

基本目標 2

誰もが快適に過ごせる

都市空間づくり

取組 6

**まちを美しく保ち、みどり豊かで
快適に利用できる空間を形成する**

《美しくうるおいのある都市空間の形成》

取組 7

**さまざまな人々に配慮した快適な
歩行空間を確保する**

《ゆとりある歩行空間確保》

取組 8

**混雑する駅やバスターミナルでも、
快適に利用できる空間を確保する**

《交通結節点の利便性や快適性の向上》

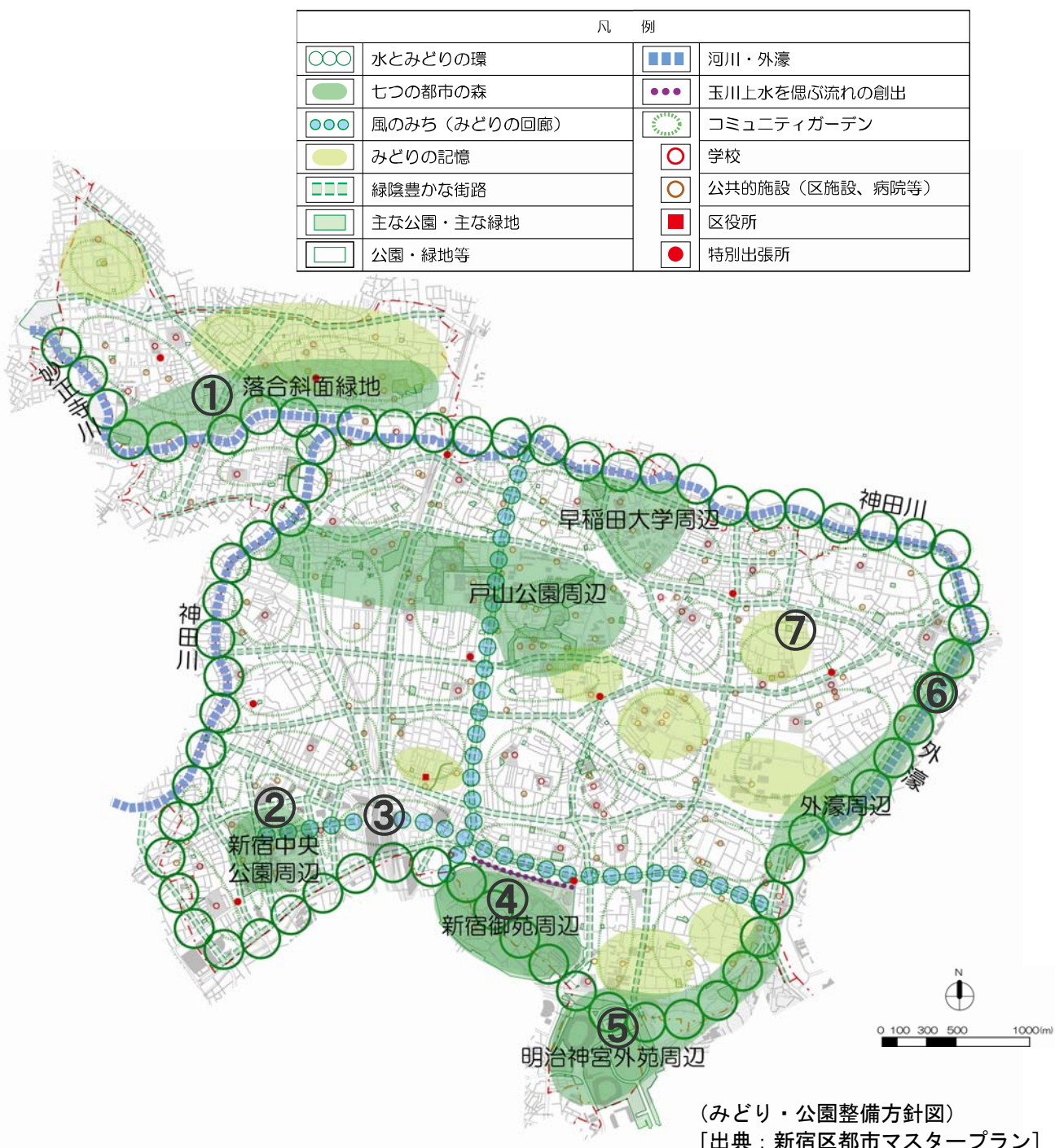
新宿区のみどりとオープンスペース※

駅周辺では再開発に併せて建築物周辺のオープンスペースが確保されていますが、機能的な空間で、高齢者などがゆったりと休める空間は多くありません。

駅前には自動車のために大規模な空間が使われており、ゆったり歩ける空間やみどりが不足しています。また、道路は幅の不足や地下構造物の影響で植栽ができずに緑陰が不足している箇所もあります。

新宿区には新宿御苑、戸山公園、新宿中央公園などの大規模なものから、ポケットパーク等までを含めると194箇所、119.8ha（平成23年2月1日現在）の公園があり、区全体の面積の6.6%を占めています。

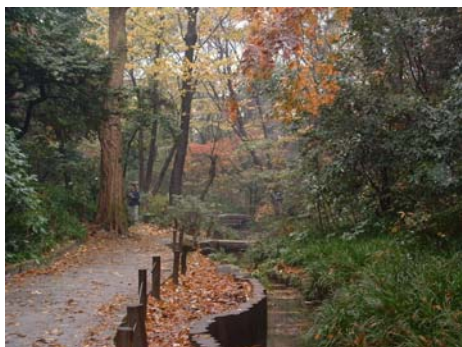
また、公園に加え宅地以外の屋外利用地、未利用地や道路等を含めた空地の面積は597.0haとなっており、区全体の面積の32.7%を占めています。



①

＜下落合周辺＞ 武蔵野の貴重な自然

おとめ山公園は、江戸時代の狩猟地であり、生い茂る豊かな木々、湧水など、都市の貴重な自然が残されています。



②

＜西新宿周辺＞ 広い街路と公開空地※

西新宿周辺は、特定街区や市街地再開発事業等の制度を活用し高い容積率を有する超高層ビル街が形成されていますが、街路も広く、個々の建築物に十分な広さの空地があり、快適な空間をつくりあげています。



③

＜新宿駅周辺＞ 駅前のロータリー

新宿西口駅前にはバスターミナルとロータリーとなっており、自動車用の空間となっていて、人が優先の空間になっていません。



④

＜新宿御苑＞ 都心に残された貴重なオアシス

新宿御苑は広さ 58.3ha、周囲 3.5km もあり、豊かに茂る樹木は 1 万本を超えます。明治 39 年に皇室の庭園として造られましたが、戦後、国民公園となり、数少ないわが国の風景式庭園の名作として多くの方に親しまれています。



⑤

＜明治神宮外苑＞ スポーツ・文化施設が集積

神宮外苑は、銀杏並木と聖徳記念絵画館をシンボルとした洋風の庭園です。

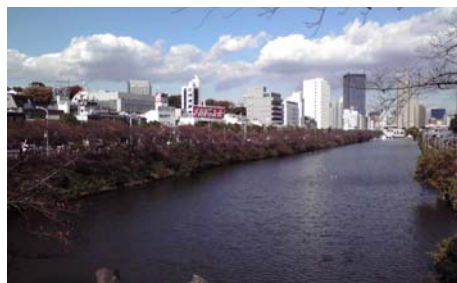
苑内には国立霞ヶ丘競技場や明治神宮野球場（神宮球場）など、国内でも有数のスポーツ施設があります。



⑥

＜外堀＞ 水辺空間の活用

江戸城の外堀跡のうち、新宿区が接している飯田橋から四谷では今も多くが水辺として残っています。堀沿いには立派な桜並木があります。



⑦

＜笹笹地域＞ 地域の緑化の推進

笹笹地域を「みどりの推進モデル地域」に指定し、不足する地域の緑化を推進しています。

まちのみどりを増やしたり、まちを美しく保つ配慮により、快適で明るく楽しい新宿のまちにしてい
くことが求められています。

◆まちの現状と課題

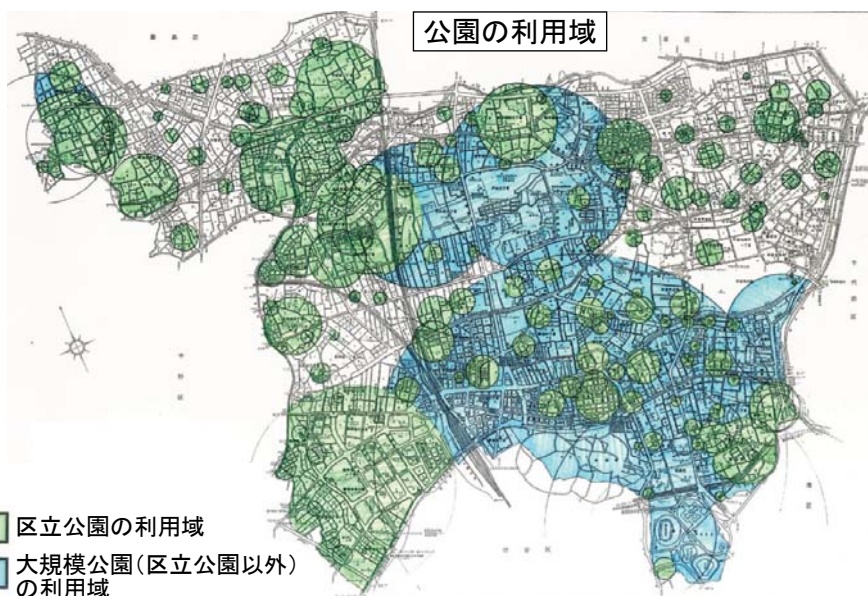
○まちのみどりが減少しています。

○薄暗い場所や美観が損なわれている場所があり、安心感や魅力の低下を招いています。

○まちのみどりの減少

道路整備や開発の結果、樹林などの貴重なみどりが失われ、景観や環境面（ヒートアイランド現象※の抑制など）で重要なまちのみどりが不足しています。

道路沿いは街路樹なども少ないため、うるおいの少ない空間になっています。



公園の利用が不便な地域が存在する(公園の利用域) [出典:新宿区みどりの基本計画]

○緑陰の不足

幅が狭く、沿道に建築物が立ち並ぶ道路では、植栽するスペースが確保できず、十分なみどりや緑陰がありません。



地下構造物があるため植栽が困難で、みどりが少ない状況にある

○屋上緑化空間の活用

新宿駅周辺では、屋上緑化が進んでおり、高齢者や障害者、子ども連れの人の休憩、また、交流の空間としても利用できますが、屋上にあるため、利用できることの情報提供が必要です。



屋上緑化は利用者の憩いの場となり、環境面の効果も期待される

○まちの死角や美観の低下

地下通路やガード下の空間は、薄暗く危険を感じる空間になりやすく、また、ゴミなどが捨てられている歩道なども多くあります。



薄暗く、夜間の通行に危険を感じるガード下を明るく清潔な空間に改善している

○工事中のまちの景観

新宿区内では道路や建築物の工事が多数実施されていますが、工事中でもまちのにぎわいへの配慮が必要です。



工事現場の仮囲いなどでまちの景観が殺風景になっている

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

○まちのみどりを増やして、さまざまな人々が気持ちよく歩ける空間の創出

○まちの美化を心がけることで、まちのイメージアップと安心感の向上

○まちのみどりを増やして、さまざまな人々が気持ちよく歩ける空間を創出するために

まちの美化や景観の向上、環境の改善のためには、みどりを増やすことが有効です。

地区計画※やみどりの協定、緑化計画制度等を活用し、都市空間のみどりを増やしていくことが必要です。また、建て替えなどで樹木が支障となる場合でも、移植等により貴重なみどりを保護・保全していくことが必要です。区では保護樹木の移植に助成を行いみどりの保全を進めています。



道路沿いの緑化推進のため、区と「みどりの協定」を結んだ区民にプランター、肥料等を支給することで、うるおいのあるまちづくりを進めている（新宿区）



パーゴラやバス停上家を緑化することで歩行空間にうるおいが生まれる（区役所通り、新宿通り）



○気持ちよく歩ける道路の緑陰を確保するために

幅が狭く街路樹を設けることのできない道路では、パーゴラやバス停上家などを活用した緑化に取り組むことが必要です。



明るい色彩の舗装や壁面とし、区民ギャラリーとして活用することでイメージアップしている（大ガード）



広告灯の明るさを利用して、明るく安心感のある空間にしている（新宿三丁目地下通路）

○まちのイメージアップと安心感を高めるために

高架下などまちの死角になりやすい場所は、明るい色彩の舗装や壁面の採用、広告灯、LEDなどによる明るさ確保、展示などに活用することでイメージアップと安全性を確保することができます。

明るさが不足しがちな空間では、柱や壁面の広告灯も利用して明るい空間とすることが必要です。



工事中の仮設構造物を工夫することで、まちの景観や環境の向上が期待できる（左：商店会による壁画プロジェクト（足利市）、右：パイオリング（EXPO2005））



□まちをよりよくするための取組例 協働によるみどり豊かな空間づくりや維持管理

地域団体と区が協働で街の清掃

地域でまちの美化に取り組む団体等と協力して道路の一斉美化清掃を行っています。（ごみゼロデー。毎年5月30日）



夏季の区民等の参加による打ち水の実施

道路表面の温度を下げ、涼しさを得たりヒートアイランドの抑制に効果があります。（新宿打ち水大作戦）



沿道の緑化

道路のみどりを充実させる「りっぱな街路樹運動」を推進しています。また、「道のサポーター」制度により、地域と協働で清潔な玄関先を創出する取組を進めています。（新宿区）



（早稲田大学理工学部付近）

沿道の建築物周辺のオープンスペース*や道路空間等を活用し、みどりや休憩施設等を備えた快適な空間を提供することにより、新宿のまちで行動するさまざまな人々がいつでも一休みできるような都市空間づくりが必要です。

◆まちの現状と課題

○歩道には、移動の際に身体的負担が大きい高齢者や障害者、妊娠中の人、子ども連れの人などの歩行者が、一休みできる休憩スペースが少ない状況です。

○歩行者にとって歩きにくい、幅の狭い道路が残っています。

○ゆとりの少ない歩道

新宿駅周辺の歩道空間は、植樹帯、バス停、地下鉄出入口、自転車駐輪区画等に使用されていて、休憩スペースを設けるスペースも少ない状況です。

また、ベンチなどの休憩施設があっても、快適に利用できるための十分な管理が行き届いていない場合もあります。



駐輪スペースが少ないため、休憩スペースとなりうる歩道空間が駐輪に使われている



地下鉄出入口で歩道が狭められ、立ち止まることもできない状態となっている



バス待ちだけでなく休憩もできるベンチ付のバス停があるが、まちには休憩のできるベンチなどが少ない



多くの人で混雑しているが、休憩スペースの少ない駅周辺

○住宅地等の幅の狭い道路

住宅地等の道路には、高齢者や障害者、妊娠中の人、子ども連れの人などの歩行者にとって歩きにくい、幅の狭い道路（細街路）が多く残っています。また、狭い道路を走る自動車もあり、安全な交通環境となっていない。

道路の拡幅整備には期間を要しますが、さまざまな人の利用に配慮して、ゆとりある空間の確保が必要です。



歩行者と車が接近し歩きにくい狭い道路
緊急車両の通行に支障をきたす場合もある



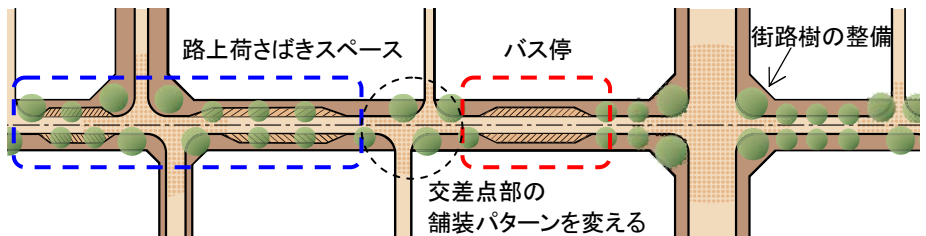
幅の狭い道路では、歩行者と自動車のすれ違いに注意が必要で、危険を感じる場合もある

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

- 道路のモール化などによる車道の歩行空間への誘導
- 細街路の拡幅整備による快適な歩行空間の確保
- 道路空間を活用して、高齢者や障害者、子ども連れの人などが休める休憩スペースの創出

○自動車交通を抑制し、快適に歩ける道路空間を創出するために

歩行者の通行量が多い路線では、一般車両の通行を抑制し歩行者・自転車に開放する（モール化）など、歩行者中心の歩いて楽しい空間を誘導していく必要があります。また、荷さばきスペースの共同化などにより、歩行者中心のみどり豊かな道路空間の形成の検討が必要です。



自動車の進入を抑制し歩行者中心の道路空間として利用することで安心して散策やショッピングを楽しむことができる（道路のモール化の例）



道路のモール化の例
車線を減らして歩道を拡幅



モール化による歩行者中心の空間づくりを行うことで、商店街のにぎわい向上にもつながる（横浜元町ショッピングストリート）

○細街路の整備を進め、ゆとりある歩行空間を確保するために

細街路では、建築物の建替え等にあわせた道路拡幅により、ゆとりある歩行空間を確保していく必要があります。



細街路は建替え等により順次拡幅整備されている

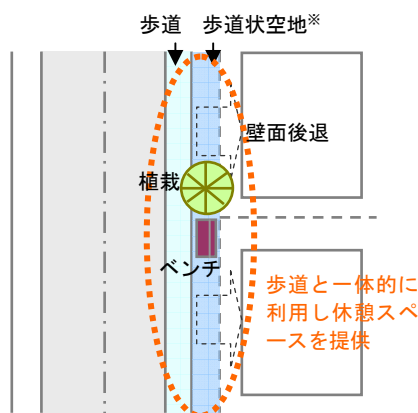


○道路空間を活用した休憩スペースを提供するために

交通量の少ない道路や幅に余裕のある道路では、道路空間を活用して休憩施設を確保することが可能です。

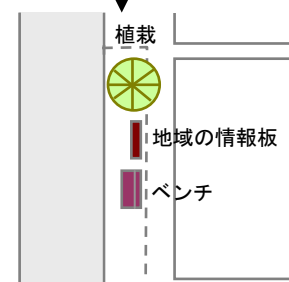
高齢者が望む休憩施設の設置間隔は、100～200m程度とされています。

あわせて、「だれでも自由に使える」ことがわかるサインや案内なども工夫することで、多くの人が利用できるようになります。



道路と沿道敷地の空間を一体的に活用して、ベンチや植栽等の設置などにより、ゆとりある歩行空間を創出することができる

前庭部分を休憩スペースとして開放



生活道路などでは、道路に接する敷地の一部を活用し、建築物の前庭部分を開放してベンチなどを配置し、高齢者や障害者、子ども連れの人などが散歩しやすい配慮が必要

さまざまな利用者が落ち着いて待ち合せや休憩ができるように、駅前広場の再整備や、乗り換え・乗り継ぎ経路のバリアフリー※化、休憩施設を設置するなどして、駅を利用する人、新宿を訪れる人々がゆったりと行動できるようにすることが必要です。

◆まちの現状と課題

○駅前には混雑していて、さまざまな人が自由に移動したり、ゆっくりと待ち合わせや休憩ができる空間が少ない状況です。

○新宿駅東口駅前(アルタ前)では

東口駅前広場が主な待ち合せスペースになっていますが、平日夜間や休日は激しい混雑状況となり、高齢者や障害者、子ども連れの人などがゆったりと休憩できるスペースが少なくなっています。



待ち合わせの人と通行する人が錯綜し、休憩する余地がなくなっている

○新宿駅西口駅前では

地上に駅前広場がなく、歩道では移動する人と待ち合せをする人が錯綜しています。バスターミナルと車道が地上空間の多くを占めており、地上部での歩行者の空間が少なくなっています。

地下は比較的スペースがありますが、通路空間となっているため休憩施設が少ない状況です。



駅前の地上部は自動車専用空間として大部分が使われているため、歩行者と待ち合せの人にとって快適な空間となっていない

○新宿駅南口駅前では

直接甲州街道に面しており、駅前広場がありません。改札前の空間は混雑し、利用者の多方向への動線の交錯が見られます。

待ち合せの利用も多いですが、高齢者などが座って待ち合せや休憩ができるスペース等が全くなく、待ち合せの人と通行する人が錯綜しています。



駅前に待ち合わせや休憩スペースがなく、人が錯綜している

歩道が狭く駅に向かう人と駅から出てくる人が錯綜し、歩きにくくなっている

○西武新宿駅前では

広場中央の植栽周辺を囲むように自転車駐輪区画が設定され、広場の内側は喫煙スペースとなっています。そのため、高齢者や子ども連れの人などが日差しを避けながら待ち合せや休憩をするのに適した空間がほとんどなくなってしまっています。



待ち合わせの人と通行する人が錯綜し、広場に休憩する余地がなくなっている

緑陰はあるが喫煙スペースが近接しているため煙が流れてくる

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

- さまざまな人々が、待ち合せや休憩などで快適に過ごせる駅前広場空間の創出
- 待ち合せや休憩する人と移動する人の錯綜を軽減する滞留スペースと移動経路との分離

○待ち合せや休憩などで快適に過ごせる駅前の空間を創出するために

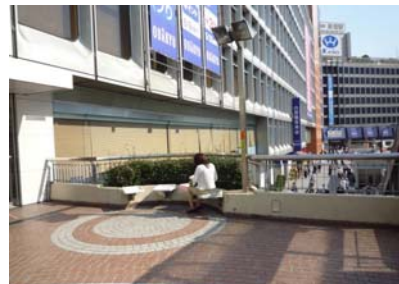
高齢者や障害者、子ども連れの人などが休憩できるベンチや緑陰を増やし、快適に待ち合わせや休憩できる空間を確保することが必要です。

○待ち合せや休憩と移動動線を分散し、移動しやすい経路を確保するために

ランドマークや休憩施設の設置、緑陰の提供により、待ち合せや休憩するスペースを確保し、移動する人にとっても歩きやすい経路を確保するための動線の分離などの工夫が必要です。また、特に混雑する駅周辺の公共的な空間では、喫煙マナーの向上のための意識啓発や大規模な施設等と連携した受動喫煙防止への取組が必要です。



ランドマークとなる植栽と休憩できるベンチで快適な空間を提供できる



百貨店の入口周辺などの主要な動線上に休憩スペースを設けることで快適に過ごすことができる



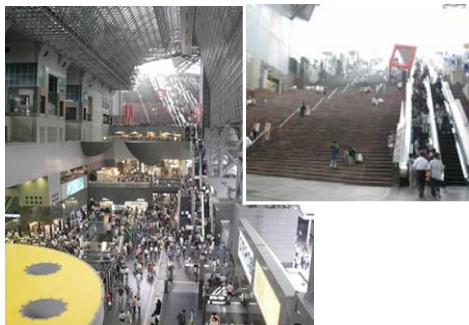
高齢者や子ども連れの人などの利用に配慮し高さを三段階にして休憩しやすくしている（沼津駅）



ガードパイプを腰掛けとして利用することで、バス待ち時に休むことができる（高田馬場駅周辺）



再開発で作られた広場と歩道を一体的に整備することで、ゆったりとした歩行空間をつくり出すことができる（有楽町）



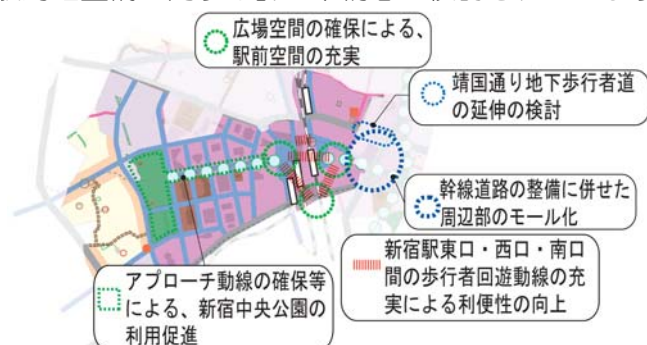
駅の広場と駅ビルを一体的な空間とすることにより、ゆったりとした空間を作り出すことができる（京都駅）



民間施設の1階を喫煙ルームとして一般に開放し、受動喫煙を防止している（福岡市）

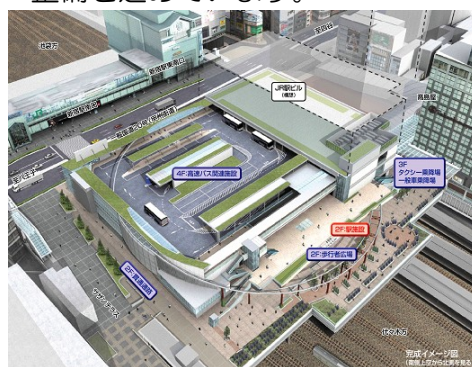
□参考 まちづくり方針および整備中の事業

駅周辺整備に関する計画や構想が検討されています。



新宿駅周辺整備 [資料:新宿区都市マスタープラン
新宿駅周辺地域まちづくり方針図より作成]

新宿駅南口では、ゆとりのある歩行空間を創り、交通渋滞や交通事故の軽減に向けて、交通結節点整備や新宿跨線橋、地下歩道の整備を進めています。



新宿駅南口地区基盤整備事業
[出典:国土交通省]