資料２

新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針（素案）の意見募集等の結果について

１　意見募集

（１）実施期間
　令和４年１２月８日（木）～令和５年１月６日（金）

（２）意見件数
　４件（３名）

２　説明会

（１）日時
　令和４年１２月１３日（火）　①午後２時３０分～　②午後６時３０分～

（２）会場
　新宿ファーストウエスト３階　Ａ・Ｂ・Ｃ会議室

（３）参加者
　計７１名（①４４名、②２７名）

（４）意見件数
　２１件（１３名）

３　意見募集における意見要旨と事務局の考え方

No.		意見要旨	事務局の考え方
①	バリアフリー経路	東京メトロ丸ノ内線と都営新宿線の間の地下通路に車いす対応型のエスカレーターがあるが、対応には駅員２名が必要で、都度呼ぶ必要がある。この場所にはエレベーターはない。 乗換のために別の場所のエレベーターを使う場合にも、地上まで出られなかったり、そのビルの営業時間中しか使用できないなどの制約がある。迂回するにも相当の時間がかかり、車いすの方は大変困っている。 周辺の建物の建替えなどにあわせてバリアフリーのエレベーターを整備するなどの対応が必要である。関係者と調整してもらいたい。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針では、「まちを楽しむ新たなみちをつくる」という方針のもと、地上・地下及び地下間をつなぐバリアフリー経路を拡充することとしています。 今後、大規模開発等にあわせて、都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線間の乗換動線や地上と地下をつなぐ動線等において、エレベーター等の整備によりバリアフリー経路が拡充されるよう、関係者と調整を行っていきます。
②	モール	新宿中央通りを「モール」化し、「歩行者優先・専用」とすることに反対ではないが、歩行者専用となるのか、時間帯によって車の往来を可とするのか、屋根をかけるのかなど詳細が不明である。 現状の利用方法から変わるので、まずは地権者（関係者）向けに詳しい方針を説明していただき、その上で意見を述べる機会を設けていただきたい。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針では、モールを「通りの特性を踏まえ、来街者の様々な活動を支える歩行者優先・専用空間」としています。今後、地元の皆様と意見交換を行いながら、人中心の道路空間に変更するための具体的な検討や取組を進めていきます。
③	駐輪場	新規ビルの駐輪場の附置義務の見直しと規制緩和を検討してほしい。 附置義務の駐輪場が有効に使用されているか検証をしてほしい。 小面積の土地に新しくビルを建設した時、費用対効果がマイナスにならないか検証してほしい。 特に、新宿三丁目は不動産税も高額であり、ビルオーナーの方は、相続の時にマイナスになると危惧している。	施設の駐輪需要は駐輪を誘発する施設により対応することが基本であることから、新宿区では法令に基づき「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」を制定し附置義務駐輪場制度を設けています。今後もまちの特性やまちづくりの動きに合わせた附置義務駐輪場制度の運用を検討します。 なお、平成30年度の改定により、駐輪場の隔地距離の延長や利便性向上を図るための施策を実施した場合における附置義務台数の削減などの緩和措置を設けています。
④	駐輪場	駐輪場の附置義務は、中小ビルの建替え計画にとって障害となっている。建築計画の制約となっており、現実の使い方にも合致していない。早急に撤廃するなり、隔地・集約駐輪場をつくるなり、建て替えしやすい法規制に移行していただきたい。	施設の駐輪需要は駐輪を誘発する施設により対応することが基本であることから、新宿区では法令に基づき「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」を制定し附置義務駐輪場制度を設けています。今後もまちの特性やまちづくりの動きに合わせた附置義務駐輪場制度の運用を検討します。 なお、平成30年度の改定により、駐輪場の隔地距離の延長や利便性向上を図るための施策を実施した場合における附置義務台数の削減などの緩和措置を設けています。

４　説明会における意見要旨と事務局の考え方

No.		意見要旨	事務局の考え方
1	パサージュ空間	建替えは個々に行われているが、建物の高さを揃えるなど、規制を考えているのか。 パサージュのある街並みは、ある程度の建物の高さが揃っていないと良い雰囲気が出ないと思う。新宿駅東口のイメージは、高層ビルのイメージではなく、路地があり、そこそこの低層の街並みや商店があるイメージなので、そういった街並みをつくることは考えていないのか。	新宿駅東口地区では、容積率や斜線制限を緩和し、統一的な街並みを誘導する街並み誘導型地区計画等により、個別建替えや様々な規模の共同化を誘導していきます。 本地区の地区計画は、壁面の位置の制限のほかに、建築物等の高さの最高限度を「70m（幹線ネットワーク及び地区内回遊ネットワークとして位置付けられた道路の境界線から３m以内の区域においては、50m）」としています。また、建築物の高さが百尺（31m）で制限されていた頃の街並みに配慮するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を「新宿通りに面する建築物の外壁について、前面道路中心から高さ31mの位置でデザインを切り替える等の配慮を行うもの」などとしています。 今後、新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針で示す「パサージュ空間」を実現するため、通りごとの地区計画に係る検討のなかで、通りの特性に応じた建築物等の高さの最高限度を定めることも可能です。
2	まち・えき空間	誘導方針（素案）p19の「誘導イメージ（地上）」にある大規模開発等で整備する「まち・えき空間」について、具体的な開発計画が決まっているのか。	「まち・えき空間」は、今後、新宿三丁目駅周辺で大規模開発等が計画された場合に誘導するもので、現在、具体的な開発計画が決まっているものではありません。
3	道路断面の変更	誘導方針（素案）p14に、路肩空間を歩道にして車道を狭くするという道路断面の変更イメージがあった。この案では、緊急時に救急車や消防車などが通れなくなってしまうことを懸念しているが、どう考えているのか。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針では、「歩行者優先のまちをつくる」という方針のもと、人中心の道路空間に変更することとしています。 道路断面の変更イメージは、時間帯・区間に応じた路肩空間の柔軟な活用や歩行者優先化の例を示しており、歩行者優先化の場合においても、緊急車両等の走行空間は確保する想定です。
4	バリアフリー経路	都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線をつなぐ地下道には、車いす対応型エスカレーターしかない。車いす利用者は、駅員を呼ぶ必要があり、２名の駅員で対応していると聞いている。 東京メトロ副都心線の新宿三丁目駅が開業したときに、丸ノ内線とつながるエレベーターやエスカレーターが整備されたが、残念ながら、新宿三丁目交差点付近の地上へは行けない。地上への動線を整備するには、新宿三丁目交差点の交番への影響について、警視庁との相談が必要となるが、どのように考えているのか。また、東京メトロ㈱や東京都交通局に、新宿三丁目交差点周辺の建替え時に必ずバリアフリー設備を考えてもらうように言ってほしい。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針では、「まちを楽しむ新たなみちをつくる」という方針のもと、地上・地下及び地下間をつなぐバリアフリー経路を拡充することとしています。 今後、大規模開発等にあわせて、都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線間の乗換動線や地上と地下をつなぐ動線等において、エレベーター等の整備によりバリアフリー経路が拡充されるよう、関係者と調整を行っていきます。

４　説明会における意見要旨と事務局の考え方

No.		意見要旨	事務局の考え方
5	誘導イメージ	誘導方針（素案）p19の「誘導イメージ（地上）」について、赤い点線で囲まれた「新宿三丁目駅周辺の拠点」と、黄色の点線で囲まれた大規模開発等で整備する「まち・えき空間」の区域は、どういった違いがあるのか。また「新宿三丁目駅周辺の拠点」の区域外は、どういう扱いになるのか。 誘導方針の内容に賛同しない地区やビルがあると、最終的に歪んだ区域になるということか。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針の実現に向け、「新宿三丁目駅周辺の拠点」の区域では、大規模開発等にあわせて、新たな都市機能の導入、集約駐車場や地下歩行者ネットワークの整備等を誘導していきます。加えて「まち・えき空間」の区域では、人々を地下の新宿三丁目駅の改札から、周辺のまちへと誘導する空間を誘導していきます。 「新宿三丁目駅周辺の拠点」や「まち・えき空間」を含む新宿駅東口地区全体については、地域と行政が連携し、誘導方針の実現に向けた具体的な検討や取組を進めていきます。 「新宿三丁目駅周辺の拠点」や「まち・えき空間」は概ねの区域を示しており、具体的な建替えによって区域が変わるものではありません。
6	モール	誘導方針（素案）p19の「誘導イメージ（地上）」について、新宿通りのモール化は聞いたことがあるが、中央通り、モア二番街、モア四番街のモール化は、今まで聞いたことがない。今回初めて示すのか。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針では、まちの将来像を実現するための方向性の一つとして、「回遊性の高い歩いて楽しいまち」を掲げており、新宿通り等をモール（通りの特性を踏まえ、来街者の様々な活動を支える歩行者優先・専用空間）としています。 中央通り、モア二番街、モア四番街については、誘導方針の検討にあたり、地元まちづくり組織である新宿EAST推進協議会からのご意見等を踏まえ、今回初めてモールとして示しています。
7	モール	モール化というのは、通りに屋根をつけるという意味なのか。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針では、モールを「通りの特性を踏まえ、来街者の様々な活動を支える歩行者優先・専用空間」としており、屋根をつけるという意味ではありません。
8	誘導方針の実現	誘導方針は、何年後の実現を目標としているのか。また、各方針の優先順位はあるのか。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針では、個別建替えや様々な規模の共同化、大規模開発等とあわせて、回遊性と多様な賑わいのある「パサージュ空間」や駅からまちの賑わいが感じられる「まち・えき空間」などを誘導することとしています。こうしたことから、具体的な目標時期を定めていません。 また、誘導方針に掲げる７つの方針は、まちの将来像である「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」」を実現するため、「新たな賑わいや文化を創出するまち」「回遊性の高い歩いて楽しいまち」「安全・安心で誰でも受け入れる多様性のあるまち」の３つの方向性に基づき整理したもので、各方針の優先順位はありません。
9	建替えの誘導	誘導方針（素案）p21の「地区の特性に応じた建替え誘導」について、敷地が角地にある場合は、各通りから地区計画による壁面後退で制限されてしまう。 角地の緩和の方針を示してもらわないと、通り全体の意思統一や合意も得にくいと思う。	新宿駅東口地区では、建物の多くが老朽化しており、防災性についての懸念が高まっています。このため、円滑な建替え更新を行いながら、賑わいの維持発展や安全・安心で快適なまちづくりを推進する必要があります。 こうしたことから、当地区では、容積率や斜線制限を緩和し、統一的な街並みを誘導する街並み誘導型地区計画等により、個別建替えや様々な規模の共同化を誘導していきます。 角敷地に対する壁面の位置の制限の緩和については、街並み誘導型地区計画の趣旨と地区の特性を踏まえ、検討を進めていきます。

４　説明会における意見要旨と事務局の考え方

No.		意見要旨	事務局の考え方
10	建替えの誘導	道路斜線の緩和等について、新宿区や地元の検討だけでなく、東京都との協議が必要である仕組みについて説明してほしい。 一つの通りの地権者全員が、30㎝の壁面後退について、合意形成を行わなければならないのはおかしいと思う。	地区計画を都市計画決定しようとする際は、都市計画法に基づき、東京都との協議が必要です。 容積率や斜線制限を緩和する街並み誘導型地区計画は、統一的な街並みを誘導することを目的としていることから、一つの通りの関係権利者の皆様で、地区計画による壁面の位置の制限等について、合意形成を図って頂くことが必要と考えています。 各関係権利者の敷地の状況に応じた制限の緩和については、街並み誘導型地区計画の趣旨と地区の特性を踏まえ、引き続き、検討を進めていきます。
11	建替えの誘導	誘導方針（素案）p21の「街並み再生方針の変更」について、「公共貢献に応じた容積率の緩和を定める高度利用型地区計画を変更していく」とあるが、何か示された公共貢献を行えば、容積率を緩和するということか。	「街並み再生方針」は、東京都が「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づき、地域の課題解決に資する公共貢献に応じた容積率の緩和等を定めるものです。「街並み再生方針」に基づいて高度利用型地区計画を都市計画決定することで、幅員12m以上の道路に面する一定規模以上の敷地において、地区計画に示す公共貢献等を行うことにより、容積率を緩和します。 今後、新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針に基づき、新たな公共貢献等を加えた「街並み再生方針」に変更するため、東京都と協議していきます。
12	建替えの誘導	「街並み再生方針の変更」や「高度利用型地区計画の変更」の内容について、具体的になる時期があるのか。	今後、新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針に基づき、「街並み再生方針の変更」や「高度利用型地区計画の変更」に向け、東京都などの関係者と協議・調整していくことから、具体的な変更の時期は未定です。なお、変更にあたっては、説明会の開催等を予定しています。
13	建替えの誘導	誘導方針（素案）p21の「街並み再生方針の変更」について、街並み再生方針は新宿駅東口地区全体を対象としたものと思うが、赤い点線で囲まれた「新宿三丁目駅周辺の拠点」の外側の範囲も対象となるのか教えてほしい。	現在の街並み再生方針は、新宿駅東口地区全体を対象としています。 今後、新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針に基づき、「街並み再生方針」の変更に向け、東京都と協議していくことから、「新宿三丁目駅周辺の拠点」の外側を対象に含めるかなど、具体的な内容は未定です。なお、変更にあたっては、説明会の開催等を予定しています。
14	駐輪場	例えば、容積率の緩和を受けて建替える場合、駐輪場の附置義務台数が増えてしまう。そうすると、賑わいを出せる１階の部分で、駐輪場の入口を設けなければないといった矛盾が出てくる。まちづくりの中で、駐輪場の附置義務の緩和を考えているのか。	施設の駐輪需要は駐輪を誘発する施設により対応することが基本であることから、新宿区では法令に基づき「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」を制定し附置義務駐輪場制度を設けています。今後もまちの特性やまちづくりの動きに合わせた附置義務駐輪場制度の運用を検討します。 なお、平成30年度の改定により、駐輪場の隔地距離の延長や利便性向上を図るための施策を実施した場合における附置義務台数の削減などの緩和措置を設けています。

４　説明会における意見要旨と事務局の考え方

No.		意見要旨	事務局の考え方
15	駐輪場	自分たちの建物の前に、歩きやすい環境があった方がいいと思っているので、自転車が歩行者の空間まで乗り入れてくることは望ましくない。また、建物を設計する場合、駐輪場を屋上や地下二階など、実際に利用しないような場所に整備するため、コストも上がってしまう。行政はどうして駐輪場の附置義務を無くさないのか。 駐輪場に関して、新宿区はどのように考えているのか。	施設の駐輪需要は駐輪を誘発する施設により対応することが基本であることから、新宿区では法令に基づき「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」を制定し附置義務駐輪場制度を設けています。今後もまちの特性やまちづくりの動きに合わせた附置義務駐輪場制度の運用を検討します。 なお、平成30年度の改定により、駐輪場の隔地距離の延長や利便性向上を図るための施策を実施した場合における附置義務台数の削減などの緩和措置を設けています。
16	駐輪場	附置義務駐輪場の見直しなどに関して、個別に協議して検討してもらえるのか。	新宿区では法令に基づき「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」を制定し、附置義務駐輪場制度を設けています。 附置義務駐輪場の見直しなどに関して、個別の協議による検討は行いませんが、ご意見としては承ります。
17	その他	最近では、環状第５の１号線のバイパスが開通して状況が変わるといった予測があったり、また、西武新宿駅から新宿駅までの地下道の計画や新宿グランドターミナルの東西デッキにより人の流れが大きく変わるといった予測もある。誘導方針（素案）は、こうした変化を見据えて作成しているのか。	新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針は、環状第５の１号線（千駄ヶ谷区間）の開通や新宿グランドターミナルの整備に伴う変化等を見据えて作成しています。 今後、周辺の基盤整備の状況等により、想定とは大きく異なる自動車・歩行者交通量の変化が起きた際には、必要に応じて誘導方針の見直しを行うなど、柔軟な対応を行っていきます。
18	その他	グランドターミナル構想はどこが主導で行っているのか。都と国との関係や、あるいは電鉄との関係があるかもしれないが、新宿区からは、新宿駅の出口がどちらを向いて、どのぐらいの幅で、どこに整備するのかの情報がない。決定したことを提示するだけである。 新宿区は地元と近いと思うので、行政間でもう少し整理してほしい。	グランドターミナル構想は、平成30年３月に東京都と新宿区が策定した「新宿の拠点再整備方針」に基づき、東京都、新宿区、鉄道事業者が連携し、新宿駅の駅前広場や駅ビル等の整備を進めています。 引き続き、駅前広場や駅ビル等の整備の具体化に合わせて、地元の皆様へ情報提供を行うよう、東京都や鉄道事業者に働きかけていきます。
19	その他	地区計画で30㎝の壁面後退部分の土地は、使えない土地になっているが、固定資産税の対象となっている。	新宿駅東口地区地区計画では、壁面の位置の制限等により斜線制限の緩和等を行うことで、個別建替えや様々な規模の共同化を誘導していきます。壁面後退区域の土地については、建築基準法に規定する敷地として算入することができます。
20	その他	分かりやすい道路標識について、海外からの来街者が急増している中で、ピクトグラムで誰が見ても分かるような表示にしていくのか、それとも英語、韓国語、中国語などの多言語の表示にしていくのか。	道路標識は、国の道路標識設置基準に基づき道路管理者が設置しており、英語併用表示などを進めています。
21	その他	道路の路肩などに垂れ幕やお店の旗などを置きたい場合、どうすればよいのか。	道路上に工作物を設置する等の道路を占用する場合においては、法令に基づき道路管理者の許可を受ける必要があります。なお、営利目的による公共性のない占用は、原則として許可されていません。