参考資料

令和５年１月２６日
第7回新宿三丁目駅周辺
まちづくり検討委員会

新宿駅東口地区における交通基盤について

目次

新宿駅東口地区における交通基盤について

１．現況と課題 ．．．１

２．将来像 ．．．９

３．将来像の実現に向けた方針 ．．．10

４．段階的な対策の進め方 ．．．13

（参考資料） ．．．13

1．現況と課題

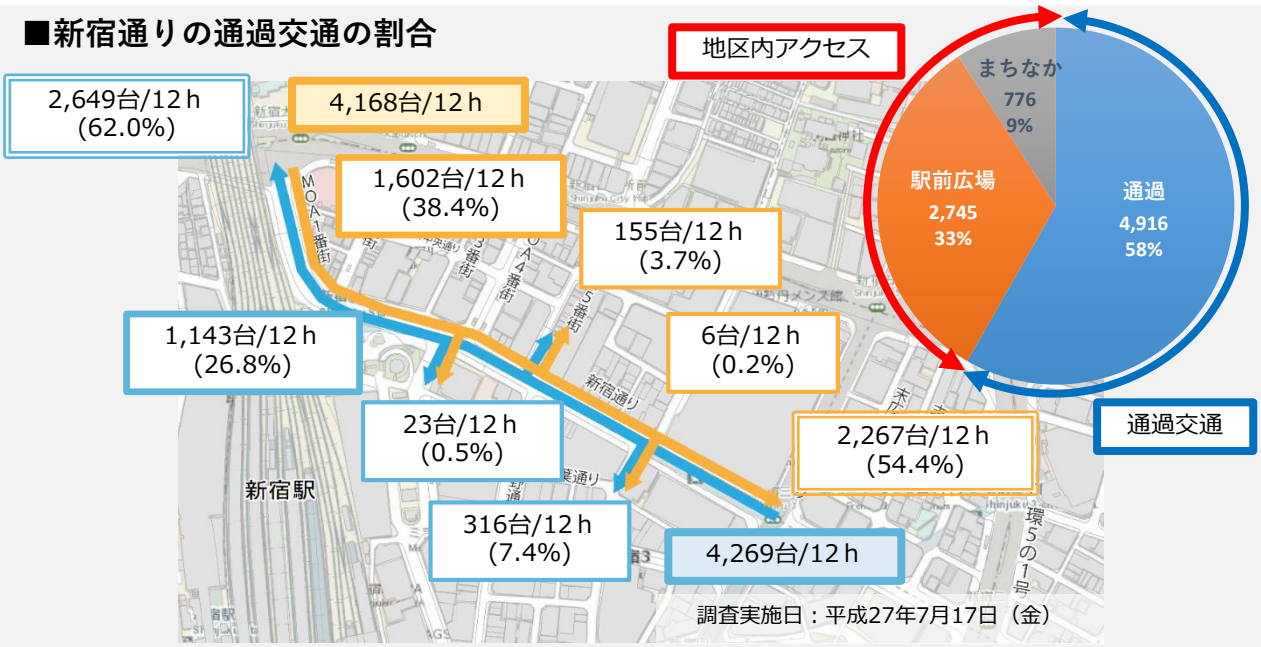
（1）自動車ネットワーク

現況と課題

【通過交通】
・新宿通りを通行する車両の約6割が、まちに立ち寄らない通過交通である。

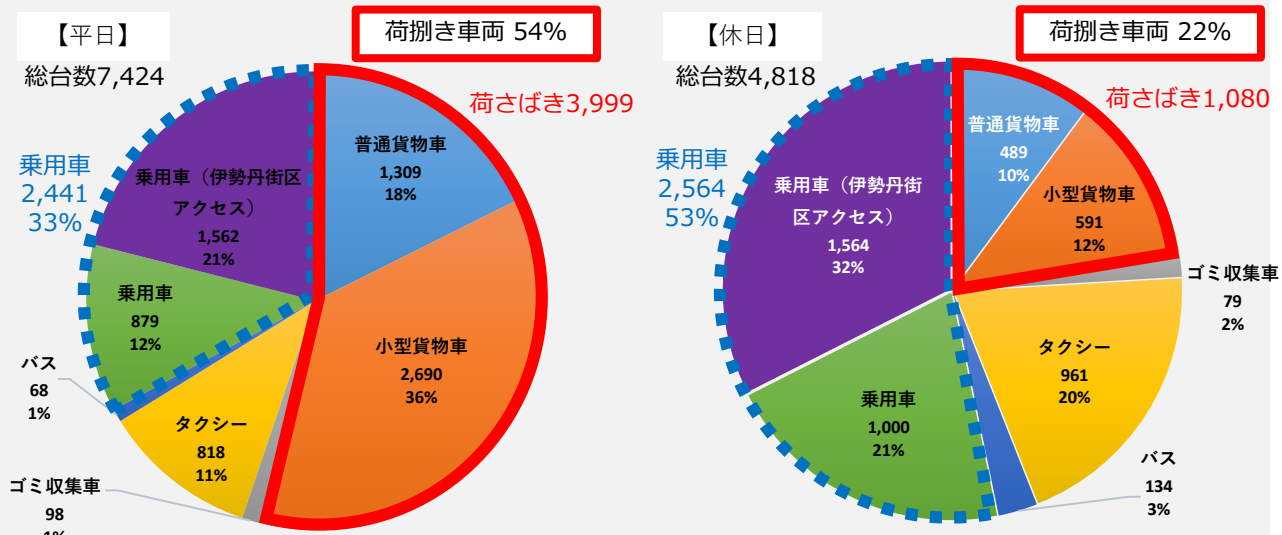
【アクセス交通※1】
・アクセス交通（新宿駅東口駅前広場以外）に関して、平日は荷さばき車両が約54%と大半を占め、休日は百貨店利用などの乗用車が53%と大半を占める。
・新宿通りと明治通りは路線バスのルートとなっている。
・新宿駅東口駅前広場利用のタクシーは主に新宿通りから流入している。

■新宿通りの通過交通の割合



出典：平成27年度新宿通りモール社会実験実施業務委託報告書

■アクセス交通（新宿駅東口駅前広場以外）の車種別割合



出典：平成19年度新宿通りモール化調査委託報告書

※1 アクセス交通：新宿駅東口地区を目的地として流入する車両

新宿駅東口地区関連の主な動き

■環状第５の１号線の整備

【事業区間（千駄ヶ谷区間）】

・渋谷区千駄ヶ谷五丁目から新宿区内藤町までの805mにおいて、明治通りの拡幅と新たな道路の整備を実施（令和４年12月開通）

【道路改良区間（新宿区間）】

・事業区間の完成の伴い、交差点改良や区画線設置等の道路改良を実施

【整備効果】

・都市交通の円滑化、沿道の環境改善
・慢性的な交通渋滞の緩和
・快適で安全な歩行空間の形成と都市景観の向上

出典：環状第５の１号線（千駄ヶ谷）パンフレット

■新宿駅東口駅前広場の再編

【概要】

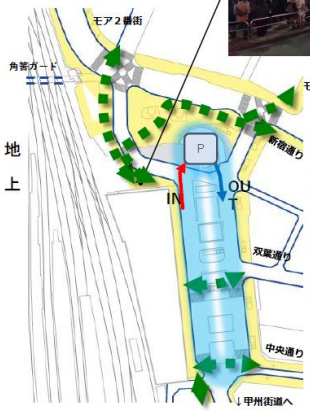
・平成30年3月に東京都と新宿区で策定した「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編」において、誰にとっても優しい「新宿グランドターミナル」とするため、駅、駅前広場、駅ビル等を一体的に再編整備することとした。
・方針では、新宿駅東口駅前広場を歩行者優先の広場に再構成することとなっている。

【再構成のイメージ】

○現状：自動車優先の空間構成

・広場の横断には迂回が必要
・荷さばき車が広場を占有
・歩行者が滞留できる空間が不足

▲歩行者で混雑する広場

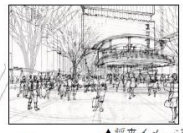


▲東口広場の現状

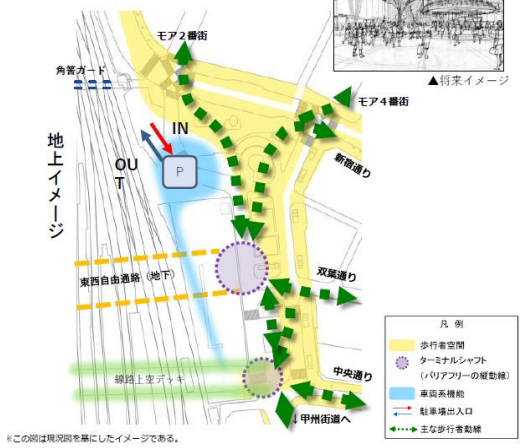
道路・敷地の整序

○将来：歩行者優先の空間構成

・車道の一部と駐車場出入口を線路側に移設し、歩行者空間を拡大
・東西自由通路と線路上空デッキの受け入れ空間と、分かりやすい位置に縦動線を確保
・共同荷さばき場を地下駐車場に確保
・集約できない荷さばきのためにまち側の車両動線を確保
・西武新宿駅からの歩行者ネットワークを検討
・角筈ガード接続部は、歩行者ネットワークの連続性を確保
・建物と一体となった歩行者空間を創出



▲将来イメージ



出典：第８回 新宿の拠点再整備検討委員会資料

（2）歩行者ネットワーク・駅施設

現況と課題

【歩行者空間の不足】
- 新宿通り、明治通り、中央通り、武蔵野通り、モア四番街などを除く地区内の道路は、歩道が2m以下又は歩道がない。
- サービス水準※2は、伊勢丹周辺がＢ、靖国通り北側の一部がＣとなっている。

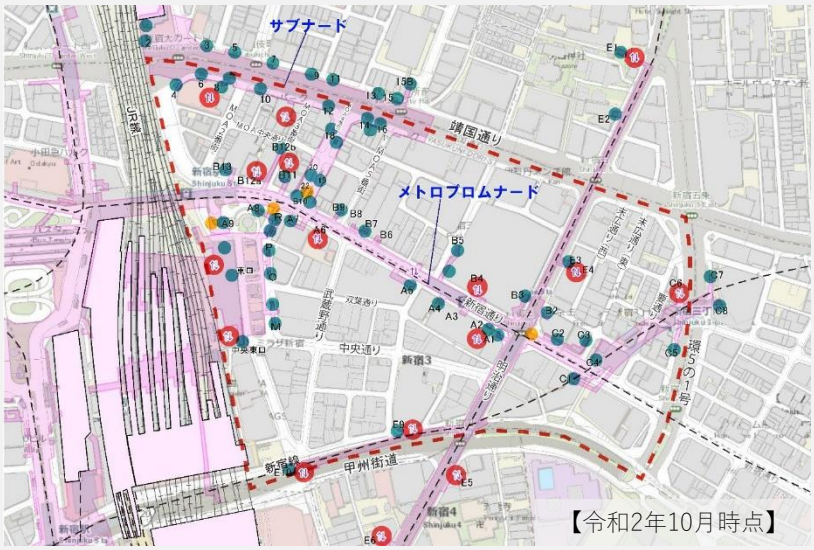
【バリアフリー動線の不足】
- 地上と地下を結ぶ経路でエレベーターが設置されていない箇所がある。
- 地下通路においてバリアフリー動線が十分に整備されていない箇所がある。

【地下歩行者ネットワークの未整備】
- 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である。

■地下ネットワーク、バリアフリー化の状況

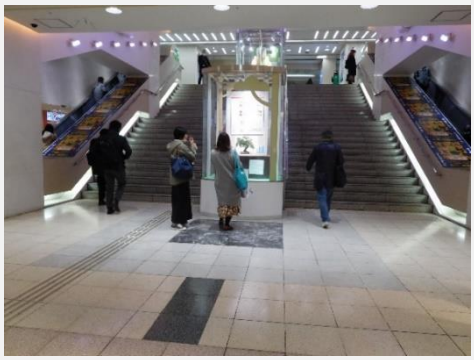
凡　例
- 対象範囲
- 地下鉄（地下道及び構内）
- 鉄道
- エレベーター

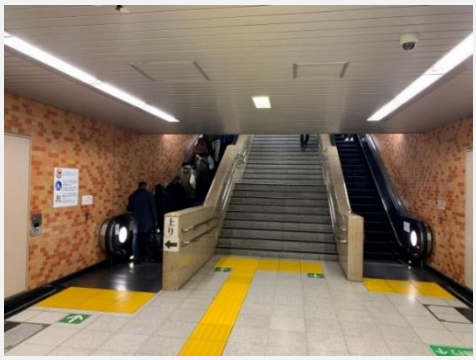
バリアフリー状況
- 地上⇔地下の出入り口（ＥＶあり）
- 地上⇔地下の出入り口（ＥＶなし）
- 地上⇔地下での支障箇所（段差あり）



【令和2年10月時点】

■地下通路における段差による支障箇所（エレベーターなし）


メトロプロムナード・新宿サブナード間
＊エレベーター設置工事中（令和4年度完成予定）


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）

※2 サービス水準：国交省都市局「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 歩行者流量によるサービス水準」
断面を通過する時間当たりの歩行者流量であり、Aが最も良好（人流が円滑）、Eが最も不良。

これまでの取組

■歩行者空間の創出・活用に向けた社会実験

【現状・概要】

・新宿駅東口地区は恒常的に人の往来が激しく、歩行者空間が不足している。そのため、「新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会」「新宿EAST魅力あふれる街創り有志懇談会」を軸に、車道の一部に仮設歩道「SHINJUKU STREET SEATS」を設置し、賑わいや回遊を創出する社会実験を実施した。

【目的】

・新宿通りを核とした新宿駅東口地区全体「魅力ある歩行者優先空間」の形成
・仮設歩道の設置による、来街者の「回遊性の向上」や「滞在時間の増加」

【実施内容】

・中央通りにフォトセッションコーナーを設置（H28）
・新宿通りに「SHINJUKU STREET SEATS」を設置（H29～R1）

【社会実験実施中の様子】

▲「SHINJUKU STREET SEATS」設置の様子（左から、高野ビル前、マルイ前、京王新宿三丁目ビル前）

【アンケート結果】

・今の新宿通りは歩きにくい、危ない（6割以上）
・STREET SEATSのような空間は有るべき（9割以上）
・滞留空間と歩行空間の分離により信号待ちスペースが広くなり安心（7割以上）

滞留空間と歩行空間の分離は混雑緩和に寄与すると推測
滞留空間の創出は有効であることを確認

■メトロプロムナード・新宿サブナード間におけるエレベーターの設置

【現状・概要】

・メトロプロムナードと新宿サブナードの接続部ではエレベーターが未設置であり、車いす利用者のバリアフリー動線が整備されていない（エレベーター設置工事中（令和4年度完成予定））。

【効果】

・駅間のアクセス性向上
・歩きやすい歩行空間の創出
・歩行者回遊動線の強化

将来イメージ図
提供：新宿サブナード（株）

（3）駐車施設・駐輪施設

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が地区内に配置されているが、平日・休日の交通規制等により一部の駐車施設は利用時間が限定される。
・現在、地区全体では駐車需要に対して駐車施設は充足している。
・今後、地区内への車両流入を抑制するためには、地区内の駐車需要を受け止める広域幹線等※3からアクセスできる隔地・集約駐車場を確保する必要がある。

【駐輪施設】
・路上駐輪場が賑わいを生む快適な歩行者空間を形成するうえで課題である。

■駐車場位置・出入口等

【令和2年10月時点】

■路上駐輪場・シェアサイクルポート位置

【令和4年8月時点】

※3 広域幹線等：新宿駅東口地区を囲む幹線道路（靖国通り・甲州街道・環状第５の１号線）、もしくはこれらに取付く道路

新宿駅東口地区関連の主な動き

■新宿駅東口地区駐車場地域ルールの導入

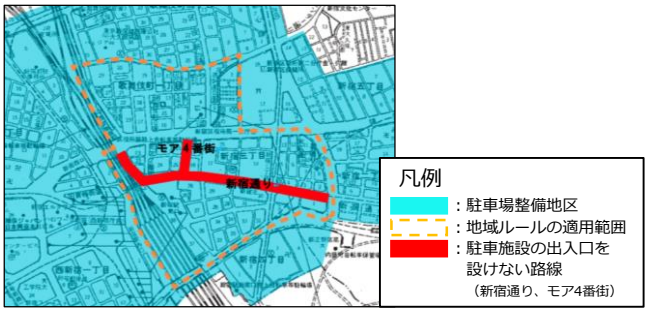
【経緯】

・新宿駅周辺地区は、来訪者の大部分が公共交通機関を利用していることから、地区全体で見るとピーク時でも駐車場の供給量に余裕が生じているため、平成25年3月に、駐車施設の適切な確保と運用を図り良好な交通環境の維持とまちづくりに資することを目的に「新宿駅東口地区駐車場地域ルール」を策定した。

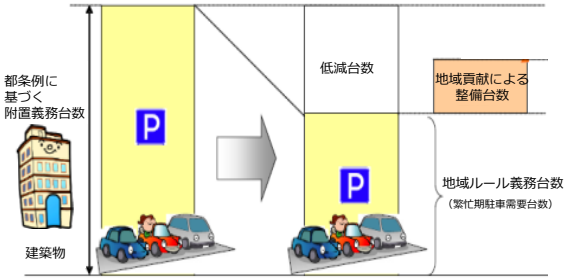
【基本的な枠組み】

・附置義務台数の低減　　：駐車実態に即した附置義務台数の低減を図る
・駐車施設の隔地、集約化　　：適用地区外縁部又は適用地区外への隔地、集約化による確保を積極的に推奨
・地域まちづくり貢献策の促進：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

【地域ルール適用範囲】



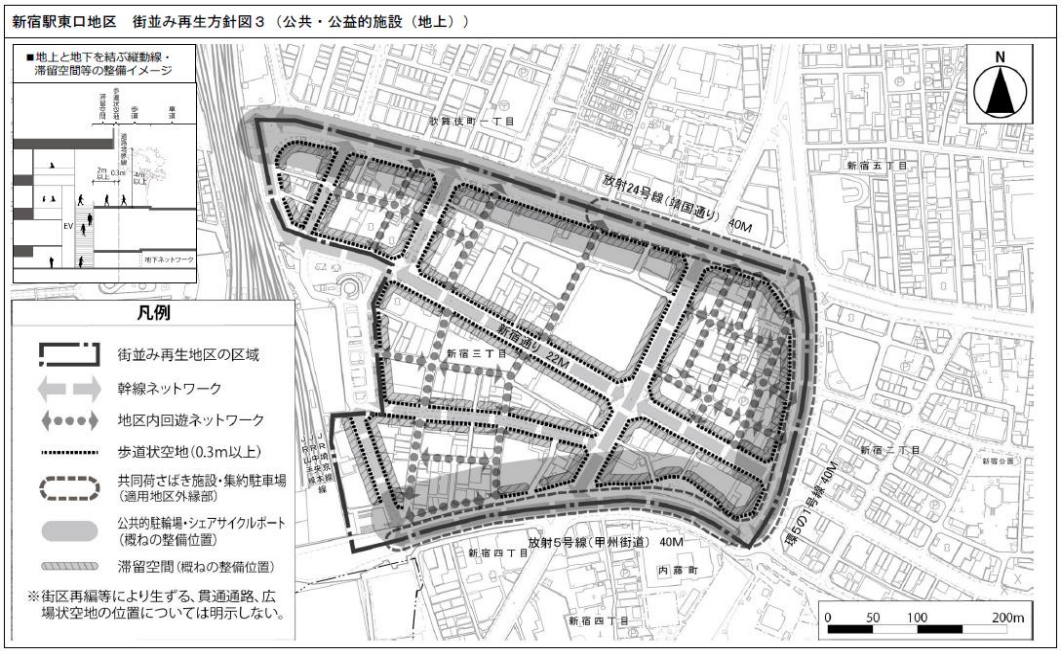
【地域ルールによる車両低減イメージ】



出典：新宿駅東口地区駐車場地域ルール運用に関するマニュアル

■駐輪場施設の整備方針

・新宿駅東口地区街並み再生方針においては、整備すべき公共施設・その他公益的施設に関する事項として「地区外縁部へ集約駐車場、公共駐輪場及びシェアサイクルポートを整備する」こととし、地区内部の歩行者優先エリアへの自転車流入を抑制するよう駐輪場の配置を誘導することとなっている。



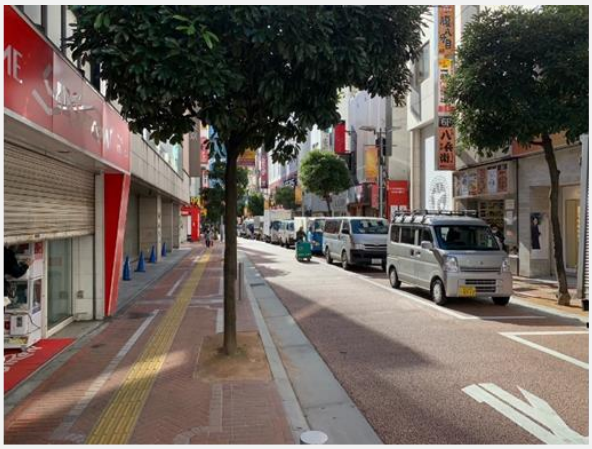
出典：新宿駅東口地区街並み再生方針

（4）荷さばき

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している。
・まちなか※4の路上駐車は、総台数930台のうち約9割が荷さばき車両である。
・荷さばき車両の約6割が店舗直送便※5である。
・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）

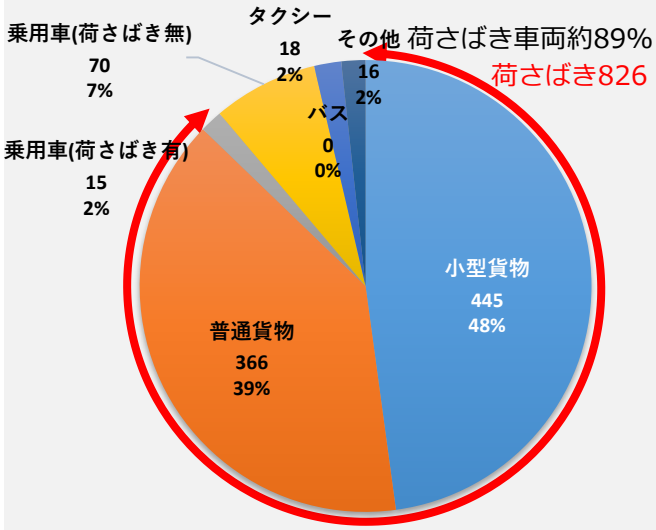


武蔵野通り

新宿通り

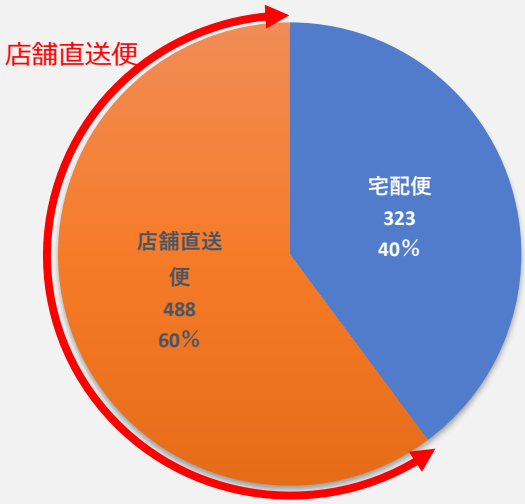
■路上駐車の目的別割合

【まちなか】
総台数930



■荷さばき車両の種別割合

【まちなか】
総台数811



調査実施日：平成28年10月26日（水）

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

※4 まちなか：地区全体から新宿駅東口駅前広場、甲州街道、環状第５の1号線、靖国通り、新宿通り、明治通り、新宿ランブリングロード、中央通りを除く区域
※5 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）

これまでの取組

■荷さばき車両集約化実験

【現状・概要】

・新宿駅東口地区は小規模飲食店が多数存在しており、多頻度小口の荷さばきにより円滑な自動車交通が阻害され歩行者の安全性が低下している。そのため、地区内に流入する荷さばき車両を減少させ、路上駐車の発生を抑制する社会実験を実施した。

【実施内容】

①店舗直送便（H27～H29、R1）
- 1次デポに車両集約→2次デポ→各店舗へ人力配送
- 1次デポに車両集約→各店舗へ自転車配送

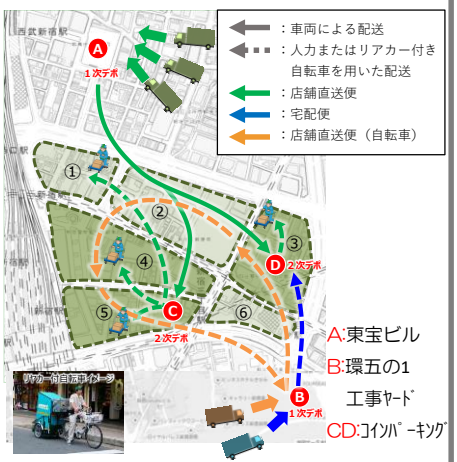
②宅配便（H28、H30～R1）
- 1次デポに車両集約→エリアへ自転車配送

【実験結果】

・時間短縮の効果が見られる条件もあった

【社会実験により得られた課題】

・現金の受け渡しが困難
・各納入業者との契約調整が必要
・配送先の立地や荷物サイズ等で自転車・人力配送との使い分けが必要



▲実験概要のイメージ

■荷さばき時間集約化実験

【現状・概要】

・新宿駅東口地区は、荷さばき車両による違法路上駐車やパーキングメーターで制限時間を超える長時間駐車が多く発生し、道路空間を有効活用できていない。そのため、時間ルールを作り、特定の時間帯において歩行者優先空間を創出する社会実験を実施した。

【実験内容】（H30~R1）

・荷さばきを午前中に集約する旨のチラシ配布
・集約時間周知のための立看板設置

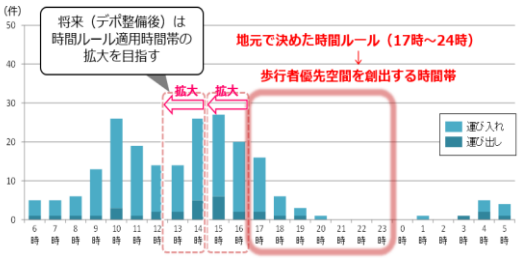
【実験結果】

・実験中は路上駐車台数の減少がみられた

【社会実験により得られた課題】

・店舗側の納入時間の変更が必要
・店舗側の協力・理解が不可欠

▲荷捌き時間集約実施エリア図



▲時間帯別の荷さばきの状況

一定の成果は得られたものの課題も多い
本格実施では仕組みやルールの構築に向けて継続的な調整が必要

2．将来像

新宿区まちづくり長期計画（平成29年12月）

都市マスタープラン

新宿駅周辺地域　地域のまちづくり方針
【道路・交通】
●新宿駅周辺への交通流入を抑制します。
・新宿駅東口の商業地を安心してゆったりと散策できるような歩行者空間を生み出すため、モール化を検討します。

まちづくり戦略プラン

新宿駅東口エリア　戦略
【重点的な取組み】
●歩いて楽しいまちづくりの推進
・増加する来街者等に対応するため、適切な交通コントロールにより、エリア内における道路の歩行者優先化を図ります。

新宿駅東口地区まちづくりビジョン（平成31年3月）

新宿駅東口地区全体の将来像

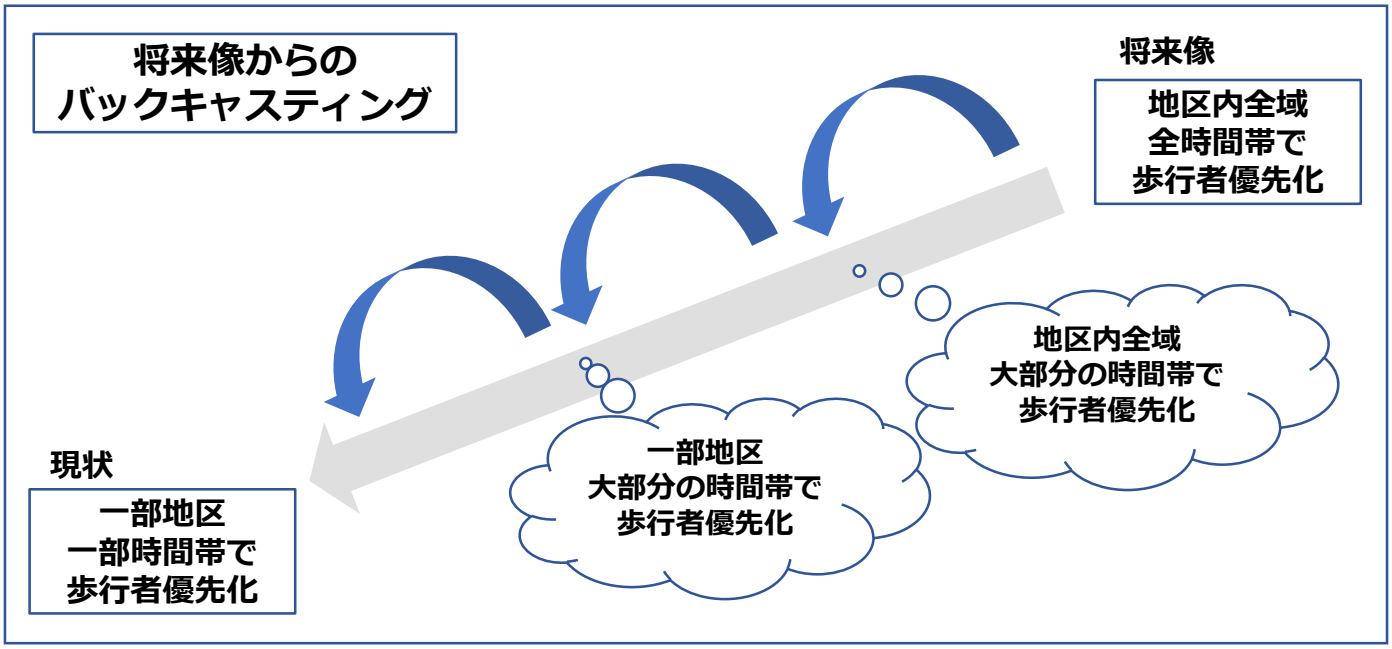
日本を代表する賑わいと歩きたくなるまち
～駅を中心とした２つの拠点と新宿通りを中心とした賑わい交流軸の形成～

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します。
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します。
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します。

■新宿駅東口地区交通基盤の将来像

地区内全域・全時間帯での歩行者優先化＊
人と車の完全分離

＊緊急車両等の通行空間や駅アクセス機能等は残す



Ⅰ．歩行者優先のまちをつくる

1．地区内への車両流入を段階的に抑制する

【地区内への車両流入を抑制】

- 基盤整備にあわせて通過交通を抑制する。
  - ▷環状第５の１号線の開通により明治通りの南北を通過する交通を転換
  - ▷新宿駅東口駅前広場の再編等により新宿通りの通過交通を排除
- 通過交通を抑制しながら、アクセス交通※6を段階的に抑制する。
  - ▷乗用車：広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を確保
  - ▷荷さばき車両：路上荷さばきに関するルールの導入（荷さばき時間帯の制限など）
    広域幹線等からアクセスする路外共同荷さばき場を確保
  - ▷バス：地区内を経由するバスルートを変更
  - ▷タクシー：周辺の幹線道路、新宿駅東口駅前広場等に乗降場を限定、ショットガン方式の導入
  - ▷自転車：広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐輪場を確保
- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスする交通施設（隔地・集約駐車場等）を段階的に確保し、車両流入を抑制する。

【段階的な交通動線の整序化】

- 新宿通りや中央通りのモール※7化など地区全体の歩行者優先化の実現に向けて、新宿駅東口駅前広場の再編等の機会を捉え、段階的に交通動線を整序化する。

2．車両交通が広域幹線等※8からアクセスできる交通施設を確保する

【隔地・集約駐車場】

- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を段階的に確保する。なお、幹線道路に出入口を設ける際は、交通を阻害しないよう安全性・円滑性を確保する。
- 駐車場地域ルールの見直しについて継続的に検討していく。

【路外共同荷さばき場】

- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に、路外共同荷さばき場を段階的に確保する。
- 地下駐車場に路外共同荷さばき場を確保する場合は、荷物運搬のための地上への縦動線の確保に配慮する。

【地下駐車場のネットワーク化】

- 大規模開発等を契機として、地下駐車場・路外共同荷さばき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を図る。

【隔地・集約駐輪場】

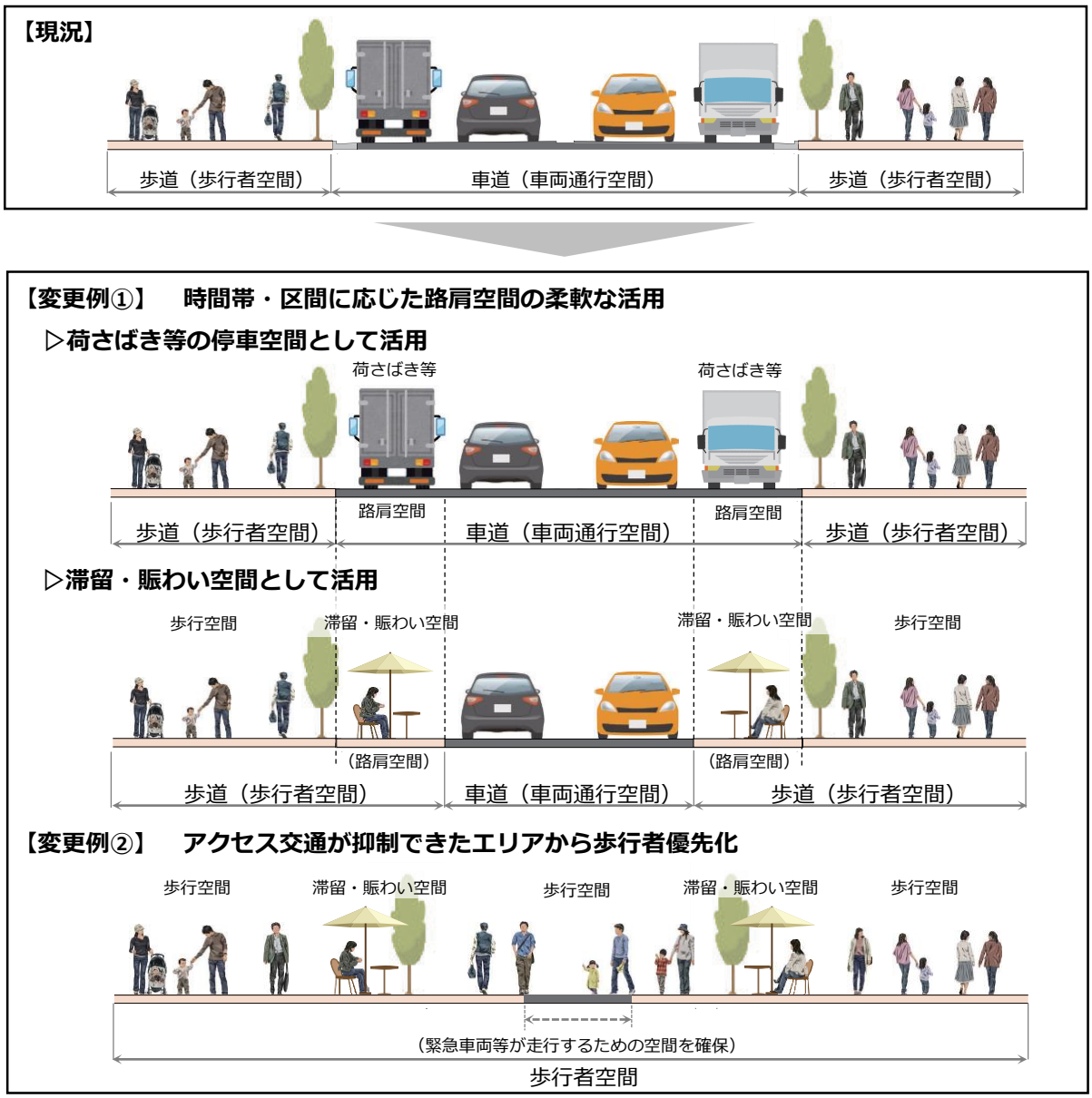
- 大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に隔地・集約駐輪場を確保する。
- 附置義務駐輪場のあり方を継続して検討していく。

※6 アクセス交通：P1参照
※7 モール：通りの特性を踏まえ、来街者の様々な活動を支える歩行者優先・専用空間
※8 広域幹線等：P5参照

3．人中心の道路空間に変更する

- 歩道の部分拡幅や時間帯・区間に応じた路肩空間の柔軟な活用等の段階的な整備を推進する。
- アクセス交通が抑制できたエリアから歩行者優先化を推進し、快適な歩行空間や滞留・賑わい空間を確保する。
- 誰もが移動しやすい歩行者空間の実現に向け、歩行を補完する次世代モビリティ等、次世代技術を踏まえた道路空間を検討していく。

■道路断面の変更イメージ＊（一般的な歩車道）



＊時間帯や区間等のそれぞれの状況に応じたイメージであり、変更となる場合があります

4．総合的な荷さばき対策を推進する

- 路外共同荷さばき場が確保されるまでは、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荷さばきルールの導入や交通規制の変更などソフト面の対策等を総合的に推進する。
- 既存の地下駐車場について、荷さばき車両の活用等も考慮し地上への縦動線の確保検討を行う。

Ⅱ．まちを楽しむ新たなみちをつくる

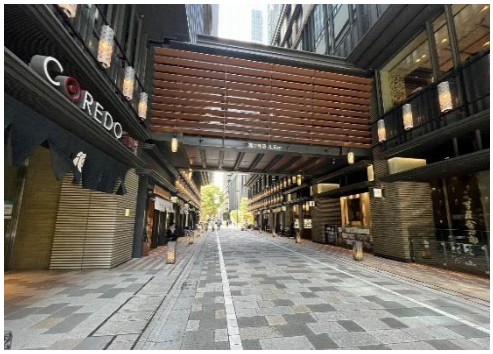
1．歩行者ネットワークを拡充する

- 靖国通り地下通路の延伸など地下の歩行者ネットワークを拡充し、地上、地下で歩行者の流れを分散する。

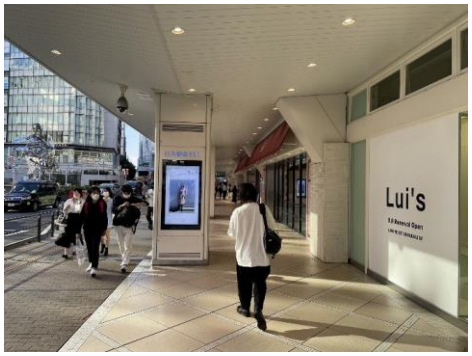
2．ゆとりある歩行空間・滞留空間を確保する

- 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する。
- 新宿通り沿道及び新宿三丁目駅周辺は、地上・地下において賑わいを生む滞留空間を確保する。

■民地を活用して歩行空間・滞留空間を確保した事例



コレド室町

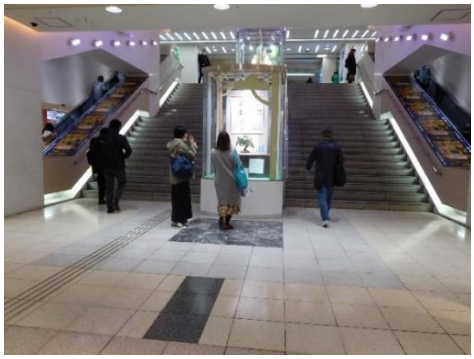


新宿ルミネ

3．地上・地下及び地下間をつなぐバリアフリー経路を拡充する

- 民地等の活用により、地上と地下及び地下間をつなぐバリアフリー縦動線の整備や都営新宿線と東京メトロ丸ノ内線・副都心線間の乗換動線のバリアフリー施設の拡充を図る。

■バリアフリー縦動線の整備事例（メトロプロムナード・新宿サブナード間）


現況（EVなし）　令和4年3月時点

将来イメージ図（EV設置済）　令和4年度中完成予定

提供：新宿サブナード（株）

4．段階的な対策の進め方

将来像の実現に向けた対策の進め方

- 地区内の車両を減少させ、歩行者空間及び時間帯の段階的な拡大を図るためには、各車両別に対策を推進する必要がある。
- 各対策事項の検討の深度化や部分的整備の進捗にあわせて、交通規制時間の拡大（例：現状15～5時の交通規制を12～5時に拡大など）や歩行者天国の追加（例：新宿通りの曜日拡大や中央通りの追加など）等を段階的に行う。
- 地権者・事業者、地元まちづくり団体、区で連携しながら対策を推進していくことで、段階的な歩行者優先化の実現を目指す。

参考資料

各車両別の対策の進め方のイメージ

■地区内へ流入する車両の分類と対策

分類			短期（2020年代）	中期（2030年代）	長期（2040年代以降）
車両流入	通過交通	明治通り	環状第5の1号線の開通により転換		
		新宿通り	基盤整備（新宿駅東口駅前広場再編等）にあわせて交通動線を変更し排除		
	アクセス交通	乗用車	広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を段階的に確保 地下駐車場のネットワーク化 駐車場地域ルールの見直しを継続的に検討		
		荷さばき車両	荷さばきに関するルール作りについて継続検討 広域幹線等からアクセスする路外共同荷さばき場の確保 地下路外共同荷さばき場のネットワーク化、縦動線の確保		
		バス	基盤整備にあわせて新宿通りルートを変更	環状第5の1号線開通後、交通量等を精査し明治通りルートを変更	
		タクシー	周辺の幹線道路、新宿駅東口駅前広場等へ乗降場を限定 ショットガン方式の導入 地区内を極力通過しないルール作りについて検討		
		自転車	広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐輪場の確保 附置義務駐輪場のあり方を継続して検討		

各車両別の対策の進め方

■乗用車

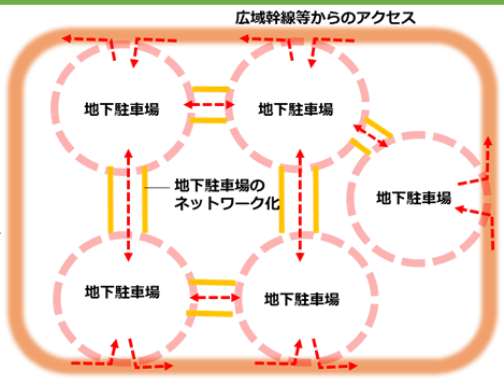
考え方

地区内に車両を入れない ▶ 地区内部に駐車場の地上出入口を設けない

対策事項

ハード
- ●広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場の確保
- ●地下駐車場をネットワーク化し、地区内部に駐車場の地上出入口を設けない

ソフト
- ●駐車場地域ルールの見直しにより整備台数を低減するとともに、隔地・集約駐車場への誘導を強化



▲地下駐車場のネットワーク化のイメージ

進め方

短期
- ●主にソフト対策について検討
- ●地下駐車場のネットワーク化などのハード対策は課題を整理し、大規模開発等にあわせた確保の実現に向けて検討

▶ 中期
- ●ソフト・ハード対策とも引続き継続検討
- ●整理のうえ、実行可能な対策から対応・整備

→流入する車両の抑制

▶ 長期
- ●ソフト・ハード対策とも大部分が検討完了
- ●各対策についてさらに大規模に対応・整備

→車両排除

■荷さばき車両

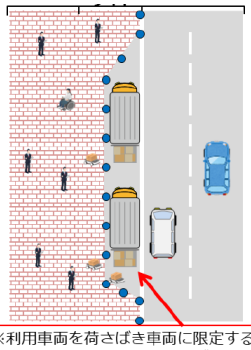
考え方

地区内に車両を入れない ▶ 地区内部で路上荷さばきを行わない

対策事項

ハード
- ●路外共同荷さばき場の確保
- ●地下路外共同荷さばき場のネットワーク化
- ●荷物運搬のための地上への縦動線の確保

ソフト
- ●路上での荷さばき時間帯の制限や路肩空間の利用を荷さばき車両に限定するなど、荷さばきに関するルール作りを検討



▲路肩空間利用のイメージ

出典：東京都資料（自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方）

進め方

短期
- ●主にソフト対策について検討
- ●路外荷さばき場の確保などのハード対策は課題を整理し、大規模開発等にあわせた確保の実現に向けて検討

▶ 中期
- ●ソフト対策概ね完了

→路上荷さばきの制限

- ●ハード対策は整理し実行可能な対策から対応・整備

→流入する車両の抑制

▶ 長期
- ●大部分が検討完了
- ●各対策についてさらに大規模に対応・整備

→車両排除

各車両別の対策の進め方

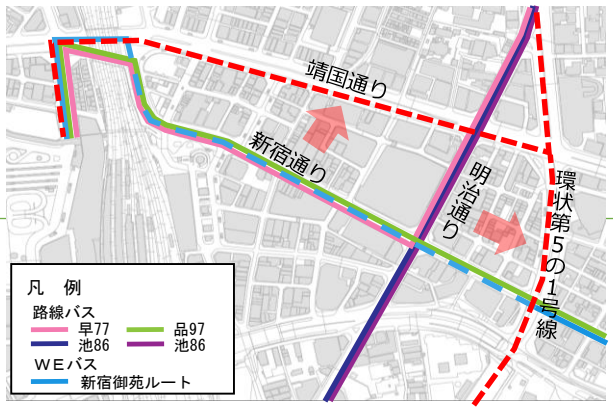
■バス

考え方　地区内を通過させない ▶ ルートを変更する

対策事項

新宿通り
- ●基盤整備（新宿駅東口駅前広場再編等）にあわせて靖国通りへルート変更

明治通り
- ●環状第5の1号線開通後に交通量等を精査したうえでルート変更



▲地区内を通行する路線バス運行状況とルート変更イメージ

進め方

短期	中期	長期
●環状第5の1号線開通後に交通状況や周辺環境などを精査 ●地元やバス事業者、交通管理者などと協議	●新宿駅東口駅前広場再編等にあわせて新宿通りから靖国通りへルートを変更 ●明治通りは継続検討	●検討状況を踏まえ、明治通りから環状第5の1号線へルートを変更

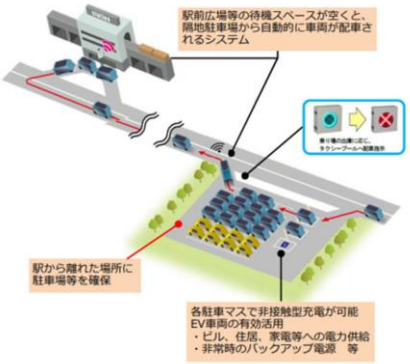
■タクシー

考え方　地区内に車両を入れない ▶ 乗り場を地区内道路の沿道に設けない

対策事項

ハード
- ●周辺の幹線道路、新宿駅東口駅前広場等へ乗降場を限定
- ●ショットガン方式に対応できる夜間待機場所の確保

ソフト
- ●出入り方向を制限するなど、地区内を極力通過しないルール作りについて検討



▲タクシー交通量抑制の工夫（ショットガン方式の例）

進め方

短期	中期	長期
●主にソフト対策について検討 ●乗降場や夜間待機場所の確保などのハード対策は課題を整理し、実現に向けて検討	●ソフト・ハード対策とも引続き継続検討 ●整理のうえ、実行可能な対策から対応・整備 →流入する車両の抑制	●ソフト・ハード対策とも大部分が検討完了 ●各対策についてさらに大規模に対応・整備 →車両排除

各車両別の対策の進め方

■自転車

考え方

地区内に車両を入れない＊ ▶ 地区内部に駐輪場を設けない

対策事項

ハード
- ●広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐輪場の確保

ソフト
- ●必要な駐輪需要の整理を行い、附置義務駐輪場の在り方を検討
- ●地区内を、自転車走行禁止エリア、歩行者優先エリアに分けて、自転車の走行抑制を検討

▲隔地・集約駐輪場整備場所イメージ

進め方

短期
- ●主にソフト対策について検討
- ●隔地・集約駐輪場整備などのハード対策は課題を整理し、大規模開発等にあわせた確保の実現に向けて検討

▶

中期
- ●ソフト・ハード対策とも引続き継続検討
- ●整理のうえ、実行可能な対策から対応・整備

→流入する車両の抑制

▶

長期
- ●ソフト・ハード対策とも大部分が検討完了
- ●各対策についてさらに大規模に対応・整備

→車両排除・歩行者との共存

＊完全に排除する訳ではなく、エリア設定等を行うことで歩行者との共存を検討

次世代技術の活用（案）

- 将来的に地区内の歩行者優先化を目指しつつも、今後の社会状況の変化や技術革新等を踏まえ、歩行を補完する次世代モビリティ等を活用することで歩車共存できる次世代型の道路空間を目指す。
- 自動運転技術とICT等を活用した流入制御による駐停車機能やMaaS※9の導入など、次世代技術を活用したシステムの導入について検討する。

■次世代モビリティの種類

乗用車 ▶ 自動運転（輸送量：小）

▲超小型EV車
出典：株式会社ティアフォー

▲グリーンスローモビリティ
出典：国土交通省資料

荷さばき車両 ▶ 自動宅配

▲自動宅配ロボット
出典：経済産業省資料

▲自動宅配ロボット
出典：株式会社ZMP

バス・タクシー ▶ 自動運転（輸送量：大）

▲小型バス
出典：トヨタ自動車株式会社

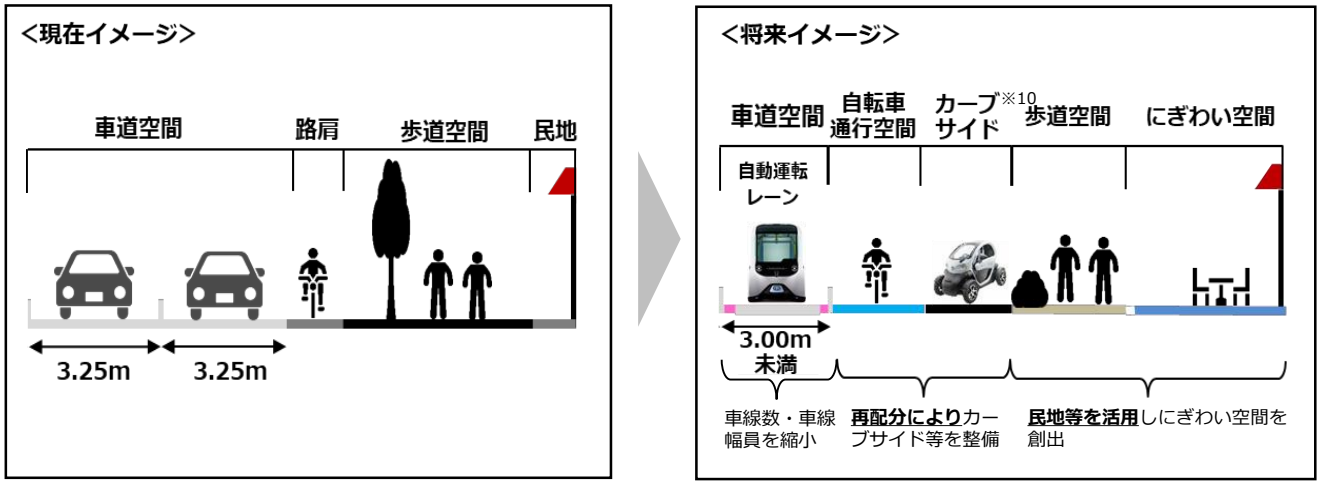
▲自動運転タクシー
出典：株式会社ZMP

その他 ▶ パーソナルモビリティ等

▲電動キックボード
出典：経済産業省資料

▲電動車いす
出典：株式会社キュリオ

■次世代モビリティが通行する道路空間イメージ



出典：東京都資料（自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方）（一部修正）

※9 MaaS：Mobility as a Service の略。移動ニーズに対応して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス
※10 カーブサイド：路肩空間