

新宿区都市計画審議会議事録

（平成二十三年二月十七日）

第一五二回新宿区都市計画審議会
開催年月日・平成二十三年二月十七日

出席した委員

戸沼幸市、石川幹子、喜多崇介、中川義英、倉田直道、長沼卓司、金井修一、加藤仁、下村治生、あざみ民栄、小野きみ子、根本二郎、頼本和也（代理：村松交通課職員）、大崎秀夫、西脇克治、栗原千恵子、市川恵一（代理：澁谷博子予防課長）

欠席した委員

窪田亜矢、とよしま正雄

議事日程

日程第一 審議案件

一 議案第二百七十号 東京都市計画駐車場整備地区新宿区
駐車場整備地区の変更について（新宿区決定）

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 二時〇〇分開会

○戸沼会長 どうもこんにちは。

それでは、第一五二回新宿区都市計画審議会を開催いたします。

きょうの出欠状況ですが、欠席の連絡がございました委員は、とよしま委員が欠席、それから消防署長の市川委員が公務のために欠席で、代理の澁谷予防課長さんがおいでくださっております。また、新宿警察署長の頼本委員も公務のために欠席で、代理で交通課の村松さんがおいでくださっております。よろしくお願いたします。

○村松交通課職員（頼本委員代理） 署長の頼本にかわりまして村松でございます。よろしくお願いたします。

○戸沼会長 きょうの署名人ですが、栗原委員にお願したいと思えます。よろしくお願いたします。

○栗原委員 はい、わかりました。

○戸沼会長 きょうの日程等について、事務局から説明をお願いします。

○小俣都市計画主査 お手元にお配りしておりますA四判の議事日程表がございます。

本日の日程ですが、日程第一、審議案件で、議案第二百七十号 東京都市計画駐車場整備地区新宿区駐車場整備地区の変更についてがございます。その他、連絡事項となっております。

お配りしています資料ですが、まず事前送付させていただきました資料で、表がA四横になっていまして、右肩のところにも議案第二百七十号と書いてあるものがございます。

それから、こちらも事前送付させていただきました資料で、A三判横のございますが、右肩の上に議案第二百七十号に関する参考資料と書いてあるものがございます。こちらは事前送付させていただきました資料です。

それから、本日、机上に配付させていただきました資料で、

ただいまお話ししました参考資料とつくりが似ているんですが、A三判で、右肩上に参考資料②と書いているものを配付させていただきます。

それと、A四縦でホチキスでとめているものですが、上に議案第二百七十号に関する参考資料③と書いているものがございます。

資料としましては、議案第二百七十号、それから議案第二百七十号に関する参考資料としまして、三種類ございます。もしお手元に資料等ない場合には、事務局までお申しつけいただければお届けいたします。

なお、本日、御審議いただきます審議案件のうち駐車場整備地区に関するのですが、都市計画決定図書のうち、位置図及び計画書につきましては、議案第二百七十号の資料で、皆様のお手元にお配りしております。

ただ、計画図につきましては、スケールが二千五百分の一の図面ということで、お手元にはお配りしてございません。皆様の真ん中のところ、こちらのほうに図面のほうは用意させていただきます。よろしくお願いいたします。

以上、日程と資料については、御説明は以上です。

日程第一

- 一 東京都市計画駐車場整備地区新宿区駐車場整備地区の変更について

○戸沼会長 それでは、課長さんのほうから説明してください。

お願いします。

○折戸都市計画課長 それでは、議案第二百七十号、東京都市計画駐車場整備地区新宿区駐車場整備地区の変更について御説明いたします。

駐車場整備地区の都市計画変更でございますが、これは昨年の十一月二十二日の前回の都市計画審議会に事前に御報告はしておりますが、今回は審議事項ということで、今日この審議会で審議していただくということでございます。よろしくお願いいたします。

駐車場整備地区でございますが、都市計画法で定めます地域地区でありまして、「主に商業、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て、円滑な道路交通を確保する必要がある」という地域を対象に、「駐車施設の整備促進をはじめ、駐車対策を実施すべき地区として定める」ということが駐車場整備地区でございます。

現在の駐車場整備地区でございますが、平成六年地域地区としまして、新宿区は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、位置及び区域、面積を定めております。今ご覧になっているとおりで、面積については三百九・六ヘクタールで、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二十二・一ヘクタールの三地区に分けて現在決めているということでございます。

これが現在の駐車場整備地区の図面です。赤で囲ってあるところがそうなのですが、平成六年に都市計画決定いたしました現在の駐車場整備地区の区域です。

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、商業地域と近隣商業地域の区域でございます。

それでは、具体的にそれぞれの地区について御説明いたします。

まず最初ですが、これは新宿駅周辺地区ということでございます。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（環状四号線）から外堀通り、環状二号線までの区域で、国道二十号線（放射五号線）や外苑東通り、環状三号線の沿道の一体となった商業地域や近隣商業地域が含まれておりまして、面積は約三十・九ヘクタールとなっております。

続きまして、高田馬場駅周辺地区です。現在の高田馬場駅の周辺地区でございますが、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ございます。面積は約二十二・一ヘクタールです。

三地区合計で三百九・六ヘクタールを現在、都市計画として定めているところでございます。

それでは続きまして、上位計画といたしまして、都市マスタープランの位置づけを見ていきたいと思っております。

都市マスタープランでの位置づけでございますが、これは「新宿力」で創造するやすらぎと賑わいのあるまちを目指すとということで、まちの姿を定めております。

区は、平成十九年十二月に都市マスタープランを現在のものに改定いたしました。その目指すまちの姿の実現に向け、都市基盤等の主にハードの整備に関する将来の都市像といたしまし

て、暮らしと賑わいの交流創造都市を描いております。

これが都市マスタープランの将来の都市構造図でございますが、例えば、新宿駅周辺では、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く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「創造交流の心」と位置づけて、必要な基盤整備や環境整備を進めていくとしています。

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、新宿通り沿道の商業業務施設を軸としたしまして、四谷地区などを賑わいと交流を先導する「賑わいと交流の心」と位置づけて、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にしております。

それでは、具体的なまちづくりの方針を見ていきたいと思っております。新宿区のまちづくりを総合的に推進していくため、七つの部門ごとにまちづくり方針を示しております。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など、七つの方針に分けております。

その中で、七つの方針の一つであります都市交通整備の方針でございますが、「自動車の主役のまちから、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る」と位置づけております。

具体的な都市交通整備の方針でございますが、区内では慢性的な交通渋滞も発生しております。通過交通を適切に処理するための都市計画道路網の整備とともに、利用しやすい公共交通機関の整備でありますとか、その利用の促進、また市街地への

自動車交通を抑制する交通需要マネジメントの取り組みが重要になってきております。

都市交通整備の方針を実現するために、「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おります。

その中で、「交通需要の管理の推進」を見ていきたいと思っております。

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、自動車の交通需要の抑制や分散を誘導する交通需要の管理が大切と考え、駐車施策の見直しを行うこととしております。

それでは、具体的な平成六年以降の駐車問題を取り巻く環境の変化について御説明いたします。

平成六年以降の駐車関連の動きでございます。まず最初に、路上の荷捌き駐車による違法駐車への抑制、それから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条例が改正され、荷捌き駐車施設の附置が義務化されております。

続きまして、平成十五年ごろでございますが、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。当時の駐車場法は自動二輪車を対象としておらず、自動二輪車の駐車場が余り確保されていない状況がありました。そこで、受け皿を確保するために、平成十八年には、駐車場法が改正されまして、今まで自動車を対象にしてきたものが、自動二輪車も駐車場法の対象に含まれるようになったわけでございます。

す。

また、平成十二年ごろでございますが、国土交通省や警察庁が路上駐車対策につきまし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。そのようなことを背景に、平成十八年度から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、違法路上駐車は減少してきてわけでございます。

あと、当時の都市計画決定から本年まで約十六年が経過して、まちの姿が変わってきているということがございます。

その理由といたしまして、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でありますとか、さらには平成八年の用途地域の見直しに際しまして、都市の防災性の向上を図るため、道路沿道から二十メートルが商業地域であったものが、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がございます。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に追加したいと考えているわけでございます。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案について御説明いたします。

これが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でございます。

いまして、今回は、青で囲まれた区域が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変更にあわせて青の区域を追加しているものでございます。

それでは、個々の地域について見ていきます。

まず最初は新宿駅周辺地区でございます。北新宿二丁目や西新宿四丁目、放射六号線や職安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。

新宿駅周辺の状況の写真でございますが、左の上が放射六号線、左の下が北新宿二丁目、現在、東京都施行で再開事業が行われている区域でございます。右の上が職安通りの現況の写真ということでございます。

続きまして、四ツ谷駅周辺地区でございます。

放射五号線（甲州街道）や環状三号線（外苑東通り）沿いの商業地域等に広がっていきます。変更後の面積は三十四・一ヘクタールでございます。

四ツ谷駅周辺地区の状況でございます。

左上が環状三号線、左下が放射五号線、甲州街道です。その南側の細街路の現況が右下の写真になっている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。こちらが高田馬場駅周辺地区の区域でございます。補助七十四号線、諏訪通りの一部を追加しております。こちらは、平成六年以降、用途地域が近隣商業地域に変更されました。変更後の面積は約二十二・三ヘクタールでございます。

これが高田馬場駅周辺の状況でございます。左上が補助百六十九号線、早稲田通りです。左下は補助七十四号線、諏訪通りでございます。それから、右の下が七十二号線ということでございます。

続きまして、今回追加する地区でございます。飯田橋駅周辺地区でございます。新たに駐車場整備地区の追加した区域について御説明いたします。

飯田橋駅周辺地区でございますが、面的に商業地域が指定されており、神楽坂通り沿道一〇五丁目につきましては、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制限するなど、地域での取り組みが活発な地区です。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ているところでございます。このようなことから、飯田橋周辺地区は新規に駐車場整備地区へ追加いたします。これが、飯田橋周辺地区、青で囲まれたところでございます。神楽坂通りを含む駅周辺の一体的に商業地域が指定された部分を追加していきます。新規地区でございます、面積は約二十・一ヘクタールでございます。

現在の駐車場整備地区と変更案を見比べるとこのようになります。新宿駅周辺地区は、約二百五十六・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・三ヘクタールが追加になります。同様に、四ツ谷駅周辺では、約三十・九ヘクタールが約三十四・一ヘクタールに変更され、約三・二ヘクタールの追加でございます。

高田馬場駅周辺地区は、約二十一・一ヘクタールが約二十二・

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。

飯田橋周辺地区でございますが、先ほど新たに約二十・一ヘクタールが追加されるということでございまして、合計面積は現在の約三百九・六ヘクタールから約三百四十七・四ヘクタールに変更するということでございます。

これが都市計画の変更の流れでございます。平成二十二年十月二十三日及び二十六日に、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しております。説明会におきまして、駐車場整備地区そのものに関する意見は特にございませんでした。平成二十二年十一月二十二日には、都市計画審議会へ事前の御報告を行ってきたところでございます。平成二十三年一月十七日から一月三十一日まで、都市計画法第二十一条第二項において準用する同法第十七条に基づきまして、変更案の公告縦覧を行い意見書を受け付けました。意見書の提出についてはございませんでした。その結果、本日、都市計画審議会に付議しているということでございます。

今後の予定でございますが、この審議会で御審議いただいて、了とされた場合には、三月をめどに都市計画の変更手続を行ってまいりたいと考えております。

本都市計画の変更でございますが、既に都市計画決定をされている区域に加えまして、商業地域や近隣商業地域へ駐車対策を実施すべき区域を駐車場整備地区といった形で追加していくものでございます。商業地域及び近隣商業地域でございますが、既に東京都駐車条例が適用されておりまして、附置義務、いわゆる附置すべき駐車台数については変わってはおりませんの

で、この計画の変更によりまして、当該地域の規制が、駐車場整備地区として規制が強化されるという内容ではございません。従いまして、本都市計画によりまして、住民や事業者への直接的な影響、厳しくなるというような影響はないというふうに考えております。

駐車場整備地区の都市計画の変更に関する説明は以上でございますが、これは都市計画で駐車場整備地区の範囲を決めただけでございます。新宿区の駐車場整備計画もあわせて改定を予定しておりますので、都市計画の変更に関連して参考といたしまして、新宿区駐車場整備計画の改定についても、御説明をさせていただきます。

駐車場整備地区を定めた場合には、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。

それでは、これまでの経過でございますが、これ、先ほどもお話しいたしました。平成六年に駐車場整備地区の都市計画決定にあわせ、駐車場法に基づきまして、駐車場整備計画を既に策定しております。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、駐車場整備計画とは、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では、主に乗用車の保有と利用の急速な拡大に伴う駐車施設の不足と、違法路上駐車の問題が非常に大きかったので、そこら辺に着目いたしまして、民間と公共の適切な役割分担に基づきまして、駐車場の整備と有効活用等を定めまして、各種の駐車対策を行っ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まして、

駐車場整備計画についても見直しを行っております。

まず、駐車事情の現状でございますが、駐車場整備の進捗によりまして、平成六年度の駐車場整備計画で設定した整備目標量の約二千三百台はおおむね達成しております。

また、駐車需要の現状の実態の調査結果を見ますと、特に新宿駅周辺地区では駐車場の供給量に余裕がある状況ということ、このグラフからもわかると思います。

しかしながら、荷捌きや自動二輪車等については駐車スペースが依然不足しております、地区の駐車特性に応じた総合的な駐車対策も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でございますが、駐車施設の整備が喫緊の課題をなつていたところから、駐車需給のバランス、将来予測から、整備目標を設定いたしました。いわゆる需要追随型の駐車場整備計画でございますが、それから現在おおむね十六年が経過いたしました、駐車場整備やまちづくりの進捗、駐車場の改正、関係法令なども改正されまして、新たな対応が必要となっております。

また、平成十九年に改定いたしました都市マスタープラン、先ほど御説明いたしました、交通需要の管理推進といたしまして、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機関で構成いたしました新宿区駐車場整備計画検討委員会を設置いたしました、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、駐車場整備計画の改定をこういう基本的な考えに基づいて行っていくということ

となりました。

それでは、具体的に見ていきたいと思えます。

駐車対策に関する事項でございますが、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きましては、歩行者を中心とする賑わいのあるまちづくりを実現していくため、フリッジ、いわゆる外縁部という意味なんですけど、フリッジ部への駐車場の集約整備を推進してまいります。

一方で、副都心の高層ビル街区を中心にして、大規模業務ビルの駐車場は需給状況に余裕があることから、隣接地区を含めた駐車需要の受け入れが可能ということで、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原因ともなっています観光バス及びタクシーにつきましても、待機スペースの整備の要請や乗降場の設置などの対策についても検討していくとともに、新宿駅東西間の連携につきましても、民間の既存交通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まいりたいと考えております。

続いて、荷捌き駐車対策でございますが、大規模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いたしまして、荷捌きの受け入れなどの駐車対策を事業者へ要請してまいります。

次に、自動二輪対策でございますが、自動二輪に対する附置義務制度、これを検討しておりますが、そうした導入も検討していくとともに、既存駐車場におきまして、四輪車が駐車できないデッドスペースなどがございますので、そうしたところを活用いたしまして、自動二輪車の受け入れを駐車場事業者に要請してまいります。

それから、隣接区との連携につきましては、商業機能等が区の行政界を超えて連担しておりますので、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ということで、千代田区、文京区、渋谷区、中野区など隣接区との施策の調整を行い、これからも連携を図ってまいりたいと考えております。

また、平成十四年に東京都の駐車場条例が改正されまして、地域の特性に応じた附置義務の台数の設定が可能になりました、独自の附置義務基準を適用できることになったことから、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に、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でございますが、そうした地域ルール等も検討していきたいと考えている次第でございます。

続きまして、地区別施策でございますが、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あわせた駐車対策を実施していくため、地区ごとの計画を策定してまいります。

まず、新宿駅周辺地区から見ていきたいと思っております。

東口周辺については、都心部において快適な歩行空間の確保をしていくことが課題になっております。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、フリンジ駐車場、いわゆる外縁部への駐車場の整備推進、荷捌きスペースの整備、自動二輪車の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。

西口周辺におきましては、主に副都心街区の大規模業務ビルの駐車場におきまして、駐車場の供給量にかなりの余裕がございます。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の検討なども今後行っていきたいと考えております。

続きまして、四ツ谷駅地区、高田馬場駅地区、飯田橋駅地区でございますが、四ツ谷駅周辺につきましては、駐車施設の九割以上をコインパーキングが占めているという実態がございます。これらが開発等によりまして建物にかわった場合には、駐車場の需給バランスが崩れる可能性がございます。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。これらを踏まえまして、今後の開発動向によりまして、駐車需要、特に荷捌きの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りまして駐車需要の不足への対策も行ってまいります。

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に、駐車施設の多くがコインパーキングが占めておりまして、これらが開発等により建物にかわった場合には、需給バランスが壊れるという可能性も残っております。また、福祉施設等が多く立地しておりますので、新宿区交通バリアフリー基本構想におきまして、重点整備地区にもなっております。これらのことから、開発動向によりまして、駐車需要への対応を行うとともに、高齢者、障害者などが円滑に利用できるバリアフリーの

対策についても、既存駐車場への整備、誘導、啓発を行ってまいります。

飯田橋駅周辺地区でございますが、神楽坂を中心としたエリアにおきまして、商業の連続性や快適な歩行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し、土地利用や交通特性にあわせた駐車施策の展開を図っていくということでございます。

最後に主要な路外駐車場の整備についてでございます。

新宿区駐車場整備地区におきましては、現状では路外駐車場の整備がある程度の水準に達しております、その供給量も余裕がございます。また、新宿区都市マスタープランにも位置づけておりまして、歩行空間の充実及び公共交通の利用促進とまちづくりの方針からも駐車場整備が緊急の課題ということではないということでございます。そこで、今後は、大規模な開発や地区の駐車需給のバランスを考え、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こととさせていただきます。

これまでの改定に向けた経緯と予定でございますが、平成二十二年十一月二十二日、都市計画審議会でご報告いたしました。その後、一月十七日から二月十四日までの四週間でございますが、パブリック・コメント制度を活用いたしまして、皆様に御意見を伺ってきたというところでございます。

主な寄せられた意見を見てみますと、建物の老朽化も気になり始めており他人事とは思えない、改正案に賛同するというような御意見とか、自動二輪車が多く駐車しているので、駐車場はぜひ必要という意見、歩く人のために駐車場を抑制するの

か、というような意見とか、駐車場を整備するに当たりました、普通財産、行政財産を活用したらどうかという御提案などもございました。いろんな御提案とか御意見はございましたが、特に改定案に反対するというような御意見はありませんでした。意見を集約した後、本年度中、三月を目標にいたしまして、改定に向けた手続を進めてまいりたいと考えております。説明は以上でございます。

よろしく御審議をお願いいたします。

○戸沼会長 ただいまの説明に対して御質問がありましたら、どうぞお願いします。

どうぞ。

○あざみ委員 あざみです。

新しく指定される飯田橋駅周辺のところをお聞きしたいんですけれども、まずこの地区では神楽坂通りの沿道一〇五丁目地区まちづくり協定があるということ、それは都市計画変更のほうの参考資料に書いてありますけれども、駐車場の出入り口を誘導する取り決めがあるということ、これも、これはもう少し具体的にはどのような取り決めがあるということなんでしょうか。

○折戸都市計画課長 神楽坂通りの沿道なんで、一〇五丁目地区なんですけど、まちづくり協定というのがございまして、神楽坂通りの沿道の景観と、住環境とか沿道環境を図るといふことを目的にして協定しているんですけど、その協定の中で第六条に建築物の整備に関する事項というのがございまして、協定の区域内において、新築、増改築、改修などを行う場合には、以下に定める内容で整備を行うこととするということがあって、

壁面の問題だとか、いろいろ出ているんですけど、バルコニーだとか。その中で、建物のファザード、外観ですね、外観の緑化、看板などの整備については別に定める工夫をするということ、看板などがございまして、その中に駐車場の出入り口を極力設けないものにするということと、具体的なには、建てる方が、出入り口については、神楽坂通り沿いには極力設けないようにするというようなことで、地元と相談しながらやっています。確かに、現状歩いてみますと、銀行のところとか、一カ所か二カ所ぐらいはあるんですけど、そのほかのところはありません。どうしているのかということなんですけど、裏のほうから出入り口があったり、それから横に入ったところから出入り口があるんで、通りに面していないことはかなり見るとれると思いますので、そのような形でやっています。ただ、この協定自体が任意の協定なので、この協定を破ったから罰則があるのかとか、そういう話になってくると、そういうこともないということはありません。ただ、任意の協定であってもかなり守られていると思っています。

これから、地域ルールの問題もだんだん話し合いになってきますので、その条例に基づく地域ルールの話し合いにも、こうした神楽坂通りのように、民間がどうか、地元が一生懸命努力しているようなところについては、応援していきたい、バックアップしていきたい、そういう視点から指定したということと、ございませぬ。

○あざみ委員 ありがとうございます。

まちづくり協定というのは、本当にみんなですべていこうというそれだけの合意なので、効力がないということですから

も、本当に表の皆さんはできる限り守ろうということと、やっているというだけでは実際はないなど、ただ実際つくっても入りにくいだろうなどという意味もあるとは思いますが、今、今、地区計画を神楽坂の三丁目の一部始めて、それをもっと広げようということをやっているというので、それとあわせてこういうルールもきちんと決めていくというのは、私はいいいことだなというふうに思います。

それで、実際その計画のほうでは、フリンジですか、フリンジに駐車場を設けていくということとはどこかにありましたけれども、そのフリンジというのは、この飯田橋駅地区で言うと、どのあたりがフリンジに実際のところなるんですか。

○折戸都市計画課長 飯田橋のところはこれから検討していくというのが大きいので、まだここがフリンジということはないんです。そういうことも含めて、これから地域ルールを定めていくときにはどこにつくるのかというのにも検討しなければいけないと思っています。ただ、そのフリンジの話は、一番興味があるのは、新宿駅周辺のところをどうするかというのが喫緊の課題になっておまして、まずそちらのほうが始めるのかと。神楽坂についても取り組んではいくんですけど、一番最初に取り組まなきゃいけないのは、新宿駅周辺、歌舞伎町も含めて、そつちなのかと思っています。

今御質問がありましたように、どこがそうなのかと言われますと、そういうことも含めて地域ルールを検討していきたいと考えております。

○あざみ委員 この地域で、まちづくりの会ですか、あと興隆会といって商店会と町会などが集まってやっている会なども

ありますけれども、そういうところは既にお話はされているんですか。

○折戸都市計画課長 説明会をこの地区でやったんですけど、余り参加がよくなかった。それで、地区計画とか、そういうことを話すときに一緒に話をするようにしています。ただ、このことだけを個別に説明したということは今のところありません。

○あざみ委員 そのまちづくりにかかわっているまちの方にこれをお話ししたら御存じなかったもので、今その地区計画をいっどういうふうにつくるかというのが、このまちで今ホットなことになっているので、そこにかかっているというお話でしたけど、でもこの駐車場の問題は非常にそれと関連すると思いますので、ぜひあわせてお話もしていただいで、よく御説明をしていただきたいというふうに思います。

○折戸都市計画課長 今、委員の趣旨を踏まえて、十分地元にも説明してまいります。

○あざみ委員 お願いします。

以上です。

○戸沼会長 どうぞ、喜多委員。

○喜多委員 今お話がございましたけど、新宿の東口と西口のところでですね、それからこれから南口がございませけれども、あの辺一带というのは非常に駐車の問題が大きいものでして、今やっていらつしやるのは、WEバスということで、パーク・アンド・ライド、ですか、そういうことで計画を立てたんでしょうけども、うまくそれが利用されていないということと、それからやはり私は全般的に思うのは、その地域の方々に関係する

ことは、その方々の総意というものをとるということが必要ではないかなと思うんです。例えば、商店会であれば商店会の皆さん方と、それからまた同時に行政といたしましては、区役所、それから警察の交通のほうの問題とか、そういう関係の方々、みんなが集まってひとつつくっていただかないと片手落ちになるのではないかなと思います。

それで、今、まちづくりでもって、お互いに協定みたいなものをつくるんですけども、やはり東京都の駐車場条例によって既に決まっているわけでございますけれども、新宿区の条例でもってその地域の駐車場というものに基準等決めてい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。

○折戸都市計画課長 今の喜多委員の御発言、本当にそのとおりだと思えます。

それで、東京都の駐車場条例に基づく地域ルールの策定の手順が示されています。それは、まず第一に今日御審議いただいています駐車場整備計画が上位計画にないと、その地域ルールは決められないんです。ですから、駐車場整備計画が改定できれば、次に地域ルールの策定に入っていけるという手順としてはあります。

それで、そのルール策定の手順なんですけど、一応ひな形が東京都から示されておりまして、地域ルールの策定協議会というものを設置しなければいけないと。その協議会には、地域ルールの策定主体、これは新宿区なんですけど、新宿区と、学識経験者、地区の住民組織、町会、商店会等となっていて、地域の方々も入ることになります。それから交通管理者、警視庁

や所轄警察署、東京都の駐車場条例の所管部局、東京都都市整備局というのも入って、つくらなければいけないということになっていきますので、これは今年度に計画を改定いたしますので、その後にこうした駐車場の地域ルールの検討に入っていきたいと思えます。ただ、なかなか課題山積でございまして、難しいこともございます。課題も多いんですけども、今、喜多委員がおっしゃったようなこともございますので、検討していきたいと考えております。

○喜多委員 よろしくお願いいたします。

○戸沼会長 ほかにどうぞ。

せっかくですから、新宿警察長さんの代理で、村松さんが見えになって、何かコメントございますか。

○村松交通課職員（頼本委員代理） 私どものほうは、いつもまちの皆様、それから行政の皆様にご協力いただきながら、駐車対策を推進しているところですけども、やはり今こういういった委員の皆様のお話を承って、持ち帰って検討させていただきたいと思えます。

なかなかやはり難しい問題ですので、まちの皆様のお声や、あるいは新宿区さん等とよく足並みをそろえてやっていきたいので、駐車場整備は推進してまいりたいんですけども、まちの方たちの声も聞きたいということでございます。

以上です。

○戸沼会長 ほかにどうぞ。

○折戸都市計画課長 ちよつと今、答弁が舌足らずだったんですけど、駐車場整備地区は都市計画で決めるんですけど、それは範囲を決めるんですね。それで、駐車場整備計画というの

は、その範囲の中をどうするかという計画を決めるんで、それは、都市計画法でなくて、駐車場法で定めるものです。その整備計画にぶら下がっているのがさっき言った地域ルールでございまして、都市計画にぶら下がっているわけではありません。ちよつと私も説明が舌足らずでございました。正確に言うと今日御審議いただくのは、駐車場整備地区ということになります。決定した後、整備計画を区として定めいくことになります。

○戸沼会長 その辺のことは、中川委員がずっと経験者で、その中身をフォローしておられるんで、我々にわかるように、今後どういうふうに手順を進めるかというのも解説していただけないか。

○中川委員 解説になるかどうかですが、これで駐車場整備地区が決定されると、一応、一つの土俵ができ上がる。その中でどういうことをやっていくのか。これは先ほどの神楽坂の話もあるわけですが、神楽坂の場合も、今、戸建ての、個々の駐車場を入れていくわけですけども、それが果たしてまちにとっていいかというところ、もう少しまとめたほうがみんな歩きやすいし、先ほどの車の動線なんかにしてもよりよくなるだろうと。そのことが、人と、それから車の接触ポイントを減らすことになっていくだろう。そういったところを詰めていく上では、本来に地元の方だとか利用者、それから事業者、そういった方々のいろんな意見調整がまさに必要になってきますし、そのための課題というものもたくさんある。それで、その課題自身をできるだけ早急に今後煮詰めていく必要があるだろうということになります。

それは、附置義務の台数等、どうしていくのかということが

ありますが、その附置義務というものに対してどう対応するのか、附置義務がゼロになるということは考えられませんので、そういう附置義務のところのつくり方の問題、それからさらに先にいきますと、その費用負担をどうするのかという話がまさに出てくるわけです。一つ一つの建物からすると、その部分で駐車場がなくなるかわりに、使える、売れるスペースがある、だけでも、本来は駐車場のスペースというのはそこにつくらないくちやいけない。そこから辺どういような形で進めていくのか、それからフリンジでやるとしても、そのフリンジの駐車場をどこにどういような経営主体といいますか、エリアマネジメントになるかもしれませんが、そういう地区の自主的なマネジメントの組織体系の中で運営をしていくのかどうかというようなことが煮詰まってくたろう。これまでのように、都市計画駐車場で行政のほうでぽんとつくって、それを使ってくたさいという話とは、決してそういう形ではないというのが附置義務のところになってきます。

これは、単に利用者だけではなくて、極端に言うと、そこでも御商売をやっている人御自身の車の使い方、これが最後にどこでも残るんですね。そこで事業をやっている方は、自分は車を当然使うよと、自分のうちのそばに置かせろという話が出てくるんだけれども、そういうような使い方に関してもちやんと考えていきましようということをやらないと、自分だけが例外だという、自分が使う分には例外だというふうには、その方向もどう解決していくのかということが一つあります。

それから、今回の検討の中で非常に大きいのは、まさに荷捌き駐車をどうするのか、路上のところをどうするのか、それか

ら今から三年前に附置義務化された荷捌きの部分というのをどういうふうにつくっていくのか。そうすると、それも今のところは個々の建物でつくってありますけれども、例の中にありますように、地区の共同荷捌き施設のような形で、そこからデリバリーをするような形であるとか。これもまさに今後の地域ルールを考えていく上での煮詰めていかなければいけないというところで、それを煮詰めるためには、行政だけでもできませんし、それだけでもできませんし、まさに実際にそこで御商売をやっていたりとか、それからそこに住まわっている方、そういう方々と一つ一つ課題をできるだけ早急に解決していくようにしていくのが、今後の新宿全体、特に東口、西口あたり、それから四谷のあたりも幾つか開発動向があるようですから、そういったところの話の中にもつながっていくかなというふうに思っております。

○戸沼会長 私からお聞きしたいんですけど、きょう、フリンジという言葉が出てきて、この図面で言うと周りの縁ということなんです。これは日本語で言えば周辺という、それを駐車場の問題で言えば、自分の住んでいる土地から少し飛ばして、そっちまで持っていてもいいよというふうには解釈すればいいんですか。その辺どうですか。フリンジの説明がちょっとわかりにくいのではないかと思うんです。

○中川委員 基本的な考え方でいきますと、フリンジというのは外縁部ですから、ある意味では一つの車が通る通過道路みたいなものがあって、これが一つの住む単位ですよね。そうすると、この中の外縁部につくるとというのが一つの考え方になります。こちらに、次の車が通過する通りの反対側につくるとい

ことは、隣の商売をやっている方たちとの土地を使う話になりますから、それでそうはいっても、この一つの街区の中の端ということだけではなく、隣のところも使ったりとかで、現在の飛ばしということと言うと、これは、幾つかの対応の仕方と、それから車庫の問題等の解釈のことがあって、三百メートルの範囲ぐらいまでという形にはなっているというところがあります。

ただ、例えば新宿で言いますと、伊勢丹さんのところの駐車場があります、街区からすると別のところに駐車場があり、あれがフリンジかどうかというところ、一つの解釈からすると、フリンジという解釈もできると。それはそういった一つの街区ということだけではなくて、隣の街区であるとか、それとの連携の中でどう考えていくか。

基本的には、一つの街区の中に車がそのまま入ってこないような形をとっていくことができないうかということですよ。

○戸沼会長 どうもありがとうございます。

○喜多委員 うちの周りもそうなんですけど、要するにうちのところでは駐車場も設けられないんで、それで五百メートル以内に隔地駐車というのをつくっている。そこに、駐車場のタワーだとか、あるいはほかの駐車場にその地域分の台数だけを確保している。だから、そういうふうにして、要するに建物を建てますと、建物の規模、平米当たり何台だというふうに決まっているわけですよ。何が何でもそれをつくらなければ許可がおりないというような今のシステムというものが現状に合わないんじゃないかな。だから、そういうところを早く直さないと、駐車場の問題というのは、

非常にせっぱ詰まった問題だと思っんです。だから、何か一つの規則でもって決まっているんじゃないかと、その場所場所によってはその駐車場の問題を考えなきゃいけないというふうになっている。

○戸沼会長 御意見をいただいたという。どうぞ。

○栗原委員 栗原です。質問があります。

コインパーキングのことなんですけれども、既存コインパーキングでの貨物車のということ、ここで荷捌きができるようにするということが書いてありますけれども、実際に平成十八年から道路交通法が変わってからは、確かに業者の車は、路上には駐車しなくなっていて、コインパーキングに駐車するようになってたんですが、その使い方がとても問題で、先ほど何か出口が、なるべくファサードが表通りに面さないようにということ、裏口からとか、そういうのは、大きなビルの場合にはほとんどがそれを考えて、表はファサードをきれいに裏側からやっているんですが、コインパーキングって簡単に言うと空き地です、どこが入り口になるかというのは非常に持っている方の土地の形状によって違うわけですね。ですから、本当に細長い土地でどうしようもなくて、車道に、車道というか歩道にどんな車が飛び出ちゃうということもあるわけですね。私は近くでも見ている、荷捌きの車が仕方なくとにかくその狭いところにもいから突っ込まなければいけませんので、駅に近いくところなのですぐ捕まってしまうので、そこに頭を突っ込むんですが、後ろが飛び出しているんですね。完全に人の歩道をふさいでしまっている状態もあります。それから、出口とい

うことと言いますと、コインパーキングの多いところでは、表通りに面してやっぱりどうしてもそこから車が入りしてしまいうことがあるんですけども、これは、今回、荷捌きも、それも可能なように受け入れ要請することなので、そういうそのコインパーキングの現状について、どのように見ていらつしやるかを質問したいと思います。

○戸沼会長 どうぞ。

○折戸都市計画課長 今、委員のおっしゃることも全くそのとおりだと思います。今、東京都の道路整備保全公社なんかでs—parkというようなことを言っているんです。s—parkというのは、携帯電話とかインターネットで、どこの駐車場がどこで今あいているか、例えば、行こうとすると、今言ったように、全然変なところだったりするじゃないですか。その地区のどこに自分が行きたいところに荷おろしの駐車場があるのかというのが、インターネット上で調べられるような仕組みなんかも考えているんです。今後、事業者に要請するとともに、そうしたものを活用、普及啓発なんかもインターネットとか最近の最新の機械を使いながら、適切などころに行ければというふうに考えていて、こういう記述をしているということだと思います。

○栗原委員 大きさと何か含めて、車種も含めてですね。

○戸沼会長 ほかにございますでしょうか。

きょうの私どもへの諮問事項は、駐車場の範囲を一つ広げたと。中身については、これから区としても大きな問題なので決まらしようということなので、その前提で、きょうのところは、できれば採決をして、質問や何か御意見ありますか。

どうぞ。

○倉田委員 たまたま実は他区ですけれども、中央区のほうで、銀座のほうはもう既に成功してそういうローカルルールを定めたりして、たまたま私、その協議会の会長だったりするものですから、最初からそのローカルルールをつくるプロセスにずつとかかわってまいりまして、今も話もありました最初は駐車場の集約化というようなことでまずやりまして、その後、荷さばき駐車場についても、これは実は社会実験などを繰り返して、実際にはどういった形でできるかということ、そんなプロセスを入れながらやっていくと。ただ、ここは、きょうは範囲を決めるだけの議題ですけれども、その成果というのはそれなりにそろそろ銀座でも出てきていまして、歩いて快適な楽しいまちをつくるという意味では、特に非常に狭小な間口の狭い規模の敷地に対して駐車場を附置義務によってつくらなきゃいけないという状況から、ある程度それを集約、これ、実際にはお金でというような形になっていきますけれども、基金をつくってそれなりにやはりその成果を、既に何年かたちましたんでおさめているということ、恐らく銀座とまた新宿は、状況が違うとは思いますが、やはりこういった施策を進めるといふことの意義というのは非常にあるというふうに思いますので、そういう意味で、少し銀座とは違うまた新宿なりのローカルルールを上手につくって進めることによつて、非常に利用者にとつて快適な環境が実現するということらに向かうのではないかなというふうに思います。

○戸沼会長 いろいろ御意見をありがとうございます。

○喜多委員 銀座のほうが一番早いです。

○戸沼会長 銀座のほうが早い。昔から銀座のほうが早いという雰囲気がありますけれども、新宿もひとつ追いつけ追い越せでひとつお願いしたい。

それじゃ、よろしければ、きょうの議案について採決をしたいと思います。よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○戸沼会長 それでは、きょうの議案の第二百七十号 東京都市計画駐車場整備地区新宿区駐車場整備地区の変更について、よろしいという方は挙手をお願いしたいと思います。

〔賛成者挙手〕

○戸沼会長 皆さん、賛成ということありがとうございますました。

それでは、次の日程第二で、何か連絡事項がありましたらどうぞ。

○小侯都市計画主査 事務局です。

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きホームページに公開いたします。

次に、次回の開催日程ですが、まだ日時が決まっておりますので、委員の皆様には、開催が決まりましたら改めて御案内をお送りいたします。

最後に、皆様への委員報酬の支払い方法についてですけれども、現在、職員が現金でお渡しさせていただいておりますが、来年度以降、口座振替とさせていただきますと思っています。この場合、皆様から振り込み先の口座番号をお伺いすることになります。そこにつきましては、改めて御連絡させていただきます。

きます。今後は振り込みということで報酬の支払いをさせていただきます。よろしくお願いいたしますので、御協力をお願いいたします。

○戸沼会長 どうもありがとうございます。

午後 三時〇六分閉会