

新宿ターミナル協議会（第7回） 議事録

1. 日時・場所

平成 29 年 8 月 7 日（月）10 時～11 時 30 分，都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 27

2. 出席者

別紙 参加者名簿のとおり

3. 議題

(1) 取組状況等について

- ① 小田急電鉄の多言語案内機の整備について
- ② 交通局のエレベーターの整備について
- ③ 高精度測位社会プロジェクトにおける協力依頼について

(2) 整備計画について

(3) サイン計画について

(4) ターミナルマップ等の配布について

4. 配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 資料 1 小田急電鉄の多言語案内機の整備について
- ・ 資料 2 交通局のエレベーターの整備について
- ・ 資料 3 高精度測位社会プロジェクトにおける協力依頼について
- ・ 資料 4 整備計画（案）
- ・ 資料 5 サイン計画（案）
- ・ 資料 6 サイン計画（案）の主な修正内容について
- ・ 資料 7 サイン計画の実施フローについて（案）
- ・ 資料 8 新宿ターミナルマップ（案）
- ・ 資料 9 エレベーター・階段マップ（案）

5. 挨拶

[座長 岸井隆幸教授]

おはようございます。暑い中、多数の方に御参集いただきましてありがとうございます。新宿ターミナル協議会、三年目を迎えて、今日は第 7 回の会合ということになります。これまでも御参画いただきまして、案が固まって参りました。オリンピックまで 3 年を切りましたので、いよいよ実行に移す時期かと思えます。今年度は着実にこれまで

のプランを実行していきたいと考えています。

この協議会で議論していることは渋谷や池袋等、他に続くターミナルにも大変大きな影響を与えます。関係各位の連携を持って、新宿が先頭を切って利用者に優しいターミナルになるということを目指していきたいと思っております。今日は是非、今年度から整備致しますサインの内容について御確認をいただき、更なる活発な意見の交換をしていただきたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

6. 資料説明及び意見交換

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

事務局の東京都都市整備局交通プロジェクト担当課長の堀川と申します。よろしくお願い致します。

取組状況等ということで報告事項が三つございます。一つ目が「小田急電鉄の多言語案内機の整備について」、二つ目が「交通局のエレベーターの整備について」、三つ目が「高精度測位社会プロジェクトにおける協力依頼について」でございます。

まず、一つ目でございますけれども、今日小田急電鉄さんご出席でございますので、御報告いただければと思います。よろしくお願い致します。

小田急電鉄交通企画サービス事業本部執行役員交通企画部長（代理）

小田急電鉄でございます。それでは新宿ターミナル協議会の取組の一環と致しまして、新宿駅に今年 5 月に設置致しましたデジタルサイネージ式の多言語案内機、それから多言語駅周辺案内図について、資料 1 を用いまして御説明させていただきたいと思っております。

資料 1 の左下、紙面の左下の多言語案内機でございますが、西口の地上、それから、西口の地下、南口の券売機スペースに設置しているものでございます。それから、右下の多言語の駅周辺案内図につきましても、西口地上、地下、それから南口の改札口付近に設置しているものでございます。

裏面を御覧ください。上段の多言語案内機につきましては、駅周辺の案内、それから、観光施設情報、乗換検索、小田急電鉄の特急券とフリーパス、それから、小田急フリーWi-Fi の案内を収めております。駅周辺案内などは、英語、中国語、ハングル語、日本語の 4 か国 5 言語に対応しているものでございます。配布資料にはございませんが、駅周辺の案内や地図ルートにつきましても QR コード等を用いまして、スマートフォンで持ち出すということが可能となっております。

それから、下段の多言語駅周辺案内図でございますが、施設検索、小田急新宿駅構内図、それから、地上地下の周辺マップを先程と同じく、4 か国 5 言語で案内するものでございまして、南口の改札内、それから西口の地上、地下につきましても改札外に設置しており、この特徴としまして、地上と地下を切り替えるマップができていますということで優れものでございます。

近くをお通りした際には実際にタッチしていただければと思います。小田急からの報告は以上でございます。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

続きまして、「交通局のエレベーターの整備について」でございます。資料2をご覧ください。

東京都交通局の方で、これまで大江戸線新宿西口駅におきましてエレベーター設置工事を行って参りましたが、6月17日に供用開始しましたというお知らせでございます。場所はメトロ丸ノ内線と大江戸線新宿西口駅の間でございます。これまでエレベーターを利用した移動を考えますと、地上に一旦出て、それから移動して、また乗り継ぐといったような動きが必要でございましたけれども、このエレベーターの完成によりまして、大江戸線新宿西口駅と丸ノ内線の高低差のある部分がこのエレベーターによって乗り換えることができるようになったということでございます。このエレベーターにつきましては整備済みという扱いで今回のサイン計画にも反映しております。

続きまして3つ目の「高精度測位社会プロジェクトにおける協力依頼について」でございます。資料3をご覧ください。これまでも高精度測位社会プロジェクトとの連携というのはこの協議会の中でも話をしてきましたけれども、この度、国土交通省国土情報課長からこのような依頼文書を事務局宛てにいただきましたので、この協議会の中で情報共有、それから今後の対応について確認をしたいと思っております。今日は国土交通省国土情報課課長補佐が出席なさっていますので、趣旨の方を伺えればと思います。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐（高精度測位社会PJ事務局）

高精度測位社会プロジェクトは皆様も御存じのとおり、東京オリンピック・パラリンピックというのをひとつの契機に、屋外に比べてやや遅れております屋内において、高精度な測位環境を整備し、屋内外シームレスな移動を実現するという事で進めてきております。昨年度は新宿駅での実証実験につきまして、こちらの新宿ターミナル協議会の皆様の御協力を得て、進めて来られたということで、大変ありがとうございました。東京オリンピック・パラリンピックの2020年に向け、今年度以降もプロジェクトを進めるに当たって、引き続き御協力をお願いできればと思い、昨年度末にこういった形で依頼文書を出させていただきました。

内容ですが、依頼事項としましては主に二点ございまして、一点目が、平成28年度のプロジェクトにおいて、皆様から様々な電子データ、原典情報をいただいて、電子地図を作成しており、そちらについての取扱いが（1）の部分になります。こちらですが、今年度以降の実証実験につきましても引き続き使用させていただきたいということとともに、実証実験の中で作成したもののうち、例えば一般の方が通る範囲であるとか、トイレ、エレベーター等の公共施設部分のみに限定した地図、私どもはこれ

を白地図と呼んでおりますが、そちらについては今後、昨年度立ち上がりましたG空間情報センターという、こういった様々な地理空間情報を収集して公開していくという役割を担うセンターにおいて公開をさせていただきたいということでございます。情報の更新は国土交通省又はG空間情報センターの方で実施するというので、現在、そういった推進体制の立ち上げを今年度内に行うよう調整を進めております。現在、こちらの地図につきましては、最新の仕様等に修正を行っておりまして、それが出来上がり次第、皆様に御確認をいただきまして、御了解を得てから公開という流れを考えております。地図についても少々お時間をいただければと思っております。

二点目につきましては、本プロジェクトにおいて設置した測位機器についてですが、ビーコン等、昨年度の実証実験において、設置させていただきました。そちらにつきましては、こちらの実証実験が当面、オリンピック・パラリンピックを目指すということで進めておりますので、その期間は撤去せずに引き続き設置させていただきたいと思っております。こちらの保守、点検等につきましても、国土交通省の方において、行わせていただきます。こちらの文書は、昨年度末の3月31日で出させていただいておりますが、期間につきましては、今年度末の平成30年3月31日までとさせていただきます。オリンピック・パラリンピックまでにおきまして、毎年度、確認しつつではありますが、1年毎に更新をさせていただく形で協議させていただければと思っております。今年度の実証実験につきましては、引き続き実施していきたいと思っておりますが、実施の詳細な範囲であるとか、時期、内容につきまして、現在、私共も課内で調整を図っているところであり、こちらについても素案ができ次第、皆様に一度お伺いをさせていただいて、御協力をいただいて実施していきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

岸井隆幸座長

はい、ありがとうございました。以上三点の御報告でございますが、何か御意見、御質問があればよろしくお願いしたいと思います。

赤瀬専門アドバイザー

赤瀬でございます。御説明いただきましたうち、二点について質問がございます。

小田急電鉄で多言語駅周辺案内機の設置が進んでいるということで、大変すばらしいと思います。構内図と周辺図がデジタルで出るそうですが、できればその中のコンテンツが、このターミナル協議会で議論しているコンテンツと連続的に表示されるよう、例えば結節空間として西口地下広場というロゴがありますが、それらをこのデジタルの方でも反映していただくよう、御配慮いただければと思います。

それからもう一つ、国土交通省の高精度測位社会プロジェクトですが、この屋内地図におきましても、サイン計画ではエレベーターにA、Bなどとアルファベット記号を付けて整理を進めておりますので、その辺りのコンテンツも共有していただくと良いかと思われました。以上でございます。

岸井隆幸座長

はい、それぞれいかがでしょうか。

小田急電鉄交通企画サービス事業本部執行役員交通企画部長（代理）

小田急電鉄でございます。この周辺案内図をいかに御利用していただくかということにつきまして、やはりコンテンツの中身が重要と考えておりました、今赤瀬先生からいただきましたようなお話を参考にしながら、しっかり検討すべきことと考えております。ありがとうございます。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐（高精度測位社会PJ事務局）

使いやすい形の地図にしていくことが必要かと思っておりますので、今御指摘いただいた点につきまして、地図の表記等について、しっかりと相談させていただきながらやっていきたいと思っております。ありがとうございます。

岸井隆幸座長

はい、因みに今日その新宿ターミナルのエレベーター・階段マップというのが配布されてますけど、先程の、例えば交通局さんが設置したエレベーターというのは、具体的にはどれになりますか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

はい、エレベーター・階段マップ、左右分かれてございまして、地下図の方を御覧いただければと思いますけれども、都営大江戸線新宿西口駅と丸ノ内線が交差するあたりにある「N」エレベーターでございます。

岸井隆幸座長

はい、というふうに特定のエレベーターに番号がついているということですよ。それで案内をしていくことになっていきますので、その辺のコンテンツについては是非共通にさせていただきたいと、当然のことだと思っておりますけれどもお願いしたいと思います。

他には何かいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは先に進んで参りたいと思っております。二番目の整備計画について、事務局から説明をお願いします。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

それでは資料4をご覧いただければと思います。整備計画の案でございます。これは前回3月の協議会で一旦、案をお示しさせていただきましたけれども、その後各事業者と最終調整させていただいて、更新をしたものでございます。

一枚おめくりいただきまして、目次は前回と変わりません。

まず1ページで、整備計画がどういうものかということでございますけれども、これは平成28年3月に策定した基本ルールに基づいて各施策の実施内容と時期を明確にして、関係者間で共有をするということを目的として作るものでございます。実施する施策につきましては基本ルールに基づく体系で整理をし直しています。

2ページを御覧ください。まず一つ目の施策の案内サインの整備でございます。こ

れも前回同様の内容でございますけれども、サイン計画に定めた案内サインを各事業者で整備をしていくということを確認してございます。サイン計画につきましては、別途サイン計画として定めるということで、次の三つ目の議題としてございますけれども、資料として別冊となつてございます分厚いものでございます。このサイン計画をこの計画の中で位置づけるというものでございます。

3 ページが整備手順とスケジュールということで、基本的な考え方はこれまで同様でございます。基本的には結節空間を優先的に整備、という考え方ではございますけれども、その後ターミナル全体で調整された手順に合わせて整備をしていきたいと思います。

4 ページを御覧ください。サインの整備のスケジュールでございます。これは各事業者と調整致しまして、現時点で想定される現実的な工程として見直しを致してございます。全体的に見まして、2019年度までに渡つてございます。結節空間あるいは場所毎に工程のバーを引いてございますけれども、一番長いのが西口地下広場の建設局の部分でございます。これはこれから漏水対策工事を予定してございますので、その工事と調整をしながら実施する必要があるということで、2019年の当初までを見込んでございます。その他の工区につきましては概ね2017年度で大半が整備されるということで、これは主に盤面の取り換えというような内容がほとんどかと思ひます。あと、新規で設置する部分もございまして、それについては概ね2018年度に引かれた部分となつてございます。全体として見ますと2019年度の前半ということで、ラグビーワールドカップまでの期間に完了させるということが一つの目標となつてございます。

続きまして5ページを御覧ください。バリアフリーの推進でございます。乗換経路上の段差を解消するというので、エレベーターの整備をしていくということで検討をこれまででもして参りました。ここでは京王新線通路と南口の間的高低差の部分ですけれども、その中の京王新線の改札の前でエレベーターを検討していくというものでございます。2018、19年度以降に設計、工事ということでこれも2020年のオリンピック・パラリンピック大会までを目標として、整備をしていくという工程でございます。

続きまして6ページを御覧ください。視覚障害者誘導用ブロックの整備でございます。これも主な乗換経路となっている場所で視覚障害者誘導用ブロックを連続化して整備していこうというものでございます。二カ所ございまして、一つ目は西口から西武新宿駅までを東京都建設局が、二つ目はメトロ通路から西武新宿駅までを新宿サブナードが整備する部分でございます。一つ目の西口と西武新宿駅は2018年度から2019年度にかけて、それからメトロ通路と西武新宿駅は、今年度から来年度の頭にかけて、整備を行っていくというような工程でございます。

続きまして7ページでございます。エレベーターに関する案内サインの整備、先程

のエレベーターに記号を全体で通しで振るといような話がありましたけれども、こういった段差に対応するための、迂回経路の案内を充実させていくという取組でございまして、エレベーターの案内サインを、全体の案内サインから独立したサインシステム、サブシステムと呼んでおりますけれども、これによって整備をしていこうというものでございます。この7ページ下でございますけれども、エレベーターサイン計画を、これを別途定めまして、具体的なサインの内容について定めていくこととしております。

続きまして8ページでございます。このエレベーター・階段マップ、先程も御覧いただきましたけれども、これを案内所等で配布をすることで、事前にこういったところに高低差やエレベーターがあることを御確認いただけるものです。どういう経路で行こうかと考えられるように、事前にホームページ等で掲載して公表していこうという取組でございます。

次は9ページでございます。サービスの向上という部分でございまして、これはターミナルマップの配布をしていく予定でございます。これもこの後の議題として御説明しますが、各事業者によりましてパンフレットラックとか案内所等でですね、このターミナルマップを印刷、配布をしていく予定でございます。

10ページをご覧ください。このマップについてですけれども、掲載する情報の更新を概ね二年に一回程度更新していこうということで、これは新宿区の方で実施をするということで、更新したデータを各事業者に提供してそれを印刷配布をしていくという流れでございます。説明は以上でございます。

岸井隆幸座長

はい、それでは今の整備計画（案）について御意見等をお願いします。いかがでしょうか。

今年度かなり出来上がるということになりますよね、先程のスケジュール感でいうと新規につけるものを除いて、今年度ほとんど盤面の更新が行われて、西口広場の部分と新規に作成する部分が後になるということになります。特に御質問等、御意見はございませんか。

当初、Wi-fiの話がありましたよね。これは今どうなっているのでしょうか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

今この整備計画には具体的な事業として載っておりませんが、基本ルールの中で取組を進めていくということになっておりましたものについて、今後また具体的になりましたら御報告させていただきます。

岸井隆幸座長

はい、他にはいかがでしょうか。概ね、調整されてきた結果ということでしょうか、あまり新しい御意見はないということよろしいですか。後ほど御紹介があるのかも分かりませんが、エレベーター・階段マップについても一応各関係事業者の方に見てい

ただいているということによろしいでしょうか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

マップについても御確認いただいております。

岸井隆幸座長

はい、特に御発言がなければ、次のサイン計画、かなり分厚いものになっておりますけれども、こちらに移りたいと思っておりますがよろしいでしょうか。はい、それでは続いて、三番目、サイン計画について御説明をお願いします。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

はい、それでは資料5を御覧ください。サイン計画の案でございます。

まず全体構成としまして、表紙を一枚めくっていただきますと、ベーシックエレメント基準図0と書いたものがあると思います。右下にページが振ってございまして、0 - 7まであります。次が計画図1とありまして、建設局工区と書いたものがあると思います。これ以降はですね、工区毎にまとめて1から9のセクションに分けてございまして、ページ数で見ていただくと分かるのですが、1のいくつ、3のいくつ、4のいくつと、いうふうになってます。頭の数字がそのセクションでございまして、その後それ毎のページが振ってございまして、1から9まで分割をございまして、その中に、それぞれ工区毎に数量と図面という形で計画図としてまとめてございまして、

このサイン計画ですけれども、これまで議論して参りました基本ルールに基づいて整理してきたものでございまして、サインの種類は指示サイン、同定サイン、図解サインの3種類でいくというようなこと、それから、サインの体系については、これも赤瀬先生からも御指摘いただいておりますけれども、結節空間というものを、先ず設けて、そこに交通施設や目標地をぶら下げていくという風な体系、それからサインの適切な配置、表記の統一性、掲載する情報といったものを設定、基本ルールに基づいて設定をして計画図として取りまとめたものでございまして、

先ず一枚めくっていただき、サイン計画0のベーシックエレメント基準図の1ページ目、0 - 1を見て頂ければと思います。これが結節空間ロゴと呼んでいるものでございまして。新宿駅の複雑な構造を理解しやすいように、主要なエリア毎にまとまりを設定しまして、それを結節空間と呼ぶということで、その結節空間に交通施設、鉄道とかバスといったものとか、歩行目標地、都庁方面とか、といったものがぶら下がるという体系を構築するものでございまして、その目印としてこの結節空間ロゴというものを設けてございまして、8つございまして、これを地図中に、或いは吊り下げ型の指示サインに記載をございまして、

次のページが交通施設の表記の仕方でございますけれども、先ず頭にですね、ピクトグラム、これはJISに整合させたものを先ず大きく表示しまして、その横に路線名、そしてその横に路線マークでございまして、日本語の下に英語表記という2か国表記でこのような二段書きをしていく、というような形式でございまして、

それから、0 - 5 ページを御覧いただければと思います。例えばこのような表記をするということで、矢印がありまして方向指示をしまして、その横に結節空間のロゴを表示すると、そこから線を引いたところにですね、交通施設、小田急線、JR 線、京王線がこの場合ございますけれども、そういったものを表記していこうと、場合によってはこの位置にですね、その下にあるような東京都庁方面といった目標地も記載していくということです。それと、目標地は、通常よく黄色で表示されていますけれど、このサインの中ではこういうアンダーラインのような形の黄色の着色をするというような考えでございます。また、右側にありますように、出口番号につきましては黄色地に表記をするということでございます。

次は0 - 6 を御覧いただければと思います。これが図解サインのひとつでターミナルマップと呼んでいるものでございます。ターミナル内の移動経路を確認するために用いるものでございまして、結節空間の中、それから結節空間の間を移動するような経路の途中に設置をするという考え方でございます。のりば案内、どこの路線がどの結節空間にあるかといった表記、それと、その下に地上図、地下図、二層に分かれた地図を表記しております。この地図の中に、先ほどの結節空間ロゴを表示しております、方向を確かめながら進むことができるというものでございます。

次は0 - 7 ページでございます。これはエリアマップと呼ばれる周辺案内図です。ターミナルから周辺地域に出たところに表示をしまして、その周りの施設への経路を確認していくという目的の地図でございます。主な目標となるようなもの、中央公園、都庁第一庁舎とか、甲州街道、青梅街道といったものを分かりやすく数字で表記をしまして、現在地からの方向を確認すると、それから現在地からの時間を表しております、徒歩で約5分、10分、15分といった同心円を描いてございます。

これが全体的なサインに関する考え方でございまして、これを工区毎に当てはめていったものが、次の計画図1でございます。例えば計画図の一つ目の建設局工区を御覧いただければと思いますけれども、構成としまして、1枚めくっていただきますと数量表がございます。それぞれの、器具の大きさとかですね、形式による数量がどのくらいあるかということをお示ししてございます。次のページの1 - 2では平面図に赤で案内サインの位置を示してございまして、案内サインの配置の計画をしたものとなっております。ここに、cのいくつ、といったような番号が振ってございまして、それぞれの番号ごとに、案内サインの内容について次のページ以降に示してございます。

1 - 4は、器具図となっております、これは代表的なものを記載してございます。1 - 5が、具体的なサインの内容を示したレイアウト図でございまして、先ほどの平面図にありましたcのいくつといったもの毎にお示ししてございます。例えば、1 - 5ページのc - 02を見ていただければと思うのですが、aとb、これは裏表でございます。aの方を見ていただくと、これは西口のJR線から出たあたりのもの

でございますけれども、左に向かって行くと京王線、それから斜め左に行くと京王新線通路という結節空間の方向に向かっていくというものでございまして、京王新線通路に何があるかといいますと、京王新線、都営新宿線、大江戸線新宿駅といった交通施設があって、それから甲州街道方面に出られるといった構造が見て分かる、見える化をしているとなっております。更に行くと、南口の結節空間があって、そこにはバスタ新宿、或いは新宿御苑方面があるというものでございます。これは矢印の後に、現在地から近い順番で並べておりますので、京王新線通路の方向に行って、その先に南口があるといったことも、これで分かるようになってございます。さらに真っ直ぐの方向にタクシー乗場があるということで、矢印と情報の配置を盤面の中で方向毎に分けて、表示するというものでございます。

このような形で全体の表記をしておりまして、前回の3月にお示した案から修正した部分もございましたので、そこについて御説明したいと思います。資料6を御覧いただければと思います。御説明資料6の最初にベーシックエレメント基準図0で見ていただいた部分で結節空間ロゴとして四角く色を塗ったものでしたけれども、これを一部変更したということでございます。

次のページを御覧いただければと思います。修正前、修正後で二段でお示してございます。以前は例えば東口広場、西口広場、東口地下通路、メトロ地下通路といった呼び方をしておりましたけれども、できるだけ視認性をよくして、理解をされやすいようにしようということで、東口、西口、東口地下、メトロ通路というように文字数を減らして、全体的に修正してございます。

それから、この下の方に小さく書いてありますけれども、内照式サインの指定色ということで、フィルムで貼り付けるタイプによりまして、色を全体的に統一していく、ということです。この方式が実際に見やすいかどうかといったことは、京王電鉄さんの御協力によりまして、実際に現物を地下に置いてみましたけれども、非常に見やすいということの確認がとれておりますので、こういった形式で結節空間ロゴを表示していくということを明記してございます。

それから、資料6に戻りまして、次の項目でございます。路線マークの大きさの拡大ということで、路線マークの表記を今のスペースの中でできるだけ大きく表記するよう形の拡大をしてございます。

それからターミナルマップにつきましては、結節空間を楕円で大体の位置というのをお示ししておりましたけれども、その範囲がそこに限定されるものではないということで、楕円の表記自体を削除してございます。

それから、南口周辺は地図のベースの表現を変更、それから歩行目標、ランドマークという表記をなくして、周辺案内図と表してございます。それから地上と地下を結ぶ動線となるような階段、エスカレーターの位置に印を表記しております。お配りしておりますターミナルマップを御覧いただければと思います。地上と地下で左右ござ

いますけれども、両方に茶色っぽい数字があると思います。1、2、3とか、Bのいくつ、Aのいくつ、と番号が振られたものでございます。これは出口番号として現在も使われているものでございまして、これはこれからも生かしていくような形になります。その他に、番号が振られていないものの、実際はよく上下の移動に使われるようなエスカレーターや階段がございまして、それを図の中で、星印に数字を振ったもの、星の1、星の2という表記をしております。これによりまして、特に結節空間の西口から西口地下広場の間をどのように移動するかというのを見るときに、星の数字を対照させることで、上下の関係が分かりやすくなるというものでございます。

それから続きまして、資料6の計画図の1から9の修正内容でございまして、まず結節空間の表記の方法でございまして、可能な限り路線マークと主要な目標地につきましては結節空間にセットで表記をする。これは基本的な考え方で、改めて見直した部分でございまして、これも次のページの裏面を見ていただければと思います。サインの具体的な内容が上下に書いたものでございまして、修正前と修正後が上下になっておりまして、まず修正前の方を見ていただきますと、例えば、C-11は結節空間だけずらっと並んだ形になっています。これだけではもしかしたら初めて見る人は何があるのか分かりにくいのではないかと、といったことが懸念されます。修正後の方を見ていただきますと、結節空間のロゴの横に、具体的な路線名、特に近いところから詳しい情報を表記するというものでございまして、例えば、C-11でいきますと、右の方から近いところで、西口地下広場にある路線、それからすぐ隣にメトロ通路の結節空間にある丸ノ内線がここで表記できるようになります。以前のように結節空間のメトロ地下通路だけが合った場合、丸ノ内線に乗り換えたいという人が分かりにくいのではないかと、という懸念がされましたけれども、こういった路線名をできるだけセットで表記することによりまして、より分かりやすくなるというように、少し練り直しをやってございます。

それと東口広場、東口地下通路というものを両方並べていくとかなりそれだけでスペースをとってしまうという問題があったんですけれども、先ほどのロゴの見直しで、「東口」「西口」の文字を大きくすることで、概ね同じような方向にあるという関係が分かるようなロゴにしたということです。これを使う際にも、どちらかを代表して使うということができるようになってございます。これによりまして、より多くの情報を分かりやすく載せるような改善をしたというものでございます。

資料6に戻りまして、計画図の二つ目の項目、使用するピクトグラムの変更でございまして、JISの改正が7月20日にございまして、Z8210で案内用図記号と呼ばれるものですが、これに合わせて変更をしています。観光案内所のピクトグラムは、これまで有人の案内所を示す際にこのサイン計画の中では「？」マークを用いてきましたけれども、今後、「i」マークによって有人も無人もすべて包括したピクトグラムとして使うことができるという使い方に改正がされてございます。これに伴い

まして、都の方も案内サインの標準化指針を JIS に合わせた改定を行いまして、都としてはこういった案内所についても、「i」という表記に統一していくという方針で、これに合わせてサイン計画の方も修正をしてございます。

後は、駐車場のピクトグラムにつきましても変更になったものに更新してございます。最後はリムジンバス、空港バスと空港行きのバスに表記が二つあったんですけれども、これを空港バス、Airport Bus という形で統一をしたというものでございます。

続きまして、資料5の表紙の方に戻っていただければと思います。この裏面をご覧いただければと思いますけれども、このサイン計画の取り扱いについて注釈を加えてございます。新宿ターミナルの地下部への入口等、今後も案内サインの拡充を図るものとして、追加個所のサイン計画について別途、定めていこうということで記載してございます。これまでこの協議会の中で、ターミナルとまちとのつながりの部分が課題だという話をいただいてきたところでございますけれども、ターミナルからまちに出る部分は先ほどの図解サインでできるだけ整備していく。それから逆に、ターミナルに入る側のサインというのは、入口部分に必要なのですけれども、これについては少しまだ全体を網羅していないという形になってございます。従いまして、それもどの様につけられるかといった検討、調査を行いまして、今後追加していくということで、追加箇所の部分は、サイン計画をまた別途、定めていくという方向でございます。

それから二つ目ですけれども、実際にこれを整備する際にこの通りにできないという場合にどうするかということで、事務局の方に連絡をまずいただいて、調整を図るということを記載してございます。サイン計画全体にかかる重要な変更の場合は、これを今回のように新宿ターミナル協議会に付議するというところでございますけれども、具体的に実施をどうするかというのは、資料7の方にお示ししてございます。

サイン計画の実施フローについて、これはサイン計画がとりまとまった後に各事業者によりまして実施していくという際に、まず最初に現場の条件がどうかということと、表示内容を現地でどう見えるかといったところを御確認いただいた上で、実施をしていくということになるかと思っておりますけれども、その段階で、計画の通りに実施しないという部分が出てきた場合にどうするかといったフローでございます。計画の通りそのまま実施できるという場合は一番左の方でございまして、そのまま整備に移っていただくということでございます。もしその通りにできないという場合は事務局と調整させていただくということで、実際の計画と運用をどうやるかというところの確認をとっていくというものでございます。全体にかかる重大な変更の場合は、協議会で計画を変更する、或いは御報告をするといったことが必要になるかと考えております。それ以外の大部分は実施の段階でそのまま運用していけるのではないかと考えております。基本ルールに基づいて、実施内容について、多少の調整をして進めていくことができればと思っております。そのうえで、各事業者さんによりましてサイン整備の実施をして、その整備ができあがってきたら、その報告をしていくという流れで

ございます。このように、サイン計画を定めた後も、柔軟に調整をしながら進めていければと考えております。説明は以上でございます。

岸井隆幸座長

はい、以上、サイン計画について御説明がありましたが、何か御質問、御意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

赤瀬専門アドバイザー

赤瀬でございます。サイン計画について補足をさせていただきますと、とても中身の濃い内容を事務局の皆様にも関連事業者の皆様にも御協力いただいて、十分、連続性の優れたサイン計画が出来つつあるというのが全体的な実感でございます。

その中で二点ほど、この場で事業者の方に相談にのっていただきたい問題がございます。

その前に、このターミナル協議の背景につきまして、三年目でございますので、異動のあった部門もおありかと思ひ、確認させていただきます。

4年程前に交通政策基本法という法律が出来て、もっと使いやすい交通システムを日本で実現していきたいという方向性が出され、その中で重要な柱のひとつに、乗り継ぎ円滑化、結節機能の高度化が謳われました。鉄道事業法でも、スムーズに乗り継ぎができるように鉄道施設の改良を図るよう改正されて今日に至っています。そうした背景の中、この協議会が開催され、関係者が自発的にこの新宿駅をより良くしていこうというコンセンサスのもとに二年余り議論されてきました。

もう一つの社会的な背景に、インバウンド旅行客の急増という問題があります。今年3月に神奈川県から出た報告書では、インバウンドの方々特に困っているのは、「係員の方々とうまく話ができないため、駅での移動」との指摘があります。そういう意味で、今回のサイン計画や、電子媒体によるホームページの充実、デジタルサイネージの充実といったものが求められています。

平成27年12月の協議会で、新宿駅で迷うパターンが3つあるということを、首都大学の笠松先生から御報告がありました。一つめは、サインはあるけれど見つからない、二つめは、そもそもサインがない、三つめは、事情によってサインをたどれないというものです。二つめの「そもそもサインがない」問題と関連して、ターミナル全体を把握できないという課題が指摘され、岸井先生から、全体の位置関係を示す図解サインを各結節空間に充実させようとの御提案があり、今回得られた計画図に繋がっています。

計画図7のJR東口を見ますと、ここに図解サインがありません。自由通路工事の都合から設置が難しいとの説明を伺いましたが、図解サインのニーズは極めて高いので、小型のものでも設置できないかと思ひます。図解サインにはターミナルマップとエリアマップの2種類がありますが、ターミナルマップ1種に絞ってでも、その掲出が求められます。新宿駅の規模になりますと、どこだかもわからないうちに、人混みでこ

こまで押し出されてきてしまった、という困窮者が想定されるからです。私の観察したところでは「みどりの窓口」辺りに若干の余裕があるように感じます。御検討いただけないか、後ほど御意見を賜れればと思います。

もう一点は、小田急エースのところでございますが、図面で申しますと2 - 14ページ。京王新線と西口の間を移動するとき、小田急エース南館の入り口部にあるサインです。ここが小田急エース南館だと同定するサインで、その必要性はよく分かりませんが、余白をこんな大きく取って公共情報を小さく押し込める必要もないのではないかと思います。「小田急エース」の文字は15 cmもあり、かなり遠くから見えます。これはそのまま、公共情報を一回りでも二回りでも大きくさせていただくことの御検討がいただけないだろうかと感じた次第です。

個別のことではございましたが、新宿駅全体が乗り継ぎ円滑化に優れた環境に変わろうとしておりますので、後一步、御協力いただけないかと思いました。各事業者様に、見通しについて御発言いただければ大変ありがたいと思います。

岸井隆幸座長

はい。ありがとうございます。二つ御意見ございました。まず図解サインの設置場所、特に東口というご指摘がございましたが、もう少し工夫ができないかということでしたが、これはいかがでしょうか。

東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画部長

JR でございます。先ほど東口についてお話がございました。私もすぐ場所がピンとこないものですから即答できない部分もあるのですが、仰る通りお客様が押し出されて東口に、さあどこに行きましょうかという問題は多々あるかと思えます。スペース的にもですね、一番良いところに是非マップが必要だということは重々承知しておりますし、今後調整させていただきたいのですが、一点だけ懸念されるのは、マップがあるところにお客様が集まる、そしてそれが待ち合わせ場所等になることもあるので、本当にそれが一番良い場所なのかどうか、その検討は是非させていただいたうえで、色々、全体最適な形で調整させていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

岸井隆幸座長

はい。今のは7-2ページを見れば良いんですかね。具体的な場所のイメージですが、7-2ページにJR①配置図という図があつて、この中で、現状図解サインがない、置けていないですね。東口の方に出ていく人が全体図を理解する場所がないということについて、やはり何か工夫ができないかということだったと思います。

赤瀬専門アドバイザー

私が申し上げましたのは、この図で申しますとJ①-06の辺りにガラスの壁がございまして、この中で、1.25m程度の工夫は、ひょっとしたらしていただけないかというのが、私の発言の背景でございます。是非よろしく御検討いただきたいと思います。

岸井隆幸座長

図解サインについては、私も見ていて思ったのですが、全体の配置図を 1 枚作っていただいて、新宿のターミナルの中で、図解サインがどこにあるのかということちゃんとした全体図を 1 枚作っていただけませんか。非常に密度の薄い部分と、結構密度がある部分と、今の図面だけ拝見していても、そんな気がしました。もう一工夫できないかと思いました。

私は少しなんとかならないかと思ったのが、1 - 2 番の新宿西口の地下広場ですね。一番人が通る。それぞれの方向に分かれる分岐点辺りに一応置いてくださってはいるのはわかりますけれど、西口に出て来た人は、サインボードがすぐに目につくんですけども、御協力いただけないでしょうかね。或いはその脇に置けないのかとか。新宿の JR さんと小田急さんから出てきて、あの地下の広場に入った人が、どこに自分がいるのかっていうのを、すぐに確認できる位置に図解サインがあると良いと思いました。少し図解サインについては、全体にどこにあるのか、結構密度高く置いてくださっている場所もあるので、そういう図があると良いですね。御検討いただけると良いなと思います。

それから二点目の小田急エースさんの 2 - 1 4 番の広告と公共サインのバランスですけれど、これは何か御協力いただけないかという話がありますがいかがでしょうか。

小田急電鉄交通企画サービス事業本部執行役員交通企画部長（代理）

小田急電鉄でございます。このサインを整備するときの色々な意見があった中で、公共の案内サインと、我々が企業活動をする上での宣伝だとか広告の区分けをどうしていくのかということところが課題になって、そういう点を御配慮いただいてこういう配分になっているのだらうと思いますけれども、持ち帰り検討させていただきたいと思えます。

岸井隆幸座長

ありがとうございます。確かに色んな民間のビルを通って行く人もかなりいらっしゃるんで、東口でも多分そうですけれどね、民間ビルの中にこうしたターミナルのサインが少しでも浸透していくとまた変わってくると思います。少なくとも通り抜けられるということと、どこへ向かっていくのかということについて、うまく表現できるように、バランスですかね、是非御検討いただけたらと思います。事務局から何か御意見ありますか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

そうですね、先ほど御指摘いただいた部分につきましては、今後、調整をして対応を考えていくことになると思います。

一つは、案内サインの字の大きさ等の調整については、一旦計画はこのような形で表示を決めておいて、その上で大きさの調整という方法もあると思います。

また、東口地下の JR のところですけども、計画以外の図解サインも、当面、自由通路の工事の関係でつけられない部分については、補足のものも検討されると伺って

おります。ただ、先ほど表紙の裏の方にも書いてございましたけれども、サイン計画を決めた上で、追加の部分を更に計画していく形でもできると思います。

岸井隆幸座長

実際に出来てきて歩いてみると、不足かなとか、修正をした方が良いかというところが出てくるかも分からないですね。道に実際に置いてみないとなかなかその感覚が分からないところがあって、VR（ヴァーチャルリアリティ）でも作ればいいのかもかもしれませんが、少し、その後の対応があるかもしれませんね。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

後もう一点、追加でございます。先ほど図解サインの配置を、全体で分かるようなものをというお話がありましたので、その配置、ターミナル全体で表示をするといったものは作成をしておこうと思います。

それから補足ですけれど、その他、今回のサイン計画以外の案内地図と言いますか、この駅の周辺に観光用のマップとか多数ございますので、そういったものとも連携をして、できればこの新宿ターミナルのサイン計画の図解サインで示したような図の要素をできるだけ他の地図でも反映していただく、例えば結節空間の名前を入れてもらうとかいった調整も進めていきたいと思います。

岸井隆幸座長

ここにいらっしゃる事業者の方、並びに東京都の関連部局、或いは新宿区がおやりになっているものというのは、できればこのターミナルマップと基本的にそろえていただいて、従来のものもあるんでしょうけれども、ベースはこれ、というふうには是非お考えいただけると良いなと思いますね。ロンドンも、何百とあったものを壊してそのサインにしたわけですけれども、つまりその従来あるものをすべて尊重してというのは絶対無理で、かえって混乱を招くので、基本的にはこのターミナルマップというものを是非ベースとしてそれぞれの工夫をして、更に自分たちの情報を付け加える。もちろん外していただいても良いものもあるかもしれませんが、同じものを利用者の方に提供できるように御協力をお願いします。

他にはいかがでしょう。先ほどターミナルマップで星印を付けたというお話がありましたよね。これは、ここを使うと地上と地下とがつながっていますよ、ということの意味していると。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

そうですね、実質、現地へ行っていただくと、ここで示したようなエスカレーターとか階段を使って多くの方が上下に移動されております。そういった、主要な動線になりうる上下をつなぐものを図示しておいた方が便利なのではないか、ということで、こういった星印を加えております。

岸井隆幸座長

凡例もないんで、何を示しているのかが一般の方に伝わらないのかなあと思うのと、

例えば、ターミナルマップの表紙の地下図をみると、ちょうど西口駅前広場、JRさんのところを出てきて、星印1番とその脇に1番という階段がまた出てきますよね。これは非常に混乱をしそうですけれども、どうしてもこうなっちゃうんですかね。

赤瀬専門アドバイザー

このプロジェクトでは、東京都建設局やメトロ、それぞれの事業者が使っている番号を変えないという大前提で計画が進んできました。西口地下広場のところは独立的に1番から20番くらい番号が振られていて、この京王新線の方にいくとA、B、C、Dが一度入り、そして京王まで来ると、また1番、2番という番号になります。これを全部取り換えてしまうというのは、3年前に難しいと判断しました。

この西口の小田急エリアと東口のルミネエリアでは、上下階段を結ぶところに番号化がされていませんが、駅の中で特に重要な部分なので、各々の階段がどこどこにつながっているか、その結節状況の表示は絶対に必要だろうと考えます。現在の案では意味が分からないということですから、もう少し事務局で表記方法を御検討いただいて、何とかつながり感を表現する必要があります。

岸井隆幸座長

はい。分かりました。今番号がないところは、番号の何かサインをつけるという案はあるんですか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

現地に表示するという事は今のところ予定しておりません。図上だけでつながりを確認するというものと考えております。

岸井隆幸座長

現地に行って、星1番じゃなくて1番を上がっちゃう可能性とかあって、迷いそうですね。ちょっと工夫が要りますね。確かに番号がない階段ってあるんでしょうね。JRさんの東口のところは全く番号がないということですかね。それは非常に分かりづらいですね。ちょっと工夫はしたいですね、これは。

赤瀬専門アドバイザー

出入口のサイン計画を別途定めるという整理をされておられますので、出入口の表示の問題との関連で、この課題を解いていかれたらどうでしょうか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

はい、図上での表記の仕方と、出口の案内の仕方について、検討を引き続きしていきたいと思います。

岸井隆幸座長

はい。ちょっとここは皆さんと工夫をしながら。地図を見て番号を探していくんだけど、現地の階段に番号が振ってない、探さなきゃいけないというのはなかなか混乱を招きますよね。こういう地下と地上をつなぐ場所が大変大事なことは間違いないの

で、うまく案内することが必要なのでしょうが、しかし、従来から番号がない階段が結構あるんですね。こうやって見るとね。建て替えが起きたりすると変わったりするなど色々あるんでしょうけどね。何か少し工夫しないと駄目でしょうね。

はい、他には皆さん、サイン計画に何かお気づきの点ございますか。それぞれの工区とは調整の上での話とは思いますが、一度、全体を見渡してみる必要がある、各工区を切って相談していますので、実際におやりになっているのでしょうかけれど、JRさんから大江戸線に乗り換えるときにはどの看板をつたったら行けるのかとか、それは見えるところにその看板があるのかですね、そういうのは検証されてると思うのだけれど大事だと思いますね。そのサインに沿って行ったら、次の看板が見えなきゃいけないよ。是非ルートに沿った検証は重ねていただきたいと思いますし、また付けるときに気が付くと思うんですよ、なんとなくおかしいかな、とか。レイアウトも御検討いただきたいと思います。

他に何か特に御注文ございますか。よろしいでしょうか。はい、それではいったんですね、先ほどの整備計画とこのサイン計画については、今日ここで御了解をいただいて、これでベースはこの通りにする、ただし先ほどまでにいくつか御注文ございましたから、さらに修正を加えていくところは是非加えていくということで、今年度内に一定の成果があがると。でも成果があがるということは批判も出てくるということで、迷ったら微修正もあると、そしたら覚悟の上でやる、ということにしたいと思います。それでは続いて最後でしょうか。ターミナルマップの配布について御説明をお願いします。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

新宿ターミナルマップ、それから、エレベーター・階段マップと書いた地図がございまして。まず新宿ターミナルマップについて、これはターミナルの全体像を、現在地を手元で確認しながら移動できるというようなことを目的に配布するものでございまして、各事業者の案内所やラックに置いていただいて、配布を進めていくというものでございまして。今後また少し御指摘いただいた部分の修正をした上で、確認をとって印刷に入っていきます、できれば、秋頃から配布をしていくといったスケジュールで進めていくものでございまして。

また、エレベーター・階段マップにつきましても、必要な修正、それからその確認をとった上で印刷に入ります、各事業者方で、この地図は必要な方にお渡しするというような形になるかと思っておりますけれども、配布をしていくというものでございまして。併せまして、いずれのマップにつきましても、ホームページに掲載をいたしまして、事前に御覧いただけるような形にしていく予定となっております。以上です。

岸井隆幸座長

はい。ターミナルマップに関して、何か御質問ございますか。これは、どのくらい刷るものなんですか。部数は。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

部数は、ターミナルマップで初回は約 10 万部を予定しております。

岸井隆幸座長

それは各事業者方にも何部というのはもう既に約束されてらっしゃるんですか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

各事業者の必要部数を集計いたしまして、その部数を印刷して配布をするという予定でございます。一点補足ですけれども、ターミナルマップで、前回のレイアウトの中では広告の欄というのを設けてございまして、空白の部分があったんですけれども、今回広告収入を充てて印刷をするという形式ではございませんので、その部分のスペースにつきましては、新宿ターミナル協議会の参加メンバーのロゴを記載させていただいてございまして、ターミナル協議会の PR と、こういったところが関係してこれを作ったのかということを表記させていただいております。

岸井隆幸座長

はい。その部分は若干修正を加えていると。他には修正はないんですよね。ターミナルマップの方の、裏側の、右の下の約 5 分の距離というのが描いてあるじゃないですか、これはこの地図上にはサインと同じ表記になっていますか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

図解サインの中では現在地を中心に同心円を描いていますが、この地図で見際には現在地が変わってきますので、円で示すことはできないと思います。その代わりに、距離、長さをこの右下のような凡例でお示ししてございます。

岸井隆幸座長

はい。何か、関係者の皆様から御注意ございますか。よろしいでしょうか。なるほどなあと思って見ていたのですけれども、駅周辺案内図の方には、出口番号が振られていて、確かに東口のルミネエストのところは全く番号が振られていないわけですよね。それで裏側を見ると、この番号が振られていて、ちょっと工夫が要りそうですね。10 万部刷ってお配りいただくと、更に欲しいという場合はどうするんですか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

およそ 1 年間くらいで配布する数量ということで、一応想定はしているんですけれども、不足する場合はまた増刷するということになると思います。

岸井隆幸座長

その費用はどうされるんですか。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

費用は配布される事業者の負担で、東京都の方で 3 分の 1 の補助をしております。

岸井隆幸座長

追加についてもそういうルールで行われると。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

追加についても同じようなスキームになると思います。

岸井隆幸座長

はい。何せ1日300万人とかいう人が動いているという話の中で、10万部でどこまで引っ張れるかということになりますね。

皆さんから特に御質問、御意見はございませんでしょうか。よろしいですか。これまで、議論を重ねていただいてここまできているわけなので、今年はこれで進めさせていただいて、また直す必要が出てくれば逐次直していくということにはしたいと思いますが、事務局としては一旦全体を引いて見ていただいて、各調整した結果が、バランスよくいってるかな、というのは是非見ておいていただきたいと思います。先生、最後に特に何かございましたら。

赤瀬専門アドバイザー

特にございません。

岸井隆幸座長

はい。特に最後に御発言はございませんでしょうか。その他事務局で何か連絡したいことがあればお伝えください。

都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（事務局）

特にございません。

岸井隆幸座長

国土交通省さん、高精度測位社会プロジェクトについてなんですけれども、今年度、具体的にはどういうことを作業としてやられて、ここにいらっしゃる皆さんには、どのような協力をしていただければ良いのか御説明いただければと思うのですけれども。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐（高精度測位PJ事務局）

今年度の主なテーマといたしまして、障害者向けの実証実験と、屋内外シームレスな移動という部分の実証を想定しております。障害者向けにつきましては昨年度新宿駅の中でまさに、段差のないルートという部分で、特にご協力いただいてやってきたと思いますが、今回、さらに視覚障害というところであったり、聴覚、そういった障害の種類を幅広く考慮した実証実験というもの、それから屋内、屋外の移動が円滑に案内できるか、という部分について想定しています。ただ、実証を全ての箇所ですべての種類やるという形には恐らくならないため、新宿駅でどういった実証を実施させていただくかというのは今調整しております。そこについてまた相談をさせていただければと思っております。

昨年度、ターミナル協議会すべての範囲について電子地図の作成をさせていただいておりますが、実際、例えば障害のある方の場合ですと、ある程度範囲を限定しての実施になるのかなと考えておまして、そういったどこのエリアでいつ頃させていただくかという部分につきまして、また相談させていただければと思っております。

岸井隆幸座長

2020 とか 2019 に間に合うようにおやりになるんでしょうが、最終的にはどんなシステムが最終イメージにあるとか、お考えを、よろしいですか。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐（高精度測位社会 PJ 事務局）

平成 27 年度、平成 28 年度、今年度と、地図と測位環境というものを整備して、環境づくりというものをメインでやってきておまして、それがしっかり動くかどうかという意味で実証実験という形でさせていただいております。最終的に 2020 年のオリンピックの際に、シームレスなナビゲーションというものが実現されることを目指してはいますが、例えばアプリケーションを私共の実証の中で作って提供する、というようなアウトプットは想定しておらず、私共が整備した環境を使って、実際に民間事業者がオリンピックの際にサービスしていただけるように、関係機関とも打合せをさせていただいて進めているというような状況になってございます。

岸井隆幸座長

ありがとうございました。先ほどエレベーターの番号の話もあったし、階段も番号がない階段もあるということがはっきりしたわけですけど、恐らくアプリケーションをオリパラ組織委員会と調整しながら、民間のお力を使ってやったときにも、この新宿ターミナル協議会のメンバーの皆さんと、連携をとる仕組みがないと、非常に使い勝手が悪いと思うんですね、恐らくね。だからどこかの段階で、皆様に、こんなことをできそうだけど、それをどう使えるのか、或いは鉄道事業者の方、車の関係の方もいらっしゃるけれども、自分たちが持っているシステムとどうつながれるのかとか、ちょっとどこかで一度、次回でも次々回でも結構ですけども、御紹介いただけると、何をを用意すれば良いのかというのがまだちょっと我々の中でもつかみ切れていないところがあって、我々はただ場所を提供すれば良いのか、自分たちの持つてくるソフトとの連携をどうすれば良いのかですね、多分悩ましいことが出てきそうな気がします。一度、オリパラ組織委員会が関係するんだったら、都の方で調整していただいても良いんですけど、デジタル関係の情報提供と、今我々がやっている二次元をベースにした情報提供と、どこかでうまくリンクしなくちゃいけないし、三次元は一切やってないんですが、各社が個別にやっているものともうまく連携しなくちゃいけないと思いますので、是非よろしくお願ひしたいと思います。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐（高精度測位社会 PJ 事務局）

ありがとうございます。仰るように、まさに、オリンピック・パラリンピックの際にどういったサービスが実現されるのかというのを、私共も今、オリンピックまで 3 年を切って、事業も折り返しを過ぎたと認識しておまして、実証から実装に向けてという段階の中で、そういったアプリ等について、今後どういうふうなことを目指していくかといったところにつきましても、是非しっかりと情報共有をしてやっていきたいと思ひますのでよろしくお願ひします。

岸井隆幸座長

はい。オリパラになりますと、恐らく特定のルートであるとか、或いは緊急時の対策でそういうものを使えないのかといった、デジタルサイネージも含めてですね、そういうこともでてくるんでしょうから、いずれオリパラの皆さんが何をやろうとしているのかもこの場で共有しながら連携をとって進められるものはがんばっていきたいと思います。

何か重ねて御質問、御意見、御発言ございますか。よろしいですか。それでは、概ね予定の時間になりました。今日は整備計画とサイン計画の基本的なところに了承を頂戴しましたので、これをもちまして、事業に入っていくということにさせていただきたいと思います。今後は先ほどから出ております通り、各社の連携について、事務局の方で一度チェックしていただきながら、もし、修正点が出れば、サイン計画も柔軟に対応していくということで、対応を進めていきたいと思います。それではいったん、事務局にお返ししたいと思います。

都市整備局交通政策担当部長（事務局）

皆さん大変ありがとうございました。今、先生からもございましたように、全体のサインの流れをしっかりと調整していくという観点で、私共見て参りましたが、再度、よく見て参りたいと思います。またターミナルマップの上下の先ほどの星印のところの調整等、これから印刷に入って参りますので、できるだけ早急に、調整をしてやっていきたいと思います。その他、これから今日の会を踏まえまして、また疑念等出て参りましたら、事務局で調整させていただいて、然るべき対応をしていきたいと考えております。よろしくをお願いします。

皆様方には大変、御多用中のところ大変ありがとうございました。それでは、これをもちまして、第7回、新宿ターミナル協議会を終了いたします。ありがとうございました。

以上

新宿ターミナル協議会（第7回）

出席者名簿

	役職名	出欠
座長	岸井隆幸 日本大学大学院理工学研究科教授	出席
専門アドバイザー	赤瀬達三 株式会社黎デザイン総合計画研究所代表取締役	出席
委員	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所長	代理
委員	東京都都市整備局都市基盤部長	出席
委員	東京都都市整備局交通政策担当部長	出席
委員	東京都建設局道路保全担当部長	出席
委員	東京都交通局企画担当部長	欠席
委員	新宿区都市計画部長	代理
委員	新宿区みどり土木部長	出席
委員	東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画部長	出席
委員	東京地下鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部長	出席
委員	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部長	代理
委員	京王電鉄株式会社鉄道営業部長	出席
委員	小田急電鉄株式会社交通企画サービス事業本部執行役員交通企画部長	代理
委員	株式会社ルミネ開発企画部長	代理
委員	新宿サブナード株式会社総務部開発推進担当部長	出席
委員	京王地下駐車場株式会社事業部部長	出席
委員	一般社団法人東京バス協会理事長	出席
委員	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会専務理事	欠席
委員	一般社団法人東京個人タクシー協会副会長	代理
委員	公益財団法人東京タクシーセンター指導部長	出席
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	代理
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	欠席
—	国土交通省国土政策局国土情報課	出席