

第5回

新宿区ユニバーサルデザイン

まちづくり審議会

令和4年4月21日

新宿区都市計画部景観・まちづくり課

第5回新宿区ユニバーサルデザインまちづくり審議会

開催年月日・令和4年4月21日

出席した委員

**植村尚史、水村容子、矢口哲也、岡村正昭、飯塚良子、竹内洋一、前田昇、秋山郁子、
藤原千里、菊田史子、中川甚一、下台裕美、武居正、森まり子、高橋政則、古関浩幸、
浅川靖之、木下史絵**

欠席した委員

なし

議事日程

1. 報告

[報告]新宿駅西南口地区開発計画

2. その他

議事

○植村会長 定刻少し前ですが、皆さんおそろいになりましたので、第5回新宿区ユニバーサルデザインまちづくり審議会を開催させていただきたいと思います。

初めに、事務局のほうから報告をお願いいたします。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。本日の審議会は、18名出席しており、定足数に達しているため成立しております。

また、当審議会につきましては公開となっておりますが、傍聴の方は発言できませんので、ご了承ください。

また、本日の会議の終了は、15時を終了させていただきたいと思っております。

次に、本日の進行と配付資料等についてご説明いたします。

まず、机上に配付している資料としまして、次第と、本日、報告案件が1件で、「新宿駅西南口地区開発計画」についてです。そのほか、参考資料といたしまして、新宿区ユニバーサル

デザインまちづくり条例と施行規則、施設整備マニュアル、座席表、パンフレット、ガイドブックを机上にご用意させていただいております。

資料につきましては以上となります。皆様、お手元にごございますでしょうか。また、会議の途中で不足等ございましたら、事務局までお申し出ください。

ご発言の際につきましては、挙手をしていただきまして、マイクのスイッチをオンにしてください、発言をお願いします。発言が終了した場合には、オフのスイッチを押していただきますよう、ご協力をよろしくお願いいたします。

事務局からのご説明は以上になります。植村会長、進行のほうをよろしくお願いいたします。

1. 報告

[報告]「新宿駅西南口地区開発計画」

○植村会長 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

議事次第に従いまして、1番の報告、新宿駅西南口地区開発計画につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。

報告案件の新宿駅西南口地区開発計画についてご説明をさせていただきます。

本案件につきましては、現在、事業者と事前協議を行っております。本日は、事前協議アドバイザーの**丹羽相談員**にもご出席いただいております。また、**岡村委員**につきましては事前協議アドバイザーも兼ねていただいております。事業の詳細につきましては、事業者並びに設計者からご説明をさせていただきます。

また、本案件は、事業計画が長期にわたる計画となっております。本日の審議会の報告は、計画を進めていく上での整備方針の検討段階という状況でございます。今後、計画が進みまして整備内容が具体化する段階で、再度審議会でご説明をさせていただく予定でございます。

それでは、事業者並びに設計者より、説明をよろしくお願いいたします。

○日建設計 ありがとうございます。本日、事業者側として京王電鉄、JR東日本、設計コンサルとしまして日建設計、JRE設計が、出席させていただいております。早速ご説明に移らせていただきたいと思います。

資料につきましては、お手元にあります青い帯の資料を見ていただければと思います。まず資料でご説明をさせていただいて、本日模型をお持ちしておりますので、ぜひ模型も見ていただいて、ご意見いただければと思っております。

では、資料をご説明させていただきます。

まず、ページを1枚おめくりいただきまして、右下1ページ目になりますが、新宿駅では、現在全体で、更新を進めていく計画になっております。単に建物を1つ建て替えるということではなくて、駅であるとか駅前広場含めて一体的に再編が行われようとしている状況です。その中で、東京都、新宿区にもご尽力いただき、官民連携で一体的に更新を推進しております。

次のページ、右下2ページ目になりますが、具体的にどういう事業があるかということですが、一つは駅前広場やデッキを整備する新宿駅直近地区土地区画整理事業です。これは東京都主導で進められています。こうした事業において、西口の駅前広場、東口の駅前広場を含めて、再編、再配置等の検討を進めていただいている状況です。さらに先行して、小田急、メトロの開発である新宿駅西口地区が、以前の本審議会で報告されたとお聞きしております。先行して小田急などの開発が進んでいるところになります。

今回、我々の計画は、甲州街道を挟みまして南北にございます。京王電鉄、JR東日本を中心に進めている計画が、大きな骨格がまとまりましたので、ご提示できればと考えております。なお、今回さらに、駅の中の改修等も同時に進めております。

本計画の場所になりますが、西口駅前広場に面する今の京王百貨店、ルミネ1部分に関しまして北街区と呼んでおり、一つはそこを更新していくことになります。

もう一つは、甲州街道を渡りまして代々木側になりますが、ペンシルビル等が建っているエリアで、南街区と呼ばれる計画として考えております。この2つの街区を併せて本計画を進めています。

ボリューム感としましては、北街区のほうは100メートル強、南街区のほうは200メートル強で想定をしております。低層部については店舗、商業施設で、北街区の中層部につきましてはホテルを想定しております。南街区につきましても、低層は商業施設で、中層に事務所、上部にホテルというような用途構成を想定しております。北街区の今の京王百貨店につきましては、地下にある京王線の新宿駅を含めた計画になっております。

もう一枚ページをおめくりいただきまして、4ページ目になりますが、先ほど事務局のほうからもお話がございましたが、非常に長期的なプロジェクトというところがポイントになっております。今後のスケジュールとしましては、南街区のほうが先に竣工してまいります。その後、北街区が整備され、最終的には2040年代の竣工ということで、かなり長いスパンでの計画になります。

現時点は、都市計画を進めている段階で、大きな骨格について今検討している状況です。本

日はその骨格を確認いただきまして、実際の詳細な設計につきましては今後検討を進め内容が深度化しましたら、ご提示できればと考えております。

もう一点、北街区につきましては新宿区のエリアになりますが、南街区につきましては過半が渋谷区のエリアになっており、申請上南街区は渋谷区にて福祉のまちづくり条例での申請手続きになってまいります。

そのため、北街区中心に将来設計が進んだ中で、再度、本審議会でご報告できればと考えております。またその詳細な時期については、事務局と調整させていただければと思っております。

右下5ページ目につきましては、今回、単に建物を建て替えるだけではなく、地域に対する公共的な貢献を行っていくことを記載しております。詳細は諸所ございますが、大きくは歩行者の動線に関する回遊、にぎわいを高めていく機能、さらに環境、防災的な観点から、公共的な貢献を行っていければと考えております。

次のページ、右下6ページ目、ここからがユニバーサルデザインまちづくりに関する詳細な内容になります。事前協議の中でも、単にバリアフリーをやるだけではなく、多様性を鑑みて計画を進めていくべきとご助言を頂きました。我々としても、新宿区ユニバーサルまちづくりガイドライン等を参照し、現在の課題、このエリアの課題について7点ほど記載をしております。

8ページ目から具体的な課題について記載をしております。

8ページ目につきましては、課題を2点記載しており、1点目は、駅周辺、駅含めて移動経路が複雑で非常に分かりにくいことと、混雑していることを記載しております。2点目は、地下の駅ということで、出入口が分かりづらいことや、段差がありバリアフリー化がされていないことを課題として記載しております。

下の地図上に写真を幾つか記載しておりますが、左上の写真につきましては、現在の甲州街道は非常に混雑しており、甲州街道自体も坂になっていることから移動がしづらいという課題がございます。

その下のほう、駅前の写真になりますが、駅の入り口等について、初めて来る旅行者や外国人の方にとっても非常に分かりにくいという課題がございます。

左の下の写真には、地下の西口駅前広場ですが、乗換えが交錯しておりまして非常に混雑しているという課題がございます。

また、右側、右上の2つ写真になりますが、京王線からの乗換えについて、小田急線、JR線

に行く際に階段等があり、バリアフリー化がされていないという課題がございます。

また、右下、甲州街道側も出入口が分かりにくいという課題があると考えております。

もう一枚おめくりいただきまして、右下9ページ目に残りの5点の課題を記載しております。課題③につきましては、人がたまるような場所、休めるような場所が少ないことや、みどりも少ないことを記載しています。

課題の④につきましては、周辺の道路に自転車等の駐輪がされており、歩行者の方が歩きづらいという課題となります。

課題の⑤につきましては、災害時に非常に混雑するところで、避難場所や情報発信等の充実が必要であることを記載しております。

課題の⑥につきましては、誰でも安心して来街できるようなトイレや授乳室が必要ということと、さらに、サインや誘導ブロックも含めて、誰もが分かりやすい駅、駅前の空間をつくっていくことが必要だということに記載しております。

左側の写真では、人が溜まれるような場所、休めるような場所が少ないであるとか、車と人が交錯していて危険性があるというところを記載しております。また、右側の写真では、周辺の道路について、駐輪であるとか電柱があり歩きづらい道路があるということに記載しております。

右下の写真については、サインについては、一定の整理がされておりますが、多路線が乗り入れており、分かりにくいという課題を記載しております。

10ページ目を見ていただければと思いますが、それらの課題も踏まえ、解決策ということで6点記載しております。歩行者の移動に関する内容、滞留に関する人の溜まれる空間に関する内容、さらに避難に関する内容、トイレやサインに関する内容を解決策例で記載をしております。

こちらの施設、トイレや授乳室、サイン等につきましては、将来の設計の中で更新をして提示をしていければと思っておりますので、本日は主に(1)から(5)の骨格に関する内容を見ていただければと考えております。

下のイメージにつきましては、後ほど模型でも見ていただければと思いますが、今回、周辺の事業と連携しながら、駅からまちへ人が歩きやすい空間をつくっていき、バリアフリー動線も含めて整備をしていく図になっております。

右下11ページ目ですが、こちらを上から見た図で、駅の直上においても、誰でも入れ、休めるような空間をつくっていくことが一つ今回の開発の目玉として、表現している図になってま

います。

12ページ目からは、もう少し詳細な具体的方策について、記載しているものになり、駅から周辺のまちに行きやすいよう、分かりやすい動線を整備していくことを記載しております。車椅子の方も含めて、駅からまちへスムーズに移動できるような配慮や、国道の上空に2階の高さにデッキを整備するという計画しており、車と人を分けて人が安全に歩ける道路横断ができるよう整備を考えています。

13ページ目につきましては、分かりやすい出入口とバリアフリー動線の記載をしており非常に多くの人々が利用している新宿駅で、初めて訪れる観光客や外国人の方も直感的に、「あそこに行けば駅なんだな」であるとか「地下に行けるんだな」と分かるような計画を進めていております。また、視覚障害者の方をはじめ、色々な方に使いやすい施設となるように、今後、詳細な設計の中でも検討を進めていければと考えております。特に階段だけでなく、エスカレーター、エレベーターもセットで整備し、皆様が地上から地下までスムーズに移動できるような施設として整備できればと考えております。

次に14ページ目になりますが、建物の上部に休憩可能な空間を駅直上に整備していくことを記載しております。こういった場所で、高齢者の方や障害者、妊娠中の方も含めて休める場をつくっていければと思っており、そういった場所が非常に分かりやすい場所にあるということが重要と考えています。

一番最後、15ページ目になりますが、歩きやすい周辺の歩行空間整備ということで、代々木側の電線がまだ地中化されていない葵通りの地中化を事業の中で進めていくことで、人々が歩きやすい周辺の道路も併せて整備をしていくことを想定しております。また、災害時は非常に混雑も予想され、一時的に人が滞留できるような空間、情報発信や誘導を、ほかの事業者様や行政の皆様とも連携しながら進めていくことで、災害時においても安全な避難ができる形で整備できればと考えております。

ここまでが資料のご説明となっており、その後の資料は参考資料になります。

この後、また模型を見てご説明できればと思っており、説明は以上となります。

○植村会長 ありがとうございます。

皆さんからのご意見を頂く前に、非常に長期の計画ということで、この審議会がどういうふうに関わってくるのか位置づけについて事務局のほうから、ご説明をお願いいたします。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。こちらの計画についての審議会の位置づけをまずご説明をさせていただきます。

こちら、新宿区ユニバーサルデザインまちづくり審議会に報告する基準としまして、都市再生特別地区という手法を使うような大規模な建築に関する案件につきまして、新宿区の都市計画審議会に報告する前に、当審議会にお諮りする基準になっています。

こちらの事業計画がかなり長期にわたる段階で、本日も説明させていただいた内容につきましては、整備計画の基本的な骨格のご説明をさせていただきました。先ほど事業者さんのほうからご説明がありましたが、新宿区に係る部分につきましては、また詳細の設計が進んだ段階で再度こちらの審議会にお諮りさせていただきます。本日は、設計をする前の具体的な基本計画の段階でして、今、現時点ご説明した範囲で、委員の皆様から、ユニバーサルデザインの視点に立って、もう少し配慮したほうがいいのではないかなというご意見を頂き、頂いた意見を今後、区と事業者のほうで事前協議の中で活用させていただきたいと考えてございます。

○植村会長 ありがとうございます。

これからもずっと続くということで、この新宿駅西南口地区というのにつきましては、今、最初の段階ということで、そういう位置づけになっているということをご理解いただければと思います。

次に、先ほどもお話がございました、事前協議が行われているということで、現在の事前協議の状況について、担当の事前協議相談員の方からご説明をお願いしたいと思います。**丹羽相談員**、それから**岡村委員**の順でよろしく願いいたします。

○丹羽相談員 ご紹介いただきました**丹羽**と申します。相談員をしております。

事前協議において**岡村委員**のほうからもかなり、ユニバーサルデザインの方針について、こういうふうにしたほうがよいということをおまかに、大きな方針をかなり突っ込んでしていただきまして、私のほうは、私が指摘した点を幾つかご紹介いたします。

新宿区の都市マスタープラン、ユニバーサルデザインまちづくりという上位計画がありますので、その中からポイントとして、ユニバーサルデザインにとって特に大事なものは、歩行動線の連続性、避難路の確保、トイレの設備の配置や案内、特にトイレは機能分散ということが最近言われています。それから、国際的にはトイレだけではなくていろんな機能が増えていきます。そういう動向も視野に入れてくださいねというお話をしました。

多様性について、大型の電動車椅子の方、最近はかなりたくさん見かけるようになりました。車椅子だけでも多様なものがありますので、そういうことも想定し、もちろん視覚、聴覚の障害者の方もおりますが、高齢者、幼児連れ、それから外から見ても分からないような障害の方がたくさんいますので、そういう方たちのこともなるべく、考慮に入れていっていただきたい

ということ。それから、そのためには、インクルーシブと言われますけれども、ユニバーサルデザインから、さらに突っ込んでインクルーシブ、要するに当事者が関わっていくことで計画を成り立たせてくださいということを申し上げました。

基本的に、歩行の空間と休憩の空間をインクルーシブにしてくださいということが一つ、その中でも大きいと思います。車椅子にとっては、同一動線、必ず同じルートをとどいていけるようにということですね。それから休憩場所についても、ベンチなんかの間に車椅子がちゃんと入れるような場所をつくってください。そういうような具体的なことも申し上げました。発達障害の方なんかは大勢の人がいるところが苦手ですけども、そういうときに静かな場所があると安心して利用できる。そのような設備も今の施設整備マニュアルにも載っていますので、そういうことまで含めていっていただきたいということです。特に小規模店舗を考えて、商業施設もインクルーシブに、それから宿泊やビジネスの施設もあるということなので、そういうところも全て車椅子でも利用できるようにお願いします。

そのために、やはり当事者参加、それから設計も、なるべく設計の段階でいろんな方に意見を聴くという機会を設けてください。それが、多分一番大事なんじゃないかと思いますということを申し上げました。物理的な環境だけではなくて、その情報発信ですね。それからサイン計画も含めて、そういう案内も、追い追いですけれども、考えながらやっていただければと思います。特に防災・防犯は大事だと思っております。車椅子の避難経路だけではなくて、視覚障害者や聴覚障害者をどのように誘導するのか、その分かりやすさが非常に重要だと思います。そういうことも計画に入れてくださいということを申し上げました。

それで、先ほど発表いただいた計画は、僕らが提案したことをかなりコンパクトに入れていただいたという印象は持っております。

私のほうからは以上です。

○岡村委員 では、続きまして、相談員も兼任させていただいております**岡村**のほうから報告させていただきます。

事前協議のほうで、私のほうでいろいろアドバイザーさせていただいたこととしては、基本的にはユニバーサルデザインの考え方を建築にどう生かしていきましょうかという話でございます。どうしても建築は、バリアフリーとか、基準とかガイドラインを守りましょうということには、もうすごく厳格にやっていただいております。でもお伝えしたのは、この建物ができるのが、今こちらを見ていただいても2040年代なんですよ。単純に20年後と思ったときに、今の基準を守ったら古い建物しか出来上がりませんという話です。ですので、20年後も最新だ

ね、20年後にやっぱりすごいねと言われる建物を考えたときには、どう考えても多様性は外せませんよねという話です。

というのは、これから先、日本は医療も発達します。ますます障害のある方が増えますし、少子高齢化ということもあつたりとか、いろんな問題が出てくる中で、外国人の方もたくさん入ってきますとなったときに、いろんな多様性がある。でも、そのときに多様性に対応しようというよりも、「新宿に行ったら面白いね」とか、「新宿に行きたいね」とかというふうなまちづくりがやっぱり必要で、そこに人が集まる。そのときに問題がない建物を造れるようなものを考えていきましょうということで、事細かく対応して書いていただいたという印象があります。

私ごとなんですが、私、20年ほど前に東京に上京しまして、生まれて初めて新宿駅に来たときは、もう物すごく迷いまして、何線が何線だか分からないとか、出口も分からないという状況からすると、これから先の20年後に今回の模型のような形に出来上がると、「ああ、そのときに来たかったな」と思うようなものになっていただければなという思いでお話はさせていただきました。

ということで、ちょっと資料だけだとなかなか分かりにくいところもあると思いますので、事業者の方も言っていましたが、ぜひ模型を使って、ご説明いただければと思いますので、願いいたします。

○植村会長 ありがとうございます。

それでは、今、**岡村委員**からもお話がございましたように、模型を使ってさらに具体的に説明していただければと思います。では、よろしく願いいたします。

○京王電鉄 よろしく願います。事業者を代表しまして、京王電鉄からご説明をさせていただきます。

では、模型を簡単にご説明させていただきます。

今回、我々、新宿駅西南口地区開発計画ということで、先ほど資料でもご説明させていただきました。

こちらの模型にて、こちらが北街区と呼んでいる場所でございます。現在、京王百貨店とルミネ1があるところです。ここが西口駅前広場で、こちらが東なので、こちらが北側です。こちらが南という形になります。

こちらの甲州街道を挟んで、少々大きめのビルが建っているところが、我々、南街区と呼んでいるところでございます。先ほどもご説明させていただきましたが、こちらは渋谷区の対象

になっております。

スケジュールの説明を簡単にもう一度おさらいさせていただきますと、今回、こちらの南街区から開発をさせていただきます。2023年から2028年ぐらいの竣工を予定し、今後工事に入っていく検討をしています。

新宿区側にある北街区でございますが、こちらは南街区が竣工した後に開発をします。着工時期は、現時点では決まっておりません。南街区が終わった後、恐らく2030年代前後と思っています。

先ほど説明にもありましたが、この建物の下には京王線の新宿駅が敷地いっぱい整備されております。それを生かしながら建て替えるということで、恐らく完成するのも2040年代で、竣工時期もまだ不透明でございます。

今回東京都が施行される新宿駅直近地区土地区画整理事業、駅前広場、線路の上空にデッキを張るような事業、それと各社の鉄道事業、それと開発事業がそれぞれ連携しながら行うというのが、今回新宿全体を変えていく大きな流れだということ、まず入り口としてご理解いただければと思います。

今回、歩行者のネットワークにつきましては、後ほどパネルを使ってご説明いたしますが、幾つか計画のポイントをご説明させていただきます。

まず、先ほど委員の先生からお話がありました、「新宿駅って、まず駅がどこにあるのかが分からない」というところです。今回、上位方針にも定められておるのですが、新宿の駅の本当の中心部にランドシャフトというものを造りましようとして定められております。

まずこちら、西口の広場、もともとここにスバルビルがございまして、今は更地になっております。こちらが4号街路、新宿中央公園に向かう道路がございまして、そこから見たところに今、小田急百貨店と京王百貨店がございまして、ここに大きな吹き抜け空間をつくりたい。新宿駅に、初めてお越しになった方が「駅、どこだろう」と見たときに、あの吹き抜けを見て歩いて行けば新宿駅につながっていくということであり、ユニバーサルデザインの中にもございましたが、分かりやすい空間をつくるというところの1つ目のポイントとしております。

模型を見ると非常に小さく見えますが、こちら、3層吹き抜けを2つ整備する予定でおり、ここまでおおむね70メートルぐらいでございます。そこに吹き抜けをつくるというのが、今回のランドシャフトの大きなポイントになっております。

新宿駅西口地区の模型には本日詳細表現されておりませんが、2階、5階、9階では、小田急、メトロの開発とも接続をさせます。今までは小田急百貨店、京王百貨店、ルミネ1、それぞれ

のビルがそれぞれのビルという形だったのですが、今回みんなが連携して行おうというところで、まちにも開かれた形で、接続をさせながら一緒に空間をつくっていこうという計画をさせていただいているところでございます。

このグランドシャフトは、当然ここに行けば地下1階の京王線、JR線、小田急線にも行きやすいものとなります。また、ターミナルシャフトと呼んでおりますが、地下と1階と2階をつなぐ縦動線を設けさせていただきます。そのような形で、駅にも行きやすくなります。さらに、今回新たに東口に抜ける動線の上空にデッキを新宿駅直近地区土地区画整理事業で造ります。そこにも向かう動線もこちらに当然につくらせていただいて、新宿の東西をつないでいくという計画にしております。

続きまして、北街区の真ん中の箇所です。この通りをずっと行くと京王プラザホテルにつながる、通称プラザ通りと言われる道路がございます。そこから見たときに、ここに何か空間があるなというように見えますが、これは、奥をこのまま貫通した通路をつくっております。このまま抜けると、小田急が造る新しい改札口だとかセントラルプラザなど東側に抜けるような空間として、まず大きく象徴的につくっております。さらにここから地下の駅にも下りられる空間や動線もつくらせていただいております。これターミナルシャフトという形で造らせていただいております。

それと、ゆっくりできる空間という趣旨で、今回、立体都市広場と呼ばれるスカイコリドー、屋上庭園みたいなものをつくろうということで、200メートルつながる空中回廊というのを造ります。今回はこちら、京王とJRの開発部分だけですが、実はこれは小田急、メトロの開発にもつながってしまっていて、北の端まで400メートルつながります。日本で初だと思いますが、そのような空間をつくることで、新宿は、なかなかたたずめる空間が少ないというのが現状だと思いますので、上層階ではございますが、立体都市広場でいろいろな方が交流をしたり連携をしたり挑戦するような空間をつくっていこうと考えております。

一方、南街区ですが、高速道路から甲州街道を走ってきてバスタのほうに向かっていく、例えば地方や空港から来た外国の方や旅行者の方が初めて新宿に来る場所というところになり、バスタに向かうここにグランドシャフトを造っております。新宿に来たときに、「ここに来たんだ。新宿ってここなんだ」というところがまず第一印象、視覚で入ってくるという空間をつくらせていただいております。現在は、小さなビルが、多く建っていて、コロナ前はすごい人であふれ返っていたところですが、大きくセットバックし、大きく吹き抜けをつくって空間をつくっていきます。それと併せて、甲州街道の上にもデッキを造らせていただいて、大きなゲ

ート空間という形で新宿にお迎えするというような形の空間をつくっていこうと思っております。

こちら、南街区、渋谷区ではございますが、北街区と同じように、人々がたたずめる空間として、最上階のところに大きな新宿テラスを設ける予定でございます。新宿の四方全部見渡せるような空間をつくらせていただいて、いろいろな人たちがゆっくりできるような空間にしていきたい。中層部にも同じような、甲州街道の人の動きや、サザンテラス側など、人の動きが見えるような空間をしっかりとつくっていきたいと思っております。

このようなグランドシャフト、ターミナルシャフト、スカイコリドー、新宿テラスというような、人が動きやすくて、分かりやすくて、ゆっくりできるというようなことをコンセプトに考えているところでございます。

続きまして、2階歩行者のネットワークについてご説明させていただきます。

事前のご相談の際にも、歩行者のネットワークがつながることがとても大事だというご指導を頂きました。今回、先ほど申し上げました新宿駅直近地区土地区画整理事業、そして開発事業という、地権者は違うのですが、皆が連携して動線をつくっていこうということを、10年近くかけて検討してまいりました。

今回の新宿駅西南口開発計画は、今は残念ながら、1960年ぐらいから順次建物ができた関係で、例えば京王百貨店がございまして、2階のレベルで、小田急のモザイク通りとつながっていません。JRの線路の上は当然線路なので何もございません。それが将来的には、新宿駅直近地区土地区画整理事業で、ここに東西を渡るデッキがつけられます。小田急のほうでは新しい改札と地盤が造られるというふうに伺っております。そこからまちにつながる動線というところを、我々のこの北街区では大きくつくっていこうと思っております。先ほどお話ししましたグランドシャフト、北側のグランドシャフトというところは、ちょうど玄関口という形になります。先ほど、真ん中のプラザ通りに抜けるターミナルシャフトとお話した部分、こちらは、エスカレーターを上って歩道橋を渡ると、そのまま向こうに渡っていけるという貫通通路をつくらせていただこうと思っております。

それと、もう一本、現在JRの南口、小田急の南口、そこを通ってくると、普通は1階に下りていく動線が、今は甲州街道沿いの歩道を歩くのが通常なんですけど、非常にここも混雑しているというところで、今度は西新宿一丁目のほうに歩く新たな動線も、デッキレベルで造らせていただきます。加えて外周部も北から南に向かってずっとつながっていくことを計画しております。さらに国道も渡ると、南街区を渡るとサザンテラスデッキにつながって、そのまま代々

木まで行けるというような歩行者の連続性というのを、まずは今回、新たに2階レベルでいろいろな事業が協力しながらつくっていくという考え方で進めております。

1階につきましては、今はモータリゼーションの時代につくられた広場でございます。それを歩行者中心の広場に変えていこうというのが新宿駅直近地区土地区画整理事業で行われる内容でございます。それと連携するような形で、各鉄道等に行きやすい動線、先ほどの2階にも行く動線というのを各所につくっていくというのがコンセプトとなっております。あわせて、甲州街道沿いにおいては、非常に狭隘で非常に混雑しておりますので、建物の足元に大きな空間を設けて、溜まりや、人が歩きやすい空間をつくっていこうと考えているところでございます。

○JR東日本 外から見たときにすぐエレベーターが分かる、あるいはエスカレーターが分かるというところを意識的にこういう場所に配置させていただいて、分かりやすい空間とさせていただいたところ です。

○京王電鉄 続いて地下1階になります。地下1階では、昨年、2020年に東西自由通路が完成いたしました。そこへ向けて人が、今はコロナで人が減っておりますが、東と西のまちをつなぐ大きな動線というのが完成しております。それに加えて、今回小田急の開発も同様ですが、我々のところも、先ほどお話がありましたとおり、縦動線やエレベーター、エスカレーター等を各所に設けるといふ形で、地下と地上をしっかり結んでいくという動線を計画していきたいと思っております。

それと、もう一つ、今回の計画のポイントは、都営新宿線と新線新宿駅、さらに都営大江戸線の改札もあるのですが、今ここの改札から、バスタのほうに行こうとすると、非常に狭い階段があり、その階段を上り下りするような非常に分かりにくい空間で甲州街道の南と北をつないでいるのが現状でございます。それは、ここに鉄道施設が大量にあるからという理由でございます。

今回の開発を通じて、その鉄道施設をだいぶ撤去いたしまして、地下1階、甲州街道の下のレベルに新たな広場をつくるということを考えております。今回開発させていただく南街区と、その広場を接続させることで、北と南、北街区と南街区を地下でもつないでいきます。1階は当然歩道がございますのでつながっていますが、今回、地下1階、1階、そして2階のデッキレベルというところで、3層でつながっていくというような空間を考えているところでございます。

最後、地下2階になります。京王線をご利用いただいている方がもしいらっしゃればご存じ

かもしれませんが、京王線のホームは今、地下2階にございます。京王線のホームがございまして、ちょうど中央ぐらいに階段があり改札口に上がっていくのですけれども、周りは都市計画駐車場がございます。昔の計画ですので、多くの車が、溜まるような空間になっておるところでございます。それを今回、京王線のホームをこの駐車場内に北進致します。我々は、延伸と言っているのですが、延ばすということをいたします。これを行い、さらに新しい改札を造らせていただきます。そこから丸ノ内線の方面に抜ける乗換えのルートを新たに新設させていただきます。

これは何をやろうとしているのかということ、地下1階、先ほど東西自由通路ができましたとお話いたしました。実は京王線から丸ノ内線、この乗換えが、コロナ前は1日8万人程度のお客様が乗換えしていました。この東西を歩くお客様と、京王線から丸ノ内線に歩く、南北を歩くお客様、それが直角方向で交錯することになります。これを解消するために、この南北の人の動線を1フロア下に下ろすことで、ご利用いただく方々にとって利便性のある空間づくりを進めさせていただこうと考えています。そのような歩行者の大きなネットワーク、今回の全体、東京都はじめ新宿区、皆様のご協力の下、このような空間を協力してつくっていくところで考えているところでございます。

長くはなりませんが、以上で説明を終わらせていただきます。

○植村会長 ご説明ありがとうございました。

ただいまのご説明にありました、この整備内容について、これから具体化していく、かなり長期の計画になるわけですが、現時点においてぜひ考慮してほしい事項、あるいは、これからどのような形で進めていくのかということについてのご質問などございましたら、ご自由にご発言いただければと思います。どなたからでも結構ですので、ご意見、ご質問等を頂ければと思います。

どうぞ、**水村委員**。

○水村委員 **水村**です。ご説明ありがとうございました。

非常に膨大な内容ですので、今お話を伺っていてもきちんとそしゃくはし切れていないのですけれども、お話を伺って思い返すのが、渋谷駅の改築の中での混乱なんですね。先ほど言及されましたが、JRの改札も自由通路を設けて改札中央部に行きましたが、私自身、新宿に来る頻度はそんなにないので、いまだに混乱します。特に埼京線とかに乗るので、結構遠く、いつまでも着かなかったりします。そうしますと、完成までの年月がかなりかかるということですが、完成したものがすばらしいとしても、その途中の工事期間に混乱を招くようですと、

やはりユーザーの方にはあまり好ましい状況ではありません。その間の配慮をぜひお考えいただきたいと思います。

本日の発表では現状の課題が挙げられておりましたが、一方で、既に多くの方が、そういう空間だということ認知しているわけで、あの新宿駅の空間をその認知に従って移動しているわけなのですが、その認知している空間が全く刷新されてしまうとすべてが無に帰すことになりますので、それもそれで適応していくことが大変なので、いろいろ検討された上での人の動線計画だとは思いますが、現状の中でも有効な、非常に利用頻度が高くて有効な動線というものもう一度検証されて、そういうものは残していただくという方向も考えられたらと思います。

あと、もう一つ気になったのが、いろいろな移動に支障がある方への配慮として、特に縦方向の移動なのですが、エレベーターやエスカレーターの利用を想定して動線をつなぐというお話がありましたが、3月の地震のときに電力供給が非常に危ないという、この段階でそんな話になるかと思ったのですけれども、やはりエネルギー問題は、今ウクライナのこともあって、確実に供給され続けるかは非常に怪しい部分があると思います。もちろん利便性という観点では、エレベーターやエスカレーターを使って最短で移動できるような経路というのも重要だと思うのですが、そういったデバイスも使わずに、特に非常時、発災時には、そうしたものを使わなくても車椅子の方とかベビーカーの方が移動できるような、少し遠回りになってしまってもしょうがないとは思いますが、そういう経路ももう一つ考えておかないといけないのではないかなと思いました。

以上です。

○植村会長 ありがとうございます。

非常に重要なご指摘かと思いますが、事業者のほうの方から何かコメントがございますか。

○京王電鉄 まず、前半の工事期間中のお話を頂きました。そちらの点をご回答させていただきます。

今回、当社とJR東日本の開発計画だけではなく、冒頭申し上げましたとおり、東京都が行う計画、ほかの事業者が行う計画もございます。現在、東京都が主体となって行っている新宿の拠点再整備検討委員会というものがございます。そちらの中でも、どのように工事期間中の案内をしていくのか検討しないといけないといった、これから工事が始まるに当たっての課題整理という提起がされており、まさにこれから官民連携して、新宿区を含め協力しながら、その発信方法を検討してまいりたいと思います。

○**JR東日本** 分かりやすいネットワークで、刷新し過ぎもというお話がありましたが、我々としては、現状の配置図と今回の計画案をご説明したとおり、現状は正直、かなり分かりづらいのではないかという思いを持っており、それで現状かなりのご迷惑をおかけしているのではないかと思っております。

計画案のとおり、なるべく分かりやすく、東西南北になるべく格子状に、しかも連続する形で作ることで、皆様にとってより分かりやすい計画になるように、今のところ骨格をつくってきているつもりでございますので、現状で今の動線で使い勝手がいいところがあるやないやというところの検討はあるかもしれないのですが、基本は刷新していったほうが分かりやすくなっているという思いのもと、つくらせていただいています。

あと、エネルギー問題の件についてはおっしゃるとおりで、災害時どうなるかというところですが、我々も今回のビルの中で非常用発電設備を設けて、災害時においても一定程度、電気をカバーするように、計画をさせていただいております。当然に電力量という量の制限もあるので、どこを優先的に運営していくかというのはこれからの運営計画にも関わりますので、そういったところでカバーできればと考えてございます。

以上でございます。

○**植村会長** ありがとうございます。

水村委員のご指摘、一応対応はお考えになっていらっしゃると思いますけれども、だんだん深刻になる問題もございますので、ぜひもう一度よく、また計画上、対応をお考えいただければと思います。

ほかに何かご意見、ご質問等ございますか。

どうぞ。**竹内委員**。

○**竹内委員** **竹内**です。お聞きしたいのですけれども、まず広場が、都の計画になっていて、それが全く今見えないのですけれども、広場の計画との何か連携みたいものはどのように考えているのかというところ。

それから、屋上で400メートルですが、ずっとつながるわけですが、雨とか台風とか、どんな対策になっているのか。

それから、当然屋上にも広場があるのですけれども、そのとき、雨とか、そういう対策はどのように考えているのか。

それから、あと環境問題なんですけど、これだけ多いと、いろいろごみとかがいっぱい出ると思うんですけど、その辺の環境に対する考え方は何か考えられているか。

それからもう一つ、先ほど京王線が丸ノ内線のほうまで入っていくというお話があったんですが、そこから先の大江戸線のところも結構煩雑なのですが、その大江戸線までのところは何か検討がされているのかどうか。

○京王電鉄 1点目の広場との連携はどうなっているのかというところと、大江戸線のところについてご回答させていただきます。

まず、広場は、まさに新宿駅直近地区土地区画整理事業、東京都の方で施行の中で、今検討がなされている段階でございます。まだ計画の中身は公表されておりませんので、中身はまだ分かりかねるところではございますが、当然これまで連携がちゃんとできるように、計画と一緒に検討させていただいておりますというところが、今時点でお答えできる範囲と思っております。勝手につくっている計画ではないというふうにご理解いただければと思います。

それと、もう1点、大江戸線のところに関しましては、我々の鉄道施設では無いため、申し上げにくいというのが正直なところでございます。今回我々は、駐車場の中を通過して丸ノ内線のほうまでスムーズにつなげるところまでの動線を計画させていただいているところでございます。

以上でございます。

○竹内委員 防災の対策、いろいろやられているということなのですが、何か災害が起きたときに、避難とかどういうふうに行われているのか。

○植村会長 では、今の質問から。

○京王電鉄 避難のところをご回答させていただきます。

発災時には、新宿中央公園が避難場所に指定されています。実は、駅のところになるべく人を集めないという方針があります。3.11のときも非常にづらい思いを皆様されたと思うのですが、いかに鉄道を早く復旧させるかということが重要であり、まず駅から外に一度出て頂く必要がございます。そこから滞留していただく分に関しては当然我々も準備はさせていただいております。その次に大事になってくるのは、そのときのアナウンスの仕方だと思っております。まず、例えばですが「中央公園に行ってください」など、今後新宿区、ほかの事業者、東京都含めて検討させていただくことになろうと思っておりますが、そのような情報発信についてもしっかりとやっていきたいと考えております。

以上でございます。

○JR東日本 スカイコリドー、屋上の庭園のところについて、雨のときのどういう考え方になっているかというところをお答えします。

今回、屋上庭園のところも、ただただ屋外の広場空間だけですと、今も屋上広場はあることはあるのですけれども、なかなか使い勝手が悪かったり、雨天時どうするのか、そのような話もあるため、今回、外側の空間と内側の空間を整備予定です。パースでいうと、パースの右側は外部空間になっているのですけれども、左側は内側の空間になっています。さらには、ただの広場だけだとつまらないので、そこに我々、導入機能と呼んでいます、観光の案内であったり、お店、にぎわいの広場、ショップであったり、そういうものをちりばめながら、より長く滞在していただけるような空間をつくっていかうという構想にさせていただいています。

ごみ問題については、今回造った建物から発生するごみについては自ビルのほうで処理するというのは当然のところでございます。さらに、昨今そういう環境問題という中で、どういった取組ができるかというのは、今のところ、まだそのような詳細までは検討できていないというところが実態でございます。

ただ、例えば事例で申し上げますと、我々JR東日本ですと、駅で出たペットボトルを再利用して制服に活用するなどという取組をやらせていただいているのですが、そういった駅でリサイクルする取組というような技術を、例えば今度は開発ビルの中でもどう取り入れられるかというのは、同じ鉄道会社だからこそできる取組だと思います。そういったことも視野に入れながら、今後検討ができればと思っております。ご質問ありがとうございます。

○植村会長 ありがとうございます。

人が集まってくる空間になれば、またそれに伴っていろんな問題が出てきますので、そういったところの対応もぜひお考えいただきたいと思います。

矢口委員。

○矢口委員 2点ばかり、これは少しお願いなのですが、このプロジェクトが着工するまでも10年かかりますし、その後も10年ぐらいは、ああでもない、こうでもないという工事が繰り返されると思います。先ほど、工事中のユニバーサルデザインはどうするということもありましたけれども、小田急さんが先に行くのか、駅前広場が先にできてしまうのか、少し工事の順番は分からないのですけれども、それに合わせて、この北街区のほうも、工事着工前からできることは、何か対応ができればやっていかないと、20年間我慢してくださいというのはさすがにないんじゃないかなと思ひまして、そこは何か、ちょっと柔軟に対応していただけるようなご配慮があると、今後20年間の使いっぷりがもっとよくなるんじゃないかなというところを危惧しております。

それが1つ目のお願いで、2つ目のお願いは、発災時の話が先ほどから皆さんから出ているの

ですけれども、ハードの対応としては、かなりもう十分に練られていると思いますので、ソフト側の対応でどんなことができるのかなということ、もう一度ご検討いただけるといいんじゃないかなと思っています。

実は僕の研究室でも、避難情報の多言語化についてかなり調査したのですが、やはり外国人の皆様が発災したときの情報がほとんどないという状況にあるようなんですね。特に新宿という、外国人のご利用が多いところなので、発災時の多言語化というのも、少しソフトウェアとかテクノロジーのほうでカバーできる部分が多いと思うので、その辺はご検討いただければなと思います。

以上2点、お願いでございます。

○植村会長 ありがとうございます。

先ほどもありましたように、非常に長いスパンで考えなきゃいけないので、その途中段階というのが重要になってくるかと思います。今もご指摘ありましたけれども、ずっと工事中の壁で囲まれていて、ある日突然きれいになっているという、そういうのではなくて、恐らく順番に工事を出来上がったところから開けていくというか、そういう形になるんじゃないかなと思うんですけれども、そのときに、突然何かどんと突き当たってしまったとか、動きが取れないような、そういう状況が出ないように順次お考えになっておられると思いますけれども、その辺はよく注意をしていただければなと思います。

災害時の問題についても今ありましたし、今、コロナで外国からのお客様も少ないと思うんですけれども、コロナが終われば、また多くの海外の方も来られると思いますし、現にもう、逆に来られて帰れなくなっているという、学生やそういう人たちがたくさんいますので、何か起こったときにパニックにならないような、そういうソフト面の対応というのはぜひ必要かと思っています。

何かコメントございますでしょうか。十分検討されるということで。

○京王電鉄 ありがとうございます。

既存のビルの中でやれることというのは正直限られております。現行法に対応できるということの範囲で、やれることはやらせていただいています。駅の中のエレベーターの設置だとか、だれでもトイレの設置だとか、我々、やれることはやっていきたいと企業精神としても考えております。

当然、ご指摘いただいたとおり、プロジェクトがかなり長期にわたりますので、それで色々なところで工事が続くという、皆様にご迷惑をおかけするようなことになるのは間違いないと

思っています。その中でもルートをどうやって確保していくのか、どうやって案内していくのかというのは、東京都、新宿区、ほかの事業者と協力しながら、我々だけではできないことなので、全員でやっていくという形で対応させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

○植村会長 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

どうぞ、**岡村委員**。

○岡村委員 質問というわけではないですけども、ちょっと今後期待しているというか、楽しみだなと思うところがあって、視覚障害の方をはじめ様々な方にとって使いやすい施設となるよという話があるのですけれども、視覚障害の方への配慮って、結構建築関係で皆さん苦労しています。点字ブロックを引けばいいやと簡単な考え方じゃやっぱりなくて、引けない場所もあれば、逆に点字ブロックが車椅子の邪魔になるとか、ベビーカーの邪魔になるとか、いろんなどこがありますよという中で、今回、グランドシャフトという聞き慣れない言葉があると思います。駅の顔みたいな表現でいいんですよね。これがあると何があるかという、例えば、ちょっと駅から離れた場所にいる視覚障害者の方とかが駅の方向に行きたいけれども分からないと思ったときに、例えば道行く人に「駅どっち」と聞いたら、その人は新宿にあまり詳しくなくても、見たら「あっちが駅っぽいですよ」と案内ができたりとか、あとは、ターミナルシャフトという、要は屋内にある通路というのは、基本的に車が通らないので、点字ブロックがあるなしよりも安心だという話なんですよね。

そういったところが、まだまだこれから詳細を練って作っていかうということの姿勢を伺っておりますので、そこが個人的にも楽しみにしております。

以上です。ありがとうございます。

○植村会長 ありがとうございます。

20年かかるということもあり、その間にはガイドシステムのようなものも随分変わったり、新しい技術が取り入れられてくると思いますので、できるだけ使いやすいよう建築面とは別なところの技術についても、ぜひ関心を持っていただいて、どんどん取り入れていくような、そういったこともお願いできればなと思います。

ほかになにかございますでしょうか。

○森委員 1点教えていただきたいと思えます。

3ページ目のイメージパース右の上の完成予想図というか写真というか、あると思うんです

けれども、今日のご説明いただいたのは、南街区と北街区という、このエリアのご説明でございました。ただ、全体のこのグランドターミナル構想でいくと、さらにその北側には新宿駅西口地区というのがあり、新宿駅西口地区の南側に北街区があつて、北街区のさらに南側に南街区がある。東西南北の感覚でいくと、企業さんの開発だけだと北と南だけなので違和感がないのですが、北街区のさらに北側に新宿駅西口地区というのがあつて、この東西南北の感覚が、一般の人にはとても分かりづらいというか、何かもう少し、街区という言い方も、なぜ地区じゃないのかなとかあるのですけれども、全体で見たときに、この東西南北とかが分かりにくく誤解されないように、分かりやすく、最終的には整理されたりですとかするのでしょうか。これは仮の呼び名なのかどうか、少し教えていただきたいと思います。

○京王電鉄 ありがとうございます。

今ご質問いただきました北街区、南街区という名前の元の前に、今回の我々の計画は、上位に新宿駅西南口地区開発計画があります。

「新宿駅西口地区開発事業」の小田急の開発のことを新宿駅西口地区と呼ばせていただいております。同じ西口ですが、それより南側にあるという意味合いで西南口地区という名称でございます。西南口という、改札があるわけではないですが、そのような形で、今回名称が全体としてつけられたということでございます。

我々のプロジェクトの中では、通称北街区、南街区と、呼ばせていただいておりますが、最終的なビルとの名称とかは今後の検討になりますので、今は、プロジェクト上そういうふうには呼ばせていただいていると受け止めていただければと思います。よろしくお願ひします。

○森委員 ありがとうございます。

○水村委員 今のお話とも重なるんですけれども、本日は北街区が該当していて、新宿区のユニバーサルデザインまちづくり条例の申請対象であるということに対して、南街区のほうは、資料では東京都の福祉のまちづくり条例申請対象とありますが、渋谷区もバリアフリー条例をお持ちだと思うので、そちらではないかと思ひます。

加えて、先ほどの新宿駅西口地区も含めて、サインとかは統一するんですよ。新宿グランドターミナルの4つの事業の中で、共通すべきものはきちんと共通していただひて整備していくという理解でよろしいですよ。

○京王電鉄 お答えいたします。

渋谷区のほうは確認を改めてさせていただきます。

今のお話のサインのほうは、もともと東京都が数年前にターミナル協議会というものをつく

っていただいて、各鉄道事業者が集まって、サインの見せ方からばらばらだったものを統一したという経緯がございます。今後どのように行うか、東京都含め今後の検討ということにはなると思いますが、基本的には統一した分かりやすいサイン計画をやっていきたいと思いますというのが基本の姿勢だというふうにご理解いただければと思います。

以上です。

○植村会長 ありがとうございます。

どうぞ。

○日建設 渋谷区の条例の話ですけれども、福祉のまちづくり条例自体は東京都の条例ですが、手続自体は渋谷区と伺っております。渋谷区の条例についても、ほかにも詳細あるかと思っておりますので、そのあたりは渋谷区とも調整しながら進めていければと考えておりますので、引き続き対応させていただきます。

○植村会長 行政が分かれるから全然違う話になるということはないと思うんですけれども、そこら辺の調整もぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかになにかございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

また、非常に長いスパンの話でございますので、お気づきの点がありましたら事務局のほうにご意見等をお寄せいただければと思ひますし、これからも、この審議会で節目節目といひますか、具体化したところで、またご意見を伺う機会があるかと思ひますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。

それでは、この議題の1の報告につきましては、以上で終わりにしたいと思ひます。

2. その他

○植村会長 議題2その他について事務局のほうからお願ひいたします。

○事務局（景観・まちづくり課長） 事務局です。まず、本日の議事録につきましては、個人情報に当たる部分を除きましてホームページのほうに公開させていただきます。

また、次回の審議会の日程につきましては、決定次第、またご連絡をさせていただきたいと考えてございます。

また、机上去用意させていただきましたユニバーサルデザインまちづくり条例ですとか施設整備マニュアルにつきましては、事務局のほうで保管をさせていただきますので、机上に残したままで結構でございます。

事務連絡につきましては以上でございます。

○植村会長 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして本日の議題は全て終了いたしました。

本日の審議会は、これで終わりにさせていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。