

第1回

新宿区ユニバーサルデザイン
まちづくり審議会

令和2年10月13日

新宿区都市計画部景観・まちづくり課

第1回新宿区ユニバーサルデザインまちづくり審議会

開催年月日・令和2年10月13日

出席した委員

**植村尚史、水村容子、矢口哲也、岡村正昭、飯塚良子、竹内洋一、前田昇、秋山郁子、
藤原千里、菊田史子、中川甚一、武居正、森まり子、高橋政則、古関浩幸、塩ノ谷浩司、
落合真理子**

欠席した委員

下台裕美

議事日程

1. 会長の選出等

- (1) 会長の選出
- (2) 副会長の選出

2. 報告

[報告1] (仮称) 新宿駅西口地区開発事業について

[報告2] 適合証の作成について

3. その他

議事

○事務局（景観・まちづくり課長） では、早速ですが、審議会を開催させていただきます。出席の委員につきましては、本日、**下台委員**より欠席のご連絡を頂いています。他の皆さまにはご出席いただいております。ありがとうございます。新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例の施行規則に基づき、審議会は成立いたします。

また、当審議会につきましては公開となっております。傍聴の方は、本日はいらっしゃいませんが、発言はできません。

本日は当審議会での最初の会議となります。本来は審議会の進行については会長にお願いをしているところですが、本日は会長が選出されるまでの間、事務局が進行を務めさせていただきます。

なお、本日の会議の終了は12時を目途としていますので、ご協力のほどよろしくお願いたします。

1. 会長の選出等

(1) 会長の選出

○事務局（景観・まちづくり課長） それでは、会の次第に従って進めます。まず次第1、会長の選出等についてお諮りいたします。会長、副会長については、新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例において、委員の互選により定めることとなっております。まず、会長について、ご推薦される方がいらっしゃいましたら、ご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○矢口委員 よろしいですか。矢口と申します。新宿区の他の審議会でも会長を務められている**植村委員**をお願いしたいと思いますけれども、皆さん、いかがでしょうか。

—賛成者拍手—

○事務局（景観・まちづくり課長） ただ今、**矢口委員**から、**植村委員**に会長をというご推薦がございました。皆さん、ご了承いただけるということでよろしいでしょうか。

○委員全員 異議なし。

○事務局（景観・まちづくり課長） ありがとうございます。では、皆さま、ご異議がないということで、**植村委員**に審議会の会長をお願いしたいと思います。**植村委員**、会長席へご移動をお願いいたします。会長、一言ご挨拶を頂けますでしょうか。

○植村会長 会長にということですので、務めさせていただきたいと思います。**植村**でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。今お話がありましたように、私は新宿区高齢者保健福祉推進協議会でお世話になっております。そちらは行政の計画をまとめるということですが、この審議会は、民間のプロジェクトなどについて意見を頂くということのようですので、各分野の専門家の皆さま、あるいは各分野でご活躍の皆さまにお集まりいただいておりますので、ぜひ活発にご議論いただいて、いい意見を出していくということだと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○事務局（景観・まちづくり課長） ありがとうございます。それでは、会長が選任され

ましたので、以降の会の議事進行については**植村会長**にお願いしたいと思います。よろしく
お願いいたします。

(2) 副会長の選出

○植村会長 それでは、議事進行を引き継がせていただきたいと存じます。次は副会長の選出ですが、どなたかご推薦はありますでしょうか。特にないようでしたら、私から指名させていただきますのでよろしいでしょうか。それでは、他の自治体の審議会でも会長代理等いろいろ活躍されています**水村委員**にお願いしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

—賛成者拍手—

○植村会長 では、**水村委員**、よろしく願い申し上げます。副会長にご就任いただくということで、一言ご挨拶を頂ければと思います。

○水村委員 皆さん、こんにちは。東洋大学の**水村容子**と申します。私自身は住宅の計画が専門なのですが、学生時代から北欧のスウェーデンという国でずっとフィールド調査をしておりまして、福祉の進んだ国での建築環境やまちづくりについても研究してまいりました。実は新宿区のこうした審議会、委員会は今回が初デビューなのですが、板橋区でユニバーサルデザインの推進協議会の委員をしておりまして、今回、お声掛けを頂きました。いろいろとお教えいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○植村会長 ありがとうございます。

2. 報告

○植村会長 それでは議事に入らせていただきます。次第2、報告について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。それでは、2.の報告についてご説明いたします。まず資料の確認をお願いいたします。事前に送ってある資料もございしますが、机の上にある資料でご確認いただければと思います。まず、A4で1枚の次第がございします。次に、報告1「（仮称）新宿駅西口地区開発事業について」ということで、A3の左上ホチキス留めのカラーの冊子になっています。また、報告2としまして、「適合証の作成について」、こちらはA4の左上クリップ留めのものであります。また、新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例と施行規則です。次に、施設整備マニュアルということで厚さ3、4cmの冊子があります。また、参考資料として座席表、パンフレット、ガイドブックを机の上に用意しております。もし過

不足等がございましたら、事務局に言っていただければ対応させていただきますので、よろしくお願いたします。

また、報告の中に一部、非公開の資料がございます。その資料につきましては外部への情報提供をされないよう、取り扱いにご注意いただきますよう、よろしくお願いたします。

また、新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例、施行規則及び施設整備マニュアルにつきましては、各委員専用のものでご用意しております。自由に書き込みなどをして構いませんので、どうぞ活用いただければと思います。資料については以上となります。

〔報告1〕（仮称）新宿駅西口地区開発事業について

○事務局（景観・まちづくり課長） 続きまして、報告1「（仮称）新宿駅西口地区開発事業について」説明させていただきます。本計画につきましては、現在、新宿区と事業者等において事前協議を行っております。本日は事前協議のアドバイザーの**植田相談員**にも参加していただいています。事業の詳細につきましては、事業者及び設計者から説明をさせていただきます。模型を設置いたしますので、少し準備にお時間を頂ければと思います。

それでは準備が整いましたので、事業者及び設計者よりご説明させていただきます。本日は事業者としまして小田急電鉄株式会社様、東京地下鉄株式会社様、設計者としまして株式会社日本設計様が出席しておられます。説明のほどよろしくお願いいたします。

○小田急電鉄（堀部） 小田急電鉄の**堀部**と申します。本日はユニバーサルデザインの審議会の開催、ありがとうございます。この後ご説明いたします新宿駅西口地区につきましては、これまで関係行政の方々と10年近い年月の中で協議を重ねてまいりまして、おおむねの建物の骨格となる部分が定まってまいりましたので、8月より都市計画の手続きに着手いたしました。

この計画地は新宿駅の地上に位置しており、通勤や通学、また買い物や待ち合わせといったさまざまな利用シーンにおいて、多様な方々のニーズにお応えできるような施設にしていきたいと考えております。本日、ユニバーサルデザインの観点において、この計画を定めていく上で重要なポイントとして三つの改善点を掲げております。その三つの部分をこの後、ご説明させていただきます。ぜひ、皆さまの多様な観点からご指摘ないしはアドバイスを頂き、今後、設計に入っていきたいと考えております。それでは、説明はコンサルからさせていただきます。

○日本設計（中村） コンサルの日本設計の**中村**と申します。それでは資料のご説明をさせ

ていただきます。表紙を1枚めくってください。

まず、計画地の位置についてご説明させていただきます。地図の中央を縦に走っているのがJR山手線になります。JR山手線新宿駅の西口にある小田急百貨店と、南口にある商業施設のミロード施設を含んだ一帯の敷地が計画地になります。

次のページをおめくりください。新宿駅周辺における計画地の役割についてご説明させていただきます。2017年から新宿駅周辺の上位計画が策定されており、2018年に新宿グランドターミナルとして一体的に再編を行う「新宿の拠点再整備方針」が策定され、昨年の2019年に都市計画が決定されました。

新宿の拠点再整備に向けた主な取り組みとして、歩行者ネットワークの形成と駅前広場の再編があります。当計画では、周辺開発と連携し、グランドターミナル実現に向けた都市基盤の整備や都市機能の導入を実施いたします。

次のページをおめくりください。計画概要についてご説明させていただきます。敷地面積は約1万5720㎡、延べ床面積は約28万1700㎡、主要用途は商業施設と業務施設と駅施設などです。階数は地上48階、地下5階で、最高高さは約260mになります。自動車駐車場は359台と書いてありますが、敷地内に32台整備いたします。また、荷さばき駐車場別に23台整備いたします。自転車駐輪場は約300台を整備いたします。工事着工予定は2022年度、工事竣工予定は2029年度になります。本日のユニバーサルデザインまちづくり条例の審議対象範囲は、確認申請の対象範囲となっております。そのため、右中央の「■配置図」と書かれている枠の中にあります太い点線で囲まれた範囲が確認申請の範囲であり、今回の審議対象範囲になります。また、敷地内には駅施設がありますが、鉄道改札内は確認申請の対象外となりますため、審議対象外となります。

次のページをおめくりください。計画地の課題と三つの改善方策についてご説明させていただきます。本計画地は、1日約380万人という世界一の乗降客数を誇る新宿駅の西口に位置します。地下1階は、最大で1日約16万5000人の歩行者流動が集中するコンコースになっております。地下1階のコンコース空間には段差があり、階段部分で人の流れが阻害されており、また、天井が低く、柱の向きが整列していないため、見通しの利かない空間になっております。本計画地を西口広場から南口のミロードデッキ方面へ連絡している南北動線においては、急勾配の坂や階段、混雑する南口改札前を通過する必要があり、移動がしにくくなっております。本計画地南側の甲州街道においては、荷さばき車両と歩行者動線が交錯しており、課題となっております。

これらの課題に対し、計画につきましては、世界一の乗降客数の駅において、多様性に配慮し、初めての利用者でも「迷わない施設」を目指します。そのための改善方策として三つの柱を掲げております。一つ目が主たる縦動線の集約と適切な配置、二つ目が地下1階コンコースの天井高と通路幅の改善、三つ目が南口周辺の歩行者空間の改善になります。現在の計画のタイミングでできることとして、この三つの改善方策について、具体的に説明させていただきます。

まず、一つ目の改善方策についてご説明します。現在、駅の入口が分かりにくいという状況があります。また、自分がどこにいるのか分からなくなるという状況があります。そのための改善方策として、東西南北の歩行者動線からアクセスしやすい場所に、エスカレーターとエレベーターを集約した五つの主たる縦動線を整備いたします。縦動線の外壁面を目に付きやすいゲート状の入口にするなど、外装デザインの工夫により、駅入口を分かりやすくいたします。また、建物の中から見るときにも、吹き抜けと一体の見通しやすい縦動線となっており、サインや照明により縦動線を際立たせることで、自分の居場所が分かりやすくなります。

次に、二つ目の改善方策についてご説明させていただきます。地下1階の丸ノ内線改札口からJRや小田急線に向かう途中にある階段部分で人の流れが阻害され、天井が低く、見通しが悪くなっております。また、丸ノ内線改札に向かう通路部分では柱で通路が分散され、見通しが悪くなっていると同時に、中間階があるために天井が低くなっていることが分かります。この中間階を廃止することと、柱の位置を整えることにより、天井が高く、十分な幅員を確保することができ、見通しの良い快適な歩行者空間へと再編いたします。柱の位置の整え方につきましては、後ほど模型を見ながらご説明させていただきます。

次に、三つ目の改善方策についてご説明させていただきます。まずは、現況の課題についてご説明します。計画地は、2階の南口改札の前で、甲州街道に接道しています。荷さばき車両と歩道を歩く人の動線が交錯し、ミロードデッキから西口広場につながる南北動線を認識するのは難しい状況にあります。南口の小田急線改札口の前からルミネ1方向を見ると、上部に斜めに走っている車路スロープにより、天井が低く、見通しが悪くなっております。この位置から右方向に、モザイク通りに抜ける連絡通路がございますが、段差があり、天井が低いことが分かります。この連絡通路を抜けた先にあります通路は狭い歩行者動線になっており、また、その先にありますモザイク通りの坂は、長くて狭い急勾配の傾斜路と階段状の通路になっております。

これらの課題を改善するに当たり、施設の搬入計画を改善するということも求められていますので、荷さばき駐車場を西口駅前経由で地下3階に集約することで、甲州街道沿いの荷さばき駐車場出入口と車路スロープを廃止いたします。それにより、南口周辺の歩行環境をどのように改善するかをご説明させていただきます。

南口コンコースでは、車路スロープを廃止したことにより、天井が高く、見通しが良くなります。また、甲州街道への新たな動線を確保することができます。南口の顔となる空間を形成し、吹き抜けを介して、ミロードデッキから3階南北動線とのつながりを確認することができるようにします。ミロードデッキの部分から、建物を通り抜けた先のデッキ空間に憩いの場を整備し、その先に、十分な幅を持った歩行者通路を整備いたします。

次に、2階において歩行者動線の縦線と横線の結節部に、新たな小田急線新設改札口を整備いたします。それにより、駅の入口が分かりやすくなり、駅の雑多な雰囲気から開放できる場所に、周辺の高層ビル群の中でも青空の見える部分に安らげる憩いの場を創出いたします。現在のモザイク通り坂も、段差のない通路とし、その先にある主たる縦動線により、西口広場へと連絡することができます。以上が三つの改善方策についての説明になります。

今後の進め方についてご説明させていただきます。審議会以降の設計の工程としましては、建物の構造や部屋割り、歩行者通路、縦動線などの建物の骨格を定める期間と、具体的に詳細に設計する期間がございます。建物の骨格となるものについて、これまで行政と検討を重ね、この8月に都市計画提案で定められました。そのうち、ユニバーサルデザインに大きく関わる内容となります三つの改善方策について、先ほどご説明させていただきました。来年度（2021年度）から2023年度の確認申請前の届出の期間で、具体的に詳細設計となります。サインや素材、色、機器の選定などの検討を行います。さらに、工事が施工され、施設の運用が始まっても、引き続きソフト対応についての検討を続けてまいります。

本日頂けるご意見を今後の検討に生かしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。資料の説明は以上となります。

○植村会長 ありがとうございます。ただ今のご説明についてご意見を頂くわけですが、今回は最初の会でもございますし、この審議会の位置付けについてもご説明を頂いた方がいいと思いますので、それにつきまして、まず事務局からご説明を頂いて、その後、皆さんからご意見を頂きたいと思っております。よろしくお願いたします。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。本計画につきまして、審議会の位置付けをご説明いたします。区の基準によりまして、特に大規模で不特定多数の者が利用する施設

につきましては、当審議会に報告させていただき、委員の意見を聞くこととしております。本日頂いたご意見につきましては、今後、区が事業者と事前協議を行う際に反映させていくという仕組みで考えておりますので、ぜひ忌憚のないご意見を多数頂きますよう、どうぞよろしく願いいたします。説明は以上になります。

○植村会長 ありがとうございます。この計画に対して審議会でご審議いただくということですが、その前に、事前協議相談員の方がいらっしゃいまして、その相談員が事業者の方々といろいろ協議されておられるということですので、担当されている事前協議相談員の方々からも、これまでの状況等についてご説明を頂ければと思います。**植田相談員**、それから、この会の委員でもいらっしゃいます**岡村委員**のお二人が事前協議を担当されておりますので、順にご説明を頂ければと思います。まず**植田相談員**からよろしく願いいたします。

○植田相談員 ご指名いただきました**植田瑞昌**と申します。ユニバーサルデザインまちづくりアドバイザーを務めております。他の自治体でもアドバイザー等を務めさせていただいておりまして、専門は建築なのですが、まちづくりですとか、障害のある方や高齢者の方の環境について研究しております。現在は国立障害者リハビリテーションセンターで非常勤をしております。さまざまな障害のある方々の調査ですとか、そういった観点からも協議に一言添えさせていただいております。

私から事前協議の内容をご説明させていただきたいと思います。まず、この計画に関しましては、まだ骨格の段階ということですので、全体を把握することと、あと細かいことにはなりますけれども、今後必要になるだろうというユニバーサルデザインの考え方について、お話と協議をしまして。何よりも新宿駅の特性上、今回は階層が分かれていることですか、人がとてもたくさんいるということで、どうしたら分かりやすくなるのかというのを第一前提に協議をしております。何よりも人が混じること、分かりやすいこと、迷わないこと、そのためにできるような床や壁、色使い、誘導の仕方、光の使い方なども、今後、素材の選び方というところで、視覚障害のある方やさまざまな方への配慮をしていきたいと思っております。

もう一つ、ユニバーサルデザインの観点からは、移動に関しましても、スロープが全てではなくて、例えば障害によってはスロープよりも階段の方が上がりやすい方もいらっしゃいます。エスカレーターにおきましても、エレベーターの方がよい方もいらっしゃいますので、そういった移動方法が、縦動線にしても選べる、選び方がすぐに分かる、分かりやすさが大

事ではないかということで協議しております。

あとは移動の際の安全というところでも、駐車場を設けるときのなどに関しましても、車種によっては、後ろからの乗り降りや横からの乗り降りなど、さまざまなことが考えられますので、駐車場のスペースだけではなくて、降りてからも安全な移動ができるような配慮、また、子育て層や、一時的に怪我をされている方など、さまざまな方の利用を考えて計画していただければとお伝えしております。

また、グランドターミナルの計画としては、交流やにぎわいといったコンセプトが挙げられておりますので、新宿の交流というのはとても大事なところではあります。ただ、多様に配慮したところで、例えば知的障害のある方や発達障害のある方などにおいては、雑踏や雑音が苦手な方もいらっしゃいますので、そういったことをお伝えして、憩いの場という空間の在り方についても少し協議しております。ですので、全体的に、単に整備をすればよいというわけではなくて、多様な方がいらっしゃることを理解していただきながら、安全で安心な、何よりも新宿らしい空間づくりを引き続き協議していきたいと思っています。これまでのご報告になります。以上です。

○植村会長 ありがとうございます。それでは、**岡村委員**、よろしく願いいたします。

○岡村委員 よろしく願いいたします。実利用者研究機構の**岡村**と申します。事前協議にてご相談をさせていただきました。私は普段、自治体や民間企業に向けて、空間建築だけではなくて製造、製品などをつくる際のユニバーサルデザインの改善のコンサルティング等をさせていただいています。今回、事業者様にアドバイスをさせていただいた視点のお話をさせていただくと、基本的には建築関係というのは、今ある基準を満たしましょうという話が多いです。ただ、今ある基準は、10年後、20年後、30年後には古くなっています。なので、基本的には、今回せつかくともいい建物をつくられるので、10年、20年、30年後に評価されるような視点で、何か我々からアドバイスできないかということでお話しさせていただきました。

例えば、私からアドバイスさせていただいたのは、実際の利用者の利用状況です。皆さまもご存じだと思いますが、例えば視覚障害者、目が見えない、見えにくい方々は、バリアフリーという意味で言うと、点字をよく使われているイメージがあると思います。ただ、実際の視覚障害者で、点字が読める人・使える人は1割ぐらいしかいないことを皆さんはご存じですかという話です。このように、事業者の方々が知っておいた方がいい知識などをお伝えして、基本設計という本当に骨組みの段階で何かできることだったり、これから先の詳細部分、

実施設計に至ったときにできることの気付きや発見になればと思ってお話をさせていただきました。

今回はせっかく模型も持ってきていただいておりますので、事業者の方から模型を使って、実際の人の動き、例えば東口から入って南口のバスタがある建物の方に行こうと思っただろうという動きになるかというようなところの説明をしていただいた方がよいかと思います。皆さんもせっくなので、なるべく近くに寄って見ていただいた方がイメージが付きやすいと思います。では、お願いします。

○事務局（景観・まちづくり課長） 委員の皆さま、よろしければ、模型の近くにお寄りいただきますようにお願いします。なお、あまり密集しないようにご協力いただければと思います。

○日本設計（武田） 設計コンサルをしております日本設計の**武田**と申します。簡単にご説明させていただきますので、よろしく願いいたします。まず、こちらが完成予想図です。500分の1スケールの模型ということで、本日、ご説明用にご準備させていただきました。最終的にはこういったタワーが載るような形ですが、本日の三つの改善点というのは、低層部周り、公共的な動線のところの話になります。

まず敷地ですが、南北約360m、東西約50mの細長い敷地です。このようなところに計画建物を設計しているところです。

地上部に関しましては、改善の内容で、まず西口の駅前広場、地上部から見まして、現状は、駅がどこなのか非常に分かりにくいといったご指摘があるかなと思っております。そこにつきましては、目に付きやすいゲート状の考え方や、建物の中にピロティという非常に天井の高い空間を設けることで、初めて来た皆さまも、こちらが駅の入口だなということが分かるような配慮をしようかと考えております。

また、南側の甲州街道の話も先ほどございましたが、現状はここに荷さばきの車が入ってくる関係で、歩行者と車がいつもここでお見合いをしてしまうような状況がありますが、今回の計画では、この車路を西口側に移すことで、南側は歩行者の皆さまだけが使えるような状況にすることで改善が図られると考えております。

ちょっと模型をめくっていきます。地下1階のコンコースに関しましては、現状の西口広場、コンコースの状態が、今は縦動線の階段やエレベーターなどが分散されて配置されています。そのため、南北東西の動線を行き交う方々に分かりにくさをお示ししてしまっております。あとは、こちら側がJRの東西自由通路になる部分ですけれども、柱の配置として、ここから

急に斜めに切り替わって、広場に入るとまた真っすぐに戻るため、歩いていくと柱に当たってしまって、また行くとまた違う柱が出てくるような、非常に分かりにくい状況をつくっているのかなということを問題点として掲げております。

これに対しまして、先ほど柱を整えるという言い方をしましたが、何をやったかをご説明します。赤い線が新しく作り直す建物の柱になるのですが、例えば、東西自由通路を出てきた東側から来るお客さまが、こちらを歩いてきますと、真っすぐ広場まで通るような柱の整えをしております。これによりまして、東側から来る方、JRから出た方が、例えば西口の街に出られる場合は素直に広場へ出ていけるだろうと思っています。同じように南北の動線につきましても、これまではここで折れ曲がっていたような柱について、全て真っすぐ整えることによりまして、結果的にこういう形になるのですが、駅から駅に行く方や、駅から街に行く方が、なるべく素直に動線を取れるような形で、柱の整えと幅を広げたりといった改善を行ったところがポイントになるかなと思っています。

先ほど申しあげました、エスカレーターや階段等がばらばらになっていることにつきましても、例えば東京メトロ丸ノ内線からの改札で、どうしてもここに段差がございます。しかし、ここに階段とエスカレーターとエレベーターのセットで縦動線を設けることで、ここで皆さまが必ず何かの手段で段差を解消できるような形を取ろうということですか、あるいは、こちら側にエスカレーターと階段を集約して配置することで、なるべく皆さまに分かりやすく縦動線をご利用いただけるような集約と適切な配置をしたということが、地下1階のコンコースにおける改善点かなと思っています。

このあたりで、皆さまからもご意見を頂戴しながら、ご質問等あればそれもお受けしながら考えておりますが、いかがでしょうか。では、模型につきまして、よろしいですか、**岡村さん**。

○岡村委員 はい、大丈夫です。ありがとうございます。模型はまだもう少し展示していただいていると思うので、また模型についてご質問があればお願いいたします。

事業者の皆さま、ご説明いただきましてありがとうございました。このように、今の段階では、柱だったり高さだったりといった基本的なところの計画になっております。どうしてもユニバーサルデザインという話になると、どちらかというと例えば視覚障害者、車椅子利用者、聴覚障害者、あとは内部障害もそうですし、精神や発達障害もそうですし、他にも妊婦だったり子どもだったり、何よりも高齢者への配慮になると、やはり案内サインや細かい詳細な設計が多くなります。ただ、基本的には、そういったところのいろいろな気付きや情

報を事業者の方々にお伝えすることで、非常に良い建物ができてくるのかなと思っておりまして、そういった視点で事前にアドバイスをさせていただいたという次第です。以上です。ありがとうございました。

○植村会長 ありがとうございました。ちょっと密になるということで、申し訳ございませんが、ご意見は戻ってからということをお願いします。詳しくご説明を頂いたわけですが、これにつきまして、ご意見、ご質問でも結構ですが、ご自由にご発言いただければと思います。いろいろな立場からのご意見をぜひ言っていただければと思います。

○中川委員 新宿区高齢者クラブ連合会の**中川**でございます。今の計画地内の計画をいろいろ聞きまして、非常にいいと思いますが、ちょっと気になることがございます。この計画地にすぐ接している京王ビルがありますよね。そこら辺との計画とか、もっと大きく西口広場の反対側というか、小田急エースというのがこちらにありますね。それから、明治安田生命新宿ビルがありますね。あそこに今、1個だけビルが建っております。松岡セントラルビルだと思うのですが、それが残って、あとはスバルビルも全部壊していますよね。そうすると、計画地内は分かるのですが、全体からして、特にすぐ目の前にある京王のビルとの接合性というのですか、今はもう壁みたいになってしまっていて、どうしようもないですね。

高齢者になると、どうしても目的地に行く場合に最短距離を考えますので、エスカレーターがあるか、エレベーターがあるかばかり考えます。この地域内ではいいと思うのですが、すぐ接しているビルが将来どうなるのか。例えば今、ご存じだと思いますけれども、JRから京王線に乗るには、いったん小田急さんの下をくぐって、また上がってというのがありますよね。ああいうものは将来どうなるのか。その辺のところは、京王さんは関係ないといえば関係ないですが、将来、30年、40年先のことを考えるとすれば、京王の建物も今のままではないと思うので、そこら辺のところを将来どのように考えていこうとしているのかを、これは行政の方かもしれませんけれども、全体としてどのようになっているかということもちょっと聞きたいなと思いました。

たまたま若い頃、昭和40年代ですが、京王プラザホテルができるときに、その計画の段階で、あそこら辺の計画がどうのこうのというのを聞いたのですが、何かばらばらのような気がして、えらく距離だけがあつて大変だという思いしかないものですから、老婆心ながら、この計画地から離れますけれども、全体のことはどのようになっているのかなと思って、ちょっと質問させていただきました。失礼します。

○植村会長 ありがとうございました。区から説明いただいた方がよろしいですかね。全体

計画なので。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局から簡単に説明させていただきます。先ほどの説明の中にもありましたように、今、新宿駅全体でグランドターミナル構想ということで、小田急さん、東京地下鉄さん以外にも、京王さんやJRさんを含めて、新宿区と東京都で構想をまとめております。まとめるに当たっては、各鉄道事業者さんの協力を得て、皆さんの意見を聞きながらまとめたというものが一つ。また、今後詳細な計画をするに当たっても、各鉄道事業者さんとの情報交換・共有をしながら計画を進めているというのが現状でございます。京王さんやJRさんがいつになるかというのはまだ公表されていませんが、その計画に向けて、その辺の整合性等はしっかり図っている状況でございます。何か補足等ございますか。

○小田急電鉄（堀部） 小田急電鉄の堀部でございます。ご意見、ご質問、ありがとうございます。先ほどご説明した資料の2ページをご覧くださいと、上の方の「新宿駅周辺のまちづくりの経緯」というところに記載がございます。今、新宿区さんからもお話がありましたけれども、「2017年6月～」の新宿の拠点再整備検討委員会の中で、新宿の駅周辺の将来像を議論してまいりました。右側にグランドターミナルの再編イメージの絵が付いていますけれども、我々の計画地の赤い線のところだけではなくて、周辺全体で将来の在り方というものも議論いたしまして、こちらの将来計画を関係者で共有してきているということでございます。この委員会のメンバーには、先ほどお話に出た京王さんやJRさんも入っていますので、この将来計画にできるだけ早く近づけていこうという思いは通じているのかなと思っております。以上になります。

○植村会長 ありがとうございます。全体の構想の中のパートというとな変ですが、中でやっているということで、整合性が取れた形で全体がうまく出来上がるものと期待しております。よろしいでしょうか。それでは、他に何かご意見、ご質問等はございますか。どうぞ、
水村委員。

○水村委員 水村です。まず、主たる縦動線の集約のところですが、まだお考えではないのかもしれませんが、集約した5カ所の縦動線の三つが、エレベーターやエスカレーターが途中までしかつながっていない。こういう仕様はよく商業施設で見受けられるのですが、縦動線も途中でエレベーターが途切れてしまって別のエレベーターに乗れとか、途中でエスカレーターが終わってしまって別の場所へという、商業施設としては、お客さまを誘導していろいろ見てもらうという意味では有効なのだと思いますが、利用者としては非常に分かりにくい

側面があると思いますので、やはり縦動線というのは同じように貫く必要があるのではないかと。いろいろな方が分かりやすく上層階へ移動するということを考えると、そういった配慮も必要なのではないかと考えます。まだそこまで検討できていないというか、下層と関連している部分しか検討されていないということなのかもしれませんが、その点についてどのようにお考えなのかということです。

あとは、先ほどもご説明があったのですが、丸ノ内線、地下鉄から地下1階コンコースに移動するところは、現状では階段とエレベーターだけ設置されていると思います。それにエスカレーターを加えて選択肢を設けるという説明だったと思いますが、この段差はどうしても生じるのかということについての質問です。なぜかという、私自身、新宿の西口を歩いていると、災害時にどのように、どこを通過して、どこへ避難しようということをよく考えるのですが、避難先があまり思い付かないので、ここを通過して地震などが来たら死ぬしかないかなと思ったりします。やはり災害時にいろいろな条件の方が避難していこうと思うと、オールフラットの方がいろいろな方が避難しやすいですし、そういった避難のしやすさもこの中で基本コンセプトとして考えていただく必要があるのではないかと考えました。以上、2点です。

○植村会長 ありがとうございます。これは設計者からご説明いただいた方がいいと思います。よろしく願いいたします。

○日本設計（武田） ご質問ありがとうございます。設計コンサルの日本設計からお答えさせていただきます。まず、初めのご質問で、エレベーターが途中で止まっているような計画というご指摘だったと思います。ご指摘いただきましたように、計画自体がまだ骨格の設計段階でございまして、建物の全体の動線計画も含め、まだまだこれから詰めていく段階ではございます。ただ、五つの集約した縦動線以外にも、例えば店舗用のエレベーターですとか、あと、上にオフィスもございまして、そういったところに行きますエレベーターとか、ここに表現されていないものも計画しておりまして、ご指摘のとおりなので、今後は、このエレベーターはどこに行くのかとか、このエレベーターは何の目的なのかといったあたりが、より分かりやすくなるような設計上の配慮をしながら、進めてまいりたいと思われました。ありがとうございました。

2点目の段差ですが、こちらは現状、地盤のレベルが2.4mほどございまして、どうしてもどこかで必ず段差を解消しなければならないということがございます。一時期、ここを大きなスロープでつなぐという検討をした時期があったのですが、そこまでスロープで解消できる

ような距離が保てないということがございまして、相談員の先生とお話しさせていただいた際にもご意見があったのですが、あるところで非常に分かりやすい手段を講じた中で、縦動線としての選択肢を設けるという形で今は処理をさせていただいているところでございます。避難時にどういった形でそれが具体的に分かりやすくできるかといったあたりは、まだ課題だと思っておりますので、今後の詳細設計の中で検討を進めさせていただきたいと考えております。以上でございます。

○植村会長 ありがとうございます。**水村委員**、どうぞ。

○水村委員 教えていただきたいのですが、一般的にこういうところに設置されているエスカレーターやエレベーターは、例えば災害などがあって電力供給が途切れた場合も動くものなのですか。

○日本設計（武田） 災害時にも、エレベーターにつきましては、非常用電源を送るような措置を取りますので、動くような考え方をしております。エスカレーターは原則動かさないといい形で考えております。

○水村委員 分かりました。であれば、このメインの動線でなくても、いずれかにスロープを設けて、そうしたデバイスを設けなくても、丸ノ内線側からコンコースに行けるようなルートの確保が必要なのではないかと思っておりますので、よろしくご検討ください。

○植村会長 ありがとうございます。この場所ではということですね。もちろん別のルートで丸ノ内線側から西口に抜けるということを考えることもあるとは思うのですが、その辺は何か今のご意見に対してコメントはございますでしょうか。

○日本設計（武田） そうですね。全体の中で、丸ノ内線のレベルから西口に向かっていくレベルの解消という意味では、例えばエルタワーの側に向かっていく動線や、ハルク周りの動線など、幾つかルートはあると思うのですが、原則どこかに段差が出来ているのが現状だとは思いますが。その程度は場所によって違っているとは思いますが。

あとは、先生からのご指摘のスロープによる解消は、2.4mだとかなり段差が大きいものですから、それを設けた場合に、今度は歩行者流動のところにスロープが幅を持たせることによって、流動を阻害するおそれもあるかなと思っていますので、そのあたりは慎重に検討していきたいと思っています。

○水村委員 この場所でなくてもいいと思うのですが、どこかしらできちんと車椅子を利用している方が、いろいろな機器が止まった場合も、それを解消して1階コンコースに行けるようなルートを別途検討できる範囲があるのであれば、今回は非常に大規模な改修ですので、

考えられてはいかがでしょうかという提案になります。

○植村会長 そうすると恐らく全体計画というところになってくるかと思しますので、全体を見ていただいているのは区や都ということかと思えます。そういったところも考えながら、この場所ではこうだけれども、他のところではきちんとルートが確保されているというような観点から見ていただければと思います。一個一個を見ると、敷地の面積などの関係があって、なかなかできないこともあるかと思えます。ただ、できないからどこにも逃げられないということはないようにしていただくということで、全体の計画を立てていきながら一つ一つの詳細なところをつくっていただくように、ぜひお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。他に何かご意見、ご質問はございますか。はい、どうぞ。

○中川委員 先ほどお話にあったエレベーターの件ですが、四谷の駅前にできた新しいビルの地下にあるスーパーのエレベーターは、地下と1階と2階しか結んでいないので、すぐ来るのです。例えば小田急さんの場合、デパ地下に行くのに、車椅子ですとエスカレーターではなくてエレベーターになります。そうすると、地下を利用しようとする、あれは12階か14階まで行くエレベーターなので、なかなか来なくて困ります。それを考えると、やはり目的別に1階、2階、3階ぐらいの短い区間だけのエレベーターがあれば待たずに済むということがあると思しますので、希望ということで発言させていただきました。お願いします。

○植村会長 ありがとうございます。他に何かご意見等ございますでしょうか。ご自由にどんどん発言していただければと思います。

○藤原委員 水村先生の先ほどのご意見と少し重なるのですが、うちの娘が車椅子ユーザーなので、やはり丸ノ内線のあるところはとても気になる場所です。今、エレベーターとエスカレーターというふうにお話を頂いたのですが、大きなスーツケースを持った方は必ずエレベーターに乗られて、意識の問題もあるのですが、特に車椅子に譲るという経験をあまりしたことがないのですね。なので、どれぐらいのサイズのエレベーターをお考えいただいているのかということと、たとえ2、3階で上がり下がりしたとしても、例えば東京駅などですと、やはりすごく待つのです。車椅子は大きいので、1人入るともう次が入れないというようなエレベーターも結構な箇所であるので、その辺を具体的にどのように考えていらっしゃるのか、お伺いしたいと思います。

○植村会長 利用者の見込みなども考えてエレベーターの数などを考えておられると思いますが、その辺のところをご説明いただければと思います。

○日本設計（武田） 設計コンサルからお答えさせていただきます。今ご指摘のありました、

東京メトロ丸ノ内線の駅からの段差を解消しようとしているエレベーター等につきましては、いわゆるバリアフリー対応のエレベーターといった考え方と、あとはストレッチャー対応とあって、万が一のときに担架が入るような大きさのエレベーターを想定しようと考えているところです。ご指摘のようなところでいきますと、もう少し籠の大きさが大きくて、たくさんの方が乗れるようなイメージだとは思うのですけれども、そういった中に乗るもの、ストレッチャーのサイズが入る奥行きや、車椅子の方が当然入れるようなことを基準として、あとは建物の構造と調整をしながら進めていく形で、詳細は詳細設計の段階でということになりますけれども、ご意見を賜りましたので、なるべく籠は大きくということで配慮できればと考えています。ありがとうございました。

○植村会長 ありがとうございました。よろしいでしょうか。

○藤原委員 はい。

○植村会長 お待たせしました。お願いします。

○高橋委員 二つお聞きしたいのですが、地上1階から地下の改札までのアプローチの仕方がこれだとよく分かりません。現在も地上から地下の改札まで行くのに、ちょっとルートの分かりにくいイメージなのですが、今度はどのようになるのか。

あと、今回のテーマにはなっていないのですが、トイレはどれぐらい考えていらっしゃるのか。今、新宿駅の西口のトイレは比較的少ないと思っていて、今度の計画ではどのようにレイアウトを考えていらっしゃるのかということです。

あと、新たな改札ですけれども、京王デパートさんの方に矢印が向いているのは、一応そういうことをイメージされているということなのではないでしょうか。教えてください。

○植村会長 結構いろいろなどころにお答えいただかなければいけないかもしれませんが、まずは設計者から、ご質問があった中で何点か、設計の方でどのように考えておられるのかをちょっと。

○日本設計（武田） 一つ目の質問にお答えさせていただきたいと思うのですが、ご質問は、地上部から地下の改札に行く行き方が分かりにくいというご質問でよろしいでしょうか。

資料の4ページで、現況から計画といった形で、コンコースの階をお示しした図面を付けておりますけれども、基本的に地上部から来られたお客さま、西口から来られたお客さまにしましては、西口の広場から来られまして、先ほどお見せしました地上部の、なるべく分かりやすく駅の顔と言っているところから、縦動線のエスカレーターがございますので、そこ

からまずはコンコースの部分に下りてきていただきます。下りましたら、サインの誘導もありますので、そのまま真っすぐ行きますとJRの新しい改札に行けますし、下りた後に南側に行きますと小田急線の改札、小田急は当然1階にも改札がございますので、今よりは分かりやすくなると思っております。また、下りた後に丸ノ内線の方にも、コンコースの幅が広がって柱も整いますので、比較的分かりやすく誘導できる形になろうかということで考えています。まず西口からについてはそういった形かなと思っております。

甲州街道側から来られたお客さまに関しましては、新しくできます甲州街道側の駅の入口も改善されますので、小田急線にはすぐに入れるような状態ということで計画を進めたいと思っております。分かりやすさに関しましては、詳細設計の中でサイン計画なども含めて、より検討を進めてまいりたいと考えております。

○植村会長 二つ目のトイレなどの利用状況や、どのぐらいの予定をしているのかということについても。

○日本設計（武田） そうですね。二つ目の質問のトイレの話は、確かに今回の審議の中でまだ対象となっておりますし、計画も正直まだそこまで至っていないところがございますが、コンコースのエリアにつきましては相当な流動数がございます。駅として小田急さんもラチ外にもトイレを設けるという計画がございますので、場所やトイレの規模はまだこれからの検討になりますが、分かりやすく使いやすいようなトイレを設置していく方向で検討を進めてまいります。

○植村会長 全体的なお話もあったかと思うのですが、そこは先ほどのご質問と同じように、全体を見ながら、その中の部分としてやっておられるということで、現時点ではそのような答えになるかと思えます。まだ十分でないところございましたら、またご質問いただければと思えますが。

○高橋委員 大丈夫です。あと、三つ目の動線についての回答をお願いします。

○小田急電鉄（堀部） 小田急の堀部です。京王の今の建物に向けて行く動線を、京王さんも入った委員会の中で、みんなで協力してつくっていくということになっております。これを抜けていくと、今回、明治安田生命さんがこれから開発されようとしてされていますけれども、あちらの方向につながっていくという動きになっています。

○高橋委員 ありがとうございます。

○植村会長 ありがとうございました。他に何かご意見、ご質問等ございますか。どうぞ、
矢口委員。

○**矢口委員** 矢口です。一つお願いなのですが、今、比較的流動・移動についてはかなり説明があったのですが、380mの長さというのは健常者が歩いて5分近くかかるので、いかに障害を持った方が滞留できる場所がこの中にきちんと組み込まれているか。そういうことを反映されて、移動だけではなくて、休む場所、たまる場所というのを少し検討された方がいいのかなというのが一つ意見としてありました。それは先ほど話題になっていた発災時のたまりということにもつながってくるのではないかと考えております。

2点目は、サイン計画等はまだまだこれからどんどん進んでいくとは思いますが、ユニバーサルデザインで全員に対応したサイン計画などは恐らくあり得ないし、みんなに説明するということが誰にも説明しないということにつながりかねないので、そのあたりはきちんと対応策を考えた方がいいのではないかと思います。例えばソフトの運営というのがありましたけれども、最近だと2次元バーコードで多言語対応など、IT関係でもかなりの対応ができるところがあるので、建築的以外の対応で、ソフトの対応を、ここには属人的な対応がかなり盛り込まれているのですが、それ以外のところもきっちりカバーするとよろしいのではないかとというのが僕の意見です。

○**植村会長** ありがとうございます。何か設計者からコメントはございますか。

○**日本設計（武田）** ご意見ありがとうございます。まず一つ目のところで、380m歩くのというお話は、確かに私どもも同様の考えを持っております。長い距離の中でも、途中のモザイク広場の部分などに、流動の動線だけではなくて、憩いの場という少し休憩できるような、たまってくつろげる場所を設けていこうという計画は考えておりますので、都のご助言も受けまして、今後検討を進めてまいりたいと思っております。

二つ目のご意見は大変参考になりまして、私どももソフト的な提案のところは、やはり建築の設計という分野なので弱いところがございますが、ITやAIの活用なども今後検討・研究を進めまして、ぜひそういったあたりで満足な回答ができるように、今後も情報を集めていきたいと思っております。どうもありがとうございました。以上でございます。

○**植村会長** ありがとうございます。それでは**飯塚委員**、お待たせしました。どうぞ。

○**飯塚委員** ちょっと初歩的な質問かもしれませんが、ターミナルなので、鉄道の動きはすごく分かりました。ただ、これからどのようにつながっていくのかというのはまだ疑問の点がありますし、色別などでもっと分かりやすくなるのではないかと期待しております。

私は西口で待ち合わせのときに、地下の交番の前で待ち合わせる人が多いのですが、あの辺はすごく人がたまって、広場なのか何なのかというのが分からないので、たまりのお話

は今、頂いているのですけれども、何かもっと、移動する人とそうではなくて少し佇む人との区別ができる施設みたいなものができたらいいなと思っております。以上です。

○植村会長 ありがとうございます。先ほどの**矢口委員**の質問にもありましたけれども、みんなが常に動いているわけではないということで、その辺はもちろん設計の中にお考えが入っていると思うのですが、よりそういった点もぜひ考慮しながら、詳細な設計を考えていただければと思います。

まだまだご意見があるかと思うのですが、今日は12時までの予定ですので、もう一つ議題としての報告があるようですので、特に皆さまから、ぜひここで言うておきたいということがございましたら。はい、どうぞ。

○森委員 一つだけお尋ねしたいことがあります。「目につきやすいゲート状の入口」ということで、ここが駅ですよというのを分かりやすく、ノの字というかコの字というか、2階か3階部分のところに外装デザインとしてするという事になっているのですけれども、これが駅であるというのはどうやったら分かるのでしょうか。名称が出るわけでもなく、ただただ囲まれているこれを目指してみんな駅ですというふうに、どうやって駅を目指していくのか。ゲートならゲートというふうに、もっときちんと、誰が見ても分かるような工夫はもう少しできないものかという率直な感想でございます。以上です。

○植村会長 ありがとうございます。外からは、なかなか分からないということですよ。分かりやすいようにというご説明がありましたので、何か。

○小田急電鉄（堀部） 事業者から回答させていただきます。外装的に駅の名称などというところは今後検討させていただきます。「目につきやすい」という一つのポイントとしまして、新宿駅の構造として、地上にも駅があり地下にも駅があり、多層にわたっているということが新宿駅の特徴でございます。新宿駅の全体の計画を考える上では、縦動線を集約するということがうたわれておりまして、その集約された縦動線が外から見て分かるようにということで、今回このゲート状の入口を設けました。エレベーターやエスカレーターといった、地上から地下に下りれば駅がある、ないしは下から上に上がるといった位置関係を視覚的に伝えていく一つの手法として、こういったゲート状の入口を考えているところでございます。

○植村会長 ありがとうございます。要するに、中で動くのを分かりやすくするという事はよく分かったのだけれども、外から見たときに、どこに向かっていけばいいのかがなかなか分からないというのが今のご質問だと思います。その辺は今回の一つの計画だけではなくない部分もあるかと思っておりますけれども、ぜひ考慮していただいて、全体の計画を

進めていただければと思います。

ということで、議題の報告1につきましては以上で終わりにしたいと思います。これで事業者、設計者をご退席になりますので、お願いいたします。

[報告2] 適合証の作成について

○植村会長 それでは、報告2に入らせていただきたいと思います。こちらは事務局からご説明をお願いします。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。それでは、報告2の説明をさせていただきます。A4のクリップ留めの資料をご覧ください。「新宿区ユニバーサルデザインまちづくり（UD）条例適合証（標示物）の作成について」です。新宿区では、令和2年10月1日より、新宿区の条例を全面施行しております。この条例の施行に伴いまして、今後、施設を建築する際には、事前の協議、届出と、建物が完了した際に完了の証書を出すというのが条例の手続きでございます。それに伴いまして、今後、施設所有者等に、ユニバーサルデザインに適合しているという標示物を設置してもらうことを考えております。その標示物の設置に伴って、ユニバーサルデザインの普及啓発を図っていきたいと考えております。

2枚目をご覧くださいますと、一番上のところで、今回の新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例ができる前に、バリアフリー関係で、新宿区の建築物整備要綱と東京都の福祉のまちづくり条例というものがございました。ここにありますプレートが現在まで発行していたものです。今回はこれに代わってユニバーサルデザインまちづくり条例の標示物、プレートを作成したいと考えております。

2番目は他の自治体ということで世田谷区の事例でございます。

1枚目にお戻りいただいて、最後のスケジュールのところになります。今回、12月より、標示物のイラストの区民公募を行いたいと考えております。2カ月程度でございます。つきましては、標示物の選定なのですけれども、3月に本審議会においてぜひ皆さまのご意見を頂いて選定したいと考えておりますので、その際はぜひご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。本日は、これの作成をするということ、区民公募をするということの報告になります。簡単ではございますが、説明は以上になります。

○植村会長 ありがとうございます。一応こうやりますという報告ですけれども、何かご質問はございますでしょうか。はい、どうぞ。

○岡村委員 岡村でございます。適合証、標示物の作成についてということで、私の方でよ

りその方がいいかなと思ったのが、やはり公募ですので、期間が短いとなかなか難しいこと
もございます。学生の方などから公募する中で、2カ月と結構期間を取っていただいています
が、より長くできればさらにいいのかなというのが1点です。

あとは、学校、デザイン学校でもそうですが、そういった方々がこれに応募して、実際に
受賞しました、入賞しましたということを、今後、就職活動のPRに使いたいなど、そういつ
た目的がありますので、ここで入選したらどうなるのか、もしくはどのように表示されるか
みたいなどころもしっかりと明確にしておいた方が、より公募が集まるかなと思っています。
ありがとうございました。

○植村会長 ありがとうございます。スケジュールと今後の扱いということですが、確かに、
これからつくるわけですから、そして応募するとなると時間がかかるということもございま
す。区には区のスケジュールがあるかとは思うのですけれども、今のご意見も含めて、スケ
ジュールを見直せるかどうかをご検討いただければと思います。よろしいでしょうか。どう
ぞ。

○武居委員 3.11のときに南口が混雑して、右往左往してしまいました。ですから、例えば、
ここが甲州街道、右が府中、左が四谷ということや、逆に青梅街道へ行った場合にもそのよ
うな表示をしておけば、流れがある程度スムーズにいくのではないかと思います。また、一
旦緩急のときには広場となる場所も考慮していただければと思います。

○植村会長 ありがとうございました。どうしても事業者さんは自分のところでやっている
範囲のことになってしまいますので、人の動きというのはその範囲で終わるわけではなくて、
ずっと動くわけですし、何か災害等があったときの対応についても、そこだけで全部カバー
できるわけではありませんので、やはり全体像をしっかりと見た上で、どれくらいの人がど
のように動くのか、いざというときにはどのように動いてどこに行けばいいのかというような
こともしっかり見ていただきたいと思います。やはりこれは区にお願いしておくことかと思
いますので、よろしく願い申し上げます。

それでは、ユニバーサルデザインの適合証については、今ご意見があったことも踏まえて
進めていくということによろしいでしょうか。それでは、議題2につきましては以上です。

最後に事務局からご連絡をお願いいたします。

3. その他

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。最後の事務連絡になります。本日の会議

の議事録につきましては、個人情報に当たる部分、非公開の資料に係る部分等を除きまして、今後、ホームページで公開していきたいと思っております。

また、次回の審議会の日程につきましては、来年3月を予定しております。詳しい日時や場所等が決まりましたら、改めてご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、事前協議及び届出について、勧告・公表をすることができるようになっております。ただ、勧告・公表をする際には、この審議会に諮ることとなっておりますので、急きよ審議会を開催する場合がございます。その場合も改めて連絡をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

最後に、お手元にある資料、厚い冊子、マニュアル等があります。こちらの資料につきましては、このまま机上に置いていただければ、次回、事務局で改めて用意させていただきます。置いていても持ち帰られても構いませんので、よろしくお願いいたしますと思います。事務局からの連絡は以上になります。

○植村会長 ありがとうございます。以上をもちまして、本日の審議会の議事予定は終了ということでございます。次回は、今ご説明がございましたように、またご連絡させていただくということですので、よろしくお願いいたします。

それでは、大変活発なご議論をありがとうございました。これをもちまして本日の審議会を終了させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。