

都市基盤の再整備

2022年3月

新宿の拠点再整備検討委員会

1. 基本的な考え方	2
2. 新宿駅直近地区の整備概要	4
a. 西武新宿駅～新宿駅東口間の歩行者ネットワーク	5
b. 歩行者優先の空間構成（西口広場）	6
c. 歩行者優先の空間構成（東口広場 ほか）	7
3. 交通機能の検討	8
a. 交通モードごとの整備（バス関連）	10
b. 交通モードごとの整備（タクシー関連）	12
c. 交通モードごとの整備（その他）	14

1 基本的な考え方（新宿の拠点再整備方針の概要）

○新宿の拠点再整備の進め方

【新宿グランドターミナルの一体的な再編】 Holistic Renovation

・更新期を迎えた駅ビルの建替えを契機として、敷地の整序を行いながら、駅、駅前広場、駅ビル等を一体的に再編

交流 軸の構築

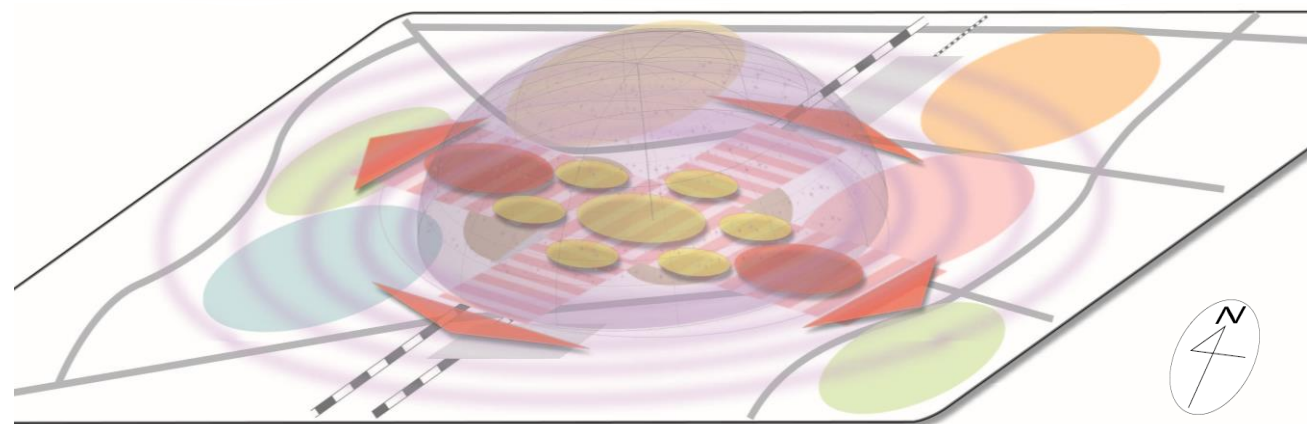
グランドターミナルをまちと結びつけ、交流を生む歩行者中心のネットワークを構築

連携 空間の創出

交流軸の周辺に、新たなビジネス・文化・技術等の連携や多様なまちとの連携を促し、賑わいを生む空間を創出

持続的な発展への 挑戦

新たな挑戦を絶えず生み出し、新宿全体の挑戦につなげる都市機能の積極的な導入



新宿グランドターミナル周辺の機能更新を促進

- ・新宿グランドターミナルの再編を契機として、その周辺地区において、まちの特性やまちづくりの動向を踏まえ、更なるまちづくりを推進
- ・新宿グランドターミナル周辺の機能更新を促進し、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成

新宿グランドターミナルの再整備方針

- | | | |
|------------|------|--------------------------------|
| 交流軸の構築 | 方針1 | グランドターミナルとまちを「東西骨格軸」でつなぐ |
| | 方針2 | グランドターミナルを一体化して整える |
| | 方針3 | 人中心の広場とまちに変える |
| 連携空間の創出 | 方針4 | グランドターミナルの顔となるプラザ・テラスを整備する |
| | 方針5 | グランドターミナルに新たな機能を誘導・導入する空間を創出する |
| | 方針6 | グランドターミナルの各所に人が佇みたくなる空間とみどりを創る |
| 持続的な発展への挑戦 | 方針7 | 新宿のレガシーを継承しながら、新たな景観を生み出す |
| | 方針8 | 誰もがチャレンジできる環境を用意する |
| | 方針9 | 次世代の技術導入の可能性に果敢に挑戦する |
| | 方針10 | 新宿全体の挑戦に結び付ける |

○新宿グランドターミナルの再編イメージ



1 基本的な考え方（整備の方向性）

「新宿駅直近地区の現状」



■ : 駅前広場 ● : 主な滞留空間

「整備の方向性」



■ : 新たな歩行者動線（デッキ等） ■ : 駅・駅ビル

駅前広場・滞留空間の現状

自動車中心の駅前広場

（歩行者系機能）

- 自動車中心の空間構成となっており、歩行者の滞留できる空間が不足

（車両系機能）

- バス・タクシーや一般車等、多様な車両動線が混在
- 通過交通や駐車場利用等の駅への関係性が低い車両の広場内への流入



▲西口駅前広場



▲東口駅前広場

歩行者動線の現状

移動しにくい歩行者動線

- 鉄道や幹線道路、駅前広場を横断できる空間が不足しているため、駅とまち、まちとまちの間が移動しにくい
- 歩行者流動が局所的に集中・交錯



▲東口駅前広場

駅前広場・滞留空間の整備の方向性

人中心の駅前広場に再編

（歩行者系機能）

- 歩行者優先の駅前広場に再構成し、歩行者空間を拡大
- 駐車場の出入口を移設し、歩行者空間を拡充

（車両系機能）

- 駅前広場への車両流入の抑制
- バス・タクシー乗り場等の再配置により交通結節機能を強化
- 駐車場の駅前広場内の出入口を移設し、駅前広場に流入する車両を抑制

歩行者動線の整備の方向性

デッキの新設等による歩行者ネットワークの拡充

- 線路上空に東西デッキを新設し、地下の東西自由通路と共に、東西のまちをつなぐ東西骨格軸を形成
- 歩行者ネットワークの重層化による歩行者流動の分散化
- ユニバーサルデザインに配慮した空間を整備

2 新宿駅直近地区の整備概要（再編整備の方向性）

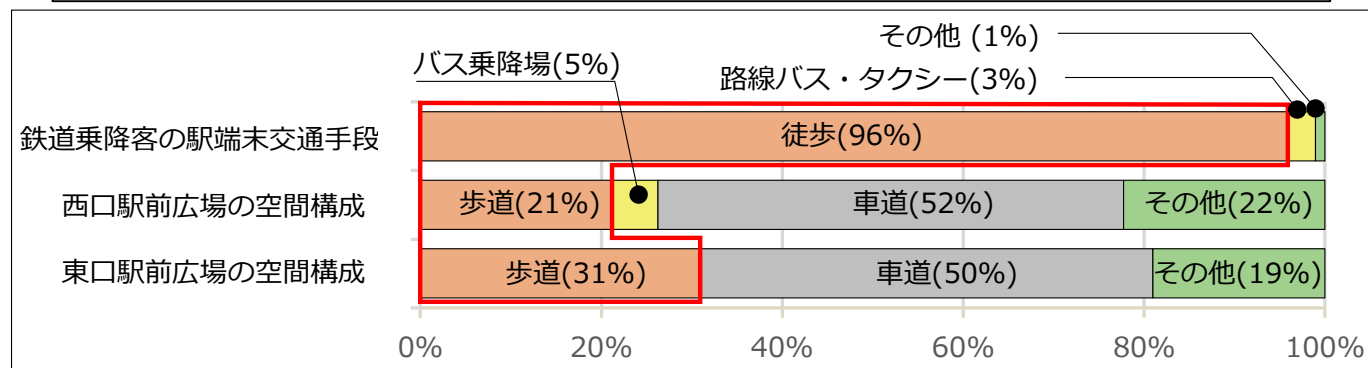
①現状と課題

- ・歩行者が、鉄道や幹線道路、駅前広場を横断できる空間が不足しているため、駅とまち、まちとまちの間が移動しにくい。
- ・特に西口広場の地上では大きな迂回を余儀なくされる。
- ・駅前広場は自動車優先の空間構成となっており、膨大な歩行者が滞留できる空間が不足
- ・西口、東口の駅改札は主に地下にあることから、歩行者流動は地下に集中

②新宿の拠点再整備方針

- ・東西駅前広場の車両系機能を再配置して歩行者空間を拡大
- ・東西骨格軸上に歩行者が滞留できる空間を創出
- ・線路上空に東西デッキを新設し、地下の東西自由通路とともに、東西骨格軸を形成
- ・東西骨格軸や駅前広場に接続する道路を歩行者優先の空間に再編

新宿駅の駅端末交通手段分担率と駅前広場の空間構成比（現状）

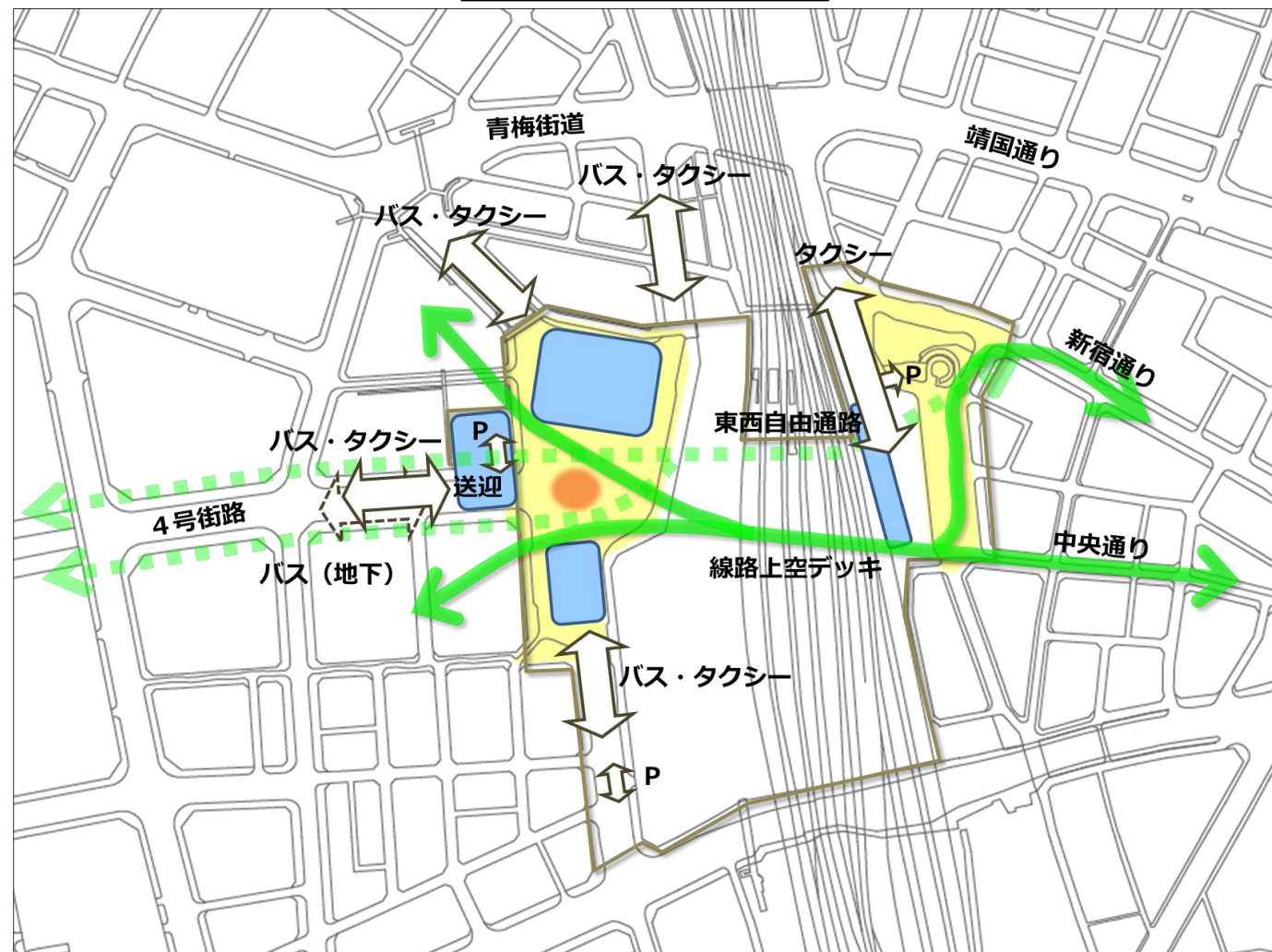
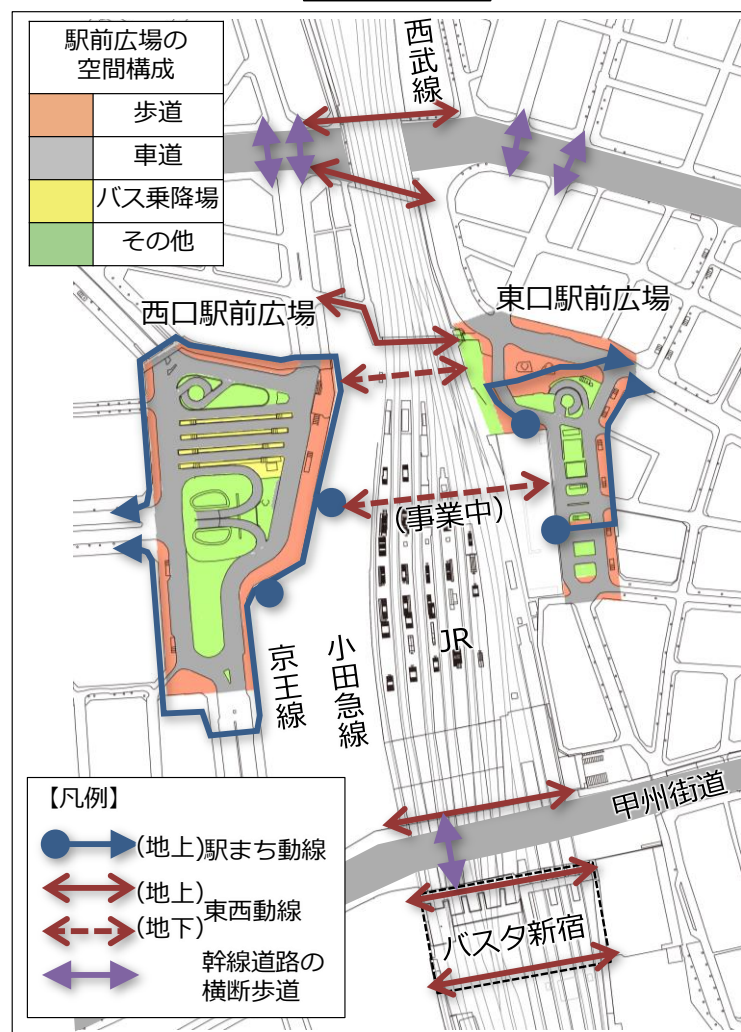


現状

③主な検討課題

- ・主要な歩行者ネットワーク（線路上空デッキなど）の配置、幅員
- ・東西駅前広場の機能、規模、施設配置

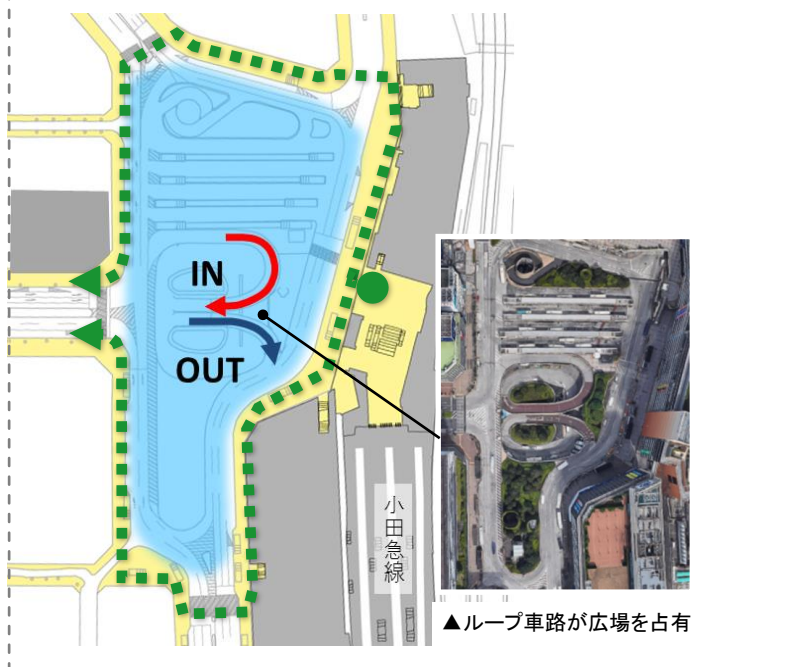
再編イメージ



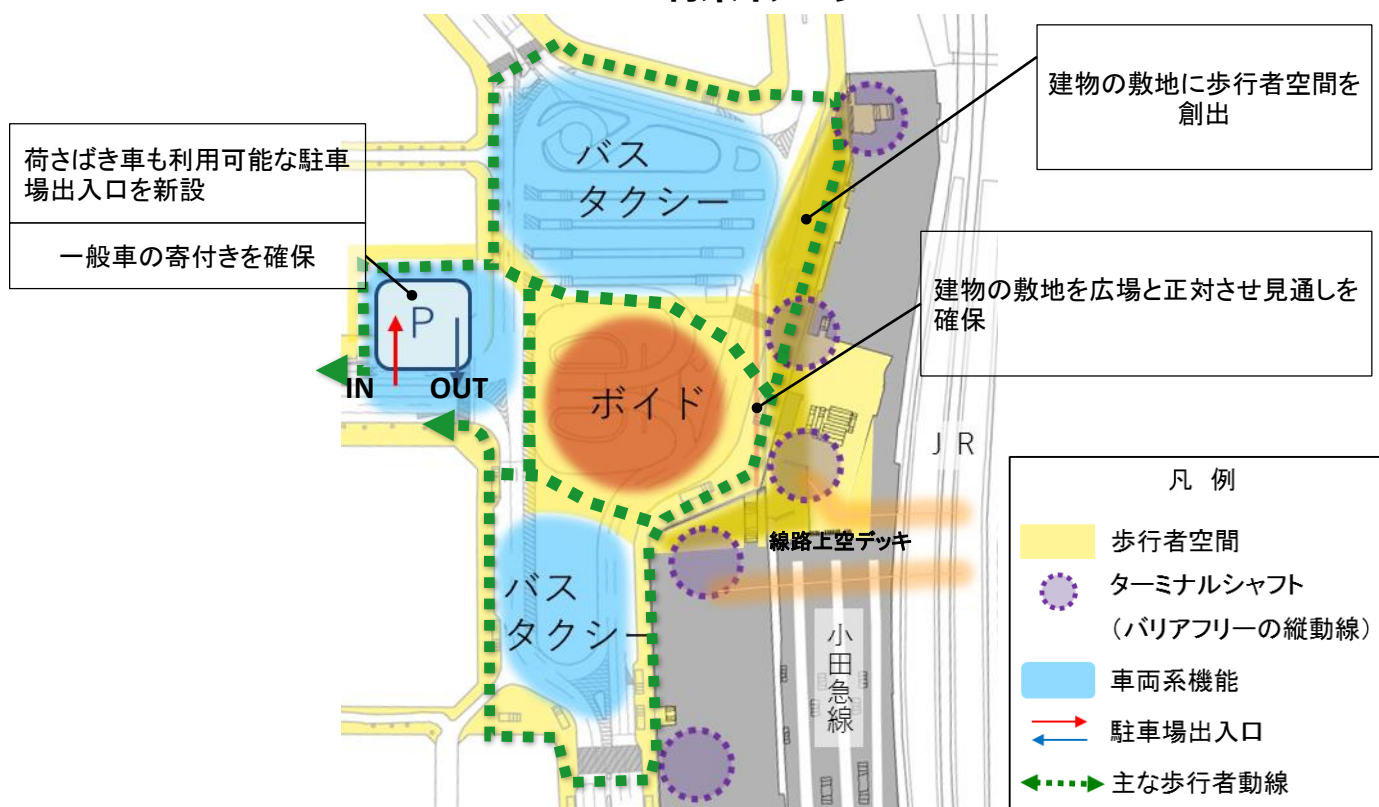
西口 地上広場

- 線路上空デッキと連続し、建物と一体となった歩行者の滞留空間を創出
- 地下に光が入るボイド（大穴）を広場の中心に整備
- バス・タクシー乗り場を再配置し、交通結節機能を強化
- 駐車場（西口）出入口を再配置し、駅前広場に流入する車両を抑制

現状



将来イメージ

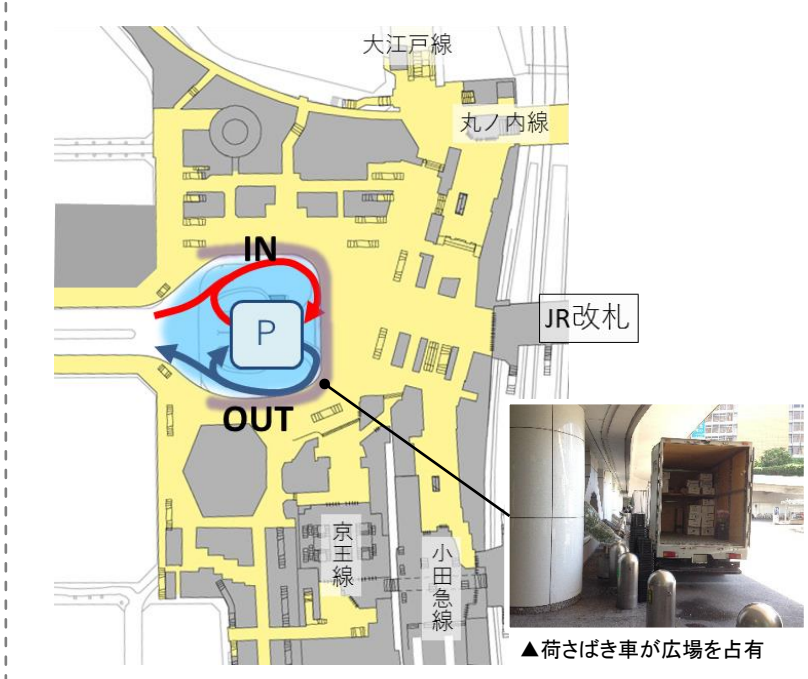


※この図は現況図を基にしたイメージです。

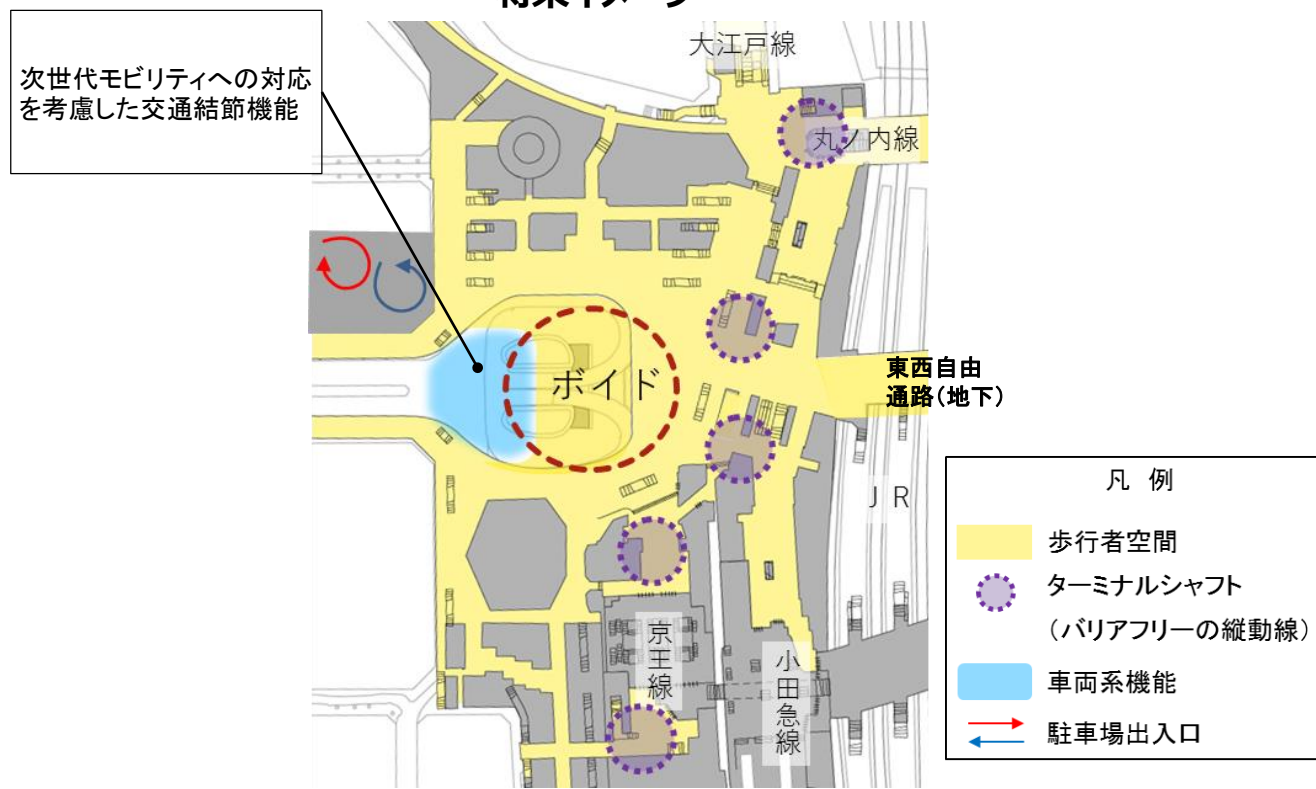
西口 地下広場

- 東西自由通路（地下）と連続し、建物と一体となった歩行者の滞留空間を創出
- 地上と地下をつなぐループ車路を撤去し、歩行者空間を拡大
- 駐車場に荷さばき機能を確保
- 地上と地下をつなぐ縦動線を拡充

現状



将来イメージ



※この図は現況図を基にしたイメージです。

東口広場

- 車道の一部と駐車場出入口を線路側に移設し、歩行者空間を拡大
- 集約できない荷さばきのためにまち側の車両動線を確保
- 角筈ガードとの接続部は、歩行者ネットワークの連続性を確保



○歩行者ネットワークの拡充

線路上空デッキ

- 線路上空に歩行者デッキを新設し、地下空間に集中する歩行者を分散化

現状



将来イメージ



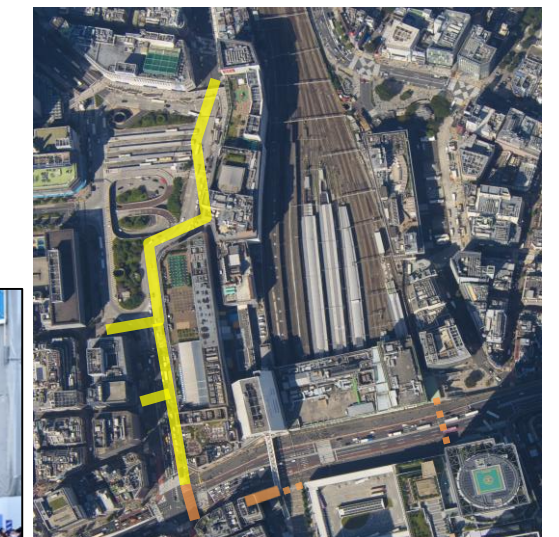
嵩上げデッキ・甲州街道周辺デッキ

- (嵩上げデッキ)
- 駅前広場の回遊性を高めるため、嵩上げデッキを拡張し、歩行者ネットワークを重層化
 - 東西骨格軸のほか、南北デッキを新設することで、歩行者ネットワークのターミナル軸を強化
- (甲州街道周辺デッキ)
- 甲州街道周辺の混雑を緩和するため、歩行者ネットワークを重層化
 - 甲州街道の南北を繋ぎ、まちの回遊性を高める歩行者ネットワークを形成

現状



将来イメージ



● : 嵩上げデッキ
● : 甲州街道周辺デッキ

● : 甲州街道周辺デッキ(構想※)

※周辺のまちづくり動向を踏まえ、実現性等について更に検討が必要

①現状と課題

- ・ 駅周辺の幹線道路は環状5の1号線を残して整備済み
- ・ 駅周辺の幹線道路の交通量は減少もしくは横ばいで推移
- ・ 駅前広場に通過交通が流入
- ・ 駅前広場地下にある駐車場に出入りする車両が駅前広場内を通過

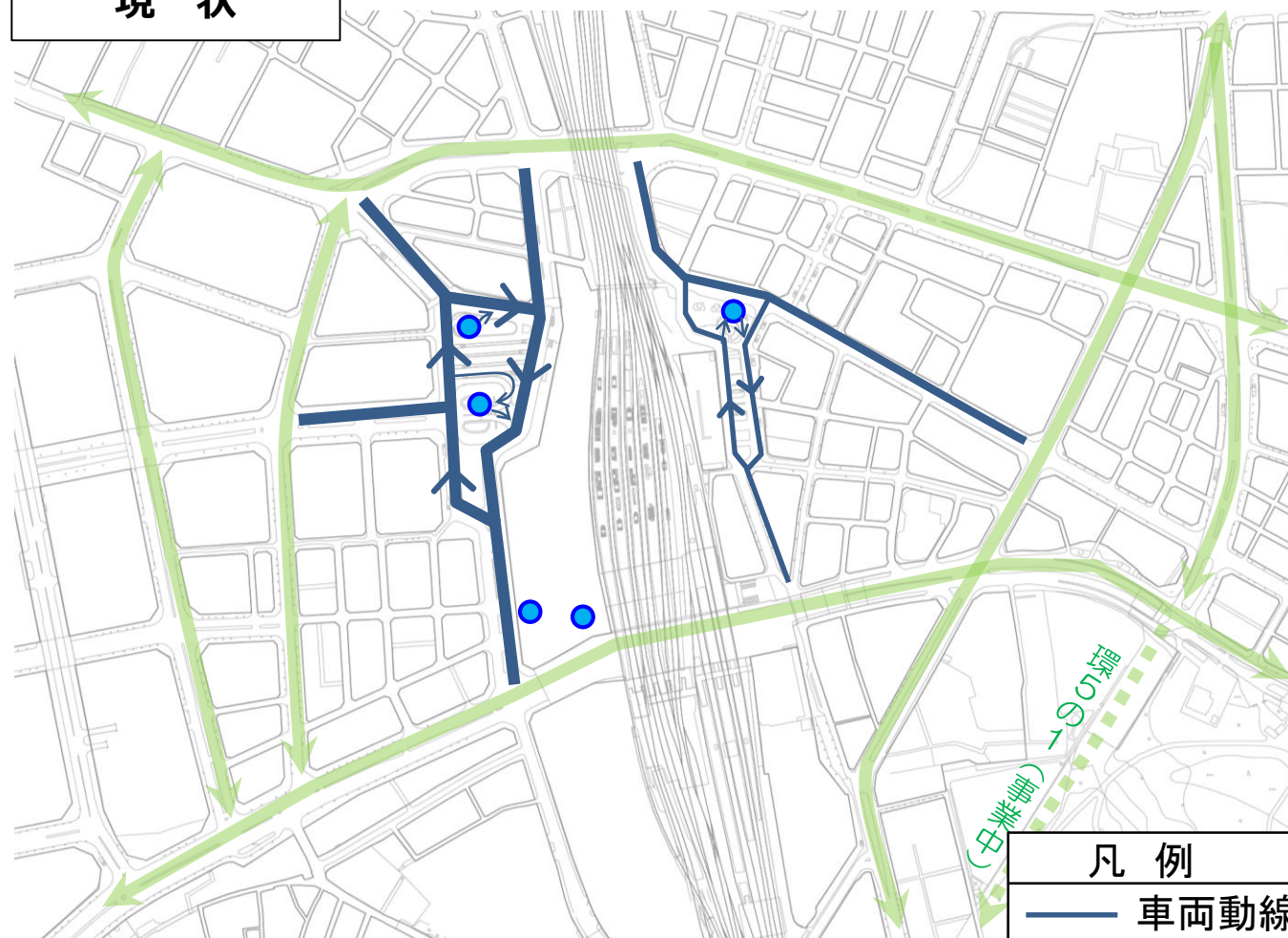
②新宿の拠点再整備方針

- ・ 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
- ・ 駅前広場内の駐車場の出入口を移設

③主な検討課題

- ・ 駅前広場に流出入する車両動線の見直し
- ・ 車両動線の見直しに伴う交差点改良（コンパクト化など）
- ・ 駅前広場付近の駐車場出入口の再配置 など

現 状



凡 例	
	車両動線
	駐車場出入口

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

■西口

《地上》

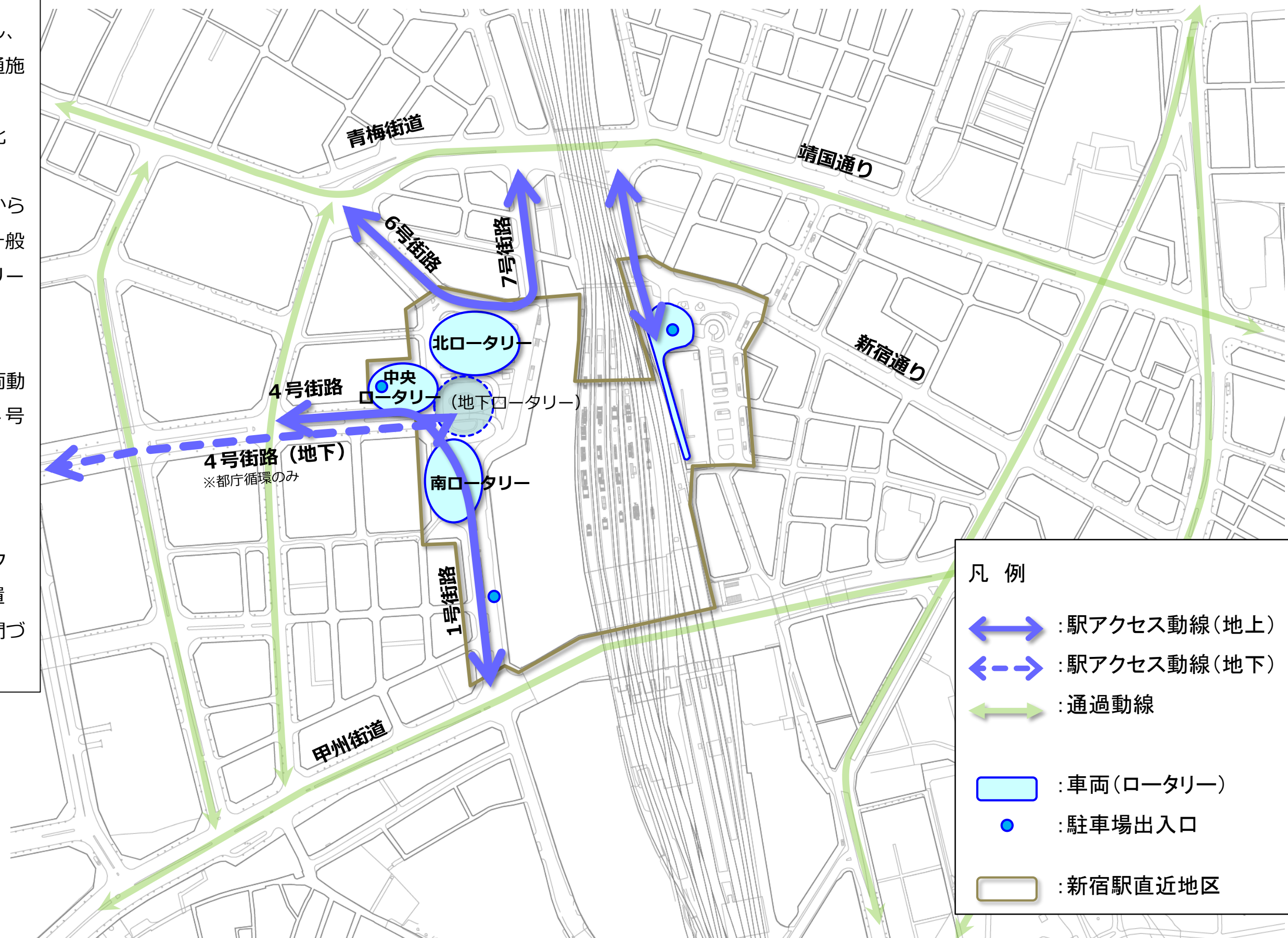
- ・ 駅前の南北通過動線を遮断し、各方面別の需要に応じた交通施設(ロータリー)を配置
- ・ バス・タクシー乗降場を南北ロータリーに再配置
- ・ 駐車場出入口を広場の中央から中央ロータリーに移設し、一般車のアクセスは中央ロータリーに集約

《地下》

- ・ 一部の路線バスを除き、車両動線を4号街路（地下）から4号街路（地上）に転換

■東口

- ・ 都市計画駐車場出入口とタクシー乗降場を線路沿いに配置
- ・ 新宿通りは歩行者優先の空間づくりを検討



凡例

- ↔ : 駅アクセス動線(地上)
- ↔ : 駅アクセス動線(地下)
- ↔ : 通過動線
- : 車両(ロータリー)
- : 駐車場出入口
- : 新宿駅直近地区

3a 交通モードごとの整備（バス関連（路線バス））

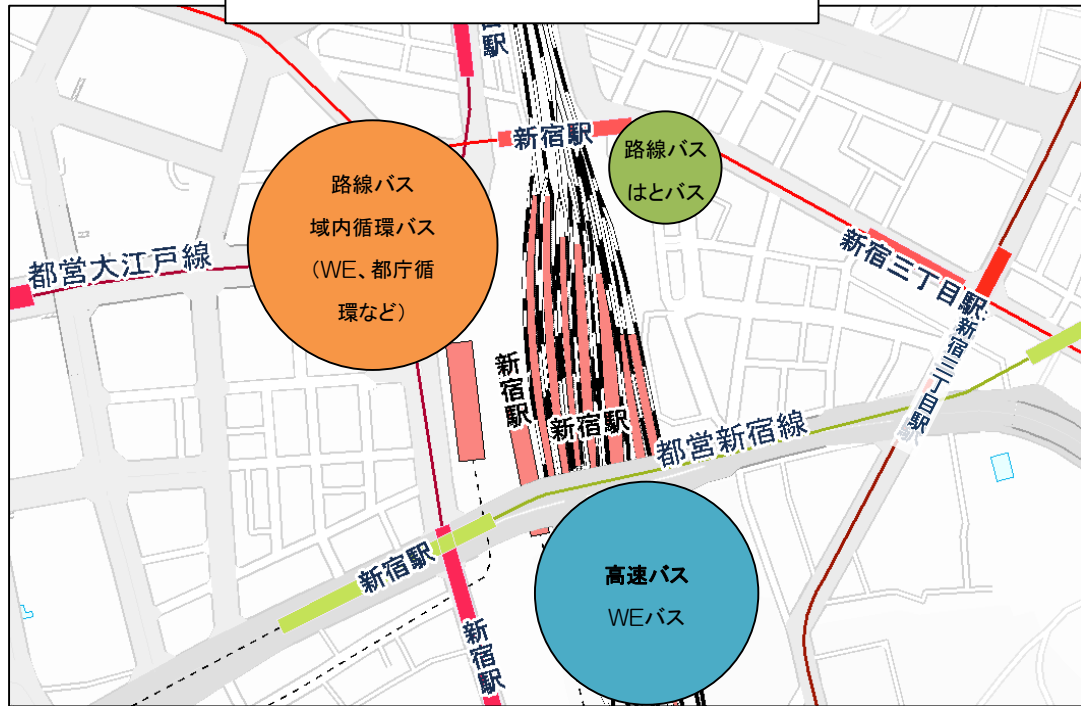
①現状と課題

- ・路線バス乗降客は鉄道新線の開業に合わせて減少
- ・駅端末の交通手段としての利用が約8割
- ・4つの島式乗降場のほか、広場外周に乗降場が散在
- ・発着台数の少ない乗降場が存在

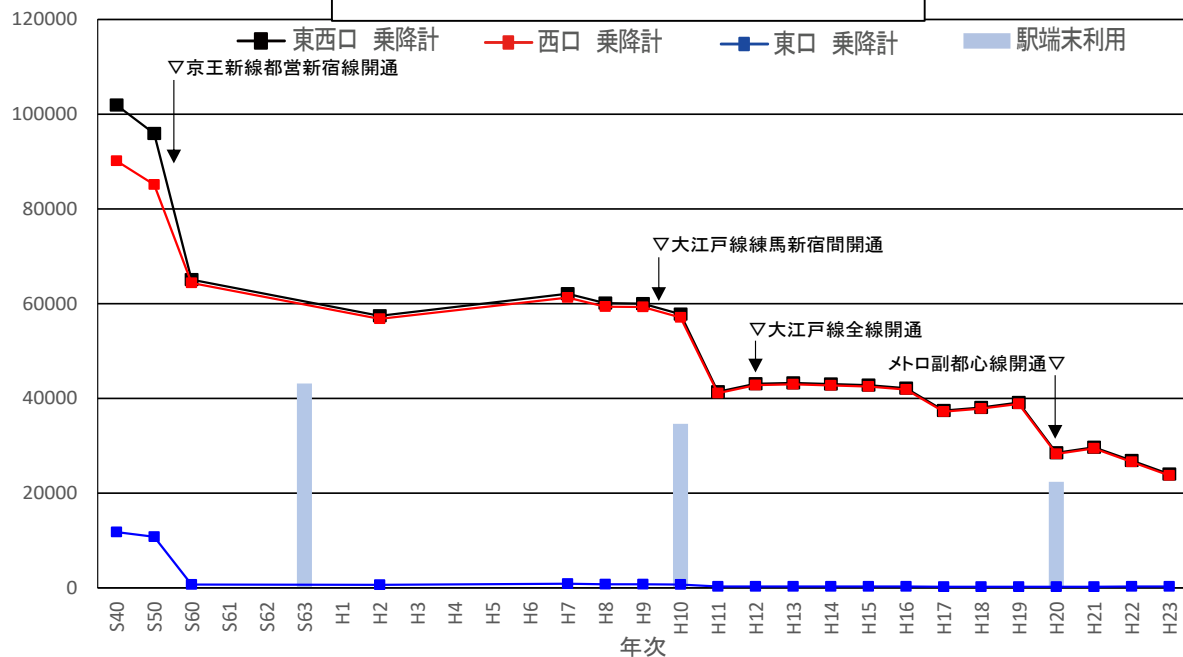
②整備方針

- ・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
- ・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

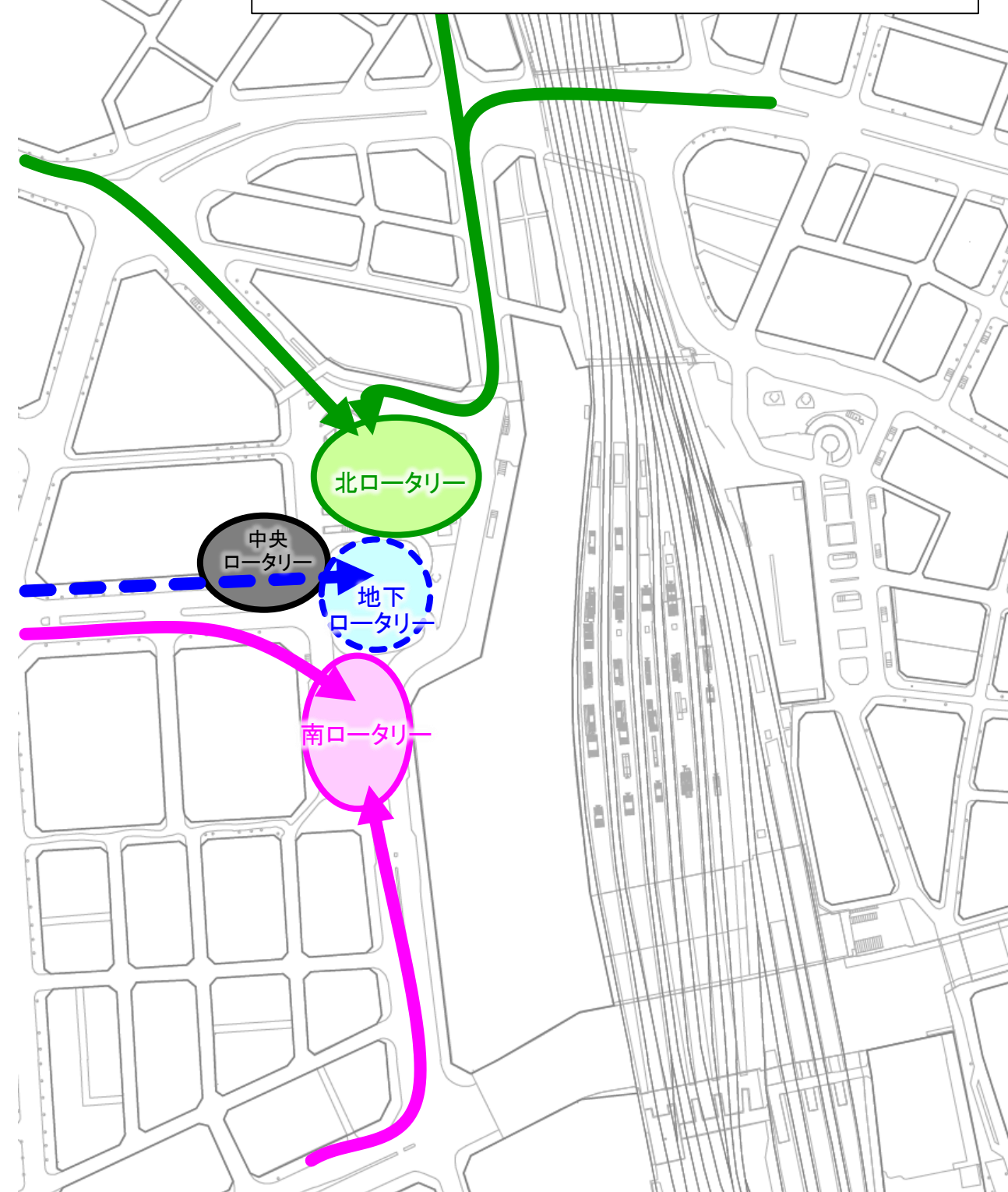
現状の施設配置



バス乗降客数の推移



路線バスの方面別系統の集約



《配置の考え方》

- ・東口の新宿通り経由は道路再整備に伴いすべて靖国通り経由に転換
- ・西口広場の北ロータリー、南ロータリー、地下ロータリーの3箇所にバス乗降場を設置し、方面別に対応
 - ・地下は都庁循環バスとし、将来的な電動化やLRT等による歩行者と共存できる形態を目指す

3a 交通モードごとの整備（バス関連（西口アクセス機能））

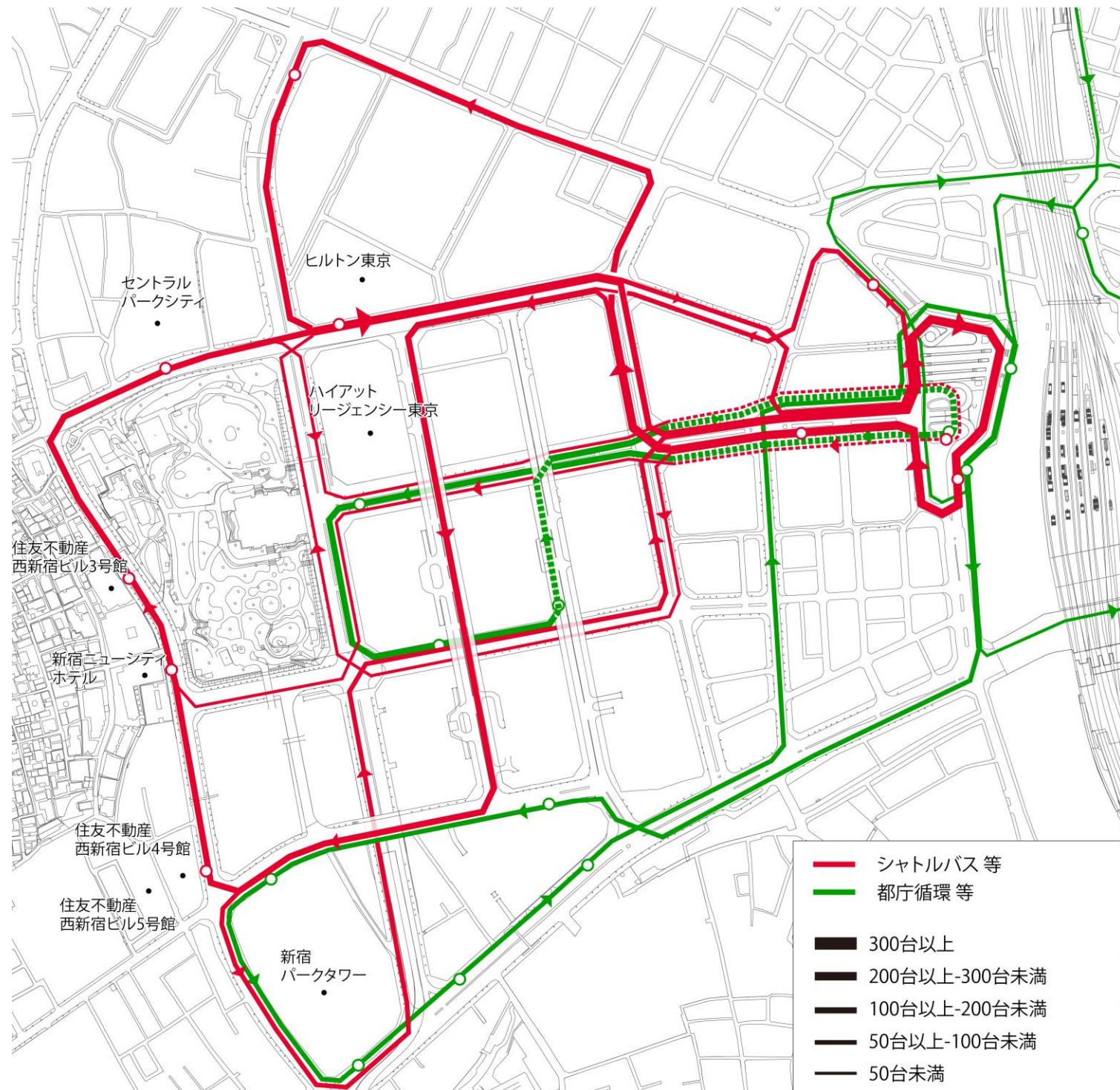
①現状と課題

- ・新宿駅西口と西新宿超高層ビル地区とを結ぶ送迎バスが多数運行
- ・鉄道乗降客が新宿駅に集中しているのに対し、西新宿超高層ビル地区は新宿駅から離れて立地

②整備方針

- ・西口広場の地下に域内循環機能を確保
⇒都庁循環バスは4号街路地下部で乗降対応（変更なし）
- ・西新宿アクセスに資する送迎バスの乗降場を西口広場付近（4号街路地上部）に確保

西新宿周辺の送迎バス等の運行状況



[出典：各事業者HPのバス経路図・時刻表等を基に作成]

将来イメージ



3b 交通モードごとの整備（タクシー関連①）

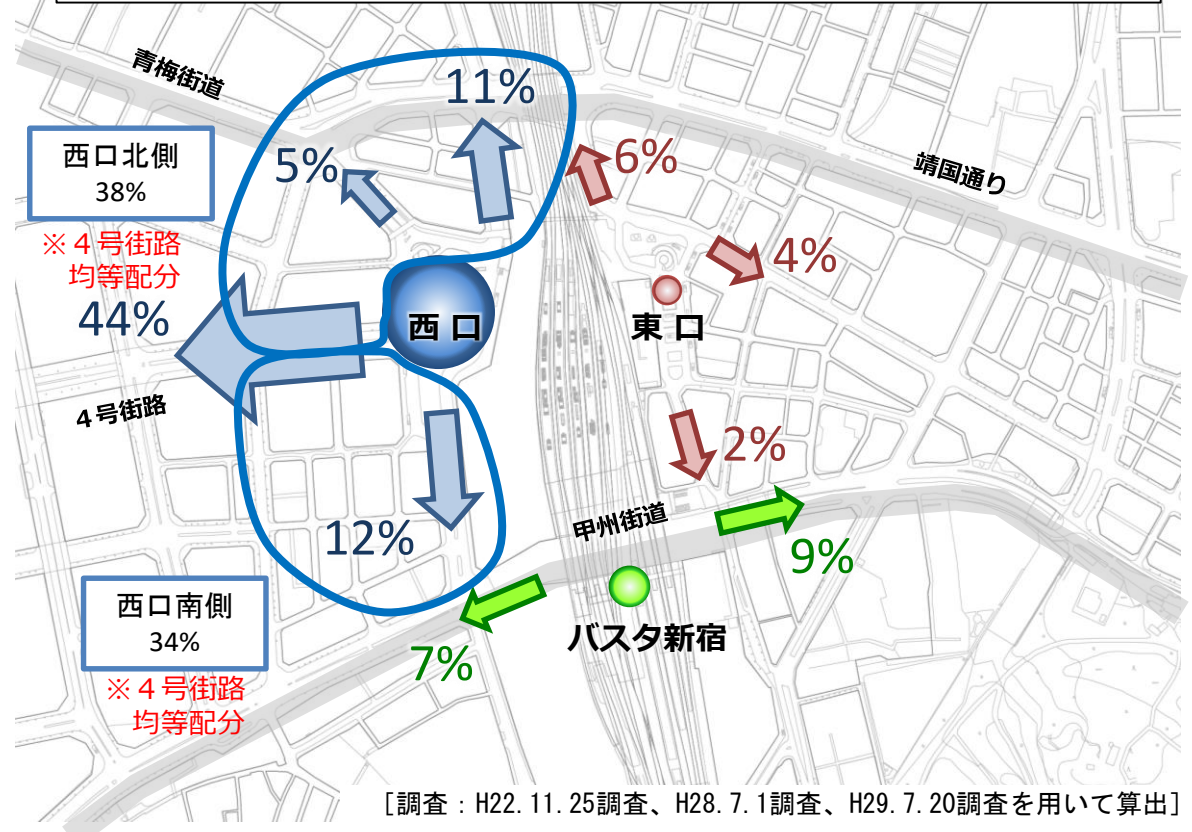
①現状と課題

- ・タクシー乗車場は西口（地上・地下）、東口、南口（バスタ新宿）にある。
- ・西口4号街路方面の需要が4割以上
- ・駅から概ね2km圏内の短距離利用が約7割
- ・タクシープールは、西口、東口とも無いが、バスタ新宿には30台新設済み

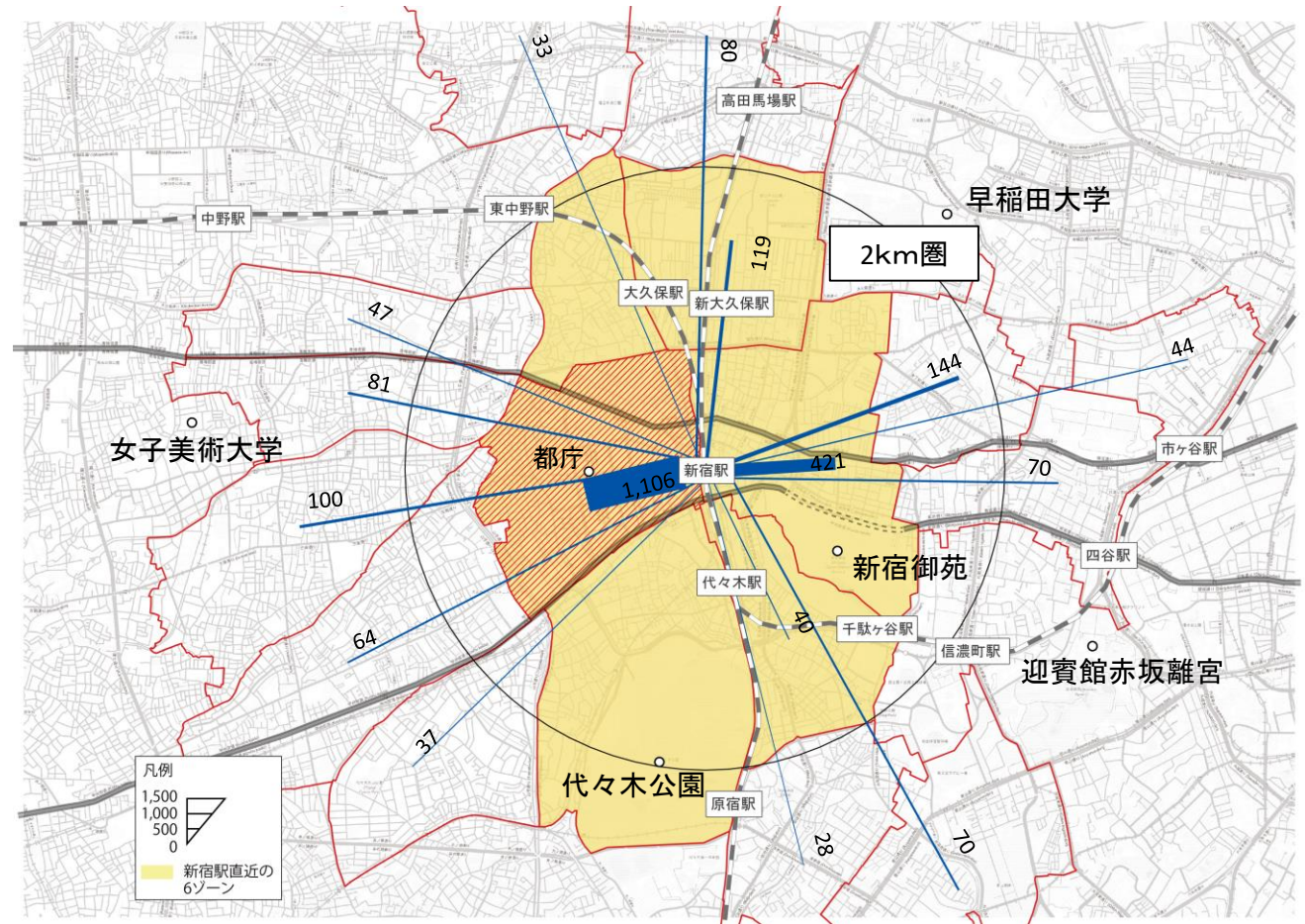
②整備方針

- ・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
- ・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
- ・タクシープールを拡充し、客待ち待機列を改善

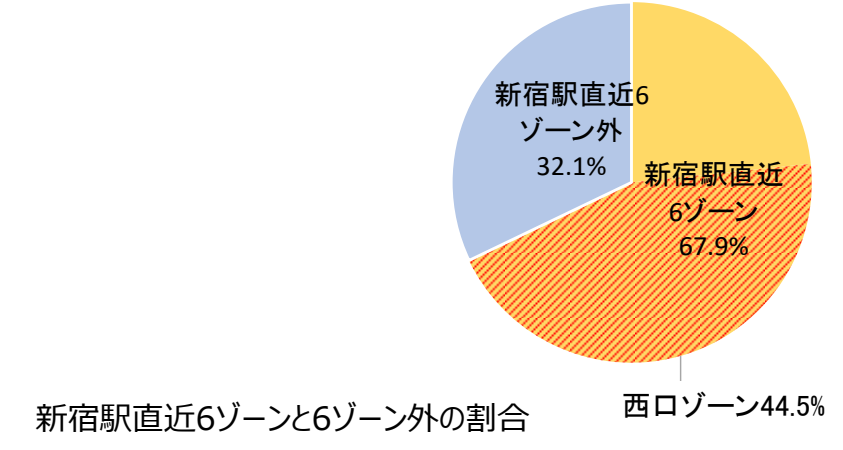
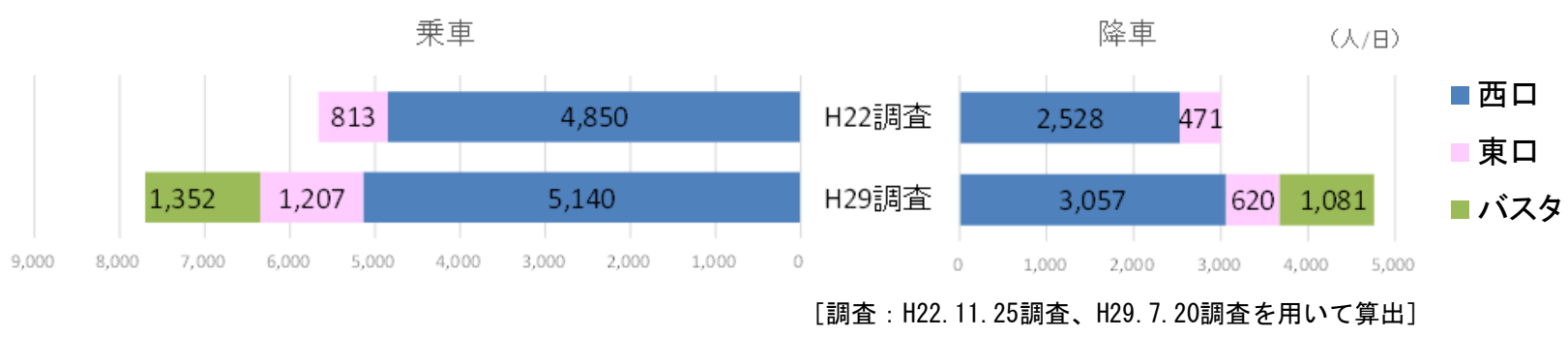
方面別施設需要
～乗車タクシーの流出方面比（北：南≒1：1）～



駅端末交通手段としてのタクシー利用の状況



タクシー利用者の推移



[出典：平成20年パーソントリップ調査]

タクシー関連施設の利用状況

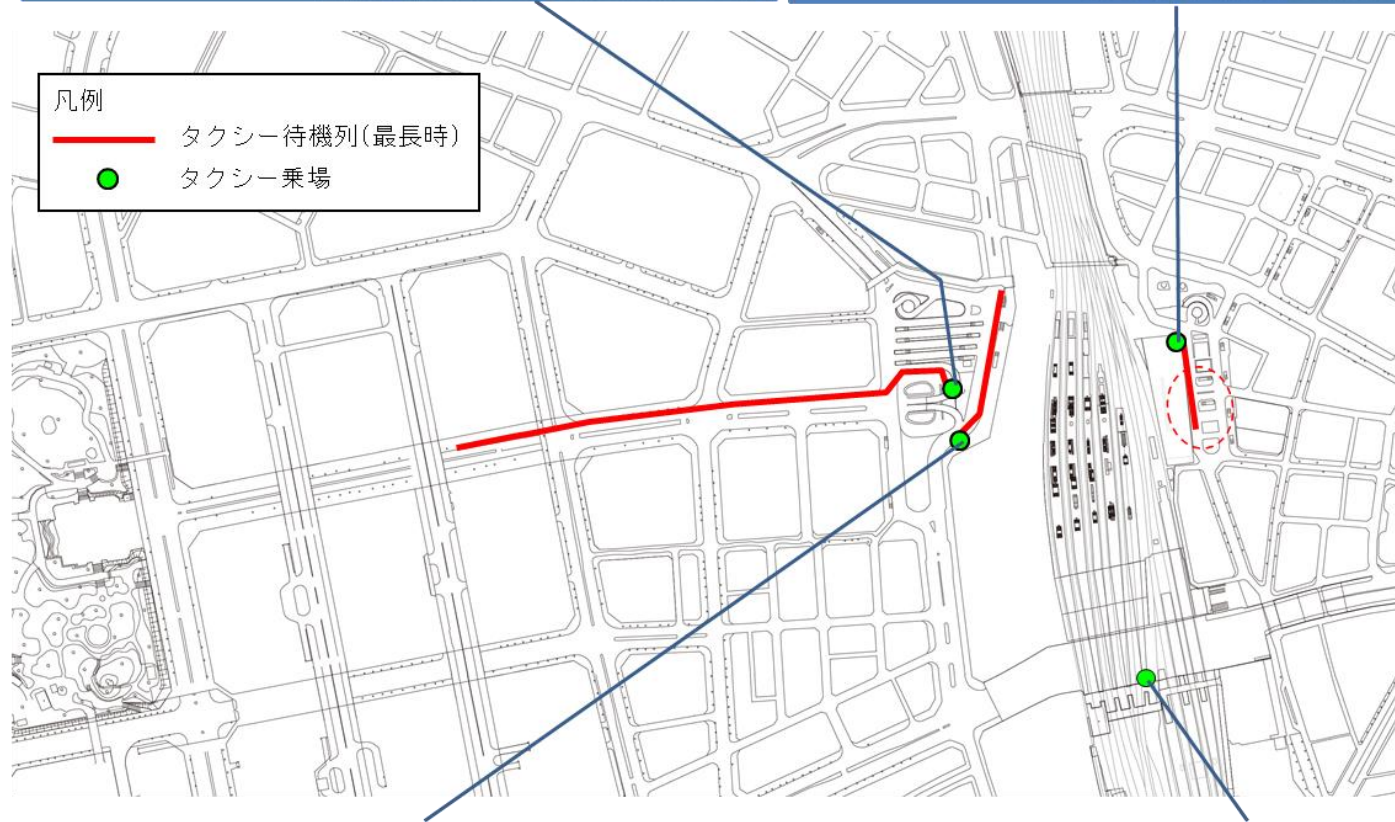
西口(地下部)タクシーのりば

【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)



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

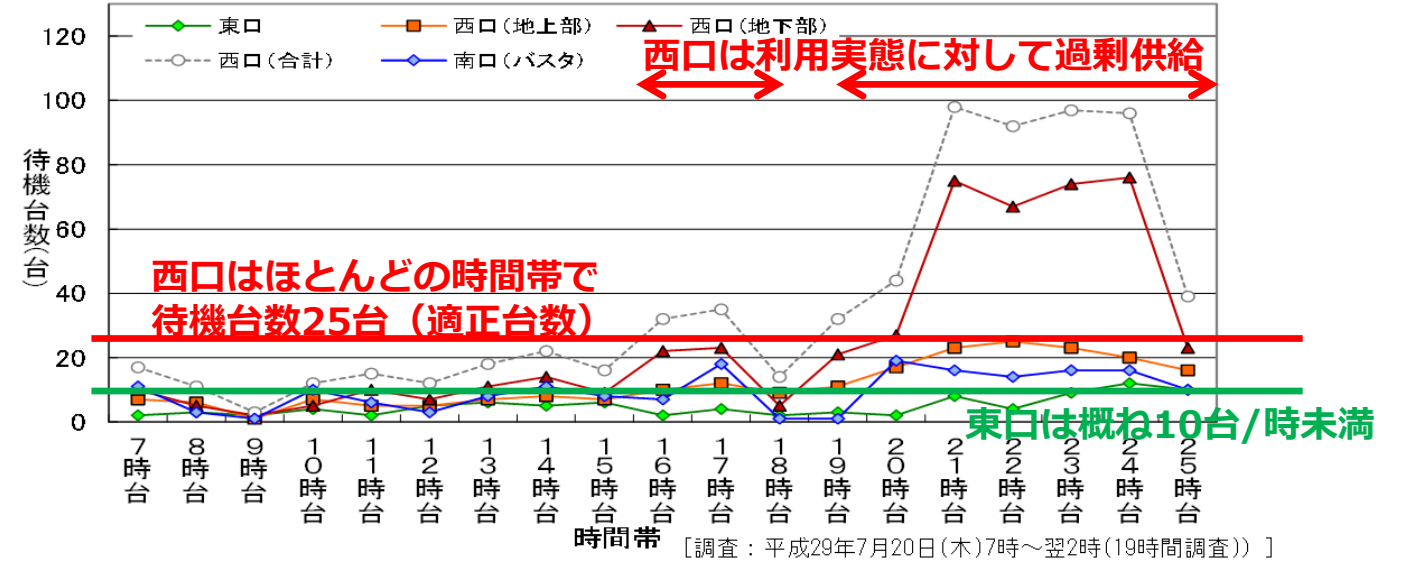
【施設数】
乗車場：3台
降車場：2台
待機場：30台
【発着台数】
発車：約900台
到着：約700台
合計：約1,600台
【待機延長(最長時)】
— (19台)



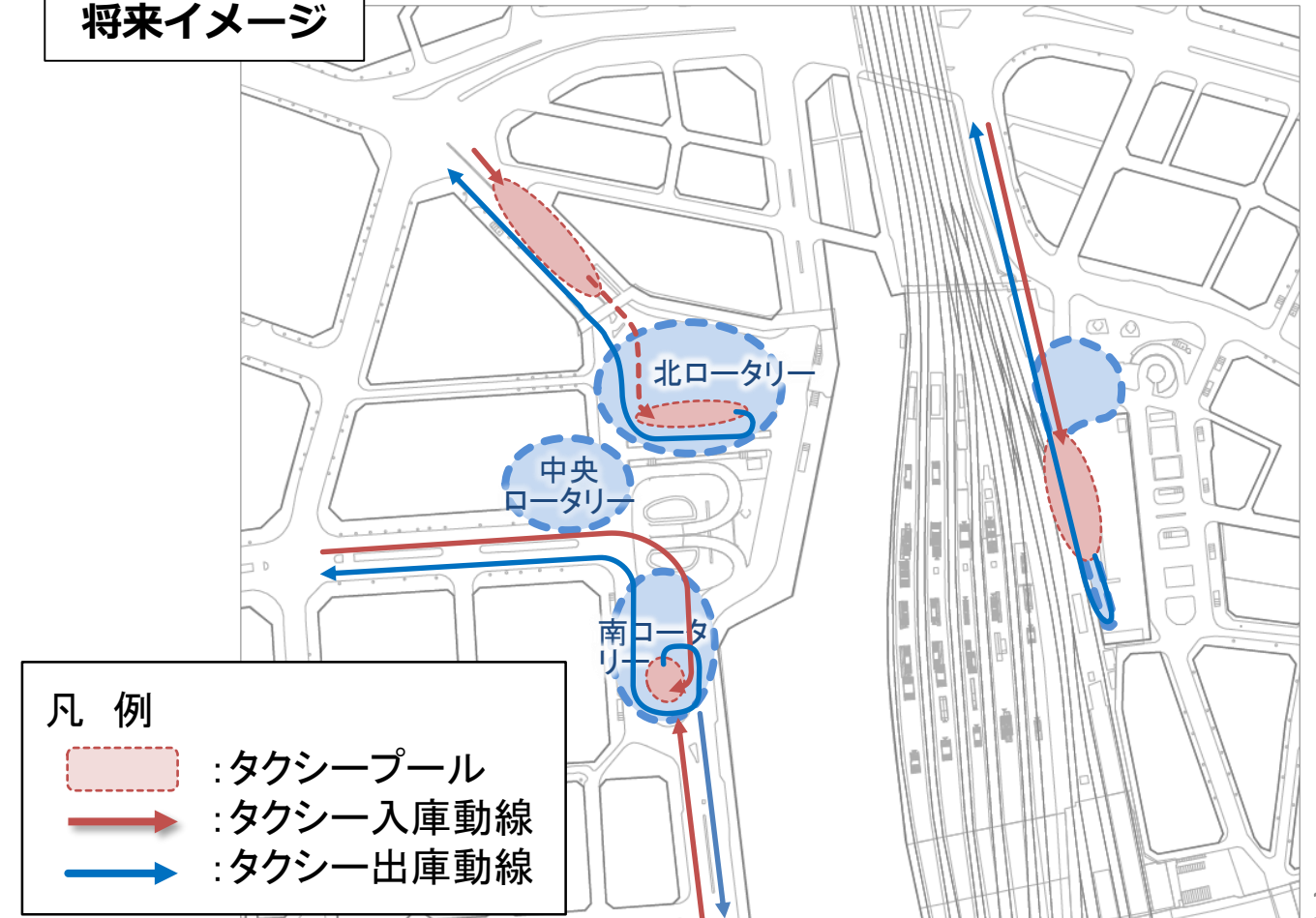
「待機バースの考え方」

- ・タクシープールについては、6号街路を活用するなどして、需要を満たす台数を北ロータリー、南ロータリー内で確保
- ・西口における夜間のタクシー待機列対策としては、バス待機場の活用、ショットガンシステムやICT技術の導入などを想定

待機台数(平日)



将来イメージ



①現状と課題

- ・西口（地上・地下）、東口で一般車による送迎が行われている。
- ・西口4号街路方面の需要が約4割
- ・駅から概ね2km圏内の短距離利用が約3/4

現状の主な送迎場所

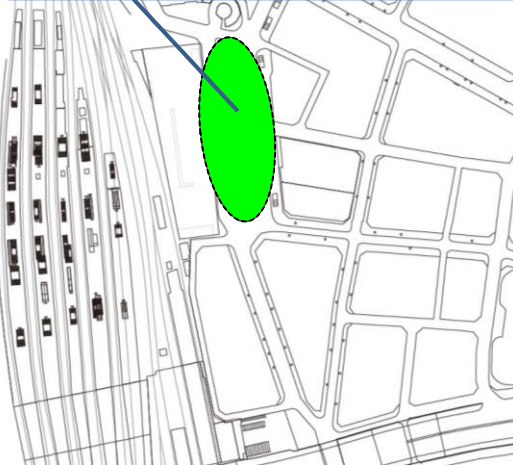
西口地上



西口地下

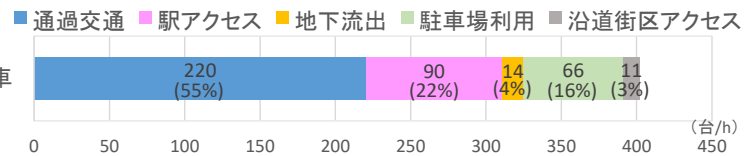


東口地上



西口広場（ピーク時：14時台）

(地上広場)



東口広場（ピーク時：10時台）

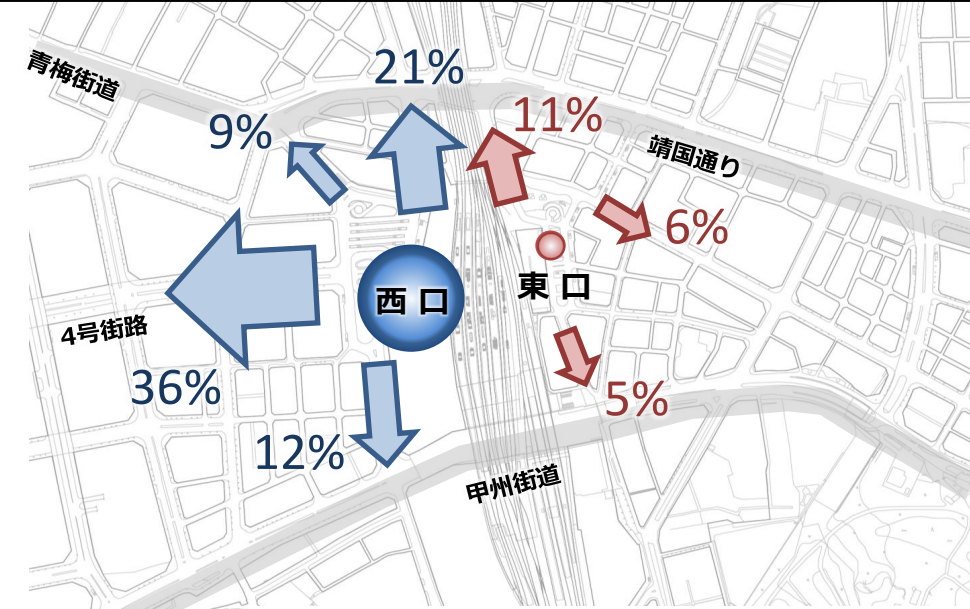


(地下広場)



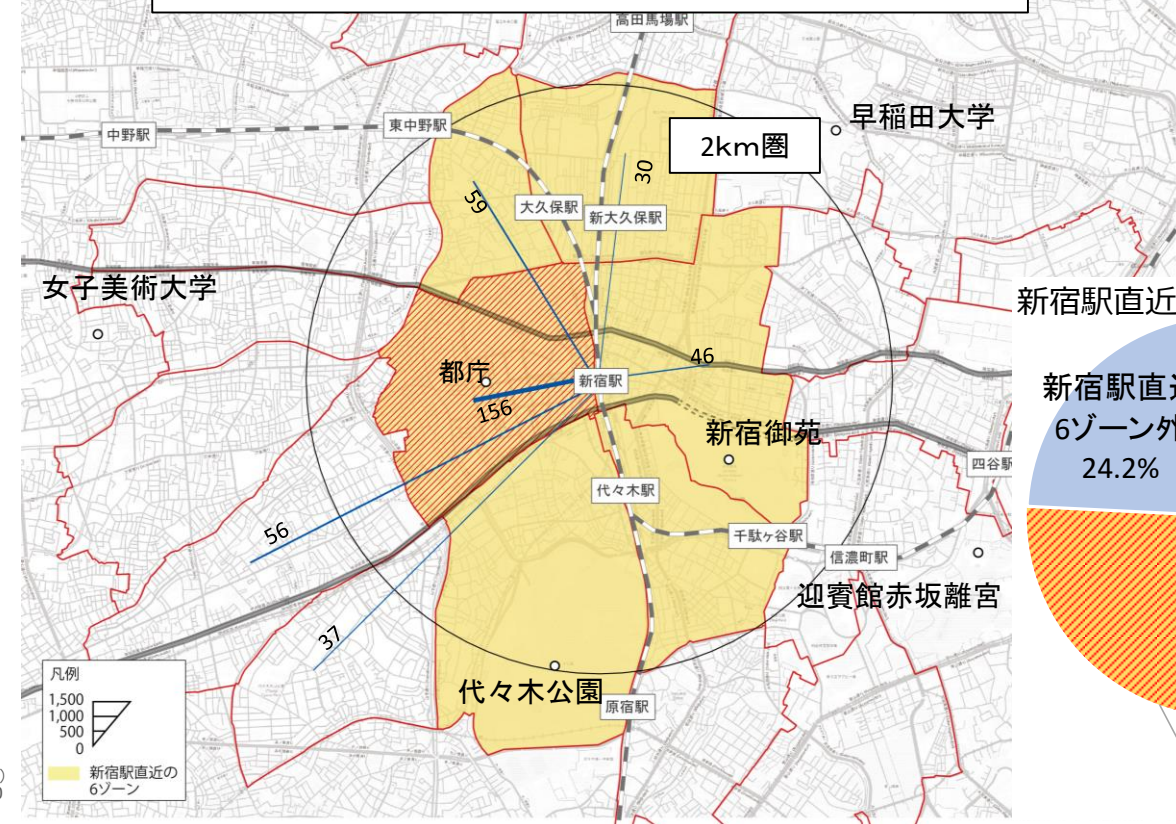
- 《通過交通》
 - ・広場通過時間が5分以内の流動
- 《駅アクセス》
 - ・広場通過時間が5分超の流動
 - ・流入の方向が同一の流動
- 《沿道街区アクセス》
 - ・広場に流入後5分以内に取付道路へ流出する流動

方面別施設需要 ～駅アクセス乗用車の流出方面比～

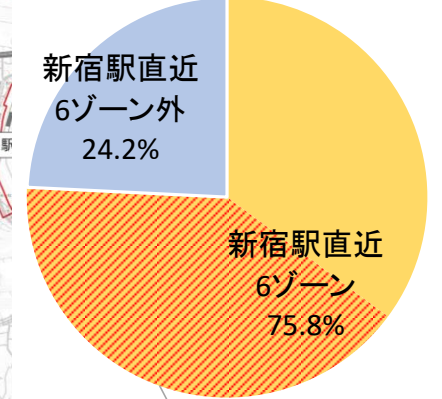


[調査：H22. 11. 25調査、H29. 7. 19調査を用いて算出]

駅端末交通手段としての一般車利用の状況



新宿駅直近6ゾーンと6ゾーン外の割合



西口ゾーン40.6%

[出典：平成20年パーソントリップ調査]

②整備方針

- ・方面別の需要を踏まえ、一般車による送迎のための乗降場を西口広場付近に確保
- ・需要の多い、西側から北側にかけてのアクセス道路沿いで対応

①現状と課題

- ・現在は、移動制約者の対応を想定した施設配置はされていない。
- ・車両の乗降レベル（地上又は地下）から鉄道改札レベル（地上又は地下）への上下移動は階段が基本となっており、E Vにより移動できる箇所が限られている。

②整備方針

- ・移動制約者の対応は、地上に専用乗降場の設置とともに、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
- ・移動制約者用の乗降場をできるだけ駅舎側に配置

縦動線のイメージ

(地上レベル)



(地下駐車場レベル)



①現状と課題

- ・広場内外の路上から沿道建物への荷さばきが行われており、広場内の車両の混雑や広場の占有が発生している
- ・路上荷さばきの車両は車高の高い貨物車が多く、現状の都市計画駐車場では対応できない

②新宿の拠点再整備方針

- ・路上荷さばき抑制のため、共同荷さばき場を確保

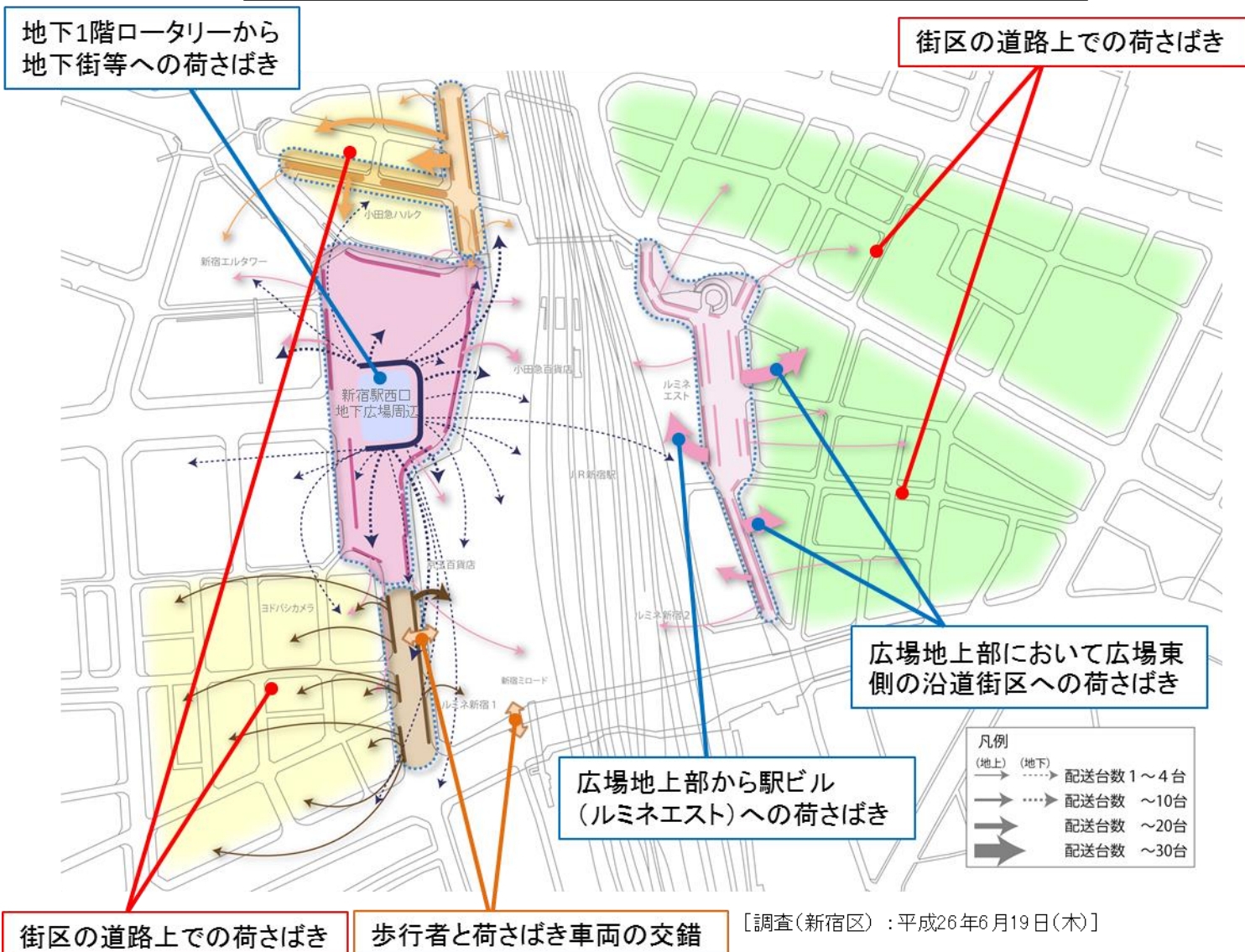
③検討の方向性

- ・附置義務対象建物での荷さばきは、各建物の駐車場で対応
- ・地下街の荷さばきは、都市計画駐車場で対応
- ・都市計画駐車場では、荷さばき車両に対応した有効高さを極力確保
また、駅前広場などでの路上荷さばき抑制のため共同荷さばき拠点を確保
- ・広場から離れた荷さば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さばき場整備を誘導

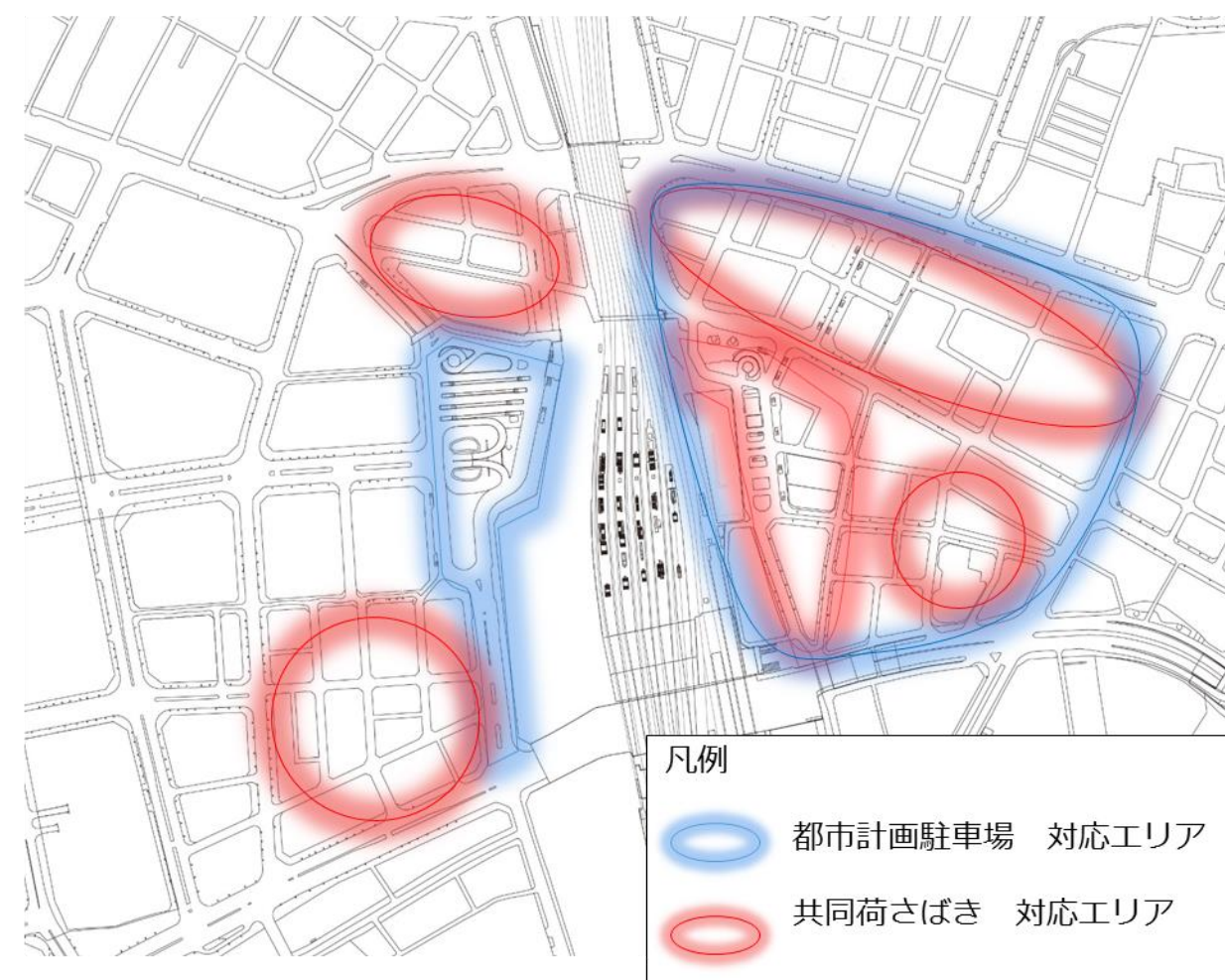
④主な検討課題

- ・都市計画駐車場で対応する荷さばきの規模と施設配置

現状の駅前広場周辺の路上荷さばき状況



将来の荷さばき対応イメージ



※範囲は想定であり、今後の調整により変更がありえる

○駐車場関連

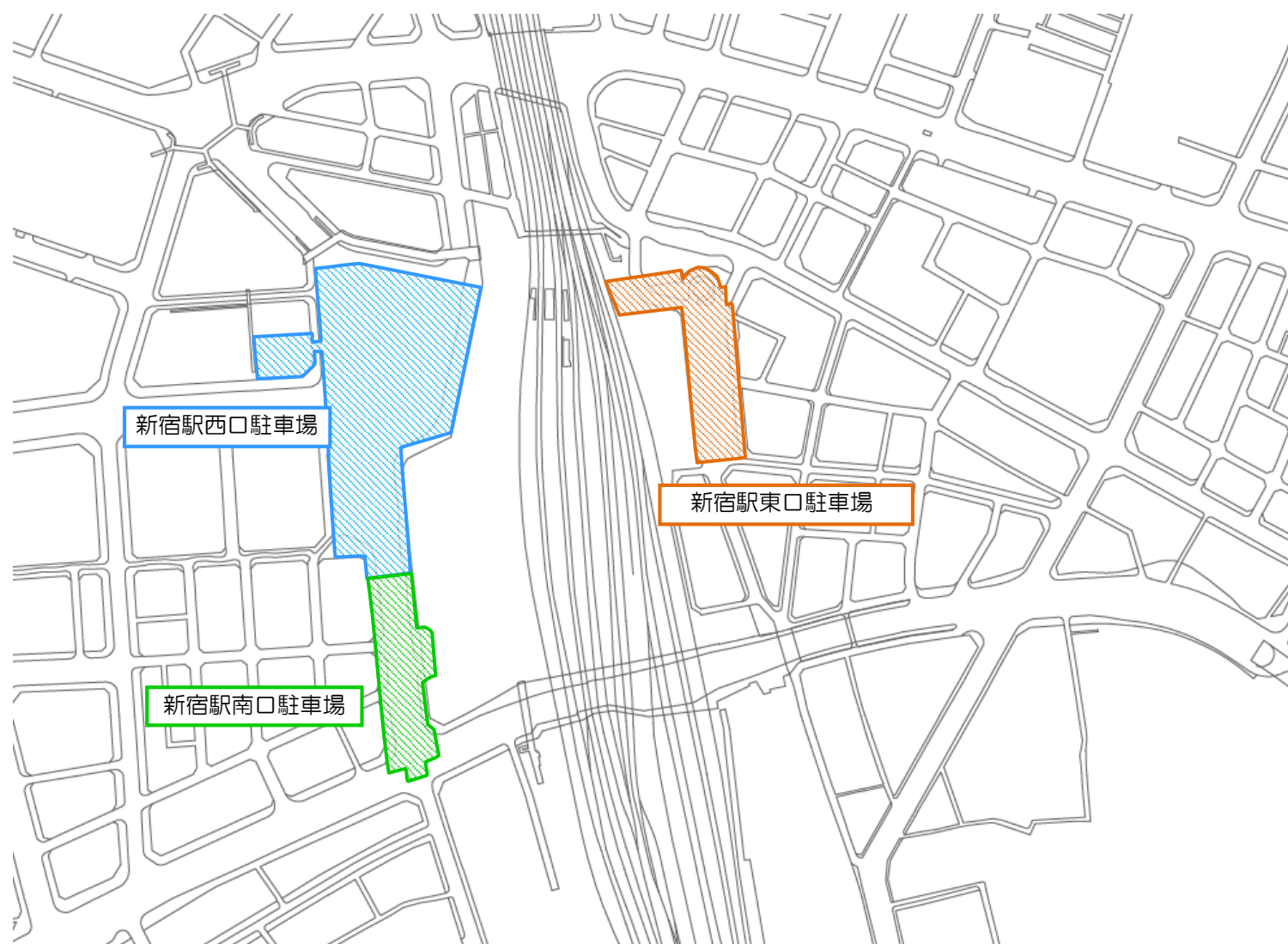
①現状と課題

- ・新宿駅周辺の附置義務駐車場は、現状需要に対して供給量が充足。駐車場地域ルールを策定し、地域の実態に見合った適正な附置台数とともに隔地・集約により地域のまちづくりに即した適切な駐車場配置を促進している。
- ・駅直近の都市計画駐車場（西口、南口、東口）はそれぞれ民間事業者により設置管理運営されており、目的施設が特定されていない需要のほかにも、駐車場を管理運営する民間事業者所有の沿道駅ビル等に関する需要も多く含まれている。

②新宿の拠点再整備方針

- ・駅前広場内の駐車場の出入口を移設し、駅前広場に流入する車両動線を再構成
- ・都市計画駐車場の台数を利用実態に即して見直し
- ・都市計画駐車場相互やそれに隣接する建物の駐車場をネットワーク化
- ・路上荷さばきの抑制のため、共同荷さばき場を確保

駅直近の都市計画駐車場の位置



③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

【西口、南口駐車場】

- ・歩行者優先の駅前広場に再構成（歩道を横断しない入出庫形態の確保、駐車場ネットワーク化）
- ・駅に目的のある交通需要への対応（駅端末利用などの駅への寄付きへの対応）
- ・移動制約者への対応
- ・共同荷さばき場への対応
- ・既存ストックの有効活用（荷捌きに対応した高さの確保）

【東口駐車場】

- ・歩行者優先の駅前広場に再構成（歩道を横断しない入出庫形態の確保）
- ・駅に目的のある交通需要への対応（駅端末利用などの駅への寄付きへの対応）
- ・移動制約者への対応
- ・共同荷さばき場への対応

※今後、内容を詳細に検討するため、変更となる場合がある

○駐輪場関連

①現状と課題

- ・ 駅周辺では路外駐輪施設が1箇所しかなく路上駐輪施設で対応している。
- ・ 駅前広場周辺をはじめ、駐輪施設以外への路上駐輪が多く、歩行者の通行の妨げとなっている。
- ・ 利用しづらい場所に附置義務駐輪場が整備されている。

②新宿の拠点再整備方針

- ・ 自転車流入の抑制に向けた駐輪場の再配置

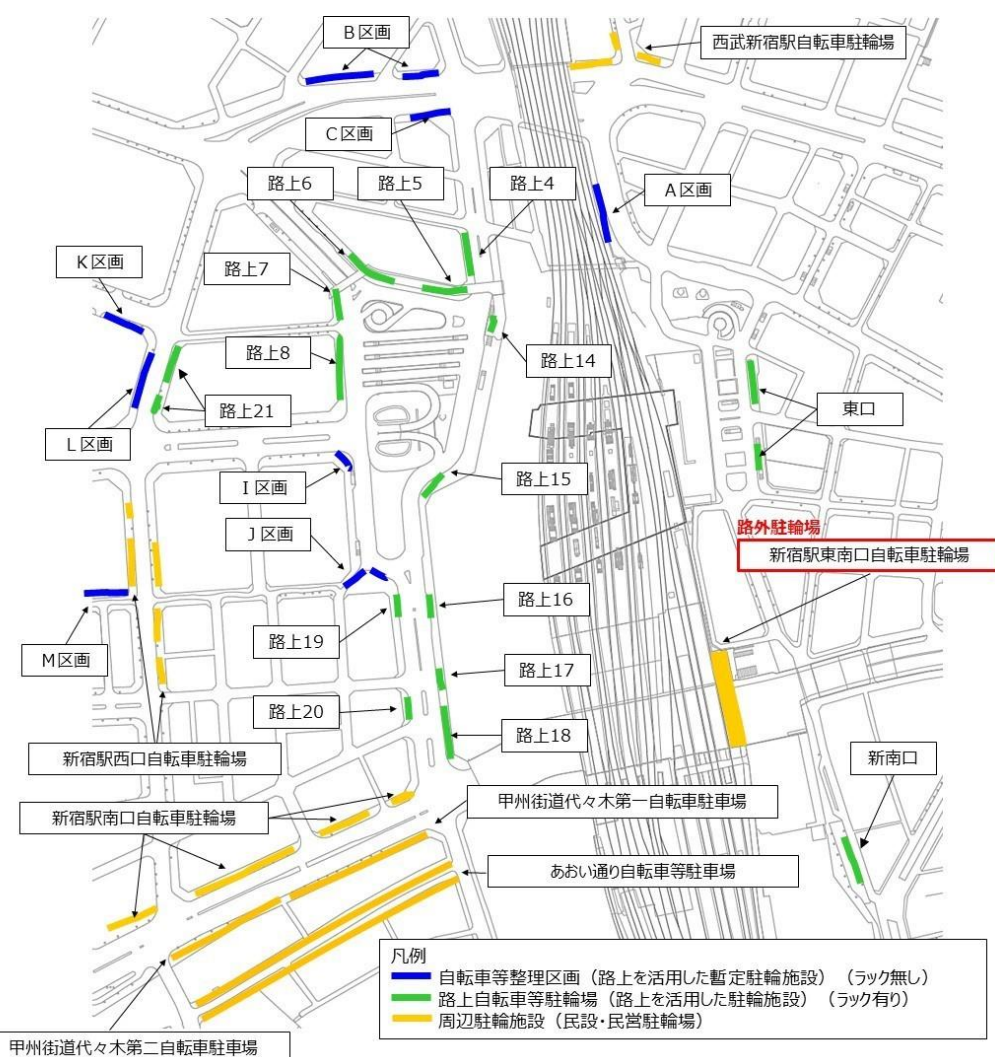
③検討の方向性

- ・ 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を推進

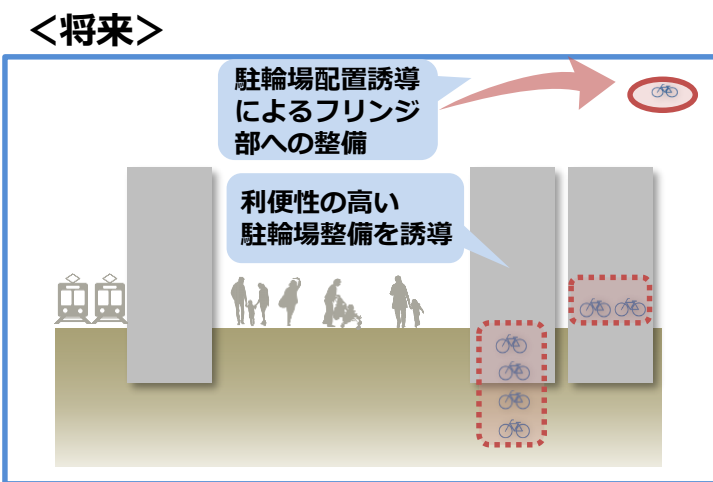
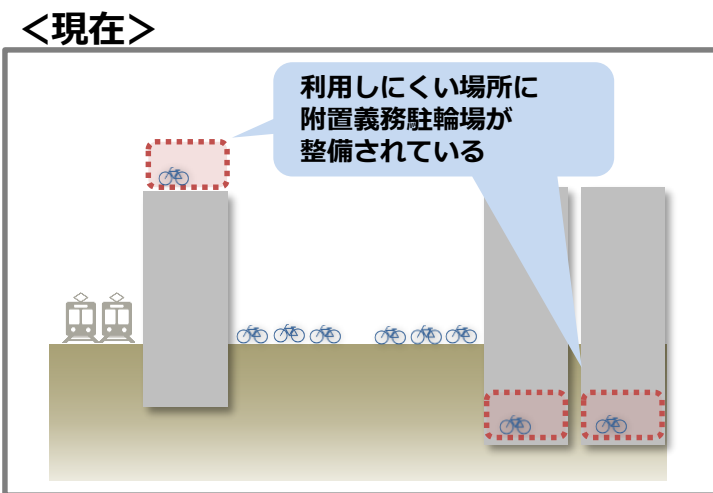
④主な検討課題

- ・ 駐輪施設の規模・配置
- ・ 建替え動向と合わせて整備を誘導

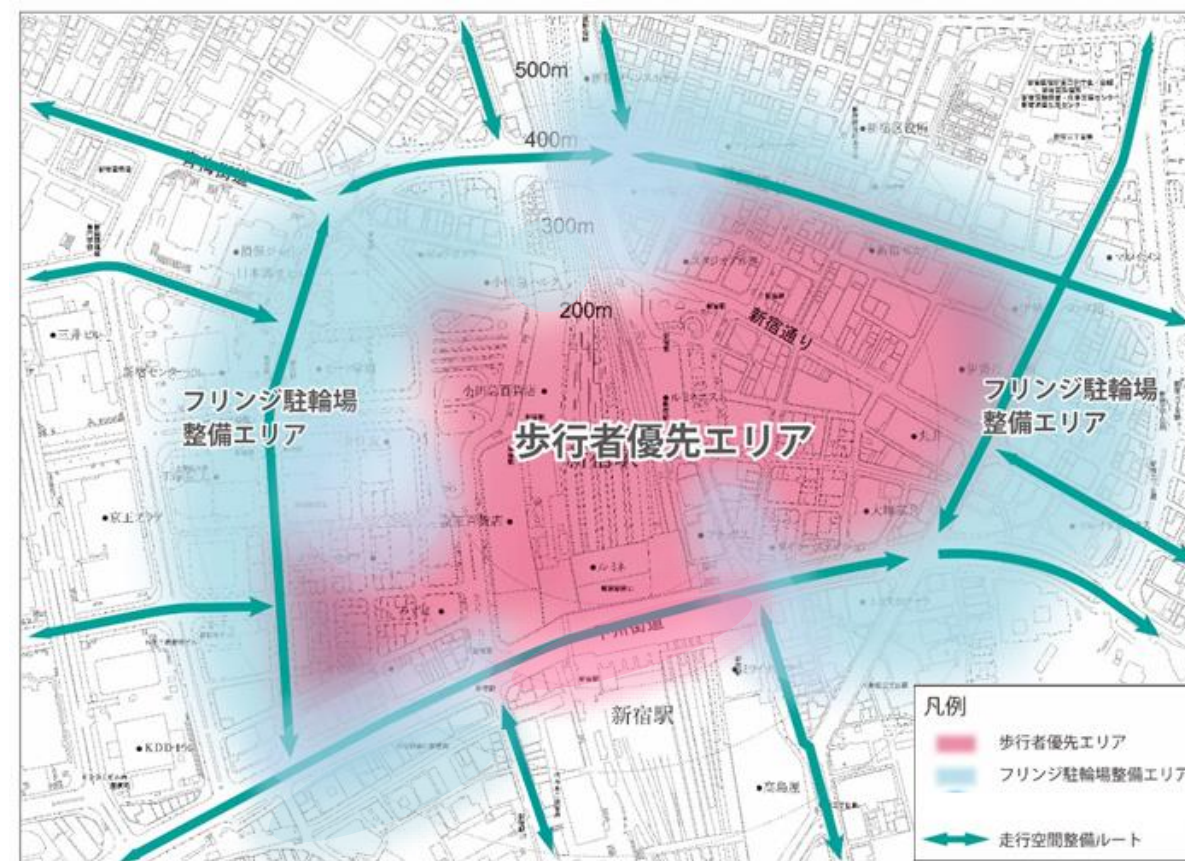
駅直近の駐輪施設設置状況



利便性の高い駐輪場イメージ



将来の配置イメージ



[出典:新宿区、渋谷区 ホームページを参考に作成(平成29年3月時点)]

※歩行者優先エリア、フリンジ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りえる

①現状と課題

- ・鉄道路線間の乗換流動が局所的に集中
- ・サービス水準の低い乗換経路が存在

②新宿の拠点再整備方針

- ・JR・小田急・京王各線の乗換経路を線路上空に新設
- ・京王線ホームを丸ノ内線側に移動させ、ホーム階に改札を新設 など

③主な検討課題

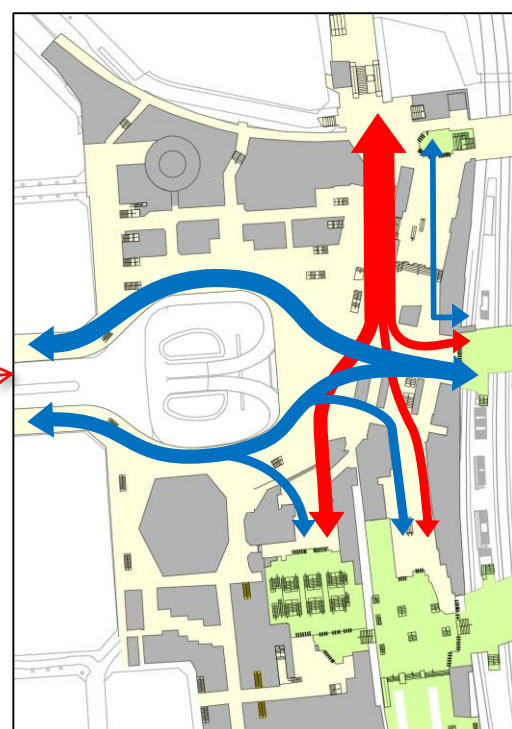
- ・主要な乗換経路の配置、幅員

現状の乗換流動



[調査：平成29年2月2日(木) 7:00~23:00(16時間調査)]

動線の錯綜状況（イメージ）



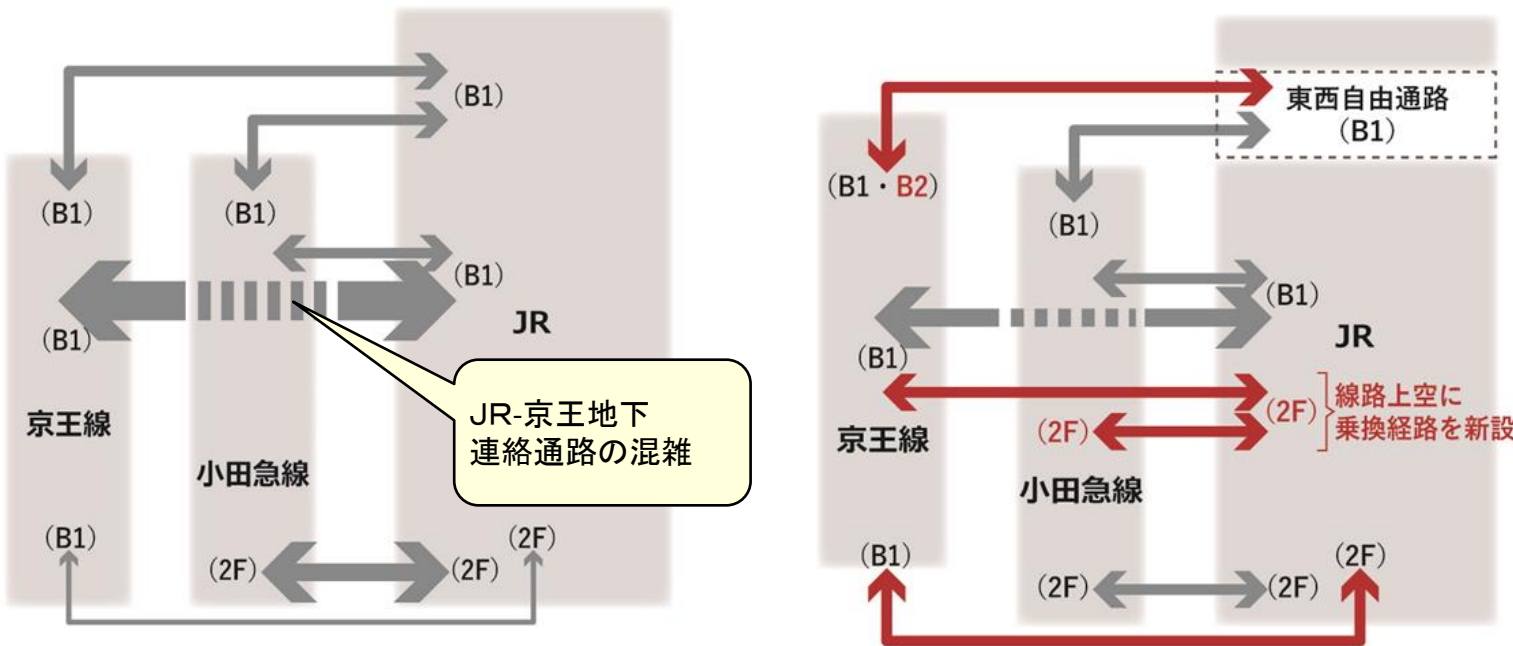
凡例
 赤色二重矢印：鉄道⇄鉄道の主な歩行流動
 青色二重矢印：鉄道⇄まちの主な歩行流動

凡例
 ○コンコース・通路
 ■ 2Fレベル
 ■ 地下広場レベル
 ■ プロムナードレベル
 ■ 新宿サブナードレベル
 ■ 改札内

歩行者流動の分散イメージ

(現在)

(将来)



【凡例】
 赤色二重矢印：乗換経路（新設・改良）
 灰色二重矢印：乗換経路（既存）
 () は改札の階層
 ※赤字は新設箇所

歩行者の交錯改善（西口地下広場）

<地下レベル（京王線ホーム延伸・改札新設）>

至 東京メトロ丸ノ内線

京王線⇄丸ノ内線等の乗換流動と
 JR線⇄西口方面の流動の交錯改善

- ・歩行者の交錯改善
- ・乗換距離の短縮

至 東口・JR線

至 西新宿超高層ビル地区

ホーム階に改札新設
 丸ノ内線側にホームを移動

地下1階

地下2階

京王線ホーム