

IV. 実証実験結果の分析・評価

1. 南北区道の交通量と路上駐車台数の変化

本項目では、歩行者優先施策の実効性を確認するため以下の項目について整理した。

- (1) 自動車交通量の変化
- (2) 荷さばきスペースの利用状況
- (3) 路上駐車台数の変化

(1) 自動車交通量の変化

① 南北区道の自動車交通量の変化

・車両通行抑制による南北区道への自動車進入台数の変化を把握するため、明治通りから南北区道へアクセスする進入路となる「①南北区道のハレザ前」と旧三越裏通りから南北区道へアクセスする進入路となる「②中池袋公園南側」の自動車交通量を平常時と実験時と比較した。

・結果、実験時は平常時と比較して、①南北区道ハレザ前で約65～70%、②中池袋公園南側で約94～95%減少した。いずれの箇所も2週目の方が減少率が高かった。



図 自動車交通量の比較地点

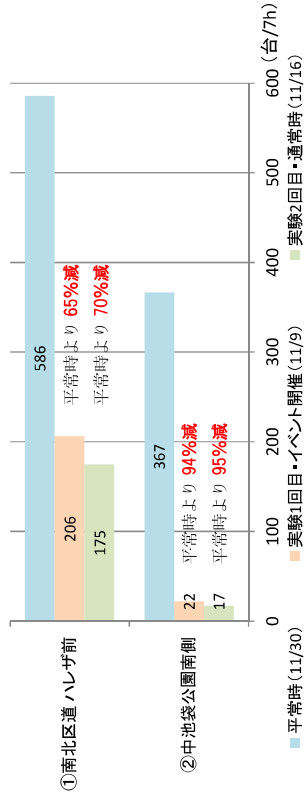


図 各地点の自動車交通量 (12時～19時)

・実証実験時の「①南北区道のハレザ前」の断面交通量 (175台 : 11/16) のうち、南行き (明治通り方向から南北区道に流入) の車両の比率は約80% (141台 : 11/16) であるが、そのうち、ラウンドワン・ユニクロ駐車場へ行く車両とハレザ池袋の横をすぐ左折する車両がほとんどで、直進する車両はわずかであった。

・現場観測による推定ではあるが、それぞれの割合は下図のとおりである。直進してサンシャイン60通りの先まで抜けていく車両は1～2割程度と思われる。

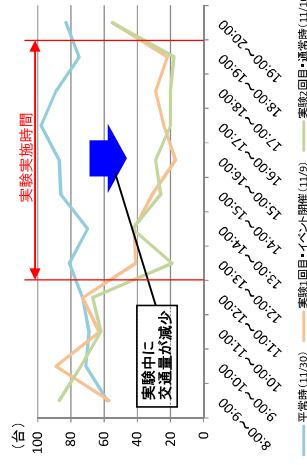
・南北区道は、道路ネットワーク的に通り抜け等の通過交通に資するような道路ではないため、直進する必要がある車両は少ないと考えられる。



図 実験時の「①南北区道ハレザ前」南行き車両の内訳

・平常時と実験時の自動車交通量を時間帯毎と比較すると、いずれの場所も実験実施中は全体的に交通量が減少していた。

① 南北区道 ハレザ前



② 中池袋公園南側

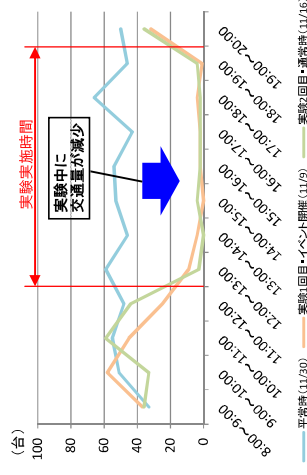


図 各地点の1時間毎の自動車交通量 (8時～20時)

・なお、南北区道を自動車が行き通じた際の状況は以下の写真のとおりである。



実験時（イベント開催時）



実験時（イベント開催時）



実験時（平常時）



実験時（平常時）

写真 南北区道を自動車が行き通じた際の状況

② 周辺道路の自動車交通流動の変化

- ・実証実験による自動車交通流動の変化を確認するため、南北区道周辺道路の自動車流動を平常時と実験時と比較した。
- ・実証実験中に南北区道への自動車の進入を抑制したことから、実証実験対象道路で交通量が65～95%減少した。このことから、半数以上の自動車は南北区道を通行する必要がある可能性が考えられる。
- ・また、明治通り方向から南北区道へ流入する交通量及び旧三越裏通りから南北区道へ流入する交通量がそれぞれ約20%減少した。このことから、実証実験時に自動車での来街を控える動きがあったことが考えられる。
- ・また、中池袋公園西側・北側道路の交通量が約2倍～2.5倍となっていることから、①平常時には旧三越裏通りから中池袋公園南側の道路を経て南北区道へ進入する自動車が中池袋公園の西側・北側の道路を経由して迂回、②平常時には明治通りから南北区道へ進入する自動車がハレザ池袋新ホール棟北側の道路を経由して迂回することが確認できた。
- ・なお、1週目より2週目の方が交通流動の変化が大きかった。1週目は実証実験と知らずに来街してしまっただけの可能性や2週目は慣れて円滑に迂回ができた可能性が考えられる。



図 平常時の自動車流動と実証実験時の自動車交通量の増減

(2) 荷さばきスペースの利用状況

実証実験を実施した4日間の荷さばきスペースの利用状況は、以下のグラフのとおりである。

- ・No.1 WACCA 駐車場と No.2 ヤマダ電機荷さばき場は、4日間を通して利用が無かった。
- ・利用が無かった理由としては、中池袋公園前まで入ってきた車両が高駐車場に行くためには、ある程度迂回が必要のため、敬遠されたと考えられる。
- ・No.3 新市民センターは、土曜日に1日当たり1台の利用で、日曜日は11/17のみ1台利用があった。
- ・No.4 エコロパークは、土曜日に1日当たり2台の利用で、日曜日は利用が無かった。
- ・No.5 タイムズは、土曜日に1日当たり1台の利用で、日曜日は利用が無かった。
- ・事前検討では、南北区道の路上駐車は17台/ (実験時間帯) であったが、荷さばきスペースの利用は1日最大で4台で、南北区道の路上駐車台数の1/4程度であった。

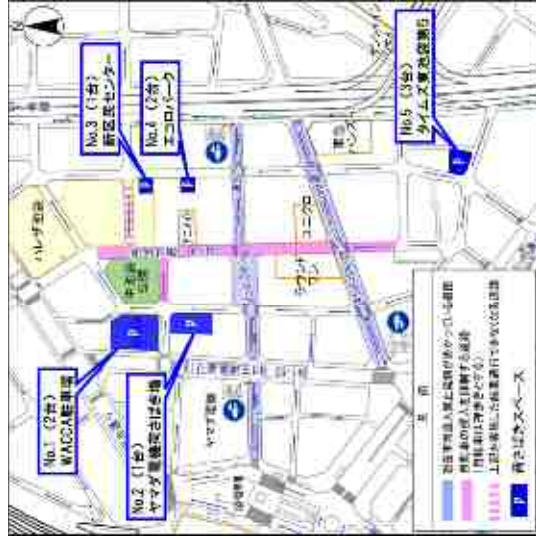


図 荷さばきスペースの位置



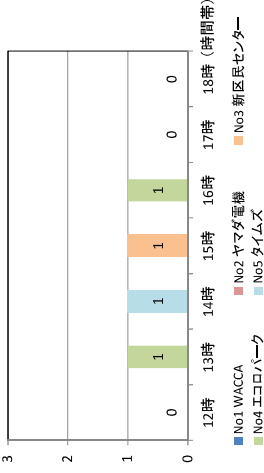
図 荷さばきスペースの利用台数

各荷さばきスペースの時間帯別の利用状況は以下のグラフのとおりである。

- ・利用はほぼ土曜日のみとなり、日曜日はほぼ利用が無かった。
- ・利用時間帯は、13時台~17時台となり、特定の時間帯に集中する状況はなかった。

【荷さばきスペースの利用可能時間帯】12時~19時 ※No.3 新市民センターのみ 12時~16時

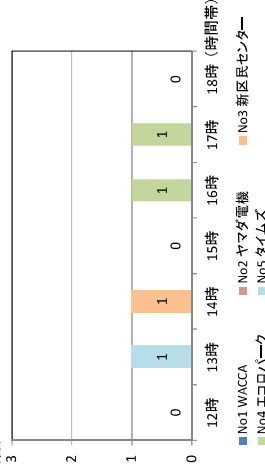
(台) < 実験1 週目・イベント開催: 11/9 (土) >



(台) < 実験1 週目・イベント開催: 11/10 (日) >



(台) < 実験2 週目・平常時: 11/16 (土) >



(台) < 実験2 週目・平常時: 11/17 (日) >



図 荷さばきスペースの時間帯別の利用台数



写真 荷さばきスペースの利用状況

(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。実証実験の影響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。

・ 街区内の路上駐車は平常時でも区間で1時間当たり平均1台程度とそれほど多くはなく、実証実験時においても特定の場所に路上駐車が増える等の顕著な増加は見られなかったことから、全体としては大きな影響はないと考えられる。

・ なお、**実験実施区間（南北区道等）の路上駐車は、大幅に減少している。**
 ・ 街区全体の延べ路上駐車台数は、平常時に比べ**実験時は、12時間値で約12%減少、実験時間帯（7時間値）で約21%減少**している。12時間値と7時間値で増減台数は同程度であることから、**実験時間帯で路上駐車が減少**していることが分かる。

表 延べ路上駐車台数の増減数（調査範囲全体合計）

	延べ路上駐車台数(台)					増減台数		増減率 (A=100%)	
	A	B	C	B-A	C-A	B/A	C/A		
	11月30日 (平常時)	11月9日 実験1週目 (イベント開催)	11月16日 実験2週目 (平常時)	実験時1週目の 増減台数	実験時2週目の 増減台数	実験時1週目の 増減率	実験時2週目の 増減率		
路上駐車台数 (12時間合計)	662	582	588	-80	-74	87.9%	88.8%		
路上駐車台数 (実験時間帯 7時間合計)	339	269	268	-70	-71	79.4%	79.1%		

※イベントとは、「アニメイトガールズフェスティバル 2019」(11月9日/中池袋公園)

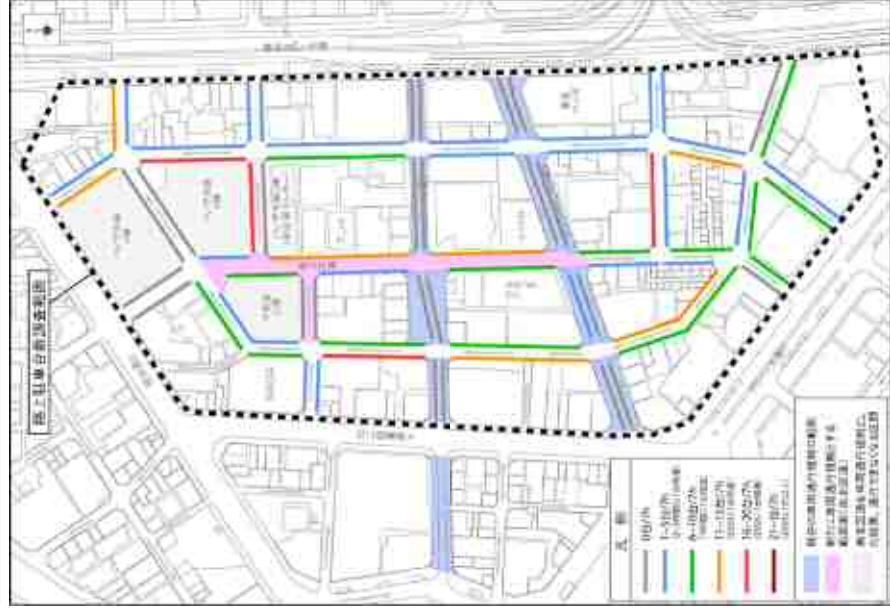


図 平常時 (11/30) の路上駐車状況

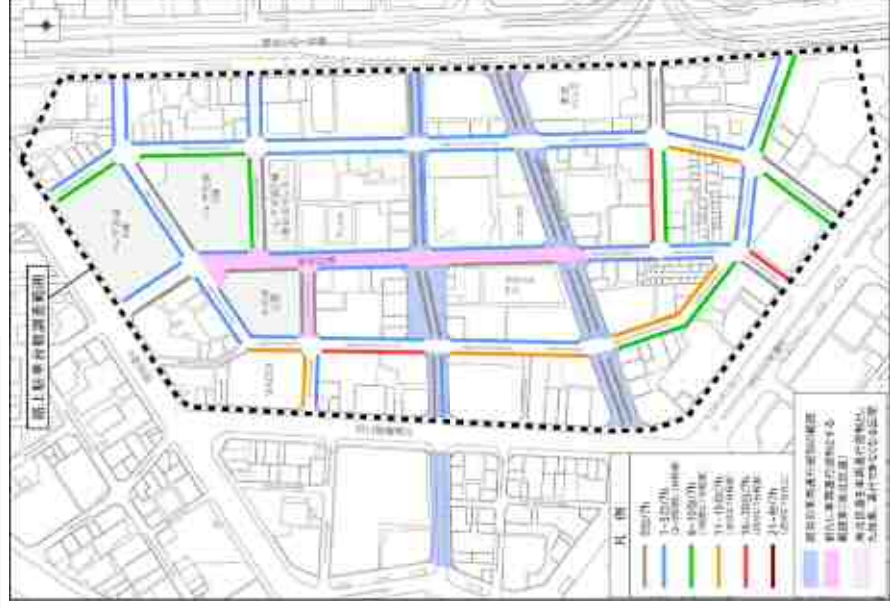


図 実験時1週目・イベント開催 (11/9) の路上駐車状況

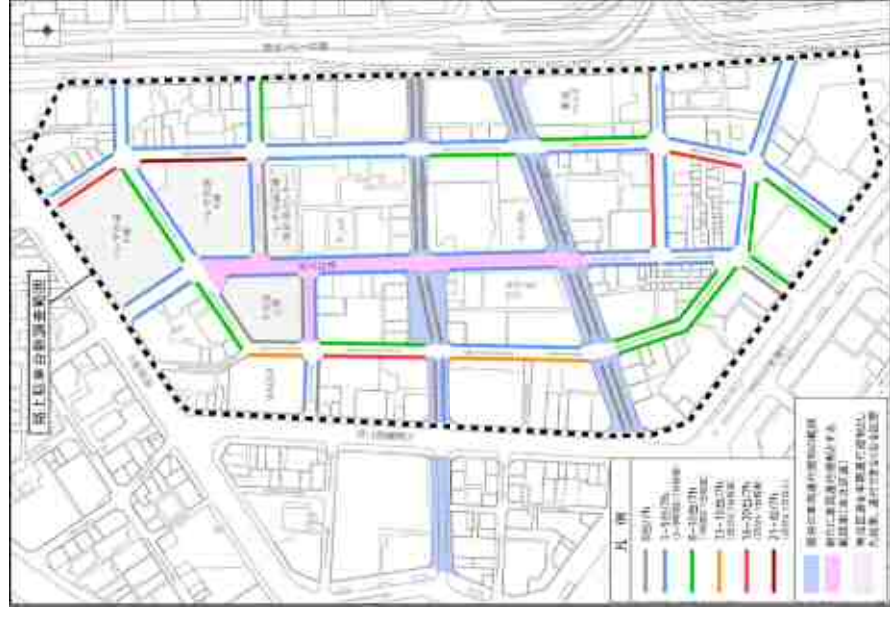


図 実験時2週目・平常時 (11/16) の路上駐車状況

② 南北区道の路上駐車台数の変化

- ・実証実験で車両の通行を抑制した区間の路上駐車台数を平常時と実験中で比較整理した。比較は実証実験実施時間帯（12～19時）で行った。
- ・実証実験実施時間帯（12～19時）で、平常時と比較して実験中は、**路上駐車台数が、乗用車で61～85%、貨物車で74～79%減少**した。
- ・乗用車は、1週目よりも2週目の方が減少率が高く、貨物車は、1週目・2週目で同程度の減少率であった。これは、貨物車に対しては、地元（荷主）等を通じて事前に周知・協力依頼を行った影響と考えられ、乗用車については、来街して初めて実証実験の実施を知り、2週目は路上駐車を控えた結果と想定できる。
- ・なお、過年度（H29）に実施した実証実験では、乗用車で55～77%、貨物車で40～67%の減少であったことから、**過年度（H29）の実証実験よりも路上駐車が減少した。貨物車の台数で見ると、過年度（H29）17台に対して今回10台と過年度よりも減少した。**これにより、地元店舗・事務所や運送事業者・ドライバーの理解が向上していることが想定できる。

- ・さらに、時間帯別の路上駐車台数の推移を見てみると、乗用車・貨物車ともに、**実証実験時間帯で路上駐車が減少**していることが分かった。
- ・乗用車は、特に15時～18時で減少が顕著であった。平常時の乗用車の路上駐車台数の特性として、午前中は少なく、午後には増加する傾向にあるが、実証実験によってこの午後の路上駐車台数が減少（ほぼなくなつた）ことが見て取れる。
- ・貨物車は、12時～18時で減少が顕著であった。なお、実証実験実施時間帯の前後の時間帯は、路上駐車台数が若干増加していた。平常時の貨物車の路上駐車台数の特性として、午前中が多く、時間が遅くなるに従って減少する傾向にあるが、実証実験によってこの傾向がより増加し、午前は路上駐車台数がより多く、午後はより少なくなつたことが見て取れる。

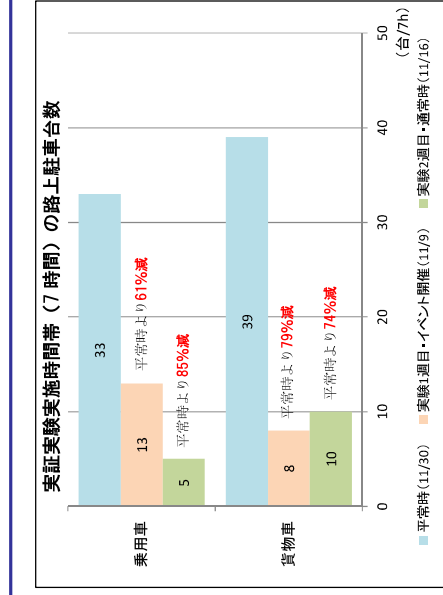
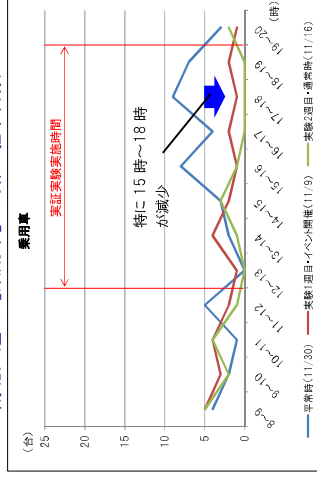


図 南北区道の路上駐車台数（12時～19時（7h））

南北区道の【乗用車】の路上駐車台数



南北区道の【貨物車】の路上駐車台数

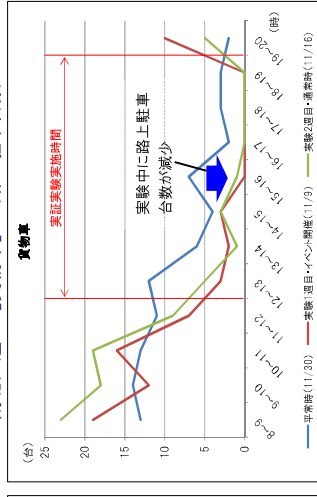


図 時間帯・車種別の南北区道の路上駐車台数

(4) 南北区道の荷さばき車両の集配送先

● 実証実験実施期間の南北区道（実証実験対象道路と荷さばきスペース）の荷さばき車両の駐車位置および配送先は以下のとおりである。

- ・ 実験 1 週目、2 週目ともに、日曜日より土曜日の方が荷さばき車両が多い。荷物の種類は、右のグラフのとおり食品、飲料、リネン類が多い。
- ・ 路上駐車車両の荷さばき車両の駐車場所は、アニメイト前～サンシャイン通り近辺とサンシャイン 60 通りの南側区間が多い。基本、配送先の目の前か近辺に駐車している。駐車時間は、右の表のとおり、平均で路上駐車：11分、荷さばきスペース14分であった
- ・ 荷さばきスペースから食品や飲料等を 200m以上横持ちして集配送しているドライバーもいることから、食品や飲料でも比較的長い距離を横持ちできるのではと思われる。
- ・ 実証実験時にも路上駐車をしていた荷さばき車両については、荷主や運送事業者が荷さばきスペースを活用して協力要請をしていくとともに個別に働きかけを行っていくことで、集配送の時間帯の変更や駐車場所の変更により適正により適正に荷さばきを行ってもらうよう働きかけを行っていくのが有効と考えられる。

表 荷さばき車両の駐車時間

駐車場所	平均値	中央値	最頻値
路上駐車	11分	7分	4分
荷さばきスペース	14分	14分	同値無し

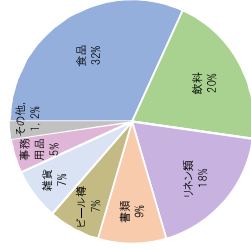


図 荷さばき車両の荷物の種類

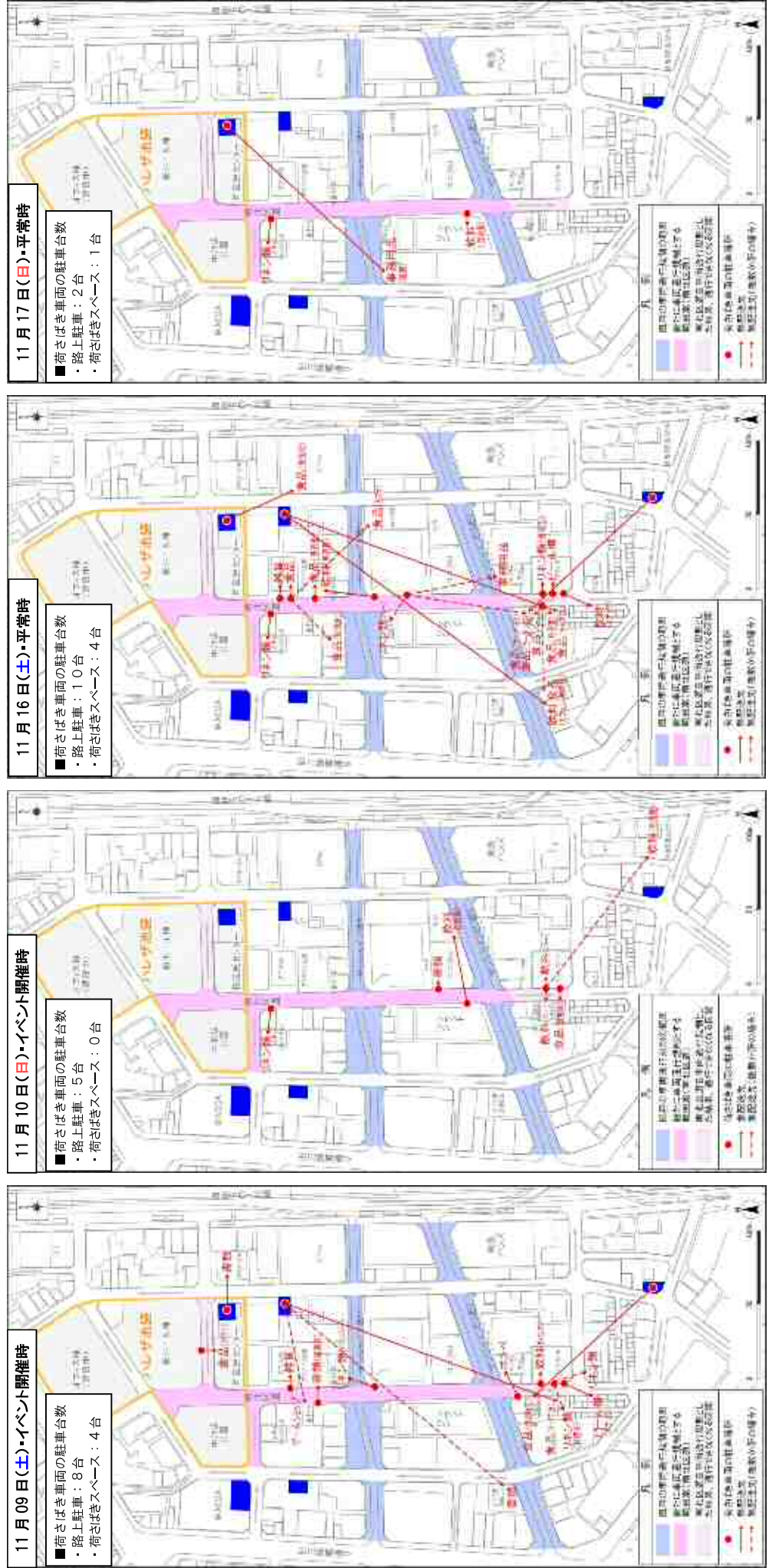


図 南北区道の荷さばき車両の集配送先

1. アンケート調査結果

(1) アンケート配布・回収枚数

- ・アンケートの回収率は、沿道店舗・オフィスは約7%、荷さばきドライバーは約17%であった。
- ・店舗・オフィスへのアンケートの回収率は、昨年度と同様であった（昨年度：回収率7%、回収数19）。本年度は、アンケートの回収率を上げるため、昨年度と同様に事前のチラシ配布による周知及び実験終了翌日にチラシ・アンケートを配布し周知の徹底を図ったほか、回答者にはQ10カード（500円分）を配布する取り組みを実施したが、効果は得られなかった。
- ・荷さばきドライバーへのアンケートの回収率は、昨年度から大幅に増加した（一昨年度：回収率3%、回収数3）。これは、回答者にはQ10カード（500円分）を配布する取り組みを実施したこと及びアンケート回答への抵抗を軽減するため、誘導員が説明しながらその場で回答してもらう方法とした効果と考えられる。

表 アンケートの回収数と回収率

調査対象	配布数	回収数	回収率	調査方法
沿道店舗・オフィス	285	19	7%	ポスティング配布・郵送回収
荷さばきドライバー	58*	10	17%	直接配布・直接回収

* アンケート配布数33枚+声掛けした声掛けされた数25人=対象者数延べ58人
アンケートの配布場所は、南北区道の入口、南北区道の路上（駐車車両）、荷さばきスペース

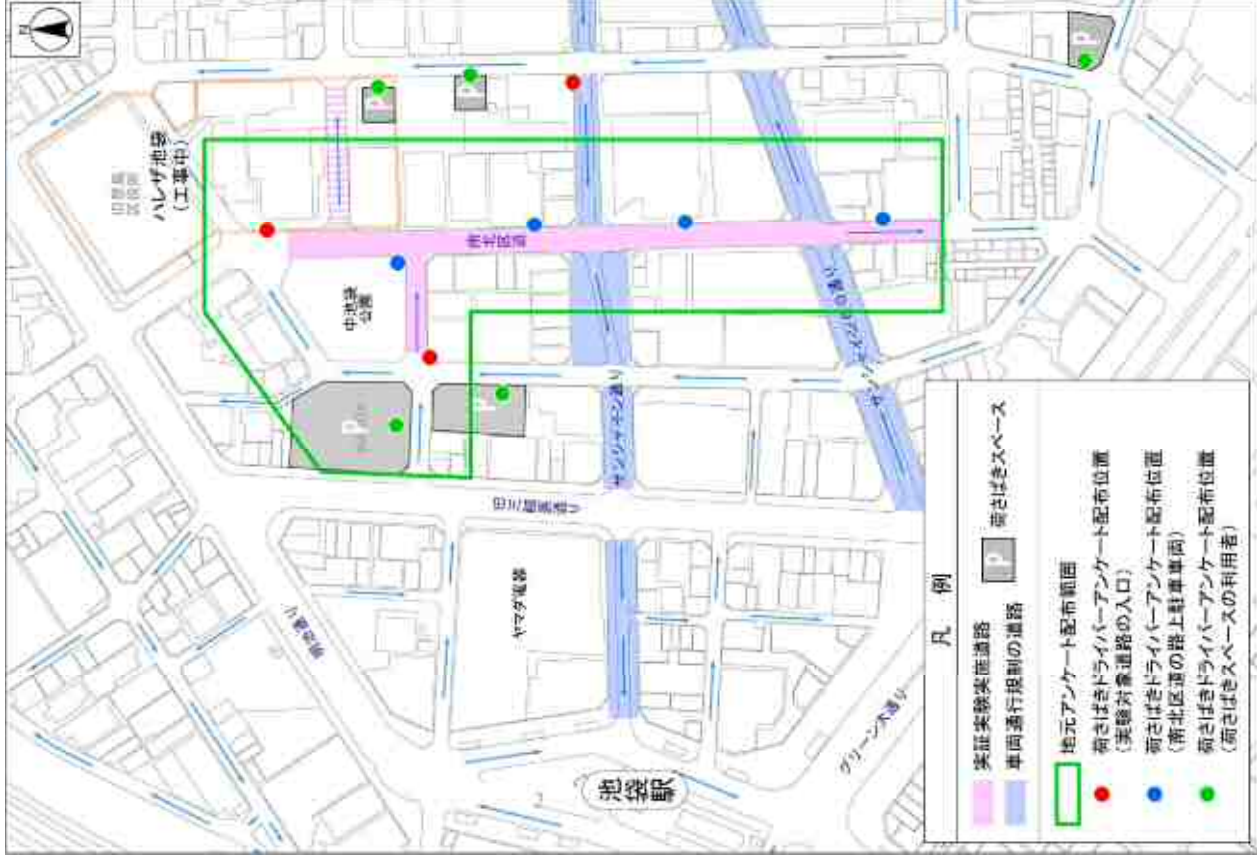


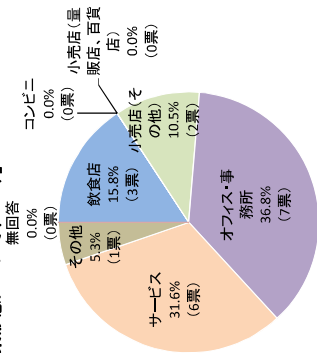
図 沿道店舗・オフィスのアンケートの配布範囲と荷さばきドライバーのアンケートの配布位置

(2) 店舗・オフィスへのアンケート結果

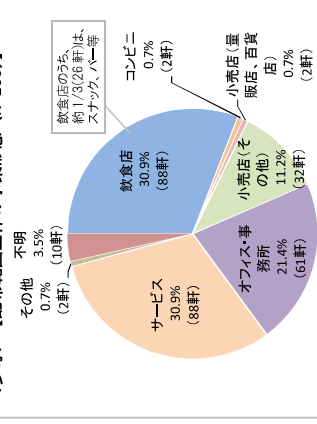
① 事業形態

- ・回答者の事業形態は以下のとおりである。
- ・オフィス・事務所が36.8%、サービス（医療や美容院等）が31.6%と事務所系が約7割を占めた。
- ・飲食・小売系店舗は、約26%であった。

【事業形態について(N=19)】



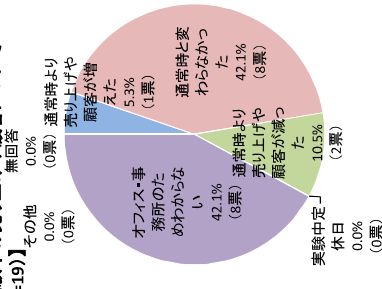
<参考>【配布範囲全体の事業形態(N=285)】



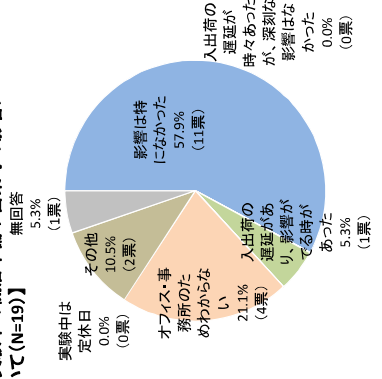
② 実験中の売上・顧客の増減や開店準備・営業への影響について

- ・実証実験による売上や顧客の増減は、「通常時と変わらなかった」が約4割、「オフィス・事務所であり営業していないため分からない」が約4割で、変化はなかったとの回答が約8割であった。売上や顧客が増えた」は5.3%、「減った」は10.5%であった。
- ・開店準備・営業への影響については、「影響はなかった」が約6割、「オフィス・事務所のため分からない」が2割で、影響はなかったとの回答が約8割であった。逆に、「影響が出る時があった」は5.3%であった。

【実験中の売り上げや顧客について(N=19)】



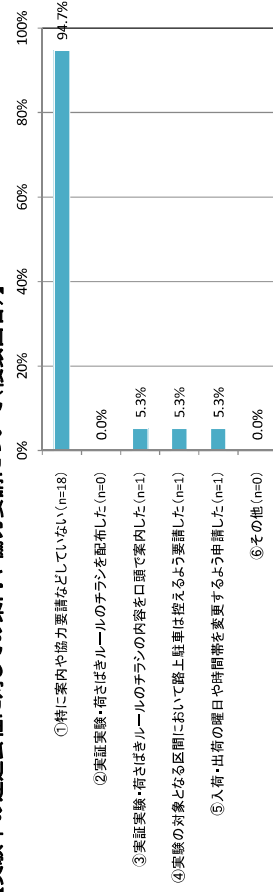
【実験中の開店準備や営業等の影響について(N=19)】



③ 運送会社に対しての案内や協力要請について

- ・運送会社に対して案内や協力要請を行ったかについては、95%が「特に案内や協力要請は行っていない」との回答であった。
- ・「実証実験・荷さばきルールの内容を口頭で案内」「路上駐車は控えるよう要請」「入出荷の曜日や時間を変更するよう要請」が各5.3%であった。

【実験中の運送会社に対しての案内や協力要請について(複数回答)】



④ 案内や協力要請を行わなかった理由について

- ・案内や協力要請を行わなかった理由については、「ドライバーと話す機会がなかった」と「実験のことを今初めて知ったから」が最も多く29.4%、次いで「路上駐車は、店舗・事務所側の責任とは思っていないから」「入荷・集荷の時間をずらすことはできないから」の回答は23.5%であった。
- ・「実験の趣旨に賛同できなかったから」の回答は0%であった。
- ・上記から、歩行者優先の取り組みには理解をしているが、路上駐車の問題については関心が薄いため消極的と考えられる。

【実証実験の案内や協力要請を行わなかった理由について(複数回答)】

