

2. 荷さばき車両（路上駐車車両）への影響の検討【課題2】

（1）路上駐車車両の全体像【H29年の実証実験結果より】

- 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1〜2台程度とそれほど多くはないため、全体を俯瞰してみても実証実験による路上駐車の変化を確認することは難しいが、**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。**
- ・ また、街区全体での延べ路上駐車台数は、平常時に比べ実験時は5〜10%程度減少している。
- ・ なお、11/4は中池袋公園周辺でイベント関係の駐車車両の駐車が見られた。

表 延べ路上駐車台数の増減数（調査範囲全体合計）

路上駐車台数 (12時間合計)	延べ路上駐車台数(台)			増減台数			増減率 (A=100%)	
	A 11月25日 (平常時)	B 11月4日 実験1回目 (イベント開催)	C 11月11日 実験2回目	B-A 実験時1回目の 増減台数	C-A 実験時2回目の 増減台数	B/A 実験時1回目の 増減率	C/A 実験時2回目の 増減率	
路上駐車台数 (12時間合計)	1,017	965	917	-52	-100	94.9%	90.2%	

※イベントとは、「アニメイトガールズフェスティバル2017」(11月4日)＠中池袋公園

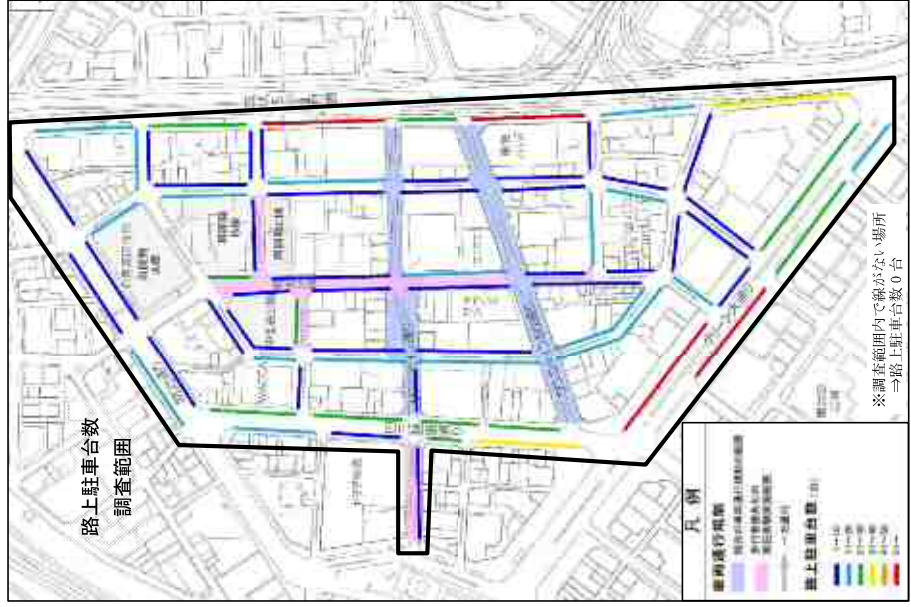


図 平常時（11/25）の路上駐車状況

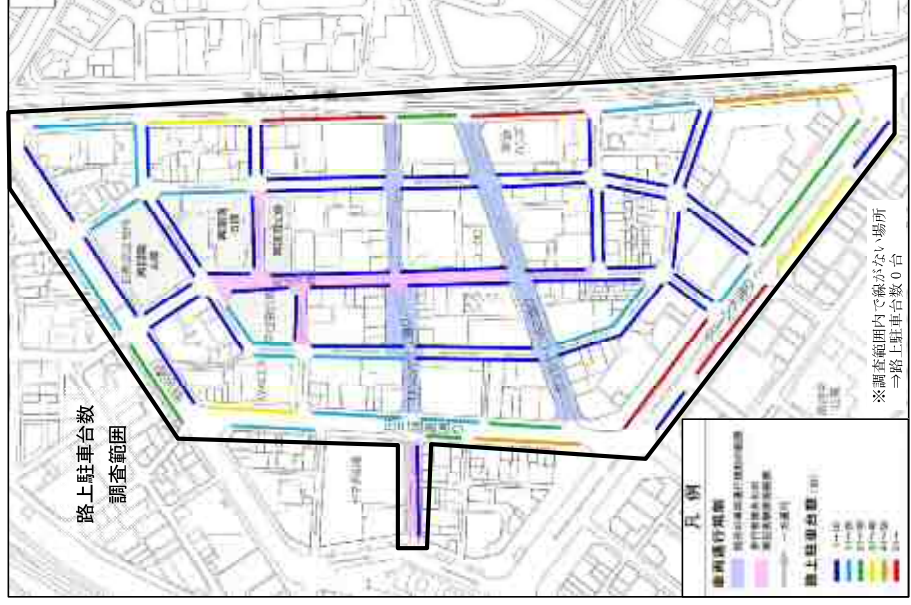


図 実験時1回目（11/4・イベント開催）の路上駐車状況

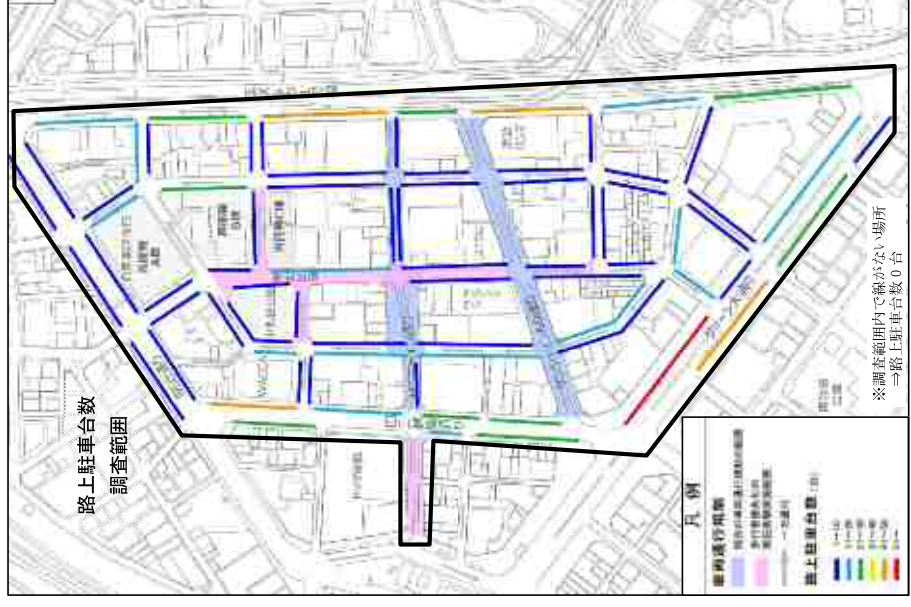


図 実験時2回目（11/11）の路上駐車状況

・実証実験で車両の通行を抑制した区間（南北区道と接続する道路、以下「南北区道」という）の路上駐車台数を平常時と比較整理した。比較は 12 時間（8～20 時）と実証実験実施時間帯（12～19 時）で行った。

・12 時間（8～20 時）では、平常時と比較して実験中は、路上駐車台数が、乗用車で 47～67%、貨物車で 16～35%減少した。

・実証実験実施時間帯（12～19 時）では、平常時と比較して実験中は、路上駐車台数が、乗用車で 55～77%、貨物車で 40～67%減少した。

・乗用車の方が貨物車より減少が著しい。実証実験実施時間帯の減少が著しい。

・なお、乗用車は実験 1 回目の方が実験 2 回目より路上駐車が減少しているが、これはイベントにより南北区道の歩行者が増加し、車両の通行及び路上駐車がしづらくなつたためと考えられる。

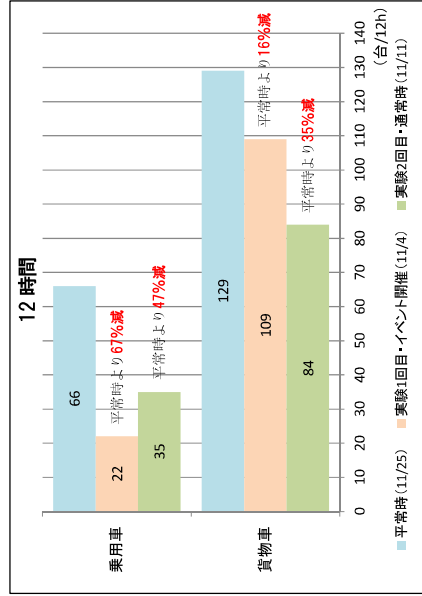


図 南北区道の路上駐車台数 (8 時～20 時 (12 h))

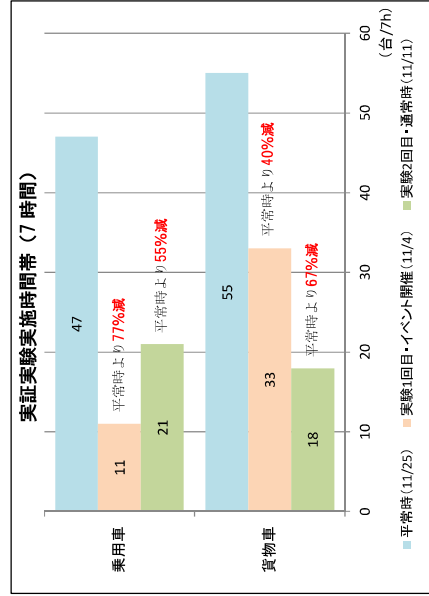


図 南北区道の路上駐車台数 (12 時～19 時 (7 h))

・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。

・貨物車は、12 時～17 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では、路上駐車は大きな増減はなかった。

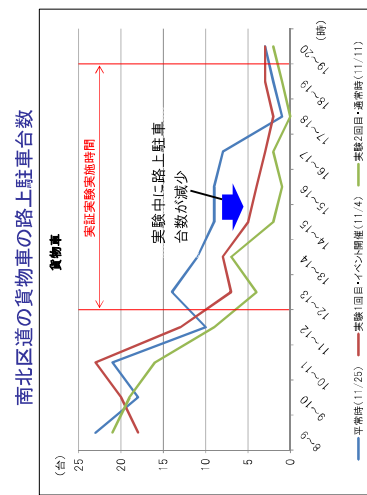
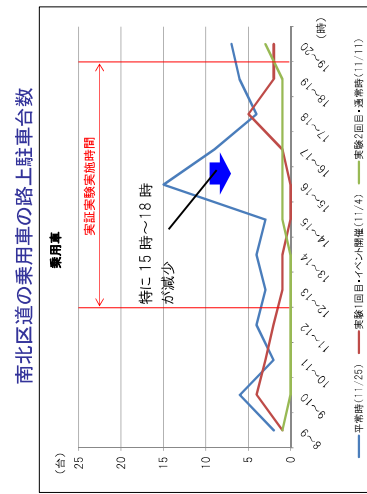


図 時間毎・車種別の南北区道の路上駐車台数

・ここまでの分析から、乗用車、貨物車への対応を以下のように整理した。

<乗用車の路上駐車への対応方針>

・実証実験では、路上駐車が半数以上減少しているが、これは乗用車は荷さばきをずらす貨物車両と違い路上駐車する必要性が低いためと考えられる。

・乗用車は、周辺の路外駐車場に適切に駐車してらうことを基本方針として取り組みを進める。

<貨物車の路上駐車への対応の検討方針>

・貨物車は荷物の搬出入（荷さばき）を行うため沿道に路上駐車していると想定されるが、実証実験では路上駐車が半数程度に減少しており、この結果からある程度対応可能であると想定される。しかし、実証実験中も路上駐車している車両が半数程度いることから、これらへの対応を検討する必要がある。

・一方、荷さばき車両への対応の検討にあたっては、前段の全体像の整理だけでは実態は見えてこないため、具体的動きを把握することが必要である。

・以上により以降では、荷さばき車両の動き等より詳細な分析を行い、荷さばき車両の実態を踏まえて、対応を検討することとする。

(2) 南北道に駐車している荷さばき車両の乗車時の実証実験実施時の行動の変化の分析

- ・荷さばき車両への対応の検討にあたって、南北区道に駐車している（1回は南北区道に駐車する）荷さばき車両の路上駐車状況を平常時と実証実験時と比較・分析する。
- ・分析は、平成29年の実証実験時の調査結果を用いて行った。調査内容は以下のとおりである。
- ・なお、実証実験時の調査は2回（11/4と11/11）行っているが、11/4はイベント開催日でイベント関係の駐車車両等も確認されていることから比較対象としては適切ではない。したがって、上記の比較は、平常時11/25、実証実験実施時11/11と比較検討する。

表 路上駐車調査の内容

項目	内容
調査日	<p>【平常時】：平成29年11月25日（土） （周辺でのイベント等は無し）</p> <p>【実証実験1回目】：平成29年11月4日（土） （「アニメイトガールズフェスティバル2017」開催／@中池袋公園）</p> <p>【実証実験2回目】：平成29年11月11日（土） （周辺でのイベント等は無し）</p>
調査時間帯	8時～20時
調査方法	調査対象道路を調査員が10分毎に巡回し、路上駐車している車両のナンバープレート（3桁の番号と4桁の番号）と車種、時間を調査票に記録した。10分毎の巡回時にナンバープレートを記録した車両が駐車しているかを確認し調査票に記録した。新たに駐車している車両があった場合は、車両のナンバープレート（3桁の番号と4桁の番号）と車種、時間を調査票に記録した。

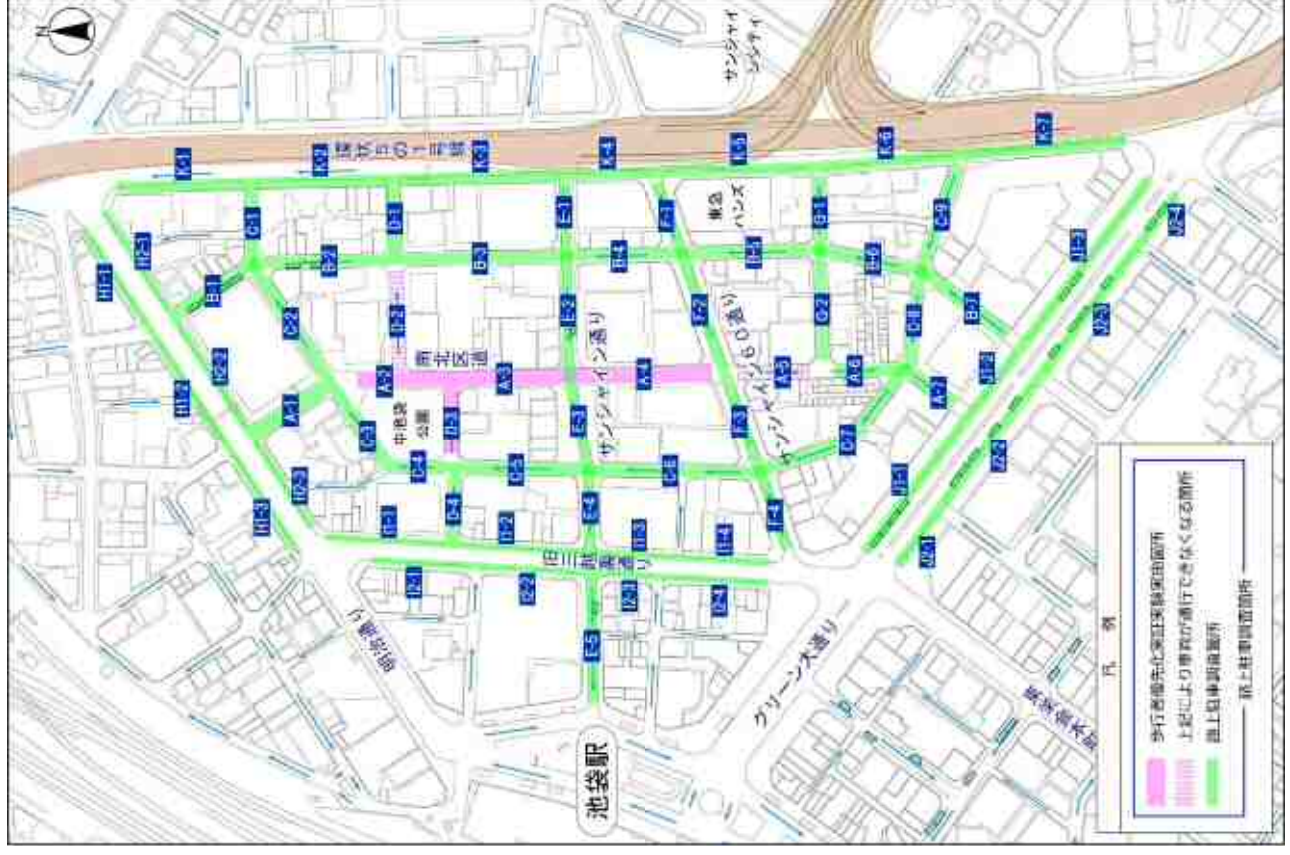


図 路上駐車調査地点図

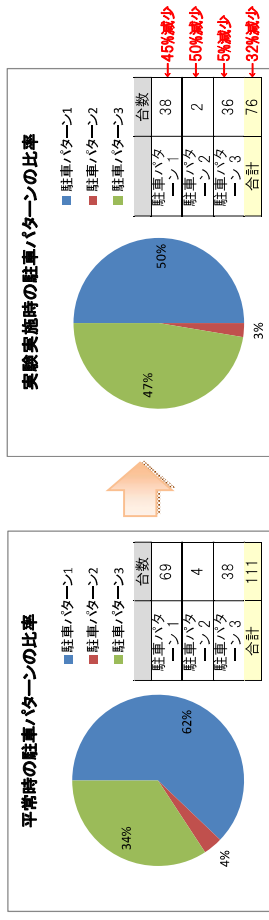
① 荷さばき車両の駐車パターン

- ・南北区道に路上駐車している車両の駐車パターンは以下の3つに分類できることが分かった。
- ・上記の駐車パターンと池袋東口周辺の荷さばき車両が配送している荷物（平成27年荷さばきドライバーアンケート結果）、現地観察からそれぞれどのような種類の荷さばき車両なのかを想定すると、以下のとおりと考えられる。

- 駐車パターン1：1日に1回だけ駐車【宅配便、固定店舗等への集配送】
- 駐車パターン2：1日に2回（午前と午後）駐車【宅配便、固定店舗等への集配送】
- 駐車パターン3：複数の場所に駐車（複数の場所に移動しながら集配送）【飲食店（酒類や食料品等）やリネン類の集配送（ルート配送）】

② 荷さばき車両の駐車車両数の変化（全体と駐車パターン別）

- ・南北区道に路上駐車している荷さばき車両の車両数（全体）は、平常時の111台に対して実証実験実施時は76台であり、32%減少した。
- ・駐車パターン別にみると、駐車パターン1は45%減少、駐車パターン2は50%減少、駐車パターン3は5%減少で、駐車パターン1が減少率が最も高い。
- ・駐車パターン1は調査区間全体でも平常時531台から実証実験実施時473台に58台減少している。
- ・駐車パターン3の減少率が低いのは、駐車パターン3は飲食店（酒類や食料品等）の集配送（ルート配送）と考えられ、配送日の変更や前日にまとめて配送する等の対応が比較的難しい中には実証実験にあまり関心がない人もいたためと考えられる。



③ 各駐車パターンの平均駐車回数の変化

- ・駐車パターン2は、駐車回数が2.0回（午前1箇所、午後1箇所）から2.5回（2台中1台が午前2箇所駐車、午後1箇所）に増加しているが、サンプル数が少ないこともあり、特別注目するものではないと考えられる。
- ・駐車パターン3は、駐車回数は平均4.4回から3.8回に減少しており、実証実験の実施を受けて駐車回数を減らした可能性も考えられる。

駐車パターン	駐車回数
駐車パターン2	2.0
駐車パターン3	4.4

駐車パターン	駐車回数
駐車パターン2	2.5
駐車パターン3	3.8

④ 各駐車パターンの1回あたりの平均駐車時間の変化

- ・各駐車パターンの1回あたりの平均駐車時間の変化は下表のとおりである。
- ・駐車パターン1、2、3ともに、大きな変化はなかった。

※なお、駐車パターン2のうち1台の車両については、午前中2回の駐車ですれぞれ2.5時間程度駐車していることから特異なデータであると判断し集計からは除外した。

駐車パターン	駐車時間(分)
駐車パターン1	19
駐車パターン2	18
駐車パターン3	22

駐車パターン	駐車時間(分)	変化率
駐車パターン1	22	↓12%増加
駐車パターン2	15	↓14%減少
駐車パターン3	20	↓9%減少

⑤ 駐車パターン1の時間帯別駐車台数の変化

- ・駐車パターン1の時間帯別駐車台数の変化は下表のとおりである。
- ・実証実験実施時は、午前中で14台（33%）、午後で17台（65%）駐車台数が減少した。特に午後には駐車台数が減少していることから、実証実験の実施を受けて集配送日の変更や前日にまとめて配送する等の対応を行った可能性が考えられる。

時間帯	延べ駐車台数	午前/午後合計
8	13	12
9	8	4
10	14	7
11	8	6
12	5	1
13	6	2
14	3	2
15	5	0
16	3	1
17	0	0
18	2	1
19	2	2

時間帯	延べ駐車台数	午前/午後合計
8	13	12
9	8	4
10	14	7
11	8	6
12	5	1
13	6	2
14	3	2
15	5	0
16	3	1
17	0	0
18	2	1
19	2	2

⑥ 駐車パターン2の駐車時間帯の変化

- ・駐車パターン2の駐車時間帯に大きな変化はなかった。なお、平常時は4台中3台が午前と午後で同じ場所（南北区道）に駐車しているが、実験時は2台とも午前が南北区道、午後はそれ以外の場所に駐車している。
- ・なお、平常時と実験時で駐車車両のナンバーは全て異なっているため車両自体は別の車両であるが、同じ会社の別の車両ということも考えられるので、同一の車両かどうかは判断できない。

駐車車両	午前	午後
A	8時	12時
B	9時	16時
C	9時	15時
D	8時	15時

駐車車両	午前	午後
A	8時	18時
B	8時	16時

⑦ 駐車パターン3の駐車時間帯と駐車場所の変化

- ここでは、駐車パターン3について、平常時に南北区道に駐車していた車両が実証実験実施時にどういう動きの変化をしたのかを整理した。
- まず、時間帯別の駐車台数(右上表)をみてみると、**南北区道では実証実験時間帯で大幅に駐車台数が減少**している。逆に実証実験時間帯以外では増加している。このことから、実証実験の実施を受けて**一定数の車両が荷さばきの時間帯を變更**したと考えられる。調査区間全体・南北区道の全時間帯でも駐車台数が減少していることから、駐車回数も減らしたことが視える。
- 次に、車両毎に駐車時間帯と駐車場所を平常時と実証実験実施時で比較整理した。下左表は平常時、下右表は実証実験実施時の駐車状況である。平常時は全時間帯で駐車状況に大きな偏りは見られないが、**実証実験実施時には駐車車両が午前中に集中**している。特に**実証実験時間帯では南北区道への駐車**が減少している。(※車両Noは平常時と実験時で同じ車両を意味するものではない)
- 南北区道に駐車した(1回は南北区道に駐車する)車両数は、平常時38台、実証実験実施時36台で2台の減少であり、**駐車車両数に大きな変化はなかった**。

表 駐車パターン3の時間帯別延べ駐車台数の変化

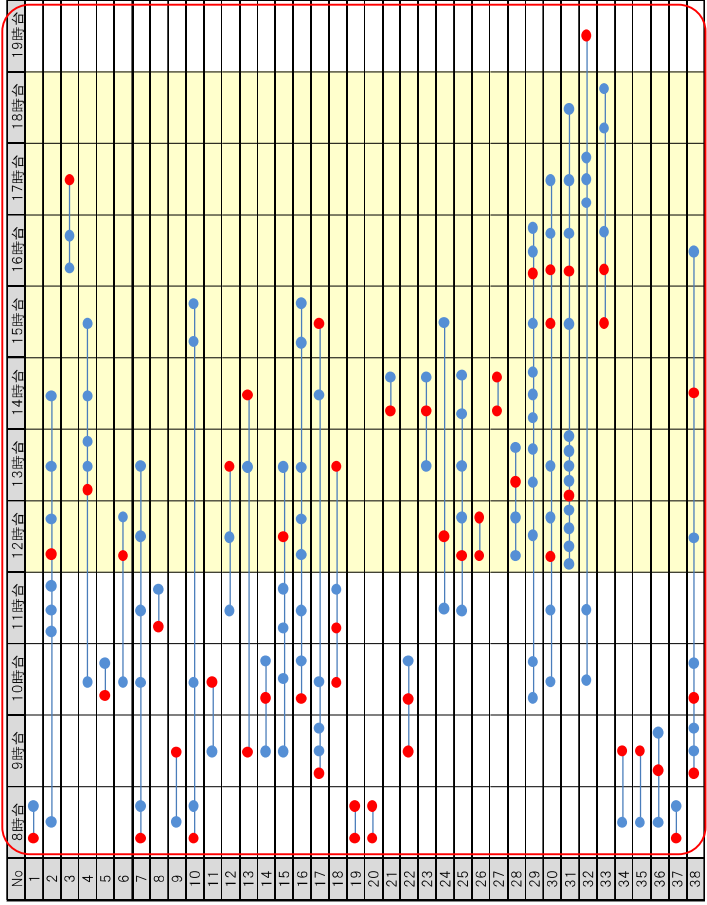
時間帯	延べ駐車台数	
	全区間	南北区道
8時台	17	8
9時台	16	8
10時台	22	7
11時台	16	2
12時台	24	8
13時台	22	5
14時台	16	4
15時台	11	3
16時台	12	4
17時台	6	1
18時台	3	0
19時台	1	1
実験時間内	94	27
実験時間外	72	26
合計	166	53

時間帯	延べ駐車台数	
	全区間	南北区道
8時台	20	7
9時台	31	15
10時台	23	9
11時台	11	3
12時台	14	3
13時台	13	5
14時台	4	0
15時台	4	1
16時台	10	1
17時台	4	0
18時台	1	0
19時台	0	0
実験時間内	50	10
実験時間外	85	34
合計	135	44

←63%減少
←31%増加
←17%減少

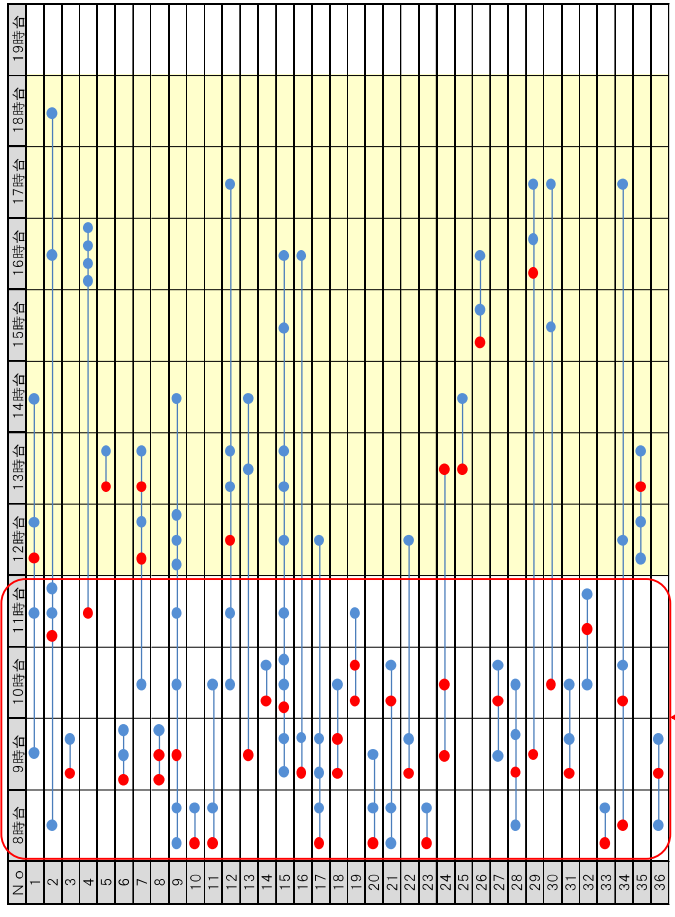
※左下表と右下表の車両Noは、各々連番で番号を振っているため、同じNoでも同一車両ではない。

表 平常時の駐車パターン3の駐車時間帯と駐車場所(時間帯での整理)



午前と午後で大きな偏りはない

表 実験時の駐車パターン3の駐車時間帯と駐車場所(時間帯での整理)



午前中に集中(特に南北区道への駐車)

のハッチングの時間帯は、実証実験実施時間帯
 ● は、南北区道への駐車
 ● は、南北区道以外の場所での駐車

- 前項で、駐車パターン3の駐車時間帯と駐車場所を平常時と実証実験実施時で比較整理したが、**南北区道に駐車している車両のうち、問題となる(対応が必要となる)のは実証実験実施時間帯(12~19時)に南北区道に駐車している車両である。**(実証実験実施時間帯以外で南北区道に駐車している車両は、南北区道が歩行者優先化されても現状どおり荷さばきができるため問題にはならない)
- よって、前項で整理した駐車車両から、実証実験実施時間帯に南北区道に駐車している車両をピックアップした。結果は下表に示すとおりである。下左表は平常時、下右表は実証実験実施時の駐車状況である。平常時に実証実験実施時間帯に南北区道に駐車している車両は**21台**、実証実験実施時は**9台**であり、**半数以下に減少**している。
- 南北区道に駐車した(1回は南北区道に駐車する)車両数は、平常時**38台**、実証実験実施時**36台**で、大きな変化はなかったことから、飲食店(酒類や食料品等)の集配送(ルート配送)と考えられるパターン3は、配送日の変更や前日にまとめて配送する等の対応できなかったが、**一定数の車両が時間帯の変更または場所の変更の対応を行ったと考えられる。**

表 平常時の駐車パターン3の駐車時間帯と駐車場所(時間帯での整理)
(実験実施時間内に南北区道に駐車している車両のみピックアップ)

No	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
2		●		●	●							
3												
4												
6												
12												
13												
15												
17												
18												
21												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
33												
38												

合計 21 台

- のハッチングの時間帯は、実証実験実施時間帯(平常時は未実施)
- は、南北区道への駐車
- は、南北区道以外の場所での駐車

表 実験時の駐車パターン3の駐車時間帯と駐車場所(時間帯での整理)
(実験実施時間内に南北区道に駐車している車両のみピックアップ)

N.o	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
1												
5												
7												
12												
24												
25												
26												
29												
35												

合計 9 台

- のハッチングの時間帯は、実証実験実施時間帯
- は、南北区道への駐車
- は、南北区道以外の場所での駐車

・さらに、平常時に南北区道に実証実験実施時間帯に駐車していた荷さばき車両がどういう行動変化をしたのかを分析した。

・分析は、平常時に南北区道に実証実験実施時間帯に駐車していた車両のナンバープレートを実証実験実施時の全駐車車両のナンバープレートとマッチングし、マッチングできた車両について駐車時間帯と駐車場所を比較整理した。

・ナンバープレートがマッチングできた車両は、平常時に南北区道に実証実験実施時間帯に駐車していた21台のうち、12台であった。ただし、駐車パターン3の荷さばき車両はルート配送で定期的に集配されていると考えられ、基本的に実験実施時も荷さばきに来ていると考えられる（平常時38台、実験時36台であるので、日を変更したのは2台で残りの36台は概ね同一車両の可能性が高いのではないかと想定される）。だとすれば、ナンバープレートがマッチングできなかった車両も、同じ会社の別の車両でできている可能性があり、実証実験実施時に南北区道に駐車していた車両9台のうちマッチングできなかった6台も平常時と同一の荷さばき車両であると想定される。さらに、マッチングできなかった車両9台のうち6台が上記の荷さばき車両だとすれば、残りの3台は実証実験実施時に実証実験実施時間帯に南北区道に駐車しなかった（時間帯の変更または場所の変更を行った）と考えられる。

表 平常時の駐車パターン3の駐車時間帯と駐車場所（時間帯での整理）
（実験実施時間内に南北区道に駐車している車両のみピックアップ）

No	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
2												
3												
4												
6												
12												
13												
15												
17												
18												
21												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
33												
38												
合計	21台											

のハッチングの時間帯は、実証実験実施時間帯（平常時は未実施）
 ● は、南北区道への駐車
 ● は、南北区道以外の場所での駐車

・左記を踏まえて、実証実験実施時の駐車パターン3の荷さばき車両の動き（実証実験時の対応）をまとめると以下のとおりとなる。

・平常時に南北区道に実証実験実施時間帯に駐車していた車両のうち、実証実験実施時に南北区道に駐車しないように何らかの行動変化（対応）をした荷さばき車両は57%（21台中12台）と推定される。

・実証実験実施時に行動変化（対応）をした荷さばき車両の行動変化（対応）の内容は、場所の変更が2/3、時間帯の変更が1/3であった。

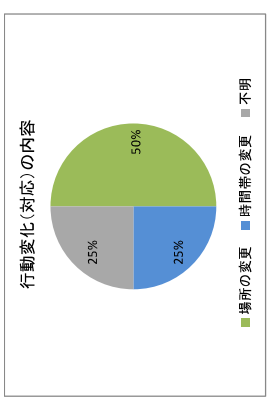
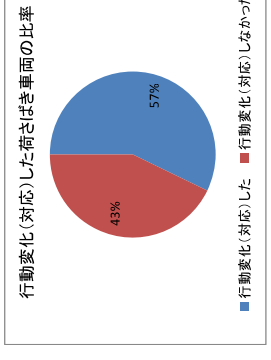


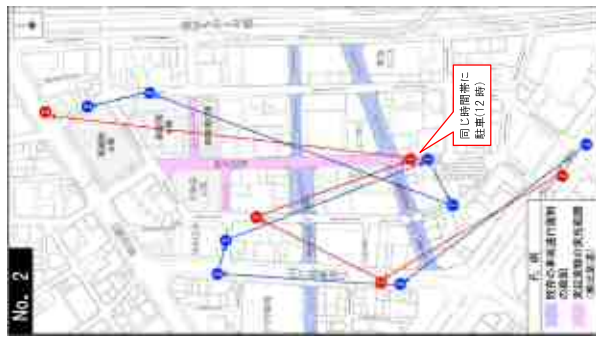
表 左表の車両とナンバーが同一の車両の実験時の駐車時間帯と駐車場所

No	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
2												
3												
4												
6												
12												
13												
15												
17												
18												
21												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
33												
38												

マッチングできた車両数：12台

のハッチングの時間帯は、実証実験実施時間帯
 ● は、南北区道への駐車
 ● は、南北区道以外の場所での駐車

・上記で整理した、駐車パターン3の平常時に実証実験実施時間帯に南北区道に駐車していた車両の実証実験実施時の動きの変化を次項に示す。なお、青が平常時、赤が実証実験実施時の動きである。



No. 2 ●変化(対応)なし



No. 3 ●駐車する時間帯を変更
・回る順番を南北区道を最初に変更



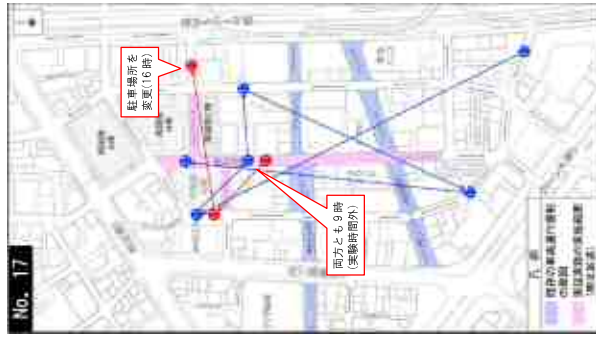
No. 4 ●変化(対応)なし



No. 12 ●変化(対応)なし



No. 13 ●駐車場所を変更



No. 17 ●駐車場所を変更



No. 18 ●駐車する時間帯を変更
・スタート時間を早めた
●駐車場所を変更



No. 21 ●駐車場所を変更



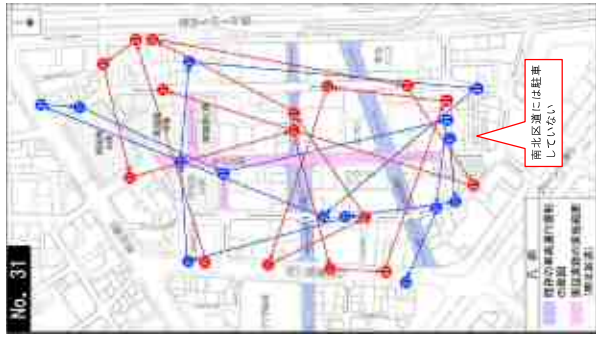
No. 23 ●駐車場所を変更



No. 25 ●駐車する時間帯を変更
・スタート時間を早めた



No. 27 ●駐車場所を変更



No. 31 ●駐車場所を変更

● : 平常時 ● : 実験実施時

(4) 荷さばき車両（路上駐車車両）への影響検討のまとめと対応方針

① 荷さばき車両（路上駐車車両）への影響検討のまとめ

- **南北区道の荷さばき車両の駐車パターン**
 - ・南北区道の荷さばき車両の駐車パターンは以下の3つに分類できる。
 - **駐車パターン1：1日に1回（午前と午後）駐車**
 - **駐車パターン2：1日に2回（午前と午後）駐車**
 - **駐車パターン3：複数の場所に駐車（複数の場所に移動しながら集配送）**
 - ・上記の駐車パターンはそれぞれ以下のような種類の荷さばき車両と想定される。
 - **駐車パターン1、2：宅配便、固定店舗等への集配送**
 - **駐車パターン3：飲食店（酒類や食料品等）やリネン類の集配送（ルート配送）**
 - ・平常時の駐車パターン別の車両数の比率は、駐車パターン1は62%（69台）、駐車パターン2は4%（4台）、駐車パターン3は34%（38台）。（合計111台）

● **駐車パターン1の荷さばき車両への影響**

- ・南北区道に路上駐車している車両数は、平常時の69台に対して実証実験実施時は38台。（45%減少）
- ・さらに、実証実験実施時間帯で見ると、平常時の24台に対して実証実験実施時は7台（71%減少）。実証実験実施時間外でも31%減少。
- ・調査区間全体でも平常時531台から実証実験実施時479台に減少（58台減少）していることから、場所を変更したわけではなく、実証実験の実施を受けて集配送日の変更や前日にまとめて配送、時間を午前中に変更等の対応を行った可能性が考えられる。
- **駐車パターン1は、宅配便や固定店舗等への集配送（比較的大手）と考えられ、集配送日の変更等の対応が比較的しやすい（協力的）と考えられる。**

● **駐車パターン2の荷さばき車両への影響**

- ・南北区道に路上駐車している車両数は、平常時4台、実証実験実施時2台で半分に減少。そもそも台数は少ない。
- ・平常時は4台中3台が午前と午後で同じ場所に駐車（南北区道）に駐車しているが、実証実験実施時は2台とも午前が南北区道、午後はそれ以外の場所に駐車しており、実証実験実施時間帯は南北区道以外の場所に駐車場所を変更している想定される。
- **駐車パターン2は、駐車パターン1と同様に宅配便や固定店舗等への集配送（比較的大手）と考えられ、集配送日の変更等の対応が比較的しやすい（協力的）と考えられる。また、場所の変更も比較的し易いと考えられる。**

● **駐車パターン3の荷さばき車両への影響**

- ・南北区道に路上駐車している車両数は、平常時の38台に対して実証実験実施時は36台であり2台（5%）の減少。（2台しか減少していない）
- ・実証実験実施時間帯に南北区道に駐車している車両数をみると、平常時に実証実験実施時間帯に南北区道に駐車している車両は21台、実証実験実施時は9台であり、半数以下に減少している。
- ・上記のことから、駐車パターン3は、飲食店（酒類や食料品等）の集配送（ルート配送）と考えられ、配送日の変更や前日にまとめて配送する等の対応はできないが、一定数の車両が時間帯の変更または場所の変更の対応を行ったと考えられる。
- ・実証実験実施時の駐車パターン3の荷さばき車両の動き（実証実験時の対応）は、実証実験実施時に南北区道に駐車しないように何らかの行動変化（対応）をした荷さばき車両は57%（21台中12台）、そのうち場所の変更が2/3、時間帯の変更が1/3であった。
- **駐車パターン3は、飲食店（酒類や食料品等）の集配送（ルート配送）と考えられ、配送日の変更や前日にまとめて配送する等の対応はできないが、時間帯の変更または場所の変更は可能と考えられる。**

● **実証実験実施時に南北区道に路上駐車していた車両の台数**

- ・パターン1：7台
 - ・パターン2：0台
 - ・パターン3：9台
- 合計16台

➢ **上記の、実証実験実施時に南北区道に路上駐車していた荷さばき車両16台を主眼に、対応を検討する。**

② 荷さばき車両（路上駐車車面）への対応方針

● 前段の整理で「南北区道を歩行者優先化しても荷さばき車面は対応可能と考えられる」としたが、土日祝日の12時～19時の限られた時間とはいえ、荷さばきできる時間と場所が制限されるのは、運送事業者にとっては（程度の差はあれ）不便となることは想像に難くない。

また、実証実験時には多くの車面に協力して頂けたが、協力して頂けなかった車面もあり（16台）、これらの車面が協力できない事情（荷主からの時間指定等）があったのか、協力できるがしなかったのかは不明である。

さらに、今回の実証実験で協力して頂けた車面も、実証実験という短期間であったから協力したという可能性も考えられる。

これらの事情を考慮すると、対応としては、①周辺に荷さばき場所を確保する ②荷物が重いなど機持ちが困難な場合は時間帯の変更を促す が有効と考えられる。しかしながら、荷主から集配送時間の指定がされている場合があり、集配送時間帯の変更には荷主の協力が不可欠である。場所の変更についても運送事業者の理解が不可欠である。したがって、荷主及び運送事業者の理解を得ることが必要である。

対応方針①：荷さばき場所の確保、誘導
 対応方針②：荷さばき時間帯の変更

● 一方、アンケート結果によると、南北区道周辺の店舗等（荷主）及び建物所有者は、南北区道の歩行者優先化には概ね肯定的と考えられる。また、荷さばきルールの策定にも肯定的である。

<南北区道周辺の店舗等（荷主）及び建物所有者の意向>（アンケート結果より）

- ・南北区道の歩行者優先化への意見 肯定的：約50%、否定的：約10%
- ・荷さばきルールの策定への意見 肯定的：約75%、否定的：0%
- ・開店準備等営業への影響の有無 影響なし：約60%、影響あり約5%

> 地元の理解も概ね得られていると考えられ、南北区道の歩行者優先化にも概ね肯定的である。

● したがって、現在検討中の駐車場地域ルールと合わせて荷さばきルールを地元が主体となって策定していく必要がある。この荷さばきルールを地域（地元）として店舗等（荷主）に周知・共有するとともに店舗等（荷主）から運送事業者へ協力依頼（荷主と運送事業者で対峙（配送時間等）を相談）することで実効性を確保する。

荷さばきルールの策定

- ・決められた日時（南北区道に路上駐車しないこと）その他のための対応（配送時間の柔軟化等）を荷主と運送事業者で相談すること
- ・その際荷主は協力すること等、基本的なルールを策定。

店舗等（荷主）に周知・共有

- ・荷さばきルールを地元の意向として店舗等荷主に周知し地域で共有するとともに、協力体制を築く。

運送事業者に周知・協力依頼

- ・荷主から運送事業者に荷さばきルールの遵守を求めるとともに配送時間の柔軟化等の対応を協議すること
- ・美加庄の担保としても優良事業者の表彰制度なども考えられる。

図 荷さばきルールの周知・共有イメージ

● なお、荷さばきルールは池袋地区全体にとって必要な施策である。したがって、池袋地区全体の荷さばきルールを考え抜いていくにあたって、先行して必要性の高い南北区道周辺の荷さばきルールから検討していくという位置づけとする。（その後は、必要性の高い地区で順次策定する）

荷さばき車面への対応方針の考え方のフロー

<「池袋副都心交通戦略」での方針>

■ 路上荷さばき施策の方向性提示（H24年度委員会確認）

○ 長期施策
 ・ 周辺開発と連携し、共同集配共同荷さばき施設等を設置

○ 短・中期施策
 ・ 既存の路外駐車場への誘導を基本とし、補完的に指定した路上荷さばきスペースも設置し誘導

- 駐車施設配置の将来イメージ（H29年度委員会確認「駐車場整備計画検討時」）
- ・ 周辺開発と連携し、共同荷さばき施設等を設置、共同集配システムの導入を検討
- ・ 駐車場地域ルールにより小規模共同荷さばき駐車施設等を適正な間隔で配置



共同荷さばき場の整備等は、民間開発の進捗に依存すると進まない。

一方で、ハレザ池袋の開発（2020年）の具体化を受け、南北区道を歩行者優先化（車両通行規制）とする方針をH28年度委員会確認

ハレザ池袋開発に向けた、短期的な荷さばき対策が必要

<南北区道の路上駐車（荷さばき車面）の短・中期的な対策の方針>

① 既存の路外駐車場への誘導

- > 考えられる路外の候補（南北区道周辺で近々開発計画はない）
- ・ 公共用地：中池袋公園⇒荷さばき場の設置は困難、中池袋公園以外で適当な場所はなし
- ・ 路外駐車場：コインパーキング（借上げ、バスカードの発行等）、附置義務駐車場の借上げ
- ・ 民間用地：荷さばき場として活用できそうな民間施設や空地⇒中小ビルの密集地なので見込み薄

・ 路外駐車場：コインパーキング（借上げ、バスカードの発行等）、附置義務駐車場の借上げ等、区としてどこまで対応できるか検討する

・ 民間用地：荷さばき場として活用できそうな民間施設や空地を探すとともに活用可能か検討する。ただし、ハレザ池袋の開発には間に合わないもので、中期的な施策と位置付け

② ①を検討したうえで不足分についてパーキングメーターの設置を検討する

③ 荷さばき時間帯の変更（アンケートヒアリングより時間帯の変更も有効であることをH26～27年度委員会で確認）

- ・ 荷さばきルールを策定し、実効性を確保する

具体的な施策は、地元や荷さばきに関連する事業者と「何が有効なのか」及び「区としてどこまでできるか」などを議論する場を設け、検討していく必要がある。