

資料3

第4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・その2

令和 ○年 ○月
新 宿 区

目次

1. 誘導方針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	. . .	8
6. 誘導イメージ	. . .	19
7. 実現に向けて	. . .	20

1. 誘導方針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～

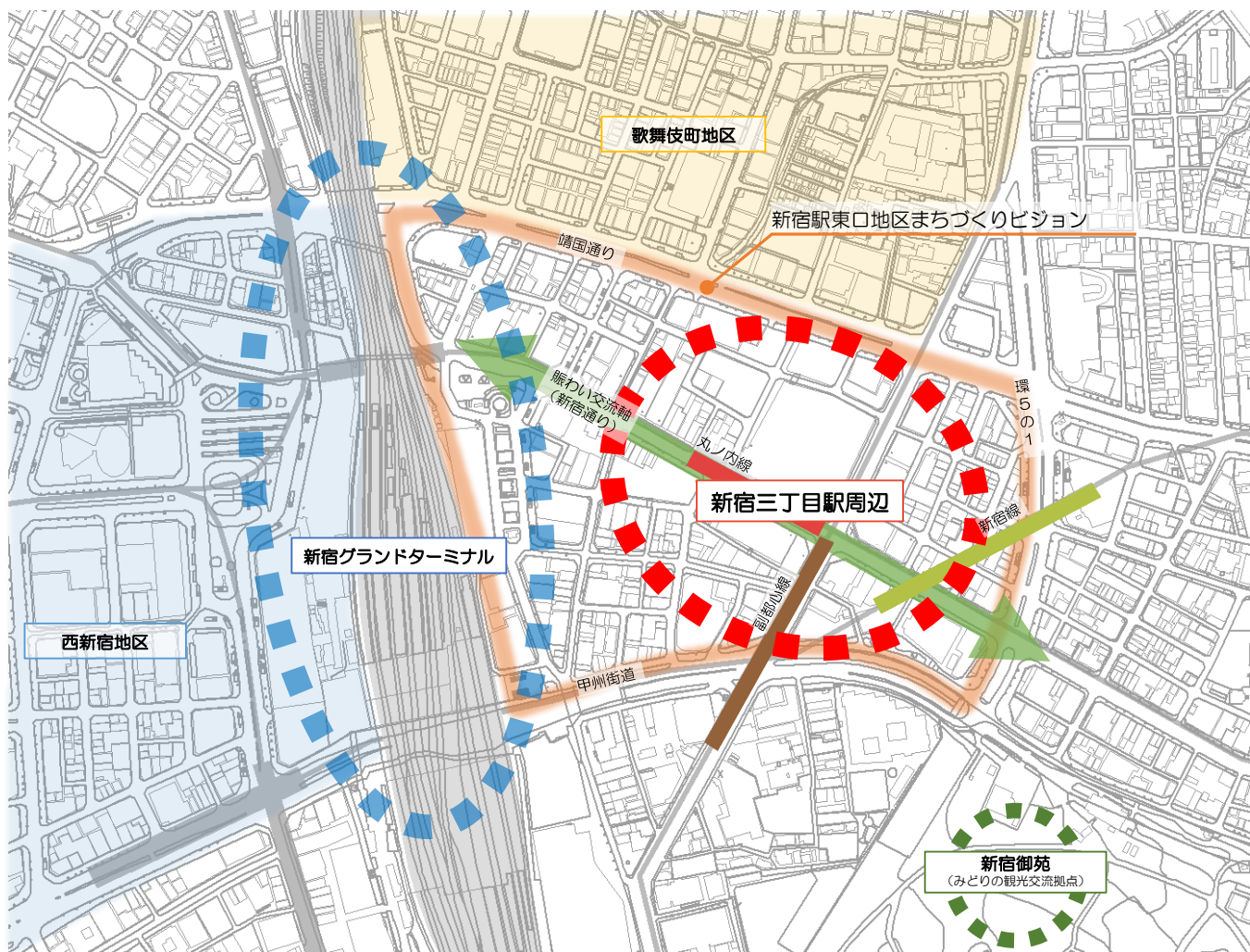
新宿駅東口まちづくりビジョンで賑わいの拠点として位置付けた新宿三丁目駅周辺に必要な都市機能や都市基盤等を示したもので、本方針を踏まえ、区と地元が連携しながら、今後のまちづくりを誘導していく

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

■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：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

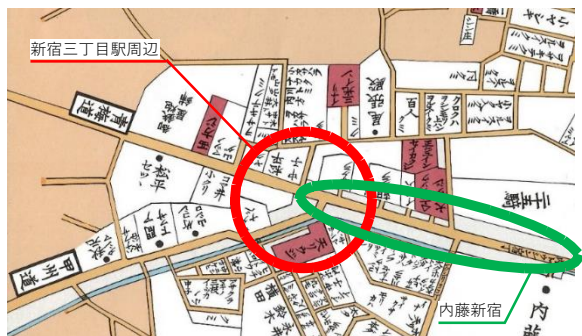
2. まちの成り立ち

■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

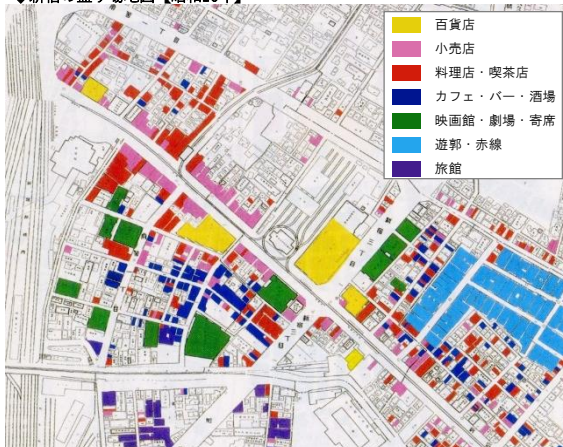


出典：新宿歴史博物館

[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。

- 【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

【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～】

・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】新宿ピカデリー開館
- 【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】



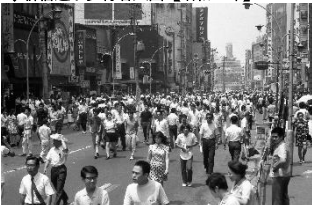
【昭和後期】

・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。
- ◎ 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。



▲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。

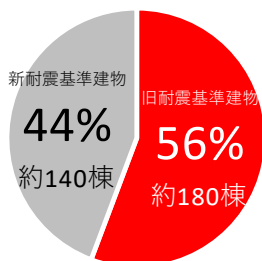


▲新宿御苑

■ まちの課題

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

賑わいと文化の新宿追分Crossing

～人が行き交い、出会い、

賑わいと文化を生むまちの交流点～

人が行き交い、出会い、多様なアクティビティが生まれることで、
世界中から人を惹きつけ、歩いて楽しい、
常に新たな賑わいと文化を発信し続ける交流の場

パーソナルなワークスペースがあるから
オフィスまでいかずに仕事ができる！

新宿の魅力は世界中に響き渡っている。
この場所で商談や日本文化に触れられる！

調整中

オフィスワーカー

海外観光客

海外ビジネスマン

新宿追分まで行こう！
きっと面白いことに
会えるはずさ！

遊びも、学びも、ショッピングも、
デートもなんでも、ここが中心地！

大学生

都心
観光客

駅まち空間

いろんな店舗がしっかりそ
ろっている新宿の街。歩きや
すいし、便利なまち！

新宿生活者

新宿御苑との連続
街路樹
敷地内緑化
壁面緑化・屋上緑化

エンターテインメント
社交・交流の場

脱炭素

緑

文化

次世代技術等の活用

- ・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
- ・街区や地区単位でのエネルギー融通

- ・5G,6Gによる情報空間の拡充
- ・センシングによるまち情報の即時取得
- ・人・モノの効率的移動の実現
- ・多様な交通モードの充実(MaaS)

交通

空間

地区内車両抑制
荷さばきのソフト対策

シームレスな移動空間
滞留空間
安心・安全な歩行空間

ニューノーマルへの対応

- ・屋外空間の柔軟な活用
- ・都市に対するニーズの多様化
- ・ウォーカブルな空間づくり

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. 賑わいある「駅まち空間」をつくる
2. 国内外から多くの人・もの・情報と呼び込む交流の場をつくる

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. 地区内車両流入を段階的に抑制する
2. 人中心の道路空間に変更する
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

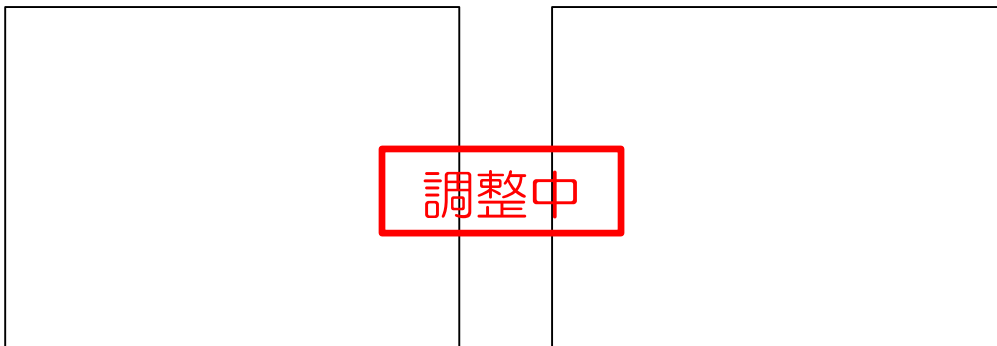
方針 1

駅とまちが一体となった賑わいと 交流の拠点をつくる

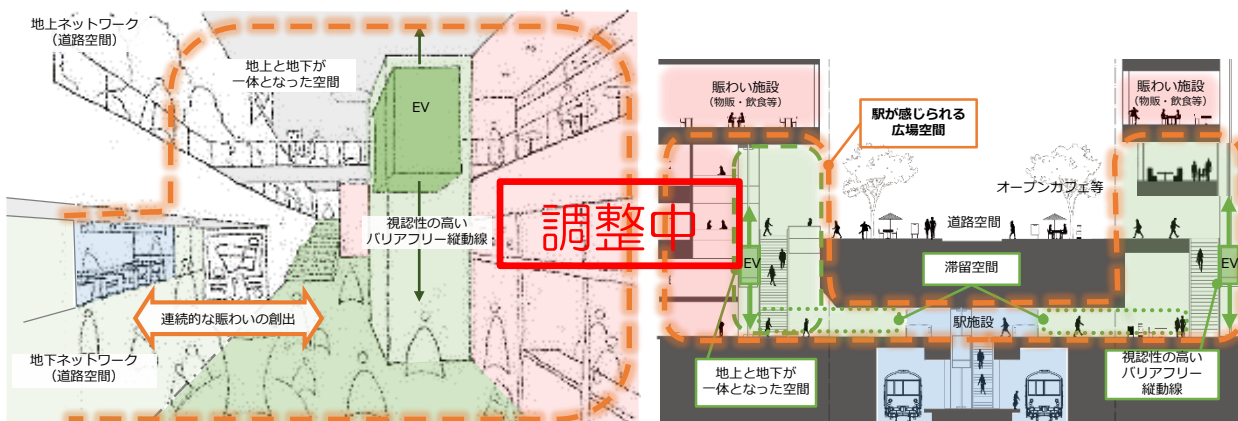
1. 賑わいある「駅まち空間」をつくる

- 新宿三丁目駅周辺の拠点において、駅の改札周辺は、大規模開発等※にあわせて、滞留空間を拡充するとともに、駅の位置が周囲から認識できる空間を整備する。
(わかりやすく利便性の高い縦動線、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)
- 滞留空間の周辺には、賑わいを演出する施設を導入する。(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)

■ 駅の位置が周囲から認識できる空間イメージ



■ 大規模開発等にあわせた駅まち空間のイメージ



※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）を活用した建物計画

2. 国内外から多くの人・もの・情報呼び込む交流の場をつくる

- 新宿三丁目駅周辺の拠点においては、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。
- 大規模開発等にあわせて、地域の魅力向上や新たな交流・価値を生み出す場として、業務、文化・交流、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。

■ 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

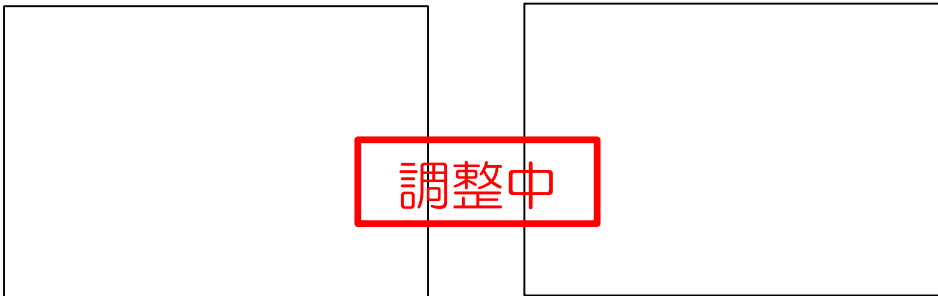
方針 2

界隈性のあるパサージュ空間※をつくる

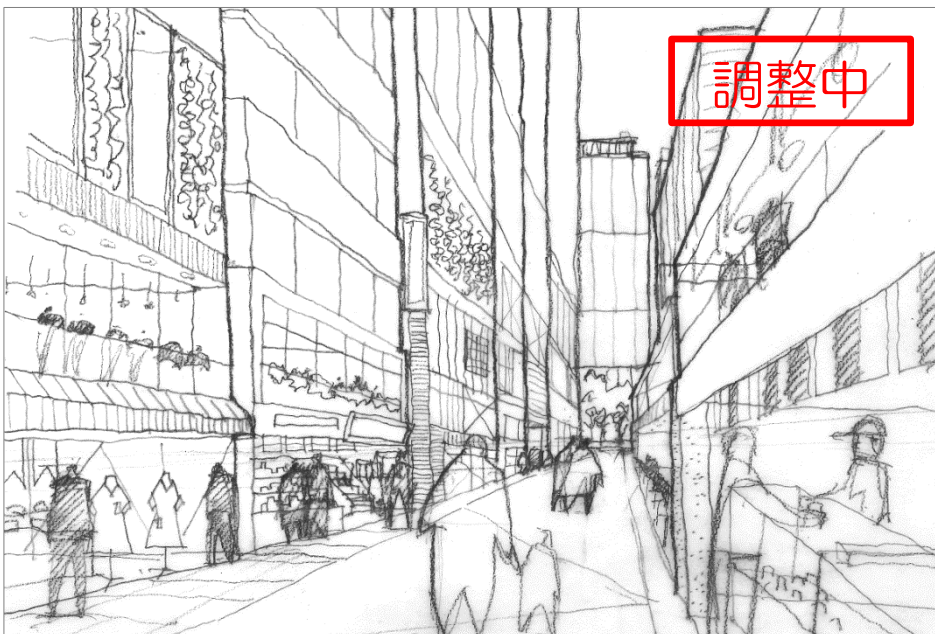
1. 誰もが訪れたいくなる賑わいと回遊性のあるまちをつくる

- 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。
- 建物低層部に、様々な規模・種類の物販店・飲食店などを誘導することにより、通りに面して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。

■多様で連続的な賑わい創出のイメージ



■ウォーカブルなパサージュイメージ



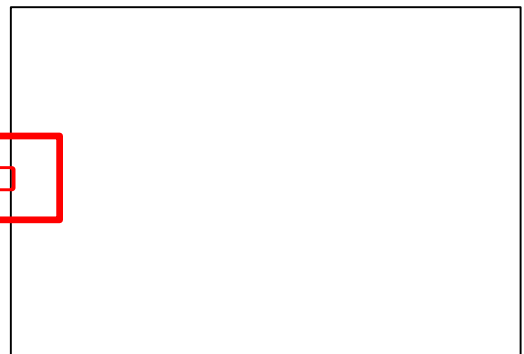
2. 誰でも受け入れる多様性と新たな発見のあるまちをつくる

- 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・芸術、交流、子育て施設、産業支援、宿泊、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

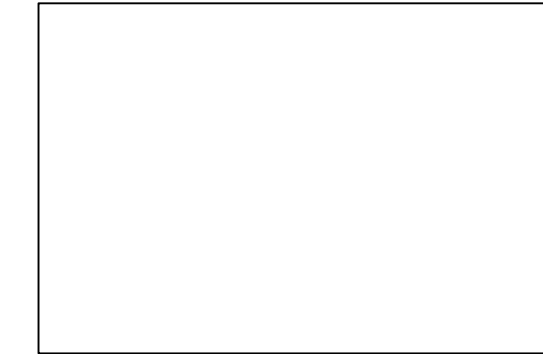


▲サテライトオフィス



▲屋内イベントスペース

調整中



※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ために必要な、多様なアクティビティや出会いの場が生まれ、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・外装デザインなどによる空間)

方針 3

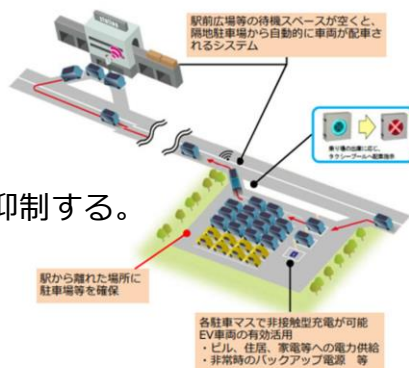
歩行者優先のまちをつくる

新宿駅東口地区全体の誘導方針

1. 地区内への車両流入を段階的に抑制する

【地区内への車両流入を抑制】

- 始めに通過交通を抑制する。
 - ▷環5の1開通により明治通りの通過交通を抑制
 - ▷東口駅前広場の再編等により新宿通り通過交通排除
- 通過交通を抑制した上で、アクセス交通を段階的に抑制する。
 - ▷乗用車、バス・タクシー※、荷さばき車両への対応
 - ※バス・タクシーの対応方法については継続協議・検討



▲タクシー交通量抑制の工夫（ショットガン方式の例）

【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や中央通りのモール化を見据え段階的に交通動線を整序化する。

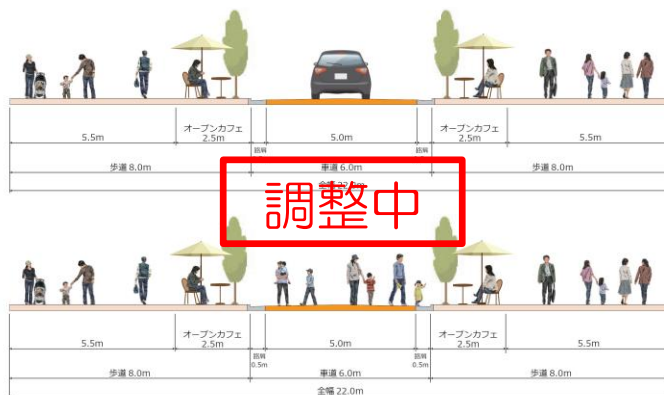
2. 人中心の道路空間に変更する

- 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。
- 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。

■一方通行時の新宿通りの道路断面変更イメージ（超長期の段階）

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

※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



▲ 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）
- 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。
- 地区内への車両流入を抑制するため、駐車場地域ルールを継続的に検討する。

【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）
- 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。

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）
- 都市計画駐車場について、荷さばき車両の活用等も考慮し地上への縦動線の確保の検討を行う。

■ 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、新宿三丁目駅周辺地区で必要となる交通施設の確保を行っていく。
 - ▷ 隔地・集約駐車場（地下駐車場間をつなぐネットワーク車路を含む）
 - ▷ 集約駐輪場
 - ▷ 路外共同荷さばき場（地下に整備する場合は地上への縦動線を含む）
 - ▷ タクシー等の公共交通の交通結節機能

方針 4

まちを楽しむ新たなみちをつくる

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。

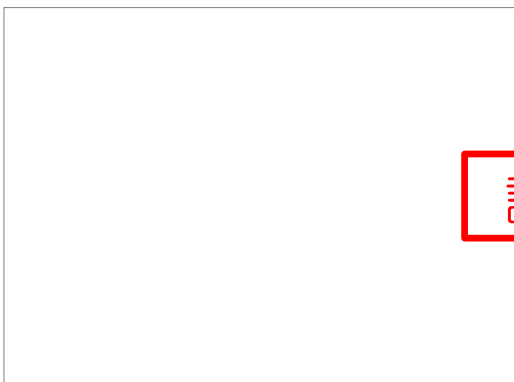
3. 地上・地下及び地下間をシームレスにつなぐバリアフリー経路を拡充する

- 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、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、新宿三丁目駅周辺地区で必要となる通路等の確保を行っていく。
 - ▷ 靖国通り地下通路の延伸など、必要な地下歩行者ネットワークの拡充
 - ▷ 新宿三丁目駅を中心に、民地を活用した歩行空間、滞留空間の拡充
 - ▷ 都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線間の乗換経路上の高低差の解消など、周辺のバリアフリー経路の確保

■ 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



調整中

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。

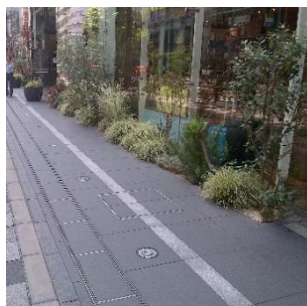
方針 6

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

- 「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



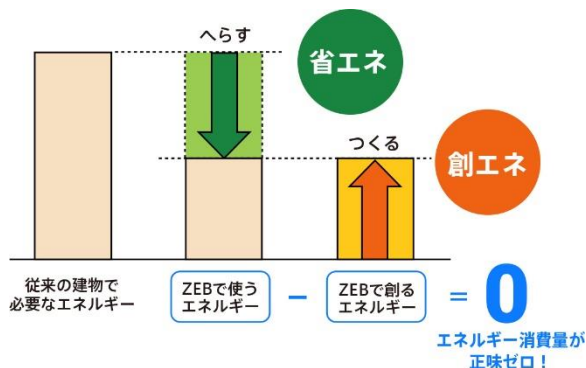
■ 多層な空間を活用した緑化のイメージ



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

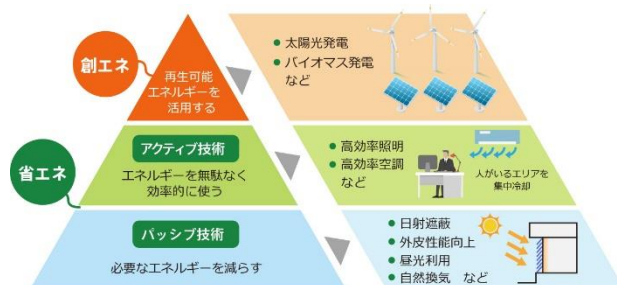
- 脱炭素社会に向け、大規模開発等は、最先端の省エネルギー技術、未利用エネルギー、再生可能エネルギー等の導入やZEB※の実現を図る。
- 大規模開発等にあわせて、街区や地区単位で融通する面的エネルギーなど、効率的なエネルギー供給システムを導入する。
- 集約的な駐車施設や自転車利用の促進など、環境負荷に配慮した交通手段の利用を促進する。

■ 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。

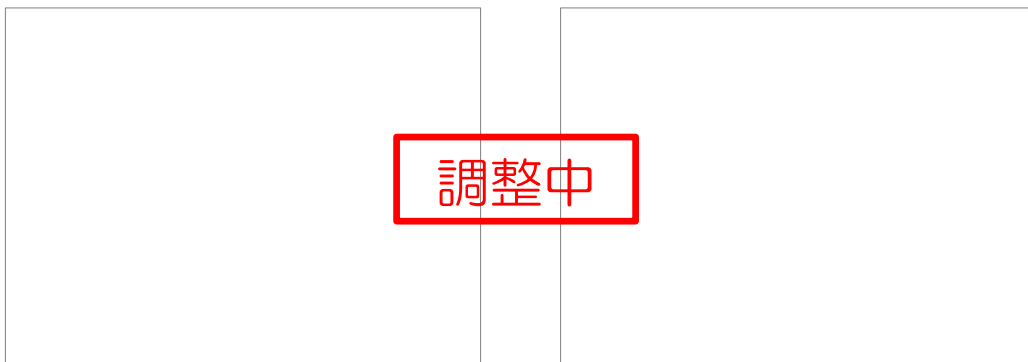
新宿全体の魅力を高める最先端なまちをつくる

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

- 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）

■自動バレーパーキング方式



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。
- 新宿駅直近地区、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、新宿三丁目駅周辺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



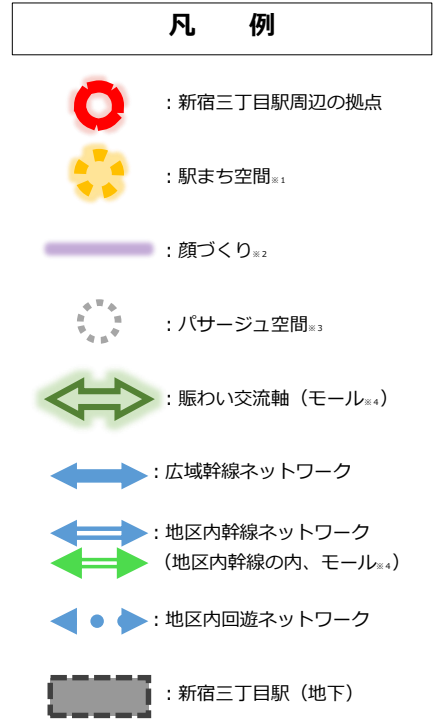
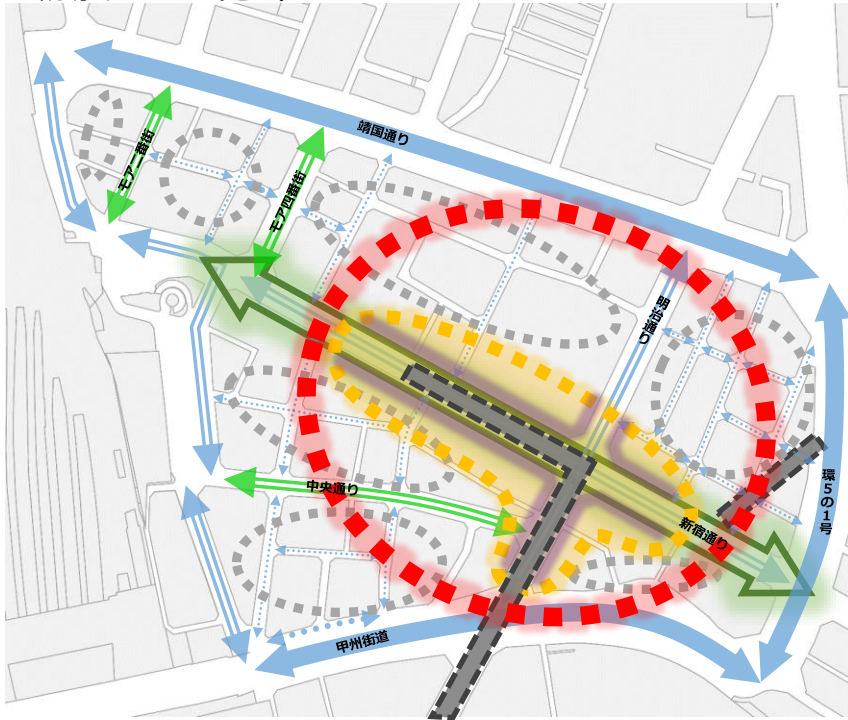
■新たな防犯対策のイメージ



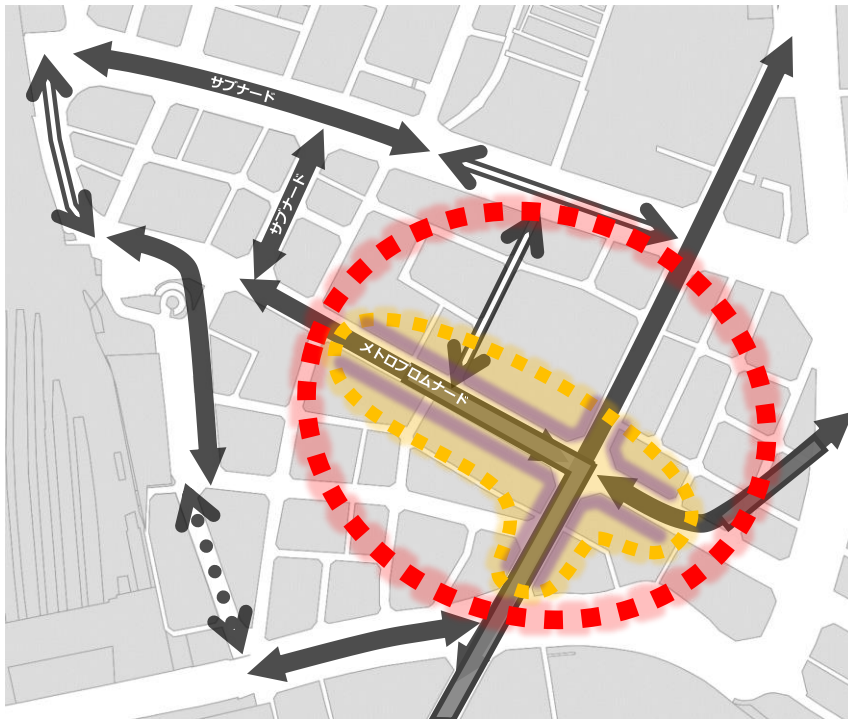
6. 誘導イメージ

■ 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

● 誘導イメージ（地上）



● 誘導イメージ（地下）

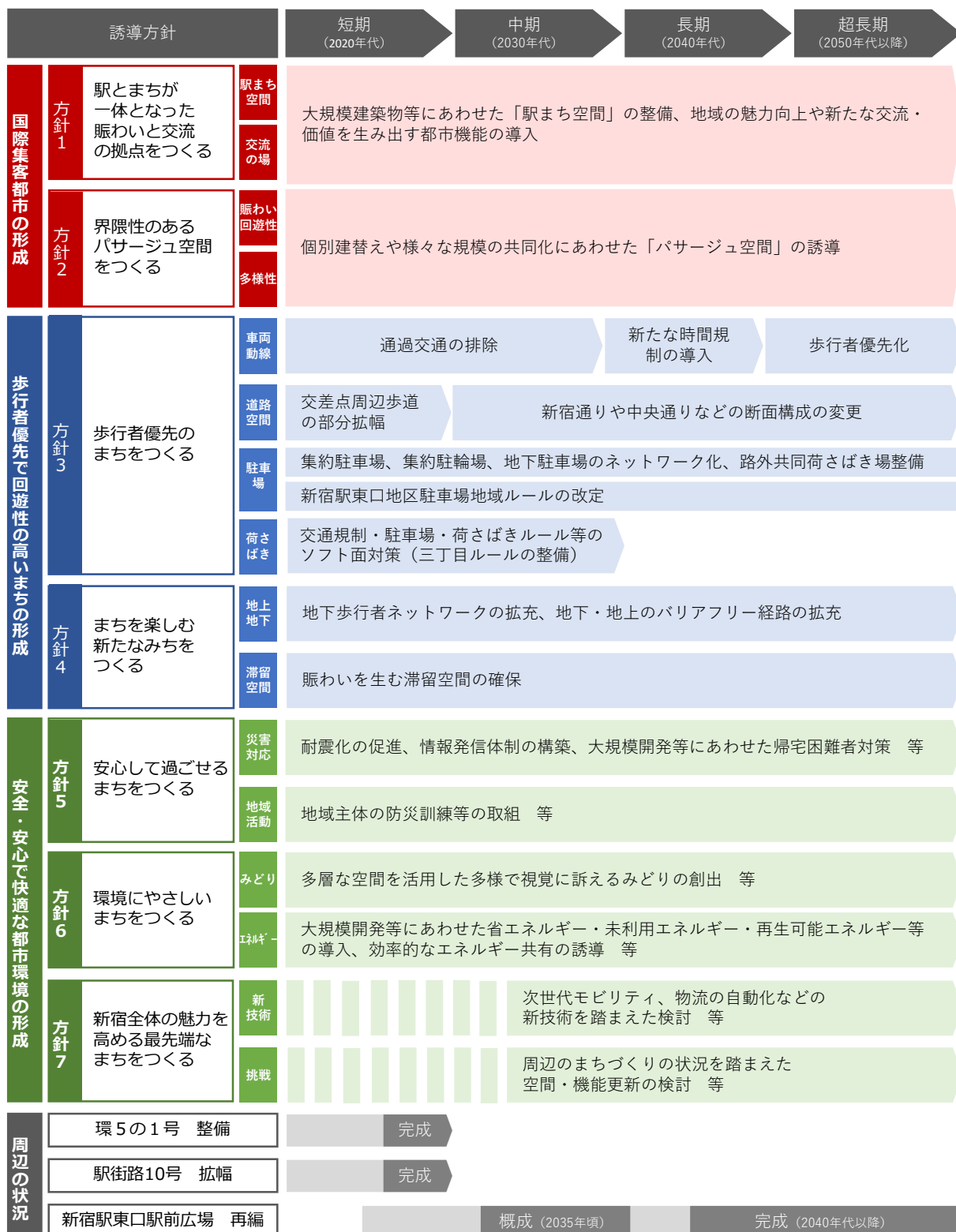


※1 P10参照
 ※2 P11参照
 ※3 P13参照
 ※4 P14参照

7. 実現に向けて

段階的なまちづくり

- 誘導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、必要に応じて誘導方針を見直すなど、柔軟な対応を行っていく。



7. 実現に向けて

基盤整備に係る進め方

作成中

1. 短期

●歩行者優先まちづくりに向けて、滞留空間を確保するため新宿通りの歩道の部分拡幅を行う。

2. 中期（2035年頃）

- 歩行者優先まちづくりを段階的に進めるため、新宿通りの動線を切って通過交通を排除
- 地区アクセス交通（一般車・荷さばき）が抑制できたエリアから歩行者優先化を推進

〈地区の状況〉

- ① 地区内交通量：現状と同程度
- ② 基盤整備：
 - ・環五の1号開通
 - ・東口駅前広場の再編（概成）
 - ・駅街路10号 整備

▶車両交通動線

通過交通を排除するための交通動線

- ①新宿通りの動線を切り転回路を設置（新宿通りは相互通行のまま）
- ②時間帯に応じた交通規制により、地区内道路の歩行者専用道路化
- ③駅アクセス：線路沿い道路、駅街路10号

▶まちづくりの状況

大規模開発等を契機とし部分的整備

- ①集約駐車場、集約駐輪場
- ②地下駐車場のネットワーク化
- ③路外共同荷さばき場（時間規制の路上荷さばきあり）
- ④地下歩行者ネットワーク
- ⑤三丁目駅周辺の駅まち空間・顔づくり



3. 長期

- 歩行者優先まちづくりを拡大するため、新たな時間規制の導入
- 地区内全域で、地区アクセス交通（一般車・荷さばき）を抑制していく

〈地区の状況〉

- ① 地区内交通量：中期より減少
※交通規制時間帯は、新宿通り、中央通り、駅街路10号のみで路上荷さばき車両を処理
- ② 基盤整備：中期と同じ

▶車両交通動線

新たな時間規制の導入

- ①東口駅前広場東側の時間規制（歩行者用道路の交通規制拡大）

▶まちづくりの状況

大規模開発等を契機とし概成を目指す

- ①集約駐車場、集約駐輪場
- ②地下駐車場のネットワーク化
- ③路外共同荷さばき場（時間規制の路上荷さばきあり）
- ④地下歩行者ネットワーク
- ⑤三丁目駅周辺の駅まち空間・顔づくり



4. 超長期

- 新宿通りの一方通行化など交通動線を変更し、交通規制時間内は、ほぼ地区全域で歩行者専用化を実現
- 一部の路上荷さばき等を除き、地区内全域で、地区アクセス交通（一般車・荷さばき）を大幅に抑制

〈地区の状況〉

- ① 地区内交通量：STEP 2 より減少
※交通規制時間帯は路上荷さばき車両なし（原則、路外共同荷さばき場に対応）
- ② 基盤整備：東口駅前広場の再編（完成）

▶車両交通動線

歩行者優先化を実現する交通動線

- ① 転回路の撤去（新宿通り一方通行化）
- ② 交通規制変更（武蔵野通り、モア4番街逆進）
- ③ 東口駅前広場の南東部車両動線削除
- ④ 地区全体歩行者優先化（12時～5時）

▶まちづくりの状況

大規模開発等を契機とし完成を目指す

- ① 集約駐車場、集約駐輪場
- ② 地下駐車場のネットワーク化
- ③ 路外共同荷さばき場
(時間規制の路上荷さばきあり)
- ④ 地下歩行者ネットワーク
- ⑤ 三丁目駅周辺の駅まち空間・顔づくり

★新宿通りの一方通行規制の方向について
上図では西向き方向としているが、東向き方向も考えられるため、今後継続検討が必要



5. 継続的に検討すべき内容

- 今後の技術開発等の状況を踏まえて、地区にとって望ましい交通動線のあり方を継続的に検討していく

例1) 荷さばき集約の自動化等による、終日フルモール化

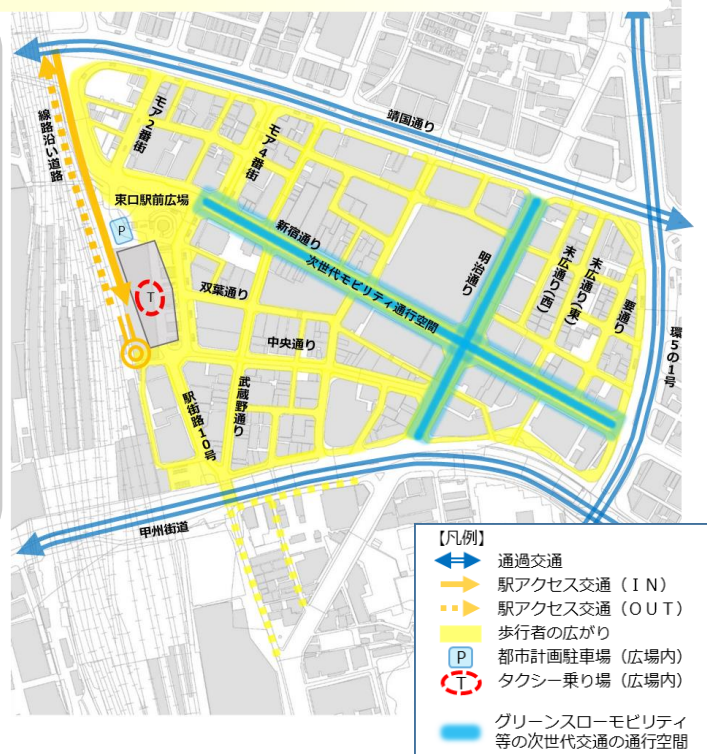
技術革新等により荷さばき集約が自動化され、路上荷さばきが無くなる場合に、地区内で終日フルモール化を検討

例2) 次世代モビリティの導入

地区内の歩行者の移動を補完し、歩行者と共存する次世代交通の活用を検討

例3) 明治通りの歩行者優先化

環5の1号の開通等により明治通りの交通量が大幅に減少する場合は、明治通りの歩行者優先化を検討（歩道拡幅、トランジットモール等）



荷さばき集約の自動化のイメージ
(自動配送ロボット)

出典：楽天HP（横須賀市における公道走行実証）

7. 実現に向けて

建替え等の誘導

(1) 地区の特性に応じた建替え誘導

- ・新宿駅東口地区全体のまちづくりについては、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。
- ・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、駅まち空間の整備、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

- ・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、誘導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誘導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、情報発信等を行う。・公共空間と民間敷地との一体的な活用などのエリアマネジメントについての検討・運営等を行う。・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を構築する。
行政	<ul style="list-style-type: none">・容積率の割増しに資する新たな公共貢献を誘導するため、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や道路断面構成の変更等について、関係者との調整等を行う。・誘導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。

(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