や団体など組織の枠を越え、共通の目的に向かって取り組んでいただきたい。

（意見交換）

- 新宿ターミナルの検討を進めるにあたり、交通結節点という観点からだけではなく、その背景にある新宿界隈をどう発展させていくかということも含めて考えなければならない。これから始めるターミナルの議論が、将来のまちづくりにおいて時代遅れにならないよう、先々を見据

えていく必要がある。

- 東京マラソンの際に、ボランティアの方々に持っていただいた28か国語の翻訳アプリが非常に役に立った。こうしたものやスマートフォンを活用した乗換案内など、先端技術の開発を進め、ターミナルで活用していくことも大切。
- 2020年のオリンピック・パラリンピック大会を契機に、案内サインの共通化を都としてもやりたい。事業者の皆様にもご協力いただき、あと4～5年のうちに実現していけるよう、財政的な支援を含め、予算措置をしっかりとやっていきたい。実現に向けたプロセスにおいて、行政への提案があれば、ぜひとも現場の声を聞かせていただきたい。
- ターミナルは、商業・観光などのビジネスセンターとしての機能も担っている。交通だけでなく、こうした機能も充実した素晴らしいターミナルの実現に向けた議論も一緒にしていきたい。

〔吉住区長〕

（冒頭挨拶）

- 歩行者を中心とした駅前広場の再整備や、その周辺でのまちづくりを進め、利用者の利便性や回遊性を高め、新宿ブランドを築き上げていきたい。
- 本協議会を通じ、関係者の協力を得ながら、世界一便利で利用しやすい駅を目指していきたい。

（意見交換）

- 多くの路線が乗り入れ、複雑な構造をした新宿駅では、案内サインの統一化、バリアフリー化の2点が非常に重要。
- 駅の外にある駅前広場等にも、誘導の表示や災害時の情報を表示できるデジタルサイネージの設置が必要。また、駅前、駅周辺では屋外広告の規制は他の道路と違う扱いにすべきである。
- 空間的な整備についても、一か所だけ進んでしまって連携がとれなくなってしまうことがないよう、誰がどのようにコーディネートしていくのかというのも非常に重要なポイントである。
- まちとの連携のため、どの出口を出ればどの方面というのがわかるような表示が必要。また、周辺からそこが駅であることが一目で分かるよう、シンボル性を有することも必要。
- 事業者にとってもプラスになる、利用者にとってはもっとプラスになる、そういう将来図を描き、関係者がしっかり連携しながらプランを作っていきたい。

〔岸井教授（座長）〕

（意見交換）

- ターミナルについての議論だが、ひいては新宿全体をどうやって変えていくのか、新宿という

副都心の力をいかに強くしていくのかということにつながっていく。

- 東京駅とは違い、新宿はまちから駅がみえない。シンボリックな部分が弱い。
- 渋谷駅は近くに次の拠点・目印があるため比較的わかりやすい。東西南北だけで案内するのではなく、地域の個性をどうやって作っていくのかも同時に考えていかなければならない。
- 新宿駅だけのサインを考えていくのでは東京全体にとっては不足。東京駅でも、新宿駅でも同じようなサインがあり、見る人が何となくそういうふうに出てきているんだと思うような仕掛けがある。
- ロンドンではオリンピックを契機にサインをすべて共通化した。新宿が先頭をきって良いモデルをつくって、東京駅、渋谷駅、池袋駅にも共通して、「東京のサインでこれだよ」というものができてくれば良い。
- 駅前広場には、鉄道の乗降客数の1.5倍～4倍の人が集まるという調査結果がある。人が集まる、拠点としての顔になっているところでは、分かりやすさや利便性だけでなく、心地よい空間が必要。
- 新宿をターミナルから変えていく、駅から変えていくということで、駅のみならず新宿そのものを変えていく第1ステップであると認識しながら取り組んでいきたい

(今後の進め方)

- 世界一の乗降客を抱える駅・まちは、世界一の駅・まちになることがふさわしいと思う。2020年という一つの区切りに向かって、関係者の皆様には、ここで一肌脱いでいただいてご協力いただきたい。

[赤瀬氏 (専門アドバイザー)]

(交通結節点のあるべき姿)

- 新宿駅は出口のネーミングがわかりにくく、どの出口がどこにつながっているのかがわからない。これはまちの構造を把握しやすくするために都市として再整理すべき課題であり、今後の議論に投げかけたい。
- 現在使用されている鉄道路線を表したピクトグラムは、それ単体で意味がわかるだろうか。例えば、都市計画路線番号で表せば誰にでもわかる。パリやニューヨークでは路線を番号で表している。

(意見交換)

- 空間の見通しについて個別の例を挙げると、JRの8本のプラットホームは一つ一つが屋根で覆われ、全体がどうなっているのか必ずしも見やすくなっていない。2階にある南口のコンコ

ースと1階のプラットホームの関係性をもう少し空間的に明瞭化する工夫のやりようがあるのではないか。

- 西口地下広場についても、視界を塞ぐものを出来るだけなくすなど、空間を見やすくする工夫の余地があるのではないか。
- 先端技術の活用については、これまであまり良い事例はない。デジタルサイネージについて言えば、ハードの整備が先行し、最も重要なコンテンツの工夫がない。コンテンツに合わせて機器を整備するという順序で考えていくことが必要。
- 新宿駅も、渋谷駅も、池袋駅も、東京駅も共通コードをもってほしい。
- 資料3で紹介したニューヨークのグランドセントラル駅は、レストランがあって、ショッピングもできる場所で、楽しいからそこに来ているという人が多い。そういう駅を新宿ターミナルは目指したい。

(文責 都市整備局都市基盤部交通企画課)

新宿ターミナル協議会（第1回） 出席者名簿

	役職名	氏名	備考
座長	日本大学大学院理工学研究科教授	岸井 隆幸	
専門アドバイザー	株式会社黎デザイン総合計画研究所代表取締役	赤瀬 達三	
	東京都知事	舛添 要一	
	新宿区長	吉住 健一	
	東京都建設局道路監	邊見 隆士	
	東京都都市整備局理事	西倉 鉄也	
委員	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所長	西川 昌宏	
委員	東京都都市整備局都市基盤部長	佐藤 伸朗	
委員	東京都都市整備局交通政策担当部長	牧野 和宏	
委員	東京都建設局道路保全担当部長	川合 康文	
委員	東京都交通局企画担当部長	根木 義則	
委員	新宿区都市計画部長	新井 建也	
委員	新宿区みどり土木部長	野崎 清次	
委員	東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画部長	堀江 雅直	代理
委員	東京地下鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部長	米 彰	
委員	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部長	松本 康一郎	
委員	京王電鉄株式会社鉄道営業部長	井上 晋一	代理
委員	小田急電鉄株式会社交通サービス事業本部執行役員交通企画部長	黒田 聡	
委員	新宿サブナード株式会社総務部開発推進担当部長	藤井 俊昭	
委員	京王地下駐車場株式会社事業部長	澤 昌秀	
委員	一般社団法人東京バス協会理事長	村上 伸夫	
委員	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会専務理事	藤崎 幸郎	代理
委員	一般社団法人東京個人タクシー協会副会長	秋田 隆	
委員	公益財団法人東京タクシーセンター指導部長	増田 祐一	
オブザーバー	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長	金子 修久	
オブザーバー	国土交通省都市局街路交通施設課街路事業調整官	服部 卓也	