

新宿の新たなまちづくり(案)
パブリックコメントに寄せられた意見と見解・対応

1. 意見募集の概要

- ・募集期間：平成29年4月17日～4月30日
- ・募集方法：東京都公式ホームページ及び東京都都市整備局ホームページにより、意見を募集
都民からの意見は、都市整備局宛てに郵便・メール・ファックスで提出
- ・寄せられた意見の総数：11通（個人7通、法人4通）

2. 意見の概要と見解・対応

項 目	ご意見	意見に対する対応
「新宿の新たなまちづくり」に対する意見		
はじめに	「新宿の新たなまちづくり(案)」と「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」との関係はどのようになるのか。本計画の位置づけを明確にしていきたい。	これまでの経緯と本計画の位置づけを追加しました。（P1）
	「2040年代の新宿駅周辺地域全体が目指す将来像をとりまとめる」とあるが、具体的に将来像はどういったものになるのか。	「2040年代を見据えた新宿駅周辺地域の将来像」の具体的な内容を追加しました。（P7）
1. 新宿の拠点再編への取り組み	国内外を含めた都市間競争において、競争をどこで設定し、どの分野においてどう勝てる見込みがあるのかという分析を行っているのか。また、それを公表しないのか。	都市間競争への対応は東京のまちづくり全体で行っています。その課題分析や方針については都が作成している各種総合計画・構想において取りまとめています。
	機能の「陳腐化」の意味がわかり難く、またエリア内の人によってよい印象を与えない表現のため修正が必要と考える。	「都市機能の国際競争力の低下」という表現に修正しました。（P4）
2. 新たなまちづくりの視点	商業が集積しているのは西新宿一丁目商店街地区であり、「西新宿一丁目」となると、「駅直近地区」と「西新宿商店街地区」と混在し、受け手が混乱する。	「西新宿一丁目商店街地区」としました。（P6）
4. 2040年代に向けたまちづくりの方向性【①～④の方向性】	事業のリスク回避のため、政策の継続・変更を判断する基準となる数値は設定しないのか。	個別事業や施策の進捗・取組状況については、東京都の実行プラン等において公表しています。事業の実施にあたっては、その時々状況に適切に対応し、事業目的が達成できるよう関係者と連携して取り組んでいきます。
	まちづくりの方向性の記載が漠然としており、新宿の特徴や地元の取り組みを踏まえて具体化されるとよい。	4つの方向性の具体的な内容を追加しました。（P8、9）
	機能が集積することのメリットとは何を想定されているのか。	多様な都市機能が集積し、各種機能が連携・融合することによりさらなる魅力やあらたな価値を創出できるまちになると考えています。
	「④まちの魅力が次世代へ継承」で、平常時の環境性・快適性と災害時の防災性の両方を見据える事は重要であり、既存地域冷暖房の有効活用や高効率なコージェネレーションシステムの導入により、環境負荷低減やエネルギー利用率が図られるとともに、災害時の防災対応力強化が図られると考える。	「5. まちづくりの方向性③国際水準の環境整備」に自立・分散型のエネルギーシステムについて加筆しました。（P8）
	「④まちの魅力が次世代へ継承」で、既存地域冷暖房との連携強化・再生可能エネルギーの導入・自立分散型電源を導入する事で、低炭素かつ防災性に優れたスマートエネルギーネットワークの構築が図られると考える。	「5. まちづくりの方向性③国際水準の環境整備」に自立・分散型のエネルギーシステムについて加筆しました。（P8）
4. 2040年代に向けたまちづくりの方向性【新宿駅周辺地域の主な方向性イメージ】	「新宿駅直近地区」で記載されている持続可能な環境の強化は不可欠と考える。具体的には、既存都市基盤の有効利用・高度更新を新宿駅周辺地区の開発に取り込む事で、環境負荷低減を持続的に実現していけると考える。	「新宿駅直近地区」に自立・分散型のエネルギーシステムについて加筆しました。（P10）
	「新宿駅直近地区」については、導入だけでなく、高規格・高品質な業務機能の導入を既存の業務機能の更新と同時に図っていくべきと考える。	「新宿駅直近地区」における既存の業務機能についても必要に応じて更新しつつ、新たな業務機能の導入を図っていくものと考えています。
	「西新宿超高層地区」に「公共空間を活用した賑わいの創出」という記載を追記してほしい。	公共空間と公開空地等が一体となった、官民連携したオープンスペース活用による賑わいの創出が必要と考えており、「5. まちづくりの方向性①新宿の魅力の充実・強化」に具体的な方向性を追加しました。（P8）
	図中の「多面的・多層的なネットワーク」の意味がわかりにくい。	「歩行者の回遊性を高める多層なネットワーク機能を整備するエリア」と修正しました。官民で連携しながら地下、地上、デッキレベルの多層な歩行者空間のネットワークの形成を図っていきます。（P10）

項 目	ご意見	意見に対する対応
4. 2040年代に向けたまちづくりの方向性【新宿駅周辺地域の主な方向性イメージ】	図中のカラーリング範囲が「5. 駅直近地区の整備の方向性」の図と異なって見え、受け手として混乱する。	図に誤差があったため、修正しました。(P10)
	海外からの宿泊客を最も受け入れている地域として、新宿駅周辺に魅力ある無料の催しものが毎日行われる空間の整備とコンテンツ開発を行えば都市の競争力の強化にもつながるのではないかと考える。	都市の競争力強化のためには、新たな賑わいを生み出す交流空間の形成とともに、オープンスペースの活用やイベント実施等のエリアマネジメントによるまちの管理運営の展開が重要と考えており、「5. まちづくりの方向性①新宿の魅力の充実・強化」及び「5. まちづくりの方向性④まちの魅力を次世代へ継承」具体的な方向性を追加しました。(P8、9)
	新宿高校およびグランドは新宿駅や新宿3丁目駅から海外観光客の観光地としての利用が増加している新宿御苑までの動線上に位置しており、新宿の魅力を高めるうえでも街の発展のために活用が望ましい。	新宿の魅力の向上のためには、新宿御苑・新宿駅・新宿中央公園をつなぐ連携軸の形成や連携軸における交流・賑わいの創出が重要と考えており、「5. まちづくりの方向性①新宿の魅力の充実・強化」に具体的な方向性を追加しました。(P8)
5. 新宿駅直近地区の整備の方向性	新宿の多様な魅力をつなぎ、東西方向の回遊性を高めていくためにも、この都市軸における歩行者優先化について、今後の検討や社会実験を含む種々の取組みを期待する。	「5. まちづくりの方向性①新宿の魅力の充実・強化」に具体的な方向性を追加しました。今後、この方向性に沿って検討を進めていきます。(P8)
	図中で、新宿駅西口広場から矢印で示されている歩行者ネットワークにおいて、3号街路、4号街路に加え5号街路も記載して頂くことを要望する。新宿駅における世界一の乗降客を西新宿地区に呼び込むルートとしても5号街路と新宿駅西口広場の歩行者ネットワークは重要になるものとする。	引き続き、新宿駅周辺の歩行者ネットワークの強化に向けて、検討を進めていきます。
	新宿中央公園は、賑わい交流の中心の場として都心の他のエリアにはない整備と運営管理が必要であるとする。新宿中央公園に集客の核となる大型施設等を整備出来るような規制緩和や包括的マネジメントの仕組みの導入を行うことにより、新宿駅西口からの歩行者空間の拡充と新宿駅東西自由通路開通との相乗効果により、人々が回遊して賑わう「まちづくり」が期待される。	「5. まちづくりの方向性①新宿の魅力の充実・強化」に具体的な方向性を追加しました。今後、この方向性に沿って検討を進めていきます。(P8)
	「②都市基盤」の「多層的なネットワーク」の意味がわかりにくい。電車利用者を中心とする駅前地区であり、駅前広場についても自動車中心から歩行者中心へと変化してきていることも踏まえ修正すべきと考える。	「8. 新宿駅直近地区の整備の方向性②都市基盤」において「・・・歩行者に配慮した駅前広場の再編や多層なネットワークの形成」と修正しました。(P12)
	「③賑わい交流」の「多層な都市空間」の表現は、②都市基盤のネットワークの表現と被るように見えるため、「交流拠点」とすることで、分けて整理するのが望ましいと考える	「8. 新宿駅直近地区の整備の方向性③賑わい交流」において「・・・わかりやすく人に優しい都市空間の創出」と修正しました。(P12)
	「④空間・景観」、図中でいう、まちの玄関口は駅であり、顔づくりをすべき対象は、図の空間イメージにもあるように駅前の広場空間であるとする。(「まちが結節する空間」では対象が不明瞭)	駅前広場と駅前広場に面した建物が一体となり、まちの玄関口として新宿らしい景観を形成していくことが重要と考えています。
	図中の連携軸にあたる部分の全てにおいて歩行者空間の拡大が必要なのではなく、公共空間の多目的利用を図り賑わいや交流を生み出すことで、駅からの賑わいを東西に連続させていくことが望まれる「連携軸」と考える	公共空間と公開空地等が一体となり歩行者動線の確保や賑わいを創出することで、車中心のまちから歩行者中心のまちへ転換していくことが重要と考えています。

項 目	ご意見	意見に対する対応
全体のまちづくりに対する意見		
	西新宿超高層ビル街は、新宿駅から西側の、青梅街道、甲州街道、山手通りに囲まれた地域では全て超高層化するべき。	「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」では、西新宿超高層ビル地区は、新宿駅から西側の、青梅街道、甲州街道、十二社通りに囲まれた主に超高層ビルの存する区域で、地元まちづくり組織が活動しているエリアとしています。今後、周辺地域での地区計画や市街地再開発事業の中で機会を捉えて検討していきます。
	新宿駅付近を中心に西口・東口は高層化し、他都市に匹敵する街並みを形成するべき	「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」では、新宿駅直近地区は拠点性を象徴する超高層ビルの整備、西新宿超高層地区は群として調和のとれた景観形成、東口では国際商業都市に相応しい賑わいが表出した景観形成など、個々のまちの個性を伸ばし、新宿らしさが魅力的に表出された景観を形成していくこととしています。
	新宿駅行政区画により、可能性・発展性を損ねることのないよう、特区の指定範囲なども含め、東京の発展という全体的な視野から当該地域への施策における東京都の主導的な役割に期待したい。	新宿駅周辺地域としてのまちづくりを検討していきます。
	世界的にも珍しい多様な機能の集積地には、その都市機能の重要性から鑑みれば、高速鉄道の乗り入れがあればなお望ましい。長期的な都市計画の立案にさいし、高速鉄道路線の伸長の可能性、受入れ用地の確保についても検討してほしい	東京都の鉄道整備は国の交通政策審議会答申を基本としています。引き続き、広域鉄道ネットワークに関する国の動向を踏まえ、適切に対応していきます。
	新宿区内あるいは新宿駅周辺には大学医学部や医療機関、製薬企業などが多数集積している。ヘルスケア産業育成や更なる集積を促す施策、基盤整備を新たに新宿の計画に組み込むことを検討してみてもいいのかもしれない。	新宿駅周辺における既存の多様な機能の集積を生かし、新たなまちづくりを進めていきます。
	新宿駅への過度の集中は今後予想される大震災に対して好ましいことではない。新宿や東京への迂回を回避して羽田までの直通ルートを利用できるエイトライナー路線の実現により、新宿に集中する鉄道利用客を低減させることができ、新宿が目指す利用者の利便性向上につながるものとする。	区部周辺部環状公共交通、いわゆるメトロセブン、エイトライナーについては、多大な建設費や事業採算性など、さまざまな課題を踏まえ適切に対応していきます。
	自動車中心の道路空間を”ひとと自転車中心の道路空間”へシフトすることを提案する。道路空間を全ての交通手段が安全に移動できる空間に再整備していくことを強く希望する。	「車中心のまちから人中心のまちへ」を新宿駅周辺地域の将来像としています。
	鉄道3路線が結節する高田馬場駅は中央線の迂回経路として機能することから、バックアップ機能がある高田馬場駅の拠点整備を急ぎたい。大規模災害時の帰宅困難者対応した高田馬場駅など周辺駅の機能強化する整備を求めたい。	高田馬場駅周辺は、新宿区都市マスタープランにおいて、基本的な骨格となる「賑わい交流の心」と位置付けています。地元まちづくり組織とともに、まちの賑わいや安心・安全なまちづくりを推進していきます。
	特に下記の二点が重要な施策と考えるので、まちづくりの大きなポイントとして大々的にミッションに掲げていただきたい。 1 駅からの東西南北へのアクセス、特に東西のアクセス軸の構築 2 新宿駅前広場（東口、西口）の歩行者中心化	現在、東西自由通路の整備を行っており、2020年に供用する予定になっています。引き続き、新宿駅周辺の歩行者ネットワークの強化に向けて、検討を進めていきます。
	災害時を想定して公衆電話もあった方がよい。 テロ、犯罪者等を考えると、いつも賑わっている街の人口を分散させていただきたい。 西口は、今の街並み、バス停、広場がいいと思う。 建物等改修、補強、新築しながら、健全ですっきりしていて多面性のある美しいまちづくりをお願いしたい。	新宿の駅前広場等は、いまの車中心から人中心に再整備を行い、多層な歩行者ネットワークを構築することで、人の流れを分散させ、活動しやすい歩行者空間の創出を目指しています。また、建築物や広場施設についても新宿らしい景観を形成できるよう検討を進めていきます。
	南新宿付近をなんとかするべき。昭和丸出しの街並、踏切もところどころ残っていて、とても都心とは思えない風景。	駅直近地区の再編を契機にその効果が周辺に波及することを想定しています。