

まちづくりの方向性について

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

(平成31年3月 新宿区)

【まちの将来像】

日本を代表する賑わいと歩きたくなるまち

～駅を中心とした2つの拠点と新宿通りを中心とした賑わい交流軸の形成～

- 新宿駅を中心とした「交流機能と新宿の顔を備えた交通結節拠点」
- 新宿三丁目駅を中心とした「商業や観光による賑わいの拠点」
- それらを結ぶ賑わい交流軸である新宿通りから地区全体に賑わいある歩行者空間を段階的に広げる

国際集客都市の形成

国内外から多くの来街者等が訪れるまちとして、多様な人々が快適に楽しむことができる賑わいあるまちづくりを推進

歩行者優先で回遊性の高いまちの形成

歩行者の回遊性と利便性を向上させ、ユニバーサルデザインに配慮した、歩いて楽しいまちづくりを推進

安全・安心で快適な都市環境の形成

災害時の対応力を高め、誰もが安全・安心に滞在できるまちづくり、環境に配慮した潤いあふれるまちづくりを推進

■まちづくりの方向性

- | | | |
|------|--------------------|-------|
| (1) | 土地利用 | (P1) |
| (2) | 都市機能 | (P2) |
| (3) | 空間・景観 | (P3) |
| (4) | 安全・安心 | (P4) |
| (5) | みどり・環境 | (P5) |
| (6) | 自動車ネットワーク | (P6) |
| (7) | 歩行者ネットワーク・駅施設 | (P7) |
| (8) | 駐車場施設・駐輪施設 | (P8) |
| (9) | 荷さばき対策 | (P9) |
| (10) | とりまとめ(案)【まちづくり関連】 | (P10) |
| (11) | とりまとめ(案)【交通関連】 | (P11) |
| | -----▶ 交通動線の考え方(案) | (P12) |

(1) 土地利用

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・個別建替えによる更なる賑わいの創出
- ・街区の再編と建物の共同化によるまちの魅力向上
- ・通りに面した連続的な賑わいの創出
- ・持続可能なエリアマネジメント活動の促進

■現況と課題

- ・旧耐震基準の建物（昭和56年以前に建築したもの）が、棟数及び敷地面積ともに過半を占めている。
- ・容積率制限が定められる前に建築された建物のうち、基準容積率を超過した建物があり、現在の規模を超える建替えが困難となっている。
- ・道路斜線や前面道路幅員の容積率低減により、現在の規模を超える建替えが困難となっている。
- ・商業を中心に、文化・芸術・観光など多様な用途が集積している。
- ・新宿駅三丁目駅周辺には、面積500㎡以上の敷地が集積している。

■旧耐震基準建物の分布



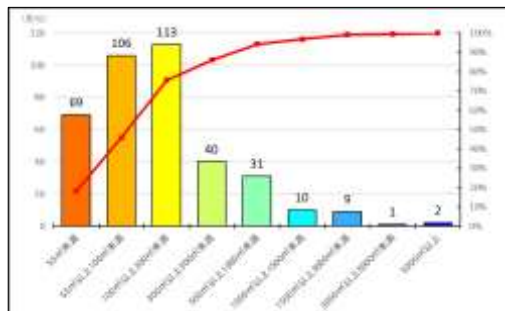
出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書及び建築計画概要書より作成

■道路斜線による建築制限



出典：新宿EAST推進協議会平成23年度の成果

■敷地規模の分布



凡例	
不明	500㎡以上1000㎡未満
55㎡未満	1000㎡以上1500㎡未満
55㎡以上100㎡未満	1500㎡以上3000㎡未満
100㎡以上300㎡未満	3000㎡以上5000㎡未満
300㎡以上500㎡未満	5000㎡以上

出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書より作成

■まちづくりの方向性

①多様で連続的な賑わいを創出

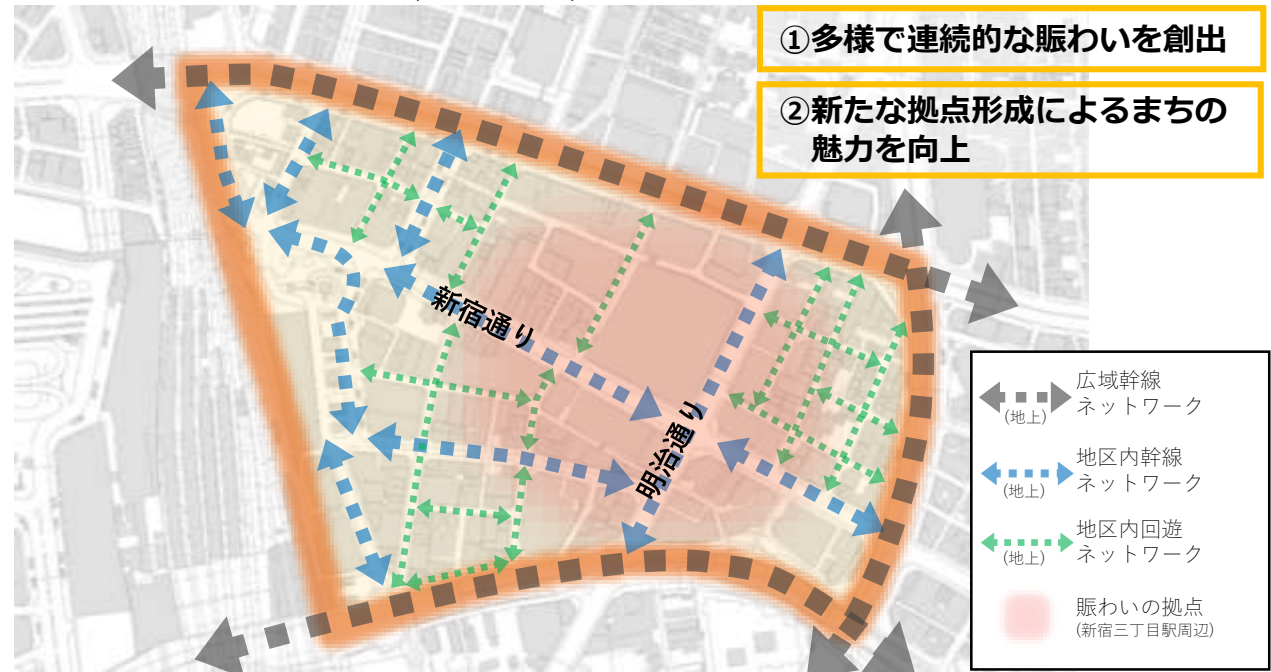
- ・地区内回遊ネットワーク沿道については、街並み誘導型地区計画による道路斜線の緩和等を活用し、個別建替えを誘導することで、多様で連続的な賑わいを創出する。

②新たな拠点形成によるまちの魅力向上

- ・広域幹線ネットワークや地区内幹線ネットワーク沿道及び新宿三丁目駅周辺の「賑わいの拠点」については、街区再編まちづくり制度^(※)や都市再生特別地区等を活用し、公共貢献を踏まえた容積率の緩和等と併せて、共同化も含めた一定規模以上の敷地での建替えを誘導することで、まちの魅力向上させる。

※街区再編まちづくり制度：「東京のしなやかな街並みづくり推進条例」に基づく街並み再生地区・再生方針に基づき、地域の課題解決に資する公共貢献を評価することで、都市機能の更新を図る制度

■まちづくりの方向性（イメージ）



■新たな拠点形成によるまちの魅力向上のイメージ



地下・地上をつなぐ立体広場
(川崎駅東口)



立体的な建物内貫通通路
(WITH HARAJUKU)

■多様で連続的な賑わい創出のイメージ



歩行空間と賑わいの連続する店舗
(横浜元町商店街)

(2) 都市機能

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・商業の拠点性を強化する都市機能の充実
- ・健全な商業都市の形成
- ・国際的な集客の原動力となる大規模店舗の機能更新
- ・宿泊・滞在機能の強化
- ・文化・交流機能の強化
- ・観光情報提供機能の強化
- ・持続可能なエリアマネジメント活動の促進

■現況と課題

- ・日本一の販売額を誇る商業集積地であり、多くの外国人が訪れている。
- ・築年数が経過した建物の更新期を捉え、建替えの誘導とともに、更なる賑わいの創出を図っていく必要がある。
- ・老舗店舗や固有の芸術・文化の集積によるまちの賑わいや風情を維持するとともに、新たな魅力の創出を図っていく必要がある。
- ・国内外からの観光客や、来街者、就業者、居住者など、まちで活動する人々に対応するため、多様な都市機能を導入していく必要がある。
- ・新型コロナ危機を契機とした変化を踏まえて、「新たな日常（ニューノーマル）」に対応したまちづくりを進めていく必要がある。

■土地利用の現況



行政官署施設	Government
教育文化施設	Education
福祉施設	Welfare
公共施設	Public
事務所建築物	Office
専任商業施設	Department Store
商業利用建物	Shop
娯楽・文化施設	Entertainment
スポーツ・娯楽施設	Leisure

出典：平成28年度土地利用現況調査

■芸術・文化の集積によるまちの賑わい等



老舗店舗（末廣亭）



文化活動のイメージ（JAZZ BAR DUG） 出典：greenz H P

■ニューノーマルへの対応事例



仮想都市空間（REV WORLDS／レヴ ワールズ）



出典：株式会社三越伊勢丹ホールディングHP

■まちづくりの方向性

①大規模店舗等の機能更新を誘導し、高水準な商業機能を強化

- ・国際的な集客の原動力となる大規模店舗等の機能更新を誘導し、高水準な商業機能を強化する。

②多様なニーズに対応し、新たな魅力を創出する多様な都市機能を導入

- ・地区の個性である既存の商業や芸術・文化を維持するとともに、多様なライフスタイルに対応し、生活支援施設や子育て施設、ビジネス、産業支援などの都市機能の充実を図る。
- ・国内外からの観光客や来街者の多様なニーズに対応し、商業、観光、文化・芸術、交流、宿泊、滞在機能を導入する。

③物販店や飲食店等の賑わい施設を建物低層部に誘導

- ・物販店や飲食店等の賑わい施設を建物低層部に誘導し、通りに面して連続した賑わいを形成する。

■まちづくりの方向性（イメージ）



②多様なニーズに対応し、新たな魅力を創出する多様な都市機能を導入

③物販店や飲食店等の賑わい施設を建物低層部に誘導

■新たな魅力を創出する多様な都市機能のイメージ



コワーキングスペースのイメージ（新宿ツクル）
出典：一社）コワーキングスペース協会



ハイクラスホテルのイメージ
出典：新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン



ナイトタイムエコノミー（夜間の経済活動）のイメージ（タイムスクエアの夜景）
出典：PIXABAY

(3) 空間・景観

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・通りの特性をいかした街並みの形成
- ・沿道景観に配慮した屋外広告物のデザインの誘導
- ・まちの新たな景観の創出
- ・まちの景観資源をいかした景観の形成
- ・新宿御苑からの眺望の保全
- ・ユニバーサルデザインに配慮した案内誘導設備の整備
- ・沿道と一体になった賑わい空間の創出
- ・安全・安心に回遊・滞在ができる都市空間づくり
- ・文化・交流機能の強化
- ・持続可能なエリアマネジメント活動の促進
- ・周辺地区の地元まちづくり組織との連携

■現況と課題

【空間】

- ・新宿通り等の沿道は、まちの滞在性を高める仕掛けづくりや、安心してまちを楽しむことのできる環境整備が必要である。
- ・公共的空間の不足、高低差による段差、自動車と歩行者の錯綜などがみられる。
- ・駅の位置がわかりにくい。
- ・新型コロナ危機を契機とした変化を踏まえて、「新たな日常（ニューノーマル）」に対応したまちづくりを進めていく必要がある。

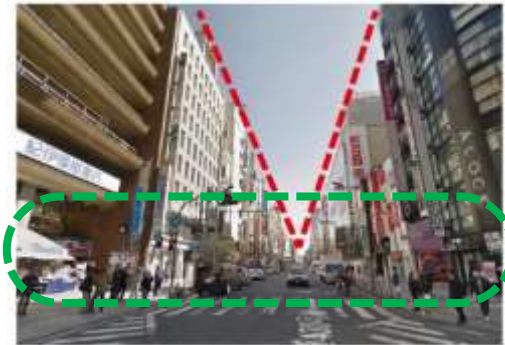
【景観】

- ・歴史ある建造物、大型ビジョン、モア4番街のオープンカフェ等の地域独自の景観がある一方、活発な経済活動がまちなみに絶えず変化をもたらしている。
- ・大規模店舗や小規模店舗など、多様な建物規模の店舗が混在することで、地区特有の賑わいある景観が創出されている。
- ・新宿通りや明治通りなどでは、建物高さが百尺（31m）に制限されていた頃の建物が多く残っている。

■公共的空間の不足(歩行者の滞留) ■百尺(31m)ラインと低層部の賑わい



歩行者の滞留のイメージ



百尺(31m)ラインと低層部の賑わい

■自動車と歩行者の錯綜



自動車と歩行者の錯綜のイメージ

■まちの景観資源（東京都選定歴史的建造物）



伊勢丹本店本館（新宿伊勢丹本店）



紀伊國屋ビルディング

■まちづくりの方向性

①駅が感じられる広場空間の創出

- ・駅の改札周辺は、歩行者が滞留空間を拡充するとともに、駅の位置が周囲から分かりやすい空間や特徴的な形態意匠とする。
- ・駅への出入口は、地上と地下が一体となった開放的な空間とする。
- ・滞留空間の周辺には、オープンカフェ等の賑わいを創出する。
- ・大規模開発等にあわせ、イベント空間や、オープンスペースの整備を図る。

②新宿三丁目駅周辺の賑わいの拠点としての顔づくり

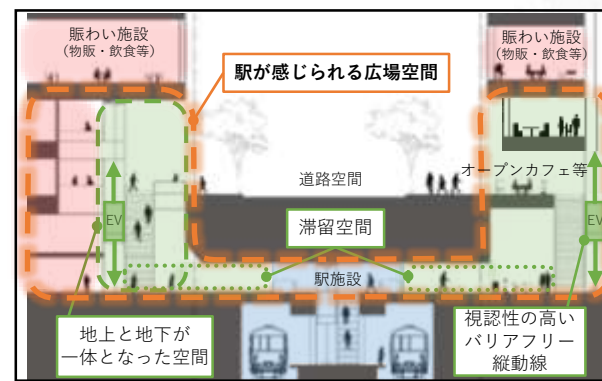
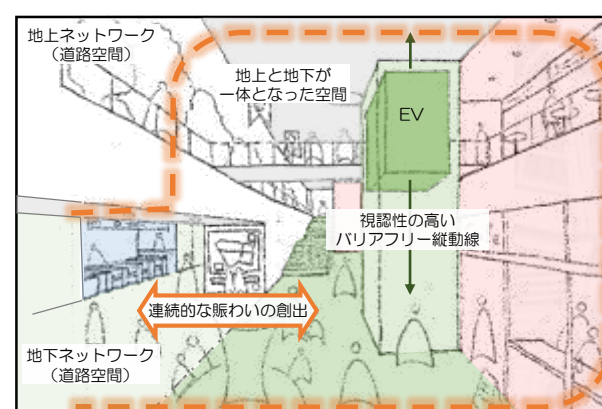
- ・歴史的建造物の保全や風格ある建物デザインの継承など、まちの景観資源をいかして賑わいあふれる景観形成を図る。
- ・百尺ラインや周辺環境に配慮しながら、拠点性を象徴し、遠方からも視認できるスカイラインを形成する。
- ・大規模開発の際には、地上や地下のネットワークと連携した滞留空間を創出する。

③地上や地下のネットワークに面して連続的な賑わいの創出

- ・地上や地下のネットワークに面して、壁面の連続性や滞留空間の創出、建物デザインの工夫など、ヒューマンスケールによる街並みの統一や賑わいの連続を図る。
- ・建物のデザインと調和した良好な屋外広告物のデザインを誘導し、沿道の賑わいと風格の演出を図る。
- ・多言語対応のサインやデジタルサイネージ、ICT音声案内等、ユニバーサルデザインに配慮した案内誘導の整備を促進する。
- ・地域のエリアマネジメント活動にあわせた賑わい創出を図る。

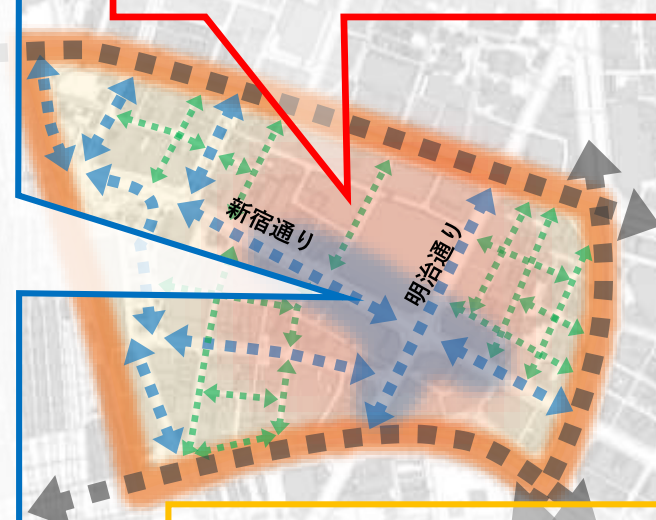
■まちづくりの方向性（イメージ）

①駅が感じられる広場空間の創出

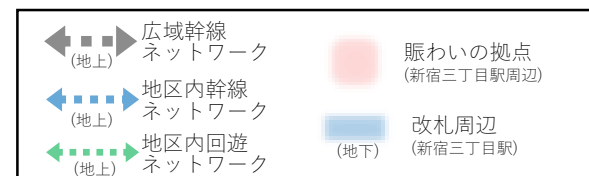


駅が感じられる広場空間のイメージ

②新宿三丁目駅周辺の賑わいの拠点としての顔づくり



③地上や地下のネットワークに面して連続的な賑わいの創出



(4) 安全・安心

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・老朽建物の建替え促進
- ・災害発生時の被害の軽減
- ・既存建築物等の維持管理
- ・帰宅困難者対策の強化
- ・災害発生時における都市機能の継続性向上
- ・防災力強化のための相互協力
- ・災害発生時における体制整備
- ・地域と行政が連携した防犯の取組
- ・持続可能なエリアマネジメント活動の促進
- ・周辺地区の地元まちづくり組織との連携

■現況と課題

- ・地域の住民、就業者、駅利用者、来街者など多くの人が地域で活動しており、大規模地震等の災害時に混乱が懸念される。
- ・地区内の建物の半数は昭和56年以前に建てられた旧耐震基準の建物であり、防災性への懸念が高まっている。
- ・緊急輸送道路の沿道に、旧耐震基準の建物が存在しており、震災時における緊急支援物資等の輸送や復旧、復興活動が困難になることが懸念される。
- ・災害時も都市機能が維持できるよう、地域の自立性を確保していく必要がある。

■新宿駅周辺における帰宅困難者

駅周辺滞留者			待機人口				滞留場所不明人口	計
屋内滞留者	屋外滞留者		自宅	移動無し	移動開始前			
315,318	50,257	365,575	5,764	6,127	4,412	16,303	26,283	408,161

出典：首都直下地震等による東京の被害想定報告書（平成24年9月 東京都防災会議）

屋外で滞留する帰宅困難者 約5万人

■旧耐震建物の分布状況



- 旧耐震基準建物
- 新耐震基準建物
- 特定緊急輸送道路
- 緊急輸送道路

出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書及び建築計画概要書より作成

■まちづくりの方向性

①建物の耐震化の促進

- ・建物の耐震化を促進し、建物の安全性を向上させるとともに、緊急輸送道路の機能を確保する。

②情報発信体制の構築

- ・情報発信体制の構築等を図り、災害時における滞留者の円滑な避難を誘導する。

③帰宅困難者の受入れ空間の確保

- ・大規模開発等にあわせて、帰宅困難者の受入れ空間や備蓄物資等の整備を誘導する。

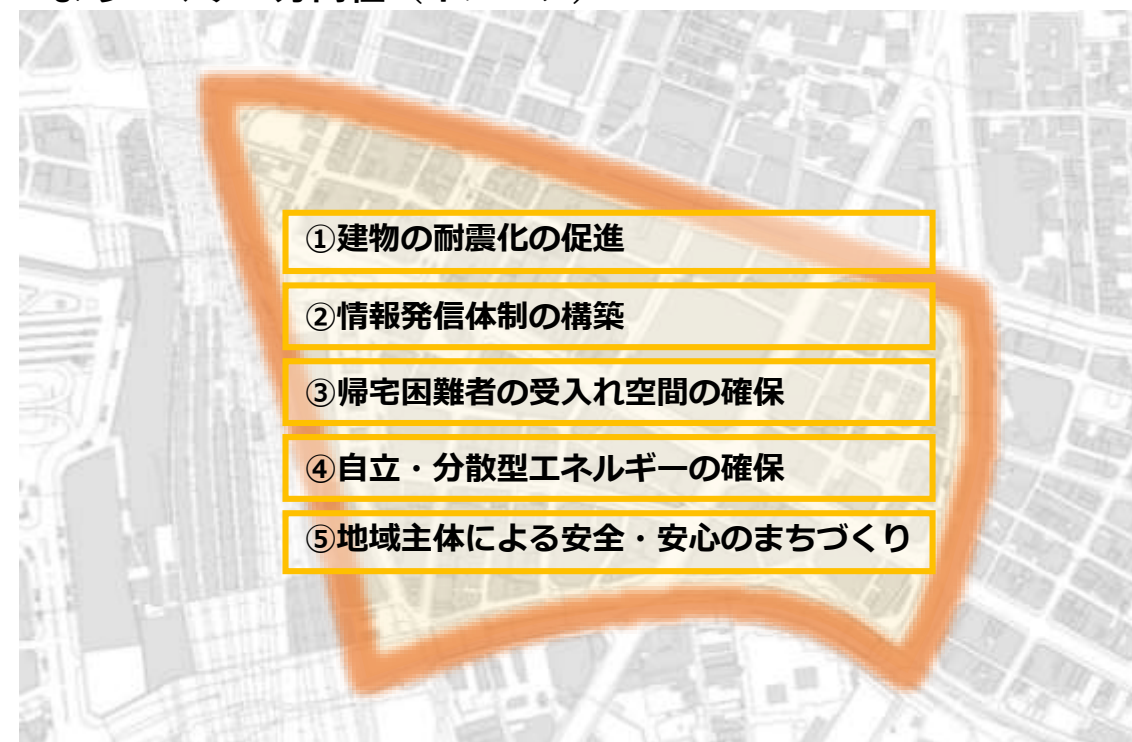
④自立・分散型エネルギーの確保

- ・自立・分散型の発電施設やコージェネレーションシステムの導入等を促進し、自立・分散型エネルギーの確保を図る。

⑤地域主体による安全・安心のまちづくり

- ・地域が主体となって、行政と連携しながら防災訓練や置き看板の対策等に取り組むことで、安全・安心に過ごせるまちを形成する。

■まちづくりの方向性（イメージ）



■備蓄物資等の確保のイメージ



出典：仙台医療センターHP

■情報発信体制の構築等のイメージ



(5) みどり・環境

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・多様なみどりの整備
- ・地域へ開かれたみどりの創出
- ・環境負荷の低い建築物の整備
- ・地区全体のスマートエネルギーシステムの構築
- ・公共的駐輪場の整備促進
- ・シェアサイクルの利用促進

■現況と課題

【みどり】

- ・新宿通りと明治通りは、「風のみち(みどりの回廊)」に位置付けられている。
- ・新宿三丁目は、新宿区で4番目に緑被率の低い町丁目となっている。

【環境】

- ・地球温暖化の進行により、脱炭素・省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの活用、環境に配慮したライフスタイルへの転換が重要となっている。
- ・新宿区の二酸化炭素排出量の約6割は民生部門（業務）からの排出となっている。

■新宿区みどりの基本計画における位置づけ



出典：新宿区みどりの基本計画（平成30年3月 新宿区）

■緑被率の低い町丁目

順位	町丁目名	緑被率(%)
1	歌舞伎町二丁目	4.13
2	築地町	4.32
3	神楽坂六丁目	4.32
4	新宿三丁目	4.34
5	新宿四丁目	4.78
6	四谷三丁目	4.82
7	下宮比町	5.01
8	歌舞伎町一丁目	5.09
9	市谷柳町	5.48
10	水道町	5.50

出典：新宿区みどりの実態調査報告書（第9次）
（令和3年2月 新宿区）

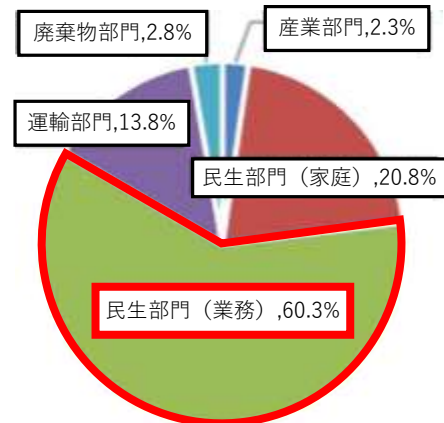
■再生可能エネルギーの活用



太陽光発電

出典：国土交通省HP

■新宿区のCO2排出量（平成29年度）



CO2排出量：約275万t-CO2

出典：新宿区環境白書（令和2年10月 新宿区）

■まちづくりの方向性

①多様で視覚に訴えるみどりの創出

- ・「風のみち(みどりの回廊)」を中心に、屋上緑化や壁面緑化など、多層な空間を活用した、多様で視覚に訴えるみどりを創出する。
- ・大規模開発等で作られたオープンスペースにみどりを創出し、来街者にとって楽しく、地域に開かれたみどりの整備を促進する。

②エネルギーの地域制御への対応

- ・大規模開発等では、最先端の省エネルギー技術、未利用エネルギー、再生可能エネルギー等の積極的な導入を促進する。
- ・街区や地区単位で融通する面的エネルギーなど、効率的なエネルギー供給を図る。
- ・集約的な駐車施設や自転車利用の促進など、環境負荷に配慮した交通手段の利用を促進する。

■まちづくりの方向性（イメージ）

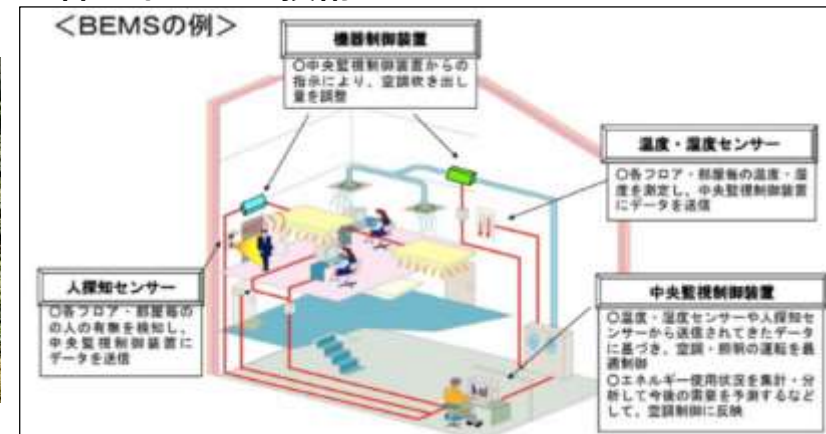


■視覚に訴えるみどりのイメージ



壁面緑化

■省エネルギー技術のイメージ



※BEMS…ビル・エネルギー管理システム

出典：環境省HP

(6) 自動車ネットワーク

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・まちの回遊性・滞在性を高める歩行者空間の形成
- ・車両流入抑制の推進

■現況と課題

【通過交通】

- ・新宿通りでは約6割が、まちに立ち寄らない通過交通である。

【アクセス交通】

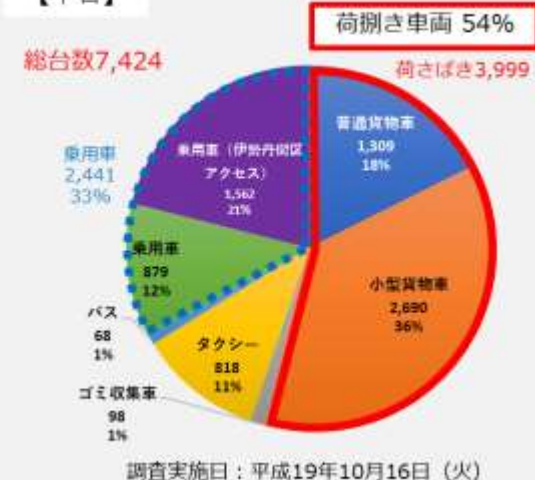
- ・地区内のアクセス交通は、平日は荷さばき車両が約54%と大半を占め、休日は百貨店利用などの乗用車が53%と大半を占める。
- ・新宿通りを経由して東口駅前広場に停車する路線バスルートあり。
- ・広場利用のタクシーは主に新宿通りから流入している。

■新宿通りの通過交通の割合

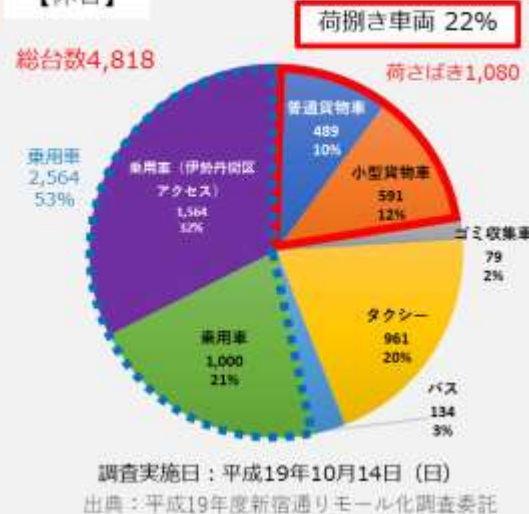


■地区内（駅前広場以外）へのアクセス交通の車種別割合

【平日】



【休日】



■まちづくりの方向性

①地区内への車両流入を抑制

- ・通過交通の抑制（環5の1整備、新宿通り通過交通排除）
- ・アクセス交通の抑制（乗用車、バス・タクシー、荷さばき車両への対応）

②段階的な交通動線の整序化

- ・東口駅前広場の再編や新宿通りのモール化等を見据え、段階的に交通動線を整序化

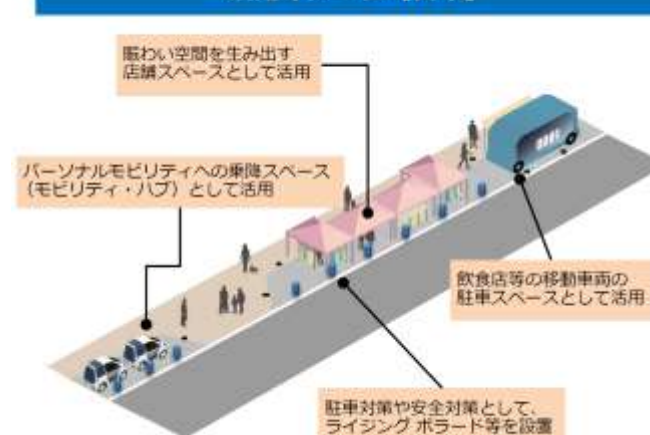
③道路断面構成の変更（路肩空間の活用等）

- ・長期的には、自動運転や次世代技術等を踏まえた道路断面構成へ転換（新宿通りは、路肩空間の活用方法等検討）

■まちづくりの方向性（イメージ）



活用イメージ【日中】



活用イメージ【早朝・夜間】



(7) 歩行者ネットワーク・駅施設

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・まちの回遊性・滞在性を高める歩行者空間の形成
- ・地上と地下を結ぶ縦動線の確保
- ・新宿通りモール化の推進
- ・地下ネットワークの拡充

■現況と課題

【歩行者空間の不足】

- ・地区内の道路は歩道が2m以下又は歩道がない。
- ・伊勢丹周辺においてサービス水準 B、靖国通り北側の一部で C と低い。
- ・丸ノ内線と副都心線の改札内乗換え経路においてサービス水準が低い。

【バリアフリー未整備・E V 未整備区間】

- ・地上と地下の出入口でエレベーターが設置されている箇所は一部であり、バリアフリーが不十分である。

【地下歩行者ネットワークの未接続】

- ・靖国通り地下通路延伸区間、西武新宿駅～新宿駅間などの区間が未整備。

■地下ネットワーク、バリアフリー化の状況



■地下⇄地下での支障箇所（段差あり）【エレベーターなし】



メトロプロムナード・サブナード間



メトロプロムナード・都営新宿線新宿三丁目駅間
(エスカレーターは車いす対応型)

■まちづくりの方向性

① 民地等の活用によるゆとりある歩行空間の確保

- ・民地等の活用によりゆとりある歩行空間を確保し、歩行者ネットワークを構築

② 賑わいを生む滞留空間の確保

- ・新宿通り及び新宿三丁目駅周辺は賑わいを生む滞留空間を確保

③ バリアフリー経路の拡充

- ・民地等を活用し、地下通路からの出入口や乗換経路のバリアフリー経路を拡充

④ 地下歩行者ネットワークの拡充

- ・地下の歩行者ネットワークを拡充し、地上、地下で歩行者交通量を分散

■まちづくりの方向性（イメージ）



■民地を活用した地下駅前広場の事例（虎ノ門）



一部民地内に拡張されたホーム・改札
出典：都市再生特別地区（虎ノ門一丁目3・17地区）都市計画（素案）の概要



地上広場と連続した空間となっている地下駅前広場
出典：都市再生特別地区（虎ノ門一丁目3・17地区）都市計画（素案）の概要

(8) 駐車場施設・駐輪施設

■新宿駅東口まちづくりビジョン

- ・車両流入抑制の推進
- ・公共的駐輪場の整備促進

■現況と課題

【駐車施設】

- ・百貨店や大規模小売店舗のための附置義務駐車場や附置義務荷さばき施設もあるが、平日・休日の交通規制等により利用できる時間が限定。
- ・駐車場地域ルールで、地区外縁部への隔地・集約化が推奨されているが、現状では、隔地・集約化の対象となる受け入れ施設が不足。

【駐輪施設】

- ・路上駐輪場が賑わいを生む快適な歩行空間を形成するうえで課題。

■駐車場位置・出入口等



■路上駐輪場・シェアサイクルポート位置



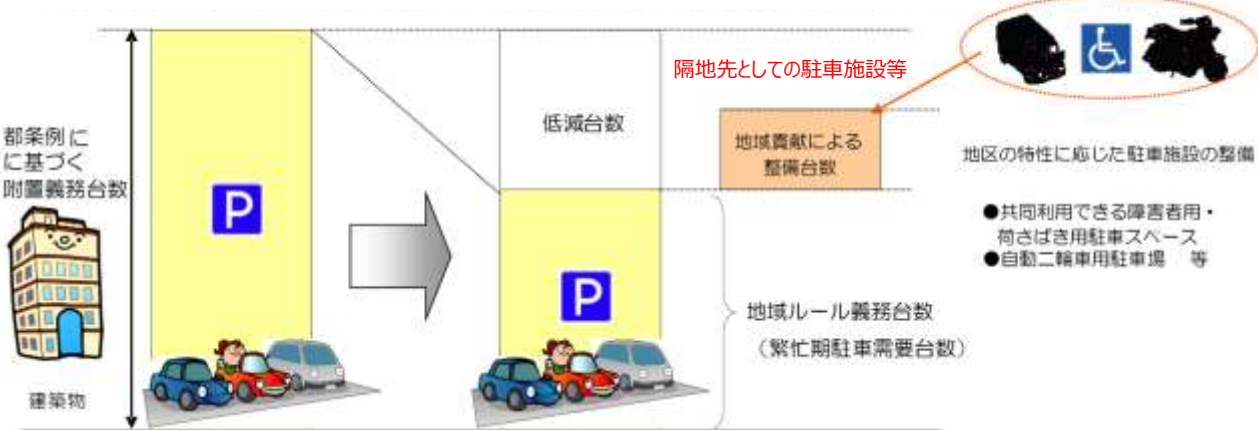
■まちづくりの方向性

- ①地区外縁部を中心に隔地・集約駐車場を整備（出入口の配置を工夫）
 - ・地区内車両流入や路上駐車の抑制のため、隔地・集約駐車場を地区外縁部を中心に整備し、駐車場出入口を幹線道路沿いの街区からに限定（ただし、幹線道路の交通を阻害しないよう、安全性・円滑性を確保する工夫）
- ②地下駐車場のネットワーク化
 - ・街区毎の地下駐車場について可能な場所は連携し、駐車場のネットワーク化
- ③地区外縁部を中心に路外駐輪場を整備
 - ・地区内への自転車流入を極力抑制し、歩行者空間を確保するため、地区外縁部を中心に路外駐輪場を整備
 - ・地区内への自転車流入を抑制するため、附置義務駐輪場のあり方を検討

■まちづくりの方向性（イメージ）



■駐車場地域ルールによる地域まちづくり貢献策



(9) 荷さばき対策

■新宿駅東口地区まちづくりビジョン

- ・車両流入抑制の推進
- ・地域物流の適正化

■現況と課題

- ・平日の午前中を中心として路上荷さばき車両が多く見られ、特に歩道のない通りでは歩行者の通行を阻害
- ・路上駐車は、まちなかでは総台数930台のうち約9割が荷さばき車両
- ・荷さばき車両の約6割が店舗直送便
- ・まとまった街区毎に、路外で荷さばきをできる場所がない。

■路上駐車状況（平日・午前中）



武蔵野通り



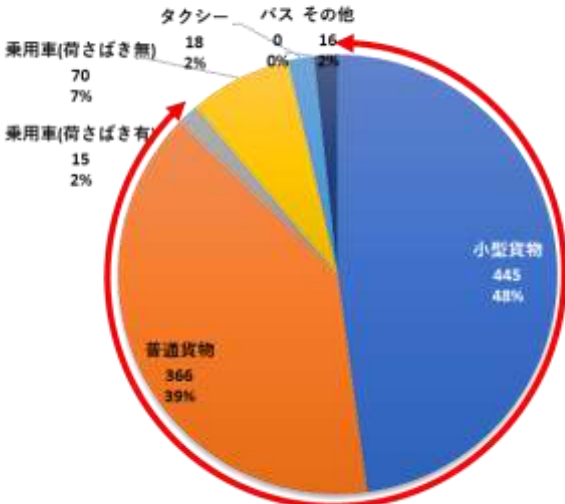
新宿通り

■路上駐車目的別割合

【まちなか】 荷さばき車両約89%

総台数930

荷さばき826



■荷さばき車両の種別割合

調査実施日：平成28年10月26日（水）

【まちなか】

総台数834



※まちなか：地区全体から東口広場、甲州街道、環5-1、靖国通り、新宿通り、明治通り、駅街路10号、中央通りの幹線道路を除く区域
 宅配便：宅配便事業者使用する荷さばき車両
 店舗直送便：宅配便を除く荷さばき車両（例：生鮮食品や飲料品など自社取扱商品を店舗に直接納入するもの）

出典：平成28年度新宿通りモール化に関する協議会運営支援等業務委託

■まちづくりの方向性

①地区外縁部を中心に路外荷さばき場を確保

- ・路上荷さばき車両の抑制のため、大規模開発を契機として、地区外縁部に路外荷さばき場、共同荷さばき場を確保（主に長期対策）

②荷さばきのソフト対策を総合的に推進

- ・路上荷さばきを許容せざるを得ない街区では、歩行者の少ない時間帯に荷さばきを集中的に行うことを可能とする交通規制や荷さばきルールなどのソフト面の対策等を総合的に推進（主に短期～中期対策）

⇒中小宅配事業者、店舗直送便については、配送手数料の負担力不足や取扱品が多岐に亘る等の理由から、共同荷さばきになじまない。
 そのため、これらの一部が路上荷さばきとして残ってしまう恐れがある。
 ⇒路外荷さばき場の整備状況、事業者調整等を踏まえて上記①②の対策を組み合わせる

■まちづくりの方向性（イメージ）



■新宿東口荷さばき集約化プロジェクトの社会実験の様子

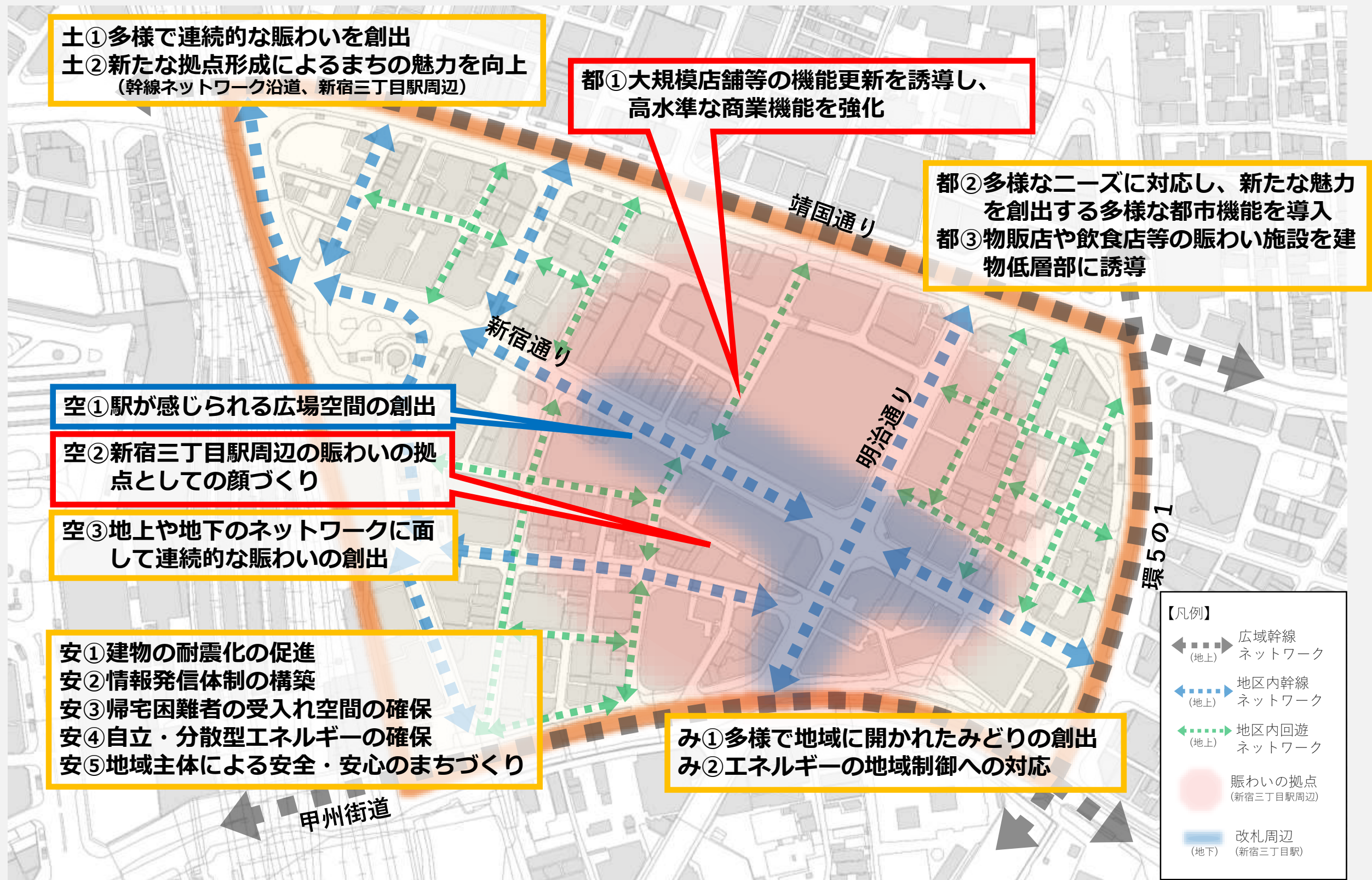


デポ計画地（内藤町）での社会実験の様子

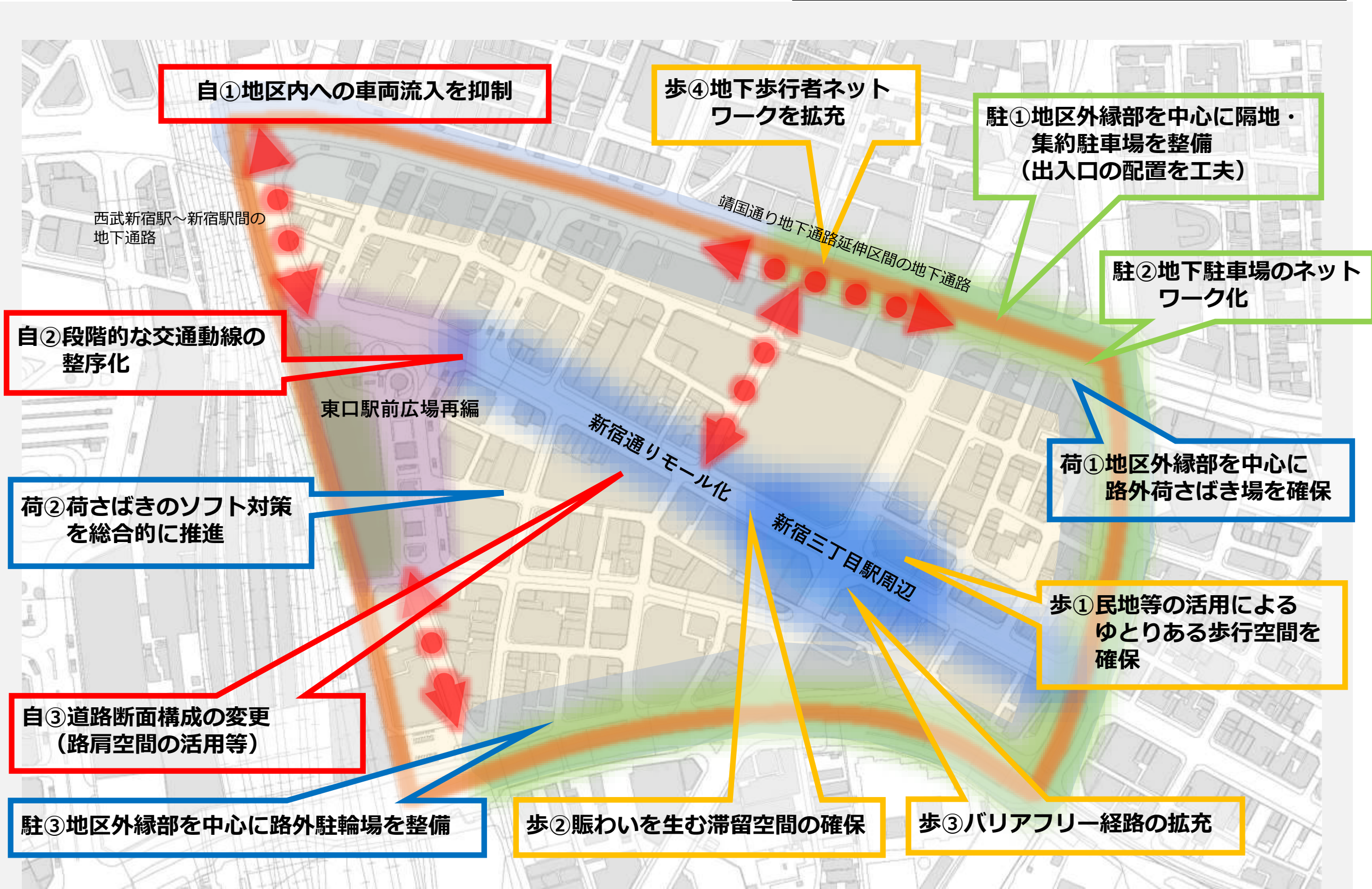


デポ計画地（内藤町）からエリアへ自転車を使って配送する様子

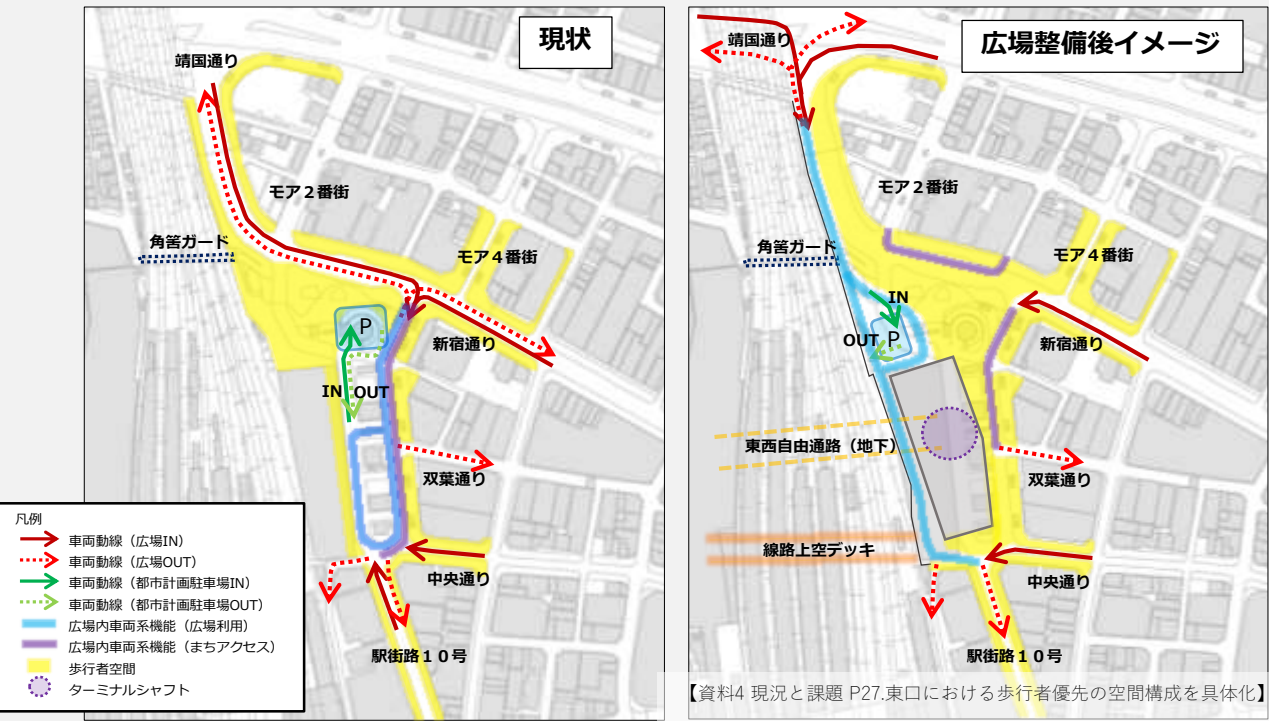
表中の表記について		
土：土地利用	都：都市機能	空：空間・景観
安：安全・安心	み：みどり・環境	



表中の表記について	
自：自動車ネットワーク	歩：歩行者ネットワーク・駅施設
駐：駐車場施設・駐輪施設	荷：荷さばき対策



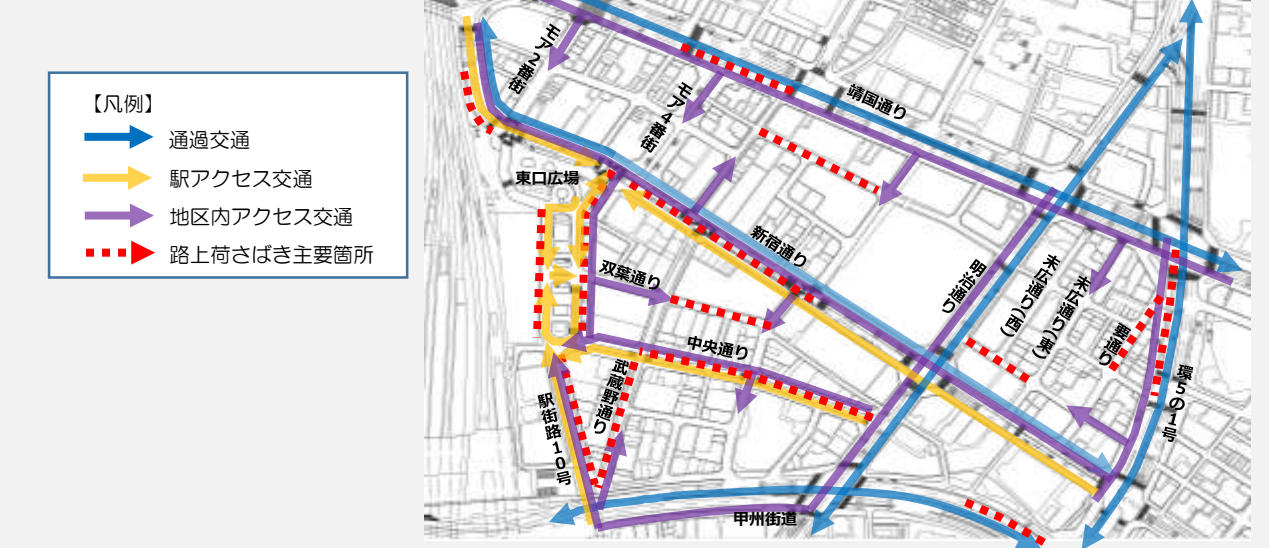
新宿駅直近地区の検討に基づく目標イメージ(東口駅前広場)



交通動線の検討に向けた前提条件

- ▶ 駅前広場空間の歩車分離
・ 駅から駅前広場を介して新宿駅周辺に広がる歩行者動線を確保
- ▶ 交通負荷の発生抑制
・ 交通動線の変更により、地区内に新たな交通負荷を生じさせない
- ▶ 駅への2方向アクセス
・ 一路線に過度な交通負荷を生じさせない
・ 緊急時に対応可能な2方向の駅アクセス経路
- ▶ 段階的な交通動線
・ 目標イメージの交通動線に向け柔軟に対応可能なステップの設置
- ▶ 段階的な交通規制変更
・ ステップに合わせ必要な交通規制の変更を段階的に実施(交通規制の変更は沿道の理解を得る必要があるため必要最小限に留める)
- ▶ 移動制約者等への対応
・ 移動制約者等に対応し、必要となる車両動線を確保

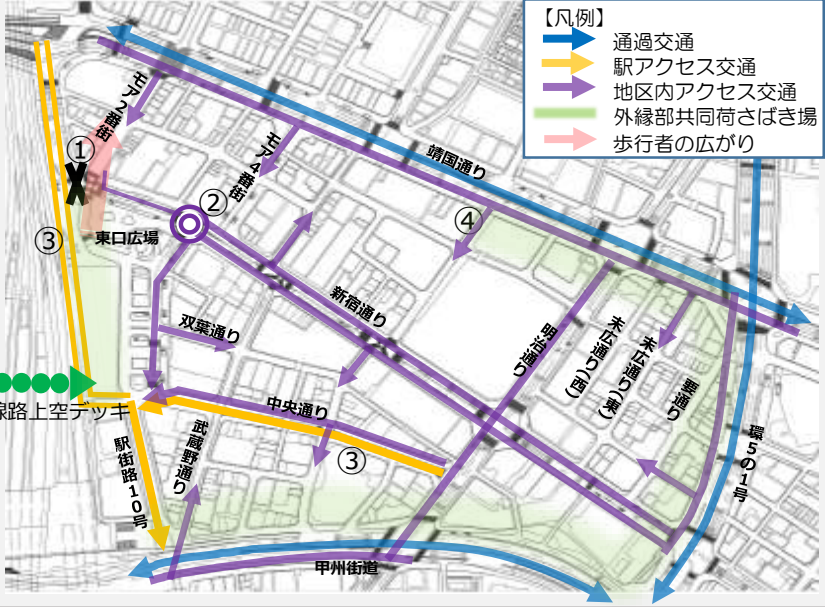
現状の交通動線



ステップ1（案）

状況：地区内車両（現状）
駅前広場の概成
一部共同荷さばき場

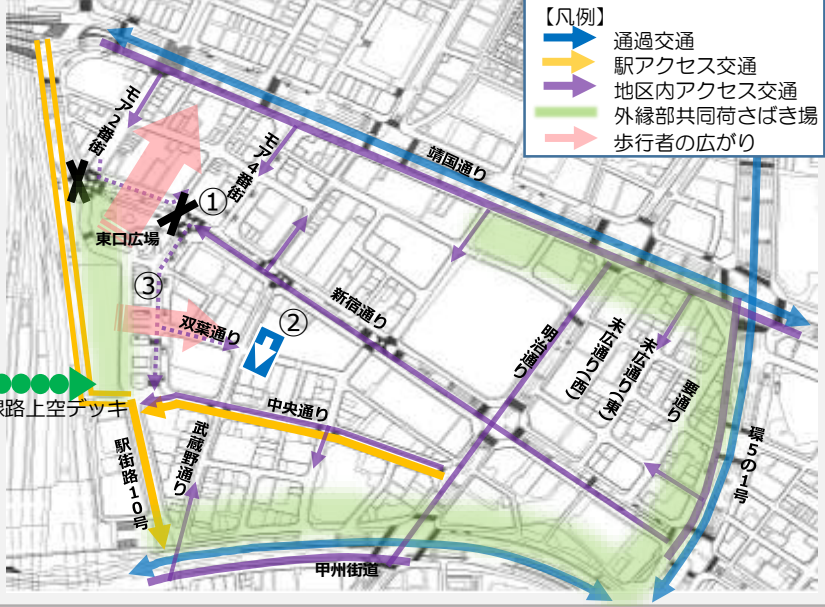
- 実施事項：
- ①新宿通りの動線をきる
▶ 通過交通排除
▶ 駅広⇄まち（北側）の歩行者動線確保
 - ②転回路の設置（新宿通り相互通行）
▶ 新宿通り車両の地区内流入回避
 - ③駅アクセス（中央通り、線路沿い）
 - ④荷さばき集約（時間規制、外縁部共同荷さばき場）



ステップ2（案）

状況：共同荷さばき場の拡大
地区内の流入車両抑制

- 実施事項：
- ①転回路の撤去（新宿通り一方通行化）
▶ 新宿通りの断面の見直しが可能に
▶ 駅広⇄まち（北側）の歩行者動線拡大
 - ②武蔵野通り交通規制変更（北進⇒南進に逆進）
▶ 新宿通りから南進への経路確保
 - ③広場東側の時間規制（歩専化の時間帯導入）
▶ 駅広⇄まち（東側）の歩行者動線確保



ステップ3（案）

状況：地区全体を網羅可能な
共同荷さばき場設置
流入車両を大幅抑制

- 実施事項：
- ①広場東側の時間規制拡大（歩専化の時間帯拡大）
▶ 駅広⇄まち（東側）の歩行者動線拡大
 - ②広場南東部車両動線削除
▶ 駅広⇄まち（東側）の歩行者動線拡大

