

新宿の拠点再整備方針の具体化に向けた都市基盤の再整備の検討

～2018年度とりまとめ～

2019年3月

新宿の拠点再整備検討委員会

～ 目 次 ～

1. 交通機能
 - a. 道路ネットワーク
 - b. 駅前広場・歩行者ネットワーク、地下歩行者ネットワーク
 - c. 駅施設
 - d. 駅端末交通
 - e. 荷さばき、駐車場、駐輪場
2. 歩行者流動
3. 交通機能の課題整理
4. 新宿駅直近地区の整備概要（案）
5. 今後の検討

1a 道路ネットワーク

①現状と課題

- ・ 駅周辺の幹線道路は環状5の1号線を残して整備済み
- ・ 駅周辺の幹線道路の交通量は減少もしくは横ばいで推移
- ・ 駅前広場に通過交通が流入
- ・ 駅前広場地下にある駐車場に出入りする車両が駅前広場内を通過

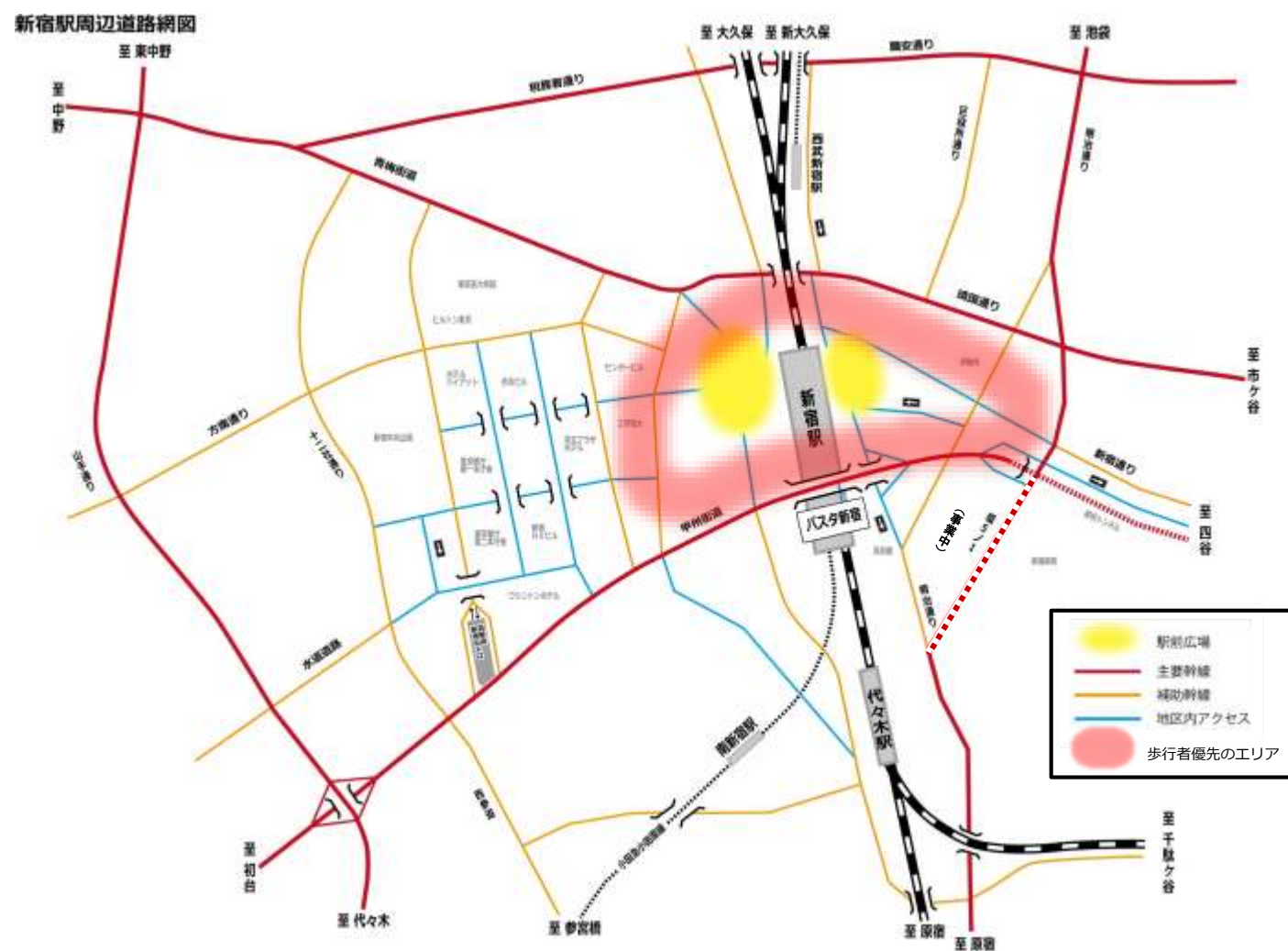
②新宿の拠点再整備方針

- ・ グランドターミナルへの車両流入を抑制
- ・ 駅前広場に流出入する車両動線を再構成
- ・ 駅前広場内の駐車場の出入口を移設

③主な検討課題

- ・ 駅前広場に流出入する車両動線の見直し
- ・ 車両動線の見直しに伴う交差点改良（コンパクト化など）
- ・ 駅前広場付近の駐車場出入口の再配置 など

新宿駅周辺道路の段階的構成



現状



再編イメージ



①現状と課題

- ・歩行者が、鉄道や幹線道路、駅前広場を横断できる空間が不足しているため、駅とまち、まちとまちの間が移動しにくい。
- ・特に西口広場の地上では大きな迂回を余儀なくされる。
- ・駅前広場は自動車優先の空間構成となっており、膨大な歩行者が滞留できる空間が不足
- ・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

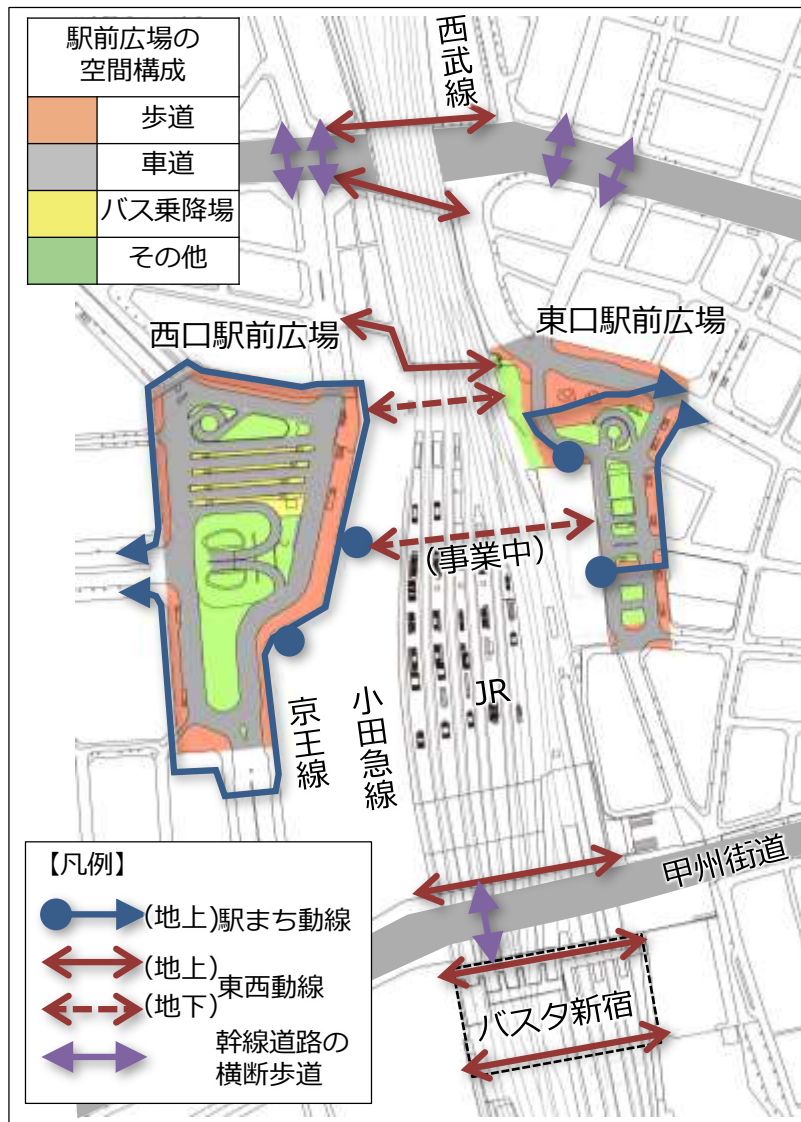
②新宿の拠点再整備方針

- ・東西駅前広場の車両系機能を再配置して歩行者空間を拡大
- ・東西骨格軸上に歩行者が滞留できる空間を創出
- ・線路上空に東西デッキを新設し、地下の東西自由通路とともに、東西骨格軸を形成
- ・東西骨格軸や駅前広場に接続する道路を歩行者優先の空間に再編

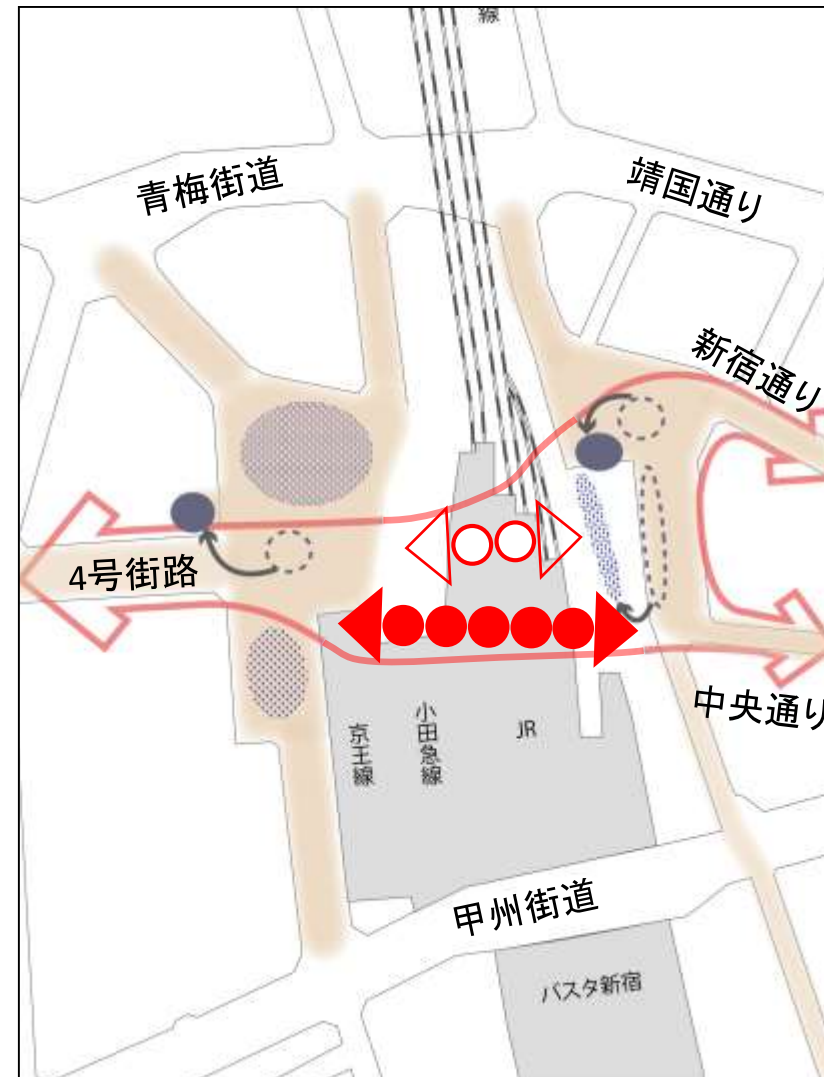
③主な検討課題

- ・主要な歩行者ネットワーク（線路上空デッキなど）の配置、幅員
- ・東西駅前広場の機能、規模、施設配置

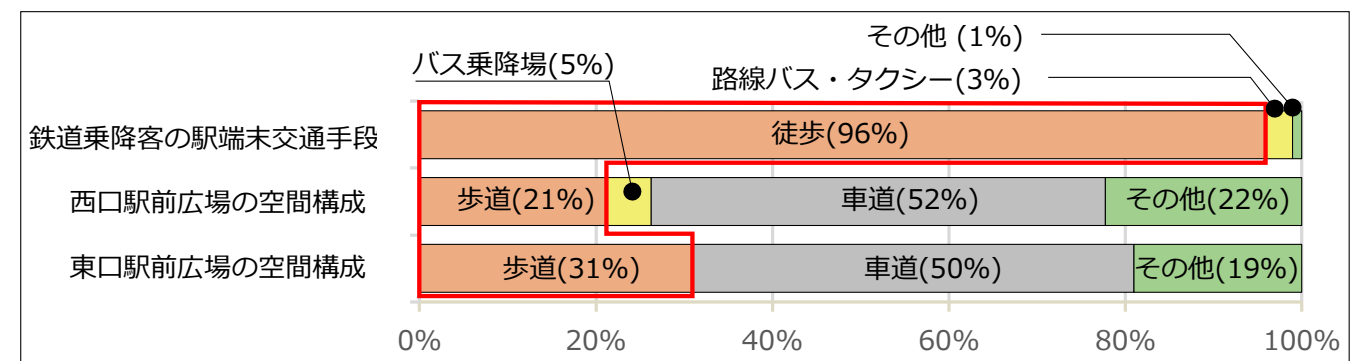
現状



再編イメージ



新宿駅の駅端末交通手段分担率と駅前広場の空間構成比 (現状)



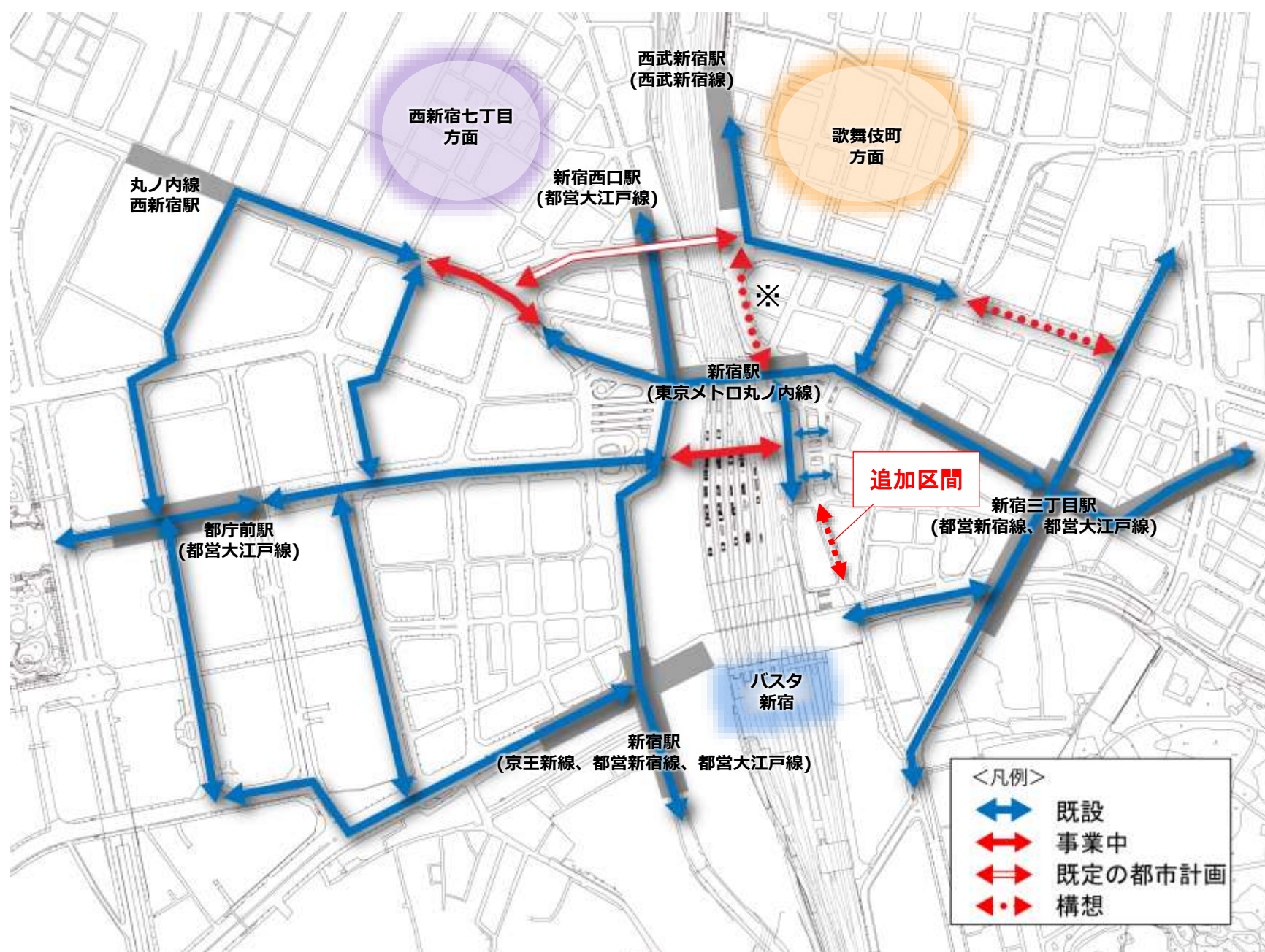
①現状と課題

- ・面的に広がる鉄道駅をつなぐ歩行者ネットワークが形成
- ・しかし、東口広場の地下と西武新宿駅方面、バスタ新宿方面への歩行者ネットワークが未整備

②方向性

- ・東口広場の地下とバスタ新宿方面をつなぐ歩行者ネットワークを構想に追加
- ・東口広場の地下は東西と南北の歩行者ネットワークの結節点として歩行者空間の充実を図る

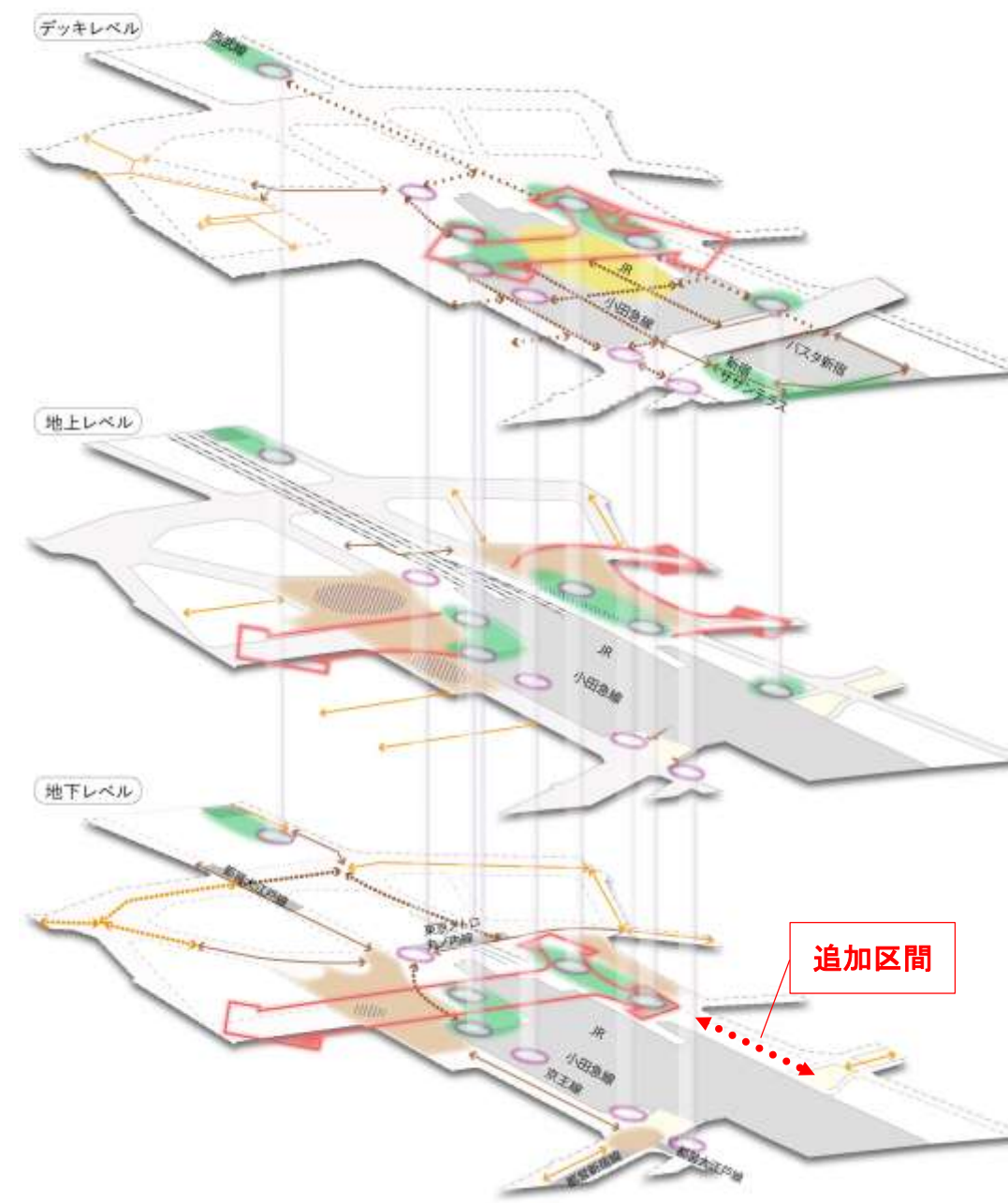
＜新宿駅周辺の地下歩行者ネットワーク＞



※都市高速鉄道 西武鉄道新宿線の都市計画が定められている。

※新宿の拠点再整備検討委員会 現況課題資料に追記

＜グランドターミナルの歩行者ネットワーク＞



①現状と課題

- ・鉄道路線間の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

②新宿の拠点再整備方針

- ・JR・小田急・京王各線の乗換経路を線路上空に新設
- ・京王線ホームを丸ノ内線側に移動させ、ホーム階に改札を新設 など

③主な検討課題

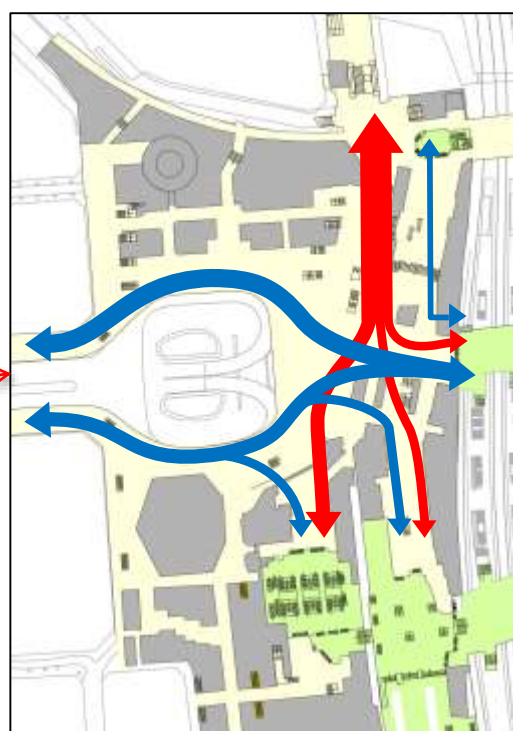
- ・主要な乗換経路の配置、幅員

現状の乗換流動



[調査：平成29年2月2日(木) 7:00~23:00(16時間調査)]

動線の錯綜状況 (イメージ)



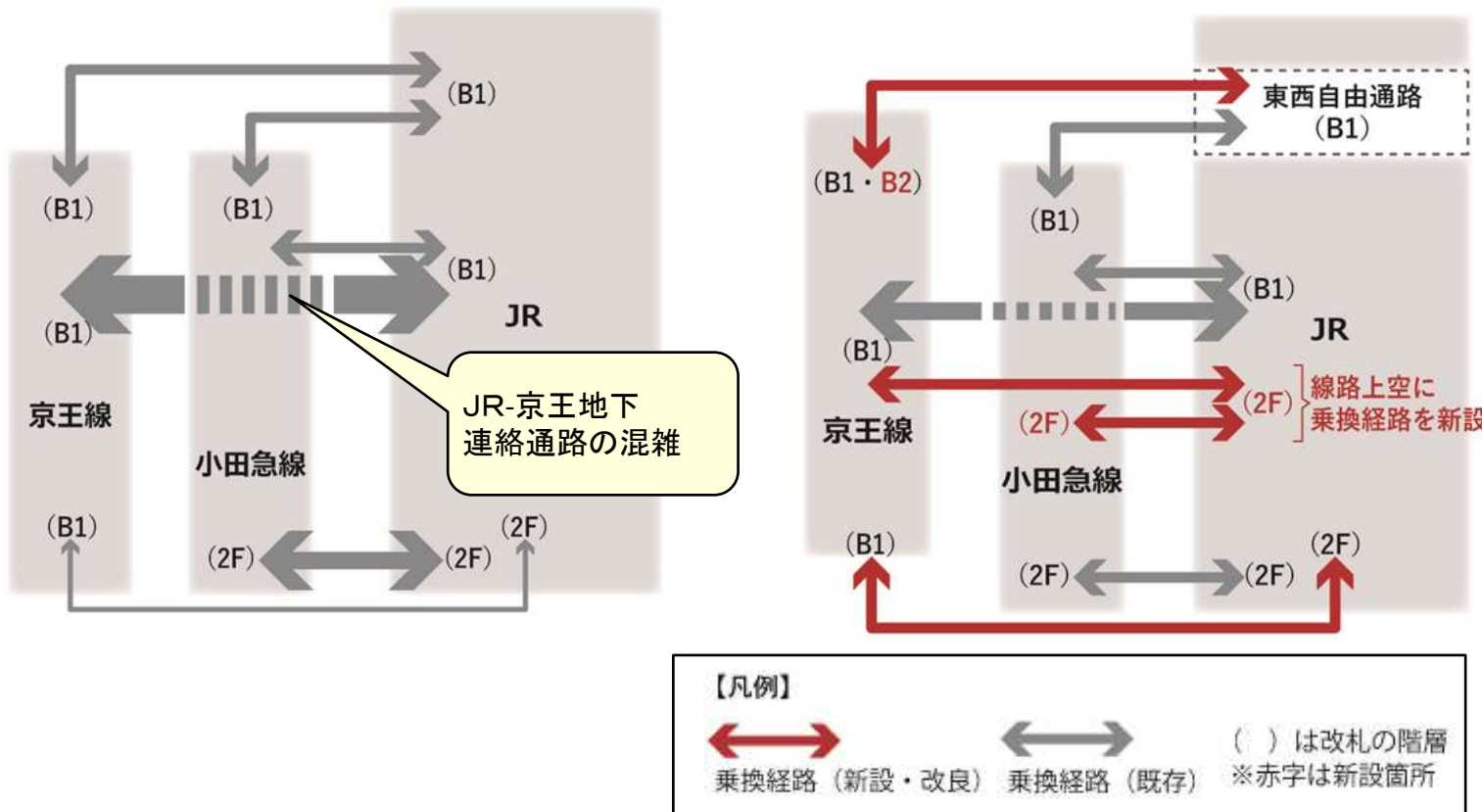
凡例
 ⇄ : 鉄道⇄鉄道の主な歩行流動
 ⇄ : 鉄道⇄まちの主な歩行流動

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
 ■ 新宿サブナードレベル
 ■ 改札内

歩行者流動の分散イメージ

(現在)

(将来)



【凡例】
 ⇄ (赤) 乗換経路 (新設・改良) ⇄ (黒) 乗換経路 (既存) () は改札の階層
 ※赤字は新設箇所

歩行者の交錯改善 (西口地下広場)

<地下レベル (京王線ホーム延伸・改札新設)>

至 東京メトロ丸ノ内線

京王線⇄丸ノ内線等の乗換流動と
 JR線⇄西口方面の流動の交錯改善

- ・歩行者の交錯改善
- ・乗換距離の短縮

至 東口・JR線

至 西新宿超高層ビル地区

ホーム階に改札新設
 丸ノ内線側にホームを移動

地下1階

地下2階

京王線ホーム

①現状と課題

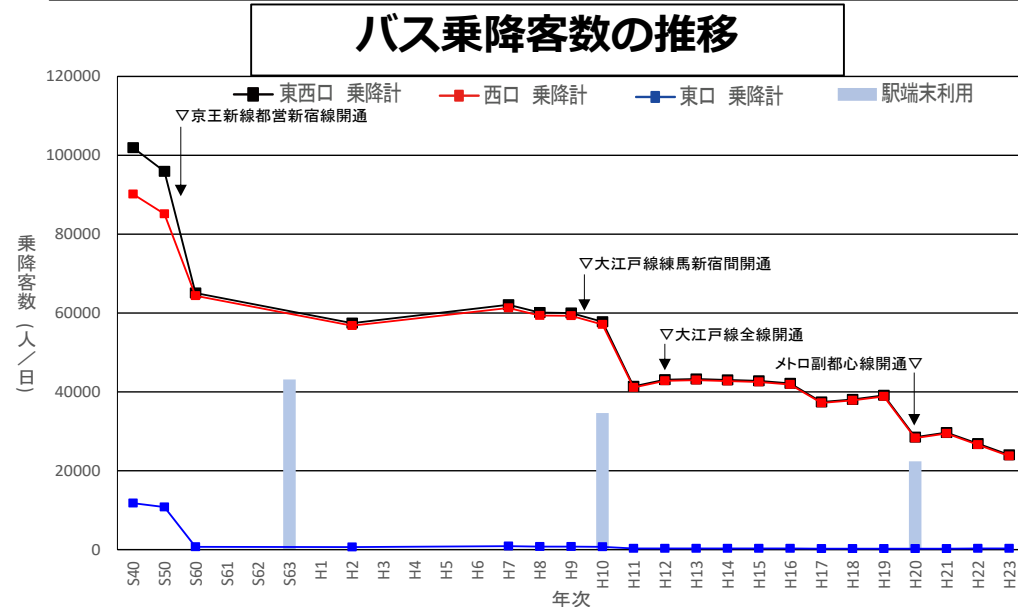
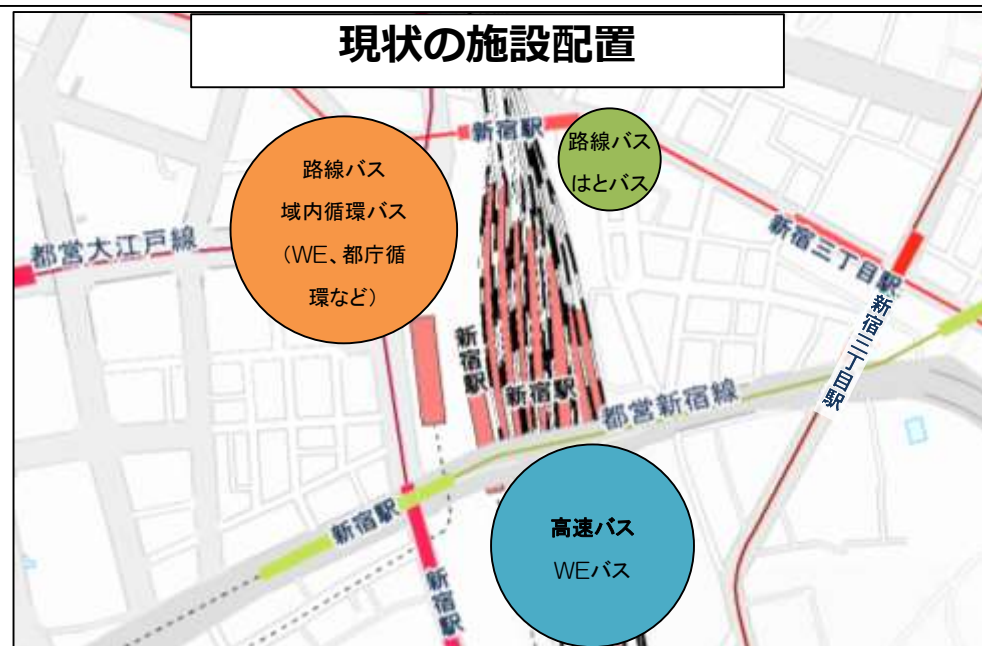
- ・ 路線バス乗降客は鉄道新線の開業に合わせて減少
- ・ 駅端末の交通手段としての利用が約8割
- ・ 4つの島式乗降場のほか、広場外周に乗降場が散在
- ・ 発着台数の少ない乗降場が存在

②検討の方向性

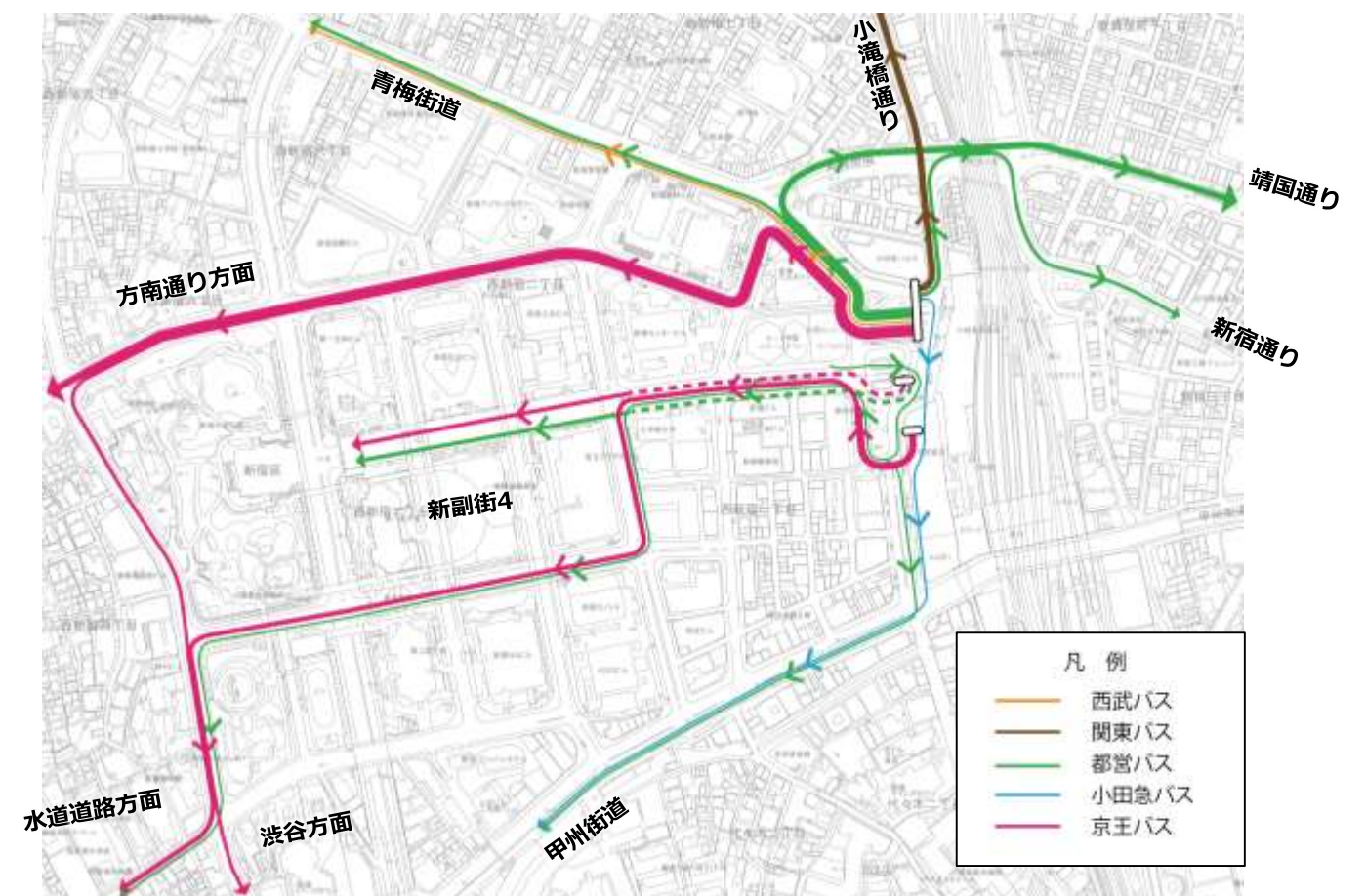
- ・ 現状の機能配置を踏まえ、路線バスは西口広場、高速バスはバスタ新宿に配置
- ・ 路線バスと鉄道との乗換利便性に配慮するため、駅改札が集中する地下からバス乗降場へのアクセスを確保
- ・ 路線バスの利便性を向上させるため、散在する乗り場を方面別に配置

③主な検討課題

- ・ バス乗降場・待機場の施設数・配置
- ・ JR以外の鉄道路線と高速バスとの乗換利便性の向上策（西口広場における降車場の設置など）



路線バスの方面別状況



方面	主な経由地	乗降客数 (H22.11.25)	発車台数(台)	
			終日	ピーク時
新宿通り・靖国通り	四谷三、東新宿駅、江戸川橋	約3,400	315	25
青梅街道	中野坂上、東中野駅、東高円寺駅	約1,700	120	10
小滝橋通り	大久保駅、小滝橋、落合駅	約2,300	169	13
方南通り	西新宿五丁目駅、方南町駅	約5,400	255	17
水道道路	笹塚中学、中野駅	約2,900	170	12
渋谷方面	西参道	約1,000	121	9
甲州街道	新宿車庫、武蔵境駅	—	9	2

①現状と課題

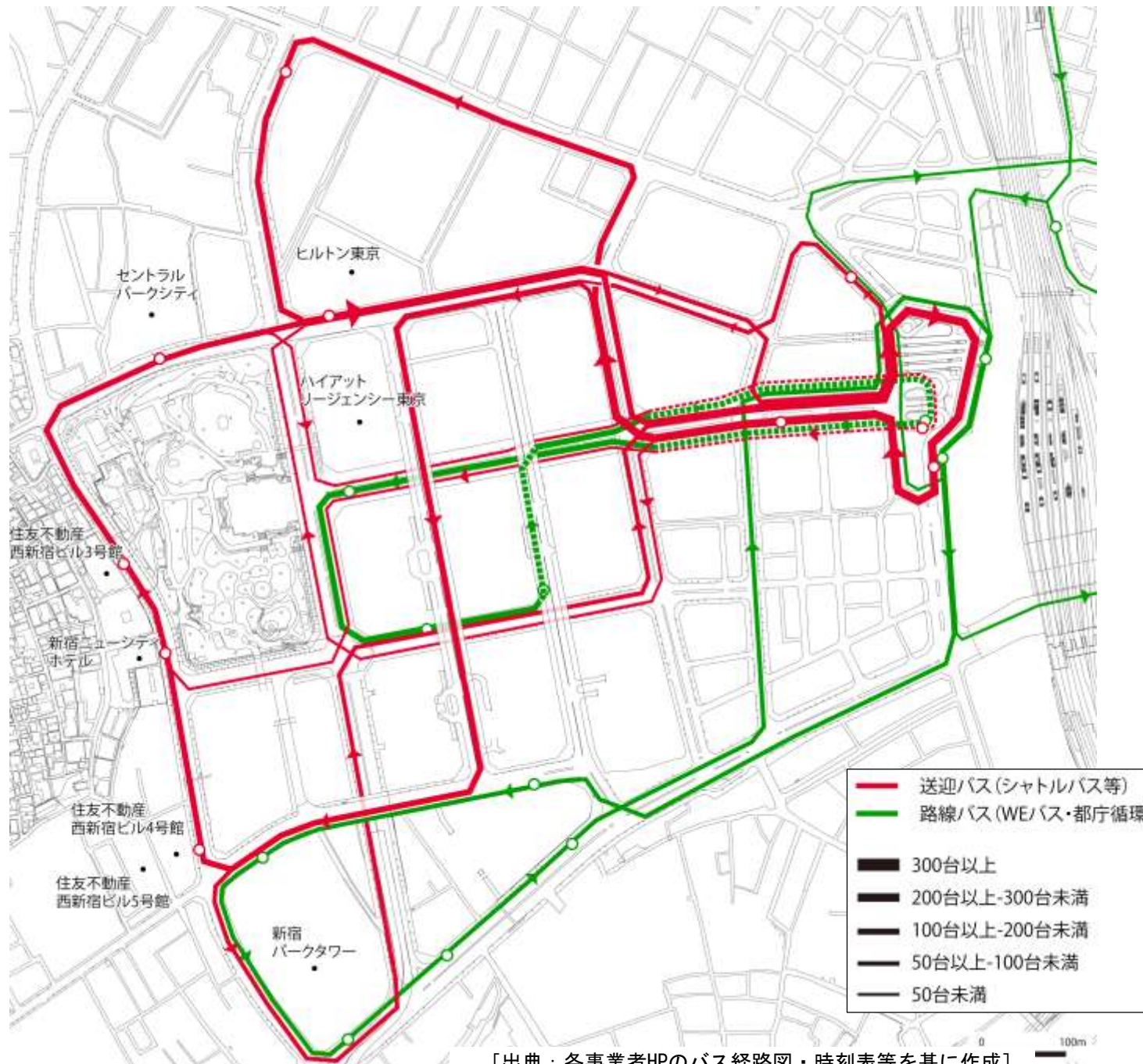
- ・新宿駅西口と西新宿超高層ビル地区とを結ぶ送迎バスが多数運行
- ・鉄道乗降客が新宿駅に集中しているのに対し、西新宿超高層ビル地区は新宿駅から離れて立地

②検討の方向性

- ・西口広場の地下に域内循環機能を確保
- ・西新宿アクセスに資する送迎バスの乗降場を西口広場付近に確保

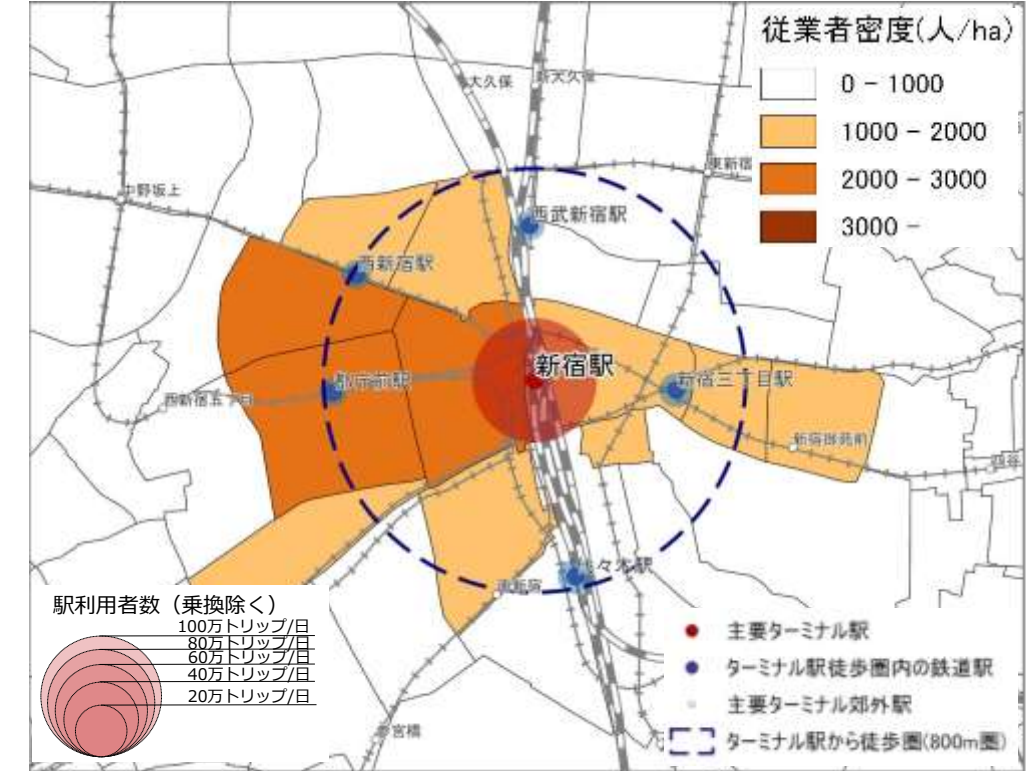
③主な検討課題

- ・送迎バス乗降場の施設数・配置
- ・域内循環機能の具体化

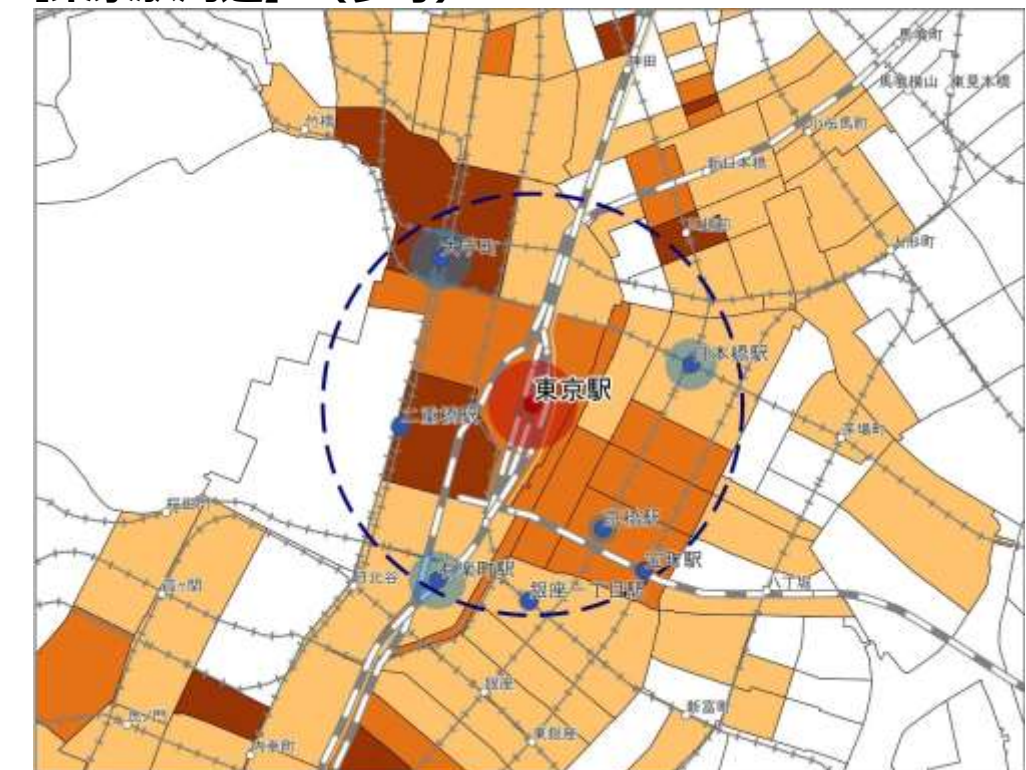


[出典：各事業者HPのバス経路図・時刻表等を基に作成]

【新宿駅周辺】



【東京駅周辺】（参考）



[出典：経済センサス基礎調査（H26）、第5回東京都市圏パーソントリップ調査、国土数値情報「鉄道」より作成]

①現状と課題

- ・タクシー乗車場は西口（地上・地下）、東口、南口（バスタ新宿）にある。
- ・西口4号街路方面の需要が4割以上
- ・駅から概ね2km圏内の短距離利用が約7割
- ・タクシープールは、西口、東口とも無いが、バスタ新宿に30台新設

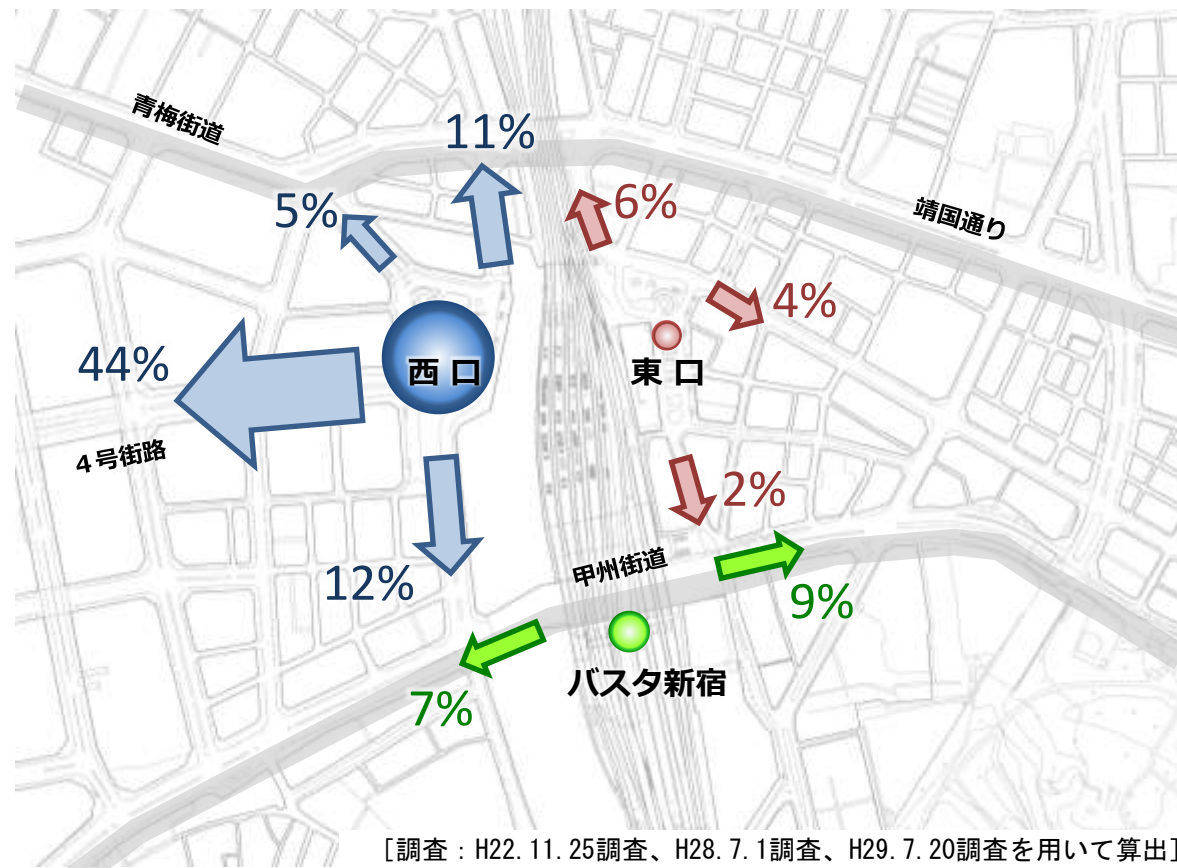
②検討の方向性

- ・方面別の乗車需要やバスタ新宿の開業を踏まえて施設を再配置
- ・鉄道との乗換利便性に配慮するため、できるだけ駅舎側に乗降場を配置
- ・利用者のわかりやすさやまち場利用の観点から乗降場を地上に配置
- ・タクシープールを拡充し、客待ち待機列を改善

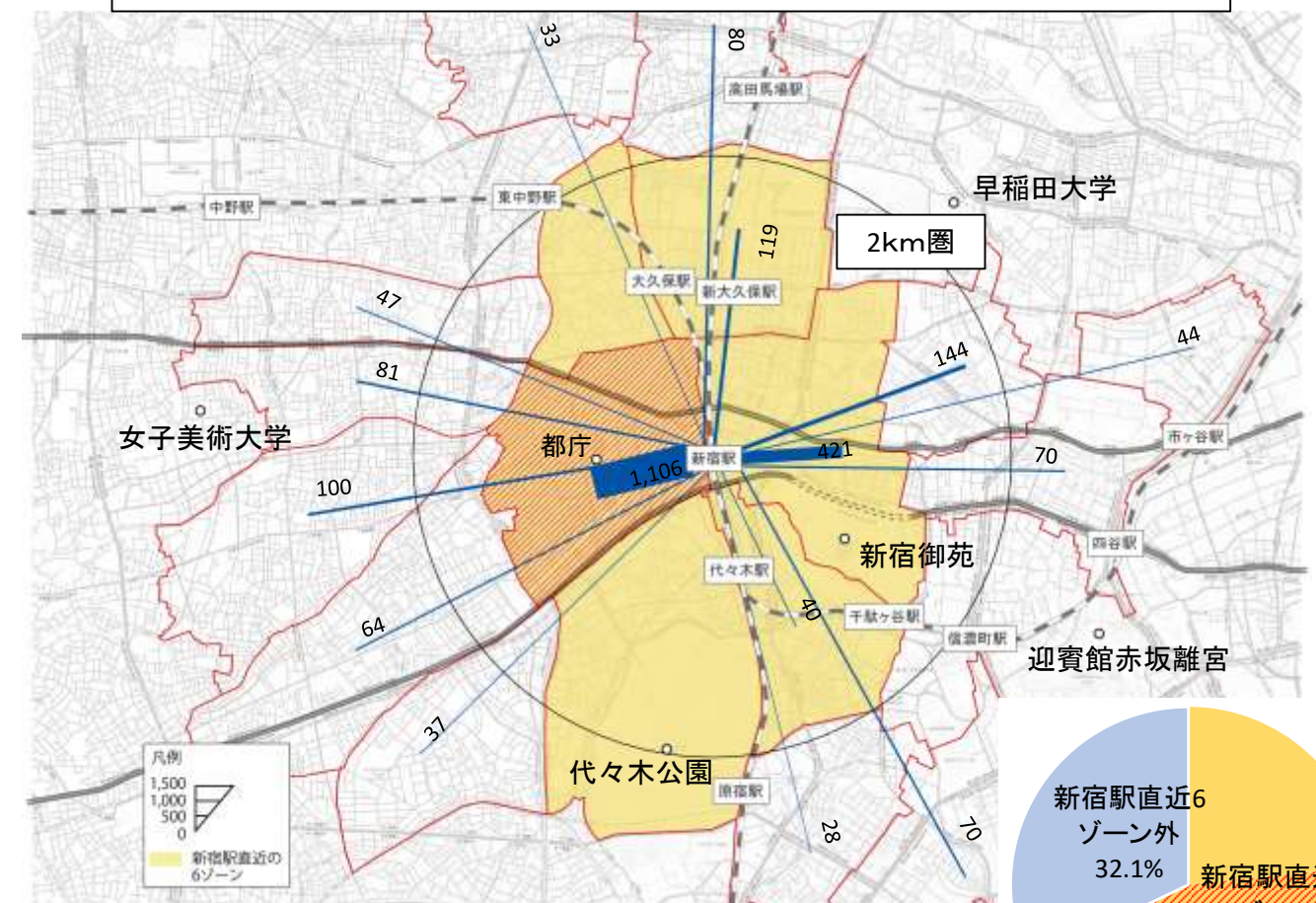
③主な検討課題

- ・駅改札からタクシー乗降場へのバリアフリー経路となる縦動線を建物内で確保
- ・西口における夜間のタクシー待機列対策
(バス待機場の活用、ショットガンシステムやICT技術の導入など)
- ・乗降場の施設数・配置

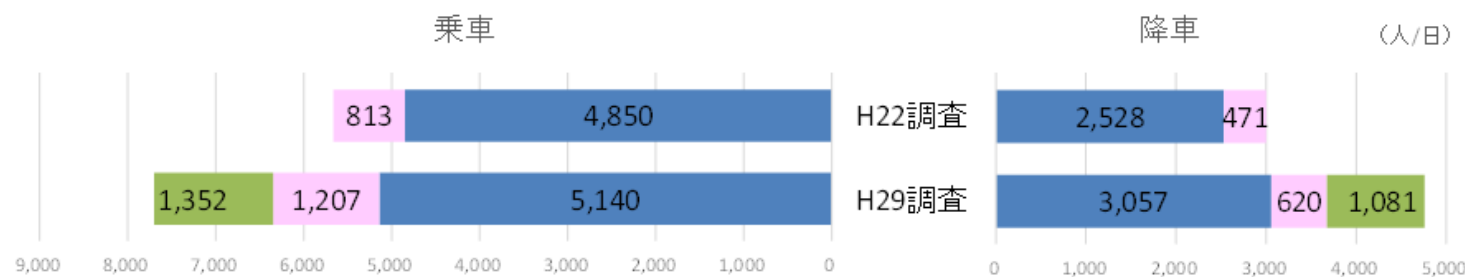
方面別施設需要 ～乗車タクシーの流出方面比～



駅端末交通手段としてのタクシー利用の状況



タクシー利用者の推移



新宿駅直近6ゾーンと6ゾーン外の割合

うち西口ゾーン 44.5%
[出典：平成20年パーセントトリップ調査]

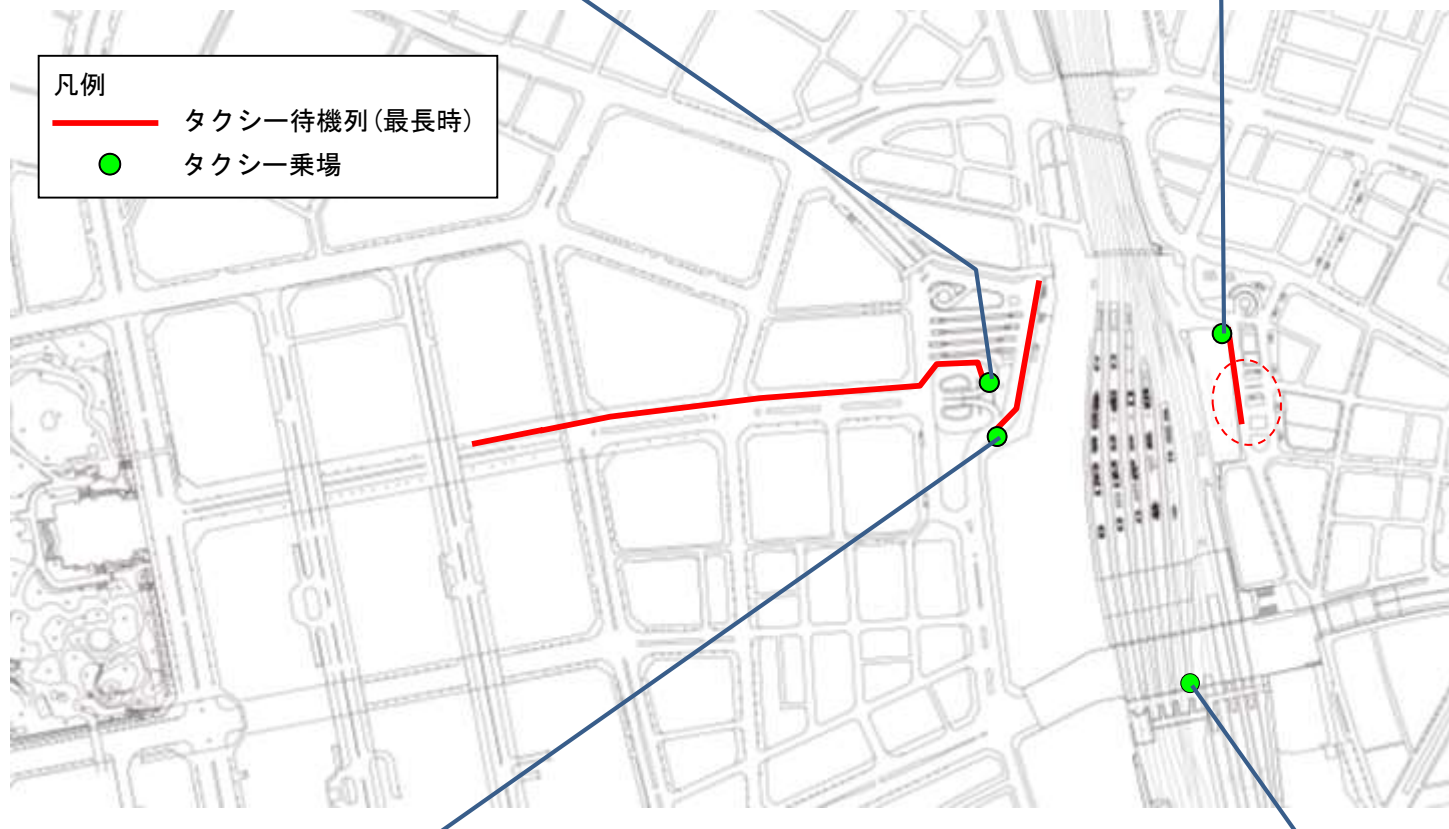
西口(地下部)タクシーのりば

【施設数】
乗車場：2台
降車場：—
待機場：—
【発着台数】
発車：約2,900台
到着：約1,200台
合計：約4,000台
【待機延長(最長時)】
約490m (76台)



東口タクシーのりば

【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400台
合計：約1,300台
【待機延長(最長時)】
約78m (12台)



西口(地上部)タクシーのりば

【施設数】
乗車場：1台
降車場：—
待機場：—
【発着台数】
発車：約1,200台
到着：約1,100台
合計：約2,300台
【待機延長(最長時)】
約160m (25台)

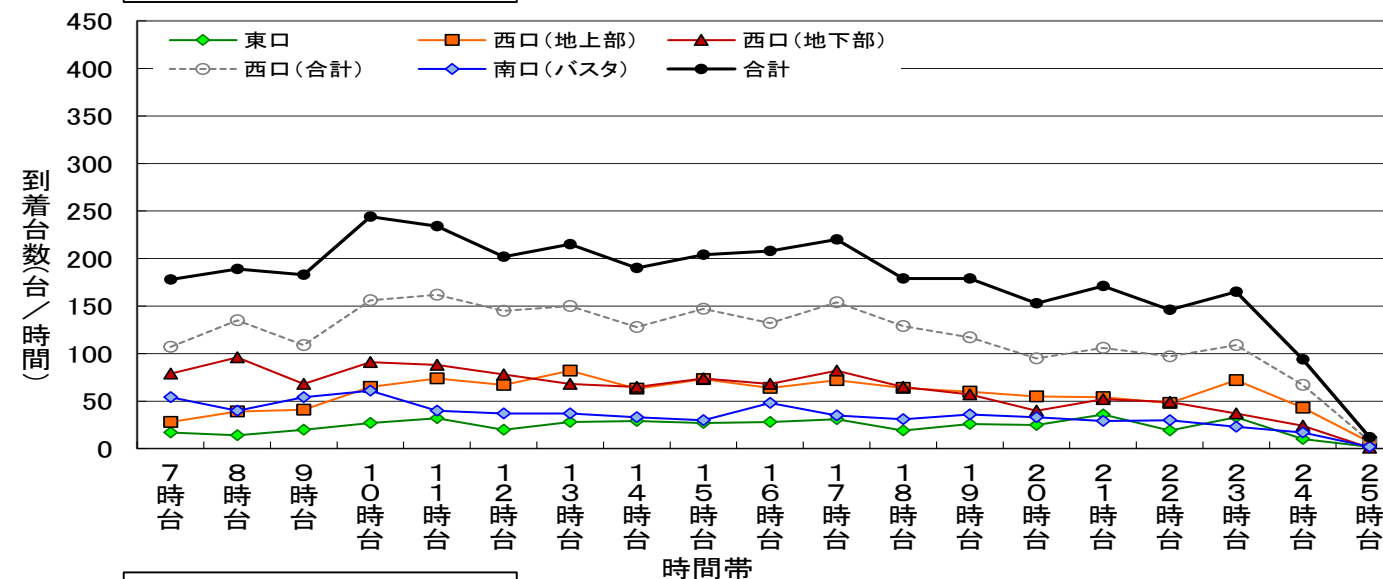


バスタ新宿タクシーのりば

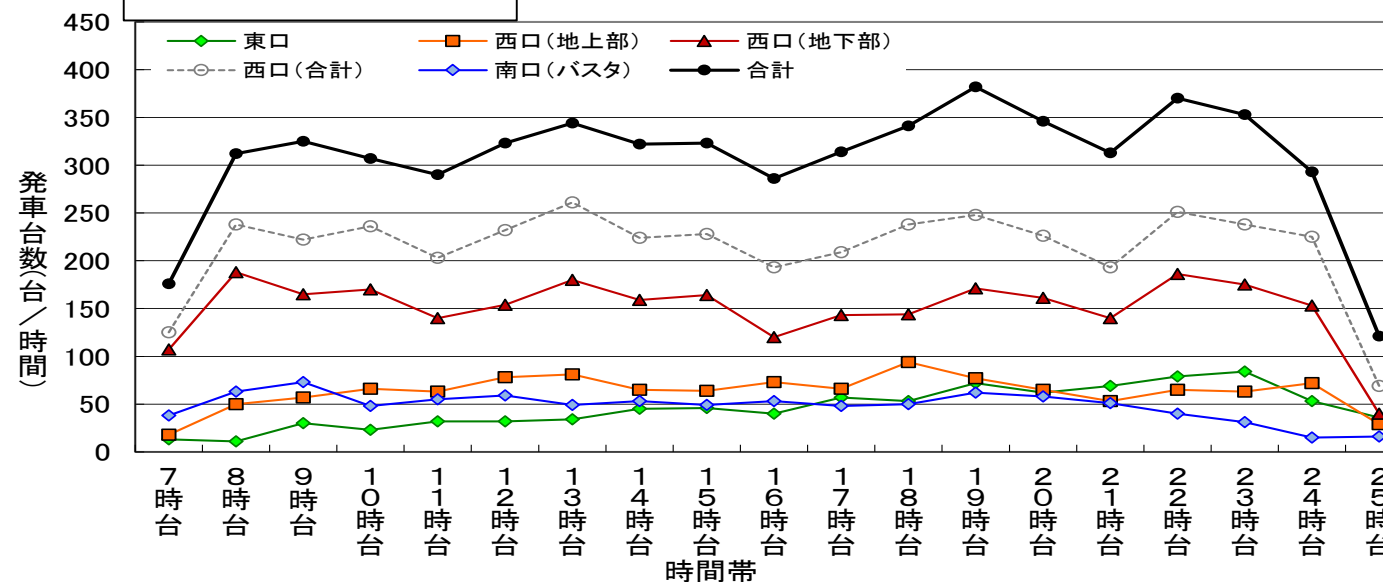
【施設数】
乗車場：3台
降車場：2台
待機場：30台
【発着台数】
発車：約900台
到着：約700台
合計：約1,600台
【待機延長(最長時)】
— (19台)



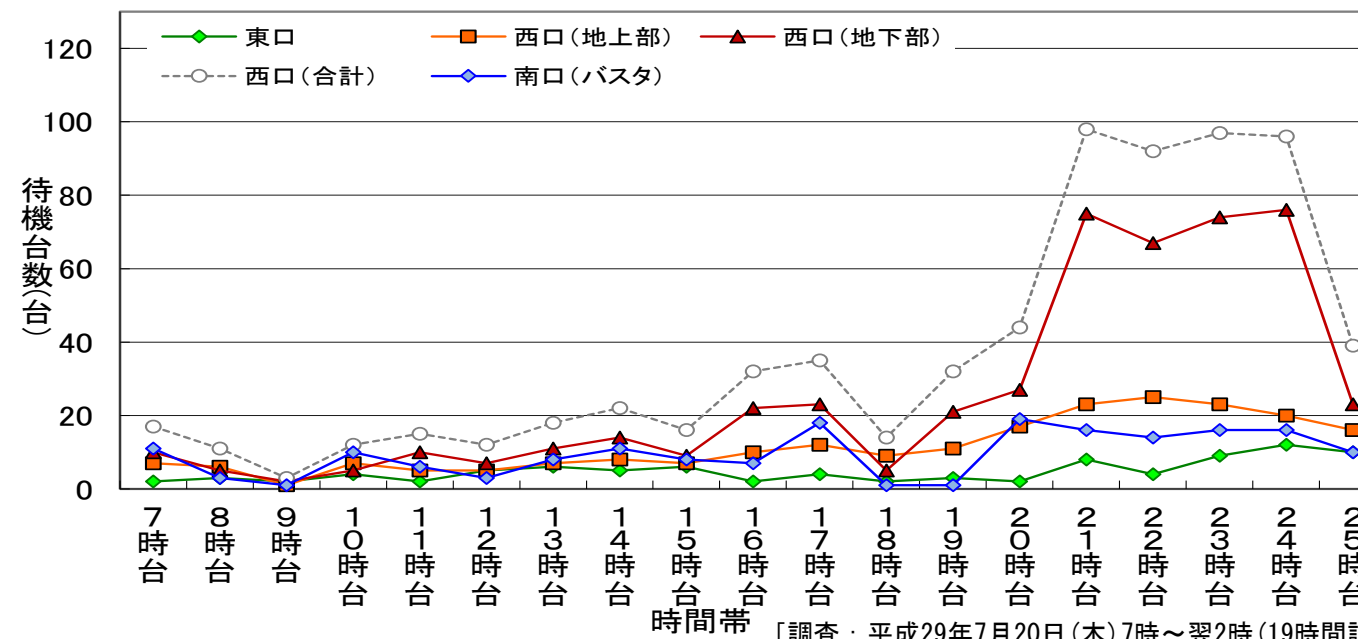
到着台数(平日)



発車台数(平日)



待機台数(平日)



[調査：平成29年7月20日(木)7時~翌2時(19時間調査)]

1d 駅端末交通（一般車による送迎）

①現状と課題

- ・西口（地上・地下）、東口で一般車による送迎が行われている。
- ・西口4号街路方面の需要が約4割
- ・駅から概ね2km圏内の短距離利用が約3/4

②検討の方向性

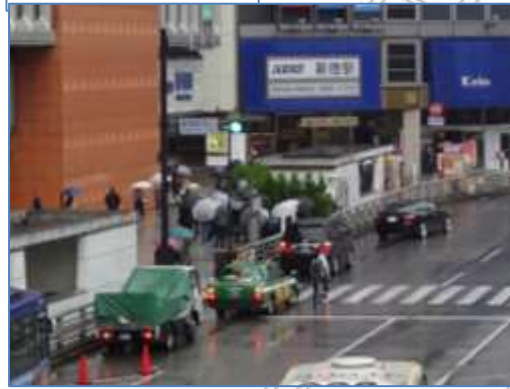
- ・方面別の需要を踏まえ、一般車による送迎のための乗降場を西口広場付近に確保

③主な検討課題

- ・乗降場の施設数・配置

現状の主な送迎場所

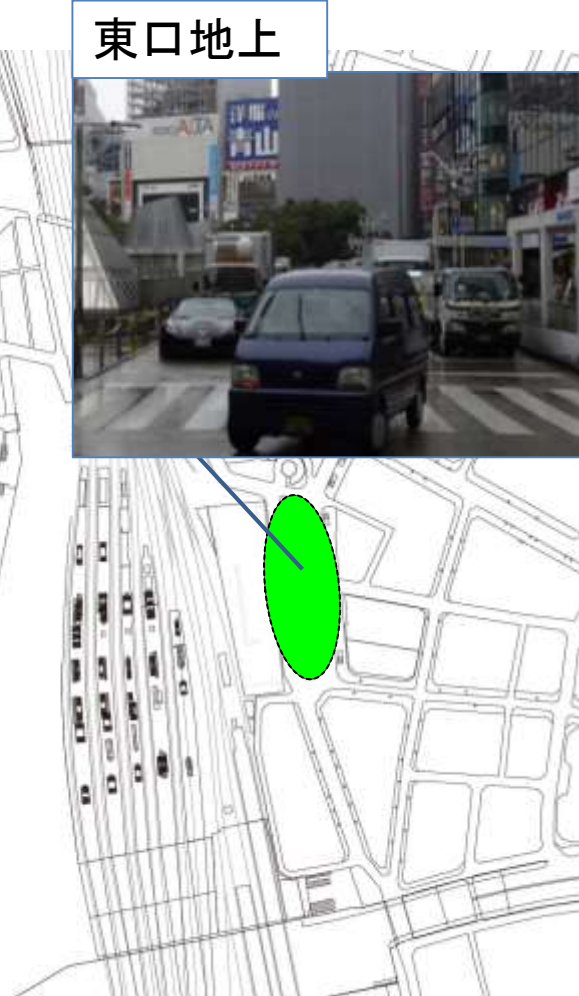
西口地上



東口地上



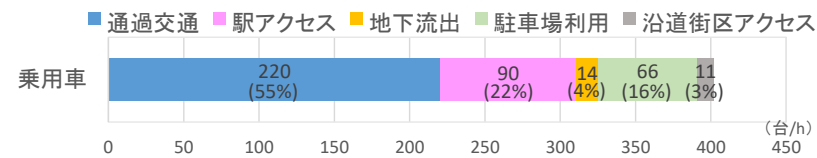
西口地下



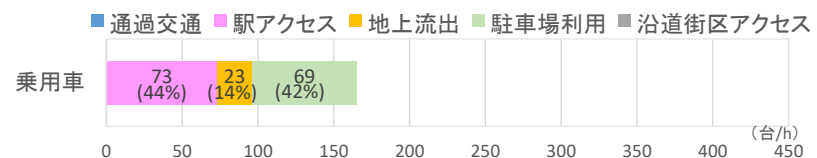
西口広場（ピーク時：14時台）

東口広場（ピーク時：10時台）

(地上広場)

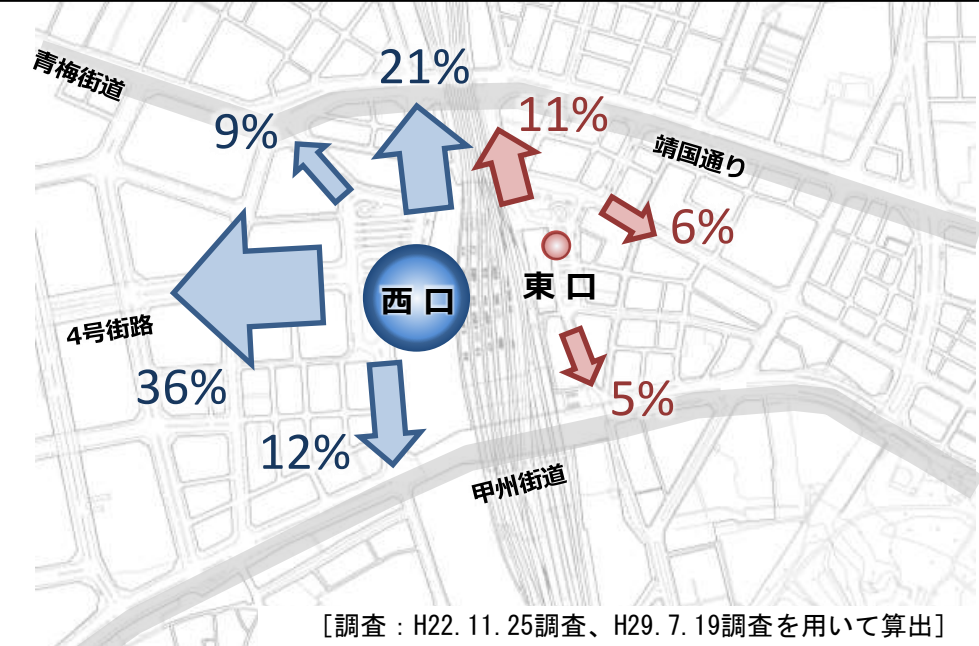


(地下広場)

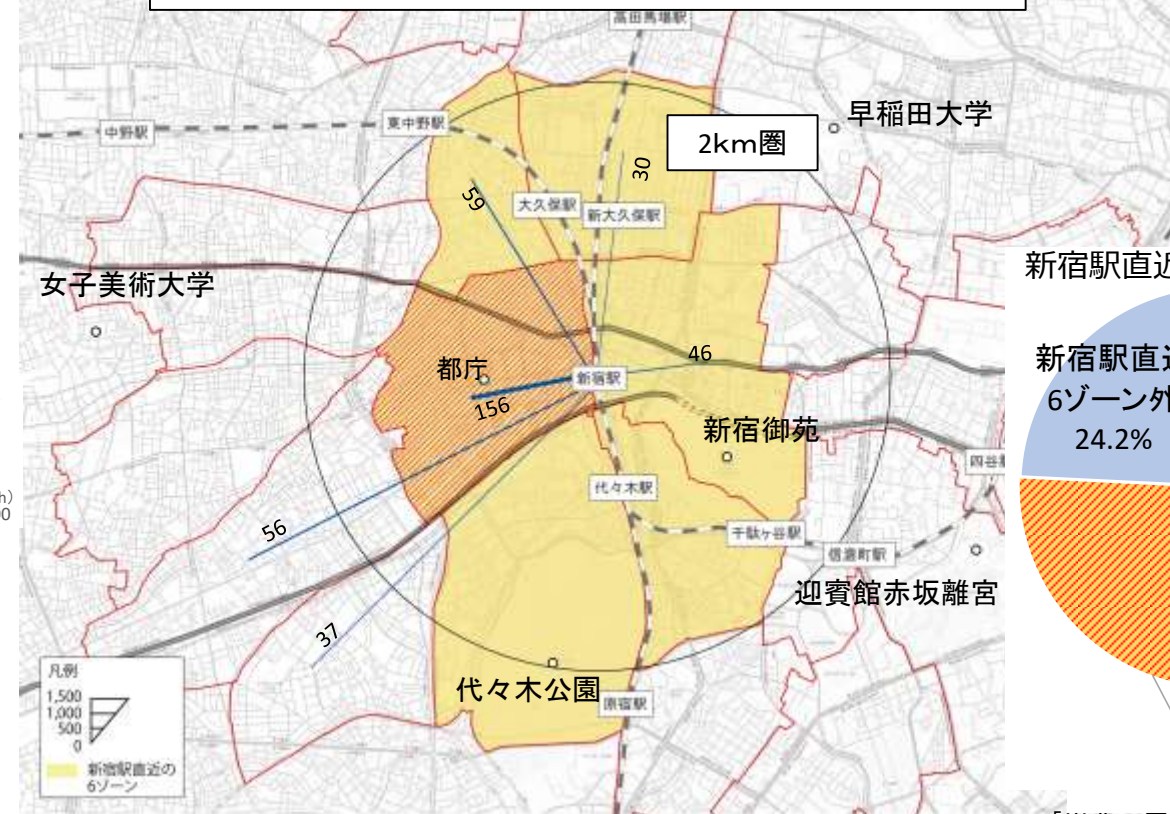


- 《通過交通》
 - ・広場通過時間が5分以内の流動
- 《駅アクセス》
 - ・広場通過時間が5分超の流動
 - ・流入の方向が同一の流動
- 《沿道街区アクセス》
 - ・広場に流入後5分以内に取付道路へ流出する流動

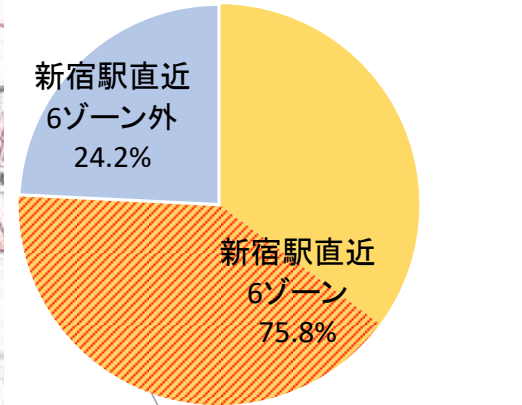
方面別施設需要 ～駅アクセス乗用車の流出方面比～



駅端末交通手段としての一般車利用の状況



新宿駅直近6ゾーンと6ゾーン外の割合



[出典：平成20年パーソントリップ調査]

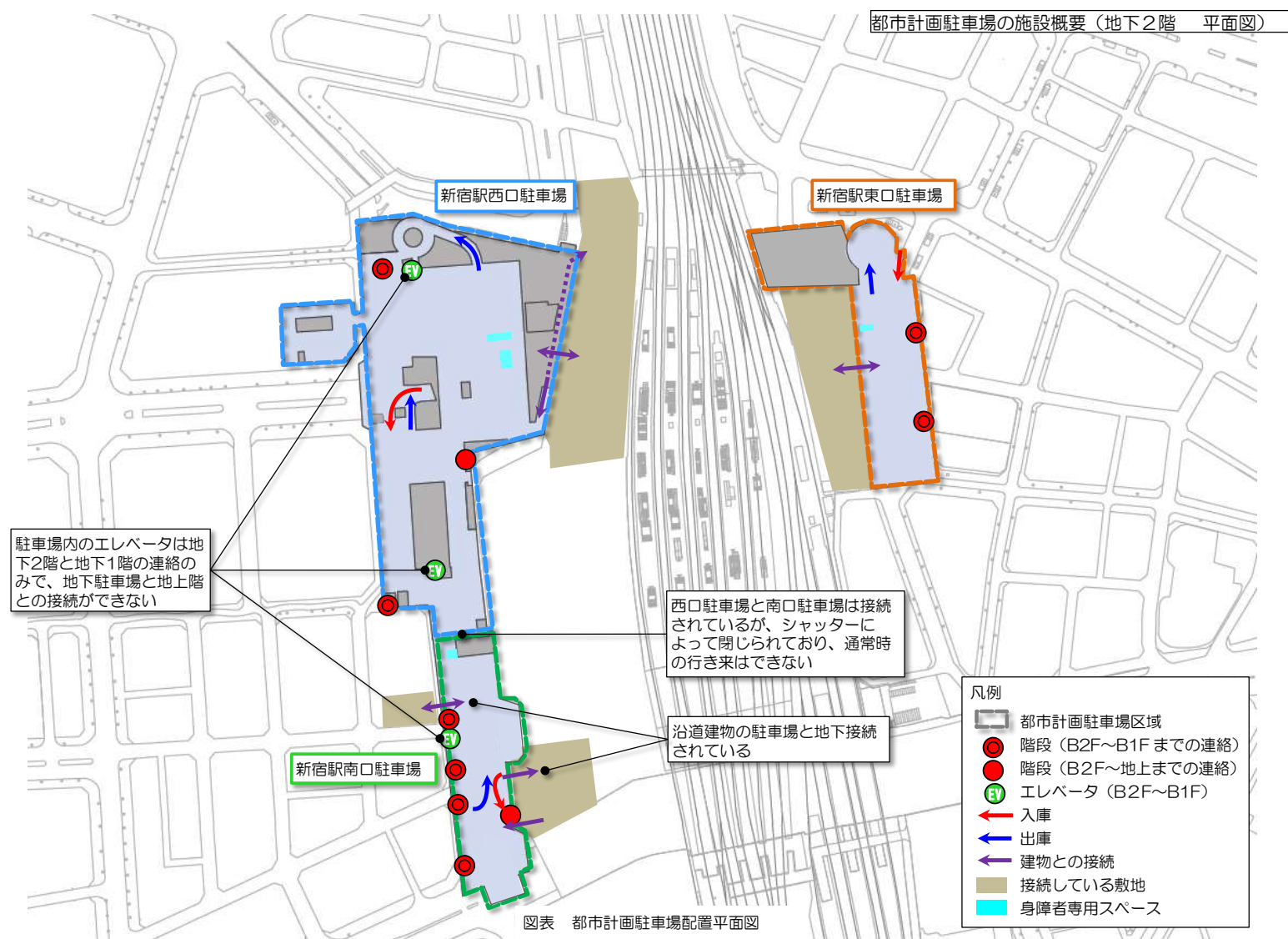
①現状と課題

- ・現在は、移動制約者の対応を想定した施設配置はされていない。
- ・車両の乗降レベル（地上又は地下）から鉄道改札レベル（地上又は地下）への上下移動は階段が基本となっており、EVにより移動できる箇所が限られている。

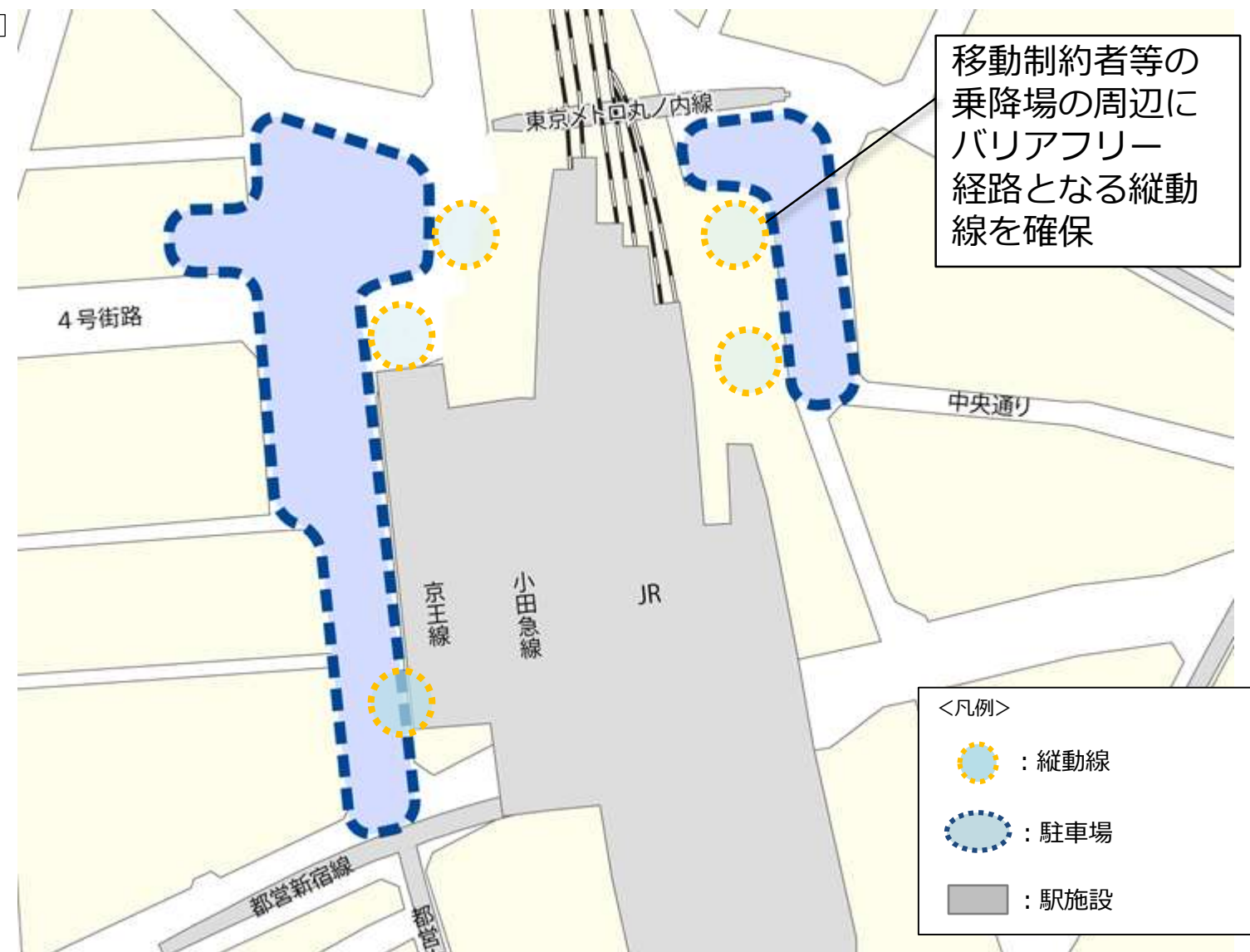
②検討の方向性

- ・移動制約者の対応は、地下の都市計画駐車場を活用
- ・移動制約者の駅改札までのバリアフリー経路を確保
- ・移動制約者用の乗降場をできるだけ駅舎側に配置

現況の縦動線の位置（都市計画駐車場）



縦動線のイメージ



①現状と課題

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

②新宿の拠点再整備方針

- ・路上荷さばき抑制のため、共同荷さばき場を確保

③検討の方向性

- ・附置義務対象建物での荷さばきは、各建物の駐車場で対応
- ・地下街の荷さばきは、都市計画駐車場で対応
- ・都市計画駐車場では、荷さばき車両に対応した有効高さを極力確保
また、駅前広場などでの路上荷さばき抑制のため共同荷さばき拠点を確保
- ・広場から離れた荷さばき施設を持たない小規模建物が密集するエリアについては、大規模開発等に合わせてエリアごとに共同荷さばき場整備を誘導

④主な検討課題

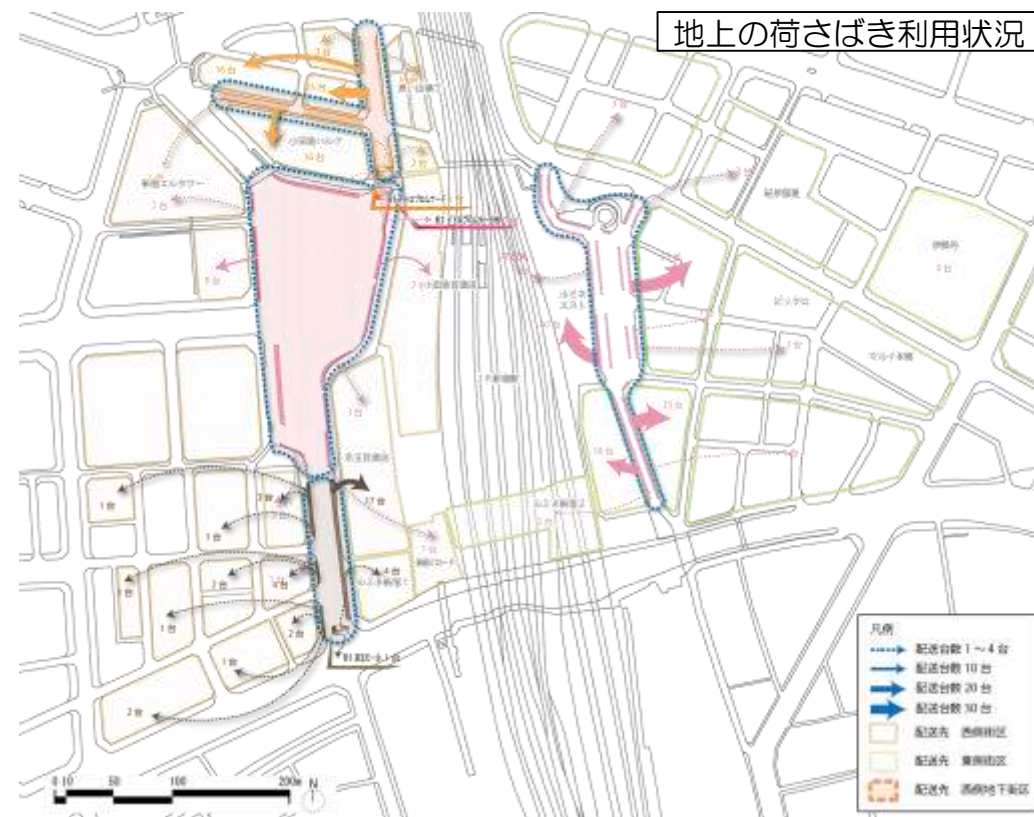
- ・都市計画駐車場で対応する荷さばきの規模と施設配置

現状の駅前広場周辺の路上荷さばき状況

地下の荷さばき利用状況

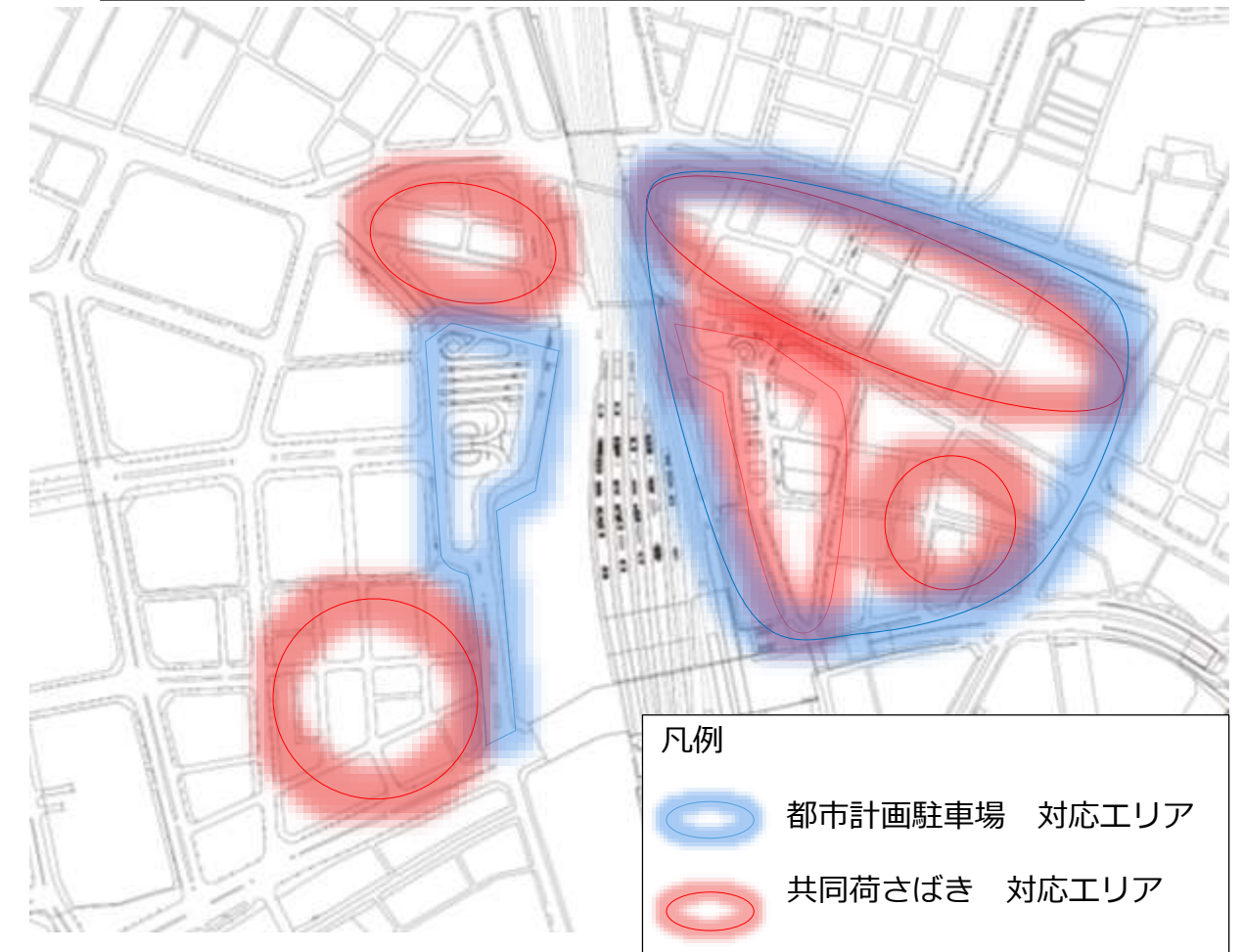


地上の荷さばき利用状況



[調査(新宿区) : 平成26年6月19日(木)]

将来の荷さばき対応イメージ



※範囲は想定であり、今後の調整により変更がありえる

①現状と課題

- ・新宿駅周辺の附置義務駐車場は、現状需要に対して供給量が充足。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。
- ・駅直近の都市計画駐車場（西口、南口、東口）はそれぞれ民間事業者により設置管理運営されており、目的施設が特定されていない需要のほかにも、駐車場を管理運営する民間事業者所有の沿道駅ビル等に関する需要も多く含まれている。

③検討の方向性

- ・自動車流入を抑制するため、附置義務駐車場の積極的な隔地を推奨
- ・台数の見直しと合わせ共同荷さばきや、移動制約者需要への対応を図る。

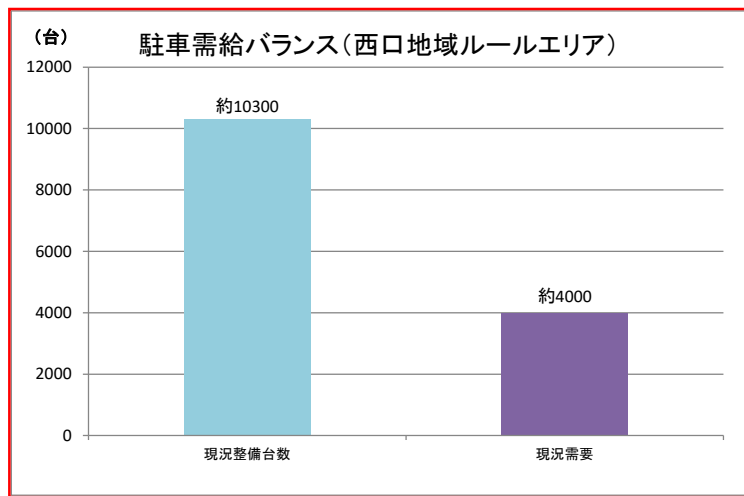
④主な検討課題

- ・都市計画駐車場の必要機能台数・都市計画駐車場（西口、南口）の接続

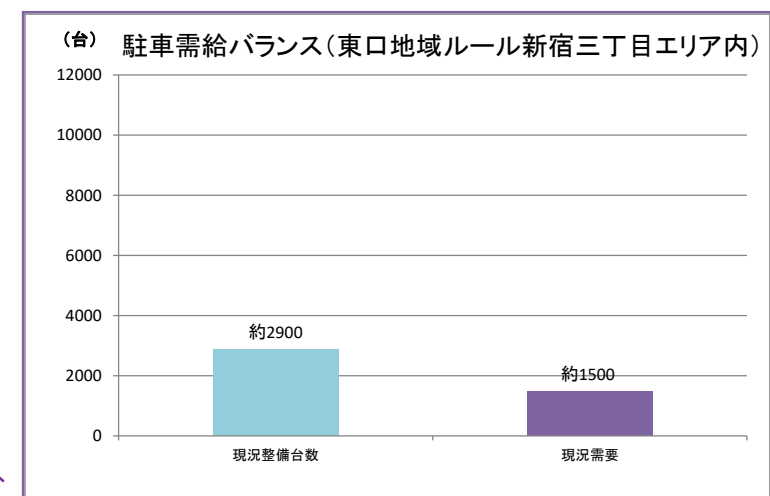
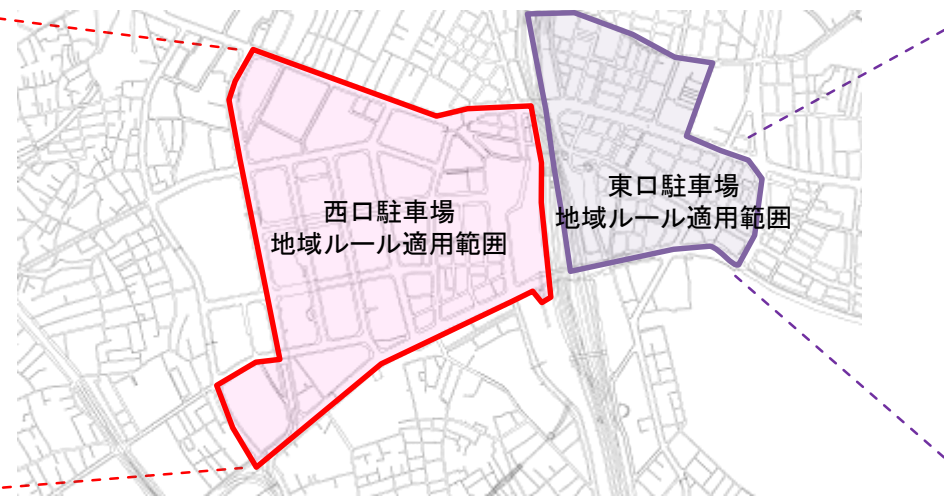
②新宿の拠点再整備方針

- ・都市計画駐車場の台数を利用実態に即して見直し
- ・都市計画駐車場相互やそれに隣接する建物の駐車場をネットワーク化

附置義務駐車場地域ルール範囲



※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



※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

駅直近の都市計画駐車場の利用実態

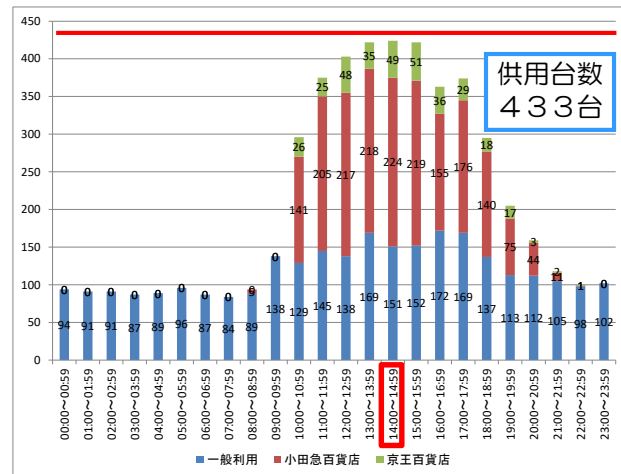


図 西口駐車場利用状況(休日)

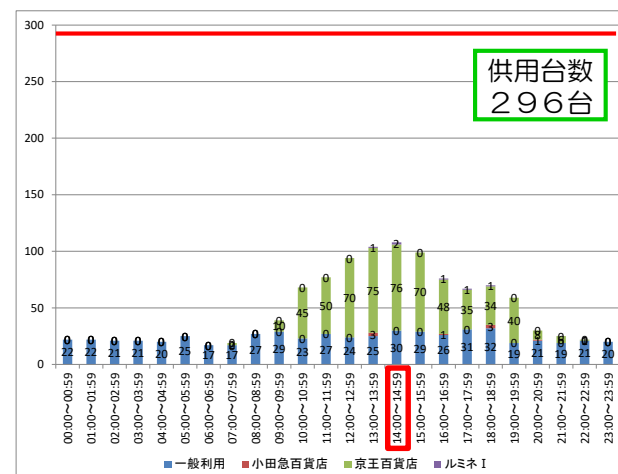


図 南口駐車場利用状況(休日)

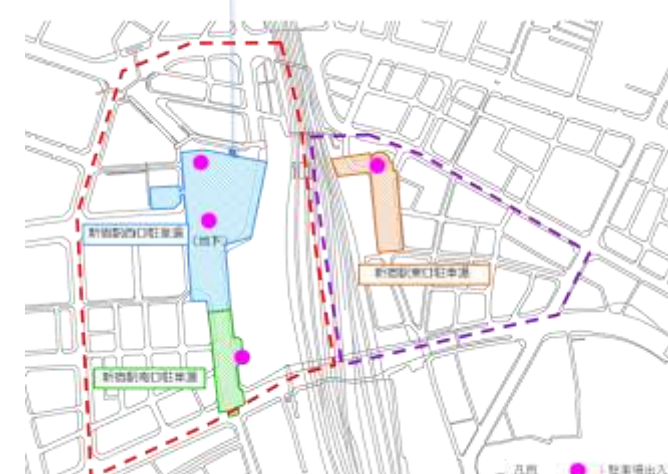


図 東口駐車場利用状況(平日)

[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)]

①現状と課題

- ・ 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。
- ・ 駅前広場周辺をはじめ、駐輪施設以外への路上駐輪が多く、歩行者の通行の妨げとなっている。
- ・ 利用しづらい場所に附置義務駐輪場が整備されている。

②新宿の拠点再整備方針

- ・ 自転車流入の抑制に向けた駐輪場の再配置

③検討の方向性

- ・ 歩行者優先エリアへの自転車流入を抑制するための駐輪場配置誘導
- ・ 利便性の高い駐輪場整備を推進

④主な検討課題

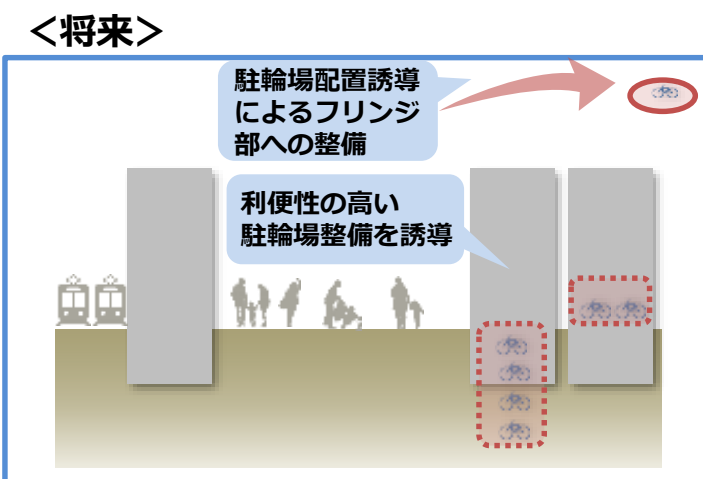
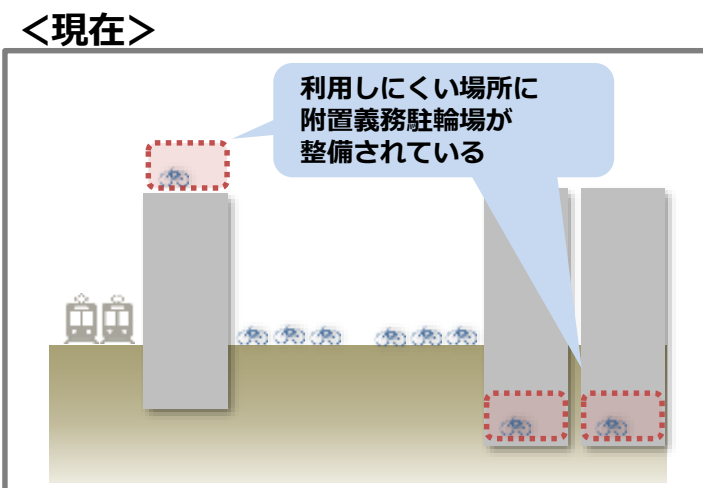
- ・ 駐輪施設の規模・配置
- ・ 建替え動向と合わせて整備を誘導

駅直近の駐輪施設設置状況

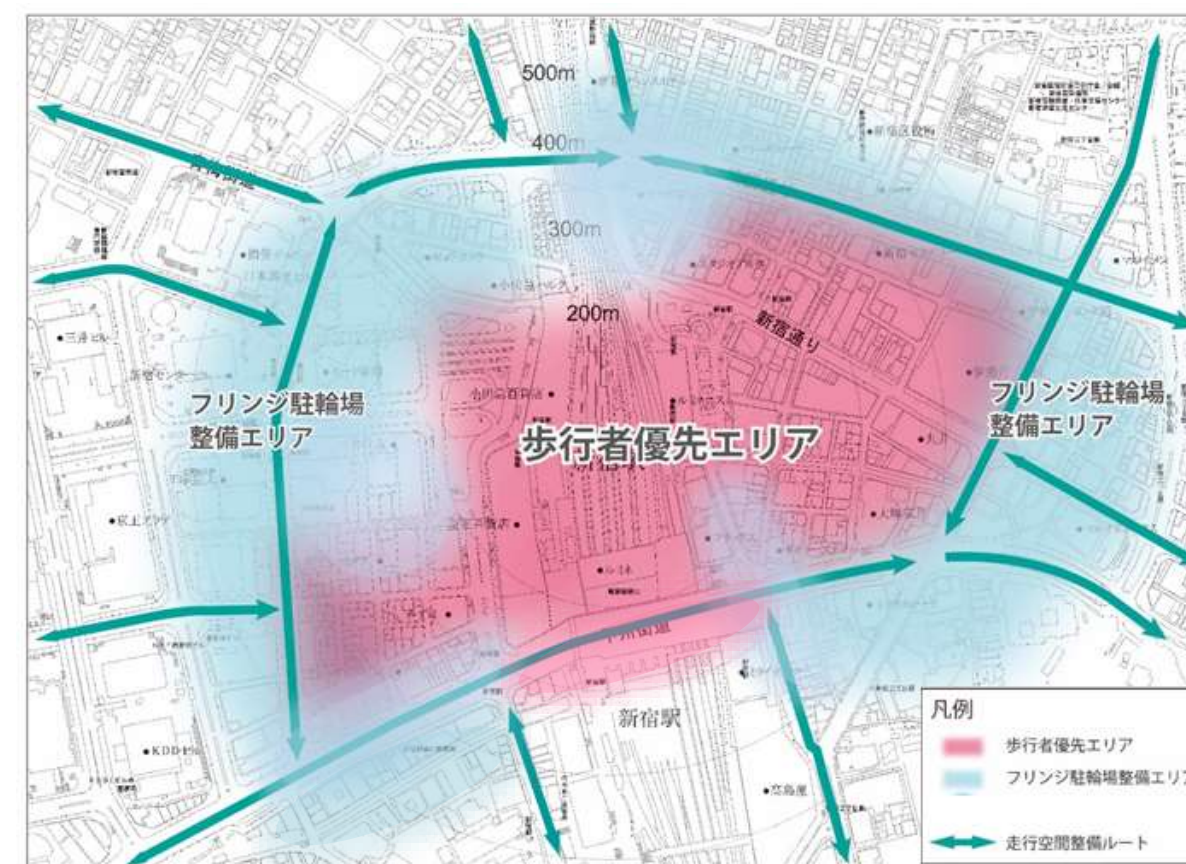


[出典:新宿区、渋谷区 ホームページを参考に作成(平成29年3月時点)]

利便性の高い駐輪場イメージ



将来の配置イメージ



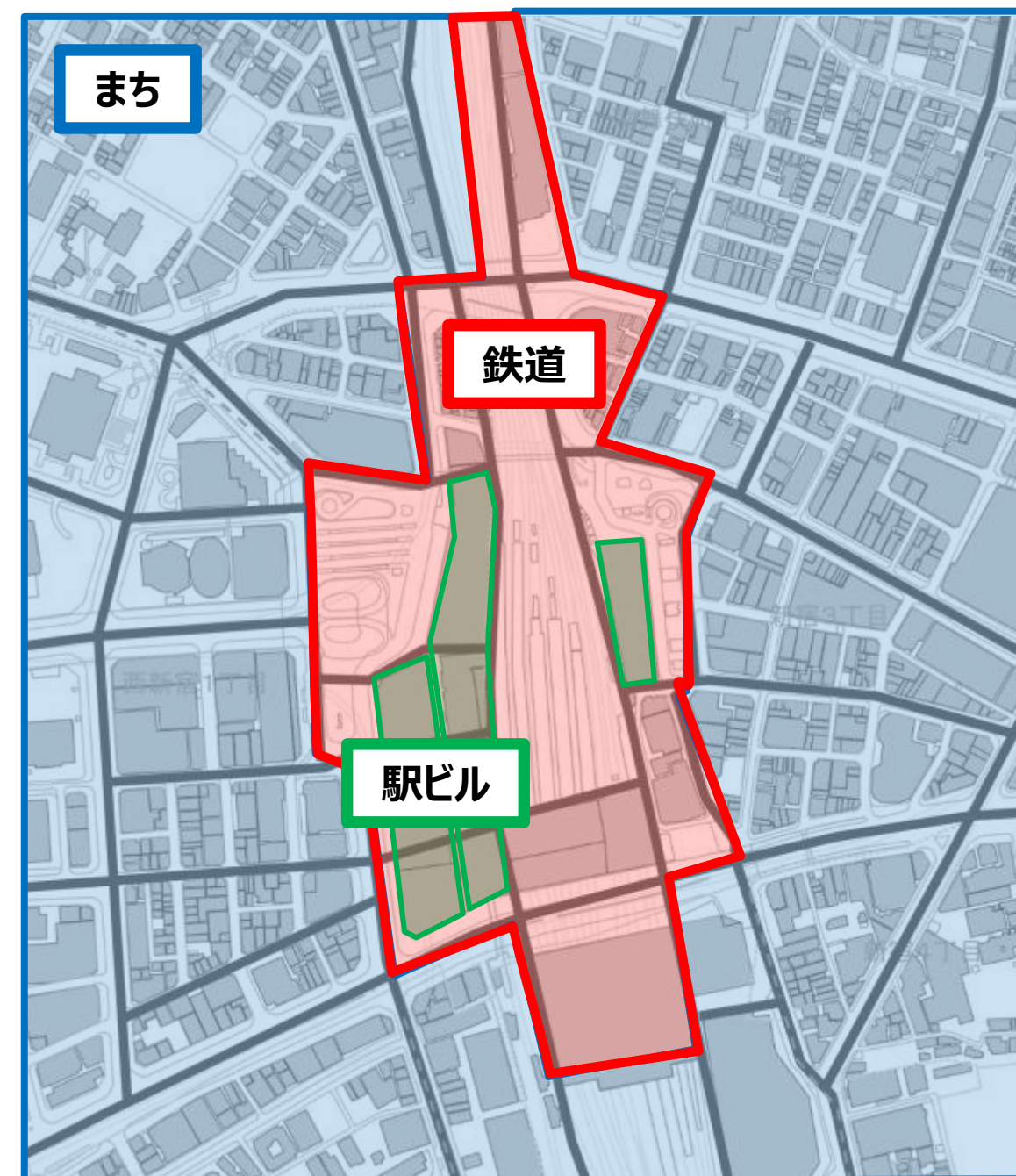
※歩行者優先エリア、フリンジ駐輪場エリアの範囲、走行ルートは想定であり、今後の調整により変更がありえる

新宿駅周辺の歩行者流動量（現況）

（単位：千人/時）

	朝8時	夕18時	備考
鉄道～鉄道	91	67	同一鉄道会社間の乗換は含まない
鉄道～バス・タクシー	5	2	
鉄道～まち	96	91	
まち～まち	6	21	
鉄道～駅ビル	0	8	発着地が同一鉄道会社の場合 駅ビル利用と想定
まち～駅ビル	0	11	発着地が同一まちゾーンの場合 駅ビル利用と想定
合計	198	200	駅ビル～駅ビルは見込んでいない

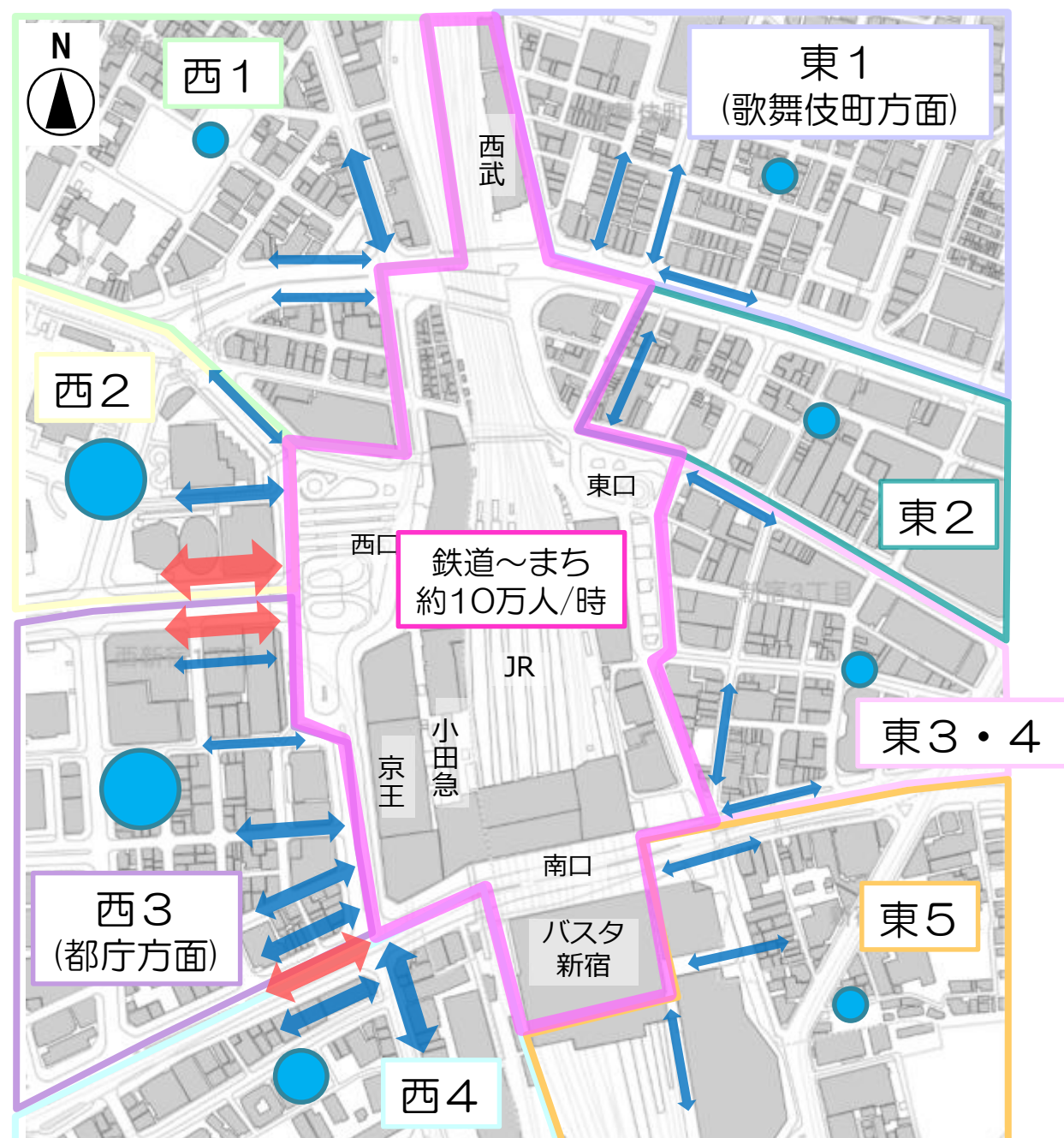
※ H29.2調査結果



鉄道～まち

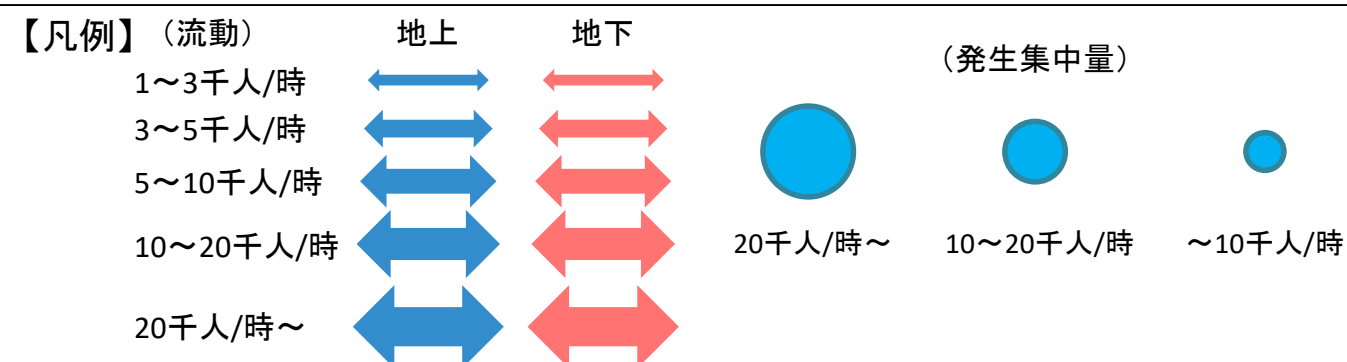
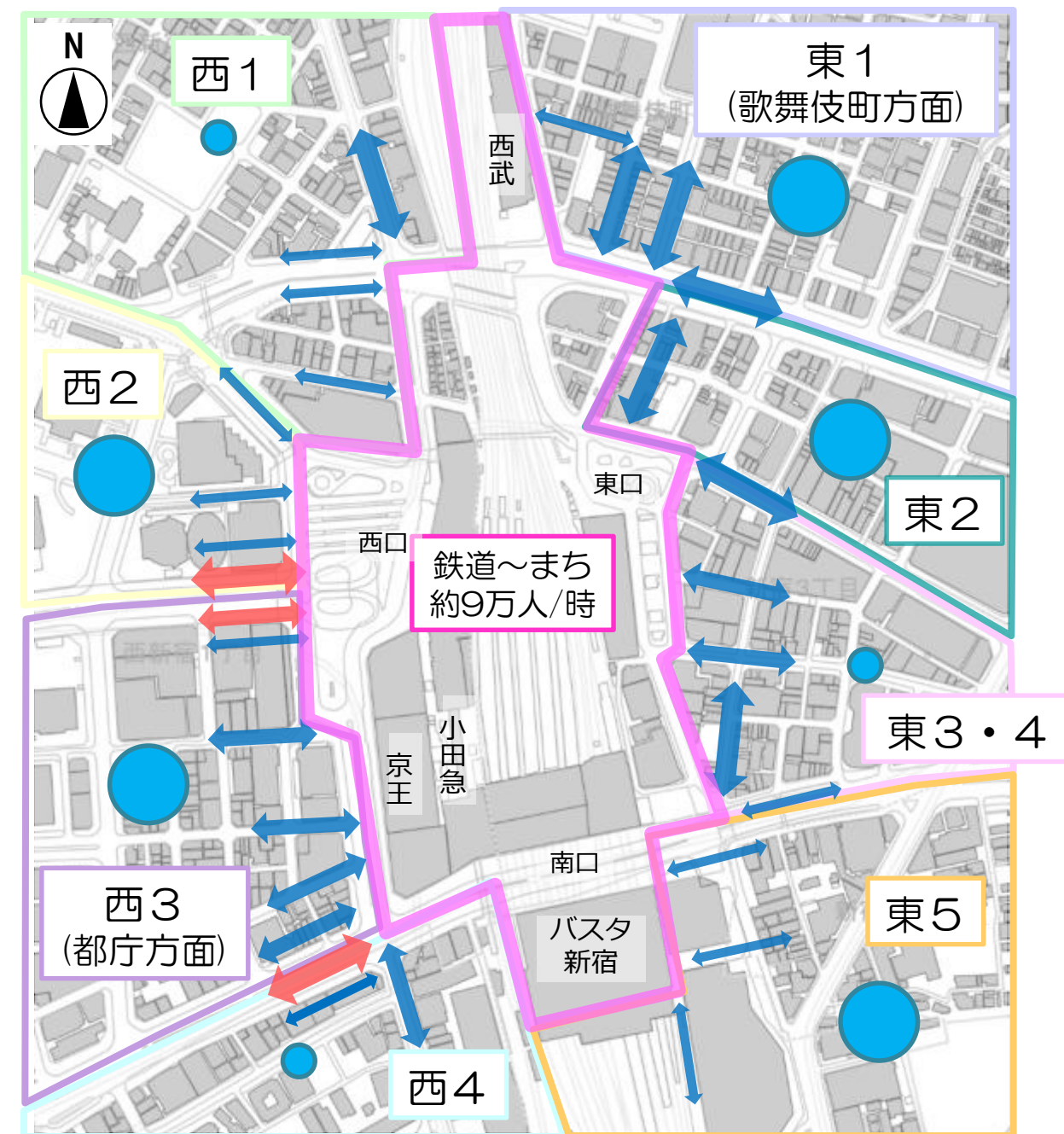
- ・朝8時は鉄道～西2、西3ゾーン間の流動が多い
- ・夕18時は朝8時に比べ、鉄道～西2、西3ゾーン間の流動は少なくなり、鉄道～東ゾーン間の流動が多い

【朝8時】



※ H29.2調査結果

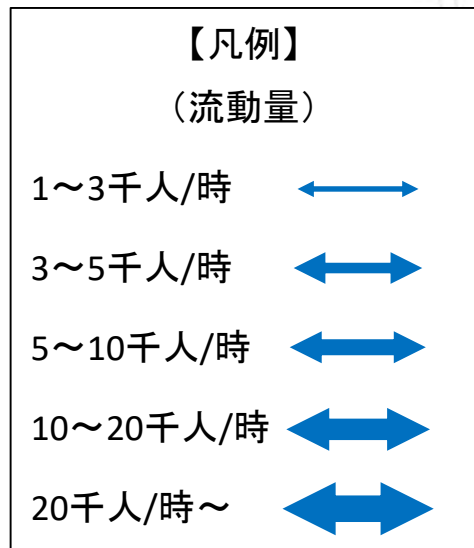
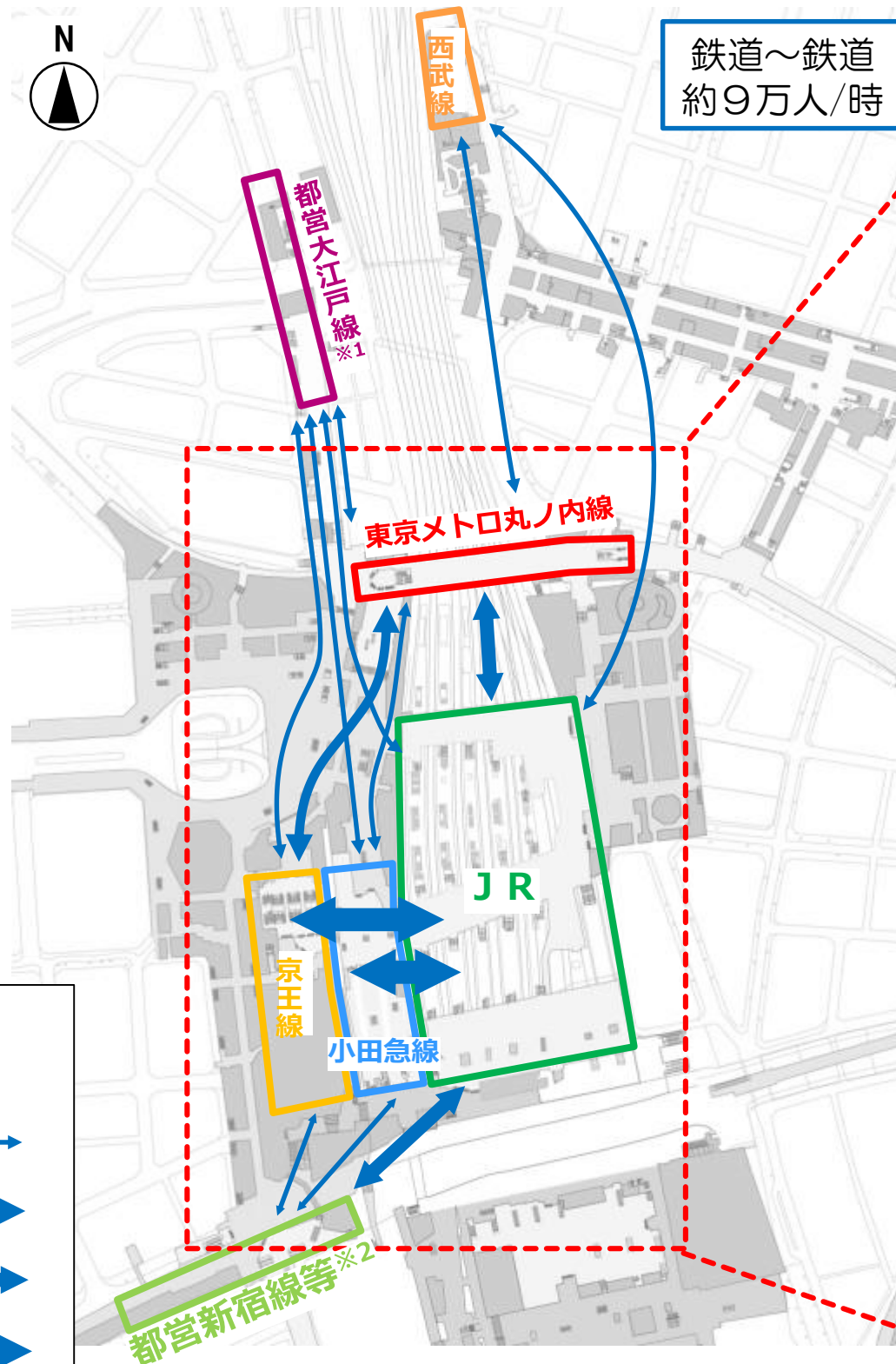
【夕18時】



鉄道～鉄道

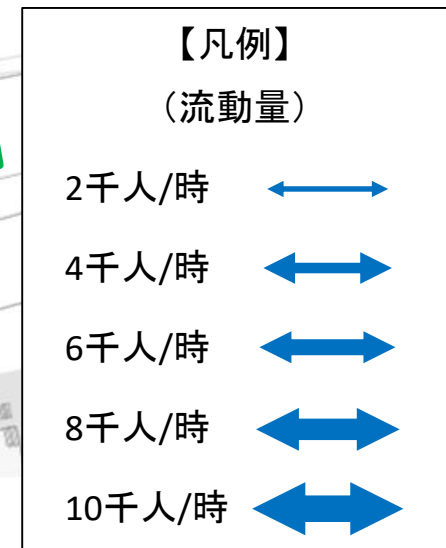
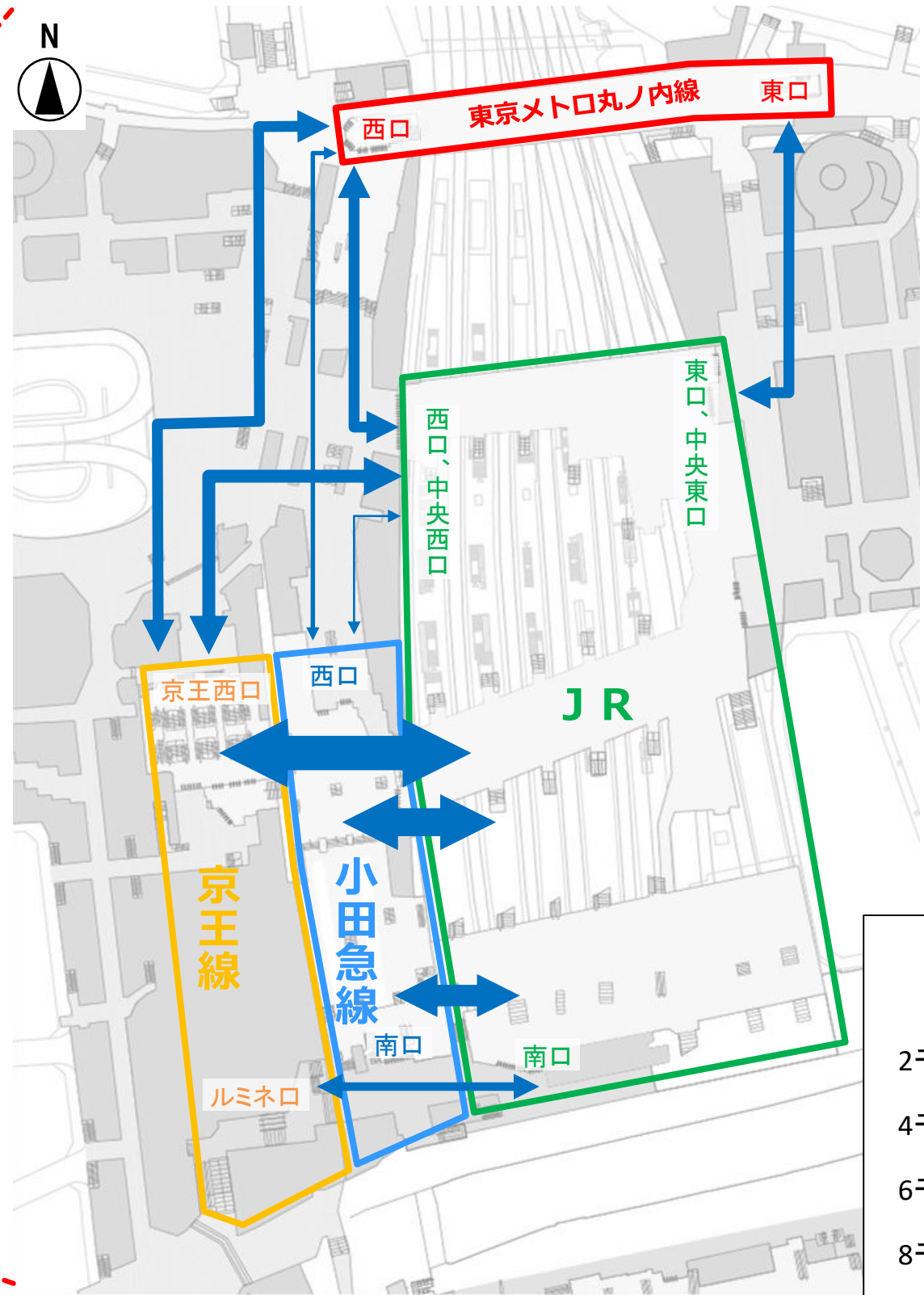
- ・ J R～小田急線・京王線間の流動量が多く、主に各社間の連絡口を經由している
- ・ 次いで J R～東京メトロ丸ノ内線・都営新宿線等、京王線～東京メトロ丸ノ内線間の流動量が多い

【朝8時】



※1 都営大江戸線 新宿西口駅
 ※2 都営新宿線・大江戸線・京王新線 新宿駅

改札間の主な流動量

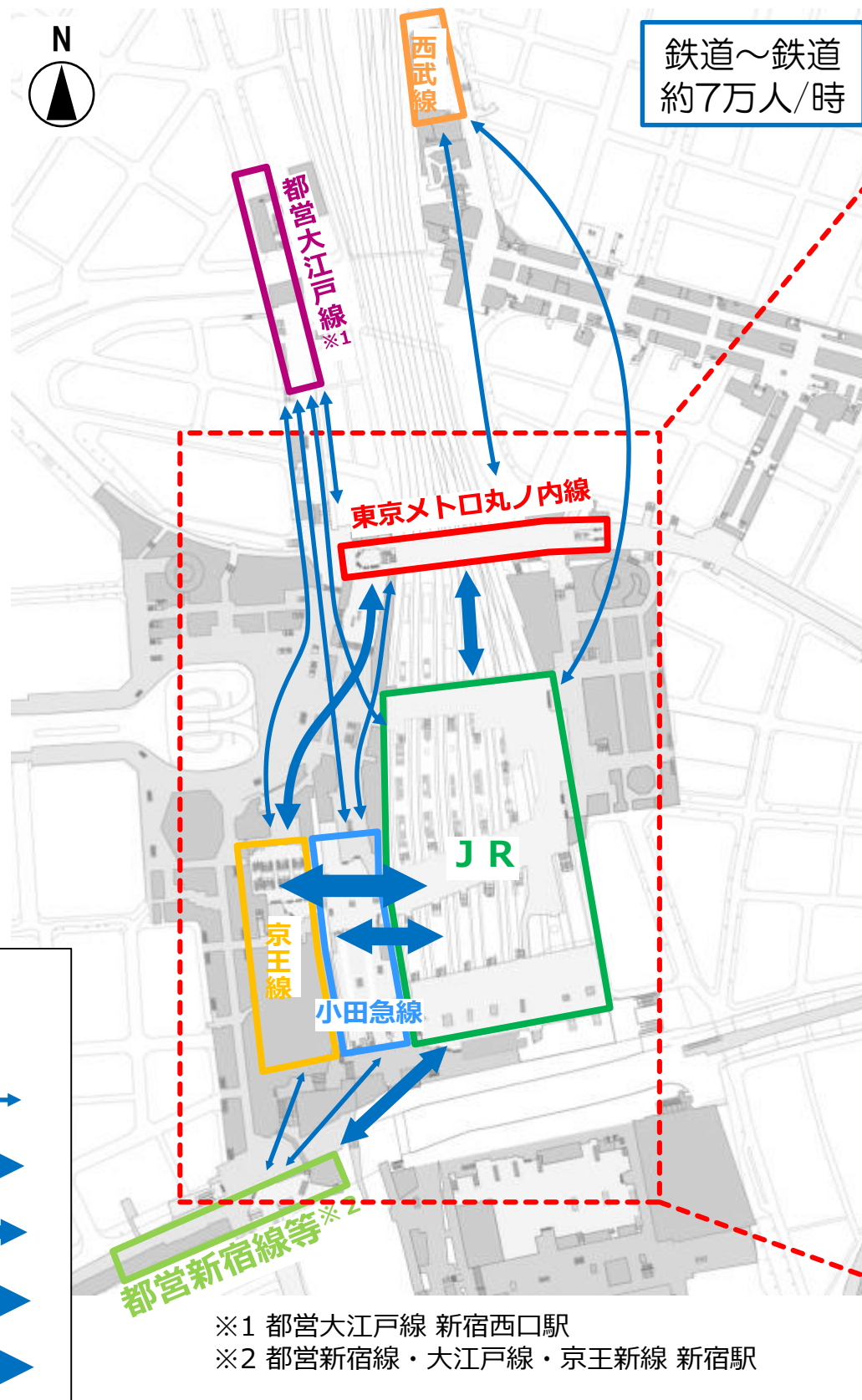


※ H29.2調査結果
 ※実際の流動経路とは異なる可能性がある

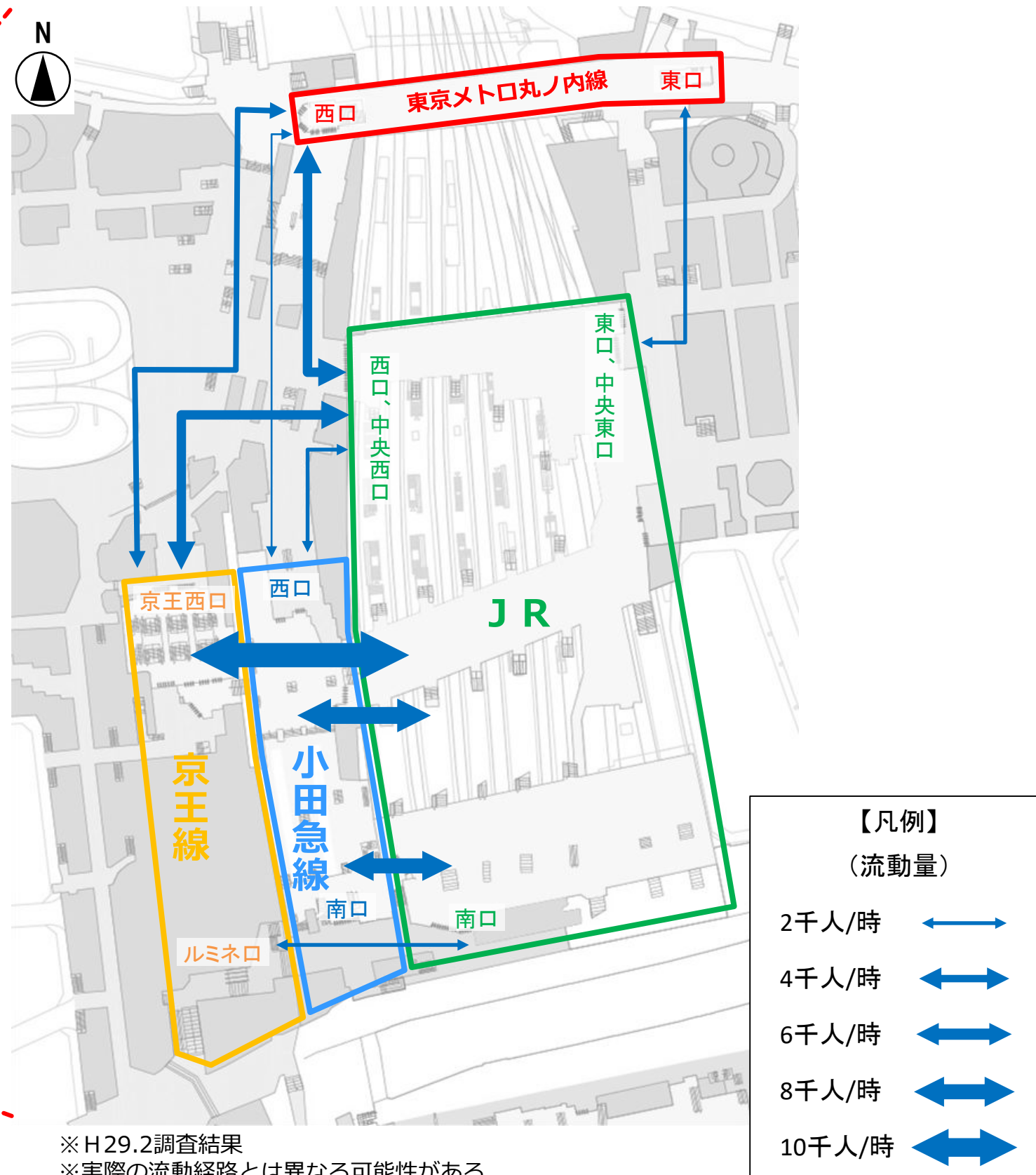
鉄道～鉄道

- ・朝8時と同様、JR～小田急線・京王線間の流動量が多く、主に各社間の連絡口を經由している
- ・次いでJR～東京メトロ丸ノ内線・都営新宿線等間の流動量が多い

【夕18時】



改札間の主な流動量



【駅前広場・歩行者ネットワーク】

- ・駅前広場は自動車優先の空間構成となっている
- ・駅とまち、まちとまちの間が移動しにくい
- ・膨大な歩行者が滞留できる空間が不足

【移動制約者対応】

- ・EVにより移動できる箇所が限られている

【道路ネットワーク】

- ・駅前広場に通過交通が流入
- ・駐車場に出入りする車両が駅前広場内を通過

【駅施設】

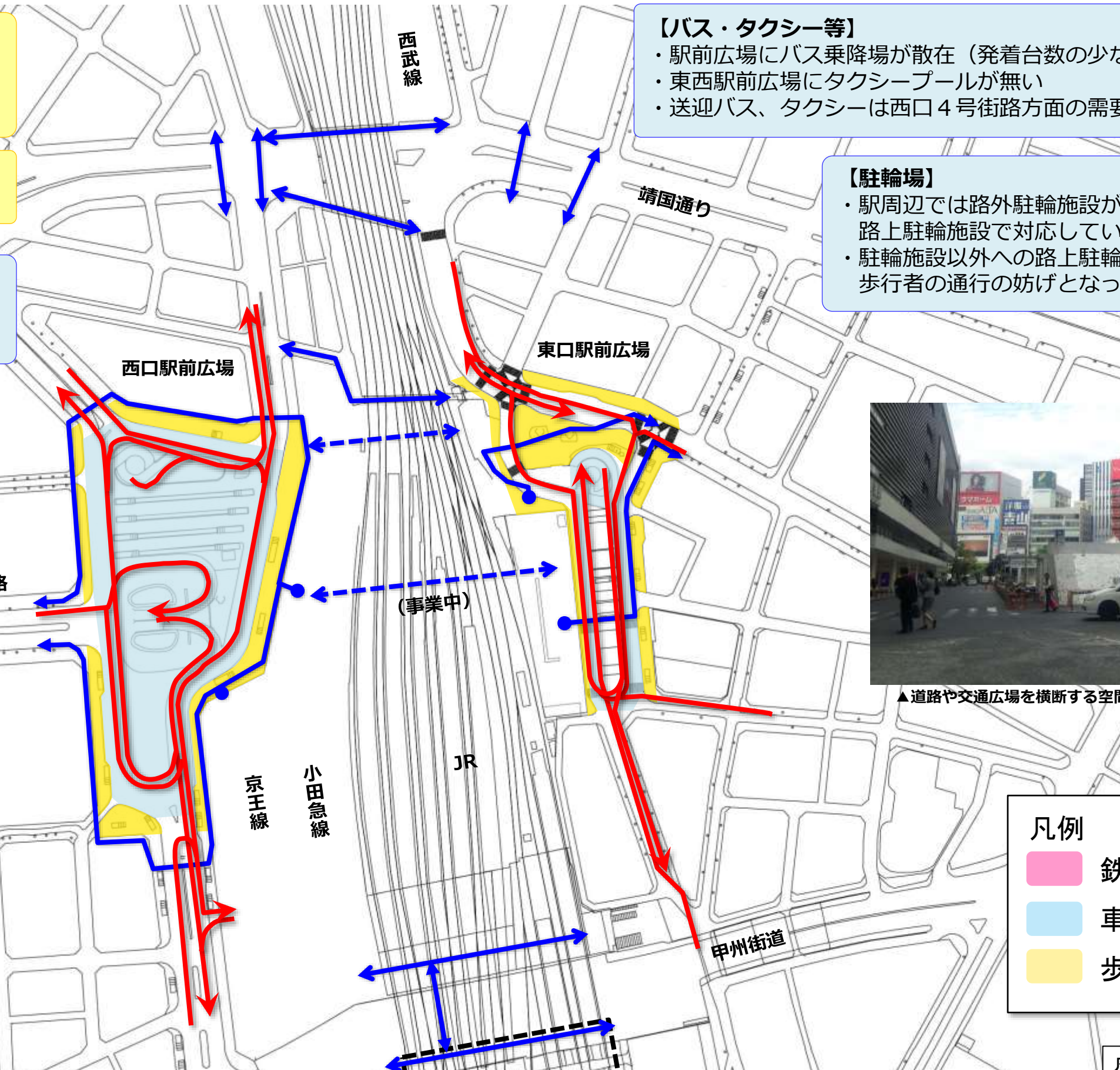
- ・鉄道路線間の乗換流動が局所的に集中
- ・サービス水準の低い乗換経路が存在

【バス・タクシー等】

- ・駅前広場にバス乗降場が散在（発着台数の少ない乗降場も存在）
- ・東西駅前広場にタクシープールが無い
- ・送迎バス、タクシーは西口4号街路方面の需要が多い

【駐輪場】

- ・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
- ・駐輪施設以外への路上駐輪が多く歩行者の通行の妨げとなっている



▲道路や交通広場を横断する空間の不足（東口駅前広場）



▲乗換流動が局所的に集中（JR-京王地下連絡通路）



▲道路や交通広場を横断する空間の不足（西口駅前広場）

【荷さばき】

- ・広場内外の路上から沿道建物への荷さばきが行われている
- ・路上荷さばきの車両は車高の高い貨物車が多く、現状の都市計画駐車場では対応できない

凡例

- 鉄道系機能
- 車両系機能
- 歩行者系機能

凡例

- 車両動線
- 歩行者動線（地上）
- 歩行者動線（地下）

凡例

- 鉄道系機能
- 車両系機能
- 歩行者系機能
- ターミナルシャフト
(バリアフリーの縦動線)



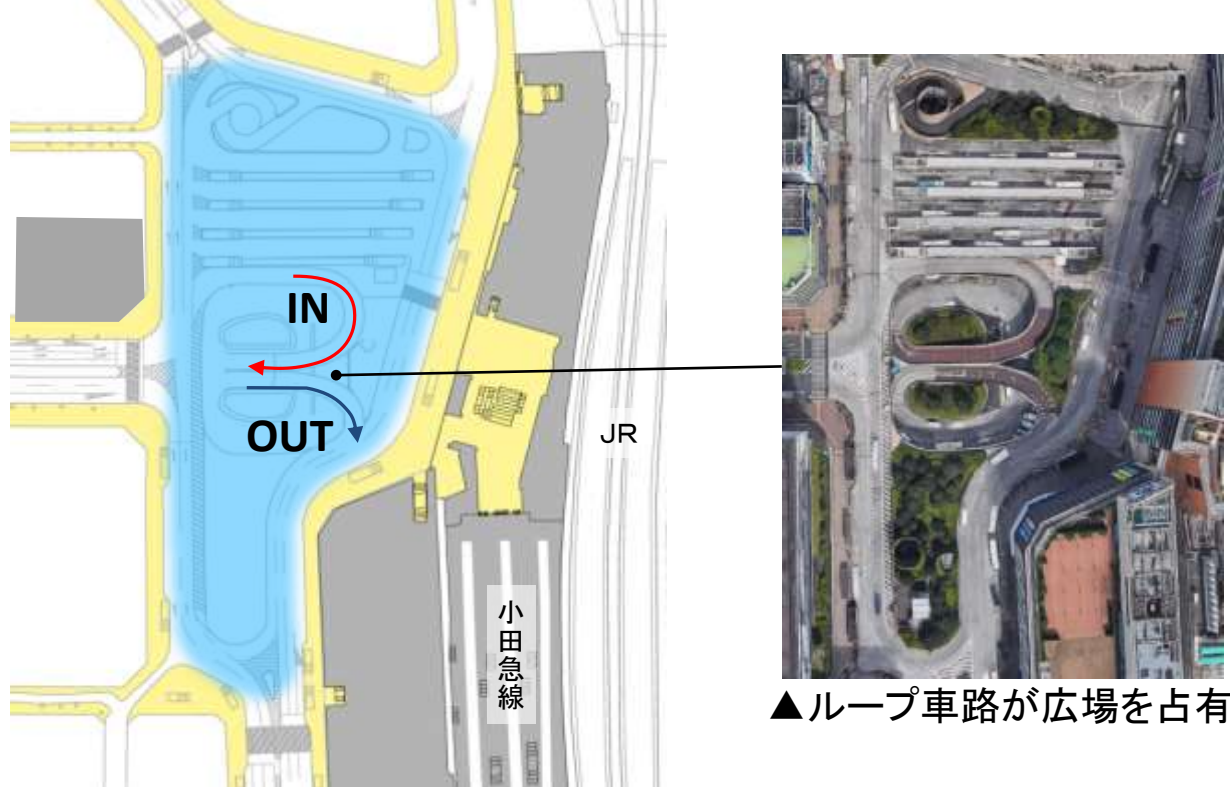
※荷さばき・駐輪場については、建物の建替え動向と合わせて調整を図る。

※この図はイメージであり変更となる場合がある。

○ 現 状： 自動車優先の空間構成

- ・ 地上広場： 地上と地下をつなぐループ車路やバス乗り場が広場中央を占有しており、歩行者が広場を横断するためには迂回が必要
歩行者が滞留できる空間が不足
- ・ 地上と地下の行き来が不便
- ・ 地下広場： 荷さばき車が広場を占有
JR改札方面への見通しが悪く、わかりにくい

地上



地下

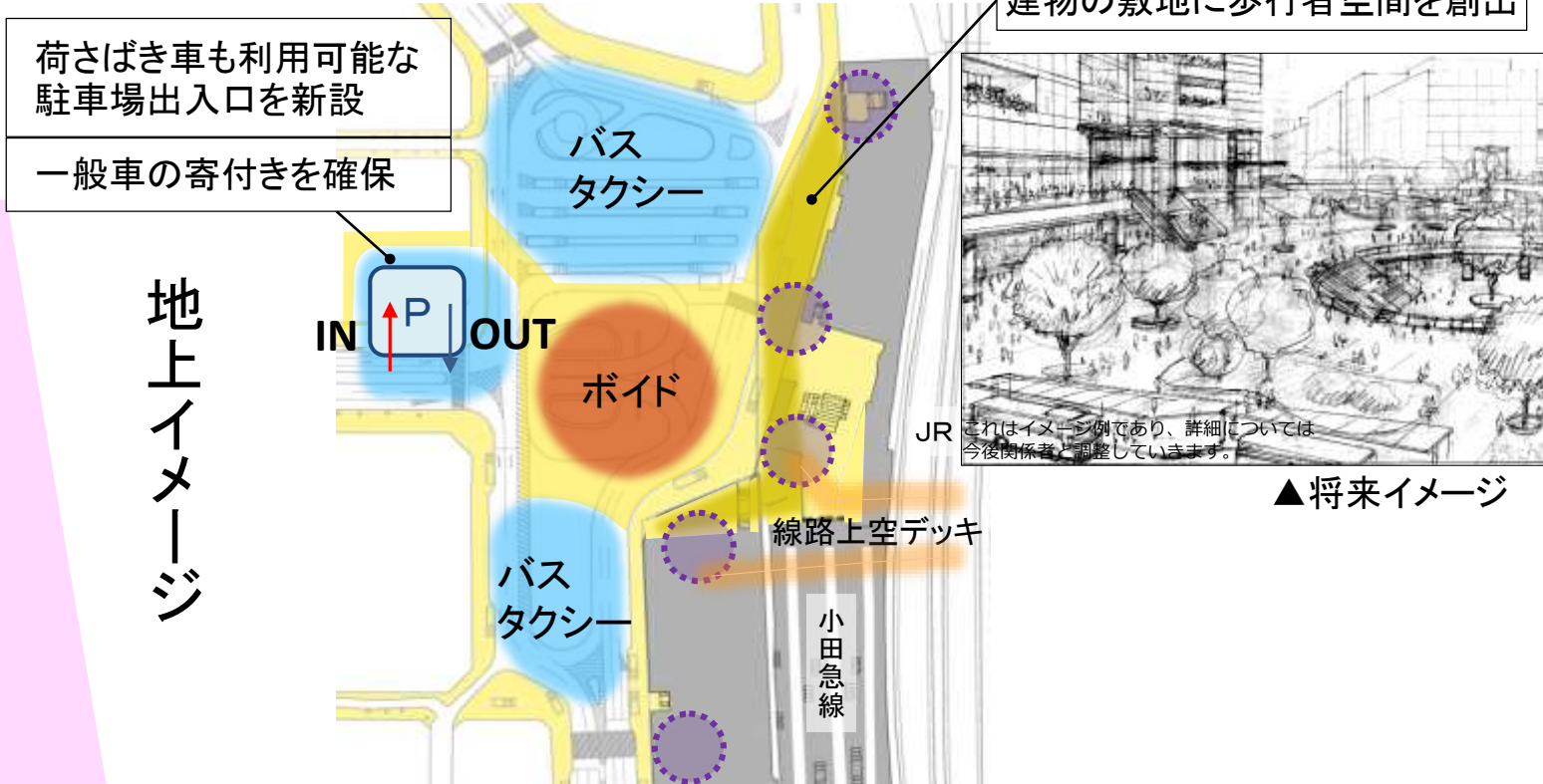


道路・敷地の整序

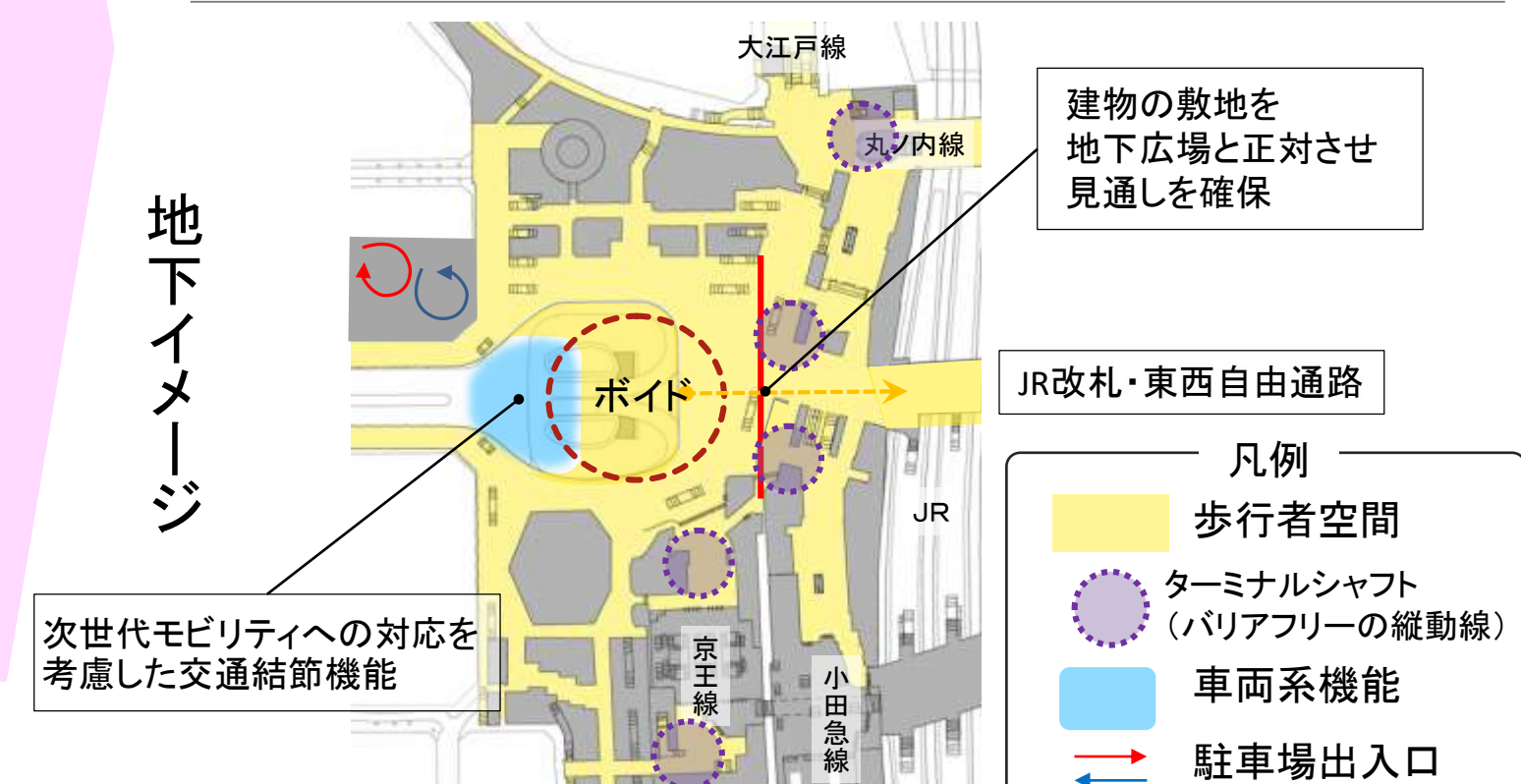
○ 将 来： 歩行者優先の空間構成

- ・ 地上広場： 線路上空デッキと連続する歩行者空間を創出
地下に光が入るボイド（大穴）を広場の中心に整備
バス・タクシー乗り場等を再配置
- ・ 地上と地下をつなぐ縦動線を拡充
- ・ 地下広場： 東西自由通路や、建物と一体となった歩行者空間を創出
荷さばき場を地下駐車場に確保

地上イメージ



地下イメージ



凡例

- 歩行者空間
- ターミナルシャフト (バリアフリーの縦動線)
- 車両系機能
- 駐車場出入口

※この図は現況図を基にしたイメージである。

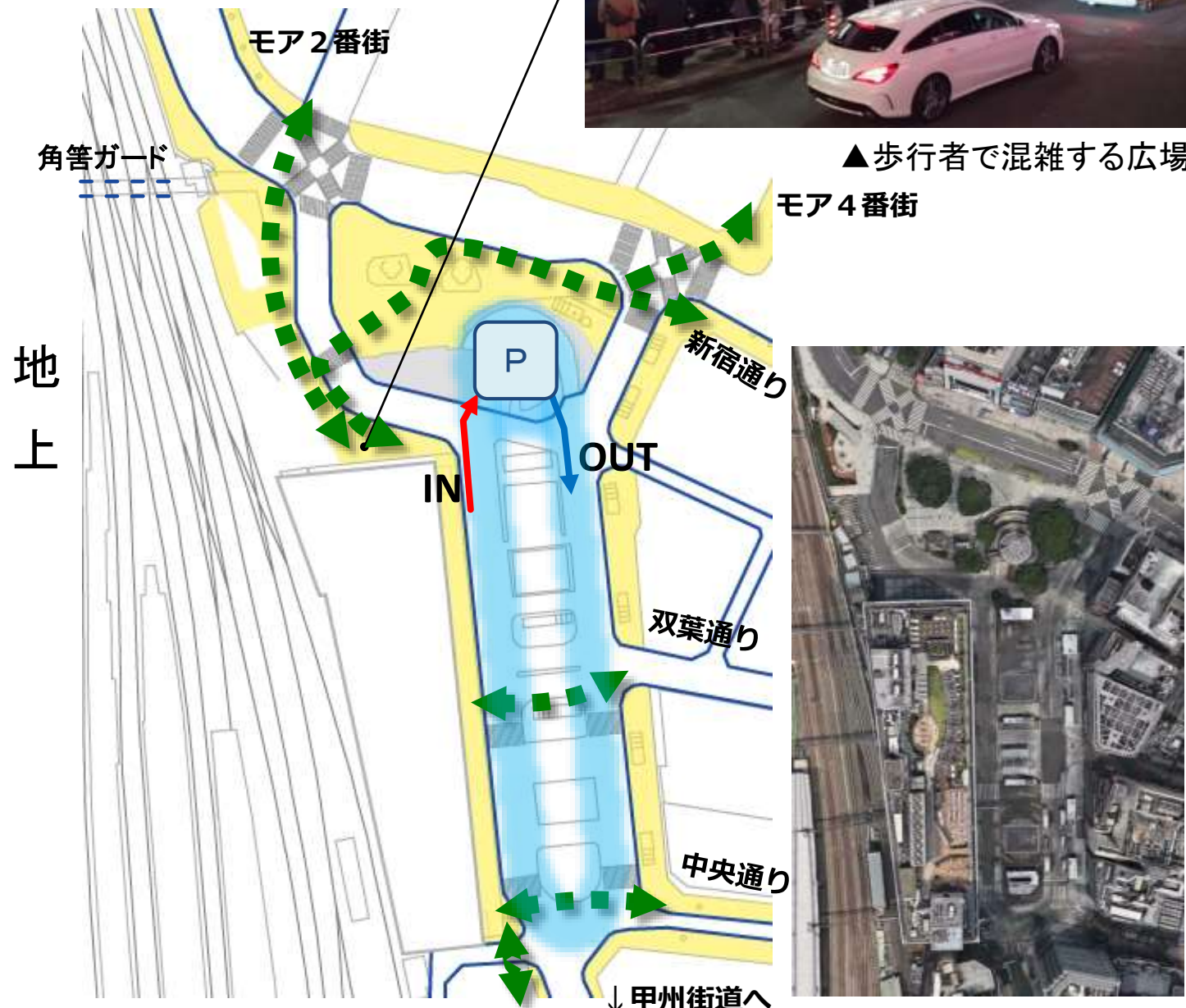
※将来の図・パースはイメージであり、今後、設計内容を詳細に検討するため変更となる場合がある。

○ 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

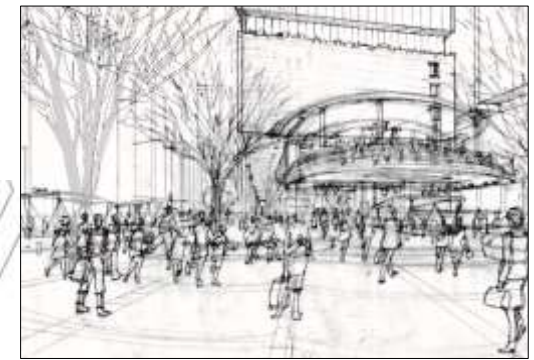


▲東口広場の現状

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



凡 例

- 歩行者空間
- ターミナルシャフト
(バリアフリーの縦動線)
- 車両系機能
- 駐車場出入口
- 主な歩行者動線

※この図は現況図を基にしたイメージである。

※将来の図・パースはイメージであり、今後、設計内容を詳細に検討するため変更となる場合がある。

○ 現 状： 地下空間に歩行者が集中

- ・ 新宿駅の改札は主に地下にあるため、歩行者が集中
- ・ 東西自由通路の開通により、回遊性が大きく向上するため、地下空間は更に混雑することが予想



▲歩行者で混雑する地下空間



▲線路上空の未利用空間

○ 将 来： 線路上空の空間を活用

- ・ 線路上空に歩行者デッキを新設し、地下空間に集中する歩行者を分散化
- ・ 線路上空にグランドターミナルの核となる広場（セントラルプラザ）や改札・乗換経路を新設



▲線路上空デッキのイメージ



▲セントラルプラザのイメージ



▲線路上空デッキのイメージ

新宿駅直近地区



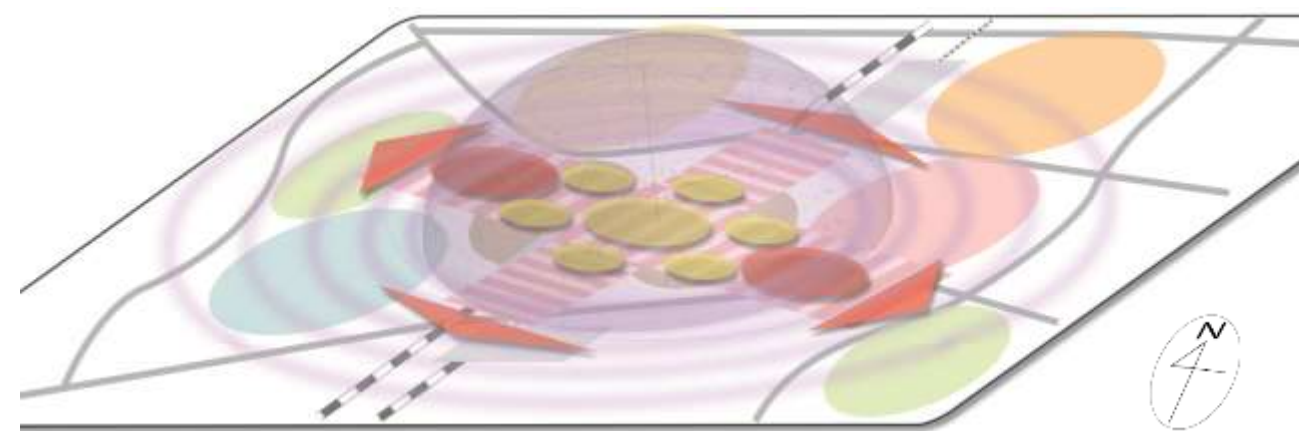
※各種機能の位置・大きさはおおむねのイメージである。

これまで、先行して一体的な再編を検討する区域である新宿駅直近地区を対象に、2018年3月に策定した「新宿の拠点再整備方針」の具体化について検討してきた。

引き続き、更新期を迎えた駅ビルの建替え計画の進捗や周辺のまちづくりの状況をふまえ、新宿駅直近地区の計画とその実現方策について検討を進めるとともに、その外側においても新宿グランドターミナルの実現に向けて検討を進め、新宿グランドターミナル周辺の機能更新を促進していく。

新宿グランドターミナル周辺の機能更新を促進

- ・新宿グランドターミナルの再編を契機として、その周辺地区において、まちの特性やまちづくりの動向を踏まえ、更なるまちづくりを推進する。
- ・新宿グランドターミナル周辺の機能更新を促進し、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成する。



「新宿の拠点再整備方針」P.7より抜粋