

「新宿駅南口地区基盤整備事業」について

東京国道事務所

1 はじめに

東京・新宿は、JR や私鉄、地下鉄のターミナルの新宿駅を中心とする歓楽街・オフィス街で、渋谷、池袋と並ぶ三大副都心の一つである。古くは、江戸時代に甲州道中の宿駅（内藤新宿）として栄え、近代以降は関東大震災を契機に日本有数の繁華街として成長、昼夜にわたり人波が絶えることはなく、巨大な商圈を形成している。また、海外からも多くの観光客が訪れる人気の街でもある。

国と JR 東日本が共同事業として国道 20 号（甲州街道）に隣接する新宿駅南口で事業を進めた新宿駅南口地区基盤整備事業について、核となる交通結節点が平成 28 年 4 月 4 日開業した。本稿では、本事業の概要と意義等について紹介する。

2 様々な課題を抱えて

新宿駅の乗降者数は 1 日約 350 万人で日本最大のターミナル駅であり、周辺地域は日本最大級の商業集積地となっている。このうち、国道 20 号に面した新宿駅南口の乗降者数は 1 日約 43 万人、ところが、南口には駅前広場がないため、利用者は改札を出ると直接、JR を跨ぐ国道 20 号の跨線橋の歩道を出ざるを得ない。橋上の歩行者は 1 日約 14 万人に上るが、歩道幅員が狭い上、客待ちタクシーや一般車で混雑しており、接触事故が発生する等の構造上の課題を抱えていた（写真-1）。

また、国道 20 号は、首都直下型地震災害時には東京都庁と官邸を結ぶ重要な幹線道路であるが、新宿跨線橋付近は 1 日約 6 万台もの交通量をかかえている。これに対し、跨線橋は、大正 14 年架設後 80 年以上が経過し、老朽化に伴い交通寸断、路線直下を通過する鉄道機能への影響が懸念されていた（写真-2）。加えて、新宿駅は首都圏を代表する交通結節の要衝であるにもかかわらず、高速バス関連施設が駅周辺に分散しているため、利用者にとって他の交通機関との乗り換えが不便などの課題も抱えていた。これら様々な課題を解決するため、東京国道事務所では、JR 東日本（以下、JR）との事業連携を図りながら、国道 20 号新宿駅南口地区基盤整備事業として「新宿跨線橋架け替え」、「線路上空を活用した総合的な交通結



写真-1 平成 8 年頃の新宿駅南口付近



写真-2 架け替え前の新宿跨線橋

「節点の整備」等を中心とした事業を進めることとなった（図-1）。

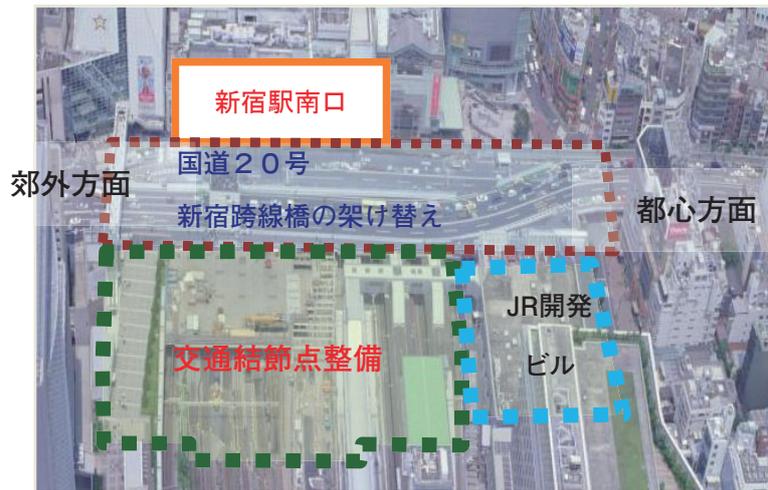


図-1 事業位置図

3 新宿跨線橋の架け替え

耐震性や安全性に対する懸念、社会を取り巻く情勢等から、新宿跨線橋の架け替えは急務であった。しかし、新宿駅南口地区の国道20号は1日約6万台もの交通量をかかえており、架け替え工事のために既設橋梁を通行止めにするのは、利用者にとって不便を強いるばかりでなく、社会的にも経済的にも多大な損失を与えることとなる。そのため、本事業では、人工地盤を既設橋梁の南側軌道上空に先行整備し桁組立等の作業ヤードとして利用しながら新設橋梁の架設を行う方式をとった（写真-3）。



写真-3 架け替え時の人工地盤設置状況

橋梁架け替えは、平成11年度から工事着手し、平成24年度に完了した（図-2）。架け替えによって、以前は30mだった橋梁の道路幅員は50mに拡幅され、南口周辺の歩行の幅員も5mから15mに拡幅され、快適な歩行空間と回遊性の向上を実現するとともに、架け替えによる地震時の耐震性の向上を図ることができた。

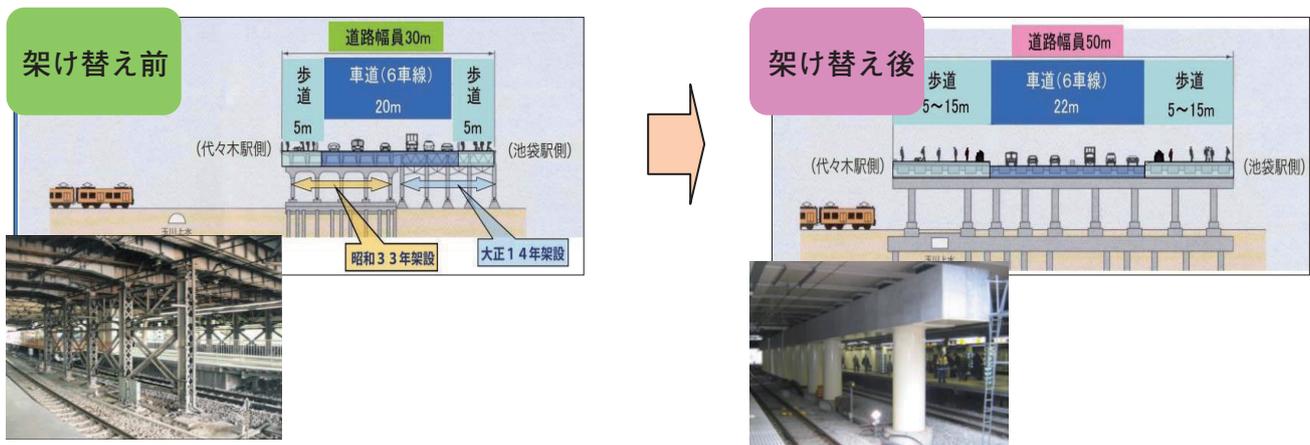


図-2 跨線橋の架け替え前後

4 交通結節点の整備

平成7年度から平成8年度にかけて開催した、学識経験者等で構成する「新宿駅南口地区基盤整備計画調査委員会（委員長 森地茂東京大学教授（当時）」において、利便性の増進と交通結節点の機能強化を図るため、新宿跨線橋の架け替え事業と合わせ、新宿駅南口地区周辺の一体的かつ総合的な整備が必要であるとして、関係機関相互の調整を図りながら、整備計画の検討を行った。2年間の議論を経て、軌道上空空間の有効活用と立体道路制度適用による整備の方向性が示され、JR線や小田急線の線路上空を利用した交通結節点整備や、オフィスビルと導入車路の一体整備が可能となった。これを受け、新宿駅南口を通る国道20号の反対側の軌道上空を利用する交通結節点の各施設の新設計画が決定した。交通結節点は、線路上空に人工地盤（約1.47ha）を構築する計画で、平成18年度に工事着手し、平成28年4月4日開業に至った。これによって、鉄道、高速路線バス、タクシーが新宿駅との直結する総合的な交通結節機能を有する施設が誕生したこととなる。

施設概要としては、1階は鉄道ホーム、2階は駅施設・歩行者広場、3階はタクシー乗降場、4階は高速路線バス関連施設が重層的に配置される（図-3）。

歩行者動線については、エスカレーター・エレベーターを縦動線に配置し、各交通機関との相互乗り入れとバリアフリー化を図るものとしている。また、国道20号（2階レベル）と交通結節点（3階レベル）をアクセスする導入車路は、交通結節点に隣接するJRの新宿ミライナタワー（以下、ミライナタワー）と一体的な計画としている。このように、新設される交通結節点は、鉄道、高速路線バス、タクシーといった交通手段を1箇所にまとめ、更に駅施設の改良と併せながら新宿地区の一大交通ターミナルとして機能することが期待されている（図-4）

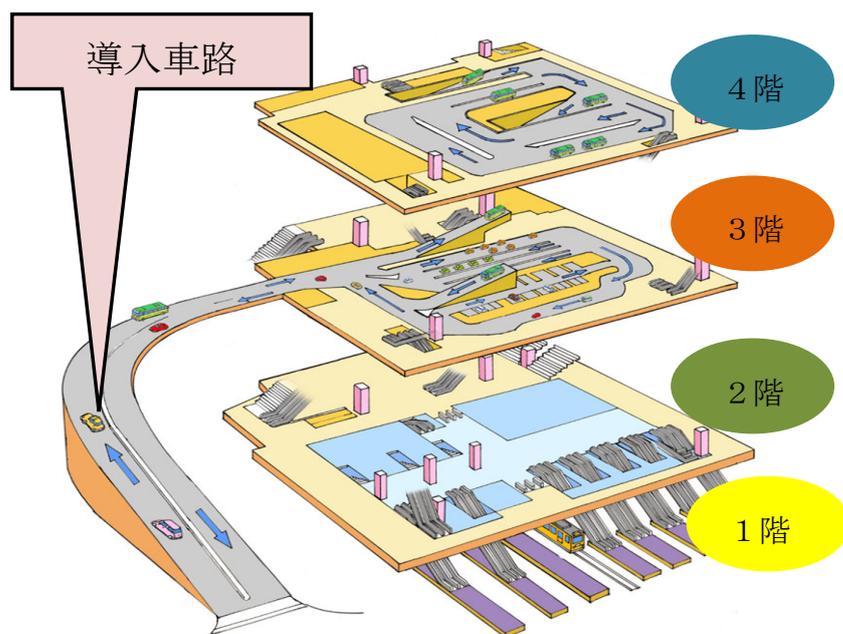


図-3 交通結節点の配置イメージ

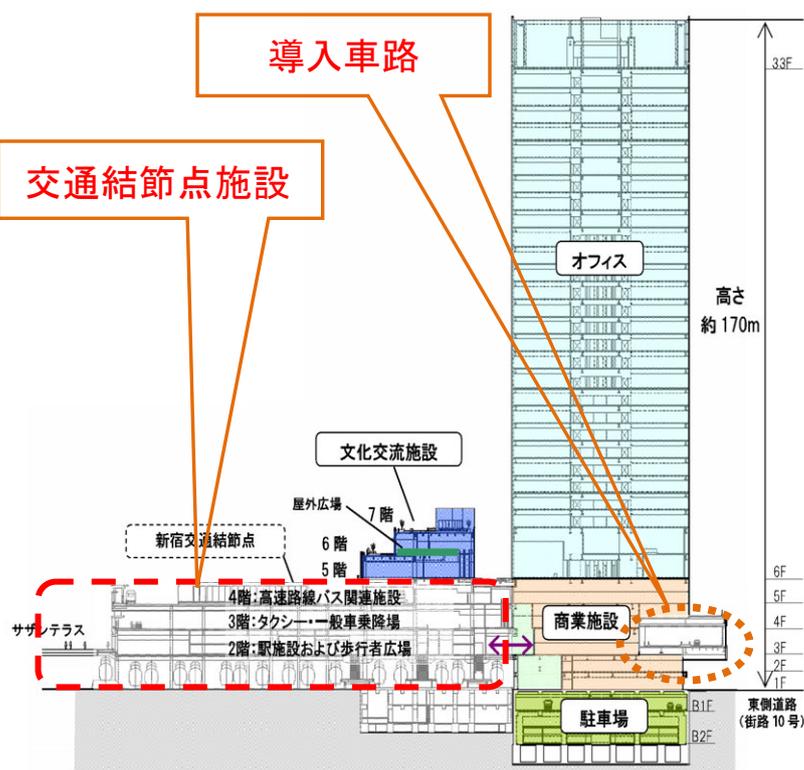


図-4 交通結節点とミライナタワー

5 訪日外国人観光客への観光支援

交通結節点施設内3階一部フロアに東京観光情報センター（東京都が道路占用として整備）を設置し、国内外の旅行者等への観光情報などを提供することとしている。都内及び全国の観光情報を多言語（日・英・中・韓）で提供するとともに、民間事業者と連携し、宅配・クロークサービス、外貨両替、旅行・チケット販売など旅行者のニーズを捉えたサービスを提供している。センター内では、無料 Wi-Fi サービス（FREE Wi-Fi & TOKYO）を提供している（写真-4）。



写真-4 東京観光情報センターの状況

6 愛称 “バスタ新宿”

これまで、施設名称は「新宿南口交通ターミナル」であったが、一般に広く親しまれる愛称を決めるために、一般公募（平成27年10月28日～11月23日まで）を行った。全国より応募総数1,733作品の募集があり、選定にあたっては、有識者委員や行政委員による「新宿南口交通ターミナル名称選定委員会（委員長：岸井隆幸日本大学工学部教授）」において審議され、愛称“バスタ新宿”が決定した。

新宿を拠点に、交通の総合ターミナルであることをイメージでき、また、文字数が少なく馴染みのある言葉で構成され、今後、末永く多くの人々に親しまれ、愛されることが期待される（写真-5）。

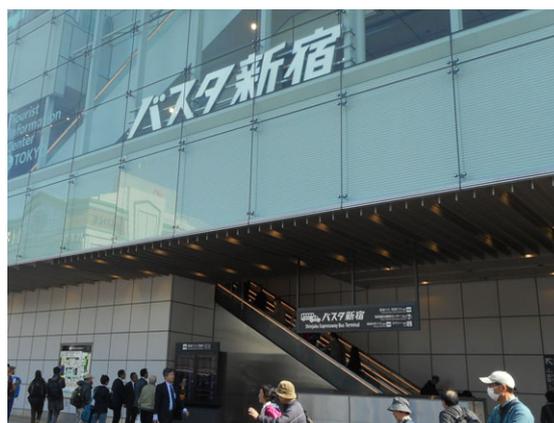


写真-5 バスタ新宿のロゴの設置状況

7 バスタ新宿の開業

平成 28 年 3 月 27 日（日）、開業に向けて施設を一般開放し、内覧会を中心としたイベントを開催した（写真－6・7）。また、開業前日（4 月 3 日（日））にはオープニングセレモニーを開催した（写真－8・9）。参加者数約 400 名で、マスコミは 34 社に及んだ。平成 28 年 4 月 4 日（月）午前 0 時、小雨が降る中、バスタ新宿が開業した。これまで、国道 20 号上にあったタクシー乗降場は閉鎖し、バスタ新宿の 3 階に移転となった。午前 0 時過ぎからタクシーが続々と 3 階に入場した。また、一番バスは、午前 4 時の羽田行きリムジンバス、高速バスターミナルとしての運用が開始された。開業から、約 1 ヶ月が経過し、大きな混乱も無く、高速バス、タクシーは順調な運行状況となっている。新宿という知名度に加えて、高速路線バスのターミナルとしては日本一の規模ということもあり、開業前からマスコミ取材が多数あったが、開業後もマスコミ取材は絶えず、特に開業後のゴールデンウィークを中心に取材依頼は続いている状況にある。



写真－6 開業前イベント
（道の駅）の物産展



写真－7 開業前イベント
高速バスの試乗会



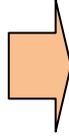
写真－8 オープニングセレモニー
地元「戸山高等学校ブラバン部」による演奏



写真－9 オープニングセレモニー はさみ入れ、除幕



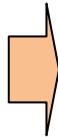
開業前：タクシーの待ち車列等による混雑の発生



開業後：タクシー乗降場の廃止による国道20号の渋滞緩和



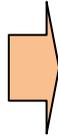
開業前：新宿駅付近で路上に待つバス利用者



開業後：バスタ新宿4階の待合施設の状況



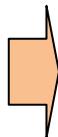
開業前：新宿駅南口付近のタクシー乗降場



開業後：バスタ新宿3階のタクシー乗降場



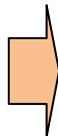
開業前：バス乗り場まで階段で移動



開業後：バスタ新宿のエスカレーターで乗り継ぎ



開業前：新宿駅西口付近での高速バスの停留状況



開業後：新宿駅西口付近における道路環境の改善

8 おわりに

バスタ新宿の開業により、駅直結で、鉄道、高速路線バス、タクシーの相互乗り入れが実現した。これまで、新宿駅周辺に19箇所 に点在していた高速路線バス乗降場が集約され、全国39都府県300都市を連絡する高速バスのネットワークが誕生し、東京の一大ターミナル施設として機能を担うことが期待される。国道20号の渋滞緩和、老朽橋の架け替え及び高速バスの集約などの事業目的の達成に加えて、開業後のストック効果として、周辺地域の民間投資の誘発や地方との観光交流の促進等、これからの日本の生産性向上の基軸として長期にわたる経済への波及効果が期待される。更に、観光立国を目指す上で、インバウンドの受け入れに向けて、観光・移動の支援としても期待される。バスタ新宿が新宿駅南口の新たな顔として多くの方々に親しまれる空間となるよう切に願うものである。