

第3回 新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会 議事概要

1. 日時・場所

日時：令和3年9月1日（水）14時から16時まで

場所：新宿区立産業会館（BIZ 新宿）1階 多目的ホール

2. 出席者

別紙 出席者名簿のとおり

3. 議事

- (1) 第2回検討委員会の意見と対応について
- (2) 現況と課題等について
- (3) まちづくりの方向性について
- (4) 誘導方針（議論用）について
- (5) 今後の進め方について
- (6) その他

4. 配布資料

次第

資料1 第2回新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会の意見と対応について

資料2 現況と課題（新宿三丁目駅周辺を含む新宿駅東口地区）

資料3 まちづくりに関わる新たな取組み

資料4 まちづくりの方向性について

資料5 新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針（議論用）

資料6 今後の進め方について

（新宿 EAST 推進協議会からの配布資料）

・新宿 EAST 推進協議会 地区交通計画

5. 議事概要

＜議事＞

- (1) 第2回検討委員会の意見と対応について
- (2) 現況と課題等について
- (3) まちづくりの方向性について
- (4) 誘導方針（議論用）について
- (5) 今後の進め方について

（事務局より資料説明（資料1、2、3、4、5、6））

(6) その他

[新宿 EAST 推進協議会会長]

- ・前回、新宿 EAST 推進協議会（以下、EAST）で作成した地区交通計画を披露すると約束したため資料をお持ちした。
- ・我々の考え方なので、内容は新宿区と全く同じとはならないだろうが、一緒にやっていくことには変わらない。

●新宿 EAST 推進協議会について

- ・新宿駅東口エリアを将来にわたり、賑わいや活力を維持するため、来客者が訪れやすい環境づくりや適切なまちづくりを進めるため、2011年に任意団体として、4つの商店街振興組合等を中心に設立された。現在では、新宿をより良くしようとする多くの個人や企業、団体が賛助会員となっている。
- ・取り組む内容は、交通課題への対応、賑わいの創出、防犯対策、防災対策、適切なまちづくりの誘導など、多岐にわたる活動を行っている。
- ・新宿 EAST 推進協議会は、今後、EAST と略すが、通常の会費制ではなく、このような活動に賛同していただける賛助会員の会費によって成り立っている任意の組織で、新宿駅東口エリアをよりよい街にするために、新宿区と協力し、様々な提案や計画も策定している。

●地区交通計画 の策定について（新宿 EAST 推進協議会 地区交通計画 P5）

- ・活動の一環として、地域の企業や開発事業者の意見を調整しながら、新宿駅東口の将来において目指すべき交通の姿と、それに至る段階的なアクションについて取りまとめた、地区交通計画を策定し、新宿区に提案する。
- ・かつて EAST では、歩行者を主体とした街づくりを目指す「モール&パサージュ」を基本としたまちづくりビジョンを2018年に策定の上、新宿区に提案した。区はそれにもとづいた区版のビジョンを公表している。街づくりを実現するためには、このように地域と行政が互いに協力することが不可欠であると考えている。
- ・また、歩行者優先のまちづくりは、特定の開発だけで実現できるわけではなく、また行政による整備だけで実現できるわけでもない。数十年かけて、まちづくりの進捗に合わせて、少しずつ実現できる計画としなければならないと考えている。
- ・新宿区だけでは、行政財産以外の開発等について、誘導方針を述べることはできても、具体的な開発に言及することはできない。
- ・本計画は、よくあるような、行政にお願いする、要請するといった内容ではない。地域として負担すべきところを明らかにし、各事業者等がこれらを実施するような負担をしながら、歩行者優先のまちづくりを実現するという内容となっている。そのため、完成目標を2040年以降としている。
- ・通常の交通計画等では、「歩行者優先」「歩きやすい街」等の理念や目標、あるいは方針だけがあり、現実的にどのように進めるかが、語られていない。

- ・我々は、将来の理想と現状を埋める道筋を示すことが重要と考えている。
- ・また、EASTでは、単純に警視庁に、交通規制をお願いすることや、行政に歩道拡幅等をお願いすることで、実現出来るとは考えていない。
- ・計画を実現するために、これまで自動車での来訪者を減らすための地域ルールによる整備台数の適正化を図って来た。今後は、路上での荷さばきを減らすための建物内、及び既存駐車場内での共同荷さばき場を確保し、地域での荷さばきルールを定め、徹底し、そのうえで交通量の減少が見られた段階での道路ネットワークの段階的な再編を提案している。
- ・特に、商業中心の新宿駅東口エリアは、荷さばき交通が不可欠なものであり、歩行者優先のまちづくりを進める場合でも、荷さばき交通を確保する必要がある。そのため、比較的規模の大きい開発が行われる可能性がある箇所を想定し、地域貢献としての地下車路の整備についても言及している。荷さばきのための地下車路ネットワークが整備されれば、地上部を貨物車が走行することがなくなり、かつ路上駐車もなくなると考えている。
- ・これらのことは、数年で実現するものではなく、開発に合わせて徐々に整備されるものと考えているので、今後、開発事業者が地域貢献等で整備可能なように、新宿区の上位計画に位置付けていただきたいと考えている。
- ・以上お話しした、新宿駅東口の地区交通計画は、“歩きたくなる街づくり”を政策目標として区が決めた「駐車場整備計画」どおりの、“車の流入抑制”の為の政策誘導型の計画と言える。

●歩行者交通（新宿 EAST 推進協議会 地区交通計画 P7）

- ・地区交通計画では、歩行者、荷さばき、駐車場、バス・タクシーというテーマに分けて、目標や対策、段階的整備内容、地域の役割等をまとめている。このうち、歩行者と荷さばき、駐車場について説明する。
- ・歩行者についてポイントは2つになる。
- ・将来的には、すべての道路で歩行者優先化を目指しているため、そのためには、現状の道路利用の状況から、どのような自動車交通を削減させ、どのような方法で削減可能であるかを検討している。特に、現在でも路上荷さばきが常時発生し、24時間自動車の通行が可能な幅員11mの中央通りについても、将来的には、歩行者優先の道路とすることを考えている。
- ・また、現在の明治通りの一部についても、歩行者優先化を図り、自動車が走行しない空間としていくことを目指している。しかし、通過交通の存在や多くの荷さばきが行われている現状においては、これらの実施は難しく、地下車路の整備や共同荷さばき場の実現等により、自動車交通が減少した段階になって、初めて歩行者優先化が図られると考えている。つまり、すべての対策が実行され、効果が発揮した後になると考えている。
- ・目標としては、環5の1が整備された後、20年後程度を目安として想定しており、それまでに徐々に、様々な対策を実施することを想定している。

●荷さばき交通（新宿 EAST 推進協議会 地区交通計画 P8）

- ・商業にとって、荷さばきは不可欠である。新宿駅東口エリアは、規模の小さな古い建物が多いため、荷さばき駐車が附置義務対象になっていないこともあり、施設内に荷さばき施設を持っている建物は少ない。そのため、荷さばきの多くが路上で行われており、路上荷さばきの解決無くして、歩行者優先化はできないと考えている。
- ・これまで、新宿区と共同で、共同荷さばきに関する社会実験も行ったが、新宿駅東口は、荷さばき量も交通量も、大変多いため、荷さばき場の規模と配置が、不十分なままでの社会実験レベルの対策では解決しないことが分かった。
- ・少なくともエリア内に荷さばき場を整備する必要があるが、残念ながら現状で共同荷さばき場が整備できる場所はない。開発に合わせて、1箇所ずつ整備する以外に方法が無い。
- ・しかし、共同荷さばき場だけの整備では、結局は、地上部の道路を、荷さばき車両を走行し続けることになるので、共同荷さばき場の整備と同時に、地下車路ネットワークを整備することが必要と考えている。しかし、建物の開発年次は、それぞれ異なり、十年以上のタイムラグがあることも想定される。そのため、予め、整備可能な地下車路ネットワーク経路を明らかにしたうえで、開発が起こるたびに、各開発で一定範囲を整備してもらい、20年程度かけて完成させたいと考えている。特別にお金をかけて、共同荷さばき場や地下車路ネットワークを短期的に整備できればよいが、1箇所や2箇所の共同荷さばき場の整備で足りるはずもなく、現実的な対策とは考えていない。
- ・新宿駅東口では、商売を続けながら、20年程度をかけて、開発に合わせて少しずつ整備することを選択した。そのためには、予め、役割について、個々の事業者を理解してもらっておく必要があり、本地区交通計画で記載し、個々の地元関係者と調整しているところである。地元関係者との調整は、EAST が担うほかなく、現状では概ね理解をいただいている。

●駐車場（新宿 EAST 推進協議会 地区交通計画 P 10）

- ・新宿駅東口は、早くから EAST が区と協力して駐車場地域ルールを導入し、適正台数での整備や隔地集約化を行っているが、隔地の余波が EAST エリアの周辺に迷惑をかけるようでは、意味がないと思っている。
- ・新宿は一部の大規模商業を除き、自動車で来訪する人は極めて少なく、駐車場が不足するということは考えられない。まずは、駐車場をどんどん整備するよりも、既存の駐車場を上手に活用することが必要と考えている。
- ・新宿駅東口には、サブナード、東口地下駐車場という都市計画駐車場があるが、大規模商業施設の需要を除けば、満車になるほどの駐車需要は無い。むしろ、大規模商業施設以外の需要は、ほとんど無いと考えて良い。
- ・そのため、将来的には、地域附置義務の考え方を導入し、個別の建物で整備するのではなく、サブナード、東口駐車場を活用した地域全体の駐車場を整備していくことが重要と考えられる。
- ・しかし、サブナード駐車場も、東口駐車場も、築後、かなりの年数が経過しているため、特に地上部の出入口については、いずれ建替える必要があると思う。

- ・特に、サブナード駐車場は、入口が靖国通り沿いのアドホックビルが主体だが、アドホックビルが建替えるとなると、しばらく、駐車場が使えなくなると考えている。実際には、西武新宿に入口があるが、靖国通りを走行している人が、西武新宿に迂回して利用するとも考えにくいところである。
- ・そのため、アドホックビル以外の出入口整備について、考える必要があり、是非とも、東京都と国のご協力をお願いしたい。
- ・以上、お話した、地下車路等の地下ネットワークを構築するには、地下埋設物等の情報が不可欠である。本計画の実現には行政を含めた関係者の情報共有がとても大切と言える。

●全体を通じて

- ・説明したように、本地区交通計画は、ただの構想としてまとめたわけではない。各事業者が、それぞれの役割を理解し、それを実施するために調整して、20年以上をかけて、徐々に整備を進める内容となっている。
- ・そのため、開発に伴う域外貢献としても認めてもらえるために、新宿区の上位計画に位置付けてもらうことがまずは重要であると思う。
- ・そのうえで、様々な形で、新宿区はじめ、東京都や国にも協力いただきたいと考えている。
- ・各事業者がそれぞれ動いているので、この計画は数年毎に見直しを行いながら進めることが必要だと思っている。
- ・今回地区交通計画を公表するにあたり、EAST では交通計画専門の優秀なコンサルと業務委託契約してつくったので、それなりの質であると思う。皆様のご意見を聞きながら新宿区とともにやっていきたい。

[森本副会長]

- ・皆さんと議論をしないといけないのは、資料5の名前が誘導方針になっており、まちづくりの理念・課題・目標が詳しく書かれているが、どうやって誘導するのか、誘導策が弱い。具体的に誘導策というと補助、規制、大規模開発やマネジメント組織をつくるなどの方策がある。おそらくそれは資料5 P21以降に入るかと思う。20年後だけを考えるのではなく、是非、どこから始めるのか、そして、3年後5年後どうするのかといったスケジュールを含めながら記載して欲しい。
- ・そのうえで、3点お話ししたい。1つめは、物流の戦略をどう捉えるのかである。人に優しいものを作るには、物流に手を付けなくてはならない。公共用地を中心に共同荷さばき施設を小さくても構わないので、複数づくり、路上駐車を排除し、歩道の空間を広げ、カーブサイドを利用するというように少しずつ進めていくしかないだろう。
- ・2つめは人の流れ。地区で大きく変わるのは環状5の1号線の開通が大きな契機となる。その時、人と車の流れが大きく変わる。このタイミングで交通流を変え、その交通量の減少から余剰となる部分にストリートシーツなどの歩行者空間をどうやって生み出していくか。
- ・3つめは、民間企業のビルの建替え。地区内の建物は旧耐震が過半数を占めている。今後間違いなくこれらの開発が順次行われる。ビルの建替えは個別に進むが、統一した概念の元、地上か地下かは議論が必要であるが通路も組み合わせて20年かけて一つのパーツをつくり上げていく戦略にして頂きたい。そういう大きな流れを資料5 P21以降に記載して欲しい。

[倉田会長]

- ・副会長からあったように、物流、特に荷さばきの扱いが大きなカギを握る。次のステップかもしれないが、戦略的側面が必要。そういったニュアンスが誘導方針に出てくると良い。建て替えが契機になる。その時にどういう誘導を進めていけば良いかが明確になると、誘導方針がより戦略的視点を持ったものになると思う。
- ・EASTの地区交通計画では歩行者ネットワークを見ると基本的に地上・地下だが、もっと上のレベルも意識されているのではと感じる。今回の資料の中でもあくまで地上・地下という形だが、新宿駅のグランドターミナルが出来ると、その上のレベルにも歩道者の移動空間が出来て、それをまちにどうつなげるのかという話も出てくると思う。地上・地下に絞るだけでなく隣接建物の上階部でも繋がるなど、より立体的な歩行者ネットワークという考え方があっても良いと思う。

[警視庁 交通部 交通規制課都市交通管理室長]

- ・1点目。資料4 P23 集約駐輪場整備・走行エリアの設定について、歩行者優先エリアは自転車の通行は可能か。

[事務局]

- ・入ってほしくはないが通行は可と考えている。

[警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長]

- ・自転車の通行を禁止する範囲が広いと思う。最近は歩行者代わりに自転車を使う人も結構いるので、歩行者と自転車をどう区分するのか整理が必要。黄色の中で歩行者の安全性を確保するために、自転車をどう走らせるか考えた方がよい。
- ・2点目。新宿三丁目駅を駅前広場がない中、拠点としてどのような構想を考えているのか。新宿三丁目駅をターミナルとするならば、単に人が乗り降りする場の他にも、例えば車両の搬入の仕組みが必要である。駐車設備の考え方などはどうなっているのか。

[事務局]

- ・確かに駅としてはターミナル機能をつくる必要がある。しかし、敷地が無いということもあるため、大規模開発等により駐車場施設と合わせて例えば公共交通機能としてのタクシープールなどの交通結節機能を担って頂けるとありがたいと思っている。誘導をしていけるように方針にも何かしらの記載をしたい。

[倉田会長]

- ・世界の動きをみると、自転車の量はますます増えると思われる。少し日本は遅れているがそういう状況はあるだろう。その時に今は車と人だけを考えているが、自転車と歩行者をいかに共存させるのか。
- ・将来、自転車と車以外のまた違う形の移動手段が入る可能性もある。そういったものと歩行者、車の共存をどう整理するのかといった視点も必要である。
- ・自転車については単純に締め出すのではなく、何らかの形で共存できるような環境づくりを考えられると良いと思った。

[事務局]

- ・資料4 P13 に将来の新宿通りの交通断面構成がある。STEP3-1 の中で特定禁止区域の様なところでは、自転車は手押しで入れるかと思う。通常交通規制では自転車も通れるところもあるので、モール化時の自転車の通行については考え次第だろう。
- ・会長からご指摘があったとおり、同ページの右下に次世代交通グリーンスローモビリティのような人の交通を補完するようなものも共存できる空間を考えている。

[国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長]

- ・資料5 と資料4 の関係性が分からない。資料4 (6) ~ (9) の交通の内容が資料5 P21 以降に入るという理解で良いか。質問の主旨としては、行政としてやるべき基盤、交通対策が見えないと、民間の誘導もなかなか上手くいかないのではないかと思った。
- ・資料5 P13-14 全体の誘導方針が並んでいて、最後に新宿駅三丁目駅周辺の誘導方針が少し書いてある程度だったので、少しもったいないと思った。やはり東口全体を引っ張るのは新宿駅、新宿三丁目駅が核なので、もっと丁寧につくった方がよいと思う。

[事務局]

- ・資料4 P8 に交通動線の検討に向けたステップがある。目標年次である縦軸に従い動線を交通量の状況や基盤整備の状況に応じて段階的に変えていく。それに加え横軸では技術開発の進展も考えている。その具体的なイメージとして P9-10 の交通動線のイメージ図がある。そういったイメージをまず資料 5P21 以降に記載したい。それと重ねて、可能であれば集約駐車場や荷さばきについても記載したい。
- ・拠点としての機能をもう少し丁寧に書くべきというのはそのとおりだと思うので、次回に向けて検討していきたい。

[国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長]

- ・資料4 には歩行者の滞留場所をどのようにつくるかという記載もあり、そういった視点は民間の誘導に効果的だと思った。新宿通りのモール化を目指すには今の資料5では映りが弱いと感じたので内容の強化を図って頂きたい。

[新宿区 みどり土木部 道路課長（代理）]

- ・資料4 P9 だが、自動車ネットワークについて、駅へのアクセス動線について、北側と南側からによる2方向アクセスとされている。南側アクセスについて、現在甲州街道より南側は一方通行でアクセスできない状況である。また、甲州街道からのアクセスを含めると3方向としてかかっているが、どのようなステップになっていくのか説明して欲しい。

[事務局]

- ・駅街路10号の甲州街道以南については双方向になっていない。現在、駅前広場への2方向アクセスでとって行く道路としては北側の線路沿い道路を中心に考えているが、もう一路線が必要になる。候補として新宿通り、中央通り、駅街路10号がある。新宿通りは通過交通をなくすため動線を切ってしまうので、駅アクセスといいながら奥までアクセスできない動線である。中央通りについては明治通りからの左折INのみという形になるため、北と東からのアクセスが難しい。また、EASTの交通計画にもあるとおり、地元でも将来的に歩行者空間化したいという話もある。そのため、駅街路10号を駅アクセス道路としている。そういった中で遠い将来は双方向でアクセス道路という形に整備していきたい。現在一方通行であるので③のように側道INで暫定的に可能ということを示している。2035年に整備が間に合うかということがポイントになるが、継続協議をする中で解決していきたい。

[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]

- ・資料5 P7、駅周辺のまちの将来像について、コンセプトに中心の駅まち空間を置いていて、新宿区が駅まち空間を大切にしているのを感じる。一方で、この地区の新宿三丁目駅の開発当時、滞留などのにぎわいを生み出す空間を含めた設計はしていない。そのため、既存の駅の中で実現するのは鉄道事業者としては難しい。新宿三丁目の交差点の限界で、築年数の長い建物の建替えを契機に出来れば良いと思うが、鉄道事業者だけで出来ることではない。
- ・行政側で事業者には個々の役割や誘導方針を示して調整して欲しい。また、駅周辺でこのような新しいことをやるにはかなり時間のかかる作業だろう。長期間かけて色々な事情を持った開発事業者が協力してまちづくりを行うときに、新宿区としてどのような協力体制をつくるのか誘導方針の中に記載してもらえるとありがたい。

[倉田会長]

- ・今回はまちづくりといいながら、交通に焦点を絞った議論がされている。今後新宿三丁目を中心とした魅力のあるまちにしていこうといった時、公共空間だけではなく、建物内で発生する色々なアクティビティなどの活動がより魅力的にならないと人が歩かないと思う。特に歴史を俯瞰し、新宿が他の商業地と違って、どういうところに力を入れていくかということも、まちづくりの誘導の対象になる。歩いて楽しい街をつくらうという時も、単に歩行者空間が準備され、そこを歩くだけでは楽しくならない。沿道にあるお店や活動があることで楽しいまちになる。ここで言うと土地利用にあたるが、どういった活動が誘導されると良くなるのかという視点が入るとよい。文化、芸術、多様性という言葉が登場してきてはいるが、そのあたりについても将来的な展望をもちたいところである。あくまで民間事業者に依存することではあるが、何らかの形で方向性が示せるとよいと思う。
- ・ポストコロナの中で特に物販は苦戦している状況である。今までの形で物販が維持出来るかが議論されている中で、物販がネットビジネスにどんどん置き換わっている。新宿は商業地としてどのような未来を目指すのかということが見えていても良いと思う。個人的には新宿は文化的な情報発信をしてきた場所というイメージもあるのでそういったことを意識していく必要もあると思う。海外でもそういったところに力をいれている例があり、ニューヨークのブロードウェイでは劇場が無くなってきた時、そこにインセンティブを与えて劇場の保存、新しい劇場の建設を誘導している事例もある。新宿でもそういった視点ももって良いと思った。
- ・資料にはナイトタイムエコノミーがあるが、とってつけた感がある。新宿の将来像に位置付けるのであれば、それを意識した書き方があるのではないか。

[新宿区 新宿駅周辺整備担当部長]

- ・今日は EAST から具体的な計画を頂き感銘を受けている。そちらでも長期的に見据えて計画をつくっていただいているが、区でも資料4 P8 に段階的な交通動線のステップを示している。EAST 長期を見据えて具体的に進める EAST の計画について、区の資料の段階的な計画のどこに位置づけるかが、これからの検討になると思う。更に、EAST の交通計画では、地下ネットワークについて個人の土地にも触れながら具体的な計画がある。これらが実現するには森本副会長からあったように、こういった手法でやるかが今後の課題になると思う。地権者の方への働きかけに関しては区も汗をかいていかなければならないところではあるが、是非地元からもご協力頂けたらと思う。

[新宿 EAST 推進協議会 会長]

- ・EAST のメンバーも事業者という側面もあるので、一つ一つ話し合いをしながら進めることになるが、個々でやっていくと時間がかかり進みにくい。全体像を示すことで個々がやるべきことが伝わりやすいので、このような計画を提案しているところである。
- ・地下のことについて、新宿三丁目を拠点とするときに、地下と地上を一緒に見せるというのが本来は欲しいが、地下の埋設物の問題がある。埋設物がどの程度あるのか、実際にどこまで出来るのかなどの課題を早いうちから共有出来るといいと思う。
- ・最終的なまちの姿になるのは大分先だが、そこに辿り着くには様々なことをしなくてはならない。全体を見ながら進められるものから進めていく必要があると思っている。

[森本副会長]

- ・資料5 P19-P20 に誘導イメージがある。今回新宿三丁目駅周辺の一番の特徴は地下空間をどう使うのかが大きなカギになると思っている。国土交通省の駅まちデザイン検討会において、基本的に駅まち空間は地上駅をイメージしているが、ここでは地下の駅である。P19-P20 の地上、地下空間をお互いにどう補うのかがポイントとなる。地上で出来ないことをどう地下で解決するのか、逆に地下では埋設物といった制約といった問題があり解いていかななくてはならない。是非 P19-P20 の組合せ、地上を人の空間にするため地下に一定程度のものは入れていかざるをえない。そこにもう一步踏み込んで頂けるとそれらの問題が少しずつ解決出来て、日本初の地下をベースとした駅まち空間という素晴らしいものが出来ると期待している。
- ・P23 の次のページあたりに必要になると思うが、役割分担を書かなくてはいけないと思う。官民連携で官と民がそれぞれ何をするのかももう一步踏んで書くべきではないかと思う。今回 EAST から地区交通計画が出ているが、この手の資料が民間からでることほぼ無い。これを受けて官側としては何をやって、民には何を願うのか整理しなくてはならないだろう。私も EAST を手伝っているが、社会実験の協力をお願いしにいくとか、路上の違法荷さばきの見回りなどは官だけではできない。実際のこのような活動はこの地区の財産であり、それを活かしたまちづくりをするということを後半に記載出来ると良い。ゆくゆくはエリアマネジメントの組織体を官と民が連携してつくって検討するという勢いがあると思う。

[国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長]

- ・新宿駅は開業 150 年を迎える 2035 年に向けて整備を進めている。新宿三丁目周辺も 2035 年に一旦こういった姿を見せられるかということをし少し打ち出せると良いと思う。

[倉田会長]

- ・新宿のグランドターミナルは 2035 年を目標にしている。その時点で新宿三丁目が多く遅れているのはもったいない。段階を踏んでいく中で、概ねの時期がかけるとよい。計画の考え方の中で、バックキャストという発想もある。新宿駅など周辺の動きに合わせていかに進めるかという視点も持っておいた方がよい。
- ・移動革命という話の中で、飛躍的な変化が起きようとしている。様々な検討をしても社会の変化に対して遅れる可能性もある。気が付いたときに社会の方が先に行っている場合もある。社会の変化を見ながらバックキャストするという視点も取り入れておくことも大切である。気が付いたら取り残されていたというのが最悪のシナリオである。社会の様子も見ながら動くという視点も持っておいた方がよい。

[東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長]

- ・今後、まちづくりの誘導方針を検討するにあたり、具体的にどんな活動するのか、どこを売りにしていくのか地元と良く相談しながら進めてほしい。資料 5 P12 の限界性のあるパサージュ空間とあるように、建物側のつくりこみだけでなく、新宿東口にどのような人を呼び込むのか地元と相談しながら、個性ある魅力あるまちにしていけたらと思う。
- ・今後、街並み再生方針の変更も、地元の声や具体的なイメージを共有しながらつくれたら良いと思っている。

[新宿 EAST 推進協議会 会長]

- ・EAST 資料の P8 に荷さばき交通対策の将来像に示すように、地下ネットワークという考えでいうと新宿三丁目を中心にした話というよりも地区全体の話となる。サブナードについては、ビルの建替えを伴う出入口の整備の話も大切だが、現在、サブナードがモア四番街下で行き止まりになっている状況についてそれこそグランドターミナルの開発に合わせてサブナードと東口駐車場をつなげる構想的なものが、早い段階で実現できるのではないかと考えている。
- ・また、三越伊勢丹の建替えの準備組合が出来て、その次もつながると良いということで計画をつくっているが、これらの実現には時間差があると考えられる。また、サブナードにエレベーターをつけるという内容も記載されており、これによって路上荷さばきを地下からできるようになるが、これもまず一箇所から行う。そして、問題点や課題を話し合っ進められたらと思っている。勿論、区や都、関連機関と協力してやっていきたい。時間差はあるが出来るところから進めていきたい。事業者との話し合いについて、EAST としては今後ともしていきたいと思っており、なるべくいい形で進められたら良い。

[倉田会長]

- ・先程から出ている話ではあるが、行政だけで出来ることではなく地元と一緒に進めるべきプロジェクトである。その中で地元の EAST がここまで問題意識を持ち提案まで行っている状況は他所と比べると大分恵まれていると思うので、この先も密に連携を取りながら進めていけたら良いと思う。

[森本副会長]

- ・新宿三丁目駅周辺ということで、これだけのメンバーが揃っているので、より具体的な方策を書いて、15年、20年後も一部更新しながら使えるものにしてほしい。そのためには進捗評価や見直しの手法も重要なので、次回以降、議論を進められればと思う。

以上

第3回 新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会 出席者名簿

職	所属・役職等	出欠
会長	工学院大学名誉教授 倉田直道	出席
副会長	早稲田大学創造理工学部社会環境工学科教授 森本章倫	出席
委員	新宿 EAST 推進協議会 会長	出席
〃	警視庁 交通部交通規制課 都市交通管理室長	出席
〃	警視庁 新宿警察署 交通課長	出席
〃	警視庁 四谷警察署 交通課長	出席
〃	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長	出席
〃	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	出席
〃	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	出席
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	代理
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長	出席
〃	新宿区 みどり土木部 土木管理課長	欠席
〃	新宿区 みどり土木部 道路課長	代理
〃	新宿区 みどり土木部 交通対策課長	出席
〃	新宿区 都市計画部 都市計画課長	出席
〃	新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課長	代理
〃	新宿区 都市計画部 防災都市づくり課長	出席
〃	新宿区 新宿駅周辺整備担当部長	出席
〃	東京都 交通局 建設工務部 計画担当課長	出席
〃	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	出席
〃	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	出席
オブザーバー	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長	出席
(事務局)	新宿区 新宿駅周辺整備担当部 新宿駅周辺基盤整備担当課 新宿区 新宿駅周辺整備担当部 新宿駅周辺まちづくり担当課	