

新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針



令和5(2023)年3月
新宿区

目次

1. 誘導方針の目的と対象範囲	．．． 1
2. まちの成り立ち	．．． 3
3. まちの特性と課題	．．． 5
4. まちの将来像	．．． 7
5. 誘導方針	．．． 8
6. 誘導イメージ	．．． 19
7. まちの将来像の実現に向けて	．．． 21
8. 参考資料	．．． 22

1. 誘導方針の目的と対象範囲

■ 目的

新宿駅東口地区は、百貨店や老舗・名店等が集まる国内有数の商業集積地であり、日本を代表する国際的な商業・観光の拠点として一層の発展が期待される。

一方、建物の多くが老朽化しており、防災性について懸念が高まっていることから、本地区が更なる発展をしていくためには、円滑な建替え更新を行いながら、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推進する必要がある。

地元まちづくり組織の新宿EAST推進協議会は「2つの交流核+モール&パサージュ※1」による魅力づくりを掲げ、区と連携し、まちづくりに取組んでいる。

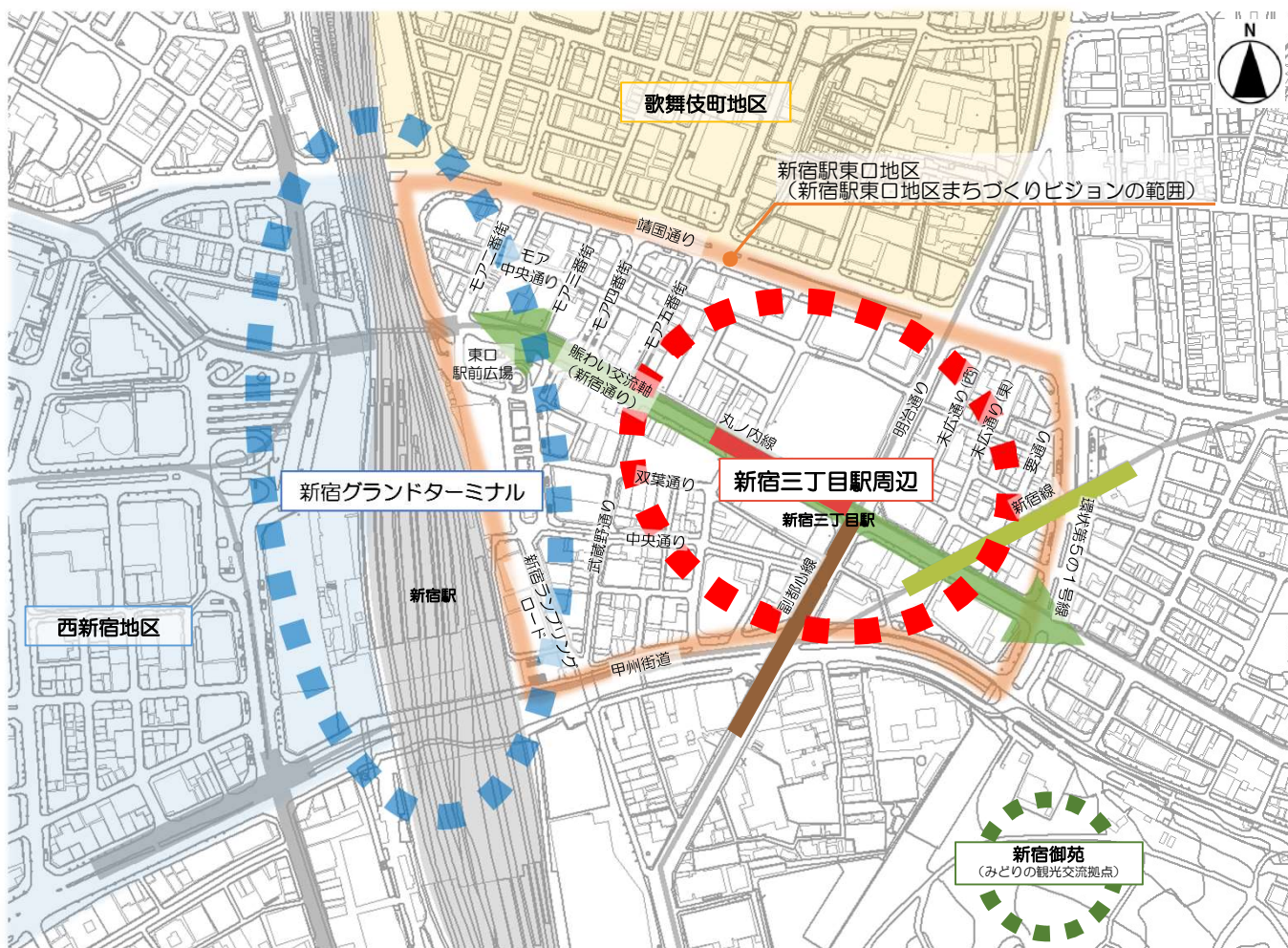
平成31年3月には、本地区のまちの将来像やその実現に向けた方針を区民・事業者・行政で共有し、地権者の合意形成に応じた段階的なまちづくりを進めるため、「新宿駅東口地区まちづくりビジョン」を策定した。

まちづくりビジョンでは、新宿三丁目駅周辺を「商業や観光による賑わいの拠点」とし、まちの将来像である「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~」の実現を目指すこととしている。

本方針は、新宿三丁目駅周辺に必要な都市機能や都市基盤等について、まちづくりビジョンの深度化を図り、区と地域が連携し、今後のまちづくりを誘導していくことを目的とする。

■ 対象範囲

新宿三丁目駅周辺及び関連する範囲とする。



※1 2つの交流核+モール&パサージュ：新宿EAST推進協議会が平成23年度の成果としてまとめた将来像のこと。交流核は「駅（新宿駅、新宿三丁目駅）、大型集客施設、広場空間など、多様な人々の交流を促進する場」、モールは「通りの特性を踏まえ、来街者の様々な活動を支える歩行者優先空間」、パサージュは「通行だけでなく、買物・ウィンドウショッピング・ぶらぶら歩き・立ち話など、まちの居間のように使える歩行空間」等としている。

■ 「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～新宿グランドターミナルの一体的な再編～（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～）

新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針（令和4年度予定 新宿区）

新宿三丁目駅周辺に必要な都市機能や都市基盤等について、まちづくりビジョンの深度化を図ったもの

【まちの将来像】

新たな出会いと体験の場となる歩いて楽しい交流拠点「新宿追分」

地域と行政の連携によるまちの将来像の実現に向けた具体的な検討や取組の推進

- ・街区再編まちづくり制度（街並み再生地区・街並み再生方針）を活用した地区計画等で地区特性に応じた建替えを誘導していく
- ・都市開発諸制度等を活用した大規模開発等で新宿三丁目駅周辺の拠点づくりを誘導していく
- ・道路断面構成の見直しや地下歩行者ネットワーク等の都市基盤の検討を深度化していく
- ・区と地域が連携しながら、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していく
- ・新宿グランドターミナルの一体的な再編など、周辺のまちづくりの状況と相互に連携した柔軟な対応を行っていく

2. まちの成り立ち

■まちの機能

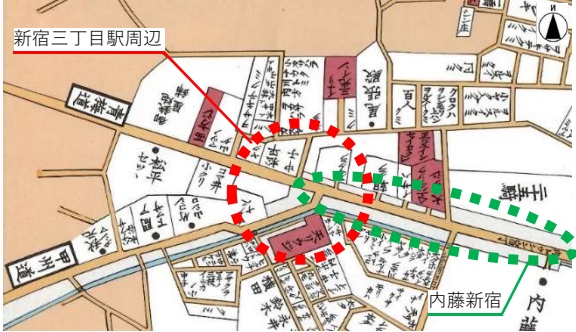
[江戸時代]

- ・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

◆江戸時代後期の内藤新宿

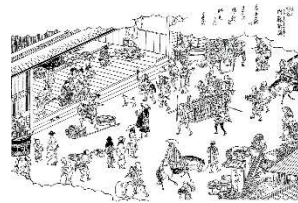


◆内藤新宿の再現模型



出典：新宿歴史博物館

◆内藤新宿の様子

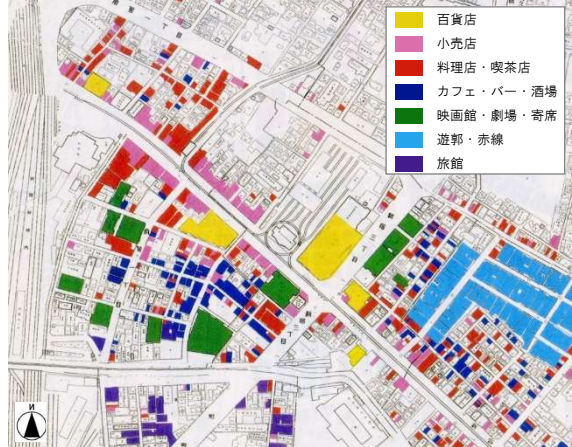


出典：新宿歴史博物館

[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】 ◆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



出典：新宿歴史博物館

■まちの交通基盤

[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（後の新宿駅）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（後に京王新宿駅へ改名）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。

- 【明治18年】高野商店開店（現新宿高野）
- 【明治30年】堀江亭創業（現末廣亭）
- 【明治40年】中村屋が新宿に支店を開設
- 【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（現ビックロの位置）
- 【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

【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。
- 【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22年】やなぎ家（現追分だんご本舗）開店
- 【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～】

- ・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。
- 【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】新宿通りのグリーンベルト撤去
- 【昭和34年】丸ノ内線開通
メトロポリタンプロムナード（現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っている。

- 【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2年】



撮影協力：東日本旅客鉄道株式会社
（令和3年時点）

3. まちの特性と課題

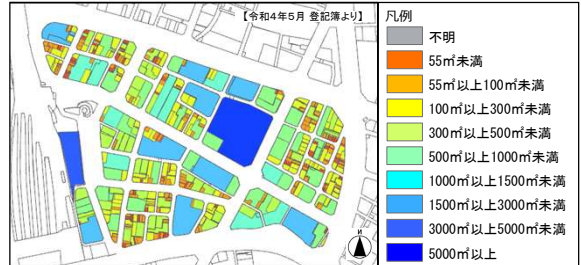
■ まちの特性

日本を代表する商業集積地

- ◎商品販売額、売場面積ともに都内最大の商業地である。
- ◎賑わいの拠点として、商業を中心に多様な用途が集積し、常に新しい文化・芸術を発信してきたまちである。
- ◎多様な建物・敷地規模が混在している。
- ◎新宿通り等では、建物高さが百尺（31m）で制限されていた頃の街並みが残っている。



▲商業を中心に多様な用途・建物の集積



▲多様な敷地規模の混在

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、地上・地下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（メトロプロムナード）

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。
- ◎地区内で荷さばき対策の社会実験を実施するなど、歩行者優先のまちづくりに向けた検討を進めている。
- ◎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を設置するなど、賑わいを創出している。
- ◎回遊性のある通りに面して個性ある店舗が立ち並ぶことで、賑わいのある街並みを形成している。
- ◎屋上緑化や街路樹などにより、来街者を楽しませ、都市に潤いを与えている。



▲歩行者天国の様子（新宿通り）



▲オープンカフェ（モア四番街）

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約16万人（令和3年度）である。
- ◎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

- ◎地区周辺には、広さ58.3ヘクタール、周囲3.5kmの園内に、ヨーロッパ式の風景式庭園と整形式庭園、日本庭園を巧みに組み合わせた新宿御苑がある。

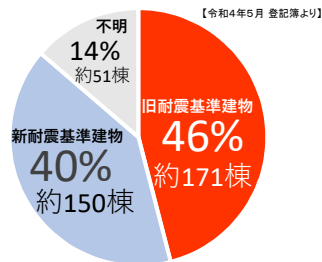


▲新宿御苑

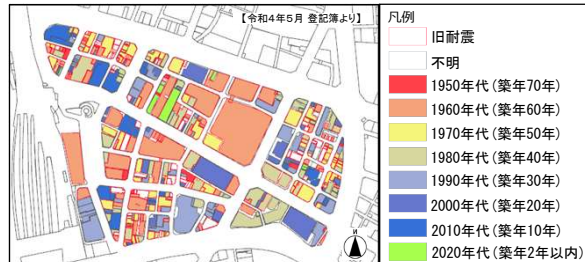
■ まちの課題

更新期を迎えた建物の建替えや災害時の備え

- ◎旧耐震基準の建物（昭和56年5月31日以前に着工した建物）が、地区の約半数（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



▲築年数の状況

駅出入口のわかりにくさや滞留空間・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。
- ◎地上と地下を結ぶ経路でエレベーターが設置されていない箇所がある。
- ◎地下通路においてバリアフリー動線が十分に整備されていない箇所がある。



▲わかりにくい地下鉄駅への出入口



▲滞留空間がなく混雑する歩道

荷さばき車両や自転車等による歩行空間の阻害

- ◎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、看板等が歩行者動線を阻害している。



▲路上に並ぶ荷さばき車両



▲路上駐輪・看板

■ まちづくりにおける新たな視点

ニューノーマル（新しい日常）への対応

- ◎リアルなコミュニケーションの場としてのゆとりあるオフィス空間、ゆとりある屋外空間 など



▲ゆとりあるオフィス空間

デジタル化の急速な進展

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



▲自動運転技術を活用した社会実験
出典：トヨタ自動車株式会社

SDGsの実現

- ◎多様性のある誰にとってもやさしいまちづくり など
- ◎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（ゼロカーボンシティ新宿）の実現 など

4. まちの将来像

新宿駅東口地区全体の将来像 (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)

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～

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します。

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します。

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します。

新宿三丁目駅周辺の将来像

新たな出会いと体験の場となる 歩いて楽しい交流拠点「新宿追分」

新たな賑わいや 文化を創出するまち (Activity)

老舗店、ブランド店、飲食店、物販・サービス店等による商業を中心とした文化・情報発信や、映画館、寄席、ギャラリー等の娯楽・芸能・芸術で賑わうまち。伝統と革新が共存し、時代のニーズに柔軟に対応しながら新たな賑わいや文化を創出するまちへ。

新宿三丁目駅周辺の 新たな出会いと体験の場となる 歩いて楽しい交流拠点 「新宿追分」

回遊性の高い 歩いて楽しいまち (Walkable)

新宿駅と新宿三丁目駅をつなぎ先進性・大衆性が融合した新宿通りや、多様な賑わいのあるモア街、双葉通り、中央通り、武蔵野通り、新宿ランプリングロード、末広通り、要通り等からなる回遊性の高い歩いて楽しいまちへ。

安全・安心で 誰でも受け入れる 多様性のあるまち (Diversity)

賑わいだけでなく、憩いや安全・安心、環境への配慮等の、新たな取組や技術を取り入れる挑戦のまち。年齢、性別、国籍等に関わらず、誰でも受け入れる多様性のあるまちへ。

5. 誘導方針

新たな賑わいや文化を創出するまち

方針1

界索性と新たな体験のあるまちをつくる

1. 回遊性と多様な賑わいのある「パサージュ空間」をつくる
2. 新たなモノやコトを体験し共感できるまちをつくる

方針2

まちと駅がつながる賑わいと交流の拠点をつくる

1. 駅からまちの賑わいが感じられる空間をつくる
2. 国内外から人・もの・情報呼び込む交流の場をつくる

方針3

歩行者優先のまちをつくる

1. 車両流入を段階的に抑制する
2. 広域幹線等からアクセスできる交通施設を確保する
3. 人中心の道路空間に変更する

方針4

まちを楽しむ新たなみちをつくる

1. 歩行者ネットワークを拡充する
2. ゆとりある歩行空間・滞留空間を確保する
3. 地上・地下及び地下間をつなぐバリアフリー経路を拡充する

方針5

安全・安心で人に優しいまちをつくる

1. 災害発生時に持続可能なまちをつくる
2. 地域主体でいつでも安全・安心なまちをつくる
3. 誰でも受け入れるユニバーサルなまちをつくる

方針6

環境に優しいまちをつくる

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まちをつくる

方針7

新宿全体の魅力を高める最先端なまちをつくる

1. 自動運転や次世代モビリティで人に優しいまちをつくる
2. 新しいことに挑戦し、変化し続けるまちをつくる

回遊性の高い歩いて楽しいまち

安全・安心で誰でも受け入れる多様性のあるまち

方針 1

界隈性と新たな体験のあるまちをつくる

1. 回遊性と多様な賑わいのある「パサージュ空間※2」をつくる

- 地上や地下の歩行者ネットワークに面して、滞留空間の整備や建物デザインの工夫等により、賑わい・憩いの創出やヒューマンスケールの街並みを形成する。
- 地上や地下の歩行者ネットワークをつなぐ多様な敷地内貫通通路の整備等により、まちの回遊性の向上を図る。
- 地上や地下の歩行者ネットワークに面した建物低層部に、まちに開かれた個性ある物販店・飲食店等を誘導することにより、多様な賑わいを創出する。
- 地域と行政の連携によるエリアマネジメントにより、多様な賑わいの創出を図る。

■新宿駅東口地区のパサージュ空間※2（現状）



モア二番街



モア三番街



モア四番街



モア五番街



モア中央通り



双葉通り



中央通り



武蔵野通り



新宿ランプリングロード



要通り



末広通り（東）

2. 新たなモノやコトを体験し共感できるまちをつくる

- 既存の商業や文化等を維持するとともに、国内外からの観光客や来街者の多様で変化に富んだニーズに対応した、新たな商業、娯楽・芸能・芸術、業務、宿泊・滞在、子育て・教育、生活・産業支援等のまちの機能を誘導する。
- 新宿三丁目駅周辺の拠点と周辺が連携し、新宿駅東口地区全体で、商業や文化等の体験や共感を通じ、新たな「モノ」や「コト」が生まれ続けるまちを形成する。

■ 多様で変化に富んだニーズに対応したまちの機能のイメージ



エンターテインメント物販



美術館



屋内イベントスペース



シェアオフィス



屋外ベンチ付きのカフェ



JAZZ BAR (出典: greenzHP)



家具屋カフェ



体験型DIYショップ



ライフスタイル発信型カフェ

※ 2 パサージュ空間：新宿駅東口地区における湾曲した通り、丁字路、敷地内の貫通通路や滞留空間による回遊性や、通り沿道のまちに開かれた個性ある物販店等の賑わい等により、界索性と新たな体験のある歩いて楽しい空間。個別建替えや様々な規模の共同化にあわせて、より魅力あるパサージュ空間を目指す。

5. 誘導方針

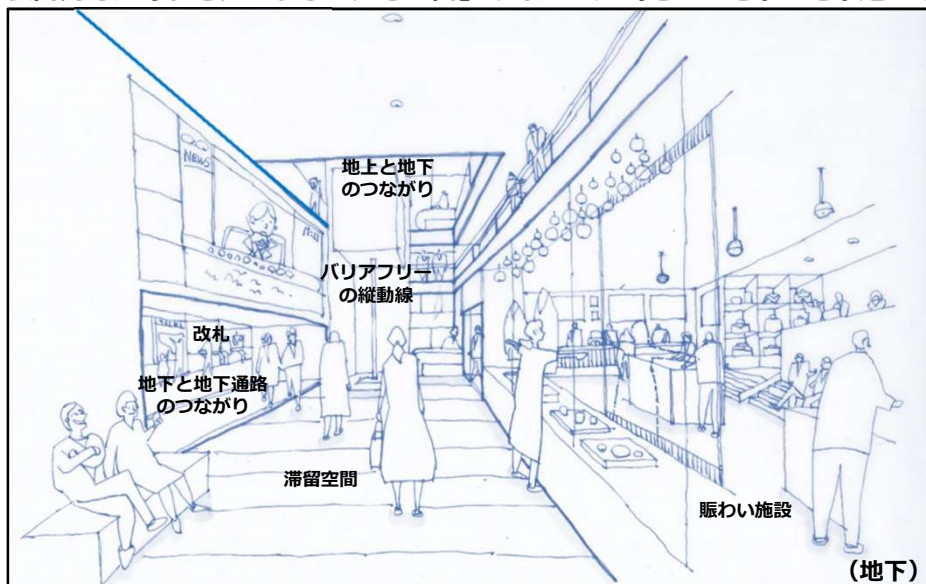
方針 2

まちと駅がつながる賑わいと交流の 拠点をつくる

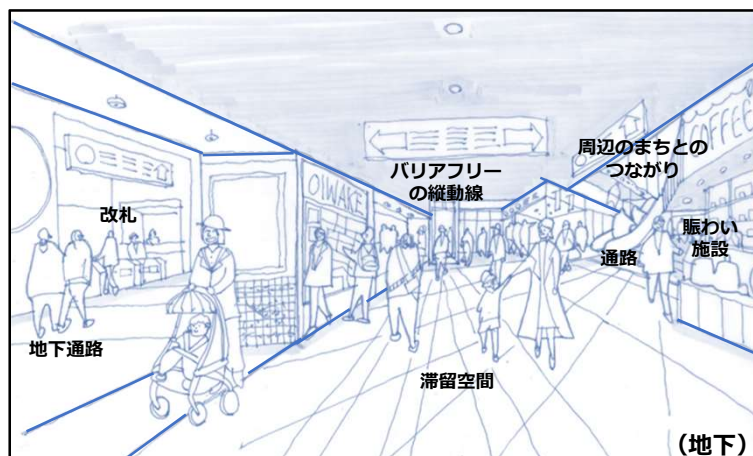
1. 駅からまちの賑わいが感じられる空間をつくる

- 新宿三丁目駅周辺の拠点では、人々を駅からまちへと誘導するため、駅の改札周辺における大規模開発※3等にあわせて、駅の位置が周囲から認識できる「まち・えき空間」を整備する。（駅と周辺のまちをつなぐわかりやすく利便性の高い通路・滞留空間・バリアフリー縦動線、地上・地下・地下通路が一体となった空間、地上・地下・地下通路のつながりが認識できる空間デザイン等）
- 「まち・えき空間」は、地上・地下の「顔づくり」として、道路・駅・地下通路から認識しやすい空間・形態意匠（開放部分の確保、際立つデザイン等）とするとともに、賑わい施設（開放的な物販店・飲食店、イベントスペース、観光案内所等）と一体的に整備する。

■大規模開発等にあわせた「まち・えき空間」のイメージ（地上・地下・地下通路のつながり）



■大規模開発等にあわせた「まち・えき空間」のイメージ（地下と周辺のまちとのつながり）



※3 大規模開発：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）を活用した建物計画

2. 国内外から人・もの・情報を呼び込む交流の場をつくる

- 新宿三丁目駅周辺の拠点では、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、多様で変化に富んだニーズに対応した高水準な商業機能を強化するとともに高度利用を図る。
- 大規模開発等にあわせて、新たな交流・価値を生み出す場を創出する文化・交流、業務、宿泊・滞在、産業・教育支援等のまちの機能を誘導する。
- 新宿三丁目駅周辺の拠点にふさわしい「顔づくり」として、歴史的建造物等の景観資源の活用や、百尺ライン※4及び周辺環境（新宿御苑等）への配慮を行いながら、世界から注目される空間・景観を形成する。

■ 新たな交流・価値を生み出す場を創出するまちの機能のイメージ



文化・交流機能



業務機能



宿泊・滞在機能

■ 歴史的建造物等



末廣亭



伊勢丹新宿本店



紀伊國屋ビルディング

■ 百尺ラインへの配慮のイメージ



新宿通り（新宿駅東口交差点付近から東側を望む）



新宿通り（新宿三丁目交差点付近から東側を望む）

----- 百尺(31m)ラインのイメージ

※4 百尺ライン：建物高さが百尺（31m）で制限されていた頃の街並み

5. 誘導方針

方針 3

歩行者優先のまちをつくる

1. 車両流入を段階的に抑制する

- アクセス交通※5を段階的に抑制する。
 - ▷乗用車：広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を確保
 - ▷荷さばき車両：路上荷さばきに関するルールを導入（荷さばき時間帯の制限など）
広域幹線等からアクセスする路外共同荷さばき場を確保
 - ▷自転車：広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐輪場を確保
- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスする交通施設（隔地・集約駐車場等）を段階的に確保し、車両流入を抑制する。

2. 広域幹線等※6からアクセスできる交通施設を確保する

【隔地・集約駐車場】

- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を段階的に確保する。なお、幹線道路に出入口を設ける際は、交通を阻害しないよう安全性・円滑性を確保する。
- 駐車場地域ルールの見直しについて継続的に検討していく。

【路外共同荷さばき場】

- 大規模開発等を契機として、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段階的に確保する。
- 地下駐車場に路外共同荷さばき場を確保する場合は、荷物運搬のための地上への縦動線の確保に配慮する。

【地下駐車場のネットワーク化】

- 大規模開発等を契機として、地下駐車場・路外共同荷さばき場について可能な場所は連携し、駐車場のネットワーク化を図る。

【隔地・集約駐輪場】

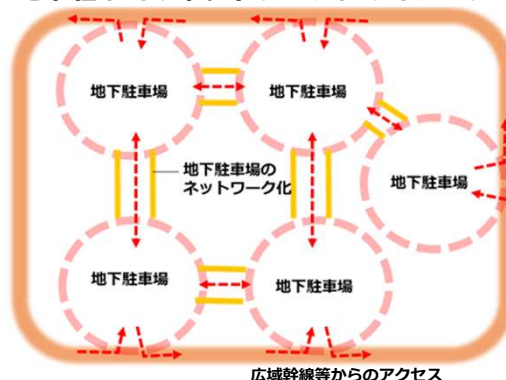
- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に隔地・集約駐輪場を確保する。
- 附置義務駐輪場のあり方を継続して検討していく。

■ 路外共同荷さばき場のイメージ



地域荷さばき場ESSA(エッサ)
(出典：流谷クラス)

■ 地下駐車場のネットワーク化のイメージ



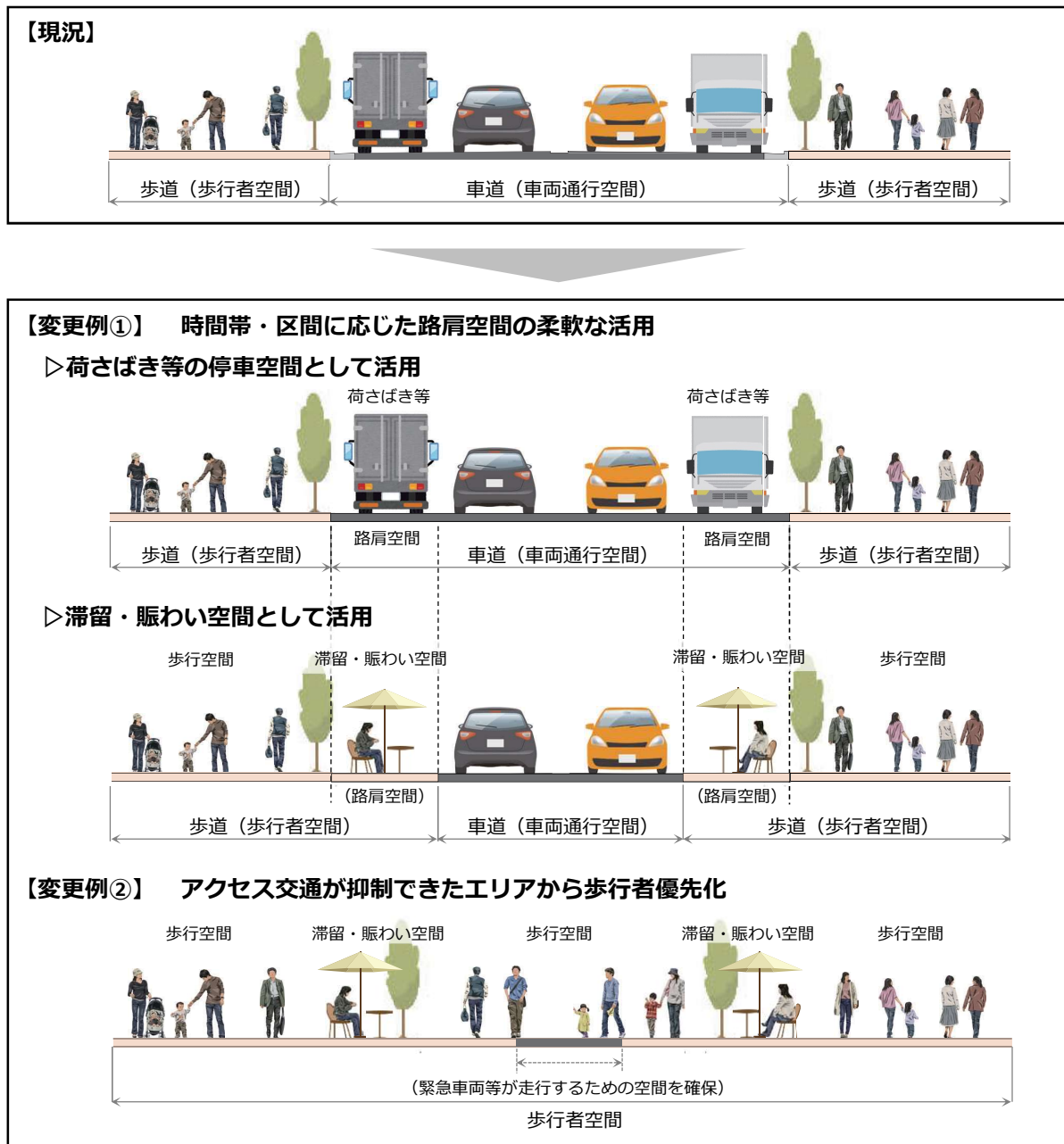
※5 アクセス交通：新宿三丁目駅周辺を目的地として流入する車両

※6 広域幹線等：新宿駅東口地区を囲む幹線道路（靖国通り・甲州街道・環状第5の1号線）、もしくはこれらに取付く道路

3. 人中心の道路空間に変更する

- 歩道の部分拡幅や時間帯・区間に応じた路肩空間の柔軟な活用等の段階的な整備を推進する。
- アクセス交通が抑制できたエリアから歩行者優先化を推進し、快適な歩行空間や滞留・賑わい空間を確保する。
- 誰もが移動しやすい歩行者空間の実現に向け、歩行を補完する次世代モビリティ等、次世代技術を踏まえた道路空間を検討していく。

■道路断面の変更イメージ*（一般的な歩車道）



* 時間帯や区間等のそれぞれの状況に応じたイメージであり、変更となる場合があります

5. 誘導方針

方針 4

まちを楽しむ新たなみちをつくる

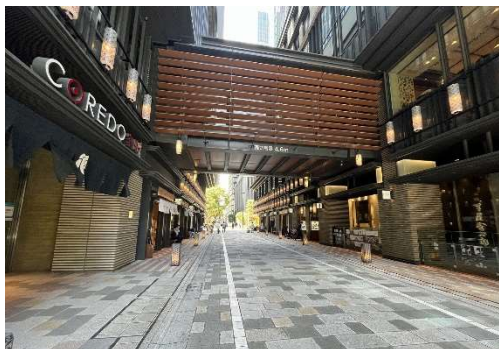
1. 歩行者ネットワークを拡充する

- 靖国通り地下通路の延伸など地下の歩行者ネットワークを拡充し、地上、地下で歩行者の流れを分散する。

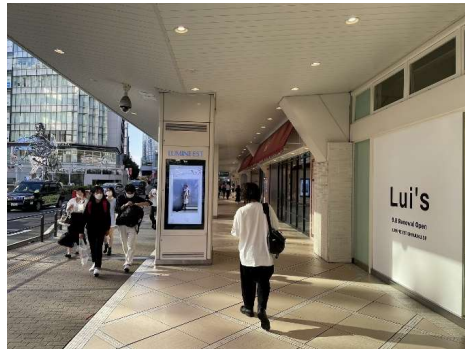
2. ゆとりある歩行空間・滞留空間を確保する

- 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。
- 新宿通り沿道及び新宿三丁目駅周辺は、地上・地下において賑わいを生む滞留空間を確保する。

■ 民地を活用して歩行空間・滞留空間を確保した事例



コレド室町



新宿ルミネ

3. 地上・地下及び地下間をつなぐバリアフリー経路を拡充する

- 民地等の活用により、地上と地下及び地下間をつなぐバリアフリー縦動線の整備や都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線・副都心線間の乗換動線のバリアフリー施設の拡充を図る。

■ バリアフリー縦動線の整備事例（メトロプロムナード・新宿サブナード間）



現況（EVなし） 令和4年3月時点



将来イメージ図（EV設置済） 令和4年度中完成予定
提供：新宿サブナード（株）

1. 災害発生時に持続可能なまちをつくる

- 建物の耐震化や建替えを促進し、建物の安全性を向上させる。
- 災害時における滞留者の円滑な避難を促すため、情報発信体制の構築等を図る。
- 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を確保する。
- 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を導入する。
- 大規模開発等にあわせて、エネルギーのネットワーク化を図るとともに、エリアのエネルギーマネジメント体制の構築等を図る。

■ 情報発信体制の構築等のイメージ



アルタビジョン

■ 備蓄物資等の確保のイメージ



2. 地域主体でいつでも安全・安心なまちをつくる

- 地域と行政が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。
- 地域の「自助」を最大限に活用し、災害発生時の地域の安全・安心を維持する。

3. 誰でも受け入れるユニバーサルなまちをつくる

- 多言語対応のサインやデジタルサイネージ、ICT音声案内等のユニバーサルデザインに配慮した案内設備を導入する。
- 地域が主体となって、年齢、性別、国籍等に関わらず、誰でも受け入れるまちを形成する。

5. 誘導方針

方針 6

環境に優しいまちをつくる

1. 多様で視覚に訴えるみどりをつくる

- 新宿三丁目駅周辺の拠点では、「風のみち（みどりの回廊）※7」を中心に、新宿御苑のみどりを感じられるよう、多層な空間を活用しながら、多様で視覚に訴えるみどりを創出する。
- 大規模開発等で整備された滞留空間に、来街者にとって楽しく、地域に開かれたみどりを創出する。

■ 沿道緑化のイメージ



新宿マルイアネックス

■ 建物内緑化のイメージ



虎ノ門ヒルズ

■ 多層な空間を活用した緑化のイメージ

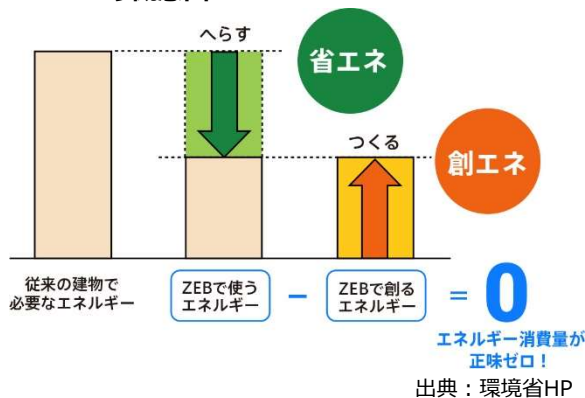


東京スクエアガーデン

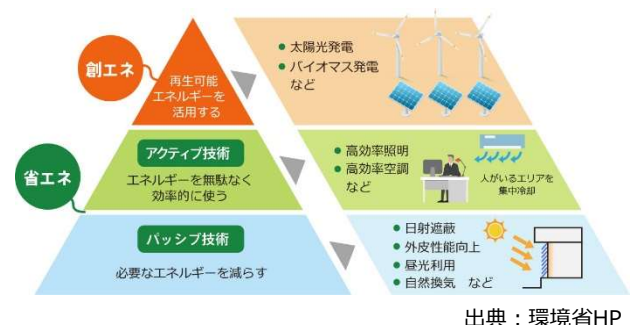
2. 高水準の環境・エネルギー対策を実装したまちをつくる

- 新宿三丁目駅周辺の拠点では、大規模開発等にあわせて、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システムを導入する。
- 脱炭素社会に向け、大規模開発等は、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導入やZEB※8の実現を図る。
- 集約駐車場や自転車等の利用促進により、環境に配慮したまちを形成する。

■ ZEBの概念図



■ ZEBを実現する技術



※7 風のみち（みどりの回廊）：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）で、緑陰ある街路樹の整備や沿道建物の緑化などを進め、みどりと風を感じることができる都市空間づくりを進める通り。（新宿駅東口地区では新宿通りと明治通り）

※8 ZEB（ゼブ）：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旨とした建物のこと。

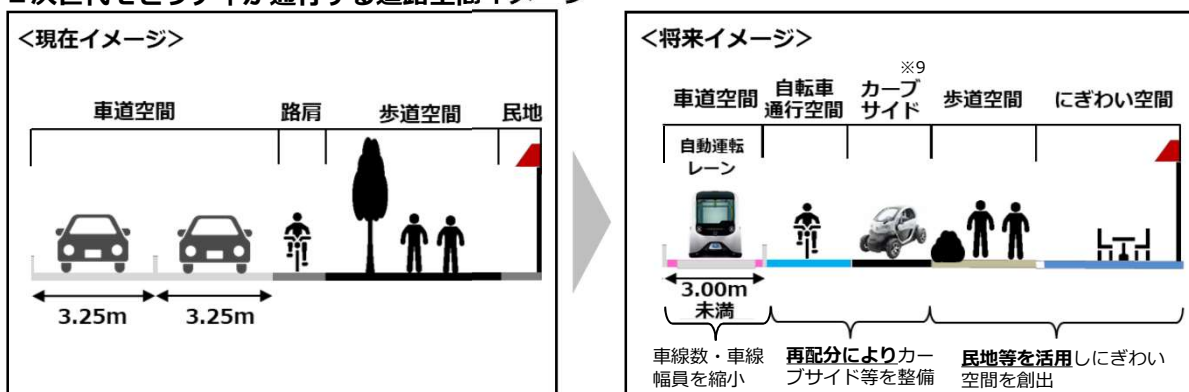
方針 7

新宿全体の魅力を高める最先端なまちをつくる

1. 自動運転や次世代モビリティで人に優しいまちをつくる

- 歩行を補完する次世代モビリティ（自動運転グリーンスローモビリティ等）や物流の自動化を図る宅配ロボット等が低速で走行し、歩車共存できる次世代型の道路空間を目指す。
- 自動運転技術とICT等を活用した流入制御による駐停車機能など、次世代技術を活用したシステムの導入について検討する。

■次世代モビリティが通行する道路空間イメージ



出典：東京都資料（自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方）（一部修正）

2. 新しいことに挑戦し、変化し続けるまちをつくる

- 地域と行政の連携によるエリアマネジメント等により、新たな価値や魅力を生み出し、発信し続けるまちを形成する。
- 地域が主体となって、次世代技術を活用した新たな情報発信や防犯対策等を検討する。
- 新宿グランドターミナル、西新宿地区、歌舞伎町地区等の周辺の個性あるまちづくりの状況をとらえ、新宿駅東口地区にふさわしい新たな空間の創出等を検討する。

■次世代技術を活用した情報発信のイメージ



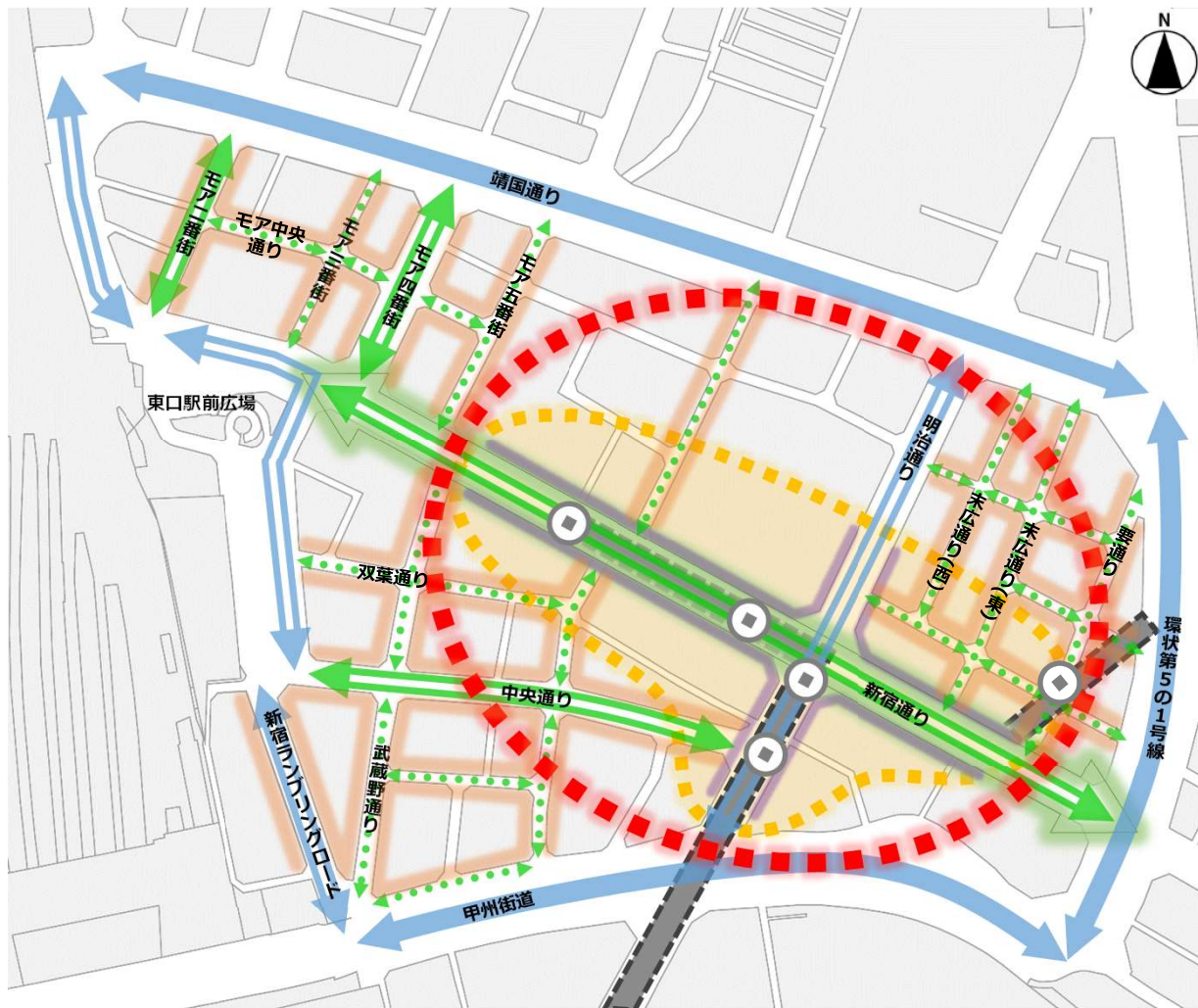
■次世代技術を活用した防犯対策のイメージ



※9 カーブサイド：路肩空間

6. 誘導イメージ

■ 誘導イメージ (地上)



凡 例

- | | | | |
|--|-------------------------------|--|---------------------------------|
| | : モール※10
(地区内幹線ネットワーク) | | : 新宿三丁目駅周辺の拠点 |
| | : 賑わい交流軸※11 | | : まち・えき空間※13
(大規模開発等で整備する空間) |
| | : パサージュ空間※12
(地区内回遊ネットワーク) | | : 顔づくり※14 |
| | : パサージュ空間
(通り沿道の回遊性や賑わいなど) | | : 改札の位置 (新宿三丁目駅 (地下)) |
| | : 地区内幹線ネットワーク | | : 新宿三丁目駅 (地下) |
| | : 広域幹線ネットワーク | | |

※10 モール：通りの特性を踏まえ、来街者の様々な活動を支える歩行者優先・専用空間。

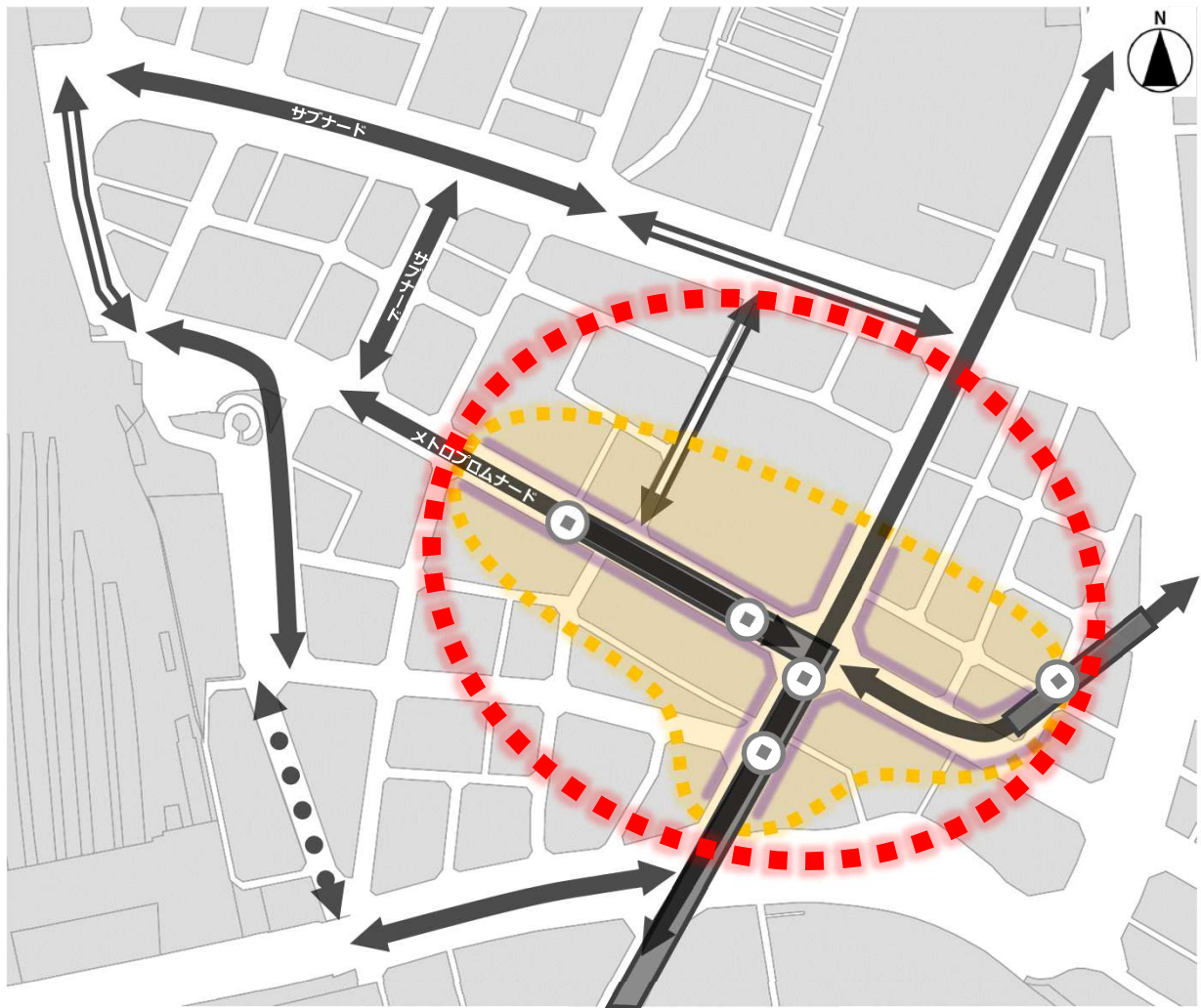
※11 賑わい交流軸：新宿区まちづくり長期計画都市マスタープラン（平成29年12月 新宿区）で、魅力ある業務商業施設の立地を誘導していくとともに、快適な歩行者空間や景観を創出し、歩きたくなるまちづくりを推進すること等について位置付けた通り。（新宿駅東口地区では新宿通り）

※12 パサージュ空間：P9参照









※13 まち・えき空間：P11参照

※14 顔づくり：P11、P12参照

■誘導イメージ（地下）



凡 例

- | | |
|--|--|
|  : 新宿三丁目駅周辺の拠点 |  : 地下ネットワーク（既存） |
|  : まち・えき空間
(大規模開発等で整備する空間) |  : 地下ネットワーク（計画） |
|  : 顔づくり |  : 地下ネットワーク（構想） |
|  : 改札の位置（新宿三丁目駅） |  : 新宿三丁目駅 |

7. まちの将来像の実現に向けて

■段階的なまちづくり

- まちの将来像の実現に向けて、区と地域が連携しながら、段階的なまちづくりを進めていく。
- 社会状況の変化や技術革新等を踏まえ、必要に応じて本方針を見直すなど、柔軟な対応を行っていく。

■建替えの誘導

(1) 地区の特性に応じた建替え誘導

- ・新宿駅東口地区全体では、個別建替えや様々な規模の共同化とあわせて、容積率や斜線制限を緩和できる地区計画（高度利用型地区計画、街並み誘導型地区計画）により、滞留空間等の整備やまちに開かれた個性ある店舗等を誘導する。
- ・新宿三丁目駅周辺では、大規模開発等にあわせて、都市再生特別地区や高度利用型地区計画（企画提案）等により、「まち・えき空間」の整備、新たな都市機能の導入、集約駐車場や地下歩行者ネットワークの整備等を誘導する。

(2) 街並み再生方針の変更

- ・まちの将来像の実現に向けて、公共貢献による容積率緩和を示した「新宿駅東口地区街並み再生方針」（令和元年5月、東京都）を変更し、新たな公共貢献を追加する。
- ・「新宿駅東口地区街並み再生方針」に基づき、地元の合意形成にあわせて、公共貢献に応じた容積率の緩和を定める高度利用型地区計画を変更していく。

■各主体の役割

まちの将来像の実現に向けた具体的な検討や取組を、地権者・事業者（地元）、地元まちづくり組織（新宿EAST推進協議会）、行政が連携し、進めていく。

地元	<ul style="list-style-type: none">・建替えにあたっては、まちづくりビジョンや本方針を踏まえた計画とする。・地区計画変更にあたっては、通り沿道の合意形成を図る。・大規模開発等にあたっては、地域の理解を得ながら検討を進める。・地元まちづくり組織と連携し、地域主体のまちづくりを進める。
地元まちづくり組織	<ul style="list-style-type: none">・地元のまちに対する思い等について、意見の抽出・とりまとめを行う。・地区計画変更にあたっては、通り沿道の合意形成に向けた地元調整等を行う。・「賑わいと歩きたくなるまち」の実現に向けた活動や情報発信、公共空間と民地の一体的な活用、駐車場・荷さばき施設・荷さばき時間等の運用に係る地元ルールなど、地域主体のエリアマネジメントの検討・取組を行う。
行政	<ul style="list-style-type: none">・街並み再生方針の変更等により、様々な規模の建替えにあわせて、個性豊かで魅力ある街並みを誘導する。・大規模開発等では、本方針等を基に公共貢献を誘導することで、まちと駅がつながる賑わいと交流の拠点づくり等を誘導する。・地元の合意形成を支援し、地元案に基づき地区計画変更を行う。・地区内車両流入の抑制を図る基盤整備、道路断面構成の変更、公共空間と民地の接続等に係る関係者との調整等を行う。・本方針に基づき駐車場地域ルール変更に向けた検討・調整を行う。・地元まちづくり組織のエリアマネジメントと連携し、まちづくりを推進する。

8. 参考資料

■新宿三丁目駅周辺まちづくり検討委員会

(1) 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。

(2) 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
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
東京都 交通局 建設工務部 計画担当課長
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
オブザーバー : 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回委員会より委員として参画

新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針

印刷物作成番号
2022-7-4203

発行年月 令和5（2023）年3月

発行 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
東京都新宿区歌舞伎町1-4-1
電話 03-5273-4214 FAX 03-3209-9227



新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針

【問合せ先】

○交通基盤に関すること

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

東京都新宿区歌舞伎町1-4-1

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

東京都新宿区歌舞伎町1-4-1

電話 03-5273-4214 FAX 03-3209-9227