検討の方向性（議論用）

資料５

	現況と課題	新宿駅東口まちづくりビジョン	新宿駅東口地区街並み再生方針	検討の方向性（案）
土地利用	• 昭和56 年以前の建物が地区の過半を占めており防災性の向上が求められている。 • 指定容積率を超える建物が複数存在している。	• 個別建替えによる更なる賑わいの創出 • 都市開発諸制度等を活用した街区再編や共同建替えによる新宿駅、新宿三丁目駅周辺の更なる拠点性の強化	• 一定規模以上の個別建替えや敷地の共同化を促進	→ 老朽化した建築物の機能更新と合わせて、高度利用を図ることなどにより、拠点性を強化する。
都市機能	• 飲食、物販、サービス、娯楽等の機能を強化し、更なる賑わい創出を図っていく必要がある。 • 宿泊・滞在機能を充実させるとともに、新たな魅力として、文化・交流施設など誘導していく必要がある。	• 通りに面した連続的な賑わいの創出 • 大規模店舗、宿泊・滞在機能、文化・交流機能、観光情報提供機能の強化	• 地上の１階及び２階の主たる用途として、賑わいに創出に資する施設を導入 • 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	→ 新宿駅東口周辺は、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る。 → 特に新宿三丁目駅周辺は、商業、宿泊・滞在機能、文化・交流機能、生活支援・産業支援機能の強化を図る。
自動車ネットワーク	• 新宿通りでは約6割が通過交通である。 • 地区内のアクセス交通は、平日は荷さばき車両が約54%と大半を占め、休日は百貨店利用などの乗用車が53%と大半を占める。 • 現状で、新宿通りを経由して東口駅前広場に停車する路線バスルートあり。広場利用のタクシーは主に新宿通りから流入している。	• まちの回遊性・滞在性を高める歩行者空間の形成 • 車両流入抑制の推進		→ 「歩行者優先で回遊性の高いまちの形成」を目指すため、地区内への車両流入を抑制する。 ①通過交通の抑制（環５の１整備、交通動線の整序化） ②アクセス交通の抑制 （乗用車、バス・タクシー、荷さばき車両への対応） → 東口駅前広場の再編や新宿通りのモール化等の事業を見据え、将来に渡る三丁目地区の交通動線を整序化する。 → 自動運転や次世代技術等を導入する。(路肩空間の活用方法等)
歩行者ネットワーク	• 新宿通り、明治通り、中央通り等には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。 • 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。 • 地下歩行者ネットワークは一部つながっていない（サブナードと明治通り地下等）ため、地下歩行者ネットワークの拡充を図る必要性あり。	• まちの回遊性・滞在性を高める歩行者空間の形成 • 新宿通りモール化の推進 • 地上と地下を結ぶ縦動線の確保 • 地下ネットワークの拡充	• 各幹線ネットワーク沿道において、歩道上空地を整備 • 建築物の敷地内で貫通通路等を整備 • 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縦動線を整備 • 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	→ 車両交通の流入を抑制し、車道と歩道の幅員等を見直すことで、快適な歩行者ネットワークを構築する。 → 新宿通り、中央通り等の東西軸やMOA２番街、MOA4番街等の南北軸などの地区内幹線ネットワークとなる歩行者動線について、賑わい、緑などの歩行者空間としての魅力を創出する。 → 地上と地下を結ぶ出入口においてバリアフリー経路を拡充する。（開発計画との連携を想定） → 地下歩行者ネットワークを拡充し、地上、地下のバリアフリー動線を確保することで、回遊性や利便性を向上し、ゆとりある歩行者空間を確保する。 → 自動運転や次世代技術等を導入する。(路肩空間の活用方法等)
駅施設	• 丸ノ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。			→ 将来の駅利用者を想定し、快適性のあるラッチ内外の通路幅の確保、出入口を増設する。（開発計画との連携を想定） → 駅間の乗換経路等におけるエレベーター未整備、バリアフリー未整備箇所を解消する。（開発計画との連携を想定）
駐車場施設・荷さばき対策	• 駐車場地域ルールで、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。 • 路上駐輪場が歩行空間を阻害している。 • 地区内に入り込んでいる路上駐車車両のうち、荷捌き車両は約７～８割で、路上荷さばき車両と歩行者が交錯している。	• 車両流入抑制の推進 • 地域物流の適正化	• 地区外縁部に集約駐車場、公共的駐輪場及びシェアサイクルポートを整備 • 地区外縁部に共同荷さばき駐車施設を整備	→ 路上駐車の抑制のため、隔地・集約駐車場、駐車場出入口を幹線道路沿いの街区からに限定する。 → 路上荷さばき車両の抑制のため、開発を契機として、路外荷さばき場、共同荷さばき場を確保する。 （開発計画との連携を想定） → 歩行空間確保に向け、路外駐輪場を整備する。 （開発計画との連携を想定） → 自動運転や次世代技術等を導入する。(路肩空間の活用方法等)
空間・景観	• 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っていく必要がある。 • 新宿三丁目交差点は、景観上重要な交差点であり、４つのコーナーで建築物の形態意匠を工夫し、一つのまちかどをつくっていく必要がある。 • 駅の出入口や駅と地上を結ぶバリアフリー経路がわかりにくい。	• 通りに面した連続的な賑わいの創出 • 通りの特性をいかした街並みの形成 • 沿道景観に配慮した屋外広告物のデザインの誘導 • まちの新たな景観の創出 • まちの景観資源をいかした景観の形成 • 新宿御苑からの眺望の保全	• 各地下ネットワーク沿道に歩行者の滞留空間を整備 • 広場状空地を整備 • 地上１階及び２階の幹線ネットワーク等に面する部分は、沿道の賑わい形成に配慮	→ まちの景観資源をいかした景観を形成する。 → 新宿三丁目駅の出入口を中心に、地上と地下を結ぶゆとりある立体的な広場空間とバリアフリー動線を整備し、駅の顔づくりを行う。 → バリアフリー経路を適切に誘導できるサインを整備する。
防災	• 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の確保を誘導していく必要がある。	• 帰宅困難者対策の強化 • 災害発生時における都市機能の継続性向上	• 帰宅困難者の一時滞在施設の確保に配慮 • 災害時におけるまちの機能継続性に配慮	→ 一時滞在施設の整備やデジタルサイネージ等による情報発信など、帰宅困難者対策等を強化する。
みどり	• 新宿御苑につながる多様で視覚に訴えるみどりを更に創出していく必要がある。	• 地域に開かれたみどりの創出	• 建築物の屋上緑化や壁面緑化を推進	→ みどりの回廊として位置付けられた新宿通り沿道では、屋上緑化や壁面緑化など多様で視覚に訴えるみどりを推進する。
環境	• 省エネルギー化や効率的なエネルギー利用により、持続可能なまちの形成を図っていく必要がある。 • 地域冷暖房の都市計画が決定されているが、プラントや導管は未整備である。	• 環境負荷の低い建築物の整備 • 地区全体のスマートエネルギーシステムの構築	• 建築物の環境負荷低減に配慮	→ 自立分散型エネルギーシステムの構築を促進し、エネルギーの多様化による災害発生時におけるまちの機能の継続性向上を図る。 → 大規模開発における地域冷暖房システムの導入など、面的なエネルギー利用を誘導し、効率的なエネルギー利用を推進する。