

資料4

第5回新宿三丁目駅周辺
まちづくり検討委員会

(仮称) 新宿駅東口地区交通基盤の考え方

議論用

令和〇年〇月
新宿区

目次

新宿駅東口地区交通基盤の考え方

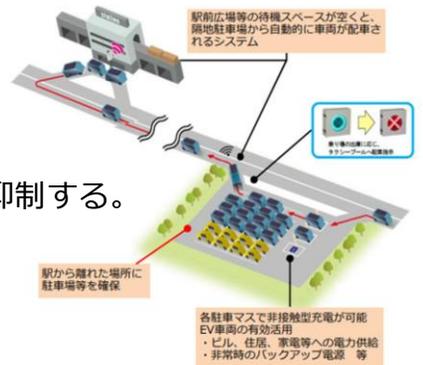
- 1. . . . ○
- 2. . . . ○
- 3. . . . ○
- 4. . . . ○

1. 地区内への車両流入を段階的に抑制する

【地区内への車両流入を抑制】

- 始めに通過交通を抑制する。
 - ▷環5の1 開通により明治通りの通過交通を抑制
 - ▷東口駅前広場の再編等により新宿通り通過交通排除
- 通過交通を抑制した上で、アクセス交通を段階的に抑制する。
 - ▷乗用車、バス・タクシー※、荷さばき車両への対応

※バス・タクシーの対応方法については継続協議・検討



【段階的な交通動線の整序化】

- 東口駅前広場の再編や新宿通りや中央通りのモール化を見据え段階的に交通動線を整序化する。

▲タクシー交通量抑制の工夫 (ショットガン方式の例)

2. 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

※広域幹線等：新宿駅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

【隔地・集約駐車場、地下駐車場のネットワーク化】

- 地区内車両流入や路上駐車抑制のため、大規模開発等を契機として、地区内の駐車需要を受け止める広域幹線等からアクセスする隔地・集約駐車場を確保する。(幹線道路の交通を阻害しないよう、安全性・円滑性を確保する工夫)
- 大規模開発等を契機として、街区毎の地下駐車場について可能な場所は連携し、駐車場のネットワーク化を図る。
- 地区内への車両流入を抑制するため、駐車場地域ルールを継続的に検討する。

【集約駐輪場】

- 地区内への自転車流入を極力抑制するため、大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に集約駐輪場を確保する。
- 地区内への自転車流入を抑制するため、附置義務駐輪場のあり方を検討する。

【路外共同荷さばき場】

- 路上荷さばき車両の抑制のため、大規模開発等を契機として、広域幹線等からアクセスできる街区に、路外共同荷さばき場を確保する。(段階的に整備)
- 地下駐車場に路外共同荷さばき場を確保する場合は、貨物の地上への縦動線の確保に配慮する。また、荷さばき利用に配慮し地下駐車場のネットワーク化を図る。

3. 人中心の道路空間に変更する

- 新宿通りや中央通りなど、車道の見直し等により人中心の道路空間に変更する。
- 人中心の道路空間とするため、時間帯に応じた路肩空間の柔軟な活用を行う。
- 地区アクセス交通が抑制できたエリアから歩行者優先化を推進する。
- 歩行を補完する次世代モビリティ等、次世代技術を踏まえた道路空間へ転換する。

■ 新宿通りの道路断面変更イメージ

【現況断面】



【中期（2035年頃）の断面イメージ】

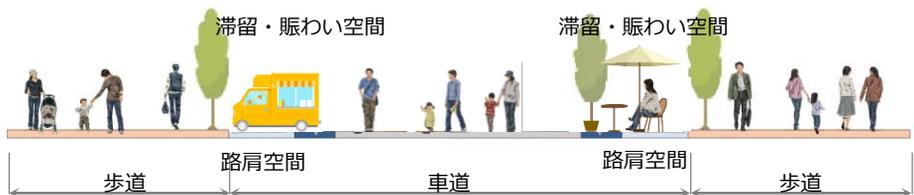
▶ 通常時

- ・ 車両通行可
- ・ 路肩空間は荷さばき等に活用



▶ 歩行者天国時（特定禁止区間） モール化※

- ・ 車両通行不可
- ・ 路肩空間は歩行者の滞留、賑わい空間に活用



※モール：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・専用空間

【長期の断面イメージ】

- ・ 路肩空間は歩行者の滞留、賑わい空間に活用
- ・ 歩行を補完する次世代モビリティや自動配送ロボットと歩行者の共存



■ 中央通りの道路断面変更イメージ

【現況断面】



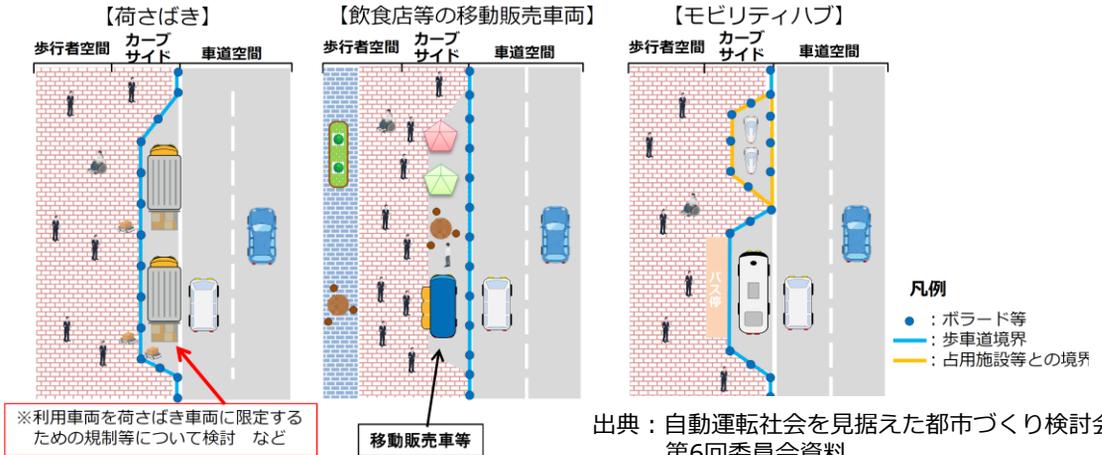
【荷さばきを制限する時間帯】：荷さばき空間の柔軟な活用



【長期の断面イメージ】



■ 時間帯に応じた路肩空間の柔軟な活用のイメージ



4. 総合的な荷さばき対策を推進する

- 路上荷さばきを許容せざるを得ない街区では、歩行者の少ない時間帯に荷さばきを集中的に行うことを可能とする交通規制や荷さばきルールなどのソフト面の対策等を総合的に推進する。（主に短期～中期対策）
- 都市計画駐車場について、荷さばき車両の活用等も考慮し地上への縦動線の確保の検討を行う。

■ 路外共同荷さばき場のイメージ



新宿東口荷さばき集約化プロジェクトの社会実験

■ 路上荷さばきの時間規制のイメージ



出典：四条通歩道拡幅事業（京都市）

1. 短期

■ 中期のまちづくりの効果の早期発現に向けて、官民協働でハード、ソフトの両面から対策を講じる

▶ 地区内幹線道路等の歩行空間拡大に向けた検討

- ① 歩行者優先まちづくりに向け、新宿通りや中央通り等の歩道の部分拡幅を行う。
- ② 環五の1号線の開通後の明治通りや周辺の交通状況を勘案し、明治通りの歩道拡幅について検討、調整する。

▶ まちづくりのためのマネジメントの推進

- ① 短期～中期の対策として、歩行者の少ない時間帯に荷さばきを集中的に行うことを可能とする交通規制や荷さばきルールなどのソフト面の対策等を総合的に推進する。
- ② 道路空間の活用や、荷さばき施設の運用方法（共同配送等）に係るマネジメントについて検討する。
- ③ 都市計画駐車場について荷さばき車両の活用等も考慮し、地上への縦動線の確保の検討を行う。

▶ 地域特性に配慮した駐車場等の整備、運用方法について検討

- ① 地区内の車両流入を抑制するため駐車地域ルールを継続的に検討する。
- ② 当地区に合致した附置義務駐輪場のあり方について検討を行う。
- ③ 都市計画駐車場の柔軟な運用、活用方法について検討、調整を行う。
- ④ 大規模開発を契機とした地下駐車場のネットワーク化について検討、調整を行う。

基盤整備に係る進め方

調整中

2. 中期（2035年頃）

- 歩行者優先まちづくりを段階的に進めるため、新宿通りの動線を切って通過交通を排除
- 地区アクセス交通（一般車・荷さばき）が抑制できたエリアから歩行者優先化を推進

〈地区の状況〉

- ① 地区内交通量：現状と同程度
- ② 基盤整備：
 - ・環五の1号開通
 - ・東口駅前広場の再編（概成）
 - ・駅街路10号 整備

▶ 車両交通動線

通過交通を排除するための交通動線

- ① 新宿通りの動線を切り転回路を設置（新宿通りは相互通行のまま）
- ② 時間帯に応じた交通規制により、地区内道路の歩行者専用道路化
- ③ 駅アクセス：線路沿い道路、駅街路10号

▶ まちづくりの状況

大規模開発等を契機とし部分的整備

- ① 集約駐車場、集約駐輪場
- ② 地下駐車場のネットワーク化
- ③ 路外共同荷さばき場（時間規制の路上荷さばきあり）
- ④ 地下歩行者ネットワーク
- ⑤ 三丁目駅周辺の駅まち空間・顔づくり



3. 長期

- 歩行者優先まちづくりを拡大するため、新たな時間規制の導入
- 地区内全域で、地区アクセス交通（一般車・荷さばき）を抑制していく

〈地区の状況〉

- ① 地区内交通量：中期より減少
※交通規制時間帯は、新宿通り、中央通り、駅街路10号のみで路上荷さばき車両を処理
- ② 基盤整備：中期と同じ

▶ 車両交通動線

新たな時間規制の導入

- 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）

▶ まちづくりの状況

大規模開発等を契機とし概成を目指す

- ① 集約駐車場、集約駐輪場
- ② 地下駐車場のネットワーク化
- ③ 路外共同荷さばき場（時間規制の路上荷さばきあり）
- ④ 地下歩行者ネットワーク
- ⑤ 三丁目駅周辺の駅まち空間・顔づくり



4. 超長期

- 新宿通りの一方通行化など交通動線を変更し、交通規制時間内は、ほぼ地区全域で歩行者専用化を実現
- 一部の路上荷さばき等を除き、地区内全域で、地区アクセス交通（一般車・荷さばき）を大幅に抑制

〈地区の状況〉

- ① 地区内交通量：STEP 2 より減少
※交通規制時間帯は路上荷さばき車両なし（原則、路外共同荷さばき場に対応）
- ② 基盤整備：東口駅前広場の再編（完成）

▶車両交通動線

歩行者優先化を実現する交通動線

- ① 転回路の撤去（新宿通り一方通行化）
- ② 交通規制変更（武蔵野通り、モア4番街逆進）
- ③ 東口駅前広場の南東部車両動線削除
- ④ 地区全体歩行者優先化（12時～5時）

▶まちづくりの状況

大規模開発等を契機とし完成を目指す

- ① 集約駐車場、集約駐輪場
- ② 地下駐車場のネットワーク化
- ③ 路外共同荷さばき場（時間規制の路上荷さばきあり）
- ④ 地下歩行者ネットワーク
- ⑤ 三丁目駅周辺の駅まち空間・顔づくり

★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、東向き方向も考えられるため、今後継続検討が必要



5. 継続的に検討すべき内容

- 今後の技術開発等の状況を踏まえて、地区にとって望ましい交通動線のあり方を継続的に検討していく

例1) 荷さばき集約の自動化等による、終日フルモール化

技術革新等により荷さばき集約が自動化され、路上荷さばきが無くなる場合に、地区内で終日フルモール化を検討

例2) 次世代モビリティの導入

地区内の歩行者の移動を補完し、歩行者と共存する次世代交通の活用を検討

例3) 明治通りの歩行者優先化

環5の1号の開通後の明治通りや周辺の交通状況を勘案し、明治通りの歩行者優先化を検討（歩道拡幅、トランジットモール等）



荷さばき集約の自動化のイメージ（自動配送ロボット）

出典：楽天HP（横須賀市における公道走行実証）

