

2. まちの現状

○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

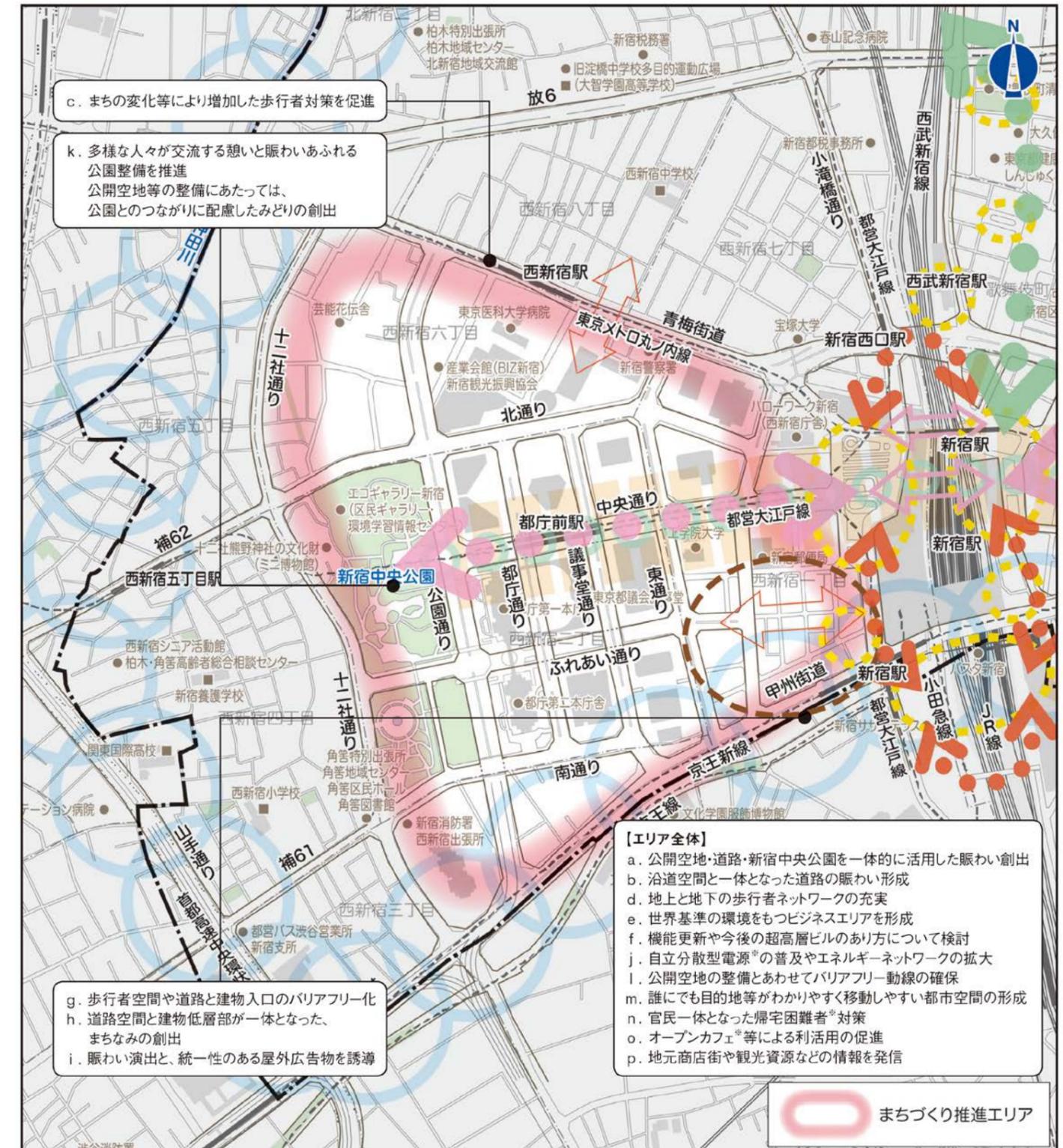
●推進方策

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**

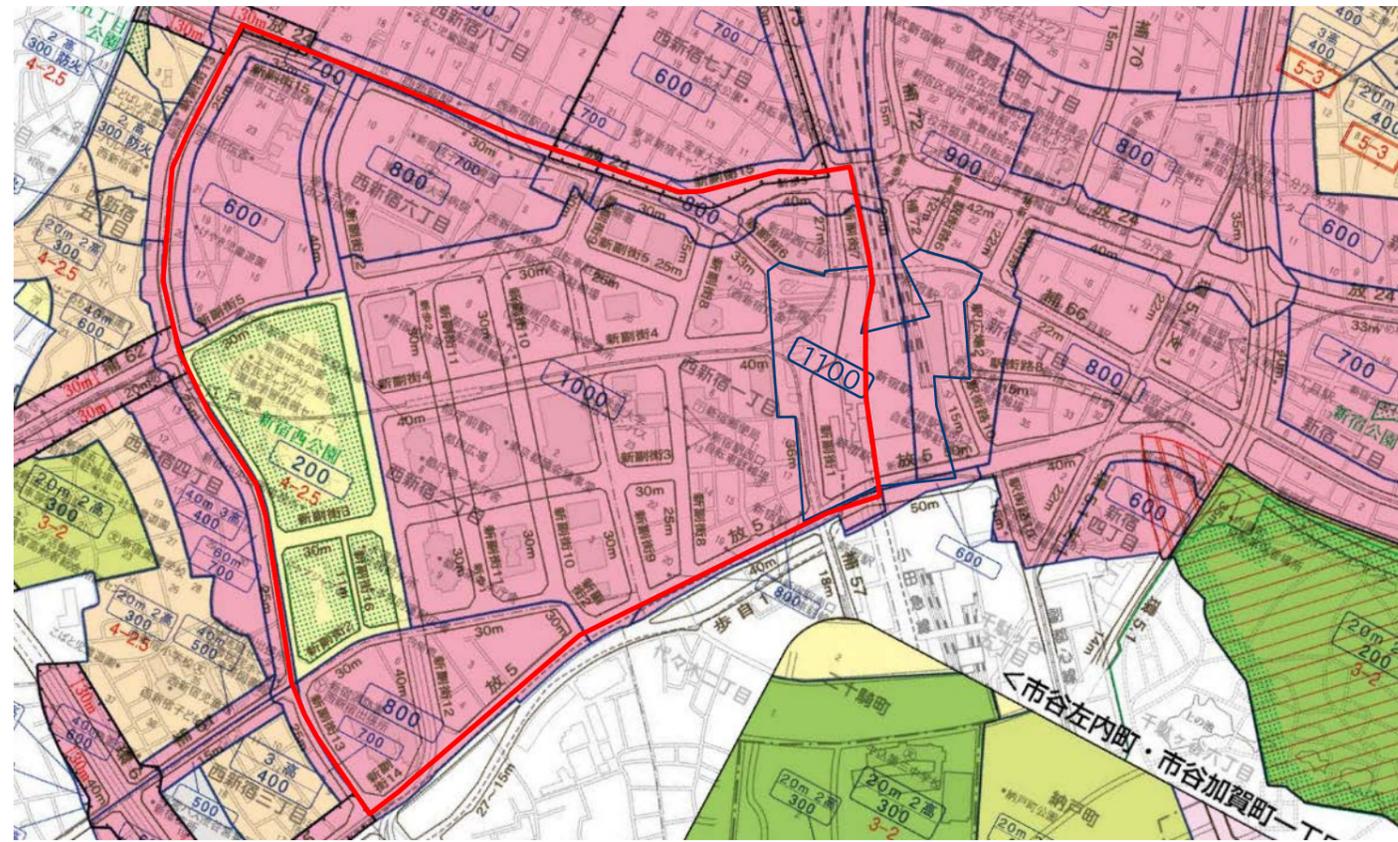
■新宿区まちづくり長期計画まちづくり戦略プラン(平成29年12月 新宿区)

【戦略の方向性】



- 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**、新宿駅前には商業施設が立地している。

■用途地域

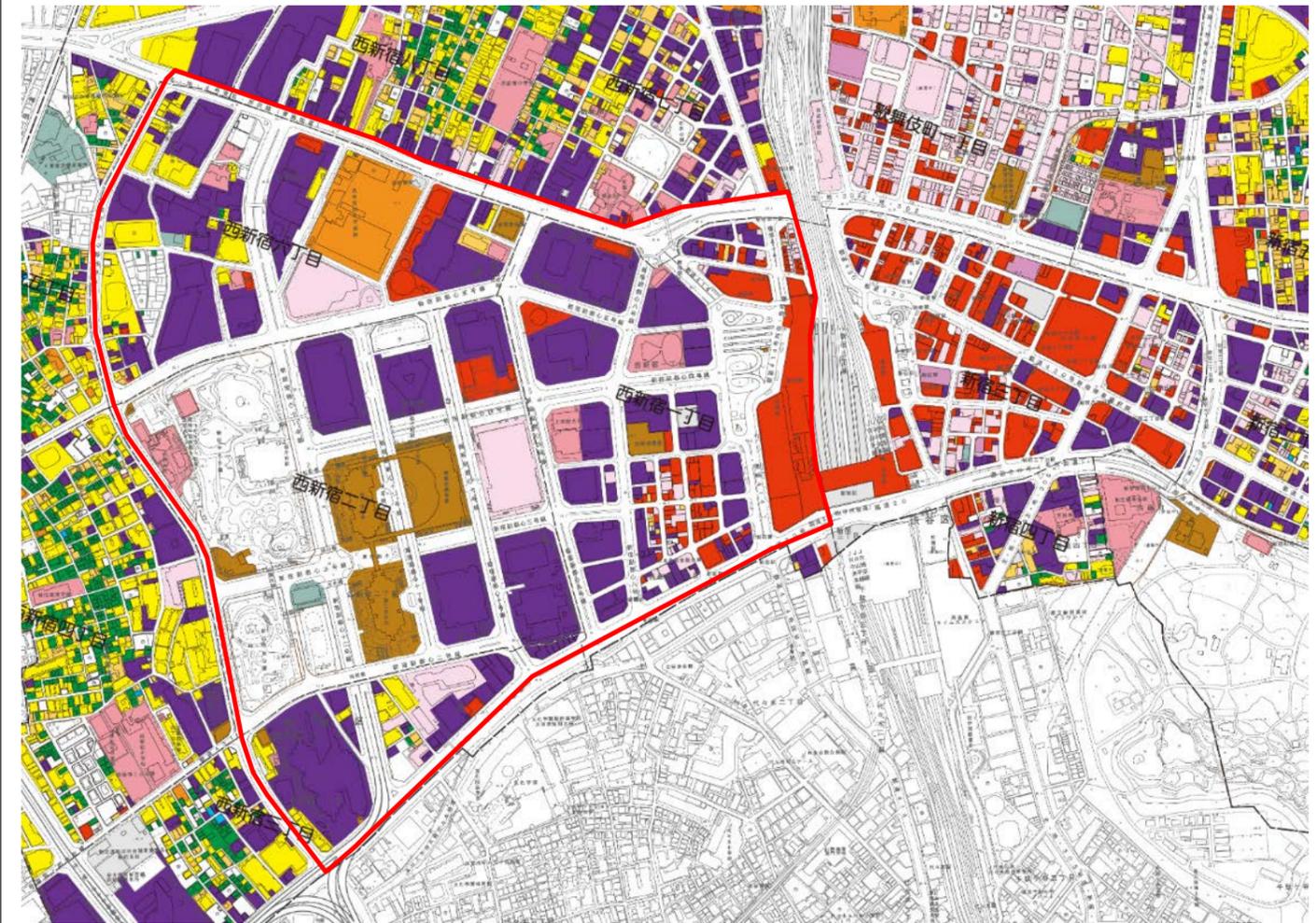


用途地域	建蔽率	図中数値の見方
第一種低層住居専用地域 (高さの限度10m)	50・60	第一種低層住居専用地域の建蔽率は「50」と特記がある場合は50%、特記のない場合は60%です。
第一種中高層住居専用地域	60	<p>高度地区 容積率 (%) 防火地域</p>
第二種中高層住居専用地域	60	
第一種住居地域	60	<p>防火地域又は準防火地域</p> <p>容積率が400%以上の全区域と300%の一部区域(図中で「防火」と特記がある区域)は防火地域に指定されています。その他の区域は準防火地域に指定されています。</p>
第二種住居地域	60	
近隣商業地域	80	<p>注</p> <p>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。</p>
商業地域	80	
準工業地域	60	<p>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。</p>
準工業地域区 特別工業地区	60	

: 西新宿地区

出典:新宿区用途地域等都市計画図

■土地利用現況



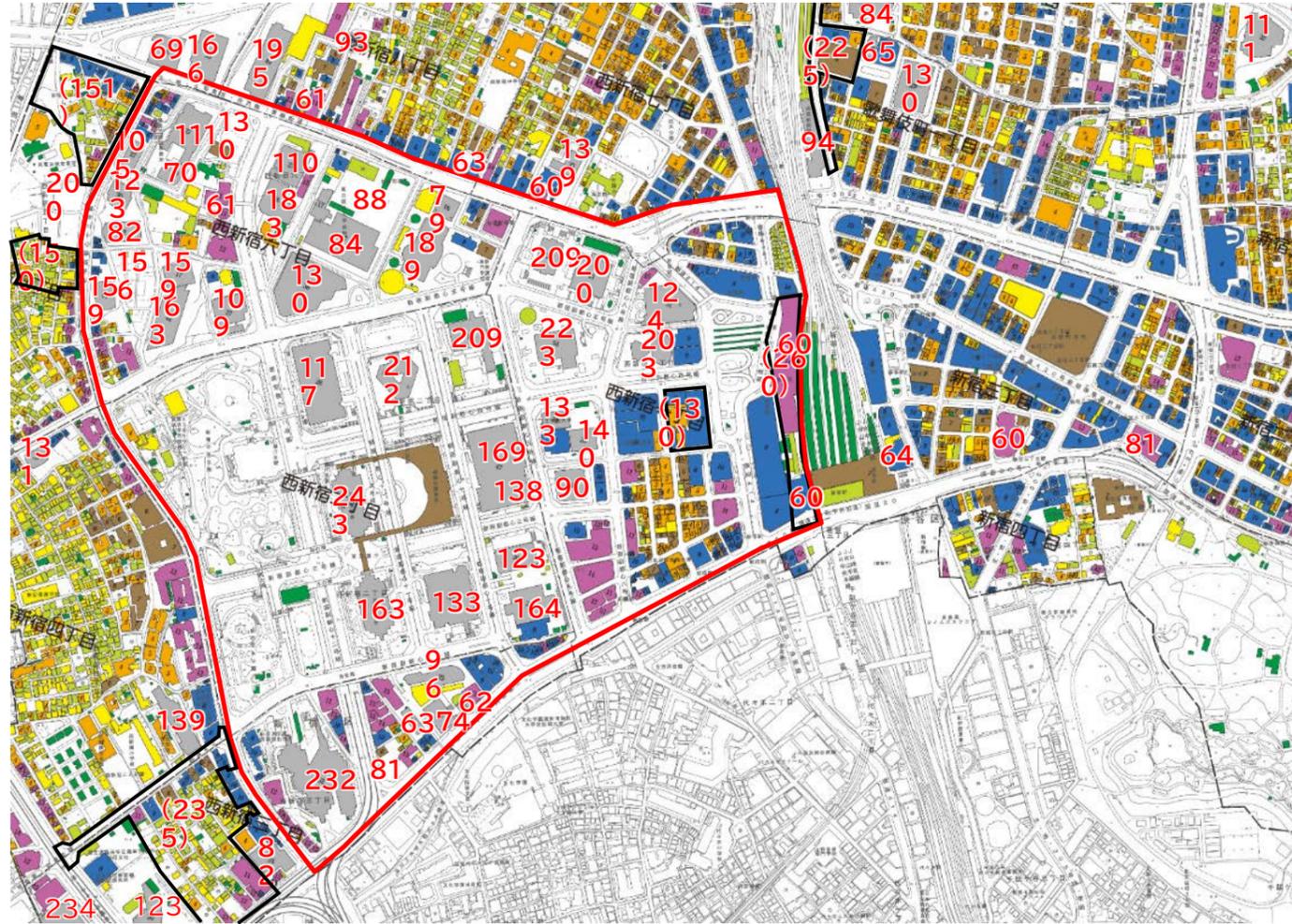
	官公庁施設 Government		住居系 独立住宅 Residence
	教育文化施設 Education		集合住宅 Apartment House
	厚生医療施設 Welfare		工業系 専用工場 Factory
	供給処理施設 Utilities		住居併用工場 Manufactury
	事務所建築物 Office		倉庫運輸関係施設 Transportation
	専用商業施設 Department Store		屋外利用地・仮設建物 Yard
	住商併用建物 Shop		空地系 公園・運動場等 Park
	宿泊・遊興施設 Hotel		未利用地等
	スポーツ・興行施設 Leisure		

: 西新宿地区

出典:新宿区土地利用現況図(用途別)(平成29年3月)

○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。
○ほとんどが耐火造である。

■建物階数

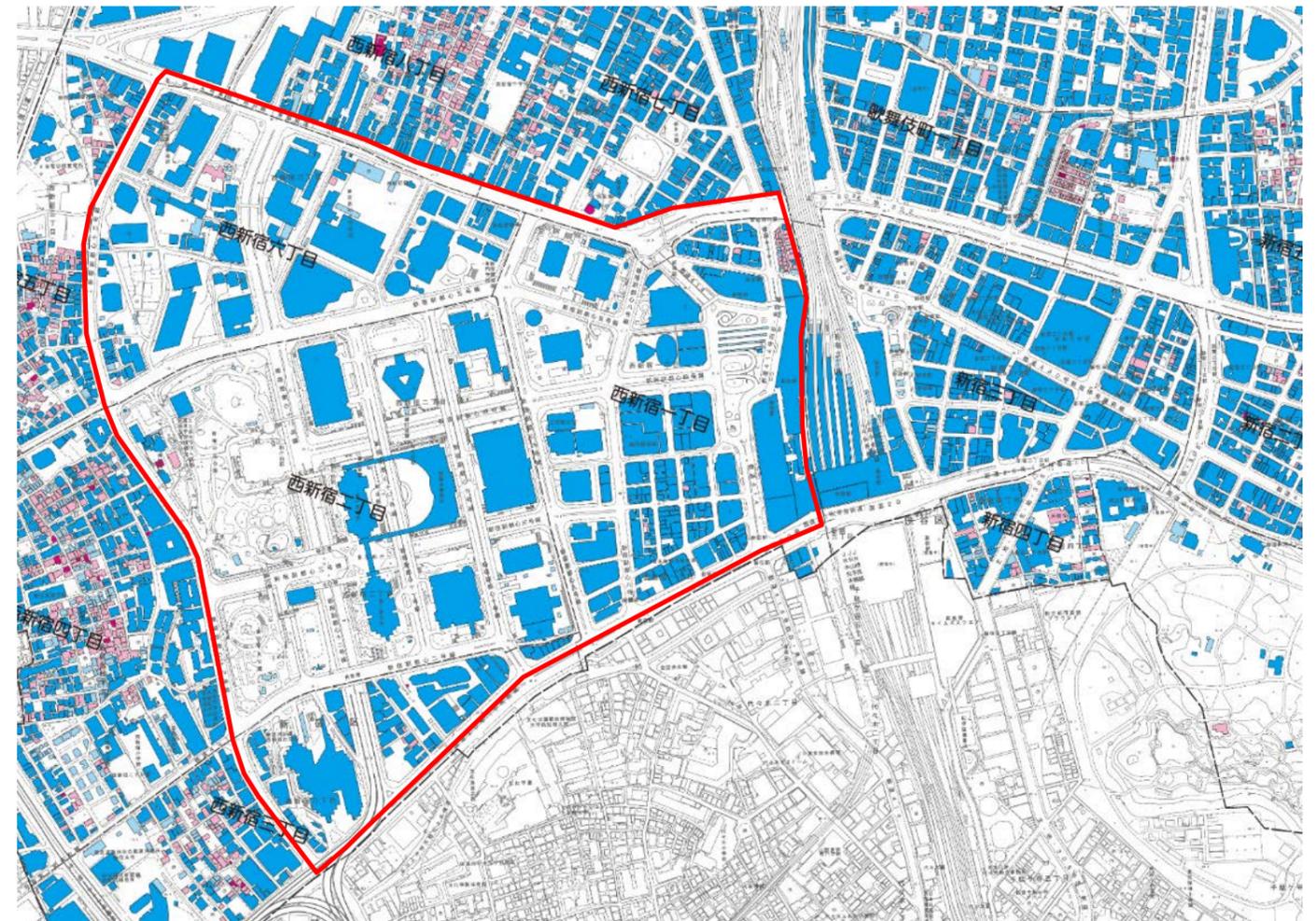


凡		例	
低層	地上 1階	地上 1階	1階
	地上 2階	地上 2階	2階
	地上 3階	地上 3階	3階
中層	地上 4、5階	地上 4、5階	4、5階
	地上 6、7階	地上 6、7階	6、7階
高層	地上 8、9、10階	地上 8、9、10階	8、9、10階
	地上 11~15階	地上 11、12、13、14、15階	11、12、13、14、15階
超高層	地上 16~	地上 16~	16~階

: 西新宿地区
数値 : 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

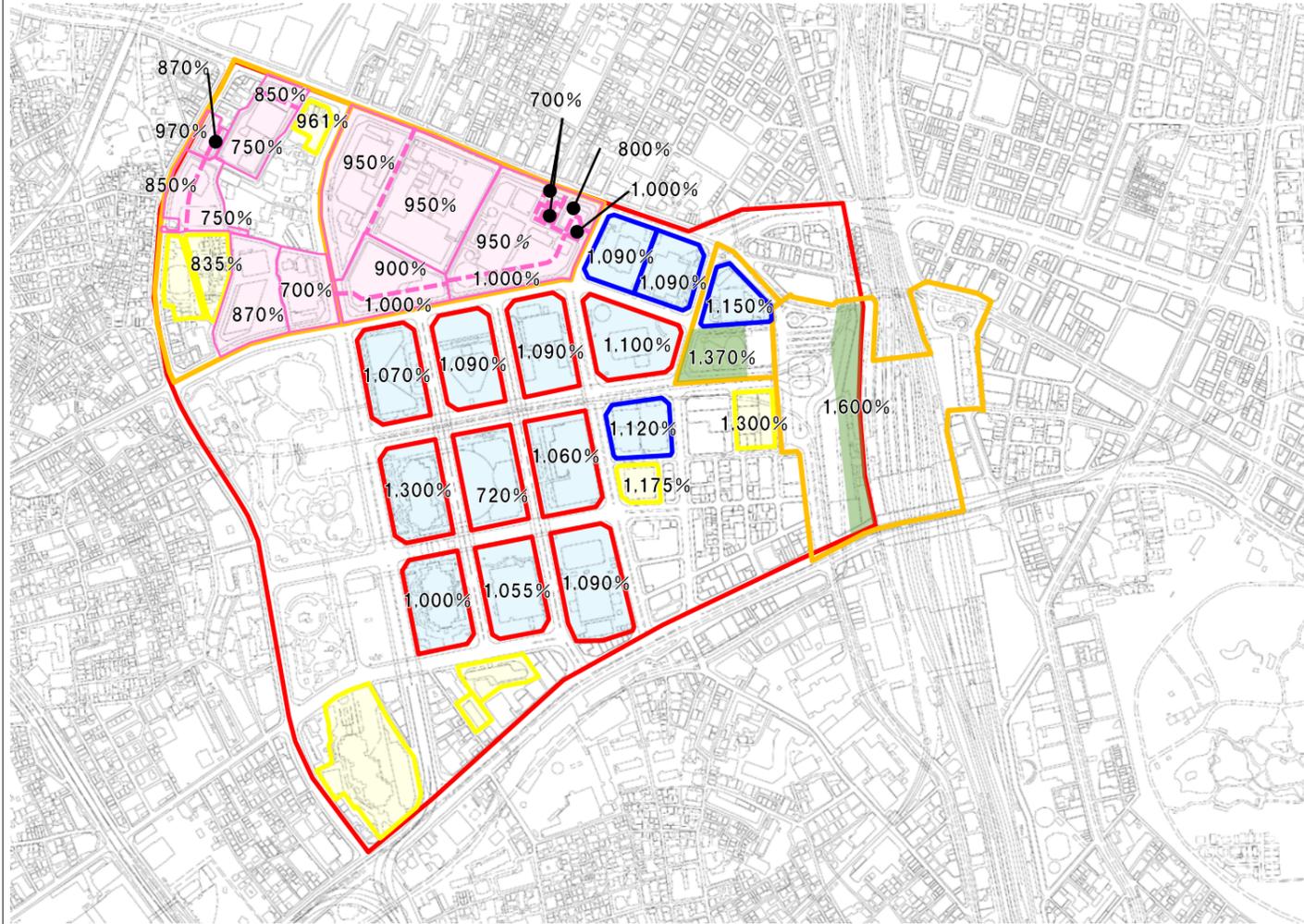


	耐火構造	耐火造	 : 西新宿地区
	準耐火構造	準耐火造	
	木構造	防火造	
	木構造	木造	

出典:新宿区土地利用現況図(構造別)(平成29年3月)

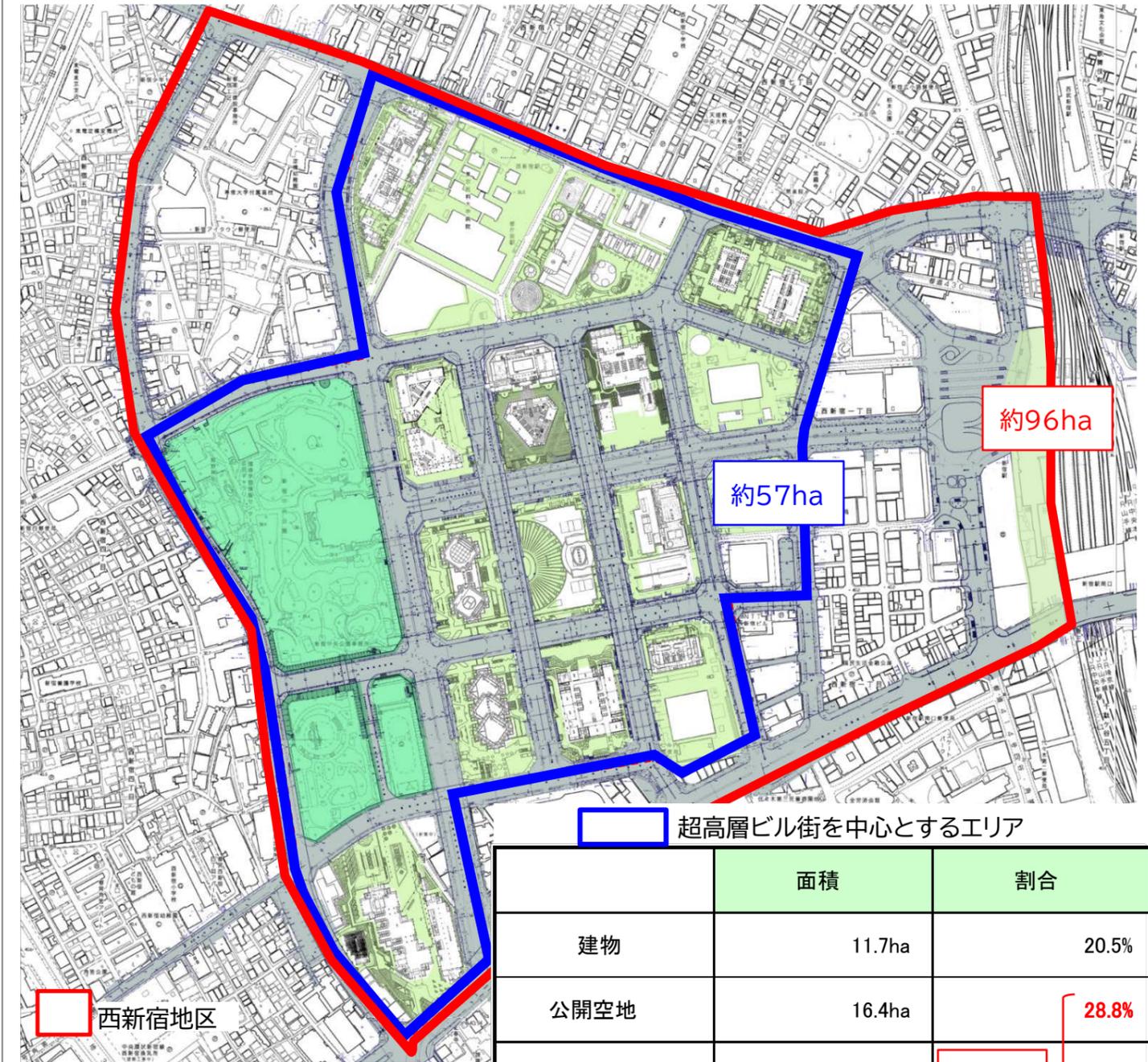
○地区中心部は**特定街区制度**を、地区北部は**高度利用地区制度**を活用した超高層建物が立地している。
 ○地区内は、都市開発諸制度を活用した**公開空地**が多くあり、特に**超高層ビル街を中心とするエリア**では、その区域の約8割が道路等の**公共空間と公開空地**で占めている。

■都市開発諸制度等



- 凡例
- 都市再生特別地区
 - 地区計画
 - 総合設計
 - 高度利用地区
 - 特定街区(都決定)
 - 特定街区(区決定)
- : 西新宿地区

■公開空地

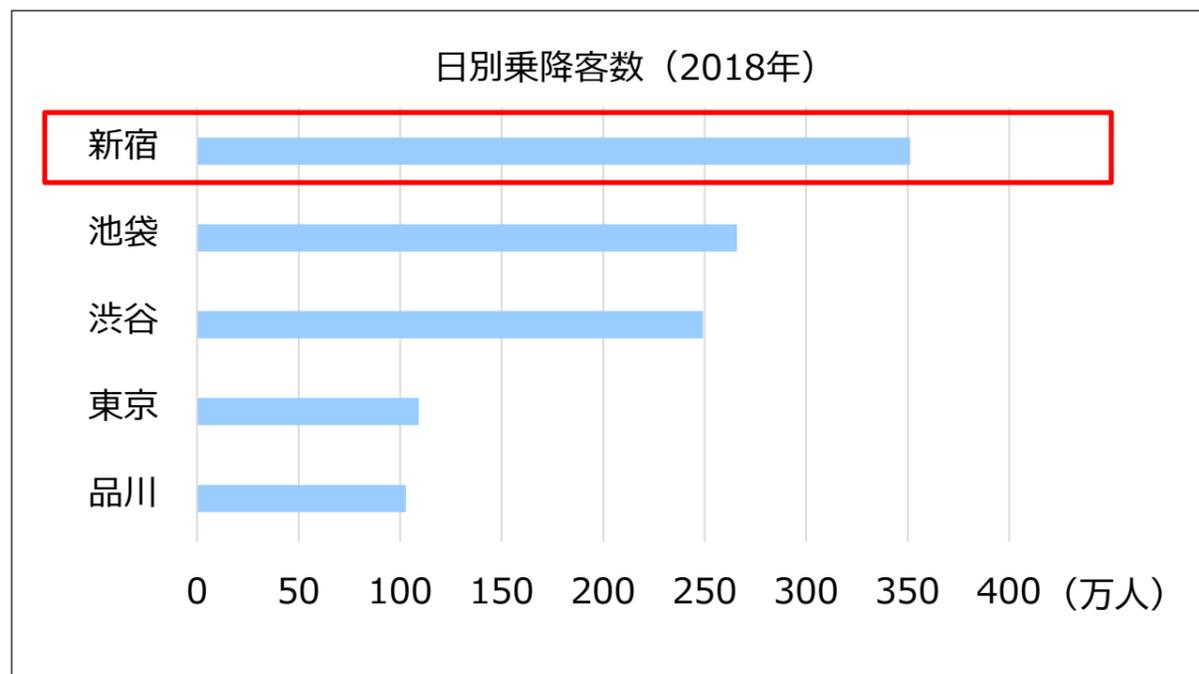


	面積	割合
建物	11.7ha	20.5%
公開空地	16.4ha	} 28.8%
公園	9.6ha	
道路	19.3ha	} 33.9%
合計	57.0ha	

○新宿・大久保が訪日外国人の訪問先1位となっている。

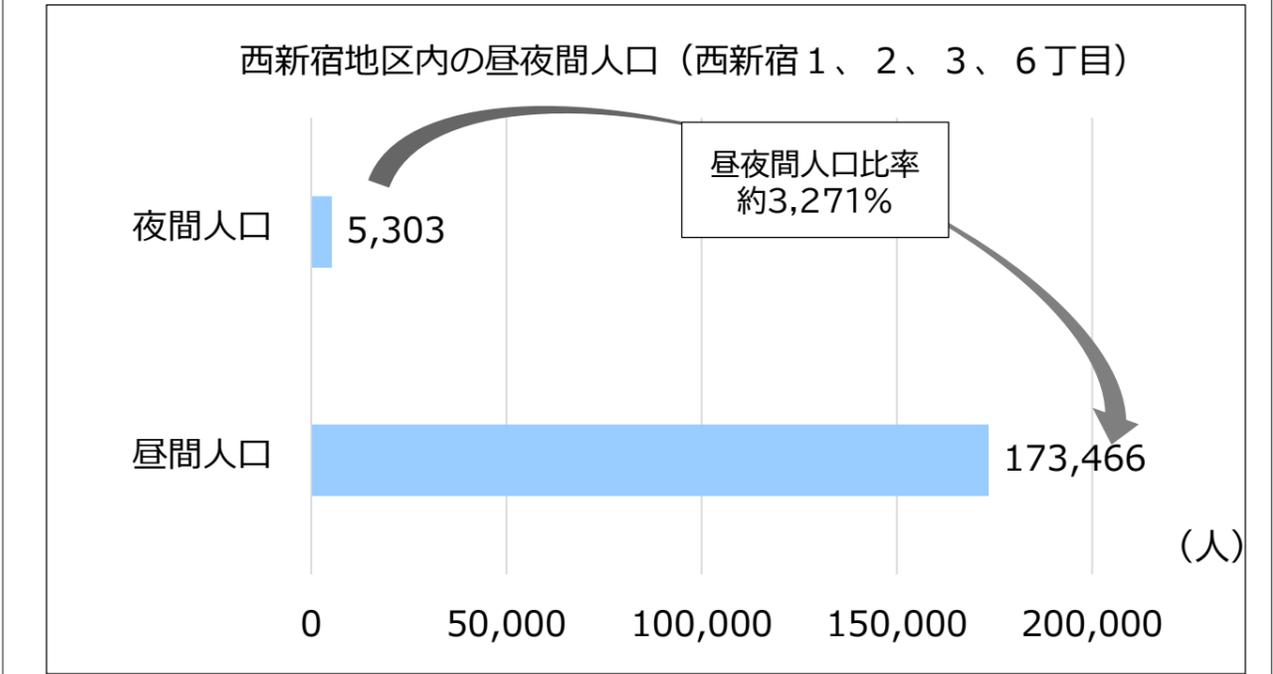
○西新宿地区(おおむね西新宿1、2、3、6丁目)は、**昼間人口が多く、昼夜間人口比率は約3,271%**となっている。

■新宿駅の乗降人数



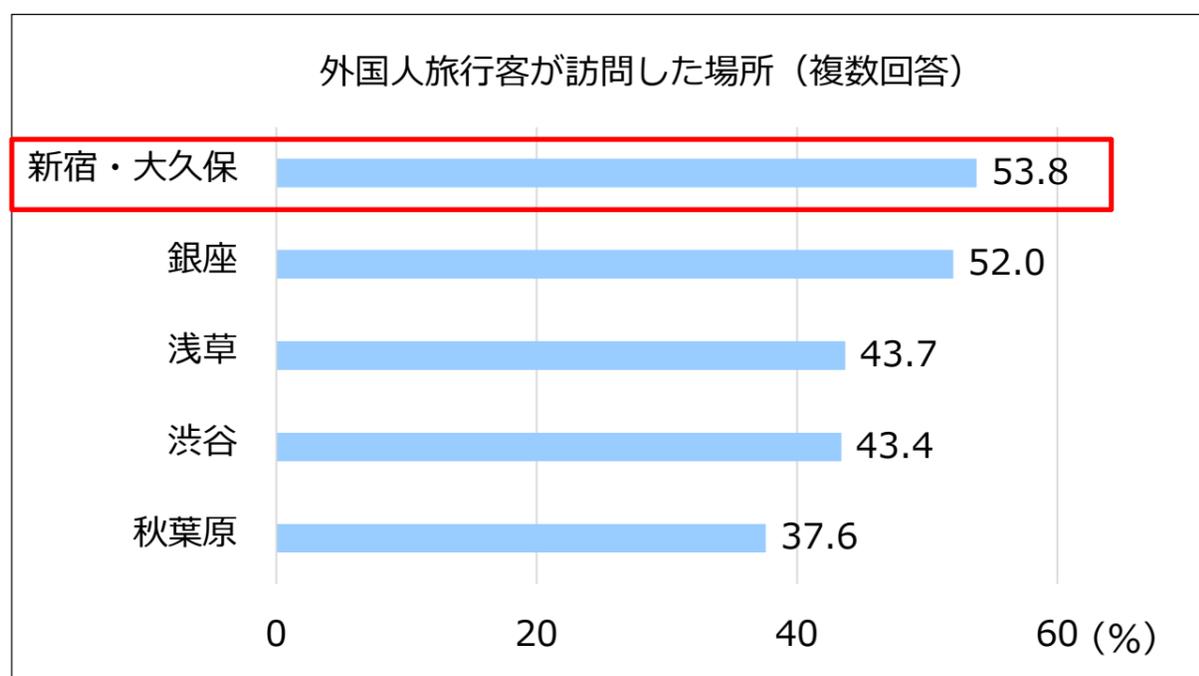
出典:平成30年 国土数値情報 駅別乗降客数データ

■昼夜間人口



出典:平成27年国勢調査

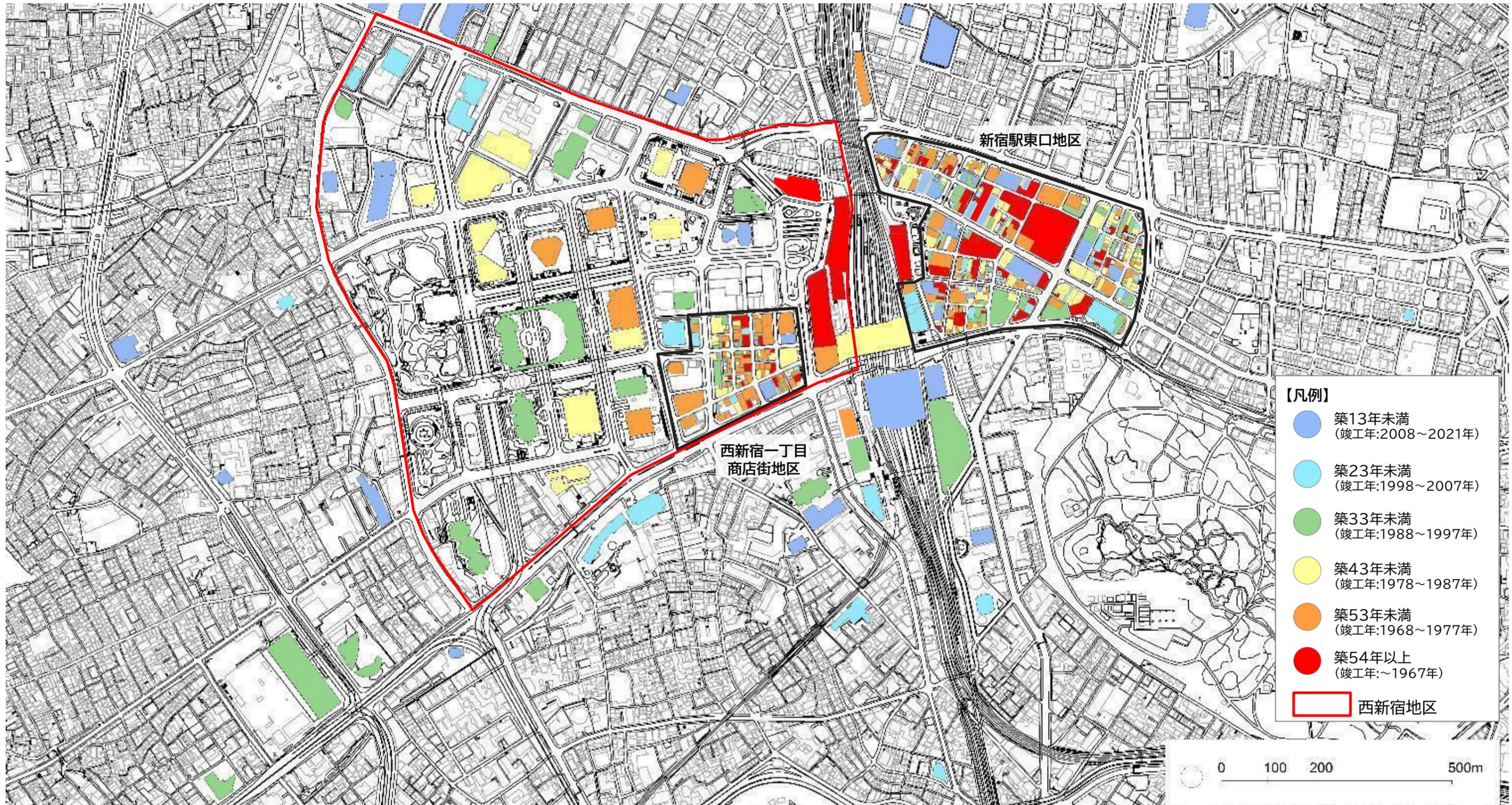
■訪日外国人



出典:平成31年・令和元年国・地域別外国人旅行者行動特性調査

○超高層ビル街は築30～50年程度の建物が多く分布している。

■「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

- 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

●西新宿地区のまちづくり
 地元町会、商店街振興組合、新宿副都心エリア環境改善委員会、区等からなる「西新宿懇談会」は、令和3年4月に、2040年を見据えたまちの将来像等をまとめた「西新宿地区まちづくり指針」を策定した。今後は、まちづくり指針の実現に向けて、区は都とともに、学識経験者や行政等からなる検討委員会を設置し、西新宿地区の再整備方針を検討していく。
 出典：西新宿地区まちづくり指針

【新宿住友ビル三角広場】
 国際会議にも対応したホール及び日本最大級の全天候型屋内広場が2020(令和2)年7月にオープン
 出典：住友不動産㈱HP

【SOMPO美術館】
 新たなアートの発信拠点となる美術館が2020(令和2)年7月にオープン
 出典：SOMPO美術館HP

【歌舞伎町一丁目地区開発計画】
 映画館・劇場・ライブホールなどのエンターテインメント施設や、ホテルなどからなる地上48階・地下5階、高さ約225mの新たな都市観光拠点を整備
 ・延べ面積：約87,000㎡
 ・竣工予定：2022(令和4)年度
 出典：東急電鉄㈱HP

【新宿駅東西自由通路(地下)】
 新宿駅周辺地域の回遊性向上により賑わいを創出するため、東口と西口をつなぐ幅員25m延長約100mの東西自由通路が2020(令和2)年7月19日に供用開始
 撮影協力：東日本旅客鉄道㈱

【新宿駅東口駅前広場】
 東口の新たなランドマークとして、ルミネエスト新宿前の駅前広場にパブリックアートを用いた賑わい空間が2020(令和2)年7月19日にオープン
 イメージバース提供：東日本旅客鉄道㈱

【(仮称)新宿駅西口地区開発事業】
 駅とまちの連携を強化する重層的な歩行者ネットワークやにぎわいと交流を生み出す滞留空間や商業、業務、駅施設などからなる地上48階・地下5階、高さ約260mの複合ビルを整備
 ・延べ面積：約281,700㎡
 ・着工予定：2022(令和4)年度
 ・竣工予定：2029(令和11)年度
 出典：小田急電鉄㈱HP

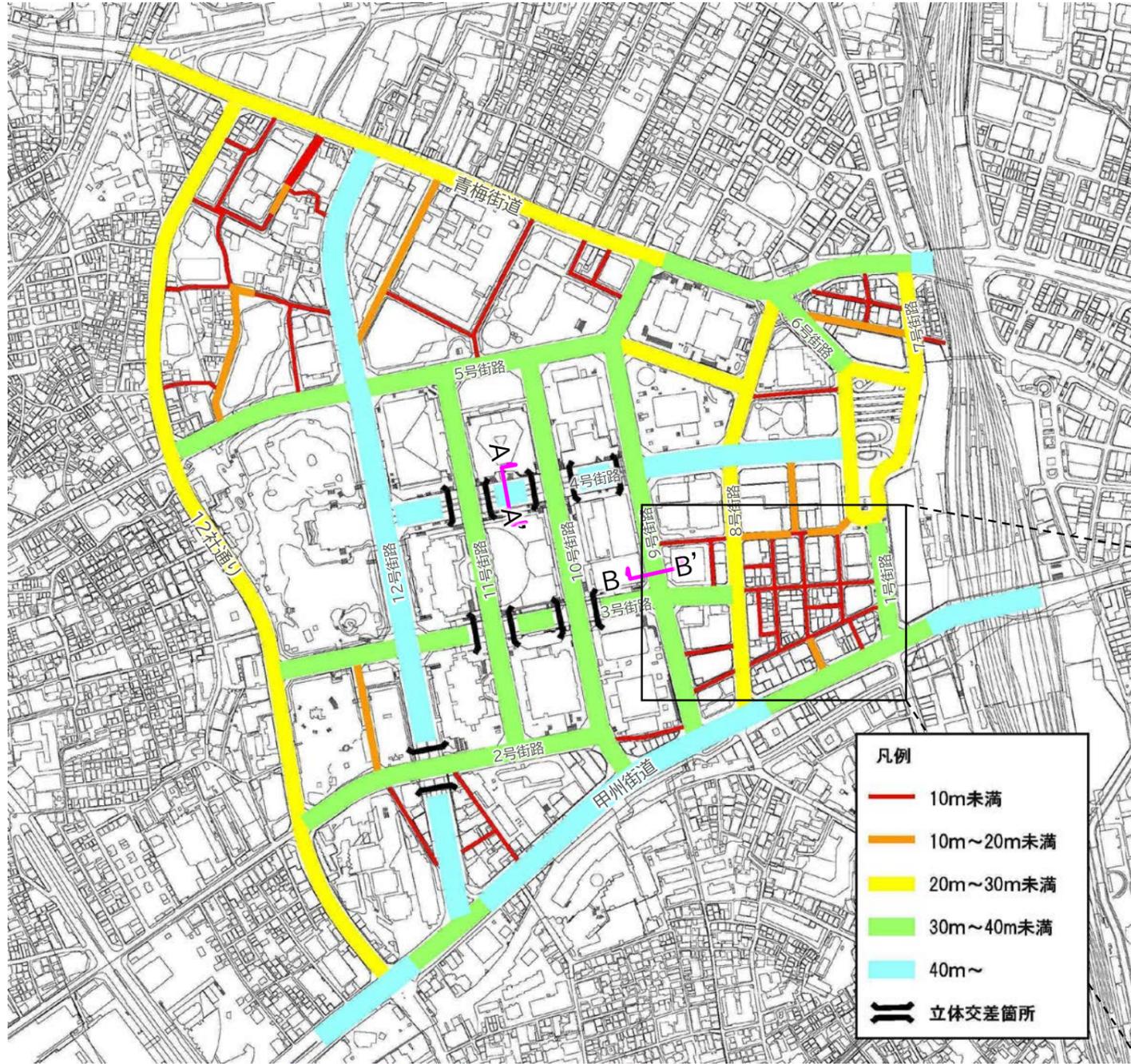
【新宿中央公園の魅力向上】
 カフェ、レストラン、フィットネスクラブが入る交流拠点施設と約8,500㎡の広大な芝生広場が2020(令和2)年7月16日にオープン
 出典：SHUKNOVA HP

【(仮称)西新宿一丁目地区プロジェクト】
 事務所・商業・ホールなどからなる地上23階・地下4階、高さ約130mの複合ビルを整備
 ・延べ面積：約97,000㎡
 ・着工予定：2021(令和3)年
 ・竣工予定：2025(令和7)年
 出典：新宿区HP

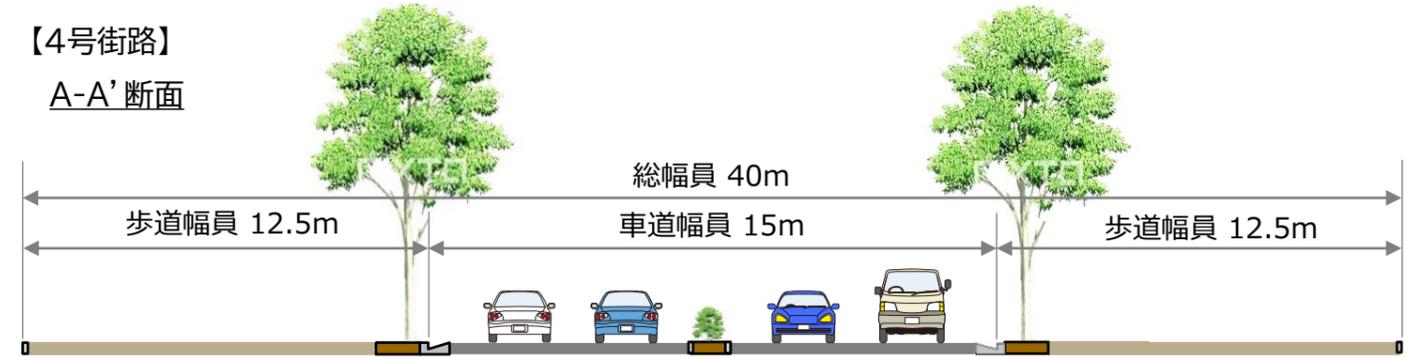
【凡例】
 ■ 新宿駅直近地区土地区画整理事業区域
 ■ 開発計画等(完了・供用開始)
 ■ 開発計画等(計画)
 ■ 新宿中央公園

○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。

■現況道路幅員



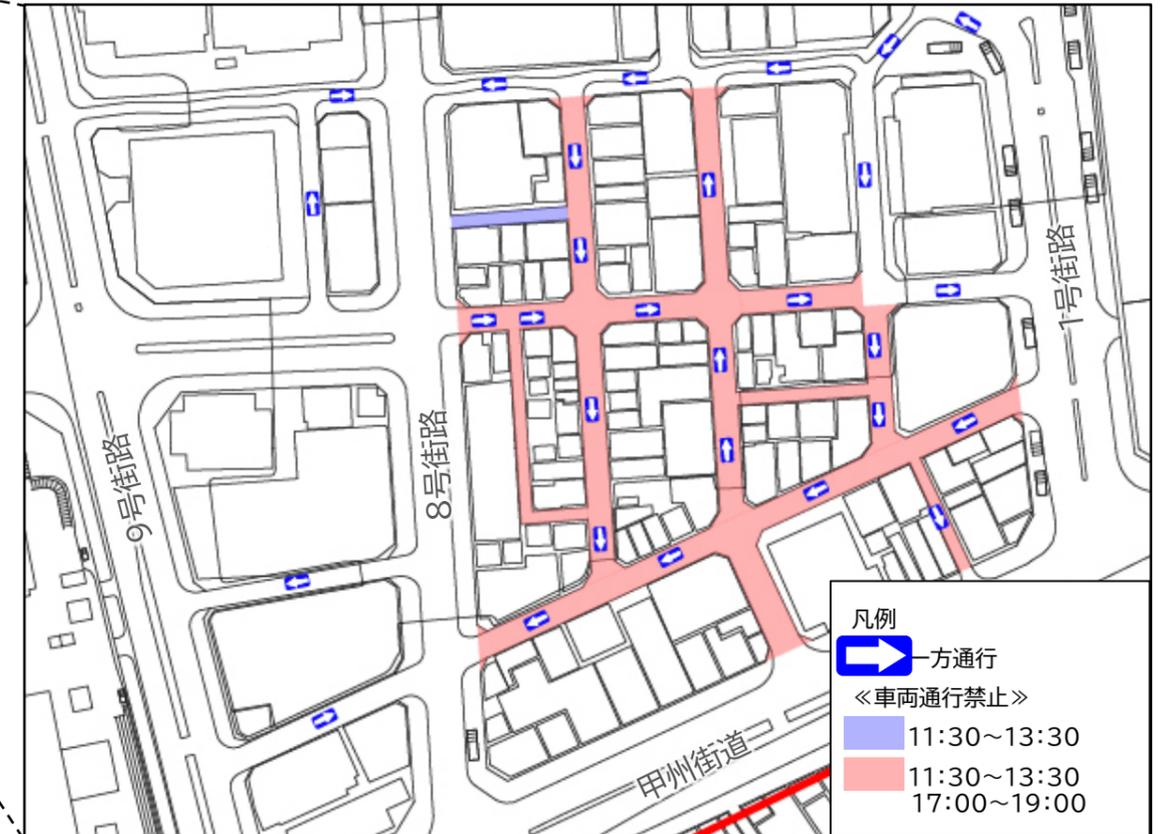
【4号街路】
A-A'断面



【9号街路】
B-B'断面



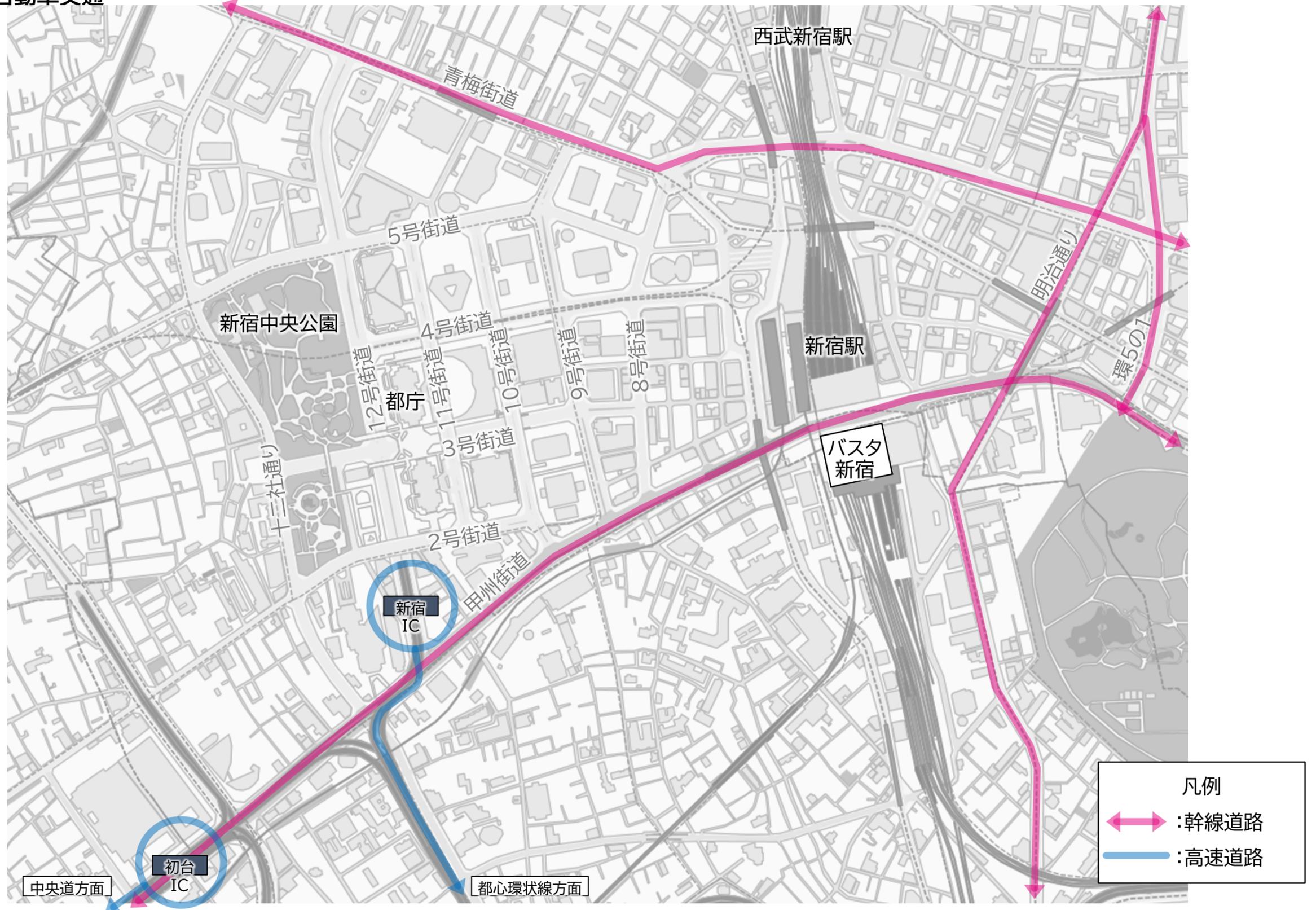
■時間帯別交通規制



2 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



出典: ©NTTインフラネット

- 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。

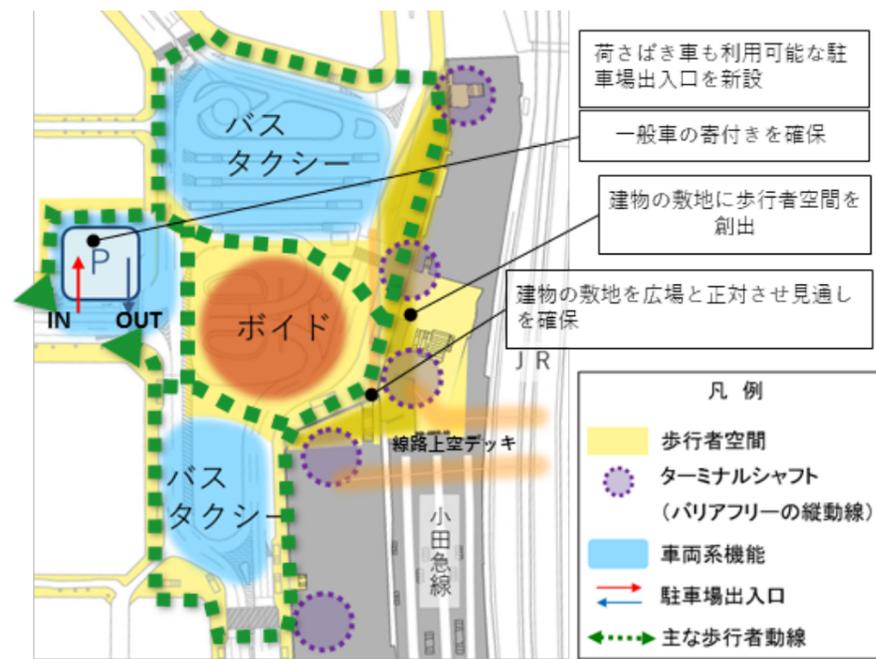
【整備の方向性】



■ : 駅前広場 ■ : 主な滞留空間 ■ : 新たな歩行者動線(デッキ等) ■ : 駅・駅ビル

【西口 地上広場】

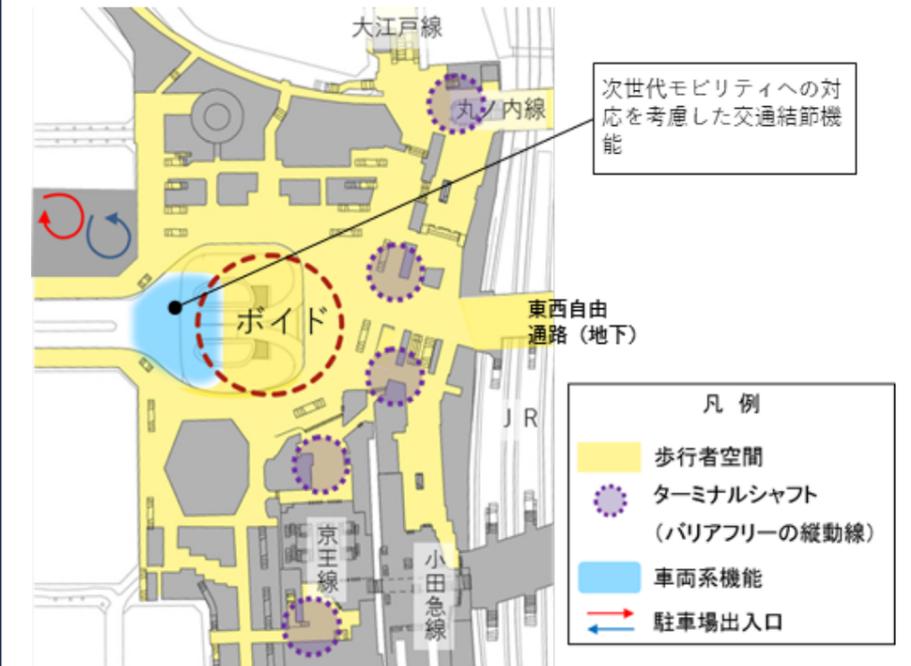
- ・バス・タクシー乗り場を再編し、交通結節機能を強化
- ・駐車場出入口を再配置し、駅前広場に流入する車両を抑制



将来イメージ

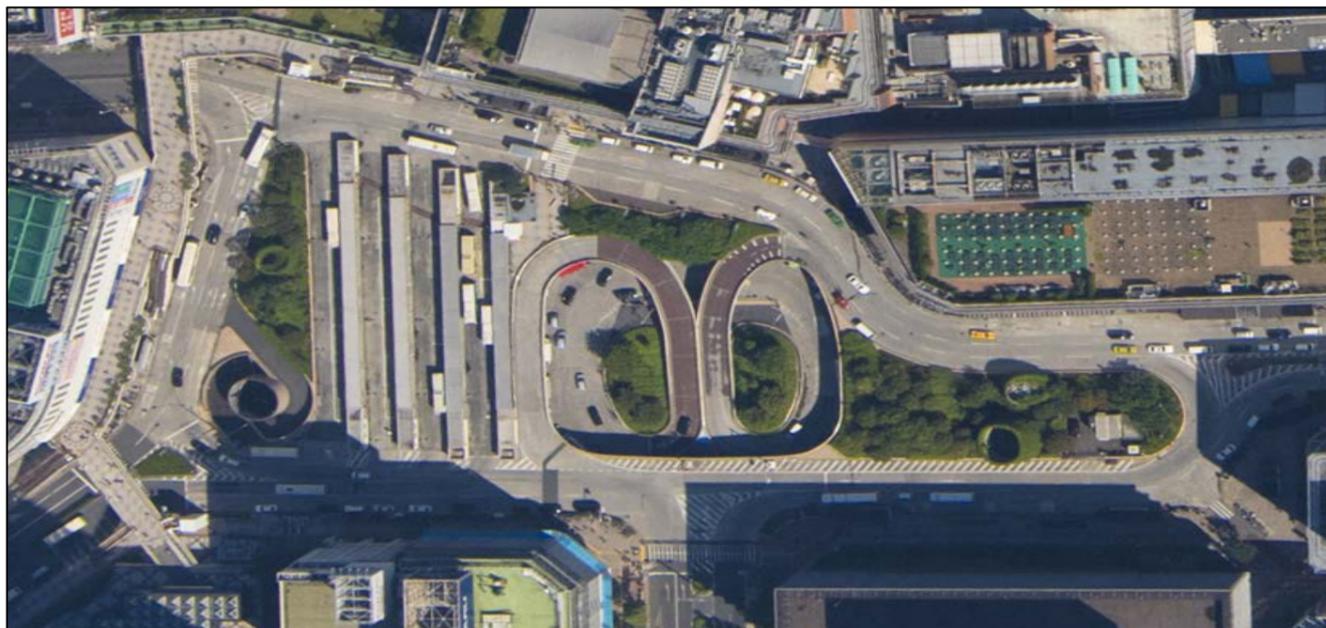
【西口 地下広場】

- ・地上と地下をつなぐループ車路を撤去し、歩行者空間を拡大
- ・地上と地下をつなぐ縦動線を拡充



将来イメージ

【西口広場現況】



【西口広場基盤整備イメージ】

- ・人中心の広場に再編
- ・デッキの新設等による歩行者ネットワークの拡充



将来イメージ

2 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
 原宿方面 ⇄ 中野方面 :十二社通りへ転換
 初台方面 ⇄ 新大久保方面 :8号街路、9号街路へ転換



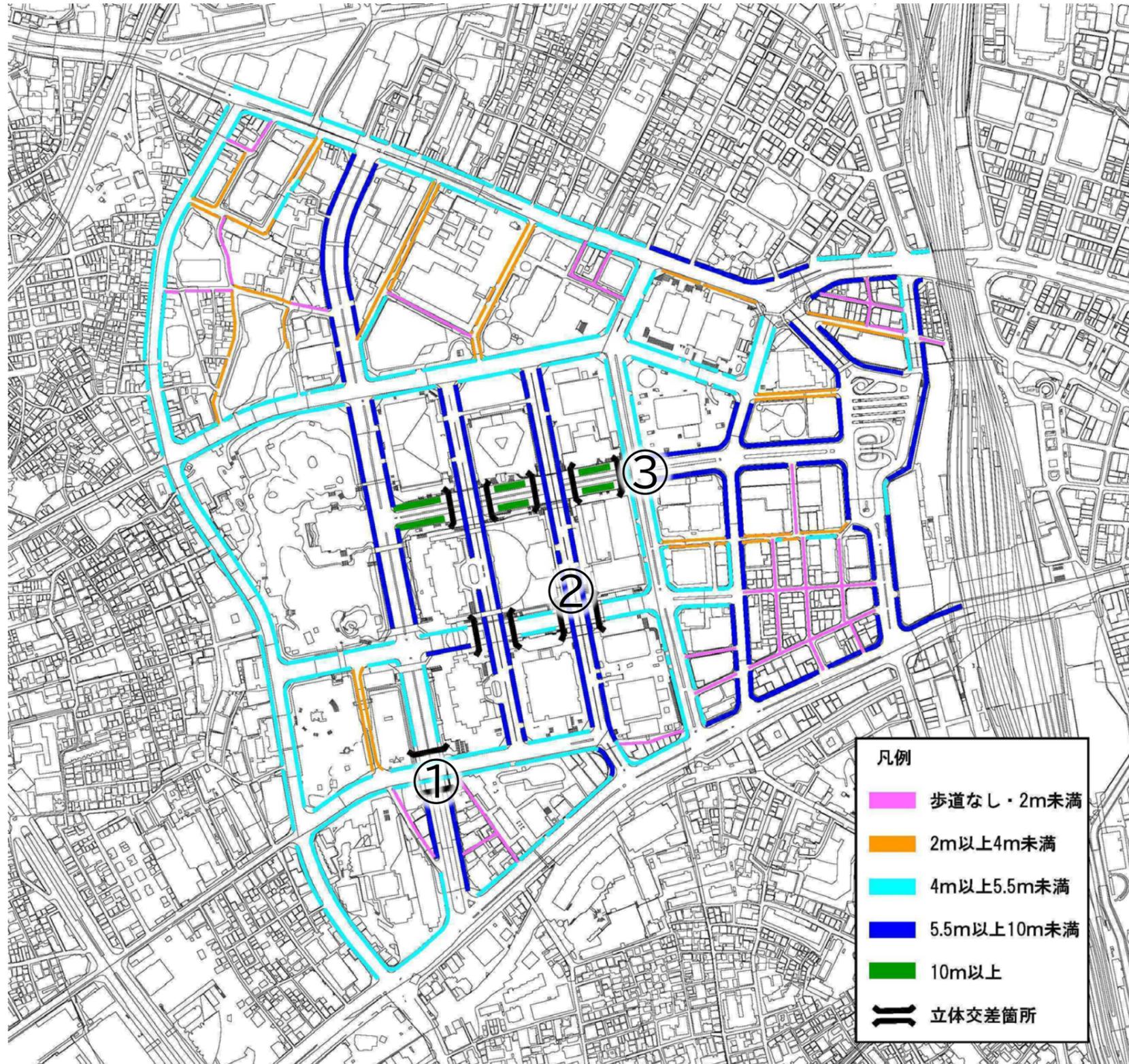
■西口広場地下関連交通の転換

4号街路(地下)の交通は、周辺街路へ転換



- 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。
- 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



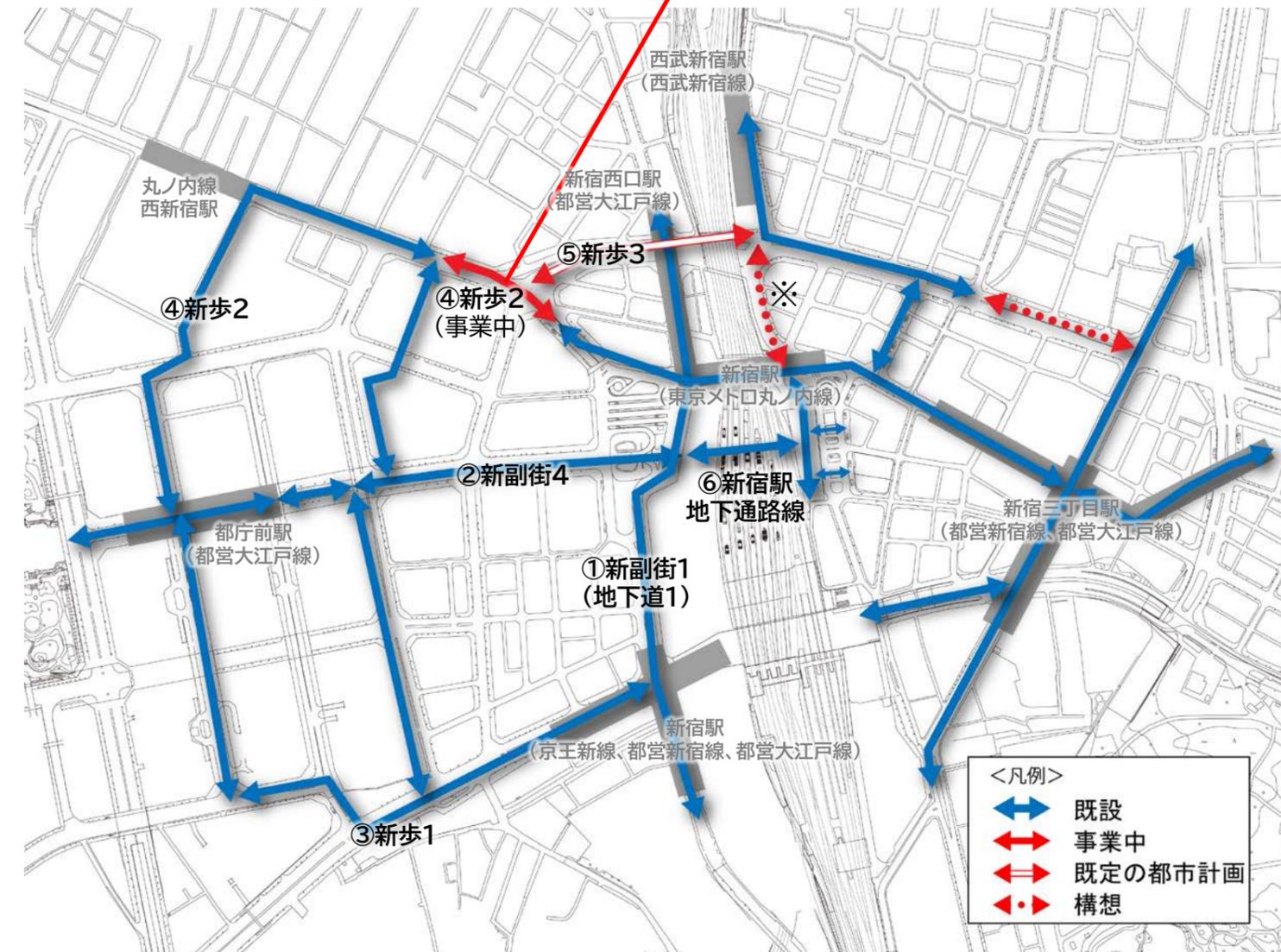
■街路の立体交差状況



2 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。

<地下歩行者ネットワーク>



※: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

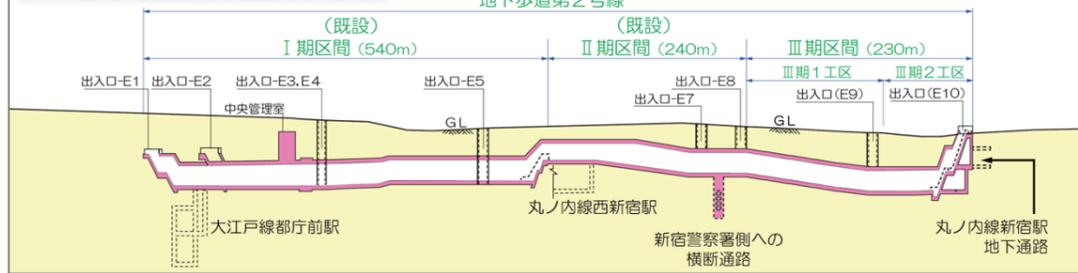
【経緯】

- ・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

新宿歩行者専用通路第2号線ネットワーク概要図



新宿歩行者専用通路第2号線縦断面図

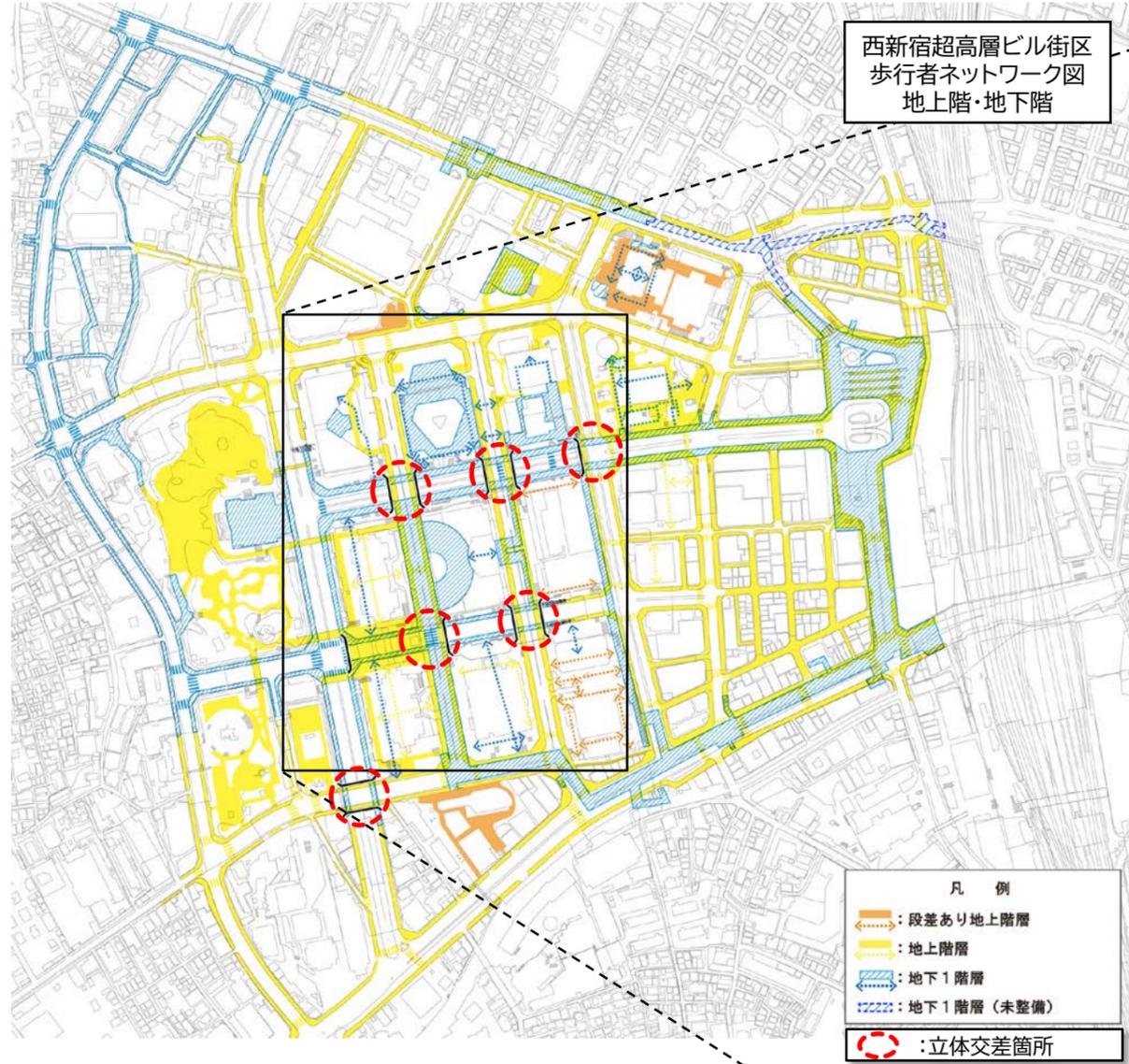


[出典:東京都ホームページ]

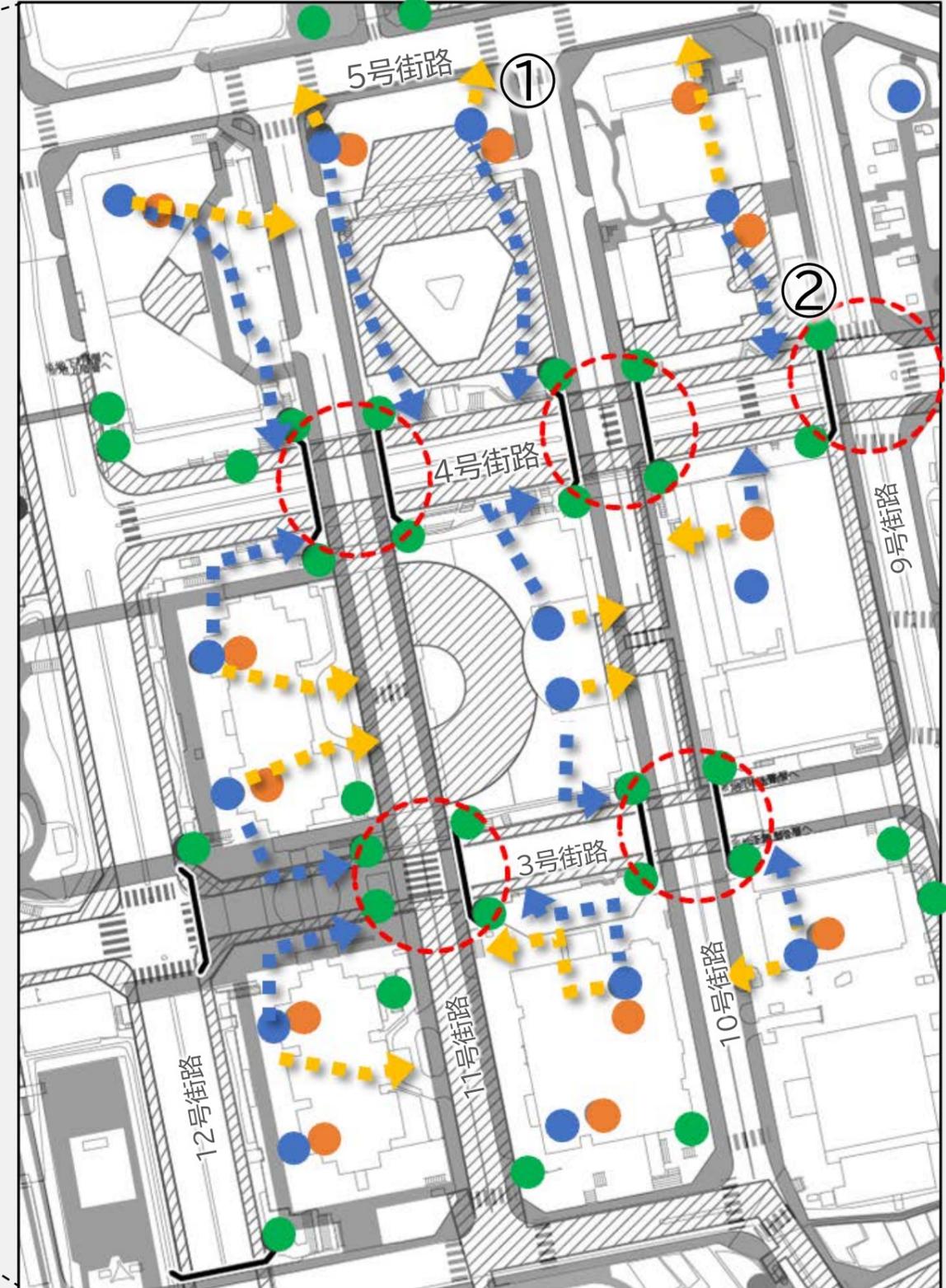
種別		名称	延長	幅員	整備状況	
都市計画施設	道路	新宿副都心街路	①新副街1(地下道1)	約120m	約6m	整備済
			②新副街4(歩道部)	約310m	約12m	整備済
	歩行者専用道	③新歩1	約430m	約8m	整備済	
		④新歩2	約1,100m	約8m	未整備	
		⑤新歩3	約270m	約12m	未整備	
その他交通施設	通路	⑥新宿駅地下通路線	約100m	約25m	整備済	

- 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》



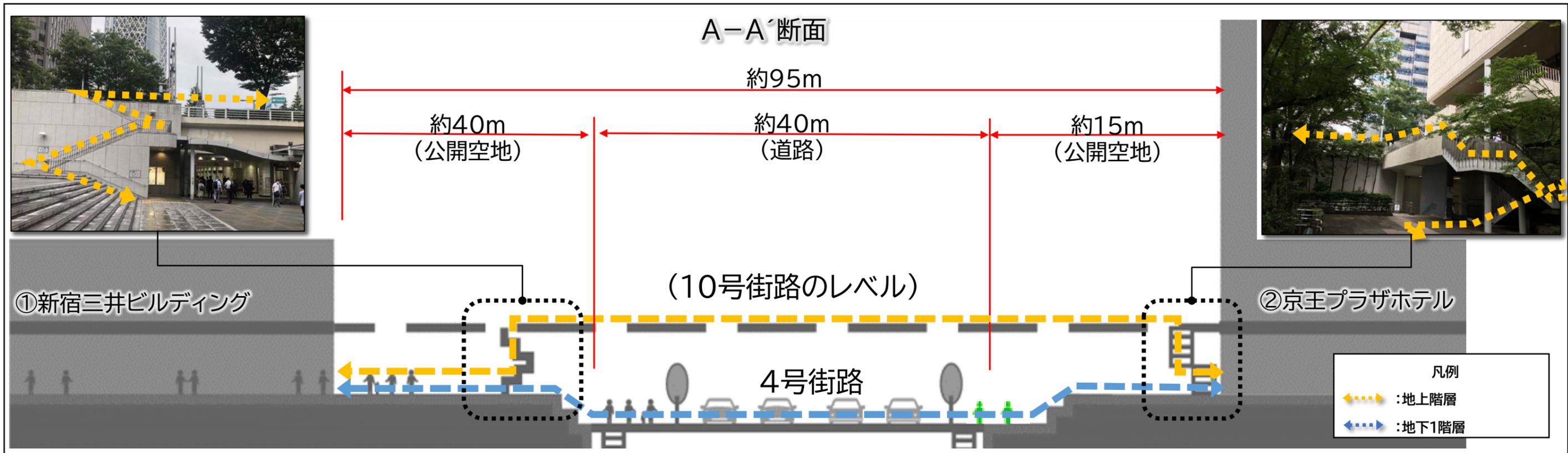
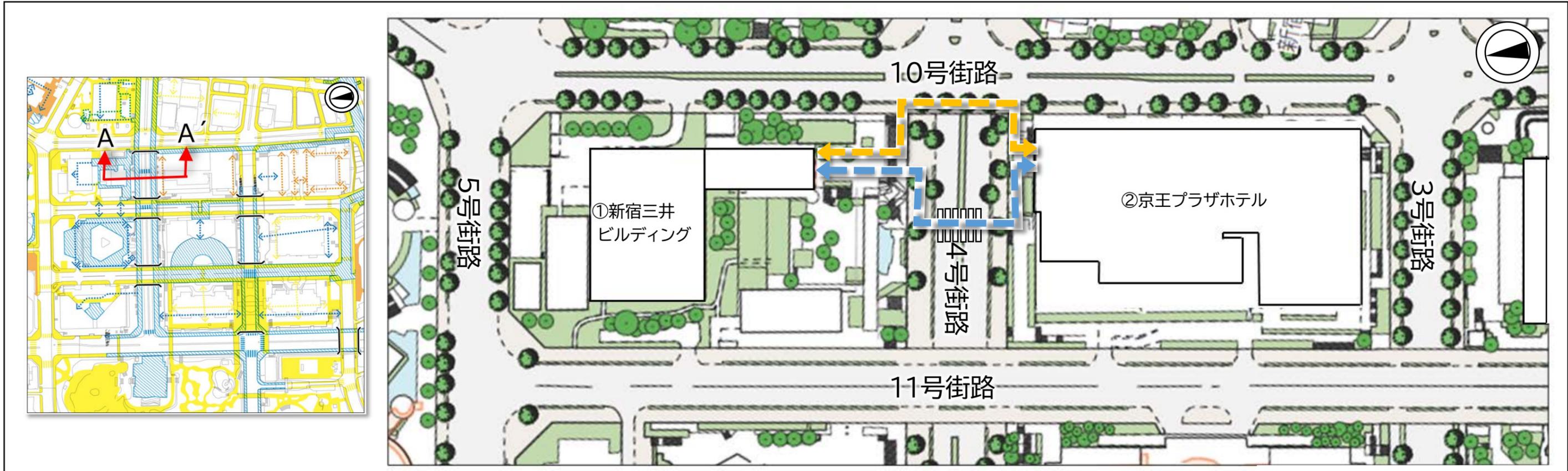
- 立体交差箇所の縦動線は、道路側の民地に階段のみ設置
- バリアフリー動線は、建物内のエレベーターなどを利用する必要があり、大きな迂回が必要になる場合がある。



※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。



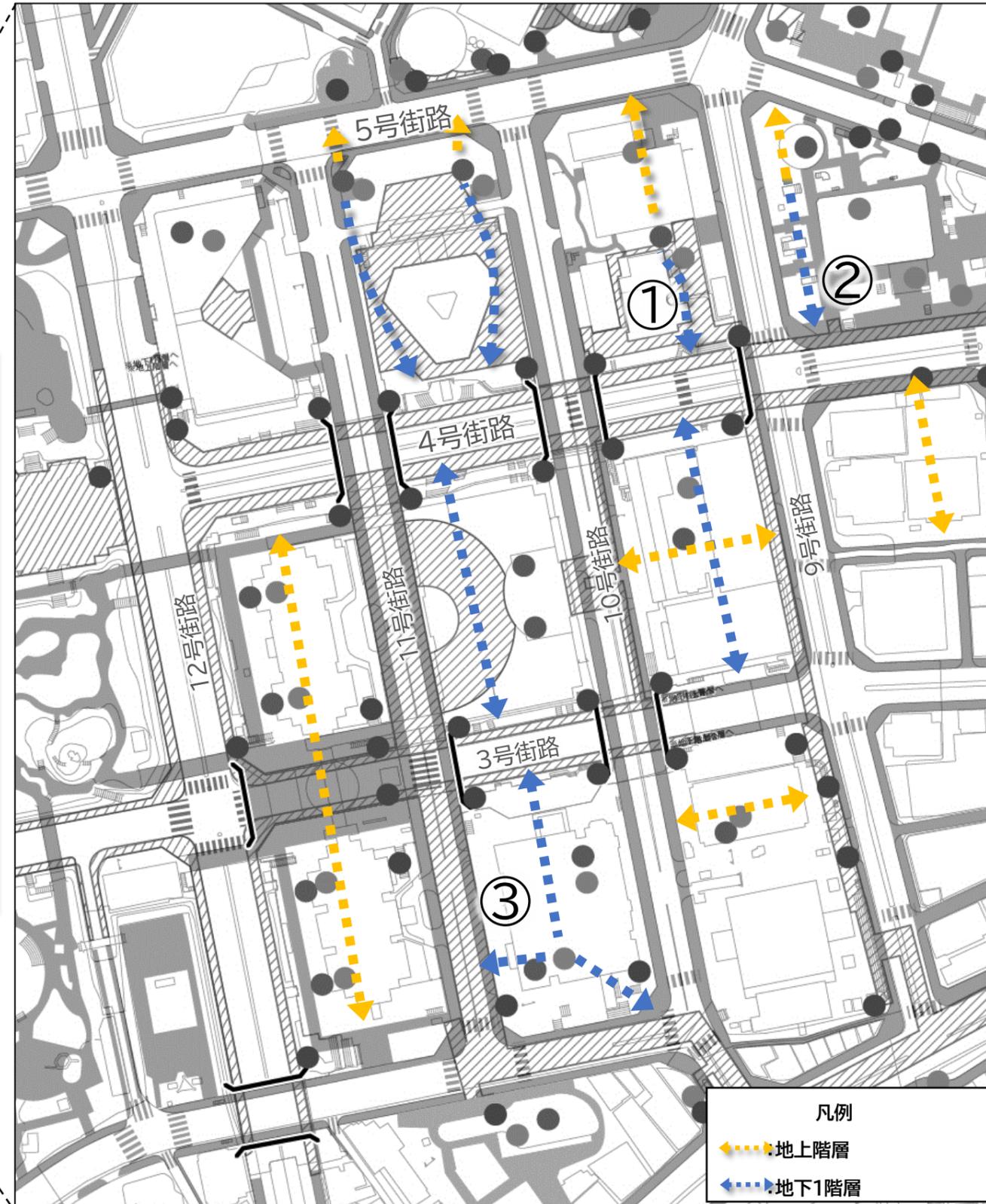
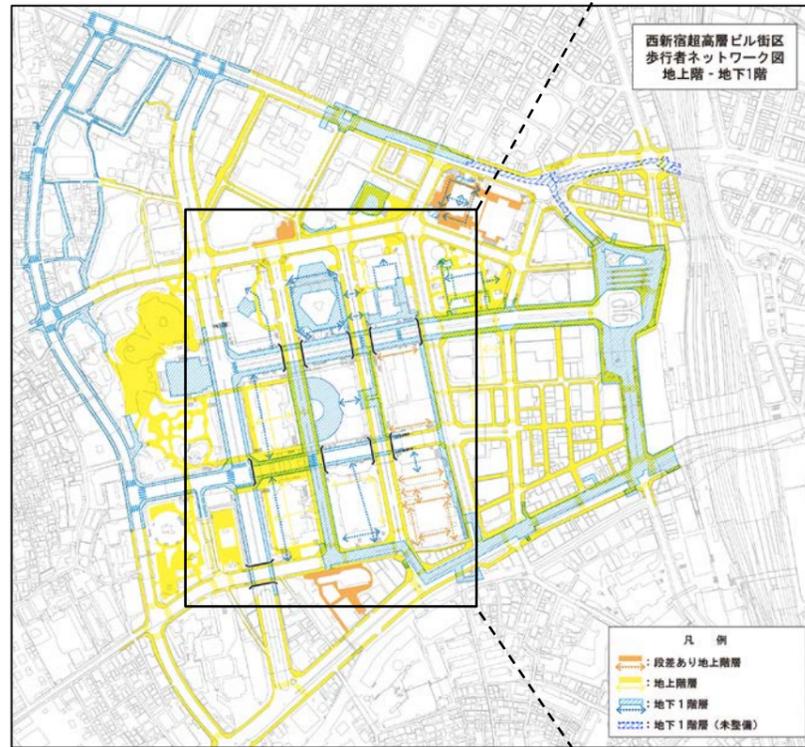
- 南北方向で移動する場合、広幅員道路に加えて、広い公開空地も歩く必要があり、**建物間の移動に一定の距離**がある。
- 公開空地が広く建物と道路の間が離れており、**歩行者が賑わいを感じにくい**。



2 歩行者ネットワークの現状【地上-地下1階(貫通路)】

○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。**

《地上階層》



※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。

《建物内を通り抜ける状況》

①新宿三井ビルディング



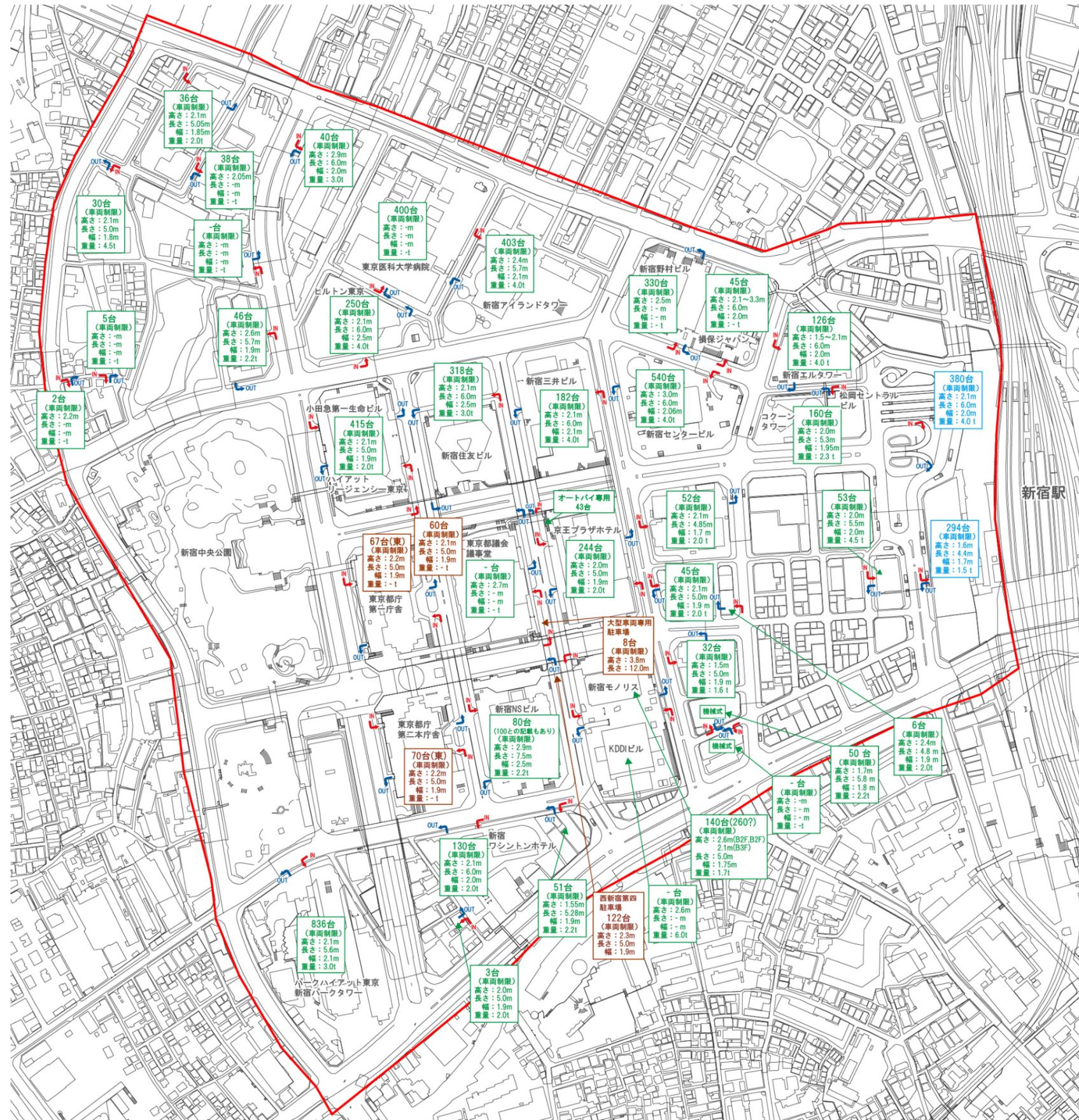
②新宿センタービル



③NSビル



○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

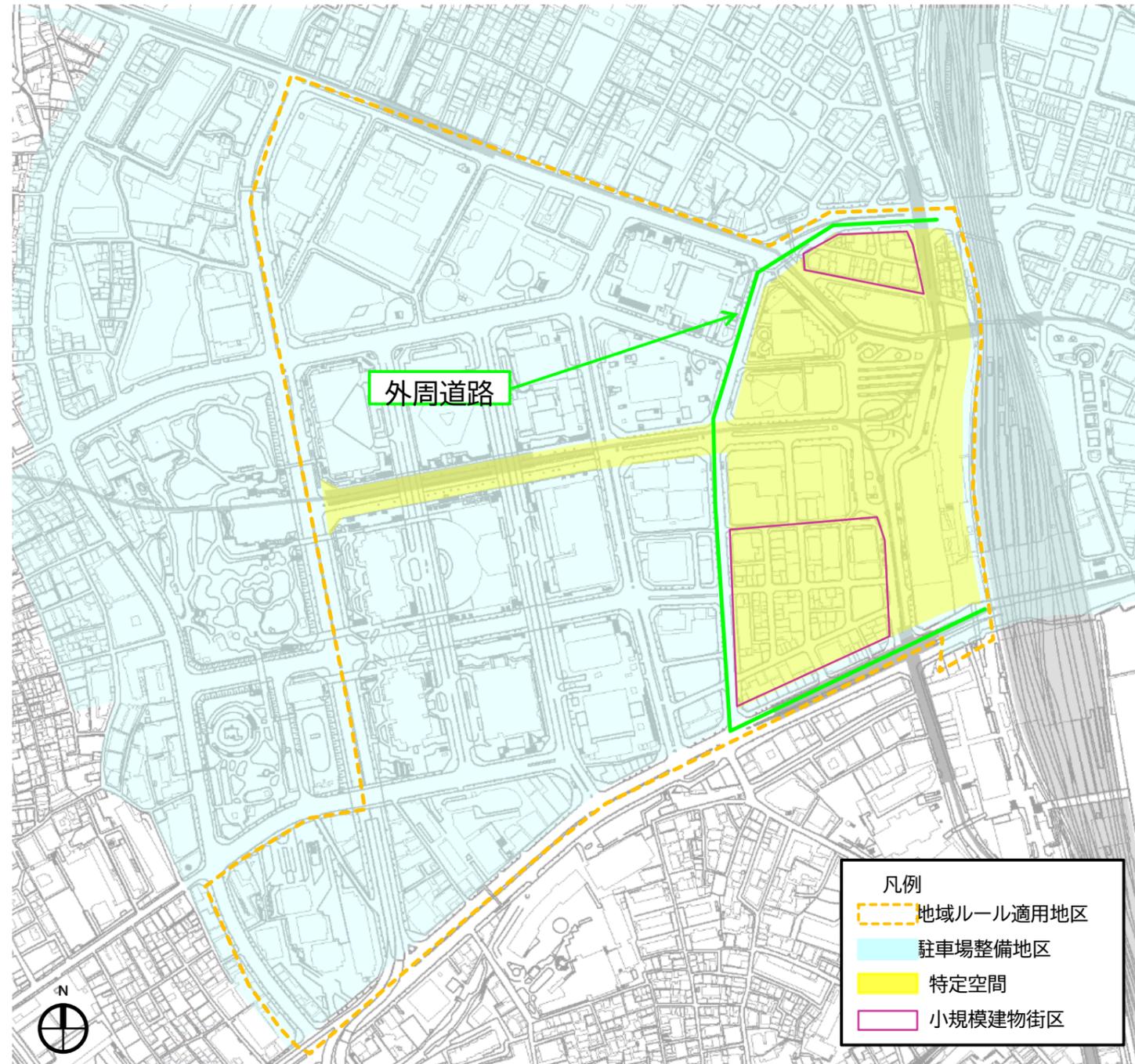
※現地及びインターネット調査で把握できる限りを記載しています。
 ※不明点は空白としています。

2 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】

- 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)
- 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



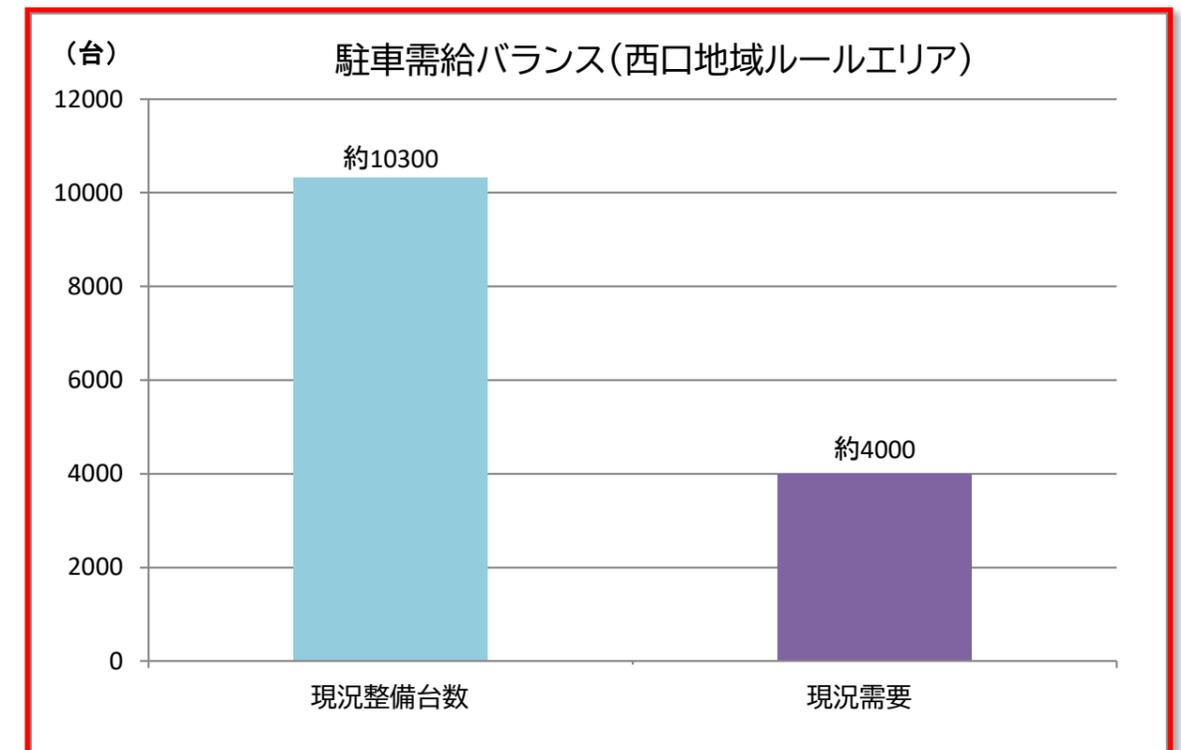
■基本的な枠組み

- (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)

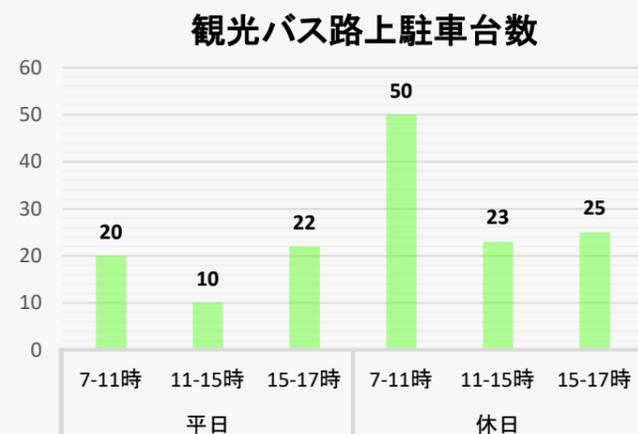
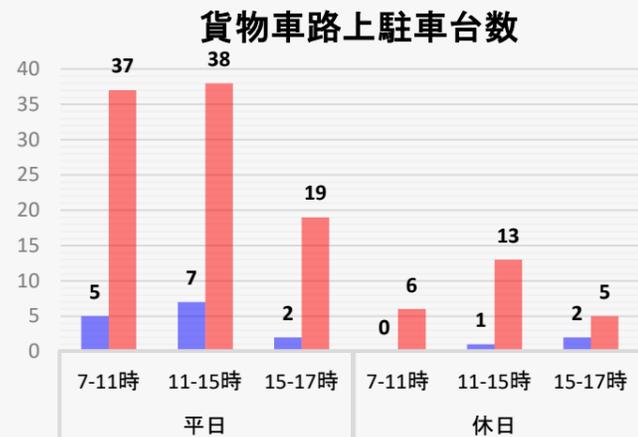
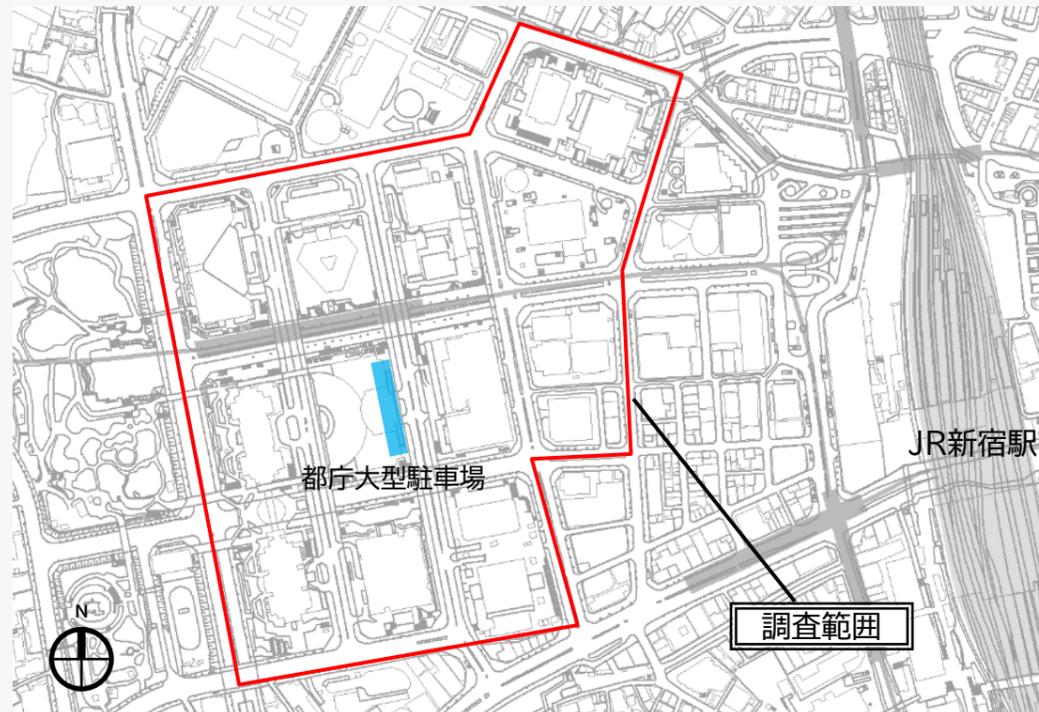


※新宿駅西口駐車場地域ルール策定協議会 資料を参考に作成
※附置義務概要書及びH25附置義務実態調査結果、都条例基準等を用いた場合における推定台数

2 駐車場施設等【路上駐車状況(貨物車・観光バス)】

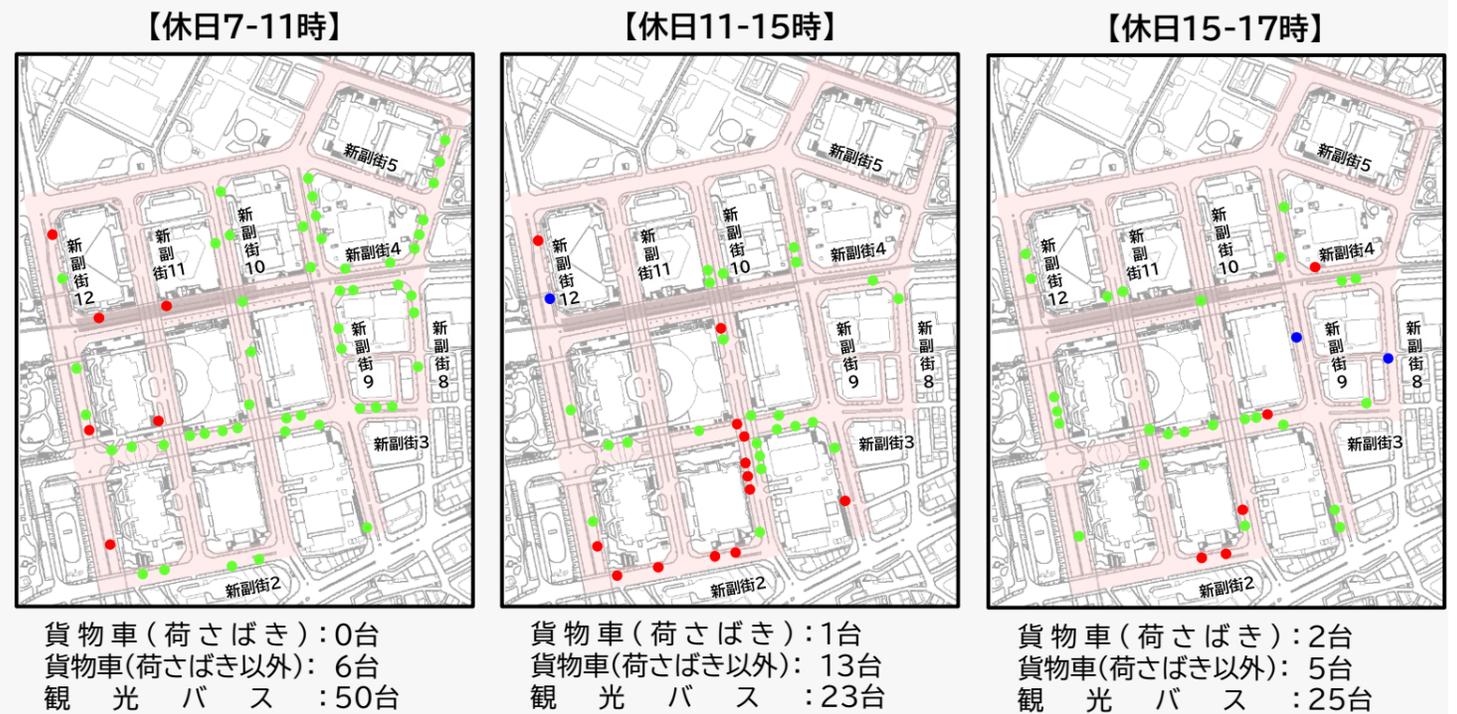
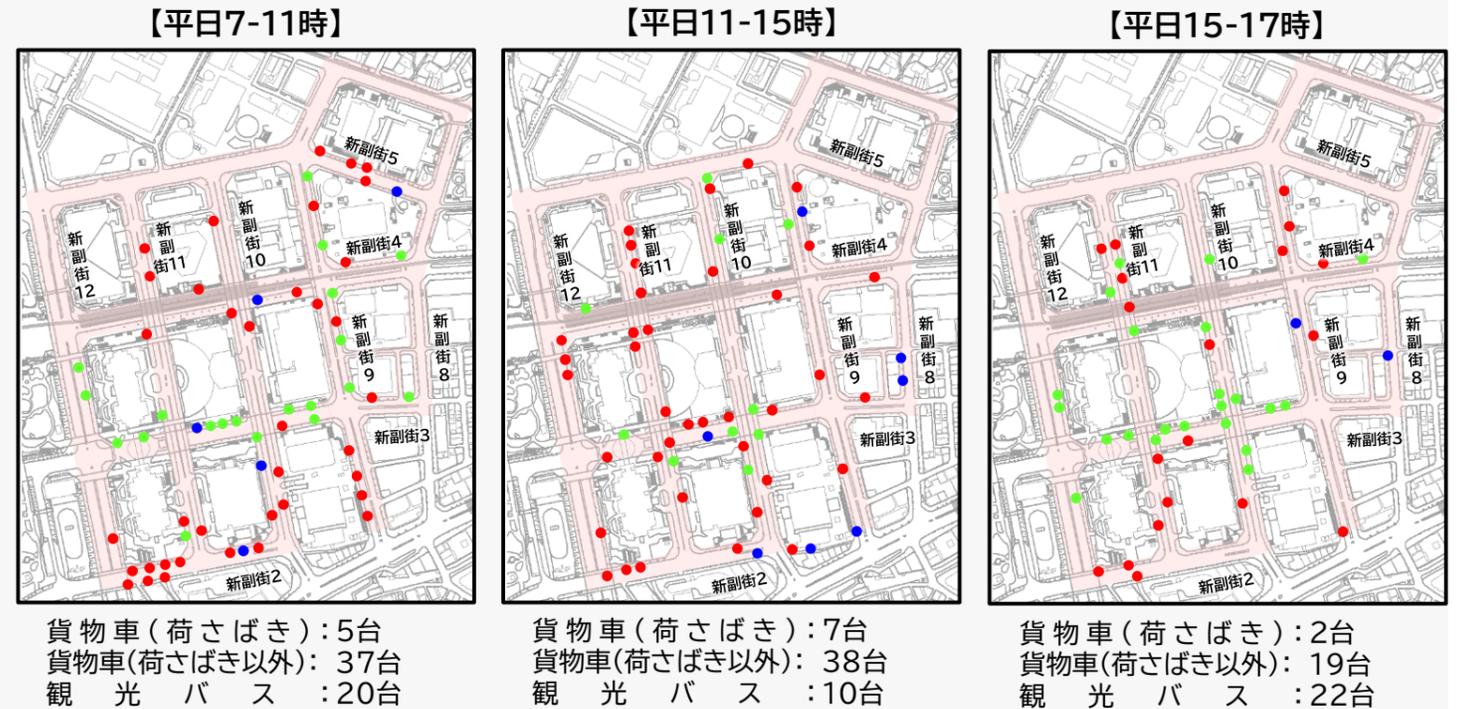
- 複数車線を有する道路において、**貨物車、観光バスの路上駐車**が多数発生している。
- 路上駐車している貨物車のうち、**荷さばきを目的として駐車している車両は全体の2割以下**で、**待機車両等が多くを占めている**。
- 調査範囲において大型バスの受け入れを行っている施設は、都庁大型車駐車場(収容台数8台)のみである。
- 休日における観光バスの路上駐車台数は、いずれの時間も平日の路上駐車台数を上回っている。

路上駐車台数



【調査実施日】
平日:平成26年6月26日(木)
休日:平成26年6月29日(日)

路線別駐車状況



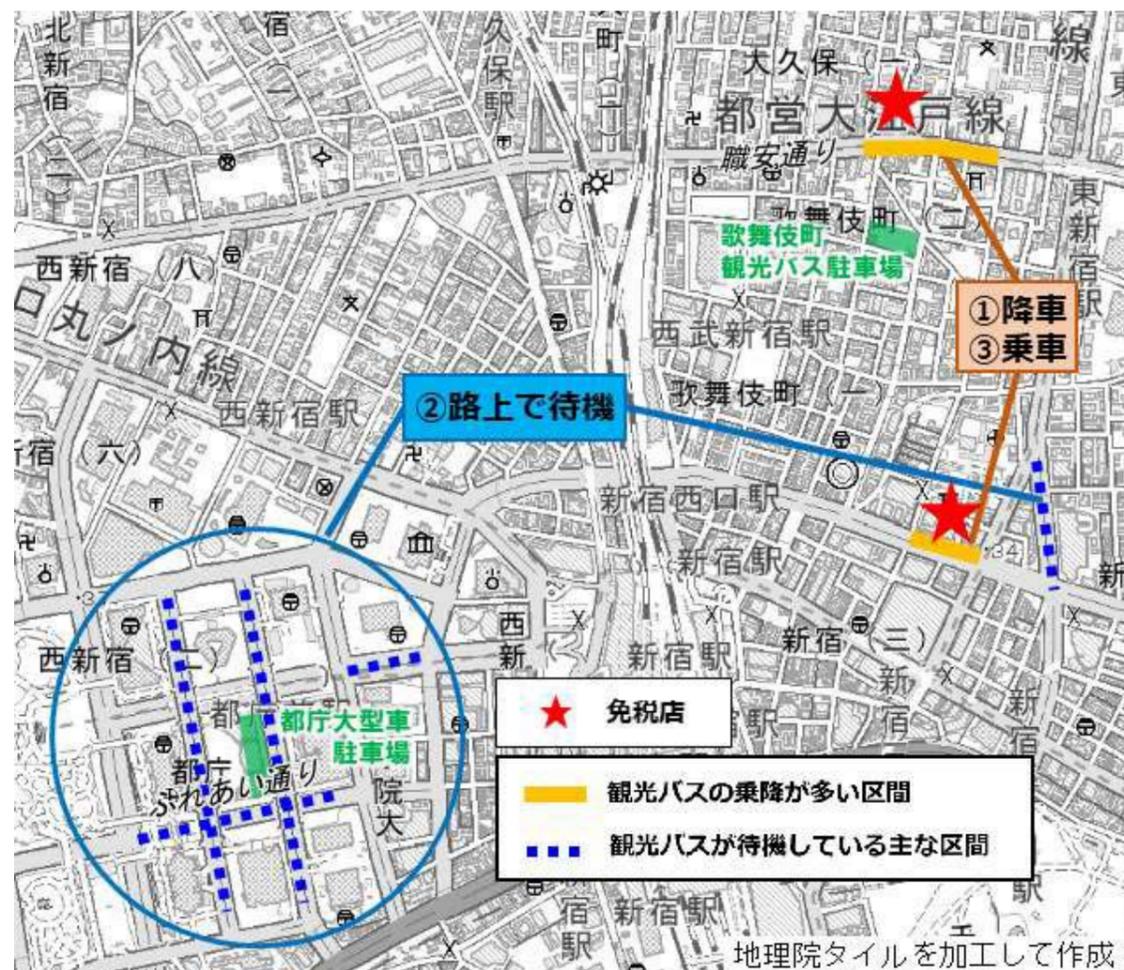
- 凡例
- 貨物車(荷さばき)
 - 貨物車(荷さばき以外)
 - 観光バス

○都庁周辺を中心に複数の駐停車が多く発生している。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

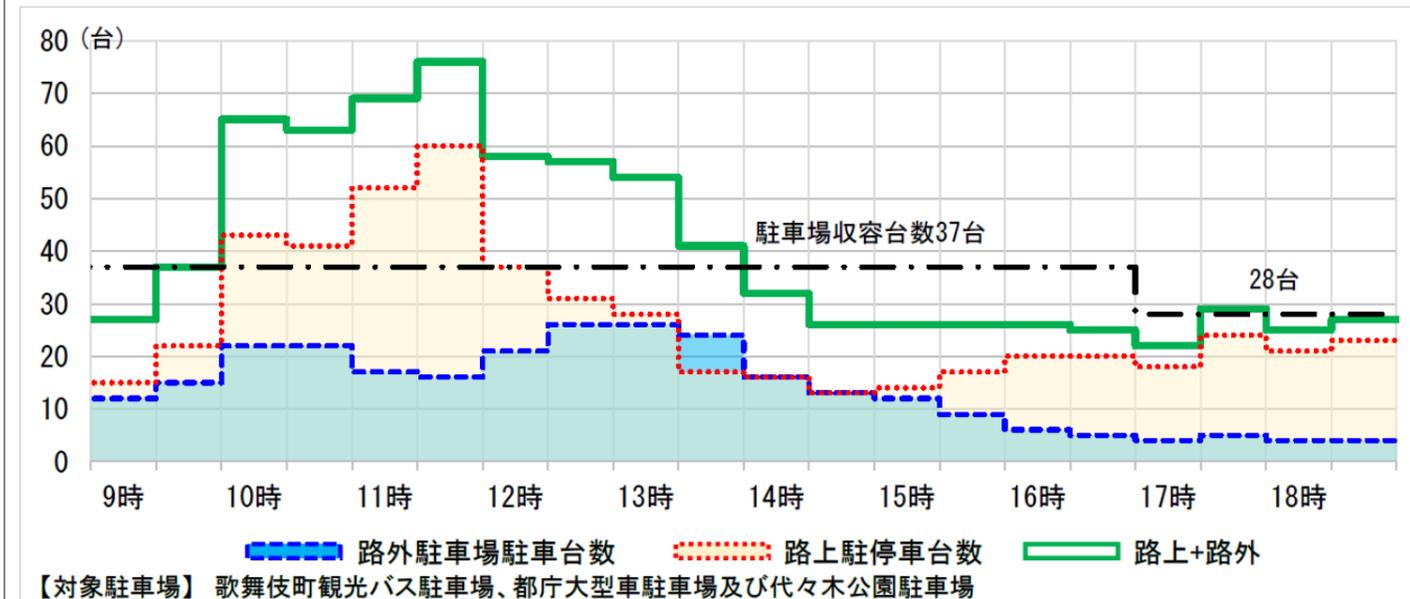
- 調査日時
 - ・平日調査:平成30年10月
- 特性
 - ・ピーク時は10:00~12:00である。
 - ・平均滞在時間は、60分である。
- 観光バスの駐停車状況
 - ・路上で乗降、待機している。
 - ・日中の駐車需要(路外+路上)は駐車場収容台数を大きく上回っている。
 - ・しかし、駐車場の利用率(占有率)は高くはない。

■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、交通渋滞が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。

- 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

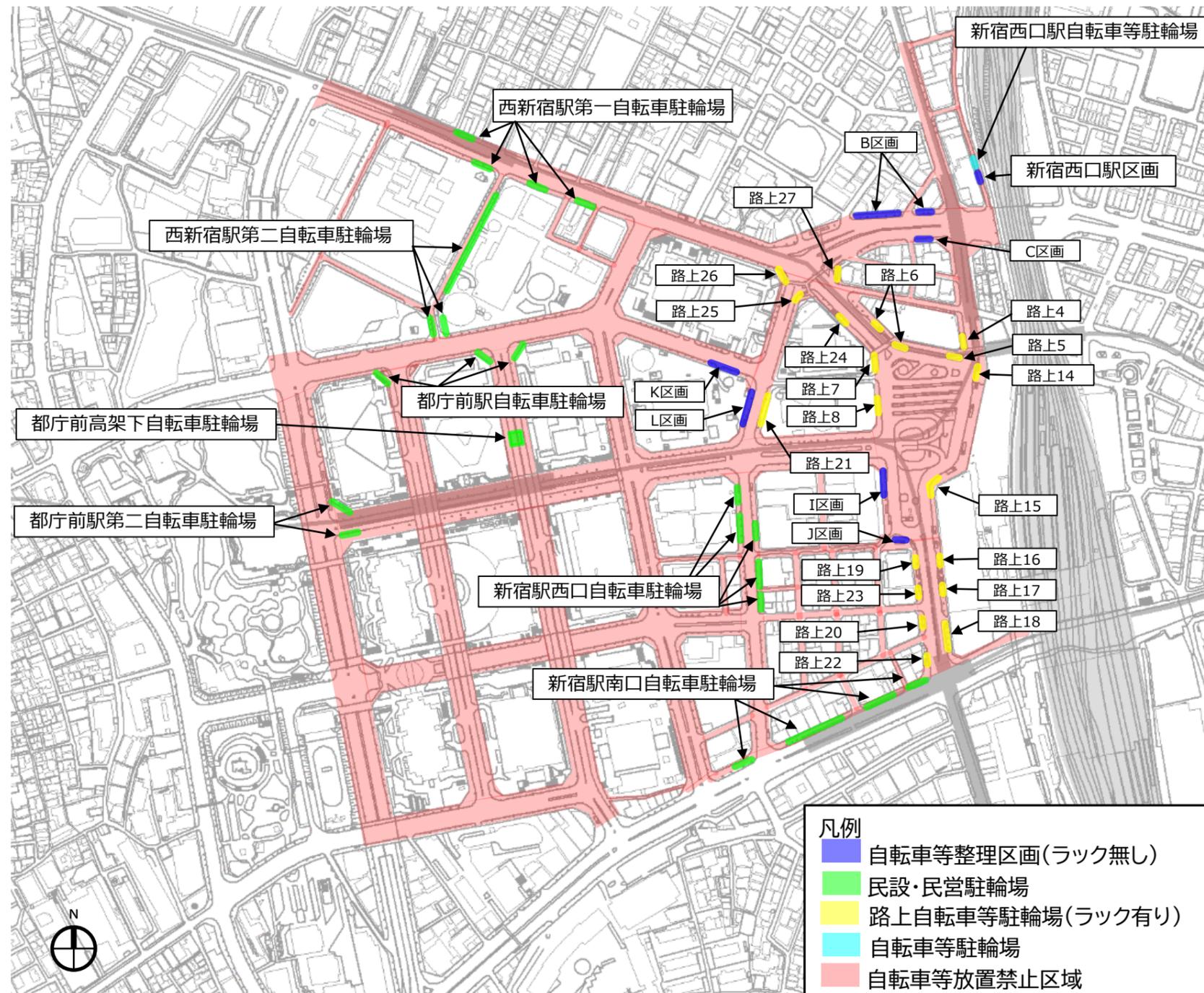


図 新宿駅西口周辺の駐輪場整備状況

表 新宿駅西口周辺の駐輪施設の規模

名称	収容台数	
	自転車、原付(50cc以下)	
	定期利用のみ	一時利用のみ
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	-

名称	収容台数	
	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	-

名称	収容台数	
	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

名称	収容台数	
	自転車等駐輪場	
	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]

○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**。

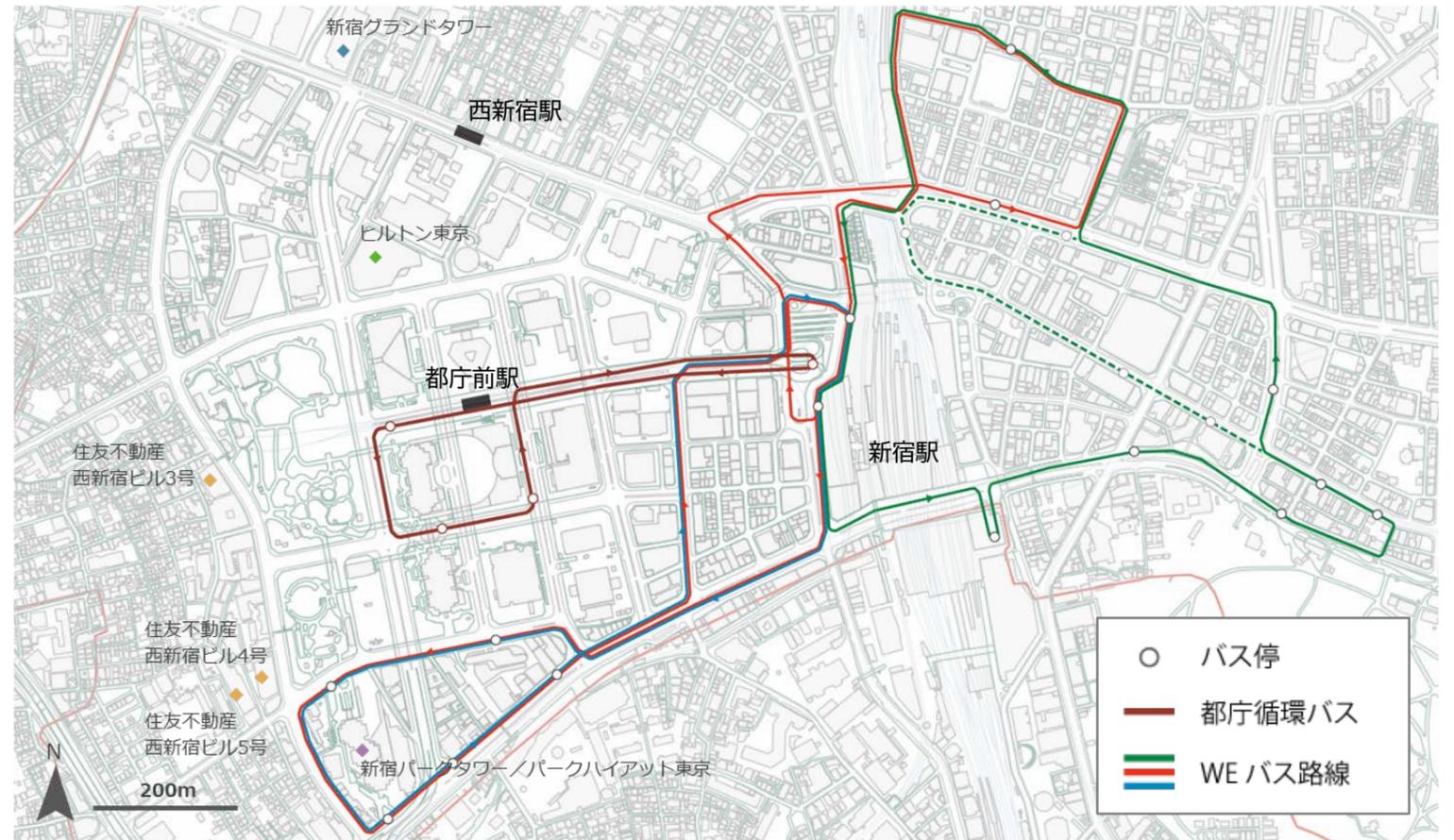
■循環バス・WEバス導入の意義

- ・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



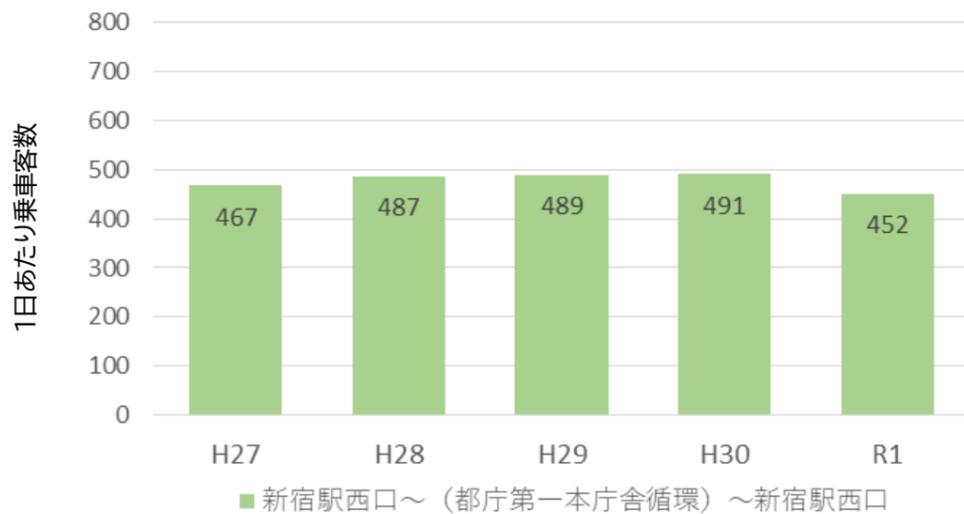
出典:第3回新宿区地域公共交通会議・第9回新宿駅周辺循環型バス導入対策協議会

■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

都営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

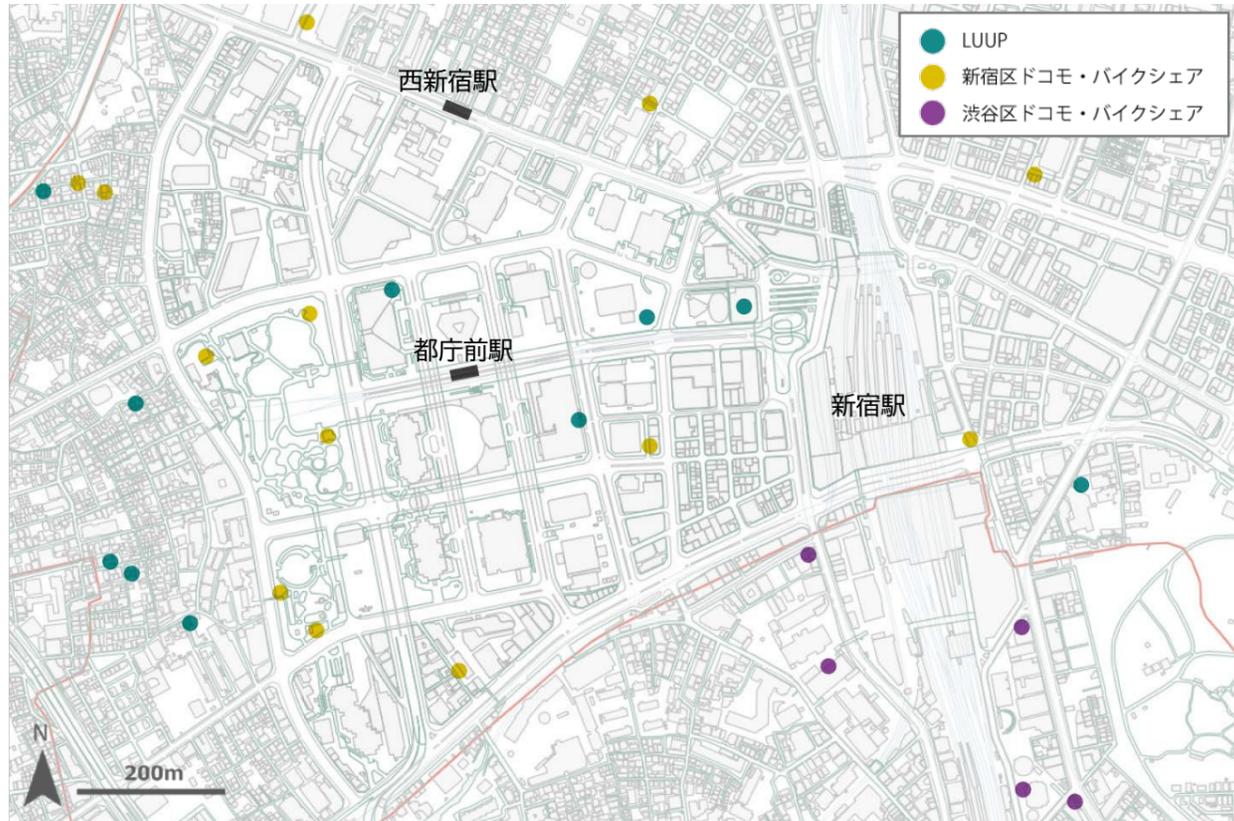
WEバスの乗降客数は近年やや減少傾向だが、一定程度の利用者数が見られる。令和2年5月～コロナ特別ダイヤが開始以降さらに減少している。



- 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

事業者・概要	プラン	料金	備考
<p>ドコモバイクシェア</p> <p>概要 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。好きなポートで借りて、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)</p>	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
	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
	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
<p>LUUP</p> <p>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ティのシェアリングサービス。好きなポートで借りて、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)</p>	1回会員	初乗り10分100円 以降1分ごとに16.5円加算	
	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	
	月額パック(1日6時間まで)	3,000円	初週無料 (2週目以降に解約可能)
	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)

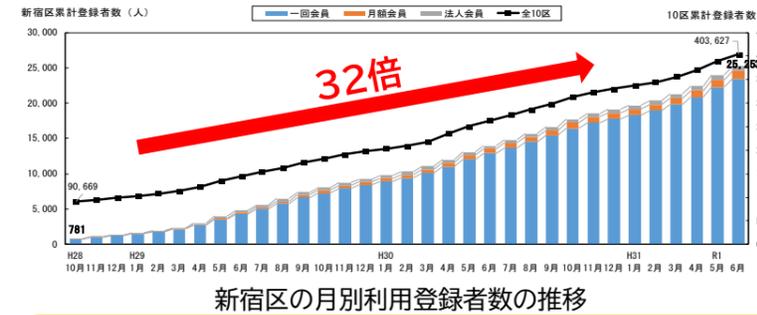
出典：各事業者HPより作成

■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。

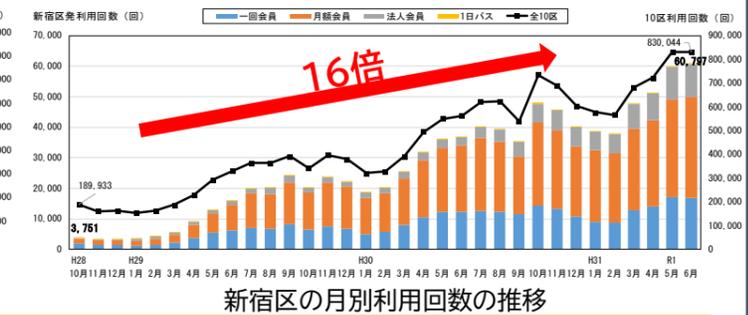
●利用登録者数の推移

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

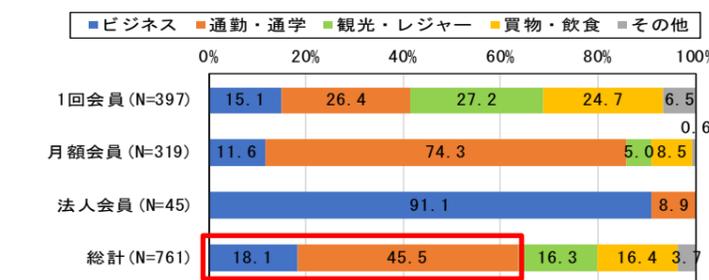
令和元年6月の利用回数は60,797回と約16倍に増加【平成28年10月(3,751回)比較】



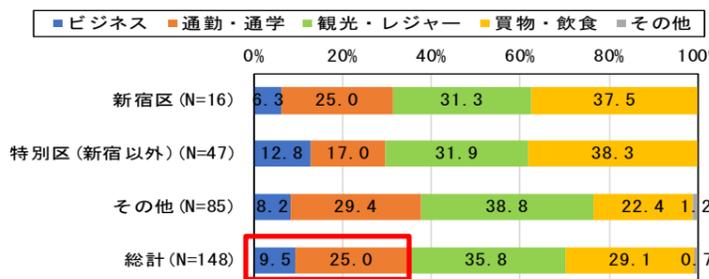
- 会員の利用目的は「ビジネス」「通勤・通学」が多いが、非会員の利用希望目的は「観光・レジャー」「買い物・飲食」が多い。
- 通勤・通学時、帰宅時の利用者数が多く、利用者の中には、短時間で移動でき、公共交通より便利に感じている人が多い。

●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。



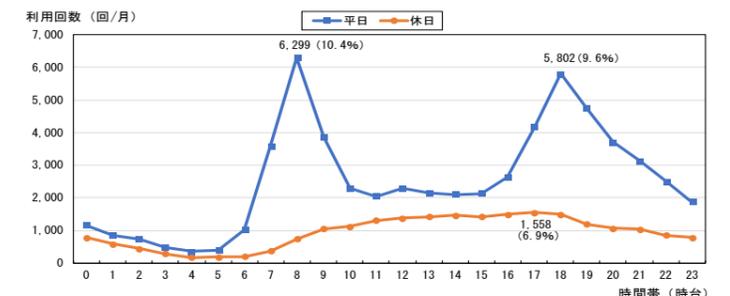
新宿区自転車シェアリング会員種別の利用目的



新宿区自転車シェアリングの利用を希望する目的

●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



新宿区の時間帯別利用回数の推移

●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

- 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。

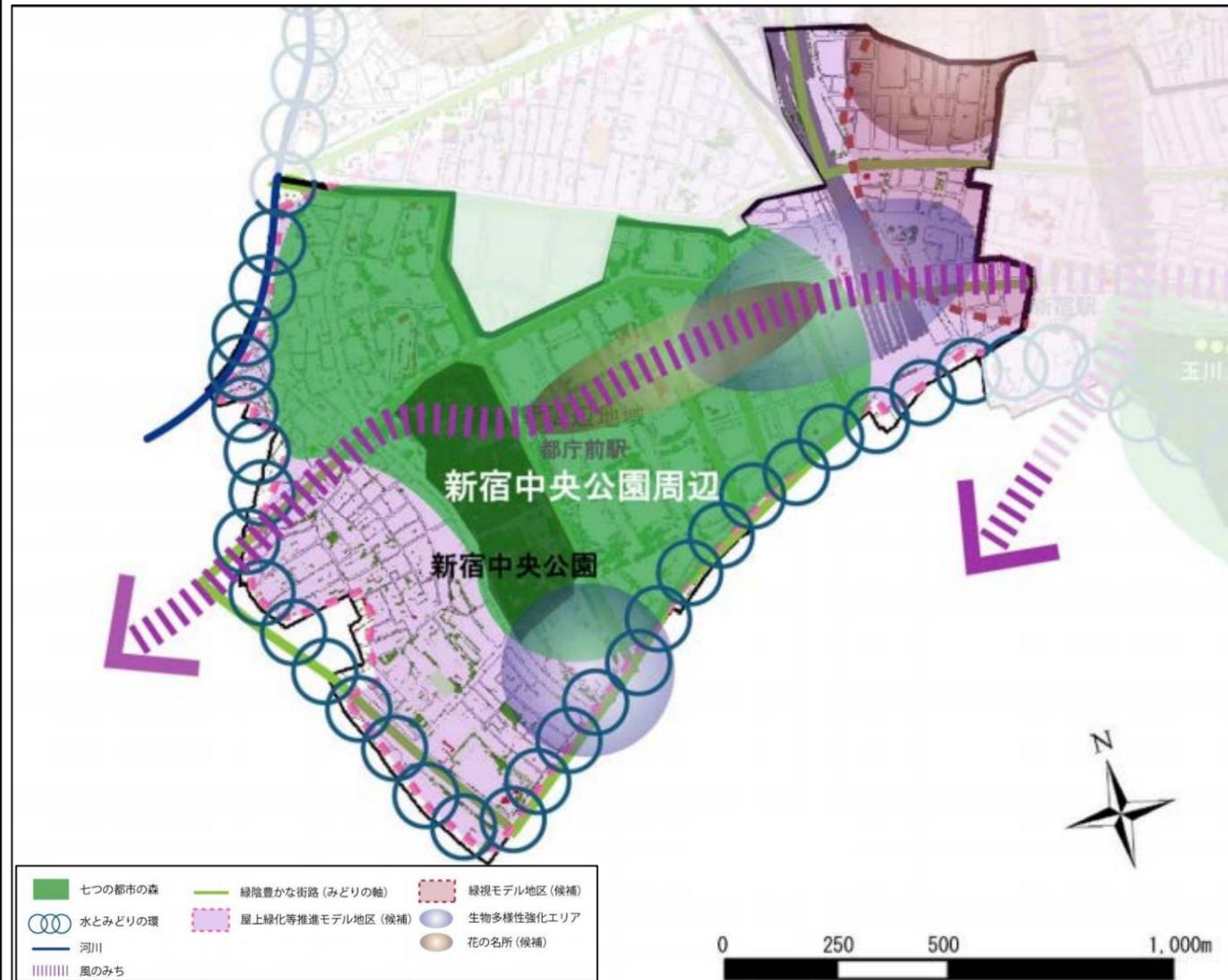
■上位計画における「みどり」の方針(「新宿区みどりの基本計画(改定)」(H30.3))

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)」と位置づけられている。

※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。

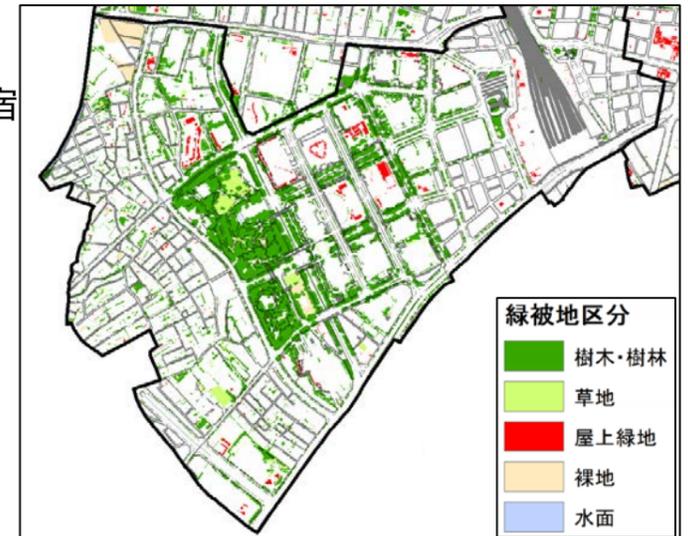
※風のみち(みどりの回廊)…緑陰のある街路樹の整備や沿道建築物の緑化などを進め、みどりと風を感じることができ都市空間づくりを進める。



■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。



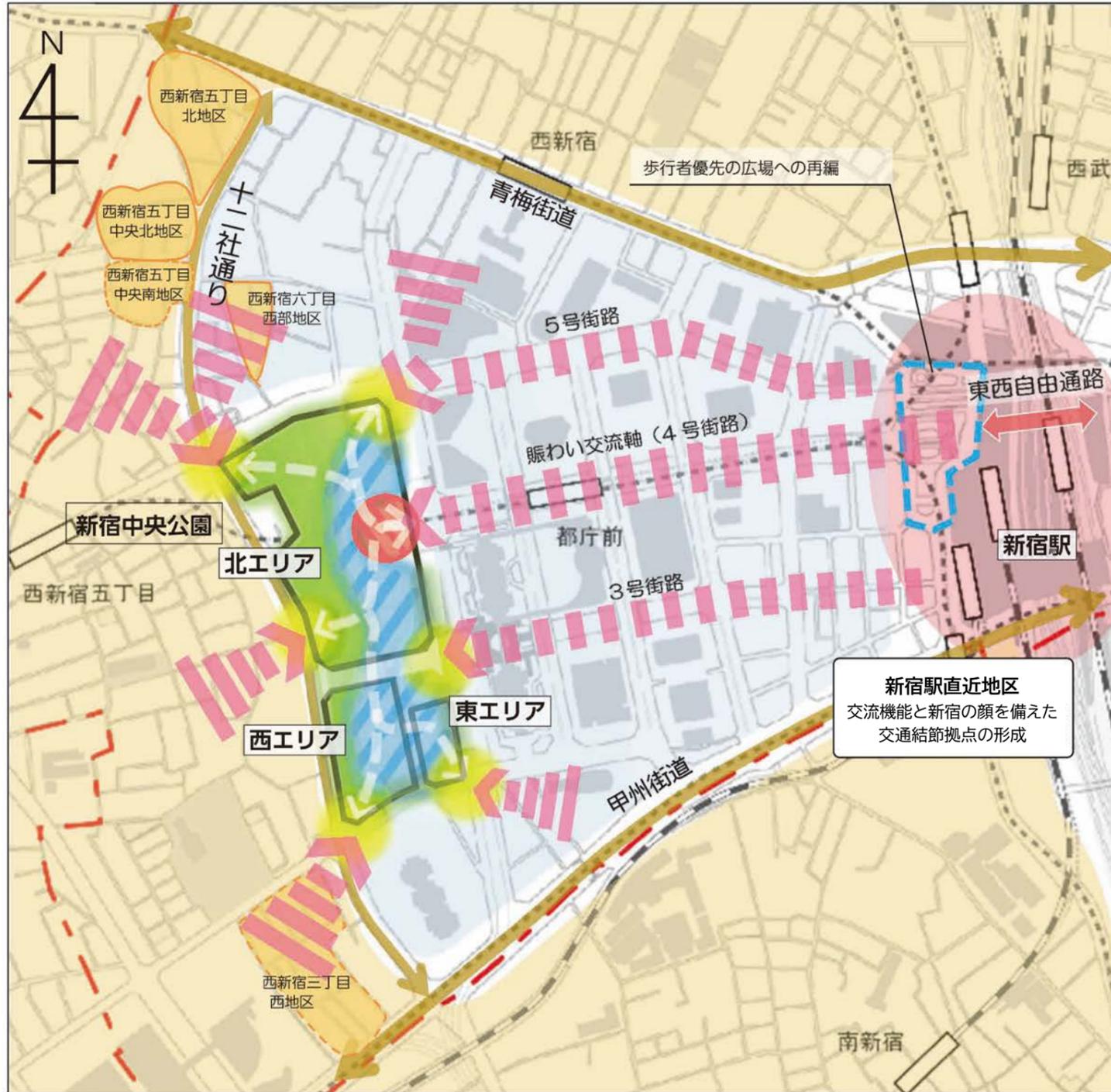
<街路樹分布図>

- 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。



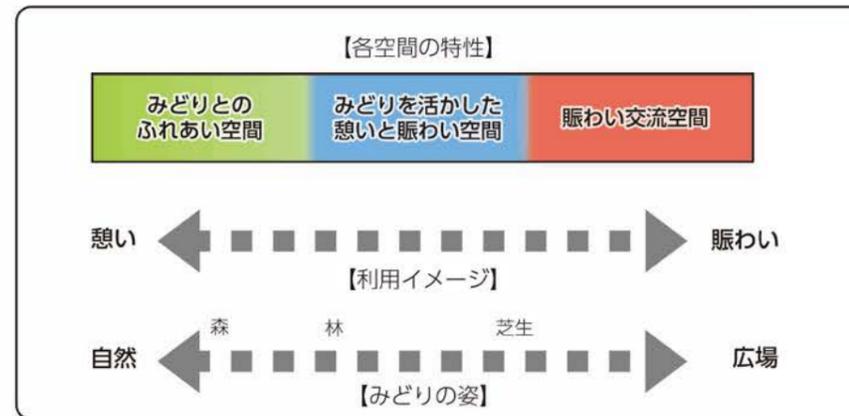
○新宿区では、区立公園で最大の面積を誇る新宿中央公園を、憩いと賑わいのセントラルパークとしてさらなる魅力向上を図るため、平成29年9月に「新宿中央公園魅力向上推進プラン」を策定した。
 ○新宿区は、本計画策定以来、民間活力も導入しながら順次園内整備を進めており、令和2年7月にはカフェ・レストラン等が入る交流拠点施設「シュクノバ」及び芝生広場が、令和3年3月には眺望の森がオープンするなど、新たな魅力が生み出されている。

■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》

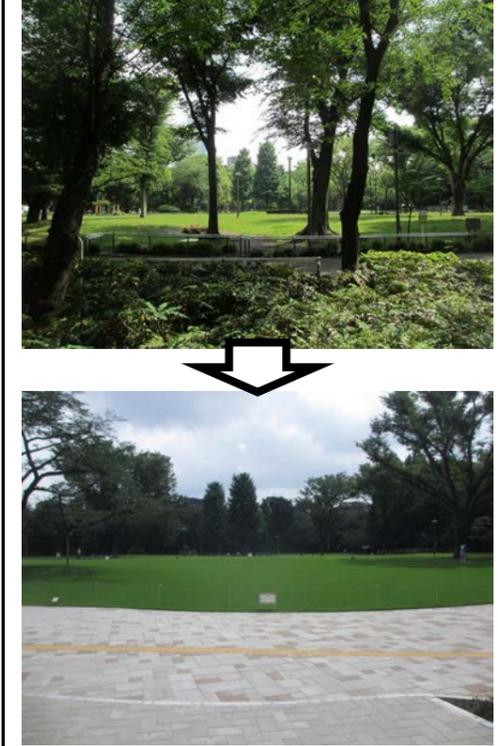
様々な利用ニーズへの対応や多彩なみどりを創出するため、新宿中央公園を「賑わい交流空間」「みどりを活かした憩いと賑わい空間」「みどりとふれあい空間」の3つの空間にわけ、それぞれの空間の特性に応じた施設整備や管理運営を展開していくこととする。



《凡例》

- 賑わい交流空間: 様々なイベントや活動を通して、西新宿地区の賑わいと交流の拠点となる空間
- みどりを活かした憩いと賑わい空間: 多彩なみどりを活かしながら、「憩い」から「賑わい」まで様々な利用が楽しめる空間
 - 北エリア: みどりを楽しみながら人々が集う空間
 - 西・東エリア: みどりの中の「遊び」や「スポーツ」の空間
- みどりとふれあい空間: 周辺のみどりと一体となって、自然豊かなみどりを満喫できる空間
- 主要なエントランス: まちに顔を開いた公園の玄関口
- 公園への主なアクセス動線
- 公園内動線
- 住宅系土地利用
- 業務系土地利用
- 新宿駅直近地区
- 駅前広場
- 再開発事業(事業中)
- 再開発事業(準備組合)
- 主要道路

芝生広場整備前後



眺望の森整備前後

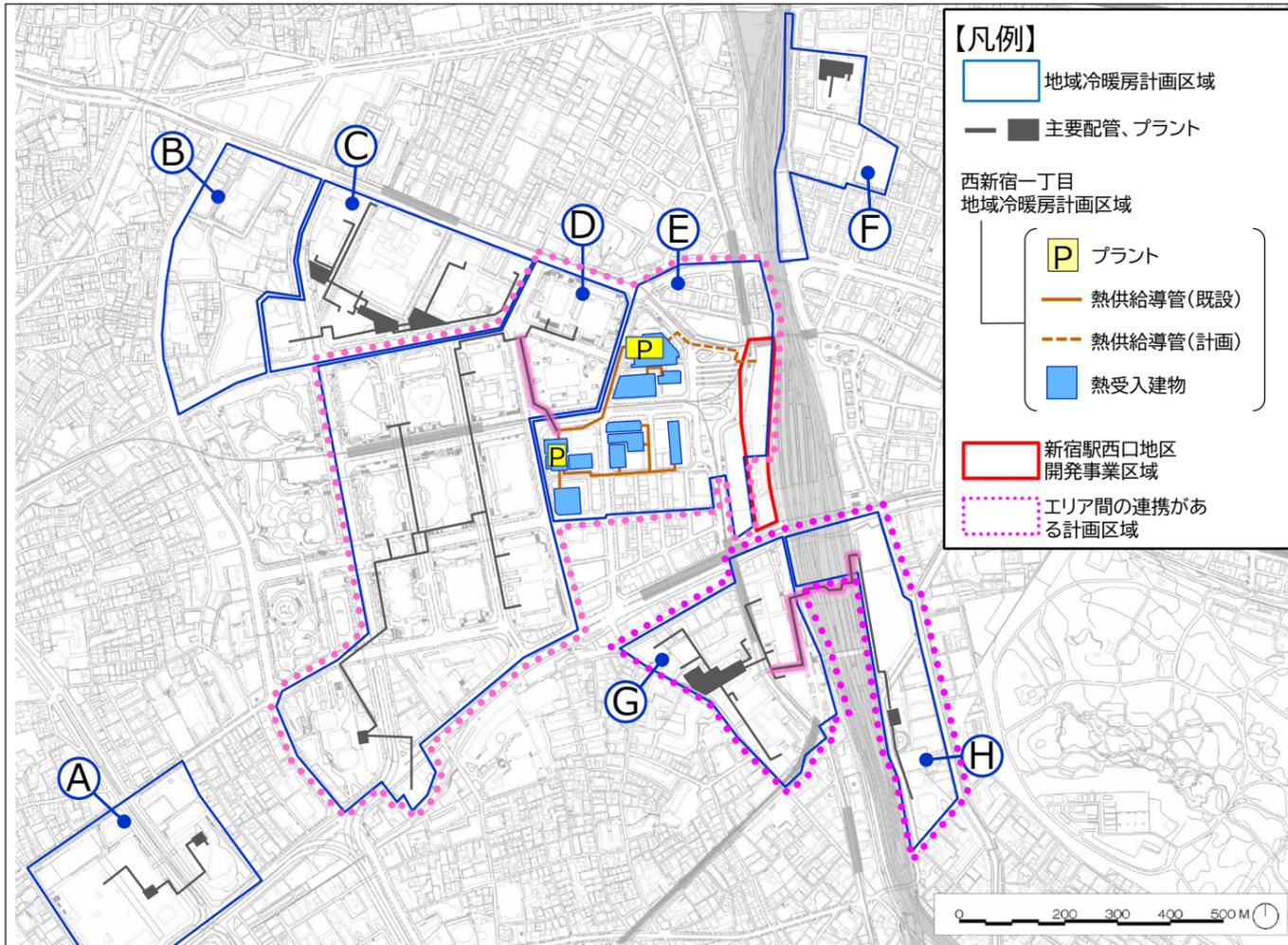


出典:「新宿中央公園魅力向上推進プラン(平成29年9月発行)」を参考に作成

2 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、**脱炭素社会**や**災害に強いエネルギー供給**などを実現するため、建物の建替えや増改築等に合わせ、**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】



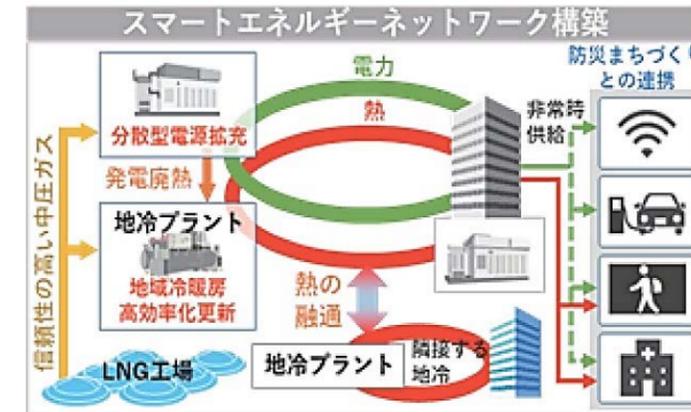
出典:「地域冷暖房計画区域」(東京都環境局), 一般社団法人日本熱供給事業協会HP を基に作成
 ※「(仮称)新宿駅西口地区開発事業」の各エネルギーの引き込み計画については、今後の詳細検討により変更となる可能性がある

■新宿駅周辺の地域冷暖房計画区域の概要

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

■エネルギー利用の効率化、拡充

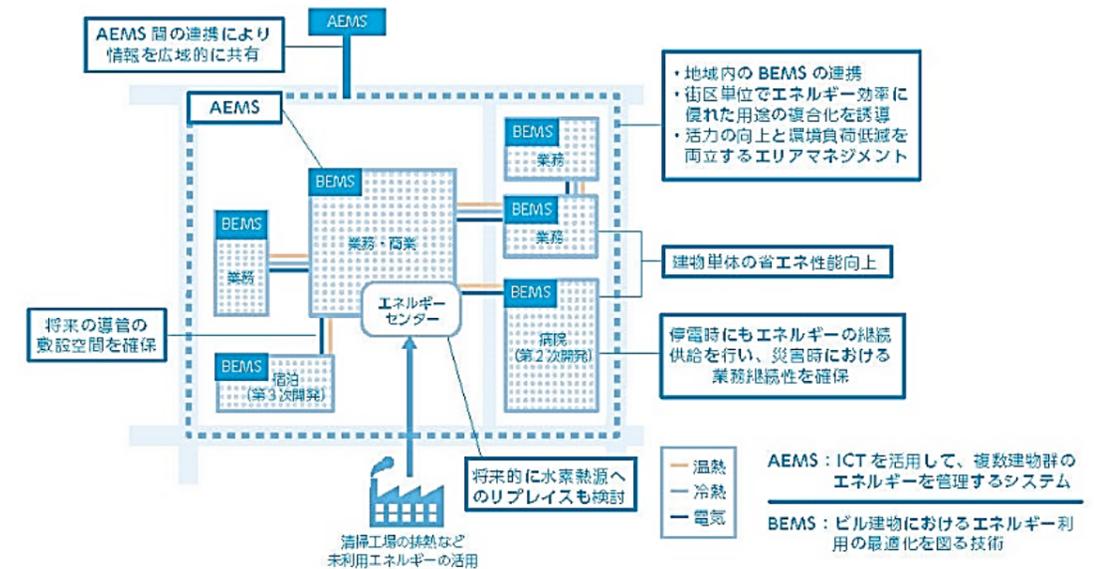
- 既存の地域冷暖房の活用とあわせて、自立分散型電源の普及やエネルギーネットワークの拡大などを進め、エネルギー利用の効率化及び熱電供給自立分散型エネルギーネットワークの拡充を図る必要がある。



〈熱電供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:「都市づくりのランドデザイン」(平成29(2017)年5月 東京都)

- 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。
- 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4km²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

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

駅周辺滞留者			待機人口			滞留場所不明人口	計	
屋内滞留者	屋外滞留者		自宅	移動無し	移動開始前			
315,318	50,257	365,575	5,764	6,127	4,412	16,303	26,283	408,161

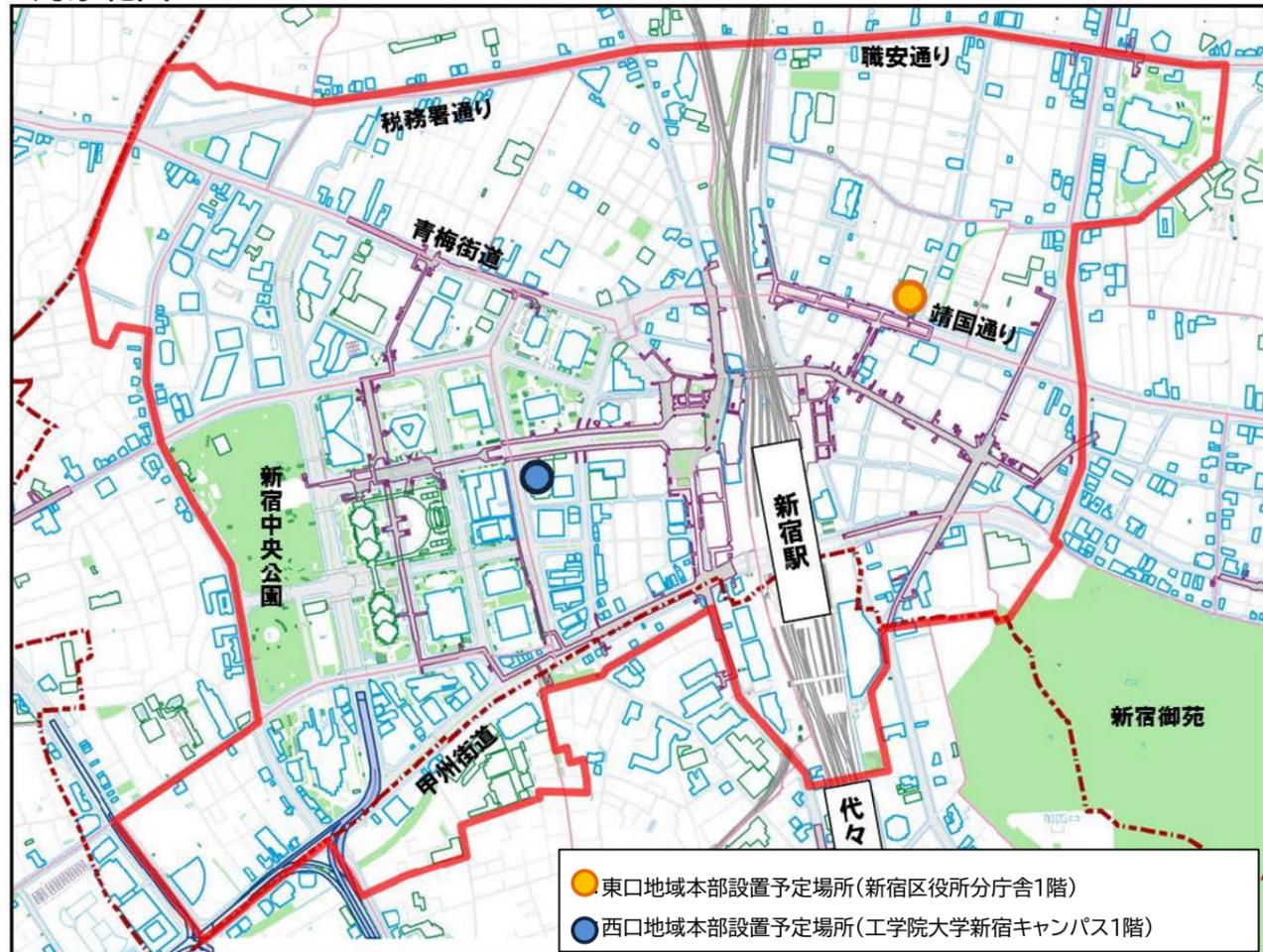
■新宿駅周辺の取組

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 >



- 東口地域本部設置予定場所(新宿区役所分庁舎1階)
- 西口地域本部設置予定場所(工学院大学新宿キャンパス1階)

※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。

< 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」の考えに基づき『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。

2 治水対策

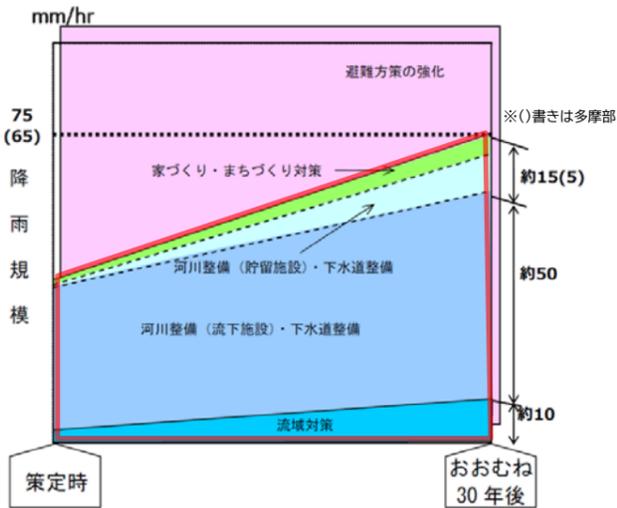
【治水対策】

- 区部では時間75mm対応を目指し、河川・下水道整備とともに**流域対策**も進めている。
- 河川・下水道整備については、神田川の護岸改修や調節池、下水道管の雨水貯留管等の整備を進めてきており、近年は大規模な**浸水被害は報告されていない**。
- 流域対策については、平成元年に新宿区が雨水流出抑制施設の設置に関する要綱を策定し、開発事業者に対して、**雨水流出抑制施設の設置を指導**している。
- 一方、超高層ビル群の多くは、竣工年次が古い**ため雨水貯留槽が設置されていない**街区が多く、神田川流域として**流域対策を進める**必要がある

■東京都豪雨対策基本方針(H26.6)

○概ね30年後を目標に以下の対策を推進

- ・年超過確立1/20規模の降雨(区部:時間75mm)に対し床上浸水等を防止
- ・目標を超える降雨に対しても生命の安全を確保



出典: 東京都豪雨対策基本方針(H26.6)を基に作成

■流域対策

- 平成元年に「新宿区雨水流出抑制施設の設置に関する要綱※1」を施行
- 平成30年に流域別の対策計画である「神田川流域豪雨対策計画※2」を策定し、令和6年度までに時間6mm、令和19年度までに時間10mmを目標
- これまで新宿区内の雨水流出抑制対策量は、約23.7m³を確保(令和19年度までに36.2万m³の確保を目標)

流域対策10mmの実現に向けて必要な対策量
※1, 2を基に作成

対象施設	対策量
公共施設	600 m ³ /ha
大規模民間施設 (敷地面積500m ² ~)	
小規模民間施設 (敷地面積250~500m ²)	300 m ³ /ha

■西新宿付近の浸水被害

○近年は西新宿地区付近で大規模な浸水被害は発生していない(高層ビル等が立地する西新宿地区では浸水被害はなし)

主な浸水被害の状況

時期・発生源	床下床上の棟数	西新宿の町丁
昭和62年7月25日 (集中豪雨)	208棟(新宿区域全体) 18棟(西新宿付近)	西新宿4丁目
平成元年8月1日 (集中豪雨)	219棟(新宿区域全体) ※西新宿のみの棟数は不明	西新宿4、5丁目
平成5年8月27日 (台風11号)	814棟(新宿区域全体) ※西新宿のみの棟数は不明	西新宿5丁目
平成17年9月4日 (台風14号)	99棟(新宿区域全体) 3棟(西新宿付近)	西新宿5丁目
平成23年8月26日 (集中豪雨)	39棟(新宿区域全体) 3棟(西新宿付近)	西新宿7、8丁目

※東京都HPを基に作成

■雨水貯留槽の設置状況

○超高層ビル群は、昭和45年~60年で建築されたものが多く、その後、改築のタイミングで区要綱等に基づき、雨水貯留槽を設置

雨水貯留槽が設置されている街区

場所	貯留量	備考
東京都庁 *平成3年竣工	約2,100m ³	
工学院大学、エステック情報ビル *平成4年竣工	約330m ³	
新宿パークタワー *平成6年竣工	約3,000m ³	
新宿アイランドタワー *平成7年竣工	約810m ³	
東京モード学園 *平成18年竣工	約350m ³	
東京医科大学病院 *平成31年竣工	約950m ³	
新宿住友ビル *令和2年改築(昭和49年竣工)	約210m ³	改築時に設置

※一部の街区の状況が正確に反映されていない可能性がある

■治水対策の概要



※主要な関連施設のみ記載、事務局調べに基づき作成

○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



新宿副都心中央通りにおいて、移動式店(キッチンカー)を配置し、立ち寄りや滞留による新たな人の流れと賑わいを創出。



テーブル、椅子、バナーフラッグを設置し、公共空間活用の拡大を図ると共に、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



屋外ファニチャーのメーカーである(株)コトブキによる、企画品の利用社会実験を実施。多摩産の木材を利用した、木製ファニチャーを展開することで、屋外公共空間の質を改善しワーカーに好まれる落ち着いた空間を創出。



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とで、幅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。

○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。

○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。
- ・ キッチンカー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】

○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

サステイナブルなまちづくりを推進
Promoting sustainable urban development.

大丸有地区に集う企業・就業者と環境・健康等の社会課題を解決するため、次世代の働き方を実験しながら研究開発・事業企画に取り組んでいます。



まちの賑わいやコミュニティづくりを推進
Bringing life to the district and building communities.

道路をはじめとした公共空間の活用や、交流・環境などの活動を通じて、大丸有地区のブランド向上に取り組んでいます。



出典:大丸有エリアマネジメント協会HP

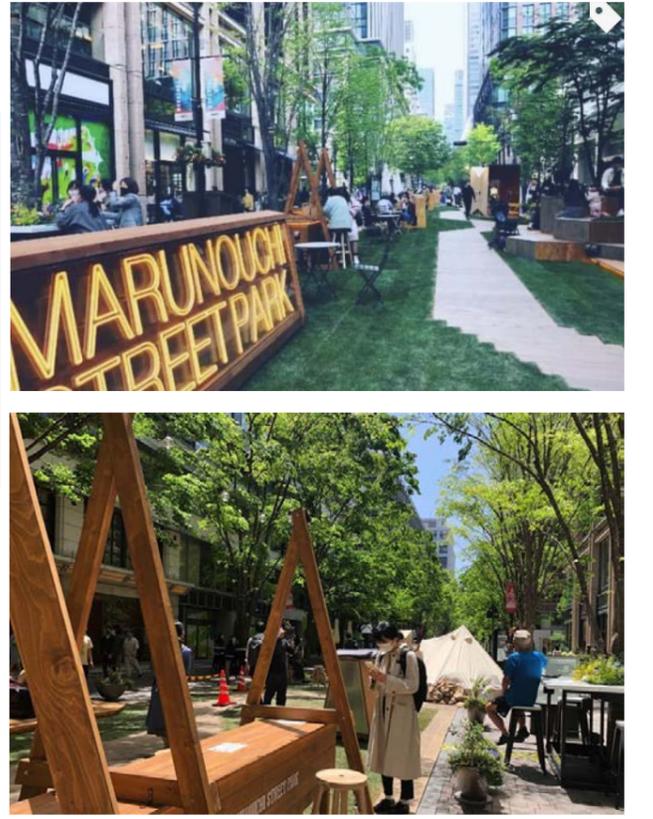
ONPO法人大丸有エリアマネジメント協会(リガール)

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、エムシードウコー株式会社、協和キリン株式会社、株式会社グローブシップ、株式会社ココロ、株式会社サンブラックス、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UFJリース株式会社、株式会社ゆうちょ銀行 計87社 一般社団法人大手町歩道管理マネジメント、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



【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。**



MARUNOUCHI STREET PARK

新虎通りエリアマネジメント

～市街地再開発を契機とした道路空間の利活用～

【組織・体制】

○新虎通りエリアマネジメント協議会

○一般社団法人新虎通りエリアマネジメント

正会員	キーコーヒー、NPO法人green bird、トラスコ中山、同和ライン、永谷園ホールディングス、森ビル、安田不動産、東京都道路整備保全公社、都市再生機構
賛助会員	ADKマーケティング・ソリューションズ、大林新星和不動産、大和リース、野村不動産、フジタ
顧問	小林重敬、岸井隆幸
事務局	東京道路整備保全公社、都市再生機構、森ビル

【活動内容・特徴】

○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(都道)**

○イベント開催

- ・打ち水、パレード、マルシェ、清掃活動



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

～官民でつくった広場を核にまちを運営する仕組み～

【組織・体制】

○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。
- ・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・運営スキーム**が構築された。
- ・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

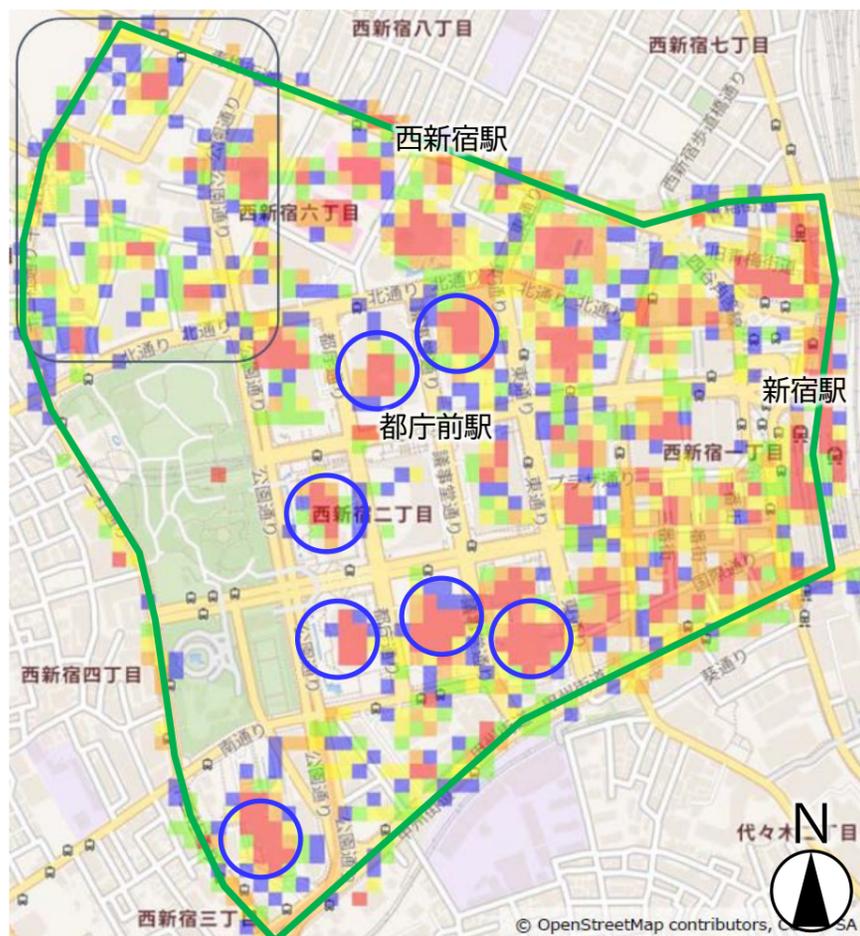
(西新宿利用者)

- 西新宿地区は、オフィスやホテルを中心に超高層ビル群を形成し、その周囲には百貨店や大学、高層マンションが立地するなど、ワーカーだけでなく来街者や居住者などがいる。
通勤者・通学者：西新宿地区の従業員数は約21万8千人(2016年)であり、1haあたりの従業員数についても都内トップクラスの集積地である。(第三回検討委員会資料より)
来街者：新宿駅の日別乗降客数は約350万人(2018年)である。新宿駅周辺のホテルの客室数も約1万室である。(ともに都内NO.1)(第一回・第三回検討委員会資料より)
居住者：再開発等に伴い、西新宿地区の居住者数は約6千人(2020年)であり、1995年からの約25年間で約1.6倍に増加している。
- 一方、こうしたユーザーは単に地区内を通過、目的地しか訪れていないなど、西新宿地区で居心地良く過ごしているとは言い難い。

■GPSデータに基づくユーザーごとの地区内の滞在状況 ※分析概要は次頁参照

<通勤者・通学者>

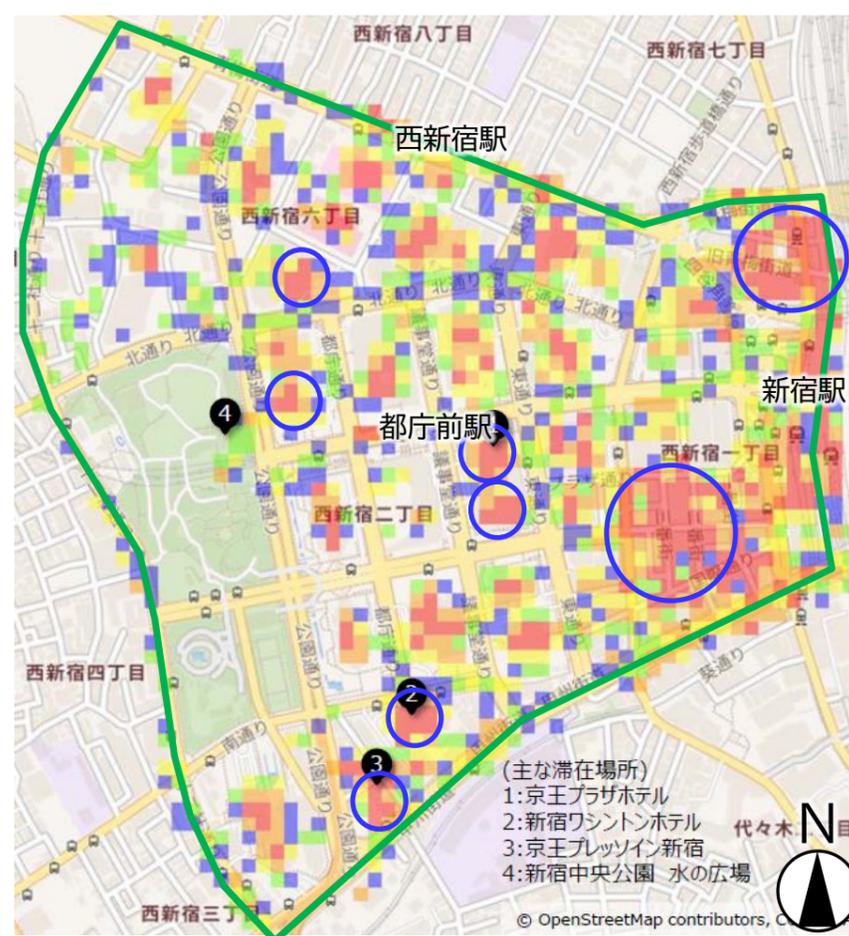
地区中央の超高層ビル街区では、オフィス内での滞在が主となっており、屋外での活動はあまり見られない。



※ヒートマップの色は滞在人数を示す。(多い順に赤、橙、黄、緑、青)

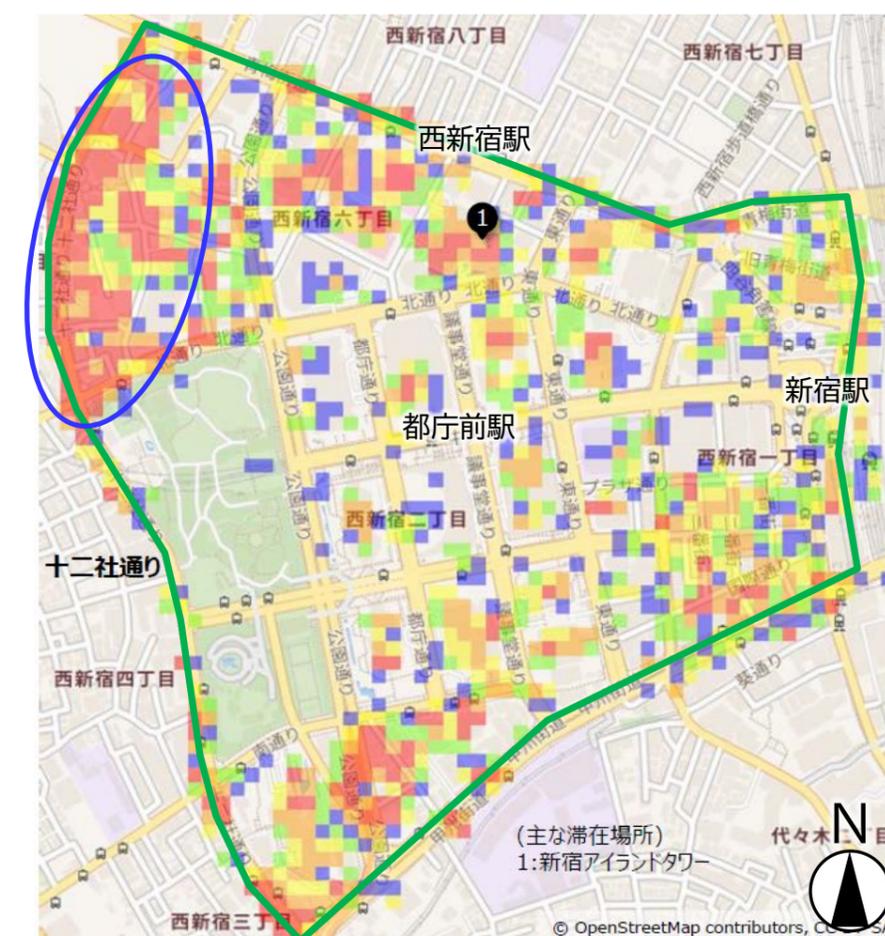
<来街者>

新宿駅周辺の商業施設での滞在や、ホテルでの滞在が主となっている。



<居住者>

西新宿地区北西方面での滞在が主となっており、中央の超高層ビル街区内での滞在はほとんどみられない。

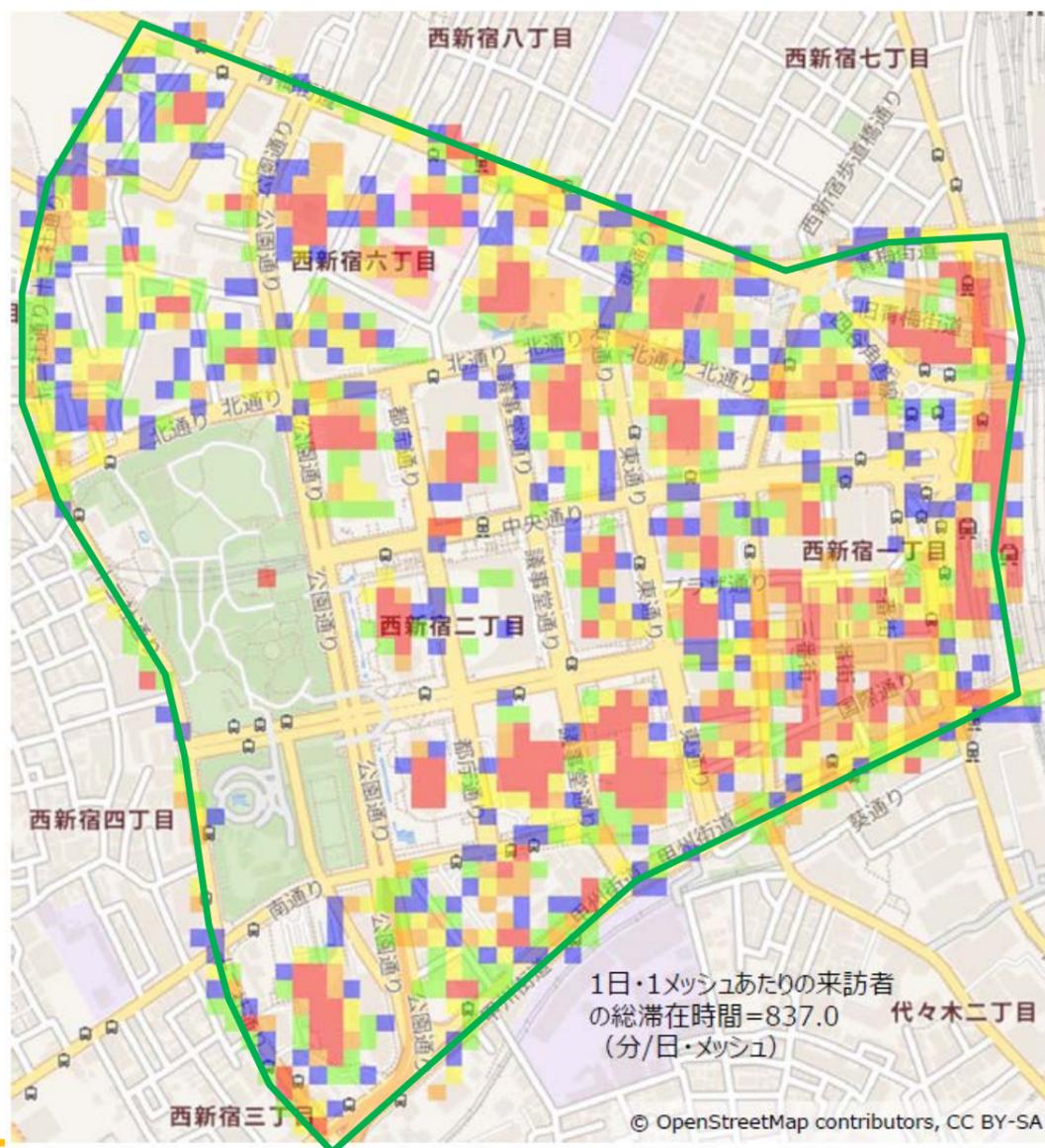


2 (参考)GPSデータを活用した西新宿ユーザーの滞在分析の概要

(GPSの分析概要)

- GPSデータ期間 : 2019年1月~12月
- 時刻 : 00:00~24:00
- 歩行速度 : 0~0.5km/h未満(滞在)
- メッシュ単位 : 20mメッシュ(計2,525メッシュ)
- 可視化方法 : 滞在時間が長いメッシュから、累計時間が総量の50%になるまで多い順に赤、橙、黄、緑、青で表現

■滞在時における全属性の傾向



■歩行速度0~0.5km/h未満のユーザ数等の内訳

属性	計測数		ユーザー数	
通勤者・通学者	84,608,972	79.5%	156,202	16.8%
来街者	18,402,019	17.3%	771,928	83.1%
居住者	3,425,464	3.2%	1,297	0.1%
合計	106,436,455	100.0%	929,427	100.0%

■凡例

メッシュ滞在時間	着色
上位10%まで	赤
20%まで	橙
30%まで	黄
40%まで	緑
50%まで	青
下位50%	無色

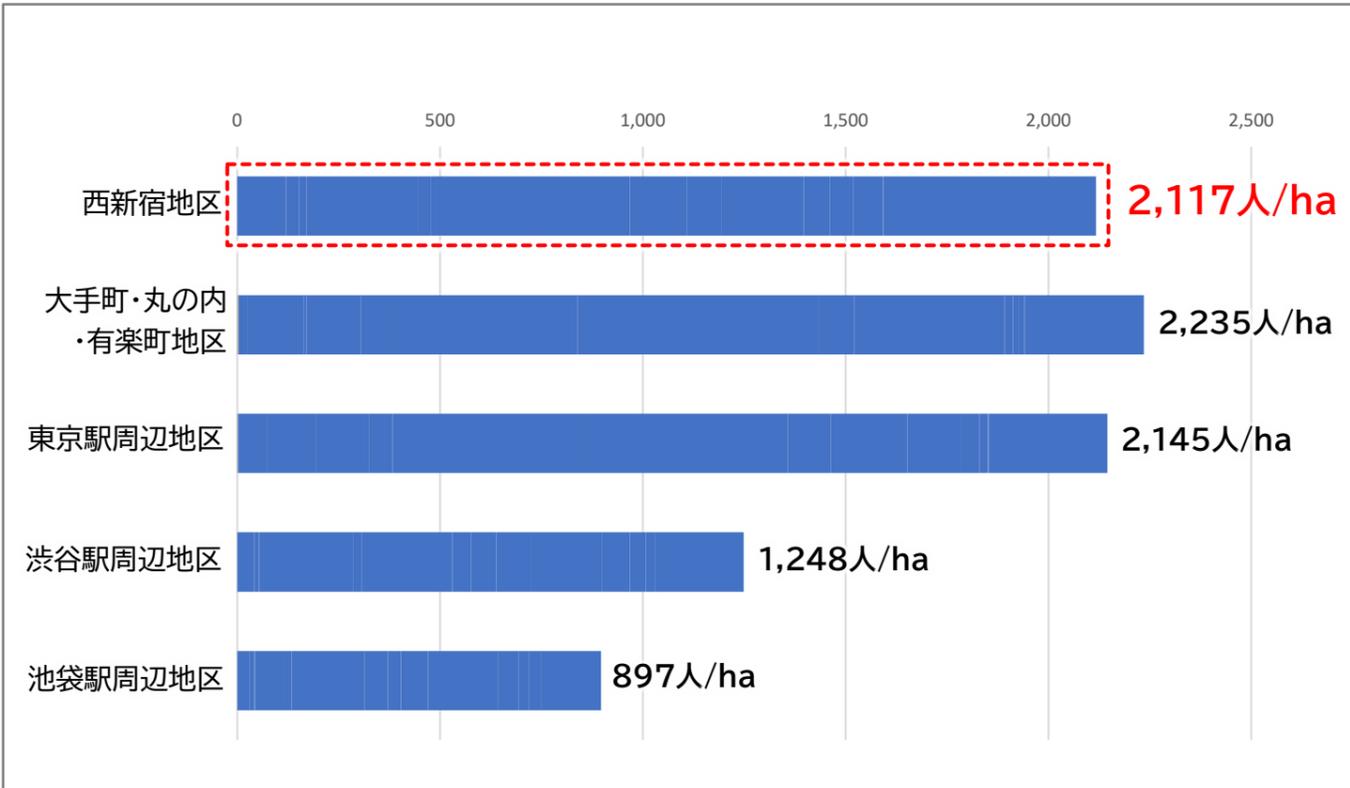
※滞在時間が長いメッシュから、累計時間が総量の50%になるまで、多い順に赤、橙、黄、緑、青で表現

※GPSデータは特定携帯会社から購入したものであるため、西新宿ユーザー全体を示しているものではない

※「居住者」「通勤者・通学者」「来街者」は、既往文献を目安に来訪日数や居住地域における夜間滞在状況などを踏まえて設定

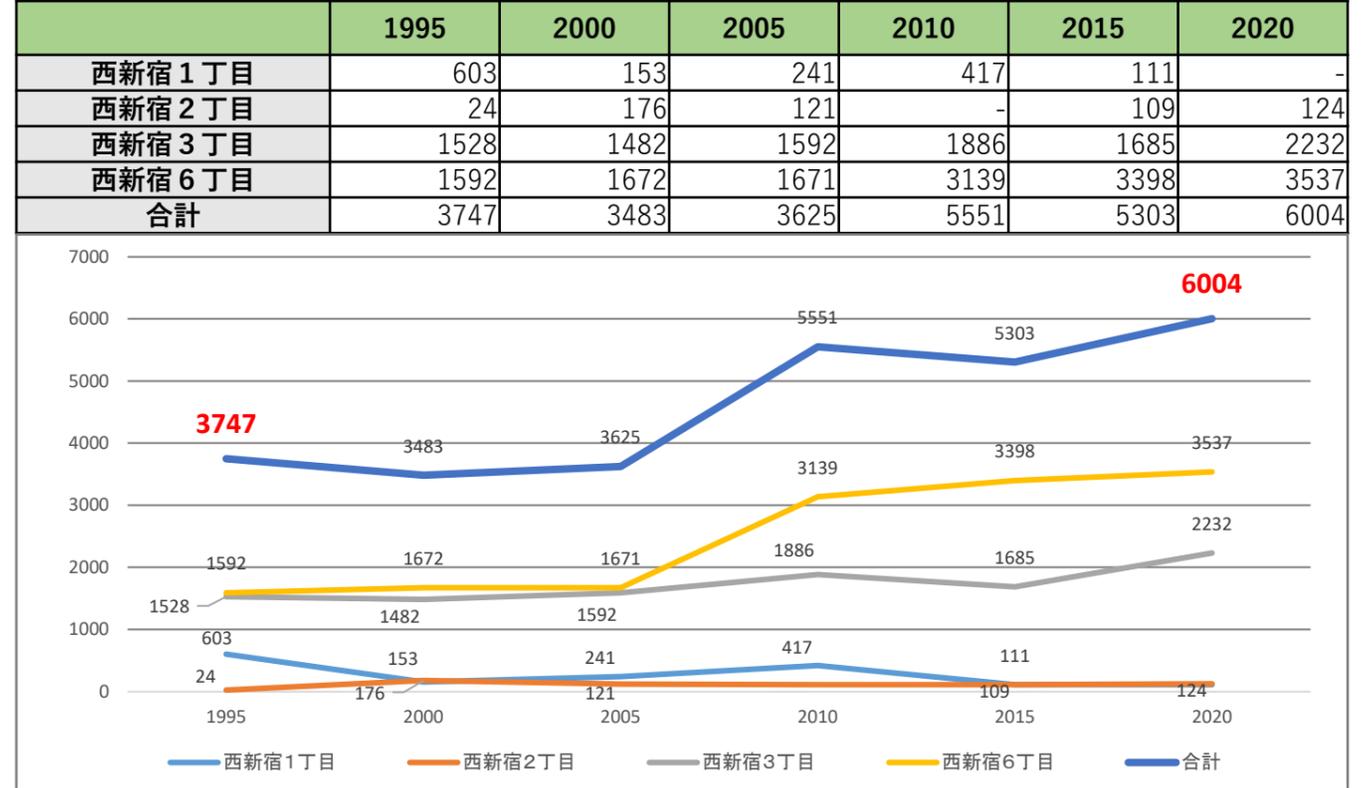
■都内主要エリアの従業員数

出典:平成28年経済センサス

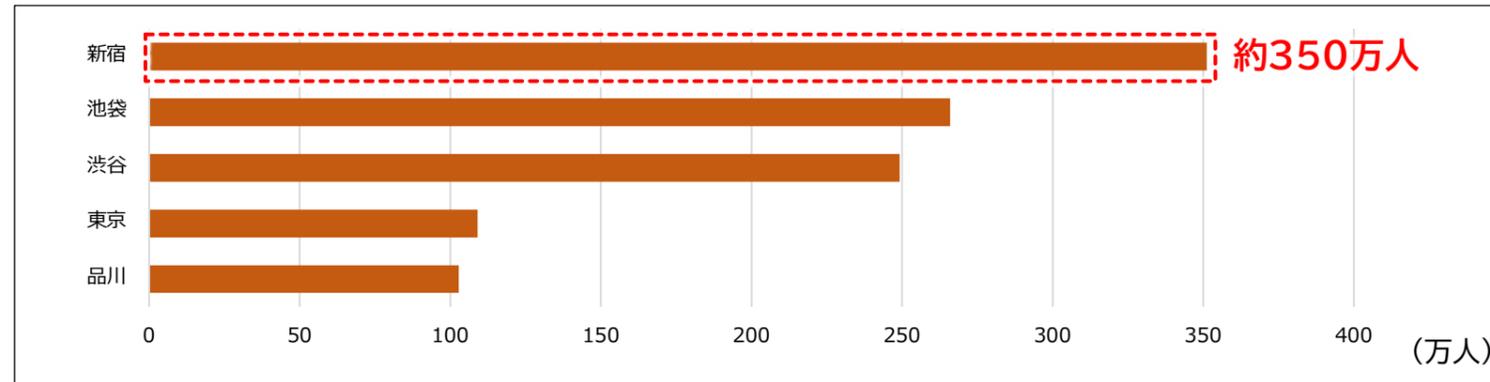


■西新宿地区の人口増減

出典:国勢調査

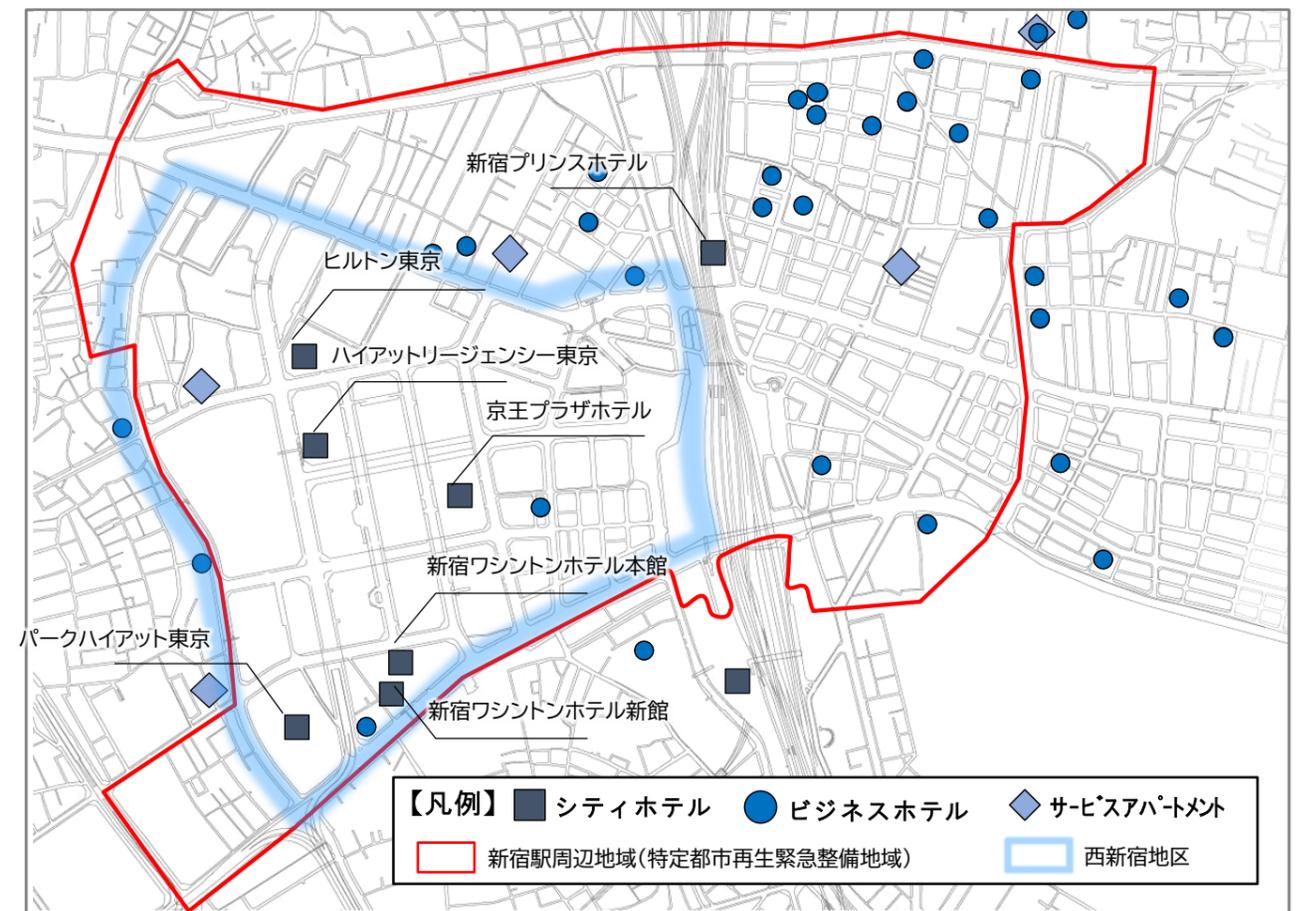


■都内主要駅の日別乗降客数[2018年]



出典:平成30年 国土数値情報 駅別乗降客数データ

■新宿駅周辺の主な宿泊施設の立地状況



■都心主要駅周辺の主な宿泊施設数と室数(第3回検討委員会資料より)

	新宿駅周辺	西新宿地区内	東京駅周辺	品川駅周辺	渋谷駅周辺	池袋駅周辺
シティホテル	7 (計5,381室)	6 (計4,819室)	8 (計1,516室)	5 (計5,504室)	2 (計819室)	2 (計1,961室)
ビジネスホテル	21 (計4,718室)	2 (計465室)	8 (計1,681室)	2 (計1,098室)	9 (計1,298室)	18 (計2,442室)
ホテル合計	28 (計10,099室)	8 (計5,284室)	16 (計3,197室)	7 (計6,602室)	11 (計2,117室)	20 (計4,403室)
サービスアパートメント	3	1	2	1	1	1
総計	31	9	18	8	12	21

出典:第5回 新宿の拠点再整備検討委員会(平成30年3月) ※一部加筆

※Google Map検索により対象区域内に該当するシティホテル、ビジネスホテル及びサービスアパートメントの立地数を集計、客室数はホテル名鑑2009およびホテルHPより調査2016年6月時点

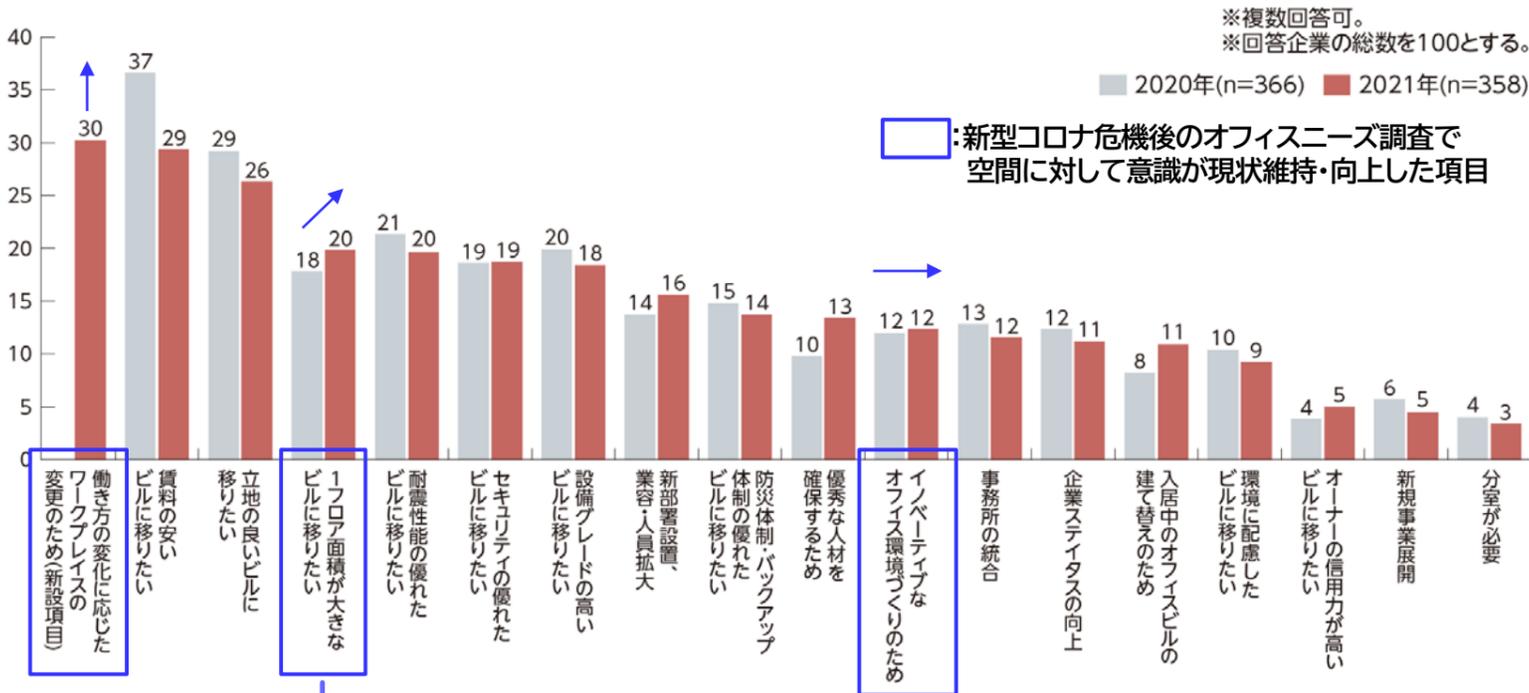
3. まちの主な課題

(ビジネス競争力の低下)

- 新型コロナ危機以降、働き方に応じてオフィスが選択されているが、依然としてビルの立地や大きなフロア面積などの需要は高い傾向がある。
- 西新宿地区の超高層ビルは、築30年～50年が経過した建物が多く、2000年代に竣工されたビルと比較するとビルとしてのスペックが劣っている状況にある。
- 建替え等が進んでいる渋谷、八重洲・日本橋・京橋、池袋エリアと比較すると、西新宿の賃料の上昇率は低く、都心エリアの中で相対的な地位が落ちている。

■ オフィスを新規賃借する理由

出典:2021年 東京23区オフィスニーズに関する調査(森ビル)



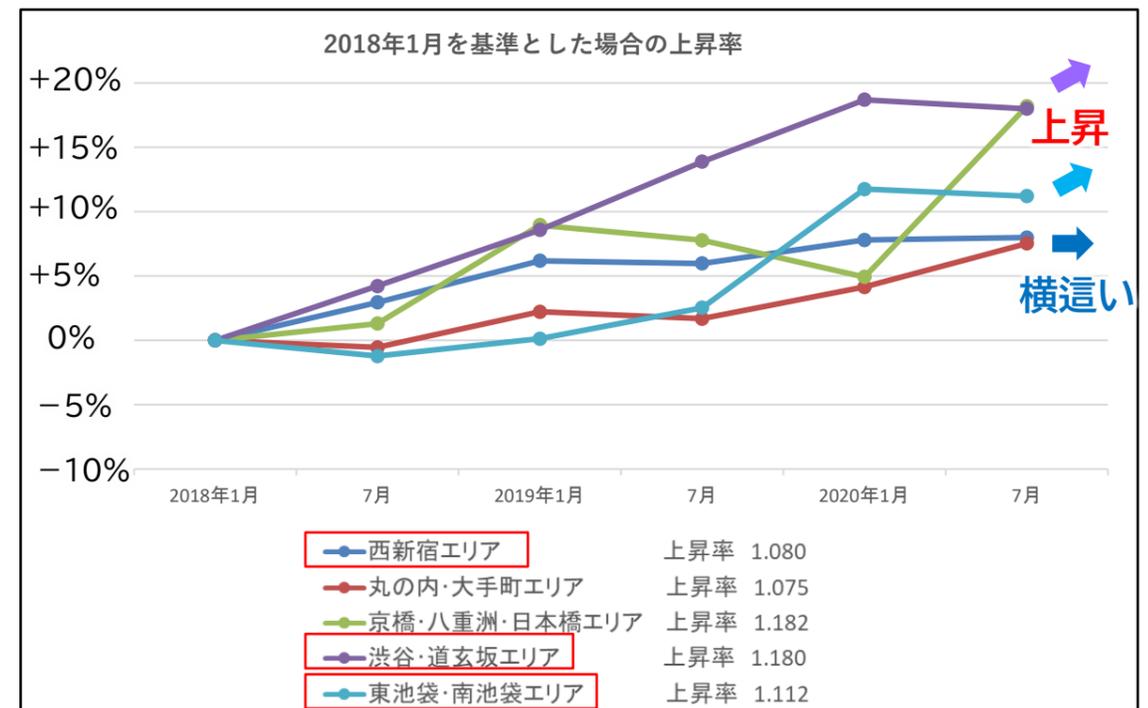
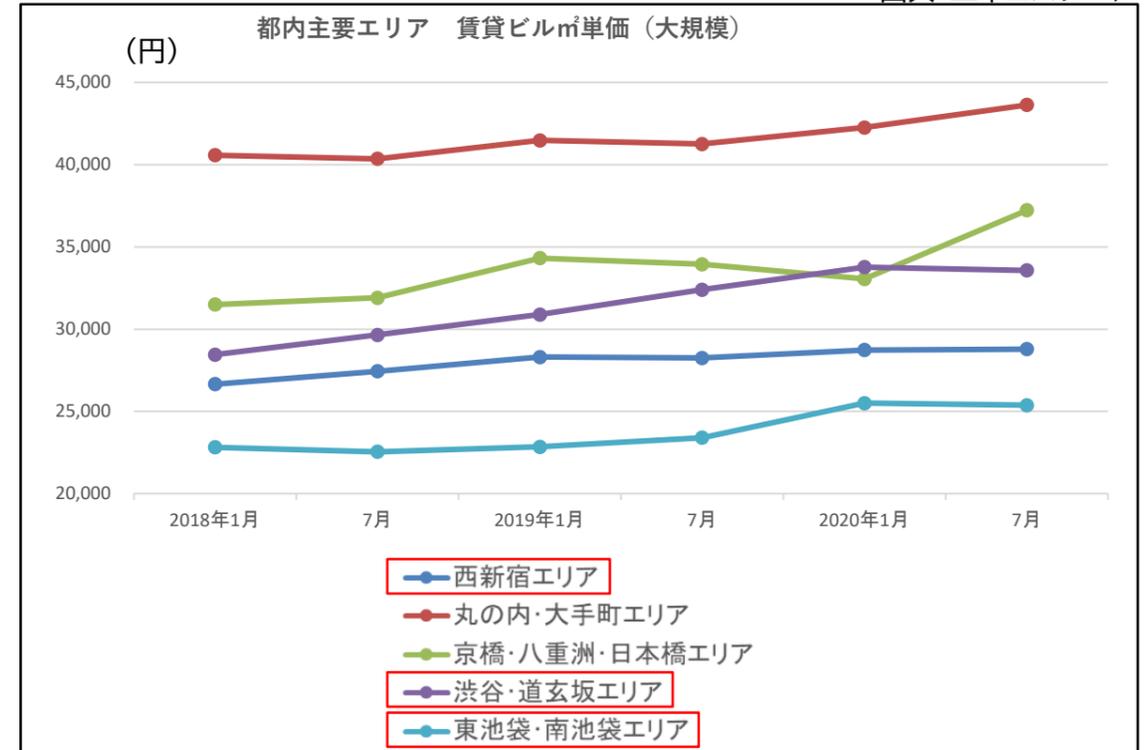
■ 西新宿地区の主要ビルの施設スペック

- 近年建設されているオフィスと比べて奥行きが狭く、基準階面積も小さい傾向

	竣工年	基準階面積(m ²)	奥行(m)
新宿三井ビル	1974	約2,700	約13.5
新宿住友ビル	1974	約2,600	約11
新宿野村ビル	1978	約1,900	約10
新宿アイランドタワー	1995	約3,600	約18.5
(参考)新丸の内ビルディング	2007	約4,300	約17
(参考)丸の内パークビルディング	2007	約4,800	約22
(参考)東京ミッドタウン日比谷	2018	約4,400	約19
(参考)渋谷スクランブルスクエア	2019	約4,300	約18

■ 賃貸ビルm²単価

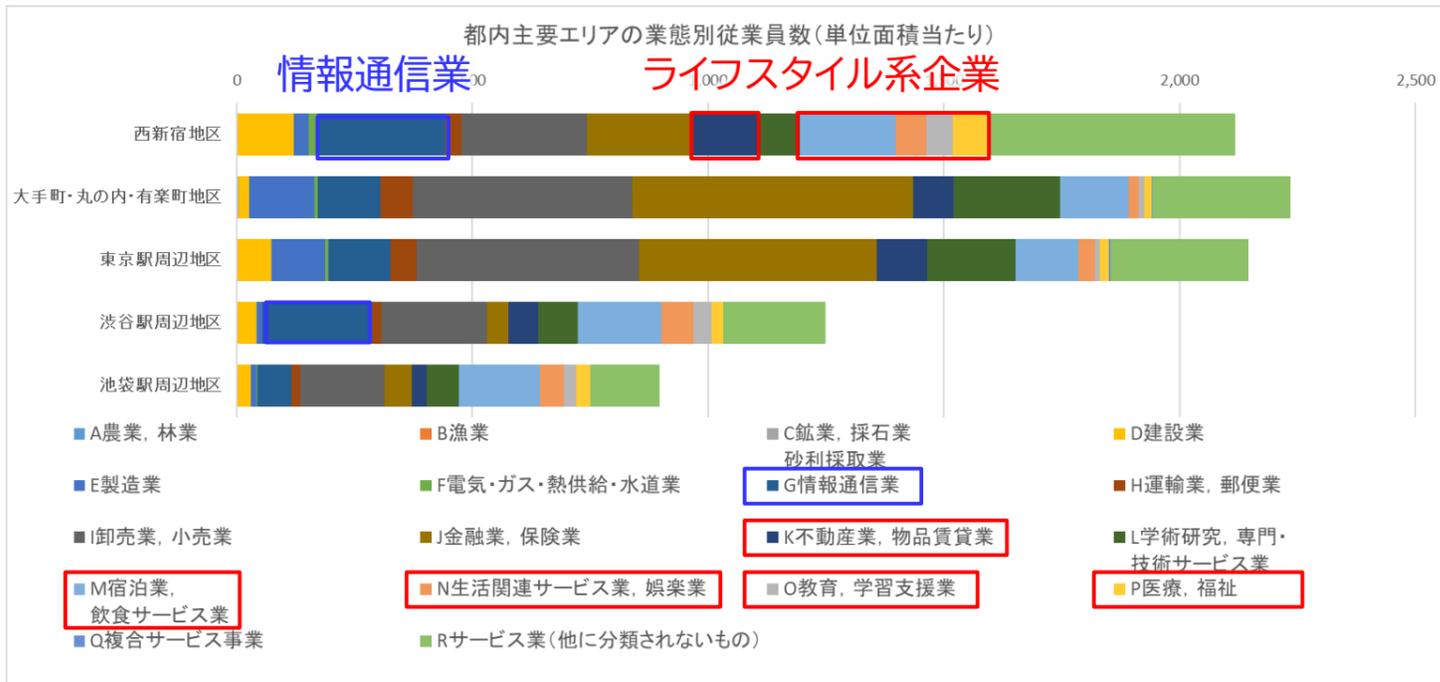
出典:三幸エステート



（新たなビジネスを生み出す交流機会が少ない）

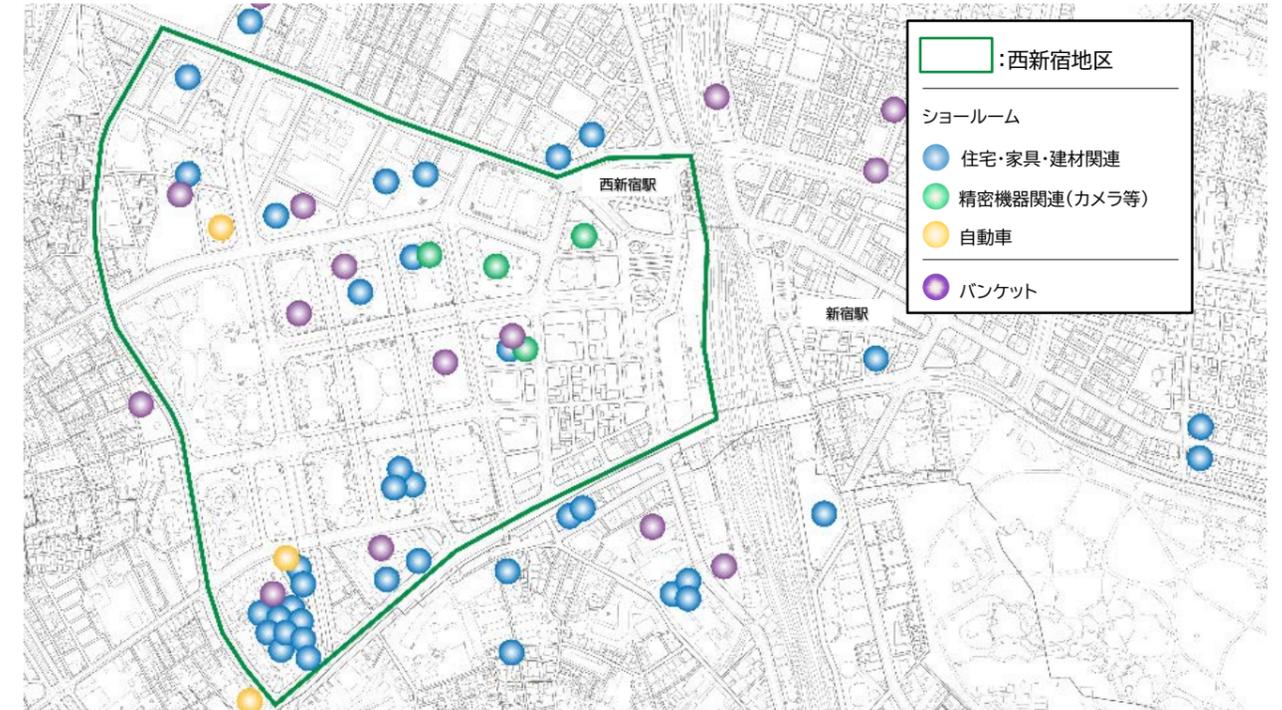
- 業態別では、渋谷駅周辺と同様に「情報通信業」の従業員数が多く、加えて「宿泊業、飲食サービス業」「不動産業、物品賃貸業」「生活関連サービス業、娯楽業」「教育、学習支援業」「医療、福祉」といった「ライフスタイル(生活様式)に関連する企業」(以下、ライフスタイル系企業という)の従業員数が他地域と比較して多い傾向がある。
- スタートアップの観点では、全国の半数が都心5区(港、中央、千代田、渋谷、新宿)に集中しており、西新宿地区においても一定の企業集積があり、業態別と同様に「情報通信業」「ライフスタイル系企業」の割合が高い傾向がある。
- 西新宿地区には、ショールームといった消費者が体験を目的とした訪問場所がいくつかあるが、ビル内の特定フロアで行われているなど、不特定多数の消費者との交流機会は限定的である。

■都内主要エリアの業態別従業員数(単位面積当たり)

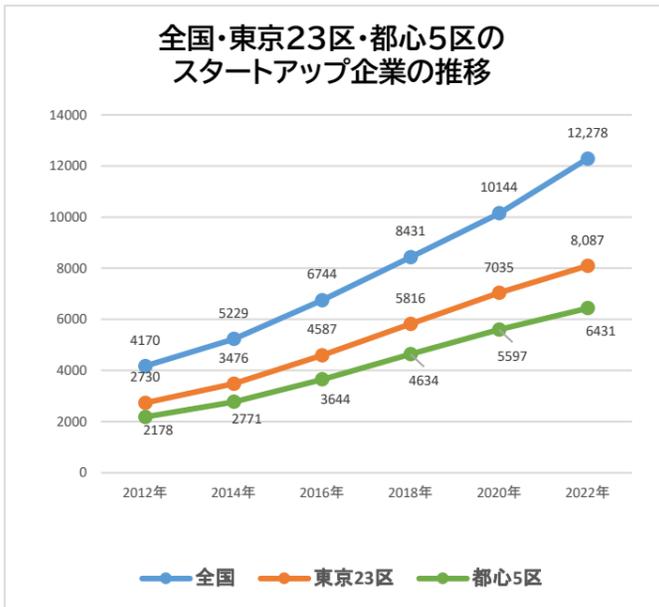


*各主要地域の範囲を下記町丁目と定義し計上している。また、区域には鉄道施設や公園等も含まれた数値にて算出している。

■ショールーム・バンケット等の立地



■スタートアップ企業の企業数の推移

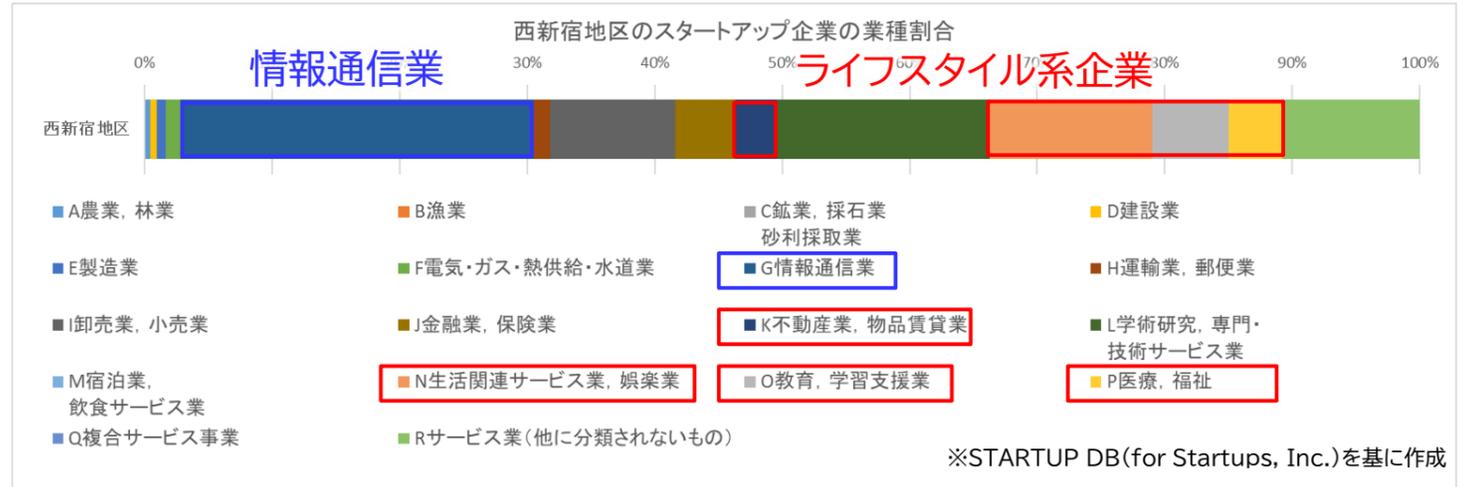


※STARTUP DB(for Startups, Inc.)を基に作成

■スタートアップ企業の立地と業種割合



※Google mapを基に作成



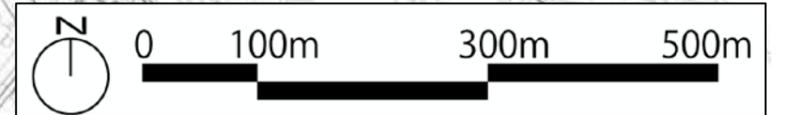
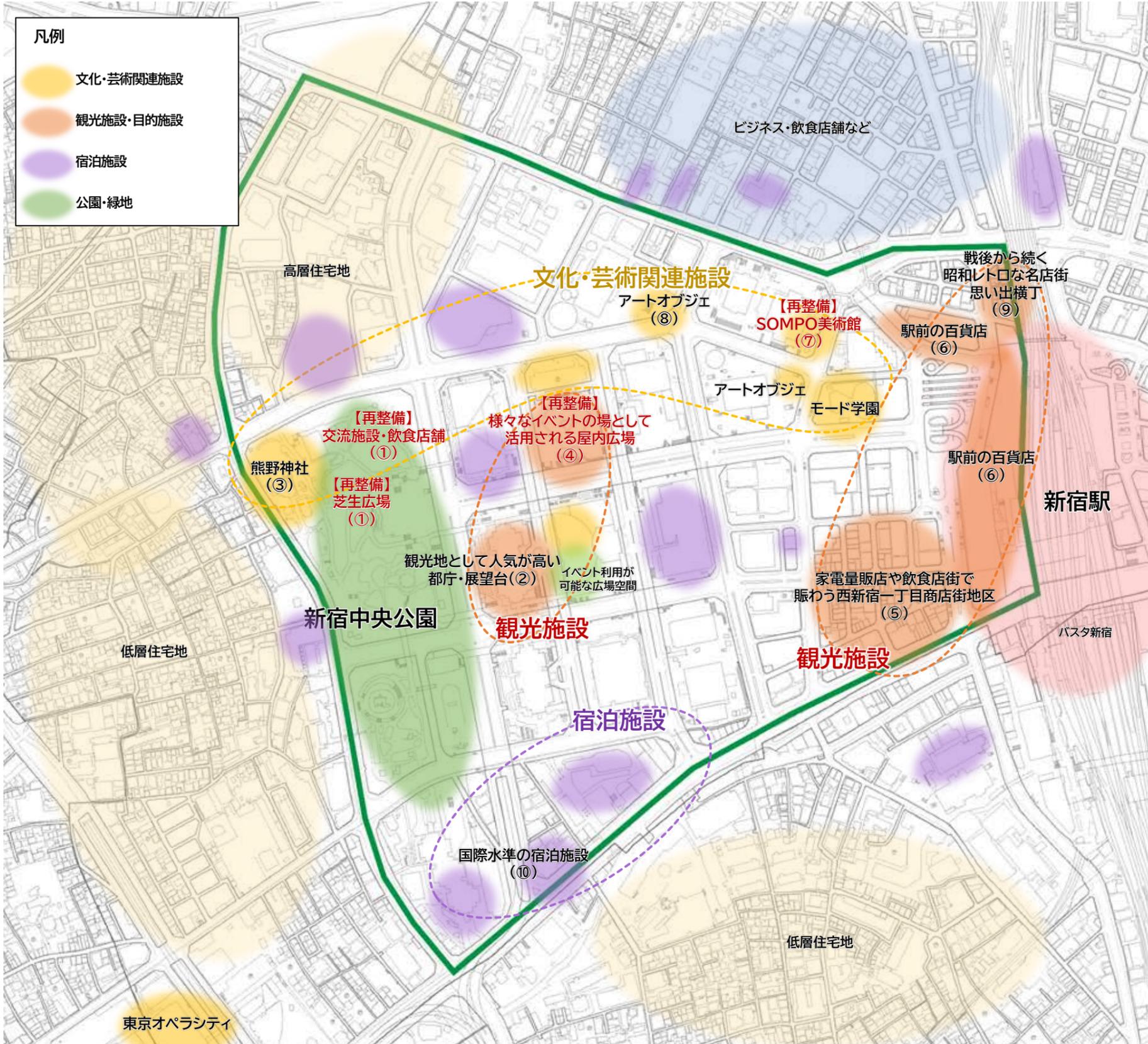
※STARTUP DB(for Startups, Inc.)を基に作成

※本ページの各地区の定義は以下の取り

- 西新宿地区: 西新宿1,2,3,6丁目。
- 大手町・丸の内・有楽町地区: 丸の内1,2,3丁目、大手町1,2丁目、有楽町1,2丁目。
- 新宿駅周辺: 歌舞伎町1,2丁目、新宿3,4丁目、西新宿1,2,3,6,7,8丁目。
- 東京駅周辺: 丸の内1,2,3丁目、大手町1,2丁目、有楽町1,2丁目、八重洲1,2丁目、京橋1,2,3丁目、日本橋1,2丁目。
- 渋谷駅周辺: 宇田川町、円山町、桜丘町、渋谷1,2,3丁目、神南1丁目、道玄坂1,2丁目、南平台町。
- 池袋駅周辺: 西池袋1丁目、東池袋1,3,4,5丁目、南池袋1,2丁目。

(まちに魅力が感じられにくい)

- 観光施設などが立地しているが、その周辺に立ち寄りたくなる場所やコンテンツ等が少なく、まち全体として魅力が感じられにくい。
- イベントなど、個別の取組に留まっており、まち全体で効果的な情報発信ができていない。



(植栽により人の歩ける空間が限定的)

- 西新宿地区は、街区の道路際や公開空地の中に低木が配置されているなど、緑が多いエリアだが、歩行者が自由に歩ける空間が限定されている。
- 道路上にも低木や高木が設置されており、オープンスペースの利活用の検討とあわせて、植栽の配置や種類、大きさなどの緑の質を高めていく必要がある。

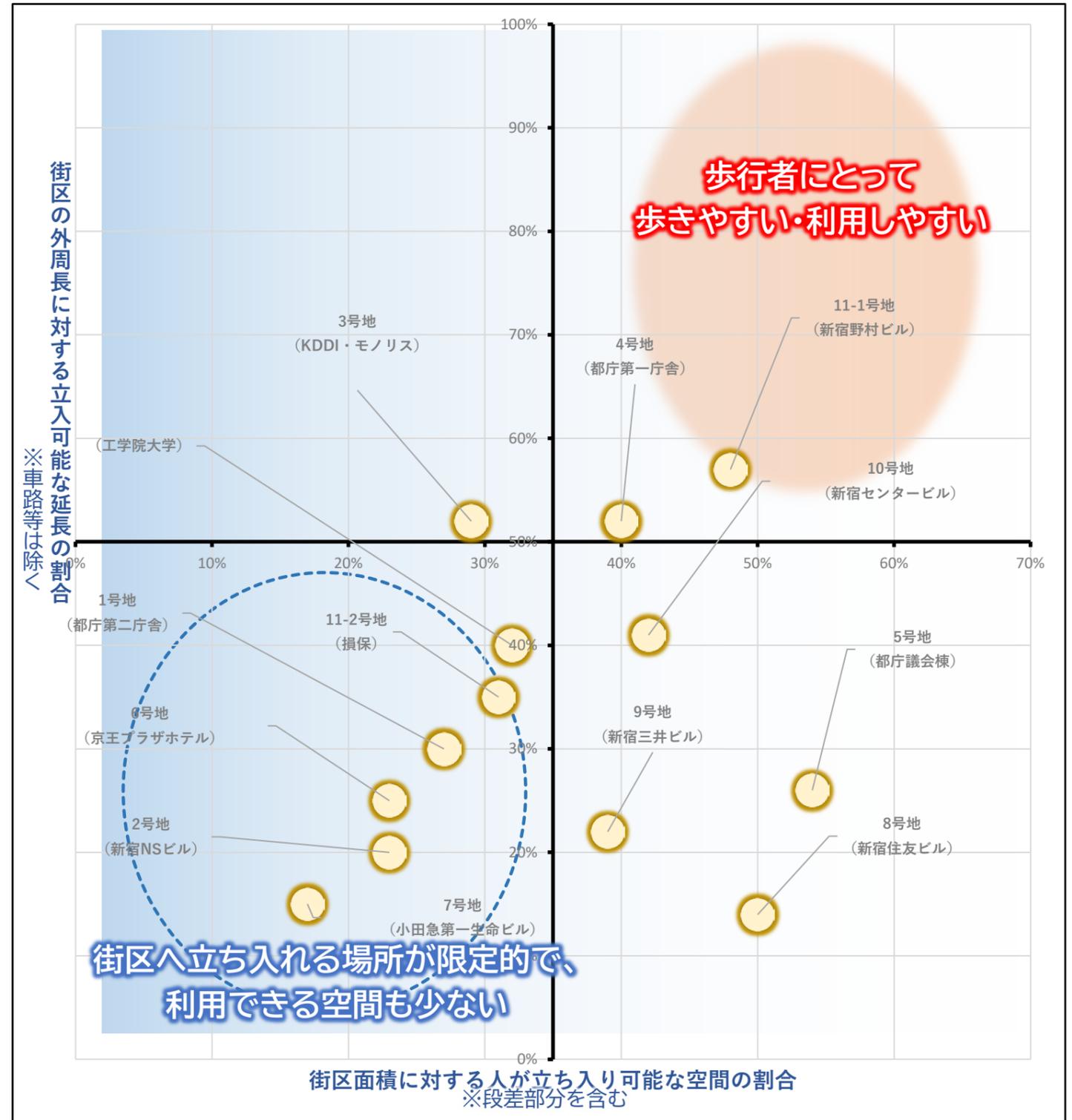
■緑被の状況



出典:新宿区みどりの実態調査報告書(第9次)(R3.2)



■公開空地の歩きやすさ・利用しやすさ



■公開空地の植栽の状況



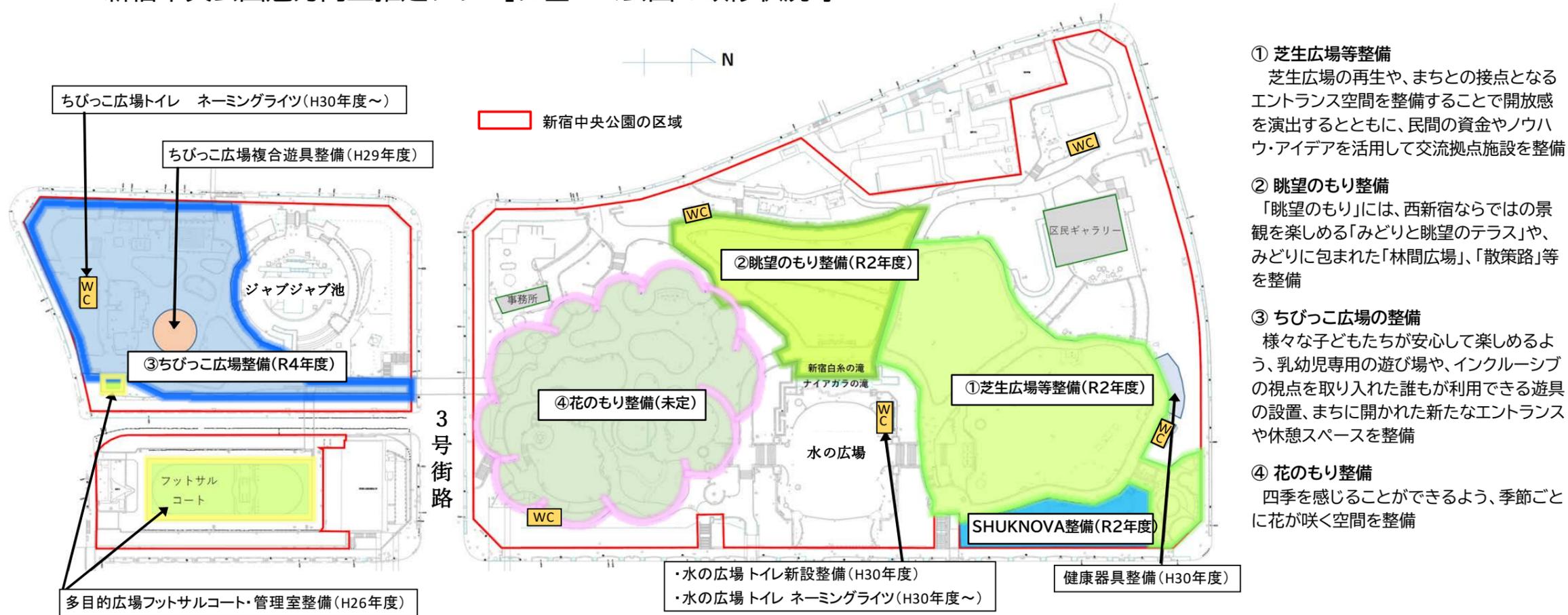
■道路上の植栽の状況



※各面積・延長については、図上求積にて算出してあり、実際の数値と一致しない場合があります。

- 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。
- 令和2年7月にカフェ・レストラン等が入る交流拠点施設「シュクノバ」や芝生広場、令和3年3月には眺望のもりがオープンするなど、新たな魅力を創出している。
- 整備にあたっては、従前は高木等により鬱蒼とした暗い印象であったため、「樹冠による天空率」の多様化を図り、多彩なみどりの空間を創出している。

■「新宿中央公園魅力向上推進プラン」に基づく公園の改修状況等



① 芝生広場等整備
芝生広場の再生や、まちとの接点となるエントランス空間を整備することで開放感を演出するとともに、民間の資金やノウハウ・アイデアを活用して交流拠点施設を整備

② 眺望のもり整備
「眺望のもり」には、西新宿ならではの景観を楽しめる「みどりと眺望のテラス」や、みどりに包まれた「林間広場」、「散策路」等を整備

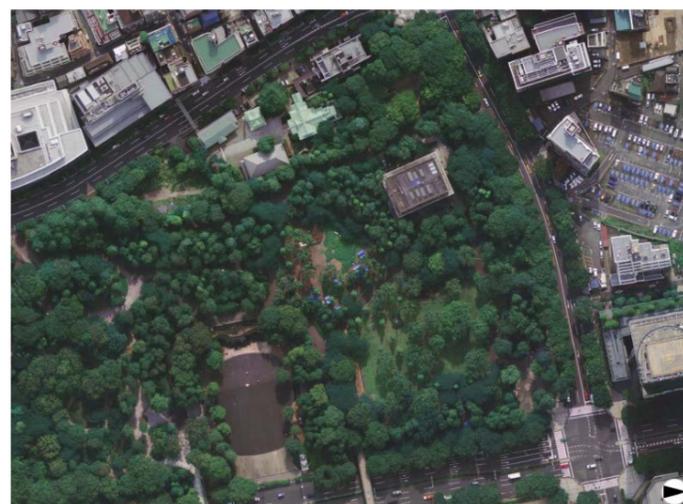
③ ちびっこ広場の整備
様々な子どもたちが安心して楽しめるよう、乳幼児専用の遊び場や、インクルーシブの視点を取り入れた誰もが利用できる遊具の設置、まちに開かれた新たなエントランスや休憩スペースを整備

④ 花のもり整備
四季を感じることができるよう、季節ごとに花が咲く空間を整備

芝生広場整備前後



眺望のもり整備前後



平成17年時点:高木等により鬱蒼とした暗い印象



令和2年時点:緑にメリハリが生まれ明るい印象



SHUKNOVA -シュクノバ-(令和2年オープン)

(まちの情報が視認しにくい)

- 商業施設等が道路から離れており、また、障害物が存在するため、道路から街区のアクティビティを視認しづらく、賑わいが感じられない。
- 4号街路の地下から地上、地上から地下への出入口が分かりづらい。
- 周辺道路と公園に高低差があるため、道路から公園の中の様子が分かりにくい。

商業施設がサンクンガーデンに集中しており
街区内の賑わいが道路から感じられない



新宿三井ビル

商業施設が奥まっているとともに
高低差により街区内の様子が視認できない



新宿NSビル

道路から公園内の様子が見えづらく
公園へのアクセスも限られている



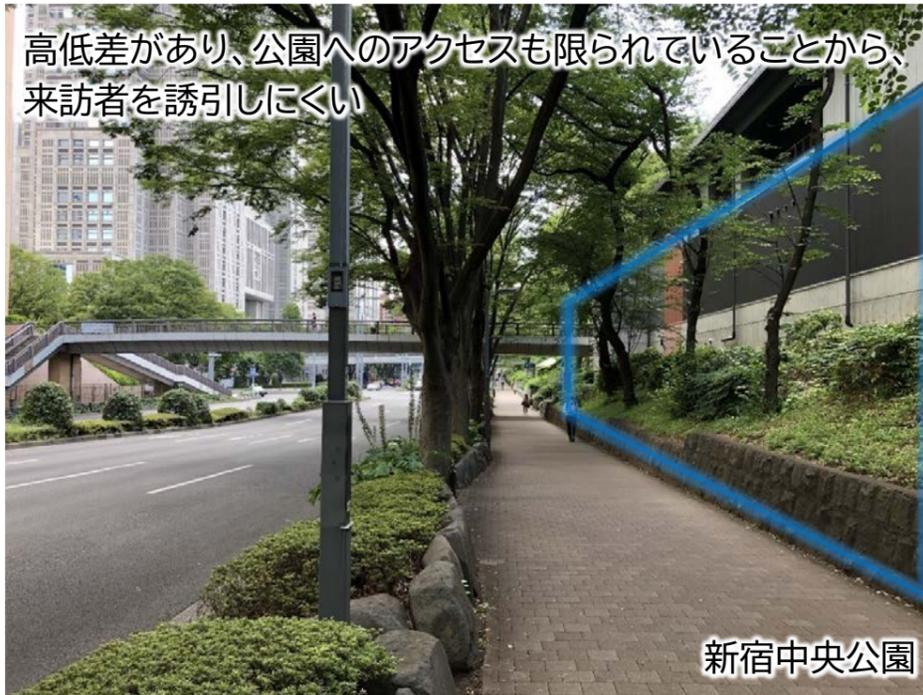
新宿中央公園

地上から地下への出入口が分かりづらい



工学院大学

高低差があり、公園へのアクセスも限られていることから、
来訪者を誘引しにくい



新宿中央公園

商業施設が視認でき、通路から店内のアクティビティが見える



ブックファースト

(垂直・水平移動の負荷が大きい)

- 4号街路レベルから南北の隣地建物に移動するためには、階段を上るか、信号待ちをして横断歩道を渡る必要があり、その上、一定の距離がある公開空地を歩く必要がある。
- 高低差による負荷を軽減するため、街区内のエスカレータを利用して、南北移動しているユーザーが存在する。
- SKKの「人と車の完全分離」の計画から、道路に対して街区が約1.5~2.0m高い基壇構造となっている。
- 公園利用者のうち、約3割は新宿駅から約1.5kmの距離を徒歩で移動している。

10号街路レベル

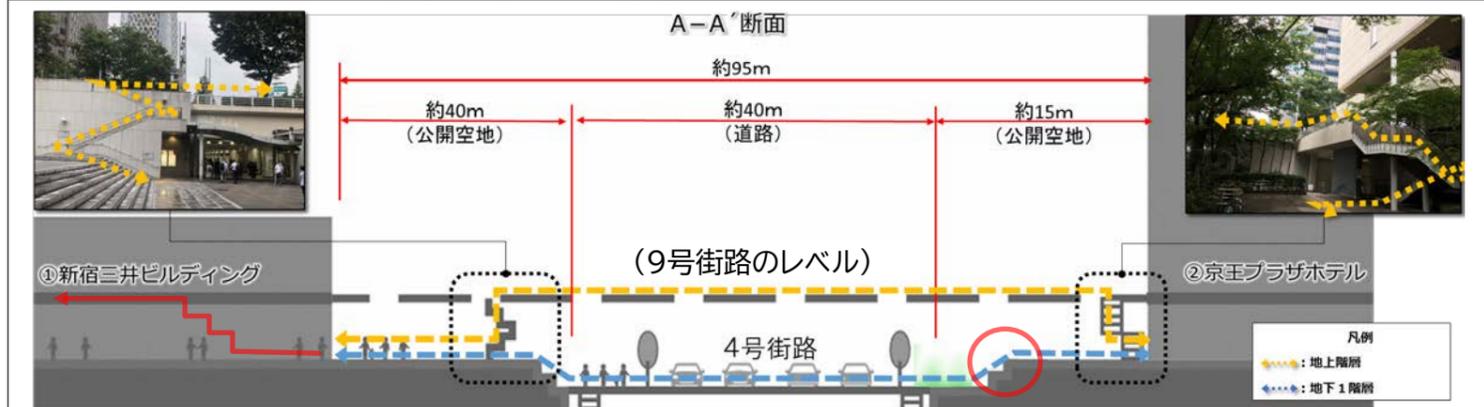


4号街路レベル



出典:新宿ターミナルマップをもとに作成

■道路-街区間の段差や高低差(A-A'断面)



①街区内に設置されているエスカレータ



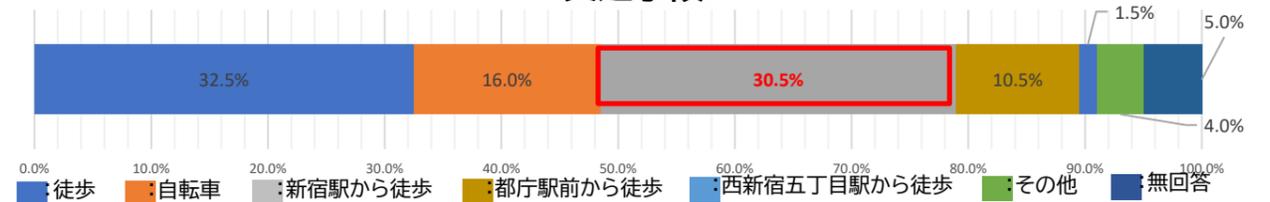
②街区内の基壇構造



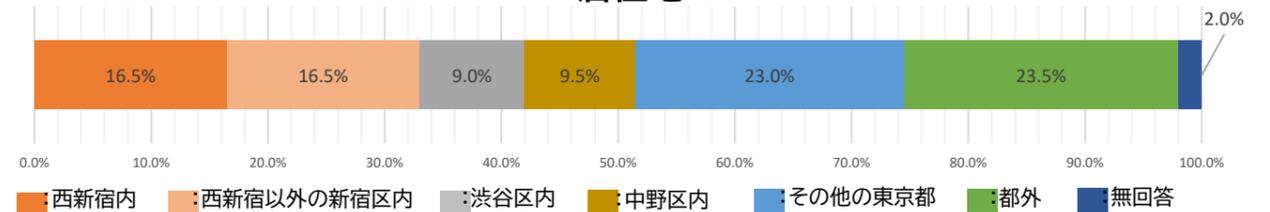
■新宿中央公園の利用者の状況(休日)

出典:新宿中央公園魅力向上推進プラン 来園者意識調査(新宿区)

交通手段



居住地



3 都市空間

(地上・地下空間との繋がりが希薄) ~4号街路(西口広場~9号街路)周辺~

<地上部>

○ 歩行者は、約1,500人/h(ピーク時)であり、歩行者交通量は少ない。車両は、約500台/h(ピーク時)であり、主に西口広場利用の一般車やバスが利用している。

<地下部>

○ 歩行者は、約20,000人/h(ピーク時)であり、歩行者交通量は多く、これまで「歩車境界に隔壁」「動く歩道」を設置するなど快適な歩行者移動に対応してきた。

一方で、街区や地上部との繋がりが分かりづらいため、初めて来街した人にとって、目的地までの経路を把握しづらく、回遊性の阻害要因となっている。

○ 車両は、700台/h(ピーク時)であり、西口広場に寄せているタクシーや荷捌き車両等が利用している。

※交通量は平成29年度時点のものであり、下記A-A断面付近で計測



出典:新宿ターミナルマップをもとに作成



(地域冷暖房が果たしてきた役割)

- 1970年代に深刻化していた「**大気汚染対策**」として、新宿副都心エリアに地域冷暖房システムを導入するため、東京ガス敷地に地冷センター、プラントを建設し、超高層ビルの開発とともにプラント機能を増強してきた。
- 2010年代に入り、新たな社会課題である「**低炭素**」「**防災**」に対応し、設備更新に伴い従前比で**CO₂排出量を約3割削減**するとともに、災害時においても電力を確保し、業務継続を可能とするため、都庁舎への電力供給を開始した(**自立分散型エネルギーの導入**)

(課題)

- 現在のプラント容量では、**新たな需要の受入れに対応することは困難**であるとともに、更なる**省エネルギー化**が図るため設備更新が必要である。
- エリア全体で画一的な温度、圧力で供給されており、**需要や季節に応じた最適な供給条件の調整**がなされれば、更なる省エネルギー化が期待できる。
- 災害時においても、安定したエネルギー供給を図るため、**リダンダンシー機能を強化**する必要がある。

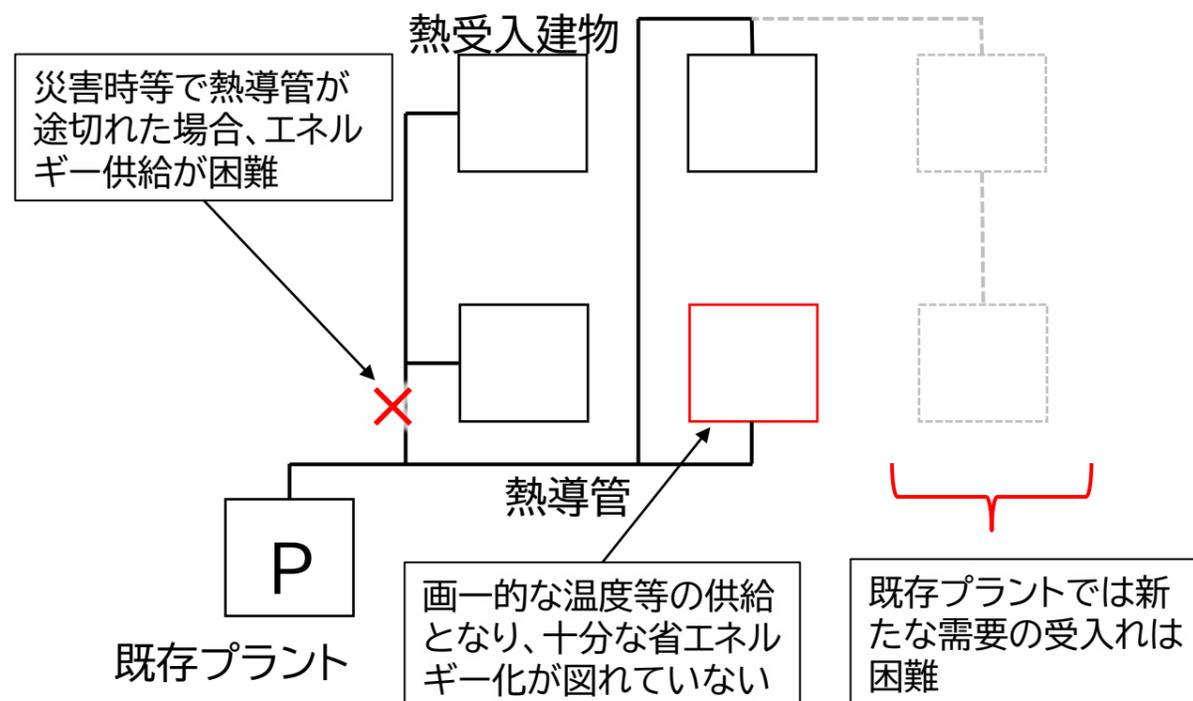
(将来イメージ)

- 最新鋭の**プラントの新設**、最適なエネルギー利用単位とする**ブロック化**
⇒地域冷暖房エリアの拡大と省エネルギー化
- 地冷プラントと建物間の需給連携(**デマンド・レスポンス機能**)の導入
⇒最適な供給条件の調整による省エネルギー化
- 熱導管の**ネットワーク化**、**自立分散型エネルギー**の拡大
⇒リダンダンシー機能の強化

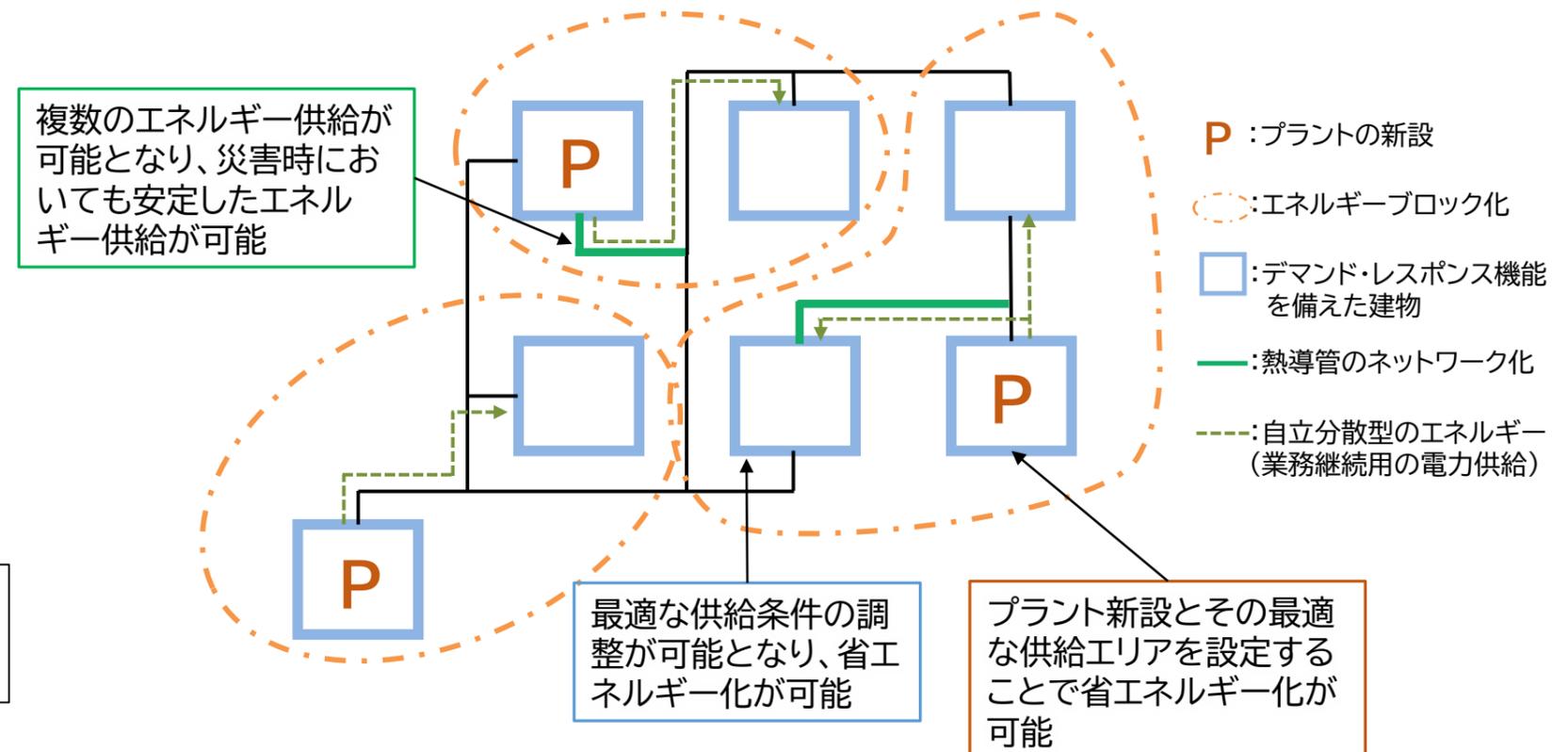
⇓
エリア・エネルギー・マネジメントを推進

(最終的には、カーボンフリー都市ガスや再エネ電力により脱炭素化を実現)

現在の地域冷暖房イメージ



将来の地域冷暖房イメージ



(西新宿ユーザーからの意見)※西新宿スマートシティプロジェクト2020年アンケート、オフィス立地ブランド調査2018より)

- 西新宿地区は、便利でビジネス交流が盛んな街としての認知度が高い一方で、働く場としての魅力度が他のエリアと比べて相対的に低下してきている。
- 居住者に比べ、ワーカーが全般的に評価が低く、コロナ禍を受け、屋内外での新しい働き方に対応した環境づくりが期待されている。
- 各属性の共通の傾向として「自然とふれあえる居心地の良い空間」「屋外で飲食できる空間」「目的地まで分かりやすくスムーズな移動」などが求められている。

■働く魅力度ランキング

都内エリアにおいて、西新宿の順位は**2018年時点で19位**となっており、2015年以降で順位を落としてきている。

出典: プレイスマネジメント研究所

トップ10

順位	前回順位 (2015年)	エリア	%
1	1	丸の内	40.0%
2	4	大手町	36.1%
3	3	日比谷・有楽町	35.3%
4	2	銀座	34.9%
5	5	日本橋	33.9%
6	7	恵比寿	31.0%
7	6	八重洲	30.7%
8	8	表参道	27.9%
9	9	外苑前・青山一丁目	25.7%
10	10	品川	25.6%

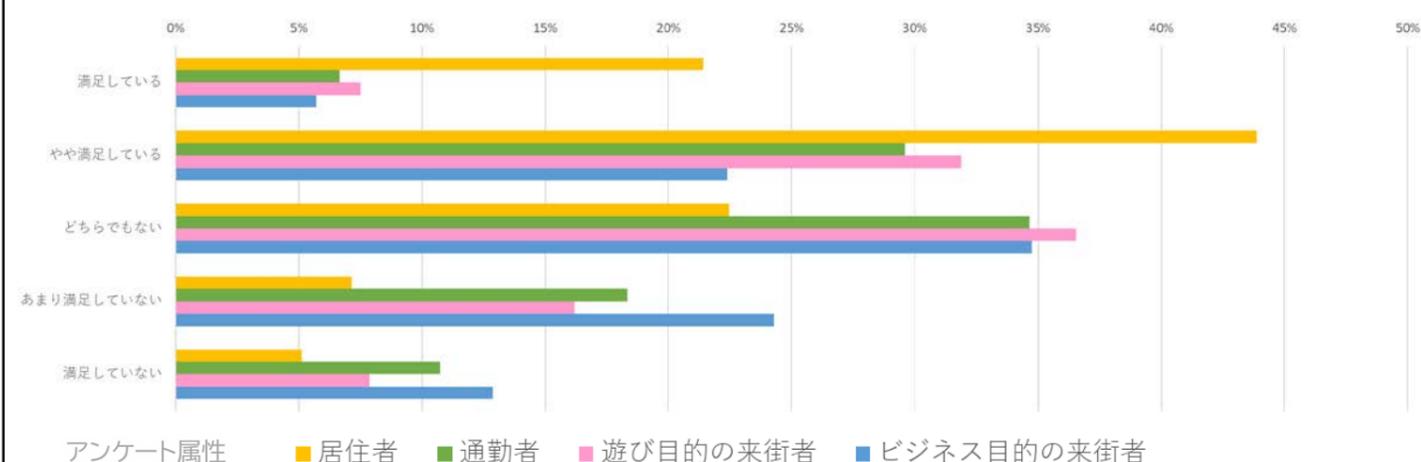
※オフィス立地ブランド調査2018の結果より

11~50位

順位	前回順位 (2015年)	エリア	%	順位	前回順位 (2015年)	エリア	%
11	11	飯田橋・神楽坂	25.1%	31	31	代々木	19.3%
12	18	京橋	24.6%	32	17	原宿・神宮前	19.2%
13	13	渋谷	24.2%	33	33	秋葉原	18.8%
13	12	御茶ノ水・神保町	24.2%	34	34	上野	18.4%
13	15	赤坂・溜池山王	24.2%	34	36	六本木一丁目	18.4%
16	14	新橋・内幸町	23.8%	36	39	浜松町・大門	17.3%
17	22	虎ノ門	23.2%	37	35	池袋東口	17.0%
18	20	東銀座・築地	22.7%	38	40	人形町・小伝馬町	16.8%
19	19	新宿三丁目・新宿御苑	22.5%	39	37	麹町・半蔵門	16.7%
19	16	西新宿	22.5%	40	38	池袋西口	16.4%
21	23	汐留	22.0%	41	42	茅場町・八丁堀	15.8%
22	21	目黒	21.9%	42	45	大崎	15.0%
23	25	永田町・赤坂見附	21.8%	43	41	芝公園	14.7%
24	28	六本木	21.3%	43	43	田町	14.7%
25	30	霞ヶ関	20.9%	45	46	五反田	13.7%
26	26	神田	20.7%	46	44	神谷町	13.4%
27	29	四ツ谷・市ヶ谷	20.0%	47	47	錦糸町	12.9%
28	27	九段下	19.9%	48	48	豊洲	12.2%
29	24	水道橋・後楽園	19.8%	49	49	台場	11.2%
30	32	広尾・西麻布	19.4%	50	50	天王洲	10.5%

■西新宿ユーザーのアンケート結果 西新宿スマートシティプロジェクト2020年アンケート

まちなかで過ごす(遊ぶ、働く、住む)環境としての西新宿の満足度を回答ください。



■西新宿ユーザーの声 西新宿スマートシティプロジェクト2020年アンケート

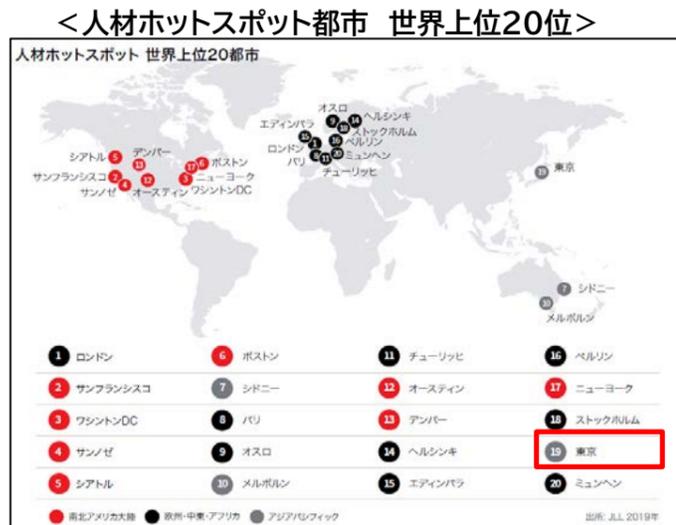
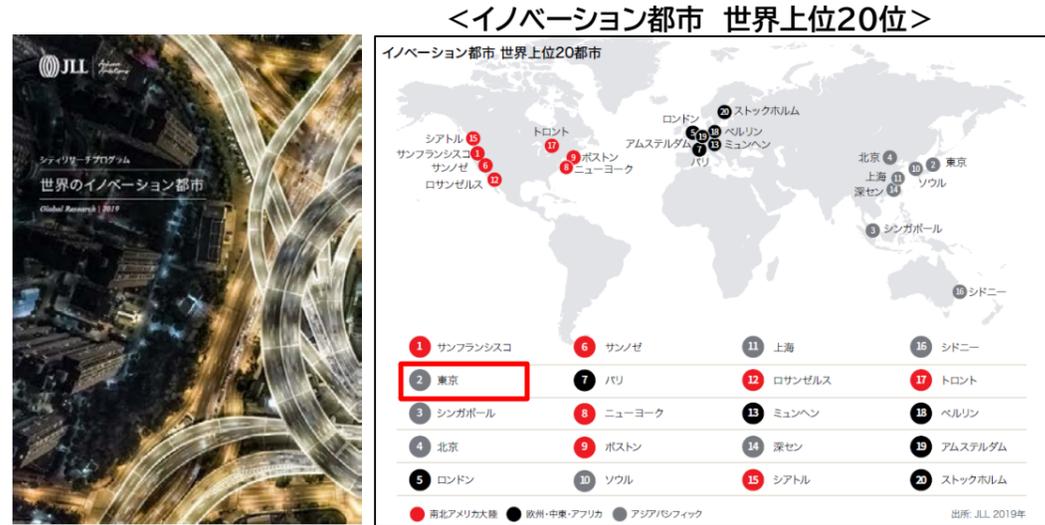
質問主旨	調査結果の概要
西新宿のイメージ (全属性)	● 便利でビジネス交流が盛んな街 として認識されている。
働く環境 (ワーカー)	● プライバシーの確保された環境(オンライン会議に適した個別ブースなど)に加え、屋外での働く環境(オープンカフェなど)やコワーキングスペースなど、 オフィスの中だけでは充足しきれない、新しい働き方への対応 が求められている。
まちなかで過ごす際の満足度と環境 (全属性)	● 各属性別(「居住者・通勤者・遊び目的の来街者・ビジネス目的の来街者」)で見ると、「 居住者 」の満足度が高い一方で、「通勤者・ビジネス目的の来街者」といった 西新宿ワーカーの満足度が相対的に低い 結果となっている。 ● 各属性共通で「清潔感が保たれていること・静かで落ち着いていること・緑や水等の自然が溢れていること・ソーシャルディスタンスの確保・休憩できるスポット」などの満足度が低く、 自然(緑や水等)と触れ合えるゆとりのある居心地の良い滞留・滞在の場 が求められている。
昼休みなどやアフターファイブの環境 (全属性)	● 昼休み等で利用する、オフィスでの勤務を一度離れての 自然とのふれあい等を通じた気分転換や、飲食・団らん等で利用するためのまちなかの充実 が求められている。 ● アフターファイブなどでも、特に西新宿ワーカーが利用できる地域独自の 飲食店や豊富な自然 に触れられること、 屋外で飲食できるスペースの充実 が求められている。
移動環境・移動空間 (全属性)	● コロナ禍を踏まえた 3密を回避する移動空間 に加え、各属性共通で「まちなかの 歩行空間にゆとり があること・ 目的地までの経路が分かりやすい こと・ 目的地まで最短距離で移動 できること」への 満足度が低い 結果となっている。

4. 社会ニーズ等

【ビジネス・イノベーションに関する社会潮流】

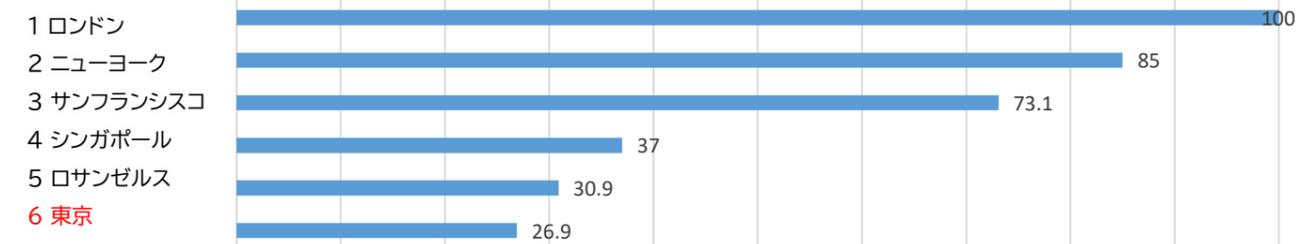
- 世界ではスタートアップが時代の最先端ニーズを機敏に捉え、新たな製品やサービスを生み出しており、こうしたイノベーションの創出が都市の競争力を高めていく。
- イノベーション都市として、「東京」は一定以上の評価を受けているものの、「人材の集積」「スタートアップ環境」については必ずしも高い評価を受けていない。
- イノベーション創出の要因として「企業や人の集積(経済資産)」「人と人の交流(ネットワーク資産)」「職場環境や周辺環境の整備(空間資産)」が重要視されている。
- 職場環境については、従来の効率性に加え、健康・快適性といった「ウェルネス」な環境が求められている。

■世界のイノベーション都市



(出典:JLL,世界のイノベーション都市2019 より抜粋・加筆)

＜スタートアップ環境に関する評価＞



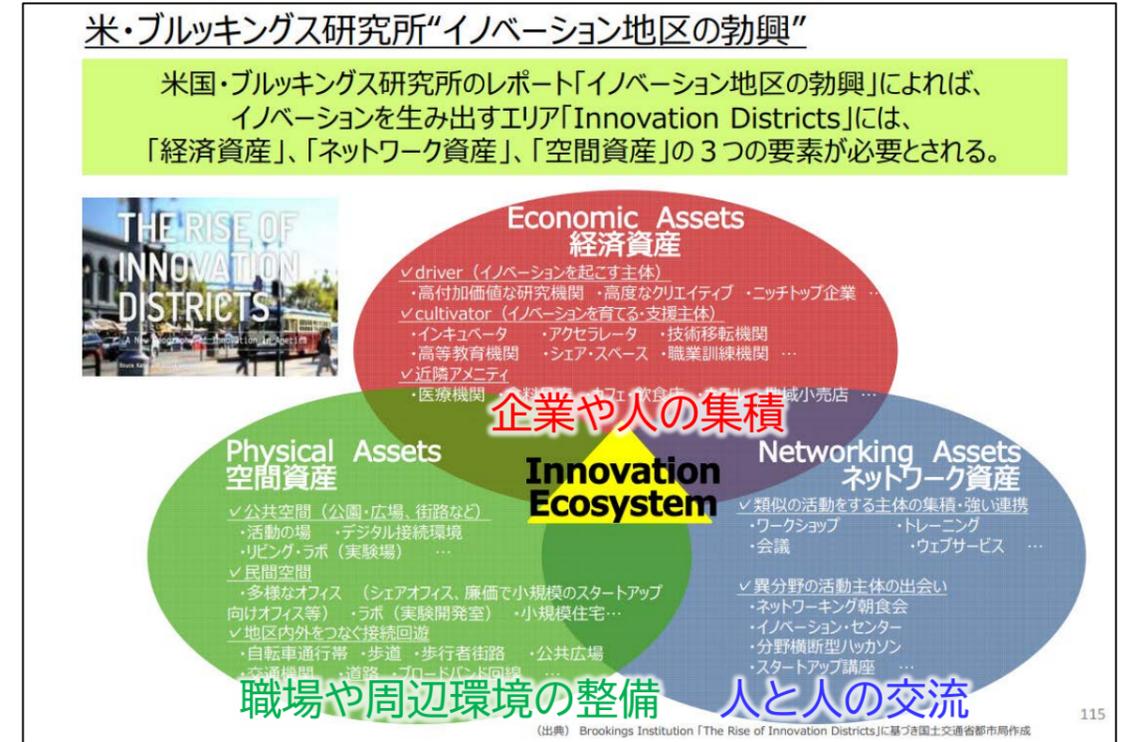
(出典:森記念財団、世界都市総合カランキング2020 より抜粋・加筆)

＜シリコンバレー(サンフランシスコ)に立地する企業のビジネス環境＞



■都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 提言

(2019年6月、国土交通省)※一部加筆



■職場環境における「健康・快適性」の重要性の高まり

⇒企業・ワーカーに選ばれる競争力のあるオフィスを整備するにあたって、近年では、海外のワークプレイスで数多く取り入れられている「健康」や「快適性」を重視した認証制度が新たに生まれており、国内でも取得件数が増えつつある。

グリーンビルディング関連の主な評価指標

	グローバル指標		ローカル指標	
	米国	英国	EU	アジア オセアニア 日本
グリーンビルディング 総合評価	LEED	BREEAM		GreenMark (シンガポール) GreenStar (オーストラリア)
健康・ウェルネス視点での 建物評価	WELL Building Standard			CASBEE ウェルネス オフィス (2019年春～)
建物エネルギー性能評価	Building EQ Energy Star		EU Energy Rating Label	BELS 建築物 省エネルギー 性能表示制度
不動産ファンド・アセット の評価	GRESB			

(出典:GREEN BUILDONG JAPAN HP)

【西新宿地区の状況と再整備に向けたポイント】

- 新宿駅周辺地域には様々なニーズを持った消費者が存在し、また、西新宿地区には多くの企業やそこで働くワーカーが存在している。
- ビジネス機能を高める上で、こうした人と企業の集積を生かし、交流機会や交流空間を設けることで、新たなビジネスやイノベーションの創出を誘導していく必要がある。

(情報通信・ライフスタイル系企業の集積を生かした取組)

- 西新宿地区では、スタートアップの企業成長を支援する取組や来街者・居住者と企業などが交流できる空間の整備が進んでいる。
- 新宿駅直近地区の開発では、多くの駅利用者が集まる特性を生かして、消費者と企業の交流を促すビジネス創発機能を創出する開発計画がある。
- 周辺地域とも連携し、西新宿に消費者・他地区の企業を惹きつけ、西新宿地区内で交流や出会いを通じて、新たな商品やサービスが生まれるビジネス交流拠点を形成していく。

OpenData Hackathon(東京都)

行政機関が保有するデータを積極的に公開し、市民や企業等が取り組む新たなサービス創出を支援



出典: 令和3年11月から取組をスタート
<https://portal.data.metro.tokyo.lg.jp/hackathon/detail.html#about>

ビジネス交流空間の創出(住友不動産)

新宿住友ビル三角広場の全天候型のアトリウム(公開空地)を活用して、商品展示の企画展を開催するなど、消費者と企業の交流を促進



新宿駅西口地区開発計画(小田急電鉄、東京地下鉄)

都市再生特別地区を活用した開発計画により、消費者とサプライヤーの交流を促すビジネス創発機能を創出予定



令和11年度に開業予定

出典: <https://www.odakyu.jp/news/o5oaa10000021x3z-att/o5oaa10000021x46.pdf>

TOKYO UPGRADE SQUARE(東京都)

行政機関とスタートアップのビジネスマッチング等を通じた企業成長を支援



令和2年1月
新宿住友ビル内にオープン

出典: <https://upgrade-square.jp/>

ライフスタイルホテル(ザノット東京新宿)

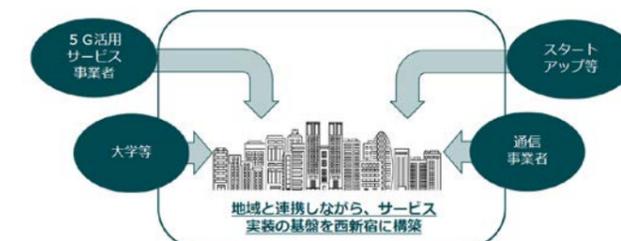
ラウンジ等をホテルユーザー以外にも開放し、近隣の住民、たまたま新宿へやってきた人、あらゆる人が心地よく過ごせる空間を創出



出典: <https://www.leon.jp/staytravel/59770?page=3>

コンソーシアムの組成(東京都)

スタートアップ、5G事業者、大学等が連携し、継続的に新たなサービスが創出されるエコシステムを構築



令和4年度より
取組スタート

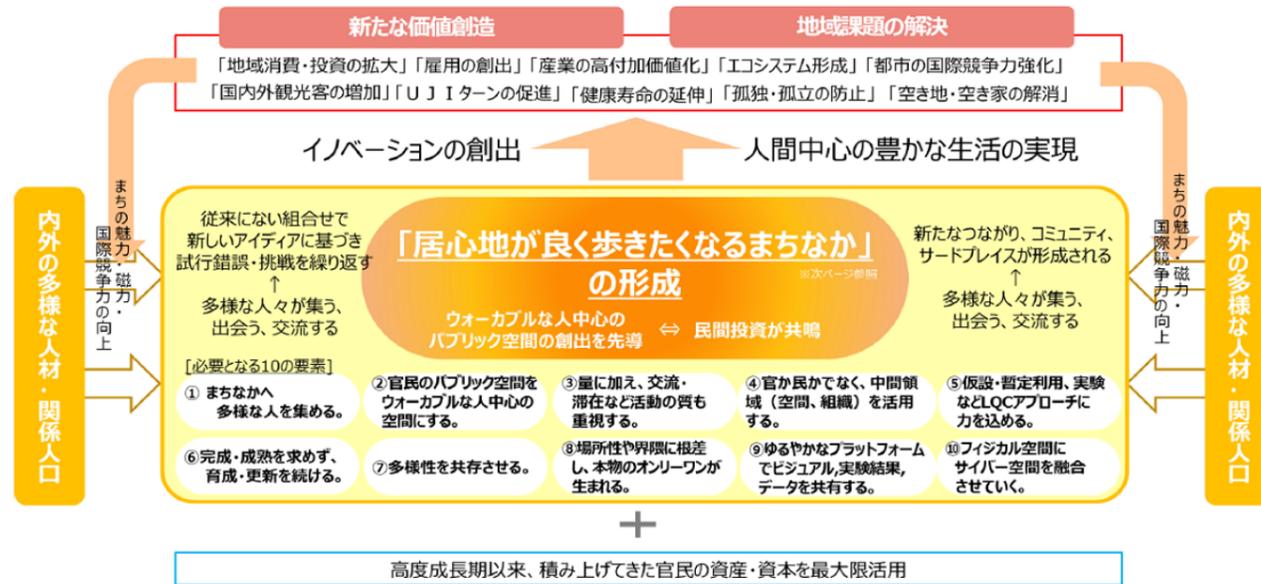
出典: https://smartcity-nishishinjuku.jp/pdf/r03_04_materials.pdf

【都市空間に関する潮流】

- 街路空間を車中心から**“人間中心”の空間(ウォークブル)**へと再構築し、沿道と道路を一体的に使い、**人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場**づくりが進められている。これにより**イノベーションの創出**や**人間中心の豊かな生活の実現**が期待されている。
- 新型コロナ危機を契機に**オープンスペースを中心とした快適なオフィス・住環境**が求められている。

■「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

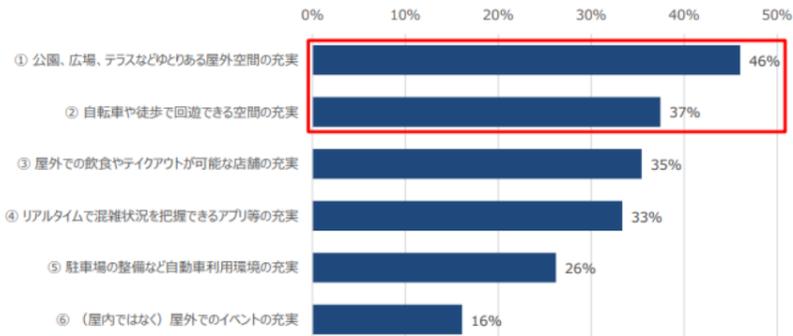
- ウォークブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築



出典:国土交通省

■都市空間に対する意識調査(充実してほしい空間)に関するアンケート

⇒豊かな屋外空間・自転車や徒歩で回遊できる空間の充実に対するニーズの高まり

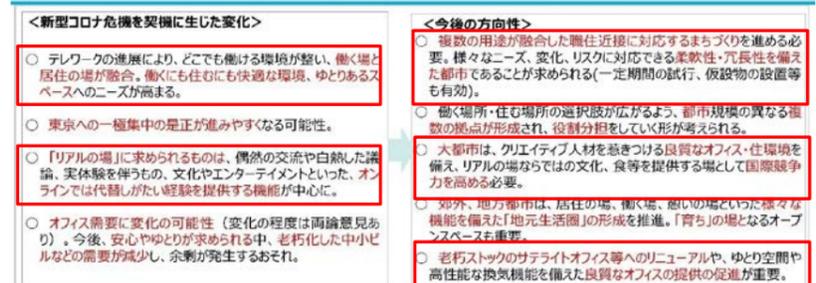


出典:全国の都市における生活・行動の変化—新型コロナ生活行動調査概要—(別紙)(2020年10月 国土省都市局都市計画課)

■新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

⇒リアルな場に求められるものは、偶然の交流や議論、実体験を伴うもの、文化やエンターテインメントといった、オンラインでは代替しがたい経験を提供する機能が中心に。

【論点1】都市(オフィス等の機能や生活圏)の今後のあり方と新しい政策の方向性



出典:国土交通省

【西新宿地区の状況と再整備に向けたポイント】

- **ビジネス機能**や**都市空間の質を高める**上で、十分に活用されていない**街区内の公開空地**や**道路空間**を**ウォークブルな人中心の空間**に再編することは重要である。
- **都市インフラ**は**自然災害**や**脱炭素化**などの様々なリスクや**社会ニーズ**を踏まえて**機能更新・強化、利活用**していく必要がある。

【都市インフラに関する潮流】

- **脱炭素社会の実現**にむけ、2030年・2050年を目標に国・都としても目標・アクションプランを定めている。
- 「グリーンインフラ」「インフラサービスの省エネ化」など**都市インフラ**に対する**公的役割**が高まっている。

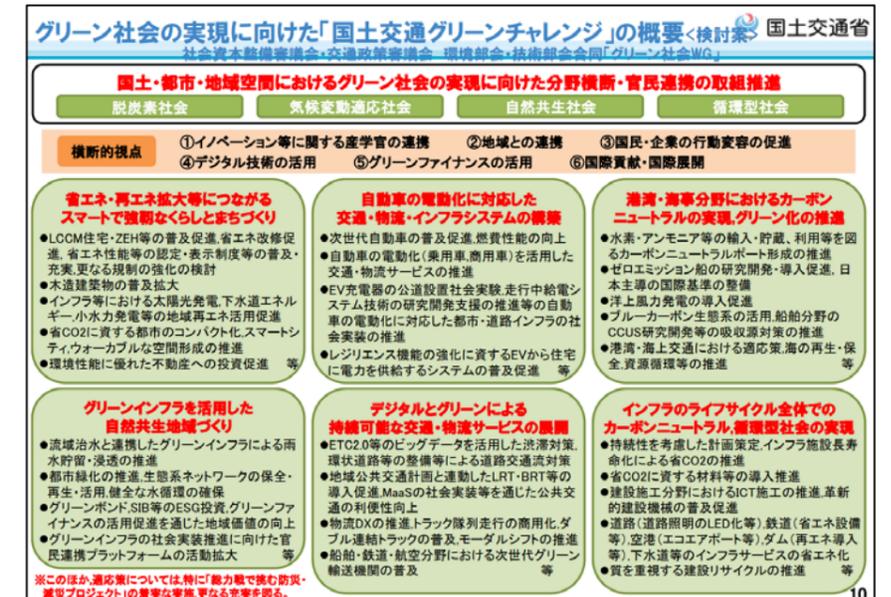
■ゼロエミッション東京戦略2020Update&Report(令和3年3月)

⇒脱炭素社会・気候変動への対応に向けた取組が進められている。



■グリーン社会の実現に向けた国土交通省の取組概要(令和3年5月)

⇒分野横断・官民連携してグリーン社会の実現に取り組む必要がある。



10

- 世界中の多くの都市で、**街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築**し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められている。
- 国土交通省は、「居心地が良く歩きたくなる(ウォーカブルな)街路づくり」に向けた「**ストリートデザインガイドライン(R2.3)**」を公表し、街路空間の再構築・利活用に関する様々な取り組みを推進。
- 東京都においても、「**車から人へ**」のまちづくりの一環として、道路空間の活用により、人が歩いて楽しむ街の創出を促進するとともに、「**パーク・ストリート東京**」の取組を通じて**広報・周知**を図っている。

■ストリートデザインガイドライン(国土交通省)

ウォーカブルなまちなかを支えるこれからの時代のストリートの在り方を検討するため、**ストリートデザインのポイントとなる考え方を提示**したガイドラインを策定

«“WE DO” をキーワードとするこれからのまちづくりの方向性»

Walkable 歩きたくなる
Eye level まちに開かれた1階
Diversity 多様な人の多様な用途、使い方
Open 開かれた空間が心地よい

«ストリートのデザインに関する要素»



[出典]ストリートデザインガイドライン(国土交通省)

【事例】人中心の空間へ転換したことによる多面的な効果(愛媛県松山市花園町通)

・歩行空間の拡大・沿道と一体となったデザイン整備により、歩行者が増加し地価も上昇



[出典]ストリートデザインガイドライン(国土交通省)

【取組】パーク・ストリート東京(東京都都市整備局)

withコロナの新しい日常への対応も踏まえ、この取組をさらに拡大していくため、地域団体や地元区市等と連携し、**広報・周知**を図る取組

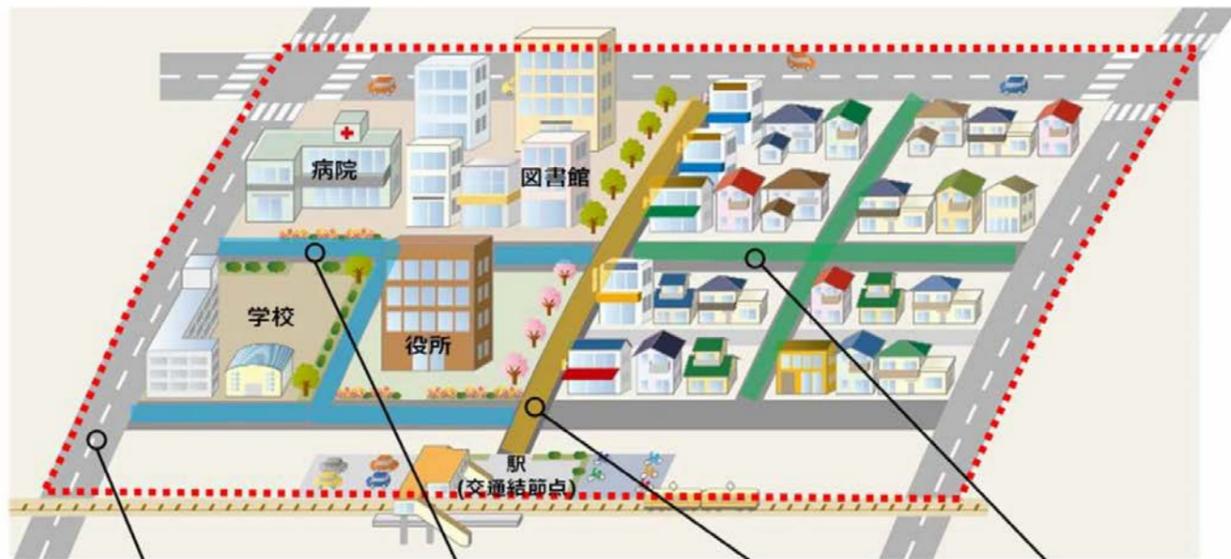
[出典]パーク・ストリート東京HP(東京都)

○国土交通省では、人口減少・超高齢化社会やシェアリング・エコノミーといった社会・経済情勢の変化、道路に関連する新たな技術の登場など**多様なニーズに応える道路空間の実現**に向けた方策等について検討するため、「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会を設置し、ガイドライン策定に向けて検討中。
○また、賑わいのある道路空間創出のための道路の指定制度として、**歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度を創設**。

【取組】「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会

・社会情勢の変化に応じて多様化してきた道路空間へのニーズに対応するため、対象エリア内の**各道路の機能分担**や**道路空間を柔軟に使い分ける考え方**等についてのあり方を検討

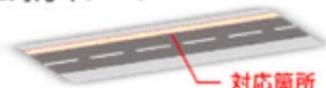
◆各道路での機能分担イメージ(駅前エリア)



◆柔軟な道路空間の使い分け

≪幅員構成の見直し≫

≫対応イメージ



■ニーズ(例)

- > 人中心の賑わい空間
- > 安全で快適な自転車通行空間
- > 新たなモビリティの通行空間 等

≪ピンポイントでの工夫≫

■対応イメージ



■ニーズ(例)

- > 荷捌きスペース
- > 公共交通の乗降スペース
- > 駐車スペース 等

≪時間的な使い分け≫

■対応イメージ



■ニーズ(例)

- > 乗降スペースと駐車スペースの重複
- > 歩行者空間と荷捌きスペースの重複 等

[出典]「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会資料(国土交通省HP)

【制度】歩行者利便増進道路制度~ほこみち~

【制度の特徴(メリット)】

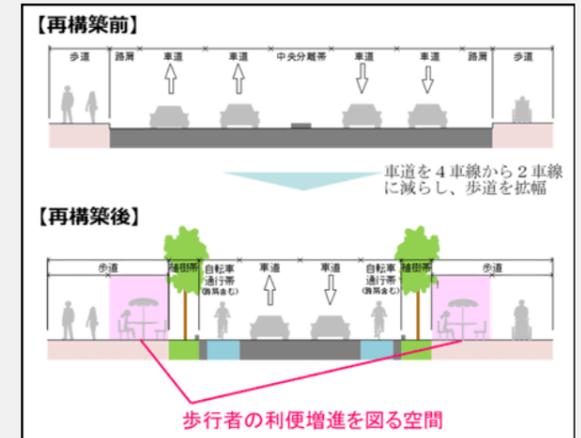
〔構造基準に関すること〕

・道路管理者が歩道の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることができる。
(空間活用に関する関係者との調整が円滑に進むことが期待される。)

〔空間活用に関すること〕

・特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる**道路占用許可が柔軟に認められる**。
・道路管理者が道路空間を活用する者(=占有者)を**公募により選定**することが可能になる。この場合には、**最長20年の占有が可能**(通常は5年)。

[出典] 国土交通省HP



【事例】歩行者利便増進道路制度(ほこみち)の指定事例

・御堂筋(大阪市)、三宮中央通り(神戸市)、大手前通り(姫路市)が、全国で初めて「ほこみち」として、指定(令和3年2月)



[出典] 国土交通省HP

○西新宿地区エリアの移動の利便性向上を念頭に、比較的短距離の利用が想定される次世代型モビリティの事例として、車両のタイプ別にその概要、社会実験事例、デポの事例を示す。

■次世代モビリティ運用事例

種別	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	
			
概要	<ul style="list-style-type: none"> 時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ 乗車定員（4名以上） 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れている。 大きさや定格出力に応じて、3つの区分（第1種原動機付自転車、軽自動車（形式指定車）、軽自動車（認定車））に分かれる 乗車定員（1～2名以上） 	
実証実験例	実証エリア・期間	東京都千代田区（大丸有地区丸の内仲通り） 2021年3月8日（月）～3月14日（日）	東京都千代田区（国道1号道路上）、港区（国道15号上） 2016年12月20日（火）～2020年9月30日（水）
	事業組織	（一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、BOLDLY（株） ＜実施支援＞（特非）大丸有エリアマネジメント協会	道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会 （国交省、警視庁、東京都、千代田区、港区、有識者、パーク24（株）、（一社）大丸・有まちづくり協議会）
	目的	歩行者と自動運転モビリティが共存する環境の社会受容性（自動運転モビリティの利用シーン、自動運転モビリティと歩行者の距離感など）を検証。	道路上のカーシェアリングステーションを設置し、公共交通とワンウェイ型カーシェアリングの連携強化による公共交通の利用促進の可能性を検証
	運行内容	<ul style="list-style-type: none"> 往復約700mの区間をスイッチバックで往復運行（片道約10分） 実証期間中は6km/h以下で走行 平日10便、土日16便（実証期間中延べ82便） 使用車両はフランスNAVYA社製自動運転バス「ARMA」（自動運転レベル2） 料金は無料 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の実証事業では、国道上の2箇所にカーシェアSTを設置 上記2箇所のSTに加え、パーク24が所有する都内102ステーションにてワンウェイ貸出し・返却が可能 運営車両はCOMS及びi-ROADの2種類、車両台数は合計108台 利用料金は、i-roadで412円/15分

■超小型EVカーシェア(さいたま市スマートシティ推進事業)

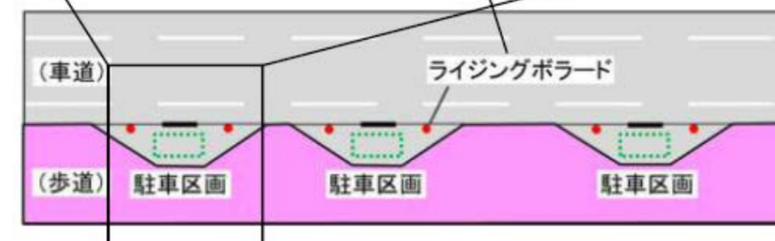
デポ設置個所:民有地

	超小型EVカーシェア
事業主体	さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム
サービス範囲	大宮駅およびさいたま新都心周辺およそ5km エリア
ポート設置個所	8ステーション（22台分）を用意。台数は10台から開始し、順次拡大予定。



■路上カーシェアリングステーション(東京国道事務所)

デポ設置個所:道路



ステーションの整備状況

	路上カーシェアリング
事業主体	道路空間を活用したカーシェアリング社会実験協議会
サービス範囲	東京都内
サービス形態	One-wayトリップ方式
ポート設置個所	路上ステーション（大手町駅前：3箇所、新橋駅前：2箇所）、その他タイムズカーステーション
充電箇所	路上ステーション：充電設備無し タイムズカーステーションにて充電

○電動キックボードなど、近年、新たに開発・実装が進む多様な交通主体について警察庁等においてあり方の検討が進んでいる。

■次世代モビリティ運用事例

種別	電動キックボード
	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地面を蹴って進むハンドル付きの乗物（アクセルを押すと電動で加速） ・道路交通法上、定格出力に応じ、多くは原動機付自転車に分類され、車道通行や原付免許携帯、ヘルメット着用、ナンバープレート、自賠責保険への加入が必要
実証実験例	実証エリア・期間 東京都渋谷区、新宿区、品川区、世田谷区、港区、目黒区 2021年4月23日（金）～サービス開始
	事業組織 (株) Luup
	目的 <ul style="list-style-type: none"> ・ファースト・ラストワンマイルの移動手段を確立し、全ての人が自由に移動できる未来を目指す ・より便利な単距離移動手段を提供するとともに、今後の電動キックボードに関するルールづくりに向けた走行データの収集や課題の発見（安全性検証、ニーズ確認、正しいルールの訴求等）
	運行内容 <ul style="list-style-type: none"> ・料金は初乗り10分110円、以降1分あたり16.5円 ・都内約300箇所あるポートのうち、約200ポートで電動キックボードの乗り降りが可能 ・車両台数は100台 ・最高速度は15km/hに制限 ・特殊小型自動車扱いであり、ヘルメット着用は任意、運転免許帯同が必要 ・走行場所は車道、普通自転車専用通行帯、自転車道 ・運転免許証の登録と、走行ルール確認テストの満点合格が利用条件

■多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会 中間報告書（警察庁、令和3年4月15日）

■新たな交通ルール(車両区分)

最高速度による3類型	車両区分の方針	モビリティイメージ
①歩道通行車 (～6km/h程度)	<ul style="list-style-type: none"> ・電動車椅子相当の大きさ ・歩道・路側帯（歩行者扱い） ・立ち乗り・座り乗りで区別しない ・無人自律走行するものは、安全性を担保 	
②小型低速車 (～15km/h程度)	<ul style="list-style-type: none"> ・普通自転車相当の大きさ ・車道、普通自転車専用通行帯、自転車道、路側帯 ※歩道は認めない 	
③既存の原動機付自転車等 (15km/h～)	<ul style="list-style-type: none"> ・車道のみ ・免許やヘルメット等のルール維持 	

出典:「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」警察庁
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html>

■今後の主な検討課題

歩道通行車、小型低速車	状態が変化するモビリティ	自動歩道通行車
		
<ul style="list-style-type: none"> ・歩道通行車の最高速度を10km/hとしても安全か ・小型低速車利用者の交通安全教育の在り方、小型低速車のヘルメットは努力義務か 	<ul style="list-style-type: none"> ・最高速度設定と表示方法 ・ペダル付原動機付自転車の取り扱い 	<ul style="list-style-type: none"> ・通行場所の制限の必要性、制限方法 ・車体安全性を担保する内容と方法 ・走行主体の事前把握方法

○自然環境が有する**多様な機能を賢く利用する「グリーンインフラ」**を通じ、次世代を見据えた**効果的・効率的な社会資本整備や土地利用**、ひいては**持続可能で魅力あるまちづくり**を進めることが重要である。

【グリーンインフラを取り巻く動向】

○グリーンインフラは、米国で発案された社会資本整備手法で、**自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方を基本としており、近年欧米を中心に取組が進められている。**

○導入目的や対象は、国際的に統一されておらず、非常に幅広い。

ー米国では都市の緑地形成(雨水管理等の観点)に力点を置いている一方、英国は様々な利益を得ることを目的。また、EUでは生物多様性保全、カナダやOECD(Green Growth)では、低炭素を含む環境問題全般を対象。

米国事例 <ポートランドの取組>



高層ビルの屋上緑化
雨水管理だけでなく、屋根を保護する効果なども期待されている。



Green Street
道路沿いの緑地の縁石を一部空けて、緑地内に雨水を流し込む仕組みになっている。

<ニューヨークの取組>



屋上緑化面積に応じた固定資産税減税措置が図られている。



補助金事業により、Rain Gardenとして再整備されたQueens Collageの広場



下水道エリア内の私有地を緑化し、雨水管理に貢献することに対して助成金が支払われる

欧州事例 <公共施設の緑化>



廃線の緑化(フランス)
廃線後も線路は残し、周囲を整備することで、レクリエーションや生態系観察の場として市民に利用されているほか、治安向上の効果もある。



並木道等(スペイン・バルセロナ)
バルセロナ市のグリーンインフラと生物多様性に関する戦略に基づき、並木道を含め、都市の自然空間毎に、自然環境の機能が評価されている

<自然環境の保全>



良質な生態系保全のための空き地の活用



都市近郊の河川
連続した生物の生息地のために重要

出典：国土交通省総合政策局環境政策課調査 [出典] 国土交通省HP

【現在の西新宿の緑・公園の状況】



けやきの列植による緑陰豊かな街路空間
(5号街路)



パブリックスペースと一体で管理された質の高い緑づくり(新宿三井ビルディング)



エリアの価値向上に繋がる公園のリノベーション
(新宿中央公園)

○ニューヨークのブライアント・パークでは、緑地を良好な状態に維持管理するため、BID (Business Improvement District) 賦課金や、イベントの使用料収入、公園内キヨスクによるテナント収入、企業のスポンサーシップ等の収入など、様々な資金調達が行われ、活用されています。



4 都市サービス

【都市サービスに関する社会潮流】

- **デジタル技術の進展**により、従来にない**まちに新しい価値やサービスを生み出し、市民のQOLを向上**させる取組が推進されている。
- 実証実験を通じて**市民の理解**を得つつ、**段階的に都市空間に実装していく動き**が加速している。

■スマート東京実施戦略 ～ 令和3年度の取組 ～(令和3年3月 東京都)

○西新宿エリアでは先行実施エリアとして、スマートポールの整備を誘導し、5Gを活用したサービス等の実現に向けて取り組んでいる。

西新宿スマートシティプロジェクト

✓ 都庁があり、高層ビルが立ち並ぶ、東京・日本におけるビジネスと商業と観光の中心エリアである西新宿において、スマート東京の取組を他エリアに先行して実施

(スマートポールの先行・試行設置)

西新宿エリアに9基設置されたスマートポール等も活用することで、5G利用可能エリアが徐々に進展

先行・試行設置の取組

- ・5Gアンテナの設置、電波発射
- ・人流解析カメラで通行人数、マスク装着率の把握等
- ・デジタルサイネージを活用した行政広報や民間広告の掲出



4 通信事業者の5Gアンテナを設置



人流解析カメラで通行人数等を把握



デジタルサイネージを活用し、行政広報や民間広告を掲出

■西新宿スマートシティ協議会

(令和2年5月～ 東京都、新宿副都心エリア環境改善委員会、通信事業者、新宿区)

○デジタル技術を活用することで人と人、人と都市をつなげ、西新宿に関わる人のQOL向上に貢献を目指す、現在、西新宿の課題毎に5つのプロジェクトを推進

テーマ	西新宿の課題	プロジェクト名	プロジェクトリーダー	施策概要案
①地域の魅力創出	<ul style="list-style-type: none"> ・屋外で飲食できるスペースの拡充 ・他地域には無い地域独自の飲食店の拡充 ・豊富な自然に触れられる環境の拡充 ・友人や知人との交流機会の提供 ・回らんでくる場所の拡充 	①-1. 新宿WoWプロジェクト	odakyu ELECTRIC RAILWAY	地域資源を活用した魅力的なコンテンツの創出・コンテンツ間の連携促進
		①-2. TBD	TBD	TBD
②認知度向上・地域への参画促進	<ul style="list-style-type: none"> ・友人や知人との交流機会の提供 ・友人知人からの口コミを促すコミュニティ形成 ・西新宿エリア全体での統一な情報発信 ・他エリアと比べて特徴的なまちのブランドイメージ確立 	②-1. コミュニティ形成・交流人口増加プロジェクト	NTT東日本	地域内外での交流活性化を図る部活動コミュニティ活動等の実施
		②-2. TBD	TBD	TBD
③移動環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆとりのある、まちなかの歩行空間の提供 ・3密を回避できる移動空間の提供 ・清潔感が保たれている環境の提供 ・災害対応力、バリアフリー対応力の強化 	③-1. 次世代モビリティプロジェクト	SOMPO 損保ジャパン	西新宿の魅力スポット、ワークスペースをつなぐ次世代モビリティの提供
		③-2. TBD	TBD	TBD
④新たなワークスタイルの確立	<ul style="list-style-type: none"> ・必要なときにチームで集まって、議論ができる環境の提供 ・騒音がなく、プライバシーの確保された環境の提供 	④-1. 西新宿CAMPプロジェクト	KDDI 大成建設	先端技術を備えた屋外ワークスペースやジョブマッチングプラットフォームの構築
		④-2. TBD	TBD	TBD
⑤エリア共通基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアに関連する官民データの円滑な共有及び利活用の促進 ・エリア内のオープンスペースの利用促進 	⑤-1. 西新宿TSUNAGUプロジェクト	新宿副都心エリア環境改善委員会 東京都	各プロジェクトの拡大に係るエリア共通基盤の整備
		⑤-2. TBD	TBD	TBD

■ポスト・コロナにおける東京の構造改革 有識者会議(令和2年10月 東京都)

○都市のDXにより、新しい価値を生み出すことが重要。東京が持つあらゆるデータ、センサーやAIを都市の制御に活用し、より豊かな暮らしを実現。また、デジタル技術を積極的に活用し、市民参加型の行政を実現していくべき。

■バルセロナの取組

○デシディム

- ・多様な市民の声を拾い上げて実際の政策に反映させるデジタルプラットフォーム
- ・世界30を超える自治体が利用しており、バルセロナ市では既に市民の70%が登録
- ・実際にこの4年間で1,500の施策に意見が反映

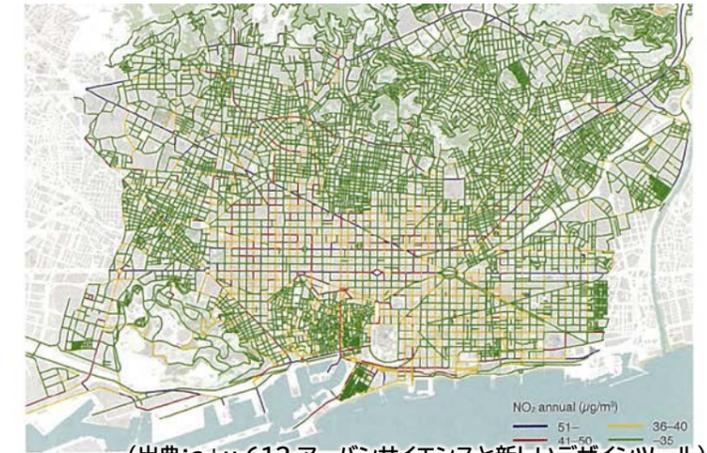
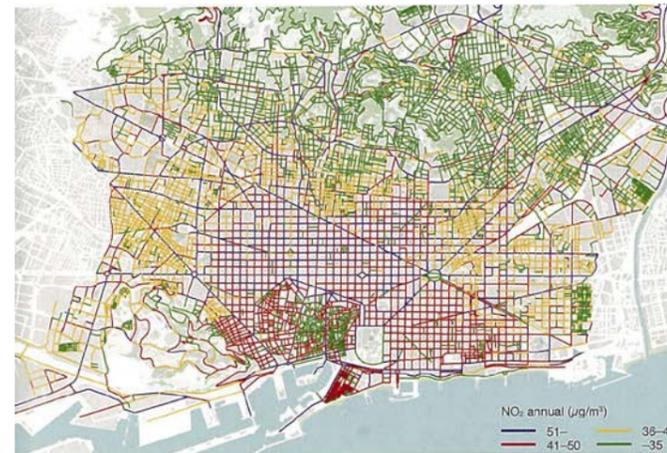


(出典:a+u,612 アーバンサイエンスと新しいデザインツール)

○スーパーブロック

- ・複数の街区を1つの大きな塊(スーパーブロック)として捉え、その内部への自動車の乗り入れを制限し、その分を市民の生活空間を広げる取組を実験的、段階的に導入
- ・都市空間に占める「歩行者空間:車道」の割合を、現在の「45:55」から「69:31」に再編
- ・消費されるエネルギーや自然資源の量は街角に設置されているセンサーで計測・効果を可視化し、まちの合意形成を促進

一酸化炭素排出量の比較(左:施行前、右:施行後)



(出典:a+u,612 アーバンサイエンスと新しいデザインツール)

【西新宿地区の状況と再整備に向けたポイント】

- **西新宿地区の新たな強み**として、実証実験を通じた**デジタル技術の都市実装**が進み、誰もが快適で質の高い生活が送れる**スマートシティの実現**を目指していく必要がある。

4 (参考)コロナ渦を受けたデジタル技術の活用

- コロナ禍やデジタル化の進展もあり、**人々の生活様式は大きく変化**している。
- 今後、**デジタル技術が急速に発展**することで、**新たな都市サービスの提供が可能**となり、**これまでと異なる都市機能や基盤整備等が求められる**可能性がある。

■デジタル化やニューノーマルに対応した都市政策のあり方 中間まとめ(令和3年4月 国土交通省)

【目指すまちづくりの方向性】

- 生活様式の変化に伴い、一人ひとりの多様なニーズに的確に応えるべく「**人間中心・市民目線のまちづくりを深化**」
- ニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施するため、「**機動的なまちづくりを実現**」

人口減少・高齢化の進展、厳しい財政状況などの課題がある状況下で機動的にまちづくりを行うためには、**地域資源である都市アセットを最大限に利活用**

(取組の方向性)

- ・都市アセットを「使う」「活かす」
- ・スピーディに「動く」
- ・デジタル技術・データを「使いこなす」

◆具体的な取組イメージ(都市アセット)

都市アセットのポテンシャルを引き出す空間づくり

- ウォークアブル空間創出のための街路空間の再構築 (松山市)
- 多様な人々の賑わいを生むための駅前広場の再整備 (天理市)
- 土地区画整理事業で集約した空地舗等の敷地の活用 (彦根市)
- 立体空間を活用した緑・オープンスペースの創出 (目黒区)
- 民間と連携した公園のリノベーション・利活用 (名古屋市)
- 旧温泉館を活用したコワーキングスペースの設置 (別府市)

使われていない土地や限られた空間の有効活用

- 街路空間におけるオープンテラスによる活用 (沼津市)
- 災害時の公園での避難者への結水 (熊本市)
- 景観に配慮した空地の広場化 (高山市)

公共空間の可変的・柔軟な利活用

デジタル技術を活用した都市サービスの提供

- 顔認証受付・決済で手ぶら観光
- 避難情報・防災情報などの情報のリアルタイム配信
- 誰もがスムーズに自由に楽しめるモビリティ

まちなかでの社会実験

- 空き地を暫定利用した広場化の社会実験 (横浜市)
- 自動運転技術を活用した公園での社会実験 (京良市)

まちづくりの担い手、プロセスの充実

- データ活用を中心とした役割を担うまちづくり団体 (相市)
- データによりまちの課題を可視化し、市民参加を充実 (松山市)

データの整備・共有に向けたルールづくり

- 3D都市モデルの整備・活用
- データプラットフォーム
- 地域の住民データ共有のルールづくり

Copyright © 2021 MLIT Japan. All Rights Reserved.

■ポスト・コロナにおける東京の構造改革 有識者会議(令和2年10月 東京都)

【DXで新しい未来を実現する】

- 都市のDXにより、**新しい価値を生み出すことが重要**。東京が持つあらゆる**データ、センサーやAIを都市の制御に活用**し、より豊かな暮らしを実現。また、**デジタル技術を積極的に活用し、市民参加型の行政を実現**していくべき

- ・モビリティ、上下水道、廃棄物処理、建物、冷暖房、エネルギー、防犯・防災など、行政のあらゆる分野において、**センサー、データ化、AI化などを最大限に活用**して制御することで、より豊かで安全・安心な暮らしを実現することが可能となる。
- ・人や車の流れ、商業活動などをサイバー空間で可視化し、事故や火事などの際には、デジタル上の操作でリアル世界のロボットなどのインフラが問題を解消するなど、都市のOSをアップデートする視点が重要だ。
- ・究極的には市民全員の声を拾うことが理想だが、そんなことはできないと考えられてきた。しかし、デジタルでその可能性が広がる時代だ。デジタル技術を活用した市民との対話をもっと増やしていくべきだ。

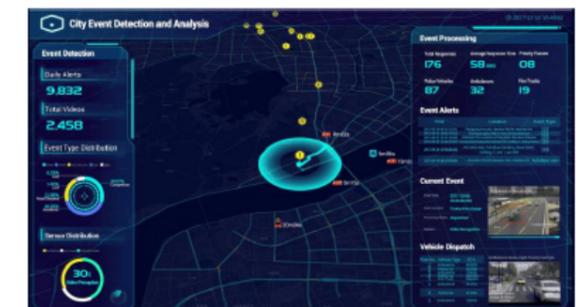
【杭州市におけるスマートシティの取組】

- ✓ 中国の杭州市では、アリババ社のデジタルプラットフォームを利用したスマートシティプロジェクトにより、電子商取引や物流管理、交通網制御などのデジタルエコシステムの構築や、商流の可視化が進んでいる。
- ・システムに交通カメラを組み込むことで、**交通事故などの特定の精度があがり、事故への応答時間も大幅に短縮**。
- ・自動信号制御により、**道路上の平均移動速度は 15% アップ**、**緊急車両の対応時間も 50% 短縮**。

[公共交通機関等の遅延率最小化]



[事故や渋滞の検出]



- ・ 特定地域の乗客の遅延率を監視し、**収容キャパシティのニーズを推測**。移動の需要と供給に基づいて**バスの本数を調整、計画、往復経路を決定**するなど、**主要な地点や交通ハブにおける遅延率を最小化**させている。
- ・ **都市全体の交通事故を即座に包括的に把握**し、**警察、消防、救急、その他の車両に対して統合的な配車指令**を実行。**緊急対応車両が緊急現場に向けて優先的に通行**できるよう、**信号の調整**を行っている。

(資料) <https://www.alibabacloud.com/ja/solutions/intelligence-brain/city>

【エリアマネジメント・シビックプライドに関する社会潮流】

- 世界各地ではエリアマネジメント団体と行政で運営スキームを構築し、**民間事業者の創意工夫**により**地域を運営**し、**持続的にまちの価値を高める**取組が推進されている。
- 「**シビックプライドを持つ住民は、まちづくりの大きな資源**になる」の考えに基づき、市民参画のまちなかでの活動を通じて、そのまち独自の魅力を形成。

■官民連携によるエリアの活性化に向けた取組の実施(NYブライアントパーク)

- ニューヨークのブライアント・パークでは、緑地を良好な状態に維持管理するため、BID (Business Improvement District) 賦課金や、イベントの使用料収入、公園内キヨスクによるテナント収入、企業のスポンサーシップ等の収入など、様々な資金調達が行われ、活用されている。



■ビジネス街における新たな体験・交流の創造(MARUNOUCHI STREET PARK)

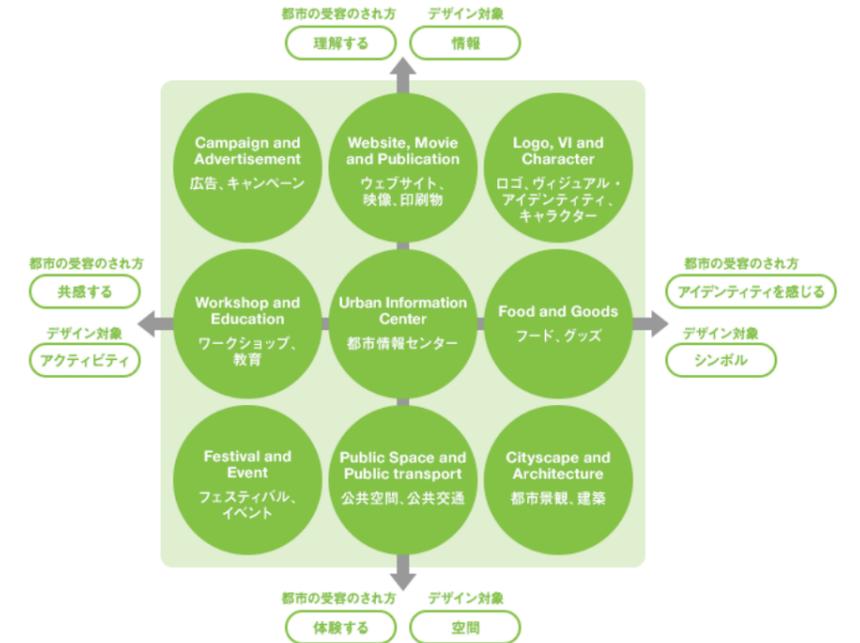
- 丸の内仲通りでは、期間限定の社会実験を通じて、道路空間をまちなかでの新しいワークスタイルやライフスタイルを体験できる空間として再構築しており、「働く・遊ぶ・リラックスする・体を動かす・アートに触れる・食事をする・寝転ぶ」など、豊かな都市活動に繋がる様々な場を提供している。



■シビックプライドの醸成による、まちづくりの担い手の創出

- 近年まちづくり・地域づくりにあたり、「**シビックプライドを持つ住民は、まちづくりの大きな資源**になる」という考え方のもと、シビックプライド醸成のための取り組みを進める自治体も増加。
- シビックプライド自体は住民・自治体が自発的に持つものであるが、**シビックプライドを盛り立てることにつながるまちと住民の接点(コミュニケーションポイント)**は**デザイン可能**である。

(出典:シビックプライドが地域の価値を再定義する)



- 地元豊島区のさまざまなヒトやコトを紹介し、参加者同士の交流を促す、サロン型イベント「としま会議」を通じて、参加者同士のネットワークが構築され、その後、自らが住みたいまちをつくり出そうという思いが、グリーン大通りの空間活用に繋がっている。



<https://ja-jp.facebook.com/toshimakaiigi?form=MY01SV&OCID=MY01SV>



<https://re-re-re-renaovation.jp/projects/2280>

【西新宿地区の状況と再整備に向けたポイント】

- 将来にわたって**良好な都市空間の維持管理**や**賑わいの創出**を図っていくためには、**まちづくりの担い手づくり**と**活躍できる環境の整備**が必要不可欠である。
- 現在活動の中心である法人企業主体の組織に留まらず、**様々な市民・担い手が参画**し、**西新宿地区や新宿駅周辺地域としての価値を高める**取組に繋げていく必要がある。

4 (参考) 街区・道路等のオープンスペースの一体的な再整備の事例

【街区・道路】

- 近年では、世界各地の様々な都市において、**街区・道路等のオープンスペースの一体的な再整備**について検討がなされ、人中心の都市空間が生まれている。
- **ビジネス拠点や観光地の価値を高める交流空間**(丸ノ内仲通り、新虎通り、タイムズスクエア)、**生活の質を高める自然豊かな憩い空間**(赤坂・虎ノ門緑道、ベルストリートパーク)、**観光客等が非日常の体験として楽しめるイベント空間**(日本橋室町)などの各地区のコンセプトに基づき、オープンスペースが活用されている。

事例		丸ノ内仲通り	日本橋室町仲通り	赤坂・虎ノ門緑道	新虎通り
コンセプト		○アーバンリビングルーム (都市におけるリビングルームのような空間)	○ゆとりや豊かさが感じられ、ビジネス環境の価値も高まる歩行者中心の空間づくり	○大規模な緑道の創出	○シンボルストリートに相応しい歩いて楽しい空間を創出し、新虎通りならではの魅力を作り出す
整備イメージ・ 使われ方イメージ					
沿道状況		○店舗・アトリウム・建物エントランス など	○店舗・建物エントランス など	○広場・店舗・建物エントランス など	○業務・商業地
居心地の良い 滞在や アクティビティを 誘発するための 工夫	道路内の 環境整備	○道路表層の高質化 ○時間帯別歩行者天国化 ○テーブル・椅子の設置 など	○道路表層の高質化 ○時間帯別歩行者天国化 ○テーブル・椅子の設置 など	○道路表層の高質化 など	○店舗・広告塔・看板の設置 ○テーブル・椅子の設置 など
	公開空地内等の 環境整備	○ベンチ・テーブル・椅子の設置 ○アートの設置 など	○ベンチ・照明 ○通りのライトアップ など	○ベンチ・テーブルの設置 ○水盤の設置 など	—
	備考	○国家戦略道路占用事業	○国家戦略道路占用事業	—	○特例道路占用

事例		タイムズスクエア(ニューヨーク)	ベルストリートパーク(シアトル)
コンセプト		○まちの芸術的・創造的で多様な文化を体現するハブ	○公園の活動とストリート機能のハイブリッド
整備イメージ・ 使われ方イメージ			
沿道状況		○業務・商業地	○業務・商業・住宅地
居心地の良い 滞在や アクティビティを 誘発するための 工夫	道路内の 環境整備	○屋外店舗スペースの設置 ○テーブル・椅子の設置 など	○屋外店舗スペースの設置 ○テーブル・椅子の設置 など
	公開空地内等の 環境整備	—	—
	備考	○道路を歩行者空間化	○道路を歩車共存のストリートパーク化

4 (参考)将来像に向けた段階的なまちづくり

【社会実験】

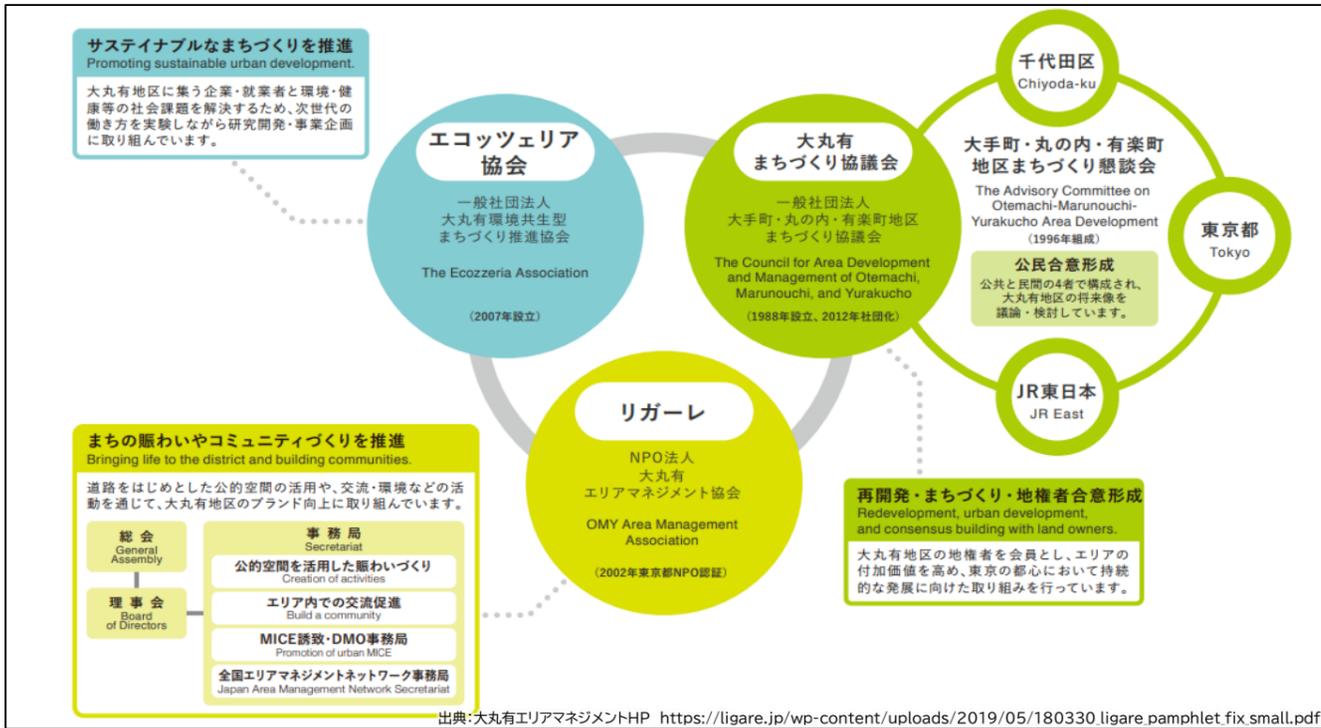
- まちの将来像を検討・実現する有効な手段の一つとして、社会実験による空間活用の検証が全国各地で行われている。
- **街区・道路空間の一体的な利用・活用した際の効果や課題等を明らかにするため、段階的、継続的に官民が連携して取り組んでいる。**

■ 丸の内ストリートパーク

- 「Marunouchi Street Park」は、2019年からスタートした、丸の内仲通りの今後のあり方や活用方法を検証する社会実験。
- 2020年度は春、夏、冬の3回の実施を行い、より歩行者に開かれた「“人”中心に道路」を目指して、デジタル技術などの導入を図りながら様々な検証を実施。
- 「Marunouchi Street Park 2021 Summer」では、「Sports & Relaxation」、「Enjoy Eating Out」、「PARKcation」をコンセプトとし、人中心の空間を道路内に創出。



■ 組織体制 | 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



■ 御堂筋チャレンジ

- 大阪市では、「御堂筋未来ビジョン」(2019年3月策定)に基づき、御堂筋を車中心から人中心の道路へと空間再編を進めている。
- 「御堂筋チャレンジ2020」では、広がった歩道の滞在空間の利活用状況やエリア周辺の回遊状況などの検証を行うために、大阪市指定の道路協力団体「ミナミ御堂筋の会」と大阪市建設局により社会実験を実施。
- 「御堂筋チャレンジ2021」では、約1カ月の期間にわたり歩行者の回遊状況だけでなく、自転車との分離効果や道路の管理状況についても検証を実施。



出典:大阪市HP <https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/cmsfiles/contents/0000525/525987/gaiyouban.pdf>

■ 組織体制 | 大阪市 / 一般社団法人ミナミ御堂筋の会

