

## 都市基盤検討部会での検討状況について（開催報告）

## 目的

西新宿地区再整備検討委員会設置要綱第8条に基づき、西新宿地区再整備方針の具体化に向け、都市基盤の再整備について関係者で検討を進める。

## 議事 別紙参照

## 第3回 主な議事内容（令和6年1月12日開催）

- ・ 4号街路の再編について
- ・ 回遊軸の再編に向けた再整理について
- ・ 次世代モビリティの導入検討について 等

## 第4回 主な議事内容（令和6年3月15日開催）

- ・ 都市基盤再編について 等

## 各委員からの主な意見

- 縦動線について、街区の中で処理できればよいが、西新宿の地域特性を踏まえると難しい。ハード面の対策も必要だが、ソフト面の対策についても今後検討が必要
- 現況の交通機能を踏まえ、次世代モビリティの導入にあたり、段階的なステップの検討が必要
- ほこみち制度の活用については、エリマネが主体となって道路管理者等を交えながら検討・協議を進めていくことが必要

## 今後の進め方

次年度は、本部会で検討した都市基盤再編の内容を深度化するとともに、親会等の各関係会議の議論内容を踏まえ、本部会の中で検討を継続していく。

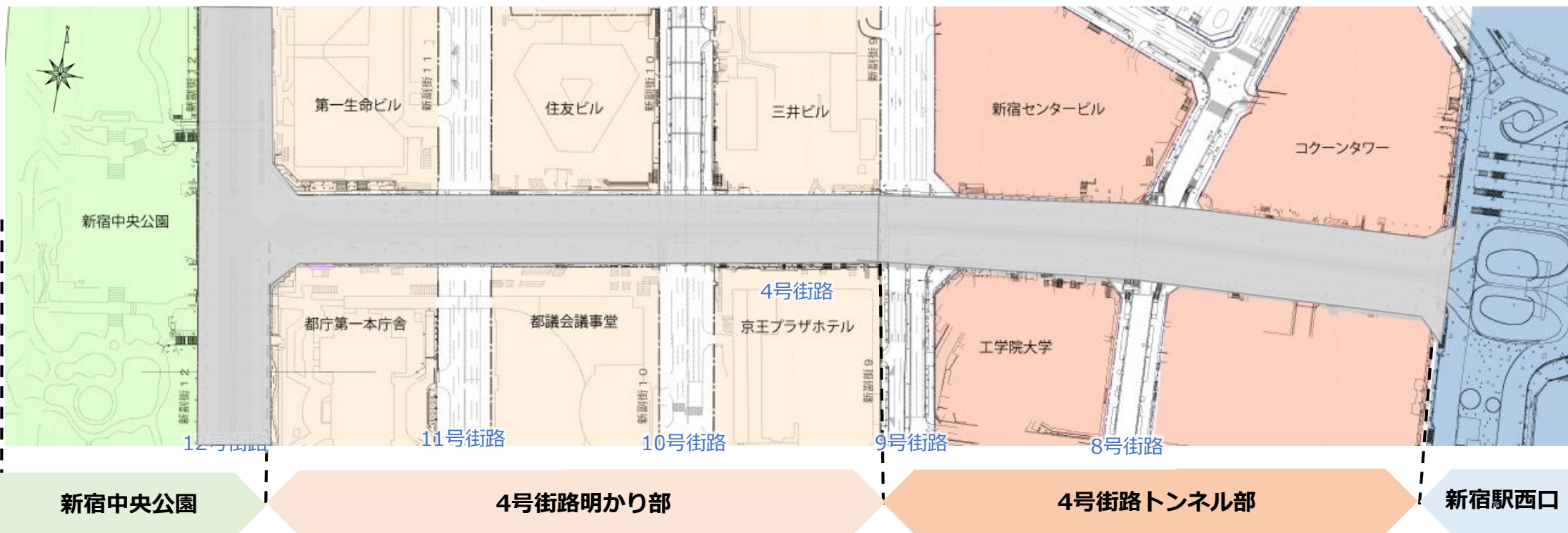
# 都市基盤再編について

## ～ 目次 ～

- |                    |       |
|--------------------|-------|
| 1. 4号街路の再編計画       | P1～4  |
| 2. 次世代モビリティサービスの導入 | P5～12 |

# 1. 4号街路の再編計画

---



- 新宿中央公園は、多彩なみどりの空間の創出や活用を進めるとともに、質の高いサービスを提供することで、公園の魅力を高め、まち全体の滞在性や回遊性の向上

- 新宿中央公園との接続部に横断歩道を設置し、連続性を確保



- 4号街路を再編し、道路空間を再配分
- 街区ごとの土地・建物利用の特色を生かしながら、公開空地・建物低層部と一体となった賑わい空間の形成



- 道路部分を明るく見通しの良い開放的な歩行空間へと再編し、歩いて楽しい都市空間を形成
- 沿道街区において地上とのつながりが感じられる空間を形成



- 新宿駅西口駅前広場は、地上と地下のつながりが感じられる大穴（ポイド）を継承して、自然光を取り入れる明るく開放的な空間を形成



### ■ 滞留空間の配置

- ① 街区ごとに、沿道の特徴を生かした滞留空間を設置
- ② ベンチ等のストリートファニチャや沿道街区の階段などを活用した休憩スペースの確保
- ③ 街区の広場等と歩行空間が連続する一体的な滞留空間を確保
- ④ 情報ステーションの設置



▲ 滞在空間のイメージ

### ■ 賑わい空間の配置

- ① 沿道街区と一体となった賑わい空間
  - ・ 沿道低層部階の店舗などと連携したオープンカフェ、物品販売（開放感を損なわないよう壁面のオープンまたは透明度の高い素材の活用）
  - ・ 沿道の公開空地と一体化したイベント空間の配置
- ② 道路の賑わい創出空間
  - ・ キッチンカー、展示ブース、デジタルサイネージ等の設置
  - ・ トンネル部には、西新宿を印象づける景観や象徴となる賑わい空間を形成



▲ 道路の賑わい創出  
(キッチンカーの出店)

出典：新潮社 写真部 佐藤慎吾



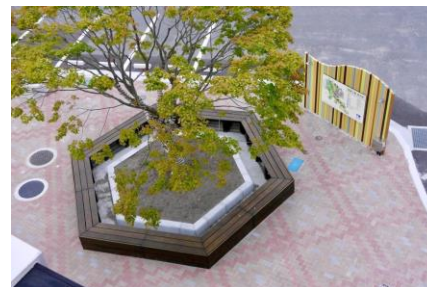
▲ 道路の賑わい創出  
(オープンカフェ・ショップ)

出典：トレーラーハウスデベロップメント株式会社 HP

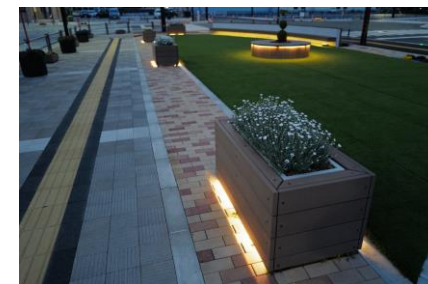
### ■ 緑の空間配置

沿道の公開空地と一体となり、連続的な緑を配置し、新宿西口駅前広場と新宿中央公園をつなぐ緑のネットワークを形成

- ・ 4号街路の街路樹（高木）は、原則残置し、滞留空間として活用するとともに足元には彩りのある華やかな低木や地被を配置
- ・ フラワーポットや花壇等を道路再編に併せて再整備
- ・ 景観を阻害する通気口などの緑化

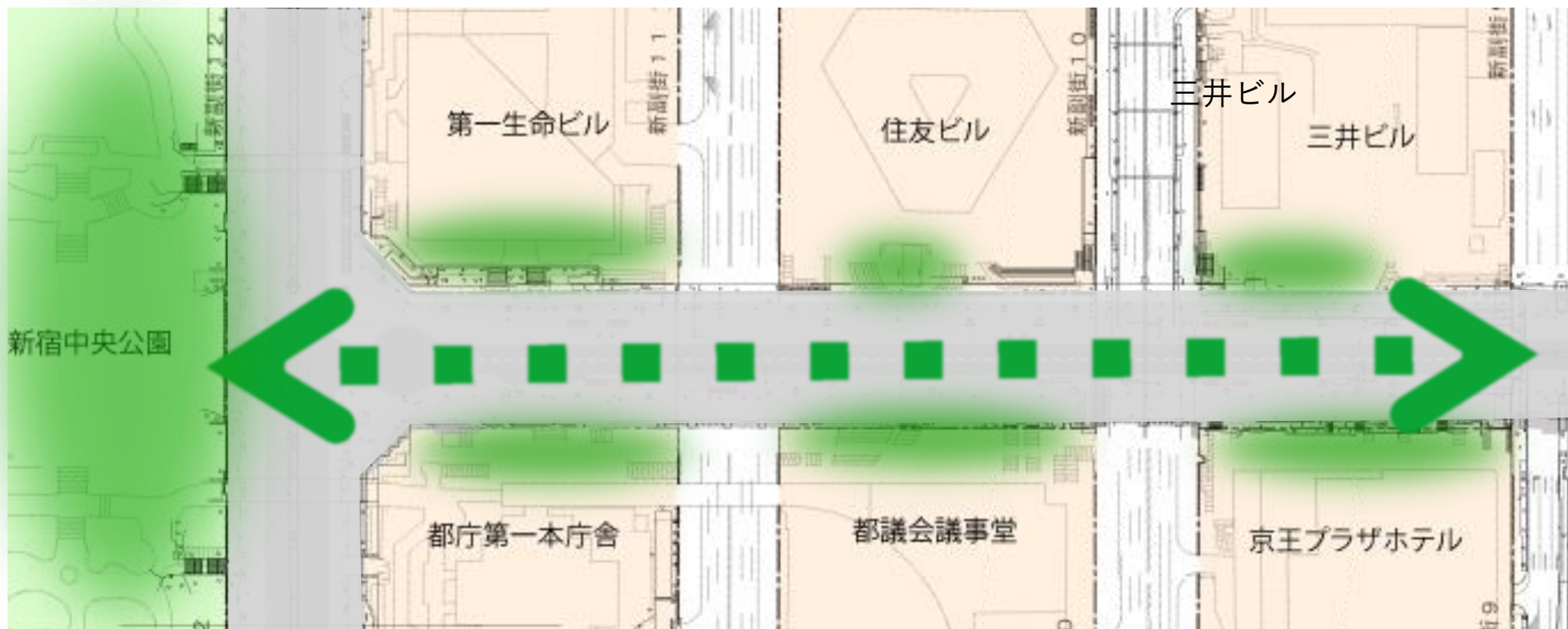


▲街路樹を囲ったサークルベンチのイメージ



▲照明付きフラワーポッドのイメージ

出典：株式会社風憩セココ HP



## 2. 次世代モビリティサービスの導入

---

- 4号街路周辺の回遊性向上を図るために、公共交通を補完する歩行領域のモビリティの導入を検討する。



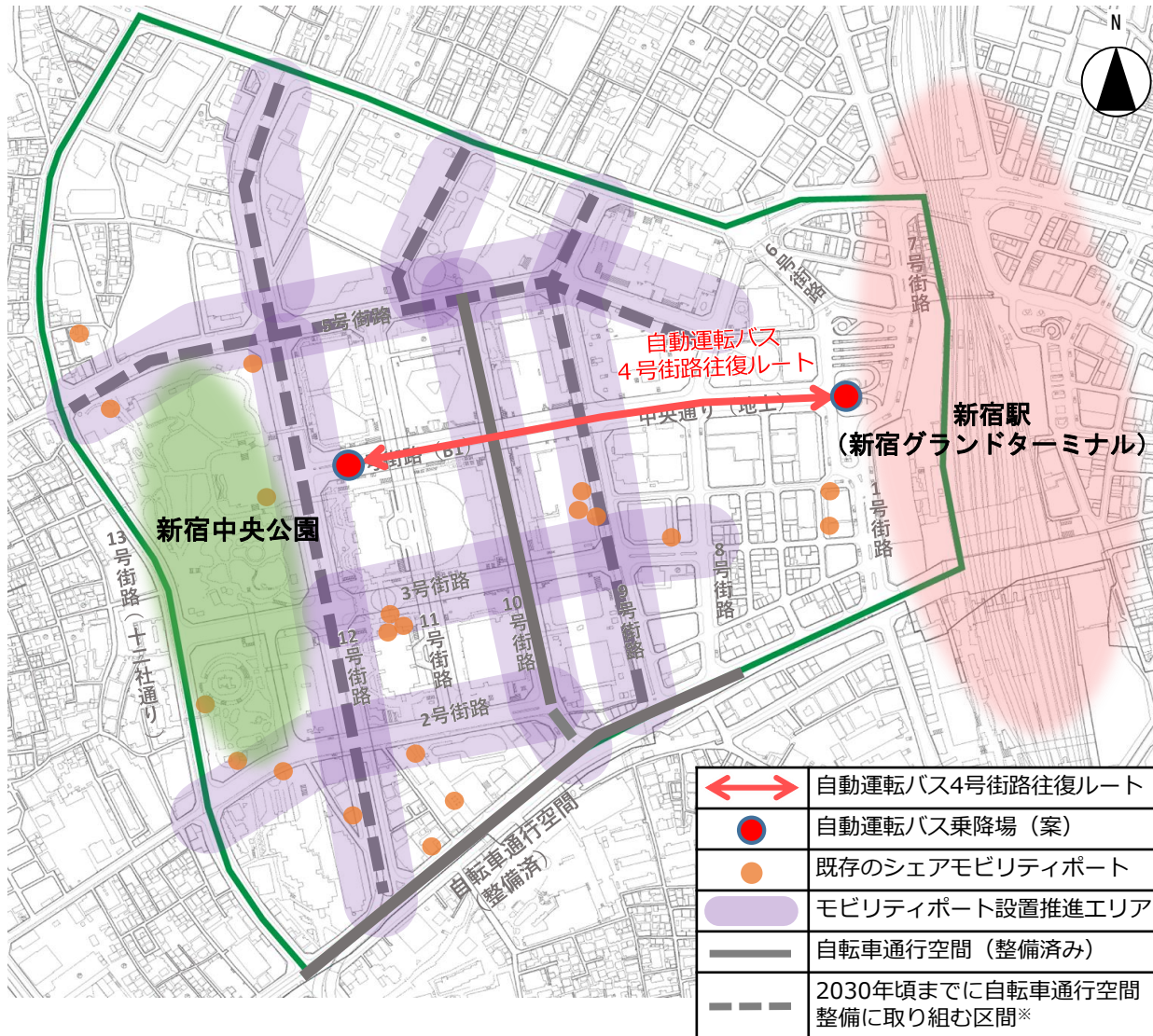
西新宿グランドモールの将来イメージ

種類	イメージ	輸送人員	西新宿エリアで 想定される利用形態
電動車いす		1人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の補完、歩行者支援</li> <li>・動く歩道の代替</li> </ul>
移動用小型車		1人～ 少人数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の補完、歩行者支援</li> <li>・動く歩道の代替</li> </ul>
遠隔操作型小型車		1人～ 少人数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の補完、歩行者支援</li> <li>・滞留・活動の空間</li> <li>・動く歩道の代替</li> </ul>
多目的モビリティ		1人～ 少人数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の補完、歩行者支援</li> <li>・滞留・活動の空間</li> <li>・動く歩道の代替</li> </ul>



- 街区間の回遊性向上を図るために、公共交通を補完する中速パーソナルモビリティ（シェアサイクルや電動キックボード）の導入、モビリティポートの設置を検討する。

### ■ モビリティポートの設置位置イメージ



※「東京都自転車通行空間整備推進計画」及び「新宿区自転車ネットワーク計画」で示す整備計画区間（西新宿地区のみを抜粋）

### ■ 中速モビリティのイメージ



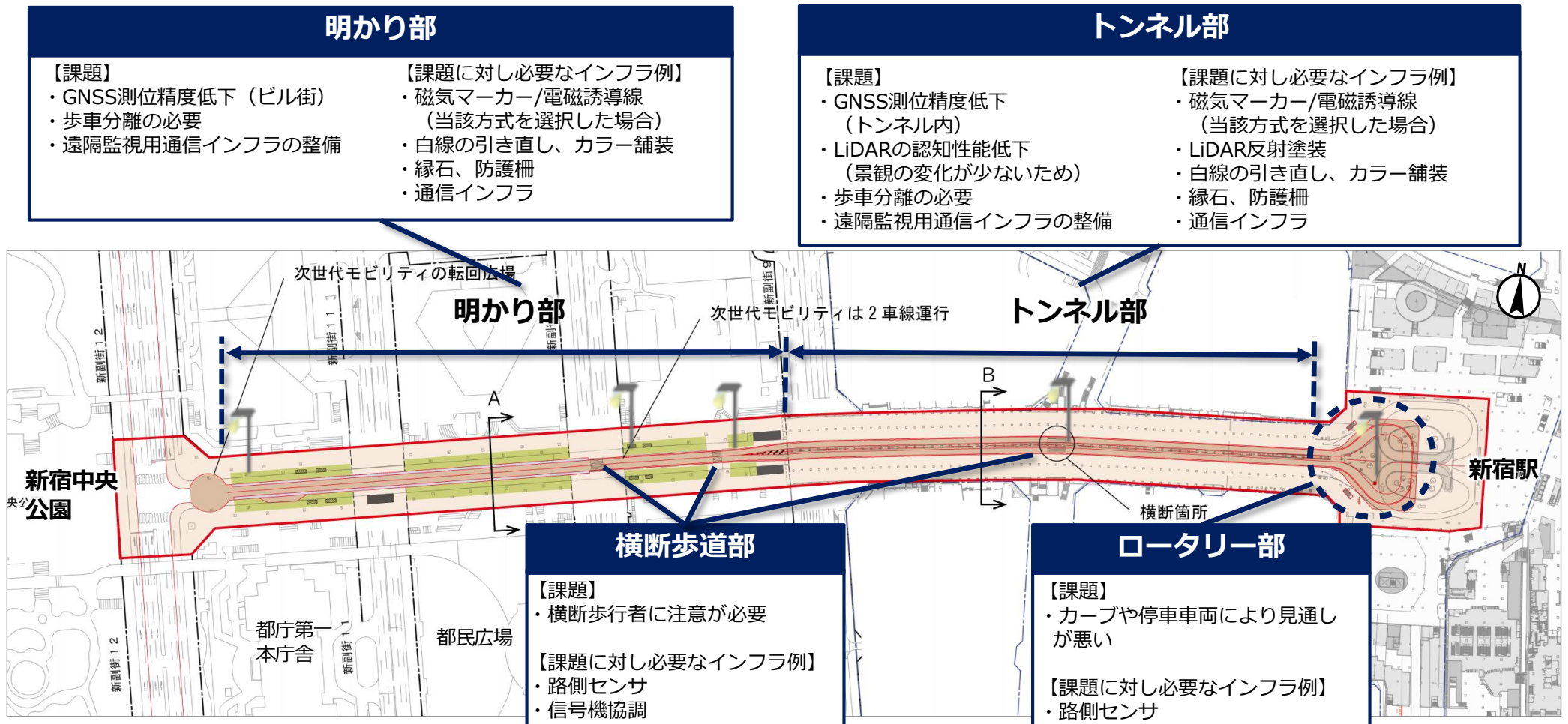
東京都第二本庁舎前モビリティポート



新宿ワシントンホテル本館モビリティポート

- 自動運転バスの導入にあたっては、明かり部やトンネル部、横断歩道、ロータリーなどの自動運転バスの走行における課題を調査し、必要なインフラ整備（安全対策や自動運行補助施設など）を検討する。

#### ■ 2030年代：自動運転バス導入における必要なインフラ整備のイメージ



- 歩行領域においては、歩行者の安全を確保するとともに、歩行領域のモビリティの円滑な走行環境を確保するために、走行空間の明示、自動運転車両（遠隔操作型小型車）の通行ルールの策定等の安全対策を実施する。
- 安全対策ルールを策定する上で、今後、実証実験等による検証が必要である。

### ■ 走行空間の明示（イメージ）

【歩行領域における安全性に関する課題と対策案】  
 課題：歩行者と歩行領域のモビリティの錯綜の恐れ  
 対策案：歩行領域のモビリティの走行空間の明示



(改修前)



(改修後のイメージ)

電動車いすの走行空間の明示（例：ハウステンボス）

出典：WHILLホームページ

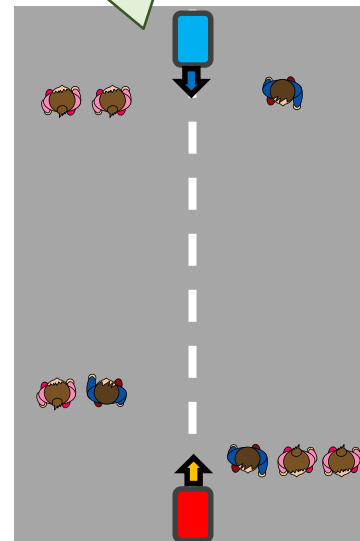
### ■ 歩行領域の自動運転車両（遠隔操作型小型車）の通行ルールの策定

【歩行領域における安全性に関する課題と対策案】  
 課題：歩行者や他の車両が近づいてきた時にどう回避したらよいかわからない  
 対策案：自動運転車両（遠隔操作型小型車）の通行ルールの策定

#### 【単路部の通行方法（案）】

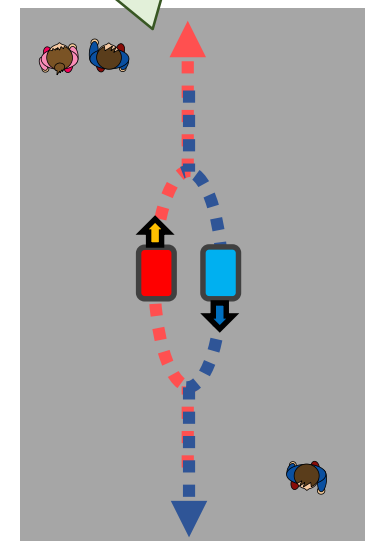
##### (1) 単独走行

歩行領域に設定された見えない導線上を通行する（単線）。



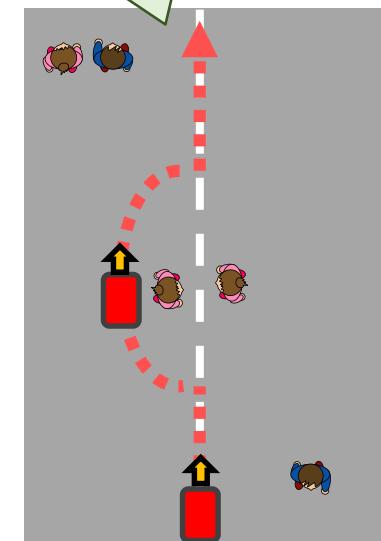
##### (2) すれ違い時

すれ違うときは複線（見えない導線）になる。相手が右側を通行するようにすれ違う。



##### (3) 導線上に障害がある時





導線上に障害がある時は、対象物が右側となるように回避する。



※歩行領域の自動運転車両が少ない場合は単線、常時複線化が必要な量になってきたら複線化する

- 西新宿エリアの回遊性の向上、モビリティ乗降後のスムーズな乗換を可能とするため、必要規模や機能、付加価値施設を踏まえ、モビリティ拠点を計画する。

■ モビリティ拠点の種別と機能

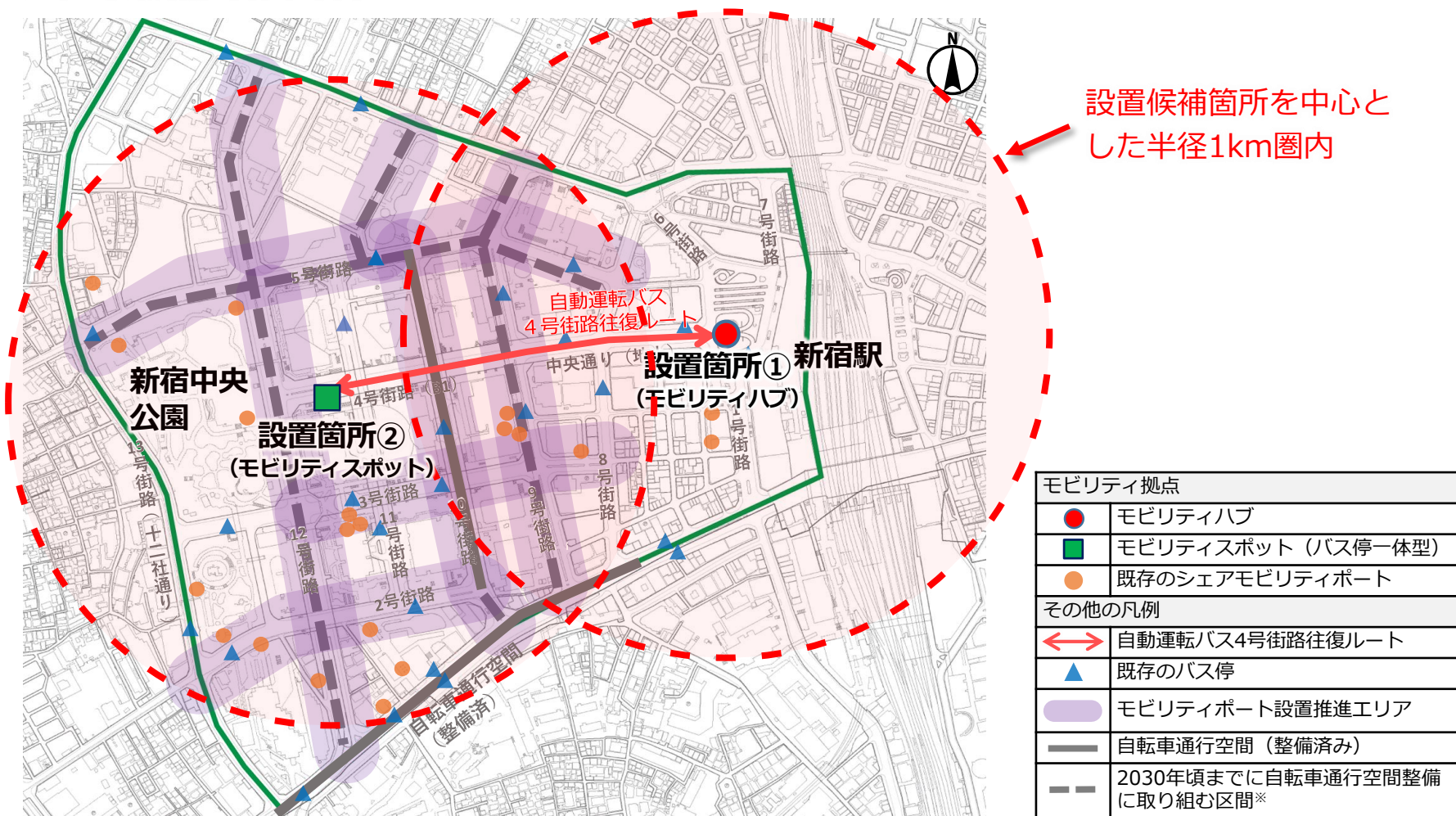
項目	モビリティハブ	モビリティスポット		モビリティポート	
		バス停一体型	植栽・ベンチ・カーブサイド一体型		
イメージ	 <p>インフォメーション (新宿駅西口前)</p>				
概要	西新宿を訪れる観光客・買い物客への案内・交流の拠点	バス停と一体となったモビリティ乗降場	植栽・ベンチ・カーブサイドと一体となったモビリティ乗降場	モビリティ乗降場	
提供機能・モビリティ	情報提供機能	○	○	—	—
	待合機能	○	○	—	—
	滞留機能	○	—	○	—
	自動運転バス停	○	○	—	—
	歩行支援モビリティ	○	○	○	○
	中速パーソナルモビリティ	○	○	○	○

- 歩行領域のモビリティは、主に来訪者の新宿駅西口～新宿中央公園間での移動や、沿道施設内への立ち寄りに利用することが想定される。
- 電動車いすは2km未満の移動距離での利用が多い傾向※<sup>1</sup>にあることから、拠点から半径1km圏内で西新宿エリア全体を概ねカバーできる、新宿駅西口前および都庁第一庁舎前にモビリティ拠点を計画する。

※1 (出典) 地域実証の結果報告 (経済産業省・2021年)

<https://www.meti.go.jp/press/2020/03/20210315004/20210315004-2.pdf>

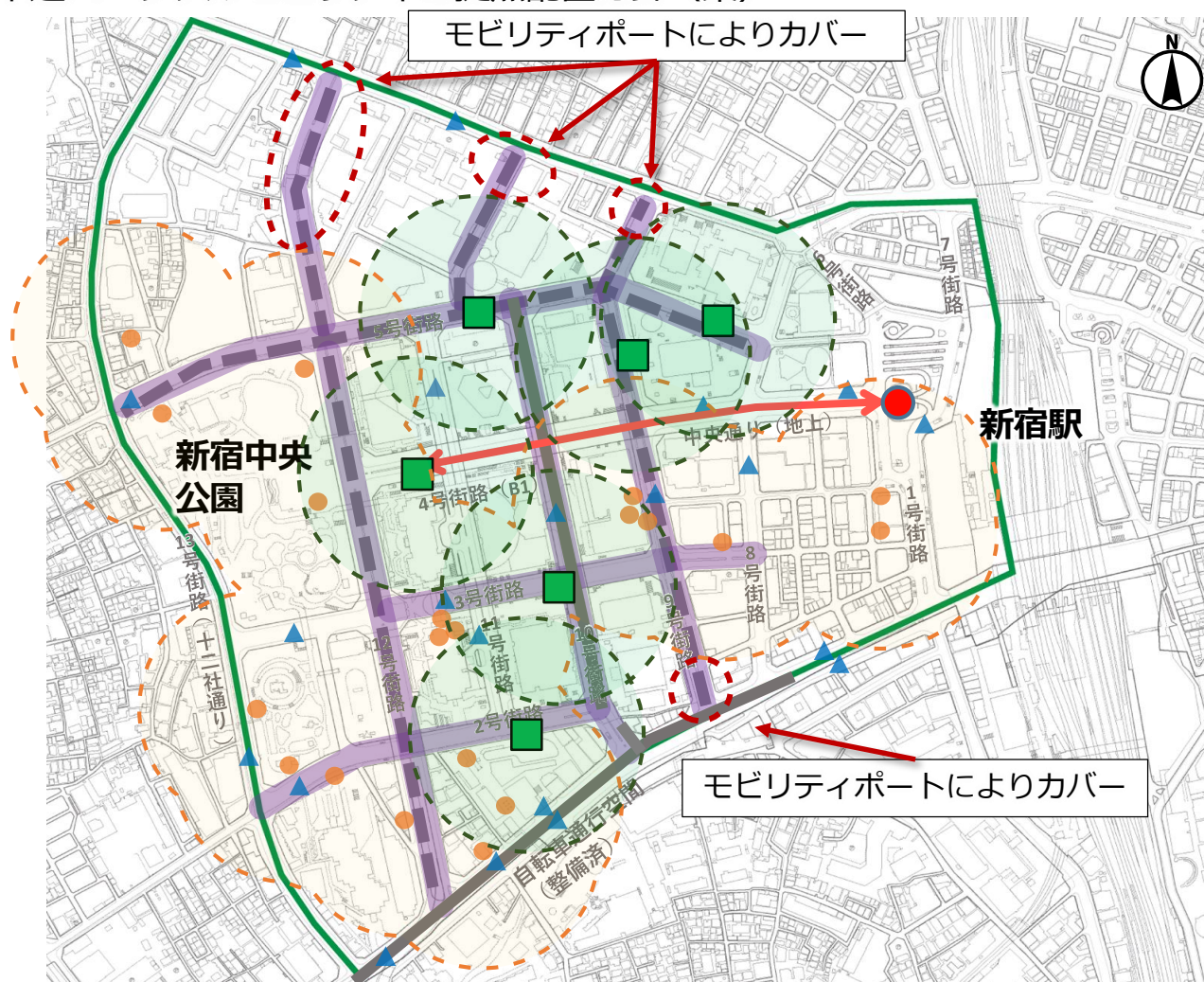
### ■ 歩行領域モビリティの拠点配置計画 (案)



※「東京都自転車通行空間整備推進計画」及び「新宿区自転車ネットワーク計画」で示す整備計画区間 (西新宿地区のみを抜粋)

- モビリティポート設置推進エリア内であり、既存のシェアモビリティポートに近接していない既存のバス停に、バス停一体型のモビリティスポットを計画する※1。
- モビリティスポット、既存のシェアモビリティポートによりカバーできていないエリア※2には、モビリティポートを計画する。

### ■中速パーソナルモビリティの拠点配置方針(案)



※1：既存バス停位置に設置可能な用地がある場合、バス停一体型のモビリティスポットを計画する。用地が利用できない場合、モビリティポートを計画する。

※2：サイクルポートの場合、抵抗なく歩ける範囲である300m間隔での設置が標準的な考え方とされていることから、各ポートの半径150m圏内をカバー範囲と設定。

出典：The Bike-Share Planning Guide (ITDP・2013年)  
<https://www.itdp.org/the-bike-share-planning-guide-2/>

モビリティ拠点	
●	モビリティハブ
■	モビリティスポット(バス停一体型)
○	新規に設置するモビリティスポットのカバー範囲(半径150m)
○	既存のシェアモビリティポート
○	既存のシェアモビリティポートのカバー範囲(半径150m)
○	モビリティポートの設置候補エリア
その他の凡例	
↔	自動運転バス4号街路往復ルート
▲	既存のバス停
■	モビリティポート設置推進エリア
—	自転車通行空間(整備済み)
- -	2030年頃までに自転車通行空間整備に取り組む区間※2

※「東京都自転車通行空間整備推進計画」及び「新宿区自転車ネットワーク計画」で示す整備計画区間(西新宿地区のみを抜粋)