

令和 7 年度交通会議（第 2 回）資料
 令和 7 年 12 月 24 日
 新宿区みどり土木部交通対策課

新宿駅周辺循環型バス（新宿WEバス）の廃止について

運行事業者である京王バス株式会社より、「利用者数の減」、「乗務員不足」、「運行コストの増」といった影響により、新宿駅周辺循環型バス（以下、「新宿WEバス」という。）の今後の運行継続が困難であり、令和 7 年度末をもって運行を終了したい旨の申出がなされた。

ついては、「新宿駅周辺循環型バスの運行に関する協定」（以下、「協定」という。）第 7 条（運行中止の取扱）に基づき、運行事業者と区で協議した事項について、地域公共交通会議において協議を行う必要があることから、下記のとおり協議する。

記

1. 新宿 WE バスの概要

（1）導入目的（新宿 WE バスの導入コンセプト等より）

① 歩行支援（「歩行をサポートする」、「安心して利用できる」）

新宿駅の東西の回遊性を高めるとともに、駅周辺にある地下鉄駅、業務・商業施設、ホテル等を効率的かつコンパクトに結ぶことで歩行を支援する。

② 観光（「来訪者が使いやすく、地域の人も使いやすい」、「地域のシンボルとなる」）

ホテルの宿泊客や商業施設での買い物、飲食等を目的とした来訪者を対象に、新宿の魅力とホスピタリティを高める。

③ 環境（「環境にやさしい」）

公共交通機関として利用を促進することにより、マイカー等の利用を極力抑制するとともに、東京都第一本庁舎駐車場及び駅周辺の百貨店等と連携したパーク＆バスライドシステムを導入し、渋滞の緩和や CO2 削減による環境の向上を図る。

（2）運行事業者

京王バス株式会社

（3）運行内容



運行ルート	運賃	運行距離	運行台数	運行時間	運行間隔	運行本数	停留所数
西新宿循環 ルート	100 円※	2.67km	1 台	7:30～ 19:06	24 分	30 回	6 箇所

※ 1 日乗車券 300 円、パーク＆バスライド 1 日乗車券 400 円

(4) 運行ルート

運行系統図



凡例							
内容	線種	系統番号	起点	主な経過地	終点	系統キロ	
既設		WE-西	新宿駅西口 (28番)	プレッソイン新宿前	新宿駅西口 (28番)	往路	2.67 k m
						復路	- k m
競合区間		東京都新宿区西新宿1丁目9番地先～中央通り東交差点				0.31 Km	東京都交通局
		東京都新宿区西新宿1丁目24番地先～東京都新宿区西新宿20番地先				0.35 Km	
		西新宿1丁目交差点 ～ 西参道口交差点				0.89 Km	小田急バス
		西新宿1丁目交差点 ～ 新宿駅西口				0.50 Km	
		西新宿1丁目交差点 ～ 西参道口交差点				0.89 Km	

(5) 変遷

①導入経過

平成 18 年 8 月	「新宿駅周辺循環型バス導入対策協議会」設置（計 12 回開催）
平成 20 年 3 月	「新宿区地域公共交通会議」設置（計 6 回開催）
平成 20 年 6 月	公募型プロポーザルで京王バス東株式会社（現京王バス）を選定
平成 21 年 9 月 27 日	新宿WEバス運行開始

②運行計画の主な変遷

平成 21 年 9 月	運行開始（新宿駅西口を起終点とした東西を結ぶ 1 ルートのみ）
平成 23 年 2 月	運行ルート変更（新宿御苑側に延伸）
平成 23 年 12 月	運行ルート変更（西参道方面に延伸）
平成 28 年 1 月	運行ルート再編 歌舞伎町ルートの新設 新宿御苑・西新宿循環ルート、朝・夕（西）ルートへの再編
平成 28 年 2 月	団体特別割引通勤定期乗車券の導入
平成 30 年 12 月	運行ルート変更（新宿御苑ルート西方面を経由せずバスタへ）
令和 2 年 5 月	新型コロナウイルスによる特別ダイヤ運行 歌舞伎町ルート：休止 朝・夕（西）ルート：土日減便 新宿御苑ルート：歌舞伎町内を経由せず新宿駅東口へ直行
令和 5 年 8 月	新宿駅直近地区土地区画整理事業に伴う停留所の変更
令和 6 年 10 月	運行ルート一部廃止（新宿御苑ルート、歌舞伎町ルート）
令和 7 年 3 月	団体特別割引通勤定期乗車券の廃止
令和 7 年 4 月	新宿駅直近地区土地区画整理事業に伴う停留所の変更 西新宿循環ルート：減便（使用車両数：3 台→1 台へ削減）
令和 7 年 6 月	運行ルート一部廃止（出庫・入庫ルート）

(6) 令和 6 年度以降の新宿 WE バス運行変更事項

①新宿御苑ルートの廃止

廃止日：令和 6 年 9 月 30 日

②西新宿循環ルートにおける団体特別割引通勤定期乗車券の廃止

廃止日：令和 7 年 1 月 31 日（12 か月券）、令和 7 年 3 月 31 日（2 か月券）

概 要：発行対象 10,000 枚以上を一括購入する法人

運 賃 1,500 円（12 か月券）、250 円（2 か月券）

理 由：減便とあわせて、運行に支障を及ぼさないよう利用者数を抑制

備 考：12 か月券の更新期限が 1 月末であったが、定期券利用企業より減便開始の 4 月までは継続してもらいたい旨の要望があり、2 か月券を時限措置として実施

③西新宿循環ルート of 減便

開始日：令和7年4月1日

概 要：＜変更前＞

（平日）運行間隔 8～12 分 運行便数 80 便 車両数 3 台

（土曜）運行間隔 12～25 分 運行便数 44 便 車両数 2 台

（日曜・祝日）運行間隔 12～25 分 運行便数 42 便 車両数 2 台

＜変更後＞

（全日）運行間隔 24 分 運行便数 30 便 車両数 1 台

④西新宿循環ルート停留所位置の変更

開始日：令和7年4月1日

概 要：＜変更前＞新宿駅西口 26 番

＜変更後＞新宿駅西口 28 番

理 由：新宿駅西口駅前広場再編整備によりバス停配置の見直し

⑤入庫ルート及び出庫ルートの廃止

廃止日：令和7年6月28日

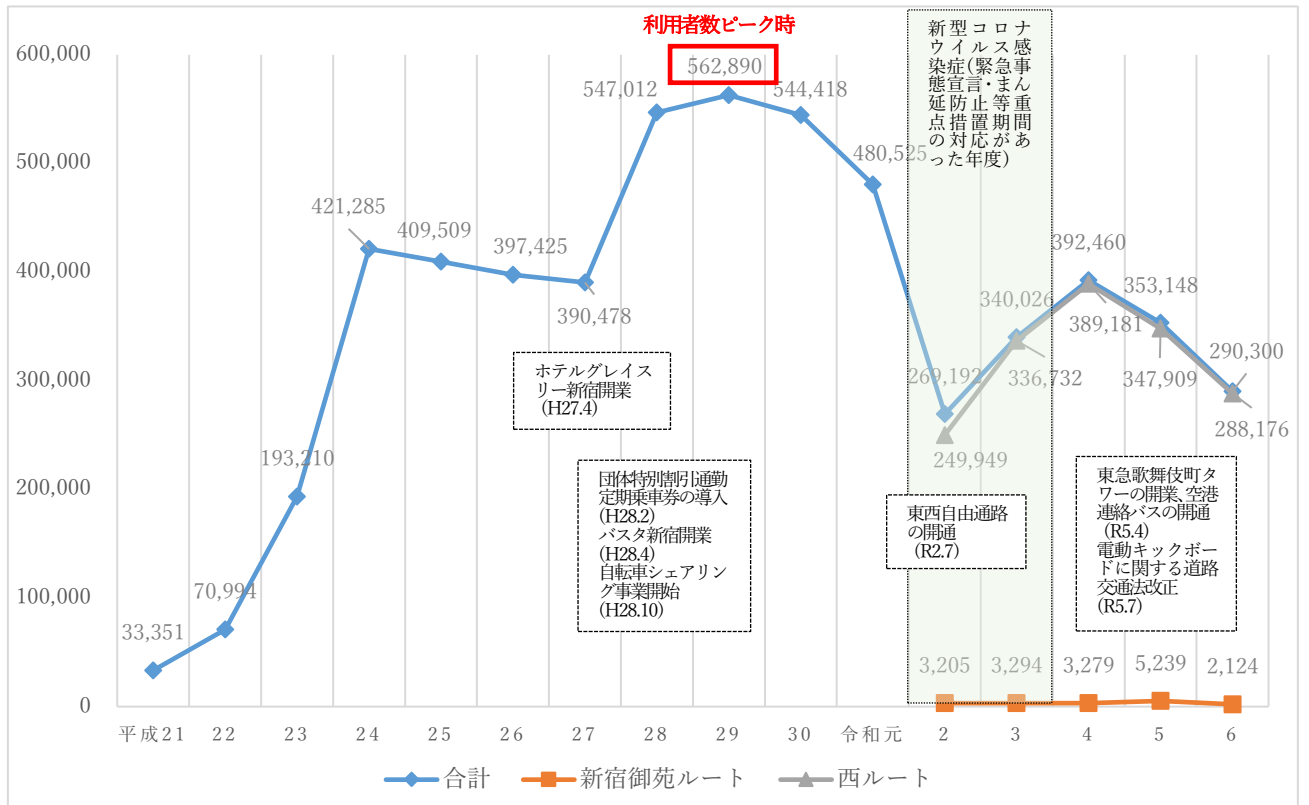
概 要：運行便数 1 便／毎土曜

出庫（運行開始前）、入庫（運行終了後）時に合わせて運行

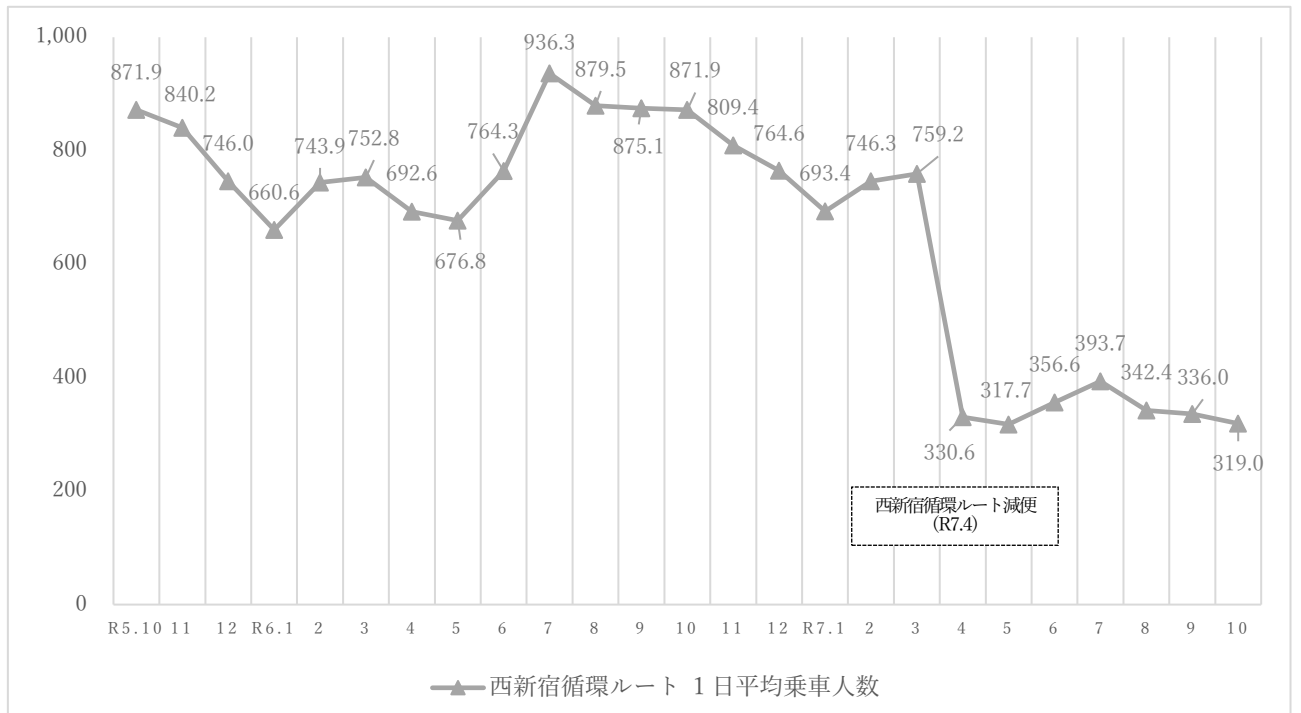
理 由：新宿駅西口駅前広場再編整備により将来的に既存経路を利用できなくなることに加え、利用者数が極端に少なく運行維持が困難なため

2. 新宿 WE バス利用者数の推移

(1) 年間乗車人数（年度）



(2) 西新宿循環ルート 1日平均乗車人数（月別）



(3) 西新宿循環ルート 1日平均乗車人数(各運行便停留所別)

①平日

	新宿駅西口 28 番	新宿ワシントンホテル前	パークハイアット東京前	西参道	ブレッゾン新宿前	新宿ワシントンホテル ANNEX(別館)
7:30	12	0.5	1	0.7	0.5	0
7:54	11.8	0.1	0.7	4.3	0.8	0.1
8:18	17.1	1	1	3.5	1	0.4
8:42	8.9	0.5	0.5	1.8	0.8	0
9:06	10.8	0.5	0.8	3.5	1.6	0.3
9:30	9.9	0.8	1	2	0.7	0.6
9:54	8.3	1.5	1	1.8	1.1	0.6
10:18	5.1	1.4	1.2	1.7	1	0.3
10:42	4.5	0.7	0.7	1.9	0.7	0.4
11:06	4.8	0.8	0.8	1.6	0.4	0.5
11:30	2.3	0.5	0.7	2.2	0.3	0.2
11:54	1.3	0.7	0.8	4.8	0.6	0.4
12:18	2.8	0.5	1.1	3.4	1.2	0.4
12:42	3.5	0.4	0.5	3.5	0.4	0.2
13:06	3.5	0.5	1	3.2	0.4	0.1
13:30	2.4	0.3	0.5	2.6	0.2	0.1
13:54	1.6	0.2	0.7	2.4	0.5	0.1
14:18	2.4	0.2	1	2.8	0.6	0.2
14:42	2.7	0.5	0.4	2	0.3	0.2
15:06	1.9	0.8	0.5	3	0.7	0.2
15:30	2.6	0.9	1	3.6	0.6	0.2
15:54	2.8	0.4	1.6	7.6	0.5	1
16:18	1.8	0.8	2.4	4.7	0.4	0
16:42	2	0.6	1.7	3.4	0.3	0.1
17:06	1.9	1.5	5.4	8.3	0.5	0.6
17:30	1.7	1.5	6.1	12.7	0.8	0.4
17:54	3	0.5	4.5	10.9	0.9	0.3
18:18	3.1	0.8	5.6	11.7	0.7	0.3
18:42	2.1	0.5	3.6	7	0.7	0.2
19:06	2.2	1	4.4	8.2	0.7	0.2

②土日祝

	新宿駅西口 28 番	新宿ワシントンホテル前	パークハイアット東京前	西参道	ブレッゾン新宿前	新宿ワシントンホテル ANNEX(別館)
7:30	1.3	0.6	0.1	0.6	0.4	0.2
7:54	2.3	0.2	0.1	0.8	1.2	0
8:18	3.7	0.3	0	0.8	1	0
8:42	2.2	0.3	0.4	0.8	1.9	0.3
9:06	1.4	1.7	0.3	1.4	1.1	3.8
9:30	4.6	1.1	0.2	0.4	1	0.6
9:54	2	2.8	0.7	1.7	2.1	0.8
10:18	1.9	2.9	2	1.2	0.8	1.4
10:42	1.7	0.4	0.2	1.4	1	0.7
11:06	0.8	2.1	0.1	1.9	1.1	0.3
11:30	1.9	0	0.4	1.3	1	0.4
11:54	1.8	0.1	0.4	2.3	0.3	0.3
12:18	3.3	1.1	1.1	2.3	0.2	0.2
12:42	2.1	0	0.7	2.3	0.6	0.2
13:06	3.1	0.3	0.9	1.1	0	0.2
13:30	2.3	0.4	1	0.6	0.3	0
13:54	3.8	0.7	0.2	1	0.8	0.6
14:18	2.4	0.8	0.4	1.6	0.8	0
14:42	3.4	1.6	0.4	2.1	0.4	0.4
15:06	1.9	0.2	0.7	2	2.3	0.2
15:30	1.9	0.2	1.2	0.8	1.2	0.4
15:54	2.2	1	0.8	1.3	0.1	0.3
16:18	2.1	0.1	1.7	1.8	0.2	0.3
16:42	1.3	1	0.7	3.2	0.7	0.2
17:06	3.1	0.6	0.8	3.2	1	0.3
17:30	1.6	0.8	1.3	2.7	0.6	0
17:54	1.7	0.4	1.4	3.8	0.3	0.1
18:18	2.4	1	1.3	2.1	0.3	0.6
18:42	1.3	0.8	1.2	1.9	0.7	0.2
19:06	1.3	1	3.3	4	0.4	1.4

3. 新宿 WE バスの廃止に関する区の考え

区と京王バス株式会社の間で締結している協定第 7 条（運行中止の取扱い）に基づき、運行を廃止しようとするときは、廃止をやむを得ないと区が認めた場合と規定しているため、以下のとおり導入目的（コンセプト）に対する実績の確認を行うとともに、新宿 WE バスを取り巻く現状及び廃止後の移動手段への影響を踏まえて判断する。

（1）導入背景

新宿駅周辺は、各種交通機関が結節し、商業・業務・宿泊等の機能が高密度に集積した東京を代表する拠点である。しかし、地区内をとりまく交通の状況は、大量の東西間移動の存在と歩行者空間の不足、街に不慣れな来訪者の存在、休日を中心とする渋滞の発生と駐車場利用のアンバランスといった問題が発生している。

そこで都市基盤の整備時期を駅周辺の人・車の流れが大きく変化する契機ととらえ、これにあわせて新宿駅周辺の交通問題を改善するためのバス導入を目指すこととした。

（2）導入目的（新宿 WE バスの導入コンセプト等より）

① 歩行支援（「歩行をサポートする」、「安心して利用できる」）

新宿駅の東西の回遊性を高めるとともに、駅周辺にある地下鉄駅、業務・商業施設、ホテル等を効率的かつコンパクトに結ぶことで歩行を支援する。

② 観光（「来訪者が使いやすく、地域の人も使いやすい」、「地域のシンボルとなる」）

ホテルの宿泊客や商業施設での買い物、飲食等を目的とした来訪者を対象に、新宿の魅力とホスピタリティを高める。

③ 環境（「環境にやさしい」）

公共交通機関として利用を促進することにより、マイカー等の利用を極力抑制するとともに、東京都第一本庁舎駐車場及び駅周辺の百貨店等と連携したパーク＆バスライドシステムを導入し、渋滞の緩和や CO2 削減による環境の向上を図る。

（3）導入目的に対する実績

目的	実績
① 歩行支援 「歩行をサポートする」 「安心して利用できる」	新宿 WE バスの導入以降、多くの方に利用されてきた。訪日外国人観光客数の増加や新宿駅周辺施設の開業等、状況の変化に応じ、利用者の需要に即したルートに柔軟に変更するなど、新宿駅周辺の回遊性の向上に大きく貢献してきた。
② 観光 「来訪者が使いやすく、 地域の人も使いやすい」 「地域のシンボルとなる」	訪日外国人観光客の増加や歌舞伎町地区の開発に伴い、西口ホテル街から歌舞伎町地区へのアクセスが容易になるよう平成 28 年から新たに歌舞伎町ルートを新設する等、区の観光施策に大きく貢献してきた。
③ 環境 「環境にやさしい」	パーク＆バスライドの実施がより効果的に運用されるよう提携店舗と連携しながら取り組んできた。

(4) 新宿 WE バスを取り巻く現状

令和 6 年度の利用者数はピーク時（平成 29 年度）の約 5 割に留まっている状況であり、令和 2 年 7 月の新宿駅東西自由通路の開通に伴う歩行者の回遊性や来街者の利便性の向上により、新宿 WE バスに対する需要が減少しているものと考えられる。

また、近年では東急歌舞伎町タワーの開業に伴い、空港からのリムジンバスが直接乗り入れされるなど、アクセス性が向上している。また、新宿区でも平成 28 年度から事業を開始したシェアサイクルをはじめ、電動キックボード等の新たなモビリティの発展により、観光客の交通手段が多様化しており、新宿 WE バスに代わる交通手段の充実が図られてきている。

(5) 新宿 WE バスの廃止による移動手段への影響 <別添資料 1-2 参照>

現在、運行されている西新宿循環ルートについて、廃止後においても、京王バスが運行を行っている新宿駅西口発着の他の系統での代替が可能であるため、利用者への大きな影響は生じないものとする。

- ・新宿駅西口 28 番を除く停留所のうち、最も乗車人数が多い「西参道」については、京王バス「宿 51」の「西参道」が徒歩 2 分程度の距離に位置していることに加え、運行便数も多いことから、代替交通として機能することが考えられる。

- ・通勤時の降車利用の多い「パークハイアット東京前」については、京王バス「宿 41・45」の「十二社池の上」が徒歩 3 分程度の距離に位置しており、運行便数も多いため、代替交通として機能すると考えられる。

- ・その他の停留所については、運行便別で確認すると 1 便あたりの利用者数が少なく、既存バス系統上の停留所まで概ね 5 分程度の距離にあることから、既存交通で代替が可能であると考えられる。

(6) 区の考え（まとめ）

新宿 WE バスについては、東西自由通路の開通に伴う新宿駅周辺の歩行者の回遊性の向上や、シェアサイクルを始めとした交通手段の多様化が図られたことにより、ピーク時である平成 29 年度と比較して利用者数がほぼ半減している。そのため、今後も、利用者数が増加することは考えにくく、特に利用料金が 100 円と低廉であることから事業者が収支を維持することは困難であるものと認められる。

さらに、運行開始後 16 年が経過しており、今後バスの修理費用の増加や更新費用が発生することも想定され、事業者の負担につながることも認められる。

上記（3）から（5）のとおり、新宿 WE バスについては当初の導入目的に対しての成果は既に十分に満たしているものと考えられ、かつ、代替交通への切り替えも可能であり区民や来街者への影響も極めて限定的であることから、廃止することはやむを得ないものと判断する。