

2. 南北区道・サンシャイン通りに誤進入する車両の把握及び対策の効果の確認

1) 検討の概要

- ・としま区民センターの裏（東側）の道路を南下すると、一方通行の出口と車両通行禁止規制（サンシャイン通り）により袋小路になってしまう（以前からの課題）。このため昨年度の時点で、その車両がサンシャイン通りに流入し、その一部の車両が南北区道に流入する状況が生じていた。
- ・そこで、右図のとおり対応策（バリケードの設置及び法定外案内看板の設置）を実施した。（令和2年末頃実施）
- ・この対策の効果を確認するため、交通量調査を実施し過年度の調査結果と比較することにより、誤進入する車両が減少したかを把握した。また、サンシャイン通りに誤進入した車両の流動状況をナンバープレート調査により把握した。

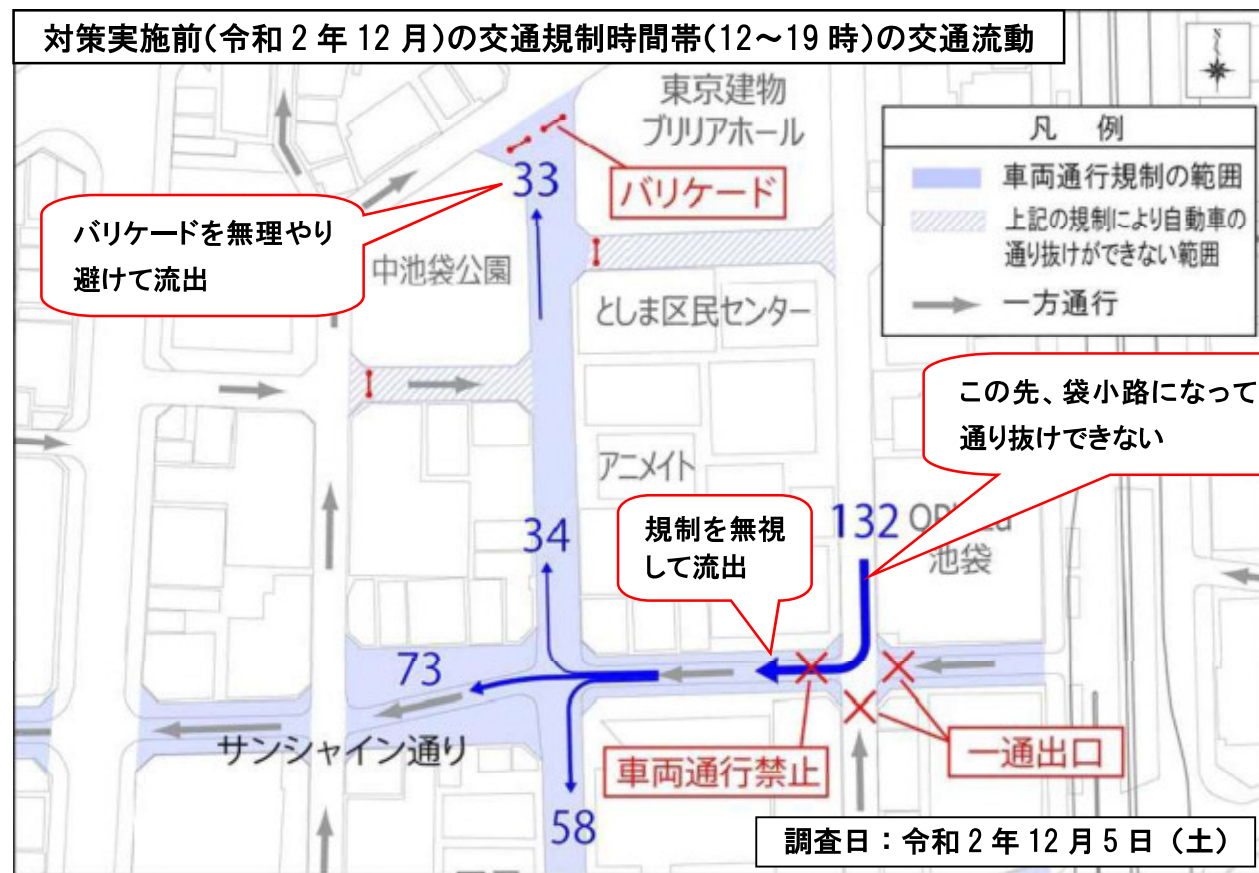


図 サンシャイン通り・南北区道に流入する車両の流れ【対策実施前の状況】



図 昨年度に実施した南北区道・サンシャイン通りに誤進入する車両への対応策

2) 対策実施後の交通流動と施策の効果の確認結果

- ・車両通行規制の時間帯にサンシャイン通り及び南北区道に誤進入する車両への対策実施から約1年後の交通流動を交通量調査とナンバープレート調査の結果から整理した。
- ・昨年度(対策実施前)は、地点1からサンシャイン通りへ流入する車両は132台であったが、今年度(対策実施から約1年後)では79台となっており、**53台(約40%)減少**した。
- ・また、その先(地点3、地点4、地点6)へ通り抜けする車両については、対策実施前は164台であったが、対策実施後は111台となっており、53台(約32%)減少した。
- ・**南北区道方面に通り抜けする車両とサンシャイン60通り方面に通り抜けする車両も大幅に減少**し、南北区道方面が33台から5台に、サンシャイン60通り方面が58台から5台に減少した。
- 以上のことから、バリケードの設置及び法定外案内看板の対策は一定の効果があったと考えられる。また、南北区道の車両通行規制から1年が経ち、交通規制に慣れてきたということも考えられる。**
- ・なお、**サンシャイン通りを通り抜けしている車両(地点1から地点4の通り抜け)は、36台(1時間に5台程度)であり、それほど多くはない。**
- ・また、交通規制時間帯に地点2と地点4のみを通過している車両が47台あるが、サンシャイン通り沿いの時間貸し駐車場等に交通規制時間帯の前に入庫して、交通規制時間帯中に入庫しているなどが推測される。逆に、地点1のみを通過している車両が20台あるが、交通規制時間帯中に入庫して、交通規制時間帯終了後に入庫していると推測される。

3) 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まとめ

＜実証実験結果のまとめ＞

- ・バリケードの設置及び法定外案内看板の対策は一定の効果があったと考えられる。(南北区道の車両通行規制から1年が経ち、交通規制に慣れてきたということも考えられる)
- ・一方で、バリケード及び法定外案内看板の設置後もサンシャイン通りに誤進入する車両は一定数存在する。

＜今後の対応方針＞

- ・対策実施後においても、サンシャイン通りに誤進入する車両は一定数存在することから、地区内の交通の安全確保のため、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。

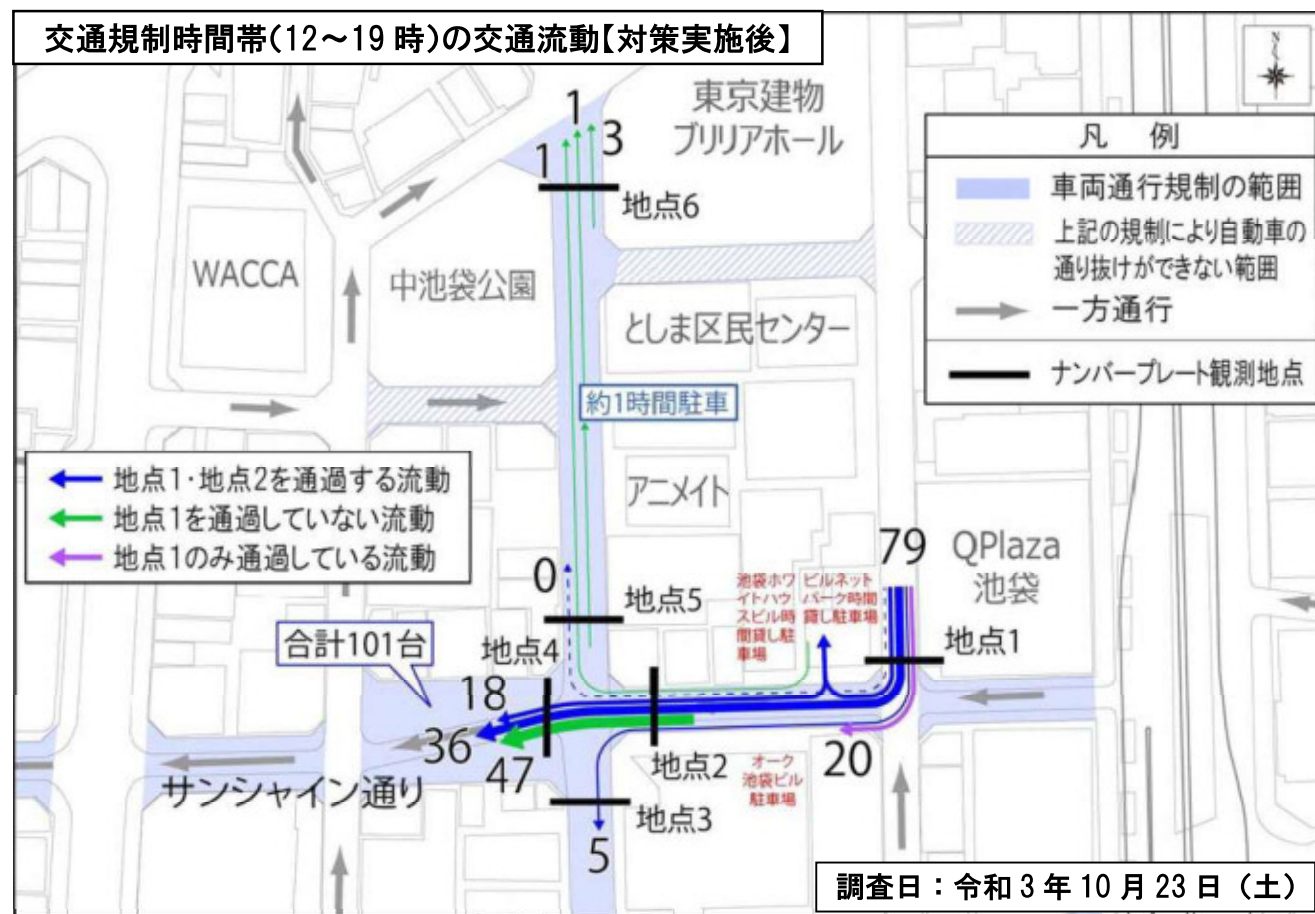


図 サンシャイン通り・南北区道に流入する車両の流れ【対策実施後(今年度)の状況】

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。荷さばきルール等の荷さばき施策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の数値を比較した。
- ・南北区道の車両通行規制後（R2年以降）、南北区道の路上駐車はほぼなくなった。また、南北区道以外の道路に路上駐車が増加するなどの状況も見られなかった。
- ・南北区道の車両通行規制及び荷さばきルールの運用開始から1年後のR3年では、R1年と比較して街区全で路上駐車が約15～16%減少した。R2年と比較しても僅かだが路上駐車が減少した（約2～3%減少）。また、路上駐車の特長（路上駐車が多い箇所）はR2年と同様の傾向であった。ハレザタワーとブリリアホールの間の道路は、昨年よりも増加している。

表 延べ路上駐車台数の増減数（R2年の調査範囲での合計）

（単位：台）

| | A R1年 (2019年) | B R2年 (2020年) | C R3年 (2021年) | D(C-A) R1年からの 減少台数 | E(D/A) R1年からの 減少率 | F(C-B) R2年からの 減少台数 | G(F/B) R2年からの 減少率 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 8～20時(12h) | 662 | 571 | 553 | -109 | -16.5% | -18 | -3.2% |
| 12～19時(7h) | 339 | 293 | 287 | -52 | -15.3% | -6 | -2.0% |

※12～19時（7h）は、南北区道等の車両通行規制の時間帯

※R1(2019)年は、南北区道の車両通行規制前。実験時とは、南北区道の車両通行規制の実証実験の実施時。

※R2(2020)年は、南北区道の車両通行規制実施+荷さばきルールの運用開始。

※R3(2021)年は、南北区道の車両通行規制実施+荷さばきルールの運用開始から1年後。

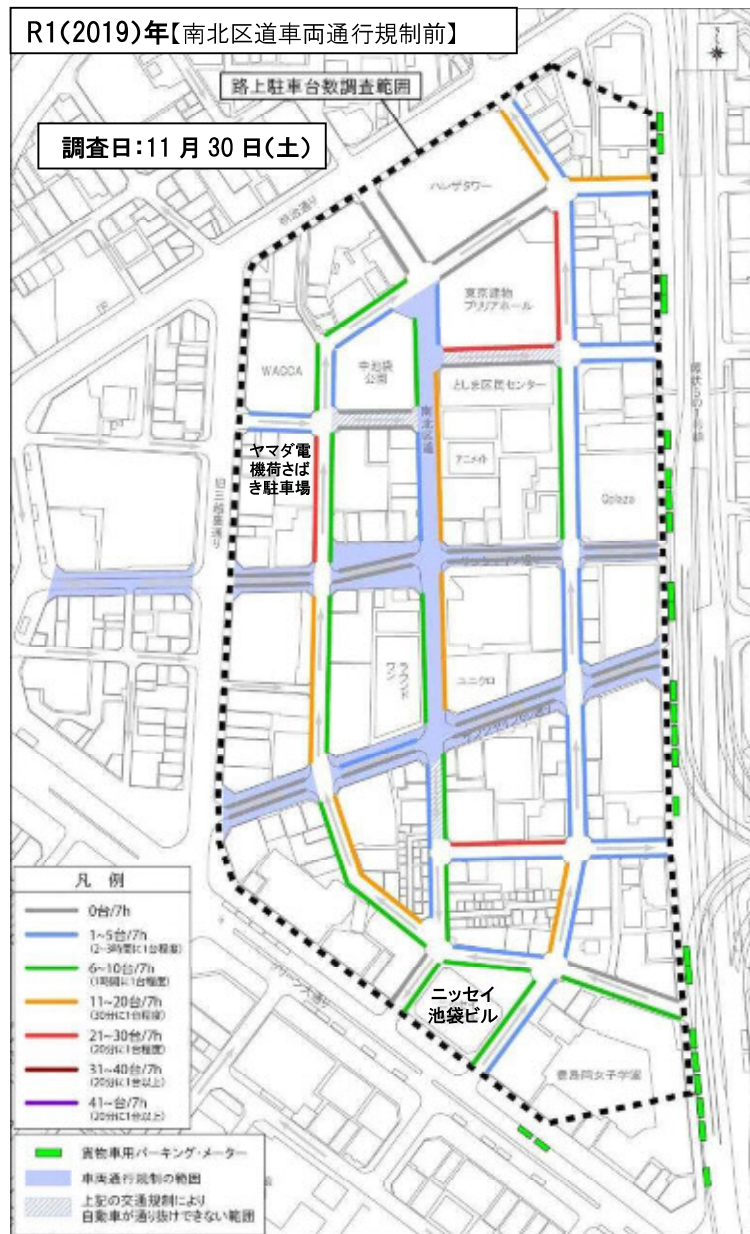


図 R1 (2019) 年の路上駐車状況【12～19時（7時間）】

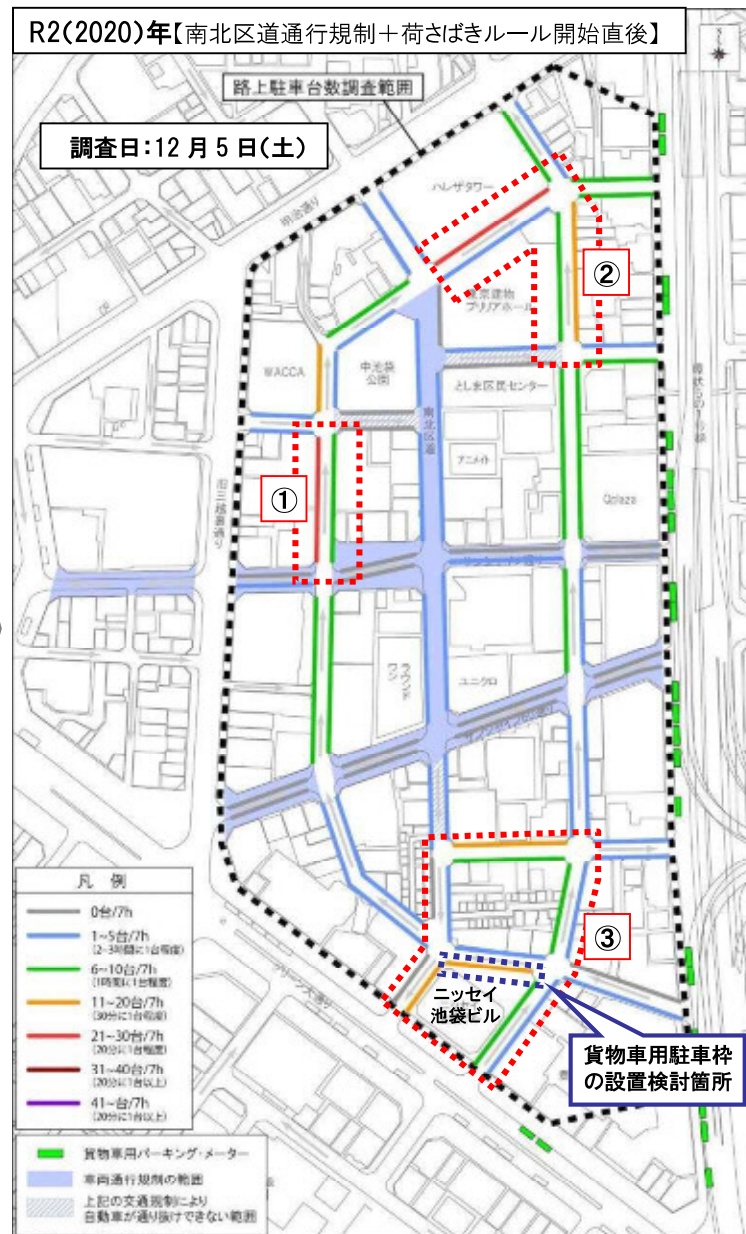


図 R2 (2020) 年の路上駐車状況【12～19時（7時間）】

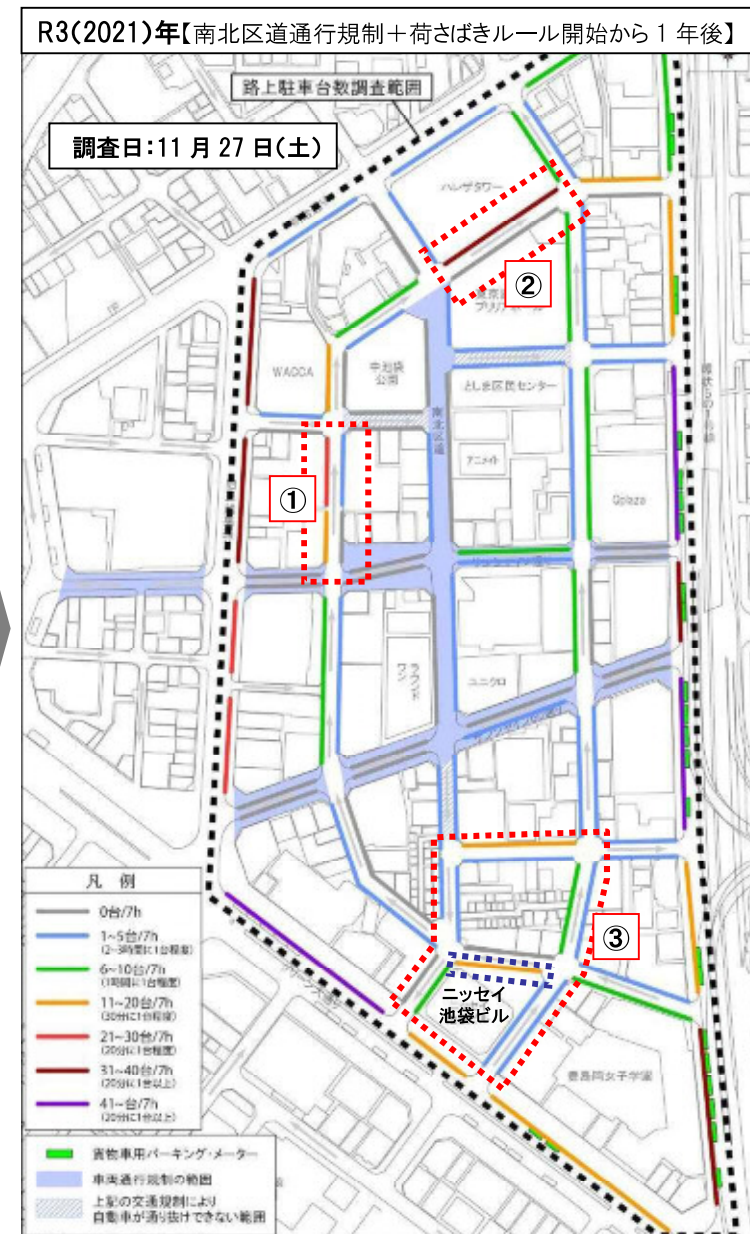


図 R3 (2021) 年の路上駐車状況【12～19時（7時間）】

路上駐車（荷さばき車両）の課題と対応方針

- ・まだ一部の場所で路上駐車が多いところがある。（図中の 内の道路）

①ヤマダ電機荷さばき駐車場前

- ・ヤマダ電機の荷さばき場の周辺で路上駐車が多いため、路上駐車削減への協力を関係者に要請する。

②ハレザ池袋周辺

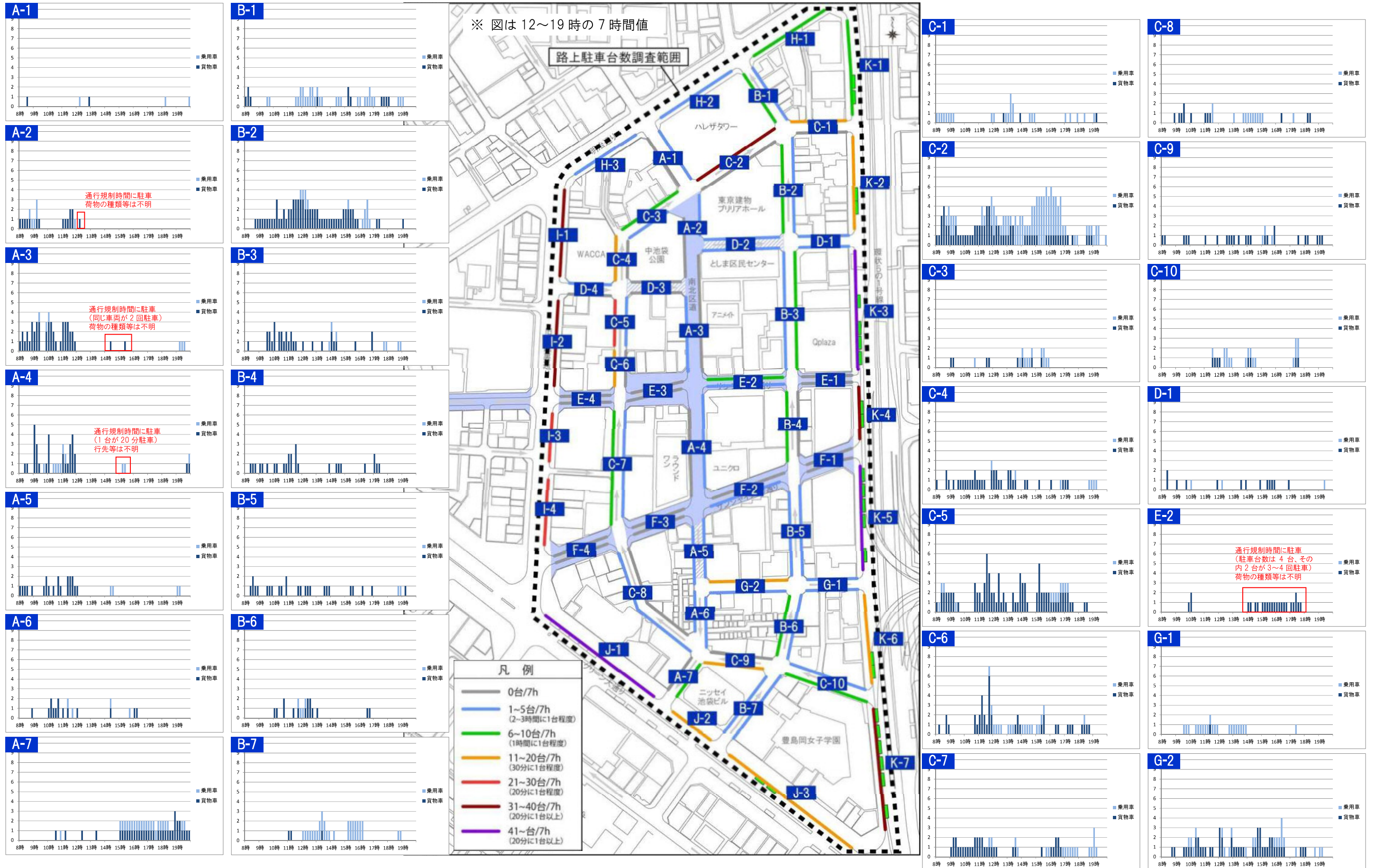
- ・ハレザタワーとブリリアホールの間の道路については、昨年と同様乗用車の駐車が多いことから、見回りや啓発活動の実施等の対策を検討する。

③ニッセイ池袋ビル裏周辺

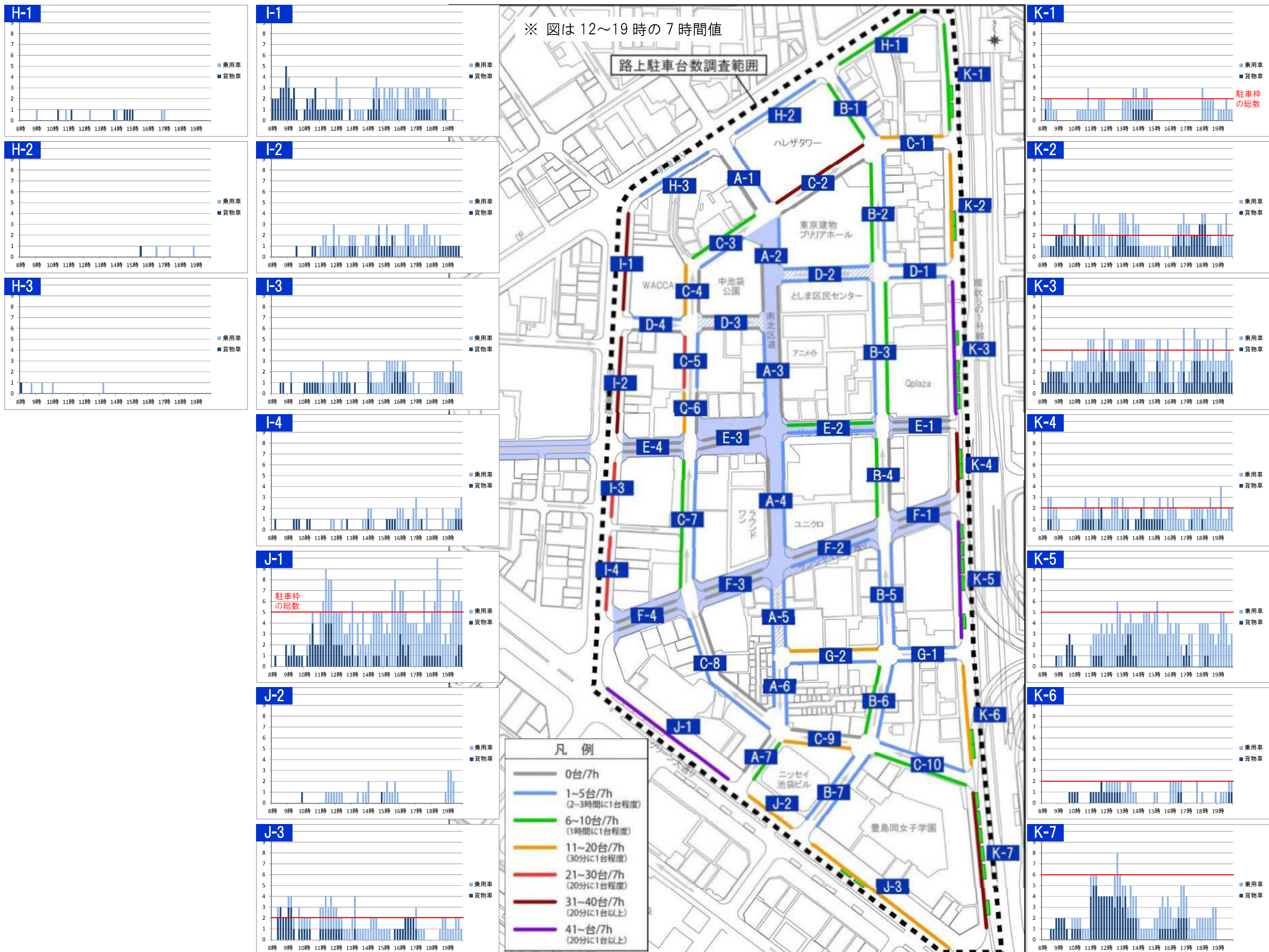
- ・元々路上駐車が多い場所であり、昨年から大きな変化はない。対応としては、ニッセイ池袋ビル裏の道路に「貨物車用駐車枠」を設置することを検討する。

2) 路上駐車台数の時間変動 (R3 (2021) 年 11 月 27 日 (土))

※ 紙面スペースの都合上、区間D、区間E、区間Fはほぼ路上駐車がないことからグラフは一部の区間のみ掲載



3) パーキング・メーター (PM)、旧三越裏通り、明治通り、グリーン大通りの駐車状況



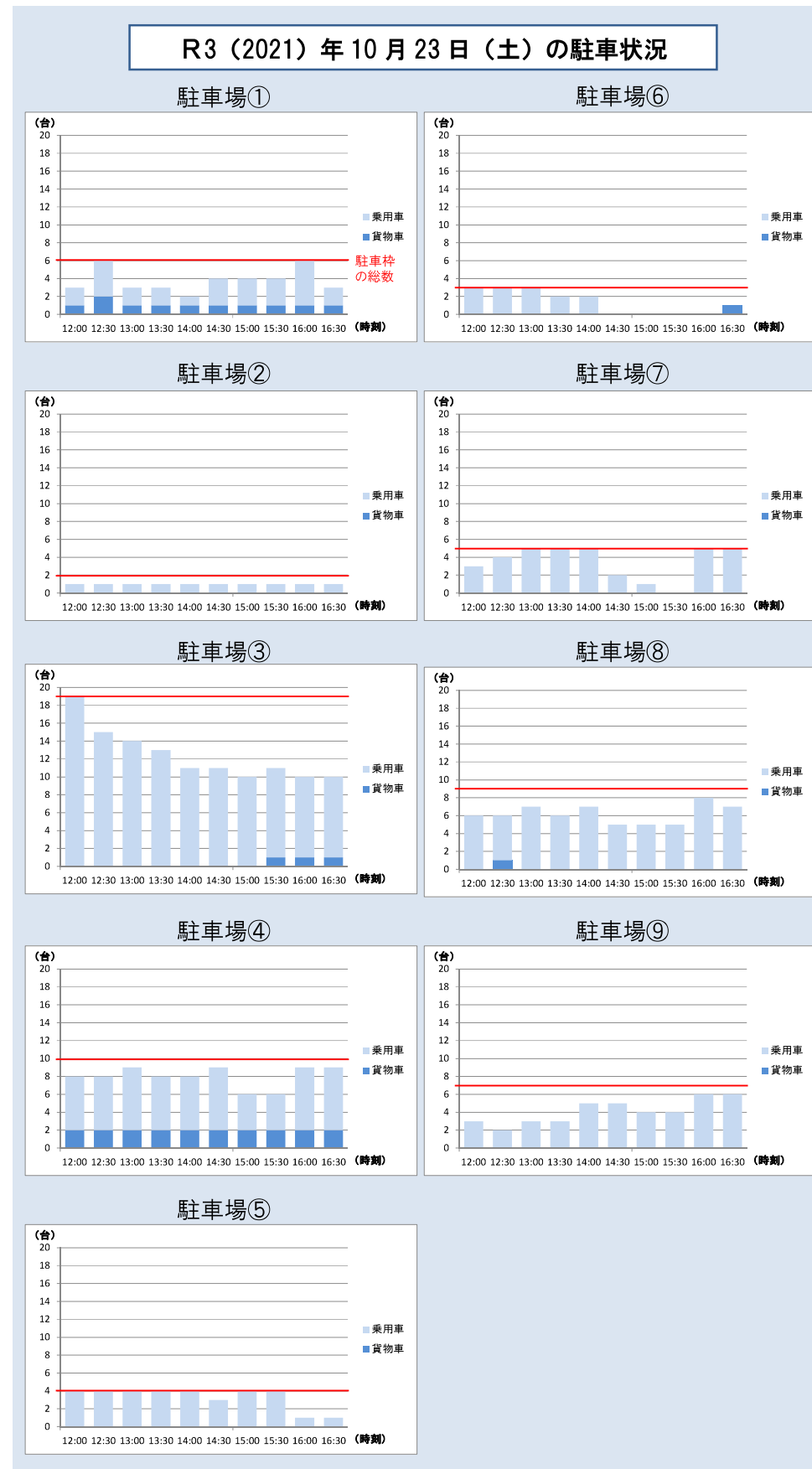
- PMの駐車状況
 - ・環状5の1号線のPMは、K-1とK-6区間以外は、満車の時間帯が多い状況である。特に、K-3~K-5の区間（サンシャイン通り、サンシャイン60通り付近）は、駐車が多い。
 - ・環状5の1号線のPMは全て貨物車用だが、乗用車の駐車が多い。
 - ・グリーン大通りのPMは、J-3区間（貨物車用）は半分程度の利用である。
 - ・J-1区間のPM（車種の指定なし）は、乗用車の駐車が多い。
- 旧三越裏通り、明治通りの駐車状況
 - ・旧三越裏通りは、全体的に路上駐車が多いが、特にWACCAの前の区間で駐車が多い。
 - ・明治通りは、ほぼ路上駐車はない。

4) 時間貸し駐車場の駐車状況



●時間貸し駐車場の駐車状況

- ・時間帯によっては一時的に満車になる駐車場もあるが、比較的空きがある状況である。
- ・10/23 (土) と 11/27 (土) を比較すると、駐車場④は駐車台数が減少しているが、それ以外の駐車場では顕著な変化は見られない。



4. 環状5の1号線等のパーキング・メーター（PM）の実証実験の結果

1) 実証実験前と実証実験中の駐車台数の比較

- 環状5の1号線等の貨物車用PMに設置した乗用車の駐車を抑制するための立て看板及び横断幕の効果を検証するため、実証実験前と実証実験中で駐車台数を比較した。
- ・実証実験前と比較して**実証実験中は、駐車台数が乗用車で19%、貨物車で14%減少**した。(合計では18%減少)
- ・乗用車で**20%弱減少**したこと及び乗用車の方が減少率が高かったことから、**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。**
- ・なお、貨物車用PMに駐車している乗用車の割合は約65%で、**駐車車両の約2/3が乗用車**であった。

表 実証実験前と実証実験中の延べ駐車台数の比較

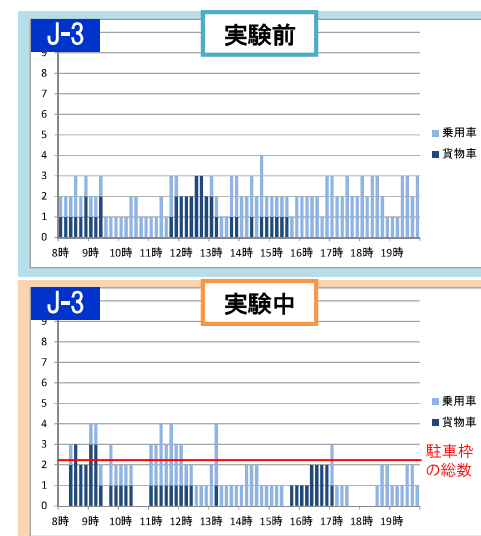
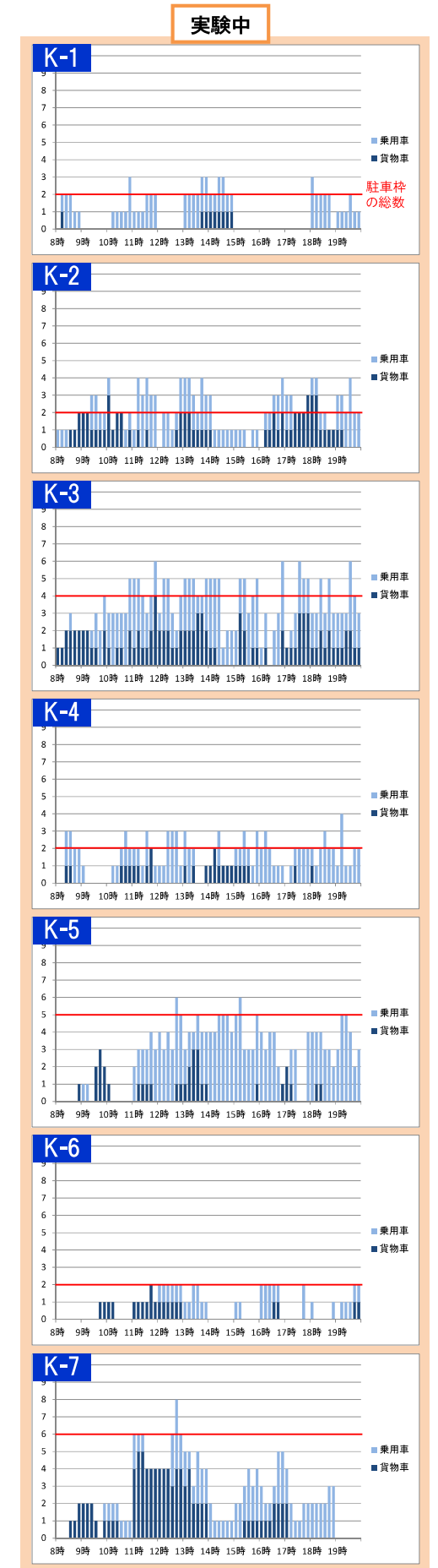
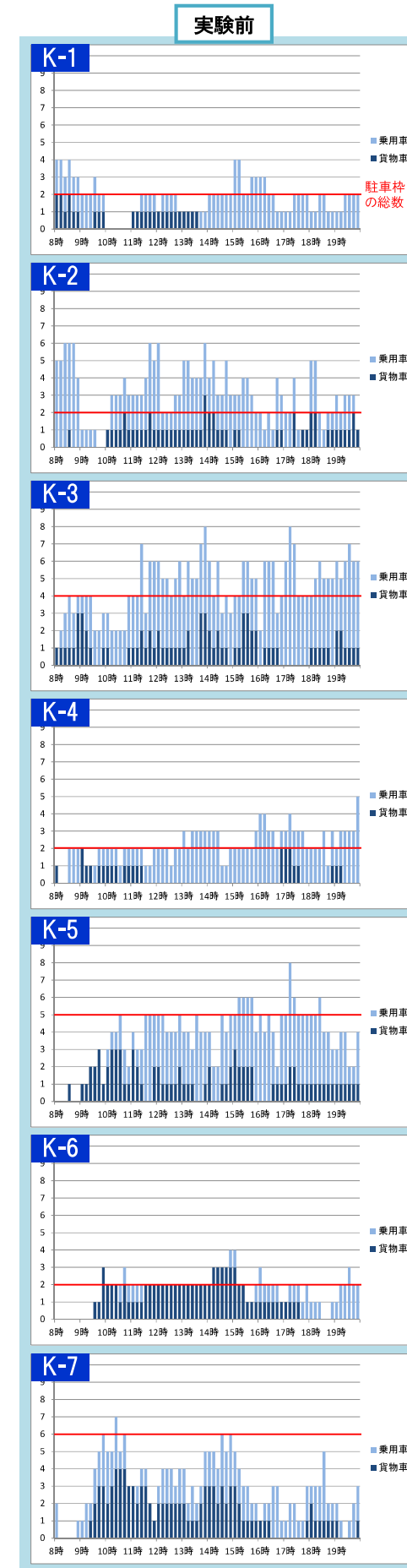
| 区間 | A 実験実施前 10/23(土) | B 実験実施中 11/27(土) | C(B-A) 減少台数 | D(C/E) 減少率 |
|------|------------------------|------------------------|----------------|---------------|
| J1-3 | 29 | 17 | -12 | -41% |
| K-1 | 16 | 18 | 2 | 13% |
| K-2 | 44 | 22 | -22 | -50% |
| K-3 | 63 | 45 | -18 | -29% |
| K-4 | 29 | 42 | 13 | 45% |
| K-5 | 50 | 44 | -6 | -12% |
| K-6 | 12 | 11 | -1 | -8% |
| K-7 | 30 | 21 | -9 | -30% |
| 合計 | 273 | 220 | -53 | -19% |

| 区間 | A 実験実施前 10/23(土) | B 実験実施中 11/27(土) | C(B-A) 減少台数 | D(C/E) 減少率 |
|------|------------------------|------------------------|----------------|---------------|
| J1-3 | 12 | 11 | -1 | -8% |
| K-1 | 8 | 2 | -6 | -75% |
| K-2 | 16 | 17 | 1 | 6% |
| K-3 | 35 | 36 | 1 | 3% |
| K-4 | 9 | 12 | 3 | 33% |
| K-5 | 28 | 13 | -15 | -54% |
| K-6 | 11 | 5 | -6 | -55% |
| K-7 | 22 | 25 | 3 | 14% |
| 合計 | 141 | 121 | -20 | -14% |

| 区間 | A 実験実施前 10/23(土) | B 実験実施中 11/27(土) | C(B-A) 減少台数 | D(C/E) 減少率 |
|------|------------------------|------------------------|----------------|---------------|
| J1-3 | 41 | 28 | -13 | -32% |
| K-1 | 24 | 20 | -4 | -17% |
| K-2 | 60 | 39 | -21 | -35% |
| K-3 | 98 | 81 | -17 | -17% |
| K-4 | 38 | 54 | 16 | 42% |
| K-5 | 78 | 57 | -21 | -27% |
| K-6 | 23 | 16 | -7 | -30% |
| K-7 | 52 | 46 | -6 | -12% |
| 合計 | 414 | 341 | -73 | -18% |



写真 立て看板及び横断幕の設置状



2) PMの駐車車両の駐車時間

- 環状5の1号線等の貨物車用PMへの乗用車の駐車を抑制するための施策としては、PMの駐車制限時間を変更することも考えられる。現在のPMの駐車制限時間は40分であるが、仮に、貨物車の駐車時間が20分で一般車の駐車時間が40分だとした場合、制限時間を20分にする事で乗用車が利用しづらくなり、乗用車の駐車抑制に効果がある。そこで、今回の調査結果からPMの駐車車両の駐車時間を整理した。
- PMの駐車車両の平均駐車時間は、乗用車で44分、貨物車で37分であった。したがって、**駐車制限時間の変更は困難と考えられる。**
- なお、実証実験前と比較して、実証実験中は平均駐車時間が短くなっており、立て看板及び横断幕の設置による効果とも考えられる。

表 PMの駐車車両の平均駐車時間

| | 10/23 (土) | 11/27 (土) | 平均 |
|-----|--------------|--------------|-----|
| 乗用車 | 45分 | 41分 | 44分 |
| 貨物車 | 39分 | 35分 | 37分 |

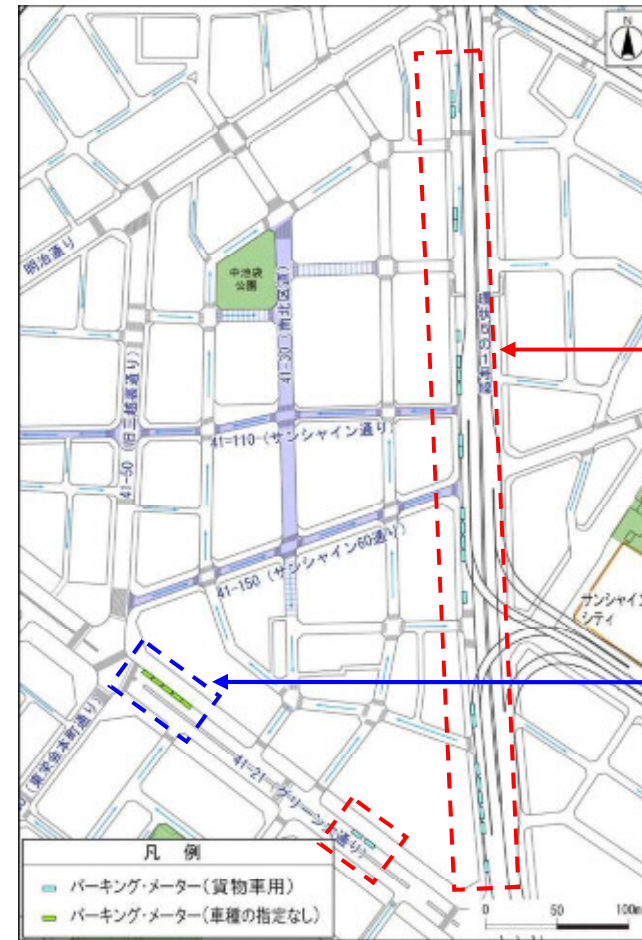


図 PMの駐車制限時間

3) PMの駐車車両のレンタカーの比率

- 仮に、PMの駐車車両のうちレンタカーの比率が高ければ、レンタカーの運営会社に協力を依頼することで、乗用車の駐車抑制に繋がる可能性がある。そこで、PMの駐車車両のレンタカーの比率を整理した。
- レンタカー*のナンバーは、自動車登録規則第十三条第三項及び別表第三により、平仮名の部分が「わ」又は「れ」と定められている。よって、アンケート調査から把握したナンバーからレンタカーの比率を整理した。
- * 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第52条の規定により受けた許可に係る自家用自動車
- 結果、PMの駐車車両のうちレンタカーの比率は、**5.7%**であった。したがって、**レンタカーの運営会社に協力を依頼したとしても、その効果は限定的と考えられる。**

表 PMの駐車車両のレンタカーの割合

| 調査台数 | 「わ」「れ」ナンバーの台数 | 「わ」「れ」ナンバーの比率 |
|------|---------------|---------------|
| 53台 | 3台 | 5.7% |



写真 貨物車用PMの状況



写真 PMの駐車状況

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

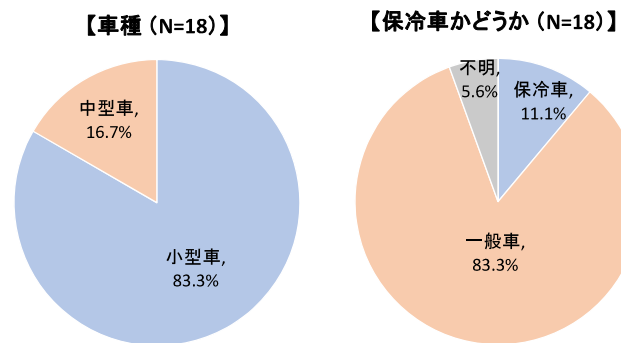
- アンケートは11/20（土）と11/27（土）の計2日実施した。
- 回答数は、11/20（土）と11/27（土）の合計で18票であった。
- 回収率は、7.4%であった。

| 調査日 | 対象車両数 | 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は駐車台数調査を実施していないため、対象車両数は11/27と同数とした。

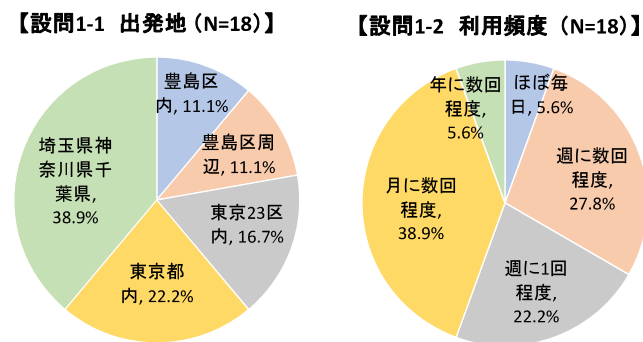
●車種

- 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。



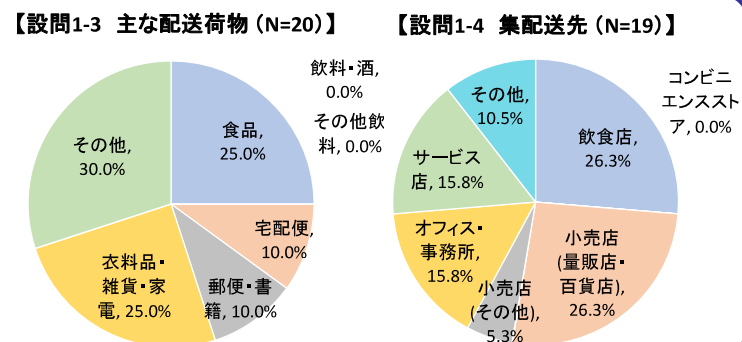
●出発地と利用頻度

- 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。



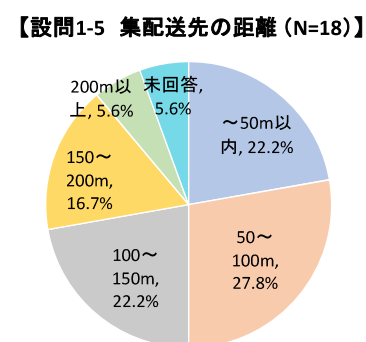
●主な配送荷物と集配先

- 配送荷物は食品と衣料品・雑貨・家電、配達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、配送荷物で飲料・酒、配達先でコンビニは0%であり、これらは横持ちを敬遠していると考えられる。



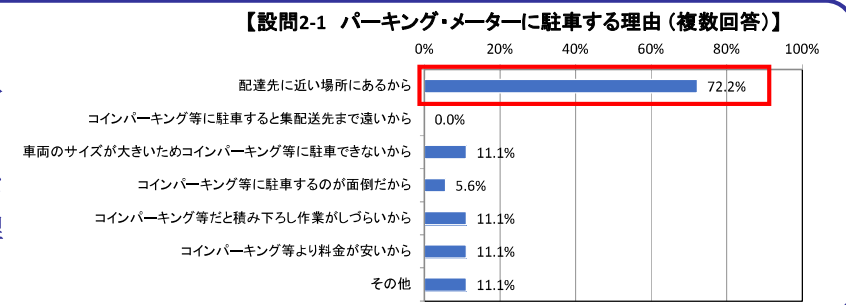
●配達先までの距離

- 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。



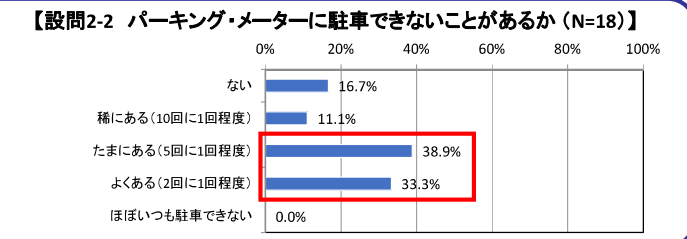
●PMに駐車する理由

- 配達先に近い場所にあるからが最も多く、72.2%であった。
- それ以外の項目は、10%程度と少ないことから、ほぼ配達先との距離が理由になっていると考えられる。



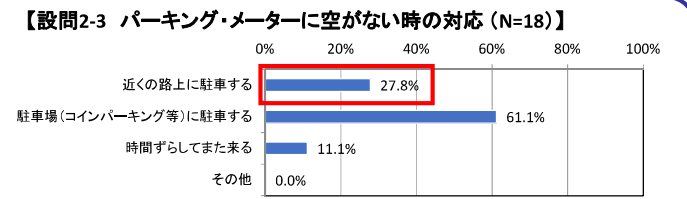
●PMに駐車できないことがあるか

- 「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。



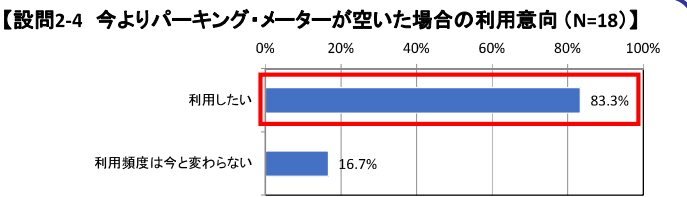
●PMに空がない時の対応

- 「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、空がないと路上駐車誘因となると考えられる。



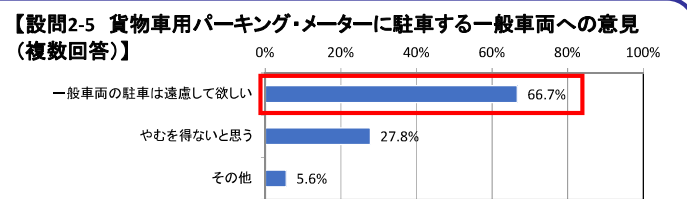
●今よりPMが空いた場合の利用意向

- 「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思われる。



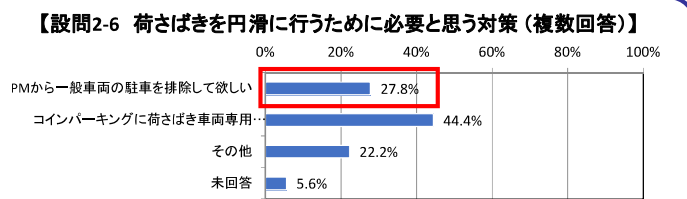
●貨物車用PMに駐車する一般車両への意見

- 「一般車両の駐車は遠慮してほしい」が66.7%と大半の意見であった。



●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ほしい」は27.8%であった。



<荷さばきドライバーへのアンケート結果の総括>

- PMに空きが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「駐車しないでほしい」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方が高い。

(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。

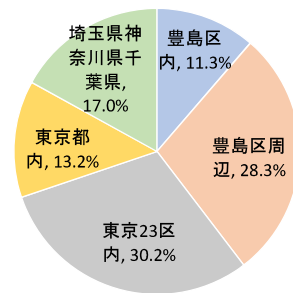
| 調査日 | 対象車両数 | 回答数 | 回収率 |
|----------|-------|-----|-------|
| 11/20(土) | 220 | 29 | 13.2% |
| 11/27(土) | 220 | 24 | 10.9% |
| 合計 | 440 | 53 | 12.0% |

※11/20は駐車台数調査を実施していないため、対象車両数は11/27と同数とした。

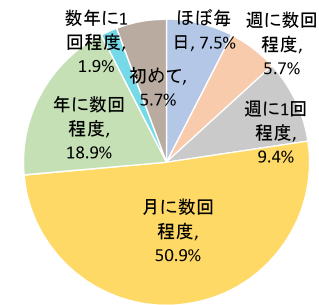
●出発地と利用頻度

- 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)】



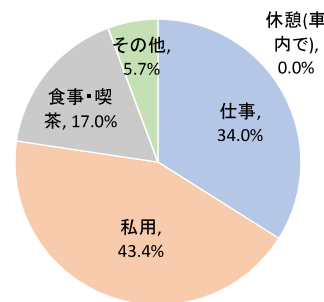
【設問1-2 利用頻度 (N=53)】



●利用目的

- 利用目的で最も多いのが私用で43.4%であり、概ね買い物等と想定される。一方、仕事は34.0%で、私用に飲食・喫茶も含めれば、私用が約2/3となっている。
- 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対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。

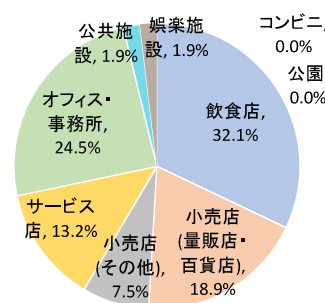
【設問1-3 利用目的 (N=53)】



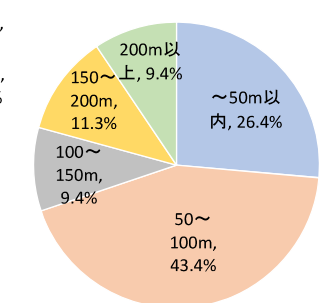
●行先と行先までの距離

- 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)】



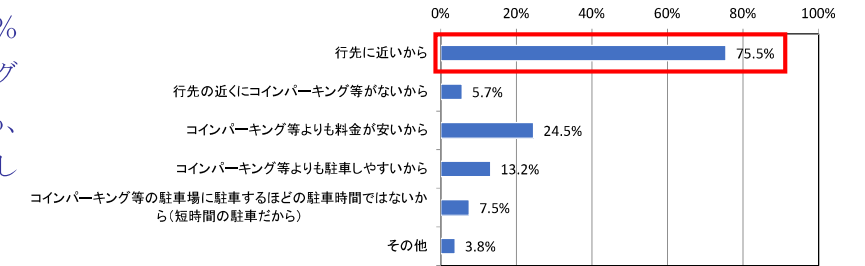
【設問1-5 行先の距離 (N=53)】



●PM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も駐車しやすいから」が13.2%であった。

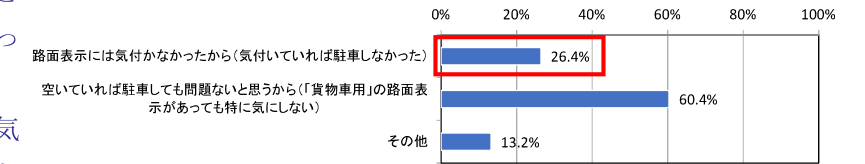
【設問2-1 パーキング・メーターに駐車した理由 (複数回答)】



●「貨物車用」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。

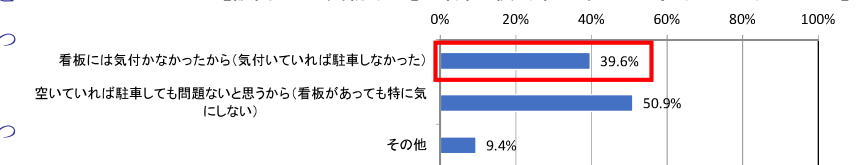
【設問2-2 「貨物車用」の路面表示があるのに駐車した理由 (N=53)】



●「貨物車用」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 「貨物車用」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」の回答が多く、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事でPM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。

●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が期待できる。

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、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。
- ・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。

5. ニッセイ池袋ビル裏の「貨物車用駐車枠」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

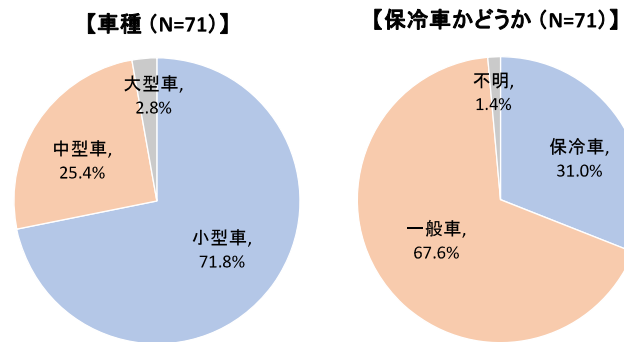
- アンケートは11/20（土）と11/27（土）の計2日実施した。
- 回答数は、11/20（土）と11/27（土）の合計で71票であった。
- 回収率は、**37.4%**であった。

| 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は駐車台数調査を実施していないため、対象車両数は11/27と同数とした。

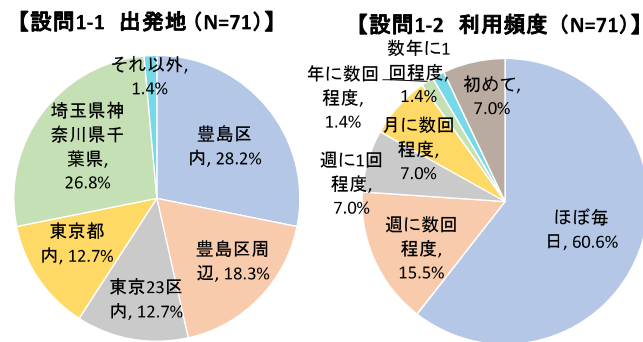
●車種

- 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。



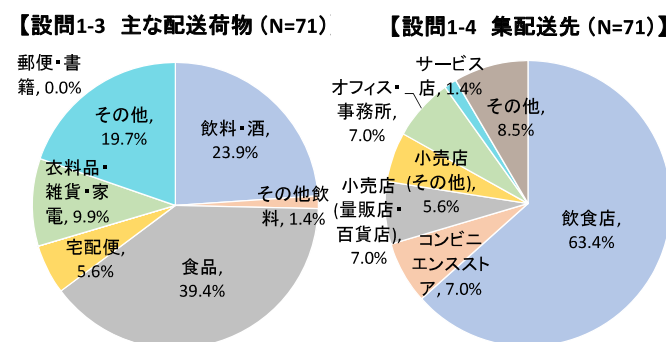
●出発地と利用頻度

- 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。



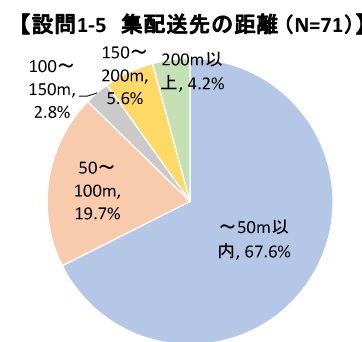
●主な配送荷物と集配先

- 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。



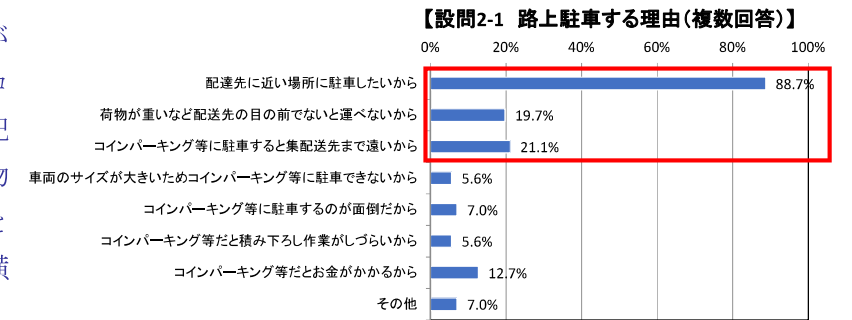
●配達先までの距離

- 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が多いため、長い横持ちが敬遠されていると考えられる。



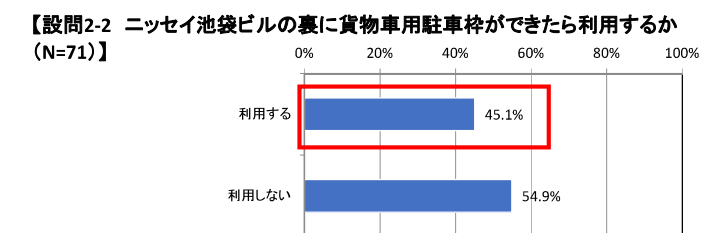
●路上駐車する理由

- 「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の前でないと運べないから」が19.7%で、ほぼ横持ち距離が理由と考えられる。



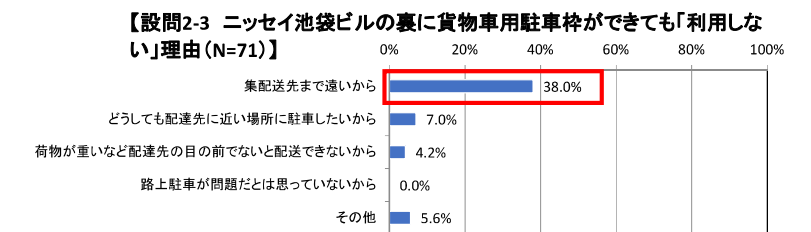
●ニッセイ池袋ビルの裏に貨物車用駐車枠ができたなら利用するか

- 「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。



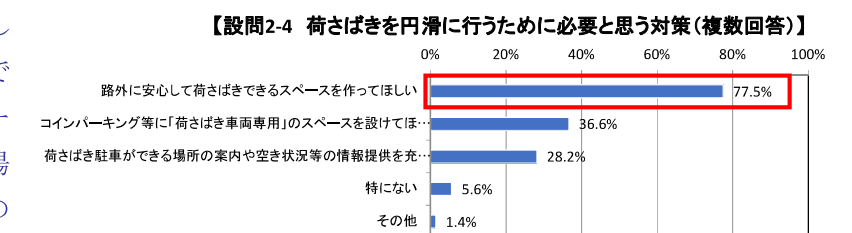
●ニッセイ池袋ビルの裏に貨物車用駐車枠ができて「利用しない」理由

- 「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。



●必要と思う対策

- 「路外に荷さばきスペースを作ってほしい」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空き状況等の情報提供の充実」が28.2%であった。



<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いため、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、貨物車用駐車枠を「利用する」と「利用しない」で回答が概ね半々である。

2) 駐車場所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れば「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殆どが、「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。

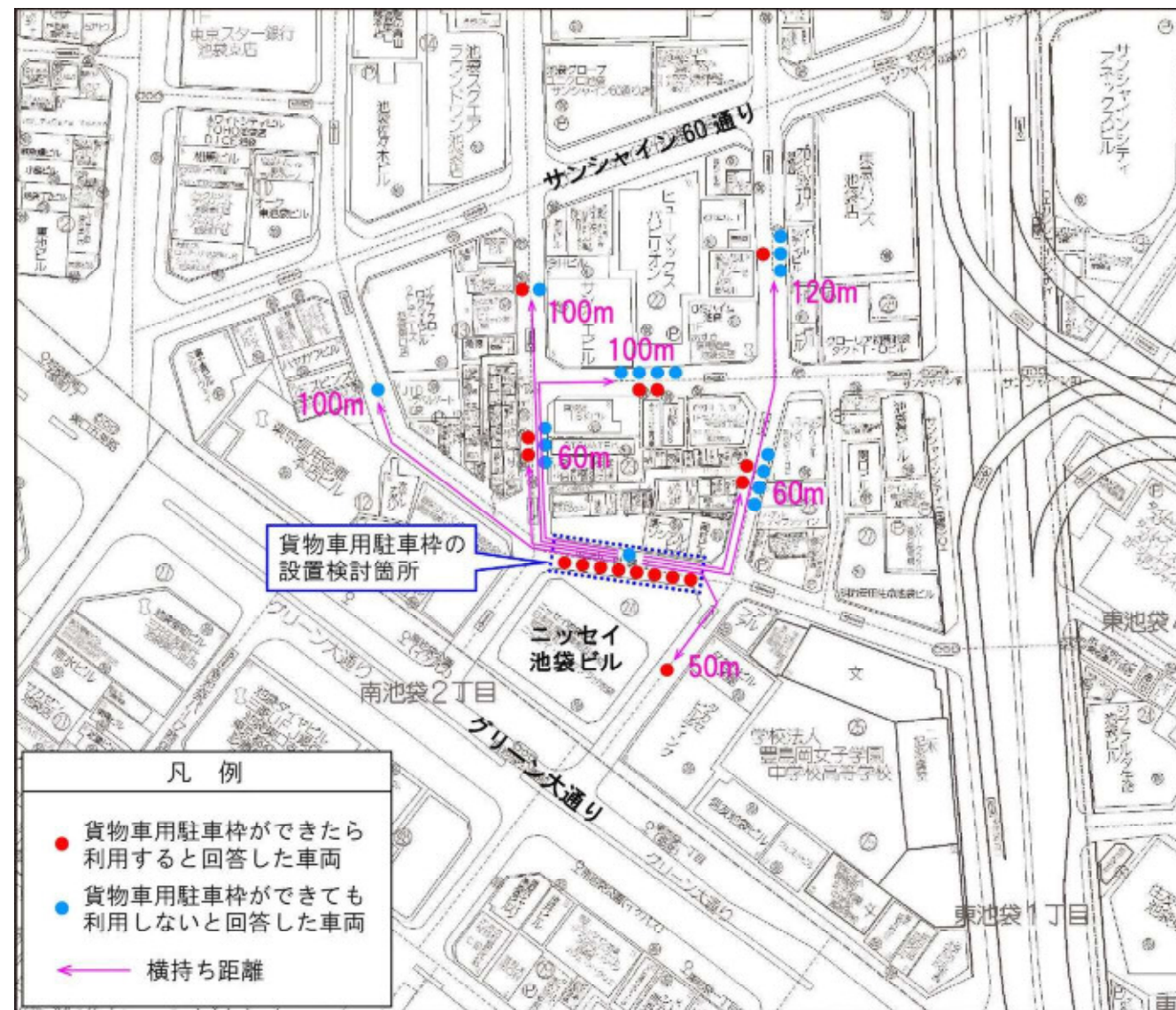


図 アンケート回答時の駐車場所と貨物車用駐車枠の利用意向の関係

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。

IV. 昨年度（2021年度）の結果と本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

<昨年度（2021年度）の結果のまとめ>

【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ヘルールの周知。
- ・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(パーキング・メーター)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。(但し、継続して設置した場合に効果が持続するかについては、未検証)
- ・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

●と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。

⇒利用が減少している理由を検証し、改善策を検討する

【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こととする。

- 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
- 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

交通戦略で実施

- 環状5の1号線のPMへの看板・横断幕の本設置に向けて取り組むことを検討する

荷さばきルール協議会・交通戦略で実施

- 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
- 荷さばきルールを推進し、路上駐車をさらに減少させる

荷さばきルール協議会で実施

2. 交通戦略における今後の実施項目

●南北区道周辺における今後の取り組みについて

- ・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（前項の「今後の取り組み方針」に掲げた施策）に引き続き取り組んでいくとともに、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ことから、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。最新技術を活用したデータセンシングの導入の検討にあたっては、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の横持ちの負担軽減・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むこととする。新たなステップで取り組む施策の内容については、来年以降検討を行う。

<交通戦略における今後の実施項目（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
- 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
- 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
- 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）
- 新たなステップの施策の検討