第１回　新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会
（書面会議）

１．実施概要

開催形式	書面会議
議事内容	（１）確認事項 ①委員会の設置について ②会長の選出について （２）検討事項 ①現況と課題について ②検討の方向性について ③まちの将来像の骨子について
実施スケジュール	委員会資料・意見回答用紙の送付：令和３年２月３日 意見回答用紙返信期限：令和３年２月 19 日
実施結果	期限内に意見回答用紙の返信があった委員等：20 名 意見回答用紙の返信がなかった委員等：０名
出席した委員	・工学院大学名誉教授　倉田 直道（会長） ・早稲田大学創造理工学部社会環境工学科教授　森本 章倫（副会長） ・警視庁交通部交通規制課 都市交通管理室長（警・都市交） ・警視庁 新宿警察署 交通課長（警・新宿署） ・警視庁 四谷警察署 交通課長（警・四谷署） ・東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長（都・土地） ・東京都 都市整備局 都市づくり政策部 まちづくり専門課長（都・まち） ・東京都 都市整備局 都市づくり政策部 開発計画推進担当課長（都・開発） ・東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長（都・交企） ・東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長（都・街路） ・新宿区 みどり土木部 土木管理課長（区・土管） ・新宿区 みどり土木部 道路課長（区・道路） ・新宿区 都市計画部 都市計画課長（区・都市） ・新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課長（区・景まち） ・新宿区 都市計画部 防災都市づくり課長（区・防災） ・新宿区 新宿駅周辺整備担当部長（区・駅周） ・東京都 交通局 総務部 企画調整課 技術調整担当課長（都・交通局） ・東京地下鉄株式会社 鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長（メトロ・開発） ・東京地下鉄株式会社 まちづくり連携プロジェクトチーム まちづくり連携担当課長（メトロ・ま） ・国土交通省 都市局 都市計画課 施設計画調整官（国交省）
欠席した委員	なし

２．議事内容

（１）確認事項

①委員会の設置について

審議の結果、全会一致で承認された。

②会長の選出について

審議の結果、全会一致で承認された。

（２）検討事項

①現況と課題について

分類	意見	事務局の考え
まちの成り立ち	・新宿東口（三丁目）は、単なる商業地ではなく、歴史的に固有の文化活動（映画、演劇、演芸、ライブハウス、ジャズ喫茶、名曲喫茶、書店など）の集積した地区であり、こうした活動や情報発信が新宿という街のアイデンティティを形成していた。こうした活動もまちづくりの資源と認識する必要がある。**（会長）**	・文化活動などもまちづくりの資源として認識して、検討していきます。
	・新宿の街の魅力として、多様性といったことが挙げられる。その多様性（活動、利用者、空間など）とは何かを明らかにしておく必要がある。**（会長）**	・新宿の魅力である多様性について、資料を追加します。
人口・事業所動向等	・コロナ禍を経て新宿三丁目の商業活動（小売り、飲食など）がどのように変化していくかを見極める必要がある。特にデパートなど大型物販店の動きを注視する必要がある。**（会長）**	・ご意見を踏まえ、検討していきます。
土地利用・建物現況	・建物の老朽化等による建替え需要を把握する必要がある。**（会長）**	・登記情報を基に、概ねの築年数が把握できる資料を追加します。
自動車ネットワーク	・新たな運転技術等の開発に伴う予測される多様な交通モードへの対応と相互の結節と連携**（会長）**	・新たな運転技術等については、現在、様々な検討組織において将来の展望が検討されていることから、それらを踏まえて検討していきます。
	・P.11「地区内（まちなか）へのアクセス交通の車種別割合」はデータが平成 19 年のものだが、現在も同様だと考えてよいのか。**（区・都市）**	・過年度の調査結果を比較すると、地区周辺の交通量に大きな変化は生じていなく、また、地区内における建物の様相にも大きな変化がないことから、現在も同様として整理しています。
歩行者ネットワーク	・地上の歩行者ネットワークと地下の歩行者ネットワークの繋がりが弱い。**（会長）**	・地上と地下を結ぶ縦動線は、階段のみでの接続が多いため、民地内の空間を活用することも視野に入れながら、バリアフリー経路の拡充や立体的な繋がりが確保される空間形成等を検討していきます。
	・地上と地下の歩行者 NW について、バリアフリーや駅利用者を含む人の流れを的確に把握する必要がある。**（都・交企）**	・駅利用者を含む人の流れについては、過年度の調査結果等をもとに、可能な限り把握を行いたいと考えています。
	・歩行者流動上の要対策箇所を明記するべき。（最も混雑していると思われる、新宿三丁目交差点直下の断面でのサービス水準が不足している。）**（都・交企）**	・歩行者流動に係る定量的な整理を行い、サービス水準が不足している箇所等、課題である部分を明記するよう検討します。

分類	意見	事務局の考え
歩行者 ネットワーク	・P.14 の図や写真に記載のとおり、メトロプロムナード・サブナード間や新宿三丁目駅のメトロ・都営新宿線間などの地下経路は、エレベーターが未設置のため、バリアフリーが不十分である。令和３年度に区で策定予定の「（仮称）新宿区移動等円滑化促進方針」では、これら地下経路の歩行者ネットワークのバリアフリー整備について、まちづくりとの連携による取組を示す予定であり、本委員会の中でも課題として関係事業者と共有し、十分に議論していきたい。**（区・都市）**	・地下・地下間の移動の支障となる段差箇所について検討していきます。 ・また、「（仮称）新宿区移動等円滑化促進方針」での記載内容との整合が図られるよう調整をさせていただきます。
駐車場施設 ・ 荷さばき対策	・荷捌き車両の実態をより詳細に把握する必要があるだろう。**（会長）**	・過年度までの調査結果等をもとに、路上荷さばきの実態なども含めて整理していきます。
	・「交通規制が多く使用率は高くない」の意味は。（資料３、P16） ・交通規制が直接的な要因ではないのでは。**（警・都市交）**	・表現を分かりやすく修正します。 【修正案】平日・休日の交通規制などにより、利用できる時間が限定される。
	・「地域ルールを適用して、受入れ可能な施設が不足している」のであれば、地域ルール適用が適切ではないのでは。（資料３、P16） ・または附置義務適用対象外の施設の駐車では。**（警・都市交）**	・表現を分かりやすく修正します。 【修正案】現状では、隔地・集約化の対象となる地区外縁部の受け入れ施設が不足している。 ※地域ルールの中では、附置義務台数の低減のほか、駐車施設の隔地・集約化が推奨されていますが、現状でその受入れ可能な施設が不足している状況にあります。今後、大規模開発等において隔地・集約化の対象となる受け入れる施設を確保していくことを検討していきます。
	・「公共駐輪場の多くが路上に設置され歩行空間を阻害している」のであれば、道路占用時の計画に問題があるのでは。（資料３、P16）**（警・都市交）**	・表現を分かりやすく修正します。 【修正案】公共駐輪場の多くが路上に設置され、賑わいを生む快適な歩行空間の形成する上で課題となっている。 ※道路占用時に、歩行者の通行上の安全性や有効幅員の可否について確認していますが、公共駐輪場設置箇所がボトルネックとなり、部分的に歩行快適性等も考慮した十分な幅員が確保できていない箇所もあるのではないかと考えています。
	・「過半数がパーキング・メーター（PM）を使用していない」のは、PM が不足しているのか、PM を避けて駐車しているのか。（資料３、P17）**（警・都市交）**	・現状では、PM の設置数を上回り、路上駐車が発生している状況ですが、今後、集約駐車場や路外荷さばき施設の整備等の対策により、路上駐車の発生台数を抑制するとともに、歩行者の少ない時間帯に路上荷さばきを集中的に行い歩行者等への影響を低減する等の対応を検討していきます。
空間 ・ 景観	・「社会実験より、車道部分の一部に暫定的な滞留空間を創出」とあるのは、「荷さばき等の路上駐車スペースの確保と両立した歩行者の賑わい空間の設置」の社会実験では。（資料３、P19）**（警・都市交）**	・資料に注釈を追記します。 【追記案】新宿通りのモール化に向けた荷さばきの車両集約・時間集約と合わせた道路空間を活用した賑わい創出を行う社会実験

分類	意見	事務局の考え
空間 ・ 景観	「駅出入口、駅と地上のバリアフリー動線がわかりにくい」という点について（資料３－P19）**（都・交通局）** ・地上部には、商業用の広告等が多くあり、そのため駅出入口サインがわかりづらいという側面もあるの で、まち全体として広告、サインの在り方についての検討が必要と考えます。 ・民間ビル内の駅出入口サイン等については、交通局で定めるサインマニュアルに基づき設置している。出入口部分のデザインについては、ビルのデザインによるため、駅出入口部分のデザインについては、まちづくり全体としての取組やルール等を定める必要があると考えます。また、出入口壁面ではなく、歩道上に出入口を示す標識などを設置する場合は、道路占用料が発生し、鉄道事業者としては経費が増える事が懸念されます。 ・バリアフリー動線については、駅構内にはバリアフリールートを示す案内図等を設置しています。地上部において、バリアフリー動線案内をわかりやすくするにも、まちづくり全体としての取組やルール等を定める必要があると考えます。	・具体的なサイン計画は定めることは考えておりませんが、わかりやすいサイン計画となるよう方針を検討していきます。
防災 ・ みどり ・ 環境	帰宅困難者について（資料 3－P20）**（都・交通局）** ・資料中に「屋外滞留者が駅に集積すると考えられる」との記載がありますが、当局の立場は、周辺避難所が開設されるまでの一時待機場所としての位置付けであるため、区として一時滞留施設の計画を進めて頂くようお願い致します。	・帰宅困難者対策については、大規模開発等において、一時滞在施設、備蓄倉庫及び情報発信機能等の整備を誘導していく方向で検討していきます。
街並み再生方針と地区計画	地上と地下を結ぶバリアフリー動線を整備する（資料３-P24）**（都・交通局）** ・バリアフリー経路の拡充については、当局においても検討を進めている段階ですが、局単独での整備では用地取得が大きな課題であり、周辺開発と連携し進めていきたいと考えています。 ・地下道についても、地下道管理者がバリアフリー動線の拡充を行い、地下ネットワークの整備をお願いします。	・大規模開発等において、地上と地下を結ぶバリアフリー動線の整備を誘導していく方向で検討していきます。

分類	意見	事務局の考え
駅まち空間	駅まち一体開発（資料４-P2）、駅施設検討の方向性（資料５）**（都・交通局）** ・駅まち一体開発として、周辺開発と連携し快適な通路幅の確保・出入口の増設・ゆとりある歩行者空間の確保等の記載がありますが、周辺ビルと地下鉄駅との接続については、下記の課題があります。 １．建築基準法、消防法など関連法令の既存遡及対応 ・周辺ビルと地下鉄駅の接続方法により、駅全体を現行の建基法、消防法等の関係法令に合致させるよう求められます。ビルと駅との接続に関しては、法令面での課題が多い事を認識し、駅まち一体開発を推進するためには、条例等での対応も検討願います。 ２．空調、浸水対策などの対応 ・駅出入口増設やビルのサンクンガーデンなどの屋外、半屋外空間との接続箇所が増えると、駅の冷暖房が外部に流出し、駅空調設備の負担が大きくなります。接続箇所については、自動ドア等の設置が必要と考えます。 ・上記と同様に浸水対策についても、駅出入口と民間ビルとの対策、実施は課題となっているため、民間ビルへの補助等も検討して頂きたい。	・検討を進める上で、必要に応じて、関係法令への適合等について整理します。条例等に係るご意見は今後の参考とします。 ・接続箇所の具体的な設備や、浸水対策についてはまちづくりが具体化された段階での検討事項と考えています。
その他	・駐輪施設（シェアサイクルポートを含）が少ない。**（会長）**	・現在、公共駐輪場は路上に設けられているものが主であるため、開発等を契機として、地域で利用可能な公共的な駐輪場が拡充されるよう検討していきます。
	・多岐にわたる視点で簡潔にまとめられていると思います。 ・資料３の課題に対して、資料４の新技術によって解決できるものと、そうでないものがあると思われます。 ・さらに、アフターコロナを踏まえたときに、どのように課題、技術、方向性を捉えるかが重要だと感じました。**（副会長）**	・課題への対応策については、まちづくりの段階に応じて、新技術の活用をはじめ、多様な手法で検討していきます。 ・アフターコロナの対応や新技術については、現在、様々な検討組織において将来の展望が検討されていることから、それらの検討状況を踏まえて検討していきます。
	・「自転車ネットワーク」についての検討も必要では。（資料３・目次）**（警・都市交）**	・「新宿駅東口地区まちづくりビジョン」では、歩行者優先で回遊性の高いまちの形成を将来像とし、地区内への車両流入の抑制をするため、大規模開発等に合わせた地区外縁部への集約駐車場や公共的駐輪場の整備を方針としています。また、「新宿駅東口地区のまちなみ再生方針」においても、地区外縁部へ公共的駐輪場及びシェアサイクルポートを整備することとしています。 ・これらを踏まえ、地区外縁部に公共的駐輪場を整備するなどにより、地区内への自転車の流入を極力抑制する方針を考えています。

分類	意見	事務局の考え
その他	・「新型コロナ危機を契機としたまちづくり」において、宅配やデリバリーの増加による「集配車、自転車等の駐車スペースの確保」が必要では。（資料４、P1）**（警・都市交）**	・ご意見を踏まえて、検討していきます。
	・本地区の位置づけのうち、新宿駅東口は、明治通り、JR 線、靖国通りで囲まれているまちづくり推進エリアで地区全体の交通動線を検討する必要がある。資料の自動車ネットワークや荷捌き対策の記載は、本地区への動線の入口の一つになっている新宿四丁目地域が除かれている。この状況では、地域内の交通計画を検討することは難しい。 ・地図上は国道 20 号線が区域境になっているが、跨線橋であり東南口広場付近の交通動線は区道が主ある。そのため、国道 20 号線は地域内の交通計画と切り離して考えるのが本来であり、地域内の交通計画を検討する際は、新宿四丁目地域も含めた検討をするよう記述してほしい。**（区・道路）**	・ご意見のとおり、新宿三丁目地区への自動車の流出入については、一部、新宿四丁目地域を通過するものが含まれます。 ・本委員会での検討対象範囲も「新宿三丁目駅周辺及び関連する区域」としていることから、新宿三丁目地区内へ流出入する交通として通過するものは、必要に応じて対象として検討していきます。

②検討の方向性について

分類	意見	事務局の考え
土地利用	・老朽建物の建替えによる機能更新や高度利用化が不可避と考えられるが、その結果として、新宿のアイデンティティでもあるヒューマンスケールで回遊性の高い都市空間が失われない配慮が必要である。地区における都市デザイン・ガイドラインの検討が有効ではないか。**（会長）**	・「ヒューマンスケール」で「回遊性の高い都市空間」について資料を追加します。 ・まちのアイデンティティを維持、向上させるための方針を検討していきたいと考えております。
	・個別建替えと共同化について、考え方を示した方が良い。（例：共同化を進めるべき場所や共同化を検討するべき場合の明示等）**（区・都市）**	・新宿駅東口地区全体としては、一定規模以上の個別建替えや敷地の共同化を促進することとしています。 ・新宿三丁目駅周辺に必要な都市機能や都市基盤等に応じて、検討します。
都市機能	・ポストコロナの商業活動（物販、飲食など）の変容を見据え、新たな商業活動（キーワードとしてはライフスタイル）の可能性にチャレンジする場とする必要があるのではないか。伝統的に新宿のアイデンティティを形成していた文化・交流活動や情報発信の新たな展開を誘導する必要があるように思います。**（会長）**	・コロナ後の商業活動の変容を見据え、検討を進めます。
	・国際集客都市の形成に向けて、夜間でも観光客等の来街者が楽しめるまちにするため、夜間の経済活動（ナイトタイムエコノミー）について検討項目に加えたらどうか。**（区・防災）**	・ご意見を踏まえ、夜間の賑わい形成についても検討していきます。
自動車ネットワーク	・荷捌き車両の扱いがキーになるのではないか。新しい情報技術等を導入した新たな次世代の移動手段や MaaS に対する対応も想定しておく必要がある。**（会長）**	・地区内の荷さばき対策については、まちづくりの段階に応じて、ハード面、ソフト面の両面から総合的に検討していきます。 ・また、次世代の移動手段やＭａａＳについては、現在、様々な検討組織において将来の展望が検討されていることから、それらを踏まえて検討していきます。
	・アクセス交通の抑制とともにアクセス交通の確保についても検討が必要では。**（警・都市交）**	・地区外縁部に集約駐車場をつくるなどにより、基本的には地区内に流入するアクセス交通は極力抑制していくことを考えています。 ・しかし、荷さばき車両など地区への流入が必要なアクセス交通については動線を確保しつつ、流入する時間帯を限定するなどの対応を検討したいと考えます。
	・自動車ネットワーク、歩行者ネットワークの検討にあたり、新宿駅直近地区の再編による影響を考慮したうえで検討を進めていただきたい。また、交通動線の変更等が新宿駅直近地区の再編に与える影響についても考慮いただきたい。**（都・街路）**	・ご意見を踏まえて、検討していきます。
	・国道 20 号線高架下の空間が荷捌き駐車等で駅前にふさわしくない状況が見受けられることもあり、自動車ネットワークや荷捌き対策の欄には、意見欄（１）で述べた意見を反映した内容を記述するようお願いします。**（区・道路）**	・地区全体において、路上における荷さばきが課題となっているため、意見いただいた箇所も含めて検討していきます。

分類	意見	事務局の考え
自動車 ネットワーク	・交通ネットワーク上、都市計画街路駅前 10 号線が未整備であり、駅前の道路空間にふさわしい地域にするには整備が必要であることから、駅前 10 号線の整備についても記述してください。**（区・道路）**	・都市計画に位置付けられていることから、将来的には拡幅整備されることを前提として、交通動線の検討をしていきます。
歩行者 ネットワーク	・バリアフリー対応は不可欠である。地上と地下の歩行者ネットワークが分離されており、地上と地下をスムースに繋ぐ立体的な歩行者ネットワークの形成が必要である。歩行者空間は、単なる人の移動空間ではなく、様々な都市的なアクテビティの場であるパブリックスペースとしての役割を担うものでなければならない。新宿固有のヒューマンで回遊性のある路地的な歩行者専用の都市空間（必ずしも公道である必要はなく、民地内の通り抜け通路でも良い）も必要である。**（会長）**	・地上と地下を結ぶ立体的な歩行者ネットワークのあり方について、民地内の空間を活用することも視野に入れながら検討していきます。 ・また、滞留できる空間の創出なども歩行者ネットワークと合わせて、検討していきます。
	・「地下歩行者ネットワークを拡充し・・・ゆとりある歩行者空間を確保する」との記載について、拡充により回遊性や利便性が向上するのはわかるが、拡充自体がゆとりある空間の創出には繋がらないと考える。ゆとり空間の創出方法の説明を加えるべき。例えば「あわせて、既存コンコースについても、沿道の建替にあわせた空間の拡充を図り、ゆとりある歩行者空間を確保する」など。**（都・交企）**	・ご意見を踏まえ、歩行者ネットワーク上において滞留空間を創出するなど、ゆとりある歩行者空間の確保に向けた検討をしていきます。
	・特に人が多いという特色（＝賑わい）のある新宿三丁目交差点付近については、地上・地下で分担して空間を拡充することが必要。具体的な分担案として、 →地上は、車道部を削って歩行者空間を広げる（可能であれば、開発と併せて公開空地を形成することが望ましい）。どれくらい削ればよいかもあわせて検討。 →地下は、沿道建替の機会を捉えて、民地を活用した溜まり空間（広場）等の歩行者空間をつくる。**（都・交企）**	・ご意見を踏まえ、地上・地下の歩行空間の拡充について、検討していきます。
	・開発計画との連携による地上と地下を結ぶ出入口や、地下間のバリアフリー経路の拡充が必要である。**（区・都市）**	・地上・地下を結ぶ縦動線等は、階段のみでの接続が多いため、民地内の空間を活用することも視野に入れながらバリアフリー経路の拡充や立体的な繋がりが確保される空間形成等を検討していきます。
	・バリアフリー経路の拡充（開発計画との連携）については、接続に伴う法令上の課題があるので、接続の必要性の精査が必要と考えます。**（都・交通局）**	・バリアフリー経路の拡充について検討を行っていく中で、接続箇所の位置や数の精査は必要と考えています。
	・歩行者ネットワークの整備においては、高齢者、障害者、子育て世代等の多様な利用者を考慮することが重要です。 ・地上、地下の歩行者ネットワークを結ぶ縦動線や、東京メトロ～都営新宿線間のEV設置などバリアフリー経路の拡充について検討して頂きたいと思います。 ・また、新宿三丁目から新宿御苑や新宿通り東方面への地下歩行者ネットーワークの充実についても検討を頂きたいと思います。**（国交省）**	・地上、地下の歩行者ネットワークを結ぶ縦動線は階段のみでの接続が多く、東京メトロ～都営新宿線間で EV 未設置箇所があることから、これらの課題を解消し、多様な利用者を想定したバリアフリー経路の確保に向けて検討していきます。 ・また、地下鉄駅周辺では、国などで行われている駅まちの検討状況も踏まえ、民地内の空間の活用も検討していきます。

分類	意見	事務局の考え
駅施設	・丸ノ内線、副都心線、都営新宿線の乗り換え利便性とバリアフリーの改善は不可欠である。地上からの駅の存在の分かり易さの向上も必要である。**（会長）**	・バリアフリー縦動線の確保や駅としての顔づくりについては、大規模開発等において、誘導をする方向で検討していきます。
	・サービス水準を確保するために必要な幅員や、ラッチ外の動線整備の可能性は検討しているのか。**（都・交企）**	・委員会の中で将来の歩行者数を踏まえたサービス水準は検討する予定です。
	・副都心線⇔丸の内線の乗換経路が混雑しているという課題に対し、周辺開発でどれだけ連携して対応できるか検討が必要。**（都・交企）**	・乗換経路における混雑緩和については、今後、鉄道事業者等の関係者との調整をもとに検討を行う予定です。
	・快適性のあるラッチ内外の通路幅の確保、出入口の増設については、ビルと駅の接続と同様に、駅単独での改良にも法令上の課題が多数存在する。**（都・交通局）**	・検討を進める上で、必要に応じて、関係法令への適合等について整理します。
駐車場施設 ・ 荷さばき対策	・将来の移動手段の変革などに伴い、駐車場需要がどのように変化するかの見極めが必要ではないか。西口の駐車場利用率が低いと言われているが、西口の駐車場との連携は考えられないか。**（会長）**	・東西の連携については、広域に渡るものとなるため、新宿駅直近地区や西口地区の実情や将来計画を踏まえ、関係機関と調整していきます。
	・「路上駐車抑制のため、駐車場出入口を幹線道路沿い街区からに限定」とは、幹線道路に出入口を設置するということか。 ・幹線道路は交通量が多く、速度が高いので、安全・円滑面からは、非幹線道路に出入口を設置した方がよいのでは。**（警・都市交）**	・地区内に流入するアクセス交通を抑制するために、基本的には地区外縁部に駐車場を設け、幹線道路から駐車場にアクセスする方針が望ましいと考えています。 ・ただし、ご意見のとおり駐車場へのアクセス交通が幹線道路の交通を阻害する恐れがあるため、安全性、円滑性を確保する工夫が必要であると考えます。
	・「駐車場の出入口を幹線道路沿いの街区からに限定する」とあるが、大規模開発などの際に、幹線道路から直接駐車場への出入りが認められる目途はついているのか。**（区・都市）**	・駐車場へのアクセス交通が幹線道路の交通を阻害する恐れがあるため、安全性、円滑性を確保する工夫が必要であると考えます。
	・駐車施策の検討の際は、地域ルールのエリアである歌舞伎町地区等も含めた検討をお願いしたい。**（区・都市）**	・頂いたご意見のとおり、「新宿駅東口地区駐車場地域ルール」には歌舞伎町地区も含まれるため、近接する街区においては一体となった検討が必要であると考えます。
	・新宿三丁目地区については、路上での駐車、荷さばき車両が歩行者優先のまちづくりを進める上での課題となっています。 ・これらの課題に対して、既存の近接、周辺駐車施設の効果的な利活用、開発を契機として周辺街区で使用できる集約駐車場や集約荷捌き場の設置、歩行者の少ない時間帯に荷さばきを集中的に行わせるなど交通規制やソフト面も含めた対策を総合的に検討する必要と思います。 ・また、上記については、物流事業者も含めた荷捌きに関する地域のルールとして定めていくことを併せて検討していくことが良いと思います（地域の組織、体制づくりの検討）。**（国交省）**	・荷さばきの課題対応として、開発を契機とした集約駐車場等の設置や、路上荷さばきを許容せざるを得ない街区等において歩行者の少ない時間帯に荷さばきを集中的に行うことを可能とする交通規制や荷さばきルールなどのソフト面の対策等、総合的に検討していきます。 ・また、地域のルールを定めるにあたっては、地元組織や物流事業者の協力が不可欠であるため、検討結果を踏まえ、地域と協働して実施していくことを考えています。

分類	意見	事務局の考え
空間 ・ 景観	・新宿の魅力として界隈性や多様性があるが、そうした界隈性と多様性を維持したうえで、新宿らしい景観形成を図るかが課題である。地区における都市デザイン・ガイドラインの検討が有効ではないか。新宿三丁目の交差点を中心に地上と地下を結ぶゆとりある立体的な広場空間とバリアフリー動線を整備することで新宿三丁目の顔づくりが出来るのではないか。**（会長）**	・新宿三丁目駅周辺の顔づくりについて、「地上と地下を結ぶ立体的な広場空間」と「バリアフリー動線」の視点から方針を検討していきます。
防災	・非常時には帰宅困難者などの一時滞在施設となるような屋内の公共的空間の確保が必要である。**（会長）**	・帰宅困難者対策については、大規模開発等において、一時滞在施設、備蓄倉庫及び情報発信機能等の整備を誘導していく方向で検討していきます。
	・一時滞在施設の整備については、当局の立場は、周辺避難所が開設されるまでの一時待機場所としての位置付けであるため、区として一時滞留施設の計画を進めて頂くようお願い致します。**（都・交通局）**	
みどり	・将来の居心地の良い都市空間づくりにはみどりは不可欠な要素である。新しい緑化技術を活用して民地、公共空間を問わず緑化に努める必要がある。地区における都市デザイン・ガイドラインの検討が有効ではないか。**（会長）**	・ご意見を踏まえて整備方針を検討していきます。
環境	・個別建物の省エネルギー化や ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）化は当然であるが、地区全体で SDGs をもとにグリーン・コミュニティを目指すビジョンがあっても良い。**（会長）**	・SDGs の視点を踏まえ、検討していきます。
その他	・現状と課題に対して、項目ごとに方向性が提案されており、良いと思います。一方で、これらの個別の課題の対応が、総合的に可能であるかが気になります。空間はひとつなので、歩行者も自転車も物流もすべて円滑に機能し、景観も良く緑も増やしたいと・・考えると、どこかにトレードオフが生じる可能性があります。場合によっては項目によって優先順位が必要かと思います。**（副会長）**	・公共空間と民間敷地も含めて、総合的な視点で空間づくりを検討していくことを考えています。 ・空間の使い方については、ご意見のとおり、場合によって、優先順位についても検討することが必要と考えています。
	・街の将来像を考えるにあたって、現況と課題をまとめていただいているが、具体的に地図上で、どこらへんでどのような課題があるのかを分かりやすくした資料を作成していただけると、検討の方向性を検討しやすくなるので、図面で課題をしめせるような資料作成をお願いしたい。**（都・開発）**	・課題について、具体的にイメージできるよう資料をわかりやすくします。
	歩きやすく快適に過ごせる歩行者空間について ・コロナ後のまちづくりにおいては、ウォーカブルな空間づくり、街路空間等のオープンスペースの活用が重要です。 ・このため、新宿通り等の街路において、横断面構成や交通規制の見直し等による快適な滞留空間や自転車利用環境、緑空間の提供、路肩（カーブサイド）を活用した次世代モビリティの車寄せ等、時間帯等に応じて可変的で、柔軟で多様な機能を担う空間利活用の可能性について検討してはどうかと思います。**（国交省）**	・日本を代表する賑わいと歩きたくなるまちを目指して、新宿通りなどにおいて、横断面構成の見直しや交通規制の見直し等により、歩行者の滞留空間を拡大するとともに、路肩（カーブサイド）の使い方を時間毎に変えること等により、柔軟で多様な機能を担う道路空間を検討していきます。 ・次世代の移動手段等については、現在、様々な検討組織において将来の展望が検討されていることから、それらを踏まえて検討していきます。

③まちの将来像の骨子について

分類	意見	事務局の考え
将来像	・内容的には特に異論はないが、コロナ禍を経験した後のまちの将来像ということで、もう少し SDGs に代表されるような社会の変化やライフスタイルの変容を意識した打ち出し方があってもよいように思う。特に「商業や観光による賑わい拠点」というのは経済が前面に出ておりあまりに通俗的な印象がある。やはり人を中心に、例えば、思いつきであまり良い例ではないかもしれませんが、「多様な人々が健やかに交流する都市のリビング」といったニュアンスの方が良いように思います。**（会長）**	・新宿駅東口地区まちづくりビジョンでは、新宿三丁目駅周辺を「商業や観光による賑わいの拠点」としています。 ・本整備方針における将来像を検討していく上で、社会の変化やライフスタイルの変容を見据え、表現を検討していきます。
	・「賑わいの拠点」にふさわしい広場空間イメージを具体化するに当たって、まず公共と民間でどう分担して空間を創出していくか検討するべき。車道をどれくらい削れるのか、次に敷地内はどれくらい空間が取れるかなど。 →商業ビル内の屋内空地の成功事例を調べてみてはどうか。**（都・交企）**	・ご意見を踏まえ、「賑わいの拠点」を具体化するにあたり、公共と民間の役割分担について検討していきます。
	・まちの将来像が「商業や観光による賑わいの拠点」となっているが、資料３に記載の「まちの成り立ち」などまちの特徴を踏まえた将来像とした方が良い。**（区・都市）**	・新宿駅東口地区まちづくりビジョンでは、新宿三丁目駅周辺を「商業や観光による賑わいの拠点」として定めています。 ・本整備方針における将来像を検討していく上で、まちの特徴を踏まえ検討していきます。
⑴ 国際集客都市	・「商業、宿泊、文化、観光情報など多様な都市機能の集積」とあるが、こちらには、検討の方向性にある「業務」が入っていない。**（区・都市）**	・区の都市マスタープランにおいて、新宿駅東口周辺は「国際的な中枢業務機能拠点地区」に位置付けられており。国際的な商業機能と業務、娯楽、文化、交流機能の融合したまちづくりを進めることとしています。 ・これを踏まえて、本整備方針における将来像を検討していきます。
	・また、「文化」⇒「芸術・文化」、「観光情報」⇒「観光」に修正したほうが良いのではないか。**（区・都市）**	・「観光情報」は「観光」に、「文化」は「芸術・文化」に修正します。
⑵ 歩行者優先	・商業と観光による賑わい拠点であることは間違いないと思いますが、アフターコロナを踏まえたときに、生活環境としての機能をどう考えるかは議論が必要かと思います。 ・パリで 15 分生活圏が唱えられるなど、世界的に大都市のまちづくりの様相が変化しつつあります。国内外の最新情報なども勘案しつつ、まちの将来像を議論すると良いと思いました。**（副会長）**	・新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性等を踏まえて、検討していきます。 ・また、まちづくりに関する様々な事例等を踏まえて検討していきます。
	・サンクンガーデンの記載はイメージと思うが、伊勢丹等の商業施設の一部を空地にしないと成り立たない。 →滞留空間の整備、歩行者空間の形成との記載があるが、（２）検討の方向性で記載したような具体的な空間づくりの手法を考えていくべき。**（都・交企）**	・滞留空間や歩行者空間に向けて、整備の位置や手法等について検討していきます。

分類	意見	事務局の考え
⑵ 歩行者優先	・資料 3 の P18 にあるように、通りの賑わいがこの地区の魅力であると思う。「まちの将来像の骨子」においても、通りの賑わいの拡充を明確に謳ったらどうか。**（区・防災）**	・通りの賑わいの拡充に関する記述を追加します。
	・【駅施設】快適性のあるラッチ内外の通路幅の確保、出入口の増設については、ビルと駅の接続と同様に、駅単独での改良にも法令上の課題が多数存在する。**（都・交通局）**	・検討を進めるうえで、必要に応じて法令等への適合について整理します。
⑶ 安全 ・ 安心 ・ 快適	・地下ネットワークとの連続性を検討する際は、地下街全体としての浸水対策を同時に検討するようお願いします。接続に伴う法令上の課題があるので、接続の必要性の精査が必要と考えます。**（都・交通局）**	・接続箇所の具体的な設備等についてはまちづくりが具体化された段階での検討していくものと考えています。
	・一時滞在施設の整備については、当局の立場は、周辺避難所が開設されるまでの一時待機場所としての位置付けであるため、区として一時滞留施設の計画を進めて頂くようお願い致します。**（都・交通局）**	・帰宅困難者対策については、大規模開発等において、一時滞在施設、備蓄倉庫及び情報発信機能等の整備を誘導していく方向で検討していきます。

④自由意見欄

意見	事務局の考え
・資料２のスケジュールにおいて委員会を全５回予定していることが記載されているが、今後の検討内容をロードマップとして共有してもよいのではないか。**（都・まち）**	・次回の委員会で示します。
・関連事業として資料掲載のある「新宿通りモール化」や「靖国通り地下通路延伸」については、本委員会と「連携」していく旨の記載があるが、本委員会のアウトプットには、これらの検討成果を含めていくイメージでしょうか。**（都・交企）**	・本委員会の目的は、新宿三丁目駅周辺の整備方針策定に向けた検討としています。関連事業の詳細をアウトプットに含められるものについては、含めていくことを考えています。
・地元の組織体である新宿EAST推進協議会についても、どのような意向があるのか、適宜委員会で共有いただきたい。**（都・交企）**	・各委員会後に新宿 EAST 推進協議会に情報共有し、意見を聴きます。 ・その結果は、適宜、本委員会に報告します。
・地下鉄3線からの動線が結節する交差点下の地下空間を広場状に拡大していけるのかどうかを把握するため、既存の他企業管等との位置関係など、開発地と繋ぐに当たっての障害や課題についてご教授ください。**（都・交企）**	・地下空間は、地下鉄や埋設管等が輻輳しています。状況を整理し、障害や課題については報告します。
・駐車場地域ルールでは、将来の東口のまちづくりにあわせたルール改正を予定している。今後予定されている集約駐車場（開発計画との連携）の台数設定や配置計画、東西の隔地連携等、駐車施策について連携して取り組んでいきたい。**（区・都市）**	・地区内の駐車需要を踏まえ、集約駐車場について、検討していきます。 ・東西の連携等については、広域に渡るものとなるため、新宿駅直近地区や西口地区の実情や将来計画を踏まえ、関係機関とも調整をしていきます。