

第5回 新宿の拠点再整備検討委員会

交通機能の検討の方向性

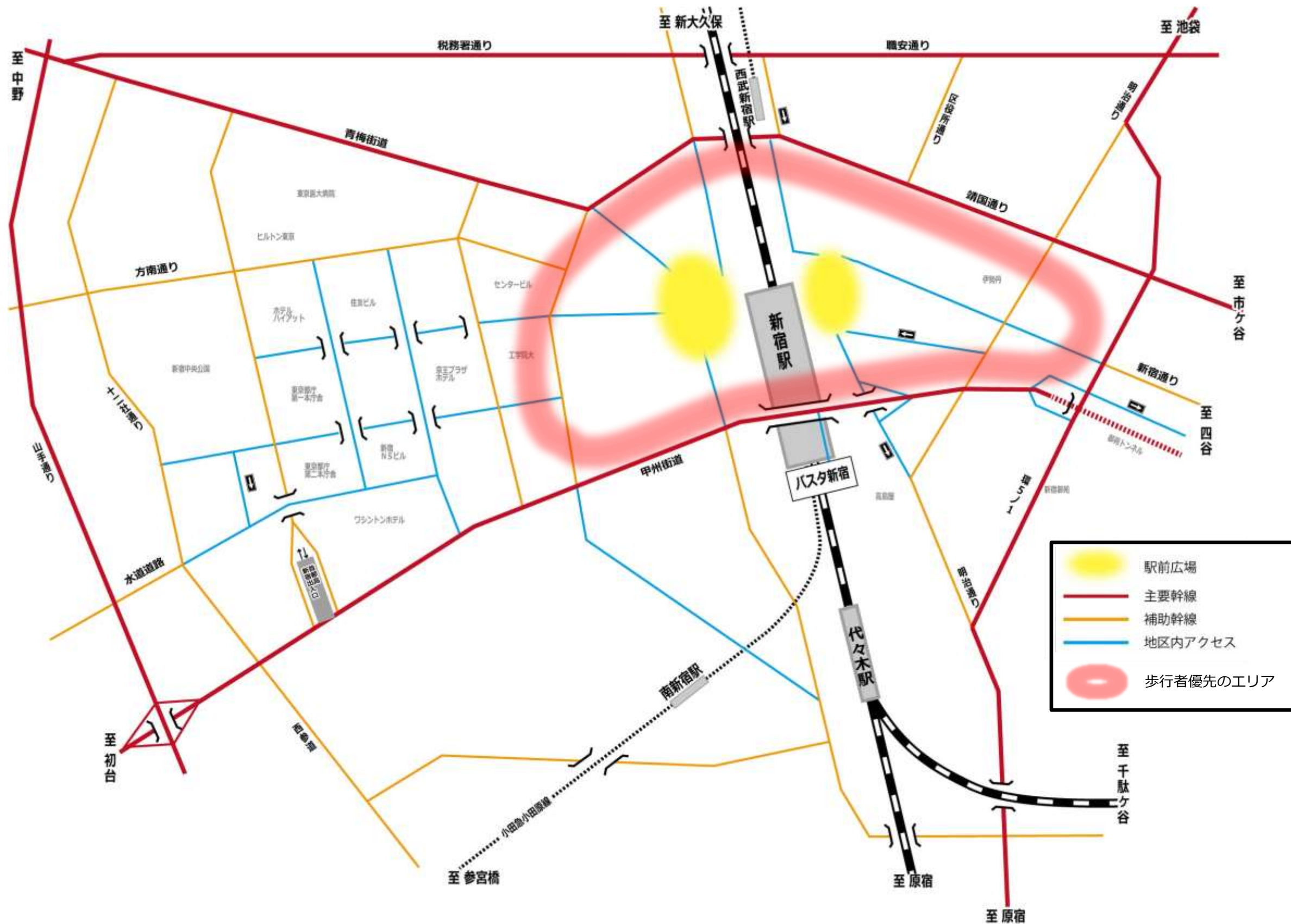
～ 目次 ～

- | | |
|---------|--------|
| 1. 道路網 | 5. 一般車 |
| 2. 車両動線 | 6. 荷捌き |
| 3. バス | 7. 駐車場 |
| 4. タクシー | 8. 駐輪場 |

○駅周辺の車両動線の検討の方向性

- ・幹線道路が概ね整備済みであることを踏まえ、グランドターミナルへの車両流入を抑制する車両動線を再構成

新宿駅周辺の車両動線



○車両動線の検討の方向性

- ・ 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
- ・ 駅前広場の車両系機能を再配置して歩行者空間を拡大
- ・ 交差点改良による安全性の向上

○今後の主な検討事項

- ・ 交差点形状の見直し
- ・ 駅周辺街路の交通規制
- ・ 駐車場出入口の再配置

現状



車両動線の再編イメージ



通過交通の流入を抑制し
歩行者優先の広場に再編

凡例

- 駅アクセス動線
- 駐車場出入口

交通機能の検討の方向性（バス）

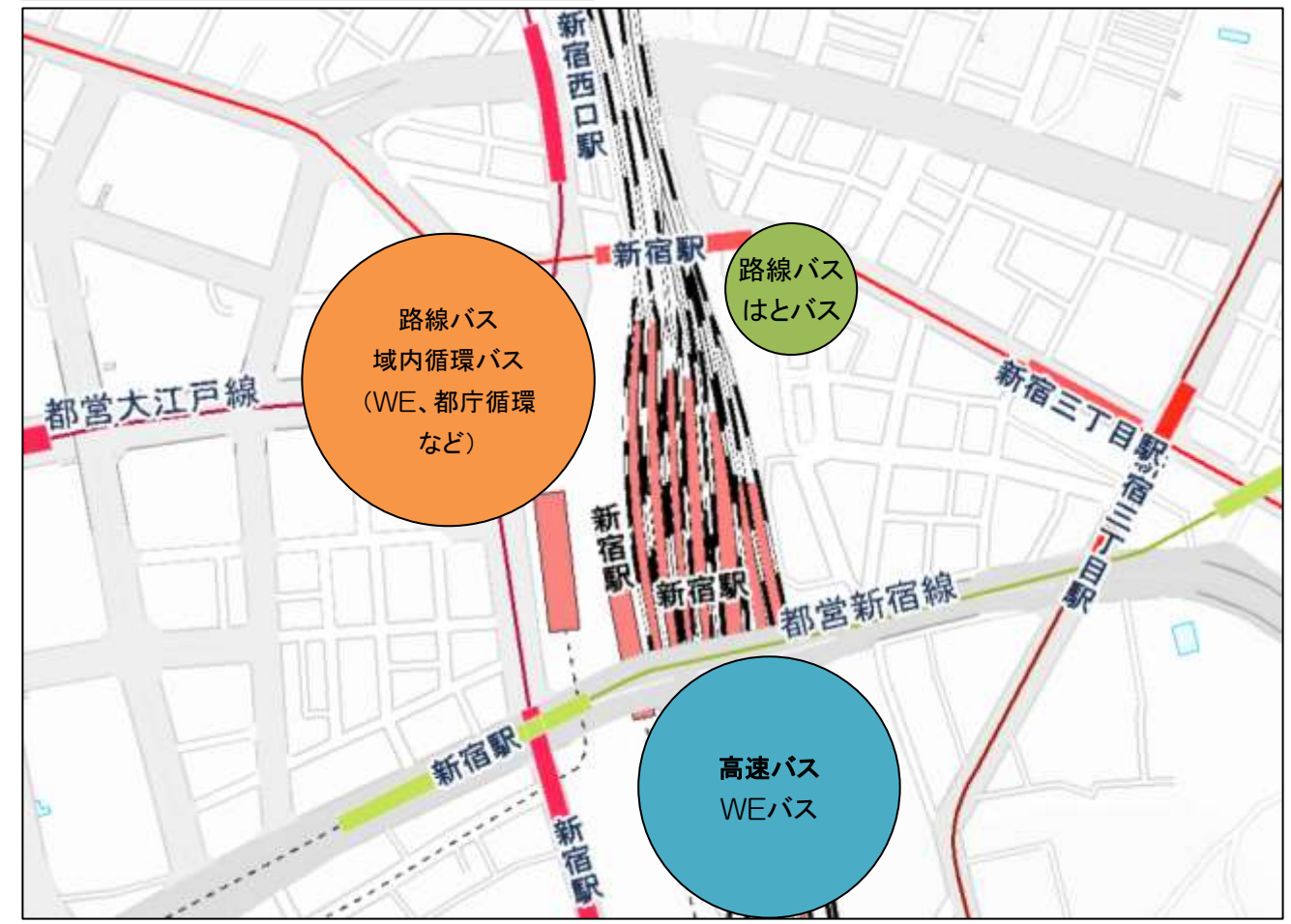
○施設配置の検討の方向性

- ・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
- ・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
- ・西口広場の地下に域内循環機能を確保

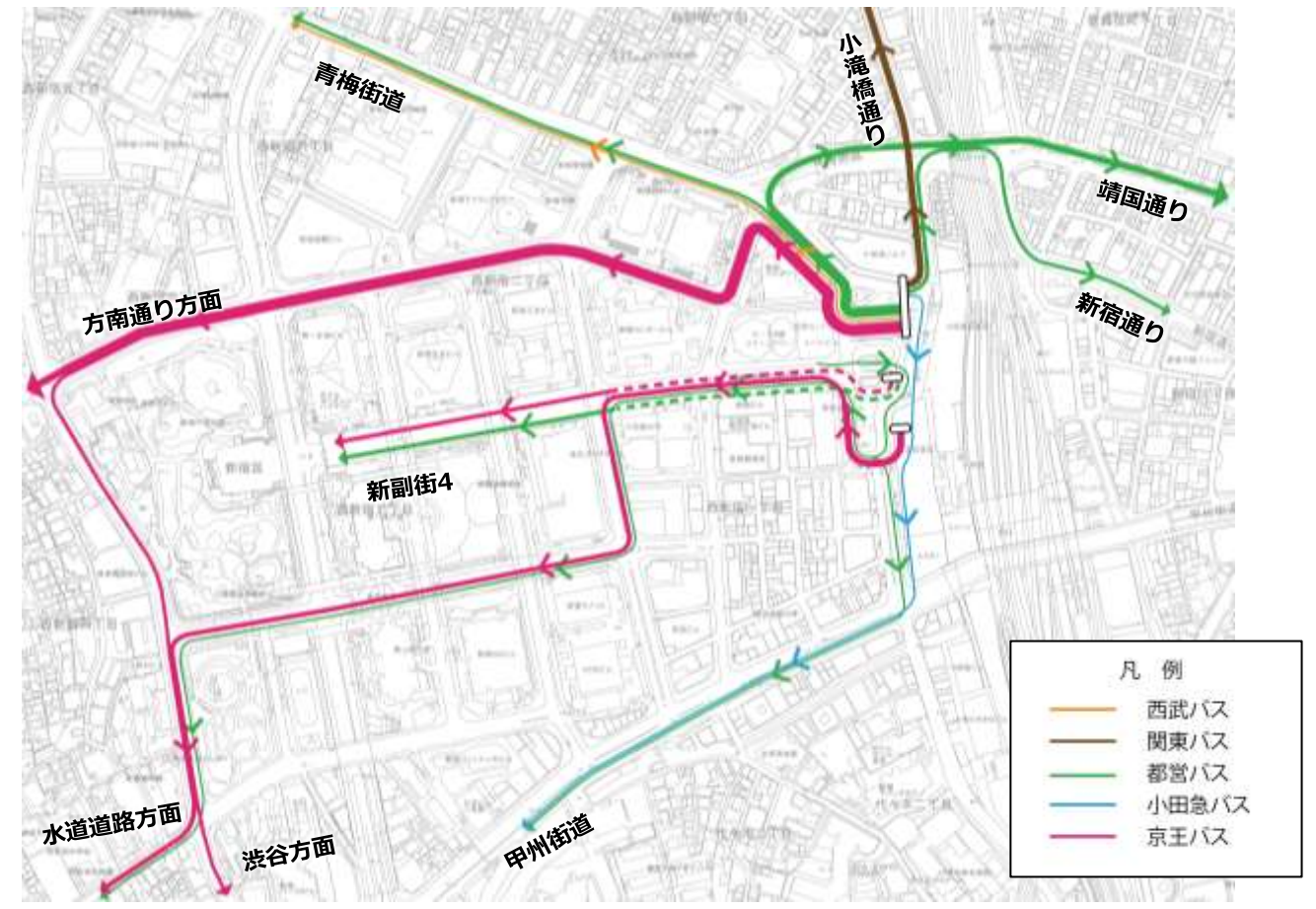
○今後の主な検討事項

- ・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）
- ・バス乗降場・待機場の施設数・配置

現状の施設配置



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 |

4 交通機能の検討の方向性 (タクシー)

○施設配置の検討の方向性

- ・ 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
- ・ タクシープールを拡充し、客待ち待機列を改善
- ・ 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

○今後の主な検討事項

- ・ 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)

現状の施設配置

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)



凡例
— タクシー待機列(最長時)
● タクシー乗場

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)

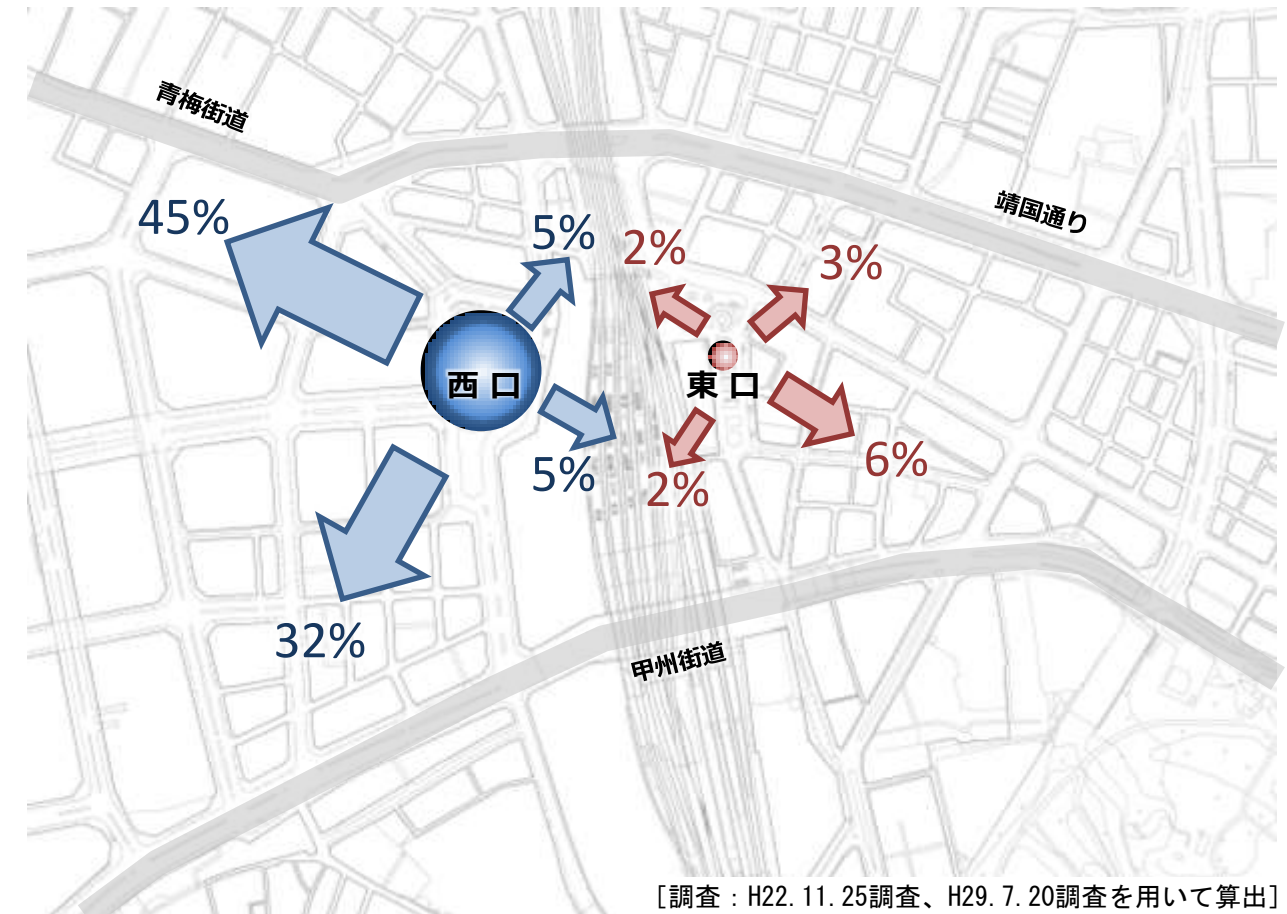


バスタ新宿タクシーのりば

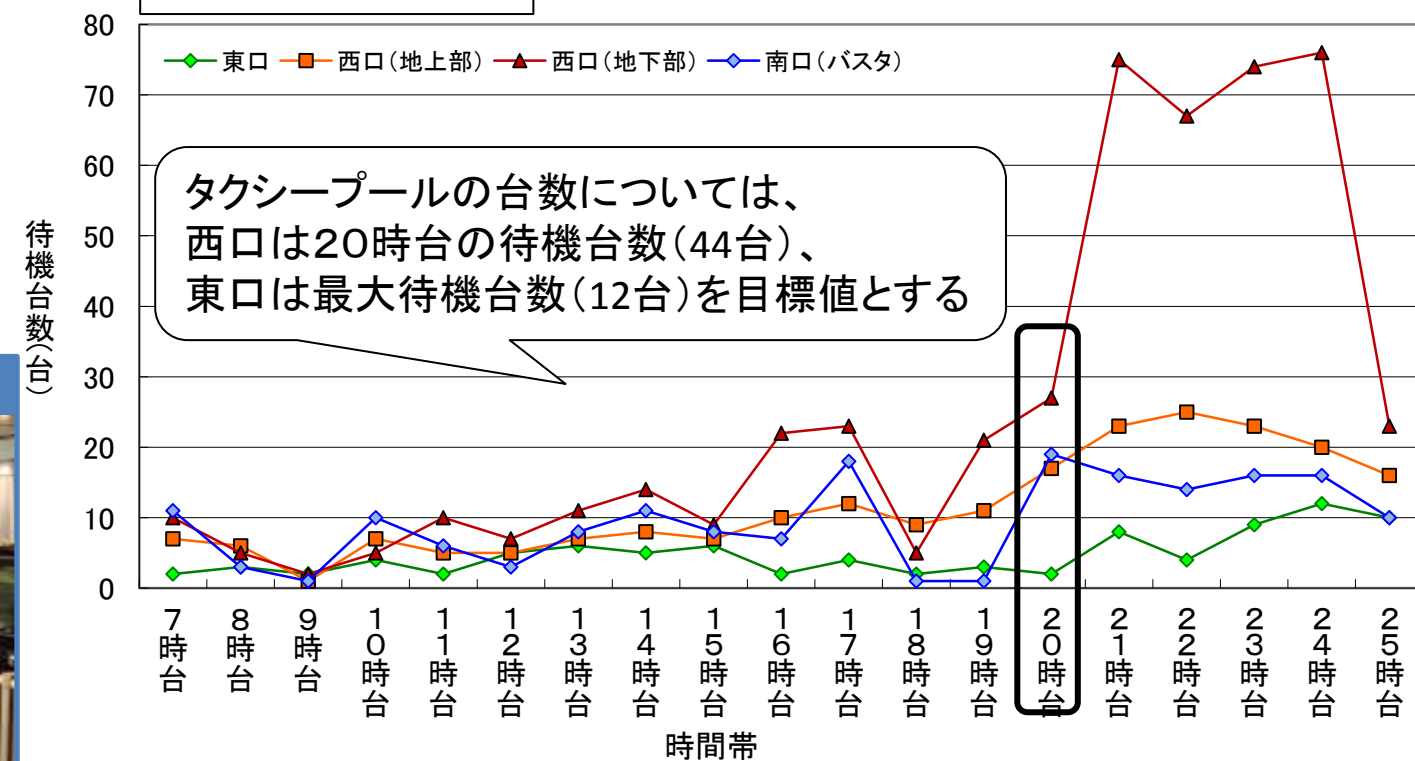
【施設数】
乗車場：3台
降車場：2台
待機場：30台
【発着台数】
発車：約900台
到着：約700台
合計：約1,600台
【待機延長(最長時)】
－ (19台)



方面別施設需要



待機台数(平日)



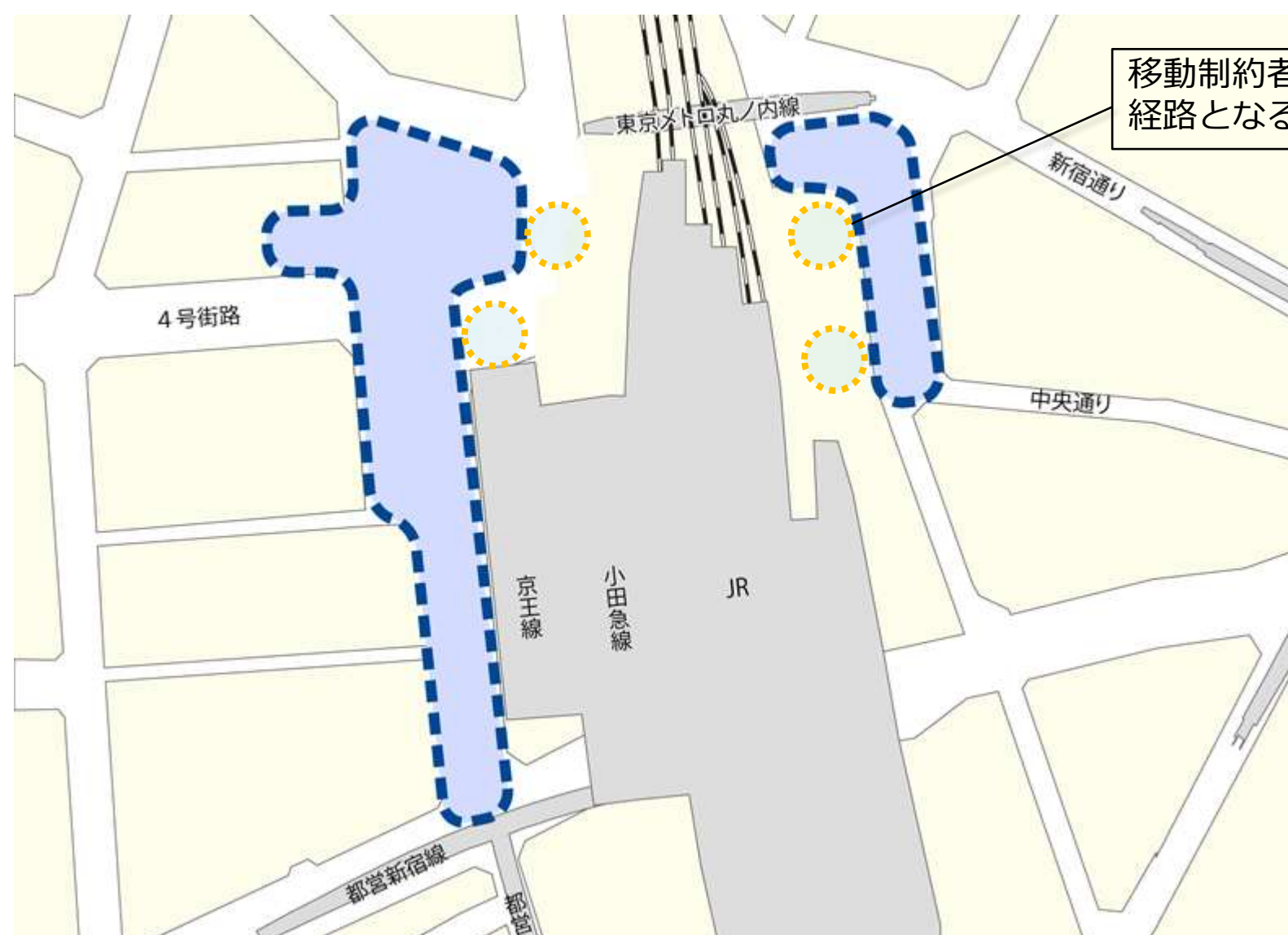
○施設配置の検討の方向性

- ・ 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

○今後の主な検討事項

- ・ バリアフリー経路となる縦動線を建物内で確保
- ・ 一般車の送迎交通の取扱い

縦動線のイメージ



移動制約者等の乗降場の周辺にバリアフリー経路となる縦動線を確保

<凡例>

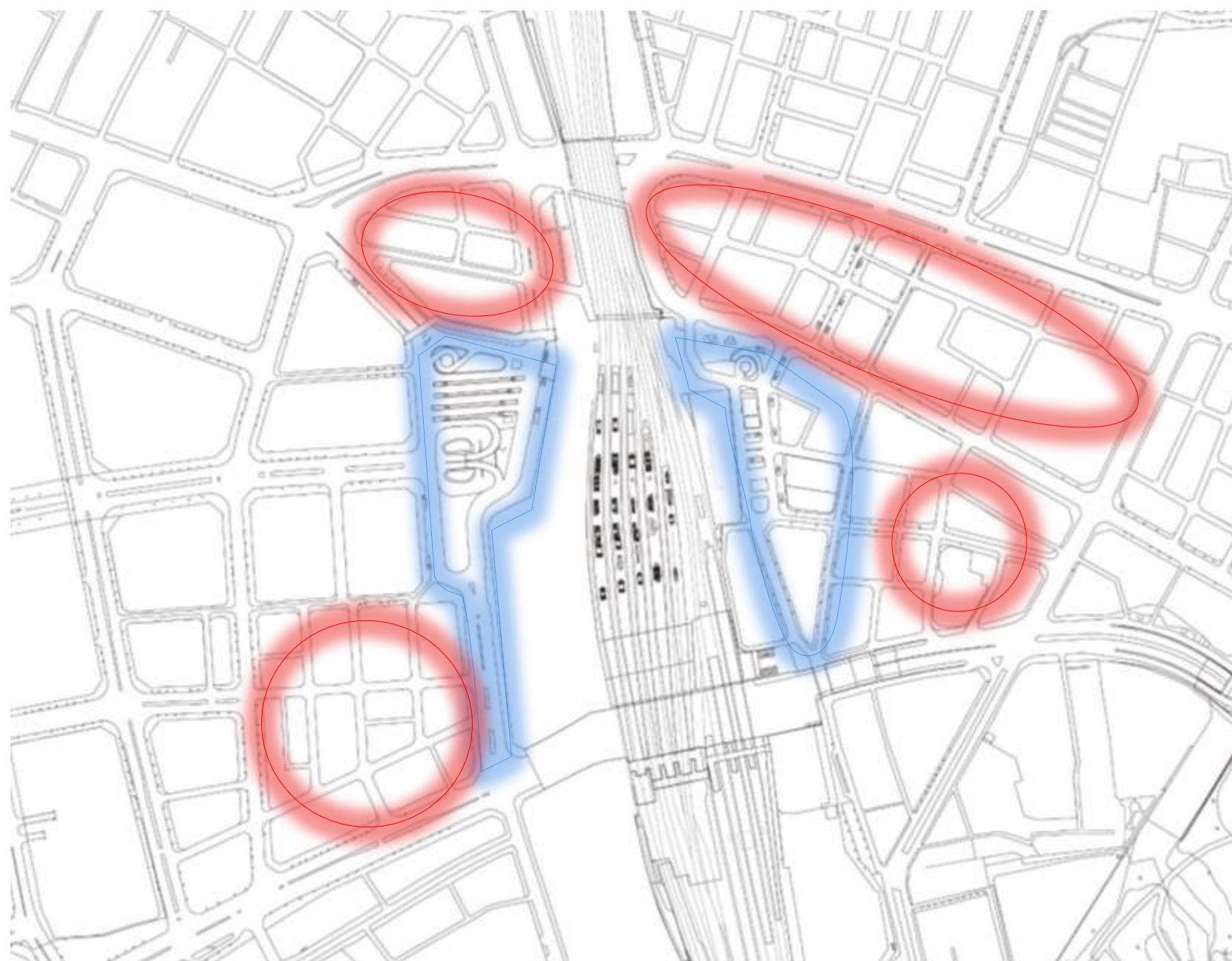
- : 縦動線
- : 駐車場
- : 駅施設

○荷捌き用駐車場配置の検討の方向性

- ・ 附置義務対象建物での荷捌きは、各建物の駐車場で対応
- ・ 地下街の荷捌きは、都市計画駐車場で対応
- ・ 荷捌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捌き場整備を誘導（一部、都市計画駐車場で対応）

○今後の主な検討事項

- ・ 建替え動向と合わせて、共同荷捌き場整備を誘導



凡例

- 都市計画駐車場 対応エリア
- 共同荷捌き 対応エリア

※範囲は想定であり、今後の調整により変更がある

○駐車場の再編の検討の方向性

- ・ 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
- ・ 都市計画駐車場を利用する車両の駅前広場への流入を抑制するため、西口駐車場と南口駐車場のネットワーク化を図るとともに、都市計画駐車場に隣接する建物の駐車場とのネットワーク化を促進
- ・ 駅前広場などでの路上荷捌きの抑制のため、共同荷捌き場を確保
- ・ 都市計画駐車場においては、荷捌き車両に対応した有効高さを極力確保
- ・ 都市計画駐車場の台数を利用実態に即して見直し

○今後の主な検討事項

- ・ 都市計画駐車場の規模
（現在の都市計画駐車場は、隣接ビルの駐車場需要の一部を担っているため、建替え動向と合わせて対応を検討）
- ・ 周辺建物の建替え動向と合わせて駐車場の接続を誘導

駅直近地区の都市計画駐車場で担う一般的な需要

- ① 一般利用車両（駅利用者や、駅周辺の附置義務対象とならない施設利用目的の乗用車）
- ② 駅直近地区の路上駐車車両
- ③ 共同荷捌き場
- ④ 移動制約者対応スペース

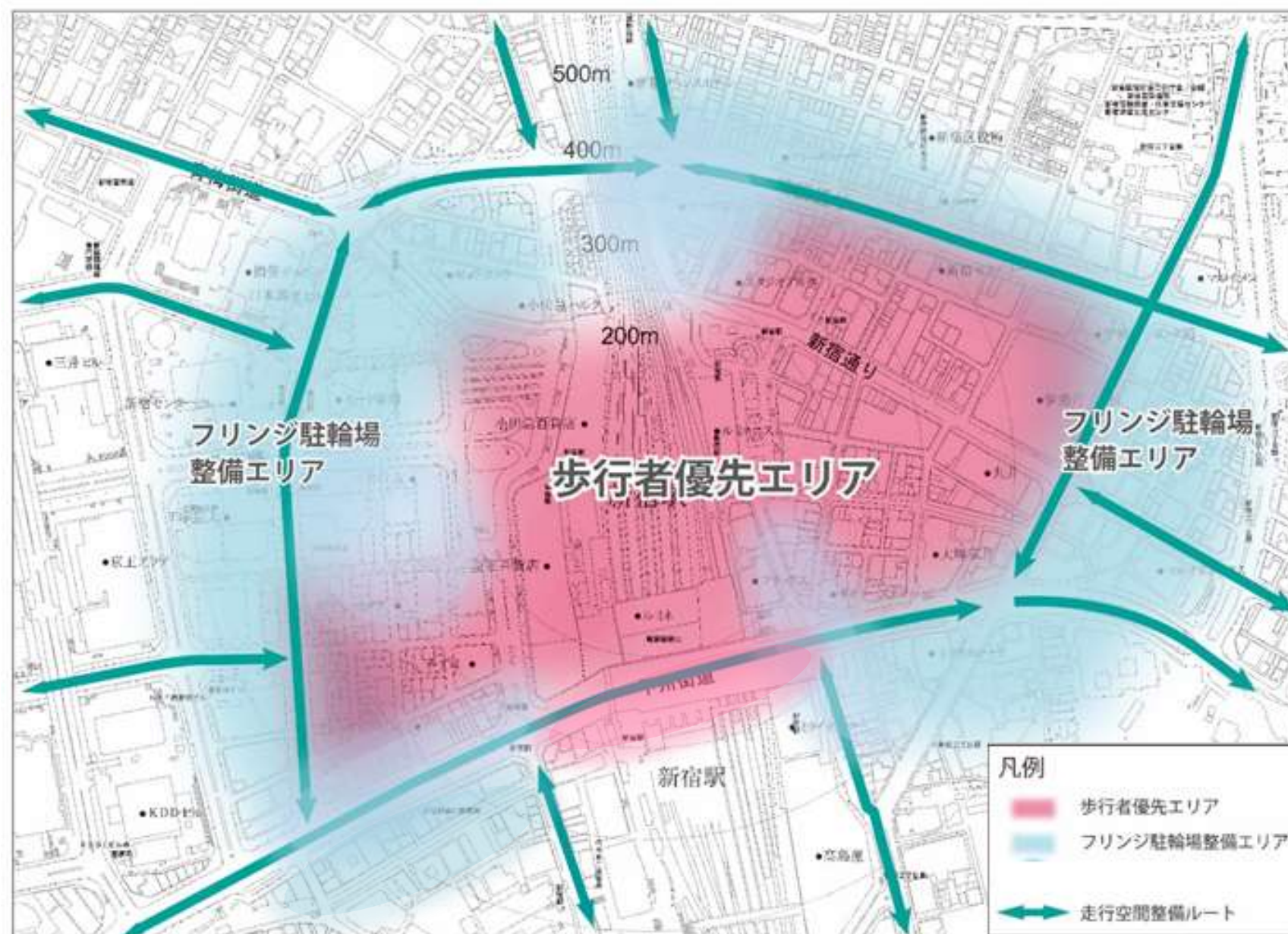
○駐輪場の再編の検討の方向性

- ・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

○今後の主な検討事項

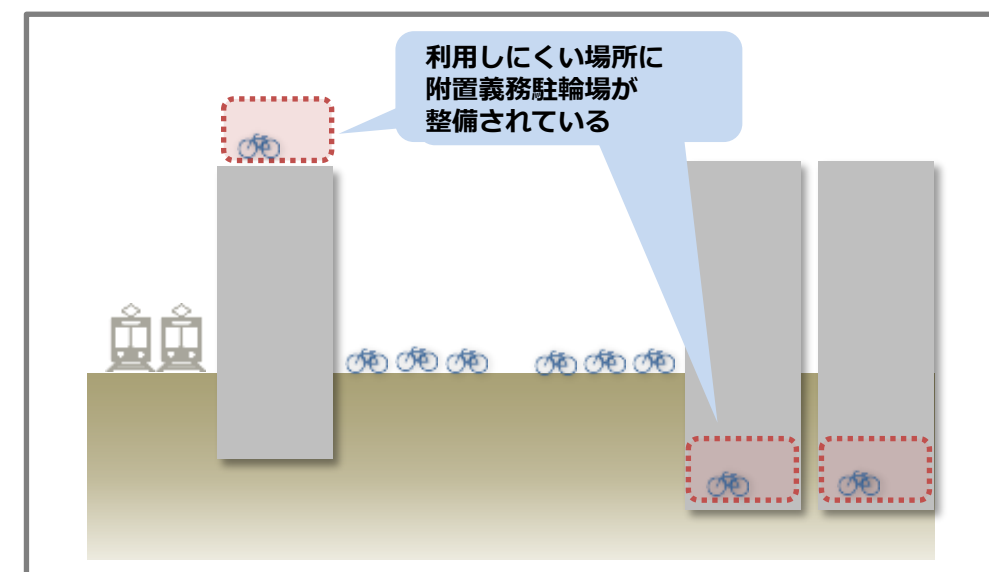
- ・駐輪施設の規模・配置
- ・利便性の高い駐輪場整備のための誘導方策
- ・建替え動向と合わせて整備を誘導

配置計画イメージ



※歩行者優先エリア、FRINGE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る

<現在>



<将来>

