

都市再生特別地区（新宿駅西口地区） 都市計画（素案）の概要

小田急電鉄株式会社
東京地下鉄株式会社

計画概要（案）

計画地の位置		東京都新宿区新宿三丁目及び西新宿一丁目各地内
地域地区		商業地域、防火地域、新宿駅直近地区地区計画
指定容積率		1,100%※1
基準建ぺい率		80%（防火地域内の耐火建築物により100%）
都市再生特別地区の区域面積		約1.6ha
計画容積率		1,600%
建築物の高さの最高限度		260m
敷地面積		約15,720㎡
延べ床面積 （容積対象面積）		約281,700㎡ （約251,500㎡）
主要用途		商業、業務、駅施設等
階数／最高高さ		地上48階 地下5階／約260m
駐車等台数	自動車（うち荷捌き）	359台（23台）※2,3
	自転車	300台
着工（予定）		2022年度
竣工（予定）		2029年度

※1.仮換地として指定される前の敷地における建築物にあっては100/10。
※2.今後予定する新宿区西口地区駐車場地域ルール適用を考慮した駐車台数。
※3.駐車台数には、今後予定する東京都駐車場条例の第十八条第二項の適用による附置台数の減免分を含む。

イメージパース

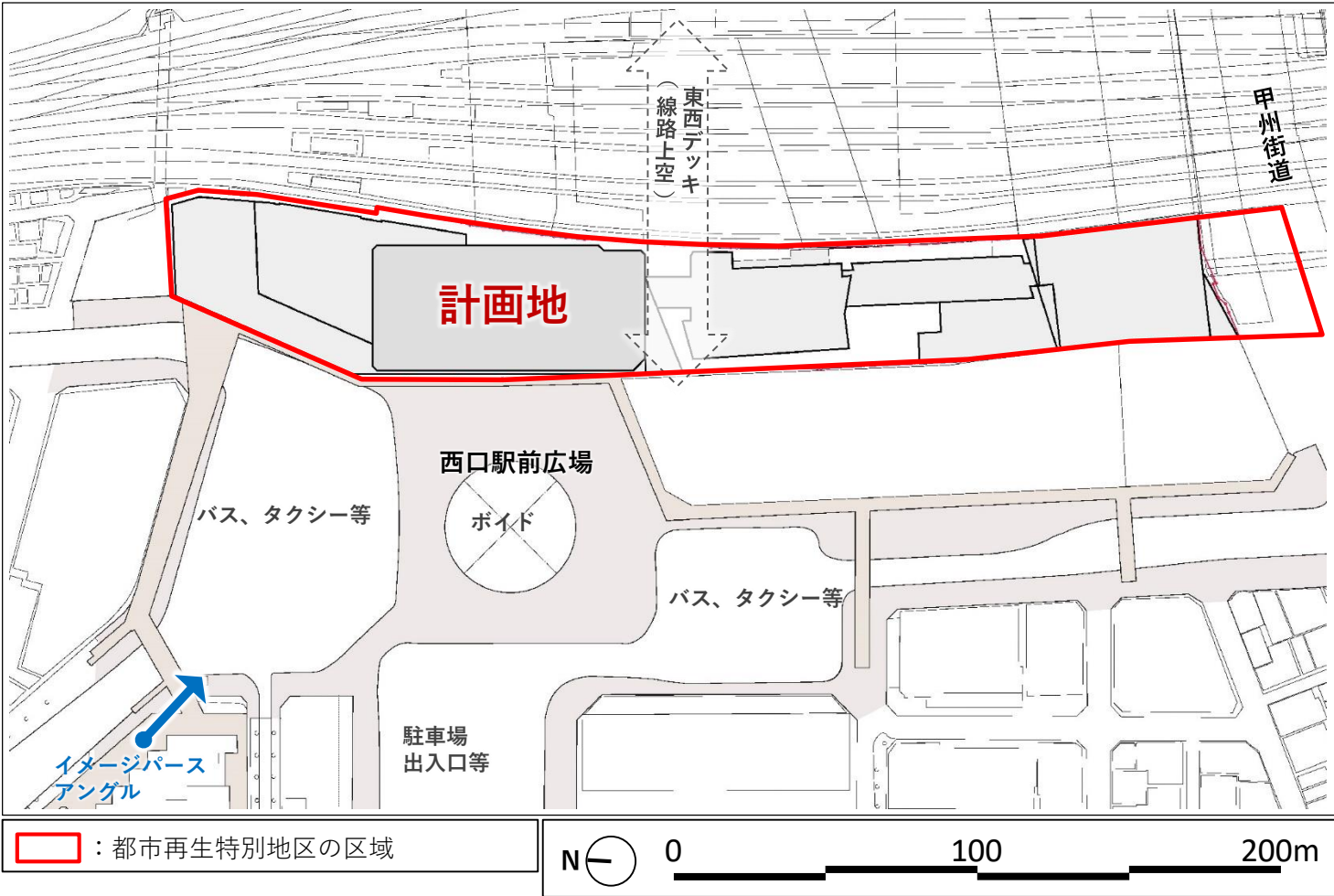


西側から計画地を望む

位置図



配置図

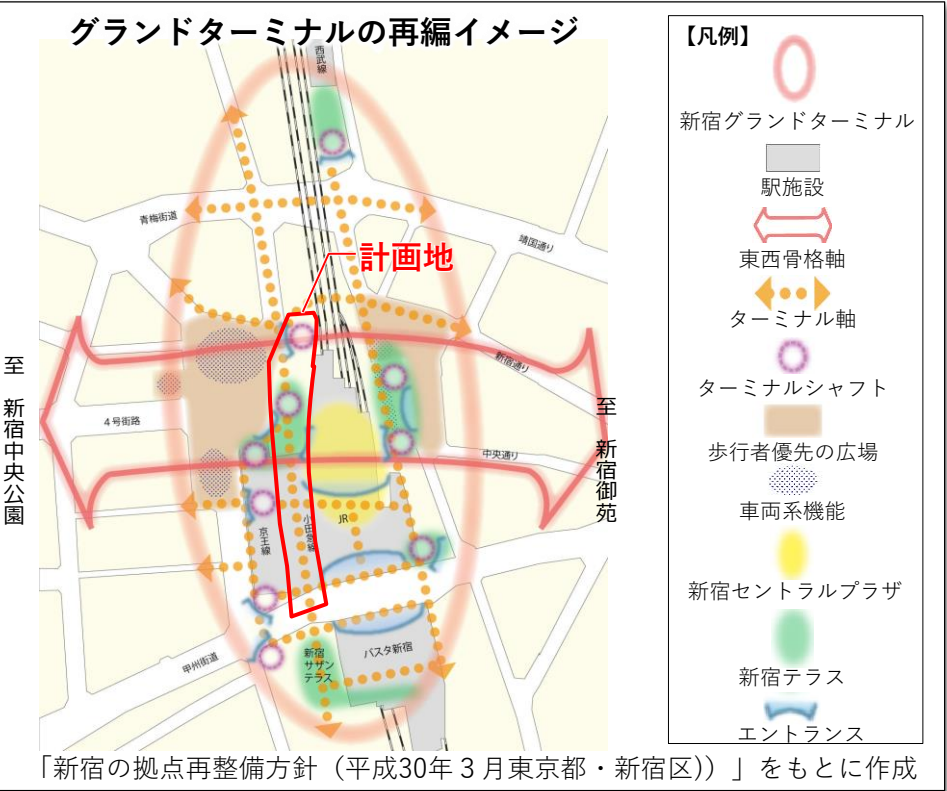


＜新宿駅直近地区の現状・課題＞

- 【ターミナルの課題】
- 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
 - 膨大な歩行者が滞留できる空間が不足
 - 駅構造が複雑でわかりにくい
 - 駅施設、駅ビルの老朽化
- 【まちの課題】
- 築50年以上の老朽化した建物が集積
 - 新宿の相対的な地位が低下
 - ・商品販売額、売場面積共にほぼ横ばい
 - ・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い

＜新宿駅周辺のまちづくりの経緯＞

- 2017年6月 「新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり」策定（東京都、新宿区）
- 2017年6月～ 新宿の拠点再整備検討委員会における検討
- 2018年3月 「新宿の拠点再整備方針」策定（東京都、新宿区）
- 新宿グランドターミナルとして一体的に再編
- ～新宿グランドターミナルとは～
- 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
- 2019年12月 都市計画決定
- 新宿駅直近地区土地区画整理事業 ほか



＜新宿の拠点再整備に向けた主な取組＞

- 歩行者ネットワークの形成
- 東西骨格軸、ターミナル軸、ターミナルシャフトなどの利便性の高い歩行者動線を整備し、グランドターミナル全体の回遊性向上を図る。
 - （例）線路上空に歩行者デッキを新設し、地下空間に集中する歩行者を分散化（※区画整理事業による）
- 将来イメージ
-
- 「新宿駅直近地区に係る都市計画案について」（2019年9月東京都、新宿区）をもとに作成
- 歩行者分散化のイメージ
-
- 現状
- 鉄道
- 東西自由通路
- 将来
- 線路上空デッキ
- 鉄道
- 東西自由通路
- 連携空間となるプラザ・テラスの整備
- グランドターミナルの核となる新宿セントラルプラザをJR線路上空に、グランドターミナルの顔となる新宿テラスを駅の各所に整備する。

- 人中心の広場へ再編
- 歩行者優先の駅前広場へ再構成し、グランドターミナルへの車両流入を抑制する。
 - （例）西口駅前広場の車両系機能の再配置による歩行者空間の拡大（※区画整理事業による）
- 現状
-
- 計画地
- 荷さばき車も利用可能な駐車場出入口を新設
- 一般車の寄付きを確保
- 将来イメージ
-
- 計画地
- 建物の敷地に歩行者空間を創出
- 建物の敷地を広場と正対させ見通しを確保
- バスタクシー
- ポイド
- 線路上空デッキ
- 小田急線
- 凡例
- 歩行者空間
 - ターミナルシャフト（バリアフリーの縦動線）
 - 車両系機能
 - ⇄ 駐車場出入口
 - ⇄ 主な歩行者動線
- ▲ループ車路が広場を占有
- ※この図は現況図を基にしたイメージです。
- 「新宿駅直近地区に係る都市計画案について」（2019年9月東京都、新宿区）をもとに作成
- 誰もがチャレンジできる環境の整備
- 訪れる人々に多様な活動やサービスを提供するラゴ機能の導入や、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等を図る。
- エリアマネジメントの推進

方針1 新宿グランドターミナルの実現に向けた基盤整備

- ① 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の整備
- ② にぎわいと交流を生み出す滞留空間の整備
- ③ 人中心の駅前広場整備への協力

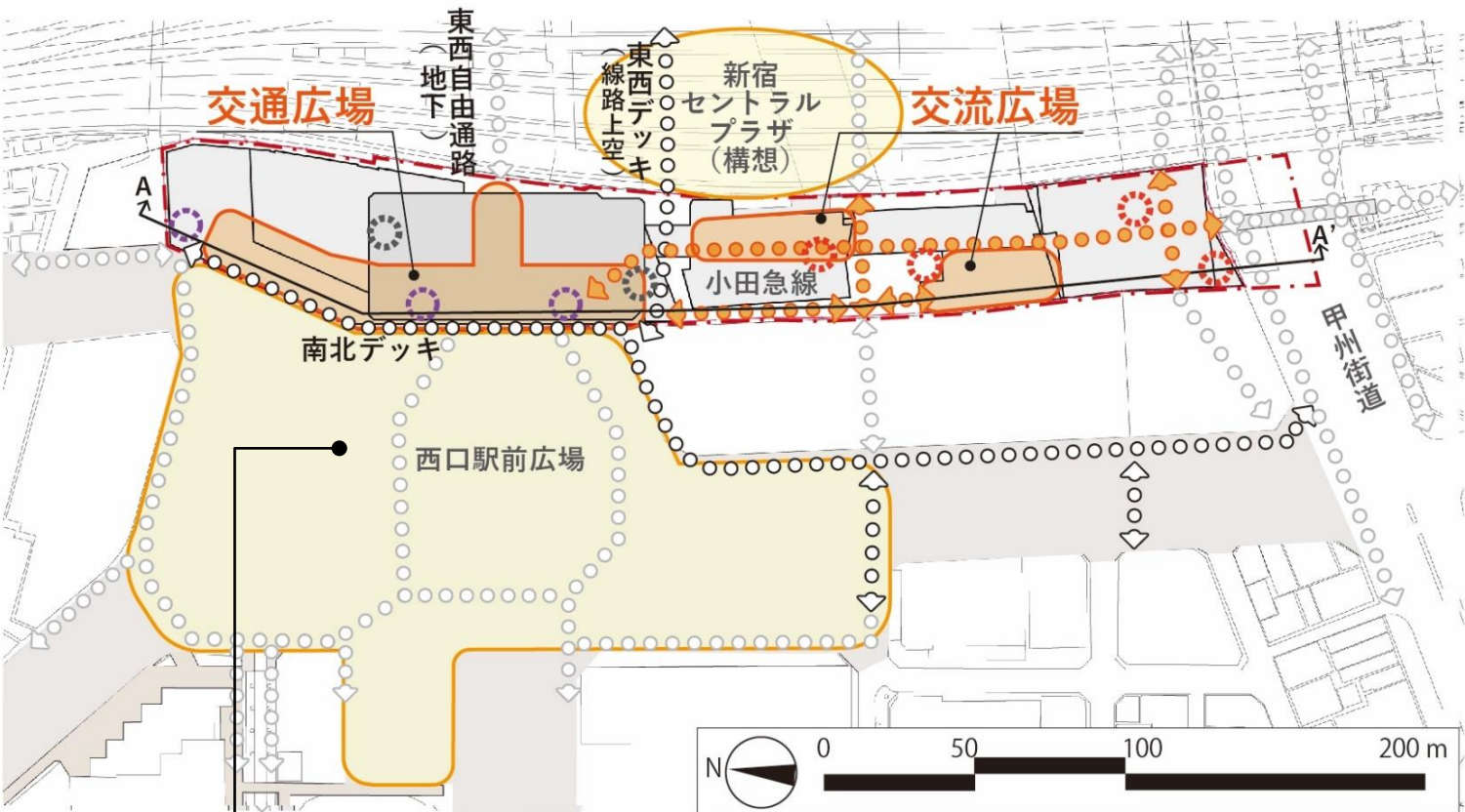
方針2 国際競争力強化に資する都市機能の導入

- ① 交流・連携・挑戦を生み出すビジネス創発機能の整備

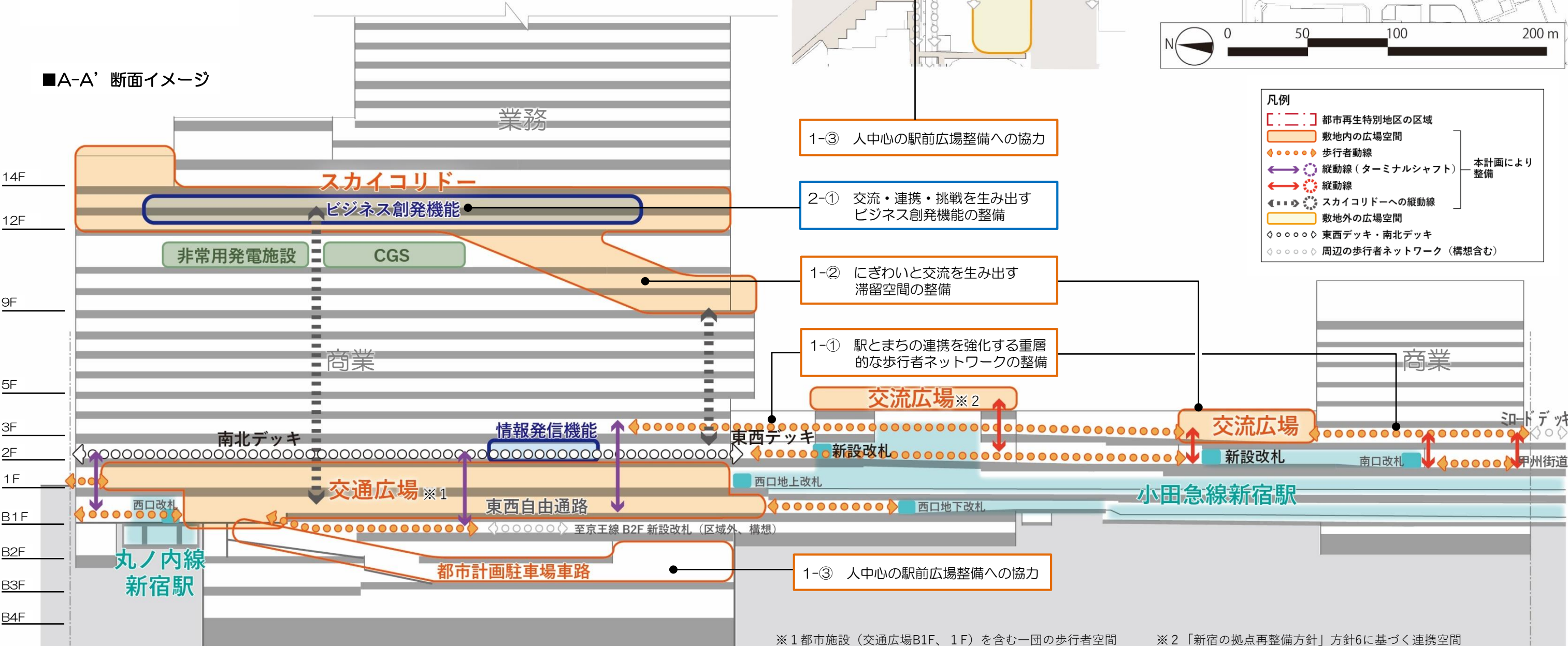
方針3 防災機能の強化と環境負荷低減

- ① 帰宅困難者支援や面的な多重避難ネットワークの構築による防災機能強化
- ② 環境負荷低減に向けた取り組み

■低層部のネットワークイメージ



■A-A' 断面イメージ



※1 都市施設（交通広場B1F、1F）を含む一団の歩行者空間

※2 「新宿の拠点再整備方針」方針6に基づく連携空間

①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の整備

- 【課題】
- 駅とまち、まちとまちの間の移動がしにくい
 - 複雑で分かりにくい乗換動線
 - 歩行者流動が地下レベルに集中し交錯が発生
 - 駅の入口がわかりにくい

- 【整備・取組内容】 1) 駅と駅、駅とまち、まちとまちをつなぐ、東西、南北の歩行者ネットワークの形成

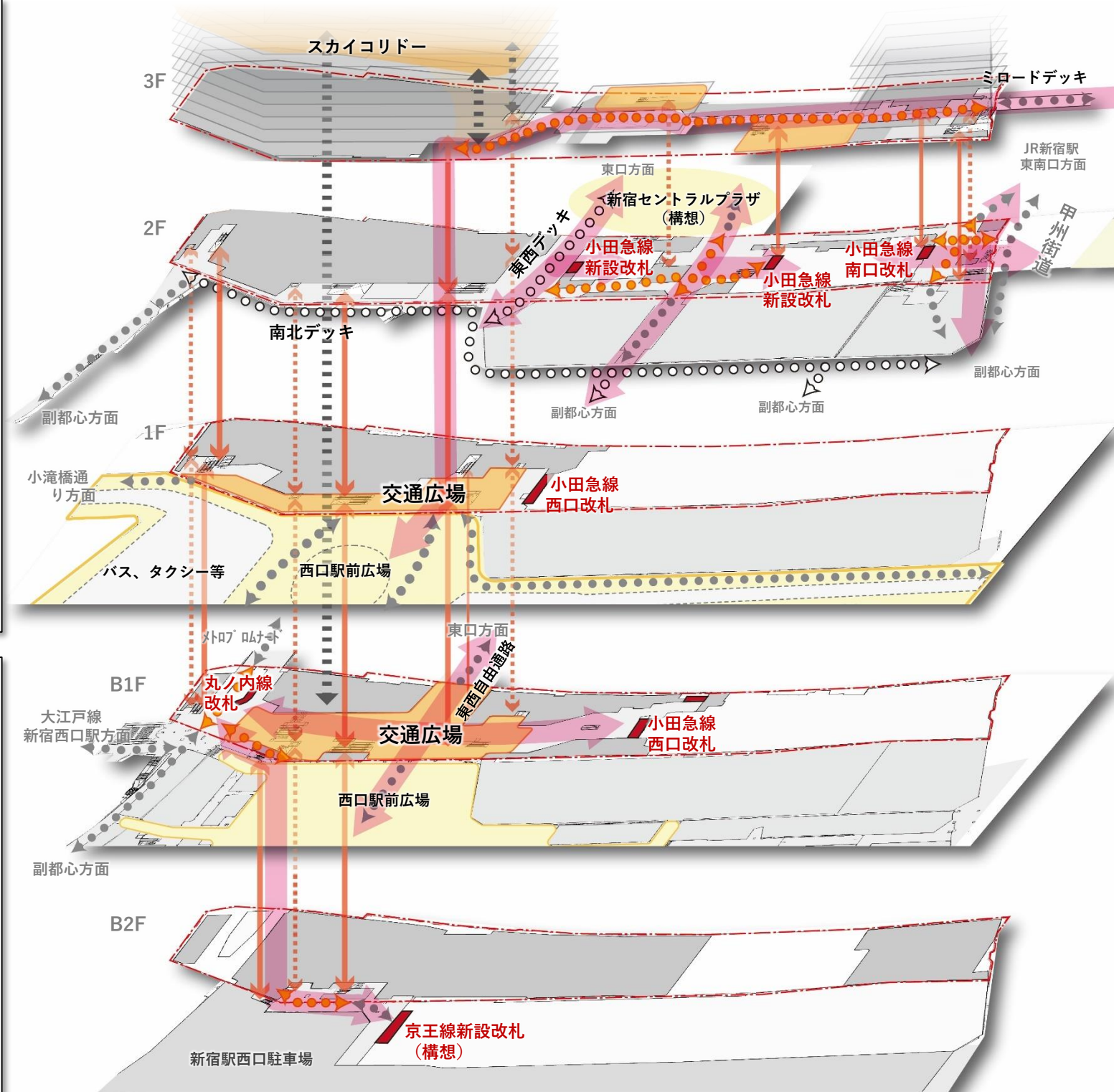
■交通広場の整備（B1F、1F）

- バリアフリー化や見通しの改善による歩行者ネットワークの充実化
- 西口駅前広場と一体的に機能する歩行者空間を整備



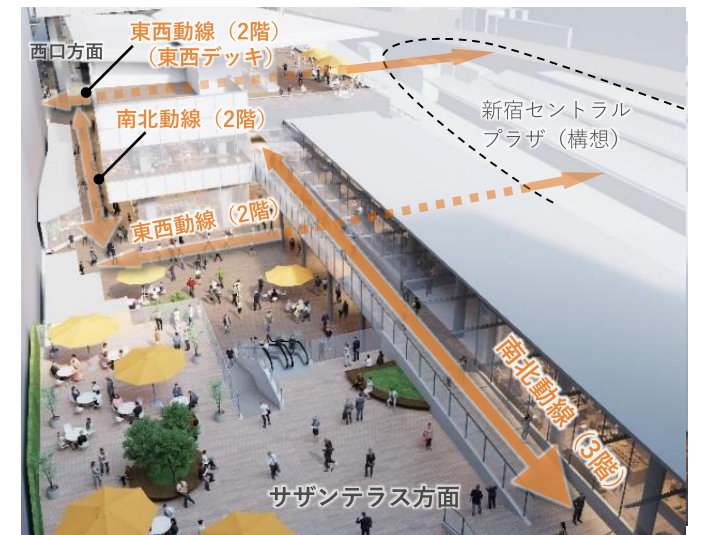
中間階の廃止、柱位置の整序により見通しを確保

レベル差を円滑につなぐエスカレーターの整備



■東西・南北をつなぐ歩行者ネットワークの整備（2F、3F）

- 西口方面から、ミロードデッキ（既設）を経由しサザンテラスまでの各方面をつなぐ南北動線を整備
- 隣接街区との将来的な接続を見据え、東西方向の歩行者動線を整備



■駅入口の視認性向上

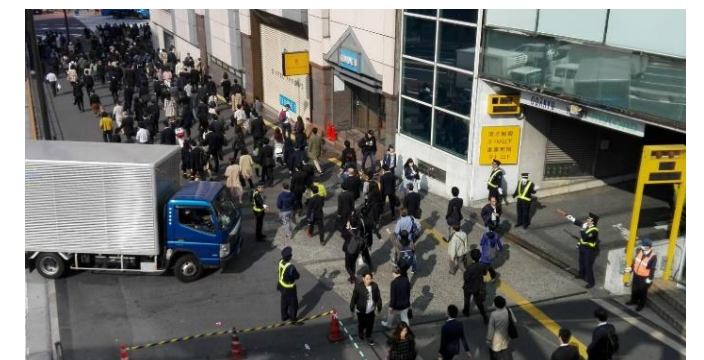
- 歩行者空間に沿った位置に駅改札を整備



東西デッキに面し、視認性の高い新設改札

■南口歩行環境の改善

- 新宿駅西口駐車場経由でアクセス可能な地下3階に荷捌き駐車場を集約することで、甲州街道沿いの荷捌き駐車場出入口・車路スロープを廃止し、南口周辺の歩行環境を改善



■地下・地上・デッキレベルを結節する縦動線

- 東西、南北の歩行者動線からのアクセス性及び視認性の高い縦動線を整備

■地下2階レベルの新たな乗換動線の整備

- 地下2階レベルに、京王線と丸ノ内線や大江戸線との乗換動線を整備

- 【凡例】
- 歩行者動線
 - 縦動線（ESC）
 - 縦動線（EV）
 - スカイコリドーへの縦動線
 - 敷地内の広場空間

- 東西デッキ・南北デッキ（区画整理事業）
- 周辺の歩行者ネットワーク（構想含む）
- 敷地外の広場空間

一本計画により整備

②にぎわいと交流を生み出す滞留空間の整備

- 【課題】
- 休憩や待合せ等に活用できる、まとまった滞留空間が不足
 - 膨大な歩行者流動から離れて、落ち着ける場所や交流できる場所が不足

【整備・取組内容】

- 1) 中層部のスカイコリドーにおける開放感あふれる滞留空間の整備
- 2) 駅改札や歩行者ネットワークに近接した交流広場における滞留空間の整備

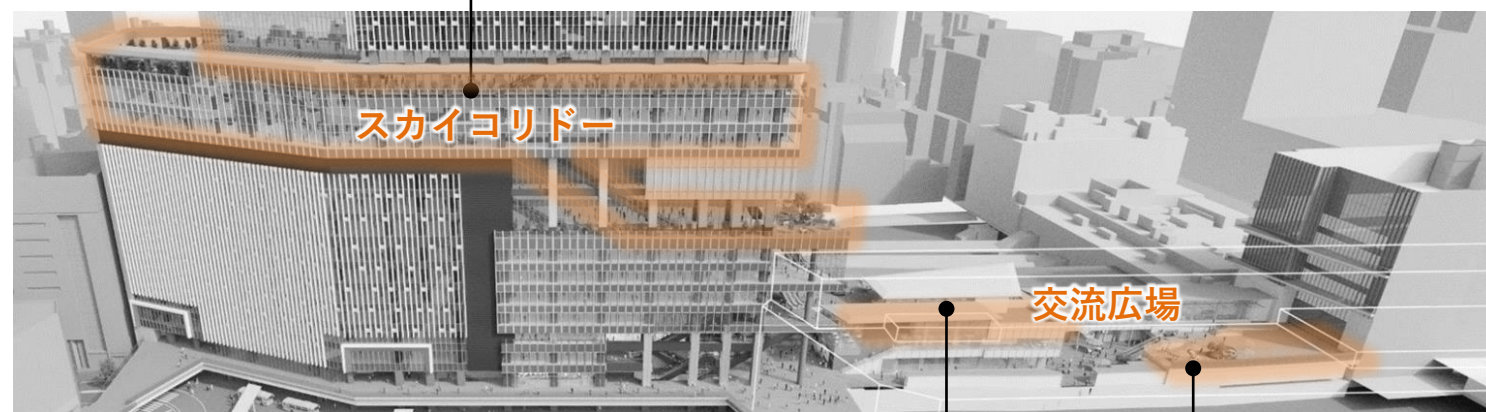


■スカイコリドーにおける滞留空間の整備 (9F~14F/約2,250㎡)

- 流動の大きい地上部に替わり中層部に設ける眺望の良い多層の滞留空間
- 動線や滞留空間に面して、賑わい施設や地域貢献施設が随所に展開

【新宿グランドターミナル・デザインポリシー-2019】

- 人々が佇み、まちを感じ、賑わいを創出する滞留空間を整備
- 南北をつなぐスカイコリドーをつくる



■交流広場の整備 (3F、4F/約1,340㎡)

- 新改札や歩行者ネットワークに近接する位置に、休憩や待合わせに活用でき、賑わいと交流を生み出す広場空間を整備



③人中心の駅前広場整備への協力

- 【課題】
- 魅力的で快適な歩行者空間の創出
 - 駅前広場地下、地上における路上荷捌と歩行者との交錯
 - 駅至近で安全かつ円滑に乗降を行えるスペースの不足



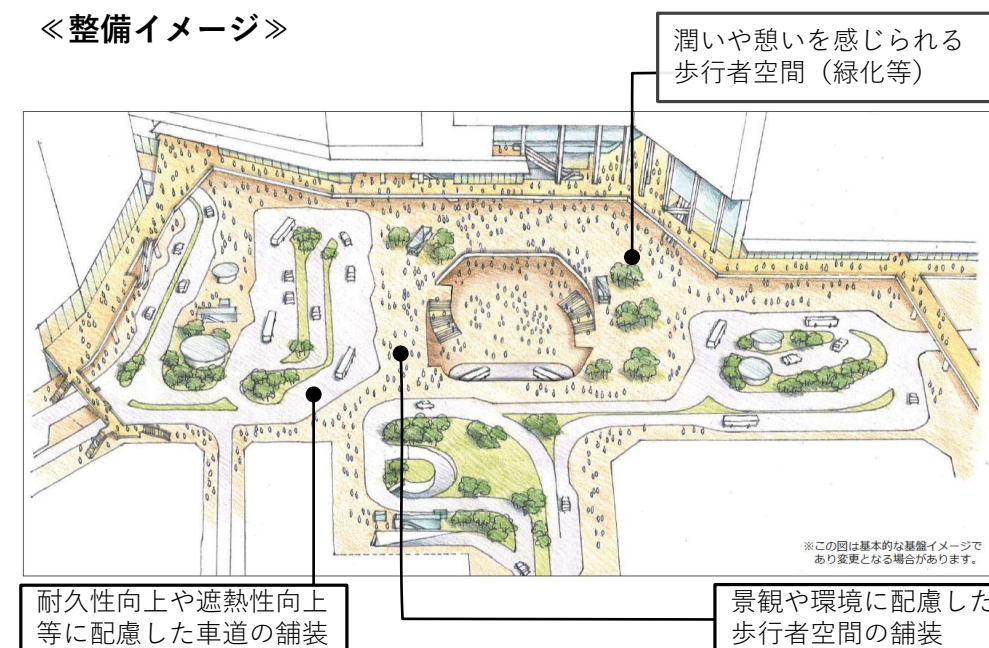
【整備・取組内容】

- 1) 西口駅前広場における歩道や車道の表層等の整備
- 2) 都市計画駐車場におけるバリアフリー乗降場と荷捌き車に対応した車路整備

■歩道や車道の表層等の整備

- 世界一の乗降客数を誇るターミナル駅である新宿駅の駅前空間に相応しい景観形成や、歩行環境等の更なる向上を図るため、敷地内の広場等と道路区域内の駅前広場の表層の一体的な整備等に取り組む
- 具体的な整備内容、帰属及び維持管理等については、エリアマネジメント組織の検討状況等も踏まえ、今後の設計段階において、土地区画整理事業施行者と協調し、道路管理者と協議・調整を図る

《整備イメージ》



景観や環境に配慮した歩行者空間の舗装のイメージ



潤いや憩いを感じられる歩行者空間（緑化等）のイメージ

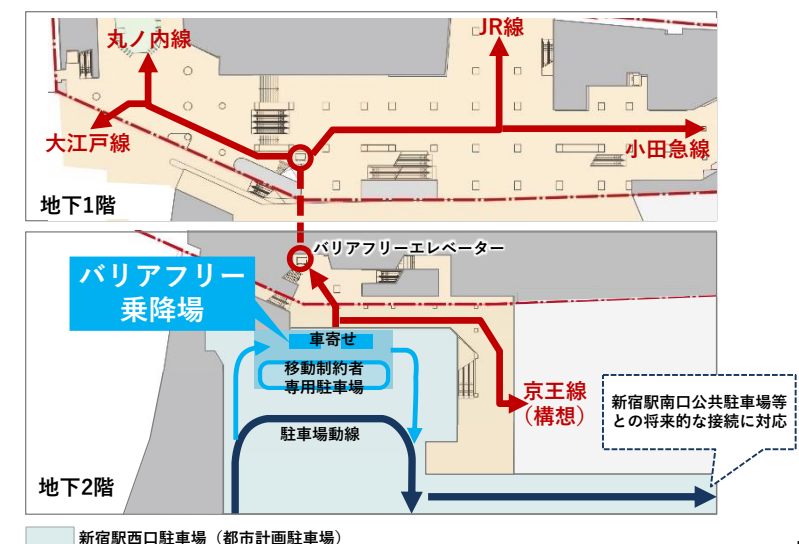
(出典) 「新宿駅直近地区に係る都市計画案について」 (2019年9月東京都、新宿区)

■バリアフリー乗降場の整備

- 移動制約者の駅へのアクセス性を強化するため、都市計画駐車場内の駅至近の位置に、移動制約者が安全に乗降できる車寄せと専用駐車場を整備

■荷捌き車に対応した車路整備

- 路上荷捌きを抑制し、快適な歩行環境の実現のため、都市計画駐車場経路による各荷捌き駐車場へのアクセスを確保
- 既存都市計画駐車場の躯体及び設備改修により車路空頭高さを2.1m程度から2.5mへ改良



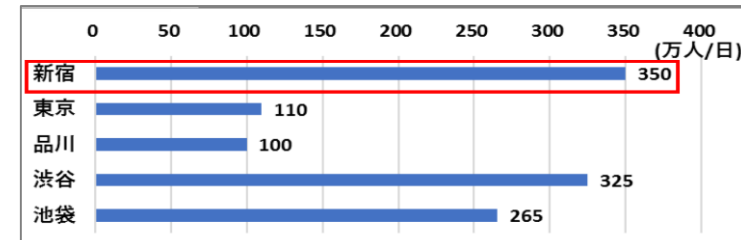
①交流・連携・挑戦を生み出すビジネス創発機能の整備

【課題】 ●社会的課題

- 世界における日本のビジネス環境の弱さの一因は、イノベーション環境の弱さ
- 日常生活に潜むニーズ・課題を基点としたイノベーションの重要度が増加

●新宿における課題

- 新宿等の副都心エリアは多様なニーズを有する消費者が多く来街する商業エリアとしての特性をもち、**多くの消費者ニーズをキャッチアップしやすい立地環境**
- 一方、**来街者や企業間が交流する場が少なく、多様で膨大な来街者がいる強みを活かしきれていない**



主な都内ターミナル駅の乗降客数（新宿の拠点再整備方針より引用）

【整備・取組内容】

1) エンドユーザーとサプライヤーの交流を促すビジネス創発機能の整備

多様で膨大な来街者が存在する新宿の特性を生かし、日常生活に潜むニーズや課題を基点としたイノベーション（新たなサービスや製品等）を創出

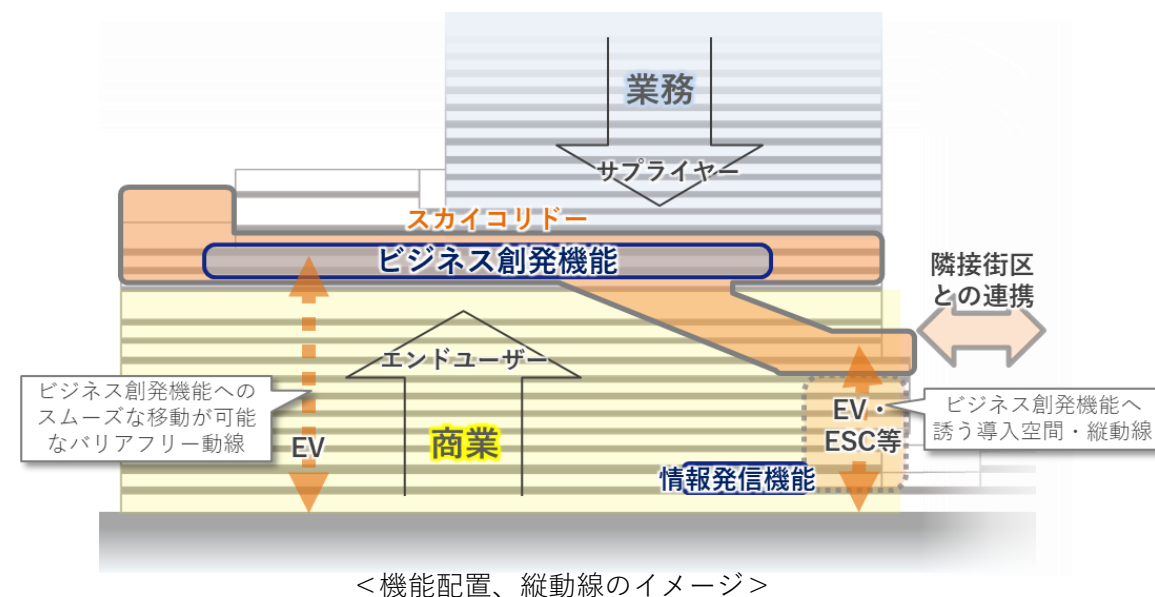


イノベーションによる新たな価値創出

生み出された価値や新たな魅力により、新宿に人・モノ・投資の呼び込み

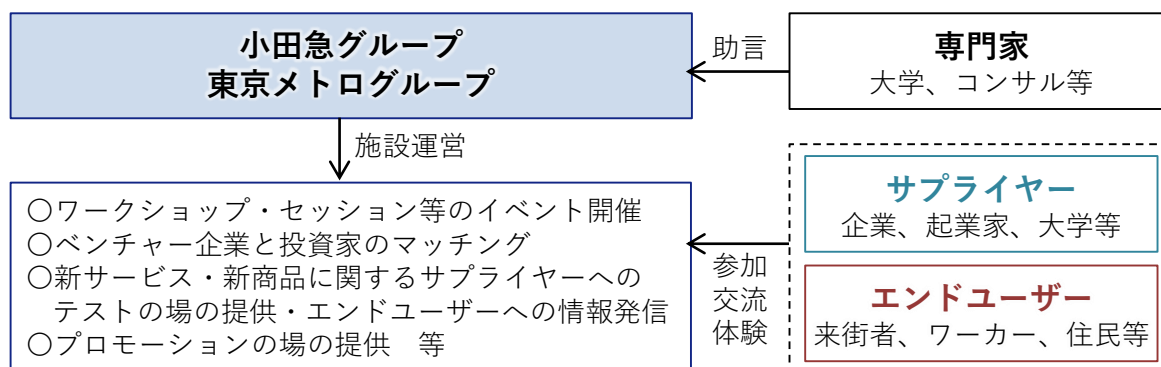
■ビジネス創発機能（約5,000㎡）の整備

- エンドユーザーとサプライヤーがともに活用しやすい商業機能と業務機能の中間フロアにビジネス創発機能を整備
- 駅前広場や主要な歩行者動線から視認性及びアクセス性の高い位置に情報発信機能を整備
- ビジネス創発機能へ来街者を誘う導入空間や縦動線空間を確保



＜施設運営のイメージ＞

- 事業者の持つノウハウや広範なネットワークを活かした施設運営に取り組む



＜空間構成イメージ＞

- ビジネス創発を促す機能を備えた貢献施設を、動線・滞留空間、賑わい施設と一体的に整備
- 活発な交流が生まれるよう、それぞれの施設や空間は仕切りを感じさせない開放的で連続した計画とする

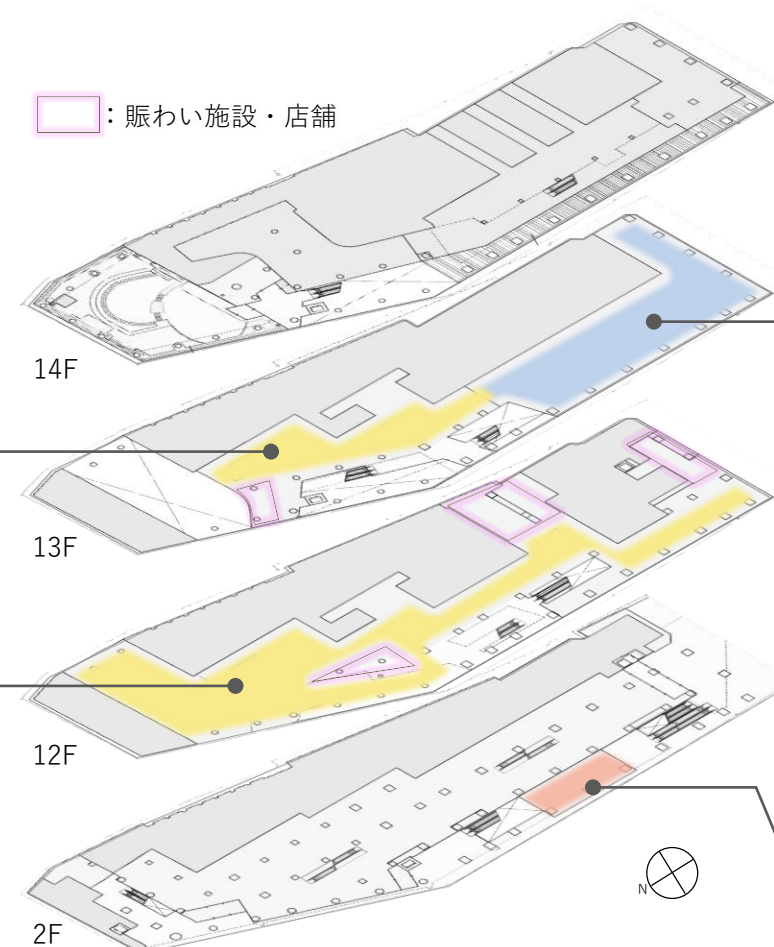
【体験・発信ゾーン】

試作品、製品、サービス等の体験及びテスト販売の場、国内外に向けてプロモーションする場

体験スペースイメージ



イベントスペースイメージ



【創発ゾーン】

エンドユーザーの抱える日常的な課題やニーズをくみ取り、新たなサービスや製品等を生み出す場
例：超高齢化社会における介護支援ロボット、働く親をサポートする子育て支援サービス等

オフィススペースイメージ



セッションスペースイメージ



【情報発信機能】

ビジネス創発機能の情報や、新宿や沿線の情報等を発信する場

情報発信機能イメージ



＜ビジネス創発機能と動線・滞留空間等の一体配置イメージ＞

①帰宅困難者支援や面的な多重エネルギーネットワークの構築による防災機能強化

【整備・取組内容】

■帰宅困難者の受入れ空間確保

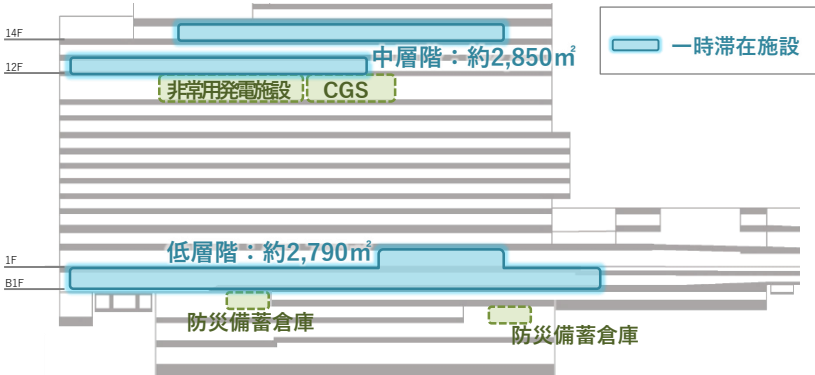
- 一時滞在施設（約5,640㎡、約3,400人分）および3日間分の受入れに備えた防災備蓄倉庫を整備（地下階、約200㎡）
- 新宿区が管理する備蓄倉庫を別途確保（約100㎡）

■災害時の情報発信

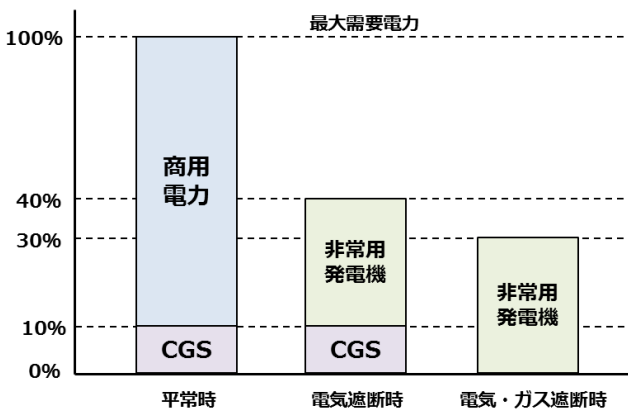
- デジタルサイネージの設置等による災害情報や電車運行情報等の発信

■防災性向上と環境負荷低減に寄与するエネルギーシステムの構築

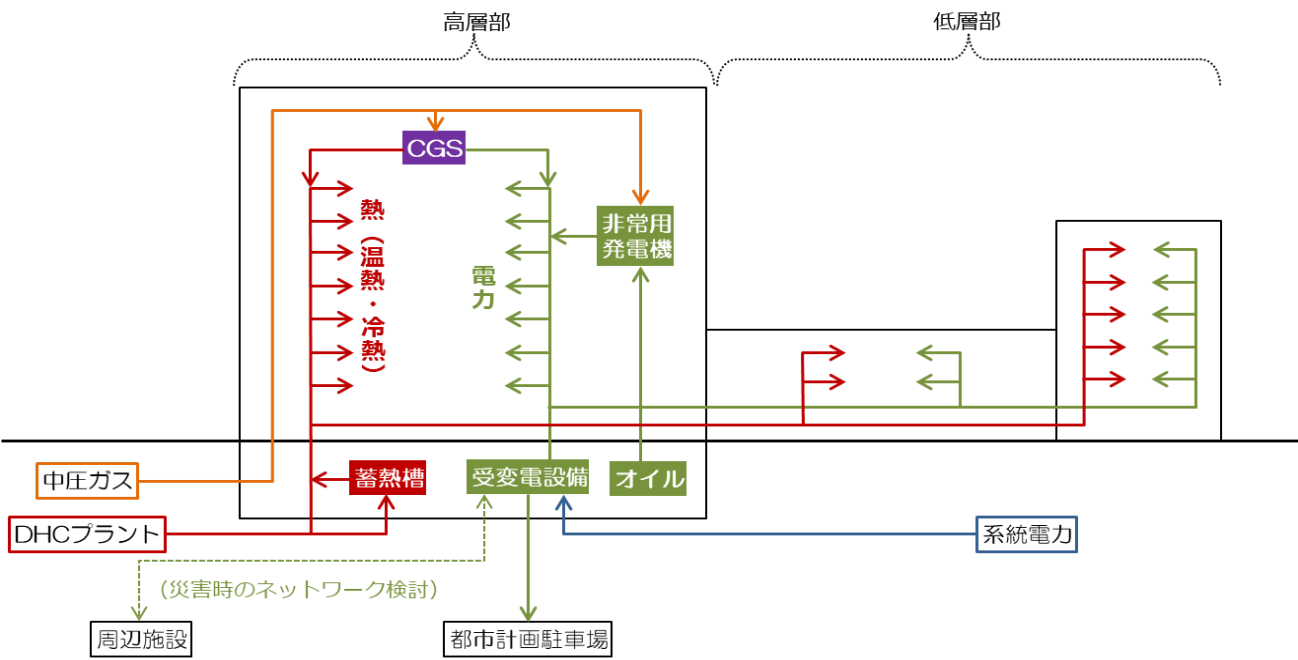
- 地域冷暖房による熱供給受入や、隣接する都市計画駐車場との電気の面的ネットワークの構築
- 耐震性に優れた中圧ガスを利用したCGS及びガスとオイルを利用したデュアル・フューエル型非常用発電機によるエネルギー供給の多重化を図ることで、災害に強いエネルギーネットワークを実現（電力・ガス供給遮断時の72時間電力供給確保）
- 蓄熱槽導入により、ピークカットによる環境負荷低減、蓄熱を利用した帰宅困難者受入れ施設等の室内環境向上を実現



< 防災に関する主な施設の整備イメージ >



< 災害時の電力供給能力のイメージ >

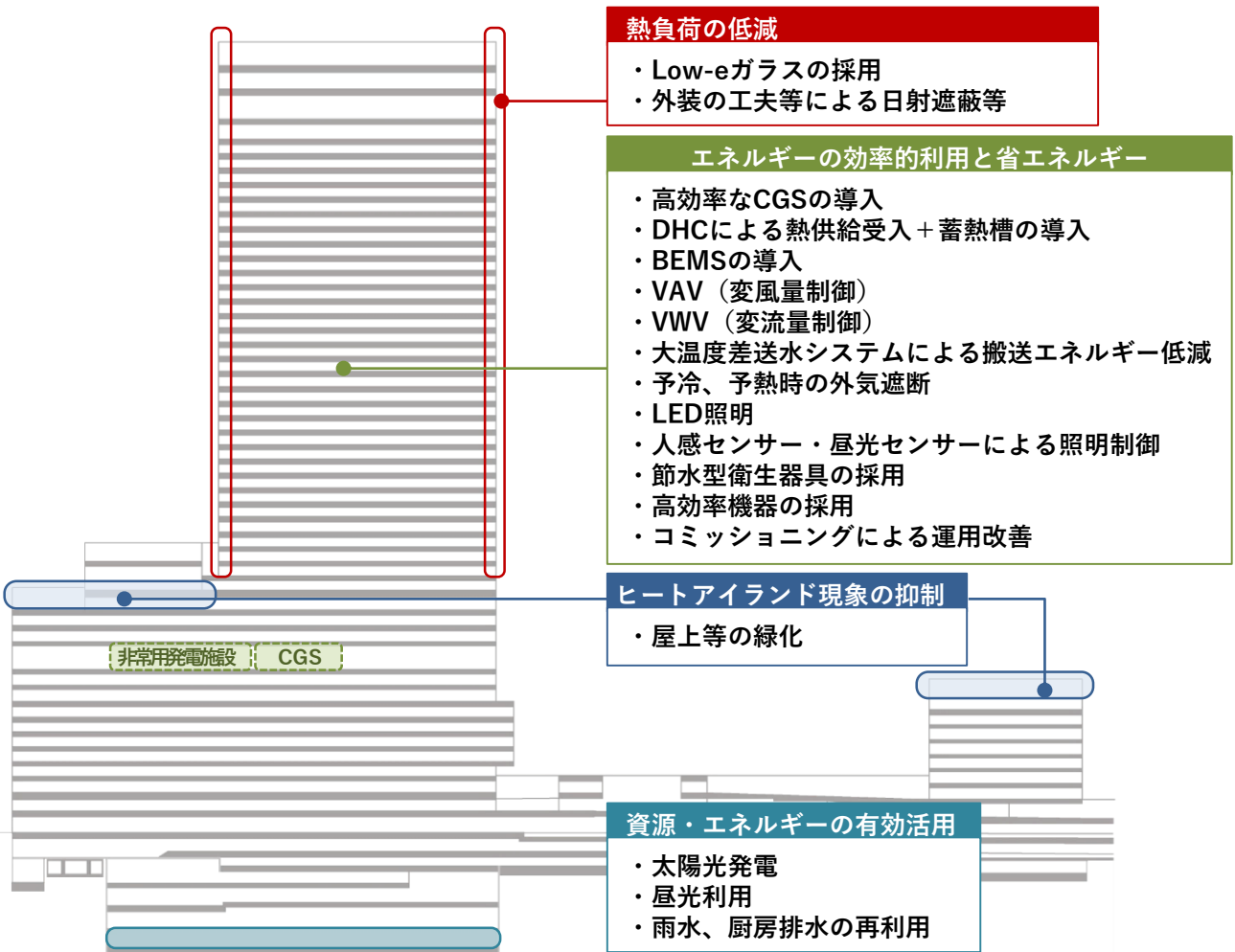


< 熱、電力供給概念図 >

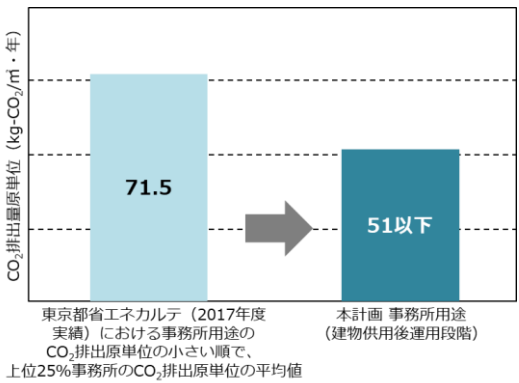
②環境負荷低減に向けた取組み

【整備・取組内容】

- 計画時点で最新の技術導入等に取り組むことにより、東京都建築物環境計画書制度における段階3を目指す
- 環境性能の向上及びエネルギーの効率的な運用により、CASBEE（建築環境総合性能評価システム）の「評価ランクA」を確保
- ゼロエミッション東京の実現に向け、再生可能エネルギーを含む電力利用の推進等を検討
- 潤いを感じられるみどりや歩行者に視認しやすいみどりを配置



< 環境負荷低減の主な取組イメージ >



< 事務所用途部分のCO2排出量原単位の目標 >



< 緑化空間のイメージ（ビューテラス） >

遠景 国際都市新宿に相応しい都市景観の形成

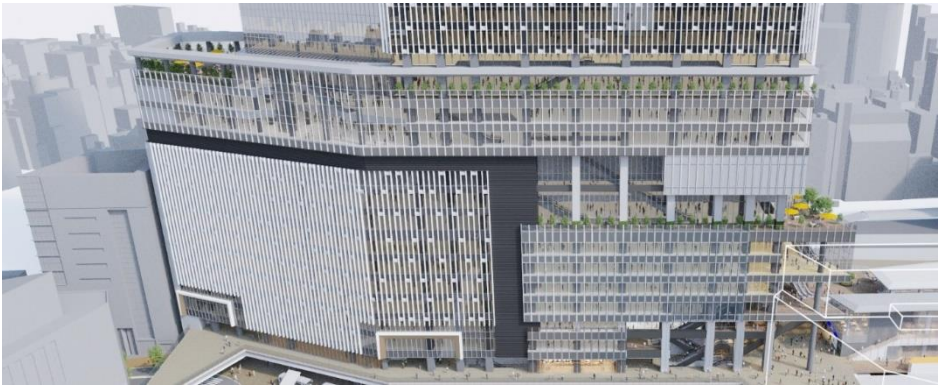
- 西新宿の超高層ビル群との調和と駅のランドマーク性を両立するスカイライン
- 都市軸を意識したランドマークとなる高層部の配置計画
- 新宿の個性や活力を象徴するシンボリックな高層部のデザイン



四号街路より計画地を望む

中景 まちの玄関口に相応しい街並み景観の形成

- 西新宿のスーパースケールを体現した南北400mをつなぐスカイコリドー
- 全方位に向けアクティビティが表出する外観を形成
- 新宿駅東西の緑のネットワーク形成に寄与する立体的な緑化空間の創出



ダイナミックなスケールのスカイコリドー



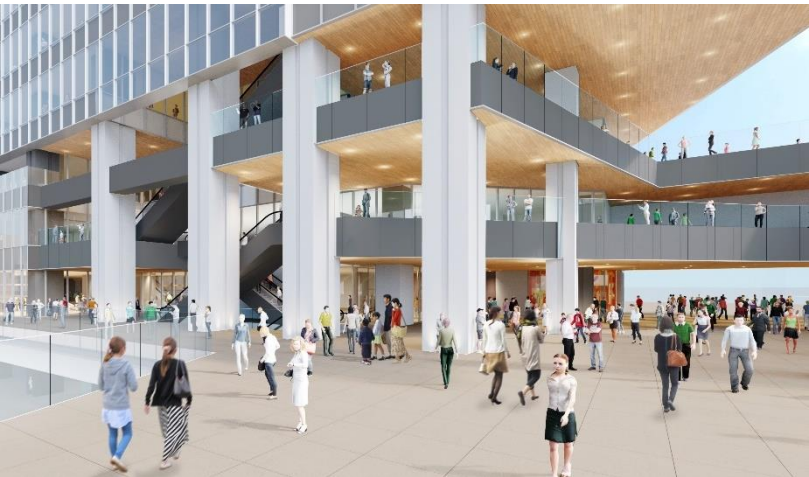
緑溢れるビューテラスイメージ



西武新宿駅側より計画地を望む

近景 西口の魅力強化に資するにぎわいと潤いあふれる駅前景観の形成

- 新宿の東西をつなぎ街に回遊性を創出する歩行者ネットワーク
- 重層的な駅前広場と一体的な西側低層部の計画
- 新宿セントラルプラザと一体的で賑わい溢れる景観を創出する東側低層部デザイン



西側（西口駅前広場側）から東側を望む



東側（新宿セントラルプラザ側）から西側を望む

夜景 グランドターミナル全体でランドマークを形成し、新宿の新たなシンボルとなる夜間景観の創出

- 駅周辺施設と連携し、面的広がりと統一感のある夜景を創出
- ランドマーク性の高い夜間景観をつくりだすライトアップ計画



駅前広場北西から計画地を望む