

①バスタ新宿

受賞機関 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所

全建賞審査委員会の評価ポイント

一日約350万人が利用する世界第1位の新宿駅において、国道20号の老朽橋の架け替えとともに、架け替えに必要となるJRの軌道やホームの上空に設けた作業ヤードを有効活用し、高速バスやタクシー乗降場の交通ターミナル「バスタ新宿」を立体的に整備した事業。駅周辺に分散していた19箇所の乗降場を集約し、利用者の利便性が向上したことを評価。

1. はじめに

新宿駅は、1日当たり乗降客が約350万人を有する日本最大のターミナル駅であり、これまで道路・鉄道交通の要衝として発展を遂げてきた。しかし、その一方で、新宿駅周辺は国道20号（甲州街道）新宿跨線橋の老朽化、跨線橋上の客待ちタクシー行列等による混雑、高速バス発着拠点の広域点在により他の交通機関との接続利便性不足等の問題を抱えていた。

これらの課題を解決するため、国土交通省東京国道事務所では、東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR」という）等関係機関と連携を図りながら、国道20号新宿駅南口地区基盤整備事業（以下、「バスタ新宿」という）として、JR新宿駅南口に接続している新宿跨線橋の架け替え、線路上空を活用した総合的な交通結節点の整備等を進めることとした。

2. 事業の概要

(1) 新宿跨線橋の架け替え

国道20号（甲州街道）の新宿跨線橋は大正14年に架設後80年以上が経過し、老朽化に伴う交通寸断、直下を通過する鉄道機能への影響が懸念されていたため、架け替えを実施した。

(2) 交通結節点の整備

新宿駅周辺に分散していた19箇所の高速バス乗降場がバスタ新宿に集約され、JR新宿駅南口直上に交通結節点として整備された。



混雑していたバスタ新宿開業前の国道20号

3. 事業の成果

(1) 新宿跨線橋の架け替え

架け替えにより、以前は30mであった橋梁の道路幅員は50mに拡幅され、駅南口周辺の歩道幅員も5mから最大で15mの拡幅がされた。これにより、良好な歩行空間、安全性が確保されたところである。

(2) 交通結節点の整備

新宿駅周辺に分散していた高速バス乗降場が、バスタ新宿に集約したことにより、JR新宿駅直近の改札から高速バス乗降場までの移動時間が大幅に短縮（14分から1分）され、鉄道、高速路線バス、タクシーの相互乗り入れが実現し、各交通機関への乗り継ぎが容易となり、発着案内表示の充実、待合スペースの確保などにより、利用者の利便性の大幅な向上が図られた。



新宿跨線橋架け替え及び交通結節点整備により誕生したバスタ新宿

4. おわりに

バスタ新宿は、昨年平成28年4月の開業以降、全国39都府県、約300都市を連絡する高速路線バスネットワークが構築されるとともに、高速バスの利用者数も本年4月には累計1千万人を突破するなど、利用状況も順調に推移している。また、バスタ新宿は、老朽化した新宿跨線橋の架け替え及び点在していた高速バスの集約化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誘発や地方との観光交流の促進等、経済への波及効果が期待されている。このような効果や期待を踏まえつつ、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今後も努めていきたい。