資料１

第２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２回検討委員会資料）	第２回検討委員会での意見	第３回検討委員会での対応
1	新しい取り組み （資料５）	**（森本副会長）** ・今後新宿三丁目のまちづくりが、少なくとも次世代型に対応するまちづくりというのであれば、内容が反映されていかないとならないと思う。例えば、ニューノーマルでどういうまちづくりをするのか、DX や ICT をまちにインストールし相乗効果が発生出来るようになればと思う。	資料５・P12,13,16,18 方針２「界隈性のあるパサージュ空間をつくる」 ・誰でも受け入れる多様性のあるまちをつくる 方針３「歩行者優先のまちをつくる」 ・人中心の断面構成に変更する。 （自動運転や次世代技術等を踏まえた道路断面構成へ転換） 方針５「安心して過ごせるまちをつくる」 ・地域が主体となって安全・安心なまちをつくる （次世代技術を活用した防犯対策） 方針７「次世代技術を実装した最先端なまちをつくる」
2	空間・景観 （資料６・P3）	**（新宿 EAST 推進協議会 会長）** ・街並みのところで、スカイラインという呼び方をしているものが以前から記載されている。個人的に百尺ラインを残すことは非常に良いが、建物の高さを揃える意味合いでは無いと捉えている。新宿の特徴は様々な形の建物、路地があることが特徴だと思う。大規模化を目指すのではないと思っている。	資料５・P12 方針２「界隈性のあるパサージュ空間をつくる」 ・誰もが訪れたくなる回遊性と賑わいのあるまちをつくる （ヒューマンスケールによる街並みの統一や賑わいの連続） （様々な規模の建替えを誘導）
3	安全・安心 （資料６・P4）	**（国土交通省 都市計画調査室長）** ・防災をどうマネジメントするのかを求められていると思うので、防災時、平時も含めなるべく強いメッセージを打ち出してほしい。	資料５・P16 方針５「安心して過ごせるまちをつくる」 ・災害発生時に持続可能なまちをつくる （エネルギー供給を止めないためのネットワーク化） ・地域が主体となって安全・安心なまちをつくる （平常時から地域が主体となって防災訓練に取り組むなど）
4	みどり・環境 （資料６・P5）	**（国土交通省 都市計画調査室長）** ・再生可能エネルギーの導入や蓄電池など、地域としてどのようなエネルギーマネジメントを進めて行くのか方向性を打ち出した方がより良いと思う。	資料５・P17 方針６「環境にやさしいまちをつくる」 ・高水準の環境・エネルギー対策を実装した脱炭素のまちをつくる （脱炭素社会に向けて、省エネルギー技術等の導入を促進） （面的エネルギー等、効率的なエネルギー供給）

No.	分類 （第2回検討委員会資料）	第2回検討委員会での意見	第3回検討委員会での対応
5	自動車ﾈｯﾄﾜｰｸ （資料６・P6）	**（警視庁 都市交通管理室長）** ・通過交通については排除という方法もあるが、アクセス交通についてどこまで、どのように抑制するのか具体的に示されないと実現は難しいのではないか。荷捌き一つをとっても種類に応じた具体的な対応の検討が必要だろう。	資料４・P7 （６）自動車ネットワーク ①地区内への車両流入の抑制 ・一般車両、公共交通、荷さばき車両別に抑制方法を整理 ・一般車両については、隔地・集約駐車場等の整備、荷さばき車両については路外共同荷さばき場等の整備により、段階的に地区内への車両流入を抑制
6	自動車ﾈｯﾄﾜｰｸ 歩行者ﾈｯﾄﾜｰｸ・駅施設 （資料６・P6,7）	**（警視庁 都市交通管理室長）** ・今回、自転車ネットワークはどうするのか。この地区は明治通りや靖国通りなど通過機能を持った道路もあるので、通過する自転車はどこを通すのか。また、自転車での来訪者についても全て外側で受けるのかなどを合わせて検討頂きたい。	資料４・P23 （８）駐車場施設・駐輪施設 ③集約駐輪場の確保 ・地区内では、自転車走行禁止エリアや歩行者優先エリアなど、走行エリアを設定し、自転車の走行を抑制
7	自動車ﾈｯﾄﾜｰｸ 歩行者ﾈｯﾄﾜｰｸ・駅施設 （資料６・P6,7）	**（東京都 街路計画課長）** ・新宿通りだけ人が通るという話ではなく脇の区道や地下空間など他の道のまちづくりについても議論して頂きたい。 ・新宿駅東口駅前広場への車でのアクセスはほとんどが新宿通りだと思うので、将来的な広場へのアクセス動線についても議論してほしい。	資料５・P13,15 方針３「歩行者優先のまちをつくる」 ・地区内の車両流入を抑制する ・人中心の道路断面構成に変更する 方針４「まちを楽しむ新たなみちをつくる」 ・まちの回遊性を向上する歩行者ネットワークの拡充
8	歩行者ﾈｯﾄﾜｰｸ・駅施設 （資料６・P7）	**（国土交通省 都市計画調査室長）** ・現在、三丁目駅周辺の地下ネットワークは上下移動が大変激しくなっており、30年後のビジョンを考えるとよりフラットに動ける空間を検討頂ければと思う。	資料４・P19 （７）歩行者ネットワーク・駅施設 ②バリアフリー経路確保・地下歩行者ネットワークの拡充 ・民間開発等を活用して、既存の地下歩行者通路のバリアフリー縦動線の整備を促進
9	駐車場施設・駐輪施設 （資料６・P8）	**（森本副会長）** ・地域貢献による整備台数は非常に重要だと思っている。単純に数値を減らすということではなく、現状の空間をいかに有効活用するのか。特に物流車用の受け皿が足りていないので、そういった空間の有効活用へ上手に誘導を図って頂けたらと思う。	資料４・P21 （８）駐車場施設・駐輪施設 ①隔地・集約駐車場の確保 ・大規模開発等を契機として、地区内の駐車需要を受け止める、広域幹線等※からアクセスできる隔地・集約駐車場を確保 ※広域幹線等：新宿東口地区を囲む靖国通り・甲州街道・環５の１、もしくはこれらに取付く道路

No.	分類 （第2回検討委員会資料）	第2回検討委員会での意見	第3回検討委員会での対応
10	駐車場施設・駐輪施設 （資料6・P8）	**（新宿 EAST 推進協議会 会長）** ・駐車場地域ルールの現状で隔地集約化の対象となる受け入れ施設が不足と記載されているが、駐車場が不足しているように誤解が見える記載だと思う。 ・駐車場の地域ルールを作ったのはあくまで駐車場が余っているので減らしていきたいという目論見のものである。その中で施設が不足しているという記載は理解が出来ない。この点については誤解の無いようにしてほしい。 ・外縁部についても当初はそのような状況だったが、現在は外縁部も不足していない状況だと思っている。附置義務によって設けられた駐車場も使われていないことから、不足しているという状況ではないと思うので、その点についても考慮して記載頂けるとありがたい。	資料2・P17 2．8　駐車場施設・荷さばき対策 資料4・P20 （8）駐車場施設・駐輪施設 【現況と課題の表現を以下に修正】 ・現在、地区全体では駐車需要に対して駐車施設は充足している。 ・今後、地区内への車両流入を抑制するためには、地区内の駐車需要を受け止める広域幹線等からアクセスできる隔地・集約駐車場を確保する必要がある。
11	駐車場施設・駐輪施設 （資料6・P8）	**（警視庁 都市交通管理室長）** ・駐車場の出入り口について、「幹線道路沿いの街区から」は「交通を阻害しないように」と記載はあるが、基本的な考え方としては細街路を経由するということを示した方が良いと思う。	資料4・P22 （8）駐車場施設・駐輪施設 ①隔地・集約駐車場の確保 ・隔地・集約駐車場の出入口の工夫として、細街路を経由するケースや歩車交錯を回避するための歩行者交通の代替ルートを設定するケースなどを記載
12	駐車場施設・駐輪施設 （資料6・P8）	**（国土交通省 都市計画調査室長）** ・駐車場について、外縁部に全て集約して問題が無いのかという不安もある。また、地下駐車場ネットワーク化というものがあり重要だと思うが、ネットワーク化したときに発集交通量が溜まる出入口をどこに置くのかが問題になるだろう。位置について議論できれば良い。	資料4・P23 （8）駐車場施設・駐輪施設 ②地下駐車場のネットワーク化 ・地下駐車場のネットワーク化にあたり、出入口の設定が課題であることを記載
13	方向性のとりまとめ ［まちづくり関連］ （資料6・P10）	**（東京都 土地利用計画課長）** ・もう少し具体的な議論が出来るような要素も提供してほしい。これからのまちづくりは地域の個性、魅力を高めることだと思う。特に東口地区では歴史的建造物や老舗店舗など様々な文化があるので、それをどう生かすかというのは、この地区のまちづくりを進める上で重要なテーマだと思う。	資料2・P5,22 ・「まちの成り立ち」に老舗店舗等や鉄道の変遷などを追記 ・「空間、景観」に以下を記載 ‣T 字路や湾曲した通りによる界隈性や回遊性 ‣低層部の連続した賑わいや壁面の分節などによるヒューマンスケールの街並みが形成 資料5・P19,20 ・「誘導イメージ」に具体的な位置等を記載

No.	分類 （第２回検討委員会資料）	第２回検討委員会での意見	第３回検討委員会での対応
14	交通動線の考え方(案) （資料６・P12）	**（森本副会長）** ・海外の先進的な都市では、都心部のフルモール化は実施されて何十年も経っている。一方で物流車が入るための時間帯等への処置は当然しなくてはならない。最終的にはフルモールを目指すのが一つの方向性で、一方通行のセミモールを残し続けるのは後ろ向きだと思うので前向きに議論をして頂きたい。	資料４・P12 （６）自動車ネットワーク ②段階的な交通動線の整序化 ・路上荷さばき車両の対応状況によって、時間規制によるフルモールか、24 時間のフルモールか等の方向性が変わる
15	交通動線の考え方(案) （資料６・P12）	**（新宿 EAST 推進協議会 会長）** ・広場の整備後イメージでは双葉通りや中央通り全て車が進入できることになるので、これは最終形ではないと捉えている。どのように進めて行くのかについては、新宿 EAST 推進協議会でも考えたものがあるので、次回にはご披露したいと思っている。	・新宿 EAST 推進協議会 地区交通計画 （新宿 EAST 推進協議会作成）
16	交通動線の考え方(案) （資料６・P12）	**（新宿 EAST 推進協議会 会長）** ・最終的にはフルモールにするにはどうしたら良いかという検討していくべきである。荷捌きについても同様で、なるべく地下や集約化により出来ることが望ましい。	資料４・P12 （６）自動車ネットワーク ②段階的な交通動線の整序化 ・路上荷さばき車両の対応状況によって、時間規制によるフルモールか、24 時間のフルモールか等の方向性が変わる
17	交通動線の考え方(案) （資料６・P12）	**（国土交通省 都市計画調査室長）** ・荷捌きについて、もう少しステップをイメージ出来るように示せると良い。	資料４・P27 （９）荷さばき対策 ③荷さばき対策の段階的推進 ・まちづくりの段階別に荷さばき対策のパターンを記載
18	その他	**（倉田会長）** ・これまでの新宿の魅力を空間的に再評価して、メインの通りだけではなく、路地空間というものが、新宿の魅力になっている。多様な用途も新宿の魅力になっている。 ・これから建替えが進むことが想定されるが、その時にただ単純に土地が集約され大規模な開発が起こるだけで良いのかということを考えると、もう少し新宿なりの方法についても議論していくべきだと思う。 ・小規模な建替えについて、どうしたら新宿らしさを維持しながらやっていけるかということを考えるべきだと思う。 ・新宿の空間的、特にヒューマンスケール的な部分を維持していけるのか。当然、高度利用も避けられないことではあると思うが、少なくとも低層階だけでも空間的に維持するという工夫や緩やかなルールが必要ではないかと思う。	資料５・P12 方針２「界隈性のあるパサージュ空間をつくる」 ・誰もが訪れたくなる回遊性と賑わいのあるまちをつくる （ヒューマンスケールによる街並みの統一や賑わいの連続） （様々な規模の建替えを誘導） （通りに面して連続した賑わいを形成） ・誰でも受け入れる多様性のあるまちをつくる

No.	分類 （第2回検討委員会資料）	第2回検討委員会での意見	第3回検討委員会での対応
19	その他	**（森本副会長）** ・自動運転社会になるともう少し多様な使い方になるだろう。手前で降りて車が自動的に駐車場に入っていくということを想定すると、乗降場と駐車場が離れていても成り立つ世の中が 2025 年 2030 年という時代には訪れる可能性が非常に高い。 ・10 年先を見るような視点でまちづくりの方法を考えていくともう少し柔軟な絵が描けるのではないか。	資料４・P22 （８）駐車場施設・駐輪施設 ①隔地・集約駐車場の確保 ・将来の駐車場のあり方として、自動運転技術を活用したバレーパーキング方式を掲載
20	その他	**（新宿 EAST 推進協議会 会長）** ・この地区はずっと民がつくってきており、それが特徴でもある。民地の中で、話を聞きながら何か出来るのが強みだと思う。民がどう考えてきたかという積み重ねで当地区がある。そういったことを踏まえながら我々として目指したい将来像を示していきたいと思っている。	資料５・P7,8 まちの将来像 ・地元まちづくり組織である新宿 EAST 推進協議会のご意見を踏まえて検討していく