

意見書の要旨

国家戦略都市計画建築物等整備事業に係る案を令和4年6月9日から2週間公衆の縦覧に供したところ、国家戦略特別区域法第21条第4項の規定により、1通（2名）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	意見書の要旨	国家戦略特別区域会議の見解
東京都市計画地区計画（新宿駅直近地区地区計画）	<p>I 賛成意見に関するもの なし</p> <p>II 反対意見に関するもの なし</p> <p>III その他の意見 1通（2名）</p> <p>1 都市計画に関する意見 なし</p> <p>2 事業施行に関する意見</p> <p>（1）提案書によれば、風向出現頻度は北風が最も多く現れている。説明会では風環境の周辺への影響は「中高層市街地での相当な風環境」の注意領域になっているが、住民としては更なる風環境の悪化を懸念している。事業者の行った風環境の調査は、地上面における模型を用いた風洞実験と説明があった。</p> <p>夜間ナイター照明設備を備えたテニスコートや洗濯場などがあり、屋上を日常的に利用しているビルもあるが、事業者による調査では地上30メートルでの高さの風環境の調査は全くされていない。又、簡単な模型を使った風洞実験では隣棟間隔の狭い場所に起こる「谷間風」の正しい調査結果が出ていない様に思う。事業者は計画建物が周囲に及ぼす風環境に対して更なる調査はされるのか。</p>	<p>I 賛成意見に関するもの</p> <p>II 反対意見に関するもの</p> <p>III その他の意見</p> <p>1 都市計画に関する意見</p> <p>2 事業施行に関する意見</p> <p>（1）～（3）都市再生特別地区の都市計画提案にあたり、事業者が事前に地区周辺の歩道等の風環境の予測・評価を行っている。</p> <p>これによると、開発後の風環境は、大部分が低中層市街地相当におさまるとともに、一部の地点が中高層市街地相当となっている。開発前後とも、強風地域相当となる地点はなく、開発後も、計画地周辺の低中層市街地相当と中高層市街地相当が混在した現在の土地利用の状況に応じた風環境であることを確認している。</p> <p>頂いたご意見については、事業者に伝えている。</p>

名 称	意 見 書 の 要 旨	国家戦略特別区域会議の見解
	<p>(2) 計画建物は周囲の建物と大変に狭い隣棟間隔で建設が計画されている。現状でも計画地南街区の周辺ビルと高層の「JR東日本本社ビル」との隣棟間隔は10メートルそこそこ狭く、そこへ建物と建物間を風が吹き抜けて行く。この谷間の延長線上に37階建ての新宿駅西南口地区の南街区建物が建設される。この際立って大規模な建物に当たった風が剥離流となり狭い隣棟間を吹き下ろし、風が風を巻き込み風力が強くなる事を危惧する。超高層の建物からは、その周辺に及ぼす風害は大きくなり、その発生頻度が多くなることは広く知られている。事業者には、屋上レベルでの谷間風の対策をお願いする。</p> <p>(3) 東京都は、「みどりの新戦略ガイドライン」を立ち上げ「屋上緑化」を推進しており、屋上の有効利用は当然その対象になる。今後、計画地南街区の周辺ビルが屋上を緑化利用するとしても計画建物完成後に風環境が悪化してからでは遅すぎるのではないかと。事業者には今後の風環境の変化について聞いたところ「風環境がどの様に変化したか計画建物完成後に問題提起して下さい」との事であった。事前に明らかな問題があるかどうかを調査するのが事業者の取るべき姿勢かと思うが如何なものか。本計画が、都市再生特別地区でのものであり環境影響アセスの必要がないとはいえ、周囲への影響を軽視しても良いとは思えない。事業者には現実の状況をベースにして、さらに調査を希望する。</p> <p>(4) 建設工事の際の騒音及び工事車両の交通に関して事業者には聞いたところ、「工事の前に説明会をするから、その時に来て下さい」との回答であった。解体時のがれきの撤去、残土処理などに必要な工事車両の台数、期間、時間帯（夜中だけなのか？）またそのルート及び誘導方法（例えば、日中の工事車両の都道414号の利用を避けるなど）は</p>	<p>(4) 南街区は、2023年度に工事着手し、2028年度に竣工予定である。北街区は新宿駅直近地区土地区画整理事業など周辺事業の進捗状況を踏まえつつ、南街区竣工後の着工を目指している。</p> <p>南街区の1棟については、全テナントが退去したため、7月から解体工事に着手しているが、工事車両の通行ルートなど周辺影響については、事前に説明会を開催し、近隣</p>

名 称	意 見 書 の 要 旨	国家戦略特別区域会議の見解
	<p>、ある程度予測がついているはずなので、ぜひ開示していただきたい。また、建設時の騒音については開発の提案書に道路交通の騒音以外の記載がなかったが、工事現場からの騒音もビルの谷間を通して反響伝達の可能性があるので、その「可能性がある・なし」にも言及していただきたい。</p> <p>がれきの敷地内再利用を考慮しているならば、処理に付随する際の騒音、ダスト、環境汚染物質（アスベストやPCB、鉛含有のペンキなど）の処理についても記載いただきたい。</p> <p>3 その他の意見</p> <p>(1) 都道414号を混雑させる小田急線の踏切「新宿1号踏切」は「開かずの踏切」と言われ交通渋滞を巻き起こす場所である。</p> <p>交通の流れがこの踏切で止められるのが現状で朝夕の通勤ラッシュ時は、ほとんど遮断機が下りたままになる。歩行者は傍らの新宿サザンテラスの公開空地を経由することで踏切を回避することができる。そのために都道414号沿いの歩道にはサザンテラスへ行く階段が2本ある。1本の階段は都営大江戸線新宿駅の出入口正面にあり、もう一本は小田急線の「新宿1号踏切」の手前にある。しかしながら、この階段前の道路舗装がなおざりになっているのが現状である。</p> <p>歩道はアスファルトで継ぎはぎだらけでガタガタしている。雨天の日は、あちこちのへこみに水たまりが出来て歩行に危険なばかりか、ベビーカーを押して通る歩行者がバランスを崩すほどの歩道である。</p> <p>本計画の基本方針には「立体的な歩行者ネットワークの充実・強化を図る目的」と計画案に記してある。この歩道の舗装整備は、歩行者が小田急線の「開かずの踏切」を回</p>	<p>の方に周知している。</p> <p>その他の工事については、具体的な工事の工程等は現時点では決まっていないが、工事前に説明会を開催し、近隣の方に周知すると事業者から聞いている。</p> <p>頂いたご意見については、事業者に伝えている。</p> <p>3 その他の意見</p> <p>(1) 本計画において、都道414号線（補助57号線）のアスファルト舗装となっている歩道部分の舗装整備を実施する予定はないが、快適な歩行者環境の整備に向けて、頂いたご意見は今後の参考とさせていただく。</p>

名 称	意 見 書 の 要 旨	国家戦略特別区域会議の見解
	<p>避できるばかりか、都営地下鉄大江戸線・新宿線・京王新線の地下鉄「新宿駅」の利用者が徒歩で「新宿駅南街区の計画建物」へ行くアクセス・ルートにもなっている事を事業者には念頭に入れていただきたい。</p> <p>また、本計画建物建設の戦略には「新宿を国際観光の中心拠点として世界をつなぐ」とある。問題の都道414号沿いの歩道上には、「小田急ホテルセンチュリータワーサザンタワー」の1階正面玄関がある。コロナ禍以前は来日の観光客が旅行鞆カートを引いてこの道を頻繁に通っていた。アスファルトの歩道の凹凸部分で歩行を止めて困難をきたしている彼らの姿にしばしば遭遇した。事業者が目指している国際観光中心の拠点とは程遠い未整備のアスファルト歩道が新宿駅に直結しているのが現状である。</p> <p>この歩道の舗装整備を本計画に入れるのは必須だと思うが、事業者はどう考えているのか。今のところ当該計画では、都道414号沿いの歩道は東京都の管轄と度外視されていると言わざるを得ない。東京都としては、ユニバーサルデザインとバリアフリーアクセス、そして歩行者優先を推し進めている折、大規模都市計画の機会を無駄にすること無く、事業者に新宿駅につながる歩道の整備も併せてご指導いただきたい。</p>	