

基本目標 1

誰もが自由に歩ける

都市空間づくり

取組 1

駅周辺での移動の連続性を確保し、自由に歩けるようにする

《駅周辺の回遊性の向上》

取組 2

さまざまな歩行者のために十分な空間を確保し、ゆったりと歩けるようにする

《歩行空間の充実》

取組 3

上下階の移動や地下街などの立体的な都市空間の移動を、負担が少なくスムーズにできるようにする

《立体的な連続性の確保》

取組 4

道路から建築物などに不自由なく入れるようにする

《接続空間における連続性確保》

取組 5

自動車による交通負荷を軽減し、さまざまな人々が安全に歩けるようにする

《自動車交通の整序化による歩行空間の確保》

新宿区の公共交通と道路網

新宿区内の都市計画道路の完成率は58.0%（平成17年3月現在）であり、主要な幹線道路の多くは道路の容量を超える交通量で混雑しています。

新宿駅周辺など歩行者の通行が多い地域では、歩道の幅が十分でない場合や路上駐輪などにより歩道の幅が狭められ、車いすやベビーカーで安心して通行しにくい箇所もあります。

副都心エリアでは道路が立体的な都市構造になっており、高齢者等には上下移動が負担になります。また、慣れない来街者にとっては目的地までの経路がわかりにくくなっている面もあります。

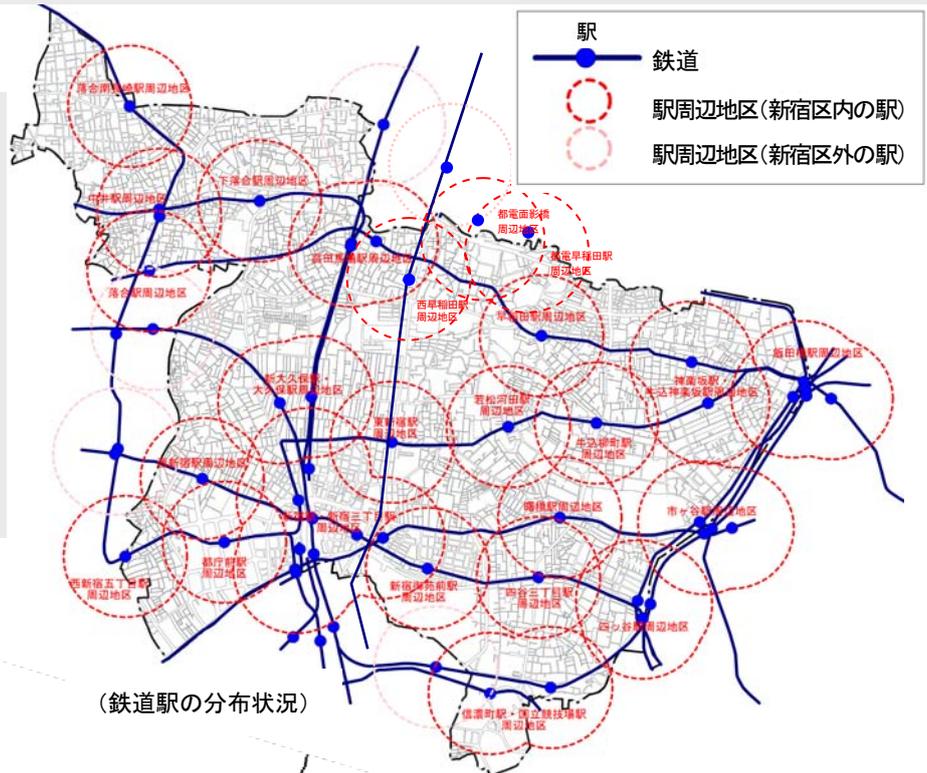
区全体の道路としては、平成21年現在で456km（公道344km、私道112km）の延長がありますが、そのうち約43%（194km）は幅が4m未満の道路となっており、拡幅整備を積極的に進めています。

道路が狭いエリアでは密集市街地となっていたり、坂が多く入り組んだ道路の構成になっていることが多く、まちの個性となっている一方で、防災やバリアフリー*面での問題を抱えている場合が多くあります。

49の鉄道駅があります

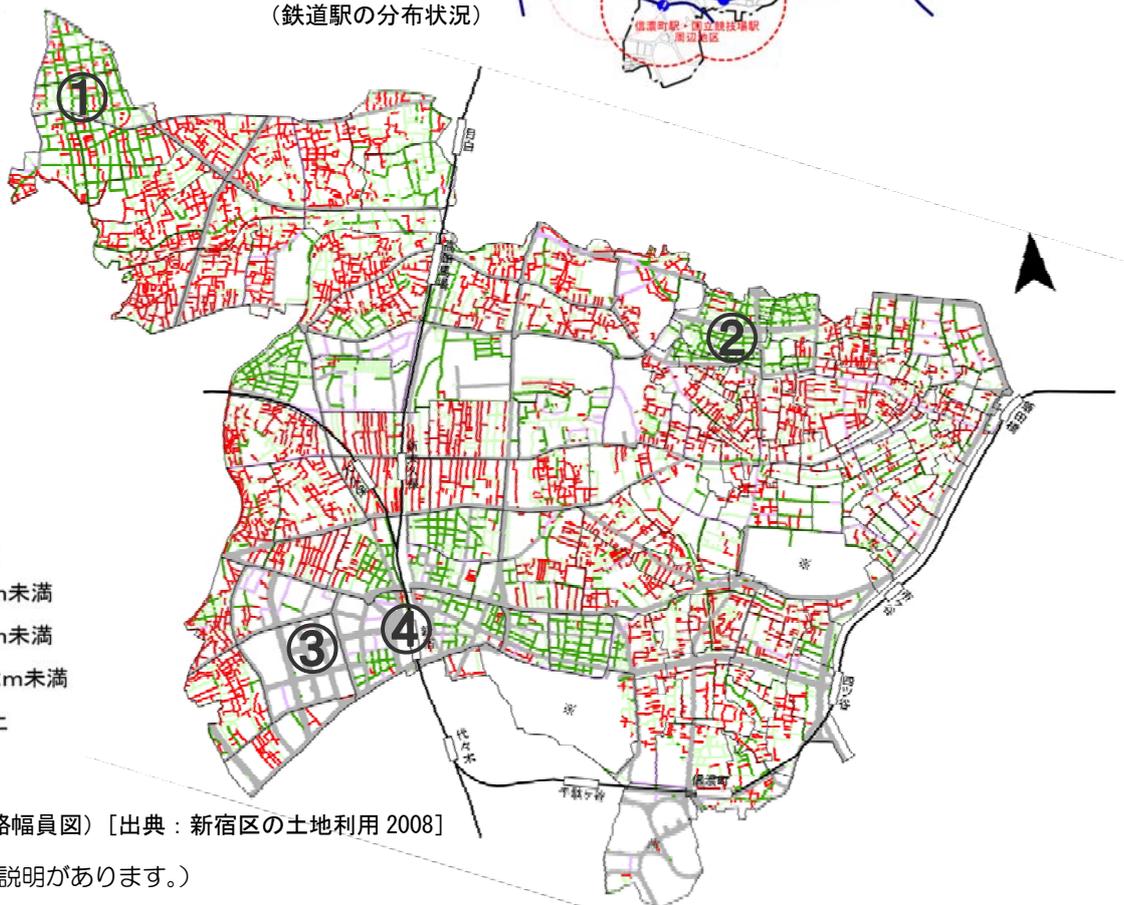
新宿区は鉄道網が発達し、公共交通の利便性の高いまちです。

鉄道駅ではバリアフリー化が進められており、平成20年6月14日に開業した東京メトロ副都心線をはじめ、35の駅で車いす使用者が円滑に移動できるバリアフリー化された経路が確保されています。



凡例

- 4m未満
- 4m～6m未満
- 6m～9m未満
- 9m～12m未満
- 12m以上



①

**<西落合周辺>
碁盤の目状の道路整備**

西落合三丁目、四丁目は昭和初期に耕地整理が行われた住宅街であり、整った碁盤の目状の街区になっています。

歩道が設置されていない道路が多いので、歩行者の安全性確保のため、自動車の速度規制を行うなどの対策が必要です。



②

**<早稲田鶴巻町周辺>
区画整理され、整った道路空間**

早大通り周辺は土地区画整理事業により街区が整備された地区です。

早大通りは、無電柱化や街路樹の植樹により、快適な歩行空間が形成されています。



③

**<西新宿周辺>
立体的な道路構造**

新宿副都心の区域は、戦後に淀橋浄水場跡地を再開発して形成されました。

貯水池の底と周辺エリアとのレベル差を活用し、東西・南北方向の交通および歩行者と自動車を立体的に分離した道路の構造としましたが、そのために、上下の移動が多く高齢者や障害者などには負担になっているほか、慣れない来街者には目的地までの経路がわかりにくくなっている面もあります。



④

**<新宿駅周辺>
歩行者のための道路利用**

新宿通りでの歩行者天国やMOA 4番街のオープンカフェ*の社会実験*などでは、道路空間を歩行者のために開放しています。

新宿郵便局前のコミュニティ道路では道路を蛇行させ、自動車の速度を落とし歩行者が安心して歩けるように工夫しています。



現状の駅周辺の移動経路は、バリアフリー*経路としては十分ではなく、車いす使用者は迂回を余儀なくされたり時間帯によっては利用できない経路が多いなど、利用者にとって不便な面があります。

そのような駅周辺においては、利用者の多様な特性に配慮したバリアフリー経路の充実により、連続した歩行者道のネットワーク化を図り、駅周辺の回遊性を高めることが必要です。

◆まちの現状と課題

○駅周辺のバリアフリー経路は、迂回が必要であったり、時間帯によって利用できない場合があります。

○階段や大きな段差で移動に制約がある人にとっては、使いにくい場合があります。

○駅の各出入口間の移動経路が複雑で、わかりにくいことがあります。

○新宿駅西口⇔新宿駅東口

新宿駅の改札外では、西口と東口を連絡するメトロプロムナードが深夜閉鎖されるため、時間帯が限定されたバリアフリー経路となっています。

屋外のガード下を経由する東西連絡通路は、暗くて歩きにくい空間でしたが、改修工事により快適な空間に変わりました。



深夜は閉鎖されるため、利用できる時間帯が限定されている地下街



照明や内装を改善して快適な空間になったガード下の東西連絡通路

○新宿駅東口⇔新宿駅南口

新宿駅の東口駅前広場と東南口との移動は屋外でのバリアフリー経路となります。また、東南口エスカレーター・エレベーターは、深夜の利用はできません。

東南口と南口との移動には百貨店内の通路を利用できますが、深夜は閉鎖されるため甲州街道の歩道を利用しなければなりません。



東南口の広場には、階段のほか、エレベーターとエスカレーターが設置され、上下の移動手段を選択することができる



エスカレーターと階段のみのため、車いす使用者は利用できなくなっている

○新宿駅西口⇔新宿駅南口

新宿駅南口は高架となっているため、西口と南口の連絡には大きな高低差が生じています。最短経路は急な勾配のある百貨店の敷地内通路です。地下街と百貨店脇のエスカレーターを利用すると連続して屋根がありますが、バリアフリー経路にはなっていません。



急勾配となっている連絡通路は、車いす使用者や高齢者等には負担になっている



西口のペDESTリアンデッキ※は2階レベルで隣接するデパートと連絡し、デパートのエレベーターも利用することができる

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

○利用者のさまざまな特性に配慮した、自由に移動できる歩行者ネットワークの充実

○さまざまな人々が自由に移動できる歩行者ネットワークを充実するために

駅周辺の業務商業地としての魅力の向上を図るために、駅周辺を回遊する歩行者動線をさまざまな人々が自由に移動できるように整備・拡充することが必要です。

また、「バリアフリー※ルートマップ」の作成などにも必要です。



- ・安全で快適な連続した経路の確保
- ・バリアフリー化された負担の少ない経路の確保
- ・時間に制限されず、いつでも利用できる経路の確保
- ・さまざまな人々にわかりやすい経路情報の充実



新宿駅東西を結ぶ自由通路の整備により、駅周辺の歩行者ネットワークが強化される



視覚障害者誘導用ブロックの設置と横断歩道へのエスコートゾーン※の設置、音響案内により注意を呼びかけることで、視覚障害者が安全に通行することができる

□整備・改善例

完全なバリアフリー化が困難な場所での配慮

数段の小さな段差であれば、手すりを設置することで移動が可能になる高齢者等も多くなります。

やむを得ず段差が生じてしまい、スロープ等の設置が困難な場合でも、手すりや呼び出しボタンによる人の手助けなど、できる限りの配慮が必要です。



視覚障害者誘導用ブロックの連続性への配慮

視覚障害者が特に多く利用する施設の付近では、交通状況等を考慮しつつ、歩道のない道路にも連続的に誘導用ブロックを設置するなど、安心して利用できる経路を確保することが必要です。



□まちをよりよくするための取組例

まちの案内や介助などのサポート

駅や地下街などに不慣れな人等には人の手助けが重要です。

従業員やボランティア、障害者などの当事者等が案内や介助をすることにより、高齢者や障害者、外国人などがより自由に安心して目的地への移動や買い物などができるようになります。

ICT※を活用したまちあるきの支援

高齢者や障害者等の特性に応じた情報が、まちの中で簡単に得られると有効です。

携帯端末などを使って、車いすなどでも通行できるルート案内やまちの情報を提供することで、より便利に安全に移動できるようになります。

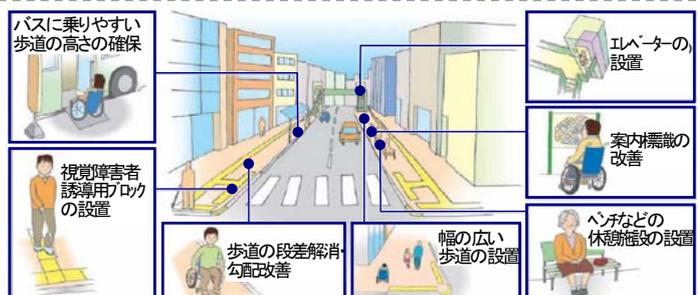


歩行者に音声や振動、画像などでまちの情報を提供【出典：国土交通省】

□参考 さまざまな人々が自由に移動できるための配慮

高齢者や障害者などは、一般の人に比べて移動の負担が大きかったり、上下の移動に制約があったりします。

道路の段差や勾配を解消したり、視覚障害者誘導用ブロックの設置、エレベーターの設置などにより、新宿のまちを自由に移動できるようにする配慮が必要です。



歩行空間におけるバリアフリー化の考え方【出典：バリアフリー新法の解説／国土交通省】

さまざまな人々が、新宿のまちをゆったりと歩けるように、車中心の道路の機能を見直し、歩道を狭める要因を取り除くことなどにより、歩行者がゆったりと過ごせる空間をつくる必要があります。

また、身近で環境に優しい交通手段である自転車の通行環境の整備や駐輪対策、共同利用などの総合的な対策により、自転車の適正利用を推進する必要があります。

◆まちの現状と課題

- 多くの人が安全で快適に歩くための歩行空間が十分ではない場所があります。
- 地下への出入口や放置自転車によって歩道が狭くなり混雑し、歩きにくい場所があります。
- 道路空間の多くが、自動車の交通のための空間として使われています。

○歩きにくい歩道

駅周辺の歩道は、地下街出入口やバス停、歩道上の放置自転車、自動二輪車の駐輪区画等が歩道の幅を狭めています。

歩道の幅が十分に確保されていないと、車いす使用者や視覚障害者、聴覚障害者をはじめ一般の通行者にとっても、通行しにくい状況になります。



歩道が、地下鉄出入口などにより通行できる幅が狭くなり、部分的に混雑している



自転車や自動二輪車の駐輪により歩道の幅が狭められている

○放置自転車と駐輪場

商業施設などを訪れる自転車利用者が、自転車を歩道上に放置してしまい、歩道の幅が狭められています。

多くの商業施設は駐輪場が設置されていますが、利用案内が無く入り口が分かりにくい場合や駐輪場が上層階に設けられているためエレベーターを利用しなければならないなど、使いにくい状況も見られます。



民間施設の駐輪場があまり利用されずに違法駐輪が多く、広い歩道を狭めているため歩行者の通行が混雑している



あまり利用されていない民間施設の駐輪場

商業ビル駐輪場屋上階に駐輪場が設置されているが利用しにくいいため、利用者が少なくなってしまう

○自動車が優先されている道路の利用

駅周辺には車が集中するため、車道が広くつくられ歩道の幅は十分に確保されていない場合があります。その狭い歩道を多くの歩行者が通行するため、高齢者や車いす使用者などには、安全な通行ができる空間とはいえない状況になっている場所もあります。



駅周辺には車が集中するため車道が広くつくられ、歩道はゆったりとした空間になっていない



駅前のロータリーなど、多くの空間が自動車専用空間となっている

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

- 自動車交通を抑制し、さまざまな人々がゆったり歩ける歩行空間の確保
- 沿道の建築物との連携による、ゆとりある歩行空間の確保
- 放置自転車や地下道出入口など歩道を狭める要因を取り除く工夫による、ゆったりとした歩行空間の確保
- 工事中においてもさまざまな人々が安全に通行できる歩行空間の確保
- 自転車の総合的な対策による、身近で環境に優しい自転車の利用促進

○自動車を抑制し、ゆったりとした歩行空間を確保するために

歩行者の通行量が多い路線では、車の交通を抑制して歩行者の十分な空間を確保し、歩行者中心の歩いて楽しい空間を確保することが必要です。

○沿道建築物との連携により、ゆとりある歩行空間を確保するために

道路と建築物との間の歩行者が自由に通行できる空地を活用し、広くて歩きやすい歩行空間を確保することが必要です。



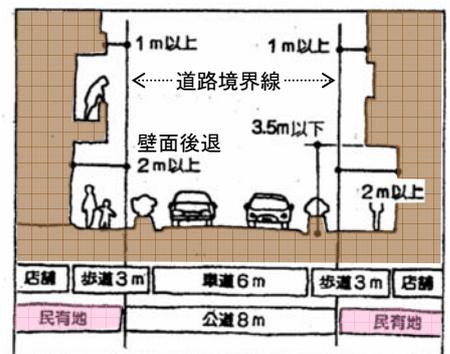
車道のつくりを工夫したり違法駐車を解消することで、安全な歩行空間が確保できる（歌舞伎町の花道通り）



歩道と沿道敷地の空間を一体的に整備することで、ゆったりとした歩行空間をつくり出すことができる（西新宿の区道）



建築物の向こう側の道路に通抜けができる通路を確保することで、歩行者の回遊性を高めることができる



建築物の壁面の位置を地区のルールとして定めることで、建替え等にあわせて道路と民地の一部をあわせて、ゆったりとした歩行空間をつくり出すことができる（若葉地区地区計画※）

□まちをよりよくするための取組例

車両の時間帯通行規制による歩行空間の確保

歩行者の多い道路では、時間帯や曜日など車両の通行を規制し歩行者専用とすることで、安心して散歩やショッピングを楽しむことができる安全で快適な空間をつくり出すことができます。



日曜・休日の歩行者天国（新宿通り）

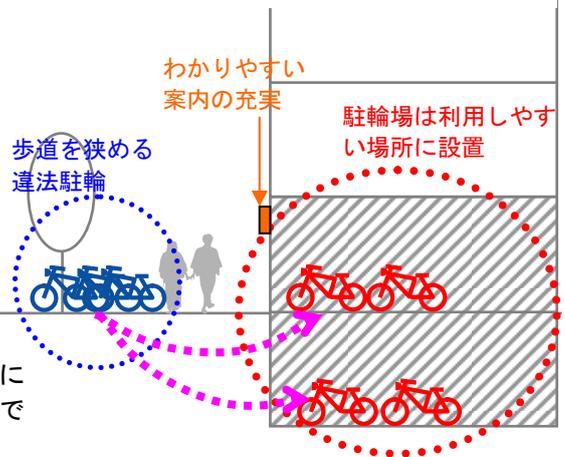
◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

○駐輪場を利用しやすくし、歩道の幅を狭める放置自転車を削減するために

駐輪場を利用者が使いやすい場所に設置するとともに、わかりやすい案内を行うことにより、歩道上の放置自転車を減らしていく必要があります。



駐輪場は外から利用しやすい場所に設置し、わかりやすい案内を行うことにより使いやすくなる



□まちをよりよくするための取組例

見つけやすい駐輪場案内のための色やデザインの工夫

公共側と民間事業者が共同で放置自転車対策に取り組み、デパートの地下に駐輪場を設置しています。

駐輪場の入口は、色や大きさ、デザインなどを工夫し、まちなかでもすぐに目に付き、見つけやすいサインとすることが必要です。

目に付きやすい駐輪場のサイン
(福岡市天神)

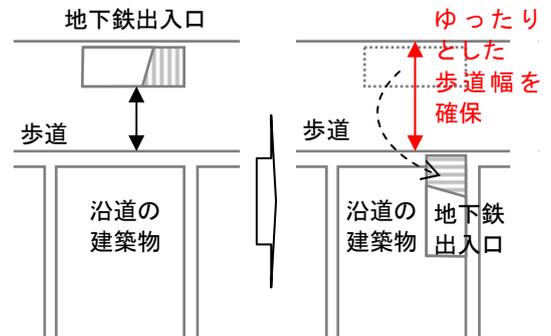


○地下道出入口など歩道を狭める要因を取り除くために

沿道の建築物の建替えにあわせて、地下道出入口などを建築物内に取り込むことを誘導し、歩行空間の広がりを持続・改善する工夫が必要です。



開発にあわせて民間敷地へ地下鉄出入口を設置することで、ゆったりした歩行空間が確保できる

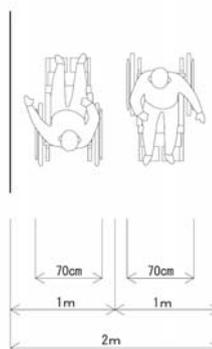


○工事中でも、高齢者や障害者が安全に通行できる歩行空間を確保するために

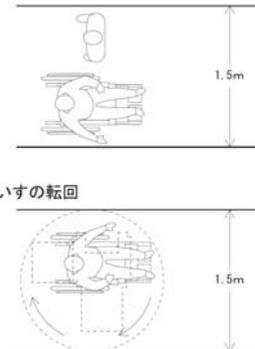
新宿のまちでは、建築物の建替えや道路の整備・維持補修などで多くの工事が行われています。工事中でも安全な歩行空間を確保することが必要です。

- ・車いすでも通行しやすい幅の確保
- ・仮設の視覚障害者誘導用ブロックの連続性確保
- ・わかりやすい迂回路案内 等

■車いす同士のすれちがい



■車いすと人とのすれちがい



工事中でも車いすの通行に必要な歩道幅を確保する必要がある

[出典：東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル(平成21年版)]

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

○自転車・歩行者の通行しやすい環境を確保するために

自転車の専用通行帯（レーン）などの設置を検討し、自転車と歩行者にとって安全で快適な通行環境をつくる必要があります。



自転車の専用通行帯（自転車レーン）を設置し歩行者と自転車を分離することで安全性を高めることができる（JR 大森駅周辺）



歩行者の多い繁華街や商店街では、自転車を押して歩く配慮をすることで、歩行者と自転車が安全に通行できる（岡山県岡山市 社会実験※）

○自転車利用の利便性を高めるために

駅周辺の利用しやすい駐輪場の確保や大規模建築物と協働した駐輪場利用を促進し、自転車利用の利便性を高める必要があります。



自動車交通の少ない道路を路上駐輪施設として利用することで、違法駐輪を減らすことができる（新宿区役所）



自動二輪車の駐車を確保することで、周囲の道路への駐輪を軽減することができる（新宿駅新南口周辺）



折りたたみ自転車とロッカーを組み合わせ、少ないスペースでの駐輪を可能にする。（省スペース型駐輪システム体験イベント・新宿駅新南口）

⑤ 自転車利用を誘導するために

自転車の共同利用（自転車シェアリング）等を推進し、環境負荷の少ない自転車の利用を誘導することが必要です。

特に大規模なマンション等では、自転車シェアリングを導入した場合は、駐輪場の省スペース化が可能です。



マンション等では、自転車の共同利用を推進することで、駐輪スペースの省スペース化と有効活用が図れる

□まちをよりよくするための取組例 自転車利用ルールの遵守

自転車を安全に利用するためには、利用者一人ひとりが自転車安全利用5則（注）や自転車駐輪のルールを守ることが必要です。

新宿区では、PTAの集まりや地域の婦人会、町会、グループ、学校などに出向き交通安全意識の普及・啓発を行っています。

注）自転車安全利用5則：①自転車は、車道が原則、歩道は例外、②車道は左側を通行、③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行、④安全ルールを守る、⑤子どもはヘルメットを着用（平成19年7月10日内閣府交通対策本部決定）

地下通路・地下街のネットワーク化やバリアフリー※化を推進するとともに、地下街につながるビルの更新時期などを捉えたエレベーター等の設置やバリアフリー経路の確保、地下通路等につながっている建築物との連携などにより、地下街と地上の立体的な空間の移動をスムーズにできるようにする必要があります。

◆まちの現状と課題

- 地下街内の移動経路は、地下と地上を結ぶ経路に多くのバリアがあります。
- 地下通路が連続していなかったり、管理上、通行時間に制限があり、ネットワーク化が十分ではありません。
- 初めて訪れる来街者や外国人観光客などの慣れない人にとっては、地下と地上の出入口や位置などがわかりにくくなっています。

○地下通路

地下鉄コンコース(メトロプロムナード)は通行できる時間帯が限られています。また、沿道ビルの地下出入口は段差が生じて車いすなどでは通行できない場合があります。地上への連絡経路として民間のエレベーターが利用できる箇所がありますが、ビルの営業時間内に限られています。

また、鉄道間の乗り換えや地上への経路がわかりにくい場合があります。



地下通路に連結する沿道のビルの通路に高低差があり、車いすでは通行できない場合がある



地下街から地上へ移動するための経路がわかりにくくなっている

○地下街

地下街に直接出入りすることができるバリアフリー経路は沿道の民間ビルを経由することになっていますが、沿道の民間ビルと地下街との接続部には段差がある場合があります。



地下通路の接続部に、階段とエスカレーターが設置されているが、エレベーターがないため車いすでの移動ができない



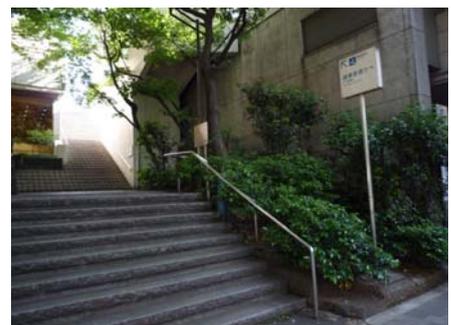
地下での路線の乗り継ぎ経路がバリアフリーではないため、駅前広場に設置されたエレベーターを利用しなければならない

○立体交差した道路

新宿駅西口の新宿副都心では、東西方向道路と南北方向道路が立体交差となっており、移動には常に高低差が生じて高齢者等の移動の負担となっていると考えられます。



地下通路からのビル出入口の多くは高低差が生じており、エスカレーターが設置されているが、エレベーターがないため、バリアフリー経路になっていない



立体交差移動用の階段が多く、バリアフリー経路になっていない

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

- さまざまな人々が自由に歩ける地下街や地下通路のネットワークの形成
- 地下道や駅前の地下空間と民間施設の連携による歩行動線の連続性の確保
- 民間施設との連携により、さまざまな利用者特性に対応した移動手手段の確保

○地下街や地下通路のネットワーク化を図るために

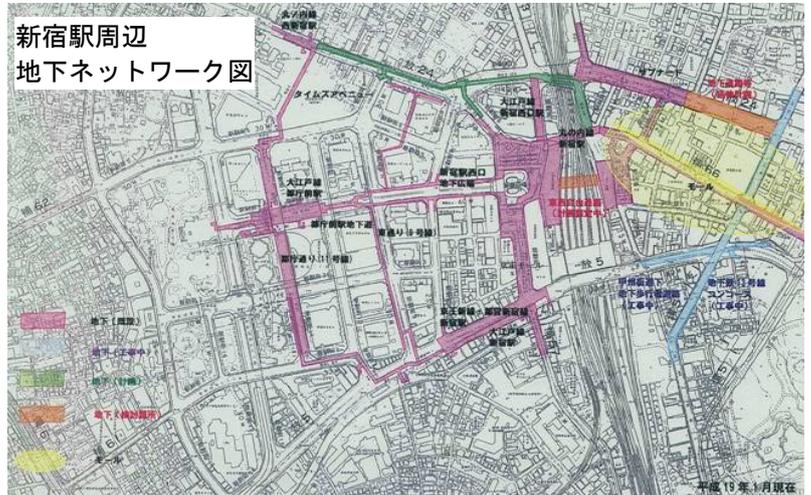
さまざまな特性の利用者が利用できるバリアフリー*化された連続した通路のネットワーク形成を図り、車いす使用者等が大きな迂回をしないようにすることが必要です。

○地下空間と地上空間との連続した歩行動線を確保するために

地下道と地上および2階のデッキを、一般に開放されたエレベーターやエスカレーターでつなぎ円滑な移動を確保することが必要です。

○地上と地下の移動手手段を確保するために

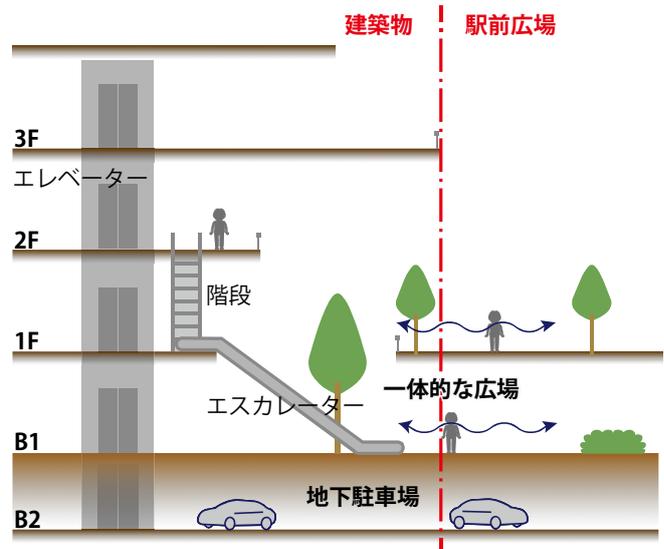
民間の商業施設等が設置するエレベーターやエスカレーターを活用することで、地上への移動経路を充実させることができます。あわせて、24時間使えるような管理や、地上への案内の充実が必要です。



地下通路や地下街のネットワーク化とバリアフリー化を図ることで、新宿駅周辺の移動がスムーズにできるようになる



民間施設のエレベーターやエスカレーターを利用することで、地上への移動経路を充実させる

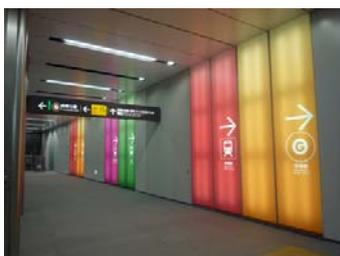


駅前広場と建築物を一体的に整備することで、エレベーターやエスカレーターを利用した上下の移動や建築物へのアクセスがより便利になる

□まちをよりよくするための取組例

一目でわかりやすいサインの充実

方向をつかみにくい地下空間では、色分けやピクトグラム*などの図記号を利用し、直感的にわかりやすく情報を伝えることが必要です。



(副都心線渋谷駅)

□まちをよりよくするための取組例

高齢者や障害者にもわかりやすい地下街の音声による案内の充実

地下街では、音声で現在地や階段、エレベーター、トイレ、駅の出入り口などの位置や名称を知らせることで安心して利用することができます。



(音声案内誘導システム・広島市シャレオ)[出典: 広島市ユニバーサルデザイン協議会]

さまざまな人々が建築物や広場などに容易にアクセスできるようにするために、道路と建築物間等の段差を解消する工夫を進め、移動の負担が少ない都市空間にしていく必要があります。

◆まちの現状と課題

- 道路と建築物の間に段差が生じ、高齢者や障害者等のアクセスの妨げとなっている場所があります。
- 視覚障害者の移動を補助する誘導用ブロックが、道路と施設間で連続していない箇所があります。

○沿道建築物等との段差

地下への入口には水害対策のため必ず段差が生じます。また、副都心エリアでは、道路の立体的な構造により、ほとんどの建築物に大小の段差が生じています。スロープが設置されていても、後付けで使いにくいスロープであったり、場所が分かりにくい例もあります。

坂道では間口の両端で高低差があるため、出入口に段差・階段が生じやすくなります。スロープが設置されていても階段の補助的な扱いで、幅が狭く急勾配であるなど利用しにくくなっています。



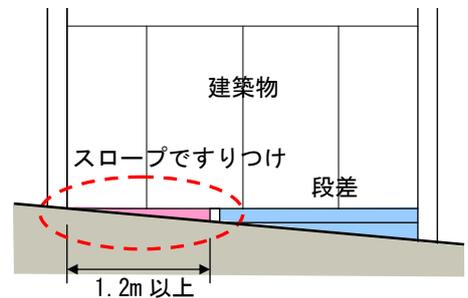
スロープを後から設置したため、折り返しが多く使いにくくなっている



スロープと階段が離れており、スロープが認識しにくくなっている



整備時期の違いから生じた、商業施設とデッキとの段差を段差解消機で解決している



坂道では、建築物入口に段差を生じるため、すりつけ部分を設ける必要がある



地下街や建築物出入口にできた小段でも高齢者のつまづきのおそれがある

○視覚障害者誘導用ブロックの接続

道路と沿道建築物、駅との視覚障害者誘導用ブロックが接続していない箇所があり、視覚障害者の安全なアクセスが確保されていません。

また、接続されていても仕様が不統一であったり、敷設方法が適切でない場所があります。



道路と建築物で異なる時期に敷設された誘導用ブロック

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

- さまざまな人々が無理なく建築物に入れるように、建築物のアプローチのスムーズ化
- 視覚障害者誘導用ブロックの連続性の確保

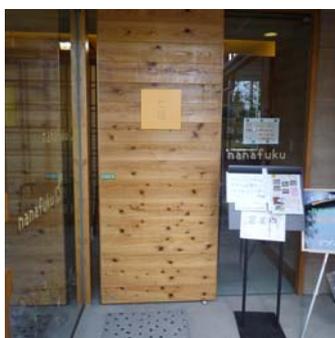
○さまざまな人々が無理なく建物に入れるようにするために

建築物出入口へのアプローチは道路とすりつけて段差を設けず、通路の幅を十分に確保することが必要です。また、道路と通路、建築物の出入口ははじめから段差の生じない計画とすることが重要です。小さな段差の解消や滑りにくい床素材などを用いて、高齢者等のつまづきによる転倒の防止に配慮することも必要です。

スロープを設置しなければならない場合には、車いすなどでの利用を考慮した通路幅や勾配とし、あわせてバリアフリー経路のわかりやすい案内標示を行うことも必要です。



道路と段差のないフラットなエントランスとすることで、建築物にスムーズに出入りできる



主要な出入口は十分な間口を確保し自動ドアや引き戸にすることで、車いすでも容易に出入りすることができる



出入口に段差が生じた場合でも、スロープですりつけることで安全に通行できる

○視覚障害者誘導用ブロックの連続性を確保するために

視覚障害者誘導用ブロックの敷設にあたっては、周辺の敷設状況を確認し、周辺施設と十分調整して連続性を確保する必要があります。特に大規模建築物や公共施設、駅や地下鉄・地下街などの整備にあたっては、道路管理者と建築主・鉄道事業者等との間で調整・協議を行う必要があります。

また、敷設にあたっては、車いすやベビーカー等の通行にも配慮する必要があります。

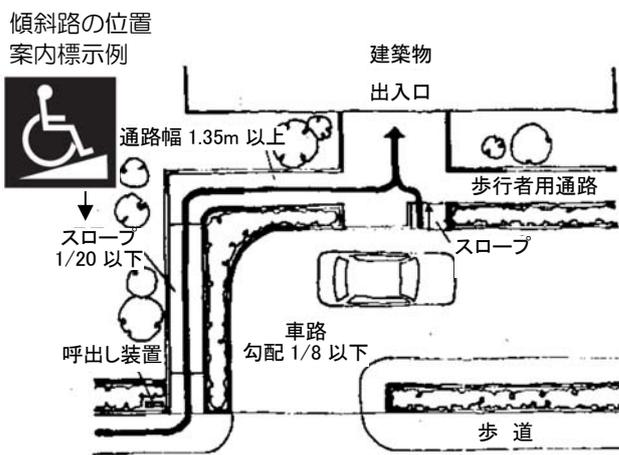


駅からバス停まで視覚障害者誘導用ブロックを連続して敷設することで、視覚障害者も安心して移動することができる（高田馬場駅 早稲田口正面）

□参考 アプローチ整備における高齢者や障害者への配慮

- ・道路から建築物の出入口まで、安全に通行できる通路を設ける。通路の有効幅は 1.35m 以上とする。
- ・通路は、縁石、植樹帯などにより車路と区分する。
- ・屋外歩行空間は、屋内空間に比べて移動の速度も速く、小さな段差でも危険となる場合があるため、段差を設けてはならない。
- ・通路面に段差のある場合は、スロープを設ける。スロープは勾配 1/20 以下とする。
- ・通路面はすべりにくく、平坦な仕上げとする。
- ・敷地の入口には、障害者が利用できる出入り口の位置を標示し、誘導を行う。

[資料：東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルおよび新宿区整備要綱を基に作成]



道路から建築物へのアプローチ [出典：新宿区整備要綱]

路上駐車や商店街での荷さばき車両による歩行者の通行の妨げを解消するために、既存駐車場の有効活用や荷さばきスペースの集約化、集配の効率化を図り、歩行者が安全に歩くことができる歩行空間を確保していく必要があります。

◆まちの現状と課題

- 自動車の路上駐車や自動二輪車の路上駐輪によって、歩行者のための空間が圧迫されています。
- 駐車場の有効活用や荷さばきの効率化が図れていないため、路上駐車等が多くなっています。

○路上駐車・駐輪問題

自動車や自動二輪車の路上駐車・駐輪が多く、歩行空間が狭められています。



駐車場や荷さばきスペースがないため、自動車を歩道に乗り上げて駐車し、歩行空間を狭めている



繁華街は駐車場のないビルが多く、路上駐車が多くなっている

○駐車場の利用状況

路上駐車・駐輪を減らすには駐車スペースの適正な確保が必要です。

新宿駅周辺の駐車場は、東口は休日利用、西口は平日利用が多く、有効利用が図られていません。



地区により平日と休日で稼働率の差がある駐車場を活用する方法が必要になっている

○荷さばき場所の不足

大規模な建築物で駐車場はあっても十分な荷さばきスペースが確保されていない場合があります。そのような場合には、道路を一部占拠して集配荷を行わなければならなくなってしまいます。

歌舞伎町や交通量の多い靖国通り等でも路上に停車して荷さばきが行われており、歩行者や他の自動車、バス等の交通の妨げになっていることがあります。



荷さばき車両の駐車場があってもスペースが十分ではないため、道路を狭めている



バスが路上駐車に阻まれ、バス停に正しく着けられない

◆望まれるまちの姿（課題を解決するための取組の方向性）

- 駅周辺の交通量の抑制と適切な駐車場の利用による、さまざまな人々が安全に歩ける歩行空間の確保
- 荷さばきスペースの確保と適切な配置による、さまざまな人々が安全に歩ける歩行空間の確保

○交通量を抑制し、さまざまな人々がゆったり歩ける歩行空間を確保するために

二つの異なる新宿駅東西の駐車場を効率的に利用し、駅周辺の駐車場需要に応えるとともに、交通量を抑制することで、安全で快適な歩行空間を確保する必要があります。

特に、週末の過剰な自動車交通に対しては、新宿駅西口の駐車場から新宿駅周辺を回遊するパークアンドバスライド※システムを導入し、駅周辺の買い物利用等における自動車の流入の抑制を図ると共に、自動車による環境負荷の軽減を図る必要があります。



駐車場の位置や空き状況を提供することにより、駐車場の効率的な利用を促進し、平日、休日の交通負荷を軽減できる



新宿WEバスによるパークアンドバスライドにより、新宿駅東口の交通量を抑制することができる



新宿WEバスによるパークアンドバスライドの運行ルート

○荷さばきの効率化により、さまざまな人々がゆったり歩ける歩行空間を確保するために

商店街での荷さばきスペースの共同化や荷さばき車両の共同化、集配の効率化などにより、安全な歩行空間を確保する必要があります。



商店街の荷さばきスペースを共同化することで、荷さばき車両による歩行者への影響が軽減できる

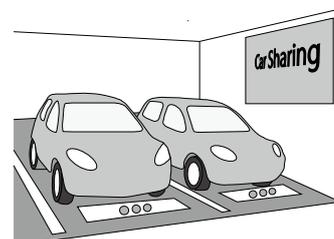


駐車場事業者の協力を得て、路外に荷さばきスペースを設置することで、渋滞緩和に寄与している。平成21年12月末現在、都内905箇所実施。[出典：東京都都市整備局]

□まちをよりよくするための取組例

自動車利用負荷の分散のための自動車利用の適正化の推進

再開発エリアなどではカーシェアリング※を推進することにより、自動車利用台数の低減や駐車スペースの効率化を図ることができます。



マンションのカーシェアリング

□まちをよりよくするための取組例

企業や住民と連携したモビリティマネジメント※の推進

企業・住民・行政が連携し、自動車から公共交通機関や自転車・徒歩などの交通手段に転換することにより、環境負荷の軽減や健康増進などの効果が期待できます。

- ・公共交通マップや意識啓発材料等の情報提供
- ・公共交通利用の優遇制度導入
- ・企業のノーマイカーディなどの組織的取組 など