



～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～

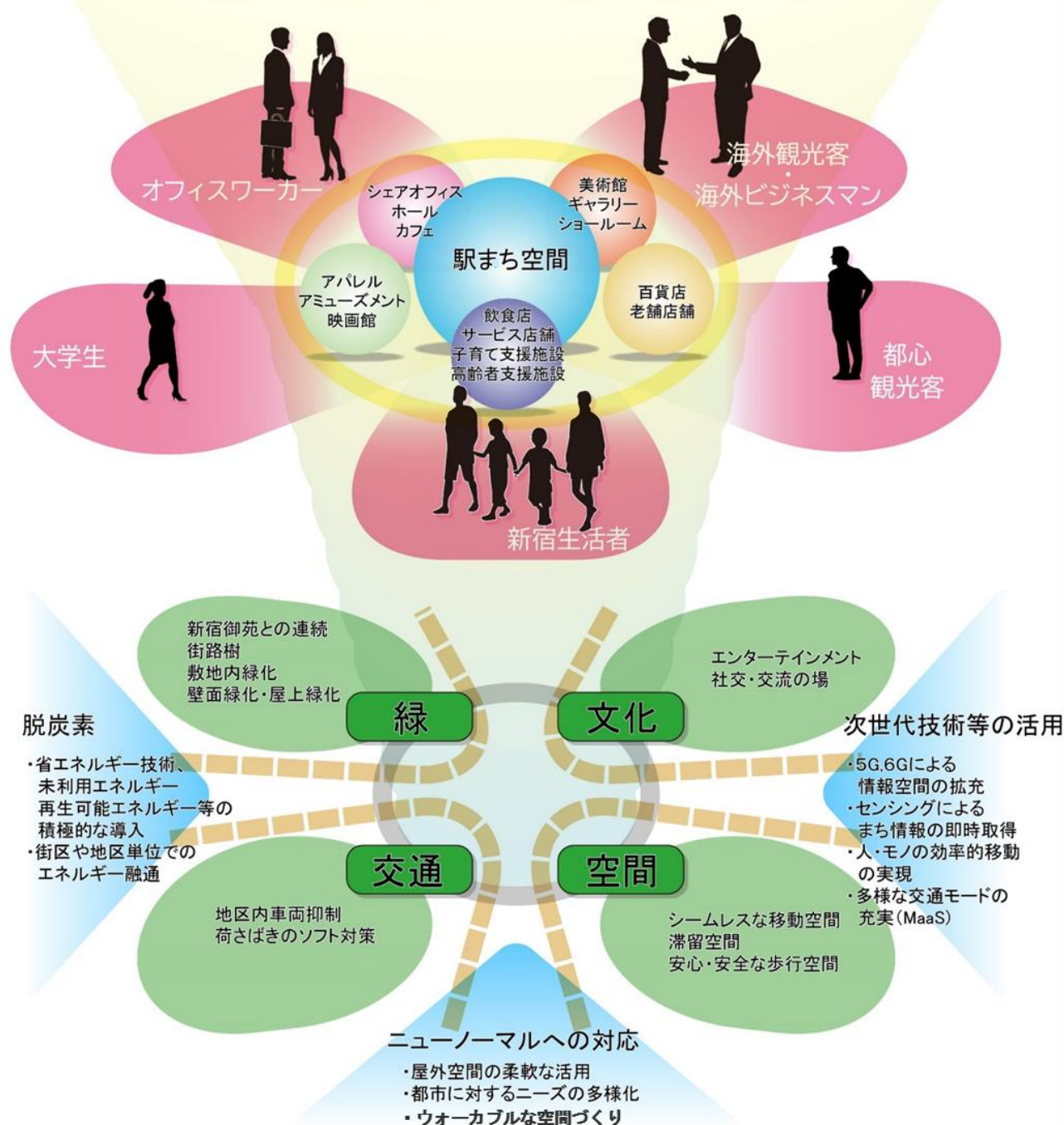
- 災害時の対応力を高め、誰もが安全・安心に滞在できるまちづくり、環境に配慮した潤いあふれるまちづくりを推進

※ 2…第2回検討委員会より委員として参画

新宿追分にぎわいCrossing

～人が行き交い、賑わいがまじりあう、
新しい文化を発信し続けるまちの交流点～

数多くの人がこの場所で交差し混じり合い、
新宿の多彩で多様な魅力が生まれ続けることで、
世界中から人を惹きつける、歩いて楽しい、
にぎわい・交流の拠点を生み出す



国際集客都市の形成

方針1

駅とまちが一体となった賑わいと交流の拠点をつくる

1. まちの玄関口としてのわかりやすい駅の出入口をつくる
2. 国内外から多くの来街者を呼び込むまちの拠点をつくる

方針2

界隈性のあるパサージュ空間をつくる

1. 誰もが訪れたいくなる回遊性のあるまちをつくる
2. 誰でも受け入れる多様性のあるまちをつくる

方針3

歩行者優先のまちをつくる

1. 地区内車両流入を抑制する
2. 人中心の道路断面構成に変更する
3. 車両交通を広域幹線等※からアクセスする交通施設で受け止める
4. 総合的な荷さばき対策を推進する

※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

方針4

まちを楽しむ新たなみちをつくる

1. まちの回遊性を向上する歩行者ネットワークの拡充
2. 民地等の活用によるゆとりある歩行空間・滞留空間を確保する
3. 地下・地上をシームレスにつなぐバリアフリー経路を拡充する

歩行者優先で回遊性の高いまちの形成

方針5

安心して過ごせるまちをつくる

1. 災害発生時に持続可能なまちをつくる
2. 安全・安心のまちを地域主体で生み出す

方針6

環境にやさしいまちをつくる

1. 多様で視覚に訴えるみどりをつくる
2. 高水準の環境・エネルギー対策を実装した脱炭素のまちをつくる

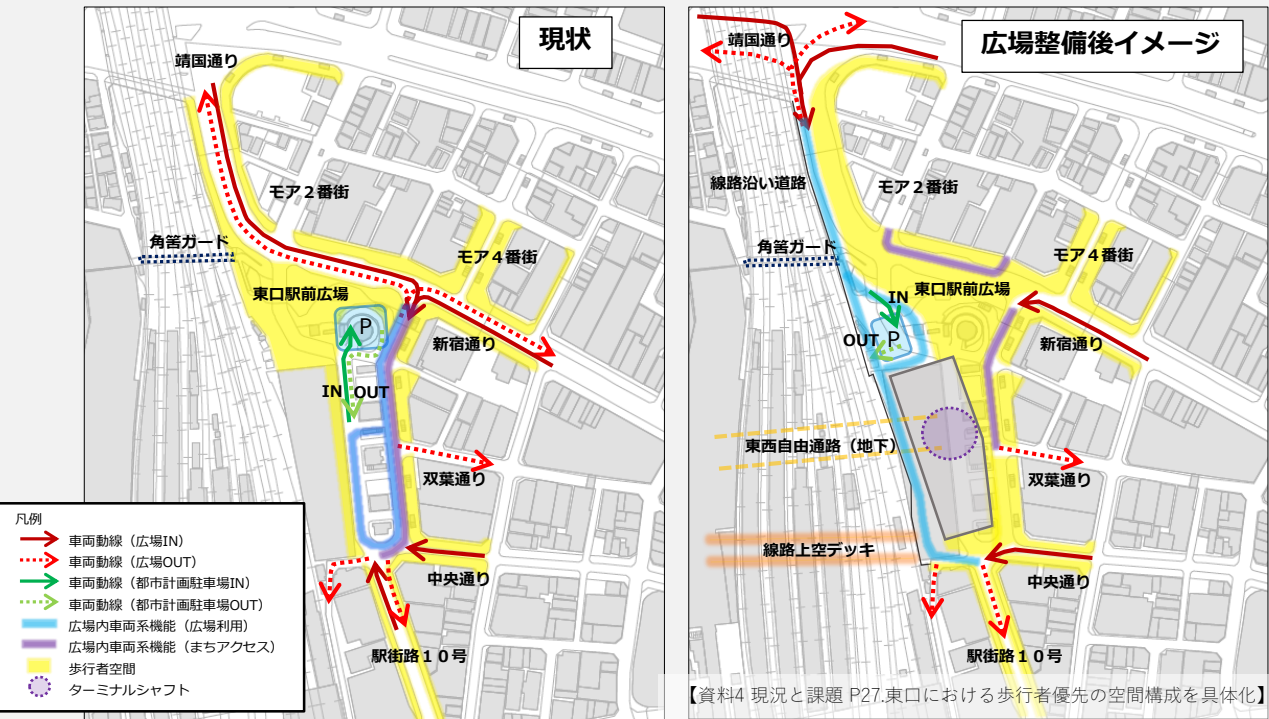
方針7

次世代技術を実装した最先端なまちをつくる

1. 自動運転や次世代モビリティ
2. 新しいことにチャレンジできるまちをつくる

安全・安心で快適な都市環境の形成

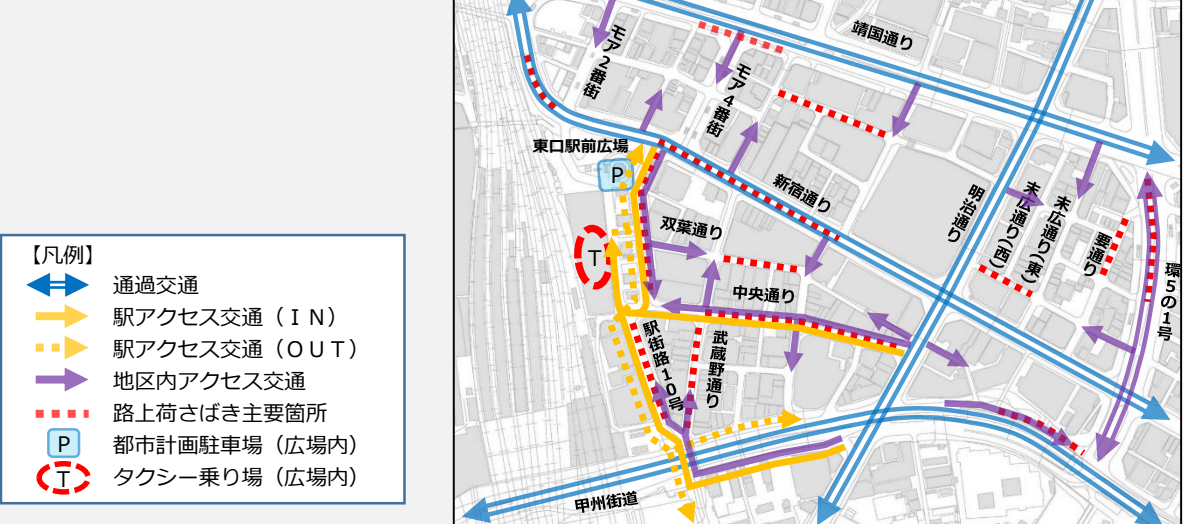
新宿駅直近地区の検討に基づく目標イメージ(東口駅前広場)



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



交通動線の検討に向けたステップ



【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]

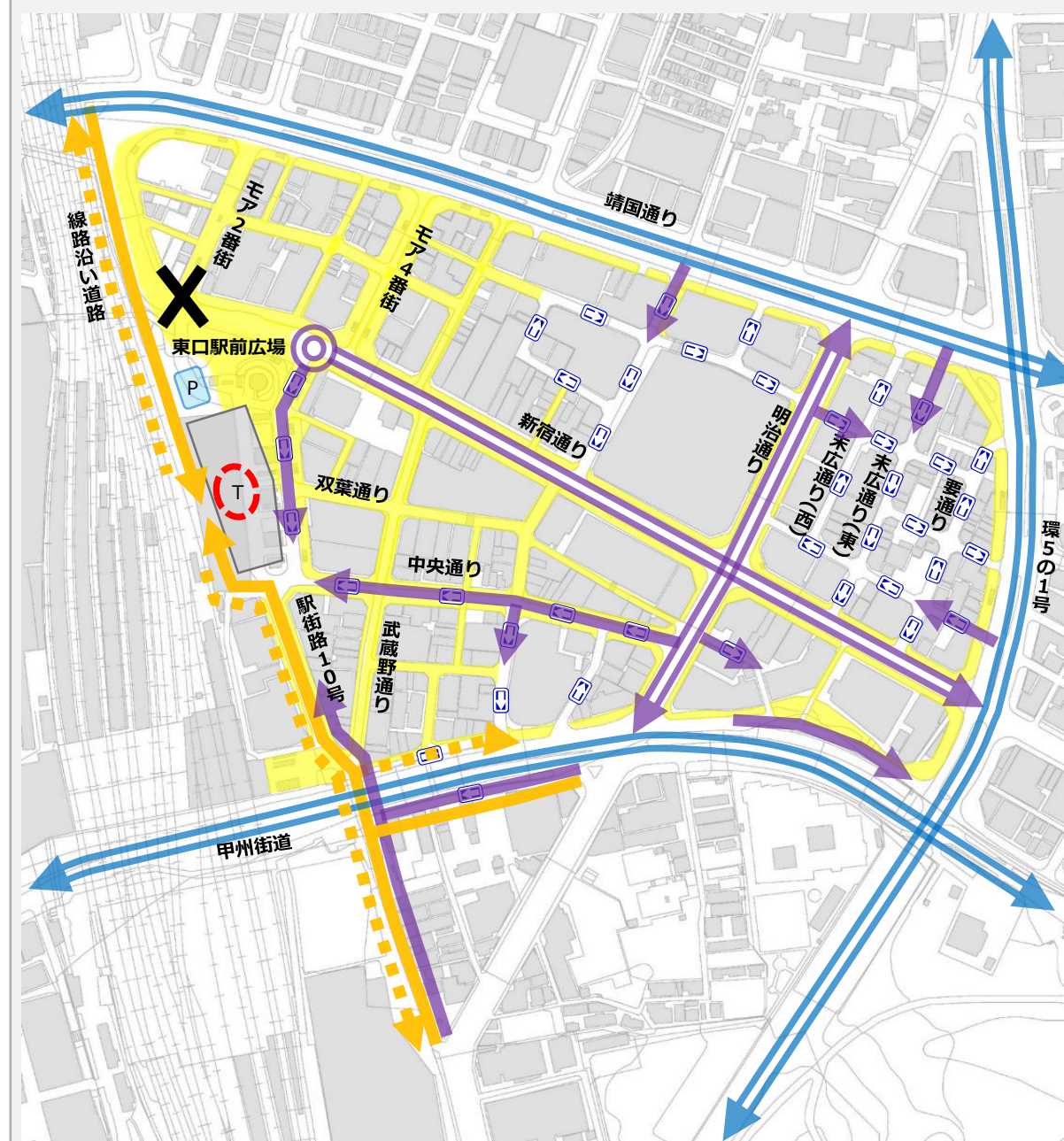
《時間帯》 5時～15時



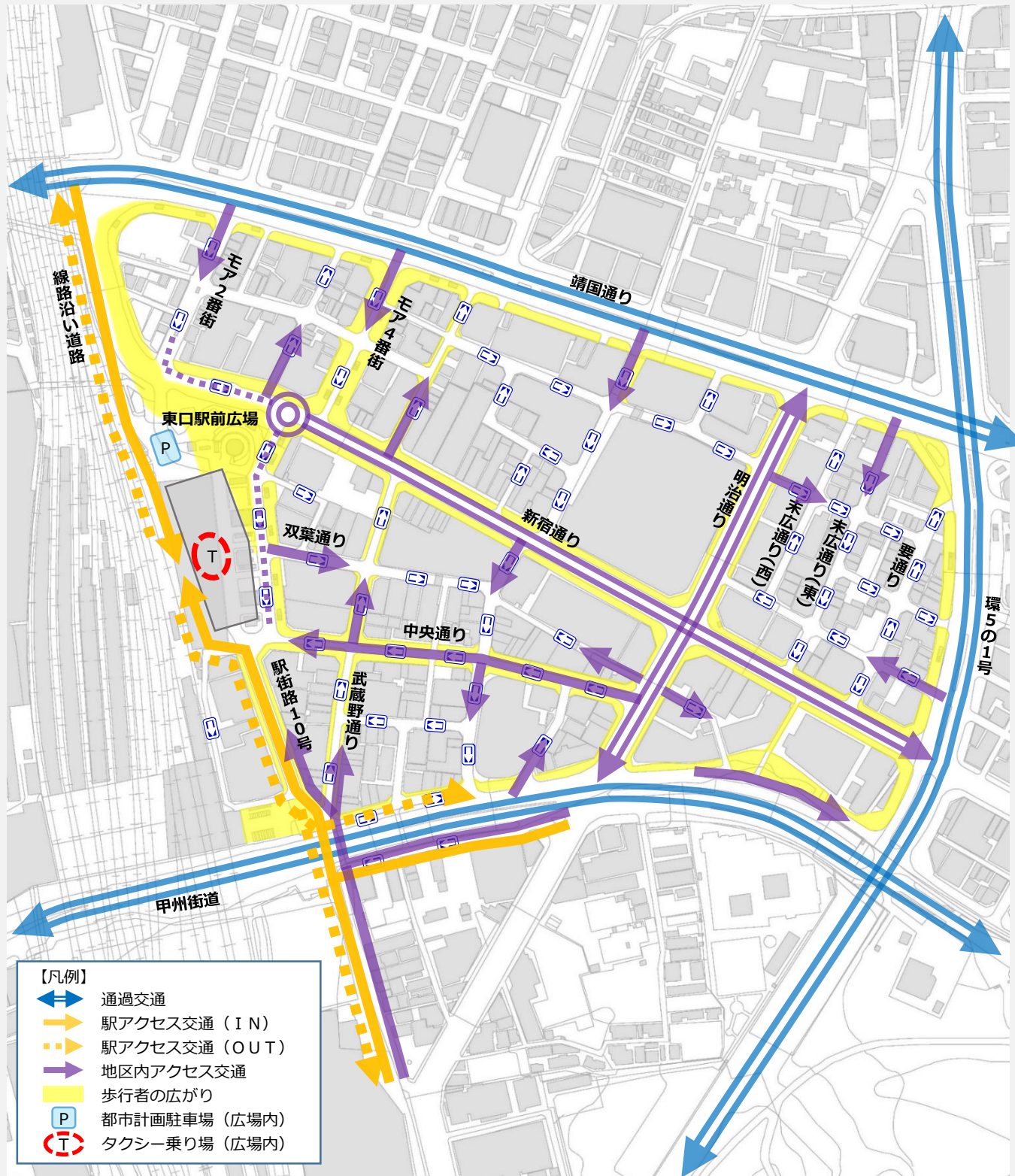
状況：地区内交通量 ⇒ 現状と同程度
東口駅前広場の再編 ⇒ 概成（地区内動線が変更）
荷さばき ⇒ 一部路外共同荷さばき場が整備
時間規制での路上荷さばき

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）】



【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)】



【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に対応する
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〕

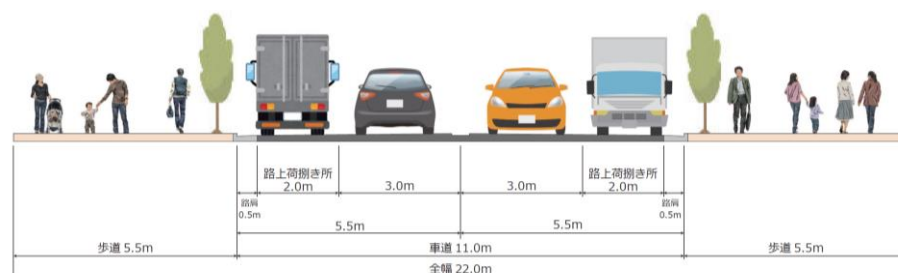


■短期～中期の交通動線（STEP1）の新宿通り道路断面（案）

- ・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
 - 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）
 - 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
 - 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。

■現況

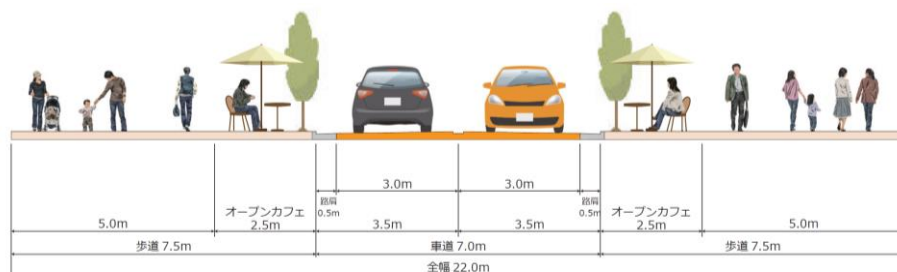
【交通規制 なし】
【荷捌き あり】



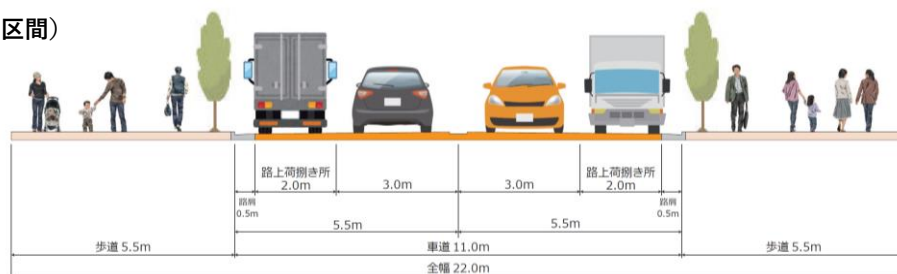
■STEP 1

【規制時間外】

【交通規制 なし】
【荷捌き なし】

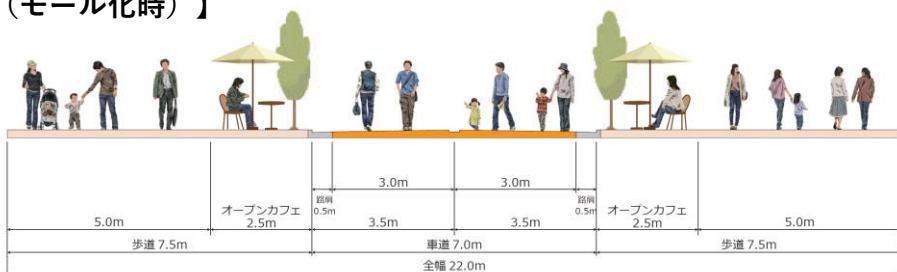


（荷さばき区間）



【規制時間内（モール化時）】

【交通規制 あり】
【荷捌き なし】



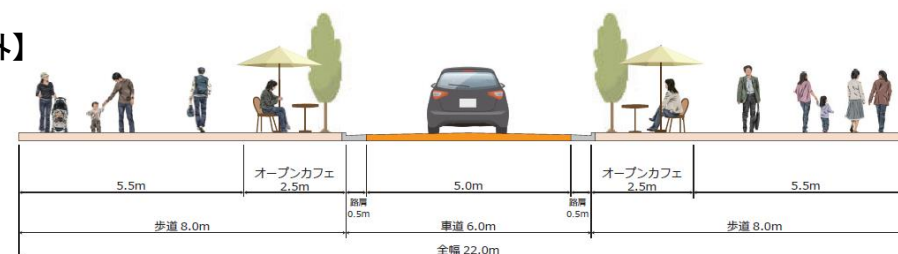
■長期の交通動線（STEP3-1）の新宿通り道路断面（案）

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

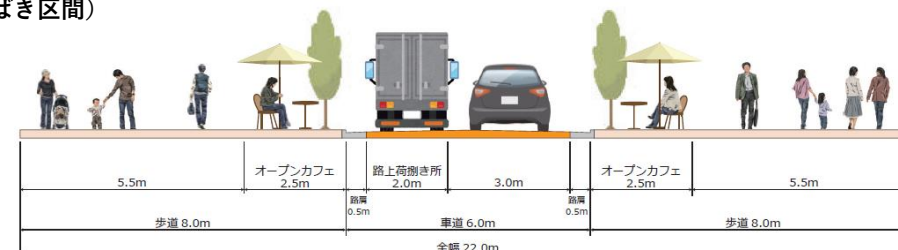
■STEP 3-1

【規制時間外】

【交通規制 なし】
【荷捌き なし】

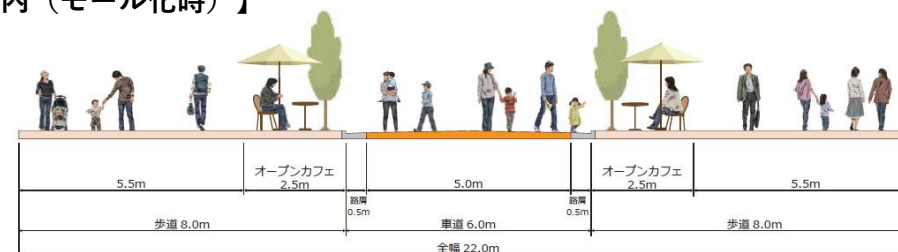


（荷さばき区間）



【規制時間内（モール化時）】

【交通規制 あり】
【荷捌き あり】



（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



丸の内仲通り 自動運転モビリティの実証実験

※出典：グリーンスローモビリティ概要（国土交通省）

※出典：Impress Watch HP記事