

区民意見募集の実施結果及び意見要旨と区の考え方

1 実施時期

平成31年2月15日（金）から平成31年3月8日（金）

2 意見提出者数及び意見数

意見提出者数： 7名

意見数： 18件

3 意見項目内訳及び意見数

意見項目	意見数
全体	2件
まちづくりビジョン（素案）	3件
街並み再生方針（区素案）	7件
その他	6件
計	18件

4 意見への対応

意見への対応	件数
a 意見の趣旨を計画に反映する	1件
b 意見の趣旨は、素案の方向性と同じ	2件
c 意見の趣旨に沿って計画を推進する	0件
d 今後の取組の参考とする	2件
e 意見として伺う	11件
f 質問に回答する	2件
計	18件

意見要旨と区の考え方

【全体】

意見 No.	意見（要旨）	区の考え方
1	<p>まちづくりビジョンには、「新宿駅東口まちづくり構想」の3つの基本戦略が書かれ、街並み再生方針には「整備の目標」が書かれているが、新たな道路計画も無く、具体的なことは建築物等の規制緩和だけである。</p>	<p>e</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>まちづくりビジョンは、当地区が更なる発展をしていくために、円滑な建替え更新を行いながら、新宿らしい賑わいの維持発展や安全・安心で快適なまちづくりを進めることを目的としています。街並み再生方針は、老朽化した建築物の機能更新の機会を捉え、地区全体において一定規模以上の建築物の個別建替えや、敷地の共同化を促進し、新宿らしい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ことを目標としており、まちづくりビジョンで示す取組を具体的な建築物の整備事項として示すものです。また、まちづくりビジョンでは、歩行者ネットワークの更なる拡充や重層的なネットワークの強化、車両の流入抑制による路上環境の改善など交通に関する方針を掲げています。</p>
2	<p>まちづくりビジョンには協議会の「まちの将来イメージ」図が示され、地域まちづくり組織（新宿 EAST 推進協議会）は「地権者案を取りまとめ、地区計画の地元案を作成」とあるが、街並み再生方針には協議会の記述は無い。</p> <p>2月20日の説明会には150人程の背広を着た地権者、利害関係者が参加し、協議会の代表も区説明者と並んだが、発言は無かった。</p> <p>ネット上に協議会のホームページがあり事務局の住所と電話番号が掲載されているが役員の紹介は無い。驚いたのは「新宿 EAST 推進協議会まちづくりニュース」の編集：新宿 EAST 推進協議会／発行：新宿区都市計画部景観・まちづくり課となっている。ニュースは新宿区担当課のチェック後に発行されている／新宿区の了解が得られている様だ。ニュースの最後に協議会の事務局長：泉耿介、中山弘子前区長が創立支援者、吉住健一現区長が運営支援者と紹介されている。</p>	<p>e</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>新宿 EAST 推進協議会は、新宿駅東口まちづくり構想（平成23年2月）を検討・推進・実現・運営する地元組織として、新宿駅東口地区の4商店街団体が母体となり設置された組織です。</p> <p>新宿区では地域の課題にきめ細かく対応していくため、地域住民との協働によりまちづくり活動を行っています。通常、地区計画は地元住民が主体となるまちづくり協議会が組織し、協議会の中で地区計画の協議会案を検討され、説明会等による概ねの合意形成の上、区へ地元案として提案する形で進めています。</p>

【まちづくりビジョン（素案）】

意見 No.	意見（要旨）	区の考え方	
3	<p>まちの特性・課題に「歩行者中心のまちの形成」とあるが、率直に言って、新味がなく看板倒れの感が否めない。他部署との所管の問題があるかもしれないので、批判は控えるが区としての「歩行者中心のまちの形成」実現に向けて具体的なビジョンを掲げてほしい。</p>	b	<p>ご意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。</p> <p>まちづくりビジョンでは、歩行者ネットワークの更なる拡充や重層的なネットワークの強化、車両の流入抑制による路上環境の改善等を掲げています。</p> <p>区では、地区内の車両流入を抑制するため、集約駐車場等を地区外縁部へ整備するよう誘導を図っています。また、新宿通りのモール化に向けた取組を進めており、荷さばき集約化や路上駐車対策により、地区内の路上駐車を減らし、車道部分に歩行者空間を創出する社会実験を実施しています。これらの取組により、歩行者優先のまちの形成を進めてまいります。</p>
4	<p>貸し自転車（シェアサイクル）</p> <p>街並み再生方針に「自転車」は出てこないが、まちづくりビジョンには「環境負荷低減に配慮した交通手段の利用促進／2シェアサイクルの利用促進」と書かれている。新宿 EAST 推進協議会の運営支援者でもある吉住健一区長の施策を忖度した記述を思われるが、まちづくりビジョンからの削除を求める。</p>	e	<p>ご意見として伺います。</p> <p>街並み再生方針（区素案）P9「実施に向けて講ずべき措置」にシェアサイクルポート及び公共的駐輪場について記載しています。</p> <p>シェアサイクルは、様々な場面において、広域的に移動できる新たな移動手段となるため、シェアサイクルの利用促進の取組を区として進めています。</p>
5	<p>ガスコージェネレーションシステム等自立分散型エネルギーシステムの導入促進は、省エネとエネルギーセキュリティ向上を実現し、環境性・防災性、両面の向上に資するまちづくりに必要不可欠と考える。</p> <p>新宿区まちづくり長期計画都市マスタープランと合わせ「ICTによるエネルギーの管理や、コージェネレーションなどの高効率なエネルギー設備の導入」等、具体的な記載を提案する。</p>	a	<p>ご意見の趣旨を計画に反映します。</p> <p>まちづくりビジョンでは、環境負荷低減に配慮したまちづくりを方針として掲げています。ご意見を踏まえ、環境負荷低減の資する建築物の整備について記載を追加します。</p>

【街並み再生方針（区素案）】

意見 No.	意見（要旨）	区の考え方
6	<p>敷地面積の最低限度 450 ㎡、建築面積の最低限度 200 ㎡の条件緩和をお願いする。敷地最低限度は、新宿通り同様に 55 ㎡以上とするか、それよりも制約をかけなくてはならないのであればせめて 100 ㎡以上とするかで、検討をお願いしたい。建築面積最低限度は、敷地に制約があればそれよりも著しく低い建築面積の制限がされることはないと思うので、不要と考える。</p> <p>また、幹線ネットワークのみではなく、回遊ネットワーク沿いの敷地でも適用できることを要望する。</p> <p>平均して 400 ㎡ということは、半数以上の敷地が適用されないということになる。</p> <p>戦災復興区画整理時に各々 450 ㎡未満に分割して換地処分により細分化されたという経緯も考慮してほしい。</p>	<p>e</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>街並み再生方針では、老朽化した建築物等の機能更新に向け一定規模以上の建築物の建替えの誘導、通りなどの特性に応じた歩行者動線の形成や新たな都市機能の集積を図る敷地統合を誘導します。そのため指定容積率を超える容積率の割増を適用する場合、敷地内に整備する歩行者滞留空間、地下ネットワークとのバリアフリー経路など一定規模以上の実効性のある公共貢献施設を確保するため敷地面積 450 ㎡以上としています。</p> <p>また建築面積の最低限度は土地の高度利用を促進するために定めています。</p> <p>街並み再生方針による容積率の割増の対象にならない 450 ㎡未満の敷地や幅員 12m 未満の地区内回遊ネットワークに面する敷地については、通り毎に、建築物の壁面の位置の制限や高さの最高限度の制限等により、統一感のある街並み形成を図ります。併せて、斜線制限の緩和や指定容積率内での容積率の緩和をすることで建替えの促進を図ることとしています。</p>
7	<p>敷地面積の最低限度があると同じ通りに面しているのに容積率の割増が受けれるところと受けれないところが出てしまい、かえって通りとしての画一性は損なわれる。また、公平性の面からも問題がある。</p>	<p>e</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>街並み再生方針は、老朽化した建築物の機能更新の機会を捉え、地区全体において一定規模以上の建築物の個別建替えや、敷地の共同化を促進し、新宿らしい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ことを目標として掲げているため、地区全体において一定規模以上の建築物の建替えを誘導するものです。通りについては、建築物の壁面の位置の制限や高さの最高限度を制限することで統一感のある街並み形成を図ります。</p>
8	<p>街並み再生方針では、高さの最高限度が 70m、容積率の割増の上限が 200% となっており、高度利用地区の指定基準に比べ、高さ制限及び容積率の割増の緩和が厳しい内容となっているため、街並み再生方針を高度利用地区と同等程度の緩和が可能となるような見直しはあるのか。</p>	<p>f</p> <p>ご質問に回答します。</p> <p>容積率の割増の上限である 200% は周辺環境への影響を考慮した数値としています。また高さの最高限度は、現状の街並みや容積率の割増を考慮した高さ制限としています。街並み再生方針の変更については、地域全体としての調和や周辺地域への波及効果等を勘案した上で、必要に応じて見直すこととしています。</p>
9	<p>歌舞伎町一丁目地区では基準容積率 900% に 600% が上乘せされ、新宿駅から遠く離れた西新宿三丁目は 400% が 880% に緩和され、容積率不算入により 1300% 以上の地区計画が進められている。新宿駅東口地区は歌舞伎町一丁目よりも新宿駅に近くにあるにも関わらず、容積率の緩和の上限は 200% である。新宿区の都市計画には容積率緩和の一貫性がない。容積率緩和は過密化によるリスクを増大するので容積率の緩和に反対する。</p>	<p>e</p> <p>ご意見として伺います。</p> <p>まちづくりは、地域の個性や魅力を十分活かし、地域の課題にきめ細かく対応することが必要です。そのため、地域住民との協働によりまちづくりの活動を行い、地区計画等のまちづくりルールの検討を行っています。そのため容積率の緩和や手法については、それぞれの地区の特性に応じた内容となっています。</p>

意見 No.	意見（要旨）	区の考え方	
10	<p>温室効果ガスの削減について、街並み再生の貢献に基づく容積率の割増の理由として「環境負荷の低減に資する建物」が上げられている。建替えは温室効果ガスの排出を伴い、現在の建物を使う方が温室効果ガスの排出が少ない。容積率割増により経済活動が盛んになれば、それだけ温室効果ガスの排出が増える。よって、容積率の割増ではなく、削減の間違えではないか。説明会で区は東京都総合設計許可要綱に基づく緩和と説明したが、地球温暖化対策で2050年までに温室効果ガスの排出を80%削減(1/5に)する政策が進められている。新宿区環境基本計画(2018)でも国及び都の長期目標として2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減を目指すとしている。新宿駅周辺整備担当部の考えではなく、区としての見解を聞きたい。</p>	e	<p>ご意見として伺います。</p> <p>都市マスタープランの中で、環境に配慮したまちづくりの方針を示しており、エネルギー利用の効率化を推進するまちづくりとして省エネルギー対策等によるCO₂の排出削減の推進を取り組んでいます。今回の街並み再生方針のなかでも、建築物の環境負荷低減に配慮することとしており、このため、環境負荷低減に関する関係法令等による基準を満たすだけでなく、より水準と質の高い取組を誘導していくため、容積率の緩和として評価するものです。なお、第三次環境基本計画では、2030年度においてCO₂排出量を2013年度比で24%の削減を目指しています。</p>
11	<p>整備目標として、「歩行者優先で回遊性の高いまちの形成」とあるが、羊頭狗肉の感が否めない。私たちは、歩行者のために道路を拡幅するのではなく、現在の道路利用を、車優先から歩行者優先に政策転換して、歩道を広げるように主張している。この観点から、「建築物の壁面の位置の制限として、道路の境界線から0.3m」に対する評価は控えます。道路の境界線から1mとすれば目に見えて効果がありそうだが、容易に地権者の同意が得られないものと思う。街並みが30cmセットバックを実現するのは、何十年も先のことだと思う。歩行者優先は、何十年も先のことではなく喫緊の課題です。結局、歩行者優先は車道を減らして歩道を広げるのが原点だと思う。</p>	b	<p>ご意見の趣旨は、区素案の方向性と同じです。</p> <p>街並み再生方針では、ゆとりある歩行者空間の整備や重層的なネットワークの強化、歩行者環境の改善に資する車両機能の整備を掲げています。</p> <p>区では、歩行者環境の改善に資する車両機能の整備にむけ、地区内の車両流入を抑制するため、集約駐車場等を地区外縁部へ整備するよう誘導を図っています。また、新宿通りのモール化に向けた取組を進めており、荷さばき集約化や路上駐車対策により、地区内の路上駐車を減らし、車道部分に歩行者空間を創出する社会実験を実施しています。これらの取組により、歩行者優先のまちの形成を進めてまいります。</p>
12	<p>本ビジョンでは中小ビルの集積による歩行者の回遊・パサージュによる賑わい創出を謳っており、賑わいを創出する為の計画をするにあたっては本地区ビルの大部分を占める中小ビルの建替え促進の仕組みが必要不可欠と考える。超大規模ビルだけでは人々がビル内にとどまってしまう街区全体の賑わいと回遊性が損なわれて、新宿特有の街の賑わいが弱まってしまう。</p> <p>街並み再生方針の容積率割増は基準敷地面積が450㎡以上となっているが、450㎡未満の大部分の敷地のビル建替えでは、容積率の割増が受けられない。街区での建替えの促進を図るためにも容積率の割増の敷地面積の基準を敷地規模300㎡以上とすることが当該地区の活性化・賑わいの創出・安全安心なビルへの建替え促進につながると考える。したがって敷地規模300㎡以上とすることを思案を願う。</p>	e	<p>ご意見として伺います。</p> <p>まちづくりビジョンは、個別建替えによる更なる賑わいの創出を方針として掲げています。</p> <p>街並み再生方針では、老朽化した建築物等の機能更新に向け一定規模以上の建築物の建替えの誘導、通りなどの特性に応じた歩行者動線の形成や新たな都市機能の集積を図る敷地統合を誘導します。そのため指定容積率を超える容積率の割増を適用する場合、敷地内に整備する歩行者滞留空間、地下ネットワークとのバリアフリー経路など一定規模以上の実効性のある公共貢献施設を確保するため敷地面積450㎡以上としています。</p> <p>街並み再生方針による容積率の割増の対象にならない450㎡未満の敷地や幅員12m未満の地区内回遊ネットワークに面する敷地については、通り毎に、建築物の壁面の位置の制限や高さの最高限度の制限等により、統一感のある街並み形成を図ります。併せて、斜線制限の緩和や指定容積率内での容積率の緩和をすることで建替えの促進を図ることとしています。</p>

【その他】

意見 No.	意見（要旨）	区の考え方	
13	<p>駐車場附置義務について、特定用途で現行 1500 m²超の適用を 4000 m²超に緩和してほしい。</p>	e	<p>ご意見として伺います。 駐車場附置義務は、東京都駐車場条例により、交通の発生源である建築物に、駐車需要に対応し、駐車施設の設置を義務付けるもので、当地区においては駐車場地域ルールが適用され、駐車実態に即した附置義務台数の低減を実施しています。</p>
14	<p>駐輪場附置義務について、新宿駅東口地区は適用除外としてほしい。</p>	e	<p>ご意見として伺います。 新宿駅東口地区には商業施設等の前に放置自転車が散見されることから、現在の段階で適用除外する考えはありませんが、駐輪需要と供給のバランスを見ながら運用を進めていきます。</p>
15	<p>駐車場、駐輪場の付置義務 説明会の参加者から、駐車場、駐輪場の付置義務の一層の削減を求める発言があり、新宿駅周辺整備担当部の説明者からは一層の削減に努力するとの説明があった。あとから確認にしたところ、駐車場、駐輪場の付置義務はみどり土木部の所管である。容積率を緩和するのであるから、駐車場、駐輪場の付置義務を強化することを求める。</p>	e	<p>ご意見として伺います。 駐車場附置義務は、東京都駐車場条例により、交通の発生源である建築物に、駐車需要に対応し、駐車施設の設置を義務付けるもので、当地区においては駐車場地域ルールが適用され、駐車実態に即した附置義務台数の低減を実施しています。 新宿駅東口地区には商業施設等の前に放置自転車が散見されることから、現在の段階で適用除外する考えはありませんが、駐輪需要と供給のバランスを見ながら運用を進めていきます。</p>
16	<p>歩行者にやさしいまちとは 数年前まで、住みたいまちの第1位だった吉祥寺の歩道には、ベンチを設置している。現在の新宿中心部の歩道には、ベンチを置くとかえって歩行の妨げになるので、ベンチを置く提言は場違いになりかねないが、区民だけでなく、高齢者や子供連れにとって、ちょっと一休みできる場所は必要な設備だと思う。 一方では、依然として都市計画道路の建設が続いている。この中で車を制限する行政は容易ではないと推察するが、「車社会から歩行者優先」の実現に向けて、奮闘することを期待する。結局、まちづくりは道づくりである。</p>	d	<p>今後の取組の参考とします。 まちづくりビジョンでは歩行者ネットワークの更なる拡充を掲げており、滞留空間の創出等を図ることとしています。ベンチ等の滞在性を高める設えについては、今後のまちづくりに反映できるよう考えてまいります。</p>
17	<p>新宿駅東口地区の区域内で「高度利用地区」を適用し、共同建替えを進める場合は、どのように考えればよいか教えてほしい。</p>	f	<p>ご質問に回答します。 当地区において高度利用地区の適用を検討する場合は、新宿区高度利用地区指定方針及び指定基準等を踏まえるとともに、新宿駅東口地区まちづくりビジョン、街並み再生方針、新宿駅東口地区地区計画等で掲げるまちづくりの方針と整合を図る必要があります。</p>
18	<p>地区計画の策定の際は、壁面位置の制限について狭小地に適用除外を作してほしい。</p>	d	<p>今後の取組の参考とします。 当地区は通りの統一的な街並みの形成を進めているため、壁面の位置の制限は必要と考えています。敷地の形態から区長がやむを得ないと認めた場合、壁面の位置の制限の緩和措置を設ける事例もありますが、他地区の例も踏まえ、今後の地区計画の参考とします。</p>