

新宿ターミナル協議会（第9回）

議事概要

1. 日時・場所

平成31年3月6日（水）16時30分～17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 案内サイン等の整備の状況について
 - ② 高精度測位社会プロジェクトについて
- (2) 東西自由通路の新設に伴う案内サインの整備について
- (3) バリアフリーの推進について
- (4) 今後のスケジュールについて

4. 配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 席次
- ・ 名簿
- ・ 【資料1】案内サインの整備スケジュール
- ・ 【資料2】エレベーター、視覚障害者誘導用ブロックの整備スケジュール
- ・ 【資料3】高精度測位社会プロジェクトについて
- ・ 【資料4】東西自由通路の新設に伴う案内サインの整備の考え方（案）
- ・ 【資料5】サイン計画（東西自由通路）（案）
- ・ 【資料6】新宿ターミナルの更なるバリアフリーの推進について
- ・ 【資料7】整備計画（案）（平成31年3月一部追加）
- ・ 【資料8】今後のスケジュール
- ・ （参考資料）整備計画（平成29年8月）

5. 挨拶

岸井隆幸座長

この協議会ができてから3年半ぐらいかと思います。今日も来るとき、途中見て参りましたが、かなり出来上がり、様子が変わってきたように感じています。これも皆さまのご

協力のおかげでございます。ありがとうございました。来年はオリンピック、今年はラグビーワールドカップということで、海外からも多くの方がお越しになります。少しでも分かりやすい東京をご提供したいということで取り組んできた制度だと思っています。渋谷駅、池袋駅、最近では東京駅八重洲側も始まった取り組みですが、新宿駅が先頭を切って行って参りました。新宿駅の考え方をベースにして、それぞれ少しずつ地域の特性を出そうとしていますが、東京の各ターミナル駅が同じように情報が提供されていると感じていただけになるとよいと思っています。

実は今朝、交通政策審議会のフォローアップの会議がございました。その中で、新宿ターミナル協議会の活動が、駅、街の一体的な整備の一つの良い事例としてご紹介いただきました。これからも多くの方に見ていただき、いろいろご批判もいただくでしょうけれども、良い方向に改善をしていきたいと思っています。

新宿駅はまだ大きく変わって参りますので、今日は東西自由通路の新設に伴う案内サインの在り様、あるいは更なるバリアフリーの推進について、ご議論をいただきます。時間は限られておりますが、どうぞ遠慮なくご発言いただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

6. 資料説明及び意見交換

岸井隆幸座長

それでは、お手元の議事次第に従いまして、進めて参りたいと思います。最初に取り組状況等についてです。2点ございますが、一緒に報告していただいて、もし質問があれば、お受けします。こちらは報告に近いものです。ご説明をよろしく願います。

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)

事務局の東京都都市整備局の交通プロジェクト担当課長の堀川です。よろしく願います。

それでは、資料1をご覧くださいと思います。案内サインの整備スケジュールとして、これまでの整備の状況と今後の予定を整理したものでございます。一番左側の欄に事業者と書いてありますが、事業者別で整理をしたものでございます。左から二つ目の欄に計画と書いています。平成29年8月に策定をしたサイン計画に基づくもの、その後、昨年3月に追加で定めましたエレベーターサイン計画、サイン計画の地下部入口の部分の計画、その3種類がございます。その右側の工区につきましては、具体的な場所を工区で区分し、次のページに別紙として、図でお示ししています。適宜、必要に応じてご覧いただければと思います。

全体を見ると、2017年度から2019年度までの間の整備ということになっています。事業者別に見ますと、東京国道事務所は実は2018年度、本年度内で整備が終わるというような予定でしたが、来年度も整備が続くという予定へと変更になっています。現在、エレ

ベーターサイン計画に基づくエレベーターサインにつきましては、整備を一部完了しております。残りの屋外の図解サイン、独立した大規模なものですが、来年度も引き続き整備を行う予定となっています。

続きまして、建設局です。サイン計画に基づくサインにつきましては、昨年度から引き続き、来年度前半にかけての整備の予定です。それから、地下部入口、エレベーターサインにつきましても、それに合わせて来年の前半にかけて整備を行うということで、当初の計画どおり進んでいるという状況です。

交通局につきましては、昨年度はサイン計画に基づくサイン、本年度は地下部入口とエレベーターサインの整備が既に完了しているという状況です。

新宿区につきましても、サイン計画に基づく図解サインの整備が完了したところです。

JR 東日本につきましては、昨年度から引き続き、本年度、サイン計画に基づくサインの実施を進めているところです。本年度内で完了するという予定となっています。

東京メトロにつきましても、サイン計画に基づくサインと、地下部入口、エレベーターサイン計画に基づくサインをまとめて本年度、整備をしていきまして、もう既に整備が完了となっています。

西武鉄道、京王電鉄、小田急電鉄、ルミネにつきましては、同じような状況です。サイン計画に基づくサインについては、昨年度で完了しております。追加で定めました地下部入口、それからエレベーターサインにつきましては、本年度整備を行い、現時点で完了しています。

新宿サブナードにつきましては、昨年度でサインの整備は完了しています。

最後の京王地下駐車場につきましては、昨年度サイン計画に基づくサイン、本年度地下部入口のサインの整備を行っているところで、間もなく整備が完了すると聞いております。

このように、概ね、整備は予定どおり進捗をしており、一番上の図解サインの整備のスケジュールが変更となっているという状況で進んでおります。本年度内で、約 8 割の整備が完了することとなっています。

続きまして、資料 2 をご覧いただければと思います。バリアフリー施設の整備についてです。上の方に地上階と書いたところでお示ししている視覚障害者誘導用ブロック、西口から西武新宿駅の間は、2018 年 7 月に整備が完了しています。その下、東口に青い丸を書いている所があります。東口改札からルミネエスタのエレベーター前、ルミネエスタのエレベーターから東口の地上の部分の視覚障害者誘導用ブロックですけれども、こちらも 2018 年 12 月に完了しています。

それから、地下階です。左の方に行きまして、京王新線通路の前のエレベーター整備につきましては、2018 年度から 2020 年度上旬ということで、本年度設計で、来年度以降、2020 大会前までに向けて工事を行っていくという予定で進めています。その下の青丸の所の東口のエレベーターにつきましては、エレベーターシステム改修ということで、ルミネの営業時間内での運転としていましたが、JR の始終電に合わせた運転をするという改修を

行い、2018年12月に完了をしています。

続きまして、一番下の赤い点々でお示しをしていますけれども、メトロ通路と西武新宿駅間の視覚障害者誘導用ブロックの整備についてです。新宿サブナードの区間につきましては、2018年3月に完了しております。両端の鉄道をつなぎの部分の整備について、まず右側を見ていただきます。西武新宿駅との間につきましては、本年度2019年3月で完了の予定となっております。それから、左側のメトロ通路と新宿サブナードの間をつなぎの部分ですけれども、これにつきましては来年度の2019年度上半旬に整備を行う予定となっております。

続きまして、②の高精度測位社会プロジェクトの状況でございます。本日、国土交通省の国土情報課の井上課長補佐に出席いただいておりますので、説明をお願いしたいと思います。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐(高精度測位PJ事務局)

国土交通省国土政策局の井上と申します。本日は報告のお時間をいただきまして、ありがとうございます。

高精度測位社会プロジェクトは、平成28年度に新宿エリアをモデル地区として、実証させていただきました。それ以降、継続的に新宿ターミナル協議会と協力しながら進めさせていただいております。今年度の主な実証内容について、ご説明させていただきます。冒頭、プロジェクトの全体概要を少し補足させていただきます。屋外では、GPSなどを使った位置情報サービスは一般的なものになってきています。高精度測位社会プロジェクトは、GPSの届かない地下空間、屋内空間においても同じように使える、屋内外シームレスに位置情報サービスが使えるという環境づくりを目指しまして、実証を通じてサービスに必要な屋内地図基盤等の標準的な仕様の作成、また位置情報サービスが使える環境の普及促進を目指して進めてきてございます。

これまでの実証実験や検討を踏まえまして、プロジェクト全体の成果として、本年度、主に四つございます。一つ目が、サービスの呼び水となる具体的な実用化を見据えた実証ということです。プロジェクト当初は、ナビゲーションができるかどうかといった技術的な実証を行って参りました。本年度は、施設管理者と連携し、その課題に基づいた実証実験、そして今後の実用化に向けた検討という形での実証を行うことができました。このように屋内における位置情報サービスの普及に対して、大変進んだ取り組みができたという状況になってございます。

二つ目、屋内位置情報サービスは、いろいろな民間事業者の方が取り組んでいらっしゃいますが、取り組みを進めるためのフィールドがなかなか得られないという状況がこれまでございました。そういったところに対し、プロジェクトを通じて、継続的にいろいろな実証のできる環境というものを提供して参りました。この件に関しましては、特に新宿エリアにつきまして、協議会の皆さまに非常にご協力をいただき、ありがとうございます。

三つ目、平成 27 年度より取り組んで参りました実証で得られた知見を、本年度ガイドラインとして一定の形で取りまとめております。ガイドラインについては、まだ最終的な精査が残ってございますが、本年度末の時点で本プロジェクトのホームページ等で公表いたしまして、今後の屋内位置情報サービスの普及に向けて活用を図って参りたいと思っております。

最後に四つ目、今後の位置情報サービスの普及には基盤となる屋内電子地図というものがしっかり作られていくことが必要であると認識しております。これまで、プロジェクトの中で、新宿駅周辺エリアや、同じようなターミナルとしての東京駅周辺エリアの屋内電子地図を作成して参りました。こちらの屋内電子地図は、G 空間情報センターより、誰でも使える形でオープンデータとして公開してございます。更に、プロジェクトとして取り組んだエリア以外についても、同じように屋内電子地図が作成されていくことを、民間事業者とも検討を進めております。ガイドラインに基づく一定の基準に基づいた共通の地図というものの普及に向けて、引き続き、取り組んでいくことを予定してございます。

次から、本年度取り組んだ実証実験等について、代表的なところを簡単にご報告させていただきます。本年度の実証実験は、施設管理者のメリットにもなるような具体的な課題に基づく実証実験に取り組んで参りました。テーマとしては社会的意義の高い災害時の活用を見据え、東京駅周辺エリアにおける大丸有地区都市再生安全確保計画の取り組みと連携した形の共同実証としまして、取り組んで参りました。

具体的なところを次のページ、実証の枠組みとして整理してございます。もともと大丸有地区では、まちづくり協議会が中心となりまして、災害時に例えば帰宅困難者の安全をどう確保するか、被災者をどのように救護所まで運ぶかといった取り組みがなされてきました。そちらの地区での課題を踏まえたシナリオというものを構築し、その中で高精度測位社会プロジェクトの取り組みである高精度な屋内地図やスマートフォンの位置情報を活用していただくといった形の共同した実証実験として実証してございます。

次のページで、実証のシナリオについて、ご紹介をさせていただきます。今回は、まちづくり協議会と三菱地所との共同の形で実証実験を行いました。商業施設の中、また鉄道施設の中といった所で発生した負傷者を駅員や災害対策要員が仮救護所まで搬送して、その方々をバス事業者の協力を得まして、エリアを巡回する巡回バスを使って、地区内にある医療施設、聖路加メディロカスまで搬送するといった訓練を行いました。その際に負傷者、駅員に位置情報を発信するスマートフォンを持っていただき、実際の負傷者の動きが災害対策本部のモニターから、どこに誰がいるかということが分かるというシステムを作りました。それにより、災害時に非常に広い大丸有というエリアで、どこでどういったことが起きているのかというものが一目で分かるサービスを今回の実証実験で構築してございます。また、新丸ビルを巡回している警備員が、災害時は辺りの被災状況を情報収集する役割も担うこととなります。この方が位置情報を発信するスマートフォンで撮った動画が、同じく災害本部で、リアルタイムで見ることができるといったシステムも今回、構

築いたしました。実証実験の中で、その有効性というものを検証してございます。

次のページに、今申し上げた仕組みが図示してございます。右側が例えば搬送されている救護者の方々、下は情報収集で巡回している警備員の方々です。こういった方々がスマートフォンを持ち、警備員は動画も撮れるような形になっています。その情報が、インターネットを通じ、PCの画面上で左側の図のような形で、高精度の屋内地図の中で、スマートフォンを持っている方がどこにいるか見ることができます。真ん中に「A」とありますが、このマークの場所がスマートフォンを持っている方がいる場所です。そこからのライブ映像というものを一目で見ることができます。例えば今回、三菱地所の災害対策本部だけでなく、周辺のビルの方々の災害対策本部、千代田区に置かれる行政の災害対策本部、どこでも同じ画面を見ることができます。それによって、大丸有地区という広いエリア、複数の地権者の方々が存在するエリアで、お互いに情報が共有できるというサービスについての検証を行っております。

次のページが、実際の実証実験の様子です。今回、大丸有地区まちづくり協議会と連携したことで、三菱地所だけでなく、JR 東日本、JR 東海、東京メトロ、東京都交通局、またそのエリアのビル事業者等、非常に幅広い関係者に参加いただいた実証とすることができました。報道の方々にも、大変注目を集めまして、テレビ、新聞等にも取り上げていただきました。実際に参加いただいた方々からも、こういったエリアをつないだシームレスな屋内地図があって、その地図上で実際の状況、どこで何が起きているかということが一目で分かるというのが非常に有効だというご意見もいただきました。これによって、屋内位置情報サービスの普及というものについて、一歩進めることができたということと、今回実証を主催していらっしゃる三菱地所からも、参加いただいた事業者の意見も踏まえまして、実用化に向けて進んでいきたいというお言葉もありました。こういった形で、我々の成果というものをそれぞれの民間の方々に活用していただけるよう、引き続き取組を進めていきたいと思っております。

続きまして、地図および測位環境ということで、これまで作った環境については、今申し上げたように、できるだけ民間の取り組みの中で、実際に使っていただけるように、G空間情報センターでオープンデータ化を進めているところでございます。

次のページは、新宿エリア周辺での環境調査型位置測位の検証です。これまで、新宿駅ではビーコンを設置させていただく形でご協力をいただいております。今回、新たな測位機器を設置する形ではなく、既存の環境調査をする形で、その情報を用いて位置測位を行う手法の導入についても改めて検討してございます。今回、使ったのが地磁気という地球の磁場を使った測位手法について、調査してございます。

次のページのところで、簡単に実際にどのような時間がかかったかというところをまとめてございます。新宿駅は非常に広いエリアですが、皆さまのご協力を得て、地磁気と電波の調査をさせていただき、全体で 33 時間かかるのみで、非常にコスト、手間もかからない形で調査を行うことができました。また、こちらの測位の結果につきまして、民間事

業者1社になりますが、サービス事業者実証という形で、実際に活用してナビゲーションの実証実験を行っていただきました。非常にナビゲーションとしても滑らかに、スムーズな動きで、自分たちとしても実用化に向けて非常に検証する価値があったというコメントをいただいております。こちらの結果につきましては、国土交通省事務局を通じまして、例えばご相談があった方にはオリンピック、パラリンピックの2020年に向けて、自由に使用いただける形で提供を続けていくということを考えております。それによりまして、いろいろな方々に、この新宿駅エリアにつきましては、屋内地図についても既にオープン化しておりますので、こういったものを使って、実証、検証等に取り組んでいただきまして、実際のサービスの実用化というところにつなげていきたいと思っております。

簡単ですが、本年度の取り組みについて、以上になります。

岸井隆幸座長

ありがとうございました。これまでの報告に関して、何かご質問があればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

最後の高精度測位社会プロジェクトなんですけど、実際に自分で使おうと思うと、まだアプリは出ているわけではないのですか。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐(高精度測位PJ事務局)

アプリ自体を作成している訳ではなく、SDKと呼ばれる、アプリに組み込めば位置測位が出る仕組みとしてはご提供ができる形になっております。直接、個人の方が使われるというより、アプリを開発するような民間事業者への提供というイメージになります。

岸井隆幸座長

そのアプリを共通で開発するなどといったプロジェクトは行わないということですか。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐(高精度測位PJ事務局)

今のところは、こちらのプロジェクトでアプリの作成までは行っていません。

岸井隆幸座長

例えば、ここにいらっしゃる方たちが、各会社で自分のアプリを作りだすと、その都度、違うアプリを動かさないとならないという話になりませんか。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐(高精度測位PJ事務局)

確かに、施設管理者が個別に開発をされるアプリですと、それぞれのエリアごとになってしまうところがございます。アプリにも両方向あると思っております。例えば、成田空港などでは成田空港のNariNAVIというアプリができています。それは成田空港内

でしか使えないけれども、成田空港に関しては例えばフライト情報で検索できるなど、非常に情報の濃いアプリになっています。一方で屋外ですと、地図ナビのような広い範囲で使えるようなアプリも出ています。方向性としては、施設内で使えるようなものを開発するアプリと、一般に既に出ているアプリケーションの中で、地図や測位が組み込まれて使われていくという2方向あるかと思っております。そういったところに関しますと、民間で既に技術開発が進んでいる領域ですので、我々のプロジェクトの中でアプリを開発するよりは、既に取り組んでいる所に屋内のサービスを使っただけのようにアプローチをしているというのが今のプロジェクトの状況になります。

岸井隆幸座長

他に何か、ご質問ございませんか。よろしいですか。データは3次元、3D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PJ事務局)

データは2次元の階層別、フロア別に整理した地図になってございます。

岸井隆幸座長

また、ぜひ関心があれば、直接伺っていただければと思います。全体のそういった地図を管理しているサービスとして出している会社のアプリケーションに組み込まれることもあり得るということです。それから、先ほどのお話にあったとおり、こういった特別なエリアの情報基盤として何か作って、簡単に言えば新宿駅のホームページのようなものがあって、そこを全部リンクして、新宿駅の情報はその行くと全部あるというものもやる気になれば、できないことはないということです。そんな仕組みです。どちらがどう進むのかということはあるでしょうが、そういう基盤ができてきたということだと思います。特にご質問がなければ、次の話題に移りたいと思います。

次の話題は、東西自由通路の新設に伴う案内サインの整備についてということです。現在、工事がどんどん進んでいます、東西の自由通路が出来上がるという段階でのお話でございます。説明をよろしくお願いします。

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)

資料4をご覧ください。東西自由通路の新設に伴う案内サインの整備の考え方でございます。

まず、1ページに整備の目的をお示ししています。これは先ほどもお話があったとおり、現在、整備が進んでおります東西自由通路について、整備の完成時期がはっきりと明らかになっていませんが、2020年頃に供用を見込んで準備をしておくということで考えております。各施設管理者が連携して、円滑な案内誘導が行えるように、サイン計画につきましても見直しを行って、それに合わせて整備をしておくということが必要となるものでござ

います。その基となる考え方を整理するというのが、この目的でございます。

続きまして、2 ページをご覧ください。整備の対象となってくる箇所を三つ挙げてございます。一つ目は、東西自由通路内における新たに設置をする案内サインです。二つ目が、東西自由通路の開通に伴いまして、乗り換え動線が変わってきますので、その指示の方向が変わってくる場合に変更となる箇所の指示サインです。それから、三つ目が、全ての図解サインです。地図も変わってきますので、この3点につきまして、整備が必要になってきます。動線が変わってくることによって、指示サインが変わってくるということですので、3 番目として東西自由通路の開通に伴う動線の見直しについて、まとめてございます。まず、1 番目としまして、東西自由通路内の動線です。図の中に示していますように、東西自由通路の所に西口、東口と小さく書いておりますけれど、西側、東側、2 カ所に改札ができる予定となっています。そこから出てきて、どちらの方向に乗り換えの際、進むかというのをお示ししたのが、この図となっております。

まず、西側の方を見ていただきまして、西口から出た場合は、西口の地下広場の方向に向かっています。この図では上方向ですが、大江戸線や丸ノ内線につきましては、右の方に曲がっていきます。西武線につきましても、右側です。小田急線、京王線、京王新線方面につきましては、左側に曲がっていくといった動線になってくると考えております。

一方、東側の改札から出た場合は、西武線、丸ノ内線につきましては、東口側の方に出て、そこから左に曲がっていくという動線だと思います。小田急線、京王線、京王新線につきましては、自由通路を通過して西側の方に出て、そこから乗り換えていくという動線になります。それが最も乗り換えやすい動線だと考えられます。

続きまして、3 ページをご覧ください。自由通路内の動線は、先ほどのような形で整備をしている訳ですけれども、元々あった動線につきましても、変更になってくる部分というのがこの部分でございます。まず、地上部ですけれども、東口から京王新線通路に行く場合の動線が変わってくると考えております。左側の図が、開通前です。現況、東口から京王新線に向かう場合に、矢印は色分けや点線等いろいろありますが、全体をつなげてまず見てもらえればと思います。東口から南口へ回って、そこから屋内に入って、京王新線通路に向かう動線となっております。これに合わせたサインの整備をしているところです。開通後につきましては、東口から自由通路を通過して、西口方面へ抜けて、京王新線に行くといった方が連続的な案内もできて、分かりやすいのではないかと考えております。ここで矢印を色分けしてございます。青のまん中の部分、自由通路の所は新規のサインによるものでございます。赤の部分が現況の案内サインの指示方向が変わってくるような場所と考えております。因みに、黒で書いた所は、例えば西口から京王新線の部分につきましては、既存でもこういった動線で案内をしておりますので、そのままの指示方向でつながっていくと考えております。こういった動線をたどるにしても、赤の部分の指示方向を変えていくという必要が出てきます。

続きまして、4 ページをご覧ください。変更になると考えられる場所としまして、地下

部の動線です。西口の地下広場から東口の地下通路の間の動線です。これも全体の矢印をつなげて見ていただければと思います。現況では、全体的にメトロ通路の方に回り込んで、メトロ通路を通過して東口の方に向かうといった動線となっています。ただ、自由通路が開通した後は、自由通路を通行するといった形の動線が分かりやすく、経路が短くなるのではないかと考えております。青で書いた新規のサイン、赤で書いた部分が先ほどと同様に指示方向が変わってきます。開通前の黒で示した部分につきましては、メトロ通路辺りの動線です。東西自由通路ができて、メトロ通路にいる人、その近くにいる人はメトロ通路を使って、東西の行き来をするのではないかと考えられます。この部分は特に変更がないと考えています。

続きまして、5 ページです。これも地下の東口地下通路から京王新線通路への動線でございます。先ほどの地上の通路と少し似ていますが、東口の地下通路から京王新線の場合も、現況ではいったん外に出て、地上を南口の方に廻り込んで、京王新線の方に行くという動線となっております。東口の地下通路でも、そういった案内サインとなっております。開通後は、自由通路を通過して、西口に廻って、京王新線に行くといった動線の方が分かりやすいということで、東口地下通路の中の指示方向が変更になってくると考えております。

次の6 ページ以降、そういった動線の見直しに伴いまして、指示サインの見直し対象になる箇所をお示しています。6 ページは全体の図で、対象になる箇所の工区の位置を示しております。

7 ページからは、工区ごとに具体的に案内サインのうち、見直しが必要になってくるものを赤でお示しをしております。7 ページは JR の①' 工区と建設局工区です。薄いグレーの線と A、B という記号があります。これは案内サインの設置位置をお示ししております。そのうちの赤で示した所が見直しの対象になってくる箇所です。

8 ページは、引き続いて小田急①工区、JR①工区といった部分でございます。これも先ほどの動線の見直しに伴いまして、変更になる箇所がこういった赤の所に出てくると考えております。

9 ページ目が、整備の手法についてです。こういった整備を行うにあたって、更新の時期につきましては、新設される東西自由通路の供用開始の時期に合わせて、各事業者が、一斉に変えていく必要があると考えております。整備の役割分担につきましては、従来どおりではございますけれども、整備の対象箇所となる案内サインについて、ターミナル協議会におきまして、サイン計画として取りまとめを行います。その計画に基づいて、各管理者が整備を行うといった分担となっております。従いまして、整備に伴う費用は各管理者による負担ということになります。なお、更新ということですので、補助金の対象外になってくるといってございます。最後、3 番目の整備方法です。既存の案内サインの盤面の取り替えが多いと思いますけれども、ステッカー貼付あるいは部分的な取り替えというような効率的な方法も検討しながら、進めていくということが必要になってくると考

えております。

こういった考え方にに基づきまして、次の資料5では具体的に東西自由通路内のサインにつきまして、サイン計画としてまとめております。

1枚めくっていただいて、こちらは表紙です。次の11-1ページというところで、自由通路内の案内サインの寸法や台数等をご提示した表となっております。

11-2ページに、その具体的な案内サインの配置図をお示ししています。赤で書いたものが吊下型の指示サイン、柱に付けるタイプの図解サインの位置です。基本的に、動線に直行するような方向で配置を考えているということになっております。改札から出た所、自由通路の途中、自由通路の出入口に配置をしているということでございます。

次の11-3ページ以降が、各案内サインの具体的なレイアウトとなっております。これは、これまでのサイン計画のルールと整合を図って、同じようなルールでレイアウトのデザインを行っています。一番上を見ていただきますと、左の矢印に続きまして、結節空間のロゴがあって、交通施設と歩行目標地を示すといったまとまりの案内といった、基本的な構図は同じ、レイアウト図を作成しております。

続きまして、11-6ページ、最後のページです。図解サインにつきましても、改札を出た所の柱の位置で設置を計画しております。柱の幅から、幅約1.2mの中にターミナルマップを掲出する計画となっております。少し地図が見えにくいですので、次のページに拡大した図を付けております。A3版の紙が付いているかと思えます。ターミナルマップの拡大図でございます。この図で大きく変わったところとしまして、地下図の部分です。現在地と書いておりますけれども、東西自由通路の絵が加わったというところでございます。後は、現時点で変わってきているところも、これに合わせて変更します。先ほど、整備のスケジュールに出てきました京王新線の通路の前の辺り、南口に向かう所は少し字が小さいですが、「F」エレベーターというものが計画されています。それもこの時期になると、できているということで、図の中に表示していくような形になると思えます。その他、工事に伴って閉鎖をしている出入口等も更新をして、この掲出をする時点に合わせて更新をしていくという予定でございます。表示内容について確認をいただいて、何かありましたら反映をしていきたいと考えております。説明については、以上でございます。

岸井隆幸座長

東西自由通路の新設に伴う案内サインに関して、今、こういった方針でいきたいという説明がありました。ご質問、ご意見があれば、いただきたいと思えます。いかがでしょうか。通路の完成は大体いつ頃になりそうですか。

東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画部長

オリンピック、パラリンピック前を目指して、今、工事を進めております。まだ1年以上ありまして、正確な日時は言うことができません。基本的には、少し余裕を持って完成

できればとは考えております。

岸井隆幸座長

もう一年ありますから、本日すぐに決める必要はありません。あるタイミングで一斉に変えていかないと、おかしいこととなります。こちらと向こうの地図が違うということになります。それは少し、この場で音頭をとって、なるべくある期間内に一斉に変えるようなことが理想です。

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)

使用される時期をきちんと合わせられるように、この会の中で調整をしていかなければいけないと考えております。

岸井隆幸座長

他にいかがでしょうか。赤瀬先生から、何かございますか。よろしいですか。

赤瀬専門アドバイザー

赤瀬でございます。この資料4の7、8ページなどに示されているものが大変数多くございます。本年度までにほとんど整備をしていただいているのに、もったいないというか、こういうふうにはしかなかったかということが気になるところでございます。手順上、やむを得なかったのかなとの感想を持ちます。

それから、JR東日本に一つ質問がございます。新しく自由通路にできる改札口では「東口」、「西口」という従来の改札口名が踏襲されると思ってよいのでしょうか。新改札口の名称を変えようという話になると、全体的な結節空間の名称の議論にまで及ぶ可能性もあります。この辺の見通しについて、お話しいただけることが可能であれば、お願いいたします。

東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画部長

JR東日本です。これまで、確かご議論していただいて、大体東西南北の方向で、改札口ということになっていると聞いています。ここに書いてある方向に進められていると思っております。

岸井隆幸座長

そうすると、大きな変更ではないということになるわけです。今、ちょうどその議論で、資料5の11-2というページがあります。東口の方向と西口の方向にそれぞれ改札ができます。少し西の方が大きいでしょうか。それぞれ新しく案内板が付きます。ターミナルマップは付きますが、もう少し広域の地図はどこか付ける場所はありませんか。今はターミ

ナルマップだけは、取りあえず出ているということです。これは新宿駅の一番の顔になるところで、少し広域の新宿駅を把握しておきたいというときに、今のものだと、どこにもボードが出てきません。何か工夫はできませんか。

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)

現時点で、設置可能な場所で計画をしているところです。確かにエリアマップをどこか、外に出るまでの間に配置をした方がより分かりやすくなると思います。今、工事の関係もありますので、どこに掲出できるかを今後も引き続き協議させていただいて、可能であれば、また計画に反映していきたいと考えております。

赤瀬専門アドバイザー

今の 11-2 の図面を拝見しますと、この図面上の右手のほう、改札の正面の壁が何もないうように空いております。ここは、どうなるのでしょうか。東方は、自由通路内に2列の柱が立つけれども、西方は1列柱の絵になっております。ここに大きな空間がありそうです。西改札の前、東改札の前の構内案内図等の位置は、実は人が大勢出てくるので、見るために立ち止まると、後ろから突かれてしまうことも想像されます。この位置に、J④-図01、02を置くことに依存はありませんが、更にこの図面上右手の大きな空間の中に、図解サインを置いていただけると良いのではないかという意見を持ちました。

岸井隆幸座長

ぜひ、ご検討いただけるとよいと思います。必要だと思います。新宿ターミナルの顔になる所に近いから、近場の案内だけだと、やや不足感があります。いろいろなことを聞かれてしまって、人がたまってしまうということになりかねないので、ぜひ工夫をお願いします。これはJR東日本ともお話をさせていただくことになるのでしょうか。

東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画部長

ただし、まだ奥の壁面は工事中で、壁面にはできないかと思いますが、今後、議論させていただきたいと思っています。

岸井隆幸座長

引き続き、コメントをいただきたいと思います。他には何かございますか。よろしいでしょうか。因みに、先ほどの高精度屋内地図は、この際にはどうなりますか。

国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐(高精度測位PJ事務局)

国土交通省もこちらのお話をお聞きしまして、どのように更新するかというのも、これまでオープン化したものについて、非常に課題になっております。手法については、引き

続き、来年度、検討をいたしますが、大きな更新ですので、オープン化した地図もできるだけ直していきたいと思っております。

岸井隆幸座長

もし、それをアプリでどこかに使っていただけるとすると、同じタイミングで変えたいと思っております。

それでは、まだ話題が二つ残っているので、先へ進みたいと思います。バリアフリーの推進について、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)

資料6をご覧ください。新宿ターミナルの更なるバリアフリーの推進についてでございます。背景として書いてございますけれども、社会情勢としましてバリアフリーに対する機運が高まっているということで、公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドラインが改訂されている中でも、旅客施設の移動経路における望ましい整備内容としまして、他の事業者との乗り継ぎ経路についても移動円滑化をするということが新たに位置付けられているところでございます。一方、下の方ですけれども、新宿ターミナル協議会におきますバリアフリーの取組としまして、これまで基本ルールで全体の現状と課題の整理を行った上で、具体的な整備の内容や時期について、整備計画に位置付けをして、整備を進めてきたところでございます。ただ、全てのものをこの整備計画の中に位置付けてきたというのではなく、まだ課題が残されている場所がございます。こういった機運の中で、更なるバリアフリーの推進に向けた具体的な整備の内容と時期について、検討を進めていこうというような趣旨でございます。

次のページが、基本ルールベースで、課題と整備状況をお示ししたものでございます。この赤丸とか青丸で示した部分が、基本ルールの中で課題として挙げられた部分になっております。そのうち、四角と丸、ともにグレーで書いた部分につきましては、既に整備済みということでございます。残り赤枠で書いた部分、①から④まででございますけれども、こういった箇所はまだ課題が残っているような状況でございます。これについて、個別で方針を検討したものが、次のページ以降でございます。

次のページはバリアフリーの課題で、①では右側の地下の方を見ていただければと思います。JR線と丸ノ内線の間経路でございます。丸ノ内線の方は、ホームからのバリアフリーの経路としては、東口の改札の方に出てきます。そこからJRに乗り換える際、距離的に一番近いのはJR東口の方となっております。その間、段差がございます。現況で乗り換えルートとしまして、(1)、(2)とございます。(1)のところ東口の改札から、JR東口改札の経路について書いてございます。段差があるということで、屋外を経由するルートになってしまうということで、そのために地上を長く歩かなければなりません。しかも、混雑していることが多い状況がございます。その対応案としまして、赤でお示しをし

てございます。主な乗り換え動線上の段差解消につきまして、将来的な大規模の改変等も含めて、引き続き検討を行うという、少し大規模な工事を伴いますので、引き続き、検討を行う課題としてございます。

もう一つ、(2)の丸ノ内線の東改札からJRの西口の方に廻り込むルートでございます。ここは段差が既に解消されているルートですけれども、メトロプロムナードが6時から23時のみの通行となっているので、始発から終電の全ての時間で通行することができないという状況となっております。その対応としまして、常時屋内で乗り換えられるルートを確認するために、始終電対応化に向けて、具体的な検討を行うということです。こういった通路の通行の時間帯と一部エレベーターもありますので、それも稼働させるといった検討を進めていくということで考えております。

次のページは、課題の②です。JR線と京王新線の間の変換化でございます。(1)としまして、そのルートとして京王新線から地上を経由して、JR南口に行くというルートでございます。歩道上が少し急な勾配の所もあり、また混雑しているといった状況もございます。その中で、京王新線の改札前のエレベーターの整備を今、進めております。それが整備されれば、若干屋外のルートも短縮されるといった効果が出て参ります。

(2)としまして、京王新線から西口の方に乗り換える場合です。その場合は、屋内を歩くことができますが、非常に移動経路が長くなってくるといった課題がございます。そういうことを踏まえまして、対応として屋内で乗り換えられるルートとして、段差の解消につきましては一番下にご覧いただけますけれども、「将来の大規模な改変を見据えて、引き続き検討を行う」こととしています。視覚障害者につきましては、屋内で乗り換えられるように、連続的な誘導ブロックの整備をしていくということを考えてございます。

続きまして、最後のページですけれども、課題の③です。丸ノ内線と西武線の間でございます。現況では、屋内で乗り換えるバリアフリーの乗り換えルートがありません。赤の点線でお示ししておりますとおり、サブナードを通行すれば、屋内で乗り換えルートが確保できることとなります。但し、サブナードとメトロの間に段差があるということで、この間の段差の解消が必要になってきます。屋内で乗り換えられるルートを確認するためには、エレベーターの整備について課題になるところでの整理を含めて、引き続き、検討を行うこととしています。

最後、④です。JR線と大江戸線の新宿西口駅の間ですけれども、これも直近にあるエレベーターの案内を行っているところです。将来的には、「大規模な改変を見据えて、引き続き検討を行う」ということです。少しの段差ですけれども、ここも今後、機をとらえて行っていこうというところがございます。

こういった対応の案がありますけれども、このうち具体的な対応ができる所として、先ほど課題②で京王新線とJRの南口の間の変換用誘導ブロックというものに取り組んでいけるのではないかとということで、次の資料7の整備計画案として作成してございます。これは、平成29年8月に取りまとめた整備計画に、この箇所を新たな取り組みとし

て追加するという事で、考えている案でございます。

1枚めくっていただきまして、1ページ目に追加箇所と書いてありますけれども、各バリアフリーの推進という項目の中の視覚障害者誘導用ブロックの整備箇所を追加するという内容となっております。

その内容を2ページにお示ししております。京王新線通路と南口の間ということで、施行者としては京王電鉄とJR東日本と小田急電鉄と管理がまたがってくる所ですけれども、それぞれ整備を行って、連続的な誘導ブロックを整備しようという計画でございます。整備のスケジュールとしまして、来年度から設計・工事を行いまして、2020大会までを目指して整備をしていくといったスケジュールとなっております。こういった形で、整備計画の取りまとめができましたら、それに基づいて整備を行っていただくといった流れで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

最後のスケジュールも関連しそうなので、一気に話をしてください。

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)

分かりました。資料8をご覧ください。今後のスケジュールでございます。案内サインの改善、バリアフリーの推進、サービスの向上とそれぞれでございます。本年度の取り組みと今後の予定でございます。案内サインの改善につきましては、最初に報告しましたとおり、整備を引き続き行い、2019年度も行っていくという予定となっております。

その前の議題に出てきました東西自由通路新設に伴う案内サインの整備につきましては、考え方の整理を今回、行いました。それに基づいて、具体的な影響のある箇所でのサイン計画の見直しを来年度の前半に行って、後半からサインの更新準備をしていただくといったことを進めていければと考えております。

それから、先ほど、東西自由通路内のサイン計画案をお示ししましたけれども、こういった形でまとまりましたら、これに基づく整備を来年度、実施をしていくといったことで考えています。

バリアフリーの推進につきましては、エレベーターサインにつきましては、計画に基づく整備を引き続き行っていきます。一部、東西自由通路の整備に伴っての見直しを来年度前半に行いまして、後半に整備を進めていくというスケジュールとなっております。更なるバリアフリーの推進に向けた施策の検討についても、引き続き行っていきたいと考えております。それから、エレベーター・階段マップ、一番下にもありますけれどもターミナルマップの更新につきましても、東西自由通路の供用に合わせて、配布するマップも更新できるように、来年度、マップを作成して配布の準備を進めるといったスケジュールとなっております。一番下のICTを活用した屋内ナビゲーションサービス事業者実証は本年度に引き続きまして、来年度も行います。実証実験を都としても行っていくことを考えております。

東京 2020 大会に向けて、サービス提供につながるよう進めて参りたいと考えております。説明は以上でございます。

岸井隆幸座長

バリアフリーに関しては、乗り換えルートについて、全てチェックして、先ほど挙げた課題が残っているという理解でよろしいですか。

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)

そうです。

岸井隆幸座長

この部分については課題がありますが、今、東西自由通路の先に新宿駅をもう少し大改造するという議論が動いているところです。サインももったいないという話が先ほどありました。それ以上に、今改変すると、後でもったいないのではないかということもごもともです。取りあえず、できる所を行うということでしょう。引き続き、問題点については、次の段階で解消できるように努力するという事かと思えます。サインについては、確かに1年間しか使わなかったという感じはあります。直す所は部分的ということでしょうか。全面的にということでは、マップの図解サインは仕方ありません。これは過去に入っていなかったものが入るということで、仕方がないでしょう。案内の部分は、部分ごとに変わるという感じでしょうか。全体のスケジュールも含めて、皆さまからご質問、ご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。大枠はこのようなところで、後は具体的にもう少し作業ステップを考えていかないと、それぞれの担当されているエリアでもいろいろなことが起きているということがあります。その作業の進捗状況とこのサイン関係の整備のタイミングなど、いろいろあるでしょうから、少し個別に後は調整していただくということになろうかと思えます。ご協力をよろしくお願ひしたいと思ひます。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、概ね準備いただいた議事は終わりました。何かございますか。後は、大丈夫ですか。先生、最後に何かご注意がありますか。よろしいですか。

今日は短時間でしたが、いろいろとご討議いただきまして、ありがとうございました。これから、オリンピック・パラリンピックに向けて、最後の仕上げになろうかと思ひます。今日も実は外国人の方が、あの辺を結構歩いていて、あの地図を見ながらいろいろな議論をしていました。どのようになるかと思ひながら、見ていました。それなりに理解をして進んでくれたので良かったと思ひながら、見ていました。恐らくいろいろなご要望も受けていると思ひます。こういう会合はそう頻繁には開けないので、極めてディテールの部分で直した方がよいという点は、もう少し事務的な話として、持ち回りあるいは連絡で柔軟に対応することも必要かと思ひます。全部、ここで整備計画をきれいに整えてからという

ことで行っていると、間に合わない場合もあると思います。来年度については、少し柔軟に取り組むを考えていただければと思います。では、いったん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)

これまで、議論、調整をいただきました東西自由通路の新設に伴う案内サインの整備、あるいはサイン計画、またバリアフリーの推進を取りまとめいただきまして、ありがとうございました。各事業者におかれましては、引き続き、この計画に基づきまして、サイン整備を着実に進めていただければと思っております。皆さま、本当に今日はご多用中のところ、ご出席をいただきまして、ありがとうございました。それでは、これもちまして、本日の第9回新宿ターミナル協議会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上

新宿ターミナル協議会（第9回）

出席者名簿

| | 役職名 | 出欠 |
|------------|-------------------------------|----|
| 座長 | 岸井隆幸 日本大学理工学部土木工学科特任教授 | 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 | 国土交通省関東運輸局交通政策部長 | 出席 |
| 委員 | 東京都都市整備局都市基盤部長 | 代理 |
| 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 | 出席 |
| 委員 | 新宿区都市計画部新宿駅周辺整備担当部長 | 代理 |
| 委員 | 新宿区みどり土木部長 | 代理 |
| 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 | 出席 |
| 委員 | 京王電鉄株式会社鉄道事業本部鉄道営業部長 | 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 | 代理 |
| 委員 | 株式会社ルミネ開発企画部長 | 出席 |
| 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（兼）施設課長 | 出席 |
| 委員 | 一般社団法人東京バス協会理事長 | 代理 |
| 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 |
| 高精度測位PJ事務局 | 国土交通省国土政策局国土情報課課長補佐 | 出席 |