

特集…環境変化に適応し進化（深化）する 鉄道と沿線サービス

「豊かで魅力的なまちづくり」を追求する京王電鉄の取り組み

国際競争力を持つ

新宿グランドターミナルへ

京王電鉄は沿線の都市をエリア単位でマネジメントし、駅を核とした魅力的なまちづくりに注力して、エリア内外の移動を活性化していくことを掲げており、その中で都心部のターミナルである新宿を「最重要拠点」と位置付けている。新宿では複数の地域開発が同時進行しているが、その一つが京王電鉄とJR東日本が共同で手掛ける「新宿駅西南口地区開発計画」である。

2040年代竣工という壮大な開発はどのような構想で計画されているかを京王電鉄の視点で伝える。

取材・文 ● 茶木 環（作家／エッセイスト）

撮影 ● 織本知之／写真提供 ● 京王電鉄株式会社



写真／朝日航空（時事通信フォト）

京王電鉄発祥の地となる新宿三丁目

京王電鉄の歴史をさかのぼると、新宿というまちの位置付けはターミナルや拠点以上の存在であることがよく分かる。前身である京王電気軌道は1913年に笹塚〜調布間が開業し、1915年に新宿まで延伸した際に、現在の新宿三丁目駅付近に新宿追分駅をつくり、始発駅とした。この一帯は江戸期に制定された甲州街道の宿場町である内藤新宿として栄え、古くから交通の要衝でもあった。1927年には近接地に京王ビルを建設し、駅を移設した。現在の京王百貨店新宿店がある場所に地上駅として移転したのは1945年のことで、太平洋戦争中に空襲を受けて天神橋変電所が被災して電圧が低下し、新宿駅南口陸橋の坂を路面電車が上れずに新宿三丁目までの運行が難しくなったためである。

高度経済成長期には甲州街道の交通量が増え、また東京オリンピックで甲州街道がマラソン競技のコースとなり、路面電車の軌道を移設することになった。1963年に地下に新宿駅がつくられ、駅上に京王百貨店が入居するビルが建てられた。また、淀橋浄水場を移転させ、その跡地を開発する新宿副都心計画ののちとして1971年に京王プラザホテルを開業させた。西新宿エリアは高層ビル群の先駆的な存在であるが、中でも京王プラザホテルはその第一号で、強烈なインパクトを



執行役員 新宿再開発推進室長

中瀬正春
Masaharu NAKASE

与え、高層階に設置された展望台は観光名所ともなった。「進取の気性」は京王グループの重要な企業文化である。「そうした時代から年月を経て、老朽化が進む京王百貨店の建て替えは経営課題となっていたが、百貨店の営業をどのように継続するか、また建物の地下には鉄道駅が入っており工事が難しい状態であった。今回、JR東日本との共同事業とすることで前進することができた」と執行役員である中瀬正春新宿再開発推進室長は振り返る。

JR東日本と連携する大規模開発

2022年4月、京王電鉄とJR東日本は「新宿駅西南口地区開発計画」について計画概要を発表した。これは両社が共同で事業主体となって手掛ける大規模開発計画で、都市計画事業によって駅ビル等を再構成し、デッキ等の歩行者ネットワークの形成や、にぎわい施設と一体となった回遊・滞留空間のほか、商業施設やホテルなどを整備するものである。甲州街道を挟んだ南側まで一体的に開発し、さまざま

特集：環境変化に適応し進化（深化）する鉄道と沿線サービス

「豊かで魅力的なまちづくり」を追求する京王電鉄の取り組み



今回の大規模開発の舞台であり、京王電鉄の最重要拠点である新宿駅

機能やコンテンツを持つ、新宿の新たな貌が誕生する。東京西部へ路線を延ばし、郊外住宅地や拠点をつくってきた京王電鉄は、都心のターミナルである新宿を最重要拠点と位置付けている。新宿駅西南口地区開発計画は1964年の京王百貨店、1971年の京王プラザホテル以来、50年ぶりに同社が手掛ける大規模な開発となる。

開発区域面積（主に京王電鉄・JR東日本・東京都所有の土地）は1・9haで、現在の京王百貨店を含む甲州街道の北側である「北街区」と、甲州街道の南側の「南街区」に分けられる。南街区は地上37階、地下6階、高さ25mで、上層階はホテル、中層階はオフィス、下層階は商業施設となる予定である。北街区は約1万㎡に地上19階、地下3階、高さ110mの建物に上層階はホテル、下層階は商業施設が入居する予定である。南街区の工期は2023～2028年度まで、北街区は2040年代までとなる。

現在、都市計画決定に向けた手続きが行われており、都市再生特別地区として、容積率1540%の提案をしている。中瀬室長は、「やるべきことをやるのは当然で、新宿プロジェクトは、他に先駆けた取り組みをぜひ示していきたい」と意欲的に語る。

駅・まち活性化へのターミナル構想

この計画地は東京都新宿区西新宿一

丁目及び渋谷区代々木二丁目、2018年に東京都・新宿区から公表された「新宿の拠点再整備方針」に示されている、「駅・駅前広場・駅ビルを一体的に再編し、駅とまち、まちとまちをつなげ、新宿全体を活性化させる次世代のターミナル『新宿グランドターミナル』」に位置する。新宿駅はコロナ禍前は、1日約350万人と世界一の乗降客数を誇るが、都市基盤の課題としては鉄道や道路によるまちの分断、分かりにくく混雑している乗り換え動線、歩行者空間における段差やレベル差、滞留空間や交流空間の不足、視認性に乏しい駅の入り口などがある。「新宿は非常に広いまちでエリアごとに多彩な特色を持っているが、鉄道や道路によって分断され、各エリアが交流できない、融合していけないことを、地域の人々や行政、われわれ鉄道事業者も課題と考えていた。今回の開発はこうしたまちの課題を解決して

いこうというものである」（中瀬室長）

そうした課題を解決し、新宿グランドターミナルを実現する基盤整備としては、「駅とまちの連携を強化する重層的な歩行者ネットワークの形成」として、「にぎわいと交流を生み出す滞留空間等の創出」「人中心の駅前広場・周辺道路の環境整備」への取り組みが行われる。新宿駅西南口地区開発での具体的な取り組みの一部を挙げると、国道上空の2階レベルに、北街区建物と南街区建物をつなぐ国道デッキを整



イメージパース（西口駅前広場より計画建物を望む）



上／建て替えが計画されている京王百貨店 左下／分りにくく混雑している乗り換え動線 右下／駐車場出入口における人と車との交錯



備して通行空間を確保し、周辺の土地区画整理事業で整備する南北デッキとつなげ、さらに東西デッキを通って新宿駅の東口ともつながること、東西南北の歩行者中心のネットワークを構築する。また、地下・地上・デッキ階をつなぐ歩行者ネットワーク（ターミナルシャフト）を設けて、視認性の高い縦動線を整備し、その中にはエレベーターなどを配置してバリアフリールートも設置し、膨大な歩行者が通行できるスペースをつくり出す。

滞留空間としては、高層ビルとなる南街区において、中層部と高層部に大規模な吹き抜け空間を擁する「新宿テラス」を設置し、また甲州街道から視認性の高い低層部には、外から建物内の複層的な吹き抜け空間が見え、新宿グランドターミナル南側のゲート空間になるような「グランドシャフト」を整備する。北街区では、小田急電鉄と東京メトロが事業主体となる「新宿駅西口地区開発計画」（2029年度竣工予定）と接続する2階・5階・9階に整備する「新宿テラス」と、縦動線とが一体化されたダイナミックな「グランドシャフト」を設ける。さらに、新宿駅西口地区から連続する南北400mにわたる空中回廊「スカイコリドー」を整備して、屋内外の滞留・回遊空間を確保する。中瀬室長は「新宿の新しいにぎわいのスポットとして、観光名所のような形にしたいと計画している。地域全体として取り組もうと

しているグランドシャフトやスカイコリドーは新宿の象徴的な空間になると思う」と将来像を語る。

また、現在の新宿駅西口駅前広場はモーターゼーションが発展していた時代につくられたもので、広場の中心部は車路となっているが、歩行者優先の広場として整備される。こうした開発によって、北街区が完成する2040年代には多様な都市機能が集積された新宿の新たな貌が誕生する予定だ。

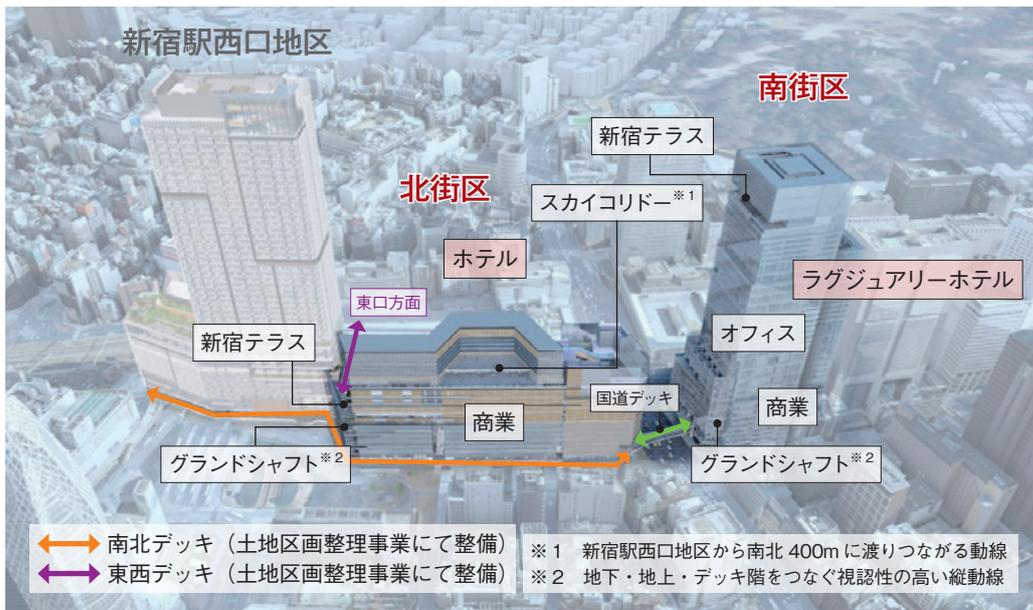
観光面で国際競争力を強化する

コロナ禍前は、東京を訪れた外国人の約6割が新宿や大久保を訪れており、夜間の滞在の割合が多く、観光の拠点として利用されている。また、新宿駅は広域ネットワークの交通結節拠点であり、外国人旅行者に人気の高い高尾山などは京王線でダイレクトにアクセスでき、高速バスでは富士山をはじめ、中央道を通る飛騨高山、駒ヶ根エリアともつながっている。

隣接する新宿駅西口地区とは機能分担し、新宿駅西口地区はビジネス創発機能の導入によるイノベーション拠点の形成、西南口地区は観光コンテンツ創出や情報発信、体験機能、宿泊機能など観光拠点を担う。中瀬室長は、「拠点ということでは、やはりホテルは不可欠。南街区には差別化を図るべく、これまで新宿に少なかったラグジュアリー系のホテルを予定してい

特集：環境変化に適応し進化（深化）する鉄道と沿線サービス

【「豊かで魅力的なまちづくり」を追求する京王電鉄の取り組み】



↔ 南北デッキ（土地区画整理事業にて整備）
↔ 東西デッキ（土地区画整理事業にて整備）

※1 新宿駅西口地区から南北400mに渡りつながる動線
 ※2 地下・地上・デッキ階をつなぐ視認性の高い縦動線



グランドターミナル再編のイメージ

- 新宿グランドターミナル
- 駅施設
- 東西骨格軸
- 歩行者優先の広場
- ターミナル軸
- 車両系機能（バス・タクシー乗降場、駐車場出入口等）
- ターミナルシャフト
- 新宿セントラルプラザ
- 新宿テラス
- エントランス



イメージバス（西側より建築建物を望む）

南街区グランドシャフトのイメージ（西新宿一丁目交差点西側より望む）

出典：「新宿の拠点再整備方針」（2018年／東京都、新宿区）

長は現状を説明する。そこで地下2階にある京王線のホームを現在の場所から、丸ノ内線改札のある北側方面に延伸し、新改札口を設置する。これにより、丸ノ内線新宿駅方面への乗り換え利便性が格段に向上し、また東西自由通路との交錯部の混雑が緩和される。さらに、ホーム延伸により空間が生まれることから、エスカレーターなどの設置が可能となり、バリアフリー施策がさらに推進できる。また、南北の顧客動線を増強し、地上に上がるお客さまの利便性向上、混雑緩和にも寄与する。

王線新宿駅も大規模な改良工事が行われる。「当社線は後からこの場所に入っていた経緯から駅のスペースにあまり余裕がなく、かつては2両×4両編成だった電車が現在の10両編成に対応するために、元は4線あったところを3線に減らしてホームを延ばしたりするなどの工事を重ねてきたためにホームが狭隘であつたり、乗り換えの利便性が低かつたりと利用者にとってはストレスを感じる部分もある」と中瀬室長は現状を説明する。

三つの核となるエリアを発展させる。新宿駅西南口開発計画について、中瀬室長は、「建物の中で何をやるかが一番のポイントになる。インバウンドを含め、新宿に来てもらえるコンテンツや機能をしっかりと集積することが重要で、人の動きを創出することは鉄道事業の本質でもある。新宿に来たらし、出会いがある、発見がある、というものをどれだけ提供できるかがポイントになる。百貨店もそうだが、商品でもサービスでもお客さまが求めるモノ・コト・サービス・移動需要を捉え、いかに応えていくか。それが生活総合サービスを行う鉄道会社の役割だと思う。それをここでどのように具現化するか、しっかりと考えたい」と話す。

京王電鉄はこの計画地のほかに、京王プラザホテル周辺、同社発祥の地である新宿三丁目駅周辺を新宿エリア内の核としている。新宿というまちは多様性に富んでおり、非常に奥深い。また、新宿三丁目の人々は自分たちの地域こそがこのまちの発祥だという気概がある。

京王電鉄は新宿駅西南口開発とともに、自社が核とする地区についても、グループ内という枠にとらわれることなく、さまざまな人と知恵を出し合い、京王グループのDNAである進取の気性でさらに良いまちを目指して取り組み、これからの100年も新宿というまちと深く付き合っていくだろう。

三つの核となるエリアを発展させる。新宿駅西南口開発計画について、中瀬室長は、「建物の中で何をやるかが一番のポイントになる。インバウンドを含め、新宿に来てもらえるコンテンツや機能をしっかりと集積することが重要で、人の動きを創出することは鉄道事業の本質でもある。新宿に来たらし、出会いがある、発見がある、というものをどれだけ提供できるかがポイントになる。百貨店もそうだが、商品でもサービスでもお客さまが求めるモノ・コト・サービス・移動需要を捉え、いかに応えていくか。それが生活総合サービスを行う鉄道会社の役割だと思う。それをここでどのように具現化するか、しっかりと考えたい」と話す。