ホームページ http://www.shinjuku-shinbun.co.jp

週刊 新宿新聞 THE SHINJUKU SHINBUN

2月25日 2018年（日曜日）（第2038号） 社章

発行所 株式会社新宿区新聞社 編集・発行人 喜田 勇 新宿区西新宿1－1－25 ワコーレ新宿第2ビル

購読料6ヵ月4,000円、毎月5の日発行、創刊64周年 ☎3369－6195 FAX3369－0759 （昭和32年12月4日第3種郵便物認可）

主なニュース

❷面 区条例施行・4000件超の違法民泊排除へ
❸面 今春の待機児童ゼロ達成は困難
❹❺面 春の火災予防運動（3月1日～7日）
❻面 コリアンタウンに『カニの国』
❼❽❽面 各地で盛況／新春賀詞交歓会

新宿駅東西通路

〝東西結ぶデッキ〟構想浮上

『駅ビル』建て替え構想を刺激！

2040年代の駅前・大再開発構想

駅の刷新が予定される新宿駅（西口）

新宿駅では東西を結ぶ地下自由通路が2020年に開通する。この地下通路に続く新たな東西自由通路として、デッキ（地上2階レベル）構想が浮上した。新宿区と都は、鉄道事業者を入れての協議のもと、「新宿の拠点再整備方針」を今春までに策定。

新宿駅・駅前広場・駅ビルを新宿グランドターミナルとして再編していく。20年度までに都市計画決定を図り、五輪開催後の20年度以降に本格的な整備に着手していく。小田急、京王、ＪＲの駅ビルは更新期に合わせ順次、建て替える。その時、ビルとデッキが連結される構想は新宿駅東西の再開発の促進剤となろう。

線路上空は広場に

2020年度以降に開発着手

新宿のグランドターミナルの一体的な再編を盛り込んだ「新宿の拠点再整備方針」は、この春、策定。駅前広場整備や、駅ビル、駅周辺建物の再開発、道路整備など、グランドターミナル再編に必要な事業のための都市計画決定は2020年度までに行う。再開発事業の本格着手は2020年度以降を予定している。

東西デッキの設置は新宿グランドターミナル再編の目玉の1つ。

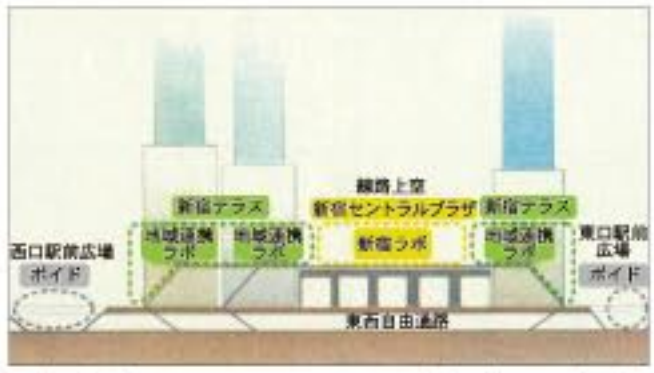
小田急、京王、ＪＲ（ルミネエスト）の各駅ビルは築50年以上が経過。更新期に合わせ、順次、建て替えられ、この東西デッキは各駅ビル間を結ぶと共に、ＪＲ線路上空部分は、新宿グランドターミナルのシンボルとなる広場空間（新宿セントラルプラザ）として整備する。

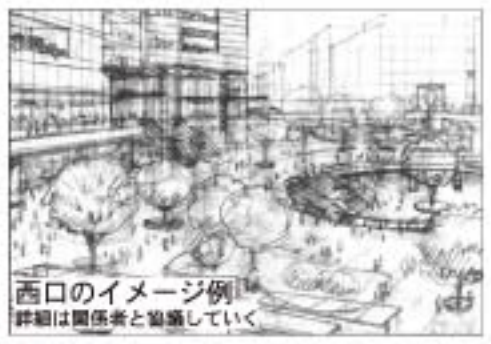
▼東西の駅前広場を刷新

駅東西の広場も刷新していく。

まず西口は現在の地下2階部分に新空2階までの吹き抜け構造を活かしながら、車両から歩行者優先の空間へと変更。デッキ、地上、地下へとすり鉢状の構造となり、歩行者が乗降できる広場へと変えていく。駅前ロータリーにある地下駐車場の出入口は、4号街路に面したスバルビル側へと移設する。

東口もデッキ、地上、地下の3層構造のもと駅前広場を整備していく。




西口のイメージ例
詳細は関係者と協議していく

鉄側も共に「整備方針策定に向けた都・区の取り組みに事業者側として参加。将来構想としては了承しているが、具体的にどうしていくかは未定。これから整備方針を元に検討を進めていく」と回答。東西デッキの実現までに乗り越えなければならない壁はまだまだ多い。

駅前開発では小田急電鉄が20年度以降の西口一帯を開発することを、すでに明かしているが「計画はまだ検討段階。今回の整備方針を盛り込み検討を進めていきたい」と述べるにとどまっている。小田急側が現在、テナントの立退き交渉を進めている新宿スバルビルも、「立ち退き完了後（マクドナルド一件が残っている）に解体工事を行うことは決まっているが、その後、どうしていくのか、具体的なことは何も決まっていない」という。

新宿駅東西通路

カリヨンデッキとも接続

西武新宿駅と結ぶデッキも!?

地下の東西自由通路に加え線路上空の東西デッキが新設される「新宿グランドターミナル」。デッキレベルでは、この東西デッキに繋がる通路として、計画・構想を含め、北は西武新宿駅（靖国通り）、南は新宿駅南口・バスタ新宿までの接続通路の整備を検討していく。西口は北側にあるカリヨンデッキとの接続も計画。さらに周辺のまちづくりの動向を踏まえ❶計画された東西デッキの北側についてもデッキ階レベルで東西を結ぶ❷駅西口とヨドバシなどがある街路（地上・地下）、東口の新宿大通り、中央通りは歩行者空間を拡大する。西口の4号街路は国家戦略特区の認定を受け、15年より公道や沿道上の超高層ビルの公開空地を活用したオープンカフェやイベントなどを行える取り組みがスタート。公開空地を活用し新宿住友ビルではアトリウム広場（19年7月竣工）、損害保険ジャパン日本興亜ビルでは新美術館（20年1月竣工）を整備する。

また東口の新宿大通りでは歩行者優先の道路実現に向けた取り組みが進んでいる。

エリアを結ぶデッキ❸駅東口と西武新宿駅を結ぶデッキ―の実現の可能性も、さらに❹駅西口の新宿大通り、中央通りは歩行者空間を拡大する。西口の4号街路は国家戦略特区の認定を受け、15年より公道や沿道上の超高層ビルの公開空地を活用し新宿住友ビルではアトリウム広場（19年7月竣工）、損害保険ジャパン日本興亜ビルでは新美術館（20年1月竣工）を整備する。

また東口の新宿大通りでは歩行者優先の道路実現に向けた取り組みがスタート。公開空地を活用したオープンカフェやイベントなどを行える取り組みが進んでいる。

東西デッキ

設置場所はこれから決定

西口 小田急開発は検討段階

地下通路に続く駅東西を結ぶデッキの設置など、新宿駅を世界に冠たるグランドターミナルへと刷新していく今回の構想。東西を結ぶデッキは一体、どこに設置していく予定なのか？

「今回、2040年代を見据えた拠点再整備方針案としてイメージ図を提示したが、具体的にデッキをどこに設置していくかなどはまだ決まっていない。事業者側との協議もこれから

地下通路は20年開通

JR北通路を拡幅

20年に地下通路として開通する東西自由通路となった。20年開通の東西自由通路は、ＪＲ駅構内の改札内通路（北通路）の通路幅を17㍍から25㍍幅に拡幅する。さらに北通路は改札の外に押し出し、駅東西を自由に往来できる通路として整備していく。

秒読み

▼羽生結弦の金、宇野昌磨の銀で日本中が沸いた平昌五輪のフィギュアスケート。出場が危ぶまれるほどの大きな怪我を乗り越え、ほぼ完ぺきな演技をみせた羽生の挑戦は、日本だけでなく世界中に感動を呼んだ▼一方、宇野は最初の4回転ジャンプで尻餅をついて「自分でも笑ってしまった」と振り返った。転んだことで「金メダルを取らなければ」という呪縛から解放され、伸び伸びと演じることが出来た。これがまさにメダルにつながった▼この呪縛からの解放は、ビジネスの世界でも同様のことが言える。準備万端で臨んだ交渉が、こちらのうっかりミスで相手を怒らせてしまった。だが、この〝ポカ〟ミスを逆手に取り「この商談は成立しなくてもいい」と開き直った時、それはやってくる。成功させねばならないプレッシャーから解放され、準備してきたものを全て出し切ることが出来る▼平昌五輪に話を戻すとスキージャンプでは「レジェンド」葛西紀明選手は残念ながら期待外れに終わった。だが本来、五輪に出場するだけでも大変な快挙。ここに至るまで、語り尽くせない喜怒哀楽の物語を抱えている▼45歳での出場を果たした葛西選手には、いったいどんな物語があったのだろうか？それを読むのが楽しみだ。