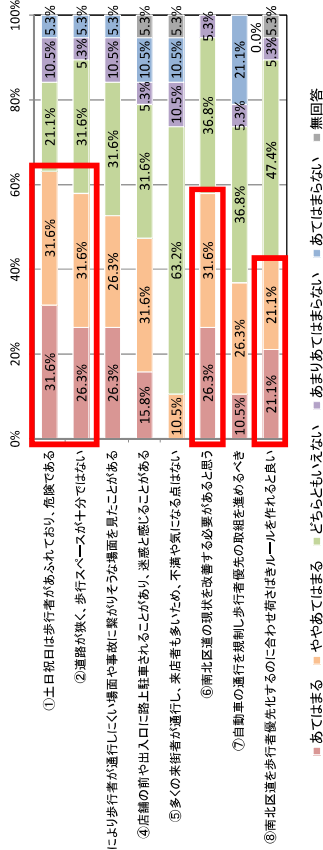


## ⑤ 南北区道の現状について（5段階評価）

- 南北区道の現状については、「土日祝日は歩行者があふれており危険である」「道路が狭く歩行者スペースが十分ではない」などが約6割で肯定の回答であり、南北区道の現状について半数以上が課題を感じていると思われる。
- 南北区道の現状を改善する必要があると思う」も約6割が肯定の回答であり、否定の回答は5%（1名）であった。
- 荷さばきルールの策定については、約4割が肯定の回答であり、否定の回答は5%（1名）であった。

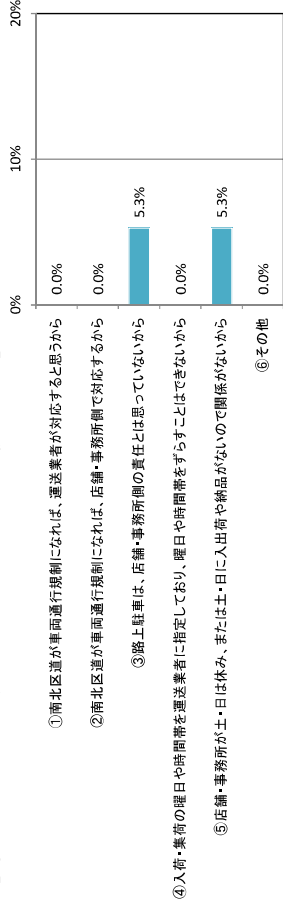
【南北区道の現状について(5段階評価)】(N=19)



## ⑥ 荷さばきルールは必要ないと思う理由について

- 上記の設問の「⑧南北区道を歩行者優先化するために合わせ荷さばきルールを作ると良い」で「あまりあてはまらない」と回答した方（1名）にその理由について回答してもらった。
- 「路上駐車が店舗・事務所側の責任とは思っていないから」と「土・日は休み、または土・日に入出荷や納品がないから」との回答であったことから、荷さばきルールに反対ということではなく、「荷さばきは自分とは関係ない」ということが理由と考えられる。
- したがって、荷さばきルールを策定すること自体は否定していないと考えられる。

## 【荷さばきルールは必要ないと思う理由について(複数回答)】



## ⑦ 自由意見

- 店舗・オフィスの自由意見は以下のとおりである。歩行者優先化の取組に反対する意見はなく、考慮してほしい事項に関する意見が多かった。賛同する意見もあった。
- No.1、No.2の意見については、今後および本格実施後に検討していくこととする。
- No.4については、アニメイトの協力を得ながら今後検討していくこととする。
- No.5については、まさに現在取り組んでいる施策である。
- No.6については、当該駐車場とは個別に調整中である。

表 店舗・オフィスの自由意見

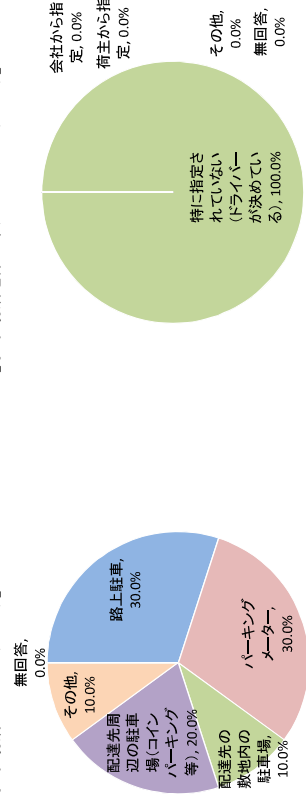
No.	事業形態	自由意見
1	オフィス事務所	自動車の他にも、自転車・バイクの駐車取り締まりの強化をお願いしたい。
2	オフィス事務所	土日も車を使用するので月極駐車場に入りにくい。人が多く危険と感じる。現在月極駐車場を借りている人もいると思うので、対処方法を考えるべきと思う。
3	サービス	意見等は全然ありません。取り組みありがとうございます。
4	小売店(その他)	アニメイト前の歩行者のマナー・ルールが非常に悪い。アニメイトのスタッフが常時交通整理すべき。
5	飲食店(居酒屋)	土日限定や時間を決めて歩行者専用にしてしまったいと思います。例えばイベントがある12時~18時の間とか。
6	駐車場	車も通行する事も考慮して欲しい。

### (3) 荷さばきドライバーへのアンケート結果

#### ① 普段の駐車場所について

- ・ 普段の駐車場所は以下のとおりである。
- ・ 路上駐車とパーキングメーターが30%でもっとも多く、次いでコインパーキングが20%、配達先の駐車場が10%であった。
- ・ 駐車場所を決めているのは、ドライバーが100%であった。

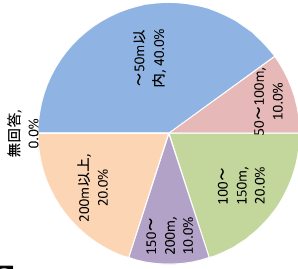
【普段の駐車場所について(N=10)】



#### ② 普段、最も遠い横持ち距離について

- ・ 普段の荷さばきで最も長い横持ち距離(=横持ちが可能な距離)は以下のとおりである。
- ・ 50m以内が40%で最も多く、次いで200m以上と100~150mと100~150mが10%であった。
- ・ 半数は、100m以上の距離を横持ちしている。

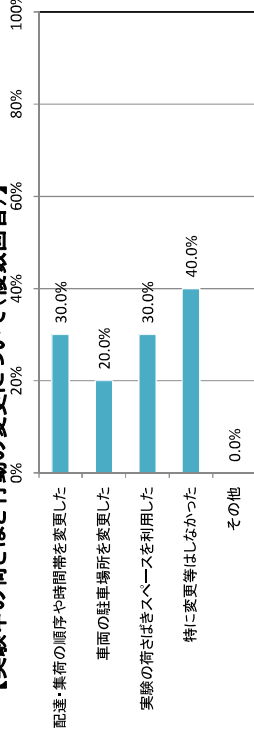
【普段、最も遠い横持ち距離について(N=10)】



#### ③ 実験中の荷さばき行動の変更について

- ・ 実験中の荷さばき行動の変更について、6割が変更した、4割が変更しなかったと回答した。
- ・ 変更した内容は、時間帯の変更が8割、駐車場所の変更が2割、荷さばきスペースの利用が8割であった。

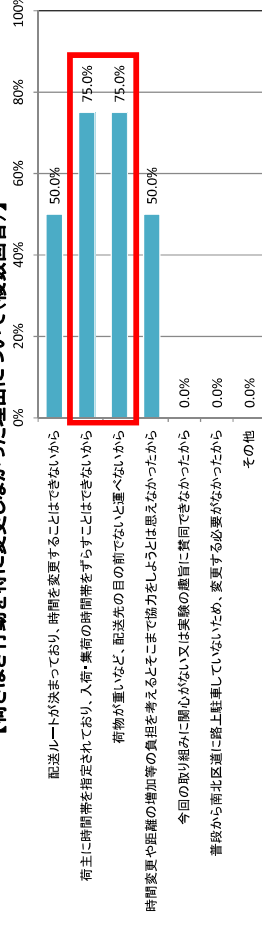
【実験中の荷さばき行動の変更について(複数回答)】



#### ④ 荷さばき行動を特に変更しなかった理由について

- ・ 前述の設定で「特に変更等はしなかった」と回答した方に、その理由を回答してもらった。
- ・ **最も多かったのが、「荷主に時間を指定されており時間をずらせない」「荷物が重いなど配達先の目の前でない」と運べない」で、75%であった。**
- ・ 次に多かったのが、「配達ルートが決まっており時間をずらせない」「時間変更や距離の増加等の負担を考えるとそのまま協力しようとは思えなかった」で、50%であった。

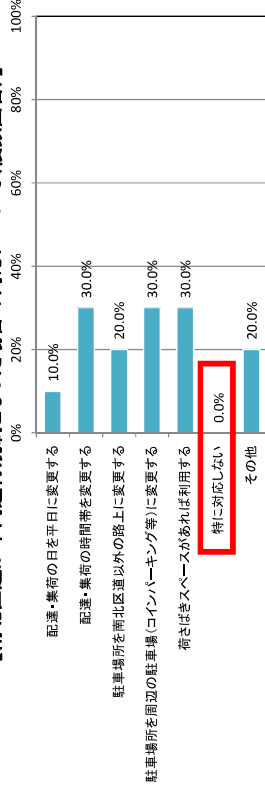
【荷さばき行動を特に変更しなかった理由について(複数回答)】



### ⑤ 南北区道が車両通行規制となった場合の対応について

- 南北区道が車両通行規制となった場合の対応については、「配達・集荷の時間帯を変更する」「駐車場所を周辺の駐車場（コインパーキング等）に変更する」「荷さばきスペースがあれば利用する」が30%、「駐車場所を南北区道以外の路上に変更する」が20%、「配達・集荷の日を平日に変更する」が10%で対応する方法としては、一定ではなくまちまちであった。
- 「特に対応しない」は0%であったことから、何らかの対応はすると考えられる。

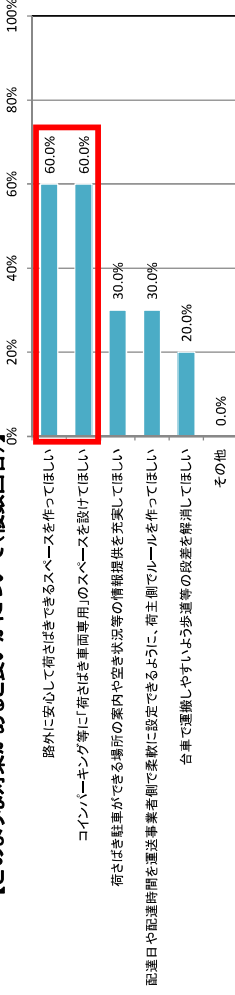
【南北区道が車両通行規制となった場合の対応について(複数回答)】



### ⑥ どのような対策があると良いかについて

- どのような対策があると良いかについては、「路外に安心して荷さばきできるスペースを作ってほしい」と60%が回答し、基本的に求められている事項であると想像できる。
- それ以外の具体的な事項としては、「コインパーキング等に「荷さばき車両専用」のスペースを設けてほしい」が60%で最も多く、次いで「荷さばき駐車ができる場所の案内や空き状況等の情報提供を充実してほしい」、「配達日や配達時間を運送事業者側で柔軟に設定できるように」、荷主側でルールを作ってほしい」も20%が回答した。

【どのような対策があると良いかについて(複数回答)】



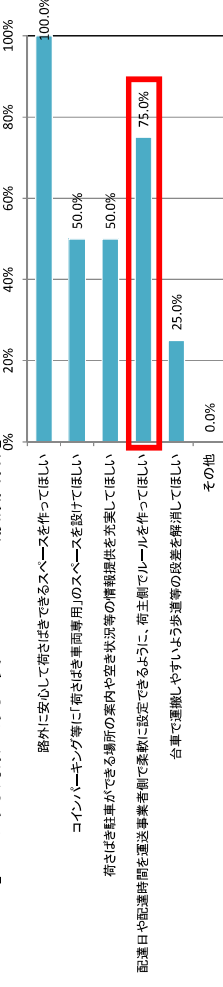
- 前述の設問で「どのような対策があると良いかについて」について回答を整理したが、本格実施の際に対策が必要ないドライバー（実験時に既に対応しているドライバー）も含まれている。

- そこで、本格実施の際に実際に対策が必要なドライバー（本実験で対応しなかった（できなかった）ドライバーや荷主から時間指定されているドライバー）が求めている対策を以下に整理した。

### ⑥-A どのような対策があると良いかについて（時間や場所を変更しなかった人）

- 「路外に安心して荷さばきできるスペースを作ってほしい」以外の具体的な事項としては、「配達日や配達時間を運送事業者側で柔軟に設定できるように、荷主側でルールを作ってほしい」が75%と最も多い。次いで「コインパーキング等に「荷さばき車両専用」のスペースを設けてほしい」「荷さばき駐車ができる場所の案内や空き状況等の情報提供を充実してほしい」が50%であった。

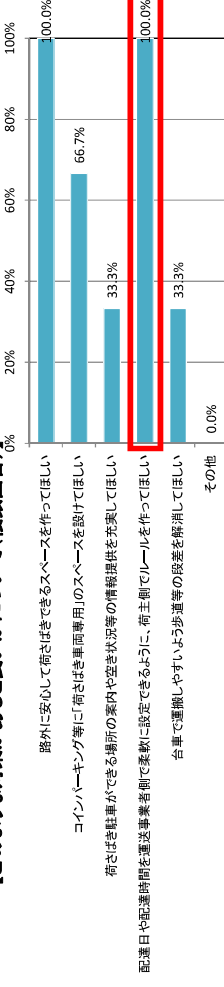
【どのような対策があると良いかについて(複数回答)】



### ⑥-B どのような対策があると良いかについて（時間を荷主から指定されている人）

- 上記と同様「路外に安心して荷さばきできるスペースを作ってほしい」以外では、「配達日や配達時間を運送事業者側で柔軟に設定できるように、荷主側でルールを作ってほしい」と全てのドライバーが回答している。このことから、荷主からの時間指定がかなり頻りになっていることが伺え、この対策が可能であれば時間帯の変更等対応できると考えられる。

【どのような対策があると良いかについて(複数回答)】



#### (4) アンケート結果のまとめ

##### ●店舗・オフィスへのアンケート結果のまとめ

- (1) 実証実験にあたって、9割以上が運送会社に対して案内や協力要請を行っていないなかったが、「実験の趣旨に賛同できなかったから」の回答は0%であったことから、歩行者優先化の取り組みには理解を深めているが、路上駐車の問題については関心が薄く（路上駐車は店舗・事務所側の責任とは思っておらず）消極的なためと考えられる。
- (2) 南北区道の現状については、半数以上が課題を感じており改善する必要があると考えている。
- (3) 荷さばきルールの策定については、否定的な意見はなく、約4割が肯定的な意見であった。
- (4) 売上・顧客の増減や開店準備・営業への影響は、概ねなかった。
- (5) 昨年度のアンケートでも、沿道店舗・オフィスおよび建物所有者の半数以上が南北区道の継続的な歩行者優先化の取組を進めべきとの回答であり、建物所有者の約4割は歩行者優先化時に協力するとの回答であった。
- (6) 一昨年度に実施した来街者へのアンケートでも、約7割が南北区道の継続的な歩行者優先化を進めてほしいとの回答であった。特に、現在の南北区道は歩行者がふられ危険である、自動車等の通行により安全に歩くことができなという意見が複数あった。

以上より、以下のことが確認できた。

- ・南北区道沿道の店舗・オフィスおよび建物所有者が、南北区道の現状の課題および歩行者優先化の必要性を認識していること、および取り組みに対する理解を得ていることが確認できた。
- ・加えて、荷さばきルールの策定についても理解を得ていることが確認できた。

##### ●荷さばきドライバーへのアンケート結果のまとめ

- (1) 南北区道が車両通行規制となった場合の対応としては、「特に対応しない」は0%であったことから、何らかの対応はすると考えられる。対応方法は、まちまちであったことから、各々の事情によって異なると考えられる。
- (2) 今回の実験で荷さばき行動を変更したのは6割で、変更した内容は、時間帯の変更・駐車場所の変更・荷さばきスペースを利用し概ね回数であった。
- (3) 実験中に荷さばき行動を変更しなかった主な理由は、「荷主に時間を指定されており時間をずらせないと」「荷物が重いなど配達先の目の前でない」と考えられる。
- (4) どのような対策があるかについては、多数のドライバーが「配達日や配達時間を運送事業者側で柔軟に設定できるように、荷主側でルールを作してほしい」と回答。このことから、荷主からの時間指定が縛りになっていることが伺え、荷主から協力を得られれば時間帯の変更が可能と考えられる。
- (5) 「コインパーキング等に「荷さばき車両専用」のスペースを設けてほしい」も半数程度が望んでいることから、対策としては有効と考えられる。
- (6) 荷さばきスペースの位置は、ドライバーの半数は普段から100m以上の距離を横持ちしていることから、集配先から100m～150mであれば対応可能であると考えられる。

以上より、以下のことが確認できた。

- ・南北区道が車両通行規制となった場合、ドライバーは何らかの対応はすると回答しており、今回の実験でも6割は時間帯の変更または場所の変更を行った。
- ・対応方法は、各々の事情によって異なると考えられ、「荷主に時間を指定されており時間をずらせないと」「荷物が重いなど配達先の目の前でない」というのが課題となっている。
- ・時間帯の変更は、荷主からの時間指定が縛りになっていることから、荷主から協力を得られれば時間帯の変更が可能と考えられる。
- ・「コインパーキング等に「荷さばき車両専用」のスペースを設けてほしい」も半数程度が望んでいることから、荷さばきスペースの設置は時間帯を変更できない場合の対策として有効と考えられる。

##### <対策の考え方>

- 荷物が重いなど配達先の目の前でない場合⇒時間帯を変更⇒荷主に時間を指定されている場合は荷さばきルールを活用して時間帯の変更の協力を得る
- どうしても時間をずらせない場合⇒駐車場所を変更⇒荷さばきスペースを確保

## V. 実験結果のまとめと池袋副都心交通戦略の来年度以降の取り組み

### 1. 実験結果のまとめと南北区道の歩行者優先化に向けた今後の取り組み

#### <実証実験のまとめ>

- 南北区道の自動車交通と路上駐車、荷さばき車両
  - ・ 南北区道の自動車交通量は大幅に減少し、車両通行抑制の施策の実効性が確認できた。車両通行抑制による周辺の交通流動への顕著な影響もなかった（過年度の調査結果より）。
  - ・ 実験実施区間（南北区道等）の路上駐車は大幅に減少し、施策の実効性が確認できた。南北区道以外の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ず、全体として大きな影響もなかった。
  - ・ 過年度（H29）の実証実験よりも路上駐車が減少し、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と考えられる。
  - ・ 荷さばきスペースは、新区民センター、エコロパーク、タイムズで1日あたり1～2台程度の利用であった。なお、利用はほぼ土曜日のみ。荷さばきスペースについては、さらなる検討が必要。

#### ● アンケート調査結果

##### <店舗・オフィス>

- ・ 南北区道沿道の店舗・オフィスおよび建物所有者が、南北区道の現状の課題および歩行者優先化の必要性を認識していること、および取り組みに対する理解を得ていることが確認できた。
- ・ 加えて、荷さばきルールの策定についても理解を得ていることが確認できた。

##### <荷さばきドライバー>

- ・ 南北区道が車両通行規制となった場合、ドライバーは何かの対応をするとの回答であった。
- ・ 対策としては、「荷さばきルールを策定（活用）して荷主に集配送時間帯の変更の協力を得る」および「荷さばきスペースを確保」が有効と考えられる。

#### <南北区道の歩行者優先化に向けた今後の取り組み>

- ・ 上記の実証実験の結果を元に、南北区道の歩行者優先化の本格的実施に向け、今後は以下の取り組みを進めることとする。
- 歩行者優先化の本格実施に向け、地元・関係機関と具体的な協議・調整を実施する
- 荷さばきルールの策定に向け検討を進める。とともに、荷主や運送事業者と個別に調整を行う。
- 荷さばきスペース確保の計画を深度化し、本格実施に向け荷さばきスペースを確保する
- 歩行者優先化の本格実施後に、施策の実効性や効果・影響を確認するため、事後調査を実施する

### 2. 池袋副都心交通戦略の今後の役割と検討項目について

#### (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



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

#### (2) 池袋副都心交通戦略における来年度の検討項目（案）

##### 【2020年度の検討項目（案）】

- ① 南北区道の歩行者優先化の本格実施に向けた地元・関係機関との具体的な協議・調整の実施  
(地元、警視庁と継続協議)
- ② 荷さばきルールの策定に向けた検討  
(荷さばきルールの内容の検討および荷主や運送事業者との個別の調整)
- ③ 歩行者優先化施策の本格実施後の事後調査  
(歩行者・沿道店舗およびオフィス・自動車ドライバー等へのアンケート調査、歩行者交通量、自動車交通量、路上駐車台数調査の実施)
- ④ 事後調査結果を元にした施策の実効性確認  
(過去の調査で得られたデータと①のデータを比較し、施策の実効性を確認・検証。必要に応じて施策を見直し)



# VI. スケジュール

	2019年					2020年												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	
ハレザ池袋				工事				●										●
南北区道整備	設計			工事				●										
南北区道歩行者優先化 (車両通行規制)																		
荷さばきルールの策定																		
池袋スクエア・グループ 立地法手続	条件 整理																	
交通戦略(更新版)の策定	KPI設定方針 の検討																	
交通検討部会																		

東京オリンピック  
・パラリンピック

●

●

グラウンドオープンと合わせて  
南北区道の歩行者優先化を  
実施することを目標とする

●

●

●

●

●

交通規制実施

●

●

●

●

●



図 「ハレザ池袋」建物配置図

- 実証実験結果の報告
- 南北区道の車両通行規制の承認
- 交通戦略(更新版)の確認

- 実証実験内容の確認
- KPI設定の経過報告

- KPIの設定について
- 南北区道の車両通行規制に伴う荷さばき対策の方針の確認

- 第3回
- 第4回
- 第5回



図 「ハレザ池袋」と南北区道のイメージ