

資料3

第5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

事務局案

令和〇年〇月
新宿区

目次

新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針

1. 誘導方針の目的と対象範囲	. . . 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	. . . 8
6. 誘導イメージ	. . . 20
7. 実現に向けて	. . . 21

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。

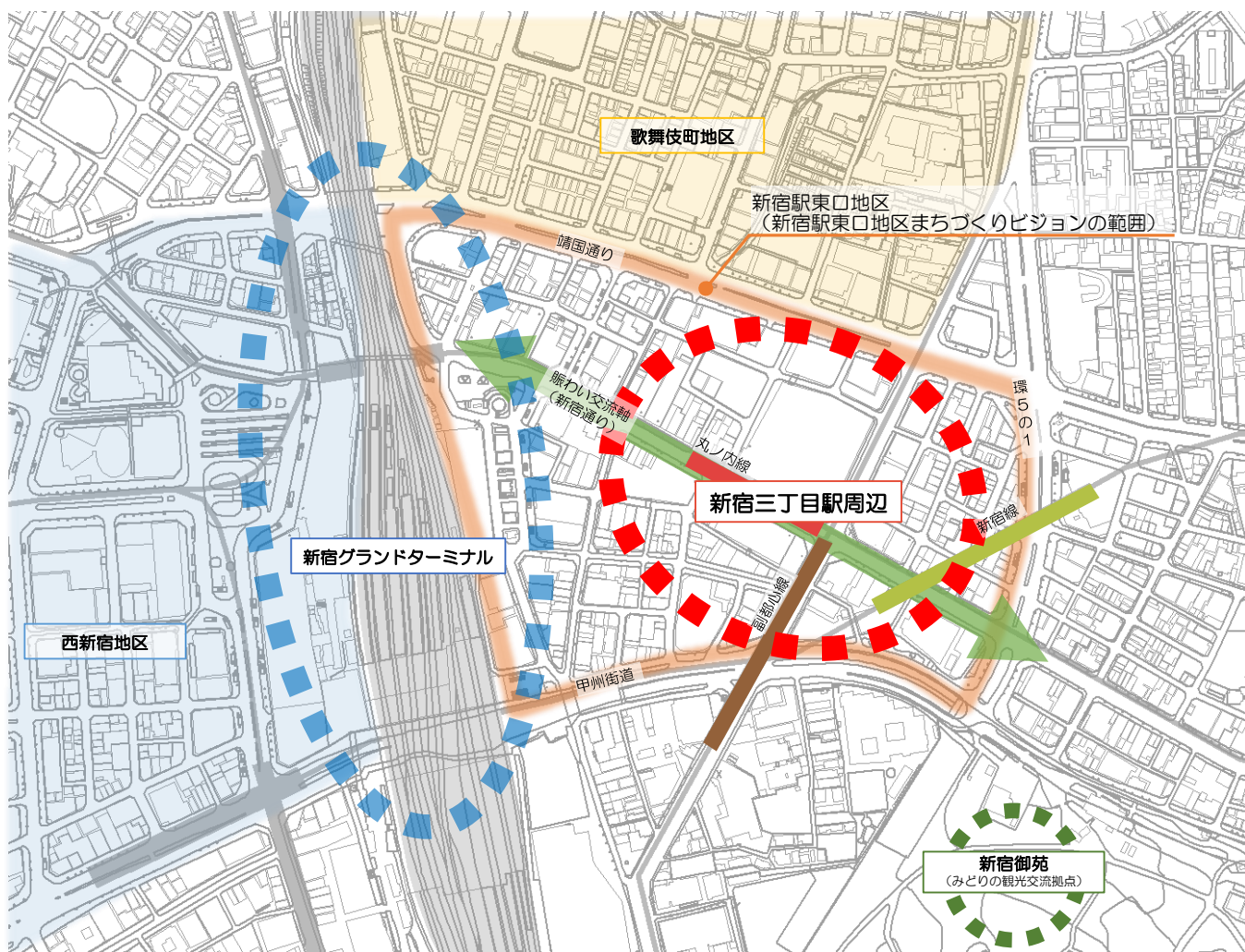
平成31年3月には、本地区のまちの将来像やその実現に向けた方針を区民・事業者・行政で共有し、地権者の合意形成に応じた段階的なまちづくりを進めるため、「新宿駅東口地区まちづくりビジョン」を策定した。

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」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、区と地元が連携し、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。



■ 「（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～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～）

（仮称）新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針（令和〇年〇月 新宿区）

段階的なまちづくりの実現

- ・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
- ・新宿通りの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を踏まえた柔軟な対応を行っていく

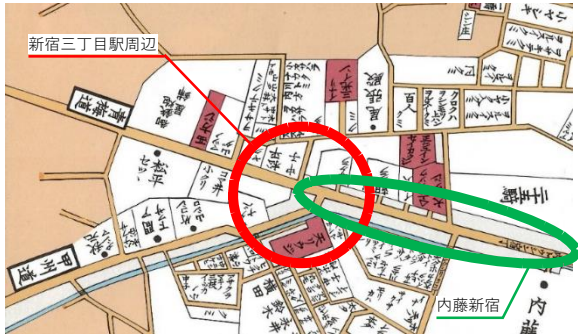
2. まちの成り立ち

■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

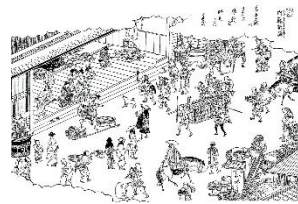


◆内藤新宿の再現模型



出典：新宿歴史博物館

◆内藤新宿の様子

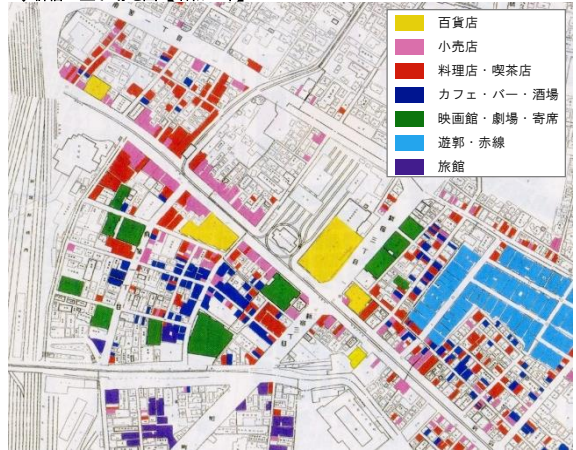


出典：新宿歴史博物館

[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（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。

【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（後の末廣亭）
- 【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）
- 【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

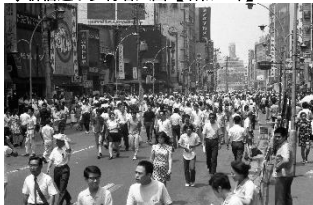
【平成～】

・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



◆新宿通り歩行者天国【昭和45年】



出典：新宿歴史博物館

◆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】



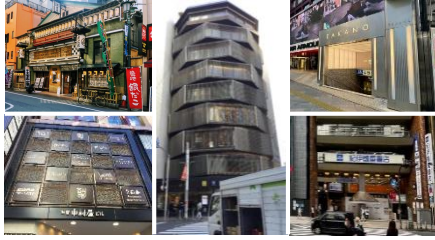
撮影協力：東日本旅客鉄道株式会社

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

- ◎商品販売額、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・芸術など多様な用途が集積している。
- ◎多様な建物・敷地規模の店舗が混在している。



▲文化・芸術などの多様な用途



▲多様な敷地の混在

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。
- ◎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。



▲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。

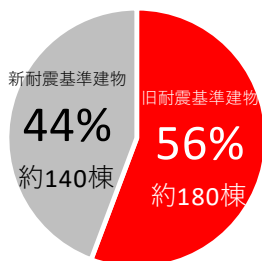


▲新宿御苑

■ まちの課題

更新期を迎えた建物の建替え、災害時の備え

- ◎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）

駅出入口のわかりにくさ、滞留空間や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



▲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

■ 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

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

SDGsの実現

- ◎多様性のある誰に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排出量実質ゼロの実現 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：トヨタ自動車株式会社

4. まちの将来像

新宿駅東口地区全体の将来像

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～

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

新たな出会いと発見の場となる 歩いて楽しい交流拠点「新宿追分」

検討中

新たな賑わいや 文化を創出するまち (Activity)

特徴のある通りに沿って、
老舗店、ブランド店、飲食店、サービス店などの商業や、
寄席、ギャラリーなどの文化・芸術で賑わうまち。
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 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。
境界性・回遊性を生み出す特徴のある
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。
多様な通りを回遊性の高い歩いて楽しいまちへ。

誰でも受け入れる 多様性のあるまち (Diversity)

賑わいだけではなく、
憩いや安全・安心、環境配慮など、
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をもったまちへ。

5. 誘導方針

国際集客都市の形成

方針1

まちと駅がつながる賑わいと交流の拠点をつくる

1. 賑わいある「まち・えき空間」をつくる
2. 国内外から人・もの・情報と呼び込む文化・交流の場をつくる

方針2

界隈性のあるパサージュ空間をつくる

1. 誰もが訪れたい賑わいと回遊性のあるまちをつくる
2. 誰でも受け入れる多様性と新たな発見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. 車両流入を段階的に抑制する
2. 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
3. 人中心の道路空間に変更する

※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. 歩行者ネットワークを拡充する
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
3. 地下・地上及び地下間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. 地域主体でいつでも安全・安心なまちをつくる

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

歩行者優先で回遊性の高いまちの形成

安全・安心で快適な都市環境の形成

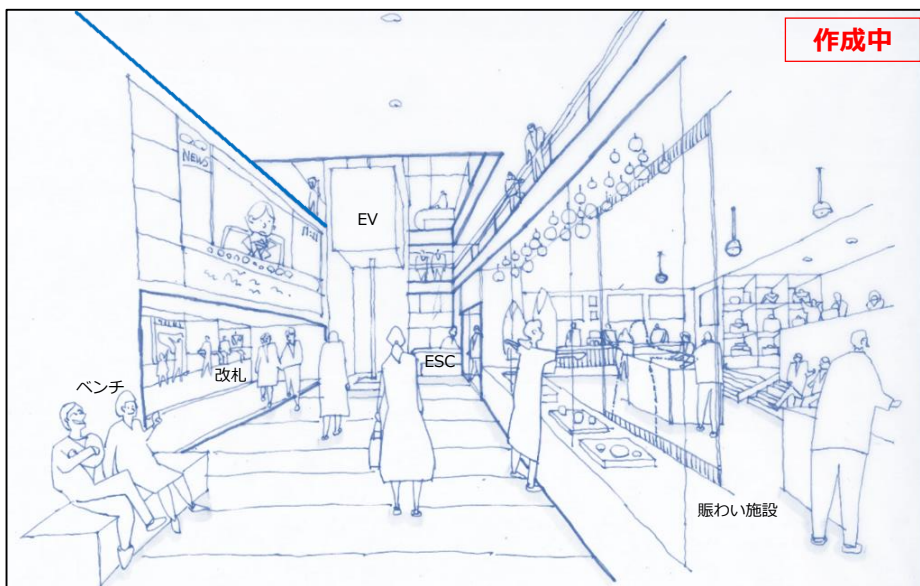
方針 1

まちと駅がつながる賑わいと交流の 拠点をつくる

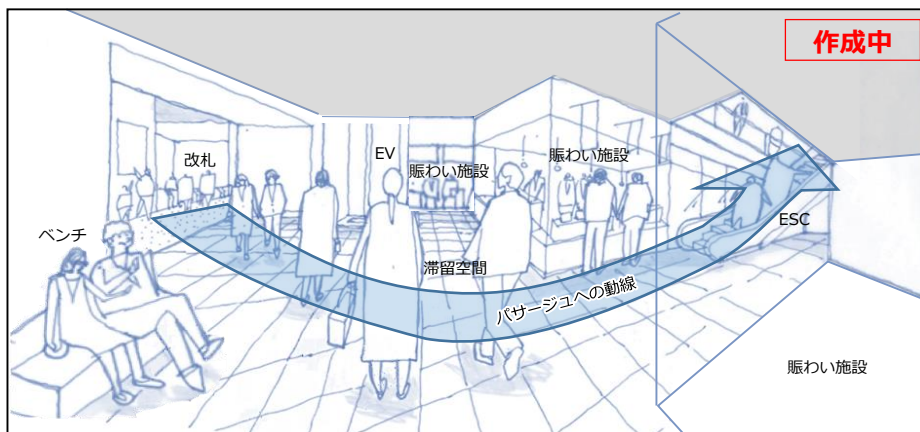
1. 賑わいある「まち・えき空間」をつくる

- 新宿三丁目駅周辺の拠点では、駅の改札前における大規模開発※等にあわせて、駅から周辺のまちへと人々を誘導するとともに、駅の位置が周囲から認識できる空間（まち・えき空間）を整備する。（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、地上と地下が一体となった空間、地上と地下のつながりが認識できる形態意匠など）
- まち・えき空間は、地下の「顔づくり」として駅や地下通路から認識しやすいような空間・形態意匠とするとともに、賑わいを演出する施設（開放的な物販店・飲食店、イベントスペース、観光案内所など）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（改札⇄地上）



■大規模開発等にあわせた「まち・えき空間」のイメージ（改札⇄パサージュ）



※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・情報呼び込む文化・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、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・価値を生み出す場の創出や地域の魅力向上として、業務機能、宿泊・滞在機能、文化・交流機能、産業支援機能を導入する。
- 新宿三丁目駅周辺の拠点にふさわしい「顔づくり」として、歴史的建造物等の保全とともに、百尺ラインや新宿御苑などの周辺環境に配慮しながら、世界から注目される空間・景観を形成する。

■ 新たな交流・価値を生み出す場の創出や地域の魅力向上に資する機能のイメージ



業務機能



宿泊・滞在機能



交流機能

■ 歴史的建造物等



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

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賑わいと回遊性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、滞留空間の整備や建物デザインの工夫などにより、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。
- 地上や地下のネットワークをつなぐ敷地内貫通通路の整備などにより、まちの回遊性の向上を図る。
- 様々な規模の建替えを誘導するとともに、地上や地下のネットワークに面した建物低層部に、多種多様な物販店・飲食店などを誘導することにより、多様で連続的な賑わいを創出する。
- 地域のエリアマネジメント活動にあわせた賑わいの創出を図る。

■賑わいと回遊性のあるまち（新宿駅東口地区）



モア二番街



モア三番街



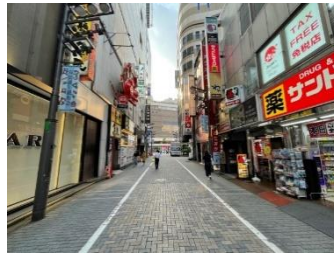
モア四番街



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（西）

2. 誰でも受け入れる多様性と新たな発見のあるまちをつくる

- 既存の商業や芸術・文化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なニーズに対応した新たな商業、観光、業務、文化・交流・芸術、子育て施設、産業支援、宿泊・滞在、生活支援機能などを誘導する。
- 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。

■多様なニーズに対応した都市機能のイメージ



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

※パサージュ空間：新宿三丁目駅周辺や新宿駅周辺の拠点から、新宿駅東口地区全体へと人々を誘導するとともに、新たな出会いと発見の場となる歩いて楽しい空間
(湾曲した通りやT字路による囲われた空間、歩行者の回遊性を向上させる滞留空間や通路、沿道の賑わいを創出する商業や文化施設、ヒューマンスケールを意識した壁面の分節化・外装デザイン等による空間など)

方針
3

歩行者優先のまちをつくる

調整中

1. 車両流入を段階的に抑制する

- 新宿三丁目駅周辺のアクセス交通を段階的に抑制する。
▷主に乗用車、荷さばき車両への対応
- 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を段階的に確保し、車両流入を抑制する。

2. 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：新宿駅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)
- 大規模開発等を契機として、街区毎の地下駐車場について可能な場所は連携し、駐車場のネットワーク化を図る。

【集約駐輪場】

- 地区内への自転車流入を極力抑制するため、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集約駐輪場を確保する。
- 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】

- 路上荷さばき車両抑制のため、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確保する。(段階的に整備)
- 地下駐車場に路外共同荷さばき場を確保する場合は、貨物の地上への縦動線の確保に配慮する。また、荷さばき利用に配慮し地下駐車場のネットワーク化を図る。

■ 幹線道路からアクセスする駐車場イメージ



東京ミッドタウン日比谷
(出典：Google Map)

■ 路外共同荷さばき場のイメージ



地域荷捌き場ESSA(エッサ)
(出典：渋谷フクラス)

地域荷捌き場
利用対象エリア

3. 人中心の道路空間に変更する

- 新宿通りや中央通りなど、車道の見直し等により人中心の道路空間に変更する。
- 人中心の道路空間とするため、時間帯に応じた路肩空間の柔軟な活用を行う。
- 地区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する。
- 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へ転換する。

■ 新宿通りの道路断面変更イメージ

【現況断面】



【中期（2035年頃）の断面イメージ】

▶ 通常時

- ・ 車両通行可
- ・ 路肩空間は荷さばき等に活用



▶ 歩行者天国時（特定禁止区間） モール化※

- ・ 車両通行不可
- ・ 路肩空間は歩行者の滞留、賑わい空間に活用



※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

【長期の断面イメージ】

- ・ 路肩空間は歩行者の滞留、賑わい空間に活用
- ・ 歩行を補完する次世代モビリティや自動配送ロボットと歩行者の共存



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。

■ 民地を活用して通行空間・滞留空間を確保した事例



コレド室町（出典：日本設計HP）



大丸神戸店

3. 地上・地下及び地下間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、地上・地下の歩行者ネットワーク、都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線間の乗換動線のバリアフリー経路を拡充する。

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。
- 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。

■ 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。

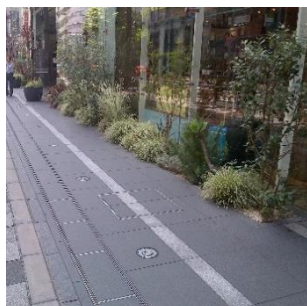
方針 6

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)」を中心に、新宿御苑のみどりが感じられるよう、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



■ 建物内緑化のイメージ



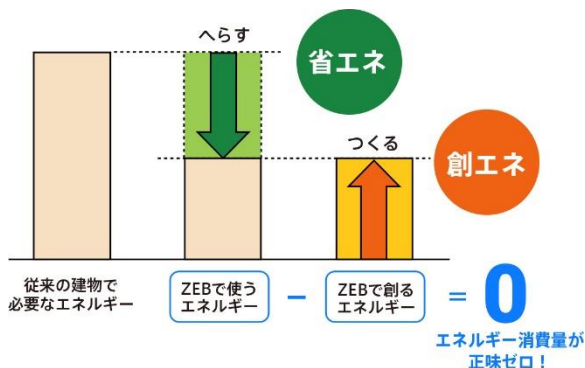
■ 多層な空間を活用した緑化のイメージ



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

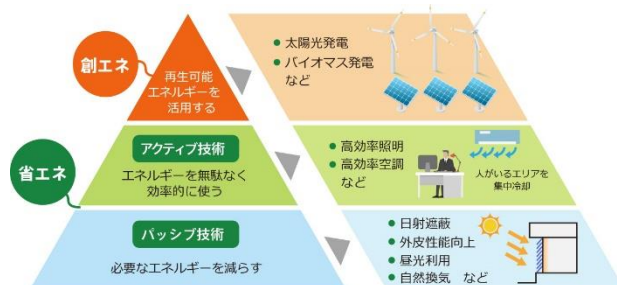
- 新宿三丁目駅周辺の拠点では、大規模開発等にあわせて、街区や地区単位で融通する面的エネルギーなど、効率的なエネルギー供給システムを導入する。
- 脱炭素社会に向け、大規模開発等は、最先端の省エネルギー技術、未利用エネルギー、再生可能エネルギー等の導入やZEB※の実現を図る。
- 集約的な駐車施設や自転車利用の促進など、環境負荷に配慮した交通手段の利用を促進する。

■ ZEBの概念図



出典：環境省HP

■ ZEBを実現する技術



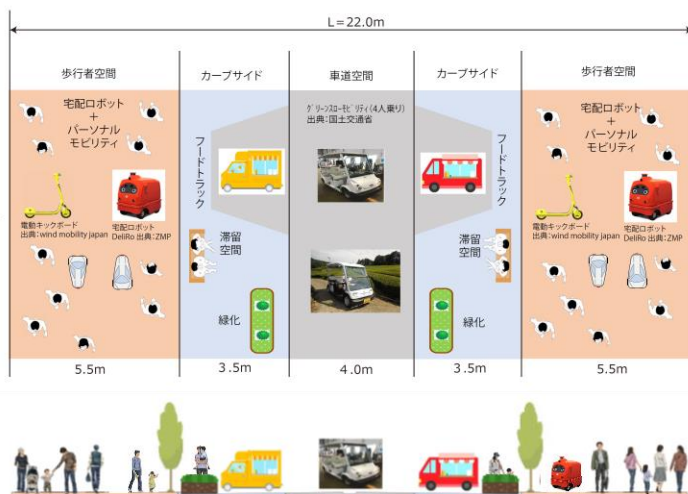
出典：環境省HP

※ZEB (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目指した建物のこと。

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

- 長期的には、歩行者専用道路では、歩行者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。
- 駐車場出入口部分における交通混雑の解消に向け、次世代技術（自動バレーパーキング方式等）を活用した駐車場のあり方を検討する。

■新宿通りの道路空間イメージ（長期）



■次世代モビリティが通行する道路空間イメージ



2050年のマンネルハイム大通り沿いの都市住宅

出典：国土交通省資料（ヘルシンキの将来像）

2. 新しいことに挑戦し、変化し続けるまちをつくる

- 地域が主体となって、新技術を活用した新たな情報発信や防犯対策等を検討していく。
- 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まちづくりの状況を踏まえ、本地区に必要な空間の創出や機能更新を図る。

■新たな情報発信のイメージ

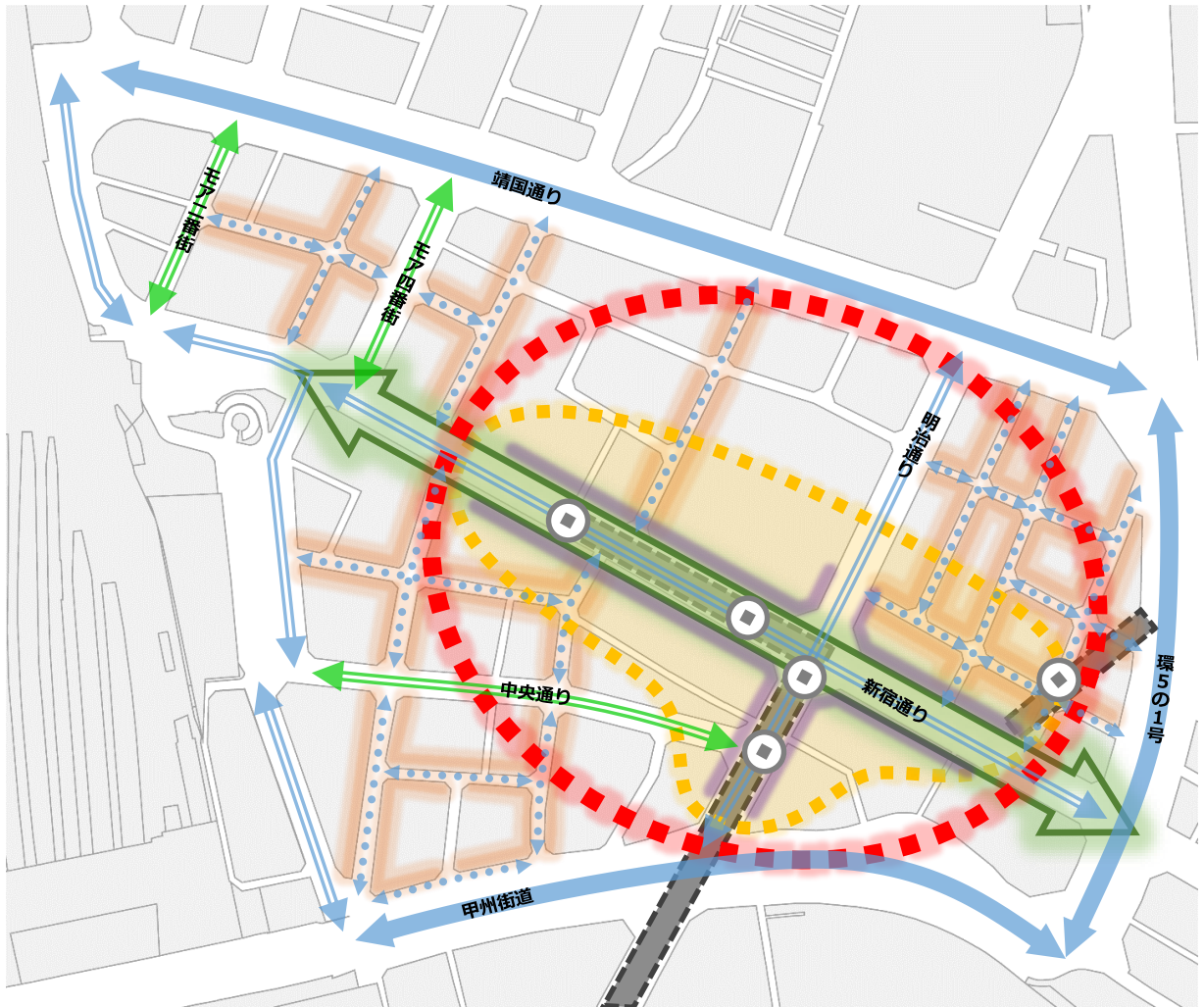


■新たな防犯対策のイメージ



6. 誘導イメージ

■ 誘導イメージ (地上)



凡 例



: 新宿三丁目駅周辺の拠点



: まち・えき空間^{※1}

: 顔づくり^{※2}

: パッセージ空間^{※3}



: 改札の位置 (新宿三丁目駅)

: 賑わい交流軸 (モール^{※4})

: 広域幹線ネットワーク

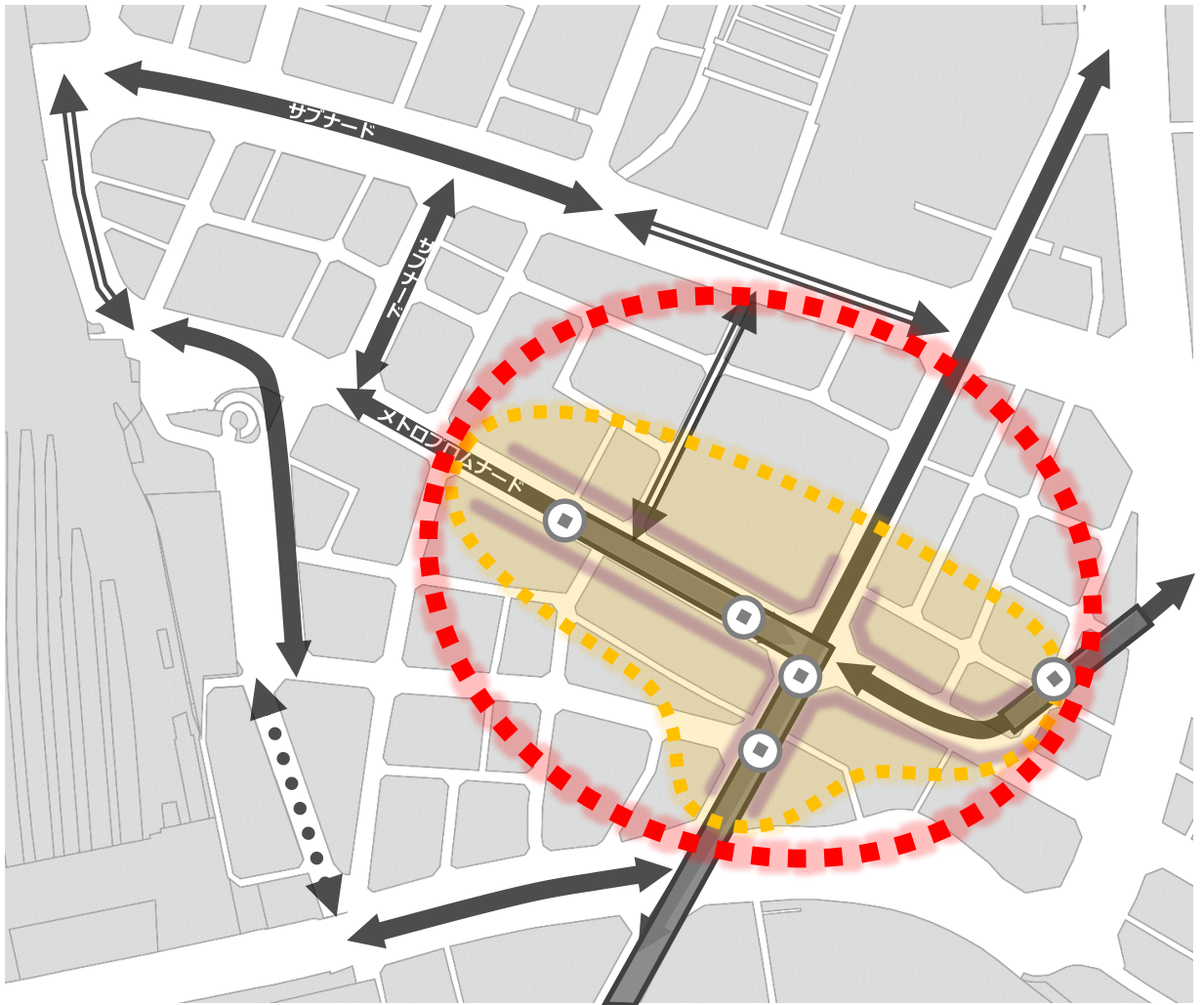
: 地区内幹線ネットワーク
(地区内幹線の内、モール^{※4})

: 地区内回遊ネットワーク

: 新宿三丁目駅 (地下)

※1 P9参照
 ※2 P9、P10参照
 ※3 P11、P12参照
 ※4 P14参照

■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^{※1}



: 地下ネットワーク（計画）



: 顔づくり^{※2}



: 地下ネットワーク（構想）



: 改札の位置（新宿三丁目駅）

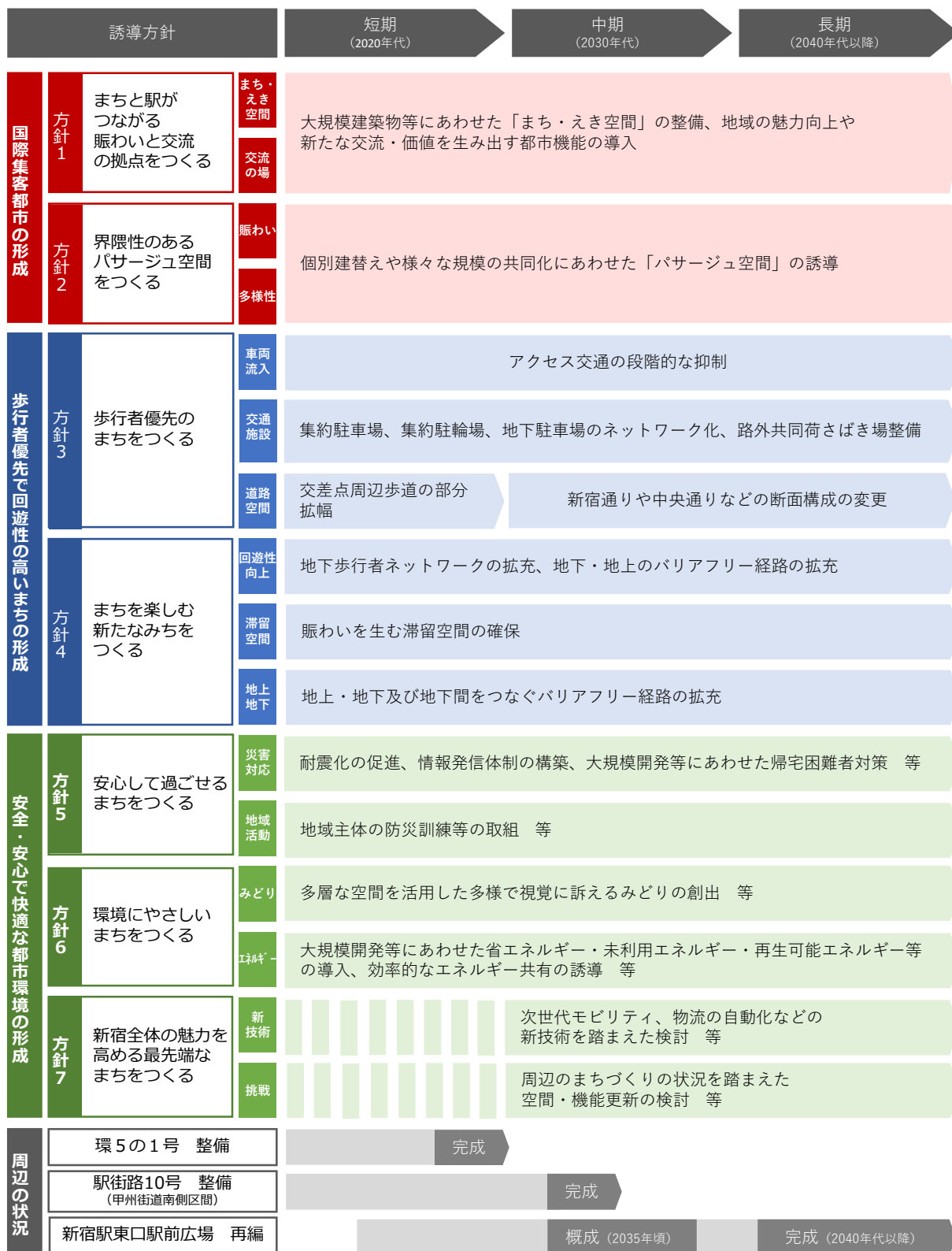


: 新宿三丁目駅

7. 実現に向けて

段階的なまちづくり

- 本方針の実現に向けて、区と地元が連携しながら、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。



建替え等の誘導

(1) 地区の特性に応じた建替え誘導

- ・新宿三丁目駅周辺の拠点づくりについては、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。
- ・新宿三丁目駅周辺の拠点づくりとともに、新宿駅東口地区全体の「賑わいと歩きたくなるまち」の実現に向けて、個別建替えや様々な規模の共同化にあわせて、容積率や斜線制限を緩和する地区計画（高度地用型地区計画、街並み誘導型地区計画）により、界隈性のあるパサージュ空間等を誘導する。

(2) 街並み再生方針の変更

- ・本方針の実現に向けて、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

地権者・事業者（地元）、地元まちづくり団体、行政が連携しながら、本方針の実現に向けた取組等を進めていく。

事業者・地権者	<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、通り沿道の権利者等の合意形成を図る。・大規模開発等にあたっては、地元の理解を得ながら検討を進める。・地元まちづくり団体と連携し、地域が主体となったまちづくりを進める。
地元まちづくり団体	<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、地元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">・公共貢献による容積率緩和を示した街並み再生方針を変更する。・大規模開発等には、誘導方針等を基に公共貢献を誘導する。・地元の合意形成を支援し、地元提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。・地元まちづくり団体のエリアマネジメントと連携し、まちづくりを推進する。

■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

カザバ：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

(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