

3-4. 影響を軽減させるための方策

これまでの検証結果をふまえると、路上荷さばきが出来なくなることによる地元住民や商業主・地権者等の地域の方々への影響が大きく、目指す交通環境への理解と協力を得ていくことが必要です。ここでは、地域の方々から理解と協力を得るための考え方の一つとして、各主体に及ぼす影響を可能な限り小さくするために検討すべき方策を整理します。

●表3-6 関連する主体に及ぼす効果と影響の一覧

影響を受ける主体		想定される影響（良くなる）	想定される影響（悪くなる）
来街者	鉄道・バスで来街する人（まちなかを歩く人も含む）	<ul style="list-style-type: none"> ○駅と街との往来が良くなり、安全・快適な歩行空間となります。【1・2】 ○バス乗り場が駅前広場にあり乗換機能が向上します。【1】 ○L R T等によって移動手段の選択枝が増えます。【3】 ○高齢者や障がいのある方の移動がしやすくなります。【3】 など 	
	自動車で来街する人	<ul style="list-style-type: none"> ○通過交通との混在が少なく、池袋に行き来しやすくなります。【1】 	<ul style="list-style-type: none"> ●目的地までの歩行距離が増大する可能性があります。【2】 ●車線の減少や停車帯の確保に影響があります。【3】 ●幹線道路では通過交通の処理が困難になる可能性があります。【3】 ●歩行者ネットワークの確保により、駅前周辺における駐輪施設の容量が不足する可能性があります。【3】
	自転車で来街する人		<ul style="list-style-type: none"> ●グリーン大通り・アゼリア通り、駅前の一定街区等は歩行者が優先された空間となります。【1・2】 ●歩行者ネットワークの確保により、駅前周辺における駐輪施設の容量が不足する可能性があります。【3】
事業者	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○乗換機能の向上により利用者増となる可能性があります。【1】 ○パーク＆ライド利用などにより利用者が増える可能性があります。【2】 ○L R T等の専用走行空間や電停を共用することにより、バスの運行や施設管理の効率化が期待できます。【3】 など 	<ul style="list-style-type: none"> ●駅前空間の制約があり、運行管理がいまより厳しいものとなる可能性があります。【1】
	タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○駅前への自動車での来街が不便となることから、副都心内での移動手段としてタクシーが利用される機会が増える可能性があります。【2】 	<ul style="list-style-type: none"> ●駅前空間の制約があり、運行管理がいまより厳しいものとなる可能性があります。【1】 ●副都心内を目的とする利用者が徒歩や公共交通に移り、タクシーの利用が低下する可能性があります。【3】
	駐車場事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○路上荷さばき車両を既存の駐車場に誘導することにより、駐車場の稼働率が高まる可能性があります。【2】 ○駅や集客施設と駐車場をL R T等で連携すると駐車場の利用価値が上がります。【3】 	<ul style="list-style-type: none"> ●駅周辺の駐車場には規模の縮小や駐車料金の変更等を求める可能性があります。【2】 ●L R T等の専用走行空間を整備する道路沿道では、駐車場の移転または出入口の調整が必要となる可能性があります。【3】
	物流事業者（荷さばき）	<ul style="list-style-type: none"> ○荷さばきを路外駐車場で行うことにより作業の安全性が向上します。【2】 	<ul style="list-style-type: none"> ●グリーン大通り・アゼリア通りの沿道建物では、自動車から随時・直接の搬入出が出来なくなります。【1】 ●物流事業者の荷卸し距離が増大する可能性があります。【2】 ●L R T等の専用走行空間では、路上荷さばきが出来なくなります。【3】
マンション等の居住者	<ul style="list-style-type: none"> ○池袋駅周辺では路上荷さばきがなくなり、居住環境が向上します。【2】 ○L R T等によって移動手段の選択枝が増えます。【3】 ○道路と沿道、集客施設などが一体となったまちづくりとなり、池袋の魅力が高まります。【3】 など 	<ul style="list-style-type: none"> ●幹線道路沿道等では交通量の増加に伴い、振動・騒音が大きくなる可能性があります。【1】 	
商業者（店舗・地権者・テナント）	<ul style="list-style-type: none"> ○まちなかでは店舗前を通る歩行者が増えます。【2】 ○道路の多様な活用により、商業活動が活発となります。【3】 ○魅力ある街並み誘導により、商業活動が活発となります。【3】 ○来街者の移動範囲が広がり新たな顧客が増加します。【3】 など 	<ul style="list-style-type: none"> ●グリーン大通り・アゼリア通り等の歩行者優先道路の沿道建物では、自動車から随時・直接の搬入出が出来なくなります。【1】 ●歩行者を優先する街区では荷さばきが制約されます。【2】 	
池袋を通過する自動車利用者	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者の多い駅前を迂回するため、いまよりも安全に通行できるようになります。【1・2】 	<ul style="list-style-type: none"> ●迂回路となる道路では自動車交通量が増加し渋滞が発生しやすくなります。【1】 ●幹線道路では通過交通の処理が困難になる可能性があります。【3】 ●歩行者ネットワークの確保により、駅前周辺における駐輪施設の容量が不足する可能性があります。【3】 	

【 】：検討の視点で示したポイント

目標とする交通環境の実現に向けて

影響を軽減させるための方策

住民・商業者・地権者等の 地域の方々への影響を軽減

- ① 路上荷さばき対策
 - ・ 歩行者を優先する道路や通過交通の迂回路となる道路では、荷さばき車両による機能低下を防ぐため、既存の駐車施設を活用して荷さばき施設を確保するなど、路上荷さばき対策を行います。
- ② 時間帯による道路の活用
 - ・ 駅前的一定街区における道路では、都市活動を支える物流への影響を小さくするため、特定の時間帯によっては物流車両等の進入を可能とするなど、道路の運用や管理を行います。

バス事業者やタクシー 事業者への影響を軽減

- ③ 交通結節施設の再配置
 - ・ 限られた駅前広場空間において必要な施設規模を確保するため、駅前広場以外の空間を活用するなど、交通結節施設の再配置を行います。

自転車で来街するの方々への 影響を軽減

- ④ 自転車利用のルール化・駐輪施設の適切な配置
 - ・ 自転車の走行や駐輪に対するルールを徹底するとともに、自転車によるアクセス性を確保するため、不足している駐輪施設の確保を行います。

道路交通への影響を軽減

- ⑤ 駐車場施策と公共交通施策との連携
 - ・ 自動車来街者の駅前へのアクセス性を担保するため、副都心内の外周に位置する駐車場と公共交通を連携させる取組みを行います。
- ⑥ 公共交通の利用啓発活動
 - ・ マイカー利用者への意識啓発などにより公共交通への利用転換を促すなど、適切な自動車の利用を促す取組みを行います。
- ⑦ 道路構造の改良
 - ・ 通過交通の迂回路となる道路や特定交差点での交通処理を円滑にするため、交通処理の検証をいふまえ、必要に応じて構造的な対策を講じます。

3章

池袋の交通の
あり方を考える

【参考】影響を軽減するために検討すべき事項（例示）

各主体に及ぼす影響を可能な限り小さくするために検討すべき事項を以下に例示します。

① 路上荷さばき対策

歩行者を優先する道路や通過交通の迂回路となる道路では、荷さばき車両による機能低下を防ぐため、既存の駐車施設を活用して荷さばき施設を確保するなど、路上荷さばき対策を行います。

【検討すべき事項：例示】

- ・ 路上荷さばき対策として、既存の駐車施設に荷さばきスペースを設けることや料金的な抵抗の緩和、共同集配送の実施など、商店主（荷主）や駐車場事業者の方々とともに、問題意識を共有し協働して取り組むことが必要となります。

例) コインパーキング等の既存駐車場を活用した荷さばきスペースの確保
駐車料金単位の細分化
共同集配送などの荷さばきの効率化 など

（事例）料金単位の細分化による既存駐車場へ利用誘導の例

- ・ 駐車場改革推進協議会では、クレジットカードを活用することで、安全性にすぐれたキャッシュレス機能や分単位計算の駐車場料金を自由に設定できる画期的なシステムを実現。
- ・ 料金支払いにクレジットカードを利用することで1分5円の利用料金を実施。

※現金支払い者は15分100円。（ピ！パーク名駅3丁目駐車場の場合）



出典：駐車場改革推進協議会ホームページより

（事例）共同集配送の例

- ・ 福岡市天神地区では、昭和53年2月から、天神地区の交通混雑と効率化を図るため、関係事業者の協議により共同配送業務が開始され、その後、「都心物流共同集配システム」を新たに構築。現在では、全員参加型の共同出資会社「天神地区共同輸送株式会社」が設立され、本格的に事業を開始している。

※共同集配事業による社会的効果

区 分	共同化なし	共同化あり	効 果
トラック台数(台)	75.0	26.0	▲65%
総走行距離(キロ/日)	815.8	251.4	▲69%
エリア内走行距離(キロ/日)	104.8	17.4	▲83%
総駐車回数(回/日)	502.0	139.0	▲72%
総駐車時間(時間/日)	100.4	82.9	▲17%
1回当たり駐車時間(分)	12.0	35.8	198%

出典：国土交通省九州運輸局ホームページより

② 時間帯による道路の活用

駅前の一定街区における道路では、都市活動を支える物流への影響を小さくするため、特定の時間帯によっては物流車両等の進入を可能とするなど、道路の運用や管理を行います。

【検討すべき事項：例示】

- ・自動車の進入が出来なくなる駅前の一定街区では、来街者（歩行者）が多くなる昼間時間帯のみ自動車の進入を禁止し、午前中や深夜時間帯には車両の進入を可能とするなど、地域の方々と道路管理者等が協働して取組むことが必要となります。

例) 道路構造や運用の見直しに関する地域の方々との合意形成
 地域における荷さばきのルール化（時間帯の限定・共同集配送など）
 附置義務制度の地域ルールへの導入（附置義務駐車場の隔地配置など） など

（事例）ライジング・ボラードによる時間規制の例

- ・ライジング・ボラードは、路車間通信やIC カード等による選択的通行止めや時間規制を行うシステムで、フランスやイギリスなどで普及しつつある。（写真はイギリス・ケンブリッジ）






出典：新しいまちづくりの戦略的展開／大成出版社

（事例）特定時間帯への利用誘導の例

- ・中央区日本橋横山町繊維問屋地区では、路上駐車を解消するために、荷さばき駐車場等のインフラ整備や貨物車による集配時間と乗用車による買物時間の区別、貨物車専用パークイングの増設など多面的な対策を講じている。→路外駐車場の利用状況は、駐車台数が26%増加、平均駐車時間が22%短縮、回転率が28%向上といった効果が見られた。

※パークイング・メーターの利用をトラック専用時間帯、乗用車専用時間帯に区分

7:00~10:00 【貨物集配車の駐車】	10:00~16:00 【一般乗用車の駐車】	16:00~19:00 【貨物集配車の駐車】
貨物集配車は駐車禁止を解除、それ以外はパークイングメーター利用による駐車 	貨物集配車は外周の貨物用パークイングメーター利用による駐車 	貨物集配車は駐車禁止を解除、それ以外はパークイングメーター利用による駐車 

出典：都市内物流効率化へ向けて／国土交通省

③ 交通結節施設の再配置

限られた駅前広場空間において必要な施設規模を確保するため、駅前広場以外の空間を活用するなど、交通結節施設の再配置を行います。

【検討すべき事項：例示】

- ・必要な交通結節施設を配置するために、限られた駅前広場空間を有効に活用していくことや周辺の駐車場空間の活用など、交通事業者や駐車場事業者の方々とともに、問題意識を共有し協働して取り組むことが必要となります。

例) バス路線の経路や路線の見直し

交通結節施設の効率的な運用（事業者間におけるバス停施設の共有等）

駅前広場以外の空間活用（地下駐車場の空間、再開発事業との連動等） など

（事例）タクシープールの隔地配置の例

- ・池袋駅西口では、駅前のタクシー乗り場から少し離れたバスターミナル内に第2プールを確保し、モニターカメラを活用して、タクシー乗り場での待ち行列への流入を調整している。



④ 自転車利用のルール化・駐輪施設の適切な配置

自転車の走行や駐輪に対するルールを徹底するとともに、自転車によるアクセス性を確保するため、不足している駐輪施設の確保を行います。

【検討すべき事項：例示】

- ・無灯火や携帯電話を使用しながらの運転などをさせないように、自転車利用のマナーやモラルの一層の向上を図るための啓発に努めます。また、不足している駐輪施設を確保するため、民地空間の活用などについて地域の方々からの理解と協力が必要となります。

例) 自転車利用のマナーやモラルの周知徹底・啓発

駐輪施設への案内誘導の義務化

民地空間を活用した駐輪施設の確保

自転車レーン等の設置 など

（事例）駐輪場料金の優遇措置による放置自転車対策の例

- ・天神地区（福岡市）では、憩いと賑わいに満ちた空間を維持するため、きらめき通り駐輪場（1,071台）・ソラリアターミナル駐輪場（480台）等5箇所において2～3時間の短時間利用者に関する駐輪料金の無料化、放置駐輪の撤去等を実施（実験）。

出典：「憩いと魅力」の道路文化創造社会実験 報告書（概要版）より

⑤ 駐車場施策と公共交通施策との連携

自動車来街者の駅前へのアクセス性を担保するため、副都心内の外周に位置する駐車場と公共交通を連携させる取組みを行います。

【検討すべき事項：例示】

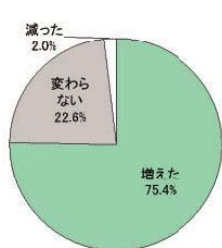
- ・ 駐車場と公共交通の両方を利用する場合の料金的なインセンティブの付与など、駐車場と公共交通機関の料金収受や運営方法について、地域として取組むための仕組みやルールの導入が必要となります。

例) 地域として一体的に駐車場を管理する仕組み

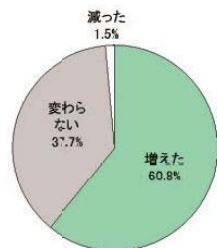
パーク&ライド利用に対する料金割引などのインセンティブ付与 など

(事例) 周辺駐車場（フリンジパーキング）の利用促進の例

- ・ 福岡市天神地区では、期間限定で買い物駐車場サービス及び無料シャトルバス運行を実施



フリンジパーキング利用による
滞在時間変化



フリンジパーキング利用による
利用店舗数の変化

※中心部の百貨店で
5千円以上買い物す
ると5時間まで駐車
場無料



出典：「憩いと魅力」の道路文化創造社会実験報告書（概要版）より

⑥ 公共交通の利用啓発活動（マイカーからの利用転換の促進）

マイカー利用者への意識啓発などにより公共交通への利用転換を促すなど、適切な自動車の利用を促す取組みを行います。

【検討すべき事項：例示】

- ・ 区民や来街者・企業等に公共交通の利用を働きかけていくなど、適切な自動車利用に向けた啓発活動が必要となります。

例) 来街者や職場組織等へのモビリティ・マネジメントの実施

利用啓発のためのパンフレット等の作成 など

⑦ 道路構造の改良

通過交通の迂回路となる特定交差点での交通処理を円滑にするため、交通処理の検証をふまえて、必要に応じて構造的な対策を講じます。

【検討すべき事項：例示】

- ・ 施策展開や道路ネットワーク整備の進捗に応じて交通処理の検証を行いながら、関係各機関とともに交通処理の可能性とその対策について検討していきます。

例) 車線運用の変更・交差点改良による交通混雑の緩和 など