

新宿EAST推進協議会 地区交通計画

2021.09.01 版

目次

新宿EAST推進協議会 地区交通計画

1. 地域の将来イメージ 平成23年度の成果（まちの将来イメージ）平成24年3月 3ページ
2. EAST版まちづくりビジョンの地区交通計画関連事項 4ページ
190125第118回定例理事会資料H_EAST版まちづくりビジョン案【区(都)への提案版】より
3. 新宿駅東口地区交通まちづくりの目標及び段階的整備方針 5ページ
4. 歩行者動線理念図 （平成23年度成果 p 8 「交流核+モール&パサージュ」による魅力づくりをもとに） 6ページ
5.

目標（2040年頃）

 歩行者ネットワークの将来像 7ページ
6.

目標（2040年頃）

 荷捌き交通対策の将来像 8ページ
7.

目標（2040年頃）

 公共交通（バス・タクシー）の将来像 9ページ
8.

目標（2040年頃）

 駐車場・地下ネットワークの将来像 10ページ

地域の将来イメージ

●全体イメージ

将来像

新宿 EAST 地域は、魅力があり、元気であり続けるまちづくりを目指す（「交流核+モール&パサージュ」による魅力づくり）

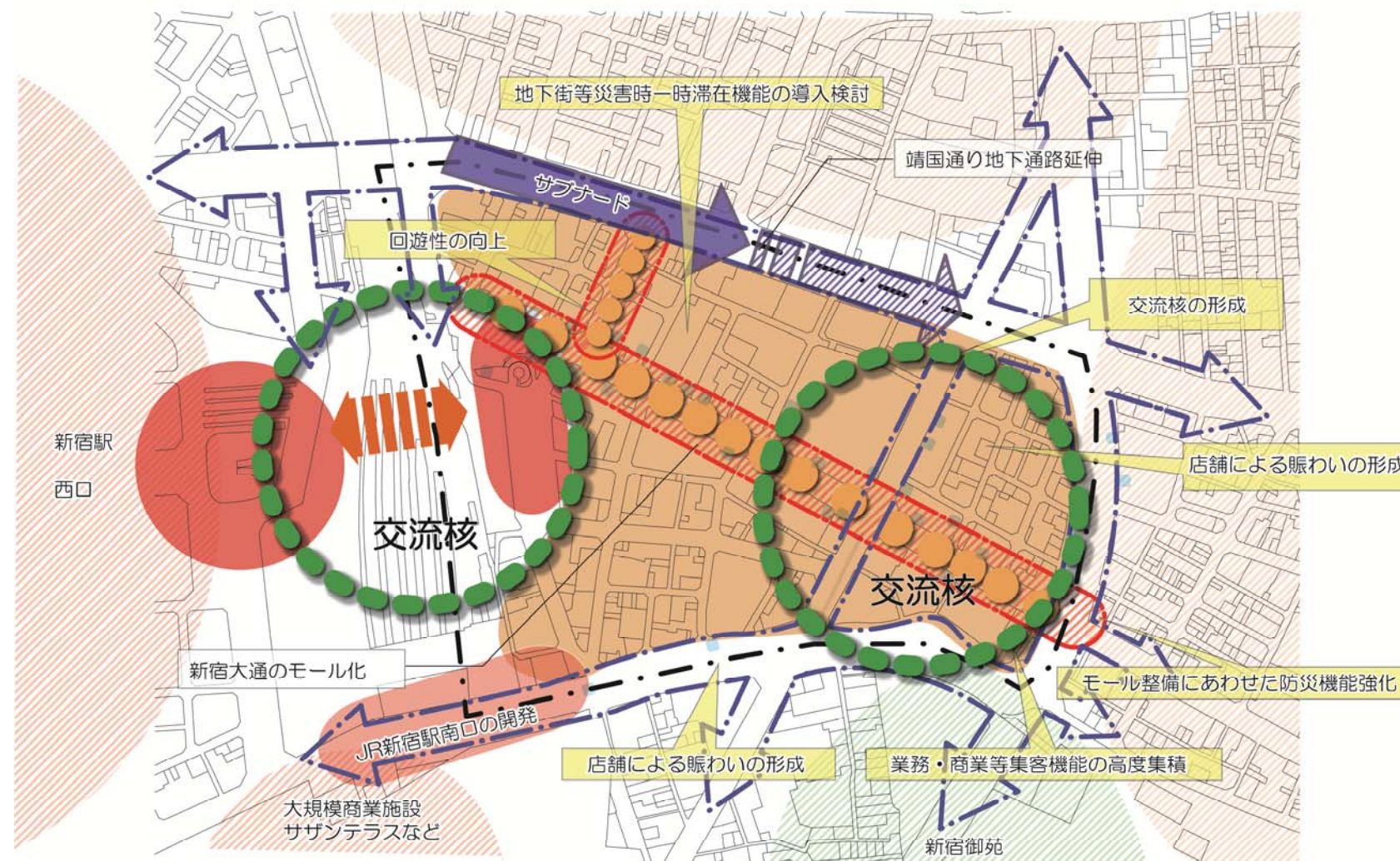
3つの 大目標

世代の交差点となる
多様な空間・機能構成（＊）

まち全体の防災性の向上

来街者の快適性・回遊性の向上

（＊）街が、多世代の人々の行き交う、人々の絆となることを目指す



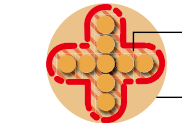
2つの交流核

- ・駅、大型集客施設、広場空間など、多様な人々の交流を促進する場
- ・2つは、新宿EAST地域の来街者行動の起点

モール（大通り等）

- ・日本を代表する商業集積地である新宿の「顔」として、広く人々を迎える街並み
- ・通りの特性を踏まえ、来街者の様々な活動を支える歩行者優先空間
- ・人々が観る・観られる劇場空間

モール&パサージュ



—新宿大通：—

「新宿駅東口まちづくり構想」の位置づけを踏まえ、新宿EAST地域のメインストリートとして相應しい、親しみのわく歩行者空間

—MOA4番街：—

オープンカフェ、イベントなど来街者が楽しめる『コト』に出会える歩行者空間

パサージュ

- ・通行だけでなく、買物・ウィンドウショッピング・ぶらぶら歩き・立ち話など、まちの居間のように使える歩行者空間。（P9 パサージュ体系図 参照）



車の主な流れ



駅前広場

EAST 版まちづくりビジョンの地区交通計画関連事項

190125_第118回定例理事会資料H(続)_EAST版まちづくりビジョン案【区(都)への提案版】より

分野6 交通

歩いて楽しめるまちを実現するため、歩車の分離を図りつつ、地上・上空・地下ネットワークを充実させる

(1) 地上・上空ネットワークの充実を図る

- ①環5の1の開通などによる地区内通過交通の抑制・歩行者の回遊性の向上を図る
- ②新宿通りのモール化を推進する(通りの舗装を魅力あるものとする)
- ③歩行者空間・パサージュ空間・広場空間を形成する(通りの舗装を魅力あるものとする)
- ④通りと通りを結ぶ敷地内通路を整備する
- ⑤地上歩行者空間拡充のための、既存公共建物・構築物の開発建物内への取り込みを図る
- ⑥内外エリアを連絡するシャトルバスの共同運行等によるネットワーク化を図る

(2) 地下ネットワークの充実を図る

- ①建物間での車両や歩行者の地下連絡通路の整備・接続を図る
- ②既存地下通路との新たな接続、および通路の環境改善に協力する
- ③既存地下通路の拡幅・延伸、および新設による充実に協力する
- ④有機的な地下通路ネットワークの整備を充実する
- ⑤地下通路と地下通路を結ぶ敷地内通路を整備する

(3) 地上・地下・上空ネットワーク結節を充実させる

- ①立体的で連続した通路の結節機能を整備する
- ②地上部の光や風が感じられる開放的でユニバーサルデザインに配慮した空間を整備する

(4) 歩車分離をすすめる

- ①駐車場の出入口が地区外縁部、ないし幹線道路に面するよう整備する
- ②幹線道路では歩道の連続性を損わないよう、駐車場出入車線を整備する
- ③附置義務駐車場や駐輪場の飛ばし先受け皿や集約荷捌場(デポ)を設置する
- ④附置義務駐輪場の地域ルールの導入
- ⑤附置義務駐車場地域ルールのマニュアル整備(既存建物の適用についての検討とマニュアル化を含む)

(5) 歩車錯綜解消を推進する

- ①地区内車両流入抑制による路上環境を改善する
- ②地区内部における荷捌きを含む駐車場の配置の適正化を図る
- ③荷捌き集約化に必要なまちなかデポを拠出するオーナーへの優遇等により、新宿駅東口地区に荷捌きルールを実施する
- ④新宿駅東口地区は、荷捌き集約専用車両(少数・短時間)ノゴミ収集・工事車両(時間帯限定)ノ緊急車両と障害者用車両(元々少数)等の進入だけで街の運営が可能となり、来街者と車が錯綜しない街づくりを実現する
- ⑤歩行者用の空間と時間帯が十分に確保できることから、斜線緩和と容積緩和の要件としてのセットバックを不要とする

(6) 次世代交通技術導入に挑戦する

- ①まちの西の核でもあるSGT構想に合わせ、車両や自転車の強度な流入抑制など、効率的な交通処理を実現するモビリティシステムの導入を図る
- ②まちの西の核でもあるSGT構想に合わせ、一般車や荷捌車の駐車場入庫での次世代の都市交通システムの導入を図る

分野1 商業

国際商業都市としての魅力を創り出す

(2) 二つの交流核とモール&パサージュを実現する

- ①通りと建物内部の一体感を生む低層部のしつらえを図る
- ②公共空間を利用した賑わいと憩い用途の導入と運営を行う
- ③個性的で特徴的な道路空間の整備と維持管理を行う

分野3 土地・空間

将来の発展(与商都の繁盛)のために、生活感があり、オーナー・住みたい人・働きたい人の想いを表せる街の空間にする

(4) 土地の有効利用による新宿にふさわしい規模を創出する

- ②新宿御苑の緑を活かせる、遠方から視認できる、グランドターミナルのビル群と一団の新宿らしいスカイラインを形成する

分野4 安全・安心

高台という立地を活かした災害に強い安全・安心なまちを創る

(4) バリアフリー化をすすめる

- ①バリアフリー機能を整備する
- ②地下鉄やバスなど公共交通の乗換経路のバリアフリー化による充実を図る

分野5 まちへの愛着心

世代を重ねて地域で育てて来たまちの命である愛着心を継承・永続させる

- (1) 個人オーナーと大企業が共存・協力し、まちへの愛着心を永続させるため、世代継承しても住み続け得る環境や仕組みを創り出す
 - ①まちへの愛着心を育み継承するため、次世代以降は居住環境が整うことも視野に入れて住み続け得る環境をつくる一方、業務を始めとする本社機能・営業所整備を誘導し、自分たちの居場所を作る

注) 黄色マーカー部分が、地区交通計画関連事項 である

新宿駅東口地区交通まちづくりの目標及び段階的整備方針

交通まちづくりの目標

- 将来に渡り、歩行者を主体とした賑わいのあるまちづくりを推進する
- 鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関と街とが一体となった、来訪者が利用しやすいまちづくりを推進する
- 街や公共交通機関等、様々な情報や決済を一元化し、世界中からの来訪客、誰もが気軽に楽しむことができるまちづくりを推進する

段階的整備方針

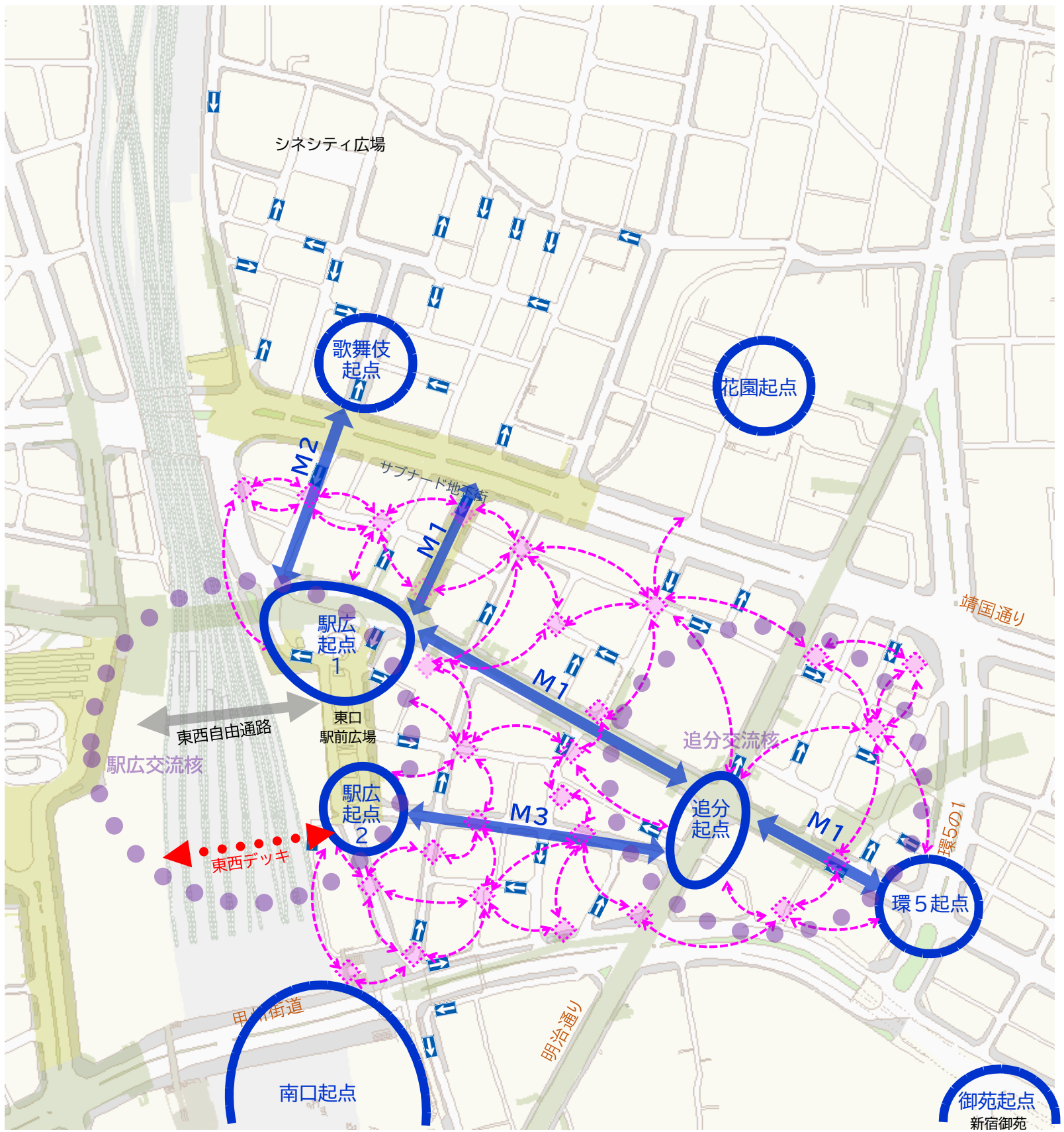
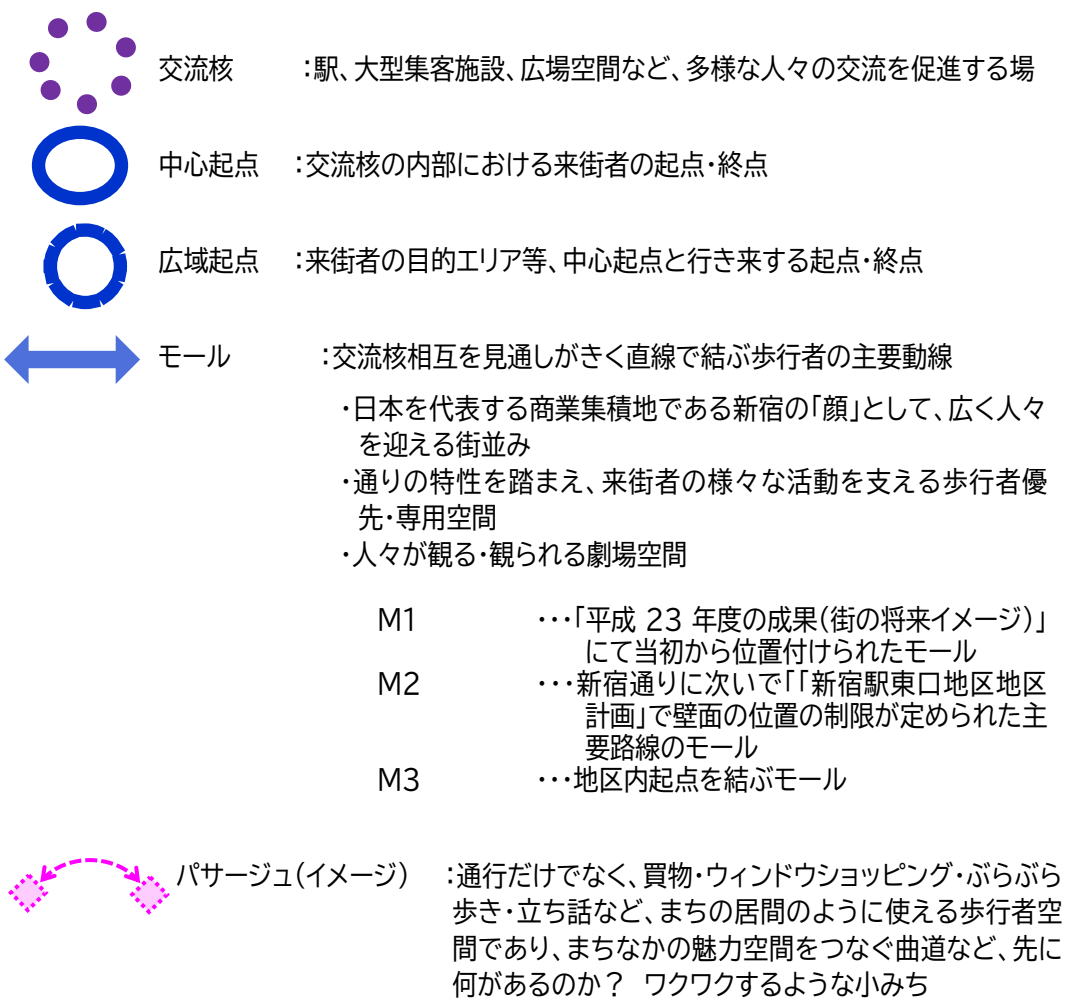
- 交通施策については、まちづくりの進捗に合わせて段階的に進める
- 将来像を定め、共有し、建物の再整備等を行うものが、共通の目標に向かって、それぞれが必要な役割を果たし、着実に目標を達成する

	2020 年～2025 年 ◆既存施設を活用した荷捌き施設を整備	～2030 年頃 ◆新宿通りの歩道拡幅	～2040 年頃 ◆歩行者動線の核として、新宿通り、中央通り、モア 2 番街、モア 4 番街を位置づけ	2040 年以降 ◆歩行者優先まちづくりの完成
歩行者交通 ◆歌舞伎町、新宿御苑までの歩行者核動線の整備と歩行者優先道路の拡大	○環5の1の整備に伴い、明治通りの歩道拡幅について検討 ○東口駅前広場歩行者専用部分拡大	○新宿通りの車線を再構成し、歩道を拡幅 ○モア 4 番街の終日歩専道化 ○モア 2 番街、モア中央通り西側歩専道化 ○明治通り東側地区（明治通り、環5の1間の歩専道時間帯の拡大	○JR 上空デッキの整備に伴い、中央通りの歩行者専用の時間規制を導入 ○新宿通り、中央通り、モア 2 番街、モア 4 番街を歩行者空間核と位置づけ、歌舞伎町、新宿御苑方面との連携を強化	○主要な道路を歩行者専用道路化
荷捌き交通 ◆地区内デポを順次整備	○サブナード駐車場の階段の一部を撤去し、歩行者用、荷捌き用のEVを設置し（新宿三丁目地区）、荷捌き交通の一部を受入 ○地区内に流入する荷捌き車両の高さ制限（2.2m）の荷捌き事業者への要請 ○比較的大規模で余裕が見込まれる既存建物の荷捌き場・駐車場を共同荷捌きデポとして活用し、近隣 100m 範囲の荷捌きを受入れ ○荷捌きデポには温度帯別保管庫整備	○地区内の再開発事業の完了に伴い、新たな地域荷捌きデポを整備 ○域外での集約デポを整備し、宅配便の共同化を実施、地域内での荷捌きは荷捌きデポを活用 ○歌舞伎町側も含め、サブナード駐車場のEV設置を拡大	○東口開発の完了に伴い、東口地下駐車場に新規に荷捌きデポ整備 ○各デポから自動搬送ロボット走行の導入 ○民間再開発の完了、および可能な相互の地下接続を行うことで、新規に荷捌きデポ整備	○民間再開発の進展とさらなる相互地下接続の推進により荷さばき場を拡充 ○デポを中心として荷捌きにより、地上での荷捌きを解消
タクシー・バス ◆外周部に集約	○夜間について、サブナード駐車場で待機車両を収容 ○夜間の乗車場所を整備し、ショットガンのシステムを導入	○スマートフォンアプリの活用等によるタクシー利用の効率化 ○新宿通りの路線バスのルートを靖国通りに変更	○タクシー乗り場を東口駅前広場及び新宿通り周辺地下に集約し、地区内のタクシー流入を抑制	○明治通り路線バスのルートを環 5 の 1 に変更もしくはバストランジットモール内走行
駐車場 ◆サブナード駐車場延伸及び出入口確保	○未利用・低利用の既存駐車場について、他の土地利用へ転換できるように、東京都へ働きかけ ○アドホックビルの建替えを見据え、サブナード駐車場の出入口確保に向けた調整を開始	○地区内の再開発事業に伴い、サブナード出入口を確保	○東口地下駐車場とサブナード駐車場を接続し、連携を図る	
主要道路 ◆歩行者優先化を実現	○明治通りの歩道拡幅	○新宿通りの車線の再構成により、一方通行化、歩道拡幅	○駅街路 10 号の車線の再構成により、歩道拡幅	

歩行者動線理念図 （平成 23 年成果 p 8 「交流核＋モール＆パサージュ」による魅力づくり をもとに）

【「交流核＋モール＆パサージュ」による魅力づくりの具体化】

- 1) 地区交通計画の根幹となる『歩行者動線』の考え方を、「新宿 EAST 推進協議会 平成 23 年度の成果(街の将来イメージ)」に示された『交流核＋モール＆パサージュ』による魅力づくりをもとに、理念図としてとりまとめた。
 - 2) 「モール」; 来街者のまち歩き「起点」を設定するとともに、起点相互を結び、来街者の様々な活動を、街全体の背骨のように支える歩行者優先・専用空間とした。
 - 3) 「パサージュ」; まちなかの魅力空間をつなぎ、買物・ウィンドウショッピング・ぶらぶら歩き・立ち話など、まち中の居間のように使える歩行者空間で、肋骨ないし毛細血管的な歩行者ネットワークとした。
- 【理念の実現に向けた取組み】
- 4) 目標 2040 年頃～として『歩行者動線』を実現する。その環境整備のために必要となる公共交通(バス・タクシー)と残される車・荷捌き・駐車場、各々のあり方を検討し、指針として EAST 地区の地区交通計画として位置付ける。
 - 5) この計画は、地元の民をはじめ区・都・国が各役割の中で取組み、協力し実現する



目標（2040 年頃）

歩行者ネットワークの将来像

- [歩行者が主体となる道路空間ネットワークの段階的な整備]
- 東口地区の歩行者専用・優先の空間拡充を目指す。(「歩きたくなるまち新宿」のための政策誘導型計画)
 - 集約荷捌き等への対応が可能となり路上荷捌きが不要となった区間から歩行者専用エリア化を促進
 - 車の通行が将来的にも必要な路線は歩行者専用の時間規制を実施し、歩行者優先エリア化を促進
- [主要路線の考え方]
- 新宿通りは車道の一方通行化による通過交通の排除と、歩車共存型歩行者空間整備(歩車道の区別を極力なくす)による快適な歩行者空間を拡大(歩行者専用化)
 - 明治通りは車線数削減と歩道拡幅(歩行者優先化)、新宿通り～甲州街道間の歩行者専用道化による歩行者空間を拡充(歩行者専用化)し、通過交通を排除
 - 中央通りは東西デッキの延長線上にあり、新宿駅と新宿三丁目交差点の 2 つの交流核を結ぶメイン道路として歩行者専用化を工夫・促進
- [地下歩道ネットワークの拡充]
- サブナード地下歩道の明治通り(新宿三丁目駅)までの延伸で回遊性を向上
 - 【区都市計画】メトロプロムナードと西武新宿駅を地下で接続する地下歩道を新宿通り地下に整備し、歌舞伎町方面とも地下ネットワークを充実。(モア 4 番街地下以外でのメトロプロムナードとサブナード地下歩道の接続)

歩きたくなる道の整備

歩道拡幅+車線削減:歩行者優先の路線(都・区)

主に歩行者専用のエリア・路線:終日

主に歩行者優先のエリア・路線:午後から翌朝まで歩行者専用

人用エレベーター(EV;サブナード駐車場⇄サブナード地下街⇄地上接続)

地下歩道ネットワーク拡充

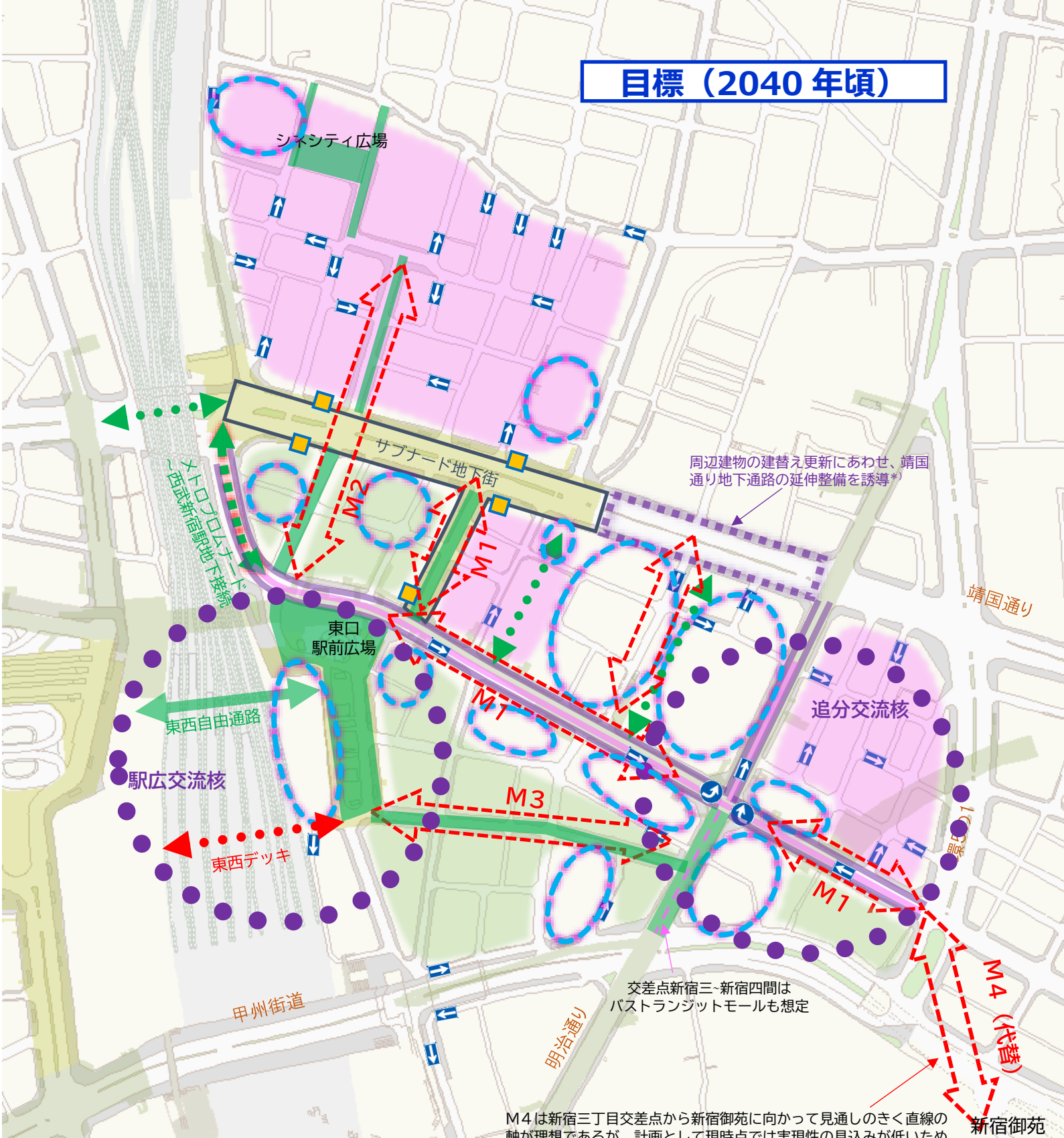
地下歩道ネットワーク拡充(都市計画決定予定)

歩行者の主要動線

デッキの整備(都市計画決定済み)

交流核

築年数が比較的長く経過している大規模建物



M4は新宿三丁目交差点から新宿御苑に向かって見通しのきく直線の軸が理想であるが、計画として現時点では実現性の見込みが低いため新宿2丁目交差点からM4（代替）として設定した。

*）は「新宿区まちづくり長期計画（都市マスタープラン）」(H29.12)より引用

目標（2040 年頃）

荷捌き交通対策の将来像

[集約荷捌き場(1 次デポ・2 次デポ)の整備の進捗にあわせた段階的な荷捌き車両の進入抑制]

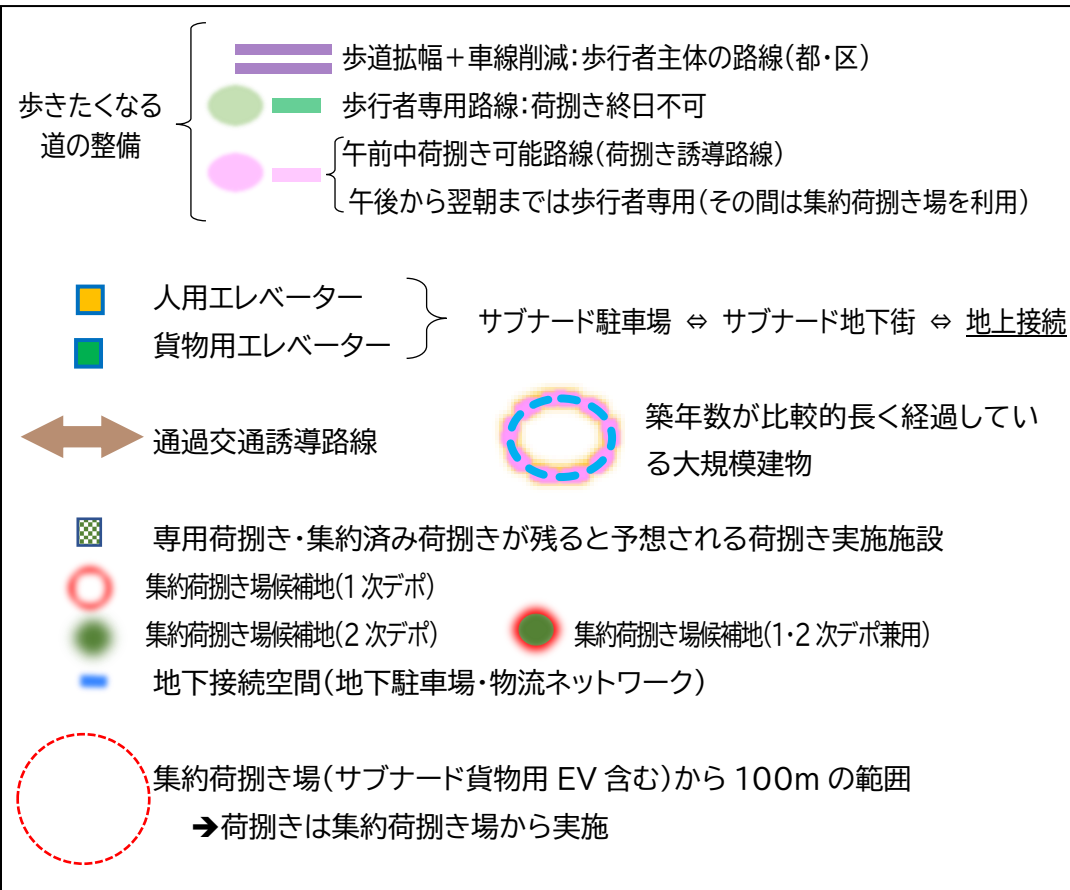
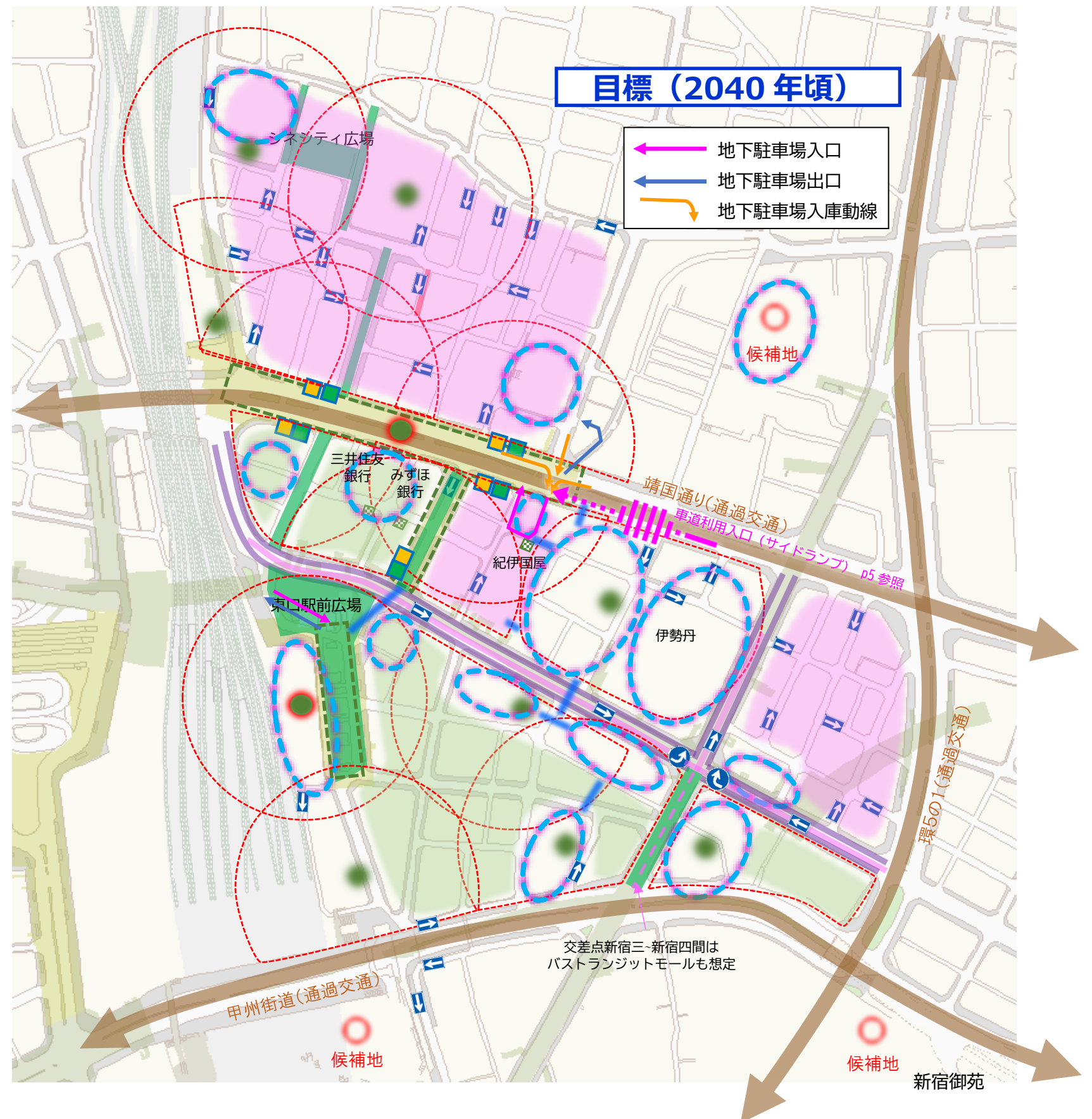
■規模の大きい建替えにあわせ、集約荷捌き場(2 次デポ)を整備

■集約荷捌き場(1 次デポ・2 次デポ)の整備された集配圏域から

路上荷捌きから ⇒ 集約場荷捌きへ 移行

■最終的には、集約困難な荷物を除き、全荷物を集約場荷捌きとする

※集約困難な荷捌き:取扱量が多い、重量が大きい、現金等セキュリティ水準が高いものを取り扱う専用荷捌きや集約済み荷捌きの荷捌き場



※地下空間接続については、地下埋設インフラとの整合が不可欠であり 関係機関相互の調整・協力のもとに今後計画の具体化を図る必要がある。

目標（2040 年頃）

公共交通（バス・タクシー）の将来像

【バス・タクシーは地区外周部に配置】

（路線バス）

■新宿通りのルートは現行の歩行者天国時の迂回ルートを通常のルートとする。

■明治通りのルートは案①または案②により対応する。

案①：環 5 の 1 にルートを移動する。

案②：明治通りをバスモール化して現行ルート同等とする。

（タクシー）

■タクシーは地区外周部の道路に誘導し、下記の案 A と案 B を併用する。

案A：一方通行化した新宿通りは時間帯規制時にタクシーの通行ができないことから、新宿通り付近にタクシー乗り場を設けることで、新宿通り沿道タクシー利用者の移動負担を軽減させる。

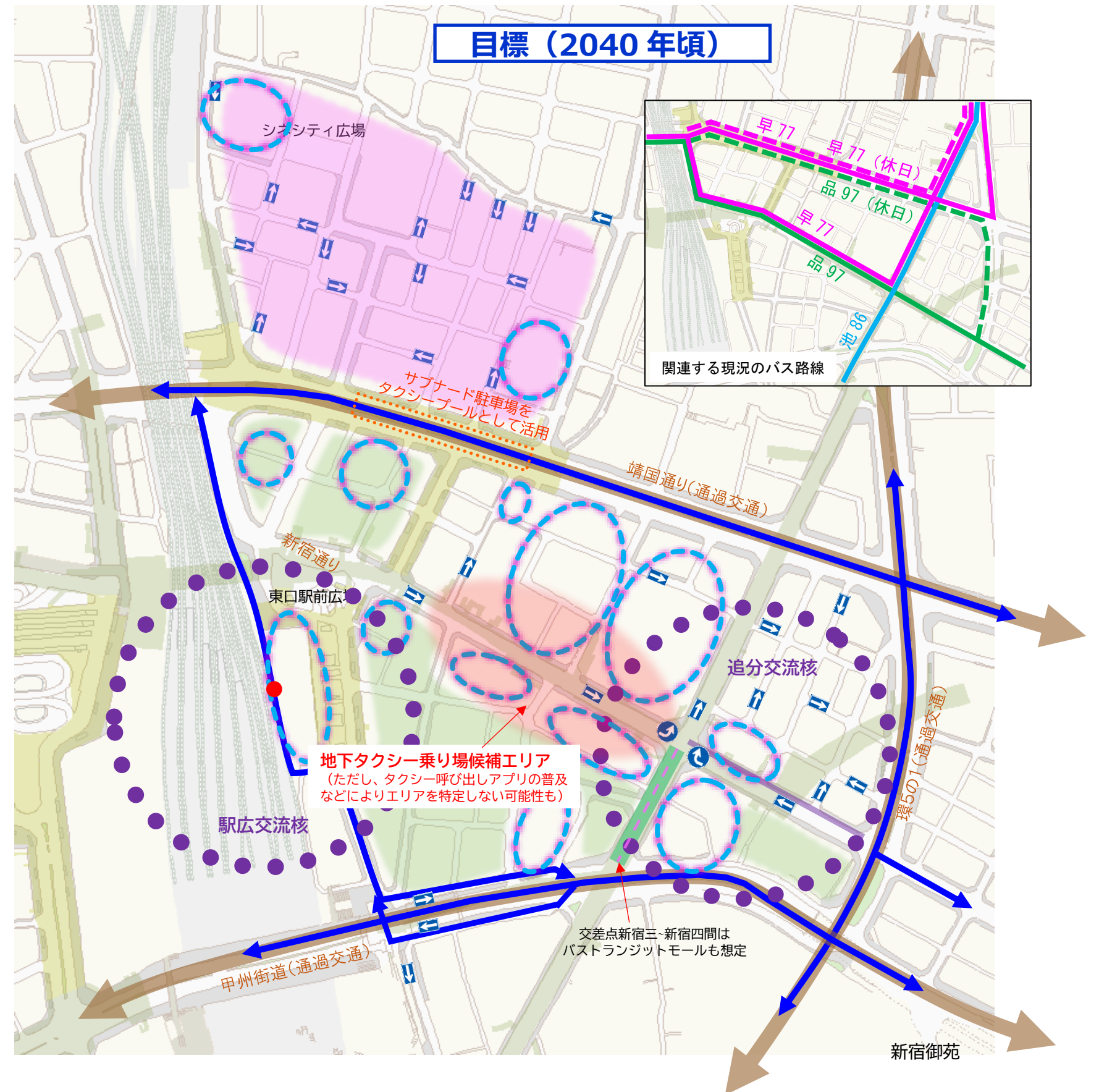
案B：新宿通り等の地区内道路での客待ちタクシーは、サブナード駐車場をタクシープールとして活用し、路上客待ち台数を抑制し、利用者からの配車連絡を受けてタクシープールから出発させる。（ショットガン方式：下図参照）

<サブナード地下駐車場タクシープール運用イメージ(ショットガン方式)>



※新宿通り等の規制時間帯における客待ちタクシー待機場所確保

- タクシー・バス通行路線
- タクシー乗り場、地下タクシー乗り場候補エリア
(ただし、タクシー呼び出しアプリの普及などによりエリアを特定しない可能性も)
- 通過交通誘導路線
- 交流核
- 築年数が比較的長く経過している大規模建物



目標（2040 年頃）

駐車場・地下ネットワークの将来像

[歩行者と自動車を分離するため、地下に整備された都市計画駐車場を活用]

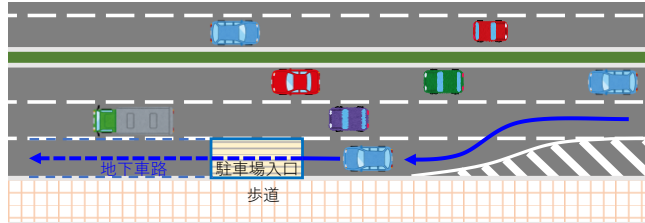
■地区内では、建物の地上部分に駐車場の出入口を設けず、サブナード駐車場、東口駐車場の2つの駐車場を中心にまちの駐車需要を受け持つ。

■歩行者と自動車の分離のため、再整備される東口地下駐車場と既設のサブナード駐車場を、近接している箇所で接続する等、既存・新設各建物の地下駐車場を地下車路で接続する。これにより、靖国通りから東口地下駐車場を始めとする各駐車場まで地上部を通行せずに利用できるようにする。

■サブナード駐車場は、周辺建物の建替え更新にあわせ、車道等利用入口(サイドランプ方式)を追加整備し、既存駐車場出入口(民間ビル併設)のビル建替え時の出入機能を確保する。

<車道等利用入口(サイドランプ)>

車道の左側車線を利用してランプ形式で入口を設けることで、歩道を平面横断することなく地下駐車場に接続する方式（状況により車道中央を利用したセンターランプ方式も考えられる）



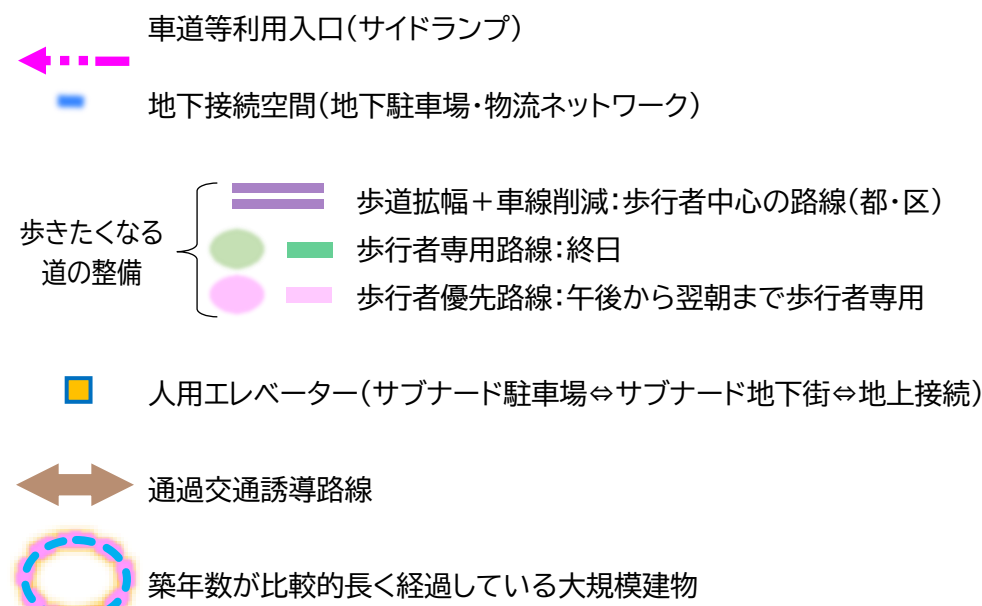
サイドランプのイメージ図



サイドランプ事例（渋谷・公園通り）



センターランプ事例（東京駅・八重洲口）



※地下空間接続については、地下埋設インフラとの整合が不可欠であり 関係機関相互の調整・協力のもとに今後計画の具体化を図る必要がある。



*は「新宿区まちづくり長期計画（都市マスタープラン）」（H29.12）より引用