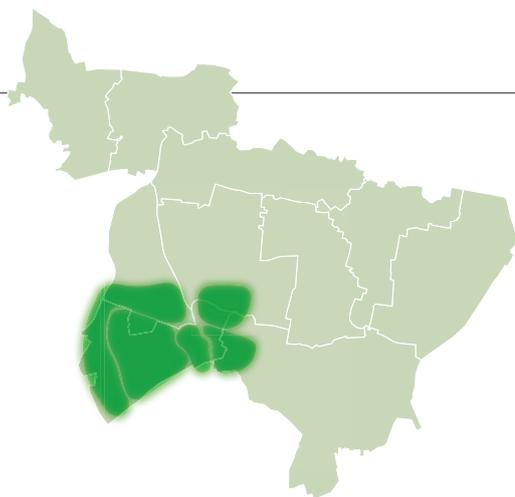


11

新宿駅周辺地区



11-1 | 新宿駅直近エリア

11-2 | 新宿駅東口エリア

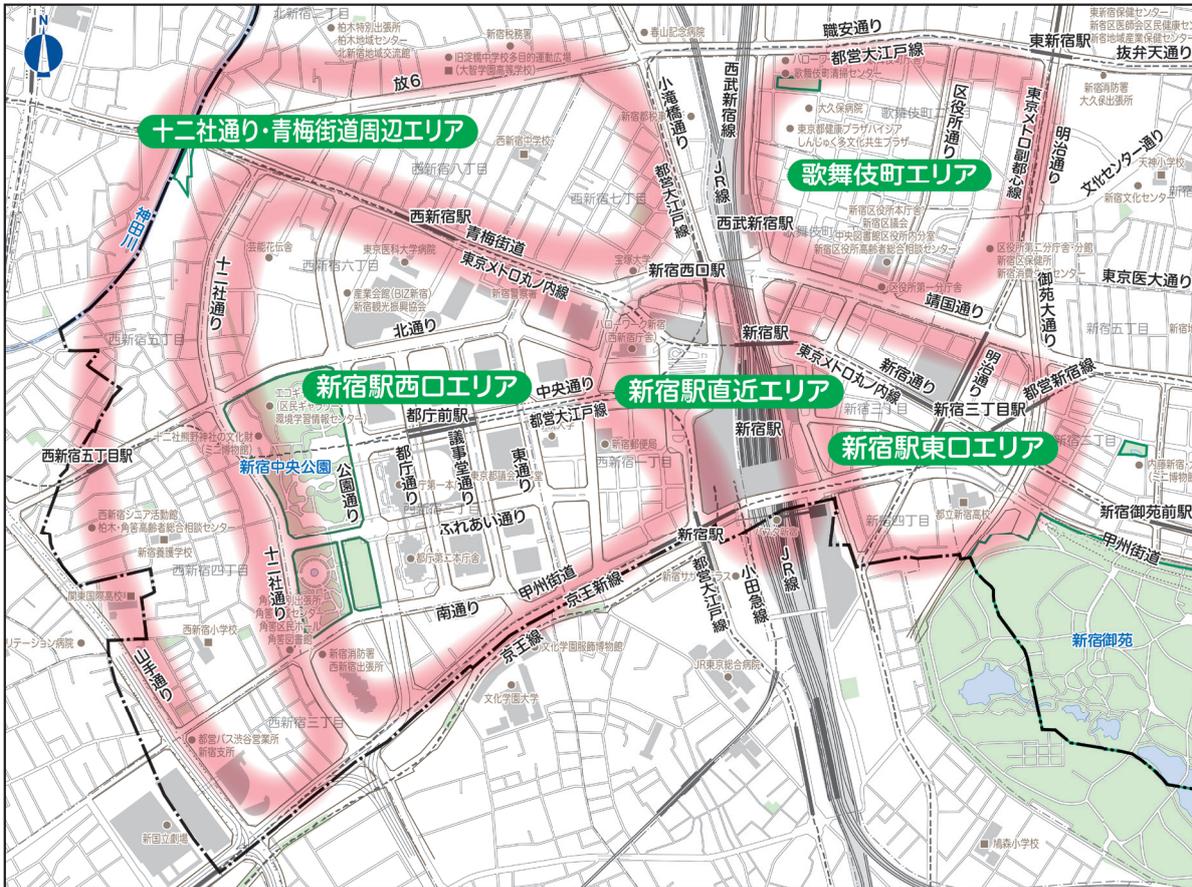
11-3 | 新宿駅西口エリア

11-4 | 十二社通り・青梅街道周辺エリア

11-5 | 歌舞伎町エリア

1 新宿駅周辺地区図

- ・本地区は、新宿駅周辺で設定された5つのエリアを包括的に捉える地区です。



2 地区の概要

- ・新宿の地名は、甲州街道の宿場町「内藤新宿」に由来します。江戸時代の元禄11(1698)年に江戸の町人高松喜兵衛らの請願に基づき、五街道最後の宿場町として誕生しました。本地区は、主に農地となっていました。熊野神社や十二社池は行楽地となっていました。明治時代に、現在の新宿駅ができます。私鉄や市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、映画館が集まってきました。
- ・7線8駅が結節する世界一の乗降客数およそ370万人/日を誇る新宿駅では、公共交通の利便性はさらに高まり、東急東横線と副都心線の相互直通運転の開始、バスタ新宿の開業など、より多様で広範囲な方面へのアクセスが可能となりました。また、近年は訪日外国人がさらに多く訪れるまちとなりました。

3 現状と課題

- ・ 商業・娯楽・業務・宿泊・居住機能等が、それぞれのエリアに分かれて高度に集積していますが、相乗効果が十分発揮されていないため、各エリアの特色を活かしながら、連携・交流を高めるまちづくりが必要です。
- ・ 商業施設の老朽化やオフィスの機能性不足など、競争力が低下しつつあるため、商業機能の更新、高規格オフィス機能・業務支援機能の導入が必要です。
- ・ 鉄道で東西が分断され、多層間にわたる歩行者ネットワークで、利用者にわかりにくい状況にあるため、まちの回遊性や快適性を高める歩行者中心の基盤整備への転換が必要です。

4 「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」による将来像

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

5 各エリアの位置づけ

- ・ 「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」による区分を参考に、まず新宿駅を中心に、駅直近(11-1)と隣接する東口・西口(11-2、11-3)を位置づけます。次いで、それらの周囲にあたる十二社通り・青梅街道周辺(11-4)と歌舞伎町(11-5)を位置づけます。

11-1 新宿駅直近エリア	新宿駅と新宿駅周辺地区の特色ある各エリアをつなぎ、新宿の競争力・都市の活力を牽引し、新宿の顔となる地区の形成
11-2 新宿駅東口エリア	世界からの集客、消費を誘導する商業地区の形成
11-3 新宿駅西口エリア	業務・商業・宿泊・教育・医療等複合用途の高度集積を強化
11-4 十二社通り・青梅街道周辺エリア	密集市街地では防災機能の向上と居住機能をはじめとした複合市街地の形成
11-5 歌舞伎町エリア	日本・新宿を象徴する文化の創造・発信機能、娯楽、商業、宿泊等の機能集積による集客性の強化

新宿駅周辺地域のまちの構造（拠点と軸で形成するまちの骨格）



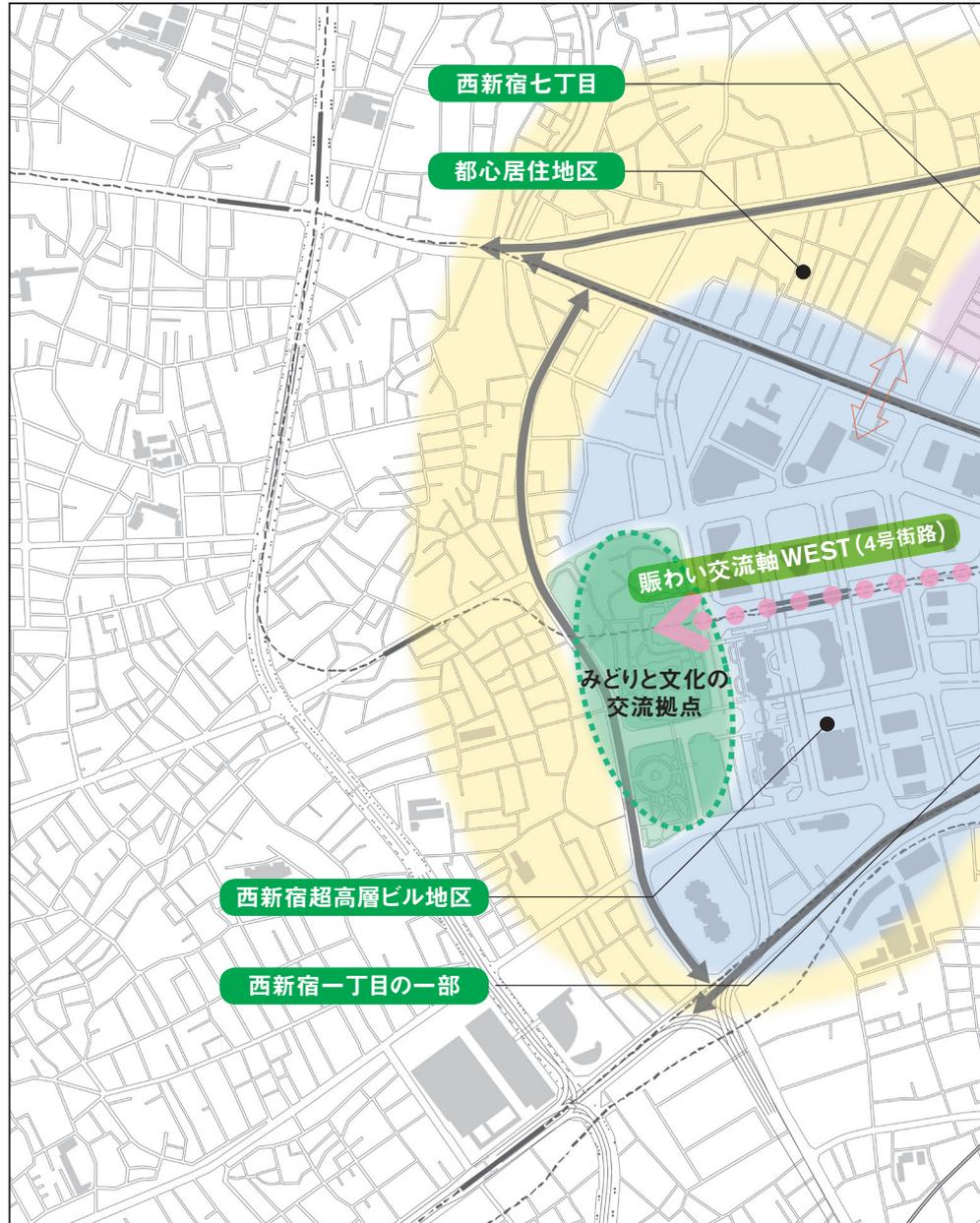
西新宿超高層ビル地区のオープンスペース*



新宿中央公園



新宿を象徴する超高層ビル群



注：出典は、新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（平成28年3月）のなかの「まちの構造」。ただし簡略化を目的に一部を加工

■みどりと文化の交流拠点

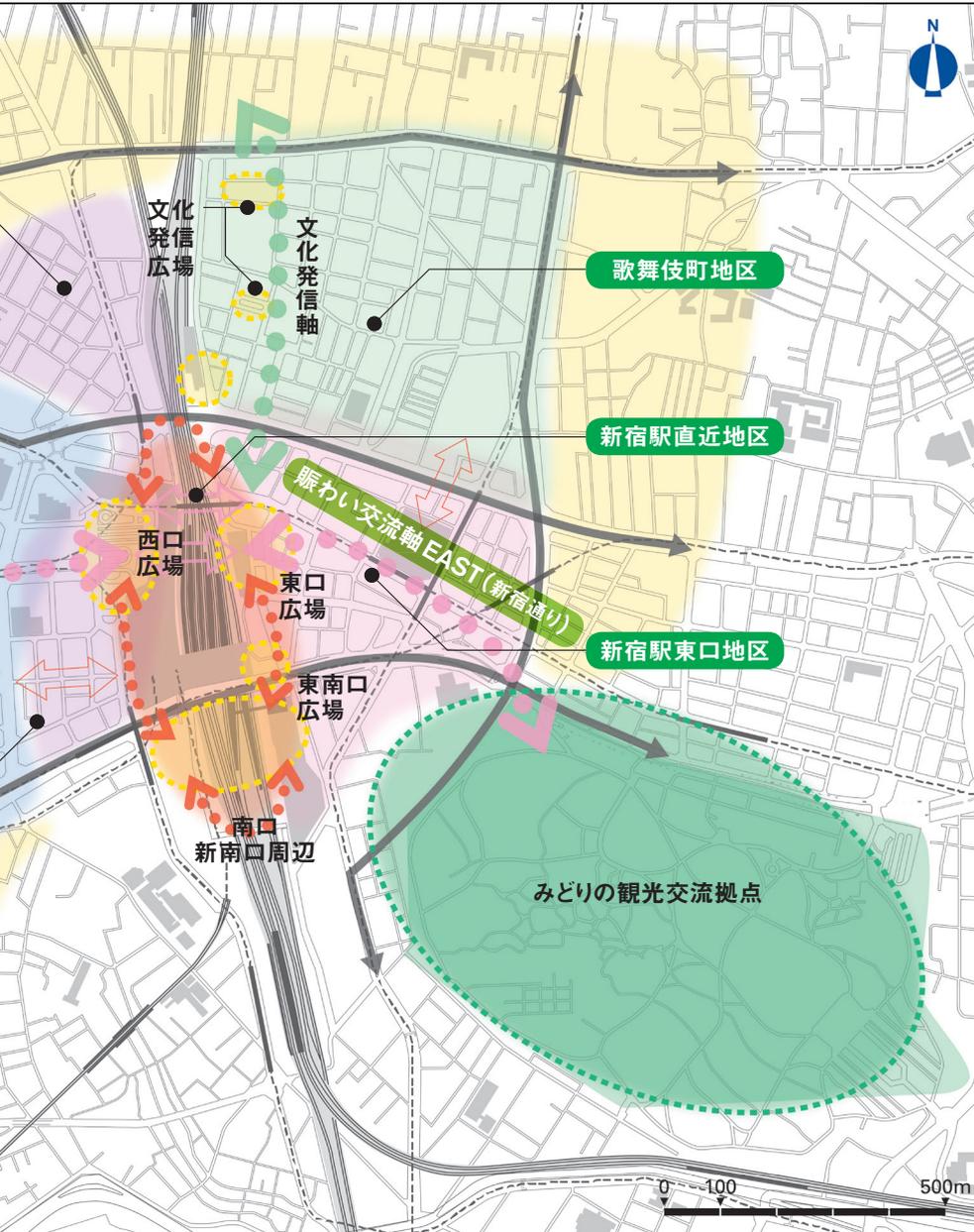
みどりがあふれるオアシスの中で、人々が憩い・交流する拠点。

■賑わい交流軸 WEST (4号街路)

みどりと多様な賑わい機能が連続する心地よい空間の中で、様々な目的を持った人々が憩い楽しむ軸。

■南口・新南口周辺

日本各地と新宿をつなぐ交通結節拠点となる



歌舞伎町



新宿モア4番街



新宿御苑

■東西の賑わい交流軸をつなぐ

新宿駅東西自由通路とともに、賑わい交流軸の結節空間として、新宿駅の上層空間などの活用について検討する

■賑わい交流軸 EAST (新宿通り)

日本・新宿の歴史や文化が表出し、世界から買い物客が集まるショッピングストリートを形成。

■文化発信軸

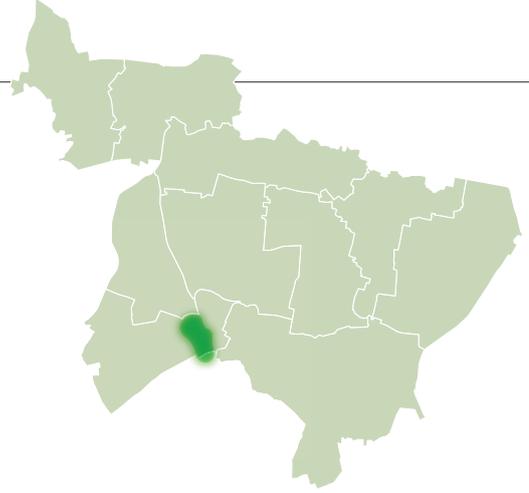
新宿の文化の創造・発信により賑わいを創出。

■みどりの観光交流拠点

世界に誇る歴史ある大規模庭園として新宿東口の観光拠点・オアシスとなる。

11-1

新宿駅 直近エリア



1 エリアの概要

- ・江戸時代は、高須藩松平家の下屋敷(角筈屋敷)などの大名屋敷がありました。明治時代には日本鉄道(現山手線)の新宿駅が誕生し、やがて甲武鉄道(現中央線)も乗り入れました。大正以降、私鉄や市電、地下鉄も加わりターミナル駅としての拠点性とともにより市街化が進展してきました。
- ・駅前広場は1960年代に整備され、駅ビルや周辺建物が更新期を迎えており、自動車から歩行者中心のまちづくりへの転換が必要です。また、JR線下に角筈トンネル(旧青梅街道)が通っており、多数の歩行者が新宿駅を東西に横断しています。
- ・新宿駅の南口にはバスタ新宿が開業するとともに、東南口では観光案内所等が整備されました。

2 まちづくりの歩み

- ・平成32(2020)年供用開始に向け、新宿駅東西自由通路の整備が進むなか、周辺建物を含めた駅や駅前広場の整備の検討など、官民連携によるまちづくりの検討が進められています。

- ・平成18年 西新宿一丁目7地区地区計画^{*}の策定
- ・平成26年 一般社団法人 新宿副都心エリア環境改善委員会の設立
- ・平成27年 新宿ターミナル協議会の設立

- ・平成28年 「新宿ターミナル基本ルール^{*}」の策定
- ・平成29年 新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～の策定



新宿駅東口駅前と更新期を迎える駅ビル

3 主な課題

- ① 新宿駅の東口や西口とともに周辺の各エリアへの賑わい・交流のつながりが課題となっています。また、東口と西口をつなぐみどりの確保が懸念されます。
- ② 訪日外国人が多く来街していることから、国際観光都市としての拠点の整備が課題となっています。また、さらなるビジネス拠点としての機能強化が課題です。
- ③ 新宿駅は、国内有数のターミナル駅であるものの、不統一でわかりにくいサイン表示となっています。
- ④ 東西方向をむすぶ歩行者回遊動線は快適性に欠け、不便な状況です。
- ⑤ 駅前広場は、賑わいある空間の創出とともに、自動車交通主体から歩行者主体への転換が課題です。
- ⑥ 駅ビルや周辺建物が更新期を迎えており、駅前広場とあわせた賑わいや活気の創出、新宿の玄関口にふさわしい顔づくりなどの課題があります。
- ⑦ 荷捌き車両が路上駐車しており、自動車の渋滞や歩行者空間の障害となっています。
- ⑧ 新宿駅南口では、バスターミナル等の開業による人の流れに変化がみられます。
- ⑨ サザンテラスなど隣接する渋谷区側の施設と一体となった歩行者の回遊性の向上、また、多層的なネットワークの強化など隣接区と連携した取組みが課題となっています。
- ⑩ 思い出横丁は、日本風情の一つとして観光スポットになっていますが、木造店舗等が密集しており、防災上の危険性が危惧されます。
- ⑪ 東日本大震災では交通渋滞や帰宅困難者*が多発しました。多数の来街者で賑わう本エリアでは、さらなる災害に備えた連携と備えが必要です。

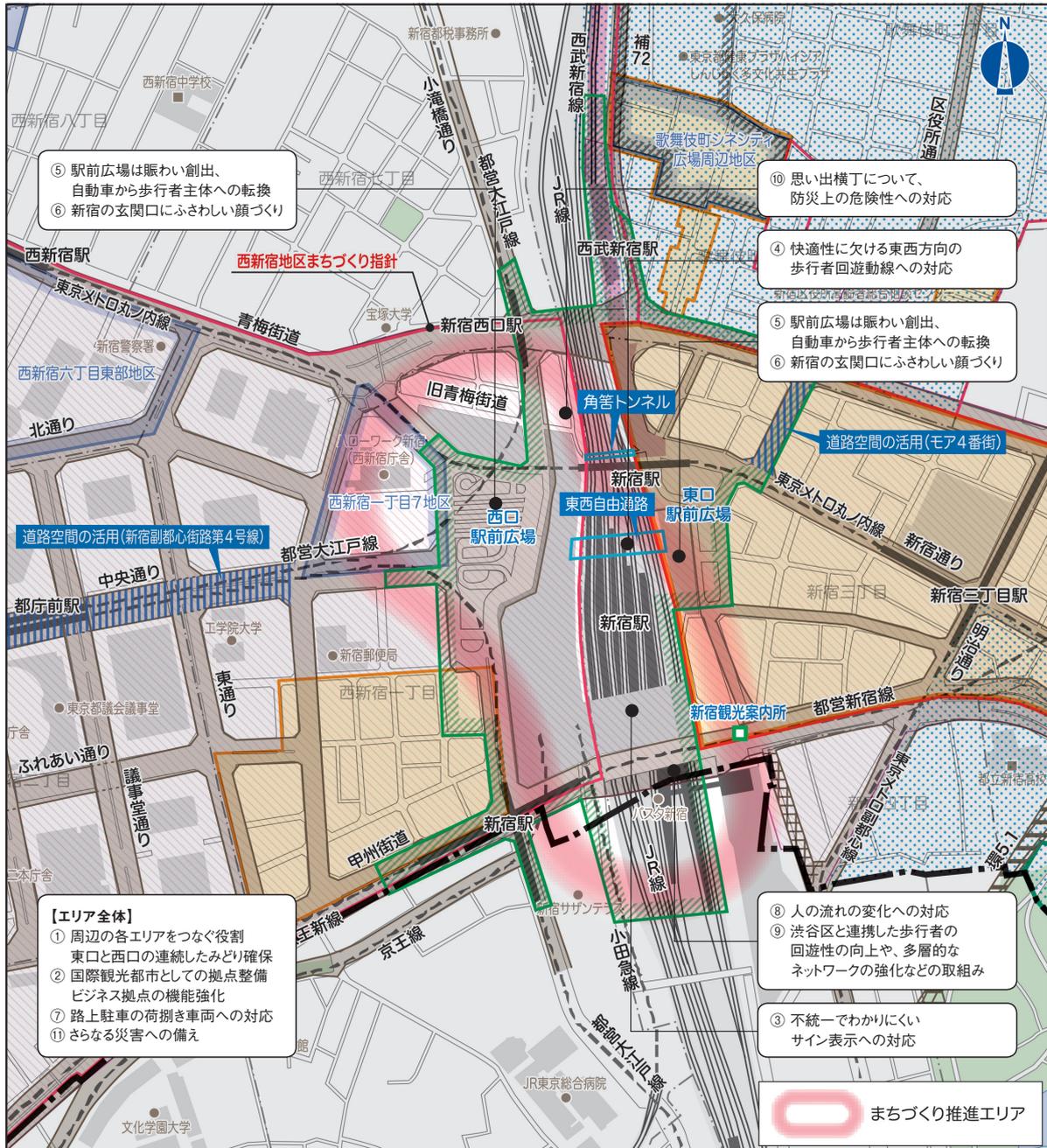
対象範囲

「まちづくり推進エリア」は、新宿駅を中心に甲州街道を南端として、駅東西の駅前広場と周辺街区一帯をおおむねの対象とします。



新宿駅西口駅前広場と更新期を迎える駅ビル

現状・課題図



※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。



 地区計画	 地元まちづくり組織	都市計画道路
 バリアフリー基本構想重点整備地区	 新宿ターミナル基本ルール	 完了
 まちづくりルール	 都市計画公園	 事業中
		 優先整備路線
		 未整備

4 戦略

戦略の方向性

『多様な人やまちが交流し、 世界に広がる創造交流拠点』

4-1 | 重点的な取組み

1. 多様な都市機能集積による交流拠点の形成

- ① 新宿の魅力を発信する交流・商業・業務・観光機能の強化
 - a. 新宿の魅力の発信とともに、国内観光の起点となる観光・滞在支援機能、商業・賑わい機能等の充実・強化を図ります。
 - b. ビジネス拠点として、新たな産業創発や交流を促す業務機能やこれを支える各種の機能を誘導します。
- ② 新宿駅の顔づくりの整備
 - c. 新宿駅東口と西口の駅前広場は、地区の特性を踏まえ、巨大ターミナルにふさわしい玄関口として、沿道建物と一体となったまちの顔づくりを進めます。
 - d. 新宿のランドマークとなる駅ビルの更新など、拠点の形成を図ります。



新宿駅直近地区の空間イメージ



新宿駅東西自由通路イメージ | 資料提供: 東日本旅客鉄道(株)



新宿駅周辺防災対策協議会訓練

2. 誰もがわかりやすい歩行者中心の交通環境

① 東西の賑わい交流軸の強化

- e. 東西自由通路をはじめとした東西方向の歩行者回遊動線の確保や快適で高質な空間の創出など、賑わい交流軸の強化を図ります。また、歩行者優先の駅前広場への再編を図るとともに、誰もが利用しやすい交通結節点としての整備を促進します。
- f. 駅とまちの交流と回遊を高める、地上レベルを含めた多層の歩行者ネットワークの充実を図ります。

② 多様な来街者に配慮した空間の形成

- g. 地上と地下の縦動線、再編する広場と鉄道・タクシー・バス間の乗り換え動線など歩行者ネットワークの充実を図ります。また、歩行者優先の考え方を踏まえた駐車場と駐輪場の再編を図ります。
- h. 新宿駅や駅周辺部では、誰にでも目的地等がわかりやすい空間整備や、段差の解消などを図ります。

③ 連続したまちなみの形成

- i. 駅前広場及び周辺ビルは、まちなみの連続性や人の動きに配慮しながら、低層部を中心に賑わいが創出される空間づくりを行い、魅力ある個性が連続した景観の形成を図ります。
- j. まちなみの連続性に配慮しながら、まちの魅力向上に資する屋外広告物を誘導します。

3. 賑わいと魅力ある都市空間の持続的な形成

① 防災対策の充実

- k. 地域や民間企業、大学、新宿区など官民一体となった帰宅困難者^{*}対策などを推進します。

② 低炭素で持続可能なまちの形成

- l. 創エネ(節電、省エネ等)の促進や、スマートエネルギー^{*}システムの構築を進めます。

③ 潤いあふれる快適な都市環境の形成

- m. 多層な都市空間における多様な視線の交差に対応した緑化を推進します。また、屋上や壁面緑化等、多様な空間を活用した潤いのあるオープンスペース^{*}の創出を図ります。
- n. 新宿駅の玄関口としてふさわしい喫煙所の整備等を推進します。

戦略図

戦略の方向性

『多様な人やまちが交流し、世界に広がる創造交流拠点』



※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。
 ※重点的な取組みは、新宿の拠点再整備検討委員会における検討との整合を図っていきます。



4-2 | 推進方策

1. 具体的な手法の活用

地域や関係機関等の意向を踏まえ、次に掲げる手法などの活用を検討します。

① 土地利用

- ・都市再生特別地区^{*}の活用による、さらなる土地の高度利用と、ターミナルにふさわしい駅と周辺地区をつなぐ拠点の形成
- ・高度利用地区^{*}などの活用による、駅前にふさわしい賑わい創出と土地の高度利用

② 建物

- ・都市開発諸制度^{*}を活用した容積緩和による、子育て施設や帰宅困難者^{*}の待機スペース、備蓄倉庫など区の施策に応じた機能の誘致と設置の要請
- ・地域冷暖房^{*}の拡充、ICT^{*}によるエネルギーの管理等の充実、コージェネレーション^{*}設備の導入

③ 公共空間

- ・新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン等の運用による、周辺地区のまちづくりと連携した歩行者優先の広場や歩行者ネットワークの整備及び、駐車場や駐輪場の再編の推進
- ・多言語表示の案内サインをはじめとした案内誘導の整備の推進
- ・新宿ターミナル基本ルール^{*}に基づき、関係者で一体となり利用者にわかりやすい統一した案内サイン等の整備を推進
- ・駅の東西を多様なレベルでつなぐことによる、回遊性の向上

④ その他

- ・防災性の高さやまちの魅力を次世代に引き継ぐ、エリアマネジメント^{*}組織の育成

2. 各主体の役割とまちづくりの推進

	区民	事業者	行政
計画・場づくり	・地権者等として、駅東西の駅前広場再編計画を踏まえ、他の地権者等との連携による一体的な開発を検討します。	・鉄道事業者や施設運営者等として、開発とあわせて、施設整備やネットワークの改善・拡充の検討を行います。また、新宿区をはじめ関係機関等と連携し、駅周辺と駅前広場の整備を進めます。	・事業者や関係機関等と連携し、駅周辺や駅前広場の整備を進めます。
まちの運営・管理	・エリアマネジメント組織の設立を検討します。	・エリアマネジメント組織と連携した取組みを行います。	・エリアマネジメント組織の設立を支援します。