

# 新宿の拠点再整備方針（案）に関する意見募集の結果と見解・対応

## ○意見募集の概要

【募集期間】	平成30年2月9日（金）～2月22日（木）（郵送は当日消印有効）
【閲覧場所】	東京都及び新宿区のホームページ、東京都都民情報ルーム、新宿区都市計画部新宿駅周辺整備担当課
【意見の提出方法】	郵送、Eメール、FAX（提出先：新宿区都市計画部新宿駅周辺整備担当課）
【意見の総数】	16通（個人10通、団体6通）

「新宿の拠点再整備方針（案）」の記載内容に関する意見と見解・対応				
No	項目	関連ページ	意見（要旨）	意見に対する見解・対応
1	1 本方針策定の経緯と位置づけ	2	新宿グランドターミナルを含む新宿のまち全体として、日本国内だけでなく東アジアを包含する広大な外側に対し、どのような役割・本格的な社会貢献を果たすのか、という視点が必要ではないか。	国際都市・東京における新宿の拠点整備の必要性や、東京における新宿の役割については、新宿の目指すべき将来像とまちづくりの方向性を示す「新宿の新たなまちづくり」の中で記載しており、この指針を踏まえて再整備方針を策定しました。
2			「新宿の新たなまちづくり」で記載されている東京における新宿の役割が、再整備方針（案）ではあまり打ち出されていないのではないかと。	
3	2 まちとターミナルの成立	3	西新宿は業務集積に加えて宿泊・教育・病院等の機能があり、また外周部の再開発では住宅系の用途が中心となっているため、このようなまちの成立も記載すべきである。	ご意見の趣旨を踏まえ、加筆しました。 (P2(策定時)：まちの成り立ちの平成・現在の図に加筆)
4	4 まちの将来像	6	4号街路について、中央公園まで続く地下通路沿いに賑わい機能を配置し、地上部はシンボルロード的に緑豊かな風格ある景観をつくるのが適切と考える。	4号街路は、新宿グランドターミナルを介して東西のまちとみどりをつなぐ東西骨格軸に位置付けており、賑わいの連続やゆとりとみどりのある歩行者中心の空間づくりを目指していきます。
5			4号街路の歩行者空間拡大にあたっては、通行機能に加えて交流・賑わいなどの活用などに繋げるための方策を検討していくべきである。	
6	5 拠点再整備の進め方	8	方針5に記載されている機能は、新宿グランドターミナルに限らず街の中にも展開していく方向性で考えるよう要望する。	新宿グランドターミナルの再編を契機として、その周辺地区において、まちの特性やまちづくりの動向を踏まえ、更なるまちづくりを推進していきます。
7			方針9に記載されているような次世代の移動のあり方に対応した都市空間への転換には、超高層街区等の周辺の街との連携が必要である。	
8	6 グランドターミナルの再整備方針	方針全体	9 「新宿セントラルプラザや駅前広場、交流軸に面する部分には、賑わい・憩いの連続性が感じられる設えの用意」について、賑わい・憩いに加え、「交流」を追加する必要があると考える。	再整備方針は、「交流・連携・挑戦」をテーマに構成しました。
9		再編イメージ	10 「ターミナル軸」について、5号街路につながる区道には位置づけがない。軸線の追加をしてほしい。	5号街路につながる区道は、まちへとつながる歩行者ネットワークに位置付けています。
10		方針1 方針2	11 上空のデッキ階等で示される歩行者用の交通網は、周辺のまちに連結し、展開させるために、地下階とともにおいに期待している。	今後、関係者と調整を進め、必要な手続を進めるなど、早期の事業着手に向けて取り組んでいきます。
11		方針2	12 線路上空に通路を設けたとしても、利便性向上には感じない。利用者にとって上って降りる、並ぶ、待つという感覚は減らない気がする。	線路上空に東西デッキを新設することなどにより、新宿グランドターミナルとまちを結び付け、交流を生む歩行者中心のネットワークを構築していきます。また、乗換経路の新設・改良や、バリアフリーの縦動線となるターミナルシャフトの配置などにより、新宿グランドターミナルの人の流れを整えていきます。
12			12 人工構造物である線路上空の人工地盤について、事業収支、採算性、耐用年数等を示してほしい。	
13			再整備方針（案）により新宿駅周辺は一層過密化する。新宿駅を通過する人々の交差する部分はほとんど点の様なもので、交差の点の通過にはかなりの無駄が発生するのを避けることが出来ない。	

14	方針 2	12	西武新宿駅からJR、メトロ、他私鉄とのアクセス改善に力をいれてほしい。 西武新宿駅から東口、東口から南口のデッキ設置は構想となっているが、計画として整備してほしい。 西武新宿駅と東口をつなぐデッキと地下通路のどちらかに動く歩道も設置してほしい。	西武新宿駅とJR・丸の内線との乗換経路の拡充を図っていきます。西武新宿駅と新宿駅東口、新宿駅東口と南口をそれぞれデッキレベルでつなぐ歩行者ネットワークについては、周辺のまちづくり動向を踏まえ、実現性等についてさらに検討が必要です。また、動く歩道については、必要性や実現可能性等について検討が必要です。
15			サブナード西端から新宿西口方面のメトロプロムナードを地下でつなぐとよい。	ターミナル軸及びまちへとつながる歩行者ネットワークに位置付けています。
16			都営線とJRの乗り換え通路の建設してほしい。 その際は、動く歩道も設置してもらいたい。	都営新宿線とJR線との乗換経路となるターミナルシャフトを配置するなど、バリアフリー化を一層推進し、人の移動の円滑化を図っていきます。
17		12 13	P12に記載されている各施策が、同ページ下及びP13のどの図面に表現されているのかわかりにくい。	各施策は複数の図面にまたがっており、図面に施策を対応させて表現すると複雑となるため、表記していません。
18	方針 3	14	方針3については時間をかけずに速やかに着手すべきである。東口駅前広場の車両流入を規制するなどは、オリンピックまでに実現すべきである。	今後、関係者と調整を進め、必要な手続を進めるなど、東京2020大会開催後の早期の事業着手に向けて取り組んでいきます。
19			「都市計画駐車場相互やそれに隣接する建物駐車場をネットワーク化」について、隣接建物側が接続義務を負うように読み取れるので表現を修正してほしい。	歩行者と車両を交錯させないようにするため、都市計画駐車場とそれに隣接する建物の駐車場とのネットワーク化について検討していく必要があります。
20			駐車場のネットワーク化を実現する上で、法的な特例制度を設ける必要があるのではないか。（消防法や駐車場に関する規定など）	
21			P14下の位置図にポイド部分の記載がないため追記すべきである。	本頁は、歩行者優先の駅前広場についての方針を記載しています。ポイドについては、方針7に記載しています。また、駅前広場におけるポイドの位置や規模については、今後、関係者と検討していきます。
22			新宿駅東口から西武新宿線西武新宿駅周辺の道路も歩道が狭いので、安全に通れるようにしてほしい。	駅前広場に接続する道路は、歩行者優先の空間に再編していきます。
23			新宿繁華街の最大の特徴は、「面的な広がり」のまちだと考える。 新宿のまちが歩行者にやさしいといえるようになるには、中心街への車の乗入れを規制して、歩行者がゆったりと安全に歩ける環境を整えることである。 見栄えのする“はこも”を作るよりも、地味だが安心して歩ける道を整備して、新宿のまちの“顔”にしてほしいと願う。	新宿グランドターミナル周辺を歩行者優先のエリアとするため、新宿グランドターミナルへの車両流入を抑制するとともに、駅前広場やそれに接続する道路を歩行者優先の空間に再編していきます。
24	方針 4	15	新宿駅上空に新設されるデッキは現状では1層だが、改札内コンコースや改札外通路により、広い憩いの広場が確保できないのではないか。上部にもう1層デッキを整備すれば広い広場が確保できるのではないか。	「新宿セントラルプラザ」の配置や規模等については、今後、関係者と検討していきます。
25			「新宿テラスからまちの各所に視線が抜ける空間（新宿View）を確保」について、「まちの各所」を具体的に表現した方がわかりやすい。	具体的な視線の例示については、P15の図中に示しています。
26	方針 5 方針 6 方針 7	16 17 18	断面図に階数の表記がなくわかりづらい。	ご意見の趣旨を踏まえ、加筆しました。 (P15、16、17(策定時)：地上階を加筆)
27	方針 5 方針 8	16 20	駅前の百貨店などが存在する前提のようなグランドデザインに見える。20年、30年後まで現在の新宿の百貨店がそのまま存在するとは考えにくいので、その土地活用プランなどもあれば知りたい。	新宿グランドターミナルに必要な新たな機能を誘導・導入していく方針ですが、将来建物の主な利用形態は、各事業者が計画していきます。
28	方針 6 方針 9	17 21	自然保護のために緑樹を増やし、安全・快適かつ地球温暖化防止につながる対策をしなければならぬと思うが、どのように進んでいくのか。	方針6では、地上、デッキ、建物の中間階・屋上等にみどりを重層的に配置し、新宿中央公園と新宿御苑を結びつけるみどりの塊を新宿グランドターミナルの各所に創出していきます。併せて、方針9では、建物や公共的空間の省エネルギー化やヒートアイランド対策等を推進していきます。
29	方針 7	18	断面図ではポイドと広場の関係がわかりづらい。 駅前広場内のポイドを平面的にも示して頂きたい。	駅前広場におけるポイドの位置や規模等については、今後、関係者と検討していきます。

6 グランドターミナルの再整備方針

30	6	方針9	21	街区・地区単位で融通するエネルギーの面的利用や自立分散型電源の設置について、地域冷暖房の拡張やコージェネレーション設備等、具体的な例示を記載してはどうか。	再整備方針では、次世代の技術導入の可能性に果敢に挑戦することとしているため、具体的な施策は例示しておりません。
31				「駅に滞留者を集中させない情報発信の構築」について、「機能」または「拠点」を追記して明確にしてはどうか。	ご意見の趣旨を踏まえ、加筆しました。 (P20(策定時)：「駅に滞留者を集中させないための情報発信」)
32		方針10	21	「グランドターミナルとのつながりを強化する仕掛けを用意」の主体を新宿グランドターミナル側に明確化すべきである。	新宿グランドターミナルの再編を契機として、その周辺の機能更新を促進し、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成していきます。
33				新宿駅東口地区は、個性的な店舗が賑わいをつくってきた商業のまちである。新宿グランドターミナルが次の時代に相応しい交通社会基盤として、まち全体の賑わいをさらに支える骨太な具体案になるよう地元と協力し合い、計画案を進めてほしい。	方針10で示す「周辺のまちづくり団体との連携を高め、新宿全体の価値向上につながる活動を展開」することを目指していきます。
34				新宿グランドターミナルの整備工事の期間中に、周辺ビルの出入口に至る歩行者や車両などの動線に支障がないように願う。	方針10に示す「工事期間中におけるグランドターミナルの安全性・利便性の確保」を目指していきます。
35	ビル建替え時は、現状と同様に、地下駅前広場への出入口が確保できるように願う。			方針10で示す「グランドターミナルとのつながりを強化する仕掛けを用意」することを目指していきます。	
36	8		26	地元のまちづくり団体としては、再整備方針(案)をまちづくりのスタート案として歓迎する。	今後、関係者と調整を進め、必要な手続を進めるなど、早期の事業着手に向けて取り組んでいきます。
37				セントラルプラザ構築の遅れに巻き込まれて、全体の計画が先送りされることがないよう、肅々と実施することを望む。	
38				プラザ・テラスの整備にあたり、新宿区がそれなりの費用負担を行う場合は新宿区民の理解が不可欠である。	
39				再整備方針(案)には、すぐやってほしいことと、本当に実現できるのだろうかという理想像が混在している。	
40				各種整備事業の着手が2020年度からとなっているが、各事業ごとのおよその完成時期(目標)を示してほしい。	2040年代を迎えるまでの間には、様々な技術の進展や実用化が急速に進み、都市に求められる機能・空間が変化していくことも予想されるため、こうした日々進化する技術を常に積極的かつ柔軟に取り入れ、より利便性が高く時代をリードしていく、人中心の豊かなまちを継続して目指していきます。
41				2040年代の完成を想定しているのであれば、今の再整備方針の内容は時代遅れになっているのではないか。	
42				自動運転自動車やドローンなど近未来の交通を視野に入れた空間にしてほしい。	

まちづくりに対するその他の意見と見解・対応

No	項目	関連ページ	意見（要旨）	意見に対する見解・対応
43	歩行者ネットワーク	-	歌舞伎町一丁目地区も再開発が計画されている。西武新宿駅とこの再開発の間もデッキや地下通路で直結し、新宿駅東口から歌舞伎町のシネシティ広場辺りまで完全な歩車分離が出来るとうい。	現状、西武新宿駅前の通りは歩車道が分離されていますが、シネシティ広場周辺地区地区計画において、「賑わいの波及とつながりを生む歩行者ネットワーク」に位置付けられており、今後、周辺開発の動向に合わせて安全で歩きたくなる歩行者空間の整備を推進していきます。
44		-	地下道をもっと整備して、新宿区内のどこでも地下で行けるようにすると良い。	東西自由通路や新宿歩行者専用道等の地下歩行者ネットワークを整備することにより、歩行者の回遊性の向上を図っていきます。
45	鉄道駅施設	-	朝ラッシュ時の京王線ホームは、狭い降車ホームに大勢の降車客が歩いている。ホームを4番線まで増やせるようスペース確保してほしい。	鉄道路線間の乗換経路の新設・改良や改札の新設などについては、方針2「グランドターミナルを一体化して整える」に示しています。鉄道駅施設の改良についてのご意見は、鉄道事業者と共有します。
46		-	西武新宿線の南側延伸を行い、東口付近に西武新宿線の駅を設置し、JR・地下鉄丸ノ内線・副都心線との連絡改札を設置してはどうか。駅の設計については、上越新幹線の新宿駅と2層構造で設計することが考えられるのではないか。	
47		-	西武新宿駅を小田急線のように地下と二重構造にすると良い。	
48	道路・公園	-	現在の甲州街道は平日の朝夕を問わず慢性的な渋滞が発生している。JR新宿駅南口付近だけでも車道を上下1線ずつ増やした方が良い。	現在、甲州街道のJR新宿駅南口付近については、国により渋滞対策が進められているところであり、状況を見極めながら対応が検討されることとなります。
49		-	新宿中央公園へは歩行者天国や動線（付随する機能含む）を拡充することで利用者も増えると思う。	新宿駅と新宿中央公園とをつなぐ4号街路は、新宿グランドターミナルを介して東西のまちとみどりをつなぐ東西骨格軸に位置付けており、歩行者優先の空間に再編していきます。また、新宿中央公園においては、平成29年9月に「新宿中央公園魅力向上推進プラン」を策定し、【だれもが誇りと愛着をもてる「憩い」と「賑わい」のセントラルパーク】を目指し、公民連携による取組を中心に交流拠点機能の強化を推進していきます。
50	駐車場・自転車	-	新宿中央公園は自転車利用者（家族）が多いと思う。自転車でも来やすい街というのもあって良いのではと思う。	新宿グランドターミナルでは、歩行者が多く自転車との錯綜が懸念されるため、広場外縁部で駐輪場を確保する方向で、今後、詳細に検討していきます。また、新宿区は、平成30年2月に「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」を策定しており、これに基づき、自転車の通行環境、駐輪環境の向上と自転車の適正利用の取組を推進していきます。
51		-	現スバルビルに駐車場出入口を設ける構想となっているが、騒音や景観、環境に配慮した計画とすべきである。	駅前広場内の駐車場出入口を移設することにより、駅前広場における歩行者空間の拡大や車両流入の抑制を図っていきます。
52	防災	-	テロリストが駅周辺をターゲットにする可能性が高くなるのではないか。また、2020年から新宿駅上空を羽田空港に着陸進入する航空機が通過するようになるので、航空機墜落事故を想定した防災計画・避難計画が必要ではないか。	国民保護計画や新宿区地域防災計画に基づき、国や関係機関と連携し、適切に対応していきます。
53	地元との連携	-	実施案作成には、利用者やまちづくりのために活動している団体や、意欲のある個人の真摯な意見を聴く仕組みも必要である。	再整備方針（案）の作成にあたっては、商店街や町会、地元まちづくり団体代表者と新宿区で構成する「新宿駅周辺地域まちづくり協議会」を通じて、地元と意見交換を行ってきました。今後も、「新宿駅周辺地域まちづくり協議会」等を通じて、地元の皆様のご意見を伺っていきます。
54		-	新宿グランドターミナル構想について、地元のまちづくりと整合を図るため、定期的な会合等、相互の十分な情報交換の場を設けてほしい。	
55	意見募集期間	-	意見募集は広報しんじゅくで気がついてから締切まで1週間しかなかった。区民の声を聴くには、時間的な余裕が必要である。	今後も、機会を捉えて、区民の皆様のご意見を伺うよう努めていきます。

56	整備事業	-	この計画に参加する組織は鉄道会社、資本力のある企業に限られ、個人が参加することは不可能と思われる。 このような計画に対して、東京都、新宿区は少なくとも、計画に対して中立であるべきであり、税金を使ってはいけない。	今後、関係者と調整を進め、必要な手続を進めるなど、早期の事業着手に向けて取り組んでいきます。
57	その他	-	西口（小田急百貨店前）の喫煙所はひどいので、何とかしてほしい。	現在、新宿区では安全で快適な分煙環境を実現できる喫煙所への改修を目指して関係機関と協議を進めているところです。 当面は、路上喫煙禁止パトロール員を重点的に巡回させ、喫煙者に対し灰皿の近くで喫煙するよう指導するなどのマナーの改善を図り、安心して新宿駅西口を利用できるよう努めていきます。
58		-	「東京都無電柱化計画」に沿いながら電柱を無くし、全てが安全に快適になるようにしてほしい。	無電柱化などの都市景観の向上に資する取組を新宿のまち全体に展開していきます。 また、新宿区は、平成30年度に無電柱化推進計画の策定を予定しており、引き続き東京都と連携しながら無電柱化を推進していきます。