

第206回

新宿区都市計画審議会議事録

令和3年10月14日

新宿区都市計画部都市計画課

第206回新宿区都市計画審議会

開催年月日・令和3年10月14日

出席した委員

**青木滋、石川幹子、遠藤新、倉田直道、澤田展志、高野吉太郎、戸沼幸市、中川義英、
三栖邦博、下村治生、渡辺清人、野もとあきとし、沢田あゆみ、かわの達男、
大川瑛里、篠塚一久**

欠席した委員

小田桐信吉、星徳行、増田哲生（代理：梶野警防課長）、井ノ口徹（代理：宮崎交通課長）

議事日程

日程第一 審議案件

議案第357号 東京都市計画道路特殊街路 新宿歩行者専用道第4号線の都市計画変更案について（区決定）

議案第358号 東京都市計画通路 新宿駅北東部地下通路線の都市計画変更案について（区決定）

議案第359号 東京都市計画都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画変更案について（都決定）

日程第二 報告案件

案件1 住宅市街地の開発整備の方針について（都決定）

日程第三 その他・連絡事項

議事のでんまつ

午後2時00分開会

〇戸沼会長 それでは、ただ今から、第206回新宿区都市計画審議会を開会します。

初めに、事務局より今日の委員の出席などについてご報告ください。

○事務局（都市計画主査） 事務局です。

本日の委員の出欠状況ですが、**小田桐委員**及び**星委員**から欠席のご連絡がありました。また、消防署長の**増田委員**は、公務のため欠席の連絡をいただいております。本日は警防課長の梶野様に代理出席をいただいております。また、警察署長の**井ノ口委員**は、公務のため欠席の連絡をいただいております。本日は交通課長の宮崎様に代理出席をいただいております。

本日の審議会は定足数に達しており、審議会は成立しております。

続けて発言方法についてご説明いたします。発言前には挙手をお願いいたします。会長から指名された委員へ事務局がマイクをお持ちしますので、マイクを使用してご発言ください。発言の終了後は事務局がマイクを受け取りに行きます。

事務局からは以上です。

○戸沼会長 それでは、今日の日程と配布資料などについて事務局からお話してください。

○事務局（都市計画主査） 事務局です。

まず、本日の日程です。議事日程表をご覧ください。

日程第一、審議案件、議案第357号「東京都市計画道路特殊街路 新宿歩行者専用道第4号線の都市計画変更案について（区決定）」、議案第358号「東京都市計画通路 新宿駅北東部地下通路線の都市計画変更案について（区決定）」、議案第359号「東京都市計画都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画変更案について（都決定）」、日程第二、報告案件、案件1「住宅市街地の開発整備の方針について（都決定）」、日程第三、その他・連絡事項。以上となっております。

続きまして、本日の資料の確認です。初めに議事日程表です。A4片面1枚です。次に、審議案件に関する資料です。資料1が、議案第357号「東京都市計画道路特殊街路 新宿歩行者専用道第4号線の都市計画変更案について（区決定）」と、議案第358号「東京都市計画通路 新宿駅北東部地下通路線の都市計画変更案について（区決定）」の資料となっております。左上をクリップで留めております。

1枚おめくりいただきますと、資料1-1、A4両面1枚です。次に、1枚おめくりいただきますと資料1-2、A4カラーの冊子がついております。続きまして、資料1-3、A4・A3片面ホチキス止めとなっております。次に、資料1-4、A4・A3片面ホチキス止めです。最後に、参考資料がA4片面1枚についております。

続きまして、資料2が議案第359号「東京都市計画都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画変更案について（都決定）」の資料となっております。左上をクリップでまとめております。1

枚おめくりいただきますと資料2-1、A4片面1枚です。次に、1枚おめくりいただきますと、別紙でA3の折ったものが両面で1枚ついています。次に資料2-2、A3とA4の資料がついております。最後に、参考資料がA4カラーホチキス止めの資料についております。

続きまして、報告案件に関する資料です。資料3が報告案件、案件1「住宅市街地の開発整備の方針について（都決定）」の資料となっております。左上をダブルクリップでまとめております。1枚おめくりいただきますと資料3-1、A4片面1枚です。次に、1枚おめくりいただきますと資料3-2、A4横のカラーの資料となっております。続きまして資料3-3、A4横ホチキス止めの資料です。次に資料3-4、A4横ホチキス止めの資料です。最後に資料3-5、A4横ホチキス止めの資料です。その他、一番下にA3横カラー1枚で参考資料を配布しております。

以上が本日の案件に関する資料です。その他にまちづくり長期計画の冊子を2冊ご用意しております。不足等がございましたら事務局までお願いいたします。

最後に、傍聴の際の注意事項についてです。傍聴人は静粛を旨とし、次の行為を行うことを禁止します。1、言論に対して批評を加えたり、拍手その他の方法により可否を表明すること。2、騒ぎ立てたり、その他の方法により会議の進行を妨害すること。3、場内で飲食、談笑及び携帯電話による通話を行うこと。4、みだりに席を離れ、立ち歩くこと。5、場内で写真、ビデオ等の撮影及び録音をすること。6、その他秩序を乱し、または会議の妨害となるような行為を行うこと。また、傍聴人が係員の指示に従わないとき、または会場の秩序を乱したと認めるときは、退場していただく場合があります。

本日の日程と配布資料、傍聴の際の注意事項につきましては、以上となります。

〇戸沼会長 どうもありがとうございました。

資料の確認はよろしいですか。

それでは、今日の議事を進めたいと思います。

今日は審議案件が3件、報告案件が1件ですので、おおむね4時頃をめどに会議を進めたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、審議に入ります。今日の審議案件の3件は関連する案件ということですので、説明はまとめてお願いします。質疑はその後したいと思いますので、ご協力ください。

それでは、議案第357号「東京都市計画道路特殊街路 新宿歩行者専用道第4号線の都市計画変更案について（区決定）」、議案第358号「東京都市計画通路 新宿駅北東部地下通路線の都市計画変更案について（区決定）」、それから議案第359号「東京都市計画都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画変更案について（都決定）」です。

事務局、お願いいたします。

日程第一 審議案件

議案第 357 号 東京都市計画道路特殊街路 新宿歩行者専用道第4号線の都市計画変更案について（区決定）

議案第 358 号 東京都市計画通路 新宿駅北東部地下通路線の都市計画変更案について（区決定）

議案第 359 号 東京都市計画都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画変更案について（都決定）

○事務局（都市計画主査） 事務局です。

それでは、日程第一、審議案件、議案第357号から議案第359号について、まとめてご説明させていただきます。

議案第357号及び358号の内容につきましては、新宿駅周辺基盤整備担当課長よりご説明いたします。議案第359号の内容につきましては、都市計画課長からご説明いたします。

○都市計画課長 都市計画課長です。

最初に、議案第359号についてご説明させていただきます。

では、お手元の資料2、359号議案の資料をご確認いただきたいと思います。2枚目に右肩に資料2-1と書いてあるものがございます。まずこちらをご確認願います。

最初にリード文のところがございますが、東京都及び西武鉄道は、平成5年に都市計画決定した西武鉄道新宿線複々線化計画（西武新宿駅～上石神井駅間）の都市計画変更（廃止）に向け、手続を進めています。このたび、東京都から都市計画の変更について意見照会がありましたので、回答に当たり審議会に付議させていただいたというものです。この複々線化計画、いわゆる地下急行線と呼ばれているものです。

1の「都市計画変更の概要」ですが、後ほど別紙の資料でもご説明させていただきますけれども、「(1) 対象」の2つ目、区間のところですが、起点が新宿区新宿三丁目、これは西武新宿駅です。終点が練馬区上石神井一丁目、上石神井駅でして、延長として12.84kmということになっています。その下のところに地図がありますが、この地図で右下のところ、西武新宿駅、高田馬場駅から、左側のほうの上石神井駅までということで赤い線を引いており、こちらのほうが複々線化計画の変更に係る部分です。

その下のところで「(2) 変更事項」とありますが、西武新宿駅～上石神井駅間の複々線化計

画の全区間の廃止、それから西武新宿駅（地下）及び高田馬場駅（地下）の廃止ということで、この複々線化計画、上石神井駅から地下に入りまして、駅としましては高田馬場駅、それから終点の西武新宿駅という計画でしたので、廃止するものとして西武新宿駅と高田馬場駅の地下駅、こちらが計画廃止になるものです。

次に、2の「経緯」ですけれども、令和元年6月に都市計画素案の説明会を東京都が実施しています。令和元年7月には、本都市計画審議会に内容についてご報告させていただいております。その後12月に東京都から変更案の意見照会がございました。令和2年10月にはこの変更案について東京都が公告・縦覧、それから意見書の募集を行っております。なお、この際に意見書の提出はなかったと聞いています。

3の「今後のスケジュール」ですが、本審議会でご審議いただいた後、区では東京都からの意見照会に対して回答を行います。東京都ではその後、東京都の都市計画審議会で審議ということで、こちらは10月26日の予定と聞いています。その後、11月に東京都が都市計画変更を行うという予定になっています。

では次に、資料で右肩に「別紙」と書いていますカラー、青色のパンフレットをご確認いただきたいと思います。おめくりいただきますと真ん中に地図があります。これはおおむね先ほどご覧いただいた地図と同じものになりますが、上のところに「あらまし」というのがあります。改めて状況について、こちらを読ませていただきます。「西武鉄道株式会社では、西武新宿駅から上石神井駅までの約12.8kmを複々線化することを計画し、平成5年4月に東京都において都市計画決定しました。当該都市計画は、都市交通の利便性の向上及び円滑化を目的とし、輸送力増強のための線増線の追加変更などを決定したものです。しかし、西武鉄道株式会社は、平成7年1月に、輸送人員の減少及び事業費の高騰を理由に、複々線化計画を延期することを表明しました」、右側のほうを確認していただきまして、「その後、輸送人員の減少、運行形態の改善、車両の長編成化等の施策の効果等により、計画当時190%を上回っていた混雑率が約160%程度まで減少しています。今回都市計画を変更する区間では、引き続き連続立体交差事業の推進や鉄道施設の改良などを講じることとなります。これらにより、当初の目的である都市交通の利便性向上及び円滑化が一定程度図られることから、都市計画を廃止する変更素案を作成しました」というものです。

真ん中のところに、今回都市計画を変更する区間ということが出ております。こちらの都市計画ですが、後ほど計画書でもご説明させていただきますが、西武鉄道新宿線のこの計画につきましては、都市計画としましては複々線化計画の内容と連続立体交差事業もこの都市計画の

中に含まれているものです。この地図の中で右側のほうで、高田馬場駅から中井駅の区間ですが、この図のところで「既都市計画決定区間（連続立体交差計画）」という記載があります。こちらがこの都市計画に含まれているということで、都市計画としましては地下での複々線化、地表部での立体交差、こちらの2つのことがあるというものです。

では、恐れ入りますが、資料2-2をご確認いただきたいと思います。A4横の資料で、こちら3枚のものですが、計画書です。3枚目をご確認願います。

「変更概要」と左に書いてあるものです。今回のこの計画で変更する内容を、こちらに記載しています。一番上の行に、西武鉄道新宿線の変更区間の記載がありまして、右側の変更事項ですが、「廃止（線増線）」ということで、これは複々線化計画を廃止するものです。

2行飛ばしまして、「杉並区下井草五丁目～練馬区関町北三丁目」、「新規追加（連続立体交差事業）」とありますが、これは新宿区外ですが、この西武新宿線の中で新たに連続立体交差事業を都市計画決定するというものです。その下のところを見ていただきますと、左側から「同線 西武新宿駅」、住所がありまして右側の「廃止（線増線）」、それからその下の段で「高田馬場駅」、こちら「廃止」とありますが、こちらは地下急行線の廃止と併せて地下の駅、西武新宿駅と高田馬場駅の施設も決定しておりますので、こちらも廃止するというのを記したものです。

ただ今の資料の1枚目にお戻りいただきたいと思います。

こちら「東京都市計画都市高速鉄道のうち、西武鉄道新宿線を次のように変更する。」ということで、1の線路部分というのがあります。こちらは地下急行線等を廃止した後の計画の内容になりまして、表の中を見ていただきますと一番上のところに西武鉄道新宿線ということで、起点、新宿区高田馬場二丁目、終点、新宿区中落合一丁目、主な経過地、新宿区下落合一丁目、延長約1,690m、右側の備考欄ですが、線路線数2、連続立体交差事業とありますが、これは既に決定しております高田馬場～中井間の連続立体交差事業、この計画がこのまま残るというものです。

次に、A3カラーの総括図と書いてある図面をご覧くださいと思います。

これは都市計画の総括図ですが、右下のところが西武新宿駅から黄色い線を引いておりますけれども、この部分が今回の変更に関わる部分です。上石神井駅から先、左側、西側ですけれども、こちらで西武柳沢駅まで黄色い線を引いておりますが、今回のこの都市計画、複々線化計画の廃止と併せまして、駅で言いますと井荻駅から西武柳沢駅までの間を連続立体交差事業を行うということで、この黄色い線は左側、西武柳沢駅まで変更区間として記されているもの

です。

次にA3横の資料、こちらは計画図です。

これは正面の黒板にこの計画図を貼らせていただいております、4分割されている計画図でして、西武新宿駅から東京都市計画のところですので、東伏見駅の手前までの地図です。皆様のお手元には、新宿区内に関する部分を縮小して、お配りさせていただいております。お手元ですと、まず最初の地図は、右肩に1/4の①というのがあります。正面の黒板のほうで4種類、1/4、2/4、3/4、4/4というものがありますが、さらにその1/4の中でも①、②、③ということで分割させていただいて、お手元にお配りさせていただいております。

まず1/4の①の地図ですが、こちらは西武新宿駅付近の計画図ということになっておりまして、黄色く塗っている部分が今回の変更に関わる部分ということです。1枚おめくりいただきますと、その北側でして、おおむね新大久保駅から北側の部分の計画図ということです。さらにおめくりいただきまして、1/4の③ですけれども、こちらは高田馬場駅周辺の図ということです。この黄色く塗っているところ、高田馬場駅付近は少し線の太さが太くなっておりまして、駅施設もあるということで、このような図になっています。なお、この図の中で真ん中やや左側のほうですけれども、黄色い線から下のところに引き出し線がありまして、「都市高速鉄道西武鉄道新宿線 起点 新宿区高田馬場二丁目」という表示があります。こちらは先ほどご説明しました、既に決定しています立体交差事業の起点が、ここになっているというものです。

おめくりいただきますと2/4の①という図があります。

この図は上が北ということになりますが、高田馬場駅から西に向かう計画図です。さらにおめくりいただき、2/4の②で、右側のほうが下落合駅となっております、左側のほうは中井駅付近というところですよ。

概略ですが、計画図の説明は以上です。

最後になりますが、皆様のお手元に、右肩に「参考資料」と書かせていただいております、資料のタイトルは「沿線の皆さまへ」というカラーの資料があります。こちらは先ほど来ご説明させていただいております、高田馬場駅～中井駅間連続立体交差事業ですが、これは昭和45年に都市計画決定をして、その後事業認可を受けておりますが、その工事に当たって東京都、西武鉄道が作成したパンフレットです。こちらは、参考ということでつけさせていただきました。

長くなりましたが、説明は以上です。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 それでは、続きまして、議案第357号、それから議案第358号についてご説明させていただきます。資料につきましては資料1です。

1枚おめくりいただきまして資料1-1をご覧ください。

1の「趣旨」です。

区と都は、更新期を迎えた駅ビルの建て替えを契機として、誰にとっても優しい「新宿グランドターミナル」とするため、平成30年3月に「新宿の拠点再整備方針」を策定いたしました。

この整備方針の中に、グランドターミナルを一体化して整え、まちとつなぐ歩行者空間を構築するため、「西武新宿駅とJR・丸ノ内線との乗換経路の拡充」等が位置付けられています。

また、整備方針の実現に向けましては、都市計画の変更を段階的に進めていくこととしています。

一方、西武新宿駅と東京メトロ丸ノ内線の新宿駅を結ぶ地下歩行者ネットワークにつきましては、西武鉄道新宿線複々線化計画、いわゆる地下急行線の改札外コンコースとして整備される予定でしたが、現在、先ほど都市計画課長より説明がありましたとおり、東京都と西武鉄道により地下急行線の廃止の都市計画の手続が進められているところです。

こうしたことから、区は、駅とまち、まちとまちの回遊性及び駅と駅の乗換利便性の向上を図るため、地下急行線の改札外コンコースに代わる、都市計画通路の都市計画変更手続を進めてまいりました。

この度、都市計画変更案のとおり都市計画決定を行うため、本審議会に付議するものです。

2の「経緯」についてです。

本都市計画につきましては、令和3年4月26日に都市計画変更素案の説明会を開催しています。また、7月7日には都市計画変更案の説明会を開催し、併せて都市計画変更案の公告・縦覧、意見書の受付を7月21日まで行ったところです。また、7月9日に、本審議会に都市計画変更案についてご報告させていただいたところです。

3の「都市計画変更案」についてです。

都市計画変更案については、7月9日にご報告させていただいた内容と変更はありませんが、改めてご説明させていただきます。

資料1-2をご覧ください。

1枚おめくりいただきまして1ページには新宿グランドターミナルへの一体的な再編についての経緯、2ページには新~~YYY~~宿の拠点再整備方針の概要を示しています。今回の都市計画変更の対象につきましては、1ページ下段の位置図において赤色で示しています、西武新宿駅と東京メトロ丸ノ内線新宿駅をつなぐ地下通路を位置付けるものとなっています。

1枚おめくりください。

3ページには新宿駅周辺の歩行者ネットワークの概要を示しています。新宿駅周辺の地下歩行者ネットワークは、中ほどの図で記載していますとおり地下街などにより構成されていますが、オレンジ色の点線で示す部分など一部接続されていない区間があります。また、左下の図にある現状の歩行者動線の地上部では、西武新宿駅と新宿駅間の移動につきましては、幹線道路等を横断できる空間が不足しており移動しにくくなっています。また、地下部の移動では、右下の図のとおりサブナードやメトロプロムナードを経由する必要があって、大きく迂回しなければならないような現状となっています。

4ページをご覧ください。

地下通路の概要を示しています。新宿の拠点再整備方針では、方針2において、グランドターミナルを一体化して整えるため、西武新宿駅とJR・丸ノ内線との乗換経路の拡充や、ユニバーサルデザインで段差のないターミナルを整備することを位置付けています。今回の都市計画の変更により地下歩行者ネットワークの拡充を図ることで、新宿サブナードとメトロプロムナード間が地下通路で結ばれることで、まちとまち、駅とまちの回遊性の向上、西武新宿駅と新宿駅間の乗換利便性を向上、歩行者ネットワークの重層化により歩行者流動の分散化、地下通路内に縦動線となるエレベーターを整備し、新宿サブナードとメトロプロムナード間のバリアフリー動線を形成することを目指しています。

中ほどの右の図には、西武新宿駅から新宿駅周辺の地下歩行者ネットワーク構成を示しています。既存の地下通路としましては、紫色の新宿サブナードとオレンジ色のメトロプロムナードがあります。また、計画といたしまして、水色のガード下の新宿歩行者専用道第3号線が都市計画に位置付けられています。緑色の破線が西武鉄道新宿線複々線化計画、いわゆる地下急行線で、現在東京都により都市計画の廃止に向けた手続が進められています。

今回新たに都市計画に位置付ける地下通路は、もともと地下急行線の改札外コンコースとして整備される予定でしたが、先ほどご説明したとおり廃止に向けた手続が進められていることから、本区間の地下歩行者ネットワークを確保するため、新たに新宿駅北東部地下通路線として都市計画決定を行っていくものです。

一番下の図面をご覧ください。

新宿サブナードとメトロプロムナード間をつなぐ地下通路の断面イメージです。右が新宿サブナード側、左側がメトロプロムナード側を示しています。この区間の延長は約140mで、通路の有効幅を6mとして計画しています。また、新宿サブナードとメトロプロムナードには床レベルに高低差があることから、メトロプロムナード側の接続部に階段、エスカレーターに加え、

バリアフリーに対応したエレベーターを設けることとしています。

1枚おめくりください。5ページは都市計画変更案の概要を示しています。現在、新宿サブナードから西武新宿駅方面には、上の図の黄色で示しています特殊街路新宿歩行者専用道第4号線が道路として都市計画決定されており、整備済みとなっています。今回、西武新宿駅から新宿駅東口をつなぐ南北の地下歩行者ネットワークを形成するため、特殊街路新宿歩行者専用道第4号線を廃止いたしまして、一体的な都市計画として下の図の赤色で示しています通路、新宿駅北東部地下通路線を新規に追加いたします。新宿駅北東部地下通路線の延長は、既存の140mの区間と新たにつなぐ区間の140mを足した約280mとなっています。また、通行可能な幅として6mと計画していきまして、図面中央の新宿歩行者専用道第3号線との接続部分は、交差箇所となるため幅18mとし、ゆとりある空間を確保しているといったことになっています。

お手元の資料1-3、それから1-4につきましては、都市計画図書となっています。説明が重複しますので、こちらの説明を省略させていただきます。

1枚目の資料にお戻りください。裏面をご覧ください。

4の「都市計画変更案の縦覧、意見書の受付、説明会について」です。縦覧・意見書の受付は、令和3年7月7日から7月21日まで行いました。意見書の提出は、ございませんでした。

次に、説明会についてです。

一番最後に添付した右肩に参考資料と書いた資料をご覧ください。

説明会は令和3年7月7日に昼の部、夜の部の2回開催しました。会場は新宿ファーストウエストです。出席者は昼の部、夜の部合わせて34名にご参加いただきました。

説明会当日の主な質問、意見等についてです。「(1) スケジュールについて」です。都市計画通路の着工や供用開始の時期はいつ頃を予定しているのか、といったご質問をいただきました。回答といたしまして、本都市計画通路については今年の11月都市計画決定を予定しており、その後、設計や関係者協議などを進めていくこととなります。また、施工に当たっては、近接する新宿駅直近地区土地区画整理事業との調整も必要となるため、現時点では具体的な着工、供用開始時期は未定です、とお答えしました。

「(2) 工事施工業者について」です。工事施工業者の選定の方法や基準について知りたいといったご質問がありました。回答といたしまして、本都市計画通路の整備は西武鉄道株式会社が事業予定者となっております。このため、西武鉄道が工事施工業者を選定することになると考えられますが、現時点ではどのように施工業者を選定するかお答えできません、と回答しました。

それから「(3) の計画の内容について」です。新宿歩行者専用道第4号線の都市計画上の位置付けについて教えてほしいといったご質問がございました。回答といたしまして、新宿歩行者専用道第4号線は既に都市計画決定されており、整備済みとなっています。今回の都市計画変更では西武新宿駅と新宿駅間を結ぶ南北の地下歩行者ネットワークを形成するため、新宿歩行者専用道第4号線の都市計画を廃止し、その区間を含めて一体的な都市計画として、新宿駅北東部地下通路線を新規追加するものです、と回答しました。

裏面をご覧ください。

都市計画通路が整備されることにより、地下での西武新宿駅から新宿駅の乗換えは、メトロプロムナードへ迂回している現在の経路と比べ、どれぐらいの時間短縮が見込めるのか、といったご質問でした。回答としまして、西武鉄道株式会社が4月26日に行ったプレスリリースでは、約6分間の時間短縮が見込めると試算しています。ただし、これは西武新宿駅における混雑時の乗換移動速度によって試算されているため、歩く速度等によって短縮される時間が変わってくるものと考えられます、と回答しています。

それから地下通路の地上への出入口は計画されているのか、というご質問があり、本都市計画通路の地上への出入口は、角筈ガード側、新宿サブナード側の2箇所を想定しています、と回答しました。

それから「(4) バリアフリーについて」です。現状で新宿サブナードに地上部までのエレベーターがないため、今回の都市計画通路の整備によって、地上までつながるエレベーターを設置できないか、といったご意見でした。回答といたしまして、現在、新宿サブナードとメトロプロムナード間にフロアレベルで約6mの高低差があります。これを解消するため、新宿サブナードとメトロプロムナードを結ぶエレベーターを設置する予定です。将来的にはこのエレベーターを地上までつなげるように引き続き検討していきます、と回答しました。

それから、都市計画通路に設置を予定しているエレベーターについては、ストレッチャー等にも対応できるように、最低でも15人乗りが欲しい、といったご意見をいただきました。回答といたしまして、エレベーターは24人乗りを想定しているということで回答しました。

それから、都市計画通路にエレベーターは何台を整備する予定なのか、といったご質問があり、エレベーターの整備台数は1台を予定しています、と回答しました。

資料1-1にお戻りください。

最後に「今後のスケジュール」についてです。都市計画の決定・告示を本年11月に予定しています。

説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○戸沼会長 どうもありがとうございました。

それでは、ちょっと順番が前後しますが、まず議案359号「東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線の都市計画変更案について」、これは都決定ですけれども、ご意見やご質問がございましたら、どうぞお願いいたします。

○下村委員 下村でございます。

今、359号ということで少しお話をしたいと思っておりますけれども、まず初めに、この計画を廃止するということによって当該区間のいわゆる開かずの踏切、あまりいい言い方じゃないのかもしれませんがけれども、この部分についてのこれからの改善についてはどんなふうになっていくのかというのが、非常に区民の皆さんも心配されると思うんですけれども、この点についてはいかがでしょうか。

○戸沼会長 どうぞ、お願いします。

○都市計画課長 都市計画課長です。

本件の複々線化計画は、輸送力の増強ということで行ったものですが、一方で、今、地表を走っている線路に加えまして線路が増えるということになりますと、地表部のところでの電車の本数は減になるという中で、この複々線化計画で開かずの踏切の対策につながるものと考えていたところなんです。この複々線化計画が廃止になりますと、開かずの踏切対策というところでは、見込みとしてなくなるような状況にあると考えられるところです。

そうした中で、先ほどご説明させていただいておりますけれども、連続立体交差事業という都市計画が定められておりますので、今後、決定されているこちらの事業の役割が増してくるものと認識しているところです。

○下村委員 ありがとうございます。

そうすると、例えこの今回の都市計画決定があっても、この連続立体交差化の都市計画というものが生きていて、引き続きこの開かずの踏切対策というものは視野に入ってしっかりと検討していただけると、こういうことで、繰り返しになりますけれども、よろしいのでしょうか。

○都市計画課長 おっしゃるとおりでして、こちら複々線化計画は廃止となりますが、連続立体交差化の都市計画はそのまま残っているということですので、こちらを踏まえ、今後これまでどおり、これまでも増してですけれども、開かずの踏切対策ということで区として取り組んでいきたいと考えているところです。

○下村委員 ありがとうございます。本当にこの地域の方々にとっては、というか新宿区に

とつても、この開かずの踏切については、大変大きな議論が起きておりましたところですので、ぜひ新たな課題ということで、しっかりとこの連続立体交差化について、これからも議論をしていただければと思っております。よろしくお願いいたします。

○戸沼会長 他にどうぞ、ございましたら。

○沢田委員 すみません、沢田です。

今の開かずの踏切との関連なんですけれども、もともと住民の皆さんからの開かずの踏切解消の要望というのがすごく強くて、区議会としても東京都に意見書を上げたりしていたんですよ。それで11年前ですか、2010年6月にも出していたんですけれども、そのときも複々線化の対象に中井からはなっていないんだけれども、地下化の促進と、あと踏切システムの見直しを求めているんですね。そのときの要望との関係で今回の計画変更というのがどういうふうに影響するのかしないのか、地下化の促進とか、あと踏切システムのほうも何らか改善の見通しがあるのか、これまでどう対応されてきたのかというのを確認をさせていただきたいと思いません。

○都市計画課長 まず踏切のシステムですけれども、その2010年からの比較ではないのですが、現在の状況ということで申し上げさせていただきますと、今は警報時間制御といいまして、いわゆる賢い踏切というものが区内の踏切でも設置されておりまして、急行、各停というその種別によって踏切の開まる時間というのを調節する、そういうシステムを踏切では今導入しているということです。

また、他に踏切の対策としまして踏切の支障検知装置といいまして、何か支障物があるとすぐ検知できる、そういうシステムも導入しているということで、西武鉄道では、新宿区内の踏切については、しっかりそういう対応をしていると聞いています。現在できることは対応しているということですが、あわせて今後も、技術の更新などがありましたら、それに合わせて対応していきたいということで聞いているところです。

踏切自体はこうした状況というところですが、先ほどのお話の繰り返しになって恐縮ですが、複々線化計画、これができるといことは非常に踏切対策にはなるということでしたが、一方で、踏切対策ということでは立体交差化ということも一つの方法だと思いますので、こういう点も含めて今後も東京都には引き続き働きかけ、要望等はしていきたいと考えているところです。

○沢田委員 地下化の促進については、いかがでしょうか。

○都市計画課長 地下化ということですが、現在の立体交差は、高架化ということで

都市計画が決定されているところです。実際にどういう手法でやっていくのかということは、今後検討していく必要があると考えておりますが、現時点では高架化というところで決定されているところですので、その点を踏まえてどういう方向で行われるのが適切かというのは、改めて今後検討などしていく必要があると考えております。

○戸沼会長 どうぞ。

○中川副会長 中川です。この廃止については賛成なんですけれども、この図面、新しい計画のこの図面もしくは都市計画の新しい内容だと、地下式と嵩上式とそれぞれ行いますよという話が、この図書のところに書かれていますよね。横書きの都市高速鉄道の変更（東京都決定）ということで、内容に関して嵩上式であるとか地表式であるとか地下式であるとかというのがそれぞれのところに書かれています。それで、これはこれでいいんですが、図面のほうで高田馬場駅の近傍、これ地下式って書いてあるんですよね。図面のほうです。図面の例えば計画図の1/4の③、これで「都市計画変更区間」と書いてあって、その下に「地下式」って書いてありますよね。それから大きくカーブして放射7号に沿ったところも「地下式」って書いてありますよね。この地下式の意味、前の計画は嵩上式っていいですか、高架だったんだけど、ここの図面では地下式という名称が入っているのはどういう解釈をすればいいんでしょうかということ、少し説明していただいたほうがいいのではないかなというのが、まずは質問です。

○都市計画課長 説明が十分でなくて申し訳ございません。まず今、**副会長**ご指摘の図面の1/4の③、高田馬場駅周辺のところで「都市計画変更区間」、その下に「地下式」と書いてあるもの、こちらのほうの内容だと思いますけれども、この地下式は、今回都市計画の廃止をしようとする、いわゆる地下急行線と言っています複数線化計画、こちらの内容のことをこの地下式というのは言っているものです。

複数線化計画のほうは、地下急行線と言っていますとおり、上石神井駅から地下に入りまして高田馬場駅、西武新宿駅とも、地下のところでの計画ということで、その計画を変更するというので、ここのところで地下式という表現をしているというものです。

一方、先ほど嵩上式というお話をいただいたんですけども、これは計画書のほうのお話しいただいたかと思えます。計画書の1枚目のところで、左側の「内訳」と書いているところのこの行で高田馬場二丁目から中落合一丁目、約1,690m、嵩上式というところのお話かと思うんですけども、これは同じこの都市計画の中でなんですけども、嵩上式は連続立体交差の都市計画の内容です。それが嵩上式ということになるものですから、図面にはこの表現があるという

ことで、中井～高田馬場駅間で言いますと、今ある線路に対しまして線増線、複々線化計画としては地下に線路が入ると、それで複々線化という都市計画があり、さらに地表のものは嵩上式とする都市計画があると、2つの都市計画があるということで、それで地下式、それから嵩上式という表現をしているというものでございまして、今回はそのうち地下式の複々線化、線路を増やすという、そちらの廃止が変更の内容になっているというところです。

○中川副会長 廃止は分かるんですが、これは新しい計画図ですよ。新しい計画図に廃止される地下急行線の地下式というのが記載されるんでしょうかという質問で、この図面を見ると新しいところは嵩上式で書いてあって、同じような表記で地下式って高田馬場のところが書かれているんです。そうすると僕なんかは単純ですから、高田馬場の周りは地下式なんだと思う、今のご説明はそうではなくて、従来の連立で今のところは嵩上式、いわゆる高架化事業で動いているので、それと変わりませんというご説明なんだけれども、それから図書のほうも、それぞれの区間のところで嵩上式とか地下式って書いてあるから分かるんだけれども、図面だけがここに地下式って書かれてこの図面が、いや、こういう図面の作り方をするんですか、新しい都市計画図として。その点がちょっと分かりにくかったものですから、質問させていただいたということなんだけれども。

○都市計画課長 決定をいただければこの地下式はなくなるものです。今回この都市計画変更をする内容ということで、現行で地下式の複々線化での計画がありますということで、こちらの表現が入っているというところです。確かに今おっしゃっていただいたように、これが何かそのまま残るのではないか、ここの立体交差についても地下式かという誤解を招くというところは、おっしゃるとおりかと思います。ただ、ここの計画図の作りとしては、大変恐縮ですが、こちらは変更する部分が地下式ということで、このような表現を入れさせていただいているというものですので、ご理解いただければと思います。

○戸沼会長 どうぞ、**石川委員**。

○石川委員 資料の2-1で、平成5年に都市計画決定した複々線化計画ってありますよね。平成5年の都市計画決定ですね。それで私ちょっと事前の説明のときに、これ今配布されてちょっと分からないんですけども、これがありますよね。これを見ますと、この立体交差のほうは昭和45年ですから都市計画、今日のは一緒って書いてあるけれども、こちらのほうが先なわけですよ。それで、それが一緒というのはどこにも書いていないので、違う都市計画なのかどうか、そこが何かクリアにならないといけないと思うんです。それで要するに今日の議案は複々線化計画、平成5年の説明の中に連続立体交差もありますよと、事業って出ているんです

けれども、都市計画自体が違うはずですよ。それが1点。

それと参考資料を頂いて、これ見ますと竣工予定が昭和49年って書いてあって、もう47年たつんですよね。これはやっぱり説明がないと、ここに1行、連続立体交差事業は残りますよと言われても、やっぱりそれは47年どうなっていたのかということ、それが2点目。

それからもう一つここに非常に面白いことが書いてありまして、「工事のあらまし」ということで、それでこの工事は放射7号線ですね。近接並行しているから、発生する事故を防ぐために踏切を除去して高架化すると、つまり放射7号線がビューンと来るので危ないですよということで、それ誰が工事するのかと思ったら、「この工事は西武鉄道株式会社が東京都より委託されて近く着工する予定」ということで、つまり東京都が放射7号線を建設するので危ないと、住民の方の命を守るために、西武鉄道じゃなくってお金を出すのは事業者は東京都ですよ書いてありますよね。今回もそうなのか。そうすると、要するに西武鉄道じゃなくって東京都がお金を出して住民の安全のために、つまり放射第7号線という根幹的な道路事業をするからという話ですよ。そうすると何か非常に、私はてっきり高架にするんだから、今の今までお金を出して工事をするのは西武鉄道だと思っていたんですけども、そうじゃないんですよ。ですからやっぱりこの追加、付録みたいに連続立体交差事業がありますよと言うのではなくて、それがなぜ47年も放置されているのか、それから安全はどうするのか、複々線化は複々線化でなしということで私は構わないと思うんですけども、やっぱり地表部の安全、住民の命の安全ということに対して、もう少し説明がないと分からないのではないかという意見です。

○都市計画課長 3点いただきましたが、まず1点目の都市計画としての複々線化計画、それから立体交差事業ということで入っているというところですが、こちらの都市計画の中で確かに内容的には複々線化計画と立体交差は別のものであるのですが、都市計画としてはこの都市高速鉄道西武鉄道新宿線の都市計画として1つにまとめているというのが、今の現状です。もともとは、委員がおっしゃっていただいたようにこの立体交差、高田馬場～中井間での立体交差というのが最初ですので、平成5年の複々線化計画の計画ができる前は、まず立体交差の都市計画があったというところですよ。平成5年に複々線化計画の都市計画が決定されたときに、その新宿区内の立体交差に追加された、都市計画としては複々線化が追加されたというものです。

その後、西武新宿線の中の他の区間でも連続立体交差の都市計画が決定されておりますので加わっておりますが、そうした中で今回、複々線化計画の廃止をするということになっているものですから、その平成5年に追加しました複々線化計画の部分、線路を増やすというその内

容を今回は廃止するという事になっているものでございまして、そうすると連続立体交差については特に変更しませんので昭和45年に都市計画決定したその内容が、そのまま継続していくということになるものです。

それから2点目ですけれども、この昭和45年に都市計画決定したその事業についてということですが、当時これは東京都や西武鉄道が、これを進めていきたいということで都市計画を決定したということがございますが、当時近隣の方々などにも説明していく中で賛否あったということで聞いております。そうした中で、なかなか東京都も事業を進めることが当時できなく、実は都市計画決定の後、事業の認可も受けたのですが、その後、事業が失効してそのままの状況が続いているということで聞いております。当時はいろいろなご意見がある中で、そのときは進められなかったという状況だったと認識しております。

また、3点目に、踏切等の安全性という視点ですけれども、これについては、踏切の対策というのは非常に大事なところだと思っております、これは先ほど来お話しさせていただいているところもありますが、区としても踏切についての対策ということは、東京都及び西武鉄道にこれまでも申し上げてきているところです。そうした中で、西武鉄道では技術的なものや仕組みを導入するというをやっているところですが、一方で、この事業につきましてはこれまでも要望等をしてきているところですが、実際に東京都にも働きかけをしているところです。

○石川委員 分かりました。そうしたらやはりここに都市計画変更区間とだけ書いてあるんですけれども、同時に高架というのは、いろいろ反対があったとしても都市計画としては生きているわけですよね。そうすると、高架で変更なしとか書いておいた方が非常に分かりやすいものになるんじゃないかという意見です。

○戸沼会長 かわの委員、どうぞ。

○かわの委員 かわのでございます。

2点聞きたいんですけれども、最初の1点目は、例の連続立体交差といいますか、その関係ですけれども、地下急行線ができて複々線化になれば、少なくとも現状で言えば高田馬場から上石神井までは急行あるいは特急は現行地上を走っていますが、それは多分地下線を通るだろうと思ったんですよね。とすれば、今の地上線を通るのは基本的には各駅停車がこの区間を走ると、そういうふうになれば、少なくとも急行が特急が追い越すのを待つというそういう時間とか、そういうスペースも必要なくなってくるんじゃないかなと、具体的に言えば、この区間いっぱいありますけれども、いわゆる沼袋だとか鷲ノ宮もあるんですけれども、新宿区内で

言うと中井駅がそうです。急行が通過するために各駅停車が待っているんですよ。そのことによって、急行が通過したらまた今度は各駅停車が出ていくから、踏切はますます開かないんですよ。そういう意味からすると地下急行、複々線化がなくなるということは、やっぱり地上のところ、悪化はしないかもしれないけれども、全く改善をしない。そういう意味では、複々線化になって急行や特急が地下を走れば地上を走るのは各駅停車ということで、極めて通過待ちという形での開かずの踏切というのは、少なくとも解消されるんじゃないかなと私は思っていたんですけども、これが廃止されるということであれば、ますます連続立体交差ということをしちんとやっていかないと本当に、これ以上ダイヤを増やさないかもしれない。でも、増えれば増えるほど、そういう通過待ちなんかのことを考えたときにますます踏切が開かなくなるということで、ぜひ連続立体交差をしてほしいと思います。さて、連続立体交差をやるということで、少なくとも中井～高田馬場間に変更ありませんと言うけれども、今回新たに武蔵関とかのもっと西側が追加されたわけですよ。そうすると、この下落合駅付近の部分の工事がますます遅れるのではないかと。それとこっちは別ですというふうになれば、それはそれでいいんですけども、やっぱりそうはいってもあっちもこっちもやるということではできないだろうから、逆に言えば、地下化がなくなったことによって地上は全く改善されない、あるいは、特急や急行が増えればもっともっとそういう面では列車の密度が上がるという、とりわけ中井駅付近では。そのことを考えたら、やっぱり連続立体交差をしっかりと早くやってほしいと思うのが1つです。

それからもう一つは中井、この地図を見ても中井と妙正寺川までの間が空白になっていますよね。この地図を見ると、連続立体交差の「都市計画変更のあらまし」のところで、連続立体交差区間ということで高田馬場から中井駅の手前までがなっています。それから中井駅とそれから新井薬師前駅の手前の妙正寺川のところの間は、なぜか空白なんです。これは何なんですか。ここはやらないということなんですか。ここは大きな踏切はないですけども、小さい踏切が中井駅とそれから妙正寺川の間には、結構小さい踏切がたくさんあるんです、生活道路ですから。その辺はどういうふうになるのか、その2点、最初にお聞きをします。

○都市計画課長 まず1つ目のお話ですけども、複々線化計画が廃止されるとなると、開かずの踏切対策という点では解消に向けてということでは後退する話かなというところはありますので、そうした中で委員も今おっしゃっていただきました連続立体化を進める、こちらのほうが重要になるという認識は私どももしているところです。

それから、2点目のところで中井駅から妙正寺川までというお話がございました。確かにこ

の部分のところは、中井～野方間と言っておりますが、実質的にはこの地図に出ているとおり、妙正寺川から西側の区間が連続立体交差の事業区間ということになっております。ただ、この中井駅から西側のところを仮に連続立体を行うとなりますと、中井駅のところも連続立体交差、高架化もしくは地下化というのが必要になってまいります。そのときに、中井駅は高架ということになりますと上部に山手通りが走っておりまして、その上まで上げる必要が出てくるというところがあります。一方、地下ですけれども、地下のほうは首都高速または大江戸線が通っているということで、その下を通らなければならないということでかなりの大深度ということになってまいります。そうなりますと実際かなり難しい、高架にしる地下にしる中井駅の部分というのはかなり難しい状況にあると思っております。

そうした中で新宿区では、ご承知のとおり平成28年に中井駅南北自由通路を設けさせていただいております、こちらのほうで歩行者の方々、踏切を渡らずに南北間の行き来ができるようになってきているというところではあります。おっしゃっていただいたように、中井駅西側のところの踏切、生活で使われているというところではあります、そちらについても当然、踏切対策ということではしっかり考えていく必要があるということは認識しております。ただ、この部分、中井駅から西側の区間の区間につきましては、立体交差でなく踏切対策をしっかりしていく、そういう考え方で進めていきたいというところではあります。

〇かわの委員 鉄道事業的に見て、特定の区間に中抜きみたいな形で踏切がありますなんて、そんなところというのは基本的にないと思いますよ。結局、地下にしる高架にしる連続立体交差となれば、それはそれでずっと懸案であった例えば小田急なんか、東北沢からずっと向こう側は進んだわけで、その手前がまだ工事になっていないのは、それは駅までなっていないですけれども、この区間だけ現状のままですというのは、しかも、さっき言ったように地下化、急行がなくなるということであれば、当然中井駅に入るための追越しの線路に入ったり出たりするということで、やっぱり大変電車の混雑はするわけで、ここはやっぱり地下化をなくすということであれば、その影響としてここがあるので何とかぜひ考えていく必要があるだろうというふうに思いますので、これはこの区間だけ空白で「分かりました」というふうにはちょっと私は言えません。以上が1点目です。

もう一点目は、地下化がなくなるということで、そういう面では途中はほとんど駅がないですから大丈夫なんですけれども、西武新宿駅と高田馬場駅というのはもともと計画として駅が造られるはずでした。西武新宿駅の場合は既存の駅よりももう少し南側といいますか、JRとかそちらに近いほうに駅が新たにできるような、そういう感じでしたけれども、それはそれで

いいと思いますけれども、高田馬場駅は既存の駅の真下に地下駅を造るという、たしかそういう計画だと思うんですね。ということは、あの高田馬場、現状の駅は以前何年か前ですか、バリアフリーということで、建物が古かったというのもあって、新しくエレベーターをつけたり、そういうことは行いました。しかし、今の現状の駅は地下の駅に対応できるようなそういう構造になっていると思うんです。そうすると、その地下駅がなくなったということで高田馬場の今の既存の駅というのはそのままになってくるのか、あるいはそれらも含めて何か対策を、対応をされるのか。というのは、そのことによって例えばJRとの乗換跨線橋の問題だとか、あるいはエレベーターで直接JRやあるいは地下鉄に乗換えができない。そういうのは地下駅の中でまた解決できるんじゃないかなというふうに期待もあったわけですが、それがなくなると、今でもエレベーターで乗り換えるには、一回外へ出て雨に濡れてJRに乗り換えなきゃいけない、地下鉄に乗り換えなきゃいけないという状況なんで、その辺で西武新宿線の高田馬場駅のその地下駅がなくなるということによって、既存の駅自体はどんなふうになるのか何か聞いていますか。分かったら教えてください。

○景観・まちづくり課長 景観・まちづくり課長です。

今、高田馬場駅のご質問がございまして、現在、高田馬場駅周辺では、昨年度に、鉄道事業者、学識経験者を含めましたまちづくりの検討会というものを立ち上げております。また一方で、まちの組織の代表者として町会ですとか商店会の代表者、こういう方の集まりでつくっているまちづくり協議会、こういう2つの組織を立ち上げておまして、現在そちらの2つの組織で連携して、高田馬場駅も含めた周辺のまちづくりというのを検討しています。この中で今現在、高田馬場というのは障害者施設が周辺にも複数点在しておまして、福祉のまちというようなイメージがありますので、どういうふうに今後、駅とまちをつなぐ動線ですとか、また、まちの周辺、どういうふうにユニバーサルデザインを向上させていくか、そういうような検討を現在しておまして、今後、令和4年度にまちづくりの方針を策定をいたしまして、この方針に基づいて周辺の民間の開発の活力を活用したり、鉄道事業者のご協力をいただいて、今後どういうまちにしていくかというのを現在検討していると、そういうような状況です。

○かわの委員 私が聞いているのは、そういうまちづくりの問題もありますけれども、西武線の高田馬場駅の問題、あれは仮設とは言えないけれども、地下駅を造るために、ちょっと見れば分かるけれども、桁が載っかっているだけみたいになって、永久構造物にはなっていないんですね。だから、そこでまた何かそういうことで高田馬場駅の大きな変化なり、あるいはそういう問題があるのかないのか、その辺については西武鉄道側から何か聞いていますかとい

うのを、ちょっと聞いたんです。

○景観・まちづくり課長 地下の活用というところですけども、今現在の都市計画は、一部BIGBOXの下も活用したような感じでの地下の駅というのが計画されていたというふうには聞いています。ただ、その地下駅を造るにはBIGBOX等々が支障になっているという状況がありますので、純粹に現在の都市計画が残った段階で駅の単純な改造だけでは解消できないというようなお話は聞いておりますが、詳しい具体的な支障になるお話、細かいところまでは聞いていないというような状況です。

○戸沼会長 どうぞ。

○中川副会長 2点ほど、この計画変更はいいのですが、三度目の正直だか四度目の正直だか分かりませんが、西武鉄道は連立事業を実施してもいいという思いがあるんでしょうかというのが非常に素朴な疑問で、計画決定してもやらないよというのがこれまで続いたわけです。ですから今回、計画を元の案に戻しますということは、いいのですが、西武鉄道は連立をやる気がちょっとはあるんでしょうかと、要はこれは計画決定するということは線増じゃありませんから連立ですから、道路財源であるとか、いわゆる都市サイドのお金が入りますということですね。線増は西武鉄道が費用負担をしますということですけども、そうじゃない形なんで、計画決定する上でちょっとは責任持たなければいけないかなというところで、西武鉄道はちょっとはやる気を見せてくれているんでしょうか。

それから先ほどの新井薬師から先の話は、これはいろいろと検討していただくしかないのかなど。中野区では、中野区議会、区民、区が一体となった期成同盟が、ここから東西線に地下で相互直通するということを決議しているわけです。新宿区はされていないわけですね。妙正寺川から先は中野区からすると関係ないんですね。開かずの踏切対策は今後ともどんどん言っていくしかない。それは東京都のほうにも要望するし、西武鉄道にもここ何十年もほったらかしている開かずの踏切対策はちゃんとやってくださいというのを、言っていくべきだと思うんですけども、今後というか将来の方向性というのも見ながら、この都市計画変更というのを考えていくべきです。今の段階では私はこれで賛成ですが、4回目の逆転劇を受けないようにしたいなというのが個人的な思いです。

○戸沼会長 ご意見のようですけども、どうぞ。

○都市計画課長 今回ご意見いただくのは、あくまでも複々線化計画の廃止であるということとは改めて申し上げます。こちらの立体交差事業はもう既に決定されているものであり、私どもとしても、それは進めていく必要があるという認識は持っているということです。ただ、

西武鉄道から具体的にその話を今聞いているかと言うと、そういう話ではございません。今後、今進めているところもありますけれども、それぞれの区間で期間もありますので、順番ということになるかもしれませんが、事業としては実施していただきたいと考えているところです。

また、議会の関係もありましたが、私が申し上げるのは恐縮なのですが、開かずの踏切対策については、これまでも議会のほうでも各議員の皆様からいろいろご質問等をいただいております、そこのところはしっかり区としても取り組むべきだということをお願いして、それに対しては区としても取り組んでいきたいということでお答えさせていただいているということで、これまでもいろいろ議会の中でもご議論いただいているというところです。

○戸沼会長 どうも。大分時間が押していますんで、もしあれだったらもう一問ぐらいありましたらどうぞ。

○渡辺委員 説明ありがとうございます。回答は結構です。意見と要望ということで、様々今ご意見が出ております。それで、今回この複々線化を廃止しないと次の段階に進めないということでした。ただ、先ほどこの立体交差の昭和45年ぐらいのお話の、まだこの計画は生きてると、しかしながら、今回この複々線化を廃止して例えば上井草や武蔵関とか、そちらの立体交差を開始するという話があって、さっき**かわの委員**からもお話があったけれども、私たちは先にもっと立体交差の事業が元々あったわけですね。今回この複々線化を廃止することによって、この事業ができてくるということです。正直新宿区としては不愉快です。大変不愉快な話です。ですから、この複々線化には賛同はしますが、ぜひ要望として、この開かずの踏切問題はもうずっと続いております。当時昭和45年のときに東京都が地元の人とどういいう話合いをしたか分からないんですが、ぜひとも新宿区としても、例えば地元の町会の方や、今こういう話が前はあったんだけど、厳密に調査をしていただいて、いかに住民が困っているかというのをまず進めていただきたい。

下落合の駅の横の線路って非常に交通の量も多く、人も多く通るんです。ピーク時は1時間の間に50分以上閉まっているんですね。そういった状況で、目の前には新目白通りがあって車は渋滞する、人も通れないという状態になっている。私は地元じゃないけれども、そういう話がどんどん入ってくるわけです。ですから申し訳ないんですけども、この複々線化は分かりました。ただ、ぜひとも東京都のほうに、引き続き新宿区の開かずの踏切対策に対してぜひしっかりご要望していただいて事業を進めていただきたい、そのように要望しておきます。

以上です。

○戸沼会長 どうぞ。

○野もと委員 野もとでございます。

この都市計画を廃止する変更案につきましては、今様々委員からご質問等がありまして、私自身よく理解できました。また、この「あらまし」のところでご説明をいただきましたところに、「引き続き連続立体交差事業の推進や鉄道施設の改良などを講じることとなります」とあります。このように引き続き、また、これまで以上にぜひ推進をお願いしたいと思います。

以上です。

○戸沼会長 ありがとうございます。大体時間ですので集約してもよろしいでしょうか。

一番大きな問題、今日の議論では、開かずの踏切対策というのが非常に多くの意見が出たんで、これについては会としてしっかり付帯意見を書かせていただいて、ひとまず全体の計画としては是とすると、ただし、付帯意見についてはまた文面を事務局と相談してつけることにしてという集約でよろしいでしょうか。

〔「はい、よろしくをお願いします」と呼ぶ者あり〕

○戸沼会長 ありがとうございます。

それでは、次に議案の357号「東京都市計画道路特殊街路 新宿歩行者専用道第4号線の都市計画変更案について（区決定）」及び、議案の358号の「東京都市計画通路 新宿駅北東部地下通路線の都市計画変更案について（区決定）」です。これについて質問やご意見がございましたら、どうぞお願いいたします。

どうぞ。

○かわの委員 かわのでございます。

これは前のとき、いわゆる説明のときにもちょっとお話をしたと思うんですけども、6m幅、3m高さっていうのが、本当にどのぐらいの人が実際に入るかということにもよりますけれども、適切な大きさになるのか、本当に混雑が大変になるのではないかなというふうに一部では心配もしていますけれども、この前の説明のときは、「サブナードぐらいの広さですから大丈夫です」というふうに言われていたんですけども、それはちょっと心配だなというのがあります。

それと同時に、いわゆる避難、出入口というのはここにもあるように、サブナード側とそれからメトロプロムナード側に出入口ということですけども、途中にいわゆる避難通路だとかそういう意味ではそういうものがあるのかどうなのか。ここは地下通路ですから地下街ではないと思いますので、地下街の場合には建築基準法の施行令の中に30m以下に必ず避難通路を造りなさいというのがありますけれども、しかし、そもそも30mで避難通路、避難出口を造りなさいというのは、やっぱりそこにたくさん人がいて、その人たちの避難という意味からすると、

この通路であってもそれが当然適用というのか重要というのか、したがって最低でも60mに1つは出入口が必要だというふうに思うんですけども、その辺がどうなっているのかというのが1点目。

もう一点目は、ここで火災が発生するというのはゼロとは言えないと思うんです。例えば歩いている人のかばんから火が出るということだって、それはバッテリーが燃えるとかというのがあるじゃないですか。そうなった場合の排煙とかそれから消火設備とかそういうのは、この通路はどういうふうに考えられているのか、その2点お願いします。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 3点についてお答えさせていただきます。まず幅については、新宿駅の再編などの開発も見込んだ形で、将来の通路にどのぐらい来るのかというのを推計した上で幅を決めています。今回のこの通路につきましては、ピークで時間当たり7,000人通行するといったところで、そういった中で、これは国のほうで大規模開発地区関連交通計画マニュアル、そういった指針があるんですけども、その中で必要な幅となると、7,000人だと大体4.4mぐらい必要になってくるといったところなんですけれども、今回については6mの幅ですので、少し余裕を持った幅を決めています。ですので、マニュアルを参考にしますと、大体9,720人ぐらいが6mの幅であれば自由に通行ができるといった幅になっています。

それからもう一つ、通路の出入口です。今回新しく造ろうとしているのが大体140mですので、地下街であれば委員ご指摘のとおりそういった基準があるのですが、今回についてはその基準とは別の扱いになりまして、特定の通路であり、建築物ではないといったところから、改めてそういった基準はないです。消防署ともある程度打合せさせていただいてまして、2方向避難ということで、今のユニカビルのところと、あと角筈ガード側に階段を設けるという計画にしています。

また、消火設備の関係については、まだ都市計画の段階ですので、今の時点でどういったものを設けますというのはなかなかお答えができないんですけども、設計に当たっては、消防だとかそういった関係機関とも協議しながら、必要な設備を整えていくというような形になるのかなと考えています。

○かわの委員 今の消火設備とか排煙の問題は、確かにそれは具体的な設計の中で、あるいは施工の中でこういうふうになってくると思うんですけども、しかし、大変大事なことだと思うんで、地震が起きて避難するというのもあるだろうし、先ほど言ったように、通行人のかばんから火が出るとか、あるいは場合によっては意図的にそういうふうにする人がいないとは言えないわけで、そういうことも考えた上で、この140mというのはかなり長いですから、避難

をすることをしっかり考えながら考えていかないと。しかも同時に地下街であれば30mということだけでも、通路だからと言われるけれども、それで確かに建築基準法上の施行令では地下街となっているから、それはいいと思うんですけども、法的にはいいのかもしれないけれども、しかも極めて不特定多数のいろいろな人たちが通るということを考えたら、何らかその辺についてはしっかりした安全対策というのが必要だなというふうに思いますので、改めてちょっと聞いて終わりにします。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 資料1-2の4ページの下のところを見ていただきたいんですけども、4ページの一番下のサブナード、メトロ丸ノ内線の断面イメージといったところで、この通路の上のところ「設備室等」と記載していますけれども、そういった消防、排煙の設備だとかもある程度想定しながら進めているところをごさいますて、なかなか具体的にどういものが配置されるんですよというのは、今の段階ではなかなか申し上げられませんので、先ほどみたいな回答になってしまったんですけども、そういったものを用意できるようなことで計画を進めてきているといったことになっています。

○かわの委員 最後に一言、利便性を高めるというのは大変それは大事なことなんですけれども、やっぱりその前提として安全、そういうことが何よりも最優先されなきゃいけないんで、その辺は十分考えながらやってほしいということだけ申し上げておきます。

以上です。

○戸沼会長 それじゃ、他にどうぞ。

○下村委員 すみません、前回休んだもので、一言だけ意見を言わせていただきます。この地下歩行者ネットワークの拡充ということで、今回このようなことが実行に移されるということで、私も大変うれしく思っているところなんですけれども、前々から私というか、私以外の方ももちろんそうですけれども、この計画線のいわゆる大ガードの下の部分のここは大変な工事だと思うんですけども、ここをぜひ抜いていただいて、将来ですけれども、抜いていただいて、きちんとネットワークを東西でここでもつないていただくと、メトロプロムナードはつながれておりますけれども、それ以外でもぜひつないていただきたいというのが私の意見です。

同時に、サブナードということで考えてみますと、この大変重要な地下歩行者ネットワークの一つですけれども、靖国通りの地下で明治通りまでが、まだそのままになっているわけなんですけれども、この点についてもいろいろな手法があるということで随分前から検討されているわけですけれども、その点についても、ぜひまたこういった場で議論させていただければというふうに思います。よろしく願いいたします。これは意見で結構です。

○戸沼会長 ご意見ですか。

他にどうぞ。

それじゃ、**倉田委員**どうぞ。

○**倉田委員** 倉田です。

先ほどのご意見にちょっと補足になるかもしれませんが、私自身も今回都市計画で決定しようとしている地下通路のこの断面、6m、3mというのは、機能的にはまあ十分なかもしれませんが、恐らくこれは相当長い距離でもありますし、そういう意味で歩行空間というふう考えたときに、まず先ほどご指摘があった安全の問題というのは非常に大事だというふうに思いますけれども、あわせて、これは特に天井も3mというようなことで言うと、とにかく圧迫感があって歩行空間についてはあまり快適じゃない空間、このままできしまうと本当に通路でしかないということになりますので、そういう意味では、これは都市計画の決定としてはこれで私はいいと思いますけれども、今後これを具体化していくときには、恐らく沿道の民地の側でもいろいろな動きが出てくると思いますので、地下通路の沿道の民地側ですね、そこのつながりというのを確保して、そこに場合によっては民地側で上下のつながりを造るとか、そういう工夫は必要だと思いますし、それから、民地側で上を抜くとかそういう工夫も、これはちょっと建築的にはなりますけれども、実際にはできるように思いますので、そういう誘導といいますか、そういったことも併せて図っていただくことが必要じゃないかと、そうすることによってこの地下通路も、地下街ではありませんけれども、民地側の建物側が例えば店舗が並ぶとかということになれば、少なくとも少しは快適な場所にもなってくると思いますし、それから民地側でそこが一部吹き抜けていけば上ともつながるようになると思いますので、そういう具体的な整備に向けては少しそういう工夫をしていただきたいということ、そういう誘導を図っていただくということが必要じゃないかなというふうに思います。

○戸沼会長 ありがとうございます。ご要望で。

どうぞ。

○**三栖委員** 今のご意見と多少ダブるかもしれませんが、3点あります。

まず1つは、この資料1-4で「東京都市計画通路の変更（新宿区決定）」と書いてありますけれども、ここで決定されるのは名称と位置と区域までなんですか。というのは、これには高さが書いていないですよ。このイメージ図というのが今後の具体的な設計に対してどの程度の拘束力があるのか、それが1つ。今、**倉田委員**が言われた圧迫感というのが、これはかなりあると思うし、先回も申し上げたんですけれども、これはイメージ図のままでは、今の時代の地

下道としてはやや問題があるかなと思います。

それから2点目、何か国の基準で7,000人とかという数字を言われていますけれども、これはコロナの前のいわゆる数字ですか。今はかなりいろいろなものが見直しがなされていると思うんですけども、7,000人だと1平米当たり何人ぐらいの密度になるんでしょうか。要するにいわゆるソーシャルディスタンスが取れるぐらいの間隔を取ると、今の7,000人というのが可能なかどうか、その辺の根拠となる数字が、今のこういうパンデミックを経験した我々のこれから造る地下道で、その基準そのものも見直す必要があるのかなのか、これが2つ目です。

それから3つ目は、今後具体的に設計者が決まって内容が決められると思いますけれども、この場にそういう具体的な内容というのは審議の議題として上がってくるのか。もうここで都市計画決定で名称と位置と区域が決まってしまうと、あとはこの場での議論の対象にならないと理解するんでしょうか。いろいろ自然光を取り入れたり、自然換気が、今は低炭素社会に向けたいろいろな新しい設計手法を盛り込むと思うんですけども、その辺はもうお任せという形になるのか、あるいは意見を申し上げる機会が今後あるのかなのか、その辺を教えてください。

以上、3点です。

○戸沼会長 3点です。どうぞ。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 まず今回都市計画で決める内容というのは、資料1-4にありますとおり、そこに書かれている内容だけが都市計画の中で決まっていくことになりますので、高さについては決定しないということになります。

あと、資料1-2の4ページにありますイメージ図、どの程度拘束力があるのかといったところなんですけれども、これは我々のほうの都市計画で決める内容は先ほど申し上げたとおりなんですけれども、これだと住民の方だとか地域の方がなかなかイメージも湧かないので、まず想定されているイメージとして、大体このぐらいのものができますというところでお示しさせていただきます。拘束力という意味で言うと拘束力はありませんので、例えば今の確実に取れる高さが3mだろうといったところで書かせていただいているような部分もあります。例えば設計の中で、今日いただいた意見で、少し高さが低いんじゃないかだとかといったところについては、実際サブナードさんだとかメトロプロムナードさんの床のレベルは決まっています、あと、上は道路なので高さが、上と下が決まっているところの中に入れていくという形になりますので、その中でどの程度ご指摘を踏まえた形で高さが取れていくかというのは、実際の実設計だとかそういったもう少し検討を深度化していかないと、ちょっと出せないといったと

ころになっています。

それから、どのぐらいの密度かといったところなんですけれども、先ほど申しあげました大規模開発地区関連交通計画マニュアルというもの、これは平成26年につくられているものですので、そういった意味ではコロナの前といったところになっています。

あと、平米当たりどのぐらいかといったところなんですけれども、ピークで時間あたり7,000人、要は一番混んでいるときということになりますけれども、幅1m当たり1分間に19.4人通っていくというぐらいの密度になります。ちょっと分かりづらいかもしれないんですけども、そういう形になっています。

それから、都市計画審議会の中で議論する機会があるのかといったところなんですけれども、都市計画法上は、都市計画を決定する場合について都市計画審議会に付議してということになっていますので、この都市計画審議会で決定されれば、それに基づいて計画が進んでいくということになります。

○戸沼会長 よろしいですか。

○三栖委員 ということは、幅と延長だけ決まるわけですね。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 そのとおりです。名称、位置、幅員、延長が今回の都市計画で決まっていくといったことになっています。

○三栖委員 じゃ、これでおしまいということですね。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 この都市計画審議会での議論ということではそういうことです。あと、その他、例えば進捗の段階で都市計画審議会の中で、ご審議という形ではないかと思いますが、ご報告してご意見などをいただきながら進めていくという方法はあろうかとは思っています。

○戸沼会長 ただ、都市計画で議論された内容がそのまま議事録には残りますんで、それを実務に関係するときにはそこに流していくということは、やってもらってもいいんじゃないかと思っています。ですから、皆さんの意見は議事録に残りますから、それを具体的な設計の場合には参考にさせていただくということ、こっちから要望してもいいと思います。どうぞ。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 前回7月9日に当審議会でご報告させていただいて、様々ご意見をいただいたところなんですけれども、事業の予定者の西武鉄道のほうには、もう既にその辺のあたり、こういった意見があったのでそのことも考えながら進めてほしいというようなことは、伝えているところです。

○三栖委員 はい、分かりました。

○戸沼会長 どうぞ。

○石川委員 すみません、密度の話は、やっぱりちょっと今の説明だと誰も分からないんじゃないかと思うんですよね。ですから、これ1分で何、単位は分。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 1分当たり1mの幅で19.4人通るといふ。

○石川委員 ですから、1mでみんなが歩くという前提ですよ。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 実際は幅があるので、その1mのところでは実際幅は6mなので、1m間隔で歩いていくというわけではないですよ、それぞれ歩く速度も違いますし。

○石川委員 だから、ここで書いてくれると、その瞬間的に1時間に7,000人通るといふのがどういふ密度かといふのが分かりますよね。要するに、ごめんなさいね、単純なんです、私はまだ分かっていないから。ここで6mあって、それで1時間7,000人で「時間よ、止まれ」といったときに、一体6m幅で例えば10mでどのぐらいの密度でといふふうに書いてくれれば、これはすみません、私も同じ質問でまだ理解していなかったんで密度は知りたいなといふことが1つ。

質問が3つほどあります。

それともう一つ、平成26年の大規模マニュアルのこと、それを伺って、新宿といふのは巨大ターミナルだから一般的な大規模施設とはちょっと話が違ふんじゃないかといふことで、その確認も実はお願いしています。

それから3点目の質問といふのは、この資料1-4で幅員が6から18mと書いてありますよね。要するに6mだったり18mだったりいろいろなんですけれども、この図面を見ますと、色が赤で描いてあるだけで、6mがどのぐらいあってどこが18mとか、いわゆる寸法が入っていないので、通常、都市計画道路でしたら幅員何mとかってみんな寸法が入っていますよね。それでこういう場合、この寸法が入ってなくて6mから18mといふ何となくアバウトなものが、私はちょっと分からないんですけれども、都市計画上有効なんでしょうか。つまり長さとか、どこまでが6mとか分からないですよ。これで見ると6mより狭いような、地上に上がる階段は別として、何かこれ6mないんじゃないかといふようなところもあるので、つまり6mから18mといふ都市計画決定と、それを保証するこの図面がセットになっているわけですよ。この図面に寸法が入っていないといふのは都市計画上有効なのかどうかと、以上3点です。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 密度のお話は……

○石川委員 7,000人で、それで本当は9,500人なんだから大丈夫ですと、これ、この前の審議会のときから同じ質問なんです。要するに6mって大丈夫なのかしらといふ不安があって、それで今日の質問じゃなくてこの前から出ている質問ですから、誰も分からないと思うんですよ。

7,000人。ですから、密度はこれだけゆとりがあるんですから大丈夫ですよというご説明があれば、みんな納得と思うんですけども、それだけのことです。今は無理なんですか。でも、今日決めるんですよ。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 実際、歩く幅を決めるときに、先ほどから申し上げている大規模開発地区関連交通計画マニュアルというもので、「都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう十分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は次のようであり、水準Aを目指すこと」というふうにされています。その中で、A水準というのは自由歩行といったところで、1分間あたり1mで27人通行するといったものがA水準、それからB水準が、やや制約があるといったところが27から51、やや困難というのが51から71、困難が71から87、ほとんど不可能というのが87から100人といったところの数字で示されてございまして、なかなか密度というと、歩行者の歩く速度も変わってくるような部分もありますので、なかなか出すのも困難なのかなと思います。

○石川委員 そうしたら、ごめんなさい、提案自体も密度のことがよく分からないで提案しているということになる。大規模マニュアルをきちっと読み込んで、これだけだから大丈夫ですよということを期待しているわけです。これ何か白墨とかないんですか。それで、**遠藤委員**、分かりませんか？単純な話ですよ。6mしかないんですから、そこに幾ら何でも幅6mに6人は歩けないですよ、ばらばらだとしても。歩けるとしてどれぐらいなんですか。

○遠藤委員 分からないですけども、ちゃんと考えてほしいと思いますけれども、多分今の数字を単純に考えると、幅1mぐらいのところを1人が、3秒につき1人ぐらいが通過していくようなイメージじゃないですかね、今の数字というのは。今の数字だけをこねくり回すと。それぐらいの密度感で合っているのかどうかというのは、確認してもらったほうがいいかなと思いました。

○石川委員 いや、瞬間的に「時間よ、止まれ」と「みんな止まって」と言ったら、そのときにどういう密度になっているかという、単純にそれだけ分かれば、もちろんいろいろな速度の人がいると思いますけれども、ぎっちり満員電車みたいになっているのか、あるいは何かソーシャルディスタンスでうまくいっているのか、つまり、「時間よ、止まれ」と言ったときに1分間7,000人というのは、6mの幅の通路でどんなふうにいる状況なのかということ、非常に単純なことなんです。

○戸沼会長 倉田委員、何かアドバイスが。

○倉田委員 今お話があったようなのは、公の資料にはそう載っていませんけれども、間違

はなく、歩行のある意味では科学を使ったいろいろな資料というのはありまして、海外も含めて、その中にははっきり**石川委員**が言われているようなことを、結構図示して、どのくらいの人の密度になるかということが書かれた資料もありますし、私自身もこれまで歩道橋の設計なんかもしたこともあって、そのときに幅を決めるときに、そういう資料を使って説明していますので、そういう資料は探せばあると思いますんで、ぜひそういうものを参考にされたほうがいいんじゃないかなと思います。

○**石川委員** 今日は、でも、これ決めちゃうんですね。

○**新宿駅周辺基盤整備担当課長** 1分間当たり19.4人通りますので、そうすると、先ほど**遠藤委員**がおっしゃった通り、大体3秒に1人ぐらい通るといった計算にしますと、歩行速度が例えば1分間に70mだとすると……

○**かわの委員** 1mで19人ということは、6mだと120人でしょう、それを計算すると。1分間当たり120人通ることでしょう。

○**新宿駅周辺基盤整備担当課長** そうです。

○**かわの委員** そのほうが分かりやすいでしょう、皆さん。1mと言うから分からないんで、6m幅だと120人通りますと、1分間当たり。

○**新宿駅周辺基盤整備担当課長** そうですね、1分間に120人通ると。

○**かわの委員** それがどうなのか。多いのか少ないのか。

○**石川委員** すみません。私、いろいろなことを、私がよく分からないもので聞いているわけですけども、それでお時間を取るといふのであれば、信用してこれで大丈夫だと言うしかないと思うんですけども、もう一つこっちのほうが、もし分かるならとてもいいんですけども、1分間に120人というのがどういう密度なのか書いていただければいいだけの話。

あると言うなら今ここで。後で出てきたってしょうがないですよ。

○**遠藤委員** いや、ありますよ。

○**石川委員** もちろんあると思いますよ。ありますよって、それはあると思いますよ、計測しているんだったら。それでなかなかゆとりがあるなというふうに私たちが思えば、審議会で思えばいいだけの話ですから。

○**新宿駅周辺基盤整備担当者** すみません、新宿駅周辺基盤整備担当の小林と申します。

ちょっとこれはいろいろ議論が出ている中で参考程度になってしまうかもしれませんが、先ほどご指摘いただいたメーター、分当たり19.4人というのは、幅6m、1分間当たりに直しますと、**かわの委員**のおっしゃるとおり1分間当たり120人という形になります。仮にその密

度のレベル感をつかんでいただくための図示なんですけれども、6mの幅員の中に2mに1人ずつぐらい人がいるとすると、3人ぐらい幅の中に並ぶかなと、1分間当たり70m進むぐらいが普通の歩行速度としますと、2m間隔なのでここに35人並ぶということになります。そうすると、単純計算ですけれども、 35×3 で、大体これだと105人ぐらいになると、かなり2m間隔というソーシャルディスタンスとか、離隔が取れている状況で105人ぐらいという形になります。これに対して120人なんで、ちょっと少なくなりますけれども、大体これぐらいの密度感覚だということであっていただければいいんじゃないかなというところなんですけど、どうでしょうか。

○戸沼会長 どうですか。ここの勉強会をこれだけやると時間が10分や20分かかっちゃうんで、ひとまずこういう質問があったんで、こういったことに注意して整備してくださいという付帯意見をつけて、この案件、次に進めていいでしょうか。混んで人が歩くこと自身は非常に歓迎すべきことなんで、ただ、それが災害とかそういうことのチェックは大いにしなければいけないと思いますが、そう間違った設定ではないように私自身は思っておりますが、なお、その辺はデータを出して注意していくということではいかがでしょうか。

○石川委員 結構です。

○石川委員 もう一つ、幅員の図面の話を。

○戸沼会長 もう一つありましたね。

○石川委員 幅員で6mから18mというふうに資料の1-4に書いてあるんですが、普通、幅員というのは道路の幅員も書いてありますので、この図面を見るといろいろな幅員が複雑に入っているんで、都市計画の図書として幅員なしで、どこまでが6mとか、どこまで分からないので、それに関してはこれからどうなるのかとか、あるいはこういう図書でいいのかどうかという、非常に単純な質問です。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 代表的な幅員のところで申し上げさせていただきます。まず西武新宿駅からサブナードまで、こちらについてはもう既に出来上がっている道路で、もと都市計画があった通路で都市計画に位置付けているといったところですので、こちらについては赤の線自体は6mで記載させていただいています。それから、サブナードからメトロプロムナードまでについてはこれから新しく通路を整備してまいりますので、こちらにつきましては、実際その躯体の幅なども考慮して図面自体は9mで描かせていただいているといったところで、都市計画の規模としては6mから18mといったところで定めさせていただくといったことになっています。ですので、それぞれの細かいところの幅員は入っていないといったところで、こういった都市計画自体は有効だというふうに考えています。

○石川委員 そういことですと、既存の今回廃止した部分に関しては18mというのは要らないわけですね。6から18と書いてありますけれども、6mなので18は要らない。そういう区間はないので要らないですよ。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 新しい区間のちょうど取り付ける部分は18mありますので、ちょうど「新歩3」と書いてありますけれども、その分は18mあります。

○石川委員 私、廃止したこのところも6から18と書いてあるので、これは18はないわけですから、6でいいわけですよ。

○新宿駅周辺基盤整備担当課長 すみません、ちょっと離れている部分にありますので、表記として6から18を2回書いているということで理解していただきたいと思います。

○戸沼会長 いいですか。

それじゃ、もう一問ぐらいありましたら。

それじゃ、なければ、この議案の357号については、是とするということでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○戸沼会長 ありがとうございます。

それでは次に、議案の358号についてご意見がありましたらどうぞ。これについてはいかがですか。よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○戸沼会長 それじゃ、これは付帯意見をつけて是とするということにさせていただきます。358号で付帯意見をつけていただいたと、よろしくお願ひします。

日程第二 報告案件

案件1 住宅市街地の開発整備の方針について（都決定）

○戸沼会長 それでは、日程の第二の報告案件についてお願ひします。

○住宅課長 住宅課長の小谷でございます。

日程第二の住宅市街地開発整備方針の都決定についてご報告させていただきます。着座にて説明させていただきます。

それでは、まず最初の資料3-1をご覧ください。A4の縦型です。

東京都は住宅市街地の開発整備の方針ということで、都市計画変更の手続を現在しております。このため、これに基づく変更の資料の確認と作成の依頼がありましたので、今回この場で

ご報告させていただきます。

記書き以下で、開発整備の方針ということで書いております。今回、資料でこういった修正をするかというところですが、まずは開発整備方針についてもう一枚資料3-2、カラーの資料です。ここに「改定の背景」ということで、この方針というのは平成2年にできてから改正し、今現在のものは平成27年にできたものです。今回こういった中で事業の進捗状況ですとか、あるいは新たな事業が増えたかどうか、そういったところを入れながら、かつ、いろいろ東京都の区域マスタープランですとか都の住宅マスタープラン、こういったものの観点と整合するようになら改定するといったところなんです。

この資料の真ん中の右、3に、①都市再開発及び②防災街区と③住宅市街地の方針と書いています。これがいわゆる都市再開発の3方針と言われている、今回その一つであります。この方針、左の都市再開発の方針ということで番号で言うと1番から22番まで、これだけの地区があります。真ん中の防災街区整備方針が1番から5番まで。最後の住宅市街地の開発整備の方針が新1から新12ということで、欠番が1個ありますので11か所ということで、色が同じものは同じ地域を表しています。

今回の整備の概要は、今の右側の住宅市街地のところで「新3」と書いてあるところの西新宿地区、これが現在五丁目と八丁目で事業が進められておりますので、分かりやすく名称変更をします。それから新13が西新宿三丁目西地区ということで、こちらの開発が地区計画の方針でも住環境整備ということで決まっておりますが、作っていくというところなんです。

この下の4に改定概要ということで3点ほどございまして、「(1) 社会的背景の更新」ということで、いわゆるデジタルトランスフォーメーションの進展で、これはデジタル化により人々の生活を改革していくというもので、住宅で言うと、例えばネット機能を使っているいろいろな電気機器のスイッチをオンにしたり、あるいは見守り作業をすると、そういったようなところなんです。それから「(2) 住宅マスタープラン」、今、都がつくっておりますが、いわゆる高齢者の方とかそういった方のセーフティーネットの強化とか、子育て環境の向上ということで、これはお子さんが安全な建具であるとか、ライフスタイルに沿った、親との近居・同居とか、そういったものの向上。それから「(3) 重点地区の整備または開発の方針の変更」ということで、建物の老朽化対策や、例えば外国人向け住宅ですとか、「サ高住」と書いてありますのは、いわゆる高齢者の見守りとか生活相談をできるサービス付き高齢者住宅です。こういった質の高い住宅を整備しておくといった概要です。これらの今回の改定の概要は、次の資料3-3に「原案」と書かれていますところに詳細が書かれておりまして、記載のとおりです。

もう一つ、資料の3-4というところで、「重点地区の整備又は開発の計画の概要」ということで、新旧対照表です。先ほど新1から新12に、新13を付けましたということで、こちらを書いています。

1つだけ例を挙げますと、新旧ということで例えば「新. 1 百人町三・四丁目地区」ということで、左側が新で右が旧で、今回は修正したところを赤字で書いております。地域区分ということで、これまで、今日は参考資料で実は一番最後にA3のカラーで出しておりますが、こういった地域区分のゾーンというものが、これまでセンター・コア再生ゾーンということを経営マスタープランでもやっていたんですけれども、変更になりました都心部、この右図のところを4つの地域区分と2つのゾーン構造と見ていただきたいんですけれども、本当の都心の真ん中が国際ビジネス交流ゾーン、その周囲に、大体環状7号線の辺りの間を中枢広域拠点地域と名称変更されましたので、これも変更したと。あとは例えばこの百人町三・四丁目地区ですと、下段のところには街路整備事業で言うと、補助74が事業中だったのが一部完了したと、そういった時点修正をしているところです。

最後にもう一度、資料3-1、一番最初のペーパーへお戻りいただきまして、3の資料の作成事項ということで先ほどご説明しました事業の時点修正、それから地区名の変更、それから重点地区の追加ということ、この3点です。なお、今回の修正で既に決めた地区で、例えばもう事業が全て終わっているというのはございませんで、小規模なところでも残っていると、その事業はまだ完了ではないということになりますので、今回終了した事業地区はないということです。

最後に4番、今後の予定ということで、この後、都の原案の縦覧がございまして、来年7月頃もう一度区の方にこれが戻ってきますので、こちらの審議会でご審議いただきまして、都への意見回答をいたしまして、来年10月に都市計画決定を都で行うということですので、新宿区といたしましても、引き続き質の高い住宅の整備についていろいろな開発事業、都市計画の中で展開していきたいと考えております。

説明は以上です。

○戸沼会長 ただ今の説明についてご質問、ご意見がありましたらおっしゃってください。

○沢田委員 沢田です。

今日のご報告を受けてということで、この後また日程を見ますと、区への意見照会であったり、東京都へ意見を上げる機会があるということなので、再度また議論する機会があるというふうに理解しておりますので、今日は基本的なことだけ一言だけ申し上げます。ここの中で

ストコロナとか3つのCとか気候変動、こういうことが今回のポイントとして言われていて、すごくここが大事だと思うんですけども、ポストコロナの住宅施策といったときに、今サービス付き高齢者向け住宅とか良質な住宅をと課長の説明でもあったんですけども、格差と貧困の拡大というのが、これからまた大きな課題になってくるかなというふうに思うんです。そういうときに、サ高住ってすごく家賃が高くてなかなか新宿区内でも実際には造られていないような状況があります。なので、都営とか区営とかそういう公共住宅の整備というのをやっていかなきゃいけないんじゃないかと、そういうことを今から東京都のほうにもぜひ意見を上げておいていただきたいですし、区としてもそういうふうな住宅施策を持っていただきたいという、その一言だけ申し上げておきたいと思います。

以上です。

〇戸沼会長 他にございましたらどうぞ。

この件、よろしいですか。報告事項。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

〇戸沼会長 ありがとうございます。今日はまたいろいろ議論がたくさん出ましたので、私どものところでいろいろ付帯意見をつけて都に回答したいと思います。

日程第三 その他・連絡事項

〇戸沼会長 議事録の署名を**石川委員**にお願いしようと思いますので、よろしく願います。

〇事務局（都市計画主査） 次回の開催について事務局よりご案内させていただきます。

11月22日月曜日、10時からの予定です。場所は四谷スポーツスクエアです。詳しくは開催通知を後日発送し、ご案内いたしますので、よろしく願います。

なお、本日の議事録ですが、次回の都市計画審議会にて署名をいただき、個人情報に当たる部分を除き、ホームページに公開してまいります。

事務局からは以上です。

〇戸沼会長 ありがとうございます。

午後4時17分閉会