第５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１

No.	分類	第５回検討委員会の意見	事務局の考え（第６回検討委員会）
1	土地利用	（倉田会長） ・将来を考えると交通だけで街はできないわけで、土地利用や活動においても新宿らしさをどう意識していくかが非常に大事なので少し議論した方がいいと考える。 ・これまで新宿がどういう形で支持されてきたか、利用している皆さんが新宿の魅力をどう捉えてきたか、振り返る形で地元の皆さんと議論する必要がある。 資料３・p9、10 ・方針１（第５回検討委員会時点）は、新宿が銀座・丸の内・渋谷・池袋とも違う、新宿なりの一つのアイデンティティをどういう風に作り出すかという視点がまだ弱いと感じる。 資料３・p12 ・方針２（第５回検討委員会時点）の「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」とあるが、都市機能の項目について、新宿はどの辺に力を入れていくのかが見えていない。	・新宿駅東口地区で目指す土地利用については、新宿 EAST 推進協議会のご意見やまちの成り立ち等を踏まえて、「文化・芸術の発信」「モノやコトの体験・共感」等をキーワードに方針１と方針２を再検討した。 資料２・p5 ・まちの特性である「日本を代表する商業集積地」の一つを「賑わいの拠点として、商業を中心に多様な用途が集積し、常に新しい文化・芸術を発信してきたまち」とした。 資料２・p7 ・新宿三丁目駅周辺の将来像を「新たな出会いと体験の場となる歩いて楽しい交流拠点「新宿追分」」とした。 資料２・p9、10 ・方針１を「界隈性と新たな体験のあるまちをつくる」とし、回遊性と多様な賑わいのある「パサージュ空間」や、新たなモノやコトを体験し共感できるまちをつくるとした。 資料２・p11、12 ・方針２を「まちと駅がつながる賑わいと交流の拠点をつくる」とし、新宿三丁目駅周辺の拠点では、大規模開発等にあわせて、駅からまちの賑わいが感じられる空間（まち・えき空間）や、国内外から人・もの・情報を呼び込む交流の場をつくるとした。

No.	分類	第５回検討委員会の意見	事務局の考え（第６回検討委員会）
2	まち・えき空間	（東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長（代理）） 資料３・p9 ・パースは街側から見えるイメージとして描いているが、新宿三丁目の交差点の地下の部分から、どのように街に繋がっていけるのかをイメージ出来るものが望ましい。 資料３・p20 ・誘導イメージ（地下）の「まち・えき空間」が一律で表示されているが、今後の開発誘導を考えると、もう少し具体的なイメージを出したい。 ・特に地下鉄の乗り換え場所となるのが新宿通り・明治通りの交差点の直下について、段差や下水道管の状況をどう扱うかを含めて、空間のイメージをもう少し具現化できないか。	資料２・p11 ・新宿三丁目駅周辺は、渋谷駅や新宿駅のような複数の大規模開発による拠点づくりではないと認識している。 ・こうしたことから大規模なサンクンガーデン等の大規模な空間を整備するのではなく、人々を駅からまちへと誘導するため、わかりやすく利便性の高い通路、地上と地下が一体となった空間、地下と地上のつながりが認識できる空間のデザインなど、新宿三丁目駅独自の「まち・えき空間」を誘導していくこととしている。 ・今後、「まち・えき空間」の具体化について、大規模開発等の位置や規模等に応じた協議をふまえて検討していく。
3	パサージュ空間	（倉田会長） 資料３・p11、12 ・現状の新宿東口をパサージュ空間と捉えているのか、それとも別の空間をイメージしているのか。解説がｐ12 下に記載されているが、重要なキーワードなのでイメージを明確にしてほしい。 資料３・p11 ・方針２（第５回検討委員会時点）で「界隈性のあるパサージュ空間をつくる」としているが、これはパサージュ空間自身に界隈性があるのか、あるいはパサージュ空間を持ち込むことによって界隈性が生まれるのか、言葉の使い方をもう少し何を意味するのか分かるように丁寧にして頂きたい。	資料２・p9、10 ・現状の新宿駅東口地区全体を独自のパサージュ空間と捉えて、「湾曲した通り、丁字路、敷地内の貫通通路や滞留空間などによる回遊性や、通り沿道のまちに開かれた個性ある物販店等の賑わいなどにより、界隈性と新たな体験のある歩いて楽しい空間」とした。 ・現状のパサージュ空間をより魅力的なものにするため、建替えにあわせて、滞留空間等の整備や個性ある店舗等を誘導していく。
4	駐車場	（新宿 EAST 推進協議会 会長） 資料３・p13 ・駐車場のイメージとして、東京ミッドタウン日比谷が掲載されているが、車が道路から直接、歩道を横断して車路に入っていくことは望ましくないので、削除して頂きたい。	資料２・p13 ・ご指摘を踏まえ、地下駐車場のネットワーク化のイメージへ変更した。

No.	分類	第５回検討委員会の意見	事務局の考え（第６回検討委員会）
5	駐車場	（新宿 EAST 推進協議会 会長） 資料３・p14、資料４・p2、3 ・第３回検討委員会で EAST の地区交通計画案を提案した。この地区交通計画案の通り、地下をネットワークし、荷さばきを含めて、車を地下に入れることで、EAST と区も共有している「歩きたくなる街」ができていく。 ・新宿通りについては、議論を重ねる必要があるが、他の通りについては、最終的に車が地上で荷さばきをしなくても済むような状況に向けて、長期、中期、短期とバックキャストしてどのように実現していくかが大切になる。 ・新宿三丁目として大規模開発を一つの契機と捉えており、伊勢丹駐車場による渋滞が解消されることを街の人たちは期待している。その方法として靖国通りから直接地下に繋がることやサブナードと繋がる地下ネットワークがとても大切だと考えているので、長期の考え方に則った形にしていただきたい。	資料２・p13、資料３・p10 ・地下駐車場のネットワーク化については、「大規模開発等を契機として、地下駐車場・路外共同荷さばき場について可能な場所は連携し、駐車場のネットワーク化を図る」と記載をしている。 資料３・p14～16 ・各車両別の対策の進め方において、地区内の車両流入抑制に向けた段階的な対応を整理した。なお、地区全域での歩行者優先化の実現に向けては、街区及び沿道の状況によって対応可能な時期が異なることから、詳細な検討は別途継続して行うこととしている。 資料２・p13、資料３・p10 ・地区内への車両流入の抑制に向けては、地下駐車場のネットワーク化が対策の一つとして考えられるため、大規模開発等を契機として整備がなされるよう、誘導方針に掲げている。
6	道路断面変更	（警視庁 交通部交通規制課 都市交通管理室長） 資料３・p14 ・一般の方に向けて、交通制限の条件をわかりやすい表現にしたほうが良いと思う。新宿通りの道路断面変更イメージであれば、中期の歩行者天国は、現状ベースの日祝の時間帯なのか、それとも平日も該当するのかがわからない。 ・タイムシェアの想定や、長期の道路断面で幹線交通・アクセス交通をどう抑制するのか。 ・どのように荷さばきに対応していこうと考えているのかを表現してもらいたい。	資料２・p14、資料３・p11 ・将来像の実現に向けて、各時点の地区内の各路線の道路断面構成は様々になることが想定される。そのため、道路断面の変更イメージは、一般的な歩車道とし、現況から将来像でどのように変化するかを示すことに改めた。 資料３・p14～16 ・各車両別の対策の進め方として整理を行い、地区内への流入抑制に向けた考え方を示している。なお、街区及び沿道の状況によって対応可能な時期が異なることから、詳細な検討は別途継続して行うこととしている。 資料３・p15 ・各車両別の対策の進め方における荷さばき車両の項目に記載のとおり、荷さばき車両への対応はソフト対策から先行して行い、段階的な路外共同荷さばき場などの整備に合わせて路上荷さばきを抑制していくこととしている。

No.	分類	第５回検討委員会の意見	事務局の考え（第６回検討委員会）
7	道路断面変更	（新宿 EAST 推進協議会 会長） 資料３・p14　資料４・p2、3 ・新宿通りや中央通りの道路断面変更イメージを記載しているが、他の通りはどうなるのか、という疑問に答えられるように考えなければいけない。 ・今回の内容は、中央通りやその他の通りも荷さばきは残り、車が通り続ける状態であるため、不公平感が生まれる内容になっている。	資料２・p14、資料３・p11 ・代表例として、地区内幹線である新宿通りと中央通りを載せていたが、将来像では地区全域の歩行者優先化を図ることとしているため、道路断面の変更イメージは一般的な歩車道を掲載することに改めた。 資料３・p9、13～16 ・ご指摘のとおり、将来的には地区全域の歩行者優先化を実現するため、街区及び沿道の状況に合わせた詳細な検討は別途継続して行うこととしている。
8	道路断面変更	（森本副会長） 資料３・p14 ・道路断面変更イメージは、新宿通り以外のイメージもぜひ描いて頂きたい。 ・新宿通りの中期の断面イメージを見ると、通常時・歩行者天国の２つがあるが、長期に繋げる方法・考え方について、ぜひ記載してほしい。	資料２・p14、資料３・p11 ・代表例として、地区内幹線である新宿通りと中央通りを載せていたが、将来像では地区全域の歩行者優先化を図ることとしているため、道路断面の変更イメージは一般的な歩車道を掲載することに改めた。 ・将来像に向けては、歩行者天国の曜日拡大や路線の追加が考えられることから、各車両別の対策を進めていく中で検討を重ね、段階的に実施していくことを想定している。
9	建替え等の誘導	（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） 資料３・p22 ・建て替え誘導で「容積率や斜線制限を緩和する地区計画により、界隈性のあるパサージュ空間に誘導する」というのは短絡的な表現と感じる。容積率や斜線制限を緩和すればパサージュ空間が出来るのか、もう少し表現を検討するのはどうか。	資料２・p22 ・地区の特性に応じた建替え誘導で「新宿駅東口地区全体で界隈性と新たな体験のあるまちづくりを進めるため、個別建替えや様々な規模の共同化とあわせて、容積率や斜線制限を緩和できる地区計画により、滞留空間等の整備やまちに開かれた個性ある店舗等を誘導する。」とした。

No.	分類	第５回検討委員会の意見	事務局の考え（第６回検討委員会）
10	段階的な まちづくり	（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３・p21 ・誘導方針では具体的な書き込みが出来ないのは理解しているが、前段にある各誘導方針を見ていると、「大規模開発を契機に」というキーワードが頻出している。大規模開発で高度利用型地区計画などの制度を使いながら生まれる空間というのは限られてくると思うので、空間の取り合いになるのではないかと心配をしている。 ・大規模開発は、短期・中期・長期と段階的に、色々なエリアで進んでいくと思われるが、誘導方針中で長期的な目標を示しておかないと、大規模開発が各街区でそれぞれ進捗していく際に、具体的にどこに何の施設を配置するのが良いのか、見誤ってしまわないかと心配している。 ・「まち・えき空間」の整備やバリアフリー経路の拡充については、各街区から相談を受けながら鉄道事業者として協力できることを一緒に進めていきたい。	・誘導方針の実現に向けて、今後、大規模開発等の計画状況に応じた協議について、関係者と連携しながら、まちづくりを進めていく。
11	交通基盤の考え方	（森本副会長） ・新宿駅東口地区では、これまでも社会実験で様々な試みを行いながら、当地区の問題を解決してきた。新宿 EAST 推進協議会では、歩道の部分拡幅としてストリートシーツの設置や、荷さばきルールの徹底など、皆さんにご協力頂きながら、ここまで来ているわけである。ぜひとも今までの過去の取り組みを止めないような流れで書いて頂きたい。 資料３ ・誘導方針の冒頭には、昭和以前からの新宿の成り立ちが書かれているが、この 10 年間、私が携わっているだけでも随分と色々な試みが行われた。ぜひこの短期の計画の中に、これまでの流れも含めて整理をして頂きたい。	資料３・p4、8 ・社会実験等のこれまでの取組については、現況と課題にまとめさせていただいた。社会実験で得られた有効性や課題等を踏まえ、必要となる対策等を検討し、将来像の実現に向けた方針へ反映している。
12	交通基盤の考え方	（森本副会長） 資料４・p5、6 ・今後の議論を進めるために、交通基盤について、地元と区の意見を合わせていく必要がある。 ・完璧な案は存在しない。長所や短所が必ずあるはずで、それを整理して地元の EAST 案を参考にしながら、お互いが納得できる「基盤整備に係る進め方」について、第６回検討委員会までに調整して頂きたい。	・新宿ＥＡＳＴ推進協議会と意見交換を行い、資料３としてとりまとめた。 ・各時点の詳細な交通動線については、現時点で未整理な部分が多いことから、別途継続して関係者と調整、検討を行っていく。

No.	分類	第５回検討委員会の意見	事務局の考え（第６回検討委員会）
13	その他	（倉田会長） ・トータルに将来の移動をどうするか、土地利用も含めて少し議論して頂きたい。 ・短期と言っても何も起こらないわけではなく、大きな動きの可能性もあるので十分対応できるような検討をした方が良いと思う。 ・地元の動きも見つつ、少し戦略のあるものも考えてもらいたい。最終的に具体的化していく際には、地元の方の協力・理解なしには難しいことなので、時間をかけてでも意見を擦り合わせて頂きたい。	・新宿駅東口地区で目指す土地利用や交通基盤の考え方など、誘導方針に関する内容について、地元まちづくり団体である新宿 EAST 推進協議会の意見を伺いながら検討してきた。 ・引き続き、新宿 EAST 協議会等と連携しながら、新宿駅東口地区のまちづくりを進めていく。