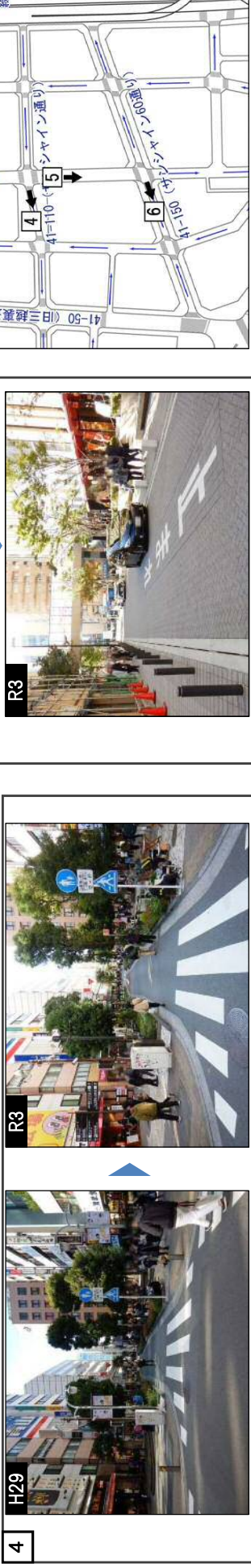
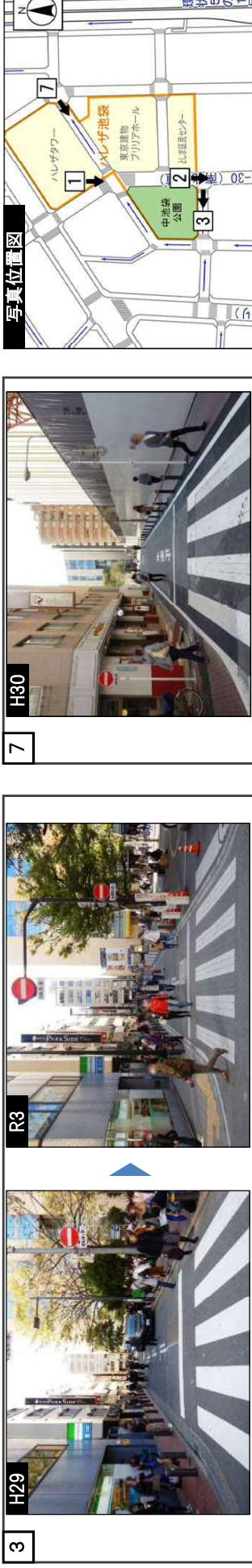
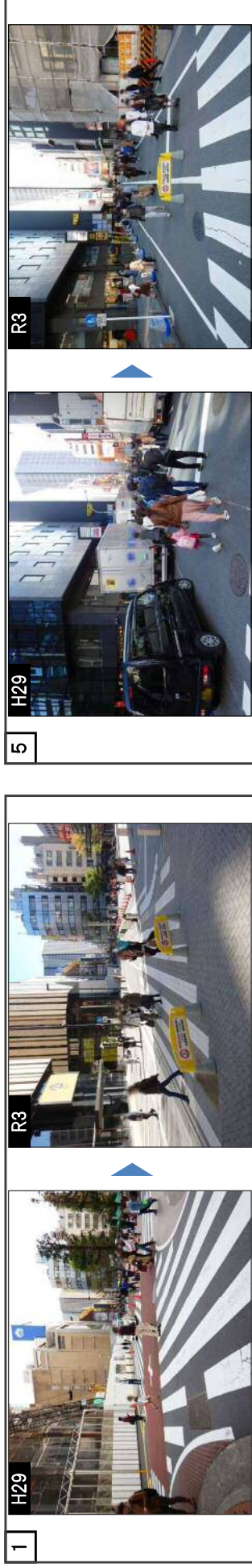


4) 南北区道周辺の現地状況写真【H29年度とR3年度の比較】(休日)



2. 南北区道・サンシャイン通りに誤進入する車両の把握及び対策の効果の確認

1) 検討の概要

- ・としま区民センターの裏(東側)の道路を南下すると、一方通行の出口と車両通行禁止規制(サンシャイン通り)により袋小路になってしまう(以前からの課題)。このため昨年度の時点で、その車両がサンシャイン通りに流入し、その一部の車両が南北区道に流入する状況が生じていた。
- ・そこで、右図のとおり対策策(バリケードの設置及び法定外看板の設置)を実施した。(令和2年未頃実施)
- ・この対策の効果を確認するため、交通量調査を実施し過年度の調査結果と比較することにより、誤進入する車両が減少したかを把握した。また、サンシャイン通りに誤進入した車両の流動状況をナンバープレート調査により把握した。

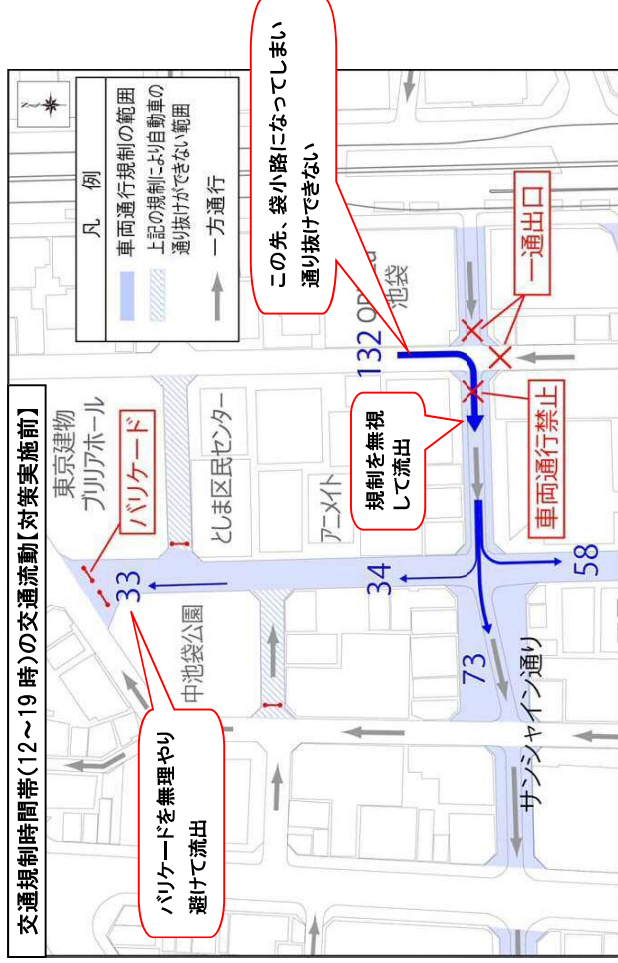


図 サンシャイン通り・南北区道に流入する車両の流れ【対策実施前(昨年度)の状況】

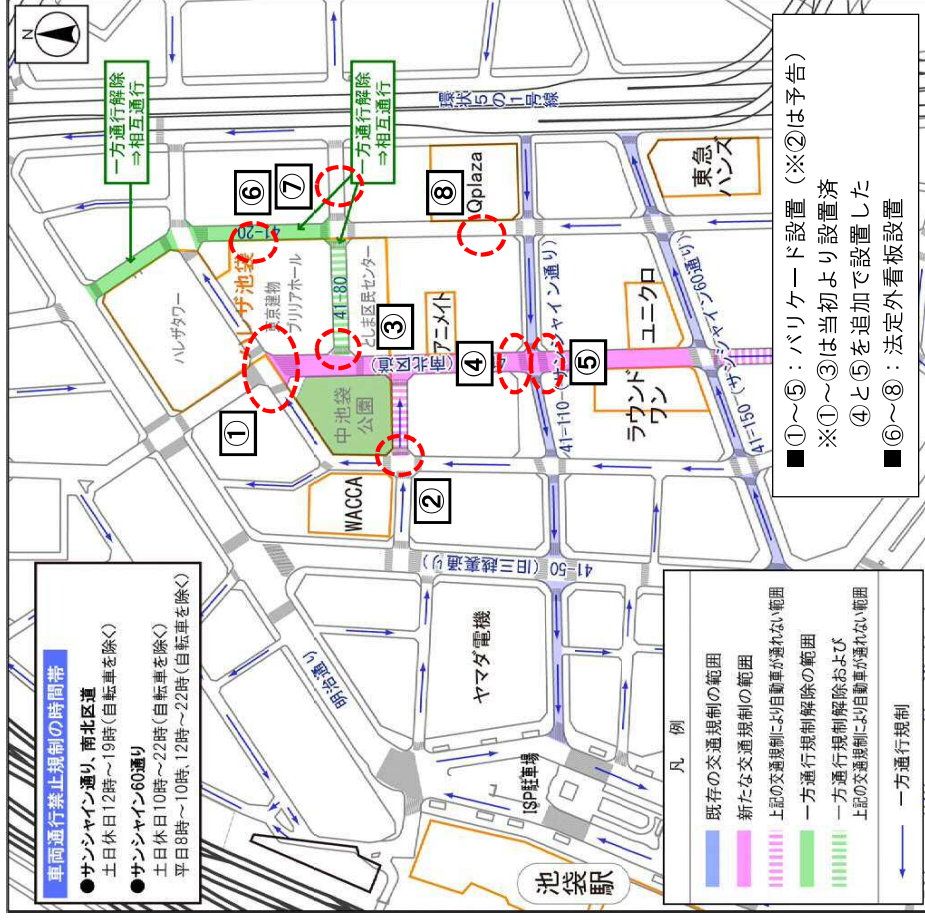


図 昨年度に実施した南北区道・サンシャイン通りに誤進入する車両への対応策

3. 路上駐車台数の変化

1) 街区全体の路上駐車台数の変化

- 路上駐車（一般車・荷さばき車両）の全体像は以下のとおりである。荷さばきルール等の荷さばき施策による路上駐車台数の変化を把握するため、路線毎及び街区全体で路上駐車台数を比較した。
- ・南北区道の車両通行規制後（R2年以降）、南北区道の路上駐車はほぼなくなった。また、南北区道以外の道路に路上駐車が増加するなどの状況も見られた。
- ・南北区道の車両通行規制及び荷さばきルールの運用開始から1年後のR3年では、R1年と比較して街区全で路上駐車が約15～16%減少した。R2年と比較しても僅かだが路上駐車が減少した（約2～3%減少）。
- また、路上駐車の特長（路上駐車が多い箇所）はR2年と同様の傾向であった。ハレザタワーとブリリアアホールの間の道路は、昨年よりも増加している。

表 延べ路上駐車台数の増減数（R2年の調査範囲での合計）

		A		B		C		D(C-A)		E(D/A)		F(C-B)		G(F/B)	
		R1年 (2019年)		R2年 (2020年)		R3年 (2021年)		R1年からの 減少台数		R1年からの 減少率		R2年からの 減少台数		R2年からの 減少率	
8～20時(12h)		662	571	553				-109	-16.5%	-18	-3.2%				
12～19時(7h)		339	293	287				-52	-15.3%	-6	-2.0%				

(単位：台)

※12～19時(7h)は、南北区道等の車両通行規制の時間帯

※R1(2019)年は、南北区道の車両通行規制前

※R2(2020)年は、南北区道の車両通行規制実施(R2年10/31)+荷さばきルールの運用開始(R2年10/31)の直後

※R3(2021)年は、南北区道の車両通行規制実施+荷さばきルールの運用開始から1年後

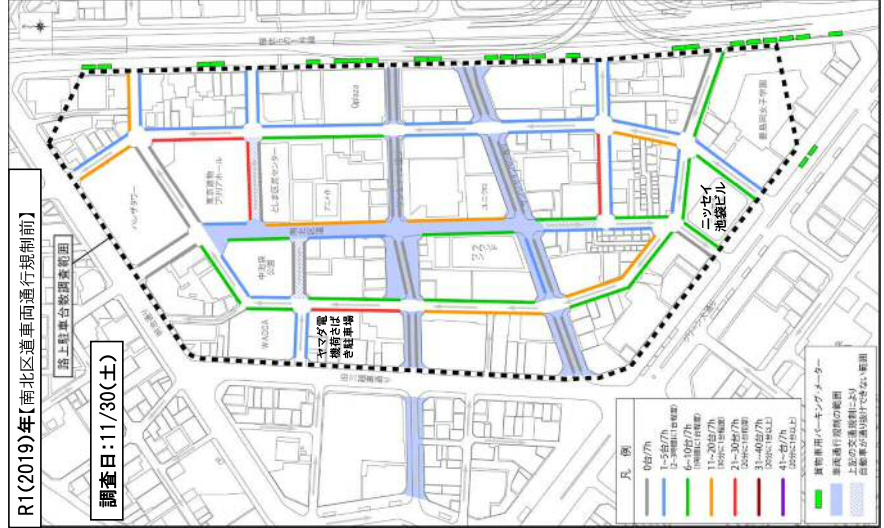


図 R1 (2019) 年の路上駐車状況【12～19時(7時間)】

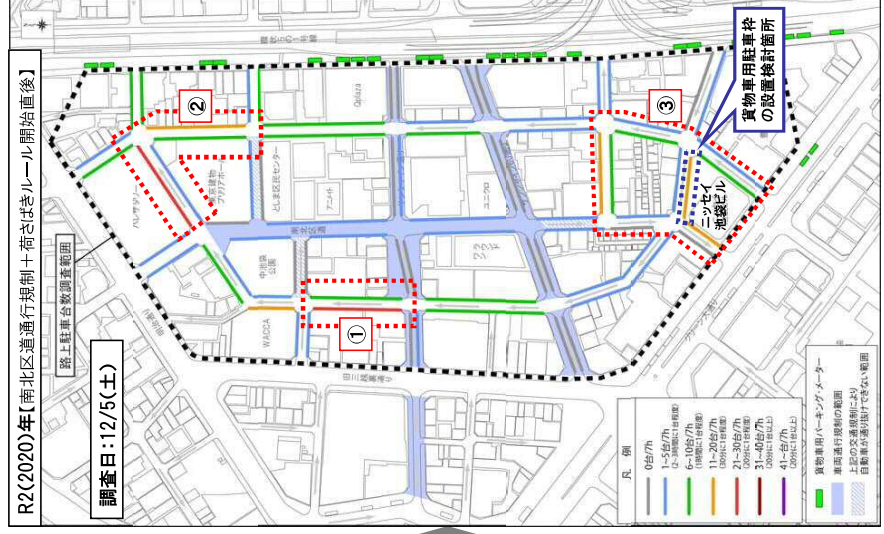


図 R2 (2020) 年の路上駐車状況【12～19時(7時間)】

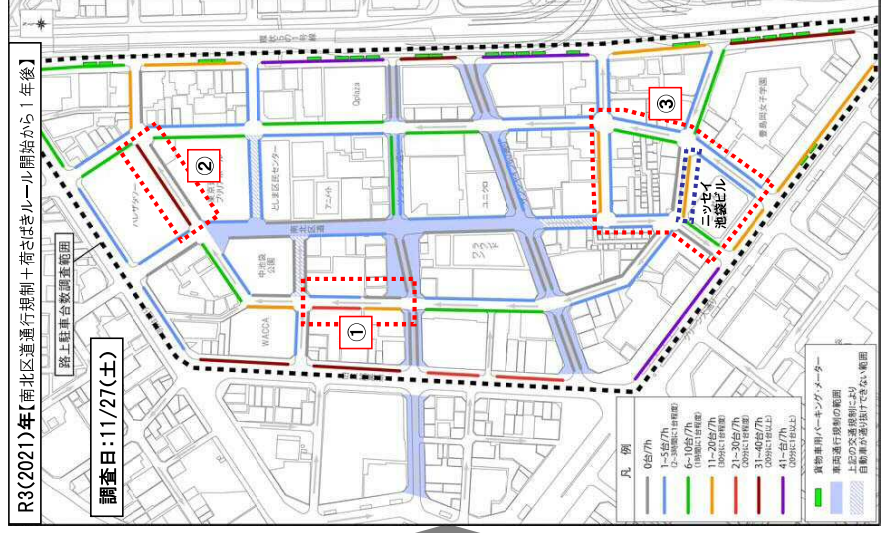


図 R3 (2021) 年の路上駐車状況【12～19時(7時間)】

■ 路上駐車(荷さばき車両)の課題と対応方針

- ・まだ一部の場所で路上駐車が多いところがある。
- (図中の①内の道路)

① ヤマダ電機荷さばき駐車場前

- ・ヤマダ電機の荷さばき場の周辺で路上駐車が多いため、路上駐車削減への協力を関係者に要請する。

② ハレザタワーとブリリアアホールの間

- ・ハレザタワーとブリリアアホールの間の道路については、歩車分離されているため路上駐車による歩行者への影響はそれほどないが、ハレザ池袋と広場(中池袋公園)と道路の面的な連続性、一体的なつながりが大切であるため、路上駐車を抑制することとする。

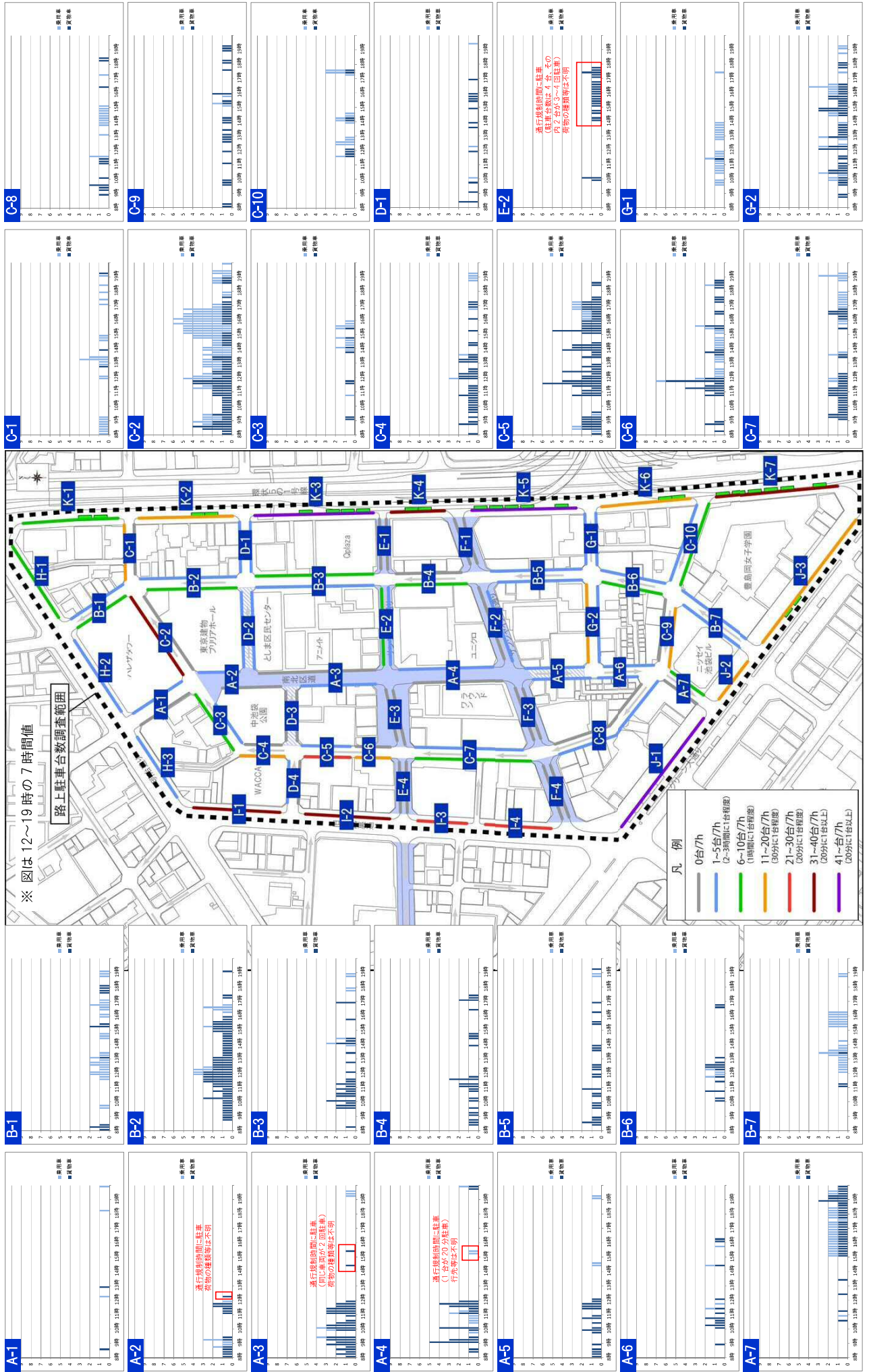
- ・対策としては、昨年と同様乗用車の駐車が多いことから、見回りや啓発活動の実施等を検討する。

③ ニッセイ池袋ビル裏周辺

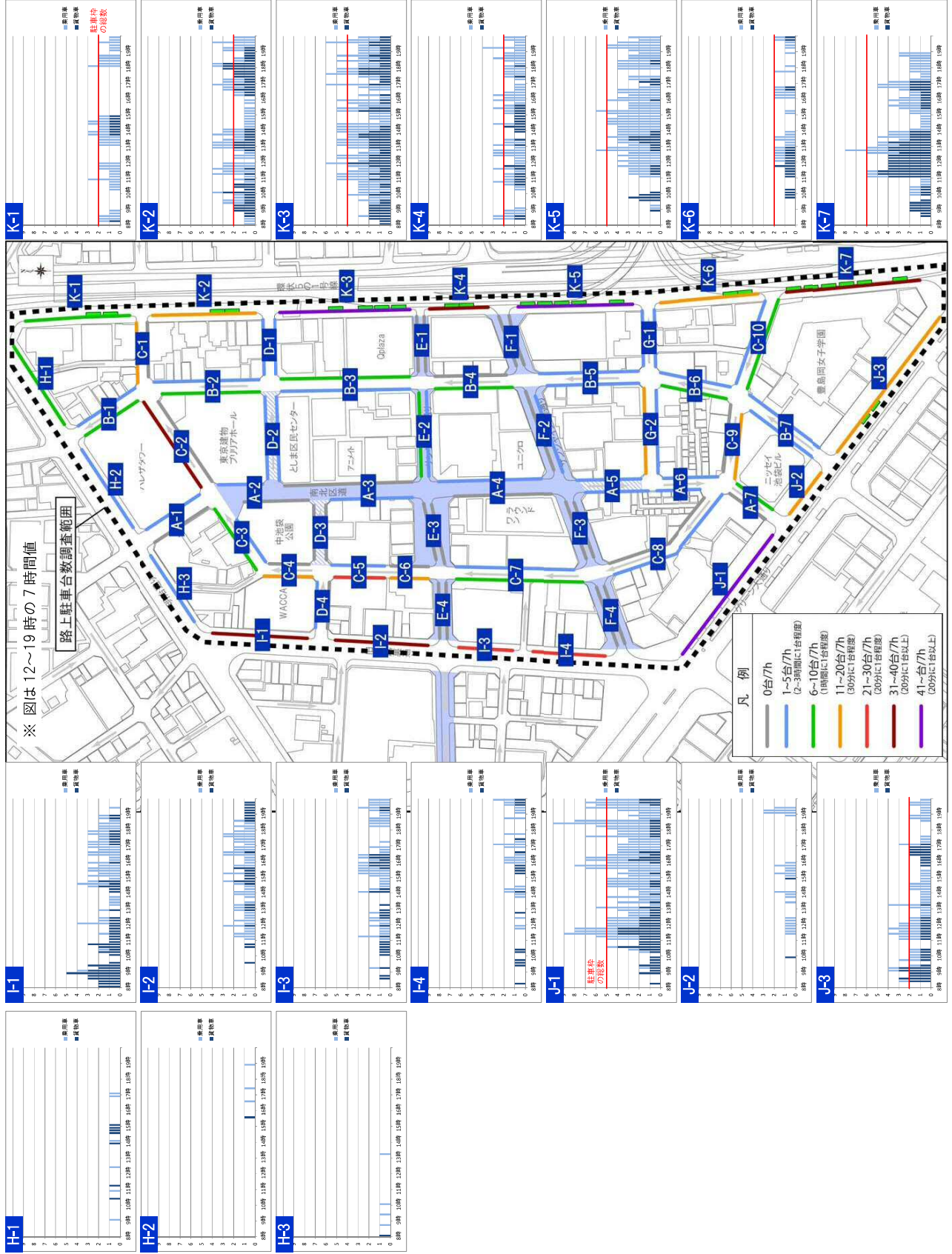
- ・元々路上駐車が多い場所であり、昨年から大きな変化はない。対応としては、ニッセイ池袋ビル裏の道路に「貨物車用駐車枠」を設置することを検討する。

2) 路上駐車台数の時間変動 (R3(2021)年11月27日(土))

※ 紙面スペースの都合上、区間D、区間E、区間Fはほぼ路上駐車がないことからグラフは一部の区間のみ掲載



3) パーキング・メーター（PM）、旧三越裏通り、明治通り、グリーン大通りの駐車状況



● PMの駐車状況

- ・環状5の1号線のPMは、K-1とK-6区間以外は、満車の時と時間帯が多い状況である。特に、K-3～K-5の区間（サンシャイン通り、サンシャイン60通り付近）は、駐車が多い。
- ・環状5の1号線のPMは全て貨物車用だが、乗用車の駐車が多い。

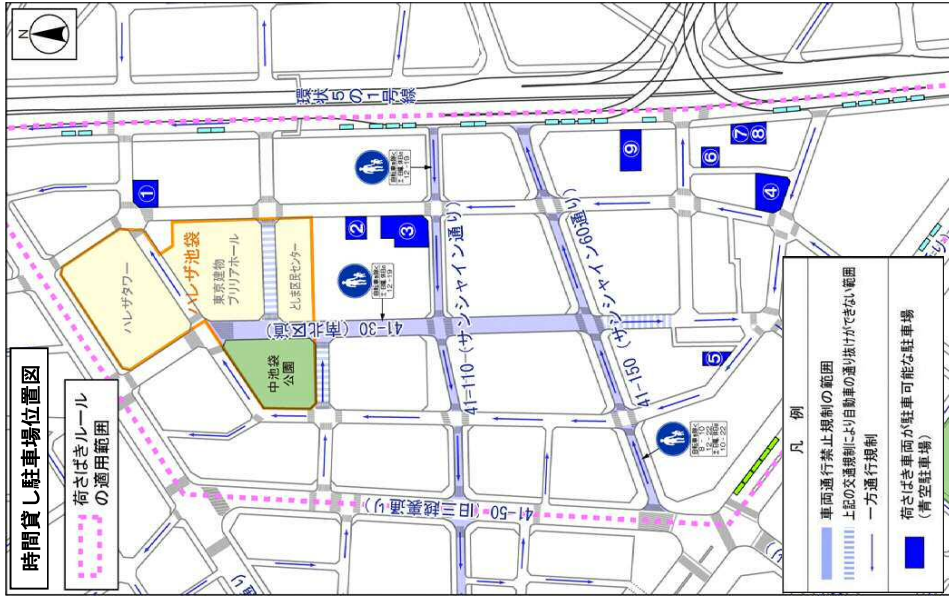
- ・グリーン大通りのPMは、J-3区間（貨物車用）は半分程度の利用である。

- ・J-1区間のPM（車種の指定なし）は、乗用車の駐車が多い。

● 旧三越裏通り、明治通りの駐車状況

- ・旧三越裏通りは、全体的に路上駐車が多いが、特に WACCAの前の区間で駐車が多い。
- ・明治通りは、ほぼ路上駐車はない。

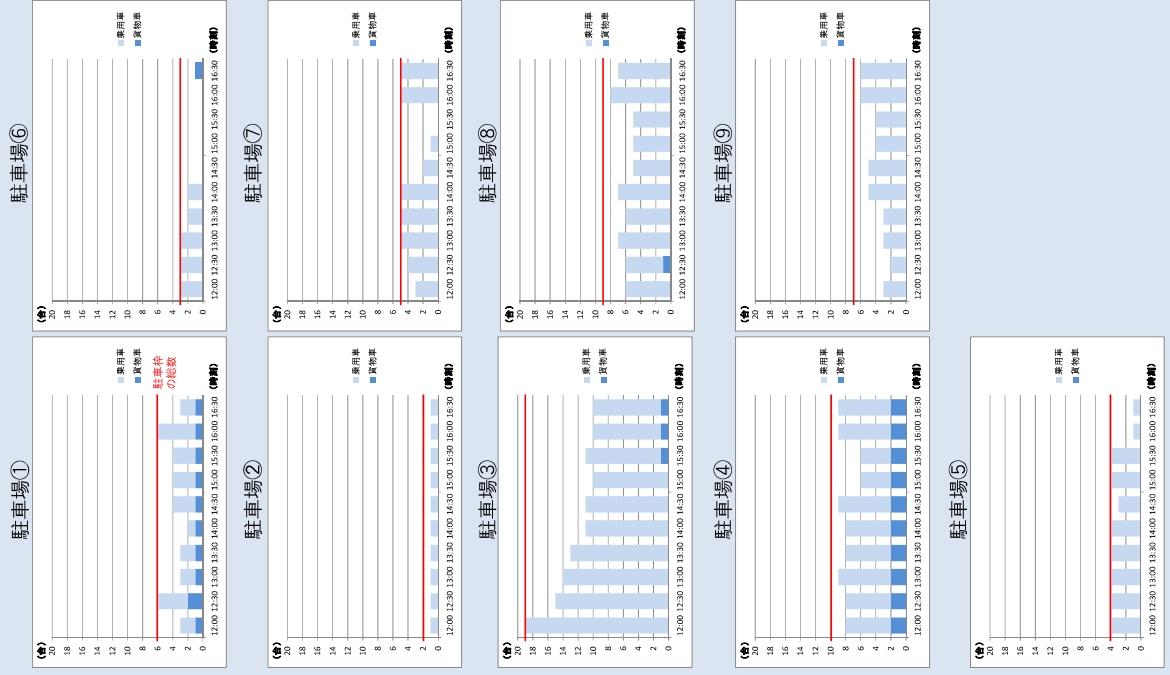
4) 時間貸し駐車場の駐車状況



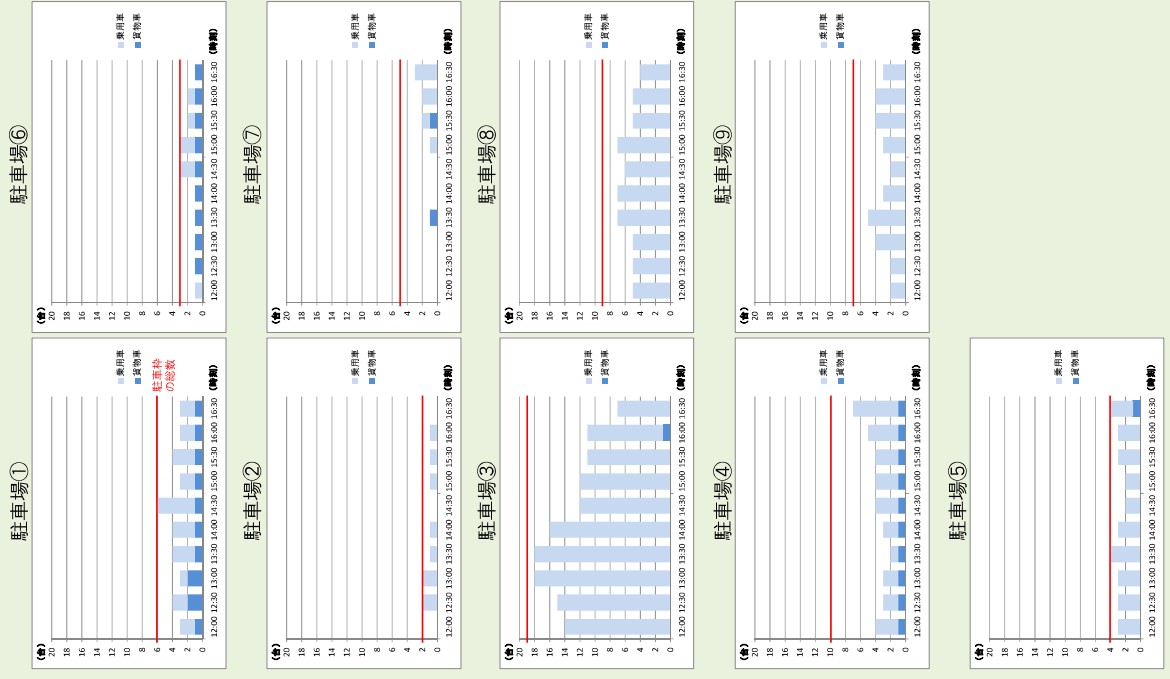
● 時間貸し駐車場の駐車状況

- ・ 時間帯によっては一時的に満車になる駐車場もあるが、比較的に空きがある状況である。
- ・ 10/23 (土) と 11/27 (土) を比較すると、駐車場④は駐車台数が減少しているが、それ以外の駐車場では顕著な変化は見られない。

R3 (2021) 年 10 月 23 日 (土) の駐車状況



R3 (2021) 年 11 月 27 日 (土) の駐車状況



4. 環状5の1号線等のパーキング・メーター（PM）の実証実験の結果

1) 実証実験前と実証実験中の駐車台数の比較

- 環状5の1号線等の貨物車用PMに設置した乗用車の駐車を抑制するための立て看板及び横断幕の効果を検証するため、実証実験前と実証実験中で駐車台数を比較した。（合計では、実証実験前と比較して実証実験中は、駐車台数が乗用車で19%、貨物車で14%減少した。（合計では18%減少）
- 乗用車で20%弱減少したこと及び乗用車の方が減少率が高かったことから、**駐車車両の約2/3が乗用車であった。**
- なお、貨物車用PMに駐車している乗用車の割合は約65%で、**駐車車両の約2/3が乗用車であった。**

表 実証実験前と実証実験中の延べ駐車台数の比較

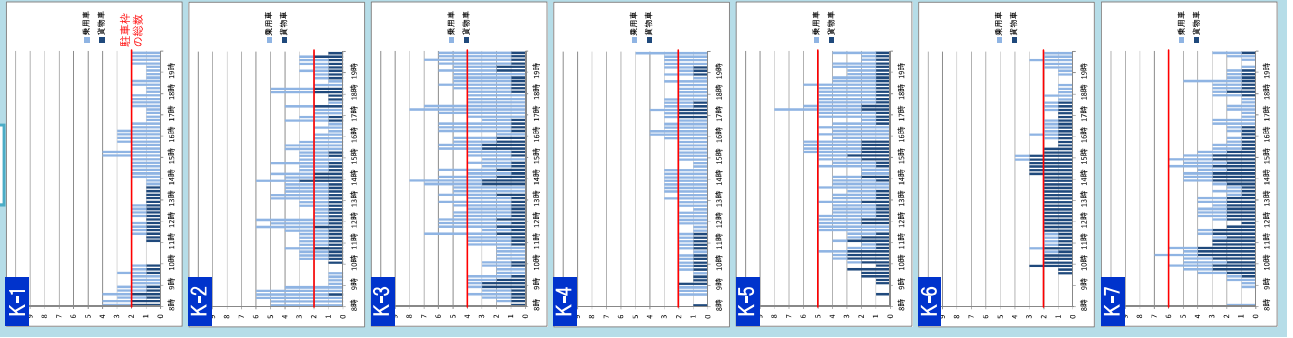
区間	（乗用車）			（台/12h）		
	A 実験実施前 10/23(土)	B 実験実施中 11/27(土)	C(B-A) 減少台数	D(O/E) 減少率		
J1-3	29	17	-12	-41%		
K-1	16	18	2	13%		
K-2	44	22	-22	-50%		
K-3	63	45	-18	-29%		
K-4	29	42	13	45%		
K-5	50	44	-6	-12%		
K-6	12	11	-1	-8%		
K-7	30	21	-9	-30%		
合計	273	220	-53	-19%		

区間	（貨物車）			（台/12h）		
	A 実験実施前 10/23(土)	B 実験実施中 11/27(土)	C(B-A) 減少台数	D(O/E) 減少率		
J1-3	12	11	-1	-8%		
K-1	8	2	-6	-75%		
K-2	16	17	1	6%		
K-3	35	36	1	3%		
K-4	9	12	3	33%		
K-5	28	13	-15	-54%		
K-6	11	5	-6	-55%		
K-7	22	25	3	14%		
合計	141	121	-20	-14%		

区間	【合計（乗用車+貨物車）】			（台/12h）		
	A 実験実施前 10/23(土)	B 実験実施中 11/27(土)	C(B-A) 減少台数	D(O/E) 減少率		
J1-3	41	28	-13	-32%		
K-1	24	20	-4	-17%		
K-2	60	39	-21	-35%		
K-3	98	81	-17	-17%		
K-4	38	54	16	42%		
K-5	78	57	-21	-27%		
K-6	23	16	-7	-30%		
K-7	52	46	-6	-12%		
合計	414	341	-73	-18%		



実験前



実験中

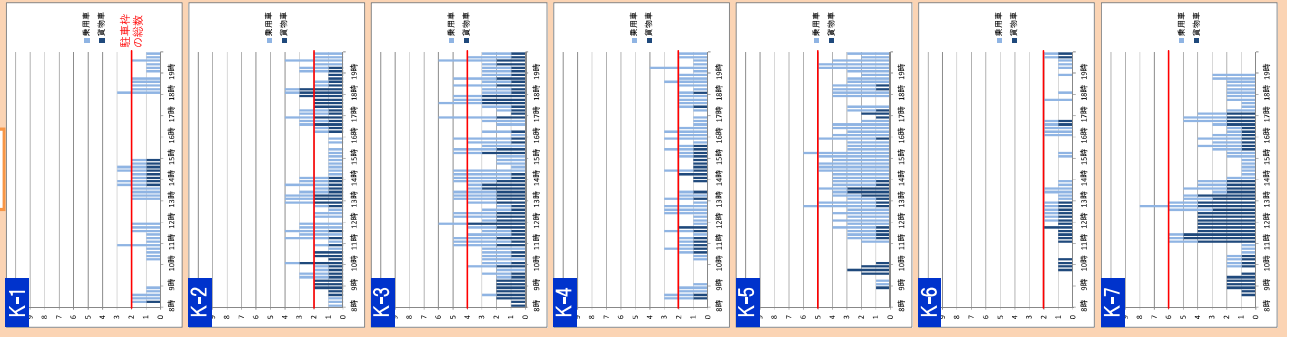
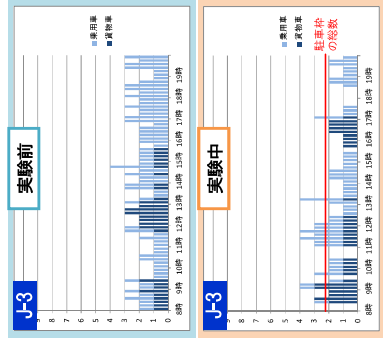


写真 立て看板及び横断幕の設置状況



2) PMの駐車車両の駐車時間

- 環状5の1号線等の貨物車用PMへの乗用車の駐車を抑制するための施策としては、PMの駐車制限時間を変更することも考えられる。現在のPMの駐車制限時間は40分であるが、仮に、貨物車の駐車時間が20分で一般車の駐車時間が40分だった場合、制限時間を20分にする事で乗用車を利用しづらくなり、乗用車の駐車抑制に効果がある。そこで、今回の調査結果からPMの駐車車両の駐車時間を整理した。
- ・PMの駐車車両の平均駐車時間は、乗用車で44分、貨物車で37分であった。したがって、**駐車**の制限時間の変更は困難と考えられる。
- ・なお、実証実験前と比較して、実証実験中は平均駐車時間が短くなっており、立て看板及び横断幕の設置による効果とも考えられる。

表 PMの駐車車両の平均駐車時間

	10/23 (土)	11/27 (土)	平均
乗用車	45分	41分	44分
貨物車	39分	35分	37分

3) PMの駐車車両のレンタカーの比率

- 仮に、PMの駐車車両のうちレンタカーの比率が高ければ、レンタカーの運営会社に協力を依頼することで、乗用車の駐車抑制に繋がる可能性がある。そこで、PMの駐車車両のレンタカーの比率を整理した。
- ・レンタカー*のナンバーは、自動車登録規則第十三条第三項及び別表第三により、平仮名の部分が「わ」又は「れ」と定められている。よって、アンケート調査から把握したナンバーからレンタカーの比率を整理した。
- * 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第52条の規定により受けた許可に係る家用自動車
- ・結果、PMの駐車車両のうちレンタカーの比率は、5.7%であった。したがって、**レンタカーの運営会社**に協力を依頼したとしても、その効果は限定的と考えられる。

表 PMの駐車車両のレンタカーの割合

調査台数	「わ」「れ」ナンバー の台数	「わ」「れ」ナンバー の比率
53台	3台	5.7%

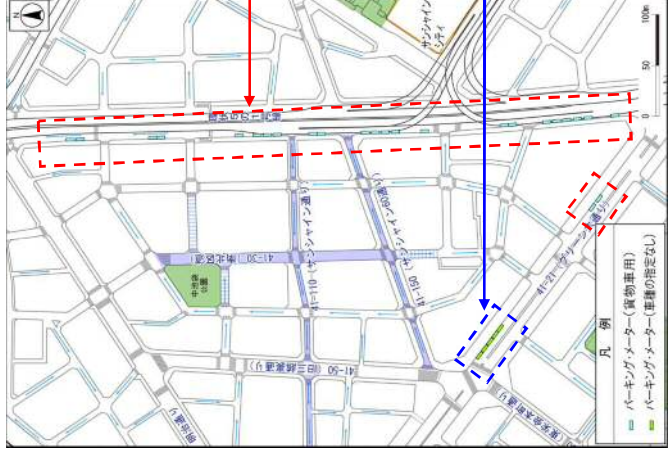


図 PMの駐車制限時間



写真 貨物車用PMの状況



写真 PMの駐車状況