

資料5

第3回新宿三丁目駅周辺
まちづくり検討委員会

(仮称) 新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針

— 商業や観光による賑わいの拠点 —

議論用

令和 ○年 ○月
新 宿 区

目次

1. 本方針策定の位置付けと対象範囲 . . .	1
2. まちの成り立ち . . .	3
3. 新宿三丁目駅周辺の特性と課題 . . .	5
4. 新宿三丁目駅周辺のまちの将来像 . . .	7
5. 誘導方針 . . .	9
6. 誘導イメージ . . .	19
7. 今後のまちづくり . . .	21

1. 本方針策定の位置付けと対象範囲

■「（仮称）新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針」の位置付け

新宿駅東口まちづくり構想（平成23年2月 新宿区）

目指すまちの将来像や具体的なまちづくりの基本戦略を明確にし、地元と行政が一体となって、まちづくりを進めるための指針

【基本戦略】

- ・歩行者主体の回遊性のあるまちづくり
- ・老朽化建物の更新による活気あるまちづくり
- ・風格と活力が調和した魅力あるまちづくり

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）

新宿区まちづくり長期計画（平成29年12月 新宿区）

新宿の拠点再整備方針（平成30年3月 東京都・新宿区）

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）

新宿駅東口まちづくり構想で掲げた基本戦略を実現するために必要となる具体的な方針や、将来像の実現に向けた取組イメージを示したもの

【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

新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会（令和3年2月～）

（仮称）新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針 ～商業と観光による賑わいの拠点～

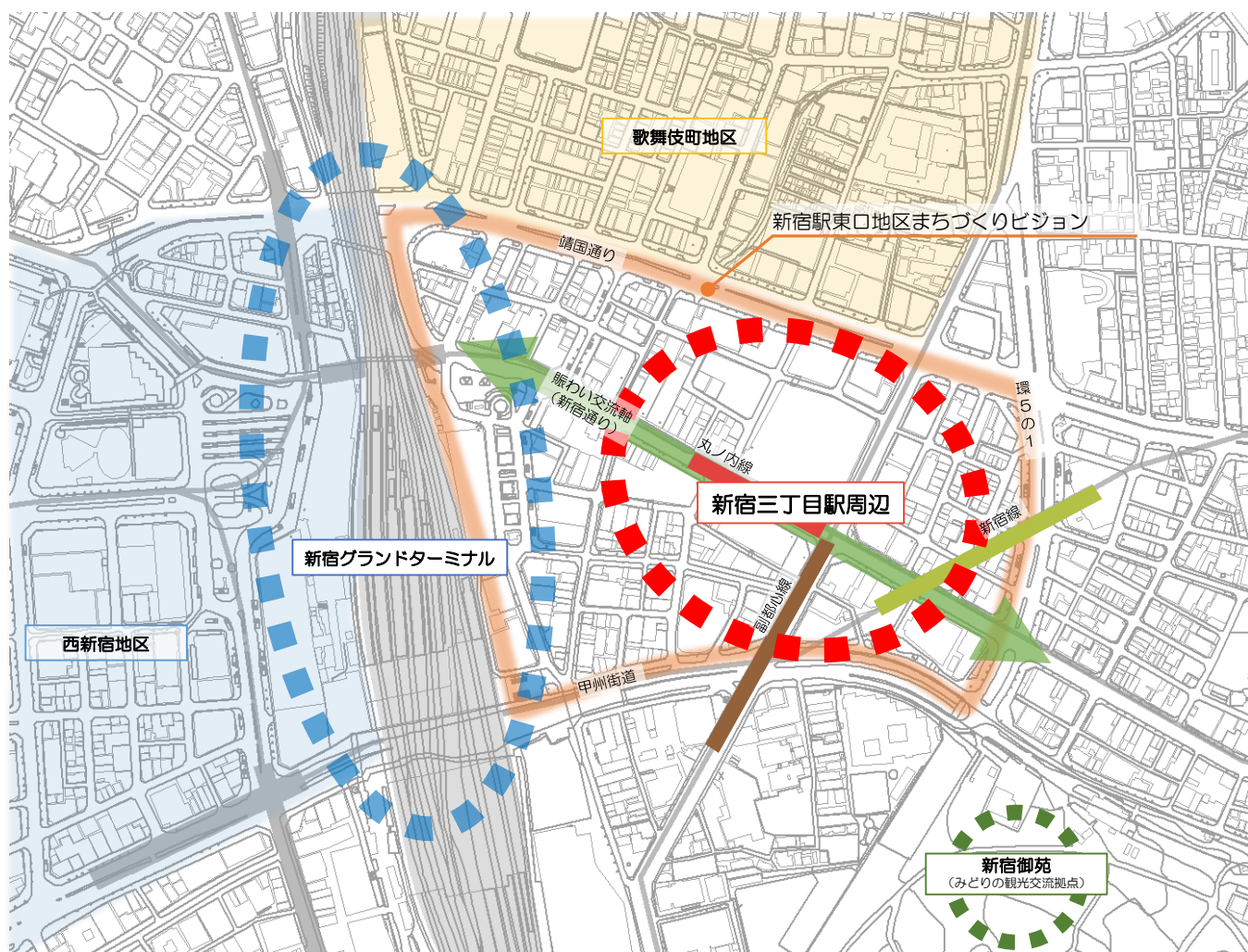
新宿駅東口まちづくりビジョンで賑わいの拠点として位置付けた新宿三丁目駅周辺に必要な都市機能や都市基盤等を示したもので、本方針を踏まえ、区と地元で連携しながら、今後のまちづくりを誘導していく

段階的なまちづくりの実現

- ・街並み再生方針や地区計画、都市開発諸制度等を活用した建替え
- ・新宿通りの断面構成の見直し、地下歩行者ネットワーク等の都市基盤は、本方針を踏まえ検討を深度化
- ・区と地元が連携しながら、まちの維持発展のためのエリアマネジメント体制を検討

■対象範囲

新宿三丁目駅周辺及び関連する範囲



■新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会

○検討内容

新宿三丁目駅周辺の「賑わいの拠点」について、必要な都市機能及び都市基盤等の誘導方針を検討する

○委員会の構成

会 長：工学院大学 名誉教授 倉田直道

副会長：早稲田大学 創造理工学部社会環境工学科 教授 森本章倫

委 員：新宿EAST推進協議会 会長※
 警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長
 警視庁 新宿警察署 交通課長
 警視庁 四谷警察署 交通課長
 東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長
 東京都 都市整備局 都市づくり政策部 まちづくり専門課長
 東京都 都市整備局 都市づくり政策部 開発計画推進担当課長
 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長
 東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長
 東京都 交通局 建設工務部 計画担当課長

新宿区 みどり土木部 土木管理課長
 新宿区 みどり土木部 道路課長
 新宿区 みどり土木部 交通対策課長※
 新宿区 都市計画部 都市計画課長
 新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課長
 新宿区 都市計画部 防災都市づくり課長
 新宿区 新宿駅周辺整備担当部長
 東京地下鉄株式会社 鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長
 東京地下鉄株式会社 まちづくり連携プロジェクトチーム
 まちづくり連携担当課長

ガザバー：国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長

事務局：新宿区 新宿駅周辺整備担当部 新宿駅周辺基盤整備担当課

新宿区 新宿駅周辺整備担当部 新宿駅周辺まちづくり担当課

※第2回検討委員会から委員として参画

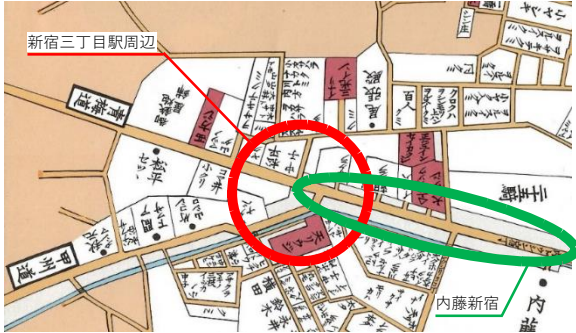
2. まちの成り立ち

■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

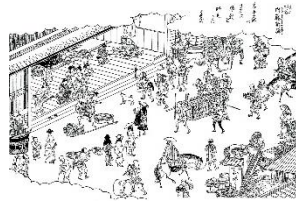


◆内藤新宿の再現模型



出典：新宿歴史博物館

◆内藤新宿の様子

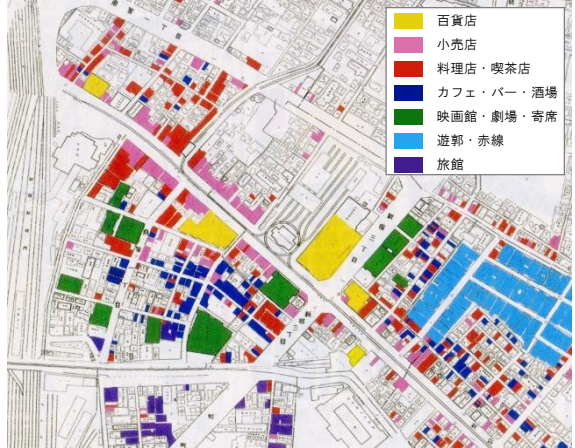


出典：新宿歴史博物館

[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。

◆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）

◆紀伊国屋書店【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】



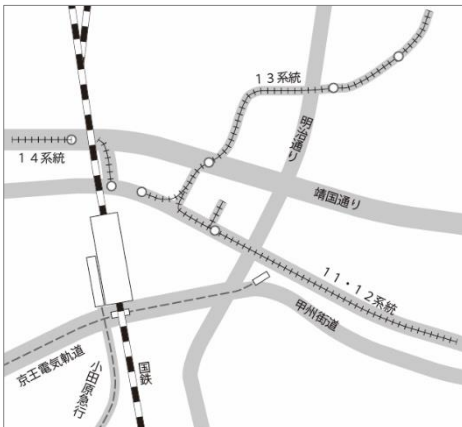
出典：新宿歴史博物館

■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（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

・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。

【昭和中期（戦後）～後期】

・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～】

・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。

【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】紀伊国屋が書店業に変更

【昭和2年】京王新宿ビルディング完成
（東京初のタミルデパート）

【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

【戦後】駅前の道路や建物疎開による空地に

露店が立ち並ぶ

【昭和24年】新宿御苑が国民公園として一般開放

【昭和25年】名曲喫茶らんぶる開店

【昭和26年】露店が姿を消す

【昭和29年】スカラ座や灯など名曲喫茶、歌声喫茶開店

【昭和39年】新宿ステーションビル開館
（後のマイシティ、現ルミネエスト）

【昭和44年】新宿 京懐石 柿傳開店

【昭和48年】サブナード開通

【昭和55年】アルタ開館

【平成14年】第1回新宿エイサーまつり開催

【平成17年】モア四番街で社会実験の開始
（道路に机・椅子を設置）

【平成19年】バルト9開館

【平成20年】新宿ピガデリー開館

【平成21年】丸井本館開館

【平成24年】ビックロ開館

◆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】



【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

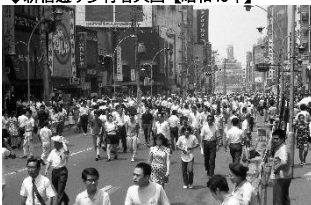
【昭和34年】丸ノ内線開通
メトロプロムナード開通

【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

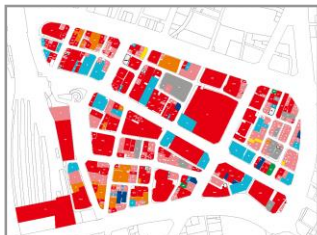
3. 新宿三丁目駅周辺の特性と課題

■まちの特性

日本を代表する商業集積地

- ◎商業販売額、売場面積ともに都内最大の商業地である。
- ◎江戸時代から続く賑わいの拠点として、文化・芸術・観光など多様な用途が集積している。
- ◎多様な建物規模の店舗が混在している。

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。



▲低層部の用途分布



▲多くの人で賑わう新宿通り（昭和27年頃）

出典：新宿歴史博物館

2つの駅を中心とした重層的な歩行者ネットワーク

- ◎新宿駅と新宿三丁目駅を中心に、鉄道等の公共交通機関が充実している。
- ◎歩行者の主動線について、地下・地上の歩行者通路が重層的に整備されている。
- ◎大通りや回遊性のある通りなど多様な歩行者ネットワークが充実している。



▲回遊性のある通り（武蔵野通り）



▲地下歩行者通路（メトロプラザナード）

歩行者中心のまちづくり

- ◎新宿通り等では、日曜・休日に歩行者天国を実施している。
- ◎新宿通りのモール化に向けた荷捌き集約化の社会実験を実施している。
- ◎モア四番街では、日本で初めて都市再生特別措置法に基づく特例制度を活用したオープンカフェ等の賑わいを創出している。
- ◎通りに面して多様な店舗が並び、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。
- ◎屋上緑化や街路樹などにより、歩行者を楽しませ、都市に潤いを与えている。



▲オープンカフェ（モア四番街）



▲歩行者天国の様子（新宿通り）

新宿三丁目駅

- ◎新宿三丁目駅は、東京メトロ丸ノ内線、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、地下鉄相互の乗換えが約4割である。

新宿御苑

- ◎広さ58.3ヘクタール、周囲3.5kmの園内にヨーロッパ式の整形式庭園と風景式庭園、日本庭園を巧みに組み合わせた庭園となっている。

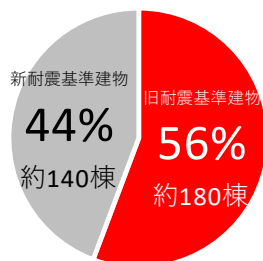


▲新宿御苑

■ まちの課題

建物の機能更新、 災害時の安全性 の向上

- ◎旧耐震基準の建物が、地区の過半（棟数及び敷地面積）を占めている。
- ◎道路斜線や容積率等により、現状の規模以上の建替えが困難となっている。
- ◎多くの来街者等が訪れるため、大規模地震等の災害時対応が懸念される。



▲新耐震と旧耐震の棟数割合（令和2年9月）



▲築年数の状況（令和3年5月）

駅の顔づくり 滞留空間 バリアフリー 動線等の不足

- ◎地上から地下鉄駅の出入口がわかりにくい。
- ◎歩行者の賑わい・憩いのための滞留空間が不足している。
- ◎地上と地下をつなぐ動線や段差解消のためのバリアフリーが不足している。



▲わかりにくい地下鉄への出入口



▲地上・地下をつなぐ開発の例

歩行者と交通系 車両の交錯

- ◎通過交通や荷さばきの車両が地区内に流入し、歩行者動線と交錯している。
- ◎路上駐輪が多く、歩行者動線と交錯している。



▲路上に並ぶ荷さばき車両



▲路上駐輪

■ 新たなまちづくりの視点

ニューノーマル （新しい日常） への対応

- ◎三密を避けたゆとりある空間の整備、データや新技術等を活用したまちづくり、既存ストックの利活用 など

脱炭素社会 の実現

- ◎地球温暖化対策として、区民・事業者・行政が連携・協力して、CO₂排出量実質ゼロの実現 など

次世代技術等 の活用

- ◎地域公共交通の利便性向上や物流効率化 など
- ◎新たなモビリティ等を活用した移動の実現 など
- ◎5Gや先端技術を活用した都市サービスの実装 など



▲ゆとりある良質なオフィス

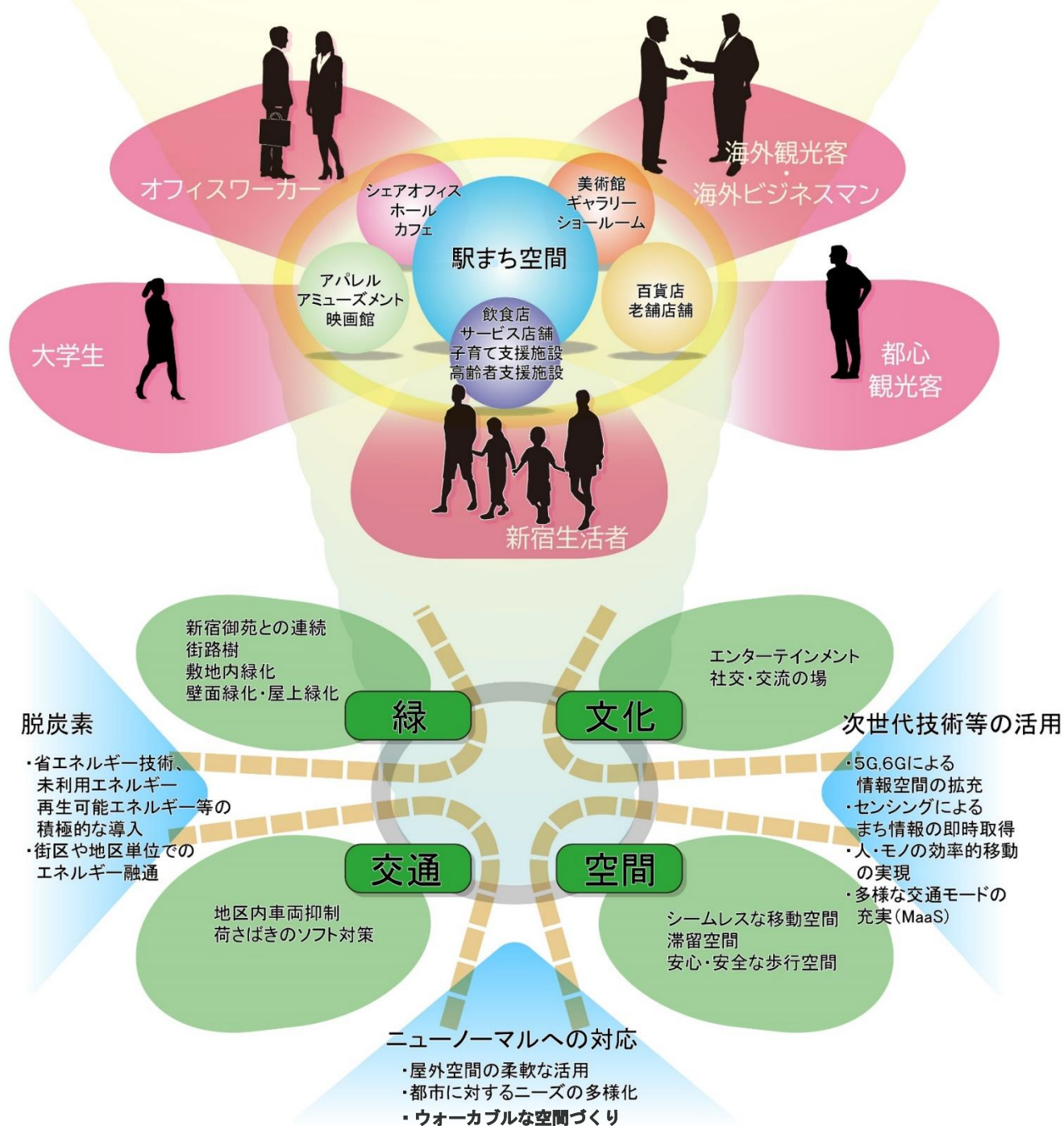


▲自動運転技術を活用した社会実験
出典：S Bドライブ株式会社

新宿追分にぎわいCrossing

～人が行き交い、賑わいがまじりあう、
新しい文化を発信し続けるまちの交流点～

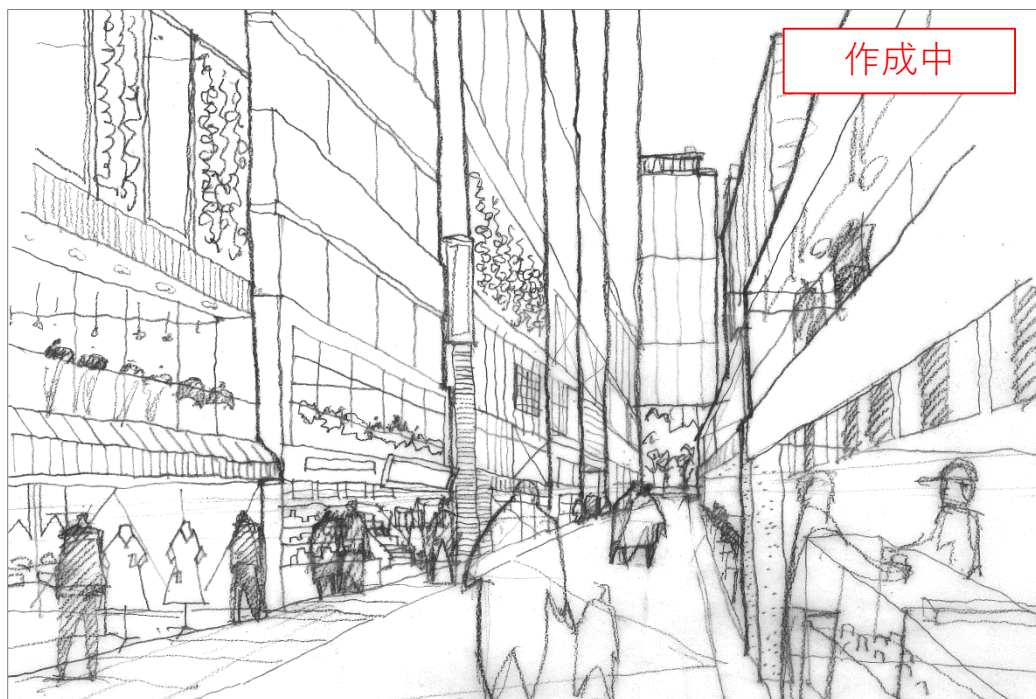
数多くの人がこの場所で交差し混じり合い、
新宿の多彩で多様な魅力が生まれ続けることで、
世界中から人を惹きつける、歩いて楽しい、
にぎわい・交流の拠点を生み出す



■駅まちが一体となった交差点付近のイメージ



■ウォーカブルなパサージュイメージ



5. 誘導方針

方針1

駅とまちが一体となった賑わいと交流の拠点をつくる

1. まちの玄関口としてのわかりやすい駅の出入口をつくる
2. 国内外から多くの来街者を呼び込むまちの拠点をつくる

方針2

界隈性のあるパサージュ空間をつくる

1. 誰もが訪れたいくなる回遊性のあるまちをつくる
2. 誰でも受け入れる多様性のあるまちをつくる

方針3

歩行者優先のまちをつくる

1. 地区内車両流入を抑制する
2. 人中心の道路断面構成に変更する
3. 車両交通を広域幹線等※からアクセスする交通施設で受け止める
4. 総合的な荷さばき対策を推進する

※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

方針4

まちを楽しむ新たなみちをつくる

1. まちの回遊性を向上する歩行者ネットワークの拡充
2. 民地等の活用によるゆとりある歩行空間・滞留空間を確保する
3. 地下・地上をシームレスにつなぐバリアフリー経路を拡充する

方針5

安心して過ごせるまちをつくる

1. 災害発生時に持続可能なまちをつくる
2. 安全・安心のまちを地域主体で生み出す

方針6

環境にやさしいまちをつくる

1. 多様で視覚に訴えるみどりをつくる
2. 高水準の環境・エネルギー対策を実装した脱炭素のまちをつくる

方針7

次世代技術を実装した最先端なまちをつくる

1. 自動運転や次世代モビリティ
2. 新しいことにチャレンジできるまちをつくる

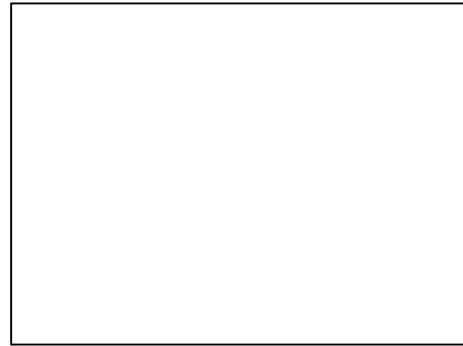
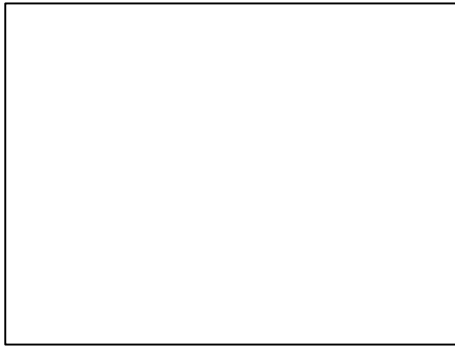
方針 1

駅とまちが一体となった賑わいと 交流の拠点をつくる

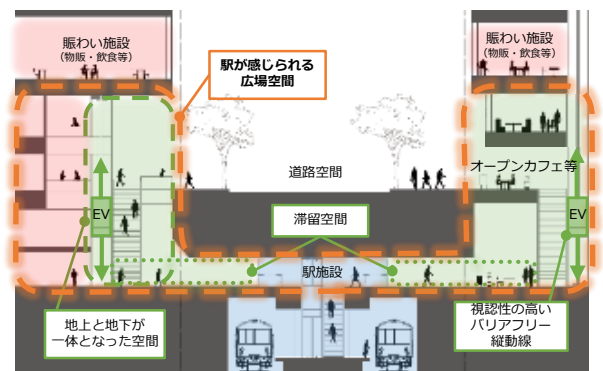
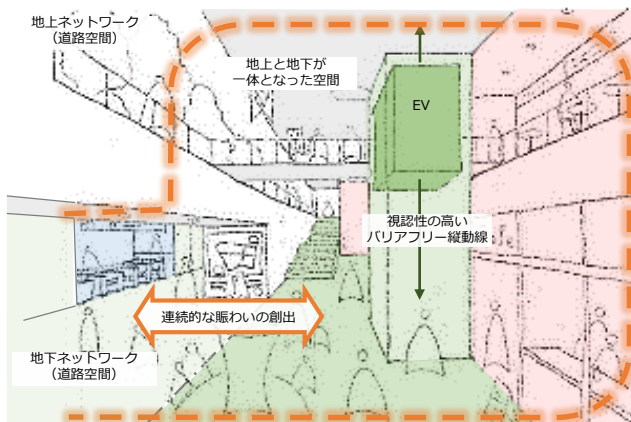
1. まちの玄関口としてのわかりやすい駅の出入口をつくる

- 駅の改札周辺は、滞留空間を拡充するとともに、駅の位置が周囲から分かりやすい空間となるよう、地上と地下が一体となった空間や特徴的な形態意匠とする。
- 滞留空間の周辺には、オープンカフェ等の賑わいを創出する。
- 共同化も含めた一定規模以上の敷地での建替えを誘導する。
- 大規模開発等※にあわせ、イベント空間や、オープンスペースを誘導する。

■ 駅出入口付近の空間イメージ



■ 大規模開発等にあわせた新たな拠点形成によるまちの魅力向上のイメージ



※大規模開発等：都市開発諸制度や都市再生特別地区、高度利用型地区計画（企画提案）を活用して計画される建物

2. 国内外から多くの来街者を呼び込むまちの拠点をつくる

- 国際的な集客の原動力となる大規模店舗等の機能更新を誘導し、高水準な商業機能を強化するとともに、文化・交流機能を誘導していく。
- 歴史的建造物の保全や風格ある建物デザインの継承など、まちの景観資源をいかして賑わいあふれる景観形成を図る。
- 百尺ラインや周辺環境に配慮しながら、拠点性を象徴し、遠方からも視認できるスカイラインを形成する。

■ 老舗店舗や歴史的建造物



末廣亭



伊勢丹本店本館（新宿伊勢丹本店）

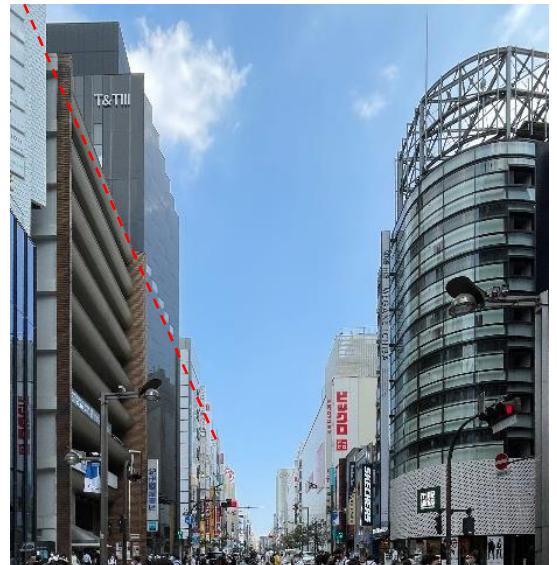


紀伊國屋ビルディング

■ 百尺ラインに配慮したデザイン



新宿三丁目イーストビル



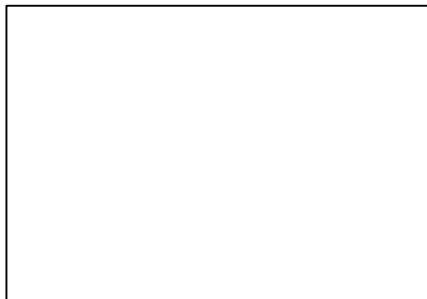
T&TⅢビル

----- 百尺(31m)ライン

1. 誰もが訪れたくなる回遊性と賑わいのあるまちをつくる

- 地上や地下のネットワークに面して、壁面の連続性や滞留空間の創出、建物デザインの工夫など、ヒューマンスケールによる街並みの統一や賑わいの連続を図る。
- 様々な規模の建替えを誘導するとともに、物販店や飲食店等の賑わい施設を建物低層部に誘導し、通りに面して連続した賑わいを形成する。
- 地域のエリアマネジメント活動にあわせた賑わい創出を図る。

■多様で連続的な賑わい創出のイメージ

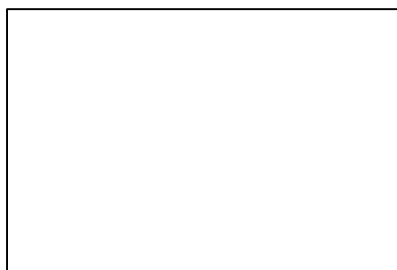


※パサージュ空間：歩行者優先の道路や敷地内貫通通路、
(キーワード) 低層部の連続した賑わい空間、
壁面の分節など

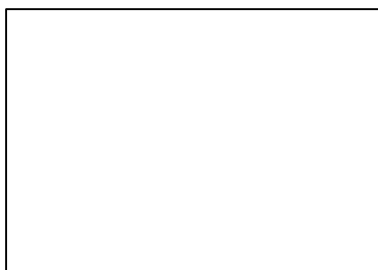
2. 誰でも受け入れる多様性のあるまちをつくる

- 地区の個性である既存の商業や芸術・文化を維持するとともに、多様なライフスタイルに対応し、生活支援施設や子育て施設、ビジネス、産業支援などの都市機能の充実を図る。
- 国内外からの観光客や来街者の多様なニーズに対応し、商業、観光、文化・芸術、交流、宿泊、滞在機能を導入する。
- 多言語対応のサインやデジタルサイネージ、ICT音声案内等、ユニバーサルデザインに配慮した案内誘導の整備を促進する。

■新たな魅力を創出する多様な都市機能のイメージ



▲サテライトオフィス



▲ハイクラスホテルのイメージ



▲ナイトタイムエコノミーのイメージ

新宿駅東口地区全体の誘導方針

1. 地区内車両流入を抑制する

【地区内への車両流入を抑制】

- 通過交通を抑制する（環5の1開通、新宿通り通過交通排除）
- アクセス交通を抑制する（乗用車、バス・タクシー、荷さばき車両への対応）

【段階的な交通動線の整序化】

- 東口駅前広場の再編や新宿通りのモール化等を見据え段階的に交通動線を整序化する。

2. 人中心の道路断面構成に変更する

- 新宿通りなど、車道の見直し等により人中心の道路断面に変更する。
- 長期的には、自動運転や次世代技術等を踏まえた道路断面構成へ転換する。

■新宿通りの道路断面変更イメージ

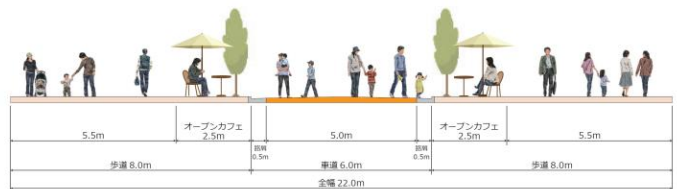
時間規制外

- ・ 車両通行可
- ・ 路肩は荷さばき等に活用



時間規制内（モール化）

- ・ 車両通行不可
- ・ 車道、路肩は歩行者の通行、滞留、賑わい空間に活用



▲ SHINJUKU STREET SEATSの設置



▲ 信号待ち空間の設置

3. 車両交通を広域幹線等※からアクセスする交通施設で受け止める

※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

【隔地・集約駐車場、地下駐車場のネットワーク化】

- 地区内車両流入や路上駐車抑制のため、大規模開発等を契機として、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する隔地・集約駐車場を確保する。（幹線道路の交通を阻害しないよう、安全性・円滑性を確保する工夫）
- 街区毎の地下駐車場について可能な場所は連携し、駐車場をネットワーク化する。

【集約駐輪場】

- 地区内への自転車流入を極力抑制し、歩行者空間を確保するため、広域幹線等からアクセスできる街区に集約駐輪場を整備する。
- 地区内への自転車流入を抑制するため、附置義務駐輪場のあり方を検討する。

【路外共同荷さばき場】

- 路上荷さばき車両の抑制のため、大規模開発を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に、路外共同荷さばき場を確保する。（主に長期対策）

4. 総合的な荷さばき対策を推進する

- 路上荷さばきを許容せざるを得ない街区では、歩行者の少ない時間帯に荷さばきを集中的に行うことを可能とする交通規制や荷さばきルールなどのソフト面の対策等を総合的に推進する。（主に短期～中期対策）

■ 路外共同荷さばき場のイメージ



新宿東口荷さばき集約化プロジェクトの社会実験

■ 路上荷さばきの時間規制のイメージ



出典：四条通歩道拡幅事業（京都市）

新宿三丁目駅周辺の誘導方針

- 基本的には、新宿三丁目地区全体の誘導方針に基づき対応する。
- 特に、大規模開発等を契機として、隔地・集約駐車場、集約駐輪場、路外共同荷さばき場や、タクシー等の公共交通の交通結節機能の確保を行っていく。

新宿駅東口地区全体の誘導方針

1. まちの回遊性を向上する歩行者ネットワークの拡充

- 地下の歩行者ネットワークを拡充し、地上、地下で歩行者交通量を分散する。

2. 民地等の活用によるゆとりある歩行空間・滞留空間を確保する

- 民地等の活用によりゆとりある歩行空間を確保し、歩行者ネットワークを構築する。
- 新宿通り及び新宿三丁目駅周辺は賑わいを生む滞留空間を確保する。

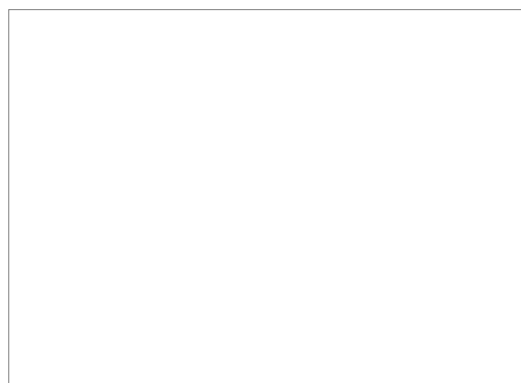
3. 地下・地上をシームレスにつなぐバリアフリー経路を拡充する

- 民地等を活用し、地下通路からの出入口や乗換経路のバリアフリー経路を拡充

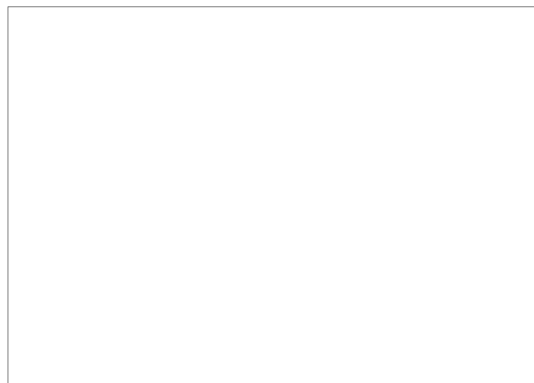
新宿三丁目駅周辺の誘導方針

- 基本的には、新宿三丁目地区全体の誘導方針に基づき対応する。
- 特に、大規模開発等を契機として、地下歩行者ネットワークの拡充、民地を活用した歩行空間、滞留空間の拡充、バリアフリー経路の確保を行っていく。

■ ゆとりある歩行空間・滞留空間のイメージ



■ 地上・地下のつなぎ方のイメージ

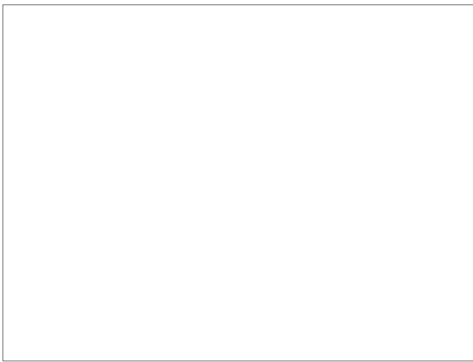


安心して過ごせるまちをつくる

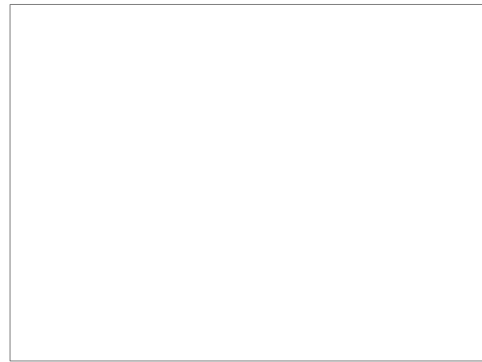
1. 災害発生時に持続可能なまちをつくる

- 建物の耐震化を促進し、建物の安全性を向上させるとともに、緊急輸送道路の機能を確保する。
- 情報発信体制の構築等を図り、災害時における滞留者の円滑な避難を誘導する。
- 大規模開発等にあわせて、帰宅困難者の受入れ空間や備蓄物資等の整備を誘導する。
- 自立・分散型エネルギーの確保を図るため、コージェネレーションシステム等の発電設備の導入を促進する。
- 災害時もエネルギー供給を止めないために、エネルギーのネットワーク化を図るとともに、エリアエネルギーマネジメント体制の構築を誘導する。

■ 備蓄物資等の確保のイメージ



■ 情報発信体制の構築等のイメージ



2. 地域が主体となって安全・安心なまちをつくる

- 新宿駅周辺防災対策協議会が策定した「新宿ルール」に則り、各主体が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とり（自助）、解決できない場合は、共助、公助で解決していく。
- 平常時から地域が主体となって、行政と連携しながら防災訓練や置き看板の対策等に取り組むことで、安全・安心に過ごせるまちを形成する。
- 地域が主体となり、AIや防犯カメラなどの次世代技術を活用した防犯対策の導入を検討していく。

1. 多様で視覚に訴えるみどりをつくる

- 「風のみち(みどりの回廊)」を中心に、新宿御苑のみどりが感じられるよう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を創出する。
- 大規模開発等でつくられたオープンスペースにみどりを創出し、来街者にとって楽しく、地域に開かれたみどりの整備を促進する。

■ 壁面緑化のイメージ



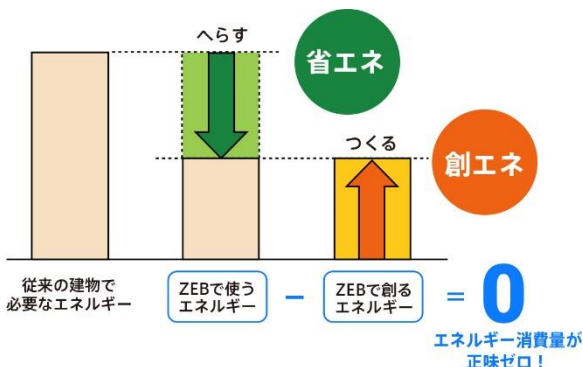
■ 多層な空間を活用した緑化イメージ



2. 高水準の環境・エネルギー対策を実装した脱炭素のまちをつくる

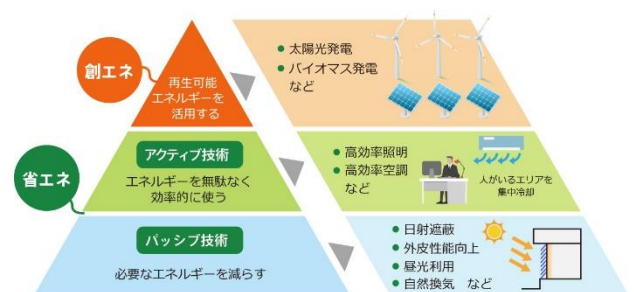
- 大規模開発等では、脱炭素社会に向けて、最先端の省エネルギー技術、未利用エネルギー、再生可能エネルギー等の積極的な導入（ZEB等）を促進する。
- 街区や地区単位で融通する面的エネルギーなど、効率的なエネルギー供給を誘導する。
- 集約的な駐車施設や自転車利用の促進など、環境負荷に配慮した交通手段の利用を促進する。

■ ZEBの概念図



出典：環境省HP

■ ZEBを実現する技術



出典：環境省HP

ZEB：Net Zero Energy Building（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）の略称。快適な室内環境を実現しながら、省エネによって使うエネルギーを減らし、創エネによって使う分のエネルギーをつくることで、エネルギー消費量を正味（ネット）でゼロにすることを目指した建物のことです。

1. 自動運転や次世代モビリティ

・

検討中

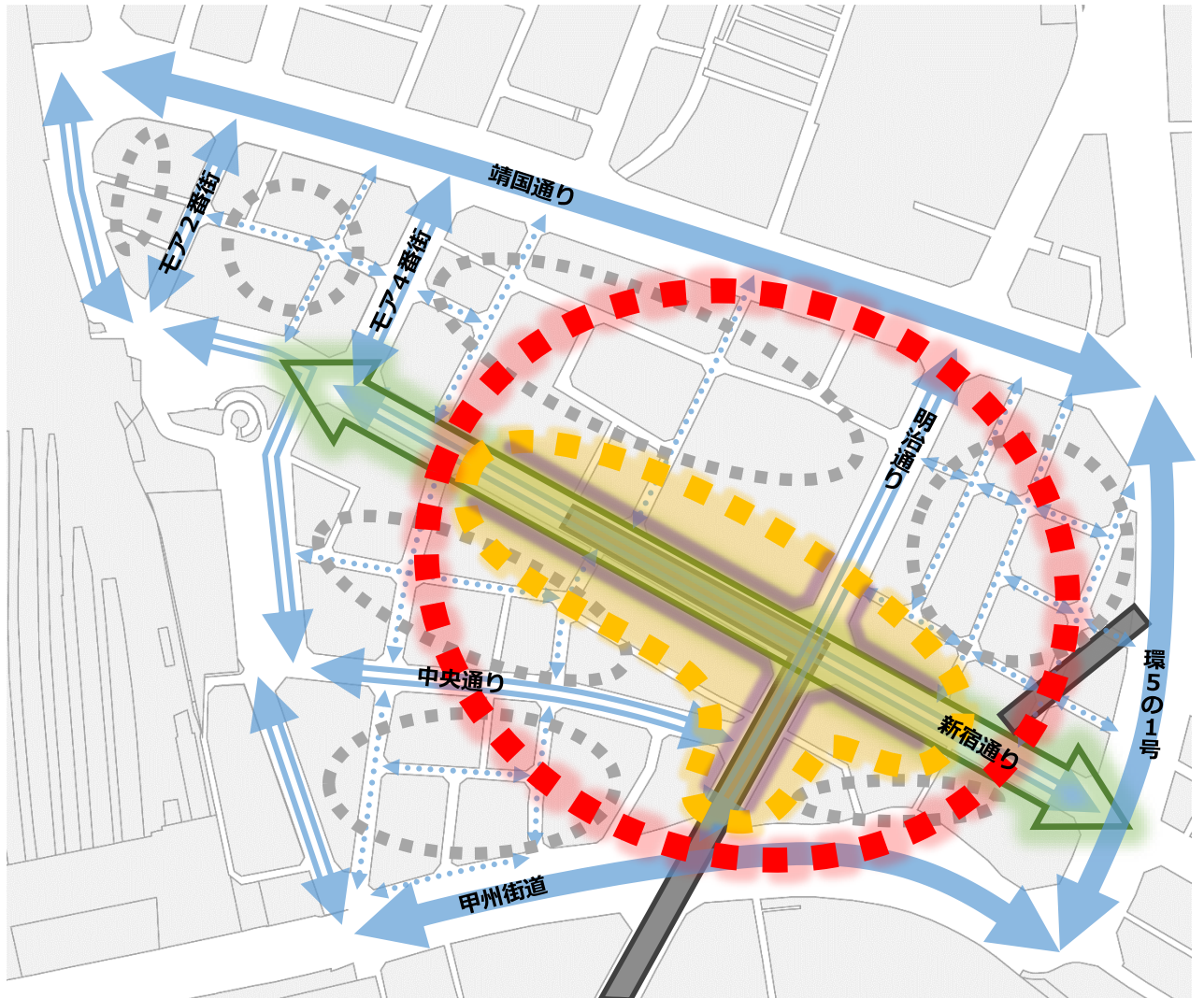
2. 新しいことにチャレンジできるまちをつくる

・

検討中

6. 誘導イメージ

■新宿三丁目駅周辺に必要な都市機能や都市基盤等の誘導イメージ（地上）



凡 例



: 新宿三丁目駅周辺の拠点



: 駅まち空間※1

バリアフリー縦動線
滞留空間
サンクンガーデン
など



: 賑わい交流軸



: 顔づくり※2



: 広域幹線ネットワーク



: パサージュ空間※3



: 地区内幹線ネットワーク



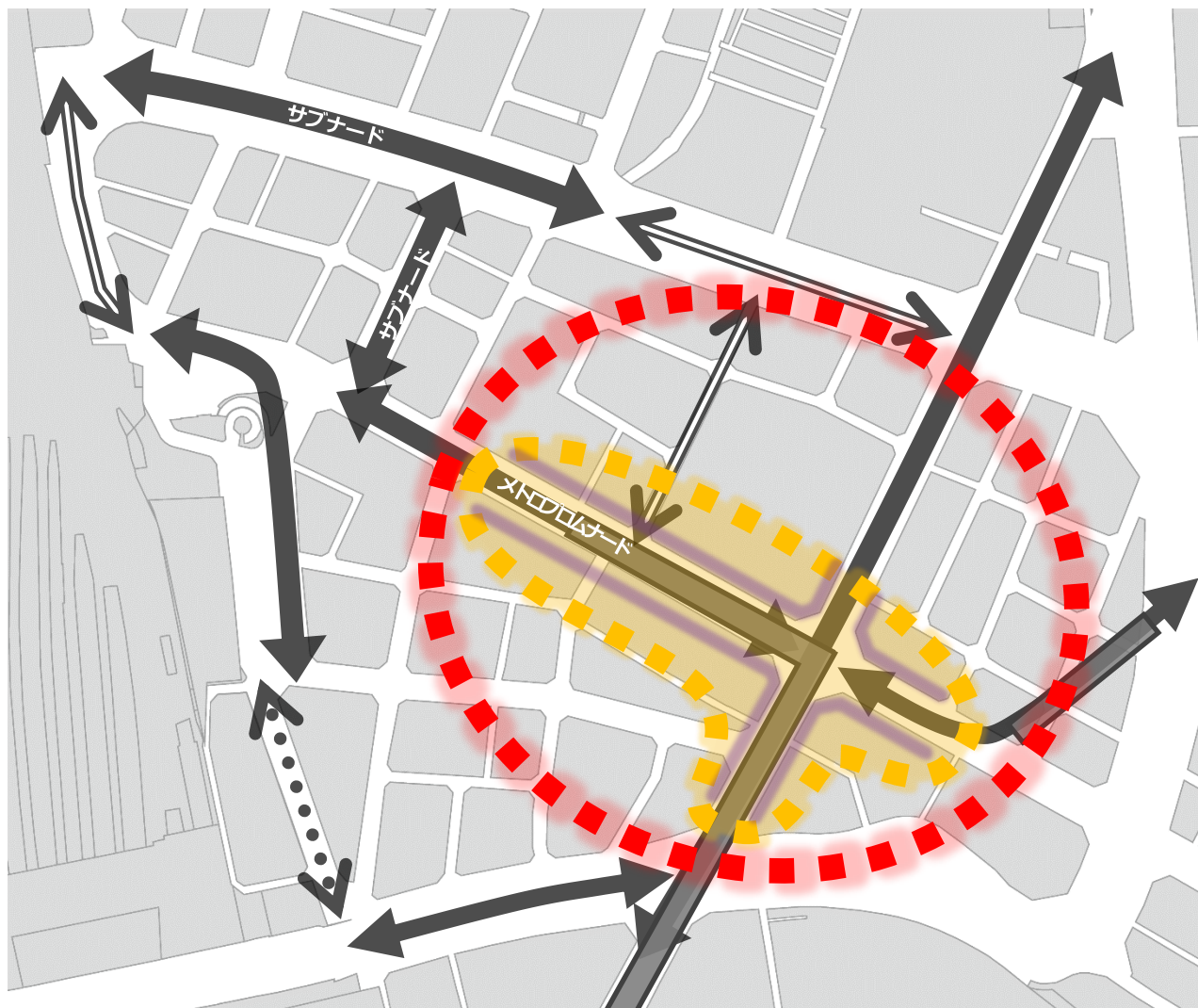
: 新宿三丁目駅



: 地区内回遊ネットワーク

※1 PO参照
※2 PO参照
※3 PO参照

■ 新宿三丁目駅周辺に必要な都市機能や都市基盤等の誘導イメージ（地下）



凡 例



: 新宿三丁目駅周辺の拠点



: 駅まち空間※1

{ バリアフリー縦動線
滞留空間
サンクンガーデン
など



: 地下ネットワーク（既存）



: 地下ネットワーク（計画）



: 地下ネットワーク（構想）



: 顔づくり※2



: 新宿三丁目駅

※1 PO参照

※2 PO参照

交通動線に係る整備ステップなど

検討中

段階的な建替えに向けた取組み

- 本方針を踏まえ、街並み再生方針の変更を検討する。
- 街区再編まちづくり制度や都市再生特別地区等を活用し、公共貢献を踏まえた容積率の緩和等と併せて、共同化も含めた一定規模以上の敷地での建替えを誘導する。
- 街区再編まちづくり制度を活用した高度利用型地区計画や街並み誘導型地区計画など、通りごとの合意形成に合わせて、段階的なまちづくりを進めていく。

（仮称）新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針

発行年月 令和●年●月

印刷物作成番号

●●●●-●●-●●●●

編集・発行

新宿区 新宿駅周辺整備担当部

新宿区歌舞伎町 1－4－1

電話（03）5273－4214

【問合せ先】

○都市基盤に関すること

新宿区 新宿駅周辺整備担当部 新宿駅周辺基盤整備担当課

電話（０３）５２７３－４１６４ FAX（０３）３２０９－９２２７

○まちづくりに関すること

新宿区 新宿駅周辺整備担当部 新宿駅周辺まちづくり担当課

電話（０３）５２７３－４２１４ FAX（０３）３２０９－９２２７