

第1回 新宿の拠点再整備検討委員会

新宿駅周辺の現状と課題について

～ 目 次 ～

1. 交通条件
2. 鉄道
3. 駅前広場
4. 道路ネットワーク
5. 歩行者ネットワーク
6. 駐車場
7. 自転車
8. (参考)新宿駅東口の歩行者優先化に向けた取り組みについて
9. 景観
10. 環境・エネルギー・防災
11. 新宿駅周辺地域のまちづくり組織

○都内の他のターミナル駅との比較

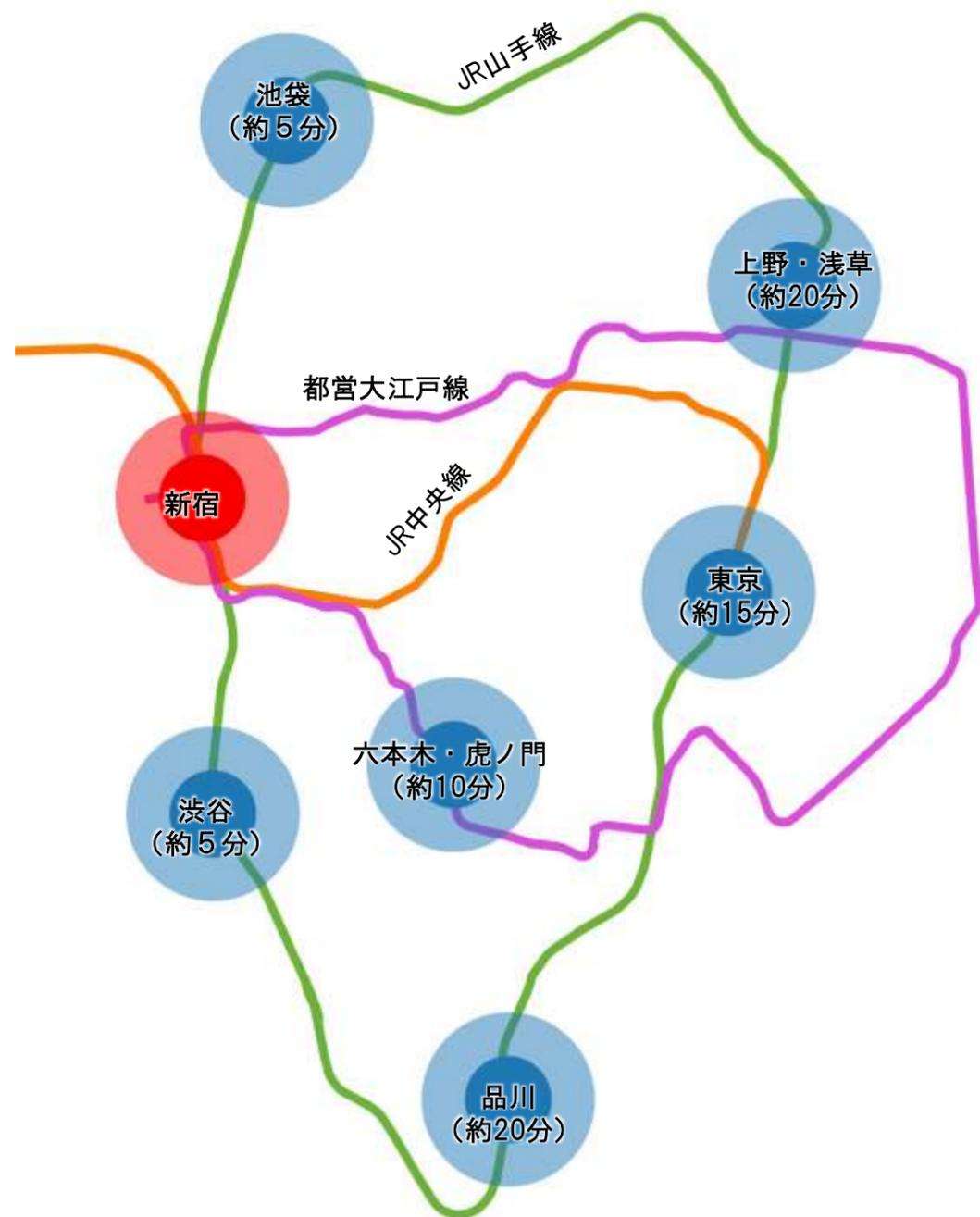
		新宿駅	東京駅	品川駅	渋谷駅	池袋駅
		<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数日本一のターミナル駅 都内一の路線・駅が集積しており、首都圏各都市へのアクセス性に優れる。 鉄道の利便性や首都高速中央環状線の全線開通を背景に空港バスの運行は充実 路線バスの利用者数は、渋谷に次いで多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏を結ぶJR各路線により、首都圏各都市へのアクセスに優れる。 新幹線（東海道、東北、北陸）による広域交通アクセス性に優れる。 周辺に地下鉄駅が多く集積し、都心内の交通利便性にも優れている。 	<ul style="list-style-type: none"> 空港とのアクセス性が極めて高い。 首都圏を結ぶJR線や新幹線により広域交通アクセス性に優れる。 地下鉄が乗入れておらず、都内の近距離交通の利便性が乏しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄、私鉄が多く乗入れ、都内を中心とした近距離交通の利便性が高い。 徒歩圏に他路線の駅がなく、渋谷駅の一極集中的な利用となる。 路線バスの利用者数は最多 	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉、栃木などの郊外と東京都心の結節点として、首都圏各都市へのアクセス性に優れる。
ターミナル性	800m徒歩圏内の鉄道駅の分布と乗降人員数					
	ターミナル駅の乗入路線	JR線、小田急線、京王線、都営新宿線、都営大江戸線（新宿西口、新宿）、東京メトロ丸ノ内線	JR線、新幹線、東京メトロ丸ノ内線	JR線、新幹線、京急本線	JR線、東急東横線、東急田園都市線、京王井の頭線、東京メトロ銀座線、東京メトロ半蔵門線、東京メトロ副都心線	JR線、西武線、東武線、東京メトロ丸ノ内線、東京メトロ有楽町線、東京メトロ副都心線
	ターミナル駅の1日乗降者数合計	約350万人	約110万人	約100万人	約325万人	約265万人
	800m徒歩圏内の鉄道駅1日乗降者数合計	約420万人	約240万人	約100万人	約325万人	約270万人
利便性	高速バス発車数合計（内、立寄り便） ※空港リムジンバス含まず	660便（234便）	854便（317便）	75便（2便）	49便（27便）	117便（61便）
		82 160 172 133 88 22 1	43 553 26 115 90 20 0	4 63 0 2 2 4 0	2 0 4 39 2 2 0	16 6 58 8 29 0 0
セシク	鉄道（羽田空港行）	約35分（約4分）	約30分（約4分）	約20分	約30分（約7分）	約45分（約6分）
	バス（羽田空港行）	約25分	約25分	約25分	約30分	約35分
(参考)高速バス+空港アクセスバス発車台数合計		720便	871便	93便	61便	119便
路線バス	路線バス本数（本/日）	2,019	646	*	3,550	629
	系統数	29	13	*	64	13
	利用者数（人）	24,044	11,639	*	93,920	17,886

*都市交通年報において非掲載

[出典：東京都統計年鑑(H27)、都市交通年報（H25）、各事業者HP、検索サイト『Navitime』（平成29年6月時点の平日で検索）]

○都心の各拠点とのアクセス

- ・都心の各拠点と乗換えなしで20分以内にアクセス可能



○都内外とつながる交通ターミナル拠点

- ・7路線8駅が結節し、1日約350万人の乗降客数を誇る世界一のターミナル駅
- ・バスタ新宿が開業し、高速バスの発着台数は1日1625便(日本一)
- ・首都高速中央環状線の全線開通で、羽田空港とのアクセス性が高まり、羽田空港とのバス発着台数は都内最大に

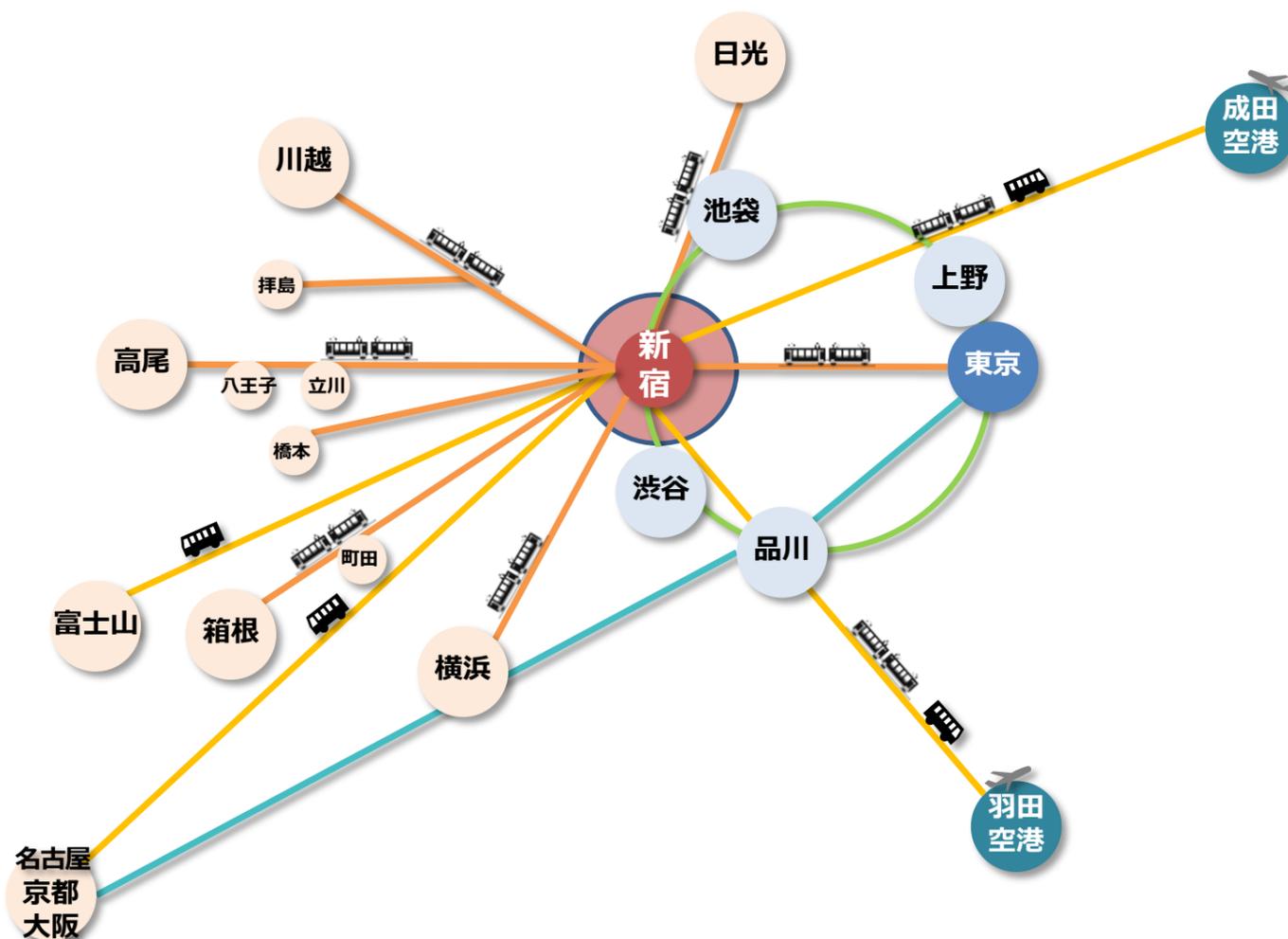


図 都心、国際空港、観光拠点など多方面と結節する新宿駅のイメージ

[出典：新宿の新たなまちづくり（平成29年6月、東京都・新宿区）]

■ “バスタ新宿” (新宿南口交通ターミナル) の施設概要



- 新宿駅は、都内でも有数の高速バスの発着拠点ですが、高速バスの“乗降場”が運行会社毎に駅周辺に点在しているため、鉄道やタクシー等の交通機関相互の乗り換えが不便な状況です。
- このため、国土交通省 東京国道事務所では、「新宿駅南口地区基盤整備事業」として国道20号新宿跨線橋の架け替えに合わせて、地下歩道やバスタ新宿(新宿南口交通ターミナル)の整備に取り組んでいます。
(地下歩道は平成22年度、新宿跨線橋の架け替えは平成24年度に完成しています。)

【バスタ新宿 施設概要】

- 所在地: 渋谷区千駄ヶ谷5丁目24番55号
- 施設面積: 約1.47ha(2階の人工地盤範囲を示す)
- 構造: 鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造
- 用途: 4階 高速路線バス関連施設
3階 タクシー乗降場等
2階 歩行者空間

※施設面積はバスタ新宿以外の駅施設等も含む。

【バスタ新宿の日本一】

- 高速路線バスの発着便数 **1,625便**
- 高速路線バスの駐車場数 **15バス**
- 高速路線バスの運行事業者数 **118社**

【立面図】

バスタ新宿(2階~4階)

提供: JR東日本

【平面図】

新宿駅に直結

至四谷 至八王子

国道20号 新宿跨線橋の架け替え

南口

--- 線は区界 ---

■ “バスタ新宿” (新宿南口交通ターミナル) の整備効果(1)



1. 分散していた“高速バス乗降場”が集約され、高速バスと鉄道等の乗換えがスムーズに!

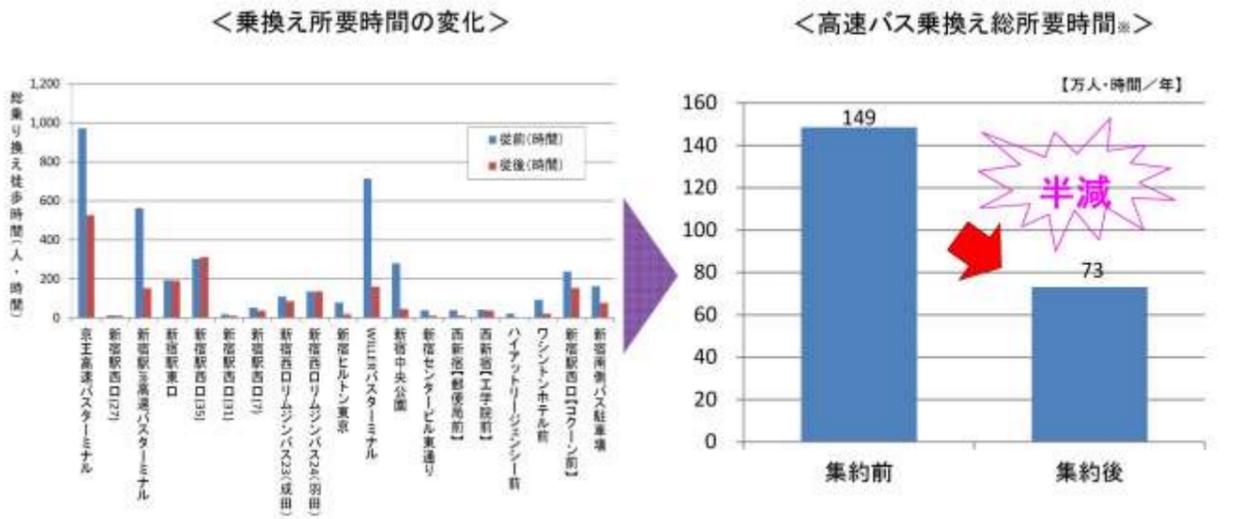
これまで新宿駅西口周辺に分散していた19箇所の“高速バス乗降場”が南口に集約され、利用者にもわかりやすく、利便性の高い施設が誕生します。

■ 新宿駅周辺の主な高速バス乗降場(現況)



鉄道駅と直結しているため、高速バスと鉄道等との乗換えに要する時間が半減します。

■ 新宿駅周辺における高速バス利用者の乗換え総所要時間の比較



※ 乗換え総所要時間(東京国道事務所による試算条件): 各高速バス乗り場(19箇所)から各駅改札までの所要時間×便数×平均乗車人員の合計

○鉄道乗降客数の推移

- ・鉄道新線の開業と合わせて増加
- ・近年は横ばいで推移

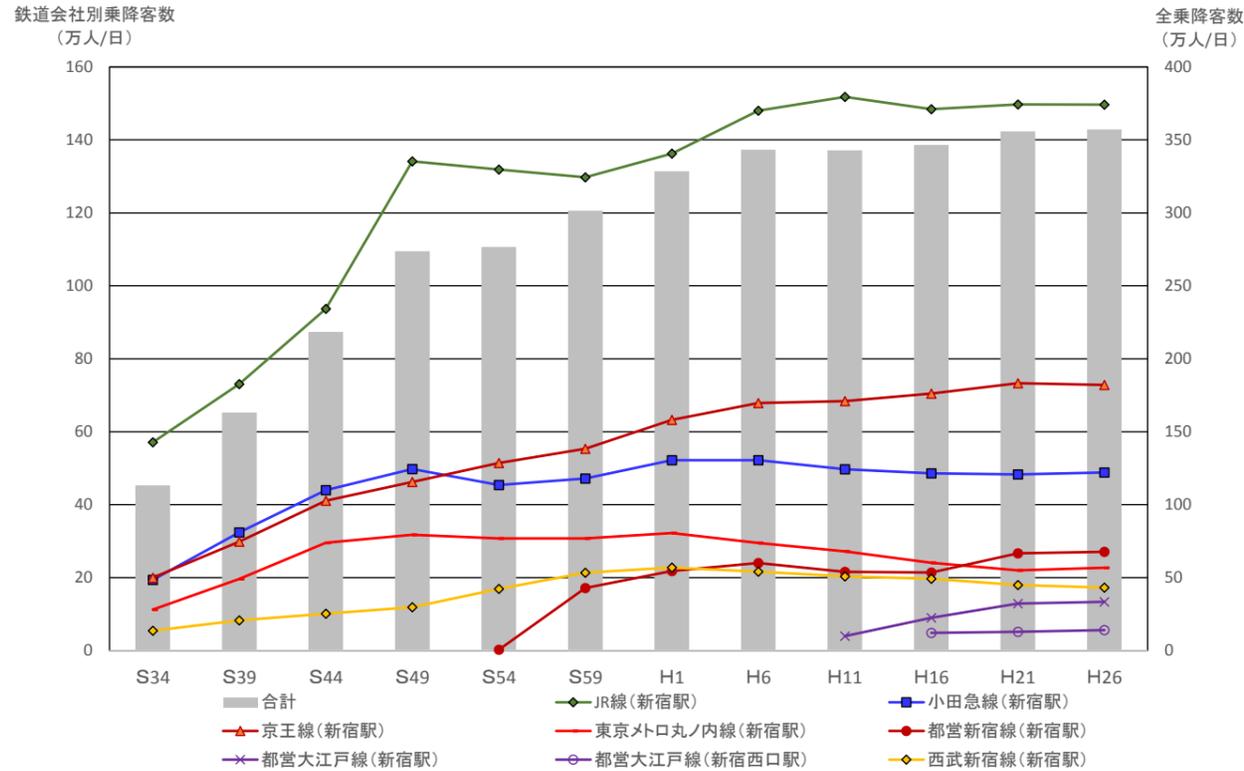


図 新宿駅、周辺駅の乗降客数の推移

[出典：東京都統計年鑑]

○鉄道駅の分布

- ・鉄道網の発達に合わせ、鉄道駅が面的に分布



図 新宿駅周辺地域における鉄道駅の分布状況
[出典：新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（平成28年3月・新宿区）]

○鉄道路線間の主な乗換流動

		[乗換人数(定期)]
・ JR線	⇔ 京王線	15.0万人/日・片道
・ JR線	⇔ 小田急線	9.6万人/日・片道
・ 京王線	⇔ 東京メトロ丸ノ内線	3.2万人/日・片道
・ JR線	⇔ 東京メトロ丸ノ内線	2.8万人/日・片道

- 注)
- ・ 5千人/日以上乗換流動のみ表示
 - ・ 大江戸線は新宿駅と新宿西口駅の合計値
 - ・ 都営新宿線・東京メトロ丸ノ内線は新宿駅と新宿三丁目駅の合計値
 - ・ 京王線には京王新線を含む

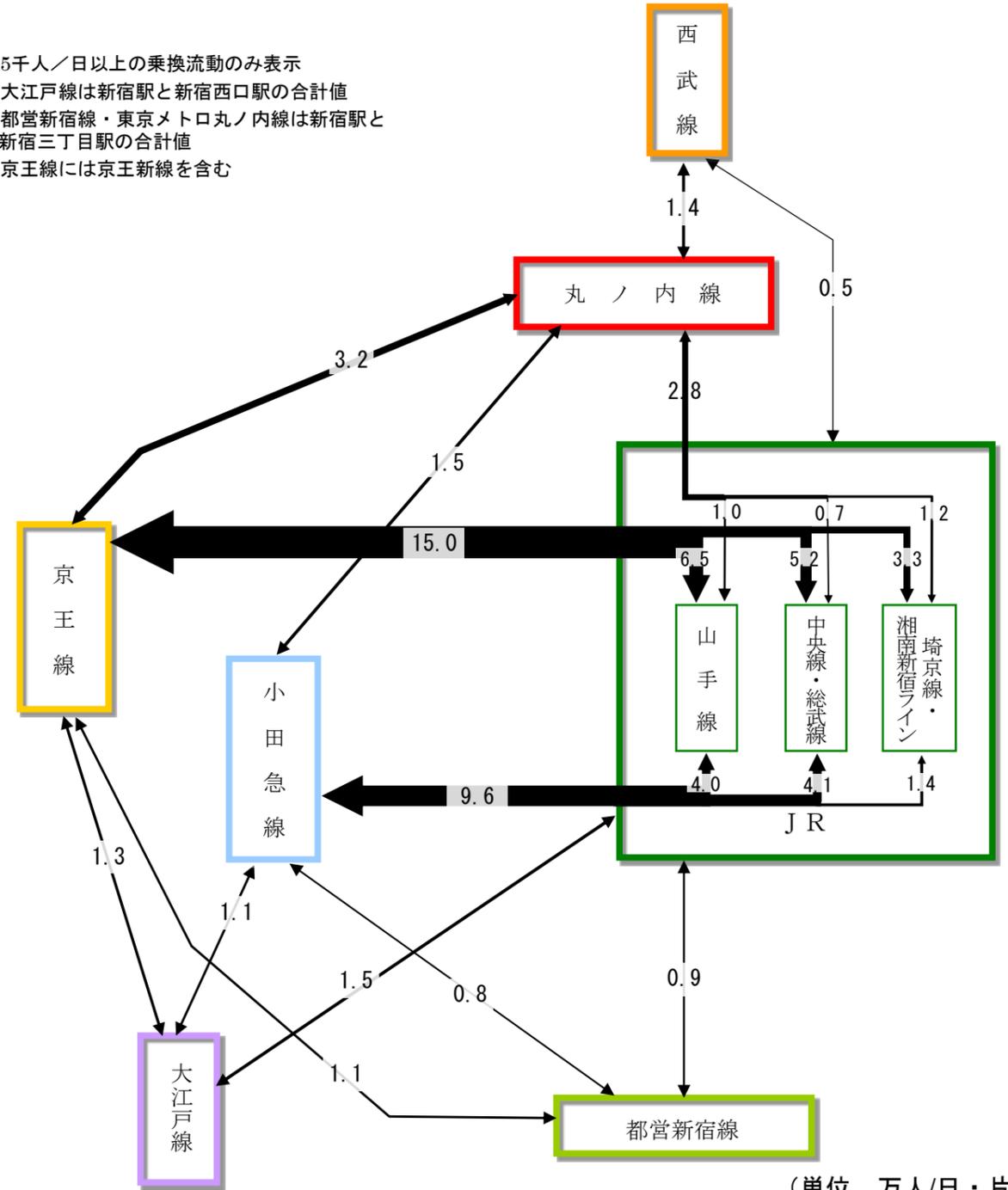


図 新宿駅における鉄道路線間の乗換流動（定期券）
[出典：第12回大都市交通センサス（平成27年度調査・国土交通省）]

○主な乗換経路

- ・乗換流動が局所的に集中
- ・サービス水準の低い乗換経路が存在

<サービス水準の低い乗換経路区間>

場所	主な対象路線	交通量 ※1 (万人/16h)	幅員	サービス水準 (フルーイン評価)
①JR-京王 地下連絡通路 (階段部)	J R 線 - 京 王 線	約18万人	5.8m	F
②地下鉄ビル内 (階段部)	J R 線 - 東京メトロ丸ノ内線 小田急線 - 都営大江戸線	約17万人	8.2m	D ※2
③ルミネ1内 (階段部)	J R 線 - 京 王 新 宿 線 都 営 大 江 戸 線	約15万人	10.8m	D
④ルミネエスト内 (階段部)	J R 線 - 東京メトロ丸ノ内線	約6万人	5.2m	C ※3



- ※1: 主な対象路線以外の流動も含まれている
- ※2: 多くの歩行者流動の動線上に階段がある
- ※3: 待合せによる滞留が発生し、スムーズな歩行を妨げている

【歩行者交通量(人/16h)】

- ↔ 100,000~
- ↔ 50,000~100,000
- ↔ 30,000~50,000
- ↔ 10,000~30,000
- ↔ ~10,000

【サービス水準】

	大規模マニュアル 評価	フルーイン評価 (階段部)
A	~27(人/㎡分)	~15(人/㎡分)
B	~51(人/㎡分)	~20(人/㎡分)
C	~71(人/㎡分)	~30(人/㎡分)
D	~87(人/㎡分)	~40(人/㎡分)
E	~100(人/㎡分)	~55(人/㎡分)
F		~60(人/㎡分)

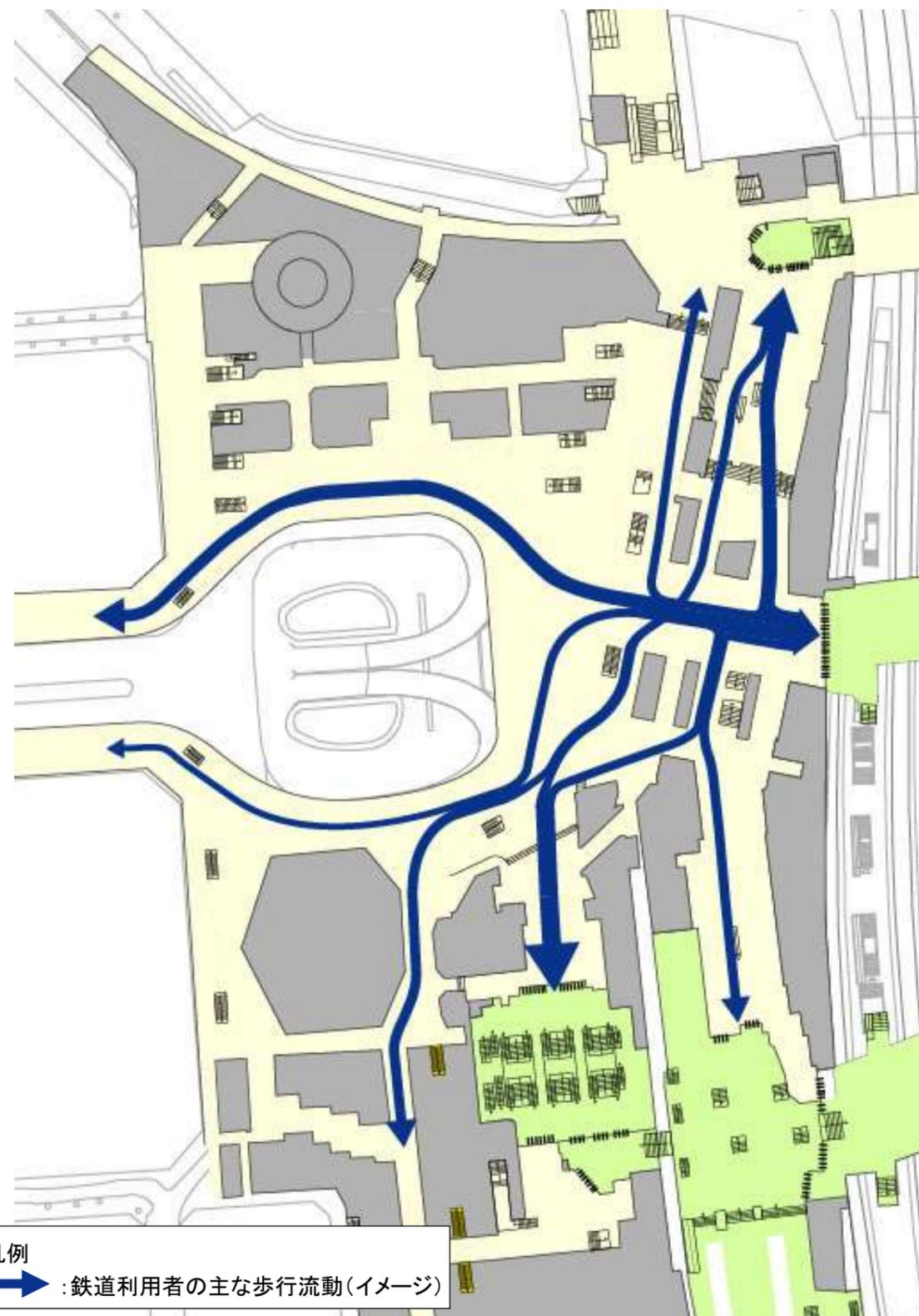
- <凡例>
- コンコース・通路
 - 2Fレベル
 - 地下広場レベル
 - プロムナードレベル
 - 改札内

[調査：平成29年2月2日(木) 7:00~23:00(16時間調査)]

○乗換動線の交錯

- ・乗換流動や駅からまちへの流動など様々な動線が交錯

<西口地下広場における動線の錯綜イメージ>



- 凡例
- ➡ : 鉄道利用者の主な歩行流動(イメージ)

○バリアフリー・見通し

- ・ 段差や柱が多く、見通しが利かない箇所が存在
- ・ 駅ビル等の敷地単位で経路が順次継ぎ足されており、各階層のレベルにずれがある箇所が存在

丸ノ内線西口～JR西口

現状：階段のみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内
(将来の大規模な改変等を見据え、引き続き検討)



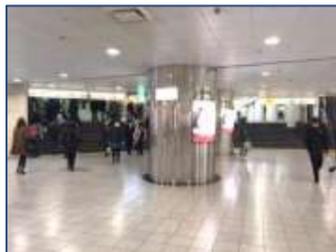
西口地下広場～京王線新宿駅

現状：階段のみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内



都営新宿線・京王新線新宿駅～JR南口

現状：階段のみ
⇒将来の大規模な改変に伴う連続的なバリアフリー経路の確保を見据え、先行的なエレベーターの整備を具体的に検討整備が完了するまでの間は直近のバリアフリー設備を案内



メトロプロムナード
～大江戸線新宿西口駅方面への地下通路
現状：階段・エスカレーターのみ
⇒エレベーターを整備済み



凡例

- : バリアフリー動線 (新宿区交通バリアフリー基本構想)
- : 段差箇所
- : 公共・鉄道事業者EV
- : 民間施設EV
- : コンコース・通路
- : 2Fレベル
- : 地下広場レベル
- : プロムナードレベル
- : 改札内



丸ノ内線東口～JR東口

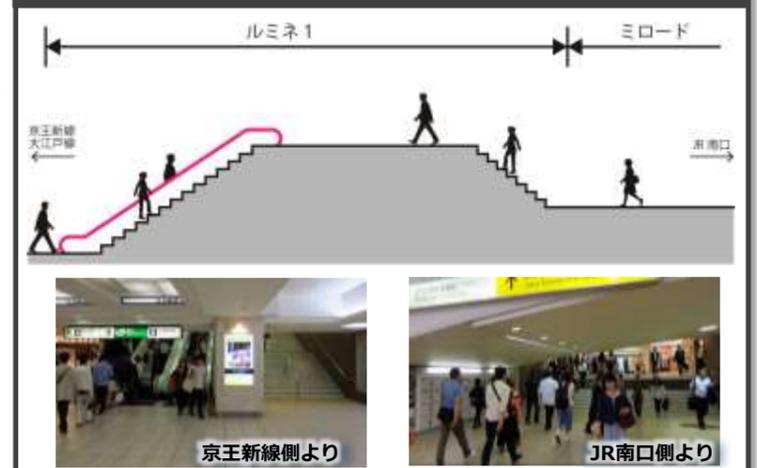
現状：階段のみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内
(将来の大規模な改変等を見据え、引き続き検討)



ルミネ1～JR南口

現状：階段・エスカレーターのみ
⇒直近のバリアフリー設備を案内
(将来の大規模な改変等を見据え、引き続き検討)

ルミネ1の乗換経路における段差



[出典：『新宿区交通バリアフリー基本構想』（新宿区）、『新宿ターミナル基本ルール』（新宿ターミナル協議会）を元に作成]

○案内サイン

- ・ 案内サインが設置者ごとに異なり、統一されていない。
- ⇒『新宿ターミナル基本ルール』を平成28年3月に作成

<サイン統一の例>



[出典：新宿ターミナル基本ルール（概要版）]

○西口駅前広場

- ・地上に加え、地下1階と地上2階に立体的に計画
- ・歩道面積は広場全体の約2割程度

<区域>



<写真>



<広場機能>



種別	
	歩道
	車道
	バス乗降場
	その他

○東口駅前広場

- ・歩道面積は広場全体の約3割程度

<区域>



<写真>



<広場機能>



種別	
	歩道
	車道
	バス乗降場
	その他

○駅端末手段別トリップ数の推移

- ・徒歩：9割強で増加傾向
- ・バス：約2%で減少傾向

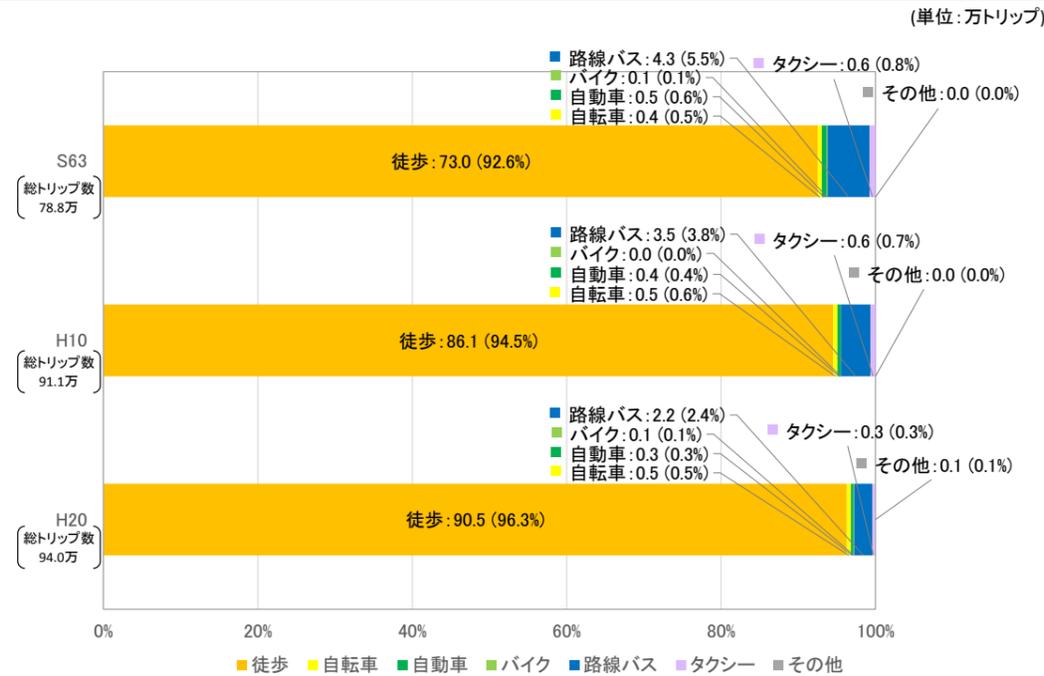


図 新宿駅の駅端末交通手段分担率の推移
[出典：東京都市圏パーソントリップ調査]

○バス乗降客数の推移

- ・鉄道新線の開業と合わせて減少し、現在は昭和40年の約1/5
- ・駅端末手段としての利用が約8割を占める。

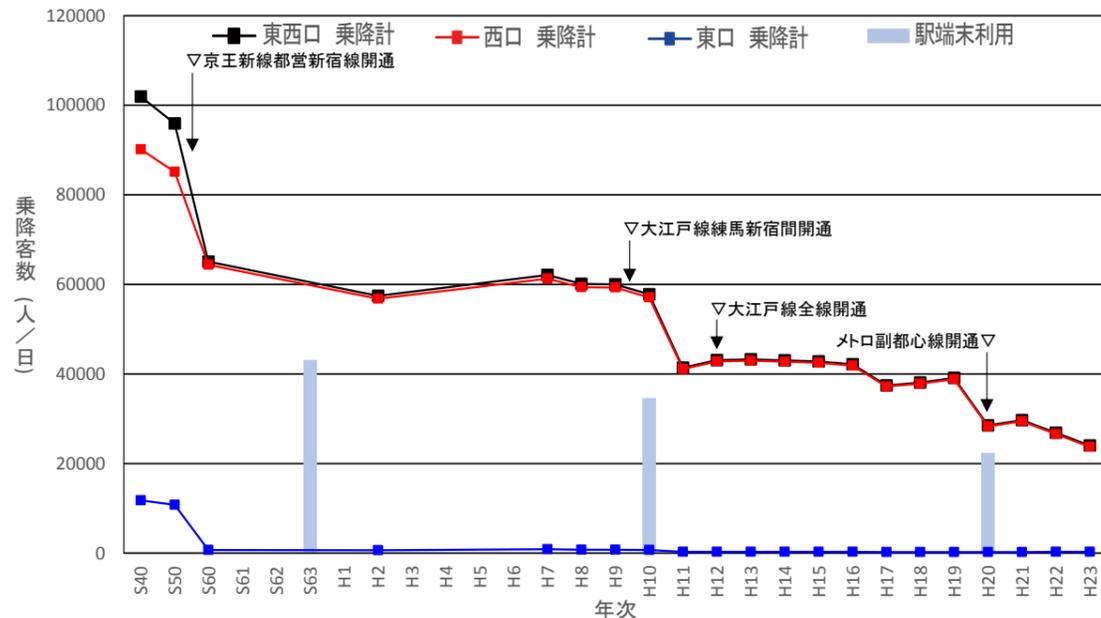


図 新宿駅路線バス乗降客数の推移と地下鉄開業年
[出典：都市交通年報・東京都市圏パーソントリップ調査]

○運行状況と乗降場の配置

- ・主に京王バス、都営バス、関東バスが運行
- ・4つの島式乗降場のほか、広場外周に乗降場が散在
- ・発着台数の少ない乗降場が存在

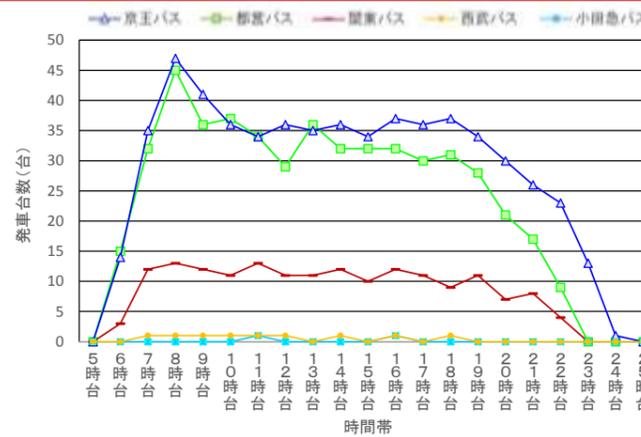
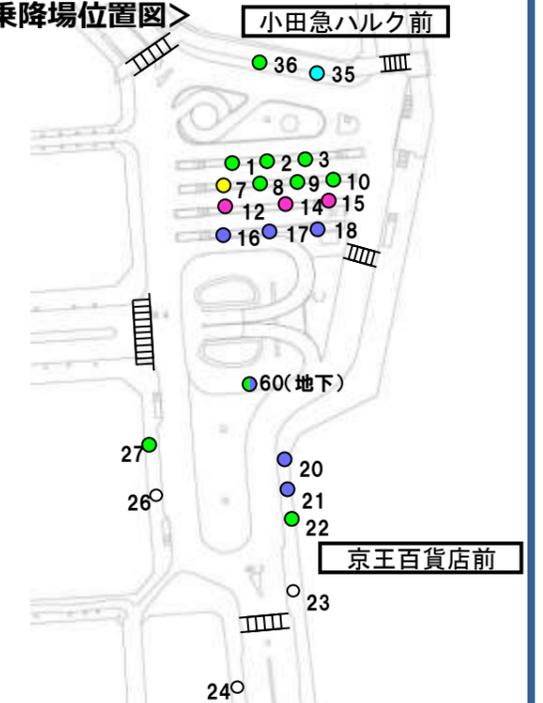


図 事業者別発車本数
[出典：各事業者HPの時刻表を基に作成]

＜西口乗降場位置図＞



※ 乗車客数はH22.11.25(木)7～24時調査(新宿区)による
*1 高速バス等の乗車客も含む

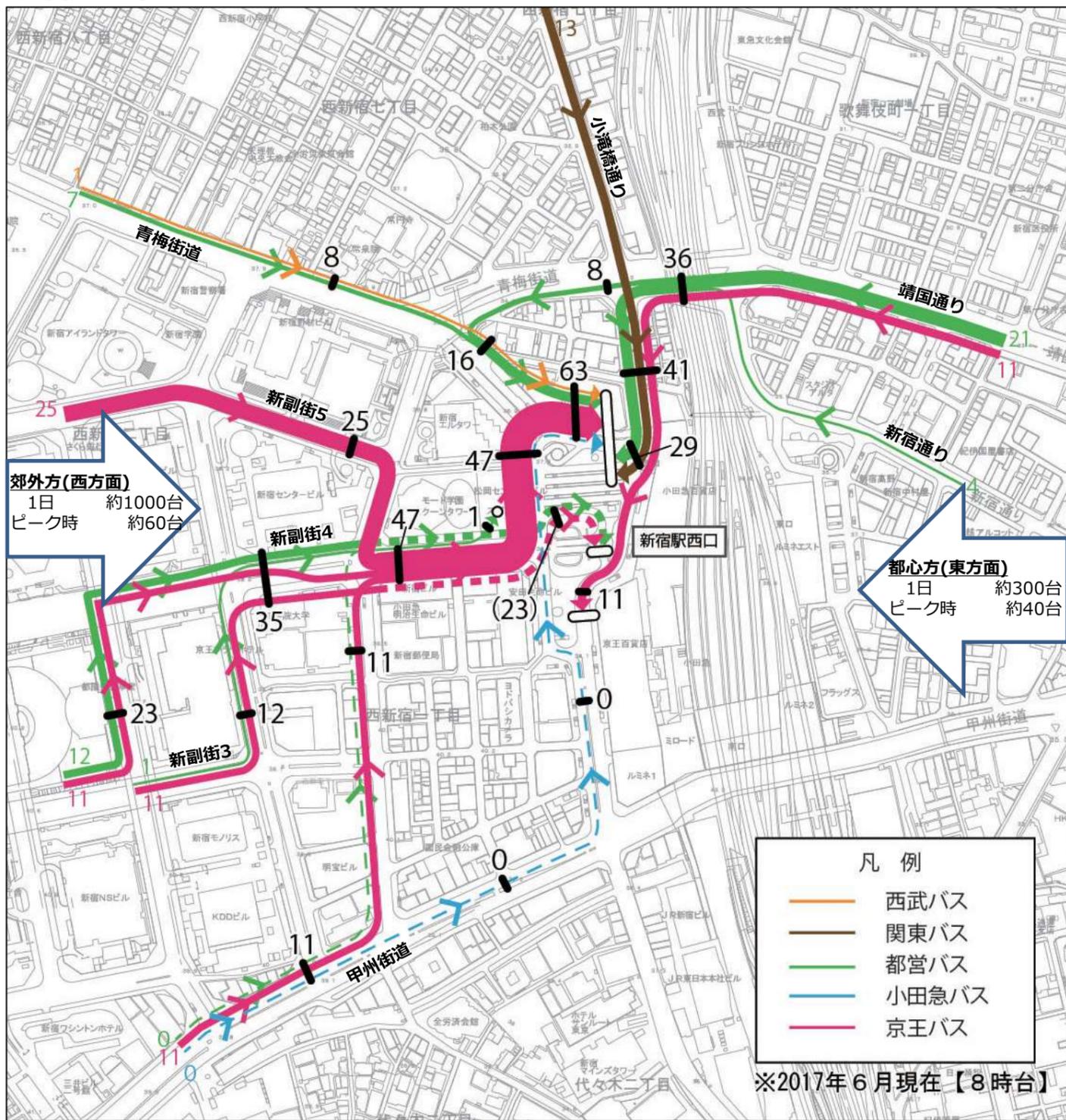
＜路線バス等運行概況(2017年6月現在)＞

のりば	事業者名	系統番号	行先	方面(通り)	バス発車台数		乗車客数※ (人)	備考
					8時台	計		
1	都営バス	品97	品川駅高輪口	新宿通り	4	51	330	
2	都営バス	早77	早稲田	新宿通り	4	58	697	
3	都営バス	白61	練馬車庫前・練馬駅	靖国通り	9	103	1,157	
7	西武バス	宿20	西武百貨店	青梅街道	1	9	59	
8	都営バス	王78	王子駅前	青梅街道	3	38	608	
9	都営バス	宿91	新代田駅前	青梅街道	4	48	818	
10	都営バス	宿91(杉)	杉並車庫前	青梅街道	0	25	209	
12	関東バス	宿07	阿佐谷営業所	小滝橋通り	(0)	3	52	620
	関東バス	宿08	中野駅	小滝橋通り	(3)	(51)		
	関東バス	宿01	小滝橋	小滝橋通り	(1)	(2)		
14	関東バス	宿01-1	新宿駅西口	小滝橋通り	(1)	(1)	849	
	関東バス	宿02	丸山営業所	小滝橋通り	(4)	(58)		
	関東(深)	深夜	吉祥寺駅北口行・三鷹駅北口行	—	(0)	(2)		
15	関東バス	宿05	野方駅	小滝橋通り	4	57	788	
16	京王バス	宿51[京王]	渋谷駅・西参道	新副街5	(8)	(121)	942	
	京王(深)	深夜	恩方営業所行・川辺駅北口行	—	(0)	(2)		
	京王バス	宿32[京王]	佼成会聖堂普門館前	新副街5	(9)	(107)		
	京王バス	宿33[京王]	永福町車庫	新副街5	(8)	(138)	5,401	
	京王バス	宿35[京王]	佼成病院	新副街5	(0)	(10)		
18	京王バス	(降車専用)	—	—	—	—	—	
20	京王バス	宿41[京王]	中野車庫	新副街3(一庁・二庁間)	(0)	(12)	2,850	
	京王バス	宿45[京王]	中野駅	新副街3(一庁・二庁間)	(11)	(146)		
	京王バス	WEバス	【歌舞伎町方面】	靖国通り→新副街6	(3)	(42)		
21	京王バス	WEバス	【西参道方面】	靖国通り 新宿通り → 甲州街道	(8)	(80)	135	
	京王バス	WEバス	【新宿御苑方面】	新副街4→甲州街道	(0)	(9)		
	京王(深)	深夜	橋本駅・八王子駅北口・府中駅・国立駅	—	(0)	(4)		
22	都営バス	宿75出入	新宿車庫前	甲州街道	0	7	16	
23	東京空港交通	成田空港線	成田空港(リムジン)	—	3	41	—	
24	東京空港交通	羽田空港線	羽田空港(リムジン)	—	0	2	—	深夜2本のみ
26	(高速バス)	(臨時)	—	—	—	—	—	増便などの臨時便のみ
27	都営バス	宿74出入	新宿車庫前	新副街3(一庁・二庁間)	1	12	36(*1)	
35	小田急バス	宿44	武蔵境駅南口	甲州街道	0	2	—	
36	都営バス	宿74	東京女子医大前	靖国通り	(4)	(53)	1,197	
	都営バス	宿75	三宅坂・東京女子医大前	靖国通り	(4)	(50)		
60	都営バス	CH01[都営]	都庁循環	新副街4(地下)	(12)	(51)	1,277	
(地下)	京王バス	CH01[京王]	都庁循環	新副街4(地下)	(11)	(51)		
合計					117	1,393		

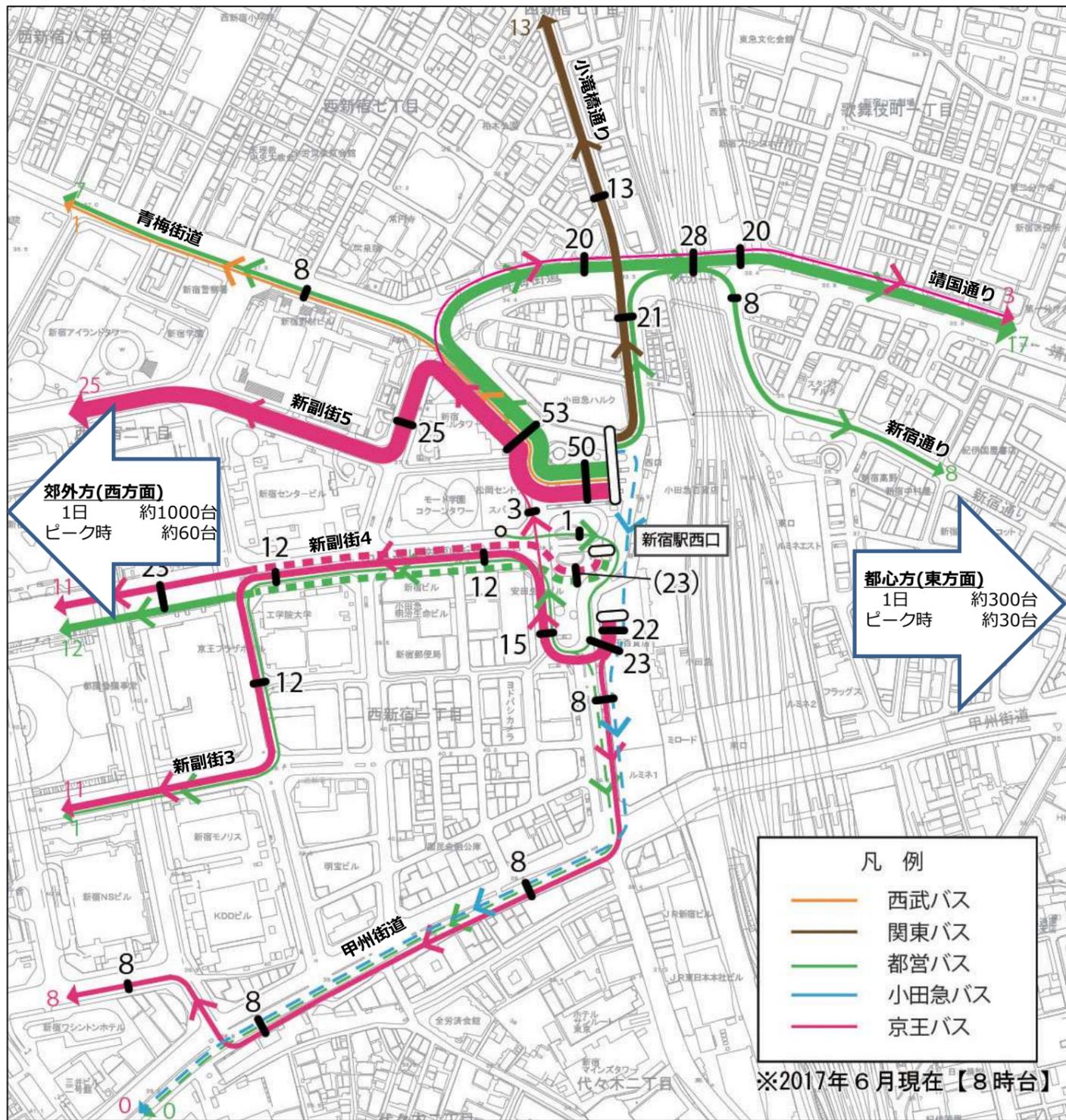
○方面とルート

- ・各系統の起終点となっている。
- ・都心方向（駅東方面）が約300台/日、郊外方向（駅西方面）が約1,000台/日

到着ルート



出発ルート



[出典：各事業者HPのバス経路図・時刻表を基に作成]

○タクシー施設の状況

- ・タクシーのりばは、西口（地上・地下）、東口、南口（バスタ新宿）にある。
- ・タクシープールは、西口、東口ともないが、バスタ新宿に30台新設



西口(地上部)
 【施設数】
 乗車場：1台
 降車場：－
 待機場：－
 【発着台数】
 発車：約900台
 到着：約600台
 合計：約1,500台
 【待機延長(最長時)】
 約290m (44台)

東口(地上)
 【施設数】
 乗車場：1台
 降車場：－
 待機場：－
 【発着台数】
 発車：約600台
 到着：約300台
 合計：約900台
 【待機延長(最長時)】
 約200m (31台)

西口(地下部)
 【施設数】
 乗車場：2台
 降車場：－
 待機場：－
 【発着台数】
 発車：約3,100台
 到着：約1,300台
 合計：約4,400台
 【待機延長(最長時)】
 約800m (118台)

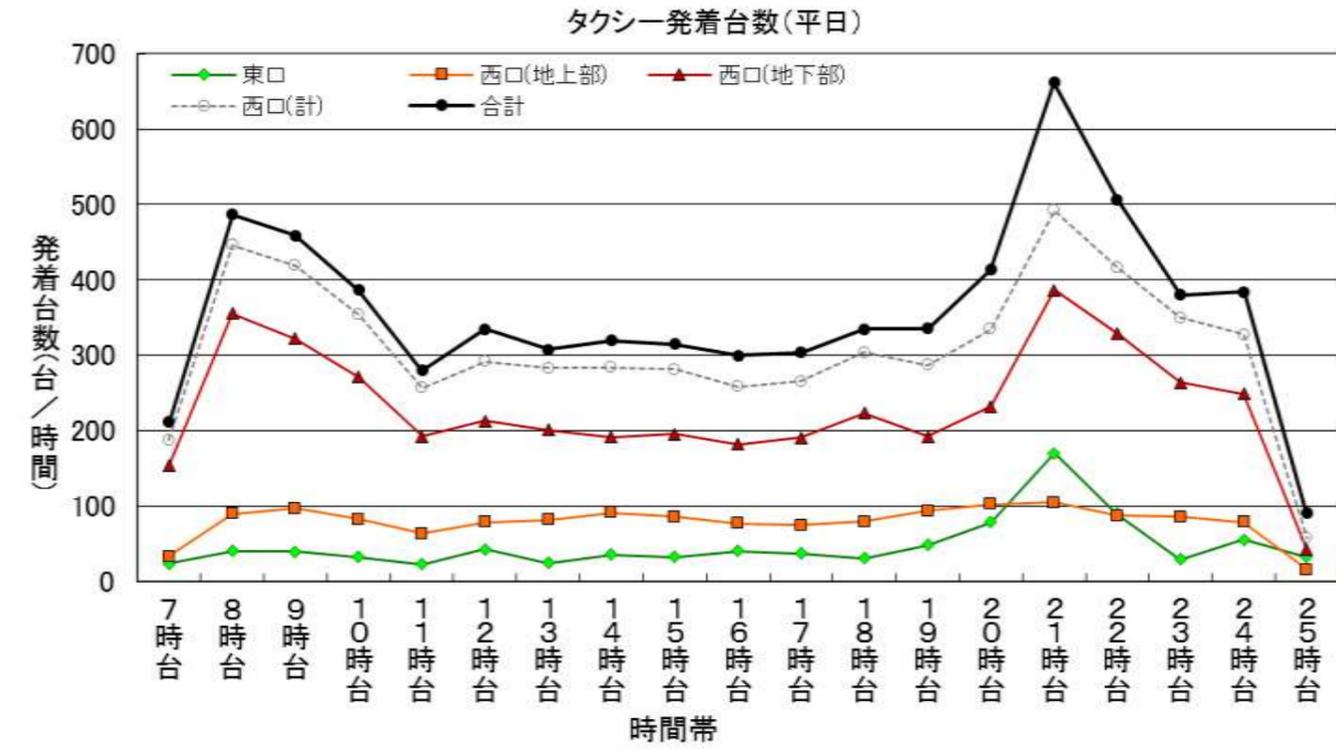
バスタ新宿
 【施設数】
 乗車場：3台
 降車場：2台
 待機場：30台

※発着台数・待機延長は平成22年11月25日(木) 7時～翌2時調査(新宿区)による

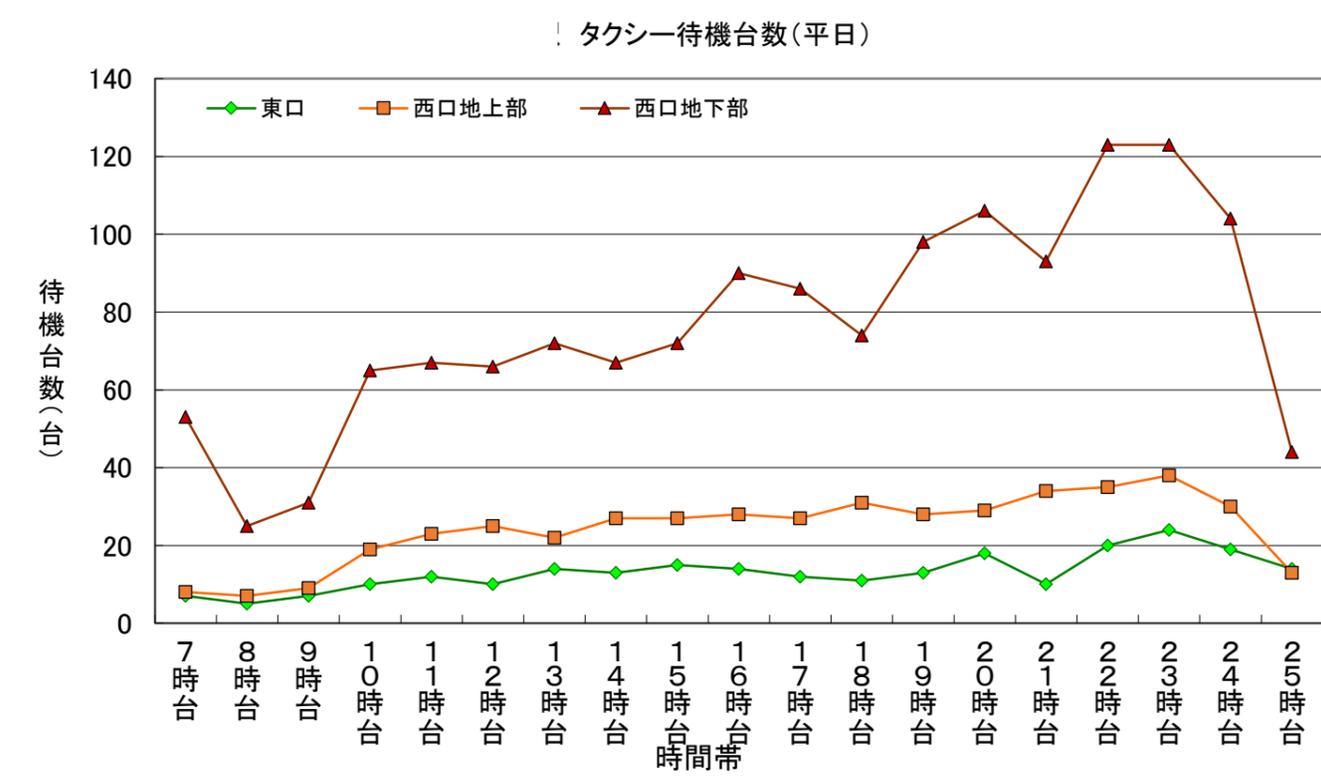


○東西駅前広場におけるタクシー発着台数、待機延長の時間推移

- ・西口の利用者が多く、21時台がピークとなっている。



[出典：新宿区調査(平成22年11月25日(木)7時～翌2時(19時間調査))]

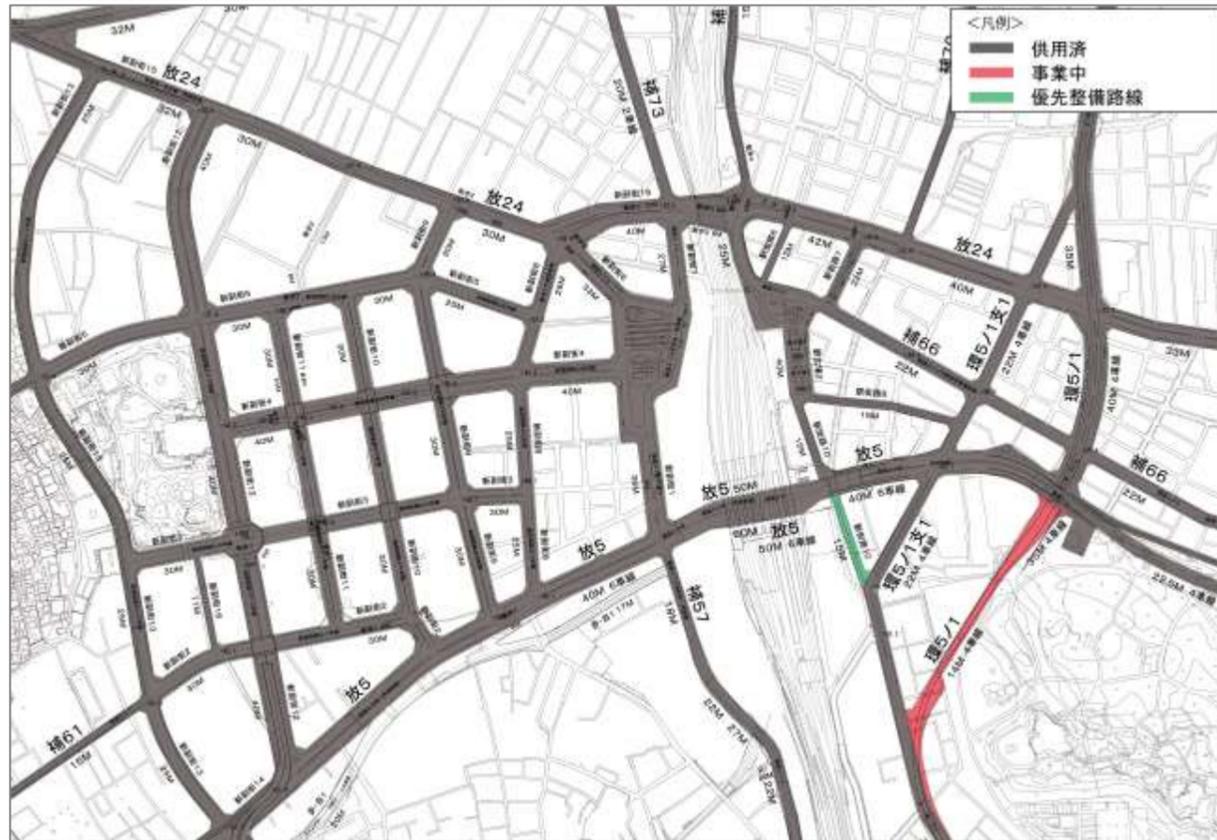


[出典：新宿区調査(平成22年11月25日(木)7時～翌2時(19時間調査))]

4 【道路ネットワーク】 駅周辺の幹線道路

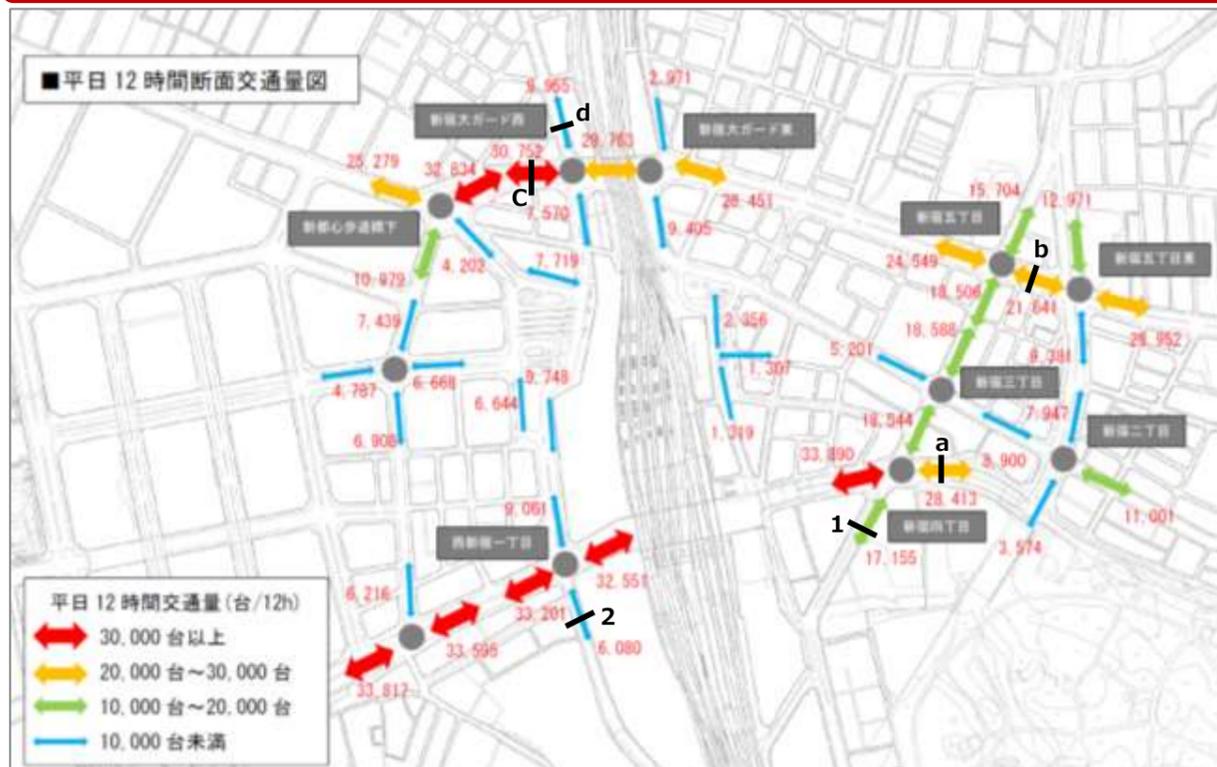
○駅周辺の幹線道路

・駅周辺の幹線道路は概ね整備済み



○自動車交通量

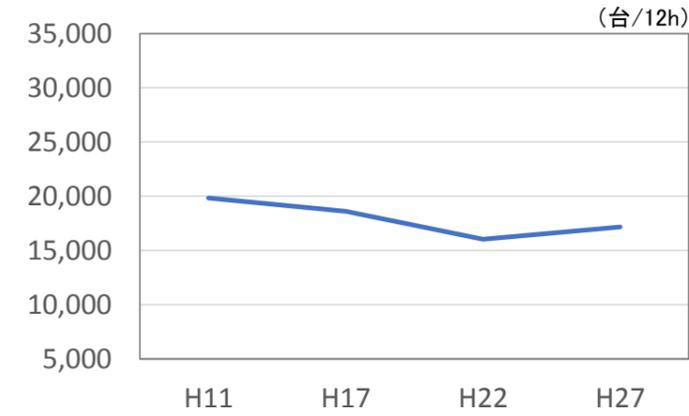
・駅周辺の自動車交通量は減少もしくは横ばいで推移



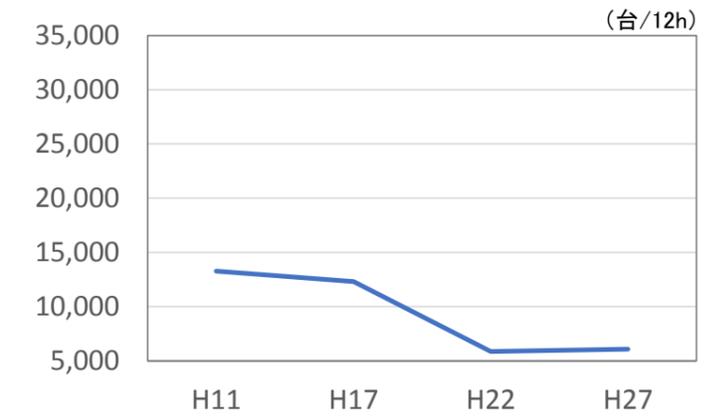
[出典：新宿区調査 (H19・H21・H22)、道路交通センサス (H27)、交通量統計表 (H28)]

<主な断面交通量の推移>

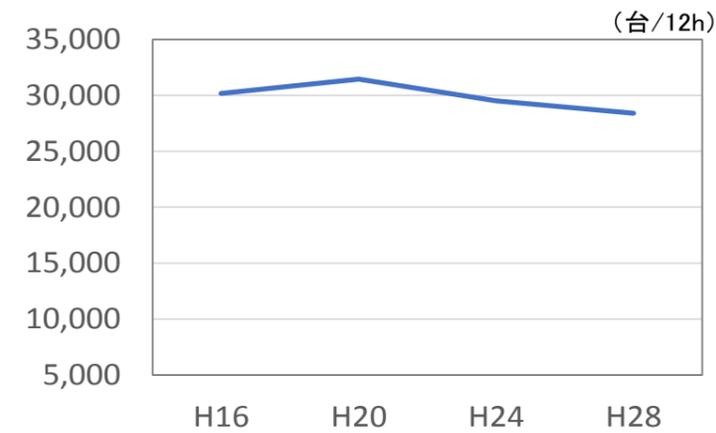
【1. 明治通り】



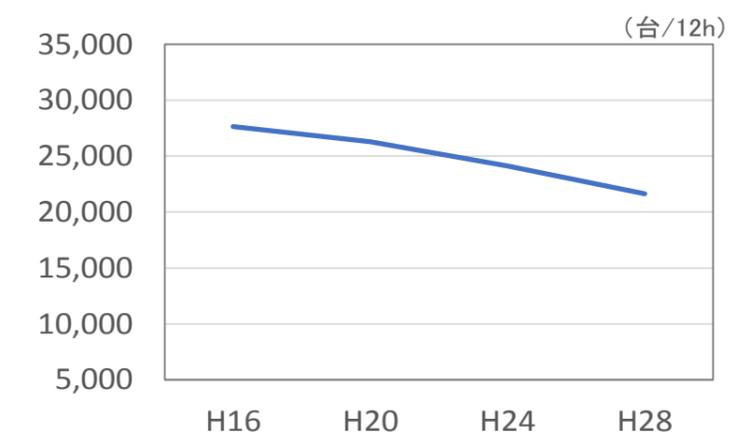
【2. 都道 補助57号】



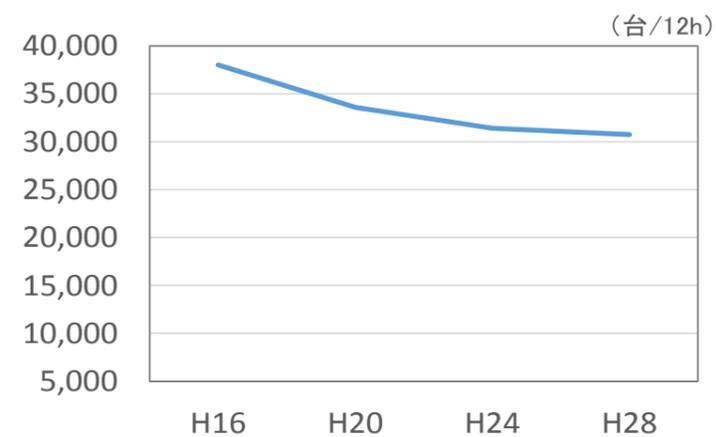
【a. 国道20号】



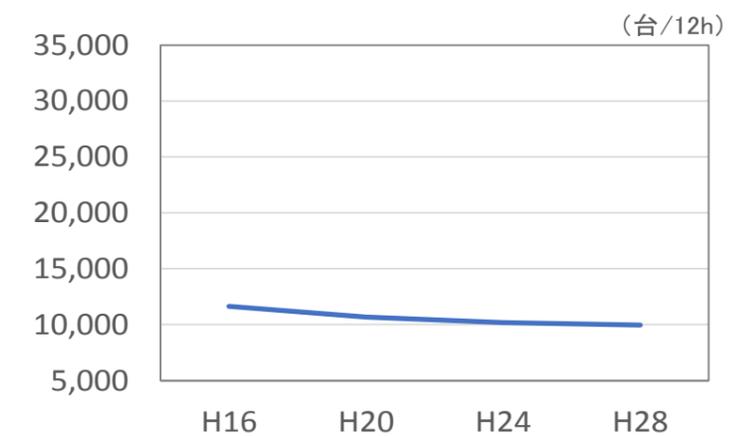
【b. 靖国通り】



【c. 青梅街道】



【d. 小滝橋通り】



[出典：道路交通センサス (1~2)、交通量統計表 (a~d)]

- ・新宿駅周辺では鉄道や道路により、駅とまち、まちとまちとが分断され、歩行者回遊性の確保や地区間の連携が図りにくい。
- ・また、駅前広場の横断には東西とも迂回する必要があり、特に西口駅前広場は大きな迂回が余儀なくされる。

<道路・鉄道による街の分断のイメージ>

道路や交通広場による
駅とまちとの分断



道路や交通広場による
駅とまちとの分断



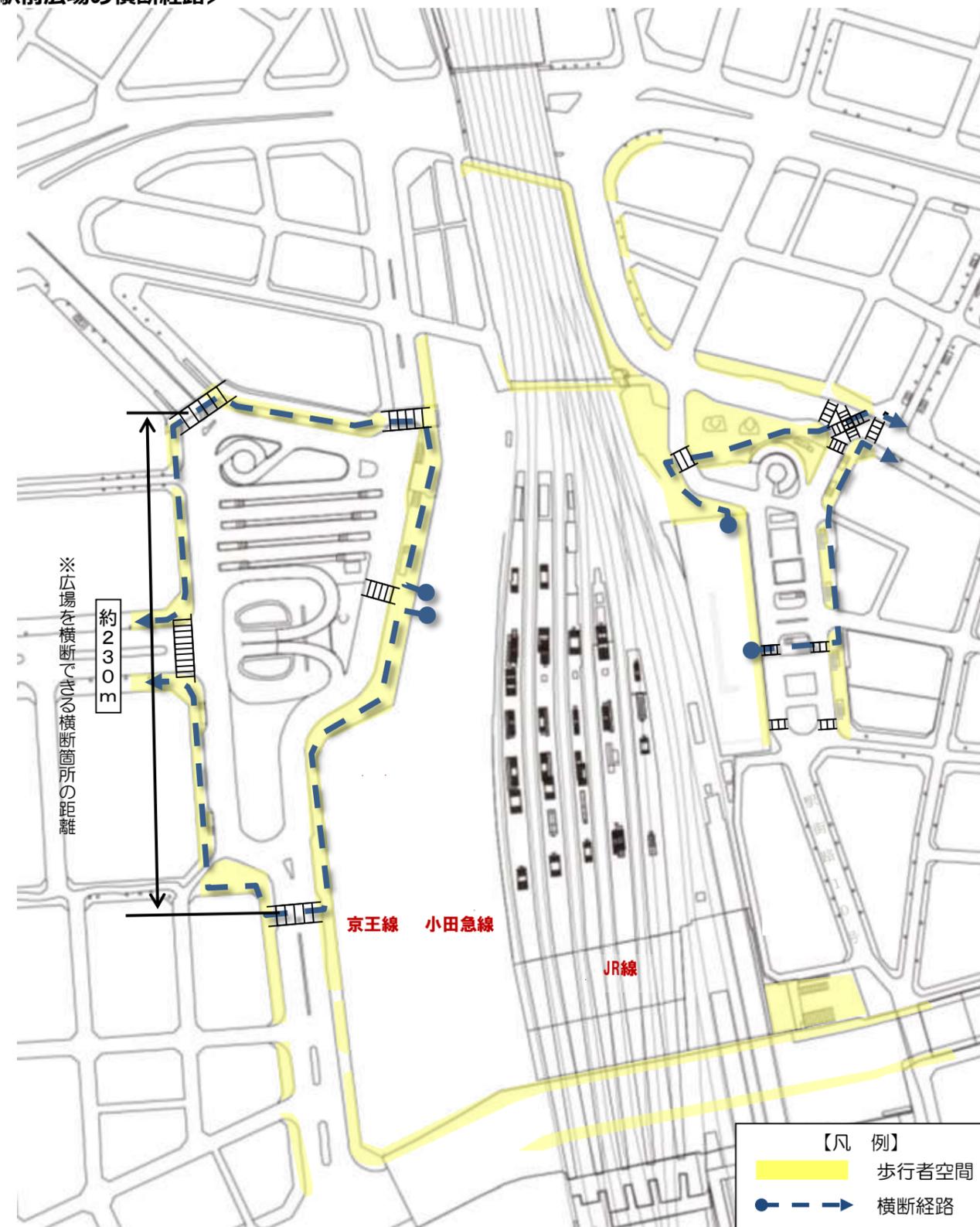
鉄道による駅東西の分断



幹線道路による西新宿
と代々木地区の分断



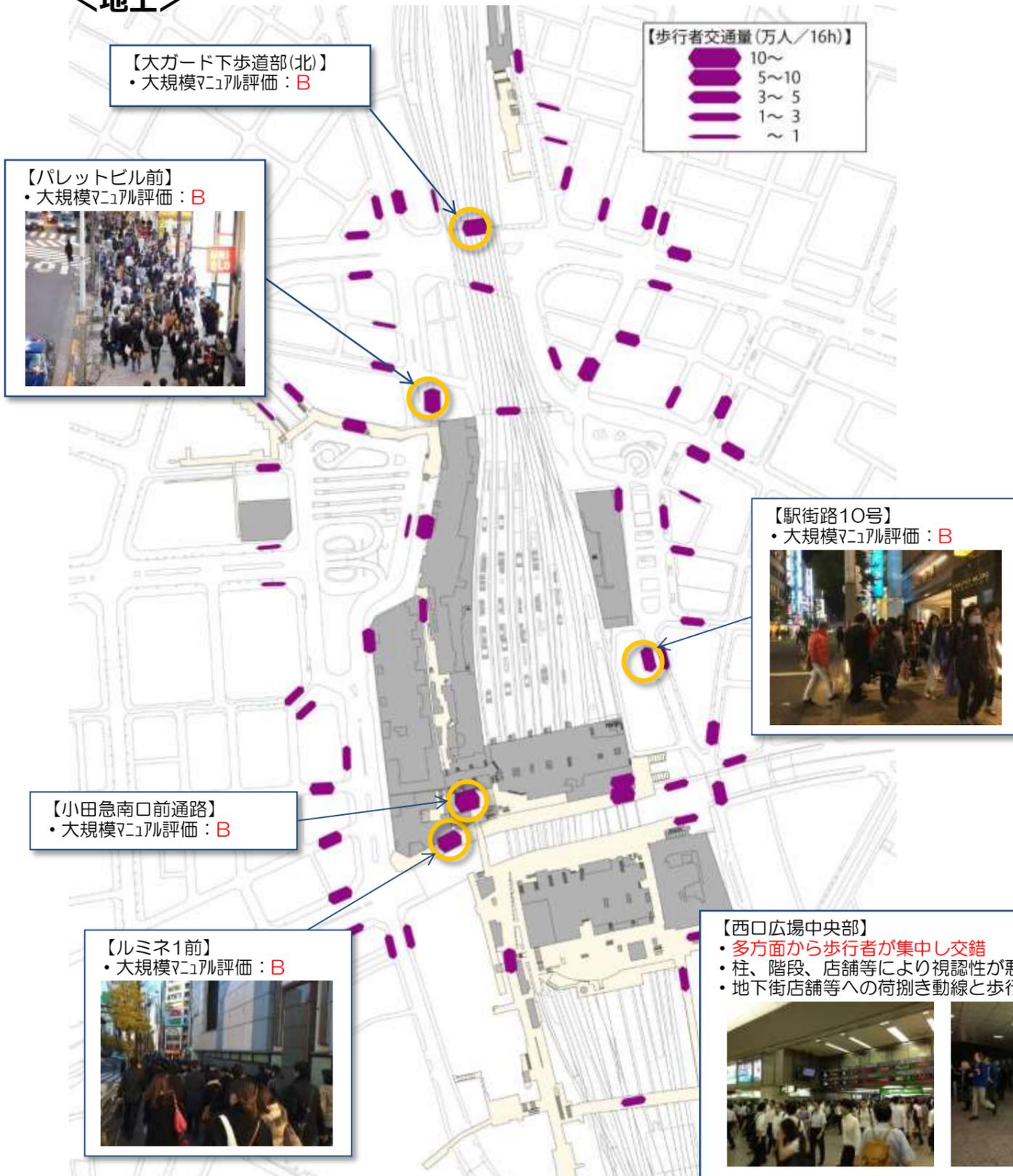
<駅前広場の横断経路>



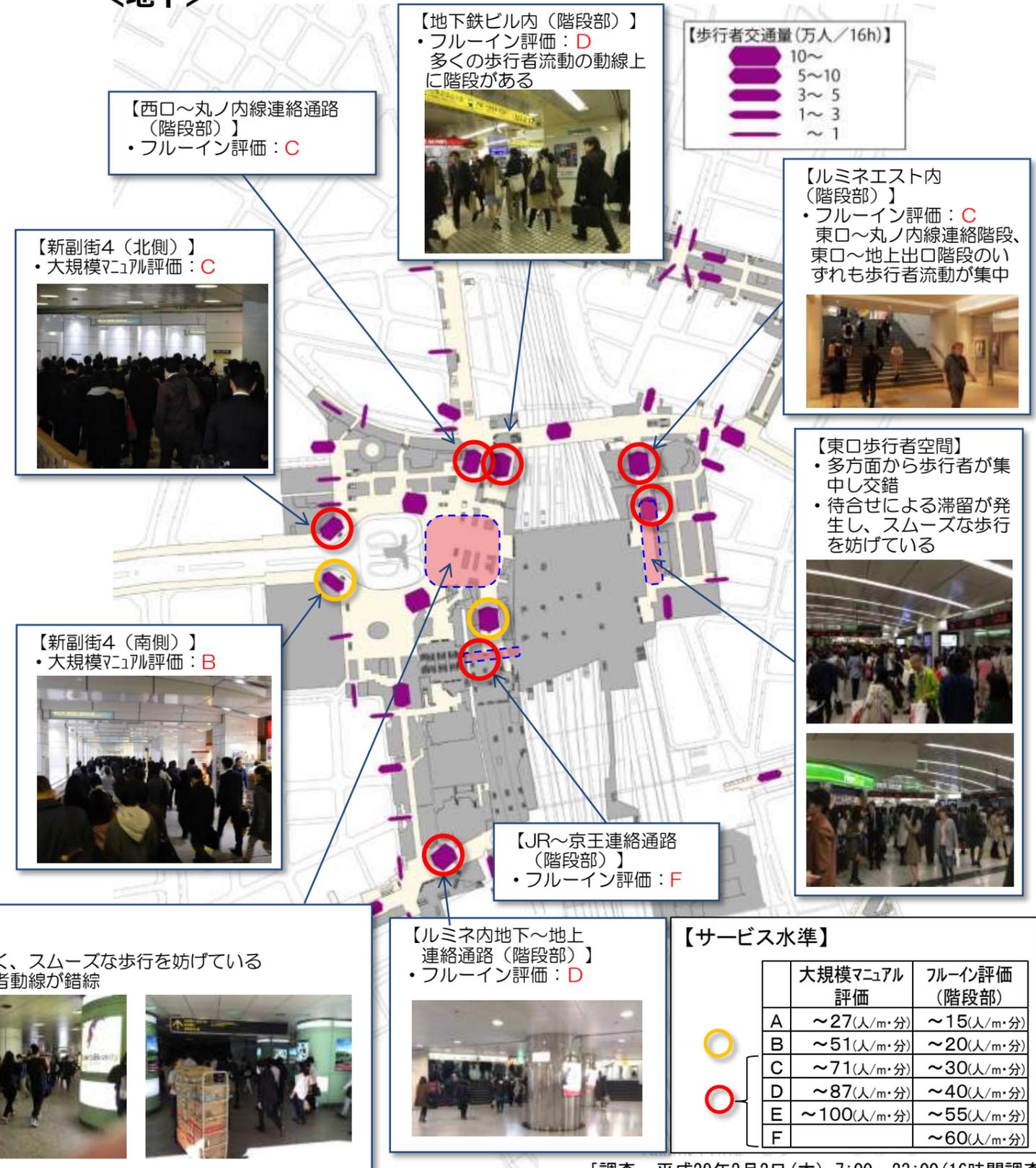
○歩行者交通量及び主な断面における歩行空間のサービス水準

- ・西口、東口の駅改札は主に地下にあることから、歩行者流動は地下に集中
- ・地上・地下ともにサービス水準が低い経路が存在
- ・駅北側、南側は地上にも歩行者流動が集中している箇所が存在

<地上>



<地下>



【調査：平成29年2月2日(木) 7:00～23:00(16時間調査)】

○駅周辺の附置義務駐車場の需給バランスと駐車場地域ルール

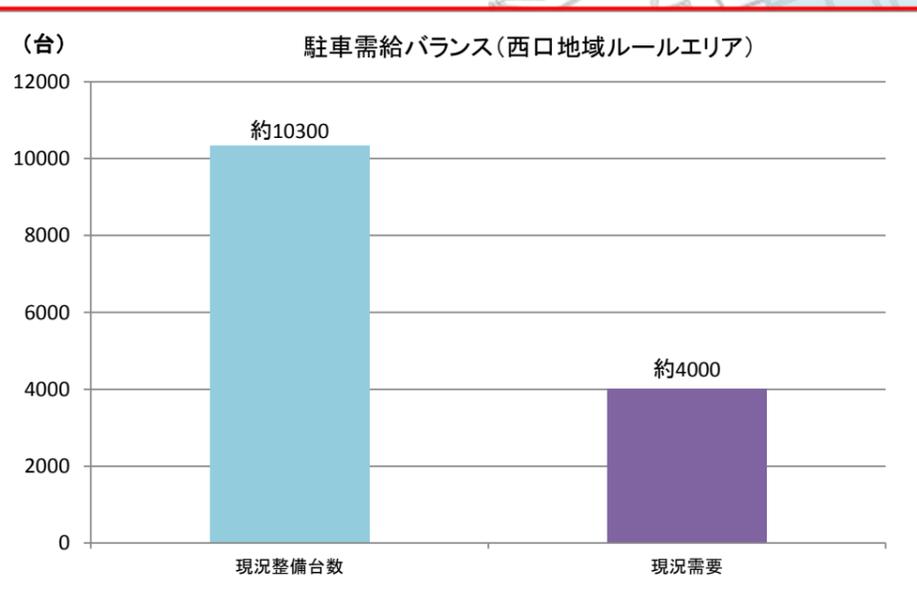
- ・現状の駐車需要に対して駐車場供給量は充足。特に西口エリアは、超高層ビルに附置された大規模な駐車場の利用率は低い。
- ・東口エリアや西口の商店街エリアにおいては、各ビル毎に駐車場を整備すると、連続した歩行者空間を阻害するとともに、まちの連続した賑わいが確保できない。
- ・駐車場地域ルールを策定し、地域の実態に見合った適正な附置台数とともに、隔地・集約により地域のまちづくりに即した適切な駐車場配置を促進している。

駐車場地域ルールの基本的な枠組み

- (1) 駐車施設の適正化
附置すべき駐車施設の台数は、将来の需要及び供給のバランス等を踏まえ、算出する。
- (2) 駐車場の隔地・集約化
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。

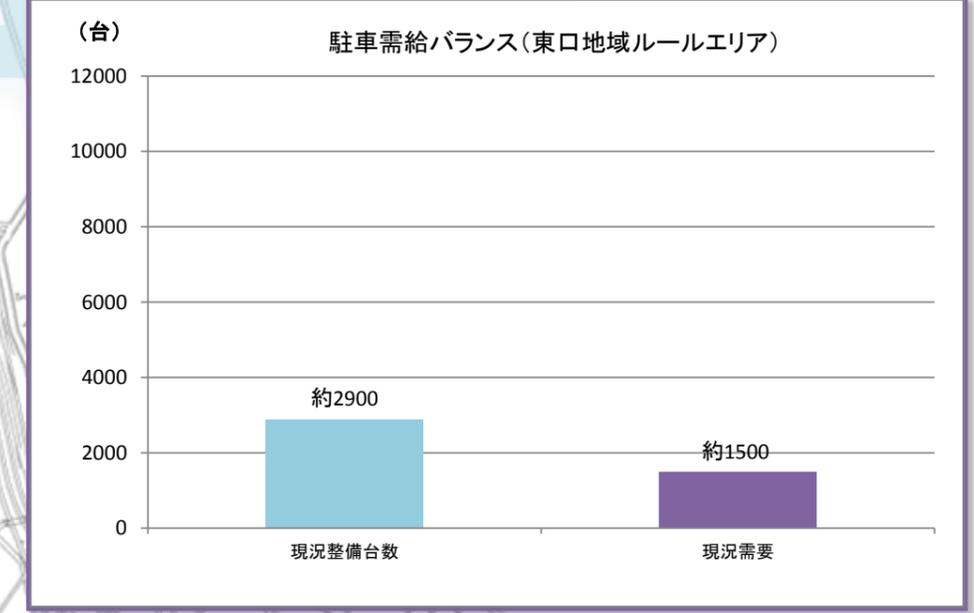
凡例

- 駐車場整備地区 区域
- 新宿駅東口地区駐車場地域ルール 適用地区
- 新宿駅西口地区駐車場地域ルール 適用地区
- 駐車場出入口を抑制する部分



※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

※現況は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



※新宿駅東口駐車場地域ルール策定協議会 資料を参考に作成

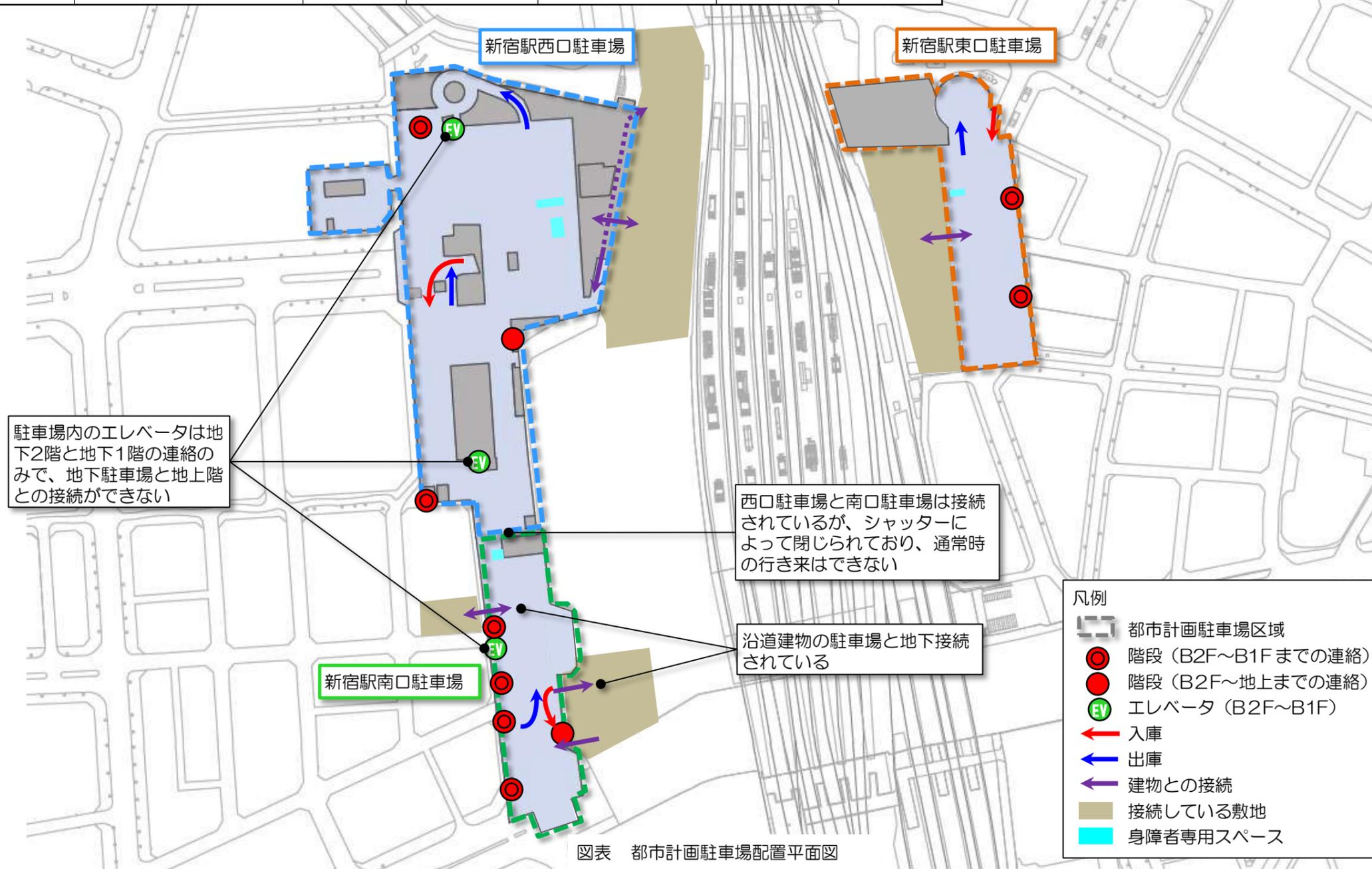
※現況は附置義務概要書及びH24附置義務実態調査結果、都条例基準等を用いた場合における推定台数

○駅直近地区の都市計画駐車場の現況（地下）

- ・民設民営の都市計画駐車場が、地下街とともに設置されており、管理者ごとに別々の運営がされている。
- ・各駐車場出入口部分の車両制限高さは2.1mで、乗用車に対応しているが、荷捌き専用区画の指定はない。

都市計画駐車場名称	都市計画決定内容		現況				設置・管理
	都市計画台数 (台)	都市計画決定 年月日	供用台数 (台)	構造	車両制限高さ (m)	身障者用 (台)	
新宿駅西口駐車場	420	昭和35年6月15日	433	地下自走式	2.1	6	民間
新宿駅南口駐車場	250	昭和38年10月30日	296	地下自走式 及び機械式	2.1（自走部） 1.6（機械式）	3	
新宿駅東口駐車場	100	昭和35年5月17日	150	地下自走式	2.1	1	

都市計画駐車場の施設概要（地下2階 平面図）



○駅直近地区の都市計画駐車場の現況（地上部出入口）

・歩行者が多く集まる駅周辺において各駐車場出入口が設置されており、入出庫動線が広場内を通過するため、歩行者動線と交錯している。

都市計画駐車場の出入口の概況

新宿駅西口駐車場地上入口箇所



入出庫のために広場内を通過する必要がある

新宿駅西口駐車場B1入口箇所



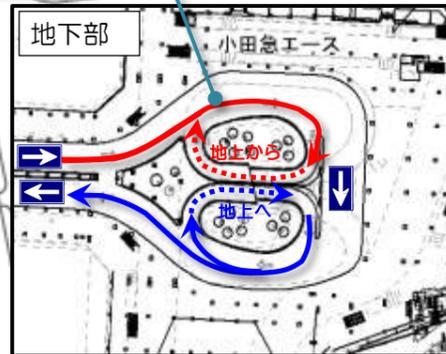
新宿駅西口駐車場地北側入口
(この入口は閉鎖されている。)



新宿駅東口地下駐車場入口箇所



入出庫のために広場内を通過する必要がある



新宿駅南口駐車場出入口箇所



歩道を横断する必要がある

新宿駅西口駐車場

新宿駅東口駐車場

新宿駅南口駐車場

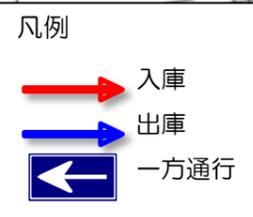
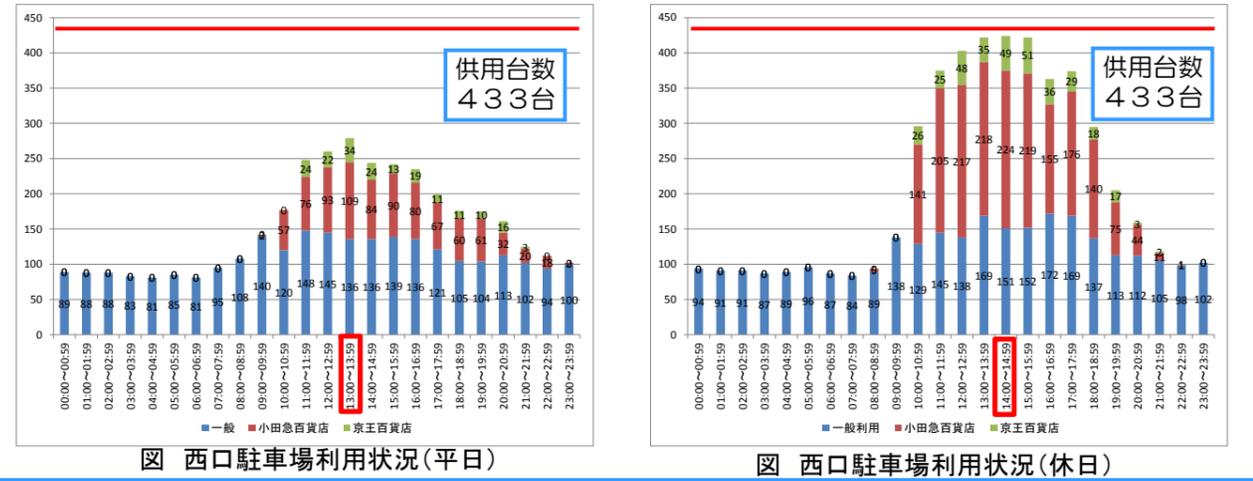


図 都市計画駐車場出入口位置と入出庫動線

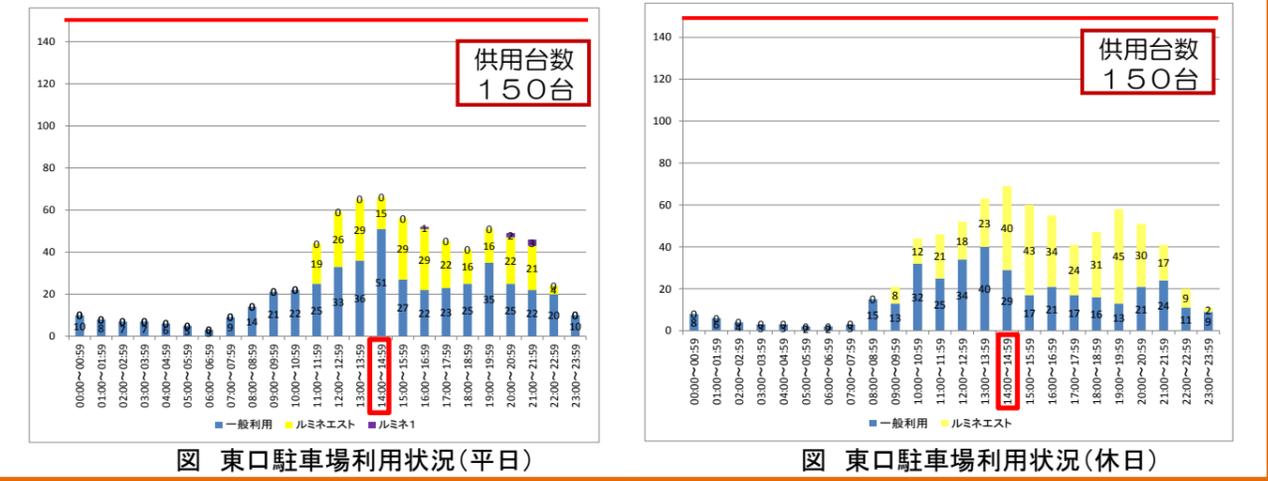
○駅直近地区の都市計画駐車場の利用状況と周辺の路上駐車台数

- ・ 駐車場利用者の属性について、特定建物目的の利用に対して一般利用の割合は低い。
- ・ 東西エリア別ごとで見ると、時間帯ごとの駐車場利用台数に周辺の路上駐車車両台数を加えても台数に余裕がある。

西口駐車場利用状況 休日ピーク時においては満車状態であるが、平日は利用率が6割程度である。

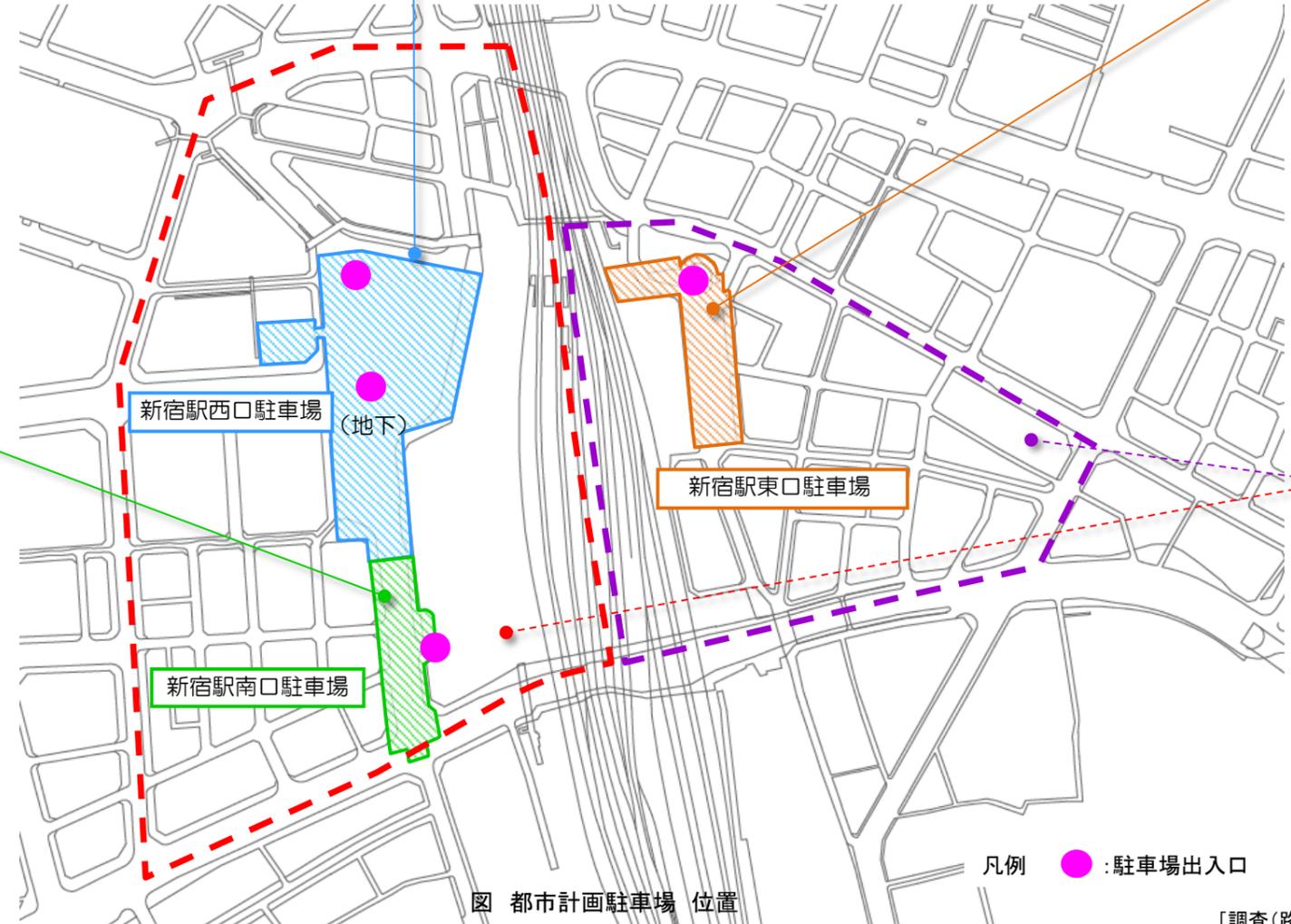
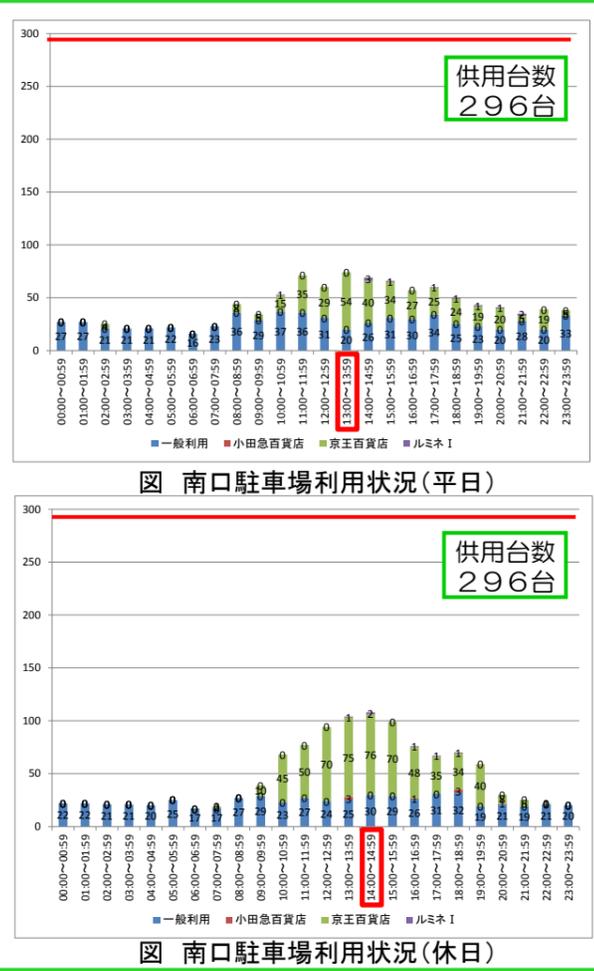


東口駐車場利用状況 ピーク時間帯においても5割弱で、利用率が低い。

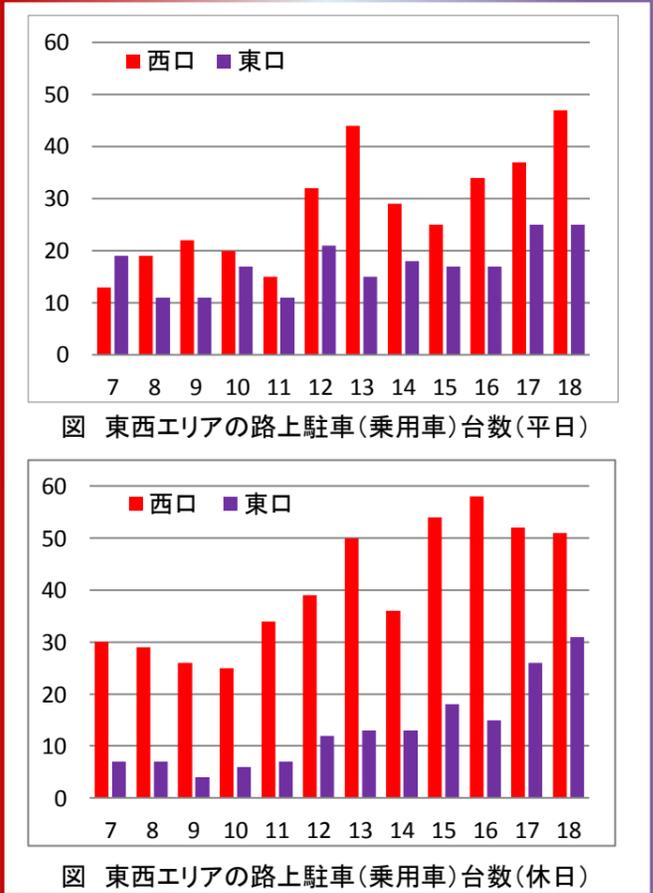


南口駐車場利用状況

自走式、機械式を併用しており、供用台数に対する利用率は低いが、自走式台数分は利用率が高い。



東西エリアの路上駐車状況



□ : ピーク時

[調査(路上駐車)(新宿区) : 平成25年10月22日(火)、平成25年10月27日(日)]
 [調査(駐車場利用実態)(各管理者) : 平成26年5月27日(火)、平成26年5月25日(日)]

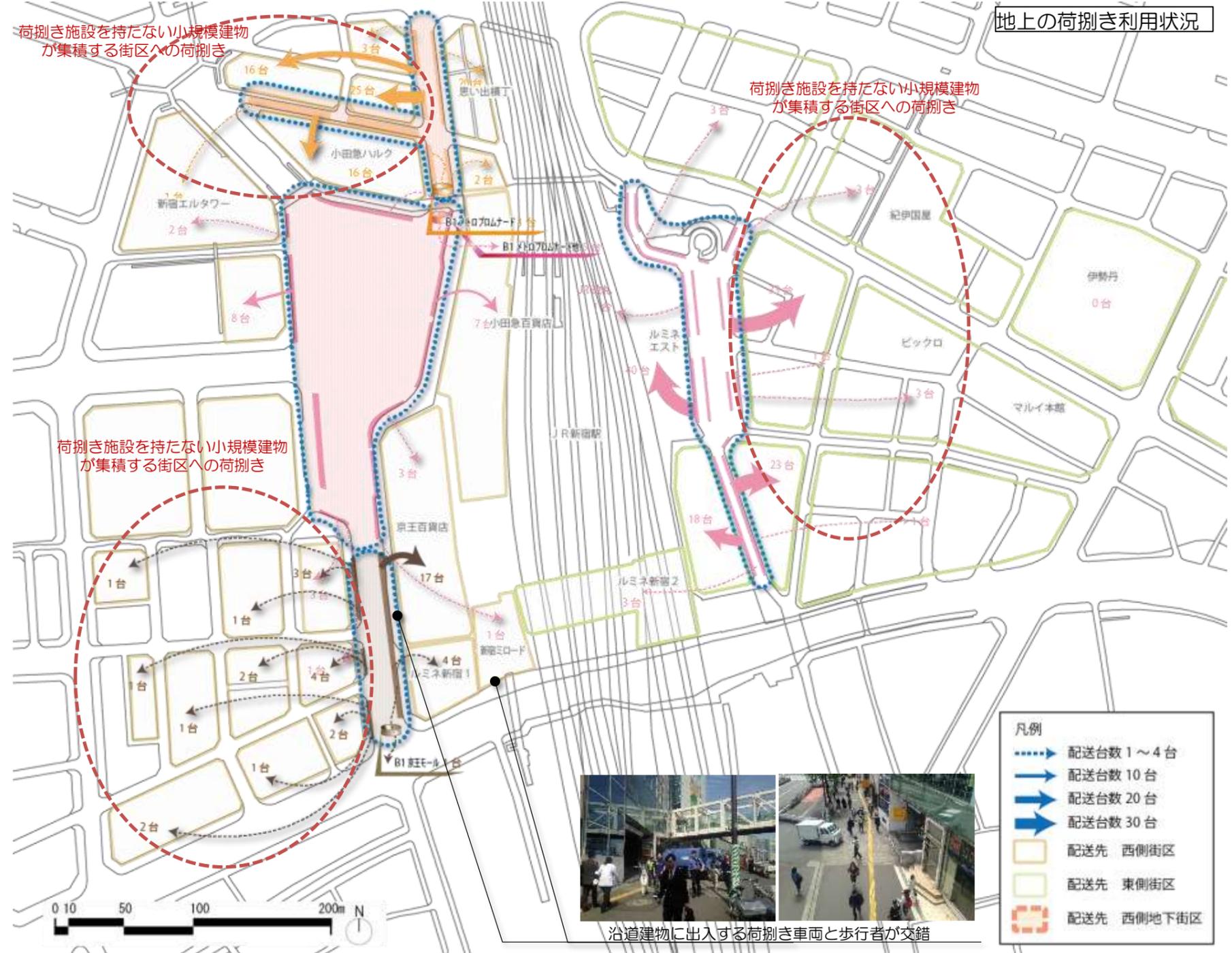
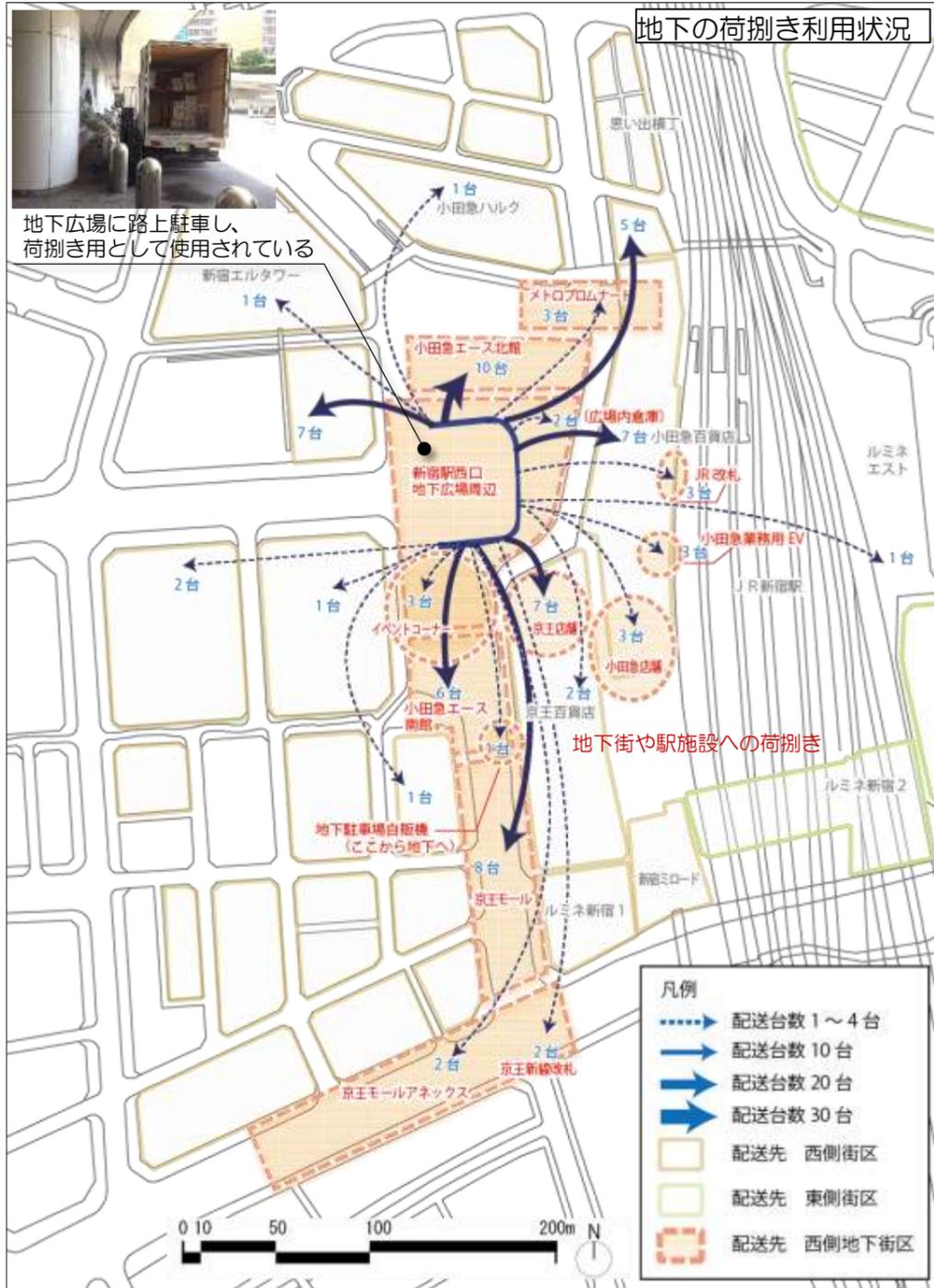
○駅周辺の荷捌きの現況

- 広場内外の路上から沿道建物への荷捌きが行われており、広場内の車両の混雑や車道の占有が発生している。
- 路上荷捌きの車両は車高の高い貨物車が多く、現況の都市計画駐車場では対応できない。

表 路上荷捌きの実態

駐停車位置	車種別割合 (%)			車高別割合 (%)		平均駐車時間	各街区への配送台数 (台)	ピーク時間帯	
	普通貨物	小型貨物	乗用車	2.1m以下	2.1m超				
西口	西口広場地上	45	55	0	55	45	11分	30	8~11時
	西口広場地下	60	38	2	50	60	44分	81	8~11時
	西口広場北側街路	37	61	14	63	37	12分	84	12~15時
	西口広場南側街路	43	50	8	57	43	24分	40	12~15時
東口	東口広場	54	45	1	46	54	22分	87	10~13時
	駅街路10号	54	46	0	46	54	22分	42	10~13時

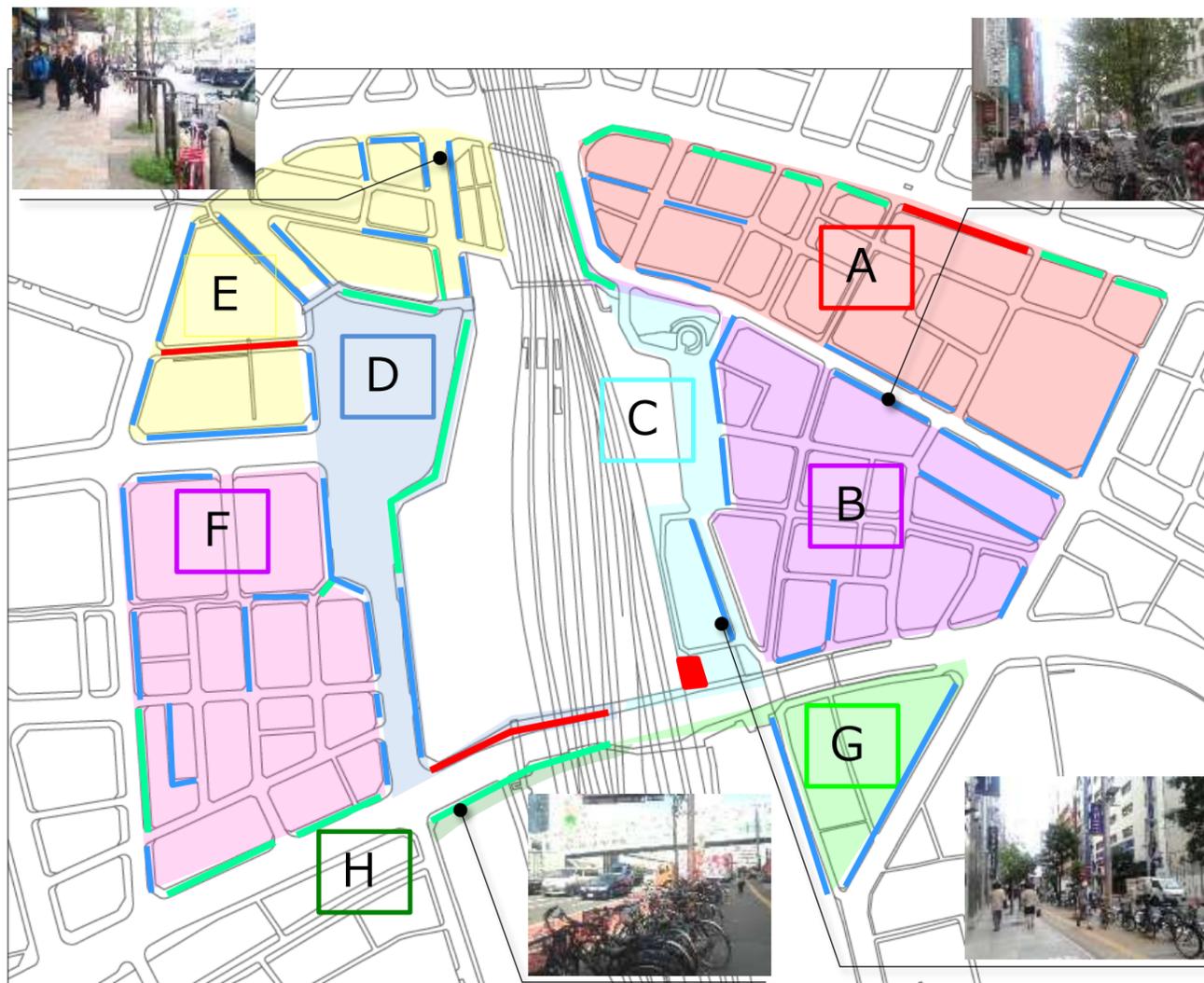
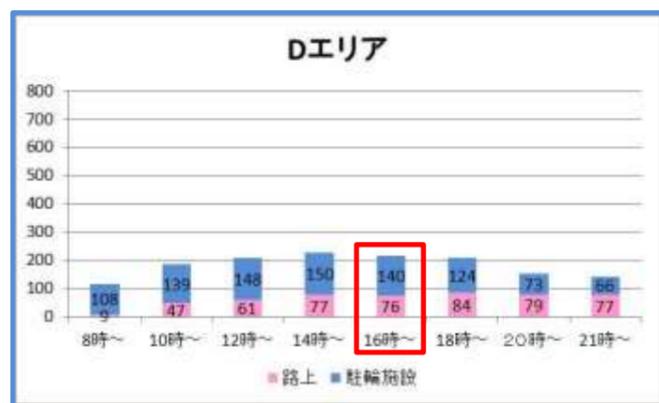
※路上荷捌きピーク時間帯を含む3時間のサンプリング調査



○駅周辺への自転車乗入れ状況

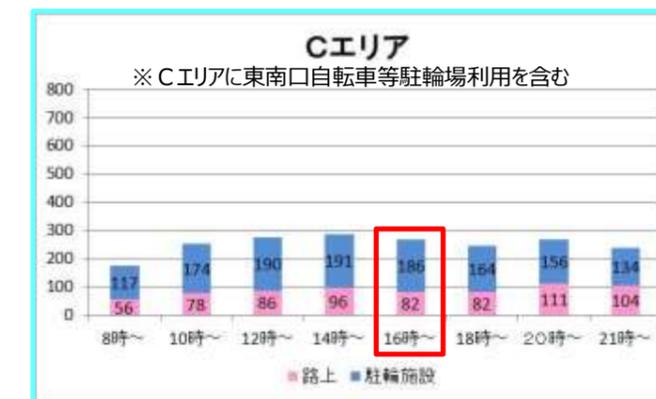
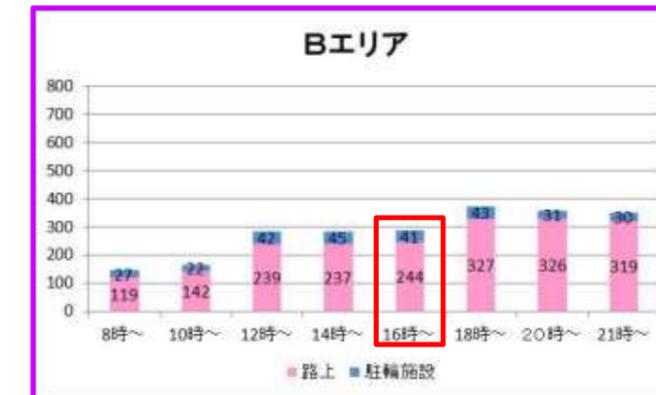
- ・駅前広場周辺をはじめ、駐輪施設以外への路上駐輪が多い。
- ・路上駐輪によって、歩行者の通行の妨げとなっている。

西口エリア-約1,450台-(ピーク時)-



凡例：— 100台以上路線、— 50台以上路線、— 10台以上路線（ピーク時間帯（16時台））

東口エリア-約1,400台(ピーク時)-



□: ピーク時

図表 エリアごとの駐輪台数と主な駐輪場所

[調査(新宿区): A~Fエリア平成26年6月19日(木)、GHエリア平成27年3月6日(金)]

○駅直近の駐輪施設整備状況

- ・駅周辺では路外駐輪施設が1箇所しかなく路上駐輪施設で対応している。
- ・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。

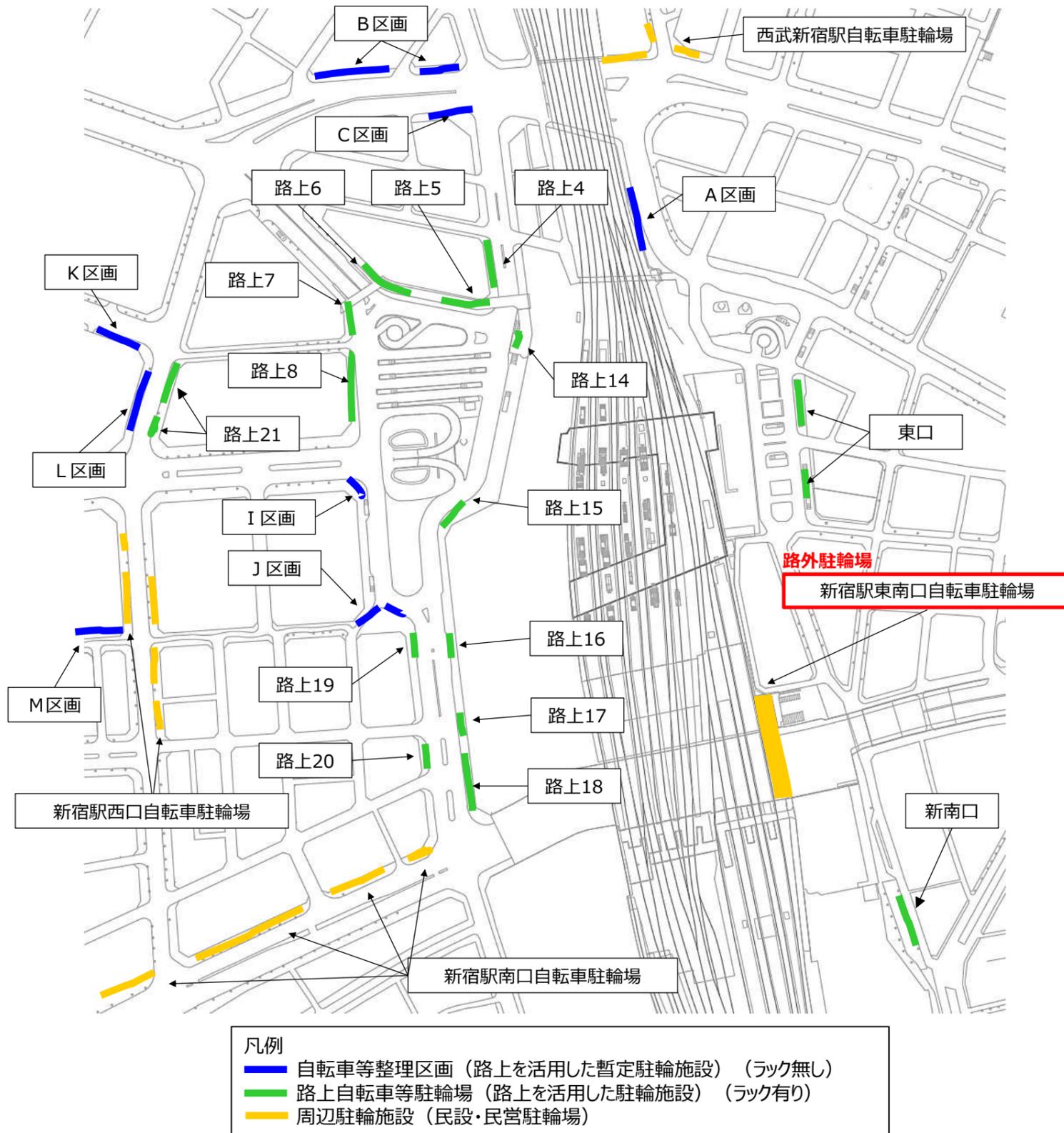


図 新宿駅直近の駐輪施設整備状況

表 新宿駅直近の駐輪施設の規模

西口エリア			東口エリア		
自転車等整理区画（西口周辺）			自転車等整理区画（東口・南口周辺）		
名称	収容台数		名称	収容台数	
	自転車、原付（50cc以下）	定期利用のみ		自転車、原付（50cc以下）	定期利用のみ
B区画	165		A区画	115	
C区画	40				
I区画	35				
J区画	65				
K区画	40				
L区画	35				
M区画	160				
路上自転車等駐輪場（西口周辺）			路上自転車等駐輪場（東口・南口周辺）		
名称	収容台数		名称	収容台数	
	自転車のみ			自転車	自動二輪
	定期利用	一時利用	一時利用のみ		
路上4	57	5	東口	44	—
路上5	49	5	新南口	—	32
路上6	43	—			
路上7	9	—			
路上8	118	5			
路上14	14	—			
路上15	36	5			
路上16	12	—			
路上17	8	5			
路上18	32	—			
路上19	17	—			
路上20	8	5			
路上21	38	—			
周辺駐輪施設（民設民営）（西口周辺）			周辺駐輪施設（民設民営）（東口・南口周辺）		
名称	収容台数		名称	収容台数	
	自転車			自転車	原付・自動二輪
新宿駅西口自転車駐輪場	135		西武新宿駅自転車駐輪場	188	—
新宿駅南口自転車駐輪場	181		新宿駅南口自転車駐輪場	600 (定期含む)	90

[出典:新宿区ホームページを参考に作成(平成29年3月時点)]

【（参考）新宿駅東口の歩行者優先化に向けた取り組みについて】

1 新宿区の計画における位置づけ

- (1) 新宿区都市マスタープラン（平成19年12月 新宿区）
「新宿中央公園←（4号街路）→新宿駅←（新宿通り）→新宿御苑」を「賑わい交流軸」として設定し、東口地区の「新宿通りのモール化」をはじめ、「歩きたくなるまち新宿」を目指している。
- (2) 新宿駅東口まちづくり構想（平成23年2月 新宿区）
東口地区の「歩行者主体の回遊性のあるまちづくり」に向け、「新宿通りのモール化」や「駐車場地域ルール（現在運用中）」などに取り組むものとしている。

2 新宿通りの現況と交通規制状況

- (1) 現況幅員と車線構成 : 2.2m（車道1.1m（1車線+停車帯）×2）、歩道5.5m×2
- (2) 現在の歩行者天国時間帯 : 日曜日、休日
4月～9月 午後0時～午後6時
10月～3月 午後0時～午後5時
- (3) 車両交通量 : 平日 約1万台、休日 約5千台
方面別内訳：上下線それぞれ約半数。平日は約50%が通過交通
車種別内訳：平日は貨物車両が約3割、タクシーが約3割
(調査(新宿区) 平成20年9月 7～20時)



図 新宿駅東口の交通規制状況



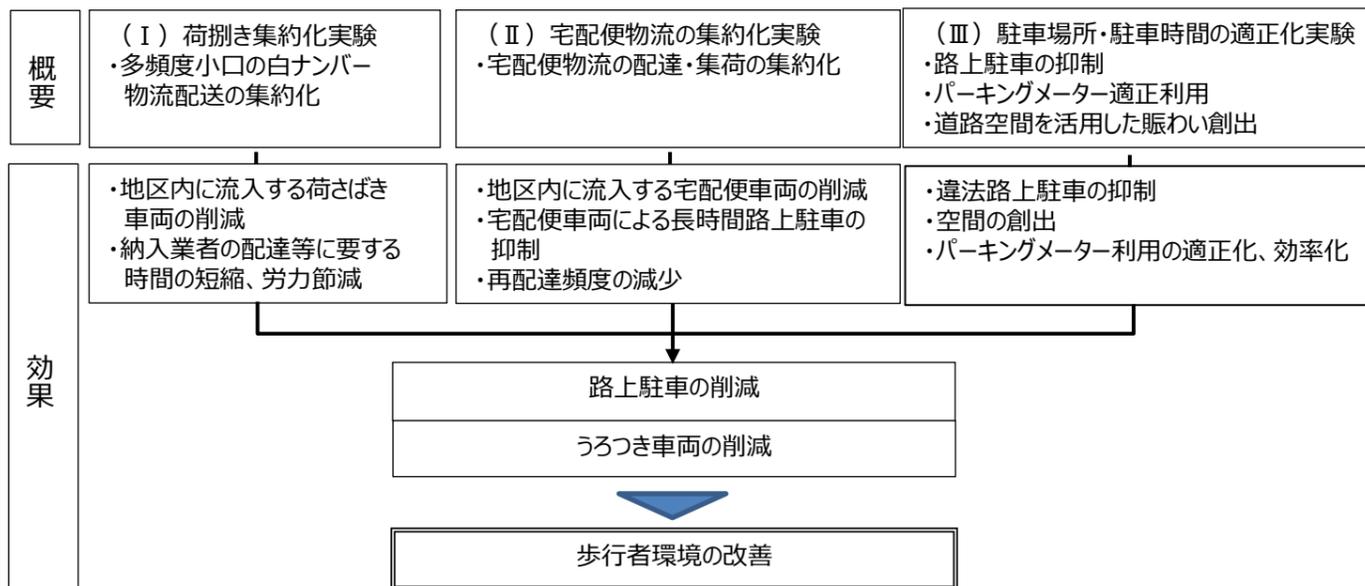
図 現在の歩行者天国実施範囲 (出典：警視庁HP)

3 新宿駅東口地区歩行者環境改善社会実験（新宿東口荷捌き集約化プロジェクト）

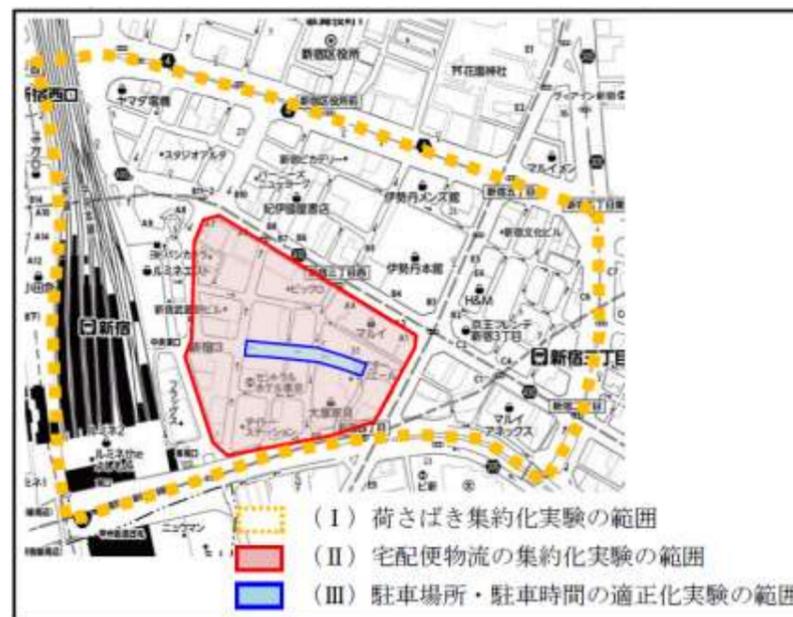
新宿駅東口では、歩いて楽しい回遊性のあるまちづくりを進めており、安心してゆったりと散策ができるような歩行者空間を生み出すため、まちの荷捌きを集約化することにより、路上駐車削減に取り組んでいる。

●平成28年度社会実験 概要

- (1) 実施主体：新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会
(地元商店街、学識経験者、警察、国、東京都、新宿区 で構成)
- (2) 枠組み



(3) 対象範囲（新宿三丁目エリア） と 実験イメージ



- (Ⅰ) 荷さばき集約化実験の範囲
- (Ⅱ) 宅配便物流の集約化実験の範囲
- (Ⅲ) 駐車場所・駐車時間の適正化実験の範囲



(出典：新宿区 HP)

- ・西新宿の超高層群と東口の高密度な中高層市街地の間に位置し、高い容積率が指定されているが、駅直近は建物高さが50m程度の中層建物が多い。
- ・隣接する西新宿超高層ビル地区は建物の向きや配置も様々で、個々に独創的な建物が集積した超高層ビル群を形成している。

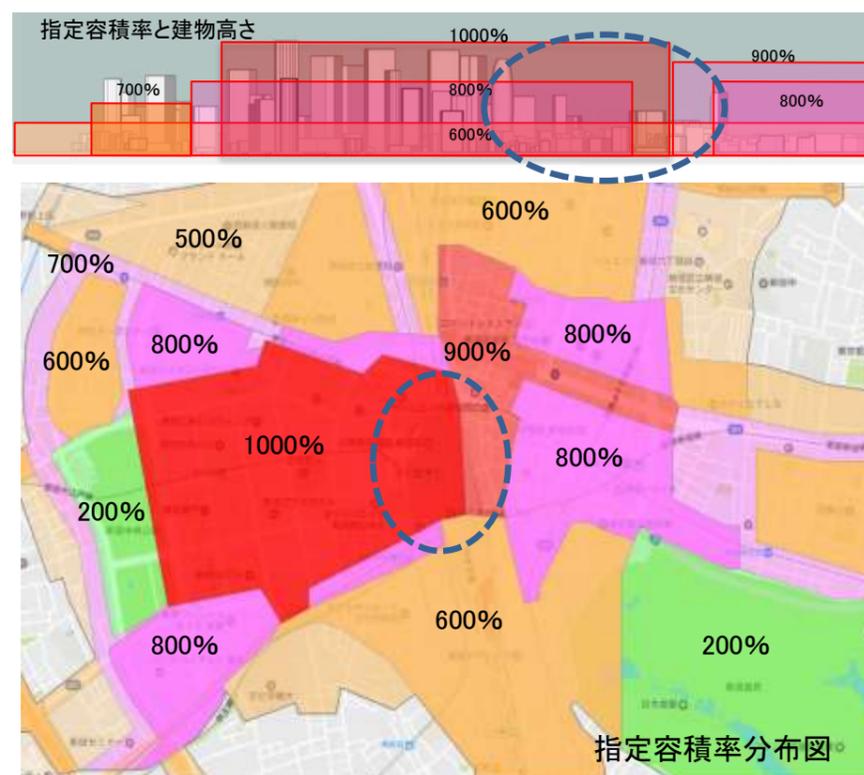
○地区ごとの建物規模

- ・西新宿超高層群と東口の高密度な中高層市街地の間に位置する
- ・現状は中層建物が多い



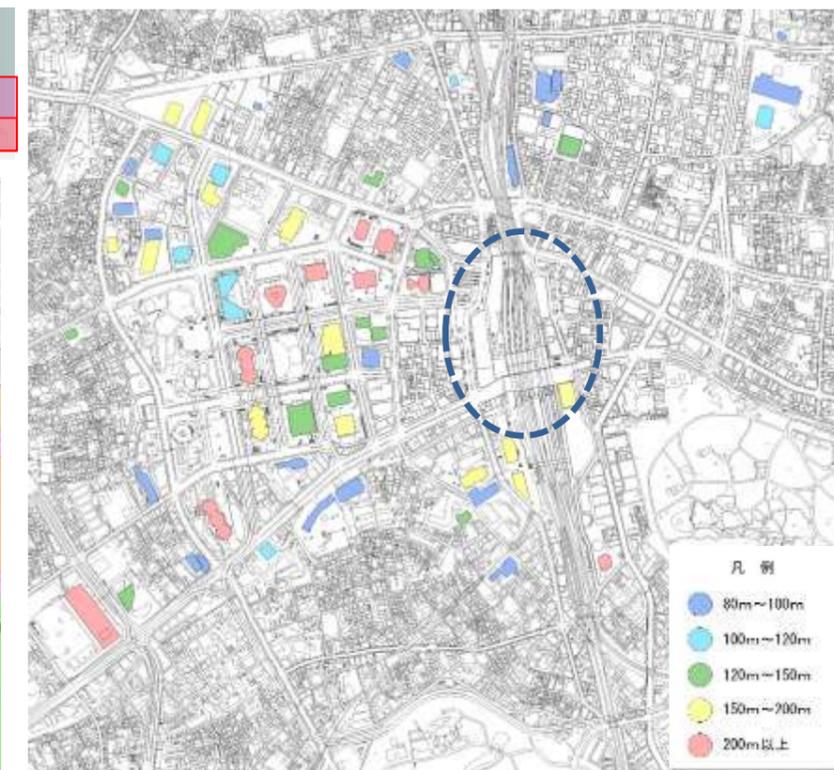
○指定容積率

- ・駅直近地区の指定容積率は900・1000%



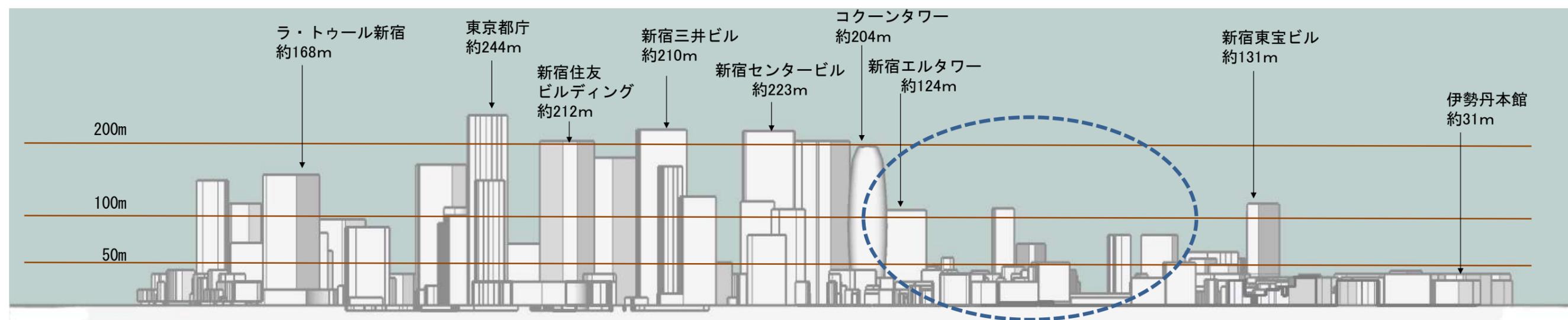
○超高層建物の配置

- ・超高層建物は駅から主に放射状に広がっており、近年は南側にも立地
- ・壁面の向きや配置、形状は様々である



○スカイライン

- ・西新宿超高層ビル地区は、200m級の超高層群が形成されている。
- ・駅直近地区は、高い容積率の指定に対して、建物高さは50mから100m級となっている。



- ・西口、東口の駅側には大規模商業施設が立地しているが、まちに対して開放的な設えとなっていない。



・新宿エルタワーと小田急ハルクを結ぶデッキから西口駅前空間を臨む



・カリヨン橋から西口駅前空間を臨む



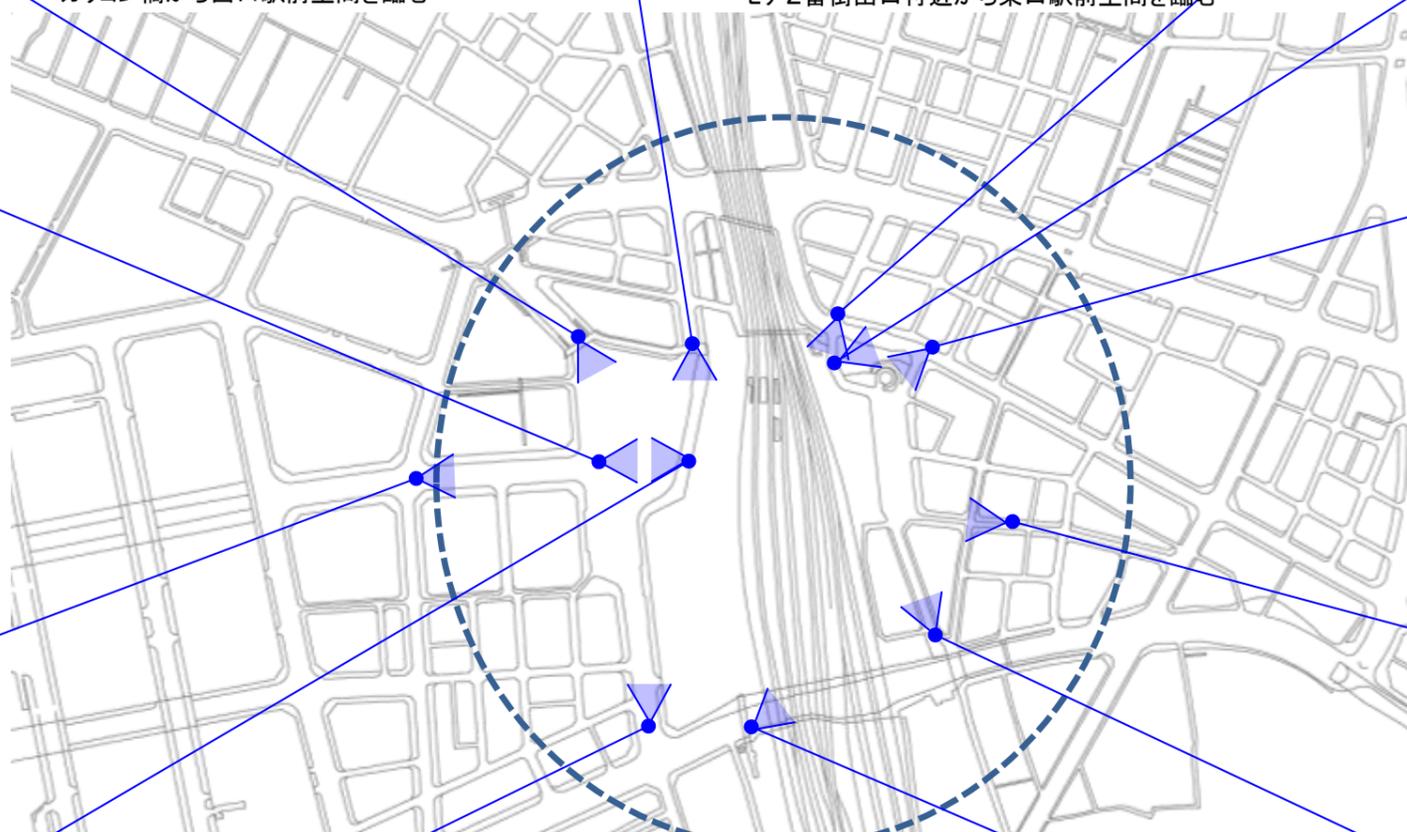
・モア2番街出口付近から東口駅前空間を臨む



・新宿駅東口出口付近から東口駅前空間を臨む



・4号街路と駅前広場の交差点付近から西口駅前空間を臨む



・モア4番街出口付近から東口駅前空間を臨む



・4号街路から西口駅前空間を臨む



・中央通りから東口駅前空間を臨む



・西口駅前から4号街路方向を臨む



・西新宿一丁目交差点付近から西口駅前空間を臨む



・ミロードデッキから新宿駅南口(ルミネ2)を臨む



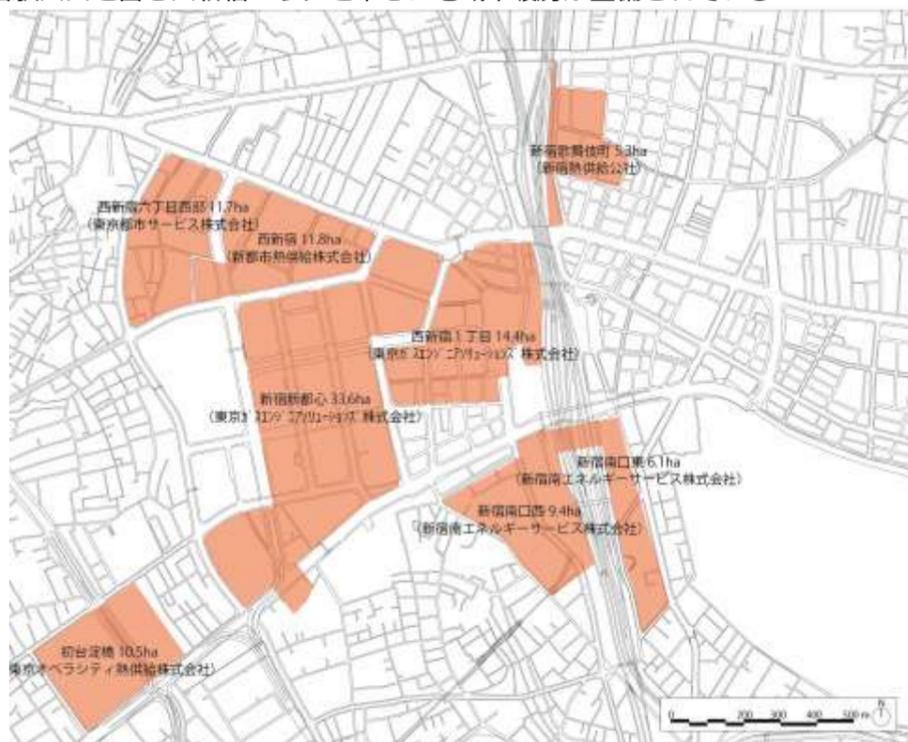
・新宿駅東南口階段下から東口駅前空間を臨む

【環境・エネルギー】

- ・西新宿エリアを中心に地域冷暖房が整備されており、駅直近地区も一部供給エリアに含まれている。
- ・供給エリア内ではCGSの導入や供給エリア間の熱融通など効率的なエネルギー供給が実現されている。
- ・駅直近地区においては未整備エリアも存在しており、高効率なエネルギー供給による環境負荷の低減や災害時の安定したエネルギー供給に向けて、エネルギーネットワークの拡充や自立分散型のエネルギーシステムの導入の検討が求められている。

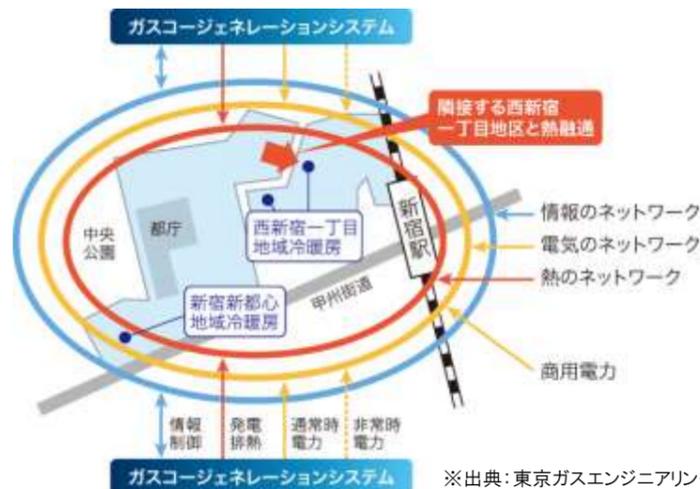
○地域熱供給エリア

- ・新宿駅西口を含む西新宿エリアを中心に地域冷暖房が整備されている



○新たなエネルギー供給システム

- ・CGSにより、効率的な発電、廃熱供給を行っている
- ・西新宿一丁目地区および新宿新都心地区では、それぞれの地域冷暖房での熱融通が行われるなど、面的なエネルギー基盤を活用した、効率的なエネルギー供給が実現されている



※出典：東京ガスエンジニアリングソリューションズ株式会社HP

【防災】

- ・世界一乗降客数の多い新宿駅と多くの商業施設が立地する駅直近地区は、発災時に膨大な滞留者が発生することが予想される。
- ・大量に発生する行き場のない滞留者への対応として、適切な情報発信や避難場所への円滑な誘導を行うことが重要となる。
- ・そのため、デジタルサイネージ等による情報表示や、駅前広場等、一時的に留まることのできる空間を確保するとともに、駅直近地区に立地する施設の事業継続性に配慮し、自立分散型電源や備蓄倉庫等の確保に努めることが重要となる。

○東日本大震災時の状況

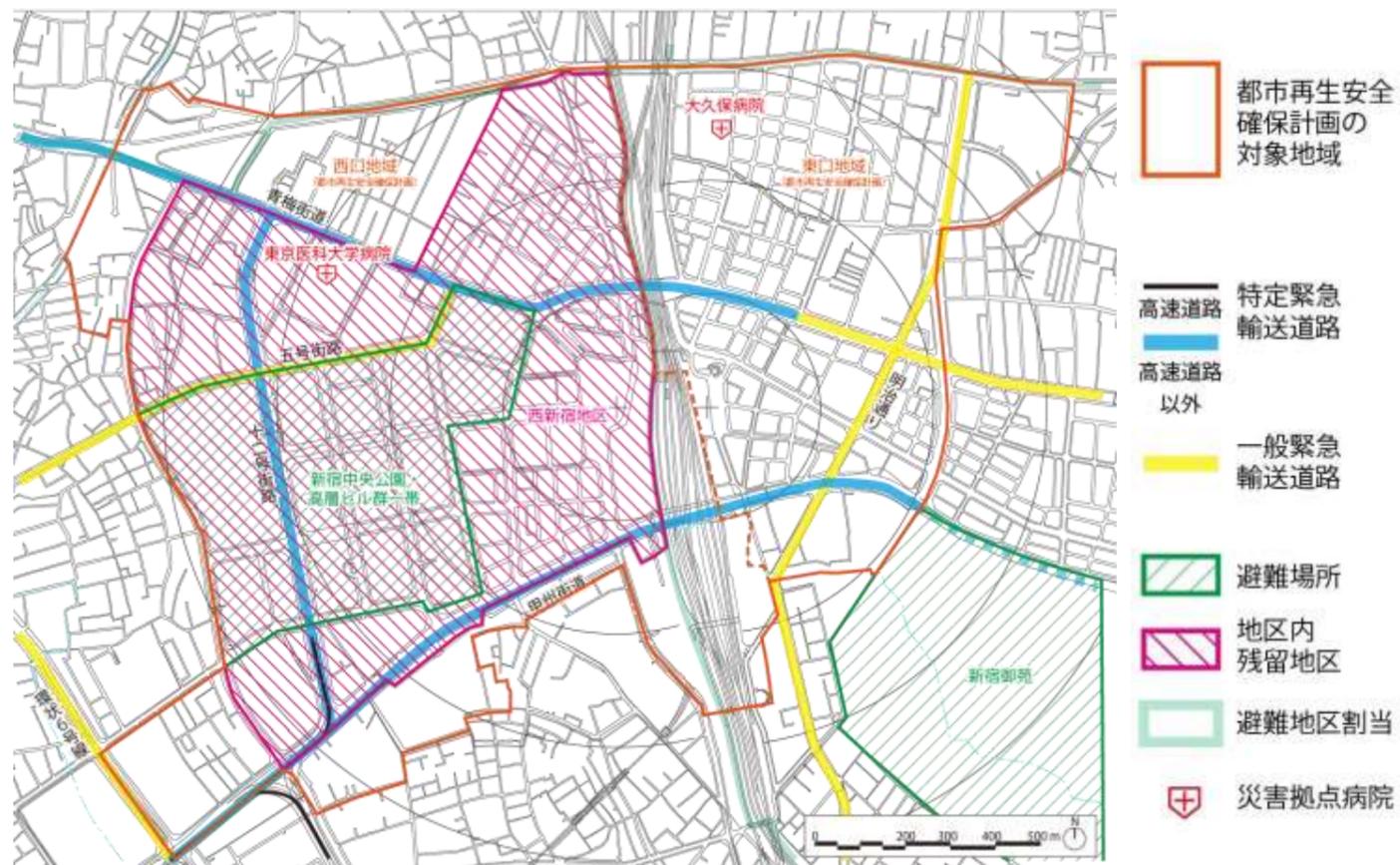
- ・地震発生後に、新宿副都心における就業者（約18万人）のうち約1～2割が建物外に退避
- ・鉄道の運行停止により、新宿駅に約17万人の滞留者が発生し、うち約9万人が帰宅困難者となった
- ・この結果、新宿副都心エリアにおいて、大量の滞留者・帰宅困難者が集中
- ・避難所の開設に際して、避難誘導が円滑に行われなかった
- ・備蓄物資の供給方法についても混乱が発生



東日本大震災時の新宿駅周辺の様子
※出典：都市再生の推進に係る有識者ボード防災WG(H23.10.20開催)資料

○防災に関する指定状況

- ・西新宿一体は地区内残留地区として位置づけられ、新宿中央公園及び高層ビルの一体は退避場所として指定されている
- ・また、エリア内には2つの災害拠点病院が立地
- ・駅東西を横断する幹線道路は緊急輸送道路として指定



- ・新宿駅周辺地域には地元の町会・商店会や権利者、事業者等を中心としたまちづくり組織が地区ごとに組織され、まちづくりの方針の検討や賑わい創出活動等を推進している。
- ・駅直近地区を中心にまちづくり活動を行う組織の立ち上げを図るとともに、各地区の団体が連携したまちづくりを推進していくことが重要となる。

西新宿をよくする会

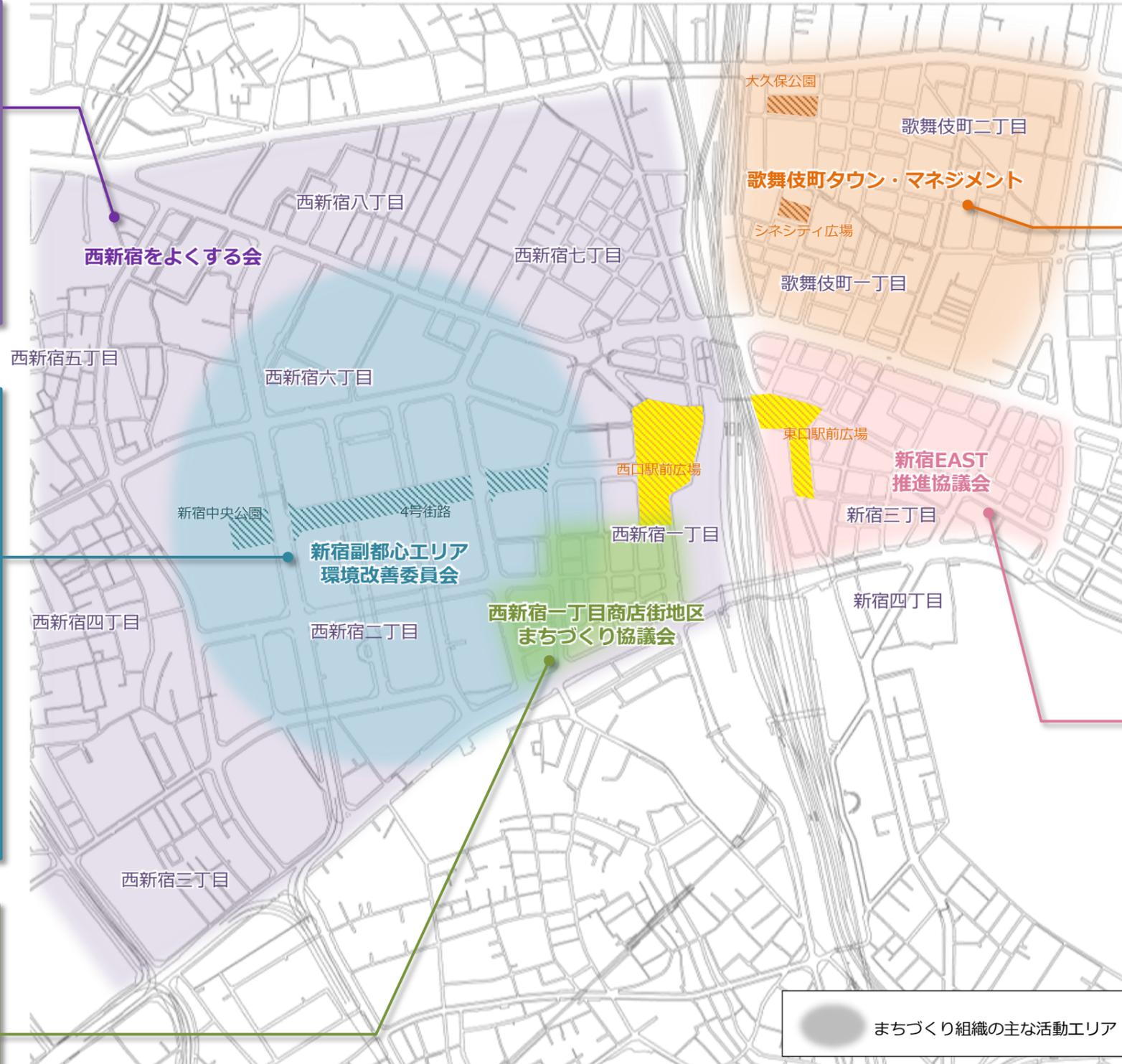
- 【メンバー】
西新宿一丁目～八丁目の町会、商店街振興組合等
- 【経緯】
- ・西新宿地区の道路・街区・交通及び環境整備等において、地域の合意の取得と関係行政機関等との協議や具体的な活動を実施するため昭和52年に設立
- 【活動内容】
- ・地域の街づくりへの取組み
 - ・周辺再開発事業への対応
 - ・地域関係団体との連携 等

一般社団法人 新宿副都心エリア環境改善委員会

- 【メンバー】
西新宿エリアのビルオーナー等16社（小田急電鉄、京王電鉄、大成建設、UR都市機構、野村不動産、住友不動産等）、学識経験者
- 【経緯】
- ・平成22年に設立
 - ・平成25年に新宿区と協働する官民連携組織「西新宿懇談会」（学識経験者が座長）を発足し、「西新宿地区まちづくり指針」を策定
 - ・平成26年に一般社団法人に移行
 - ・平成28年都市再生推進法人に指定
- 【活動内容】
- ・副都心エリアの環境整備（複合用途の高度集積の誘導、交通体系、エネルギーネットワーク検討等）
 - ・にぎわい形成・イベントの実施（中央公園・公開空地・道路空間（4号街路）の利活用等） 等

西新宿一丁目商店街地区まちづくり協議会

- 【メンバー】
西新宿一丁目商店街地区の住民・権利者等
- 【経緯】
- ・まちの将来像の共有等を目的に平成27年に設立
- 【活動内容】
- ・まちの将来像の共有、まちづくりルール等の検討 等



歌舞伎町タウン・マネジメント

- 【メンバー】
商店街振興組合、町会、事業者、アドバイザー、区等
- 【経緯】
- ・歌舞伎町全体で「歌舞伎町ルネッサンス（＝歌舞伎町を誰もが安心して楽しめるまちに再生する）」を推進するため平成20年に設立
- 【活動内容】
- ・情報発信事業（ホームページ等による歌舞伎町のイベントやお店、エリマネ活動の情報発信等）
 - ・安全・安心事業（シネシティ広場の清掃活動、客引き防止パトロールへの協力等）
 - ・地域活性化事業（シネシティ広場や大久保公園などでのイベント開催・新たな文化の創造・発信と賑わいづくり）
 - ・まちづくり事業（歌舞伎町まちづくり誘導方針に則ったまちづくりの検討）

新宿EAST推進協議会

- 【メンバー】
商店街振興組合等
- 【経緯】
- ・「東口まちづくり構想」の検討推進、実現、運営することを目的に平成23年に創立
- 【活動内容】
- ・地区計画の検討
 - ・附置義務駐車場・駐輪場の地域ルール検討
 - ・まちを育てる活動
 - ・荷さばき集約化に向けた社会実験の協力 等

● まちづくり組織の主な活動エリア

本資料で使用されている地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（29都市基交第301号）して作成したものである。無断複製を禁じる。
（承認番号）29都市基街都第86号、平成29年6月27日