西新宿地区の現況

~ 目 次 ~

- 1. 西新宿地区の位置づけ
- 2. 西新宿地区の現況
 - a. 土地利用
 - b. 建物利用
 - c. 防災・みどり・エネルギー
 - d. エリアマネジメント
 - e. 自動車ネットワークの現状
 - f. 歩行者ネットワークの現状
 - g. 駐車施設等
 - h. 駐輪場整備状況
 - i. その他

西新宿地区の位置づけ

○新宿駅周辺地域は、業務、商業などの多様な機能が集積し、**人中心のまちづくり**を進めており、西新宿地区では、**公開空地・建物内低層部における一体的な賑わい創出**、 **豊かな交流と潤いのまちづくり**等が求められている。

①都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域 新宿駅周辺地域・地域整備方針(平成30年10月改定 都市再生本部)

●整備の目標

- ・東京駅周辺などとともに我が国の国際的な中枢業務機能を担う拠点を形成
- ・商業、文化等の集積による多様な魅力を備え回遊性のある観光・交流拠点を形成
- ・乗降客数が日本一のターミナルを有し、新宿副都心として発展してきた**業務・商業機能を生かし、住宅、商業、文化、教育、宿泊、医療等の集積による多様な魅力**を備えた、国際的な**中枢業務・交流機能を担う拠点を形成**
- ②都市づくりのグランドデザイン(平成29年9月 東京都)

新宿は、中枢広域拠点域に位置付けられている。

●新宿の将来像

- ・業務、商業、交流、観光、宿泊、医療、居住などの多様な機能の高度な集積を生かし、 東京の発展を先導する国際的な拠点が形成されている。
- ・個性的な商業施設や、芸術・文化、娯楽などの多様な機能が集積し、**訪れて楽しく、 活力が感じられるまちが形成**されている。
- ・巨大ターミナルにふさわしい交通結節機能を備えるとともに、高質で多層的な歩行者 空間等が整備され、にぎわいや交流を生む**人中心のまちが形成**されている。

③新宿区まちづくり長期計画 まちづくり戦略プラン(平成29年12月 新宿区)

●戦略の方向性『新たな魅力の創出と洗練された都市空間の充実』

●重点的な取組み

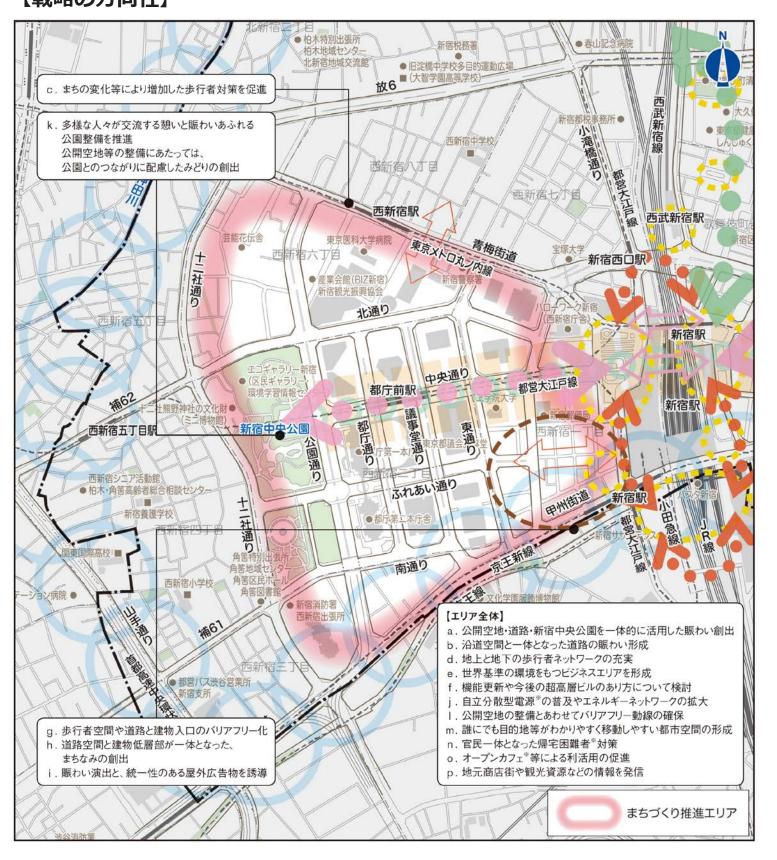
- ①賑わいの創造と回遊性の向上
 - ・超高層ビルの屋内外にわたる足元の空間の活用
 - ・増加する来街者等に考慮した交通ネットワークの拡充
 - ・超高層ビル群の再生
- ②快適で環境にやさしい都市空間の形成
 - ・地球温暖化対策に向けたエネルギー利用の効率化
 - ・多様なみどりと潤いある空間の形成
 - ・多様な来街者に配慮した空間の形成
- ③災害に強く賑わいあるまちの創造
 - ・防災対策の充実
 - ・公共空間等におけるイベントの開催

●推進方策

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。

- ・公開空地のあり方など特定街区の見直しによる、**公開空地・建物内低層部における** 連続、一体的な賑わい機能の創出
- ・新宿副都心第4号街路などの公共空間における、**オープンカフェの開設**
- ・都市開発諸制度を活用した容積率等の緩和による、**魅力ある商業施設や質の高い宿** 泊施設などの誘導
- ・大規模な開発等の際の事前協議制度の運用による、総合的な緑化の推進
- ・地域冷暖房の拡充、ICTによるエネルギーの管理等の誘導、コージェネレーション 設備の導入

■新宿区まちづくり長期計画まちづくり戦略プラン(平成29年12月 新宿区 【戦略の方向性】

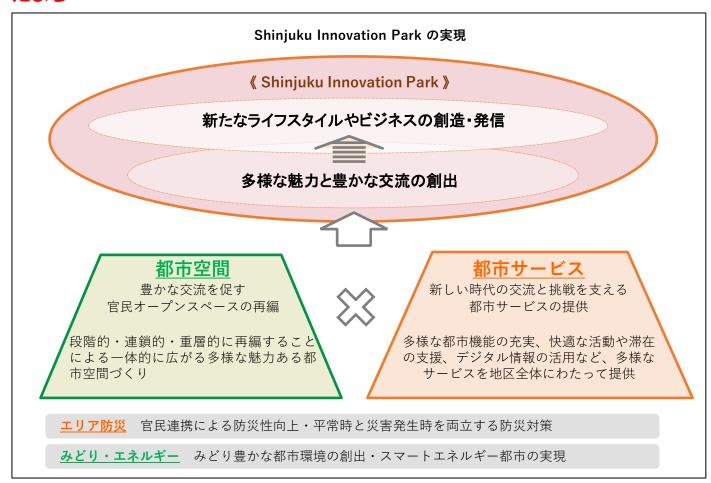


④新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン(平成28年3月 新宿区)

- ●まちの将来像『世界に注目され、誰もが自由に行き交う国際集客都市』
- ・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
- ●将来像実現に向けたまちづくりの戦略
- ・国際商業都市として機能を更新・強化し、集客性を高める
- ・国際観光の中心拠点として機能を拡充し、新宿・日本・世界をつなぐ
- ・世界水準の環境を持つビジネスエリアを形成し、新宿の活力・産業を世界に発信する
- ・新宿らしさが魅力的に表出された景観を形成し、世界に新宿をアピールする
- ・高い防災・防犯機能を有し、 安全・安心に過ごせるまちを形成する
- ・環境に配慮し、安らぎが感じられるまちを形成する

⑤西新宿地区まちづくり指針(令和3年4月 西新宿懇談会)

- ●まちの将来像《 Shinjuku Innovation Park 》
- ・新たなライフスタイルやビジネスを創造・発信し続ける**豊かな交流と潤いにあふれ たまち**



⑥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)

グランドターミナルのコンセプト

Shinjaka Grand Terminal

新宿グランドターミナル

駅、駅前広場、駅ビル等が有機的に一体化した次世代のターミナル 誰にとっても優しい空間がまちとつながり、 様々な目的を持って訪れる人々の多様な活動にあふれ、 交流・連携・挑戦が生まれる場所

グランドターミナルの再整備方針

方針 グランドターミナルとまちを 1 「東西骨格軸」でつなぐ

方針 グランドターミナルを一体化して **2** 整える

方針 3 人中心の広場とまちに変える

方針 グランドターミナルの顔となる 4 プラザ・テラスを整備する

方針 グランドターミナルに新たな機能を 誘導・導入する空間を創出する

方針 グランドターミナルの各所に 人が佇みたくなる空間とみどりを創る

方針 新宿のレガシーを継承しながら、7 新たな景観を生み出す

方針 誰もがチャレンジできる環境を 8 用意する

方針 次世代の技術導入の可能性に果敢に 9 挑戦する

方針 新宿全体の挑戦に結び付ける

グランドターミナルの再編イメージ 青梅街道 4号街路 新宿グランド ■ 東西骨格軸 歩行者優先の広場 新宿 セントラルプラザ ◆●● ターミナル軸 新宿 テラス 駅施設 ターミナルシャフト エントランス

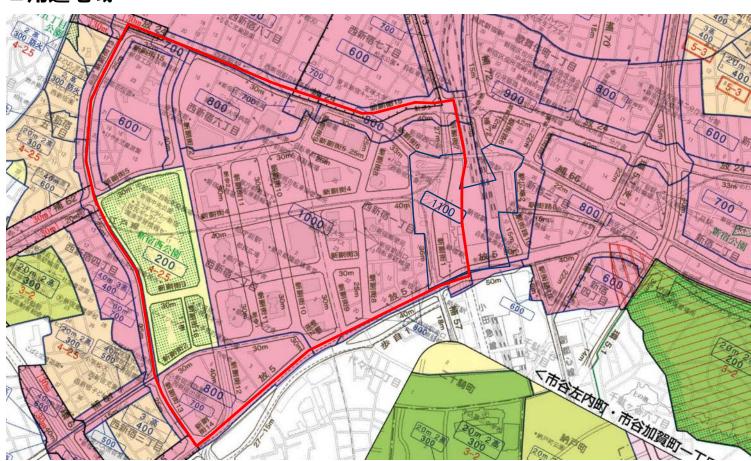
※「新宿の拠点再整備方針」を一部編集

2a 📗

土地利用【用途地域・土地利用現況】

- 〇地区内は主として商業地域で指定容積率600~1000%、新宿駅直近は指定容積率1100%となっている。
- ○事務所建物が多くを占めており、**その外側は住居系建物**、新宿駅前は商業施設が立地している。

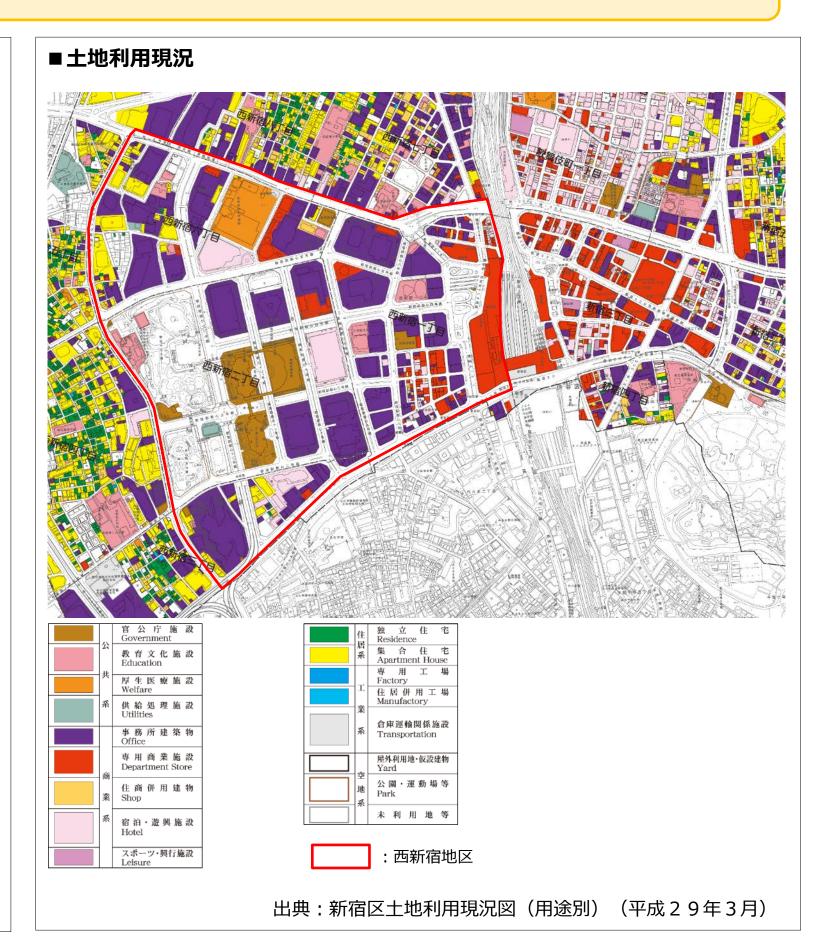
■用途地域



用途地域	建蔽率	図中数値の見方
第一種低層住居専用地域 (高さの限度10m)	50 · 60	第一種低層住居専用地域の建蔵率は「50」 と特記がある場合は 50%、特記のない場合 は 60% です。
第一種中高層住居専用地域	60	3 高度地区 30m 2高 30 防火
第二種中高層住居専用地域	60	1 高 容 積 率 30 防火 50 150 (%) 建蔽率 防火地域
第一種住居地域	60	防火地域又は準防火地域
第二種住居地域	60	容積率が 400% 以上の全区域と 300% の一部区域(図中で「防火」と特記がある区域)は防火地域に指定されています。その他の区域は準防火地域に指定されています。
近 隣 商 業 地 域	80	注
商 業 地 域	80	建蔽率の限度は防火地域内の耐火建築物 又は角地の建築物の場合には各々 10% ず つ緩和されることがあります。
準 工 業 地 域	60	容積率の限度は前面道路の幅員が 12m 未満の場合、その道路幅 (メートル) に住居
準 工 業 地 域 特 別 工 業 地 区	60	系地域では 4/10、その他の地域では 6/10 を乗じた数値が指定容積率より低い場合に はその数値が容積率の限度になります。

: 西新宿地区

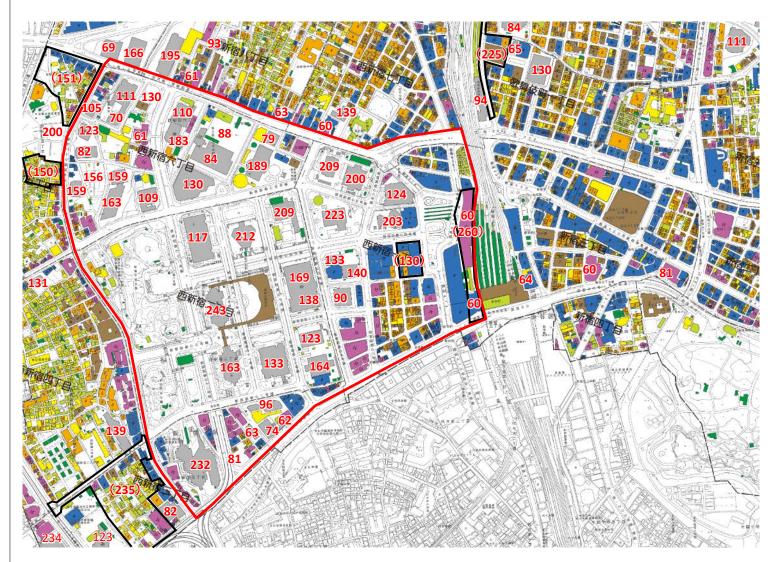
出典:新宿区用途地域等都市計画図



土地利用【建物階数・建物構造】

〇地区内は**地上16階以上、高さ100mを超える超高層建物**が多く立地している。 〇ほとんどが耐火造である。

■建物階数



		凡		例	
			地 上	1	階
	低	層	地 上	2	階
			地 上	3	階
4,5	rts.	园	地上	4, 5	階
6.7	中	層	地上	6, 7	階
8,9,10	去	層	地 上	8, 9, 10	階
11~15	高	眉	地上	11, 12, 13, 14, 15	階
16~	超	高 層	地上	16 ~	階

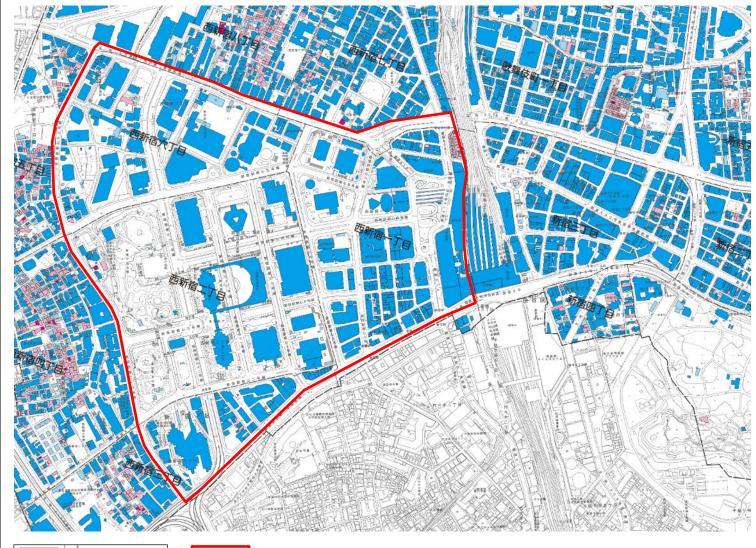
: 西新宿地区

: 60m以上の建物高さ (m)

※(数値)は計画中

出典:新宿区土地利用現況図(階数別)(平成29年3月) 令和元年 建築統計年報2020年版(東京都)

■建物構造





: 西新宿地区

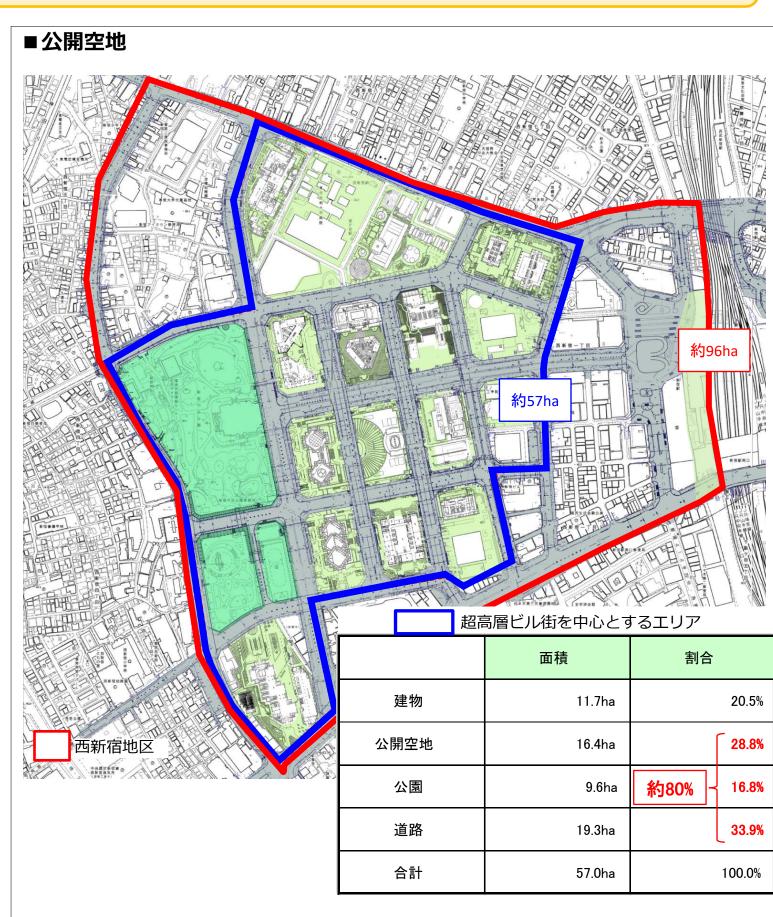
出典:新宿区土地利用現況図(構造別)(平成29年3月)

2a

土地利用【都市開発諸制度等・公開空地等】

- 〇地区中心部は特定街区制度を、地区北部は高度利用地区制度を活用した超高層建物が立地している。
- 〇地区内は、都市開発諸制度を活用した公開空地が多くあり、特に超高層ビル街を中心とするエリアでは、その区域の約8割が道路等の公共空間と公開空地で占めている。



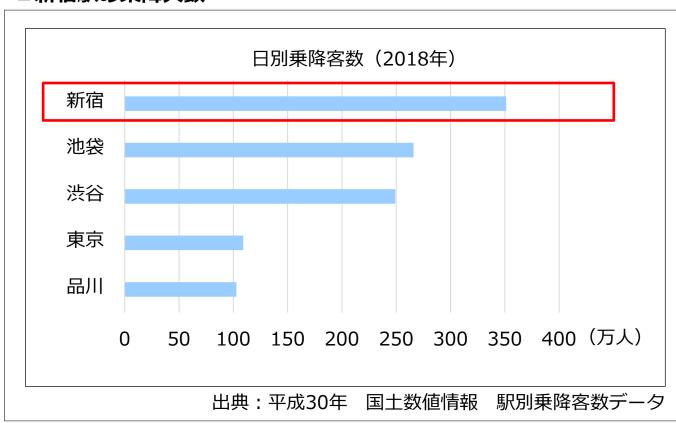


2a 土地利用【来街者数】

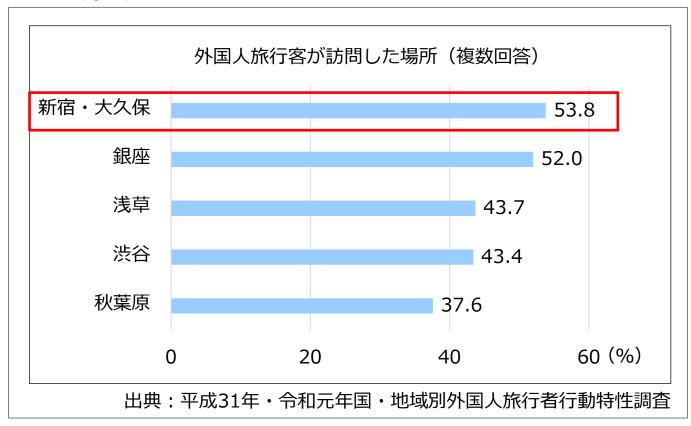
○新宿・大久保が訪日外国人の訪問先1位となっている。

〇西新宿地区(おおむね西新宿1、2、3、6丁目)は、**昼間人口が多く、昼夜間人口比率は約3,271%**となっている。

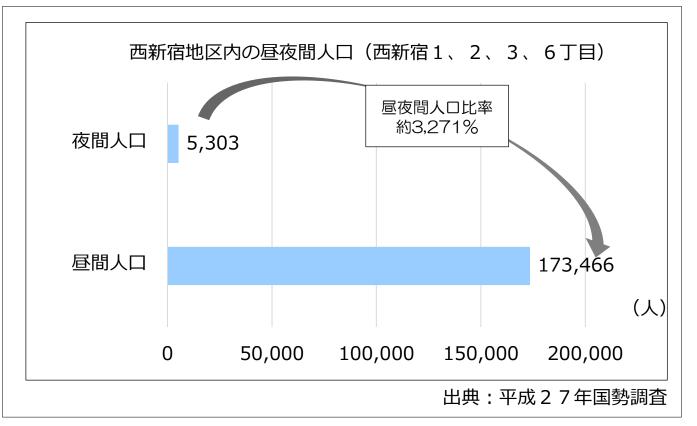
■新宿駅の乗降人数



■訪日外国人



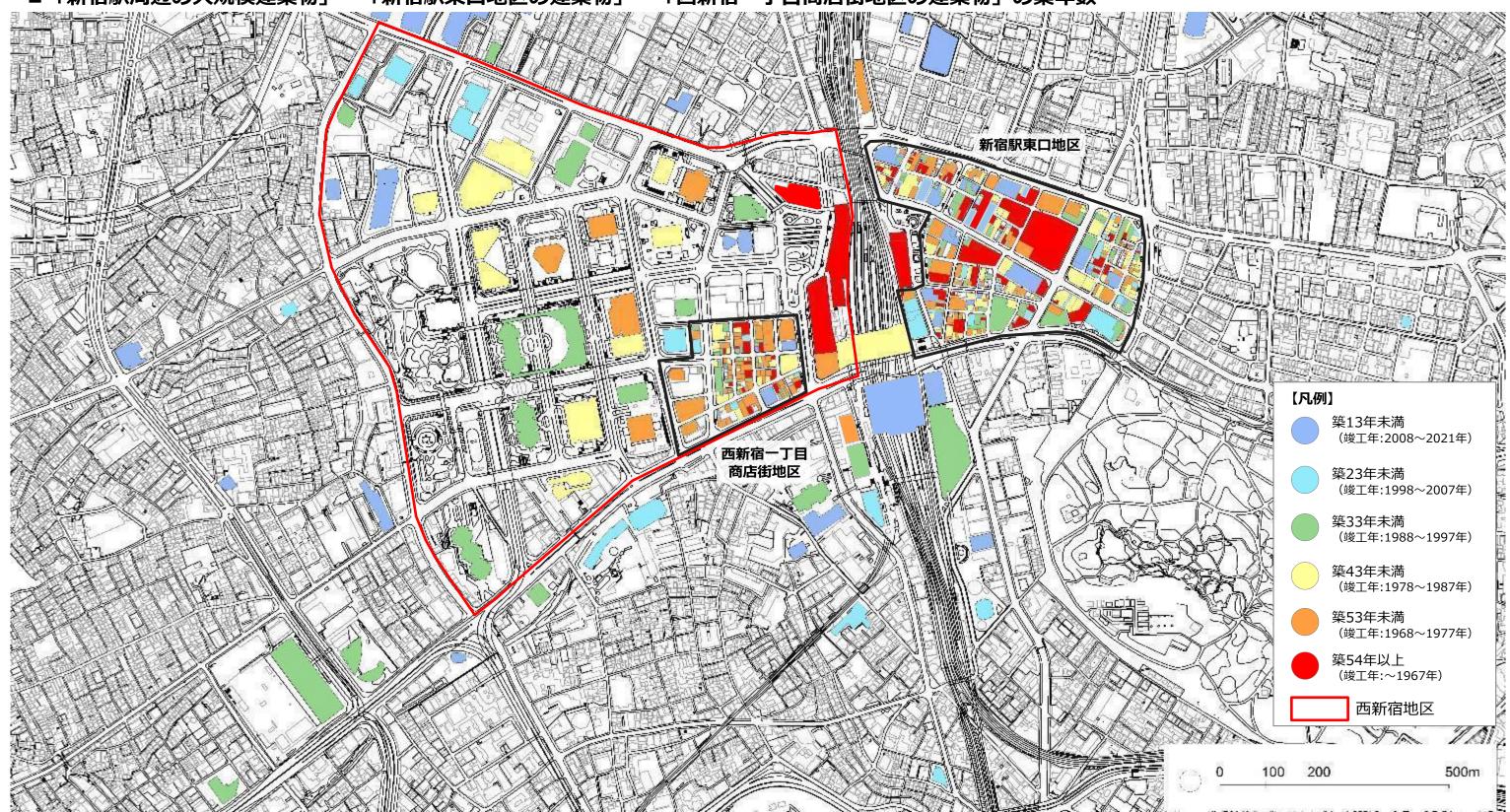
■昼夜間人口



2b 建物利用【築年数】

〇超高層ビル街は<mark>築30~50年程度の建物が多く</mark>分布している。

■「新宿駅周辺の大規模建築物」・「新宿駅東口地区の建築物」・「西新宿一丁目商店街地区の建築物」の築年数

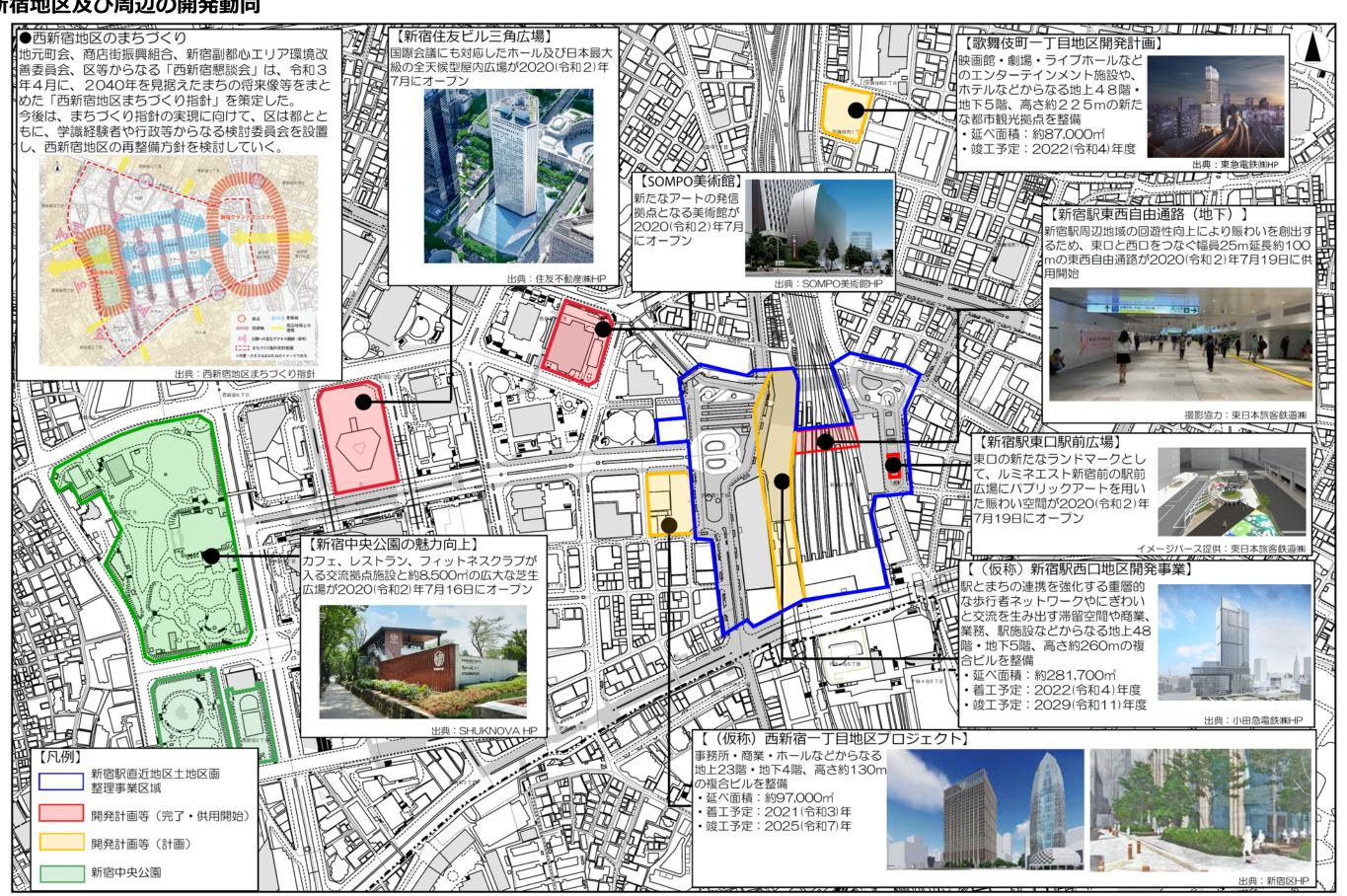


- ※ 「新宿駅周辺の大規模建築物」の対象建築物と築年数の算定方法は以下のとおり
- ・「平成27年建築統計年報」(東京都)資料11-2超高層建築物一覧表(60mを超えるもの)にある建築物は、当該資料にある竣工予定年月より築年数を算定
- ・JR新宿駅に直結する建築物(駅ビル)は、「新宿区歴史・区政史年表」より築年数を算定

建物利用【地区内開発動向】

- ○SOMPO美術館、新宿住友ビル三角広場、新宿中央公園の魅力向上として交流拠点施設等が2020年7月にオープン。
- ○新宿駅直近地区では、東西自由通路の供用開始、新宿グランドターミナルの実現に向けた新宿駅直近地区土地区画整理事業や(仮称)新宿駅西口地区開発事業(駅ビル等の建 替え)が進んでいる。

■西新宿地区及び周辺の開発動向



2c 防災(帰宅困難者)

- ○新宿駅周辺では、**約5万人の帰宅困難者が見込まれている**。
- 〇新宿駅周辺地域では、民間組織と行政組織が協力して『新宿駅周辺防災対策協議会』を組織し、**大規模地震発生時の混乱防止のための取組**を推進している。
- ○都市開発諸制度等を活用した**大規模な開発に合わせて、一時滞在施設の整備等の帰宅困難者対策を誘導**する。

■帰宅困難者の予測(新宿駅周辺)

- 駅を起点に4km圏内に存在する人数をカウントしている。上記のうち、「屋外滞留者」が駅に集積すると考えられる。
- 屋内滞留者=駅周辺で学校、職場の目的で滞留している人の総数
- 屋外滞留者=駅周辺で私用、不明の目的で滞留している人の総数

駅周辺滞留者 待機人口 滞留場 所不明 計 屋内 屋外 自宅 移動 移動 人口 滞留者 滞留者 無し 開始前 315.318 50.257 365.575 5.764 6.127 4.412 16.303 26.283 408.161

出典:平成24年9月 東京都防災会議 首都直下地震等による東京の被害想定報告書

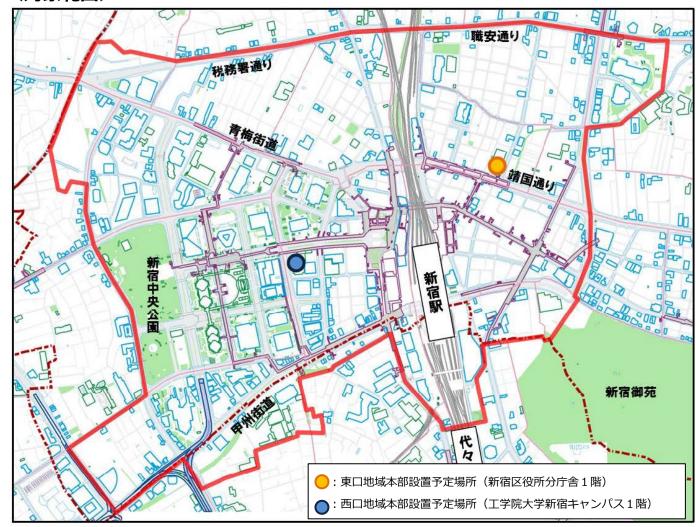
■新宿駅周辺の取組

新宿駅周辺地域では、民間組織と行政組織が協力して『新宿駅周辺防災対策協議会』を組織し、大規模地震発生時の混乱防止のための取組を推進するために運営。

<構成員>

「商店街振興組合」・「大型商業施設、ホテル、超高層ビルなどの事業者」 「学校、鉄道、医療機関」・「警察、消防」 など

<対象範囲>



※都市再生緊急整備地域の「新宿駅周辺地域」に甲州街道以南の一部のエリアを追加したものであり、新宿駅周辺地域都市再生緊 急整備協議会が対象としているエリアと概ね同一のものである。

※大規模地震発生時、協議会は被害状況に応じて、地域の情報の共有拠点である地域本部を設置する。

く経緯>

- ●平成 14年 2月 『新宿区帰宅困難者対策推進協議会』発足
 - ・・・新宿区、特に駅周辺地域の混乱防止取り組む
- ●平成 19年 6月『新宿駅周辺滞留者対策訓練協議会』へ改組
 - ・・・全国発のターミナル駅周辺混乱防止訓練を実施
- ●平成 21年 4月 『新宿駅周辺防災対策協議会』へ改組
 - ・・・検討課題を帰宅困難者対策から、新宿駅周辺の防災まちづくりへと拡大

<新宿ルール>

協議会では、新宿駅周辺地域における防災対策の基本原則として、「自助」「共助」「公助」の考え方に基づく『新宿ルール』を以下のとおり定めている。

■新宿ルール1 組織は組織で対応する(自助)

災害時の応急対応の基本は自助である。発災時の新宿駅周辺地域においては、事業者は自 らの社会的責務として、構成員や関係者に適切な対応を実施する。

- (例) ▶ 施設が安全である場合は、構成員や関係者を留める。
 - ▶施設が安全でない場合は、構成員や関係者を避難場所等に誘導する。
 - ▶構成員や関係者に、正確な災害情報を提供する。

■ 新宿ルール2 地域が連携して対応する(共助)

事業者の自助だけでは対処できない事態に対しては、事業者や協議会、関係者による地域の共助により、対応する。

- (例) ▶ 東西現地本部を立ち上げる。
 - ▶ 地域に各種情報(災害情報、安否確認方法等)を提供。(大型ビジョン等の情報提供装置の活用)
 - ▶行き場のない滞留者を、避難場所や一時滞在施設まで誘導する。

■新宿ルール3公的機関が地域を支える(公助)

区や都、国等の公的機関は上記の自助と共助の取組を支える。

- (例) ▶ 一時滞在施設を確保する。
 - ▶避難場所への避難誘導の仕組みを構築する。
 - ▶正確な情報(被害状況、交通情報、危険情報等)を地域に提供する。

○西新宿地区は、「新宿区みどりの基本計画(改定)」(H30.3)で「七つの都市の森」に位置づけられ、4号街路は「風のみち(みどりの回廊)」に位置づけられている。 ○新宿中央公園にまとまったみどりが確保されていることに加え、超高層ビル街は道路や公開空地等を中心に**緑化が推進され、みどりの量が多くなっている**。

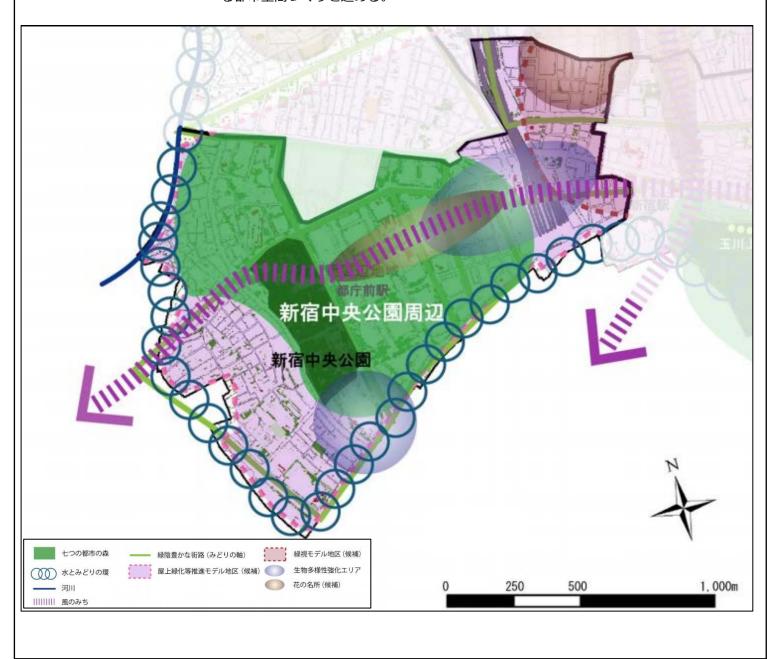
■上位計画における「みどり」の方針(「新宿区みどりの基本計画(改定)」(H30.3))

新宿駅周辺地域「都市ならではの魅力的な景観の形成」

- 新宿中央公園や都市開発と連携し魅力的な景観を形成をすすめる。
 - ・西新宿地区は、「七つの都市の森」に位置づけられている。
 - ・4号街路は「風のみち(みどりの回廊)」と位置付けられている。

※七つの都市の森…新宿中央公園周辺、戸山公園周辺、落合斜面緑地、早稲田大学周辺、外濠周辺、明治神宮外苑周辺、 新宿御苑周辺のみどりや公園等は、多様な生物が生息でき、これらによる生態系の豊かなバランスが 保たれるよう、保全と拡充を進める。

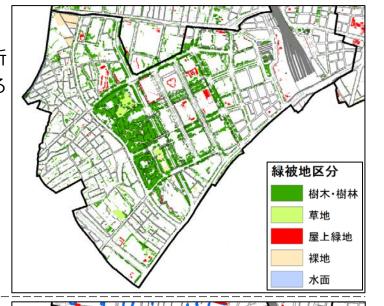
※風のみち(みどりの回廊)…緑陰のある街路樹の整備や沿道建築物の緑化などを進め、みどりと風を感じることができる都市空間づくりを進める。



■みどりの現況把握 (新宿区みどりの実態調査報告書(第9次) (R3.2))

<緑被分布図>

○ 周辺地区と比較すると緑被率が高く、新宿中央公園及び超高層ビルを中心とする エリアにみどりが多いことがわかる。



<接道緑化分布図>

- 超高層ビルを中心とするエリアの沿道に おいては、接道緑化が推進されているこ とが分かる。
- 区分としては「植込み」「擁壁上の植込 み」が主である。



<街路樹分布図>

○ 超高層ビルを中心とするエリアにおいては、幹線道路沿いに街路樹(ケヤキ)が整備されている。

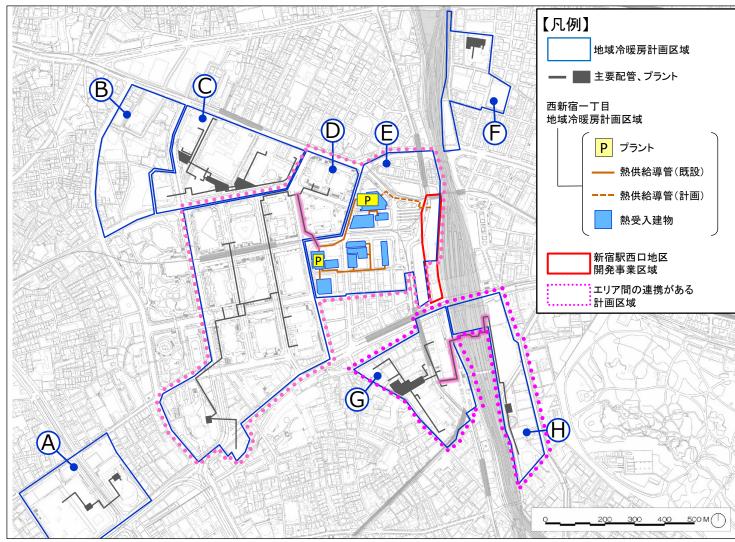


2c

エネルギー(新宿駅周辺の地域冷暖房計画区域)

- ○西新宿地区では、**地域冷暖房が面的に整備**されている。
- ○今後、<mark>脱炭素社会や災害に強いエネルギー供給</mark>などを実現するため、建物の建替えや増改築等に合わせて、**最新のプラント等を導入**するなど、エネルギー利用の効率化や拡充、地域エネルギーマネジメントを推進する必要がある。

■新宿駅周辺の地域冷暖房計画区域・主要配管等の配置【既設・計画】



-出典:「地域冷暖房計画区域」(東京都環境局), 一般社団法人日本熱供給事業協会HP を基に作成

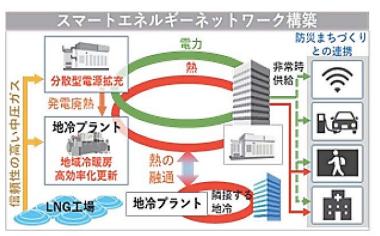
※「(仮称)新宿駅西口地区開発事業」の各エネルギーの引き込み計画については、今後の詳細検討により変更となることがある

■新宿駅周辺の地域冷暖房計画区域の概要

				熱供給媒体の種類		重類		
位置	名称	面積 [ha]	使用燃料等	冷熱	温熱		熱供給事業者等	
		[IIa]		冷水	蒸気	温水		
Α	初台淀橋	10.5	都市ガス、電気	0	0	0	東京オペラシティ熱供給㈱	
В	西新宿六丁目西部	11.7	電気	0		0	東京都市サービス㈱	
С	西新宿六丁目	11.8	都市ガス、電気	0	0		新都市熱供給㈱	
D	西新宿	33.6	都市ガス、電気	0	0		東京ガスエンジニアリングソリューションズ㈱	
Е	西新宿一丁目	14.4	都市ガス、電気	0	0		東京ガスエンジニアリングソリューションズ㈱	
F	歌舞伎町	5.3	都市ガス、電気、 購入排熱	0	0		新宿熱供給㈱	
G	新宿南口西	9.4	都市ガス、電気、 購入排熱	0	0	0	新宿南エネルギーサービス㈱	
Н	新宿南口東	6.1	都市ガス、電気、 購入排熱	0	0		新宿南エネルギーサービス㈱	

■エネルギー利用の効率化、拡充

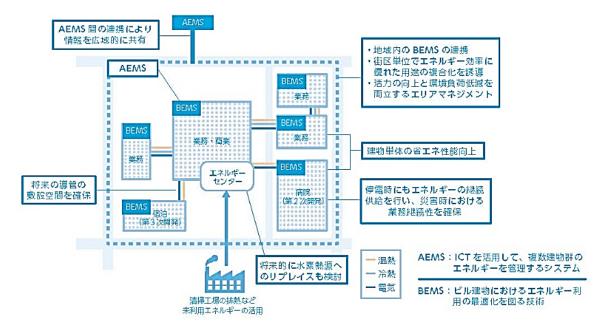
●既存の地域冷暖房の活用とあわせて、自立分散型電源の普及やエネルギーネットワークの拡大などを進め、エネルギー利用の効率化及び熱電併給自立分散型エネルギーネットワークの拡充を図る必要がある。



〈熱電併給自立分散型エネルギーネットワークのイメージ〉

■地域エネルギーマネジメントの推進

- •ICT(情報通信技術)を活用するなどして、地域冷暖房と各建物におけるエネルギー需給バランスの最適化や、地区毎の電力ピークの調整等を図る等、地域エネルギーマネジメントを推進する。
- •建替えや大規模改修等の機会を捉えて、人口知能(AI)や計測・制御の先端技術等を積極的に導入する ことで、地区全体で各建物の需要エネルギーの情報を統合し、最適化制御の先進モデルとなることを目 指す。



〈地域エネルギーマネジメントのイメージ〉

出典:「都市づくりのグランドデザイン」(平成29(2017)年5月東京都)

○西新宿地区では、「**官民オープンスペース(歩道や公開空地等)」を一体的に活用した賑わい空間の創出**を目的とした社会実験が行われている。

【新宿副都心エリア公共空間利活用 Shinjuku Share Lounge2015/2016】 主催:一般社団法人新宿副都心エリア環境改善委員会等 後援:新宿区

■イベント概要

歩道空間を活かした賑わいの創出と空間活用拡大の社会実験を実施。国家戦略道路占用事業の区域 として認定された新宿副都心中央通りにおいて、"「すわる新宿計画」はじまる"のコンセプトのも と、歩道空間に腰を下ろし、いつもの場所でいつもとは違う経験を提供。

■実施期間と実施場所

Shinjuku Share Lounge2015

期間:10/22~10/30

場所:新宿副都心中央通り(西新宿2丁目 周

辺 都道新宿副都心4号線)

Shinjuku Share Lounge2016

期間:8/31~10/2

(一部イベントについては9/23~9/30)

場所:新宿副都心中央通り(西新宿2丁目周辺

都道新宿副都心4号線)・5号街路・ビル

広場 (公開空地等)

■社会実験の目的

- 「官民オープンスペース」(公開空地、歩道空間、公園)を一体的に活用した賑わい空間の創出
- イベントに合わせたエリアマネジメント組織による質の高い道路空間の維持管理の試行
- まちづくり活動の収益源の充実のための屋外広告物事業の試行

以上を通じ、新宿エリアの国際ビジネス拠点、国際観光の拠点としての魅力向上と情報発信

■道路におけるラウンジ空間の創造



ると共に、オフィスワーカー、観光客、来街者の多様な利用を促進。

■ショールーム展開への発展



屋外空間を利用した多様なイベントや展示を実施するこ 広い世代間の交流を促進し、国内外の利用者を呼び込む賑わいを

創出した。

■結果

○ 新宿エリアの道路空間におけるポテンシャルの把握

• 歩道空間の一部を利用した今回の社会実験では、比較的交通量の多い朝晩の通勤時間帯にお いても、許容量を超える交通負荷は見受けられず、十分な歩行空間・動線を確保することで、 交通機能と賑わい機能が両立できた。

O イベント実施によるエリア内の環境改善

• 行政と連携し、期間中に周辺エリアの清掃・違法駐輪の撤去指導・路上生活者への声掛けを 実施。違法駐輪台数はイベント前と比較して、期間中・期間後、共に減少する等、街環境を 改善し、整備された空間を維持する効果が見受けられる。

〇 外部環境の評価

- 利用者アンケートからは、利用の決め手や良かった点に対し、環境面(開放感、日当たりな) ど)を示す回答が多く、普段と異なる外部空間を楽しまれた利用者が多かった。
- ◆ キッチンカ―を目的とした利用が多い場所とその他目的での利用が多い場所があり、シーン に合わせた利用場所の選択肢が多い特徴があった。(視界の開けた賑やかな場所、少し奥まっ た静かな場所、緑の多い場所、日向の時間が長い場所、観光バスと関係の深い場所など)

■道路空間での屋外広告掲出 (バナーフラッグ等)

・屋外広告物禁止区域である本地区において、 特例許可を得て道路上にバナーフラッグを掲出。 ・スポンサーからの広告料を街づくりの活動の

充実に還元。





■各ビルとの連携イベントの開催

新宿副都心中央通りを中心に、周辺ビルや公園 管理者主催の連携イベントを実施。空間の多様 性、来街者の多様性を活かした新宿らしい賑わ いと魅力を創出。

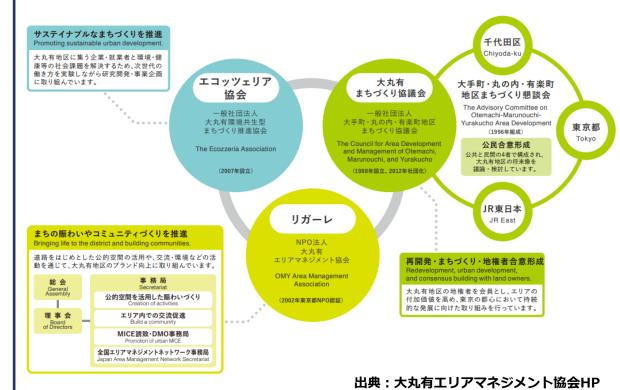


大丸有エリアマネジメント

~人々が寛ぎ賑わう新しいビジネスセンター~

【組織・体制】

〇一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会



ONPO法人大丸有エリアマネジメント協会(リガーレ)

正会員	一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 (正会員66社)、株式会社伊藤園、エーシーシステムサービス 株式会社、エムシードゥコー株式会社、協和キリン株式会社、 株式会社グローブシップ、株式会社コクコ、株式会社サンプ ラックス、株式会社ジェイアール東日本企画、株式会社STORY、 千代田ビル管財株式会社、株式会社東京国際フォーラム、有限 責任監査法人トーマツ、株式会社日建設計総合研究所、パナソ ニック株式会社、株式会社日建設計総合研究所、パナソ ニック株式会社、株式会社日立ビルシステム、株式会社毎日ビ ルディング、前田建設工業株式会社、三菱電機株式会社、三菱 電機ビルテクノサービス株式会社、三菱町Jリース株式会社、 株式会社ゆうちよ銀行、計87社 一般社団法人大手町歩専道マネジメント、一般社団法人電子情 報技術産業協会 計2社
賛助会員	三井住友建設株式会社、西華産業株式会社 計2社
学識	小林重敬(会長)、岸井隆幸(理事長)
個人会員	正会員 17名 賛助会員 33名
	<u> </u>





2013年撮影

MARUNOUCHI STREET PARK

【活動内容・特徴】

- ・1960年代より民間地権者が丸の内仲通りをはじめとしたパブリックスペースの マネジメント・活性化に取り組んでいる。
- ・地区のオフィスワーカーや来街者のためのイベント等の企画・運営を行い、道路 や15の街区における公開空地に賑わいをつくっている。
- ・2015年には、東京都内で初めて国家戦略道路占用事業に認定され、車両交通規 制を行いオープンカフェの取り組みが開始された。
- ・現在はこの取り組みが定着し、平日のオフィスワーカー、休日の買い物客がくつ ろぐ姿が見られる。オフィス街の日常の風景がストリートを中心に変わりつつある。

新虎通りエリアマネジメント

【組織・体制】

- **〇新虎通りエリアマネジメント協議会**
- 〇一般社団法人新虎通りエリアマネジメント

【活動内容・特徴】

- O道路内建築・オープンカフェ設置
- ・食事施設・購買施設等(テーブル、椅子等、店舗(建築物)及び広告塔・看板の設置
- →公共空間 (歩道部) の利活用、道路占用許可の特例制度の活用、国家戦略道路占用事業 (<mark>都道)</mark>

正会員

顧問

事務局

Oイベント開催

・打ち水、パレード、マルシェ、清掃活動





~市街地再開発を契機とした道路空間の利活用~

産、東京都道路整備保全公社、都市再生機構

東京道路整備保全公社、都市再生機構、森ビル

動産、大和リース、野村不動産、フジタ

小林重敬、岸井隆幸

キーコーヒー、NPO法人green bird、トラスコ中山、同

ADKマーケティング・ソリューションズ、大林新星和不

和ライン、永谷園ホールディングス、森ビル、安田不動

出典:新虎通りエリアマネジメントHP

日比谷エリアマネジメント

【組織・体制】

〇一般社団法人日比谷エリアマネジメント

開発事業者、地元関係者の参画



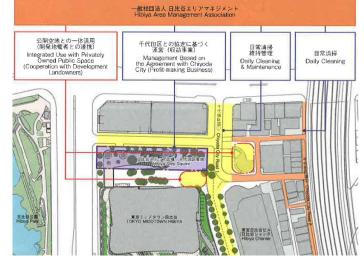


【活動内容・特徴】

・映画をはじめとした文化・交流の街・日比谷の歴史をアイデンティティと して、さまざまなイベントが開催されている。

~官民でつくった広場を核にまちを運営する仕組み~

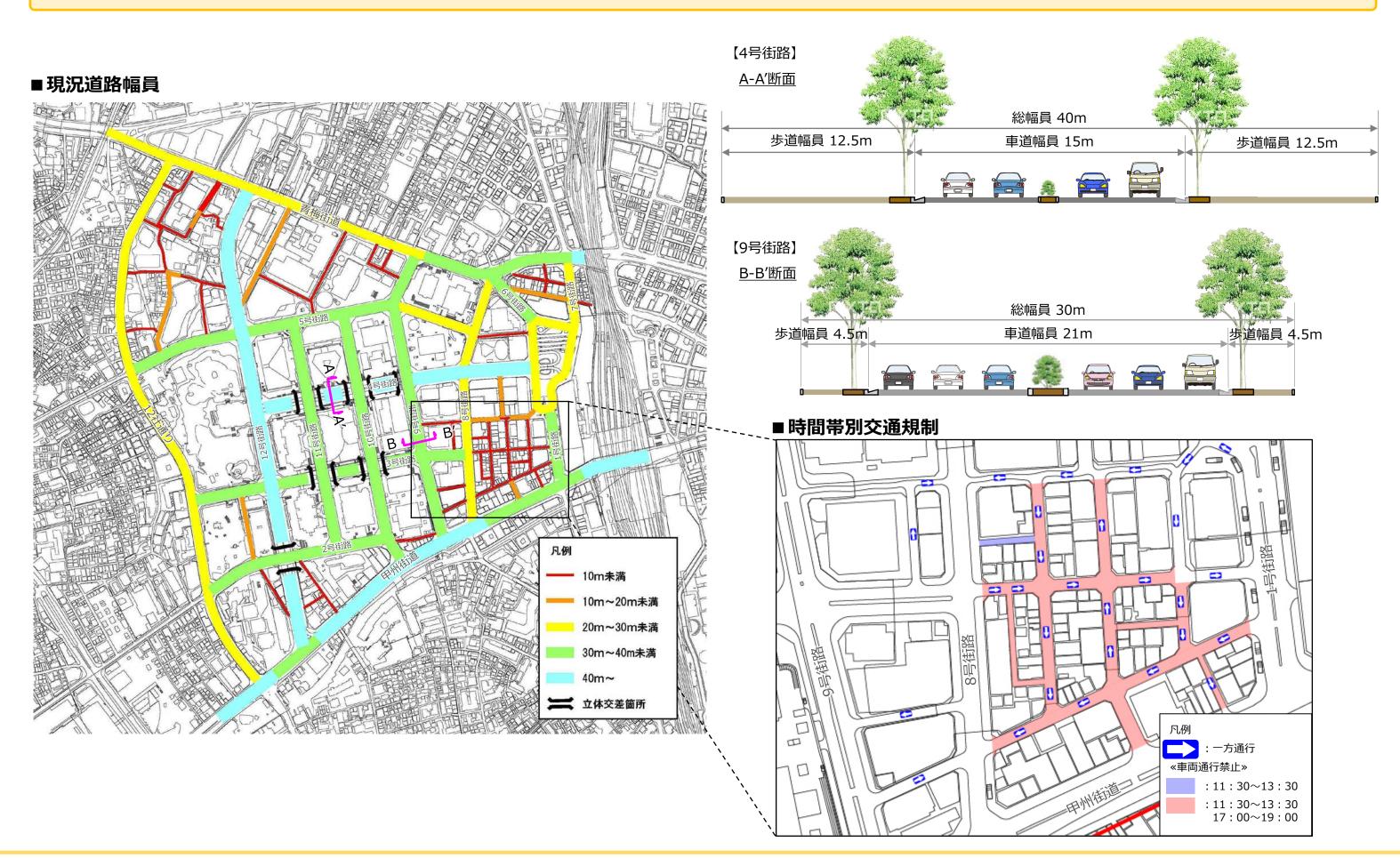
- ・ハイグレードの整備がなされた**広場・道路 (区道)** を持続的に維持・管理 する仕組みとして、エリアマネジメントによる管理・還営 スキームが構築さ
- ・千代田区との協定に基づき、千代田区有地施設の活用による収益を資金と して、**広場運営・維持管理や区道維持管理**、地域活性化事業等を行っている。



出典: 58 Public Space in Tokyo, 新建築社

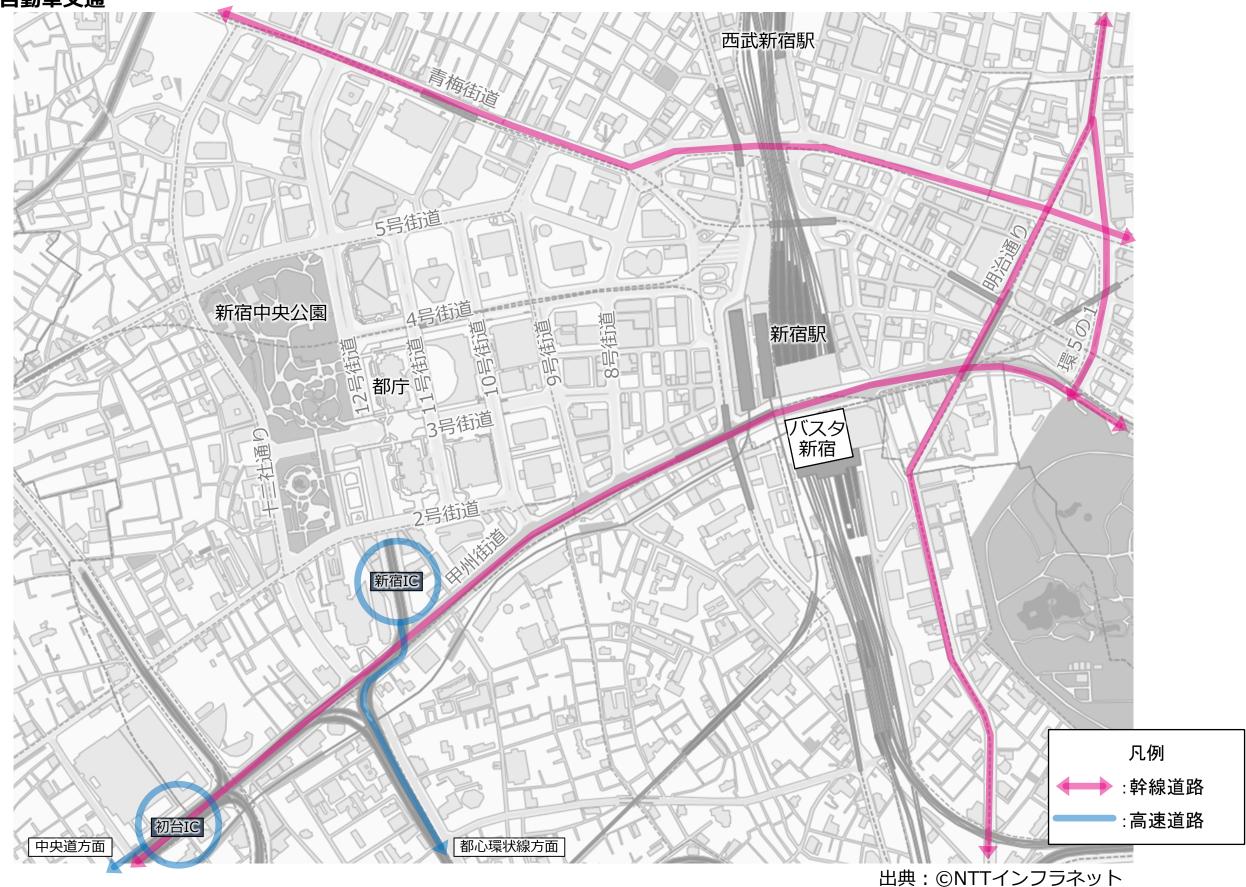
自動車ネットワークの現状【現況道路幅員】

〇西新宿エリアの高層街区においては、**道路幅員20m以上の広幅員で他車線道路が充実**しており、**基盤としては完成**されている。



自動車ネットワークの現状【西新宿地区周辺の自動車交通の現況】

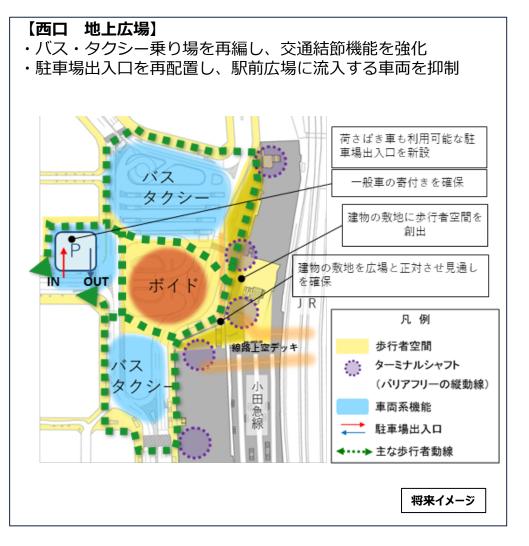
- ○新宿駅周辺は広域幹線道路機能を甲州街道、青梅街道、明治通り、環5の1等の外郭道路で担っている。 ○西新宿地区周辺には新宿IC、初台ICがあり、新宿駅やバスタ新宿と高速道路を結ぶ高速アクセス機能を担っている。
- ■西新宿地区周辺の自動車交通



自動車ネットワークの現状【新宿駅直近地区土地区画整理事業の整備概要】

- ○新宿駅直近地区では東西デッキ新設、**西口及び東口駅前広場の人中心への再構成**など、「新宿グランドターミナル」として再編を行う。
- ○2035年度には東西デッキ・東西駅前広場の一部完成(線路上空の新たな東西往来の確保)が予定されている。

| 「整備の方向性] | 東口広場 | 東口広場 | 東口広場 | 東西自由通路 (地下) | 東西自由通路 (地下) | アッキ | 新宿駅直近地区 | ボスタ新宿 | ボスタ新宿 | ボルスタ新宿 | ボルスタ新宿 | ボルスタボ | ボルスタ









自動車ネットワークの現状【駅前広場再編による自動車交通への影響】

○今後新宿駅前広場の再編により**自動車流動が転換**する可能性があるため、**西新宿の各街路に与える影響**を分析する必要がある。

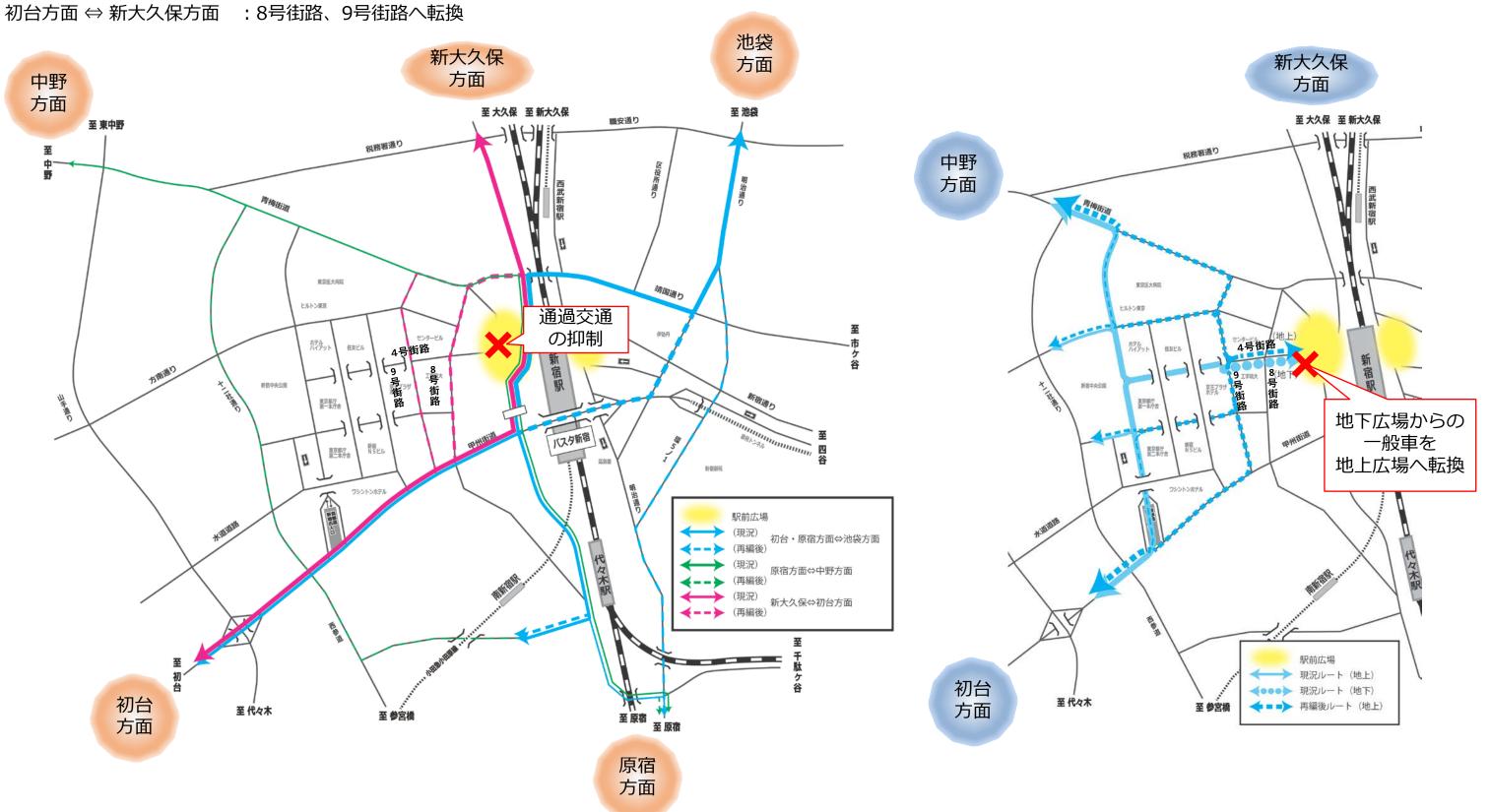
■西口広場通過交通の転換

初台・原宿方面 ⇔ 池袋方面:環5の1、明治通りへ転換

:十二社通りへ転換 原宿方面 ⇔ 中野方面

■西口広場地下関連交通の転換

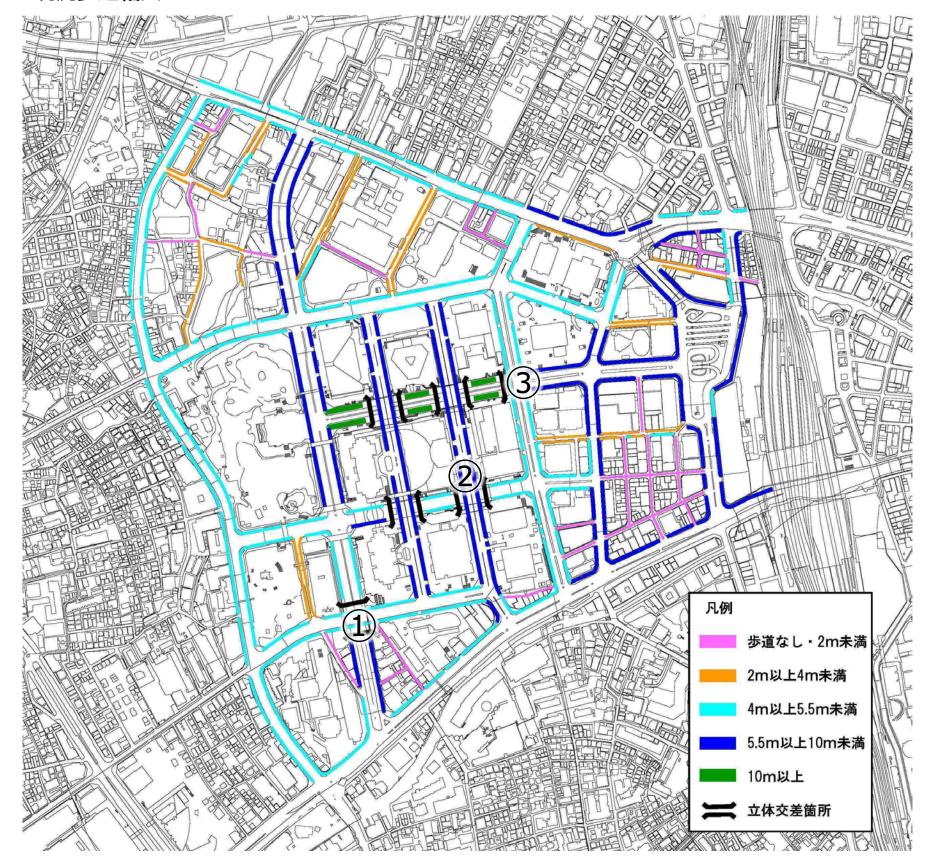
4号街路(地下)の交通は、周辺街路へ転換



歩行者ネットワークの現状【現況歩道幅員等】

〇ほとんどの路線で4m以上の歩道が設置されているが、一部の地区内の道路は**歩道が2m以下又は歩道がない。** 〇**東西に高低差がある地形**となっており、街路がグリッド状に立体交差している。

■現況歩道幅員



■街路の立体交差状況

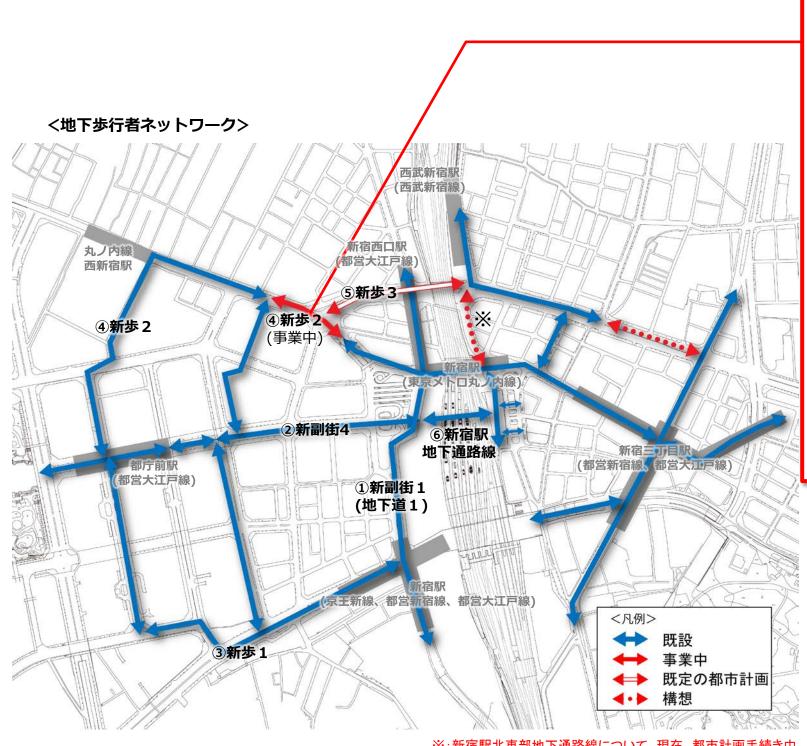






歩行者ネットワークの現状【地下ネットワーク】

- ○面的に広がる鉄道駅をつなぐ**地下歩行者ネットワークが形成**。
- ○2020年に新宿駅の東西をつなぐ新宿駅地下通路が供用され、地下歩行者ネットワークはさらに充実。



※:新宿駅北東部地下通路線について、現在、都市計画手続き中

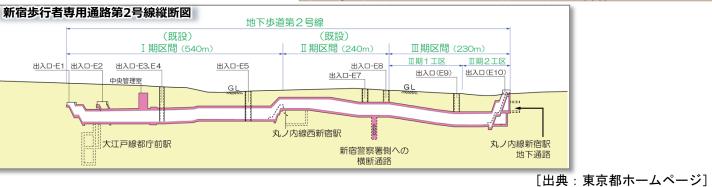
<タイムズ・アベニュー延伸>

○新宿歩行者専用道第2号線(タイムズ・アベニュー) ・事業区間延長:約1,010m

- ·第2号線 I 期区間 東京都庁~西新宿駅(延長540m) 平成9年12月 供用開始
- ·第2号線II期区間
- <西新宿駅~新宿警察署前及び野村ビル(延長210m)> 平成23年5月 供用開始
- <新宿警察署前 青梅街道上り線側出入口(延長30m)> 平成25年4月 供用開始
- ·第2号線III期区間

平成27年度 工事着手





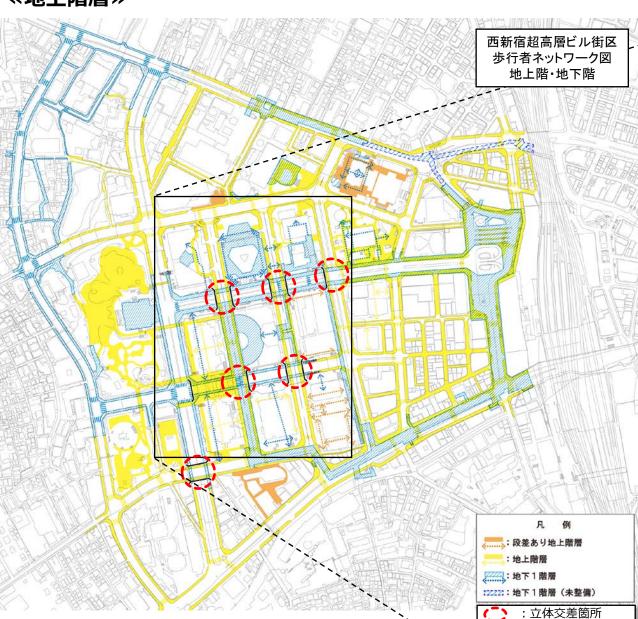
	種	別	名 称	延長	幅員	整備状況
	道路	新宿副都心 街路	①新副街1(地下道1)	約120m	約6m	整備済
		F, PH	②新副街4(歩道部)	約310m	約12m	整備済
都市		歩行者専用 道	③新歩1	約430m	約8m	整備済
都 歩行者専用 道計		~	④新歩2	約1,100m	約8m	未整備
設			⑤新歩3	約270m	約12m	未整備
	その他 交通施 設	通路	⑥新宿駅地下通路線	約100m	約25m	整備済

2f

歩行者ネットワークの現状【地上-地下1階】

- ○3号街路や4号街路等には立体的に道路が交差する箇所があり、概ね道路側の民地に縦移動するための階段が設置されている。
- ○立体交差箇所の道路内にはバリアフリー動線がなく、**建物内のバリアフリー動線を利用**している現状がある。

《地上階層》

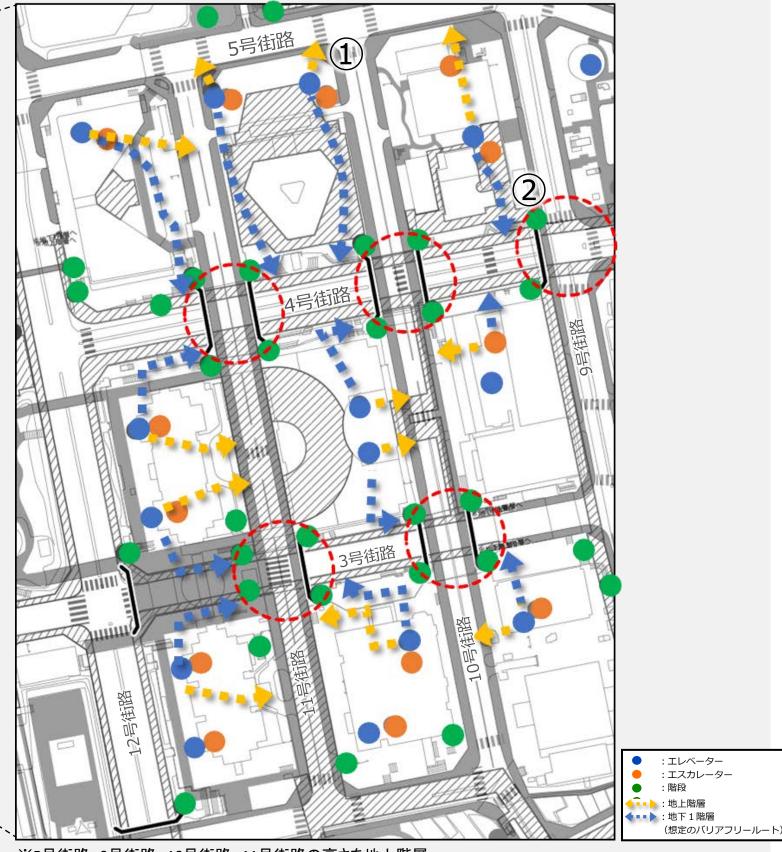






○立体交差箇所の縦動線は、道路側の民地に階段のみ設置

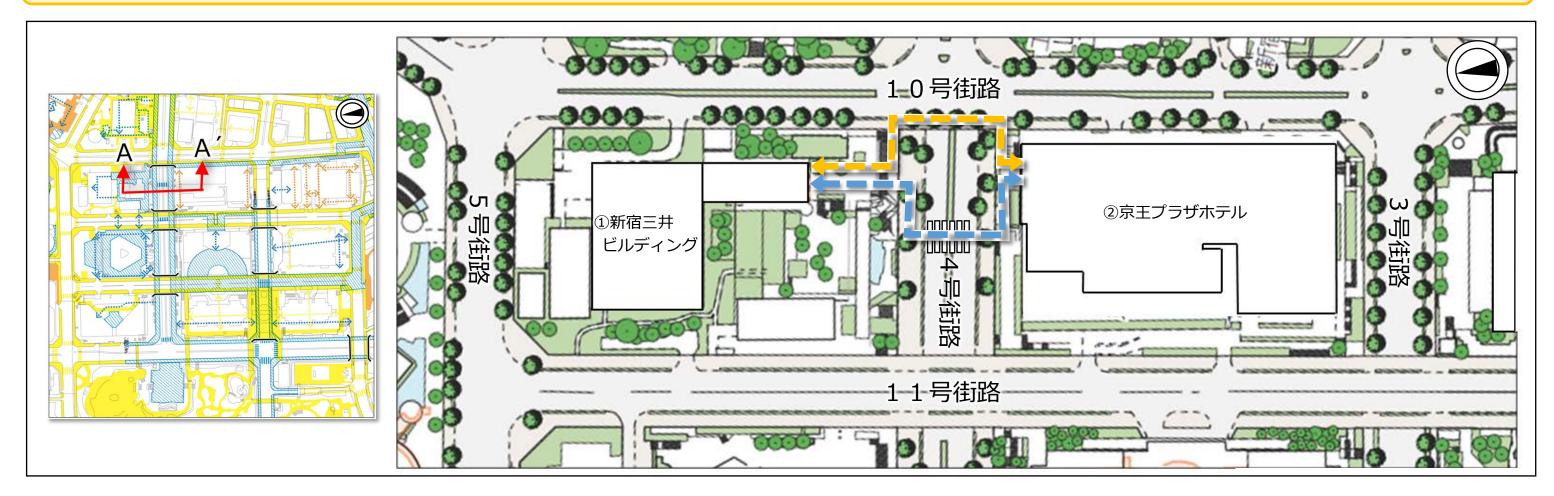
〇バリアフリー動線は、建物内のエレベーターなどを利用する必要があり、大きな迂回が必要になる場合がある。

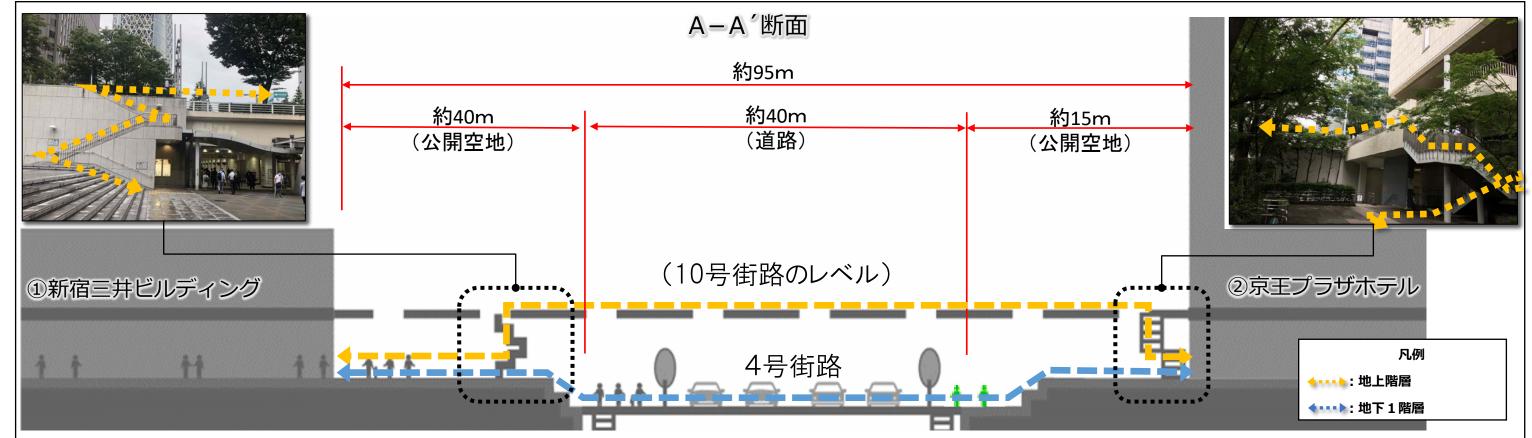


2f

歩行者ネットワークの現状【断面】

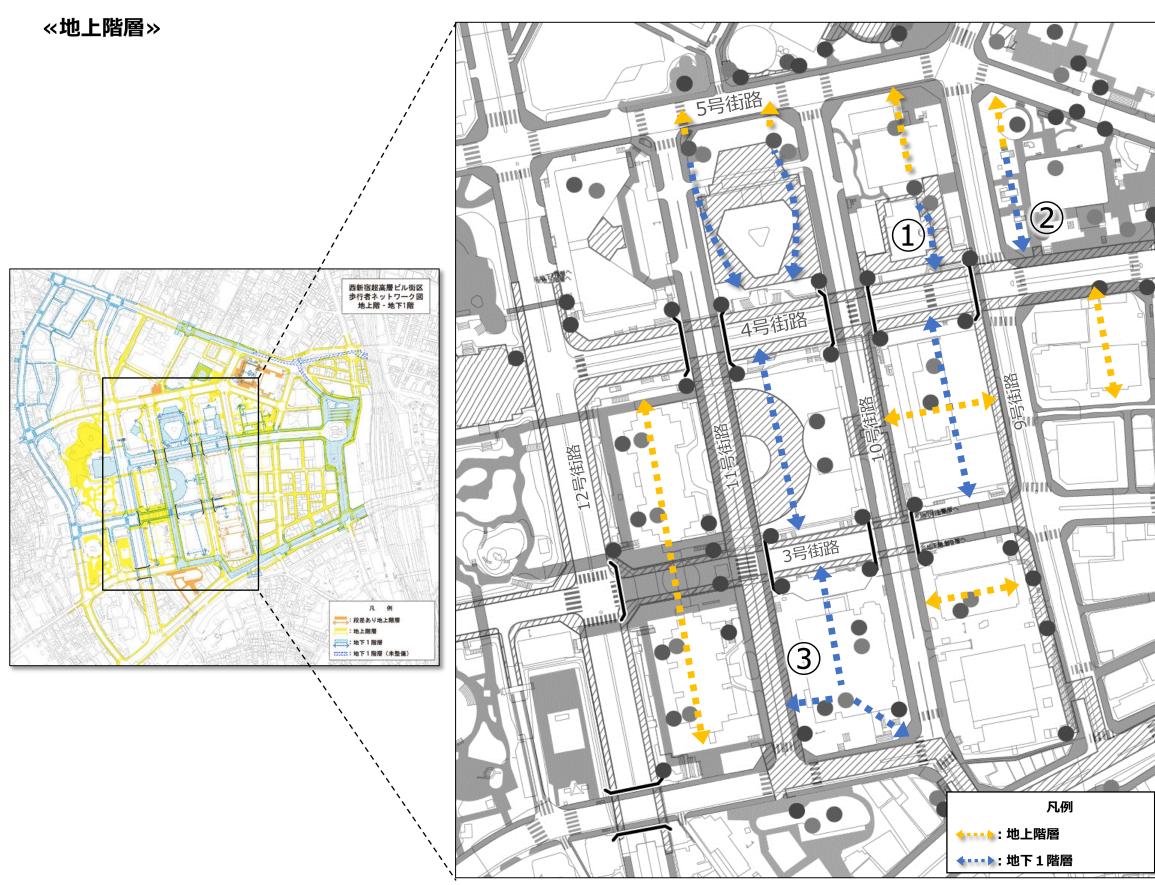
- ○南北方向で移動する場合、広幅員道路に加えて、広い公開空地も歩く必要があり、**建物間の移動に一定の距離**がある。
- ○公開空地が広く建物と道路の間が離れており、歩行者が賑わいを感じにくい。

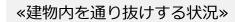




歩行者ネットワークの現状【地上-地下1階(貫通通路)】

○西新宿高層街区エリアでは、街区割りが大きい(約170m×約100m)ため、その周辺の歩道は利用せず、**建物内通路や公開空地を利用**し、**目的経路の短縮を図る歩行者が存在** する。







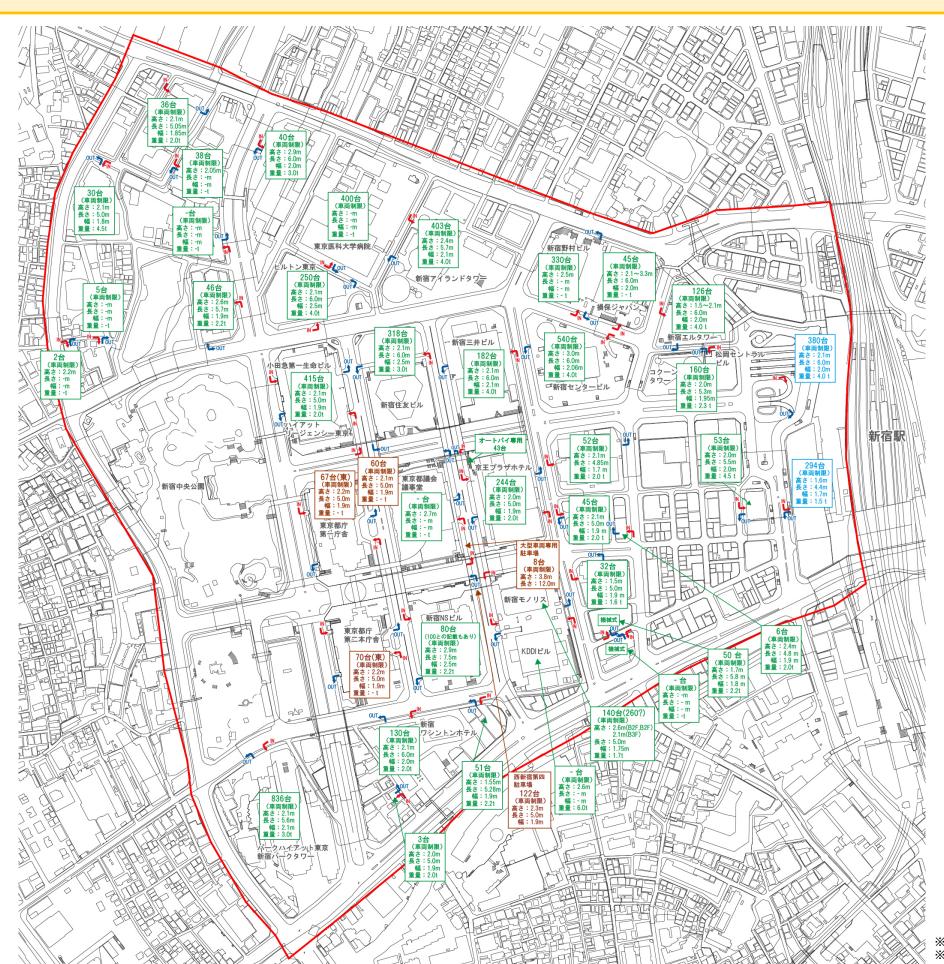




※5号街路、9号街路、10号街路、11号街路の高さを地上階層、 3号街路、4号街路、12号街路の高さを地下1階層としている。

駐車施設等【現況の車両出入口】

○駐車場出入口が多く存在している。



凡例
: 都市計画駐車場
: 公共駐車場
: その他駐車場

※現地及びインターネット調査で把握できる限りを記載しています。 ※不明点はブランクとしています。

2g

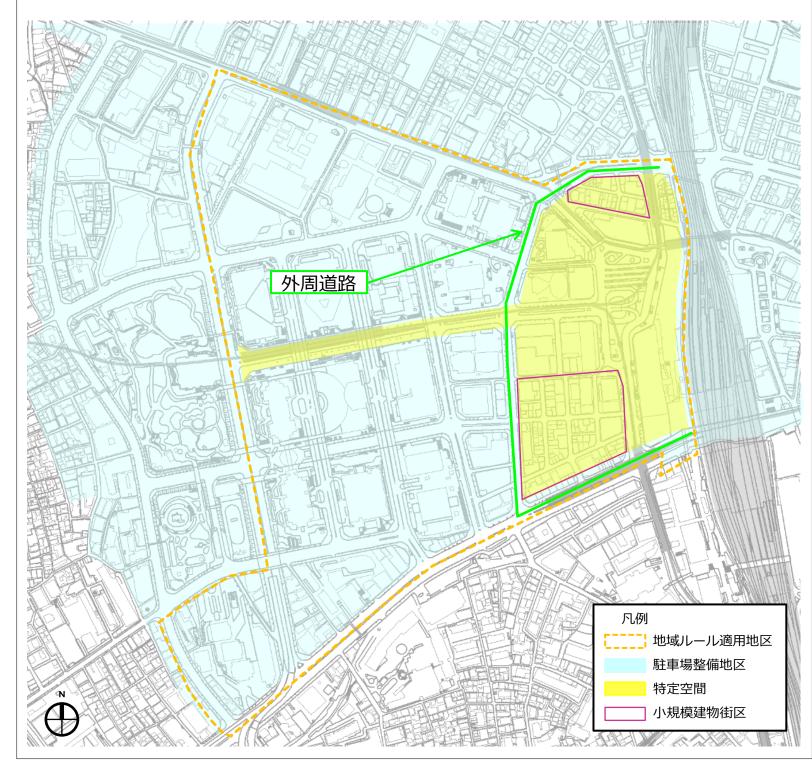
駐車場施設等【新宿駅西口地区駐車場地域ルールと附置義務駐車場】

- 〇駐車場地域ルールを策定し、地域の実態に見合った適正な附置台数とともに、隔地・集約により地域のまちづくりに即した適切な駐車場配置を促進している。 (平成29年4月1日運用開始)
- 〇現状の**駐車需要に対して駐車場供給量は充足**しており、特に超高層ビルに附置された大規模な駐車場の利用率は低い。

■適用地区

区域:新宿駅西口地区(西新宿一丁目、二丁目・三丁目・六丁目の一部)

面積:約70ha



■基本的な枠組み

(1) 駐車施設の適正化

附置すべき駐車施設の台数は、将来の将来の需要及び供給のバランス等を 踏まえ、建築物ごとに算出する。

(2) 駐車場の隔地・集約化

特定空間のうち、新宿駅西口駅前地区の外周道路に面しない敷地においては、 隔地・集約化による確保を積極的に推奨する。

(3) 駐車施設の効率的な活用

駐車需要に対して十分な供給量を有する既存建築物の駐車施設を効率的に 活用する。

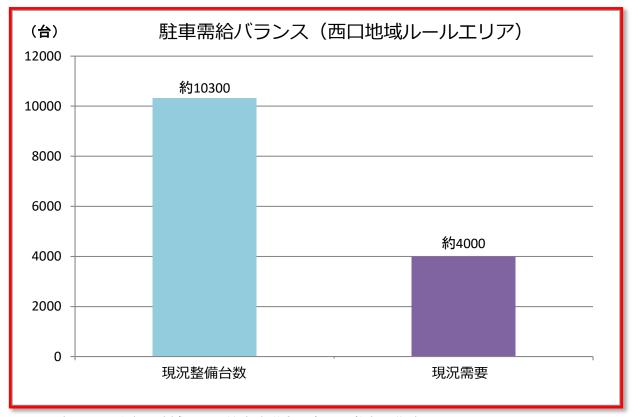
(4) 地域貢献策の実施

地域の駐車課題等の解決を含むまちづくりの実現に向け、地域まちづくり 貢献策 を促進する。

■対象駐車場

東京都駐車場条例に基づく附置が義務付けられた駐車施設

■駐車需給バランス(西口地域ルール適用地区内)

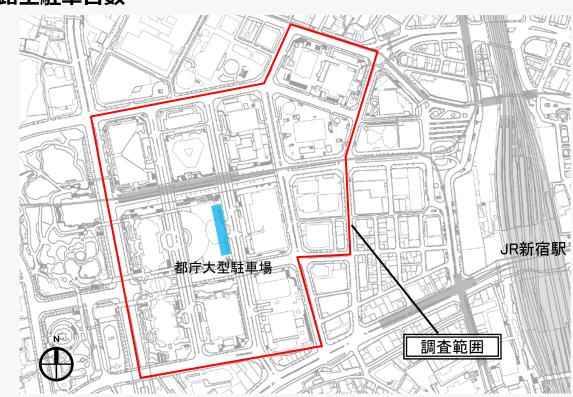


- ※新宿駅西口駐車場地域ルール策定協議会 資料を参考に作成
- ※附置義務概要書及びH25附置義務実態調査結果、都条例基準等を用いた場合における推定台数

駐車場施設等【路上駐車の状況(貨物車・観光バス)】

- ○複数車線を有する道路において、**貨物車、観光バスの路上駐車**が多数発生している。
- ○路上駐車している貨物車のうち、**荷さばきを目的として駐車している車両は全体の2割以下**で、待機車両等が多くを占めている。
- 〇調査範囲において大型バスの受け入れを行っている施設は、都庁大型車駐車場(収容台数8台)のみである。
- 〇休日における観光バスの路上駐車台数は、いずれの時間も平日の路上駐車台数を上回っている。

■路上駐車台数



貨物車路上駐車台数 37 ■荷さばき ■荷さばき以外 10 7-11時 11-15時 7-11時 11-15時 15-17時 15-17時 休日

観光バス路上駐車台数 60 50 30 ■観光バス 20 10 7-11時 11-15時 15-17時 7-11時 11-15時 15-17時 平日 休日

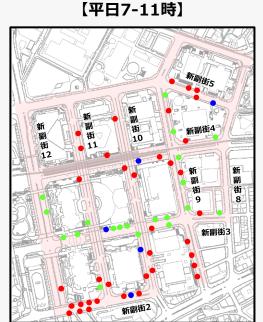


貨物車の駐車状況(4号街路)

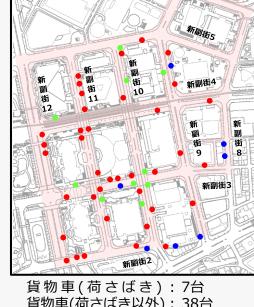


一般車の駐車状況(3号街路)

■路線別駐車状況



貨物車(荷さばき):5台 貨物車(荷さばき以外):37台 観 光 バ ス : 20台



【平日11-15時】

貨物車(荷さばき以外):38台 観 光 バ ス : 10台

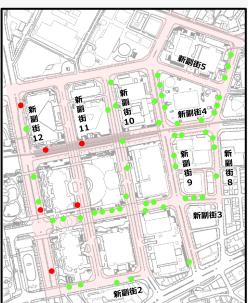
【休日11-15時】



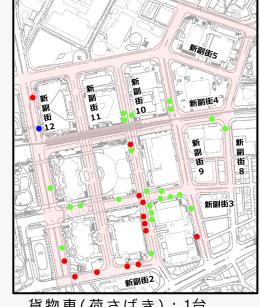
【平日15-17時】

観 光 バ ス : 22台

【休日7-11時】



貨物車(荷さばき):0台 貨物車(荷さばき以外):6台 観 光 バ ス :50台



貨物車(荷さばき):1台 貨物車(荷さばき以外): 13台 観 光 バ ス : 23台

【休日15-17時】

貨物車(荷さばき):2台 貨物車(荷さばき以外):5台 観 光 バ ス : 25台

凡例 ● 貨物車(荷さばき) ● 貨物車(荷さばき以外) 観光バス

平日: 平成26年6月26日(木) 休日: 平成26年6月29日(日)

2g

駐車場施設等【路上駐車の状況(観光バス)】

○都庁周辺を中心に複数の駐停車が多くの時間に発生している。特に**観光バス**は、主に「**免税店前で降車→都庁周辺で待機→再び免税店前で乗車**」の動きとなっている。 ○日中の駐車需要は駐車場収容台数を大きく上回っているが、駐車場の利用率は高くない。

■新宿エリアにおける観光バスの駐停車状況

○調査日時

·平日調查:平成30年10月

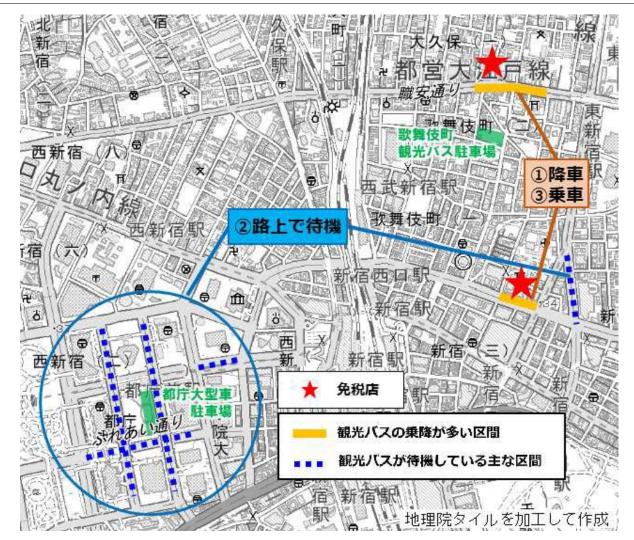
〇特性

- ・ピーク時は10:00~12:00である。
- ・平均滞在時間は、60分である。

○観光バスの駐停車状況

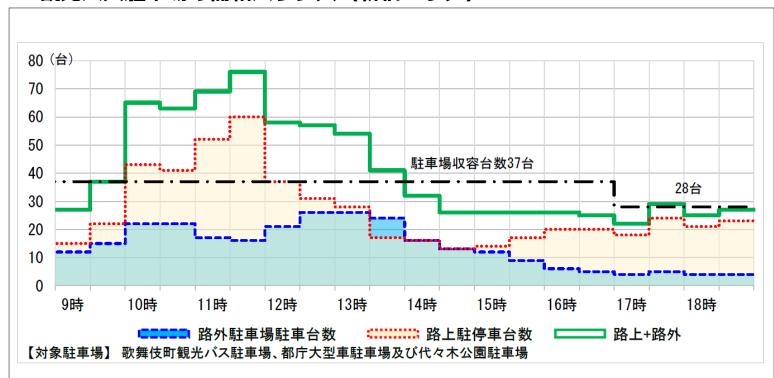
- 路上で乗降、待機している。
- ・日中の駐車需要(路外+路上)は駐車場収容台数を大きく上回っている。
- ・しかし、駐車場の利用率(占有率)は高くはない。

■新宿エリアにおける観光バスの駐停車状況



出典:駐車場利用状況調査、路上駐車調査(平成30年度東京都)

■観光バス駐車場の需給バランス(新宿エリア)



※駐車場収容台数は、営業中の収容台数の合計 出典:駐車場利用状況調査、路上駐車調査(平成30年度 東京都)

■新宿エリアにおける観光バスの駐停車状況

- ○新宿駅西側では、都庁周辺を中心に複数の駐停車が多くの時間に発生しており、 特にふれあい通り(3号街路)では4、5台の観光バスが常に駐停車している状況 である。
- ○新宿エリアでの観光バスは、主に「免税店前で降車→都庁周辺で待機→再び免税 店前で乗車」の動きとなっている。
- ○新宿エリアには、観光バス駐車場が3箇所あり、都庁大型駐車場(収容台数8台)と歌舞伎町観光バス駐車場(収容台数9台)は、10時頃のピーク以降は満車になることはなく、4、5台駐車している時間帯が多い。代々木公園駐車場(収容台数20台)は、13時をピークに満車になることはない。
- ○新宿西口は、現時点では、交通渋滞を発生するまでには至らないが、路上駐車が 多く見られ、多車線区間で交通量が少ない箇所に駐停車している。

2h

駐輪場整備状況

- ○駐輪場整備箇所が駅周辺に集中している。
- ○新宿駅直近には、定期利用向けの駐輪施設が多く、一時利用に対応した施設が少ない。

■新宿駅西口周辺の駐輪場整備状況

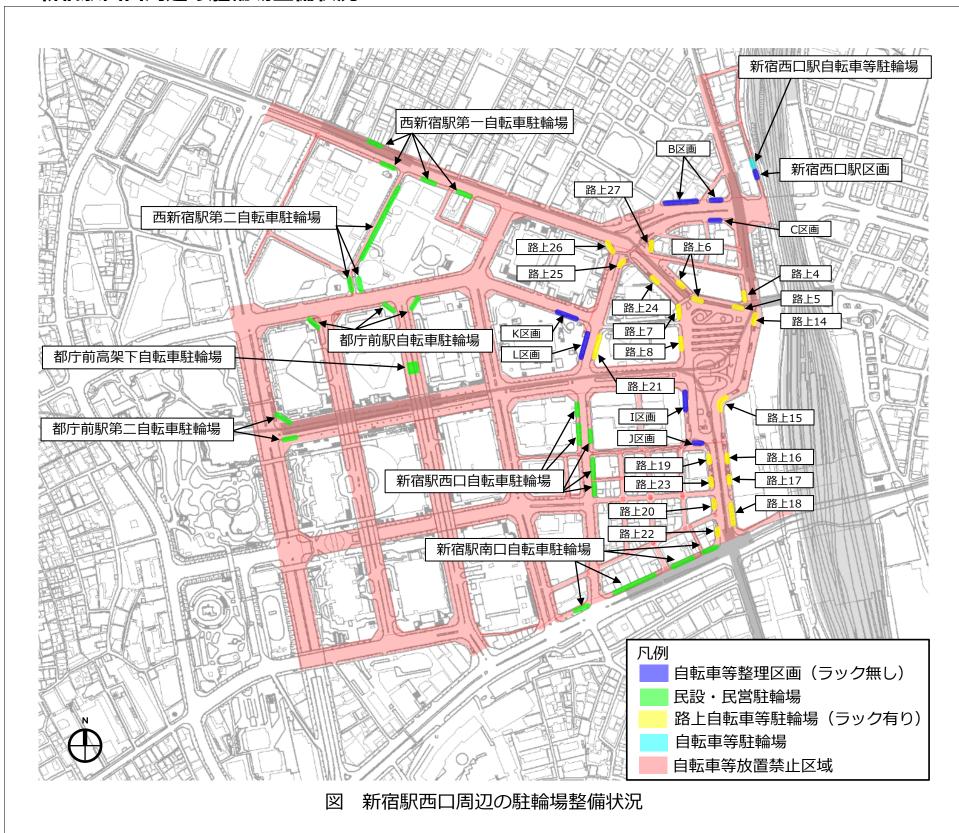


表 新宿駅西口周辺の駐輪施設の規模

自転車等整理区画				
	収容台数			
名称	自転車、原付 (50cc以下)			
	定期利用のみ			
新宿西口駅区画	70			
B区画	165			
C区画	34			
I区画	28			
J区画	52			
K区画	40			
L区画	58			

民設・民営駐輪場

	_			
	収容台数			
名称	自転車			
	定期利用	一時利用		
新宿駅西口 自転車駐輪場	-	135		
新宿駅南口 自転車駐輪場	-	202		
西新宿駅第一 自転車駐輪場	-	187		
西新宿駅第二 自転車駐輪場	-	108		
都庁前駅自転 車駐輪場	-	108		
都庁前駅第二 自転車駐輪場	-	104		
都庁前高架下 自転車駐輪場	448	242		

路上自転車等駐輪場

	収容台数				
名称	自転車のみ				
	定期利用	一時利用			
路上4	62	5			
路上5	52	5			
路上6	48	-			
路上7	9	-			
路上8	118	5			
路上14	14	-			
路上15	37	5			
路上16	17	-			
路上17	9	5			
路上18	32	-			
路上19	18	-			
路上20	7	5			
路上21	40	-			
路上22	8	-			
路上23	12	-			
路上24	42	-			
路上25	23	-			
路上26	19	-			
路上27	14	-			

自転車等駐輪場

	収容台数
名称	一時利用のみ
	自転車
新宿西口駅 自転車等駐輪場	8

[出典:「新宿区駐輪施設のご案内(令和3年4月1日時点)」を参考に作成]

その他【循環バスのネットワーク】

- 〇西新宿エリアには、新宿駅西口と西新宿超高層ビル地区と新宿駅東口を結ぶ循環バス、WEバス(コミュニティバス)が運行している。
- ○西新宿エリアは、観光や歩行者の利便性・回遊性の向上のために**循環バス**が導入されており、比較的短い移動距離において、**一定程度の利用者数が存在**している。

■循環バス・WEバス導入の意義

- ・ 新宿駅の東西を結ぶことによる、歩行者の利便性、回遊性の向上
- ・ パークアンドライドシステムによる、環境にやさしいまちの実現
- ・バスで安全に回遊できることで、新宿の街全体がテーマパークに

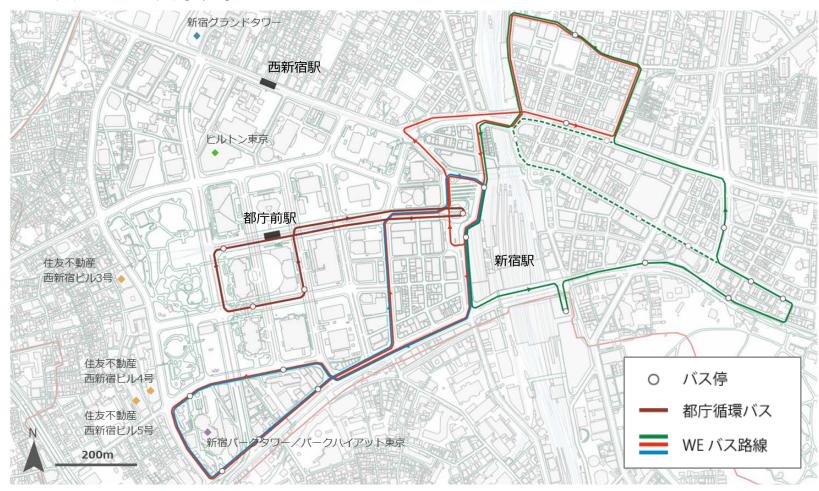






出典:第3回新宿区地域公共交通会議・第9回新宿駅周辺循環型バス導入対策協議会

■循環バス・WEバスネットワーク図



■循環バス(都営) 乗車客数(人/日)の推移

都庁循環バスの乗車客数は1日あたり450人~500人であり、ほぼ横ばいで推移している。



出典:東京都交通局HP「バス系統別収支状況」より作成

■WEバス 乗降客数の推移

WEバスの乗降客数は近年やや減少傾向だが、一定程度の利用者数が見られる。令和2年5月~コロナ特別ダイヤが開始以降さらに減少している。

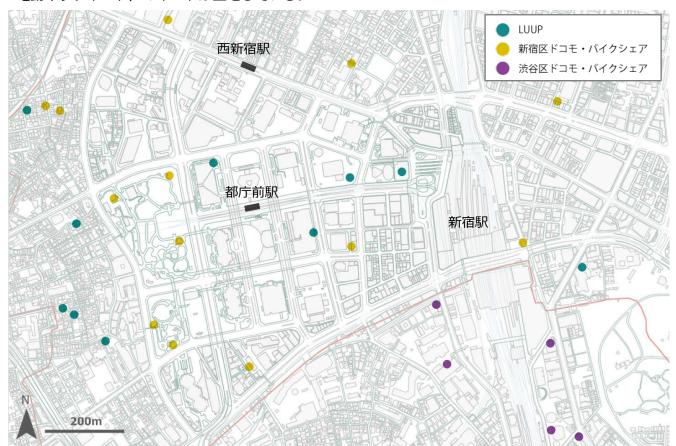


その他【シェアモビリティ】

- 〇新宿区の自転車シェアリング利用状況は増加している。街区間の短距離移動も多く想定される西新宿エリアの移動特徴を踏まえると、新たな交通手段としてのニーズは高く、 エリア内の利便性向上のために、パーソナルな移動環境の充実について検討する必要がある。
- ○会員の約6割はビジネスや通勤・通学目的であり、非会員の約4割が観光・レジャーなど多様な目的での利用を希望している。

■シェアモビリティポート設置個所

新宿駅西口周辺エリアには、主にドコモ・バイクシェア(シェアサイクル)、LUUP(シェアサイクル・ 電動キックボード)のポートが立地している。



シェアモビリティの概要

■ンエアモビソティの佩女						
事業者・概要	プラン	料金	備考			
döcomo bike share	1回会員	基本料金0円 最初の30分:165円/回	1回の利用が30分を超過した場合 : 延長料金110円/30分			
概要	月額会員	基本料金2,200円/月 最初の30分:0円/回	1回の利用が30分を超過した場合 : 延長料金110円/30分			
自転車シェアリングとは、乗りたい時に借りて、行きたい場所 で返すことができる自転車のシェアサービス。 WEBから会員登録し、サイクルポートにある自転車にICカー ドをタッチすることで誰でも借りることができる。	1日パス	1,650円/日	有人窓口にて購入した場合、 +専用ICカード発行料550円 延長料金なし			
LUUP	1回会員	初乗り10分100円 以降1分ごとに16.5円加算				
7-7-10	1日パック (6時間まで)	750円				
	1日パック (12時間まで)	1,000円				
概要 「LUUP」は、街中のポートに置いてある電動マイクロモビリ	週額パック (1日6時間まで)	3,000円	初週無料 (2週目以降に解約可能)			
ティのシェアリングサービス。好きなボートで借りて、好きなポートで返すことができる。電動アシスト自転車と電動キックボードを用いたシェアリングサービスを展開中。(電動キックボードのライドには、①免許証の登録・承認 ②確認テストの受講が必要)	月額パック (1日6時間まで)	6,000円	初週無料 (2週目以降に解約可能)			

出典:各事業者HPより作成

■新宿区自転車シェアリングの利用状況

○新宿区自転車シェアリングは2016年10月に開始され、利用登録者数、利用回数は確実に増加しており、 区民の新たな交通手段としてのニーズは高い。

●利用登録者数の推移

令和元年6月の利用登録者数は25,253人と約32倍に増加 【平成28年10月(781人)比較】



●利用回数の推移

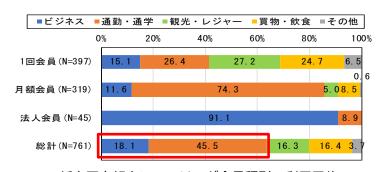
令和元年6月の利用回数は60,797回と約16倍に増加 【平成28年10月(3,751回)比較】



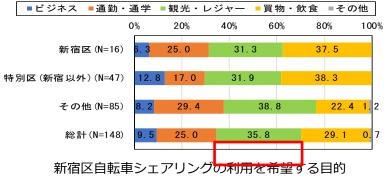
- ○会員の利用目的は「ビジネス」「通勤・通学」が多いが、非会員の利用希望目的は「観光・レジャー」 「買い物・飲食」が多い。
- ○通勤・通学時、帰宅時の利用者数が多く、利用者の中には、短時間で移動でき、公共交通より便利に感 じている人が多い。

●シェアサイクルの利用目的・利用希望目的

会員の利用目的は、ビジネス・通勤通学の利用が全 体の約6割を占め、非利用者の利用希望目的は観 光・レジャーが4割で最も多い。

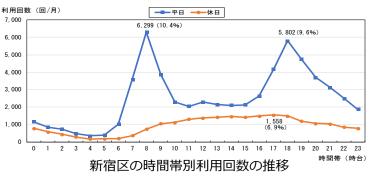


新宿区自転車シェアリング会員種別の利用目的



●時間帯別利用者数

通勤通学、帰宅時間帯利用が多い。一方で、昼間の時間帯も 安定しており、一定の利用者が存在



●シェアサイクルを利用する理由

利用者の中には、公共交通より移動が便利、短時間で移動 可能と感じている人が多い



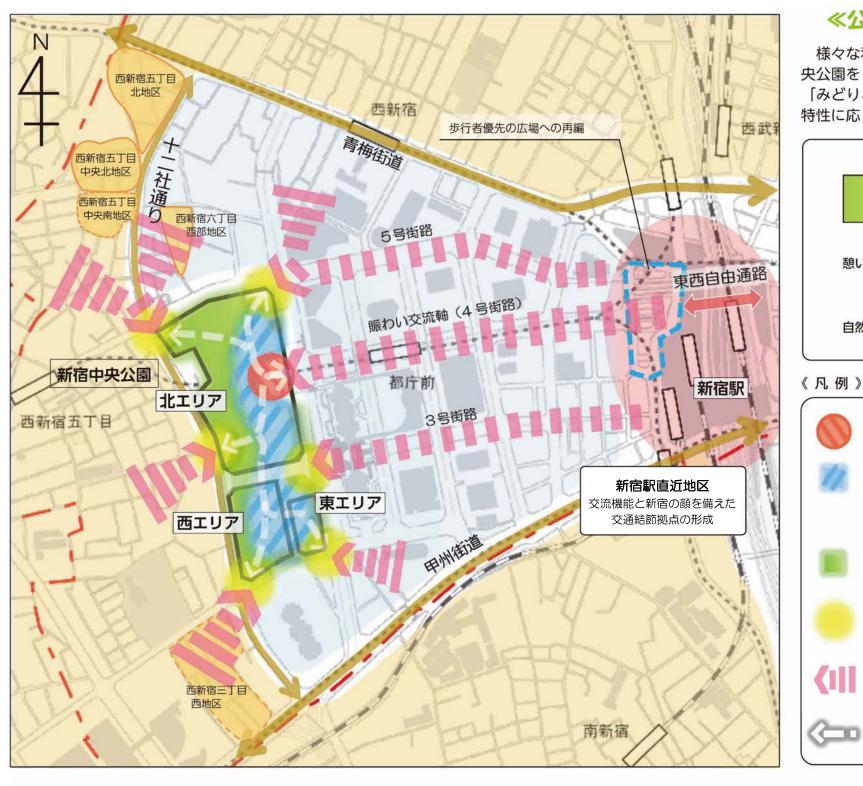
自転車シェアリングを利用する理由

出典:新宿区自転車シェアリング事業効果検証業務報告書 概要版 令和元年12月

その他【新宿中央公園魅力向上推進プラン】

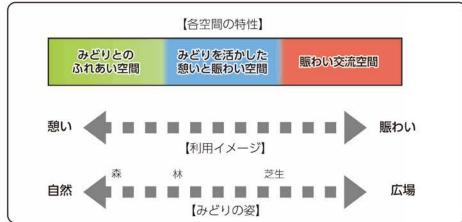
- 〇新宿区では、区立公園で最大の面積を誇る新宿中央公園を、憩いと賑わいのセントラルパークとしてさらなる魅力向上を図るため、平成29年9月に「新宿中央公園魅 力向上推進プラン」を策定した。
- 〇新宿区は、本計画策定以来、民間活力も導入しながら順次園内整備を進めており、令和2年7月にはカフェ・レストラン等が入る交流拠点施設「シュクノバ」及び芝生 広場が、令和3年3月には眺望の森がオープンするなど、新たな魅力が生み出されている。

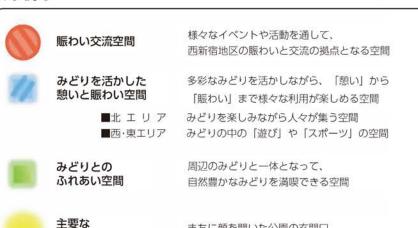
■将来像の実現に向けた新宿中央公園の空間構成



≪公園に新たな魅力を生み出す3つの空間≫

様々な利用ニーズへの対応や多彩なみどりを創出するため、新宿中 央公園を「賑わい交流空間」「みどりを活かした憩いと賑わい空間」 「みどりとのふれあい空間」の3つの空間にわけ、それぞれの空間の 特性に応じた施設整備や管理運営を展開していくこととする。





まちに顔を開いた公園の玄関口 《その他の凡例》 駅前広場 住宅系土地利用 再開発事業 (事業中) 業務系土地利用 再開発事業 (準備組合) 新宿駅直近地区 主要道路

芝生広場整備前後

眺望の森整備前後



出典:「新宿中央公園魅力向上推進プラン(平成29年9月発行)」を参考に作成

エントランス

公園への主な

アクセス動線

公園內動線