

5-2 都市交通整備の方針

1 概況

(1) 道路の状況

区全体の公道面積は、平成18年で320.4haであり、区全体の面積の17.6%を占めています。公道道路率*の推移をみると平成元年から平成18年までの間に0.8%増加しています。

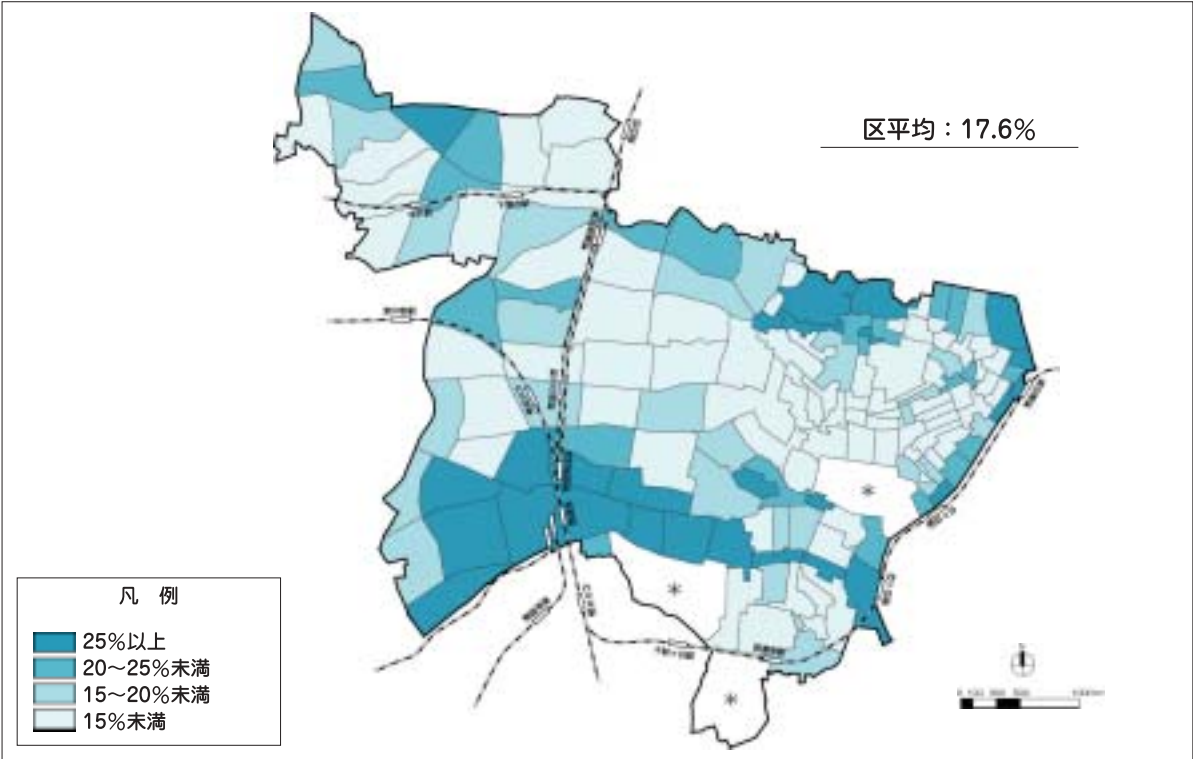
また、建築物を建築するために建築基準法で求められている幅員が4m以上ある公道の面積は、区全体の面積の16.0%となり、徐々に増加しています。

町丁別に見ると、新宿駅、飯田橋駅周辺の業務商業施設の集積した地域、新宿から四谷にかけての新宿通り沿い、早稲田鶴巻町等区画整理を実施した地域で道路率*が高くなっています。幹線道路の整備が遅れている地域や、密集市街地では区平均を下回っています。

■表一 公道道路率の推移 (資料：土地利用現況調査)

		平成元 (1989)年	平成8 (1996)年	平成13 (2001)年	平成18 (2006)年	平成元～平成18 増減率(%)
区全体の面積(ha)		1,823.0	1,823.0	1,823.0	1,823.0	—
全ての公道	面積(ha)	306.1	311.8	314.8	320.4	4.7%
	道路率(%)	16.8%	17.1%	17.3%	17.6%	0.8%
4m未満公道	面積(ha)	32.8	32.9	32.9	29.5	△ 10.1%
	道路率(%)	1.8%	1.8%	1.8%	1.6%	△ 0.2%
4m以上公道	面積(ha)	273.3	278.9	281.9	290.9	6.4%
	道路率(%)	15.0%	15.3%	15.5%	16.0%	1.0%

■図一 町丁別公道道路率（平成18（2006）年） (資料：土地利用現況調査)



(2) 都市計画道路の整備状況

平成17年3月現在、区内の都市計画道路の完成率は58.0%で、東京都全体の完成率と比較して3%高くなっています。また、平成8年から平成13年の都市計画道路の完成率の推移を見ると、1.7%増加しています。

区内では、外苑東通り（環状第3号線）、外苑西通り（環状第4号線）、明治通り（環状第5の1号線）、放射第6号線、補助第72号線等の都市計画道路が事業中です。

その他にも、「第三次事業化計画」で平成16年度から平成27年度に優先的に整備すべき区間として指定された、優先整備路線があります。

主な幹線道路の混雑度は、8路線9箇所の平均が1.34であり、うち8箇所で基準交通容量1.00を上回っています。

■表一都市計画道路の整備状況（平成17（2005）年3月現在）（資料：東京都）

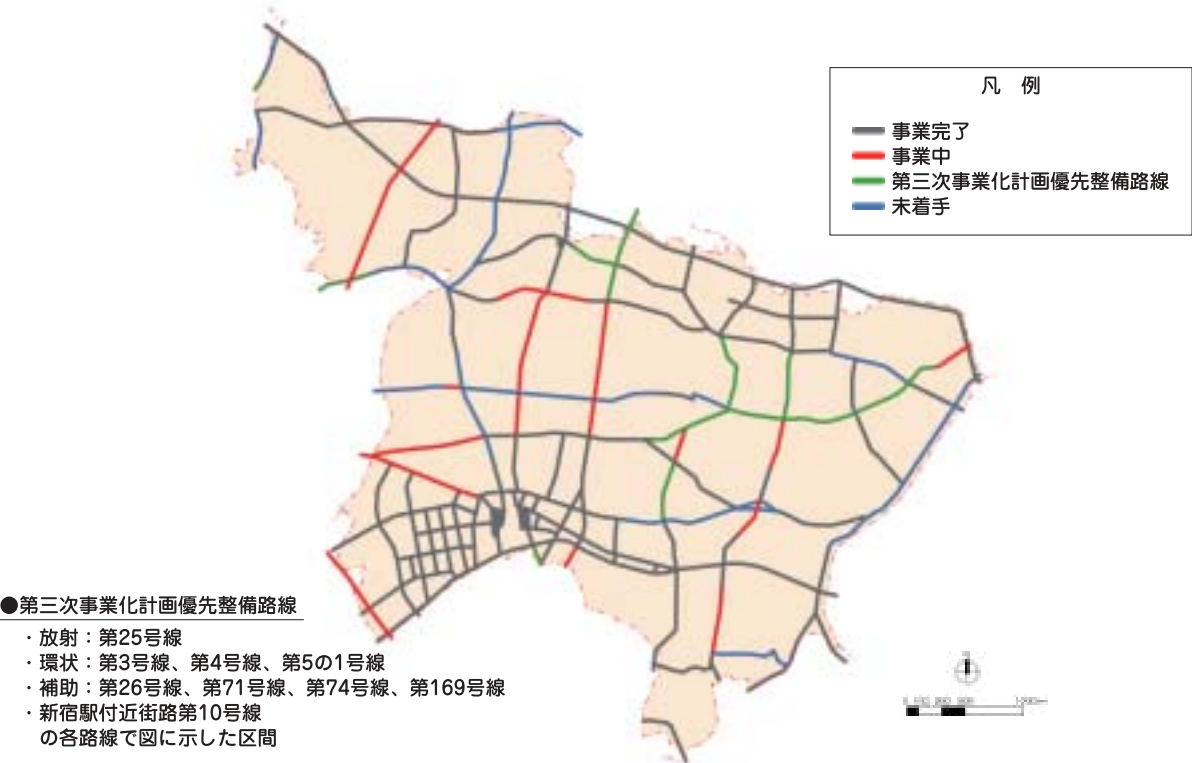
	計画延長(km)	完成延長(km)	完成率(%)
都全体	3,208	1,766	55.0%
区 部	1,774	1,028	57.9%
新宿区	80	47	58.0%

* 都市計画道路の完成率＝（完成道路の延長／計画決定道路の延長）×100

■表一新宿区内の都市計画道路の完成率の推移（資料：東京都）

	平成8(1996)年	平成17(2005)年	増減率(%)
完成率(%)	56.3%	58.0%	1.7%

■図一都市計画道路の整備状況（平成19（2007）年4月現在）（資料：東京都）



■表一 主要幹線道路の混雑度

(資料：交通センサス)

路線名(都市計画道路名)	測定地	混雑度		増減率(%)
		平成9(1997)年	平成17(2005)年	
甲州街道(放射第5号線)	四谷2-1	1.29	1.04	△19.4%
新目白通り(放射第7号線)	下落合1-9	2.23	2.69	20.6%
靖国通り(放射第6号線)	市谷本村町42	1.33	1.30	△ 2.3%
明治通り(環状第5の1号線)	高田馬場1-1	1.15	1.07	△ 7.0%
外苑東通り(環状第3号線)	左門町13	1.40	1.47	5.0%
外堀通り(環状第2号線)	市谷田町1-6	1.39	1.40	0.7%
四谷角筈線(補助第57号線)	霞岳町	0.89	0.81	△ 9.0%
大久保通り(放射第25号線)	原町3-6	1.37	1.13	△17.5%
大久保通り(補助第71号線)	百人町2-11	1.32	1.19	△ 9.8%
平 均	—	1.37	1.34	△ 2.2%

*混雑度＝交通量／交通容量

(3) 公共交通の状況

新宿区の主要な鉄道駅の平成18年度の乗降客数は、新宿駅が約333万人、高田馬場駅が約86万人、四ツ谷駅が約28万人、市ヶ谷駅が約31万人、飯田橋駅が約52万人となっており、新宿駅が大きな交通拠点であることが分かります。

乗降客数の増減をみると、全体的には微減になっています。路線でみると都営大江戸線の開通により都営線の利用者が増加しています。また、南北線の乗降客数は、平成12年の全線開通や他線との相互乗り入れ運転により大幅に増加しています。今後は、平成20年開業予定の地下鉄副都心線*により、利用者の増加が予想されます。

■表一 主要駅の乗降客数（1日平均）

(資料：新宿区の概況)

駅名(路線数)	乗降客数(人)		増減率(%)
	平成8(1996)年度	平成18(2006)年度	
新宿駅計 (6路線) (JR線、東・丸ノ内線、都-新宿線、都-大江戸線、小田急線、京王線)	3,216,571	3,329,657	3.5%
高田馬場駅計 (3路線) (JR線、東-東西線、西武新宿線)	936,371	863,023	△ 7.8%
四ツ谷駅計 (3路線) (JR線、東・丸ノ内線、東-南北線)	283,718	275,103	△ 3.0%
市ヶ谷駅計 (4路線) (JR線、東-有楽町線、東-南北線、都-新宿線)	339,896	314,780	△ 7.4%
飯田橋駅計 (5路線) (JR線、東-東西線、東-有楽町線、東-南北線、都-大江戸線)	441,726	519,102	17.5%

*路線名の(東-○線)は東京地下鉄、(都-○線)は都営地下鉄

*JR線の乗降客数は各年乗車人員を乗じたもの

*平成8(1996)年度乗降客数はJR線のみ平成7(1995)年度実績

*平成12(2000)年に都営大江戸線は全線開通(汐留駅を除く)のため平成8(1996)年度の実績はなし

*東京地下鉄は平成16(2004)年度分調査から、飯田橋、四ツ谷、市ヶ谷各駅の乗降者人員は東京地下鉄線内乗換人員を含まない各線単独の人員

■表一各路線別乗降客数の推移（1日平均）（資料：新宿区の概況）

路線名	駅数	乗降客数（人）		増減率（％）
		平成8（1996）年度	平成18（2006）年度	
JR線	10	2,754,884	2,694,124	△ 2.2%
東京地下鉄		1,252,237	1,087,360	△ 13.2%
東西線	5	459,562	365,363	△ 20.5%
丸ノ内線	6	514,547	472,701	△ 8.1%
有楽町線	2	220,734	158,038	△ 28.4%
南北線	3	57,394	91,258	59.0%
都営地下鉄		409,501	758,116	85.1%
新宿線	4	409,501	395,568	△ 3.4%
大江戸線	11	—	362,548	—
西武新宿線	4	557,553	511,320	△ 8.3%
小田急線	1	515,499	490,081	△ 4.9%
京王線	1	691,097	726,653	5.1%
合 計		6,180,771	6,267,654	1.4%

- * JR線の乗降客数は各年乗車人員を乗じたもの
- * 平成8（1996）年度乗降客数はJR線のみ平成7（1995）年度実績
- * 平成12（2000）年に都営大江戸線は全線開通（汐留駅を除く）のため平成8（1996）年度の実績はなし
- * 東京地下鉄は平成16（2004）年度分調査から、飯田橋、四ツ谷、市ヶ谷各駅の乗降者人員は東京地下鉄線内乗換人員を含まない各線単独の人員

2 基本的な考え方

自動車が主役のまちから歩く人が主役のまちへと転換するための都市交通施策が求められています。新宿区内では慢性的な交通渋滞が発生しており、通過交通を適切に処理するための都市計画道路網の整備という交通供給の施策とともに、利用しやすい公共交通機関の整備やその利用の促進、また、市街地への自動車交通を抑制する交通需要マネジメント^{*}の取組が重要になっています。

新宿区は、公共交通が発達したまちであり鉄道網の整備は一定の水準に達していますが、今後も、都市交通における公共交通の役割を一層高め、鉄道やバス等の利便性の向上を図るとともに、駅施設や道路のバリアフリー化、乗り換えの利便性の向上、コミュニティバス^{*}の検討などを進めていきます。

また、新たな道路空間のあり方を検討し、道路を交通機能だけでなく、イベントやオープンカフェ^{*}など多様な都市の活動の場としてとらえ、楽しくなるみちづくりを進めていきます。

都市交通整備の方針

(1) 人にやさしい公共交通への改善

(2) 人と環境に配慮した道路整備

(3) 歩きたくなる歩行者空間の充実

(4) 交通需要の管理の推進



3 都市交通整備の方針

(1) 人にやさしい公共交通への改善

都市交通における公共交通の役割を一層高め、鉄道やバスの利便性の向上を促進していきます。また、関係機関とともに、駅施設やその周辺のバリアフリー化、駅前広場などの充実を進めていきます。さらに、自転車レーンや駐輪場の整備など自転車の利用環境の向上やコミュニティバス*、LRT（新型路面電車）*などの新たな交通システムの導入について検討していきます。

①公共交通の整備

項 目	方 針
鉄道網の整備	・ 西武新宿線の複々線化等による混雑の緩和や、開かずの踏み切りの解消を図ります。
新しい交通システムの検討	・ コミュニティバス*の運行、公共車両優先システム、L R T (新型路面電車)*等の導入を検討していきます。

②交通結節点の整備

項 目	方 針
駅施設の整備	・ 新宿駅や高田馬場駅等の駅施設及び駅周辺のバリアフリー化を促進していきます。
駅前空間の整備	・ 新宿駅や中井駅の駅前広場の整備を推進していきます。

(2) 人と環境に配慮した道路整備

通過交通を適切に処理する幹線道路は、地域住民の意見等を踏まえ、周辺環境に十分配慮しながら整備を進めていきます。生活道路は、買物、散策、交流などの多様な活動が繰り広げられる生活空間として、歩行者の安全性、快適性の確保に努めるとともに、道路のバリアフリー化や環境に配慮した舗装等を進めていきます。

また、細街路*については、防災性の向上をめざし、建築基準法や地区計画*制度などにより、拡幅整備を進めていきます。

幹線道路と生活道路の各機能と方針は次のとおりです。

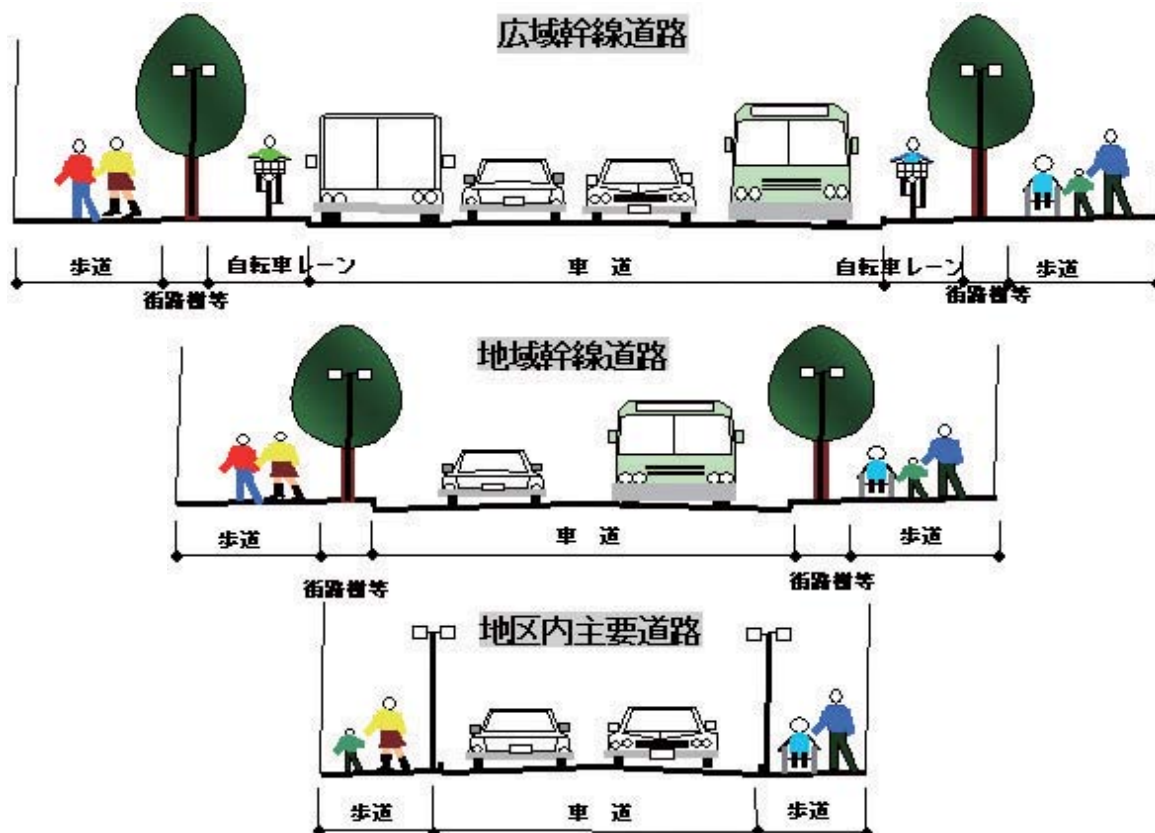
①幹線道路

名 称	機 能	方 針
広域幹線道路 (おおむね幅員 20m以上)	・ 広域的な自動車交通の処理を担う道路 ・ 沿道建築物の不燃化を促進し防災性を高める道路	・ 道路整備を促進するとともに延焼遮断帯*となる沿道建築物の不燃化を促進していきます。 ・ 街路樹の整備や道路のバリアフリー化、自転車レーンの設置、道路の無電柱化等を促進し、歩道を快適に利用できる工夫をしていきます。
地域幹線道路 (おおむね幅員 16m以上)	・ 広域幹線道路を補完する道路 ・ 沿道建築物の不燃化を促進し防災性を高める道路	・ 地域内の生活・交通環境に配慮した整備と緑化を進めていきます。 ・ 街路樹の整備や道路のバリアフリー化、道路の無電柱化等を促進し、歩道を快適に利用できる工夫をしていきます。

②生活道路

名 称	機 能	方 針
地区内主要道路 (おおむね幅員 8m以上)	・ 地区内の主要な生活道路として地区の中心軸になる道路 ・ コミュニティ空間を形成する道路	・ 地区内の交通を処理するのみならず、地区の環境の向上や防災性の向上に資する道路整備を進めていきます。 ・ 歩車道の分離ができない道路については舗装のカラー標示を行うなど地区の環境に配慮した整備を進めていきます。 ・ 幅員は、2車線（片側1車線）と両側の歩道が設置できる12m以上が望ましいですが、既成市街地であることを考慮し、歩車分離を想定した8m以上の幅員を整備の目標とします。
主要区画道路 (おおむね幅員 6m以上)	・ 区画道路のうち主要なもので、地区内主要道路を補完する道路 ・ 大規模災害時の消防活動を円滑にする道路	・ 震災などの大規模災害時の消防活動が困難な地域を解消する路線の整備を進めていきます。 ・ 通過交通や速度抑制を図るべき地域では、ハンプ*や狭さく*等の設置、一方通行などの交通規制と組み合わせた歩行者を優先した道路の整備を進めていきます。
区 画 道 路 (おおむね幅員 4m以上)	・ 個々の宅地に接続する道路であり、歩行者や自転車等の日常動線となる道路 ・ 緊急車両等の通行を確保する道路	・ 新宿区細街路拡幅整備条例*に基づいた道路の整備を進めていきます。 ・ 防災上・居住環境上、特に整備が必要な地区は、地区計画*制度等を活用して、防災の観点から整備を進めていきます。

【道路整備のイメージ】



(3) 歩きたくなる歩行者空間の充実

新設する道路はもとより、既設道路についても歩道の拡幅整備等により、歩行者空間の充実を図り、歩きたくなる歩行者空間を整備していきます。神田川や外濠などの水辺空間、新宿御苑や明治神宮外苑などの豊かなみどり、学生が集い活力あふれる高田馬場、歴史の薫るまちなみを残す四谷や神楽坂など、地域の特性やまちの資源を活かし、これらの地域をつなぎ、散策したくなる歩行系幹線道の充実を進めていきます。

また、賑わい交流の軸となる明治通りや新宿通りから新宿中央公園につながる動線を、「風のみち（みどりの回廊）」として、街路樹の整備などみどり豊かな歩行者空間の充実を進めていきます。

新宿駅周辺では、歩行者の混雑緩和を図るとともに、商業拠点の回遊性を高めるため、新宿通りのモール^{*}化や東西自由通路の整備などを検討していきます。

さらに、沿道の商店街等との協働により、オープンカフェ^{*}やイベントの開催等、まちの活性化と魅力向上を図るための道路空間の多様な活用方法について検討し、歩きたくなる新宿の実現を進めていきます。

項 目	方 針
歩行系幹線道等の整備	・ 四ッ谷駅から新宿駅を抜け新宿中央公園に至る東西の軸と、明治通りの南北の軸を「風のみち（みどりの回廊）」として、ゆとりある歩道幅員や緑陰のある街路樹の整備等により、充実した歩行空間の整備を進めます。 ・ 神田川、妙正寺川、外濠等の水辺の散策路、戸山公園、明治神宮外苑、新宿御苑等のまとまったみどりや土の散策路、歴史を偲ぶ坂道等、快適で文化の香りや潤いのある散策路などの整備を促進していきます。
歩行者空間の快適性の向上	・ 道路のバリアフリー化等ユニバーサルデザイン[*]の視点に立った安全で快適なみちづくりや道路の無電柱化を推進していきます。 ・ 公共サインの整備、休息場所の確保等分かりやすく、人にやさしいみちづくりを進めていきます。 ・ 神楽坂に代表される歴史を感じさせる路地の保全など、地域の歴史や特色を活かした魅力ある歩行者空間の充実を図ります。
歩行系ネットワークの整備	・ 新宿駅周辺の回遊性を高める東西自由通路の早期実現をめざします。 ・ 新宿駅西口周辺の地下歩行者通路やペDESTリアンデッキ[*]等歩行系ネットワークの整備、拡充を促進していきます。 ・ 新宿駅東口周辺への自動車の流入規制、新宿通りのモール[*]化、歩行者天国やオープンカフェ[*]等、道路空間の魅力的な活用を検討していきます。

(4) 交通需要の管理の推進

円滑な都市交通を維持していくためには、自動車の交通需要の抑制や分散を誘導する交通需要の管理が大切です。公共交通機関の整備と利用促進を図るとともに、生活道路内への流入抑制やスピード抑制、交通アセスメント*等の実施、自転車等（自転車、原動機付自転車及び自動二輪車）の適正利用や利用環境の整備等を進めていきます。

項 目	方 針
生活道路への自動車流入と速度の抑制	・ 通過交通や速度抑制を図るべき地域では、生活道路における歩行者の安全性の確保のため、交通規制と組み合わせて、ハンプ*や狭さく*の整備、舗装のカラー標示などにより通過交通及び速度の抑制を図ります。
交通アセスメント*等の実施	・ 市街地再開発事業*等の大規模な開発や不特定多数が集中する大規模な商業施設などの建設計画については、交通アセスメント*等の実施により、道路交通への負担軽減のための対策を誘導していきます。
自転車等の適正利用の推進	・ 駅周辺や大規模施設における駐輪場の整備、自転車レーンの整備を促進します。 ・ 身近で環境にやさしい自転車の利用を誘導します。 ・ 自転車等の適正利用を推進するため、利用に関するマナーやルールの周知を図ります。
道路のモール*化	・ 人や車が集中する駅周辺等の商業地域においては、来訪者が安心して買い物をしたり、ゆったりと散策できるように、モール*化、フリンジパーキング*、共同荷さばき施設の整備等による自動車の流入抑制を検討していきます。
駐車場の整備	・ 駐車場整備計画の見直しを行うなど、駐車場の需要や地域の特性にあった駐車場整備のルールの検討を進めます。また、自動二輪車の駐車場の整備の検討を進めていきます。
地域交通計画の検討	・ 安全、快適に移動しやすい交通環境の整備に向け、地域の状況に応じた総合的な交通施策について検討していきます。

4 成果指標

都市交通整備の方針では、都市計画道路の完成率を成果指標とし、次のように目標を定めます。

指標名	指標の定義	指標の選定理由	現 状	目 標	将来目標
都市計画道路の完成率	区内の都市計画道路完成延長／区内の都市計画道路延長	交通ネットワーク形成の進捗状況を検証するため	58.0% (平成17年)	70% (平成29年度)	75% (おおむね20年後の目標)

5 都市交通整備方針図



凡 例	
	広域幹線道路
	地域幹線道路
	地区内主要道路
	首都高速道路（○はランプ）
	鉄道
	地下鉄（※都電荒川線を含む）
	地下鉄副都心線整備促進
	西武新宿線複々線化事業
	駐車場整備地区
	駅周辺整備の促進
	交通バリアフリー重点整備地区

凡 例	
環○	環状第○号線
放○	放射第○号線
補○	補助第○号線
新副都心○	新宿副都心街路第○号線
駅街路○	新宿駅付近街路第○号線

*○部分は路線番号

6 歩行系ネットワーク図

●新宿駅周辺歩行者道ネットワーク図

