

V. 本年度（2022年度）の実施内容（案）

1. 交通戦略における本年度（2022年度）の実施項目

●本年度（2022年度）の実施項目について

- ・前段の交通戦略における「今後の実施項目（案）」については、一度に実施すると負担が大きいことから、本年度（2022年度）は、以下の方針で実施することとする。
- ・継続して検討が必要な実施項目については、来年度以降も引き続き検討を行うこととする。

<本年度（2022年度）の実施項目（案）>

<ul style="list-style-type: none"> ● 最新技術（AIカメラ）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 	本年度実施する
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	本年度は、今後の進め方について関係機関との協議を進める
<ul style="list-style-type: none"> ● 環状5の1号線のPMへの横断幕の設置（荷さばきルール協議会と連携） 	本年度は、強化月間的に一定の期間に設置する
<ul style="list-style-type: none"> ● 新たなステップの施策の検討 	来年度以降、関連計画と連携して検討する

2. 荷さばきルール協議会における本年度（2022年度）の実施項目

- ① **啓発活動の実施**：路上駐車している荷さばきドライバー等への声掛け、チラシを配布するなど、路上駐車を抑制するための啓発活動を実施する。
- ② **荷さばきルールの事業者への協力要請**：荷さばきルール協議会を継続して開催する。（荷さばきルールの推進）
- ③ **環状5の1号線のPM(パーキング・メーター)への横断幕の設置**：協議会名での横断幕の設置を検討する。なお、横断幕は横断防止柵の表側に貼れるため看板より見やすいこと、看板は設置のハードルが高いこと、看板は破損など管理面での負担が大きいこと等により、横断幕のみの設置とする。また、継続的な設置は慣れなどが懸念されるため、より効果的な設置方法も併せて検討していく。（強化月間を導入し、啓発活動を含め集中的に取り組む期間を設け、効果を高めるなど）
- ④ **としま区民センター共同荷さばきスペースの利用状況調査**：過年度に引き続き利用状況を観測する。

<参考> AIカメラの活用（継続的なデータ観測の実施）の交通戦略での位置付け

- ・「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」では、本交通戦略に基づき実施される施策が目標達成に寄与しているかどうかについて、定期的に評価・検証していくこととしている。
- ・評価・検証を行うにあたっては、評価する指標を設定し、各指標に対して数値目標（KPI）を設定している。
- ・これらの数値目標を評価するにあたっては、継続的なデータ観測が必要となるが、これまで人手で観測していたデータについては、AIカメラを活用することにより、より効率的かつ効果的なデータ観測が可能になると考えられる。

2) 「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」における数値目標について

2-3. 数値目標

本戦略の数値目標は以下のとおりです。設定した指標は策定当初から現時点にかけて順調に推移しています。

目標年度は、策定時点の2010年から25年後（2035年頃）とします。

駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しいまちの実現

- ・池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数*
 - ・池袋駅周辺の歩行者数
 - ・住民・来街者の満足度
 - ・池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間
 - ・小売業の年間商品販売額
- ※自駅乗降客数：鉄道間の乗り換え客を除く乗降客数。

1) 「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」における評価・見直しについて

3 評価・見直し

本交通戦略に基づき実施される施策が目標達成に寄与しているかどうかについては、定期的に評価・検証していくことが必要となります。

本交通戦略では、2035年頃を見据えた数値目標を掲げていますが、5年毎に評価し、交通環境が大きく変化する際には見直しを行います。

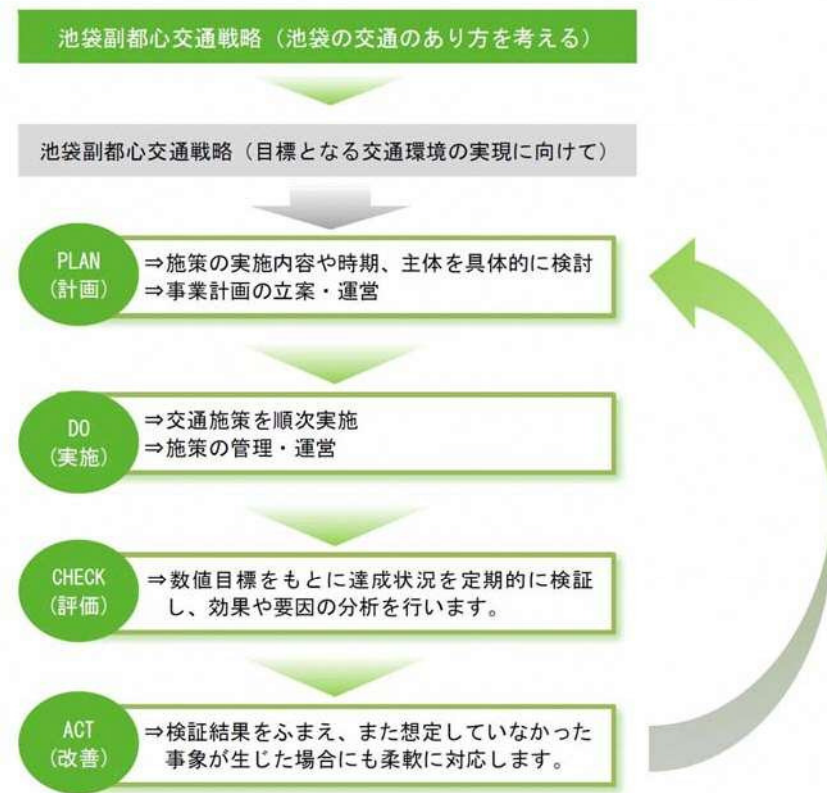


図3-2 PDCAサイクルのイメージ

出典：「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」 P.26

表 2-1 数値目標

指標	策定当初 (2011年11月)	最新値	目標値
(1) 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数 ※1	[2010年度値] 494千人/日	[2015年度値] 504千人/日	600千人/日 (2010年比で2割増加)
(2) 住民・来街者の満足度 ※2	[2010年度値] 21.5%	[2019年度値] 39.9%	満足度の向上
(3) 池袋駅周辺の歩行者数 ※3	—	[2017年度値] サンシャイン通り： 51,100人/12h 南北区道： 36,700人/12h [2016年度値] グリーン大通り： 24,600人/12h	平均値で 2割増加
(4) 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間 ※4	—	[2019年度値] 116分/人・日	滞在時間の増加
(5) 小売業の年間商品販売額 ※5	—	[2014年度値] 1.96百万円/m ²	販売額の増加

(3)～(5)の3つの指標は、今回の「更新版」より追加した指標。

※1 当該データの算出根拠となる「大都市交通センサス」は5年ごとに調査が行われている。

※2 「池袋周辺で、新宿、渋谷などない魅力あるまちづくりが進んでいる」に対して「どちらかというと思う」と答えた割合。(資料：協働のまちづくりに関する区民意識調査報告書)

※3 サンシャイン通り、南北区道、グリーン大通りの休日の歩行者数(12時間(8～20時))。3路線の平均値(合計値)で2割増加を目標とする。

※4 居住、勤務、通学を除く、池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間の平均値。スマホアプリ(SilentLog)の位置情報データより集計。

※5 「商業統計(経済産業省)」より集計。

出典：「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」 P.7

3) 「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」における取り組み施策について

3-1. 交通戦略の取り組み施策

交通戦略の目標とする交通環境を実現するため、自動車交通、物流交通、公共交通、自転車、駐車場など、都市交通の様々な観点から、具体的な取り組み施策を進めます。



※「AIカメラ」とは、撮影した画像をAIで解析して歩行者や車両などを検出し、データを取得するシステムである。
 なお、撮影に用いるカメラ自体は一般的なカメラである。

3. 歩行者・荷さばき施策への最新技術（AIカメラ）の活用の今後の展開イメージ

1) 歩行者優先化施策への最新技術（AIカメラ）の活用方針

- ・ここ数年で実施してきた南北区道の歩行者優先化の取り組みが一定の成果を得ることができたことから、今後は、池袋駅東口駅前広場の再編（明治通りのクルドサック化、グリーン大通りの広場化等）に向けての展開や南北区道周辺における施策の改善、歩行者優先化の更なる推進（「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」に示される **PDCA サイクル**による評価・見直し）を実施していく。
- ・これらの実施にあたっては、歩行者流動の継続的な観測・確認等が重要である。また、「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」に示される**数値目標（KPI）の達成度の確認のためにも継続的な観測が必要**である。
- ・しかしながら、これまでの歩行者流動調査で一般的に実施されてきた人手による観測では、頻繁に又は広範囲に観測を実施する場合は負担が大きいという課題がある。したがって、今後は**効率的な観測の実施を目指すこととし、最新技術（AIカメラ等）を活用したデータセンシングの導入を検討する**。
- ・AIカメラによる観測では、常時観測（365日24時間）が可能のため、曜日や天候、イベントの開催など様々な状況での歩行者流動が観測できるため、より多様で信頼度の高いデータの取得が可能になる。さらに、過去に遡ってデータを確認することも可能である。加えて、AIカメラでは広範囲の面的な観測が可能であり、混雑度（密度）等のこれまでできなかった新たな視点での観測が可能である。
- ・以上のことから、歩行者流動の観測にAIカメラを活用していく方針とする。

<AIカメラの利点>

- 24時間365日観測が可能 ⇒ 緊急時やリアルタイムでの対応が可能
 継続的にデータが取得できる
 様々な状況での観測データを取得することができる
- 面的な観測が可能 ⇒ 混雑度（密度）等の新たな視点での観測が可能

<交通戦略のKPIと今後のデータ取得方針>

交通戦略におけるKPI(指標)	用いるデータ	今後のデータ取得方針
(1)池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数	大都市交通センサスや都市交通年報等公表されているデータを使用	これまでと同様
(2)住民・来街者の満足度	区が実施するアンケート調査結果を使用	これまでと同様
(3)池袋駅周辺の歩行者数 (サンシャイン通り、南北区道、グリーン大通り)	交通量調査を実施	AIカメラを活用
(4)池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間	スマホアプリの位置情報データを取得	現時点では、これまでと同様 今後の新技術の動向を注視し、状況に応じてより良い方法を検討する
(5)小売業の年間商品販売額	商業統計(経済産業省)データを使用	これまでと同様

調査等を実施してデータを取得している項目

※ 現時点では「(4)滞在時間の把握」はAIカメラでは難しいため、「(3)歩行者数」をAIカメラで観測する

2) 荷さばき・路上駐車施策への最新技術（AIカメラ）の活用方針

- ・ここ数年、南北区道周辺で実施してきた荷さばき施策の取り組みは一定の成果を得ることができたが、荷さばき車両等の路上駐車についてはまだまだ課題が多い。したがって、今後も引き続きこれらの取り組みを継続すること及び新たな施策を展開していく必要がある。
- ・一方で、これらの施策の効果検証や新たな施策の計画立案には、路上駐車状況の継続的な観測・確認等が重要である。
- ・しかし、これまでの路上駐車状況調査で一般的に実施されてきた人手による観測では、負担が大きいという課題がある。したがって、今後は**効率的な観測の実施を目指すこととし、最新技術（AIカメラ等）を活用したデータセンシングの導入を検討する**。
- ・また、路上駐車のリアルタイム観測が可能となれば、これを前提とした路上駐車抑止のための新たな施策展開が期待できる。
- ・以上のことから、路上駐車状況の観測にAIカメラを活用していく方針とする。

3) 交通戦略の施策を展開するうえで、AIカメラで取得したいデータ項目の整理

- ・前述の歩行者優先化施策や荷さばき・路上駐車施策などの交通戦略の施策を展開するうえで取得したいデータ項目を整理した。これらのうちAIカメラでどこまで取得できるか等、実証実験を実施して検証を行うこととする。

<交通戦略の施策を展開するうえで、AIカメラで取得したいデータ項目（案）>

交通戦略の施策	基本取得したいデータ項目 (過年度取得してきたデータ項目)	理想的には取得したいデータ項目
・KPI(歩行者数)の達成度の確認	・歩行者交通量【断面交通量】 (時間帯別、方向別)	—
・歩行者優先化施策	・同上	・通行場所(歩道 or 車道等) ・歩行者密度、歩行速度(平均値、分散等) ・歩行者の特徴 ・滞在時間、歩行者の行先、歩行者の経路 ・自転車交通量
・荷さばき・路上駐車施策	・駐車台数 ・駐車時間(駐車開始・終了時間) ・車種(乗用車、貨物車、バス)	・車両ナンバー ・車種(荷さばき車両か否か) ・人が乗車しているか無人か
・自動車関連	—	・自動車交通量【交差点又は断面】 (時間帯別、方向別) ・交通密度、走行速度

今年度、実証実験を実施し、主に以下の事項を確認

- 必要なデータが必要な精度で観測できるか
- 上記のデータ項目のうちどの程度まで取得できるか
- 社会実装していくうえでの課題（設置場所・方法、コストなど）

4) 中長期的な取り組みの展開イメージ <併せて、次項のイメージ図を参照>

●中期的な取り組みイメージ

- ・中期的には、最新技術（AI カメラ）を活用した歩行者流動・路上駐車観測の取り組みを街区全体に拡大していくことを検討する。
- ・これにより、歩行者施策では、街区全体の歩行者流動を面的に把握し、よりきめ細やかな施策展開に活用することが可能となる。路上駐車（荷さばき）施策では、路上駐車の変化を経年的に把握し、施策の効果検証や路上駐車が多い箇所及び原因の特定などが可能となる。
- ・ただし、まちなかに多数のカメラを設置するのは街並みの形成やプライバシーの観点から慎重な議論が必要である。したがって、既存の防犯カメラや屋内設置カメラの画像を活用して観測することを検討する。
- ・なお、防犯カメラの活用については、「防犯」という性質上、画角の制限や撮影画像の提供が困難な場合が想定される。したがって、将来的な実装を考慮すると、電源が確保でき天候等の外的な要因に左右されにくく、街並みへの配慮の観点などから、屋内に観測用のカメラを設置することが望ましい。（御協力いただける施設に設置の協力を依頼することを想定）

●長期的な取り組みイメージ

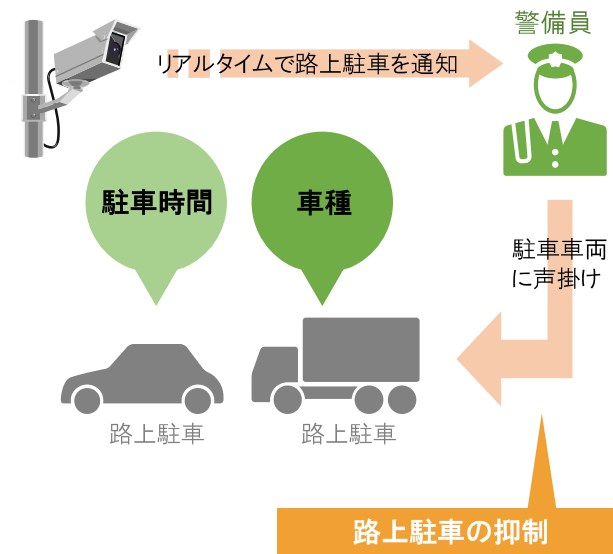
- ・長期的には、東口駅前広場整備（クルドサク化や駅前街区再編）を見据えて、東口駅前街区や旧三越裏通り、東栄会本町通り等の周辺に拡大することを検討する。
- ・歩行者施策では、東口駅前広場整備により歩行者空間が拡大するため、駅前周辺に取り組みを拡大、駅前周辺の歩行者流動を把握し、より魅力的な歩行者空間の創出に活用する。路上駐車（荷さばき）施策では、駅前ロータリーのクルドサク化により迂回路となる旧三越裏通り、東栄会本町通りの路上駐車を抑制し、円滑な自動車交通流動を確保する。

<最新技術（AI カメラ等）の活用イメージ>

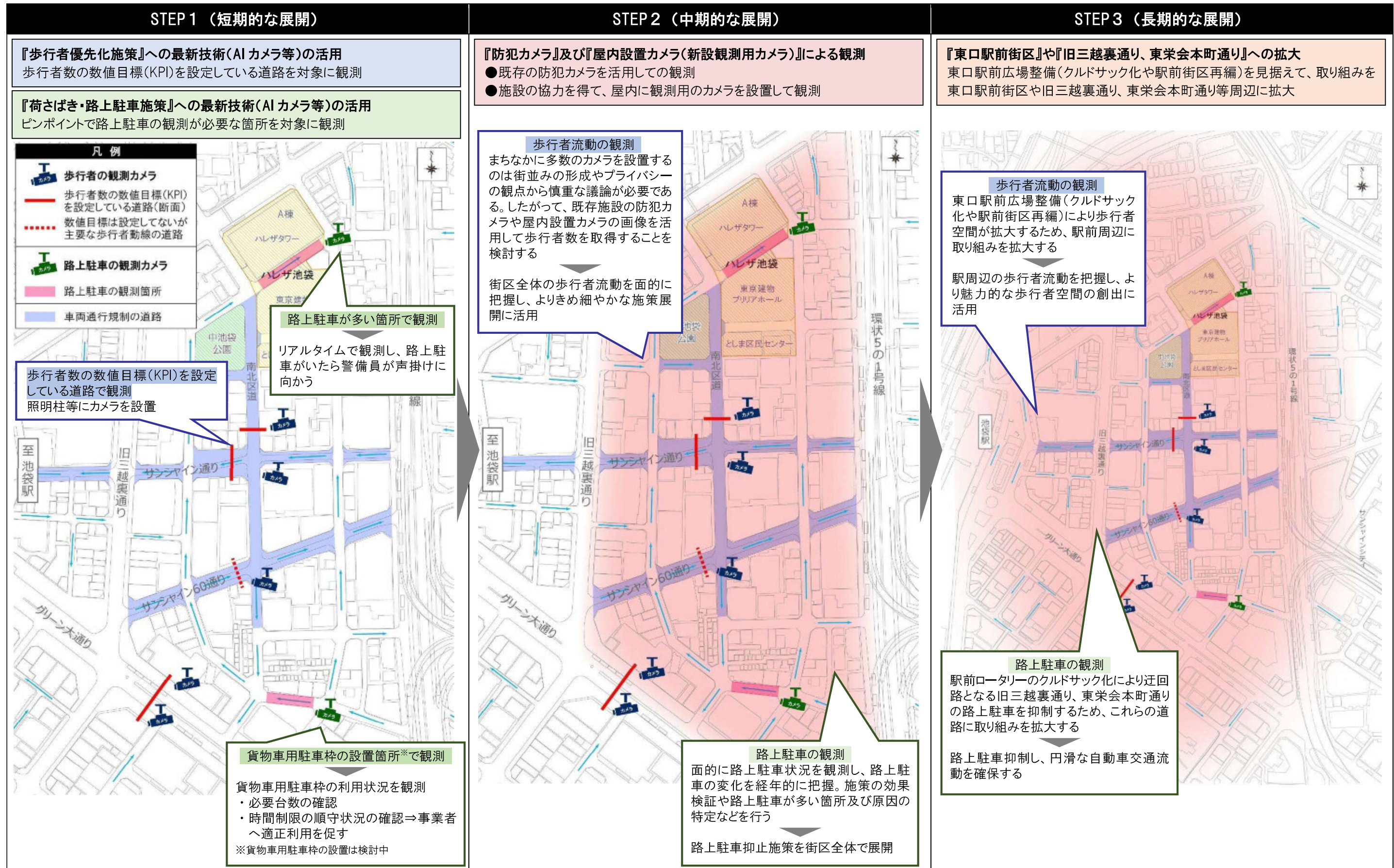
歩行者優先化施策



荷さばき・路上駐車施策



<歩行者・荷さばき施策への最新技術（AIカメラ）活用の取り組み STEP イメージ（案）>



4. 荷さばきルール啓発活動の実施概要

●実施目的と実施内容

昨年度と同様、路上駐車抑制及び荷さばきルールの周知のため、エリア内で路上駐車している荷さばきドライバー等への声掛けやチラシ配布等を実施する。

●実施日及び実施時間

実施日：2022年11月13日（日）、11月26日（土） ※予定
 実施時間：各日 14：00～15：30

●参加者

各日 10名程度（内訳 区職員5名、協議会参加者5名）



写真 昨年度の啓発活動の実施状況

5. 環状5の1号線のPMへの横断幕設置の実施概要

●実施目的と実施内容

環状5の1号線の貨物車用PM（パーキング・メーター）に、乗用車の駐車を抑制する横断幕を設置し、乗用車の駐車を抑制する。なお、横断幕の設置箇所は、環状5の1号線のサンシャイン60通りとの交差点以北とする。

●実施日

実施日：2022年11月7日（月）～12月9日（金） ※予定

●設置枚数

10枚程度



写真 昨年度の横断幕の設置状況



図 横断幕のデザイン（案）

6. 環状5の1号線のPMの駐車状況調査の実施概要

●調査内容

環状5の1号線のPMの駐車状況を観測する。

●調査日及び調査時間

実施日：2022年10月22日（土）、11月26日（土） ※予定
 実施時間：8：00～20：00（12時間）

●観測項目

駐車開始・終了時刻／車種／ナンバープレート（地名、番号）／荷物の種類（荷さばき車両の場合）



図 荷さばきルール啓発活動の実施範囲・横断幕の設置箇所・駐車状況調査の範囲

7. 歩行者交通量調査の実施概要

●調査内容

南北区道、サンシャイン通り、サンシャイン 60 通り、グリーン大通りの歩行者交通量を観測する。

●調査日及び調査時間

調査日：2022年10月中旬～11月上旬の土曜日1日と平日1日の計2日

調査時間：8：00～20：00（12時間）

●観測項目

調査断面を通過する歩行者・自転車の人数及び台数を方向別・時間帯別に計測する。

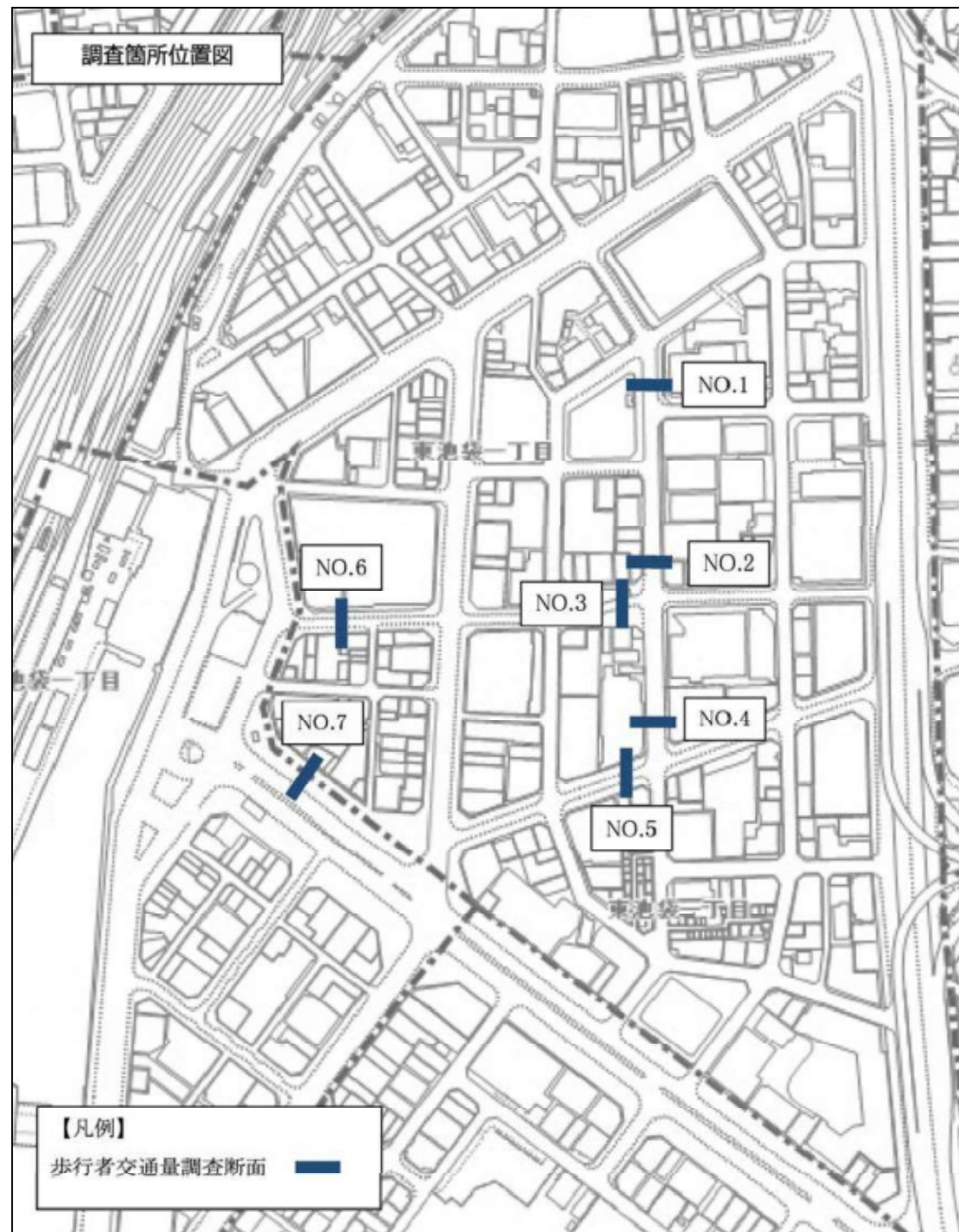


図 歩行者交通量調査の調査箇所位置図

8. としま区民センター共同荷さばきスペースの利用状況

1) 共同荷さばきスペースの利用状況

・防犯カメラ録画データより、利用状況を確認した。結果は以下のとおりである。

＜令和2年度＞								
観測日	No.	入庫時刻	出庫時刻	駐車時間	車種	荷物の種類	登録車両	備考
12月5日(土)	1	12時55分	13時19分	24分	貨物	書類		区民センター利用
	2	16時52分	17時16分	24分	貨物	書類		"
	3	17時18分	17時31分	13分	貨物	器材、楽器		"
12月6日(日)	1	13時31分	13時45分	13分	貨物	食品	○	
	2	13時55分	14時32分	36分	貨物	食品	○	
	3	17時02分	17時26分	24分	乗用車	荷さばき無		区民センター利用
1月9日(土)	1	13時30分	13時40分	10分	貨物	食品	○	
	2	15時25分	15時50分	25分	貨物	食品	○	
1月10日(日)	1	15時45分	16時00分	15分	貨物	器材		区民センター利用
	2	16時20分	16時25分	5分	貨物	器材		"
	3	16時30分	16時35分	5分	貨物	器材		"
1月11日(祝日)	1	13時40分	14時05分	25分	貨物	食品	○	
	2	14時55分	15時00分	5分	乗用車	書類		区民センター利用

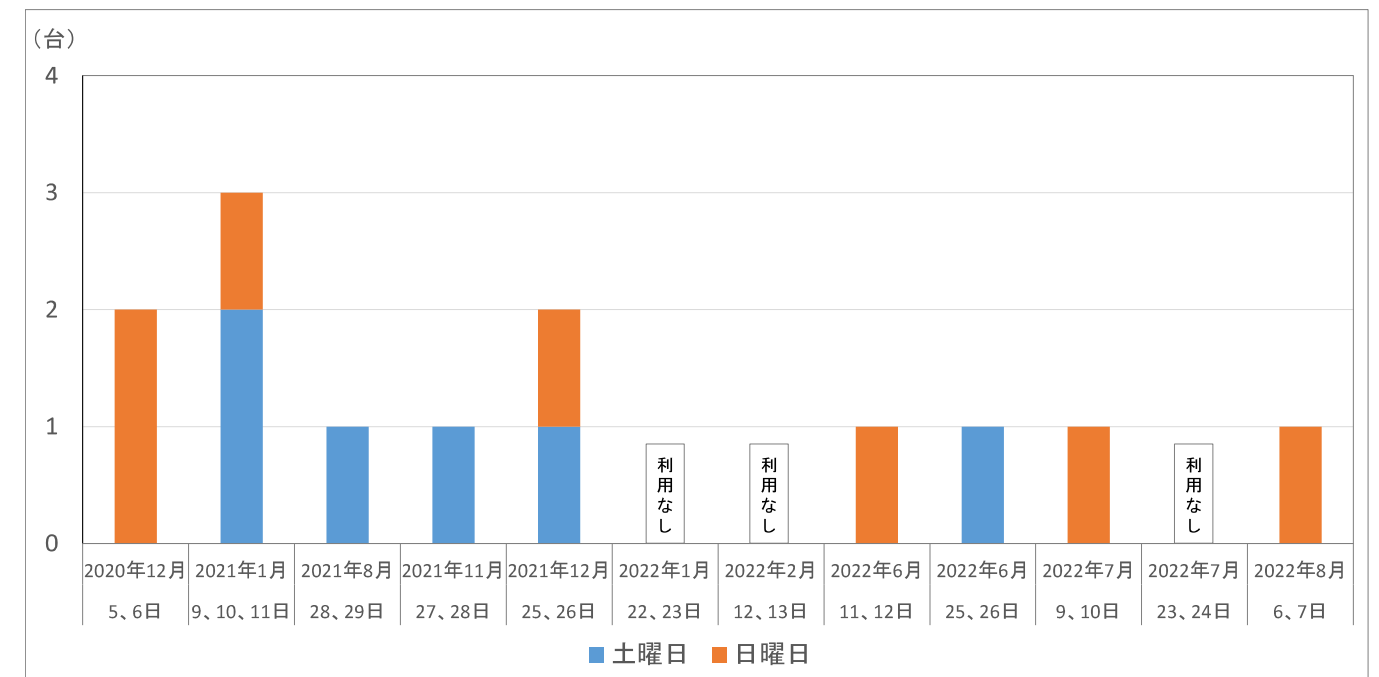
＜令和3年度＞								
観測日	No.	入庫時刻	出庫時刻	駐車時間	車種	荷物の種類	登録車両	備考
8月28日(土)	1	14時00分	14時25分	25分	貨物	食品	○	
	2	17時45分	18時00分	15分	貨物			区民センター利用
8月29日(日)	1	13時45分	14時10分	25分	貨物	食品		"
11月27日(土)	1	13時36分	13時55分	19分	普通貨物	食品	○	
	2	16時24分	16時26分	2分	乗用車	機材		区民センター利用
	3	16時27分	16時35分	8分	乗用車	楽器		"
	4	17時38分	18時02分	24分	普通貨物	楽器		"
11月28日(日)	1	15時26分	15時29分	3分	乗用車	機材		"
	2	16時04分	16時16分	12分	乗用車	機材		"
	3	16時17分	16時53分	36分	普通貨物	機材		"
	4	17時53分	17時56分	3分	軽貨物	機材		"
12月25日(土)	1	12時10分	12時20分	10分	乗用車	絵画		"
	2	12時44分	13時53分	69分	乗用車	機材		"
	3	13時34分	13時43分	9分	普通貨物	食品	○	
	4	16時08分	16時55分	47分	乗用車	機材		区民センター利用
	5	17時32分	18時14分	42分	普通貨物	楽器		"
12月26日(日)	1	13時51分	14時26分	35分	普通貨物	食品	○	
	2	17時13分	17時16分	3分	ライトバン	機材		区民センター利用
1月22日(土)	-	-	-	-	-	-		利用なし
1月23日(日)	1	14時52分	14時55分	3分	乗用車	機材		区民センター利用
2月12日(土)	-	-	-	-	-	-		利用なし
2月13日(日)	-	-	-	-	-	-		"

＜令和4年度＞								
観測日	No.	入庫時刻	出庫時刻	駐車時間	車種	荷物の種類	登録車両	備考
6月11日(土)	1	14時43分	15時10分	27分	乗用車			区民センター利用
	2	14時48分	15時29分	41分	乗用車			"
	3	17時42分	18時09分	27分	貨物	楽器		"
6月12日(日)	1	14時09分	14時41分	32分	貨物	食品	○	
	2	15時23分	15時25分	2分	乗用車			区民センター利用
	3	16時46分	17時07分	21分	貨物	楽器		"
6月25日(土)	1	14時12分	14時33分	21分	貨物	食品	○	
6月26日(日)	1	16時18分	16時21分	3分	乗用車			区民センター利用
7月9日(土)	-	-	-	-	-	-		利用なし
7月10日(日)	1	13時56分	14時23分	27分	貨物	食品	○	
7月23日(土)	-	-	-	-	-	-		利用なし
7月24日(日)	1	15時13分	15時23分	10分	乗用車			区民センター利用
8月6日(土)	1	17時40分	17時57分	17分	貨物	楽器		"
8月7日(日)	1	13時50分	14時23分	33分	貨物	食品	○	
	2	15時36分	15時43分	7分	乗用車			区民センター利用
	3	15時52分	16時07分	15分	乗用車			不明
	4	15時52分	16時46分	54分	貨物			区民センター利用

※表中の備考の「区民センター利用」とは、駐車車両のうち区民センターの利用者が駐車した車両である。なお、区民センターの荷さばき駐車場の利用者は、区民センターの利用者と共同荷さばきスペースの利用者のみである。

2) 共同荷さばきスペースの利用状況の推移(グラフ)

- ・最近の利用状況は、平均で2日に1台程度であり、運用開始当初と比較すると利用がやや減少傾向である。したがって、利用者の意見も聞きつつ改善していくことが必要と考えられる。
- ・共同荷さばきスペース利用時は若干、時間を超えての利用も見受けられるが、事故等はなく概ね適正に利用されている。
- ・申請時の利用枠が毎回利用されている訳ではない(交通事情等により申請時間内に到着できないことも想定される)。



※ 上記のグラフは、調査を行った日のみをグラフ化した(左表の登録車両(○)を週単位で集計)

図 共同荷さばきスペースの利用状況の推移

3) 共同荷さばきスペース利用者ヒアリングの結果

・路上駐車を減少させるため、路上駐車の荷さばき車両に共同荷さばきスペースをより利用してもらえようように、共同荷さばきスペースをより使いやすく改善することを検討する。そこで、現在利用申請されている、ファミリーマートとセブンイレブンの2社に、利用状況や意見、要望等についてヒアリングを行った。(現在利用申請されているのは、ファミリーマートとセブンイレブンの2社のみ)

<利用状況>

・ファミリーマートは週に1~2回定期的に利用しているが、セブンイレブンはほとんど利用していない。
 ・これは、ファミリーマートは比較的近くに複数件(3件)配送できる店舗があるが、セブンイレブンは比較的遠くに1件のみであるためと考えられる。

<意見・要望>

・利用できる時間帯が申請時に申請した時間帯のみであるため、配送状況や渋滞などでその時間帯に来れないと利用できない。また、数カ月に1回程度配送ダイヤを変更するため、利用時間帯が縛られていると利用しづらい。
 ・利用時間帯を設定せずに、いつ来ても利用できるようにしてはどうか。(一方で早く来た業者が独占してしまうリスクが懸念事項)
 ・利用時間が20分となっており短い。1時間程度利用できるとよい。

表 ファミリーマートへのヒアリング結果

ヒアリング日時：2022年8月5日 9:00~10:00

質問	ファミリーマートの回答
(1)利用状況	・週に1~2回(配送業者からは、ほとんど毎日利用しているとの報告を受けている)
(2)上記の理由	・行政がやっている事なので協力したいという思いでやっている
(3)1回の利用時間	・20~30分
(4)利用したいと思える要件	・区民センター荷さばき駐車スペースから配送可能な店舗は3店舗 ・1店舗への納品が20分程度かかるため、可能であれば、1枠1時間程度で予約できると有難い ・横持距離はMAX200~300mくらいではないか ・配送ダイヤは概ね決まっているが、数カ月に一度変更が発生する為、その都度利用時間申請をし直せると使いやすくなるのではないかと
(5)有料となった場合の利用意向 ※(4)の要件が合う前提	・現在も荷さばきスペース利用時間以外に、有料のコインパーキングなどを使用している為、荷さばきスペースが有料になっても条件が合えば利用すると思う ・2、3か所トラックでも利用できそうなパーキングをピックアップして、その都度ドライバーが利用の判断をしている
(6)その他意見、要望	・現在は荷さばきスペースに対して車両が多いため、スペースが増えればもっと利用したい

表 セブンイレブンへのヒアリング結果

ヒアリング日時：2022年8月5日 11:30~12:00

質問	セブンイレブンの回答
(1)利用状況	・ほとんど最近では使用していない(半年程前からほとんど使用できていない)
(2)上記の理由	・コースが変更になり、スケジュールが申請と合わない ・1枠20分という枠がとても短く、コース事情などで少しでも遅れが生じると、すぐに使用できなくなってしまう。 ・使用できたとしても区民センターからは明治通り沿いの1店舗しか配送できない(横持200m)
(3)1回の利用時間	・現在はほとんど利用していない
(4)利用したいと思える要件	・現在の仕様：幅3.2m、3トン、横持150m以内 ・1時間くらい枠があれば有難い ・先着順にして、空いていれば使用できるようになるという仕組みにしてみたらどうか⇒一方で早く来た業者が独占してしまうリスクについても感じている
(5)有料となった場合の利用意向 ※(4)の要件が合う前提	・現在も荷さばきスペース利用時間以外に、有料のコインパーキングなどを使用している為、荷さばきスペースが有料になっても条件が合えば利用すると思う ・2、3か所トラックでも利用できそうなパーキングをピックアップして、その都度ドライバーが利用の判断をしている
(6)その他意見、要望	・荷さばきスペースが整備されることによって、まちにとって良いことだが、ドライバーにとってもメリットが大きい >ドライバーの精神的な負担軽減 >正しい場所に停めたいのに停められないということはストレス ・金銭面でのコスト削減。都市部の配送では、路上駐車対策として、常にドライバーが二人体制なので、人件費がかかる。荷さばきスペースに駐車して配送が出来れば人件費削減になる ・他区での感想：渋谷区では、30分(迄)無料で3台くらい荷さばきスペースを設けているところがあるが、先着順で、今まで使えなかったことはない

4) 今後、改善を検討する内容(案)

・としま区民センターの共同荷さばきスペースの改善を図るため、ヒアリング結果を踏まえて以下の事項について検討することとする。

<としま区民センター共同荷さばきスペースの改善事項(案)>

- 現状の利用時間は1枠20分だが、これを2枠連続(計40分)での利用も可能とする。
- 現況の利用申請は年1回としているが、月1回の変更申請も可とする。
- 利用申請をオンラインで出来るようにする。許可証も電子データで発行して申請者側で印刷できるようにする。
- としま区民センターに共同荷さばきスペースが設置されていることを周知する活動が必要。

9. 駐車場地域ルールを活用による民間施設への共同荷さばきスペース整備の状況について

1) 駐車場地域ルールについて

<東京都駐車場条例と駐車場地域ルールについて>

- 東京都では、『東京都駐車場条例』において、原則として、建築物単位で一律の基準による駐車台数（駐車施設の附置義務）が定められている。しかし、地域によっては基準どおりに駐車施設を設けることが不合理な場合もある。このため、都条例による一律の基準ではない「地域ルールによる駐車施設附置義務」の特例が認められている。

<池袋地区駐車場地域ルールの目的と概要>（令和2年3月31日策定、施行）

- 池袋地区駐車場地域ルール（以下、「駐車場地域ルール」という）は、池袋地区における地域特性や、まちづくりの方向性、駐車施設の整備と活用に関わる課題等を踏まえ、地域住民等と豊島区が一体となって駐車施設の適切な確保と運用を図り、良好な交通環境を有する歩行者優先のまちづくりを推進することを目的としている。
- 池袋地区では、乗用車の駐車施設には余裕がある一方、貨物車の駐車施設は不足していることから、これを踏まえ、駐車場地域ルールでは、大規模開発等に合わせたフリンジ（集約）駐車場及び共同荷さばき駐車施設の整備の要請を掲げている。駐車場地域ルールにより附置義務台数を減免する場合は地域貢献としてこれらの整備を求めている。

3) 民間施設への共同荷さばきスペース整備の状況及び今後の対応方針

- 駐車場地域ルールによる共同荷さばきスペース設置の計画が具体化している。

- ・ 上記を踏まえて、今後以下の事項を検討していくこととする。

<今後の検討項目>

- ・ 将来における共同荷さばきスペースの展開や方針（地域としての使い方等）を整理し、これを踏まえて民間施設で設置する共同荷さばきスペースの役割や使い方を整理する。
- ・ 民間が設置する共同荷さばきスペースとの協定事項を検討する（利用実績の報告や効果検証の実施等）。

<共同荷さばきスペースとの協定事項（報告事項や実施してもらいたい事項）（案）>

- 施設概要の報告（荷さばきスペースのサイズ（配置図等）、荷さばき車両の経路、荷物を運ぶ際の経路（施設内⇒外）、利用可能車両（サイズ等）、利用可能日時、利用方法、利用料金など）
- 利用状況の報告
- 利用促進のための方策（広報活動など）
- 現状の課題と今後の改善策など
- 荷さばきルール運用協議会への参画要請

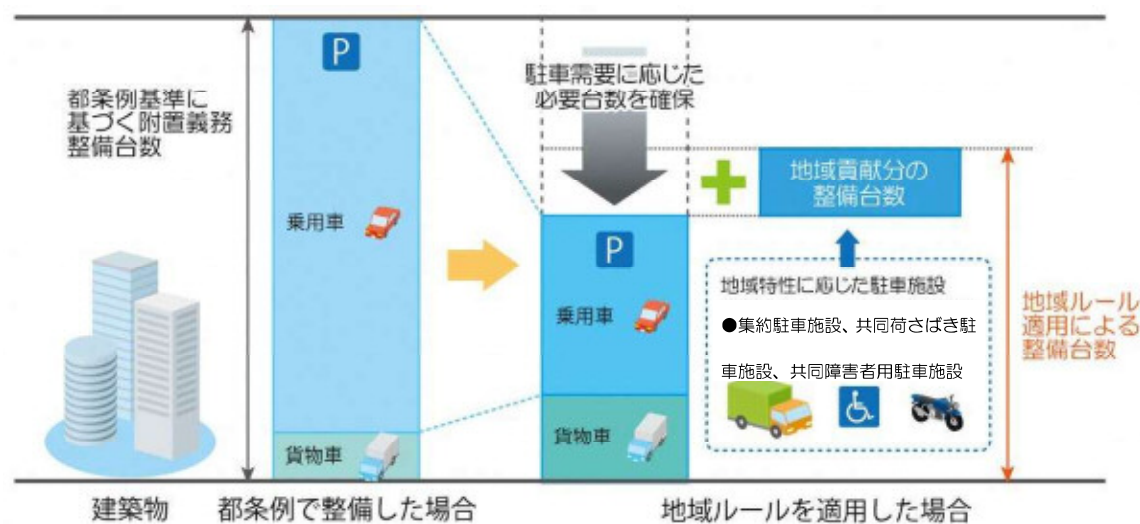
- ・ ただし、民間が設置する共同荷さばきスペースの運用方法については、あくまで民間施設であるため事業者側で検討することになることから、としま区民センター及びISPに設置されている荷さばきスペースの運用方法を例として提示することとする。

2) 駐車場地域ルールによる民間施設への共同荷さばきスペースの整備とは

- 駐車場地域ルールの適用を受ける場合は、地域貢献策の実施への協力を努めてもらうことになっている。

<地域貢献策のメニュー>

- ・ 地区の隔地の受け皿となるフリンジ（集約）駐車施設及び**共同荷さばき駐車施設の整備**
- ・ **周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同荷さばき駐車施設の整備**
- ・ 共同利用可能な障害者のための駐車施設及び二輪車用、自転車用など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備 等
- ・ 協力金の負担



<参考事例：ISP 共同荷さばきスペースの実施報告（抜粋）>

別紙

共同荷捌き駐車施設の実施報告(案)

秘B

1. 共同荷捌き駐車施設の概要と目的	1~6P
2. 共同荷捌き駐車施設の広報活動	7~13P
3. 利用状況と結果報告(22年3~5月)	14~16P
4. ご利用者様の声	17P
5. 今後の対応(案)	18P

2022年 6月30日
株式会社池袋ショッピングパーク

特定関係者限り

1-②共同荷捌き駐車施設の概要

秘B

■共同荷捌きスペース概要

- ①対象区画：共同荷捌きスペース 2ヶ所(C5・C7)
車室サイズ：全長6.0m×幅6.9m（普通車3台分の広さを確保）
※車両制限：全長6.0m×幅2.0m×高さ2.1m×重量4.0t迄
- ②対象日時：平日のみ / 朝7時～正午12時まで
- ③利用方法：先着予約制(1ヶ月先まで予約可)
- ④利用料金：現行の駐車料金(1台分)
- ⑤開始時期：2022年3月9日～運用開始

施工前

施工後

特定関係者限り

- ### 2. 共同荷捌き駐車施設の広報活動
- 秘B
- ①共同荷捌きスペース提供に関するリリース発信
→ISPの”リリース発信“(2月)
 - ②主要運送事業者様へのアプローチ
→訪問・対面による情報提供(1-3月/38社)
 - ③想定エリア内の荷受人(商店等)へのご案内
→広報・宣伝活動(3月/20店)
 - ④ISP駐車場内・ホームページでの告知
→場内ポスター、HP掲出(3月～)
 - ⑤としまTVに生出演、『共同荷捌き』の取組みをご紹介
→『としま情報スクエア』にて紹介(4月)
 - ⑥ISPのテナント様に向けた広報活動
→ISP広報誌に掲載(4月)
- 特定関係者限り

3-②利用状況と結果(3-5月)

秘B

※利用時間(最大)：平日数×5時間×2ヶ所(3/9～運用開始)・個数は各社ピアリング合計 ()：1日当り平均

利用状況	3月/16日間	4月/20日間	5月/19日間	合計/55日間	
利用時間	最大(h)	160	200	190	550(10)
	実績(h)	116	140	133	389(7)
	実績シェア	72.5%	70.0%	70.0%	70.7%
集配個数	ISP他(個)	3,950	5,280	4,870	14,100:77.3%
	地上エリア(個)	1,200	1,550	1,400	4,150:22.7%
	合計(個)	5,150	6,830	6,270	18,250

()：1日当り平均・車両EV：往復回数

地上エリア(内訳)	3月		4月		5月		合計	
	個数	車両EV：回	個数	車両EV：回	個数	車両EV：回	個数	車両EV：回
A社	700	80	1,100	100	950	95	2,750 (50)	275 (5)
B社	500	48	450	60	450	57	1,400 (25)	165 (3)
地上エリア合計	1,200	128	1,550	160	1,400	152	4,150 (75)	440 (8)

※車両EV使用頻度(1日当り平均)：19分に1回/4.7個の荷物を運搬
(1日5時間÷EV乗降16回/75個÷16回)

特定関係者限り

5-①今後の対応(案)

秘B

ご利用状況から

- ・最大利用時間内の70%の利用率
- ・ISPへの納品業者が多数を占める(会員登録・14社中→11社ISPのみ)
- 路上駐車によるISP納品の実態判明

メトロ様EV利用状況から

- ・1日当り：平均75個運搬
- ・1日当り：8往復(16回乗降)
- 乗降頻度：19分に1回相当
- 1回当り運搬：平均4.7個
- EV利用に関するトラブル・苦情なし

利用者様の声から

- ・平日午後も時間延長してほしい
- ・土日祝も運用拡大を望む
- ・共同荷捌きスペースの増設
- ・高さ2.1m以上の駐車スペース

対応案

- ①ISP納品車専用の共同荷捌き場の新設を検討(+2ヶ所/7月～計画)
→開始時間の前倒しを含め検討
- ②メトロEVの使用頻度(19分に1回)平日午後の延長・土日祝拡大は現状では不可能
→地上への直通エレベータ設置に向けた『インフラ整備』が必要
- ③納品業者への利用促進に向けて
→高さ2.1m以下の車両での小分け納品車を拡大
今後需要が高まるEV車への対応
→充電設備の導入を促進

特定関係者限り

VI. スケジュール（案）

項目	年月	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度(2022年度)									令和5年度 (2023年度)			
				4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月		1月	2月	3月
池袋駅東口周辺のイベント等																
池袋副都心交通戦略		10/31~ 交通規制実施	12月 事後調査 の実施	歩行者 自動車 交通量調査 10/21, 10/23							歩行者 交通量調査 10/22(土)	歩行者 交通量調査 11/26(土)				<p>今後進めていく取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AIカメラの活用に関する検討 ・ニッセイ池袋ビル裏の貨物車用駐車枠の設置に関する検討 ・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 <p>【荷さばきルールで実施する取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷さばきルールのさらなる推進 ・啓発活動の継続的な実施 ・環状5の1号線のPMへの横断幕設置に向けた検討
南北区道周辺荷さばきルール	10/31~ 荷さばきルール運用開始	啓発活動の実施 10/24, 11/6	PMの実証実験 11/8~12/5	今年度の実施 内容の検討	共同荷さばきスペース 利用者ヒアリング					啓発活動の実施 11/13(日)、11/26(土)	横断幕の設置 11/7~12/9	駐車調査 10/22(土)	駐車調査 11/26(土)			
AIカメラの実証実験								プログラム 開発	録画 テスト	実証実験 実施 10/18(火) 10/23(日)	データ 整理 分析	とりまとめ				
交通検討部会										10/6 ● 第10回			2月下旬予定 ● 第11回		10月頃予定 ● 第12回	3月頃予定 ● 第13回
										<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度の取り組みの報告 ・今年度の取り組みについて 			<ul style="list-style-type: none"> ・取り組み結果の報告 ・今後の取り組みについて 		<ul style="list-style-type: none"> ・今年度の取り組みについて 	<ul style="list-style-type: none"> ・取り組み結果の報告 ・今後の取り組みについて
南北区道周辺荷さばきルール 運用協議会			● アンケートの実施					9/9 ● 第6回					2月中旬予定 ● 第7回		9月頃予定 ● 第8回	2月頃予定 ● 第9回
								<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度の取り組みの報告 ・今年度の取り組みについて(啓発活動の実施、実証実験の実施等)について 					<ul style="list-style-type: none"> ・取り組み結果の報告 ・今後の取り組みについて 		<ul style="list-style-type: none"> ・今年度の取り組みについて 	<ul style="list-style-type: none"> ・取り組み結果の報告 ・今後の取り組みについて