

都市整備局・住宅政策本部業務体験発表会
(令和7年度)
概要書

発表テーマ	新宿駅西口駅前広場 南北動線変更の実施
発表の概要	<p>都市整備局では、新宿グランドターミナルの一体的な再編に向け、令和3(2021)年度から新宿駅直近地区で土地区画整理事業を施行している。この度、人中心の新宿駅西口駅前広場に向けたファーストステップとして、令和7年9月27日(土)未明に、駅前広場の南北方向に通過する車両交通を廃止し、公共交通機能の再配置を行うとともに駅前広場内を東西方向に通行できる歩道の整備等を行う「南北動線変更」を実施した。多数の駅利用者、関係事業者が輻輳する中での施工ゆえに、都度発生する様々な課題等を解決しながら実施に漕ぎつけた。</p> <p>西口駅前広場では、土地区画整理事業の他にも京王電鉄が事業主体となる鉄道延伸事業や小田急電鉄等による新宿駅西口地区開発計画(特区事業)など各々の事業が密接に連動・関係しており、南北動線変更の遅延は拠点再整備全体の進捗にも大きな影響を及ぼす恐れがある。また、工事期間中においては交通結節機能の維持が前提であるため、設計段階から工事実施まで、交通・道路管理者に加え、駅ロータリーを利用する多数のバス・タクシー事業者と全体最適解を模索しながらの調整とともに、駅利用者や歩行者・車両交通等の多様な第三者の混乱がないよう、時機を逸することなく多様な媒体を用いて周知徹底・理解促進を図る必要があった。</p> <p>このことについて、実際の苦労や工夫など、担当者の目線を交えながら発表する。</p>

新宿駅西口駅前広場 南北動線変更の実施

1 取組の概要と事業の目的

市街地整備部と第二市街地整備事務所は、新宿グランドターミナル（図 1-1 参照）の実現に向け、令和 3（2021）年度から新宿駅直近で土地区画整理事業（東京都市計画事業新宿駅直近地区土地区画整理事業）（以下「本事業」という）を施行している。本事業は、平成 30（2018）年に策定された「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編～」(以下「拠点再整備方針」という)の実現に向けた一環として施行している（図 1-2 参照）。

拠点再整備方針の中では、新宿駅とまちの課題として、東西の移動がしにくいこと、人の滞留空間が不足していること、駅・駅ビルが老朽化していることなどと挙げられ、この課題解決に向けて、10 の方針が示されている。

本事業では、駅ビルの建替えを契機に敷地整序を行いながら、東西デッキの新設、西口及び東口駅前広場の人中心への再構成などを実施していく（図 1-3 参照）。

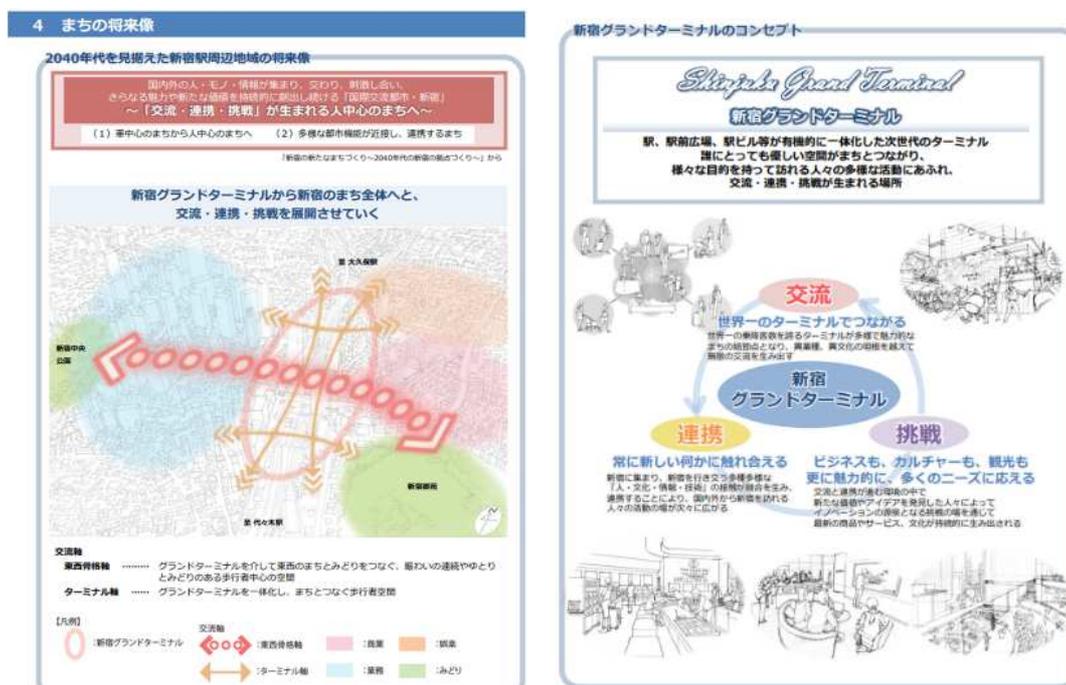


図 1-1 新宿グランドターミナルについて（新宿の拠点再整備方針から抜粋）

6 グラントターミナルの再整備方針

交流 軸の構築	方針 1	グラントターミナルとまちを「東西骨格軸」でつなぐ 1. 東西のまちをつなぐことでまちを活性化し、賑わいを創出する。 2. 東西骨格軸となる道路を歩行者優先の空間に再編。
	方針 2	グラントターミナルを一体化して整える 1. グラントターミナルを一体化してターミナル機能を構築し、まちをつなぐ。 2. グラントターミナルの周辺を活性化させる。 3. わかりやすく人に優しいグラントターミナルを整える。
	方針 3	人中心の広場とまちに変える 1. 歩行者優先の駅前広場を再編成。 2. グラントターミナルの周辺を歩行者優先の空間に再編成。
連携 空間の創出	方針 4	グラントターミナルの顔となるプラザ・テラスを整備する 1. グラントターミナルのシンボルとなる駅前セントラルプラザの整備。 2. テラスから地下まで連続した歩道と階段を整備（地域連携型）。 3. 駅前プラザからまちの中心部へ連続した空間（鳥の目型）を確保。
	方針 5	グラントターミナルに新たな機能を誘導・導入する空間を創出する 1. 駅前セントラルプラザに公共的な機能を誘導・導入（駅前型）を整備。 2. 駅前テラスに連続した歩道と階段を整備する空間（地域連携型）を整備。 3. グラントターミナルに連続した歩道と階段を整備する空間（鳥の目型）を整備。 4. 安心・安全に歩ける空間を整備。
	方針 6	グラントターミナルの各所に人が行きたくなる空間とみどりを創る 1. 駅前からまちの中心部へ連続した歩道と階段を整備。 2. 駅前テラスからまちの中心部へ連続した歩道と階段を整備。 3. 駅前プラザからまちの中心部へ連続した歩道と階段を整備。
持続的な 発展への 挑戦	方針 7	新宿のレガシーを継承しながら、新たな賑わいを生み出す 1. 西口1階広場の駅前1階を継承・復元し、グラントターミナルからまち全体に開閉。 2. 駅前セントラルプラザや駅前広場に連続した空間（地域連携型）を整備。 3. 駅前から連続した歩道と階段を整備。
	方針 8	誰もがチャレンジできる環境を用意する 1. 誰もが安心して利用できる環境を整備する。 2. オールシーズンに利用できる環境を整備する。 3. 誰もが安心して利用できる環境を整備する。 4. 誰もが安心して利用できる環境を整備する。
	方針 9	次世代の技術導入の可能性に果敢に挑戦する 1. 次世代モビリティソリューションの導入。 2. エコフレンドリーな環境を整備する。 3. 最新技術を活用した環境を整備する。
	方針 10	新宿全体の挑戦に結び付ける 1. グラントターミナルの再整備が新宿全体の再整備につながる。 2. 新宿全体の再整備につながる。

図 1-2 新宿の拠点再整備方針（抜粋）

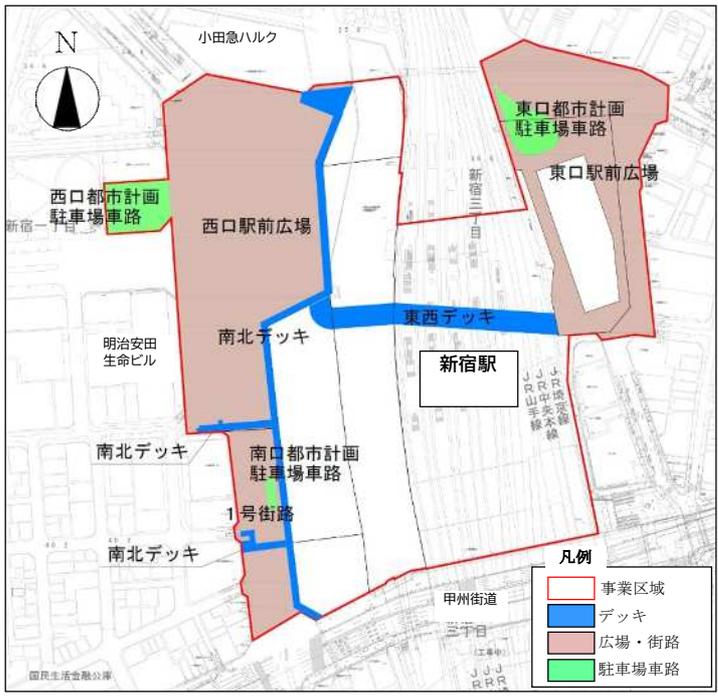
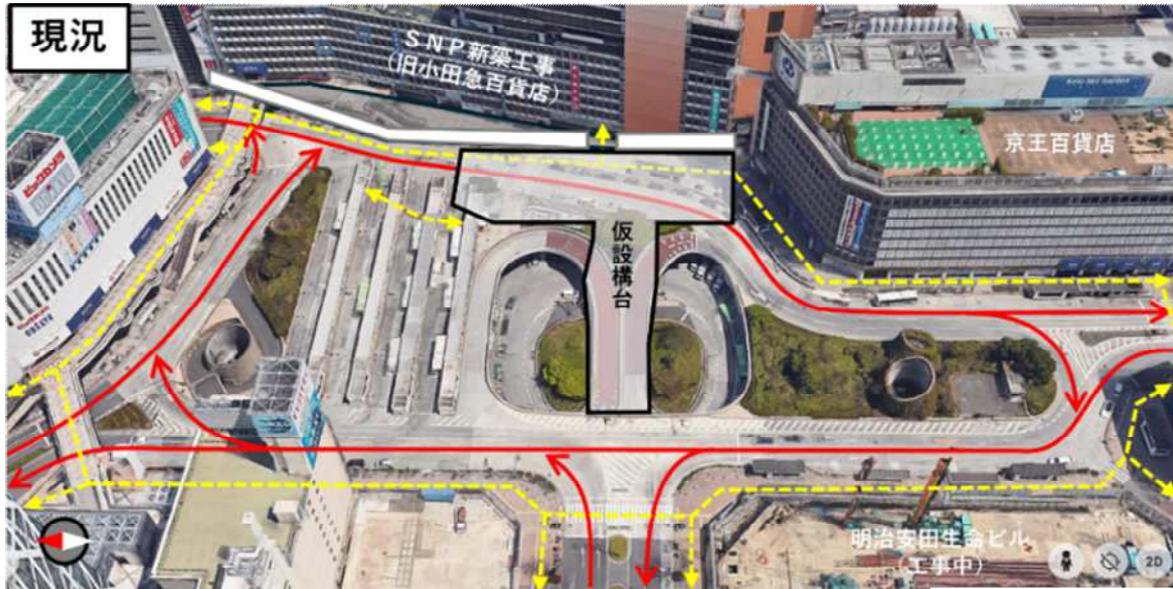


図 1-3 本事業で整備する施設等

拠点再整備方針の 10 の方針のうち、方針 3 では「人中心の広場とまちに変える」ことが示されている。新宿駅西口においては、歩行者が駅（図中央）と西新宿高層街（図左側）を地上で行き来するためには、広場中心部に駐車場出入口の車路があったことや南北方向に幅員の道路が横断していたために、大きく広場を迂回して通らなければならない状況となっていた。（図 1-3 参照）加えて、事業の進捗に伴い、令和 5 年度に広場内の横断歩道を一部廃止したことで、地上からバスのりばへのアクセスができなくなるなど、機能面で課題がある広場形状となっていた。

こうした状況を解決するために、人中心の新宿駅西口駅前広場に向けたファーストステップとして、令和 7 年 9 月 27 日（土）未明に、駅前広場の車両動線や歩行者動線を大きく変更（以下「南北動線変更」という）した（図 1-4 参照）。南北動線変更の内容は、西口駅前広場を南北方向に通過する車両交通を廃止し、駅前広場内を東西方向に通行できる歩道を整備するほか、バス・タクシーのロータリーの再整備や周辺交差点の道路改良によって車両交通整序を図るものとなっている。

南北動線変更によって、歩行者が地上レベルで広場中央部を東西方向に行き来可能となり、西口駅前広場の利便性や回遊性が向上する。



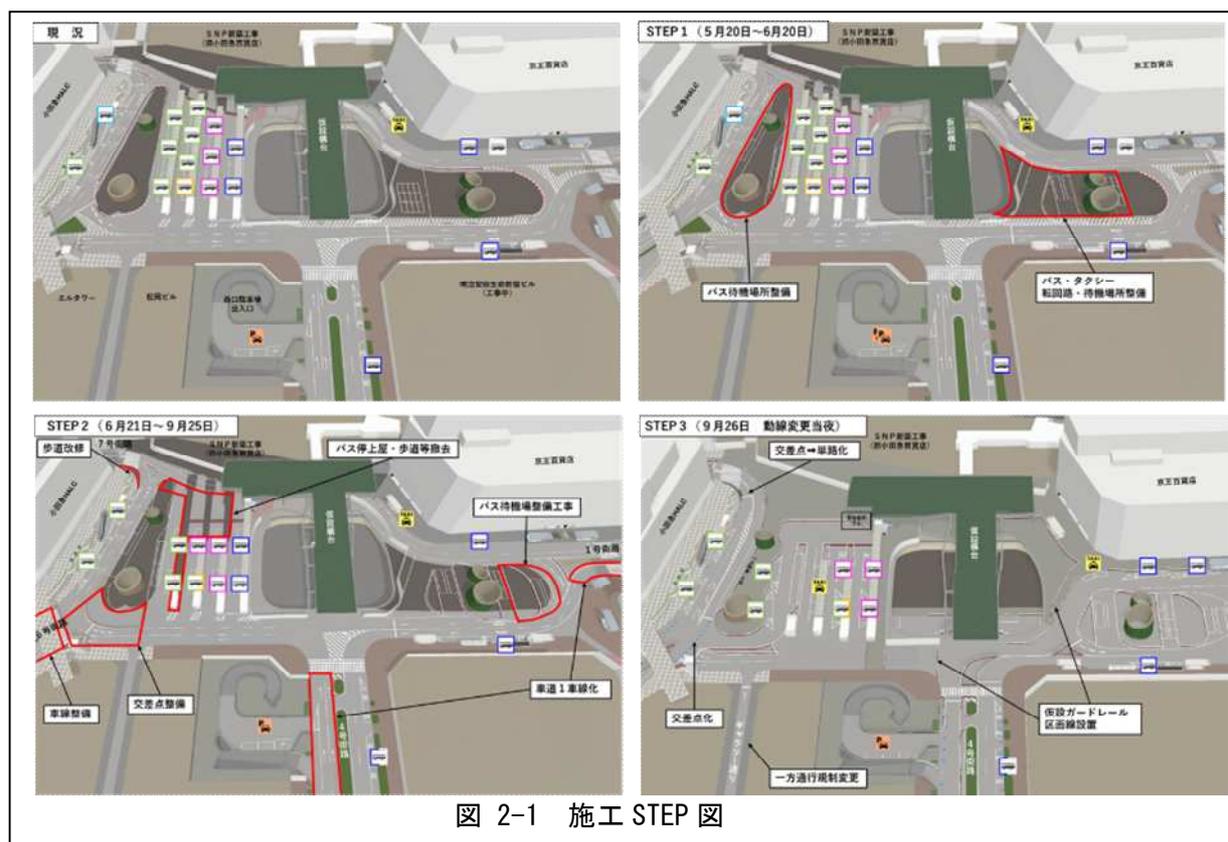
- 凡例
- 既存歩行者動線
 - 新たな歩行者動線
 - 車両動線
 - - - バス・タクシー動線 (北側ロータリー内)



図 1-4 南北動線変更による車両・歩行者動線の転換

2 南北動線変更の実施に向けた設計検討や調整の取組

工事設計に際しては、交通・道路管理者に加え、駅ロータリーを利用する多数のバス・タクシー事業者と綿密に調整を行った。バス乗降所の配置等において、交通管理者協議等によって広場形状が概ね定まり、乗降位置と通行ルートの制限がある中で、8社34路線に及ぶバス運行を実施している各社からの要望と前述の公共事業としての制限を両立させることに苦心しつつ、バスターミナル機能を維持しながら施工を可能とする広場改良手順を検討の上、「施工STEP図」にまとめて見える化することで、関係者間での共通認識とした（図2-1参照）。



バス事業者との調整においては、工事着手後も継続対応を行った。バス事業者からは、広場形状変更は机上では理解できているが、完成後のロータリーを実際に走行して問題ないか、特に北側のロータリーについて事前に確かめたいとの要望があり、これを受けて南北動線変更前の試走会を実施することとした。実施に当たっては、会場の確保および設営、実施日の調整等に取り組んだ。新宿駅直近地区内では試走会を実施可能な空間が確保できず、都内各地の空き用地等を探索し関係者調整を行った結果、西口駅前広場が丸々収まる広大な空間を持つ築地市場跡地を一時的に確保することができた。跡地再開発の準備工事スケジュールの合間を縫って測量を実施の上でロードコーンとコーンバー等を設置し、完成形と同じ形状を再現した会場を設営した。また、関係するバス事業者とスケジュールを調整し、2回に分けて試走会を実施した（図2-2参照）。試走会では、バス事業者から「転回部でのハンドル操作が難しく仮設物に接触する危険性がある」、「もっと緩やかなカーブにできないか」などの声があり、この要望を受け、交通管理者にも確認の上で仮設物位置や白線等の微修正を行った。試走会によって、設計時点での机上検討に加え、実地での走行検証を実施することができ、走行可能な道路形状であることを実証した上での施工が可能となった。



北側ロータリーを再現

図 2-2 試走会場図および実施写真

また、南北動線変更の実施に当たっては、交通動線の変更によって広場周辺の道路においても交通量の大きな変動が見込まれており、車両滞留区間を延長する等、駅前広場の改変に加えて周辺交差点の改良も必要となっていた。交通管理者からも南北動線変更と同時に改良を実施するよう意見が出ており、南北動線変更の実施に向け、改良検討も急務となっていた。

周辺交差点改良に関連する協議においては、特に交通管理者との協議における周辺交差点 (No. 12・13 交差点) での車両渋滞懸念に係る検討に苦心した。当該交差点間は停止線間隔が 50m 程度と短いことから、交通管理者から、No. 12 交差点から No. 13 交差点に向かう車両交通の先詰まりに伴う交通渋滞の発生が懸念されていた (図 2-3 参照)。通常の交差点設計では、単一の交差点に対し、交通量推計結果に基づいた交通流入を計画した信号サイクルで捌けるかを確認することで交通処理の可否を判断しており、当該交差点もそれぞれ交通処理可能であることを示していた。しかし、前述の先詰まり現象は 2 つの交差点にまたがったものであるために、単一交差点の検証のみでは確認することができず、交通処理の可否を示すことができていないことが課題であった。課題解決のために、実際に現地の交通量を簡易的に計測してデータ収集をした上で、委託コンサルと二人三脚で対応策を相談し、1 サイクル単位で 2 交差点間の交通流入を算出の上、両交差点の信号サイクル間隔の調整も考慮に入れた連動検証の実施に至った。この検証によって、渋滞がどの程度発生する恐れがあるのかを可視化することができ、予測される最大交通量が流入した際に渋滞が発生す

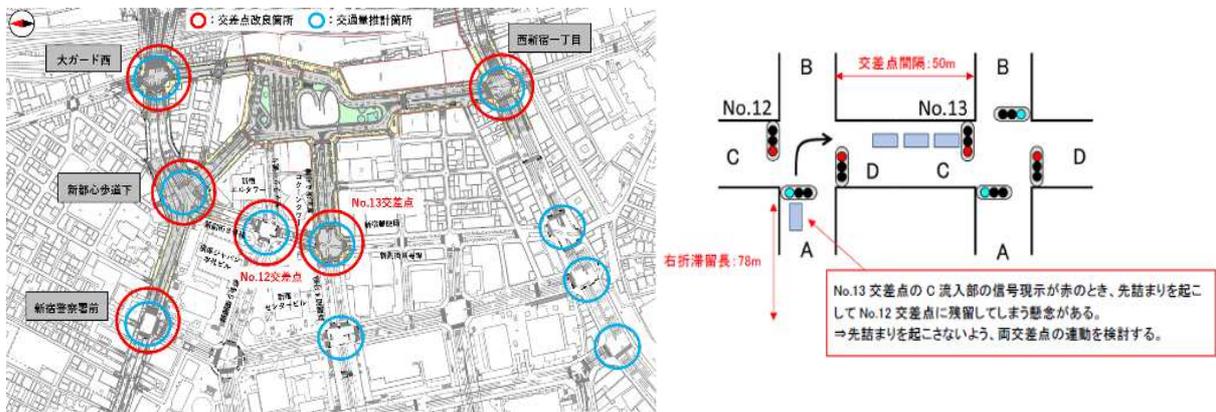


図 2-3 近接交差点の連動検証

ることが判明した。渋滞の発生を防ぐために、追加で交通量を減少させる検討も実施した。具体的には、迂回看板設置によって近隣交差点に通過交通を転換させ、両交差点への負担を軽減する試みである（図 2-4 参照）。以上の取組により、双方納得の上で交通管理者協議の締結にこぎつけることができた。

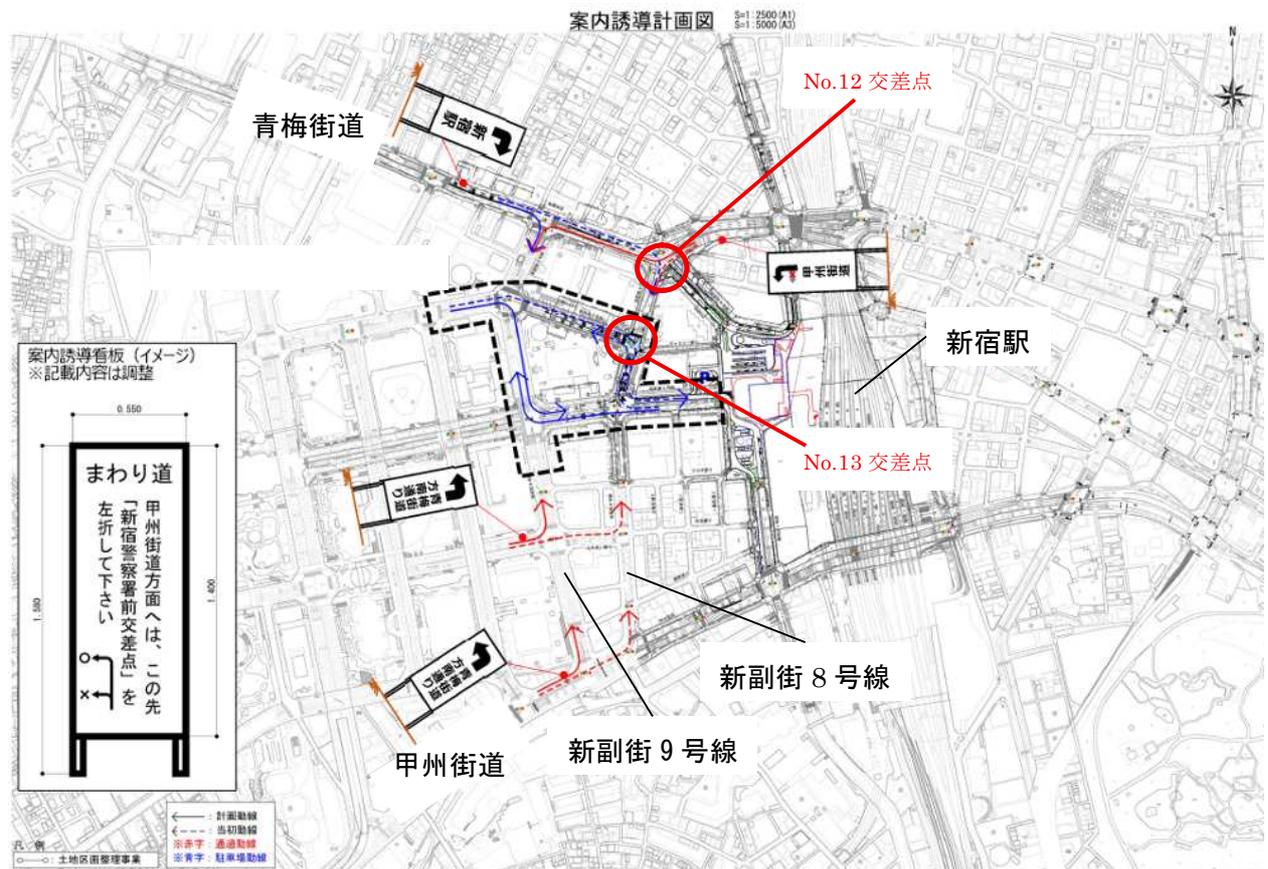


図 2-4 迂回誘導検討（交通管理者協議時点）

3 南北動線変更までの工事

降客数世界一を誇るターミナル駅である新宿駅(約 350 万人/日)では、西口駅前においても 1 日 1000 台以上のバス運行が行われており、交通結節点としての機能維持が不可欠である。このため、南北動線変更にあたり、車両交通、歩行者動線を確保しながら工事を進める必要があった。工事を進める手順は、

バス・タクシー事業者、競合工事(9件)、警察等関係機関との調整に時間を要したものの、施工時期や施工ヤード等綿密に計画した。また、本工事は、多工種多施工箇所が点在し、工程上のクリティカルパスの輻輳とともに同施工箇所の先行工事、地元例大祭との調整等、周辺工事の工程・出来形の影響を大きく受けたため、工事着工後工程及び計画の見直しを行い、当初計画通り南北動線変更を達成した。本工事は大きく3つの施工STEPにより実施した。

◆STEP 1 (5月20日～6月20日)

既存バス停上屋を撤去するため、バスのりばを暫定的に移設した(写真3-1,2参照)。バス停移設のため、既存道路の形状を変更させながら、バス待機所や交差点、タクシー待機所の整備を行った。また、南北動線変更に伴い、西新宿エリアの交通量が変化するため、周辺交差点の改良工事に着手した(写真3-3参照)。



写真 3-1 STEP 1 完了時



写真 3-2 STEP 1 各工種施工状況



写真 3-3 周辺交差点施工状況

◆STEP 2 (6月21日～9月25日)

北ロータリーを再編成するため、既存バス停上屋の撤去、新たな道路形状への対応として照明の撤去設置等を行った(写真3-4,5参照)。バス停上屋の解体では、バス・タクシー事業者と協議を重ね、施工計画を立案するとともに、突発的な要望には、迅速な現場対応を行いバスの運行、バス停利用者目線で工事を進めた。

また、南北動線変更の日程は、地元要望等を踏まえ、祭礼催行日との競合を避けて設定することとし、9月の熊野神社例大祭では、神輿渡御を問題なく実施するために、地元町会の所有する分電盤等、支障物の撤去や当該箇所の施工スケジュールを地元や受注者と調整し、例大祭後から南北動線変更までの1週間で施工する計画とした。祭りの企画段階から地元会合等に参加しながら工事と地元で協働し、当日は、資材の移動による休憩場所の確保や、給水所の設置も実施するなど、工事の各段階で地元寄り添った施工に努めた(写真3-5参照)。

◆STEP 3 (9月26日(金) 南北動線変更当夜)

南北動線の変更は、路線バ

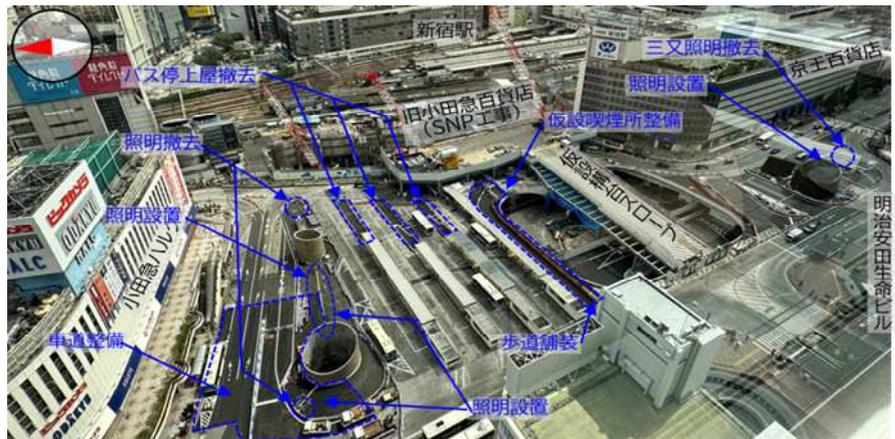


写真 3-4 STEP 2 完了時



写真 3-5 STEP 2 施工状況・例大祭実施状況



写真 3-6 STEP 3 南北動線変更当夜作業内容

ス営業時間外での実施が条件であり、限られた規制時間で整備した（写真 3-6 参照）。当夜の作業は 21 時から翌 4 時までと短時間であったものの、多数の関係者、警視庁、近隣工事と事前調整を重ねるとともに、120 名を超える作業員の施工規模を詳細に整理した施工計画を立案した。当課では当

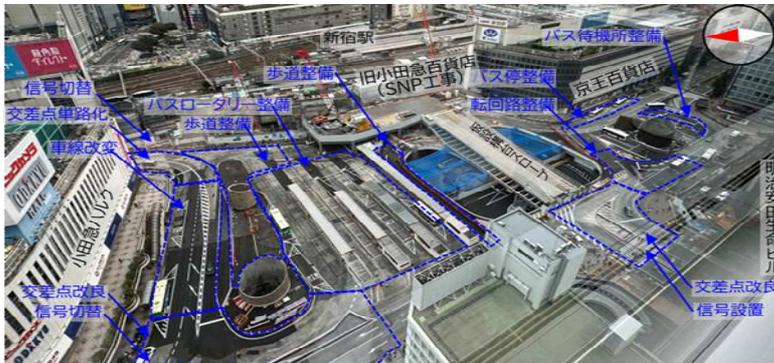
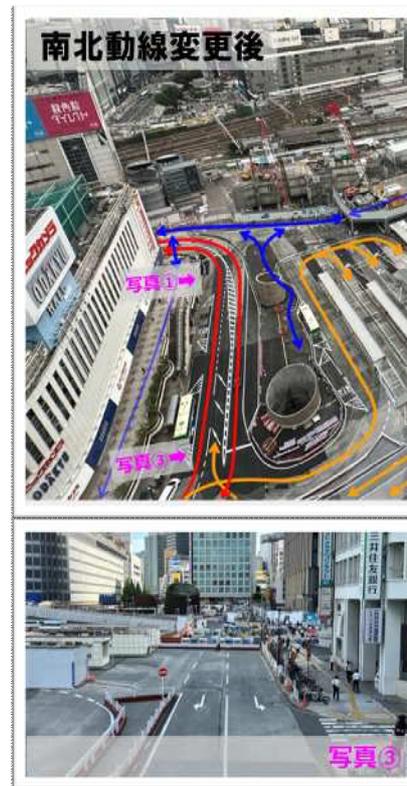


写真 3-7 STEP 3 完了時

日の立会い職員の増員や警視庁へ協力を要請し円滑な現場監督・現場管理に努めた。1つの工種の遅延も許されない中、作業は予定通り完了、現場の最終確認を経て 4:30 に通行止め規制を解除、新しい西口駅前広場の動線を整備した。



写真 3-8 STEP 3 各工種施工状況



4 南北動線変更に向けた広報戦略

4-1 戦略PTの立ち上げと知事による発信

南北動線変更は、現場での混乱・苦情は少なからず発生することや、車両にとっては一定程度の不便を強いることになるため、動線変更の事実だけを周知してしまうとネガティブイメージが拡散されてしまう懸念があった。

そのため、昨年度から周知方法や周知時期の検討を開始し、令和7年4月には、理事を中心とした「新宿駅直近地区西口広場南北動線変更に係る戦略PT」（以下「戦略PT」という）を立ち上げた。戦略PTは、市街地整備部、第二市街地整備事務所に加え、広報戦略の観点から総務部にも構成員として加わってもらい、ステークホルダーの整理、工事工程、南北動線変更実施時期や戦略的な広報展開等について、情報の共有と議論を進めた。

第一回のPTの場では、理事から改めて「車両動線においては、一定の支障をきたすため、工事の重要性や必要性、タイミングをしっかりと認識して頂く必要がある。事業の意義も合わせて伝え、我々が未来志向で工事を進めている点について、都民の理解と共感を得ていきたい。」「常に多くの人々に『新宿駅の工事が見られている』という意識を持ち、現場を預かる事務所、全体を統括する本庁が一体となり、円滑にそして安全に切替できるよう、戦略的に取り組むように。」といった目的意識の共有がされた。各取組の検討に当たっては、広報広聴担当に加え、政策企画局戦略広報部には何度も相談に乗ってもらい、

①ネガティブな情報が拡散される前に、ポジティブな情報を先に打ち出すこと。

②詳細な情報より、まずは新宿駅の動線が変わるという事実を認識してもらうこと。

などのアドバイスをいただいた。あわせて、TVの活用やネット広告などの活用も提案いただいたものの、本事業においては、土地区画整理事業費のすべてを地権者（鉄道事業者4者）の負担で実施しているため、柔軟な予算捻出が難しく、広報戦略に予算を割くことができないのが最大の課題であった。

そこで今回の広報戦略においては、大規模な予算をかけず、知事みずからが対外的に発信する場を設けることで、多くの方々に広く周知することをはかった。南北動線変更の約3か月前となる令和7年7月4日にはプレス発表とともに、知事定例会見での発信、間髪を入れず翌週の7月10日にはメディアも入れた状況で知事の工事現場視察を実施した。知事定例会見では、南北動線変更の事実だけでなく、将来の新宿駅西口駅前広場のイメージを示すことで、事業の意義を伝えることも意識した。これらの取組の甲斐もあり、知事の現場視察と同日（7月10日）に実施したメディアツアー（図4-3参照）では、16社33名が参加し、テレビなどの映像は5社、新聞は4紙が本事業の取組を取り上げた。局内でも貴重な事例となったメディアツアーでは、現場見学や撮影時間を設けた後、事業概要説明を行った。現場見学においては西口駅前広場の現況や小田急百貨店跡地の工事進捗を見渡す視点場を設ける等の工夫を実施し、参加した記者からは「動線変更後のイメージや現場の状況が良く理解でき、取組を大変取り上げやすかった」とのお褒めの言葉をいただいた。

また、多様な媒体での周知として、局HPやXの更新、西口駅前広場将来イメージのYouTube動画の掲載を実施した。



図 4-1 知事視察風景
(新宿駅西口駅前広場 仮設構台より)



図 4-2 知事視察風景
(二整新宿駅直近地区整備課より)



図 4-3 メディアツアー実施風景
(二整新宿駅直近地区整備課より)

4-2 駅利用者や事業者に向けた現場広報の取組

現場では、駅利用者の行動変容を促すため、様々な工夫により広報活動を実施した。特に今回の南北動線変更は、一般車両・歩行者ともに大きな動線の変更を伴うため、それぞれの目線に立って現場広報を検討することに力を入れた。

◆一般利用者に向けた取組

一般利用者に対しては、早期から積極的な情報発信に努めてきた。

令和6年度に開設した「新宿駅直近地区工事情報ポータル」(以下「ポータル」という)は、新宿駅直近地区工事に特化した情報をより素早く・分かりやすく発信することを目的とし、工事に係る重要なお知らせ、歩行者ルートや車両迂回路等の案内動画を掲載している。直営を含む頻繁な更新作業は大変だが、鮮度の高い情報発信を、時機を逸することなくきめ細やかに実施した(図4-4)。



図 4-4 工事情報ポータル、よくある質問



図 4-5 工事説明ブースの様子

令和7年3月、6月には、新宿駅西口広場イベントコーナーにおいて工事説明ブースを出展し、来場者（3月：計1,118名、6月：計1,191名）に新宿駅西口の変遷や将来計画、直近の工事情報を説明した（図4-5）。来場者からは、「実際にどんな工事が行われているのか分からずに普段利用していたが、実際に職員から説明を聞くことでよく理解できた。」といった声を多くいただき、長期に及ぶ本事業全体の中で、今回の南北動線変更が持つ意味を、駅利用者に伝えることができた。一方で、「最新ののりば位置の全体像がわかるマップを目立つように掲示してほしい。」「特に縦方向の動線は利用者が理解しやすいように案内を工夫してほしい。」といった意見については、貴重な生の声として積極的に工事広報へ反映してきた。

一般車両に対しては、西口広場内の南北への通過ができなく



図 4-6 現場での周知

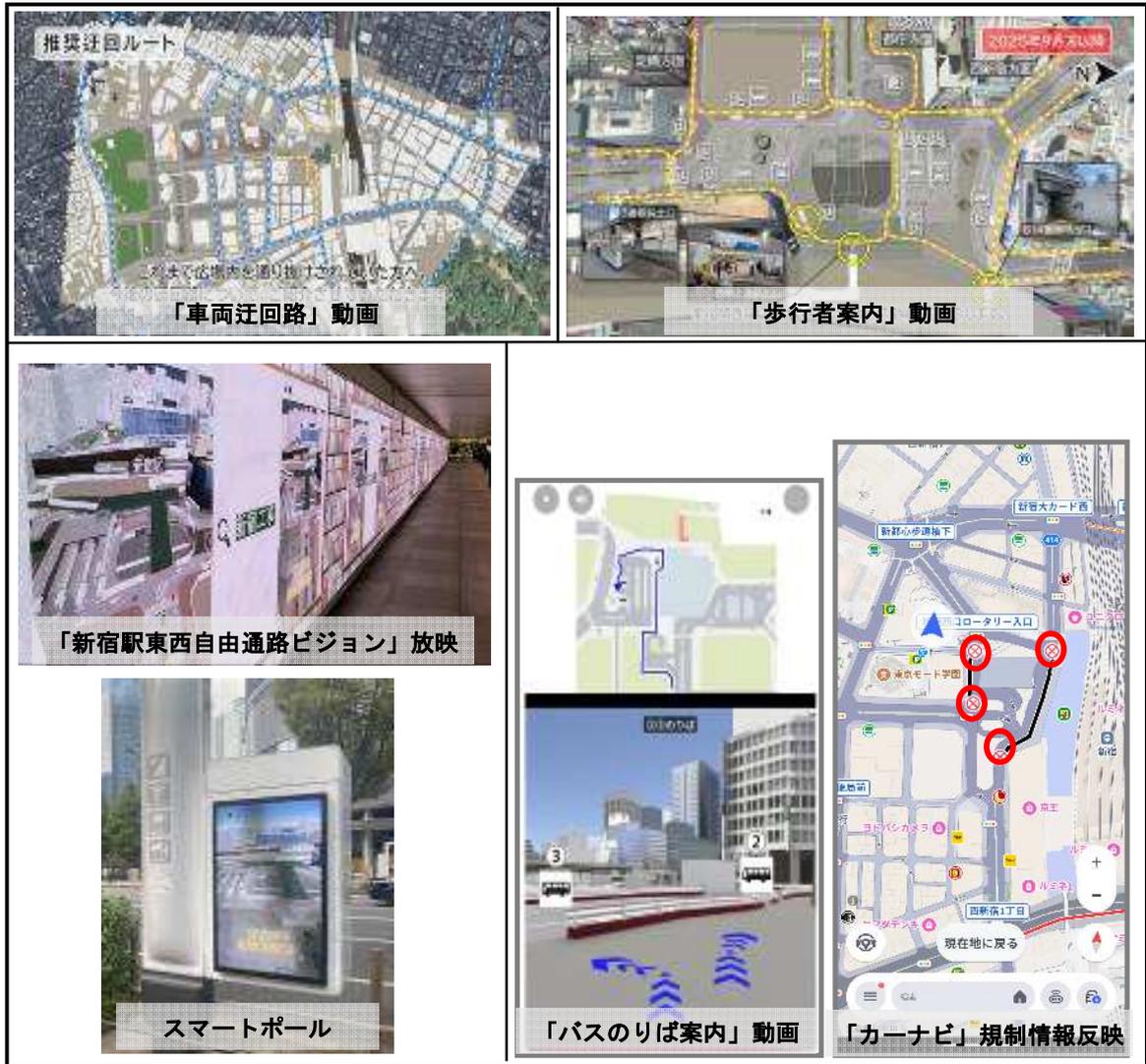


図 4-7 多様な媒体での周知

なる情報を確実に伝えるため、周辺道路への立て看板や横断幕の設置、警視庁の文字情報板の活用などを行った。今回の南北動線変更に先立ち、令和7年1月には西口駅前広場中央にあった西口地下駐車場への出入口を元スバルビルの位置へと変更したが、その際に多くの問合せがあった反省を活かし、今回は70箇所以上に及ぶ看板を網羅的に配置し、多様な媒体を活用してより全方位的、現場・利用者目線で情報を行き届くようにするなど、南北動線変更後の迂回ルートの事前周知を徹底したことで、混乱なく南北動線変更を迎えることができた。南北動線変更後、一般車両の利用者からは、「駅前南北の通り抜けができなくなり、大きく迂回する必要があるためとても不便である。」というご意見が多く、職員による丁寧な説明に加えて、立て看板による迂回路の掲示を行った。

歩行者に対しては、現地のターミナルマップ・案内サインの更新に加え、案内ポスターを約30箇所掲示した。一方で、新宿駅西口の歩行者動線は地上・地下と3次元的なルートを案内する必要があり、静的な情報だけでは伝わりづらいことが課題だった。これを解決するため、動画を使った案内にも挑戦している。同事務所の事業課とも連携しながら、VRを活用した案内動画を作成し、局YouTubeやポータルへ掲載したほか、新宿駅構内の大型ビジョンや西新宿エリアのスマートポールでも動画を放映した。さらに、外国人観光客への情報発信も強化するため、動画は多言語対応とす

るような工夫も取り入れている。他にも、視覚障害者向けの音声案内設置など、幅広い情報発信に努めた。実際、YouTube に掲載したルート案内動画の再生回数を分析すると、現地に設置した QR コードからのアクセス回数が多く、これらの取組が現場誘導において一定の効果を発揮していることがわかる。歩行者においては、「南北動線変更後のバスのりばへの行き方が分かりづらい」というご意見が最も多く、現地に案内ポスターを増設したほか誘導員を配置することで利用者の混乱緩和に努めた。

◆関係者に向けた取組

こうした広報活動を進めるにあたっては、関係者との合意形成が欠かせない。関係者との調整の中では、関係者と共通の目線を持って工事を進められるような情報共有を意識した。

関係者に向けた取組の一つとして、計 6 回にわたって「南北動線変更対策ワーキンググループ」

(以下「WG」という)を開催した(図 4-8)。

WG では地権者(鉄道会社)、地元区、道路管理者、交通管理者に加え、消防やバス・タクシー事業者を含む計 21 団体に参加いただき、工事進捗状況や南北動線変更までのステップを発信してきた。この取組により、事業者と関係者の情報レベルを合わせ、関係者にも当事者意識を高めてもらう狙いがあった。毎日の工程管理の傍らで、月 1 回の開催に向けて準備に忙殺される期間はとても大変だったが、今回の周知活動においては施行者である我々だけでなく、鉄道各社のコンコース掲示や民間事業者 HP への掲載をはじめとした関係者の協力も得ることで、より広域的な周知を実現できたため、とても大きな成果だったと実感している。

関係者との個別調整の中で最も苦慮したのは、バス・タクシー事業者との調整である。乗降場移設の際は、事業者と相互連携のもと、様々な案内掲示を現地に追加した。これらの案内掲示の内容や掲示位置の検討にあたっては、事業者ごとに何度も意見交換を行い、要望を最大限取り入れるために多くの時間を要した。また、移設後も「バス・タクシーのりばに迷われるお客様が多く、現地案内を増設してほしい」という要望を受けて、11 月にバス・タクシーのりばへの案内サインを追加掲示するなど、南北動線変更後も引き続き事業者との情報共有を図っている。

◆内部での取組

上記のような周知活動にあたっては、課の各担当が定期的集まる場を設け、各担当の作業進捗を共有するだけでなく、どのような案内が有効か、より良い案内に改善するにはどうしたらよいかを積極的に議論したほか、問合せへの応答体制を整えるため、課職員が協力して想定 Q&A を作成した。また、いただいた問合せは対応記録表に随時記載し、他職員と共有できるようにするとともに、ポータル「よくある質問」へ掲載することで、駅利用者の事業や工事に対する理解度向上に努めた。横の繋がりを持ち、課が一体となって対応を進められたことが、充実した周知活動の大きな要

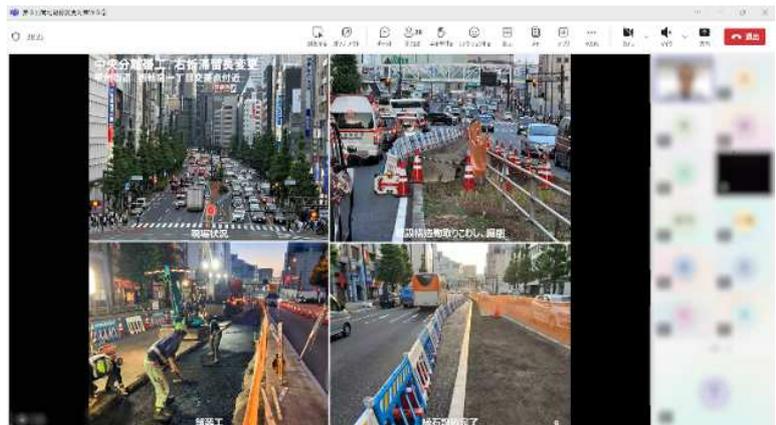


図 4-8 南北動線変更対策ワーキンググループの様子

因だったと感じている。

5 まとめ（令和 17（2035）年度の西口駅前広場概成に向けて）

南北動線変更による広場内車両通過の廃止や西口駐車場の出入口変更によって、広場内に作業空間を確保でき、これによって広場躯体を地下から地上まで再構築する工事を進めることが可能になった（図 5-1 参照）。本施工箇所において、京王電鉄が事業主体となる京王線の延伸工事等が行われる。今後は、令和 11（2029）年度竣工予定の新宿駅西口開発計画等の民間開発とも並行し、令和 17（2035）年度の西口駅前広場概成に向けて段階的に整備を進めていく。

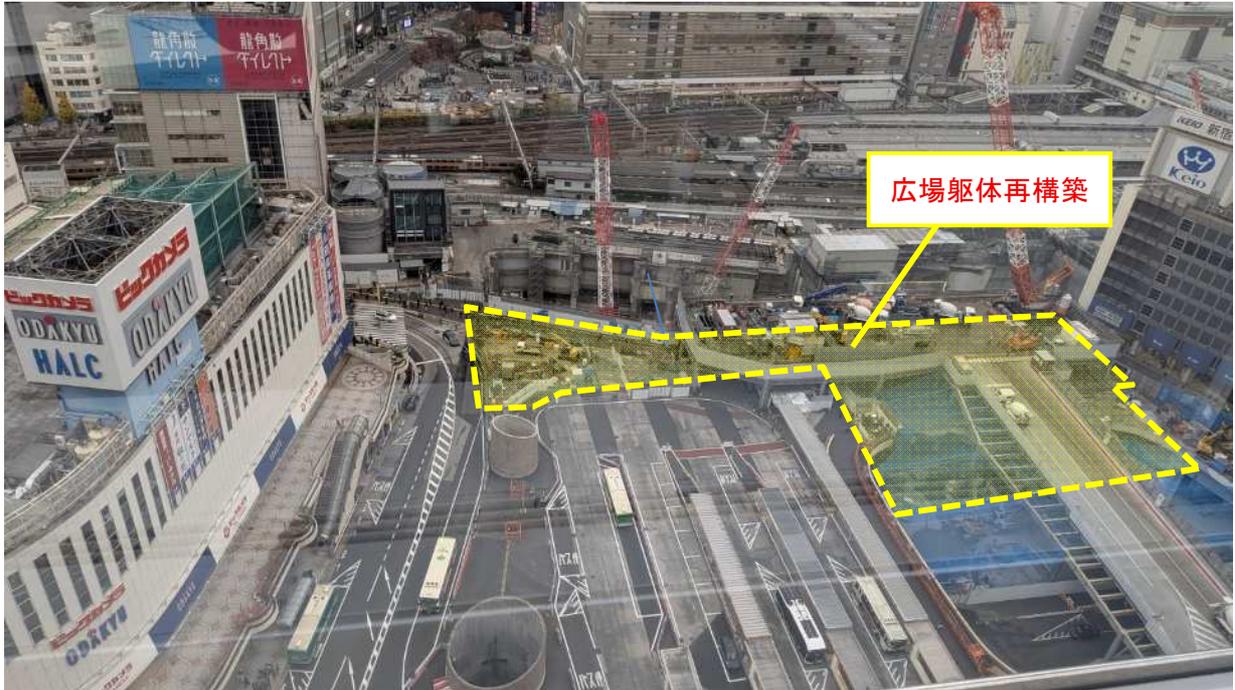


図 5-1 西口駅前広場での躯体解体の様子（令和 7 年 12 月 3 日撮影）

西口駅前広場の概成時には、バス・タクシーのりば等の再配置を行って交通結節機能を強化するほか、歩行者の滞留空間の更なる拡充や地下に光が入るポイド（大穴）を活かした広場整備等により、人中心の広場空間へ再編予定である。（図 5-2 参照）。

最後にはなるが、南北動線変更に当たっては、工事の計画段階から施工、また広報等において多くの関係者から理解と協力を得られたことで、無事に南北動線変更を実施することができた。今後も、西口駅前広場の概成に向けた取り組みを進めていくほか、東西デッキの整備や東口駅前広場の整備など、新宿駅直近地区全体の事業推進に取り組んでいく。

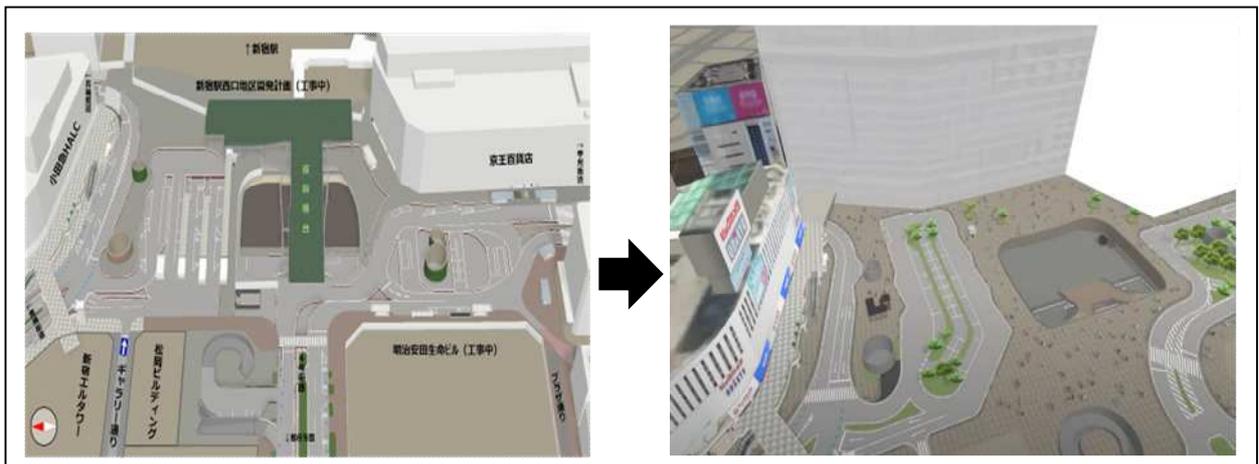


図 5-2 西口駅前広場の将来計画（左：南北動線変更時点、右：概成時点）