資料４

第３回新宿三丁目駅周辺
まちづくり検討委員会

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）【更新】
（７）　歩行者ネットワーク・駅施設　（P14）
（８）　駐車場施設・駐輪施設　（P20）
（９）　荷さばき対策　（P24）
（１０）とりまとめ（案）【まちづくり関連】　（P28）
（１１）とりまとめ（案）【交通関連】　（P29）【更新】

（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。

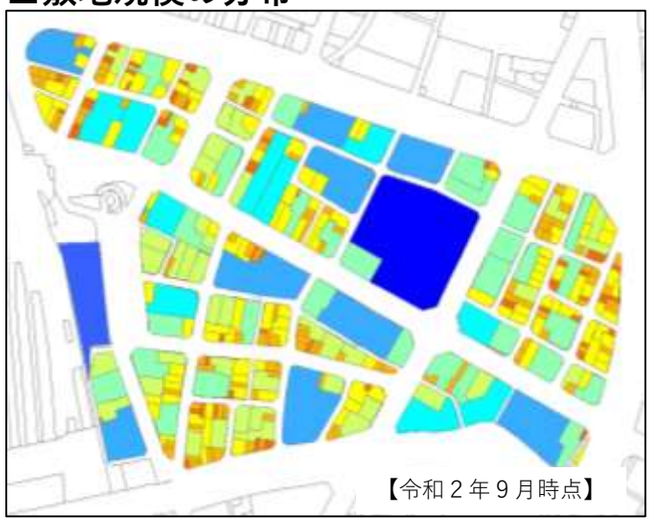
■旧耐震基準建物の分布

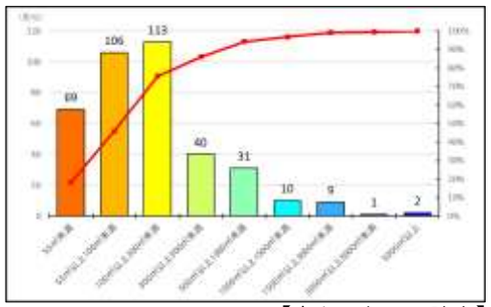
出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書及び建築計画概要書より作成

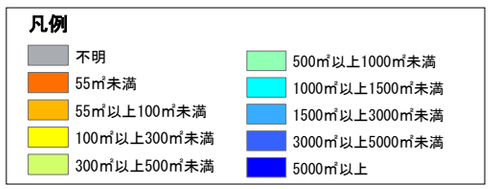
■道路斜線による建築制限

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







出典：令和2年9月土地・建物登記事項証明書より作成

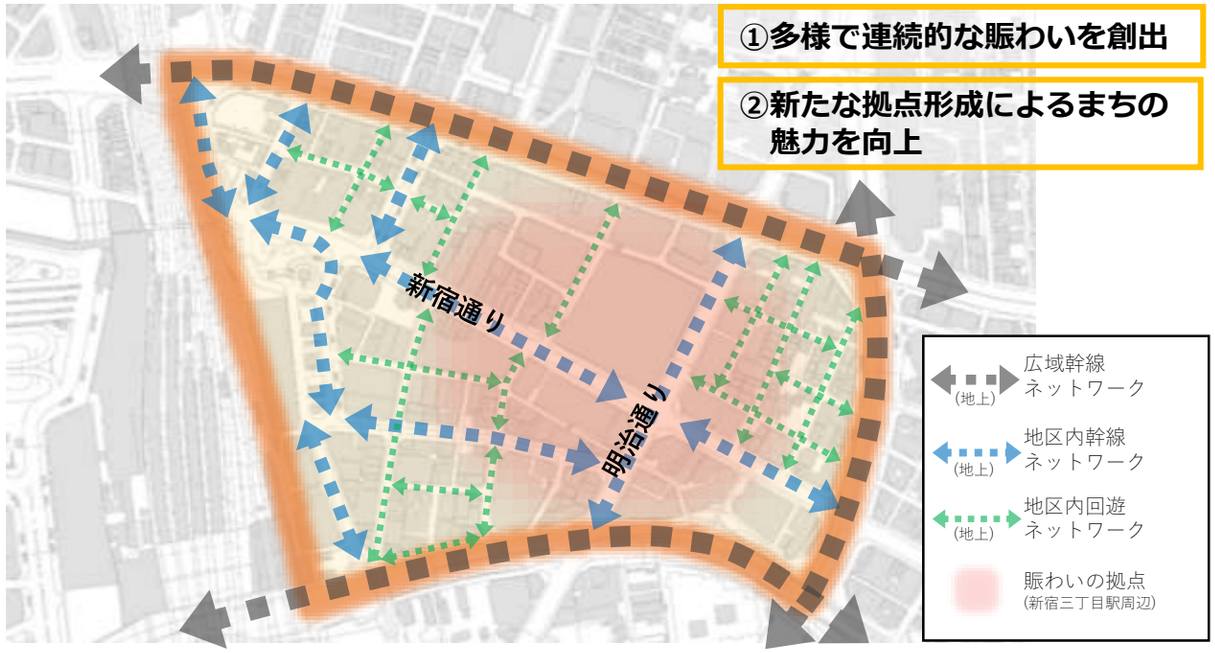
■まちづくりの方向性

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を向上
・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、まちの魅力を向上させる。

※街区再編まちづくり制度：「東京のしゃれた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

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）

■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）ｺﾜｰｷﾝｸﾞｽﾍﾟｰｽ協会

ハイクラスホテルのイメージ
出典：新宿駅周辺地域
まちづくりｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ

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

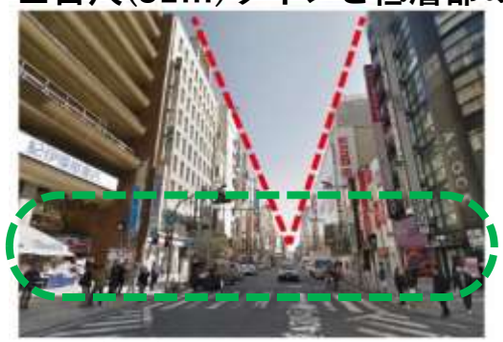
【景観】

・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)

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



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

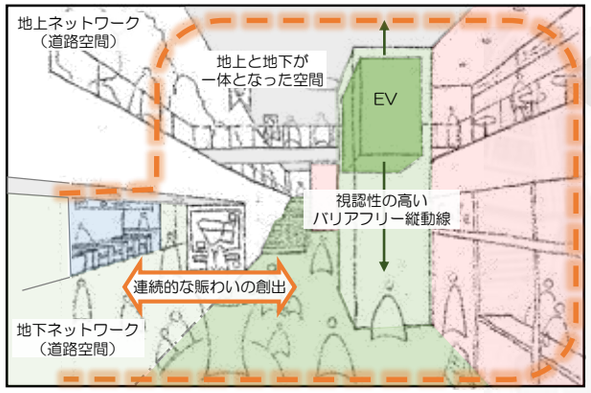
・歴史的建造物の保全や風格ある建物デザインの継承など、まちの景観資源をいかして賑わいあふれる景観形成を図る。
・百尺ラインや周辺環境に配慮しながら、拠点性を象徴し、遠方からも視認できるスカイラインを形成する。
・大規模開発の際には、地上や地下のネットワークと連携した滞留空間を創出する。

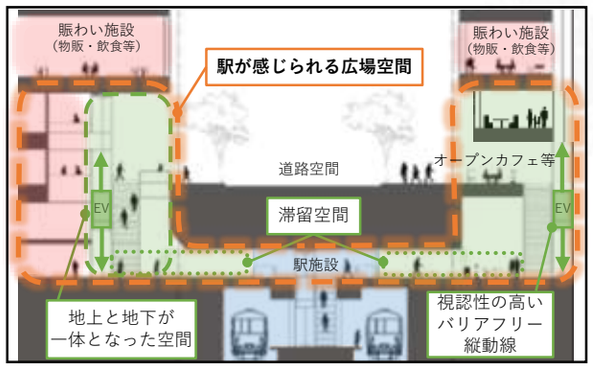
③地上や地下のネットワークに面して連続的な賑わいの創出

・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。

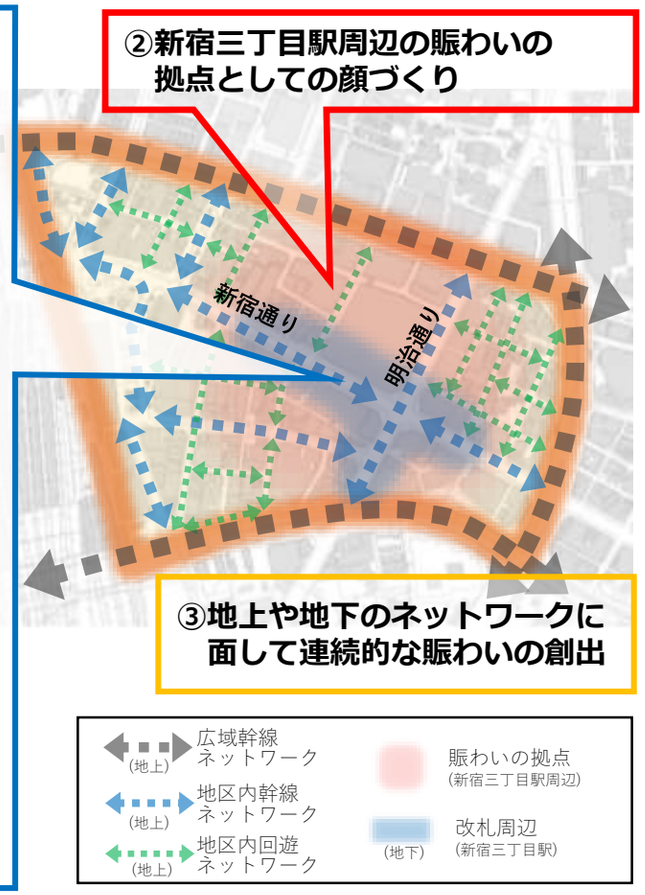
■まちづくりの方向性（イメージ）

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



（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

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。

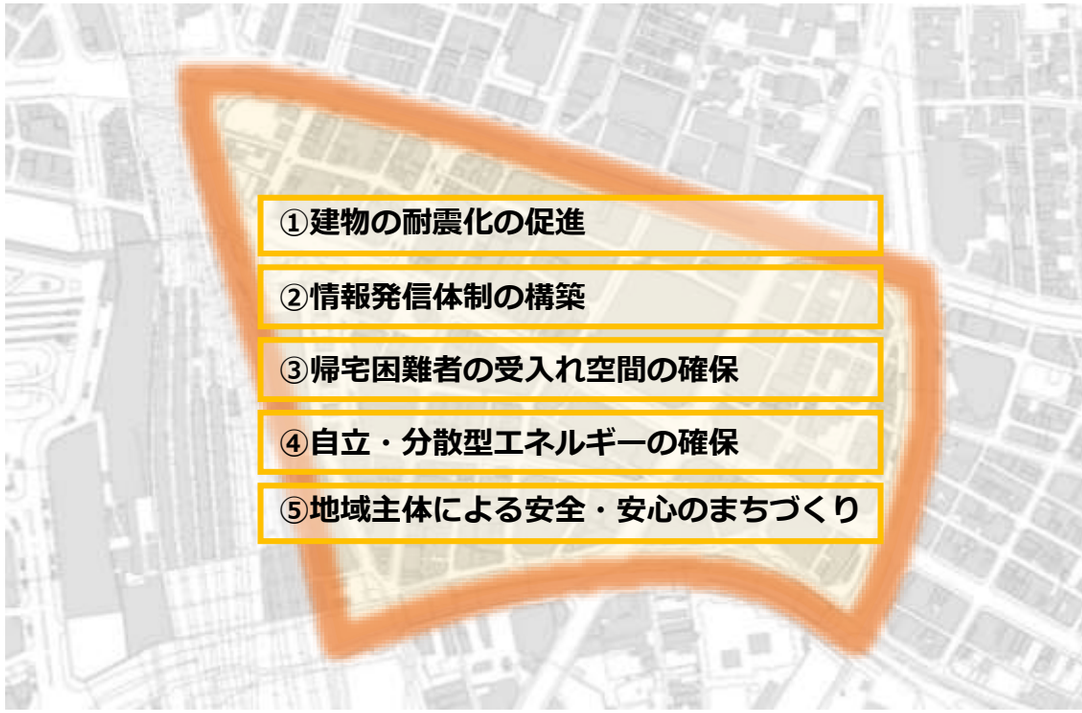
②情報発信体制の構築
・情報発信体制の構築等を図り、災害時における滞留者の円滑な避難を誘導する。

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。

■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。
・大規模開発等でつく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。

■新宿区みどりの基本計画における位置づけ

屋上緑化等推進モデル地区（候補）　　風のみち
緑視モデル地区（候補）

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）

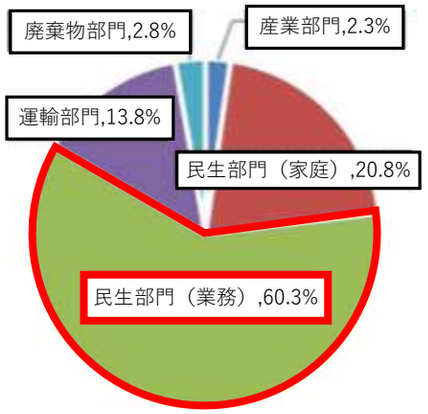
■まちづくりの方向性（イメージ）

■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）



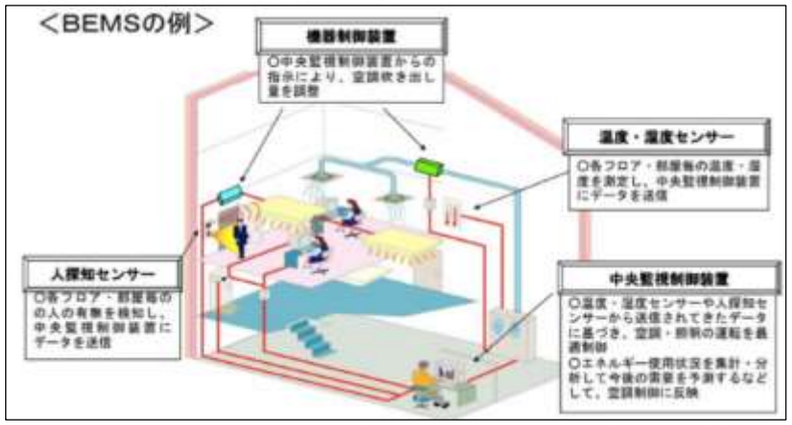
CO2排出量：約275万t-CO2

出典：新宿区環境白書（令和2年10月　新宿区）

■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

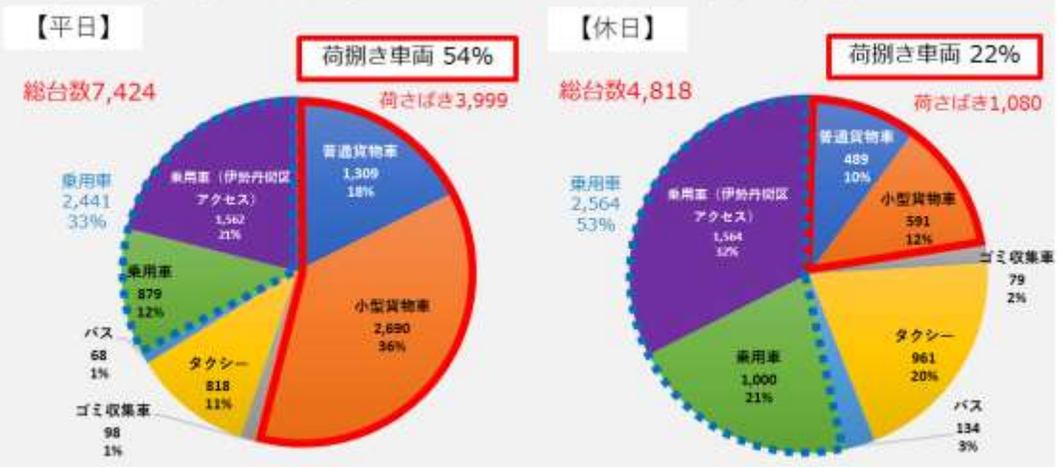
【通過交通】
・新宿通りでは約6割が、まちに立ち寄らない通過交通である。

【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

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

■地区内（駅前広場以外）へのアクセス交通の車種別割合



出典：平成19年度新宿通りモール化調査委託

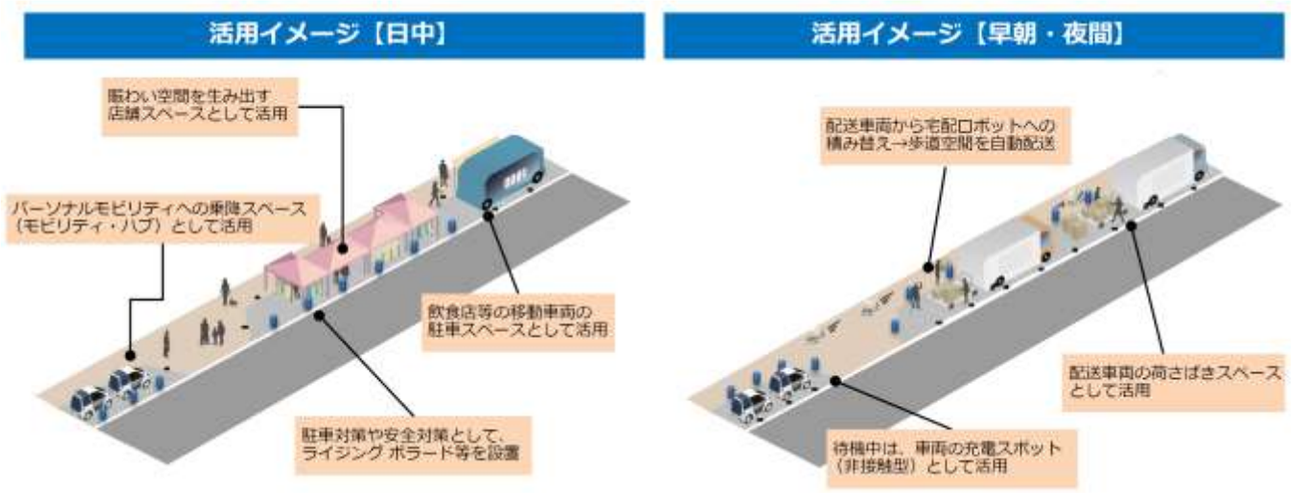
■まちづくりの方向性

①地区内への車両流入を抑制
・通過交通を抑制する。　（環５の１開通、新宿通り通過交通排除）
・アクセス交通を抑制する。　（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、段階的に交通動線の整序化を行う。

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する。
(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）



出典：第4回自動運転を見据えた都市づくりのあり方検討会　資料

（6）自動車ネットワーク　①地区内への車両流入の抑制

【追加】

■通過交通の抑制

○新宿通り

・新宿通りは通過交通（約6割）が多く、靖国通り～明治通りの動線を切ることで地区内へ流入する通過交通の大幅抑制を図る。（推計結果では6割減）

○明治通り

・環５の１の供用により明治通りの南⇔北の通過交通は転換するが、北⇔西の通過交通は残る可能性がある。（推計結果では７割残る）

・また、甲州街道から当該地区へのアクセス交通等は明治通りを通過し、交通量の大幅な低減にはつながらない可能性がある。

■アクセス交通の抑制

○一般車両の抑制　（P20参照）

・広域幹線等に隔地・集約駐車場を設置し一般車アクセスの地区内流入を抑制する。

※広域幹線等：新宿東口地区を囲む靖国通り・甲州街道・環５の１、もしくはこれらに取付く道路

○公共交通の抑制

・路線バス：新宿通りを経由する路線バスは靖国通り経由にルートを変更する。

・タクシー：周辺の幹線道路、東口駅前広場、大規模開発ビル内等に乗降場を限定する。
ショットガンシステムやICT技術の活用を検討する。
東口駅前広場へのアクセスは線路沿い道路に限定する。

○荷さばき車両　（P24参照）

・路外共同荷さばき場と路上荷さばきの時間規制を併用し車両の地区内流入を抑制する。

■現況再現

【推計条件】
OD：現況OD※
道路ネットワーク：現況

※平成30年パーソントリップ調査の自動車発生集中量と、各街区の建物床面積から、街区別の自動車発生集中量を設定し、現況の交通量調査の調査結果に合うように現況OD表を作成

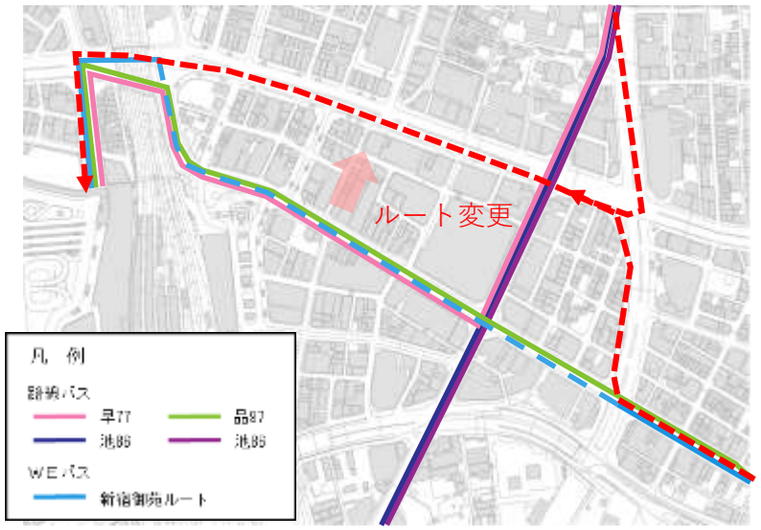
単位：台/日

■道路ネットワークのみ将来形（STEP１）

【推計条件】
OD：現況OD
道路ネットワーク：
▶新宿通りの動線をきる（転回路あり）
▶環五の１の開通
▶東口駅前広場の整備

単位：台/日

■路線バスのルート変更（新宿通り等）



○新宿通りを経由する路線バスルート⇒靖国通り経由ルートに変更
（早77、品97、WEバス）

※現在も、新宿通りの歩行者天国時に、靖国通り側にバスルートの変更を行っている

※バス停位置については、周辺交通への影響、バス需要等に鑑み調整が必要

■タクシー乗降場、アクセスルートのイメージ

<スマートプレートを活用したショットガンシステムの概要>

○タクシー乗降場を外縁部等に限定して配置

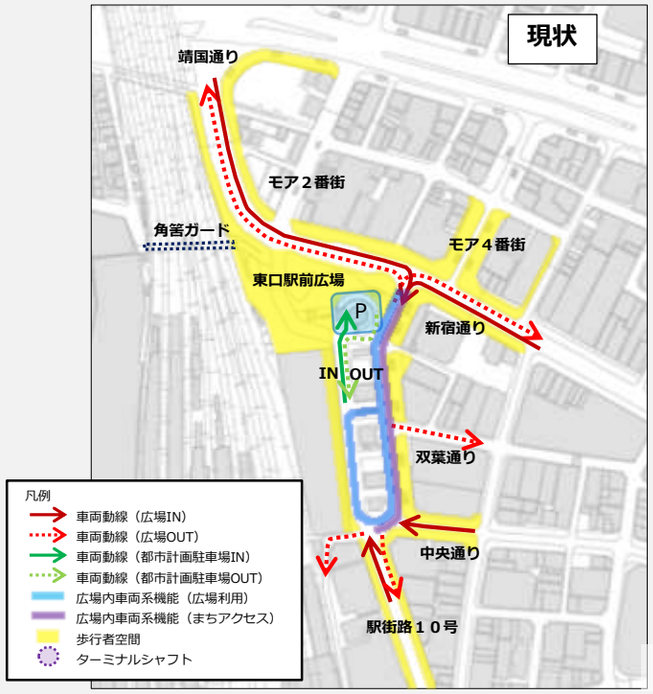
○東口駅前広場に加え、大規模開発等を契機とし、タクシープールを確保

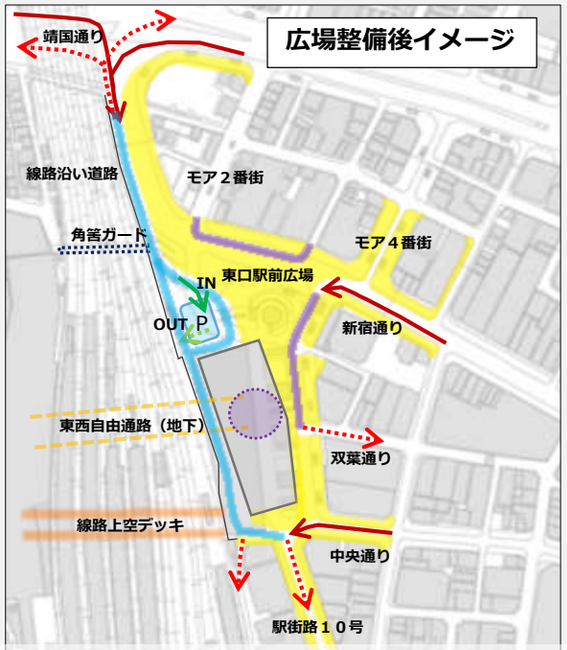
○ショットガンシステムやICT技術を活用し待機列解消

（6）自動車ネットワーク　②段階的な交通動線の整序化

【追加】

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)





【資料4 現況と課題 P27.東口における歩行者優先の空間構成を具体化】

交通動線の検討に向けた前提条件

▶東口駅前広場空間の歩車分離
・駅から東口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

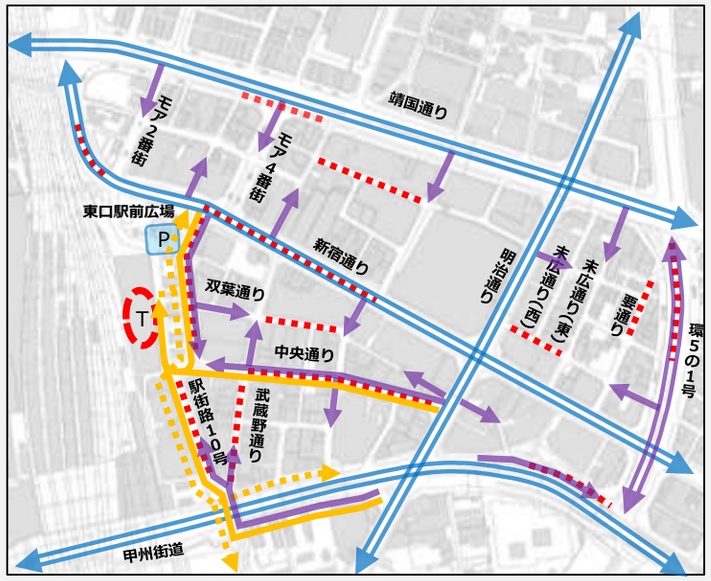
▶駅への2方向アクセス
・一路線に過度な交通負荷を生じさせない

▶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



【凡例】
- 通過交通
- 駅アクセス交通（ＩＮ）
- 駅アクセス交通（ＯＵＴ）
- 地区内アクセス交通
- 路上荷さばき主要箇所
- 都市計画駐車場（広場内）
- タクシー乗り場（広場内）

交通動線の検討に向けたステップ

P.9~11に具体案提示

目標年次

年次：中期（2035年以降）
状況：地区内交通量（現状と同程度）
東口駅前広場の再編（概成）
一部路外共同荷さばき場整備
時間規制の路上荷さばき

STEP1（案）　【P.9】
[通過交通の排除]
・新宿通りの動線を切る（新宿通り相互通行）
・転回路の設置

年次：長期
状況：地区内交通量（STEP1より減少）
東口駅前広場の再編（STEP1と同一）
路外共同荷さばき場の拡大
時間規制の路上荷さばき

STEP2-1（案）　【P.10】
[新たな時間規制の導入]
・駅広東側の時間規制（歩行者用道路の拡大）

新技術の開発により移行される可能性がある

STEP2-2
[路肩空間の活用]
・新宿通り路肩にライジングボラード等を設置
・時間帯に応じ、グリーンスローモビリティ乗降場や荷さばき場として活用

年次：超長期
状況：地区内交通量（STEP2より減少）
東口駅前広場の再編（完成）
地区全体で路外共同荷さばき場対応可
時間規制の路上荷さばき（最小限）

STEP3-1（案）　【P.11】
[時間規制の拡大]
・転回路の撤去（新宿通り一方通行化）
・駅広南東部車両動線削除
・地区全体歩行者優先化

STEP3-2
[街区単位終日フルモール化]
・街区単位でアクセス交通の処理が可能な路線は終日歩専化
（一般車、荷さばき、身障者等各交通種別への対応）

STEP3-3
[終日フルモール化]
・各所に身障者対応可能なパーソナルモビリティ設置
・路外共同荷さばき場のネットワーク化、自動配送ロボの運用

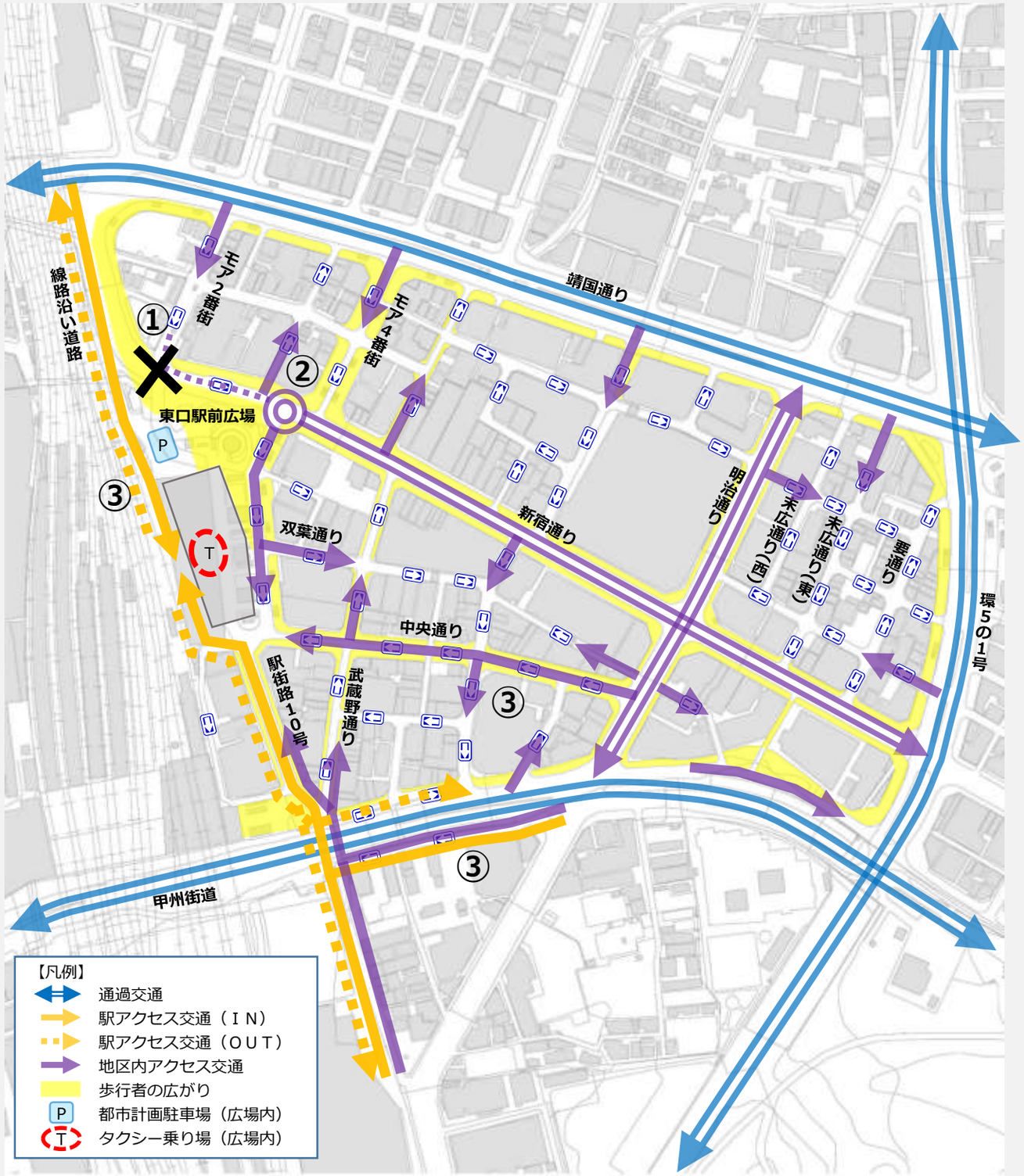
技術開発

（6）自動車ネットワーク　②段階的な交通動線の整序化

【追加】

【中期（2035年以降）】STEP1（案）
［通過交通を排除するため交通動線を変更］

《時間帯》 5時~15時



状況：地区内交通量　⇒ 現状と同程度
東口駅前広場の再編 ⇒ 概成（地区内動線が変更）
荷さばき　⇒ 一部路外共同荷さばき場が整備
時間規制での路上荷さばき

実施事項：①新宿通りの動線（靖国通りと明治通りの接続）をきる
▶実施理由　▶通過交通排除　▶駅広⇔まち（北側）の歩行者動線確保
②東口駅前広場内に転回路の設置(新宿通りは相互通行のまま)
▶新宿通り沿道利用車両の地区内流入回避
③駅アクセス(線路沿い道路[IN,OUT]、駅街路10号[IN,OUT])
▶駅への２方向アクセスの確保

《時間帯》15時~5時【現状と同様の交通規制（歩行者用道路）】

（6）自動車ネットワーク　②段階的な交通動線の整序化

【追加】

【長期】STEP2-1（案）
［新たな時間規制の導入に向けて交通動線を変更］

《時間帯》 5 時~15時

状況：地区内交通量　⇒ STEP1よりも減少（流入車両の抑制）
※15時～5時は新宿通り、中央通り、駅街路10号のみで荷さばき車両を処理可能な交通量まで減少

東口駅前広場の整備 ⇒ 概成（STEP1と同一）

荷さばき　⇒ 路外共同荷さばき場の拡大
時間規制での路上荷さばき
※15~5時は荷さばき可能な路線を絞り、路外共同荷さばき場へ誘導

実施事項：①東口駅前広場東側の時間規制（歩行者用道路の交通規制拡大）
▶実施理由　▶駅広⇔まち（東側）の歩行者動線確保

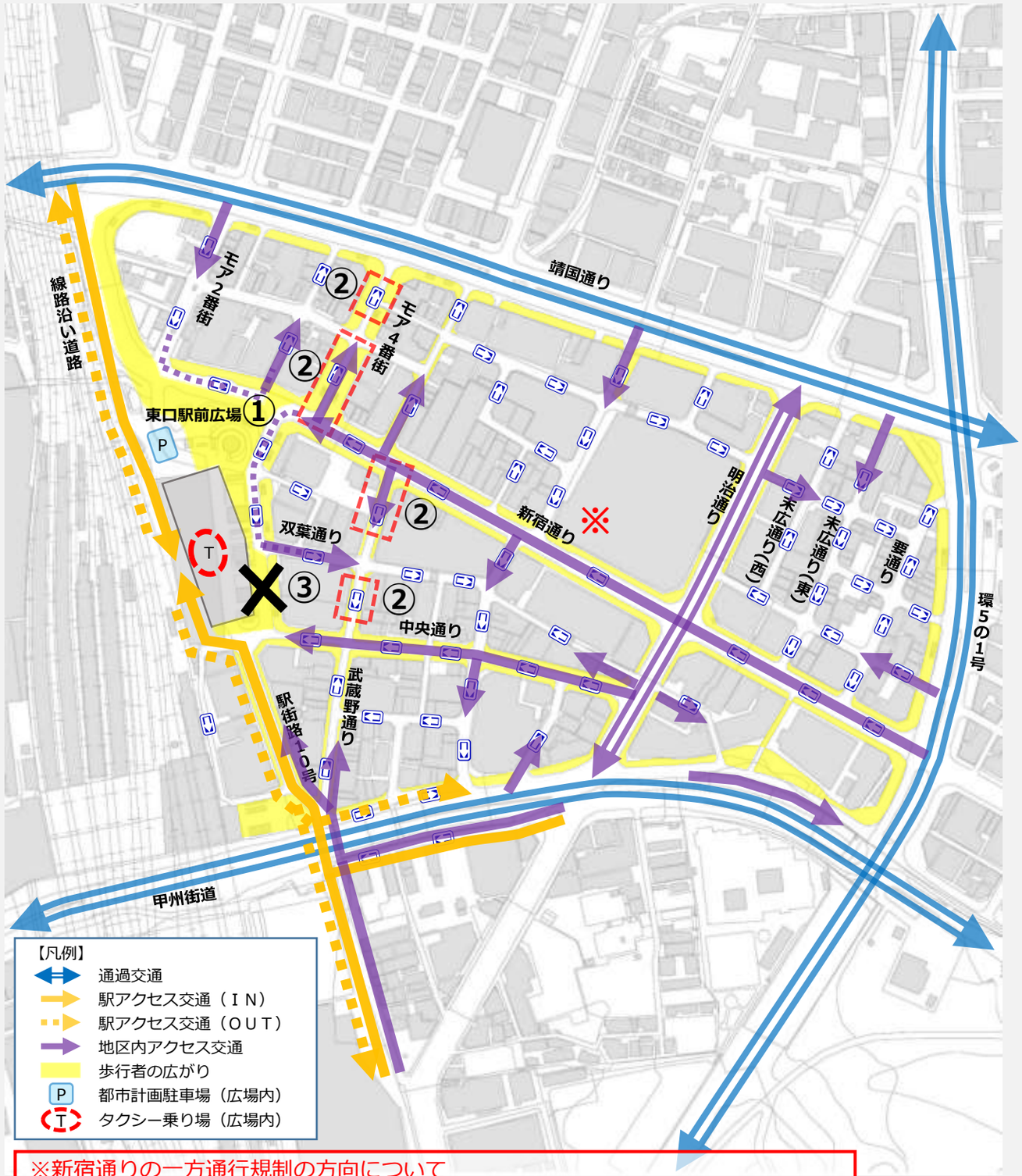
《時間帯》15時~5時【広場東側時間規制(歩行者用道路の拡大)】

（6）自動車ネットワーク　②段階的な交通動線の整序化

【追加】

【超長期】STEP3-1（案）
［時間規制の拡大に向けて交通動線を変更］

《時間帯》５時~12時〔歩行者優先時間帯を拡充〕



※新宿通りの一方通行規制の方向について
- 上図では西向き方向としているが、反対方向（東向き方向）も考えられる
- 方向によって車両交通動線に与える影響が異なるため、今後も継続検討が必要

状況：地区内車両数　⇒ STEP2よりも減少（流入車両の大幅抑制）
※12時～5時は路上荷さばきの実施を不可とし、路外共同荷さばき場で対応する
東口駅前広場の整備 ⇒ 完成（転回路の撤去）
荷さばき　⇒ 地区全体を網羅可能な路外共同荷さばき場の設置
時間規制での路上荷さばき（5時~12時で最小限）

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▶駅広⇔まち（北側）の歩行者動線拡大
②交通規制変更(武蔵野通り、モア4番街を逆進)
▶駅広内への流入抑制
③東口駅前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
④地区全体歩行者優先化（12時～5時）
▶車両は線路沿い道路のみとし転回により処理

《時間帯》12時~5時〔線路沿い道路を除き歩行者優先化〕

（６）自動車ネットワーク　②段階的な交通動線の整序化

【追加】

■長期的な交通動線とモール化の考え方

○路上荷さばきが残るケース　⇒　時間規制によるフルモール化（STEP3-1）

・店舗直送便など、路外共同荷さばき場に馴染まない路上荷さばき車両が残る場合、午前中は地区内への車両流入を認め、午後はフルモール化するなどの対応となる。

・地区内で路上荷さばきの時間帯を限定する、ルール・仕組みづくりが必要となる。

○全ての荷さばきが集約できるケース　⇒　２４時間フルモール化（STEP3-3）

・街区毎に路外共同荷さばき場が整備され、全ての荷さばきを集約できる場合、２４時間のフルモール化が可能となる。

・ただし、地区内で荷さばき車両を全て集約する仕組みや、配送手間やコストを減らすための技術革新が必要になると考えられる。

■長期的な交通動線の派生案

○地区内移動を補完するグリーンスローモビリティが整備される場合（STEP3-3）

・地区内及び新宿駅周辺の歩行を補完する次世代交通として、グリーンスローモビリティ等の活用が考えられる。

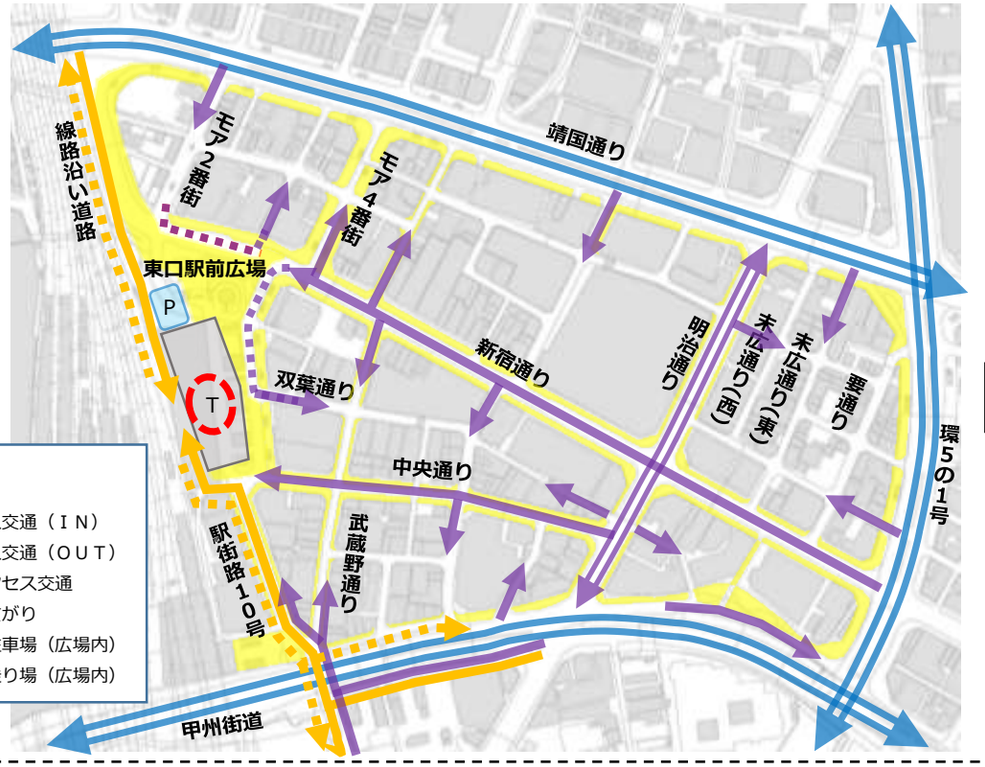
・技術革新の動向を見据えて、次世代交通の導入を見据えた道路構造の変更や、開発ビル内等に次世代交通ターミナル、デポ機能を確保する等の対応を行う。

○明治通りの交通規制が可能となる場合（明治通り歩行者優先化）

・環５の１の開通等により明治通りの車両交通の大幅な削減が図れる場合は、明治通りの車道の縮小や、歩専化の検討を行い、歩行者優先のまちづくりを拡大

・明治通りの歩専化、交通規制が可能となる場合は、新宿通りのモールの在り方を一方通行の方向も含めて、改めて検討する。

■路上荷さばきが残るケース（STEP3-1）



■荷さばき集約に向けて必要となる技術革新

例）地区内路外共同荷さばき場まで自動運転車で輸送し、配送先まで無人宅配車（自動配送ロボット）が運搬

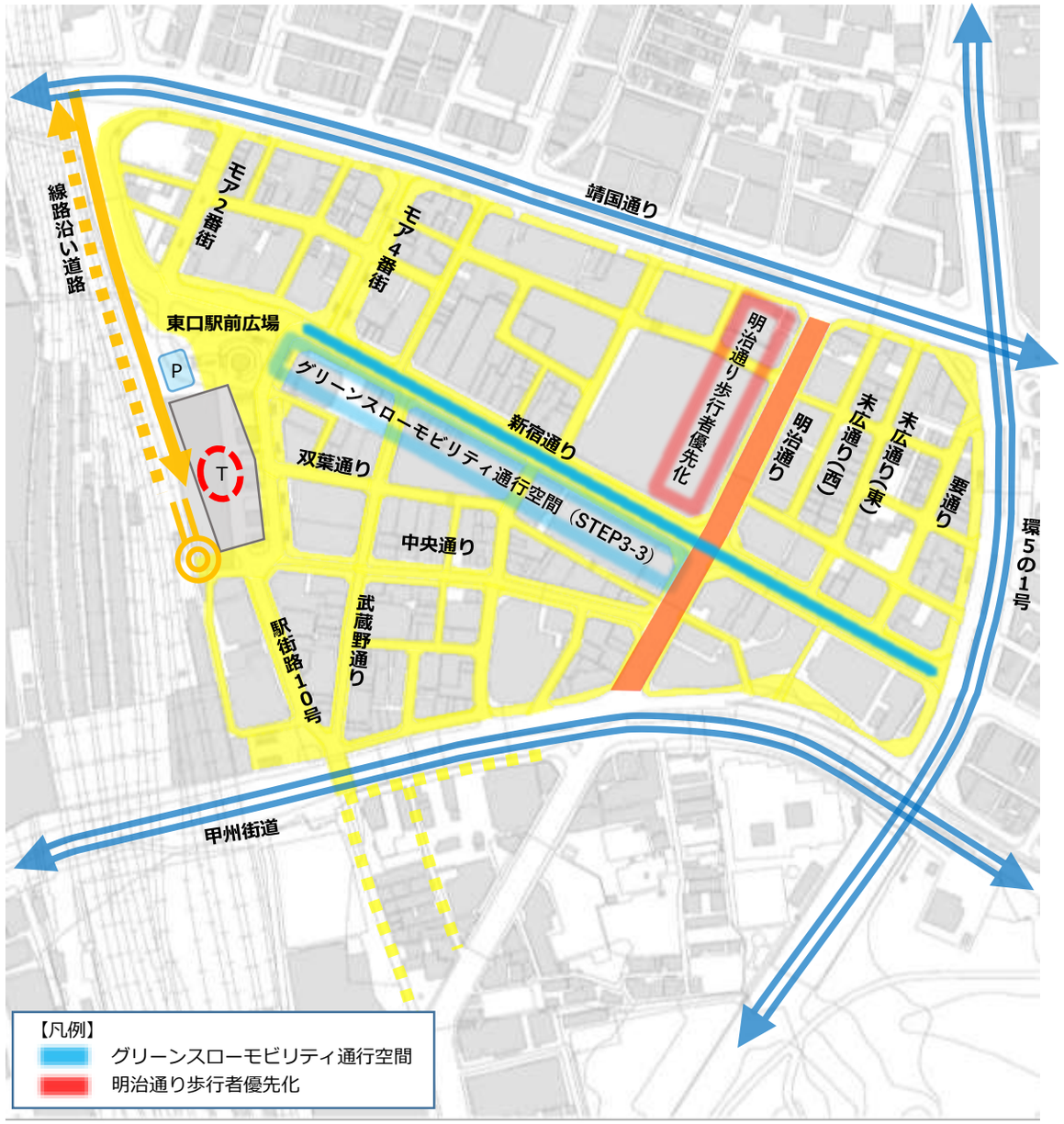
（物流の効率化）

※出典：第4回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会

（無人宅配車（自動配送ロボット）イメージ）

※出典：楽天HP（横須賀市における公道走行実証）

■地区全体歩行者優先化＋派生案（STEP3-3、明治通り歩行者優先化）



（6）自動車ネットワーク　③道路断面構成の変更

【追加】

■短期～中期の交通動線（STEP1）の新宿通り道路断面（案）

・車道の見直し（幅員縮小）により人中心の道路断面に変更
・時間帯に応じた柔軟な道路空間の活用

〇機能：車道片側3m（双方向通行）歩道片側5.5m 停車帯+路肩（片側2.5m）
〇運用方法
　ア　時間規制外：車両通行可、路肩は荷さばき空間として活用
　イ　時間規制内（モール化時）：車道通行不可、車道、路肩は歩行者通行・滞留空間、賑わい空間で活用
〇課題
・運用の切り替えをどのように行うか。（沿道建物等、地元のルールづくり）
・道路空間を滞留・賑わい空間として活用していくための法制度の整備が必要となる。

■長期の交通動線（STEP3-1）の新宿通り道路断面（案）

・車道の見直し（車線数の削減）により人中心の道路断面に変更
・時間帯に応じた柔軟な道路空間の活用

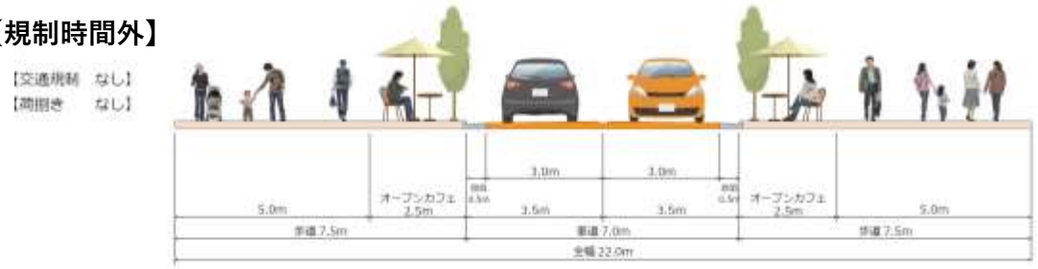
〇機能：車道5m（一方通行）　歩道片側8m　路肩（片側0.5m）
※場所により荷さばきスペースあり
〇運用方法
　ア　時間規制外：車両通行可、路肩は荷さばき空間として活用
　イ　時間規制内（モール化時）：車道通行不可、車道、路肩は歩行者通行・滞留空間、賑わい空間で活用

■STEP３-3　次世代交通に対応した人中心の道路断面（歩車共存道路）
〇機能：車道5m（一方通行）　歩道片側8m　路肩（片側0.5m）
〇運用：24時間モール化（次世代交通の低速走行を許容）

■現況

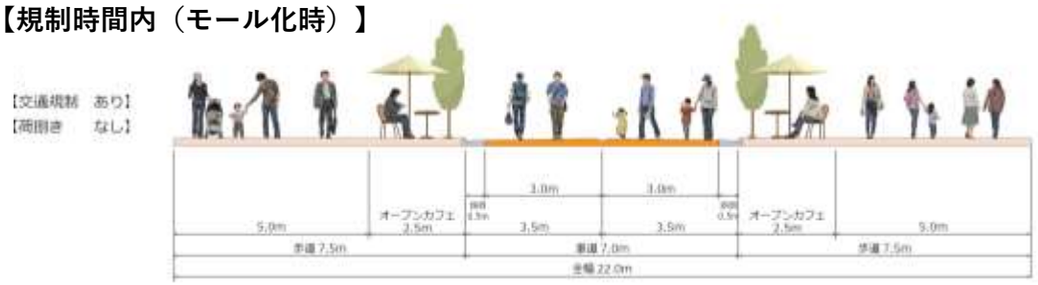
■STEP１

【規制時間外】



（荷さばき区間）

【規制時間内（モール化時）】

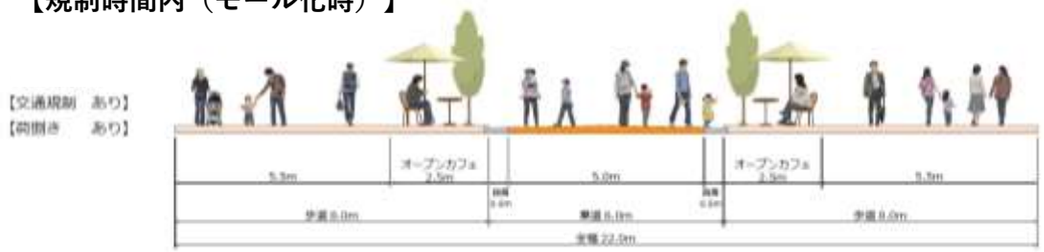


■STEP３-1

【規制時間外】

（荷さばき区間）

【規制時間内（モール化時）】



（グリーンスローモビリティ）

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

【グリスロの特長】
①Green･･･電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス
②Slow･･･ 景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制
③その他･･･同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

※出典：グリーンスローモビリティ概要（国土交通省）

丸の内仲通り 自動運転モビリティの実証実験
※出典：Impress Watch HP記事

（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
・新宿通りモール化の推進
・地上と地下を結ぶ縦動線の確保
・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・ＥＶ未整備区間】
・地上と地下の出入り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である。

■地下ネットワーク、バリアフリー化の状況

■地下⇔地下での支障個所（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する。

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する。

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する。

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する。

■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

（7）歩行者ネットワーク・駅施設　①ゆとりある歩行空間、滞留空間の確保

【追加】

■現況歩行者交通量の検討フロー

①データベースの取得

・歩行者の案内誘導を行うアプリ「ナビタイム」のGPSデータを活用
・新型コロナウィルス感染症の流行前の2019年の1年間のデータをケース別に取得
　ケース１：平日11時台（交通規制なし）　ケース２：平日ピーク時18時台（交通規制あり）
　ケース３：休日ピーク時16時台（歩行者天国あり）
・各ケースにおいて、晴天時と雨天時のデータを取得

表 ナビタイムデータ年間取得日数

	平日	休日	計
晴天	145日	27日	172日
雨天	116日	25日	141日
計	261日	52日	313日

表 ナビタイムデータ　日平均ユーザー数

	ユーザー数平均
晴天	1,498人
雨天	1,495人

※ユーザー数は重複を除いた人数（新宿東口地区全域）

②経路毎の交通量分布比率の算出

・本データは全数調査ではないため、GPSデータから路線毎の相対的な分布比率を算出
・具体的には、最も交通量の多い、休日16時ピーク時の新宿通りのGPSデータを基準値とし、他のケースや路線毎のGPSのデータを、その比率に変換
（例）休日16時ピークの新宿通りの比率１に対し、平日11時の明治通りの比率0.25など

③交通量分布比率を想定交通量に変換

・②で算出した分布比率に、過年度実態調査で把握している休日ピーク時の新宿通りの歩行者交通量（6,546人/時）を掛けることで、想定交通量を算出
・ただし、過年度実態調査で交通量を把握している路線については、その値を採用

■将来　歩行者交通推計の検討フロー

①現況歩行者交通量

・上記フローで検討した歩行者交通量を採用

②開発に伴う歩行者交通量の設定

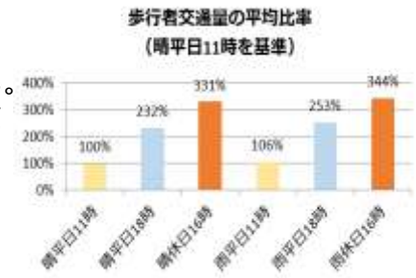
・新宿三丁目地区の各街区について、まちなみ再生方針等から想定される将来増床分（大規模開発の想定を含む）に対して見込まれる歩行者交通量を検討
・開発増床分については以下の通り想定し、大規模開発マニュアル（H26.6国土交通省）の原単位、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査の歩行者分担率、昼夜率等を用いて、開発に伴う歩行者交通量（時間交通）を設定

③将来の歩行者交通量の検討

・上記の①+②により、将来の歩行者交通量を設定

■地上部の歩行者交通量（現況）

・平日の11時台に対し、平日18時ピーク時は2.3～2.5倍、休日ホコ天16時ピーク時は3.3倍～3.5倍の交通量である。
・平時11時台は、全ての箇所でサービス水準Aが確保されている。
・平日18時台も、ほぼ全ての箇所でサービス水準Aが確保されている。
・休日16時台は、明治通り及び、新宿駅東南口～東口間でサービス水準が低下する傾向である。
・新宿通り沿い、新宿駅周辺街路は、ホコ天時に歩行者が急拡大する傾向であるが、明治通り等は増加がみられない。



※グラフ：晴　雨　、単位：人/時間、サービス水準（フルーイン）：A～C

（7）歩行者ネットワーク・駅施設　①ゆとりある歩行空間、滞留空間の確保

【追加】

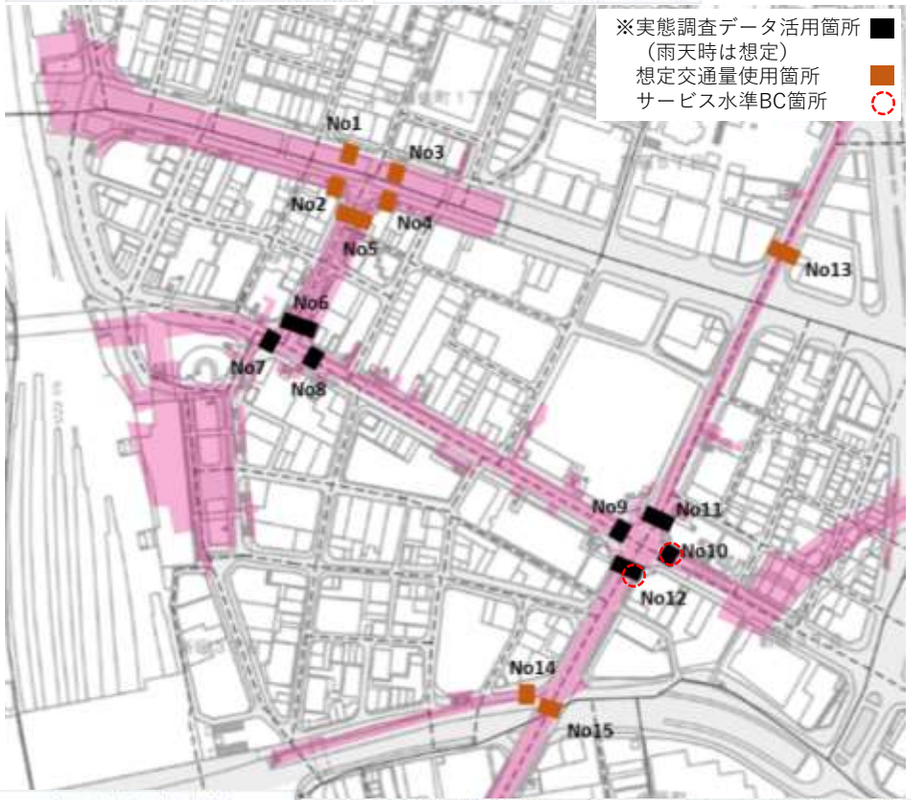
■地下部の歩行者交通量（現況）

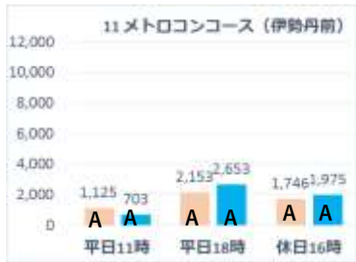
・平日の11時台に対し、平日18時ピーク時は2.１～2.3倍、休日ホコ天16時ピーク時は、晴天1.8倍、雨天2.9倍である。
・平時11時台、18時台は全ての箇所でサービス水準Aが確保されている。
・休日16時台は、雨天時に京王追分街区周辺でサービス水準が低下する傾向、雨天時のメトロプロムナード（紀伊國屋～伊勢丹～京王）及びサブナードの負荷が大きい。
・休日の観光、回遊目的の来街者などは、雨天時において地上から地下に転換する割合が高いことが想定される。

■滞留空間の評価（現況）

・新宿通りの地上部、地下部の歩行者交通量を、東口駅前広場、紀伊國屋前、伊勢丹前（新宿三丁目駅）、京王前の４か所で比較した結果、
　ア　駅前広場～伊勢丹前にかけて、歩行者交通量は1.3倍～1.5倍となる。
　イ　地下部の使用率は、晴天時と比較し雨天時は増加する。
　ウ　紀伊國屋前は、前後区間と比較し、雨天時は顕著に交通量が増加する。
　　（人が交錯、滞留する箇所であり、滞留空間として使用されている可能性）
・休日16時ピーク時交通において、買い物等を目的とした歩行者サービス水準（24人/m・分以上でA水準、人の滞留を考慮）を使用すると、メトロプロムナード（紀伊國屋前）等で、サービス水準が不足する傾向にある。

※グラフ：晴　雨　、単位：人/時間、サービス水準（フルーイン）：A～C





【新宿通りの歩行者交通量の分布】

【凡例】
○サービス水準A　■
（通行空間・滞留空間として）
※24人/m・分未満
○サービス水準B（滞留空間として）■
※24人/m・分以上～27人/m・分未満
○サービス水準B（通行空間として）
※27人/m・分以上　■

【単路部　フルーインのサービス水準】

基準点	評価	断面図ービス水準	歩行者流量図人/m・分）
0	A	A：自由歩行可	～27
27	B	B：やや制約	27～51
51	C	C：やや困難	51～71
71	D	D：困難	71～87
87	E	E：殆ど不可能	87～100

【買い物目的のサービス水準※】

基準点	評価	断面図ービス水準	歩行者流量図人/m・分）
0	A	A：自由歩行可	～24
24	B	B：やや制約	24～46
46	C	C：やや困難	46～65
65	D	D：困難	65～81
81	E	E：殆ど不可能	81～95

※出典：国総研論文（吉田純土ら，観光地等における歩行特性に関する基礎的研究，交通工学論文集2019年5巻4号p.A_8-A_17）

（7）歩行者ネットワーク・駅施設　①ゆとりある歩行空間、滞留空間の確保

【追加】

■将来の歩行空間

・新宿三丁目の将来増床分に対応する歩行者交通量を想定した場合、
　現状の歩行者ネットワークでは、サービス水準Aを確保できない箇所が多い

【地上部のネットワーク】

・新宿通りは、歩行者天国を実施していない平日18時台のサービス水準が大幅に低下する。
・明治通りは、休日16時ピーク時を中心にサービス水準が低下する。
・東南口～東口に至る、武蔵野通り、駅街路10号等でサービス水準が低下する。

【地下部のネットワーク】

・メトロプロムナードについては、紀伊國屋周辺でサービス水準が低下する。
・新宿三丁目交差点周辺においてもサービス水準が低下する。

■今後の方向性について

【民地等を活用した歩行空間の確保】

・地上部、地下部ともに、サービス水準が確保できていない箇所については、民地等を活用する中で、歩行空間の拡大を図る必要がある。
・特に、新宿通りや三丁目駅周辺では、人の滞留を考慮した空間確保が必要となる。

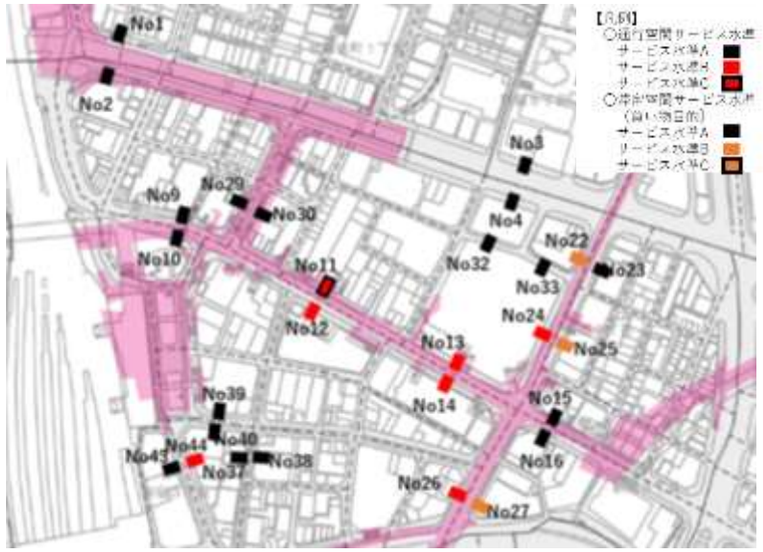
【歩行者ネットワークの拡充による交通量の分散】

・地下ネットワークの未接続区間の解消や、建物内通路を歩行者ネットワークにうまく組み込むことで、歩行者交通の分散化、平準化を図っていく必要がある。

【道路断面構成や運用方法の見直し】

・車両交通の減少に伴う、断面構成の見直しや交通規制の変更により、歩行空間の拡大について検討する必要がある。（新宿通り平日18時のホコ天化など）

■地上部　平日18時台のサービス水準（晴天時・雨天時こみ）

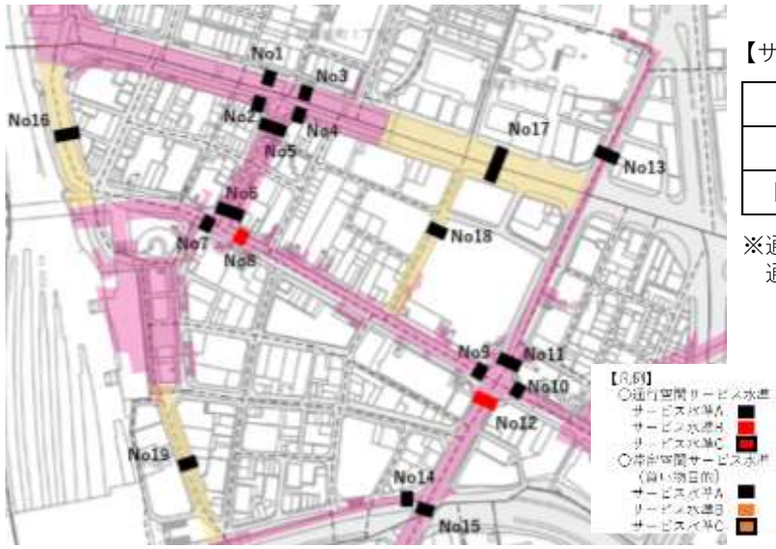


【サービス水準Aを確保する追加幅員】

場所	通行	通行+滞留
No.11	5.5m	6.9m
No.12	4.6m	5.8m
No.13	2.2m	3.2m
No.14	2.3m	3.3m
No.22		0.3m
No.24	0.1m	0.5m
No.25		0.1m
No.26	1.0m	1.4m
No.27		0.2m
No.44	0.1m	0.5m

※通行：サービス水準27人・m/分の確保
　通行+滞留：
　　サービス水準24人・m/分の確保

■地下部　平日18時台のサービス水準（晴天時・雨天時こみ）

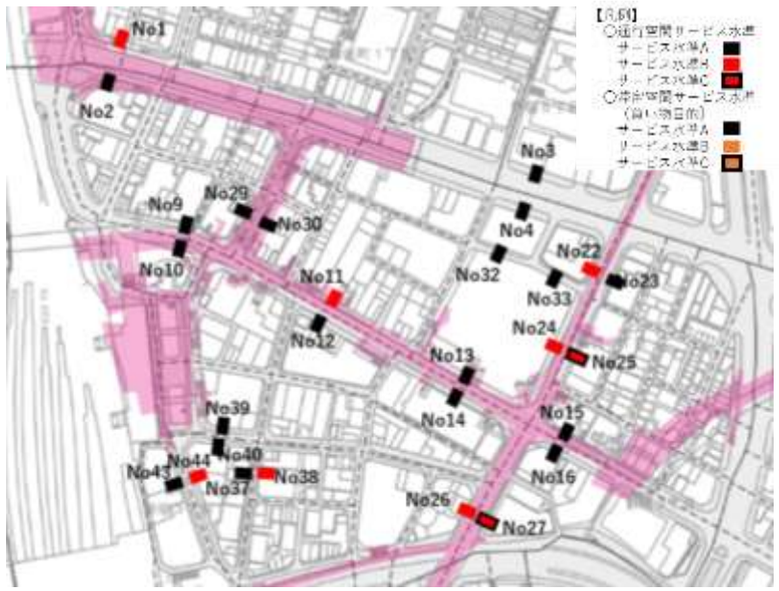


【サービス水準Aを確保する追加幅員】

場所	通行	通行+滞留
No. 8		0.9m
No.12	0.7m	1.4m

※通行：サービス水準27人・m/分の確保
　通行+滞留：
　　サービス水準24人・m/分の確保

■地上部　休日16時台のサービス水準（晴天時・雨天時こみ）

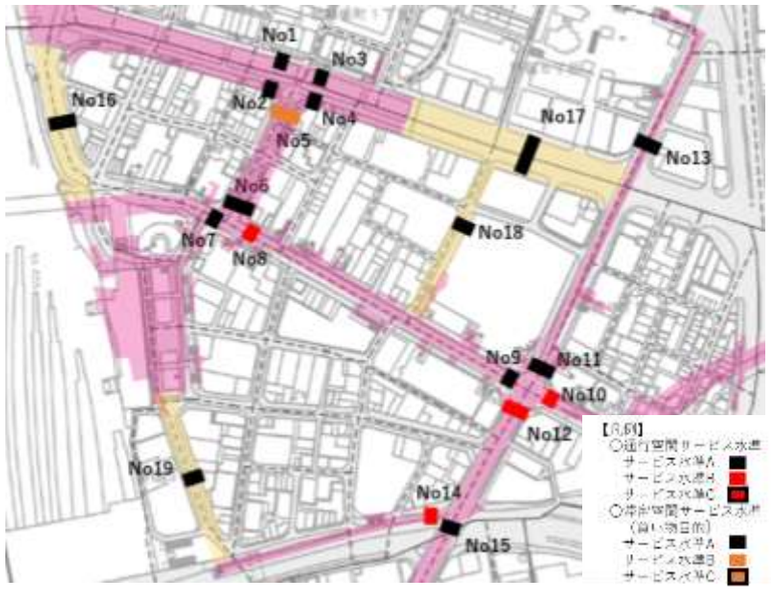


【サービス水準Aを確保する追加幅員】

場所	通行	通行+滞留	ホコ天
No.1	0.6m	1.4m	
No.11	1.3m	2.9m	○
No.22	0.7m	1.1m	
No.24	0.5m	0.9m	
No.25	2.4m	3.0m	
No.26	0.7m	1.1m	
No.27	3.6m	4.4m	
No.38	1.5m	2.3m	○
No.44	1.2m	1.8m	

※通行：サービス水準27人・m/分の確保
　通行+滞留：
　　サービス水準24人・m/分の確保

■地下部　休日16時台のサービス水準（晴天時・雨天時こみ）



【サービス水準Aを確保する追加幅員】

場所	通行	通行+滞留
No. 5		0.1m
No. 8	1.5m	2.5m
No.10	2.8m	3.9m
No.12	1.2m	2.0m
No.14	0.6m	1.4m

※通行：サービス水準27人・m/分の確保
　通行+滞留：
　　サービス水準24人・m/分の確保

（7）歩行者ネットワーク・駅施設　①ゆとりある歩行空間、滞留空間の確保

【追加】

■滞留空間の確保（社会実験）

【滞留空間の評価】

・過年度に新宿通りの歩道を部分的に車道側に張り出し、新宿通りの歩きやすさ、滞留空間としての有効性についてアンケート調査を実施した。

【滞留空間の確保が必要な箇所の検討】

・歩道内に歩行者の通行機能の他に滞留機能が生じることで歩行者の交錯が発生する。
・交差点周辺では信号待ちの人と歩行者の交錯が発生する。
・滞留空間、信号待ちの空間を設けることで歩行者の交錯が抑制され、歩行者の安全性が向上する。
・滞留空間等が不足する箇所（大規模商業施設周辺、交差点周辺等）などについて段階的な車道の滞留空間への転換や民地等を活用し滞留空間を確保する。

■滞留空間の確保

【交差点周辺の歩道拡幅の必要性】

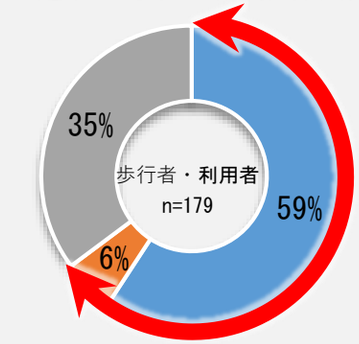
・交差点周辺は道路交通法により路上駐停車が禁止されているため、歩道拡幅することで物理的に路上駐車を抑制する。
・路上駐車を抑制することでドライバーの視認性が高まり安全性が向上する。
・横断歩道の距離が短縮され歩行者の安全性が向上する。

【段階的な歩道拡幅（短期的な対応）】

・歩行者交通量が多く、滞留空間が不足している箇所から段階的、部分的に歩道を拡幅し、歩行空間と滞留空間を分離する。
・交差点周辺は歩行者交通量が多く、通行人と信号待ちの人との交錯が生じているため優先的に滞留空間を確保する。

■新宿通りの歩行、滞留空間の評価

Q.新宿通りの歩道は歩きやすいですか、危ないと感じますか（複数回答）

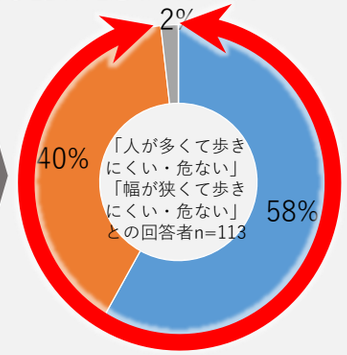


■人が多くて歩きにくい・危ない　■幅が狭くて歩きにくい・危ない
■歩きにくい・危ないと感じない

６割以上が「歩きにくい、危ない」と回答

▼仮設歩道(滞留空間)の設置

Q.新宿通り全体で、このような空間があると良いと思われますか。

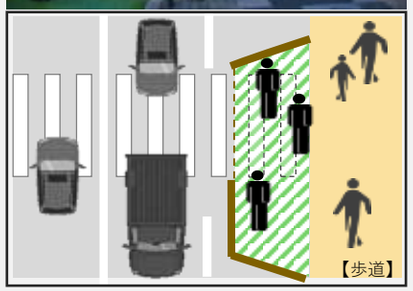


■有るべき　■あればいい程度
■無くてもいい　■不要である

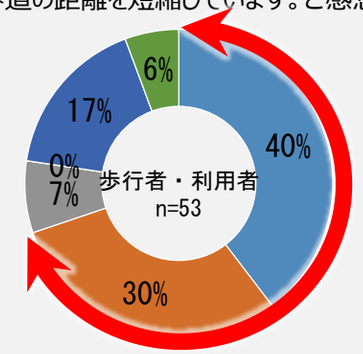
９割以上がこのような空間が「有るべき」、「有ればいい程度」と回答

■交差点周辺の滞留空間

▼信号待ち空間の設置



Q．歩道を巻き込んで、信号待ちするスペースを広くしたり、横断歩道の距離を短縮しています。ご感想を教えてください。



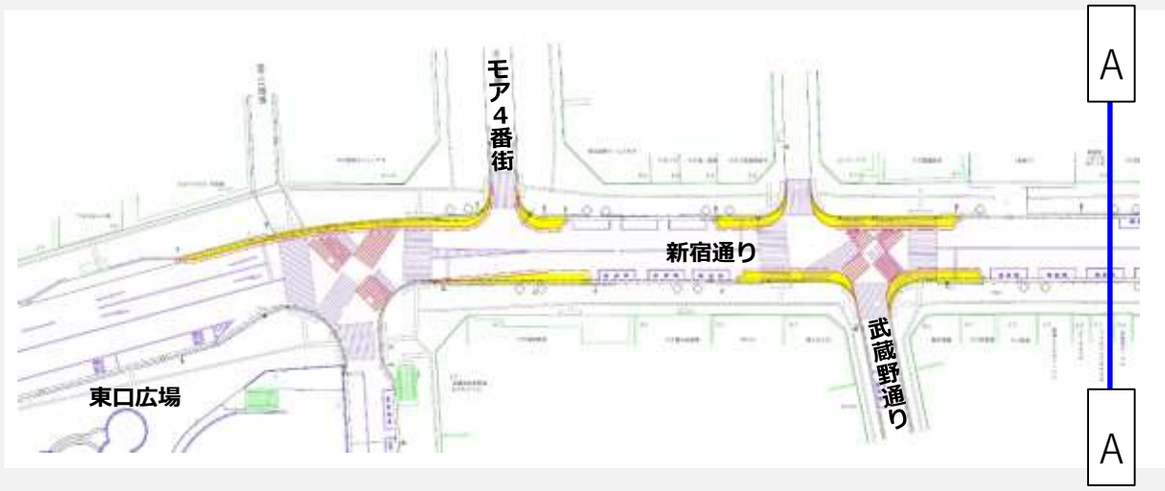
■信号待ちするスペースが広くて安心できる　■横断する距離が短くて安心できる・渡りやすい
■道路に近く危ないと感じる(止めた方がいい)　■渋滞が増えるので車道のままでいい
■特に無い(横断歩道を巻き込まなくてもいい)　■その他

７割が「信号待ちするスペースが広くて安心できる」、「横断する距離が短くて安心できる・渡りやすい」と回答

※社会実験内容：新宿通りの歩道を部分的に拡幅し、歩行・滞留環境についてアンケート調査を実施

※令和元年度新宿通りモール化社会実験及び本格実施に向けた業務委託

■段階的な歩道拡幅（短期的な対応）のイメージ図【新宿通り】



優先的に歩道拡幅を行う箇所

（7）歩行者ネットワーク・駅施設　②バリアフリー経路確保・地下歩行者ネットワークの拡充　【追加】

■バリアフリー経路確保に向けた検討

○新宿三丁目駅周辺の開発に合わせたバリアフリー縦動線の整備

・新宿三丁目駅周辺において、民間開発等を契機に、駅が感じられる広場の創出を行う箇所については、地上・地下を結ぶバリアフリー縦動線を確保する。

○既存の地下歩行者通路のバリアフリー経路の改善

・既存の歩行者地下ネットワークは、フロアレベルではほぼ平坦性が確保されているものの、B2F⇒B1F、B1F⇒１Fなどフロア間を結ぶエレベーターが少ないため、民間開発等を活用してバリアフリー縦動線の整備を促進する。
（例：新宿サブナード（B2F）⇔メトロプロムナード（B1F））

■地下歩行者ネットワークの拡充

○未接続区間の必要性の整理

・現況、将来において、新宿サブナードやメトロプロムナード等の地下ネットワークは、雨天時を中心に歩行者交通量の分散化、平準化の機能を担っている。
・一方で、地下ネットワークの未接続区間があるため、歩行者は目的地に対して、迂回を強いられるとともに、一部の経路の負荷の増大につながっている。

○靖国通り地下歩行者通路延伸

・将来歩行者交通量の分散：開発を想定した歩行者交通量が周辺街路に集中
・駐車場出入口付近の歩車分離：駐車場アクセス交通と歩行者の交錯を回避

＜事業化に向けた課題＞

・事業スキーム・事業者の確定　（占用事業or都市施設）

■地下ネットワーク、バリアフリー化の状況

**②既存の地下歩行者通路の
バリアフリー経路の改善（例）**

**①新宿三丁目駅周辺の開発に合わせた
バリアフリー縦動線の整備**

**都営新宿線～東京メトロ間の
エレベーターの整備**

【現況の歩行者交通量】

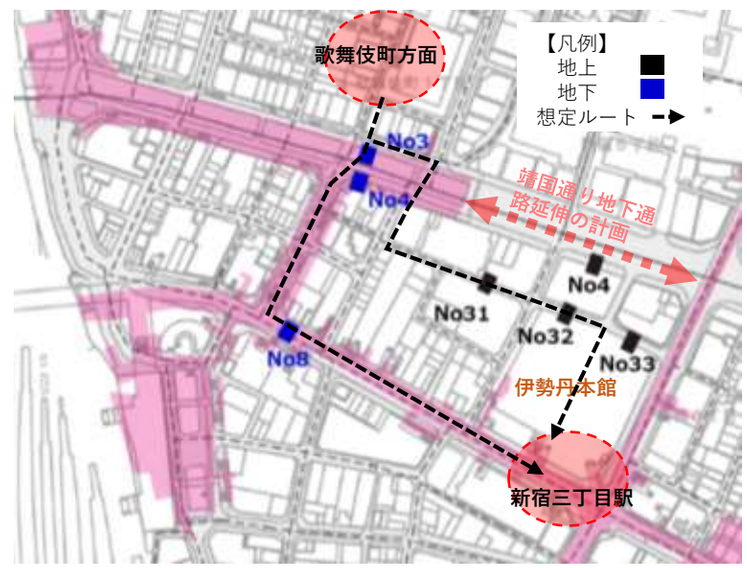
※グラフ：晴　雨　、単位：人/時間

【地下ネットワーク】

・歌舞伎町から、新宿三丁目駅に向かうルートは1ルートのみで、雨天時を中心に負荷がかかっている

【地上ネットワーク】

・歩行者は細街路や伊勢丹本館を経由して新宿三丁目駅に向かうと考えられ、雨天時を中心に細街路の交通量が多い



（8）駐車場施設・駐輪施設

【更新】

■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が地区内の細街路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※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。

※広域幹線等：新宿東口地区を囲む靖国通り・甲州街道・環５の１、もしくはこれらに取付く道路

【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である。

■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広域幹線等からアクセスできる隔地・集約駐車場を確保

・地区内車両流入や路上駐車の抑制のため、大規模開発等を契機として、地区内の駐車需要を受け止める、広域幹線等からアクセスできる隔地・集約駐車場を確保する。
・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を行う。

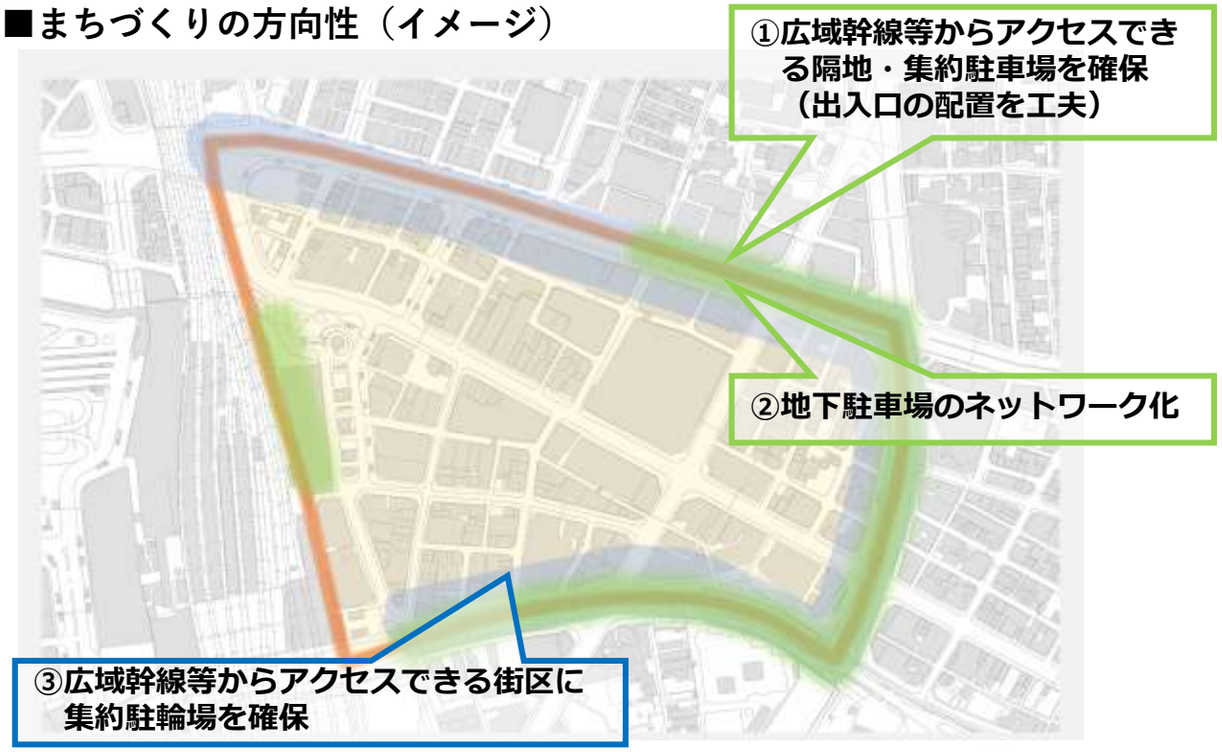
②地下駐車場のネットワーク化

・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を図る。

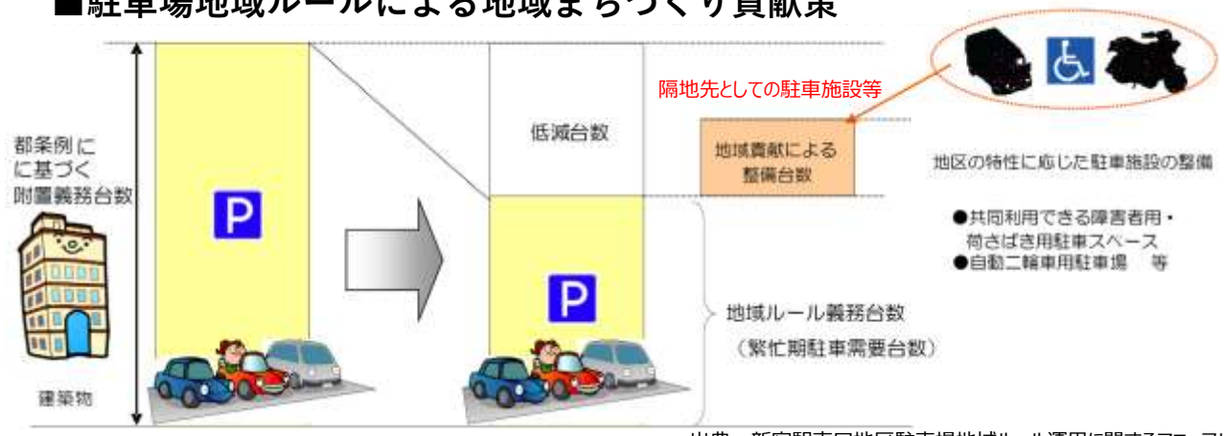
③広域幹線等からアクセスできる街区に集約駐輪場を確保

・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、広域幹線等からアクセスできる街区に集約駐輪場を確保する。
・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する。

■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



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

（8）駐車場施設・駐輪施設　①隔地・集約駐車場の確保

【追加】

■集約駐車場の必要性

〇将来的に、地区内にアクセス車両（一般車）を流入させないために、広域幹線等からアクセスできる地下駐車場に集約していく必要がある。
〇大規模開発等を契機として、本地区で必要な隔地・集約駐車場を確保していく。

【地区駐車需要の整理】

〇現状、地区の一般車の駐車需要及び既設の駐車場設置台数は以下のとおり、地区内の駐車需要は既設の駐車施設で充足している。
・駐車需要：1,454台（路上駐車のピーク時駐車台数 86台、既設駐車施設のピーク時利用台数 1,368台）
・既設駐車場設置台数：1,816台（民間駐車場 1,294台、都市計画駐車場 522台）

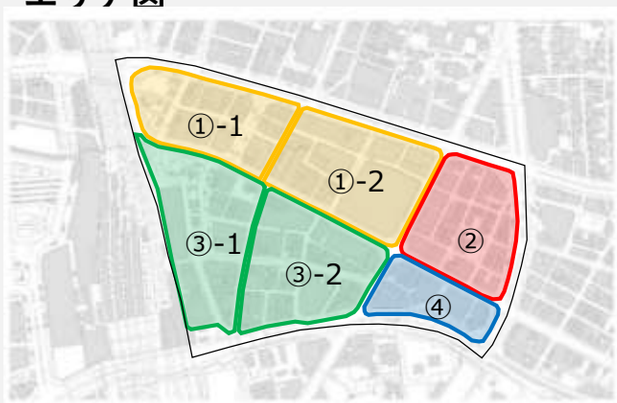
【集約駐車場の確保】

〇地区内の駐車需要1,454台に対し、広域幹線等からアクセスできる大規模駐車場は1,390台である。
将来、地区計画や民間開発による床面積の増加が見込まれるため、実態に応じた利用率を考慮したうえで、必要規模を幹線道路等からアクセスできる駐車場として確保。
〇ただし、都心部における駐車場利用台数は近年減少傾向であるため、確保する台数については実態調査を踏まえた需要等の予測を行うなど引き続き検討が必要となる。

■駐車需要（路上駐車）の傾向

地区内の一般車の路上駐車台数から路上における駐車需要台数を算出
<算出方法>
・過年度のナンバープレート調査による路上駐車台数から、エリア毎の路上駐車のピーク時駐車台数を算出　※調査日 H28年10月26日(水)
・ピーク時駐車台数の合計が地区全体の路上における需要台数

エリア図



エリア	ピーク時路上駐車台数(台)
①-1	14
①-2	19
②	12
③-1	20
③-2	14
④	7
計	86

※時間断面(15分毎)の瞬間最大駐車台数

■駐車需要（既設駐車場）の傾向

地区内の既存駐車場の利用率から駐車需要台数を算出
<算出方法>
・前途の既設駐車場の設置台数にピーク時利用率を乗じ、需要台数を算出
※ピーク時利用率　民間駐車場：駐車場地域ルールの類似施設の駐車実績がない場合の低減係数である60%と仮定
都市計画駐車場：平常期(10･11月)休日　※繁忙期の需要はさらに増加
出典：H30新宿区駐車場に関する調査業務委託

		設置台数(台)	ピーク時利用率(%)	需要台数(台)	需要台数計(台)
民間駐車場※1		927※1	60	557	1,368
伊勢丹本館パーキング※2		367	100	367	
都市計画駐車場	新宿サブナード	373	92.2	344	
	新宿駅東口駐車場	149	67.1	100	

※1 西武ビル駐車場は地区外となるが新宿サブナードと一体管理されているため含めている
※2 伊勢丹本館パーキングの利用率は特異値のため民間駐車場と分けて算出

■既設駐車場の設置台数

地区内にある既設駐車場の設置台数を算出
<算出方法>
・過年度の調査、駐車場情報サイト等により既存駐車場の設置台数を算出
※建物建替えや情報サイトに未記載の施設もあるため台数増減の可能性あり

		設置台数(台)	合計(台)
民間駐車場		927※	1,816
伊勢丹本館パーキング		367	
都市計画駐車場	新宿サブナード	373	
	新宿駅東口駐車場	149	

※ 西武ビル駐車場は地区外となるが新宿サブナードと一体管理されているため含めている

■広域幹線等からアクセスできる大規模駐車場の設置台数

広域幹線等からアクセスできる大規模駐車場の設置台数を算出
<算出方法>
・過年度の調査、駐車場情報サイト等により既存駐車場の設置台数を算出
※建物建替えや情報サイトに未記載の施設もあるため台数増減の可能性あり

広域幹線等に接する大規模駐車場位置

※ ①･②は新宿サブナードと接続

施設	設置台数(台)
①ユニカビル※	72
②西武ビル※	77
③ピカデリー	33
④伊勢丹本館ﾊﾟｰｷﾝｸﾞ	367
⑤MI新宿南館	161
⑥京王新宿追分ビル	62
⑦マルイアネックス	96
⑧新宿サブナード	373
⑨新宿駅東口駐車場	149
計	1,390

（8）駐車場施設・駐輪施設　①隔地・集約駐車場の確保

【追加】

■隔地・集約駐車場の出入口の工夫

○隔地・集約駐車場の出入口を広域幹線等に配置する場合、幹線道路の車両・歩行者交通の安全性・円滑性を確保する工夫を行う。

【ハード対策例】

▶例１　幹線道路に出入口設置 ＋ 歩行者交通の代替ルート設定
⇒歩車分離を図ることで出入口での歩車交錯の回避、歩車交錯１箇所

▶例２　幹線道路から一本入った細街路に出入口設置 ＋ 歩車交錯の抑制対策
⇒幹線道路への交通の影響を低減、ただし左折誘導時の待ち時間は発生
⇒細街路区間分の待ち行列を許容することができる

【ソフト対策例】

・交通誘導員の配置、入出場時の警告音など

■次世代技術の導入の検討

○駐車場出入口部分における交通混雑の解消に向けて、自動運転技術などの次世代技術を活用した駐車場のあり方を検討する必要がある。

【自動運転+自動バレーパーキングによる駐車場運営のイメージ】

・商業施設で車両での来客に対して、駐車場とは別に乗降スペースを設置
・降車スペースで人が下りた後、管制センターからの指示のもと、自動運転により、指示された駐車場出入口から入場し、指定の駐車マスに停車
・利用者は、スマートフォン等で出庫指示
・管制センターからの指示のもと、自動運転により、指示された駐車場出入口から出庫し、乗車スペースに停車後、利用者が乗車

■大規模商業施設の駐車場出入り動線（伊勢丹パーキング）【平日17時頃】

左折時の歩車交錯

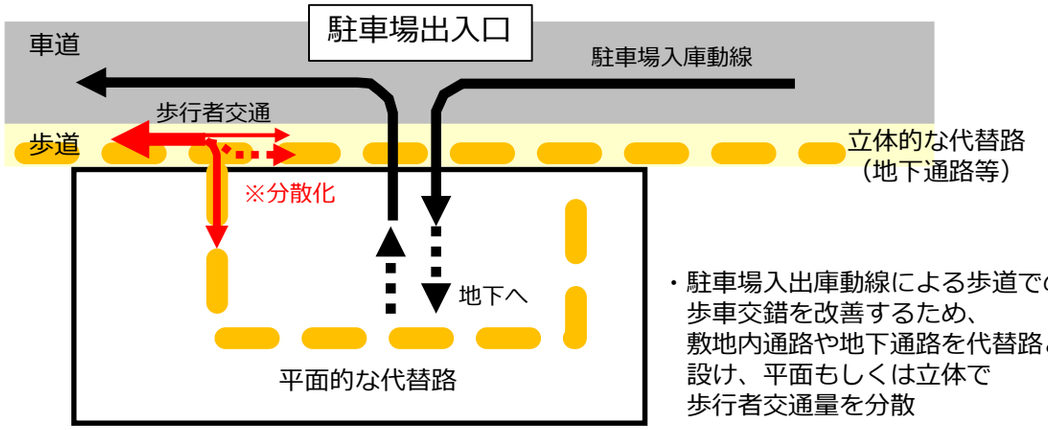
タクシーの待ち行列（靖国通り）

タクシーの待ち行列

交差点での歩車交錯

入庫時の歩車交錯

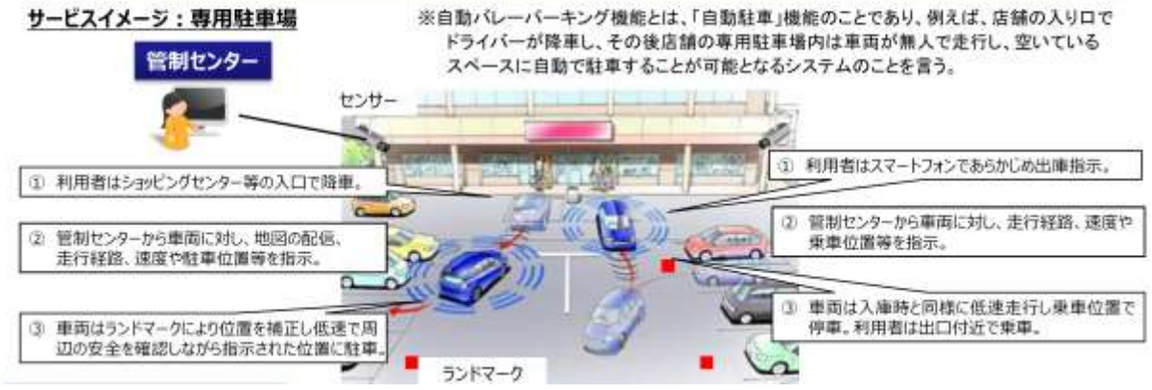
■例１：幹線道路に出入口設置 ＋ 歩行者交通の代替ルート設定



・駐車場入出庫動線による歩道での歩車交錯を改善するため、敷地内通路や地下通路を代替路として設け、平面もしくは立体で歩行者交通量を分散

■自動バレーパーキング

○ 2020年代頃から、観光地でのレンタカーサービスや営業用カーリースサービスへの展開を想定し、自動バレーパーキング対応車両について、専用駐車場（一般交通と分離、管制センター等設置）における自動バレーパーキングが実現することを目指す。
○ このため、2018年度に実施する自動バレーパーキングの実証実験を通じて、関係者の合意形成を進めるとともに、国際標準化に向けた取組を推進する。（「官民 ITS 構想・ロードマップ 2018 」より）



出典：自動運転の実現に向けた新たな取り組みについて（国土交通省）

（8）駐車場施設・駐輪施設　②地下駐車場のネットワーク化・③集約駐輪場の確保

【追加】

■地下駐車場のネットワーク化

○大規模開発等を契機とした地下駐車場をネットワーク化させることで、地区内の駐車施設の効率的な運用を図っていく。

【ネットワーク化するメリット】

▶駐車場出入口を広域幹線等に限定できるため、地区内への車両流入を抑制
▶複数の駐車場出入口を柔軟に活用することで、駐車場の出入交通量を分散
▶地区全体として駐車需要への対応が可能となり、駐車場の利用率が向上

【ネットワーク化を進める上での課題】

▶駐車場出入口が少ない場合、交通が集中し、周辺道路が混雑する恐れ
▶駐車場をネットワーク化する車路の事業者、整備・管理費用の負担
▶駐車場施策の段階的な推進の検討

■集約駐輪場の確保

○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、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集約駐輪場を整備する。
○地区内の附置義務駐輪場については、新宿区の条例に基づき250m以内の隔地が可能であることから、集約駐輪場への積極的な隔地を推奨していく。

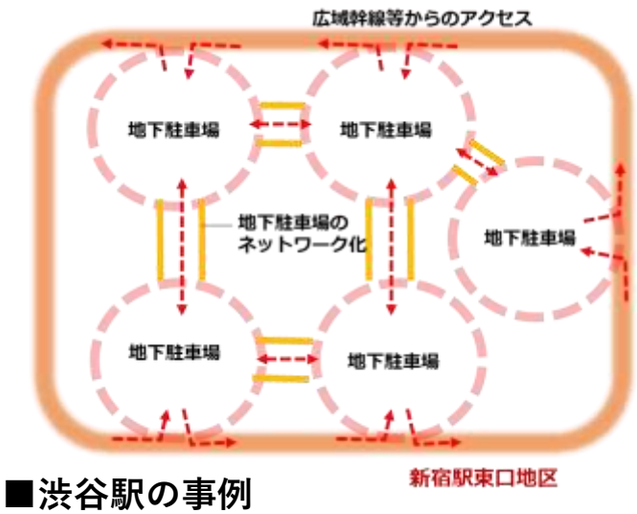
【現状の駐輪需要の整理】

○地区内（明治通り以西）の駐輪需要は時間最大約1,400台、周辺の一時利用の駐輪場は約800台であるため、駐輪施設が不足している状況である。

【走行エリアの設定】

○地区内を、駅前広場を中心とした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図っていく。
（禁止エリアは自転車走行不可、優先エリアは自転車の走行可を想定）

■地下駐車場のネットワーク化したイメージ

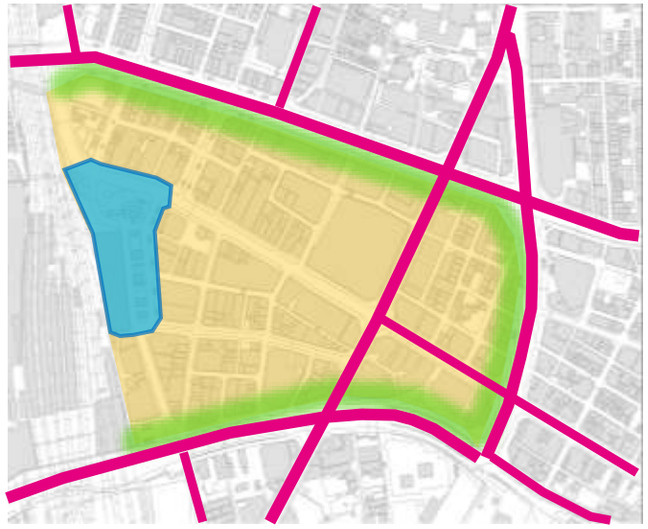


【実現に向けての課題】

○連結車路の事業者、事業スキーム等の具体化
⇒連結車路の法的整理
⇒駐車場整備を行う大規模開発者間で調整を図り、実現可能性を検討

○駐車場施策の段階的な推進
⇒ネットワークの整備まで、地区内への車両流入が残る可能性
⇒中間段階において、ネットワーク化をしない状況で対応する枠組みも合わせて整理

■集約駐輪場整備・走行エリアの設定



【実現に向けての課題】

○集約駐輪場の整備
⇒附置義務駐輪場も含め、地区として必要な駐輪需要の整理
⇒開発事業者との連携、調整

○走行エリアの設定
⇒自転車の走行禁止エリア、歩行者優先エリアの強制力
（法的整理、地元ルールの整備）

【凡例】
- 歩行者優先エリア
- 自転車走行禁止エリア
- 集約駐輪場整備エリア
- 自転車ネットワーク整備対象路線

■渋谷駅の事例

第51号渋谷駅駐車場（都市計画駐車場）

○都市計画決定：平成25年６月
　都市計画変更：平成26年６月
○面積：約1.89ha（地下式）
○移動制約者用　：約60台
　地域荷さばき用：約７台

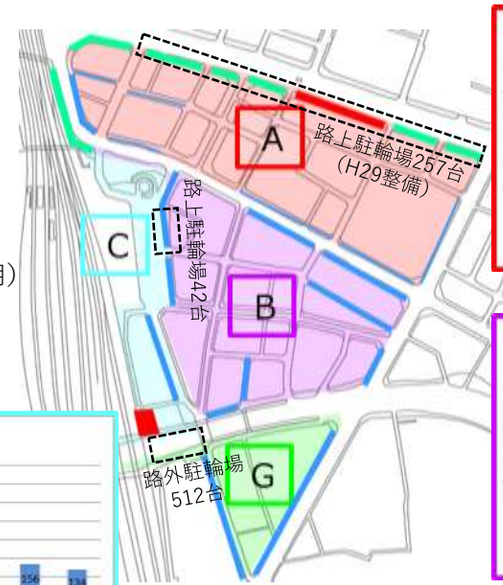
※道玄坂一丁目地区、桜丘口地区等の駐車場をネットワーク化
（交通広場、国道246号下を通過）
※駅前地区や桜丘口地区の開発で、駐車場及びネットワークを整備

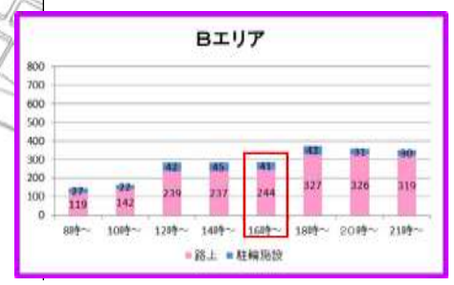
出典：渋谷駅中心地区基盤整備都市計画の概要（H27.6）

■地区駐輪需要

○自転車乗入状況（ピーク）
　Aエリア：785台
　Bエリア：285台
　Cエリア：268台
　合計　約1,400台

○駐輪場整備台数（一時利用）
　路上駐輪場　299台
　路外駐輪場　512台
　合計　　約 800台





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））

平成26年6月19日調査（新宿の拠点再整備検討委員会資料）

（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している。
・路上駐車は、まちなかでは総台数930台のうち約9割が荷さばき車両である。
・荷さばき車両の約6割が店舗直送便である。
・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。

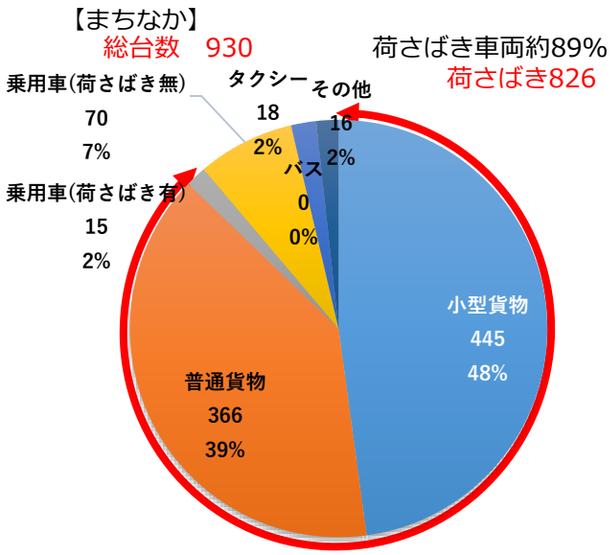
■路上駐車状況（平日・午前中）

武蔵野通り

新宿通り

■路上駐車の目的別割合

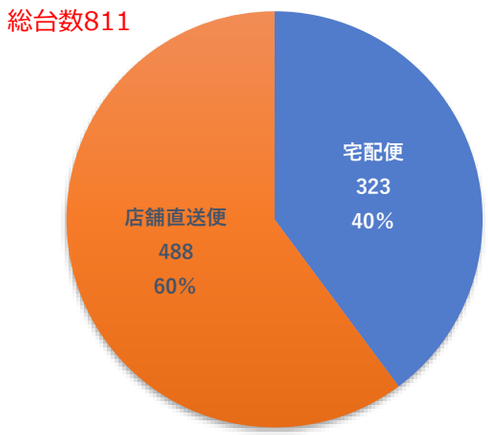
【まちなか】
総台数　930



■荷さばき車両の種別割合

調査実施日：平成28年10月26日（水）

【まちなか】
総台数811



※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、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確保する。（主に長期対策）
②総合的な荷さばき対策の推進
・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する。（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、共同配送になじまない。
　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。
⇒路外共同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

（9）荷さばき対策　①路外共同荷さばき場の確保

【追加】

■路外共同荷さばき場の必要性

〇将来的に、地区内に荷さばき車両を流入させないために、広域幹線等からアクセスできる路外の共同荷さばき場を整備する必要がある。
〇大規模開発等を契機として、本地区で必要な路外共同荷さばき場を整備していく。

【地区の荷さばき需要の整理】

〇現状、地区内の荷さばき場が不足しており、路上荷さばき車両が溢れている状況である。
・駐車需要：233台（路上駐車のピーク時駐車台数 167台、既設駐車場設置台数 66台）
・既設駐車場設置台数：66台

【路外共同荷さばき場の確保】

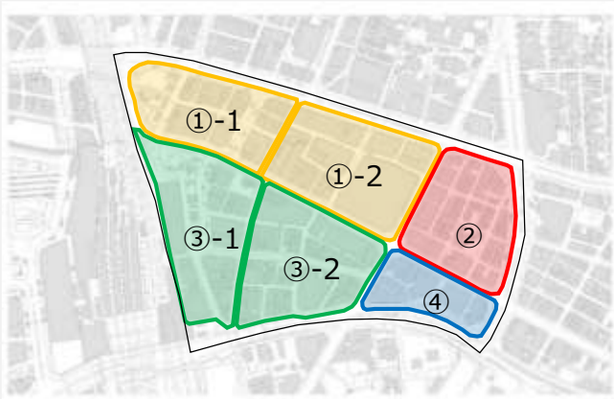
〇現行の駐車場条例を基に算出した必要台数213台に対し、現況の駐車需要は233台であるため、条例を上回る駐車需要が存在する。全ての荷さばき車両を集約するには条例を上回る路外共同荷さばき場を確保する必要がある。
将来、地区計画や民間開発による床面積の増加を考慮すると、240台以上の広域幹線等からアクセスできる路外共同荷さばき場が必要となる。

■駐車需要（路上荷さばき）の傾向

地区内の荷さばき車両の路上駐車台数から路上における駐車需要台数を算出

<算出方法>
・過年度のナンバープレート調査による路上駐車台数から、エリア毎の路上駐車のピーク時駐車台数を算出
※調査日 H28年10月26日(水)
・ピーク時駐車台数の合計が地区全体の路上における需要台数

エリア図



エリア	ピーク時路上駐車台数(台)
①-1	36
①-2	21
②	23
③-1	52
③-2	26
④	9
計	167

※時間断面(15分毎)の瞬間最大駐車台数

■駐車需要（既設駐車場）の傾向

地区内の既存駐車場の設置台数から駐車需要台数を算出

<算出方法>
・過年度の調査、駐車場情報サイト等により荷さばき車両用の既存駐車場の設置台数を算出
※建物建替えや情報サイトに未記載の施設もあるため台数増減の可能性あり
・荷さばき車両用の駐車場は基本的に全てが利用されていると想定し、設置台数を需要台数とする

	台数(台)
地区全体	66

■現行駐車場条例の必要台数

三丁目地区内全ての建物に対し、現行の駐車場条例を適用した場合の荷さばき車両用の必要駐車場台数を算出

<算出方法>
・登記簿から延べ床面積が2,000㎡を超える建築物を抽出
・用途は8割店舗、2割事務所と想定（H23 用途割合調査より）
・原単位　現行駐車場条例　店舗2,500㎡/台、事務所5,500㎡/台
※現行の地域ルールを適用した場合でも荷さばき車両の原単位に変更はないため、現行駐車場条例のみを用いて必要台数を算出する

荷さばき用駐車場の設置を要する建物（現況2,000㎡超）

現況床面積と将来の床面積に対する必要台数

対象時期	地区内床面積合計（㎡）	必要台数（台）
現況	829,860.62	213
将来※	1,421,574.97	241

必要台数 1.13倍増加

※将来、地区計画や民間開発により容積率制限が緩和され、床面積の増加が見込まれるため、増加後の床面積を想定し必要台数を算出

（9）荷さばき対策　②総合的な荷さばき対策の推進

【追加】

■路上荷さばき車両の現状

【路上荷さばき車両の内訳】

・短時間駐車、多品種、少量、多頻度の店舗直送便が約６０％
・中小の宅配業者３５%、大手宅配業者5%

【路上荷さばき車両が集約されない理由】

・中小宅配　：数が多く周知徹底が困難、配送手数料の負担力がない
・店舗直送便：短時間、多品種、少量、多頻度の配送形態に合わない

⇒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。

■総合的な荷さばき対策の推進

〇店舗直送便が多いなど、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（午前中など）に荷さばきを集中して実施する。
〇歩行者の多い時間帯（午後など）は交通規制を行い、原則、路外共同荷捌き場のみで実施する。
〇路上荷さばき車両を、路外共同荷さばき場に転換する荷さばきルールを整備する。

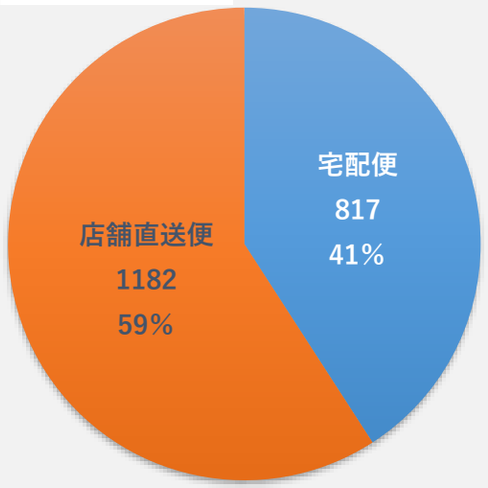
【総合的な荷さばき対策の事例】

・荷さばきの時間帯の集約、荷さばき所要時間の短縮（荷さばきルール策定）
・路外共同荷さばき場の新設、既存路外荷さばき場の活用
・路内アクセススペースの設置

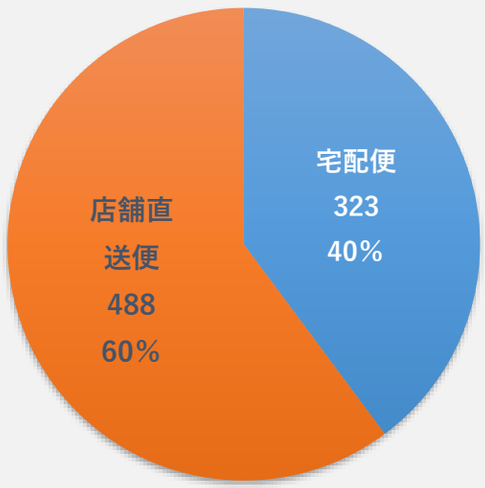
■荷さばき車両（小型貨物、普通貨物）の種別割合

調査実施日：平成28年10月26日（水）

【地区全体】　総台数1,999



【まちなか】　総台数811

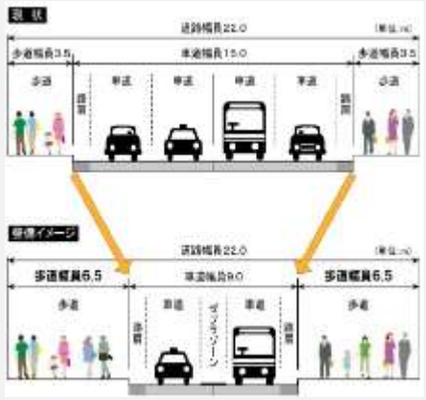


※地区全体：新宿三丁目地区全体
　まちなか：地区全体から東口広場、甲州街道、環５-1、靖国通り、新宿通り、明治通り、駅街路10号、中央通りの幹線道路を除く区域
※宅配便：宅配便事業者使用する荷さばき車両
　店舗直送便：宅配便を除く荷さばき車両（例：生鮮食品や飲料品など自社取扱商品を店舗に直接納入するもの）

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

■総合的な荷さばき対策の事例①

四条通歩道拡幅プロジェクト（京都市）



<整備目的>
　既存の道路空間を再配分することで誰もが快適に歩くことができる歩行空間の確保
<整備概要>
・歩道の拡幅
・バス停の整備
・沿道アクセススペースの整備（15ヶ所、32台）
・緊急車両への配慮
<荷さばき対策>
・午前中に荷さばきを集約（ルール作り）
・路外共同荷さばき場の設置
・コインパーキングの活用
・沿道アクセススペースの5分以内の活用

出典：人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくり「四条通歩道拡幅事業」

■路上荷さばき車両の集約の課題

A：納入業者側の課題

①物理的ハードル
　・配送に店舗の鍵が必要
　・配送先が通常時と異なるため、配送ルートの調整が必要
　・時間ロスを発生させない仕組み（デポ地を経由による時間増）
②営業/作業形態の変更を促す必要性
　・店舗への直接営業の仕方の変更
　・現金の受け渡し（代引き）の方法変更が必要

B：店舗側の課題

①経営層への理解浸透を促進する必要性
　・現在困っていない、不参加によるペナルティがない

出典：令和元年度新宿通りモール化社会実験実施及び本格実施に向けた検討業務委託

■総合的な荷さばき対策の事例②

南北区道周辺荷さばきルール（豊島区）

<荷さばきルールとは>
　池袋駅東口地区では南北区道周辺において特に歩行者の多い土日休日の12時~19時に車両通行規制を実施し、安全で快適な歩行者空間を創出することとなった。あわせて荷さばき車両への対応として荷さばきルールを定め、良好な交通環境をつくる。
<ルール概要>
1-①　荷さばきの時間帯や曜日
1-②　荷さばきの所要時間
2-①　荷さばきの駐車場所
2-②　民間の駐車場を利用する際
2-③　共同荷さばきスペースを利用する際

出典：南北区道周辺荷さばきルール~概要版~

（9）荷さばき対策　③荷さばき対策の段階的推進

【追加】

■想定される段階別の荷さばきパターン

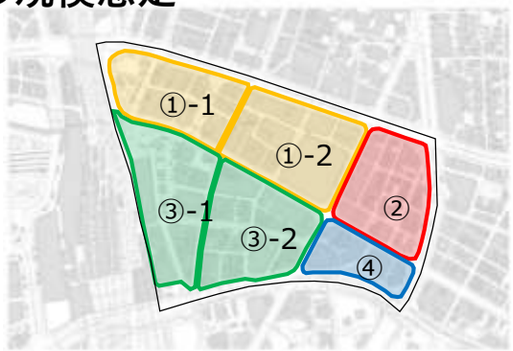
〇パターン１：大手宅配便　⇒　路外共同荷さばき場
　　中小宅配便、店舗直送便　⇒　時間規制
　<成立要件>地区全体で路外共同荷さばき場の確保/荷さばきルール
〇パターン２：大手･中小宅配便　⇒　路外共同荷さばき場
　　店舗直送便　⇒　時間規制
　<成立要件>各エリア毎に路外共同荷さばき場の確保/荷さばきルール
〇パターン３：大手･中小宅配便、店舗直送便　⇒　路外共同荷さばき場
　<成立要件>生鮮食品、高級品など全ての物流に対応可能な配送技術の確立、
　　地下ネットワーク化(地上への縦動線確保)

■パターン毎の路外共同荷さばき場の規模想定

〇パターン１：<現況床面積> 97台
　　<将来床面積>113台

〇パターン２：<現況床面積>142台
　　<将来床面積>168台

〇パターン３：<現況床面積>233台
　　<将来床面積>277台



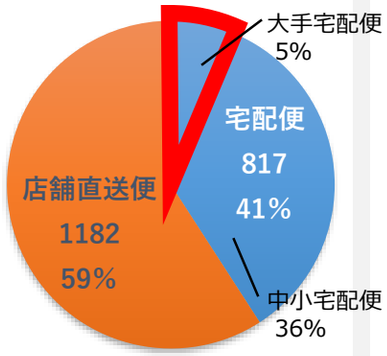
■パターン1（路外荷さばき約5%転換+時間規制）

〇路外共同荷さばき場（大手宅配便が利用）

<必要台数>

	現況床面積			将来床面積	
エリア	ピーク時駐車台数(台)	既設駐車場台数(台)	計	増加割合 ※1	必要台数(台)
①-1	6	11	17	1.09	19
①-2	4	5	9	1.43	13
②	4	5	9	1.33	12
③-1	9	28	37	1.13	42
③-2	5	6	11	1.18	13
④	3	11	14	1.00	14
合計	31	66	97	―	113

【荷さばき車両種別割合】
総台数1,999



※1 将来の床面積増加に伴い増加する条例上の荷さばき台数の割合

※過年度の調査により大手宅配便の地区内車両数は約100台、また、長時間駐車となるため駐車台数を3倍で算出

<効果>
　地区内の路上荷さばき車両台数約2,000台のうち約100台（約5%）が路外共同荷さばき場に転換。
　長時間荷さばきに時間を要する大手宅配便を路外に転換することで、路上の荷さばきスペースに余裕が生じる。

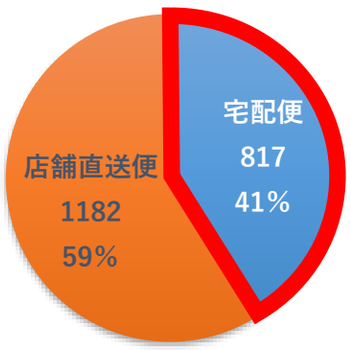
■パターン２（路外荷さばき約40%転換+時間規制）

〇路外共同荷さばき場（大手･中小宅配便が利用）

<必要台数>

	現況床面積			将来床面積	
エリア	ピーク時駐車台数(台)	既設駐車場台数(台)	計	増加割合 ※1	必要台数(台)
①-1	16	11	27	1.09	30
①-2	10	5	15	1.43	22
②	9	5	14	1.33	19
③-1	23	28	51	1.13	58
③-2	12	6	18	1.18	22
④	6	11	17	1.00	17
合計	76	66	142	―	168

【荷さばき車両種別割合】
総台数1,999



※1 将来の床面積増加に伴い増加する条例上の荷さばき台数の割合

<効果>
　地区内の路上荷さばき車両の約40%が路上から路外に転換される。また、路外共同荷さばき場が整備されたエリアから段階的に時間規制の短縮（歩行者用道路時間の拡大）が可能。

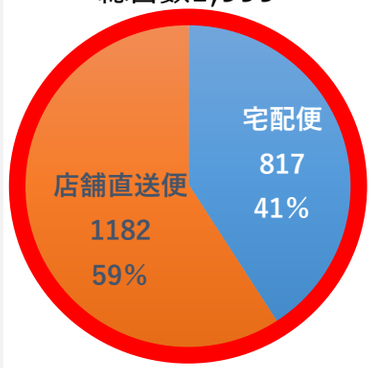
■パターン３（路外荷さばき100%転換）

〇路外共同荷さばき場（大手･中小宅配便、店舗直送便全て利用）

<必要台数>

	現況床面積			将来床面積	
エリア	ピーク時駐車台数(台)	既設駐車場台数(台)	計	増加割合 ※1	必要台数(台)
①-1	36	11	47	1.09	52
①-2	21	5	26	1.43	38
②	23	5	28	1.33	38
③-1	52	28	80	1.13	91
③-2	26	6	32	1.18	38
④	9	11	20	1.00	20
合計	167	66	233	―	277

【荷さばき車両種別割合】
総台数1,999



※1 将来の床面積増加に伴い増加する条例上の荷さばき台数の割合

<効果>
　全ての路上荷さばき車両が路上から路外共同荷さばき場に転換され、地区内全体において全時間の歩行者用道路化。

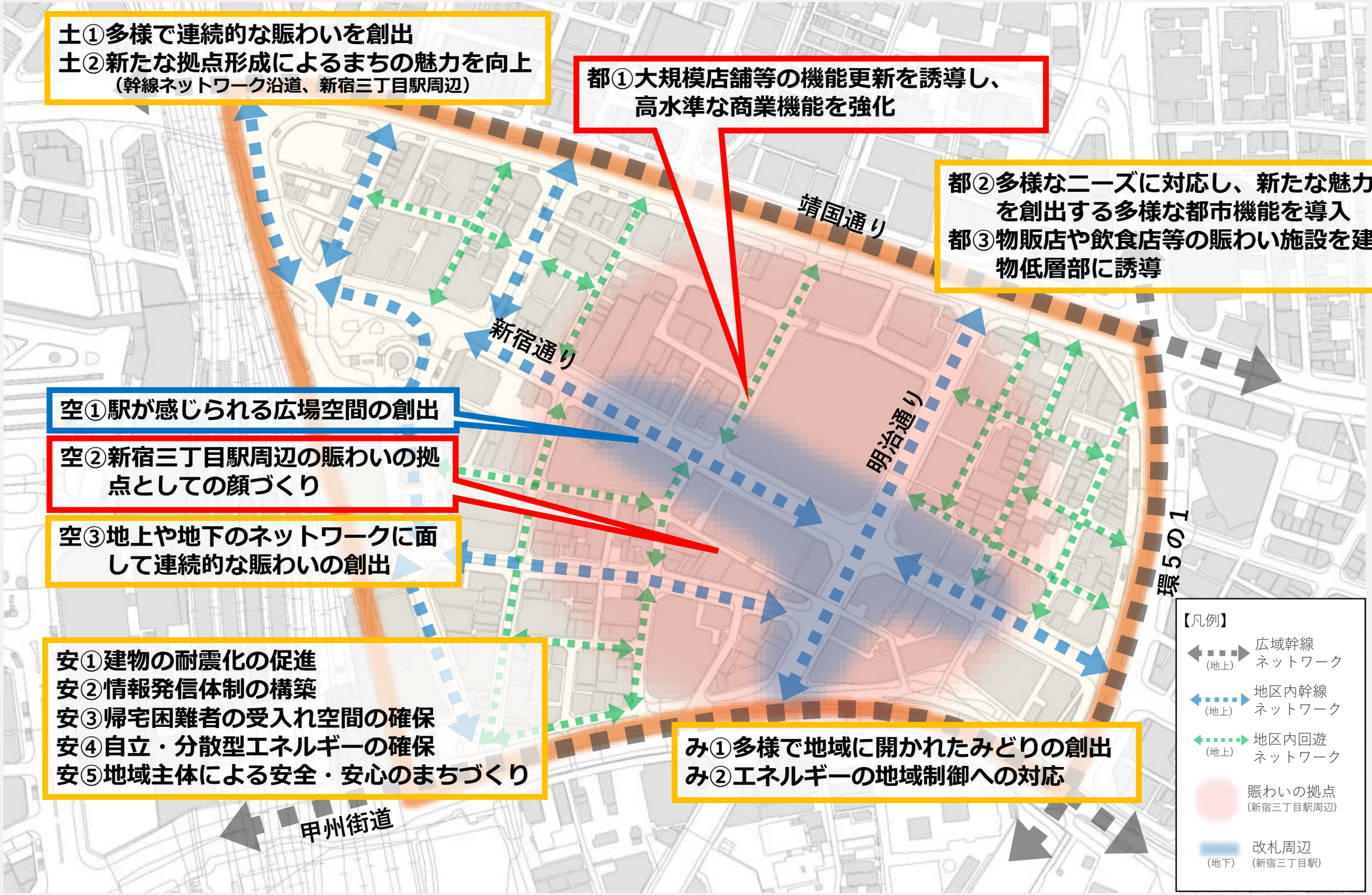
■物流効率化に向けた取組み（共同配送・物流DX）

出典：2020物流TDM実行協議会

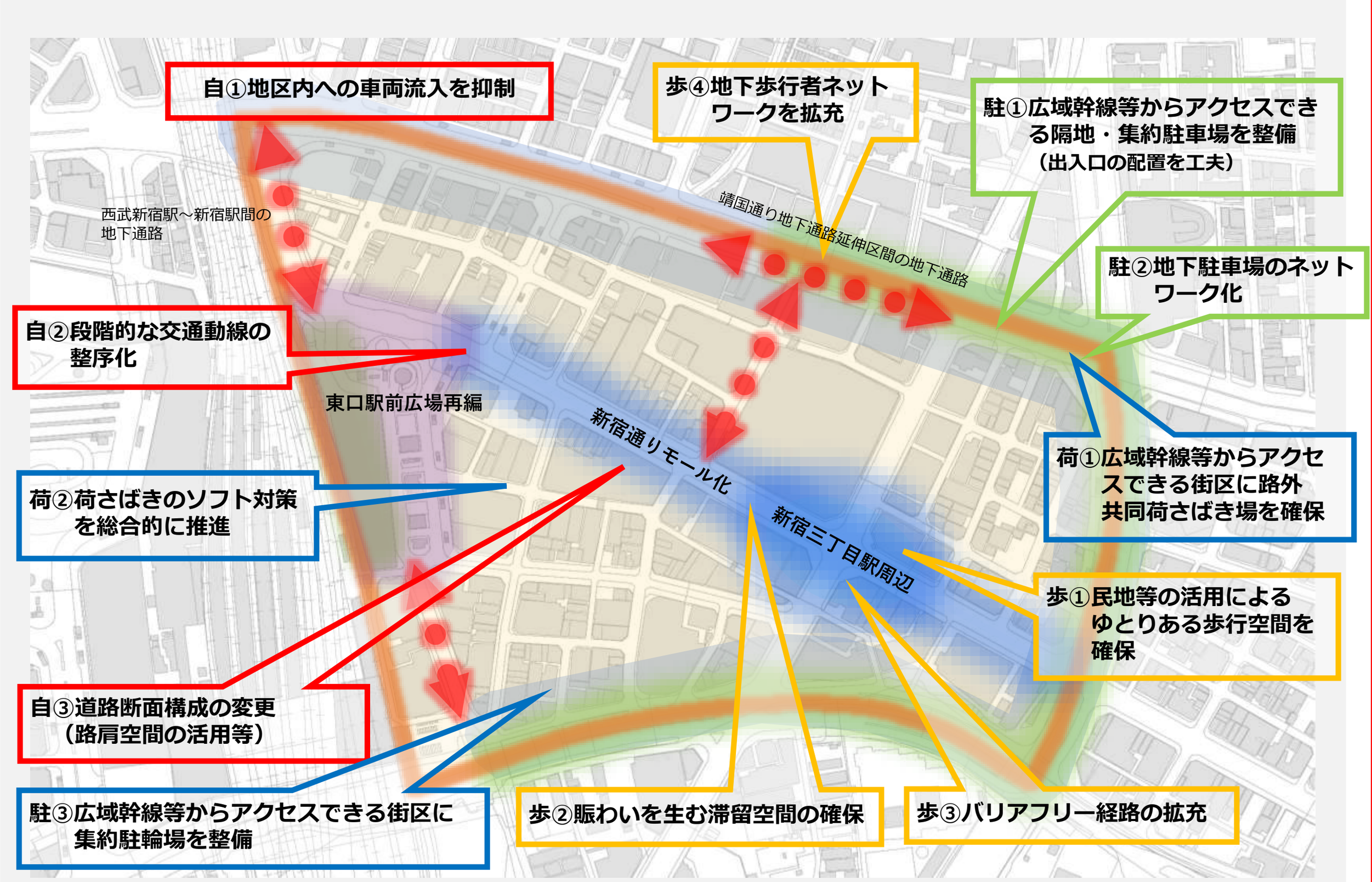
出典：最近の物流政策について
（令和3年1月　国土交通省）

（１０）方向性とりまとめ（案）【まちづくり関連】

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



（１１）方向性とりまとめ（案）【交通関連】

【更新】

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