

新宿区都市交通戦略

～西部区域編～

平成23年3月

新宿区

□ 目 次 □

はじめに	1
新宿区のまちづくりの方針	2
新宿区の都市交通戦略の方針	3
□都市施設整備から“都市交通戦略”へ	3
□目標年次	3
□策定・実施の体制	3
新宿区の都市交通の現状	4
□公共交通ネットワーク図	4
□道路交通	4
□鉄道	4
□踏切	5
□路線バス	5
□自転車	5
新宿区の都市交通の課題	6
重点整備地区の選定	6
○中井駅周辺地区のまちづくり方針	6
重点整備地区における施策（案）	7
重点整備地区における施策（案）がもたらす西部区域への想定効果	7
○歩行者ネットワーク	7
○自転車の利用環境充実	7
○中井駅周辺整備方針とイメージ図	8
○中長期の展開	8
○今後の事業スケジュール（案）	8
駅周辺居住者・駅利用者の実態及び意向把握	8
西部区域の評価指標及び目標値（アウトカム）設定の考え方	9
○評価指標設定の考え方	9
○目標値設定の考え方	9
○西部区域における施策（案）	10
○施策により期待される効果（西部区域）	11
西部区域のアウトカム指標	11
重点整備地区の評価指標及び目標値（アウトカム）設定の考え方	12
○期待される整備効果と定量化が可能な指標	12
重点整備地区における目標別アウトカム指標	13
○公共交通の利便性向上	13
○自転車交通、歩行者交通の利便性向上	13
○安全・安心の確保～踏切横断歩行者の減少、踏切遮断待ち時間の減少～	13
重点整備地区のアウトカム指標	14
都市交通戦略の今後に向けて	14

はじめに

新宿区は東京23区のほぼ中央に位置し、千代田・港・文京・豊島・中野・渋谷の各区にそれぞれ隣接している。

区内には多くの主要道路（環状道路、放射道路など）があり、複数の交通事業者によって路線バスが運行されている。また、区内には鉄道駅が49駅あり、そのうち、乗換駅（ひとつの駅に2路線以上が乗り入れている駅）は7駅となっている。特に新宿駅は全国でも有数の利用者が多い駅である。

新宿区の特徴のひとつとして、東京都庁をはじめとする西新宿の高層ビル集積エリアが挙げられるが、区北西の地域（豊島区、中野区、渋谷区との区界地域）には低層の住宅街が広がっていることはあまり知られていない。また、新目白通り以北の高台には斜面緑地や屋敷林などがあり、みどり豊かな住宅地が形成され、以南には工業地も残り、住工混在した密集市街地となっている。

我が国は既に人口減少時代に突入し、新宿区でも将来的には人口が減少し、高齢者が増加すると予測されている。その兆候は、多くの企業や投資家の目が向けられる「環状第5号線東側地域」ではなく、環状第5号線の西側地域で徐々に現れつつある。

そのため新宿区では、環状第6号線（山手通り）整備も進行中である西部区域の交通環境を強化する絶好の機会であると考え、「東部区域に比べて、西部区域に多くの交通課題を抱えていること」、「東部区域に比べて、西部区域の交通サービスレベルを強化する必要があること」、「東部区域に比べて、西部区域における駅周辺環境の更新（整備事業・まちづくり）が必要であること」等を勘案し、西部区域において都市交通戦略を策定することとした。



図 新宿区と隣接区の関係（出典：新宿区ホームページ）

新宿区のまちづくりの方針

～新宿区都市マスタープラン（平成19年12月策定）～

新宿区の目指すまち：「新宿力」で創造する、やすらぎと賑わいのまち

目指す将来の都市像：「暮らしと賑わいの交流創造都市」

- ・ 暮らしと賑わいが調和し、住む人、働く人や訪れる人々が心地よく感じることがある、環境に配慮した緑豊かな快適で潤いのあるまち
- ・ 「新宿に住みたいと願う人が安全に安心して生活でき、住み続けられるまち
- ・ 誰にも愛される魅力あふれる文化を創造するまち
- ・ 「新宿を訪れる人々によって生み出される活力が住む人々の利益にも結びつくまち」

新宿区の都市構造：「心」「軸」「環」

「心（しん）」：賑わいと交流を先導する地区

「軸（じく）」：高い都市活動を支える幹線道路やその沿道

「環（わ）」：都市に潤いを与える水辺やみどりのつながり

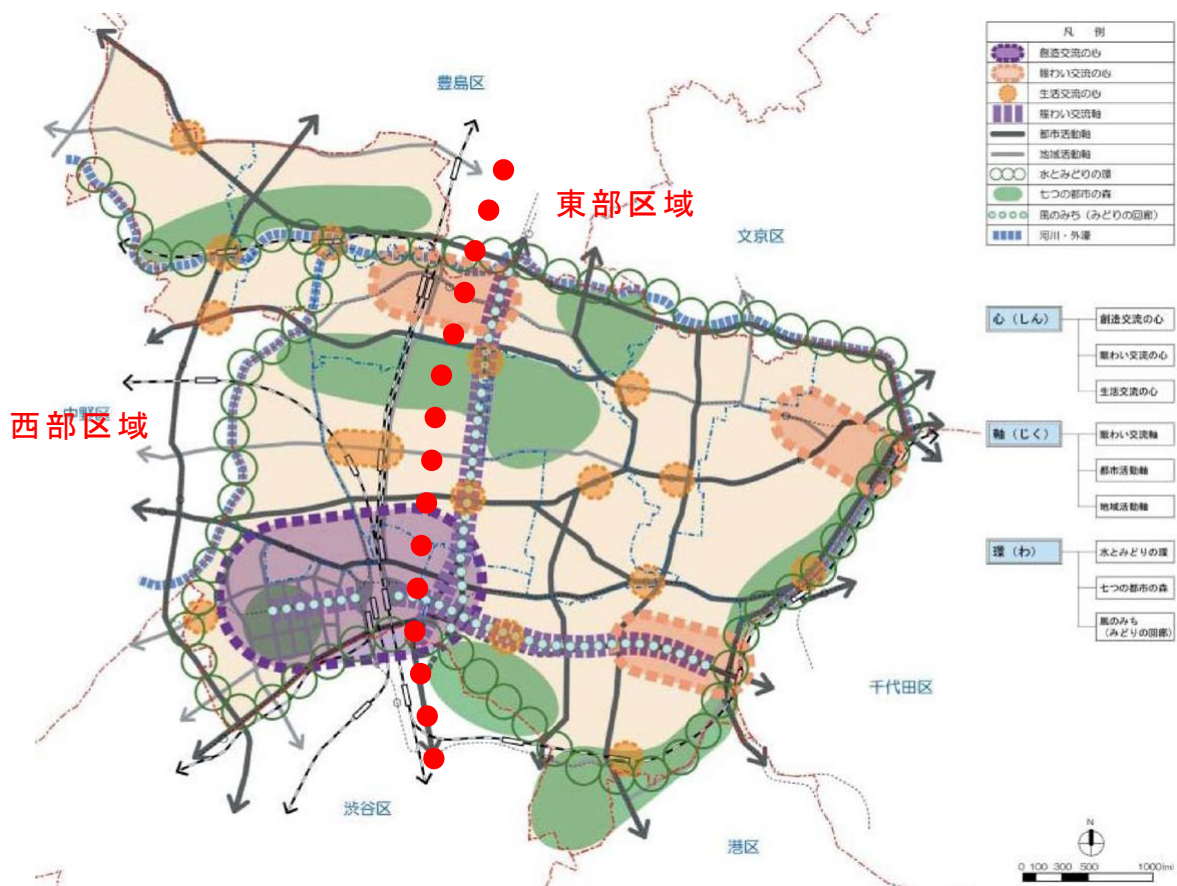


図 新宿区の将来の都市構造（出典：新宿区都市マスタープランに加筆）

新宿区の都市交通整備の4つの方針

- ・ 人にやさしい公共交通への改善
- ・ 人と環境に配慮した道路整備
- ・ 歩きたくなる歩行者空間の充実
- ・ 交通需要の管理の推進

新宿区の都市交通戦略の方針

新宿区は公共交通が発達したまちであり、鉄道網の整備は一定の水準に達しているが、今後も都市交通における公共交通の役割を一層高め、鉄道やバス等の利便性の向上を図るとともに、駅施設や道路のバリアフリー化、乗り換えの利便性の向上などを進めていくこととしており、前述の「都市交通整備の4つの方針」を定めている。

しかしながら、都市交通整備の4つの方針（①人にやさしい公共交通への改善、②人と環境に配慮した道路整備、③歩きたくなる歩行者空間の充実、④交通需要の管理の推進）に沿った対応をしていく際には様々な主体が関係する。

そこで、様々な主体と様々な施策とが密接に関連している都市交通の課題に適切に対応し都市の将来像を実現するためには、関係する全ての主体が共通の目標のもとに、連携・連動し必要な施策を総合的に組み合わせて施策を推進するパッケージアプローチ型の取り組みが絶対不可欠となる。

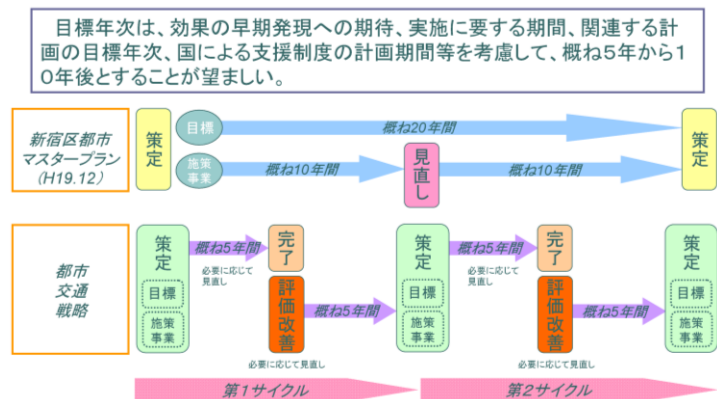
また、多様な主体および施策の連携による「総力戦」で戦略的に取り組んでいくことが重要である。

□都市施設整備から“都市交通戦略”へ

これまで:人口増加に対応するため、都市交通施設整備による量的拡大を優先
 これから:人口減少を踏まえ、政策目標の実現と成果(アウトカム)を重視

□目標年次

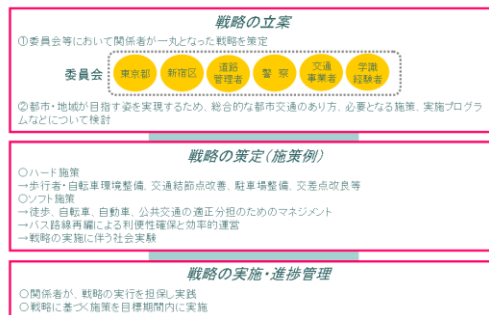
都市マスタープランの目標年次は20年程度であるが、短期的に効果を発揮することが必要であることから、総合的な都市交通戦略の目標年次を5年後から10年後とする。



□策定・実施の体制

都市交通戦略の策定・実施の体制については、東京都、新宿区、道路管理者、警察、交通事業者等の関係者による委員会、並びに、重点整備地区について検討するための幹事会を立ち上げ検討を重ねてきた。

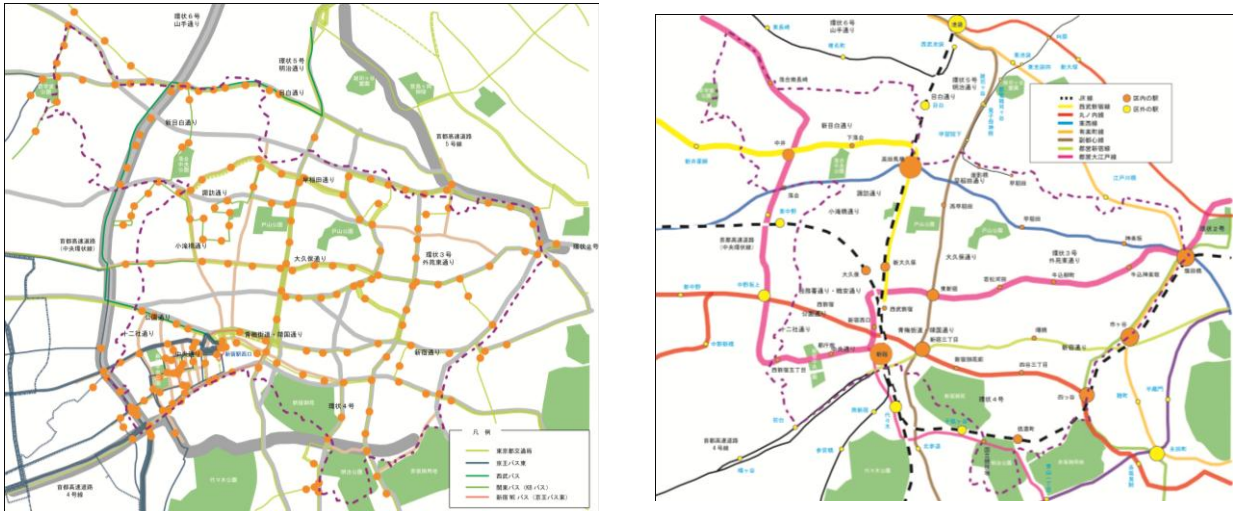
○策定・実施の体制は、全ての都市交通関係主体が参画する協議会方式を基本とし、関係主体がそれぞれの責任を明確にして着実に展開していく仕組みを構築することが重要。



都市・地域が目指す総合的な交通の姿を実現

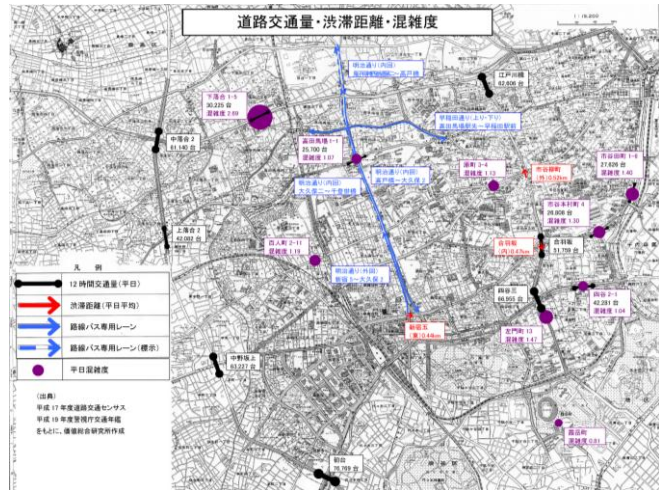
新宿区の都市交通の現状

□公共交通ネットワーク図



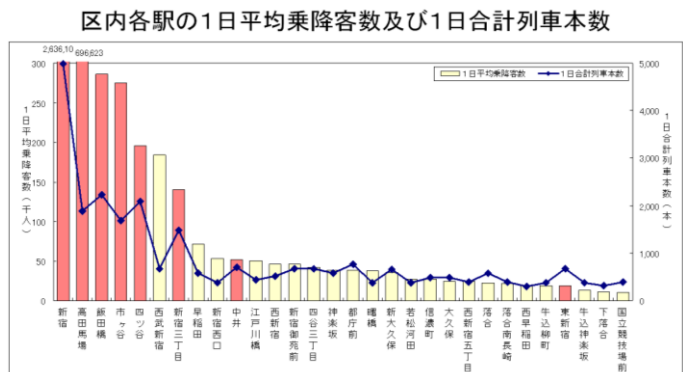
□道路交通

- ・都市計画道路の完成延長は47.0km(完成率 58%)
- ・最大交通量の交差点は初台交差点(山手通り)で76,769台(/平日12時間)
- ・最長渋滞距離(平日平均)の交差点は市谷柳町交差点(外苑東通り)で0.52km
- ・最大混雑度¹(平日)の交差点は下落合1-5交差点(新目白通り)で2.69



□鉄道

- ・区内駅数は49、乗換駅は7
- ・区内で乗降客数が最も多い駅は新宿駅の2,636,103人、乗降客数が最も少ない駅は国立競技場駅の10,439人²
- ・区内全域は鉄道勢圏³に含まれる



¹ 交通量調査の昼間 12 時間交通量(実測)の 12 時間交通容量に対する比のこと。
² 乗降客数は「平成 19 年度版都市交通年報」を利用
³ 鉄道駅から半径 1,000m 以内の同心円に含まれる地域と定義した場合

□踏切

- ・早期かつ抜本的に対策が必要な踏切 1,960 箇所を「緊急対策踏切」に指定(国土交通省)
- ・2025 年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切を「重点踏切」に指定(東京都)
- ・区内 14 踏切は「重点踏切」に該当、8 踏切は「緊急対策踏切」に該当(右図、色掛け部分)

踏切道名	幅員(m)	横断長(m)	一日 遮断時間 (時間/日)	自動車 交通量 (台/日)	歩行者 交通量 (台/日)	ピーク時 遮断時間 (分)	踏切交通 遮断量 (台時/日)	歩行者踏切 遮断量 (人時/日)	該当 踏切 指標※
高田馬場第2号	4.0	8.7	8.9	600	6,715	39	5,340	59,764	①
高田馬場第3号	3.7	8.5	9.3	535	1,426	40	4,976	13,262	①
高田馬場第5号	5.3	8.8	8.8	930	2,612	44	8,184	22,986	①
高田馬場第6号	5.0	9.8	8.2	1,384	818	45	11,349	6,708	①
高田馬場第8号	5.5	9.4	7.2	675	1,604	40	4,860	11,549	①
高田馬場第9号	1.0	9.0	7.6	0	742	34	0	5,639	①
下落合第1号	11.4	9.2	9.8	11,196	7,314	45	109,721	71,677	①②
下落合第3号	1.2	9.0	8.3	0	527	39	0	4,374	①
下落合第5号	3.6	9.3	9.6	889	647	48	8,534	6,211	①
下落合第6号	4.0	9.9	9.1	343	923	48	3,121	8,399	①
下落合第7号	5.7	13.3	9.1	619	9,461	42	5,633	86,095	①③
中井第1号	3.5	12.3	7.6	184	3,727	34	1,398	28,325	①
中井第2号	3.6	9.6	7.8	563	23,985	33	4,391	187,083	①
中井第4号	3.5	8.8	7.5	65	1,205	34	468	9,038	①

①ピーク時遮断時間 : 40分 以上
 ※②踏切交通遮断量 : 5万台時/日
 ③歩行者踏切遮断量 : 8万人時/日
 (注) 色掛けは国土交通省の「緊急対策踏切」

□路線バス

- ・4バス事業者が運行中
 - 東京都交通局(都営バス)
 - 京王バス東
 - KBバス(関東バス)
 - 西武バス
- ・バス利用者数は減少傾向
- ・バス停勢圏⁴は鉄道勢圏に比べて小さく、区内全域をカバーできていない



□自転車

- ・登録台数は約389千台⁵であり、近年は増加傾向
- ・放置自転車を年間約34千台撤去
- ・現在 6,837 台ある駐輪場を、平成 29 年度までに 10,197 台にまで整備予定 [整備予定数が多い駅]
 - 新宿駅周辺: 2,397 台 → 3,757 台
 - 高田馬場駅: 1,071 台 → 1,401 台
 - 中井駅 : 160 台 → 370 台

年		H15年	H16年	H17年
警察署				
牛 込		9,973	9,647	9,712
新 宿		126,266	138,774	156,250
戸 塚		145,121	150,277	156,233
四 ツ 谷		67,094	65,701	67,276
合 計		348,454	364,399	389,471
2 3 区			7,742,537	8,363,968

⁴ バス停から半径 250m 以内の同心円に含まれる地域と定義した場合

⁵ 自転車に関するデータの出典は全て「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」(平成 20 年 1 月)

新宿区の都市交通の課題

○JR 山手線を挟んで、都市の性格は異なる

- 江戸時代から「まち」が形成されてきた地域
- 急速に都市化が進んできた地域

○「池袋」「新宿」「渋谷」の3副都心を結ぶ交通インフラが区を縦断

- 明治通り(環状第5号線)
- 東日本旅客鉄道山手線(JR 山手線)
- 東京メトロ副都心線

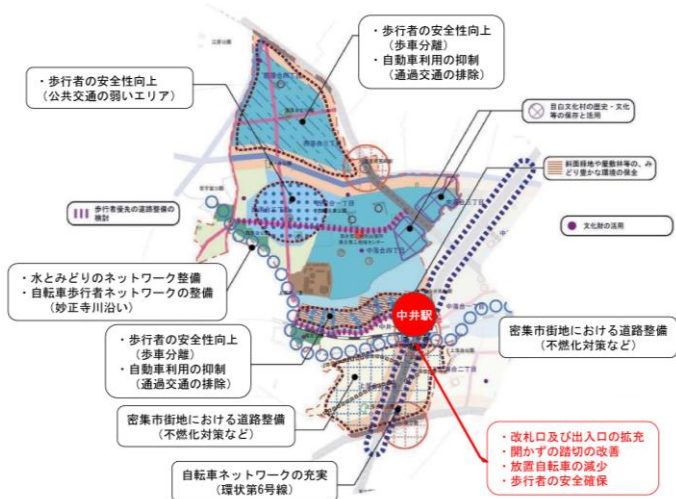
⇒JR 山手線・明治通りより東側区域を「東部区域」、西側区域を「西部区域」と設定し、西部区域と東西区域の課題を整理すると、以下のようになる。

- ・ 東部区域に比べて、西部区域に多くの交通課題を抱えている
- ・ 東部区域に比べて、西部区域の交通サービスレベルを強化する必要がある
- ・ 東部区域に比べて、西部区域における駅周辺環境の更新(整備事業・まちづくり)が必要である

重点整備地区の選定

西部区域の中井駅周辺は、『都市交通整備の方針(新宿区都市マスタープラン)』において、多くの整備すべき項目が挙げられている。

新宿区都市交通検討委員会(第1回委員会)において、区内の5つの駅周辺拠点(新宿、高田馬場、四ッ谷、神楽坂、中井)を比較検討した結果、中井駅周辺を今回の重点整備地区とした。



○中井駅周辺地区のまちづくり方針

中井駅周辺地区では、まちづくりの方針として「商店街のにぎわいを図り、生活者の利便性が高い魅力ある地区づくり」、「歩行者、自転車を重視し、充実した水とみどりの空間がある地区づくり」を目指している。

重点整備地区における施策（案）

- ・環状第6号線の整備
- ・駅前広場の設置
- ・妙正寺川渡河橋梁設置
- ・自由通路の設置
- ・駅前道路・側道の設置
- ・鉄道とバスのシームレスな乗換
- ・西武線中井駅北口設置
- ・駐輪場（北側・南側）の設置
- など

重点整備地区における施策（案）がもたらす西部区域への想定効果

○歩行者ネットワーク

北口や自由通路の設置、駅前広場整備等により、西武新宿線中井駅の拠点性が高まるとともに「開かずの踏切対策」が図られる。

→新宿区西部区域の歩行者ネットワークのうち落合地域のネットワーク充実や歩きたくなる歩行者空間の充実に寄与

- ・駅前広場があることで、「滞留空間・待ち合わせ空間」としての活用が期待される。
- ・地下自由通路の設置で、区内踏切の中で歩行者通過人数が最も多い踏切である「下落合第7踏切」の開かずの時間帯における通過者数の減少が期待される。



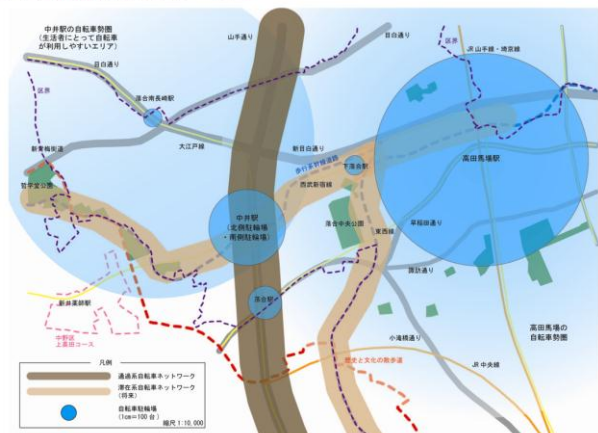
○自転車の利用環境充実

駐輪場整備により、地区の放置自転車減少や自転車交通の拠点性が高まる。

→新宿区西部区域の自転車系施策のうち落合地域の自転車利用環境充実や放置自転車減少に寄与

- ・通勤、通学者の駐輪場利用と併せて、周辺商店街への買物客による駐輪場利用が期待（「生活の場面」における自転車利用を下支え）
- ・区界や隣接区の歴史、文化資源等への移動手段として自転車利用が期待される。（「余暇時間」における自転車利用を下支え）

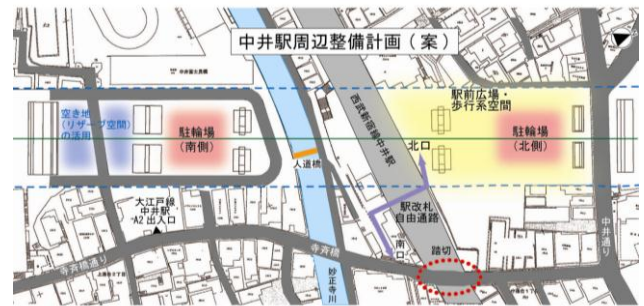
自転車の利用環境充実のイメージ図



【駐輪場規模】
高田馬場駅: 1,400台 中井駅: 500台 落合駅: 220台 下落合駅: 130台 落合南長崎駅: 120台

○中井駅周辺整備方針とイメージ図

- | | |
|---|--|
| <p>【中井駅関連整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 改札口及び出入口の拡充 ● 開かずの踏切の改善 ● 放置自転車の減少 ● 歩行者の安全確保
 ● その他 | <p>【検討する施設整備等】</p> <ul style="list-style-type: none"> → 西武線中井駅北口出入口設置 → 自由通路の設置 → 高架下空間利用の駐輪場整備 → 高架下空間利用の広場整備 → 駅前道路・側道の整備 → 妙正寺川渡河の新たな橋整備 → 「バスと鉄道のシームレスな乗換」のための案内・表示施設の設置 → 空き地(リザーブ空間)への地区貢献施設の設置検討 |
|---|--|



○中長期の展開

- 自転車の多様な利活用を支える機能の拡充
 - ・環状第6号線自転車通行帯利用者の拠点化
 - ・レンタサイクルシステム導入の検討
- 路線バスサービス機能の拡充
 - ・新たな路線バスの検討
- 歩行系ネットワーク機能の拡充
 - ・環状第6号線と妙正寺川沿い歩行者空間との連続性創出
 - ・散策・まちあるきを支える公共交通(特に鉄道)
- まちづくり活動のさらなる展開
 - ・継続的な商店街活性化への寄与(駐車場、駐輪場利用)
 - ・木造密集市街地の解決(安全で住み続けられるまち)

○今後の事業スケジュール(案)

事業項目	事業主体	短期 H22~H26	中期 H27~H32	長期 H32~
◎ 環状第6号線の整備	東京都			
◎ 中井駅関連整備				
・西武線中井駅北口出入口の設置	西武鉄道・新宿区			
・駐輪場(北側・南側)の設置	新宿区			
・駅前広場の設置	新宿区			
・駅前道路・側道の設置	東京都・新宿区			
・自由通路の設置	西武鉄道・新宿区			
・「新たな橋」の設置	新宿区			
・「バスと鉄道のシームレスな乗換」のための案内・表示施設の設置	交通事業者			
・空き地(リザーブ空間)への地区貢献施設の設置検討	(検討中)			

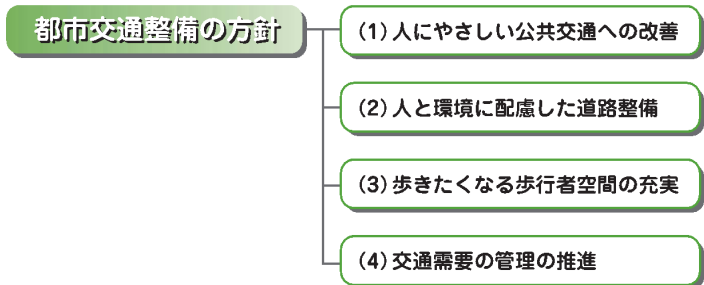
駅周辺居住者・駅利用者の実態及び意向把握

駅周辺居住者(3町会)と中井駅利用者(西武新宿線、都営大江戸線)の駅利用の実態を把握し、さらに中井駅周辺整備計画(案)についての意向を把握するために、駅利用者アンケート調査(H21.07.02)・交通量調査(同日)、及び、駅周辺居住者アンケート調査(H21.09)を実施した。

西部区域の評価指標及び目標値（アウトカム）設定の考え方

○評価指標設定の考え方

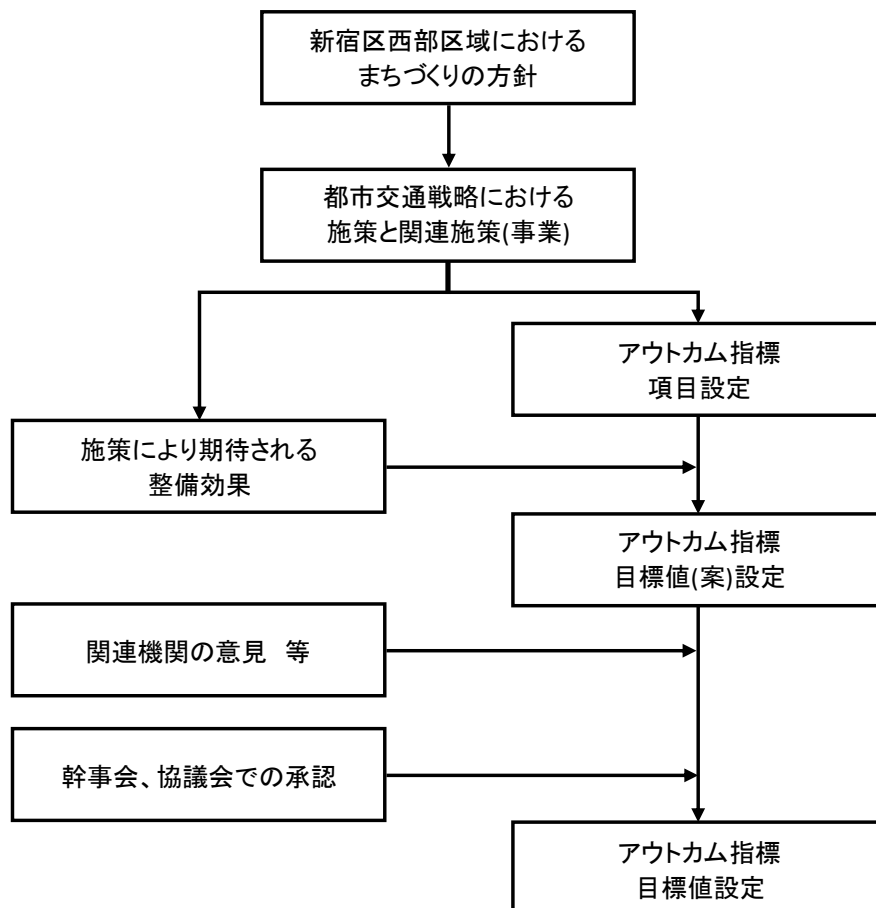
新宿区では、都市交通整備の方針として「人にやさしい公共交通の改善」、「人と環境に配慮した道路整備」、「歩きたくなる歩行者空間の充実」、「交通需要管理の推進」を目指している。



（出典：新宿区都市マスタープラン）

そのため、西部区域及び重点整備地区（中井駅周辺）で実施予定の施設整備による整備効果も、基本的にはこのまちづくり方針につながることを期待される。

従って、歩行者・自転車・公共交通重視の考え方を基に評価指標の目標を設定することとした。



○目標値設定の考え方

- ・ 目標年次は概ね 10 年後とする。
- ・ 項目別の目標値を検討する際の前提となる整備効果等は、「施策により期待される整備効果」を基本とする。

○西部区域における施策（案）

	大久保 地域	戸塚地域	落合 第一地域	落合 第二地域	柏木地域	新宿駅 周辺地域
●道路整備						
・山手通り(環状第6号線)の整備				○		
・諏訪通り(補助第74号線)の早期整備	○					
・補助第72号線の整備	○					
●歩行者空間等の整備						
・大久保通りの安全な歩行空間の整備	○					
・早稲田通りの安全で快適な歩行空間の充実		○				
・靖国通り地下歩行者道の延伸の検討						○
・新宿駅東口・西口・南口間の歩行者回遊動線の充実						○
・神田川と新宿中央公園を結ぶ散歩道の整備の検討						○
・高田馬場駅周辺の散歩道の整備推進		○				
・妙正寺川、神田川沿い等の、水とみどりを楽しめる散歩道の整備		○	○	○	○	○
・歩行者優先の道づくり等	○		○	○		
●駐輪場の整備、放置自転車対策						
・駅周辺を中心とした駐輪場の整備	○	○	○	○		○
●駅前広場整備等						
・西武新宿線中井駅の駅前広場整備と、北口開設(中井駅周辺整備)				○		
・広場空間の確保による、駅前空間の充実						○
●駅周辺バリアフリー計画						
・高田馬場駅の交通バリアフリー基本構想による整備		○				
・新宿駅を中心としたユニバーサルデザインのまちづくり						○
●公共交通の利便性向上、既存施設の活用等						
・地域の交通の活性化に寄与する道路の活用	○					
・公共交通施設の利便性向上		○				
・坂の多い地域性に配慮した交通手段の検討			○			
・幹線道路や鉄道による地域分断、交通上の不便の解消の検討			○			
・新しい交通システム等の導入による、新宿駅周辺の回遊性と利便性の向上						○

○施策により期待される効果（西部区域）

- ◇環状第6号線他の道路整備による自動車交通の円滑化と環境改善への寄与
- ◇水とみどりのネットワークをはじめとした、歩行者空間整備による安全性、利便性、快適性の向上
- ◇自転車ネットワーク整備、駐輪場整備による自転車利用環境の向上
- ◇新宿駅、高田馬場駅、中井駅のバリアフリー化による安全性、利便性、快適性の向上
- ◇それぞれの公共交通機関の充実や公共交通機関相互の連携による利用者の利便性向上

西部区域のアウトカム指標

目標	アウトカム指標	現況値	目標値
公共交通の利便性向上	バス利用者の増加(人/日)	全利用交通機関の2.7% (バス分担率) 資料:H20PT調査	バス利用者の現状維持を目指す
自転車交通、歩行者交通の利便性向上	放置自転車の減少(台)	平成17年度:22,200台/年 資料:「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」	撤去台数の3%削減
	自転車利用の増加(台)	西部区域の自転車交通量 都道以上合計:29,591台 資料:H17道路交通センサス	年平均1%増加
	歩行者・自転車空間の増加(m ²)	平成17年:158,980m ² (都道以上の歩道) 資料:H17道路交通センサスより集計	約4,500m ² 増加 ・新宿駅周辺自由通路等整備 ・中井地区広場等整備等の面積など
環境負荷の軽減	CO ₂ の減少(t/年)	1990年(H2) 2005年(H17) CO ₂ : 74,000t/年 71,000t/年 資料:H2、H17道路交通センサスより集計	CO ₂ 排出量目標値 69,560t/年以下 ※1990年比6%削減 (2005年比2%削減)

重点整備地区の評価指標及び目標値（アウトカム）設定の考え方

○期待される整備効果と定量化が可能な指標

中井駅周辺地区での「まちづくりの方針」を踏まえた整備効果を定量化が可能な指標について整理を行う。

これらの指標のうち、駅利用者・バス利用者の増加および地区人口の増加それ自体は直接的な効果ではないが、まちの魅力向上による来街者の増加そのものの定量化が困難であるため、関連性が高いと考えられる指標として取り上げた。

地区	期待される整備効果	定量化が可能な指標	
中井地区	[目標とするまちづくり] 「中井駅周辺整備によるまちの魅力向上」 「商店街のにぎわいを図り、生活者の利便性が高い魅力有る地区づくり」 「歩行者、自転車を重視し、充実した水とみどりの空間がある地区づくり」	まちの魅力向上と来訪者の増加	駅利用者の増加(人/日)、定住促進(増加人口、人) 等
		自転車の利用促進と違法駐輪の減少	歩行者・自転車空間の増加(m ²)、自転車利用の増加(台)、放置自転車の減少(台) 等
		中井駅の上下移動抵抗の軽減	上下移動快適性向上便益(円)(地上と地下改札) 等
	[主な施策(案)] 環状第6号線整備、自由通路・西武線中井駅北口・駅前広場、バス案内、駐輪場、新たな橋、その他交通施設以外の整備	安全性・利便性の向上	高齢者事故の減少(件/年)、踏切横断歩行者の減少(人/日)(自由通路利用者の発生) 等
		バス利用者の増加	バス利用者の増加(人/日) 等
		環境改善への寄与	CO ₂ 、NO _x 、SPMの減少(t/年) 等

地区	目標	アウトカム指標
中井地区	公共交通の利便性向上	定住促進(増加人口、人)
		バス利用者の増加(人/日)
	自転車交通、歩行者交通の利便性向上	放置自転車の減少(台)
		自転車利用の増加(台)
		歩行者・自転車空間の増加(m ²)
	安全・安心の確保	高齢者事故の減少(件/年)
		上下移動快適性向上便益(円)
環境負荷の軽減	踏切横断歩行者の減少(人/日)	
	CO ₂ 、NO _x 、SPMの減少(t/年)	

重点整備地区における目標別アウトカム指標

○公共交通の利便性向上

目標とするまちづくりの基本方針のひとつである「商店街のにぎわいを図り、生活者の利便性が高い魅力ある地区づくり」を達成するためには来街者の増加が必要である。しかし、来街者の定量化は困難であるため、まちの魅力向上と関連の高い定住促進(人口増加)を指標として設定した。

- ・新宿区全体の人口⁶は平成 15 年から7年間で4.5%増加。一方、中井地区は、7年間で2.3%。
- ・今後の中井駅周辺整備により、定住の促進が期待(新規住宅開発ではなく、まちの魅力向上による流出抑制)
- ・新宿区全体と同程度の人口増加を目指す(中井地区の人口増加は5年間で4%、約 500 人)を目指す)

年	新宿区合計			中井地区		
	人口(人)	H15を1とした指数	対前年比	人口(人)	H15を1とした指数	対前年比
H15	270,421	1.000		12,906	1.000	
H16	273,165	1.010	1.010	12,862	0.997	0.997
H17	275,999	1.021	1.010	12,819	0.993	0.997
H18	276,837	1.024	1.003	12,863	0.997	1.003
H19	278,407	1.030	1.006	12,907	1.000	1.003
H20	280,810	1.038	1.009	13,136	1.018	1.018
H21	282,549	1.045	1.006	13,198	1.023	1.005

注: 中井地区は中井1丁目、中井2丁目、上落合2丁目、上落合3丁目のエリアを仮定した。

○自転車交通、歩行者交通の利便性向上

- ・放置自転車対策として、中井駅周辺では自転車等放置禁止区域を指定し、撤去活動を実施している。中井駅周辺で、年間 630 台の自転車が撤去されている(平成 17 年度)ことから、年間撤去台数 0 台を目標値とする。
- ・環状第6号線での自転車通行帯整備や妙正寺川沿いの歩行者・自転車系道路の整備等、自転車ネットワーク整備による自転車利用環境の向上により自転車利用の増加がみこめる。
- ・自転車ネットワークや歩道整備により安心して快適な歩行者自転車空間を確保するための空間増加は、自由通路、駅前広場、駅前道路・側道、「新たな橋」の設置(妙正寺川渡河橋梁)等の面積増加分(約 2,000 m²)を見込む。

○安全・安心の確保～踏切横断歩行者の減少、踏切遮断待ち時間の減少～

- ・現在、踏切を横断する歩行者は 12,090 人/22h である(H21.7.2 調査)。
- ・このうち、朝の通勤時間帯である7時～9時の北側地区からの駅利用者は西武線で 819 人、大江戸線で 518 人、合計 1,337 人となっている。
- ・中井駅の北口及び自由通路整備により、朝ピーク時通勤者は踏切を横断しなくなることが想定される。アンケート調査によると西武線利用者、大江戸線利用者とも70%以上の人自由通路を(整備されれば)利用すると回答している。
- ・そこで、朝の通勤時間帯の人数 1,337 人の70%が自由通路又は北口を利用し、踏切を横断しなくなると仮定すると約 900 人の踏切横断者の減少が期待できる。

⁶ 人口問題研究所の日本の将来人口推計では、新宿区の人口は2025年(平成37年)まで増加すると予測されている。

重点整備地区のアウトカム指標

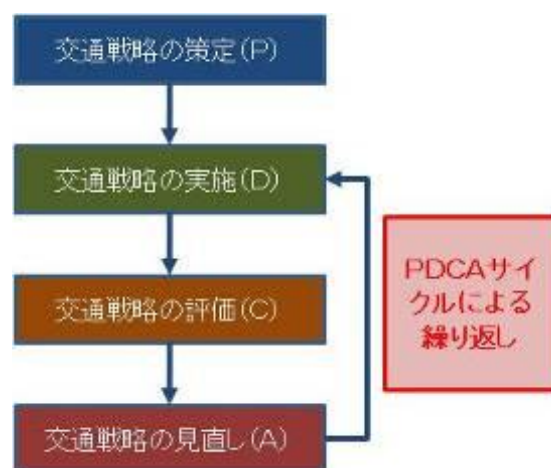
地区	目標	アウトカム指標	現況値	目標値
中井地区	公共交通の 利便性向上	定住促進(人)	平成 21 年 中井地区:13,198 人 資料「住民基本台帳(H21.10.01)」	4%の増加 (約 500 人)
		バス利用者の 増加(人/日)	西武バス中井線 平成 20 年度:129,087 人 資料「西武バス資料」	現状維持を目指す
	自転車交通、 歩行者交通の 利便性向上	放置自転車の 減少(台)	平成 17 年度撤去台数:630 台/年(中井地区) 資料「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に 関する総合計画」	撤去台数0台/年
		自転車利用の 増加(台)	平成 17 年:3,218 台/12h(環状第6号線) 資料「H17 道路交通センサス」	年平均7%の増加 (約 200 台/日)
		歩行者・自転車 空間の増加(m ²)	平成17年:31,500 m ² (都道以上の歩道) 資料「H17 道路交通センサスより集計」	約 2,000 m ² 増加 ・自由通路 ・駅前広場 ・駅前道路、側道 ・新たな橋の設置 等の面積
	安全・安心の 確保	上下移動快適性 向上便益(円)	現在はエレベーターエスカレーターがないため 上下移動快適性向上便益は発生しない	2千万円/年 (駅利用者数からの試算)
		踏切横断歩行者 の減少(人/日)	平成 21 年 踏切横断歩行者:12,090 人/22h 踏切横断自転車: 694 台/22h 資料:H21.07.02 交通量調査結果	900 人削減 (朝ピーク時の駅利用者 数から試算)
	環境負荷の 軽減	CO ₂ の減少 (t/年)	1990年(H2) 2005年(H17) CO ₂ : 26,000t/年 25,000t/年 資料:H2、H17 道路交通センサスより集計	CO ₂ 排出量目標値 24,440t/年以下 ※1990年比6%削減 (2005年比 2.2%削減)

都市交通戦略の今後に向けて

都市交通戦略の施策実施に当たっては、関係する交通事業者と行政が協力・連携することが必要である。

また、都市交通戦略の継続的な実施にはPDCAサイクルにより計画の見直しを図りながら展開することが効果的と考えられる。

そのため、都市交通戦略の推進は、関係者の連携・協力のもと、PDCAサイクルにより展開していく。



□委員会名簿

	所属・役職
委員長	新宿区都市計画部長
副委員長	新宿区みどり土木部長
委員	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長
	東京都建設局道路建設部街路課長
	東京都第三建設事務所管理課長
	東日本旅客鉄道(株)東京支社総務部企画室課長
	東京都交通局総務部総合計画課技術調整担当課長
	東京地下鉄(株)鉄道本部鉄道統括部計画課課長補佐
	西武鉄道(株)総合企画部企画室マネージャー
	小田急電鉄(株)交通企画部課長
	京王電鉄(株)鉄道事業本部計画管理部計画担当課長
	警視庁戸塚警察署交通課長
(社)東京バス協会乗合業務部担当課長	
トータルアドバイザー	早稲田大学理工学術院教授
事務局長	新宿区都市計画部都市計画課長

□幹事会名簿

	所属・役職
幹事	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課交通施設担当係長
	東京都建設局道路建設部街路課特定街路係長
	東京都交通局総務部総合計画課 技術調整担当係長
	東京都第三建設事務所管理課管理係長
	警視庁戸塚警察署交通課交通規制係長
	西武鉄道(株)総合企画部企画室マネージャー
	西武バス(株)経営企画部 運輸計画課長
	新宿区都市計画部都市計画課長 (幹事長)
	新宿区みどり土木部道路課長
	新宿区みどり土木部交通対策課長
	新宿区みどり土木部道路課計画係長
	新宿区みどり土木部交通対策課交通企画係長
トータルアドバイザー	早稲田大学理工学術院教授
事務局	新宿区都市計画部都市計画課都市施設係

□委員会・幹事会の開催概要

協議会名称	検討内容
第1回委員会	<ul style="list-style-type: none"> 新宿区の目指す都市像 新宿区の交通の現況と課題 新宿区の都市交通戦略と重点整備地区
第1回幹事会	<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区における施策について 中井駅整備計画について 関連調査結果の報告
第2回幹事会	<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区における施策と目標値について
第2回委員会	<ul style="list-style-type: none"> 新宿区西部地区の都市交通戦略について

□住民説明会の概要

開催日	時間	場所	参加人数
平成21年3月20日 土曜日	14:00~15:30	落合第二地域センター	42人
	19:00~20:30	落合第一地域センター	25人
合計			67人

