

## 第2回新宿の拠点再整備検討委員会

---

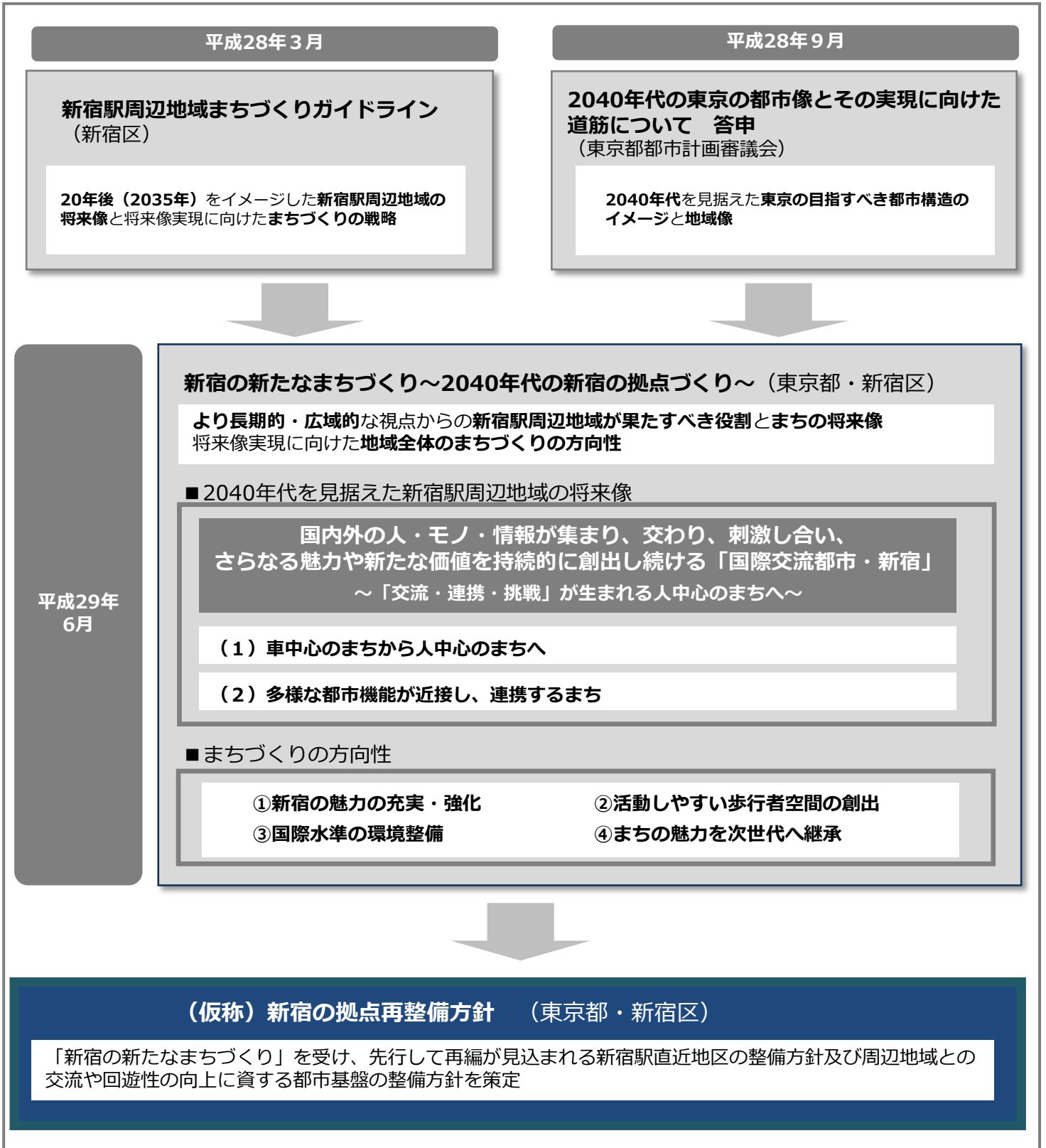
### 新宿の拠点再整備の方向性について

- 1 はじめに
- 2 新宿のまちの成立ち
- 3 まちづくりの視点
- 4 新宿駅周辺地域の将来像
- 5 将来像の実現に向けた新宿駅直近地区の再編

# 1 はじめに

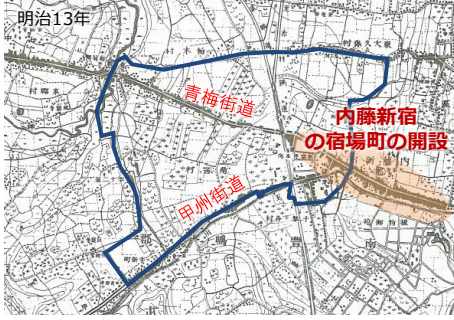
(リード文)

## ■新宿の拠点再整備方針の位置づけ

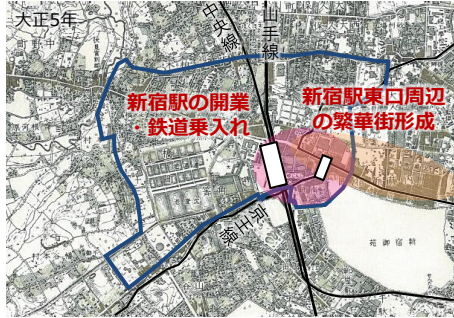


## 2 新宿のまちの成立ち

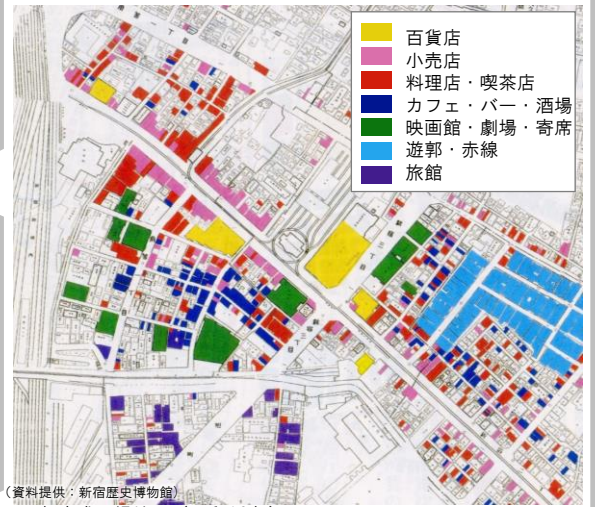
### 江戸時代 甲州街道の一つ目の宿場町・内藤新宿の開設



### 明治～昭和初期 都心と郊外を結ぶターミナルとして繁華街形成

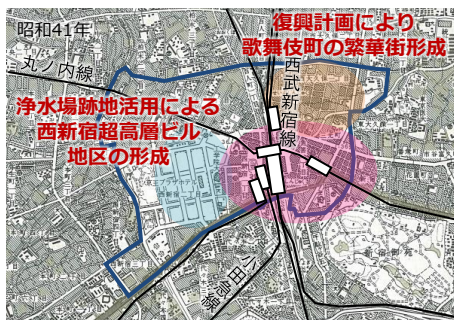


### 劇場文化や生活文化を楽しめる施設が集積

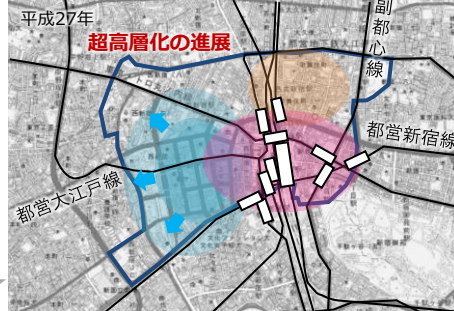


▲新宿盛り場地図(昭和10年)

### 戦後～高度成長期 西新宿副都心の形成による市街地拡大



### 平成～現在 市街地再開発事業等による超高層化の進展



### エンターテインメント機能が一層充実



### 多くの人を楽しませてきたまち

- ・明治期には講談・落語が楽しめる寄席が、昭和初期には映画・演劇等が楽しめる映画館・劇場等が、新宿駅東口地区・歌舞伎町地区に集積し、それぞれの時代ごとに新たな文化を発信しながら、市民を楽しませてきた
- ・戦後には、新宿駅周辺のデパートや飲食店などを中心に目新しい衣食住文化を発信し、世間一般の生活文化として根付いた
- ・近年は、歌舞伎町を中心に新たなエンターテインメント機能が一層充実し、国内外の人々を楽しませている

### 3 まちづくりの視点

#### 新宿のまちの特性・課題

現在の新宿の特性

課題

様々な目的を持った  
膨大な来訪者を受入れるまち

- ・ 駅とまち、まちとまちの連携強化
- ・ 都市機能の競争力の向上

#### 圧倒的な交通利便性

- ◎ 7駅8路線の鉄道が乗入
- ◎ 空港や地方への都内有数の高速バスの発着数
- ◎ 世界一の鉄道乗降客数



- △ 駅の入口がわかりにくい
- △ 乗換え動線の混雑・交錯
- △ バリアが多く、わかりにくい駅空間
- △ 災害時に多くの帰宅困難者が駅に集中

#### 日本一の商業集積地

- ◎ 売り場面積・売上高ともに日本一の商業地
- ◎ 幅広い店舗が充実し、様々な買物客のニーズに対応



- △ 売り場面積・販売額がほぼ横ばい

#### 日本を牽引してきた 超高層ビル街

- ◎ 都内有数の業務床面積、事業所数を誇るビジネスエリア



- △ オフィスビルの老朽化

#### 観光客が最も 集まるまち

- ◎ 交通の要所として観光客の経由地・基点となる
- ◎ 訪都外国人の約6割が新宿を訪問
- ◎ 幅広いニーズに対応した宿泊施設が集積する観光の滞在地



- △ シティホテルを中心とした宿泊施設の老朽化
- △ 情報案内の不足

#### まちづくりの視点

- ① **変え、整える** 歩行者中心で交流や賑わいを生む空間へと変えていく
- ② **繋ぎ、広げる** 多様な都市機能を活かして、相互の連携・融合を広げていく
- ③ **育て、伝える** 官民連携によりまちの魅力を育て、伝えていく

「新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～」より

## 4 新宿駅周辺地域の将来像

### ■ 2040年代を見据えた新宿駅周辺地域の将来像

国内外の人・モノ・情報が集まり、交わり、刺激し合い、さらなる魅力や新たな価値を持続的に創出し続ける「国際交流都市・新宿」～「交流・連携・挑戦」が生まれる人中心のまちへ～

- (1) 車中心のまちから人中心のまちへ
- (2) 多様な都市機能が近接し、連携するまち

### ■ まちづくりの方向性

- ①新宿の魅力の充実・強化
- ②活動しやすい歩行者空間の創出
- ③国際水準の環境整備
- ④まちの魅力を次世代に継承

「新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～」より

### ■ 将来のまちのイメージ

歩行者でつながる  
まちのシーンスケッチ

～交流～

快適な歩行者空間でつながるまち

～連携～

交流から新たな楽しみに出会うまちの  
シーンスケッチ

交流から新たな楽しみに出会うまち

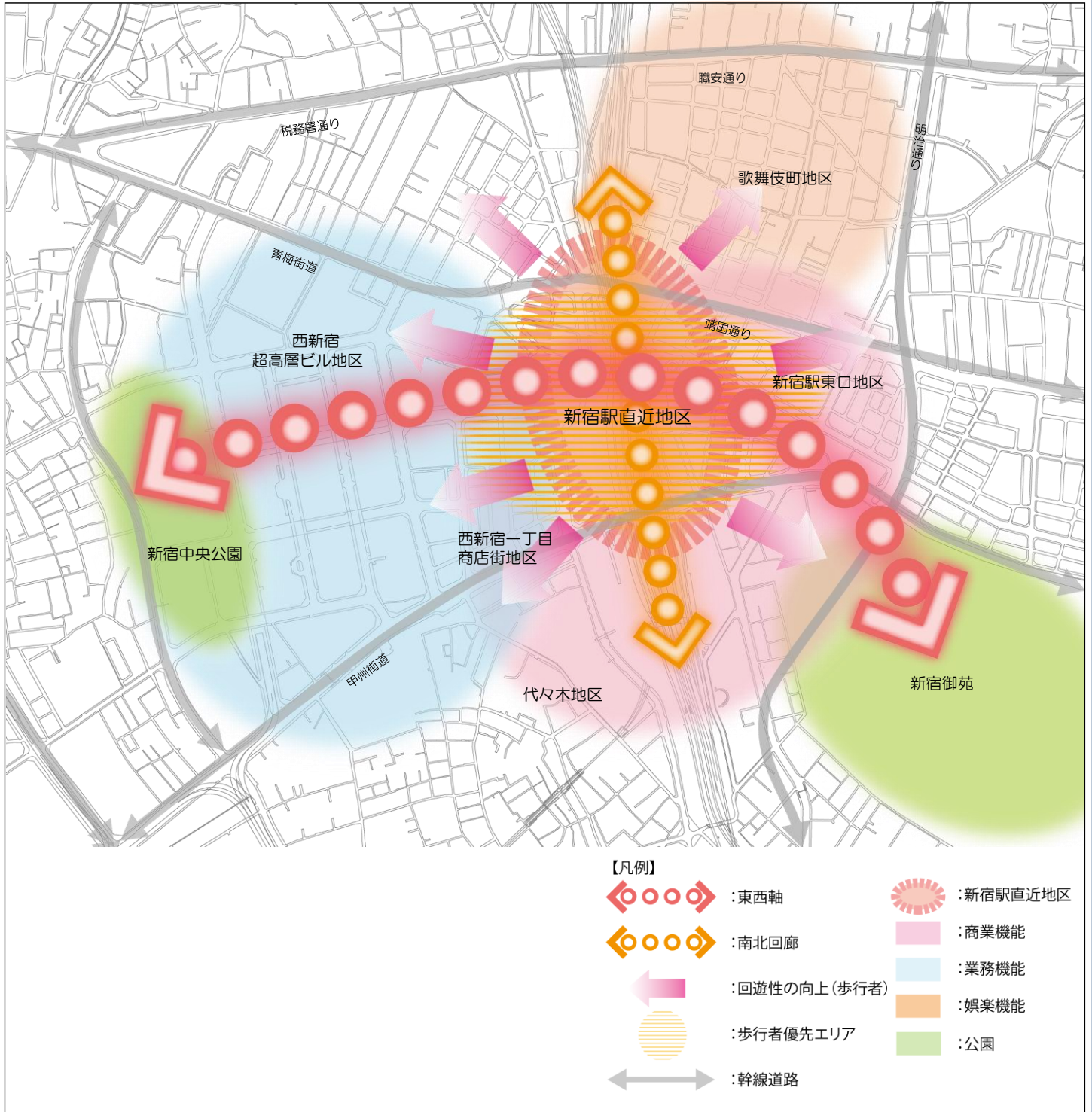
魅力的で多彩な機能が充実する  
まちのシーンスケッチ

～挑戦～

商業も、業務も、観光も  
さらに魅力的に、  
さらに多くのニーズに応えるまち

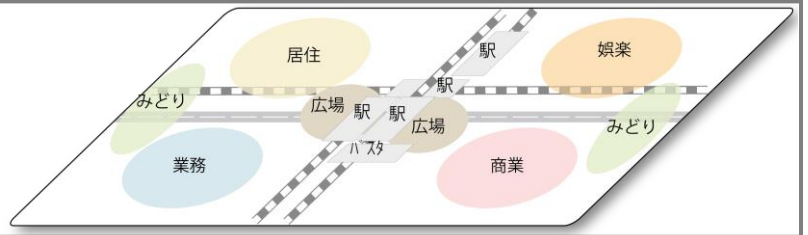
## まちづくりの骨格

- 東西軸..... 賑わいの連続とゆとりのある歩行者空間により、東西のまちをつなぐ
- 南北回廊..... 快適な歩行者空間により、南北のまちをつなぐ
- 回遊性の向上（歩行者）... 歩行者空間の拡充により、歩行者の回遊性を向上
- 歩行者優先エリア..... 駐車場の再編や利便性の高い駐輪場の整備による歩行者優先のまちづくり



## 5 将来像の実現に向けた新宿駅直近地区の再編

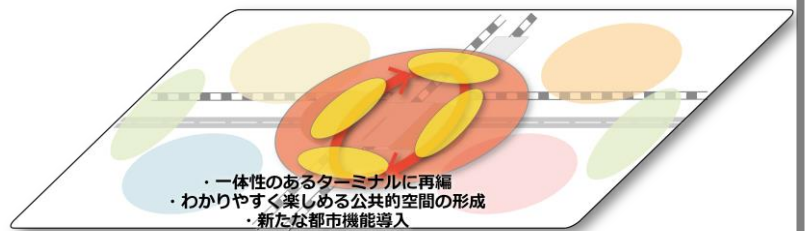
### 【現在】



### 【新宿駅直近地区の再編】

#### (1) 駅・広場・建物が一体となり、多様で新たなアクティビティが展開されるターミナルをつくる

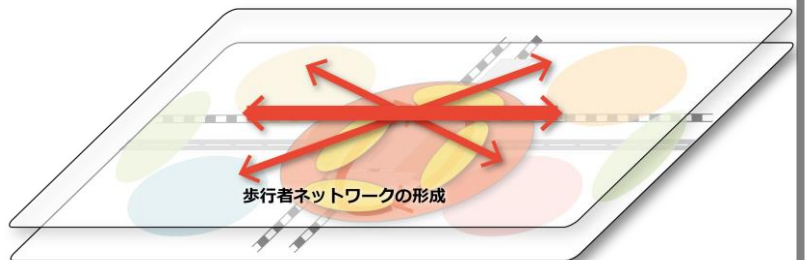
- ① 誰もが利用しやすく一体性のあるターミナルに再編（交通結節機能の強化）
- ② わかりやすく楽しめる公共的空間の形成（歩行者優先の駅前広場等の整備）
- ③ 新たな魅力を生み出す都市機能の導入
- ④ 新宿の特長である超高層ビル群との融合



※敷地の再編等も視野に入れて再整備

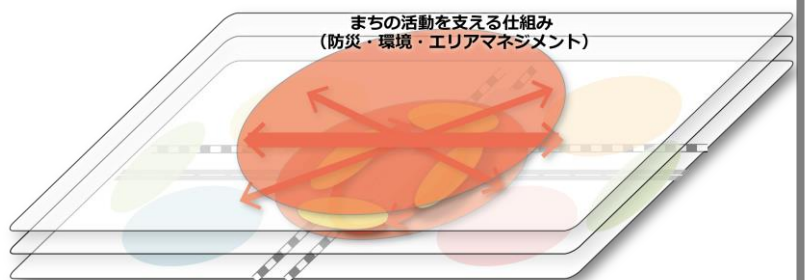
#### (2) 駅とまち、まちとまちをつなぐ

- ⑤ 回遊性を高める多層な歩行者ネットワークの形成
- ⑥ 歩行者優先のまちづくりに向けた駐車場と駐輪場の再編



#### (3) 次世代へ継承するまちをつくる

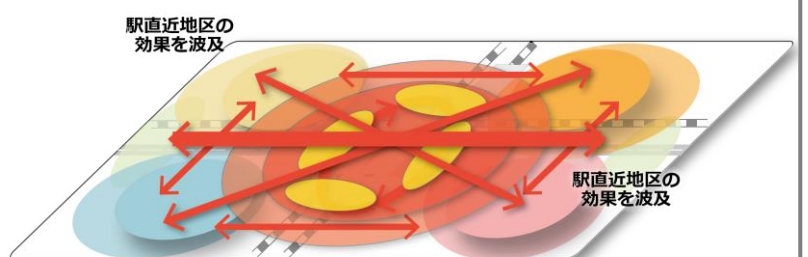
- ⑦ 防災対応力を備えたまちの形成
- ⑧ 質の高い環境づくり
- ⑨ エリアマネジメントによる賑わいの創出



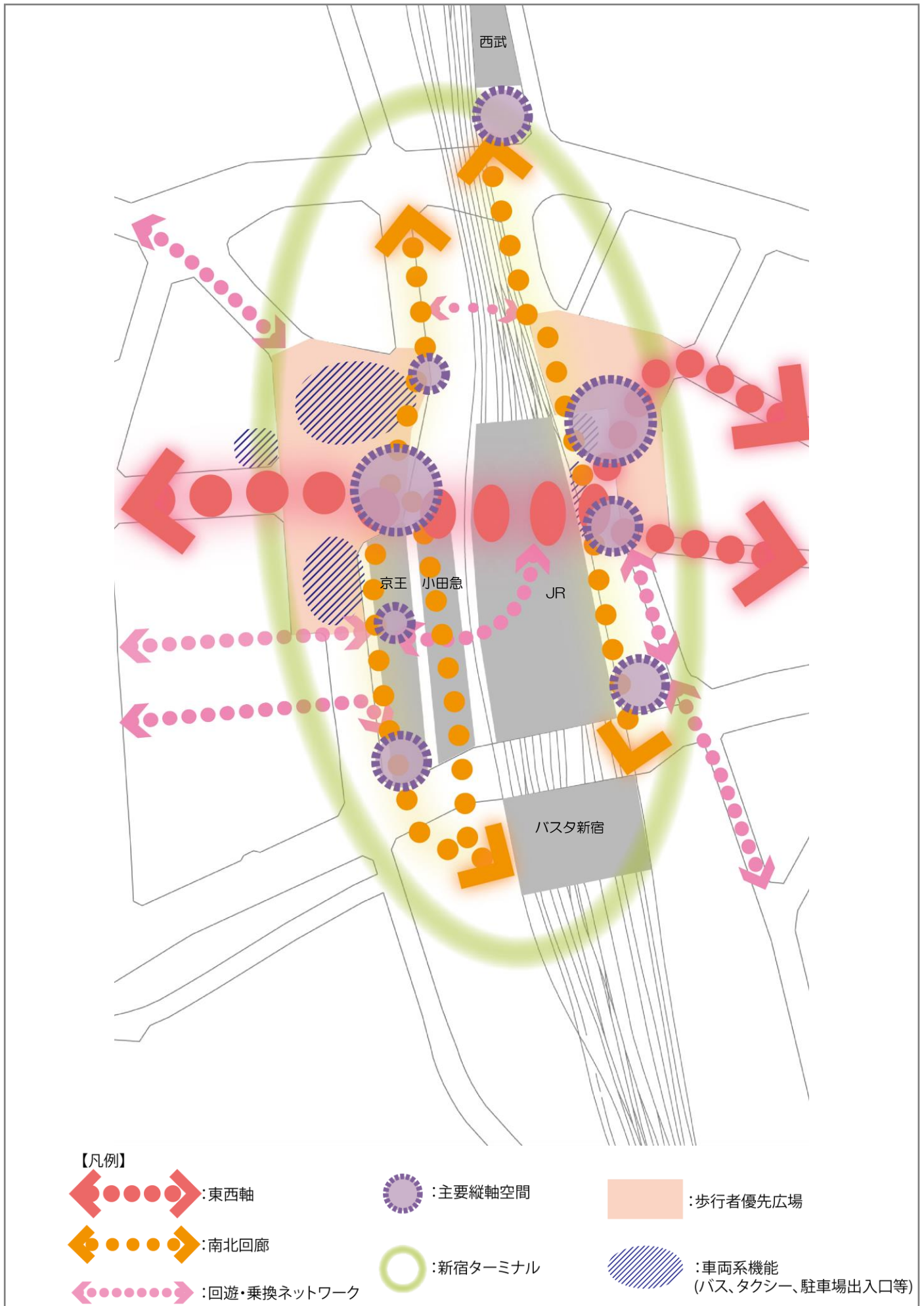
### 【将来】

#### 新宿駅直近地区の効果を周辺に波及

- ・ 新宿駅直近地区でまちとの繋がりを充実・強化し、その効果を周辺に波及
- ・ 周辺地区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



# ○新宿駅直近地区の再編のイメージ（ベース案）





## 現状・課題

世界一のターミナル駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・7路線8駅が結節 乗降客数 約340万人</li> <li>・鉄道網の発達にあわせ、鉄道駅が面的に分布</li> </ul>
乗換動線が交錯、滞留空間の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗換動線とまちへの歩行者動線との交錯</li> <li>・待合空間が少なく、改札前に人が滞留</li> </ul>
使いにくい駅施設と駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西口駅前広場は歩行者が迂回している</li> <li>・駅と駅前広場の動線の交錯と滞留空間の不足</li> <li>・バス乗降客が減少するなど、使われ方に変化</li> </ul>
入口がわかりにくい駅施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちから駅の入口がわかりにくい</li> </ul>
周辺建物から駅前広場への賑わいの不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業時間終了後の駅前広場が暗い</li> <li>・広場に向けて開放的な設えとなっていない</li> </ul>
多様な都市機能の集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本一の商業集積地、かつ日本有数のビジネスエリア、かつ東京一の観光訪問地</li> </ul>
新宿の超高層ビル群	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定街区等の都市計画手法を活用した高さ200m級の建築物が集積</li> <li>・新宿駅及び駅前広場に面する建築物は、築40年以上を経過</li> </ul>
個性あるまちの連携の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や道路を横断する空間の不足</li> <li>・新宿駅東西自由通路（地下）の供用開始（2020年予定）による地下ネットワークの改善</li> </ul>
歩行者空間を分断している駐車場の出入口や広場内での荷捌き車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場入庫動線が、歩行者が多く集まる広場内を通過する</li> <li>・都市計画駐車場は有効高さが低く、利用できる荷捌き車両が限定される</li> <li>・広場内から沿道建物への路上荷捌きが行われており、広場内が駐停車で混雑している</li> </ul>
路上駐輪による歩行者空間の減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路外駐輪施設が1箇所しかなく、路上駐輪施設が多い</li> <li>・駐輪施設以外の路上駐輪が歩行者空間が阻害している</li> </ul>
効率的なエネルギー供給の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西新宿エリアは地域冷暖房が整備されており、CGSの導入など効率的なエネルギー供給が実現されている</li> </ul>
災害時における膨大な滞留者の発生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災時、新宿駅に約17万人の滞留者が発生（うち約9万人が帰宅困難者）</li> </ul>
各地区におけるエリアマネジメントの展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新宿駅周辺地域はまちづくり組織が地区ごとに組織され、賑わい創出活動等を推進している</li> </ul>

## 方針

<p><b>(1)</b> 駅・広場・建物が一体となり、多様で新たなアクティビティが展開されるターミナルをつくる</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①誰もが利用しやすく一体性のあるターミナルに再編</li> <li>②わかりやすく楽しめる公共的空間の形成</li> <li>③新たな魅力を生み出す都市機能の導入</li> <li>④新宿の特長である超高層ビル群との融合</li> </ul>
<p><b>(2)</b> 駅とまち、まちとまちをつなぐ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑤回遊性を高める多層な歩行者ネットワークの形成</li> <li>⑥歩行者優先のまちづくりに向けた駐車場と駐輪場の再編</li> </ul>
<p><b>(3)</b> 次世代へ継承するまちをつくる</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑦防災対応力を備えたまちの形成</li> <li>⑧質の高い環境づくり</li> <li>⑨エリアマネジメントによる賑わいの創出</li> </ul>