

# 第5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

### ～ 目 次 ～

1. まちの成立ち
2. 土地利用・床面積
3. 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. みどり
16. エネルギー
17. 防災
18. 新宿駅周辺地域のまちづくり
19. (参考)エリアマネジメントによる公共的空間の管理



・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町・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)



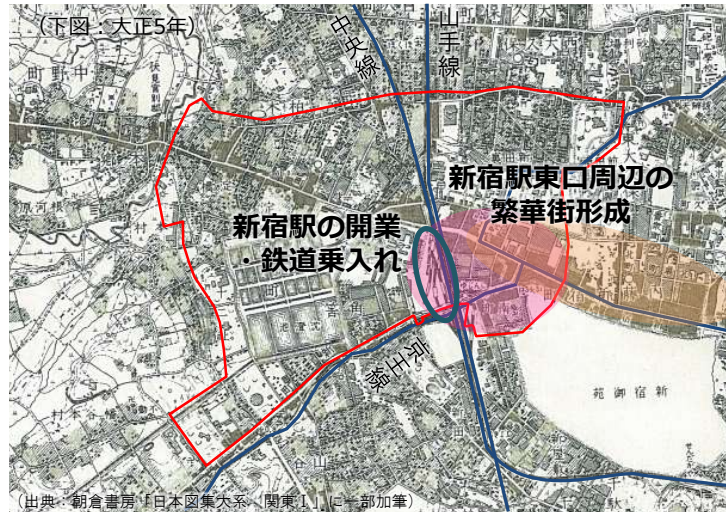
(資料提供：新宿歴史博物館)

## 明治～昭和前期

- 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
- 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)



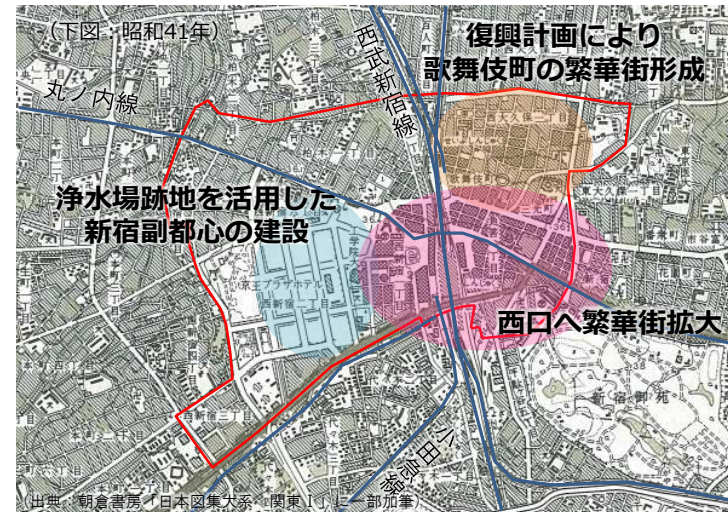
(資料提供：新宿歴史博物館)

## 戦後～昭和中後期

- 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 西口バスターミナル完成
- 1958 副都心指定
- 1964 東口広場完成
- 1966 西口立体広場完成
- 1971 京王プラザホテル開業
- 1991 東京都庁移転

### 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)



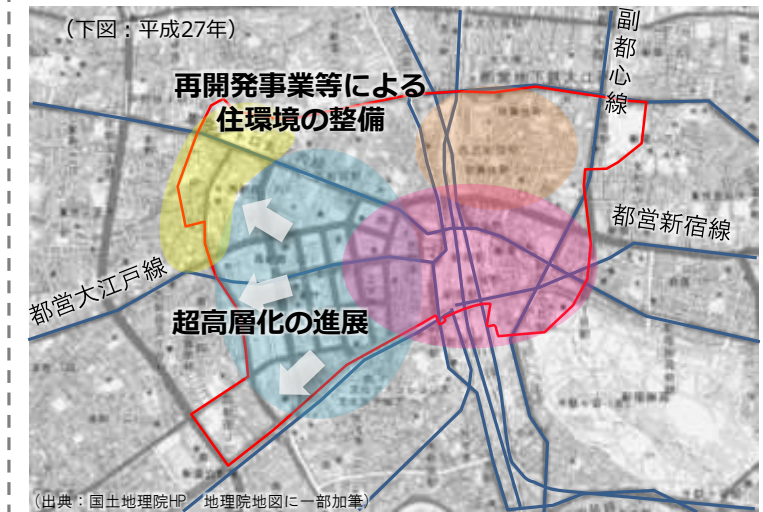
(資料提供：新宿歴史博物館)

## 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性強化により、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
- ・明治から昭和前期にかけて、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～昭和前期

戦後～昭和中後期

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

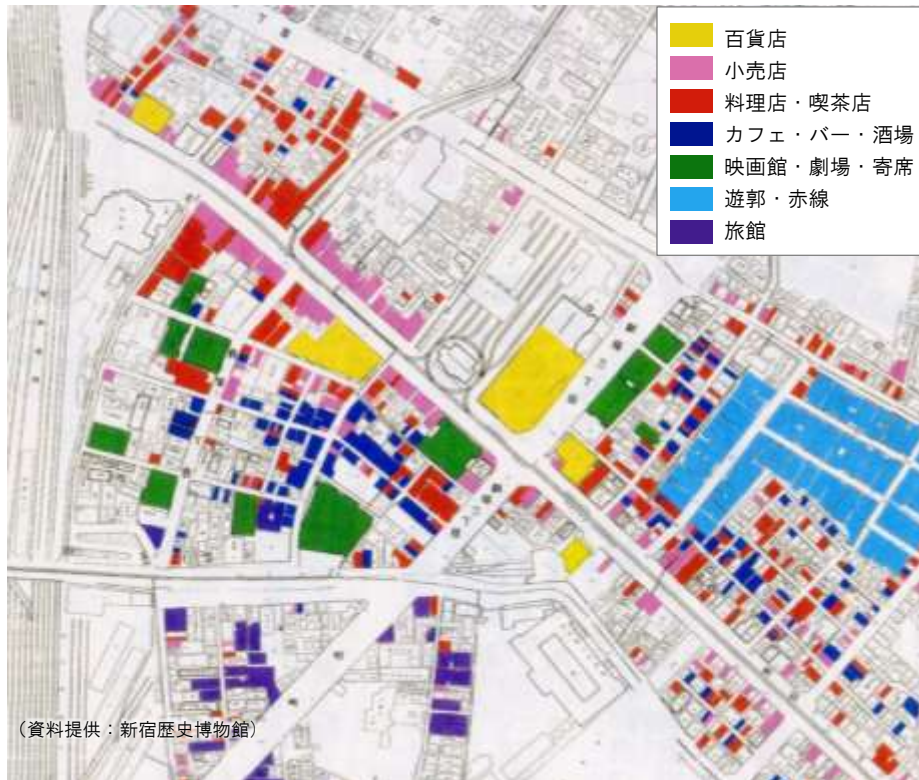
- ・明治期の講談・落語、昭和前期の映画・演劇等、時代ごとに市民の娯楽の中心であった施設が集積し、新たな文化を発信してきた
- ・文学者が集まった書店、家族連れで賑わったデパート、当時の新たな食文化を支えた食堂や店舗、カフェ等、昭和前期当時に目新しい衣食住文化を新宿から発信してきた

### 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



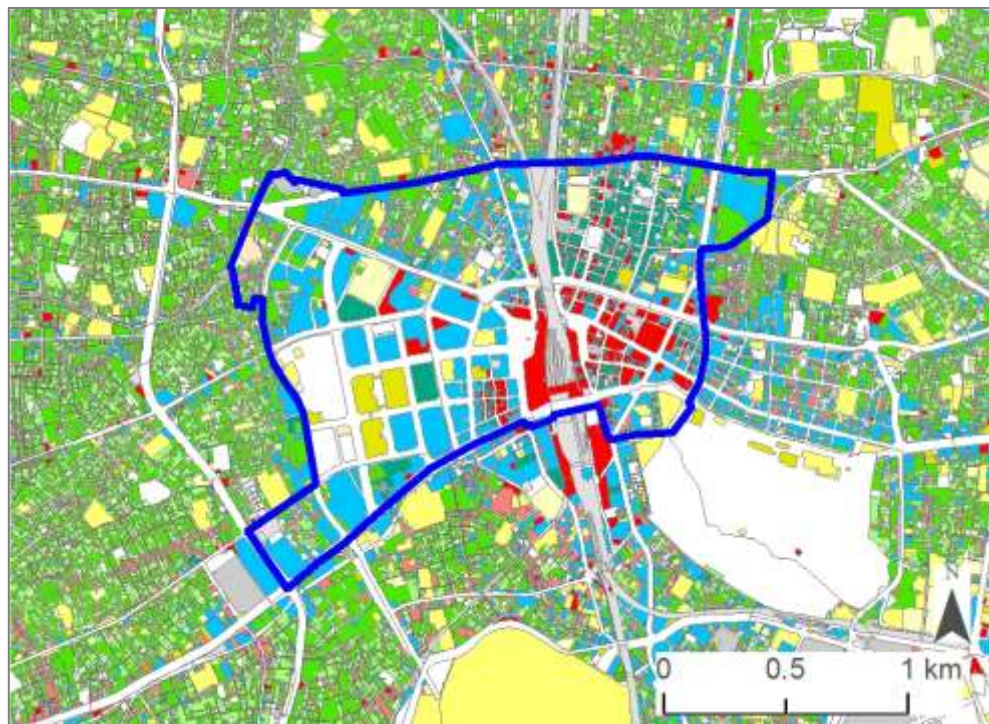
▲西新宿超高層ビル地区におけるイベント開催

# 【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

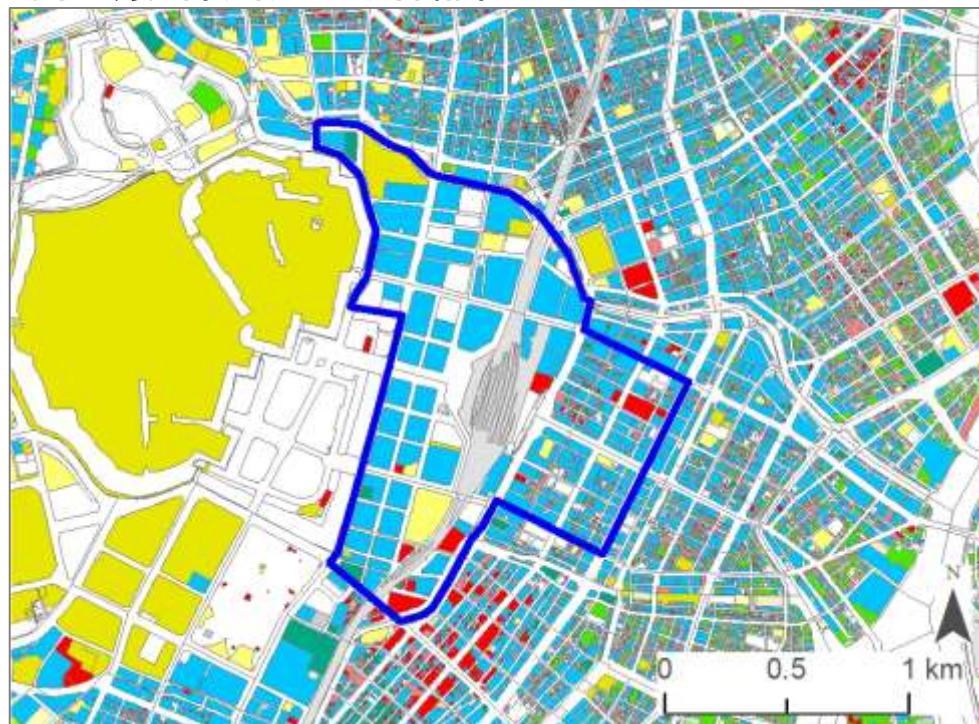
## ■新宿駅周辺地域

（特定都市再生緊急整備地域の範囲）



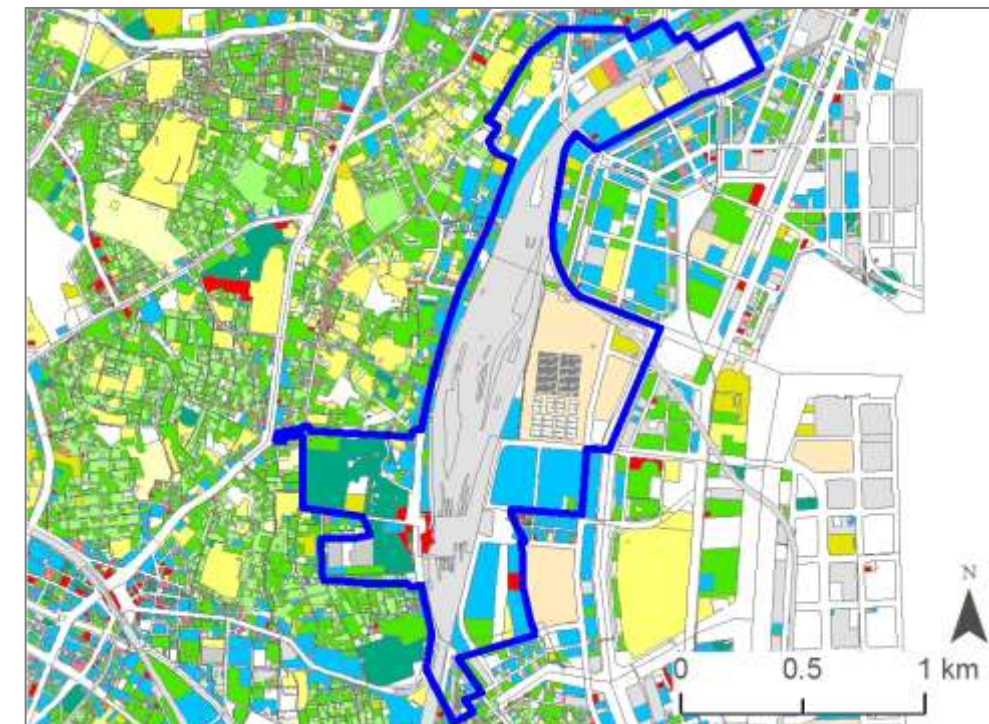
## ■東京駅周辺地域

（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）



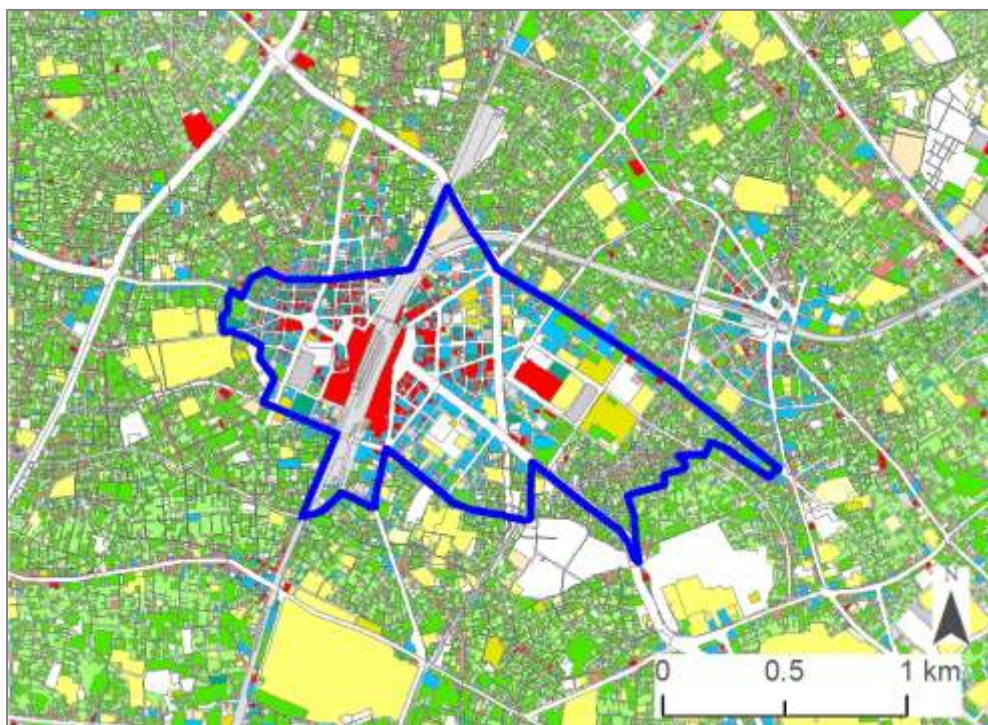
## ■品川駅周辺地域

（特定都市再生緊急整備地域の範囲）



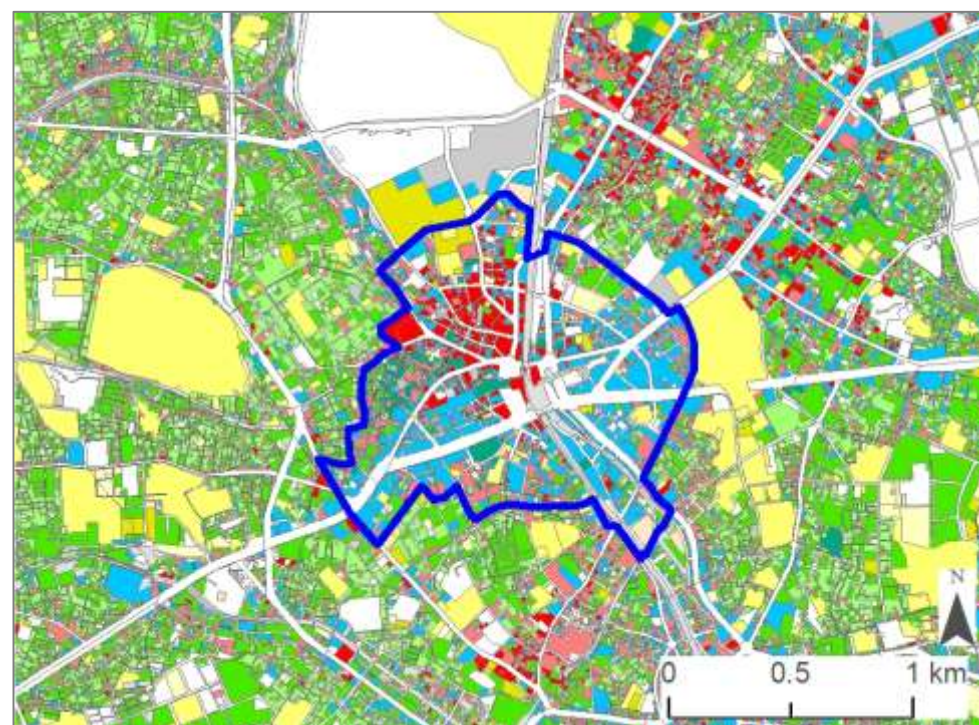
## ■池袋駅周辺地域

（特定都市再生緊急整備地域の範囲）



## ■渋谷駅周辺地域

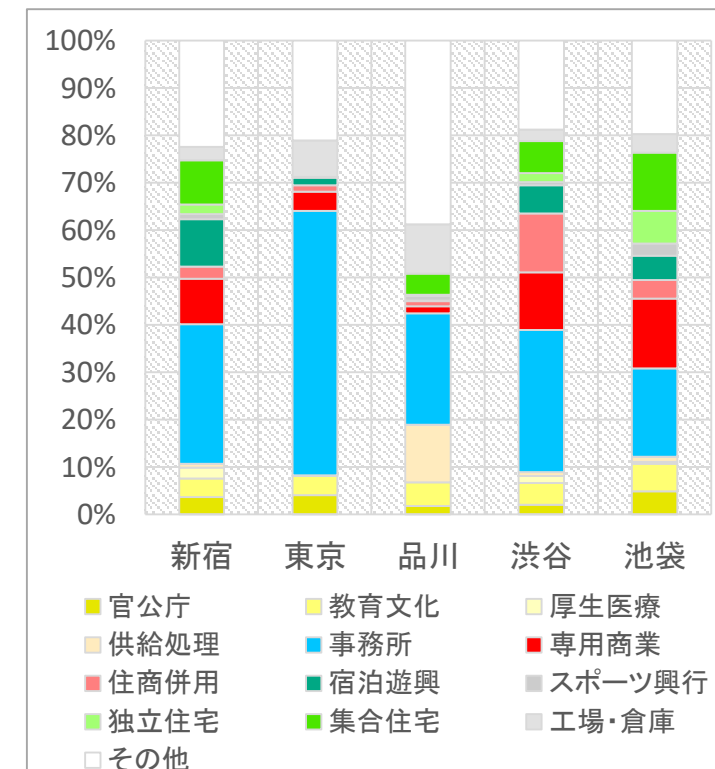
（特定都市再生緊急整備地域の範囲）



### 【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

## ■地域別 土地利用割合（平成23年）

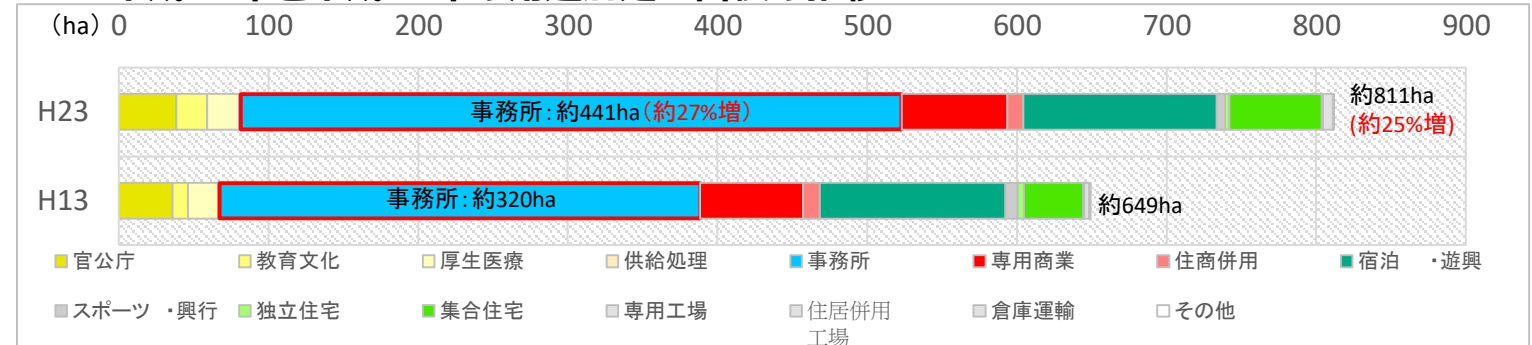


※平成23年度都市計画基礎調査を基に作成

※「その他」は、公園・道路・水面・河川等を含む

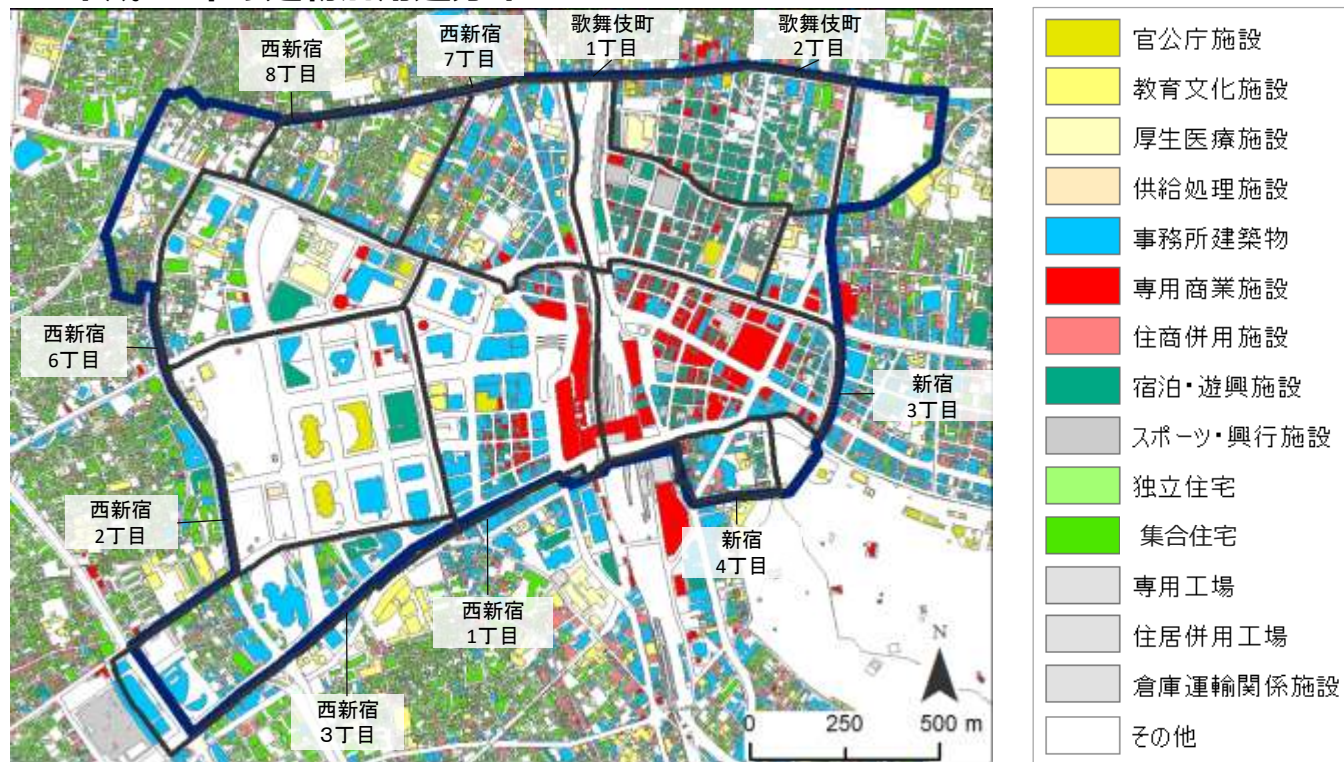
- ・建物延べ面積は全体で平成13年から平成23年の間に約25%増加している
- ・事務用途の建物延べ面積は約27%増加している
- ・西新宿6,7,8丁目の建物延べ面積は約47%増加しており、建物延べ面積の増加率は他エリアと比較して最大である

■平成13年と平成23年の用途別延べ面積の推移

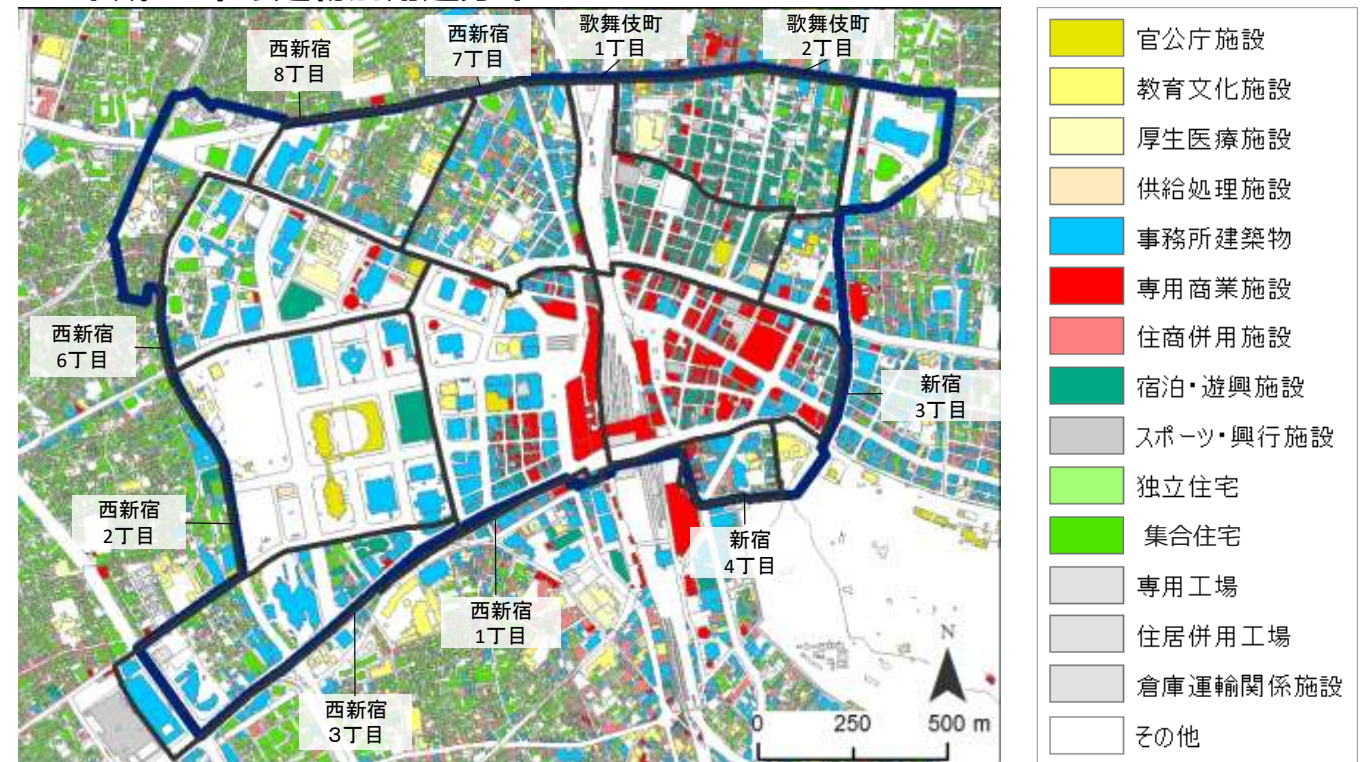


※建物延べ面積は、建物現況調査（区部）における建物投影面積に建物階数を乗じたもの

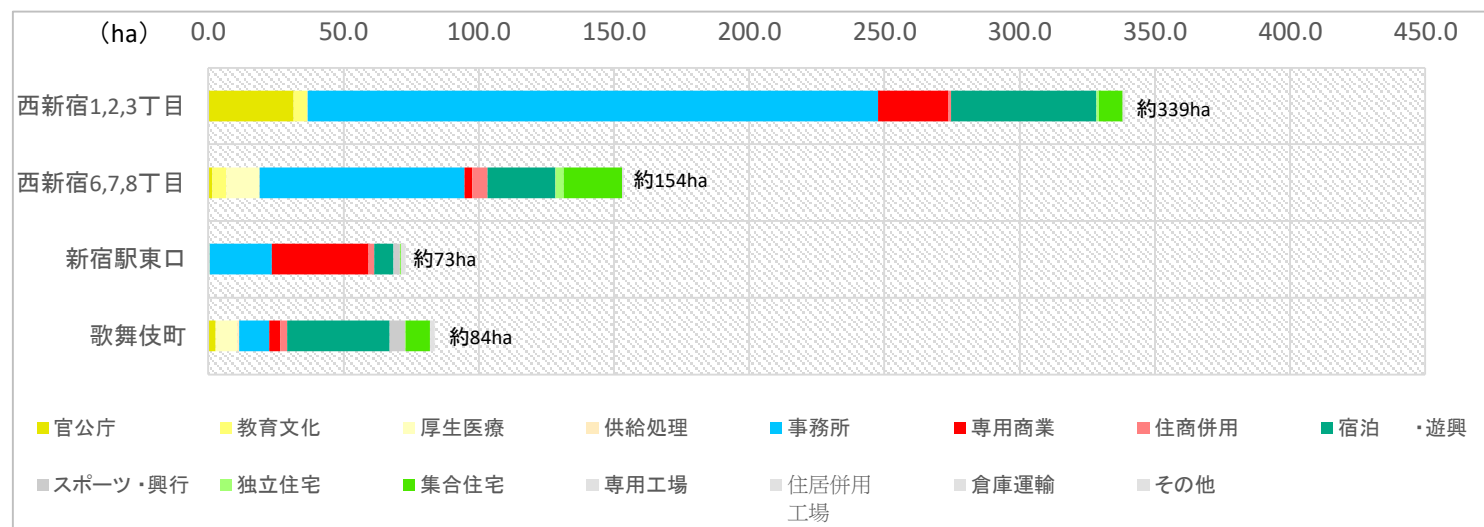
■平成13年の建物別用途分布



■平成23年の建物別用途分布

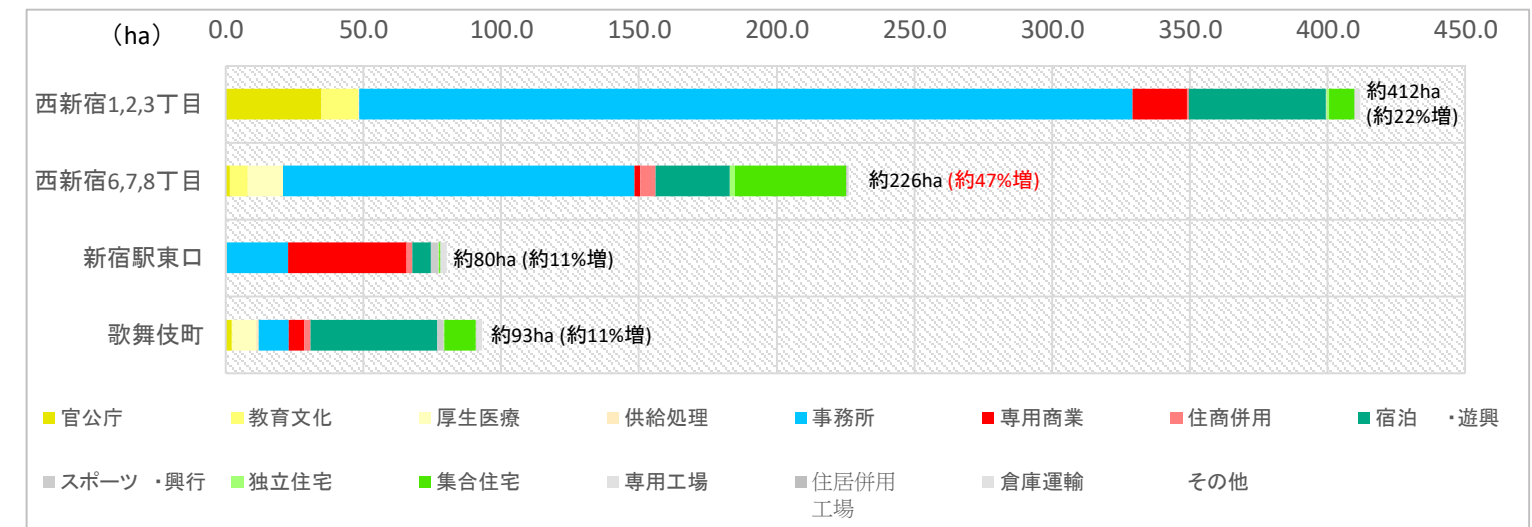


■平成13年の用途別延べ面積 エリア別内訳 (ha)



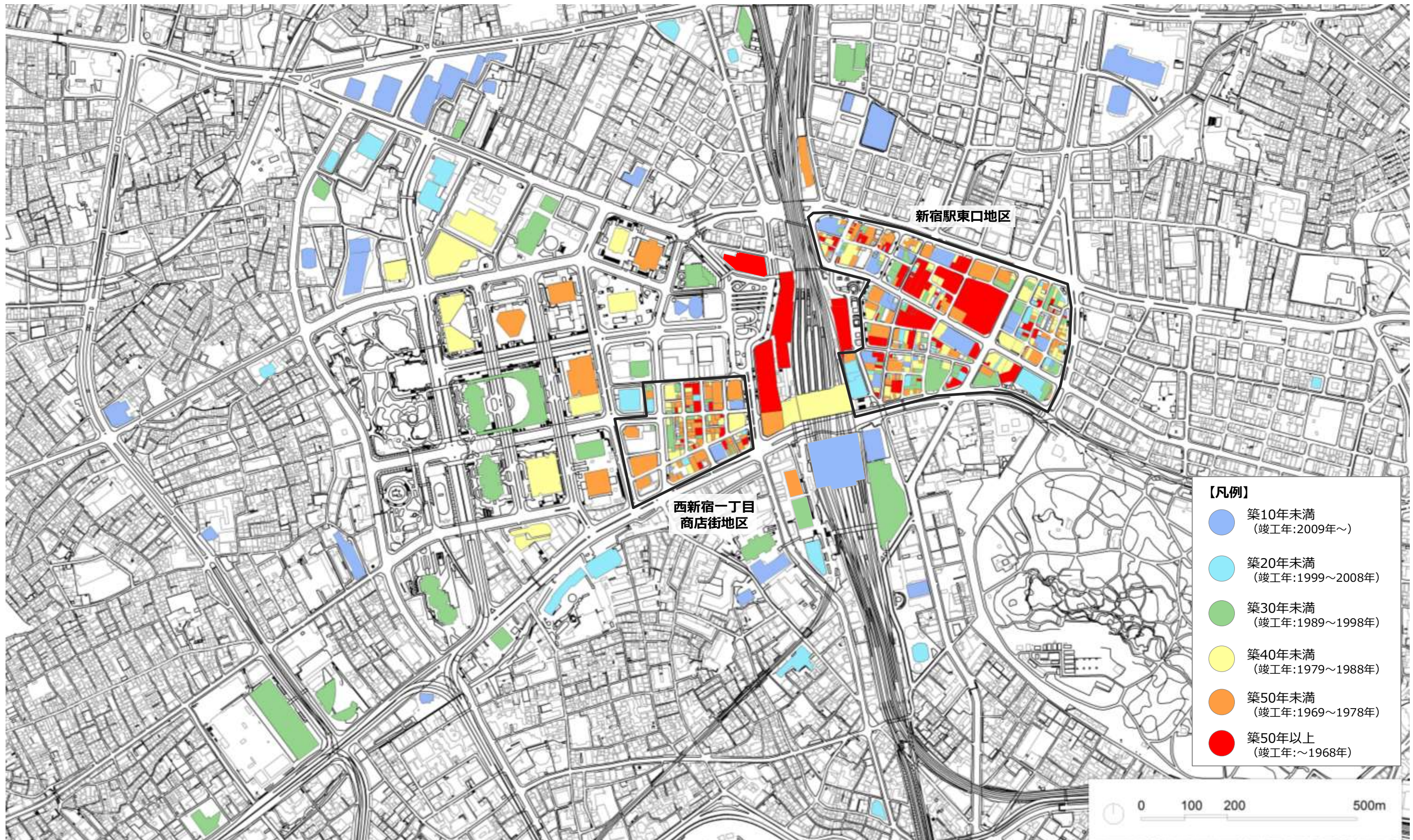
※建物延べ面積は、建物現況調査（区部）における建物投影面積に建物階数を乗じたもの  
 ※エリア内訳：「新宿駅東口=新宿3,4丁目」「歌舞伎町=歌舞伎町1,2丁目」

■平成23年の用途別延べ面積 エリア別内訳 (ha)

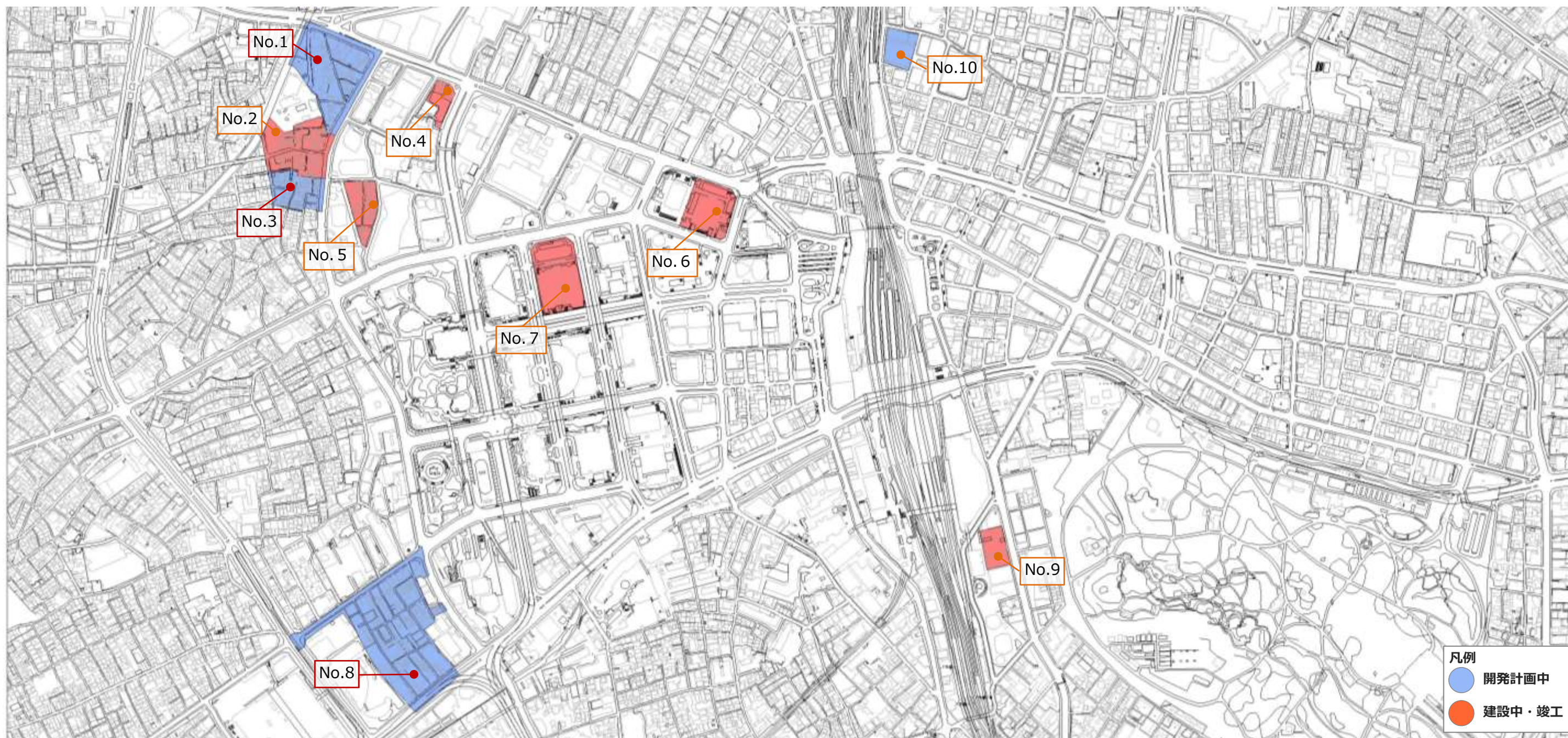


※建物延べ面積は、建物現況調査（区部）における建物投影面積に建物階数を乗じたもの  
 ※エリア内訳：「新宿駅東口=新宿3,4丁目」「歌舞伎町=歌舞伎町1,2丁目」

■ 「新宿駅周辺の大規模建築物」・「新宿駅東口地区の建築物」・「西新宿一丁目商店街地区の建築物」の築年数（2018年1月1日時点）



※ 「新宿駅周辺の大規模建築物」の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	No.10
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	（仮称）損保ジャパン日本興亜 新美術館計画	新宿住友ビル改修計画	西新宿三丁目西地区 第一種市街地再開発事業	千駄ヶ谷五丁目北地区 第一種市街地再開発事業	歌舞伎町一丁目地区
竣工予定年	2021年竣工予定	2017年10月竣工	2022年竣工予定	2020年3月竣工予定	2019年6月竣工予定	2020年1月竣工予定	2019年7月竣工予定	-	2019年8月竣工予定	2022年度竣工予定
敷地面積	約12,280㎡	約9,350㎡	約5,930㎡	約3,386㎡	約5,600㎡	約940㎡	-	-	-	約4,600㎡
延床面積	約144,640㎡	約103,902㎡（A1地区）	約57,500㎡	約39,460㎡	約62,000㎡	約3,970㎡	-	-	約43,900㎡	約85,800㎡
高さ	約160m(A地区),約147m(B地区)	約200m（A1地区）	約160m	約130m	約160m	-	-	-	約90m	約225m
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	地上40階、地下5階
主要用途	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、飲食店	アトリウム広場	-	事務所、店舗、公益施設、駐車 場等	宿泊施設、エンターテインメント 施設、店舗、駐車場等

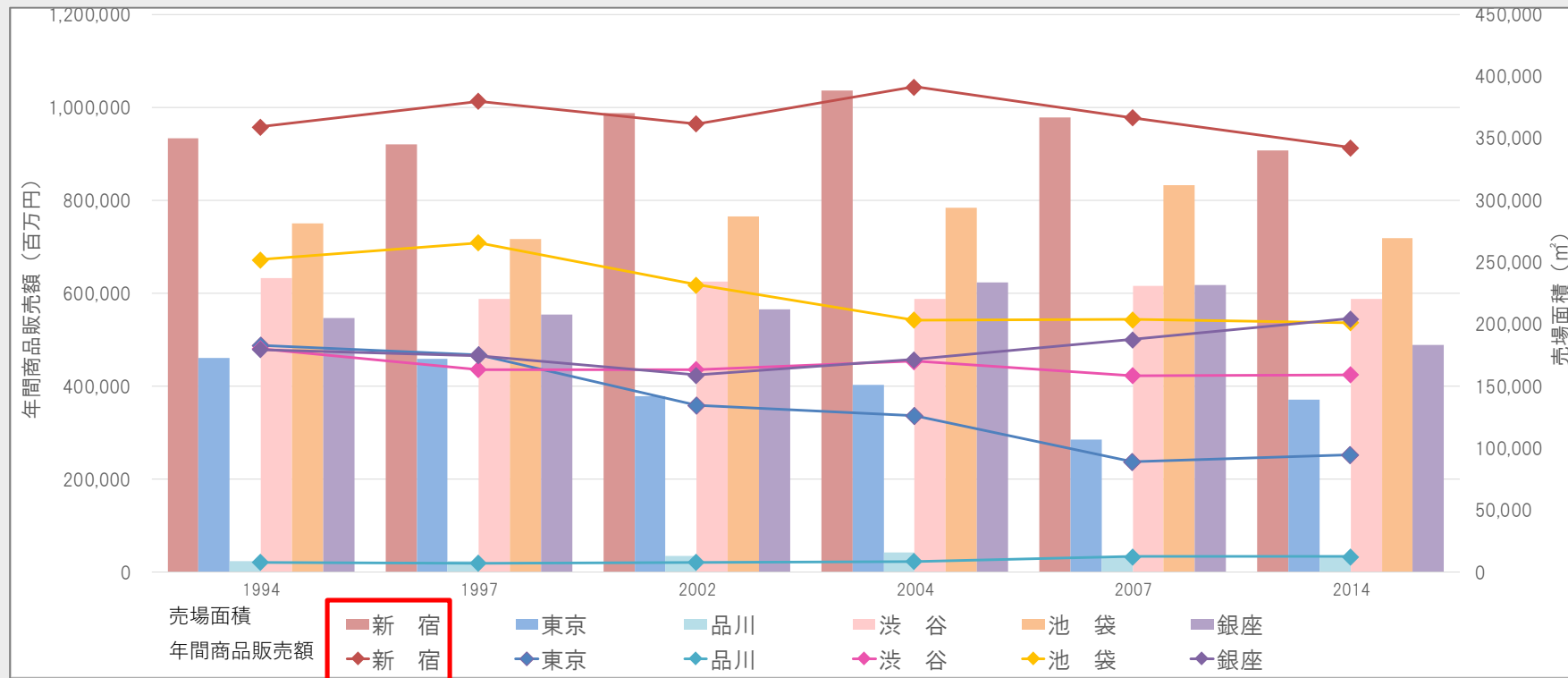
※都市開発諸制度を活用した開発計画若しくは市街地再開発準備組合が設立した開発計画を記載



# 【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

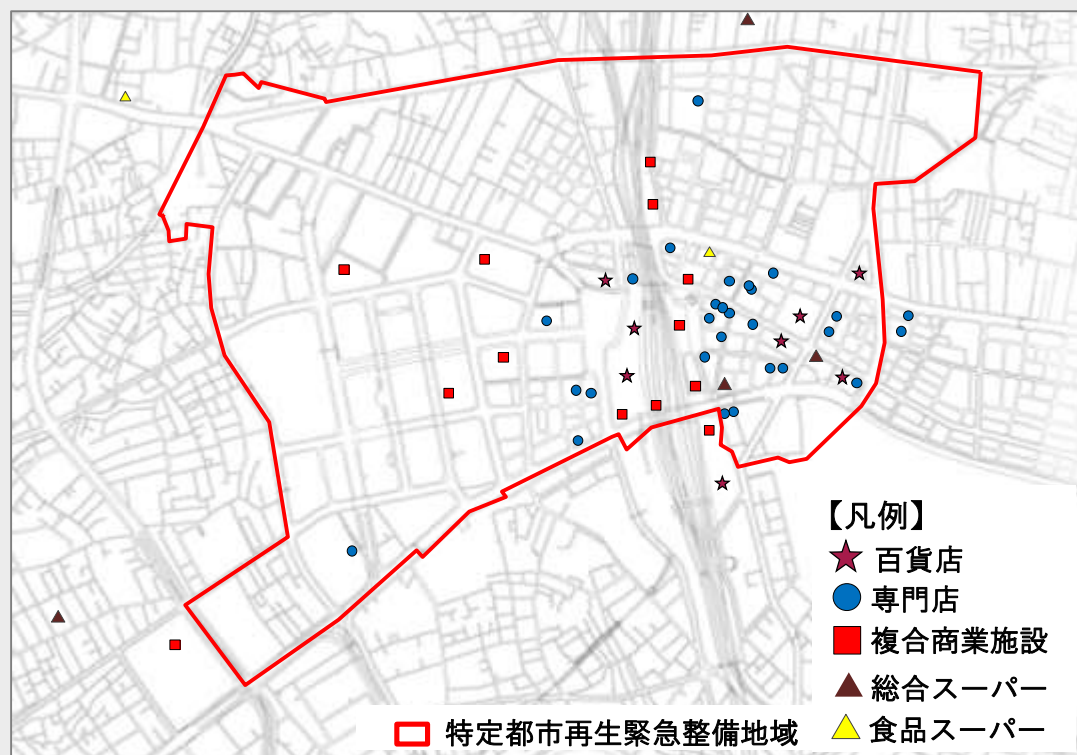
## ■ 年間商品販売額及び売場面積（2014年次）

	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



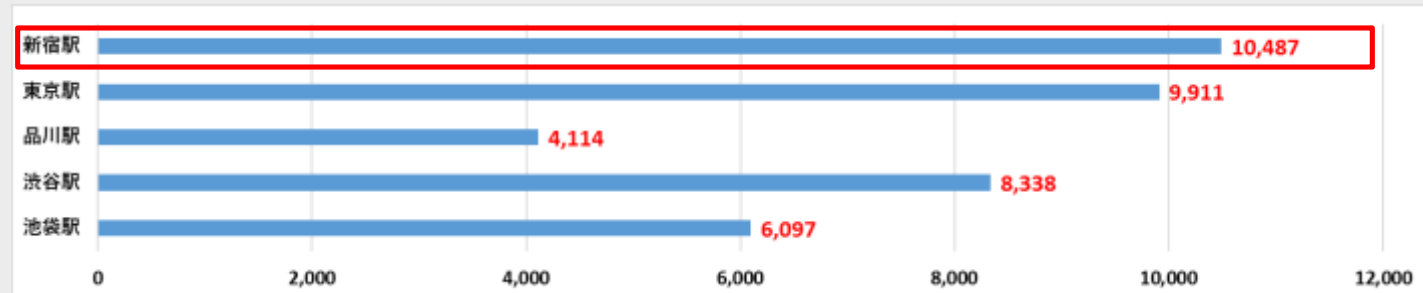
## ■ 種別と店舗数

	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

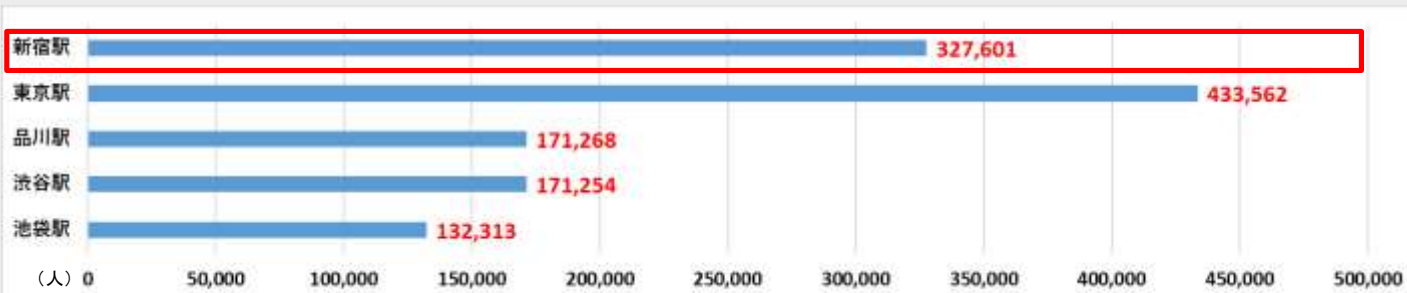
■事業所数



【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

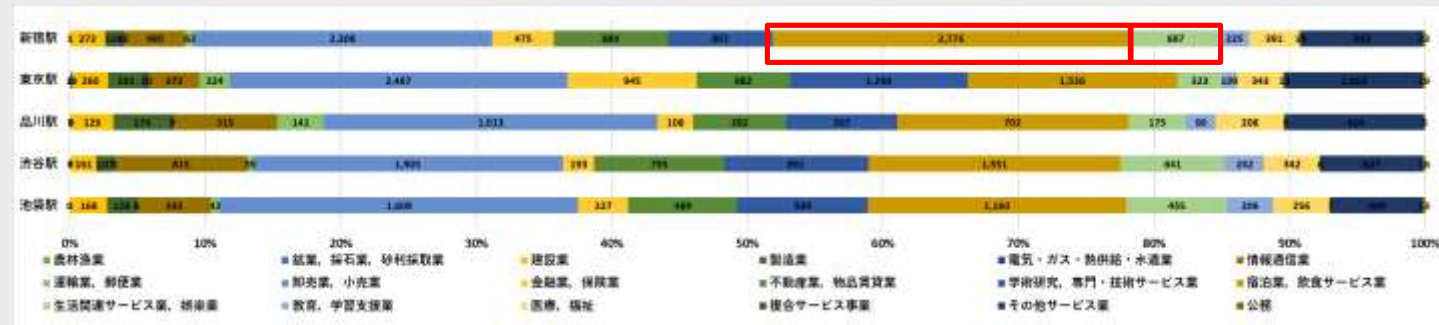
■従業者数



【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



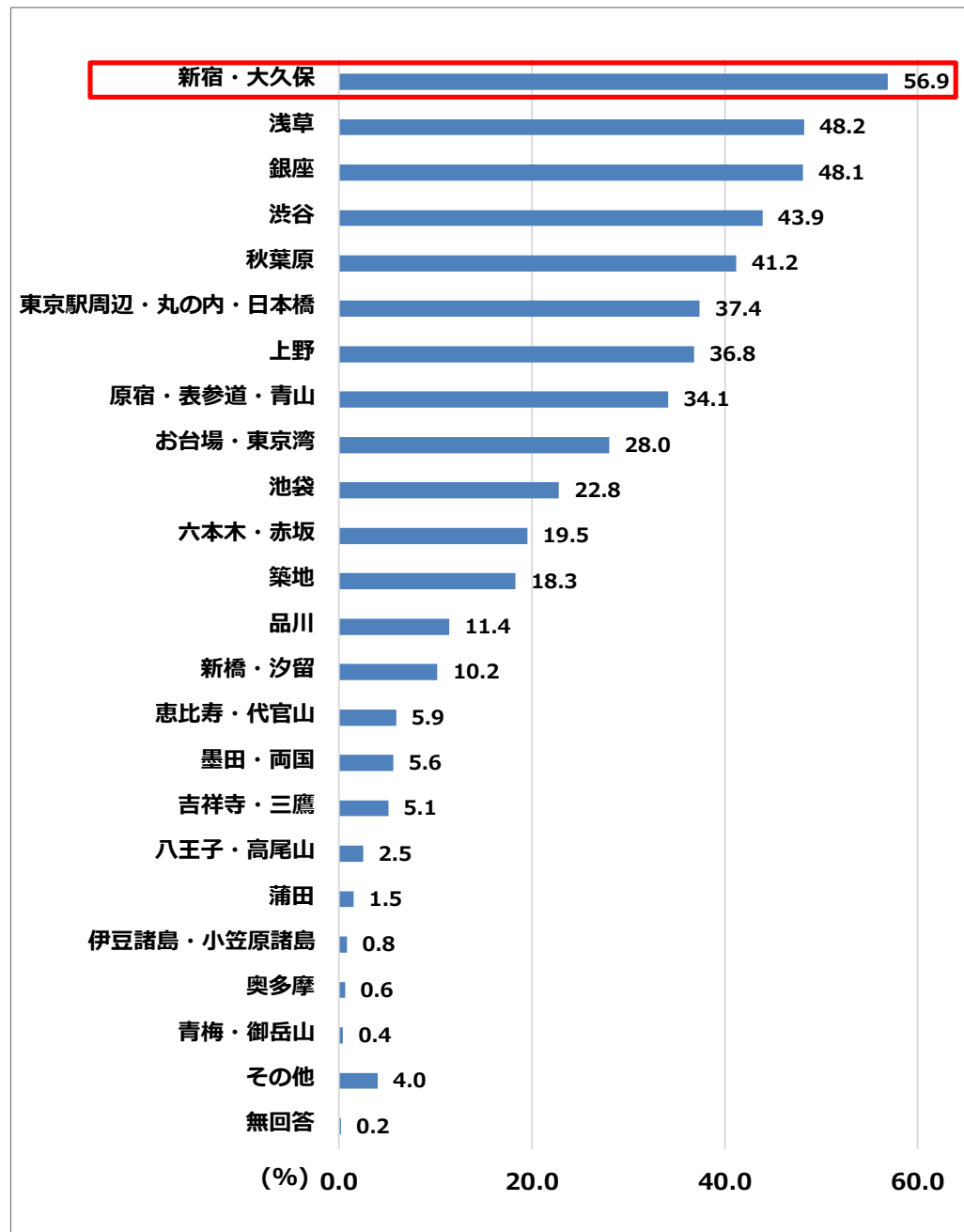
【凡例】★ 大規模オフィス

【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。

- ・外国人旅行者の約6割が新宿・大久保を訪問しており、その観光目的は買物や食事に加えて、高層ビルや近代的な街並み探索、ナイトライフなど多岐にわたっている
- ・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

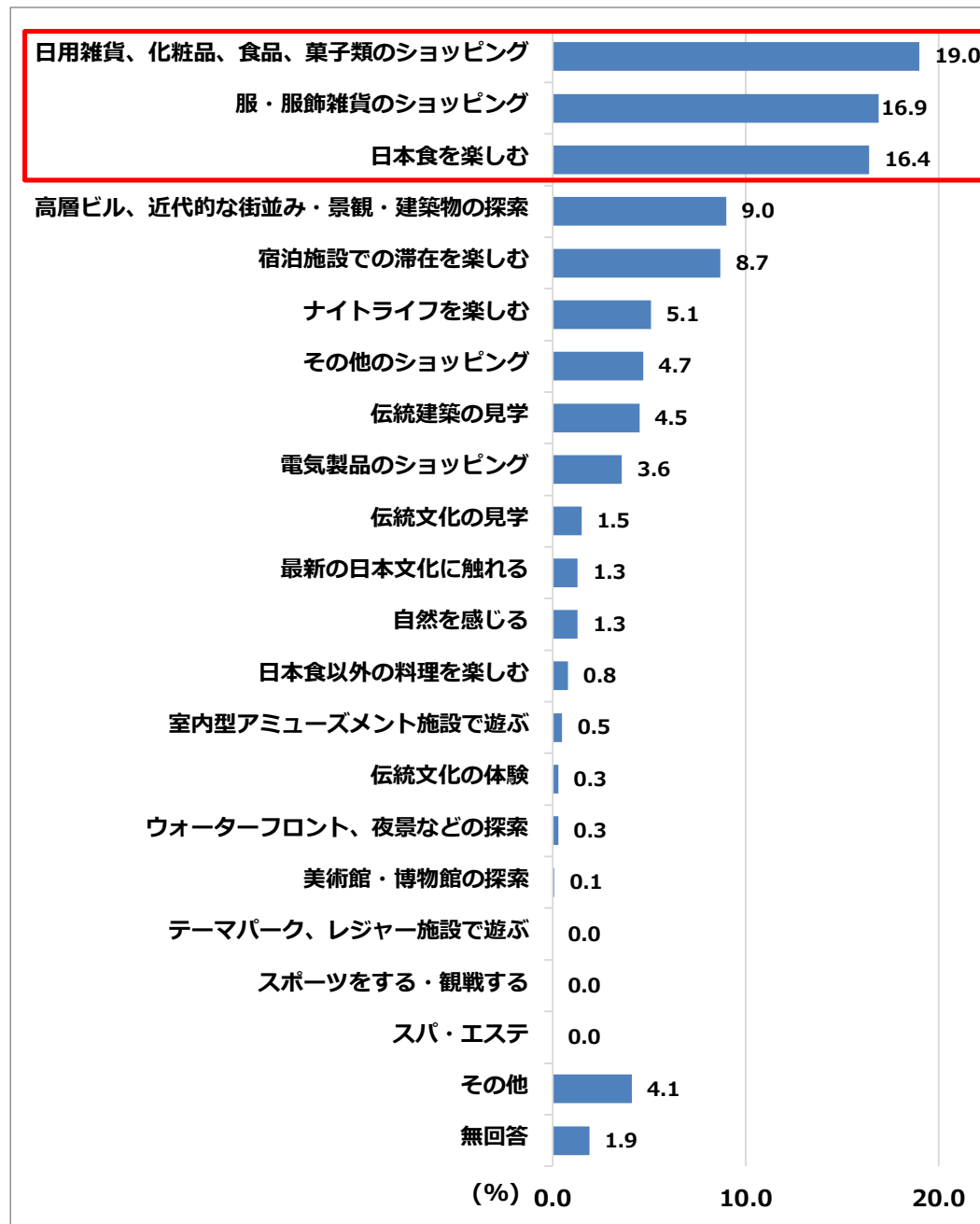
### ■外国人旅行者が訪問した場所（複数回答）



【出典】平成28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

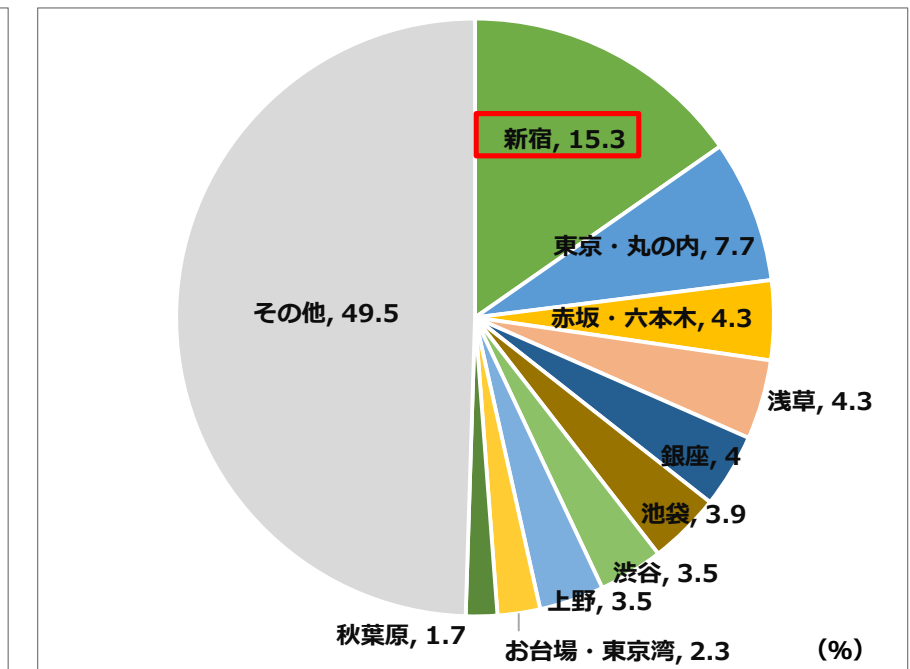
### ■外国人旅行者が訪問して一番満足した場所で行った行動（新宿・大久保）



【出典】H28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の観光目的は買物や食事で過半数を占めている
- ・その他、高層ビルや近代的な街並み探索、ナイトライフなど多岐にわたっている

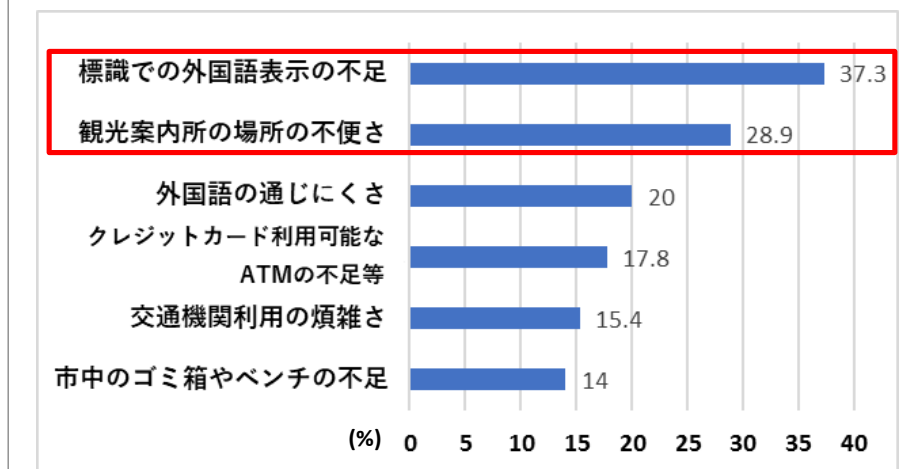
### ■外国人旅行者の宿泊先（複数回答）



【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)
<b>ホテル合計</b>	<b>28 (計10,099室)</b>	<b>16 (計3,197室)</b>	<b>7 (計6,602室)</b>	<b>11 (計2,117室)</b>	<b>20 (計4,403室)</b>
◆ サービスアパートメント	3	2	1	1	1
<b>総計</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>21</b>

- ・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tringス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

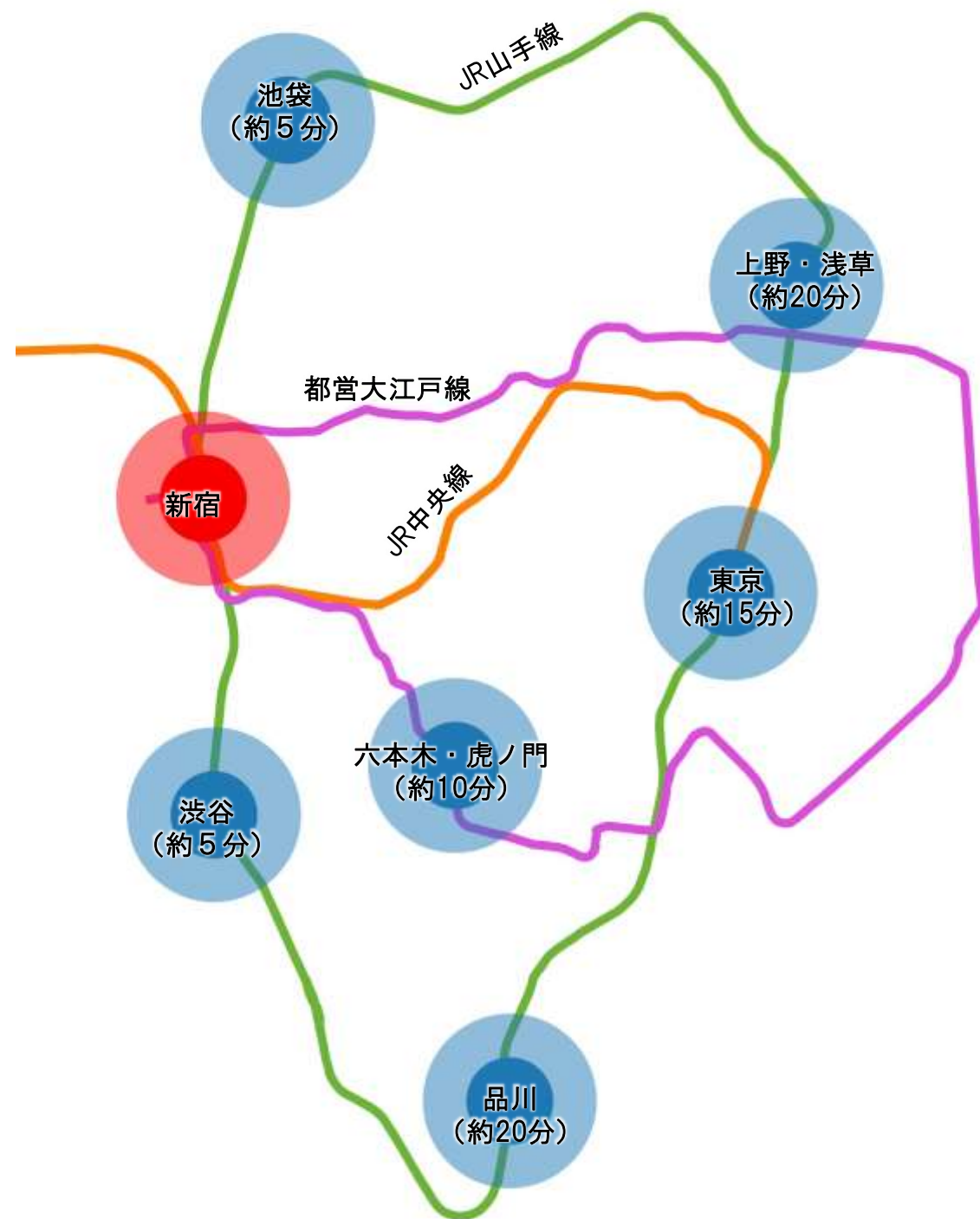
		新宿駅		東京駅		品川駅		渋谷駅		池袋駅																									
		<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降客数日本一のターミナル駅</li> <li>都内一の路線・駅が集積しており、首都圏各都市へのアクセス性に優れる。</li> <li>鉄道の利便性や首都高速中央環状線の全線開通を背景に<b>空港バスの運行は充実</b></li> <li>路線バスの利用者数は、渋谷に次いで多い。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏を結ぶJR各路線により、首都圏各都市へのアクセスに優れる。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>空港とのアクセス性が極めて高い。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>路線バスの利用者数は最多</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>																									
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																									
高速バス利便性	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	661便（224便）		857便（319便）		76便（2便）		49便（27便）		83便（41便）																									
		82	160	171	133	92	23	1	43	557	27	115	96	20	0	4	63	0	2	2	5	0	2	0	4	39	2	2	0	8	6	50	7	12	0
空港アクセス性	羽田空港行	鉄道	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	約25分	60便（バスタ58便+西口2便）	約30分	24便（八重洲北口17便+丸の内北口7便）	-	0便	約35分	25便（マクシティ・西口12便+マクシティ13便）	約35分	26便（西口25便+東口1便）																							
	成田空港行	鉄道	約65分（京成利用）	乗換なし（NEX利用）	約50分（NEX利用）	乗換なし（NEX利用）	約60分（NEX利用）	乗換なし（NEX利用）	約70分（NEX利用）	乗換なし（NEX利用）	約55分（京成利用）	乗換なし（NEX利用）																							
		バス	約85分	42便（西口・バスタ41便+バスタ1便）	約60分	137便（丸の内北口5便+八重洲北口16便+八重洲南口62便+八重洲口前54便）	約105分	3便（品川駅港南口）	約90分	18便（マクシティ）	約120分	1便（西口）																							
(参考)高速バス+空港アクセスバス発車台数合計		763便		1,013便		79便		92便		110便																									
路線バス	路線バス本数（本/日）	2,019		646		*		3,550		629																									
	系統数	24		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

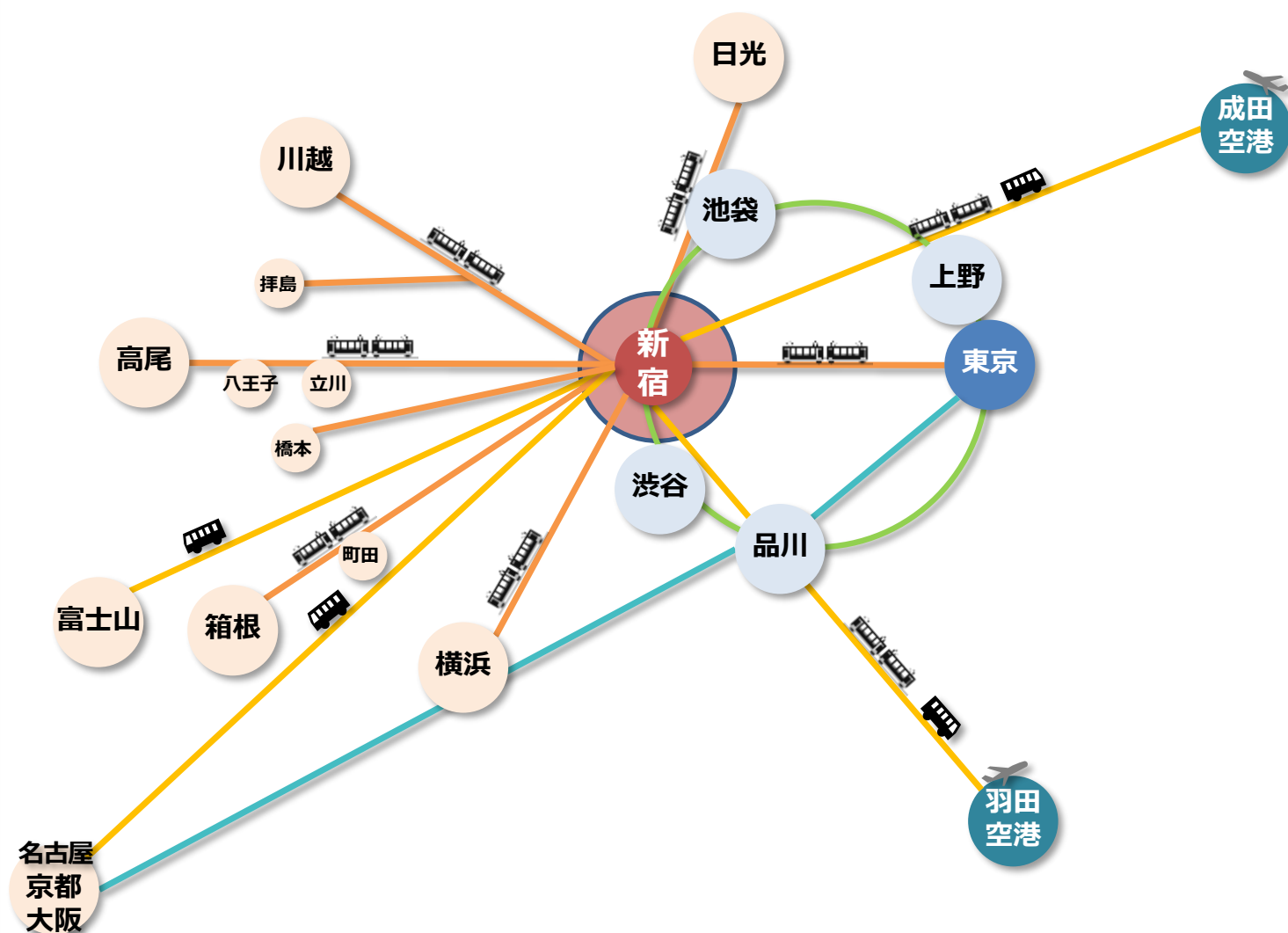


図 都心、国際空港、観光拠点など多方面と結節する新宿駅のイメージ

[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**
- 高速路線バスの停車場数 **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

地下歩道の整備

JR新宿ミライタワー

バスタ新宿(新宿南口交通ターミナル)

新宿区 渋谷区

----- 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!

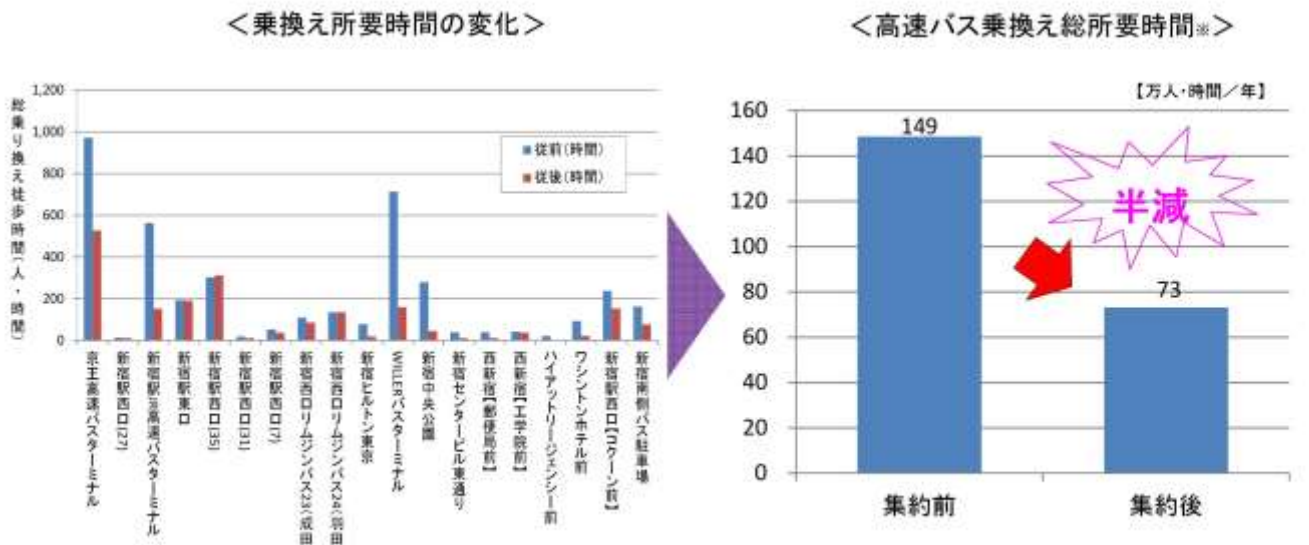
これまで新宿駅西口周辺に分散していた19箇所の“高速バス乗降場”が南口に集約され、利用者にもわかりやすく、利便性の高い施設が誕生します。

■ 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

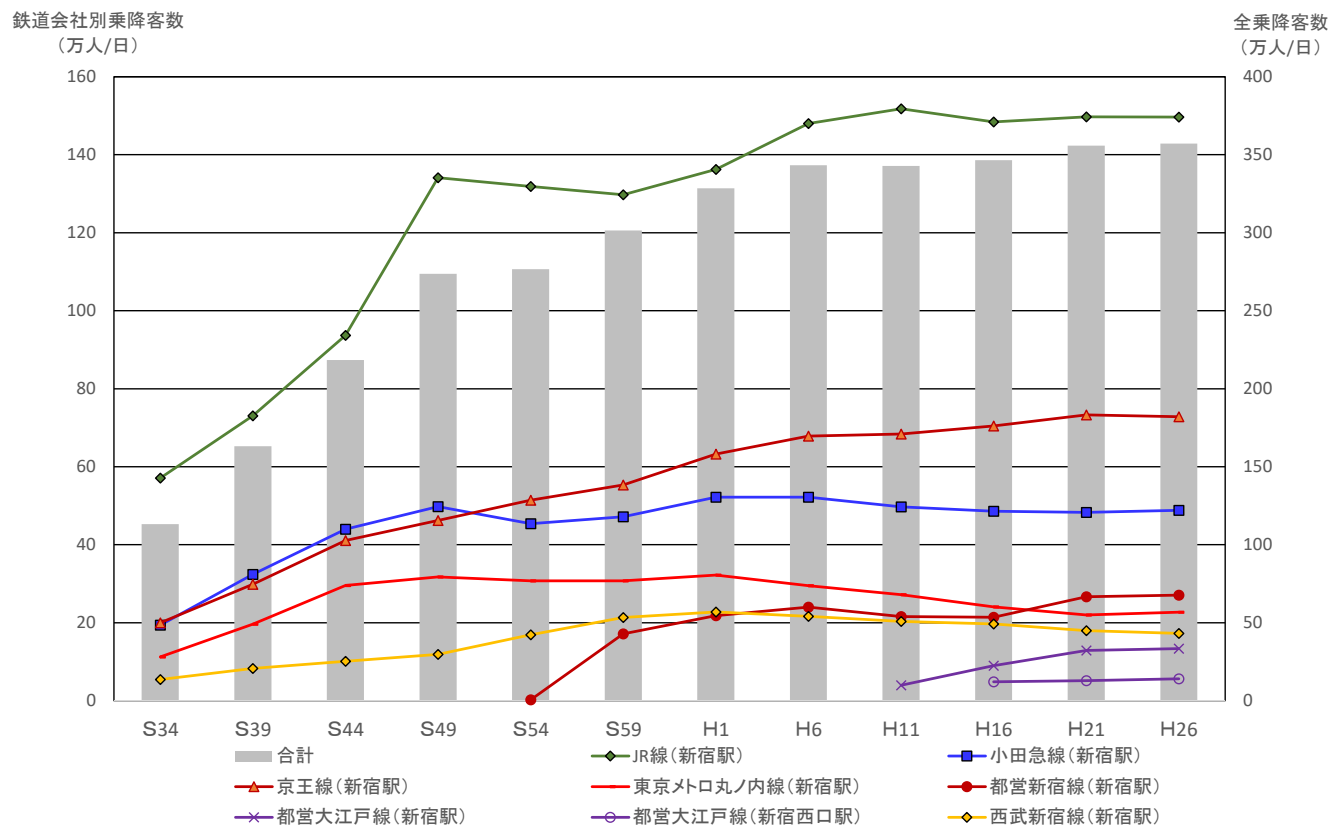


図 新宿駅、周辺駅の乗降客数の推移

[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



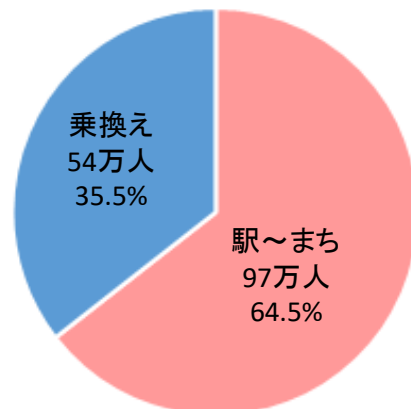
図 新宿駅周辺地域における鉄道駅の分布状況  
[出典: 新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン(平成28年3月・新宿区)]

○鉄道路線間の主な乗換流動

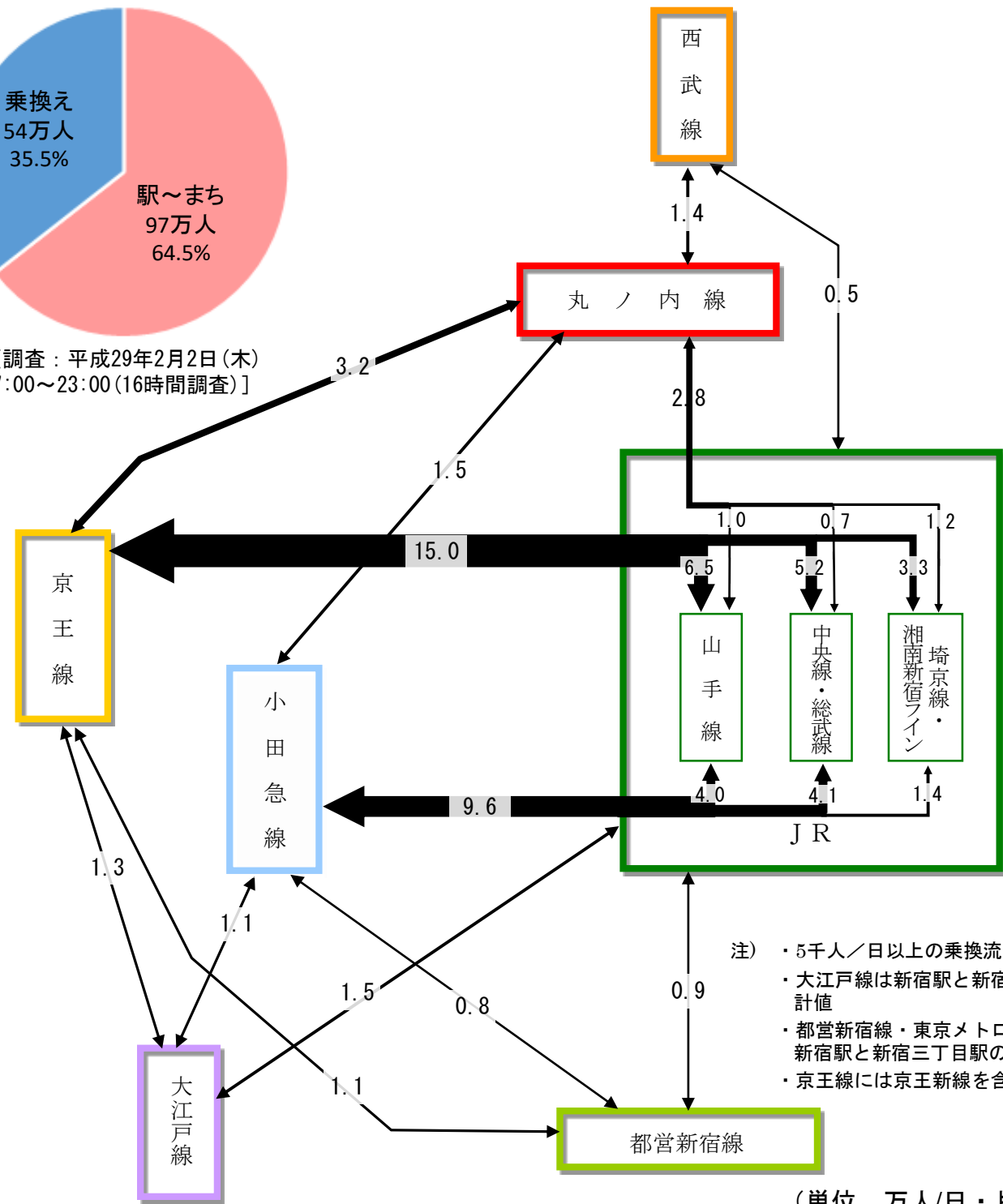
- ・新宿駅利用者の1/3が乗換え利用 (JR路線間の乗換を除く)

乗換	乗換人数(定期)
・JR線 ⇔ 京王線	15.0万人/日・片道
・JR線 ⇔ 小田急線	9.6万人/日・片道
・京王線 ⇔ 東京メトロ丸ノ内線	3.2万人/日・片道
・JR線 ⇔ 東京メトロ丸ノ内線	2.8万人/日・片道

＜乗換えと駅まちの割合＞



[調査: 平成29年2月2日(木) 7:00~23:00(16時間調査)]



注) ・5千人/日以上乗換流動のみ表示  
 ・大江戸線は新宿駅と新宿西口駅の合計値  
 ・都営新宿線・東京メトロ丸ノ内線は新宿駅と新宿三丁目駅の合計値  
 ・京王線には京王新線を含む

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)

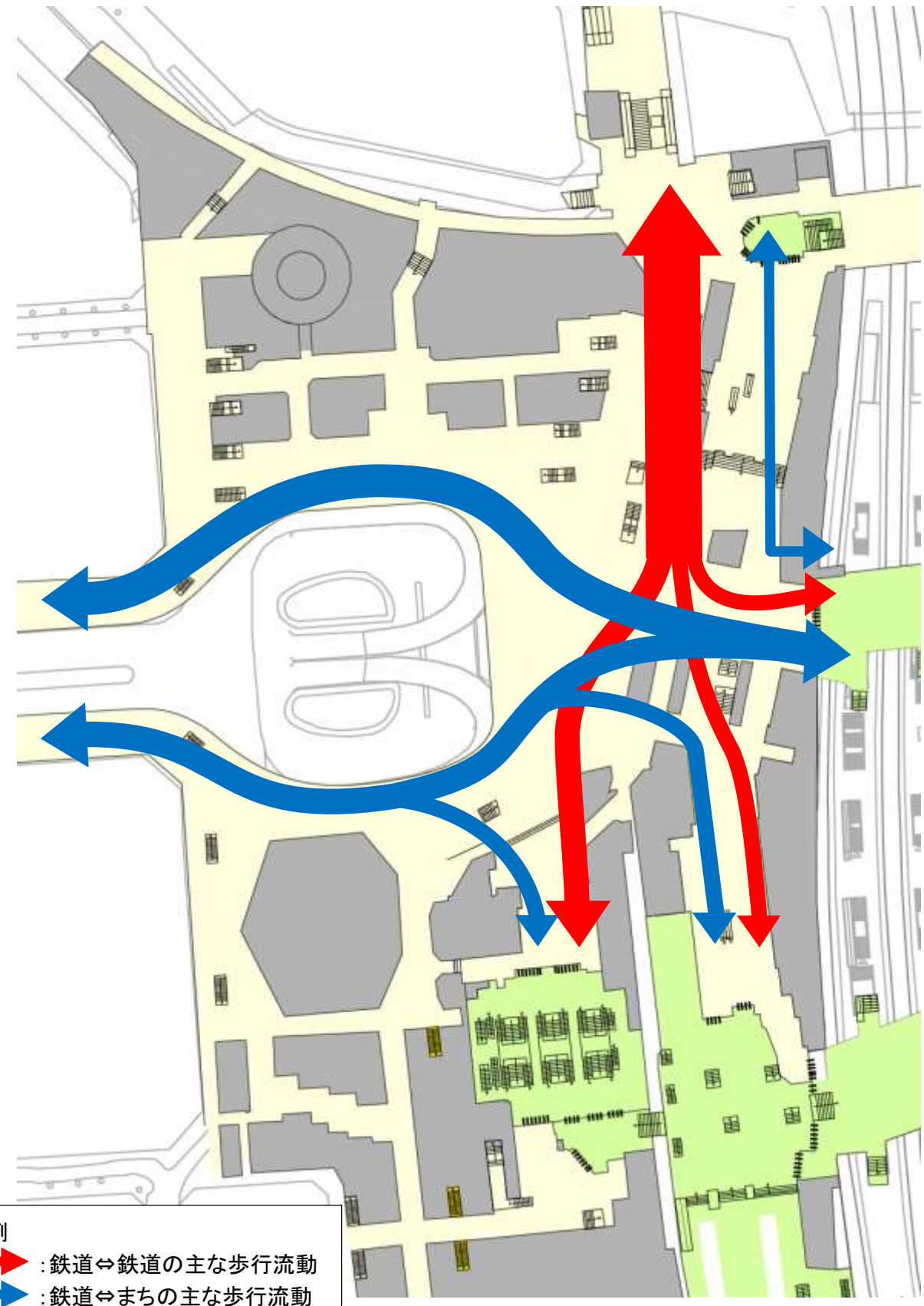
- <凡例>
- コンコース・通路
  - 2Fレベル
  - 地下広場レベル
  - プロムナードレベル
  - 新宿サブナードレベル
  - 改札内

[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⇄鉄道の主な歩行流動
  - ↔ : 鉄道⇄まちの主な歩行流動

○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
- : サブナードレベル
- : 改札内

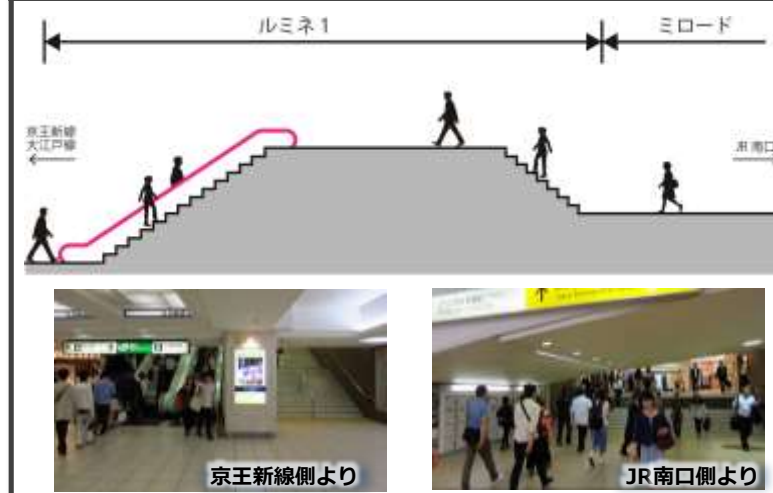


**丸ノ内線東口～JR東口**  
 現状：階段のみ  
 ⇒直近のバリアフリー設備を案内  
 (将来の大規模な改変等を見据え、引き続き検討)



**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

## &lt;区域&gt;



## &lt;写真&gt;



## &lt;広場機能&gt;



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

## &lt;区域&gt;



## &lt;写真&gt;



## &lt;広場機能&gt;



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

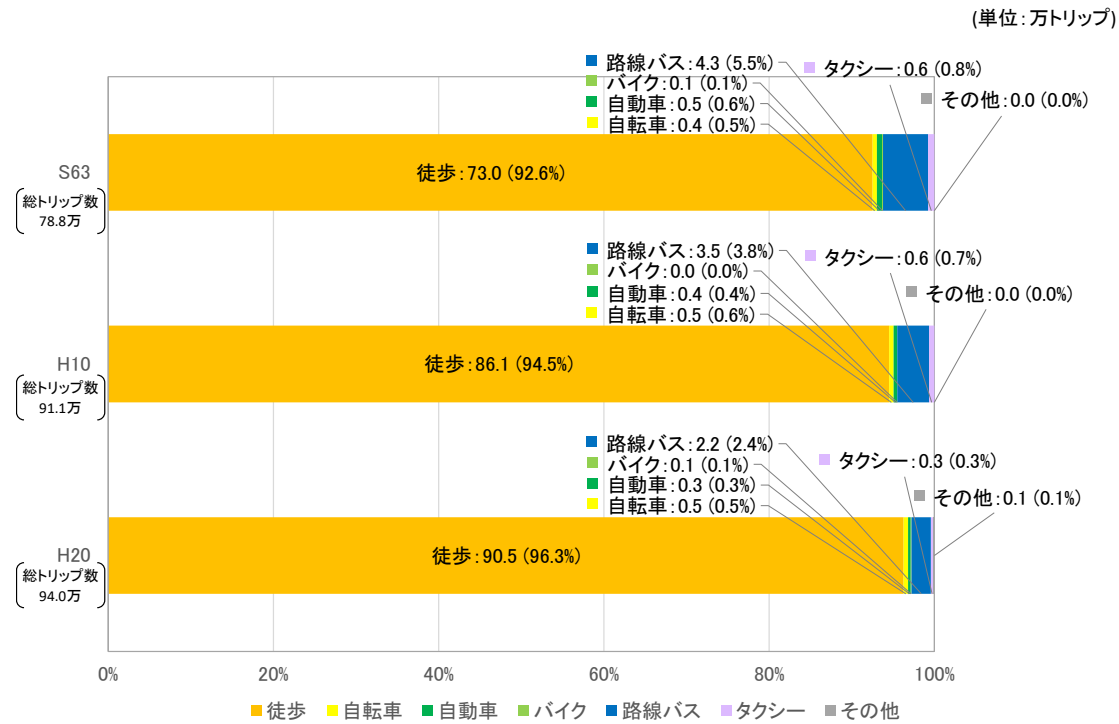


図 新宿駅の駅端末交通手段分担率の推移 [出典：東京都市圏パーソントリップ調査]

○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。

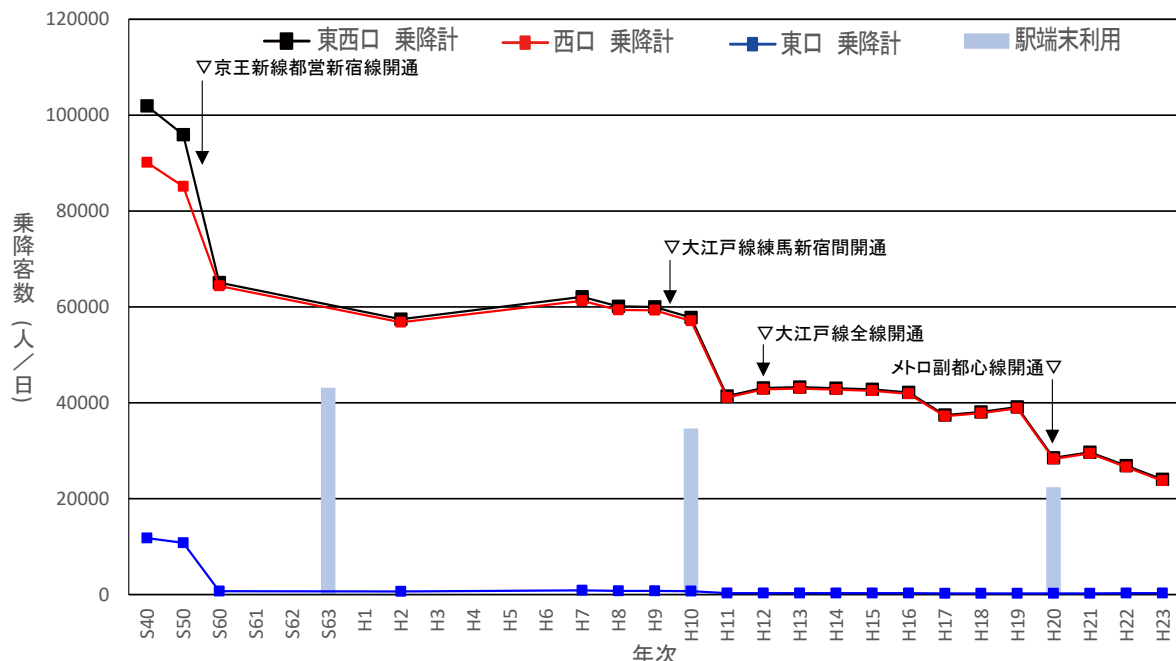


図 新宿駅路線バス乗降客数の推移と地下鉄開業年 [出典：都市交通年報・東京都市圏パーソントリップ調査]

○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

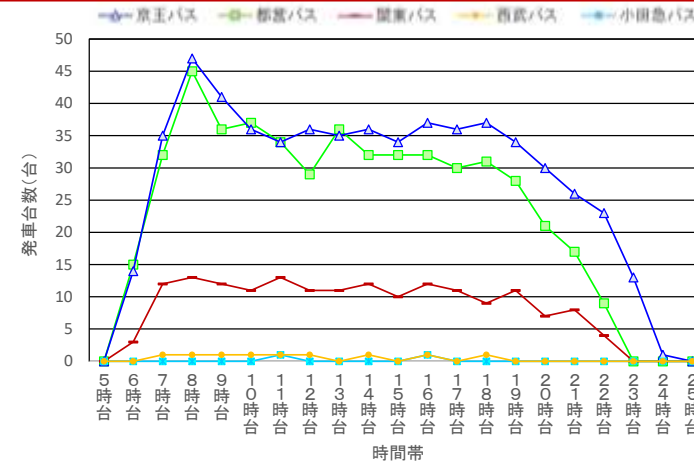
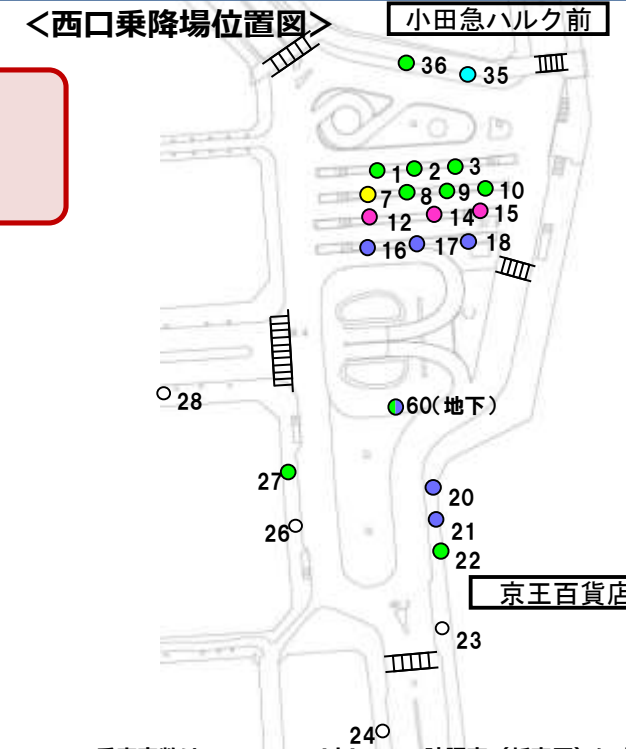


図 事業者別発車本数 [出典：各事業者HPの時刻表を基に作成]



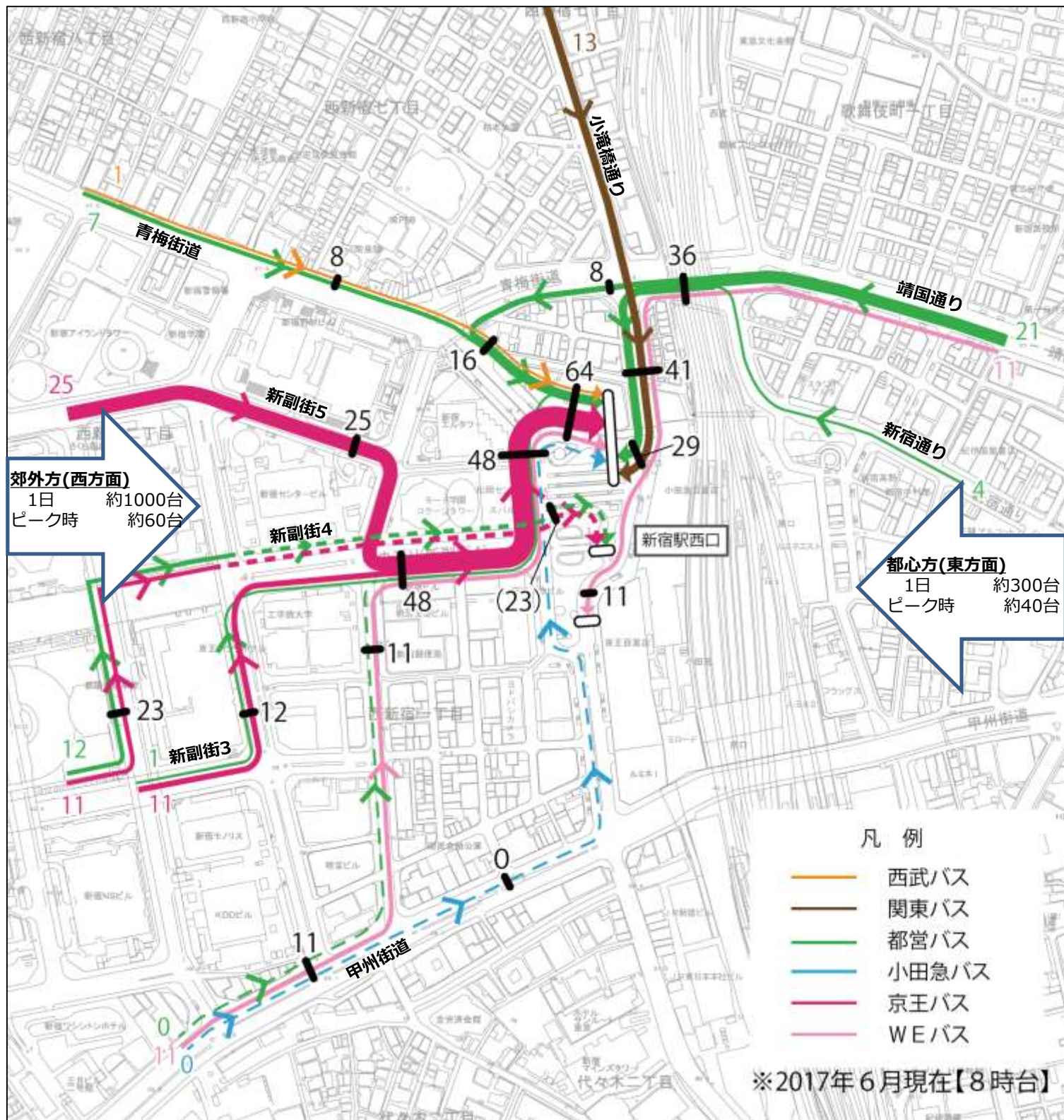
＜路線バス等運行概況（2017年6月現在）＞

のりば	事業者名	系統番号	行先	方面(通り)	路線バス発車台数		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)	3 (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		

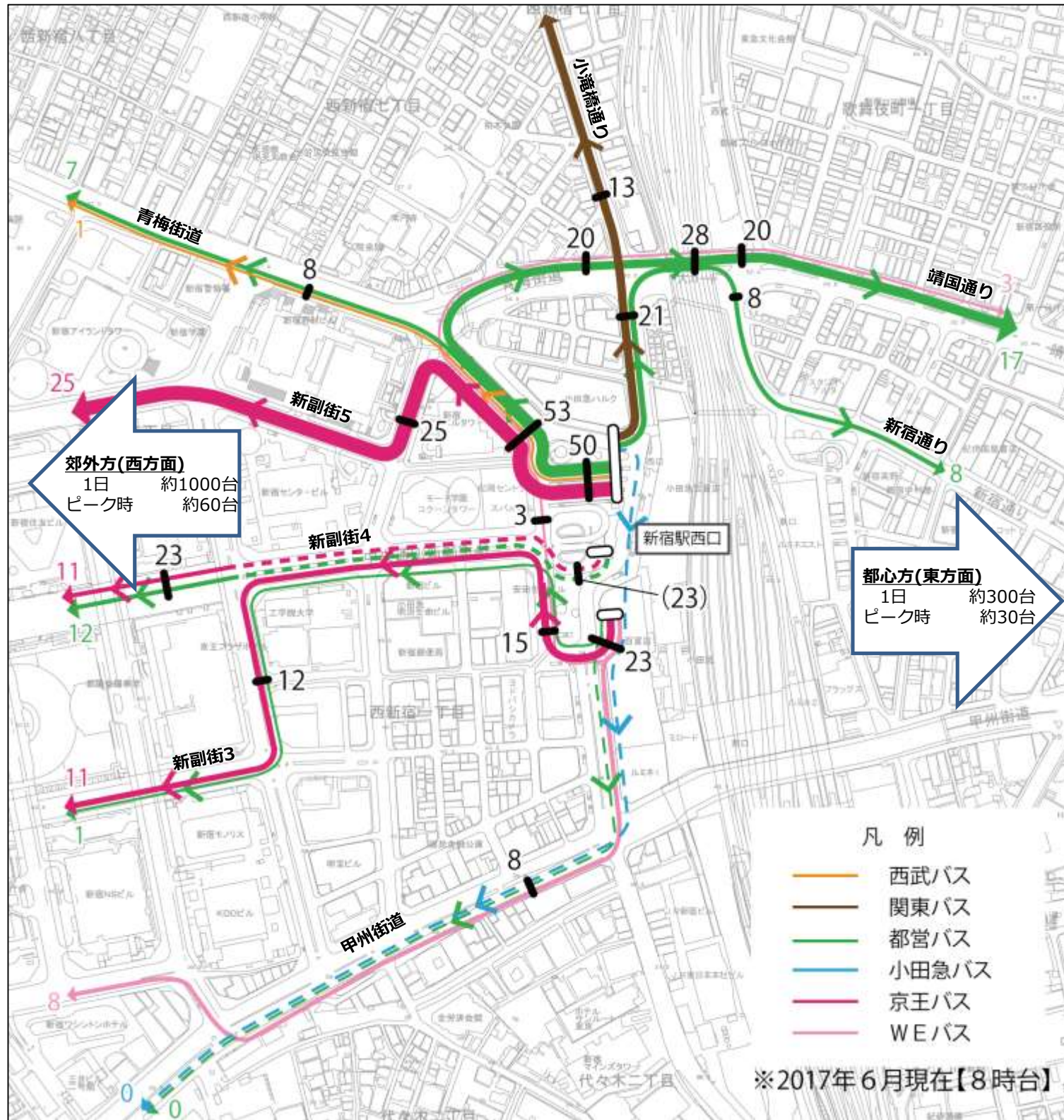
○方面とルート

- ・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

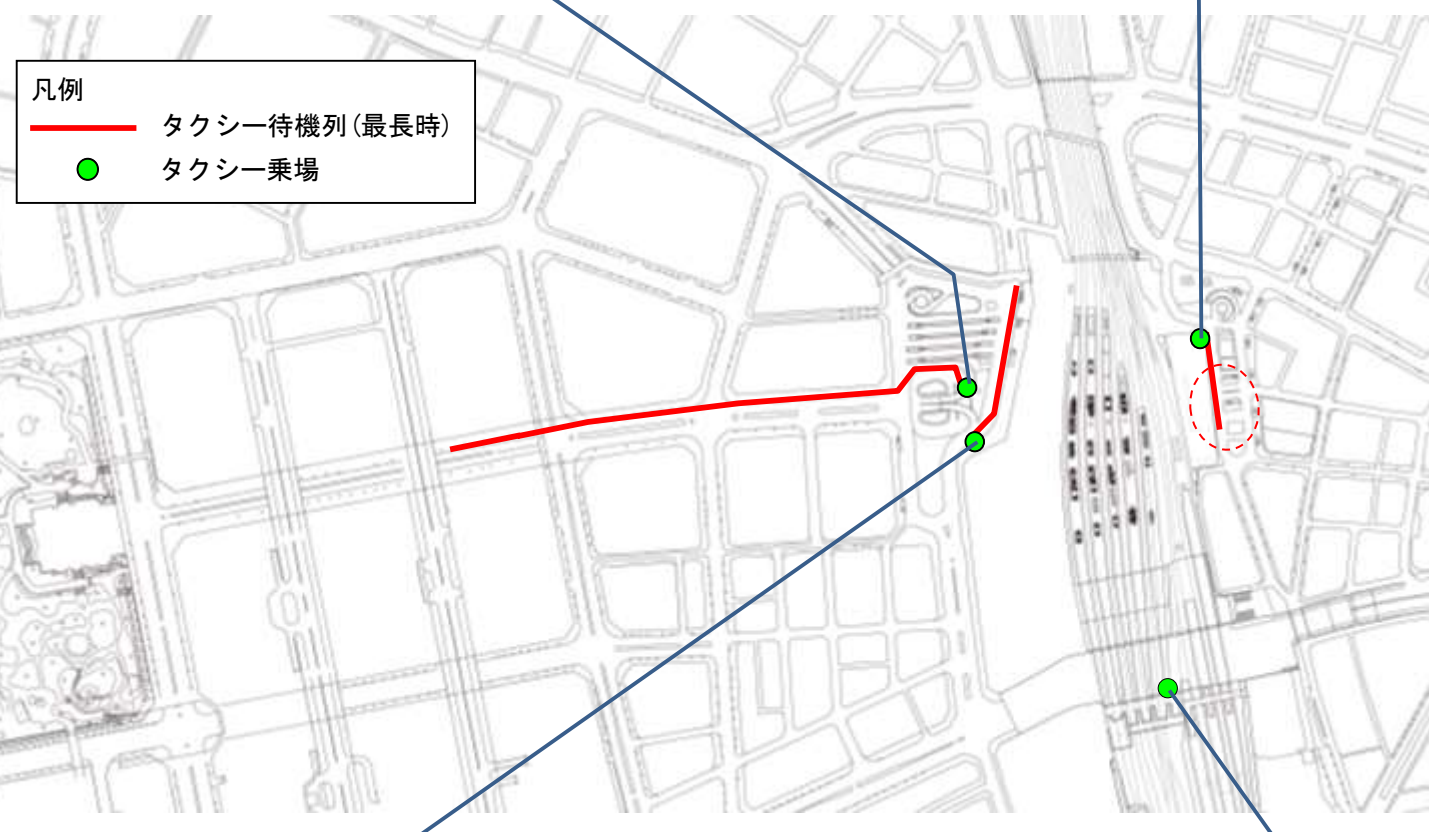
西口(地下部)タクシーのりば

【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

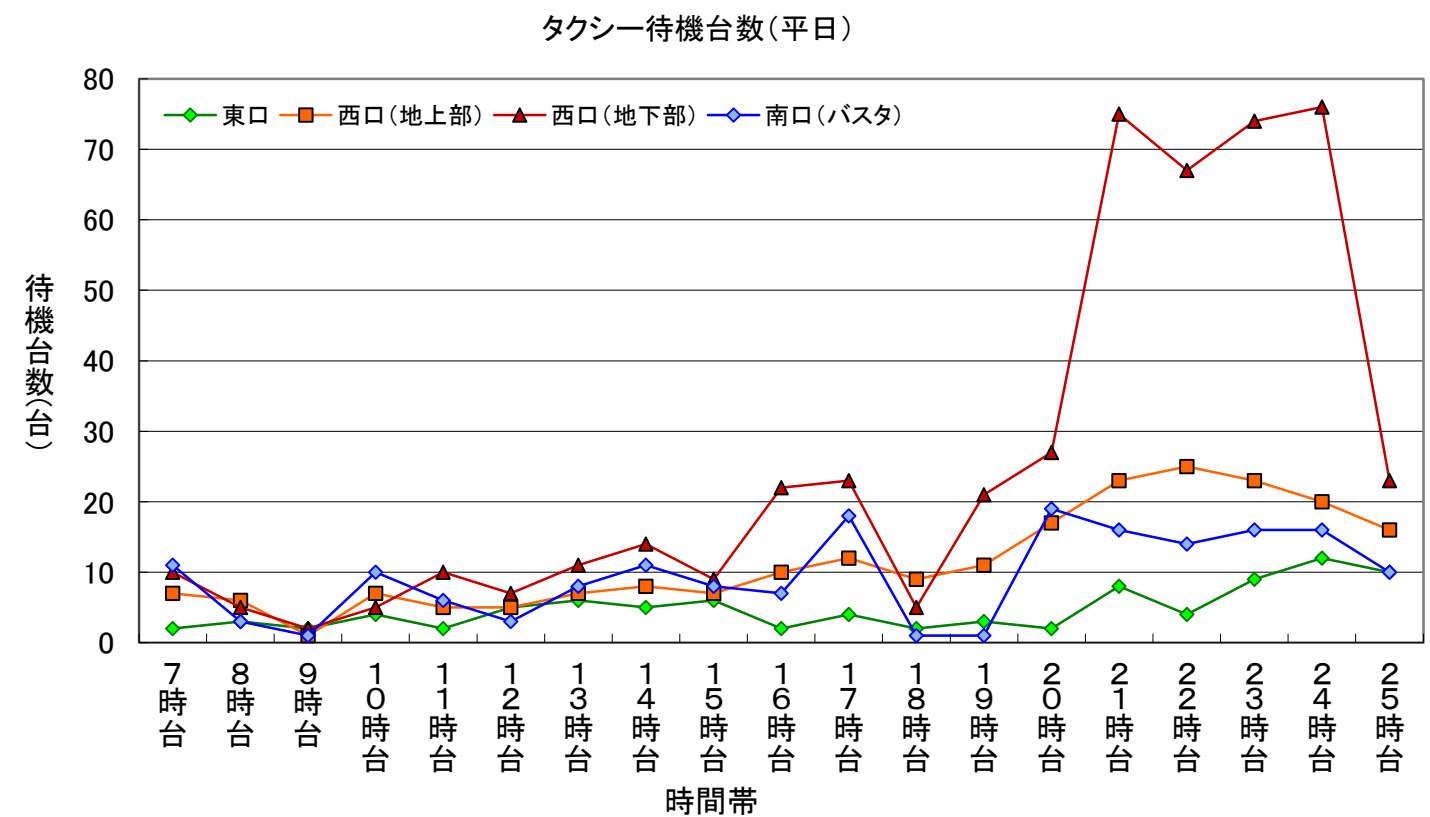
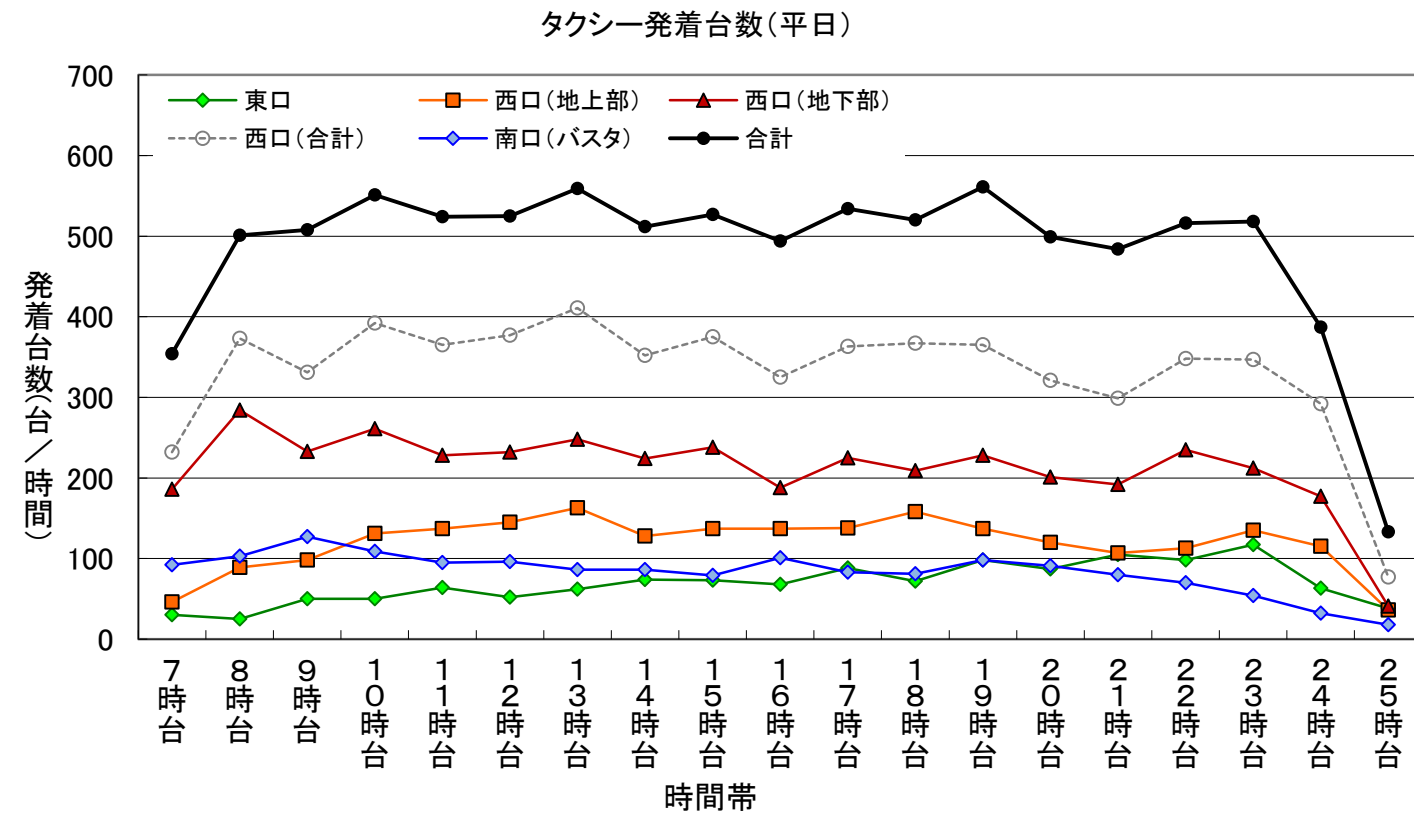
【施設数】  
乗車場：3台  
降車場：2台  
待機場：30台  
【発着台数】  
発車：約900台  
到着：約700台  
合計：約1,600台  
【待機延長（最長時）】  
－（19台）



※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。

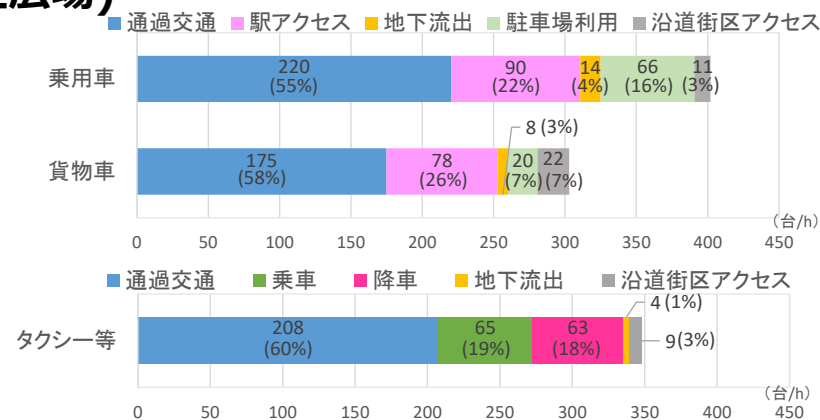


## ○通過時間から想定される駅前広場の利用特性（ピーク時）

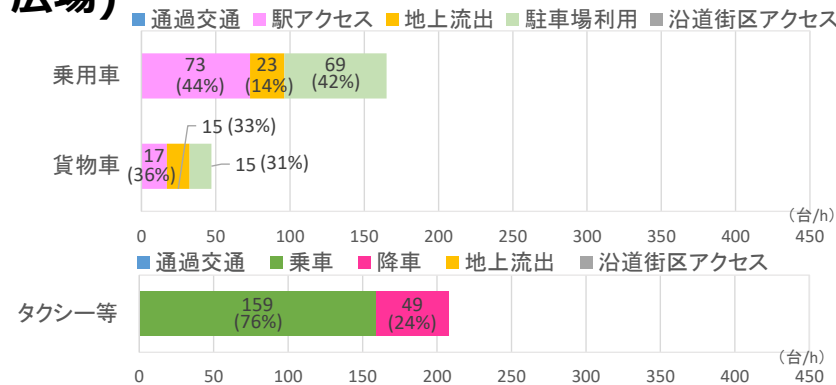
- ・西口地上広場では、約6割が通過交通
- ・西口地下広場では、駅アクセスの割合が多いため、駅への荷捌きや乗降に利用されていると考えられる。
- ・東口広場では、貨物車の駅アクセスの割合が多いため、荷捌きに利用されていると考えられる。

### 西口広場（ピーク時：14時台）

#### (地上広場)

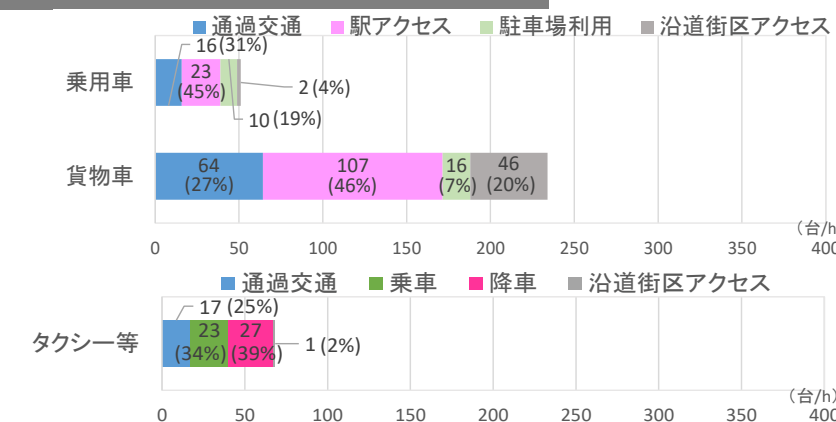


#### (地下広場)



- 《通過交通》
  - ・広場通過時間が5分以内の流動
- 《駅アクセス》
  - ・広場通過時間が5分超の流動
  - ・流入の方向が同一の流動
- 《沿道街区アクセス》
  - ・広場に流入後5分以内に取付道路へ流出する流動

### 東口広場（ピーク時：10時台）

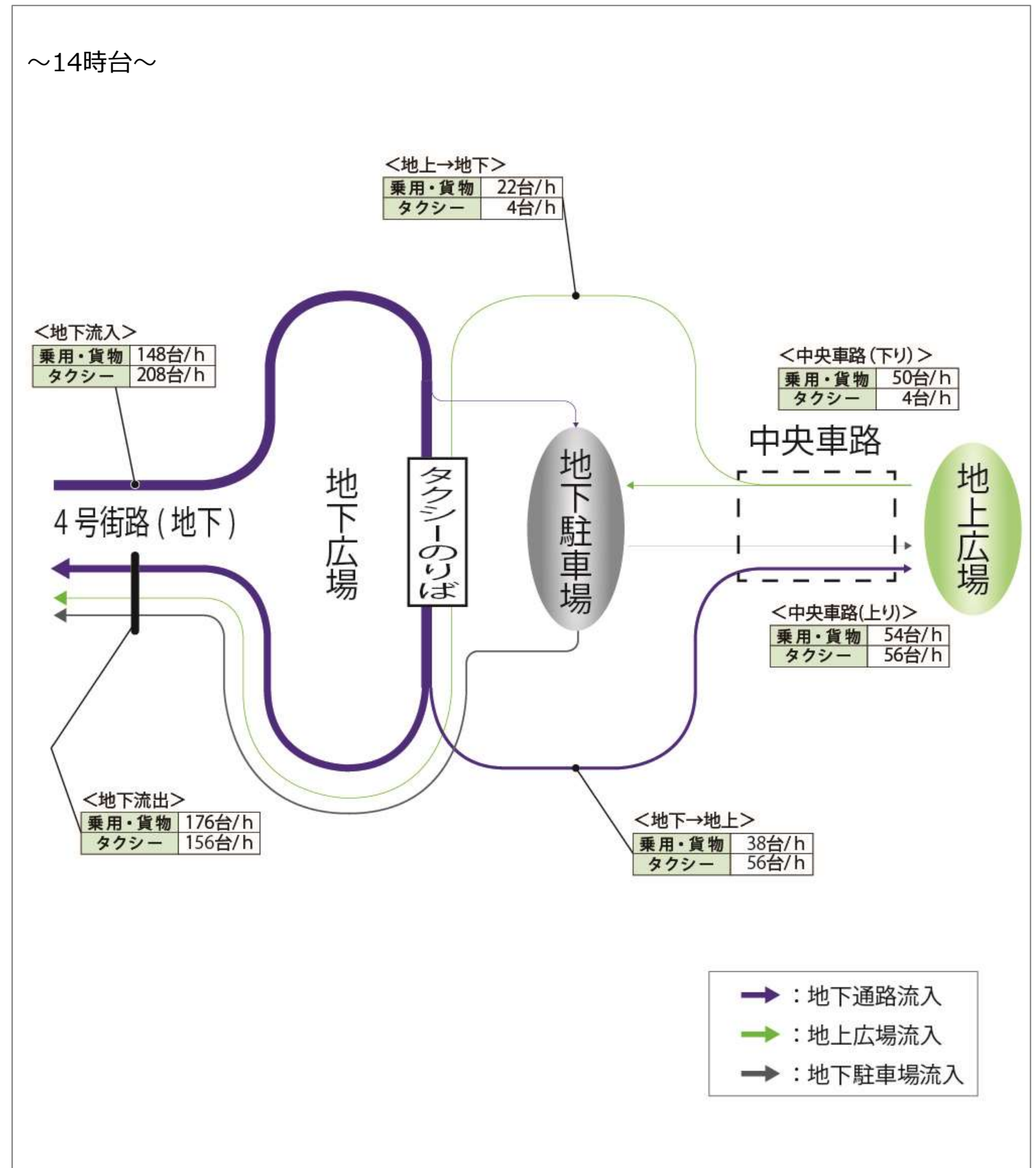


- 《通過交通》
  - ・広場通過時間が5分以内の流動
- 《駅アクセス》
  - ・広場通過時間が5分超の流動
  - ・流入の方向が同一の流動
- 《沿道街区アクセス》
  - ・広場に流入後5分以内に取付道路へ流出する流動

[出典：H22. 11. 25調査、H29. 7. 20調査を用いて推計]

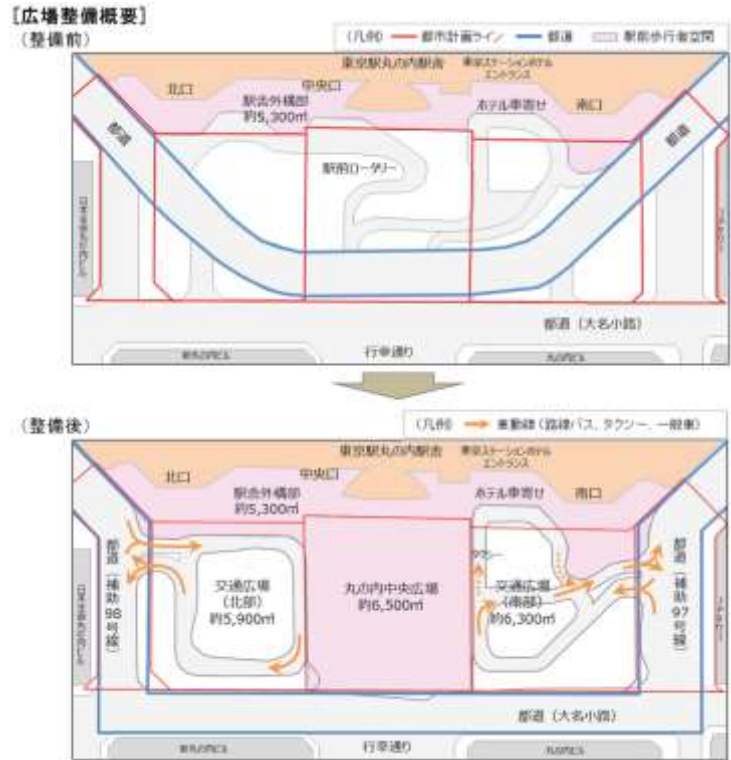

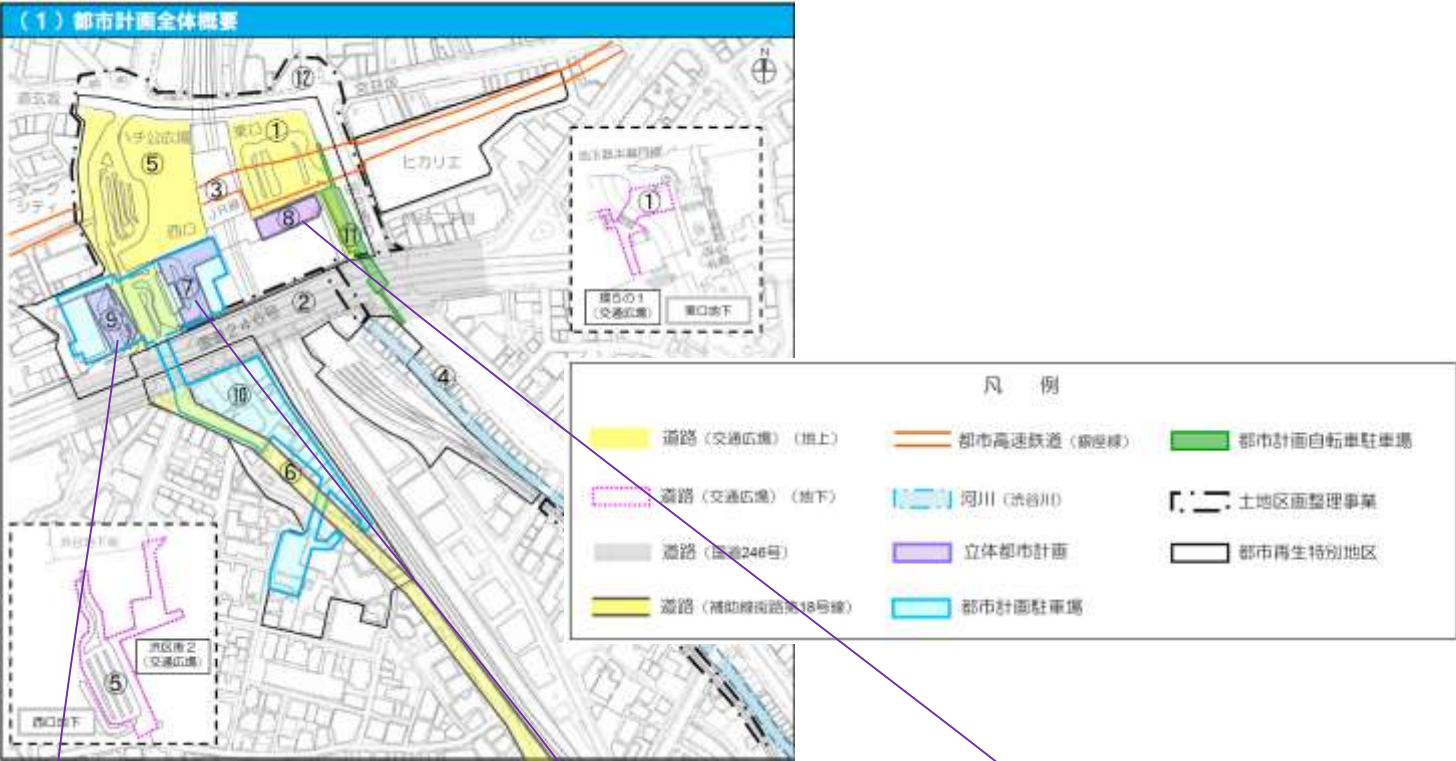

## ○西口地下広場における自動車流動（ピーク時）

- ・4号街路（地下）から流入し、4号街路（地下）に戻る自動車流動が多い。
- ・地上と地下を行き来する一般車は少ない。



[出典：H22. 11. 25調査、H29. 7. 20調査を用いて推計]

○都内のターミナル駅

	東京駅		渋谷駅	
	丸の内口		西口	東口
乗降客数	約110万人		約325万人	
面積	約18,700㎡ 道路 : 約12,200㎡ 地区施設 : 約6,500㎡		(地上) 約18,500㎡ 道路 : 約14,800㎡ 交通広場 : 約3,700㎡ (地下) 約2,600㎡ 道路 : 約2,600㎡	(地上) 約8,800㎡ 道路 : 約7,500㎡ 交通広場 : 約1,300㎡ (地下) 約1,600㎡ 道路 : 約1,600㎡
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広場中央部に大きな歩行者空間、その南北に交通広場を配置</li> <li>・広場内を横切るように大きな部分を占めていた都道を広場外周に再整備し、丸の内中央広場の南北に路線バス・タクシー等の交通結節機能を集約</li> <li>・駅前広場から皇居へ続く行幸通りの景観整備も実施</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・「渋谷駅」、「駅周辺の公共施設」、「駅ビル」を一体的に再編整備</li> <li>・ハチ公広場の拡充、地下広場の創出、バスターミナルの再配置などにより、安全で快適な広場空間を形成</li> <li>・多層な都市の歩行者動線を地上へつなぐアーバン・コアを駅ビル空間を活用して整備（立体都市計画制度を活用）</li> <li>・東西駅前広場の連続性・一体性を確保する東西通路を拡充</li> <li>・駐車場ネットワークの核となる移動制約者対応の公共駐車場の整備</li> </ul>	
空間構成、イメージ等	 <p>▲広場区域と施設配置</p>  <p>▲完成イメージ</p>		 <p>▲広場等の区域</p>  <p>▲立体都市計画を活用する空間の整備イメージ</p>	



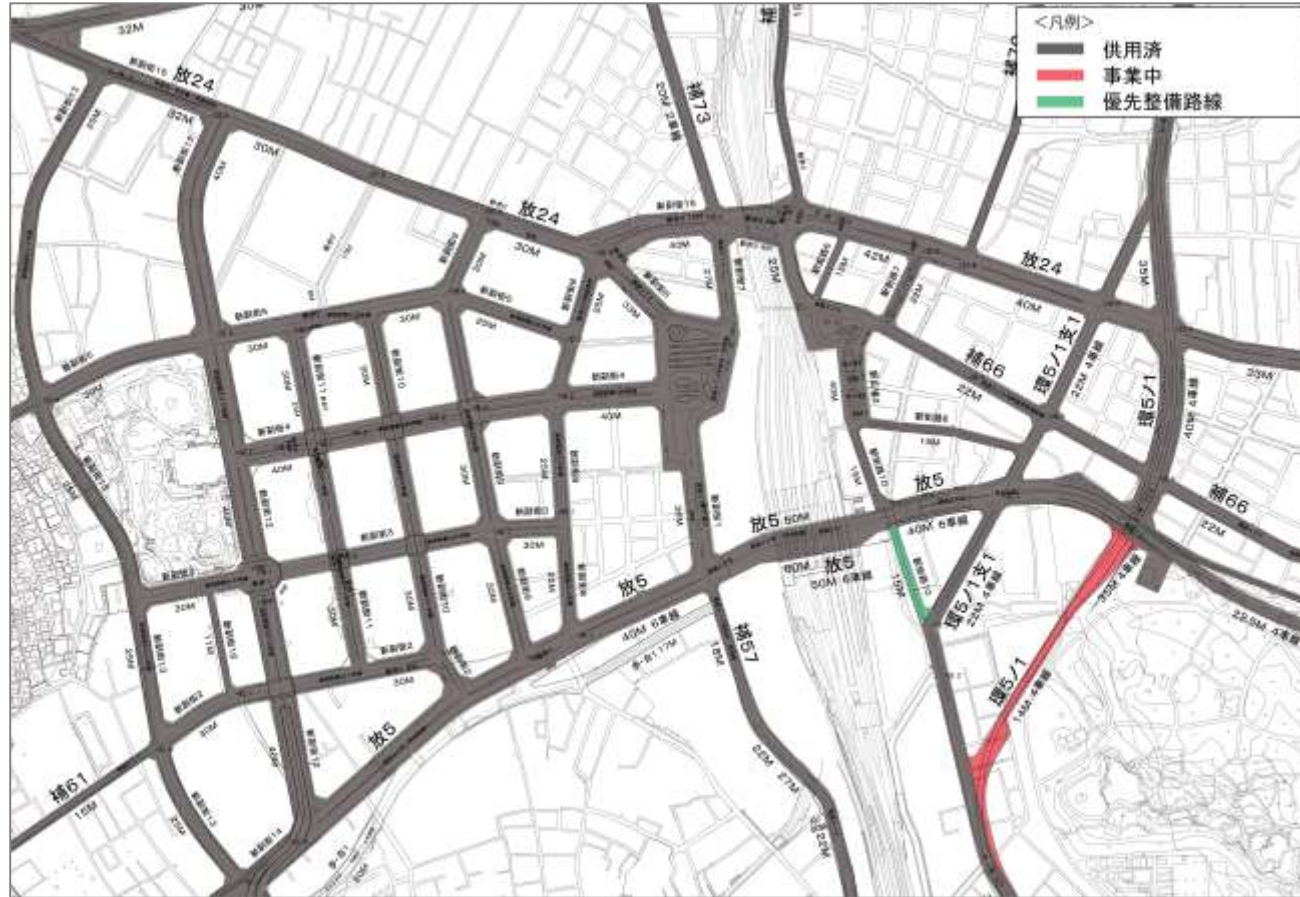
○他都市のターミナル駅

	姫路駅	三ノ宮駅	博多駅（博多口）
乗降客数	約13万人	約68万人	約39万人
面積	約16,100㎡ 交通広場（民地）※：約1,200㎡ ※立体都市計画制度を活用	約12,300㎡	約17,600㎡
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅ビル用地の形状を変更し、中央コンコースから姫路城への眺望を確保（キャッスルビュー）</li> <li>新駅ビルの1階に交通広場（歩行者空間）を確保（立体都市計画）</li> <li>駅広内のデッキレベルの歩行動線整備により回遊性を向上</li> <li>キャッスルガーデンの整備：駅ビル地下階や駅地下商店街を結ぶ。石垣などのデザインを施すことで姫路城外濠をイメージし、周辺にはオープンカフェやイベントに活用できる広場を整備して、水と緑にあふれた憩いの場を創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人と公共交通優先の道路空間「三宮クロススクエア」の創出（地区内の駅間を結ぶ道路の一部を、人と公共交通が優先の道路空間として段階的に整備）</li> <li>歩く人が中心のまちの実現に向けた交通体系の見直し（通過交通を外周道路へ誘導するための道路体系の見直し等）</li> <li>回遊性を高める歩行者ネットワークの構築</li> <li>ポイド（分かりやすい縦動線+滞留空間）の整備による3層ネットワークの強化（ポイドを民地内に整備し、駅周辺の3層ネットワークを強化等）</li> <li>駅前広場機能の再配分と駅周辺の歩行者空間の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節機能の強化や回遊性の向上につながる歩行者動線の確保</li> <li>博多駅地区全体で不足している広場空間の確保</li> <li>天候にかかわらず多様なイベントを可能とする大屋根空間の整備（イベント広場：約2,000㎡）</li> <li>大博通りや博多駅前通りからの視線や周辺デザインとの調和を意識した大屋根のデザイン</li> <li>イベントを見下ろして楽しめる2階歩行者デッキの整備</li> <li>民間事業者（JR）が公的施設の整備、管理を一部実施</li> </ul>
空間構成、イメージ等	 <p>▲広場区域と施設配置</p>  <p>▲1974年頃のJR姫路駅周辺</p>	 <p>▲三宮クロススクエア、駅～まち空間の将来イメージ</p>  <p>▲3層ネットワークとポイドの整備イメージ</p>	 <p>▲広場区域と施設配置</p>  <p>▲再整備前のJR博多駅周辺 （○は自動車と歩行者の交錯箇所）</p>

# 9 【道路ネットワーク】 駅周辺の幹線道路

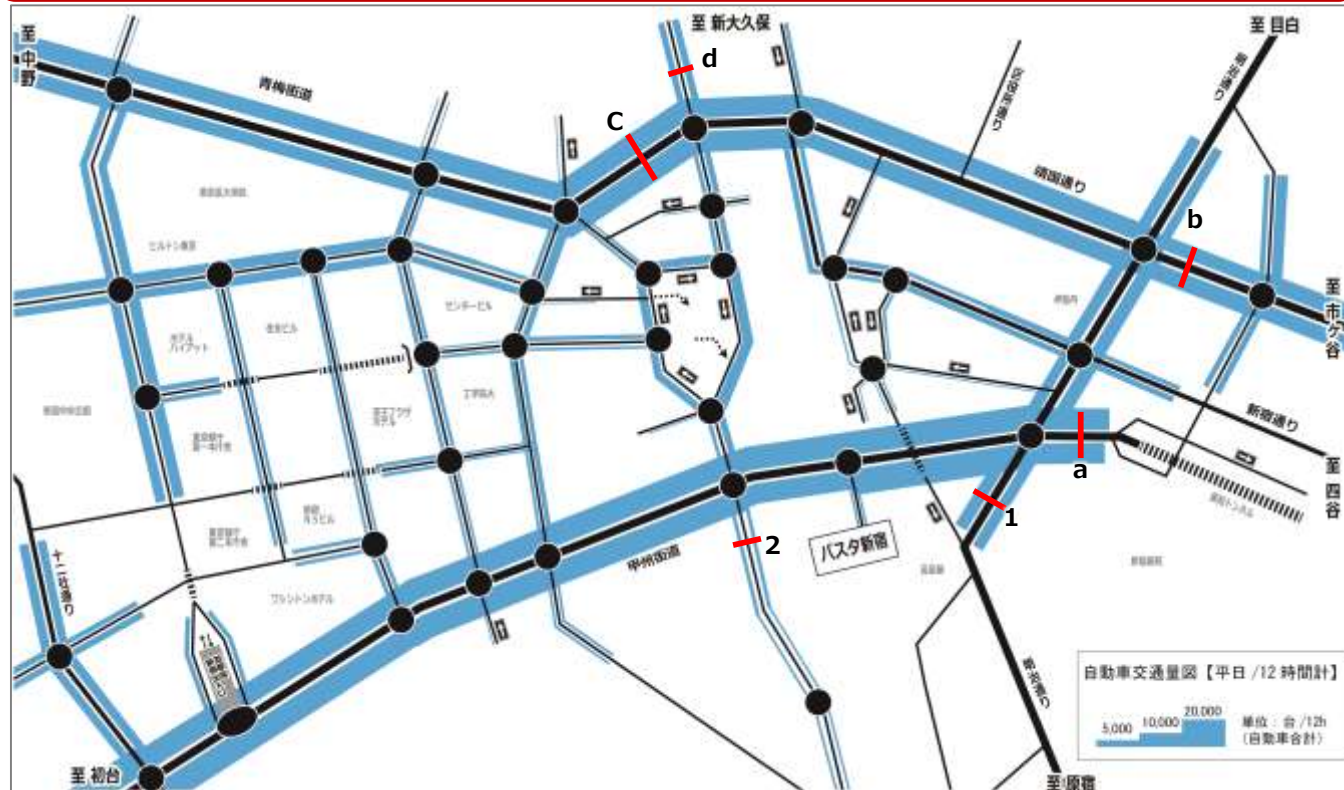
## ○駅周辺の幹線道路

・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。

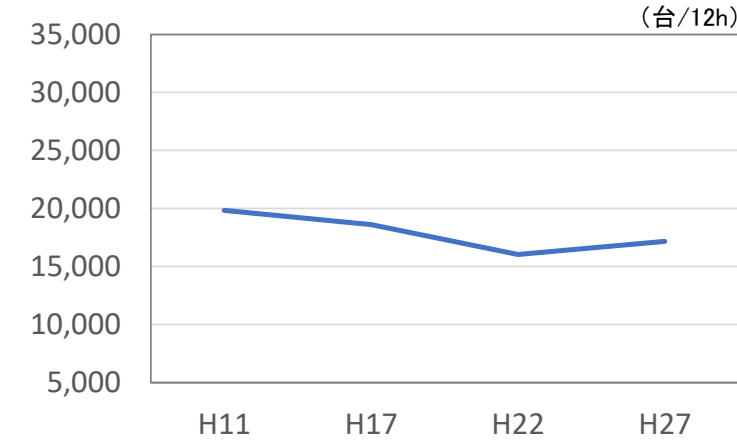


[調査: 平成29年7月19日(水)、平成29年4月20日(木)、平成28年10月19日(水)]

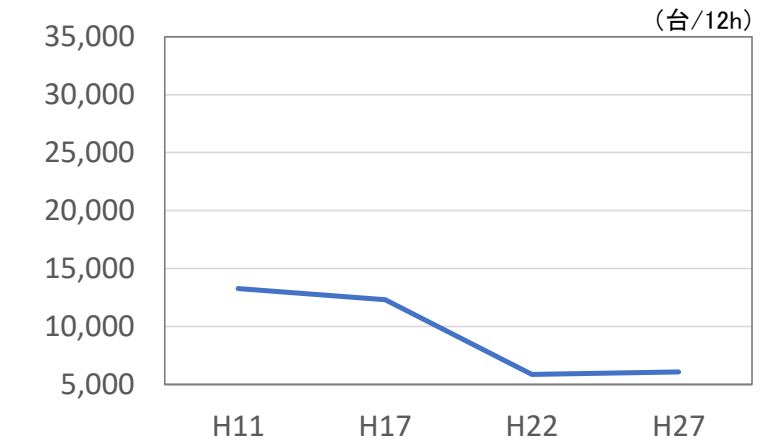
## ○主な断面交通量の推移

・駅周辺の自動車交通量は減少もしくは横ばいで推移

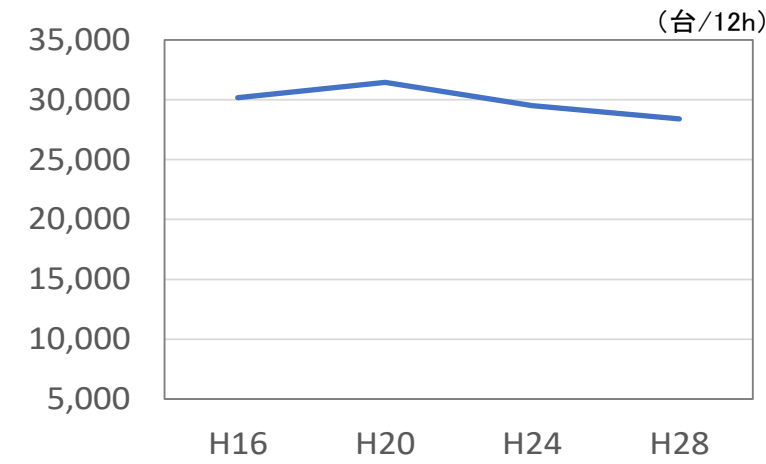
【1. 明治通り】



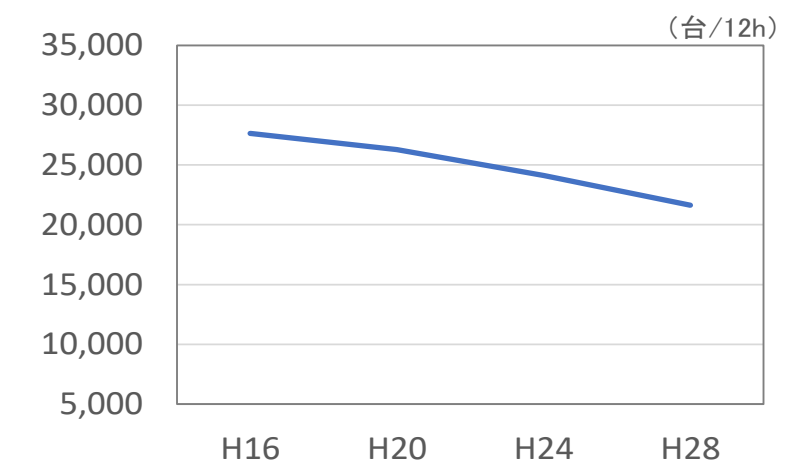
【2. 都道 補助57号】



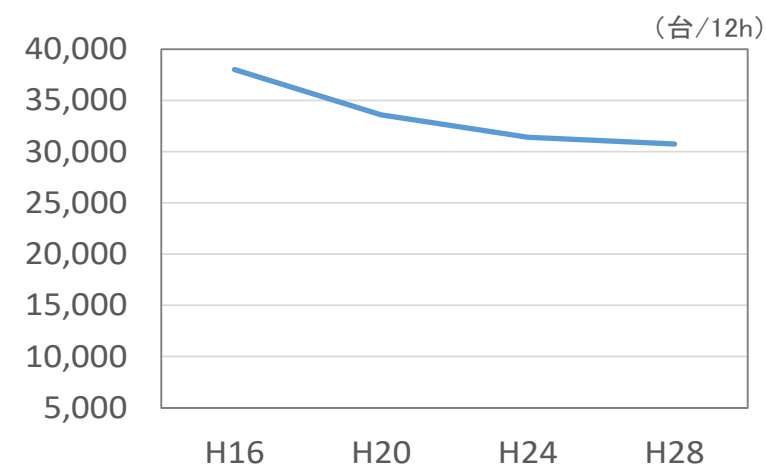
【a. 国道20号】



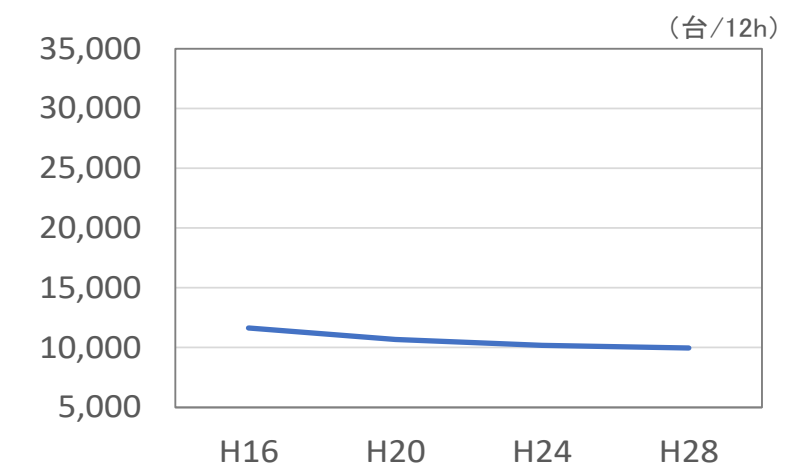
【b. 靖国通り】



【c. 青梅街道】



【d. 小滝橋通り】

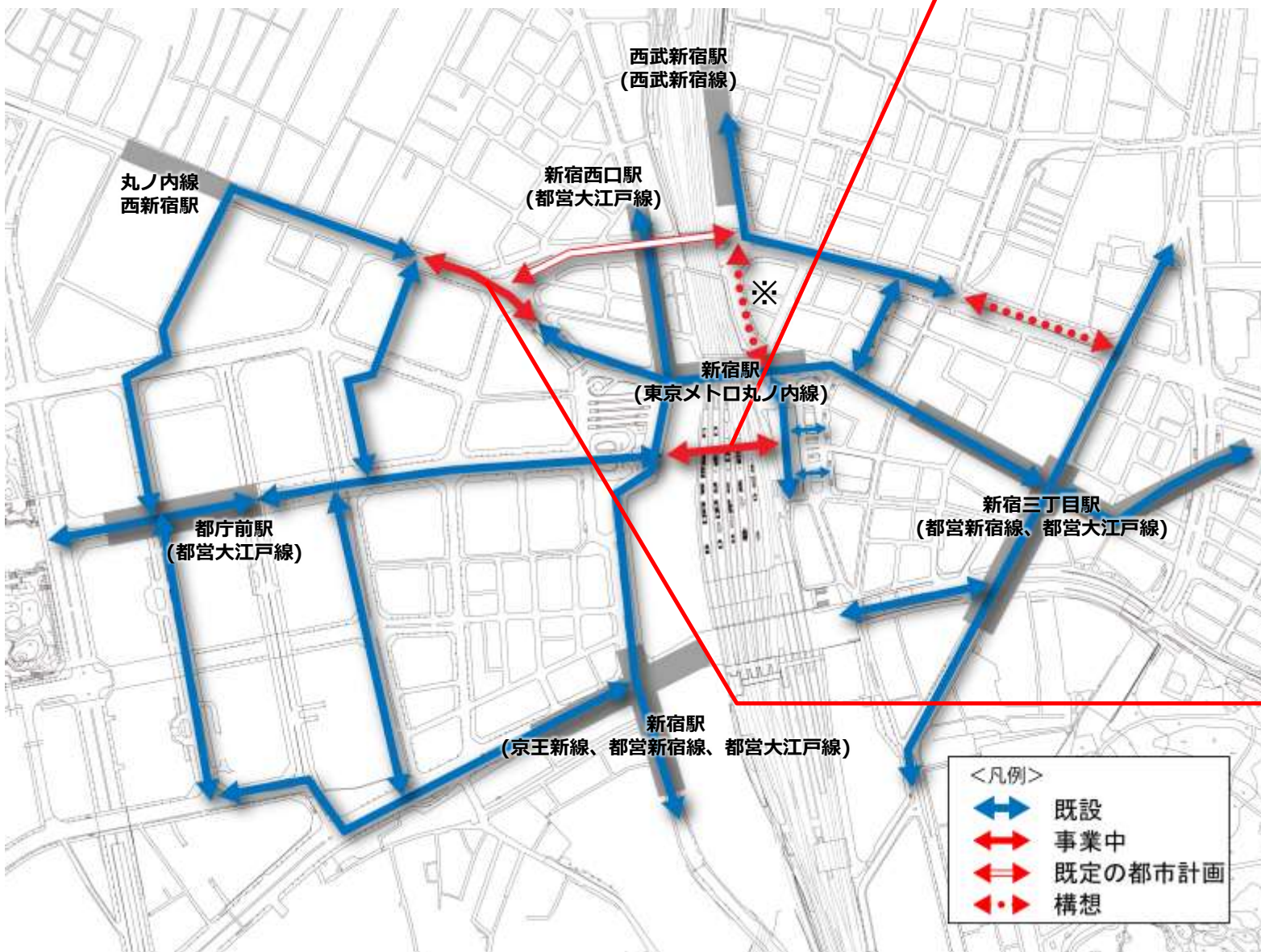


[出典: 道路交通センサス (1~2)、交通量統計表 (a~d)]

# 【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

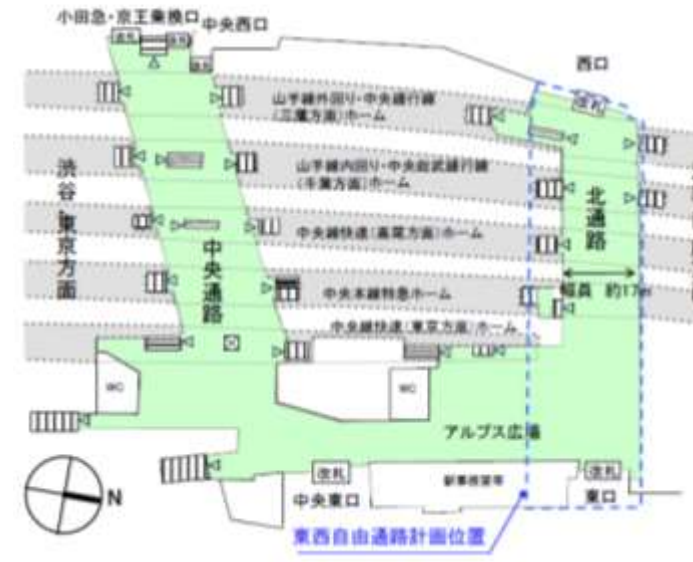
## ＜地下歩行者ネットワーク＞



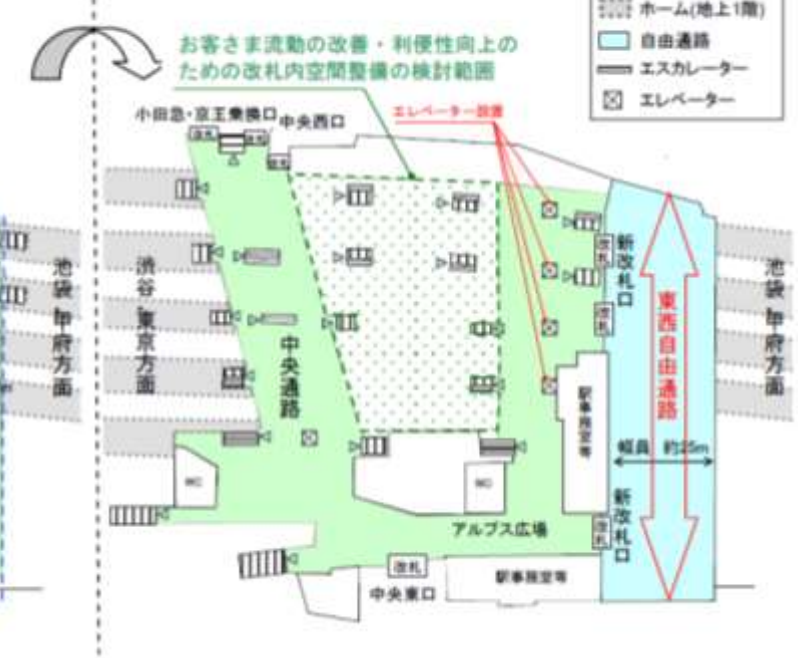
※：都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画が定められている。

## ＜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 工事中

## 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号線縦断面図



# 【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



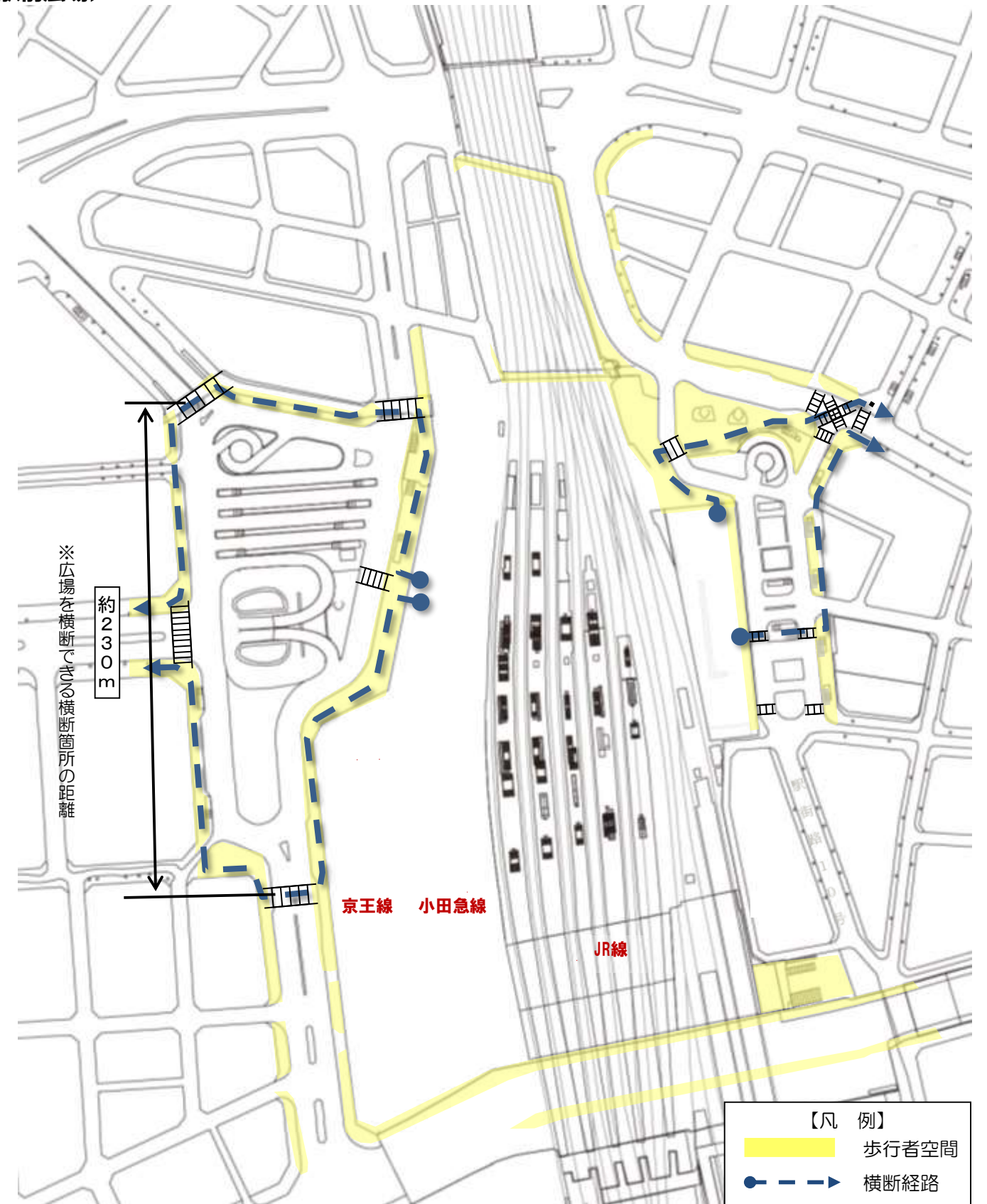
鉄道駅・線路



幹線道路



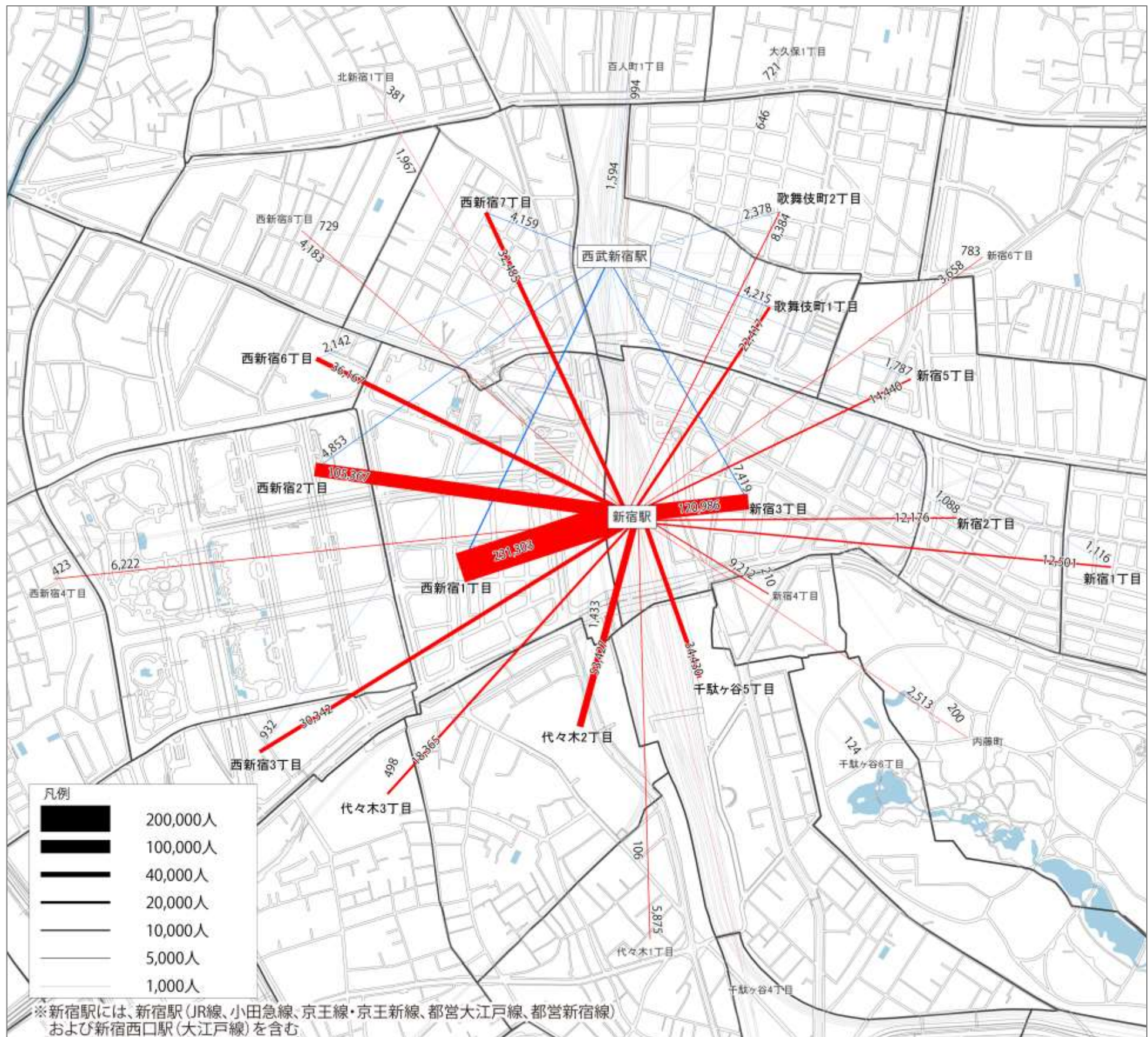
## <駅前広場>



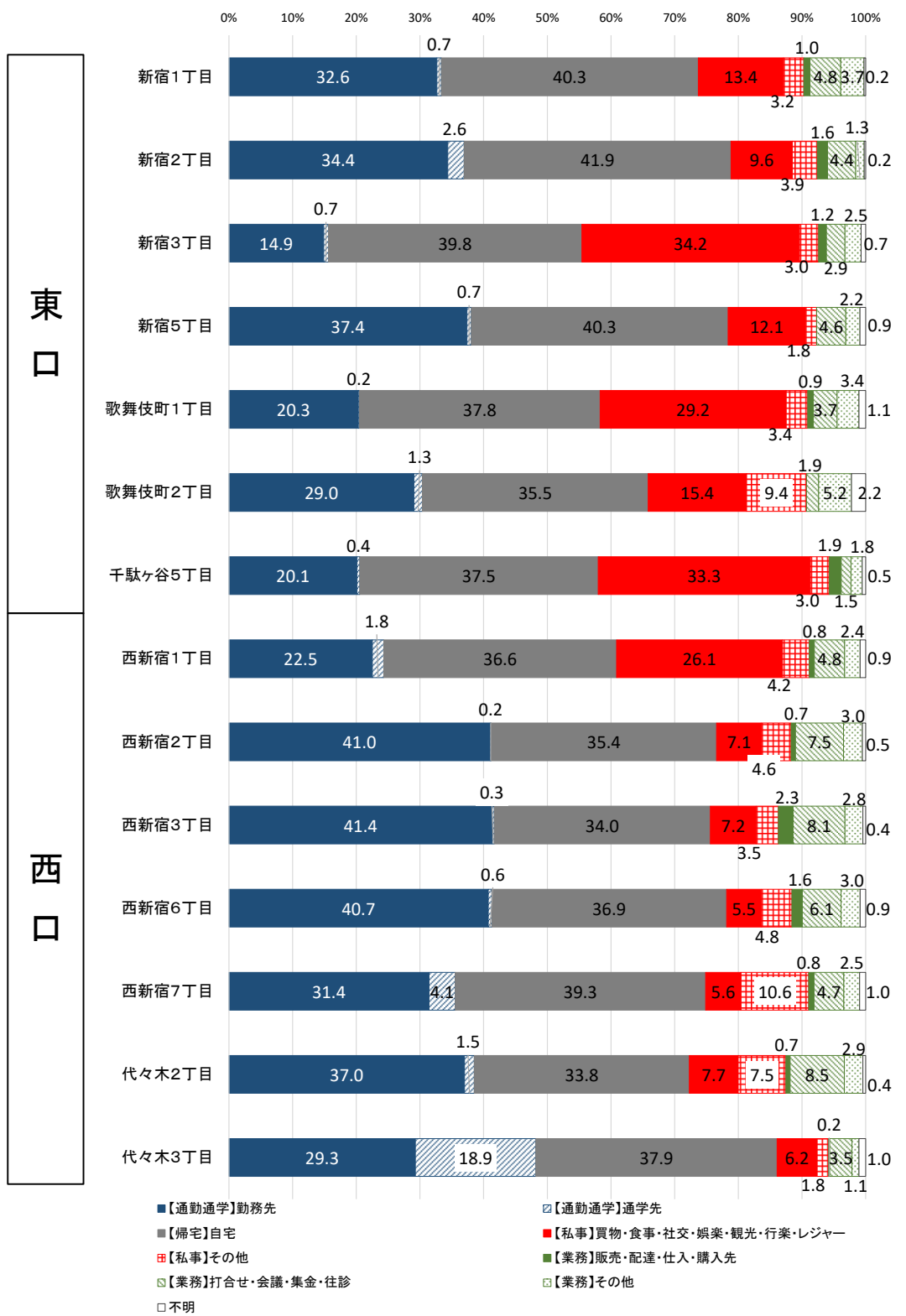
# 【歩行者ネットワーク】 歩行者流動の分布

## ○ 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。

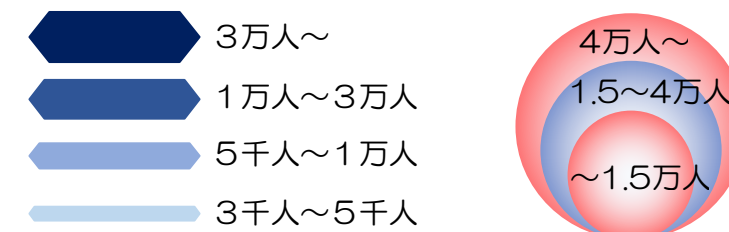
〈方面別〉

・ 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。

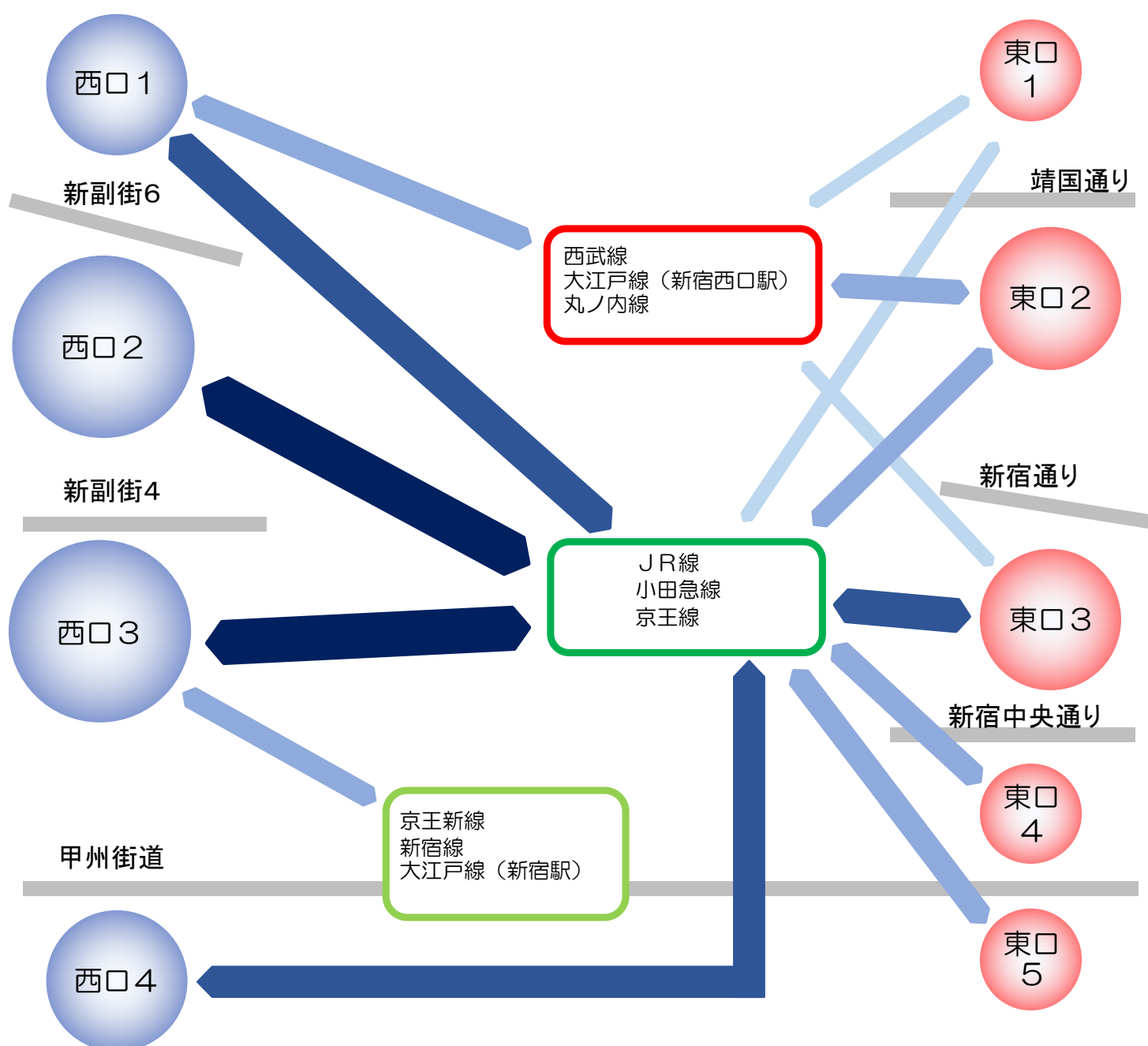
〈時間帯別〉

・ 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。

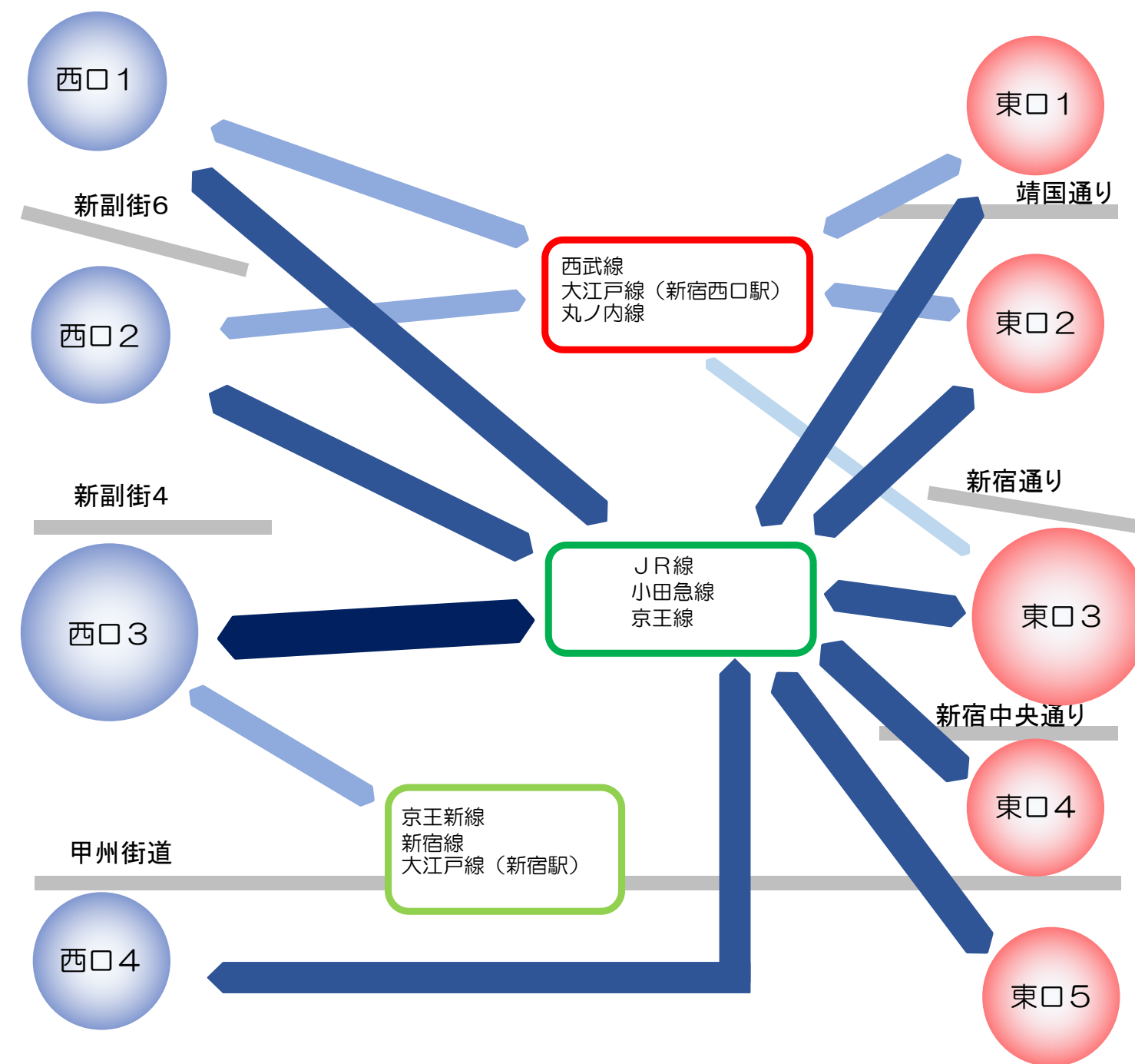
凡例



### <朝 (7:00~10:00)>



### <夕・夜 (16:00~19:00)>

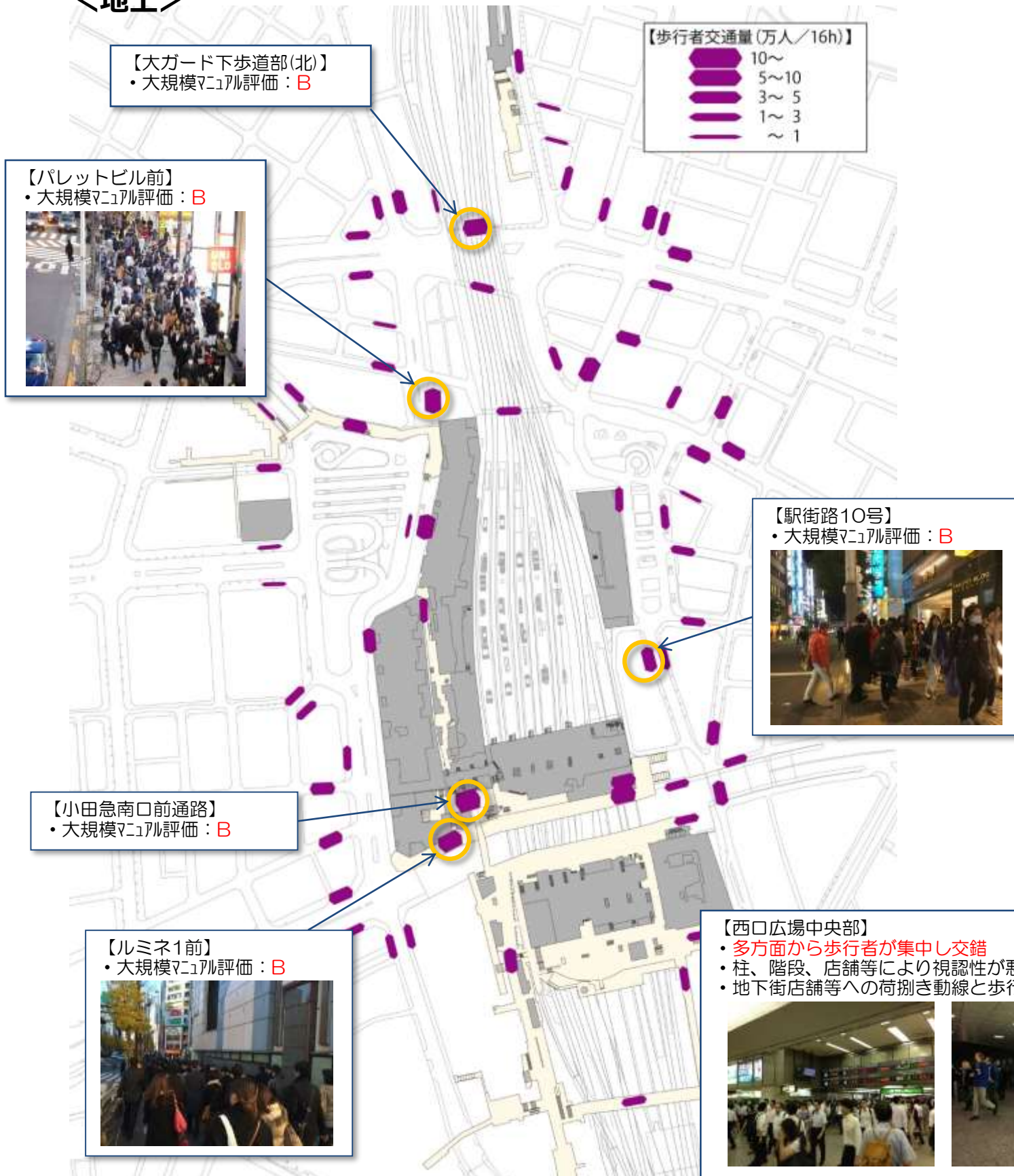


# 【歩行者ネットワーク】 歩行者の断面交通量

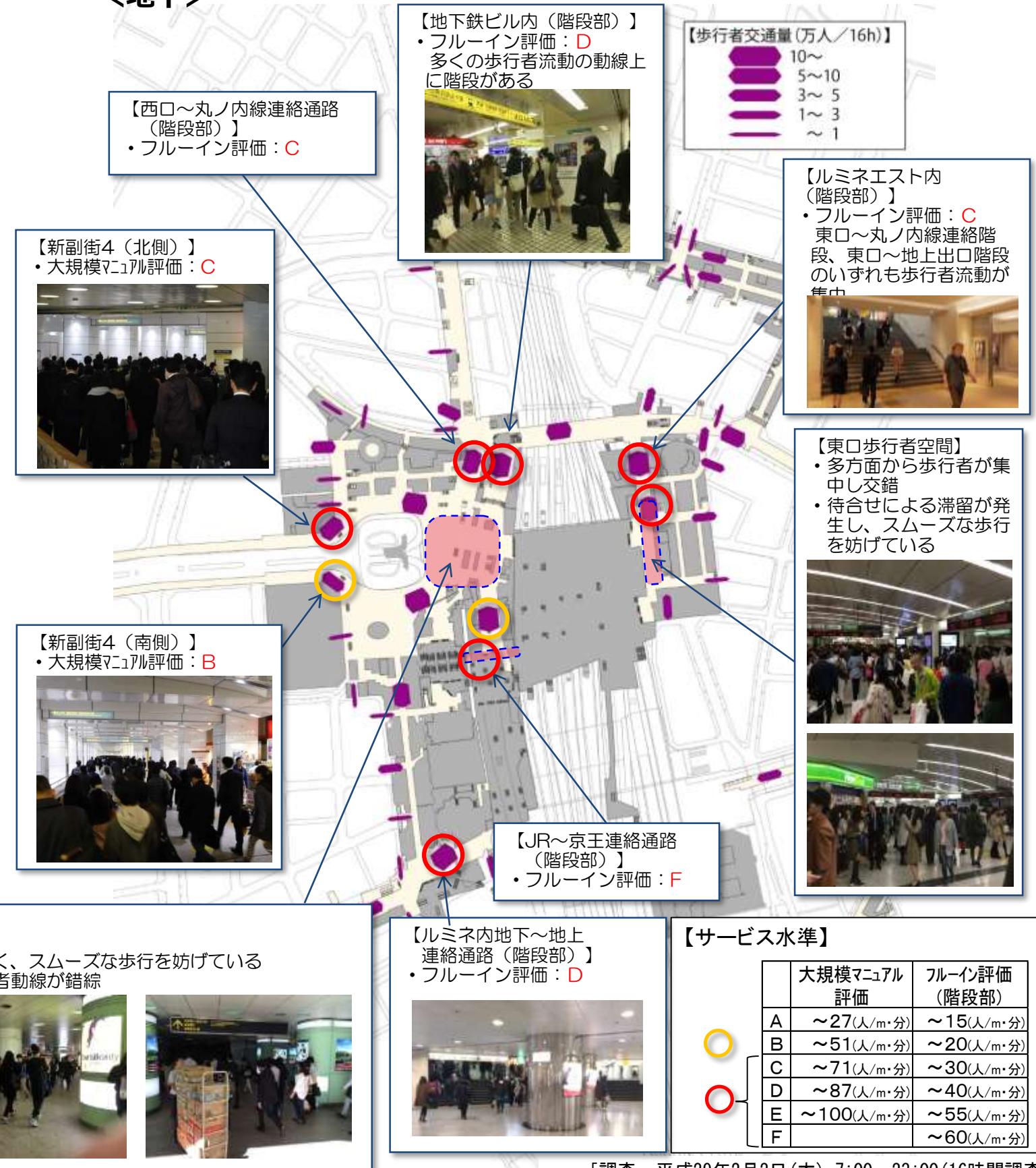
## ○歩行者交通量及び主な断面における歩行空間のサービス水準

- ・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

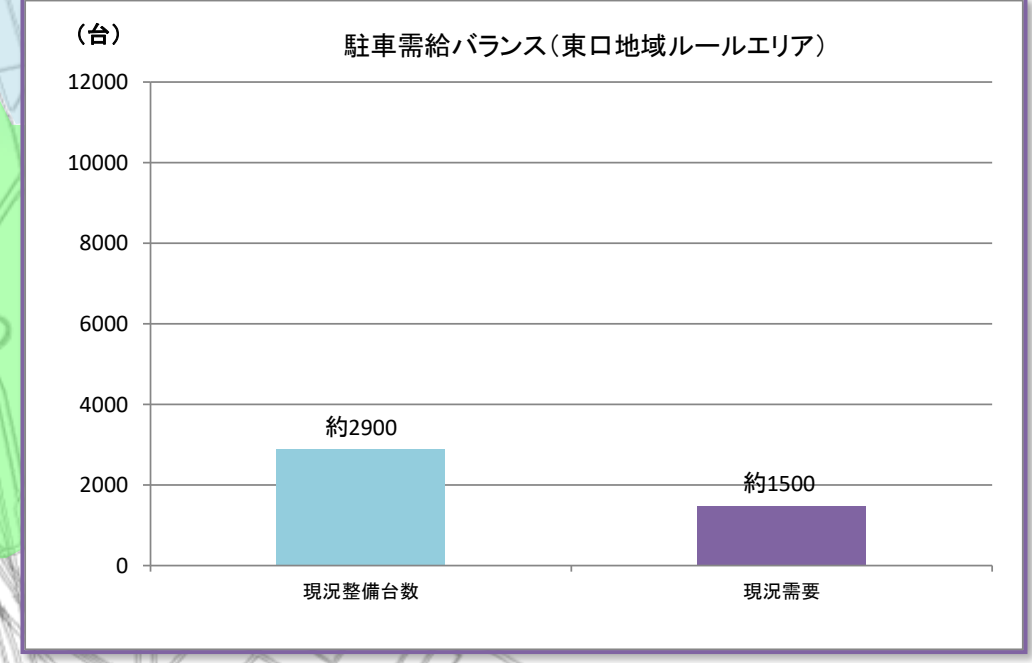
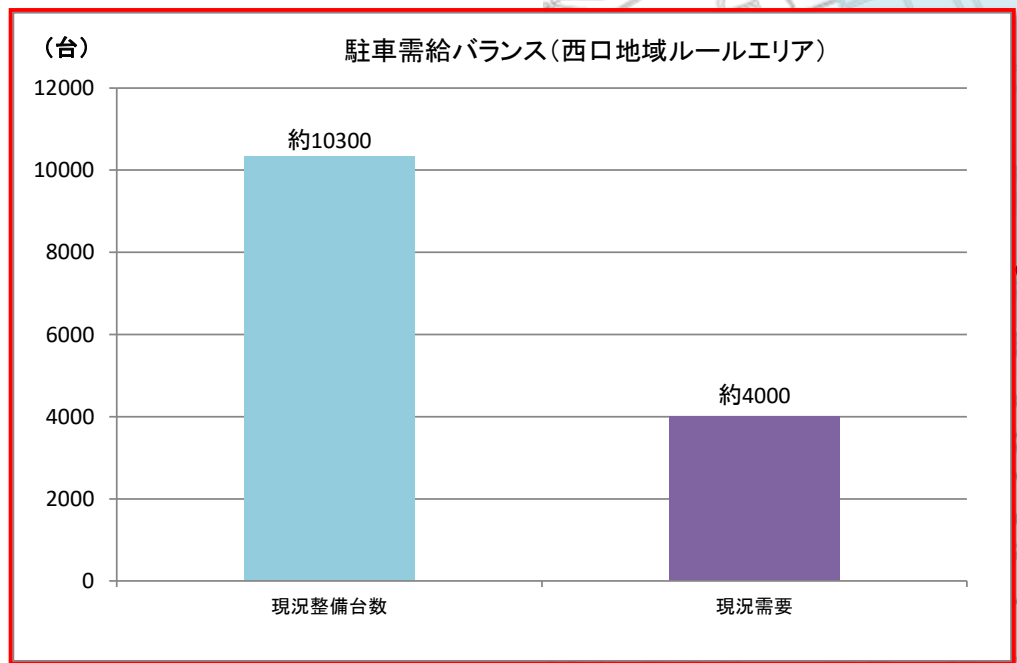
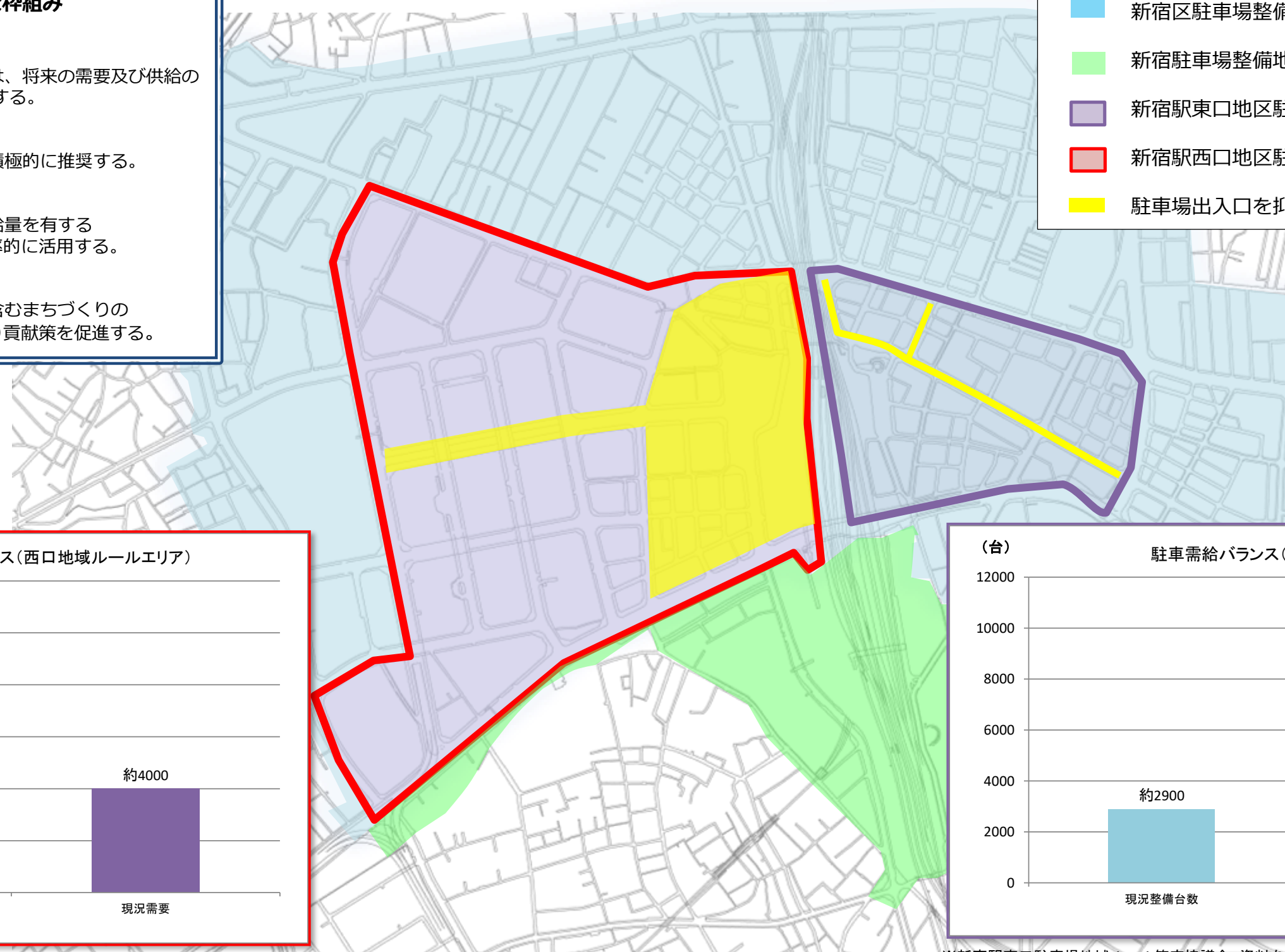
- ・現状の駐車需要に対して駐車場供給量は充足。特に西口エリアは、超高層ビルに附置された大規模な駐車場の利用率は低い。
- ・東口エリアや西口の商店街エリアにおいては、各ビル毎に駐車場を整備すると、連続した歩行者空間を阻害するとともに、まちの連続した賑わいが確保できない。
- ・駐車場地域ルールを策定し、地域の実態に見合った適正な附置台数とともに、隔地・集約により地域のまちづくりに即した適切な駐車場配置を促進している。

### 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

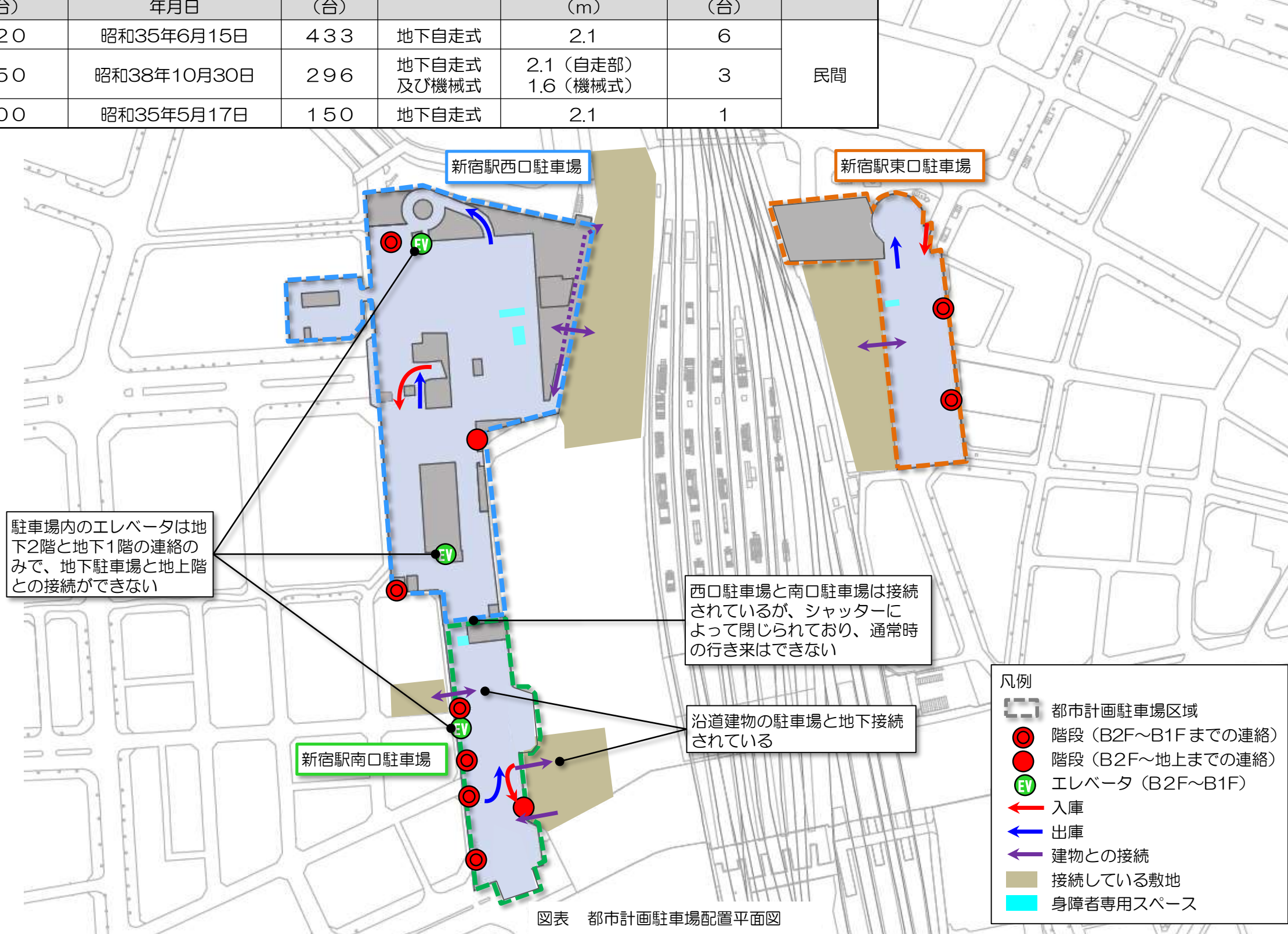


○駅直近地区の都市計画駐車場の現況（地下）

- ・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



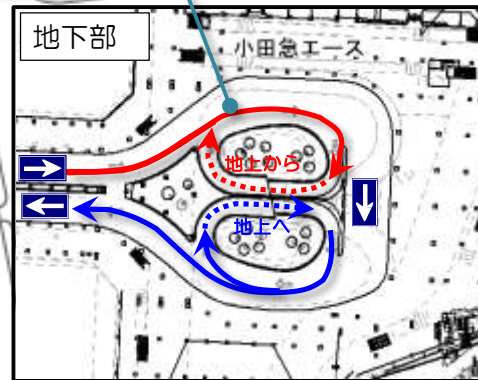
新宿駅西口駐車場地北側入口  
(この入口は閉鎖されている。)



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

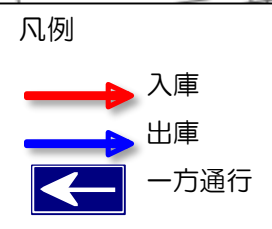


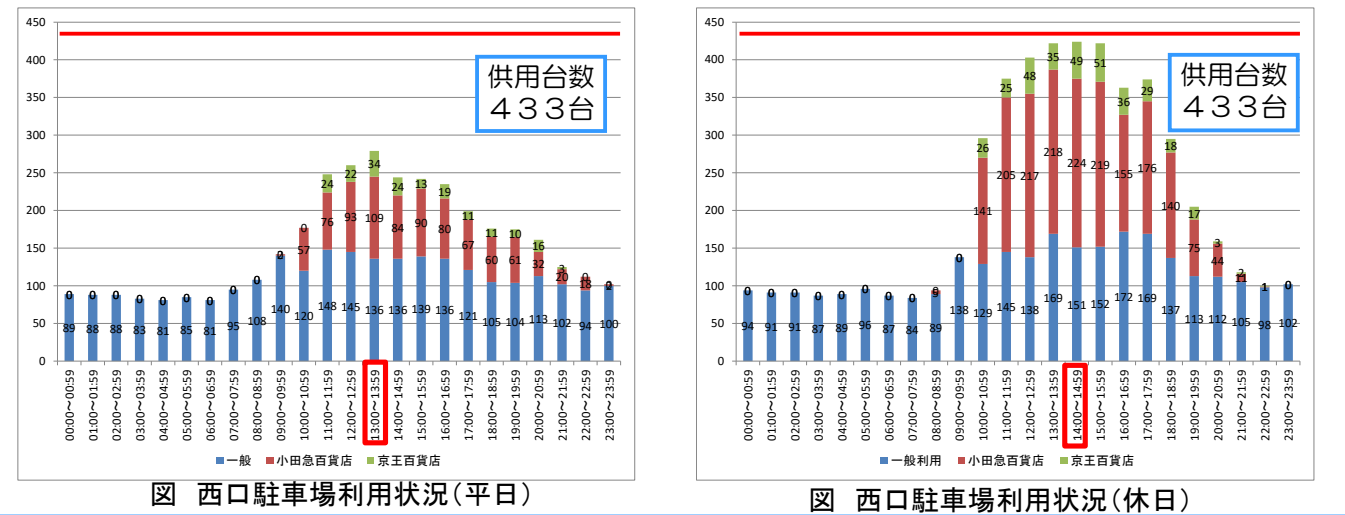
図 都市計画駐車場出入口位置と入出庫動線

# 【駐車場】都市計画駐車場利用状況と周辺路上駐車

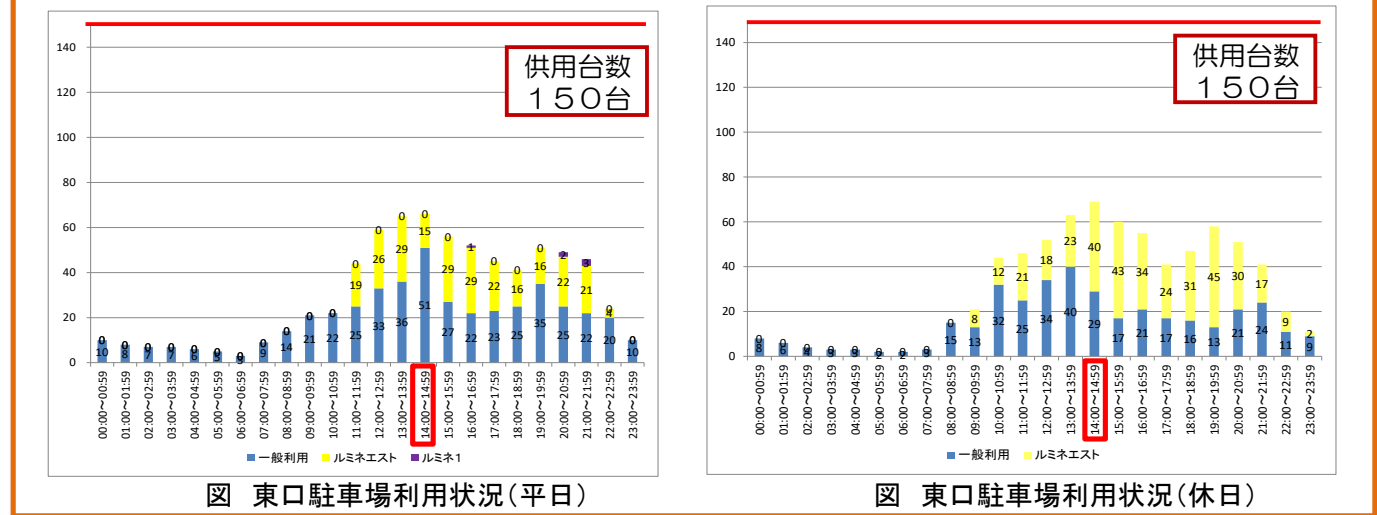
## ○駅直近地区の都市計画駐車場の利用状況と周辺の路上駐車台数

- ・ 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。

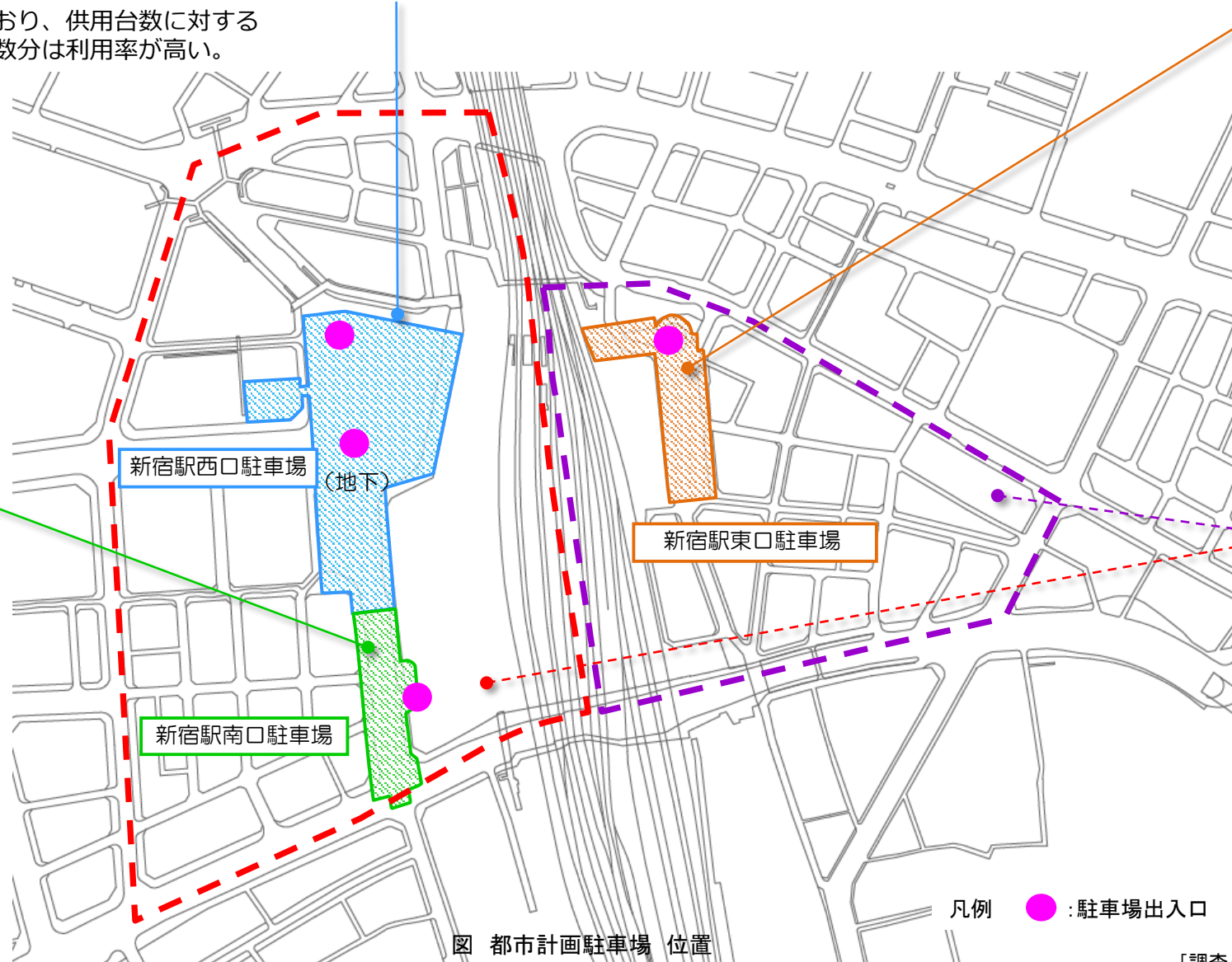
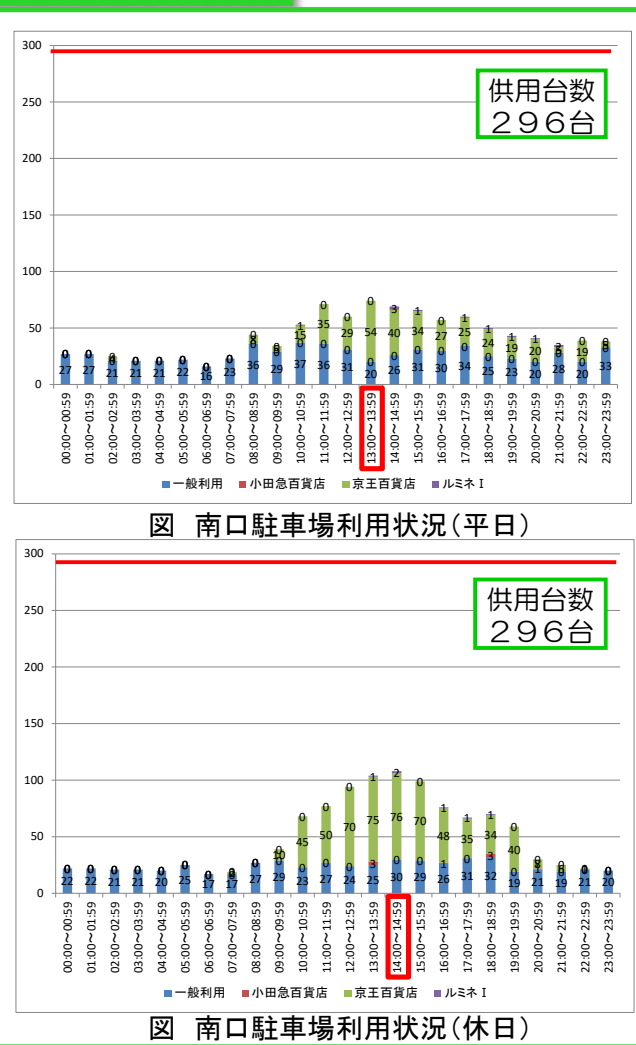


**東口駐車場利用状況** ピーク時間帯においても5割弱で、利用率が低い。



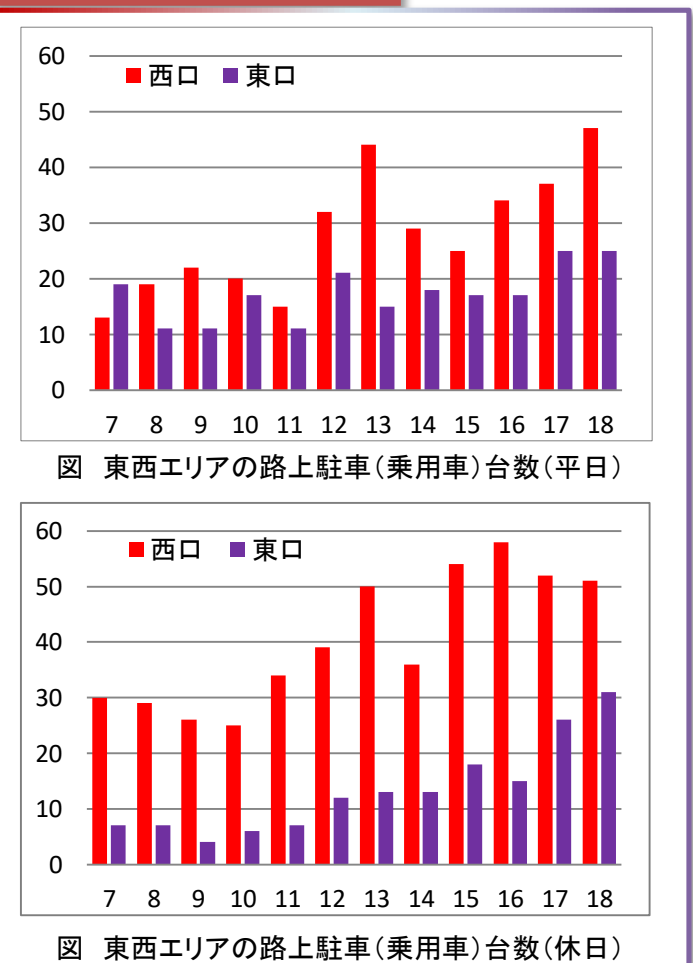
**南口駐車場利用状況**

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。



□ : ピーク時

**東西エリアの路上駐車状況**



[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)]

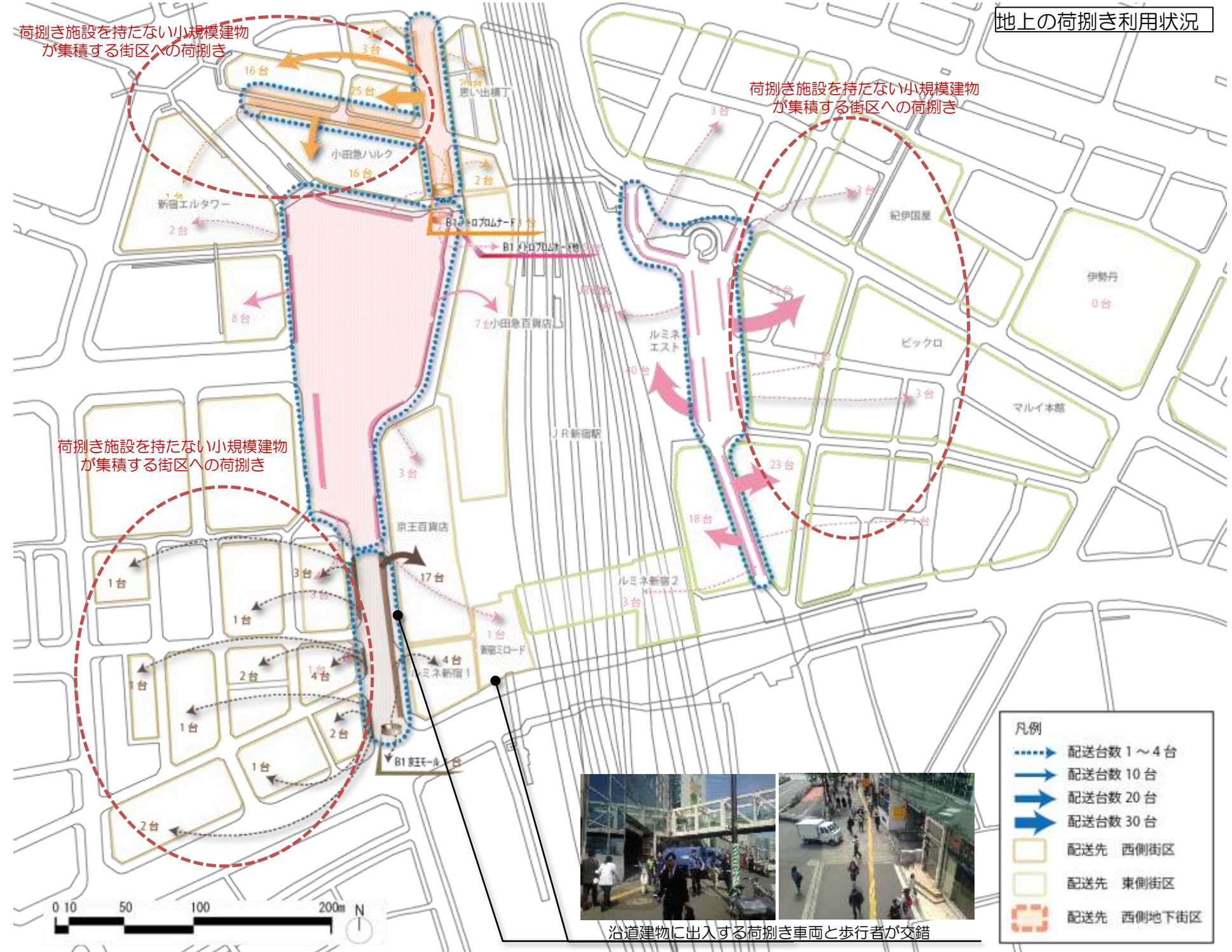
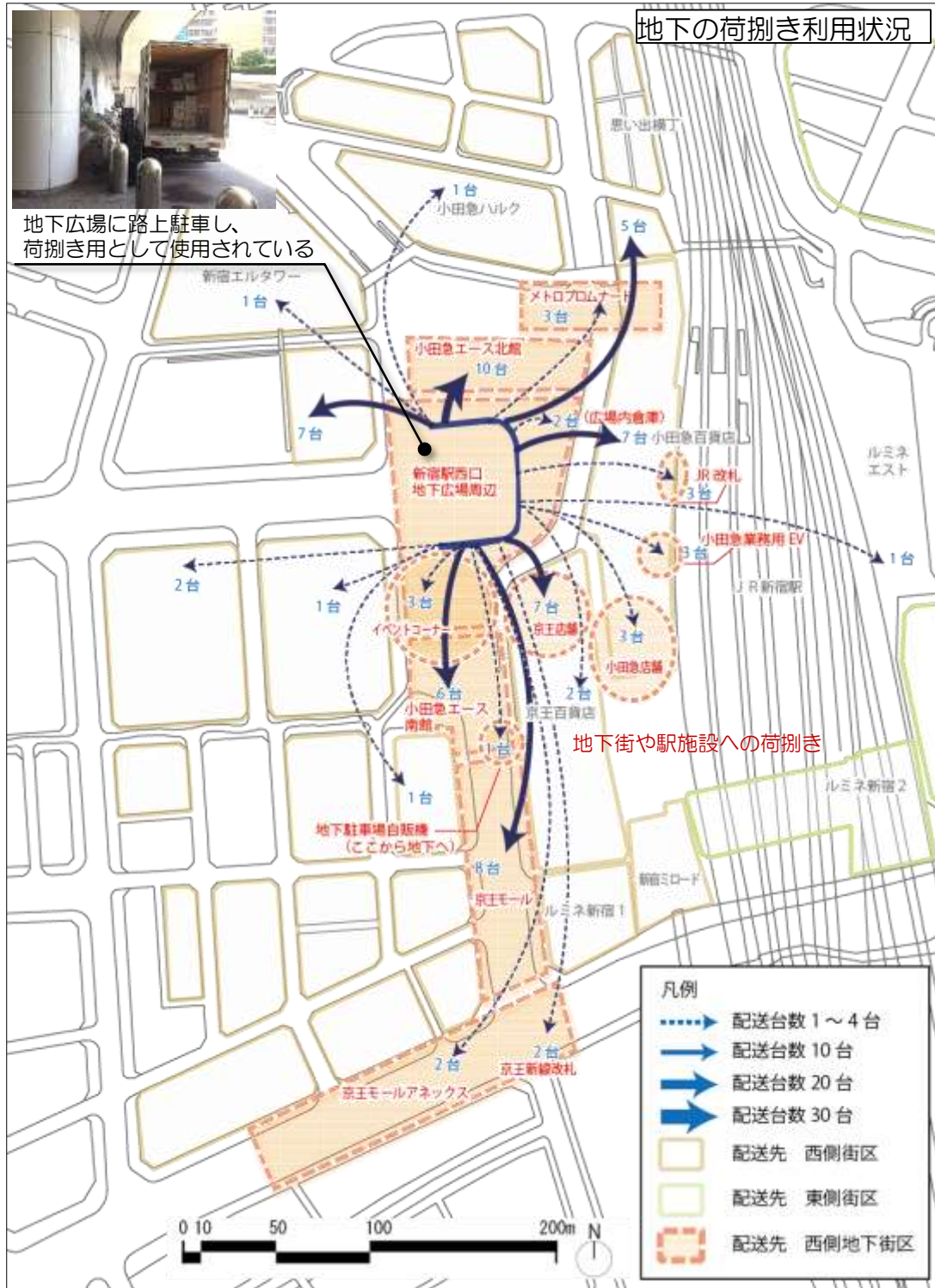
○駅周辺の荷捌きの現況

- 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

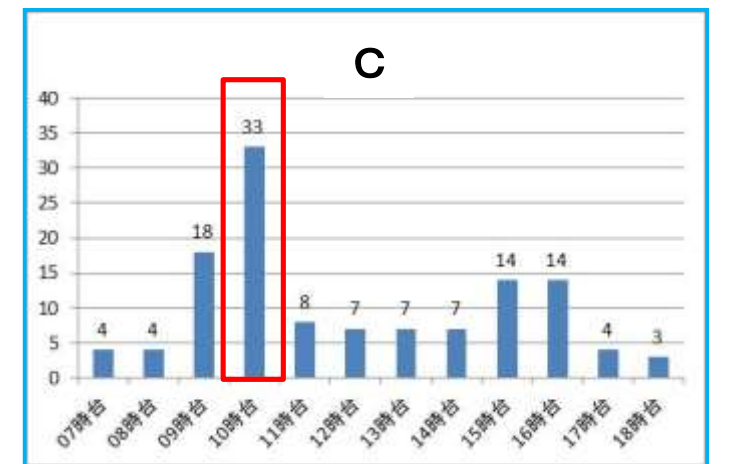
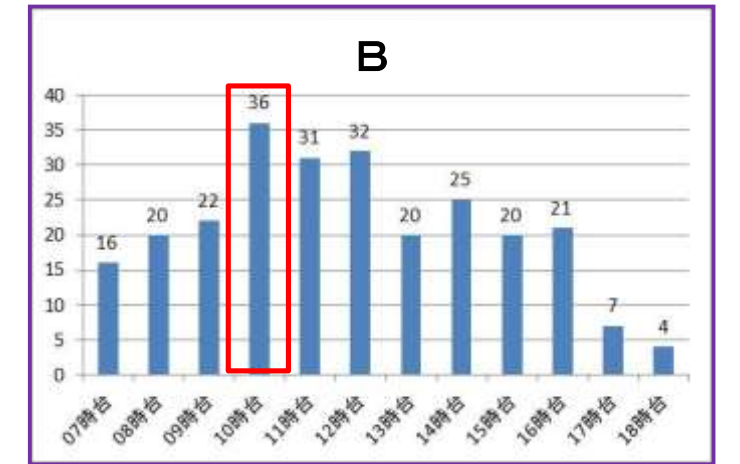
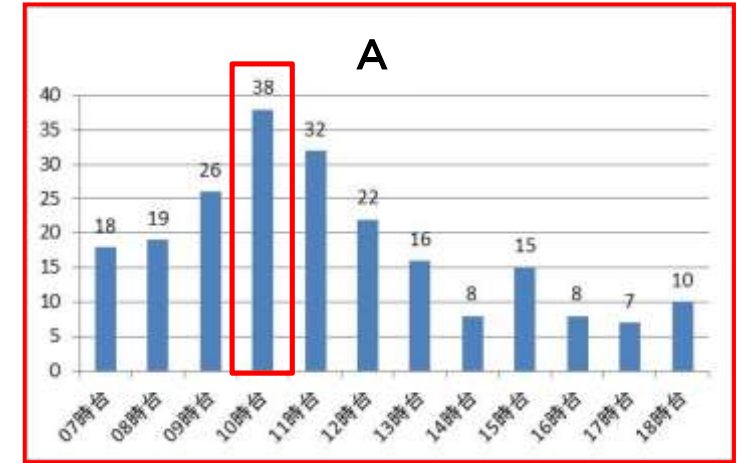
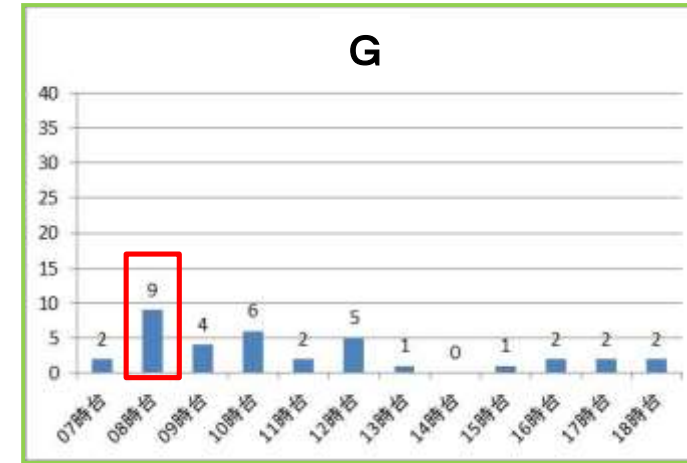
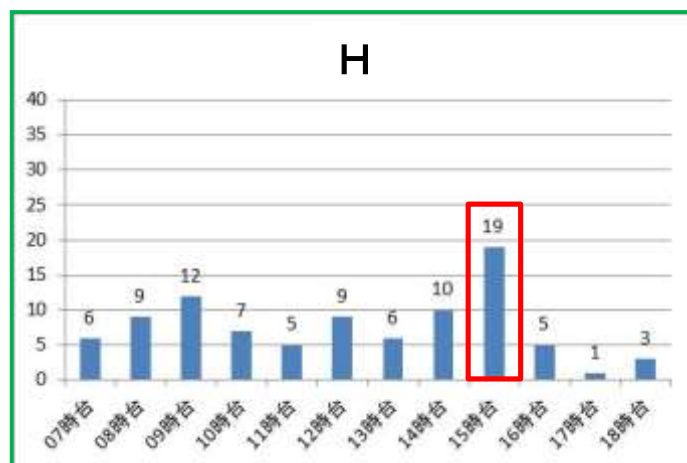
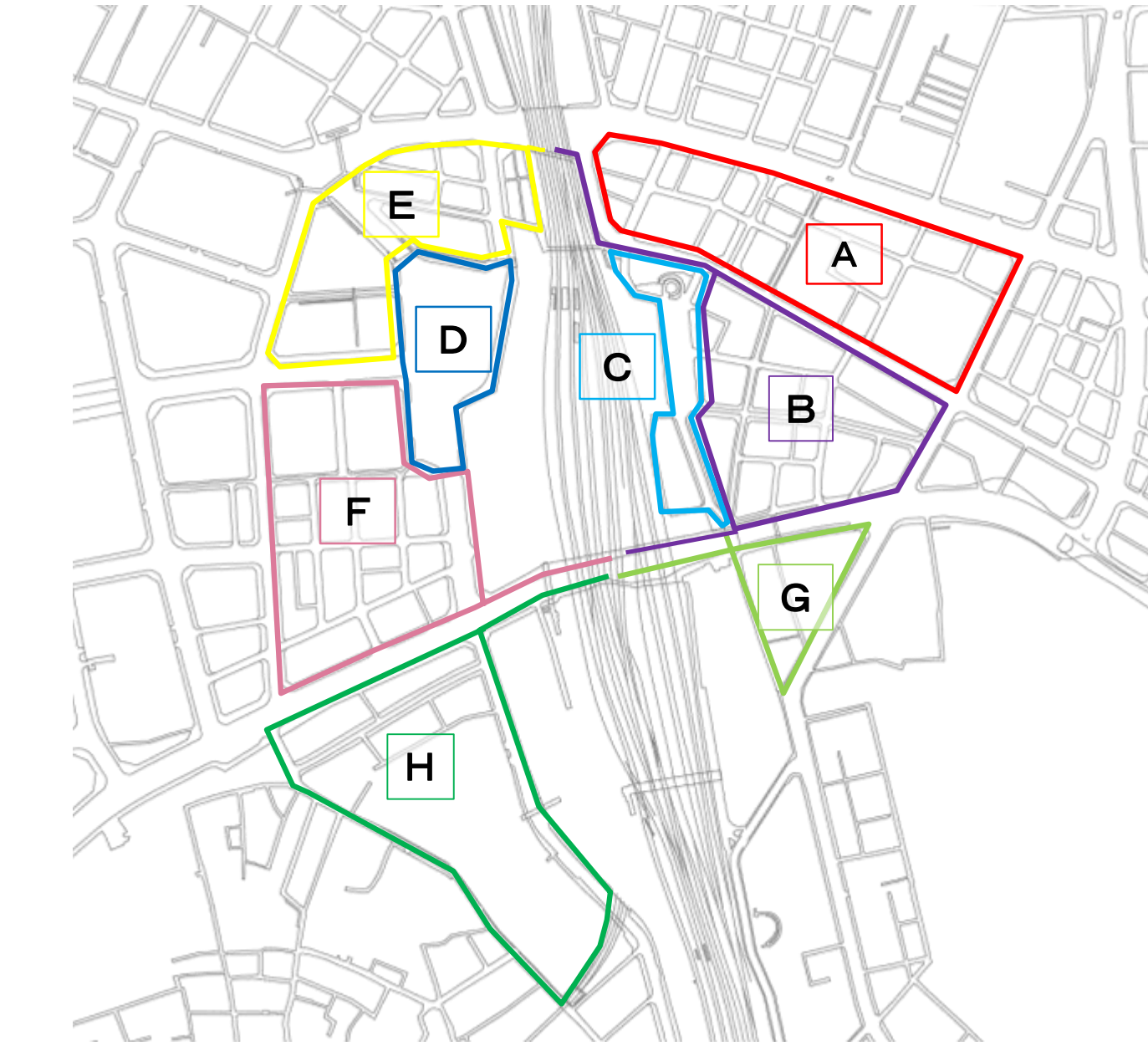
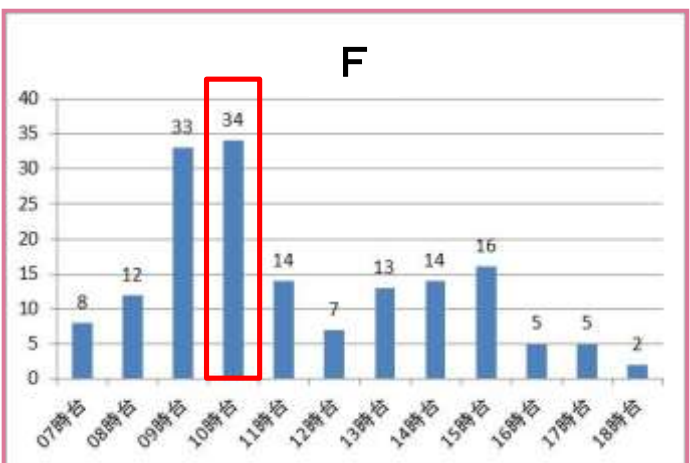
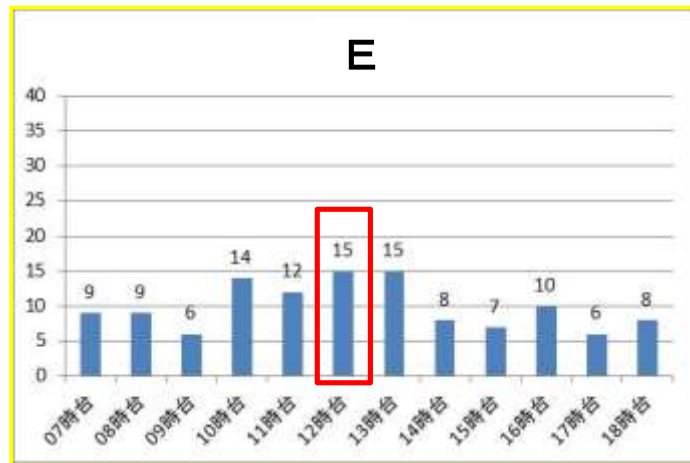
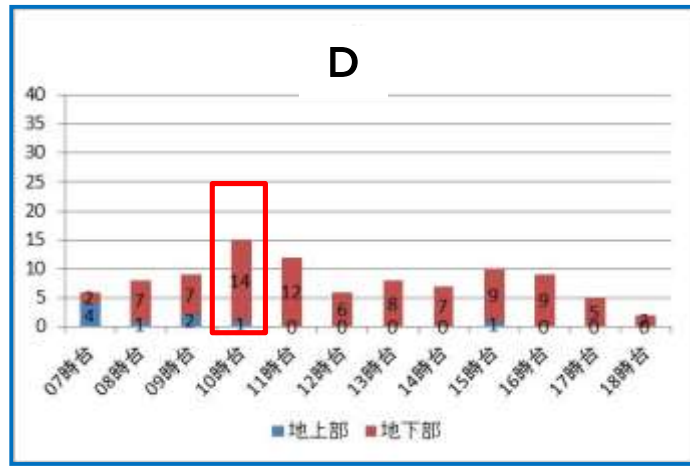
駐停車位置	車種別割合 (%)			車高別割合 (%)		平均駐車時間	各街区への配送台数 (台)	ピーク時間帯	
	普通貨物	小型貨物	乗用車	2.1m以下	2.1m超				
西口	西口広場地上	45	55	0	55	45	11分	30	8~11時
	西口広場地下	60	38	2	50	60	44分	81	8~11時
	西口広場北側街路	37	61	14	63	37	12分	84	12~15時
	西口広場南側街路	43	50	8	57	43	24分	40	12~15時
東口	東口広場	54	45	1	46	54	22分	87	10~13時
	駅街路10号	54	46	0	46	54	22分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

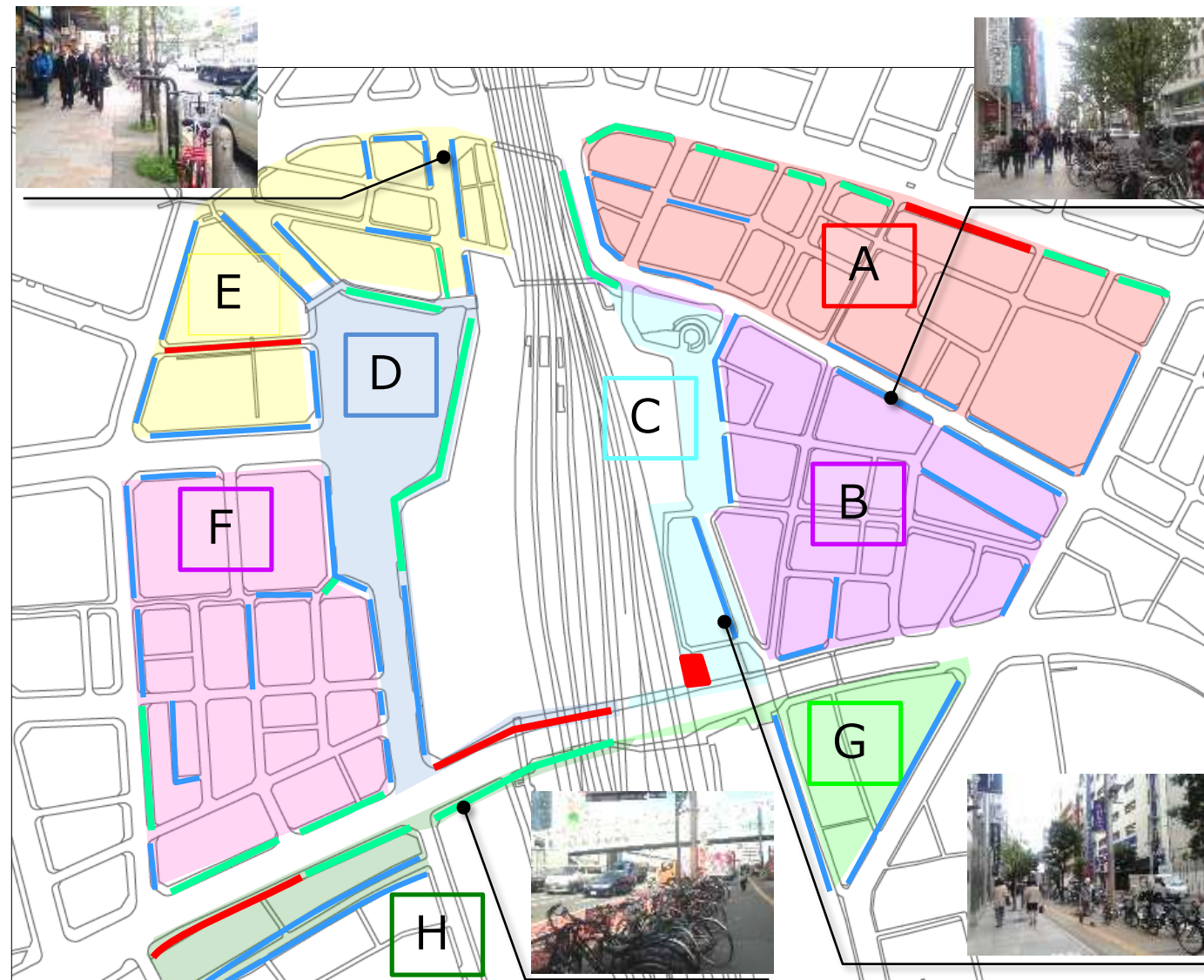
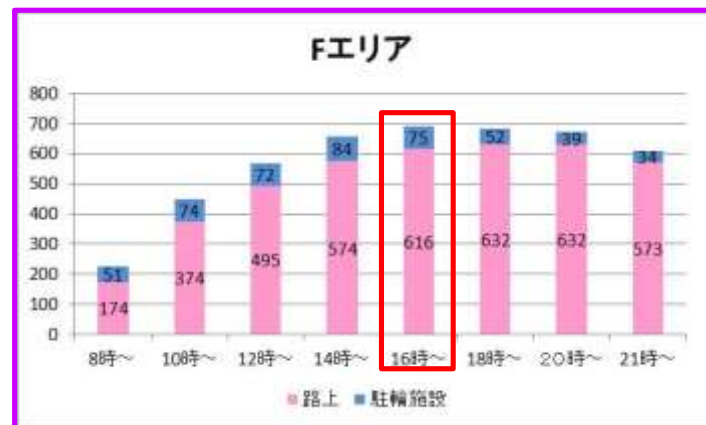
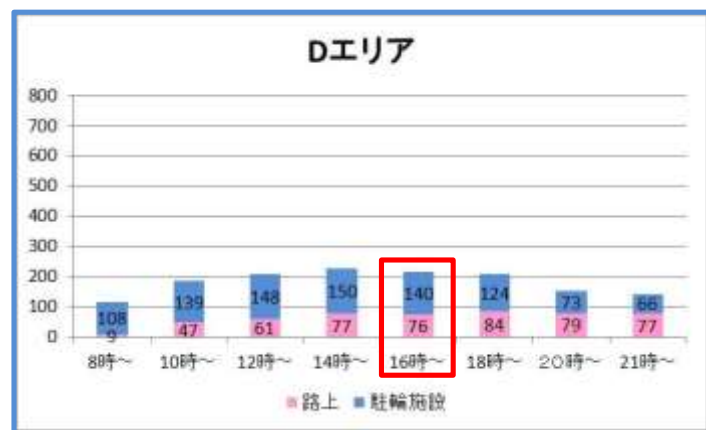


図表 エリアごとの路上荷捌き台数

○駅周辺への自転車乗入れ状況

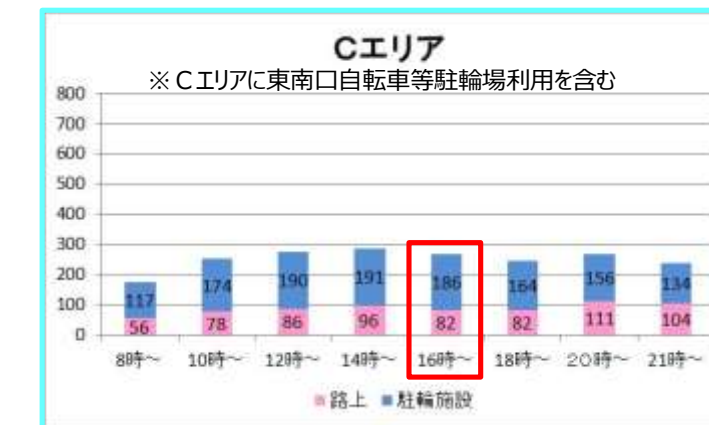
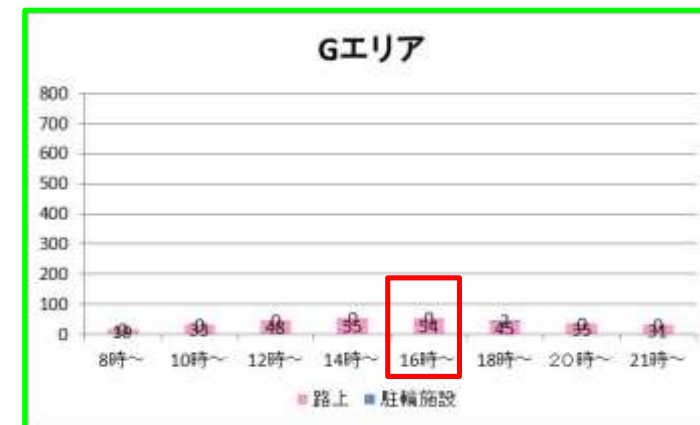
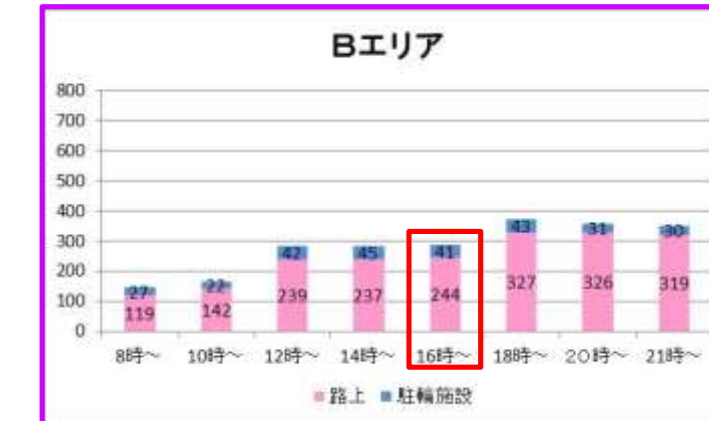
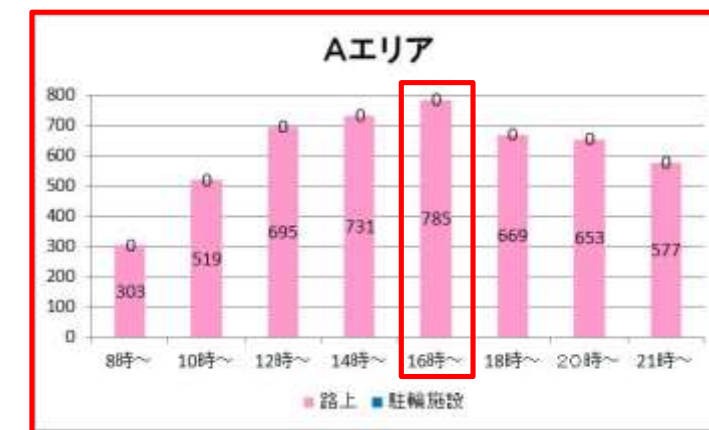
- ・駅前広場周辺をはじめ、駐輪施設以外への路上駐輪が多い。
- ・路上駐輪によって、歩行者の通行の妨げとなっている。

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。

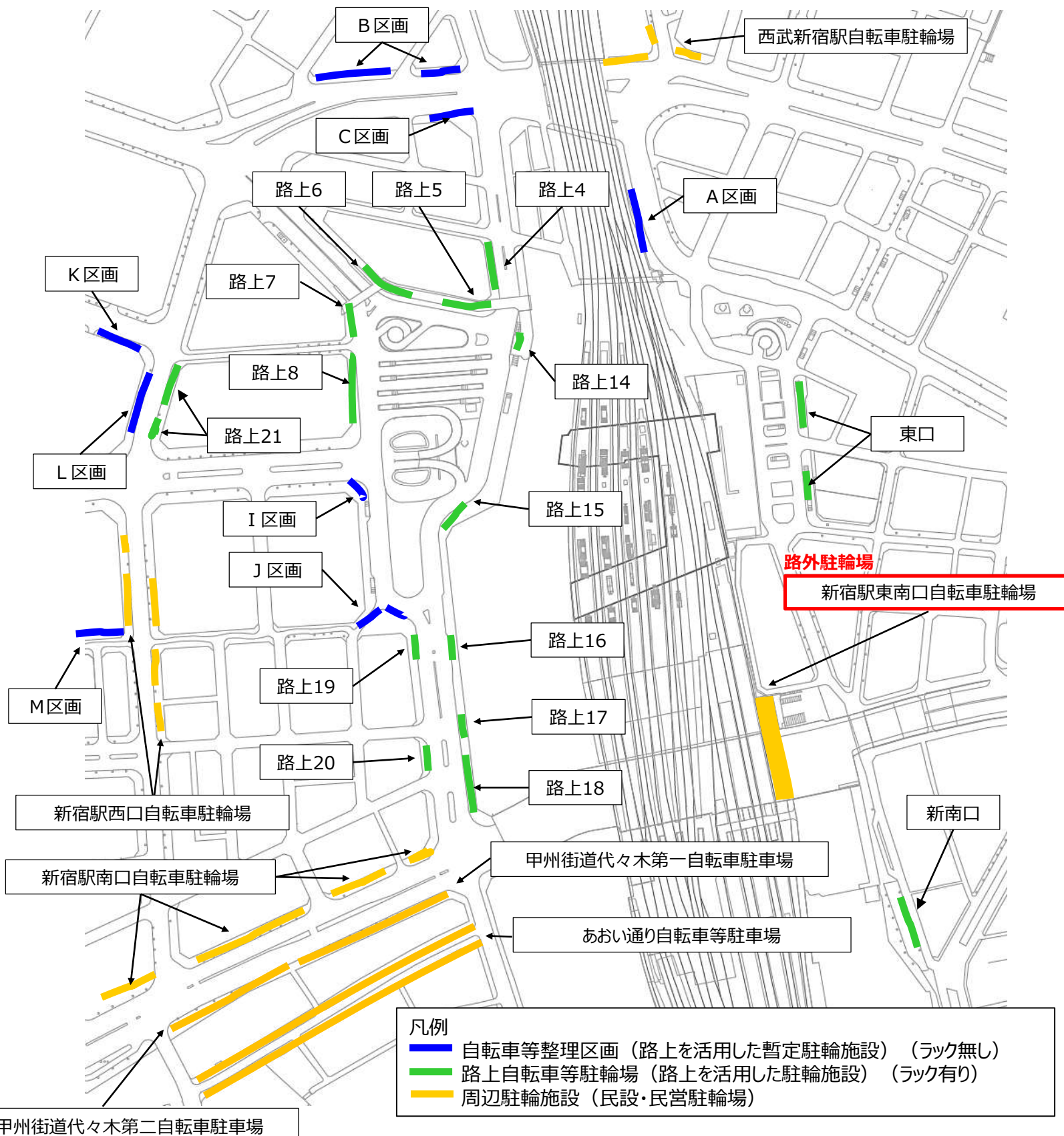


図 新宿駅直近の駐輪施設整備状況

表 新宿駅直近の駐輪施設の規模

西口エリア			東口エリア			
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）						
名称	収容台数		周辺駐輪施設（民設民営）（東口・南口周辺）			
	定期利用	一時利用	名称	収容台数		
路上4	57	5		自転車	原付・自動二輪	
路上5	49	5	西武新宿駅自転車駐輪場	188	—	
路上6	43	—	新宿駅東南口自転車駐輪場	600 (定期含む)	90	
路上7	9	—	路上駐輪場			
路上8	118	5	周辺駐輪施設（民設民営）（西口周辺）			
路上14	14	—	名称	収容台数		
路上15	36	5		自転車	自動二輪	
路上16	12	—	あおい通り自転車等駐輪場	51	41	
路上17	8	5	甲州街道代々木第一自転車駐輪場	104	—	
路上18	32	—	甲州街道代々木第二自転車駐輪場	125	—	
路上19	17	—	新宿駅西口自転車駐輪場			
路上20	8	5	新宿駅南口自転車駐輪場			
路上21	38	—	新宿駅西口自転車駐輪場			
周辺駐輪施設（民設民営）（西口周辺）			新宿駅南口自転車駐輪場			
名称	収容台数		新宿駅西口自転車駐輪場			
	自転車		135			
新宿駅南口自転車駐輪場			181			

[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。

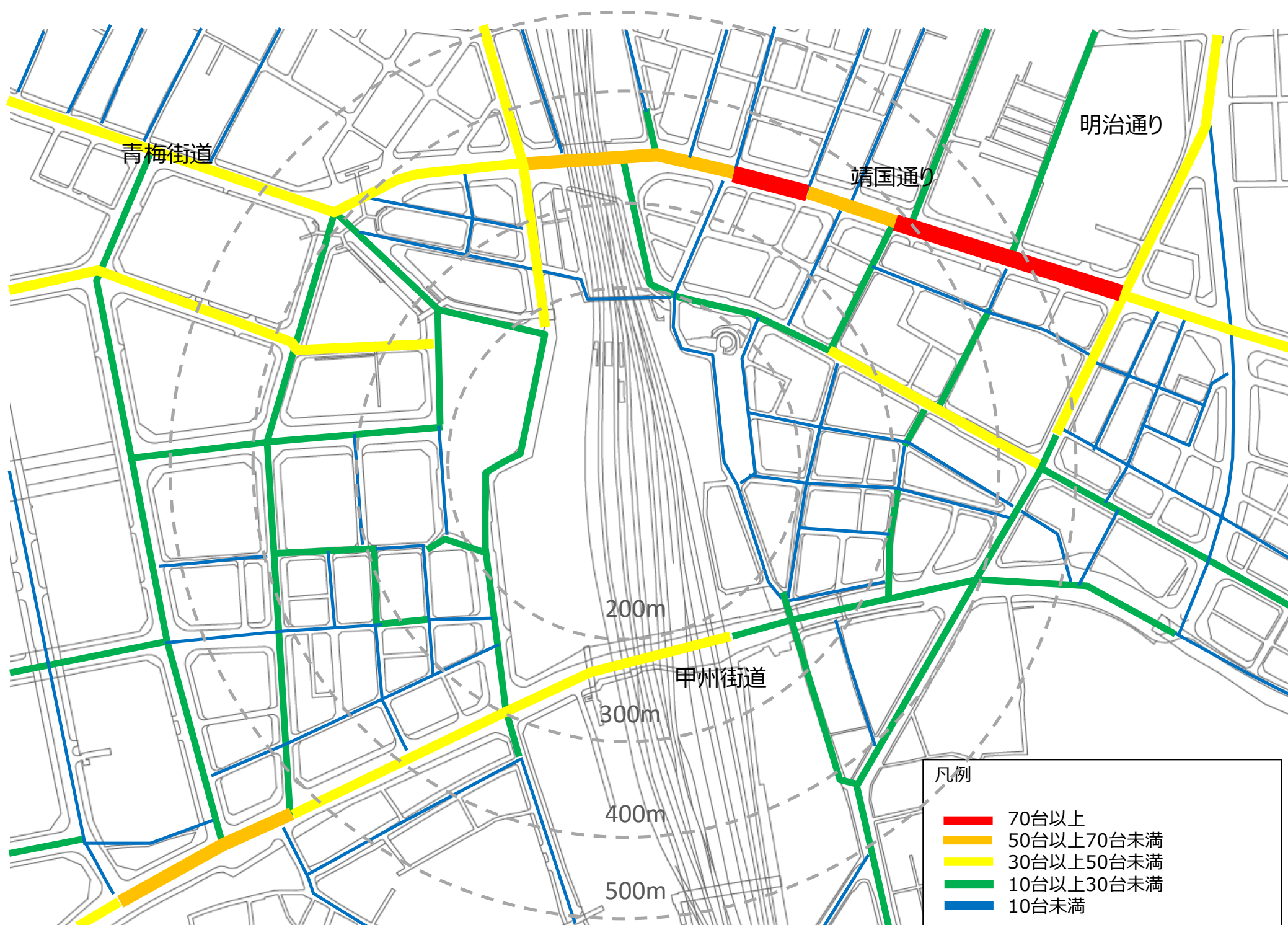
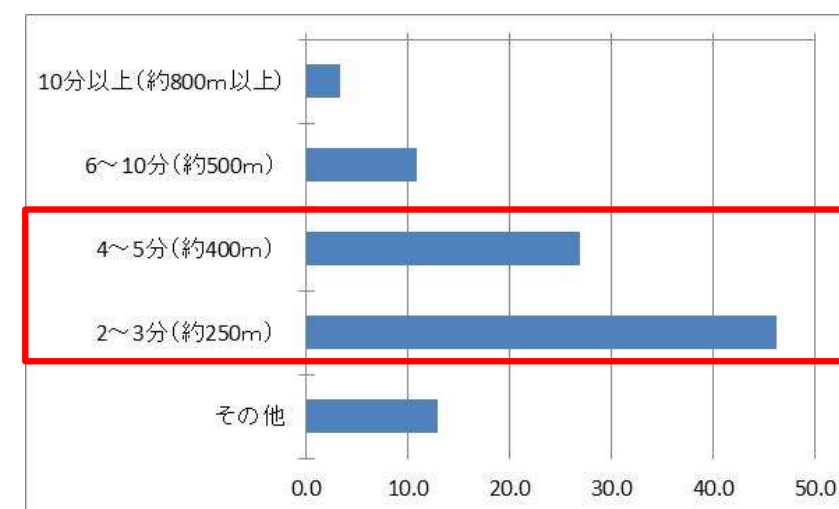


図 新宿駅周辺走行経路重ね図 (n=429)

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



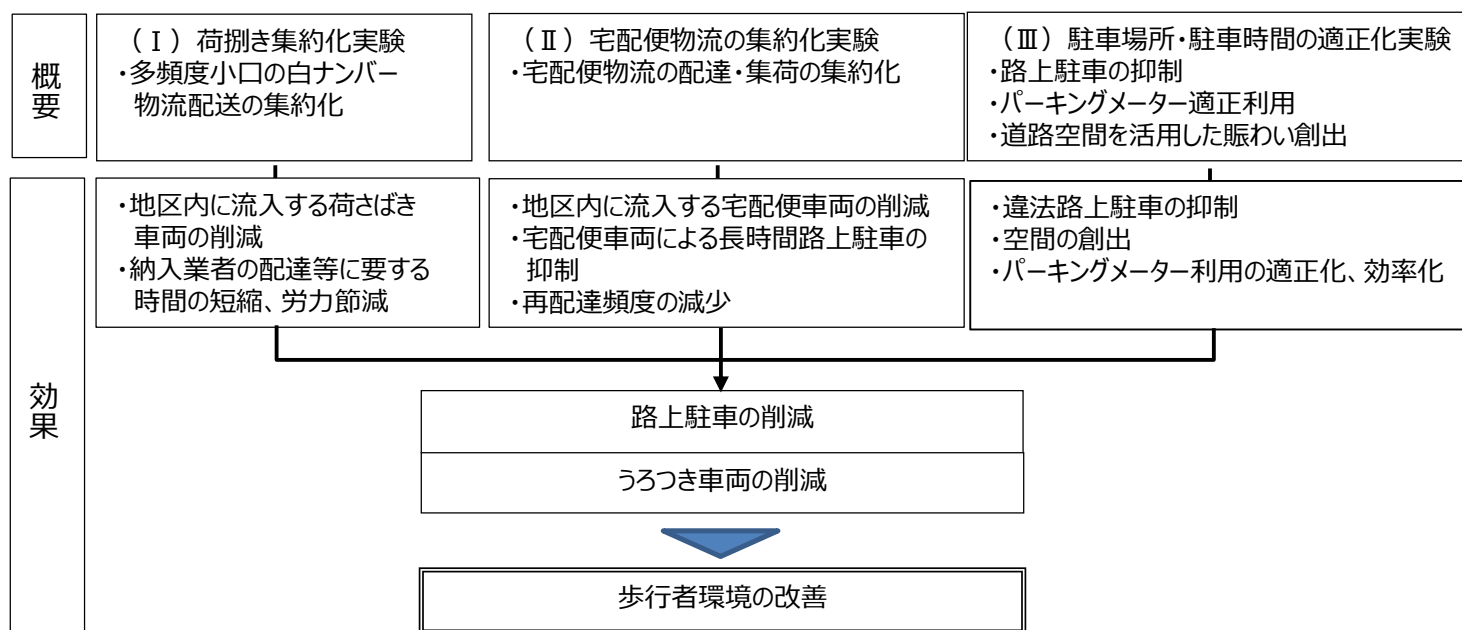
図 現在の歩行者天国実施範囲  
（出典：警視庁HP）

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）

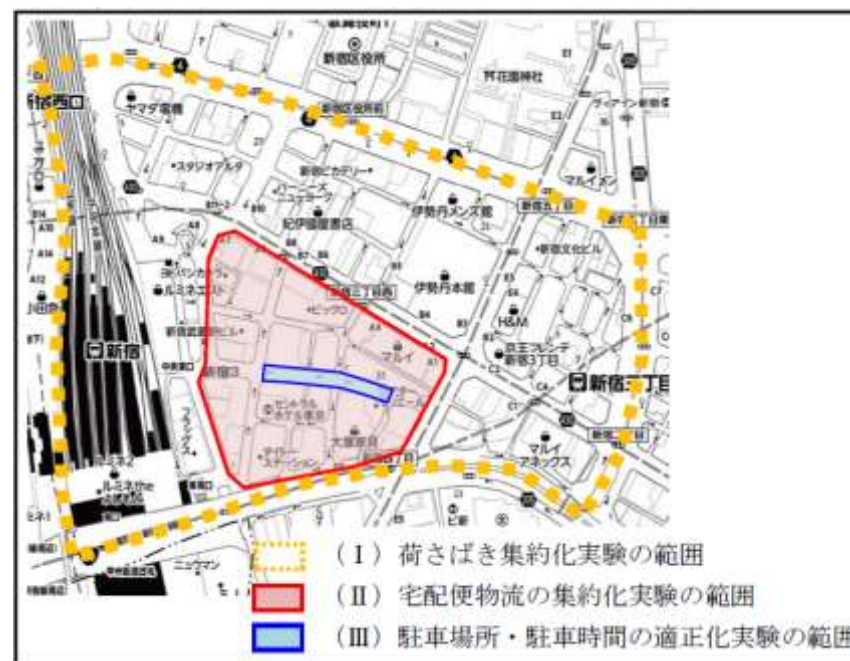
新宿駅東口では、歩いて楽しい回遊性のあるまちづくりを進めており、安心してゆったりと散策ができるような歩行者空間を生み出すため、まちの荷捌きを集約化することにより、路上駐車削減に取り組んでいる。

●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



- (I) 荷さばき集約化実験の範囲
- (II) 宅配便物流の集約化実験の範囲
- (III) 駐車場所・駐車時間の適正化実験の範囲

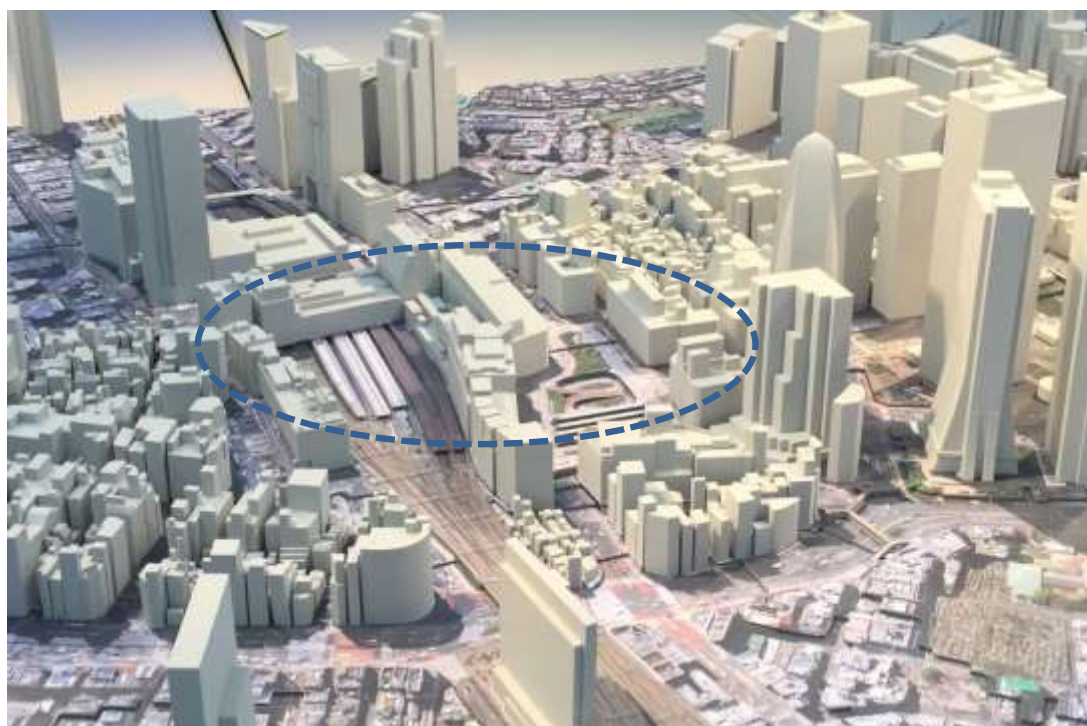


（出典：新宿区 HP）

- ・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

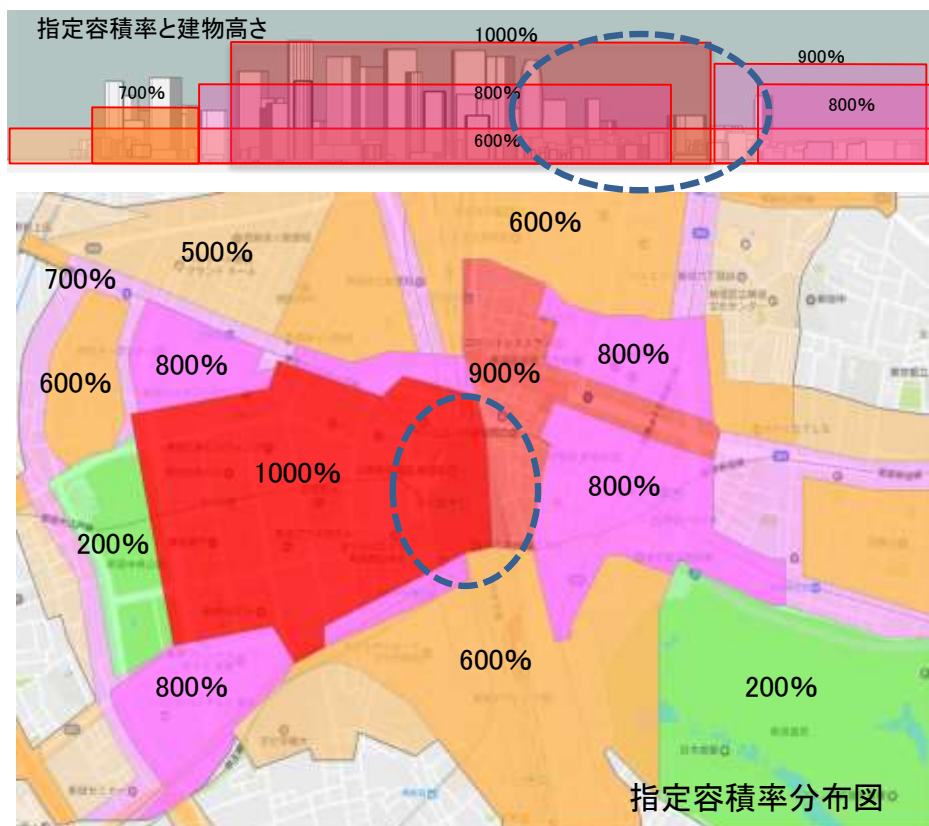
### ○地区ごとの建物規模

- ・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



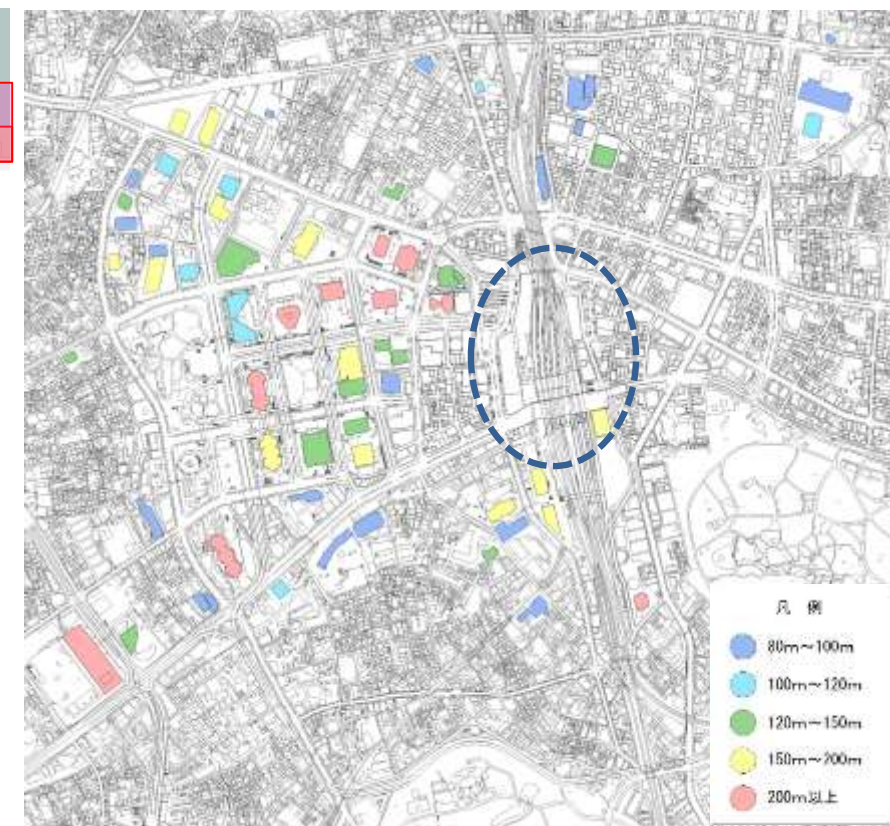
### ○指定容積率

- ・駅直近地区の指定容積率は900・1000%



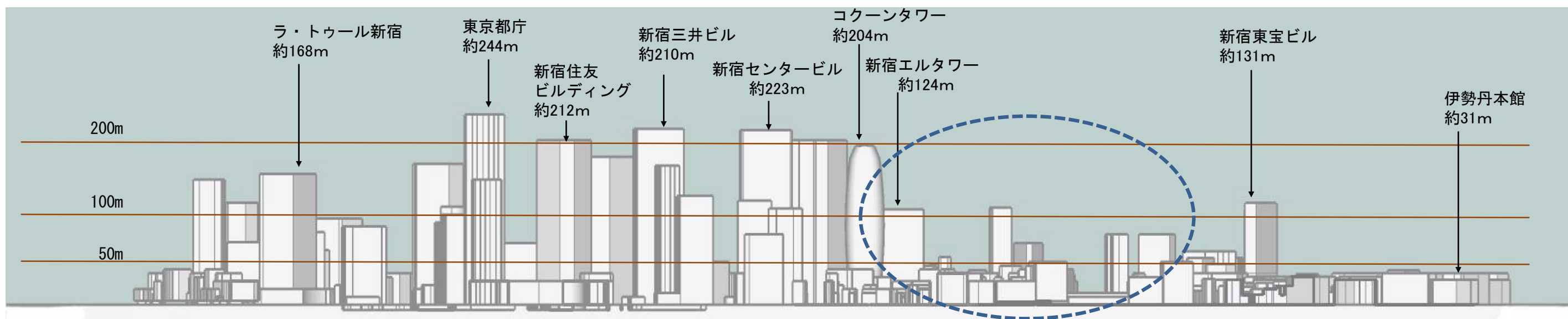
### ○超高層建物の配置

- ・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駅の入口がわ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



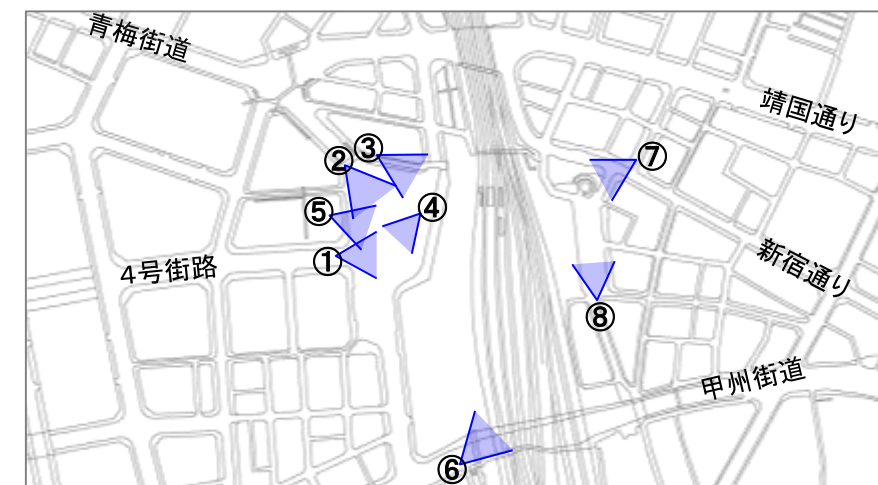
⑧道路や交通広場を横断する空間の不足（東口）



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

- ・新宿中央公園と新宿御苑にまとまったみどりが確保されていることに加え、西新宿超高層ビル地区は街路や公開空地等を中心に緑化が推進され、みどりの量が多くなっている
- ・新宿区みどりの条例第24条に基づき、新宿駅周辺地域の業務地域において屋上や壁面等の緑化を推進する屋上緑化等推進モデル地区が定められている
- ・町丁目別にみると、大規模開発が行われている西新宿2,3,6丁目を中心にみどりの分布が多くなっている

■緑被分布図



【出典】「新宿区みどりの実態調査報告書(第8次)」(H28.2 新宿区)、「平成25年度渋谷区自然環境調査報告書」(H26 渋谷区)、「屋上緑化等推進モデル地区の案内」(新宿区HP)を基に作成

○新宿中央公園と新宿御苑にまとまったみどりが確保されていることに加え、西新宿超高層ビル地区は街路や公開空地等を中心とした緑化が推進され、みどりの量が多くなっている

■町丁目別 緑被集計結果 (新宿区)

町丁目	町丁目面積 ha	緑被		屋上緑地		樹木本数 本	1 ha当たりの 樹木本数 本/ha
		ha	%	ha	%		
新宿3丁目	24.4	0.93	3.83	0.45	1.85	7	0.29
新宿4丁目	4.49	0.27	3.88	0.01	0.25	4	0.89
歌舞伎町1丁目	16.2	0.83	5.13	0.01	0.06	46	2.84
歌舞伎町2丁目	18.72	0.69	3.70	0.08	0.42	32	1.71
西新宿1丁目	27.44	3.37	12.29	0.19	0.7	45	1.64
西新宿2丁目	33.85	14.66	43.32	0.43	1.28	950	28.07
西新宿3丁目	20.84	2.75	13.17	0.13	0.6	41	1.97
西新宿6丁目	22.14	4.46	20.16	0.51	2.32	159	6.82
西新宿7丁目	18.44	1.27	6.89	0.07	0.4	70	3.80
西新宿8丁目	13.49	1.6	11.89	0.05	0.4	41	3.04

【出典】「新宿区みどりの実態調査報告書(第8次)」(H28.2 新宿区)を基に作成  
 ※都市再生緊急整備地域内に含まれる町丁目を対象として抽出  
 ※各項目で上位3町丁目を赤で着色

○新宿駅周辺地域を町丁目別にみると、大規模な開発が多く行われている西新宿2,3,6丁目を中心にみどりの分布が多くなっている

■町丁目別 緑被集計結果 (渋谷区)

町丁目	町丁目面積 ha	緑被地 (樹木被覆地、 草地の合計)		樹木被覆地のうち 屋上緑化面積		草地のうち 屋上緑化面積	
		ha	%	ha	%	ha	%
代々木1丁目	20.36	2.02	10.03	0.04	0.22	0.12	0.6
代々木2丁目	22.43	2.01	8.9	0.01	0.02	0.16	0.72
代々木3丁目	26.11	3.85	14.74	0.01	0.05	0.14	0.55
千駄ヶ谷5丁目	27.29	1.86	6.96	0.08	0.31	0.22	0.83
千駄ヶ谷6丁目	20.13	16.18	80.48	0	0	0	0

【出典】「平成25年度渋谷区自然環境調査報告書」(H26.2 渋谷区)、「渋谷区の土地と建物」(H25.3 渋谷区)を基に作成  
 ※新宿駅に近接する町丁目を対象として抽出

■屋上緑化等推進モデル地区 (新宿区)

○新宿区みどりの条例第24条に基づき、商業地域等の業務地域において、屋上、壁面等の緑化を推進する地区

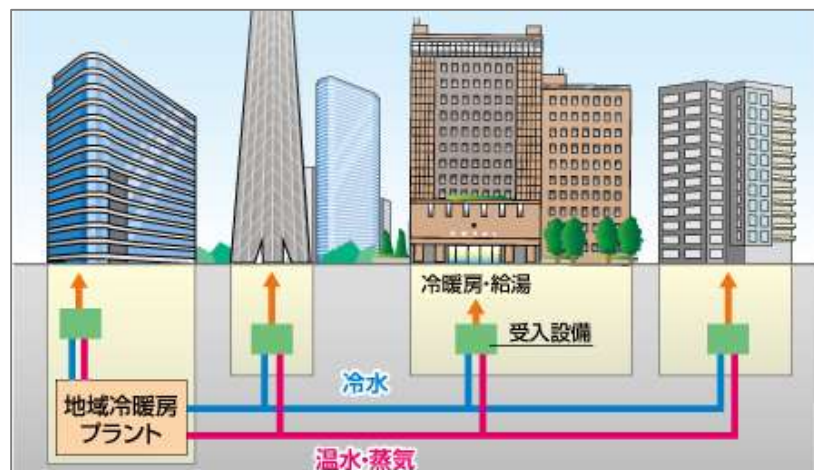
○モデル地区では、

- i) 緑化計画書制度において屋上や壁面緑化を行った場合、面積(延長)を1.3倍で算定する
- ii) 屋上等緑化助成制度において助成単価と上限額をアップし、通常は助成の対象とならない、緑化計画書の基準以上の内容の緑化に助成をする

【出典】「屋上緑化等推進モデル地区の案内」(新宿区HP)

・西新宿エリアを中心に地域冷暖房が面的に整備されており、コージェネレーションシステムの導入など、効率的なエネルギー供給が実現されている

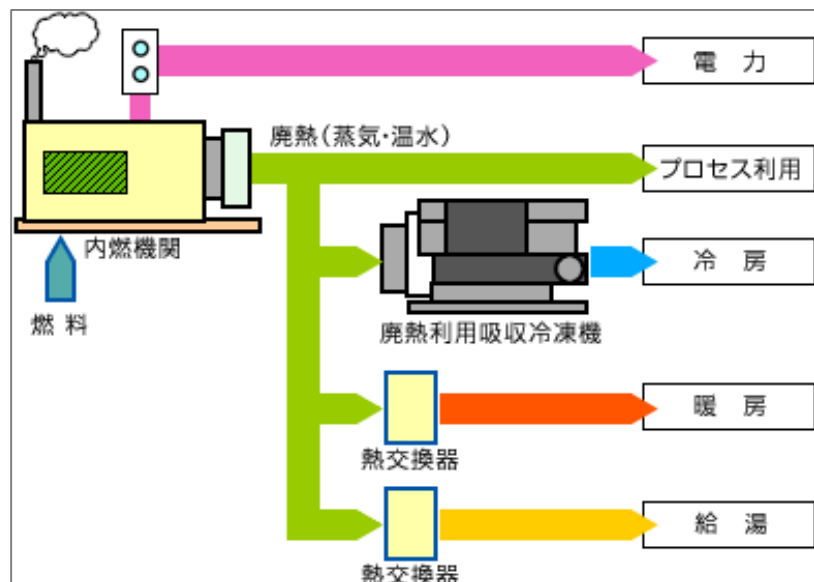
■ 地域冷暖房の概要



【出典】株式会社エム・システム技研HP

- 1ヶ所または数か所の熱供給設備（プラント）から導管を通して複数の建物等に冷水・温水・蒸気などの熱媒を供給し、冷房・暖房・給湯などを行うシステム
- 建物ごとの冷暖房方式と比較して、地域冷暖房方式では一次エネルギー消費量を約10%程度削減が可能
- プラントにコージェネレーションシステムを導入することで、省エネルギー効果が向上

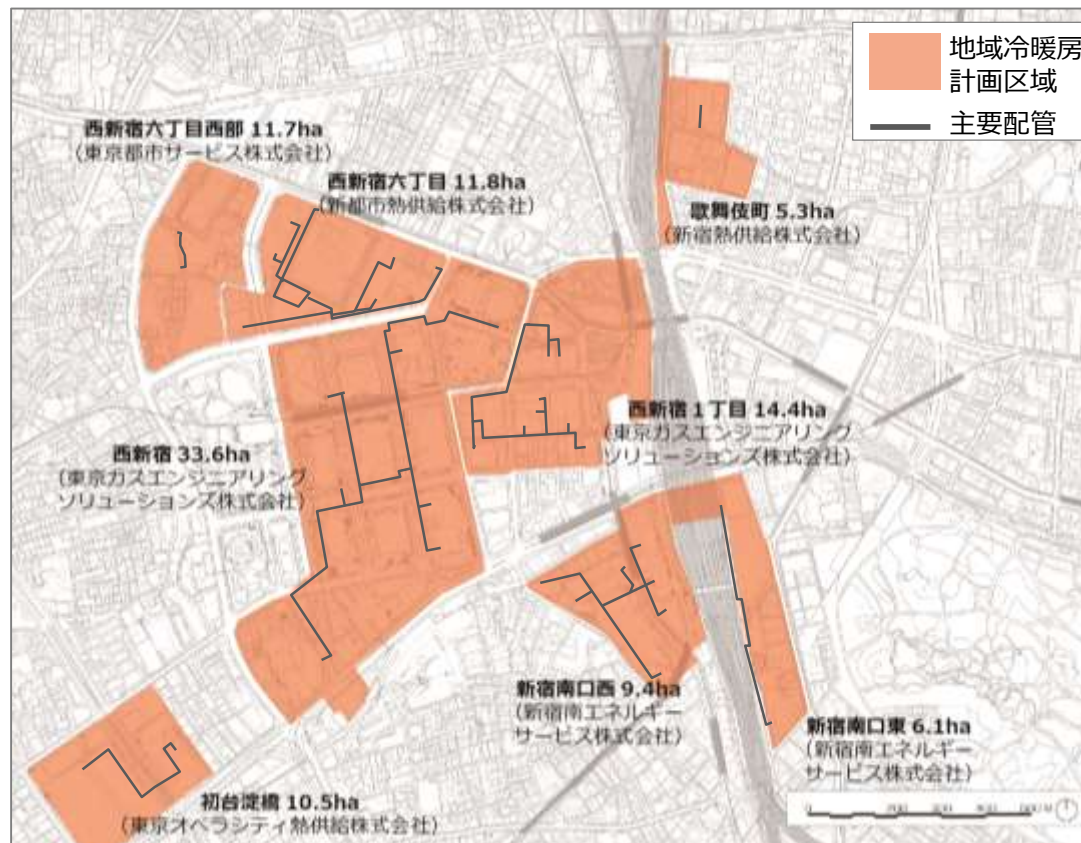
■ コージェネレーションシステムの概要



【出典】一般財団法人 コージェネレーション エネルギー高度利用センターHP

- 都市ガスを燃料に用い、発電と同時に生じる発熱を冷房・暖房・給湯・蒸気などに有効利用するシステム
- 排熱の有効利用により、従来のシステムと比較してエネルギー消費の総合効率は約40%から約80%まで上昇

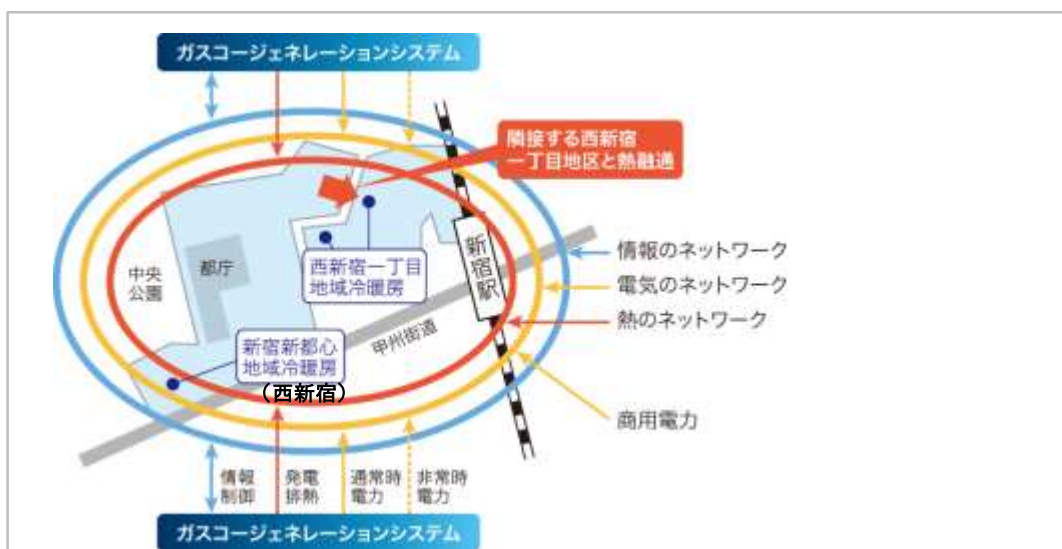
■ 新宿駅周辺の地域冷暖房計画区域・主要配管



【出典】「地域冷暖房計画区域」（東京都環境局），一般社団法人日本熱供給事業協会HP を基に作成

○ 新宿駅西口を含む西新宿エリアを中心に地域冷暖房が広く整備され、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している

■ 新宿駅周辺での熱融通による省エネルギーの推進



【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

○ 西新宿一丁目地区および新宿新都心（西新宿）地区を中心に、コージェネレーションシステムによる効率的な発電や廃熱供給を行っている

■ 新宿駅周辺の地域冷暖房計画区域の概要

名称	面積 [ha]	指定告示	使用燃料等	熱供給媒体の種類			熱供給事業者等
				冷熱	蒸気	温水	
西新宿	33.6	昭和54年2月28日 平成1年1月31日 平成24年9月10日	都市ガス 電気	○	○		東京ガスエンジニアリングソリューションズ株式会社
西新宿六丁目	11.8	昭和57年11月30日 昭和60年11月30日 平成5年3月8日	都市ガス 電気	○	○		新都市熱供給株式会社
西新宿一丁目	14.4	昭和62年12月25日	都市ガス 電気	○	○		東京ガスエンジニアリングソリューションズ株式会社
歌舞伎町	5.3	平成3年3月4日	都市ガス 電気	○	○		新宿熱供給株式会社
初台淀橋	10.5	平成3年3月4日	都市ガス 電気	○	○	○	東京オペラシティ熱供給株式会社
西新宿六丁目西部	11.7	平成4年3月9日	電気	○		○	東京都市サービス株式会社
新宿南口西	9.4	平成4年3月9日	都市ガス 電気 購入排熱	○	○	○	新宿南エネルギーサービス株式会社
新宿南口東	6.1	平成5年3月8日	都市ガス 電気 購入排熱	○	○		新宿南エネルギーサービス株式会社

【出典】「地域冷暖房計画区域」（東京都環境局）を基に作成

・大都市の業務中枢拠点を中心に災害時の業務継続に必要なエネルギー（電気・熱）の安定供給が確保される業務継続地区（BCD）の構築が求められている

■防災性に優れたBCDの構築イメージ



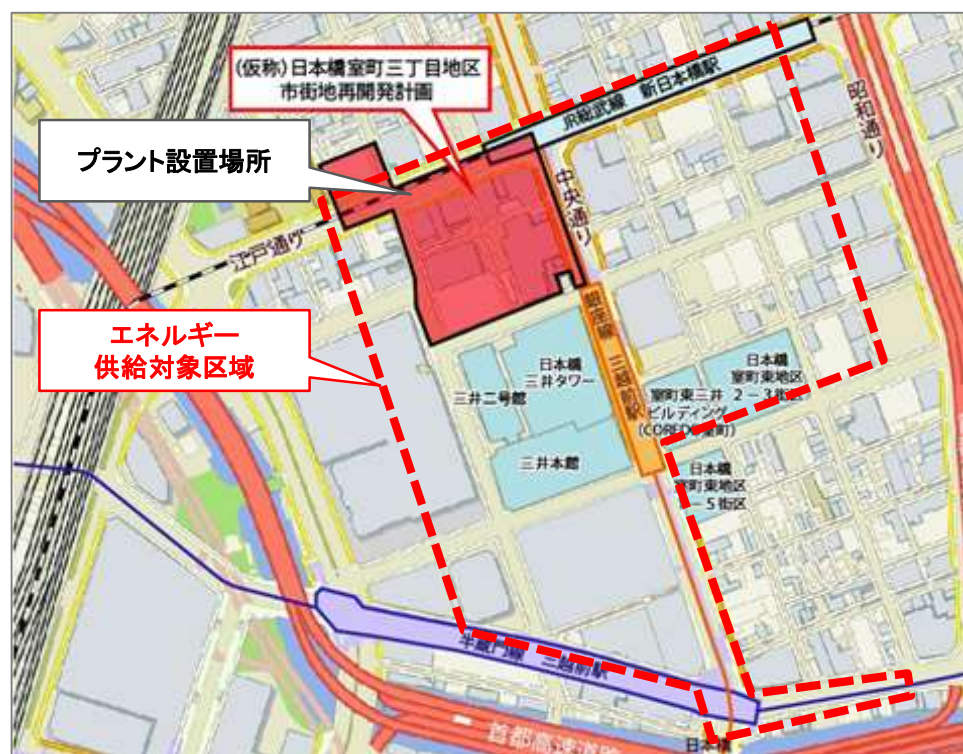
【出典】「国際競争業務継続拠点整備事業の概要」（国土交通省）

○大都市の業務中枢拠点として、世界水準のビジネス機能・居住機能を集積し、国際的な投資と人材を呼び込むために、大都市の弱みである災害に対する脆弱性を克服していくことが必要

○災害への対応力強化として、災害時の業務継続に必要なエネルギー（電気・熱）の安定供給が確保される業務継続地区（BCD：Business Continuity District）の構築が求められている

■BCD対応した事業例

①日本橋 自立・分散型エネルギー供給施設整備計画



【出典】「大都市における業務継続地区（BCD）の構築に向けて」（国土交通省）を基に作成

【整備内容】

再開発事業に合わせ、エネルギー供給施設と災害時の一時滞在施設を含む周辺既存ビルに、電気、熱（一部）を供給する電力線、熱導管を整備

【災害時】

CGS及びその排熱を活用し、周辺既存ビルへピーク時の50%の電力、熱（冷水、温水、蒸気）を供給

②北1西1周辺街区自立・分散型エネルギー供給施設整備計画



【出典】「大都市における業務継続地区（BCD）の構築に向けて」（国土交通省）を基に作成

【整備内容】

再開発と同時に整備する地下歩道天井部分に熱導管を敷設し、公共空間有効利用による熱の面的ネットワークを構築

【災害時】

CGSによる熱電併給と熱の面的ネットワークの活用により自立機能を確保できる体制を構築

③丸の内3-2計画に伴う洞道・熱供給施設等の整備計画



【出典】「大都市における業務継続地区（BCD）の構築に向けて」（国土交通省）を基に作成

【整備内容】

仲通りに縦断洞道を整備し、洞道内に自営線及び熱導管等を敷設

【災害時】

・非常用発電機及びCGSにて周辺既存ビルの一時滞在施設を含む業務エリアへの電力供給  
・DHCプラントのボイラを稼働させることで蒸気供給

- ・東日本大震災時は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（うち9万人が帰宅困難者）
- ・帰宅困難者一時滞在施設は、新宿駅周辺地域都市再生安全確保計画区域内及びその周辺に32施設ある（新宿区内においては収容可能人数の合計は約11,000人）
- ・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

### ■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

### ■地震発生時の被害想定（滞留者等）

- 鉄道等の運行停止により、**新宿駅だけで約16万人の滞留者及び約9万人の帰宅困難者が発生**する
- 都市再生安全確保計画の対象地域には、西口はピーク時の14時には約18.5万人、東口はピーク時の15時には約3.8万人の滞留者が存在する
- 新宿駅を中心とする2km四方の正方形の圏内に約5万人の屋外滞留者が発生**する

【出典】「新宿駅周辺地域都市再生安全確保計画【第二次改定】」（H28.3）新宿駅周辺地域都市再生緊急整備協議会、  
「新宿区事業継続計画（地震編）」（H29.3 新宿区）

### ■新宿駅周辺の帰宅困難者一時滞在施設

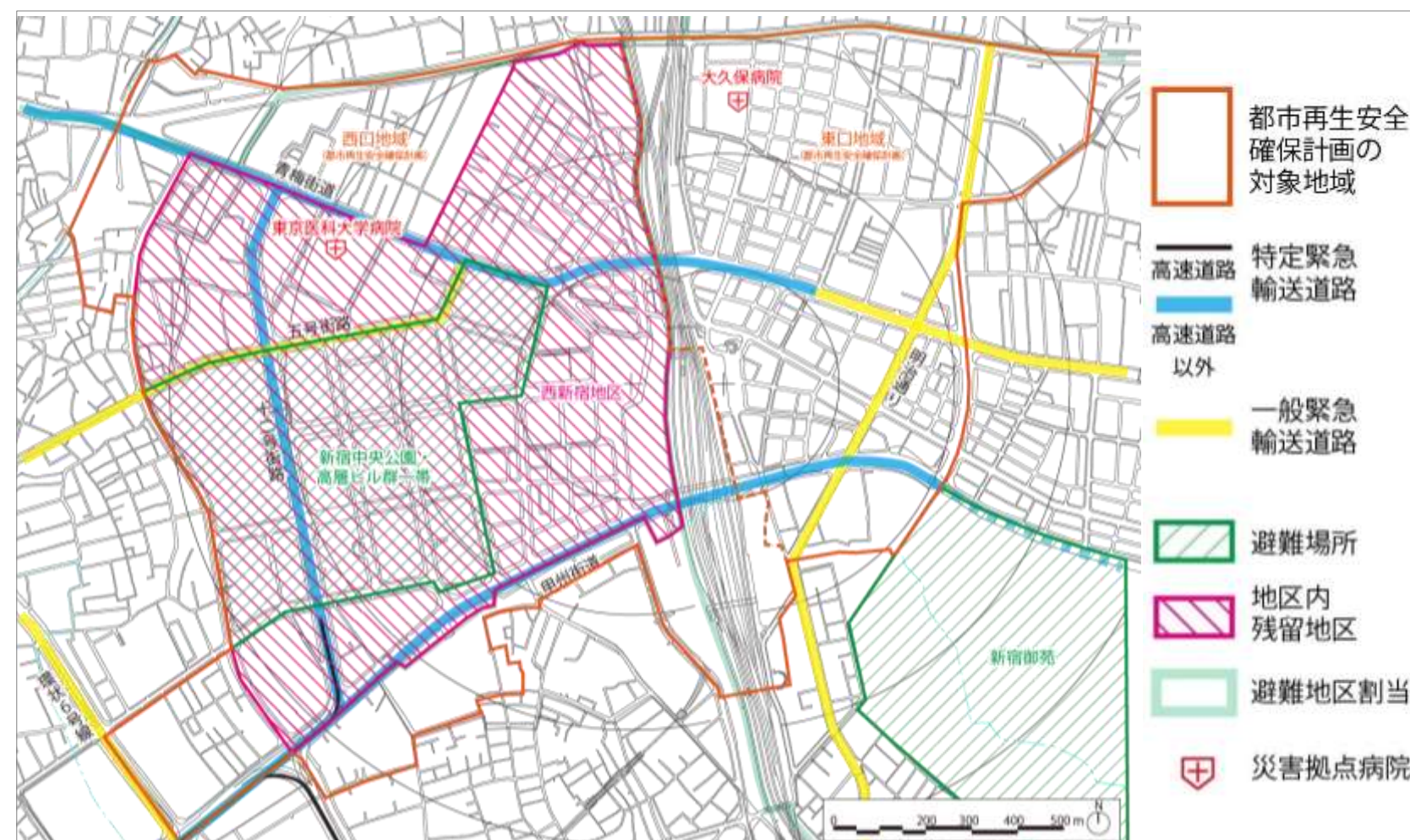
（新宿区）

- 新宿駅周辺地域都市再生安全確保計画区域内及びその周辺に26施設あり、その収容可能人数の合計は約11,000人**となっている

（渋谷区）

- 新宿駅周辺地域都市再生安全確保計画区域内及びその周辺に6施設**（収容可能人数は非公開）ある

### ■防災に関する指定状況



【出典】「新宿駅周辺地域都市再生安全確保計画【第二次改定】」（H28.3 新宿駅周辺地域都市再生緊急整備協議会）を基に作成

- 緊急輸送道路**：地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路
  - ・**特定緊急輸送道路**：緊急輸送道路のうち特に沿道建築物の耐震化を推進する必要がある道路
  - ・**一般緊急輸送道路**：緊急輸送道路のうち特定緊急輸送道路以外のもの
- 避難場所**：大規模災害時に発生する延焼火災やその他の危険から、避難者の生命を保護するために、必要な面積を有する大規模公園や緑地、耐火建築物地域等のオープンスペース
- 地区内残留地区**：地区の不燃化が進んでおり、万が一火災が発生しても地区内に大規模な延焼火災の恐れがなく、広域的な避難を要しない区域
- 災害拠点病院**：災害時において主に重症者の収容・治療を行う病院として東京都の指定を受けたもの

【出典】東京都建設局、東京都総務局、東京都都市整備局、東京都福祉保健局 各HP(H30.2時点)、  
「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」（H23.3 東京都）を基に作成



- ・大規模地震発生時に予想される新宿駅周辺地域の混乱を防止するための取組を推進することを目的として、新宿駅周辺防災対策協議会が組織され、「新宿ルール」や「新宿ルール実践のための行動指針」を定めている
- ・新宿駅周辺は「滞留抑制区域」に指定されており、大規模な地震発生時は駅周辺ではなく新宿御苑や新宿中央公園などの避難場所へ向かって移動することが求められている

### ■「新宿ルール」に基づく行動指針

○新宿駅周辺地域では、民間組織と行政組織が協力して「新宿駅周辺防災対策協議会」を組織し、平成21年3月に災害対策の基本方針「新宿ルール」を定めている。

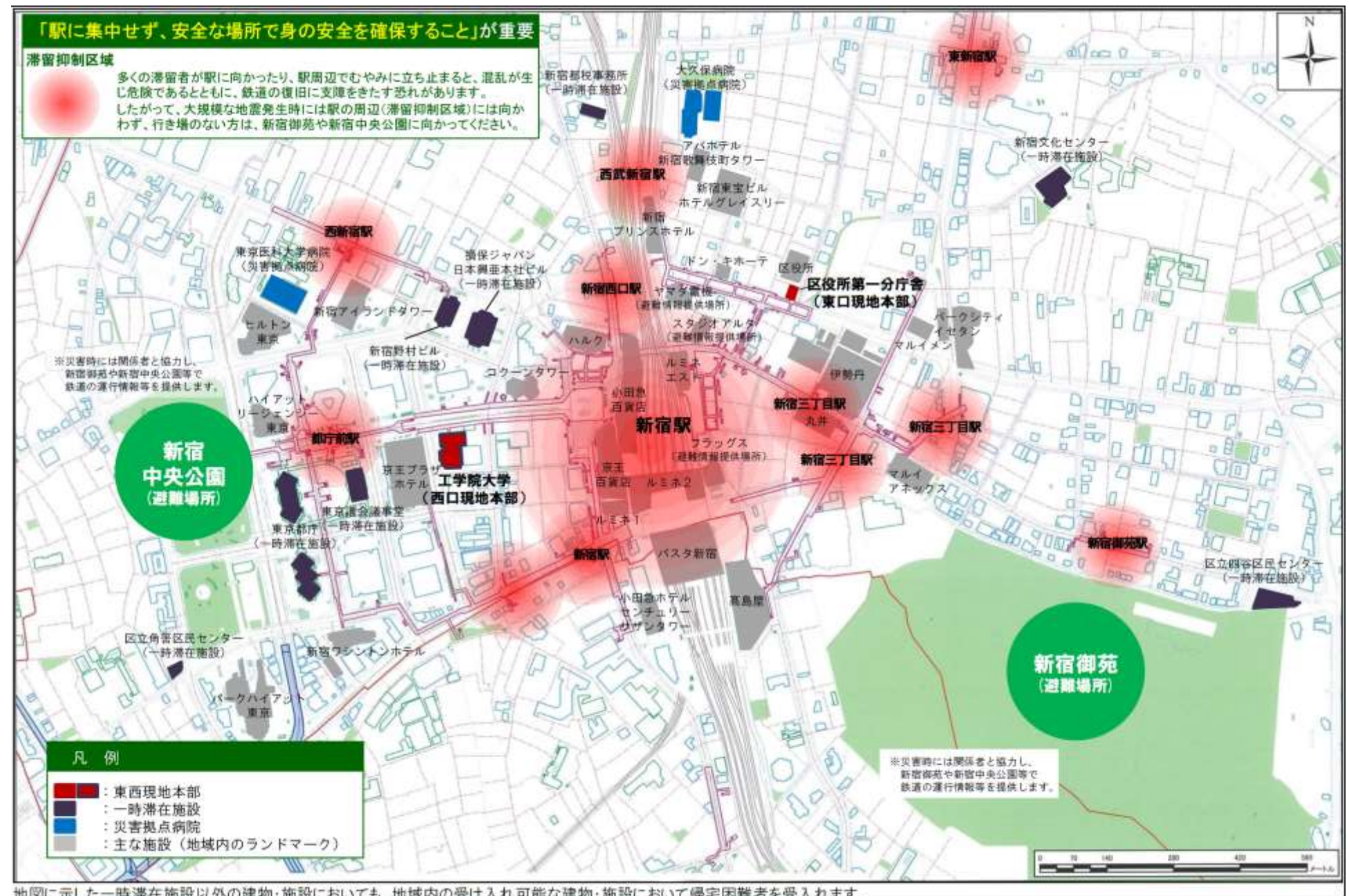
- ・新宿ルール1 「組織は組織で対応する（自助）」
- ・新宿ルール2 「地域が連携して対応する（共助）」
- ・新宿ルール3 「公的機関が地域を支える（公助）」

○また、平成28年6月に「新宿ルール実践のための行動指針」を策定し、大規模地震時における、①発災、②残留・退避、③滞在、④帰宅の4つのフェーズについて望ましい行動を記載している。

○特に「②残留・退避」のフェーズにおいて、**新宿駅及び周辺地下鉄駅を「滞留抑制区域」と位置付け、地震発生後の鉄道復旧に支障をきたす恐れがあることから、「駅に集中せず、安全な場所で身の安全を確保することが重要」で、行き場のない滞留者を避難所等の安全な場所へ誘導することとしている。**

○大規模地震発生時に多くの滞留者が見込まれる新宿駅直近地区は、以下について対策が必要となってくる。

- ・周辺地域から行き場のない滞留者が駅に集中しないよう駅直近地区周辺での避難場所等に関する情報提供
- ・地区内の滞留者が避難場等へ避難するまでに一時的に溜まることのできる空間や一時滞在施設の確保



【出典】「新宿ルール実践のための行動指針」(H28.6) 新宿駅周辺防災対策協議会

- 国土交通省は全国の地下街で進む設備の老朽化に対し、施設の適正管理や安全対策の取組を計画的かつ着実に推進するべく「地下街の安心避難対策ガイドライン」策定している
- 新宿駅周辺の地下街は多くの利用者が通行しているため、「地下街の安心避難対策ガイドライン」を活用した設備や天井などの非構造部材の点検、施設の適正な管理、避難対策などの取組を計画的・継続的に推進することが必要となってくる

## ■「地下街の安心避難対策ガイドライン」について

### 「地下街の安心避難対策ガイドライン」策定の背景

#### 【背景】

地下街は、多くの利用者が通行しているものの、設備の老朽化は進んでおり、施設の適正な管理や、安全対策の取組を計画的かつ着実に推進するための新たな仕組みづくりが必要

#### 【現状】

- 地下街は全国の拠点駅等周辺に78箇所あり、多くの通行者が利用しているが、8割以上の地下街が開設から30年以上経過
- 首都直下地震あるいは南海トラフ巨大地震が発生した際には、構造物及び非構造部材の被害による人的被害や利用者等の混乱、パニックが発生する懸念



### 地下街の防災・安全対策のため「地下街の安心避難対策ガイドライン」策定

【出典】「地下街の安心避難対策ガイドラインについて」（H26.4 国土交通省）

### 「地下街の安心避難対策ガイドライン」概要

#### 【ガイドラインの位置づけ】

地下街が有する交通施設としての都市機能を継続的に確保していくために必要な耐震対策等、地下施設の整備・更新にあたって必要な考え方を、技術的な助言として取りまとめる

#### 【ガイドラインの主体】

地下街を所有・管理するもの

#### 【ガイドラインのポイント】

- ① 非構造部材の落下対策として、非構造部材の点検要領を策定
- ② 様々な状況を想定した避難対策として、避難シミュレーションを活用した避難経路の検証方法や対応方策の検討方法等を提示

【出典】「地下街の安心避難対策ガイドラインについて」（H26.4 国土交通省）

## ■新宿駅周辺の地下街の現状

名称	新宿駅西口地下街 (小田急エース)	京王新宿名店街 (京王モール)	新宿駅東口地下街 (ルミネエスト)
所在地	西新宿一丁目	西新宿一丁目	新宿三丁目
経営主体	小田急電鉄(株)	京王地下駐車場(株)	(株)ルミネ
開設日	S41.11.25	S51.3.10	S39.5.20

【出典】「新宿区地域防災計画」（H26 新宿区防災会議）

- 新宿駅周辺の地下街の安全対策について、平成29年10月に小田急電鉄株式会社、京王電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社へヒアリングを行った
- ヒアリングの結果、各地下街で共通する主な事項は以下のとおり
  - ・耐震性に関する調査を実施し、必要に応じて耐震補強等を行っている
  - ・築40年以上が経過しており、改修や定期点検等を行っている
  - ・消防計画に基づいた避難訓練等を行っているが、「地下街の安心避難対策ガイドライン」に提示された避難シミュレーションによる検証は実施していない
- 新宿駅周辺の地下街は多くの利用者が通行しているため、「地下街の安心避難対策ガイドライン」を活用した設備や天井などの非構造部材の点検、施設の適正な管理、避難対策などの取組を計画的・継続的に推進することが必要となってくる

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
- 【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

**新宿中央公園魅力向上推進プラン（H29.9 新宿区）**

- 【計画の目的】  
公園の特色や新宿駅周辺地域の魅力を十分に活かし、憩いと賑わいのある誰もが足運びたくなる公園とする
- 【計画される主な取り組み例】  
・西新宿の景観を楽しむ空間をつくる  
・まちを訪れる人々を公園に呼び込む  
・イベントの促進  
・都会の中の「みどり」の価値を活かす  
・子どもたちの遊び空間の充実を図る  
・公民連携手法を積極的に取り入れる

**歌舞伎町ルネッサンス推進協議会**

- 【メンバー】  
商店街振興組合、町会、事業者、学識経験者、区等
- 【経緯】  
・歌舞伎町の再生に向け、「安全・安心」「環境美化」「地域活性化」「まちづくり」などの対策を総合的に進めるため、平成17年1月に発足
- 【活動内容】  
4つのプロジェクトを設け、活動を展開  
・クリーン作戦プロジェクト  
地元、企業、行政機関の協働・連携による安全・安心対策及び環境美化対策  
・地域活性化プロジェクト  
公共の空間・施設を活用したイベント開催による文化の創造・発信、賑わいづくり  
・まちづくりプロジェクト  
歌舞伎町まちづくり誘導方針及び歌舞伎町街並みデザインガイドラインに基づくまちづくりの推進  
・歌舞伎町タウン・マネージメント（喜兵衛プロジェクト）  
各プロジェクトの総合調整を行い、地域活性化や情報発信等の活動実施
- 【歌舞伎町地区のまちづくり組織】  
①シネシティ広場周辺まちづくりの会  
②歌舞伎町一丁目平和会地区まちづくり協議会  
③歌舞伎町一丁目一番街地区まちづくり協議会  
④新宿ゴールデン街まちづくり協議会

**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

【参考】【エリアマネジメントによる公共的空間の管理】概要

	東京駅前地下広場・行幸地下通路 (大手町・丸の内・有楽町地区)		汐留シオサイト (汐留地区)		北3条広場 (札幌市)	姫路駅北駅前広場 (姫路市)
整備事業主体	三菱地所株式会社 東京都	三菱地所株式会社	東京都		三井不動産株式会社、 日本郵便株式会社	姫路市
施設所有者	東京都	三菱地所株式会社	東京都		札幌市	姫路市
管理運営組織	一般社団法人丸の内パブリックスペースマネジメント		東京都 (清掃のみ一般社団法人汐留 シオサイト・タウンマネジメント)	一般社団法人汐留シオサイト・ タウンマネジメント	札幌駅前通まちづくり株式会 社	一般社団法人ひとネットワー クひめじ
管理運営組織の目的	東京駅丸の内地下広場と行幸通り地下通路の維持管理と賑わいの創出のため		公共施設も含めグレードの高い街づくりを進めるべく、地元が主体となった公共施設の維持管理の実施のため		札幌駅前地区でのまちづくり活動及び他地区にまちづくり活動との連携、調整のため	新しい姫路駅前の公共空間の活用のかたちを創り出すため
	地下広場   【出典】「大手町・丸の内・有楽町地区のまちづくり」一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会	地下通路   【出典】「大手町・丸の内・有楽町地区のまちづくり」一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会	地上歩道・地上デッキ   【出典】「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引（第2版）」東京都都市整備局	地下通路・地下車路   【出典】「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引（第2版）」東京都都市整備局	都市計画広場  【出典】札幌市HP  【出典】札幌市北3条広場「アカブラ」HP	駅前広場  【出典】姫路市HP  【出典】姫路市HP
その他備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接敷地の民間事業者による敷地外貢献事業として整備</li> <li>・国家戦略道路占用事業に基づき屋外広告物条例の特例を受けた広告掲出により維持管理費の一部を賄っている(占用料は別途)</li> <li>・一般社団法人丸の内パブリックスペースマネジメントを中心としてイベント活用による賑わい創出や、清掃等の公共施設等の維持・管理がなされている</li> </ul>  【出典】行幸地下ギャラリーHP  【出典】行幸地下ギャラリーHP		<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都の土地区画整理事業の一環として整備</li> <li>・地下車道管理は危険が伴うが、店舗やビルの駐車場のアクセス路として利用されるため中間法人が管理を分担することで東京都合意</li> <li>・一般社団法人汐留シオサイト・タウンマネジメントを中心としてイベント活用による賑わい創出や、清掃等の公共施設等の維持・管理、地下歩道内の店舗運営がなされている</li> </ul>  【出典】汐留シオサイトHP  【出典】汐留シオサイトHP		<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接街区の都市再生特別地区の敷地外貢献事業として整備</li> <li>・道路区域は従前を維持し、兼用工作物による広場として整備</li> <li>・札幌駅前通まちづくり株式会社を中心としてイベント活用による賑わい創出や清掃等の公共施設の維持・管理がなされている</li> </ul>  【出典】札幌市北3条広場「アカブラ」HP	<ul style="list-style-type: none"> <li>・姫路市の土地区画整理事業の一環として整備</li> <li>・一般社団法人ひとネットワークひめじを中心としてイベント活用による賑わい創出がなされている</li> </ul>

【出典】「街を育てる エリアマネジメント推進マニュアル」（国土交通省 土地・水質源局土地政策課 監修）、「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引（第2版）」（東京都都市整備局）、「エリアマネジメント -地区組織による計画と管理運営-」（小林重敬）、「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引（第2版）」（東京都都市整備局）、「姫路駅北にぎわい交流広場の整備と運営」（一般社団法人ひとネットワークひめじ）を基に作成

■ 維持管理組織

- ・当該施設の周辺地権者により「一般社団法人丸の内パブリックスペースマネジメント」(中間法人) を設立
- ・中間法人が、当該施設の清掃、警備、設備管理等を実施

■ 維持管理に係る費用負担

- ・駅前広場は中間法人と一部東京都が負担
- ・行幸地下通路は同法人が負担 (民間地権者が100%負担)

■ 維持管理に係る財源

- ・駅前広場は都知事の告示により広告の実施が可能 → 広告料収入により、維持管理費用を一部回収
- ・行幸地下通路は、現状、広告の掲出は不可 → 中間法人にて維持管理費の全額を負担

■ イベント活用の様子 (行幸地下マルシェ)

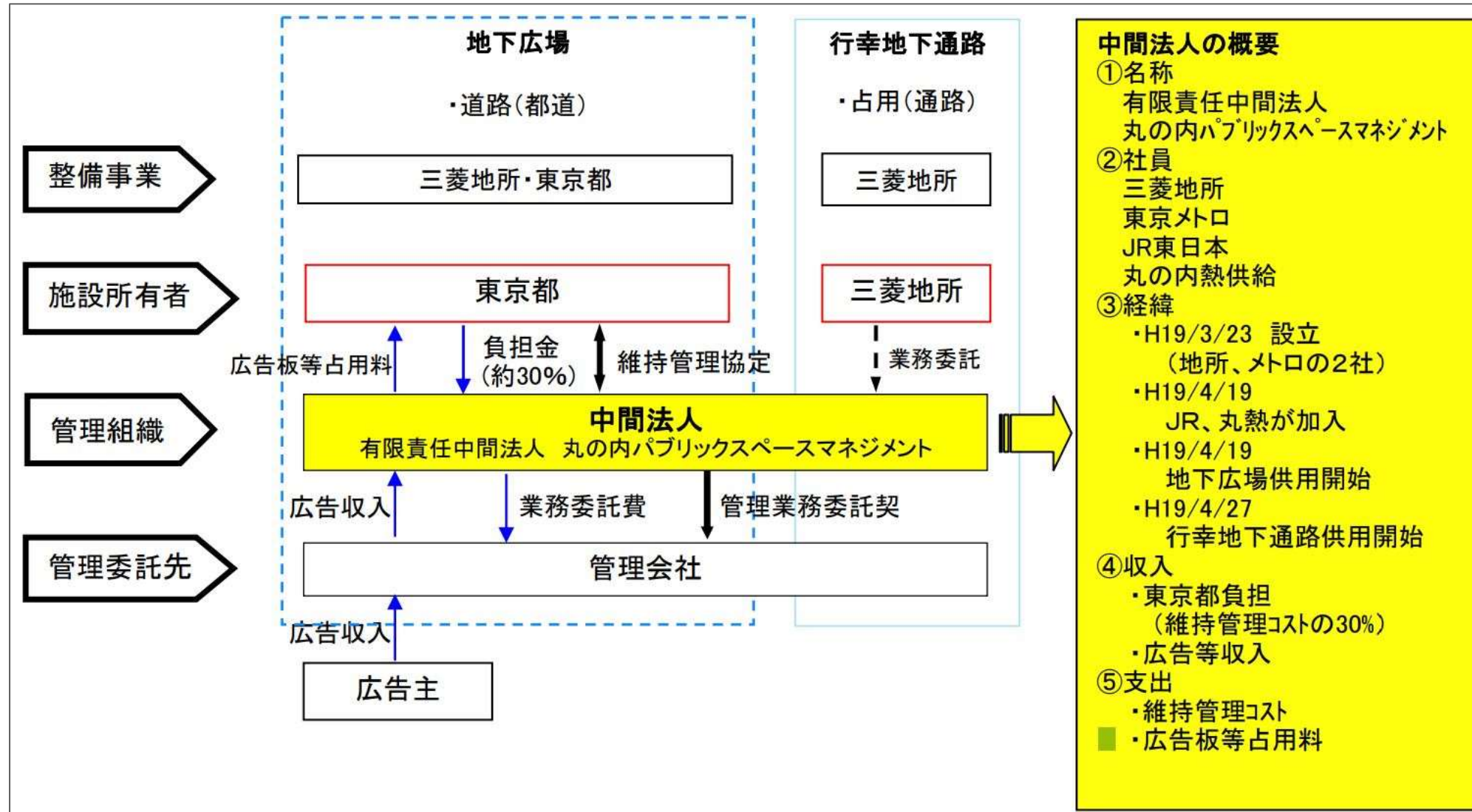


【出典】 有限会社 青空市場 HP



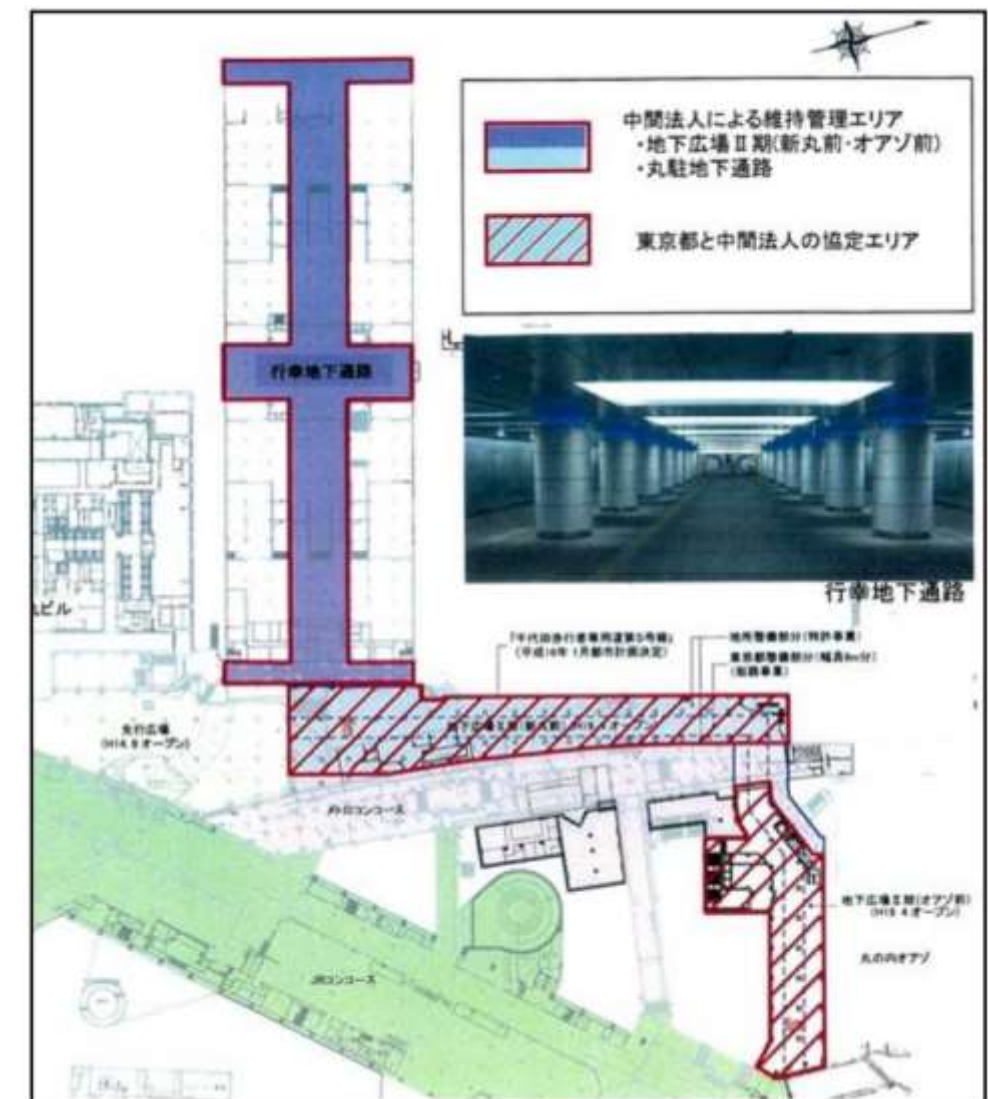
【出典】 一般社団法人丸の内環境共生型まちづくり推進協会HP

■ 一般社団法人丸の内パブリックスペースマネジメント (中間法人) の組織構成



【出典】「街を育てる エリアマネジメント推進マニュアル」国土交通省 土地・水質源局土地政策課 監修  
\*現在は「有限責任中間法人」ではなく「一般社団法人」

■ 中間法人による維持管理エリア



【出典】「街を育てる エリアマネジメント推進マニュアル」国土交通省 土地・水質源局土地政策課 監修

■維持管理組織

- ・区域内の約150人の地権者により「一般社団法人汐留シオサイト・タウンマネジメント」(中間法人)が設立
- ・地上歩道、デッキは、基本的に都が維持・管理(中間法人は清掃のみ分担)
- ・地下施設(地下歩行者道、地下車路)は、基本的に中間法人が管理

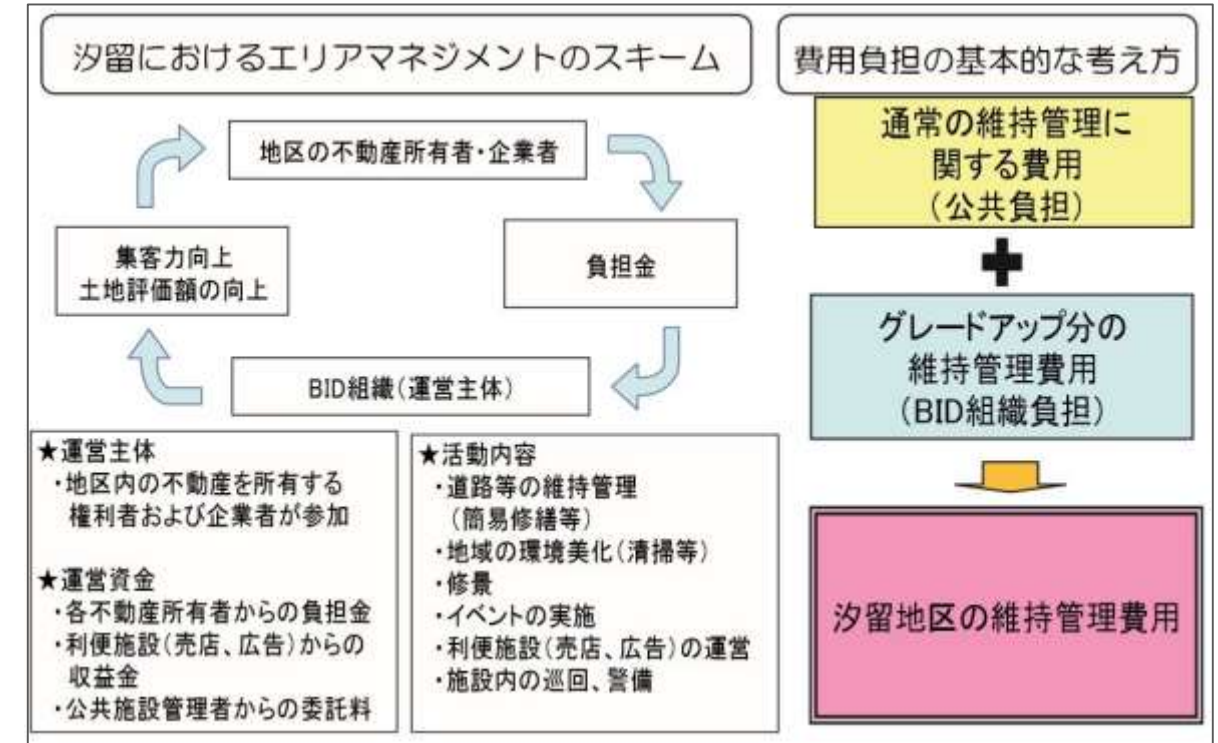
■維持管理に係る費用負担

- ・整備した歩道やデッキなどのグレードアップ分の維持管理費用を地権者側が負担するスキーム
- ・汐留地区全体の維持管理費は5億円程度を算定
- ・東京都と中間法人が約50%ずつ負担

■維持管理に係る財源

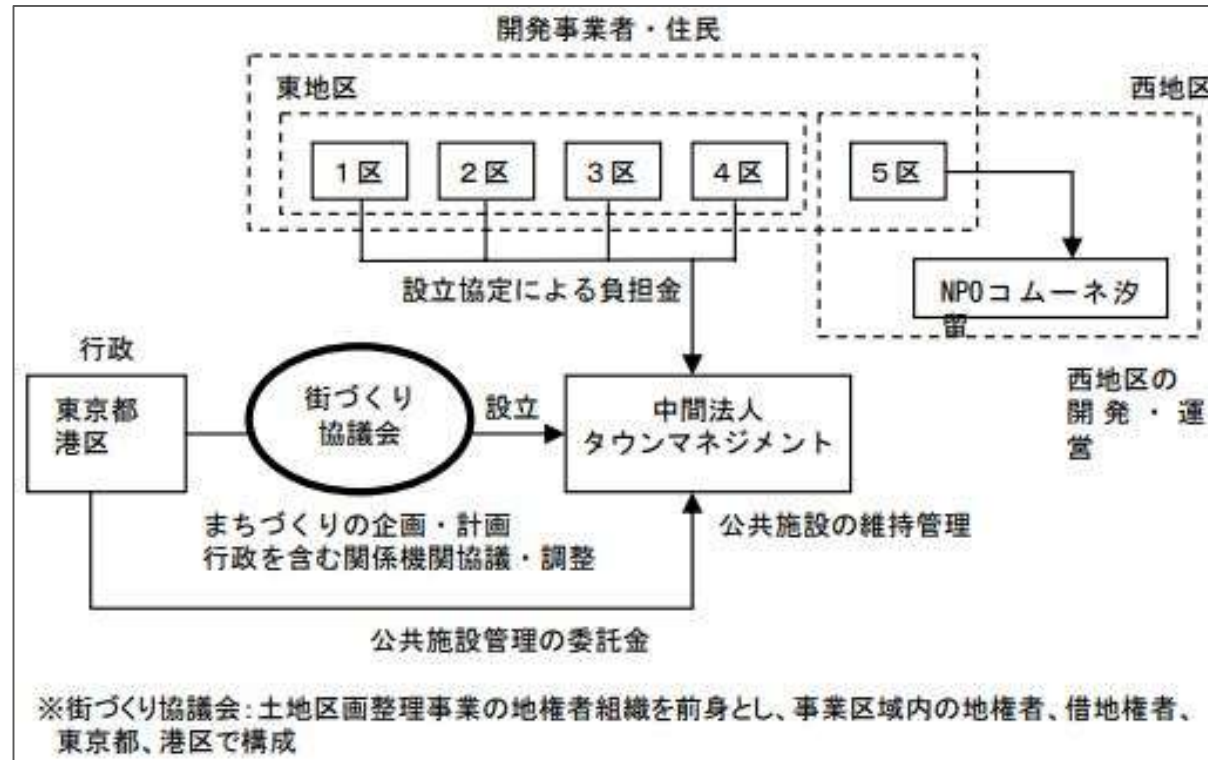
- ・企業の負担金、道路管理者の委託金、利便施設(店舗)の収益金、広告の収益により構成

■エリアマネジメントにおける費用負担の考え方



【出典】「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引(第2版)」東京都都市整備局

■汐留地区の各主体(組織)間の協力体系



【出典】「エリアマネジメント -地区組織による計画と管理運営-」 小林重敬

■汐留地区まちづくり協議会と汐留シオサイト・タウンマネジメントの概要

名称	汐留地区まちづくり協議会	汐留シオサイト・タウンマネジメント
組織形態	汐留地区まちづくり協議会	中間法人(公共施設の維持管理受託のため法人格を取得)
役割・権限	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業実施段階                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画に対する提案</li> <li>・行政・事業者等とともに「戦略会議」を設立、公共施設整備・管理方法の検討(決定)</li> </ul> </li> <li>●維持管理段階                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種取組等に関する行政・会員との連絡、調整</li> <li>・管理運営、空間デザイン等に関する提案と調整</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●維持管理段階(都、区と締結した維持管理に関する基本協定等締結)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設及び公共空間、共用空間の維持管理</li> <li>・イベント開催</li> <li>・地下歩道上の店舗運営</li> </ul> </li> </ul>
財源・負担	・会員からの会費(建物の延床面積比で額を決めている)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社員(権利者企業)からの会費</li> <li>・公共施設管理委託費、イベント事業委託費</li> <li>・店舗事業収益、広告事業収益</li> </ul>
人材・組織	事務局に、都市計画・まちづくりの専門家が関与し、協議会案の作成、行政との交渉、協議会メンバーへの説明などの活動をサポート	

【出典】「エリアマネジメント -地区組織による計画と管理運営-」 小林重敬

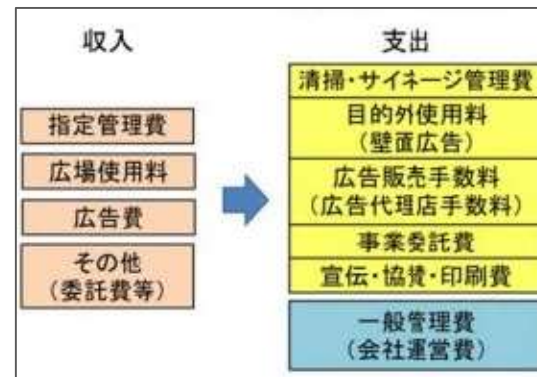
■維持管理組織

- ・指定管理者制度により、札幌市より「札幌駅前通まちづくり株式会社」に管理運営を委託

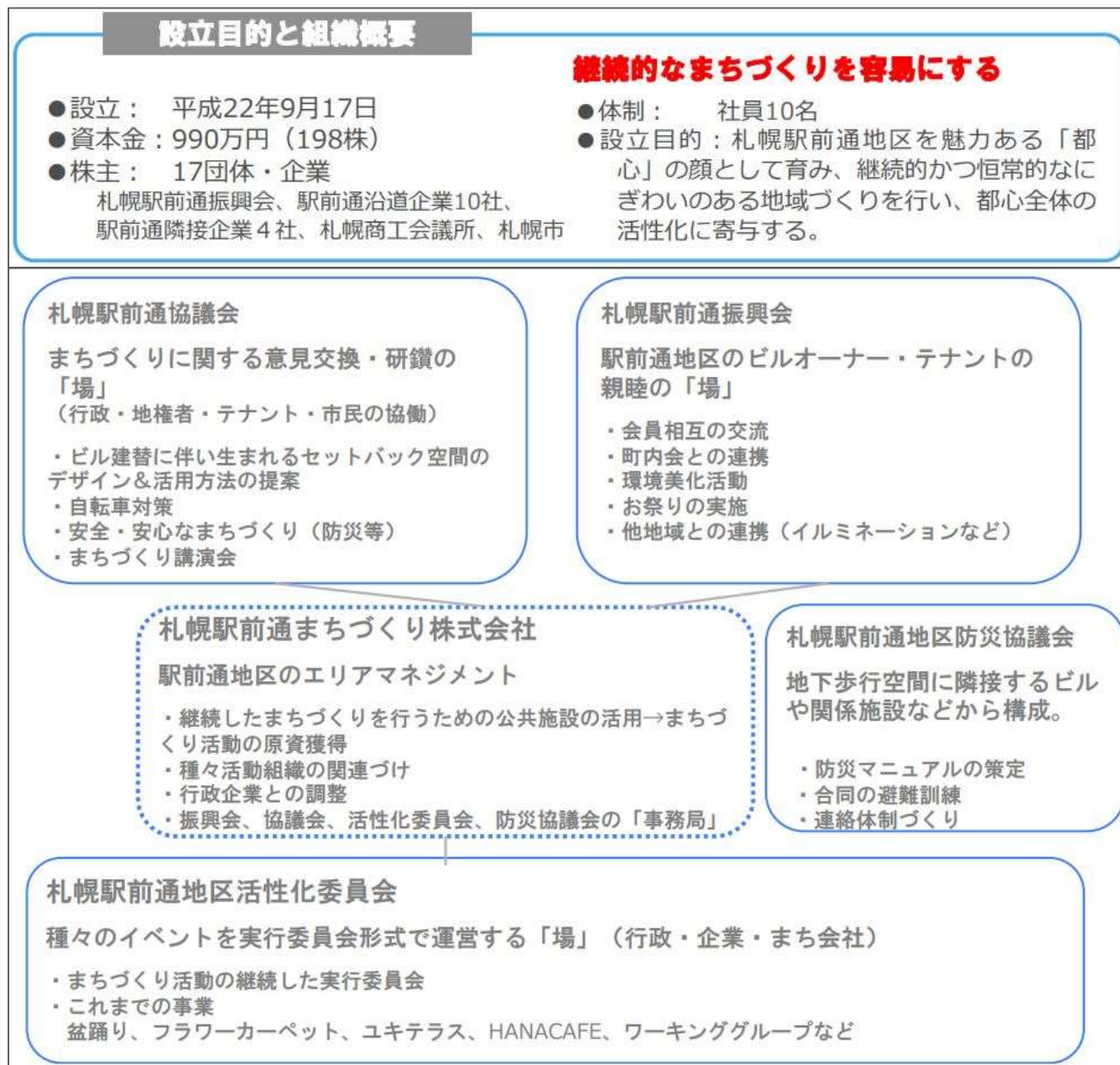
■維持管理に係る財源

- ・指定管理費、広場使用料、広告費などにより構成

■札幌駅前通まちづくり株式会社の収益構造



■札幌駅前通まちづくり株式会社の組織構成



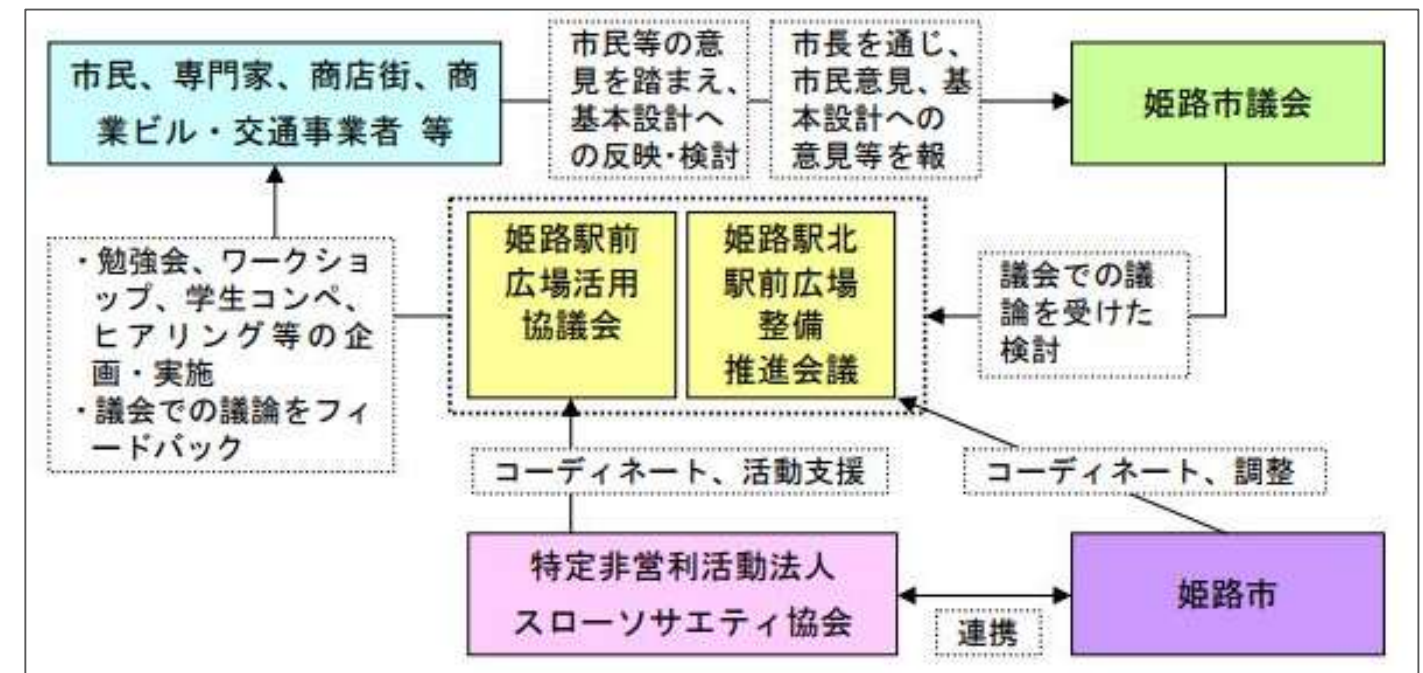
【出典】「札幌駅前通地区のエリアマネジメント」札幌駅前通まちづくり株式会社

■維持管理組織

- ・姫路駅前広場活用協議会の検討内容を実行する組織として、平成24年10月に協議会コアメンバーから構成される「一般社団法人ひとネットワークひめじ」が設立

- ・駅前広場の空間活用のマネジメント事業、公共空間での収益事業の研究や実施に関わる事業、駅周辺地域との事業連携に関わる事業を実施

■姫路駅前広場活用協議会を中心とした整備計画検討に向けた組織構成



【出典】「『新しい公共』による社会資本・地域社会基盤の維持管理再生に関する取組事例」内閣府

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