

### III. 令和元年度の南北区道の歩行者優先化の実証実験の概要

#### 1. 実証実験の実施概要

南北区道の歩行者優先化（車両通行規制）の実効性の確認や課題の把握のため、以下の実験を実施

##### 【実施内容】

- 南北区道（中池袋公園～サンシャイン60通りの区間）を歩行者優先とするため、交通規制は変更せず“お願いいべす”により、当該区間の自動車の侵入を抑制した。
- 普段当該道路で路上駐車している荷さばき車両は、本実験で設置する荷さばきスペースに誘導した。
- 荷さばきルール（案）を事前に周知し、地元店舗等に協力して頂いた。

- ・ 荷さばきドライバーには、チラシの配布と立て看板の設置により実証実験の実施を事前に周知するとともに、荷さばきルールのチラシを配布し協力をお願いした。
- ・ 土日休日に搬出入のある南北区道沿道の店舗には、事前に区職員が個別に訪問し協力依頼を行った。
- ・ 地元の意見等を把握するためアンケート調査や路上駐車等の交通状況調査を行った。

##### 【実証実験実施日・時間帯】

**実施日：令和元年11月9日（土）10日（日）、16日（土）17日（日）の4日間**  
 ※11月9日（土）10日（日）は「アニメイトガールズフェスティバル(AGF)」開催日  
**時間帯：12時～19時（サンシャイン通りの車両通行規制と同じ時間）**



南北区道(アニメイト前)【11/9:AGF開催日】



南北区道(ユニクロ前)【11/16:通常の休日】

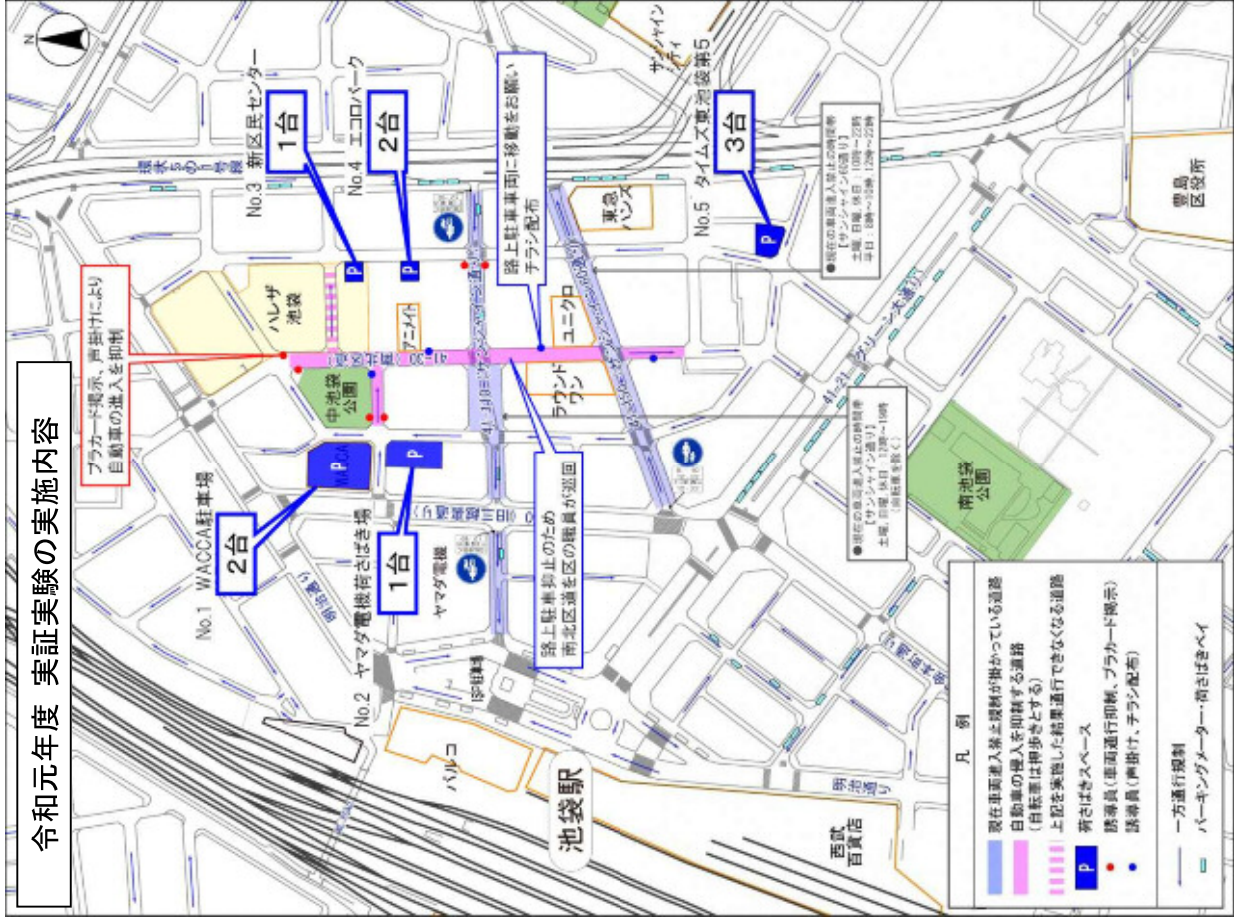


南北区道(アニメイト前)【11/16:通常の休日】



交通誘導員の配置状況

#### 令和元年度 実証実験の実施内容



※今回確保した荷さばきスペースは、現地踏査で候補となる場所をピックアップし、駐車場のオーナーや管理者と交渉・調整を行い、了解を得られた場所で確保した。

図 実証実験時の状況写真

図 実証実験の実施内容

## 2. 実証実験の結果の概要

### (1) 自動車交通量の変化

・実証実験時の南北区道の自動車交通量は、平常時と比較して、

- ①南北区道ハレザ前：約65～70%減少
  - ②中池袋公園南側：約94～95%減少
- した。いずれの箇所も2週目のの方が減少率が高かった。
- ・平常時と実験時の自動車交通量を時間帯毎で比較すると、いずれの場所も**実験実施中に交通量が減少**した。

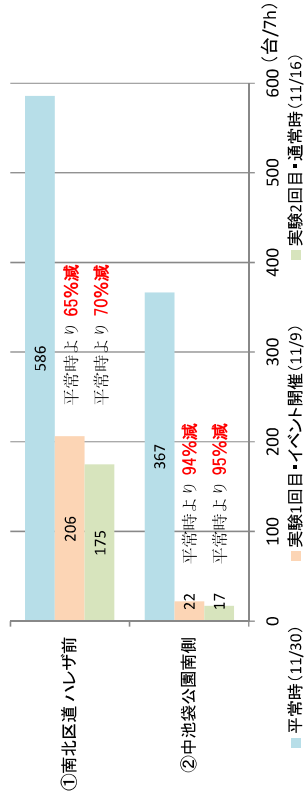


図 各地点の自動車交通量 (12時～19時)

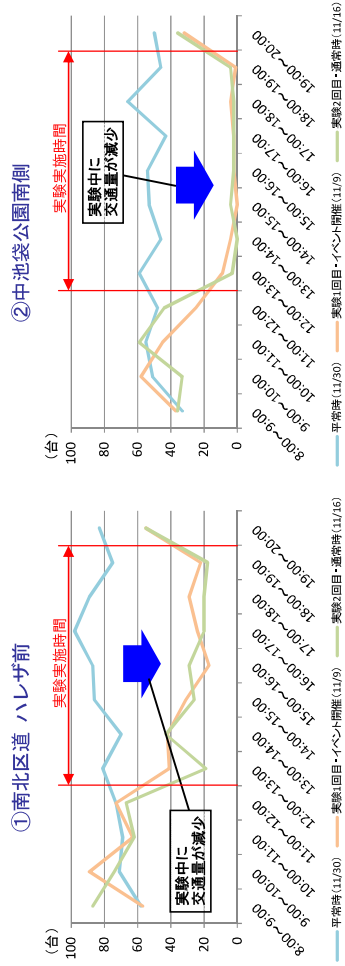


図 各地点の1時間毎の自動車交通量 (8時～20時)

### (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。
- ・利用はほぼ土曜日のみで、数台程度となっており、日曜日にはほぼ利用がなかった。
- ・利用時間帯は、13時台～17時台となっており、特定の時間帯に集中する状況はなかった。
- ・以上より、荷さばきスペースは1台確保すれば充足すると考えられる。



図 荷さばきスペースの利用台数

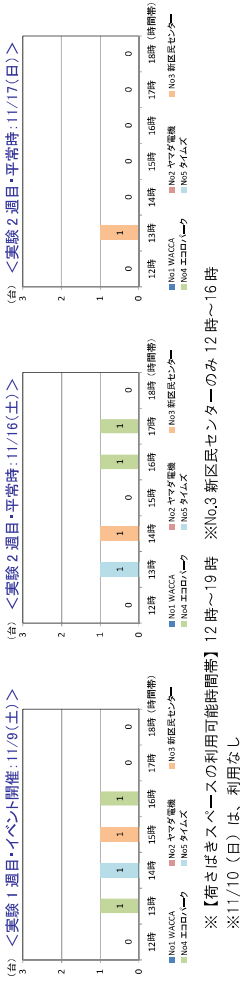


図 荷さばきスペースの時間帯別の利用台数



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 南北区道の路上駐車台数の変化

- ・実証実験時の路上駐車台数は平常時と比較して、乗用車で61~85%、貨物車で74~79%減少した。
- ・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台数が減少した。貨物車の台数でみると、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。

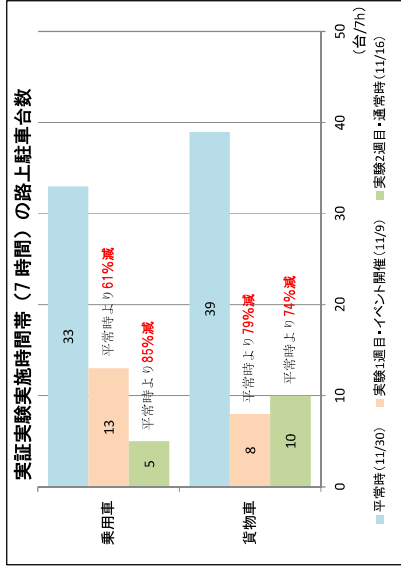
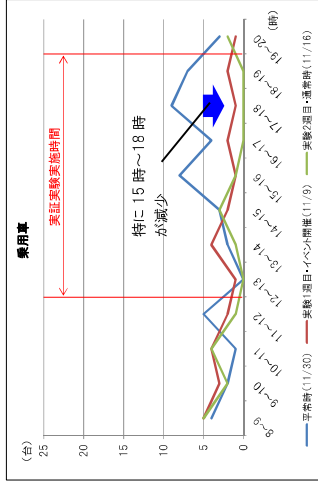


図 南北区道の路上駐車台数(12時~19時(7h))

- ・時間帯別の路上駐車台数では、乗用車・貨物車ともに、**実証実験時間帯で路上駐車台数が減少した。**
- ・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、実証実験時はこの傾向がより強くなり、**午前中及び19時台に荷台に荷さばきを行う車両が増えた。**これにより、荷さばきの時間帯を変更したドライバーもある程度いたことが想定できる。

#### 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

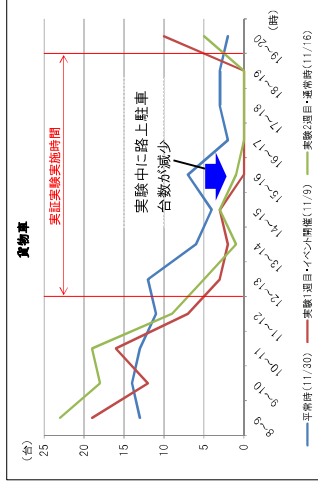


図 時間帯・車種別の南北区道の路上駐車台数

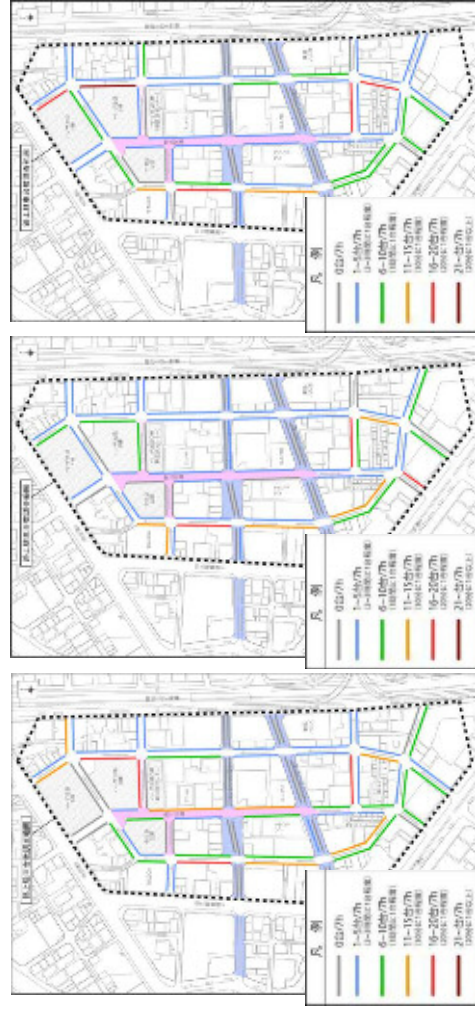
#### ② 街区全体の路上駐車台数の変化

- 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。
- ・街区内の路上駐車は平常時も区間で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、**実験時は平常時に比べ、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台数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 11月30日 (平常時)	B 11月9日 実験1日目 (イベント開催)	C 11月16日 実験2日目 (平常時)	B-A 実験時1週目の 増減台数	C-A 実験時2週目の 増減台数	B/A 実験時1週目の 増減率	C/A 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、「アニメイトガートラルズフェスティバル2019」(11月9日/中池袋公園)



#### (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達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、食品、飲料、リネン類が多い（右のグラフ参照）。
- ・ 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 通りの南側区間に多い。基本、配達先の前か近辺に駐車している。駐車時間は、平均で路上駐車：11 分、荷さばきスペース：14 分であった（右の表参照）。

・ 荷さばきスペースから食品や飲料等を 200m 以上横断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と思われる。

- ・ 実証実験時にも路上駐車をしていて、荷主や運送事業者は荷さばき車両の集定を活用して協力要請をしていくともにも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

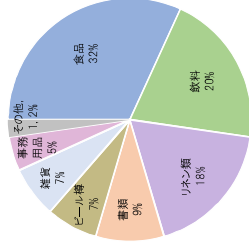


図 荷さばき車両の荷物の種類

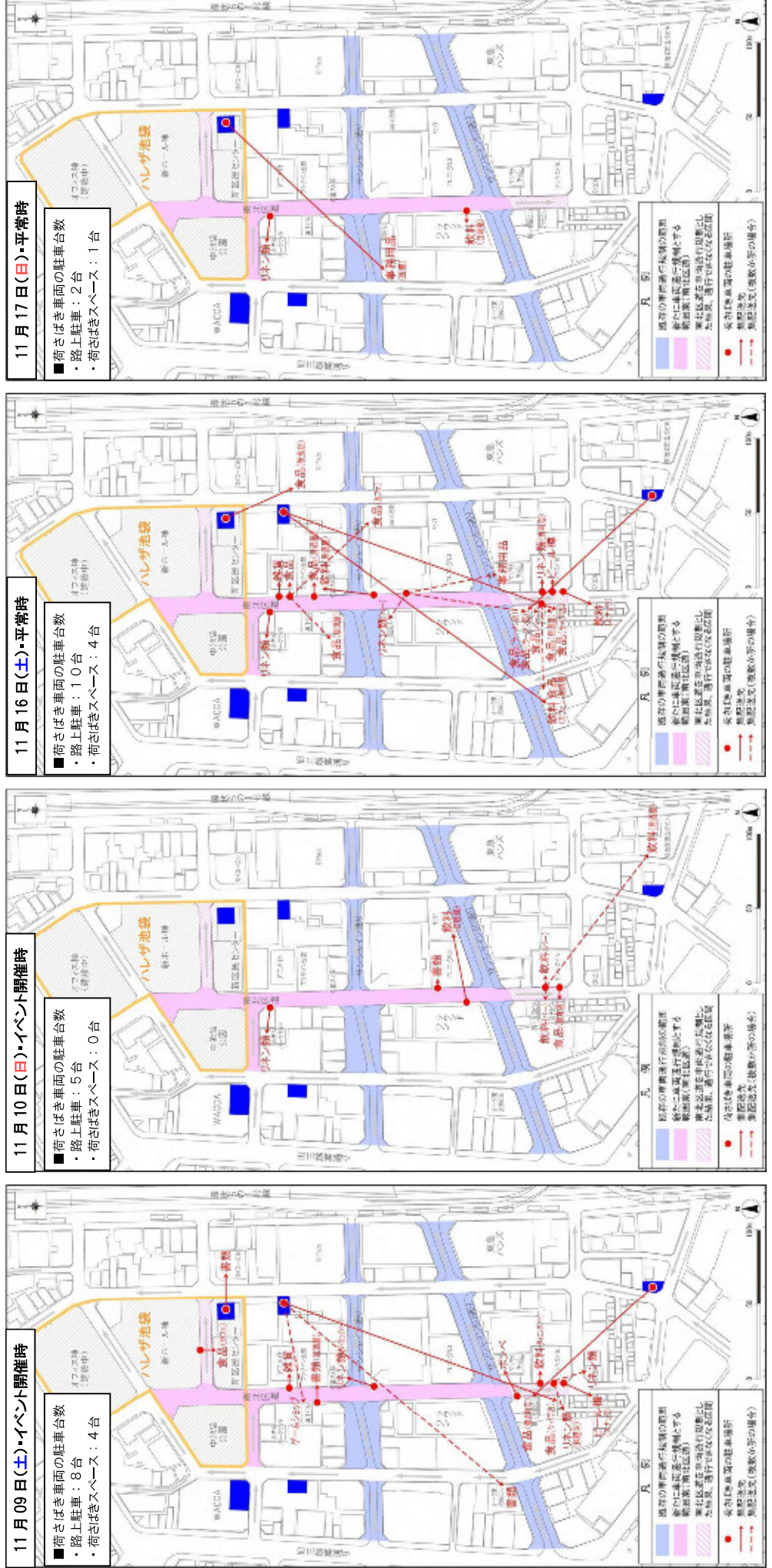


図 南北区道の荷さばき車両の集配送先

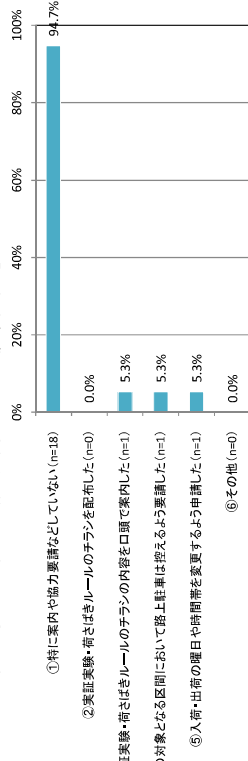
### 3. アンケート調査結果の概要

#### (1) 店舗・オフィスへのアンケート結果

##### ① 運送会社に対しての案内や協力要請について

- ・今回の実証実験にあたって、荷主から運送会社に対しての協力依頼はほぼ行われなかった。理由としては、アンケート結果から、路上駐車の問題については関心が薄いため消極的であったと思われる。
- ・一方、「実験の趣旨に賛同できなかつたから」の回答は0%であり、歩行者優先化の取り組みには理解を得ていると考えられる。

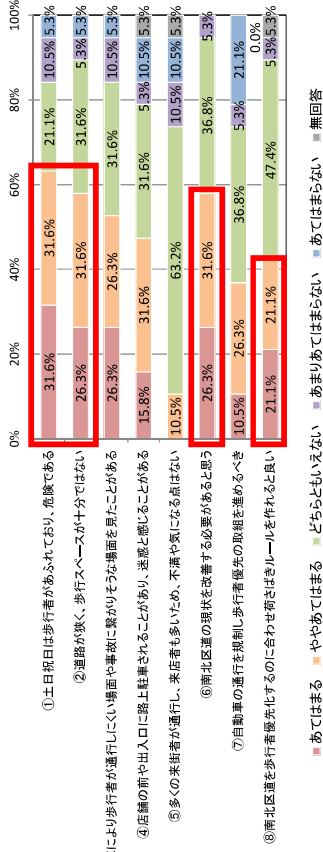
【実験中の運送会社に対しての案内や協力要請について(複数回答)】



##### ② 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、半数以上が課題を感じていると思われる。
- ・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)であったことから、理解を得ていると考えられる。

【南北区道の現状について(5段階評価)】(N=19)



##### ③ 自由意見

- ・自由意見は6件頂いたが、歩行者優先化の取組に反対する意見はなく、考慮して欲しい事項に関する意見が多かった。取り組みに賛同する意見も複数あった。

#### (2) 荷さばきドライバーへのアンケート結果

##### ① 実験中の荷さばき行動の変更について

- ・実験中に荷さばき行動を、6割が変更し、4割が変更しなかった。
- ・行動を変更しなかった理由としては、「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」と運べないが多かった。

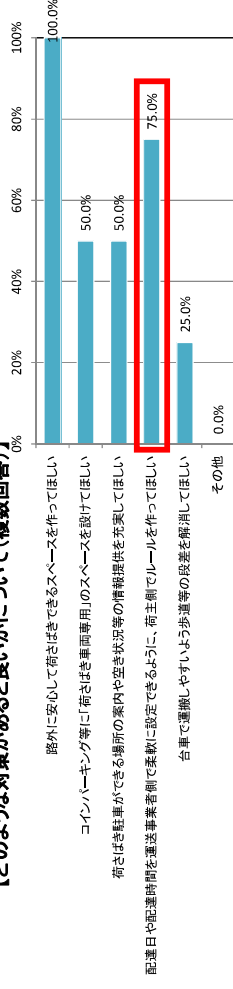
##### ② 南北区道が車両通行規制となった場合の対応について

- ・南北区道が車両通行規制となった場合「特に対応しない」という回答はなかったことから、何らかの対応はすると考えられる。

##### ③-A どのような対策があると良いかについて(本実験で時間や場所を変更しなかった人の回答)

- ・「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。

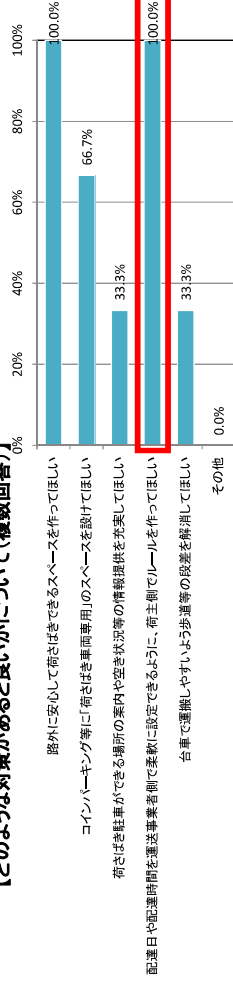
【どのような対策があると良いかについて(複数回答)】



##### ③-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の回答)

- ・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縛りになっていることが伺え、荷さばきルールの策定により荷主側の協力が得られれば、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. 実証実験結果のまとめ

### ● 南北区道の自動車交通と路上駐車、荷さばき車面

- 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、区民センター、エコロパーク、タイムズで1日あたり1～2台程度の利用であり、利用はほぼ土曜日のみであったことから、荷さばきスペースは区民センターで1台分確保すれば充足すると考えられる。

### ● 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。
- 対象としては、「荷さばきルールの策定（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。

実証実験結果を踏まえて、荷さばきの対策の考え方を以下のとおり整理する

### <荷さばき対策の考え方>

#### ● 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

## 5. 荷さばきルールの考え方

- 前段の検討結果や実証実験の結果のとおり、南北区道の車両通行規制を実施しても荷さばき車面は概ね対応可能と考えられるが、土日休日の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（10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）があることや、協力ができずがしなかったというドライバーもおり、これらが課題と考えられる。

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。

荷さばき車面への対応としては、

#### ① 周辺に荷さばき場所を確保する

#### ② 荷物が重いなど複雑な場合は時間帯の変更を促す

が有効と考えられるが、前述の事情を考慮すると、荷主から集配送時間の指定がされている場合、集配送時間帯の変更には荷主の協力が不可欠であり、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。

さらに、荷主及び運送事業者の協力や理解を得るためには、地域全体の共通認識として守るべきルールを策定し、地域として取り組んでいることを示すことが効果的である。

- 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概ね肯定的である。

- これらのことから、荷さばき対策を進めるためには、荷さばきルールを地元が主体となって策定していくことが必要である。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・共有することにも店舗等（荷主）から運送事業者に協力依頼（荷主と運送事業者で対応（配送時間等）を相談）することでも実効性を確保する。

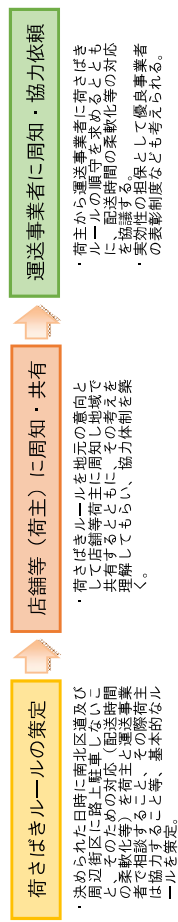


図 荷さばきルールの周知・共有イメージ

- なお、荷さばきルールは、「人にやさしい交通環境の実現」を目指す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、必要性の高い地区に順次拡大する）

※荷さばきルールの詳細は、資料2を参照