

4) 環状5の1号線のパーキング・メーター（PM）利用者へのアンケート結果

(1) 荷さばきドライバーへのアンケート結果

● 回答数と回収率

- アンケートは11/20（土）と11/27（土）の計2日実施した。
- 回答数は、11/20（土）と11/27（土）の合計で18票であった。
- 回収率は、7.4%であった。

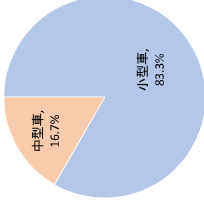
調査日	対象車種数	回答数	回収率
11/20(土)	121	9	7.4%
11/27(土)	121	9	7.4%
合計	242	18	7.4%

※11/20日駐車台数調査を実施していないため、対象車種数は11/27日調査した。

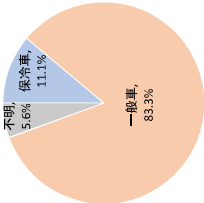
● 車種

- 車種は、小型車が83.3%、中型車（2tロング～3t）が16.7%であった。
- 保冷車の比率は、11.1%であった。

【車種 (N=18)】



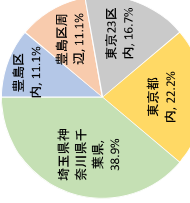
【保冷車かどうか (N=18)】



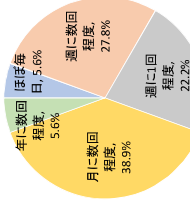
● 出発地と利用頻度

- 出発地は、東京都内が61.1%、埼玉・千葉・神奈川が38.9%であった。
- 利用頻度は、月に数回が最も多く38.9%、次いで週に数回が27.8%であった。週に数回～月に数回で全体の約90%を占めている。

【説明1-1 出発地 (N=18)】



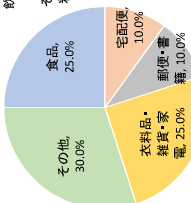
【説明1-2 利用頻度 (N=18)】



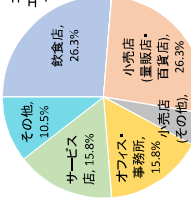
● 主な配送荷物と集配先

- 配送荷物は食品と衣料品・雑貨・家電、配送先は飲食店と小売店（量販店・百貨店）が最も多く、全体の約半数を占めている。
- 一方、配送荷物が飲料・酒、配送先でコンビニは0%であり、これらは横持ちを敬遠していると考えられる。

【説明1-3 主な配送荷物 (N=20)】



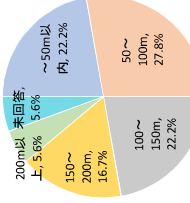
【説明1-4 集配先 (N=19)】



● 配達先までの距離

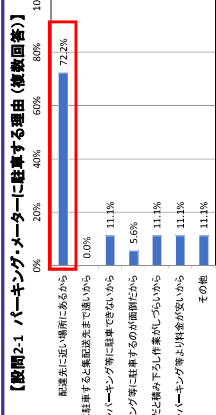
- 配達先までの距離（横持ち距離）は、～50m、50～100m、100～150mがほぼ同じくらいの割合（各25%程度）で、全体の3/4となっている。
- 150～200mも16.7%と比較的多く、比較的長い距離を横持ちしていることが分かる。
- 200m以上横持ちしているとの回答も5.6%あった。

【説明1-5 集配先までの距離 (N=18)】



● PMIに駐車する理由

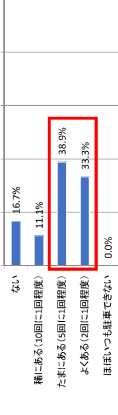
- 配達先に近い場所にあるからが最も多く、72.2%であった。
- コインパーキングが大きいためコインパーキング等に駐車できないから
- 車庫のサイズが大きいからコインパーキング等に駐車できないから
- コインパーキング等に駐車するの面倒だから
- コインパーキング等が安いから
- コインパーキング等が安いから
- コインパーキング等より料金が高いから
- その他



● PMIに駐車できないことがあるか

- 「たまにある」と「よくある」で約70%を占めることから、比較的頻繁に駐車できないことがあると考えられる。

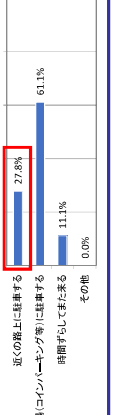
【説明2-1 パーキング・メーターに駐車できない理由 (複数回答)】



● PMIに空かない時の対応

- 「コインパーキング等に駐車する」が最も多いが、「近くの路上に駐車する」も約30%あり、空かないと路上駐車の原因となると考えられる。

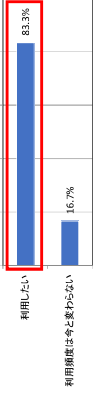
【説明2-2 パーキング・メーターに空かない時の対応 (N=18)】



● 今よりPMが空いた場合の利用意向

- 「利用したい」が83.3%と多く、PMが空けば荷さばき車両は利用すると考えられる。

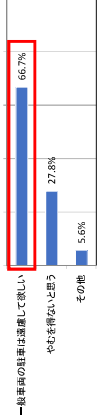
【説明2-3 今よりパーキング・メーターが空いた場合の利用意向 (N=18)】



● 貨物車用PMに駐車する一般車両への意見

- 「一般車両の駐車は遠慮して欲しい」が66.7%と大半の意見であった。

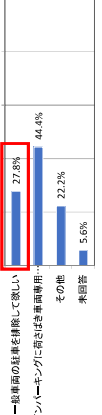
【説明2-4 貨物車用パーキング・メーターに駐車する一般車両への意見 (複数回答)】



● 必要と思う対策

- 「コインパーキングに荷さばき専用のスペースを設けてほしい」が44.4%と最も多く、「PMから一般車両の駐車を排除して欲しい」は27.8%であった。

【説明2-5 必要と思う対策 (複数回答)】



<荷さばきドライバーへのアンケート結果の総括>

- PMに空かないことが比較的あり、路上駐車誘因となっている。PMが空いていければ利用したいという意向も高い。また、PMに駐車している車両は、比較的長い距離の横持ちも対応可能と考えられる。
- 貨物車用PMに駐車する一般車両に対しては「駐車しないで欲しい」という意見が大半だが、一般車両の排除に対してはそれほど要望は高くなく、コインパーキングへの荷さばき専用スペース設置の要望の割合が高い。

(2) 一般車両ドライバーへのアンケート結果

● 回答数と回収率

- アンケートは11/20(土)と11/27(土)の計2日実施した。
- 回答数は、11/20(土)と11/27(土)の合計で53票であった。
- 回収率は、12.0%であった。

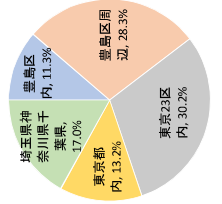
調査日	対象車両数	回答数	回収率
11/20(土)	220	29	13.2%
11/27(土)	220	24	10.9%
合計	440	53	12.0%

※11/20日駐車台数調査を実施していないため、寄車車両数は11/27日回答数とした。

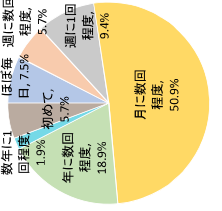
● 出発地と利用頻度

- 出発地は、東京都内が83.0%、埼玉・千葉・神奈川が17.0%であった。荷さばき車両よりも比較的近距离から来街している傾向にある。
- 利用頻度は、月に数回が最も多く約半数を占めている。次いで年に数回が18.9%で、荷さばき車両よりも駐車(来街)頻度は低い。

【設問1-1 出発地 (N=53)】



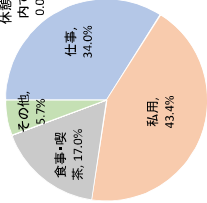
【設問1-2 利用頻度 (N=53)】



● 利用目的

- 利用目的で最も多いのが私用で43.4%であり、概ね買物や娯楽等と想定される。一方、仕事は34.0%で、駐車の方は私用の方が多かった。
- 目的が食事・喫茶などの場合は、比較的短時間であること及び店舗に駐車施設がない場合も多いことから、駐車場所を駐車場に変更することは容易ではないが、買物等の場合は商業施設に付随する駐車場へ駐車することに對しては比較的抵抗感が低いと考えられ、行動転換も比較的起こりやすいと考えられる。

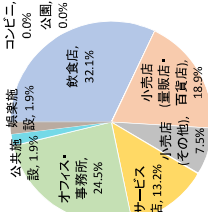
【設問1-3 利用目的 (N=53)】



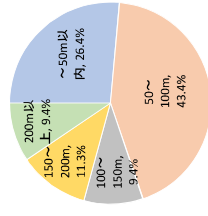
● 行先と行先までの距離

- 行先は、飲食店が最も多く32.1%、次いでオフィス・事務所が24.5%、小売店(量販店・百貨店)が18.9%であった。
- 行先までの距離は、100m以内で、全体の約70%を占めており、比較的駐車場所から近い場所に行っていると考えられる。

【設問1-4 行先 (N=53)】



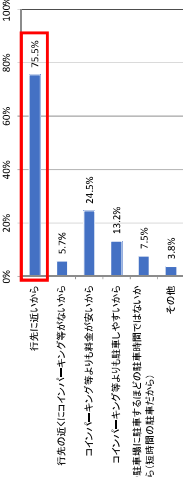
【設問1-5 行先の距離 (N=53)】



● PMIに駐車した理由

- 「行先に近いから」が最も多く、75.5%であった。次いで「コインパーキング等よりも料金が安いから」が24.5%、「コインパーキング等より」が13.2%、「コインパーキング等の駐車場の駐車料金はそれほど高くないから」が7.5%、「長期間の駐車だから」が3.8%であった。

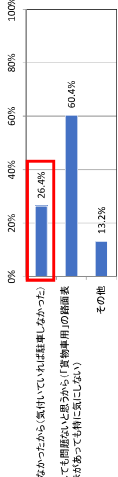
【設問2-1 パーキング・メーターに駐車した理由 (複数回答)】



● 「貨物専用」の路面表示があるのに駐車した理由

- 「空いていれば駐車しても問題ないと思うから」が最も多く、60.4%であった。
- 一方「路面表示には気付かなかった(気付いていれば駐車しなかった)」も26.4%おり、路面表示は一定の効果があると考えられる。

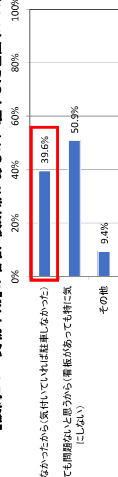
【設問2-2 「貨物専用」の路面表示があるのに駐車した理由 (N=53)】



● 「貨物専用」の看板・横断幕があるのに駐車した理由

- 「空いていれば駐車しても問題ないと思うから」が最も多く、50.9%であった。
- 一方「看板・横断幕には気付かなかった(気付いていれば駐車しなかった)」も39.6%おり、看板・横断幕は一定の効果があると考えられる。

【設問2-3 「貨物専用」の看板・横断幕があるのに駐車した理由 (N=53)】



< 一般車両ドライバーへのアンケート結果の総括 >

- 「空いていれば駐車しても問題ないと思う」と回答した過半数については駐車行動の変更を促すのは容易でないが、「気付いていれば駐車しなかった」と回答した25~40%程度は駐車行動の変更の可能性があり、看板等による周知等に一定の効果があると考えられる。また、路面表示より看板・横断幕の方が「気付いていれば駐車しなかった」の回答が多い、路面表示より看板・横断幕の方が効果があると考えられる。
- 比較的駐車行動の変更には抵抗がないと思われる買物などの私用でPMIに駐車している車両も40%程度おり、このことから駐車行動の変更の可能性が伺える。

5) 環状5の1号線のパーキング・メーター（PM）の実証実験の結果のまとめ

<実証実験結果からの考察>

●路上駐車調査結果から

- ・環状5の1号線等の貨物車用PMに乗用車の駐車を抑制する立て看板及び横断幕を設置した結果、乗用車の駐車が20%弱減少した。このことから、立て看板及び横断幕の設置は一定の効果があったと考えられる。
- ・一方で、PMの駐車制限時間の変更については、効果は期待できないと考えられる。
- ・同様に、レンタカー会社への協力依頼についても、効果は期待できないと考えられる。

●一般車両へのアンケート結果から

- ・一般車両へのアンケート結果からも、看板等による周知により、駐車行動の変更が一定程度期待できると考えられる。
- ・一般車がPMに駐車する理由として「コインパーキング等よりも料金が安いから」の回答も25%あることから、料金的な施策も一定の効果があると考えられる。

●荷さばき車両へのアンケート結果から

- ・荷さばき車両へのアンケート結果から、PMが空いていれば利用したいという意向が高いことが伺える。PMへの乗用車の駐車が減少し、その分を荷さばき車両が活用することができれば、路上荷さばきの抑制に一定の効果も期待できる。

立て看板及び横断幕の設置は、路上荷さばき対策として一定の効果があると考えられる

<検討が必要な事項>

- ・今回の実証実験で、貨物車用PMへの立て看板及び横断幕の設置は、乗用車の駐車抑制に一定の効果があることが確認できたが、減少率は20%弱であり、劇的な効果は期待できないと考えられる。
- ・一方で、立て看板及び横断幕の本設置（継続的な設置）には、管理も含め、ある程度のコストがかかる。
- ・看板及び横断幕の設置当初は一定の効果が期待できるが、ある程度時間が経過すると、慣れなどにより効果が薄れる可能性も考えられる。

<今後の検討方針>

- ・理想としてはPMの貨物車専用規制や料金変更の施策が効果的と考ええる。ただし、現状を踏まえ、これらの施策の実現には困難が想定されることから、継続的な立て看板の設置や強化月間の実施などの施策を検討することとする。

5. ニッセイ池袋ビル裏の「貨物専用駐車枠」に関する実証実験の結果

1) ニッセイ池袋ビル裏周辺の路上駐車車両（荷さばき車両）へのアンケート結果

● 回答数と回収率

- ・アンケートは11/20（土）と11/27（土）の計2日実施した。
- ・回答数は、11/20（土）と11/27（土）の合計で71票であった。
- ・回収率は、37.4%であった。

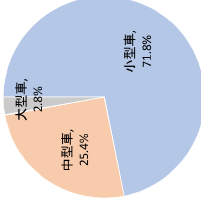
調査日	対象車両数	回答数	回収率
11/20(土)	95	39	41.1%
11/27(土)	95	32	33.7%
合計	190	71	37.4%

※11/20日駐車台数調査を実施していないため、対象車両数は11/27日調査とされた。

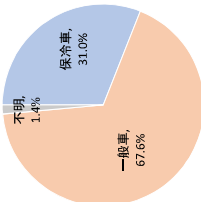
● 車種

- ・車種は、小型車が71.8%、中型車（2tロング～3t）が25.4%、大型車（4t以上）が2.8%であった。
- ・保冷車の比率は、31.0%が保冷車であった。

【車種 (N=71)】



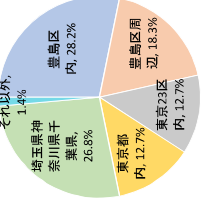
【保冷車かどうか (N=71)】



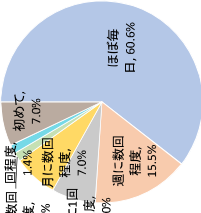
● 出発地と利用頻度

- ・出発地は、東京都内が71.8%、埼玉・千葉・神奈川県とそれ以外が28.2%であった。
- ・利用頻度は、ほぼ毎日が最も多く60.6%、次いで週に数回が15.5%であった。ほぼ毎日～週に1回で全体の83.1%を占めており、高頻度で来街している車両が多い。

【期間1-1 出発地 (N=71)】



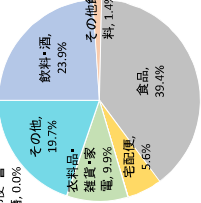
【期間1-2 利用頻度 (N=71)】



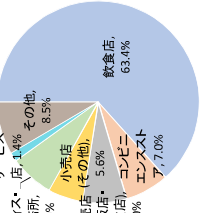
● 主な配送荷物と集配先

- ・配送荷物は飲料・酒と食品、配送先は飲食店が最も多く、全体の約60%強を占めている。
- ・PMの駐車車両と比較すると、飲料・酒、飲食店への配送が多く、逆に衣料品・雑貨・家電や宅配便は少なくなっている。

【期間1-3 主な配送荷物 (N=71)】



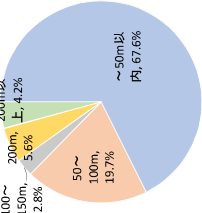
【期間1-4 集配先 (N=71)】



● 配達先までの距離

- ・配達先までの距離（横持ち距離）は、～50mが最も多く、67.6%であった。次いで、50～100mが19.7%であった。100m以内が87.3%を占めている。
- ・100m以上の比較的長い距離の横持ちは12.7%と少なく、飲料・酒や食品など重い荷物の多いため、長い横持ちが敬遠されていると考えられる。

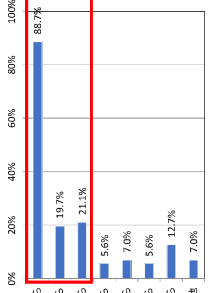
【期間1-5 集配先までの距離 (N=71)】



● 路上駐車する理由

- ・「配達先に近い場所」に駐車したいが最も多く、88.7%であった。次いで「コインパーキング等に駐車すると集配先まで遠いから」が21.1%、「荷物が重いなど配達先の目的地まで遠いから」が19.7%、「コインパーキング等に駐車するの面倒だから」が7.0%、「コインパーキング等が不足しているから」が5.6%、「コインパーキング等が料金が高すぎるから」が5.6%、「その他」が7.0%。

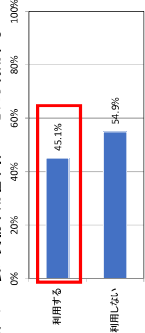
【期間2-1 路上駐車する理由 (複数回答)】



● ニッセイ池袋ビルの裏に貨物専用駐車枠ができたなら利用するか

- ・「利用する」が45.1%、「利用しない」が54.9%と二分しているが、「利用しない」の方がやや多い。

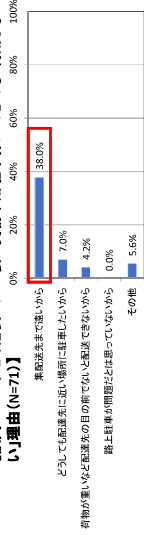
【期間2-2 ニッセイ池袋ビルの裏に貨物専用駐車枠ができたなら利用するか (N=71)】



● ニッセイ池袋ビルの裏に貨物専用駐車枠ができて「利用しない」理由

- ・「集配先まで遠いから」が最も多く、38.0%であった。その他の回答も概ね距離関係の項目であることから、ほぼ横持ち距離が利用しない理由と考えられる。

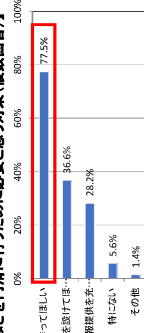
【期間2-3 ニッセイ池袋ビルの裏に貨物専用駐車枠ができて「利用しない」理由 (N=71)】



● 必要と思う対策

- ・「路外に荷さばきスペースを作りたい」が最も多く77.5%であった。次いで「コインパーキングへの荷さばきスペースの設置」が36.6%、「荷さばきできる場所の案内や状況等の情報提供の充実」が28.2%であった。

【期間2-4 荷さばきスペースを行うために必要と思う対策 (複数回答)】



<荷さばきドライバーへのアンケート結果の総括>

- ・ニッセイ池袋ビルの裏は、飲食店が建並ぶ地区と隣接しており、その地区特性から配送荷物や集配先は飲食店関係が多い。このため、飲料・酒・食品など、比較的重い荷物が多くあり、長い横持ちが敬遠されていると考えられる。
- ・今回のアンケートは、ニッセイ池袋ビルの裏から概ね150m以内の範囲で実施したが、貨物専用駐車枠を「利用する」と「利用しない」で回答が概ね半々である。

2) 駐車場と貨物車用駐車枠の利用意向の関係の分析

- 前述のアンケート結果で、ニッセイ池袋ビルの裏に貨物車用駐車枠ができたなら「利用する」又は「利用しない」と回答した対象者が、どこに駐車していたのかを整理した。
- 貨物車用駐車枠の設置検討箇所に駐車していたドライバーの残どが、「設置されたら利用する」と回答している。
- 一方、「利用しない」と回答したドライバーは、貨物車用駐車枠の設置検討箇所から比較的遠い位置に駐車していた。
- これらのことから、横持ち距離が概ね 50m を超えると貨物車用駐車枠の利用意向が半減し、100m を超えると利用意向はかなり少なくなると考えられる。
- 以上のことから、貨物車用駐車枠の利用意向は横持ち距離と深く関連していると考えられる。

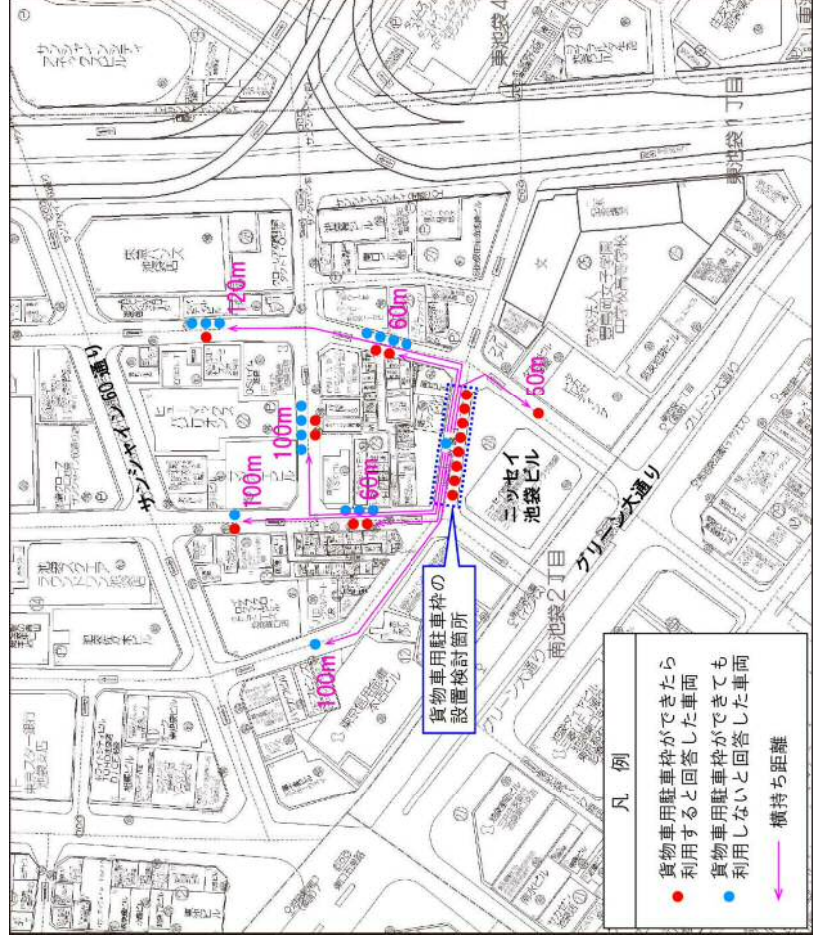


図 アンケート回答時の駐車場所と貨物車用駐車枠の利用意向の関係

3) ニッセイ池袋ビルの裏の「貨物車用駐車枠」に関する実証実験の結果のまとめ

＜実証実験結果からの考察＞

- 荷さばき車両へのアンケート結果から
- ニッセイ池袋ビル裏に貨物車用駐車枠を設置した場合の利用意向は、「利用する」と 45%のドライバーが回答し、一定の需要があると考えられる。
- また、アンケートの回収率も高く、荷さばきドライバーの関心も高いと考えられる。
- 一方、貨物車用駐車枠の利用意向は、横持ち距離と深く関連しており、横持ち距離が 50m を超えると利用意向が半減、100m を超えると利用意向はかなり減少する。これは、ニッセイ池袋ビル裏は飲食店が建並ぶ地区と隣接しており、その地区特性から配送荷物や集配送先は飲食店関係が多く、飲料・酒・食品など比較的重い荷物が多いため長い横持ちが敬遠されていると考えられる。

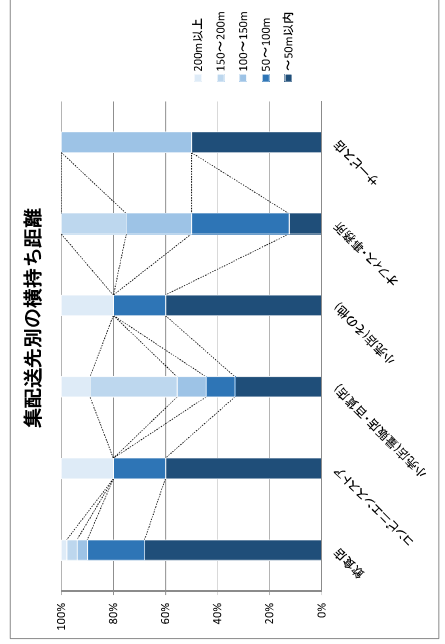
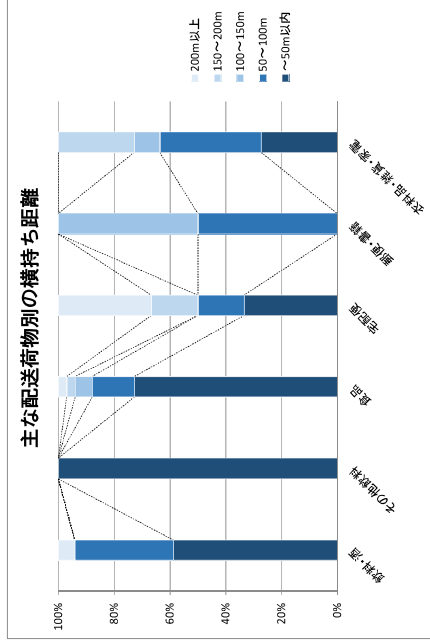
ニッセイ池袋ビル裏への貨物車用駐車枠の設置は一定の需要があると考えられるが、利用範囲が限定されることも考えられる

＜検討が必要な事項＞

- 路上駐車調査結果から
- 今回のアンケートでは、貨物車用駐車枠の利用意向は 45%であったが、荷さばきルールをさらに推進し貨物車用駐車枠の利用促進を図ることにより、貨物車用駐車枠の利用意向が向上することも期待できることから、荷さばき関連の施策と連携しながら貨物車用駐車枠をより有効に活用していくことが望ましいと考える。

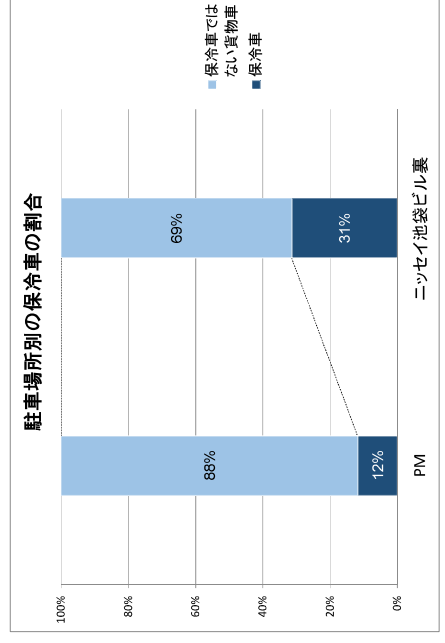
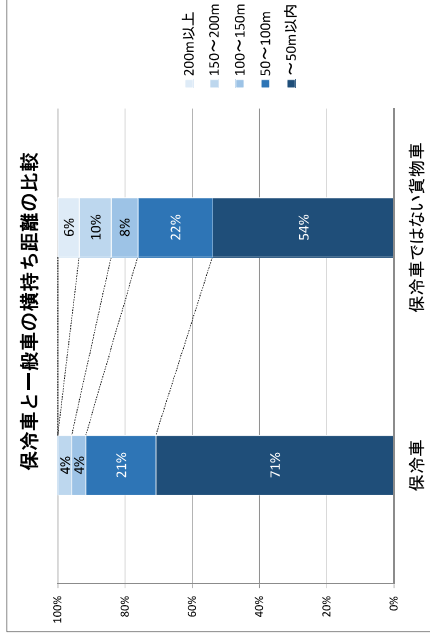
<参考1：配送荷物及び配達先と横持ち距離の関係>

- 配送荷物や配達先による持ち距離の違いをアンケート結果から分析した。
- <配送荷物と横持ち距離の関係>
 - ・ 飲料・酒や食品の配送では、比較的横持ち距離が短く、50m以内が69%、100m以内が90%となっている。
 - ・ 比較的横持ち距離が長いのが宅配便で、33%は200m以上横持ちしている。衣料品・雑貨・家電も比較的横持ち距離が長く、36%が100m以上横持ちしている。郵便・書籍は、50～150mに集中している。
- <配達先と横持ち距離の関係>
 - ・ 飲食店、コンビニ、小売店（その他）への配達では、比較的横持ち距離が短く、50m以内が67%、100m以内が88%となっている。
 - ・ 比較的横持ち距離が長いのが小売店（量販店・百貨店）やオフィス・事務所で、約半数が100m以上横持ちしている。



<参考2：保冷車の横持ち距離と駐車場の関係>

- 保冷車が一般車（保冷車ではない貨物車）かで横持ち距離や駐車場所に違いがあるかをアンケート結果から分析した。
- <保冷車の横持ち距離>
 - ・ 保冷車は一般車に比較して、横持ち距離が短い傾向となっている。
 - ・ 保冷車は、71%が50m以内、92%が100m以内の横持ち距離となっている。
 - ・ 対して一般車は、54%が50m以内、76%が100m以内の横持ち距離となっている。
- <保冷車の駐車場所>
 - ・ 駐車車両の保冷車の割合を場所別に比較すると、ニッセイ池袋ビル周辺の道路よりパーキング・メーター（PM）の方が少なくなっている。
 - ・ これは、保冷車は食品を運んでいることが多いと考えられ、比較的横持ち距離が長くなるPMは敬遠されていると考えられる。



6. 共同荷さばきスペースの利用状況

位置図

くとしま区民センター
荷さばき駐車場(2台) >
※2台中、1台を
共同荷さばきスペースとして利用

写真

駐車不可

駐車可

1) 共同荷さばきスペースの利用登録申請状況

現在の登録数は、3社で4枠となっている。【※共同荷さばきスペースの利用には事前の登録が必要】

としま区民センター共同荷さばきスペース 予約状況(2021.11~2022.10)

時間	12	13	14	15	16	17	18
分 0	0	0	0	0	0	0	0
分 30	0	0	0	0	0	0	0
日曜							
祝日							

【凡例】 □ 空き □ 予約済 □ 交通状況等による利用時間車を差渡し、前後の枠は予約不可

2) 共同荷さばきスペースの利用状況【令和2年度(運用開始直後)の調査結果】

・現地観測(12月)と防犯カメラ録画データ(1月)により利用状況を確認した。結果は以下のとおりである。平均1日1台程度の利用があった。

観測日	No.	入庫時刻	出庫時刻	駐車時間	車種	荷物の種類	登録車両	備考
12月5日(土)	1	12時55分	13時19分	24分	貨物	書類		区民センター利用
	2	16時52分	17時16分	24分	貨物	書類		〃
	3	17時18分	17時31分	13分	貨物	漆器、楽器		〃
12月6日(日)	1	13時31分	13時45分	13分	貨物	食品	○	〃
	2	13時55分	14時32分	36分	貨物	食品	○	区民センター利用
	3	17時02分	17時26分	24分	乗用車	荷さばき無		〃
1月9日(土)	1	13時30分	13時40分	10分	貨物	食品	○	〃
	2	15時25分	15時50分	25分	貨物	食品	○	〃
1月10日(日)	1	15時45分	16時00分	15分	貨物	漆材		区民センター利用
	2	16時20分	16時25分	5分	貨物	漆材		〃
	3	16時30分	16時35分	5分	貨物	漆材		〃
1月11日(日)	1	13時40分	14時05分	25分	貨物	食品	○	〃
	2	14時55分	15時00分	5分	乗用車	書類		区民センター利用

3) 共同荷さばきスペースの利用状況【令和3年度の調査結果】

・防犯カメラ録画データより、利用状況を確認した。結果は以下のとおりである。(平均2日に1台程度の利用) 昨年度と比較すると利用がやや減少傾向であることから、利用者の意見も聞きつつ利用促進を図っていくことが必要と考えられる。

・申請枠が毎回利用されている訳ではない(交通事情等により申請時間内不到着できないことも想定される)。

・共同荷さばきスペース利用時は若干、時間を超えての利用も見受けられるが、事故等は概ね適正に利用されている。

観測日	No.	入庫時刻	出庫時刻	駐車時間	車種	荷物の種類	登録車両	備考
8月28日(土)	1	14時00分	14時25分	25分	貨物	食品	○	〃
	2	17時45分	18時00分	15分	貨物	食品		区民センター利用
8月29日(日)	1	13時48分	14時10分	25分	貨物	食品		〃
	2	13時55分	13時55分	19分	普通貨物	食品	○	〃
11月27日(土)	1	16時24分	16時26分	2分	乗用車	機材		区民センター利用
	2	16時27分	16時35分	8分	乗用車	楽器		〃
	3	16時38分	18時02分	24分	普通貨物	楽器		〃
	4	17時38分	18時02分	24分	乗用車	機材		〃
11月28日(日)	1	15時28分	15時29分	3分	乗用車	機材		〃
	2	16時04分	16時16分	12分	乗用車	機材		〃
	3	16時17分	16時53分	36分	普通貨物	機材		〃
	4	17時55分	17時55分	3分	軽貨物	機材		〃
12月25日(土)	1	12時10分	12時20分	10分	乗用車	機材		〃
	2	12時44分	13時53分	69分	乗用車	機材		〃
	3	13時34分	13時43分	9分	普通貨物	食品	○	区民センター利用
	4	16時08分	16時55分	47分	乗用車	機材		〃
	5	17時32分	18時14分	42分	普通貨物	楽器		〃
12月26日(日)	1	13時51分	14時26分	35分	普通貨物	食品	○	〃
	2	17時13分	17時16分	3分	ライトバン	機材		区民センター利用
1月22日(土)	1	14時52分	14時55分	3分	乗用車	機材		利用なし
2月12日(土)	1	14時52分	14時55分	3分	乗用車	機材		利用なし
2月13日(日)	1	14時52分	14時55分	3分	乗用車	機材		利用なし

VI. 本年度の結果のまとめと来年度以降の取り組み方針

1. 結果のまとめと今後の取り組み方針

<結果のまとめ>

【南北区道及び周辺道路の路上駐車、荷さばき車両】

- 荷さばきルールの実施状況及び効果の確認
 - ・ 荷さばきルール協議会での啓発活動を実施、路上荷さばき中のドライバーへルールの周知。
 - ・ 昨年度よりも路上駐車は減少しており、引き続き路上駐車は減少傾向にある。
- ⇒ 荷さばきルールの効果あり
- 環状5の1号線のPMの実証実験（乗用車の駐車を抑制する立て看板及び横断幕の設置）
 - ・ 貨物車用PMに立て看板及び横断幕を設置した結果、乗用車の駐車が20%弱減少。
 - ・ 荷さばき車両へのアンケートから、PMが空いていれば利用したいという意向が高いことを確認。
- ⇒ 立て看板及び横断幕の設置について、路上荷さばき対策として一定の効果が期待できる
- ニッセイ池袋ビル裏の道路への「貨物車用駐車枠」設置の検討
 - ・ 荷さばき車両へのアンケートから、貨物車用駐車枠の設置に一定程度の需要があることを確認。
- ⇒ 荷さばきルールの施策と連携して貨物車用駐車枠の活用を図ることで、路上荷さばき対策として更なる効果が期待できる

● しま区民センターの共同荷さばきスペースの利用状況の確認

- ・ 継続的に利用されているが、昨年度と比較すると利用がやや減少傾向。

⇒ 利用促進を図っていくことが必要

【南北区道及び周辺道路の歩行者交通】

- 歩行者交通流動の経年変化の確認
 - ・ 南北区道及びサンシャイン通りの歩行者交通量は、コロナ過の影響等を除けば増加傾向にある。
- ⇒ 南北区道周辺における一連の取り組みの効果が確認できた
- 【南北区道及び周辺道路の自動車交通】
- 車両通行禁止規制である南北区道・サンシャイン通りに誤進入する車両への対策の効果の確認
 - ・ バリケード及び法定外案内看板を設置した結果、誤進入する車両が昨年度と比較して約40%減少。
- ⇒ 対策に一定の効果が確認できたが、未だ誤進入する車両が存在するため、歩行者と自動車の道路の機能分担や貨物車の経路の検討など、交通規制（一方通行）の見直しも含めて検討する。

<今後の取り組み方針>

- ・ 上記の結果を踏まえて、今後は以下の取り組みを進めるとする。

- ニッセイ池袋ビル裏に貨物車用駐車枠を設置するための検討を進める
- 面的な交通体系を交通規制（一方通行）の見直しも含めて検討する
- 環状5の1号線のPMへの看板等の本設置に向けて取り組むことを検討する
- 荷さばきルールを推進し、路上駐車をさらに減少させる
- 路上駐車をさらに減少させていくため、今後も啓発活動を継続的に実施する

交通戦略で実施

交通戦略・荷さばきルール協議会で実施

荷さばきルール協議会で実施

2. 池袋副都心交通戦略の役割と来年度の検討項目について

1) 池袋副都心交通戦略の役割

1. 池袋の交通のあり方（交通全体のネットワーク、交通体系）を考える
2. 上記を実現するための施策を立案する
3. 調査や実証実験を実施し施策実施に向けた検討や検証作業を行う

関係機関との協議・調整 → 地元や関係者への丁寧かつ継続的な説明と情報提供

これらの実施により施策の実現に結び付ける

施策の実現

継続的なモニタリングの実施

施策の改善

2) 令和4年度（2022年度）の実施方針

● 南北区道周辺における取り組みについて

- ・ ここ数年で実施してきた南北区道周辺における取り組み（南北区道の歩行者優先化、路上駐車対策、自動車流動対策等）は、南北区道周辺の歩行者空間の創出という当初の目的に対して一定の成果を得ることができた。したがって今後は、これらの施策（左の「今後の取り組み方針」に掲げた施策）に引き続き取り組みしていくとともに、継続的な観測・確認等を実施することとする。
- ・ 継続的な観測・確認等の実施にあたっては、これまでの人手による観測等は負担が大きいため、効率的な実施を目指すこととし、最新技術（カメラやスマホデータ）を活用したデータセンシングの導入を検討する。来年度は実証実験を行い、その有効性を確認する。また、実証実験は、啓発活動での最新技術の活用や最新技術を活用した荷さばき機の持ちの負担軽減・支援の実験なども検討する。
- ・ これらの最新技術を活用した取り組みにより、今後自動車の使い方が大きく変化する想定を踏まえて、池袋駅東口駅前広場の再編（明治通りのクルドサック化等）に向けて準備を整える。

● 池袋副都心交通戦略における新たな取り組みの実施について

- ・ 南北区道周辺における取り組みが一定の成果を得たことから、交通戦略では新たなステップの施策に取り組みすることとする。新たなステップで取り組み施策の内容については、来年度検討を行う。

<来年度の実施内容（案）>

- 最新技術（カメラやスマホデータ）を活用したデータセンシングの実証実験
- 最新技術を活用した啓発活動や荷さばき支援に関する実証実験
- 新たなステップの施策の検討
- ニッセイ池袋ビル裏への貨物車用駐車枠の設置に関する検討
- 面的な交通体系の交通規制（一方通行）の見直しも含めた検討
- 環状5の1号線のPMへの看板等の本設置に向けた検討（荷さばきルール協議会と連携）

VII. 池袋副都心交通戦略のスケジュール（案）

	H26年度 (2014年度)	H27年度 (2015年度)	H28年度 (2016年度)	H29年度 (2017年度)	H30年度 (2018年度)	H31/R1年度 (2019年度)	R2年度 (2020年度)	R3年度 (2021年度)	R4年度以降 (2022年度以降)
職住計画・都市整備の動向等 東西デッキ整備 池袋駅口の南側棟 旧庁舎周辺まちづくりビジョン運籌案 まちづくり及び 職住計画等との連携	テック調査 基礎調査 詳細調査 準備会設置 旧庁舎周辺まちづくりビジョン運籌案 工事	テック調査 詳細調査 準備会設置 旧庁舎周辺まちづくりビジョン運籌案 工事	計画決定 ピックアップ設計等 北ツギ詳細調査 詳細設計 設計等 着工	ピックアップ工事 北ツギ詳細調査 詳細設計 設計等 着工	●池袋駅周辺地域基盤整備方針策定(6月) ピックアップ工事 北ツギ詳細調査 詳細設計 設計等 着工	●池袋駅コア・ゾーンガイドライン策定(2月) ハレザタワー プリアアホール 北地区長センター 詳細設計 設計等 着工	●池袋駅コア・ゾーンガイドライン策定(2月) ハレザタワー プリアアホール 北地区長センター 詳細設計 設計等 着工	●池袋駅コア・ゾーンガイドライン策定(2月) ハレザタワー プリアアホール 北地区長センター 詳細設計 設計等 着工	権利変換計画認可 工事 都市計画決定 権利変換計画認可 工事
都市計画・都市整備の動向等 池袋副都心交通戦略 交通戦略の策定 ロードマップ	策定の策証表決 路上荷さばき施策 計画・準備 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決
都市計画・都市整備の動向等 池袋副都心交通戦略 交通戦略の策定 ロードマップ	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決
都市計画・都市整備の動向等 池袋副都心交通戦略 交通戦略の策定 ロードマップ	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決	策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決 策定の策証表決

【駅前広場空間の確保】
【歩行者空間の創出】
【新しい公共交通事業者の導入】
【駐車場整備の運用・検証】

【南北区連歩行者優先化の策証表決】
【荷さばき施策の運用・検証】

今後、これらの施策の実現
に向け検討を進める

【参考】歩行者アンケート調査の結果概要（平成29年度実施）

1. アンケート調査の概要

表 アンケート実施場所・配布方法等

配布場所	実施日	配布方法	回収方法
南北区道（中池袋公園前～サンシャイン60通りの区間）	歩行者優先化の実証実験期間（土日の計4日）	南北区道を通行する歩行者に直接配布（チラシも配布）	その場で直接回収又は回答用紙（はがき）を送

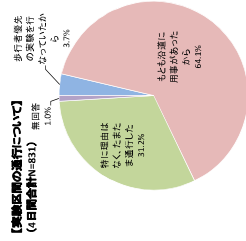
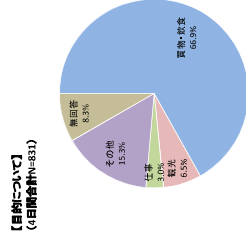
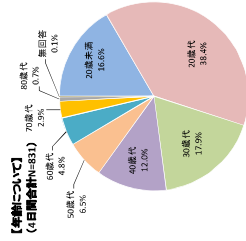
表 アンケートの配布数・回収率

配布枚数	回収枚数	回収率
2,385枚	831枚	34.8%

2. アンケート結果の概要

1) 回答者の属性

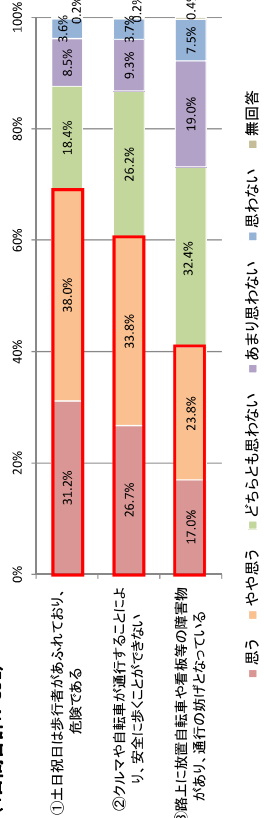
- ・年齢は、20代が最も多く（38.4%）、次いで30代（17.9%）、20代未満（16.6%）であった。
- ・来街の目的は、約70%が「買物・飲食」であり、次いでその他を除くと「観光」（6.5%）であった。
- ・南北区道を通行した理由は、「沿道に用事があった」が64%、「たまたま通行した」が31%であった。



2) 来街者の歩行者優先化に対する意識・意向

- ・現在の南北区道に対する意識については、来街者の70%以上が歩行者があふれており危険と回答した。また、50%以上が自動車や自転車の通行により安全に歩くことができないと回答した。

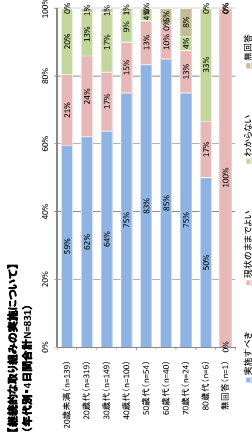
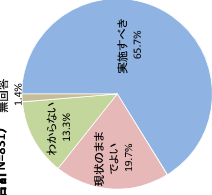
【現在の南北区道の歩きやすさについて(5段階評価)】 (4日間合計N=831)



3) 南北区道における、継続的な歩行者優先化の取り組みへの評価

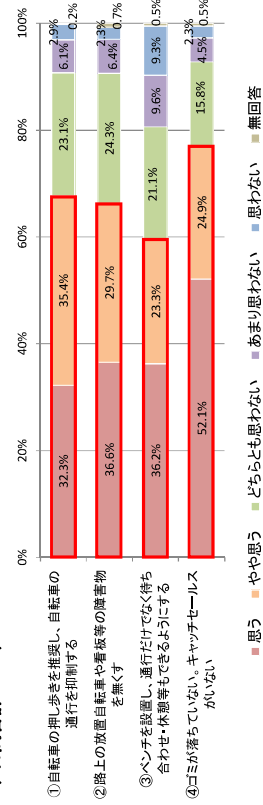
- ・南北区道における歩行者優先化への取り組みへの評価は、約66%が歩行者優先化の取り組みを今後も続けてほしいと回答した。

【継続的な取り組みの意向について】 (4日間合計N=831)



4) 安全・安心な歩行空間を形成するための施策

【安全安心な歩行空間とするための重要な事柄について(5段階評価)】 (4日間合計N=831)



5) 自由意見

- ・自由意見では、歩行者優先化の施策は進めていくべき、土日だけでも歩行者優先化してほしいという意見が多かった。また、自動車に対する配慮や歩行者の通行マナーに対する意見も寄せられた。
- ・実証実験については、歩きやすくなったという意見が複数あった。

項目	記述内容
歩行者優先化の施策について	歩行者であふれているので、可能であるなら是非実施してほしい。 土日だけでもぜひホコ天にしてほしいです。 通行人の数から考えて、車の通る道とは思えない。 規制によって自動車側に迷惑がかからないならやっても良いと思います。 通行禁止のバリケードを置いた方がよい。 商業車の通行は配慮してあげると良いと思う。 車よりも歩行者の自分木の歩き方が邪魔に感じる。 車が来ない事によりコスプレした人達のみ場場になって歩行困難になりそう 道は公道なので、歩行者天国のようにして欲しいとありがたい。ただ歩行者もマナーは守るべき。 気持ちよく通行できました。 車が無い方が、道が広くなって歩きやすかったです。
歩行者優先化の実証実験について	水族館に行く時などでたまに訪れる程度ですが、前回よりもたしかに歩きやすかったです。土日祝のみであれば実施も良いかなと思います。 特にアニメイト前が多いが、たまたま通っただけだが、非常に歩きやすかったです。