

新宿の拠点再整備方針（案）

～新宿グランドターミナルの一体的な再編～

目次

- 1 本方針策定の経緯と位置づけ
- 2 まちとターミナルの成立ち
- 3 まちとターミナルの特性
- 4 まちの将来像
- 5 拠点再整備の進め方
- 6 グランドターミナルの再整備方針
- 7 グランドターミナルの階層別整備イメージ
- 8 グランドターミナルの再編に向けて

1 本方針策定の経緯と位置づけ

新宿の拠点再整備方針の位置づけ

新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン (2016年3月 新宿区)

【将来像】

世界に注目され、誰もが自由に行き交う国際集客都市
～世界と日本をつなぐ快遊都市へ～

2040年代の東京の都市像とその実現に 向けた道筋について 答申

(2016年9月 東京都都市計画審議会)

2040年代を見据えた東京の目指すべき都市構造の
イメージと地域像

新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～ (2017年6月 東京都・新宿区)

長期的・広域的な視点から新宿駅周辺地域が果たすべき役割とまちの将来像
将来像実現に向けた地域全体のまちづくりの指針

～「交流・連携・挑戦」が生まれる人中心のまちへ～

(1) 車中心のまちから人中心のまちへ (2) 多様な都市機能が近接し、連携するまち

新宿の拠点再整備検討委員会 における検討 (2017年6月～)

都市づくりのグランドデザイン (2017年9月 東京都)

国際ビジネス交流ゾーン：

- ・世界中から人材、資本、情報が集まる、国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成
- ・高密度な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と持続的な更新を図る
- ・国際的に高い水準を持つ緑豊かな都市環境が整備



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～

新宿の拠点再整備検討委員会における検討を踏まえて整備の方針を取りまとめたものであり、今後、行政及び鉄道事業者が連携して取り組む具体的な整備内容を示すもの

新宿の拠点再整備検討委員会

○検討内容

新宿駅直近地区の整備方針及び周辺地域との交流や回遊性向上に資する都市基盤の整備方針の検討

○委員会の構成

会 長：日本大学 理工学部 教授 岸井隆幸

副 会 長：東京工業大学 環境・社会理工学院 教授 中井検裕

委 員：国土交通省 東京国道事務所 長

東京都 都市整備局 都市づくり政策部長

東京都 建設局 道路管理部長

東京都 建設局 道路計画担当部長

新宿区 都市計画部長

渋谷区 都市整備部長

東日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部 品川・大規模開発部次長

小田急電鉄株式会社 プロジェクト推進本部 新宿プロジェクト推進部長

東京地下鉄株式会社 事業開発本部 不動産事業部長

京王電鉄株式会社 開発事業本部 開発企画部 新宿再開発推進室長

西武鉄道株式会社 鉄道本部 計画管理部長

東京都 都市整備局 都市基盤部長

東京都 建設局 道路保全担当部長

東京都 交通局 企画担当部長

新宿区 みどり土木部長

オブザーバー：国土交通省 都市局 都市計画課 施設計画調整官

国土交通省 都市局 市街地整備課 拠点整備事業推進官

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官

警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長

事 務 局：新宿区 都市計画部 新宿駅周辺整備担当課

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課

東京都 都市整備局 都市づくり政策部 開発企画課

2 まちとターミナルの成立ち

江戸・明治（～1910年頃）

大正・昭和前期（～1945年頃）

昭和後期（～1980年頃）

平成・現在

まちの成立ち

甲州街道の一つ目の宿場町・内藤新宿の発展



内藤新宿の様子

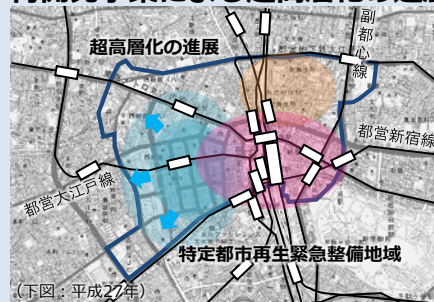
都心と郊外を結ぶターミナル開設と東口繁華街の形成



新宿副都心の建設による市街地拡大



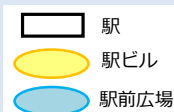
再開発事業による超高層化の進展



地区ごとに個性あるまちの発展

- ・1885年の新宿駅の開業により、東口を中心に店舗・百貨店や劇場等が建ち並ぶ繁華街を形成
- ・戦後には、復興計画により歌舞伎町の繁華街が形成され、飲食店や劇場・映画館などのエンターテインメント機能が充実
- ・高度成長期以降は西新宿に超高層ビル地区が形成され、東京有数のビジネス拠点に発展

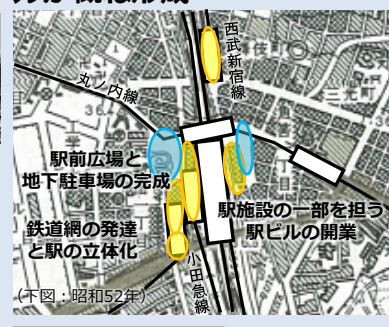
ターミナルの成立ち



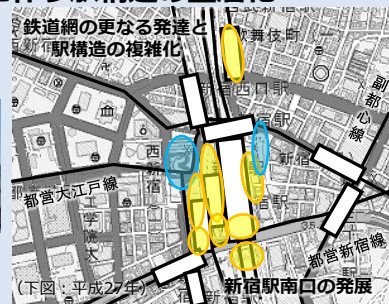
新宿への鉄道乗入開始



駅前広場や駅ビルの建設により現在のターミナルが概ね形成



鉄道網の発達に伴う駅構造の重層化



まちの発展と鉄道網の発達に伴い、世界一の乗降客数を誇る巨大ターミナルが形成

- ・1885年の日本鉄道新宿駅の開業を皮切りに、都心と郊外を結ぶターミナルとして鉄道各線の駅が次々に開業
- ・1960年代より、駅施設の大規模改良にあわせて、時代を先取りした西口立体広場や、駅ビルの建設が進み、概ね現在の姿となる
- ・その後も、鉄道網の発達とともに、路線が地下化・立体化し、ターミナルが重層的に発展

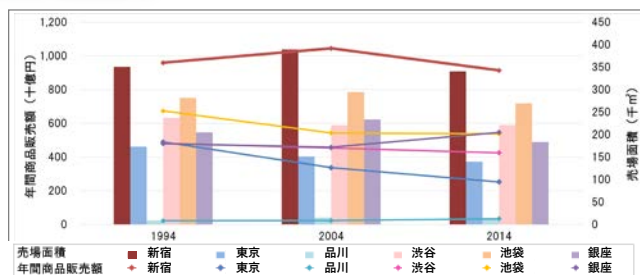
3 まちとターミナルの特性

【まちの特性】

多様な都市機能が高度に集積した抜群の拠点性

都内最大の
商業集積地

- ◎売り場面積・売上高ともに都内最大の商業地
- ◎多様な店舗が集積し、買い物客の幅広いニーズに対応



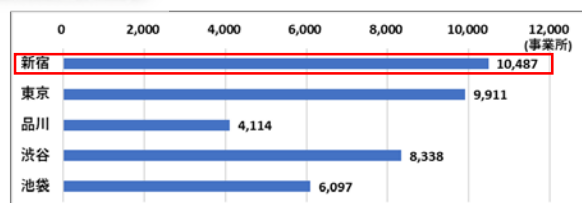
▲エリア別年間商品販売額と売場面積の推移 【出典】「商業統計」（経済産業省）



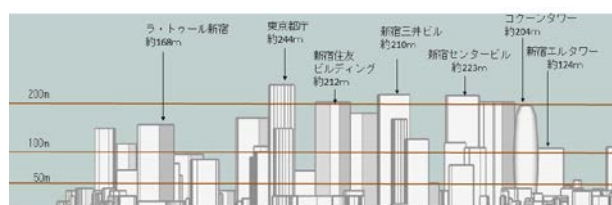
▲新宿駅周辺の大規模な店舗の立地状況
【出典】「全国大型小売店総覧2017年版」（東洋経済）

日本のビジネス
を牽引する
超高層ビル街

- ◎都内最大の事業所数を誇るビジネスエリア
- ◎特定街区等の都市計画手法を活用した高さ200m級の建物の集積



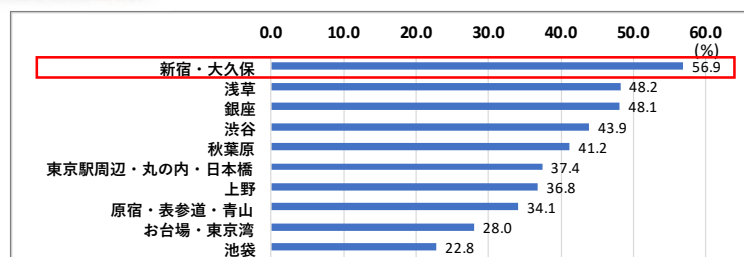
▲事業所数【出典】「平成26年度経済センサス」（経済産業省）



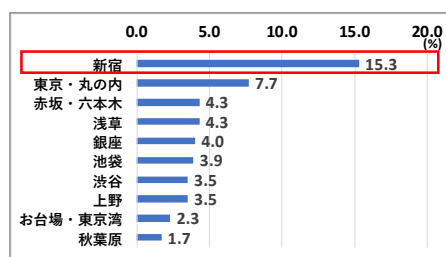
▲西新宿超高層ビル地区のスカイライン

国内外の
観光客が最も
集まるまち

- ◎交通の要衝として観光客の経由地・基点となる
- ◎訪都外国人の約6割が新宿を訪問
- ◎幅広いニーズに対応した宿泊施設が集積



▲外国人旅行者が訪問した場所（複数回答）
【出典】「平成28年度 国別外国人旅行者行動特性調査」（東京都）



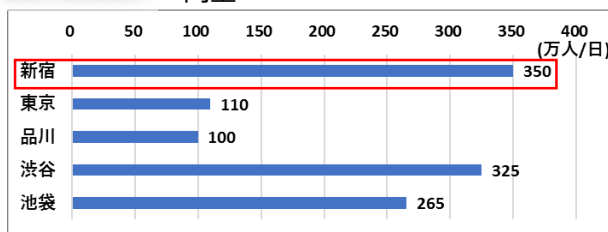
▲外国人旅行者の宿泊先（複数回答）
【出典】「平成24年度国別外国人旅行者行動特性調査」（東京都）

【ターミナルの特性】

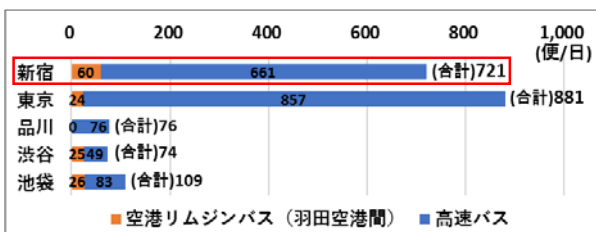
世界一の乗降客数を誇る圧倒的な交通利便性

圧倒的な
交通利便性

- ◎7駅8路線が結節し、多摩地域を中心に広範な利用圏域を有する
- ◎都心の各拠点と乗換えなしで20分以内にアクセス可能
- ◎首都高速中央環状線やバスタ新宿の整備により、羽田空港や人気観光地へのアクセス性が向上



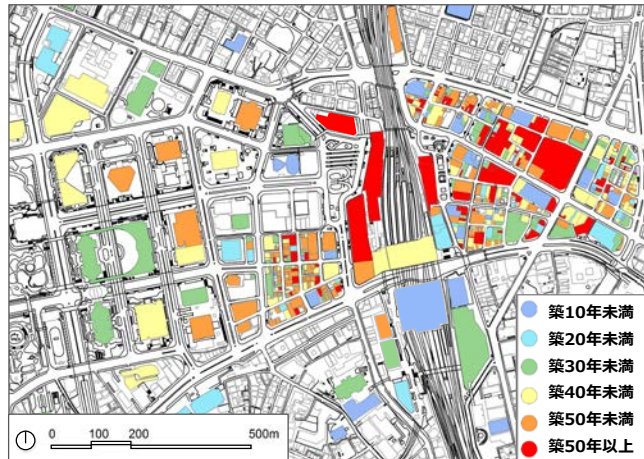
▲ターミナル駅の乗降者数
【出典】「東京都統計年鑑」(H27)



▲ターミナル駅の高速バス発車数
【出典】各事業者HP、検索サイト「Navitime」（平成29年6月時点）

【まちの課題】

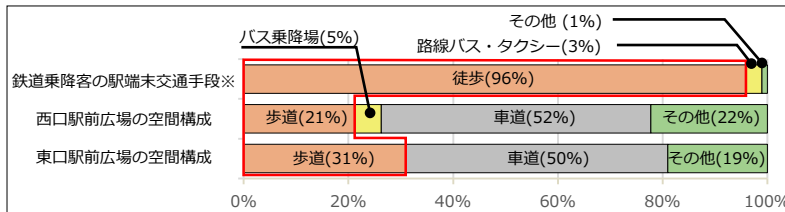
- △駅周辺には築50年以上の**老朽化**した建物が集積している
- △都内の他の拠点で段階的な機能更新が進み、新宿の**相対的な地位が低下**
 - ・商品販売額、売場面積ともにほぼ横ばい
 - ・グローバルビジネスを支える環境の不足
- △個性あるまち同士の**つながりが弱く**、賑わいが地域全体に展開されていない
- △都心の貴重な**みどり**である新宿中央公園、新宿御苑と**まちとの関わりが弱い**



▲「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（2018年時点）

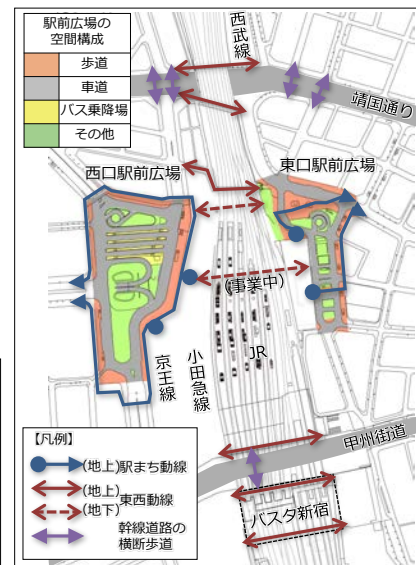
【ターミナルの課題】

- △駅施設・駅ビルの**老朽化**
- △駅構造が**複雑でわかりにくい**
 - ・乗換経路は駅ビルの敷地単位で継ぎ足されているため、複雑でバリエーションが多い
 - ・歩行者流動が局所的に集中・交錯
 - ・駅の入口がわかりにくい
- △鉄道や幹線道路、駅前広場を横断できる空間が不足しているため、駅とまち、**まちとまちの間が移動しにくい**
- △駅前広場は自動車中心の空間構成となっており、膨大な歩行者が**滞留できる空間が不足**



▲新宿駅の駅端末交通手段分担率と駅前広場の空間構成比
【出典】「平成20年東京都都市圏パーソントリップ調査」（東京都都市交通計画協議会）

※駅端末交通手段：鉄道乗降客が駅と目的地(出発地)の移動に利用する交通手段



▲鉄道や幹線道路、駅前広場を横断できる空間

【まちづくりの方向性】

①世界一のターミナルにふさわしい機能の充実・強化

- ・築50年以上が経過した駅ビルの建替えを契機として、複数の駅と駅前広場も含めて一体的に整備することで、国際交流都市の玄関口としてふさわしい整備を行う

②駅とまち、まちとまちの回遊性向上

- ・新宿に訪れる誰もが自由に行き交うことができ、活動しやすい歩行者空間を創出する

③国際競争力の強化に資する機能の導入

- ・国際ビジネス交流ゾーンを形成する中核的な拠点の一角として、来訪者の多さや多様な機能の集積を生かし、世界から投資や消費を生み出す、国際水準の環境整備や新たな魅力を発信し続ける機能の導入を誘導する

④周辺地域への展開

- ・ターミナルの再編を契機として、周辺のまちづくりを進め、新宿のまち全体の機能更新を促進する

4 まちの将来像

2040年代を見据えた新宿駅周辺地域の将来像

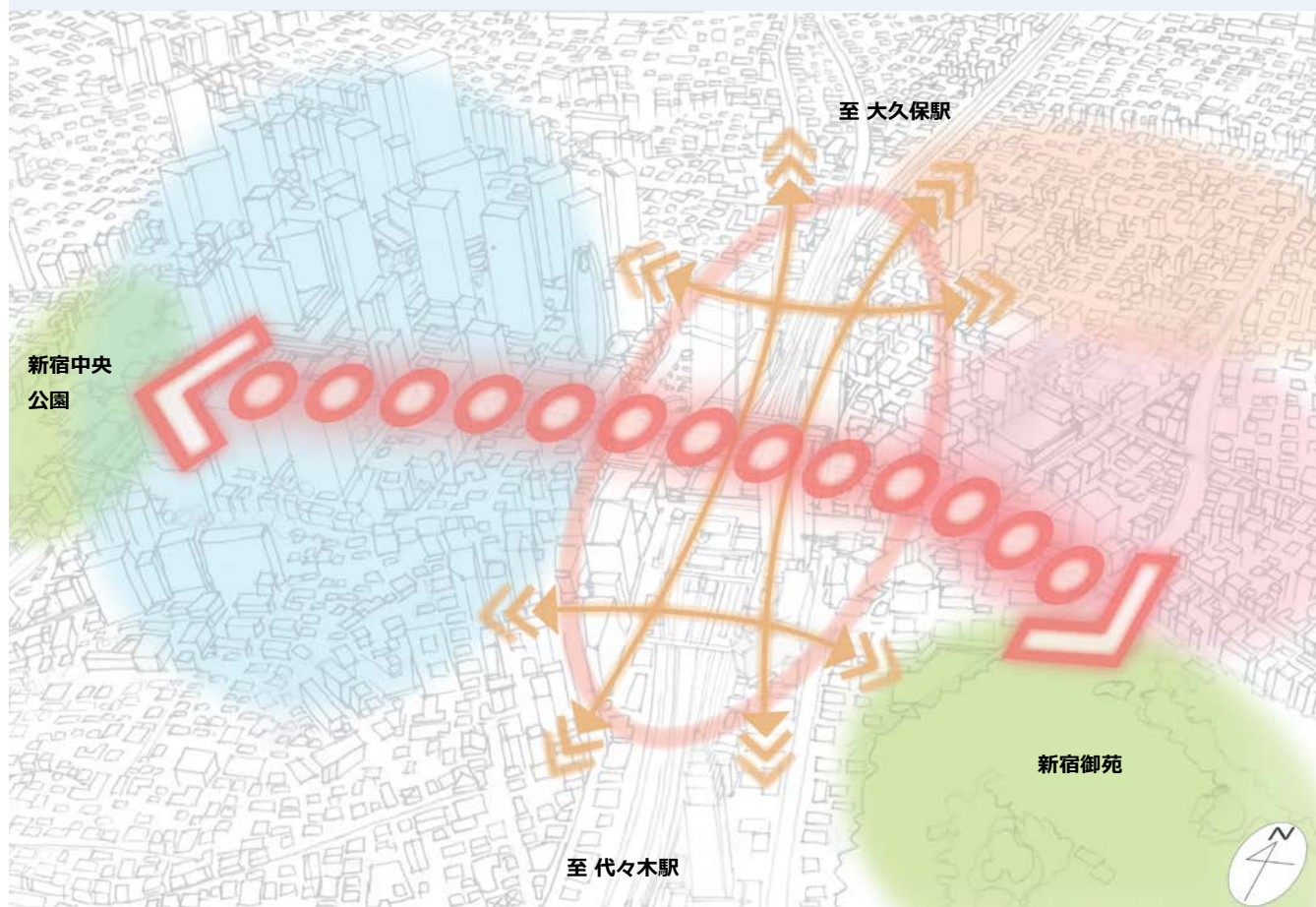
国内外の人・モノ・情報が集まり、交わり、刺激し合い、
さらなる魅力や新たな価値を持続的に創出し続ける「国際交流都市・新宿」
～「交流・連携・挑戦」が生まれる人中心のまちへ～

(1) 車中心のまちから人中心のまちへ

(2) 多様な都市機能が近接し、連携するまち

「新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～」より

新宿グランドターミナルから新宿のまち全体へと、 交流・連携・挑戦を展開させていく



交流軸

東西骨格軸 グランドターミナルを介して東西のまちとみどりをつなぐ、賑わいの連続やゆとりとみどりのある歩行者中心の空間

ターミナル軸 グランドターミナルを一体化し、まちとつなぐ歩行者空間

【凡例】



:新宿グランドターミナル

交流軸



:東西骨格軸



:ターミナル軸



:商業



:娯楽



:業務

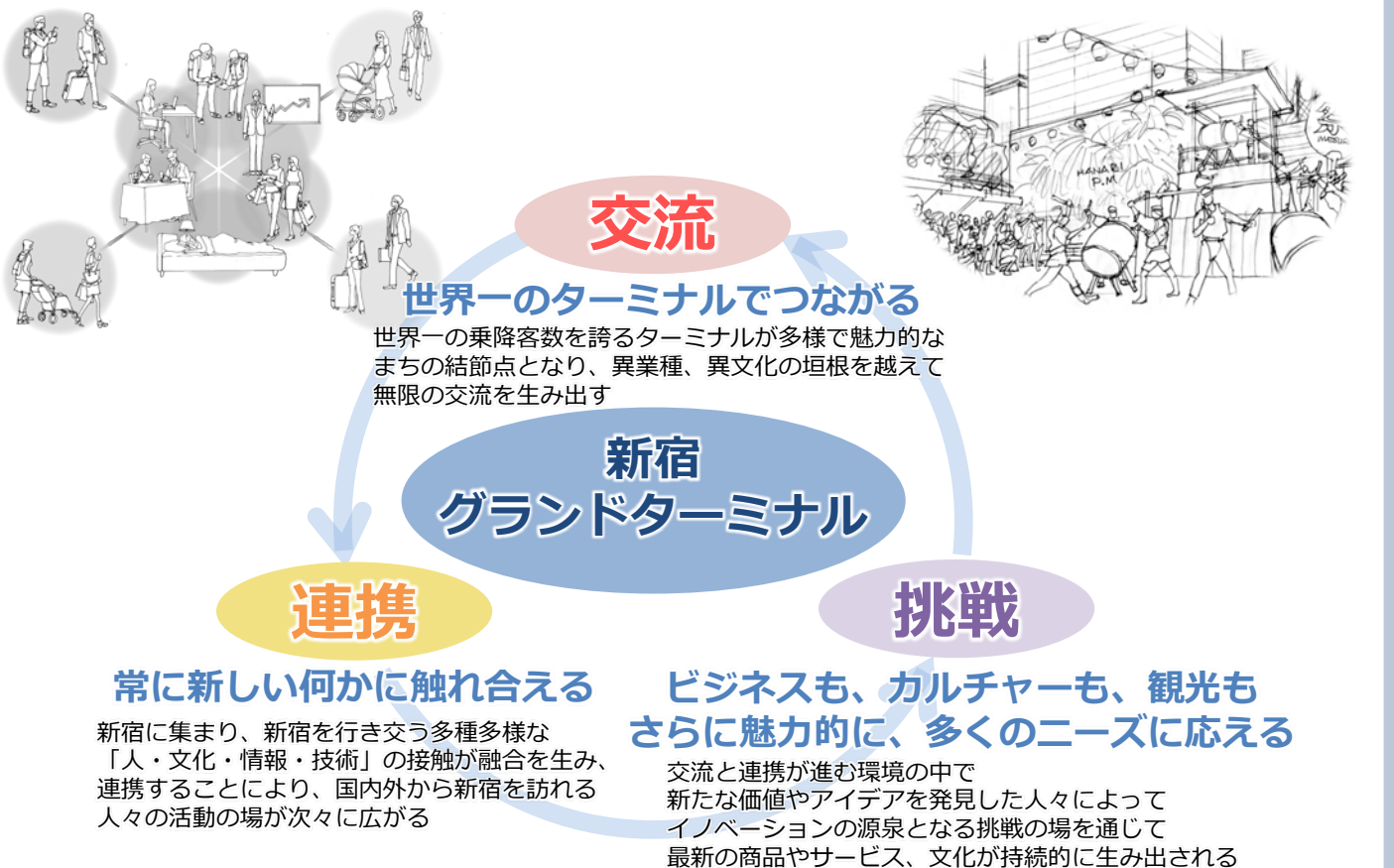


:みどり

Shinjuku 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



5 拠点再整備の進め方

新たなまちづくりの視点

①変え、整える

歩行者中心で交流や賑わいを生む空間へと変えていく

②繋ぎ、広げる

多様な都市機能を活かして、相互の連携・融合を広げていく

③育て、伝える

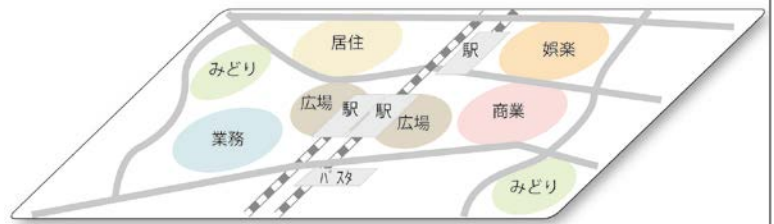
官民連携によりまちの魅力を育て、伝えていく

「新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～」より

新宿の拠点再整備の進め方

【現在】

- ・新宿駅東口は商業、歌舞伎町は娯楽、西新宿は業務を中心にそれぞれに個性ある都市機能が集積
- ・まとまったみどり（新宿中央公園・新宿御苑）は東西に駅から離れて立地



【新宿グランドターミナルの一体的な再編】

Holistic Renovation

- ・更新期を迎えた駅ビルの建替えを契機として、敷地の整序を行いながら、駅、駅前広場、駅ビル等を一体的に再編

交流 軸の構築

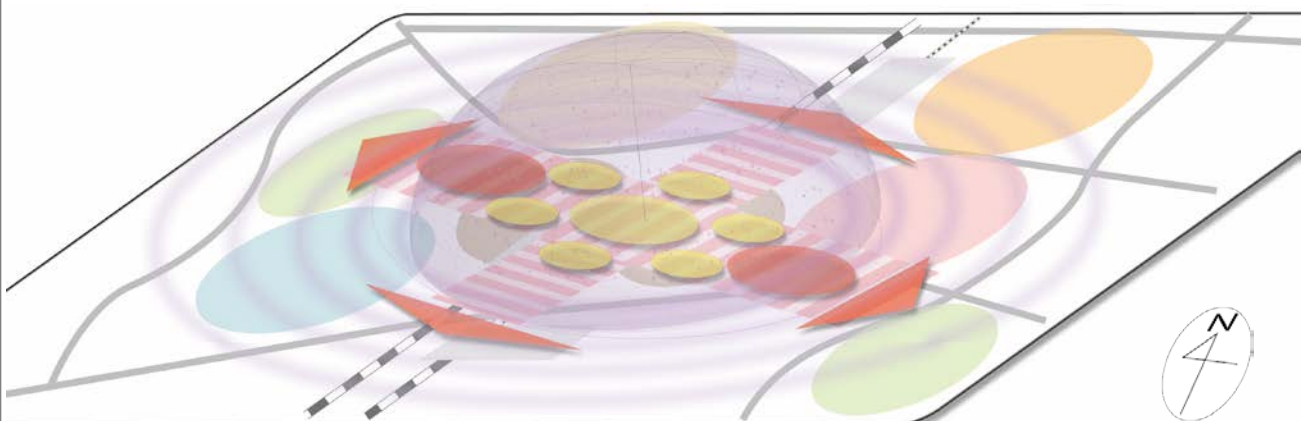
グランドターミナルをまちと結びつけ、交流を生む歩行者中心のネットワークを構築

連携 空間の創出

交流軸の周辺に、新たなビジネス・文化・技術等の連携や多様なまちとの連携を促し、賑わいを生む空間を創出

持続的な発展への 挑戦

新たな挑戦を絶えず生み出し、新宿全体の挑戦につなげる都市機能の積極的な導入



新宿グランドターミナル周辺の機能更新を促進

- ・新宿グランドターミナルの再編を契機として、その周辺地区において、まちの特性やまちづくりの動向を踏まえ、更なるまちづくりを推進
- ・新宿グランドターミナル周辺の機能更新を促進し、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成

※Holistic：「全体的な」「総体的な」という意味。本方針では、複数の駅や建物など多様な施設が互いに連携し、一体のターミナルとしてまちの機能を担っていくイメージを表す。

6 グランドターミナルの再整備方針

交流 軸の構築

方針 1

グランドターミナルとまちを「東西骨格軸」でつなぐ

- I. 東西のまちをつなぐデッキを線路上空に新設
- II. 東西骨格軸となる道路を歩行者優先の空間に再編

方針 2

グランドターミナルを一体化して整える

- I. グランドターミナルを一体化するターミナル軸を構築し、まちとつなぐ
- II. グランドターミナルの人の流れを整える
- III. わかりやすく人に優しいグランドターミナルに整える

方針 3

人中心の広場とまちに変える

- I. 歩行者優先の駅前広場に再構成
- II. グランドターミナルへの車両流入を抑制

連携 空間の創出

方針 4

グランドターミナルの顔となるプラザ・テラスを整備する

- I. グランドターミナルのシンボルとなる新宿セントラルプラザの整備
- II. デッキから地下までを結ぶ新宿テラス(East・West・North)の整備
- III. 新宿テラスからまちの各所に視線が抜ける空間(新宿View)を確保

方針 5

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

- I. 新宿セントラルプラザに公益的な活動交流空間(新宿ラボ)を創出
- II. 新宿テラスに鉄道沿線の多様な機能を融合する空間(地域連携ラボ)を創出
- III. グランドターミナルに訪れる人々が触れ合えるショールーム空間を創出
- IV. 安心して過ごせる空間の確保

方針 6

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

- I. 駅がわかるエントランスの創出
- II. 交流軸やエントランスに沿って連携空間を創出
- III. 新宿中央公園と新宿御苑を結びつけるみどりの塊をグランドターミナルの各所に創出

方針 7

新宿のレガシーを継承しながら、新たな景観を生み出す

- I. 西口立体広場のボイド等を継承・発展し、グランドターミナルからまち全体に展開
- II. 新宿セントラルプラザや駅前広場に面して、交流・連携・挑戦を感じさせる設えを用意
- III. 遠方から視認できる、新宿らしいスカイラインの形成

方針 8

誰もがチャレンジできる環境を用意する

- I. 訪れる人々に多様な活動やサービスを提供するラボ機能の導入
- II. オールラウンドに発信を行える多様性を持ったショールーム機能の導入
- III. 消費者と直接結びつき、新たな価値を生み出すイノベーション機能の強化
- IV. 人々を新宿に集め続け新たな発信が行われる、国際競争力強化に資する機能の導入
- V. チャレンジャーを生み出し続ける環境づくり

方針 9

次世代の技術導入の可能性に果敢に挑戦する

- I. 次世代モビリティシステムへの対応
- II. エネルギー地域制御への対応(エネルギーの多重な面的利用の拡大・連携強化と計画的更新)
- III. 新技術を活用した災害時の対応

方針 10

新宿全体の挑戦に結び付ける

- I. グランドターミナル周辺の段階的な機能更新につなげる
- II. 新宿全体の価値向上につなげる、持続可能なエリアマネジメントの推進

持続的な発展への 挑戦

グランドターミナルの再編イメージ



※各種機能の位置・大きさは概ねのイメージである

方針 1

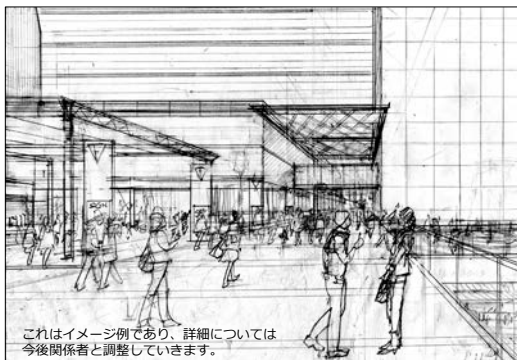
グランドターミナルとまちを「東西骨格軸」でつなぐ

I. 東西のまちをつなぐデッキを線路上空到新設

- ▶ 線路上空に東西デッキを新設し、地下の東西自由通路（2020年供用開始予定）とともに、東西骨格軸を形成
- ▶ 線路上空の東西デッキにつながるJR・小田急線改札を新設

II. 東西骨格軸となる道路を歩行者優先の空間に再編

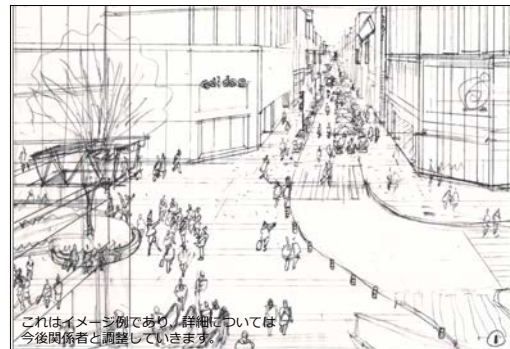
- ▶ 新宿通りの歩行者優先化に向けた取組を推進
- ▶ 4号街路（地上・地下）や新宿通り、中央通り（駅街路8号）の道路空間を再編し、歩行者空間を拡大



▲線路上空の東西デッキのイメージ



▲歩行者空間の拡大のイメージ（4号街路地下）



▲歩行者空間の拡大のイメージ（中央通り）

方針 2

グランドターミナルを一体化して整える

I. グランドターミナルを一体化するターミナル軸を構築し、まちとつなぐ

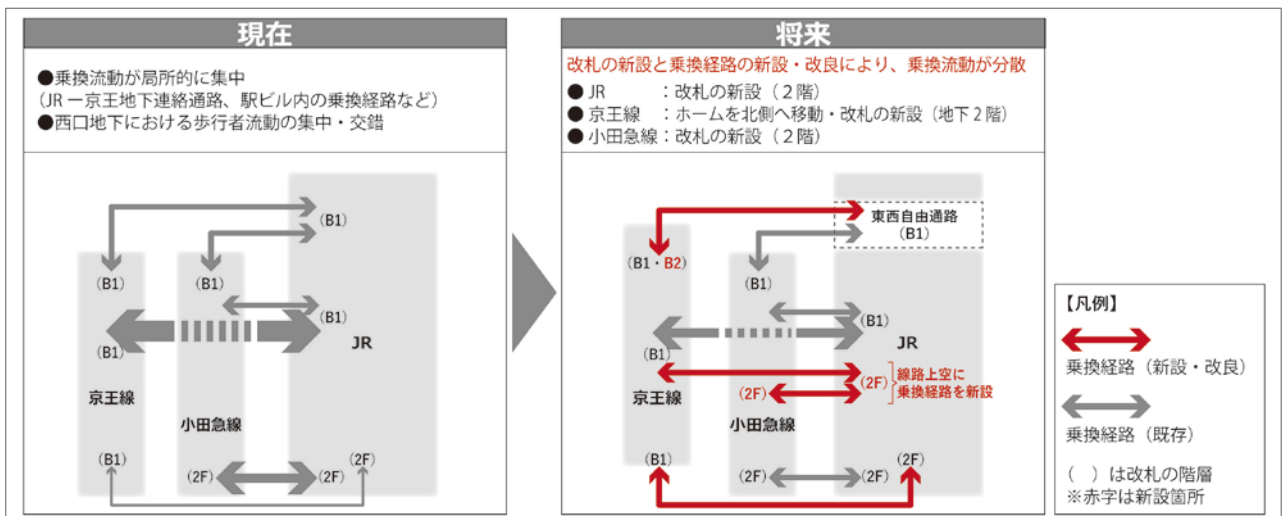
- ▶ 西武新宿駅とＪＲ・丸ノ内線との乗換経路を拡充
- ▶ バスタ新宿と小田急・京王・都営各線との乗換経路を拡充
- ▶ ターミナル軸の結節点にターミナルシャフト※を配置
- ▶ ターミナル軸からまちへとつながる歩行者ネットワークを構築

II. グランドターミナルの人の流れを整える

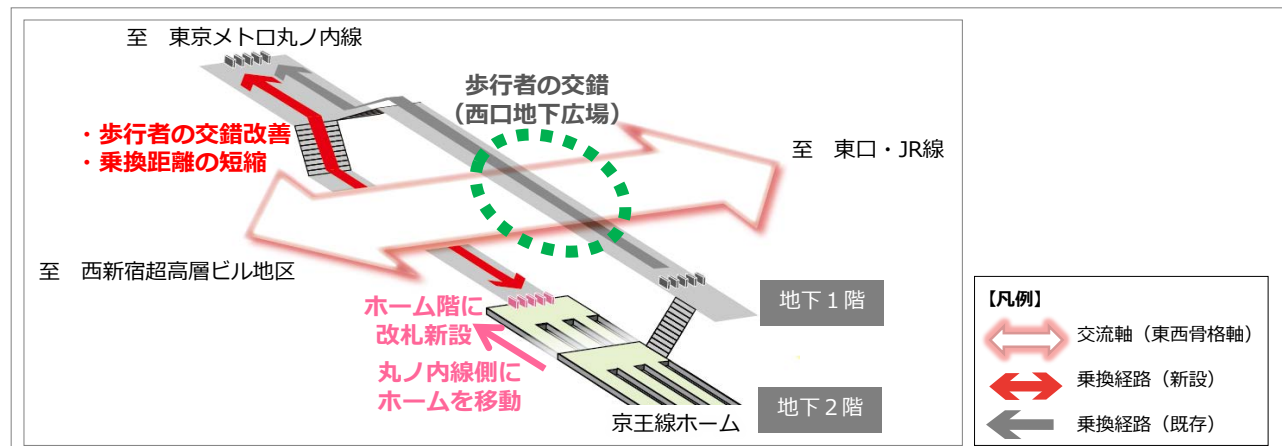
- ▶ ＪＲ・小田急・京王各線の乗換経路を線路上空に新設
- ▶ 京王線ホームを丸ノ内線側に移動させ、ホーム階に改札を新設

III. わかりやすく人に優しいグランドターミナルに整える

- ▶ ユニバーサルデザインで段差のない、多言語に対応したターミナルを整備
- ▶ まちへの玄関口となる駅改札付近では、天井高さの確保や柱列を整えることにより、見晴らしがよく、快適な空間を創出
- ▶ バス・タクシー乗り場等の効率的・効果的な配置

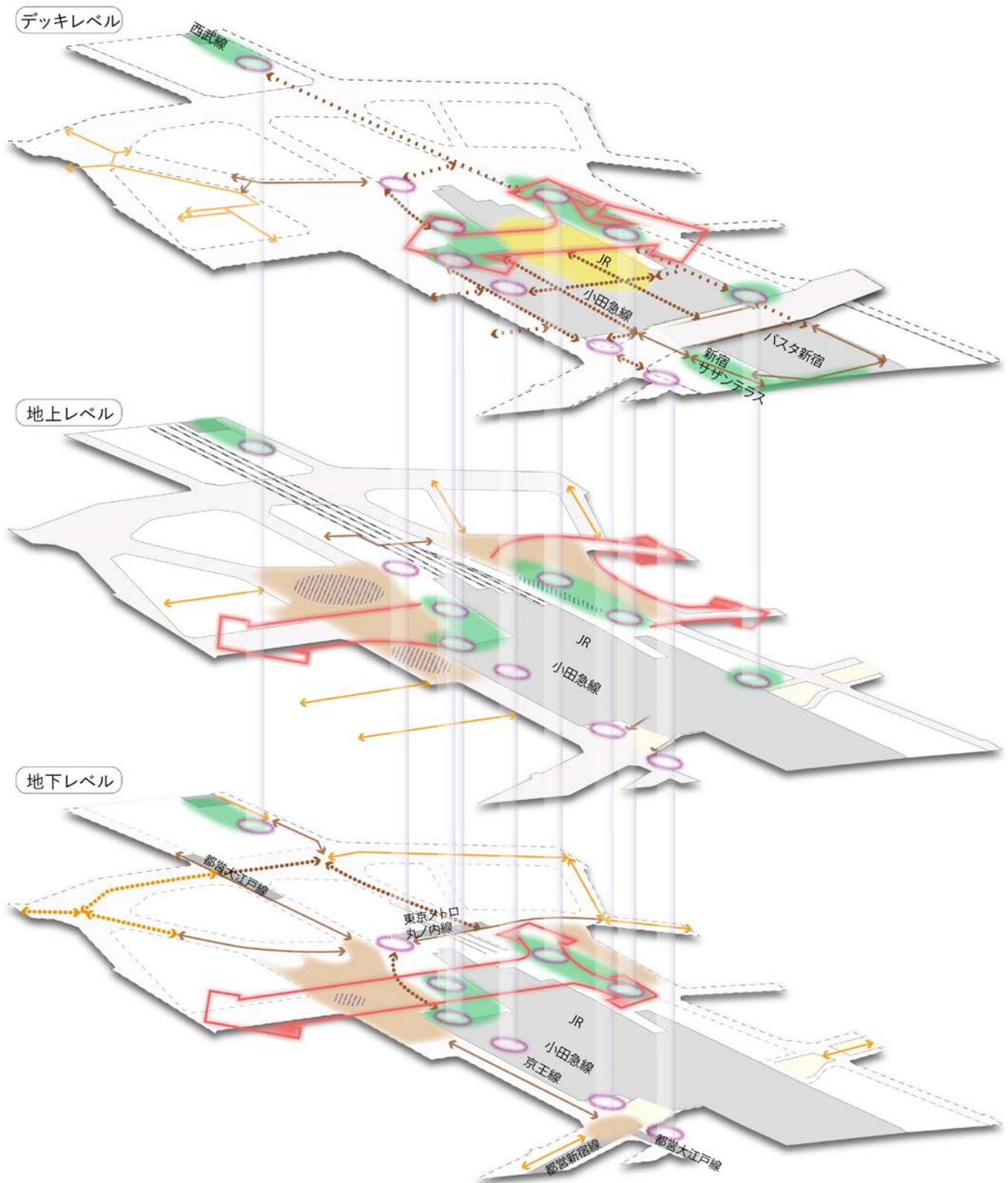


▲乗換流動の分散イメージ



▲歩行者の交錯改善 (西口地下広場)

※ターミナルシャフト : 地上・地下・デッキレベルのターミナル軸をつなぐバリアフリーの縦動線。
駅改札近くに設置されることで、駅からまちへの移動や乗換経路だけでなく、まちの回遊動線としても利用される。



■交流軸



東西骨格軸



ターミナル軸



※周辺のまちづくり動向を踏まえ
実現性等についてさらに検討が必要



※周辺のまちづくり動向を踏まえ
実現性等についてさらに検討が必要



ターミナルシャフト



※周辺のまちづくり動向を踏まえ
実現性等についてさらに検討が必要



※周辺のまちづくり動向を踏まえ
実現性等についてさらに検討が必要



※周辺のまちづくり動向を踏まえ
実現性等についてさらに検討が必要



歩行者優先
の広場



車両系機能
(バス・タクシー
乗降場等)



駅施設

■連携空間

新宿セントラルプラザ

・新宿テラス

・新宿テラスと一体的な空間

※各種機能の位置・大きさは概ねのイメージである

方針 3

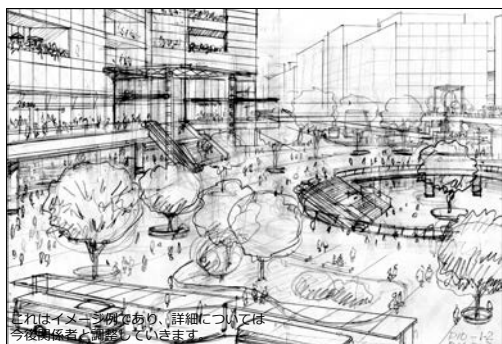
人中心の広場とまちに変える

I. 歩行者優先の駅前広場に再構成

- ▶ 東西駅前広場の車両系機能を再配置して歩行者空間を拡大
- ▶ 東西骨格軸上に歩行者が滞留できる空間を創出
- ▶ 駅前広場に接続する道路を歩行者優先の空間に再編

II. グランドターミナルへの車両流入を抑制

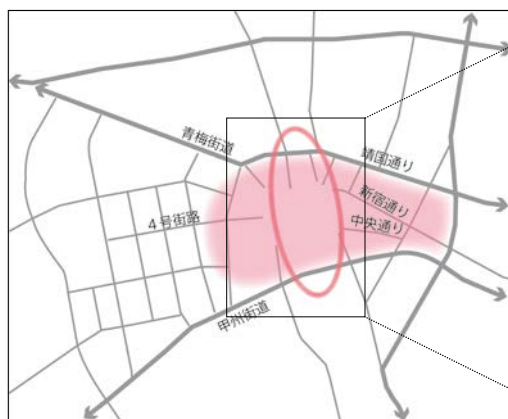
- ▶ 駅前広場内の駐車場の出入口を移設し、駅前広場に流出入する車両動線を再構成
- ▶ 都市計画駐車場の台数を利用実態に即して見直し
- ▶ 都市計画駐車場相互やそれに隣接する建物の駐車場をネットワーク化
- ▶ 路上荷さばきの抑制のため、共同荷さばき場を確保
- ▶ 自転車流入の抑制に向けた駐輪場の再配置



▲歩行者優先の駅前広場のイメージ（西口）



▲歩行者優先の駅前広場のイメージ（東口）



- 【凡例】
- 新宿グランドターミナル
 - 歩行者優先のエリア
 - 都市計画道路



- 【凡例】
- 駐車場出入口
 - 車両系機能 (バス・タクシー乗降場等)
 - 歩行者優先の広場・道路
 - ↔ 交流軸(東西骨格軸)

方針 4

グランドターミナルの顔となるプラザ・テラスを整備する

I. グランドターミナルのシンボルとなる新宿セントラルプラザの整備

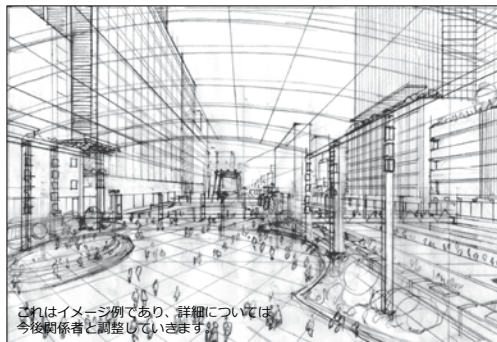
- ▶ JR線路上空に、グランドターミナルの核となる広場空間を創出

II. デッキから地下までを結ぶ新宿テラス（East・West・North）の整備

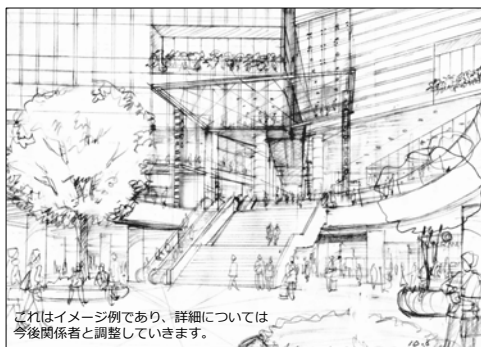
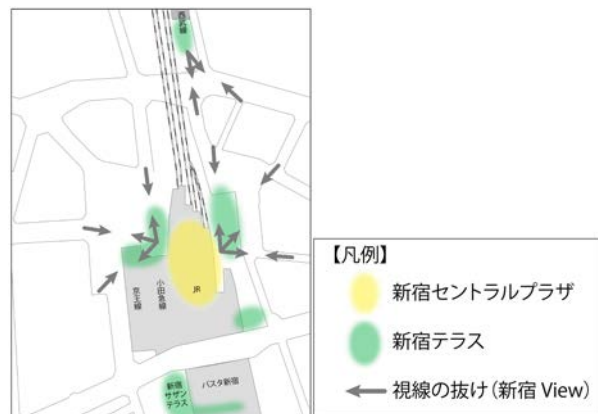
- ▶ 交流軸を象徴し、広場と建物が一体となって、グランドターミナルの顔となる空間を東西南北に配置
- ▶ デッキから地下まで人の動きが立体的に感じられる、視認性の高い広場空間の整備
- ▶ 離れた場所からも存在がわかるデザインを誘導

III. 新宿テラスからまちの各所に視線が抜ける空間（新宿View）を確保

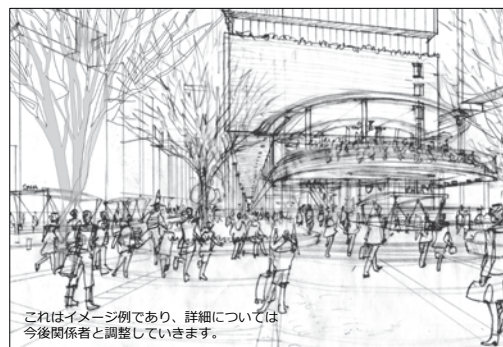
- ▶ 新宿テラスからまちの各所が望める空間を確保
- ▶ まちの各所から駅が存在がわかる空間を確保



▲新宿セントラルプラザのイメージ



▲新宿テラス（West）のイメージ



▲新宿テラス（East）のイメージ

方針 5

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

I. 新宿セントラルプラザに公益的な活動交流空間（新宿ラボ※）を創出

- ▶ 新宿セントラルプラザに、新宿らしい新たな活動が常に展開されている場を創出

II. 新宿テラスに鉄道沿線の多様な機能を融合する空間（地域連携ラボ※）を創出

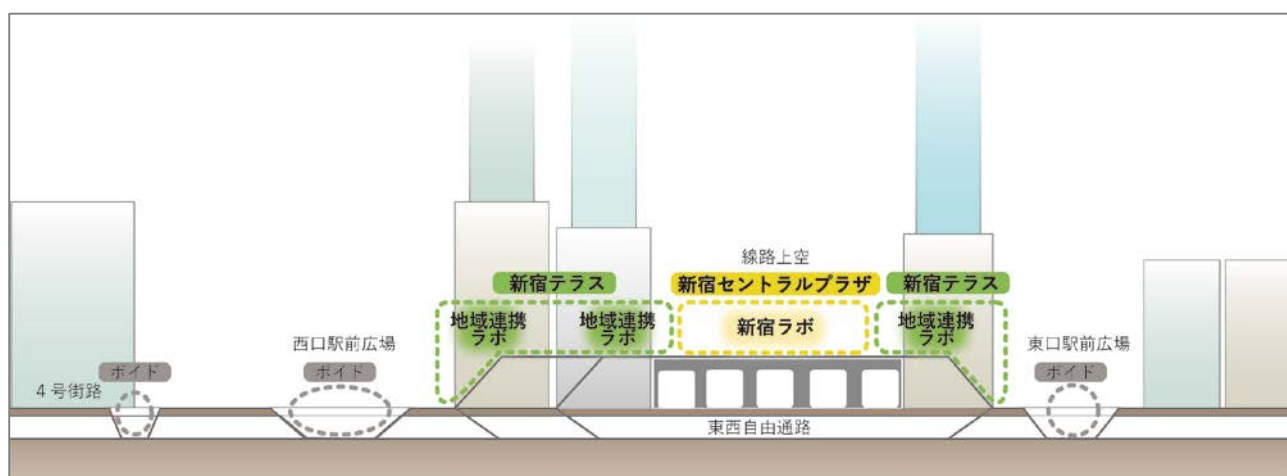
- ▶ 新宿テラスに、鉄道沿線での観光情報やイベント・地域活動情報など、様々な情報やサービス、活動が展開されている場を創出

III. グランドターミナルに訪れる人々が触れ合えるショールーム空間を創出

- ▶ 新宿を訪れる人々が新たな商品やサービスに触れ合えることができるショールーム空間やイベントスペースの創出

IV. 安心して過ごせる空間の確保

- ▶ 安全な滞留空間の確保や安全な場所への複数経路の整備
- ▶ 軽傷者等の応急手当が可能な空間や設備の充実
- ▶ 自助の対策とともに、民間施設を活用した帰宅困難者の受入れ空間と備蓄物資の確保
- ▶ 公共的な地下空間の安全性の確保



▲グランドターミナルに新たな機能を誘導・導入する空間のイメージ

※新宿ラボ（P20）：新宿セントラルプラザに位置する空間で、様々な実験、イベントなどが行われ、行き交う人々が自由に出入りし様々な活動に触れ合える空間。

※地域連携ラボ（P20）：新宿にとどまらず鉄道沿線の付加価値向上に資する活動を支援するため、交流軸に近接して、各沿線等の多様な活動やサービス、観光情報を、行き交う人々に対して提供する空間。交流軸沿いに複数展開されているイメージ。

方針 6

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

I. 駅がわかるエントランスの創出

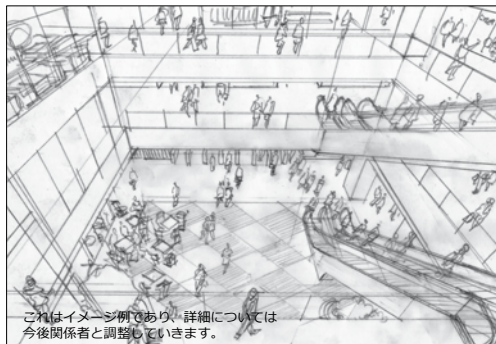
- ▶ 周辺から駅の位置が視認できるエントランスの整備
- ▶ エントランスには、人が佇む場とともに、人の動きが立体的に感じられる視認性の高い空間を創出

II. 交流軸やエントランスに沿って連携空間※を創出

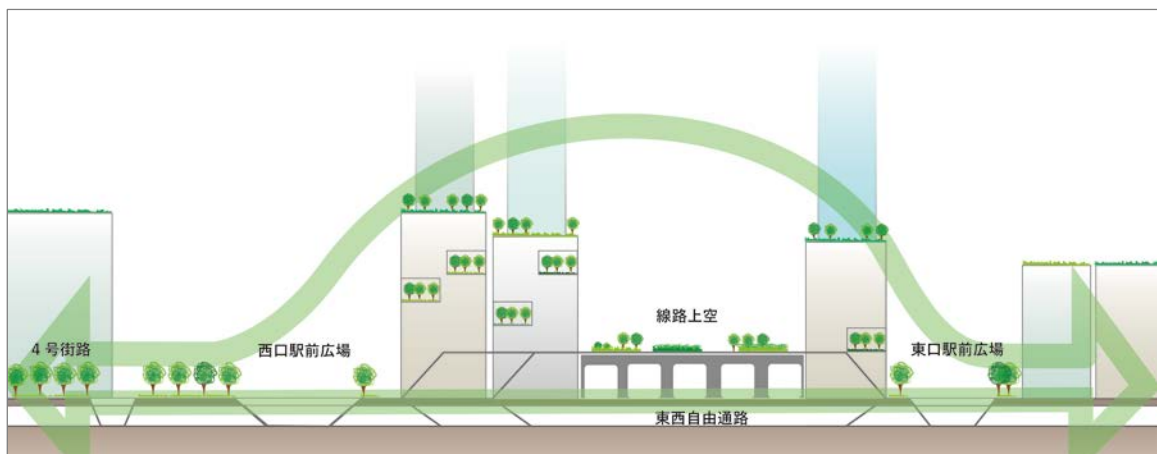
- ▶ 交流軸（東西骨格軸、ターミナル軸）やエントランスやターミナルシャフトに沿って、各所に人が佇むことができる空間を創出

III. 新宿中央公園と新宿御苑を結びつけるみどりの塊をグランドターミナルの各所に創出

- ▶ 様々な場所でみどりを感じられるよう、地上、デッキ、建物の中間階・屋上等にみどりを重層的に配置



▲ターミナルシャフトを備えた視認性の高い連携空間のイメージ



▲重層的なみどりのイメージ

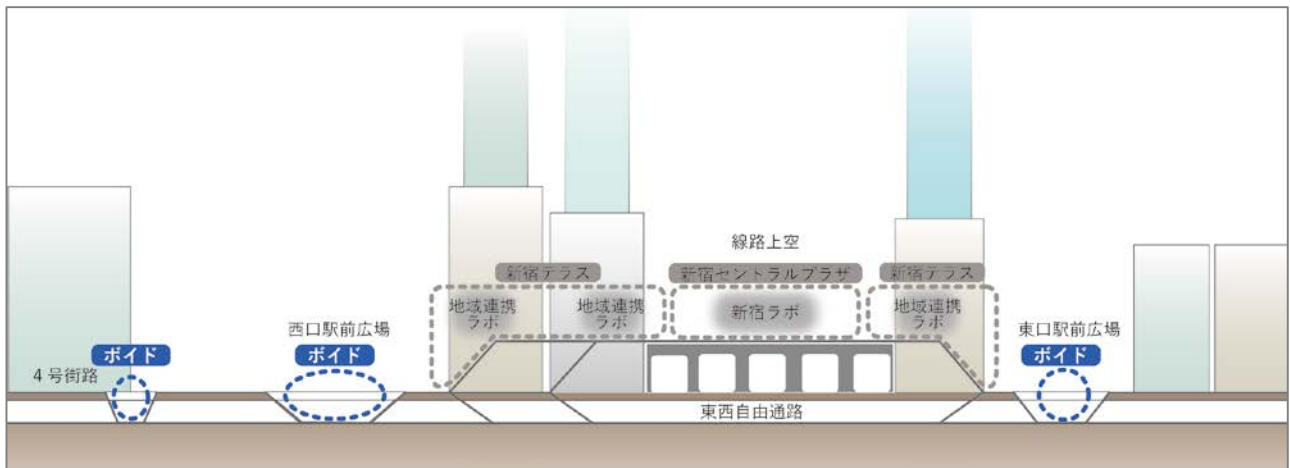
※連携空間：交流軸やエントランス、ターミナルシャフト、駅改札周辺など、人が流動する空間に接して、休憩や待ち合わせなどが行え、グランドターミナルの活動を眺めることが可能な、滞留できる空間。

方針 7

新宿のレガシーを継承しながら、新たな景観を生み出す

I. 西口立体広場のボイド※等を継承・発展し、グランドターミナルからまち全体に展開

- ▶ 西口駅前広場については、現在の立体広場の持つ空間特性や考え方を継承・発展し、ボイドを広場の中心に据えた空間を形成
- ▶ 立体広場の持つ空間特性や考え方を新宿のまち全体に発展させ、地上・地下・デッキをつなぐボイドを各所に展開することで、新たな新宿らしい景観を形成
- ▶ 建設当時、先進的であった共同溝の設置による無電柱化等、都市景観の向上に資する取組を新宿のまち全体に展開



▲グランドターミナルのボイドのイメージ

参考 新宿駅西口駅前広場の特性

新宿駅西口駅前広場は、新宿副都心計画の要として1960年に都市計画決定され、1966年に完成しました。

この駅前広場を設計した日本の著名建築家・坂倉準三氏と担当者一同は、「坂倉準三のデザイン 新宿駅西口広場／2017年2月 新宿駅西口広場建設記録刊行会」の中で、こう述べています。

- ・地下1階は西口における最も重要な広場として、地下1階中央上部を大きく開口させ、地下1階歩道にまで、自然光線を取り入れ、地上広場との空間的つながりを得、地上地下一体となった有機的かつ「自然」な駅前広場の計画がなされなければならない
- ・西口広場がこれから先もさらに生き生きと使い続けられていくためには、今後の改修改造に際しては、この広場の本質を決めることになった地下空間の地上化の意味について改めて思い起こすよう望みたい



▲新宿駅西口駅前広場（地上）
【出典】新宿副都心建設事業のあらし（新宿区都市整備部）



▲新宿駅西口駅前広場（地下）
【出典】新宿副都心建設事業のあらし（新宿区都市整備部）

※ボイド：地下空間に光を取り込み、開放感を生み出す、グランドターミナルの空間特性の一つとなる吹き抜け空間。

Ⅱ. 新宿セントラルプラザや駅前広場に面して、交流・連携・挑戦を感じさせる設えを用意

- ▶ ターミナル軸のうち駅前広場に面する部分には、連続的な人の流れが感じられるような設えを用意
- ▶ 新宿セントラルプラザや駅前広場、交流軸に面する部分には、賑わい・憩いの連続性が感じられる設えの用意
(内部が見えるファサード、誰もが利用できるバルコニー等)
- ▶ 吹き抜け空間の淵・天井などのデザインをあわせるなど、一体的な印象を生む景観を形成
- ▶ 観光客や買物客、就業者などが、夜間までまちの中で活動的に楽しめる機会を生み出すため、効果的なライトアップやプロジェクションマッピングなどの設えを用意

Ⅲ. 遠方から視認できる、新宿らしいスカイラインの形成

- ▶ 主要な場所からの見え方に配慮し、既存の超高層ビル群と一団のスカイラインを形成
(主要な場所の例：六本木ヒルズ、サンシャイン池袋、文京シビックセンター、東京タワー等)

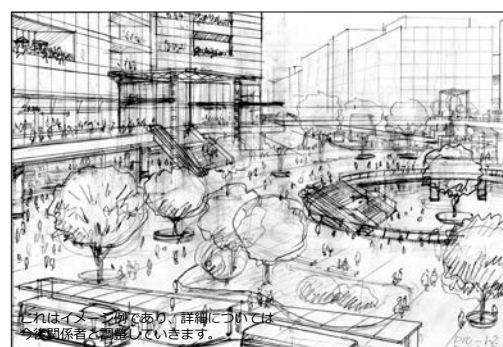


▲歩行者通路に面する賑わい・憩いが感じられる空間のイメージ



【凡例】

新宿セントラルプラザや駅前広場、交流軸に面する部分の賑わい・憩いが感じられる設え



▲夜間でも人々が楽しめる設えのイメージ



【凡例】

新宿セントラルプラザや駅前広場における夜間のライトアップなどの設え

新宿セントラルプラザや駅前広場、交流軸に面する建物における夜間のライトアップなどの設え



▲主要な場所の例

I. 訪れる人々に多様な活動やサービスを提供するラボ機能の導入

- ▶ 新たな試みを行おうとしている人材が集まり、来街者も関わりながら、様々な実験・イベントが常に行われ、新宿発の新たな活動を生み出していく新宿ラボ機能の導入
- ▶ 鉄道沿線等で展開されている活動やサービス、観光情報などを集め、それを行き交う人々に対して効果的に提供していくことで、人々の関心・興味を高め、沿線の付加価値向上につなげていく地域連携ラボ機能の導入

II. オールラウンドに発信を行える多様性を持ったショールーム機能の導入

- ▶ 新宿や東京・日本全国から集まる商品、サービス、文化、技術など、テーマに合わせて様々な新しいものや魅力あるものを展示し、世代や属性を問わず楽しめる機会を創出するショールーム機能の導入

III. 消費者と直接結びつき、新たな価値を生み出すイノベーション※機能の強化

- ▶ 新宿における多様性を生かしたインキュベーション※機能の充実
- ▶ 新たな活動の発表・共有の場となる展示・プロモーション施設や、交流・情報交換の場を生み出すカンファレンス機能の創出
- ▶ 新宿に訪れる膨大な観光客や消費者との直接的な交流を通じて、新たな商品や企画・サービスを事業化・商品化につなげるためのテストマーケティング支援機能の導入

IV. 人々を新宿に集め続け新たな発信が行われる、国際競争力強化に資する機能の導入

- ▶ 世界からの多様な来訪者が滞在できる国際水準のホテルの導入
- ▶ 国内外の幅広い企業を引きつける国際水準のオフィスや活動環境の充実
- ▶ 国内外の来訪者の多様なニーズに対応し、誰もが快適に過ごせ、新たな魅力・サービスを提供する商業・観光・娯楽・滞在支援機能の導入
- ▶ ターミナルとしての立地や多様な機能が集積する特性を生かしたMICE機能の導入
- ▶ 次世代を見据え、多様なライフスタイルに対応し、誰もが快適に過ごせ、活動できる場の充実

V. チャレンジャーを生み出し続ける環境づくり

- ▶ 人材育成や起業支援に向けたイベント企画が絶えず行われ、新たな活動を始めようとする人々がグランドターミナルで活動のチャンスを得ることができる環境づくり

※イノベーション : 「技術革新」「刷新」のこと。本方針では、技術の革新にとどまらずこれまでとは全く違った新たな考え方、仕組みを取り入れて、新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすことを指す。

※インキュベーション : 創業を目指す人や創業間もない企業、新分野と展開しようとする企業に対して不足する資源（ソフト支援サービスや、低賃料スペースなど）を提供し、その成長を促進させる、新たな事業を創出させるための一連の支援システムと連携活動。

方針 9

次世代の技術導入の可能性に果敢に挑戦する

I. 次世代モビリティシステムへの対応

- ▶ グランドターミナルへの過度な車両流入を抑制し、駅前広場や駐車場における効率的な交通処理を実現する新技術の積極的な取り入れ（自動運転、AI、IoT、ITS技術など）
- ▶ 次世代の都市交通システムの導入可能性に挑戦（カーシェアリング、共同集配など）
- ▶ 無公害車の走行を積極的に誘導

II. エネルギー地域制御への対応（エネルギーの多重な面的利用の拡大・連携強化と計画的更新）

- ▶ 街区・地区単位で融通するエネルギーの面的利用により、効率的なエネルギー供給を推進
- ▶ 自立分散型電源の設置とエネルギーの面的利用により、事業継続性の高い地区（BCD※）を形成
- ▶ 計画的に設備更新等が可能とする供給地区間の連携体制の構築
- ▶ 建物や公共的空間の省エネルギー化やヒートアイランド対策の推進

III. 新技術を活用した災害時の対応

- ▶ 駅に滞留者を集中させない情報発信の構築
- ▶ IoTなどの新技術を取り入れ、災害時の混乱回避・適切な避難誘導にあたり、膨大な来訪者に対して状況に応じた的確な情報発信等を行うなど、新たな災害時の対応システムを構築

- ※IoT : Internet of Thingsの略。コンピュータ等の情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。
- ※ITS技術：Intelligent Transport Systemsの略。最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワーク化し、交通事故の減少や渋滞の緩和などを目的とする交通システム。
- ※BCD : Business Continuity Districtの略。エネルギーの自立化・多重化により災害時のエネルギー安定供給が確保される事業継続地区。

方針 10

新宿全体の挑戦に結び付ける

I. グランドターミナル周辺の段階的な機能更新につなげる

- ▶ グランドターミナル周辺の再開発が進むことを想定して、グランドターミナルとのつながりを強化する仕掛けを用意

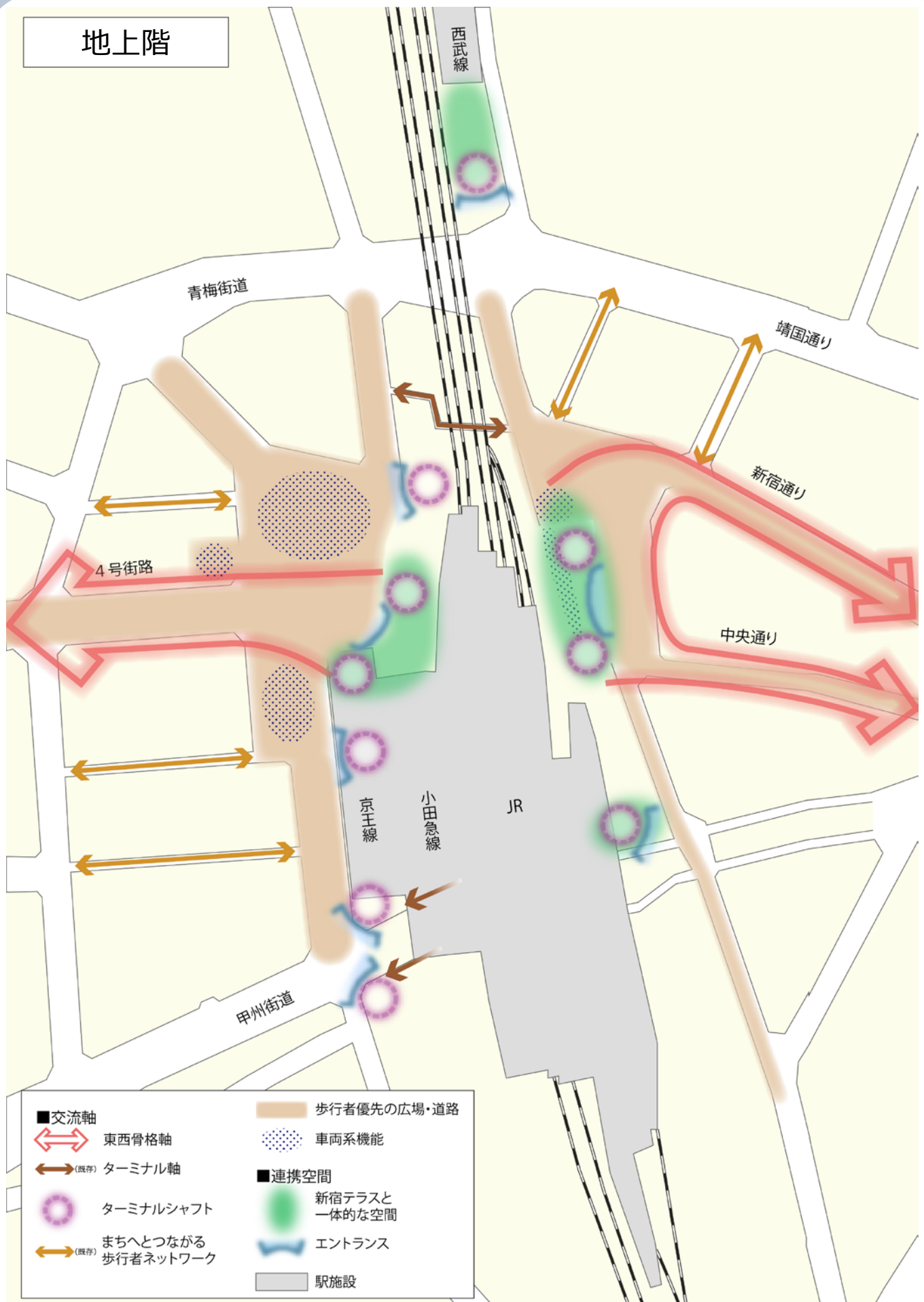
II. 新宿全体の価値向上につながる、持続可能なエリアマネジメントの推進

- ▶ 工事期間中におけるグランドターミナルの安全性・利便性の確保
- ▶ 民間活力を導入し、駅前広場等公共空間と民有地の一体的で高質な管理運営
- ▶ 周辺のまちづくり団体との連携（清掃活動、パトロール、防災訓練や地域イベント等への参加・連携）
- ▶ 官民連携した新たな賑わい創出や情報発信等の取組
- ▶ 周辺のまちづくり団体との連携を高め、新宿全体の価値向上につながる活動を展開



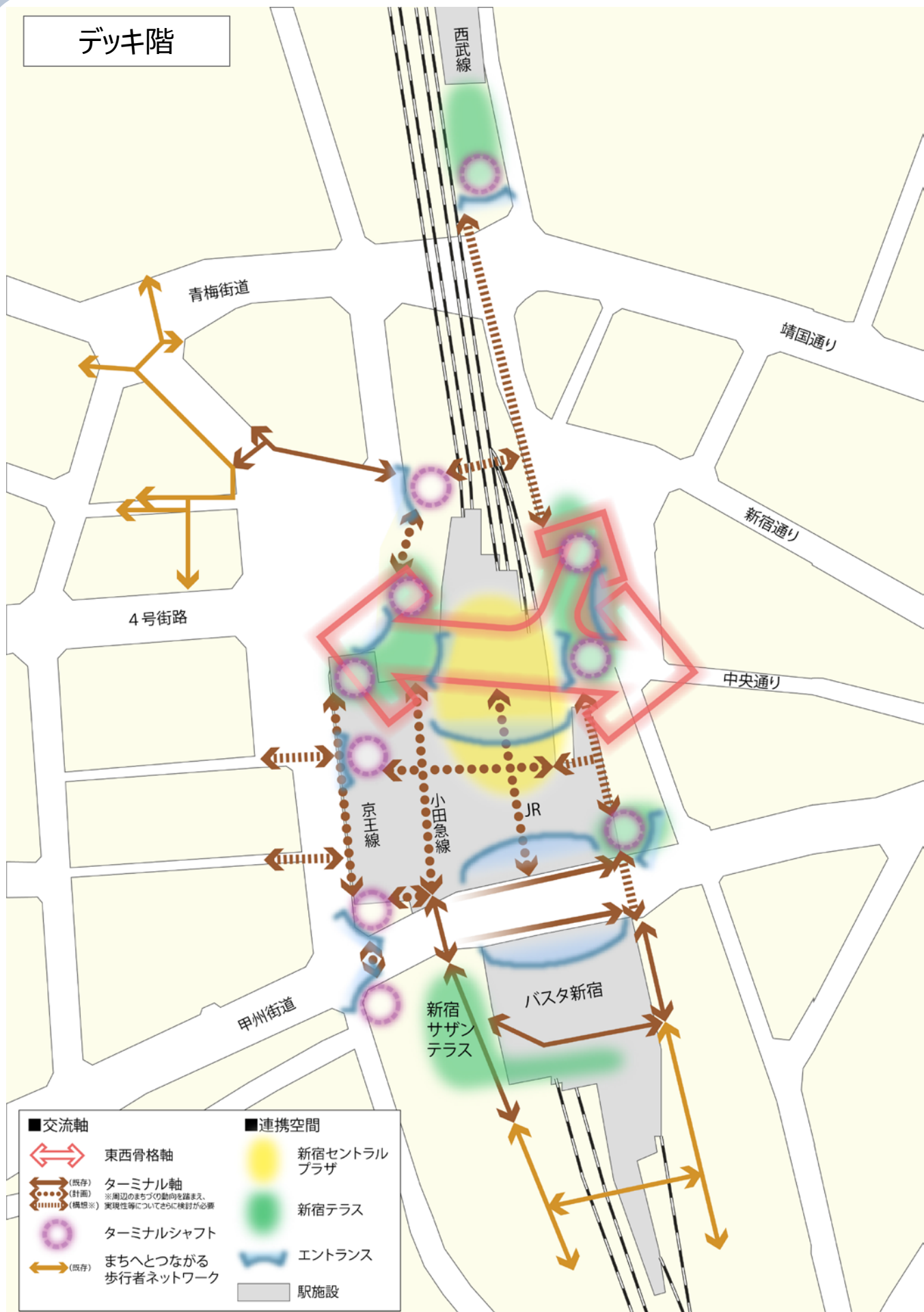
▲公共空間の管理運営（清掃活動）のイメージ

7 グランドターミナルの階層別整備イメージ



※各種機能の位置・大きさは概ねのイメージである

デッキ階



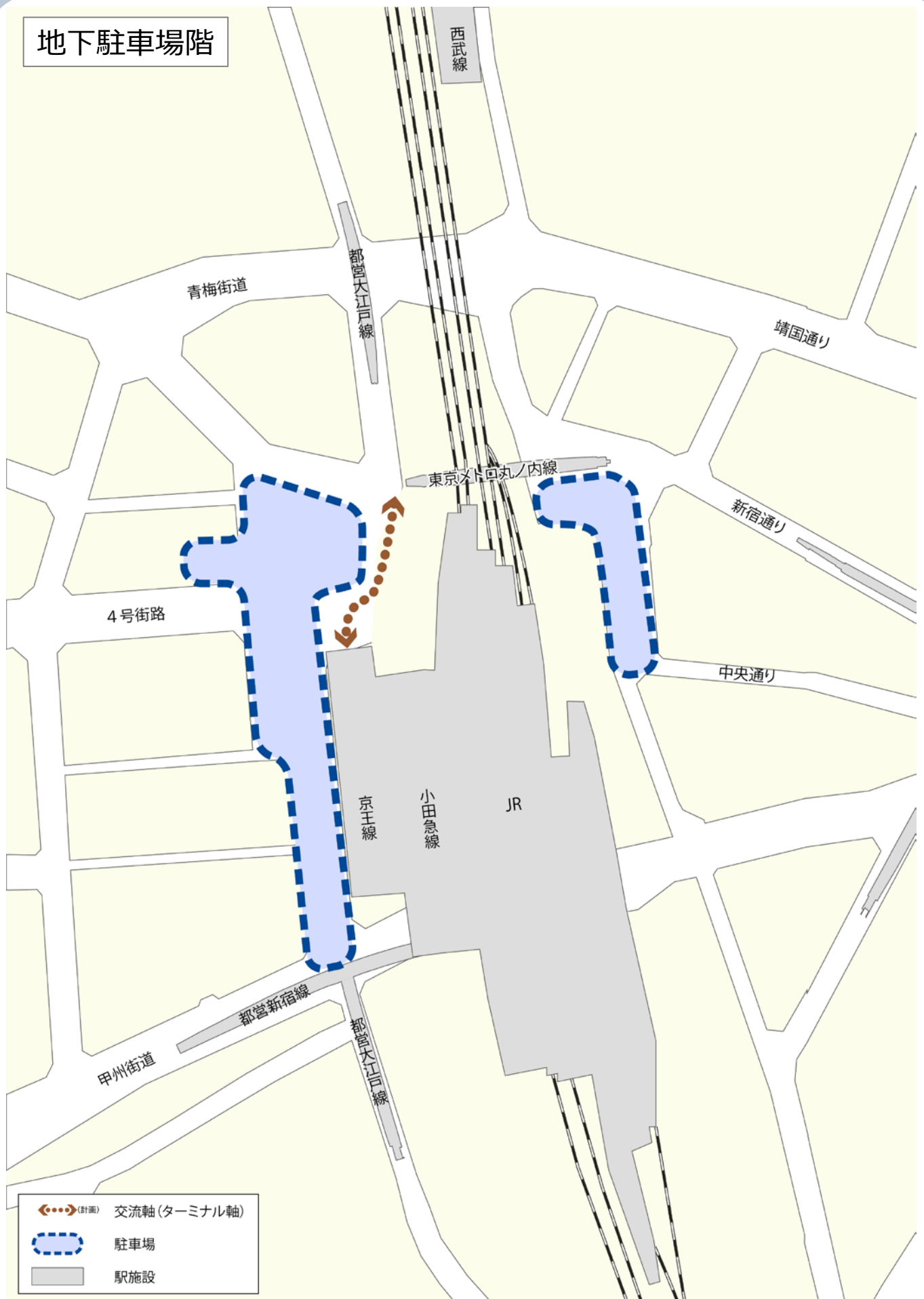
※各種機能の位置・大きさは概ねのイメージである

地下階



※各種機能の位置・大きさは概ねのイメージである

地下駐車場階



※各種機能の位置・大きさは概ねのイメージである

8 グランドターミナルの再編に向けて

スケジュール

2015年度	新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（新宿区）
2016年度	2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について 答申（東京都都市計画審議会）
2017年度	新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～（東京都・新宿区）
	都市づくりのグランドデザイン（東京都）
	新宿の拠点再整備方針
	都市計画決定（地区計画、駅前広場・通路、土地区画整理事業、都市再生特別地区等）
2020年度～	各種整備事業着手

事業の構成

種別	主な整備内容	主な事業者
鉄道駅施設整備	乗換経路の新設・拡充	国土交通省 東京都 新宿区 東日本旅客鉄道（株） 小田急電鉄（株） 東京地下鉄（株） 京王電鉄（株） 西武鉄道（株）
	駅施設の改良	
公共施設整備	東西デッキの整備	
	東西駅前広場・都市計画駐車場の再編	
	駅周辺街路の再編（歩行者空間の拡大等）	
駅ビルの建替え	公共的空間の整備（連携空間等）	
	新たな機能の導入、各種機能更新	

今後のまちづくり

本方針で位置づけた内容について、今後着実に実現を目指していく一方で、2040年代を迎えるまでの間には、人工知能や自動運転技術、環境技術、情報通信技術など、様々な技術の進展や実用化が急速に進み、都市に求められる機能・空間が変化していくことも予想されます。

今後のまちづくりでは、こうした日々進化する技術を、常に積極的かつ柔軟に取り入れ、より利便性が高く時代をリードしていく、人中心の豊かなまちを継続して目指していきます。

【問合せ先】

■ 東京都	（都市基盤に関すること）	都市整備局都市基盤部街路計画課	03-5388-3292
	（まちづくりに関すること）	都市整備局都市づくり政策部開発企画課	03-5388-3245
■ 新宿区		都市計画部新宿駅周辺整備担当課	03-5273-4164