

池袋副都心における路上駐車対策及び荷さばき 施策の実証実験に関する分析

稲葉 修¹・中村 文彦²・大沢 昌玄³・坂本 邦宏⁴・原島 克典⁵・河合 啓太郎⁶

¹正会員 株式会社トーニチコンサルタント 環境計画部 (〒151-0071 東京都渋谷区本町1-13-3)
E-mail: O_Inaba@tonichi-c.co.jp

²正会員 横浜国立大学理事・副学長 (〒240-8501 神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台79-1)
E-mail: f-naka@ynu.ac.jp

³正会員 日本大学教授 理工学部土木工学科 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8)
E-mail: moosawa@civil.cst.nihon-u.ac.jp

⁴正会員 イーグルバス株式会社 顧問 (〒350-0042 埼玉県川越市中原町2-8-2)
E-mail: k2hiro.sakamoto@gmail.com

⁵非会員 豊島区 都市整備部交通・基盤担当課長 (〒171-8422 東京都豊島区南池袋2-45-1)
E-mail: katsunori-01-harashima@city.toshima.lg.jp

⁶正会員 株式会社トーニチコンサルタント 計画調査部 (〒151-0071 東京都渋谷区本町1-13-3)
E-mail: K_Kawai@tonichi-c.co.jp

池袋副都心では、荷さばき車両等による路上駐車が常態化しており、路上駐車対策が緊急の課題となっている。しかしながら、路上駐車対策や荷さばき施策については、地域固有の駐車問題に対応する必要がある。統一的な基準や対応策が示されていないのが実情である。そこで本研究では、池袋副都心において路上駐車対策（交通誘導員による路上駐車の抑制）及び荷さばき施策（コインパーキングを活用した荷さばきスペースの設置等）の実証実験を行い、施策の効果を確認するとともに荷さばき車両等の路上駐車の実態を把握した。加えて、実証実験中の駐車行動の変化を分析し、周辺交通への影響を分析した。さらに、これらを踏まえて、今後施策を本格実施していくうえでの課題を明らかにした。

Key Words : parking planning, logistics planning, regional transportation plan, travel behavior analysis, travel demand management

1. はじめに

池袋駅は一日当たりの乗降客数が250万人を超える¹⁾、わが国でも有数のターミナル駅である。しかし、そのうち約3/4は乗り換え利用であり²⁾、駅からまちなかへの人の流れを生み出すことがまちの賑わいを創出するうえでの課題となっている。そこで、豊島区では、自動車に過度に依存しない『人と環境にやさしい都市』を目標として、「池袋副都心交通戦略」を平成23年9月に策定し、安全で快適な歩行者空間の創出に向けた取り組みを進めている (図-1)³⁾。

こうした中、池袋副都心周辺では複数の都市計画道路の整備が進んでおり、その完成により交通環境が大きく変化することが想定されている。特に、環状5の1号線が完成（事業期間平成31年末まで）することで、これまで



図-1 池袋副都心における目標となる交通環境

新宿⇄王子間の移動で明治通りを通行していた自動車交通が環状5の1号線に転換することが見込まれ、池袋駅東口駅前の明治通りの通過交通が大幅に減少することが予測されている。豊島区では、これらの交通環境の変化を好機ととらえ、池袋駅東口に駅前広場を整備するとともに、駅周辺の歩行者ネットワークの整備や交通結節機能の強化など様々な施策の検討を行っている。

しかし、池袋駅東口に駅前広場を整備するためには、駅前の明治通りの自動車の通行を制限することとなり、仮に明治通りの通行を遮断した場合、明治通りと並行する旧三越裏通り・東栄会本町通りに自動車交通が迂回することになる(図-2)。

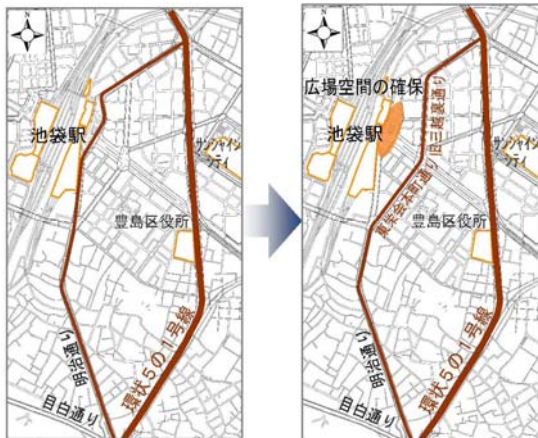


図-2 駅前明治通りに広場空間を確保した場合の交通流の変化

一方、旧三越裏通り・東栄会本町通りは路上駐車、特に荷さばき車両の駐車が常態化しており、特に東栄会本町通りは迂回交通により交通量が増加した場合に交通処理が困難であることが指摘されている⁴⁾。このため、荷さばき車両の路上駐車対策が緊急の課題となっている。

そこで本研究では、旧三越裏通り・東栄会本町通りで路上駐車を抑制する実証実験を行い、施策の効果を確認するとともに、荷さばき車両等の路上駐車の実態や行動変化を分析し、今後施策を本格実施していくうえでの課題を明らかにした。

2. 路上駐車対策及び荷さばき施策の事例整理

路上駐車対策や荷さばき施策については、地域固有の駐車問題に対応する必要があり、これまでに統一的な基準や対応策が示されていないのが実情である。このような中、全国的には各自治体の創意工夫のもと、地域固有の駐車問題に対応しているものが数多く存在する。それらの事例をまとめたものとしては、東京都都市整備局の「総合駐車対策マニュアル」⁵⁾がある。池袋副都心の地域特性としては、①池袋駅前に商業業務施設が集積して

いる②現時点で新たに荷さばき場を設置できる場所がない③現時点で荷さばき場として活用可能な路外駐車場が少ないなどが挙げられる⁶⁾。これらの地域特性及び他都市の事例を踏まえ「池袋副都心交通戦略」では、①長期的な施策として共同荷さばき施設の設置②短・中期的な施策として既存の路外駐車場への誘導を基本とし補完的に路上荷さばきスペースも設置の方針が示された。しかし、これらの施策が池袋副都心においてどの程度の効果があるのかは未知数である。

これらのことから、実証実験により路上駐車対策及び荷さばき施策の効果と課題を明らかにすることは、今後施策を本格実施していくうえで実務的な意義を有するものと考えられる。

3. 実証実験の内容

(1) 実証実験の実施期間

実証実験は、自動車交通量及び路上駐車が多い平日に実施し、期間は平成27年11月9日(月)～13日(金)、11月16日(月)～20日(金)の2週間実施した。実施時間帯は、自動車交通量が多い10時～19時とした。

(2) 実証実験の実施内容

旧三越裏通り・東栄会本町通りに交通誘導員を配置し、路上駐車して荷さばきしようとする車両を本実験で用意した荷さばきスペースに誘導した(図-3)。一般車両についても、周辺の民間駐車場を案内した。



図-3 実証実験の実施内容

a) 旧三越裏通り・東栄会本町通りでの駐停車の抑制

旧三越裏通り・東栄会本町通りでは、ドライバーが駐停車しにくい環境とするため、立て看板、横断幕、カラーコーンを設置した(図4)。交通誘導員はブラカードを掲げ、路上駐車をしようとするドライバーに対して路上駐車をしないよう周知した(図5)。それでも路上駐車をしようとするドライバーに対しては、交通誘導員がドライバーに声掛けをし、チラシを配布するとともに実証実験中であることを説明し、荷さばきスペースや周辺のコインパーキング等を案内した(図6)。なお、本実験での路上駐車の抑制は交通規制の導入によるものではなく、「お願いベース」で実施した。

b) 荷さばきスペースの確保・運用方法

コインパーキング等を借り上げるなどして、荷さばきスペースとした。荷さばきスペースには誘導員を配置し、出入庫の誘導を行った。荷さばきスペースを設置した駐車場の入口には、荷さばきスペースを設置していることをドライバーに案内するための案内看板を設置した(図7)。荷さばきスペースの利用は無料とし、1回当たりの利用時間は、過年度の実態調査で荷さばき時間が概ね

9~12分であったことから、荷さばきスペースの利用により横持ち距離が増加することも考慮して30分とした。なお、路上の荷さばきスペースの設置も検討したが、関係機関との協議の結果、本実験では見送ることとした。

(3) 調査内容

荷さばき車両等の路上駐車の実態や路上駐車対策及び荷さばき施策の効果を分析するため、以下の調査を実施した。駐車状況及び交通状況調査については、実験前(10月27日)と実験中(11月10日と11月17日)で観測し、実験前と実験中の結果を比較することにより分析した。

a) 路上駐車台数の変化

路上駐車対策によりどの程度路上駐車が減少したかを把握するため、旧三越裏通り・東栄会本町通りにビデオカメラを11台設置し、路上駐車の状況を観測した。

b) 荷さばきスペースの利用状況

本実験で設置した荷さばきスペースがどの程度利用されたかを把握するため、その利用状況を観測した。

c) 周辺の時間貸し駐車場の利用状況

駐車場所の変化を把握するため、周辺の時間貸し駐車



図-4 立て看板・横断幕の設置状況



図-6 交通誘導員による声掛け・チラシ配布の状況



図-5 交通誘導員によるプラカードの掲示の状況



図-7 荷さばきスペースの運用状況

場（コインパーキング等）の利用状況を観測した。

d) 周辺道路の路上駐車台数の変化

周辺道路において駐車車両の数や場所がどのように変化するかを把握するため、周辺の道路において駐車車両を観測した。

e) 周辺交通への影響

路上駐車対策及び荷さばき施策を実施したことにより周辺交通へどのような影響があるかを把握するため、周辺道路の交通量を観測した。

f) 荷さばき施策についてのドライバー及び地元の意見

路上駐車対策及び荷さばき施策についてのドライバー及び地元事業者の意見を把握するため、アンケート調査を実施した。

ドライバーへのアンケートは、旧三越裏通り・東栄会本町通りに路上駐車している車両と荷さばきスペースを利用した車両のドライバーに調査票を直接配布し、普段の荷さばき行動（配達先・荷物の種類、時間帯・頻度、駐車場所、不満点など）、実験中の荷さばき行動（荷さばきスペースの利用状況、配達集荷への影響など）、施策への意見（荷さばきスペース・誘導方法・利用ルール等への意見・改善点など）を質問した。

地元事業者へのアンケートは、本実験で影響を受ける範囲の店舗や事務所へ調査票をポスティングで配布し、普段の入出荷状況（荷物の種類、時間帯・頻度など）、実験中の対応（本実験の認知度、運送業者への協力依頼の状況、営業への影響など）、路上駐車対策及び荷さばき施策の取り組みについての意見等を質問した。

4. 実証実験の結果

(1) 旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車台数

旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車台数は、実験1週目で実験前の53.0%、2週目で43.1%に減少した。さらに、駐車時間でみると、実験1週目で実験前の35.7%、2週目で30.0%に減少した（表-1）。

この結果から、今回の実験は、路上駐車に一定の効果があったといえる。

(2) 荷さばきスペースの利用状況

1日当たりの平均利用台数は27.4台で、日を追う毎に利用台数が増加している（図-9）。荷さばきスペースの利用率は、11月10日で15.9%（路上駐車車の減少台数138台に対して荷さばきスペースの利用台数は22台）、11月17日で19.3%（路上駐車車の減少台数166台に対して荷さばきスペースの利用台数は32台）であった。なお、実験期間中に荷さばきスペースが満車で入れないという状況はなかった。

表-1 実験前と実験中の路上駐車台数と駐車時間

< 駐車台数集計(10時~19時) >

駐車場所	車種	路上駐車台数(台)		比率 B/A
		A 10月27日	B 11月17日	
旧三越裏通り	乗用車	85	24	28.2%
	貨物車	164	94	57.3%
	小計	249	118	47.4%
東栄会本町通り	乗用車	55	19	34.5%
	貨物車	158	62	39.2%
	小計	213	81	38.0%
合計		462	199	43.1%

< 駐車時間集計(10時~19時) >

駐車場所	車種	路上駐車時間(分)		比率 B/A
		A 10月27日	B 11月17日	
旧三越裏通り	乗用車	1,650	420	25.5%
	貨物車	3,430	1,450	42.3%
	小計	5,080	1,870	36.8%
東栄会本町通り	乗用車	1,340	410	30.6%
	貨物車	4,020	850	21.1%
	小計	5,360	1,260	23.5%
合計		10,440	3,130	30.0%



図-8 実験前と実験中の路上駐車状況

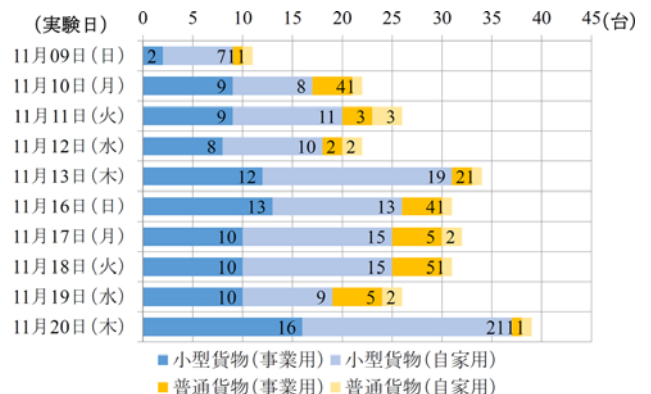


図-9 荷さばきスペースの利用台数の推移

(3) 路上駐車車両の行動変化

荷さばきスペースを利用しなかった荷さばき車両と一般車両がどのような行動変化（時間帯の変更、場所の移動）をしたのかについて分析する。

まず、実験時間帯の前後に駐車時間帯をずらしていることが考えられるが、実験実施時間の前後の時間帯（8～10時、19～20時）でも路上駐車台数は減少していることから、駐車時間帯をずらしているわけではないことが分かった。

次に、旧三越裏通り・東栄会本町通り以外の道路に路上駐車している可能性が考えられる。そこで、場所別の駐車台数の変化から駐車車両の動きを整理すると図-10のように駐車場所を変えていると推測される。旧三越裏通りでは、街区内の路上駐車とパーキングメーター等の駐車は乗用車で60台程度増加しているが（図中①）、それに押し出される形で貨物車の路上駐車は30台程度減少している。一方で、明治通りの貨物車の路上駐車が30台程度増加している（図中②）。東栄会本町通りでは、貨物車の路上駐車が街区内で40台程度、明治通りで20台程度増加している（図中③④）。また、グリーン大通りで貨物車の駐車が60台程度増加している（図中⑤）。

また、貨物車は旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車の減少台数と周辺の道路やPM等の駐車台数の増加が概ね同程度だが、乗用車は旧三越裏通り・東栄会本町

通りの路上駐車の減少台数ほど周辺の道路やPM等の駐車台数は増加していない。このことから、一部の乗用車は、本実験の対象範囲外に駐車場所を変更したか、あるいは自動車で来るのを止めた可能性が考えられる（図中⑥）。

(4) 周辺交通への影響

実験前と実験中の周辺道路の自動車交通量を比較した結果、大きな変化はないことから、周辺交通への顕著な影響はなかったといえる。

(5) 誘導員を配置しない場合の路上駐車抑制効果

交通誘導員を配置しないでも路上駐車抑制の効果が持続するのかを検証するため、実験の最終日（11月20日）は旧三越裏通り・東栄会本町通りに誘導員を配置せずに実験を実施した。全体としては、誘導員を配置しない日（11月20日）の路上駐車台数は誘導員を配置している日（11月10日、11月17日）と概ね同程度であったことから、誘導員を配置しないでも路上駐車抑制の効果が持続していることが確認できた（図-11）。また、貨物車は誘導員を配置しない日と配置している日で路上駐車台数はほぼ同じだが、乗用車は貨物車と比較して誘導員を配置しないときの路上駐車の増加が大きいことから、貨物車の方が路上駐車抑制効果の持続性が高いことが分かった。

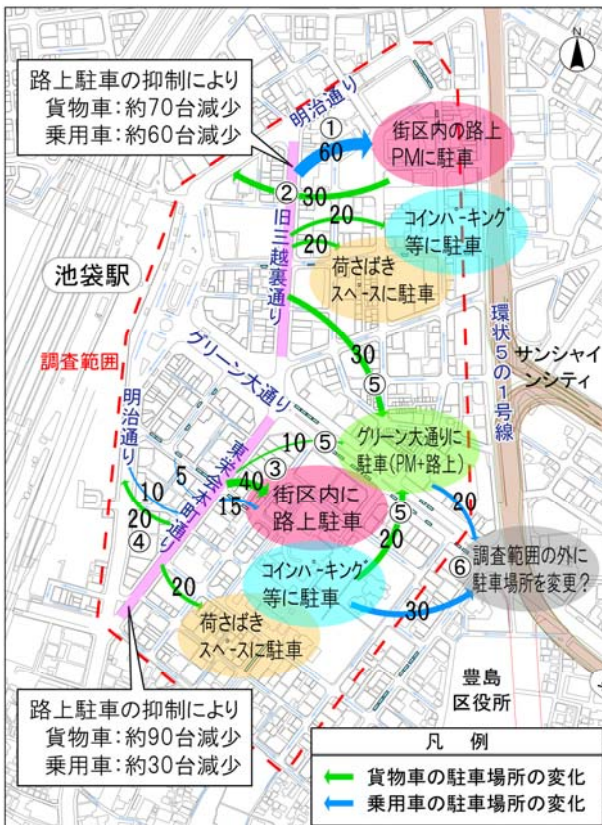


図-10 実験中の駐車場所の変化（イメージ）

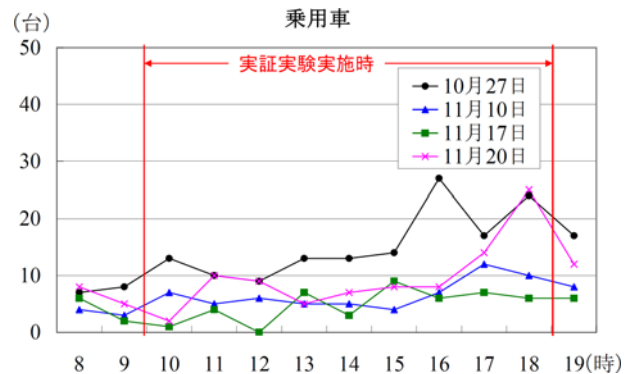
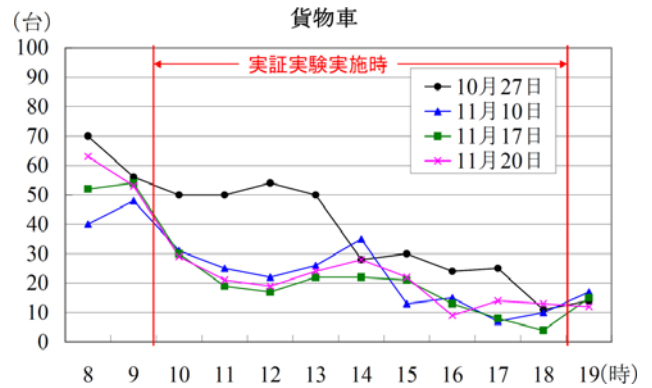


図-11 旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車の時間変動

(6) アンケート結果の概要

アンケートは、荷さばきドライバーに1,318部、店舗や事務所等の荷主に1,158部配布した。回収はそれぞれ41票、90票であった。

荷さばきスペースを利用したドライバーは、飲料水・酒類、食品、書籍などを飲食店やオフィス等に配達するドライバーが多かった。また、定期的に集配送を行っているドライバーが75%であり、旧三越裏通り・東栄会本町通りに普段から駐車しているドライバーも75%であった。このことから、概ね日常的に旧三越裏通り・東栄会本町通りで路上荷さばきを行っているドライバーが荷さばきスペースを利用したと考えられる。

配達距離への影響では、距離が増えて支障が出たとの回答が25%、それ以外は距離は増えるものの支障が出るほどではなかったとの回答であった。また配達件数への影響についても、普段と変わらない、あるいは配達件数が増えたという回答が多かった。これらのことから、荷さばきスペースを利用することで集配送に支障が出るほど大きな影響はなかったと考えられるが、集配送に支障がないドライバーが荷さばきスペースを利用したとも考えられる。

荷さばきスペースを利用しなかった理由としては、配達先までの距離が長くなるからが55%と最も多く、次いで利用時間が30分と短かったから、配達先付近で駐車したいからが30%であった (図-12)。

【ドライバーアンケート】(複数回答 N=31)

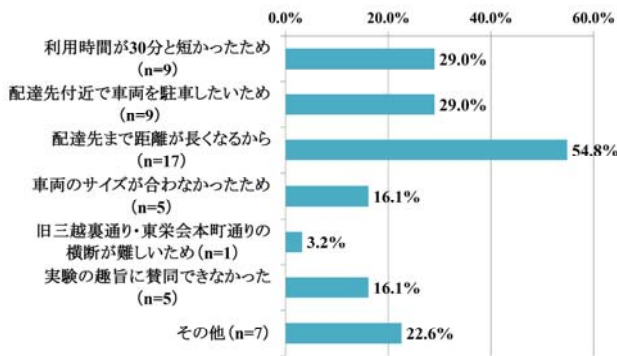


図-12 実験中荷さばきスペースを利用しなかった理由

荷さばきスペースの設置にあたっての要望としては、83%が台車で運搬がしやすいように段差の解消を求めており、次いで旧三越裏通り・東栄会本町通りに近い場所に設置して欲しいが78%、台数を増加して欲しいが75%であった。また、有料でもいいので利用したいが57%、安心して荷さばきできるスペースが欲しいが56%あり、荷さばきスペースの設置の要望は高いといえる (図-13)。

【ドライバーアンケート】(N=41)

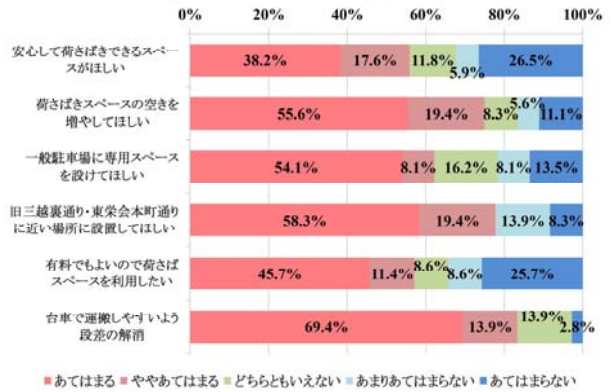


図-13 荷さばきスペース設置に対する要望

5. 路上駐車対策及び荷さばき施策の評価

(1) 路上駐車対策

本実験により、旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車対策には一定の効果があることが確認できた。さらに、交通誘導員を配置しなくてもしばらくは路上駐車抑制の効果が継続することが分かった。また、路上駐車対策及び荷さばき施策の実施による周辺の交通流動への著しい影響はないことも確認できた。ただし、今回の実証実験では、交通誘導員を配置して路上駐車抑制を行ったが、本格実施の際に継続的に交通誘導員を配置することは現実的には困難であることから、今後は地元等と協働して定期的に見回りを実施するなどの実行性のある施策を検討することが必要である。

一方、最後まで路上駐車をし続けていた荷さばき車両も存在した。それらは特定の業種(飲料類(酒、ビール樽、自販機等)、リネン類(おしぼり、タオル、玄関マット等))が多いことから、今後はそれらの業種に個別に協力依頼を行っていくことも有効であると考えられる。

一般車両については、荷さばき車両よりも路上駐車抑制の効果が高かった。これは、荷物を運ばなければならない荷さばきドライバーと比較して一般車両の方が駐車場所を変えやすいためと考えられる。

旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車を抑制することにより周辺の道路等に路上駐車が増加することも明らかとなった。旧三越裏通り・東栄会本町通りから移動した車両がその他の道路に路上駐車しないよう、今後は総合的な駐車場計画やルール作りが求められる。

(2) 荷さばき場所の確保

今回の実験で設置した荷さばきスペースを利用した荷さばき車両は20%程度であり、期待ほどの利用はなかった。ただし、日を迫る毎に利用台数は増えていることから、継続的に実施することにより利用率は向上する可能

性がある。荷さばきスペースがあまり利用されなかった主な理由は、場所の問題（配達先までの距離が長くなる、配達先に横付けしないと運べない（重い）荷物がある、非効率になる等）、台車による運搬の通行環境（段差）などであることが分かった。一方、安心して荷さばきができるスペースの設置の要望は高く、ドライバーは旧三越裏通り・東栄会本町通りに近い場所での荷さばきスペースの設置を望んでいることも明らかとなった。

これらのことから、設置場所の工夫や段差の解消などにより、より使いやすい荷さばきスペースとすることで、利用率は向上すると考えられる。旧三越裏通り、東栄会本町通りの路上駐車を抑制した結果、その他の道路での路上駐車が増加したが、荷さばきスペースの利用率が向上すれば、それらの路上駐車を減らせると考えられる。

(3) 荷さばき時間帯の変更

安全で快適な歩行者空間を創出していくためには、歩行者の比較的少ない時間帯に限定して荷さばきを行ってもらうことも有効である。このことから、荷主へのアンケートでは、歩行者が多くなる正午～19時頃に行なっている入出荷についてそれ以外の時間帯に変更が可能かどうかを質問した。荷さばき時間帯の見直しが可能な荷主は、条件次第も含めると約半数であった。条件としては、「一部分の入出荷時間の変更ができそうである」との回答が約半数であった。また、約3割の荷主が「本社や運送事業者と相談すれば見直しができるかもしれない」との回答であった（図-14）。

また、変更する際の時間帯としては、10～12時が約半数と最も多く、次いで8～10時が約3割であった。

荷さばき時間の変更ができない理由としては、従業員の不在や開店準備の都合が挙げられている。一方で、「時間帯の見直しはできないが路上駐車を控えるよう運送事業者へお願いする」との回答も約4割あった。

これらのことから、時間帯の工夫や荷主に積極的に働きかけを行っていくことにより、ある程度の荷主が時間帯の変更をして頂けるのではないかと考えられる。

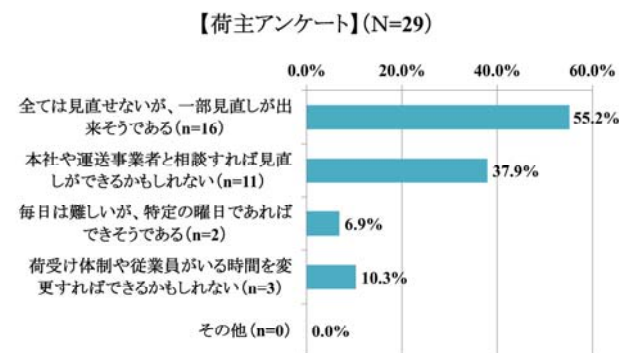


図-14 入出荷の時間帯を見直す条件

(4) 荷さばき施策に対する地元・荷主の意見

地元・荷主へのアンケートでは、荷さばきの取り組みについて概ね肯定的な意見であり、個々の商店が路上駐車の問題に関心を持つことが重要と思うかという質問に対しても約8割が肯定的な意見であった。このことから、地元・荷主からの理解を得られているといえる。

一方で、駐車場所についてはドライバー任せのところがあり、運送事業者への働きかけや自ら進んで荷さばきの取り組みに参加することについては消極的な意見が多かった（図-15）。

これらのことから、今後はより積極的に荷さばきの取り組みに参加してもらえるよう地元の機運を高めていくことが求められる。そのためには、今回の実証実験のような取り組みを継続的に続けていくことで地元へアピールするとともに取り組みへの参加を積極的に地元へ働きかけていくことが望まれる。

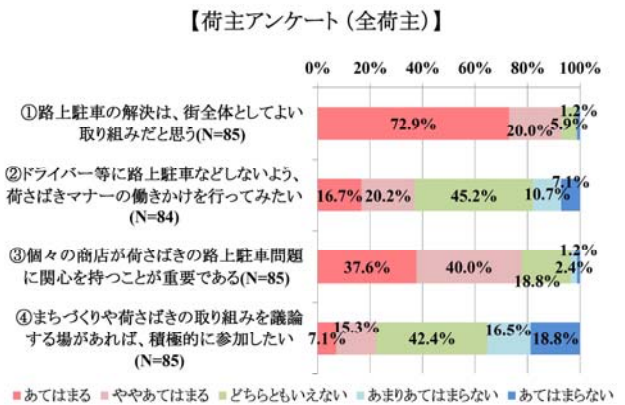


図-15 荷さばき取り組みに対する意見

6. おわりに

過年度に実施した運送事業者へのアンケートで「横持ちが可能な距離は100m以内」という回答を得ていたことから、本実験では出来る限りその要望に近い場所で荷さばきスペースを確保した。しかし、要望通りに確保することができなかった場所もあり、一部の関係者からは、今回の荷さばきスペースの場所、構造だと利用が伸びないだろうという意見もあった。このため、本実験においては、旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車はあまり減少しないのではないかという見方もあった。この当初の見込みに対して、旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車は6割～7割減少という結果であり、一定の効果が確認できたことは今後施策の本格実施に向けて大きな成果であったといえる。

明治通りの通過交通を遮断した場合に迂回路となる東栄会本町通りは、路上駐車を排除して交通容量を確保す

る必要があるが、今回の実験で多くの時間で路上駐車がいない状況が作れたことから、東栄会本町通りの交通容量確保策としての路上駐車抑制策について、一定の実効性が確認できた。さらに、本実験で観測したデータから旧三越裏通り・東栄会本町通りの交通容量を算定した結果、単路部、交差点部ともに明治通りの通行を遮断した場合の推計交通量を上回っていることが確認できた。これにより、仮に明治通りの通行を遮断しても交通処理は可能であることが確認できた。ただし、明治通りの通行の遮断については、環状5の1号線の供用後に交通実態調査を行い、池袋駅前の明治通りの通過交通量の状況を確認した上で判断することが適切であると考えられる。

一方、旧三越裏通り・東栄会本町通り以外の道路（街区内の細街路や明治通りなど）に路上駐車が増加したことから、これらの対策が必要であることも明らかとなった。今後の検討では、本実験の結果を踏まえて、より利用しやすい荷さばきスペースについての具体的な検討や地区・街区レベルの路上駐車車両に対して適正な駐車場利用を誘導していく施策（運用ルール）などを検討していくことが必要である。これらの検討は、駐車場整備計画の中で地域ルールとして策定することが望ましい。運用ルールなどが具体的に立案された後、もう一度荷さばき施策に関する実証実験を実施することも考えられる。

豊島区では、長期的な荷さばき施策として、周辺の開発と合わせた共同荷さばき駐車場等の整備の方針が示されている。今後は、将来的なまちづくりも見据えた路上

駐車対策及び荷さばき施策を検討していくことが求められる。さらに、荷さばき施策は地元や荷主、運送事業者が一体となって進めることが重要であることから、今後はより積極的に荷さばきの取り組みに参加してもらえよう環境づくりを行っていく必要がある。

謝辞：本研究は、池袋副都心交通戦略委員会の成果の一部である。ここに記して感謝を表す。また、実証実験の実施には、交通管理者や道路管理者をはじめとする関係機関に多大なご協力を頂いた。ここに改めて感謝の意を表す。

参考文献

- 1) 東京都統計年鑑平成 26 年,
<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm>
- 2) 豊島区：池袋副都心交通戦略～池袋の交通のあり方を考える～, p.6, 2011.
- 3) 文献 2) と同文献, pp.12-13, 2011.
- 4) 豊島区：池袋副都心交通戦略推進調査業務委託報告書（詳細検討業務その 1）, 2012.
- 5) 東京都都市整備局：総合駐車対策マニュアルー総合的な駐車対策の推進ー, pp.81-163, 2007.
- 6) 豊島区：池袋副都心交通戦略推進調査業務委託報告書（詳細検討業務その 2）, 2013.

(2016. 7. 31 受付)

ANALYSIS OF THE EXPERIMENT WITH STREET PARKING CONTROL AND DISPOSAL OF GOODS IN IKEBUKURO SUB-CENTER AREA

Osamu INABA, Fumihiko NAKAMURA, Masaharu OOSAWA,
Kunihiro SAKAMOTO, Katsunori HARASHIMA and Keitaro KAWAI

It is a crucial issue to clear a traffic congestion raised by illegally parked vehicles during loading and unloading in Ikebukuro sub-center area. But it is an unfortunate fact that neither uniform rule nor uniform countermeasure to cope with the issue has not been presented due to the need of peculiar measure corresponding to each area against the illegally parked vehicles and conditions of loading and unloading goods in the area.

In this study, first objective is to determine the real condition of parking of vehicles loading/unloading goods and to confirm the effectiveness of measures in Ikebukuro sub-center area through the implementation of demonstration experiment. The experiment is made in the manner of street parking control guided by private traffic control person and disposals of goods including preparation of temporary space for loading/unloading of goods with the aid of Coin-operated parking spaces.

Second objective is observing parking behavioral changes on public road and analysing ripple effects towards traffic condition in surrounding area.

The last objective is to show issues which should be cleared before official implementation for aforesaid alternate countermeasures.