

新宿副都心エリアの計画・設計の経緯と 現状に関する研究

1G01J030-2 木下 ユリ*

Yuri Kinoshita

大規模再開発事業は計画から設計までに数十年を要することもあり、利用においてはそれ以上の長期間に及ぶ。その間、様々な要因によって事業計画の変更や予測外の問題が起きることは少なくない。本研究では新宿副都心エリアを対象地区とし、計画・設計の経緯の中から現状に影響を与えている要因を明らかにする。

Key words: 新宿副都心、大規模再開発、超高層、事業計画

1. 研究の背景と目的

大規模再開発事業が計画されて実現するまでには数年、長いもので数十年かかり、事業完了後も何十年と人々に利用される。この長い年月を通して、再開発事業及び再開発エリアは社会、経済や財政、法等の変化によって、様々な影響を受ける。その結果、再開発事業の計画と現実ギャップが生じることは避けられない。

大規模再開発事業により、事業前の都市を一新して出現する都市は、機能性やデザイン性を高め、理想的な都市モデルを提供するなど、都市としての新たな価値を与えることを目的としている。完成した都市は、ある観点によっては予想以上に評価される場合もあるが、全てが初期の計画通りに都市機能を果たしているわけではない。予測外の事態を受けて計画・設計の変更を余儀なくされることもあり、また計画通りの利用がされない場合もある。

今後行われる再開発事業も、計画と現状にギャップが生じることは免れないと考えられる。

本研究では、新宿副都心エリアの再開発事業を対象とし現地調査から示された問題点を基に、新宿副都心エリアがどのような歴史的変遷を経て現在に至っているのか、計画・設計の経緯の観点から明確にし、現在の新宿副都心エリアの実態を形成した要因を明らかにする。

2. 研究の概要

2.1 対象地区の選定

対象地区は新宿副都心エリアとする。本研究における新宿副都心エリアとは昭和35(1960)年に都市計画決定された「東京都市計画新宿副都心計画並びに同新宿副都心計画事業及びその執行年度割並びに特許すべき同事業の種類及び範囲」の範囲である約96haのうち都市計画事業の範囲として定められた公園と街路と駅前広場を含む地区約56ha内の財団法人新宿副都心建設公社施工区域約50haを主に指すものとする。本研究においてこの約96haを対象とした都市計画決定を「新宿副都心計画」と、またそのうちの都市計画事業として決定された約56haを「新宿副都心計画事業」と呼ぶ。選定理由は、日本で初めての大規模

再開発事業であり利用されている年数が長いこと、国内で行われてきた再開発事業の中でも最も規模が大きいことが挙げられる。また、本研究における「超高層ビル街」とは公社施工区域(50ha)内の11街区に建設された建築物によって構成される超高層ビル街を指すものとする。

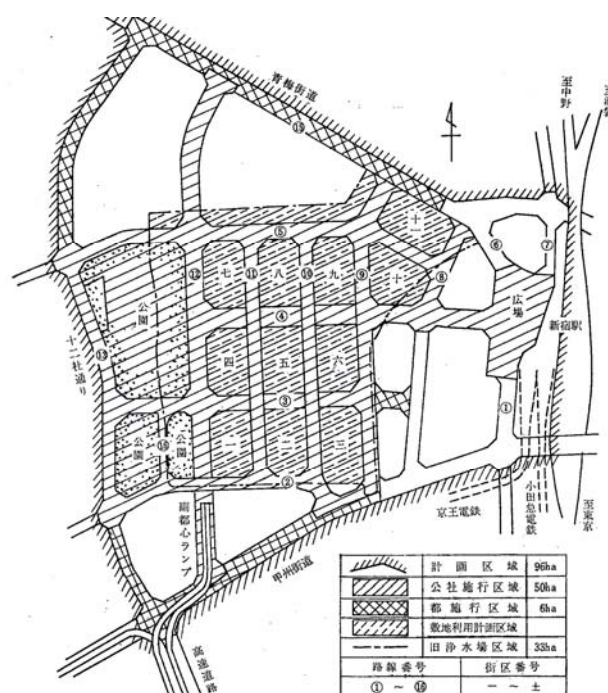


図1 新宿副都心計画及び事業区域図¹⁾

2.2 研究の方法

新宿副都心エリアの現状について現地調査を行う。また、新宿、新宿副都心に関する文献から、新宿副都心エリアの計画・設計に関する事項を調査し、その際に生じた疑問点は、新宿副都心エリアの開発に関わっていた東京都の職員、現在の東京都、新宿区の職員、新宿副都心開発協議会関係者へのヒアリングによる調査を行う。収集した資料、文献、情報を基に新宿副都心エリアが現在の超高層ビル街に至るまでの、計画・設計の経緯、新宿副都心エリアの機能の変遷を整理し、影響を与えた要因を明らかにする。

*早稲田大学理工学部社会環境工学科4年

3. 新宿副都心エリアの概要

3.1 新宿副都心計画について

新宿副都心は、人口・産業の集中と市街地の拡大、自動車交通の発達などを背景に制定された首都圏整備法に基づく、首都圏整備計画の一環として昭和33(1958)年渋谷・池袋とともに副都心と定められたことに始まる。

当時、都心の人口と交通の過密化は一層進み都市機能の麻痺を起こす深刻な状況と考えられていた。その解決策として掲げられた副都心計画は、東京の都市構造の再編戦略構想で、都心機能の一部を収容する事を目的としていた。

昭和35(1960)年、新宿駅西口エリアの約96haに「新宿副都心計画」が定められ、以前から移転が望まれていた淀橋浄水場跡地を中心とする約56haの基盤整備について「新宿副都心計画事業」が定められた。

これと同時に、事業の集中化と効率化を図るため、都の代行機関として財団法人新宿副都心建設公社を設立し、これに民間資金を導入することによって、公民連携協力して副都心の骨格の建設と中核地区の基盤整備にあたることとした。公社は都市計画事業の特許をうけ、公共施設の整備と浄水場移転、跡地の宅地造成のみを行うこととなった。また、公社によって造成される宅地は、都市計画によって決定された敷地利用計画に準拠した条件を付し、東京都水道局において売却することになり、そこに建設される建築物は譲渡を受けた民間企業によって建設されることになった。

3.2 新宿副都心エリアの現状

(1) 歩行者空間

各ビル間を移動する際、高架路の利用や街路から2m程度高い歩行者デッキでの上下移動、迂回を必要とする。また新宿副都心エリアは周辺地盤レベルの高架街路(9, 10, 11号街路)と淀橋浄水場貯水池の底レベルの3, 4号街路では人の賑わいに差があり、超高層ビル街は周辺地域より低いレベルが活動の中心の地盤レベルになっている。

(2) 駅・超高層ビル街・中央公園のネットワーク

新宿駅西口広場から超高層ビル街への徒歩移動は約340mの2層構造の4号街路の地下道で結び、超高層ビル街へのメインアクセスと言える。地下道には現在動く歩道が設置されている。駅から超高層ビル街を3号街路で移動する場合は、震災の復興計画としての「東京特別都市計画事業土地区画整理事業」で早くから整備され市街化されていたエリアを抜けて、9号街路を境に街並みの一変する副都心エリアに入り、超高層ビル街の地盤面に向けて緩やかに坂を下る。現在超高層ビル街内には都営大江戸線都庁前駅があり、超高層ビル街付近には東京メトロ丸ノ内線西新宿

駅、京王新線の新宿駅が設置され、それぞれ地下道で連絡できる。

(3) 街並みの様子

街区ごとに各々個性的な超高層ビルが建設されている。新宿中央公園側から新宿副都心エリアを見た場合、都庁を頂点になだらかなスカイライン形成をしているように見える。一方、新宿駅東口側から見た場合にそのようなスカイラインは見られず、さらに歩行者レベルからは新宿副都心を象徴する代表的な街並みは見られない。また街の印象は業務集積地区という感じが強く、それ以外の文化的な街の機能は感じられない。娯楽性の強い新宿駅周辺の中で新宿副都心は孤立している印象を受ける。



図2 新宿副都心エリア現況図と街路番号²⁾

3.3 新宿副都心エリアの沿革

表1に新宿副都心の沿革を示す。

3.4 新宿副都心計画初期の建設・設計計画

淀橋浄水場跡地に建設される新宿副都心は以下に示す機能が主に必要とされていた。

- ①業務機能分散のための業務地区形成
- ②今後予想される人口増加と自動車社会へ対応した交通機能

また、都市計画区域内には浄水場貯水池跡地が含まれ、貯水池の底は周囲より7m低くなっていた。工事費用の面から考えても、貯水池跡を全て埋めることはせず、レベル差を活用した都市を形成することとなった。以上の制約条件の下、プランナーである東京都首都整備局長(当初は建設局計画部長)兼財団法人新宿副都心建設公社理事山田正男を中心として他では例を見ない都市を形成し、新たな都市モデルを目指す建設計画を立てた。

新宿副都心エリアの超高層ビル街はグリッド状の街区となっている。これは、ニューヨーク、日本橋から銀座、丸の内の業務街がグリッド状の街区であり、業務街として

発展させるためには効率的であるという判断により決定された。街路の立体交差についてはまず、浄水場貯水池の底と周辺にレベル差があったことが挙げられる。また、自動車過剰社会に対応するため駅と超高層ビル街を直結させる4号街路は2層構造とした。3号街路はすでに戦災復興の区画整理が行われていたエリアに新たな街路を建設しなければならないため、駅との直結は実現されなかった。

さらに、交通混乱の大きな原因は交差点にあり、自動車社会に向けて、交差点不要の立体交差街路は有用であると、立体交差街路は決定された。東西の3街区は南北の高架路により敷地が分けられているが、南北の高架路下を共同で使える駐車場として東西3街区を繋げ、一体として使用できるようにした。

建築物については当初、建設公社が建設したいと考えていた。昭和38(1963)年の建築基準法改正による31m高さ制限撤廃前だったこともあり、計画当初、容積率は現在の新宿超高層ビルの約半分の500%程度を想定していた。現在のような超高層ビル街ではなく、7mの高低差を活用した完全な歩車分離機能と、街区が有機的繋がりをもつ能率的な業務街建設に主眼は置かれていたと言える。

4. 計画・設計変更に影響を及ぼした事柄

4.1 事業主体の変化

(1) 建設公社事業と売却

前述の通り新宿副都心建設公社は基盤整備、宅地造成を行った後に解散し、各街区は売却され、建築物の建設計画は民間企業によって行われた。当初は建築施設と公共施設を一体とした総合的都市設計を実現するため、建築施設の建設も公社によって行うことを考えていた。しかし当時、都には建築施設までを建設する財政的余裕はなかったため、敷地利用条件及び建築条件を付して造成宅地を公社によって売却することで妥協した。ところが都議会の反対を受け造成宅地は東京都水道局敷地となり水道局によって売却されることが決定した。さらに宅地を売却し始めた昭和40(1965)年頃、日本の経済は戦後最大の不況と言われた時期で、売却は予定通りに進まず、建築条件の緩和が迫られた。建設公社の考えでは多少売値が下がっても事業収支はとれるとして売却条件緩和は避けたかったが建設公社の意図を継承していない水道局は、売値を極力下げたくなかったことに加え建築基準法の改正や超高層化の社会的風潮を受けて5回の売却において条件を次々と緩和していった。建設公社の意向を受けている東京都首都整備局の売却では売りづらいため財務局と水道局が結託した結果であるというのがプランナーの見解である。

建築や高架下の活用など建設公社が目指した建築施設と公共施設を一体とした総合的都市設計は実現されなかった。

(2) 建設公社解散後の事業

昭和43(1968)年に新宿副都心事業が完了し建設公社解体に伴って建築用敷地を購入した民間12社(現在17社)によって新宿新都心開発協議会(以下SKK)が設置された。SKKの建築協定によって壁面線、斜線制限、空き地率、高さの最高限度等を定めて統一した街づくりに寄与しているとされている。第1回売却の際、「建築協定の締結」の項目が売却条件の中で特に不評で第2回売却から削除されたにも関わらず、SKK発足後に建築協定が締結されることになった理由は、超高層ビル建設の際の特定街区の認可を建設省から受けるためには都市貢献度を示すことが必要となり、都には建築物を含めたビジョンがなかったことから都市貢献度を示す手段としたためである。従ってこれは新宿副都心計画の中の民間企業側に不利益を生じない範囲内の内容であり、統一された街づくりのための外観規制はほとんどない。

(3) 建設公社から民間への移行による影響

SKKによればSKKが定めた項目の中に都が決定すべき建築上の規制が多くあったとしている。都が具体的なビジョンを持っていなかったと考えられる項目について以下に示す。

- ① 超高層ビル街建設末期にスカイライン形成の要望をした程度であり外観の規制は特に行っていない。
- ② 広場空間結合のための高架下の開放、歩行者専用歩道橋設置のSKKの要望を受け入れていない。
- ③ 昭和60年新都庁舎のコンペの際、応募条件には人工地盤や空中歩廊の設置による街区の一体化とSKKの建築協定以外に外観規制している箇所はほぼなく、実際に高さ120~250m、街区の建築物配置も様々な案が応募されるなど自由度は大きい。

これらから都には明確なビジョンはなくSKKに全体的な統制を委ねていたことが窺える。しかし、民間に不利益が生じるような建築物への新たな規制を民間自身が加えて統制をとることは難しく、統一した街づくりの実現を困難にした。その結果新宿副都心エリアには街並みの観点からの目的がないまま開発は進められシンボル性に欠ける現状に至っている。

4.2 建築基準改定による超高層化

(1) 建築基準の変化

昭和38(1963)年の建築基準法改正により絶対高さ制限が撤廃され、代わって容積地区制が導入された。都心の商業施設は都市施設の整備状態に応じて600~1000%の容積率を指定することになり新宿副都心地区は昭和40(1965)年第10種容積率1000%が認められた。これはビルの足元に空き地を増やそうという近代建築の一つの理念に従ったものである。これと並行して昭和39(1964)年には、昭

和 36(1961)年導入の特定街区制度が見直され、街区内に環境改善や、空地増加を行えば、さらに高い容積率を認める制度に改正された。

(2) 建築基準と新宿副都心

現在新宿副都心超高層ビル街には、120~243mの超高層ビルが立ち並んでいるが、副都心計画が考えられた時代は建築基準法による絶対高さ 31m制限が定められていて、現在のような超高層化の計画はなく容積率は500%程度を想定しプランナーの意図は各街区の広場と街路等の有機的統合にあった。しかし昭和 35(1960)年新宿副都心計画決定の際、丸の内、銀座に比してさらなる容積率引き上げを望む行政サイドと原案に対する建築家の抵抗により容積率の引き上げを迫られ、公社側は600%を最高限度とするのであれば交通需要のバランスも辛うじてとれると判断し妥協した。ところが後の敷地利用計画では最低限度500%以上というプランナーの意図とは異なる条件にすりかえられたとしている。その後昭和 38(1963)年の容積地区制度の導入後容積地区の指定が行われた際一番容積率の高い第 10 種地区 (1000%) に指定された。これは丸の内、新宿副都心エリア以外で適用に適切な地域はないという判断によりプランナーの意図に反して容積率 1000%適用となった。

昭和 43(1968)年に日本最初の超高層ビルの霞ヶ関ビルが竣工したことに続き、新宿副都心エリアも建築基準の適用から超高層化の先導役を担うことになった。

その結果、各ビルの建設・設計の特徴は構造、防災の観点に集中し、各ビル間の連絡や広場の統一、広場と街路の空間形成のための工夫は竣工後に行われている箇所があり、超高層化に多くの労力を費やして回遊性のある広場形成を行えなかったことが伺える。街区と街路の有機的統合という設計当初の構想は、建築技術の進歩と法の改定による超高層化計画への変更が大きな要因となって不十分な形になってしまった。

4.3 計画時の前提条件と現実の相違

(1) 自動車過多の予測と現実

新宿副都心は業務機能の収容の他に自動車社会の対応が大きな役割とされていた。計画当初は業務機能の需要と自動車需要の爆発的な増加を背景に、人々の交通手段は自動車中心になり業務街に自動車が溢れるという予測が立てられていた。従って自動車過剰社会を前提とした計画に組み込まれていた交通システムは自動車であり鉄道による交通計画はされていなかった。しかし各ビルに設置が義務付けられていた 500 台収容の駐車場稼働率は昭和 51 年の時点で50%以下という事態で現実には交通手段の主流は鉄道であった。各ビルがオープン始めると新宿駅から超高層ビル街へ向かう 4 号街路は人で大混雑し SKK からは 4

号街路を歩行者専用道路へという要望まで出された。結果として歩行者専用道路は実現しなかったものの、平成 2 (1990) 年に車道を 3 車線から 2 車線にし歩道を拡幅することになった。その後丸の内線西新宿駅の開設や、SKK の要望により地下鉄 12 号線 (現在の都営地下鉄大江戸線) が開通するなど新たに鉄道機能を設置し対応してきたが迅速な対応であったとは言えない。

(2) 自動車対応都市計画の問題

新宿副都心エリア一帯は駅、超高層ビル街、中央公園といった複合的な機能をもつ能率的な活動ができる空間を目指している。しかし新宿駅から中央公園までは約 760m あり、平成 9(1997)年まで 4 号街路の動く歩道は設置されていない。この距離は自動車による移動で考えると時速 40km でも移動時間は 1 分程度であるが、徒歩で活動すると考えると新宿駅と中央公園を一連の活動エリアと考えるのは難しい。新宿駅と超高層ビル街及び中央公園一帯が回遊性のある空間として機能しない要因は自動車中心の都市計画によるスケールの相違が一つ挙げられる。

また新宿駅と超高層ビル街を結ぶ約 300m もの 4 号街路地下道により、300m 間に存在する各々の場所を意識することがなくなるため駅と超高層ビル街の連続性が弱まると考えられる。さらに震災復興の区画整理が行われていた街区に 3 号街路を延長することができなかったことがさらに駅と超高層ビル街の連続性を断ち、超高層ビル街が新宿駅周辺から孤立した印象を与えることになったと考えられる。これについては昭和 52(1977)年の SKK の調査でも超高層ビル街と新宿駅の間エリアの吸収力が弱いことが指摘されている。

4.4 利用形態予測と現実の相違

(1) 歩車分離機能計画

新宿副都心エリアを特徴付ける 1 つとして歩車分離機能が挙げられる。これは当時の都市設計思想の風潮の他、浄水場貯水池跡による土地の高低差という土地の状態により考えられた。南北の移動は 7m 高い高架路 (9, 10, 11 号街路) を利用して移動する計画で車と人は決して交わらない計画である。

(2) 利用形態の変化

歩車分離は都の意向であり実現のために歩行者デッキを設置することが SKK の建築協定において定められている。都は歩行者レベルと自動車レベルを完全分離するため現在より高い位置に歩行者デッキを設置することをイメージしていたようであるが新宿駅西口広場からの動線レベルから考えて現在の高さとし、3つの活動レベルが形成され結局は7mの上下移動を避けられない状況になっている。また南北移動のための歩行者ブリッジ設置が実現されずその結果南北移動のために車道横断する人が激増した。

南北移動のための横断歩道設置を求める声が上がリ、建設当初の歩車分離計画に反するとの見方もあったが、横断歩道は設置された。これによって高架路の利用頻度はさらに減少し、高架路と同地盤レベルの周辺地域との間に活動地盤レベル差が生じることでさらなる分断が起きていると考えられる。車より高い位置に歩行者空間を集中させることが実現しなかったためプランナーの歩車分離のビジョンが崩れた後、SKKの取り組みによる歩車分離計画では限界があったと推測できる。歩車分離機能が歩行者にとって有用なものとして機能しなかったことが、超高層ビル街内の移動、超高層ビル街と周辺地域間の移動の範囲を制約する要因となったと考えられる。

5. 要因の分析と整理

計画・設計に影響を与えた要因を以下に示す。

- ① 事業主体者の変化
- ② 経済不況による売却不振

表2 新宿副都心エリアの機能の変化

年号	新宿副都心エリアに影響を与えた事業	新宿副都心エリアの内発的事業	業務機能集積	自動車社会への対応	歩車分離機能	歩行者空間への配慮	統一された街並み	広場空間の統合	超高層	シンボル性
S33	首都圏整備計画		○	○						
S35	新宿副都心計画		○	○	○		○	○		
S38	31m制限撤廃								○	
S40~	売却不振による緩和		○				▲	▲		
S46		SKKの建築協定	○		○				○	
S61		三井ビル~住友ビル歩行者デッキ連絡				○		○?		
H2		4号街路歩道拡幅、歩車道間隔壁設置		▲		○				
		4号街路横断歩道設置		▲	▲	○				
H3	都庁舎新宿移転					○	▲	○?	○	○?
H8		4号街路に動く歩道設置		▲		○				
H9	西新宿駅、大江戸線開設			▲		○				

○得た機能 ▲不要になった又は失った機能 ○?有用性を判断し難い機能

6. まとめ

新宿副都心は様々な影響を受けて当初の計画を大きく変えながら現状に至っている。ここから得られた知見として以下のことが述べられる。

- ① 主体の変化により計画・設計の目的は異なる。
 - ② 一度失われた機能を取り戻す事は難しく効果的な改善策を講じることも難しい。
 - ③ 計画時における視点のスケールがヒューマンスケールと異なる場合、個々の人間の活動において新たな課題を生ずる。
 - ④ 有用と判断してつくられた機能はその前提条件が変化する事で有用性を失う。
 - ⑤ 計画時の制約条件が後の機能にも制約を及ぼす。
- 現状にある問題点は大規模な変更を加えなければ解決さ

- ③ 超高層化の勧奨
- ④ 自動車需要の予測と現実の相違
- ⑤ 予測利用形態と現実の相違
- ⑥ 計画段階における制約条件

これらの要因により、新宿副都心エリアは役割及び機能を次々に変化させていった。まず当初、取り組みの中心は自動車社会への対応であったのが歩行者空間の配慮に対するものになっている。これは自動車需要が予測より少なかったことと公社による計画が自動車中心で具体的な歩行者空間の形成に及んでいなかったことが読み取れる。行政の計画のスケールではヒューマンスケールの詳細な利用予測及び計画がされづらく、ヒューマンスケールで生じる問題は後になって改善策が講じられている。また超高層化による街全体の統合や統一が不十分になったことは街づくりの主導者が不在であったことによる影響も大きく、後に取り組んだ広場の改善やシンボル性の取り入れでは抜本的な改善になっているとは言い難い。

れない事柄が大半であり、大規模再開発事業においては正確な将来予測、ビジョンを確立した上での確実な継承と柔軟な対応が必要であると考えられる。

参考文献

- 1) 「財団法人 新宿副都心建設公社事業史」, 財団法人 新宿副都心建設公社, p.22, 1968. 5.
- 2) マップファンウェブ <http://www.mapfan.com/>
- 3) 「SKKレポート」No.16, 新宿副都心開発協議会 p.11, 1979. 12.
- 4) 勝田三良監修 河村茂著「新宿・街づくり物語 誕生から副都心まで300年」, 鹿島出版会, 1999. 10.
- 5) 「SKKレポート」No.1-34, 新宿副都心開発協議会, 1964-2002.
- 6) 鈴木信太郎, 「新宿西口広場計画とその歩み」, 都市計画 No.100, 日本都市計画学会, 1978. 3.
- 7) 「東京の都市計画に携わって一元東京都首都圏整備局長・山田正男氏に聞く」, 財団法人東京都副都心建設公社まちづくり支援センター, 2001. 7.

表1 新宿副都心エリアの沿革

年		○組織・計画決定	●建設事業	◇建築基準	◆交通	△周辺社会状況
1898	M31					△淀橋浄水場開設
1924	T13					△浄水場移転の質問趣意書提出
1932	S7					△震災で被害を受けた駅前の東京地方専売局淀橋工場移転と浄水場含む西口改良計画案作成
1941	S16		●西口改良計画案により広場、街路の一部完成			
1947	S22		●新宿駅付近戦災復興事業			△新宿区誕生
1948	S23		●新宿駅舎敷地拡張			
1950	S25	○首都建設法制定				
1956	S31	○首都圏整備法制定				△浄水場移転採択
1958	S33	○首都圏整備計画により新宿、渋谷、池袋を副都心とし再開発を行う事が定められる				
1958	S34					△首都高速道路公団発足
1960	S35	○新宿副都心整備方針決定 ○財団法人新宿副都心建設公社設立 ○新宿副都心計画及び同事業都市計画決定				
1961	S36			◇特定街区制度導入(容積率の限度は600%)	◆地下鉄丸ノ内線 新宿～東中野間開通(翌年荻窪まで延長)	
1963	S38	○新宿副都心計画を東京都長期計画に位置付け		◇高さ制限(31m)の撤廃、容積地区制導入		△小田急デパート開設
1964	S39				◆首都高速道路4号線開通	△京王デパート開設 △東京オリンピック開催
1965	S40		●第1回売却(7区画)められる	◇容積地区制度により第10種地区(容積1000%)を認		△淀橋浄水場閉鎖 △霞ヶ関ビル起工
1966	S41		●西口地下広場・自動車駐車場(小田急エースタウン)完成 ●新宿西口地下広場・自動車駐車場整備完了			
1967	S42		●第2回売却(2街区 3敷地)			
1968	S43	○新宿副都心建設公社事業完了 ○新宿新都心開発協議会(SKK)設置、翌年街づくりの基本計画作成 ○SKKの「新宿新都心開発計画」まとまる				△霞ヶ関ビル完成
1969	S44		●第3回売却 ●西口中央公園開設 ●京王プラザホテル着工		◆SKK、運輸大臣への要望書(都心-新都心の鉄道網の強化) ◆新宿ランプ完成	
1971	S46		●第4回売却 ●第5回売却(随意契約) ●新宿初の超高層ビル・京王プラザホテル完成			
1974	S49			◇SKK建築協定締結	◆SKK、都市交通審議会に要望書提出(高速鉄道線3ルート)	
1976	S51		●新宿住友ビル完成			
1978	S53		●KDDビル完成			
1979	S54		●新宿三井ビル完成			
1980	S55	○新宿副都心育成・整備指針策定			◆都営新宿線新宿-岩本町間開通	
1982	S57		●新宿センチュリーハイヤットホテル(第一生命ビル)完成 ●京王プラザホテル南館完成			
1983	S58		●新宿NSビル完成			
1985	S59	○都庁新宿移転決定				
1987	S61			◇三井ビル～住友ビル歩行者デッキ連絡		
1990	H2		●4号街路歩道拡幅、歩車道間隔壁設置 ●新宿モリス完成			
1991	H3		●都庁舎新宿移転			
1996	H8		●4号街路に動く歩道設置			
1997	H9	○新宿副都心整備計画(1997-2005)策定			◆営団地下鉄丸ノ内線新駅「西新宿駅」開業 ◆都営地下鉄大江戸線、新宿-一光が丘間開通	