第６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４年９月７日（水）9:45 から 11:45 まで

場所：新宿区立産業会館(BIZ 新宿)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５回検討委員会の意見と対応について

（２）誘導方針（事務局案）について

（３）交通基盤の考え方（更新版）について

（４）今後の進め方について

４．配布資料

次第

資料１　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２　新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針（事務局案）

資料３　新宿駅東口地区交通基盤の考え方（更新版）

資料４　今後の進め方について

５．議事概要

＜議事＞

（１）　第５回検討委員会の意見と対応について

(事務局より資料説明)

意見なし

（２）　誘導方針（事務局案）について

（３）　交通基盤の考え方（更新版）について

（４）　今後の進め方について

(事務局より資料説明)

［警視庁　都市交通管理室長］

・資料２の P14 について確認したい。「路肩空間の柔軟な活用」の部分については、荷さばきをする時間と、賑わい空間に使う時間というのをタイムシェアでやるという説明があった。道路を機能別に分けたり、同じ区間内でも SHINJUKU STREET SEATS の時のように部分的に分けたりしても良いのではないかと思った。

・一番下の将来像は歩行者空間が大部分を占めているが、これは常時やるものなのか、それとも歩行者天国のように時間帯で分けてやるものか。また、定期的なのか、イベント時のみなのかも確認したい。

［事務局］
・「路肩空間の柔軟な活用」については、タイムシェアを考えている。例えば路上荷さばきは午前中のみとして、路肩空間を午前は荷さばき中心の活用とし、午後は滞留・賑わい空間という形で活用する等、そのような考えで記載した。
・場所については、状況を踏まえながら今後検討していく。
・最終的にイメージする将来像としては、全域全時間帯で歩行者優先の空間にすることを考えている。ただし、荷さばきの問題等もあるため、すぐにはそのようにはならない。車両を段階的に抑制しながら、将来的にはこのような形を目指していきたいということである。

［警視庁　都市交通管理室長］
・将来像としては新宿通りも含めて全部ということか。

［事務局］
・新宿駅東口全体の考え方として描いている。ただし、例えば次世代モビリティ等の検討についても記載しているが、今後の技術革新が進めば、新宿通りについては、歩行者以外にもグリーンスローモビリティや自動宅配ロボットなどが入ってくる空間になる可能性はある。状況を見据えながら検討していく。

［警視庁　都市交通管理室長］
・今は歩行者のための道づくりの視点で話をしているが、やはりまちの機能として車両のアクセス機能というのも最小限必要である。そこについて誤解を招かないように表現してもらいたい。過渡期の交通対策や考え方でいろいろ問われることがあるので、丁寧に説明してもらいたい。

［東京都交通局 計画担当課長］
・資料３の P15 の参考資料にバス路線の変更がうたわれているが、路線の変更となると大きな話になるため、事務局と交通局で調整させてほしい。

［新宿 EAST 推進協議会　会長］
・資料１、前回の「意見と対応について」の 12「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」とあるが、これはどのように反映されているのか。

［事務局］
・資料１「意見と対応について」の 12 の事務局の考え方については、資料３の P10 から P12、「車両を段階的に抑制する」「アクセスができる交通施設を確保する」において、それぞれを検討していく旨を記載している。また、資料２の P22 の各主体の役割の「行政」の下か

ら 3 番目、「地区内車両流入の抑制を図る基盤整備、道路断面構成の変更、公共空間と民地の接続等に係る関係者との調整を行う」、そして一番下の「地元まちづくり組織のエリアマネジメントと連携し、まちづくりを推進する」として明示している。こちらについてはこの検討委員会が終わった後も引き続き、取り組んでいきたいと考えている。

［新宿 EAST 推進協議会 会長］

・今後も引き続き取り組んで頂く姿勢はありがたい。しかし、この検討委員会は今回がほぼ最後であるが、新宿 EAST 推進協議会では新宿をさらに良くしていこうと、地元の皆さんが一生懸命に新宿三丁目の将来を考えて議論をしている。
・その中で交通関係は非常に大切なことであると思っている。今議論している内容は新宿三丁目だけではなく、新宿の東口全体に関係することである。また、新宿グランドターミナルの再編や、三越伊勢丹の建て替えなどを想定すると、100 年に一度のようなことが今後約 10 年間で実現していくというタイミングなので、歩行者優先に繋がることは当然のことと考えているが、その経過の中で、交通について特定の道路にしわ寄せがあっては困る。それによって、日々の活動や商業が停滞しては困る。
・そうならないために、このような協議体が必要である。新宿 EAST 推進協議会や新宿区だけで、検討できることではないと思う。区道、都道、国道があるので、東京都、国土交通省と警視庁の方も含めて全体で議論できる場が必要である。そうした議論の中で、どのような交通が良いのか、また、歩いて楽しめる街になるまでの過程についても、地元に理解してもらわなければならないので、今後も何らかの形でこういった協議体を開いて、議論を重ねていただきたい。
・我々のまちが発展していくためにはどうしたらいいか、先生方も含め皆で一緒に考えていきたい。
・安全安心については、建物の老朽化という問題がある。また、パサージュ空間を創出していくためにも、建替えを進めるのが一番の安全策である。建替えを進めるにしても様々な法律等があり、なかなか進まないため、この地区特有のルールができないか考えている。新宿は特有なルールが適用されてもおかしくないポテンシャルがあると思う。建築基準法は何に対しても一律なところがあるが、区域によって特徴があるので区域ごとの解決方法を考えられるようになればと思う。
・新宿を活性化することで日本一の商業地域がさらに良くなる。そのための方法として法律を変えていくことも大切だと思う。様々な検討を皆さんと一緒にやれば、できないことはないと考えている。

［倉田会長］

・誘導方針の議論はここで一区切りになるが、それで終わりではない。特に地元の中でまちづくりに対する思いが大きくなってきている。関係者である皆さんで一緒に新宿のまちの将来を議論することで具体化に繋がっていくだろう。
・この後どういった形でまちづくりに関しての議論を継続していくかという課題に対しての地元からのご発言だと受け取ったので、私の方からもよろしくお願いしたい。

［事務局］

・区としても交通基盤について、新宿 EAST 推進協議会の思いをお聞きしながら検討を進めたいと考えている。議論の場はどうなるか現段階で調整していないため未確定である。新宿 EAST 推進協議会会長のご意見を踏まえて、今後も引き続き、新宿 EAST 推進協議会と調整していきたいと考えており、倉田会長のご意向も踏まえて、意見として受け止めさせていただきたい。

［新宿区　道路課長（代理）］

・資料２の P21 の段階的なまちづくりの周辺の状況で、駅街路 10 号整備の甲州街道南側区間と掲載されているが、P19 の誘導イメージ図の中では特に記載がされておらず、どういう位置づけになるのか明確でない。また、整備目標の完成が 2030 年代中頃とされているが、記載内容は別途調整させていただきたい。

［事務局］

・調整させていただく。

［東京都都市整備局　交通企画課長（代理）］

・資料２の P11 に「まち・えき空間」の整備イメージを記載していただき、ありがたい。前回の検討委員会でも意見させていただいたが、新宿三丁目交差点付近で、もう少し具体的な位置に「まち・えき空間」を誘導できればと思っていた。

・P19 や P20 の誘導イメージで、「まち・えき空間」の具体的な位置は示さず、橙色のハッチの中のどこかで、敷地内から駅の位置を視認できるような空間を整備、または誘導していくという見せ方かと思う。現時点ではこういう整理が限界で、P11 に示してあるようなイメージを作っていく予定だと理解している。

・P11 上部のイメージ図は、道路下の改札口と建物地下の部分が繋がり、地下１階に滞留空間があって、建物内で地上に上がるという空間イメージだと思う。外からの視認性等について、事業化する段階で具体的な調整ができればよいと考える。

［事務局］

・誘導方針では、開発計画を拘束し過ぎてしまうことを懸念して、具体的なイメージパースを描くことはしていないが、P19 や P20 のおおまかな範囲の中で、駅からまちに人を流すことや、駅の視認性を確保する「まち・えき空間」を、実現可能な場所で誘導していきたいと考えている。開発計画が具体化していく時には、関係者の方々と協議しながら進めさせていただきたいと考えている。

［東京都都市整備局　街路計画課長（代理）］

・資料２の P21 の段階的なまちづくりについて確認をしたい。段階的といいながら、ほとんどが同じ内容になっている。その中で「交差点周辺歩道の部分拡幅」だけが短期目標となっている。この交差点周辺歩道の部分拡幅の具体的な場所が方針からは読み取れない。また、段階的に何が変化するのかが明確ではない。もう少し説明をしてもらいたい。

［事務局］

・交差点周辺歩道の部分拡幅で考えているのは、新宿通りの交差点周辺を拡幅することで、歩行者空間を広げるものである。イメージとしては資料３の P4 の「SHINJUKU STREET SEATS」のように、歩行空間・滞留空間を分けるイメージである。将来的に全てがこうなるわけではないが、物理的に交差点周辺の歩道を広げる事によって信号待ちの人と通過する人を区分できるようになると考える。

・まずはそういったことから進めて、段階的に改善し、将来的には歩行者優先空間に展開していきたいと考えているが、具体的な内容等は関係者間で調整していく必要がある。

［東京都都市整備局　街路計画課長（代理）］

・段階的なまちづくりで何を行うのか、この資料だけでは具体的に読み取れない。関係者と協議の上での公表とするようにお願いしたい。

・また、資料２の P14 のイメージ図で、真ん中の断面図になるのは、どの段階を予定しているのか。荷さばき問題は、先ほどの説明で午前中が荷さばき空間で午後が賑わい空間という話をされていたが、運用としてはかなり難しいと思う。そのあたりもどういう形で考えているのか教えてもらいたい。

［事務局］

・荷さばきと賑わい空間について、現段階では、タイムシェアの考え方で検討していくというところで留めさせていただきたい。今後、地元まちづくり組織のエリアマネジメントの検討等、そのような中でより詳細に考えていきたいと思う。方針ではこのような考え方で進めていくことと記載させていただいている。

［倉田会長］

・ご指摘のあった道路空間の話だけではなく、全体的に短期・中期・長期で段階的なステップを踏んでいく流れが読み取れない気がする。誘導方針としてはこの程度で良いかもしれないが、今後、ある程度ステップを踏んでいくので、地元も含めて関係者の間で詰めていく必要がある。それが新宿 EAST 推進協議会からのご提案の「話し合いの場」にあたると考える。私も段階的と記載している割には、短期から長期まで段階的に表現されてないという印象を受けたのでもう少し詰めていく必要があると思う。

［東京都都市整備局　開発計画推進担当課長（代理）］

・資料２の P6 のまちの課題として、「更新期を迎えた建物の建替え、災害時の備え」とあり、これも具体的な対応の手段としては P22 の建替えの誘導として（１）（２）があると理解した。しかし、まちの課題に対して、誘導方針の中でどうしていくかが若干抜けている気がした。大規模開発を契機に、より良い空間を作っていくのは方針で記載されているが、課題を受けて共同建て替えを誘導していく方向性の方針がなかったように見えたので確認していただければと思う。

・また、P12 の百尺ラインの表現について、この地区で百尺ラインを重要にする背景が記載されておらず、初めて見た人は分からないのではないか。百尺ラインを重要視する意味が

不明瞭なので P3、P4 のまちの成り立ちで言及するなど表現を丁寧にしていただきたい。

［事務局］

・資料２の P16、方針 5「安全・安心で人に優しいまちをつくる」が該当する。先ほど新宿 EAST 推進協議会からのお話もあったが、安全性を高める建替え等が必要だという記載をしている。

・進め方の手法については、P22 の「建替えの誘導」の中で制度を活用しながら、建替えを推進していく旨を記載している。

・百尺ラインについて、当地区の新宿通りは、昔の高さ 31m の制限により、スカイラインが揃っていたため、それを意識した形態意匠について、地区計画で記載している。ご意見を踏まえて、誘導方針の記載を検討する。

［倉田会長］

・副会長の森本先生から一言頂きたい。

［森本副会長］

・議論を聞いて、3 点ほどお話したい。1 点目は、今回策定する誘導方針の位置づけについてである。現時点で合意が取れていないものや詳細について検討ができてない部分について、概念的な記載に留まるのは仕方ない。仮に、本日の誘導方針が、委員の皆様が納得できる内容であるならば、次にやるべきことは、これを基にして、記載できていないことをどう具体的に進めていくのか考える必要がある。つまり、方針で止まることなく、モール&パサージュ空間を一体どの路線から、どういう方法、政策、順番で進めるのかという戦略が必要になる。今回は方針としてとりまとめるが、今後、例えば交通まちづくり戦略のようなものを関係機関の皆様、地元の方々も含めてご議論していただきたい。

・２点目は資料 3 の交通基盤についてである。基本的にハードの整備は極めて長い時間がかかる。一方で、交通環境は日々変化をする。例えば、コロナ禍で人々の生活や交通の流れが変わり、将来的には次世代交通も含めて大きく変動するような中で、指針を実現させていくためにはエビデンスがいると考えている。どの路線から始めるとどういう影響が他の路線にでるのか、歩行者専用空間にして周辺道路は円滑に動くのか、また物は予定通り運べるのか、そういった解析を行い、情報公開をしていく必要があるだろう。あるいは、ビッグデータを使って PDCA を回してチェックするなど、そのような体制をぜひ次のステップに向けて考えていただきたい。

・最後は、今回議論がたくさん出ていることだが、ハード整備にはソフト対策の連携等も間違いなく必要である。ハード整備が出来るまでソフト対策をいかに調整していくか検討が必要である。先ほどもお話があったように、空間ができていない間に時間的な調整をするためには、当然地元の関係団体の協力をいただいて、ソフトの政策として午前中に荷さばきが集約できるのかどうか確認することが必要である。

・それから、倉田会長のご意見のとおり、交通は単独ではなく土地利用との連携も含めて、地元の団体等といかに連携するかが非常に重要なので、今後の検討は、また新しく検討委員会を立ち上げるというより、走りながら実現するような、推進委員会といった位置付けが良いのではないかと思う。例えばエリアマネジメント団体を区と新宿 EAST 推進協議会で

立ち上げて荷さばきルールを作るとか、あるいは地下ネットワークの整備をするならば、建替えの際のルールについて具体的な基準を作るといったことがあるだろう。この場ではおそらく議論できないので、そうした話を議論する場を作っていくのが重要ではないかと考えている。

［国土交通省　都市計画調査室長］

・新宿三丁目駅周辺のまちづくりということで、資料 2 で「界隈性」というキーワードがあるが、東京の様々な大規模な開発でも「界隈性」を非常に意識している。新宿駅東口の今後の大きな動きにあわせて、かつ非常に多くの地権者がいる中で界隈性を持ったまちであり続けようというのは、高度かつ難しい取り組みだという印象を受けた。それ故に価値があることだと思う。そしてここに至るまで相当に様々な議論が背景にあり、整理が出来たもの出来なかったものが混在した誘導方針だという印象を受けた。今日、新宿 EAST 推進協議会の会長もいらしているが、地元でも非常に議論されたと聞いている。地元の議論があるのは非常にありがたいことだと思うので、ぜひ誘導方針をきっかけに議論を深めていただき、実際のまちの変化に繋がれば良いと思う。
・私も様々なまちづくりの取り組みに携わってきた。先ほど森本副会長からお話があったように、ハード整備は非常に時間がかかる。例えば、京都の四条通の歩道の拡幅は 10 年以上の年数がかかって今のあの形になっている。当時は、様々議論があったが、それもやはり合意形成をどうするかが非常に重要であり、地元の皆さんの努力も当然あったと認識をしている。
・全国で様々なまちづくりがある中で、10 年、20 年のスパンで行っているケースが多いが、大きく変わったと思うまちは、こうした誘導の方針があって、公共の整備と民間がどう連携をしていくのかが重要になっていると思う。実際、まちには公共空間は 3 割ぐらいしかなくて、残りのほとんどが民間空間であるので、民間が変わらなければ変わらないが、公共も変わらなければ変わらないため、どのように連携し、同じ方向を向いて取り組むのかが非常に重要になる。ぜひこれをきっかけに、新宿三丁目のまちが変わることを期待しているし、我々も応援できることはしっかり応援していきたい。
・また、誘導方針のなかに次世代モビリティの話が入っているが、次世代モビリティはあくまで手段であり目的ではないと思う。次世代モビリティを入れることがまちの付加価値を高めるという議論もあるが、先ほどから歩いて楽しいという議論がある中で、道路断面図に突然次世代モビリティが入っており、歩いて楽しいという話とどう関係するのかわかりにくくなるところがあるので、迷ったりしたときは、その地域の課題が何だったのかということに振り返っていただければと思う。今後、「地元とも調整して空間をシェアするという整理ができたのに、次世代モビリティが入ってきてよくわからなくなった」ということがないようにしていただきたい。

［倉田会長］

・他に何かご意見はあるか。最後の機会なので、もしご発言されていない方がいればご発言頂きたい。

［東京地下鉄株式会社　まちづくり連携担当課長］

・鉄道会社の最大の役割はお客様に、目的地までスムーズに行っていただくことである。このため、本日の資料で示される滞留空間はそれを阻害することもありうるのではないかと思った。我々としては、周囲の大規模開発で一番期待することは、バリアフリーはもちろん、お客様がスムーズに目的地まで辿り着けるような動線を協力してしっかり作ることである。それに加えて、滞留空間が出来れば望ましい。先ほど地下ネットワークという話もあったが、スムーズに歩きやすい歩行者優先のまちづくりに向けて、鉄道会社として協力できることは協力したい。

［倉田会長］

・先ほど森本副会長からもお話があったが、誘導方針というのはあくまで方向性を確認して共有することが非常に大事だと思う。そういう意味では、詳細までここで結論を出すのは基本的には難しく、時間もかかる話なので議論を重ねていく必要がある。最初に新宿 EAST 推進協議会会長からご提案があったように、今後、引き続き関係者で議論を重ねる場を設けることが大事になる。どのような場にするかは、行政と新宿 EAST 推進協議会の間でもご議論いただければよいと思う。
・私自身も検討委員会に関わり、新宿 EAST 推進協議会という地元組織を中心に地元が独自の調査をするなど、これほど一生懸命取り組んでいる地区は少ないと思った。こういう地元があれば、他では出来なかったことも実現できるのではないかと思う。地元の取組をできるだけ継続させて、皆さんが理想としている将来の新宿三丁目に繋げていくためにも、この熱を冷まさないような取組が必要だと考えている。
・計画自体にかなり時間のかかるものだと認識している。実現に向けての短期・中期・長期として記載されているものを少しでも詰めていくことが、将来像に繋がる一つのステップだと思うので、短期的に何をするのかを含めて、誘導方針の後のことも皆さんと一緒に考えていけると良い。
・長期を目標にはしているが、比較的近いところで新しい開発が起こることも十分想定される。それが一つの好機であり、それを逸しないような形での準備と戦略が必要になる。今日の議論を受けて、具体的な誘導として地区計画を見直すこともあるし、「まち・えき空間」について新しい開発にどういう性能を期待するか、ガイドラインのような形で設けることも必要かと思う。地区計画は法的な担保だが、ガイドラインは地域のローカルルールのような形で作ることになる。そして、作る行為自体が将来のまちの姿を共有する機会にもなるだろう。
・いずれにしても、今回は皆さんの協力、特に地元の皆さんの熱意が非常に大きかったため、それなりに誘導方針がまとまったと考えている。本日の各委員からのご意見についても、事務局が今後調整していただき、新宿区として誘導方針（素案）という形でまとめていただくことになる。それについても、さらに意見募集などを行うことになっているので、今後もご意見、アドバイスがあれば是非ご協力いただきたい。何か課題があるようなら、私や副会長と一緒に調整にあたりたいと思う。最後に事務局から連絡事項があればお願いしたい。

［事務局］

・誘導方針については、事前に新宿 EAST 推進協議会からご意見等をいただいている。今回

の誘導方針(事務局案)は、その意見等の反映が間に合っていない部分もある。本日いただいた意見等も含めて事務局でとりまとめ、新宿区として誘導方針の素案を作成し、意見募集を行いたい。

以上

別紙

第６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	代理
〃	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	代理
〃	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	代理
〃	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	代理
〃	新宿区 みどり土木部 土木管理課長	出席
〃	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	代理
〃	新宿区 都市計画部 都市計画課長	代理
〃	新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課長	出席
〃	新宿区 都市計画部 防災都市づくり課長	代理
〃	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	代理
〃	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	