

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	(P 1)	3. まちづくりの動向と関連事業	(P26)
2. まちの現況と課題	(P 4)	3.1 新宿駅直近地区のまちづくり	(P27)
2.1 まちの成り立ち	(P 5)【更新】	3.2 街並み再生方針・地区計画	(P29)
2.2 人口・事業所動向等	(P 6)	3.3 関連事業	(P31)
2.3 土地利用・建物現況	(P 7)		
2.4 都市計画	(P 9)		
2.5 自動車ネットワーク	(P10)		
2.6 歩行者ネットワーク	(P14)		
2.7 駅施設	(P16)		
2.8 駐車場施設・荷さばき対策	(P17)【更新】		
2.9 空間・景観	(P21)		
2.10 防災	(P24)		
2.11 みどり・環境	(P25)		

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。



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

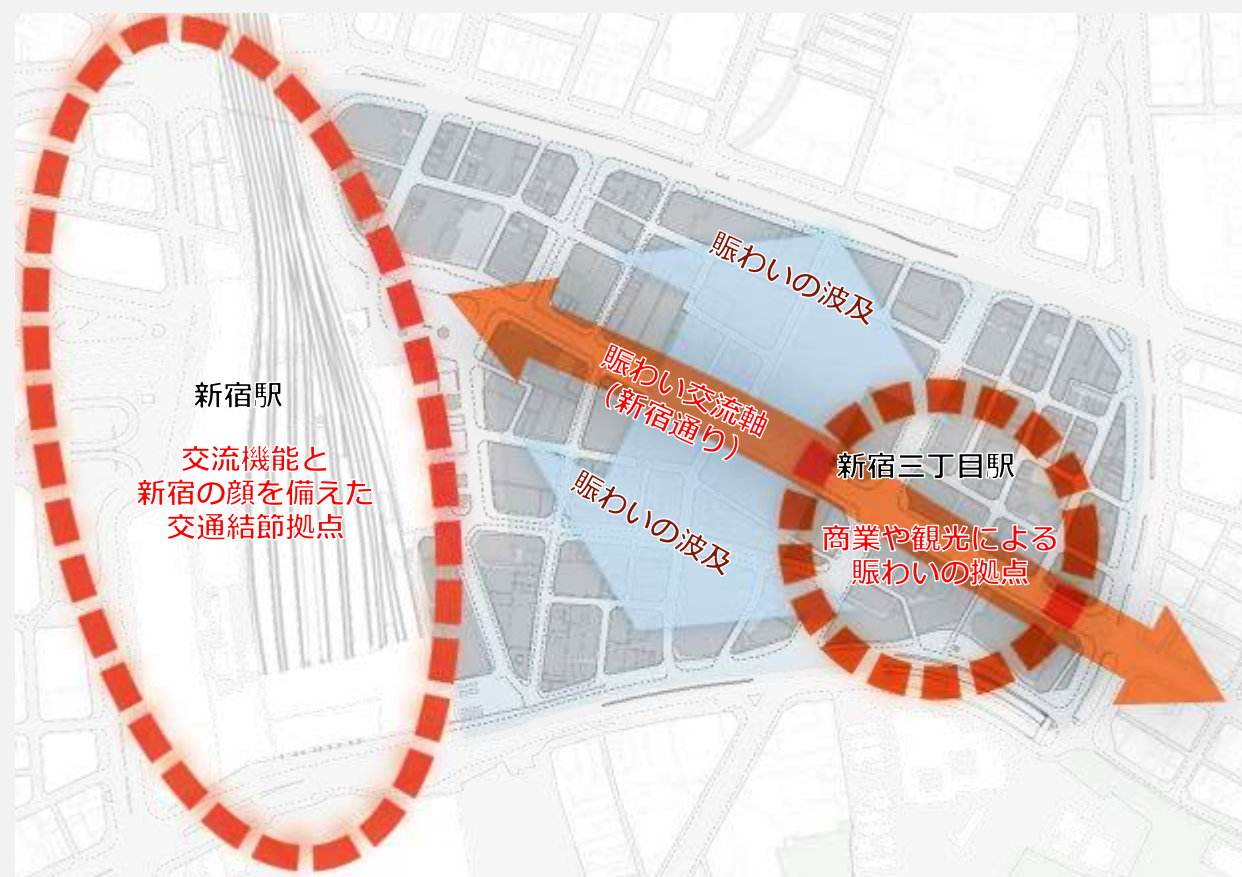
国内外から多くの来街者等が訪れるまちとして、多様な人々が快適に楽しむことができる賑わいあるまちづくりを推進

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



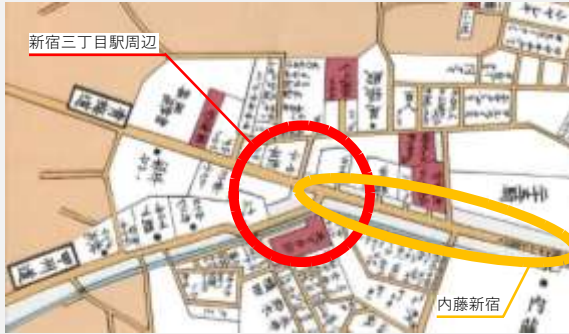
2. まちの現況と課題

■土地利用の変遷

[江戸時代]

- ・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。
- ・その後、内藤新宿が設置され、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。

- 【承応3年（1954年）】玉川上水開設
- 【元禄12年（1699年）】内藤新宿開設



◆内藤新宿の再現模型



出典：新宿歴史博物館

◆内藤新宿の様子



出典：新宿歴史博物館

[明治時代～昭和初期（戦前）]

- ・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。

- 【明治18年】高野商店開店（現新宿高野）
- 【明治30年】堀江亭創業（後に末廣亭）
- 【明治40年】中村屋新宿に出店
- 【大正9年】武蔵野館開館
- 【大正12年】三越マーケット開店
- 【大正14年】三越新宿支店開店（後の二幸、現アルタ）
- 【大正15年】布袋屋開店
- 【昭和2年】紀伊國屋が書店業に変更
- 【昭和2年】京王新宿ビルディング完成（東京初のターミナルデパート）
- 【昭和4年】京王新宿ビルディングに新宿松屋開店
- 【昭和3年】武蔵野館が移転（現在の位置）
- 【昭和5年】三越移転（現ビックロ）
- 【昭和6年】ムーランルージュ開店
- 【昭和6年】帝都座開館
- 【昭和8年】伊勢丹新宿店開店

◆新宿の盛り場地図【昭和10年】



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）

◆紀伊國屋書店【昭和27年～30年頃】



出典：新宿歴史博物館

◆高野ビル、竜宮マーケット【昭和34年頃】



出典：新宿歴史博物館

◆新宿通り、伊勢丹新宿店【昭和37年頃】



出典：新宿歴史博物館

◆新宿ステーションビル【昭和39年頃】



出典：新宿歴史博物館

◆末廣亭【昭和45年頃】



出典：新宿歴史博物館

◆ビックロ【令和3年】



■交通基盤の変遷

[明治時代～昭和初期（戦前）]

- ・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18年】内藤新宿駅（後に新宿駅）完成
- 【明治22年】甲武鉄道（現中央線）開通
- 【明治36年】東京市街鉄道(株)（後の都電）が開通
- 【大正4年】京王電気軌道（現京王電鉄）開通
- 新宿追分駅（後に京王新宿駅）完成
- 【昭和2年】新宿駅の乗降客数が日本一



◆京王新宿駅（左のビル）【昭和8～10年】



出典：新宿歴史博物館

[昭和中期（戦後）]

- ・戦災復興後、複数の鉄道軌道が乗り入れ、ターミナル機能が強化された。

- 【昭和20年】京王電鉄が新宿駅西口に移設
- 【昭和24年】都電が新宿通りから靖国通りへ移設
- 新宿通りにグリーンベルト設置
- 【昭和27年】西武線延伸・西武新宿駅完成



◆新宿通りのグリーンベルト【昭和27年】



出典：新宿歴史博物館

[昭和後期]

- ・都電が廃止され、JR・地下鉄による公共交通ネットワークが形成されていった。

- 【昭和32年】グリーンベルト撤去
- 【昭和34年】丸ノ内線開通
- メトロブロードロード開通
- 【昭和45年】新宿通りで歩行者天国開始
- 【昭和55年】新宿線開通



◆新宿通り歩行者天国【昭和45年】



出典：新宿歴史博物館

[平成～]

- ・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る。

- 【平成20年】副都心線開通
- 【平成28年】バスタ新宿開業
- 【令和2年】東西自由通路供用開始



◆バスタ新宿【平成28年】



出典：国土交通省HP

◆東西自由通路【令和3年】

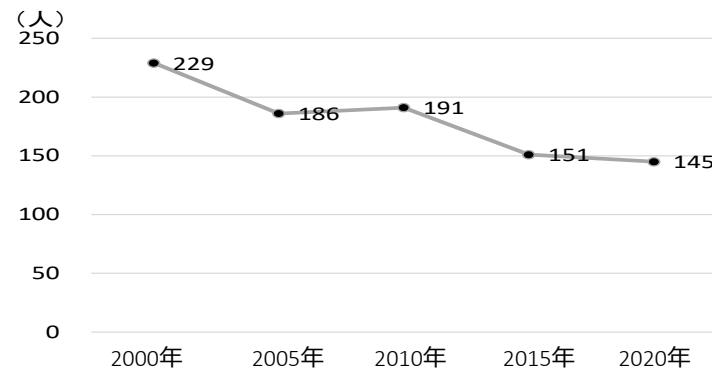


撮影協力：東日本旅客鉄道株式会社

- 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、来街者中心の街である。
- 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。
- 都内で新宿・大久保が訪日外国人の訪問先1位である。
- 宿泊施設は、周囲地域に比べて少ない。文化施設は、新宿駅東口地区を含む線路より東側の地域に分布している。

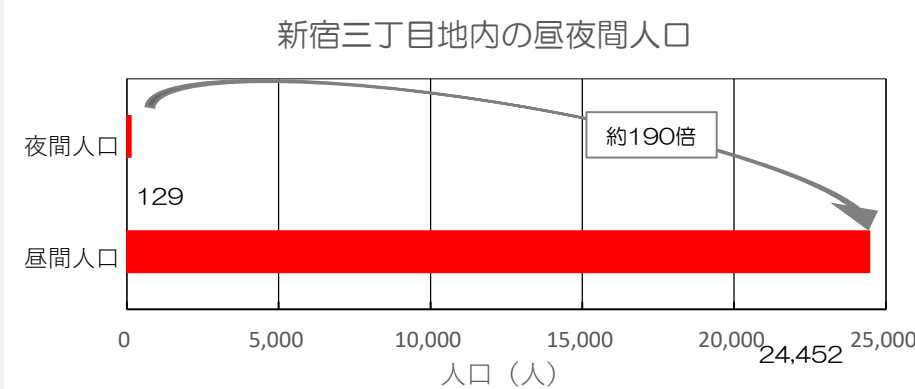
■人口の現況

◆人口推移（新宿三丁目）



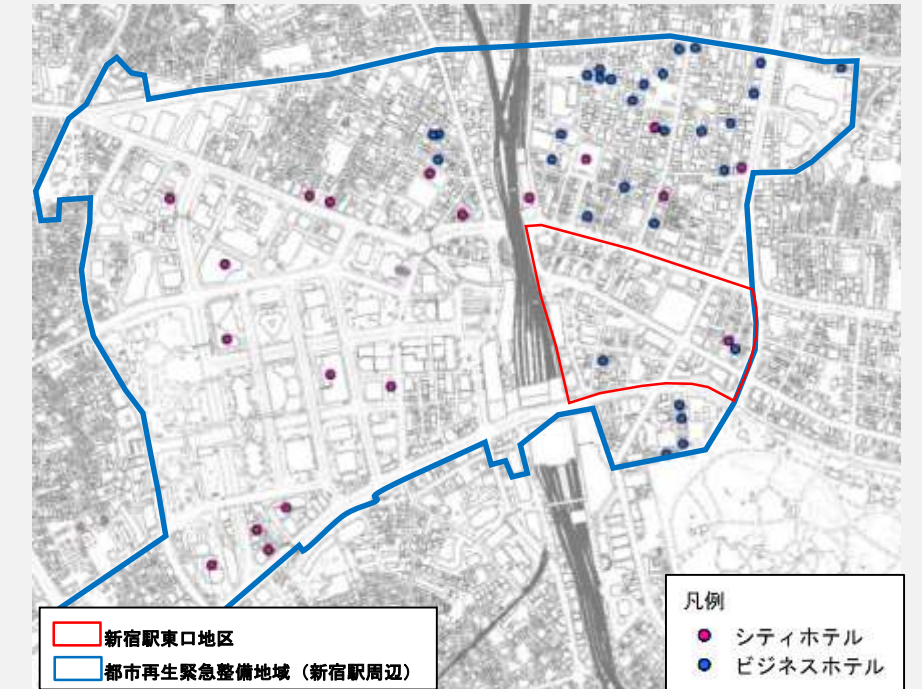
出典：住民基本台帳（各年1月の状況）

◆昼夜間人口（新宿三丁目）



出典：平成27年国勢調査

■宿泊施設の分布図



出典：i-TOWNページ（令和2年10月時点）

※都市再生緊急整備地域（新宿駅周辺）内を調査

■商業シェア

◆商品販売額の推移（地区面積当たり） ◆売場面積の推移（地区面積当たり）



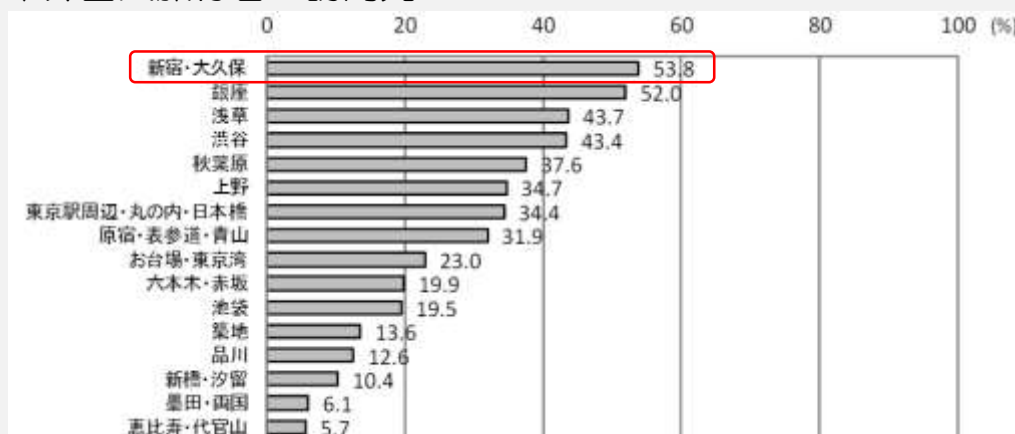
出典：商業統計



出典：商業統計

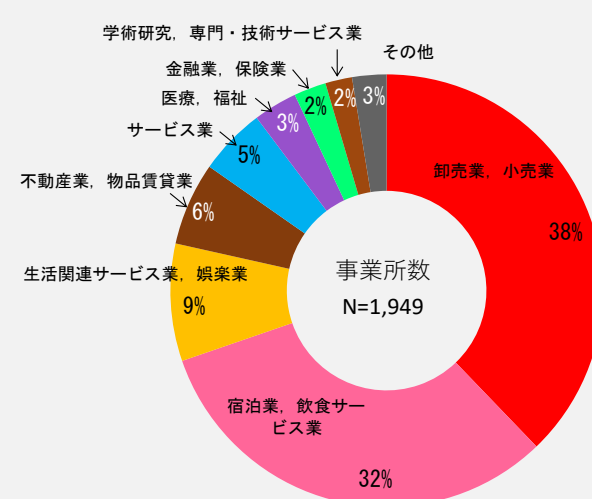
■訪日外国人（都内）

◆外国人旅行者の訪問先



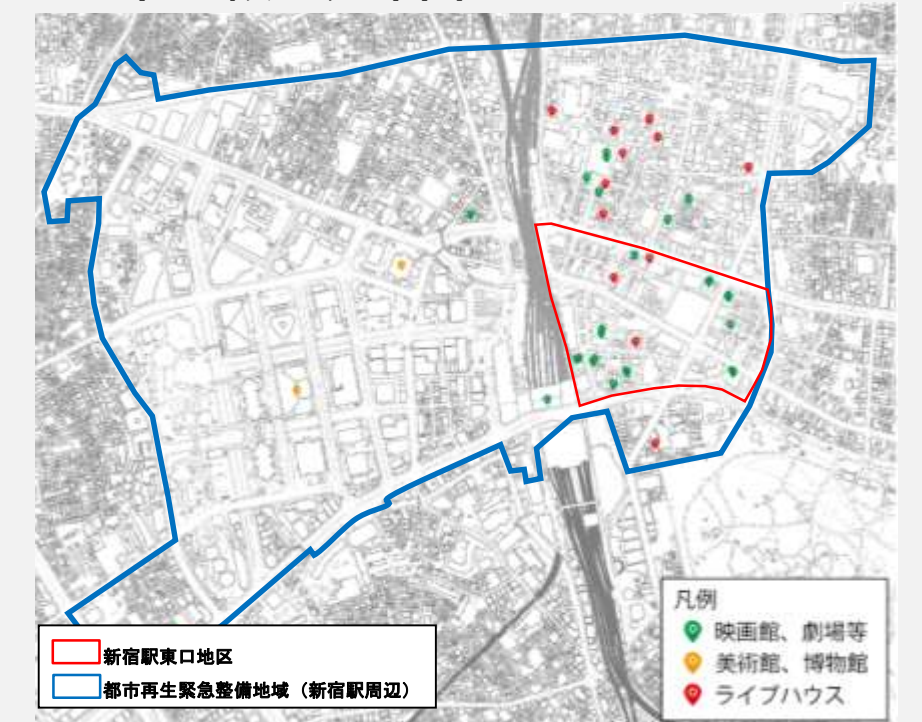
出典：平成31年・令和元年度国別外国人旅行者行動特性調査（東京都）

■事業所業種割合



出典：平成26年経済センサス

■文化施設の分布図



出典：i-TOWNページ（令和3年4月時点）

※都市再生緊急整備地域（新宿駅周辺）内を調査

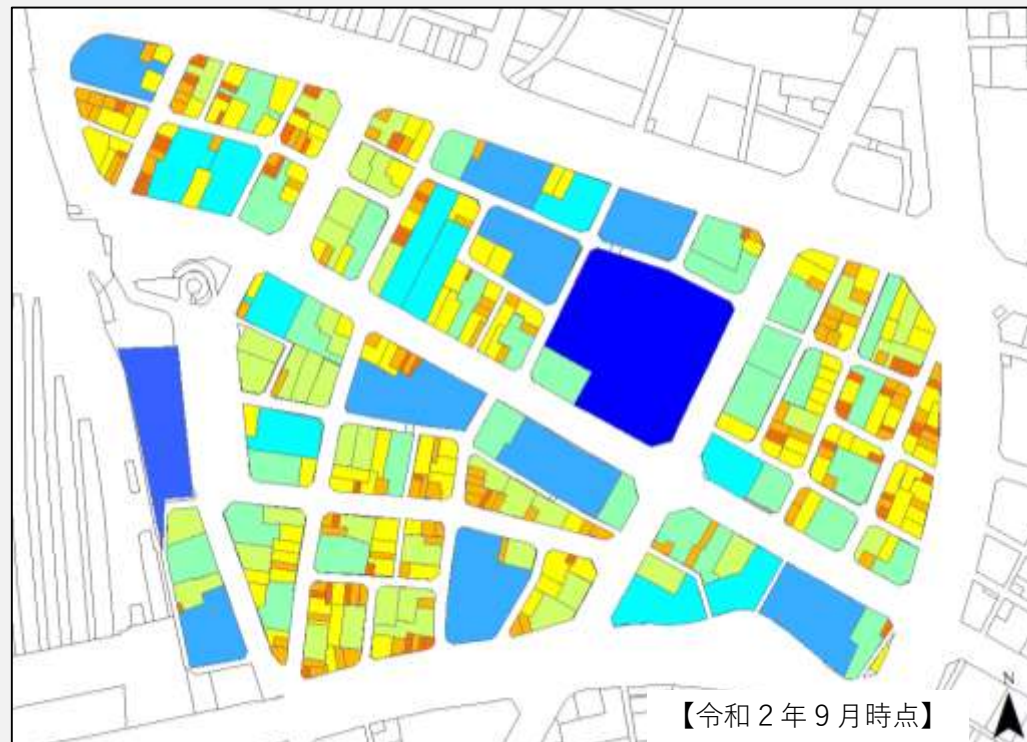
- ・ 商業系用途の建物が地区内建物の大半を占めている。
- ・ 低層部は物販・飲食が中心とした機能構成、高層部はサービス系や娯楽レジャー等、目的性の高い機能構成となっている。
- ・ 新宿駅東口地区全体では小規模敷地が多いが、新宿三丁目駅周辺では比較的規模の大きな敷地が多い。

■土地利用現況

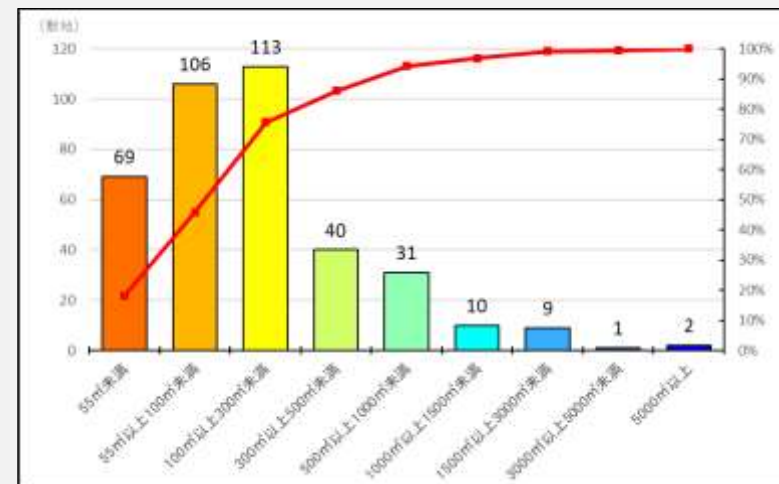


出典：新宿駅東口地区まちづくりビジョン（平成31年3月 新宿区）（平成28年度土地利用現況調査）

■敷地規模の分布



【令和2年9月時点】



凡例

不明	500㎡以上1000㎡未満
55㎡未満	1000㎡以上1500㎡未満
55㎡以上100㎡未満	1500㎡以上3000㎡未満
100㎡以上300㎡未満	3000㎡以上5000㎡未満
300㎡以上500㎡未満	5000㎡以上

出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書より作成

■階層別用途分布

- ・ 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	住居	
	工場・物流		

出典：新宿EAST推進協議会 平成23年度の成果（まちの将来イメージ）

- 昭和56年以前の建物（旧耐震建物）が、地区内の棟数の過半を占めている。
- 基準容積率を超える建物が複数存在している。
- 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（築年数）



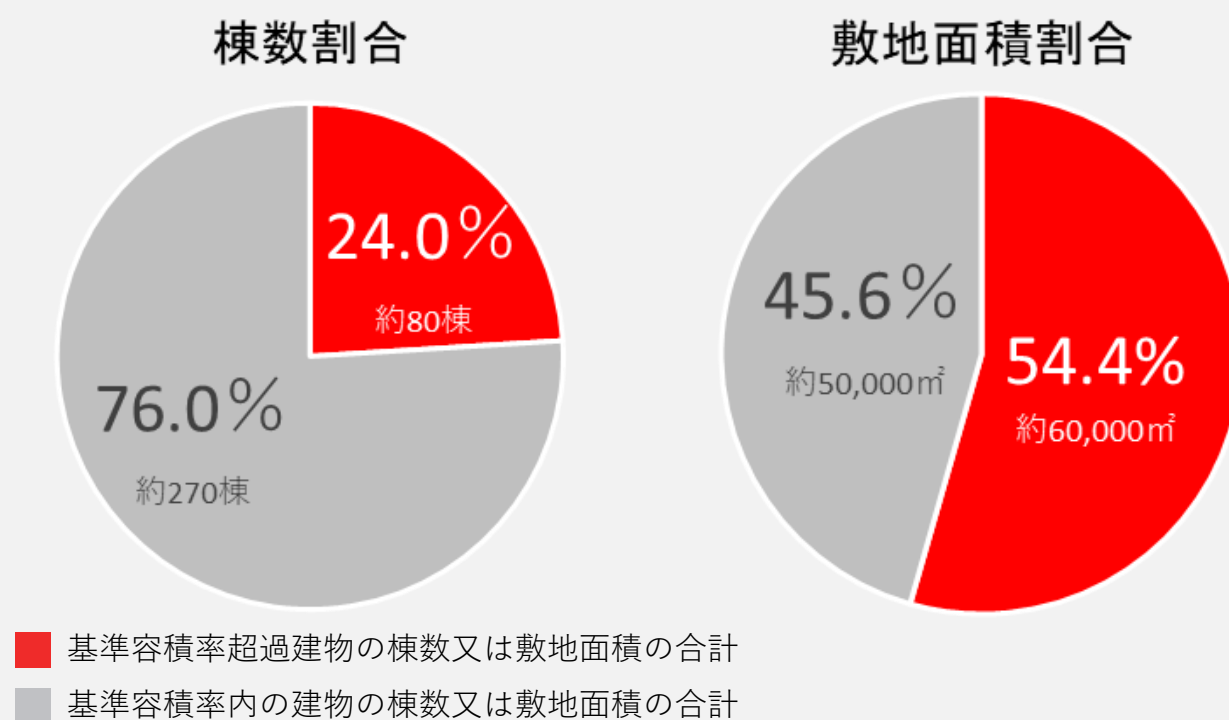
出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書及び建築計画概要書より作成

■旧耐震建物（昭和56年以前）の分布状況



出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書及び建築計画概要書より作成

■容積率超過建物の棟数と敷地面積の割合と分布



出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書より作成

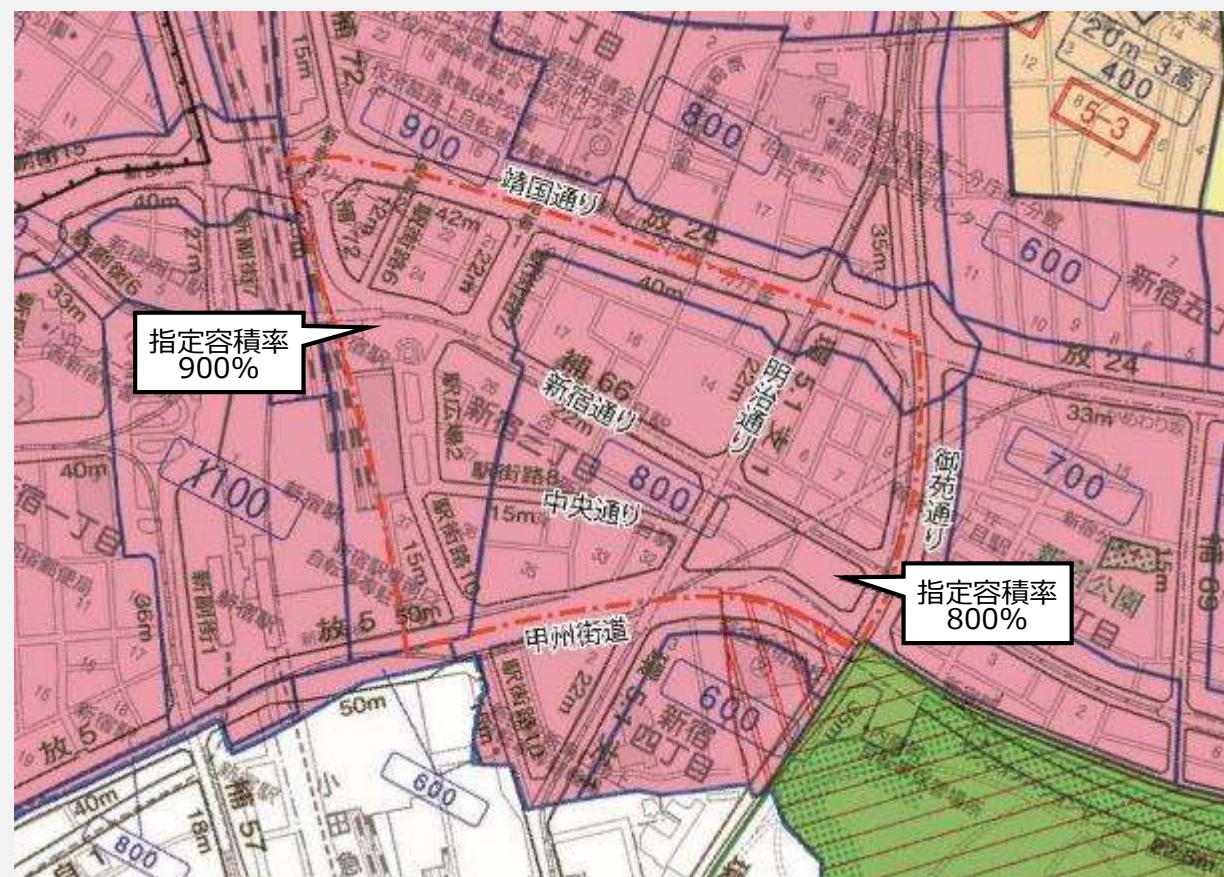
■建物階数



出典：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）（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、指定容積率が800、900%である。

■用途地域



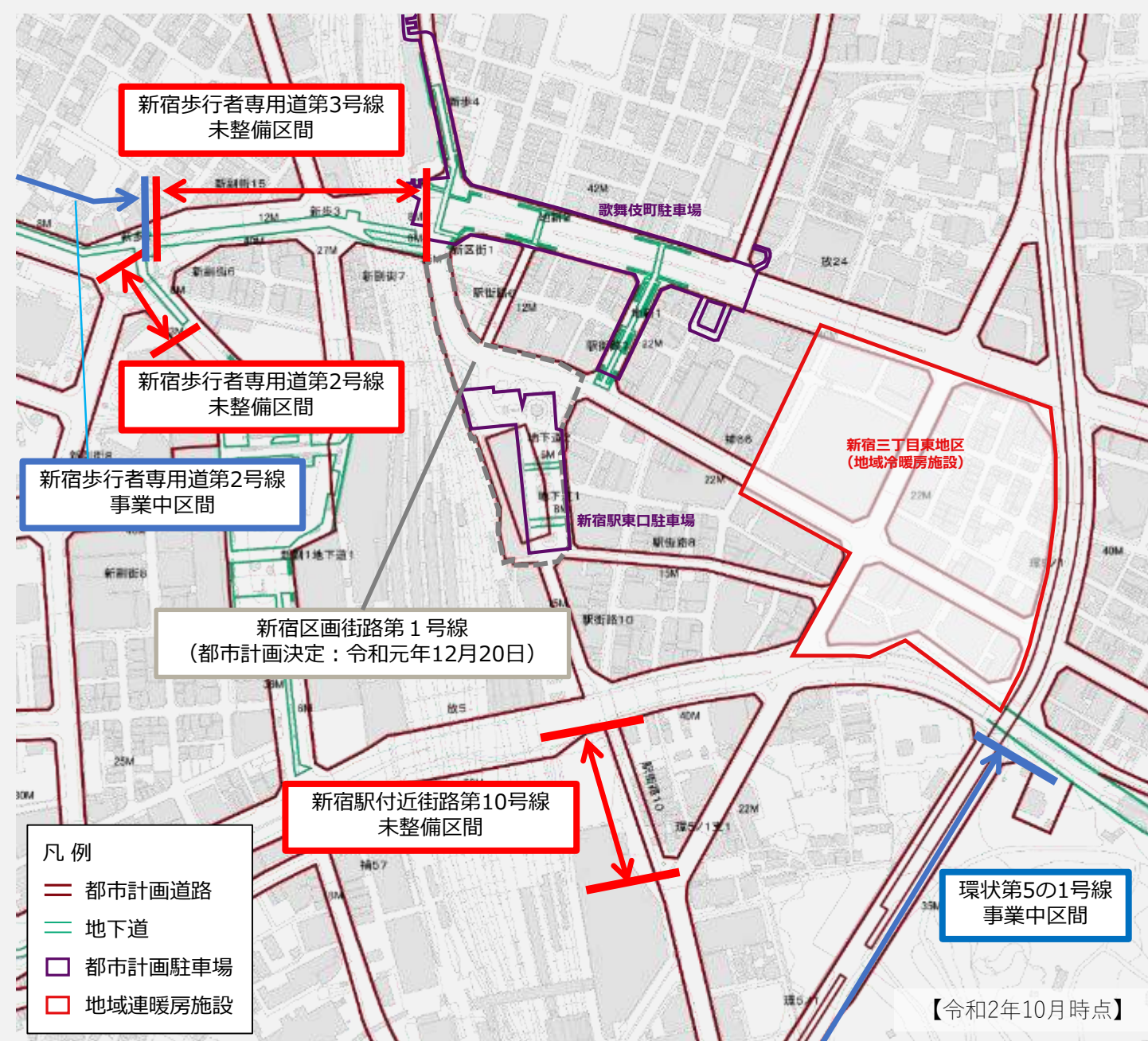
用途地域	建蔽率	図中数値の見方
第一種低層住居専用地域 (高さの限度10m)	50・60	第一種低層住居専用地域の建蔽率は「50」と特記がある場合は50%。特記のない場合は60%です。
第一種中高層住居専用地域	60	高度地区 容積率 防火地域
第二種中高層住居専用地域	60	建蔽率
第一種住居地域	60	防火地域又は準防火地域
第二種住居地域	60	容積率が400%以上の全区域と300%の一部区域(図中で「防火」と特記がある区域)は防火地域に指定されています。その他の区域は準防火地域に指定されています。
近隣商業地域	80	注
商業地域	80	建蔽率の限度は防火地域内の耐火建築物又は角地の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
※新宿駅直近地区土地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



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）



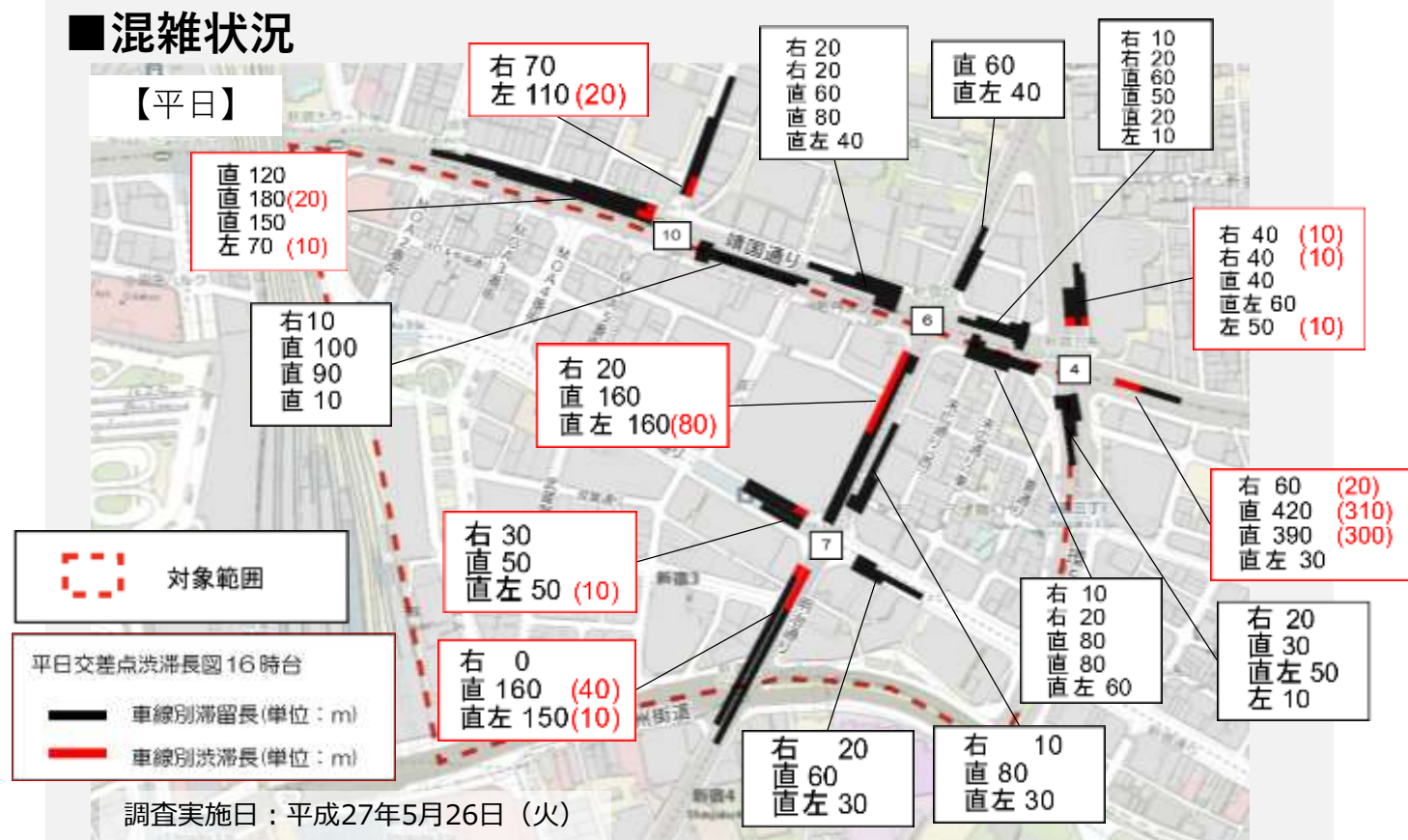
■時間帯別交通規制（日曜・休日）



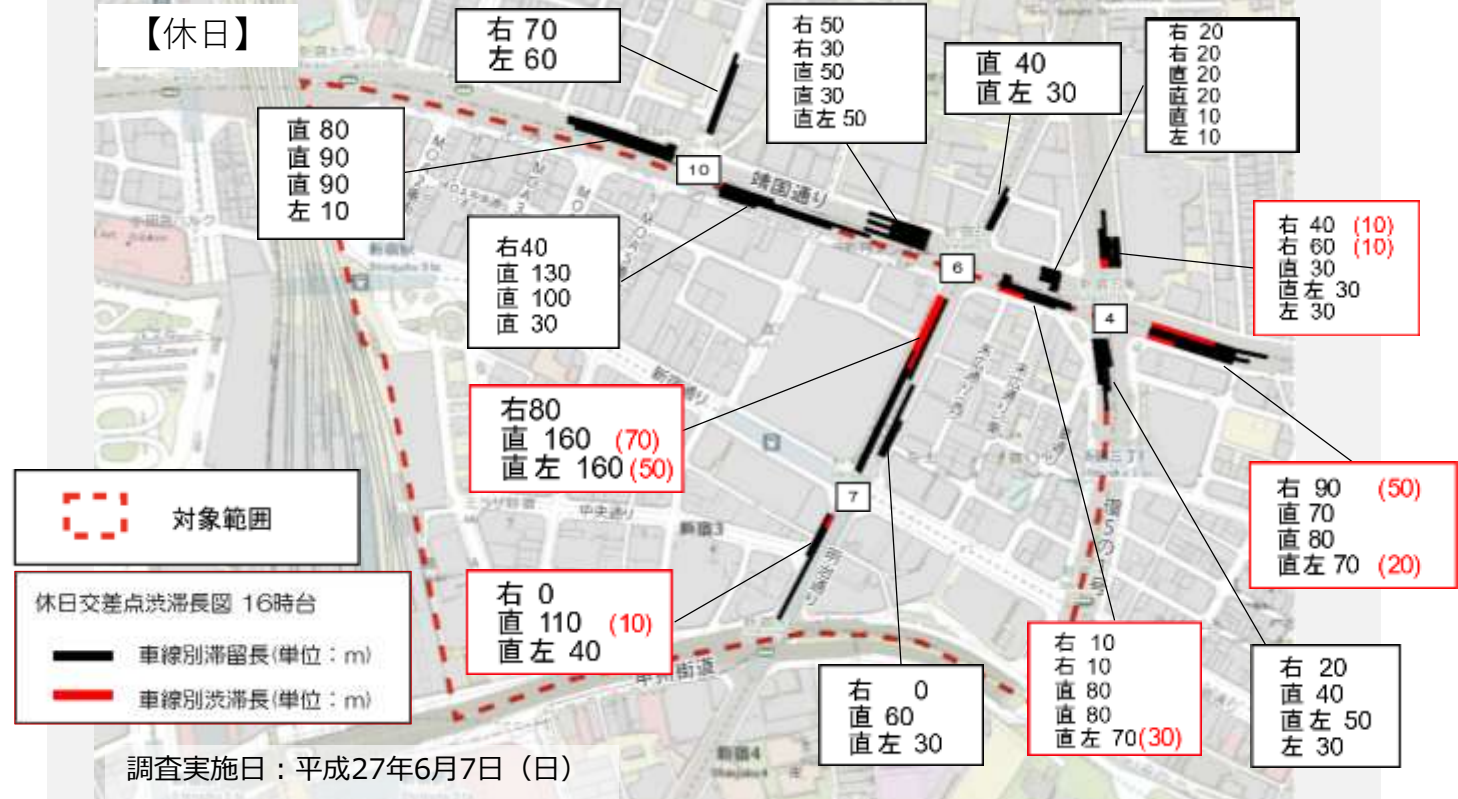
- 平日及び休日において、新宿5丁目交差点で明治通りからの左折の渋滞長が50～80mあり、渋滞が発生している。
- 新宿通りを通行する車両は、約6割が通過交通である。
- 地区内のアクセス交通の車種別割合として、平日は小型貨物車が36%と最も多く、次いで乗用車が33%となっている。なお、荷捌き車両（普通貨物車及び小型貨物車）は54%で過半数を占めている。一方、休日は乗用車が53%と過半数を占めている。

■混雑状況

【平日】

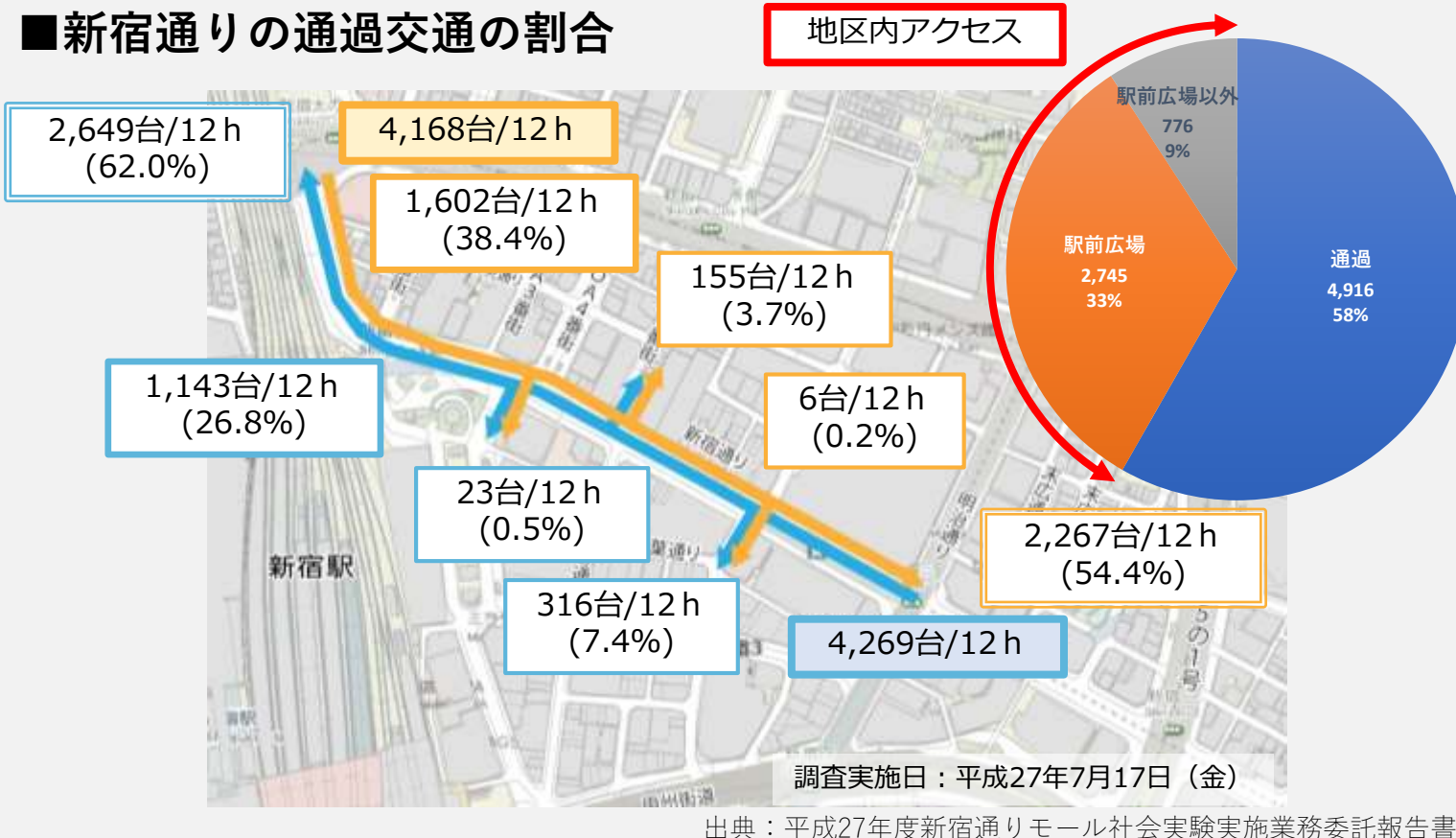


【休日】



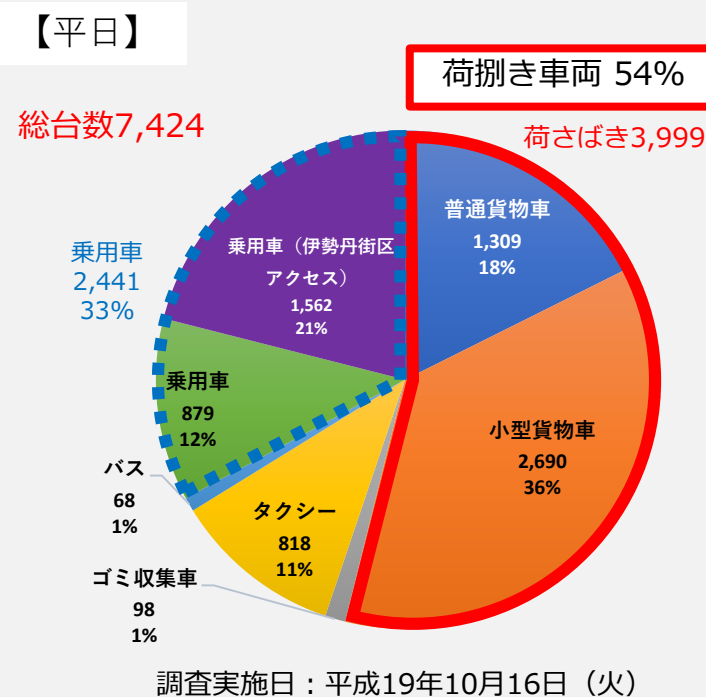
出典: 平成27年度東口交通量調査報告書

■新宿通りの通過交通の割合

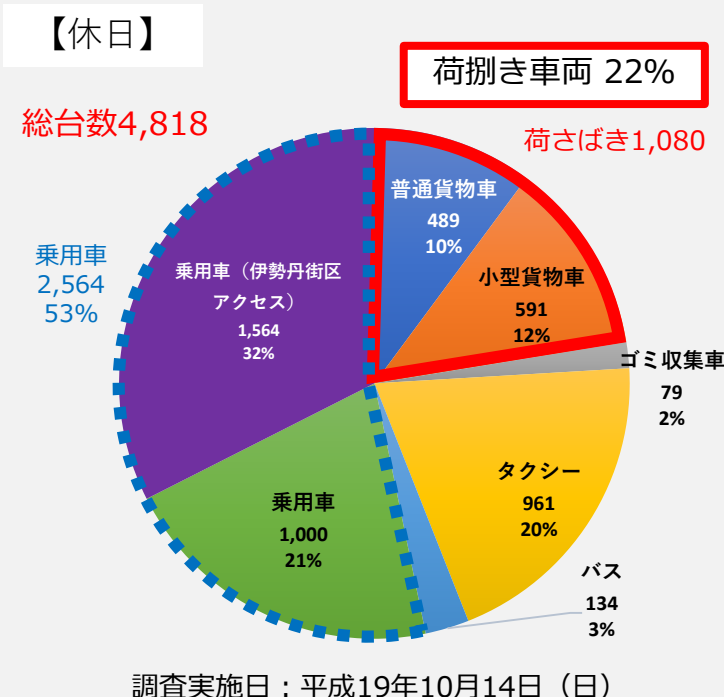


■地区内（駅前広場以外）へのアクセス交通の車種別割合

【平日】



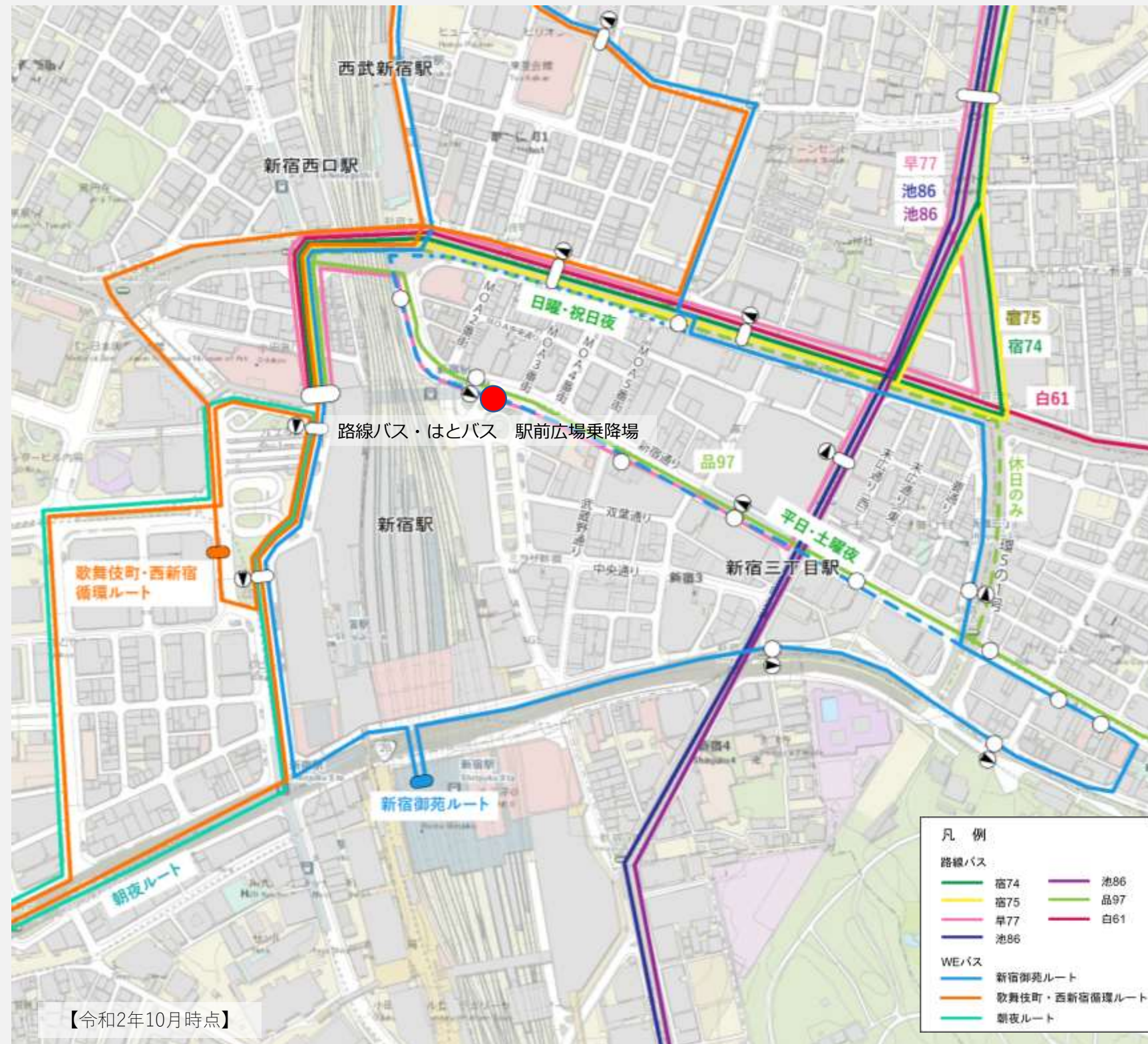
【休日】



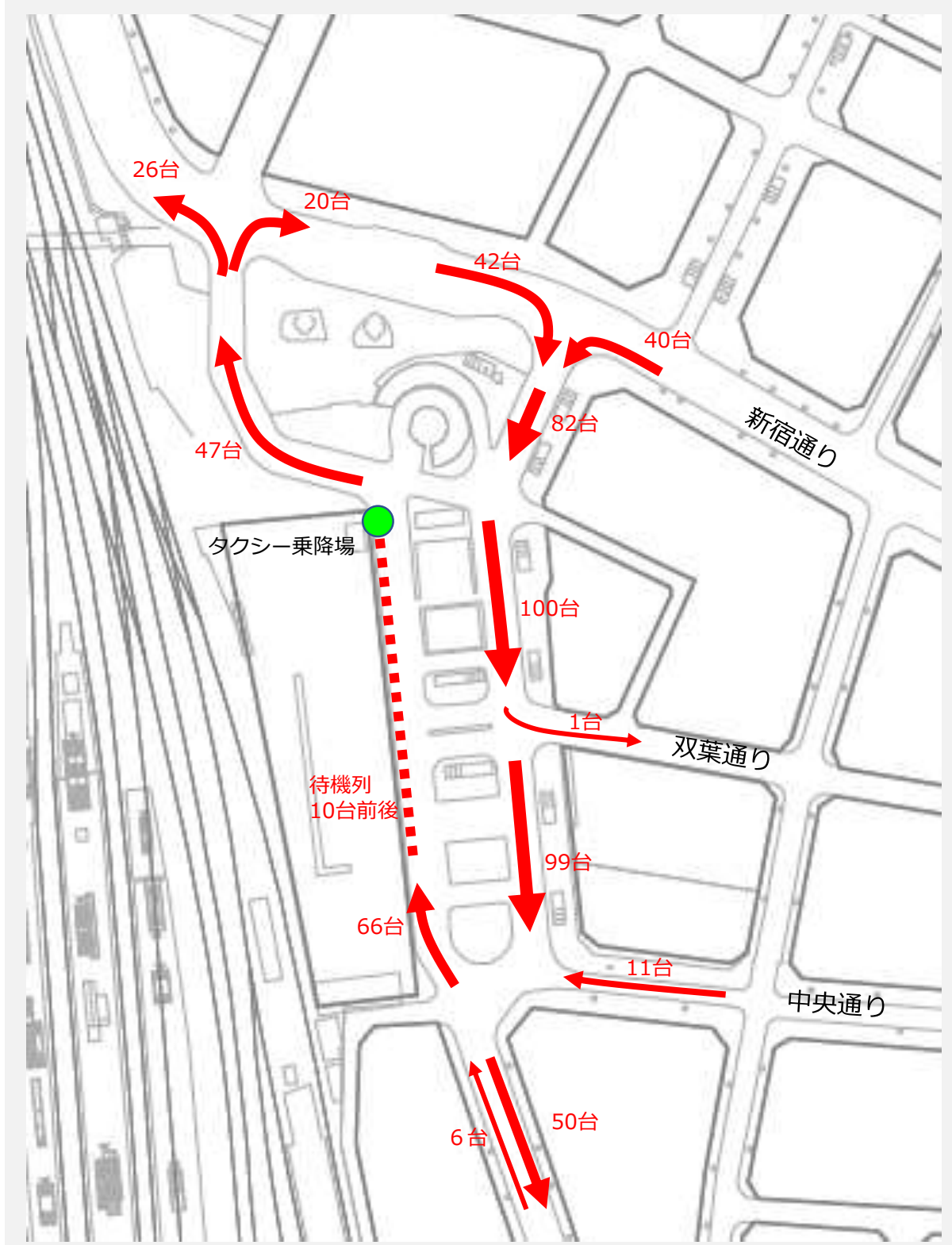
出典: 平成19年度新宿通りモール化調査委託

- 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）

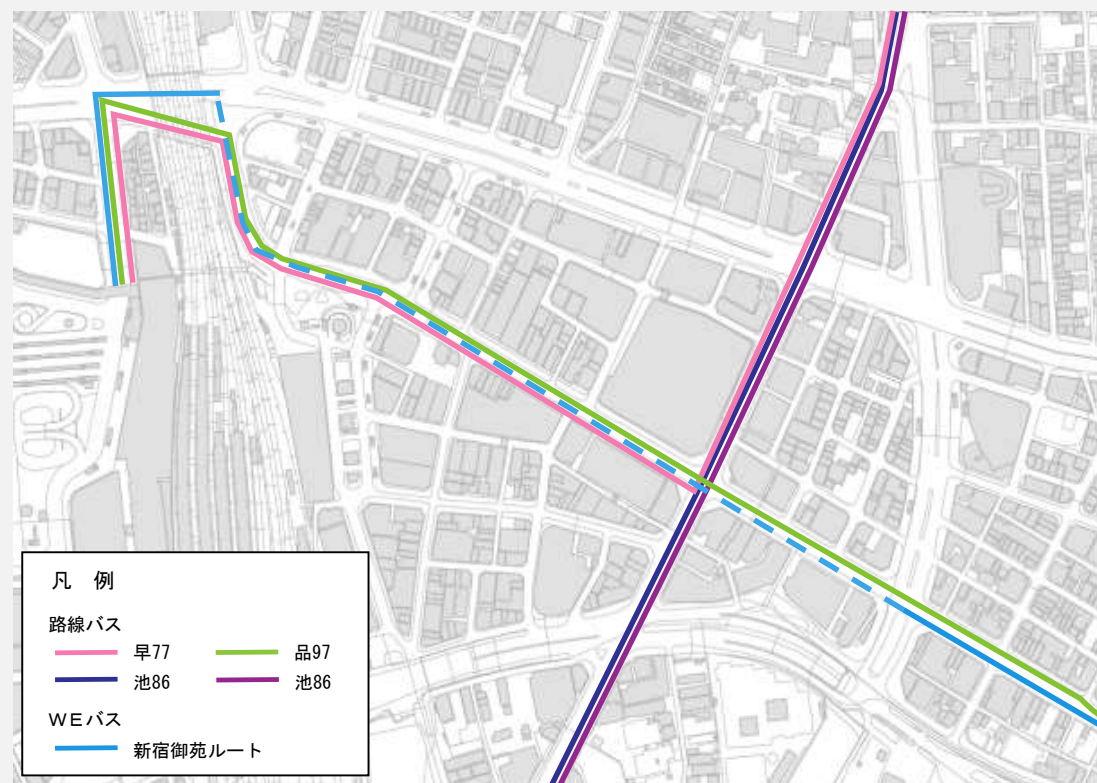


※上図の車両動線は、調査実施時点のものである。
（現在の東口広場は歩行空間拡大に向けた緊急整備の実施により、車両動線が変更されている。）

- ・新宿通りを運行する路線バスは3系統（行先4箇所）あり、1日の合計運行本数は平日約160本、土曜約130本が運行している一方、日曜祝日は歩行者天国を実施しているため約10本となる。また、明治通りを通行する路線バスは2系統（行先3箇所）あり、平日200本、土曜180本、日曜祝日130本が運行している。
- ・新宿駅東口広場前に観光バスの乗り場があり、1日20～25本発着している。※現在は新型コロナウイルス感染症の影響により運行本数は大幅に減少
- ・地区内のタクシープールは道路上として東口広場、靖国通り西行方面側、民地内として伊勢丹本館内の合計3箇所がある。

■地区内を通行する路線バス運行状況

【令和3年4月時点】



	系統	事業者名	行先	方面(通り)	時間別運行本数(本/時)																		日運行本数 (本/日)
					6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
平日	早77	都営バス	早稲田行	新宿通り・明治通り	2	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	3	3	1	58	
	品97	都営バス	品川駅高輪口行	新宿通り	3	5	4	3	3	2	3	4	3	4	3	3	3	3	2	2		50	
	品97	都営バス	新宿駅西口行	新宿通り	1	3	6	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	2	2		50	
	池86	都営バス	池袋サンシャインシティ行	明治通り		5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	2	72	
	池86	都営バス	渋谷駅東口行	明治通り	3	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	4	3	4		71	
	新宿御苑ルート	WEバス	循環	新宿通り																		0	
土曜	早77	都営バス	早稲田行	新宿通り・明治通り	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	1	44	
	品97	都営バス	品川駅高輪口行	新宿通り	2	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	2	3	2	2		45	
	品97	都営バス	新宿駅西口行	新宿通り		3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	2	3	2	3	1	45	
	池86	都営バス	池袋サンシャインシティ行	明治通り		4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	4	5	4	3	2	66	
	池86	都営バス	渋谷駅東口行	明治通り	2	4	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	3	4	3		66	
	新宿御苑ルート	WEバス	循環	新宿通り										1								1	
日曜祝日	早77	都営バス	早稲田行	新宿通り・明治通り													2	3	2	1	1	9	
	品97	都営バス	品川駅高輪口行	新宿通り																		0	
	品97	都営バス	新宿駅西口行	新宿通り																		0	
	池86	都営バス	池袋サンシャインシティ行	明治通り		3	2	4	3	5	5	5	4	5	4	5	5	4	3	3	2	62	
	池86	都営バス	渋谷駅東口行	明治通り	1	3	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3		62	
	新宿御苑ルート	WEバス	循環	新宿通り																		0	

■地区内の観光バス運行状況

【H26年10月時点】

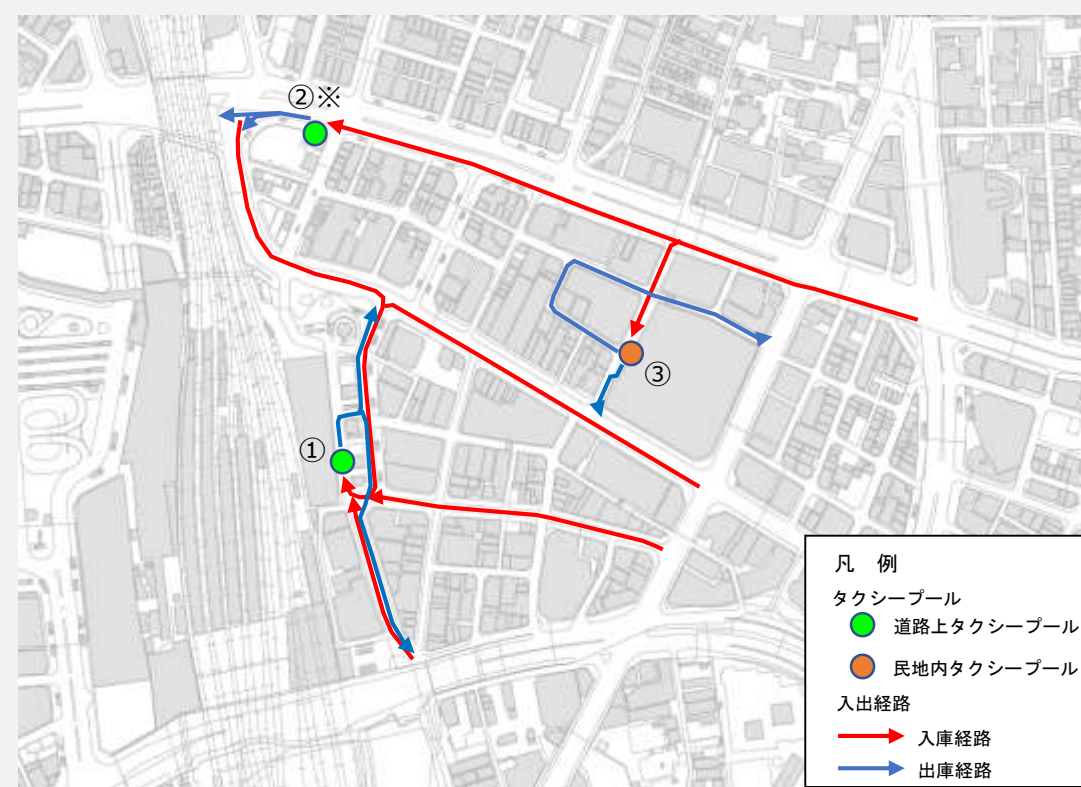


	時間別発着本数(本/時)										日運行本数 (本/日)
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
月曜	1	7	2	2	1	1	2	1	2	1	20
火曜	1	9	2	2	1	1	2	1	2	1	22
水曜		8	2	2	1	1	2	1	2	1	20
木曜	2	8	2	2	1	1	2	1	2	1	22
金曜	1	10	2	2	1	1	2	1	2	2	24
土曜	3	10	2	2	1	1	2	1	2	1	25
日曜祝日	3	10	2	2	1	1	2	1	2	1	25

※現在は新型コロナウイルス感染症の影響により運行本数は大幅に減少



■タクシープール



①駅前広場



②靖国通り※22～5時のみ利用可能



③伊勢丹本館



- ・ 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
(平成29年12月 新宿区)



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
(平成31年3月 新宿区)

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

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
(平成30年3月 東京都・新宿区)

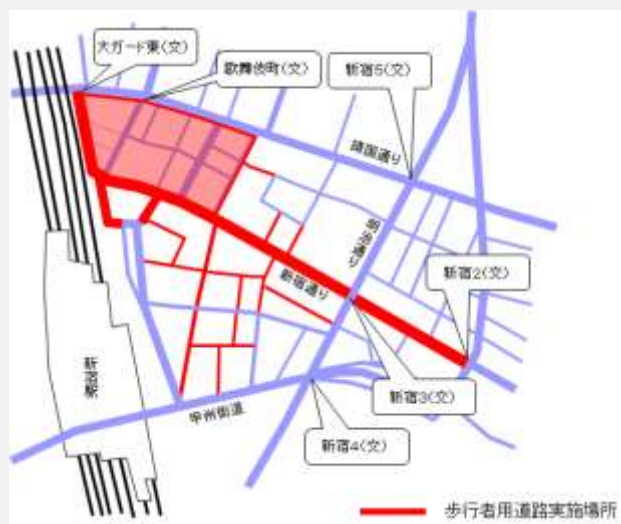
■現況歩道幅員・公開空地



■断面のサービス水準（地上）



■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。

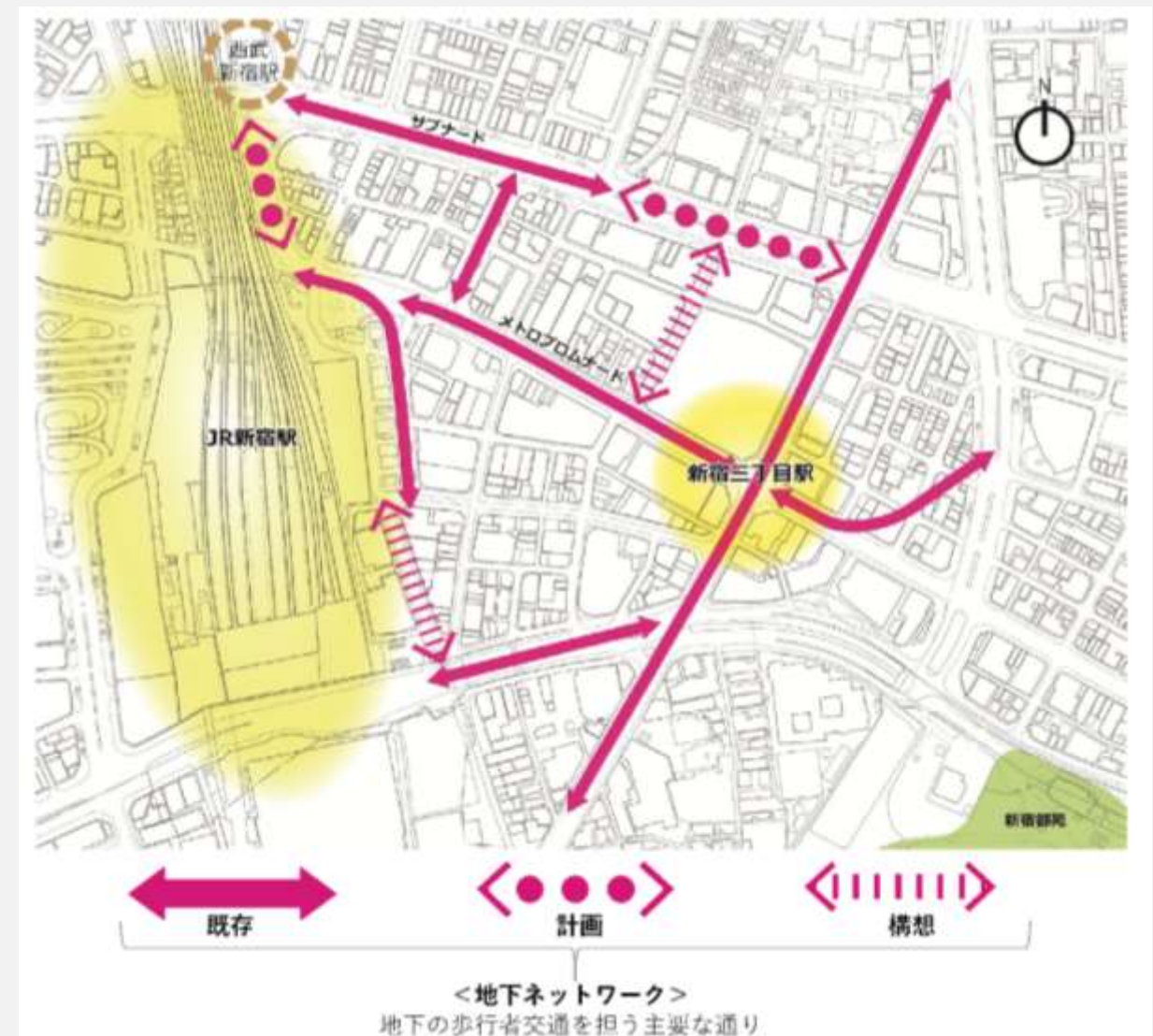
■地下ネットワーク、バリアフリー化の状況



■断面のサービス水準（地下）



■地下ネットワークの位置づけ

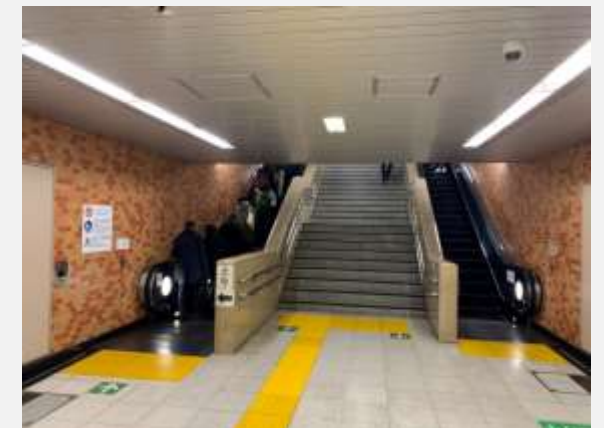


出典：新宿駅東口地区まちづくりビジョン（平成31年3月 新宿区）

■地下⇄地下での支障箇所（段差あり）【エレベーターなし】



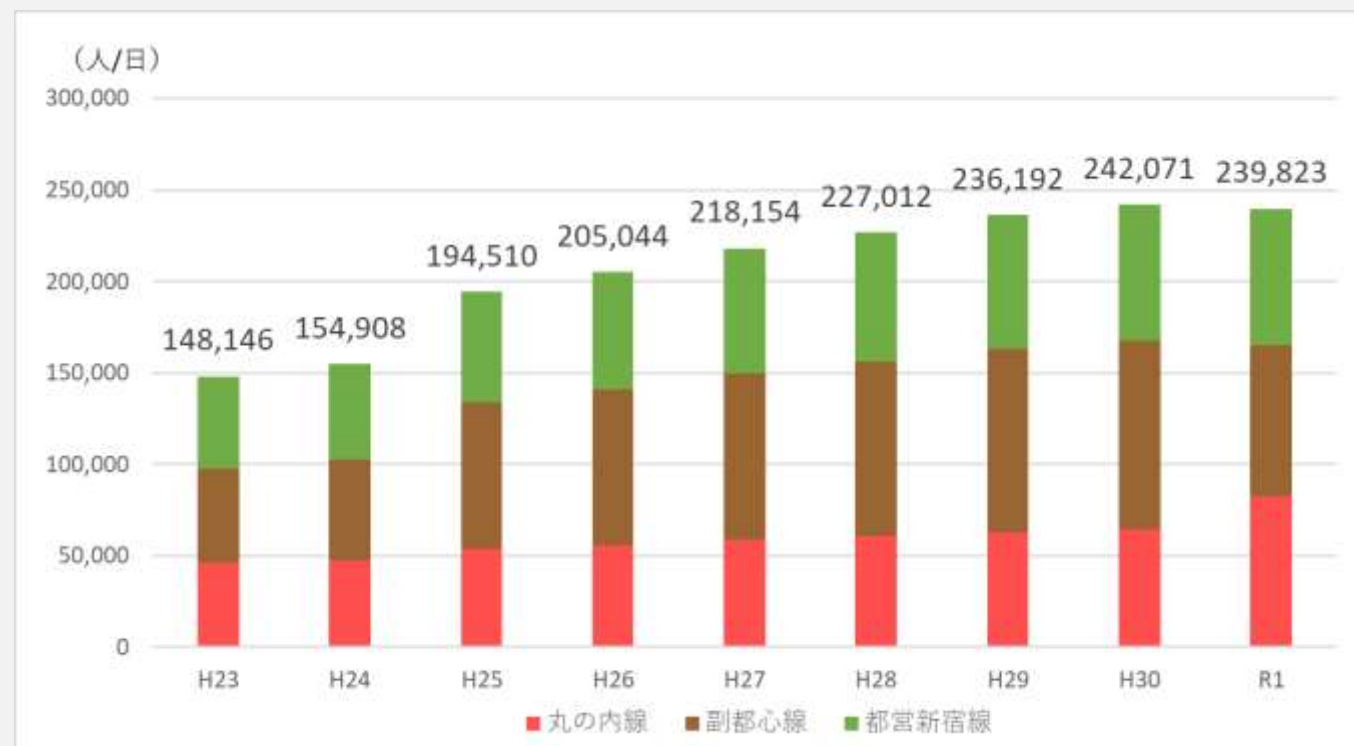
メトロプロムナード・サブナード間



メトロプロムナード・都営新宿線新宿三丁目駅間
(エスカレーターは車いす対応型)

- 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



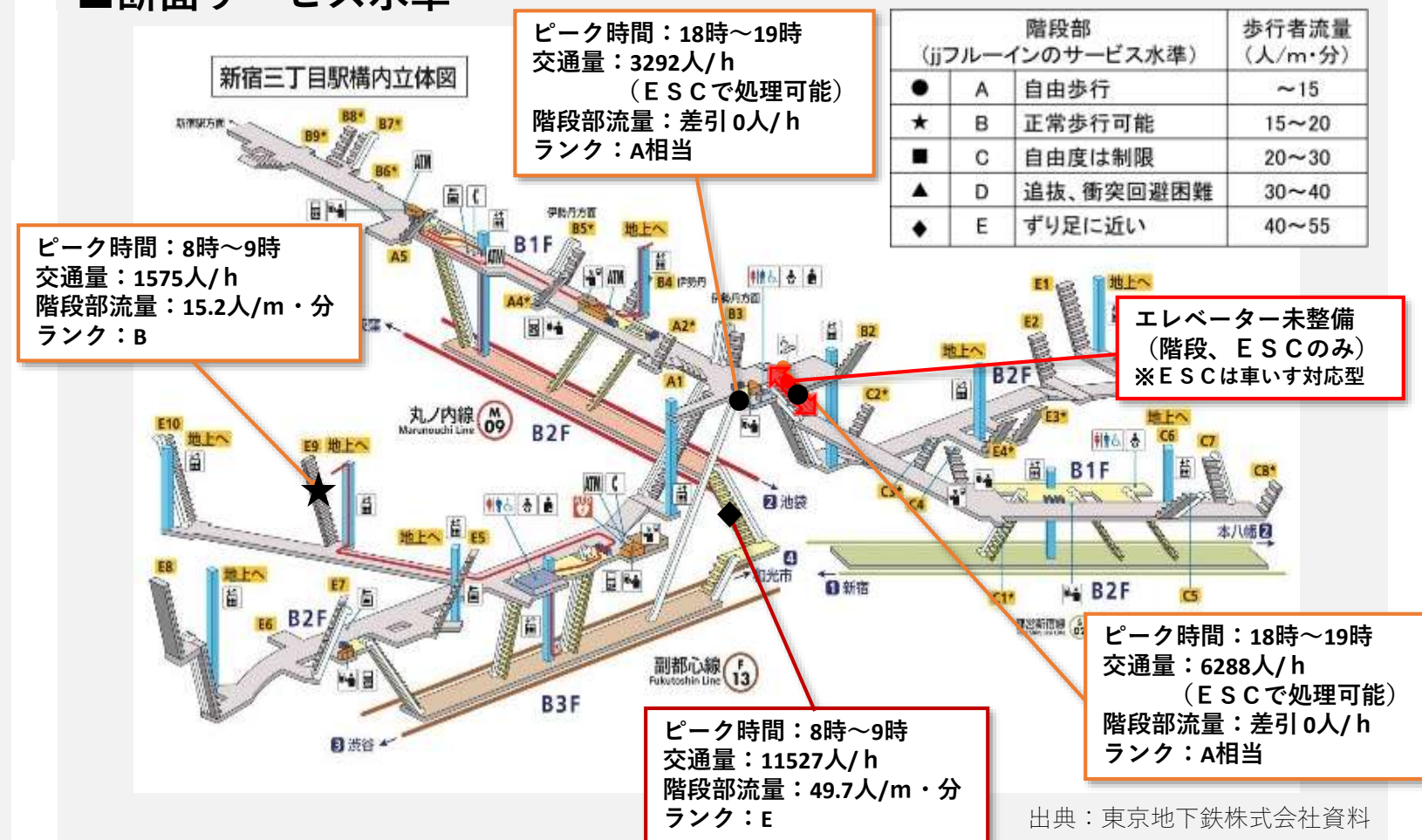
※都市交通年報の合計値と新宿区の概況の乗降客数の合計値の差分を副都心線と丸の内線の改札内の乗り換えとみなしている。

出典：都市交通年報

■改札位置図



■断面サービス水準



出典：東京地下鉄株式会社資料

※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

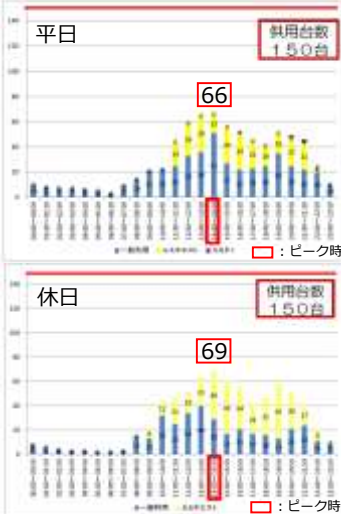
- 都市計画駐車場(計画台数：東口100台・サブナード370台)の利用率は、東口は平日・休日ともに5割程度、サブナードは平日4割、休日8割程度である。
- 百貨店や大規模小売店舗のための附置義務駐車場が地区内の細街路に配置されているが、平日・休日の交通規制等により一部の駐車施設は利用時間が限定される。
- 現在、地区全体では駐車需要に対して駐車施設は充足している。
- 今後、地区内への車両流入を抑制するためには、地区内の駐車需要を受け止める広域幹線等※からアクセスできる隔地・集約駐車場を確保する必要がある。
- 路上駐輪場は歩道上に設置されており、賑わいを生む快適な歩行空間を形成するうえで課題となっている。

※広域幹線等：新宿東口地区を囲む靖国通り・甲州街道・環5の1、もしくはこれらに取付く道路

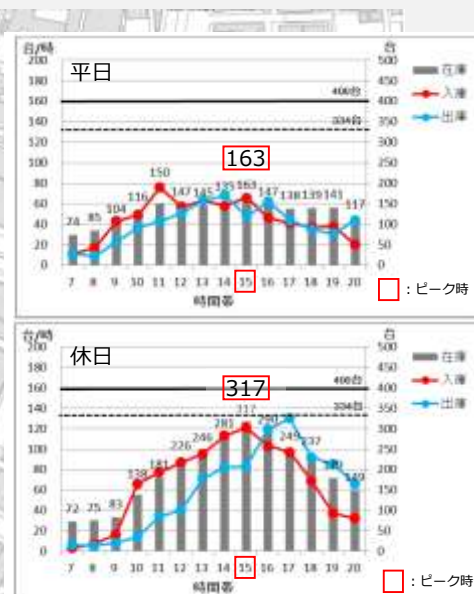
都市計画駐車場

歌舞伎町駐車場
【サブナード駐車場】
計画台数370台
供用台数373台

新宿駅東口駐車場
計画台数100台
供用台数150台



東口駐車場利用実態調査結果
調査実施日：平成26年5月27日（火）
平成26年5月25日（日）



サブナード駐車場利用実態調査結果
調査実施日：平成27年5月26日（火）
平成27年6月7日（日）

【令和2年10月時点】

駐車場位置・出入口等



新宿駅東口地区駐車場地域ルール

地域ルール適用地区
（新宿三丁目・歌舞伎町一丁目）

凡例

- 地域ルール適用範囲
- 駐車場整備地区

駐車施設の出入口を設けない路線
（新宿通り及びモア4番街）



基本的な枠組み

- （1）附置義務台数の低減
適用地区内の駐車実態に即した附置義務台数の低減を図ります。
- （2）駐車施設の隔地・集約化
適用地区外縁部又は適用地区外への隔地・集約化による確保を積極的に推奨します。
- （3）地域まちづくり貢献策の促進
地域の駐車問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します。

路上駐輪場・シェアサイクルポート位置



- ・ 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930台のうち、約9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）



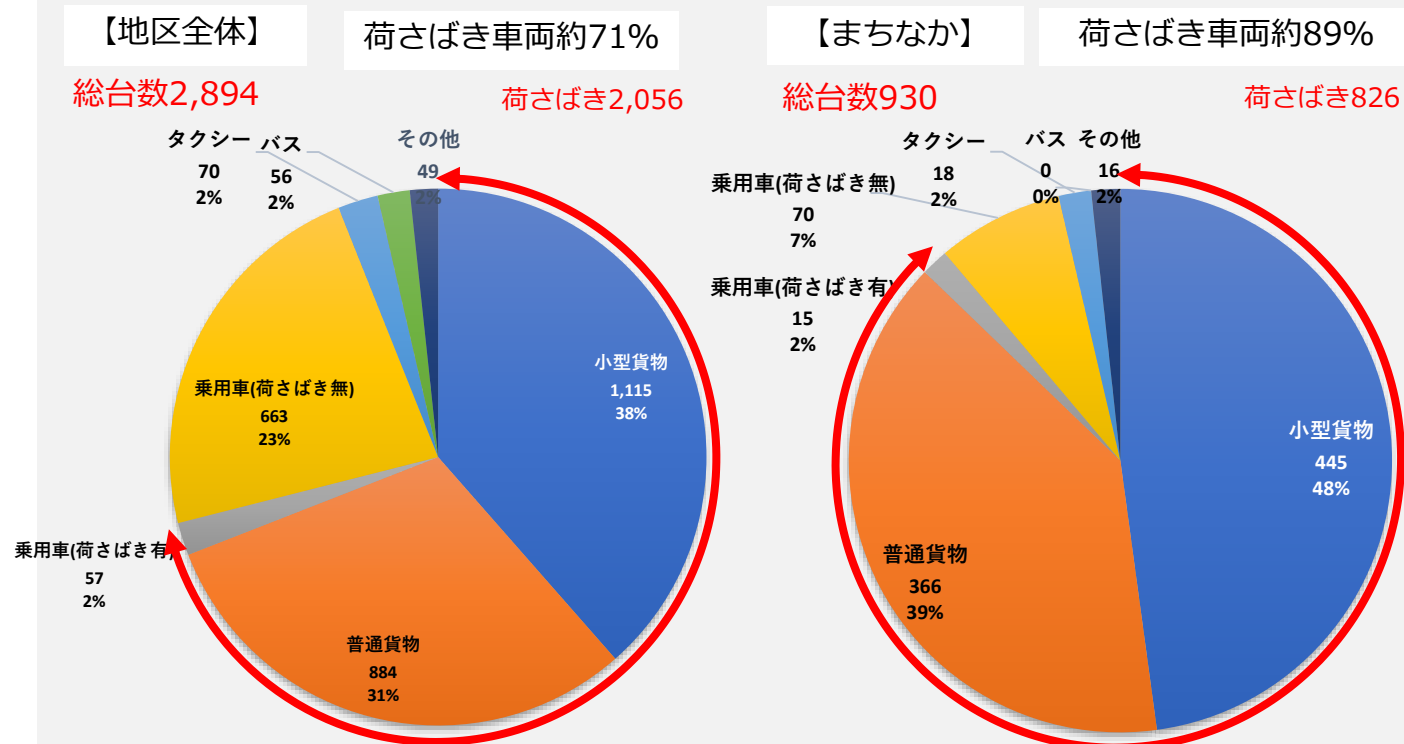
武蔵野通り



新宿通り

■路上駐車目的別割合

調査実施日：平成28年10月26日（水）

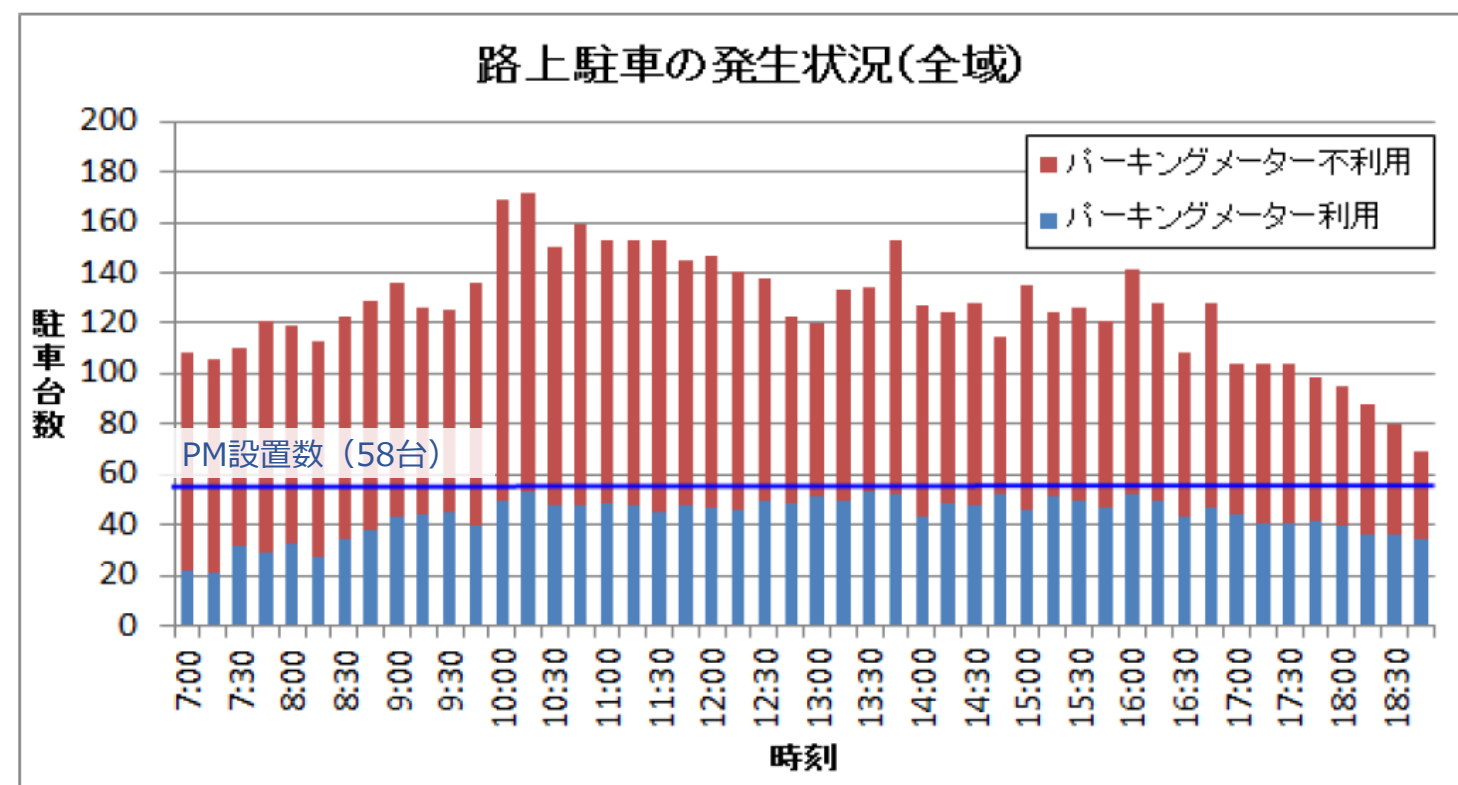


※地区全体：新宿三丁目地区全体
まちなか：地区全体から東口広場、甲州街道、環5-1、靖国通り、新宿通り、明治通り、駅街路10号、中央通りの幹線道路を除く区域

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

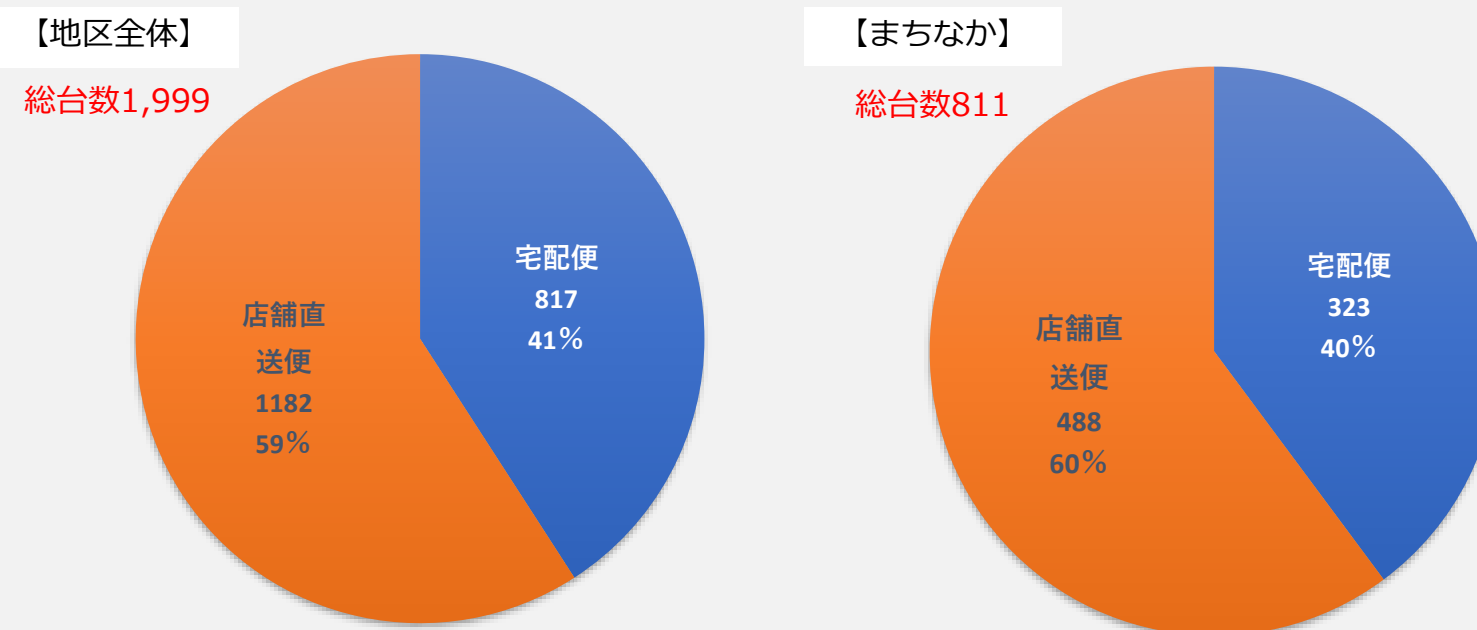
調査実施日：平成28年10月26日（水）



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

■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28年10月26日（水）



※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）

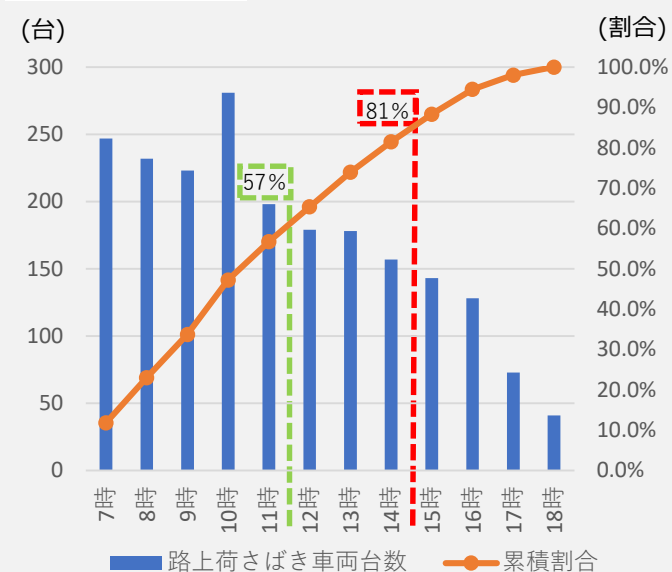
出典：平成28年度新宿通りモール化に関する協議会運営支援等業務委託

- 路上荷さばきのピーク時間帯は10時台であり、12時までに約6割、地区内の一部に交通規制が始まる15時までに約8割の路上荷さばきが終了している。
- まちなか①-1エリア、②エリア、東口広場、新宿通り及び中央通りは1日に概ね200台以上の路上荷さばきが発生している。
- まちなか②エリア、東口広場、靖国通り及び新宿通りは15時以降に50台以上の路上荷さばきが発生している。

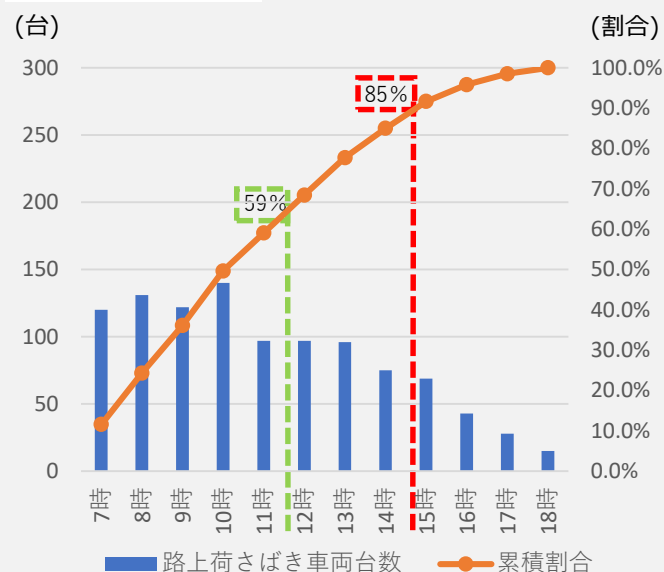
■時間帯別の路上荷さばきの発生状況

調査実施日：平成28年10月26日（水）

【地区全体】



【まちなか】



※ 緑線：12時までの累積割合(午前中の路上荷さばきの割合)

赤線：15時までの累積割合(地区内一部に交通規制が始めるまでの路上荷さばきの割合)

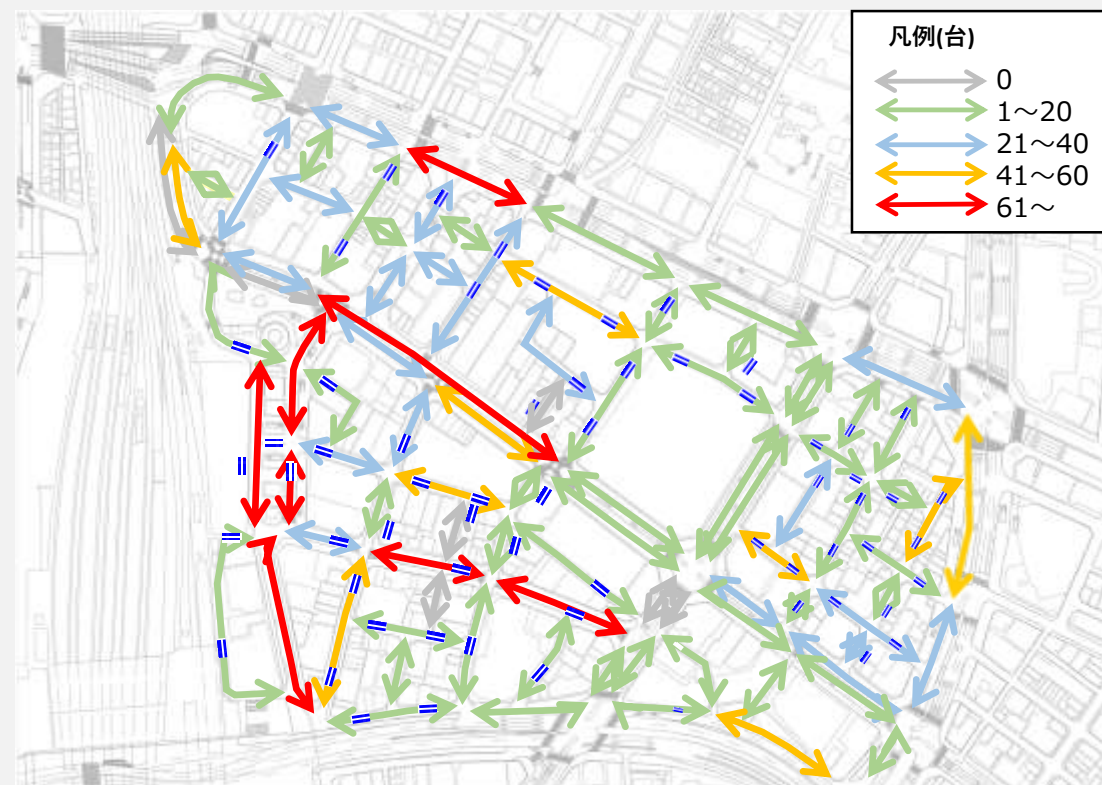
※地区全体：新宿三丁目地区全体

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

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

■路線別の路上荷さばき発生状況

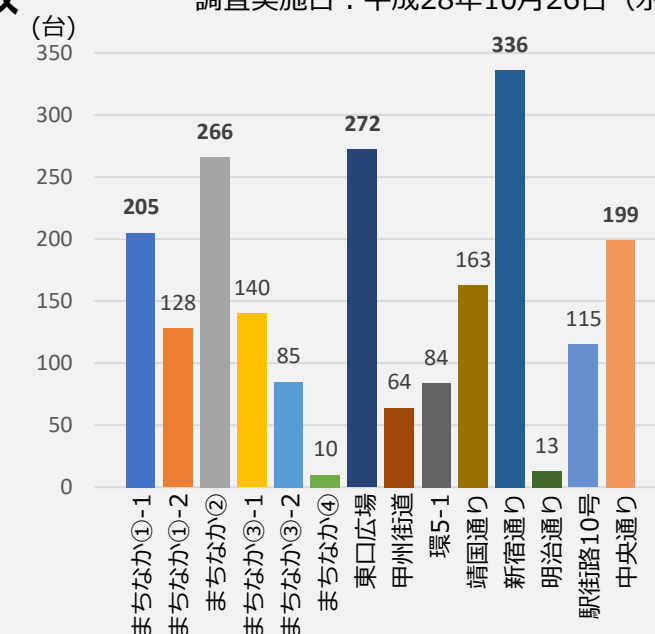
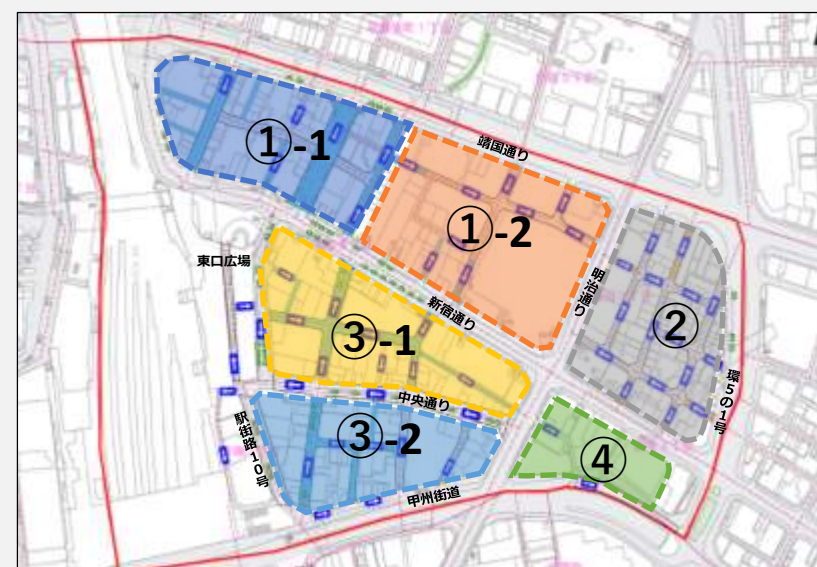
調査実施日：平成28年10月26日（水）



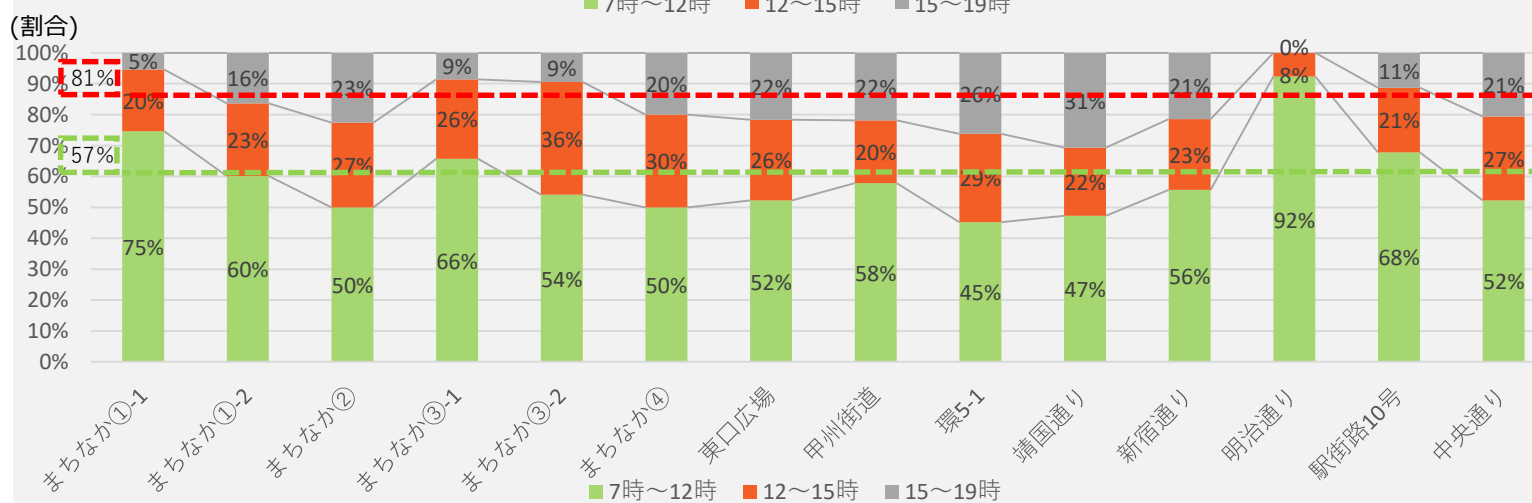
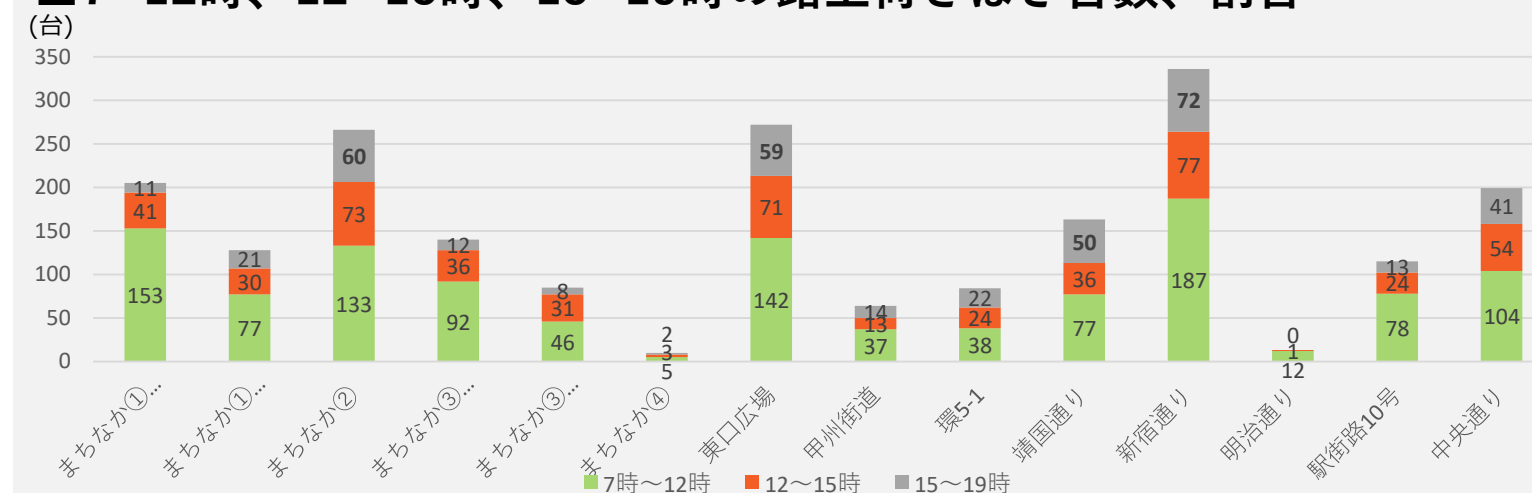
出典：平成28年度新宿通りモール化に関する協議会運営支援等業務委託

■まちなか、通り別の路上荷さばき台数

調査実施日：平成28年10月26日（水）



■7～12時、12～15時、15～19時の路上荷さばき台数、割合



※ 緑線：12時までの累積割合(午前中の路上荷さばきの割合)の地区全体平均

赤線：15時までの累積割合(地区内一部に交通規制が始めるまでの路上荷さばきの割合)の地区全体平均

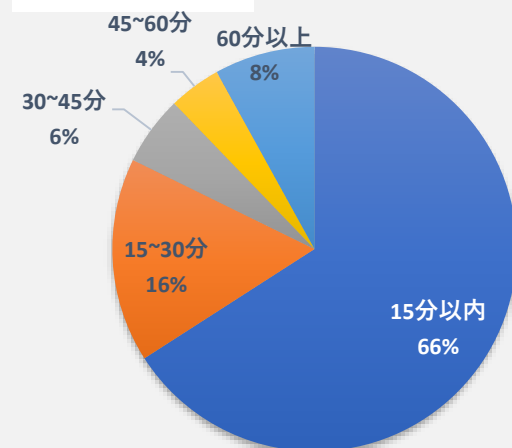
出典：平成28年度新宿通りモール化に関する協議会運営支援等業務委託

- 荷さばき車両の路上駐車時間は地区全体及びまちなかの約7割が15分以内である。また、荷さばき車両種別ごとの路上駐車時間は、店舗直送便及び宅配便の約6割が15分以内である一方、パーキングメーターを利用している荷さばき車両は長時間駐車の高割合になっている。
- 店舗直送便を対象とした共同配送の社会実験において、配送に店舗の鍵が必要であることや現金の受け渡しがある等の理由により店舗及び納入業者の参加は限定的であった。共同配送を実施する場合は対象車両やエリアを絞るなど段階的に実施する必要がある。

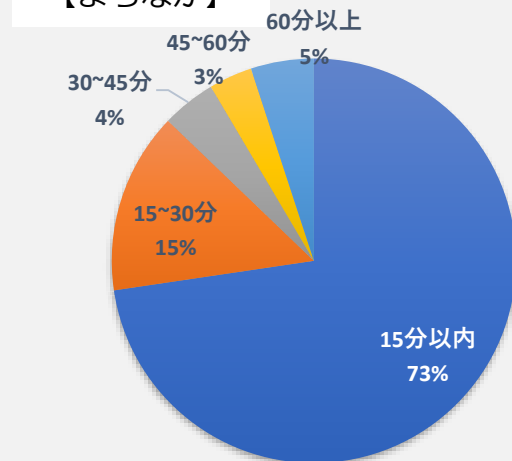
■荷さばき車両の路上駐車時間

調査実施日：平成28年10月26日（水）

【地区全体】

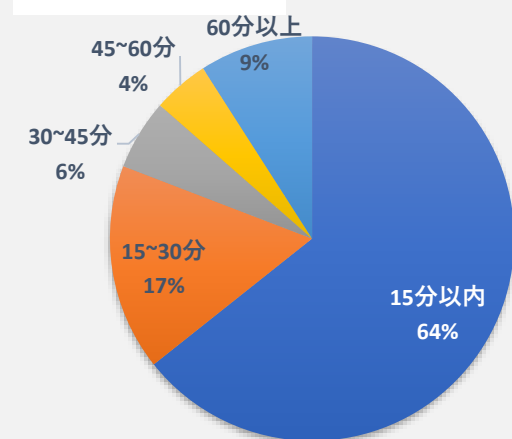


【まちなか】

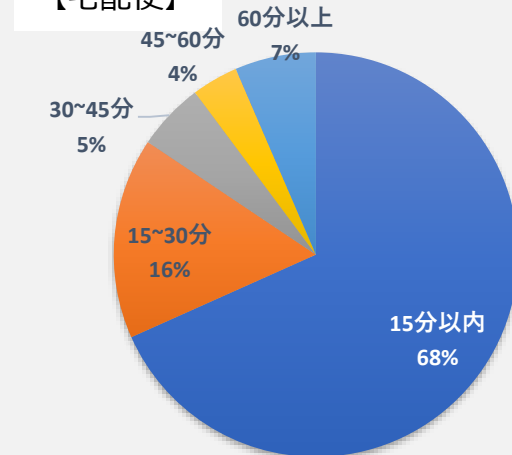


■荷さばき車両種別ごとの路上駐車時間

【店舗直送便】

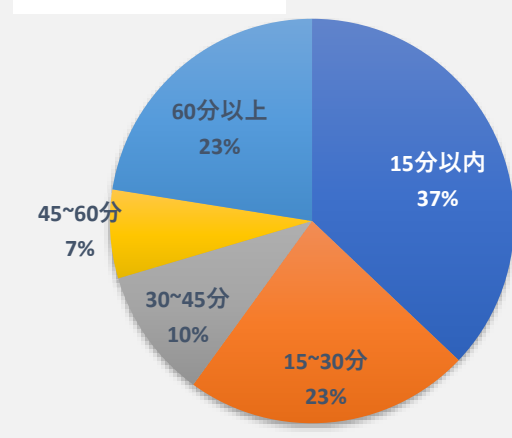


【宅配便】

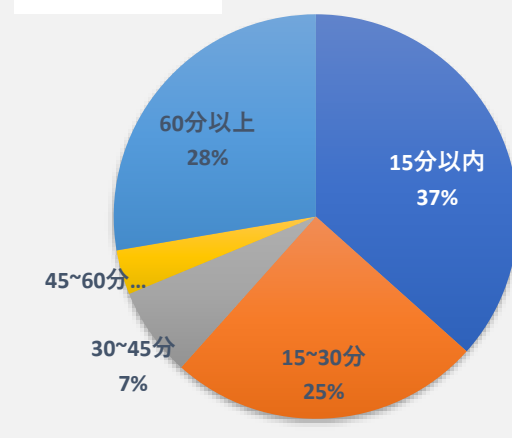


■パーキングメーターを利用している荷さばき車両の路上駐車時間

【店舗直送便】



【宅配便】



※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

■共同配送（社会実験）

社会実験実施期間：令和元年10月21日(月)～10月25日(金)

※22日は祝日のため除く

実験概要（店舗直送便）

1次デポAに車両を集約し2次デポC・Dに配送
 2次デポから各店舗へ人力配送

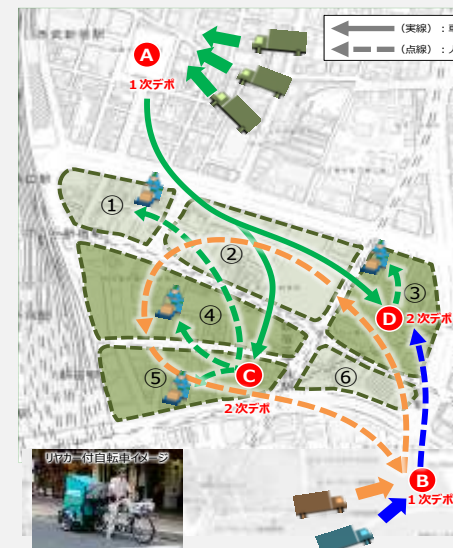


写真 店舗直送便の社会実験の様子

参加店舗、納入業者数

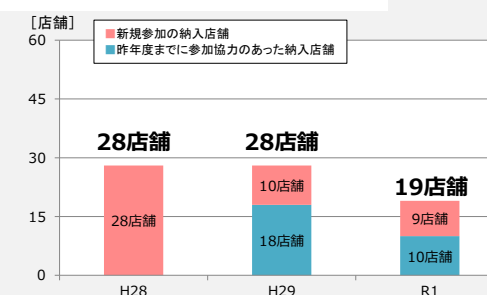


図 参加店舗

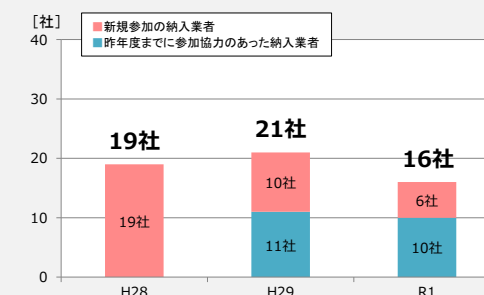


図 参加納入業者

エリア内店舗・配送業者
 へ参加呼びかけを行った
 が、参加があった店舗・業
 者は限定的

課題～実験不参加の納入業者、店舗側の意見～

A：納入業者側の課題

- ①物理的ハードル
 - ・配送に店舗の鍵が必要
 - ・配送先が通常時と異なるため、配送ルートの調整が必要
 - ・時間ロスを発生させない仕組み（デポ地を経由による時間増）
- ②営業/作業形態の変更を促す必要性
 - ・店舗への直接営業の仕方の変更
 - ・現金の受け渡し（代引き）の方法変更が必要

B：店舗側の課題

- ①経営層への理解浸透を促進する必要性
 - ・現在困っていない、不参加によるペナルティがない

C：社会実験としての課題

- ・「前日納入」や「帰り荷預かり」のニーズへの対応が必要
- ・店舗・事業者双方からの参加了承が必要

出典：令和元年度新宿通りモール化社会実験実施及び本格実施に向けた検討業務委託

- 新宿区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・連続的に顔出しをすることで、賑わいを醸成するとともにヒューマンスケールの街並みを形成している。

■新宿区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。



出典：新宿区景観まちづくり計画（平成27年3月改定 新宿区）

■新宿区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

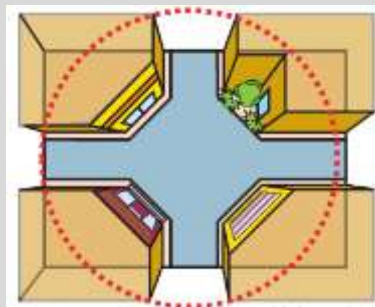
コーナー部分をいかした魅力的なまちかどをつくる

【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



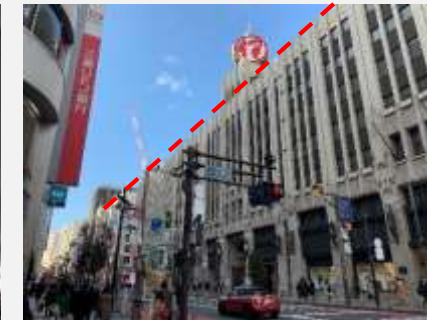
4つのコーナーで一つのまちかどをつくる

出典：新宿区景観形成ガイドライン（平成27年3月改定 新宿区）

■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。

--- 百尺(31m)のスカイライン（イメージ）

■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。

■ヒューマンスケールで回遊性の高いまち

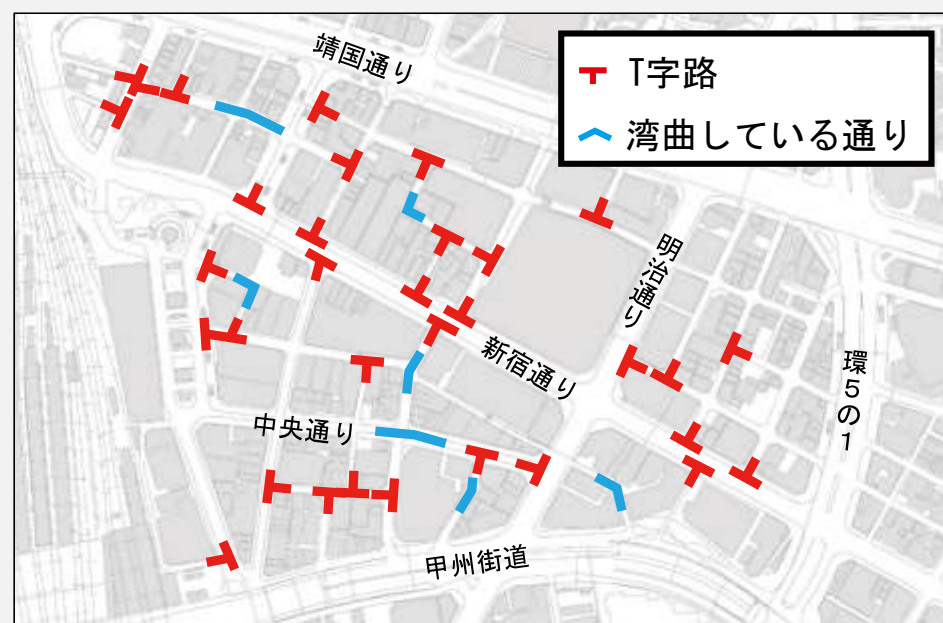
- 賑わいのある店舗が連続し、界隈性のあるまちが形成されている。



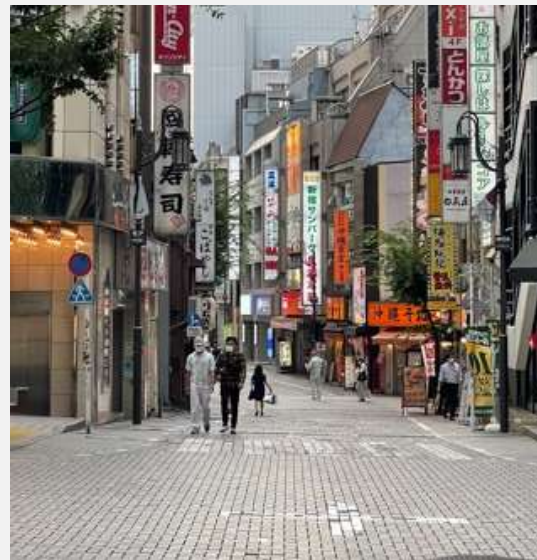
- ・ T字路や湾曲した通りにより、アイストップとなる位置に賑わい施設などがあり、囲われた空間となっていることや見通せないことにより、界隈性・回遊性を形成している。
- ・ 低層部の連続した賑わいや多様なデザインによる壁面の分節などにより、賑わいのあるヒューマンスケールの街並みが形成されている。

■道路線形

- ・ T字路が多く、アイストップとなる位置に賑わい施設などがあり、囲われた空間となっている。
- ・ 道路が湾曲している通りでは、先が見通せず、沿道の賑わい施設が並んで見える。



■湾曲している道路



■T字路による囲われた空間



■建物ファサード（壁面の分節など）

- ・ 低層部は、ガラスなど透過性のある素材が多く、賑わいが道路空間に滲み出ている。
- ・ 間口の狭い敷地が立ち並んでおり、壁面が分節してリズム感のある街並みが形成されている。
- ・ 間口の広い敷地では、長大な面積をもつ壁面をデザインして分節することで、圧迫感を軽減している。

■低層部のファサード



■間口が狭い敷地が立ち並ぶ



■壁面を分節したデザイン



- ・ 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。
- ・ メトロプロムナードと周辺建物との接続部分は、段差が多く、開口部が限られているため、まちの賑わいが感じられない。
- ・ 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。



■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。
※新宿通りのモール化に向けた荷さばきの車両集約・時間集約と合わせた道路空間を活用した賑わい創出を行う社会実験

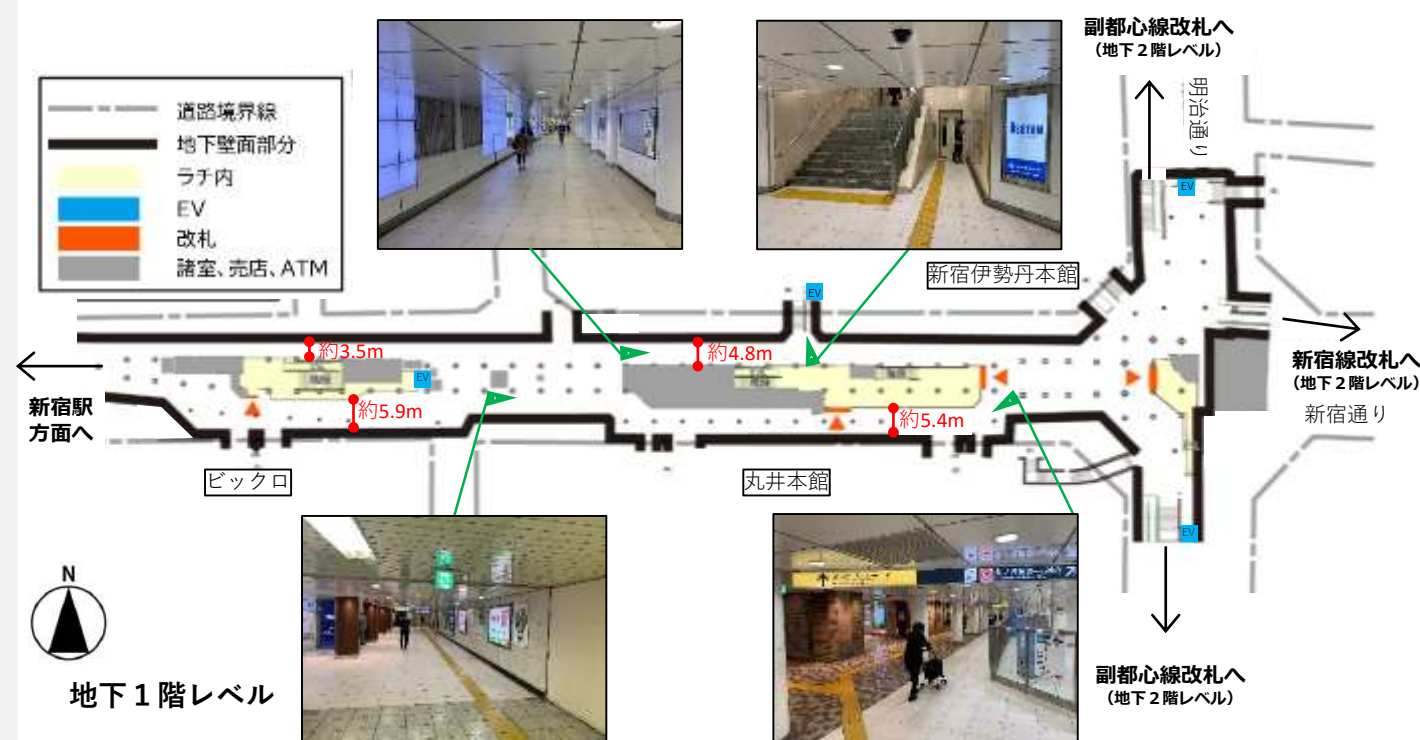


MOA 4 番街のオープンカフェ



モール化に向けた社会実験
(SHINJUKU STREET SEATS)

■メトロプロムナードの状況（丸ノ内線新宿三丁目駅改札周辺）



■新宿通り沿いの壁面の位置

- ・ 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。



滞留空間の不足（交差点部）



- ・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。

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

■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。



■新宿駅周辺の取組

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、大規模地震発生時の混乱防止のための取組を推進するために運営している。

■経緯

- 平成14年2月
『新宿区帰宅困難者対策推進協議会』発足
・・・新宿区、特に駅周辺地域の混乱防止取り組む
- 平成19年6月
『新宿駅周辺滞留者対策訓練協議会』へ改組
・・・全国発のターミナル駅周辺混乱防止訓練を実施
- 平成21年4月
『新宿駅周辺防災対策協議会』へ改組
・・・検討課題を帰宅困難者対策から、新宿駅周辺の防災まちづくりへと拡大

■構成員

- ・商店街振興組合
- ・大型商業施設、ホテル、超高層ビルなどの事業者
- ・学校、鉄道、医療機関
- ・警察、消防 など

■対象範囲



※都市再生緊急整備地域の「新宿駅周辺地域」に甲州街道以南の一部のエリアを追加したものであり、新宿駅周辺地域都市再生緊急整備協議会が対象としているエリアと概ね同一のものである。
※大規模地震発生時、協議会は被害状況に応じて、地域の情報の共有拠点である地域本部を設置する。

図中 ●：東口地域本部設置予定場所（新宿区役所分庁舎1階）

図中 ●：西口地域本部設置予定場所（工学院大学新宿キャンパス1階）

■新宿ルール

協議会では、新宿駅周辺地域における防災対策の基本原則として、「自助」「共助」「公助」の考え方に基づく『新宿ルール』を以下のとおり定めている。

■新宿ルール1 組織は組織で対応する（自助）

災害時の応急対応の基本は自助である。発災時の新宿駅周辺地域においては、事業者は自らの社会的責務として、構成員や関係者に適切な対応を実施する。
（例）▶施設が安全である場合は、構成員や関係者を留める。
▶施設が安全でない場合は、構成員や関係者を避難場所等に誘導する。
▶構成員や関係者に、正確な災害情報を提供する。
▶構成員や関係者のためのトイレ・水・食料等を備蓄する。
▶構成員や関係者に怪我人等が発生した場合、軽症者に応急手当を行う。

■新宿ルール2 地域が連携して対応する（共助）

事業者の自助だけでは対処できない事態に対しては、事業者や協議会、関係者による地域の共助により、対応する。
（例）▶東西現地本部を立ち上げる。
▶地域に各種情報（災害情報、安否確認方法等）を提供する。
（大型ビジョン等の情報提供装置の活用）
▶行き場のない滞留者を、避難場所や一時滞在施設まで誘導する。
▶傷病者への適切な処置のため、地域の医療機関及び医療関係者の連携を図る。

■新宿ルール3 公的機関が地域を支える（公助）

区や都、国等の公的機関は上記の自助と共助の取組を支える。
（例）▶一時滞在施設を確保する。
▶避難場所への避難誘導の仕組みを構築する。
▶正確な情報（被害状況、交通情報、危険情報等）を地域に提供する。

出典：新宿駅周辺防災対策協議会の取組（平成30年5月 新宿駅周辺防災対策協議会）

- ・ 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で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。
- ・ 新宿区の二酸化炭素排出量の約6割は民生部門（業務）からの排出となっている。

■新宿区まちづくり戦略プランにおける位置づけ

【重点的な取組み】

エリアに潤いを与えるため、新宿御苑と新宿西口を結ぶ軸上を中心に、屋上緑化や壁面緑化など、多層な空間を活用した、多様で視覚に訴えるみどりの創出を図ります。

出典：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）

■新宿区みどり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に位置付けられるとともに、緑視モデル地区の候補としても位置づけられている。

■対象地区周辺のみどりの配置方針



出典：新宿区みどりの基本計画（平成30年3月 新宿区）



出典：新宿区HP

■緑被率の低い町丁目

順位	町丁目名	緑被率	樹木・樹林率	草地率	屋上緑化率
1	歌舞伎町二丁目	4.13	3.57	0.08	0.49
2	築地町	4.32	3.61	0.13	0.57
3	神楽坂六丁目	4.32	3.72	0.13	0.46
4	新宿三丁目	4.34	2.55	0.03	1.76
5	新宿四丁目	4.78	3.62	0.13	1.02
6	四谷三丁目	4.82	3.79	0.27	0.75
7	下宮比町	5.01	4.45	0.00	0.55
8	歌舞伎町一丁目	5.09	4.38	0.64	0.07
9	市谷柳町	5.48	4.75	0.31	0.43
10	水道町	5.50	4.64	0.73	0.13

出典：新宿区みどりの実態調査報告書（第9次）（令和3年2月 新宿区）

■様々な緑化

■新宿駅東口地区内の街路樹の分布図



■屋上緑化



■新宿通りの街路樹



■地上部の緑化

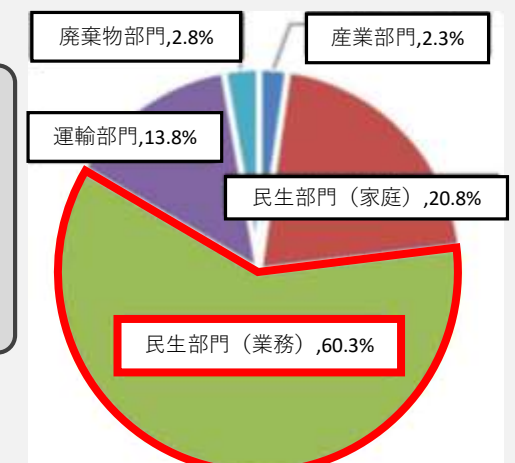


■地下歩道に面する壁面緑化



■新宿区のCO2排出量（2017年度）

- 平成29年度のCO2排出量は約275万t-CO2である。
- 部門別では、民生部門（業務）の割合が約6割と多いことが特徴である。
- さらなる削減対策に力を入れていく必要がある。



出典：新宿区環境白書（令和2年度版）（令和2年10月 新宿区）

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

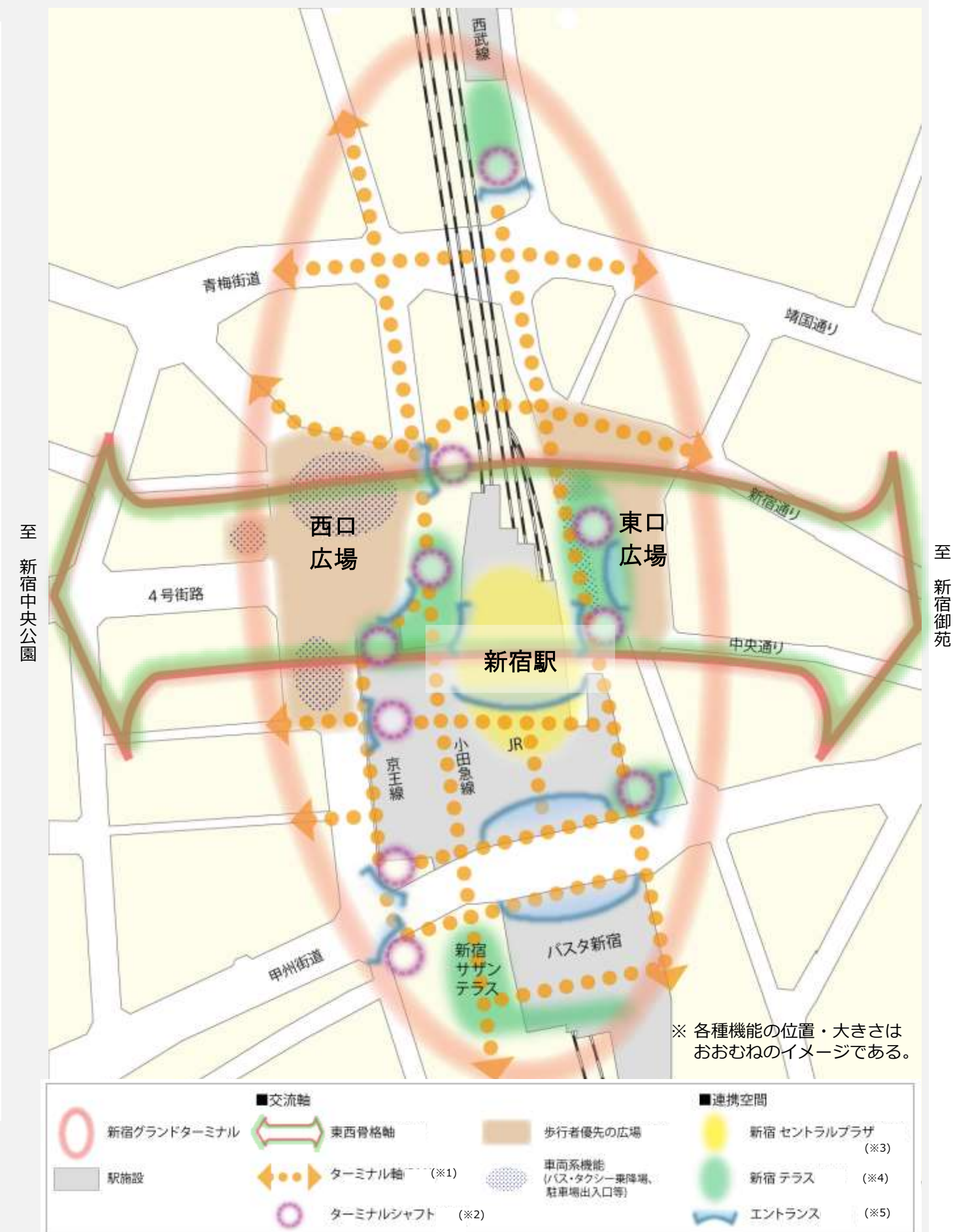
方針8 誰もがチャレンジできる環境を用意する

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



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

■将来イメージ



※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

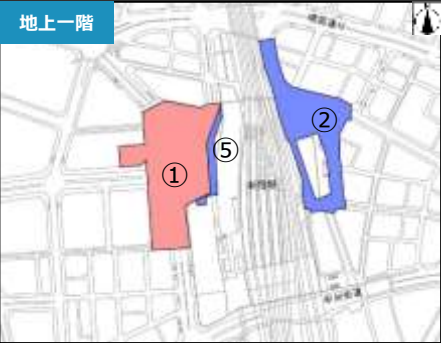
令和元年12月決定告示の都市計画

■都市施設

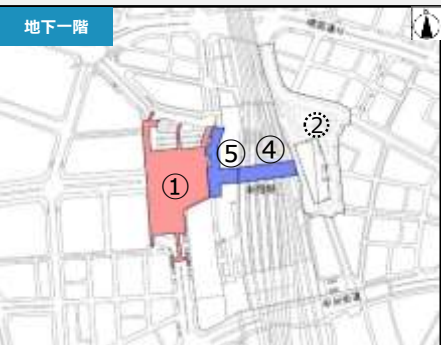
地上二階



地上ー階



地下ー階

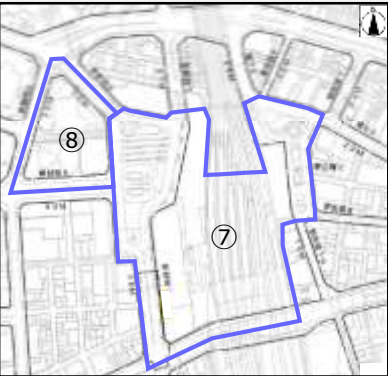


地下二階



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
	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
		新宿駅付近広場第2号	廃止
通路	③	区画街路 新宿区画街路第1号線	新規追加
		新宿駅中央通路線 (線路上空デッキ)	新規追加
交通広場	④	新宿駅地下通路線 (地下自由通路)	新規追加
		新宿駅西口広場	新規追加
駐車場	⑤	新宿駅西口駐車場	区域の変更 面積の変更 台数の変更

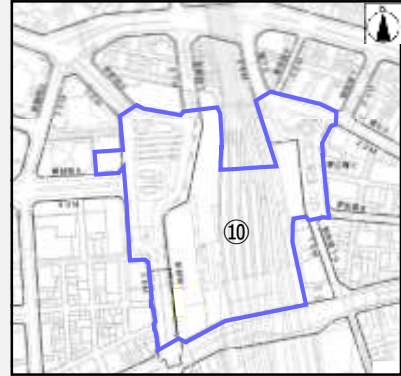
■地区計画



■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3年4月決定告示の都市計画



【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

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

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

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

28

●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・令和3年4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

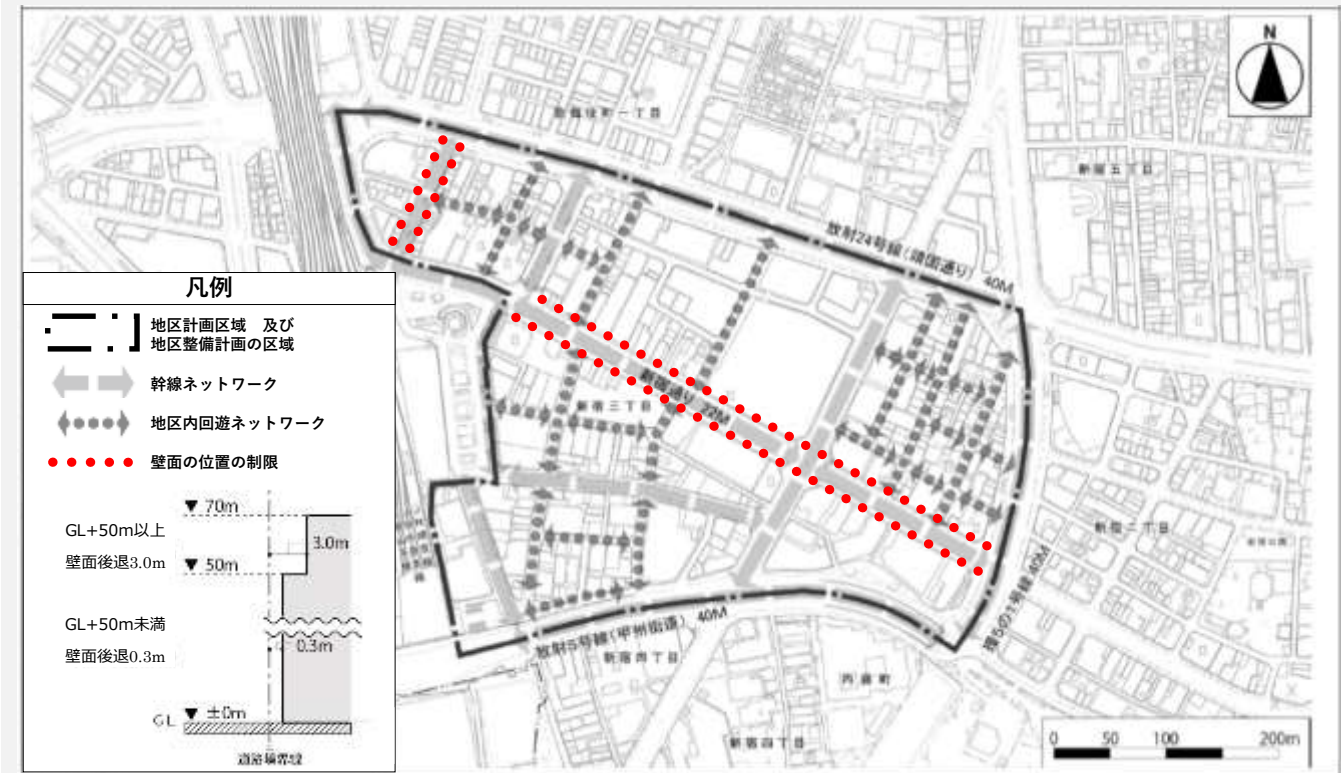
- ・幹線ネットワークと地区内回遊ネットワーク沿道は、統一的な街並みの誘導と土地の有効利用を促進
- ・老朽化した建築物の機能更新を図るため、一定規模以上の建築物の建替えを誘導
- ・新たな都市機能の集積を図るため、更なる敷地統合を誘導
- ・賑わい空間の創出や生活支援施設、産業支援施設、宿泊・滞在機能、文化・交流機能等を誘導

●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

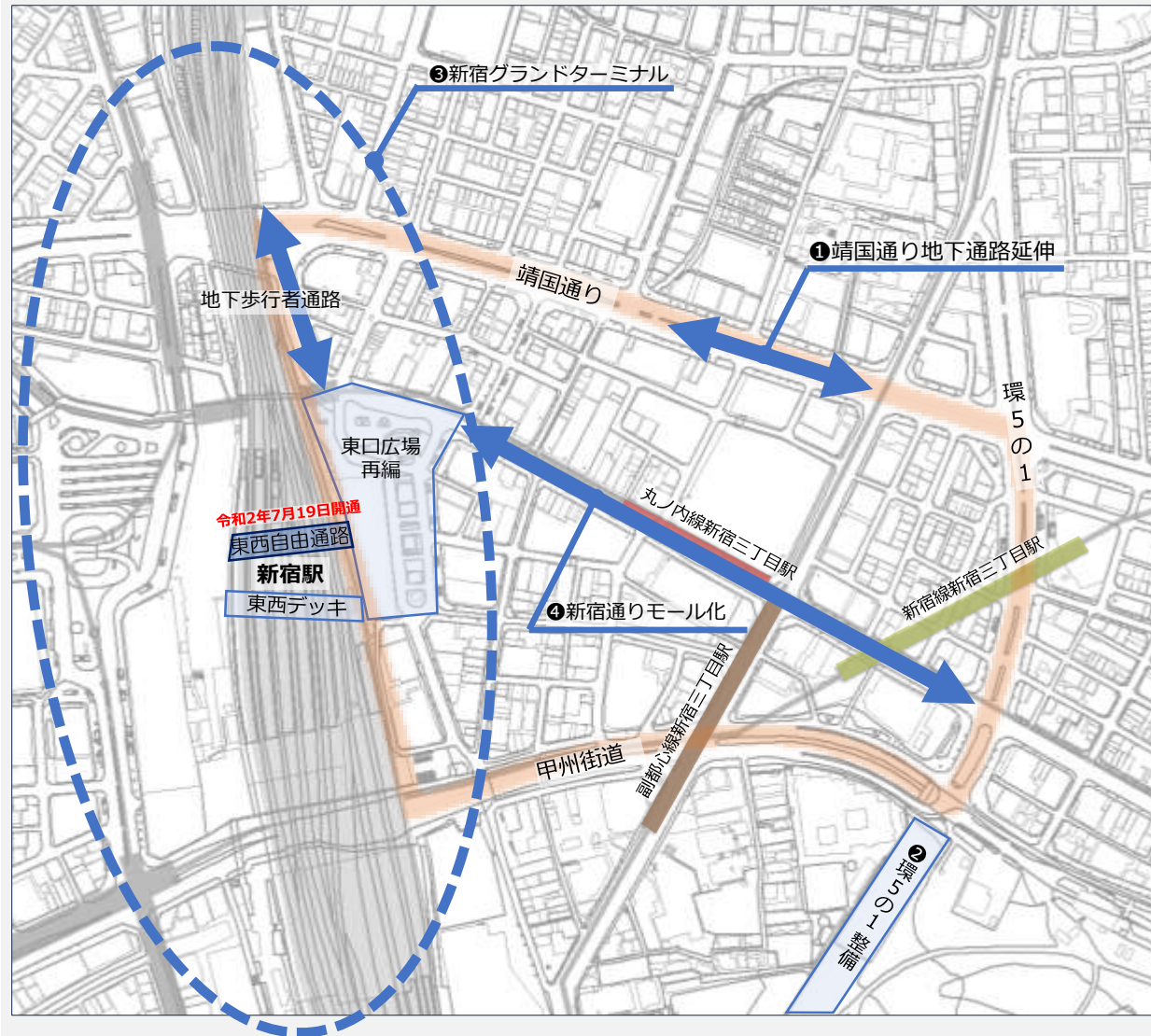
- ・安全・安心で快適な都市環境の形成を図る
- ・壁面の位置の制限を定めた幹線ネットワーク及び地区内回遊ネットワーク沿道において、老朽化した建築物の機能更新や街並みの統一、連続的な賑わいの形成、地区全体への賑わいの波及を図る
- ・各幹線ネットワーク沿道において、土地の高度利用と都市機能の更新を図る
- ・みどり豊かな都市空間を形成するため、多様で視覚に訴えるみどりを創出する
- ・安心して過ごせる空間を創出するため、災害時に帰宅困難者等が活用できる空間の整備を誘導する
- ・上記に加え、地権者等の企画提案に基づき、地区整備計画の変更を行うことで、歩行者空間の拡充、新たな都市機能の導入、みどりの創出、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㎡未満であって、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付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。
建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	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）
		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

②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

③新宿グランドターミナル

【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）、2047年3月31日（事業完了予定）

【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）、2047年3月31日（事業完了予定）
- ・今後の検討事項：広場形状、交通動線（自動車、歩行者）

【地下歩行者通路】

- ・目的：「新宿の拠点再整備方針」における「ターミナル軸」として、駅とまち、まちとまちの回遊性及び駅と駅の乗換利便性の向上を図るため、地下歩行者通路を整備
- ・事業者：西武鉄道株式会社（予定）
- ・予定スケジュール：未定

本委員会と連携

検討組織

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）

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）
 ワグザバー：国土交通省（都市局）、警視庁

④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：地区内荷さばき対策、モール化形態、交通動線（自動車）

本委員会と連携

検討組織

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）

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