

第4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3年12月13日（月）14時から16時まで

場所：新宿ファーストウエスト 3階 会議室 AB

2. 出席者

別紙 出席者名簿のとおり

3. 議事

- (1) 第3回検討委員会の意見と対応について
- (2) 進め方の変更について
- (3) 誘導方針(議論用・その2)について
- (4) その他

4. 配布資料

次第

資料1 第3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 今後の進め方について(変更)

資料3 新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針（議論用・その2）

5. 議事概要

<議事>

(1) 第3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

(事務局より資料説明)

意見なし

(2) 今後の進め方について(変更)

(事務局より資料説明)

意見なし

(3) 新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針(議論用・その2)

(事務局より資料説明)

[森本副会長]

・P21の「7. 実現に向けて」において、一般的に中期は5年後を指し、10年後が長期と認識しているが、13年後となる2035年を中期とした理由を教えてください。

[事務局]

- ・中期を 2035 年としている理由は、東京都による土地区画整理事業において新宿駅の再編が進められており東西デッキと新宿駅東口駅前広場の概成が 2035 年を目指しているため中期を 2035 年としている。

[森本副会長]

- ・ハード整備の完了が 2035 年というのは理解できるが、2035 年までの短期に関する記載が 1 行しか書かれていないので、期間中に何をするのか不透明と感じる。短期に歩道の部分拡幅だけでなく今まで行ってきたストリートシーツやパークレットなどの歩行者空間を拡大しながら車道空間を時間的にも抑制をしていく具体的な内容を追記してほしい。
- ・「まちづくりのためのマネージメントの推進」という項目を立て、歩行者天国の時間の拡張や関係者の気運の醸成、荷さばきルールの作成などの今からできることをできるだけ記載していかなければ、短期の期間が何もしない間に過ぎてしまうと感じる。

[事務局]

- ・次回から取組内容の記載を増やしていく。

[新宿 EAST 推進協議会会長]

- ・P21、22 の「7. 実現に向けて」において、短期、中期、長期、超長期の全てに関して現在の方法が最善なのかどうか検討していただきたい。以前に私どもから提案した地区交通計画の内容とは長期、超長期の一通の方向が別だったり、私どもの計画では U ターン路が入っていなかったりなど、どのような方針が各時期の取組として最善なのかに関して検討を具体的にしていけたらと思う。短期、中期、長期、超長期の取組が 10 年、15 年という期間で、現実に動いている商業にとって最善で問題がないよう方向性で決めていただきたい。
- ・新宿グランドターミナルだけでなく、新宿三丁目に関しては三越伊勢丹の建替えの影響が大きいと予想されるため、事業の進捗も考慮に入れながら将来的に向けた交通計画を立てていく必要があると思う。
- ・新宿三丁目の中から地上の駐車場を極力なくすための方法について、将来の地下ネットワークとどのようにつながるのかを分かりやすく図面に入れてほしい。

[事務局]

- ・新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針を来年の 5 月に策定する予定であったが期間を延ばしているののでしっかりと検討して調整していきたい。

[警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長]

- ・P21、22 の「7. 実現に向けて」について、新宿三丁目を考える上で新宿駅東口のアクセスがこの地区を考えるにあたっては重要であり、中期から超長期では駅アクセスを靖国通り側と甲州街道側からの 2 方向でとられている。
- ・「5. 継続的に検討すべき内容」では、新宿駅東口へのアクセスが靖国通りだけになっているが、最終的には一方向アクセスにしようと考えているのか。

[事務局]

- ・ 駅へのアクセスは、基本的には2方向アクセスとして考えている。超長期で交通抑制が進む中で、可能であれば歩行者にやさしい空間にしていくのが望ましいので線路沿い道路をアクセスの中心として、もう一方向については線路沿い道路を補完するような役割という意味合いで入れている。

[警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長]

- ・ 新宿駅東口へのアクセス方向が一本となるのは北側の線路沿いが何らかの理由で通れなくなった場合に機能的にどうするのかについて、以前から記載すべきだと思っていた。そこから先が使用できる路線が一本しかないというのは基本的な考え方と違ってしまうのではないかと思う。例えば東口で火災が発生した際に消防車が北側からだけ入るのでは活動が満足にできなくなると思うので、そのあたりも踏まえて機能的に考えてほしい。
- ・ 新宿通りは通過交通の排除という方針のようだが、中期と長期においてはどのように考えているのか。

[事務局]

- ・ 新宿通りは、転回路を設けて動線を切ることによって通過交通を排除する方針となっている。南北方向については、線路沿いの道路と駅街路10号が繋がってくるが通り抜けが発生しないようにできるだけアクセス交通に限定できるように工夫していく考えでいる。

[警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長]

- ・ 中期、長期でも図面で書かれているのが紫の表記となるということか。今の図だと通過交通の処理の凡例に見受けられるが。

[事務局]

- ・ 中期、長期ともに通過交通は排除という方向で考えているので図の表現を修正する。

[警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長]

- ・ 以前にも自転車交通についての考え方を質問したが、本方針の中で自転車を全く入れないという以前のプランのままの考えなのか教えてほしい。

[事務局]

- ・ 自転車については資料1の7番目で記載している。自転車交通は、地区内で極力抑制していくことを基本方針としている。複数の制度を組み合わせ、自転車流入の抑制を考えているが地区全体の通行規制は行わないと考えている。交通規制時間内と特定禁止区間は、自転車の通行を禁止するが、東口駅前広場では押し歩きエリアを作るなどの対応で新宿通りに自転車の流入や通過交通を抑制していく方針で考えている。自転車は、基本的に車道を走行可能なので、歩行者と分離することで、自転車を通していくことも考えられるかと思う。中期、長期の段階ではこのような方針で考えているが、超長期においては将来的に次世代モビリティを含めて交通のあり方も変わってくるのが予想されるので、段階的に検討していければと思っている。

[警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長]

- ・自転車で来訪する人も多いと思うので、自転車についても記載しておくべきだと思う。現在の車道のつくり方では、自転車が安心して走れないと思われるので、自動車と自転車が共存して、安心して自転車が走れるようにするための将来的な計画を入れていただきたいと思う。

[倉田会長]

- ・私も同じ箇所が気になっている。自転車の扱いをどのように考え、最終的にどのような姿を目指すのか。新宿は、自転車の利用が多いエリアであるため、検討していければと思う。

[国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長(オブザーバー)]

- ・P21、22の「7. 実現に向けて」において、中期は、2035年に実現するために残り十数年の間に何をするのかについて記載する必要があると思う。中期の期間が12年・13年あるとすると更にその期間の中でも前期、後期の間に何をして2035年の東西デッキや駅前広場などの街が変わるときに併せて、新宿三丁目もどのように変わるのかを打ち出すのが良いと思う。
- ・P21、22の「7. 実現に向けて」において、「5. 継続的に検討すべき内容」に次世代モビリティについて記載があるが、このような将来ビジョンを共有することは重要であると思う。先日、東京都より「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」(案)が公表されており、その中での街路構想は2040年とされていたと思うので中期と長期の間となるが、方針案の時間間隔は先にあるように感じる。2040年に自動運転車のレーンが整備されるので、空間の使い方についてはそういうものを含めて示せたほうが良いと思う。
- ・この方針で、現状の基盤と2040年頃の中央通りや武蔵野通りの空間をどのように変えていきたいのかを一緒に記載することで、新しい新宿の空間作りが説明しやすくなると思う。
- ・P17の方針6「環境に優しいまちをつくる」は、「風のみち(みどりの回廊)」として新宿三丁目を中心とした新宿御苑の活用についてだと思う。このような内容が、P21、P22の「7. 実現に向けて」にあまり記載されていないのもったいないと思う。

[事務局]

- ・ご意見を踏まえて、更に検討を深めていきたいと思う。P21、P22の「7. 実現に向けて」に関しては、各段階で検討すべき事項という趣旨で作成しているため、今の段階で全て盛り込み切れていない。次回以降で示していきたい。

[新宿 EAST 推進協議会会長]

- ・駐輪場については以前から課題となっていた。
- ・現在、全然使用されていない駐輪場が屋上にある。使われていないことから、駐輪場を新たに作る必要はないし、屋上の既設の駐輪場は撤去して、他に活用できるようにすべきと思う。ただし、駐輪場を無くすだけでなく、無くす代わりに何かほかの方策を行うなどについて早い段階で議論を深めていきたい。

[東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長]

- ・全体的にはまとめていただいていると感じる。P21、P22「7. 実現に向けて」の中期について、先ほどから議論がされているが、誘導方針に沿って基盤整備を進めようということだと認識しているが、防災や環境等については、「7. 実現に向けて」の中に記載がほとんどないので今後、議論になるかを知りたい。

[事務局]

- ・誘導方針の中には防災や環境、都市機能など様々な内容の記載がある。基本的にはそれぞれの建替えや個別の開発に合わせて整備していくので、具体的に P21、P22 のようなステップに落とし込むことができない。
- ・誘導方針策定後は、P23「7. 実現に向けて」に記載しているように、街並み再生方針の変更やそれに基づく地区計画変更を考えている。その中で、環境などの整備が進んでいくものと考えている。

[東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長]

- ・総合的にそうなるとは理解している。この誘導方針が公表され一般の方が見た際に、具体的にまちづくりに対して建替えにのみ期待するというのは理解できなくもない。しかし、建替えの際に具体的にどのような手法で誘導し、防災であれば地震などが起きたときの退避スペースや避難物資をどこに作るのか等の最終的にどのような空間を実現したいのかを記載した方がいいと感じる。

[東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長 (代理)]

- ・関連するが、P23の「7. 実現に向けて」の行政の役割について、駅まち一体を含めて調整ということがやっていくべきことだと認識している。P19の「6. 誘導イメージ」に地上と地下の都市基盤誘導のイメージが示されており、駅まち空間についても地下鉄の駅があるところに新宿三丁目の交差点があるので中心に取り組んでいくということが分かる。地下空間では、駐車場のネットワークや物流の動線をつなぐ等の基盤の整備のイメージとして図面上に表示させていく予定があるのか、そのような細かい方針を出された後にどのような場で調整していくのかを伺いたい。

[事務局]

- ・P19の「6. 誘導イメージ」に関しては、記載が足りない認識があるので、どこまで書き込めるか今の段階では分からないが今後検討していく。
- ・駐車場ネットワーク関係は、可能な場所は連携していきたいという考えである。開発計画が具体的になっていないので図上でどのようにつなぐ等の表現は難しいと考えている。

[東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長 (代理)]

- ・駅まち一体のイメージしている空間をつくるためには、ある程度まとまった街区の大規模建替えを想定し空間を作っていく必要がある。駐車場の確保においてもやはり同じ規模の建替えがターゲットになってくると思う。そうすると、建物と駐車場で一緒に調整していく必要があるため、今後の流れをどのように認識していくべきかを相談したいと思う。

[事務局]

- ・誘導方針では、大きな考えを示させていただく。実際に開発が具体的にになった際に関係各所と協議、調整して誘導方針に沿った形で開発を誘導できればと考えている。

[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)]

- ・P14の方針6「環境に優しいまちをつくる」では、街区や地区単位でエネルギーを融通するという記載があるが、大規模開発等に合わせてということでスケジュールについては定まっていないということだった。現在の状況が分からないが、街区単位で流通するとなると導管の道路占用など基盤整備にも関わってくると思う。このエリアは導管整備の検討も厳しいことが予想されるため、基盤整備とともに検討した方が良いと思う。
- ・駐車場ネットワークに合わせて導管を検討するなど、P21の「7. 実現に向けて」で、短期のあたりで基盤整備の進め方を一緒に検討してもよいのではないかと思う。

[事務局]

- ・環境に配慮したまちづくりでは、個別の建物の中でできることに限界があると思うので街区や地区単位でエネルギーの融通を検討していくことを方針として打ち出している。これ以上の具体的な表現ができるかどうか等は今後の議論を踏まえて検討していく。

[国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長(オブザーバー)]

- ・P19の「6. 誘導イメージ」では、地上のパサージュ空間が7箇所指定されているが、P12のパサージュ空間についての説明を見ても、学校と病院は排除していることが読み取れるが、具体的に伝わらない。そのため、7箇所ごとの方針を加筆することが今回の方針として意味があると思う。

[事務局]

- ・誘導方針では、拠点とパサージュ空間について方針1と方針2で記載している。拠点については、P9の「方針1 駅とまちが一体となった賑わいと交流の拠点をつくる」で駅の改札周辺を想定しており、改札のある箇所と一体となった駅まち空間周辺を拠点とするべき場所と考えている。P19の「6. 誘導イメージ」では、オレンジ色で駅まち空間を示している。
- ・パサージュ空間は、地元の想いもあって、地区全体で大規模な開発を誘導していくのではなく、元々ある文化や芸術、ヒューマンスケールの街並みを活かしながら、場合によっては拠点で大規模開発を許容しながら地区の課題を解決していく。方針2「限界性のあるパサージュ空間」では、現在あるような飲食、文化、芸術等の用途に加えて、新たな機能なども導入して新しいまちづくりをしていくとしている。

[国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長(オブザーバー)]

- ・区的意思をもう少し土地利用に示せればと思い、発言したのが意図である。

[森本副会長]

- ・P21、22の「7. 実現に向けて」において、中期、長期、超長期も基本的に地区アクセス交通（一般車・荷さばき）を大幅に抑制していくことは間違っていないと思うが、地区アクセス交通というのが何かということをもう少し丁寧に説明した方が良いと感じる。
- ・まず、外周部からのアクセスを最も抑制したいのは、荷さばきというよりも一般車の流入だと思われる。その次に荷さばきによる車両流入を抑制していく。最終的には、地下ネットワークが地区全体でつながらない限り、各店舗まで運ぶ端末物流が残るので地上空間を移動する必要があるため、時間帯の規制をしながら地区アクセス交通として物流の荷さばきが必要であるというイメージが伝わるように表現しないと、車が入れないのではないかとといった誤解が生じる。
- ・全て車両流入を止めて緊急車両を入れないようにするのではなく、緊急車両が入れる空間を必ず用意しておく必要がある。しかし、日常時は車両流入を禁止しておくが、必要となる構造物を道路上に常置しておくのではなく、可動式として緊急車両が入れるようにしておくというのが良いと感じる。地区アクセス交通を時間的にどのような形で使っていくのか明示してほしい。
- ・タクシーやバスの扱いをどうするか、あるいは、グリーンスローモビリティ、自転車のシェアサイクル、電動キックボードなどが普及した際にも対応できると思うので、丁寧に記載するのであればP21、22の「7. 実現に向けて」ではなくP13の方針3「歩行者優先のまちづくり」の「1. 地区内への車両流入を段階的に抑制する」に基本的な考えを丁寧に記載してほしい。

[事務局]

- ・ご指摘を踏まえ、検討を進め丁寧に記載をしていく。

[倉田会長]

- ・P20の「7. 実現に向けて」のスケジュールについては、世界の様々な都市が急速なスピードでまちづくりが進んでいる中で本方針での検討内容の実現を目指す時期として2050年という先の話で良いのかと感じる。国内のまちづくりもこれからどんどん加速していくと思う。本方針に基づき今から30年後の超長期の時点で気が付いてみたら新宿のまちづくりが遅れていたとなりえない。
- ・国内も含めた世界的な動きとして、何をいつまでに実現したいという意思が計画の中に示された方が良いと思う。バックキャストという考え方に基づき、計画を実現するためにはどのように取り組んでいけばいいのかという考え方で段階的なスケジュールを立てていくという視点があったほうが良いと思う。
- ・まちづくりとしては三越伊勢丹の建替えが大きな契機となりえると思う。そのような契機を捉えなければ動かないということもあるので、戦略的な視点があってもいいと思う。
- ・現状は、交通にフォーカスした誘導方針になっていると感じる。街というのは、交通だけではないので、新宿らしい土地利用を想定しながら商業地としてどのような方針を目指すのか記載すべきだと思う。

- ・パサージュについては、緑の取り方やパサージュの取り方などについても地区計画をかけたデザインガイドラインで補完するような方針を民間での開発が起こる前に示しておいた方が良いと思う。

[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]

- ・P9の方針1「駅とまちが一体となった賑わいと交流の拠点をつくる」において、新宿三丁目駅は新宿駅と異なり、制約されている高密度な地下空間のなかで歩行者優先の街として駅利用者のスムーズな移動を確保しながら、資料で示される駅まち空間として商業の売り上げが見込めるような場所に滞留空間が本当に必要なのか疑問に思っている。新宿三丁目のような街ではスムーズに移動できることを優先するべきだと感じる。駅まち一体というのをもう少し広く捉えてもよいと思う。

[森本副会長]

- ・P19の「6. 誘導イメージ」における駅まち空間のエリアは、国土交通省の「駅まちデザイン検討会」での検討の際にはもう少し広めに捉えていたと記憶しているので、ご指摘あったように広めに捉えても良いと思う。

[東京都 交通局 建設工務部 計画担当課長]

- ・P15の方針4「まちを楽しむ新たなみちをつくる」では、地下間のバリアフリー経路の拡充として、具体的に都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線間の乗換経路上の高低差の解消に関して、記載していただきありがたく感じている。現在は、エスカレーターがあることにより円滑な人の流れが確保できていると感じる。現在のバリアフリー経路としては、車いす対応のエスカレーターが整備されているが、ユニバーサルデザインの観点から早期にエレベーターが整備されるとよいと思っている。超長期まで見据えている本方針において、高齢社会の中で年配のお客も多く利用する老舗の三越伊勢丹もあるので必要となってくると思う。
- ・東京メトロとの高低差解消も重要であるが、その先も含めてレベル調整されていることが望ましい。ゆとりある歩行空間が確保されることで、地上空間だけでなく地下空間も次世代モビリティの普及について、考えられると思っている。
- ・開発等が進むことで地上の人の流動が増えて、地下空間において滞留空間を確保するとゆとりある歩行空間が確保していくことが難しくなることが課題として考えている。
- ・P9の方針1「駅とまちが一体となった賑わいと交流の拠点をつくる」では、連続的な賑わいの創出及び滞留空間について鉄道利用者などに配慮した取組になったらと思う。

[事務局]

- ・新宿三丁目駅は、三路線が交差するので多くの乗換が生じる。高齢者に限らずエスカレーターを使用した乗り換えを手間とを感じる場合が多いと思うため、長期的には駅利用者にとって乗り換えが簡便となるように利用者としての立場としても考えていきたい。

[森本副会長]

- ・資料 3 については文量の関係でやむを得ず割愛した内容が多くあったかと思う。本日は、そのあたりの内容について多くの質問が挙がったと思う。いただいたご意見は、一般の人でも疑問に感じる内容だと思うので、文量を鑑みて加筆いただきたいと思う。
- ・将来的にどのような街にしたいということが、P21、P22 の「7. 実現に向けて」で、今からの 15 年程度に焦点を絞り、超長期と「5. 継続的に検討すべき内容」については一緒にしてもよいと感じる。目指す将来像に向けたバックキャストिंगとしては、「5. 継続的に検討すべき内容」のような内容を超長期に示し、そこに至るためには何を考えていかなければいけないのかを示すというのも一案としてあると感じる。一般の方にあまり先の方針を示すよりも、身近なロードマップを作り具体的なガイドラインを作成し、どのように進めていくのかについて、次回に具体的な議論ができればと思う。

[倉田会長]

- ・かなりまとまってきていると思う。本日いただいた意見を該当箇所に分かりやすく示していけたらと思う。誘導方針というのは、街の将来ビジョンとなるので、見た人がワクワクするような、身近なイメージが持つようにしていけたらと思う。

以上

第4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	出席
〃	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	出席
〃	新宿区 みどり土木部 交通対策課長	出席
〃	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	出席
〃	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	出席
〃	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	