

意見書の要旨と区の方

1 地区計画原案に関する意見等の件数 . . . 17件

分類	件数
新宿駅直近地区地区計画（原案）	17件
西新宿一丁目7地区地区計画（原案）	0件
合計	17件

意見等への対応

分類	件数
A 意見または趣旨を反映する	0件
B 意見または趣旨はすでに反映している	0件
C 今後の取組みの参考とする	0件
D 意見として伺う	6件
E 質問に回答する	11件
合計	17件

2 都市施設等素案などに関する意見等の件数 . . . 40件

意見等への対応

分類	件数
A 意見または趣旨を反映する	0件
B 意見または趣旨はすでに反映している	0件
C 今後の取組みの参考とする	20件
D 意見として伺う	3件
E 質問に回答する	17件
合計	40件

1 地区計画原案に関する意見等

	意見書の要旨	区の考え方
1	地区計画区域および土地区画整理事業区域と都市施設変更区域が異なるのはなぜか。	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針の実現に向けて、新宿の拠点再整備検討委員会では、新宿グランドターミナルのうち、駅、東西の駅前広場、駅ビル等を含む区域を、先行して一体的に再編する区域とし、概ねこの区域を新宿駅直近地区地区計画の区域としています。土地区画整理事業については、この地区計画の区域を基本に駐車場出入口とする範囲を加えて区域を設定しています。</p>
2	地区計画区域のB地区の北側で新宿通り（新宿区画街路第1号線）の一部が区域外となっている理由を教えてください。	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針の実現に向けて、新宿の拠点再整備検討委員会では、新宿グランドターミナルのうち、駅、東西の駅前広場、駅ビル等を含む区域を、先行して一体的に再編する区域とし、概ねこの区域を新宿駅直近地区地区計画の区域としていることから、ご指摘の範囲については、地区計画の区域には含めていません。</p>
3	将来的な動線ネットワークを考えた場合、駅街路10号線とその西側街区が土地区画整理事業及び新宿駅直近地区地区計画の区域に入っていないのはなぜか。	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>駅街路10号線とその西側街区は、新宿駅東口地区地区計画の区域内に位置しています。</p> <p>ご指摘の「将来的な動線ネットワーク」については、新宿駅直近地区地区計画では、新宿の拠点再整備方針や新宿駅東口地区まちづくりビジョンを踏まえ、「まちへとつながる歩行者ネットワーク等」として方針付図に示しています。</p> <p>新宿の拠点再整備方針の実現に向けて、新宿の拠点再整備検討委員会では、新宿グランドターミナルのうち、駅、東西の駅前広場、駅ビル等を含む区域を、先行して一体的に再編する区域とし、概ねこの区域を新宿駅直近地区地区計画の区域としています。土地区画整理事業については、この地区計画の区域に駐車場出入口とする範囲を加えて区域を設定しています。</p>

	意見の要旨	新宿区の考え
4	<p>「新宿セントラルプラザ」は「新宿駅中央通路線」整備後、デッキ上に拡大整備されると理解してよいか。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルの核となる広場空間として線路上空デッキと連続した位置に新宿セントラルプラザを整備することとしています。</p> <p>新宿駅直近地区地区計画では、新宿セントラルプラザを線路上空に整備することを地区施設の整備の方針に示し、方針付図に概ねの位置を示しています。</p> <p>新宿セントラルプラザの整備時期については未定ですが、今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都とともに新宿セントラルプラザの整備を開発事業者働きかけていきます。</p>
5	<p>新宿テラスの整備イメージを教えてください。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、広場と建物が一体となって、新宿グランドターミナルの顔となる空間、人の動きが立体的に感じられる視認性の高い広場空間などを新宿テラスとしています。</p> <p>新宿駅直近地区地区計画では、新宿テラスをまちが望める重層的な空間として駅前広場に面して整備することを地区施設の整備の方針に示しています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、都とともに新宿テラスの整備を開発事業者働きかけていきます。</p>
6	<p>ターミナル軸の内容や位置づけを教えてください。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルを一体化し、まちとつなぐ歩行者空間をターミナル軸としています。</p> <p>これを踏まえ、新宿駅直近地区地区計画では、駅とまち、まちとまちをつなぎ歩行者中心のネットワークを構築するため、歩行者デッキ及び通路（ターミナル軸）を整備することを地区施設の整備の方針として示しています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、ターミナル軸を地区施設に位置付けることを検討します。</p>

	意見の要旨		新宿区の考え
7	ターミナルシャフトは地上1階と2階をどのようにつなぐのか。	E	<p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、ターミナルシャフトは、地上・地下・デッキレベルをバリアフリーの縦動線でつなぐこととしています。具体の整備内容については、今後、検討していきます。</p>
8	新宿駅東口のターミナルシャフトの数を最小限2ヶ所以上、増やしてほしい（MOA街、歌舞伎町への連絡、新宿通りへの連絡等来街者が街に出られやすくするため）。位置は地元と協議してほしい。今後、意見交換の場を要望する。	D	<p>ご意見として伺います。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、ターミナル軸や東西骨格軸の結節点にターミナルシャフトを配置することとしており、東口にはターミナルシャフトが2か所あります。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、ターミナルシャフト以外の地下と地上をつなぎ、まちへとつながる歩行者ネットワークを構築するよう、開発事業者に働きかけていきます。</p> <p>また、今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、ターミナルシャフトの具体的な位置などについても、地元の皆様へ情報提供や意見交換を行っていただけるよう、開発事業者に働きかけていきます。</p>
9	東口のターミナルシャフトの位置が、東西自由通路と北側へずれて表示されているが、正確な位置が決まっていないと理解してよいか。	E	<p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿駅直近地区地区計画では方針付図に、ターミナルシャフトの概ねの位置や規模を示しています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、ターミナルシャフトの具体的な位置や規模について、適切で十分なものとなるよう都とともに開発事業者に働きかけていきます。</p>
10	新駅ビルの建物の高さ260mは決定事項なのか。	E	<p>ご質問に回答します。</p> <p>まちづくり長期計画、新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン、新宿の拠点再整備方針等を踏まえ、新宿駅直近地区地区計画では、建築物等の整備の方針として、西新宿超高層ビル地区との調和に配慮しながら、新宿グランドターミナルを中心とした新たな拠点を象徴する建物群を誘導するため、高さの考え方について示しています。</p> <p>具体的な高さの制限については、今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、必要に応じて都市計画に定めることを検討します。</p>

	意見の要旨	新宿区の考え
11	<p>新駅ビルが260m程度までの高さが可能と明記されているが、この具体的な高さの論拠及び高さの制限が無いとは言え、この高度化の手続き上の手法は何か存在するのか。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>まちづくり長期計画、新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン、新宿の拠点再整備方針等を踏まえ、新宿駅直近地区地区計画では、建築物等の整備の方針として、西新宿超高層ビル地区との調和に配慮しながら、新宿グラントターミナルを中心とした新たな拠点を象徴する建物群を誘導するため、高さの考え方について示しています。</p> <p>土地の高度利用を図る開発手法には、高度利用地区や総合設計などの都市開発諸制度や都市再生特別地区があります。</p>
12	<p>ビル風の問題等地元にとって突如街に260mの「壁」が現われる事に不安や疑問がある。東口地区の地区計画との整合はとれているのか。</p>	<p>D</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>現時点で駅ビル等の具体的な建物計画は未定です。</p> <p>一定規模以上の開発にあたっては、建物の計画段階で東京都環境影響評価条例に基づいた環境アセスメントにより事前に風洞実験等を行い、適切な形状となるよう設計を行うとともに、完成後には周辺への影響等を確認する事後調査を実施しています。</p> <p>新宿駅直近地区地区計画と新宿駅東口地区地区計画は、両地区を含む新宿駅周辺地域まちづくりガイドラインや新宿駅東口地区まちづくりビジョン等を踏まえ定めています。</p>

	意見の要旨	新宿区の考え
13	<p>新宿駅直近地区内の建築物において「駅ビル等の更新においては、260m程度までの高さを可能とし」とあるが、新宿駅東口地区から見ると大きく、260m程度までの高い壁ができることになる。「西新宿超高層ビル地区との一団となったなだらかな丘状のスカイラインを形成」との記述のみで、最高高さの限度設定を260mとした理由・根拠が分からない。新宿駅東口地区への影響、波及はどのように考えているのか。今後、意見交換の場を要望する。</p>	<p>D</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>まちづくり長期計画、新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン、新宿の拠点再整備方針等を踏まえ、新宿駅直近地区地区計画では、建築物等の整備の方針として、西新宿超高層ビル地区との調和に配慮しながら、新宿グランドターミナルを中心とした新たな拠点を象徴する建物群を誘導するため、高さの考え方について示しています。</p> <p>また、新宿駅直近地区において、交流を生む歩行者中心のネットワークを構築することにより、新宿駅東口地区を含めた周辺地域との繋がりを強化し、その効果を周辺に波及させ、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成していきます。</p> <p>今後も、新宿グランドターミナルの実現に向けて、適宜、地元の皆様へ情報提供や意見交換を行ってまいります。</p>
14	<p>260mのビルがオフィスにしろ商業施設にしろ相当数の居住者・滞留者が新たに出現する訳でこの新規増加人数と従来の乗降客とが合さった巨大な人達を防災上の観点から守れるかを考えると相当数の不安や疑問があり260メートルの巨大なビル建設は再考して頂きたい。</p>	<p>D</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルの実現に向け、防災に関して、安全な滞留空間や帰宅困難者の受入れ空間、備蓄物資等を確保することとしています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都とともに防災上の取組を開発事業者に働きかけてまいります。</p>
15	<p>「駅ビル等の更新に合わせて、敷地内に敷地面積の1/10以上の公共的空間（屋内を含む。）を確保」とあるが、これは一平面での確保なのか、立体的確保なのか明示すべき。</p>	<p>D</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、地下、地上、デッキレベルに、広場としての新宿セントラルプラザや新宿テラス、歩行者空間としてのターミナル軸等を整備することとしています。それらを実現するため、交通広場などの都市施設に加えて、地区計画では駅ビル等の敷地内においても公共的空間を確保していくことを建築物等の整備の方針として示しています。</p> <p>公共的空間については、平面的または立体的のどちらか一方に限定せず、今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、適切で十分な空間を確保するよう開発事業者に働きかけてまいります。</p>

	意見の要旨		新宿区の考え
16	地下・地上・デッキレベルでの歩行者空間・滞留空間、防災的な観点からも敷地の1/10を最低限とするのではなく、より広い公共空間の創出が不可欠と考える。	D	ご意見として伺います。 今後、公共的空間については、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、適切で十分な空間を確保するよう開発事業者に働きかけていきます。
17	新宿駅直近地区地区計画の地区整備計画において、B地区の「ー」部分は、今後、新宿駅東口地区のまちづくりが進み、新宿駅東口地区地区計画が定まると同時に、地区計画変更を行い、定めていくと考えてよいか。	E	ご質問に回答します。 地区整備計画においてB地区の「ー」部分は、今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、段階的に地区計画を変更して定めることを検討します。

2 都市施設等素案などに関する意見等

	意見の要旨		新宿区の考え
1	<p>新宿駅の地下には多数の出口があるが、どの出口からも駅へ行く道なりに階段をなくすように設計してもらいたい。</p> <p>今後ますます観光客が増えることを考えると、エスカレーターやスロープなどを増設すべき。</p> <p>バリアフリールートなどが明示化されれば利便性が高まる。</p>	C	<p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、わかりやすく人に優しいグランドターミナルに整えるため、ユニバーサルデザインで段差のないターミナルに整備していくこととしています。</p> <p>この実現にむけて、引き続き検討を進めていきます。</p>
2	<p>線路上空デッキは、東口では中央通りに接続することになるが、メインストリートである「新宿通り」、駅前MOA街、歌舞伎町へ連絡するデッキは展開されないのか。新宿駅直近地区地区計画の方針付図にあるターミナル軸が該当するのか。</p>	E	<p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿駅中央通路線（線路上空デッキ）については、新宿区画街路第1号線へ接続を計画しています。それ以外のデッキの展開については、新宿の拠点再整備方針では、西武新宿駅方面や東南口方面へのデッキを構想として位置付けています。今後、実現方策について検討していきます。</p>
3	<p>JR新宿駅東南口へのデッキ接続（駅街路10号線上空または線路側通路上空利用）は想定しているか。</p>	E	<p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、東南口方面へのデッキを構想として位置付けています。今後、実現方策について検討していきます。</p>
4	<p>東口駅前広場において、新駅ビルの前面（広場の東側）は基本歩行者優先にしたい旨の説明があったが荷さばき車両や一般車両の寄り付きはどのように考えているのか。商業地である東口地区では、歩行者と荷さばき車両の共存が必須であるが、双葉通りに車両が集中するのは、現在、行っている荷さばき対策をしながらの歩行者優先まちづくり（モール&パサージュ）と考え方が異なる。まちの交通処理について、どのような考えを持っているのか。</p>	E	<p>ご質問に回答します。</p> <p>東口駅前広場は、歩行者優先の空間構成を目的に、車道の一部と駐車場出入口を線路側に移設し、歩行者空間を拡大します。</p> <p>また、集約できない荷さばきのために、車両動線を確認します。</p> <p>双葉通りを含めた、まちの交通処理については、現在、実施している荷さばき対策をしながらの歩行者優先まちづくりを進め、交通管理者などの関係機関と協議を行うとともに関係者の皆様と検討していきます。</p>
5	<p>新宿駅東口地区では、現在、地元で荷さばき対策を検討している。将来の荷さばき車両の削減を考えた時、東口組合域内における1次デポ・2次デポの不足は現在も指摘されており、是非今後の都市計画の決定に向けて1次デポ・2次デポ機能を反映させて欲しい。</p>	C	<p>今後の取組みの参考とさせていただきます。</p> <p>共同荷さばき場を地下駐車場に確保することを検討していきます。</p>

	意見の要旨	新宿区の考え
6	<p>新宿駅直近地区地区計画の方針付図にあるように、新宿通りの一部は「歩行者優先の駅前広場等」になるとすると新宿通りの車道は無くなるのか。</p> <p>あるいは新宿通りは、駅前広場から一定区間で歩行者専用道路としていくと考えてよいのか。その場合の実現時期はどの程度を考えているのか。搬出入車の出入りルートや時間制限などのルール化（動線の確保）を考えているのか。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>東口駅前広場については、歩行者優先の空間構成とすることとしており、広場の北側では、まちに関係ない車両の通過交通抑制を目的に、新宿通りの通り抜け動線をなくすことを考えています。</p> <p>搬出入車両の出入りやルートや時間制限などのルール化（動線の確保）については、現在、実施している荷さばき対策をしながらの歩行者優先まちづくりを進め、交通管理者などの関係機関と協議を行うとともに関係者の皆様と検討していきます。</p>
7	<p>東口駅前広場において、駅ビル背後線路寄りに新たな車両専用道路が新設されるが新宿通り・靖国通り側から区道（駅街路）10号に至る交通流量や具体的な流れはどうなるのか。通過する車両により渋滞は起こらないか。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿区画街路第1号線の線路側道路を利用する主な車両は、都市計画駐車場への出入りやタクシー乗降、駅街路10号沿道利用を想定しています。通過交通（地域に用いない車の通り抜け）は想定されないため、渋滞は起こらないと考えています。</p>
8	<p>区画街路新宿区画街路第1号線は具体的にどの様に今後整備が進められるのか。車両、歩行者、搬入車両の流れは具体的にどう考えているのか。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿区画街路第1号線においては、歩行者優先の空間構成を目的に、車道の一部と駐車場出入口を線路側に移設し、歩行者空間を拡大します。</p> <p>さらには東西自由通路と線路上空デッキとの受入れ空間など、分かりやすい位置に縦動線を確保していきます。</p> <p>また、集約できない荷さばきのために、車両動線を確保します。</p> <p>上記のことについて、交通管理者などの関係機関と協議を進め、引き続き詳細に検討していきます。</p> <p>また、土地区画整理事業施行区域内の新宿区画街路第1号線の交通広場については、土地区画整理事業にて整備していく予定です。</p> <p>今後、具体の整備内容や時期について、検討していきます。</p>

	意見の要旨	新宿区の考え
9	新宿駅東口において、今回の都市施設変更案や「歩行者優先の駅前広場等」に連絡する区域外となる各通りの歩行者動線や車動線の考え方・位置づけを教えてください。	E ご質問に回答します。 駅前広場やターミナルシャフトを介して、各通りへ歩行者動線を確保します。車両動線については、広場と同様まちの荷さばき動線を確保し、通過交通（地域に用のない車の通り抜け）の抑制を目指します。
10	「新宿区画街路第1号線」の新宿駅側の通路状の位置づけは、通過交通等が利用することとなるのか。「新宿区画街路第1号線」内の人と車動線の想定経路を教えてください。	E ご質問に回答します。 新宿区画街路第1号線の線路側道路においては、人は通らず、都市計画駐車場への出入りやタクシー乗降、駅街路10号沿道利用の車両を想定しています。 通過交通（地域に用のない車の通り抜け）は想定していません。
11	東口広場機能において、歩行者空間が現況は約4,300㎡（交通広場約14,200㎡）、将来計画（案）は約7,100㎡（交通広場約14,300㎡）とあるが、現況と将来計画の区域等を図示されたい。	E ご質問に回答します。 広場のレイアウトなど設計内容について、交通管理者などの関係機関と協議を進め、引き続き詳細に検討していきます。
12	東口駅前広場において、東南口方面、双葉通り、中央通り側への歩行者滞留空間が狭く、東口周辺地域への人の流れをどのように考えているのか。	E ご質問に回答します。 新宿の拠点再整備方針では、駅がわかるエントランスの創出として、周辺から駅の位置が視認できるエントランスの整備や線路上空に東西デッキを新設し中央通りを含めた東西骨格軸を形成する中で、道路空間を再編し、歩行者空間を拡大することとしています。 新宿駅直近地区地区計画では、新宿グランドターミナルの顔となる広場（新宿テラス）をまちが望める重層的な空間として駅前広場に面して整備することとしています。 歩行者動線については、駅前広場やターミナルシャフトを介して、各通りへ動線を確保します。

	意見の要旨	新宿区の考え
13	<p>東口駅前広場について、現行の「駅広場2」から「新区街1」へ変更することで、台形の白抜きとなった区域に建築物が建てられ、結果、駅前広場空間が狭くなり、さらに駅前広場東側建築物の制限高さが低くなる（道路斜線による制限）事態を招くことになる。今後、意見交換の場を要望する。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿区画街路第1号線においては、歩行者優先の空間構成を目的に、車道の一部と駐車場出入口を線路側に移設し、歩行者空間を拡大します。</p> <p>東口駅前広場の現状より狭くなる部分について、駅前広場の東側建物は、建替え等を行う際には、その幅員を踏まえて建物を計画する必要があります。現在、新宿駅東口地区では地元の皆様と情報提供や意見交換を行いながら、道路斜線等の緩和が可能となる地区計画を活用したまちづくりを進めています。</p> <p>今後も、適宜、地元の皆様へ情報提供や意見交換を行いながら、まちづくりを進めていきます。</p>
14	<p>東口駅前広場において、駅ビルの敷地が約40mの広場側に出てくると広場の東側に広場空間が無い様に見えるが東口広場の機能は担保もしくは改善されるのか。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>現在の東口駅前広場の東側は、都市計画駐車場の出入口と車道、地下空間への採光空間が占めているため、広場の横断には迂回が必要であり、また、歩行者が滞留できる空間が不足しています。</p> <p>今回の都市計画では、車道の一部と駐車場出入口を線路側に移設することで、広場の東側においても歩行者空間を拡大していきます。</p>
15	<p>「新区街1」の区域内に「新宿通り」が含まれており、歩行者空間として、現状よりも規模が小さくなるのではないかと。そのため、新宿の拠点再整備方針に掲げる連携空間の創出と矛盾し、東口は十分な機能を果たすことが困難ではないかと。</p>	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>東口駅前広場に関して、都市計画の広場面積は現状と同等を確保しています。また、車道の一部と駐車場出入口を再配置することで、歩行者空間を拡大します。</p>

	意見の要旨	新宿区の考え
16	東口駅前広場の広場機能は北側によってしまうイメージに見える。歌舞伎町方面に歩行者空間ができることがわかるが、広場の東側の新宿駅ビルとしての顔をしっかり担保して欲しい。	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、駅がわかるエントランスの創出として、周辺から駅の位置が視認できるエントランスの整備や線路上空に東西デッキを新設し、中央通りを含めた東西骨格軸を形成する中で、道路空間を再編し、歩行者空間を拡大することとしています。</p> <p>新宿駅直近地区地区計画では、新宿グランドターミナルの顔となる広場（新宿テラス）をまちが望める重層的な空間として駅前広場に面して整備することとしています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、地元の皆様へ情報提供や意見交換を行っていただけるよう開発事業者に働きかけていきます。</p>
17	東口駅前広場について、現行の「駅広場2」から「新区街1」への変更事由・位置づけについて説明してもらいたい。	<p>D</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>東口駅前広場については、歩行者優先の空間構成として歩行者空間を拡大するため広場に関連する区域の変更を行います。</p> <p>また、新宿駅付近広場第2号は、都市計画決定当時の都市計画法に基づいて現在の交通広場と同義の「広場」という種別で決定されました。</p> <p>今回の都市計画では、新宿区画街路第1号の中に、交通広場を位置付けています。</p>
18	新宿駅直近地区に係る都市計画の説明会資料において、都市施設の変更内容として「廃止」という表現と、都市施設を「削除」する区域という表現があるが、どのような意味か。	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>都市施設そのものの位置づけを無くすことを「廃止」と表現しています。</p> <p>また、都市施設の区域が、一部、もしくは全部が減少することを「削除」と表現しています。</p>
19	東口駅前広場について、都市施設の位置づけの廃止・変更を行った場合、関係法令上の扱いが変わることは無いのか。例えば道路交通法、あるいは建築基準法上で、どのように変わるのか。	<p>E</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>今回の都市計画によって、区域の変更がありますが、現状の関連法規の取扱いが変更されるものではありません。</p>

	意見の要旨		新宿区の考え
20	東口駅前広場について、「広場」から「区画街路」に変更することで「人が佇み、滞留する空間」ではなく、「通行する空間」になってしまうのではないかと。道路交通法上、「交通広場」では「滞留」することに制限が出てしまうのではないかと。	E	ご質問に回答します。 今回の都市計画によって、区域の変更がありますが、現状の関連法規の取扱いが変更されるものではありません。 道路交通法の取扱いについては、現状と同じです。
21	東口駅前広場について、台形状の白抜きとなった区域には建築物が建てられるのか。	E	ご質問に回答します。 ご指摘の区域については、将来、駅ビル等の建物計画が想定される区域です。
22	西口駅前広場において、スバルビル跡地の交通車両機能計画案に関して排気ガスや騒音対策を講じると共に、駅前にふさわしい景観（デザイン）を要望する。	C	今後の取組みの参考とします。 スバルビル跡地部分の排気ガスや騒音対策、景観への配慮について、事業の施行者へ伝えていきます。
23	西口駅前広場において、新宿駅西口の基盤整備イメージ図によると、地上1階のスバルビル跡地の都市施設と隣接地との間に歩行者空間が設けられている。同地下1階にも同様の歩行者空間の配慮を要望する。	D	ご意見として伺います。 スバルビル跡地の地下1階は都市計画駐車場の車路が空間を占めるため、地上部と同様に歩行者空間を設けることは難しいと考えています。
24	新宿駅西口において、当社ビルの建替え時には、現ビルと同様に地上及び地階とも駅前広場との動線が良好になるように入出口の確保を要望する。	C	今後の取組みの参考とします。 ご指摘の建替え時の地上・地下出入口の確保について配慮するよう事業の施行者や道路管理者へ伝えていきます。
25	新宿駅西口において、当社ビルの建替え時には、当社ビルの駐車出入口の確保などの配慮を要望する。	C	今後の取組みの参考とします。 ご指摘の建替え時の駐車出入口の確保について配慮するよう事業の施行者へ伝えていきます。
26	西口広場の工事着工後、工事中の歩行者や車両などにおいて、当社ビルの出入口に至る動線（西口からの歩行距離及び視認性等）に支障がないように要望する。	C	今後の取組みの参考とします。 工事にあたっては、動線確保などに配慮するよう事業の施行者へ伝えていきます。
27	新宿駅直近地区に係る都市計画の説明会で配布された新宿駅直近地区の基盤整備イメージ（新宿駅西口）について、当社所有建物駐車場へ向かう動線がなくなっている。イメージとはいえ、動線がなくなることは困る。	C	今後の取組みの参考とします。 広場から周辺街区への歩行者空間を確保するため、車両動線の変更は生じますが、周辺建物の駐車場への出入動線を確保するよう事業の施行者や道路管理者へ伝えていきます。

	意見の要旨	新宿区の考え
28	<p>駅施設内に商業施設・業務施設を整備するとしても、駅内のみ循環するつくりとせず、まちへ展開するよう配慮が不可欠と考える。</p> <p>駅構内だけのワンストップ営業では、まちの活性が低下してしまう。東口・西口の街へおのずから展開する空間構成とされたい。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルをまちと結びつけ、交流を生む歩行者中心のネットワークを構築することとしています。また、交流を生む歩行者中心のネットワークを構築することにより、周辺地域との繋がりを強化し、その効果を周辺に波及させ、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成していきます。</p> <p>都市計画変更により、歩行者優先の空間構成とするとともに、ターミナル軸等の整備により、まちへとつながる歩行者ネットワークを構築していきます。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都とともに開発事業者に働きかけていきます。</p>
29	<p>新宿駅の東西南等への改札口の出来る各出入口のフロアについて、地上・地下への連絡階については、本来の公共性と安全性の観点から開放部を優先すること。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、東西骨格軸、ターミナル軸、エントランス、ターミナルシャフト、それらに沿って人が佇むことができる空間及び地上や地下をつなぐバリアフリーの縦動線などの公共的空間を、駅の改札階を中心に創出することとしています。</p> <p>さらにこうした空間は安全性を確保するなど、安心して過ごせる空間とすることとしています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都とともに開発事業者に働きかけていきます。</p>
30	<p>世界一の乗降客数を誇る“グランドターミナル”である以上、災害等緊急時にも余裕をもって対応できる公共空間の創出が望ましい。例えば、広場だけでなく、区役所、救急患者に対応できる恒久的施設など、緊急避難時に有効な屋内空間のある施設の移転・新設を考えてほしい。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルの実現に向け、防災に関して、安全な滞留空間や軽傷者等の応急手当が可能な空間、帰宅困難者の受入れ空間、備蓄物資等を確保することとしています。</p> <p>今後、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都及び開発事業者とともに防災上の取組を検討していきます。</p>

	意見の要旨	新宿区の考え
31	<p>新宿駅の東西南等への改札口の出来る各出入口のフロアについて、災害時の一時帰宅困難者対策として避難所としてのスペースとして、街への貢献度を最大限に発揮出来るスペースとして確保をすること。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルの実現に向け、防災に関して、安全な滞留空間や帰宅困難者の受入れ空間、備蓄物資等を確保することとしています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都とともに防災上の取組を開発事業者に働きかけていきます。</p>
32	<p>先の3.11で貴重な経験を得たが、「防災」に関する記述が、全体的に弱いと考えられる。他にも最近多発する大雨による冠水の経験から、駅を中心として、防災機能の充実をどのように図っていくのか、そのために都市施設がどのように働くのかを具体的に示してほしい。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルの実現に向け、防災に関して、安全な滞留空間や帰宅困難者の受入れ空間、備蓄物資等を確保することとしています。</p> <p>都市施設は、都市計画の段階では種類、名称、位置及び区域等を定めるものです。</p> <p>今後、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都及び開発事業者とともに防災上の取組を検討していきます。</p>
33	<p>新宿駅の東西南等への改札口の出来る各出入口のフロアについて、商業スペースは当該階については最小限に抑え、避難所と備蓄品等のスペースとして確保して公共性を最優先し、災害時以外では憩いの場所、人と人の出会いの場として解放し、新宿駅の本来の目的であるつながり・滞留しやすさ・判りやすさ・乗り換えやすさ等のスタート地点として位置付けること。さらに、降車客の新宿の各地への近づきやすさに、配慮したスペースとされたい。</p> <p>商業スペースは商業スペースとして安全性を確保し、相互の安全性の確保を最優先しながら、開放部を最大限の交流スペースと防災機能を確保することを位置づける必要がある。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、東西骨格軸、ターミナル軸、エントランス、ターミナルシャフトに沿って人が佇むことができる空間及び地上や地下をつなぐバリアフリーの縦動線などの公共的空間を駅の改札階を中心に創出することとしています。</p> <p>さらにこうした空間は安全性の確保や備蓄物資を確保するなど、安心して過ごせる空間とすることとしています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、新宿グランドターミナルの実現に向けて、都とともに開発事業者に働きかけていきます。</p>
34	<p>鉄道事業者、特に東日本旅客鉄道株式会社には防災、特に震災時・大雨時の対応・対策をどのように構想・計画しているのか説明をしてほしい。今後、意見交換の場を要望する。</p>	<p>C</p> <p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせて、地元の皆様へ情報提供や意見交換を行っていただけるよう鉄道事業者に働きかけていきます。</p>

	意見の要旨		新宿区の考え
35	地下から東口地上へ縦動線は大変重要と認識しており今後 J R 含めて地元意見も取り入れて貰える協議体制を区も協力してほしい。	C	<p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備方針では、地上・地下・デッキレベルをつなぐバリアフリーの縦動線であるターミナルシャフトを配置し、まちへとつながる歩行者ネットワークを構築することとしています。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、地元の皆様へ情報提供や意見交換を行っていただけるよう開発事業者働きかけていきます。</p>
36	東口駅前広場において、今回は平面(土地)に関する都市計画素案・原案であるが新駅ビルの機能・動線・顔・高さ等について地元としては大いに注目があり J R 東日本が新駅ビル建設計画を決定するプロセスに地元意見も是非反映させて貰える様に新宿区からも進言・具申を是非お願いしたい。	C	<p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、地元の皆様へ情報提供や意見交換を行っていただけるよう開発事業者働きかけていきます。</p>
37	J R 東日本に現在新駅ビルのプランやパース・模型等が存在するならば是非開示してくれるように進言してほしい。	C	<p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>今後、駅ビル等の建物計画の具体化に合わせ、地元の皆様へ駅ビルのプランやパース・模型等の情報提供を行うよう開発事業者へ伝えていきます。</p>
38	目的税としての都市計画税を徴税してきた東京都が、本事業にどの程度負担を予定しているのか。また、負担が十分で適切な負担である点を説明してほしい。今後、意見交換の場を要望する。	D	<p>ご意見として伺います。</p> <p>土地区画整理事業に関して説明の場を設けるよう、事業の施行者へ伝えていきます。</p>
39	所有の土地・建物については、今回の都市計画変更対象エリアに属していないが、十分影響を受けると考えている。今後の説明会開催等については、直接連絡頂きたい。	C	<p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>今後も、適宜、地元の皆様へ情報提供を行っていきます。</p>
40	新宿の拠点再整備検討委員会の資料等の内容について説明を受けてきた。今後も続けて頂きたい。	C	<p>今後の取組みの参考とします。</p> <p>新宿の拠点再整備検討委員会では、新宿グランドターミナルの実現に向け、引き続き検討を行っていきます。</p> <p>今後も、適宜、地元の皆様へ情報提供を行っていきます。</p>