

新宿区都市計画審議会議事録

（平成二十二年十一月二十二日）

第一五一回新宿区都市計画審議会
開催年月日・平成二十二年十一月二十二日

出席した委員

戸沼幸市、石川幹子、喜多崇介、中川義英、長沼卓司、金井修一、加藤仁、下村治生、とよしま正雄、あざみ民栄、小野きみ子、根本二郎、頼本和也（代理：坂倉交通課長）、市川恵一、大崎秀夫、西脇克治、栗原千恵子

欠席した委員

倉田直道、窪田亜矢

議事日程

日程第一 報告案件

一 新宿区駐車場整備地区の都市計画変更について

その他・連絡事項

議事録の公開等について

次回の開催予定

議事のでんまつ

午後二時〇三分開会

○戸沼会長 それでは、皆さん、どうもこんにちわ。

それでは、一五一回の新宿区都市計画審議会を開催したいと思います。

きょうの欠席ですが、連絡がございましたのが窪田委員です。新宿警察署の頼本委員が公務のために御欠席でして、代理としては交通課長の坂倉さんがおいでになっていますので、よろしくお願いいたします。

きょうの議事録の署名人ですが、恐れ入りますけれども、金井委員にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局から、きょうの日程の説明をお願いします。○小俣都市計画主査 日程について御説明する前に報告がございます。都市計画審議会委員を務めていただいていた千歳委員ですけれども、九月六日にお亡くなりになりましたので、この場で報告させていただきます。

それから資料につきまして、一点おわびがございます。開催案内を委員の皆様方にお送りした際に、資料について後日送付と書いておりましたが、今回、報告案件ということで、資料は当日配付とさせていただきます。開催案内は通常のひな形を使っていたということ、大変失礼いたしました。

それでは、本日の日程及び資料の確認をさせていただきます。お手元にお配りしてあります議事日程表、A四一枚のものをご覧ください。第百五十一回都市計画審議会議事日程表です。

本日の日程としましては、新宿区駐車場整備地区の都市計画変更についての報告案件、それとその他・連絡事項ということになってございます。

また、資料ですが、まずA三判横になっておりまして、新宿区駐車場整備地区の都市計画変更について、報告案件というものがございます。

それから、カラーのA三判になりますけれども、新宿区の地図、用途地域の図に駐車場整備地区の変更箇所を記載しているものですが、新宿区駐車場整備地区、都市計画変更原案というものがございます。

それから、ホチキスでとめていますA三判横ですが、新宿区駐車場整備計画改定案について、参考資料というものがござい

ます。本日の資料は以上ですが、お手元のほうには九月八日現在の委員名簿、それから前回、第百五十回都市計画審議会議事録をお配りしております。

以上でございます。資料等、足りないものがございましたら、事務局のほうまでお申しつけください。

以上です。

○戸沼会長 千歳委員が亡くなられて、私もびっくりしましたけれども、随分長いこと私どもと一緒にこの審議会の委員を務めていただいて、非常に御熱心に発言して、彼が発言すると一瞬緊張感が走るということで、本当に御冥福を祈りたいと思います。

日程第一
一 新宿区駐車場整備地区の都市計画変更について

○戸沼会長 それでは、本日の議事に入りますので、事務局から今日の案件について報告してください。

○小俣都市計画主査 日程第一の報告案件、新宿区駐車場整備地区の都市計画変更についてです。

議案については、都市計画課長より御説明いたします。

○折戸都市計画課長 それでは、新宿区駐車場整備地区の都市計画変更原案について御説明させていただきたいと思えます。よろしく願います。

まず最初に、駐車場整備地区ということですが、駐車場整備地区は、都市計画法で定めます地域地区の一つでございます。主に商業地域、近隣商業地域等の自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域を対象に、駐車施設の整備促進をはじめとした駐車対策を実施すべき地区として定める」ということでございます。

現在、新宿区で駐車場整備地区を定めています。新宿区では、平成六年ですが、地域地区といたしまして、新宿区駐車場整備地区を都市計画決定いたしました。都市計画としての位置及び区域面積を定めています。面積は三百九・六ヘクタール。また、新宿駅周辺地区約二百五十六・六ヘクタール、四ツ谷駅周辺地区約三十・九ヘクタール、高田馬場駅周辺地区約二十二・一ヘクタールの三地区に分けております。

こちらが、平成六年に都市計画決定した現在の駐車場整備地区の区域でございます。なお、駐車場整備地区を定めている区域の用途地域でございますが、商業地域及び近隣商業地域となっております。

それでは、それぞれの地区について御説明いたします。現在の新宿駅周辺地区の区域でございます。新宿駅の東西と歌舞伎町を含んだ区域となっております。面積は約二百五十六・六ヘクタールでございます。

続きまして、現在の四ツ谷駅周辺地区の区域です。外苑西通りの環状四号線から外堀通りの環状二号線までの区域で、放射五号線の国道二十号線や環状三号線沿道の一体となった商業地域や近隣商業地域が含まれた面積約三十・九ヘクタールの区域でございます。

続きまして、高田馬場駅周辺地区の区域でございます。高田馬場駅周辺に広がる商業地域と一部近隣商業地域を含んだ区域で、面積約二十二・一ヘクタールとなっております。

この三地区で合計いたしましたとして、約三百九・六ヘクタールを、現在都市計画として定めているということでございます。

それでは、これらの地区の都市マスタープランの位置づけを見ていきたいと思えます。

都市マスタープランは、平成十九年十二月に改定がございまして、「新宿力」で創造するやすらぎとにぎわいのまちを目指すということで、その目指すまちの姿の実現に向けた都市基盤等の主にハードの整備に関する都市の将来像として、暮らしと賑わいの交流創造都市を描いています。

都市マスタープランの将来の都市構造でございますが、例えば新宿駅周辺地区では、「多様化・複合化していく新たな創造型産業を育てていくとともに、地域の人々や来訪者が交流しながらまちを楽しむことができるように、国際的な賑わいと交流を先導する創造交流を「心」として位置づけ、必要な基盤整備や環境整備を進めていくということになっていきます。

さらに、交通の要所であるとともに業務商業施設が集積している高田馬場地区、新宿通り沿道の業務商業施設を軸とした四谷地区など、「賑わいと交流を先導する「賑わい交流の心」と

位置づけ、それぞれの地区の特徴や個性を活かしたまちづくりを進めていくこととしております。

まちづくりの具体的な方針でございますが、新宿区のまちづくりを総合的に進めていくということで、七つの部門ごとにまちづくり方針を示しています。土地利用、都市交通整備、防災まちづくり、みどり・公園整備、景観まちづくり、住宅・住環境整備、人にやさしいまちづくりの七つの方針に分けております。

その中の一つであります都市交通整備の中で、「自動車が主役のまちから歩く人が主役のまちへ転換するための都市交通の転換が求められていくということでございます。

それでは、方針の具体的な施策を見ていくとすると、新宿区内において慢性的な交通渋滞が発生しています。通過交通を適切に処理するための都市計画道路路網の整備とともに、利用しやすい公共交通機関の整備やその利用の促進、また市街地への自動車交通の抑制、交通需要マネジメントの取り組みが重要になっております。都市環境整備の方針を実現するため、人にやさしい公共交通への改善、人と環境に配慮した道路整備、歩きたくなる歩行者空間の充実、交通需要の管理の推進の四つの施策を定めています。

その中で、交通需要の管理の推進でございますが、円滑な都市交通を維持していくためには、自動車の交通需要の抑制や分散を誘導していく交通需要の管理が大切だと考えて、駐車施策の見直しを行うということも書いているところでございます。

それでは、平成六年に決定した以降の駐車問題を取り巻く環境の変化について御説明したいと思えます。

平成六年以降の動きでございますが、路上荷捌き駐車による違法駐車への抑制、渋滞解消による環境負荷の軽減、これらを行うため、平成十四年に東京都駐車場条例が改正され、荷捌き駐車施設が義務化されました。

また、平成十五年ごろ、自動二輪車の違法駐車問題がマスコミで多く取り上げられるようになりました。当時の駐車場法では、自動二輪車、バイクを対象としておらず、自動二輪車の駐車場があまり確保されていないという状況もありました。そこで受け皿を確保するため、平成十八年に駐車場法が改正されまして、今まで自動車を対象にしていたものが、自動二輪車も駐車場法の対象に含まれるようになりました。

また、平成十二年ごろから、国土交通省や警察庁が路上駐車対策について調査検討を行ってまいりました。その際に、取り締まりの実効性の確保が必要との認識が高まってきました。そのような背景から、平成十八年に道路交通法が改正され、民間の駐車監視員制度が導入されました。その結果といたしまして、違法路上駐車は減少してきましたとございます。

さらに、都市計画決定以降、おおむね十六年が経過し、まちは変貌しているということもございます。その理由として、平成六年の都市計画決定以降、用途地域が商業地域に変更された箇所、さらには平成八年の用途地域の見直しに際して、都市の防災性の向上のため、道路沿道から二十メートルが商業地域指定されていたものが三十メートルに拡大された箇所もございます。また、都市計画道路の供用等によりまして、用途地域が商業地域に変更されたところもございます。これらは既存の駐車場整備地区に隣接しており、一体性を図るため、商業地域等に

変更された区域を新たに駐車場整備地区へ追加していきたいと考えてございます。

これらのことから、総合的かつ計画的な駐車対策の推進を図り円滑な道路交通を確保するとともに、都市機能の向上を図るため、駐車場整備地区の見直しを行うことといたしました。

それでは、今回の駐車場整備地区の変更の原案について御説明いたします。

変更する駐車場整備地区の区域でございます。赤で囲まれた区域が、平成六年に指定した現在の駐車場整備地区の区域でございます。青で囲まれた区域が、今回の都市計画で新たに追加する区域でございます。現行の駐車場整備地区の区域に加えまして飯田橋駅周辺地区や、用途地域の変更にあわせて青色で区域を追加しているということでございます。

それでは、具体的に個々の区域をまた見ていきたいと思っております。

こちらが新宿駅周辺地区の区域です。北新宿二丁目、西新宿四丁目、放射六号線や大久保通り沿いの商業地域等を追加していきます。変更後の面積は、約二百七十・九ヘクタールでございます。

これは現況でございます。左上の写真が放射六号線の状況です。左の下が北新宿二丁目、現在再開発が行われています。右の上でございますが、これは大久保通りということで、現況の写真撮ってまいりました。

続いて四ツ谷駅の周辺地区でございます。放射五号線や環状三号線沿いの商業地域等に広げていきます。変更後の面積でございますが、約三十四・一ヘクタールとなっております。

この写真が四ツ谷駅周辺の現況でございます。左の上でございますが、環状三号線、左下が放射五号線、国道二十号線です。その南側の細街路の現況が右下の写真となっておりますところでございます。

続きまして、高田馬場駅周辺地区でございます。補助七十四号線（諏訪通り）の一部を追加していきます。こちらは平成六年以降に用途地域が近隣商業地域に変更されたところでございます。変更後の面積でございますが、約二十二・三ヘクタールとなっております。

これが高田馬場駅周辺の現況でございます。補助百六十九号線（早稲田通り）、それから補助七十四号線（諏訪通り）及び補助七十二号線の現況はこのようになっていいるということでございます。

続きまして、新たに追加する飯田橋駅周辺のところの現況を撮ってまいりました。

追加する飯田橋駅周辺地区でございますが、飯田橋駅周辺地区は面的に商業地域が指定されておりまして、神楽坂通りの一〇五丁目地区まちづくり協定が地域で定められておりまして、駐車場の出入り口を神楽坂通りに面して設けないというようなことを誘導するなどの地域の取り決めがございます。すなわち、地域の取り組みが活発な地域でございます。そのため、今後、地元と行政が協力し、まちづくりと連携した駐車対策を実施していくためには、土地利用や交通特性に応じた駐車場整備計画の立案が必要と考えられています。このようなことから、飯田橋駅周辺地区を新規地区として駐車場整備地区に追加するものでございます。

これは新規になりますが、こちらが飯田橋駅周辺地区の区域でございます。神楽坂通りを含む駅周辺の一体的な商業地域に指定された部分を追加していきます。新規地区の指定の面積でございますが、約二十・一ヘクタールでございます。

総括的にもう一度原案の変更内容を見てみますと、現在の駐車場整備地区と変更原案を見比べるとこのようになります。

新宿駅周辺地区は、二百五十六・六ヘクタールが約二百七十・九ヘクタールに変更され、約十四・三ヘクタールの追加になります。四ツ谷駅周辺地区は、三十・九ヘクタールが三十四・一ヘクタールに変更され、約三・二ヘクタールが追加されます。高田馬場駅周辺地区は、二十二・一ヘクタールだったものが二十二・三ヘクタールに変更され、約〇・二ヘクタールの追加になります。飯田橋駅周辺地区でございますが、新たに二十・一ヘクタールが追加になるということで、合計の面積は、これまで三百九・六ヘクタールであったものを約三百四十七・四ヘクタールに変更することでございます。

それでは、都市計画変更の流れについて御説明いたします。平成二十二年十月二十三日の土曜日及び二十六日の火曜日に、駐車場整備地区の変更に関する都市計画原案の説明会を開催いたしました。説明会におきましては、駐車場整備地区に関する意見等は特にごさいませんでした。本日の都市計画審議会でご報告を行っているところでございます。

この後、いただいた意見等をもとにいたしました。都市計画変更原案から都市計画変更案を作成いたします。案作成後、都市計画法に基づき、東京都知事の同意協議をいたしまして、同意を受けた後に都市計画変更案の十七条の縦覧を行いました。

あわせて意見書の提出を二週間受け付けるということでございます。平成二十三年一月中旬ごろからの縦覧を予定しております。

縦覧及び意見書の提出を受けた後、都市計画審議会に付議いたしましたして、都市計画変更を予定しているということでございます。都市計画審議会で御承認いただければ、平成二十三年三月に決定していきたいと考えております。

本都市計画の変更は、既に都市計画決定している区域に加え、商業地域や近隣商業地域への駐車対策を実施すべき区域を駐車場整備地区に追加するという内容でございます。商業地域及び近隣商業地域につきましては、既に東京都駐車場条例が適用されております。現在ここで建物を建てようとする場合には、駐車施設の附置義務が発生しております。附置すべき駐車台数は変わりません。したがって、本都市計画によって、住民や事業者が直接これによって規制が強化されるということはないというところでございます。

駐車場整備地区の都市計画変更原案に関する説明は以上でございますが、これは都市計画区域を変更するだけでございますので、この区域の変更に伴いまして、この区域にどのような駐車場整備計画をつくっていくかということもあわせて御報告させていただきます。

駐車場整備地区を定めた場合は、駐車場法に基づきまして駐車場整備計画を定めなければならないということになっております。これも新宿区では、平成六年に駐車場整備地区の都市計画決定にあわせ、駐車場法に基づき、駐車場整備計画を策定しております。

駐車場整備地区は、駐車対策を実施していく地区を定めるものでございます。平成六年の駐車場整備計画には、その地区の駐車対策を定めるものでございます。平成六年の駐車場整備計画におきましては、主に乗用車の保有と利用の急速な増大に伴う駐車施設の不足と違法路上駐車の問題が大きな問題となつてございましたので、その点に着目して民間と公共の適切な分担に基づく駐車場の整備と有効活用等を定め、各種の駐車対策を行つてきたところでございます。今般、駐車場整備地区の都市計画変更とあわせて、駐車場整備計画についても見直しを行つていくこととしております。

駐車対策の基本方針でございますが、駐車場整備の進捗にあわせまして、平成六年の駐車場整備計画で設定した整備目標量約二千三百台でございますが、おおむね達成しております。また、駐車需要の現状の実態調査結果から見ますと、特に新宿駅周辺地区での駐車場の供給量は余裕があるという状況もわかっております。しかしながら、荷捌きでありますとか自動二輪車等については駐車スペースが不足しており、地区の駐車特性に応じた総合的な駐車対策が求められているということでございます。

現在の駐車場整備計画は、駐車施設の整備が喫緊の課題となつていたことから、駐車需要のバランスの将来予測から整備目標量を設定した需要追随型の駐車場整備計画でございます。策定後おおむね十六年が経過いたしましたして、駐車場整備やまちづくりの進捗、駐車場法等の関係法令の改正がございまして、当初とは違った新たな対応が必要になってきているところでございます。

また、平成十九年に都市マスタープランも改正しまして、交通需要の管理推進で、駐車場整備計画の見直しを位置づけております。

こうしたことを踏まえまして、昨年度から、学識経験者や警視庁等の関係行政で構成した新宿区駐車場整備計画検討委員会を設置し、討議・調整を行ってきました。その結果、今後はまちづくりの方針を実現できる政策誘導型の駐車場整備計画として転換することを駐車場整備計画改定の基本的な考え方としております。

駐車対策に関する事項については、大きく五つほど項目がございます。

まず、駐車施設の整備に関する施策に関して御説明いたします。

新宿駅東口周辺地区などにおいては、歩行者を中心としたにぎわいのあるまちづくりを実現していくため、フリンジとは外縁という意味なんですけれども、外側、フリンジ部への駐車場の集約整備を推進していきます。

一方、副都心の高層ビル街区を中心に、大規模業務ビルの駐車場は需要状況に余裕があるということで、隣接地区を含めた駐車需要の受け入れ先として活用する方策を検討していきたいと考えております。

また、駅周辺などで交通混雑の要因ともなっている観光バス及びタクシーについて、待機スペースの整備の要請や乗降場設置などの対策について検討していくとともに、新宿駅東西間の連携について、既存の公共手段によるネットワーク化の可能性についても検討していきたいと考えております。

続きまして、荷捌き駐車対策でございます。

大規模な開発にあわせまして、地域が共同で利用できる荷捌き場を敷地内に確保することを開発事業者へ要請していくとともに、既存の駐車場のうち、高さ制限がなく荷おろしスペースの確保が容易なコインパーキングを対象として、荷捌きの受け入れ等を駐車場事業者に要請していきたいというふうに考えています。

また、自動二輪車対策でございますが、自動二輪車に対する附置義務制度を検討中でございます。既存駐車場において四輪車が駐車できないデッドスペースなどの活用なども含めまして、自動二輪車の受け入れを駐車場事業者へ要請していきたいと考えております。

それから、隣接区との連携につきまして、商業機能等が区の行政界を超えて連担している地域でございますが、駐車対策についても行政界を超えた取り組みが必要であることから、千代田区、文京区、渋谷区、中野区の隣接区との施策の調整を行い、連携を図ってまいります。

また、平成十四年に東京都駐車場条例が改正され、地域の特性に応じた附置義務台数の設定が可能となり、独自の附置義務基準を適用できるようになったことから、駐車場整備地区内において、駐車場の戦略的な配置等を推進する必要性が高い地区を対象といたしまして、地域の特性に応じた駐車場の整備基準、いわゆる地域ルールの導入を検討してまいりたいと考えております。

続いて、地区別の施策について御説明したいと思っております。駐車場整備地区内の各地区では、駐車需要の特性やインフラ

整備などの状況が異なりますので、各地区におけるまちづくりや地区の特性に合わせた駐車対策を実施していくため、地区ごとの施策を策定いたします。

まずは、新宿駅周辺地区でございます。東口周辺地区においては、都心部において快適な歩行空間を確保していくことが課題でございます。そこで、都心部での歩行者中心のまちづくりの推進が可能となる環境を整えるため、周辺に駐車場を設けるフリンジ駐車場の整備促進、荷捌きスペースの整備、自動二輪車駐車スペースの確保、新宿駅東西間の連携の検討などの展開を図ってまいります。

西口周辺地区では、主に副都心街区の大規模業務ビルの駐車場において駐車場の供給量に余裕がございます。そこで、豊富な駐車ストックの有効活用を柱といたしまして、大規模業務ビルにおける供給量の有効活用、新宿駅東西間の連携などの検討も行っていきたくて考えております。

四ツ谷駅周辺地区でございますが、駐車施設の九割以上をコインパーキングが占めています。これらが開発等によって建物にかわった場合には、駐車場供給量が大きく変動する可能性があります。また、貨物車の路上での荷捌き駐車が多く発生しています。これらを踏まえて、今後の開発動向による駐車需要、特に荷捌き車両への対応を行うとともに、コインパーキングの廃止による駐車場の絶対駐車供給量の不足への対策を行っていきます。

高田馬場駅周辺地区でございますが、四ツ谷駅周辺地区と同様、駐車施設の多くがコインパーキングで占められており、これらが開発などにより建物にかわった場合には、受給バランス

が崩れる可能性があります。また、福祉施設が多く立地しておりまして、新宿区交通バリアフリー基本構想等におきましても重点整備地区に指定しております。このことから、今後の開発動向による駐車需要への対応を行うとともに、高齢者、障害者等が円滑に利用できるバリアフリー対応につきましても、駐車場事業者への整備、誘導の啓発を行ってまいります。

飯田橋駅周辺地区につきましては、神楽坂を中心としたエリアにおいて、商業の連続性や快適な歩行者環境の確保の観点から地域のまちづくりの取り組みが行われています。そこで、神楽坂周辺におけるまちづくりとの整合を勘案いたしまして、土地利用や交通特性に合わせた駐車対策の展開を図っていくということでございます。

次に、最後になりますが、主要な路外駐車場の整備の考え方について御説明いたします。

新宿区駐車場整備地区におきましては、現状で路外駐車場の整備がある程度の水準に達し、その供給量には余裕があるというところでございます。また、新宿区都市マスタープランにも位置づけています歩行者空間の充実及び公共交通の利用促進等のまちづくりの方針の点からも駐車場整備が緊急の課題というのは、平成六年当時とは違っていると考えられます。そこで、今後は、大規模な開発や駐車受給バランス等の動向を踏まえまして、必要に応じて路外駐車場の整備に関する検討を行っていくということでございます。

今後の予定でございますが、本日、駐車場整備地区の都市計画変更と、駐車場整備計画の概要を説明いたしましたところでございます。今後、都市計画変更の手續と並行しながら駐車場整備

計画の改定に向けた手続を進めてまいります。

大まかな予定でございますが、駐車場整備計画案につきまして、今後パブリックコメント等を実施いたします。それで区民の皆様方から率直な御意見を伺いたいと思っております。期間でございますが、一月中旬から四週間程度を予定しております。広報等で事前にお知らせすることとさせていただきます。期間終了後は、いただいた御意見を集約いたしまして、必要に応じ修正を行った後、駐車場整備計画の改定を行っていきたくと考えてございます。

以上で、駐車場整備計画改定案の御説明を終わらせていただきます。

○小俣都市計画主査 会長、マイクの使い方をご説明させていただきます。

今、委員の皆様のお手元にマイクがございますが、ボタンが五つございます。御発言いただくときは、右から二つ目、要求4と書いてあるボタンがございますが、この要求4というボタンを押していただいて、ここは上のところに黄緑色のランプがつかますので、それがついてからお話しただくようお願いいたします。

また、御発言終わりましたら、その右側、終了というボタンがございますので、こちらを押していただきますと4のボタンの点灯が消えますので、発言が終わりましたら終了を押していただくようお願いいたします。

以上でございます。失礼しました。

○戸沼会長 ただいまの御説明に対して御質問等がございますしたら、どうぞお願いします。あるいは御意見もいただければ結構

構と思えます。

平成二十三年に都市計画決定をするということなので、時間的には余裕があるので勉強のお時間は十分あるとは思いますが、いろいろどうぞ。

はい、どうぞ。

○喜多委員 今回のこの計画原案というのは、広げるわけですよ。今までの場所を広げていくわけでございますよね。それについては、地元とお話し合いというものはちゃんとしているんでございますようか。

○折戸都市計画課長 既存の計画がございまして、それを手直し、大きくは飯田橋のところを追加になるということでございまして、飯田橋のところは、そちらのほうで説明会も行ったところでございます。

先ほど申しましたが、このことによつて新たな規制が発生するわけではなくて、今も都条例によつて駐車施設の附置義務はかかっていますので、台数が増えるとか、そういうことはないで、住民の方としては、これができたからとりあえず何か規制が強化されるわけではないので、お話を伺いするという趣旨でございます。

○喜多委員 南口が非常に開発されることによつて、新宿駅の東口のほうの交通の流れが随分変わってくるのではないかなというふうに感じます。だから、そういう将来のことを考えながら、この駐車場の問題を考えていただきたいと思っております。そしてまた、この大きな新宿駅の周辺地区でございませうけれども、新宿通りというのは非常に商店の中心でございませうので、ここにやはり同じような駐車場を設けるとか、あるいは、例え

ば建物を建て直した場合に、駐車場の附置義務があるから、それをこなすためには新しくビルを建てられないという方があるのではないかなと思っております。そういう場所と広さと、それから法律上の附置義務の問題等を考えていただかなければいけないのではないかなというふうに思っております。

交通のこの流れというものをまず、私は新宿駅のそばですからそこだけを使うんですけれども、やはり交通の流れを考えていただきたいと、そういうふうな計画を立てていただかなければいけないのではないかなと思っております。よろしくお願いをしたいと思っております。

○折戸都市計画課長 貴重な御意見、ありがとうございます。

今、南口も基盤整備事業が進んでいまして、例えばバスの乗り場が変わったり、タクシーの乗り場が変わったり、いろいろします。そうしたことについても、もうこういう中にそうした考え方も盛り込みながらやってきたいと思えます。

また、今お話にございました建て替えを阻害しているというのがございますが、これはこの計画の後に、これができますと今度は地域ルールの検討ができるようになりますので、計画が決定した以降、速やかに地域のルールの検討にも入っていきたいと思えますし、なるべく準備も早目にやりたいと思っております。

○喜多委員 本当かどうかわかりませんが、銀座の大通りはやはりそういうところ、非常に早くから考えているように思っております、新宿のところもやはり早くやっていた方がいいかなと思っております。

○折戸都市計画課長 今、委員がおっしゃられたのは、銀座ル

ールとか言われるものだと思いますが、そうしたことも参考にしながら進めていきたいと思っております。

○戸沼会長 ほかにどうぞ。はい、どうぞ。

○市川委員 この駐車場の整備地区については、商業地域または近隣商業という地域の中から指定をされること。ですから、今回の指定については、その地域の内ですから台数関係の変更はないというふうなお話で理解してよろしいですよ。

○折戸都市計画課長 はい、そうです。

○市川委員 ということは、将来的にこの都市計画の地図といえますか、色分けされたものはいただいておりますが、将来的に商業地域または近隣商業の見直しというふうな計画というのはこれからあるのでしょうか。

○折戸都市計画課長 昔は一斉見直しというのが何年か一回あったんです。今回変更した箇所も平成六年以降に一斉見直しがあつて、例えば商業地域が沿道二十メートルから三十メートルに変わつたりしたんです。

ところが今、用途地域の見直しの権限を持っているのは東京都なんですけれども、東京都が一斉見直しというのをしなくないといまして、地区計画をあわせて定めないと見直しできないということ、個別個別のまちづくりにあわせてやるというふうなことになっておりますので、そうしたまちづくりの中では、当然そうした問題も発生してくると思えますので、それは地区ごとに検討していきたいなというふうに思っております。

○市川委員 ありがとうございます。

○戸沼会長 ほかにどうぞ。はい、どうぞ。

○栗原委員 わからないことでもいいですか。

○戸沼会長 はい。

○栗原委員 ちよつと駐車対策に関する事項で、歩行者を中心としたにぎわいのあるまちづくりを実現していくためにフリンジ部への駐車場の集約整備を推進ということで、イメージがちよつとわからないんですけれども、確かに外側に広がっているところもありますので、これを整備することに、整備地区を変更して広げることによってまちが歩きやすくなるというか、歩行者が守られるというように、歩行者中心の道になっていくというようにちよつとイメージできないんです。その辺のところをもうちよつと詳しく御説明いただきたいんですが。

○戸沼会長 はい、どうぞ。

○折戸都市計画課長 これはイメージなんですけれども、例えばあるまちがあります。ある区画があるとすると、今はその中に駐車場が幾つもあるわけです。そうすると、その駐車場目当てで車がみんな入ってくるわけです。

今度はそういう駐車場をその区域の外に設けるとすると、区域内にその車が入ってこなくなるわけです。そうすると、その区間は駐車場目当てで来る車がなくなるので、周りにとめるということになります。そうすると中に入る車が少なくなるので、歩行者が車を気にしなくてもいいということになります。イメージがあります。

フリンジというのは周辺部という意味なんですけれども、だからこれからは周辺部のほうに駐車場を持っていくということだと思います。大きな開発があったらそこに持っていく。そうすると、中の駐車場がなくなっても外の駐車場ができますので、中は駐

車場がない状況になっていくというようなことをイメージしています。

○戸沼会長 はい、どうぞ。

○栗原委員 そうしますと、先ほどどこかに余っている、新宿駅には、西口とか東口に駐車場がまだ余っていると、大規模のところ。余っていると、人間はそこで買い物もしたいので、やはりどうしても人は便利などころにとめますよね。区域を広げても、現実的にそこを利用する人たちが、さあ、中には入れないぞと、車は入れない。きのうだったら東口、ホコ天してしまいましたので、ちよつと私、あそこのルミネに用があったんですけど、青梅街道のほうに車をとめて走りましたが、入れないぞとなれば周辺を利用するしかないんですが、その辺がきちんとなっていないければ、人はやはりとめやすいところにとめて動くと思うんですね。

荷捌きとかするならば、それは一番本場に近いところにまたとめるでしょうし、よほど規制がない限りは、今見てみますと宅配なんかの方たちも非常に厳しい状況で、駐車違反が大変なので本場に一生懸命台車か何かでやっていますよね。あれは取り締まりが強化されて、駐車違反が厳しく取り締まられているということのためにそういうふうになっているわけで、例えば周辺部にそういうふうには整備しますよと言っても、人間、やはり利用しやすいところを利用してちゃんじやないのかなと思つて、なかなかこの計画の全体像がどういうふうには実施されているのかが見えないんですが。

以上です。

○戸沼会長 はい、どうぞ。

○折戸都市計画課長 例えば、ある東口の百貨店では、大きな専用の駐車場があり、そこにとめて専用のバスで回ってきたりするんです。西口の駐車場は余っていて、半分ぐらいしか使われていないんです。そうすると、後の半分ぐらい残っています。そっちへとめて、例えば東西自由通路が完成すれば、そこを歩いて東口へすぐ来られるとか、そういうこともあります。

それと、パーク・アンド・バスライドというんですけれども、例えば鎌倉なんかでは、鎌倉の市内に入れないために鎌倉の周辺部に大きい駐車場をつくって、そこに人は車を置いて中に歩いて入っていくみたいな、そういうふうな規制があったりして、結構全国的にもいろんな事例があるので、そんなものを参考にしながら。ただ、それをすぐ新宿で、東口で全部やるとなるというんな問題も起きるんでしょうけれども、地元なんかとも話し合いながらそうした地域ルールを検討できればなというふうに思っております。

○戸沼会長 よろしいですか。

ほかにどうぞ。はい、どうぞ。

○西脇委員 細かいことで恐縮なんですけれども、新宿区の駐車場の整備計画の中には、二の駐車対策に関する事項で、三番目に観光バス・タクシーなどへの対策の推進という項目が入っているんですけれども、新宿区の東口、西口の対策という具体的な対策の中に、この観光バスへの対策というのが、今、項目としては述べられなかったんですね。

西口の新宿センタービルのところとかその周辺というのは、最近観光バスの乗り降りの量が非常に増えていると思っていて、あそこにとめられないバスが右往左往したりする時間の集中す

るときがあるんですね、例えば七時半とか八時とか。そういうふうなときに、あそこでバスがとめられないからあっちに行きます、こっちに行きますと二台も三台もやっているというのは、非常に交通としてはよくないのかなと思っていて、もう少し今までの集中した駐車場とか、地下にあるような、地下といいますが、バス専用の駐車場がございませうけれども、ああいうふうな地域とか場所の見直しとか、そういう対策をやはり具体的に新宿の西口の地区には盛り込んでいただいたほうがよろしいんじゃないかと思うんですが。

○戸沼会長 南口の今度の計画もちよつとあわせて。

○折戸都市計画課長 御存じかもしれませんが、今、南口の基盤整備事業がございまして、高島屋のビルがあつて甲州街道がある、そのところにバスやタクシーのベイができたりにして、既存のものは変わっていくんです。そういう中では、お話にあつたような話も少し現実味を帯びてくるのかなと思っております。

ここにちよつと問題意識を私どもも持っていますのが、歌舞伎町あたりにはとめるところが少ないので、二重駐車状況で観光バスから人がおりてきたりして、非常に危なかったりします。特に靖国通りとかにとめていたり、大久保通りにとめていたりするんです。そういうようなことも問題意識として持っておいて、その靖国通りと大久保通りの駐車場をどこに確保するのかと言われると、ちよつと私もすぐここですとは言えないんですけれども、開発だとかいろいろんなことが起こったときには、そうしたことも視野に入れながらやっていきたいなと。

今、現実的にある話は、南口の基盤整備事業にどういふふうにして、委員がお話しになった話を結びつけていくかというこ

とでございます。ただ、これは区だけでできるのではなくて、警察の許認可も大きいものがございまして、所轄の警察署あるいは警視庁とよく話し合いをしながら進めていきたいと考えております。

○戸沼会長 よろしいですか。はい。

○西脇委員 場所を増やすということは特に考えていないんですけれども、むしろ場所の位置とか、そういうところをもう一度検討していただけたらなというふうに要望できればと思いますけれども。

○折戸都市計画課長 貴重な御意見、ありがとうございます。

○戸沼会長 何かほかはどうぞ。

せっかく新宿警察の交通課長さんがお見えですので、新宿の交通、それから駐車問題を含めて、一般的にお持ちになっていることで、あるいはお気づきのところで御披露いただけるとありがたいんですけれども。坂倉さん、お願いします。

○坂倉交通課長（頼本委員代理） 今、ずっと皆さんの御意見をお伺いしながら、非常に厳しい思いで聞いておりましたんですけれども、一つは西口地区のツアーバスの関係でありますけれども、これは私もちょっと頭の痛いところで、ツアーバスというのは、いわゆる乗合事業ではありませんし、いわゆる高速バスとか路線バスとまた違う種類のものなんです。これを南口基盤整備をやっていますけれども、あの駐車場の中に入れようと当初は考えておりましたけれども、あそこは国土交通省とJRとそれぞれがお金を出し合っただけでつくるところなんですけれども、そこには入りきらないということです。今、大まかに言いますと、総務省から国土交通省に対して勧告がなされてお

まして、全国的にこのツアーバスについては、いろんなところで違法状態があるということで勧告がなされています。この勧告の状況を見ながら、その所管官庁である国土交通省がどのように動くかと、実態調査をやっているところでありまして、この結果を見ながら対策を立てていこうというふうに当署では考えております。

もう一つ、駐車関係でいいますと、靖国通りの夜間のタクシールの二重駐車とか、あの辺の関係で、要は、駐車場とイコールにはなりませんけれども、一時的に深夜帯とか、そういう時間帯にタクシーが二重駐車、三重駐車になるという部分がありまして、これも取り締まりをやっておりますけれども、やはり効果がないというところが実態であります。

全体的に見ますと、駐車場は新宿区は非常に整備されているほうだと思っております。ただ一部分、あの靖国通りから入る百貨店ですね、あの駐車場のところに並んでいる部分が見えると思えますけれども、全体的に見ると収容台数というのは非常に確保されているんじゃないかなと思っております。

以上です。

○戸沼会長 ありがとうございます。

ほかはどうぞ。

今、交通問題もマクロ的、ミクロ的のいろいろ問題で、CO₂とか、自動車自体がどうもコンパクトになるとか、電気自動車になるとか、いろいろ交通と車の問題というのは、一つのテーマになっていると思う。その辺、中川先生、どうですか、交通関係のほうで。割に時間あるから広い話もひとつ。

○中川委員 EVカーであるとか、そこら辺の問題、かなり自

動車の駐車場の占有率というのは下がってきている。それから、もう一方で、いわゆるカーシェアリングといいますが、団地等の中でも一台の車を複数の人たちが使っていく。それで、実はきのうから学会があつて、そこで議題になつていっているのは、電気自動車のシェアリングというのを今後どうやっていくのか。それが団地等の中、団地というか、集合住宅というところに限らず、地域のところでどう展開できるのか、もしくは展開をしたところでの問題がどうなつていのかというような話というのは一つあります。

そういうことも一方ではある中で、今後、車の利用がこの新宿であれば新宿でどういうふうになつていくのかというのが、今後の新宿の駐車場整備計画のところでも効いてくるかなと。

確かに西口のほうは駐車場が余つていいる。オフィスビルのところの駐車場ですね。商業ビルの駐車場ではなくて、オフィスビルで附置義務駐車場のところでつくつた駐車場が埋まつていない。その附置義務のところの問題というのもあるわけですが、それが余つていいるときと、それから休日になると、必ずしも東口のほう、余つていいると言えるのかどうかというのもある。要は平日と休日のバランスです。休日はオフィスビル、駐車場はがら空きで、東口のほうはある程度埋まつていいる。それから、逆に平日になるとその逆に、逆まではなつていないと思ひますが、そういったことも今後考えていかななくてははいけないし、そのためには、車が余り入つて来ないような地区というものをうまくつくつていく。

先ほど栗原委員さんのほうからもありましたが、今の状態です。附置義務ですから、非常に単純な例でいいですが、

ビルをつくるたびにそこに駐車場の出入口ができ上がつてくると、その駐車場の出入口がある程度まとめましょうというのがフリンジのところの考え方。今回の場合でいうと、かなりまちづくりと連動させましょう。

平成六年のときには、まさに公共駐車場が足りないと、公共駐車場をどうつくるのかというのがメインの議論だったわけですが。そこら辺が中心だったので、当時の議論でいうと飯田橋のところは、そういう意味からするとなかなかつくれないというようなこともあつて、エリアから外れていたと。だけれども、まちづくりと一体ということからすると、当然飯田橋のところも考えていくべきだろうと。

そういう中で、附置義務の台数が本当にいいのかというあたりは、先ほど御説明ありましたが、地域ルールをつくつて、これは都のほうもそうですし、それから警視庁、それから警察のほうとの調整というものも当然必要になつていくわけですが、れども、そういう地域ルール、そしてその中で、フリンジというところは本来そのビルでつくらなくてははいけない駐車場というのをどこかに飛ばすわけですね、ほかのところ。隔地駐車場といいますが、その飛ばすことがどこまで可能か。今のルールでいうと、東口の分を西口に飛ばすわけにははいかない。余つてはいるんだけれども、飛ばしてはいけない。何かそこら辺でうまい決め事ができればいいなというようなことがあります。

研究者の一人からしますと、あの銀座ルール、それから大丸有のルールというのはありますけれども、なかなか実際のその後の状況からすると、かなりいろんな問題点もはらんでいいるということもあり、警視庁のほうもなかなかそのままの適用とい

うのは困難という話がありますので、そこで新宿は新宿で、頭を行政の方に柔らかくしてもらおうとともに、粘り強い交渉を都も含め、都も含めといいますのは、附置義務の台数をどこまで下げていくことができるかということなんかもそうなんです。今後やっていく必要があるだろうなというのが一つです。

それから、もう一つは、まさに今回問題になりましたのは自動二輪車。これもいろいろと異なる場所でも順次、つくれるところはつくり始めていますが、その自動二輪を一体どう処理するのかと。単純にというと東口のところで、車はなくなつて、みんな歩いて買い物をするけれども、中は自動二輪車が走っている、そんなまちってちよつとないねという話もありますので、そういった自動二輪車の問題。

それから、荷捌きの問題。これは非常に大きな問題で、先ほどの図の中でも、共同荷捌き施設という図があつたかと思いますが、そういう共同の荷捌き施設というのをどういうふうにつくっていくのか。実際つくっていく上では、やはりその地域、商業者の方々なんかとの連携というものが今後非常に重要になつていくだろうというところなんです。

駐車場整備計画、ほうにつきましても、たまたまそのメンバーの一人で参画させていただきましたので、ここまで入れたらという話が必ずしも十分入らないところもありましたが、少なくとも新宿らしい一步を進んだ形で前回の改定ということができるよになつたかなというところなんです。

それから、駐車場整備地区に関しましては、議論の中でも、もう少し入れたほうがいいのか、それとも削つたほうがいいのかというようにもありませんでしたが、まさに今後の地域の動向に依

じて、新たに駐車場整備地区として入れたほうがいいのか、発生すれば、そういったところを今後柔軟に対応していかうというよな形です。

車の全体の利用率が今後どうなっていくのか、若者のほうの免許の保有率の問題もございまして、適宜柔軟に対応しつつ、新宿らしい計画に今後なっていく、その最初のベースとして今回の整備地区のエリアの決定ということをお願いすることになつたと思つています。

○戸沼会長 ほかにか、どうぞ。

○石川委員 せっかくですから。

この新宿区全体を見ますと、新宿駅周辺、高田馬場、飯田橋ということ、四谷が何かこれで、用途がこういうふうになつているので、四谷が何か、でもここはという割には形が非常に不思議なか細い形で、何かどこを追加したのかちよつとわからないような図面なんですけれども、要するに、今後は再開発で出ていくところは地区計画で対応することになると、当然附置義務ということがなされる形で再開発が行われていくのだからと思うんですが、そういうもう近い将来に変化するのかわかっているよな部分に関しては、今回はどのように対応しているのかという質問が一つ。

それから、特に四ツ谷駅の新宿通り沿いというのはコインパーキングがすぐ目立って、都市景観上非常に見苦しいと私はいつも思っているんですが、非常にないエリアですから、こういうところは、この駐車場整備地区にしたとしても抜本的な改善がほとんど期待できないよな気がするんですが、そのあたりはどうか、この二点、お願いいたします。特に四谷地区

周辺に関して。

○戸沼会長 はい、どうぞ。

○折戸都市計画課長 四谷のところ、確かに委員おっしゃるようによつとわかりづらいんですけど、これは先ほどもちよつと言いましたけれども、これは基本的に商業と近隣商業にかけるので、商業と近隣商業の形がこういう形になってしまったんですけれども、あと、前は商業地域の沿道が二十メートルだったんですけども三メートルになったので、十メートル分、側が広がった形になりました。

今、四谷再開発が計画されていて、そこはどうなんだという話ですけれども、これは、今、四谷再開発の中で、地域貢献としてその駐車場の問題も取り入れられるものかどうなのかという話も含めて、今後、具体、具体的にその再開発の中で検討していくものということでございます。

あとコインパーキングが多いのは一時的にビルが建つまでの間やっていたりするんですよね。だから、それがなくなっちゃったらどうなるのかという話もございしますが、そうしたことも地区として、地域ルールの中で少し、そういうものがなくなつたとしても、その台数を地区全体として集約できるように検討していきたいなと思っております。

○石川委員 ちよつと確認ですが、再開発地区計画が適用された場合には、この駐車場の附置義務というのとは連動しないんですか。要するに協議する。

○折戸都市計画課長 先ほどもちよつとお話しましたですが、東京都の駐車場の附置義務条例はありますので、駐車場整備地区に指定するか指定しないかにかかわらず、駐車場の条例の附

置義務は発生してしまいきますので、それは同じでございます。

○戸沼会長 いいですか。

○石川委員 はい。

○戸沼会長 はい、どうぞ。

○喜多委員 この車の問題と同時に、今、この現代というのは、戦後五十年たっているわけですよ。そうすると、各ビルにしても商店にしても、ちよつと建て替えなきゃならないような時期に来ているわけです。このときにこういう問題がちゃんとしていないと本当に困る。今、議論しているんじゃないかと、やはりこいうあるべきだということをやんと計画の中に入れて、将来こいうふうになるということをや、要するに建て替える人だとか、あるいは地域の方にちゃんと示さなければならぬ時期に来ているのではないかな。いい計画を立てても、それが間に合わなけりや何の計画そのものをすることもできないわけですよ。ですから、このところではこいう問題をやんと整備していくということ、これはやはり私、必要なことじゃないかなと思う。

ビルを建てたら、また五十年なりそのままになってしまいうわけですよ。そういう今のこの時期というのが大変じゃないかなと思っております。だから先生方もよく、ひとつ早く方針を決めていただきたいと、こう思っております。

○戸沼会長 それでは、どうぞよろしくお願いします。緊急に対応すべきこともきつとあると思いますので、地元の御要望も大いに参考にさせていただきたいと思ひます。

ほかに何か御意見、どうぞ。

○加藤委員 ちよつとピントが外れて申しわけないんですが、

私、地場産業と言われる印刷関連産業の協議会の会長という立場で、今回の駐車場とはちよつと外れるんですが、何百社とこの新宿区内には我々同業がおるんですが、今の荷物の出しおろしとか、それが本当に五分、十分とめたために、ジャンパーを着て民間でいろいろ歩いておられる人に、三台とまっていたりまたま自分のところの一台が何か駐車違反になるとかならない、そういう問題もあるので、この新宿には。

先週も四谷税務署の幹部の方とお話ししたら、印刷製本関連部会というふうに税務署の法人会の中に部会があるんですが、そういう部会があるのは、いろんなところに転勤してきたけれども四谷税務署が初めてだと、こういうふうにおっしゃるんですね。

ですから、それもありまして、新宿で地場産業という位置づけをさせていただいているものですから、今の駐車場云々の問題もさることながら、瞬時の駐車、荷おろしの駐車というんですかね、そういうのは新宿区で特別券を発行して、五分以内ならそれを新宿区で買わせると、業者に。それで百枚なら百枚買わせて、その券があれば五分以内にそういう処理をするとかと、駐車場の問題とは若干違うんですが、何か考えていただければと、こう思います。ちよつとピント外れて申しわけありません。

○戸沼会長 それを誰に。坂倉さんに答えていただかないと。券を発行するという話ですが、どうぞ。

○坂倉交通課長（頼本委員代理） 非常にお気持ちはわかりませんが。そういう要望は各種業界から来ておりまして、多分都議会でも総監が受けております。

今、荷捌きのスペースというのをどんどん見直して、それを

どんどん増やしている状況でございます。当署の管内についても、それぞれ今度増やしていくつもりでおりますので、どうかそれを御活用いただければという御回答しかできませんが、よろしくお願いいたします。

○加藤委員 いえ、ありがとうございます。何か印をつけていただいたらうれしいんですが。

○坂倉交通課長（頼本委員代理） 荷捌きという印をつけていますので。

○戸沼会長 貴重な討論で、ありがとうございました。ほかにどうぞ。

「現実問題です」と呼ぶ者あり」

○戸沼会長 ああ、そうですね。現実問題が重要です。

何かこの際、まだ時間あるようでございますので。ひとまずよろしいですか、この案件。先生方、よろしいですかね。

「はい」と呼ぶ者あり」

○戸沼会長 せっかくですからね、最近、我がほうの都市計画審議会でも議題になった案件の中で幾つか日ごろ思っておるトピックスみたいながあると思うんで、その一つが、例の玉川上水が今度できて、皆さんの御健闘で、石川先生も御努力をされたというので、せっかくですから、部長も一生懸命やったので、部長と石川さんと二人で。部長から話してもらい、あと石川さんに話してもらいますから。

○野崎みどり土木部長 みどり土木部長、野崎と申します。どうぞよろしく願います。

今、三種類ほど資料を配らせていただきます。十一月五日号の新宿区の広報、一番後ろの八ページをご覧いただきたいと思います

います。それから、私のほうで今二種類でございませう。玉川上水と新宿という、この玉川上水の歴史全体を書いてあるものと、今回出ました玉川上水・内藤新宿分水散歩道という二つのパンフレットを今お配りしていますので、ご覧いただきたいと思ひます。

最初に広報のほうをお話しさせていただきますと、玉川上水をしのぶ流れですね、こちらにつきましては、私が今説明するのは大変恐縮でございまして、この間、石川先生、委員にもう二十年近くだと思ひますが、本当にボランティアといひましようか、手弁当といひましようか、御苑の整備も含めまして、この玉川上水の復活といひましようか、何とか流れを地表面にといひましようかと御努力いただいてまいりました。

おかげをもちまして、さまざまな経過を踏まえ、このたび二十一年度から三カ年にわたりまして、こちらのほうのブルーのパンフレットの中をご覧いただきたいと思ひますが、三カ年にまたがりまして今整備を行っているところでございまして、今回受賞したのは、この真ん中の区間の大銀杏区間二百四十メートルにつきまして二十一年度に完成いたしました。完成したことにあわせて、社団法人の日本公園緑地協会のほうに、新宿区、それから石川先生の東京大学、それからコンサルタントの三者でこれについてエントリーをさせていただいたところ、もつとも権威のある国土交通大臣賞というものを受賞させていただくことになりまして、先月、十月二十九日に日比谷公会堂におきまして授賞式がございまして、石川先生も、また新宿区長にも参加していただきまして受賞いたしました。

この後、いろんな受賞があったんですが、代表いたしました、

この玉川上水の経過とか、そういったところを区長が約二十五分ぐらいにわたりまして、パワーポイントも使ひながら、来ている方々に御説明をさせていただくという貴重な大変ありがたい機会もつくつていただきました。そんなことで御報告をさせていただきます。

歴史を簡単に言わせていただいでよろしいでしょうか。お時間も余りかけないよう。

○戸沼会長 はい、どうぞ。時間ありますから、どうぞ。

○野崎みどり土木部長 いまさら申し上げるまでもなく、玉川上水といひるのは、東京の郊外のといひましようか、西側にあります、現在の羽村市のところから内藤新宿のほうまで約四十三キロ上水をつくつたといひましようかとございませう。

江戸は徳川家康が開いたといひましようかとございませう、当初は、最初は飲料水、もうすぐ海でございませうのでなかなか水がないといひましようかと、ため池であるとか、あとは神田上水なども使つてきたといひましようかと伺つていますけれども、全然足りなくなつて、四十三キロ先の羽村のところから、当時の土木の技術の粋を使ひまして、四十三キロなんです、高低差がたつた九十メートルしかないといひましようかと、かなりの難工事だつたといひましようかと、この工事につきましても、一年八カ月ぐらいといひましようかと、短期間で上水を引いたといひましようかと、歴史がございませう。

しかしながら、最近になりますと、上水が杉並の高井戸の少し南あたりまでは開渠であるんですが、その先、新宿あたりまでは埋められるといひましようかと、暗きよになつていまして見られないといひましようかとございませう。我々の新宿区内ももちろんございませうが、南口のところを通つていひましようかと、

二十年ぐらい前に地域の方からもこれを何とか復活してほしいというような御要望をいただいたところなんです。なかなか、後で申し上げますけれども、水をどうするかというのが非常に課題になりました。すぐには具現化ができなかったということがあります。

その後、平成十六年になりました。石川先生と当時の環境大臣の小池百合子さん、それから区長の三者である雑誌の対談がありまして、何とか玉川上水を復活して、というようなお話が出たそうでございます。その後、国のほうも、翌年度になりました。具現化が始まったということでございます。

そうはいつてもなかなか、二つの大きな問題がございます。まずこの復活するところにつきましては、新宿御苑という国の土地であるということ、これについて区などがお金を投資することについての法的な課題があります。それともう一点は、先ほど申した水源をどうするかというのが、以前から問題が残っております。

まず、法的な問題については、新宿区の条例をつくることによりまして解決したということがございます。それから、水源につきましては、なかなかいいところがなくて、地下鉄の通っている地下からもうとか、落合の水再生センターから目黒川に流れているところに持つていつている中水道がございます。あちらがもらえないかとか、さまざまなところがあつたわけなんです。なかなかすぐに使えるということにはならなかったんですが、この道路の下に国土交通省所管の御苑トンネルがございます。こちらに毎日水があふれ出ているというのがわかり

まして、これを使おうということになりました。

我々のコンセプトは、やはり水を、ただ水道水を使えばいいということでは考えてございませんで、そういった環境面からも含めまして地下トンネルの水を使おうということになりました。これを使うことによって、全体で五百四十メートルの長さに三年でつくるわけなんです。ほぼ満たすことができるのではないかと、ふうに考えてございまして、一年度目ではこの大銀杏区間の部分と、御苑の中になるわけなんです。こういうポンプ室をつくらせていただいているところでございます。

しかしながら、この夏、大変暑い時期がございまして、計画どおりなかなかない部分がございまして、特に一番暑い時期につきましては、水がすべて確保できなかったというところで、一日、二日だったと思いますが、流れをとめて水をためるといようなことも工夫してきましたところがございます。

このような形で、大分多くの方に御協力をいただいたり、特に石川先生には大分御苦労をいただいたところなんです。環境省であるとか国土交通省など、国にもかなり前向きに御協力をいただきました。今回の整備、第一巻でございまして、なつたということでございます。

また、今年度分については、大木戸区間、一番下流側になるんですが、業者も決まりました。これから工事に入る予定でございまして。来年度につきましては、旧新宿門区間につきましても、今、設計なども進めてございまして、来年度中には完成するというような運びになっているところがございます。

簡単でございますが、私は以上です。石川先生のほうが経過の思いなどがあるかと思っておりますので、よろしくお願いしたいと

思います。

○戸沼会長 それでは、仕掛け人の石川先生、ひとつ苦労話もお伺いしたいと。お願いします。

○石川委員 今、もう本当に詳しく説明していただきまして、やはりこれはすごいと思うんですね。ほかでもない新宿駅のすぐそばに上水がよみがえったということで、非常に社会的な影響というのが大きいのではないかと思えます。やはりこういうところでもできるのだということですね。知恵を出せばできるのだということが、とても今回は大事だったのではないかなというふうに思います。

それで、私はたまたまこの放射五号線のトンネルを掘るときに御苑の森が全部なくなるという計画だったもんですから、それを守るために地下にしましようという。そういうことですから、もう二十年以上前に東京都のほうが大枚のお金を出してトンネルにしてくださいなんです。そこまではよかったです。見てみるとだんだん乾燥化してきました、森が乾いてきたんです。水循環がそこで完全に地下のほうに行ってしまうってトンネルからわき出ているということがわかりまして、結局、もうこれは何度も挫折しかかったことがあり、一番大きいのは水をどこから持つてくるのと。お金かけて、それはとても許される状況ではありませんでしたので。

皆さんに参加していただいたワークシヨップ、この中にちょうど国道事務所に関係していらっしゃる方がいて、それで教えてくださいました。国土交通省が毎年何百万、一千万近いお金をかけて水を捨てていると。それを使ったら絶対いいよということとんとん拍子に話が、その前まではもうほとんどあき

らめで、これはもうだめだなというあきらめムードだったんですけれども、とてもよかった。ワークシヨップでの思わぬ効果があると思えます。

それで、よかったと喜んでいるだけではなくて、実はさっき私、四谷の話をしましたのは、実はこの玉川上水、大木戸をしますと今の新宿通りを通って、今の四谷見附橋ではなくて、その隣に小さなもう一つ橋がありますね。かぎ型に曲がって、あそこが玉川上水がお掘を渡る道なんです。それで千代田区に入って半蔵門に行くわけです。まさにこの再開発を今計画されているところに接して、文献によればそこが玉川上水の道です。掘れば絶対出てくるのではないかと思えます。

ですから、大木戸まで、そういう意味で新宿の歴史をきちんと掘り起こしてよみがえらせるといふ事業ができていますので、わざわざというのではなくて、そういう再開発で基盤整備が行われるときにきちんとその記憶をもう一度掘り起こして、基盤整備の中でもつなげていくと、そういったことができれば大変ありがたいなと思えますので、都市計画審議会でもその気をとめておいていただきたいというお願いでございします。

○戸沼会長 ありがとうございます。それはもう石川さん始め皆さんも、我々もいいよ、いいよと大分応援団をやりましたので、御同慶の至りだと思えます。

では、ほかに何か日ごろ考えておられることでもありましたらどうぞ。

大体よろしいですか。

「はい」と呼ぶ者あり」

○戸沼会長 はい。それでは、今日はこれで審議会を終わりに

したいと思いません。

事務局で連絡がありましたらどうぞ。

○小俣都市計画主査 連絡事項を申し上げます。

まず、本日の議事録でございますが、個人情報に当たる部分を除いてホームページに公開してまいりますので、よろしくお願いたします。

次に、次回の日程ですが、次回は来年、年明けからですが、二月十七日木曜日午後二時からを予定しております。開催の御案内は、改めて委員の皆様方にはお送りいたします。

以上でございます。

○戸沼会長 よろしいですか。

それでは、どうもありがとうございました。

午後三時二十五分閉会

第一五一回 新宿区都市計画審議会会議録

平成二十二年十一月二十二日

会長

署名