

## 現況と課題（新宿三丁目駅周辺を含む新宿駅東口地区）

### 1. 本地区の位置づけ

### 2. まちの現況と課題

- 2.1 まちの成り立ち
- 2.2 人口・事業所動向等
- 2.3 土地利用・建物現況
- 2.4 都市計画
- 2.5 自動車ネットワーク
- 2.6 歩行者ネットワーク
- 2.7 駅施設
- 2.8 駐車場施設・荷さばき対策
- 2.9 空間・景観
- 2.10 防災・みどり・環境

### 3. まちづくりの動向と関連事業

- 3.1 新宿駅直近地区のまちづくり
- 3.2 街並み再生方針・地区計画
- 3.3 関連事業

# 1. 本地区の位置づけ

---

# 1 本地区の位置づけ

## ①都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域 新宿駅周辺地域・地域整備方針（平成30年10月改定 都市再生本部）

### ●整備の目標

- ・東京駅周辺などとともに我が国の国際的な中枢業務機能を担う拠点を形成
- ・商業、文化等の集積による多様な魅力を備え回遊性のある観光・交流拠点を形成
- ・乗降客数が日本一のターミナルを有し、新宿副都心として発展してきた業務・商業機能を生かし、住宅、商業、文化、教育、宿泊、医療等の集積による多様な魅力を備えた、国際的な中枢業務・交流機能を担う拠点を形成

## ②都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月 東京都）

新宿は、中枢広域拠点域内の拠点として位置づけられている。

### ●新宿の将来像

- ・業務、商業、交流、観光、宿泊、医療、居住などの多様な機能の高度な集積を生かし、東京の発展を先導する国際的な拠点が形成されている。
- ・個性的な商業施設や、芸術・文化、娯楽などの多様な機能が集積し、訪れて楽しく、活力が感じられるまちが形成されている。
- ・巨大ターミナルにふさわしい交通結節機能を備えるとともに、高質で多層的な歩行者空間等が整備され、にぎわいや交流を生む人中心のまちが形成されている。

## ③新宿区まちづくり長期計画 都市マスタープラン（平成29年12月 新宿区）

### ●土地利用の方針『国際的な中枢業務機能拠点地区』

- ・新宿駅東口周辺は、高度な商業集積、多様な魅力を持つ繁華街、特徴的な娯楽街などの特色を活かし、国際的な商業機能と業務、娯楽、文化、交流機能の融合したまちづくりを進めます。

### ●都市の骨格に関するまちづくりの方針

- ・新宿通り、中央通りを賑わい交流軸として位置づけ、魅力ある業務商業施設の立地を誘導していくとともに、快適な歩行者空間や景観を創出し、歩きたくなるまちづくりを推進します。
- ・新宿通り、中央通りを風のみち（みどりの回廊）と位置づけ、道路空間における街路樹の育成や沿道建物の緑化などを進め、地区の特性を踏まえたみどり豊かな都市空間を形成します。

## ④新宿区まちづくり長期計画 まちづくり戦略プラン（平成29年12月 新宿区）

### ●戦略の方向性『日本を代表する賑わいと歩きたくなるまちづくりの推進』

### ●重点的な取組み

- ①歩いて楽しい活力と賑わいのあるまちの整備
  - ・大規模な開発と連携した交通施設整備
  - ・歩いて楽しいまちづくりの推進
- ②賑わいと交流を生み出す都市空間の形成
  - ・建物の更新にあわせたまちづくりの推進
  - ・みどりと潤いの創出
- ③誰もが安心して滞在できるまちの創造
  - ・安心して滞在できるまちづくりの推進
  - ・エリアの魅力の発信

## ⑤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）

### ●まちの将来像『世界に注目され、誰もが自由に行き交う国際集客都市～世界と日本をつなぐ快遊都市へ～』

- ・誰もが快適に回遊できる人中心のまち
- ・国内・海外からの注目を惹きつけ、様々な文化や賑わいが交差する国際観光商業都市
- ・多様な機能の集積が、魅力的なワークスタイル・ライフスタイルを提供するまち

### ●将来像実現に向けたまちづくりの戦略

- ・広場と通りを核として、地域全体に賑わいと交流を生み出す
- ・国際商業都市として機能を更新・強化し、集客性を高める
- ・国際観光の中心拠点として機能を拡充し、新宿・日本・世界をつなぐ
- ・高い防災・防犯機能を有し、安全・安心に過ごせるまちを形成する
- ・環境に配慮し、安らぎが感じられるまちを形成する

## ◆「新宿駅東口エリア」（新宿区まちづくり長期計画 まちづくり戦略プラン）



※おおむねの位置を示しています。凡例は主にエリア内のものを示しています。  
※重点的な取組みはエリア内を中心に進めますが、エリアの範囲は、地域の方々の意見やまちづくりの進捗等を踏まえ、必要に応じて見直します。

- |  |              |  |                    |  |              |
|--|--------------|--|--------------------|--|--------------|
|  | 賑わいのつながりの形成  |  | 新宿駅を囲む歩行者ネットワークの充実 |  | 賑わい交流軸       |
|  | 東西をつなぐ軸の形成   |  | 地下通路の延伸            |  | 水とみどりの環      |
|  | エリア間のつながりの形成 |  | まちの顔づくり            |  | 風のみち(みどりの回廊) |
|  | 文化のつながりの形成   |  |                    |  |              |

## ⑥新宿駅東口地区まちづくりビジョン（平成31年3月 新宿区）

## ●まちの将来像

## 日本を代表する賑わいと歩きたくなるまち

～駅を中心とした2つの拠点と新宿通りを中心とした賑わい交流軸の形成～

- 新宿駅を中心とした「交流機能と新宿の顔を備えた交通結節拠点」
- 新宿三丁目駅を中心とした「商業や観光による賑わいの拠点」
- それらを結ぶ賑わい交流軸である新宿通りから地区全体に賑わいある歩行者空間を段階的に広げる

## 国際集客都市の形成

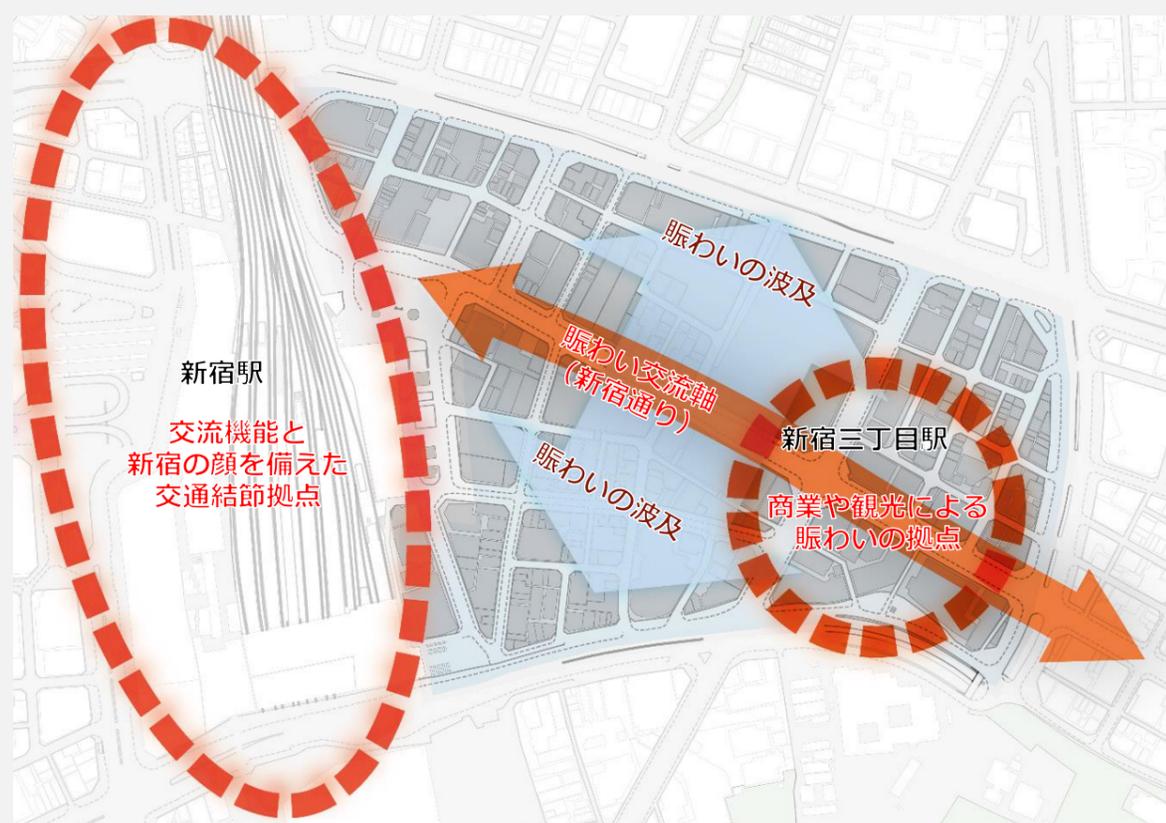
国内外から多くの来街者等が訪れるまちとして、多様な人々が快適に楽しむことができる賑わいあるまちづくりを推進

## 歩行者優先で回遊性の高いまちの形成

歩行者の回遊性と利便性を向上させ、ユニバーサルデザインに配慮した、歩いて楽しいまちづくりを推進

## 安全・安心で快適な都市環境の形成

災害時の対応力を高め、誰もが安全・安心に滞在できるまちづくり、環境に配慮した潤いあふれるまちづくりを推進



## ■まちづくりの方針

## 分野1 商業

- ① 国際商業都市としての魅力の創出
- ② 国際商業都市としての機能の充実



## 分野2 観光・文化

- ① 国際観光拠点としての機能の充実
- ② ユニバーサルデザインに配慮した案内機能の充実



## 分野3 土地利用

- ① 地区特性に応じた街区の形成
- ② 国際集客都市を目指した土地利用



## 分野4 安全・安心

- ① 建物の安全性の向上
- ② 防災拠点と避難施設の充実
- ③ 安全・安心な都市空間づくり



## 分野5 まちへの愛着心

- ① エリアマネジメント活動の形成
- ② 地域が主体となった防災・防犯の取組の推進



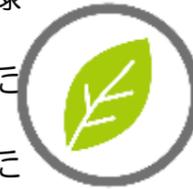
## 分野6 交通

- ① 歩行者ネットワークの更なる拡充
- ② 重層的なネットワークの強化
- ③ 地区内車両の流入抑制による路上環境の改善



## 分野7 みどり・環境

- ① エリア特性に応じた多様なみどりの創出
- ② 環境負荷低減に配慮したまちづくり
- ③ 環境負荷低減に配慮した交通手段の利用促進



## 分野8 景観

- ① モール&パサージュを中心とした賑わいと風格のある沿道景観の形成
- ② 賑わいの歴史・文化をいかした景観の形成



## 2. まちの現況と課題

---

- 江戸時代に宿場町「内藤新宿」が誕生し、日本橋を起点とした甲州街道の最初の宿場町として、賑わいが生まれはじめる。
- 明治期から現在の新宿駅周辺に鉄道駅ができ、百貨店や飲食店、専門店、映画館が集まり、新たな賑わい拠点が形成される。
- 戦後に、戦災復興区画整理事業が実施されたことにより、道路基盤が整っている。
- 現在も古くからの繁華街・商業地として、日本を代表する文化施設・老舗店舗等が残っている。

## ■本地区の歴史の変遷 (出典：新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン)

### ●江戸時代：甲州街道の宿場町

- 新宿は甲州街道と青梅街道との追分に位置し、当初は大名屋敷が集まっていた。
- 日本橋を起点とした甲州街道の最初の宿場町として、賑わいが生まれはじめる。

### ●明治～昭和初期：鉄道開通、繁華街・文化芸能拠点形成

- 明治期から現在の新宿駅周辺に鉄道駅ができる。
- 都電が新宿駅まで入ってきたことを機に、百貨店や飲食店、専門店、映画館が集まり、新たな賑わい拠点が形成される。
- 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寄席・映画館・劇場等が、新宿駅東口地区・歌舞伎町地区に集積し、それぞれに新たな文化を発信していた。
- 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、昭和初期に目新しい衣食住の文化を発信し、市民を楽しませていた。

### ●戦後～高度成長期：歌舞伎町の形成～副都心の形成

- 新宿東口は高度経済成長期に入り、西口駅前も含め日本屈指の繁華街となった。

### ●平成～現在：副都心の拡張、国際化の進展

- 新宿の公共交通の利便性は更に高まり、都心部とのアクセス、関東圏へのより広域なアクセスが可能となっている。
- 近年は外国人観光客が多く訪れるまちになってきている。

### ◆新宿通り

(三越前から伊勢丹方向をのぞむ・昭和27年頃)



出典：新宿歴史博物館

### ◆新宿通り歩行者天国



出典：©一般社団法人新宿観光振興協会

## ■街区の変遷

### ●昭和11(1936)年

- 現在の新宿通りや甲州街道等では路面電車が敷かれていた。
- 震災・戦災復興区画整理事業による区画道路が整備された。



### ●昭和50(1975)年

- 現在の末広通り・要通り周辺の建物は1970年頃に建設が進んだ。



### ●令和1(2019)年

- 区域外では建替えによる大規模建築物も見られる。
- 区域内では建替えが進んでいない。



出典：国土地理院撮影の空中写真(左から順に1936年、1975年、2019年撮影)

## ■文化施設・老舗店舗

### ◆末廣亭



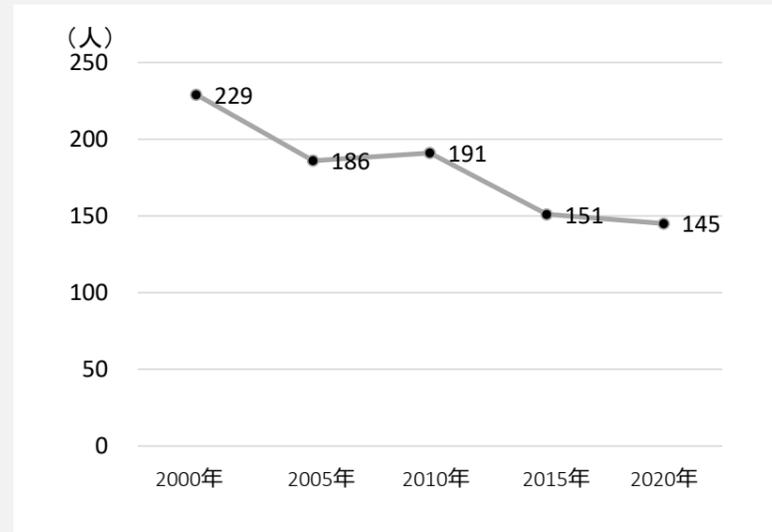
### ◆伊勢丹新宿本店



- 人口は145人（R2.1 現在）で、この20年ほどで80人ほど減少している。昼間人口は夜間人口の190倍と高く、来街者中心の街といえる。
- 都内の主な商業地の中で、年間商品販売額・売場面積とも上位にあるが、大きな変動はない。
- 事業所業種割合は小売業・飲食サービス業種で7割を占めている。
- 新宿・大久保が訪日外国人の訪問先1位である。また、新宿駅東口地区は周囲地域に比べ、宿泊施設が少ない。

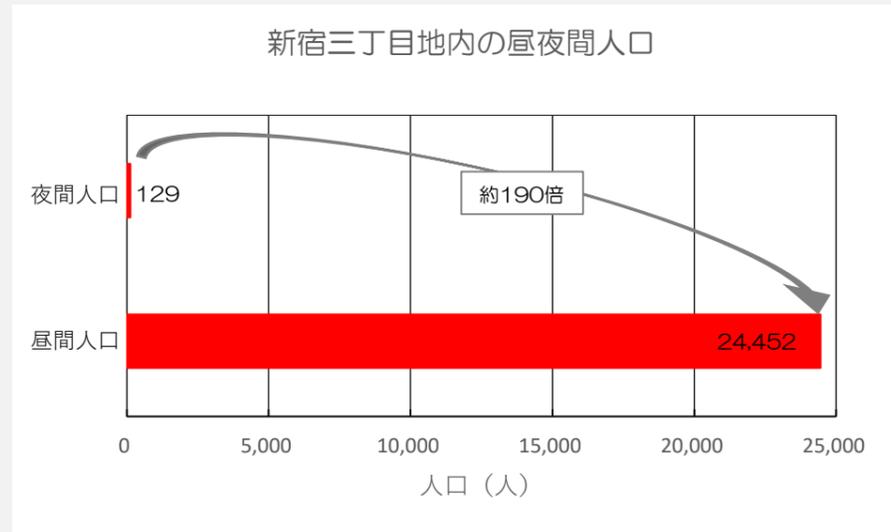
## ■人口の現況

### ◆人口推移（新宿三丁目）



出典：住民基本台帳（各年1月の状況）

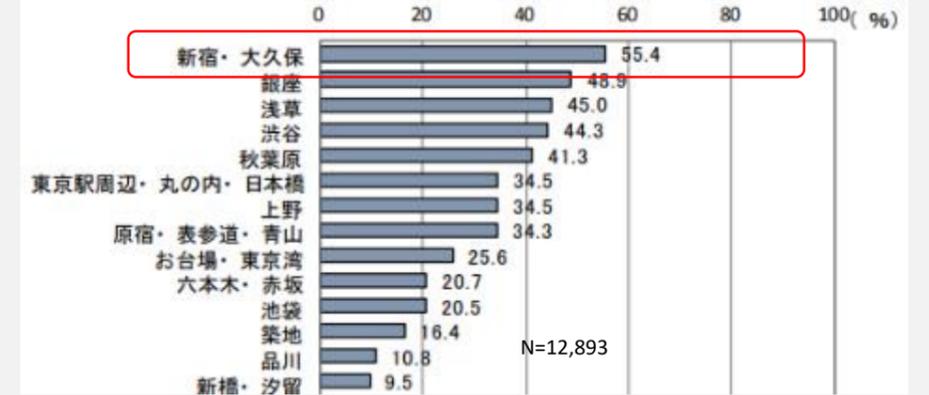
### ◆昼夜間人口（新宿三丁目）



出典：平成27年国勢調査

## ■訪日外国人

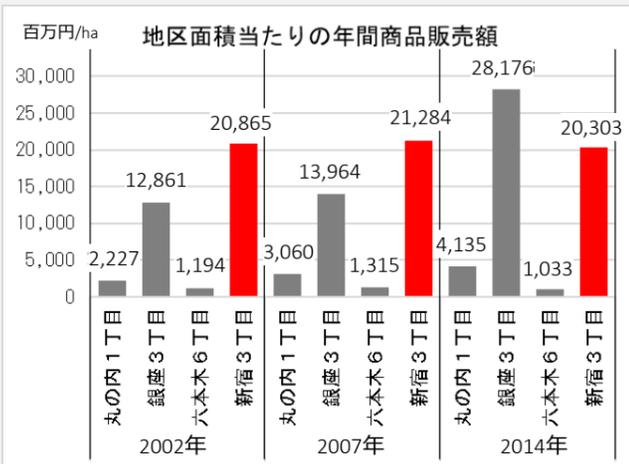
### ◆外国人旅行者の訪問先



出典：東京都「平成30年度国別外国人旅行者行動特性調査」

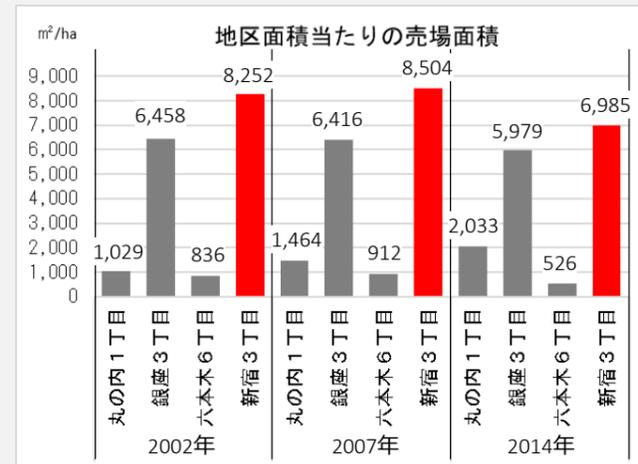
## ■商業シェア

### ◆商品販売額の推移（地区面積当たり）



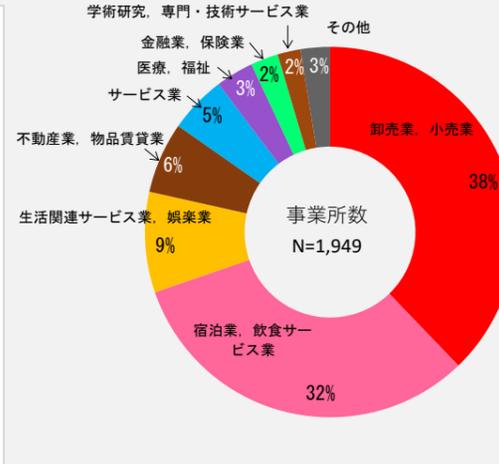
出典：商業統計

### ◆売場面積の推移（地区面積当たり）



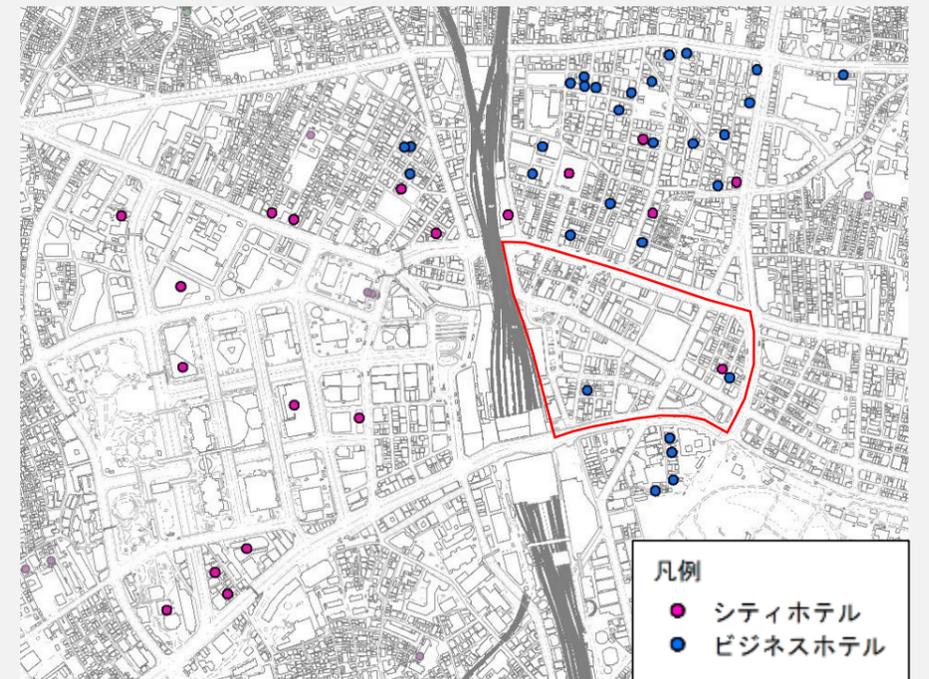
出典：商業統計

## ■事業所業種割合



出典：平成26年経済センサス

## ■宿泊施設分布図



出典：i-タウンページ  
【令和2年10月時点】

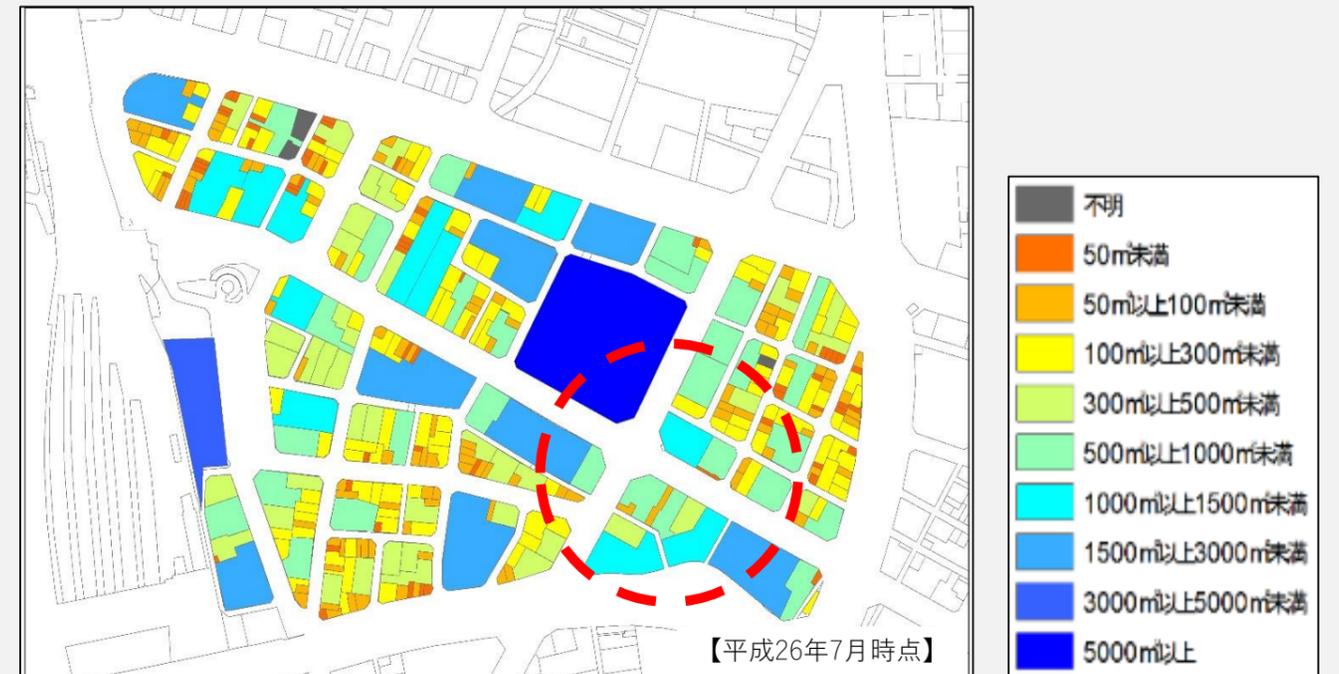
- 商業系用途の建物が地区内建物の大半を占めている。
- 低層部は物販・飲食が中心とした機能構成、高層部はサービス系や娯楽レジャー等、目的性の高い機能構成となっている。
- 新宿駅東口地区全体では小規模敷地が多いが、新宿三丁目駅周辺では比較的規模の大きな敷地が多い。

## ■土地利用現況



出典：新宿駅東口地区まちづくりビジョン（平成28年度土地利用現況調査）

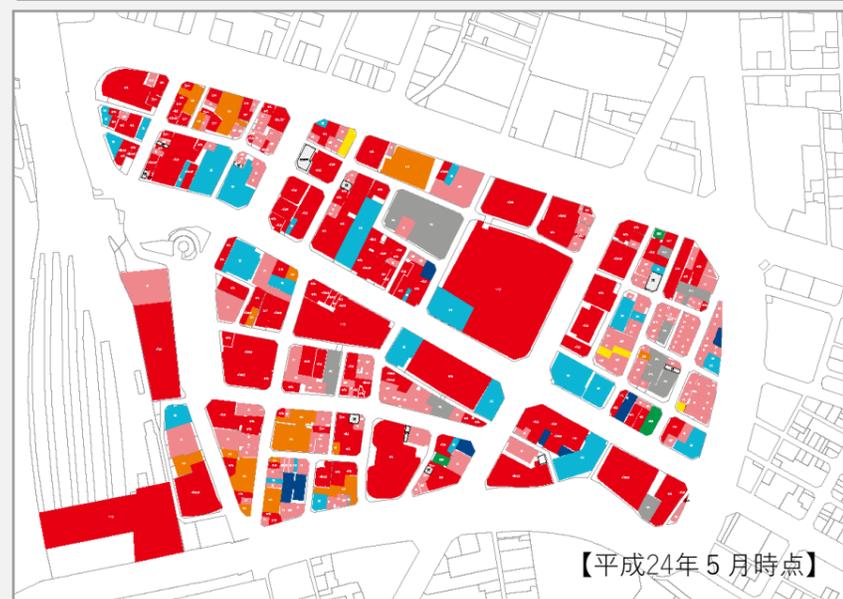
## ■敷地規模の分布



## ■階層別用途分布

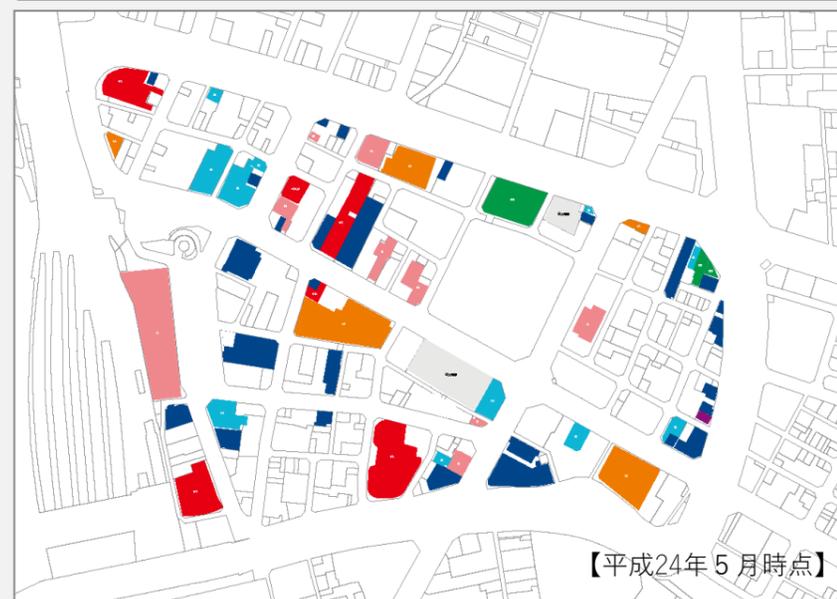
低層部特性（総合 業種業態マップ（1階））

低層部の床利用は、物販（赤色）が地域に広く分布し、飲食（ピンク色）が狭い通り周囲に集積し、通りの賑わいに寄与している。



高層部特性（総合 業種業態マップ（9階））

高層部の床利用は、物販（赤色）、飲食（ピンク）に加え、サービス系（水色）、娯楽・レジャー（オレンジ色）など、多様な床利用がなされている。

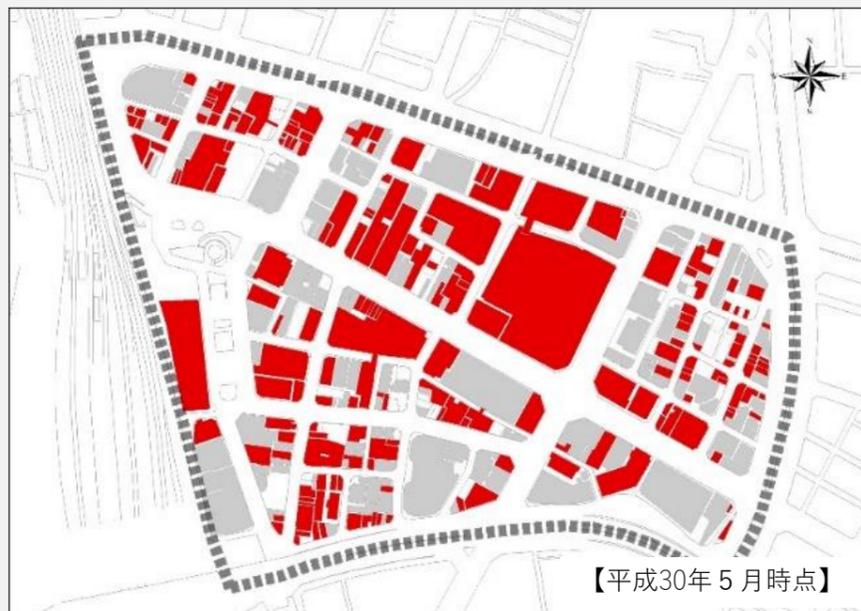
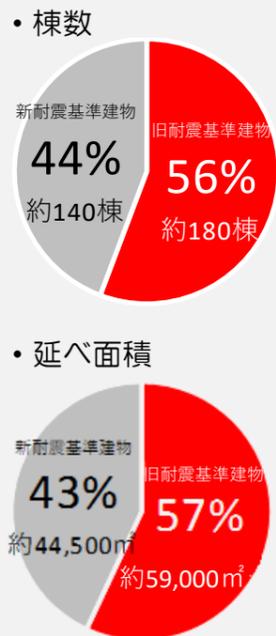


【凡例】

- |      |                |        |       |
|------|----------------|--------|-------|
| 物販   | 娯楽レジャー         | 会館     | 病院・学校 |
| 飲食   | オフィス           | ホテル・旅館 | その他   |
| サービス | 駐車場・自動車関連工場・物流 | 住居     |       |

- 昭和56年以前の建物が、棟数・延べ面積ベースとも過半を占め、建築物が老朽化し、防災性の向上が求められている。
- 基準容積率を超える建物が複数存在している。
- 地区内の建築物はほぼ耐火造である。
- 広幅員の通り沿いでは高層の建物が分布しているが、道路幅員の狭い通り沿いには低層・中層の建物が多く立地している。

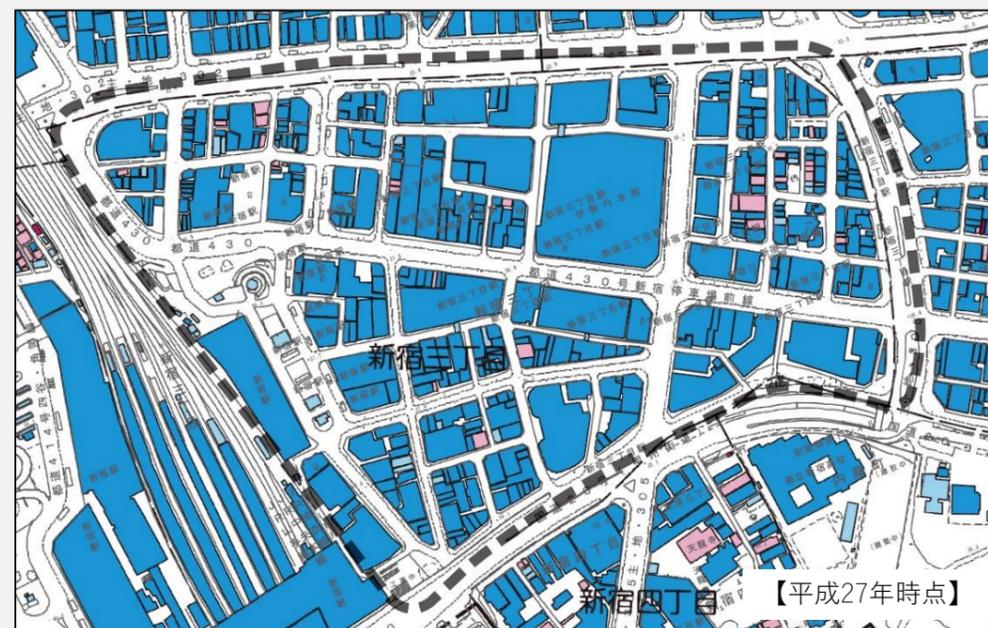
## ■ 建築年代



■ 旧耐震基準建物 ■ 新耐震基準建物

出典：新宿駅東口地区まちづくりビジョン（土地・建物登記事項証明書より作成）

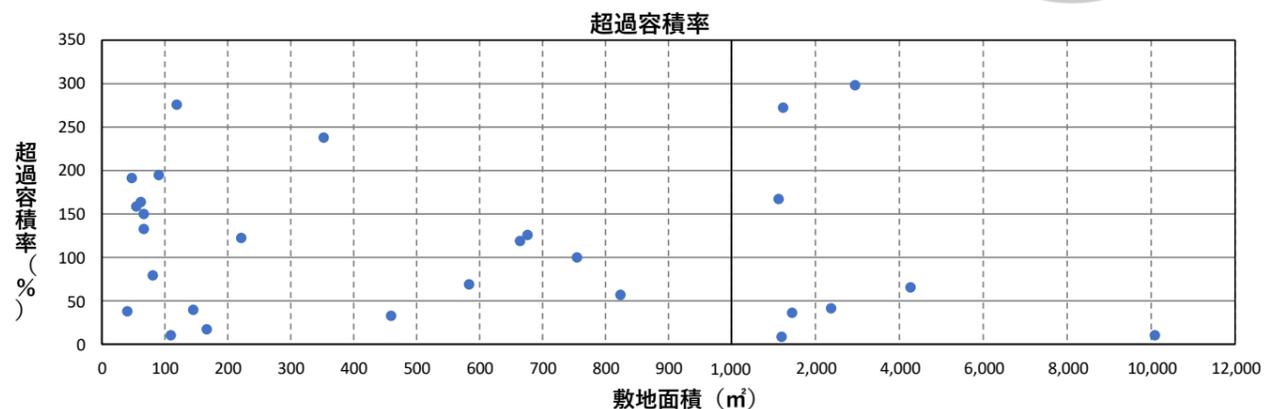
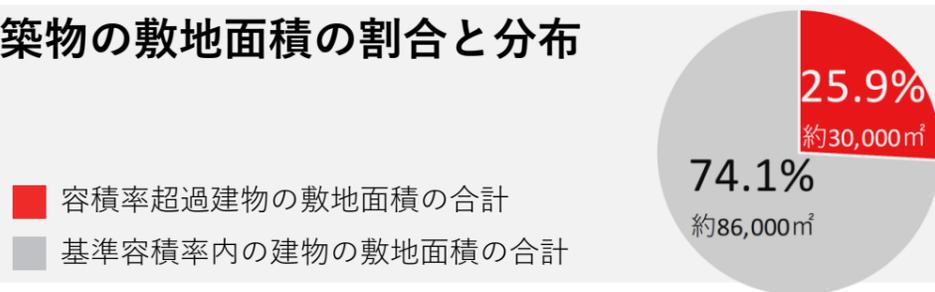
## ■ 建物構造



■	耐火構造	耐火造
■	準耐火構造	準耐火造
■	防火構造	防火造
■	木構造	木造

出典：新宿駅東口地区まちづくりビジョン（平成28年度土地利用現況調査）

## ■ 容積率超過建築物の敷地面積の割合と分布



出典：新宿駅東口地区まちづくりビジョン（土地・建物登記事項証明書より作成）

## ■ 建物階数

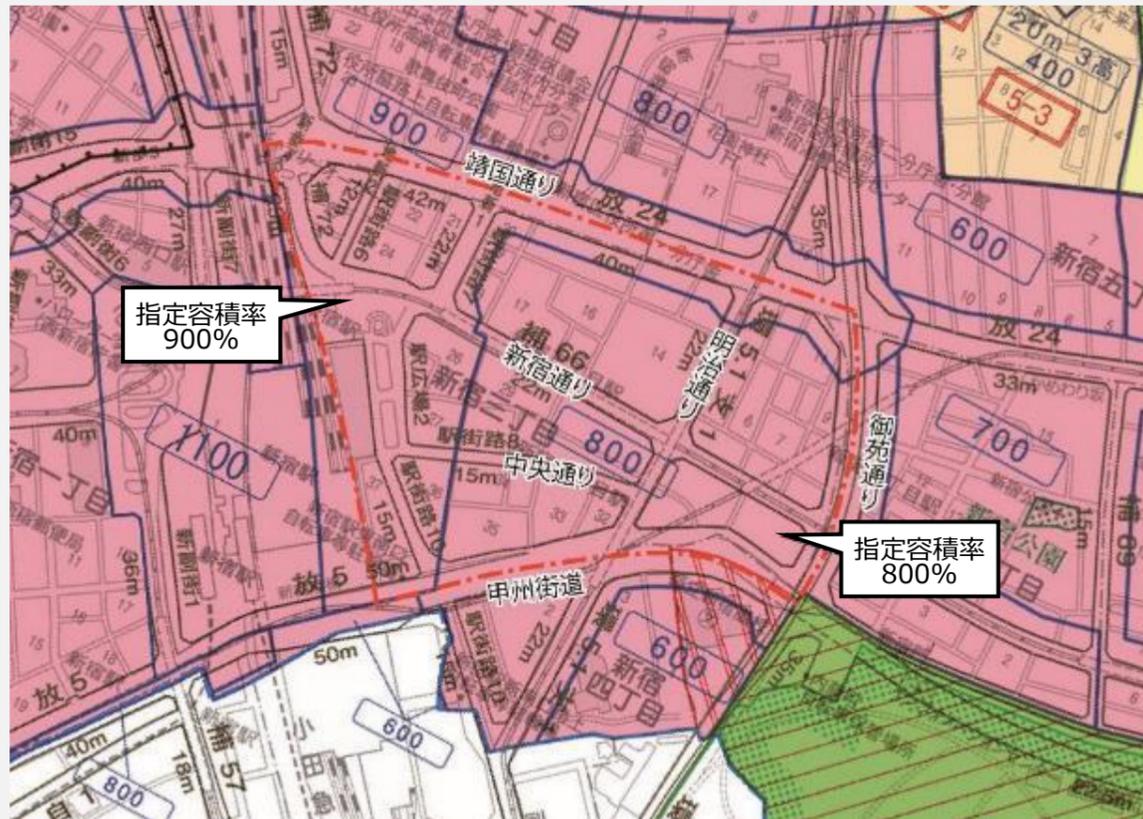


■	低層
■	中層
■	高層
■	超高層

出典：新宿駅東口地区まちづくりビジョン（平成28年度土地利用現況調査）

- 新宿駅東口地区は、全域が商業地域であり、指定容積率は800、900%に指定されている。

## ■用途地域



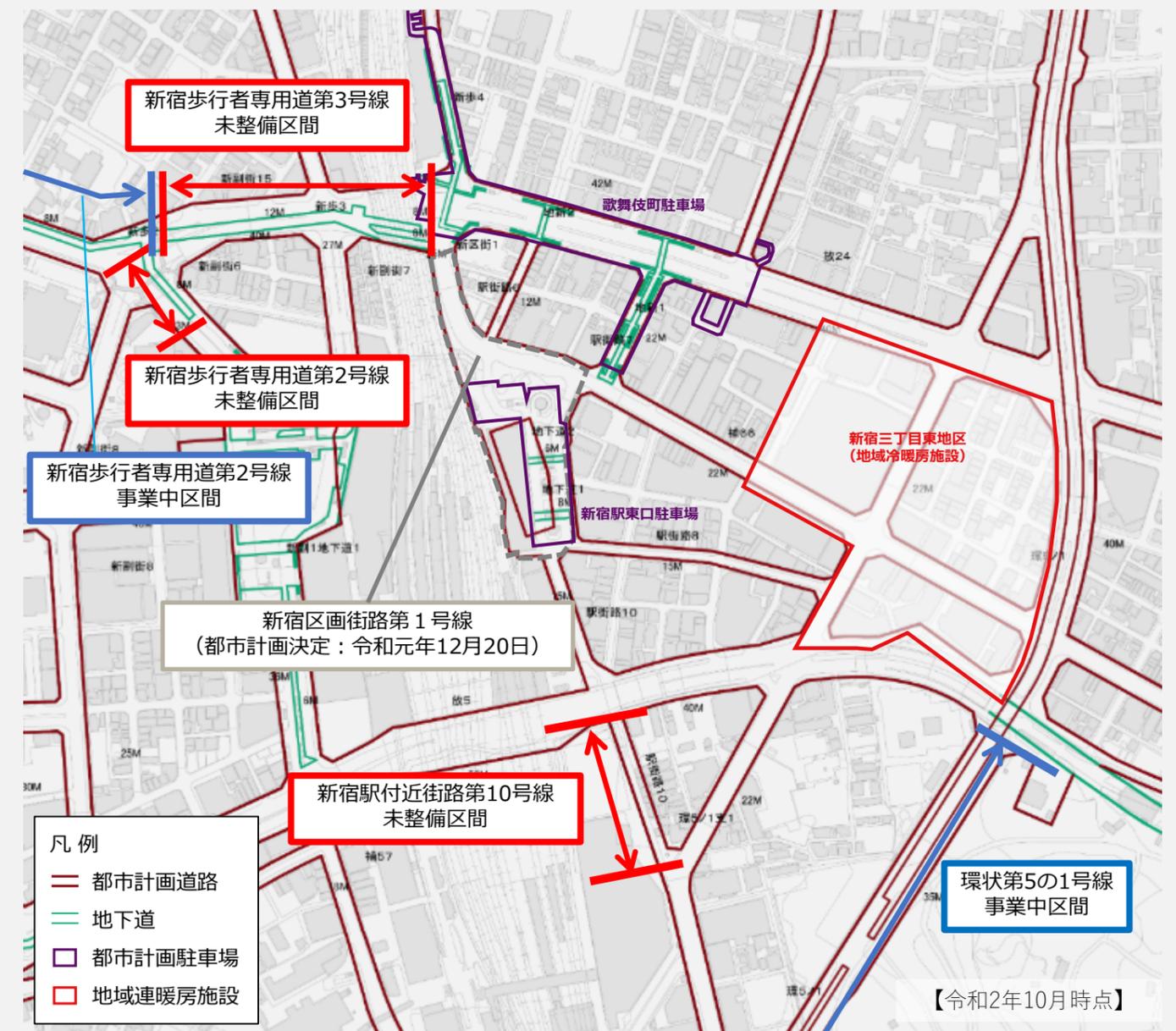
用途地域	建蔽率	図中数値の見方
第一種低層住居専用地域 (高さの限度10m)	50・60	第一種低層住居専用地域の建蔽率は「50」と特記がある場合は50%、特記のない場合は60%です。
第一種中高層住居専用地域	60	 高度地区 容積率 防火地域
第二種中高層住居専用地域	60	
第一種住居地域	60	防火地域又は準防火地域 容積率が400%以上の全区域と300%の一部区域(図中で「防火」と特記がある区域)は防火地域に指定されています。その他の区域は準防火地域に指定されています。
第二種住居地域	60	
近隣商業地域	80	注
商業地域	80	建蔽率の限度は防火地域内の耐火建築物又は角地の建築物の場合には各々10%ずつ緩和されることがあります。
準工業地域	60	容積率の限度は前面道路の幅員が12m未満の場合、その道路幅(メートル)に住居系地域では4/10、その他の地域では6/10を乗じた数値が指定容積率より低い場合にはその数値が容積率の限度になります。
準特別工業地域	60	

出典：新宿区用途地域等都市計画図

## (都市計画道路)

- 環状第5の1号線：新宿区内藤町～渋谷区千駄ヶ谷五丁目区間 事業中
- 新宿区画街路第1号線：令和元年12月20日 都市計画決定・告示  
※新宿駅直近地区区画整理事業にて整備予定
- 新宿駅付近街路第10号線：一部区間が未整備  
※東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)優先整備路線
- 新宿歩行者専用道第2号線：新宿警察署付近～西新宿七丁目歩道橋付近 事業中  
西新宿七丁目歩道橋付近～小田急ハルク付近 未整備
- 新宿歩行者専用道第3号線：未整備

## ■都市施設

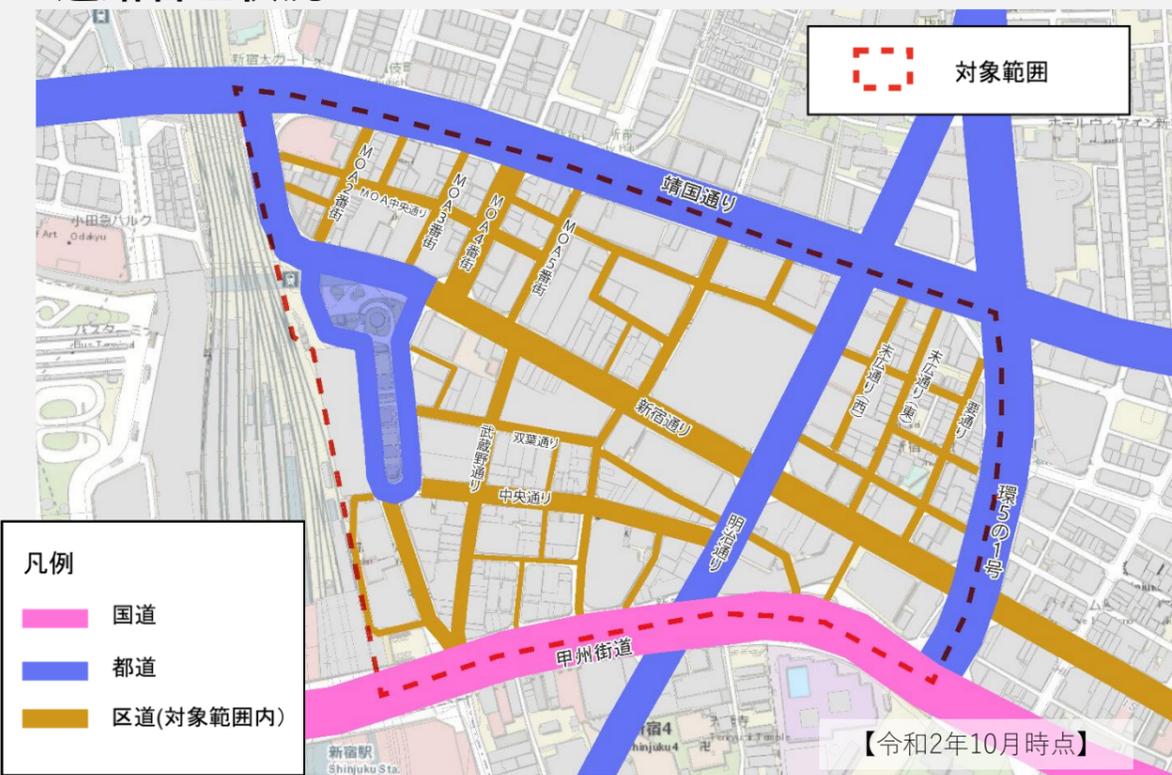


【令和2年10月時点】

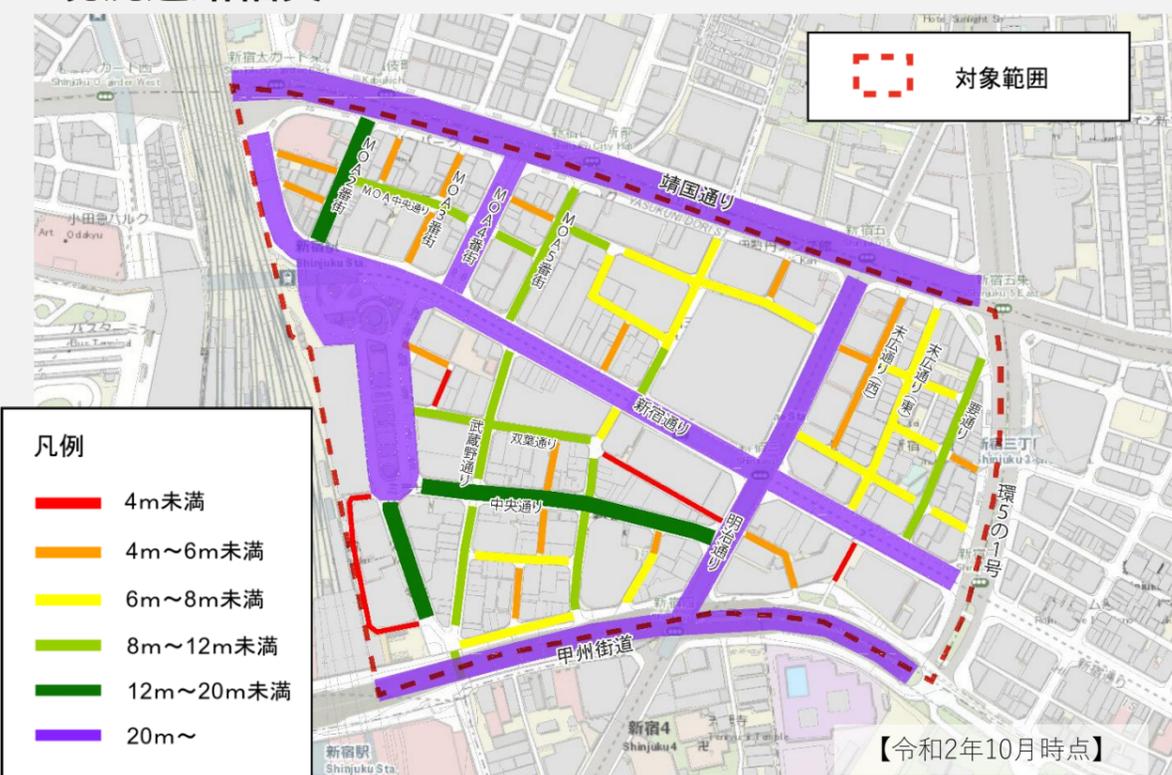
出典：新宿区みんなのG I S

- 新宿駅東口地区は、幹線道路である都道（靖国通り、明治通り、環5の1号）、国道（甲州街道）に囲まれている。
- 甲州街道、新宿通り及び明治通りの道路幅員は20m以上であり、地区内道路の幅員は概ね4m以上であるが、一部4m未満の道路も見られる。
- 新宿通りや武蔵野通り、その他一部の道路は日曜・休日の昼間に、特定禁止区間（歩行者用道路）として交通規制がかかっている。

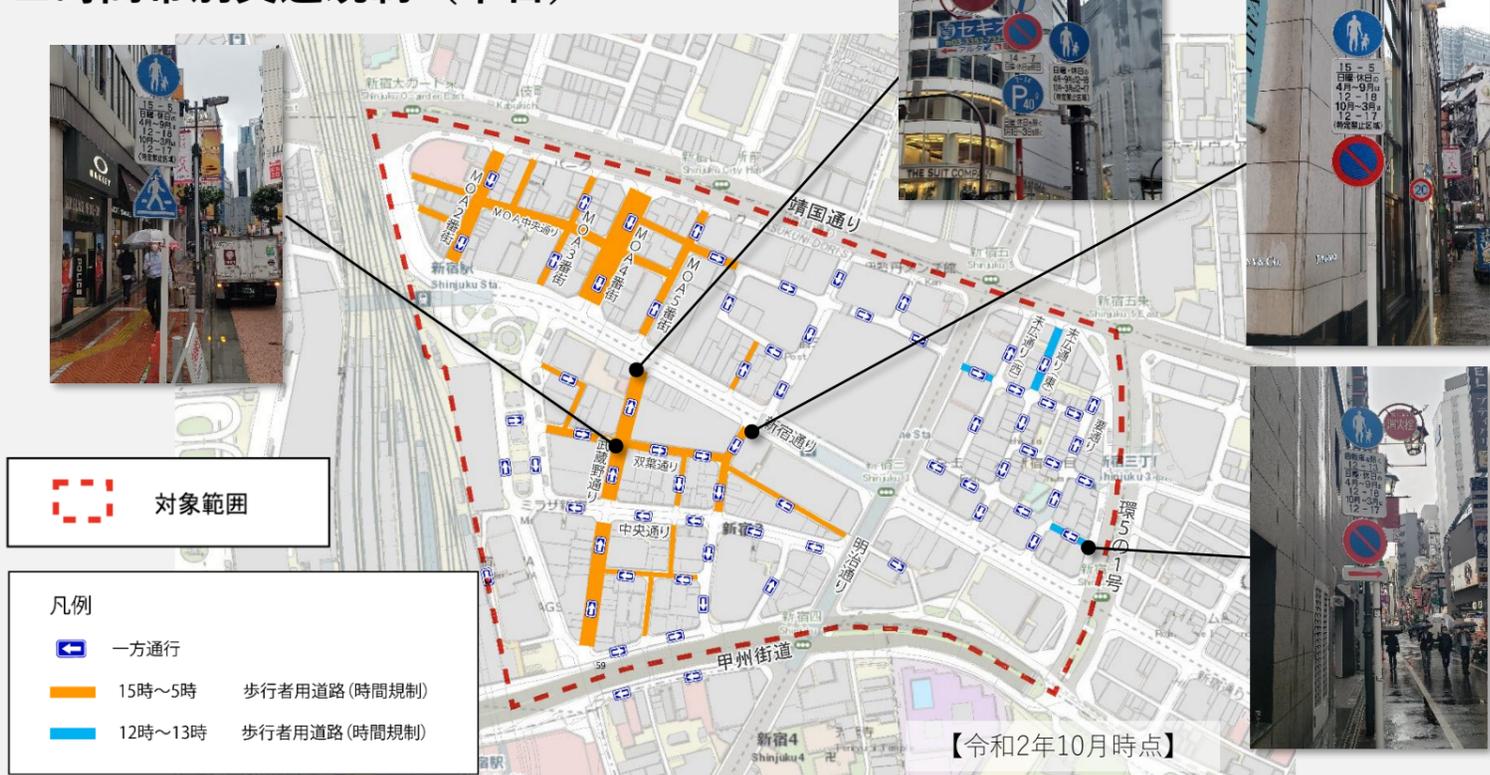
## ■道路管理状況



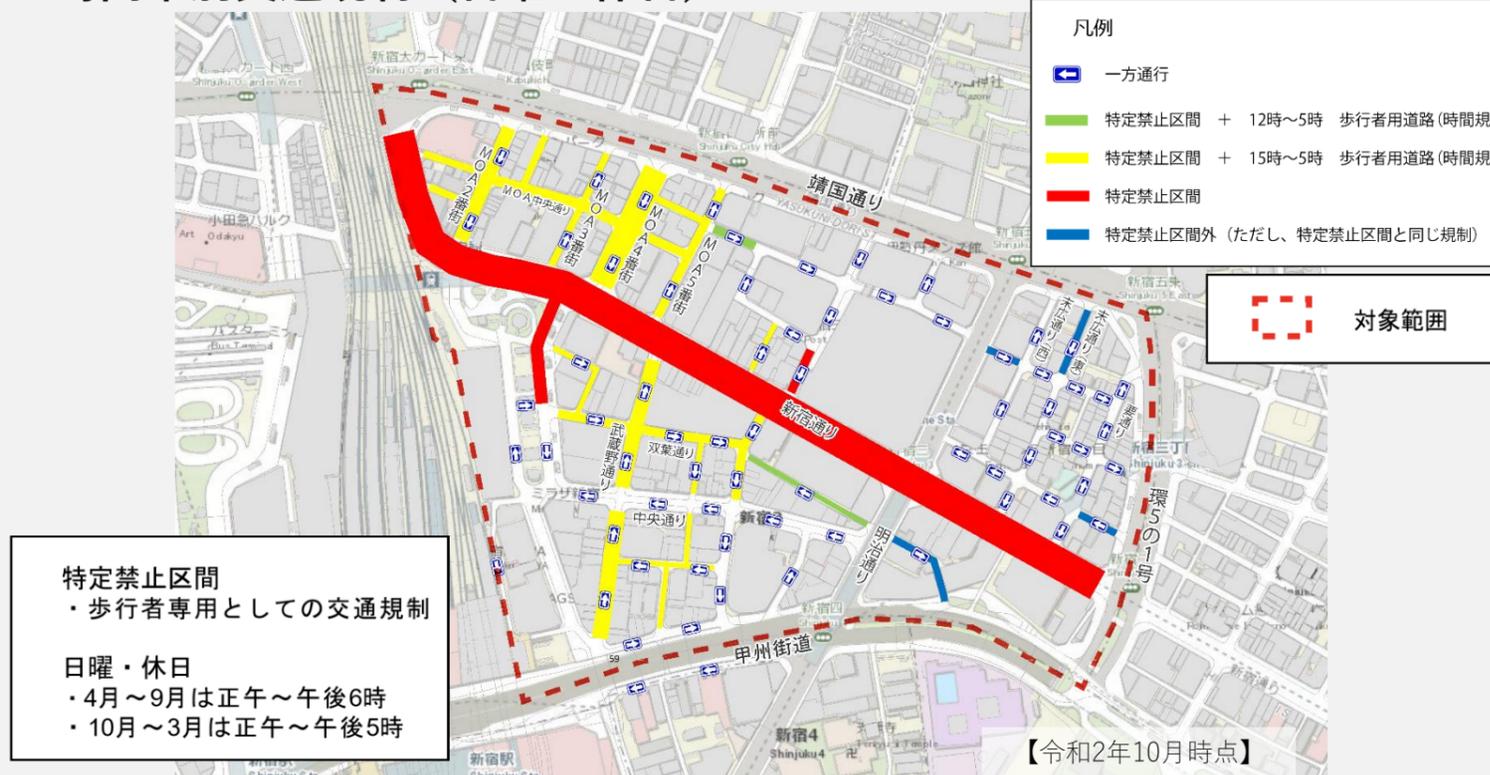
## ■現況道路幅員



## ■時間帯別交通規制（平日）



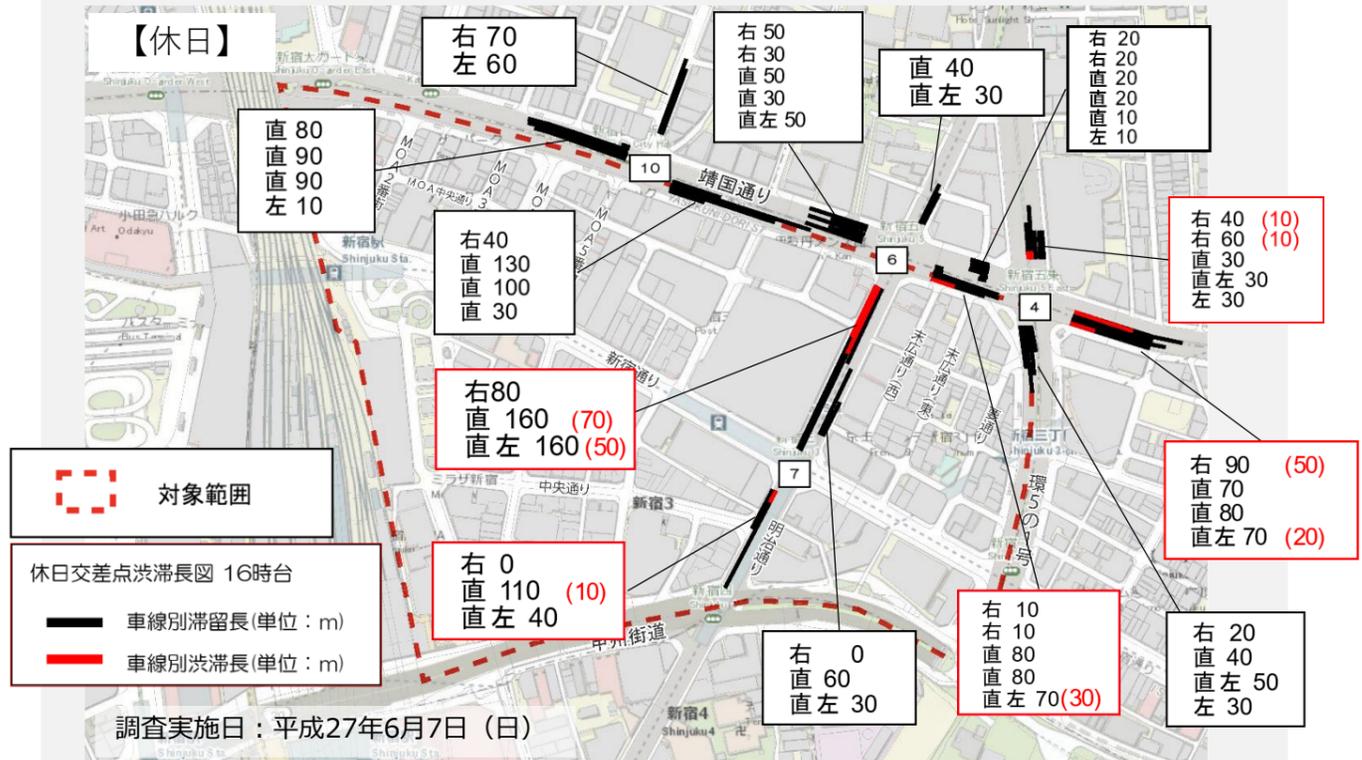
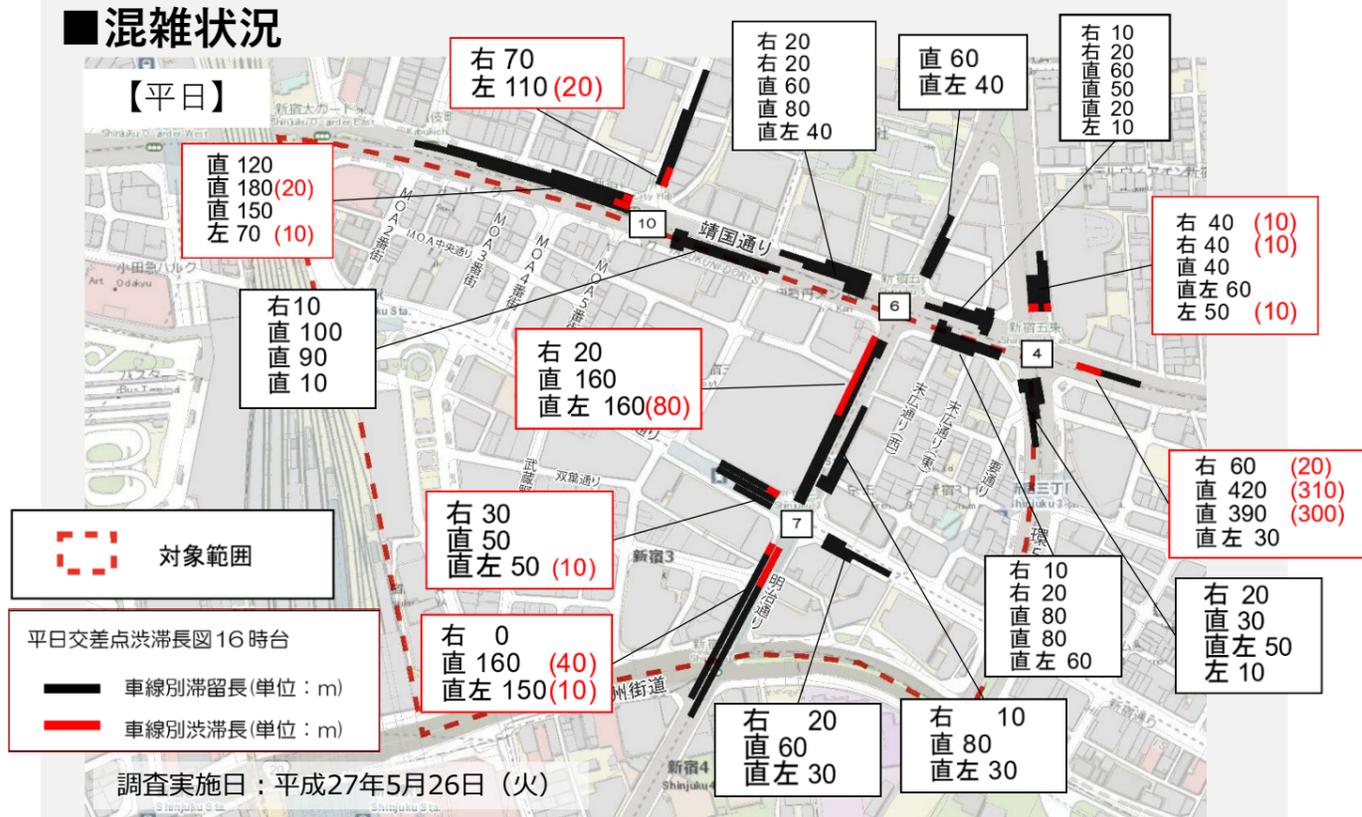
## ■時間帯別交通規制（日曜・休日）



# 自動車ネットワーク…混雑状況、新宿通りの通過交通の割合、地区内（まちなか）へのアクセス交通の車種別割合

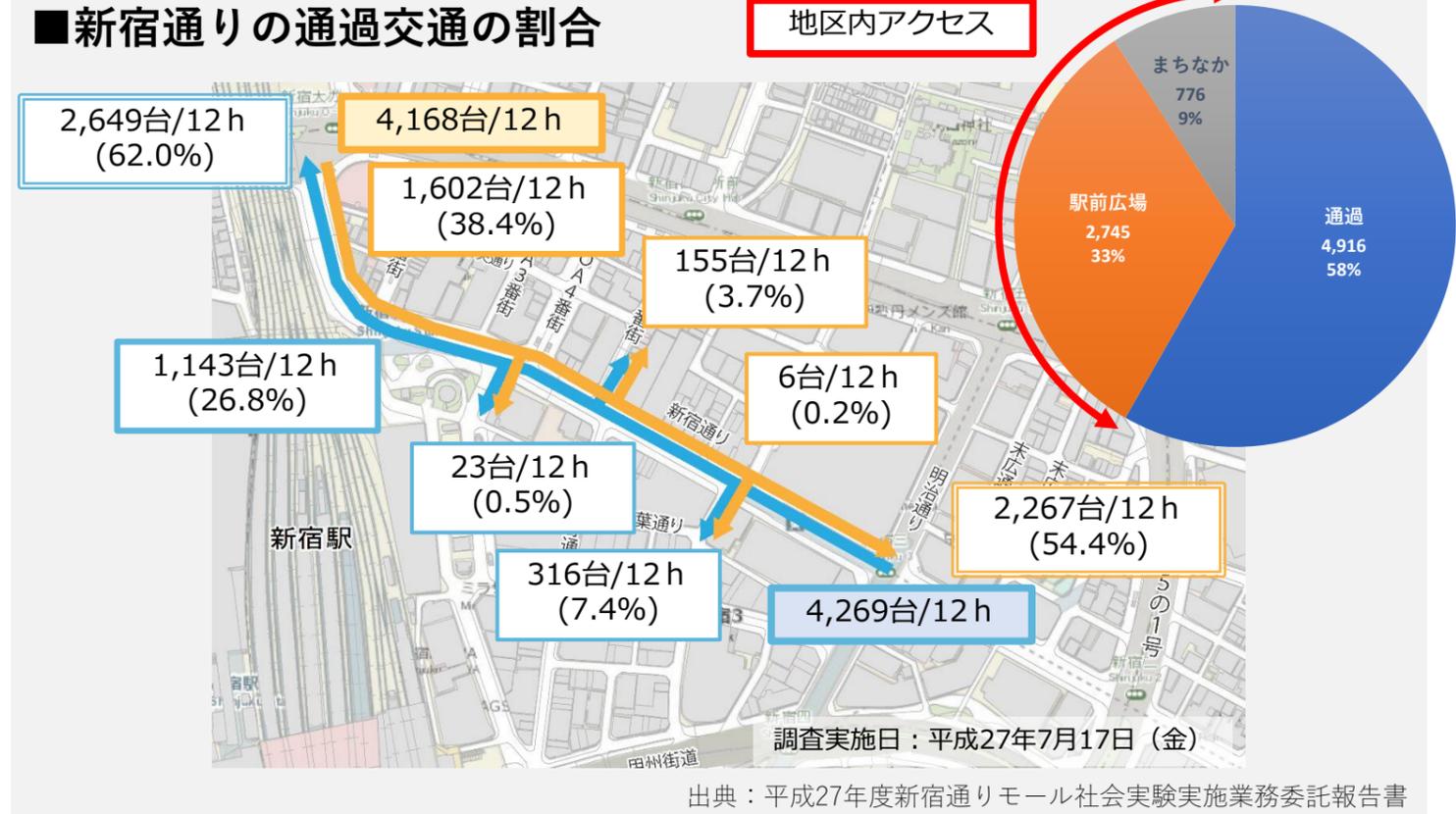
- 平日及び休日において、新宿5丁目交差点で明治通りからの左折の渋滞長が50～80mあり、渋滞が発生している。
- 新宿通りを通行する車両は、約6割が通過交通である。
- 地区内のアクセス交通の車種別割合として、平日は小型貨物車が36%と最も多く、次いで乗用車が33%となっている。なお、荷捌き車両（普通貨物車及び小型貨物車）は54%で過半数を占めている。一方、休日は乗用車が53%と過半数を占めている。

## ■混雑状況

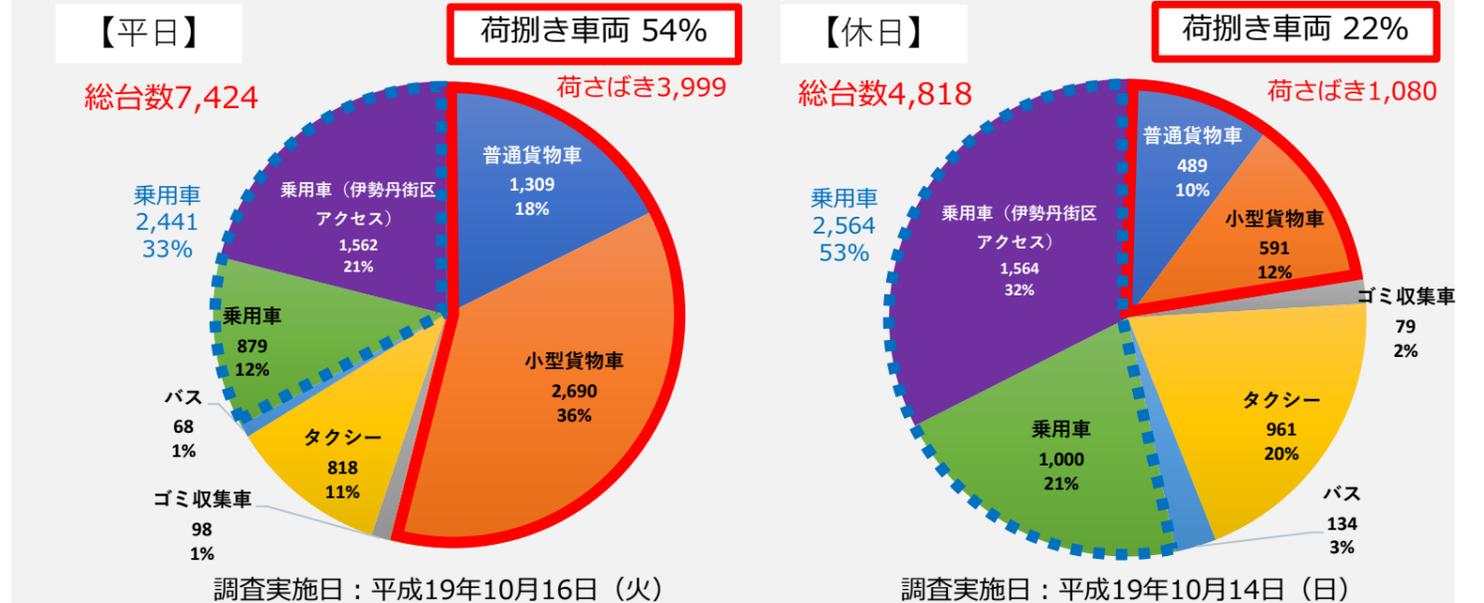


出典：平成27年度東口交通量調査報告書

## ■新宿通りの通過交通の割合



## ■地区内（まちなか）へのアクセス交通の車種別割合



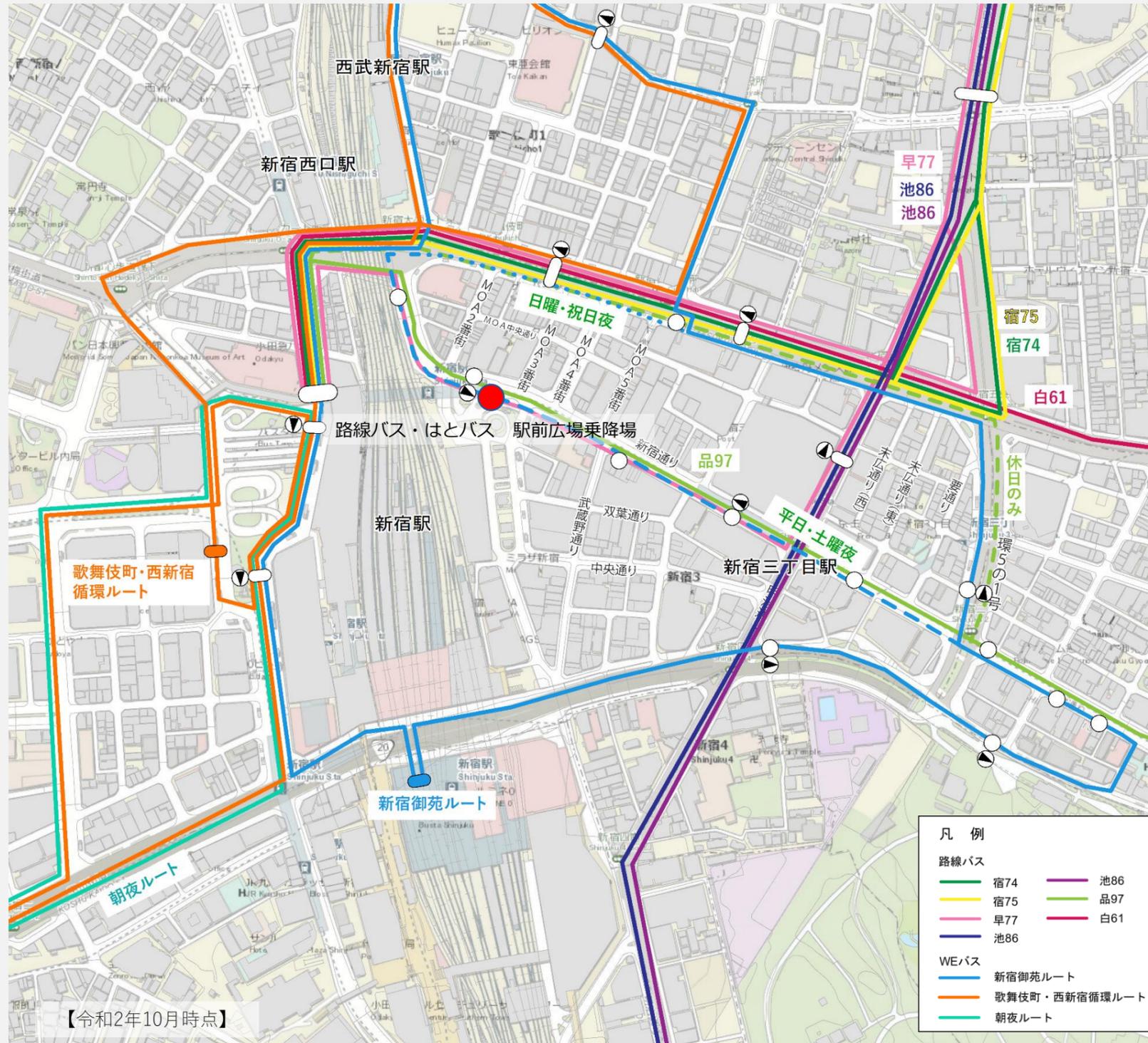
※地区全体：新宿3丁目地区全体  
まちなか：地区全体から東口広場、甲州街道、環5-1、環靖国通り、新宿通り、明治通り、駅街路10号の幹線道路を除く区域

出典：平成19年度新宿通りモール化調査委託

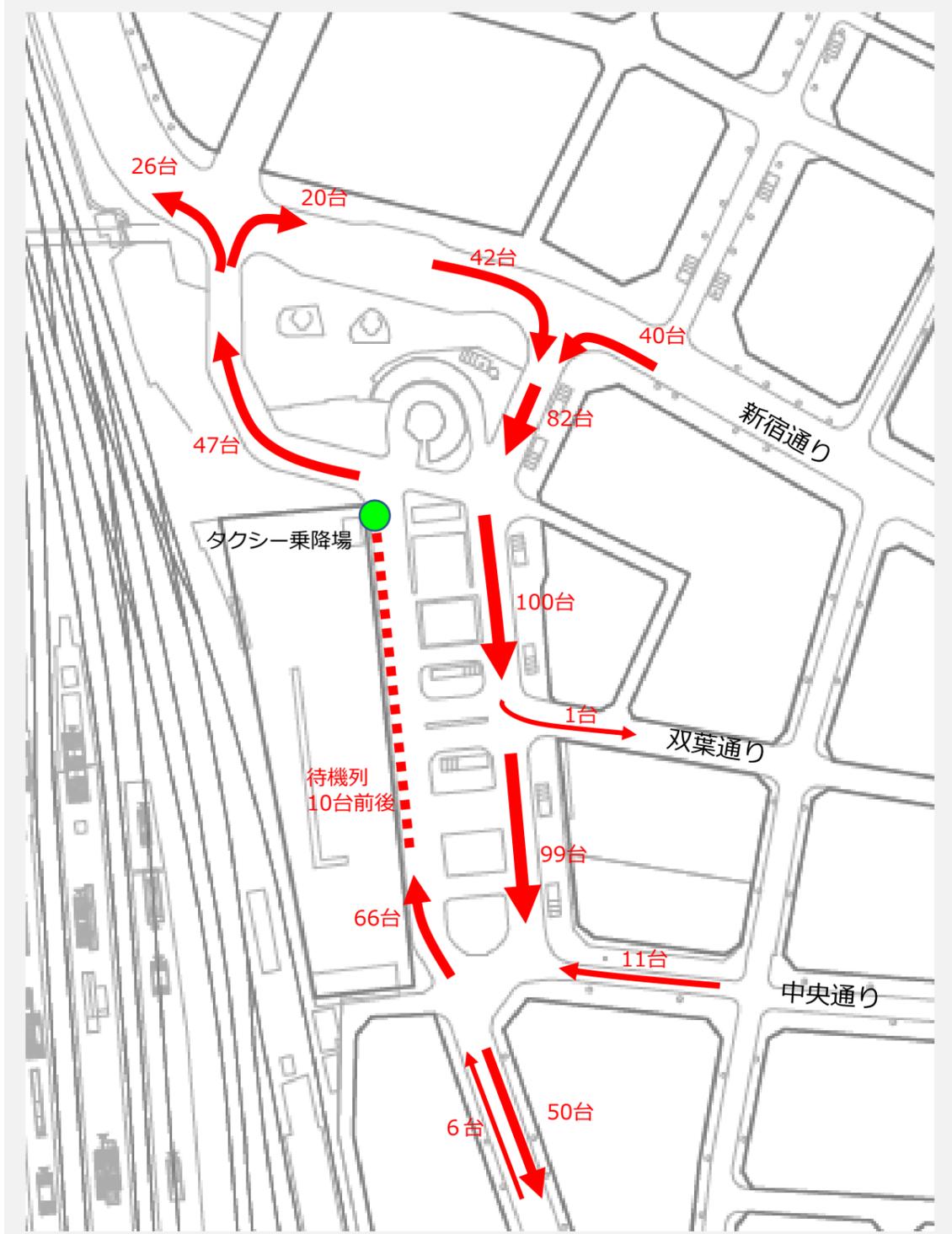
# 自動車ネットワーク…路線バスのネットワーク・乗降場、タクシーのネットワーク・乗降場（東口駅前広場）

- 新宿通りを経由して東口駅前広場に停車する路線バスとして、新宿駅西口と早稲田を結ぶ路線（早77）と新宿駅西口と品川駅を結ぶ路線（品97）が運行している。また、新宿駅周辺を回遊する新宿WEバスが運行している。
- 東口駅前広場を利用するタクシーは、主に新宿通りを経由して流入する。また、東口駅前広場内にはタクシー乗降場があり、待機列は概ね10台程度である。

## ■路線バスのネットワーク・乗降場



## ■タクシーのネットワーク・乗降場（東口駅前広場）



※上図の車両動線は、調査実施時点のものである。  
 (現在の東口広場は歩行空間拡大に向けた緊急整備の実施により、車両動線が変更されている。)

- 上位・関連計画において、新宿駅東口地区はまちづくり推進エリアに位置付けられており、特に新宿通りは賑わい交流軸として位置付けられている。
- 新宿通り、明治通り、中央通り、武蔵野通り、MOA4番街などには2m以上の歩道が設置されているが、そのほかの地区内の道路は歩道が2m以下又は歩道がない。
- 歩行者のサービス水準は、伊勢丹周辺においてB、靖国通り北側の一部でCとなっている。

## ■通りの位置づけ

にぎわいのつながりの形成⇒新宿通り



出典：新宿区まちづくり長期計画  
都市マスタープラン



広域幹線ネットワーク  
⇒靖国通り、甲州街道、環5の1号  
地区内幹線ネットワーク  
⇒新宿通り、明治通り、中央通り 他  
地区内回遊ネットワーク  
⇒武蔵野通り、MOA5番街 他  
地下ネットワーク  
⇒メトロプロムナード、サブナード  
他計画・構想あり

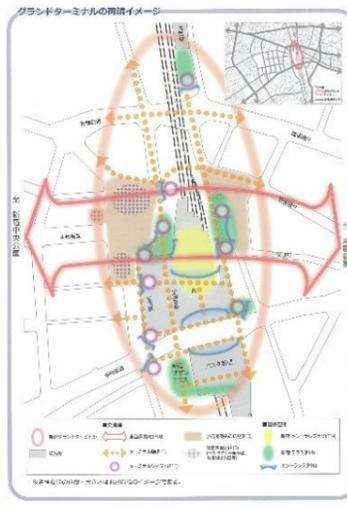


賑わい交流軸⇒新宿通り



出典：新宿駅東口地区  
まちづくりビジョン

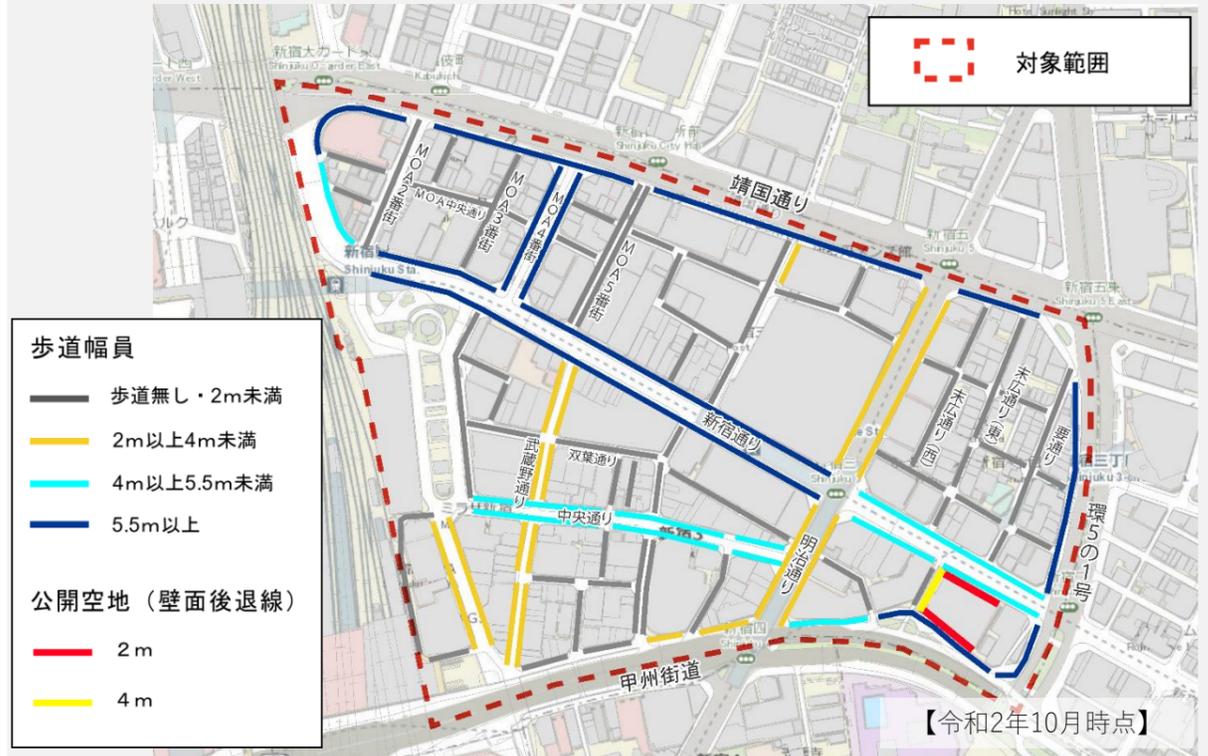
東西骨格軸  
⇒新宿通り、中央通り



出典：新宿の拠点再整備方針

## ■現況歩道幅員・公開空地

- 歩道幅員
- 歩道無し・2m未満
  - 2m以上4m未満
  - 4m以上5.5m未満
  - 5.5m以上
- 公開空地（壁面後退線）
- 2m
  - 4m



【令和2年10月時点】

## ■断面のサービス水準（地上）

ピーク時間：平日16時台  
時間交通量：6,294人/h  
歩行者流量：57.4人/m・分  
サービス水準：C

【各地点のピーク時】

ピーク時間：休日16時台  
時間交通量：3,793人/h  
歩行者流量：55.3人/m・分  
サービス水準：B

ピーク時間：休日14時台  
時間交通量：1,556人/h  
歩行者流量：37.4人/m・分  
サービス水準：B

ピーク時間：休日14時台  
時間交通量：3,053人/h  
歩行者流量：27.0人/m・分  
サービス水準：B

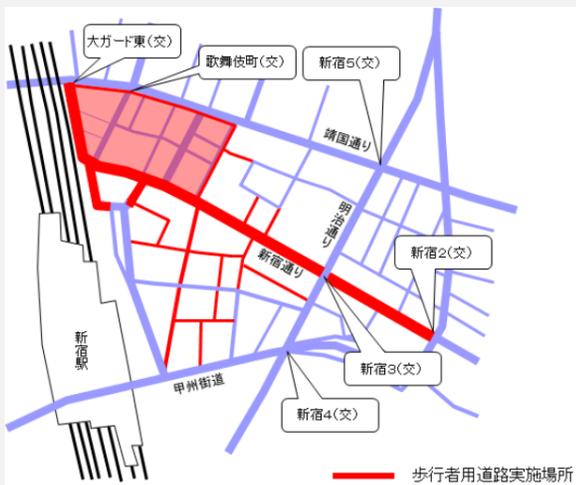
サービス水準	歩行者流量 (人/m・分)
● A：自由歩行可	～27
★ B：やや制約	27～51
■ C：やや困難	51～71
▲ D：困難	71～87
◆ E：殆ど不可能	87～100

過年度調査未実施

調査実施日：平成27年5月26日（火）  
平成27年6月7日（日）

出典：平成27年度東口交通量調査報告書

## ■交通規制状況（新宿通り歩行者天国時）

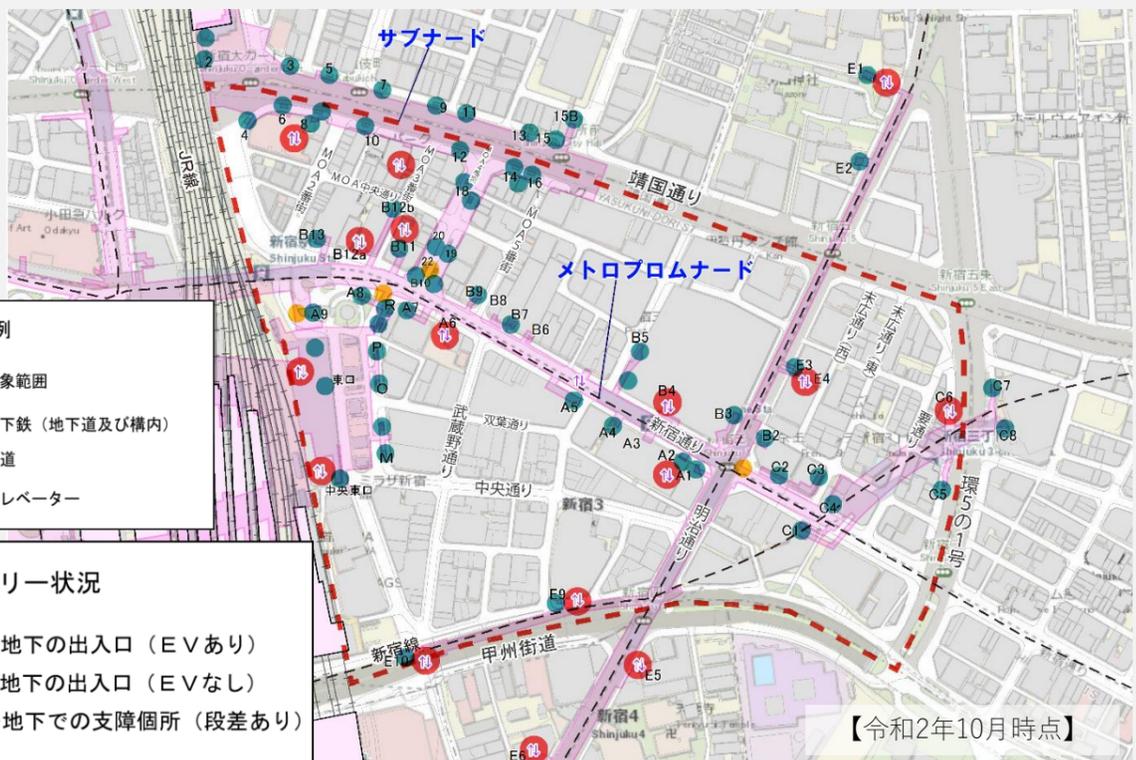


- 新宿三丁目の一部は、人と車を分離して安心して楽しい散策やショッピングができるように、「特定禁止区域・区間」に指定
- 規制区域内は、自動車・原動機付き自転車・軽車両の通行が禁止
- 実施日時は、日曜・休日  
4月～9月は正午～午後6時  
10月～3月は正午～午後5時

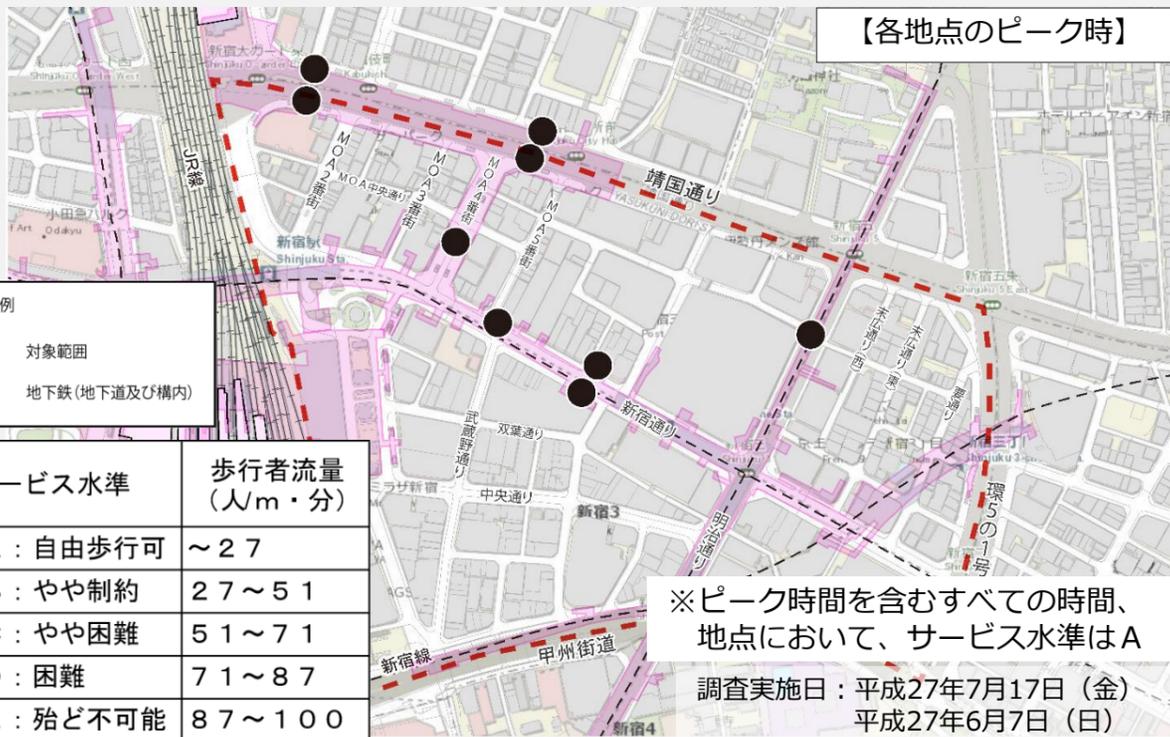
出典：警視庁HP

- 地区内には、靖国通り地下通路（新宿サブナード）やメトロプロムナードがある。
- 地上と地下を結ぶ経路でエレベーターが設置されている箇所は一部であり、バリアフリーが不十分である。
- サブナード、メトロプロムナードなどの地下通路における歩行者サービス水準は、平日及び休日のピーク時を含むすべての時間において、Aとなっている。
- サブナードと明治通り地下改札外通路を結ぶ経路及び西武新宿駅とメトロプロムナードを結ぶ経路は、地下ネットワークの計画が位置付けられているが未整備である。

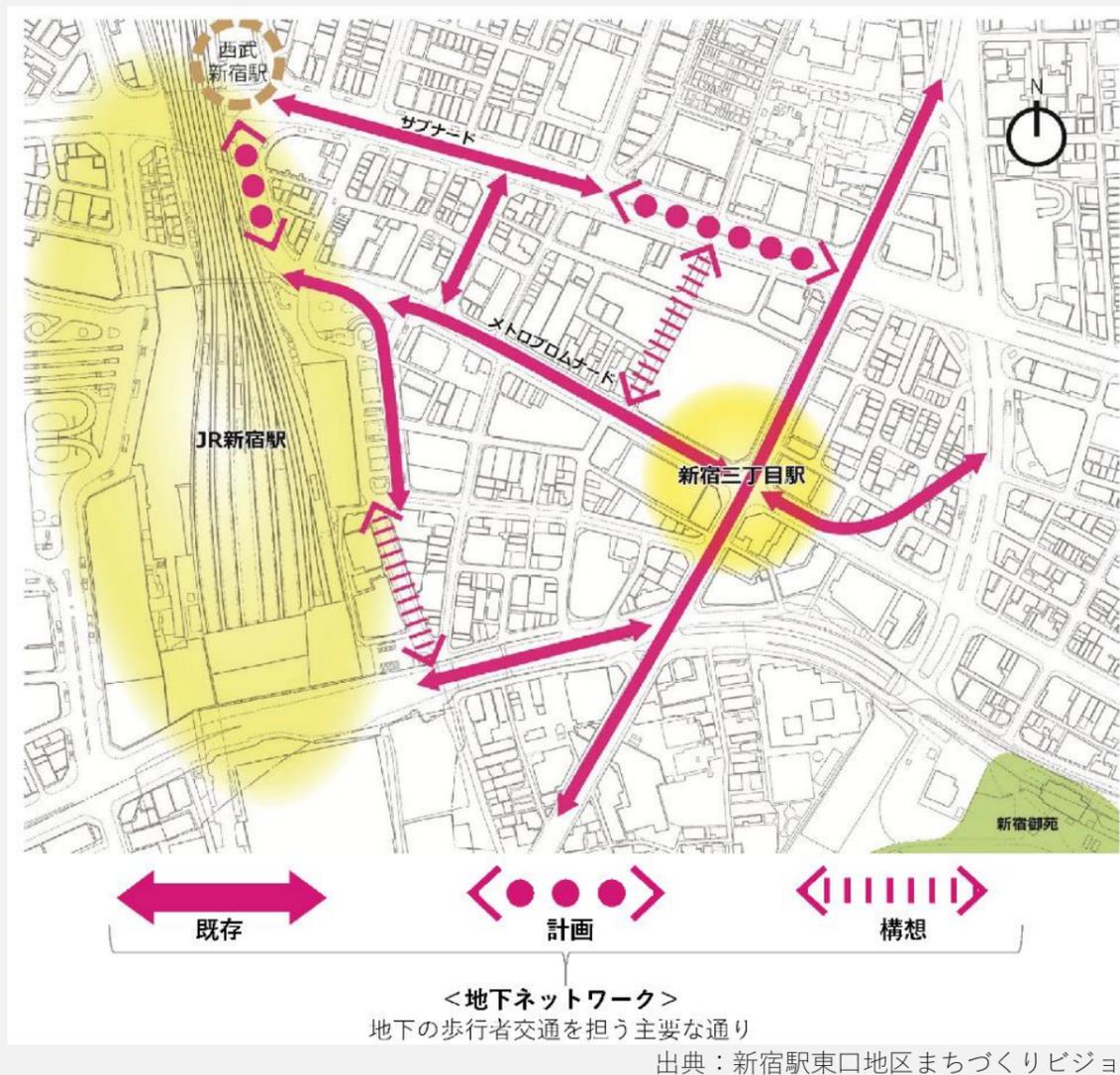
## ■地下ネットワーク、バリアフリー化の状況



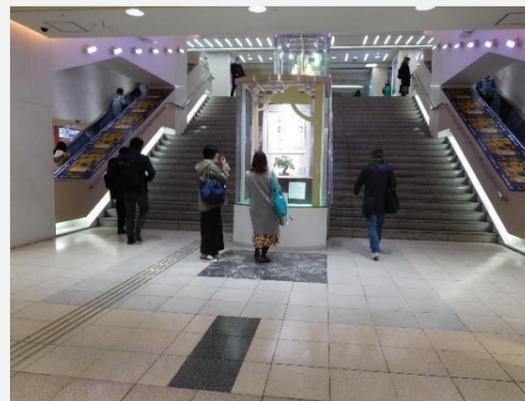
## ■断面のサービス水準（地下）



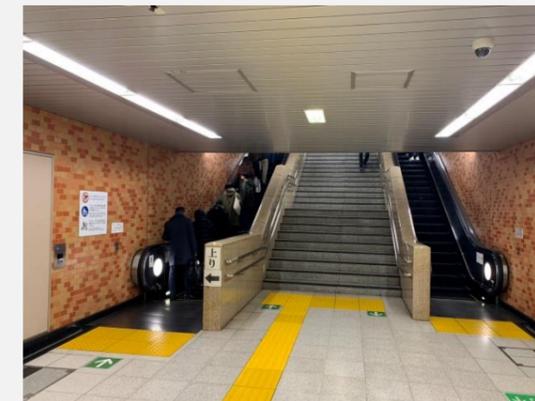
## ■地下ネットワークの位置づけ



## ■地下⇄地下での支障箇所（段差あり）【エレベーターなし】



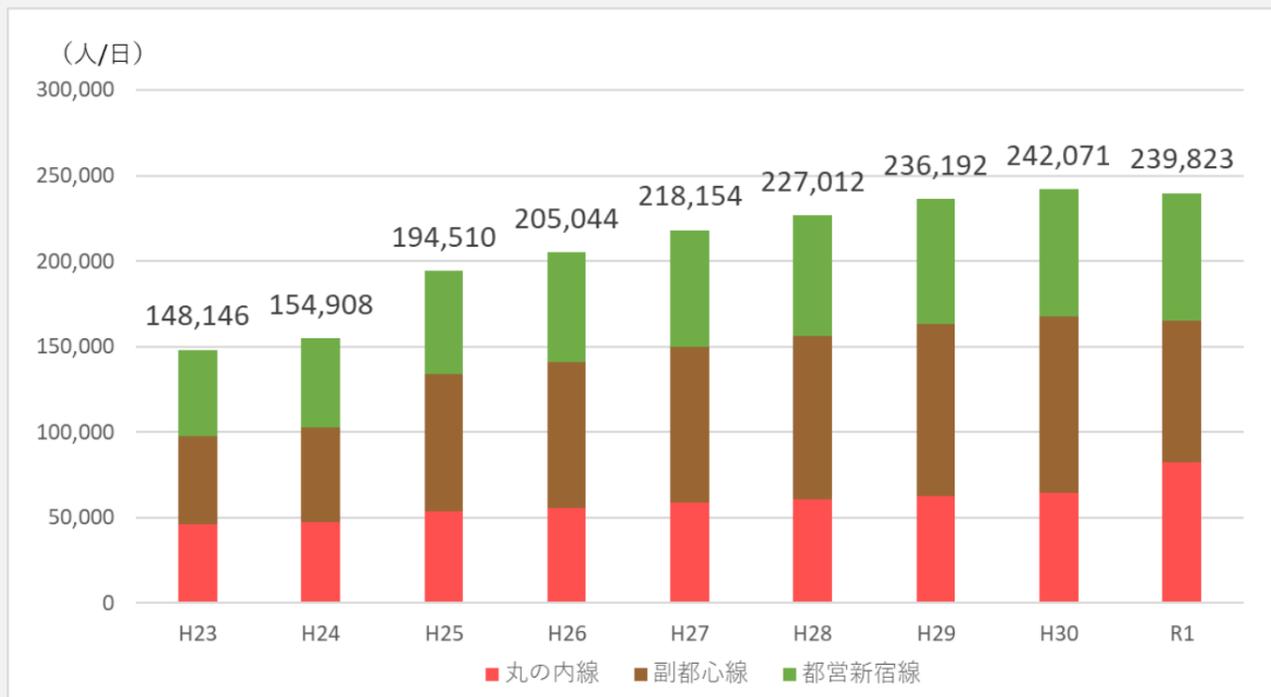
メトロプロムナード・サブナード間



メトロプロムナード・都営新宿線新宿三丁目駅間

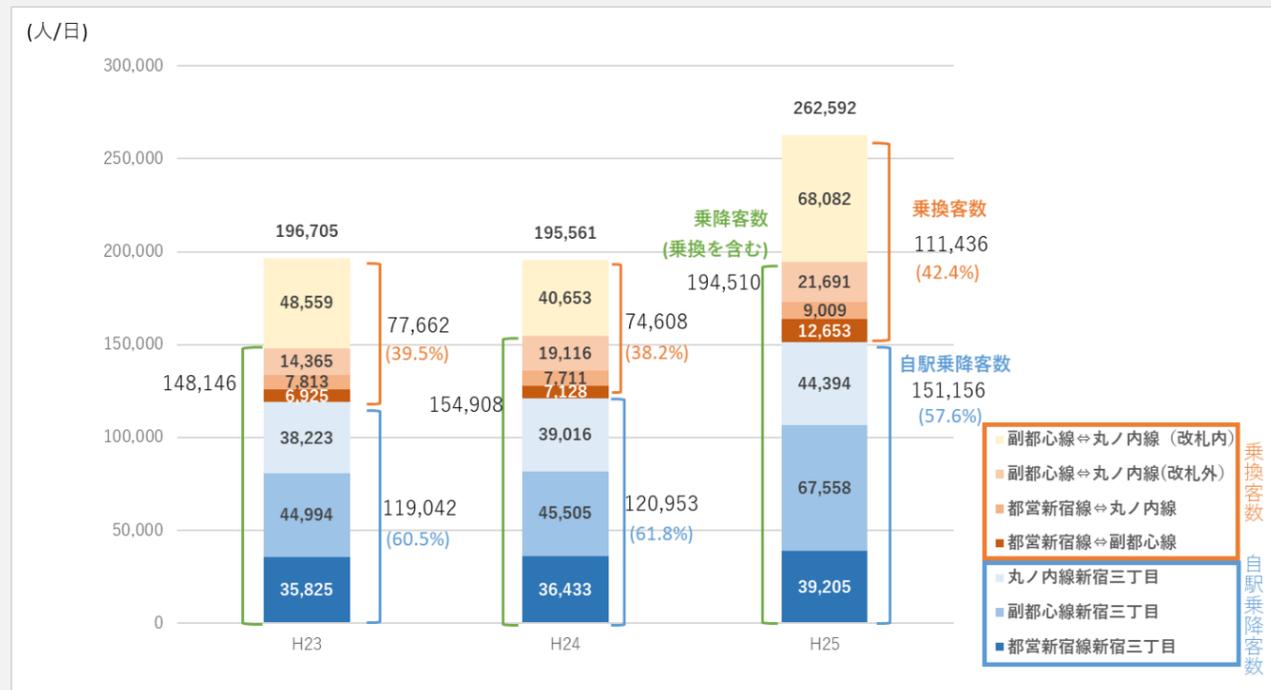
- 新宿三丁目駅は、東京メトロ丸の内線、副都心線、都営新宿線が通っており、1日の平均乗降客数は年々増加傾向にある。（令和元年度は約24万人/日）
- 新宿三丁目駅利用者のうち自駅乗降客数は約6割で、地下鉄相互の乗り換えが約4割である。
- 丸の内線と副都心線の改札内乗換経路において、サービス水準が低くなっている。
- 東京メトロと都営新宿線の乗換経路等において、エレベーター未整備の箇所がある。

## ■新宿三丁目駅 平均乗降客数の推移



出典：新宿区の概況

## ■新宿三丁目駅 地下鉄相互の乗換割合



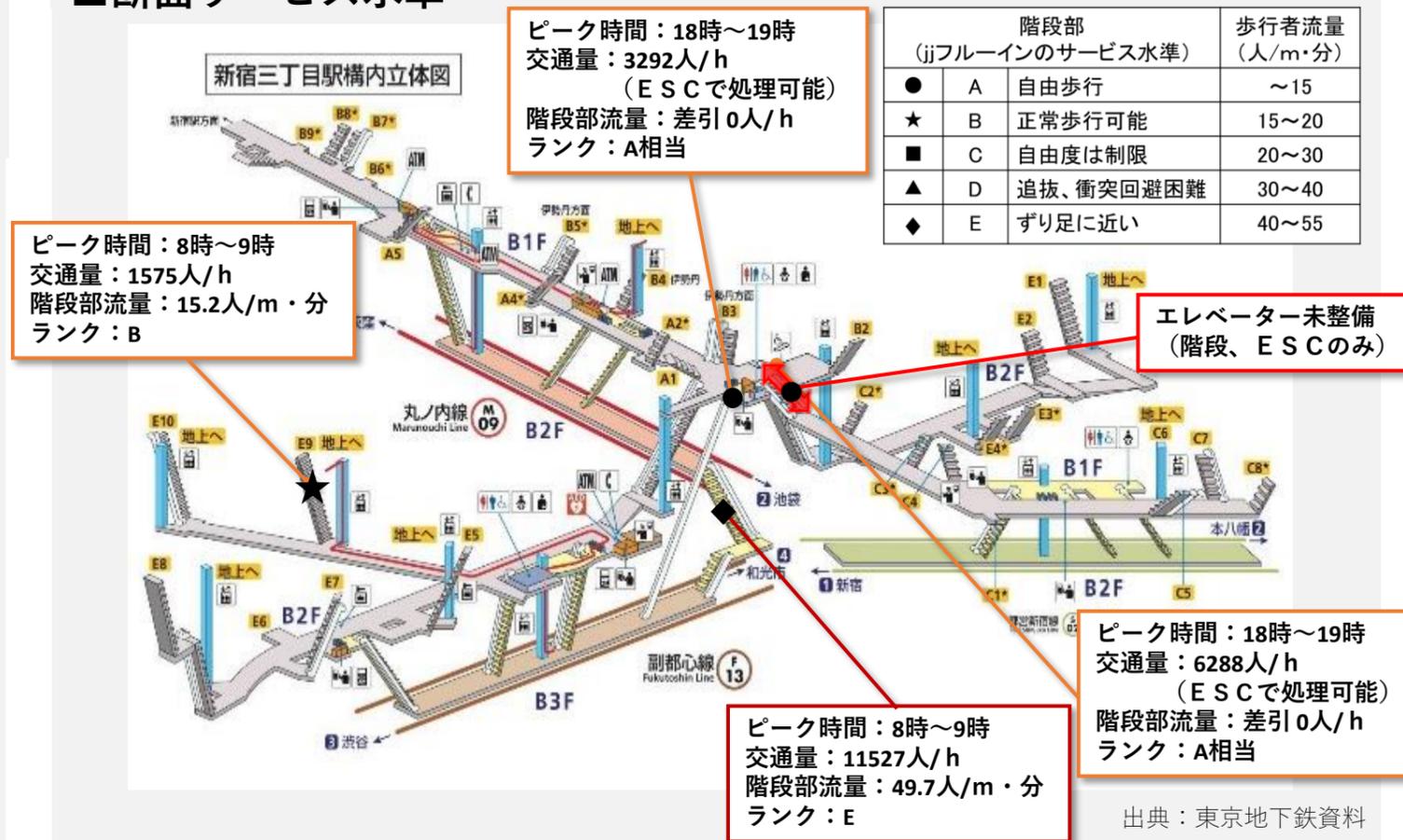
※都市交通年報の合計値と新宿区の概況の乗降客数の合計値の差分を副都心線と丸の内線の改札内の乗り換えとみなしている。

出典：都市交通年報

## ■改札位置図



## ■断面サービス水準

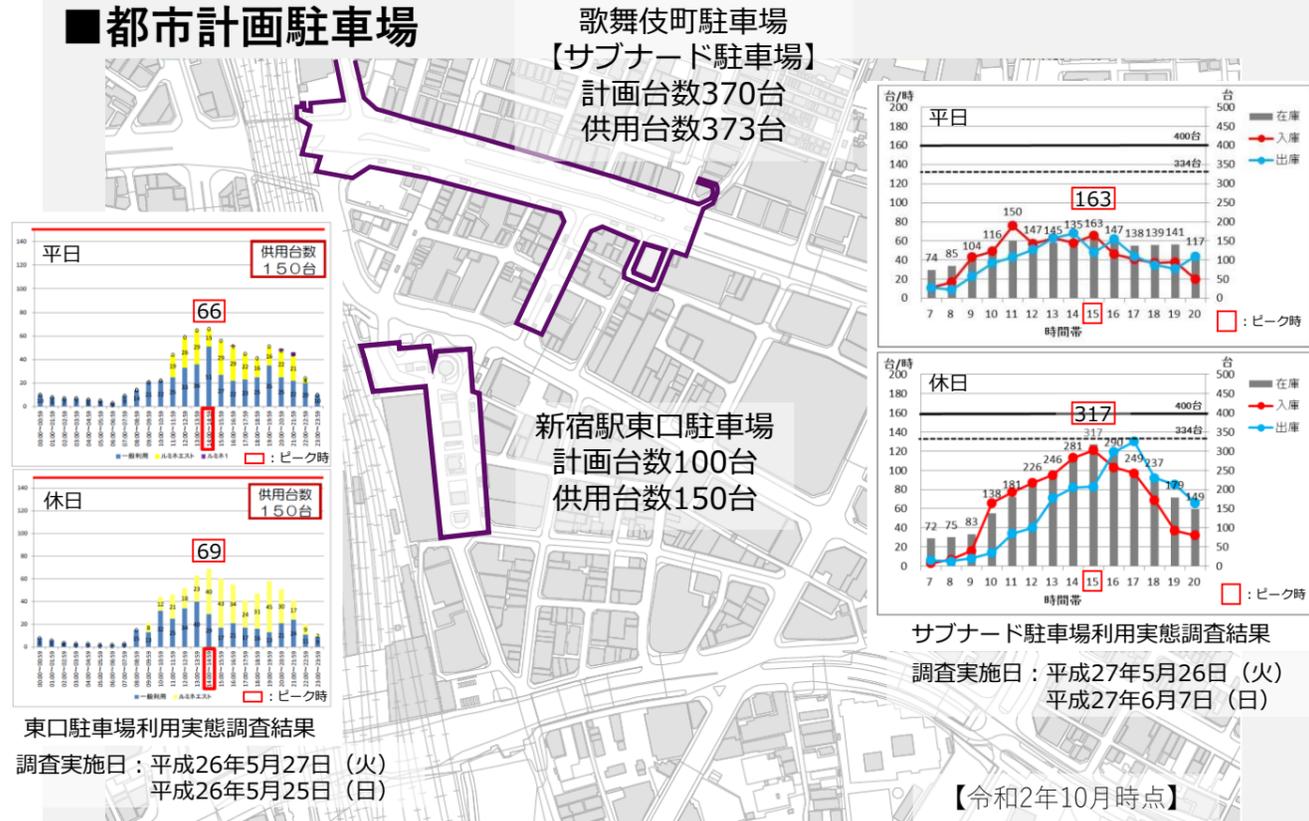


※エスカレーター（ESC）の処理能力 2人乗り9,000人/h、1人乗り4,500人/h

出典：東京地下鉄資料

- 都市計画駐車場(計画台数：東口100台・サブナード370台)の利用率は、東口は平日・休日ともに5割程度、サブナードは平日4割、休日8割程度である。
- 百貨店や大規模小売店舗のための附置義務駐車場や附置義務荷さばき施設もあるが、平日・休日交通規制が多く、使用率は高くない。
- 東口地区駐車場地域ルールでは、地域の实情に合わせた附置義務駐車場の台数の低減や駐車施設の隔地・集約化が推奨されているが、受け入れ可能な施設が不足している。
- 公共駐輪場の多くが路上(歩道上)に設置されており、歩行空間を阻害している。

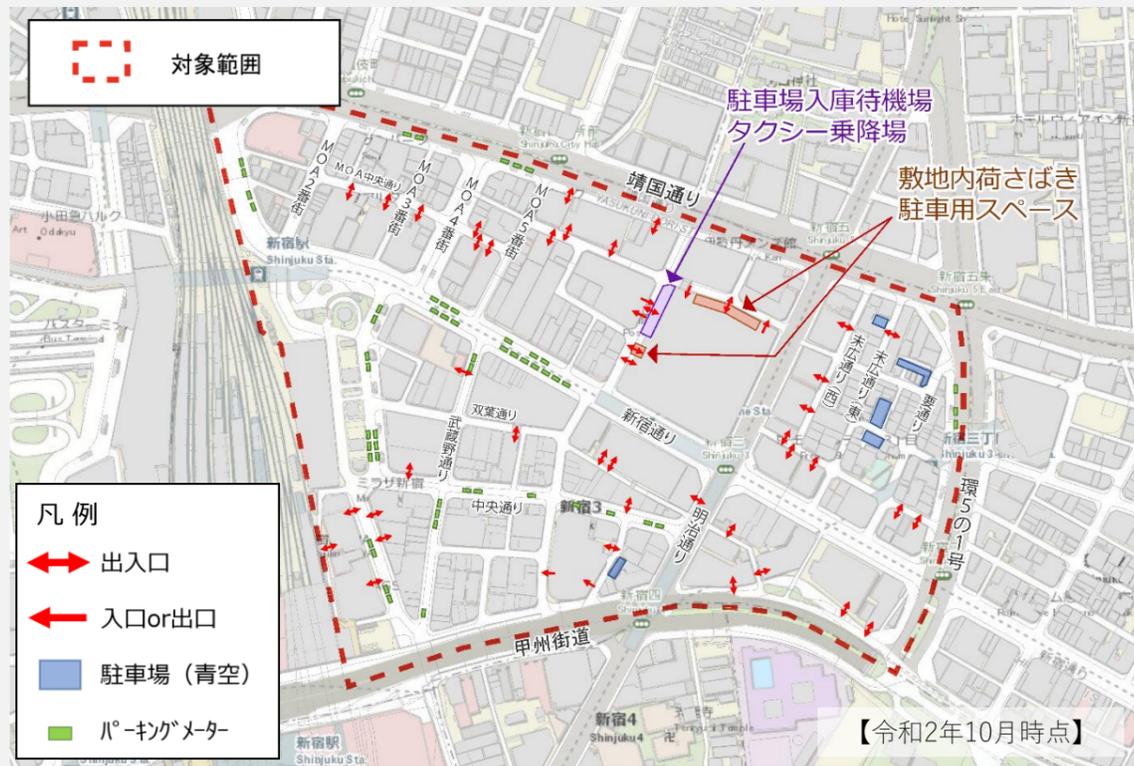
## ■都市計画駐車場



## ■新宿駅東口地区駐車場地域ルール



## ■駐車場位置・出入口等



## ■公共駐輪場位置



- 平日の午前中を中心として、路上荷さばき車両が多く見られ、特に歩道のない通りでは歩行者の通行を阻害している。
- 路上駐車は、まちなかでは総台数1,295台のうち、約8割が荷さばき車両となっている。また、荷さばき車両の約6割が店舗直送便となっている。
- 路上駐車台数は、7時から17時までの時間帯において、地区内に常に100台以上あり、そのうち過半数はパーキングメーターを使用していない状況である。

## ■路上駐車状況（平日・午前中）



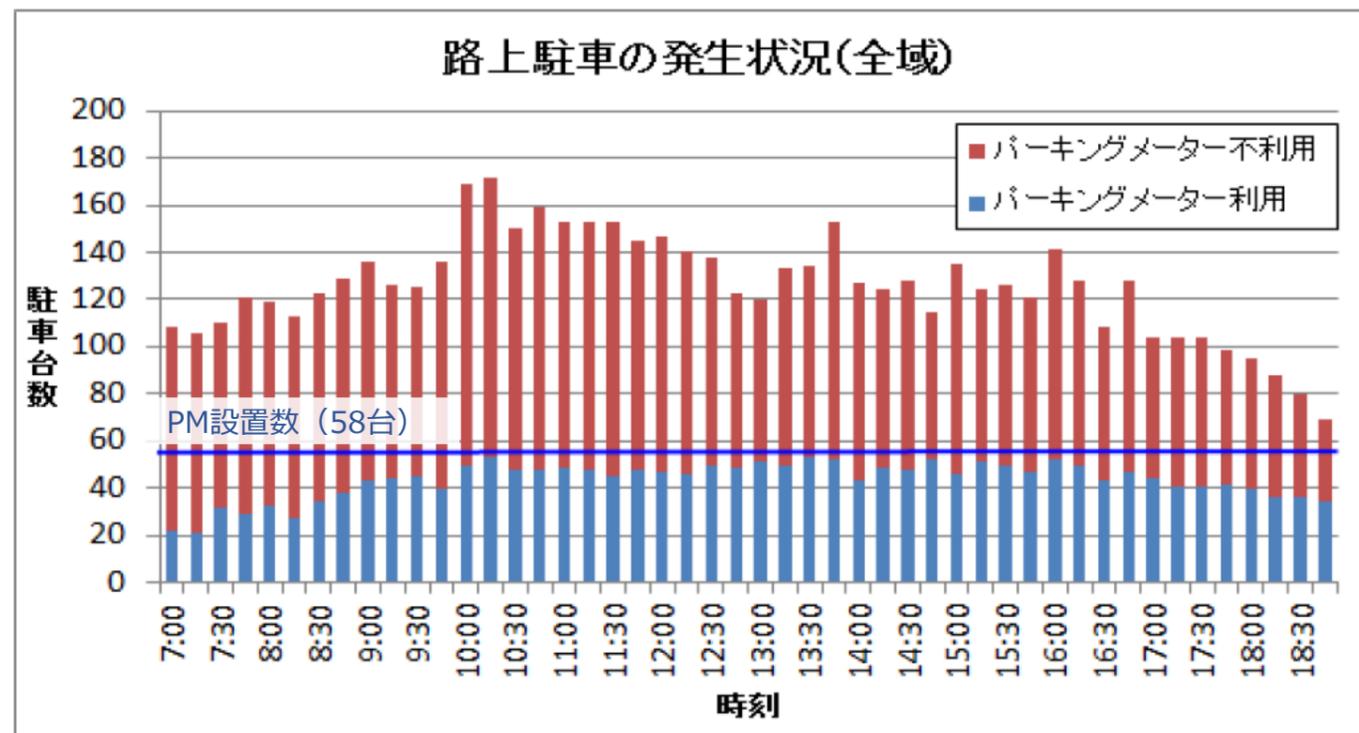
武蔵野通り



新宿通り

## ■路上駐車の発生状況

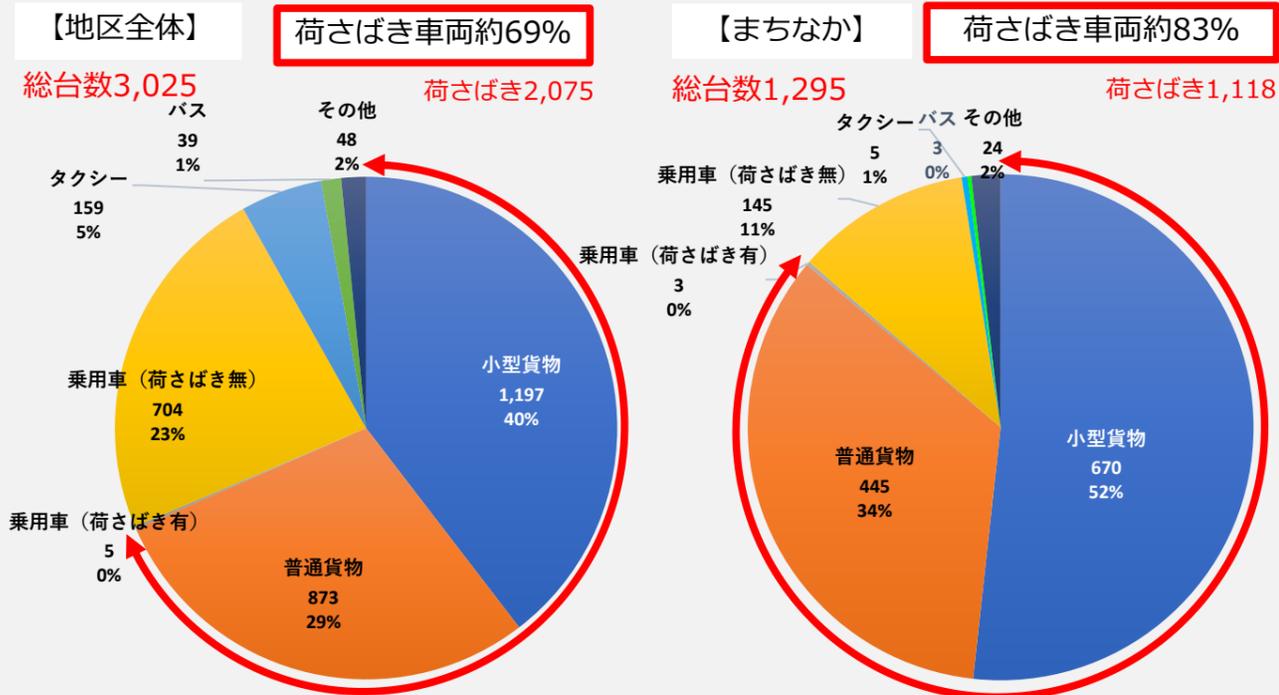
調査実施日：平成28年10月26日（水）



出典：平成28年度新宿通りモール化に関する協議会運営支援等業務委託

## ■路上駐車目的別割合

調査実施日：平成29年10月10日（火）

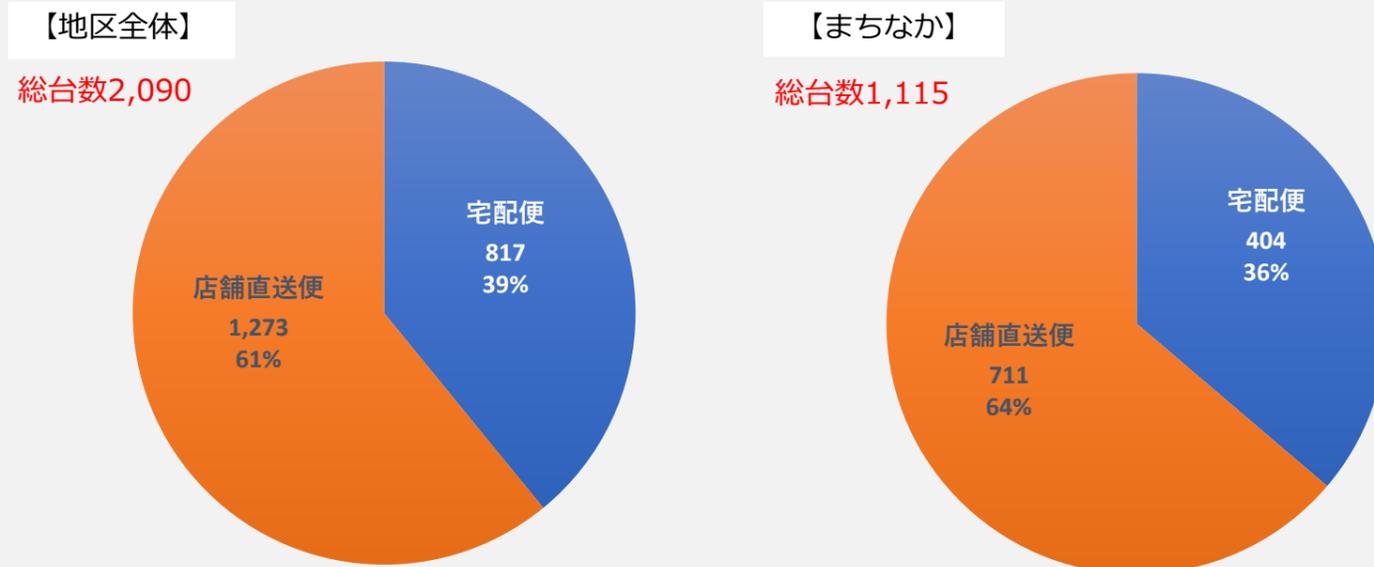


※地区全体：新宿三丁目地区全体  
まちなか：地区全体から東口広場、甲州街道、環5-1、環靖国通り、新宿通り、明治通り、駅街路10号の幹線道路を除く区域

出典：平成29年度新宿通り賑わい創出社会実験等実施業務委託

## ■荷さばき車両（小型貨物、普通貨物）の種別割合

調査実施日：平成29年10月10日（火）



※宅配便：宅配便事業者使用する荷さばき車両  
店舗直送便：宅配便を除く荷さばき車両（例：生鮮食品や飲料品など自社取扱商品を店舗に直接納入するもの）

出典：平成29年度新宿通り賑わい創出社会実験等実施業務委託

- ・ 景観まちづくり計画で位置付けた「新宿御苑みどりと眺望保全地区」では、新宿御苑内の主要な眺望点からの見え方に配慮する必要がある。
- ・ 新宿区景観形成ガイドラインでは、新宿三丁目交差点を景観上重要な交差点に位置付けており、4つのコーナーで一つのまちかどをつくとともに、新宿の賑わい交流の骨格である新宿通りと沿道建築物とが調和した、賑わいと風格のある新宿通り沿道の景観形成を図ることとしている。
- ・ 新宿通りや明治通りでは、百尺のスカイラインが特色ある景観を形成している。
- ・ 通りに面して多様な用途の店舗が、立体的に顔出しをして、賑わいを醸成している。

## ■景観まちづくり計画

- ・ 新宿御苑みどりと眺望保全地区として、以下の景観形成方針が掲げられている。
  - ①新宿御苑内からの眺望を阻害しない周辺景観の誘導
  - ②屋外広告物の規制による景観保全

### 【景観形成基準の抜粋】

- ・ 新宿御苑内の主要な眺望点からの見え方をシミュレーションし、新宿御苑からの眺望を阻害しないようにする。
- ・ 敷地外周部は緑化を図り、庭園の緑との連続性を確保し、潤いのある空間を創出する。



## ■景観形成ガイドライン（内藤新宿エリア）

### ■景観特性

- ・ 新宿三丁目交差点を「景観上重要な交差点」に位置づけている。
- ・ 伊勢丹本館を「歴史的な景観の保全が必要な建築物」に位置づけている。（東京都の歴史的建造物にも指定）



### ■景観形成の方針

賑わいと風格のある新宿通りの沿道景観をつくる

#### 【景観形成の考え方】

新宿の賑わい交流の骨格である新宿通りと沿道建築物とが調和した、賑わいと風格のある新宿通り沿道の景観形成を図る。

#### 【具体的な方策】

- ・ スカイラインの連続性に配慮する
- ・ 壁面線の連続性に配慮する
- ・ 壁面の分節化を図り、長大な壁とならないよう配慮する
- ・ 軒線の連続性に配慮する
- ・ 屋上広告物は、設置しないようにするか、建築物と一体的に計画し、周囲からの見え方に配慮する



スカイラインや軒線による水平方向の連続性に配慮する

### ■景観形成の方針

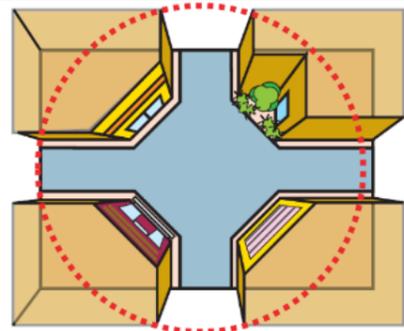
コーナー部分をいかした魅力的なまちかどをつくる

#### 【景観形成の考え方】

区画整理により生じた比較的大きなすみ切り部分をいかし、建築物の形態意匠を工夫し魅力的なまちかどを創出する。

#### 【具体的な方策】

- ・ コーナー部に面した場所には、エントランス等開口部を設ける
- ・ コーナー部に面した建築物の各面は、調和した意匠とする



4つのコーナーで一つのまちかどをつくる

## ■百尺制限の街並み

- ・ 新宿通りや明治通りなどでは、高さを百尺(31m)に制限していた頃の建築物が多く残っている。
- ・ 百尺のスカイラインが、沿道の景観形成に寄与している。

### ■新宿通り沿いの街並み



### ■明治通り沿いの街並み



### ■高層建築物



- ・ 高層建築物でも、百尺に合わせて、建物にスリットを入れるなど配慮をしている。

## ■賑わいの街並み

### ■あらゆるみちが表通り

- ・ 通りに面して多様な用途の店舗が、立体的に顔出しをして、賑わいを醸成している。

### ■活気のあるファサードが人を惹き付ける

- ・ 看板、個性あるファサードレリーフ・素材など、各店舗で施されている。
- ・ 通りから店舗内が見え、人のアクティビティが滲み出ている。



- 地上の歩行者にとって、新宿三丁目駅の出入口がわかりにくい。
- 駅と地上を結ぶバリアフリー動線がわかりにくい。
- 地元組織と連携し、道路空間を活用した賑わいある歩行者空間の創出に向けた取組みを実施している。
- 新宿通り沿いには、道路境界に沿って建築されているため、歩行者が滞留する空間が少ない。

■新宿三丁目駅出入口

- 駅の出入口は比較的多くあるが、わかりにくい。
- 駅と地上を結ぶバリアフリー動線がわかりにくい。



■新宿通り沿いの壁面後退距離



• 新宿通り沿いには、道路境界に沿って建築されているため、歩行者が滞留する空間が少ない。

凡例  
壁面後退距離 (m) ※資料：実測値  
■ 0.3m 以上  
■ 0.3m 以下

【令和3年1月時点】

■道路空間を活用した賑わいある歩行者空間の創出

- MOA 4 番街にて、車両通行止めを行い、オープンカフェを実施している。
- 社会実験により新宿通りの車道部分の一部に暫定的な滞留空間を創出している。



MOA 4 番街のオープンカフェ



モール化に向けた社会実験 (SHINJUKU STREET SEATS)

- ・新宿駅周辺では、屋外滞留者が約5万人発生すると予測されており、来街者が多い新宿駅東口地区においても多数の帰宅困難者が発生することが想定される。
- ・新宿三丁目駅周辺において、災害時に帰宅困難者等への情報発信機能や活用できる空間が必要である。
- ・屋上緑化、壁面緑化、地上部の緑化など多様な緑化を取り入れている事例もあるが、新宿御苑につながる多様な視覚に訴えるみどりを更に創出していく必要がある。
- ・街路樹の整備可能な通り（歩道がある通りなど）では、明治通り、甲州街道を除き整備がされている。

■帰宅困難者（新宿駅周辺）

駅周辺滞留者			待機人口			滞留場所不明人口	計	
屋内滞留者	屋外滞留者		自宅	移動無し	移動開始前			
315,318	50,257	365,575	5,764	6,127	4,412	16,303	26,283	408,161

- ・駅を起点に4km圏内に存在する人数をカウントしている。上記のうち、「屋外滞留者」が駅に集積すると考えられる。
- ・屋内滞留者=駅周辺で学校、職場の目的で滞留している人の総数
- ・屋外滞留者=駅周辺で私用、不明の目的で滞留している人の総数

出典：平成24年9月 東京都防災会議 首都直下地震等による東京の被害想定報告書

■災害時に活用できる空間や情報発信機能

- ・新宿三丁目駅周辺は店舗が集積しており、災害時に帰宅困難者を受入れ空間が不足している。
- ・大型モニターなどもないため、災害時の情報発信機能が必要である。



■緑の基本計画における位置づけ

- ・明治通りと新宿通りは「風のみち」と位置づけられている。（緑陰のある街路樹の整備や、沿道建築物の緑化）
- ・屋上緑化等推進モデル地区、緑視モデル地区の候補として位置づけられている。

■対象地区周辺の緑の配置方針



- 屋上緑化等推進モデル地区（候補）
- 緑視モデル地区（候補）
- 風のみち

出典：新宿区緑の基本計画

■様々な緑化

■屋上緑化



■地下歩道に面する壁面緑化



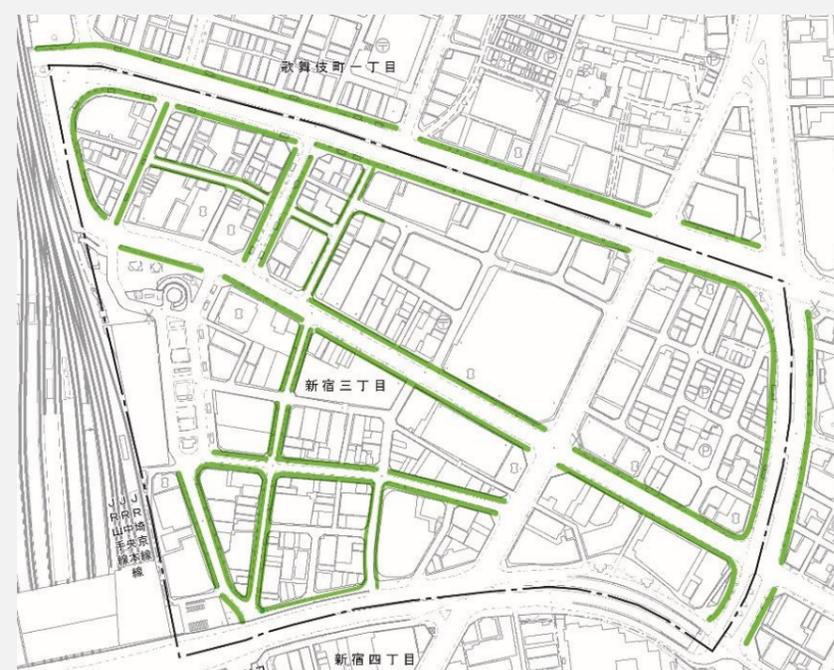
■新宿通りの街路樹



■地上部の緑化



■新宿駅東口地区内の街路樹の分布図



凡例

■ 街路樹

### 3. まちづくりの動向と関連事業

---

## 新宿の拠点再整備方針（平成30年3月 東京都・新宿区）

### 新宿グランドターミナルのコンセプト

# Shinjuku Grand Terminal

## 新宿グランドターミナル

駅、駅前広場、駅ビル等が有機的に一体化した次世代のターミナル  
誰にとっても優しい空間がまちとつながり、  
様々な目的を持って訪れる人々の多様な活動にあふれ、  
交流・連携・挑戦が生まれる場所

### 交流 軸の構築

方針1 グランドターミナルとまちを「東西骨格軸」でつなぐ

方針2 グランドターミナルを一体化して整える

方針3 人中心の広場とまちに変える

### 連携 空間の創出

方針4 グランドターミナルの顔となるプラザ・テラスを整備する

方針5 グランドターミナルに新たな機能を誘導・導入する空間を創出する

方針6 グランドターミナルの各所に人が佇みたくなる空間とみどりを創る

### 持続的な発展への 挑戦

方針7 新宿のレガシーを継承しながら、新たな景観を生み出す

方針8 誰もがチャレンジできる環境を用意する

方針9 次世代の技術導入の可能性に果敢に挑戦する

方針10 新宿全体の挑戦に結び付ける

- ※1 ターミナル軸 : グランドターミナルを一体化し、まちとつながる歩行者空間
- ※2 ターミナルシャフト : 地上・地下・デッキレベルのターミナル軸をつなぐバリアフリーの縦動線
- ※3 新宿セントラルプラザ : グランドターミナルの核となる広場空間（線路上空）
- ※4 新宿テラス : グランドターミナルの顔となり、人の動きが立体的に感じられる、視認性の高い広場空間
- ※5 エントランス : 周辺から駅の位置が視認でき、人が佇む場と共に、人の動きが立体的に感じられる視認性の高い空間

### 新宿グランドターミナルの再編イメージ



## 新宿駅直近地区の整備の方針

### ■現状



- ・自動車中心の駅前広場
- ・移動しにくい歩行者動線

### ■整備の方向性

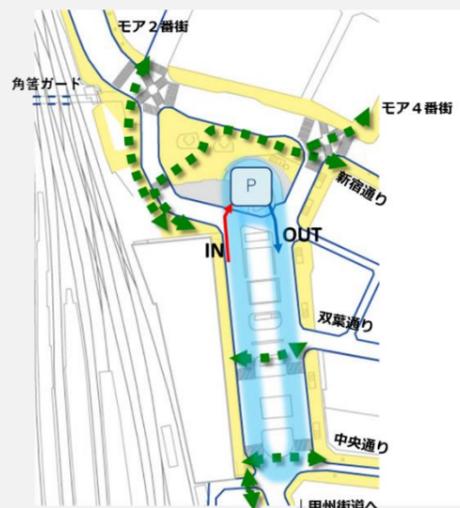


- ・人中心の駅前広場に再編

## 東口広場における歩行者優先の空間構成

- ・車道の一部と駐車場出入口を線路側に移設し、歩行者空間を拡大
- ・集約できない荷さばきのためにまち側の車両動線を確保
- ・角筈ガードとの接続部は、歩行者ネットワークの連続性を確保

### ■現状



### ■将来イメージ



- 凡例
- 歩行者空間
  - ターミナルシャフト (バリアフリーの縦動線)
  - 車両系機能
  - 駐車場出入口
  - 主な歩行者動線

※この図は現況図を基にしたイメージです。

## 新宿駅直近地区の都市計画

令和元年12月決定の都市計画

### ■都市施設



種別	番号	名称	主な内容
道路	①	幹線街路 新宿副都心街路第4号線	交通広場の変更
		幹線街路 新宿副都心街路第7号線	起点位置の変更 延長の変更 車線の数の決定
通路	②	幹線街路 補助線街路第72号線	起点位置の変更 延長の変更
		区画街路 新宿区画街路第1号線	新規追加
交通広場	③	新宿駅中央通路線 (線路上空デッキ)	新規追加
		新宿駅地下通路線 (地下自由通路)	新規追加
交通広場	⑤	新宿駅西口広場	新規追加
駐車場	⑥	新宿駅西口駐車場	区域の変更 面積の変更 台数の変更



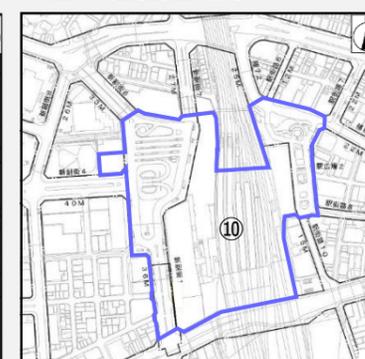
### ■地区計画



### ■用途地域

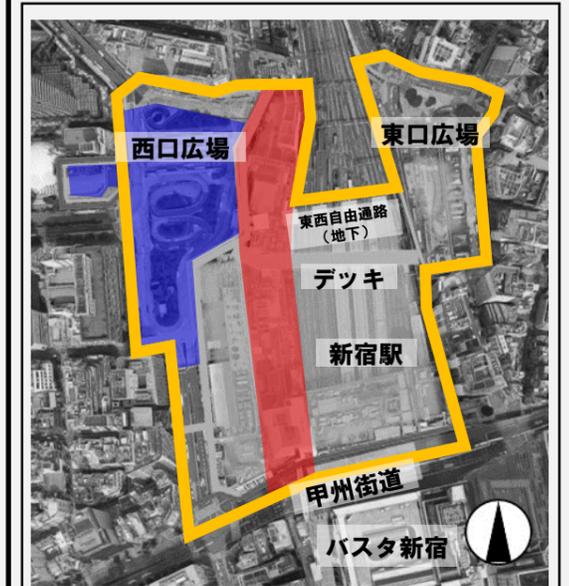


### ■土地区画整理事業



種別	番号	名称	主な内容
地区計画	⑦	新宿駅直近地区地区計画	新規
	⑧	西新宿一丁目7地区地区計画	区域等の変更
用途地域	⑨	—	容積率等の変更
土地区画整理事業	⑩	新宿駅直近地区土地区画整理事業	新規

## 令和2年度都市計画案 (手続き中)



【凡例】

- 地区計画
- 都市施設(駐車場)
- 都市再生特別地区

### ■地区計画 (案)

種別	名称	主な内容
地区計画	新宿駅直近地区地区計画	地区施設の追加 建築物等の制限の追加 等

### ■都市施設 (案)

種別	名称	主な内容
駐車場	新宿駅西口駐車場	区域の変更 面積の変更 構造の変更 台数の変更 出入口の数の変更

### ■都市再生特別地区 (案)

種別	名称	主な内容
都市再生特別地区	新宿駅西口地区	容積率の最高限度 1600% 等

## 新宿駅東口地区街並み再生方針（令和元年5月 東京都）

### ●整備の目標

・今後、老朽化した建築物の機能更新の機会を捉え、一定規模以上の建築物の個別建替えや、敷地の共同化を促進し、新宿らしい賑わいの維持発展及び安全・安心で快適なまちづくりを推進することにより、以下の目標の実現を図る。

- ①国際集客都市の形成
- ②歩行者優先で回遊性の高いまちの形成
- ③安全・安心で快適な都市環境の形成

### ●整備すべき公共施設・その他公益的施設に関する事項

- ・各幹線ネットワーク沿道において、歩道状空地や滞留空間を整備する。
- ・建築物の敷地内での貫通通路等を整備する。
- ・各地下ネットワーク沿道において、地上と地下を結ぶバリアフリーの縦動線を整備する。
- ・各地下ネットワーク沿道に歩行者の滞留空間を整備する。
- ・地区外縁部へ集約駐車場、公共的駐輪場及びシェアサイクルポートを整備する。
- ・地区外縁部に共同荷さばき駐車施設を整備する。
- ・広場状空地を整備する。

### ●建築物等に関する基本的事項

- ・各幹線ネットワーク等に位置付けられた道路の境界線から0.3mの壁面の位置の制限を定める。
- ・建築物の高さの最高限度を70m（各幹線ネットワーク等から3m以内の区域においては50m）とする。
- ・容積率の最低限度を300%とする。
- ・建蔽率の最高限度を70%とする。ただし、耐火建築物の場合は90%とする。
- ・建築面積の最低限度を200㎡とする。
- ・地上の1階及び2階の各幹線ネットワーク等に面する部分は、壁面の過半についてオープンテラス、ショーウィンドウを設置するなど、沿道の賑わい形成に配慮したものとす。
- ・災害時におけるまちの機能継続性に配慮する。
- ・帰宅困難者のための一時滞在施設の確保に配慮する。
- ・建築物の環境負荷低減に配慮する。
- ・地上の1階及び2階の主たる用途として、賑わい創出に資する施設を導入する。
- ・生活支援施設、産業支援施設、宿泊・滞在支援施設、文化・交流施設を誘導する。
- ・風営法に規定する店舗型性風俗特殊営業の用に供する建築物、勝馬投票券発売所等の建築物を制限する。

### ●緑化に関する基本的事項

- ・建築物の屋上緑化や壁面緑化を推進する。

### ●実現に向けて講ずべき措置

- ・幹線ネットワーク沿道で、以下の街並み再生の貢献に基づき、「高度利用と都市機能の更新とを図る地区計画」の地区整備計画に定める場合は、容積率の緩和が可能。

#### 容積率の割増し②の項目【選択A】

- 【空地】歩行者滞留空間の確保
- 【交通】地下通路から地上へのバリアフリー動線確保

#### 容積率の割増し①の項目【必須】

- 歩道状空地の整備（0.3m以上）
- 敷地面積の最低限度：450㎡
- 容積率の最低限度：300%
- 建蔽率の最高限度：70%（耐火建築物の場合90%）
- 建築面積の最低限度：200㎡
- 建築物の壁面の位置の制限：0.3m
- 建築物等の高さの制限：70m
- 建築物等の形態及び意匠の制限
- 用途：風俗用途の制限・低層部の賑わい用途導入

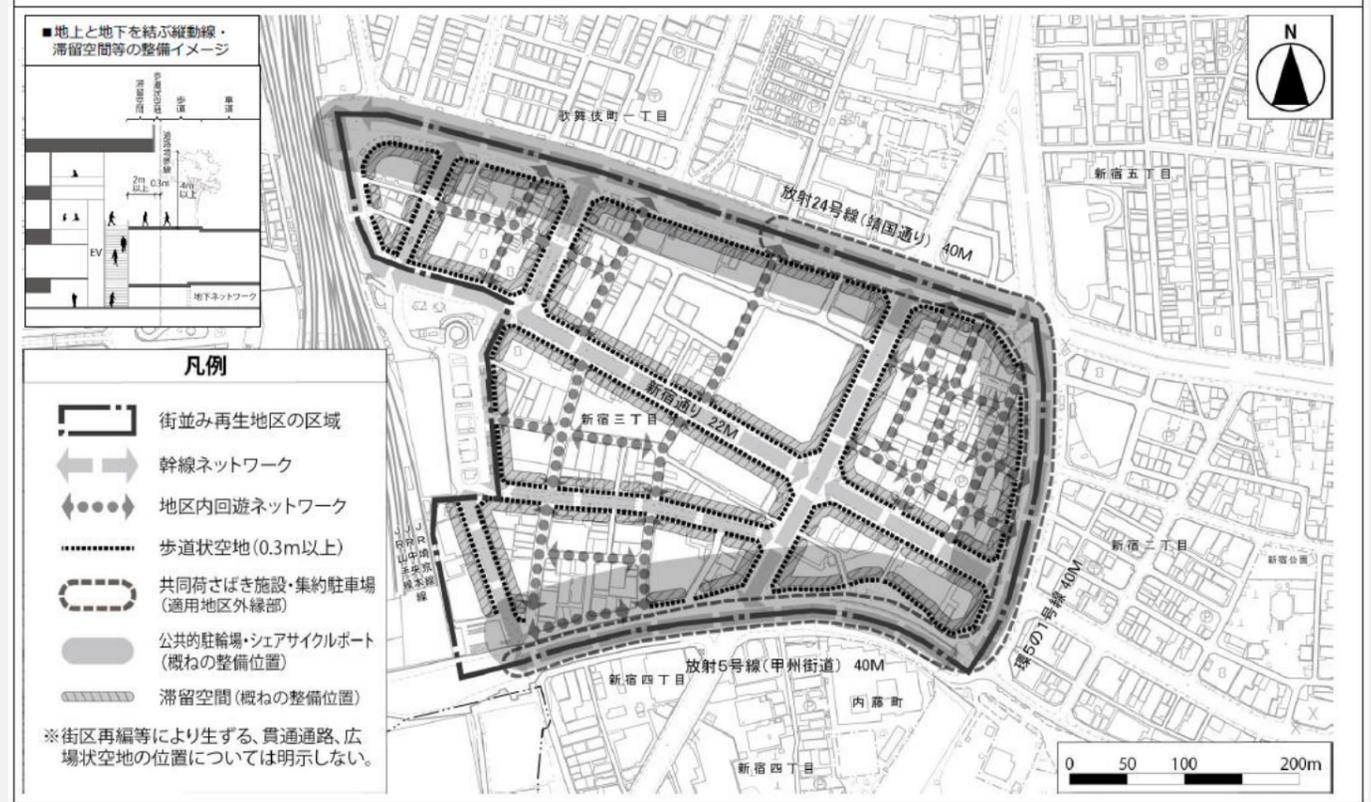


#### 容積率の割増し②の項目【選択B】

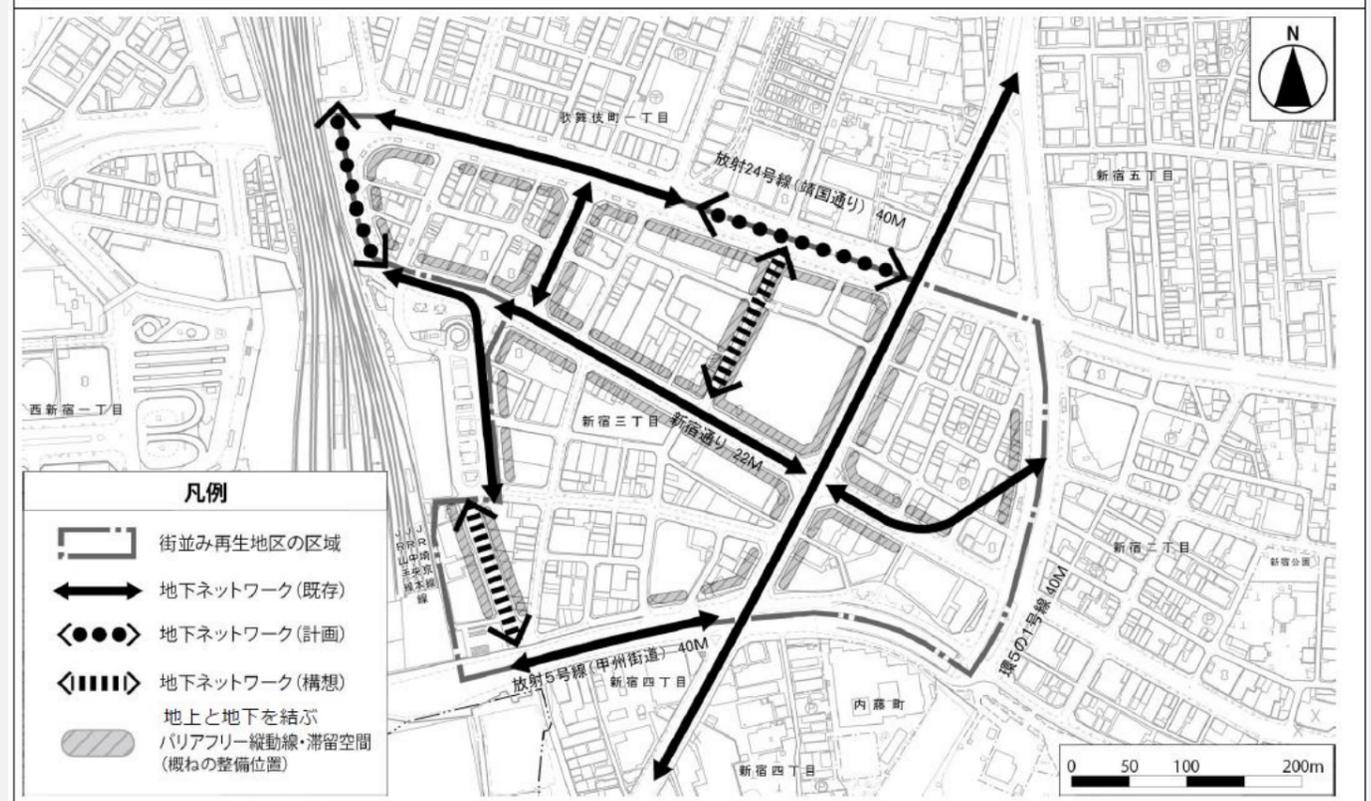
(900㎡以上の敷地で地権者等の企画提案が必要)

- 【空地】広場状空間の確保
- 歩行者滞留空間の確保
- 【交通】地下通路から地上へのバリアフリー動線確保
- 貫通通路の整備・集約駐車場
- 共同荷さばき集約施設・公共的駐輪場等
- 【用途】宿泊・滞在支援施設、文化・交流施設
- 生活支援施設、産業支援施設
- 【緑化】みどりの条例を超える緑化
- 【環境】環境基準・省エネに配慮した仕様
- 【防災】一時滞在施設等

新宿駅東口地区 街並み再生方針図3（公共・公益的施設（地上））



新宿駅東口地区 街並み再生方針図4（公共・公益的施設（地下））



## 新宿駅東口地区地区計画（平成29年12月策定・令和元年9月変更 新宿区）

### ●地区計画の目標

・地区内の建築物の円滑な機能更新とあわせて、ビジョンに基づき、方針付図に位置付ける幹線ネットワーク及び地区内回遊ネットワークにおいて賑わいある歩行者空間を段階的に広げながら、以下の取組を進めることで、一定規模以上の建築物の個別建替えや、敷地の共同化を促進し、新宿らしい賑わいの維持発展や安全・安心で快適なまちづくりを目指す。

- ①国際集客都市の形成
- ②歩行者優先で回遊性の高いまちの形成
- ③安全・安心で快適な都市環境の形成

### ●土地利用の方針

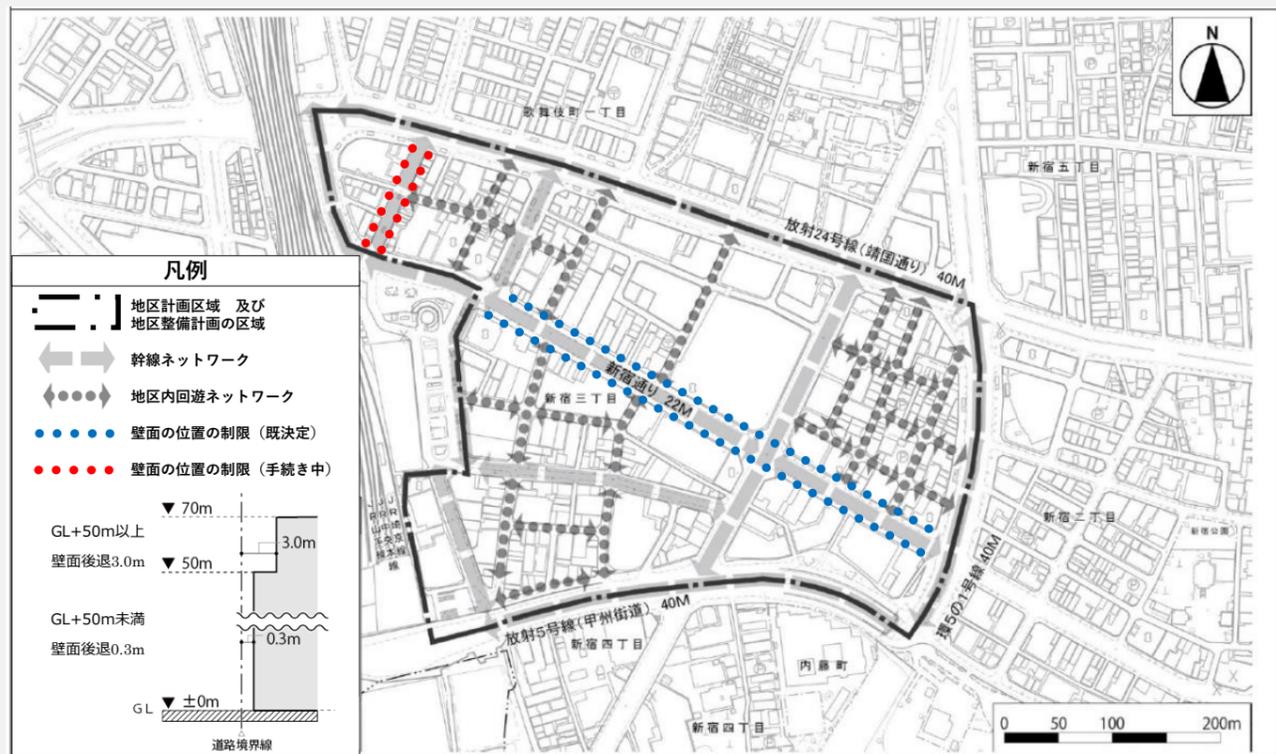
・幹線ネットワークと地区内回遊ネットワーク沿道は、統一的な街並みの誘導と土地の有効利用を促進  
 ・老朽化した建築物の機能更新を図るため、一定規模以上の建築物の建替えを誘導  
 ・新たな都市機能の集積を図るため、更なる敷地統合を誘導  
 ・賑わい空間の創出や生活支援施設、産業支援施設、宿泊・滞在機能、文化・交流機能等を誘導

### ●地区施設の整備の方針

・各幹線ネットワーク沿道において、歩道状空地や滞留空間を整備  
 ・建築物の敷地内に貫通通路等を整備  
 ・地下ネットワーク沿道において、地上と地下を結ぶバリアフリーの縦動線を整備  
 ・地下ネットワーク沿道に歩行者の滞留空間を整備  
 ・地区外縁部等に集約駐車場、公共的駐輪場、シェアサイクルポートを整備  
 ・地区外縁部に共同荷さばき駐車施設を整備  
 ・広場状空地を整備

### ●建築物等の整備の方針

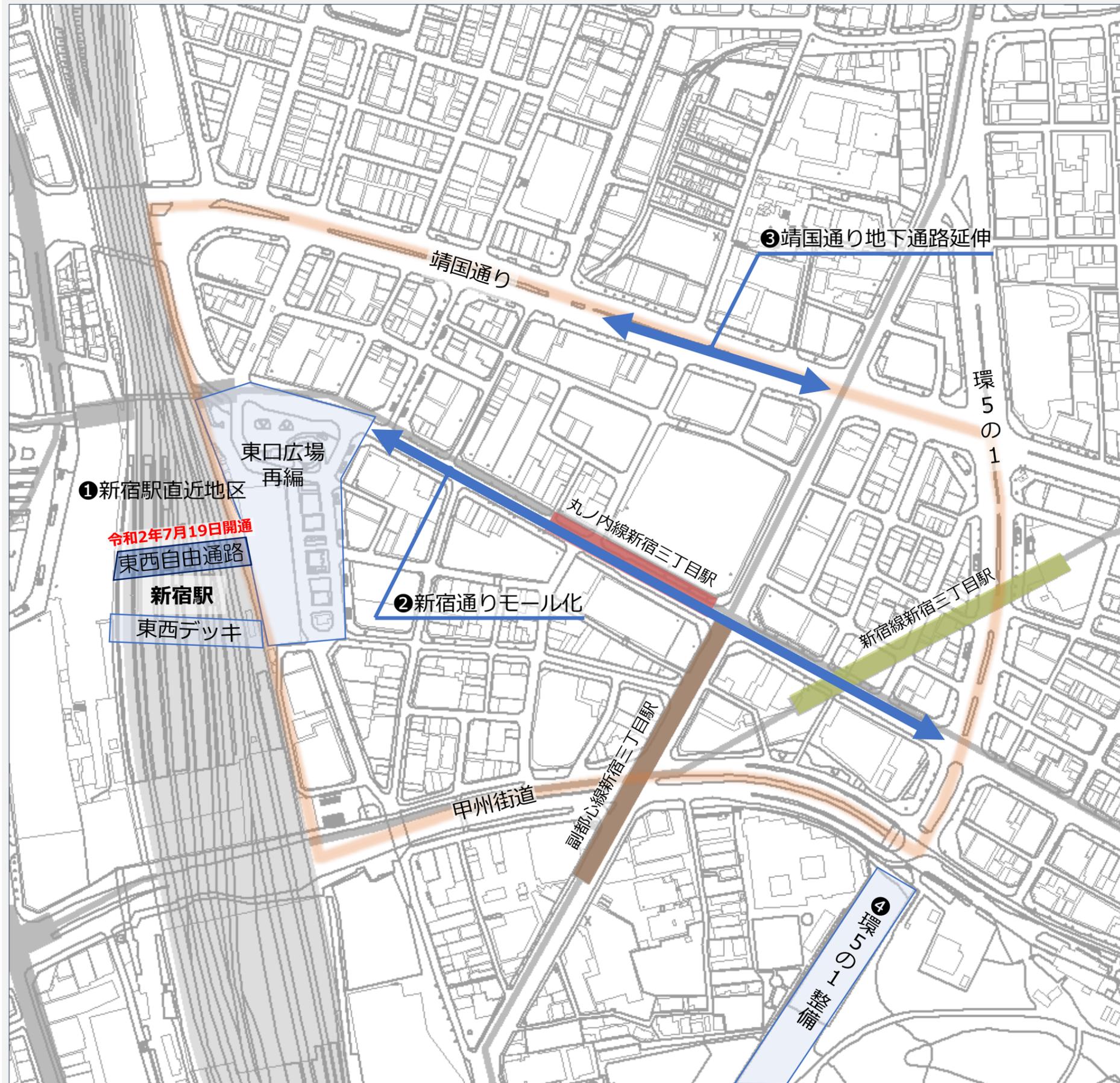
・安全・安心で快適な都市環境の形成を図る  
 ・壁面の位置の制限を定めた幹線ネットワーク及び地区内回遊ネットワーク沿道において、老朽化した建築物の機能更新や街並みの統一、連続的な賑わいの形成、地区全体への賑わいの波及を図る  
 ・各幹線ネットワーク沿道において、土地の高度利用と都市機能の更新を図る  
 ・上記に加え、地権者等の企画提案に基づき、地区整備計画の変更を行うことで、歩行者空間の拡充、新たな都市機能の導入、みどりの創出、環境負荷低減及び帰宅困難者対策等を図る



### ●主な地区整備計画

対象敷地	建築物等に関する主な事項	
地区整備計画の区域内の敷地 (地区全体)	用途の制限※	次の建築物は、建築してはならない。 ① 風営法に規定する店舗型性風俗特殊営業の用に供するもの ② 勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの
壁面の位置の制限が定められた敷地	容積率の最高限度	① 都市計画により定められた数値 ② 次のすべてを満たす場合は、①に50%を加えることができる ・敷地面積が450㎡以上 ・幹線ネットワークに面する壁面後退部分を歩道状に整備する ・1階・2階を賑わいに資する用途に供する ・新宿らしい賑わいの維持発展や安全・安心で快適なまちづくりに資すると区長が認めた建築物 ③ ②の内容に加えて、次のいずれかを行う場合は、②に50%を上限として加えることができる ・幹線ネットワーク等に面する部分に日常一般に公開される滞留空間を整備する(最大30%) ・地下ネットワークから地上に至るバリアフリー経路を整備する(50%)
	容積率の最低限度※	【容積率の緩和を適用する場合】 300%
	建蔽率の最高限度※	【容積率の緩和を適用する場合】 70% (ただし、耐火建築物の場合は90%とする。)
	敷地面積の最低限度※	55㎡ (現に55㎡未満であつて、敷地を分割せずに建て替える場合は適用除外)
	建築面積の最低限度※	【容積率の緩和を適用する場合】 200㎡
	壁面の位置の制限※	① 建築物の壁や柱及び附属する門や塀の面は、壁面の位置の制限を超えて建築してはならない。 ② 【容積率の緩和を適用する場合】 建築物の壁や柱及び附属する門や塀の面は、幹線ネットワーク及び地区内回遊ネットワークに位置付けられた道路の境界線から0.3mを超えて建築してはならない。
	工作物の設置の制限	壁面後退区域内に、広告物、看板等通行の妨げとなるような工作物を設置してはならない。
	建築物等の高さの最高限度※	70m (幹線ネットワークや地区内回遊ネットワークに位置付けられた道路の境界線から3m以内は50m)
	建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	① 1階、2階の各幹線ネットワーク及び各地区内回遊ネットワークに面する部分は、壁面の過半をガラス等の透過性のある素材の使用やオープンテラス、ショーウィンドウを設置する等、沿道のにぎわい形成に配慮したものとする。 ② 風格ある新宿通り沿道の景観の継承を図るため、新宿通りに面する建築物の外壁について、道路中心から高さ31mの位置でデザインを切り替える等の配慮を行う。 ③ 建築物の屋上に設置する工作物の上端までの高さは、建築物の高さの最高限度に10mを加えた数値を超えないものとする。

○建築物等に関する事項中の「※」は、建築基準法第68条の2の規定に基づく「新宿区地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例」に定めている。



### ①新宿駅直近地区

#### 【東西デッキ】

- ・目的：「新宿の拠点再整備方針」における「東西骨格軸」として、東西のまちをつなぐデッキを線路上空に整備
- ・事業手法：新宿駅直近地区土地区画整理事業
- ・事業者：東京都（土地区画整理事業施行予定者）
- ・予定スケジュール：2035年度 一部完成

#### 【東口広場再編】

- ・目的：「新宿の拠点再整備方針」に掲げる歩行者優先の駅前広場に再編
- ・事業手法：新宿駅直近地区土地区画整理事業
- ・事業者：東京都（土地区画整理事業施行予定者）
- ・予定スケジュール：2035年度 一部完成
- ・今後の検討事項：広場形状、交通動線（自動車、歩行者）

### ②新宿通りモール化

- ・目的：新宿通りを歩きやすく魅力的な歩行者空間としてモール化を行い、まちの賑わいと魅力をより向上させる
- ・事業手法、事業者、予定スケジュール：未定
- ・今後の検討事項：区内荷さばき対策、モール化形態、交通動線（自動車）

### ③靖国通り地下通路延伸

- ・目的：まち全体の賑わい創出や歩行者の回遊性向上を図るため、連続的な地下歩行者ネットワークを整備
- ・事業手法、事業者、予定スケジュール：未定
- ・今後の検討事項：事業スキーム

### ④環5の1整備

- ・目的：都市交通の円滑化や沿道環境の改善、新宿駅周辺の主要な渋滞ポイントである新宿四丁目交差点などの負荷軽減による慢性的な交通渋滞の緩和、快適で安全な歩行空間の形成と都市景観の向上を図る
- ・事業手法：街路事業
- ・事業者：東京都
- ・事業認可期間：2023年度（令和5年度）まで

新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会

連携

情報共有・意見交換

新宿駅直近地区

新宿の拠点再整備検討委員会

(事務局：東京都・新宿区 平成29年6月設置)

関連事業検討事項：歩行者優先の東口駅前広場への再編

目的：新宿の拠点再整備方針の具体化について検討する

座長：岸井隆幸教授（日本大学特任教授）

副座長：中井検裕教授（東京工業大学教授）

委員：国土交通省（東京国道事務所）、東京都（建設局、交通局、都市整備局）、  
新宿区、渋谷区、鉄道事業者（JR、小田急電鉄、京王電鉄、東京メトロ、西武鉄道）

オブザーバー：国土交通省（都市局）、警視庁

新宿通りモール化

新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会

(事務局：新宿区・新宿EAST推進協議会 平成27年8月設置)

関連事業検討事項：社会実験を通じながら、路上荷さばき対策やモール化の検証

目的：新宿通り及びその周辺の歩行者環境改善に向け、  
歩いて楽しい回遊性のあるまちづくりに取り組む

会長：高橋洋二教授（東京海洋大学名誉教授）

副会長：中川義英教授（早稲田大学名誉教授）、森本章倫教授（早稲田大学教授）

委員：新宿EAST推進協議会、国土交通省（関東地方整備局、東京国道事務所）、  
東京都（建設局、都市整備局、環境局）、  
新宿区（みどり土木部、環境清掃部、文化観光産業部）、  
交通管理者（警視庁、新宿署、四谷署）、トラック協会、新宿観光振興協会

新宿EAST推進協議会 (平成23年2月設置)

構成員：地元商店街振興組合や事業主等

関連事業検討組織

地元団体