

第2回 新宿の拠点再整備検討委員会

新宿駅周辺の現状と課題について

～ 目 次 ～

1. まちの成り立ち
2. 土地利用・床面積
3. 大規模建築物の築年数
4. 今後の開発動向
5. 都市機能
6. 交通条件
7. 鉄道
8. 駅前広場
9. 道路ネットワーク
10. 歩行者ネットワーク
11. 駐車場
12. 自転車
13. (参考)新宿駅東口の歩行者優先化に向けた取り組みについて
14. 景観
15. 環境・エネルギー・防災
16. 新宿駅周辺地域のまちづくり組織

【まちの成り立ち】ターミナルの形成

- ・ 1885年の日本鉄道新宿駅の開業を皮切りに、昭和初期には小田急線と京王線、戦後には西武線と丸ノ内線が開通し、一大ターミナルを形成した
- ・ 1960年代には京王電鉄地下や小田急電鉄駅立体化、その後、都営新宿線や埼京線、大江戸線が相次いで乗り入れ、駅構造がさらに複雑化した
- ・ 1960年代から駅ビルが順次開店し、主に西の郊外から東京都心への玄関口としての役割を担ってきた

明治～ 都心部の鉄道ネットワークの始動

- 1885 新宿駅開業
日本鉄道品川線品川～赤羽間
(現JR山手線) 開通
- 1889 甲武鉄道新宿～立川間
(現JR中央線) 開通
- 1903 東京市街鉄道(路面電車) 新宿～半蔵門間開通

大正～昭和初期 私鉄の開通による西部郊外との交通結節機能の強化

- 1915 京王線新宿～調布間開通(京王新宿駅開設)
- 1925 新宿駅東口に新駅舎落成
- 1927 小田急線新宿～小田原間開通(小田急新宿駅開設)

戦後～高度成長期 駅ビルの完成による西口・東口の機能強化 ターミナル性を高める基盤施設の完成

- 1945 京王電鉄駅が西口(地上)に移転
- 1950 小田急線新宿～箱根湯本間直通開始
- 1952 西武新宿駅開業
- 1959 丸ノ内線新宿～池袋間開通(丸ノ内線新宿駅開設)
- 1962 丸ノ内線全線開通
- 1963 京王電鉄地下化
- 1964 新宿民衆駅開設、小田急電鉄駅立体化

昭和後期～現在 多方面からの鉄道乗り入れによる広域交通結節機能の強化 南口を中心としたターミナル機能強化

- 1978 京王新線新宿駅開業
- 1980 都営新宿線新宿～岩本間開通・京王線相互乗入開始
- 1986 通勤新線(埼京線)池袋～新宿間開通
- 1996 丸ノ内線西新宿駅開業
- 1997 都営大江戸線練馬～新宿間開通
- 2000 都営大江戸線全線開通
- 2001 湘南新宿ライン運転開始
- 2008 副都心線新宿三丁目駅開業
- 2013 副都心線-東横線相互直通運転開始
- 2016 バスタ新宿完成

鉄道・駅

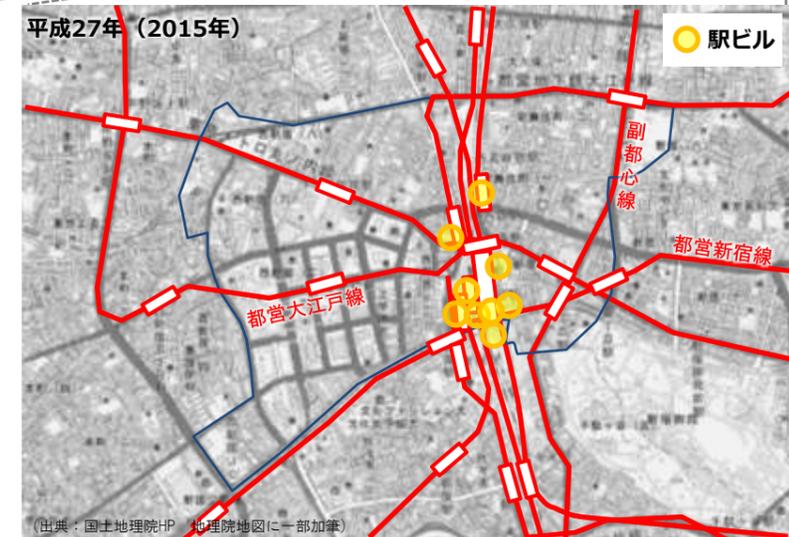
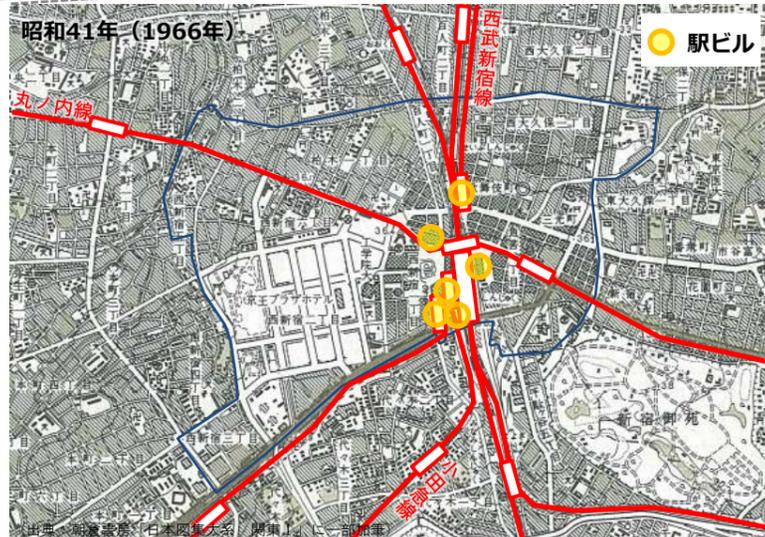
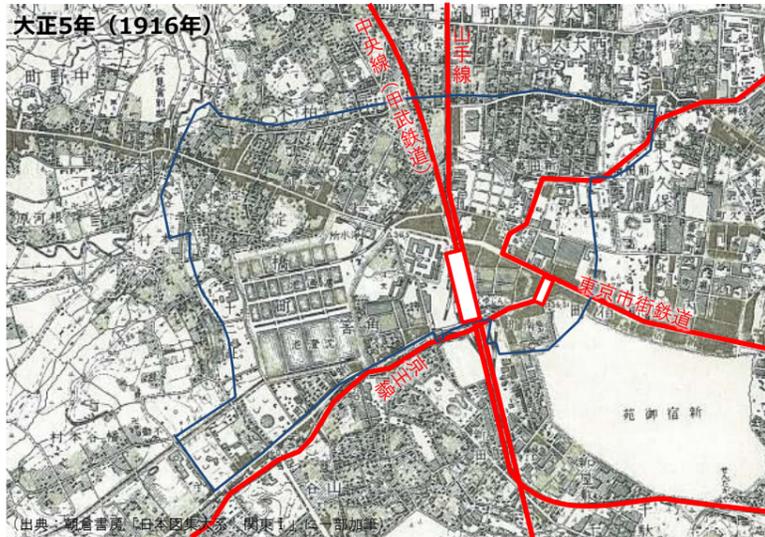
基盤施設

駅ビル

- 1950 新宿駅西口バスターミナル完成
- 1959 メトロプロムナード完成
- 1964 東口広場・地下駐車場完成
- 1966 新宿駅西口立体広場完成
- 1975 地下連絡通路完成(国鉄と私鉄4駅結節)

- 1962 小田急百貨店(現丸の内)開店
- 1964 京王百貨店、新宿ステーションビル(現丸の内ビル)開店
- 1967 小田急百貨店本館開店
- 1976 新宿ルミネ開店
- 1977 西武新宿駅ビル(丸の内、プリンスホテル)完成

- 1984 新宿ミロード開店
- 1987 新宿ルミネ2開店
- 1996 タカシマヤタイムズスクエア開店
- 2016 新宿ミライナタワー開店



・内藤新宿の開設以来、交通網の拡張にあわせて、繁華街の発展やビジネスエリアの拡大など、多様なニーズに応える市街地として拡大・発展を続けてきた

江戸時代

- 1603 江戸幕府開府 (新宿駅周辺の出来事)
- 1698 内藤新宿開設

甲州街道の一つ目の宿場・内藤新宿の開設

- ・甲州街道と青梅街道の結節部に、日本橋と高井戸の間の宿場町として内藤新宿が誕生
- ・日本橋を起点とした甲州街道の最初の宿場町として、人馬の交換する宿駅に茶屋・旅籠・遊郭が集まり、大きな繁栄を築いた



(資料提供：新宿歴史博物館)



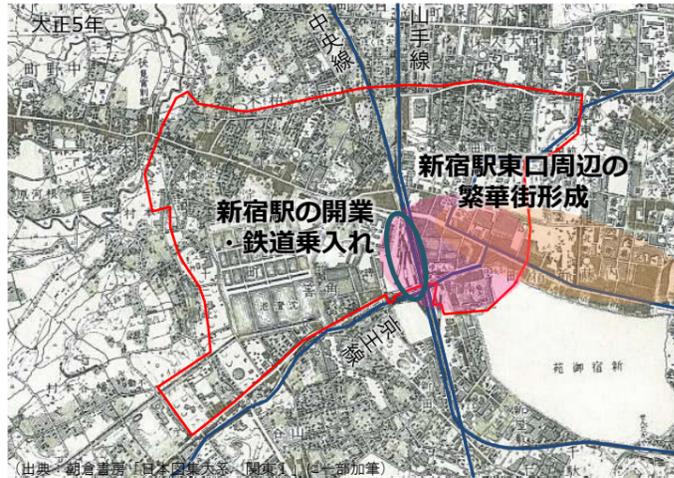
(資料提供：新宿歴史博物館)

明治～昭和初期

- 1869 明治維新 (新宿駅周辺の出来事)
- 1885 新宿駅開業
- 1899 淀橋浄水場竣工
- 1903 都電新宿駅乗入れ
- 1923 関東大震災
- 1933 伊勢丹本店開業

都心と郊外を結ぶターミナルとして繁華街形成

- ・明治期から現在の新宿駅位置に鉄道駅開業
- ・関東大震災後、安全性を求めて郊外へ居住域が拡大し、東京都心と郊外をつなぐ交通結節点として栄え始める
- ・都電の新宿駅乗入れを機に、百貨店や飲食店、専門店、映画館が集積し、新宿東口を中心に新たな賑わい拠点が形成される



(資料提供：新宿歴史博物館)



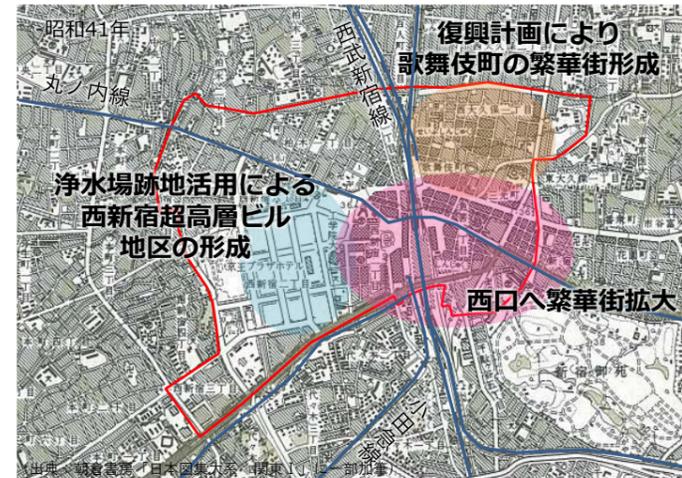
(資料提供：新宿歴史博物館)

戦後～高度成長期

- 1945 第二次世界大戦終戦 (新宿駅周辺の出来事)
- 1964 東京オリンピック・パラリンピック開催
- 1973 オイルショック
- 1991 バブル崩壊
- 1950 西口広場完成
- 1958 副都心指定
- 1964 東口広場完成
- 1971 京王プラザホテル開業
- 1991 東京都庁移転

西新宿副都心の形成による市街地拡大

- ・戦後復興として歌舞伎町に新たな繁華街が誕生
- ・淀橋浄水場跡地の大街区を活用し、超高層ビル街が形成
- ・東口から西口駅前も含めて繁華街が拡大し、日本屈指の繁華街となる
- ・新宿駅を中心とした鉄道網・地下鉄網の拡大



(資料提供：新宿歴史博物館)



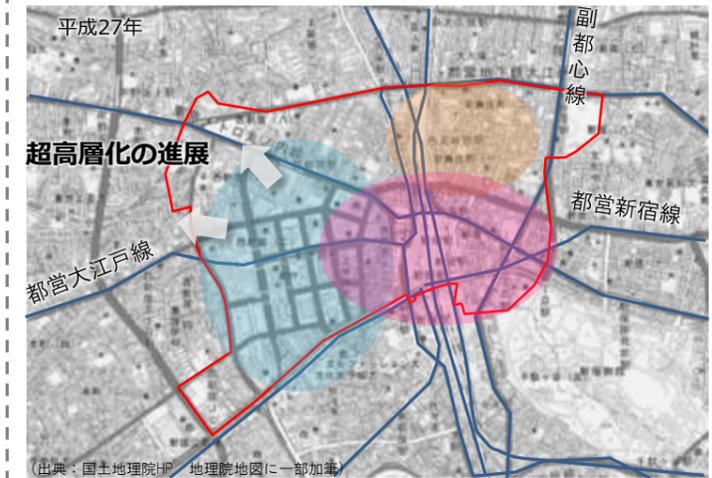
(資料提供：新宿歴史博物館)

平成～現在

- 2010 羽田空港国際定期便就航 (新宿駅周辺の出来事)
- 2011 東日本大震災
- 2013 東京オリンピック・パラリンピック招致決定
- 2016 バスタ新宿開業

市街地再開発事業等による超高層化の進展

- ・市街地再開発事業等により、大街区化と超高層化が進展
- ・周辺部においては高層住宅開発が進み、居住地としても市街地拡大
- ・国際空港とのアクセス強化により、世界と東京を結ぶ交通結節点の役割が強化



(資料提供：新宿歴史博物館)



(資料提供：新宿歴史博物館)

- ・市街地の拡大・発展とともに、多くの人を楽しませるまちとして形成されてきた
- ・明治から昭和初期にかけて、講談や落語、演劇や映画など市民が日常的に楽しむことのできる施設が集積し、大衆文化が発展した
- ・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

江戸時代

明治～昭和初期

戦後～高度成長期

平成～現在

民の発意による宿場の形成

- ・新宿のまちの発端となる「内藤新宿」は、新しい宿場の開設を幕府に請願し、浅草阿部川町の商人たちによって開設された



▲内藤新宿の様子（新宿歴史博物館内模型）

大衆文化の普及によるまちの発展

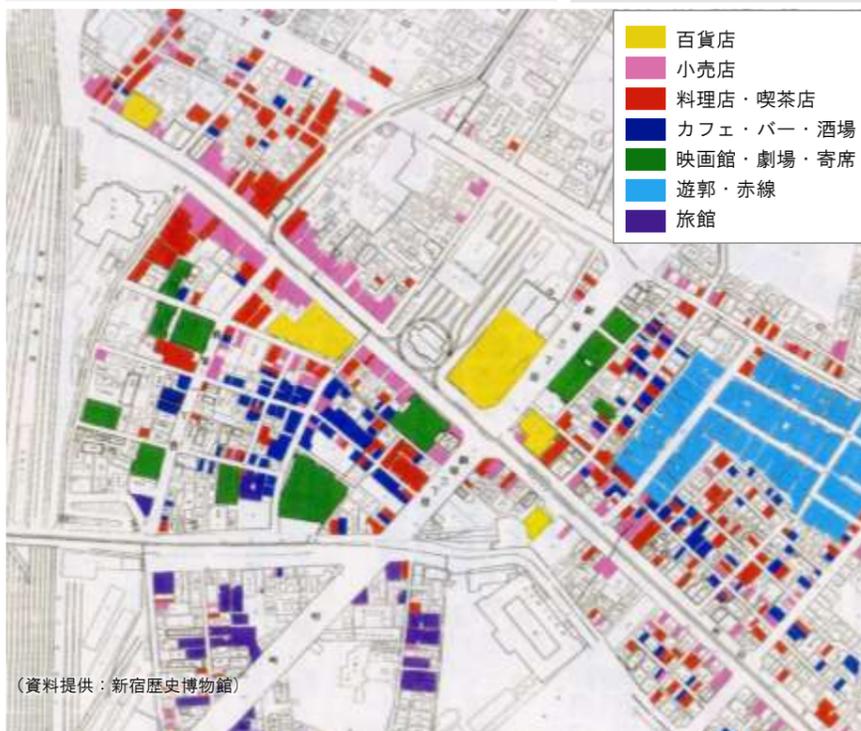
- ・明治期の講談・落語、昭和初期の映画・演劇等、時代ごとに市民の娯楽の中心であった施設が集積し、新たな文化を発信してきた
- ・文学者が集まった書店、家族連れで賑わったデパート、当時の新たな食文化を支えた食堂や店舗、カフェ等、昭和初期当時に目新しい衣食住文化を新宿から発信してきた

新宿を特徴づける多様な街並みの形成

- ・ゴールデン街、思い出横丁など特徴的な娯楽街が形成された
- ・歌舞伎町地区は、戦災復興に向けて、地主・借地人・住民等が立ち上げた「復興協力会」の復興計画案を原型に、劇場や映画館を中心とした街が形成された
- ・西新宿超高層ビル地区は、東京都が主導で浄水場跡地を計画的に整備を推進しつつ、民間事業者が特定街区制度等を利用し、空地を確保しながら、個性的で自由度のある超高層ビル群の開発を推進してきた

新たな賑わいの創出

- ・町会や商店街振興組合の活動はもとより、各地区でエリアマネジメント組織が立ち上がり、情報発信・公共空間活用等のイベント開催から計画立案等、様々な活動が推進されている
- ・歌舞伎町地区では、街路や広場空間がリニューアルされ、タウンマネジメント組織により、公共空間を活用したエンターテインメント性の高い様々なイベントが行われている
- ・新宿駅東口では、新宿モア4番街をはじめとして、地元まちづくり団体等による街路空間を活用した賑わい形成の取組みが進められている
- ・西新宿超高層ビル地区では、地元まちづくり団体等により、超高層ビルの足元などのオープンスペースを活用した賑わい形成の取組みが進められている



(資料提供：新宿歴史博物館)

▲新宿盛り場地図（昭和10年）



(資料提供：新宿歴史博物館)

▲劇場文化の象徴となったムーランルージュ（昭和6年ごろ）



(資料提供：新宿歴史博物館)

▲劇場文化の象徴となった新宿コマ劇場（昭和32年ごろ）



▲新宿ゴールデン街



▲個性的で自由度のある街並みを形成する西新宿超高層ビル群



▲新宿モア4番街における賑わい形成の取組み



▲戦後闇市の面影を残す思い出横丁



▲レッドカーペットイベントなど、エンターテインメント性のあるイベントが行われる歌舞伎町地区



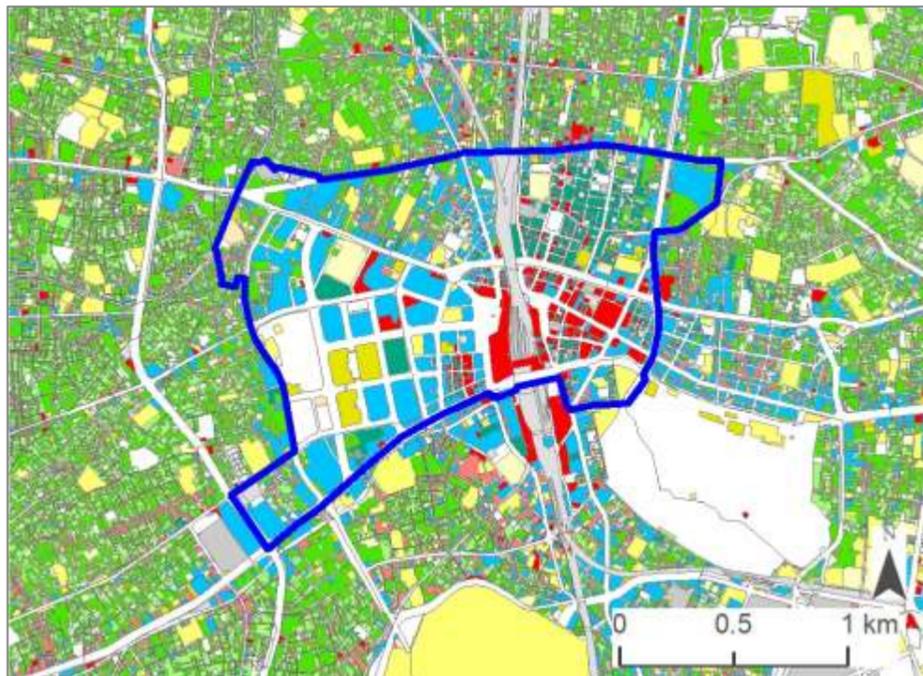
▲西新宿超高層ビル地区におけるイベント開催

【土地利用・床面積】土地利用の現況（他の主要地域との比較）

- ・東京駅周辺地域や品川駅周辺地域は事務所の割合が高く、新宿駅周辺地域・池袋駅周辺地域・渋谷駅周辺地域は事務所・商業・住宅等が混在している
- ・新宿駅周辺地域は、西口に事務所（周辺部は住宅）、東口に商業・宿泊遊興を中心とした土地利用となっている

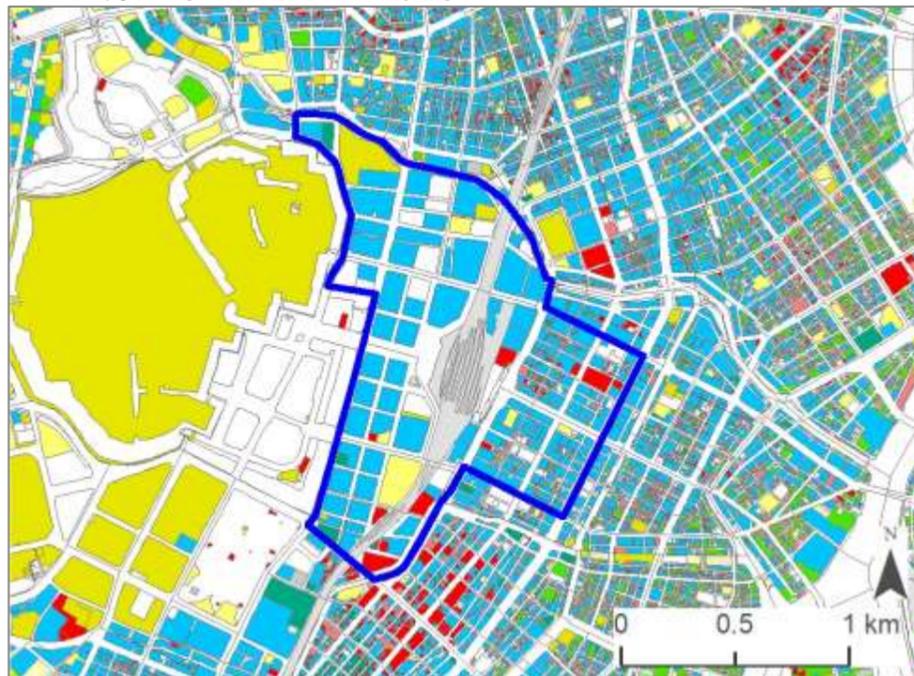
■新宿駅周辺地域

(特定都市再生緊急整備地域の範囲)



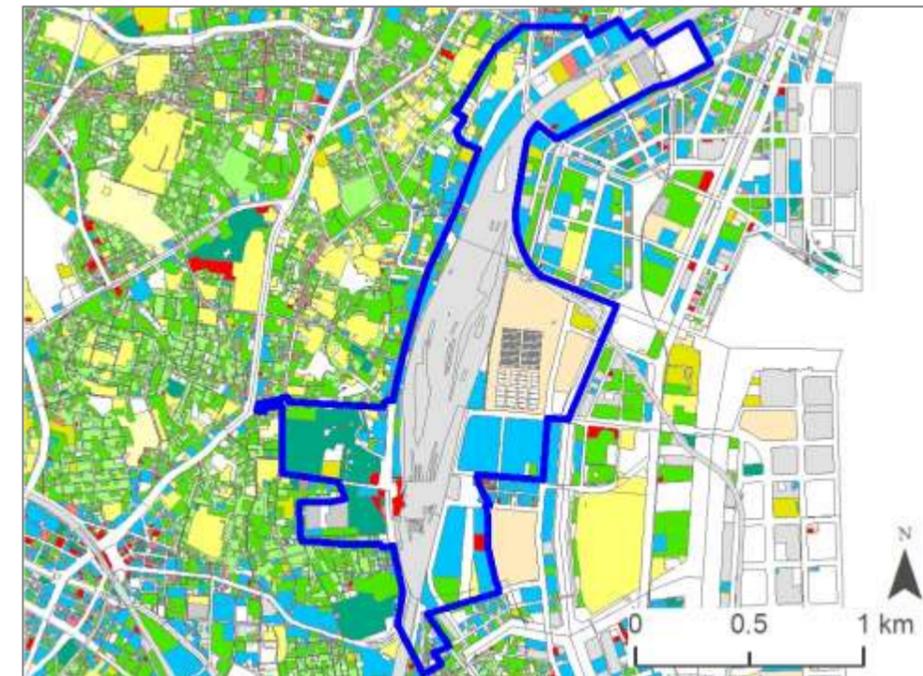
■東京駅周辺地域

(大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014及び東京駅前地域のまちづくりガイドライン2014の対象範囲)



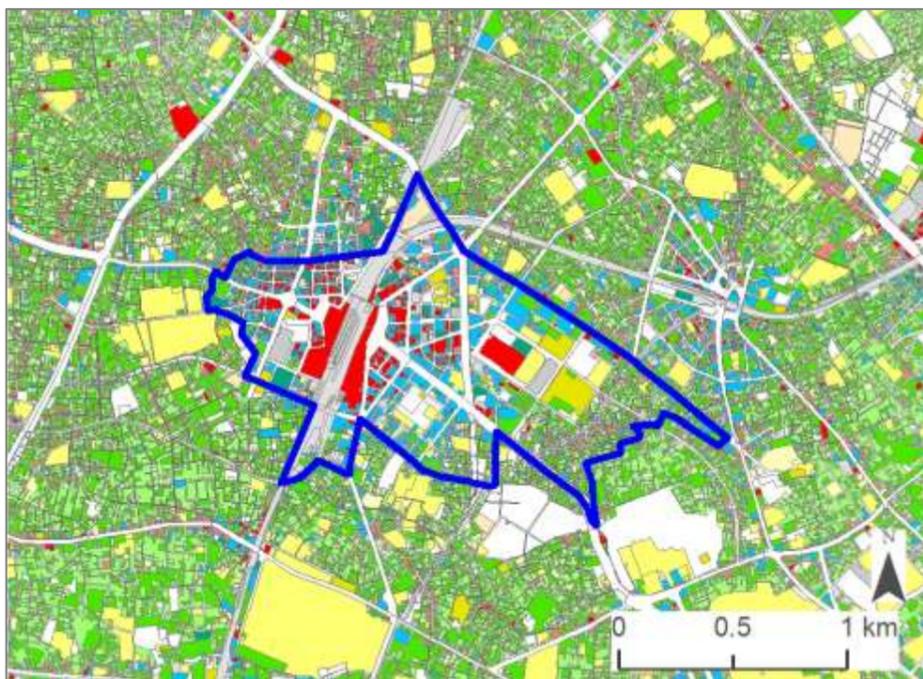
■品川駅周辺地域

(特定都市再生緊急整備地域の範囲)



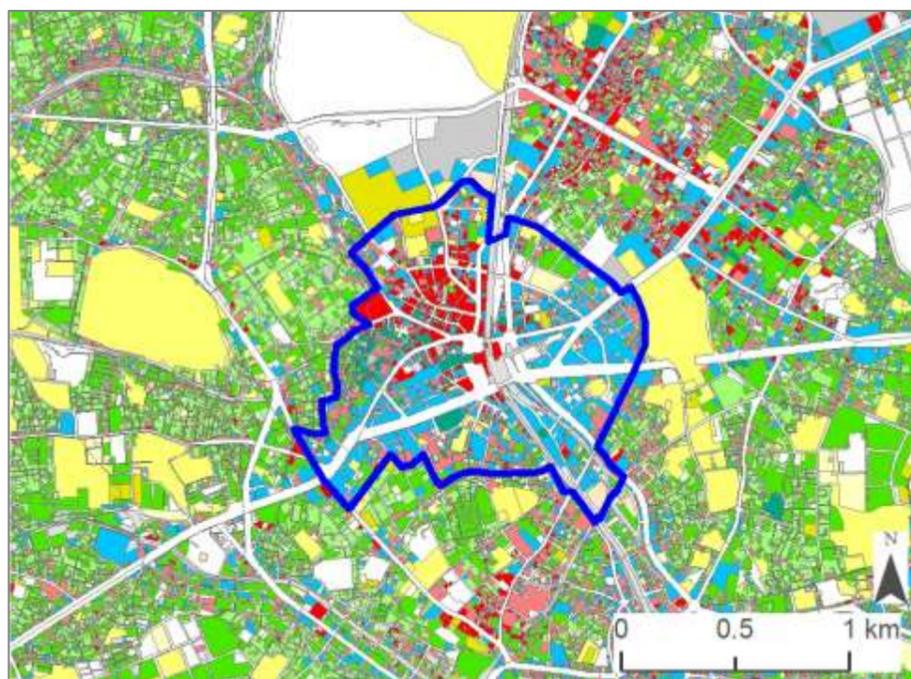
■池袋駅周辺地域

(特定都市再生緊急整備地域の範囲)



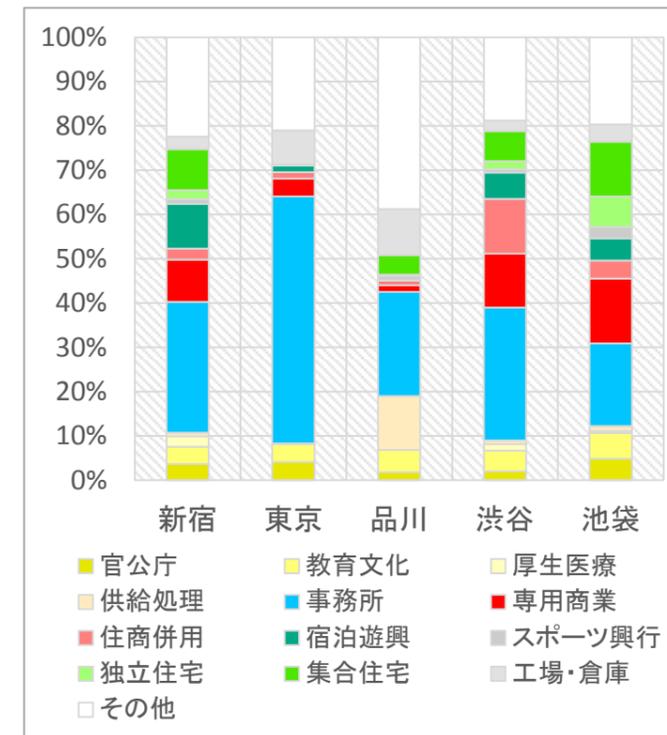
■渋谷駅周辺地域

(特定都市再生緊急整備地域の範囲)



- 【凡例（全地区共通）】
- 官公庁施設
 - 教育文化施設
 - 厚生医療施設
 - 供給処理施設
 - 事務所建築物
 - 専用商業施設
 - 住商併用建物
 - 宿泊・遊興施設
 - スポーツ・興行施設
 - 独立住宅
 - 集合住宅
 - 工場・倉庫
 - その他

■地区別土地利用割合（平成23年）

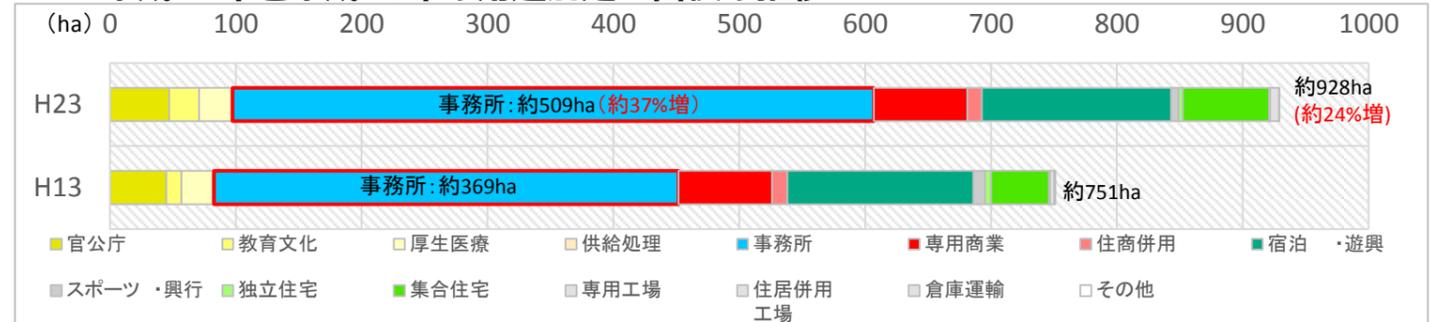


※平成23年度都市計画基礎調査を基に作成

※「その他」は、公園・道路・水面・河川等を含む

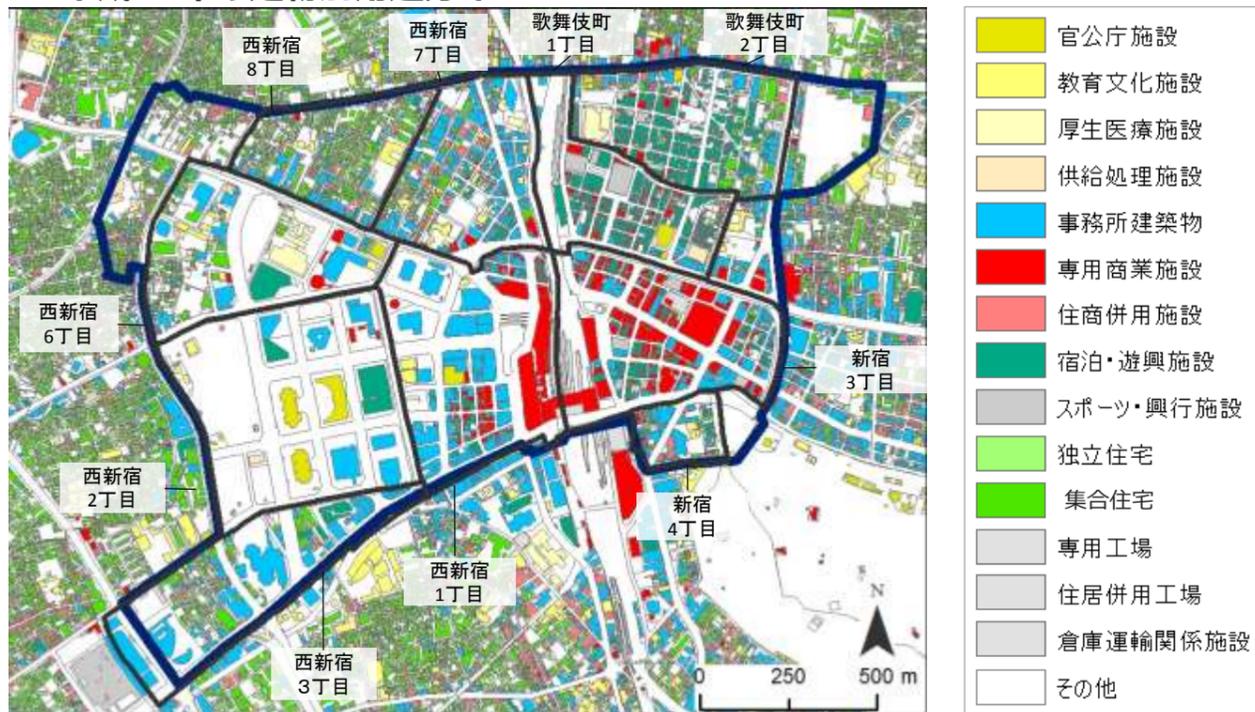
- ・建物延べ面積は全体で平成13年から平成23年の間に約24%増加している
- ・事務用途の建物延べ面積は約37%増加している
- ・西新宿6,7,8丁目の建物延べ面積は約44%増加しており、建物延べ面積の増加率は他エリアと比較して最大である

■平成13年と平成23年の用途別延べ面積の推移

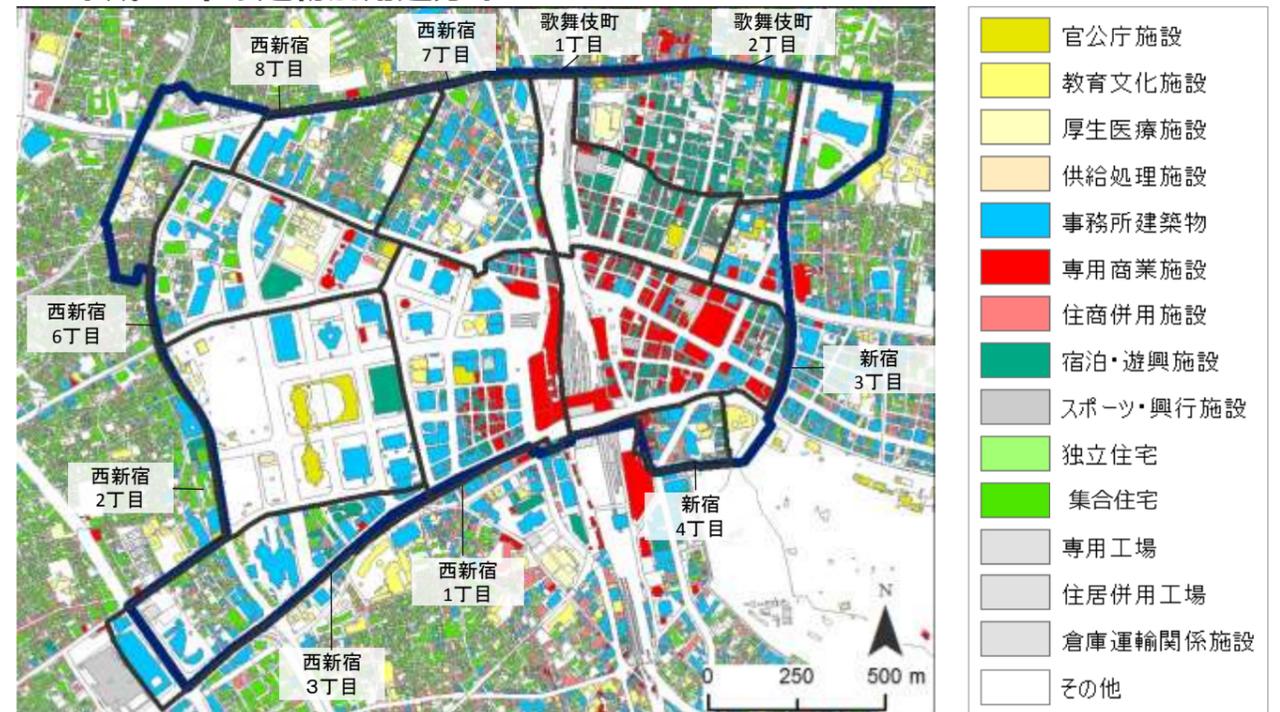


※建物延べ面積は、建物現況調査（区部）における建物投影面積に建物階数を乗じたもの

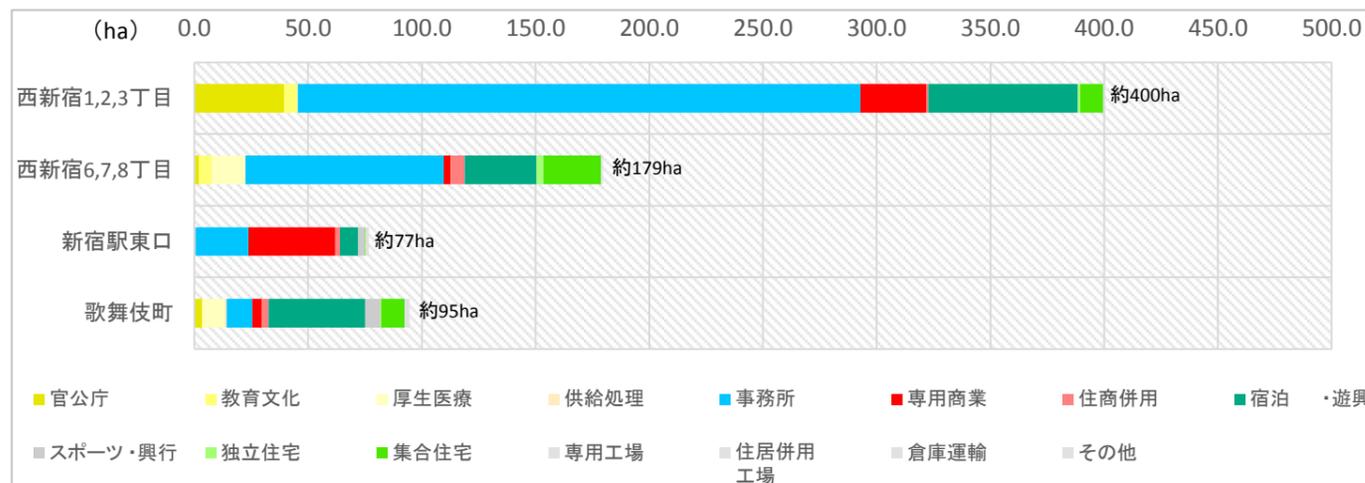
■平成13年の建物別用途分布



■平成23年の建物別用途分布

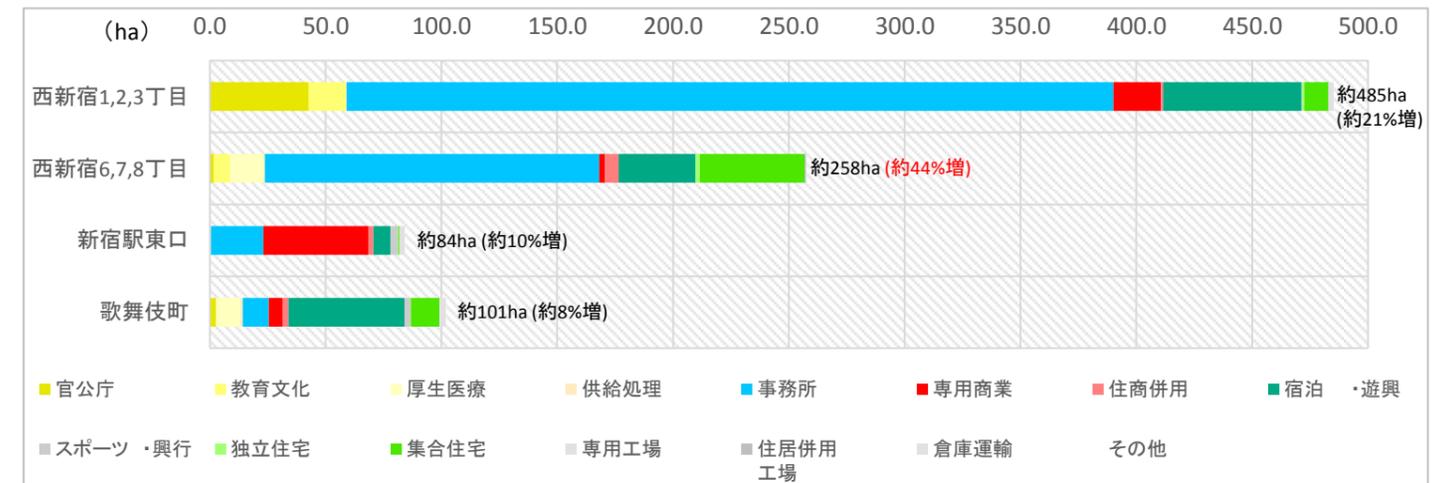


■平成13年の用途別延べ面積 エリア別内訳 (ha)



※建物延べ面積は、建物現況調査（区部）における建物投影面積に建物階数を乗じたもの
 ※エリア内訳：「新宿駅東口=新宿3,4丁目」「歌舞伎町=歌舞伎町1,2丁目」

■平成23年の用途別延べ面積 エリア別内訳 (ha)

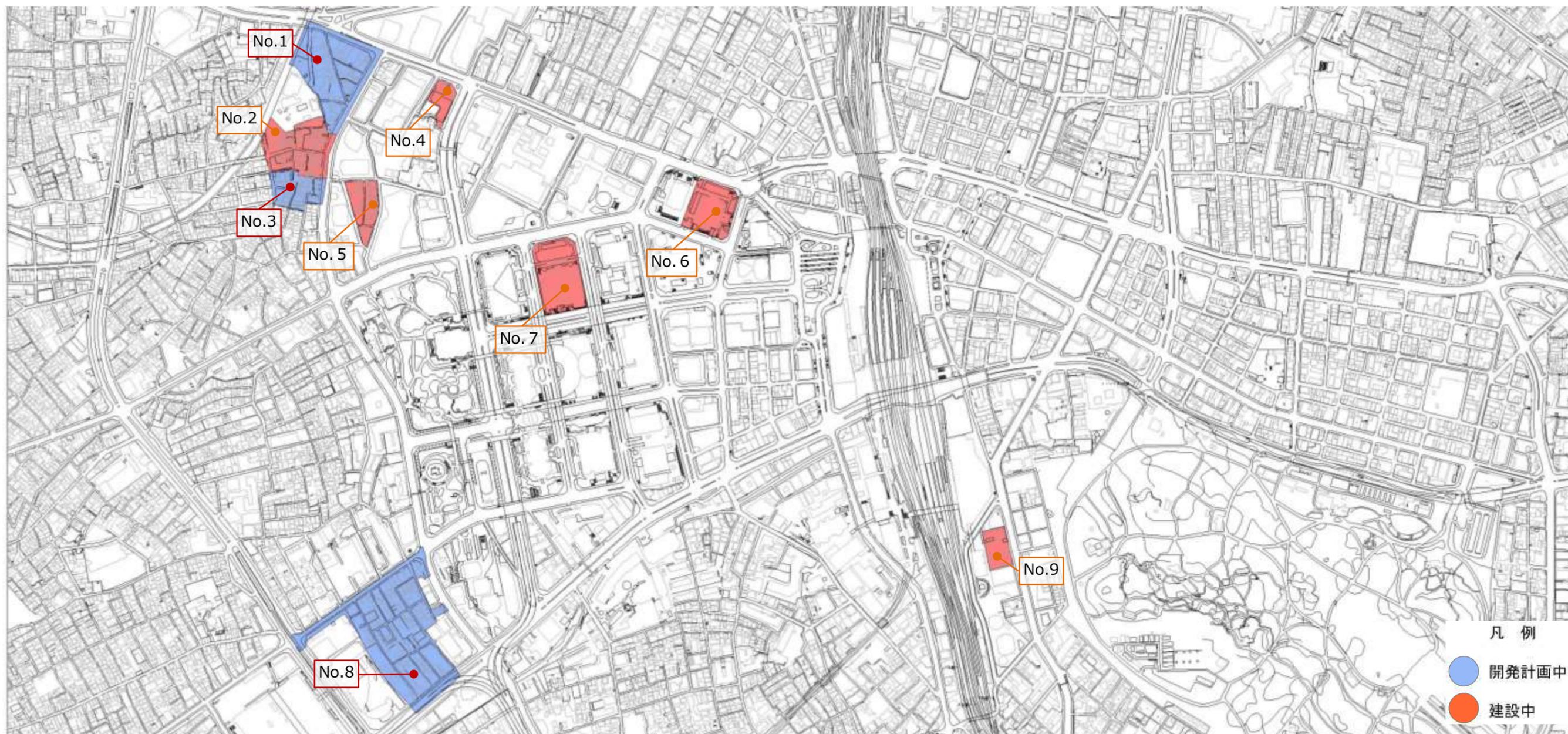


※建物延べ面積は、建物現況調査（区部）における建物投影面積に建物階数を乗じたもの
 ※エリア内訳：「新宿駅東口=新宿3,4丁目」「歌舞伎町=歌舞伎町1,2丁目」



※対象建築物と築年数の算定方法は以下のとおり。

- ・「平成27年建築統計年報」（東京都）資料11-2超高層建築物一覧表（60mを超えるもの）にある建築物は、当該資料にある竣工予定年月より築年数を算定
- ・JR新宿駅に直結する建築物（駅ビル）は、「新宿区歴史・区政史年表」より築年数を算定



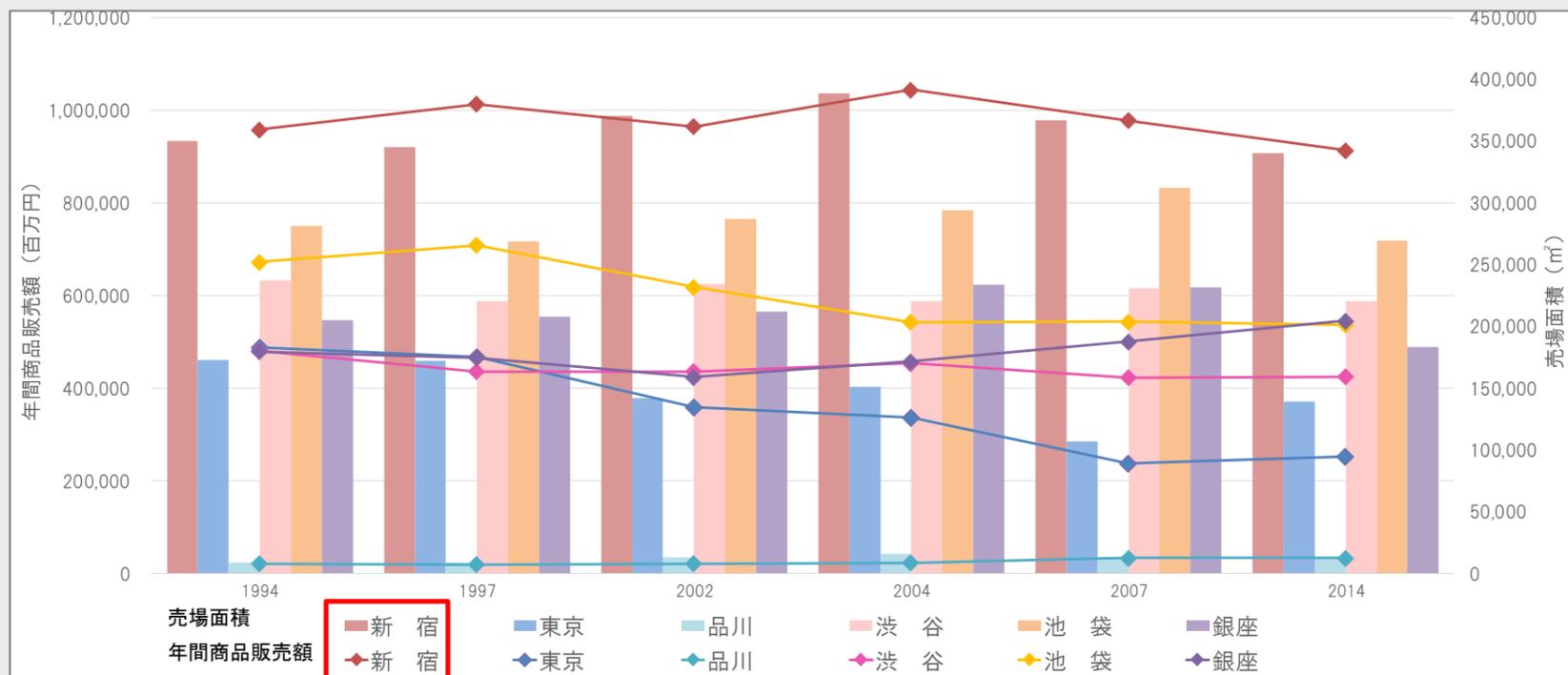
	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	No.8	No.9
								—	
計画名称	西新宿五丁目北地区 防災街区整備事業	西新宿五丁目中央北地区 第一種市街地再開発事業	西新宿五丁目中央南地区 第一種市街地再開発事業	西新宿六丁目計画（仮称）	（仮称）住友不動産 西新宿六丁目計画	損保ジャパン日本興亜ビル新美術 館建設計画	新宿住友ビル改修計画	西新宿三丁目西地区 市街地再開発事業	千駄ヶ谷五丁目北地区 第一種市街地再開発事業
竣工予定年	2021年竣工予定	2017年竣工予定	2022年竣工予定	2020年3月竣工予定	2019年6月竣工予定	2019年9月竣工予定	2019年竣工予定	—	2019年8月竣工予定
敷地面積	約12,280㎡	約9,350㎡	約5,930㎡	約3,386㎡	約5,600㎡	—	—	—	—
延床面積	約144,600㎡	約103,902㎡	約57,500㎡	約39,460㎡	約62,000㎡	約4,000㎡	—	—	約43,900㎡
高さ	約160m(A地区),約147m(B地区)	約200m	約160m	約130m	約160m	約42m	—	—	約90m
規模 (高さ・階数)	地上43階、地下2階(A地区), 地上39階、地下2階(B地区)	地上60階、地下2階(A1地区), 地上2階、地下1階(A2地区), 地上4階(A5地区)	地上43階、地下1階	地上29階、地下2階	地上33階、地下2階	地上6階、地下1階	—	—	地上16階、地下2階
用途	住宅、事務所、店舗、保育所等	住宅、業務・商業、集会施設、 事務所、	住宅、業務・商業、保育所等	事務所、商業、住宅、駐車場等	事務所、住宅	美術館	アトリウム広場	—	事務所、店舗、公益施設、駐車 場等

※都市開発諸制度を活用した開発計画若しくは市街地再開発準備組合が設立した開発計画を記載

【都市機能】 商業（販売額、売場面積、立地状況）

- ・年間商品販売額は約9,000億円、売場面積は約34万㎡となっており、販売額と売場面積は都内の主要地域の中で最大である
- ・近年は商品販売額、売場面積はほぼ横ばいとなっている
- ・百貨店や専門店、複合商業施設などの大規模な店舗や小売店舗の数が主要地域の中で最大である

■ 主要地域における年間商品販売額及び売場面積の推移



【出典】経済産業省「商業統計」

- ・年間商品販売額は約9,000億円、売場面積は約34万㎡となっており、販売額と売場面積は主要地域の中で最大である

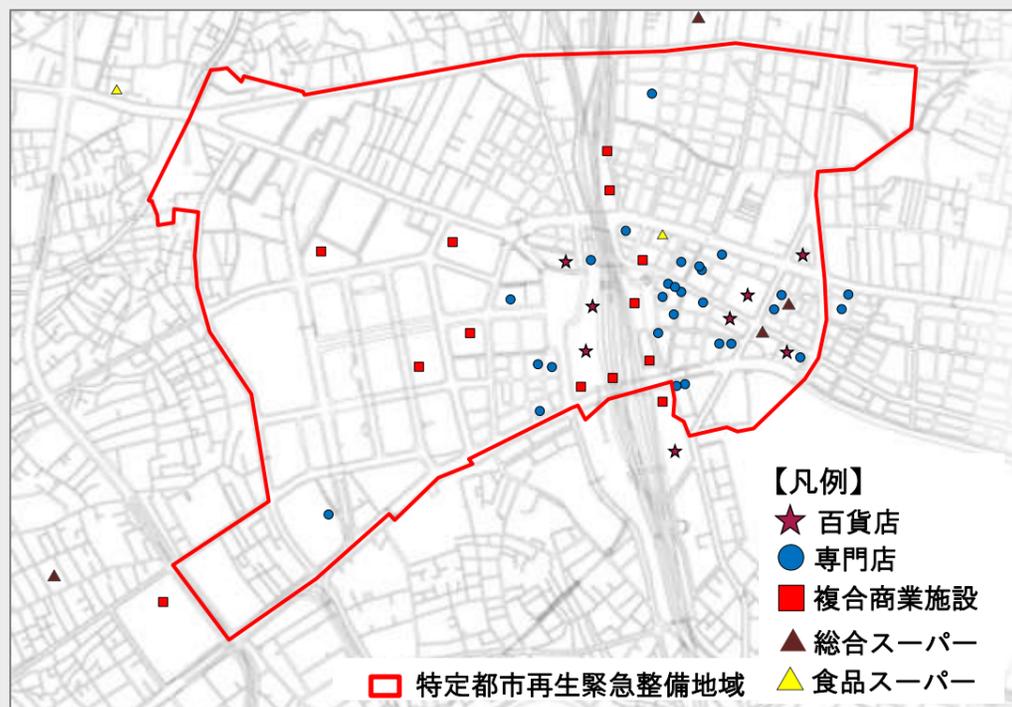
■ 年間商品販売額及び売場面積（2014年次）

	年間商品販売額（百万円）	売場面積（㎡）
新宿	913,756	340,349
東京	251,908	139,570
品川	33,801	12,545
渋谷	425,199	220,946
池袋	537,770	269,436

【出典】経済産業省「商業統計」

- ・近年は商品販売額、売場面積はほぼ横ばいとなっている

■ 新宿駅周辺の大規模な店舗の立地状況



- 【凡例】
- ★ 百貨店
 - 専門店
 - 複合商業施設
 - ▲ 総合スーパー
 - ▲ 食品スーパー
 - 特定都市再生緊急整備地域

■ 種別と店舗数

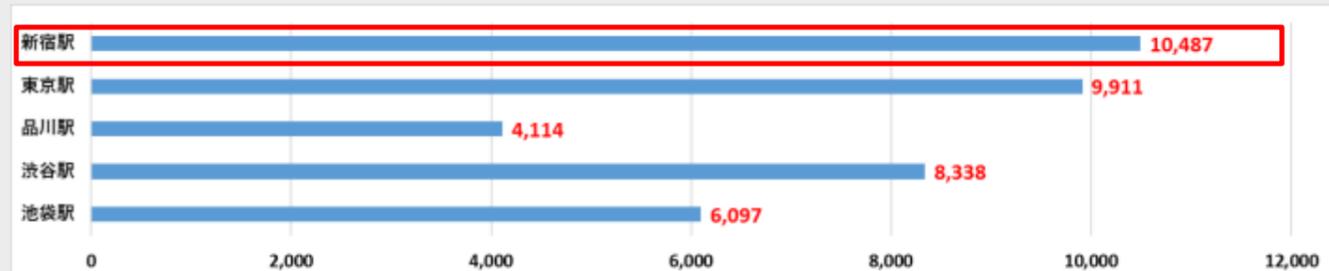
	大規模な店舗					小売店舗
	百貨店	専門店	複合商業施設（寄合百貨店）	総合スーパー	食品スーパー	
新宿	7	26	11	2	1	1,114
東京	4	8	13	0	1	917
品川	0	0	5	0	1	235
渋谷	4	12	8	0	0	944
池袋	4	18	5	2	0	782

【出典】百貨店、専門店、複合商業施設（寄合百貨店）、総合スーパー、食品スーパー：「2017 全国大型小売店舗総覧」（週間東洋経済）、小売店舗：「平成26年度経済センサス」（経済産業省）
 ＊百貨店、専門店、複合商業施設（寄合百貨店）、総合スーパー、食品スーパーは「2017 全国大型小売店舗総覧」に記載されている下記範囲内における店舗数を計上。
 新宿・品川・渋谷・池袋は特定都市再生緊急整備地域、東京は大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014及び東京駅前地区のまちづくりガイドライン2014対象範囲。
 ＊小売店舗数は「平成26年度経済センサス」において下記町丁目における卸売業・小売業に分類される事業所数を計上。
 新宿：歌舞伎町1,2丁目、新宿3,4丁目、西新宿1,2,3,6,7,8丁目。東京：丸の内1,2,3丁目、大手町1,2丁目、有楽町1,2丁目、八重洲1,2丁目、京橋1,2,3丁目、日本橋1,2丁目。品川：三田3丁目、芝5丁目、芝浦3丁目、港南1,2丁目、高輪3,4丁目。渋谷：宇田川町、円山町、桜丘町、渋谷1,2,3丁目、神南1丁目、道玄坂1,2丁目、南平台町。池袋：西池袋1丁目、東池袋1,3,4,5丁目、南池袋1,2丁目。
 ＊施設種の定義は「2017 全国大型小売店舗総覧」に基づいており、「寄合百貨店」を「複合商業施設（寄合百貨店）」と表記。
 百貨店：原則、衣食住に関する各種商品を扱う小売業を営み、主として対面販売方式を採用するもの。専門店：衣料、家具、家電、書籍、医薬品など、主に特定の領域・分野の販売にウエイトがあるもの。複合商業施設（寄合百貨店）：核店舗の全体に占めるウエイトが低く、複数の業種の多店舗から構成されるもの。総合スーパー：主としてセルフサービス販売方式を採用する小売業を営むもの。衣料品や生活用品なども扱う。食品スーパー：セルフサービス販売方式を採用する小売業のうち、主として食料品を扱うもの。

- ・百貨店や専門店、複合商業施設などの大規模な店舗や小売店舗の数が主要地域の中で最大である
- ・新宿駅直近地区と新宿駅東口地区に大規模な店舗が集積している

- ・事業所数は約10,400となっており、都内の主要地域の中で最大である
- ・事業者数は約33万人となっており、東京駅周辺地域（約43万人）に次いで多い
- ・業態別の事業所数割合は、「卸売業・小売業」と「宿泊業、飲食サービス業」が20%以上となっている

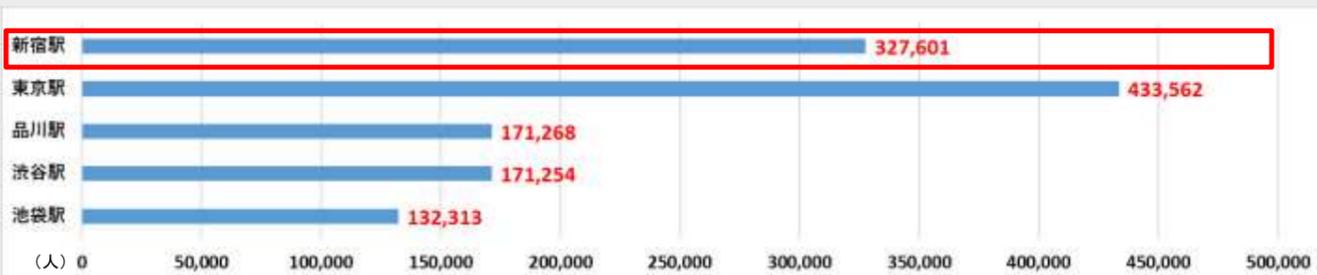
■事業所数



【出典】「平成26年度経済センサス」(経済産業省)

事業所数は約10,400となっており、主要地域の中で最大である

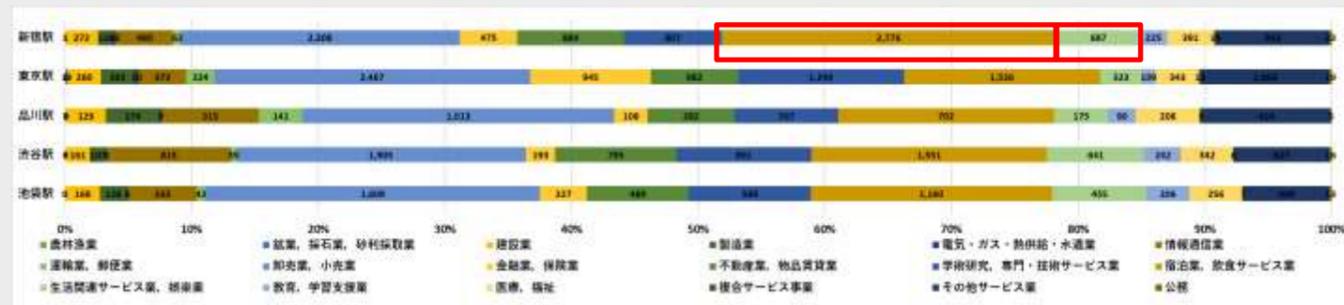
■従業者数



【出典】「平成26年度経済センサス」(経済産業省)

事業者数は約33万人となっており、東京駅周辺地域（約43万人）に次いで多い

■業態別の事業所数割合



【出典】「平成26年度経済センサス」(経済産業省)

「卸売業・小売業」と「宿泊業、飲食サービス業」がそれぞれ20%以上となっている

■大規模オフィスの立地状況



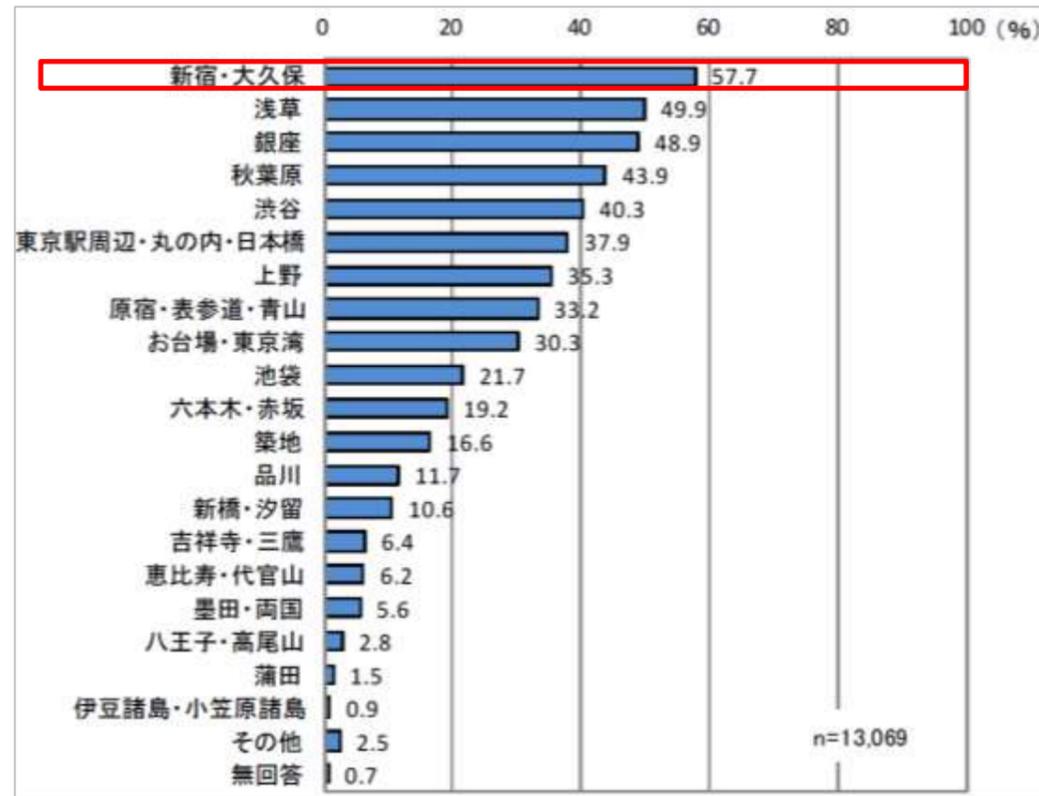
【凡例】★ 大規模オフィス

【出典】「平成23年度 建物現況調査(区部)」(東京都)
*大規模オフィスは、建物現況調査(区部)における延べ面積が10,000㎡を超えるもの

*各主要地域の範囲を下記町丁目と定義し計上。
新宿：歌舞伎町1,2丁目、新宿3,4丁目、西新宿1,2,3,6,7,8丁目。東京：丸の内1,2,3丁目、大手町1,2丁目、有楽町1,2丁目、八重洲1,2丁目、京橋1,2,3丁目、日本橋1,2丁目。品川：三田3丁目、芝5丁目、芝浦3丁目、港南1,2丁目、高輪3,4丁目。渋谷：宇田川町、円山町、桜丘町、渋谷1,2,3丁目、神南1丁目、道玄坂1,2丁目、南平台町。池袋：西池袋1丁目、東池袋1,3,4,5丁目、南池袋1,2丁目。

- ・買物、街歩き、食事を主な観光の目的として、外国人旅行者の約6割が新宿・大久保を訪問している
- ・外国人旅行者の約15%が新宿・大久保に宿泊している
- ・訪日外国人は「標識での外国語表示の不足」や「観光案内所の場所の不便さ」などを不便・不満と感じている

■訪問した場所（複数回答）



【出典】平成27年度 国別外国人旅行者行動特性調査 / 東京都

外国人旅行者の約6割が新宿・大久保を訪問している

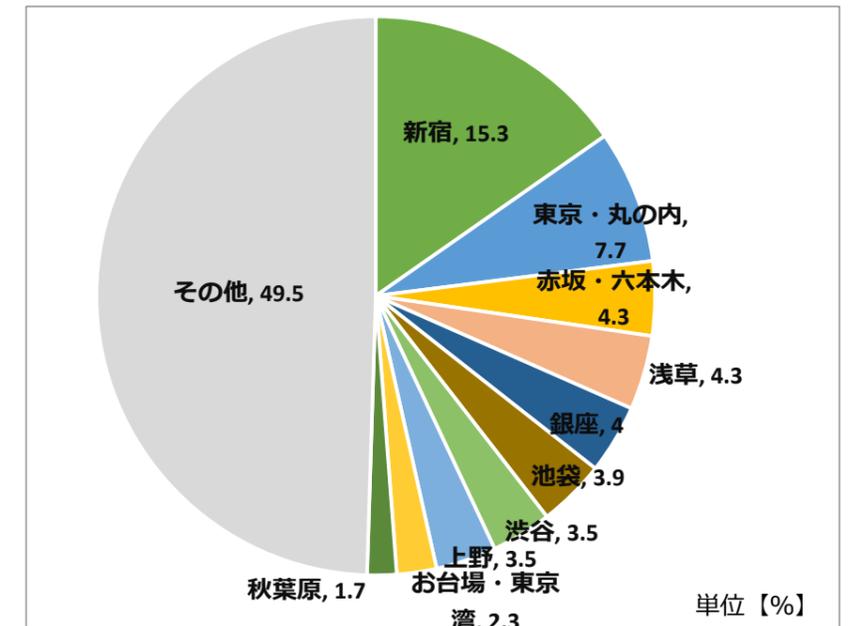
■訪問して一番満足した場所で行った行動（新宿・大久保）



【出典】H26年度国別外国人旅行者行動特性調査/東京都

新宿・大久保を訪れた外国人旅行者は、主に買物、街歩き、食事等を行っている

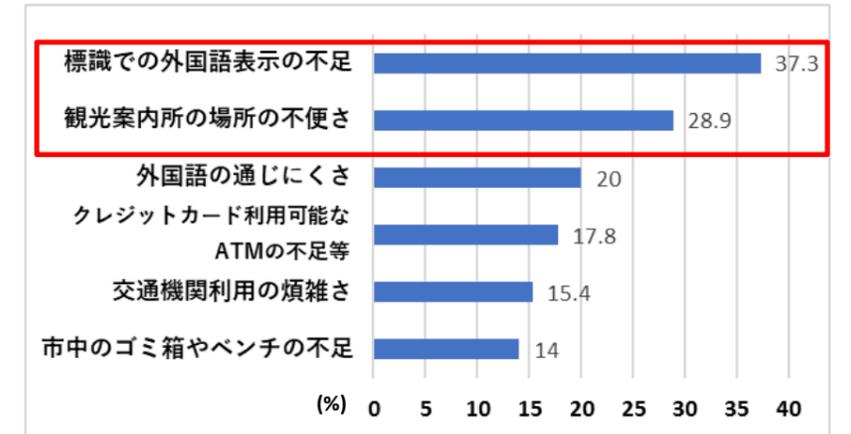
■宿泊先（複数回答）



【出典】H24年度国別外国人旅行者行動特性調査/東京都

東京を訪れる外国人観光客の約15%が新宿で宿泊している

■訪日外国人が困ったこと



【出典】「訪日外国人個人旅行者が日本旅行中に感じた不便・不満調査」報告書（H21）/日本政府観光局

訪日外国人は「標識での外国語表示の不足」や「観光案内所の場所の不便さ」などを不便・不満と感じている

- ・新宿駅周辺地域の宿泊施設の客室数は約10,000室となっており、都内の主要地域の中で最大である
- ・西新宿を中心にシティホテル、歌舞伎町を中心にビジネスホテルが多数集積している
- ・他の主要地域と比較して新宿駅周辺は築年数が経過しているシティホテルが多い

■ 都心主要駅周辺の主な宿泊施設数と室数

	新宿駅周辺	東京駅周辺	品川駅周辺	渋谷駅周辺	池袋駅周辺
■ シティホテル	7 (計5,381室)	8 (計1,516室)	5 (計5,504室)	2 (計819室)	2 (計1,961室)
● ビジネスホテル	21 (計4,718室)	8 (計1,681室)	2 (計1,098室)	9 (計1,298室)	18 (計2,442室)
ホテル合計	28 (計10,099室)	16 (計3,197室)	7 (計6,602室)	11 (計2,117室)	20 (計4,403室)
◆ サービスアパートメント	3	2	1	1	1
総計	31	18	8	12	21

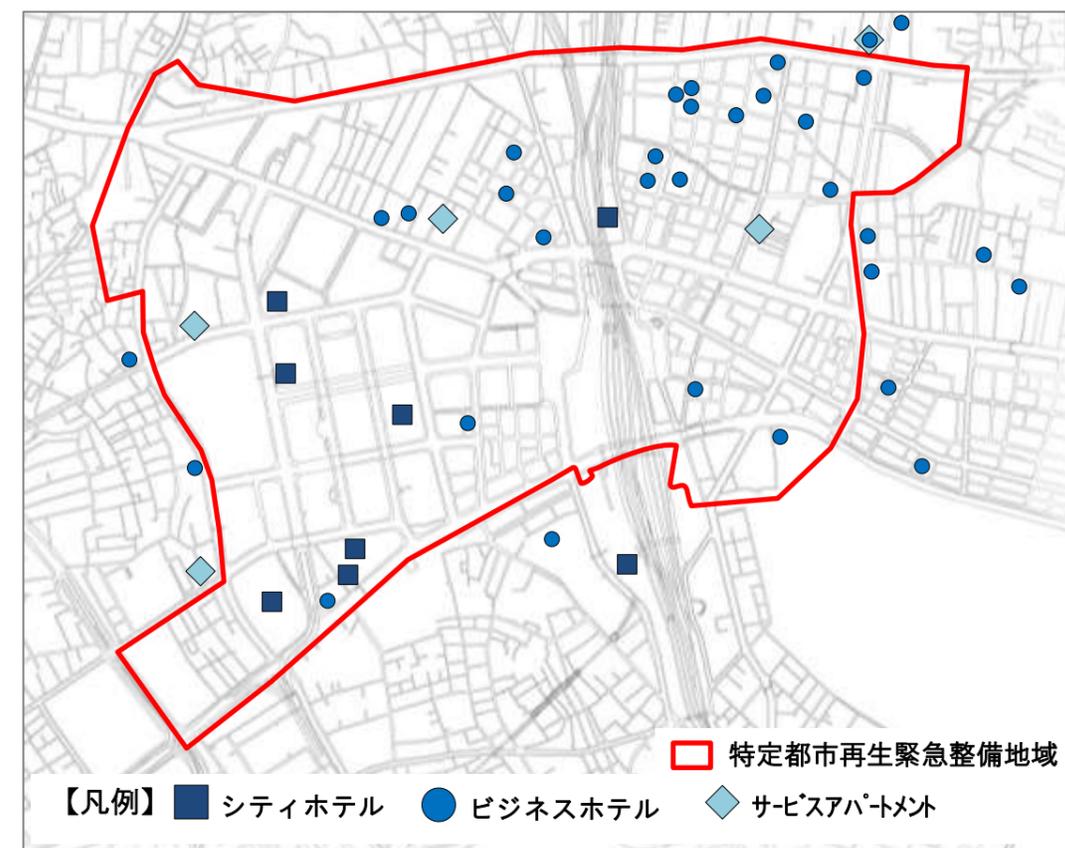
- ・新宿駅周辺地域の宿泊施設の客室数は約10,000室となっており、主要地域の中で最大である
- ・ビジネスホテルとサービスアパートメントの施設数は、主要地域の中で最大である

■ 都心主要駅周辺のシティホテルの建築年次

	新宿駅周辺	東京駅周辺	品川駅周辺	渋谷駅周辺	池袋駅周辺
竣工年・ホテル名	1971 京王プラザホテル	2002 フォーシーズンズホテル丸の内東京	1953 グランドプリンスホテル高輪	2000 渋谷エクセルホテル東急	1980 サンシャインシティプリンスホテル
	1977 新宿プリンスホテル	2004 丸ノ内ホテル	1978 品川プリンスホテル	2001 セルリアンタワー東急ホテル	1985 ホテルメトロポリタン
	1980 ハイアットリージェンシー東京	2007 ザ・ペニンシュラ東京	1982 グランドプリンスホテル新高輪		
	1983 新宿ワシントンホテル本館	2007 ホテルメトロポリタン丸の内	1998 ザ・プリンス さくらタワー東京		
	1984 ヒルトン東京	2009 シャングリ・ラホテル東京	2003 スtringsホテル東京インターコンチネンタル		
	1986 新宿ワシントンホテル新館	2010 KKRホテル			
	1994 パークハイアット東京	2012 東京ステーションホテル			
		2014 アマン東京			

他の主要地域と比較して新宿駅周辺は築年数が経過しているシティホテルが多い

■ 新宿駅周辺の主な宿泊施設の立地状況



西新宿を中心にシティホテル、歌舞伎町を中心にビジネスホテルが多数集積している

※新宿・品川・渋谷・池袋は特定都市再生緊急整備地域、東京は大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014及び東京駅前地区のまちづくりガイドライン2014対象範囲を計上範囲とした
Google Map検索により対象区域内に該当するシティホテル、ビジネスホテル及びサービスアパートメントの立地数を集計、客室数はホテル名鑑2009およびホテルHPより調査2016年6月時点

※各宿泊施設の定義は以下とする

・シティホテル：客室に加えバンケット・レストラン等の付帯施設を備えたホテル

・ビジネスホテル：客室が中心の宿泊に特化したホテル

・サービスアパートメント：ホテルのサービス（フロントサービス・クリーニング・リネン交換等）および住宅の居住性・機能性・設備（家具・家電・台所等）を併せ持った中長期宿泊型の施設

○都内の他のターミナル駅との比較

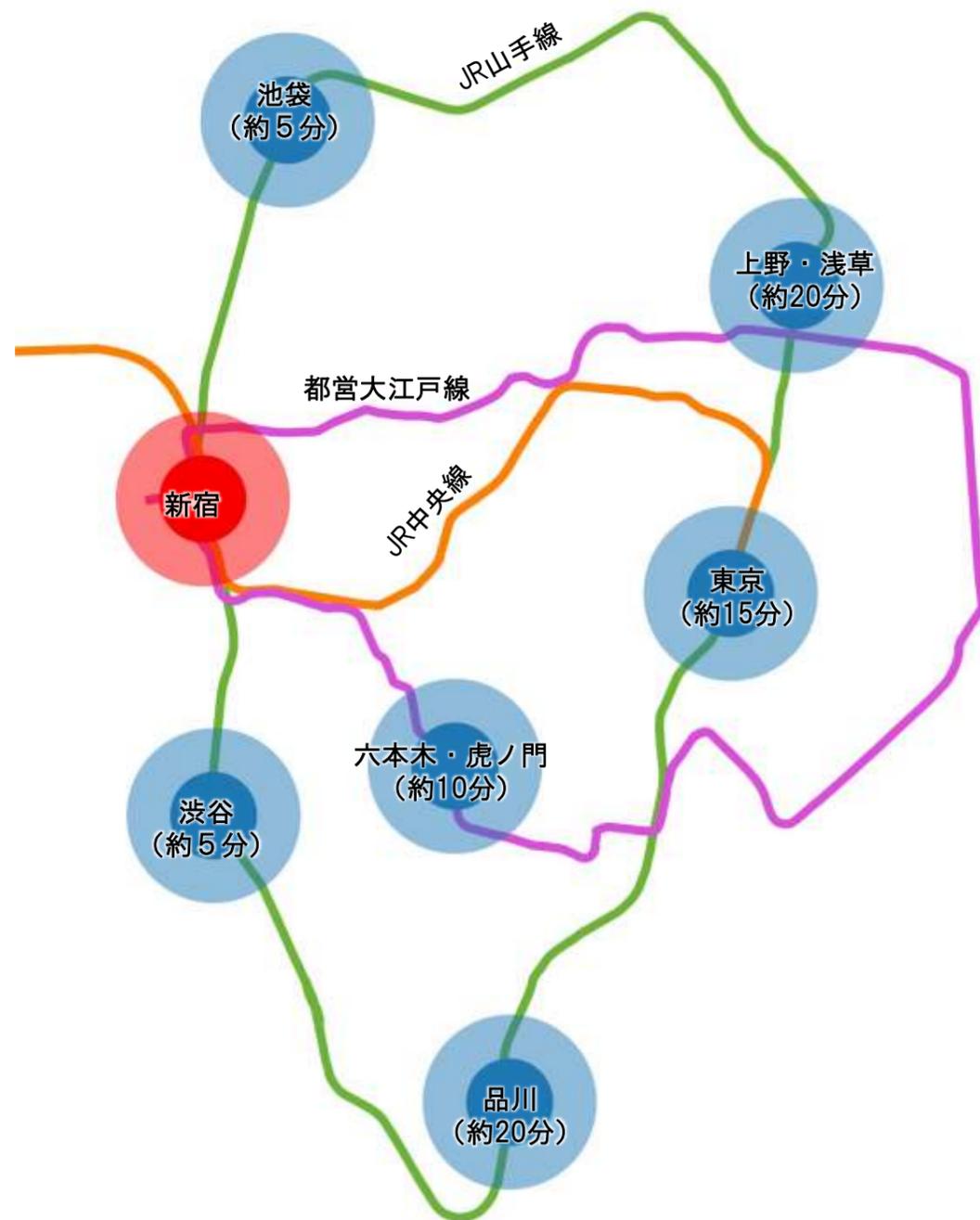
		新宿駅	東京駅	品川駅	渋谷駅	池袋駅																													
		<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数日本一のターミナル駅 都内一の路線・駅が集積しており、首都圏各都市へのアクセス性に優れる。 鉄道の利便性や首都高速中央環状線の全線開通を背景に空港バスの運行は充実 路線バスの利用者数は、渋谷に次いで多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏を結ぶJR各路線により、首都圏各都市へのアクセスに優れる。 新幹線（東海道、東北、北陸）による広域交通アクセス性に優れる。 周辺に地下鉄駅が多く集積し、都心内の交通利便性にも優れている。 	<ul style="list-style-type: none"> 空港とのアクセス性が極めて高い。 首都圏を結ぶJR線や新幹線により広域交通アクセス性に優れる。 地下鉄が乗入れておらず、都内の近距離交通の利便性が乏しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄、私鉄が多く乗入れ、都内を中心とした近距離交通の利便性が高い。 徒歩圏に他路線の駅がなく、渋谷駅の一極集中的な利用となる。 路線バスの利用者数は最多 	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉、栃木などの郊外と東京都心の結節点として、首都圏各都市へのアクセス性に優れる。 																													
ターミナル性	800m徒歩圏内の鉄道駅の分布と乗降人員数																																		
	ターミナル駅の乗入路線	JR線、小田急線、京王線、都営新宿線、都営大江戸線（新宿西口、新宿）、東京メトロ丸ノ内線	JR線、新幹線、東京メトロ丸ノ内線	JR線、新幹線、京急本線	JR線、東急東横線、東急田園都市線、京王井の頭線、東京メトロ銀座線、東京メトロ半蔵門線、東京メトロ副都心線	JR線、西武線、東武線、東京メトロ丸ノ内線、東京メトロ有楽町線、東京メトロ副都心線																													
	ターミナル駅の1日乗降者数合計	約350万人	約110万人	約100万人	約325万人	約265万人																													
	800m徒歩圏内の鉄道駅1日乗降者数合計	約420万人	約240万人	約100万人	約325万人	約270万人																													
利便性	高速バス発車数合計（内、立寄り便） ※空港リムジンバス含まず	660便（234便）		854便（317便）		75便（2便）		49便（27便）		117便（61便）																									
		82	160	172	133	88	22	1	43	553	26	115	90	20	0	4	63	0	2	2	4	0	2	0	4	39	2	2	0	16	6	58	8	29	0
セシティ	鉄道（羽田空港行）	約35分（約4分）	最小乗換1回	約30分（約4分）	最小乗換1回	約20分	乗換なし	約30分（約7分）	最小乗換1回	約45分（約6分）	最小乗換1回																								
	バス（羽田空港行）	約25分	60便（バスタ58便+西口2便）	約25分	17便	約25分	18便（6ホテル×3便）	約30分	12便	約35分	26便																								
(参考)高速バス+空港アクセスバス発車台数合計		720便		871便		93便		61便		119便																									
路線バス	路線バス本数（本/日）	2,019		646		*		3,550		629																									
	系統数	29		13		*		64		13																									
	利用者数（人）	24,044		11,639		*		93,920		17,886																									

*都市交通年報において非掲載

[出典：東京都統計年鑑(H27)、都市交通年報（H25）、各事業者HP、検索サイト『Navitime』（平成29年6月時点の平日で検索）]

○都心の各拠点とのアクセス

- ・都心の各拠点と乗換えなしで20分以内にアクセス可能



○都内外とつながる交通ターミナル拠点

- ・7路線8駅が結節し、1日約350万人の乗降客数を誇る世界一のターミナル駅
- ・バスタ新宿が開業し、高速バスの発着台数は1日1625便(日本一)
- ・首都高速中央環状線の全線開通で、羽田空港とのアクセス性が高まり、羽田空港とのバス発着台数は都内最大に

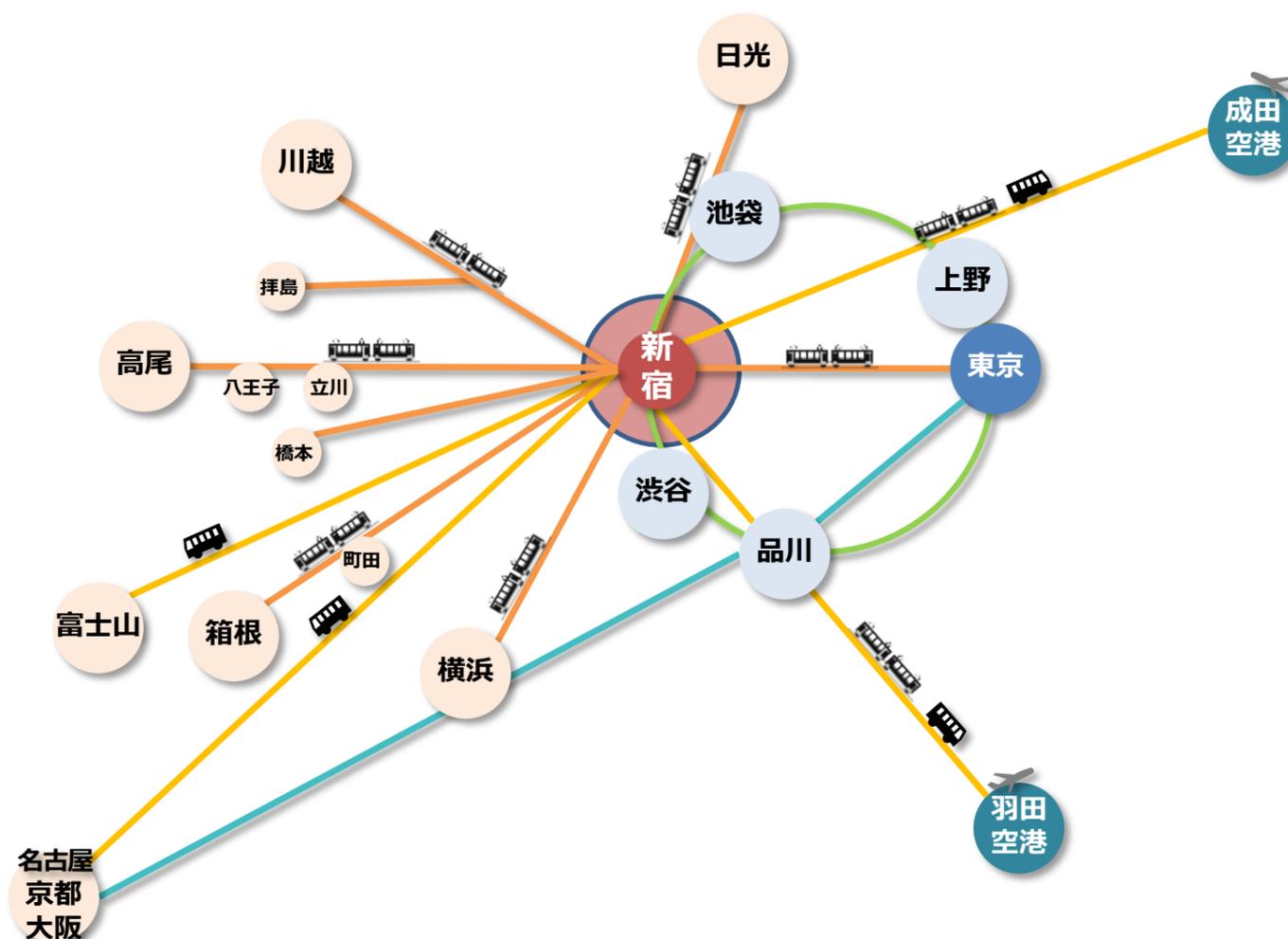


図 都心、国際空港、観光拠点など多方面と結節する新宿駅のイメージ

[出典：新宿の新たなまちづくり（平成29年6月、東京都・新宿区）]

■ “バスタ新宿” (新宿南口交通ターミナル) の施設概要



- 新宿駅は、都内でも有数の高速バスの発着拠点ですが、高速バスの“乗降場”が運行会社毎に駅周辺に点在しているため、鉄道やタクシー等の交通機関相互の乗り換えが不便な状況です。
- このため、国土交通省 東京国道事務所では、「新宿駅南口地区基盤整備事業」として国道20号新宿跨線橋の架け替えに合わせて、地下歩道やバスタ新宿(新宿南口交通ターミナル)の整備に取り組んでいます。
(地下歩道は平成22年度、新宿跨線橋の架け替えは平成24年度に完成しています。)

【バスタ新宿 施設概要】

- 所在地: 渋谷区千駄ヶ谷5丁目24番55号
- 施設面積: 約1.47ha(2階の人工地盤範囲を示す)
- 構造: 鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造
- 用途: 4階 高速路線バス関連施設
3階 タクシー乗降場等
2階 歩行者空間

※施設面積はバスタ新宿以外の駅施設等も含む。

【バスタ新宿の日本一】

- 高速路線バスの発着便数 **1,625便**
- 高速路線バスの駐車場数 **15バス**
- 高速路線バスの運行事業者数 **118社**

【立面図】

バスタ新宿(2階~4階)

提供: JR東日本

【平面図】

新宿駅に直結

至四谷 至八王子

国道20号 新宿跨線橋の架け替え

南口

--- 線は区界 ---

■ “バスタ新宿” (新宿南口交通ターミナル) の整備効果(1)



1. 分散していた“高速バス乗降場”が集約され、高速バスと鉄道等の乗換えがスムーズに!

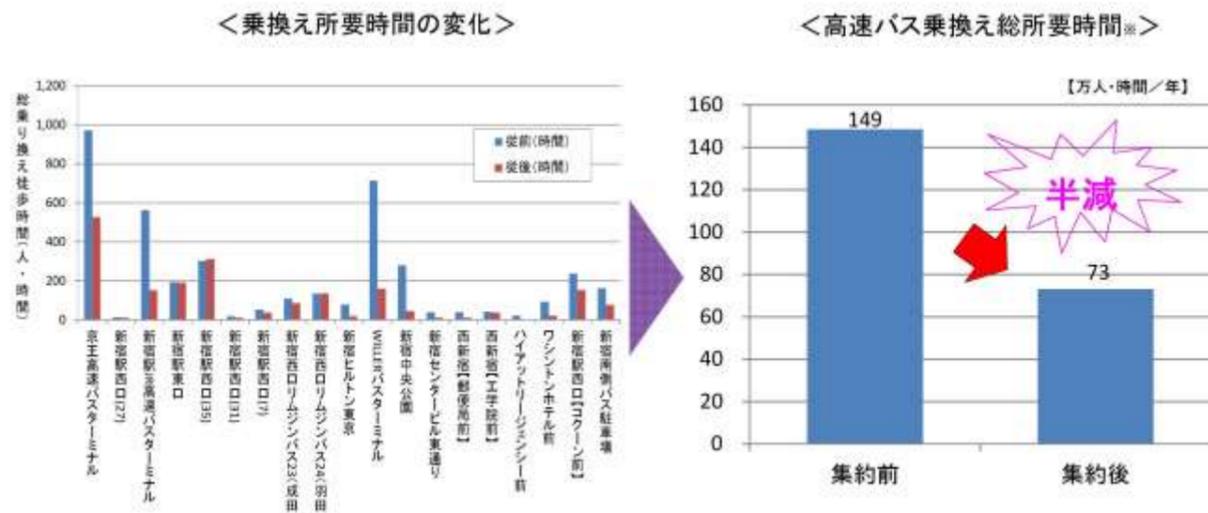
これまで新宿駅西口周辺に分散していた19箇所の“高速バス乗降場”が南口に集約され、利用者にもわかりやすく、利便性の高い施設が誕生します。

■新宿駅周辺の主な高速バス乗降場(現況)



鉄道駅と直結しているため、高速バスと鉄道等との乗換えに要する時間が半減します。

■新宿駅周辺における高速バス利用者の乗換え総所要時間の比較



※ 乗換え総所要時間(東京国道事務所による試算条件): 各高速バス乗り場(19箇所)から各駅改札までの所要時間×便数×平均乗車人員の合計

○鉄道乗降客数の推移

- ・鉄道新線の開業と合わせて増加
- ・近年は横ばいで推移

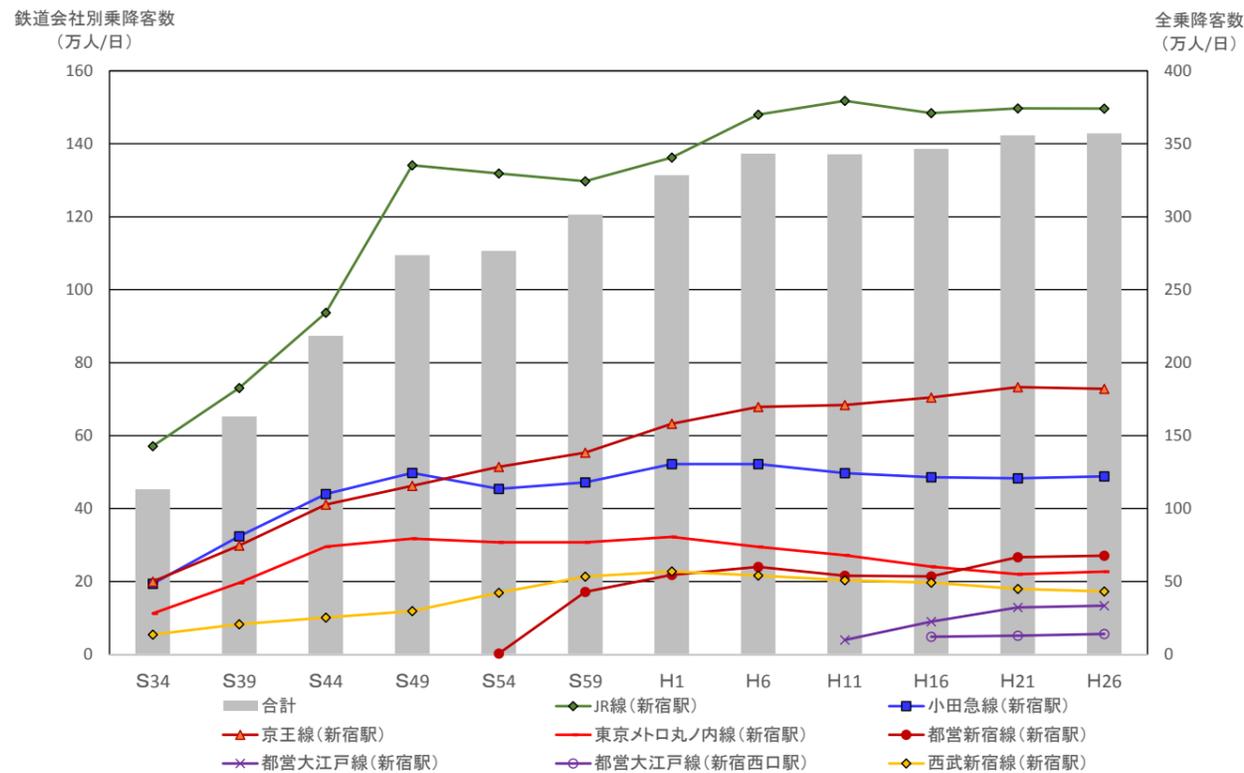


図 新宿駅、周辺駅の乗降客数の推移

[出典：東京都統計年鑑]

○鉄道駅の分布

- ・鉄道網の発達に合わせ、鉄道駅が面的に分布



図 新宿駅周辺地域における鉄道駅の分布状況

[出典：新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（平成28年3月・新宿区）]

○鉄道路線間の主な乗換流動

- ・新宿駅利用者の2/3は乗換え利用

- ・JR線 ⇔ 京王線
- ・JR線 ⇔ 小田急線
- ・京王線 ⇔ 東京メトロ丸ノ内線
- ・JR線 ⇔ 東京メトロ丸ノ内線

[乗換人数(定期)]
 15.0万人/日・片道
 9.6万人/日・片道
 3.2万人/日・片道
 2.8万人/日・片道

＜乗換えと駅まちの割合＞

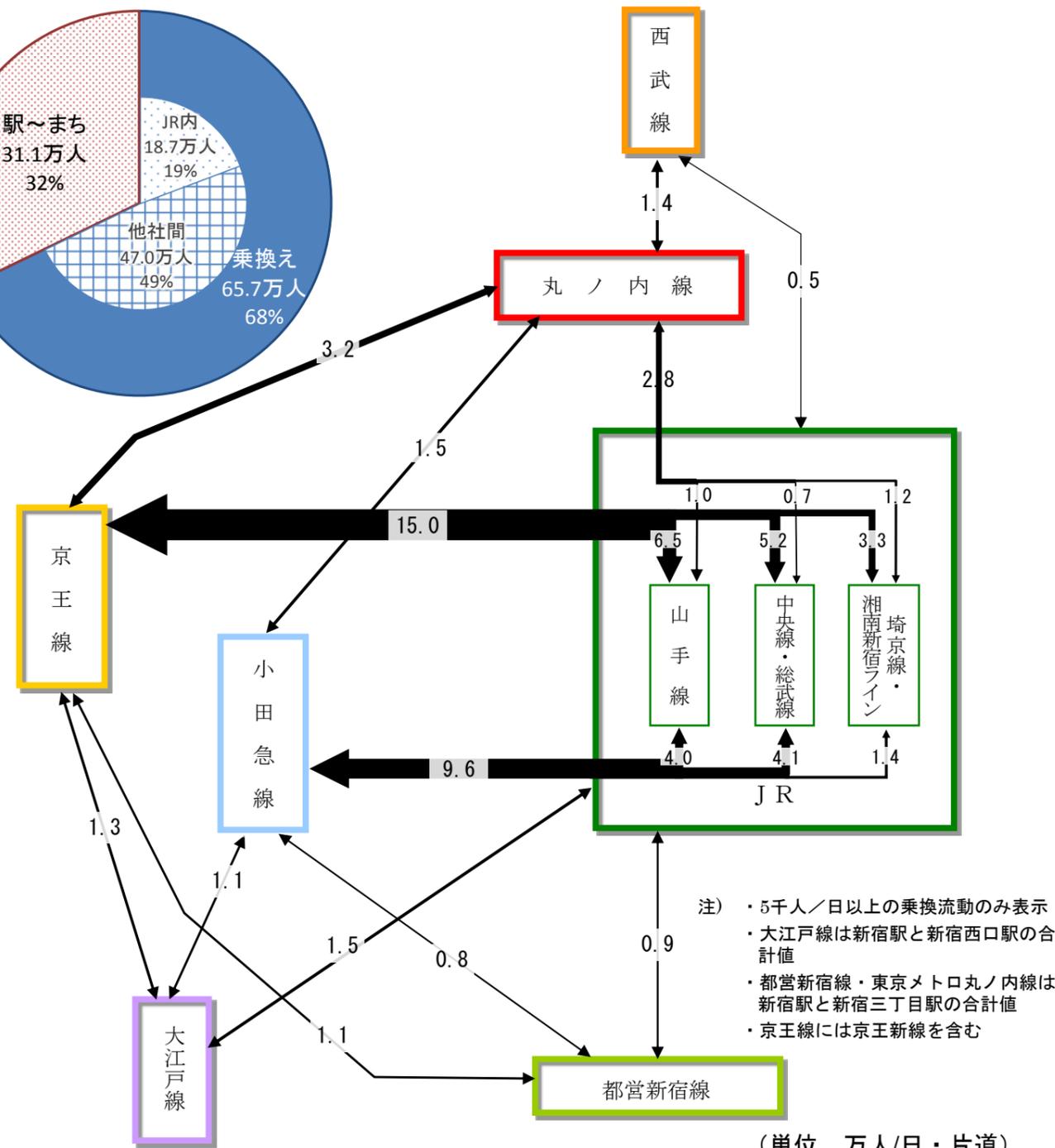
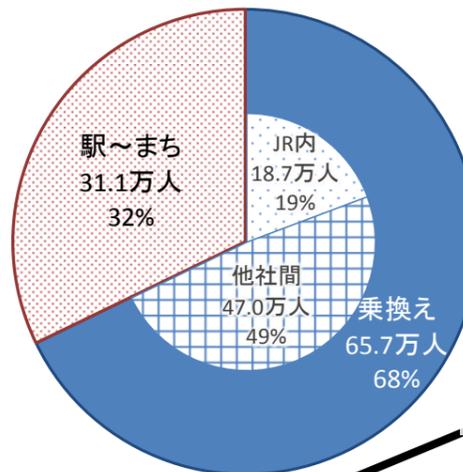


図 新宿駅における鉄道路線間の乗換流動(定期券)

[出典：第12回大都市交通センサス（平成27年度調査・国土交通省）]

○主な乗換経路

- ・乗換流動が局所的に集中
- ・サービス水準の低い乗換経路が存在

<サービス水準の低い乗換経路区間>

場所	主な対象路線	交通量 (万人/16h)	幅員	サービス水準 (フルーイン評価)
①JR-京王 地下連絡通路 (階段部)	J R 線 - 京 王 線 J R 線 (JR中央西口利用)	約18万人	5.8m	F
②地下鉄ビル内 (階段部)	J R 線 - 東京メトロ丸ノ内線 京 王 線 - 都 営 大 江 戸 線 小 田 急 線	約17万人	8.2m	D ※1
③ルミネ1内 (階段部)	J R 線 - 京 王 新 宿 線 都 営 大 江 戸 線	約15万人	10.8m	D
④ルミネエスト内 (階段部)	J R 線 - 東京メトロ丸ノ内線	約6万人	5.2m	C ※2



※1: 多くの歩行者流動の動線上に階段がある
 ※2: 待合せによる滞留が発生し、スムーズな歩行を妨げている

【歩行者交通量(人/16h)】

- ↔ 100,000 ~
- ↔ 50,000 ~ 100,000
- ↔ 30,000 ~ 50,000
- ↔ 10,000 ~ 30,000
- ↔ ~ 10,000

【サービス水準】

	大規模マニュアル 評価	フルーイン評価 (階段部)
A	~27(人/㎡分)	~15(人/㎡分)
B	~51(人/㎡分)	~20(人/㎡分)
C	~71(人/㎡分)	~30(人/㎡分)
D	~87(人/㎡分)	~40(人/㎡分)
E	~100(人/㎡分)	~55(人/㎡分)
F		~60(人/㎡分)

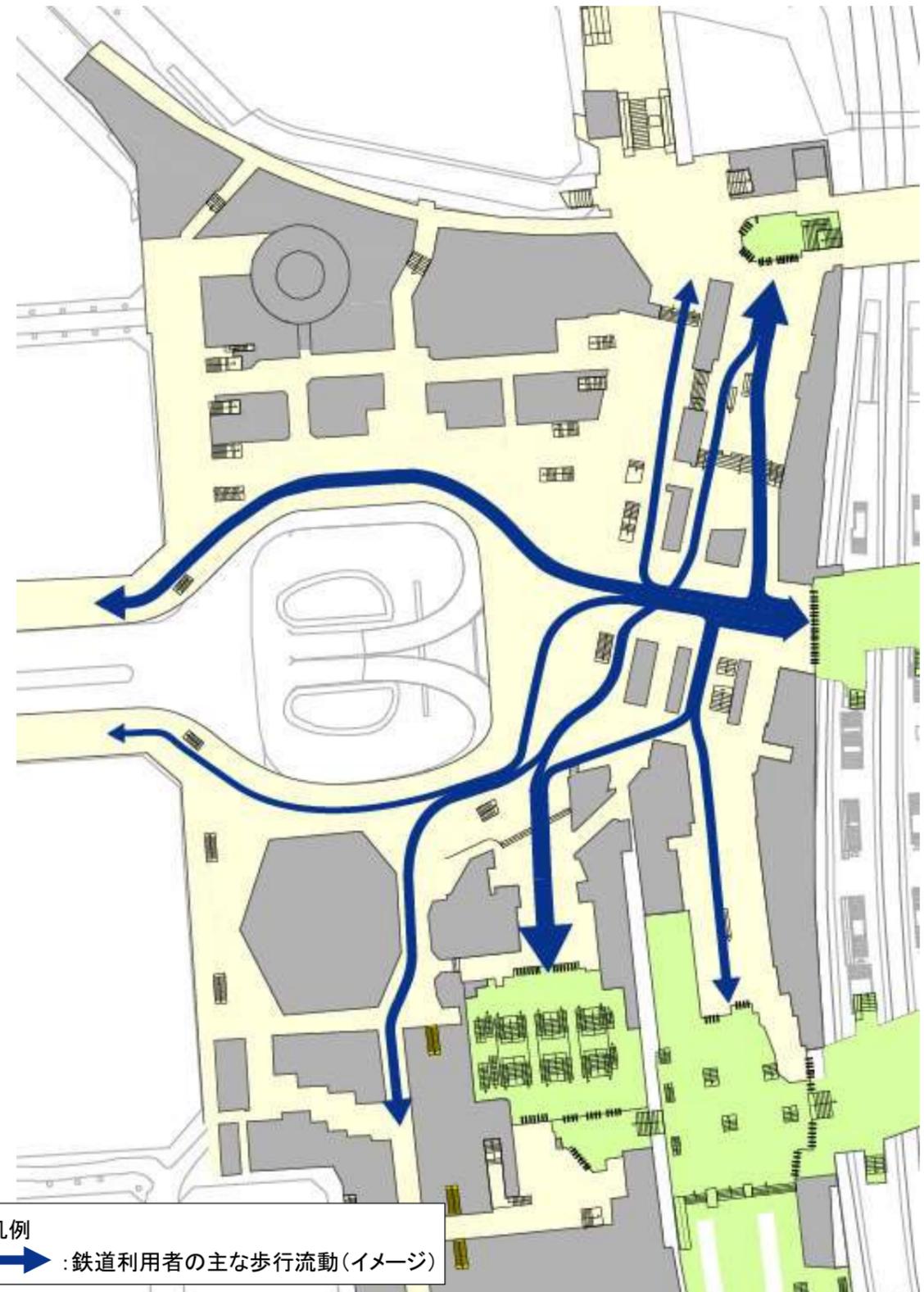
<凡例>
 ○コンコース・通路
 ■ 2Fレベル
 ■ 地下広場レベル
 ■ プロムナードレベル
 ■ 改札内

[調査：平成29年2月2日(木) 7:00~23:00(16時間調査)]

○乗換動線の交錯

- ・乗換流動や駅からまちへの流動など様々な動線が交錯

<西口地下広場における動線の錯綜イメージ>



凡例
 → : 鉄道利用者の主な歩行流動(イメージ)

○バリアフリー・見通し

- ・ 段差や柱が多く、見通しが利かない箇所が存在
- ・ 駅ビル等の敷地単位で経路が順次継ぎ足されており、各階層のレベルにずれがある箇所が存在

丸ノ内線西口～JR西口

現状：階段のみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内
(将来の大規模な改変等を見据え、引き続き検討)



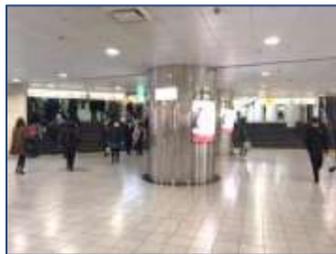
西口地下広場～京王線新宿駅

現状：階段のみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内



都営新宿線・京王新線新宿駅～JR南口

現状：階段のみ
⇒将来の大規模な改変に伴う連続的なバリアフリー経路の確保を見据え、先行的なエレベーターの整備を具体的に検討整備が完了するまでの間は直近のバリアフリー設備を案内



メトロプロムナード
～大江戸線新宿西口駅方面への地下通路
現状：階段・エスカレーターのみ
⇒エレベーターを整備済み



凡例

- : バリアフリー動線 (新宿区交通バリアフリー基本構想)
- : 段差箇所
- : 公共・鉄道事業者EV
- : 民間施設EV
- : コンコース・通路
- : 2Fレベル
- : 地下広場レベル
- : プロムナードレベル
- : 改札内



丸ノ内線東口～JR東口

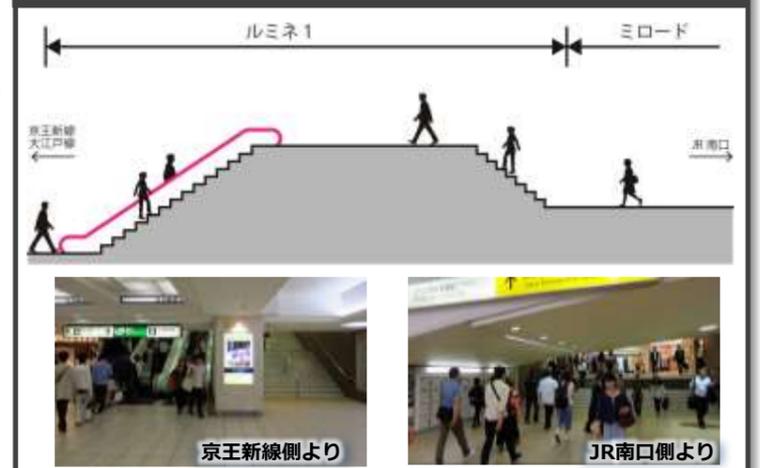
現状：階段のみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内
(将来の大規模な改変等を見据え、引き続き検討)



ルミネ1～JR南口

現状：階段・エスカレーターのみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内
(将来の大規模な改変等を見据え、引き続き検討)

ルミネ1の乗換経路における段差



[出典：『新宿区交通バリアフリー基本構想』（新宿区）、『新宿ターミナル基本ルール』（新宿ターミナル協議会）を元に作成]

○案内サイン

- ・ 案内サインが設置者ごとに異なり、統一されていない。
- ⇒ 『新宿ターミナル基本ルール』を平成28年3月に作成

<サイン統一の例>



[出典：新宿ターミナル基本ルール（概要版）]

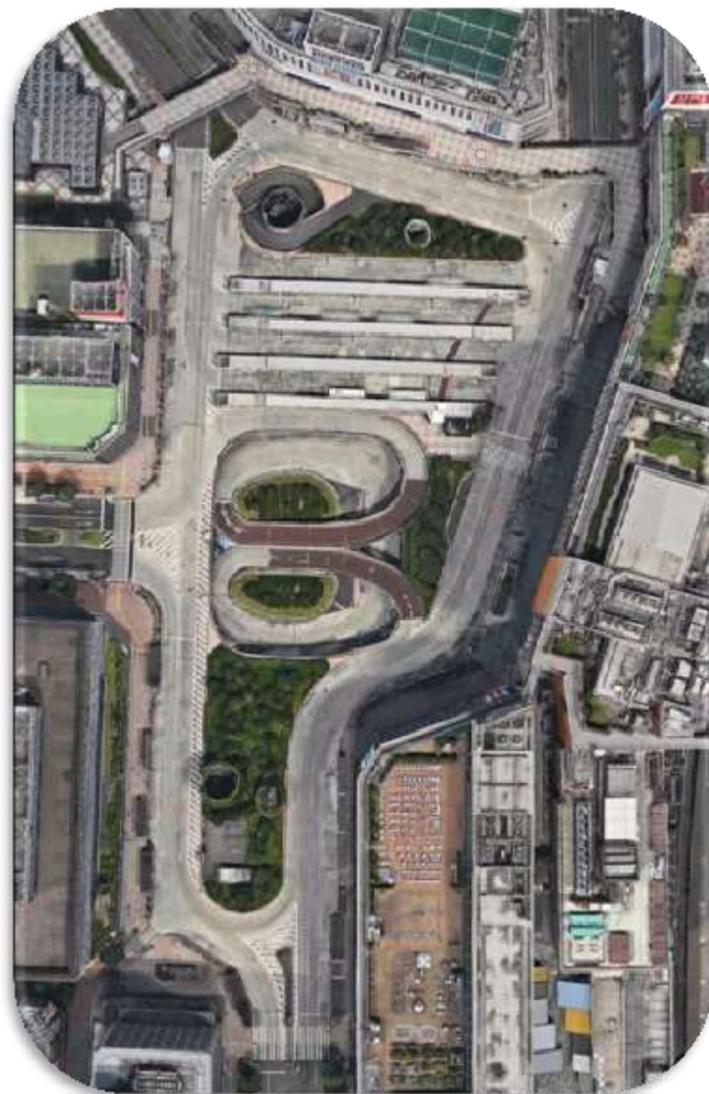
○西口駅前広場

- ・地上に加え、地下1階と地上2階に立体的に計画
- ・歩道面積は広場全体の約2割程度

<区域>



<写真>



<広場機能>



種別	
	歩道
	車道
	バス乗降場
	その他

○東口駅前広場

- ・歩道面積は広場全体の約3割程度

<区域>



<写真>



<広場機能>



種別	
	歩道
	車道
	バス乗降場
	その他

○駅端末手段別トリップ数の推移

- ・徒歩：9割強で増加傾向
- ・バス：約2%で減少傾向

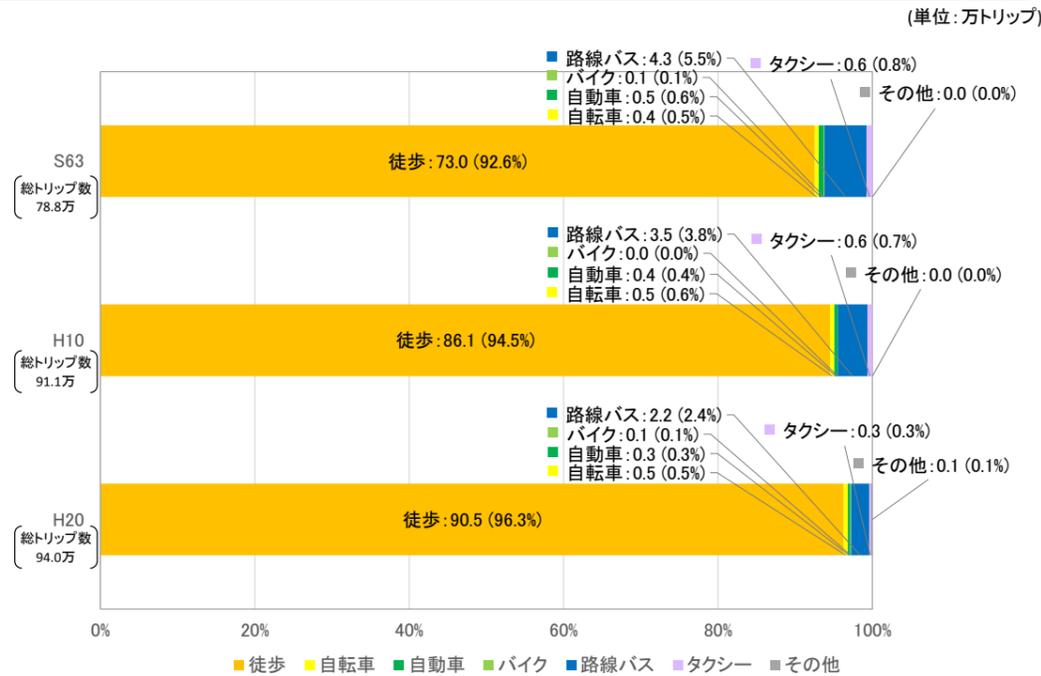


図 新宿駅の駅端末交通手段分担率の推移
[出典：東京都市圏パーソントリップ調査]

○バス乗降客数の推移

- ・鉄道新線の開業と合わせて減少し、現在は昭和40年の約1/5
- ・駅端末手段としての利用が約8割を占める。

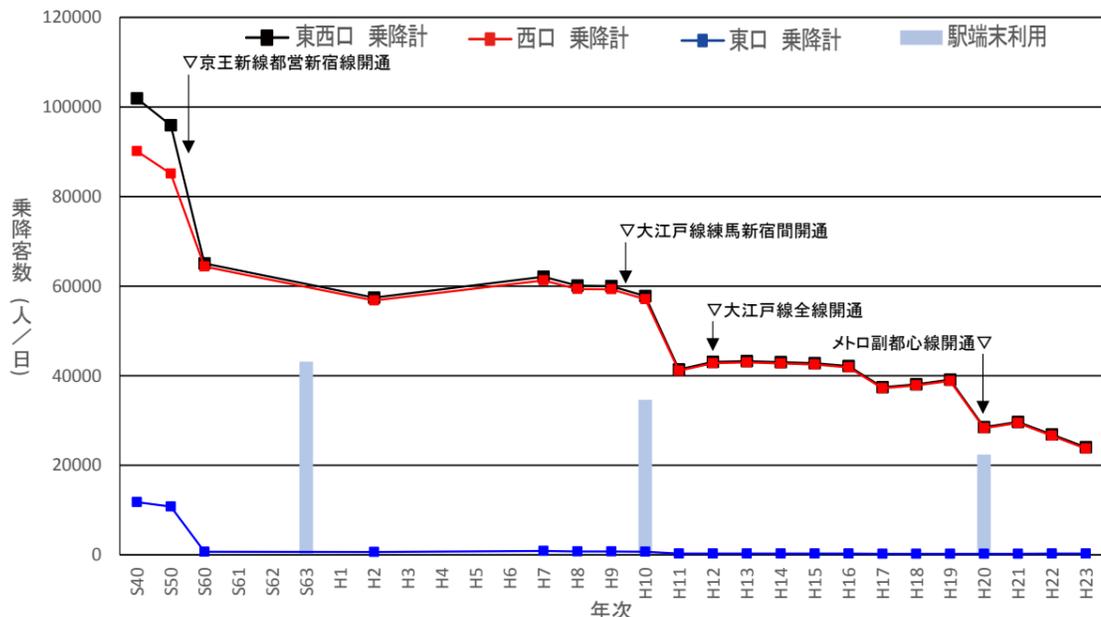


図 新宿駅路線バス乗降客数の推移と地下鉄開業年
[出典：都市交通年報・東京都市圏パーソントリップ調査]

○運行状況と乗降場の配置

- ・主に京王バス、都営バス、関東バスが運行
- ・4つの島式乗降場のほか、広場外周に乗降場が散在
- ・発着台数の少ない乗降場が存在

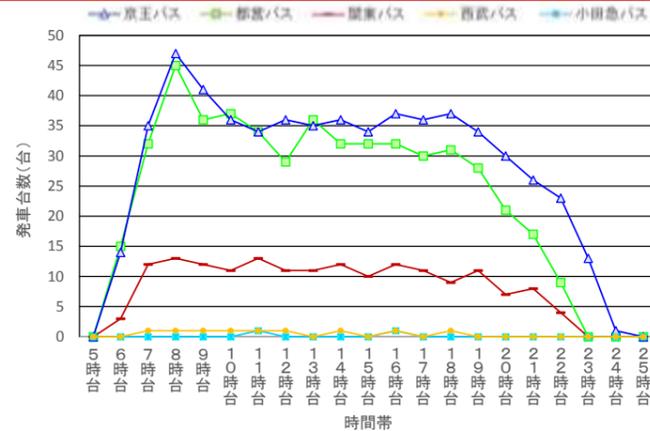
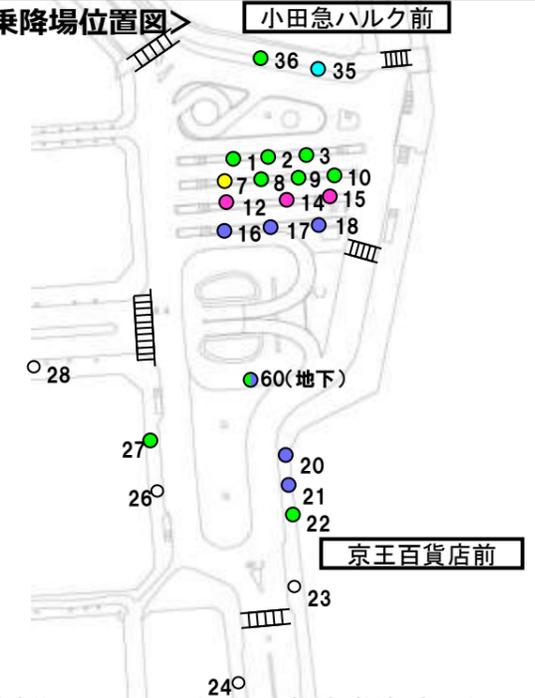


図 事業者別発車本数
[出典：各事業者HPの時刻表を基に作成]

＜西口乗降場位置図＞



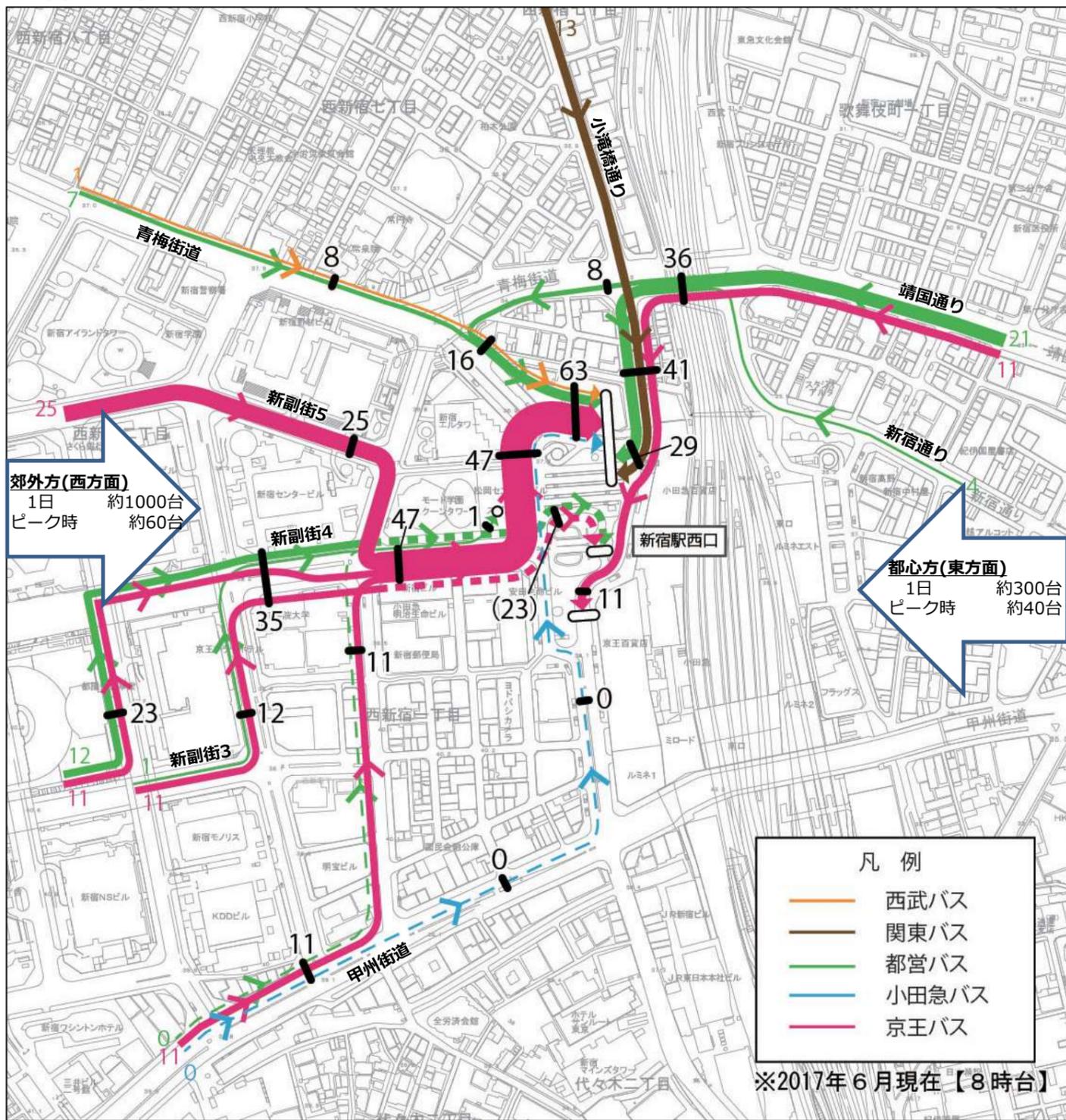
＜路線バス等運行概況（2017年6月現在）＞

のりば	事業者名	系統番号	行先	方面(通り)	路線バス発着台数		乗車客数※ (人)	備考
					8時台	計		
1	都営バス	品97	品川駅高輪口	新宿通り	4	51	330	
2	都営バス	早77	早稲田	新宿通り	4	58	697	
3	都営バス	白61	練馬車庫前・練馬駅	靖国通り	9	103	1,157	
7	西武バス	宿20	西武百貨店	青梅街道	1	9	59	
8	都営バス	王78	王子駅前	青梅街道	3	38	608	
9	都営バス	宿91	新代田駅前	青梅街道	4	48	818	
10	都営バス	宿91(杉)	杉並車庫前	青梅街道	0	25	209	
12	関東バス	宿07	阿佐谷営業所	小滝橋通り	(0)	(1)	52	620
	関東バス	宿08	中野駅	小滝橋通り	(3)	(51)		
	関東バス	宿01	小滝橋	小滝橋通り	(1)	(2)		
14	関東バス	宿01-1	新宿駅西口	小滝橋通り	(1)	(1)	63	849
	関東バス	宿02	丸山営業所	小滝橋通り	(4)	(58)		
	関東(深)	深夜	吉祥寺駅北口行・三鷹駅北口行	—	(0)	(2)		
15	関東バス	宿05	野方駅	小滝橋通り	4	57	788	
16	京王バス	宿51[京王]	渋谷駅・西参道	新副街5	(8)	(121)	123	942
	京王(深)	深夜	恩方営業所行・川辺駅北口行	—	(0)	(2)		
	京王バス	宿32[京王]	佼成会聖堂普門館前	新副街5	(9)	(107)		
	京王バス	宿33[京王]	永福町車庫	新副街5	(8)	(138)	255	5,401
	京王バス	宿35[京王]	佼成病院	新副街5	(0)	(10)		
18	京王バス	(降車専用)	—	—	—	—	—	—
20	京王バス	宿41[京王]	中野車庫	新副街3(一庁・二庁間)	(0)	(12)	158	2,850
	京王バス	宿45[京王]	中野駅	新副街3(一庁・二庁間)	(11)	(146)		
	京王バス	WEバス	【歌舞伎町方面】	靖国通り→新副街6	(3)	(42)		
	京王バス	WEバス	【西参道方面】	靖国通り・新宿通り・新副街	(8)	(80)	135	— ヒルトン東京 送迎バス
	京王バス	WEバス	【新宿御苑方面】	4→甲州街道	(0)	(9)		
	京王(深)	深夜	橋本駅・八王子駅北口・府中駅・国立駅	新副街4→甲州街道	(0)	(4)		
22	都営バス	宿75出入	新宿車庫前	甲州街道	0	7	16	
23	東京空港交通	成田空港線	成田空港(リムジン)	—	3	41	—	
24	東京空港交通	羽田空港線	羽田空港(リムジン)	—	0	2	—	深夜2本のみ
26	(高速バス)	(臨時)	—	—	—	—	—	増便などの臨時便のみ
27	都営バス	宿74出入	新宿車庫前	新副街3(一庁・二庁間)	1	12	36(*1)	(高速バス)臨時便使用あり
28	(高速バス)	(臨時)	—	—	—	—	—	増便などの臨時便のみ
35	小田急バス	宿44	武蔵境駅南口	甲州街道	0	2	—	ハイアットリージェンシー東京 送迎バス
	(高速バス)	(定期)	—	—	—	—	—	
36	都営バス	宿74	東京女子医大前	靖国通り	(4)	(53)	103	1,197
	都営バス	宿75	三宅坂・東京女子医大前	靖国通り	(4)	(50)		
60	都営バス	CH01[都営]	都庁循環	新副街4(地下)	(12)	(51)	102	1,277
(地下)	京王バス	CH01[京王]	都庁循環	新副街4(地下)	(11)	(51)		
合計					117	1,393		

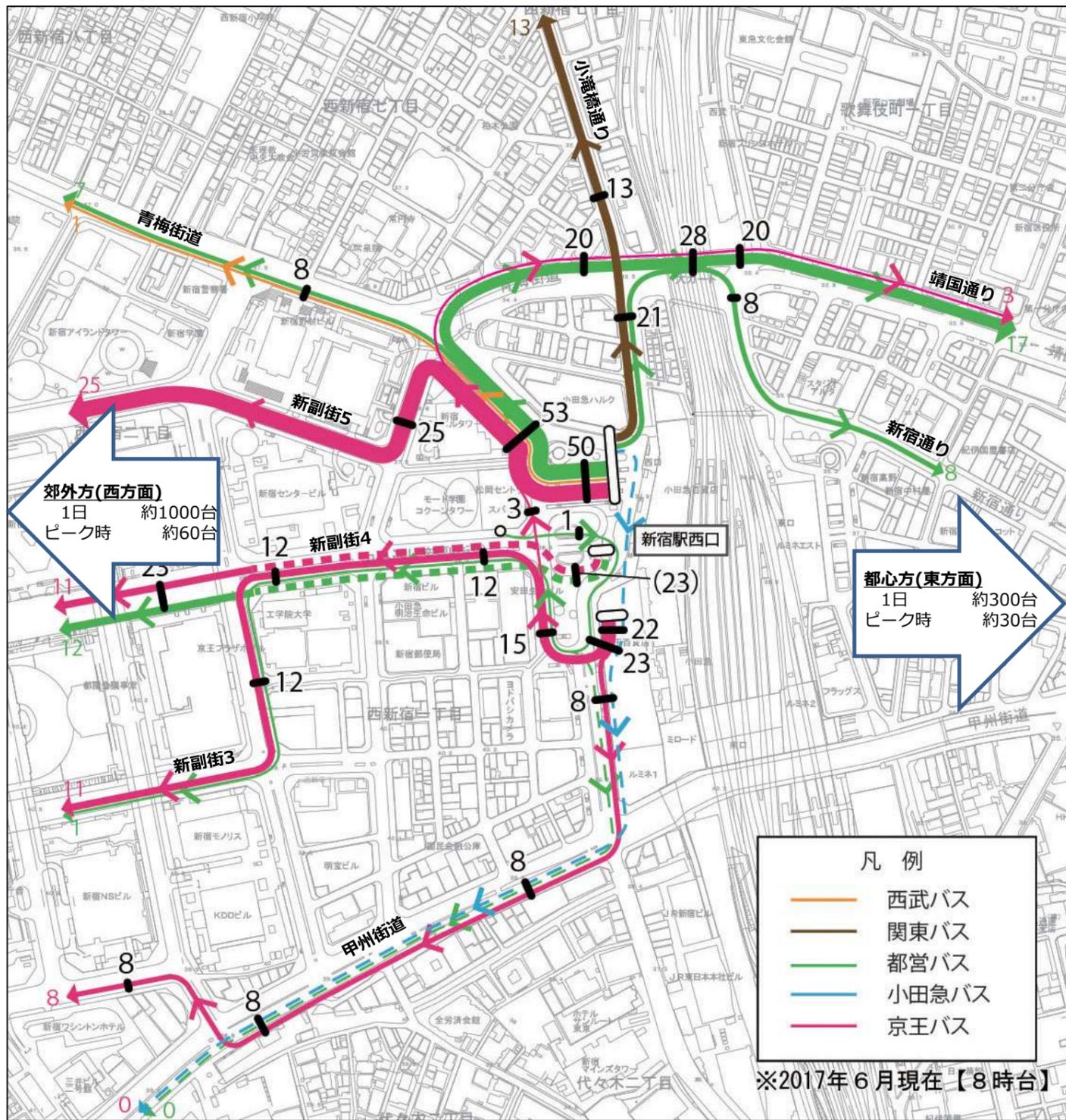
○方面とルート

- ・各系統の起終点となっている。
- ・都心方向（駅東方面）が約300台/日、郊外方向（駅西方面）が約1,000台/日

到着ルート



出発ルート



[出典：各事業者HPのバス経路図・時刻表を基に作成]

○タクシー施設の状況

- ・タクシーのりばは、西口（地上・地下）、東口、南口（バスタ新宿）にある。
- ・タクシープールは、西口、東口ともないが、バスタ新宿に30台新設

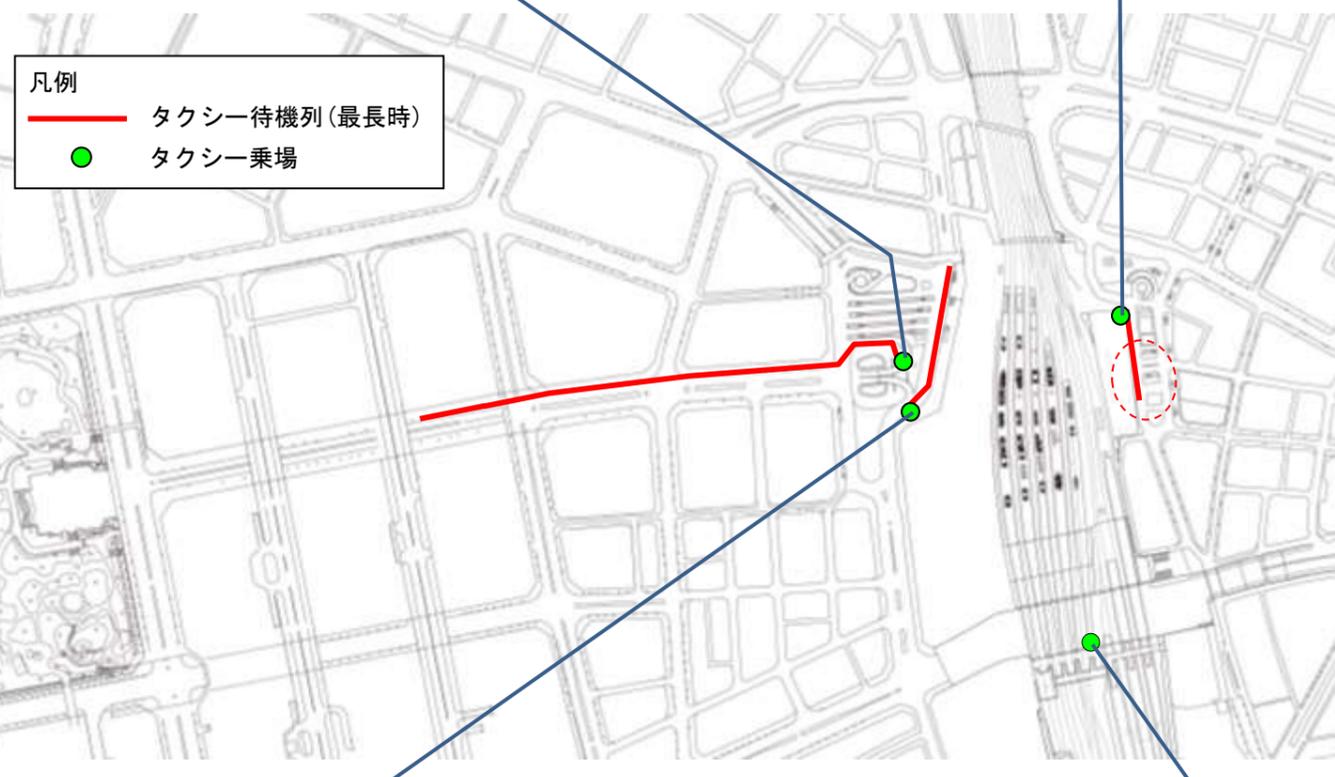
西口(地下部)タクシーのりば

【施設数】
乗車場：2台
降車場：－
待機場：－
【発着台数】
発車：約2,900台
到着：約1,200台
合計：約4,000台
【待機延長（最長時）】
約490m（76台）



東口タクシーのりば

【施設数】
乗車場：1台
降車場：－
待機場：－
【発着台数】
発車：約900台
到着：約400台
合計：約1,300台
【待機延長（最長時）】
約78m（12台）



西口(地上部)タクシーのりば

【施設数】
乗車場：1台
降車場：－
待機場：－
【発着台数】
発車：約1,200台
到着：約1,100台
合計：約2,300台
【待機延長（最長時）】
約160m（25台）



バスタ新宿タクシーのりば

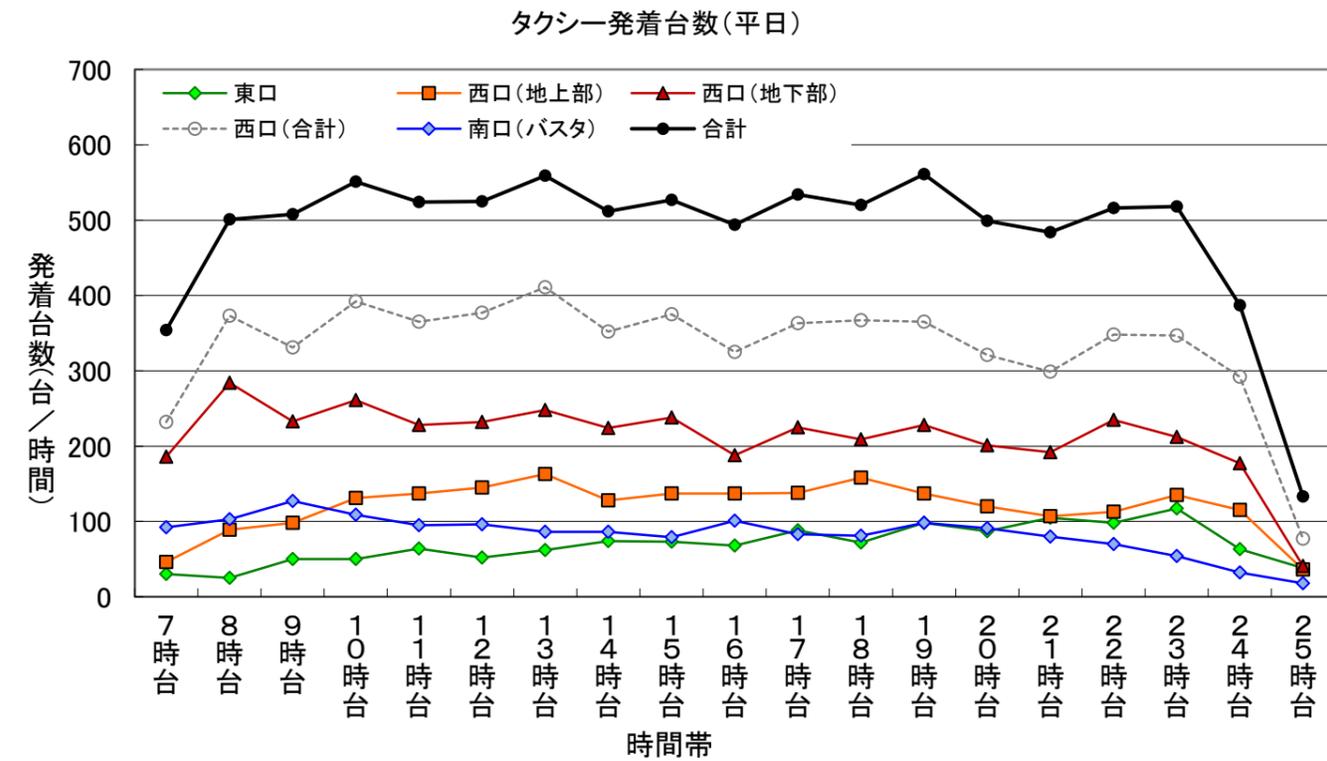
【施設数】
乗車場：3台
降車場：2台
待機場：30台
【発着台数】
発車：約900台
到着：約700台
合計：約1,600台
【待機延長（最長時）】
－（22台）



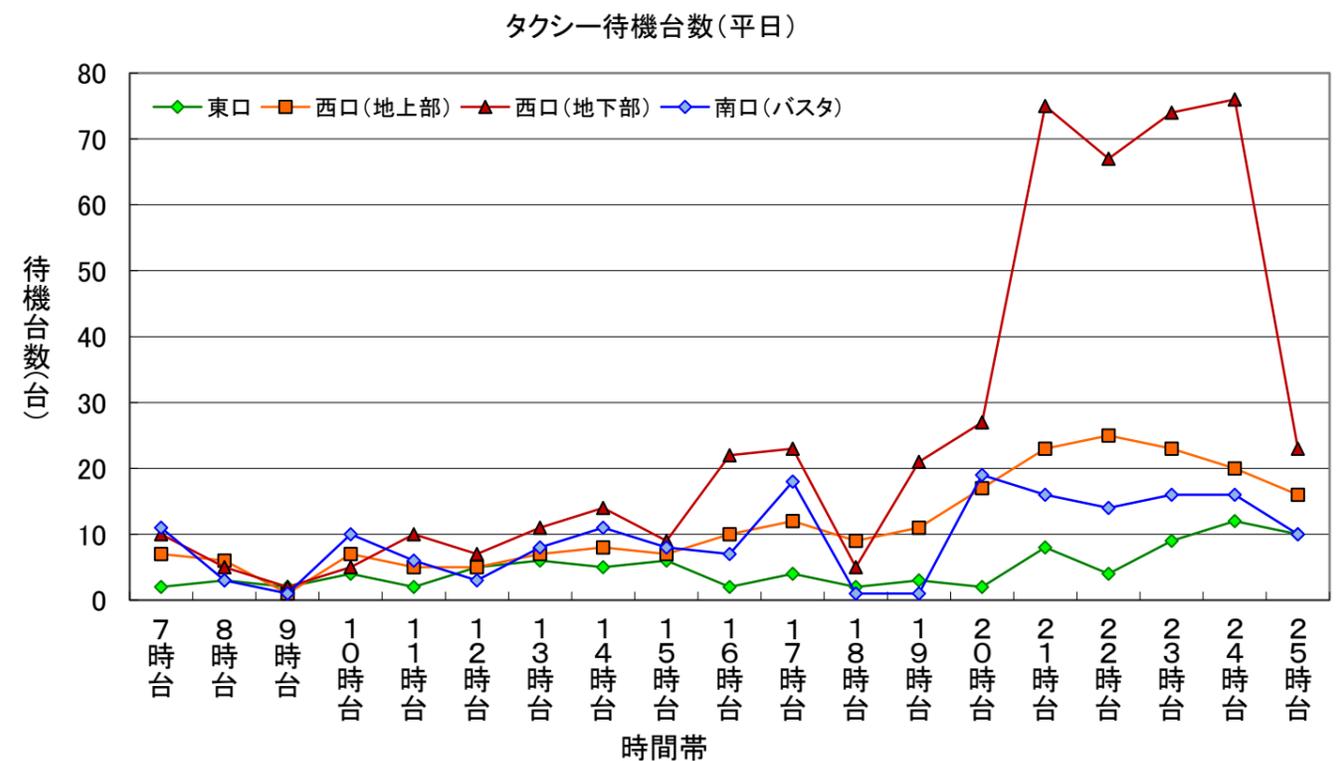
※発着台数・待機延長は平成29年7月20日(木) 7時～翌2時(19時間)調査による

○東西駅前広場におけるタクシー発着台数、待機延長の時間推移

- ・西口の利用者が多く、19時台がピークとなっている。



[調査：平成29年7月20日(木) 7時～翌2時(19時間調査)]

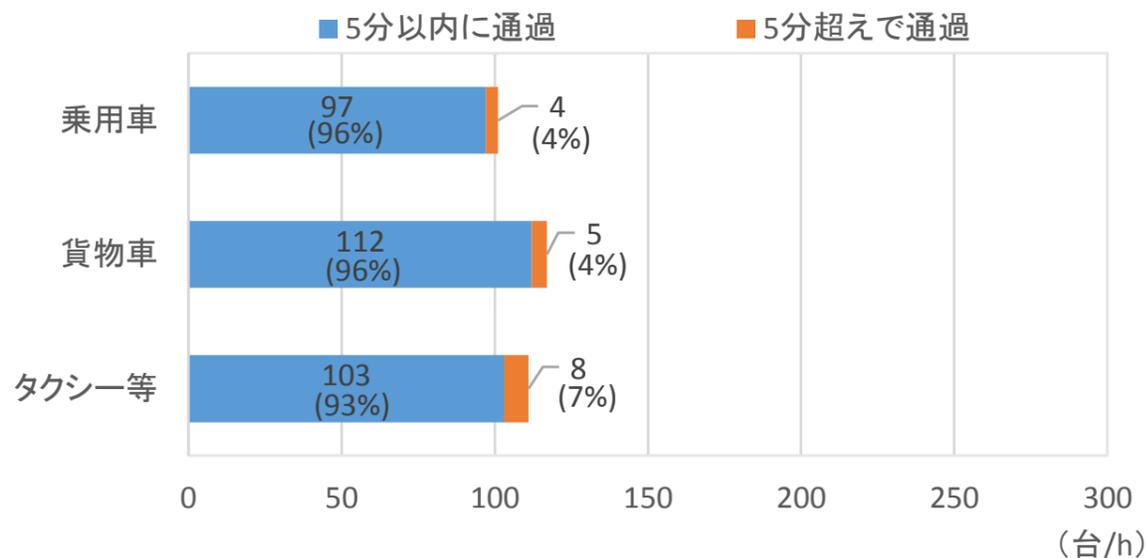


[調査：平成29年7月20日(木) 7時～翌2時(19時間調査)]

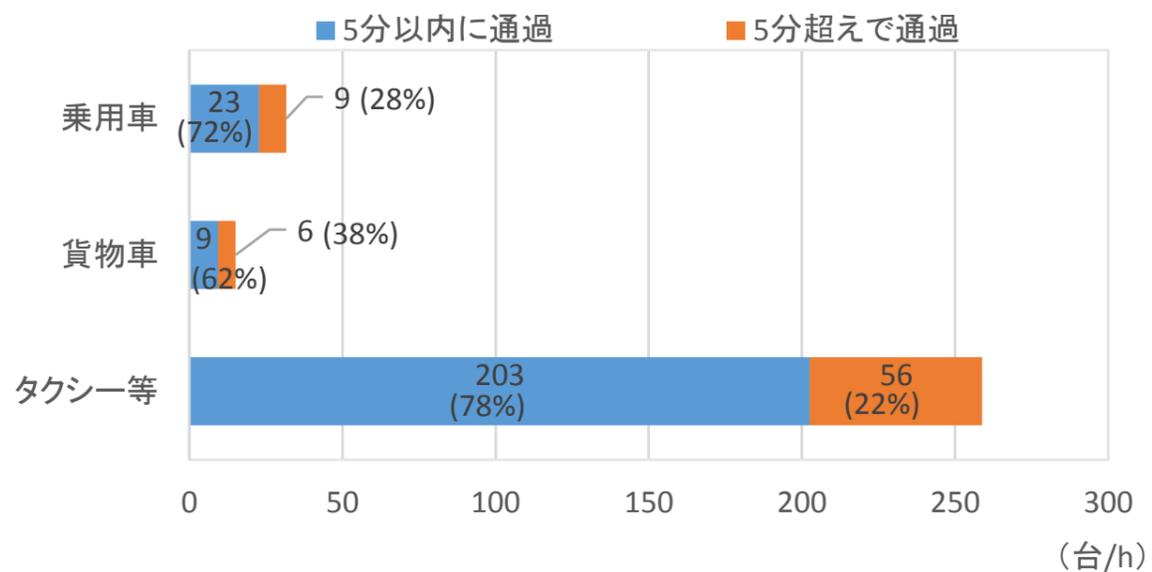
○通過時間からみる駅前広場の利用状況（ピーク時）

- ・地上広場では、9割以上が5分以内に駅前広場を通過
- ・地下広場では、地上より通過時間が長い車両が多いことから、駅への荷捌きや乗降に利用されていると考えられる。

(地上広場) ~11時台~



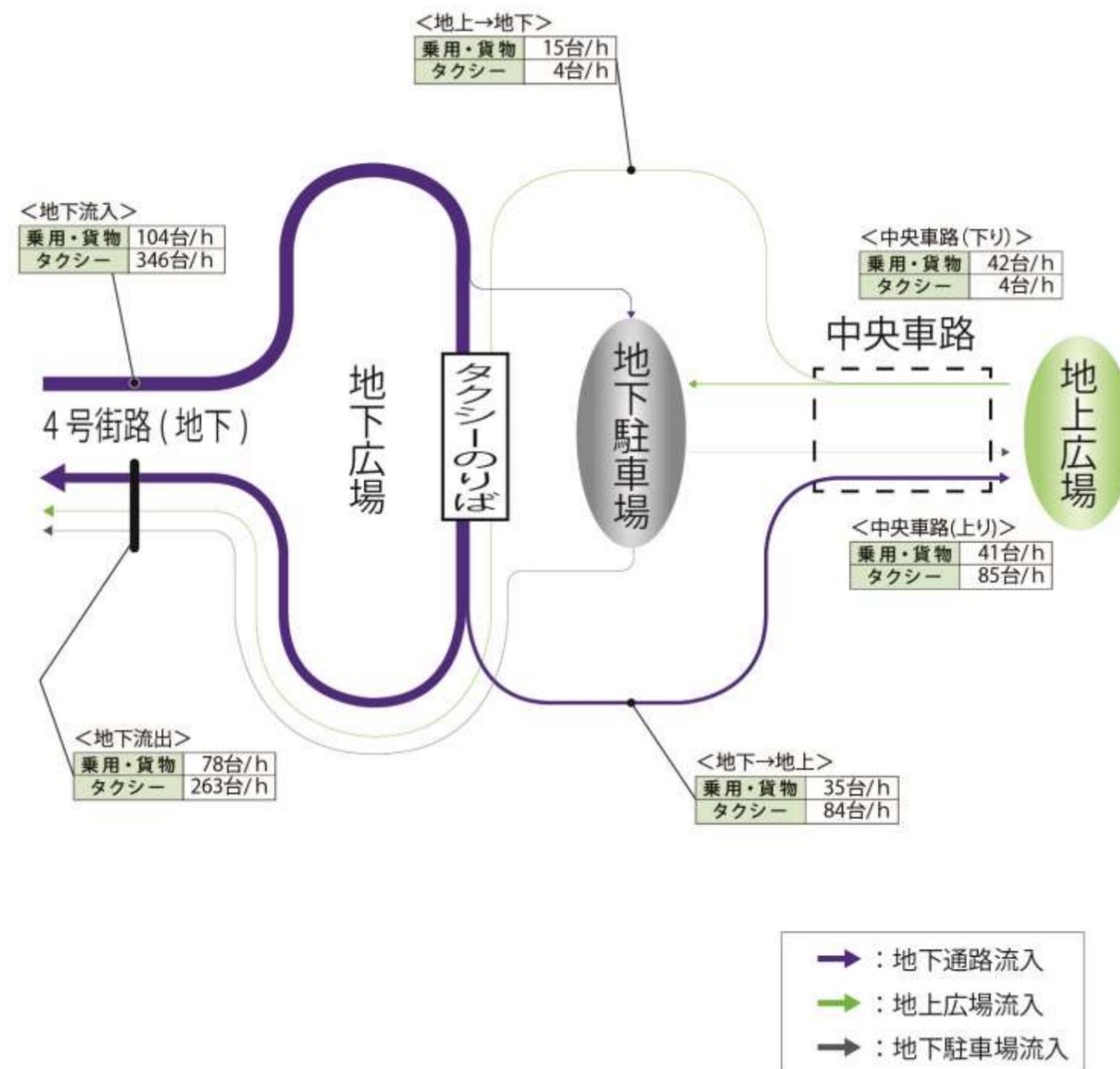
(地下広場) ~8時台~



○地下広場における自動車流動（ピーク時）

- ・4号街路（地下）から流入し、4号街路（地下）に戻るタクシーの流動が多い。
- ・地上と地下を行き来する一般車は少ない。

~8時台~



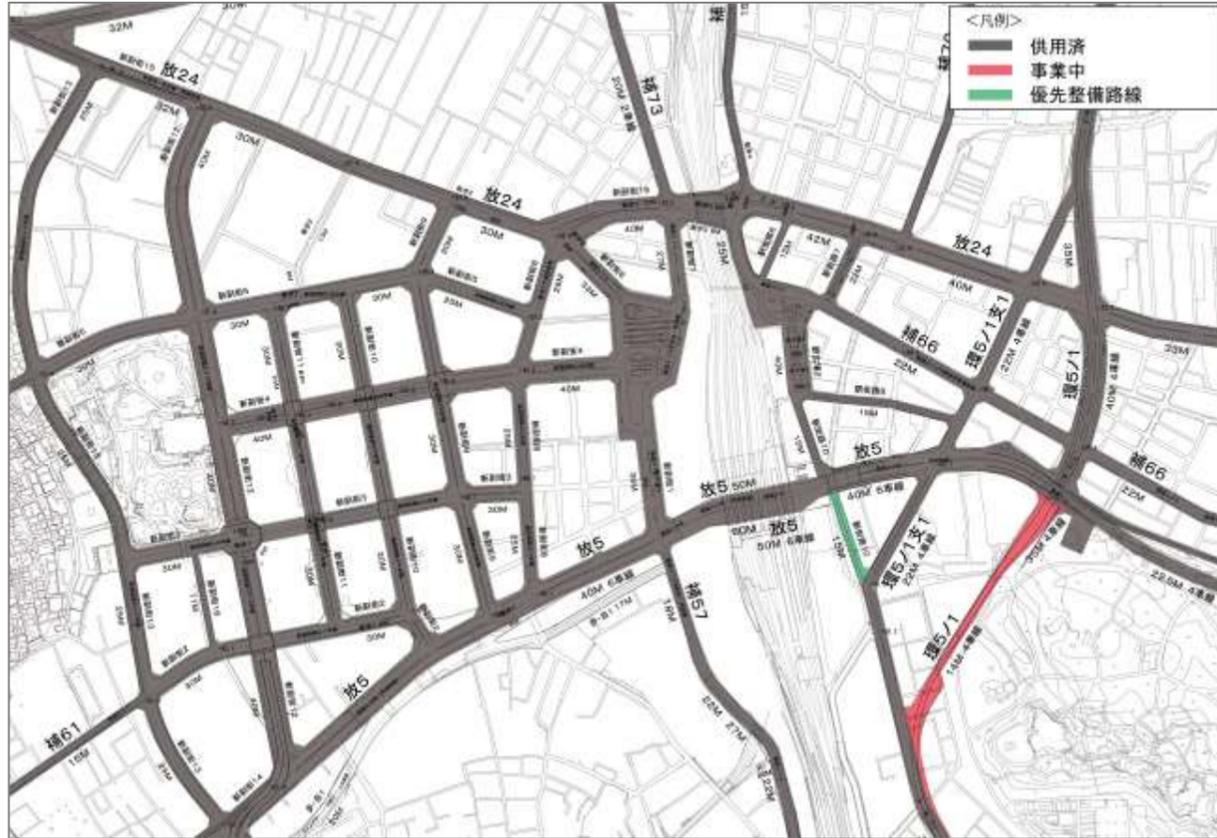
[出典：H22新宿区調査（H22.11.25調査）より推計]

[出典：H22新宿区調査（H22.11.25調査）より推計]

9 【道路ネットワーク】 駅周辺の幹線道路

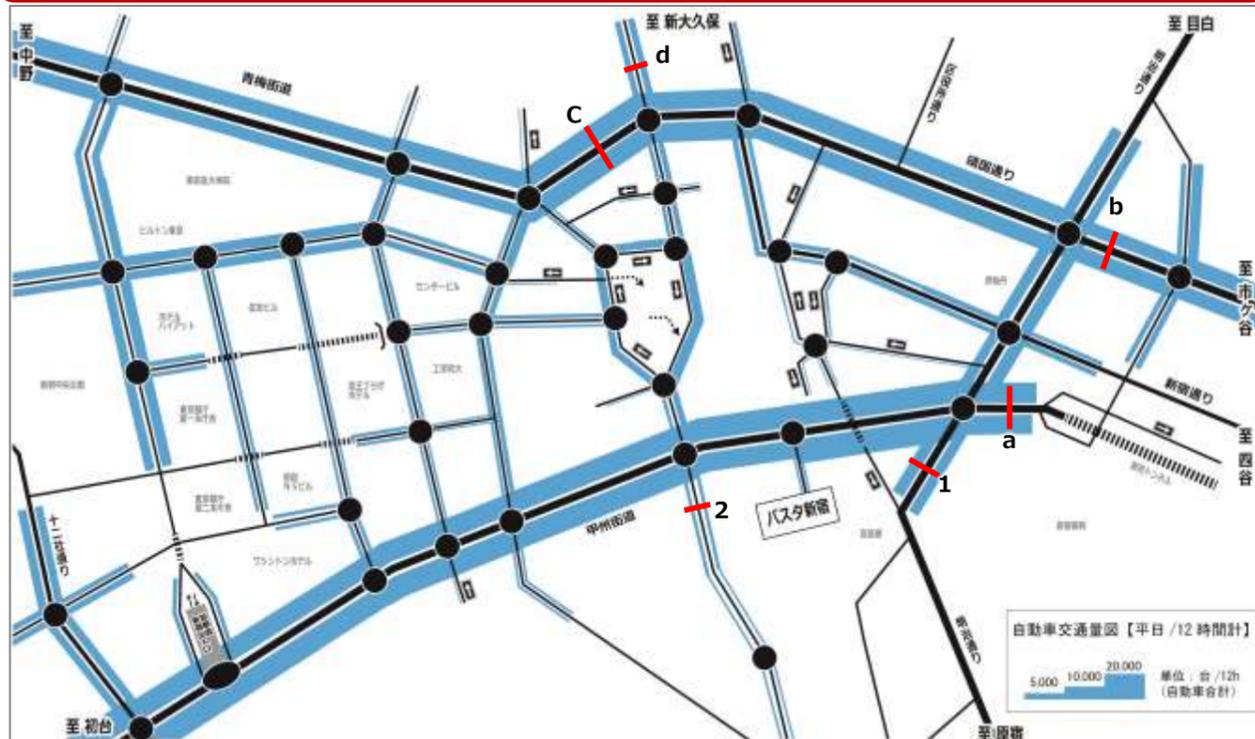
○駅周辺の幹線道路

・駅周辺の幹線道路は概ね整備済み



○自動車交通量

・青梅街道・靖国通り、甲州街道、明治通りなどの駅前広場外周の幹線道路の交通量が多い。

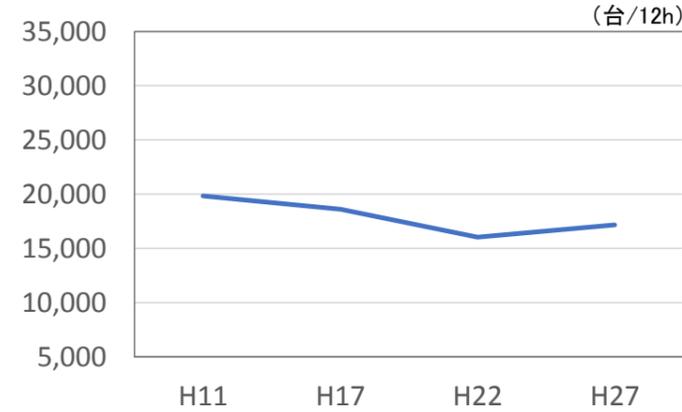


[調査：平成29年7月19日(水)、平成29年4月20日(木)、平成28年10月19日(水)]

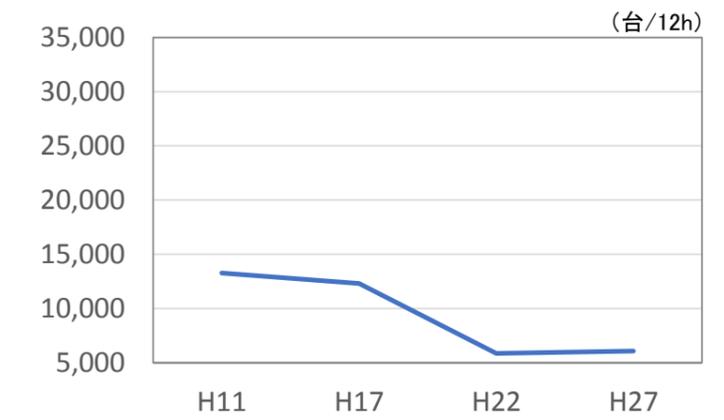
○主な断面交通量の推移

・駅周辺の自動車交通量は減少もしくは横ばいで推移

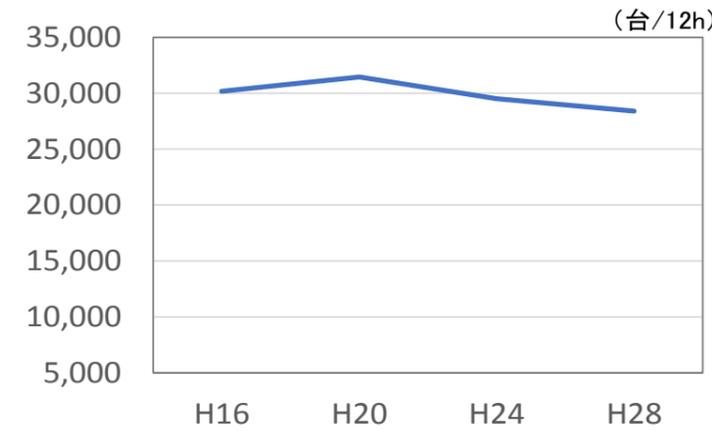
【1. 明治通り】



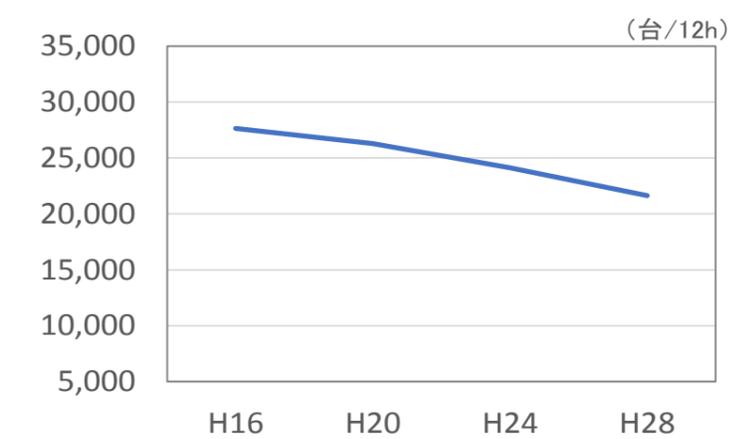
【2. 都道 補助57号】



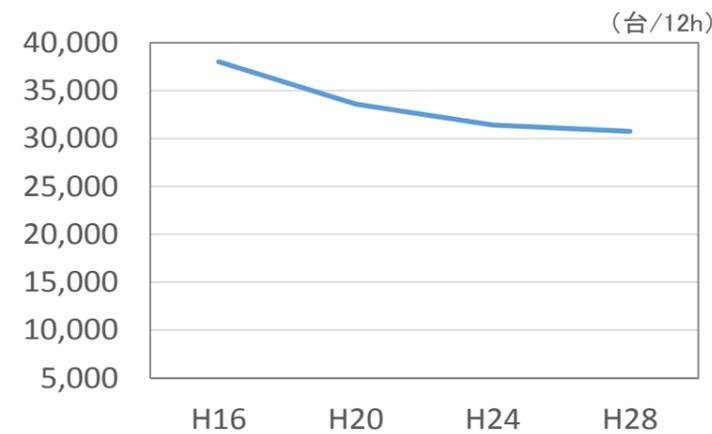
【a. 国道20号】



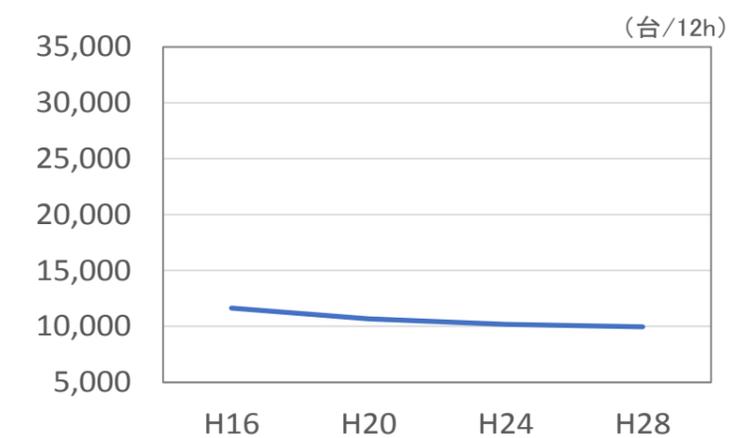
【b. 靖国通り】



【c. 青梅街道】



【d. 小滝橋通り】

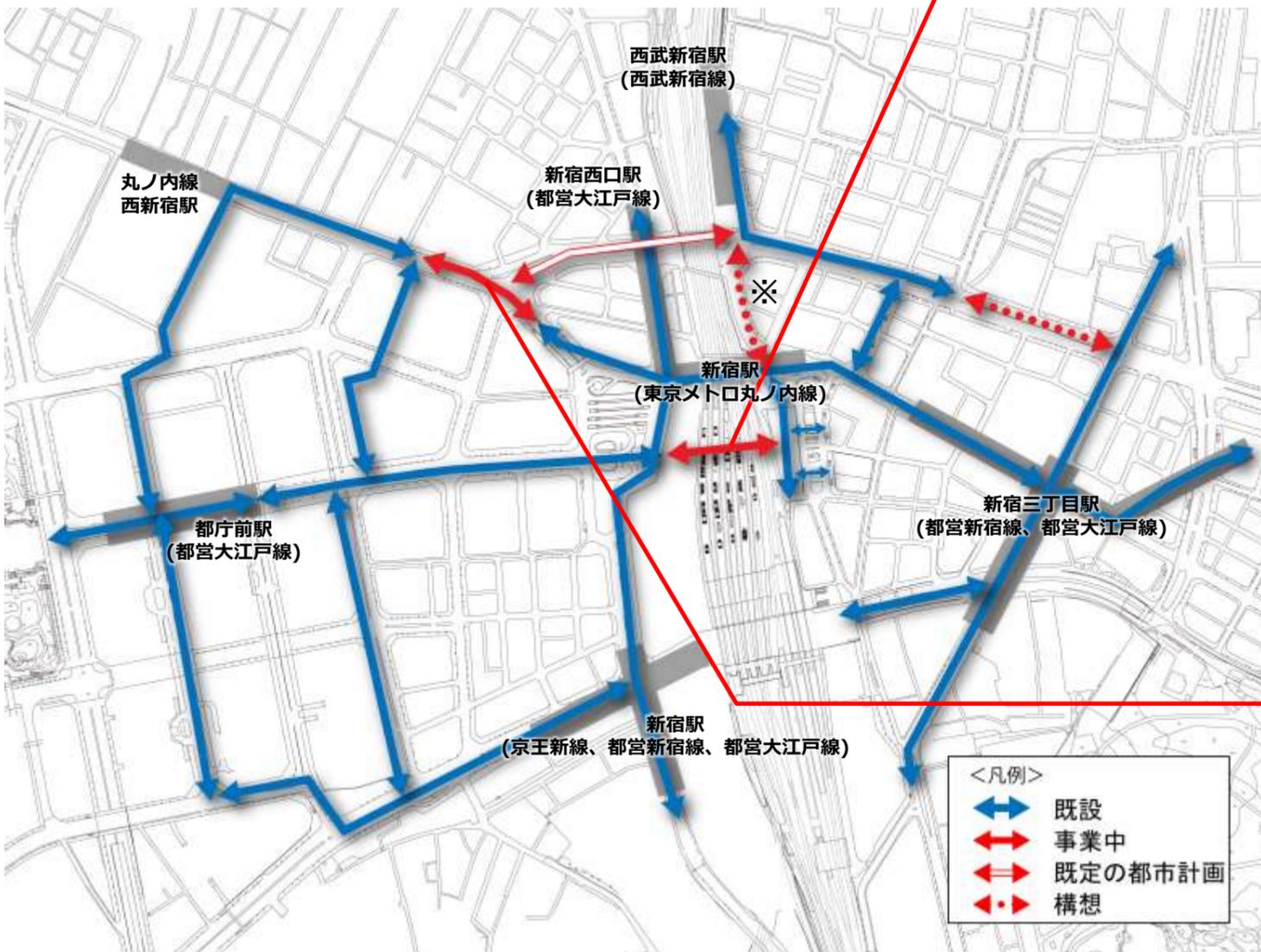


[出典：道路交通センサス(1~2)、交通量統計表(a~d)]

【歩行者ネットワーク】地下ネットワーク

- 面的に広がる鉄道駅をつなぐ地下歩行者ネットワークが形成
- 2020年には東西自由通路が供用開始予定であるなど、地下歩行者ネットワークはさらに充実

＜地下歩行者ネットワーク＞



※：都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画が定められている。

＜東西自由通路＞

【現状(地下1階平面図)】



【計画(東西自由通路整備後)】



[出典：JR東日本ホームページより]

＜タイムズ・アベニュー延伸＞

- 新宿歩行者専用道第2号線 (タイムズ・アベニュー)
・事業区間延長：約1,010m

【経緯】

- ・第2号線 I 期区間 東京都庁～西新宿駅 (延長540m)
平成9年12月 供用開始
- ・第2号線 II 期区間 <西新宿駅～新宿警察署前及び野村ビル (延長210m)>
平成23年5月 供用開始
<新宿警察署前 青梅街道上り線側出入口(延長30m)>
平成25年4月 供用開始
- ・第2号線 III 期区間
平成27年度 工事着手

新宿歩行者専用通路第2号線ネットワーク概要図



新宿歩行者専用通路第2号線縦断図



[出典：東京都ホームページ]

【歩行者ネットワーク】 地上ネットワーク

- ・新宿駅周辺では鉄道や道路を横断する空間の不足により、駅とまちの間、まちとまちの間の移動がしづらく、歩行者回遊性の確保や地区間の連携が図りにくい。
- ・また、駅前広場の横断には東西とも迂回する必要があり、特に西口駅前広場は大きな迂回が余儀なくされる。

<新宿駅周辺>

西口駅前広場



東口駅前広場



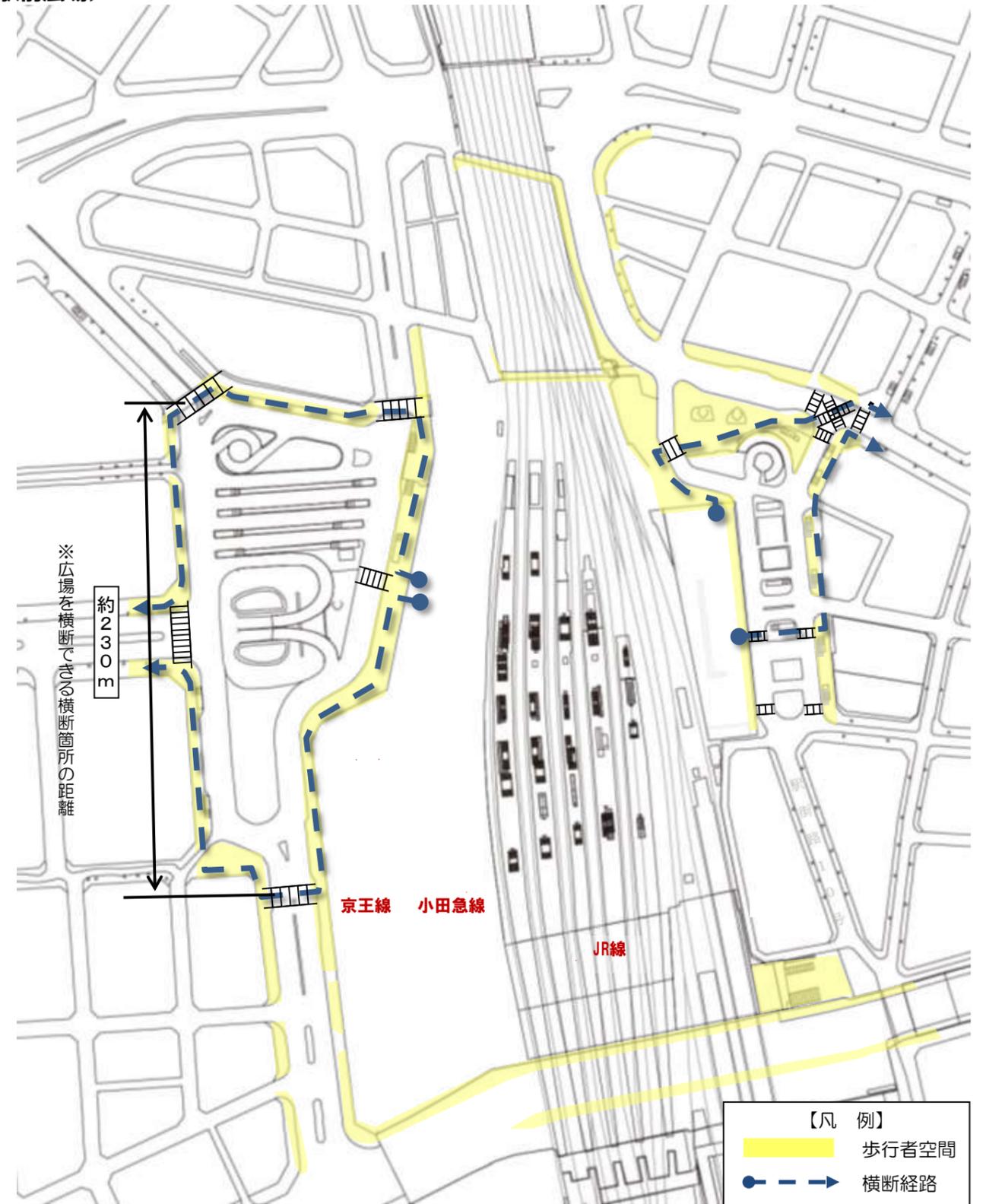
鉄道駅・線路



幹線道路



<駅前広場>



※広場を横断できる横断箇所距離

約203m

京王線 小田急線

JR線

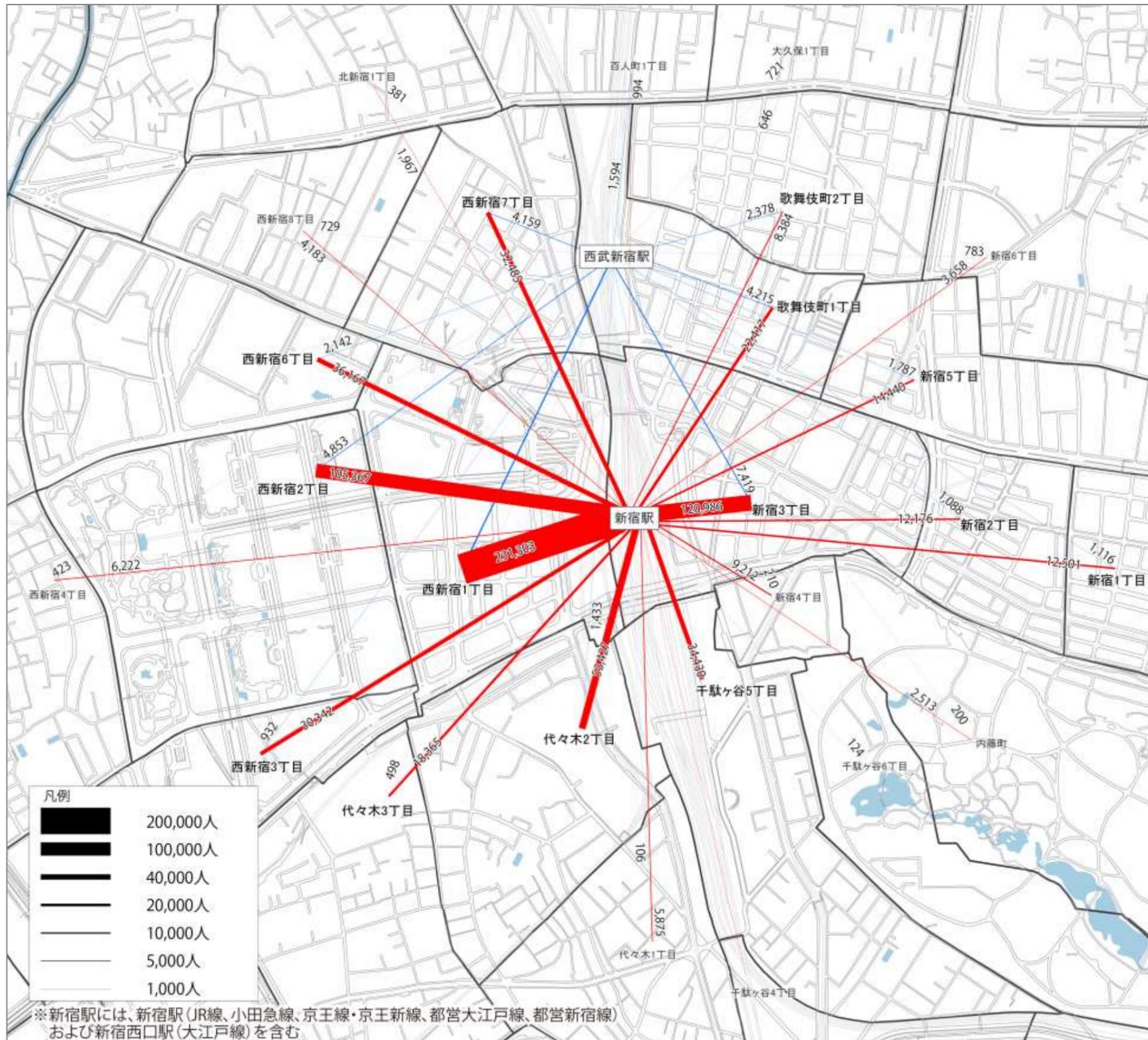
【凡 例】

- 歩行者空間
- 横断経路

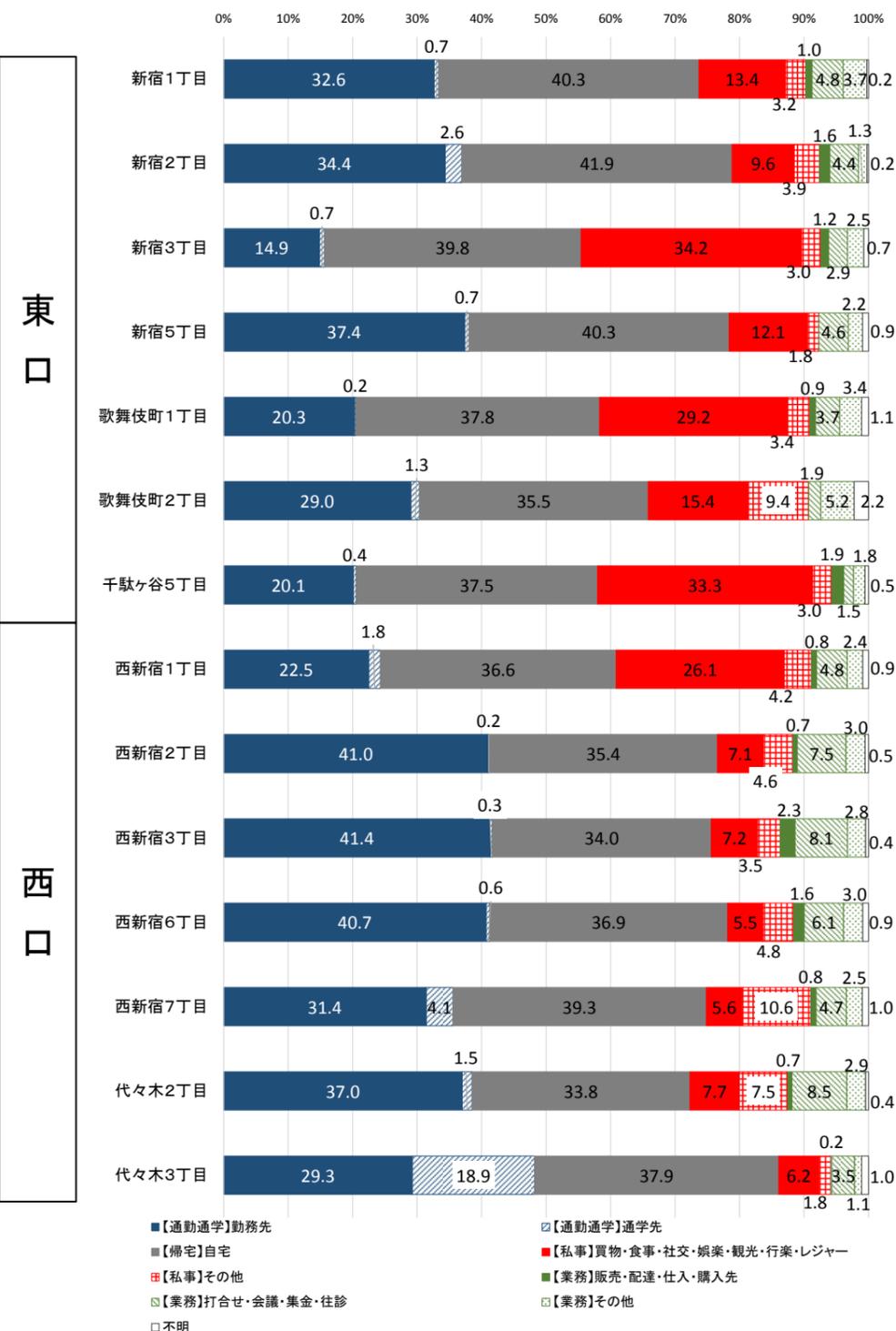
【歩行者ネットワーク】 歩行者流動の分布

○駅利用者の方面別分布(目的別)

- ・西新宿1丁目、西新宿2丁目、新宿3丁目が多い。
- ・駅の西側は、通勤通学目的のトリップが多い。
- ・駅に東側は、私事目的のトリップが多い。



◆1万トリップ以上の町丁目における目的割合



[出典：東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)]

【歩行者ネットワーク】 歩行者流動の分布

○ 駅利用者の方面別分布（平日）

〈路線別〉

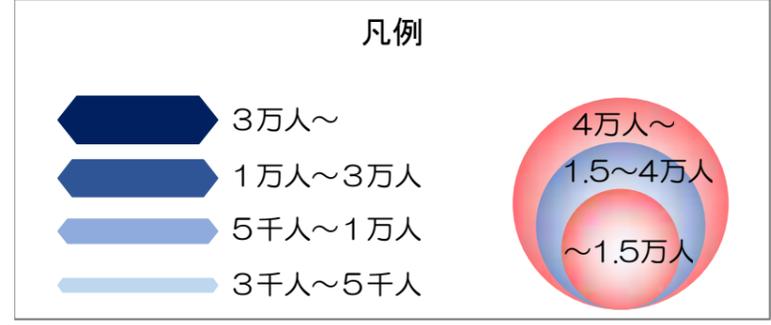
・ JR線、小田急線、京王線の利用者が多い。

〈方面別〉

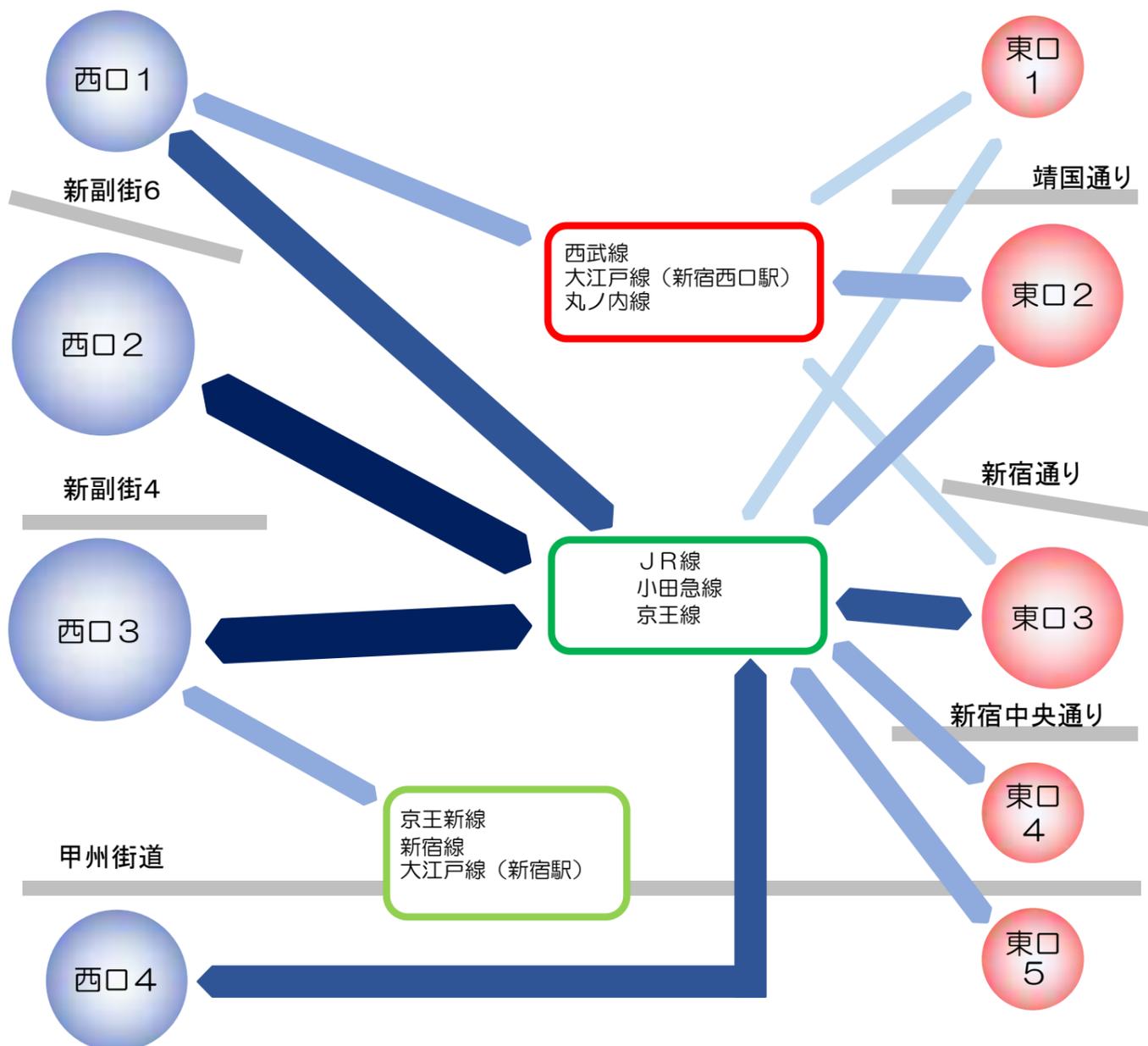
・ 西口は、新副街4(4号街路)と甲州街道との間のエリアへの流動が多い。
 ・ 東口は、新宿通りと新宿中央通りとの間のエリアへの流動が多い。

〈時間帯別〉

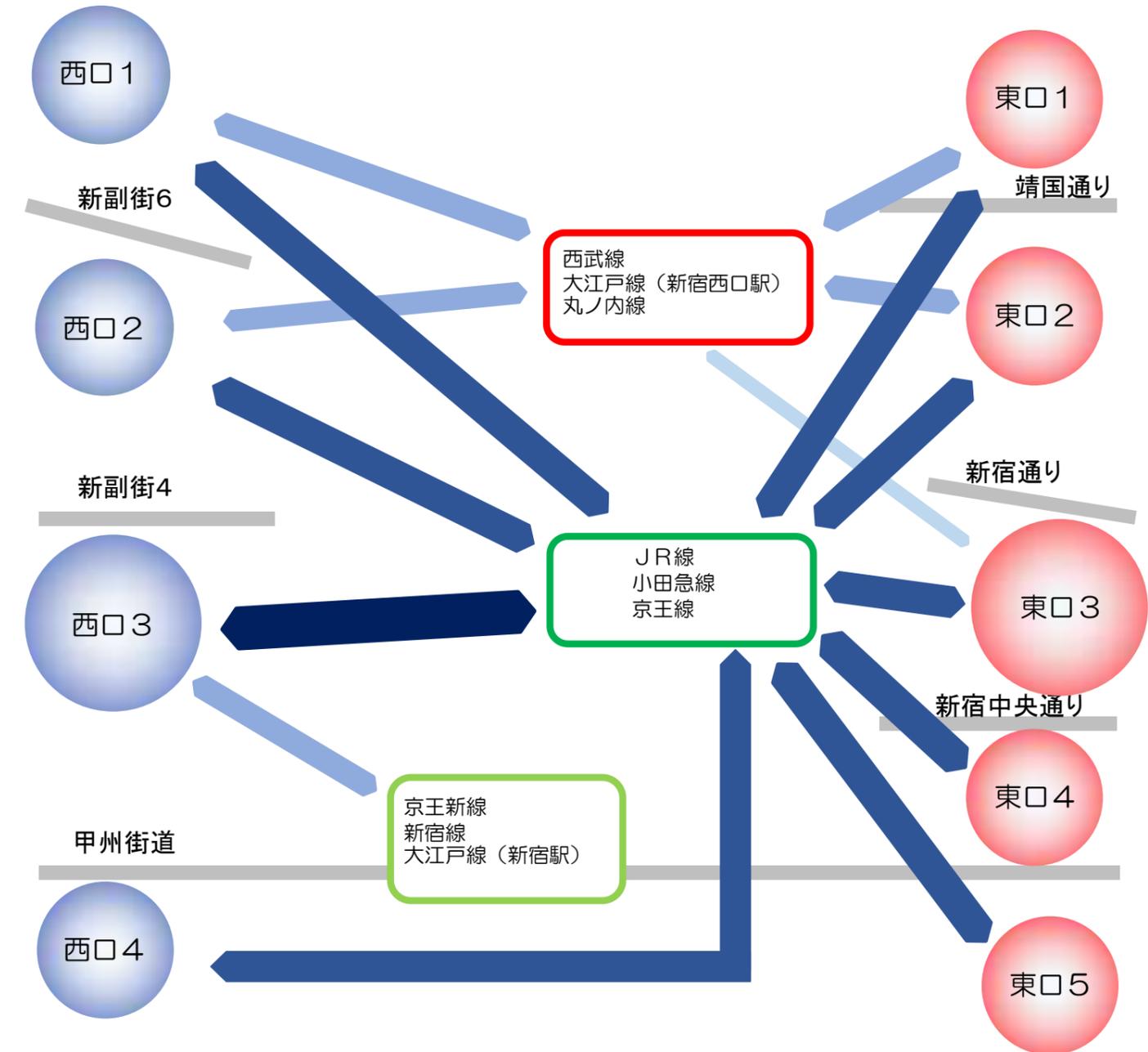
・ 西口は、通勤通学目的のトリップが多いことを反映して、朝と夕・夜に大きな差はない。
 ・ 東口は、私事目的のトリップが多いことを反映して、夕・夜の流動が多い。



<朝 (7:00~10:00)>



<夕・夜 (16:00~19:00)>

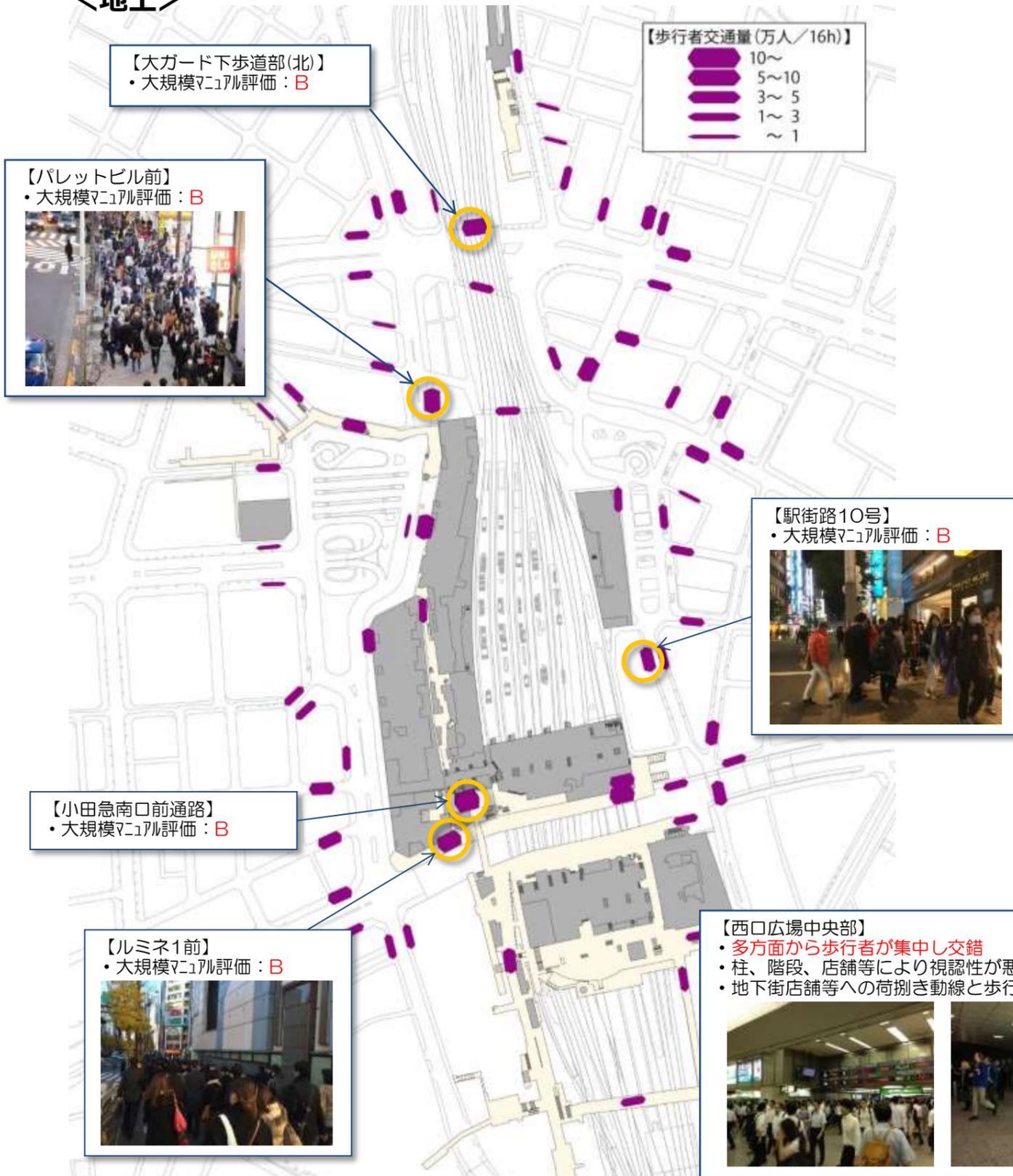


【歩行者ネットワーク】 歩行者の断面交通量

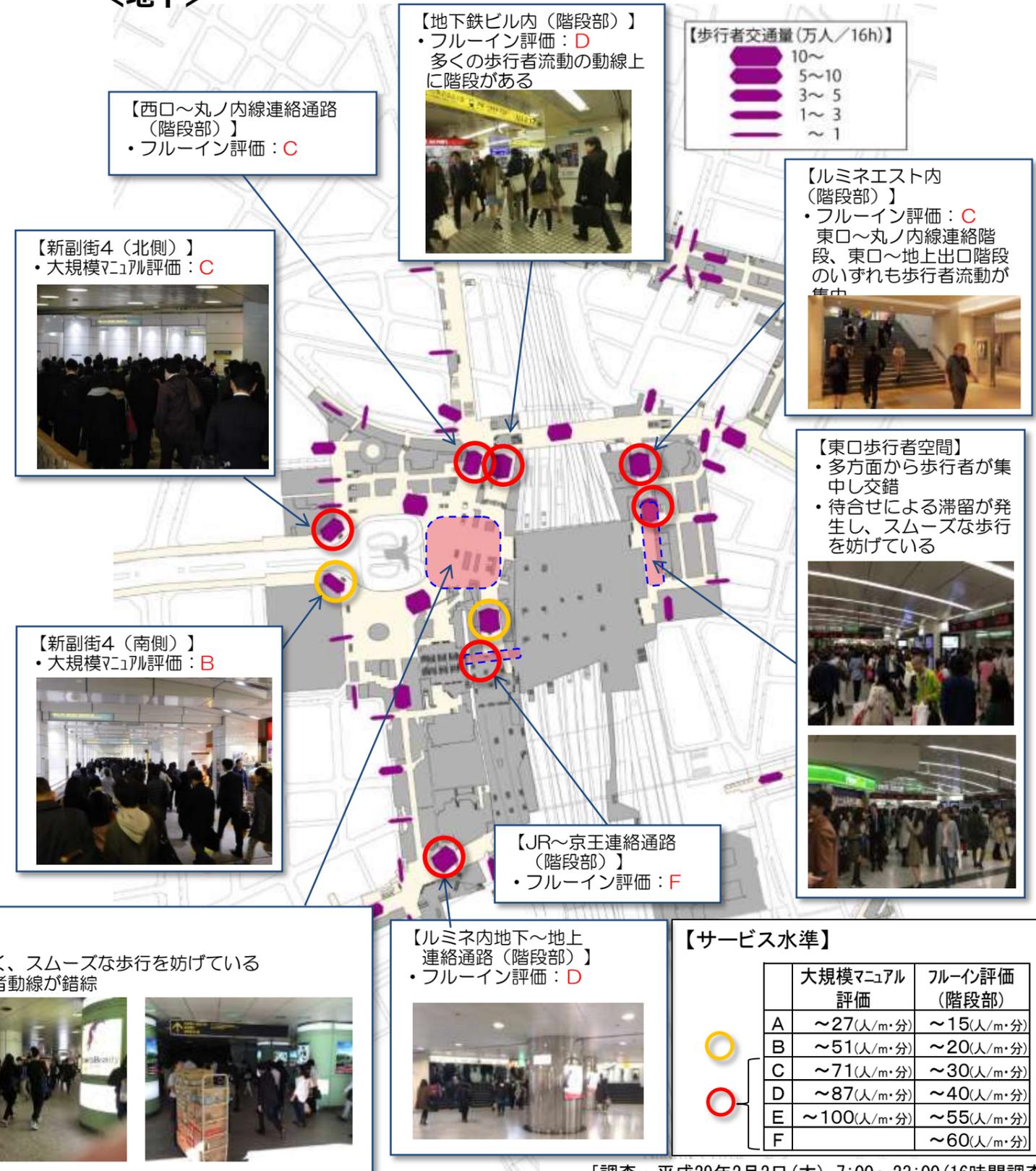
○歩行者交通量及び主な断面における歩行空間のサービス水準

- ・西口、東口の駅改札は主に地下にあることから、歩行者流動は地下に集中
- ・地上・地下ともにサービス水準が低い経路が存在
- ・駅北側、南側は地上にも歩行者流動が集中している箇所が存在

<地上>



<地下>



【調査：平成29年2月2日(木) 7:00～23:00(16時間調査)】

○駅周辺の附置義務駐車場の需給バランスと駐車場地域ルール

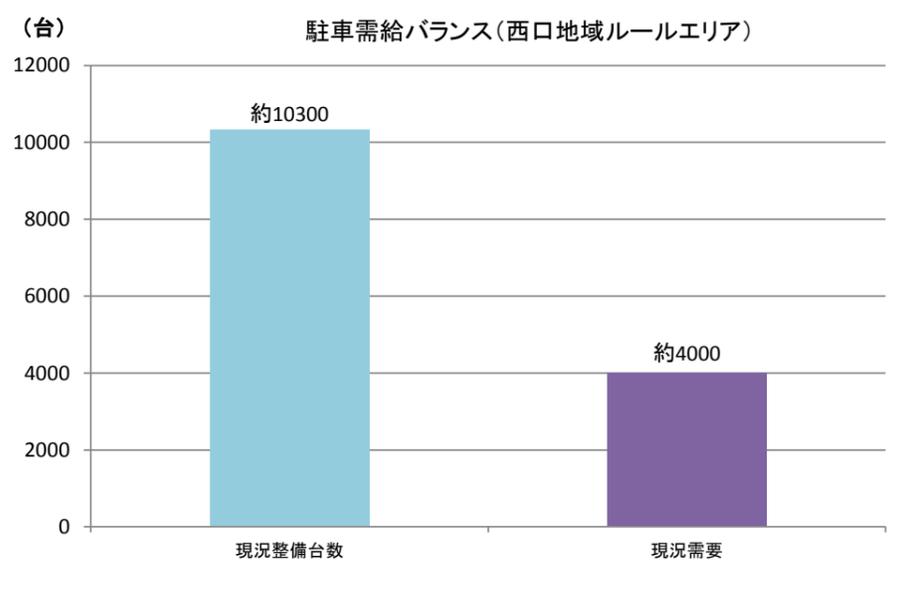
- ・現状の駐車需要に対して駐車場供給量は充足。特に西口エリアは、超高層ビルに附置された大規模な駐車場の利用率は低い。
- ・東口エリアや西口の商店街エリアにおいては、各ビル毎に駐車場を整備すると、連続した歩行者空間を阻害するとともに、まちの連続した賑わいが確保できない。
- ・駐車場地域ルールを策定し、地域の実態に見合った適正な附置台数とともに、隔地・集約により地域のまちづくりに即した適切な駐車場配置を促進している。

駐車場地域ルールの基本的な枠組み

- (1) 駐車施設の適正化
附置すべき駐車施設の台数は、将来の需要及び供給のバランス等を踏まえ、算出する。
- (2) 駐車場の隔地・集約化
隔地・集約化による確保を積極的に推奨する。
- (3) 駐車施設の効率的な活用
駐車需要に対して十分な供給量を有する既存建築物の駐車施設を効率的に活用する。
- (4) 地域貢献策の実施
地域の駐車課題等の解決を含むまちづくりの実現に向け、地域まちづくり貢献策を促進する。

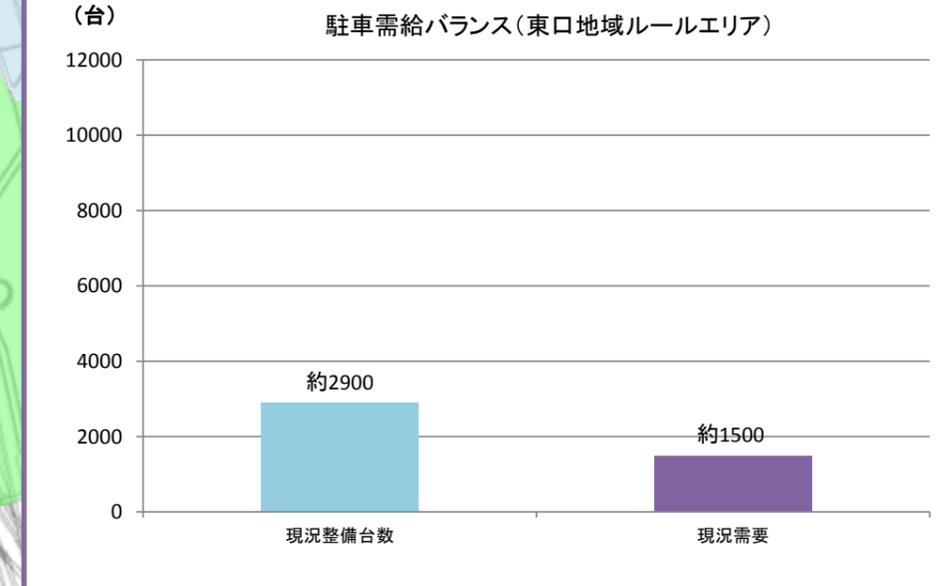
凡例

- 新宿区駐車場整備地区 区域（新宿区）
- 新宿駐車場整備地区 区域（渋谷区）
- 新宿駅東口地区駐車場地域ルール 適用地区
- 新宿駅西口地区駐車場地域ルール 適用地区
- 駐車場出入口を抑制する部分



※新宿駅西口駐車場地域ルール策定協議会 資料を参考に作成

※現況は附置義務概要書及びH25附置義務実態調査結果、都条例基準等を用いた場合における推定台数



※新宿駅東口駐車場地域ルール策定協議会 資料を参考に作成

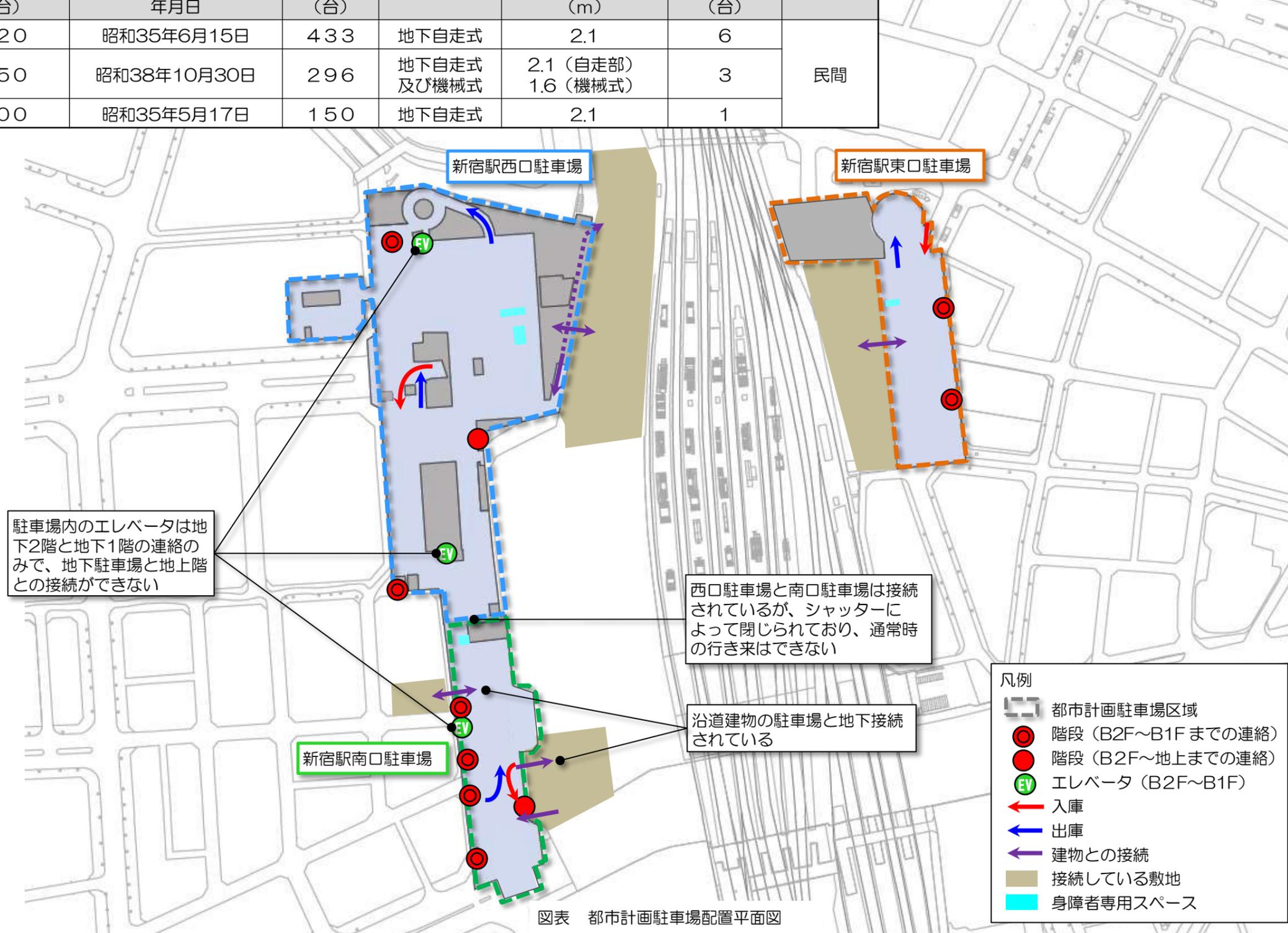
※現況は附置義務概要書及びH24附置義務実態調査結果、都条例基準等を用いた場合における推定台数

○駅直近地区の都市計画駐車場の現況（地下）

- ・民設民営の都市計画駐車場が、地下街とともに設置されており、管理者ごとに別々の運営がされている。
- ・各駐車場出入口部分の車両制限高さは2.1mで、乗用車に対応しているが、荷捌き専用区画の指定はない。

都市計画駐車場名称	都市計画決定内容		現況				設置・管理
	都市計画台数(台)	都市計画決定年月日	供用台数(台)	構造	車両制限高さ(m)	身障者用(台)	
新宿駅西口駐車場	420	昭和35年6月15日	433	地下自走式	2.1	6	民間
新宿駅南口駐車場	250	昭和38年10月30日	296	地下自走式及び機械式	2.1(自走部) 1.6(機械式)	3	
新宿駅東口駐車場	100	昭和35年5月17日	150	地下自走式	2.1	1	

都市計画駐車場の施設概要（地下2階 平面図）



図表 都市計画駐車場配置平面図

○駅直近地区の都市計画駐車場の現況（地上部出入口）

・歩行者が多く集まる駅周辺において各駐車場出入口が設置されており、入出庫動線が広場内を通過するため、歩行者動線と交錯している。

都市計画駐車場の出入口の概況

新宿駅西口駐車場地上入口箇所

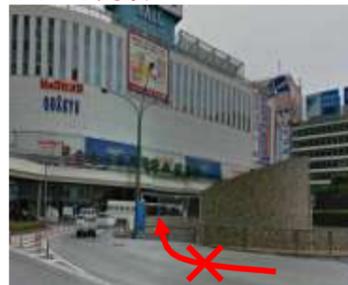


入出庫のために広場内を通過する必要がある

新宿駅西口駐車場B1入口箇所



新宿駅西口駐車場地北側入口
(この入口は閉鎖されている。)



新宿駅東口地下駐車場入口箇所



入出庫のために広場内を通過する必要がある



新宿駅南口駐車場出入口箇所



歩道を横断する必要がある



新宿駅西口駐車場

新宿駅東口駐車場

新宿駅南口駐車場

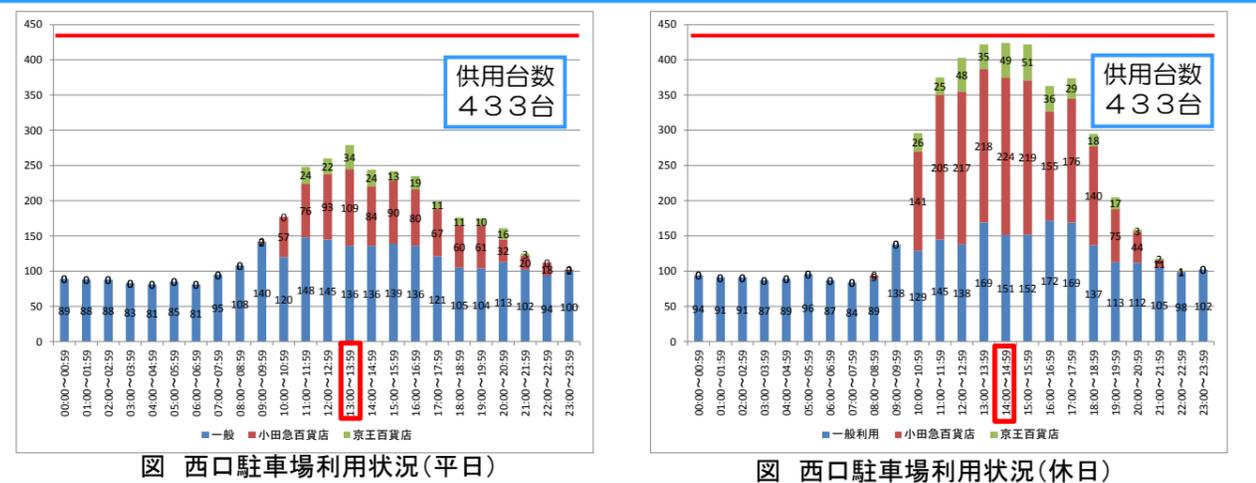
図 都市計画駐車場出入口位置と入出庫動線

【駐車場】都市計画駐車場利用状況と周辺路上駐車

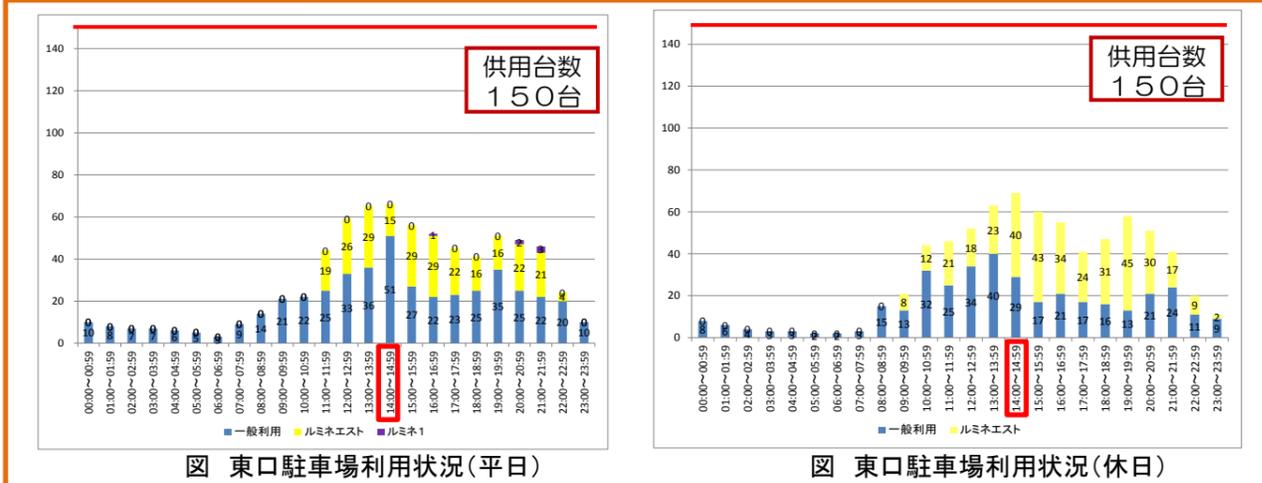
○駅直近地区の都市計画駐車場の利用状況と周辺の路上駐車台数

- ・ 駐車場利用者の属性について、特定建物目的の利用に対して一般利用の割合は低い。
- ・ 東西エリア別ごとで見ると、時間帯ごとの駐車場利用台数に周辺の路上駐車車両台数を加えても台数に余裕がある。

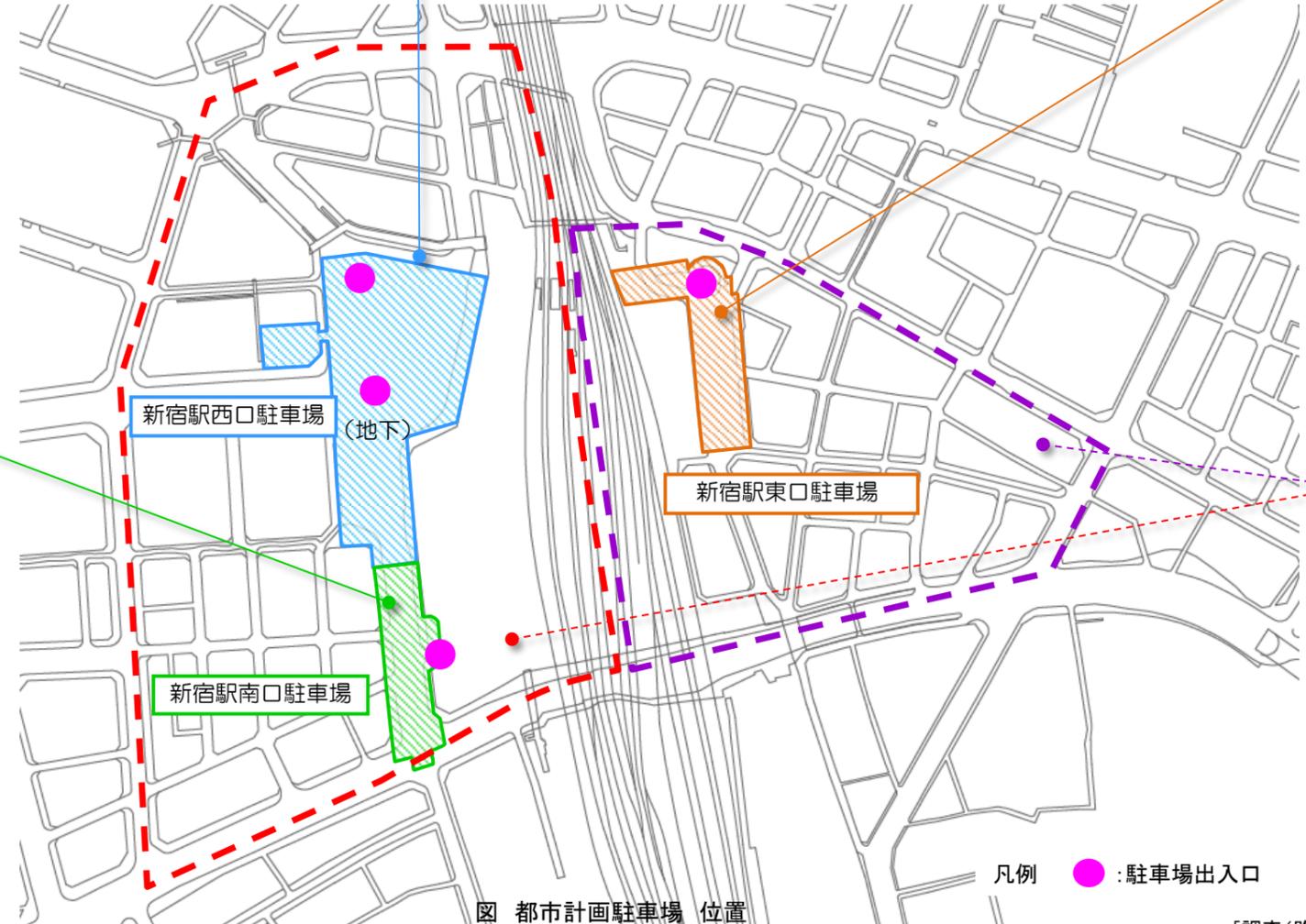
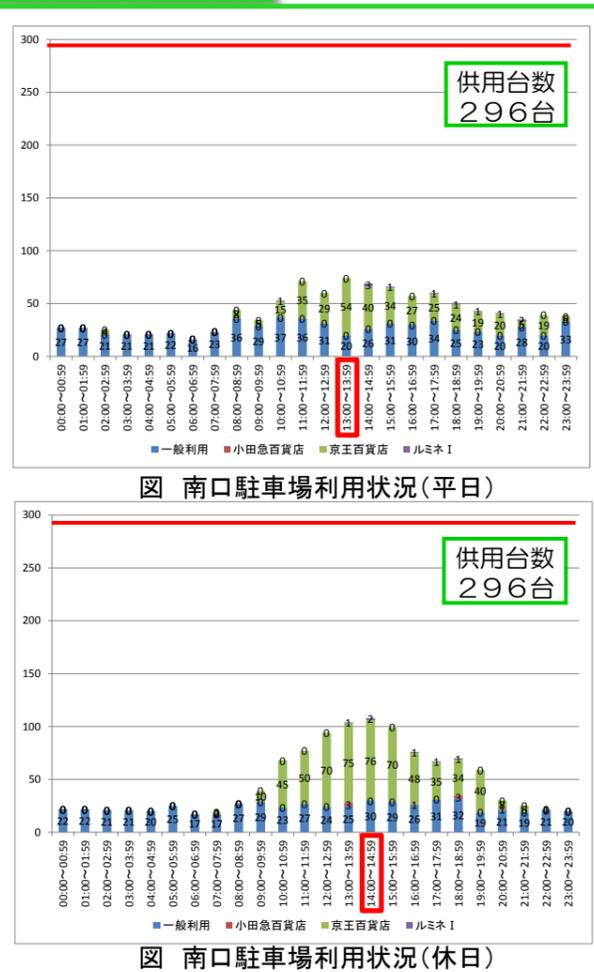
西口駐車場利用状況 休日ピーク時においては満車状態であるが、平日は利用率が6割程度である。



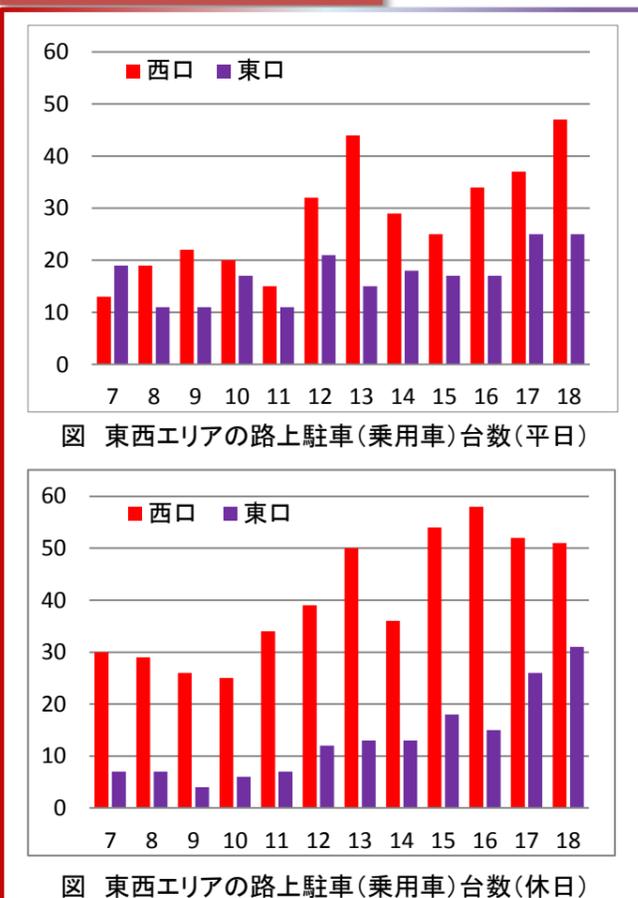
東口駐車場利用状況 ピーク時間帯においても5割弱で、利用率が低い。



南口駐車場利用状況 自走式、機械式を併用しており、供用台数に対する利用率は低いが、自走式台数分は利用率が高い。



東西エリアの路上駐車状況



□ : ピーク時

[調査(路上駐車)(新宿区) : 平成25年10月22日(火)、平成25年10月27日(日)]
 [調査(駐車場利用実態)(各管理者) : 平成26年5月27日(火)、平成26年5月25日(日)]

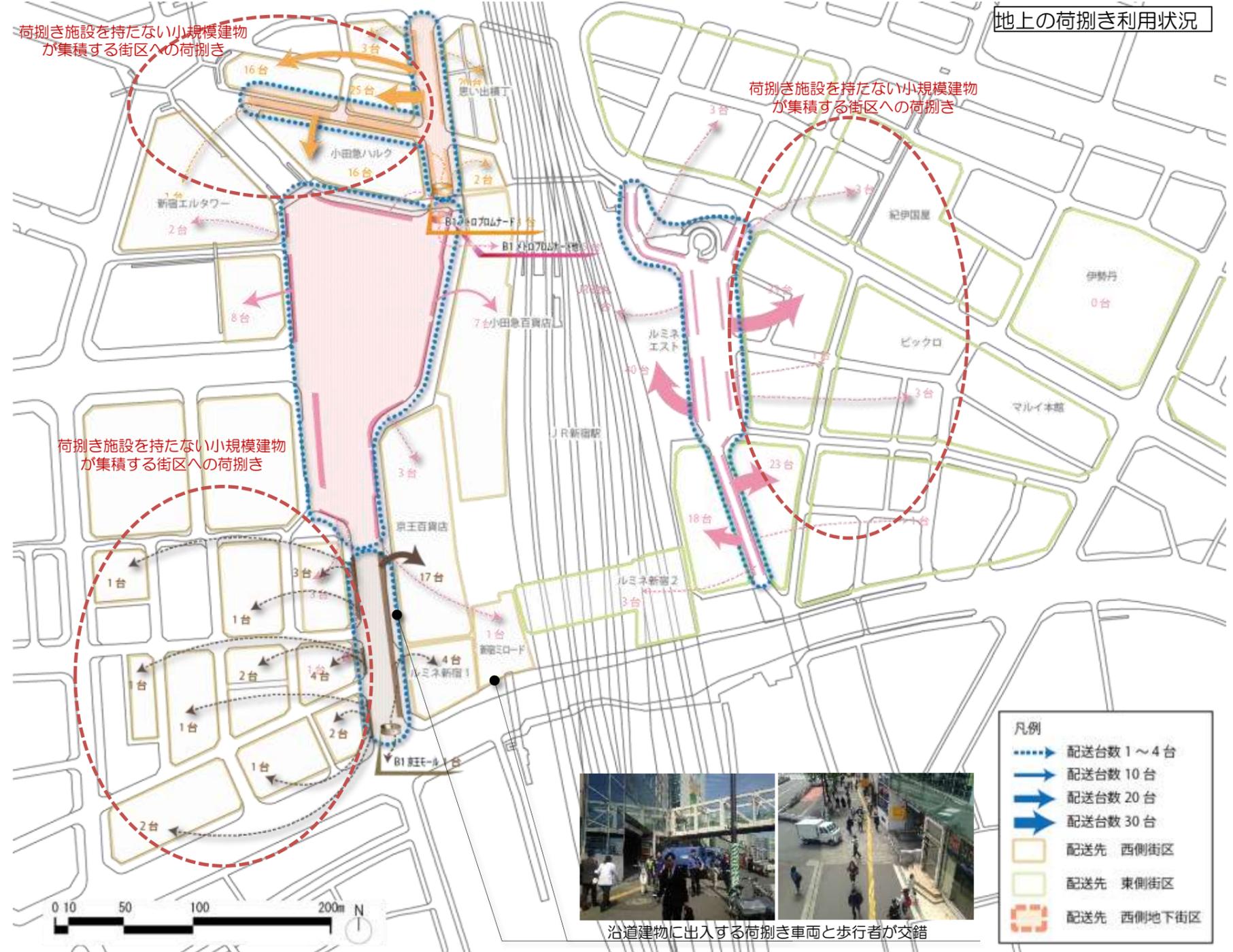
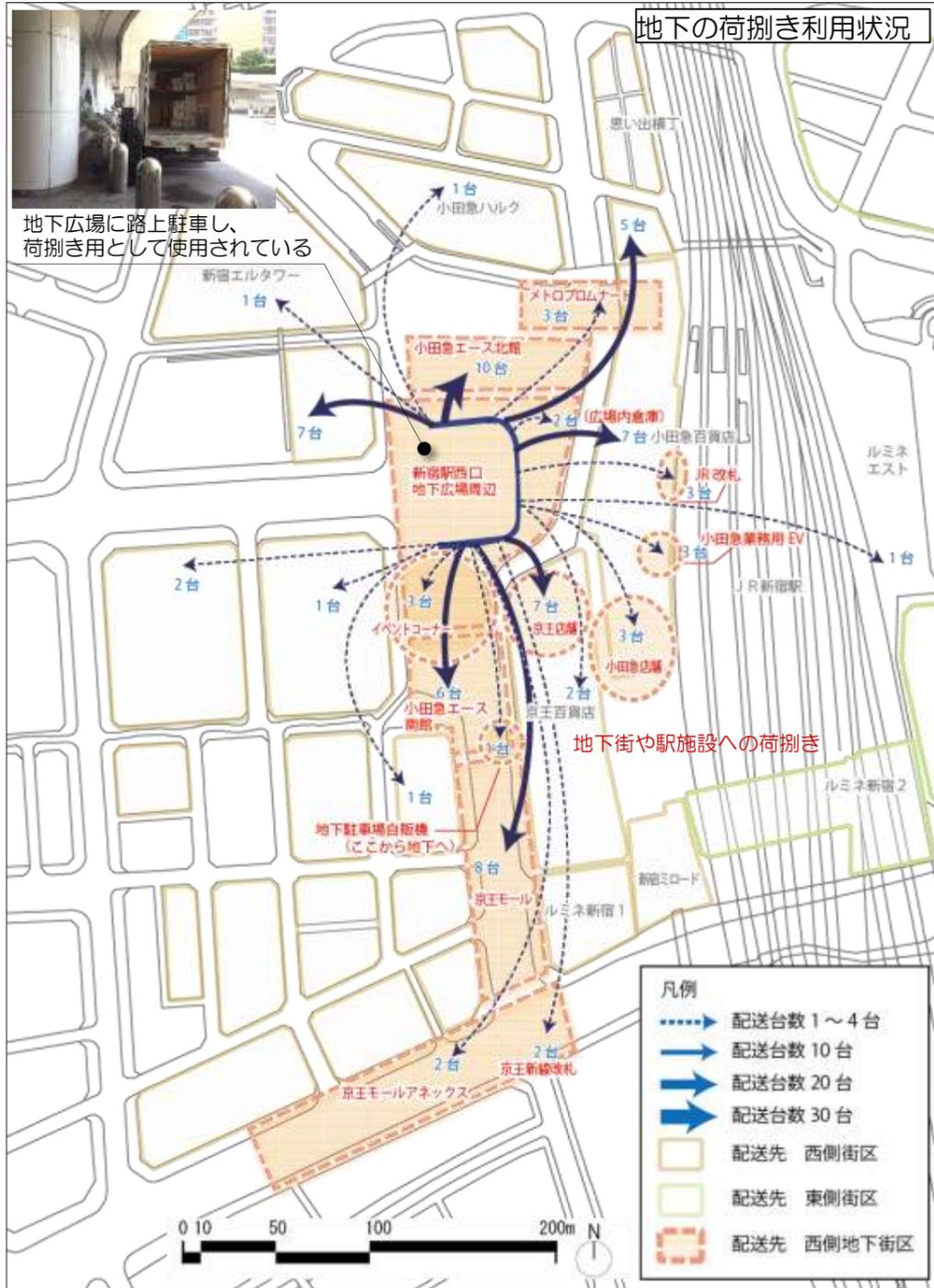
○駅周辺の荷捌きの現況

- 広場内外の路上から沿道建物への荷捌きが行われており、広場内の車両の混雑や車道の占有が発生している。
- 路上荷捌きの車両は車高の高い貨物車が多く、現況の都市計画駐車場では対応できない。

表 路上荷捌きの実態

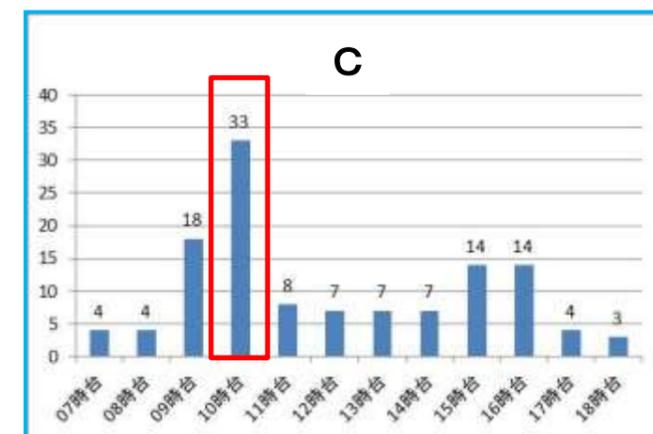
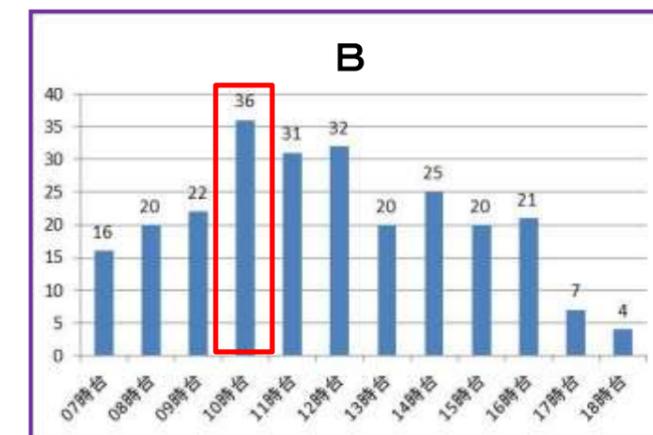
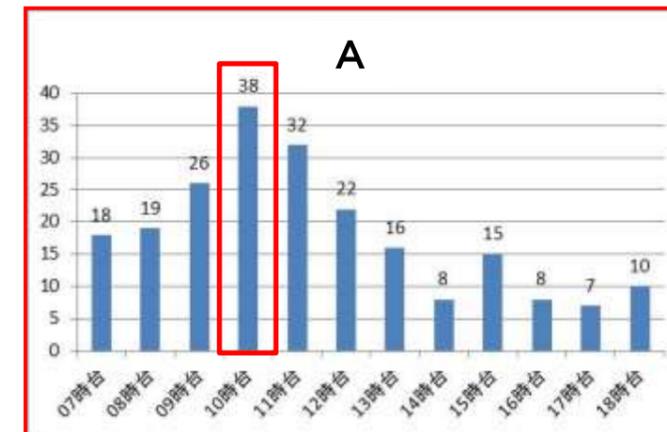
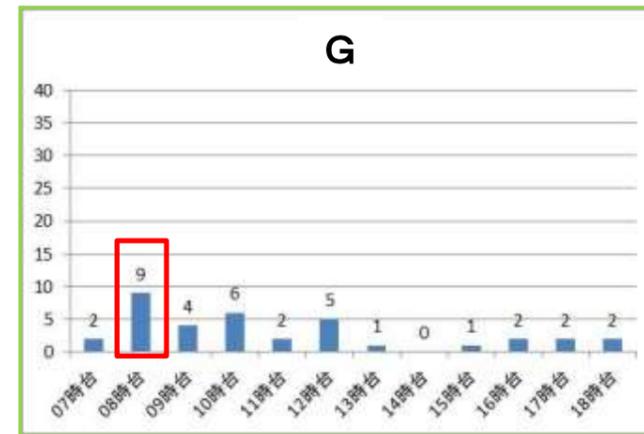
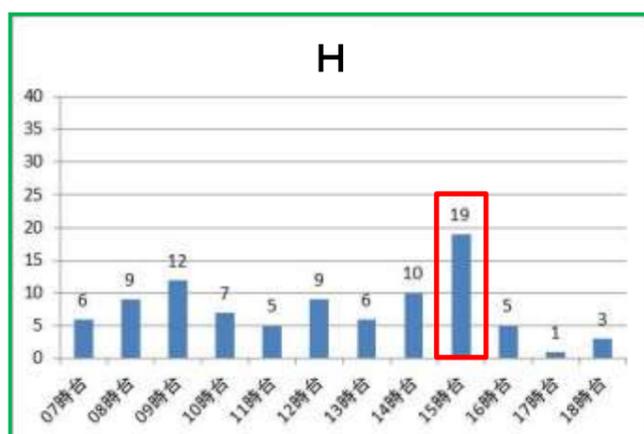
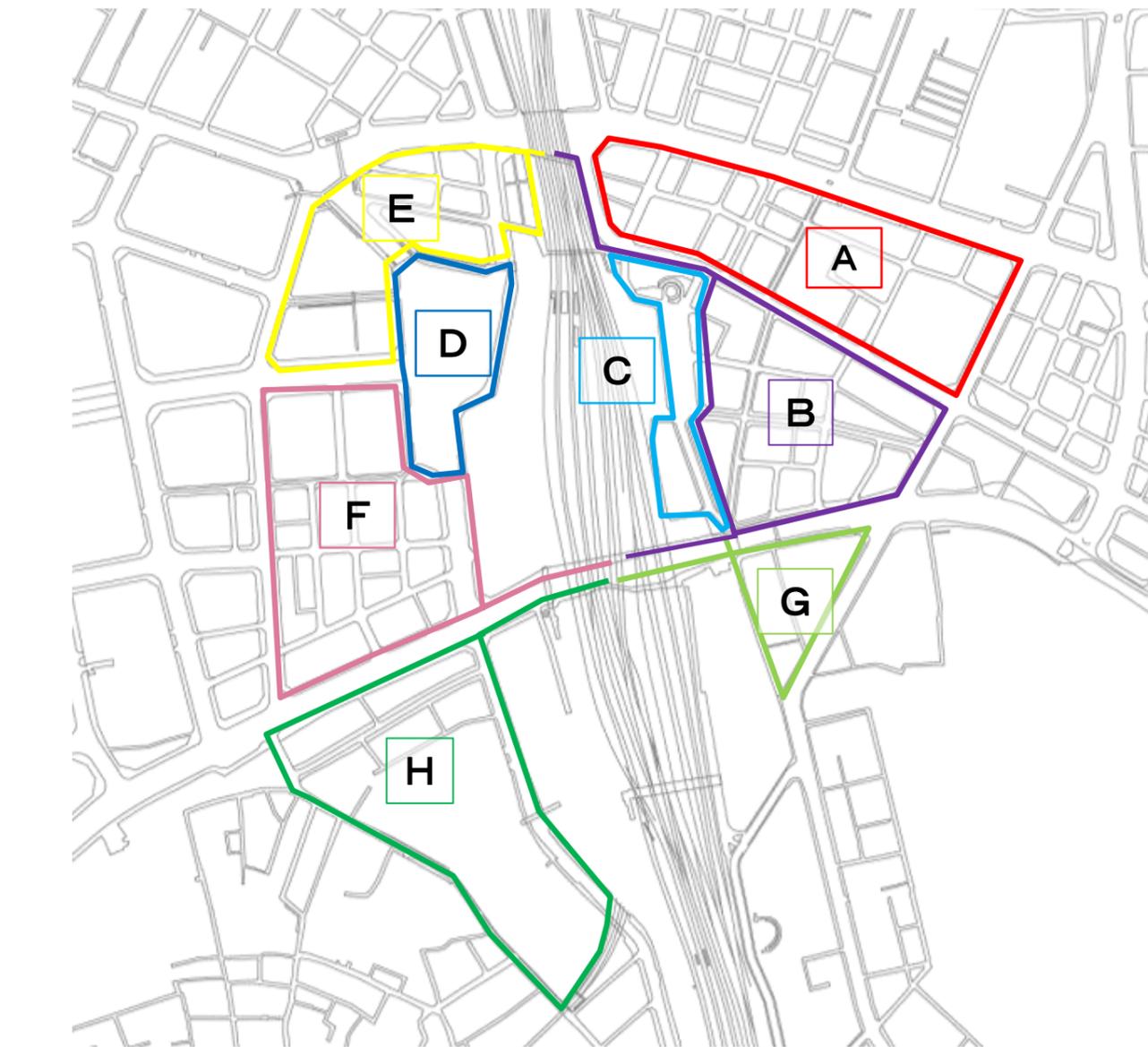
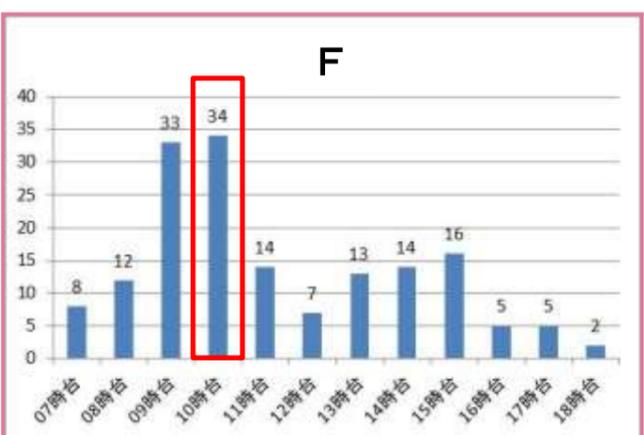
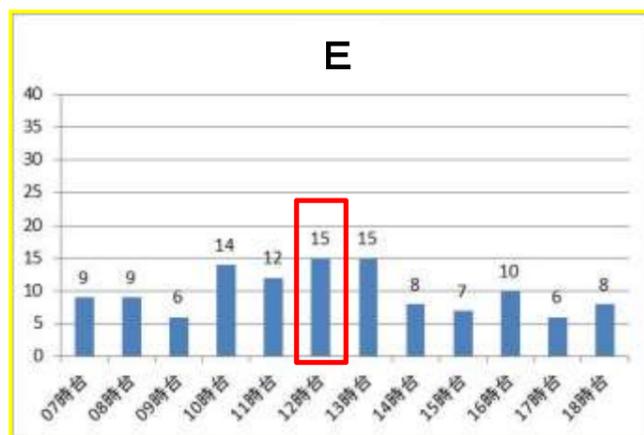
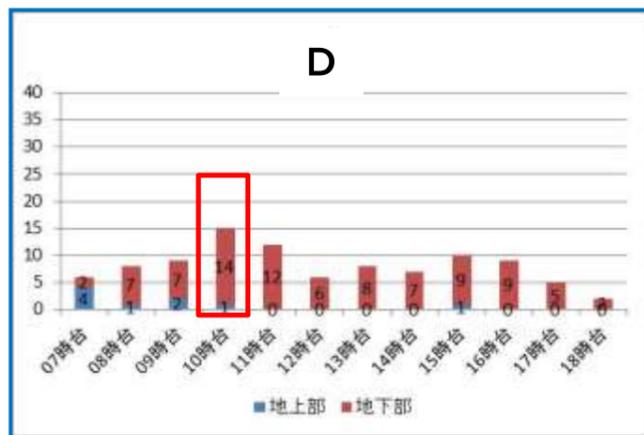
駐停車位置	車種別割合 (%)			車高別割合 (%)		平均駐車時間	各街区への配送台数 (台)	ピーク時間帯	
	普通貨物	小型貨物	乗用車	2.1m以下	2.1m超				
西口	西口広場地上	45	55	0	55	45	11分	30	8~11時
	西口広場地下	60	38	2	50	60	44分	81	8~11時
	西口広場北側街路	37	61	14	63	37	12分	84	12~15時
	西口広場南側街路	43	50	8	57	43	24分	40	12~15時
東口	東口広場	54	45	1	46	54	22分	87	10~13時
	駅街路10号	54	46	0	46	54	22分	42	10~13時

※路上荷捌きピーク時間帯を含む3時間のサンプリング調査



○エリアごとの路上荷捌き車両の台数

- 主に午前中の時間帯での荷捌きが多い。
- 特にA、B、Fエリアなど、小規模店舗が多いエリアにおいて台数が多い。東口広場や西口駅前広場からも荷捌きが行われている。

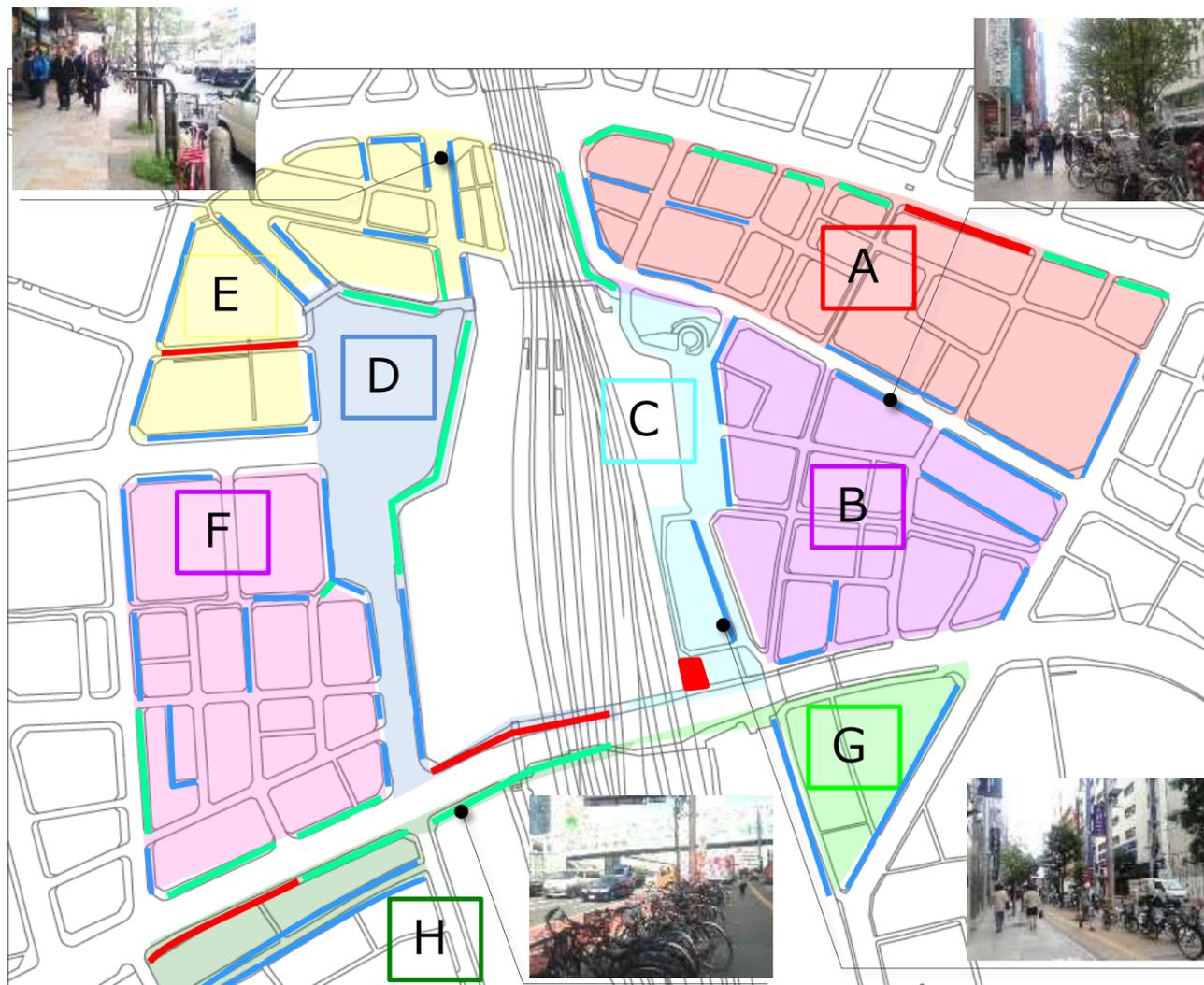
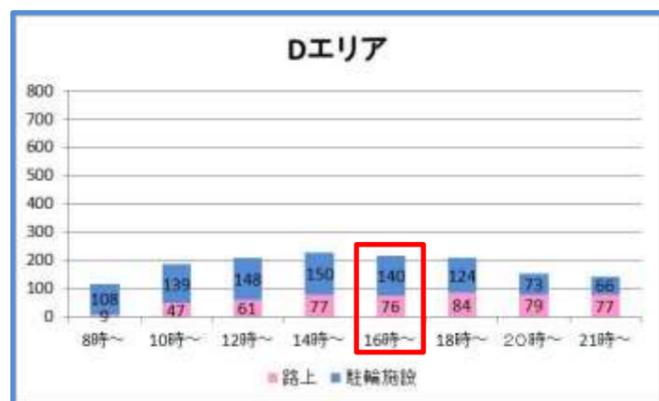


図表 エリアごとの路上荷捌き台数

○駅周辺への自転車乗入れ状況

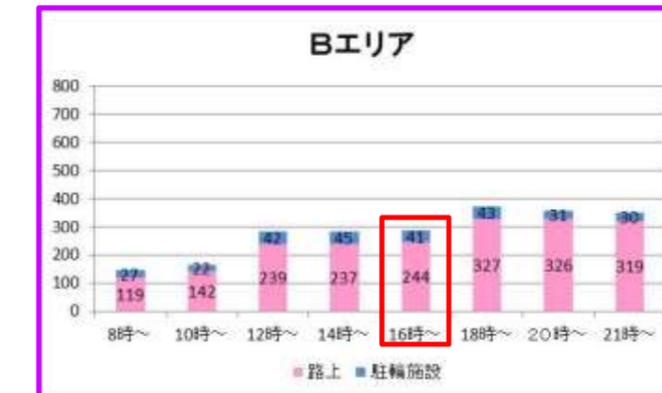
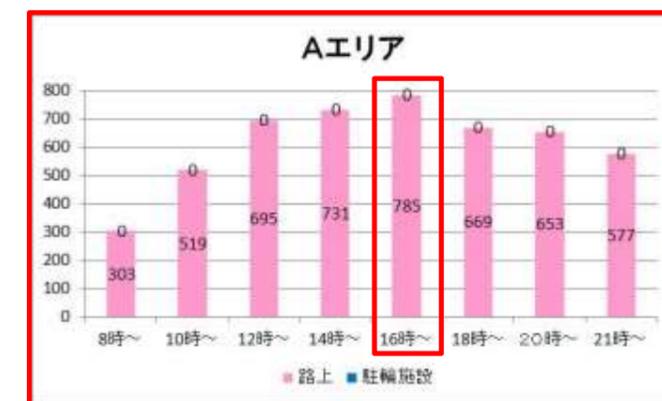
- ・駅前広場周辺をはじめ、駐輪施設以外への路上駐輪が多い。
- ・路上駐輪によって、歩行者の通行の妨げとなっている。

西口エリア-約1,700台-(ピーク時)-



凡例：— 100台以上路線、— 50台以上路線、— 10台以上路線（ピーク時間帯（16時台））

東口エリア-約1,400台(ピーク時)-



□: ピーク時

図表 エリアごとの駐輪台数と主な駐輪場所

[調査(新宿区): A~Fエリア平成26年6月19日(木)、GHエリア平成27年3月6日(金)]

○駅直近の駐輪施設整備状況

- ・駅周辺では路外駐輪施設が1箇所しかなく路上駐輪施設で対応している。
- ・定期利用向けの駐輪施設が多く、一時利用に対応した施設が少ない。

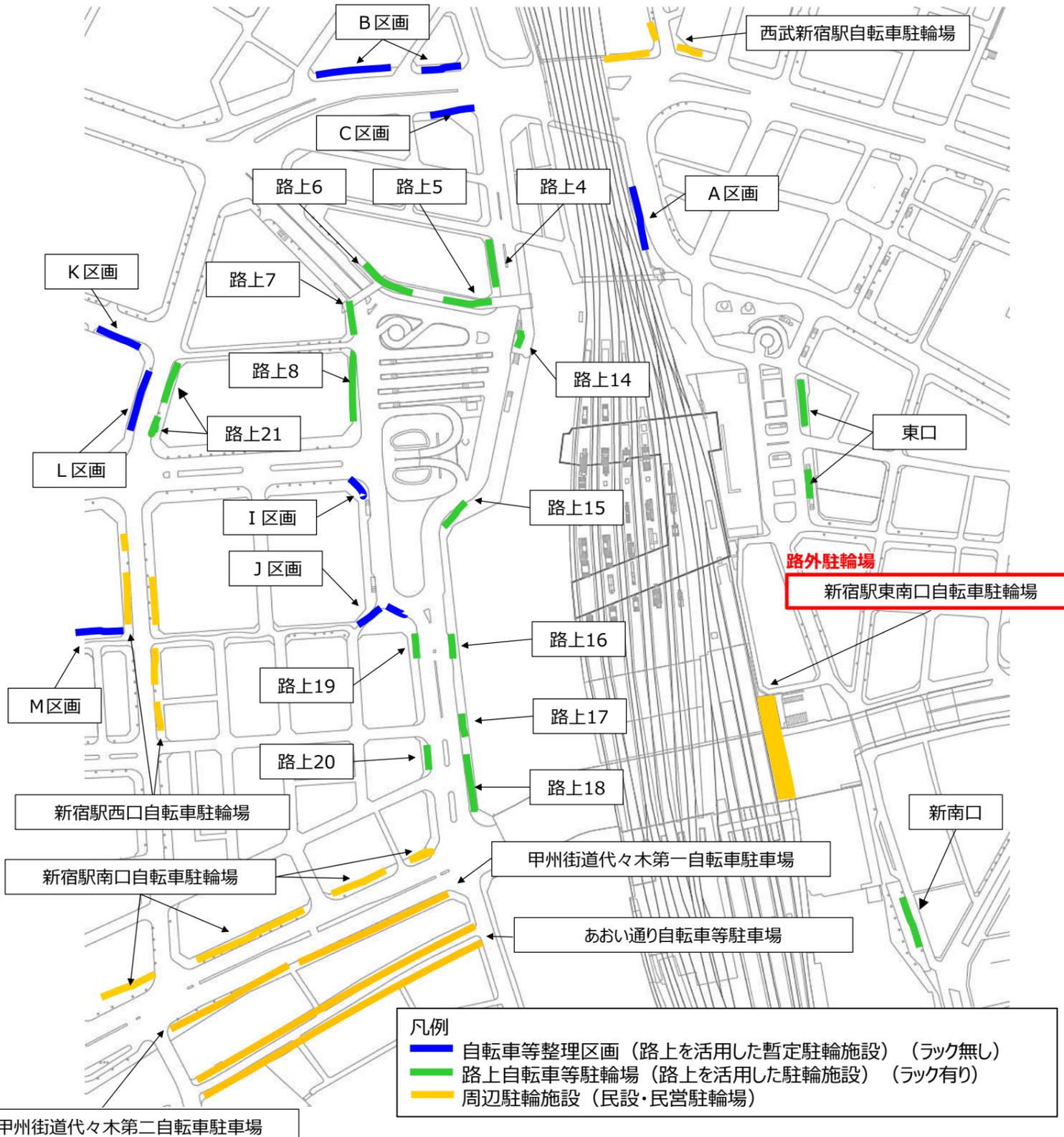


図 新宿駅直近の駐輪施設整備状況

表 新宿駅直近の駐輪施設の規模

西口エリア		東口エリア			
自転車等整理区画 (西口周辺)		自転車等整理区画 (東口・南口周辺)			
名称	収容台数		名称	収容台数	
	自転車、原付 (50cc以下)			自転車、原付 (50cc以下)	
	定期利用のみ			定期利用のみ	
B区画	165		A区画	115	
C区画	40		路上自転車等駐輪場 (東口・南口周辺)		
I区画	35		名称	収容台数	
J区画	65			自転車	自動二輪
K区画	40		一時利用のみ		
L区画	35		東口	44	—
M区画	160		新南口	—	32
路上自転車等駐輪場 (西口周辺)		路上自転車等駐輪場 (東口・南口周辺)		周辺駐輪施設 (民設民営) (東口・南口周辺)	
名称	収容台数		名称	収容台数	
	自転車のみ			自転車	
	定期利用	一時利用		自転車	原付・自動二輪
路上4	57	5	西武新宿駅自転車駐輪場	188	—
路上5	49	5	新宿駅南口自転車駐輪場	600 (定期含む)	90
路上6	43	—	周辺駐輪施設 (民設民営) (西口周辺)		
路上7	9	—	名称	収容台数	
路上8	118	5		自転車	自動二輪
路上14	14	—	あおい通り自転車等駐輪場	51	41
路上15	36	5	甲州街道代々木第一自転車駐輪場	104	—
路上16	12	—	甲州街道代々木第二自転車駐輪場	125	—
路上17	8	5	[出典: 新宿区、渋谷区 ホームページを参考に作成 (平成29年3月時点)]		
路上18	32	—			
路上19	17	—			
路上20	8	5			
路上21	38	—			

[出典: 新宿区、渋谷区 ホームページを参考に作成 (平成29年3月時点)]

○自転車走行経路と目的地までの歩行距離

- 新宿駅周辺へ路上駐輪している自転車の走行経路は、主に幹線道路を利用しているものが多い。
- 新宿駅周辺の路上駐輪利用者の駐輪場所から目的地までの歩ける距離は、概ね2～5分程度の距離（約250～400m）との回答が多い。

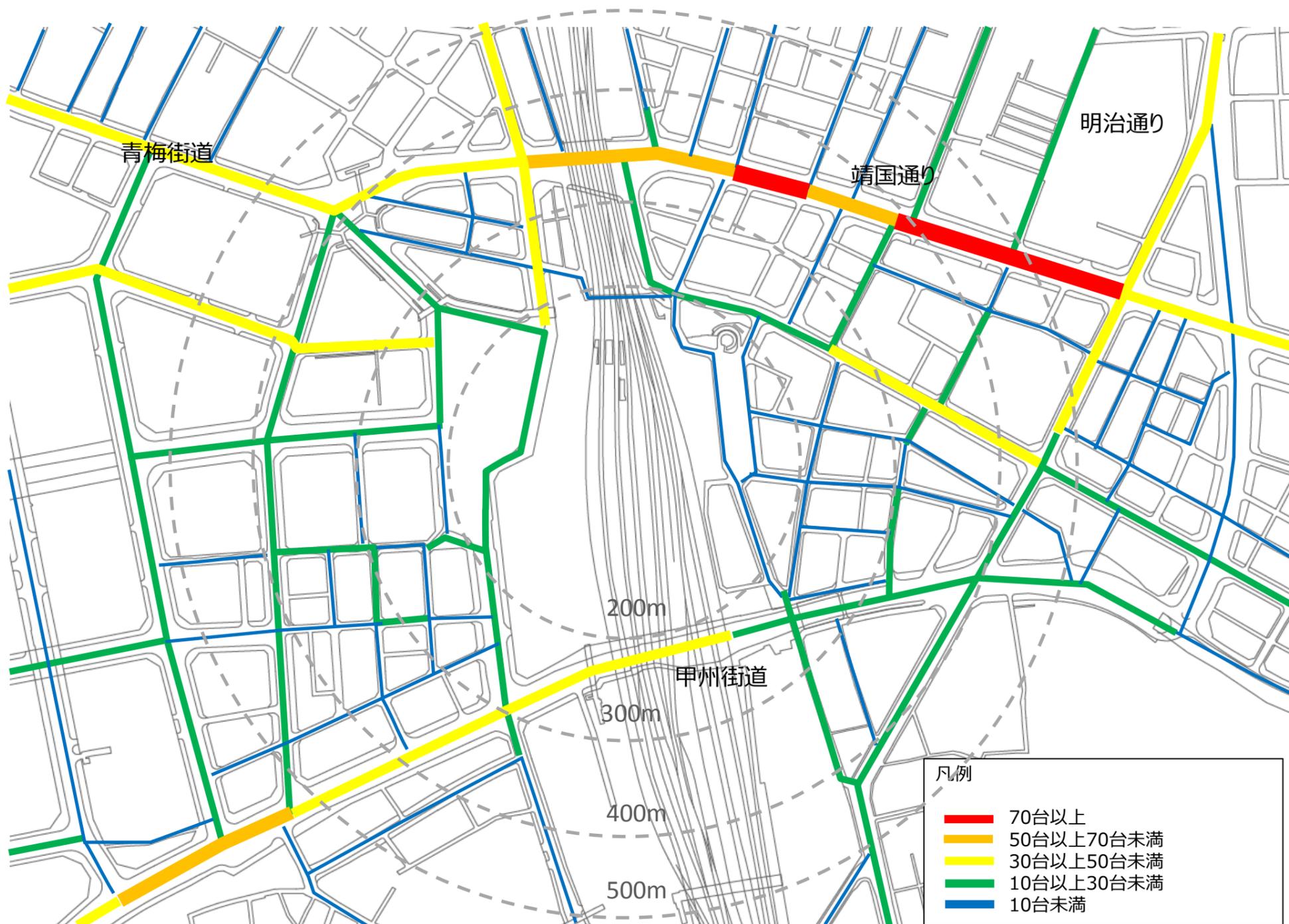
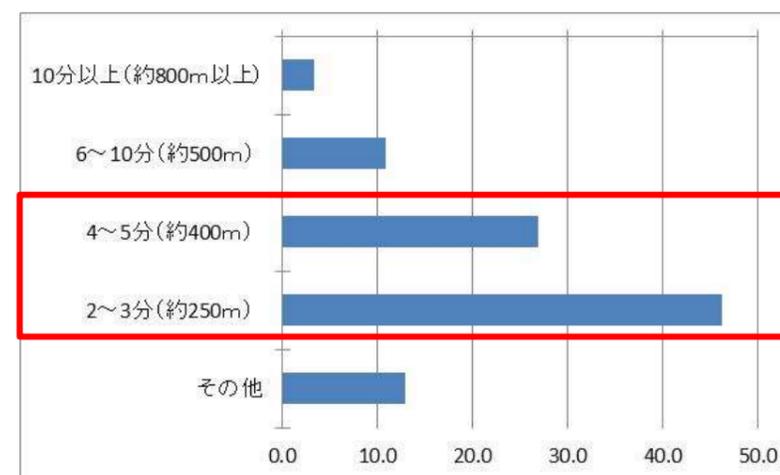


図 新宿駅周辺走行経路重ね図 (n=429)

表 駐輪場所から目的地までの歩ける距離

	回答数	構成比 (%)
10分以上 (約800m以上)	17	3.3
6～10分 (約500m)	56	10.8
4～5分 (約400m)	139	26.8
2～3分 (約250m)	239	46.1
その他	67	12.9
合計	518	100.0



1 新宿区の計画における位置づけ

- (1) 新宿区都市マスタープラン（平成19年12月 新宿区）
「新宿中央公園←（4号街路）→新宿駅←（新宿通り）→新宿御苑」を「賑わい交流軸」として設定し、東口地区の「新宿通りのモール化」をはじめ、「歩きたくなるまち新宿」を目指している。
- (2) 新宿駅東口まちづくり構想（平成23年2月 新宿区）
東口地区の「歩行者主体の回遊性のあるまちづくり」に向け、「新宿通りのモール化」や「駐車場地域ルール（現在運用中）」などに取り組むものとしている。

2 新宿通りの現況と交通規制状況

- (1) 現況幅員と車線構成 : 2.2m（車道1.1m（1車線+停車帯）×2）、歩道5.5m×2）
- (2) 現在の歩行者天国時間帯 : 日曜日、休日
4月～9月 午後0時～午後6時
10月～3月 午後0時～午後5時
- (3) 車両交通量 : 平日 約1万台、休日 約5千台
方面別内訳：上下線それぞれ約半数。平日は約50%が通過交通
車種別内訳：平日は貨物車両が約3割、タクシーが約3割
（調査（新宿区） 平成20年9月 7～20時）



図 新宿駅東口の交通規制状況



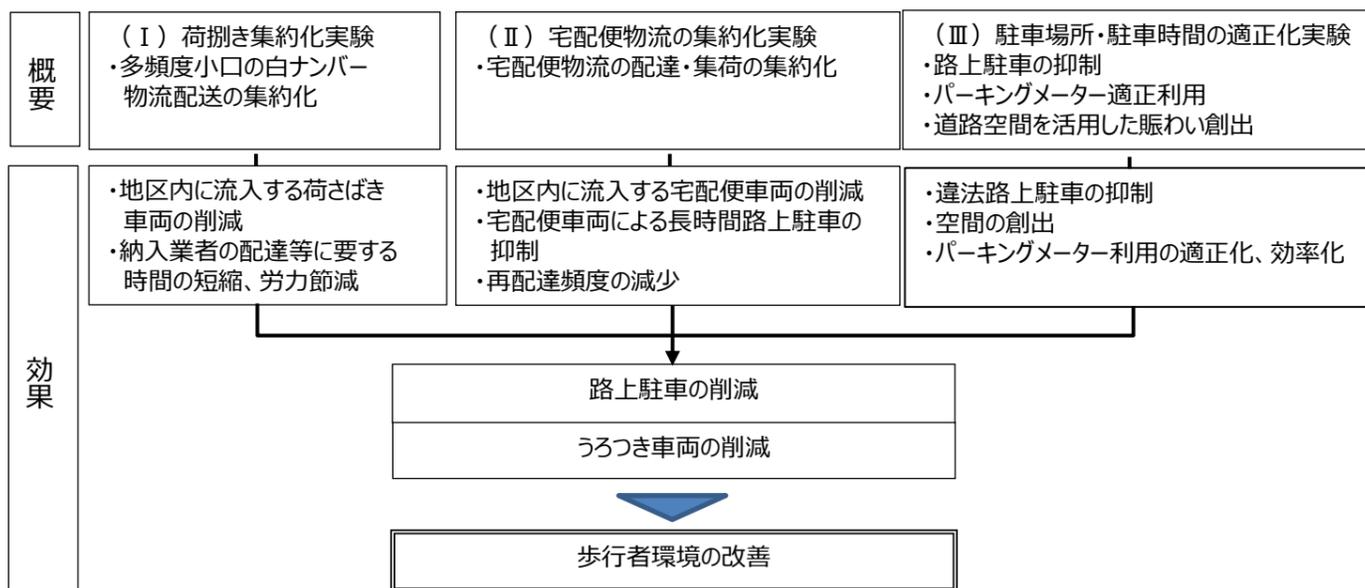
図 現在の歩行者天国実施範囲
（出典：警視庁HP）

3 新宿駅東口地区歩行者環境改善社会実験（新宿東口荷捌き集約化プロジェクト）

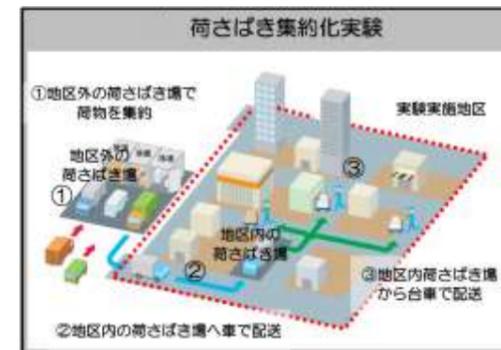
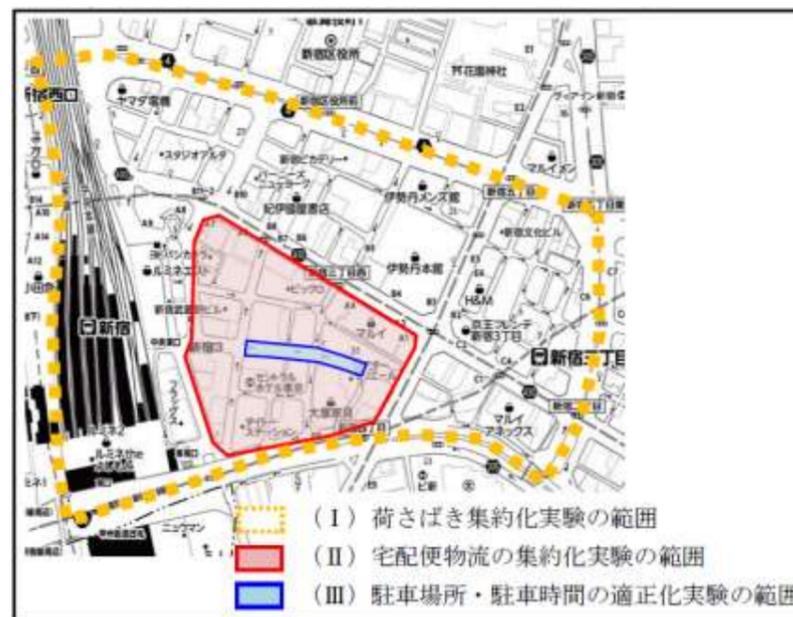
新宿駅東口では、歩いて楽しい回遊性のあるまちづくりを進めており、安心してゆったりと散策ができるような歩行者空間を生み出すため、まちの荷捌きを集約化することにより、路上駐車削減に取り組んでいる。

●平成28年度社会実験 概要

- (1) 実施主体：新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会
（地元商店街、学識経験者、警察、国、東京都、新宿区 で構成）
- (2) 枠組み



(3) 対象範囲（新宿三丁目エリア） と 実験イメージ



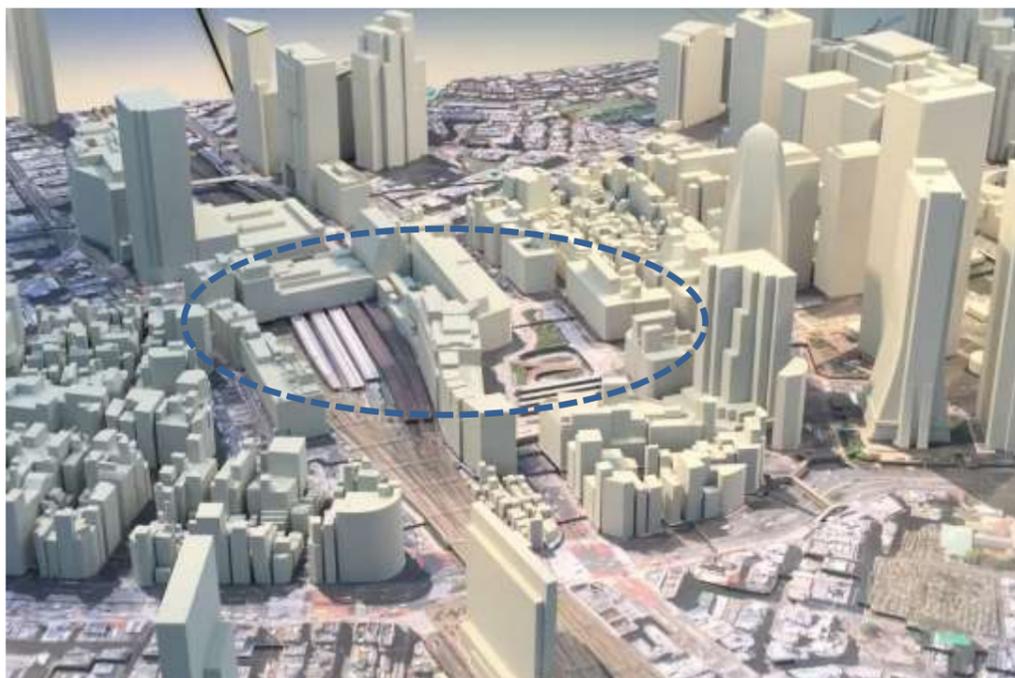
（出典：新宿区 HP）

【景観】 建物規模、スカイライン

- ・西新宿の超高層群と東口の高密度な中高層市街地の間に位置し、高い容積率が指定されているが、駅直近は建物高さが50m程度の中層建物が多い
- ・隣接する西新宿超高層ビル地区は建物の向きや配置も様々で、個々に独創的な建物が集積した超高層ビル群を形成している

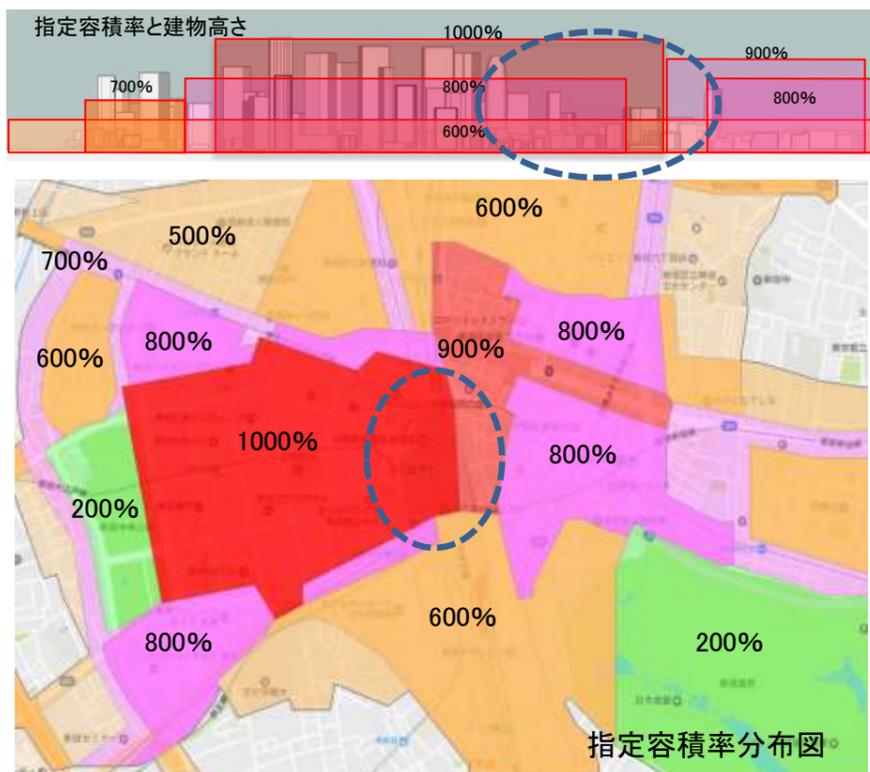
○地区ごとの建物規模

- ・西新宿超高層群と東口の高密度な中高層市街地の間に位置する
- ・現状は中層建物が多い



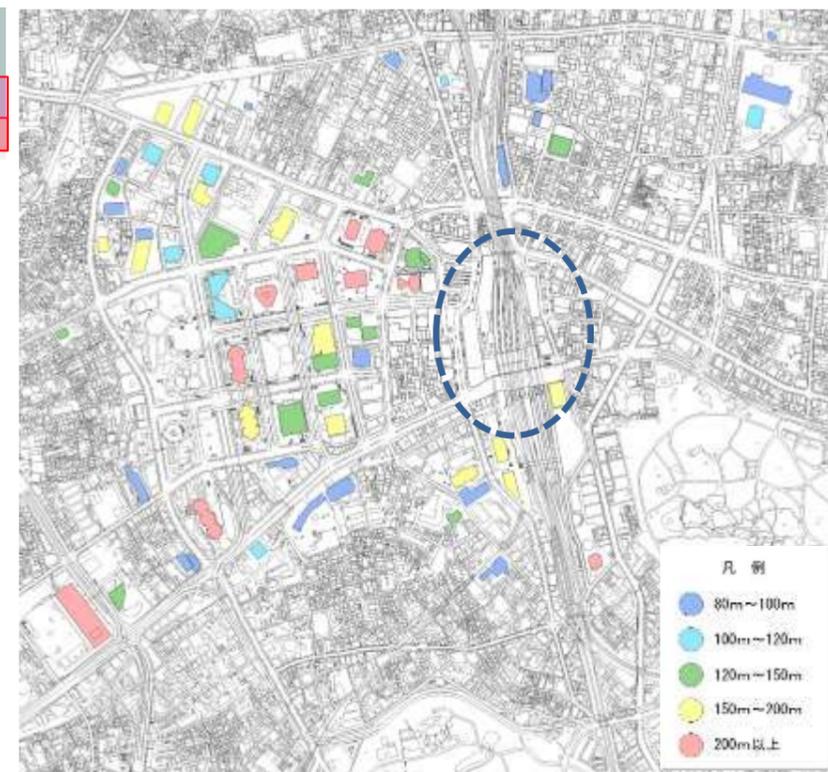
○指定容積率

- ・駅直近地区の指定容積率は900・1000%



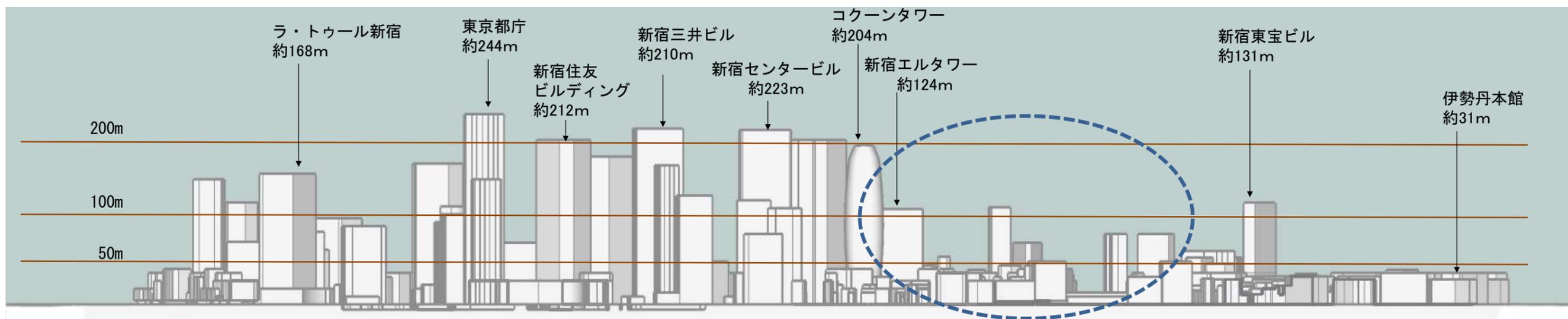
○超高層建物の配置

- ・超高層建物は駅から主に放射状に広がっており、近年は南側にも立地
- ・壁面の向きや配置、形状は様々である



○スカイライン

- ・西新宿超高層ビル地区は、200m級の超高層群が形成されている。
- ・駅直近地区は、高い容積率の指定に対して、建物高さは50mから100m級となっている。



新宿の超高層ビル群は、都内の様々な場所から視認することができる

新宿の超高層ビル群を視認できる場所（例）



サンシャイン池袋からの眺望



文京区シビックセンターからの眺望



六本木ヒルズからの眺望



東京タワーからの眺望



- ・まちから駅の入口がわかりにくい
- ・道路を横断する空間が不足しており、駅周辺建物は広場に向けて開放的な設えとはなっていない
- ・駅周辺建物の営業終了後の駅前広場が暗い
- ・地下やデッキから駅前空間やまちの様子を視認できる



①駅の入口がわかりにくい西口駅前空間



④吹き抜け空間により地下から地上を視認できる西口駅前広場



⑦駅の入り口が分かりにくい東口駅前広場



②道路や交通広場を横断する空間の不足（西口）



⑤駅周辺建物の営業終了後の西口駅前空間



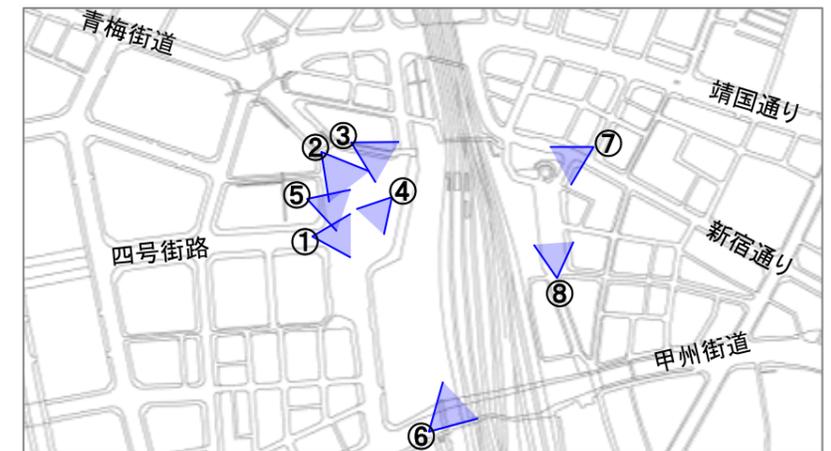
⑧道路や交通広場を横断する空間の不足（東口）



③駅前空間の様子を視認できる西口の歩行者デッキ



⑥南口と新南口とのアクセスが課題



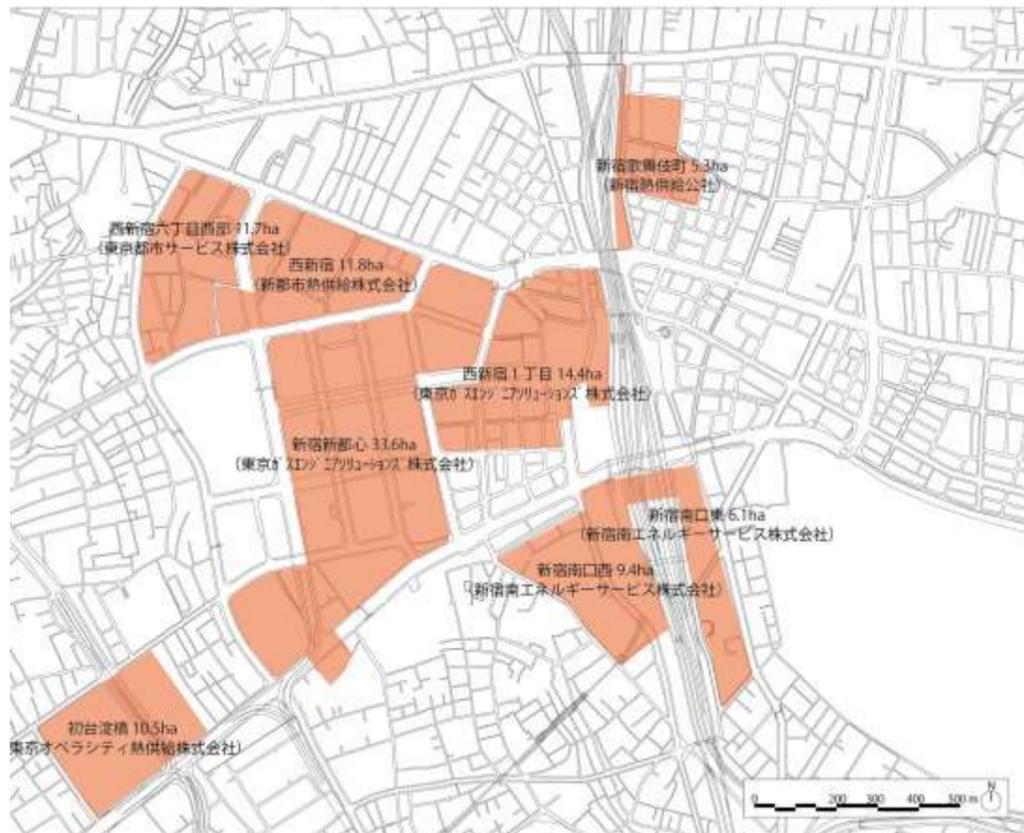
■各視点場の位置と方向

【環境・エネルギー】

- ・西新宿エリアを中心に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

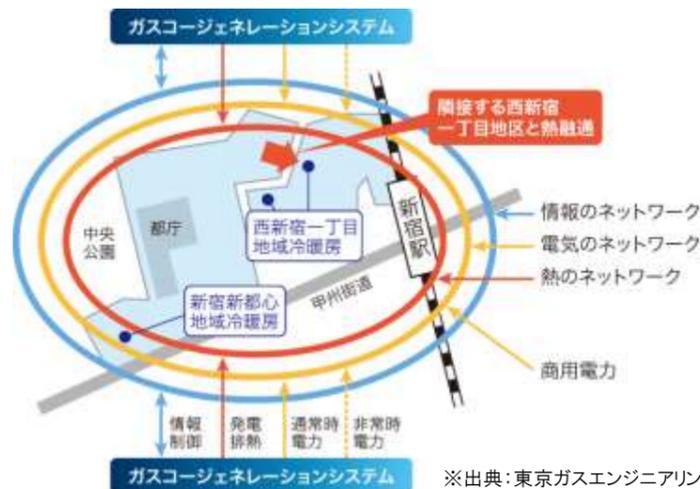
○地域熱供給エリア

- ・新宿駅西口を含む西新宿エリアを中心に地域冷暖房が整備されている



○新たなエネルギー供給システム

- ・CGSにより、効率的な発電、廃熱供給を行っている
- ・西新宿一丁目地区および新宿新都心地区では、それぞれの地域冷暖房での熱融通が行われるなど、面的なエネルギー基盤を活用した、効率的なエネルギー供給が実現されている



※出典：東京ガスエンジニアリングソリューションズ株式会社HP

【防災】

- ・東日本大震災時は約17万人の滞留者が発生（うち9万人が帰宅困難者）
- ・新宿駅周辺に大量の滞留者・帰宅困難者が集中

○東日本大震災時の状況

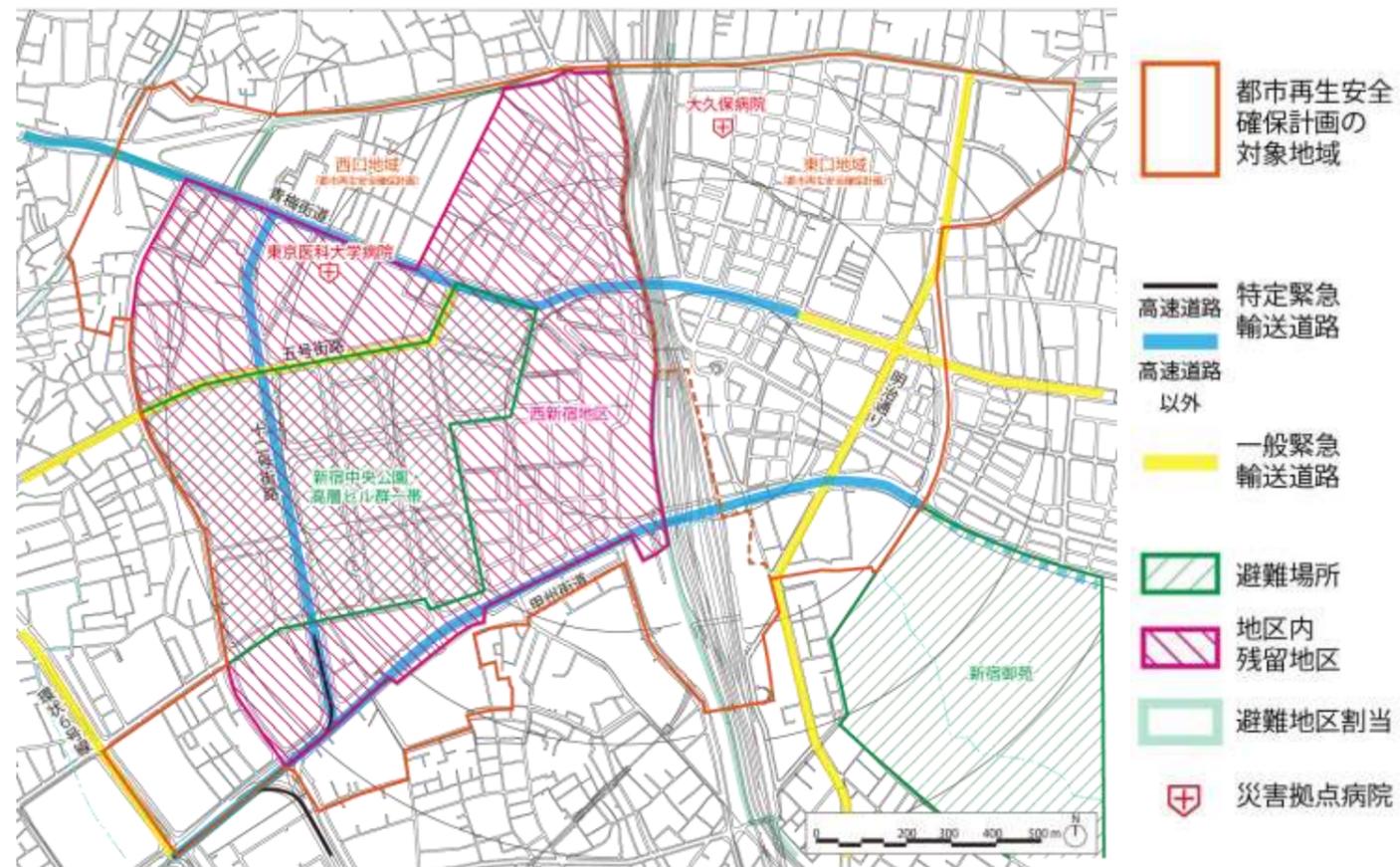
- ・地震発生後に、新宿副都心における就業者（約18万人）のうち約1~2割が建物外に退避
- ・鉄道の運行停止により、新宿駅に約17万人の滞留者が発生し、うち約9万人が帰宅困難者となった
- ・新宿駅周辺に大量の滞留者・帰宅困難者が集中
- ・避難所の開設に際して、避難誘導が円滑に行われなかった
- ・備蓄物資の供給方法についても混乱が発生



東日本大震災時の新宿駅周辺の様子
※出典：都市再生の推進に係る有識者ボード防災WG(H23.10.20開催)資料

○防災に関する指定状況

- ・西新宿一体は地区内残留地区として位置づけられ、新宿中央公園及び高層ビルの一体及び新宿御苑は避難場所として指定されている
- ・エリア内には2つの災害拠点病院が立地している
- ・駅東西を横断する幹線道路は緊急輸送道路として指定されている



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

西新宿をよくする会

【メンバー】

西新宿一丁目～八丁目の町会、商店街振興組合等

【経緯】

・西新宿地区の道路・街区・交通及び環境整備等において、地域の合意の取得と関係行政機関等との協議や具体的な活動を実施するため昭和52年に設立

【活動内容】

- ・地域の街づくりへの取組み
- ・周辺再開発事業への対応
- ・地域関係団体との連携 等

一般社団法人 新宿副都心エリア環境改善委員会

【メンバー】

西新宿エリアのビルオーナー等16社（小田急電鉄、京王電鉄、大成建設、UR都市機構、野村不動産、住友不動産等）、学識経験者

【経緯】

- ・平成22年に設立
- ・平成25年に新宿区と協働する官民連携組織「西新宿懇談会」（学識経験者が座長）を発足し、「西新宿地区まちづくり指針」を策定
- ・平成26年に一般社団法人に移行
- ・平成28年都市再生推進法人に指定

- ・平成26年に一般社団法人に移行
- ・平成28年都市再生推進法人に指定

【活動内容】

- ・副都心エリアの環境整備（複合用途の高度集積の誘導、交通体系、エネルギーネットワーク検討等）
- ・にぎわい形成・イベントの実施（中央公園・公開空地・道路空間（4号街路）の利活用等） 等

西新宿一丁目商店街地区まちづくり協議会

【メンバー】

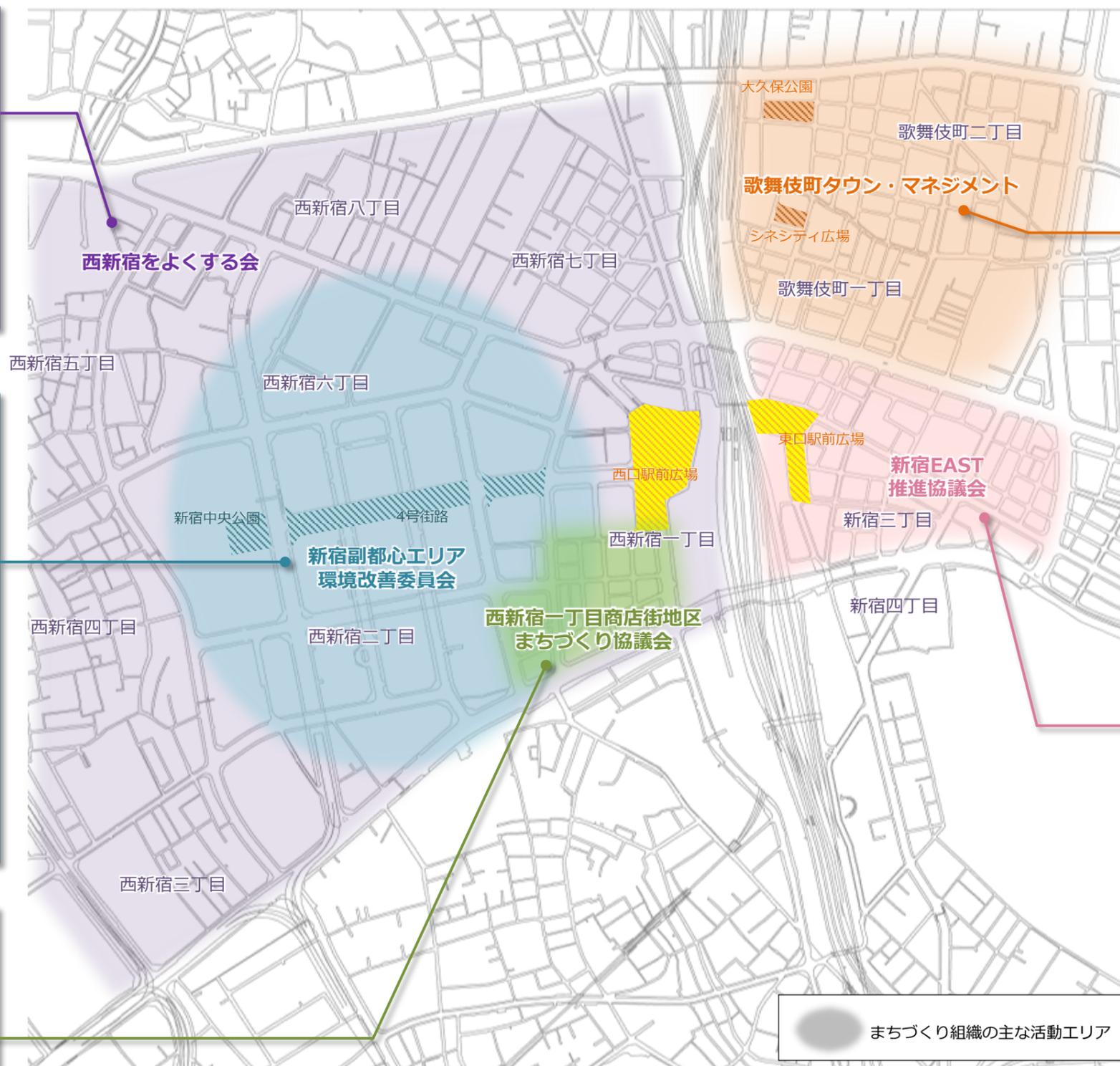
西新宿一丁目商店街地区の住民・権利者等

【経緯】

・まちの将来像の共有等を目的に平成27年に設立

【活動内容】

- ・まちの将来像の共有、まちづくりルール等の検討等



歌舞伎町タウン・マネジメント

【メンバー】

商店街振興組合、町会、事業者、アドバイザー、区等

【経緯】

・歌舞伎町全体で「歌舞伎町ルネッサンス（＝歌舞伎町を誰もが安心して楽しめるまちに再生する）」を推進するため平成20年に設立

【活動内容】

- ・情報発信事業（ホームページ等による歌舞伎町のイベントやお店、エリマネ活動の情報発信等）
- ・安全・安心事業（シネシティ広場の清掃活動、客引き防止パトロールへの協力等）
- ・地域活性化事業（シネシティ広場や大久保公園などでのイベント開催・新たな文化の創造・発信と賑わいづくり）
- ・まちづくり事業（歌舞伎町まちづくり誘導方針に則ったまちづくりの検討）

新宿EAST推進協議会

【メンバー】

商店街振興組合等

【経緯】

・「東口まちづくり構想」の検討推進、実現、運営することを目的に平成23年に創立

【活動内容】

- ・建替え促進に向けた地区計画の検討
- ・附置義務駐車場・駐輪場の地域ルール検討
- ・まちを育てる活動
- ・荷さばき集約化に向けた社会実験の協力 等

● まちづくり組織の主な活動エリア

本資料で使用されている地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（29都市基交第301号）して作成したものである。無断複製を禁じる。
（承認番号）29都市基街都第86号、平成29年6月27日