

IV 都市の環境や機能の確保に関する資料

IV-1 都市再生特別地区の内容

1. 計画概要

■計画地

：東京都新宿区西新宿一丁目
及び渋谷区代々木二丁目各地内

■都市計画

用途地域等
：商業地域／防火地域／駐車場整備地区／新宿駅直近地区
地区計画

基準容積率
：1,100%、800%、600%（加重平均：約924%）
建蔽率
：80%（耐火建築物：上限なし）

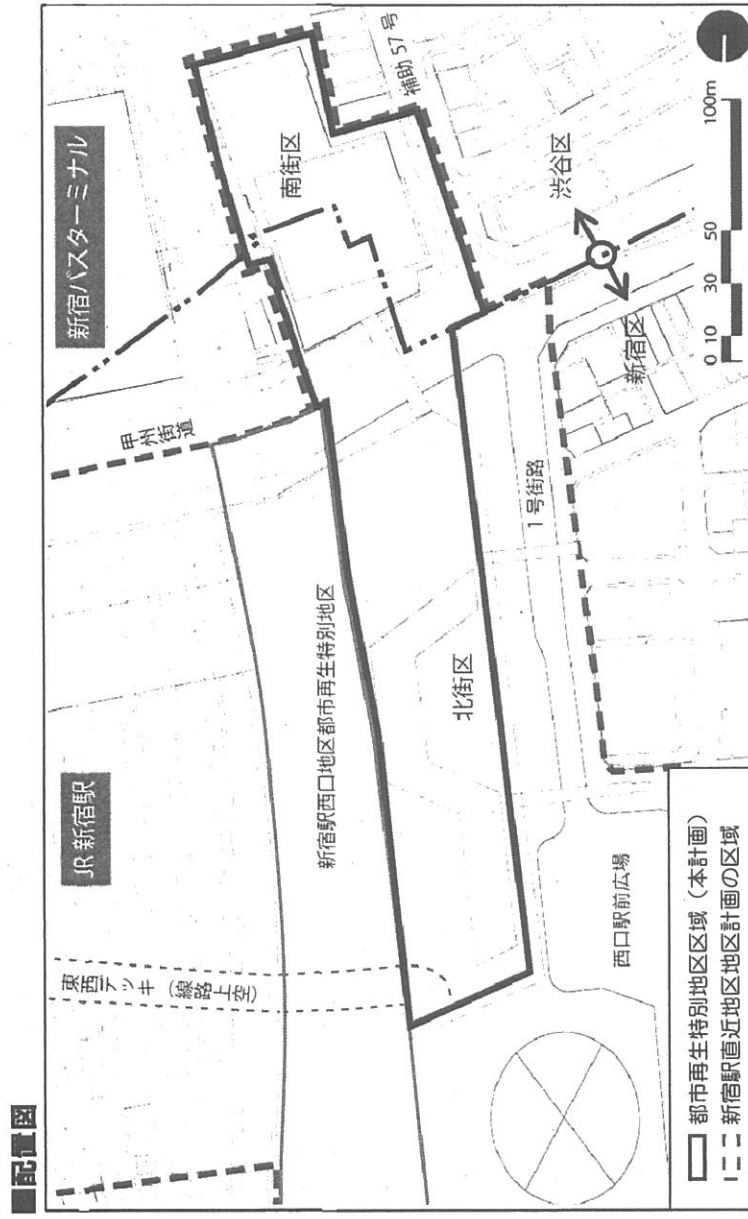
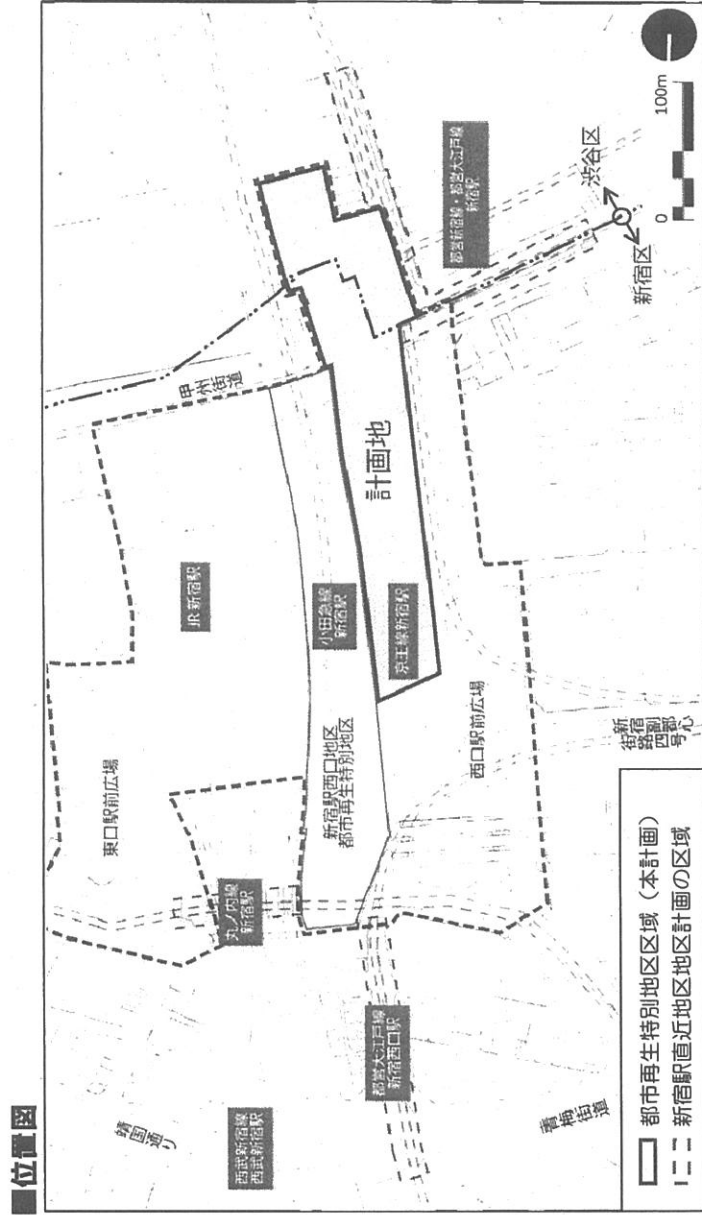
■都市再生特別地区の区域面積

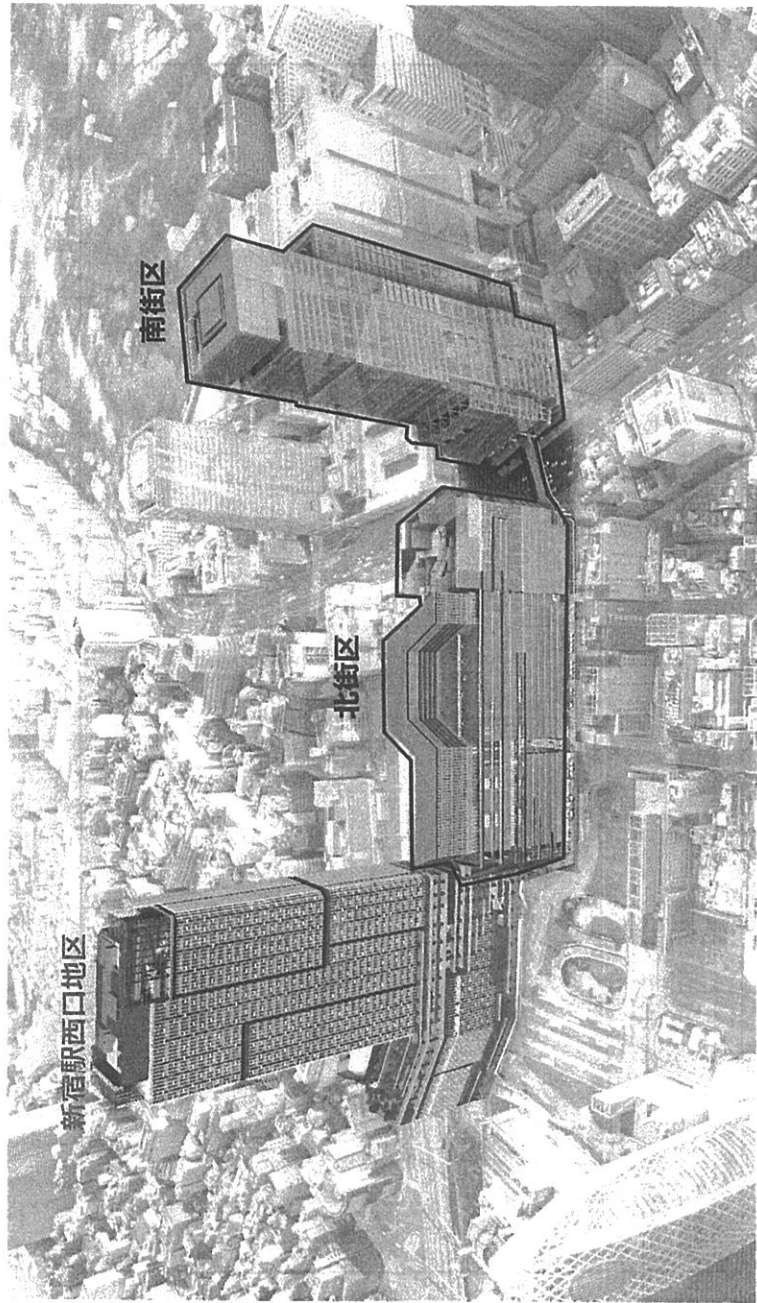
：約1.9ha

■計画諸元

	全体	北街区	南街区
敷地面積	約16,300㎡	約10,000㎡	約6,300㎡
建築面積	約15,900㎡	約9,900㎡	約6,000㎡
延べ面積 [容積対象面積]	約291,500㎡ [約251,000㎡]	約141,500㎡ [約125,000㎡]	約150,000㎡ [約126,000㎡]
計画容積率	約1,540%	約1,250%	約2,000%
建築物の高さの 最高限度	-	GL+115m (GL=T.P.+41.0m)	GL+230m (GL=T.P.+41.0m)
建築物の最高 高さ/階数	-	GL+110m /地上19階・地下3階 (GL=T.P.+41.0m)	GL+225m /地上37階・地下6階 (GL=T.P.+41.0m)
主要用途	-	店舗、宿泊施設、 駐車場等	店舗、事務所、 宿泊施設、駐車場等
駐車台数 (うち荷捌き)	335台 (26台)	188台 (12台) ※1	147台 (14台) ※2
駐車バイク 台数	12台	3台	9台
駐輪台数	996台	286台 ※3	710台 ※4
工期 ※5 (予定)	2023年度～ 2040年代	～2040年代 ※6	2023年度～ 2028年度

※1) 今後予定する「新宿西口駐車場地区ルール」の適用を考慮した駐車台数。駐車台数には今後予定する東京都駐車場条例の第18条第2項の適用による増設台数の増加分を含む。
 ※2) 今後予定する「代々木地区駐車場地保ルール」の適用を考慮した駐車台数。
 ※3) 「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐車場の整備に関する条例」の特別の適用を考慮した駐車台数。
 ※4) 公共用駐輪場は除く。
 ※5) 工期は、関係機関との調整等により変更となる場合がある。
 ※6) 北街区・国道デッキについては、南街区竣工後、善工予定。新宿駅直近土地区画整理事業（事業期間：2021年度～2046年度）等との調整により、工期の持ちは今後決定する。
 ※ 施設計画については、バリアフリーに配慮し、バリアフリー法の誘導基準、東京都建設のまちづくり条例の努力基準を目標とした計画とするほか、新宿区ユニバーサルデザインまちづくり条例にも配慮した計画とする。





計画建物イメージパース（西側より計画建物を望む）
 PLATEAUの画像（出典：国土交通省）を加工して作成

2. 建築物の容積率の最高限度の考え方

（都市再生特別地区における容積率の最高限度）

基準容積率
 （加重平均）
 924%

+

都市再生への貢献の評価
 616%

1. 新宿グランドターミナルの実現に向けた基盤整備
2. 国際競争力を高める都市機能の導入
3. 環境負荷低減と防災対応力強化

=

容積率の
 最高限度
 1540%

新宿駅西南口地区における都市再生貢献の考え方

1 新宿グランドターミナルの実現に向けた基盤整備

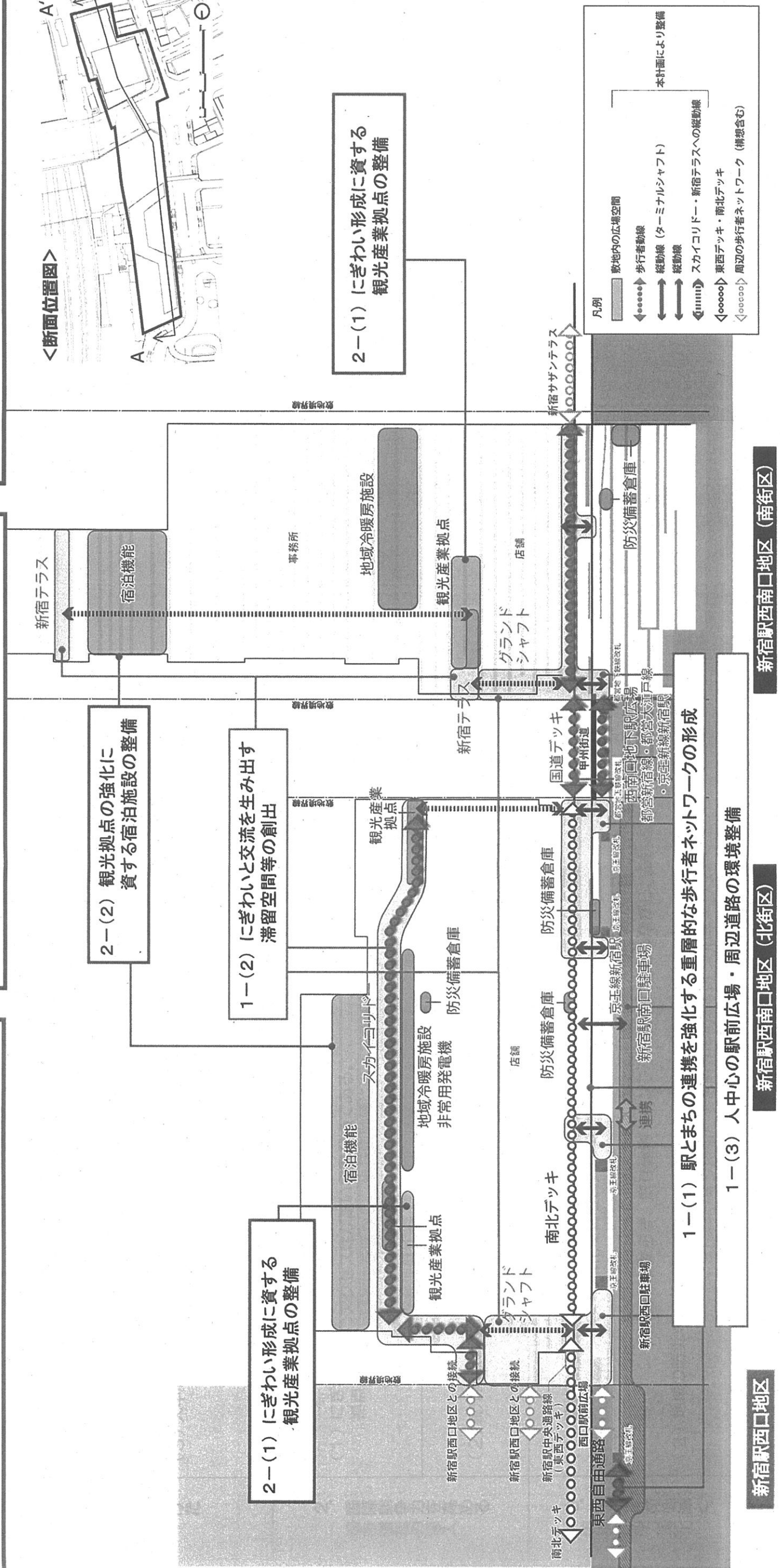
- (1) 駅とまちの連携を強化する重層的な歩行者ネットワークの形成
- (2) にぎわいと交流を生み出す滞留空間等の創出
- (3) 人中心の駅前広場・周辺道路の環境整備

2 国際競争力を高める都市機能の導入

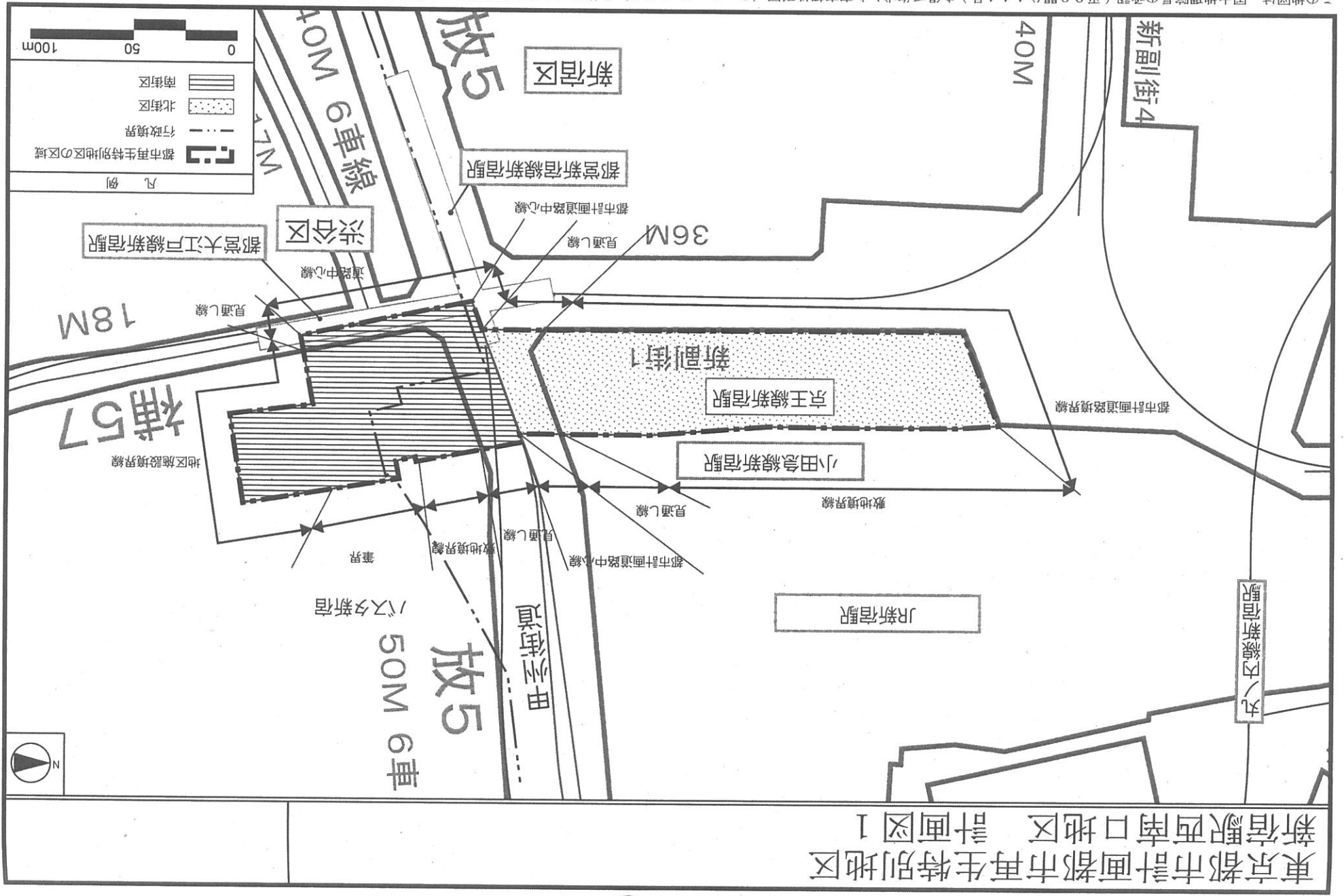
- (1) にぎわい形成に資する観光産業拠点の整備
- (2) 観光拠点の強化に資する宿泊施設の整備

3 環境負荷低減と防災対応力強化

- (1) 環境負荷低減に向けた取組
- (2) 地域の防災対応力強化に向けた取組

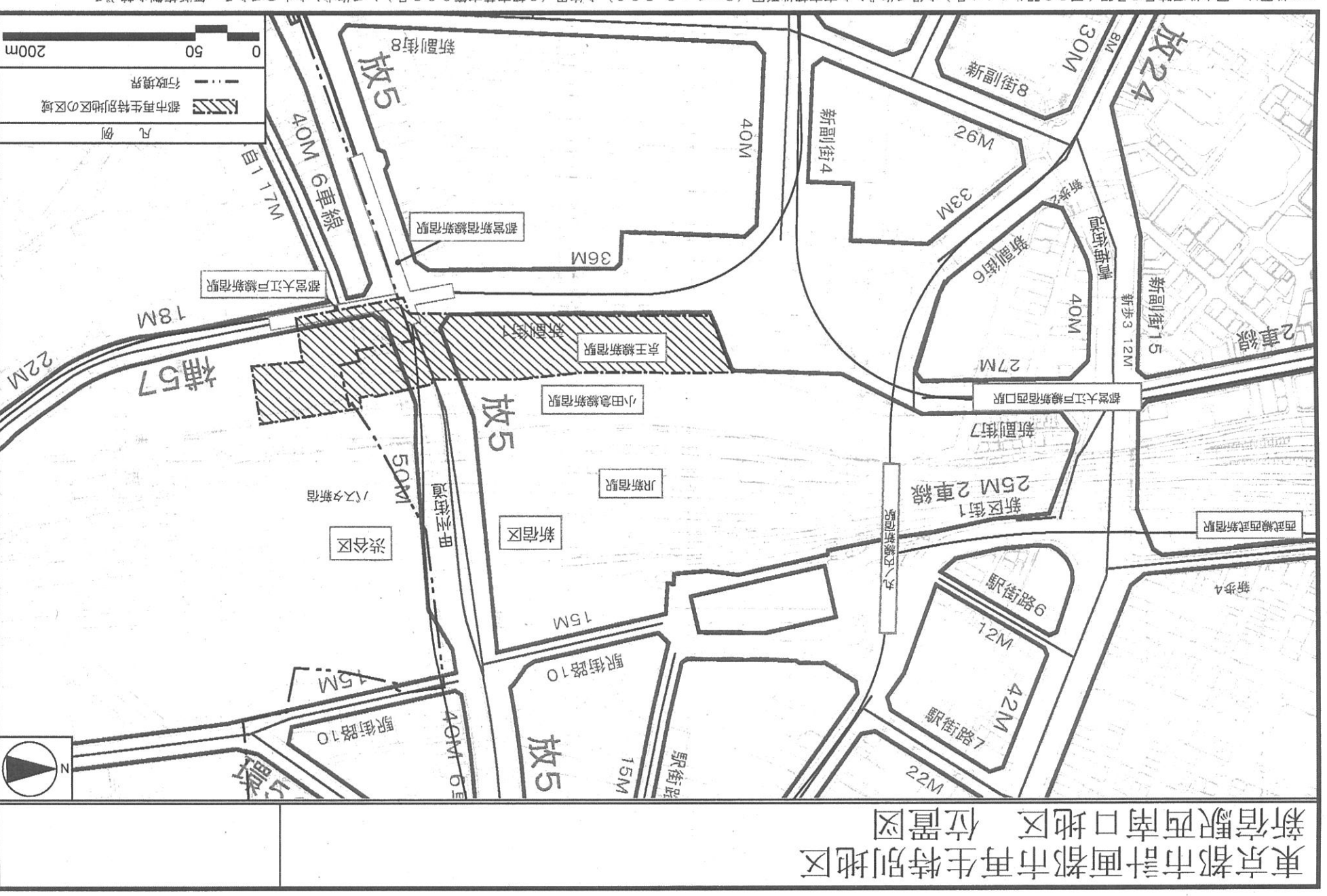


貢献項目	目的・ねらい	必要性・効果
<p>1. 新宿ランドターミナルの実現に向けた 基盤整備</p> <p>(1) 駅とまちの連携を強化する重層的な 歩行者ネットワークの形成</p> <p>(2) にぎわいと交流を生み出す滞留空間等 の創出</p> <p>(3) 人中心の駅前広場・周辺道路の環境整備</p>	<p>新宿駅周辺において、土地区画整理事業、 新宿駅西口地区等周辺開発と連携を図りな がら、駅とまち、まちとまちをつなぐ東西 南北の歩行者中心のネットワークを構築す る。</p> <p>新宿駅西口地区と連携し、ランドターミ ナルの一体化を象徴する人中心の広場を、 建物中層部及び高層部に形成する。</p> <p>新宿駅の駅前空間にふさわしい歩行者環境 の向上を図り、人中心の駅前空間を構築す る。</p>	<p>○新宿駅直近地区において、駅の乗り換え経路が複雑で局所的に歩行者流動が集中し、鉄道や幹線道路、駅前広 場を横断できる空間も不足しているため、駅とまち、まちとまちの間が移動しにくい。</p> <p>○土地区画整理事業で整備される東西デッキ、南北デッキ、都道横断デッキや、周辺開発で整備される歩行者空 間と連携し、街区内を貫通する東西の歩行者通路、甲州街道の南北をつなぐ歩行者デッキを整備することで、 駅とまち、まちとまちをバリアフリーで円滑につなぐ東西南北の歩行者ネットワークを実現する。</p> <p>○新宿駅西口地区・鉄道事業と連携した西口広場地下2階の乗り換え動線整備、南北のまちのつながりを強化す る西口地下駅広場の整備により、円滑な乗り換え動線を形成する。</p> <p>○地下・地上・デッキ階をつなぐ縦動線(ターミナルシャフト)を整備し、駅とまちの連携を強化する。</p> <p>○世界一の乗降客数を誇る圧倒的な交通利便性を有する一方、膨大な歩行者が滞留できる空間が不足している。</p> <p>○新宿駅西口地区と連携し、導入機能やにぎわい施設等と一体となった屋内外のスカイコリドール(滞留・回遊空 間)を整備することで、駅直近に不足するにぎわいと交流を生み出す滞留空間を形成する。</p> <p>○新宿駅西口地区と連携し、ランドターミナルの一体化を象徴するダイナミックな縦動線と新宿テラスが一体 となった「ランドターミナル」を整備し、ランドターミナルを象徴する駅の顔を形成する。</p> <p>○新宿駅南口駐車場の出入口は、1号街路に設けられており、歩行者の円滑な往来を阻害している。また、出入 口がわかりづらく、車両高さが2.1mに制限されており、自動車での来街や荷物利用が不便である。</p> <p>○1号街路は歩道に沿って公共駐輪場やバス停が存在し、質の高い歩行者環境の形成が求められている。</p> <p>○葵通りは周辺より交通量が少なく広幅員な通りであるが、快適な歩行者空間として活用されていない。</p> <p>○新宿駅南口駐車場と新宿駅西口駐車場のネットワーク化及び駐車場改良等により、周辺道路の荷物き車両と歩 行者の交錯を低減する。</p> <p>○土地区画整理事業等と連携し、1号街路において西口広場と統一感のある表層を整備し、歩行者環境の向上を 図る。</p> <p>○葵通りにおいて電線類地中化及び表層を整備し、駅からまちへつながる快適な歩行者空間を整備する。</p> <p>○訪日外国人旅行者のリピーターのニーズは温泉入浴や四季の体感等、体験型観光に関する期待が高い一方、日 本の体験型観光の消費額は諸外国に比べ僅少である。</p> <p>○新宿は、訪日外国人の夜間滞在割合が大きい観光拠点であるとともに、訪日外国人に人気の高い富士山や箱根、 多摩等の郊外ならではの魅力のあるエリアへのアクセス性が高い移動拠点である。</p> <p>○北街区では多くの人々が訪れるスカイコリドールの回遊性を活かし、歩行者動線に沿って情報発信・体験施設を整 備するとともに、南街区ではランドシャフトとつながる新宿テラス(中層部)に観光コンテンツ創出施設を 整備することで、観光の新たな魅力の発見や体験を提供する。</p> <p>○新宿は、訪日外国人の夜間滞在割合が多く、アクセス利便性の高い移動拠点となっているが、外国人旅行者に 対応した国際水準の宿泊機能は駅から半径500mより離れたエリアに立地しており、駅直近は未整備である。 また、東京の宿泊施設の総客室数に対するラグジュアリーホテルの占める割合は諸外国に比べて僅少である。 ○多様な過ごし方を提供する異なるタイプの宿泊施設を南北街区に整備し、観光拠点としての滞在機能強化を図 る。</p>
<p>2. 国際競争力を高める 都市機能の導入</p> <p>(1) にぎわい形成に資する観光産業 拠点の整備</p> <p>(2) 観光拠点の強化に資する宿泊施設の整備</p>	<p>観光に関わるコンテンツの創出や情報発信 等により、観光産業拠点を形成する。</p> <p>多様な過ごし方を提供する2つの宿泊施設 の整備により、滞在機能の強化を図る。</p>	<p>○商業・ホテル等における最先端の技術を用いた省エネルギー化等の建物の総合的な環境性能向上や周辺地域の 地域冷暖房と連携した面的エネルギーネットワークの構築、再生可能エネルギーの活用等、脱炭素化への取組 みを通じてゼロエミッション東京(2050年CO2排出実質ゼロ)の実現を目指す。</p> <p>○災害発生時における新宿駅周辺の屋外滞留者は、50,257人と推計されており、これらの屋外滞留者の収容等 については、新宿駅周辺における大規模開発事業のみならず、既存建物・インフラも有効に活用しながら、官 民連携により対応する必要がある。</p> <p>○本計画において、一時滞在施設約5,830㎡(約3,540人相当)や防災備蓄倉庫、情報発信・通信設備等の帰 宅困難者支援機能の整備のほか、非常用発電やコジェネレーション設備による自立性の高いエネルギーシステ ムの導入により、地域の防災対応力強化を図る。</p>
<p>3. 環境負荷低減と 防災対応力強化</p> <p>(1) 環境負荷低減に向けた取組</p> <p>(2) 地域の防災対応力強化に向けた取組</p>	<p>地域冷暖房の整備や建物の省エネルギー 化、再生可能エネルギー由来の電力利用等 により、ゼロエミッション東京の実現に向 けた環境負荷低減を推進する。</p> <p>帰宅困難者の受け入れや災害時の安定した エネルギー供給の実現により、地域の防災 対応力強化を図る。</p>	<p>○商業・ホテル等における最先端の技術を用いた省エネルギー化等の建物の総合的な環境性能向上や周辺地域の 地域冷暖房と連携した面的エネルギーネットワークの構築、再生可能エネルギーの活用等、脱炭素化への取組 みを通じてゼロエミッション東京(2050年CO2排出実質ゼロ)の実現を目指す。</p> <p>○災害発生時における新宿駅周辺の屋外滞留者は、50,257人と推計されており、これらの屋外滞留者の収容等 については、新宿駅周辺における大規模開発事業のみならず、既存建物・インフラも有効に活用しながら、官 民連携により対応する必要がある。</p> <p>○本計画において、一時滞在施設約5,830㎡(約3,540人相当)や防災備蓄倉庫、情報発信・通信設備等の帰 宅困難者支援機能の整備のほか、非常用発電やコジェネレーション設備による自立性の高いエネルギーシステ ムの導入により、地域の防災対応力強化を図る。</p>



東京都計画都市再生特別地区
新宿駅西南口地区 計画図1

この地図は、国土地理院長の承認（平29関公44号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（3都市基交第962号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 (承認番号) 3都市基交第274号、令和4年2月24日
 (承認番号) 3都市基交第67号、令和4年2月28日



東京都計画都市再生特別地区
新宿駅西南口地区 位置図

この地図は、国土地理院長の承認（平29関公44号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（3都市基交第962号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 (承認番号) 3都市基交第274号、令和4年2月24日
 (承認番号) 3都市基交第67号、令和4年2月28日