

第4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

No.	分類	第4回検討委員会の意見	事務局の考え（第5回検討委員会）
1	誘導方針 方針1、 誘導イメージ (駅まち空間)	(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) ・駅まち空間として商業の売り上げが見込めるような場所に滞留空間が本当に必要なのか疑問に思っている。新宿三丁目のような街ではスムーズに移動できることを優先するべきだと感じる。駅まち一体というのをもう少し広く捉えてもよいと思う。	・「駅まち空間」の名称については、地元まちづくり団体の意見を踏まえて、まちの成り立ちが、宿場町からはじまり、後に駅ができたこと等から「まち・えき空間」とした。 資料3・p9 ・方針1の1において、「賑わいある「まち・えき空間」をつくる」とし、駅から周辺のまちへと人々を誘導する動線等を整備した空間を「まち・えき空間」とした。
2	誘導方針 方針1、 誘導イメージ (駅まち空間)	(森本副会長) ・駅まち空間のエリアは、国土交通省の「駅まちデザイン検討会」での検討の際にはもう少し広めに捉えていたので、誘導方針でも広めに捉えても良いと思う。	資料3・p19、20 ・方針1の1の変更にあわせて、誘導イメージに新宿三丁目駅の改札の位置を追加するとともに、「まち・えき空間」の範囲を広くした。
3	誘導方針 方針1 (駅まち空間)	(東京都 交通局 建設工務部 計画担当課長) ・連続的な賑わいの創出及び滞留空間について鉄道利用者などに配慮した取組になったらと思う。	資料3・p9 ・鉄道利用者などに配慮する取組となるよう、方針1の1において、「賑わいある「まち・えき空間」をつくる」とし、大規模開発等にあわせて、駅から周辺のまちへと人々を誘導するとともに、駅の改札前に滞留空間や賑わいを演出する施設を誘導するとしている。
4	誘導方針 方針2 (パサージュ空間)	(国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長) ・パサージュ空間についての説明は、学校と病院は排除していることが読み取れるが、それ以外は具体的に伝わらないのではないか。もう少し土地利用の考え方を示しても良いと思う。	資料3・p12 ・「パサージュ空間」は、商業や芸術・文化など多様な用途が集積している当地区の特性を踏まえ、現状の土地利用を維持しながら、多様なニーズに対応した新たな用途も誘導していくため、幅広い用途を記載している。

5	<p>誘導方針 方針3 (駐輪場)</p>	<p>(新宿EAST推進協議会 会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、使用されていない駐輪場が屋上にある。駐輪場を新たにつくる必要はないし、屋上の既設の駐輪場は撤去して、他に活用できるようにすべきと思う。ただし、駐輪場を無くすだけでなく、無くす代わりに何かほかの方策を行うなどについて早い段階で議論を深めていきたい。 	<p>資料3・p13</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針3の2において、「地区内への自転車流入を抑制するため、附置義務駐輪場のあり方を検討していく」旨を記載している。
6	<p>誘導方針 方針4 (バリアフリー経路など)</p>	<p>(東京都 交通局 建設工務部 計画担当課)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下間のバリアフリー経路の拡充として、具体的に都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線間の乗換経路上の高低差の解消に関して、ユニバーサルデザインの観点から早期にエレベーターが整備されるとよいと思っている。 ・東京メトロとの高低差解消も重要であるが、その先も含めてレベル調整されていることが望ましい。ゆとりある歩行空間が確保されることで、地上空間だけでなく地下空間も次世代モビリティの普及について、考えられると思っている。 ・開発等が進むことで地上の人の流動が増えて、地下空間において滞留空間を確保するとなるとゆとりある歩行空間が確保していくことが難しくなることが課題として考えている。 	<p>資料3・p15</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針4の2において、「民地等の活用によりゆとりある歩行空間を確保し、歩行者ネットワークを構築する」とし、ゆとりある歩行空間の確保を誘導するとしている。 ・方針4の3において、「民地等を活用し、地下通路からの出入口や、地上・地下の歩行者ネットワーク、都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線間の乗換経路のバリアフリー経路を拡充する」とし、同区間のバリアフリー経路の整備を誘導するとしている。
7	<p>誘導方針 方針6 (エネルギー)</p>	<p>(東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長(代理))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街区や地区単位でエネルギーを融通するという記載があるが、街区単位で流通するとなると導管の道路占用など基盤整備にも関わってくると思う。このエリアは導管整備の検討も厳しいことが予想されるため、基盤整備とともに検討した方がよいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建替えにあわせて誘導するため、基盤整備や建替え等の状況を踏まえながら、関係者と調整していく。

8	<p>誘導方針 実現に向けて (短期の進め方)</p>	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2035年までの短期に関する記載が期間中に何をするのか不透明と感じる。短期に歩道の部分拡幅だけでなく今まで行ってきたストリートシートやパークレットなどの歩行者空間を拡大しながら車道空間を時間的にも抑制をしていく具体的な内容を追記してほしい。 「まちづくりのためのマネージメントの推進」という項目を立て、歩行者天国の時間の拡張や関係者の気運の醸成、荷さばきルールの作成などの今からできることをできるだけ記載していかなければ、短期の期間が何もしない間に過ぎてしまうと感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、新宿駅東口地区の交通基盤の考え方については、誘導方針とは別に、新宿EAST推進協議会等と調整を行う中で、検討を進めている。 こうしたことから、第5回検討委員会では、「新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針」を資料3、「新宿駅東口地区全体の交通基盤の考え方」を資料4としている。 現段階では、新宿駅東口地区の短期の方針として、下記の方針案を検討している。 <p>(短期の交通基盤の方針案)</p>
9	<p>誘導方針 実現に向けて (短期の進め方)</p>	<p>(国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 中期は、2035年に実現するために残り十数年の間に何をするのかについて記載する必要があると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地区内幹線道路等の歩行空間拡大に向けた検討 <ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者優先まちづくりに向けた新宿通りの歩道の部分拡幅を行う ○ 環五の1号線の開通後の交通状況を勘案し、明治通りの交通量が大幅に減少している場合は、明治通りの歩道拡幅について検討、調整する ■ まちづくりのためのマネージメントの推進 <ul style="list-style-type: none"> ○ 短期～中期の対策として、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を総合的に推進する ○ 道路空間の活用や、荷さばき施設、荷さばき車両、荷さばき時間に係る地元ルールを構築する ○ 都市計画駐車場について荷さばき車両の活用等も考慮し、地上への縦動線の確保の検討を行う ■ 地域特性に配慮した駐車場等の整備、運用方法について検討 <ul style="list-style-type: none"> ○ 地区内の車両流入を抑制するため駐車場地域ルールを継続的に検討する ○ 当地区に合致した附置義務駐輪場のあり方について検討、調整を行う ○ 都市計画駐車場の柔軟な運用、活用方法について検討、調整を行う

10	<p>誘導方針 実現に向けて (地下駐車場の ネットワーク化等)</p>	<p>(新宿EAST推進協議会 会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 短期、中期、長期、超長期の全てに関して現在の方法が最善なのかどうか検討していただきたい。以前に私どもから提案した地区交通計画の内容とは長期、超長期の一通の方向が別だったり、私どもの計画ではUターン路が入っていなかったりなど、どのような方針が各時期の取組として最善なのかに関して検討を具体的にしていけたらと思う。短期、中期、長期、超長期の取組が10年、15年という期間で、現実動いている商業にとって最善で問題がないよう方向性で決めていただきたい。 新宿三丁目の中から地上の駐車場を極力なくすための方法について、将来の地下ネットワークとどのようにつながるのかを分かりやすく図面に入れてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、新宿駅東口地区の交通基盤の考え方については、誘導方針とは別に、新宿EAST推進協議会等と調整を行う中で、検討を進めている。
11	<p>誘導方針 実現に向けて (アクセス交通)</p>	<p>(警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東口の駅機能へのアクセス方向が一本となるのは北側の線路沿いが何らかの理由で通れなくなった場合に機能的にどうするのかについて、以前から記載するべきだと思っていた。そこから先が使用できる路線が一本しかないというのは基本的な考え方と違ってしまわないかと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 東口の駅機能へのアクセス経路については、常時及び非常時において一本のアクセス経路が通行止めとなる場合に配慮し、2方向アクセス（線路沿い道路、駅街路10号線）を基本としていく。

12	<p>誘導方針 実現に向けて (アクセス交通)</p>	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 中期、長期、超長期も基本的に地区アクセス交通（一般車・荷さばき）を大幅に抑制していくことは間違っていないと思うが、地区アクセス交通というのが何かということをもう少し丁寧に説明した方が良いと感じる。 • まず、外周部からのアクセスを最も抑制したいのは、荷さばきというよりも一般車の流入だと思われる。その次に荷さばきによる車両流入を抑制していく。最終的には、地下ネットワークが地区全体でつながらない限り、各店舗まで運ぶ端末物流が残るので地上空間を移動する必要があるため、時間帯の規制をしながら地区アクセス交通として物流の荷さばきが必要であるというイメージが伝わるように表現しないと、車が入れないのではないかといった誤解が生じる。 • 全て車両流入を止めて緊急車両を入れないようにするのではなく、緊急車両が入れる空間を必ず用意しておく必要がある。しかし、日常時は車両流入を禁止しておくが、必要となる構造物を道路上に常置しておくのではなく、可動式として緊急車両が入れるようにしておくというのが良いと感じる。地区アクセス交通を時間的にどのような形で使っていくのか明示してほしい。 • タクシーやバスの扱いをどうするか、あるいは、グリーンスローモビリティ、自転車のシェアサイクル、電動キックボードなどが普及した際にも対応できると思うので、丁寧に記載するのであれば「7. 実現に向けて」ではなく方針3「歩行者優先のまちづくり」の「1. 地区内への車両流入を段階的に抑制する」に基本的な考えを丁寧に記載してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 現在、新宿駅東口地区の交通基盤の考え方については、誘導方針とは別に、新宿 EAST 推進協議会等と調整を行う中で、検討を進めている。 • この中では、車種別の段階的なアクセス交通の抑制や、地下車路ネットワークが整備されるまでの間、荷さばきの時間帯と歩行者空間として使う時間帯などを区分し、道路空間を柔軟に活用する方針、タクシーやバスの取扱い等についても、調整を踏まえて記載していく。
13	<p>誘導方針 実現に向けて (自転車)</p>	<p>(警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 自転車で来訪する人も多いと思うので、自転車についても記載しておくべきだと思う。現在の車道のつくり方では、自転車が安心して走れないと思われるので、自動車と自転車が共存して、安心して自転車が走れるようにするための将来的な計画を入れていただきたいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> • 基本的には、地区内への自転車流入を抑制するが、地区全域での通行規制は行わない。 • 地区内に流入した自転車は、新宿通り等の地区内幹線道路を通行することを原則とし、新宿通りについては自転車等（電動キックボード等を含む）の通行空間の確保を検討している。 • 自転車の走行エリア、走行抑制エリア、駐輪場のあり方について総合的に検討していく。
14	<p>誘導方針 実現に向けて (自転車)</p>	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 自転車の扱いをどのように考え、最終的にどのような姿を目指すのか。新宿は、自転車の利用が多いエリアであるため、検討していければと思う。 	

15	誘導方針 実現に向けて (自動運転社会)	<p>(国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都より「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」(案)が公表されており、2040年に自動運転車のレーンが整備されるので、空間の使い方についてはそういうものを含めて示せたほうが良いと思う。 ・現状の基盤と2040年頃の中央通りや武蔵野通りの空間をどのように変えていきたいのかを一緒に記載することで、新しい新宿の空間作りが説明しやすくなると思う。 	<p>資料3・p18</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針7の1に、自動運転車、次世代モビリティを考慮した長期の新宿通りの道路空間イメージを掲載した。他の道路についても将来イメージについて引き続き検討を行っていく。
16	誘導方針 実現に向けて (みどり)	<p>(国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針6の「環境に優しいまちをつくる」は、「風のみち(みどりの回廊)」として、新宿三丁目における新宿御苑の活用についてだと思う。その内容が「7. 実現に向けて」に記載されていないのがもったいないと思う。 	<p>資料3・p17</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「風のみち(みどりの回廊)」については、誘導方針の方針6に、新宿御苑のみどりを感じられるよう、建替えの機会を捉えて敷地内の沿道緑化、建物内緑化、屋上緑化など、多層な空間を活用しながらみどりを創出していくことを記載している。 <p>資料3・p21</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建替えにあわせて誘導するため、「7. 実現に向けて」では、整備時期について短期から超長期としている。
17	誘導方針 実現に向けて (災害対応)	<p>(東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建替えの際に具体的にどのような手法で誘導し、防災であれば地震などが起きたときの退避スペースや避難物資をどこに作るのか等の最終的にどのような空間を実現したいのかを記載した方がいいと感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模開発等の建替えにあわせて、一時滞在施設や備蓄倉庫等を誘導していく。一時滞在施設等の規模や位置については、敷地条件や建物計画を踏まえながら、関係者と調整していく。
18	誘導方針 実現に向けて (土地利用)	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通にフォーカスした誘導方針になっていると感じる。街というのは、交通だけではないので、新宿らしい土地利用を想定しながら商業地としてどのような方針を目指すのか記載するべきだと思う。 	<p>資料3・p10</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針1の2において、「国内外から人・もの・情報を呼び込む文化・交流の場をつくる」とし、高水準な商業機能を強化するとともに、新たな交流・価値を生み出す場の創出や地域の魅力向上として、業務機能、宿泊・滞在機能、文化・交流機能、産業支援機能を導入するとしている。 <p>資料3・p12</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針2の2において、「誰でも受け入れる多様性と新たな発見のあるまちをつくる」とし、商業や芸術・文化など多様な用途が集積している当地区の特性を踏まえ、現状の土地利用を維持しながら、多様なニーズに対応した新たな用途も誘導するとしている。

19	誘導方針 実現に向けて (スケジュール)	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 何をいつまでに実現したいという意味が計画の中に示された方が良いと思う。計画を実現するためにはどのように取り組んでいけばいいのかという考え方で段階的なスケジュールを立てていくという視点があったほうがいいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 段階的な基盤整備の進め方を含めて、現在、新宿駅東口地区の交通基盤の考え方について、誘導方針とは別に、新宿 EAST 推進協議会等と調整を行う中で、検討を進めている。 また、段階的な基盤整備の考え方においては、中期に至る短期的な対策についても、方針案を検討している。
20	誘導方針 実現に向けて (全体)	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 今からの 15 年程度に焦点を絞り、超長期と「5. 継続的に検討すべき内容」については一緒にしてもよいと感じる。目指す将来像に向けたバックキャストिंगとしては、「5. 継続的に検討すべき内容」のような内容を超長期に示し、そこに至るためには何を考えていかなければいけないのかを示すというのも一案としてあると感じる。一般の方にあまり先の方針を示すよりも、身近なロードマップを作り具体的なガイドラインを作成し、どのように進めていくのかについて、次回に具体的な議論ができればと思う。 	
21	誘導方針 全体	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> パサージュについては、緑の取り方やパサージュの取り方などについても地区計画で記載し、デザインガイドラインで補完するような方針を民間での開発が起こる前に示しておいた方が良いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 緑やパサージュの取り方については、地区計画において「壁面緑化などによる視覚に訴えるみどりの創出」や「低層部における賑わい用途の誘導や壁面の設え」等と記載している。 今後は、誘導方針を踏まえ、地元の意向を確認しながら、必要に応じて地区計画などに反映していく。
22	誘導方針 全体	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 誘導方針というのは、街の将来ビジョンとなるので、見た人がワクワクするような、身近なイメージが持つようにしていけたらと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 身近なイメージが持てるよう、まちの将来像ではキーワードとなる言葉を追加し、表現を工夫するとともに、各方針ではイメージ図や写真を掲載した。