

## 1. はじめに

### (1) 新宿駅周辺地域の概況

新宿駅周辺地域では、世界一の乗降客数を誇る巨大ターミナル「新宿駅」を囲むように、百貨店や老舗・名店等の商業が集積している新宿駅東口地区や、日本有数の業務の集積を誇る西新宿の超高層ビル地区、世界に知られた飲食・娯楽街の歌舞伎町地区等の個性を持った多様なまちが隣接して存在し、多くの人々が行き交っている。こうした、様々な顔を持つ多様性と各地区が行き交う人々が、新宿のまちの原動力となっている。



図1 新宿駅周辺地域



写真1 西新宿超高層ビル地区



写真2 歌舞伎町地区



写真3 新宿駅東口地区

### (2) 新宿駅周辺地域での取組み

各地区の特色ある取組みを包含し、地元と連携した地域全体のまちづくりを行うため、平成 28 年 3 月に、概ね 20 年後の将来像を描いた「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」を策定した。

2020 年に新宿駅東西自由通路が開通し、新宿駅東西の回遊性が高まるとともに、まちの骨格を形成する賑わい交流軸、文化発信軸、3つの拠点（新宿駅直近地区・新宿中央公園・新宿御苑）を基点に多様なアクティビティによる快適な歩行者空間の創出や地区内・地区間の回遊性向上により、世界中から人々を呼び込むことを目指している。



図2 新宿駅周辺地区の目指す将来像

## 2. 新宿駅東口地区のまちづくり

### (1) 新宿駅東口地区の概況

新宿駅東口地区は、甲州街道（国道 20 号）、靖国通り、明治通り、新宿駅で囲まれた商業地域であり、百貨店や家電量販店等の物販をはじめ、多くの飲食店を有する日本有数の商業・サービス業の集積地である。

当該地域に存在する建築物は 40～50 年を経過したものが多く、建物更新が促進されるべき地区であるが、狭小敷地によ

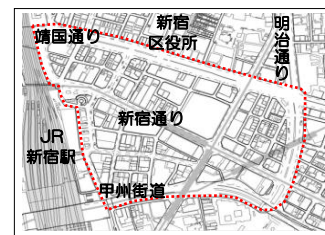


図3 新宿駅東口地区

り賑わいを創出している地区でもあり、大街区化を行わずに建物を更新しつつ、歩行者環境の改善や賑わい創出が必要である。

新宿駅東口地区では、地元組織である「新宿EAST推進協議会」と新宿区が協働でまちづくりを進めており、平成 25 年には、駐車場の附置義務について、地区の特性を踏まえた駐車場地域ルールを策定し、建物更新を促進するとともに、歩行者を主体としたまちづくりを推進している。

新宿駅東口地区のシンボルロードである新宿通りは、「新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン」において、「賑わい交流軸 EAST」と位置付けており、日祭日に歩行者天国を実施している。また、地区内の街路においても平日 15 時～翌 5 時まで歩行者専用規制が実施されている路線が多く存在している。



図4 賑わい交流軸 EAST のイメージ

このような背景のもと、新宿通りから周辺の魅力ある商業施設への歩行者・来街者の滲み出しや回遊性の向上、まち全体の賑わい創出や魅力の向上を図るため、安全で快適に歩くことができる歩行者空間の創出(新宿通りモール化)が必要である。

また、2020 年東京オリンピック・パラリンピック開催時には、国内外からの多数の観光客が予想されるため、新宿駅東口地区のまちづくりでは、新宿通りを核として、まち全体を魅力ある歩行者優先空間とすることを目指している。

## (2) 歩行者優先のまちづくりに向けた課題

新宿駅東口地区では、以下のような路上駐車や路上荷さばき等の課題が見られる。

- ・日常的に路上荷さばきが頻繁に行われており、歩行者環境が阻害されている。
- ・違法路上駐車やパーキングメーターでの制限時間を超える長時間駐車が発生している。
- ・駐車場所を探すうろつき車両の頻発により、交通混雑や歩行者の安全性が低下している。



写真4 路上駐車による歩行者環境の阻害



写真5 違法路上駐車



写真6 パーキングメーターの長時間駐車



写真7 うろつき車両による歩行者の安全性低下

これらの課題の解決に向けて、地元を含めた関係機関等と連携して、検討していくこととなった。

## (3) 新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会の設立

平成27年8月、新宿通り及びその周辺の歩行者環境改善に向け、課題解決に取り組むことを目的とした「新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会」を設置した。

この協議会では、有識者、地元組織、事業者及び関係行政機関等が連携し、荷さばき対策等の「歩行者環境の改善」、「歩行者空間の創出」、「道路空間を活用した賑わい創出」について、継続的かつ段階的に社会実験等を実施し、課題等の検証に取り組んでいる。

さらに、地元では「新宿EAST魅力あふれる街創り有志懇談会」が新宿EAST推進協議会の活動から生まれ、地元が主体となった荷さばき対策等への気運が高まり、社会実験に向けた実務レベルの具体的な検討と共に、将来的な荷さばき集約化システムの導入に向けた仕組みづくりの検討を始めた。

### 3. 社会実験の実施(新宿東口荷さばき集約化プロジェクト)

#### (1) 社会実験の全体像

平成28年度の社会実験は、多頻度小口の白ナンバー物流の集約化を図る「荷さばき集約化実験」、宅配便物流の配達・集荷の集約化を図る「宅配便物流の集約化実験」、路上駐車やパーキングメーターの適正利用を図る「駐車場所・駐車時間の適正化実験」の3つの実験によって構成している。それぞれの実験の総合的な効果として、地区内の路上駐車やうろつき車両を削減し、歩行者環境の改善を実現しようとするものである。

#### (2) 荷さばき集約化実験

地区内における多頻度小口の白ナンバー物流の荷物を集約する。地区外の1次デポで荷物を集約することで、地区内に流入する荷さばき車両を減らし、荷さばき路上駐車削減を図る。

##### <実験の効果>

荷さばき集約化実験を行うことにより以下のような効果を得る。

- ・地区内における路上駐車削減
- ・駐車場所探索時間の節減によるうろつき車両削減
- ・荷さばき集約化システム導入に向けた地元合意形成
- ・地元での荷さばきルールづくりへの合意形成

##### <実験の方法>

地区外の民間敷地等において、冷蔵・冷凍設備を備えた仮設の1次デポ(共同集配施設)を設置し、参加納入業者からの荷物をそこで受取り、荷物の集約化を行う。

集約した荷物は、実験担当業者が地区内の2次デポ(集配施設)に車両で輸送し、2次デポからは台車(人力)で配達する。

なお、2次デポは路外駐車場等を利用している。

##### <実験結果>

今回の実験実施に向けて、地元の「新宿EAST魅力あふれる街創り有志懇談会」や商店街振興組合等が主体となって参加店舗や参加納入業者の募集を行った。現状の実験規模では路上駐車削減効果を示すのは難しいが、参加した地元店舗からは、「配達の遅れや荷物・商品の傷み等もなく実施できている」というアンケート回答や、「地元まちづくりに協力したい」というアンケート回答があり、荷さばき集約化の必要性が地元店舗等へ理解され始めていると共に、地元主体の荷さばき集約化システムが確立されつつある。

今後、継続・発展させていくためには、より多くの店舗や納入業者の参加が必要となってくるが、地元の取組み体制は整っている。

#### (3) 宅配便物流の集約化実験

地区内における宅配便物流の配達及び集荷の荷物を集約する。宅配便車両の路上駐車やパーキングメーター長時間駐車削減を図る。

宅配便荷物の荷受人(参加店舗・事業所)が不在の場合は、代理として荷物を1次デポで保管し、荷受人の都合に合わせて実験担当業者が再配達する。これにより各宅配便業者が再配達のために地区内に流入する車両を削減することができる。



図5 荷さばき集約化実験のイメージ



写真8 2次デポから各店舗へ配達状況

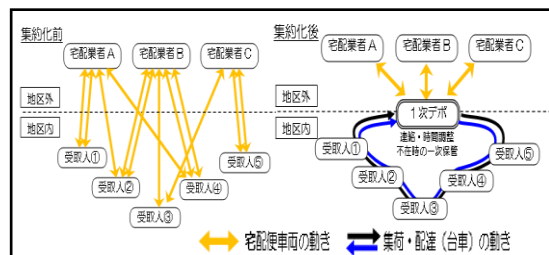


図6 宅配便集約化実験のイメージ①

### <実験の効果>

宅配便物流の集約化実験を行うことにより以下のような効果を得る。宅配便車両と白ナンバー車両のパーキングメーター平均利用時間を比較すると、白ナンバー車両の約3倍となっている。このことから宅配便車両の削減効果は大きい。

- ・地区内に流入する宅配便車両の削減(再配達含む)
- ・パーキングメーターの長時間駐車削減
- ・パーキングメーターの回転率の向上

### <実験の方法>

荷さばき集約化実験と同様で、地区外に1次デポを設置し、宅配便業者からの荷物を受取り、集約する。集約した荷物は、実験担当業者が地区内の2次デポに車両で輸送し、2次デポからは台車(人力)配達する。

店舗や事業所から荷物の発送がある場合は、連絡を受けた実験担当業者が集荷し、1次デポで宅配便業者に荷物を引き渡す。

1次デポは、路外駐車場等を利用し、荷物の集荷、配送、引き渡し、及び一時保管のスペースとする。

### <実験結果>

今回の実験では、宅配便業者の大手4社の協力を得て、配達・集荷あわせて1日約1,000個~1,200個の荷物を扱った。参加した宅配便業者へのヒアリングによると、新宿三丁目地内では、今回の実験規模の4~5倍の荷物量を扱っており、宅配便の長時間駐車車両を減らすためには、これだけの荷物量をさばける1次デポ・2次デポが必要となる。さらに、1次デポ・2次デポの機能として、2t~4tの中型貨物車を受け入れられる必要がある。

### (4) 駐車場所・駐車時間の適正化実験

地区内の中央通りの一部を対象に、事前のドライバーへの周知と、実験実施日のドライバーへの声掛けにより、路上駐車の抑制を行う。

また、路上駐車がなくなった道路空間を活用し、歩行者空間を創出し、東口のまちの魅力や賑わいを向上させる取組みも合わせて実施した。

### <実験の効果>

荷さばき集約化実験や宅配便物流の集約化実験による荷さばき車両対策だけでなく、区間を決めて、集中的に路上駐車抑制の啓発活動を行うことにより、歩行者環境改善のモデルケースとして、以下の効果が期待できる。

- ・荷さばき集約化への参加意欲の向上
- ・パーキングメーターの長時間駐車削減
- ・パーキングメーター回転率の向上
- ・地元ルール(啓発活動)への合意形成
- ・道路修景や街並みイメージの向上
- ・歩行者空間の創出

### <実験の方法>

パーキングメーター以外に路上駐車をしないように周辺店舗に対して事前に周知する。さらに、パ



図7 宅配便集約化実験のイメージ②



写真9 荷物の配達状況

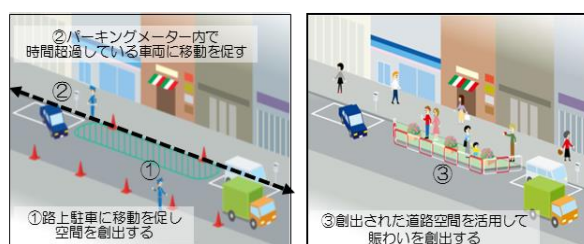


図9 駐車場所・駐車時間の適正化実験イメージ

ーキングメーターの適正利用(駐車時間 40 分以内)についても事前に周知する。

また、実験実施日には、誘導員の配置や駐車抑制サインの設置により、違法路上駐車に対して、適正な駐車場所(路外駐車場またはパーキングメーター)への移動を促す。合わせてパーキングメーターの適正な利用も促す。

### <実験結果>

事前周知としてのチラシ配布(約 2,200 枚)や実験実施日の声掛け(約 140 件)により、中央通りでのパーキングメーター平均利用時間が短縮され、回転率も上がり、41 台の路上駐車をパーキングメーター利用に転換することができた。

路上駐車のない道路は、歩行者の7割の人が「歩きやすくなった」と回答しており、安全性の向上や景観改善への評価も高い。

また、この路上駐車がなくなった道路空間を活用して、まちの賑わいを創出する実験を実施した。このような取組みを行い、来街者や観光客を増やし、東口のまち全体の魅力向上に繋げていきたい。

さらに、沿道の地元店舗等も路上駐車削減効果がメリットになると感じることで、荷さばき集約に対する地元の意欲も高まることを期待する。



写真 10 道路空間を活用した賑わい創出  
<フォトセッションコーナー>

## 4. 将来的な荷さばき集約化システム導入の効果

今回の社会実験で平常時と実験時の路上駐車台数を比較し、新宿駅東口地区全体の荷さばきの違法路上駐車を 85 台減少することができた。

平常時と実験時の比較	路上駐車削減台数(違法路上駐車)
荷さばき集約化実験	20 台減少
宅配便物流の集約化実験	24 台減少(パーキングメーター利用へ転換)
駐車場所・駐車時間の適正化実験	41 台減少(パーキングメーター利用へ転換)
合計	85 台減少

表-1 社会実験による路上駐車台数の減少

新宿駅東口地区には 1,949 の事業所が存在する。このうち、荷さばき集約化への参加が期待できるのは飲食店である。物販については運送業者か宅配便を利用しており、宅配便物流の集約化の対象となる。

業種	事業所数	備考
飲食	616	飲食、持ち帰り・配達飲食サービス業
物販	737	卸売業、小売業
その他	596	上記以外の事業所
計	1,949	

表-2 平成 26 年度経済センサス基礎調査結果

飲食店 616 店舗のうち、将来の集約化への参加を 308 店舗(飲食店参加率 50%)、または 493 店舗(飲食店参加率 80%)として、路上駐車削減効果を試算すると以下ようになる。

飲食店参加	参加店舗数	路上駐車削減台数	削減率
50%	308 店舗 (616 店舗×50%)	795 台 (実験結果より算出)	34% (795 台/2,331 台)
80%	493 店舗 (616 店舗×80%)	1,273 台 (実験結果より算出)	55% (1,273 台/2,331 台)

表-3 路上駐車削減効果

また、路上駐車削減により、地区内の総走行距離も減少することから、これらの排出 CO2 を低減させる環境改善効果を試算すると以下ようになる。

■参加率 50%の場合 ⇒ CO2低減:42.5t/年 ⇒ 育成林:6.5ha に相当

■参加率 80%の場合 ⇒ CO2低減:68.1t/年 ⇒ 育成林:10.55ha に相当

参加率	路上駐車減少台数	地区内走行距離	地区内総走行距離	想定燃費	燃料消費量	二酸化炭素排出係数	1日の二酸化炭素排出量	年間二酸化炭素排出量	育成林換算
	台	km/台	km	km/L	L	kg-CO2/L	t	t	ha
50%	795	1.0	795	10	79.5	2.32	0.184	42.5	6.5
80%	1273		1273		127.3		0.295	68.1	10.5
						ガソリンとして		231日/年 (2017)として	育成林換算係数=1.77(t-C/年/ha)

※地区内での平均走行距離を1km/台、平均燃費を10km/Lと設定、燃料はガソリンと設定

表-4 効環境改善効果(CO2の低減)

さらに、納入業者にとっては、地区内での荷さばきに費やす労務が軽減され、人件費を節減することでもたらされるコスト削減効果を試算すると以下ようになる。

■参加率 50%の場合 ⇒ 地区内労務短縮:556.5時間/日 ⇒ 人件費節減:226百万円

■参加率 80%の場合 ⇒ 地区内労務短縮:891.1時間/日 ⇒ 人件費節減:362百万円

参加率	路上駐車減少台数	地区内従事時間	地区内総従事時間	1人あたり人件費	1人あたり人件費	人件費節減額
	台	分	時間	千円/月	円/時間	千円/日 百万円/年
50%	795	42.0	556.5	281.3	1758	978
80%	1273		891.1			1567
		平均駐車時間と同等として		中小企業庁資料 小売業の値 20日稼働	20日/月として 8時間/日として	231日/年として

※労務短縮時間は平均駐車時間から設定(42分/台)、人件費は中小業者庁資料より設定(1758円/時間)

表-5 効環境改善効果(CO2の低減)

社会実験等を継続しながら、このような効果の試算をもとに地元・事業者と連携して、将来的な荷さばき集約化システム導入に向けて検討を進めていく。

## 5. 「賑わい都市・新宿」の実現を目指して ～未来に向かって、世界をあとと言わせよう！～

2020年には新宿駅東西自由通路が供用開始となり、東京オリンピック・パラリンピックが開催され、国内外からの更なる来街者が新宿のまちを訪れることが想定される。

このような新宿駅東口地区の取組みをはじめとして、「新宿」が、国内のみならず、世界中から注目されるまちとして日本をリードするとともに、持続的に賑わい・発展し続けていくためには、新宿駅周辺地域の各地区が、それぞれの特色を活かしながら、連携を一層強化し、調和のとれたまちづくりを推進していくことが重要である。そのため、各地区間の回遊性を高め、歩きやすく快適に過ごせる都市基盤や都市環境を充実させ、賑わいが区内全域へと波及し、「新宿」全体のブランド力を向上させ、誰もが愛着と誇りの持てるまちの実現に向けて取り組んでいく。

### 【参考文献】

- 1) 新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン 2016.3
- 2) 総務省統計局 平成26年度経済センサス基礎調査
- 3) 環境省 温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン 2015.4
- 4) 林野庁HP <http://www.rinya.maff.go.jp/puresu/h15-7gatu/0627-s4.pdf>  
吸収量確保の見通しについて(試算)
- 5) 中小業者庁HP [http://www.chusho.meti.go.jp/koukai/chousa/keiei\\_sihyou/h11/06\\_04.html](http://www.chusho.meti.go.jp/koukai/chousa/keiei_sihyou/h11/06_04.html)  
中小企業の経営指標(概要)～中小企業経営調査結果～