

第5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4年3月28日（月）10時から12時まで

場所：新宿区立産業会館(BIZ 新宿)多目的ホール

2. 出席者

別紙 出席者名簿のとおり

3. 議事

- (1) 第4回検討委員会の意見と対応について
- (2) 現況と課題について
- (3) 誘導方針(事務局案)について
- (4) 交通基盤の考え方（議論用）について
- (5) 今後の進め方について

4. 配布資料

次第

資料1 第4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 現況と課題（新宿三丁目駅周辺を含む新宿駅東口地区）

資料3 新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針（事務局案）

資料4 新宿駅東口地区交通基盤の考え方（議論用）

資料5 今後の進め方について

5. 議事概要

<議事>

(1) 第4回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) 現況と課題について

(3) 誘導方針(事務局案)について

(4) 交通基盤の考え方（議論用）について

(5) 今後の進め方について

(事務局より資料説明)

[警視庁 交通部交通規制課 都市交通管理室長]

- ・資料3のP14「3. 人中心の道路空間に変更する」における新宿通りの道路断面変更イメージについて、アクセス交通の抑制ができていない中期は、時間帯を区切ってアクセスの時間帯と歩行者の時間帯に分けるといったタイムシェアをイメージすればよいか。また、長期では、アクセス交通も抑制して、荷さばきも全て路外で対応することを想定しているのかを確認をしたい。

[事務局]

- ・中期の段階は、まだ荷さばきが十分抑制できていない可能性があるため時間帯を分けて、例えば午前中に荷さばきを集中的に行い、午後の時間帯は荷さばきのための空間を歩行者のための空間、滞留・にぎわいの空間になるよう柔軟に活用していくことを考えている。
- ・長期については、アクセス交通及び荷さばきを完全に抑制できた段階で全面的に歩行者のための空間や低速交通、グリーンスローモビリティが共存したような断面空間に変更していければと考えている。ただし、荷さばきの完全な抑制は厳しい可能性もあるので、エリアの特性を見ながら対応を変えることも考えられる。

[警視庁 交通部交通規制課 都市交通管理室長]

- ・一般の方に向けて、条件をしっかりと認識できるように、わかりやすい表現にしたほうが良いと思う。資料3のP14であれば、中期の歩行者天国は、現状ベース日祝の時間帯なのか、それとも平日も該当するのかわからない。タイムシェアの想定や、長期の道路断面で幹線交通・アクセス交通をどう抑制するのか、また、どのように荷さばきに対応していこうと考えているのかを表現してもらいたい。

[事務局]

- ・ご指摘の点を踏まえ、表現の内容を検討する。

[新宿 EAST 推進協議会 会長]

- ・資料3のP14や資料4のP2、3で、新宿通りや中央通りを記載しているが、他の通りはどうなるのか、という疑問は必ず出てくるのでそれらに答えられるように考えなければいけない。
- ・もう一度よく見直したいのは、本日の内容では中央通り、あるいはその他の通りも、ずっと荷さばきが残った、つまり車が通り続ける状態で、他と不公平感が生まれる内容になっていること。
- ・第3回の検討委員会で EAST の地区交通計画案を提案したが、どこかに偏るようなことがないように、地下をネットワークし、荷さばきを含め地下に入れることで、はじめて EAST も区も共有している「歩きたくなる街」ができていく。
- ・新宿通りについては、議論を重ねる必要があるが、他の通りについては、最終的に車が地上で荷さばきをしなくても済むような状況に向けて、長期、中期、短期と振り返って考え、つまり、バックキャストしてどのように実現していくかが大切になる。
- ・逆に、目先の出来ることだけをやって行くのでは、どんどん長く時間がかかってしまいかねない。

- ・資料3の P13、駐車場のイメージとして、東京ミッドタウン日比谷が掲載されているが、車が道路から直接、歩道を横断して車路に入っていくことは望ましくないので、削除して頂きたい。

新宿三丁目として大規模開発を一つの契機と捉えており、伊勢丹駐車場による渋滞が解消されることを街の人たちは期待している。

その方法として靖国通りから直接地下に繋がることやサブナードと繋がる地下ネットワークがとても大切だと考えているので、長期の考え方に則った形にしていきたい。

[倉田会長]

- ・新宿通りを、シンボリックに扱っているのですが、資料ではこうした記載になっていると思われるが、歩行者優先のまちをつくるためには面的に歩行者優先のまちにならなくてはいけない。そういう意味で、今のご指摘はかなり大事なポイントだと思う。

[事務局]

- ・代表例として、地区内幹線である新宿通りと中央通りを載せているが、ご指摘の通り、将来的には面的に歩行空間を優先するまちづくりをしていく必要があるのですが、パサージュ空間も含めて交通のあり方を検討していかなければならないと感じている。
- ・長期的な地下通路ネットワークについては、資料4の P1【隔地・集約駐車場、地下駐車場のネットワーク化】の黒丸2つ目を参照頂きたい。「大規模開発等を契機として、街区毎の地下駐車場について可能な場所は連携し、駐車場のネットワーク化を図る」と記載をしており、将来計画として望ましい姿であるとは思っている。また、P4の短期の対策として、項目3つめの④に「大規模開発を契機とした地下駐車場ネットワーク化について検討、調整を行う」としており、短期の段階から検討・調整に入っていければと考えている。ただし、担い手が不足するネットワークが出る可能性があるのが課題であり、新宿 EAST 推進協議会と調整しながら、検討を進めていきたい。

[森本副会長]

- ・資料3の P14 は、新宿通り以外のイメージもぜひ描いて頂きたい。また、新宿通りの中期の断面イメージを見ると、通常時・歩行者天国の2つがあるが、長期に繋げる方法・考え方について、ぜひ記載してほしい。例えば歩行者天国を、1週間のうち実施できる曜日や時間帯の回数を少しずつ増やし、地元の合意を経て周辺の通りが整い次第、長期の方に移るといった形にしないと、長期断面は難しいと思われる。具体的に議論ができるような、長期に至るための中期のストーリー・シナリオを作って頂きたい。歩行者天国はずっと実施しているものなので、日数を一日増やすなど、現実性の高いところからぜひ進めて頂ければと思う。

[事務局]

- ・資料4の P1 で、基本的に地区内車両の流入を抑制するとしており、アクセス交通を段階的に減らしていきたいと考えている。中期の段階で様々なフェーズがあると思われるので、交通が減少した所から順次に歩行空間に割ける時間帯を確保する中で、期間的にも段階を踏みながらフルモル化していきたい。部分的なところから拡大していく形で、地区によ

って中期のやり方を考えていければと思っている。

[倉田会長]

- ・私から二つ。一つは、前回もお話させて頂いたが、実際に誘導方針を策定する場合、土地利用も誘導の対象になるのではないか。将来を考えると交通だけで街はできないわけで、やはりどういった機能が導入されるのか、あるいはどういう土地利用となるかによって街のキャラクターがずいぶん変わってくる。そういう意味で、土地利用や活動においても新宿らしさをどう意識していくかが非常に重要である。例えば資料3のP12の「誰でも受け入れる多様性と新たな発見のあるまちをつくる」と書いてあるが、都市機能の項目について、新宿はどの辺に力を入れていくのかが見えていない。P10も同様であり、新宿が銀座・丸の内・渋谷・池袋とも違う、新宿なりの一つのアイデンティティをどういう風に作り出すかという視点がまだ弱いと感じる。これまで新宿がどういう形で支持されてきたか、利用している皆さんが新宿の魅力をどう捉えてきたか、振り返る形で地元の皆さんと議論する必要がある。交通が非常に大事なことは理解しているが、加えて土地利用の話も少し議論した方がいいと考える。
- ・P11は、現状の新宿東口をパサージュ空間と捉えているのか、それとも別の空間をイメージしているのか。私が考えているパサージュ空間は、現状の通りのイメージとは異なる気がする。解説が、p12下に記載されているが、重要なキーワードなのでイメージを明確にしてほしい。
- ・P11の方針2で「界限性のあるパサージュ空間をつくる」としているが、これはパサージュ空間自身に界限性があるのか、あるいはパサージュ空間を持ち込むことによって界限性が生まれるのか、言葉の使い方をもう少し丁寧にして頂きたい。

[事務局]

- ・誘導方針は、地元との議論を踏まえ、深度化できる場所があればしていきたい。ただ、基本的には現状の商業の街を維持しながら、大規模開発等に合わせて、今までに無いような文化や情報を発信できる空間を誘導していきたい方針として記載をしている。
- ・パサージュ空間については、まず既存のモア二番街や武蔵野通り等の新宿東口の特性を維持していきたい。現状を維持しながら建替え誘導し、プラスアルファで可能な新しい用途にも取り組めるようにしたいと考えている。地元の方との議論を踏まえて、誘導方針の策定時点で、どこまで書き込めるかを今後検討していきたい。

[倉田会長]

- ・今の話だと、現状の事例はパサージュ空間という認識でいいのか。

[事務局]

- ・事務局としてはそう考えている。

[倉田会長]

- ・ヨーロッパ等では、もう少し幅の狭い、車が入ってこないような小さい歩行空間をパサージュ空間というので、もう少し事例を分かりやすくして頂きたい。界限性のあるパサージュ

ユ空間と聞いても、恐らく何を意味するか分からないと思う。界限性という表現は嫌いではないが、イメージが共有しやすいように、新宿三丁目の界限空間に言い換えたほうが良いのではないか。

[新宿 EAST 推進協議会 会長]

- ・資料3のP11にある写真のとおりになれば、色々なパサージュ空間が可能だと思う。ただこれは車が一台も走っていない状態が前提であり、そうでなければ、考え方は変える必要が出てくる。
- ・新宿通り以外の通りで、車も荷さばきも無くなって、皆が歩いて楽しめる空間ができれば、それぞれの通りや街の特徴を出すことも考えられるので、現実的にパサージュ空間を作りたいのであれば、新宿三丁目の界限に、車が通らないようにする為の地下ネットワークの話に繋がることをご理解頂きたい。
- ・P12の写真は新宿の歴史でもあり、今に至っているのは、区の誘導もあったかもしれないが、少なくとも新宿の地元の街が「必要なもの、需要があるものを造って来た結果」でもある。
中高年にとっては、ジャズの思い出の地というイメージが強いが、若い世代が同じイメージを抱いているのかは怪しい。今後どのような街として発展・深堀していくのかを考える上で、地元の街の考え方は重要になる。
- ・土地利用の観点から言うと、新宿三丁目は多種多様なニーズに対応した通りが集まった一つの界限性と捉えているので、一部の大規模開発で消えてしまうことは無いと思っている。それぞれの特徴を持った通りや、中小の建物群は日本で他にない魅力のある街を造っており、地下ネットワークができることによって、地上で出来る可能性が増えることが街の発展に繋がると思うので、皆さんの知恵を借りられたらありがたいと思っている。

[東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長 (代理)]

- ・資料3のP20の誘導イメージ(地下)の「まち・えき空間」が一律で表示されているが、今後の開発誘導を考えると、もう少し具体的なイメージを出したい。特に地下鉄の乗り換え場所となるのが新宿通り・明治通りの交差点の直下になるが、この課題として資料2に下水道管の深さの位置を示しているように、突き当たりから先は地下のネットワークとして一段下がる形になるのだが、資料3のP20で段差や下水道管の状況をどう扱うかを含めて、空間のイメージをもう少し具現化できないか。
- ・資料3のP9で、パースは街側から見えるイメージとして描いているが、新宿三丁目の交差点の地下の部分からどのように街に繋がっていけるのかをイメージ出来るものが望ましい。まさに今から開発業者と協議しながら作る段階だと思うが、たとえば、渋谷駅東口だとスクランブルスクエアに地下空間を作ったとき、渋谷川が地下の吹き抜け広場から見えるのは良かった。新宿三丁目も、渋谷駅の事例を同様に、地下空間の位置を意識しながら周りを上手く取り込んで空間を作れると、行き止まるのではなく街に広がる「まち・えき空間」のイメージをしやすい。最終的にP9で表現出来ないのか。

[事務局]

- ・新宿 EAST 推進協議会と議論を重ねる中で、新宿三丁目は渋谷駅や新宿駅のような、超大

規模開発になる土地柄で無いという認識を共有しており、サンクンガーデンのような空間を大きく開けるものよりは、資料3のP9の上段のイメージのような、地上への繋がりを意識出来る空間や、下段のイメージのような地下の改札から民地の貫通通路を通してパサージュ空間へ動線を繋げるような新宿三丁目独自の「まち・えき空間」を誘導していくことが望ましいとしている。

- ・資料2の下水道管を具体的な課題として挙げて頂いたが、今後の開発計画に応じて、具体的な協議等を行う予定であり、現時点では、これ以上の掲載は出来ないため、P9のようなイメージとしている状況でなる。

[倉田会長]

- ・ご指摘の点が課題であることは確かなので、今後、意識して頂ければと思う。

[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]

- ・資料3のP22の建て替え誘導で「容積率や斜線制限を緩和する地区計画により、限界性のあるパサージュ空間に誘導する」というのは短絡的な表現と感じる。容積率や斜線制限を緩和すればパサージュ空間が出来るのか、もう少し表現を検討するのはどうか。

[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]

- ・資料3のP21について、誘導方針では具体的な書き込みが出来ないのは理解しているが、前段にある各誘導方針を見ていると、「大規模開発を契機に」というキーワードが頻出している。大規模開発で高度利用型地区計画などの制度を使いながら生まれる空間というのは限られてくると思うので、空間の取り合いになるのではないかと心配をしている。
- ・大規模開発は、短期・中期・長期と段階的に、色々なエリアで進んでいくと思われるが、誘導方針中で長期的な目標を示しておかないと、大規模開発が各街区でそれぞれ進捗していく際に、具体的にどこに何の施設を配置するのが良いのか、見誤ってしまわないかと心配している。「まち・えき空間」の整備やバリアフリー経路の拡充については、各街区から相談を受けながら鉄道事業者として協力できることを一緒に進めていきたい。

[事務局]

- ・誘導方針の実現に向けて、開発計画に係る調整等にご協力頂きたいので、引き続きお願いしたい。

[森本副会長]

- ・前回の宿題に対していくつかの提案がされており、より改善していると思う。資料4のP4に「基盤整備に係る進め方」とあるが、先ほどから議論しているように、交通というのは、まちづくりの目的ではなく、沿道の土地利用を中心に、どんな街を作るのかが主であり、それに派生するものが交通である。一方で、土地利用が変われば当然街の流れも変わるし、交通規制を変えれば車・人の流れも大きく変わる。これまでも社会実験で様々な試みをやりながら東口地区の問題を解決してきた。例えば、新宿 EAST 推進協議会では、歩道の部分拡幅としてストリートシーツの設置や、荷さばきルールの徹底など、皆さんにご協力頂きながら、ここまで来ているわけである。ぜひとも今までの過去の取り組みを止め

ないような流れで書いて頂きたい。資料3の冒頭には、昭和以前からの新宿の成り立ちが書かれているが、この10年間、私が携わっているだけでも随分と色々な試みが行われた。ぜひこの短期の計画の中に、これまでの流れも含めて整理をして頂きたい。

- ・ 今後の議論を進めるために、重要な資料4のP5～6の交通基盤について、合意を取る必要がある。現段階では区と地元の新宿 EAST 推進協議会の提案が平行した状態になっていて、今後、地元と区の意見を合わせていくための調整が必要である。車の流れなど希望的観測で書いているが、仮にこうしたら一体どうなるのか。例えば、交差点は交通容量的に保てるのか、人の流れが変わるとどういいうしわ寄せが来るのか、車がこの地域に入るとどうなるのか。完璧な案は存在しない。長所や短所が必ずあるはずで、それを整理して地元の EAST 案を参考にしながら、お互いが納得できる「基盤整備に係る進め方」について、第6回検討委員会までに調整して頂きたい。

[倉田会長]

- ・ 交通を含めて、まずトータルに将来の移動をどうするか、土地利用も含めて少し議論して頂きたい。
- ・ 短期と言っても何も起こらないわけではなく、大きな動きの可能性もあるので十分対応できるような検討をした方が良くと思う。取り組み方を間違えると長期に繋がっていかないかもしれない。今の地元の動きも見つつ、少し戦略のあるものも考えてもらいたい。最終的に具体的化していく際には、地元の方の協力・理解なしには難しいことなので、時間をかけてでも意見を擦り合わせて頂きたい。

以上

第5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	出席
〃	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	欠席
〃	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	代理
〃	新宿区 都市計画部 都市計画課長	出席
〃	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	欠席
(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	