

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

No.	分類	第3回検討委員会の意見	事務局の考え（第4回検討委員会）
1	新宿EAST推進協議会 地区交通計画	<p>（新宿EAST推進協議会 会長）</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区交通計画を公表するにあたり、交通計画専門のコンサルと業務委託契約してつくったので、皆様のご意見を聞きながら新宿区とともにやっていきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「歩いて楽しいまち、歩行者優先のまち」の実現に向けた計画として、誘導方針と同じ方向性と考えている。 ただし、実現可能性の検討が必要となる内容や法制度上の課題がある内容等については、引き続き、新宿EAST推進協議会と調整を行っていきたい。 地元まちづくり団体が取りまとめた交通計画を踏まえて、誘導方針を検討していくため、検討スケジュールを見直す。 <p>（資料2参照）</p>
2	歩行者ネットワーク （地下部）	<p>（新宿EAST推進協議会 会長）</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下のことについて、新宿三丁目を拠点とするときに、地下と地上を一緒に見せるというのが本来は欲しいが、地下の埋設物の問題がある。埋設物がどの程度あるのか、実際にどこまで出来るのかなどの課題を早いうちから共有出来るといいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下通路付近の地下埋設物に係る課題を整理し、次回の検討委員会で提示する。
3	都市機能	<p>（倉田会長）</p> <ul style="list-style-type: none"> 資料にはナイトタイムエコノミーがあるが、とってつけた感がある。新宿の将来像に位置付けるのであれば、それを意識した書き方があるのではないか。 	<p>資料3・p7ほか</p> <ul style="list-style-type: none"> 「4. 新宿三丁目駅周辺のまちの将来像」等にナイトタイムエコノミー（夜の賑わい等）を意識した表現を検討する。
4	歩行者ネットワーク	<p>（倉田会長）</p> <ul style="list-style-type: none"> 新宿駅のグランドターミナルが出来ると、その上のレベルにも歩行者の移動空間が出来て、それをまちにどうつなげるのかという話も出てくると思う。地上・地下だけでなく隣接建物の上階部でもつながるなど、より立体的な歩行者ネットワークという考え方があって良いと思う。 	<p>資料3・p18</p> <p>方針7「新宿全体の魅力を高める最先端なまちをつくる」</p> <ul style="list-style-type: none"> 新しいことに挑戦し、変化し続けるまちをつくる （周辺のまちづくりの状況を踏まえた当地区に必要な空間の創出や機能更新）

5	歩行者ネットワーク、 駐車場施設	<p>(新宿EAST推進協議会 会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下ネットワークという考えでいうとサブナードがモア四番街で行き止まりになっている状況である。そこそグランドターミナルの開発に合わせてサブナードと東口駐車場をつなげる構想的なものが、早い段階で出来るのではないかと考えている。 	<p>資料3・p14</p> <p>方針3「歩行者優先のまちをつくる」</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両交通を広域幹線等からアクセスする交通施設で受け止める (隔地・集約駐車場、地下駐車場のネットワーク化) <p>資料3・p18</p> <p>方針7「新宿全体の魅力を高める最先端なまちをつくる」</p> <ul style="list-style-type: none"> 新しいことに挑戦し、変化し続けるまちをつくる (周辺のまちづくりの状況を踏まえた当地区に必要な空間の創出や機能更新)
6	歩行者ネットワーク、 駐車場施設・駐輪施設	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来、自転車と車以外のまた違う形の移動手段が入る可能性もある。そういったものと歩行者、車の共存をどう整理するのかといった視点も必要である。自転車については単純に締め出すのではなく、何らかの形で共存できるような環境づくりを考えられると良いと思った。 	<p>資料3・p18</p> <p>方針7「新宿全体の魅力を高める最先端なまちをつくる」</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者を補完する次世代モビリティ等が低速で走行し、歩車共存できる次世代型の道路空間を目指す。
7	駐輪施設	<p>(警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車の通行を禁止する範囲が広いと思う。歩行者と自転車をどう区分するのか整理が必要。歩行者の安全を守るために、自転車をどう走らせるか考えた方がよい。 	<p>資料3・p14</p> <p>方針3「歩行者優先のまちをつくる」</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区内への自転車流入を極力抑制* <p>※複数の制度(以下)を組合せながら、自転車流入を抑制するが、地区全域での通行規制は行わない。(走行可のエリアを確保)</p> <p>⇒交通規制時間内の内、特定禁止区域は自転車の通行は禁止</p> <p>⇒東口駅前広場について、押し歩きエリアとするなどにより、新宿通りの自転車の通過交通を抑制する</p> <p>⇒自転車は、基本的に車道の走行を想定(歩行者と分離)</p>
8	荷さばき施設	<p>(警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新宿三丁目駅を駅前広場がない中、拠点としてどのような構想を考えているのか。ターミナル駅とするならば、人が乗り降りする場の他にも、搬入の仕組みが必要である。 	<p>資料3・p14</p> <p>方針3「歩行者優先のまちをつくる」</p> <ul style="list-style-type: none"> 新宿三丁目駅周辺の誘導方針として、大規模開発等を契機として、路外共同荷さばき場、タクシー等の公共交通の交通結節機能等を導入するとしている。

9	駅まち空間	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地上を人の空間にするため地下に一定程度のものは入れていかざるをえない。そこにもう一步踏み込んで頂けるとそれらの問題が少しずつ解決出来て、日本初の地下をベースとした駅まち空間という素晴らしいものが出来ると期待している。 	<p>資料3・p9</p> <p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> 賑わいある「駅まち空間」をつくる <p>(新宿三丁目駅周辺の拠点における改札周辺は、大規模開発にあわせて、滞留空間の拡充、駅の位置が周囲から認識できる空間の整備など)</p>
10	誘導方針	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 誘導方針について、どうやって誘導するのか、誘導策が弱い。補助、規制、大規模開発やマネジメント組織をつくるなどの方策が入るかと思う。是非、どこから始めるのか、そして、3年後5年後どうするのかといったスケジュールを含めながら記載して欲しい。 	<p>資料3・p20~23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。
11	荷さばき施設	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流の戦略をどう捉えるのかである。人に優しいものを作るには、物流に手を付けなくてはいけない。公共用地を中心に共同荷さばき施設を複数づくり、路上駐車を排除し、歩道の空間を広げ、カーブサイドを利用するというように少しずつ進めていくしかないだろう。 	<p>資料3・p20~23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。
12	自動車ネットワーク、歩行者ネットワーク	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区で大きく変わるのは環状5の1号線の開通が大きな契機となる。その時、人と車の流れが大きく変わる。このタイミングで交通量を変え、その交通量の減少から余剰となる部分にストリートシフトなどの歩行者空間をどうやって生み出していくか。 	<p>資料3・p20~23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。
13	誘導方針	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区内の建物は旧耐震が過半数を占めている。今後間違いなくこれらの開発が順次行われる。ビルの建替えは個別に進むが、統一した概念の元、地上か地下かは議論が必要であるが通路も組み合わせで20年かけて一つのパーツをつくり上げていく戦略にして頂きたい。そういう大きな流れを記載して欲しい。 	<p>資料3・p20~23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。

14	誘導方針	<p>(国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政としてやるべき基盤、交通対策が見えないと、民間の誘導もなかなか上手くいかないのではないかと思った。 	<p>資料3・p20~23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。
15	誘導方針	<p>(国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新宿通りのモール化を目指すには今の資料5（誘導方針）では映りが弱いと感じたので内容の強化を図って頂きたい。 	<p>資料3・p13</p> <p>方針3「歩行者優先のまちをつくる」</p> <ul style="list-style-type: none"> モール化の定義「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」を追加した。 <p>⇒モール化を行っていく路線として、新宿通りのほか中央通り等も検討中であり、通りの性格、民地との連携等により滞留空間のつくり方等も異なると考えられるため、上記の表現とした。</p>
16	誘導方針	<p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新宿三丁目駅の開発当時、滞留などのにぎわいを生み出す空間を含めて設計はしていない。既存の駅の中で実現するのは鉄道事業者としては難しい。新宿三丁目の交差点の界隈で、築年数の高い建物の建替えを契機に出来れば良いと思うが、鉄道事業者だけで出来ることではない。 長期間かけて色々な事情を持った開発事業者が協力してまちづくりを行うときに、新宿区としてどのような協力体制をつくるのか誘導方針の中に記載してもらえるとありがたい。 	<p>資料3・p20~23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。

17	誘導方針	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道にあるお店や活動があることで楽しいまちになる。こういった活動が誘導されると良くなるのかという視点が入るとよい。 文化、芸術、多様性という言葉が登場してきてはいるが、そのあたりについても将来的な展望をもちたいところである。あくまで民間事業者に依存することではあるが、何らかの形で方向性が示せるとよいと思う。 新宿は商業地としてどのような未来を目指すのかということが見えていても良いと思う。 個人的には新宿は文化的な情報発信をしてきた場所というイメージもあるのでそういったことを意識していく必要もあると思う。 	<p>資料3・p7</p> <ul style="list-style-type: none"> ご意見を踏まえ「4. 新宿三丁目駅周辺のまちの将来像」の内容を検討する。 <p>資料3・p9～p12</p> <ul style="list-style-type: none"> 方針1に「駅まち空間」、方針2に「パサージュ空間」に誘導する空間や都市機能について記載した。
18	誘導方針	<p>(東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、まちづくりの誘導方針を検討するにあたり、具体的にどう活動するのか地元と良く相談しながら進めてほしい。界隈性のあるパサージュ空間とあるように、建物側のつくりこみだけでなく、新宿東口にどのような人を呼び込むのか地元と相談しながら、個性ある魅力的なまちにしていけたらと思う。 今後、街並み再生方針の変更も、地元の声や具体的なイメージを共有しながらつくれたら良いと思っている。 	<p>資料3・p7</p> <ul style="list-style-type: none"> 「4. 新宿三丁目駅周辺のまちの将来像」に当地区に呼び込むべき人等のイメージを記載していく。 まちの将来像については、地元まちづくり団体の新宿 EAST 推進協議会の意見を伺いながら検討していく。
19	誘導方針	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 役割分担を書かなくてはいけないと思う。官民連携で官と民がそれぞれ何をするのかももう少し踏んで書くべきではないかと思う。 EAST からの地区交通計画を受けて官側としては何をやって、民には何を願うのか整理しなくてはならないだろう。 	<p>資料3・p23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、各主体の役割を記載した。
20	誘導方針	<p>(森本副会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 具体的な方策を書いて、15年、20年後も一部更新しながら使えるものにしてほしい。そのためには進捗評価や見直しの手法も重要なので、次回以降、議論を進められればと思う。 	<p>資料3・p20～23</p> <ul style="list-style-type: none"> 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。

21	誘導方針	<p>(国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新宿駅は 2035 年に向けて整備を進めている。新宿三丁目周辺も 2035 年に一旦こういった姿を見せられるかということを少し打ち出せると良いと思う。 	<p>資料 3・p20～23</p> <ul style="list-style-type: none"> • 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。
22	誘導方針	<p>(倉田会長)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新宿のグランドターミナルは 2035 年を目標にしている。その時点で新宿三丁目段階を踏んでいく中で、新宿駅など周辺の動きに合わせていかに進めるかという視点も持っておいた方が良い。 • 社会の変化を見ながらバックキャストするという視点も取り入れておくことも大切である。気が付いたら取り残されていたというのが最悪のシナリオである。社会の様子も見ながら動くという視点も持っておいた方が良い。 	<p>資料 3・p20～23</p> <ul style="list-style-type: none"> • 「7. 実現に向けて」に、段階的なまちづくり、都市基盤に係る進め方、建替え等の誘導、各主体の役割を記載した。