

池袋駅周辺地域再生委員会

第 11 回 交通検討部会資料

【本年度(2022年度)の取り組み報告と来年度(2023年度)の取り組みについて】

目次

	Page
I. 池袋副都心交通戦略のこれまでの取り組み概要	01
II. 南北区道の歩行者優先化後(2020年度～2021年度)の実施内容	06
III. 本年度(2022年度)の実施内容	08
IV. 本年度(2022年度)の実施結果	09
V. 本年度の結果のまとめと来年度以降の取り組み方針	30
VI. スケジュール(案)	31

令和5年(2023年)3月15日
豊島区 都市整備部 都市計画課

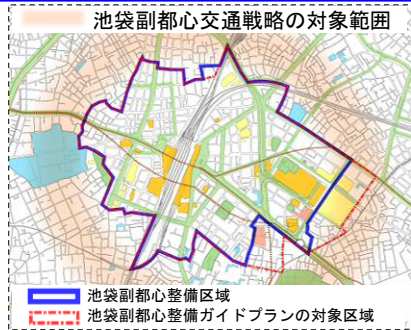
1. 池袋副都心交通戦略のこれまでの取り組み概要

1. 交通戦略の進捗状況

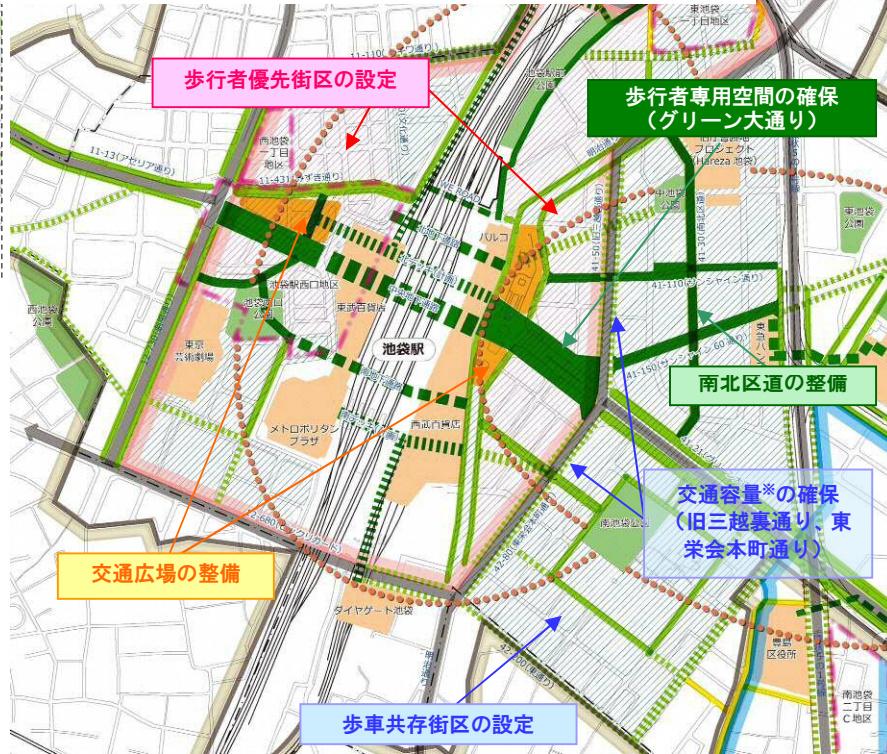
1) 交通戦略の検討の流れ

「池袋副都心交通戦略」池袋の交通のあり方を考える（平成23年9月策定）

■交通戦略の目標：駅からまちなかへ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



【池袋副都心における目標となる交通環境の具体例】



凡例

- 歩行者を最優先する道路
- 歩行者を最優先する動線（期道路）
- 歩行者を最優先する動線（デック）
- 歩行者が通行しやすい道路
- 今後の道路整備や周辺開発等による交通流動の状況等に応じて、歩行者ネットワークとしての整備や施策等を検討する道路
- 開発地周辺の歩行者空間
- 自転車ネットワーク
- 歩行者が優先されるエリア
- 歩行者と自動車とが共存し歩行者が安全に通行できるエリア
- 交通広場（計画）
- 電気バスの専用ルート
- 池袋副都心整備区域

交通戦略は、駅前の通過交通により駅からまちなかへ人が出にくいこと、まちづくりの動向が活発なことをうけて、東口から検討することとする。

※西口については、東口で検討した施策を展開していくことを想定。

■池袋駅東口における予想される影響と検証事項

- ・駅前の通り抜けを遮断した場合の自動車交通処理
- ・自動車の使い方を見直すことによる物流への影響
- ・交通結節施設の再配置によるバスやタクシーへの影響

■交通実態調査の実施

- ・交通量調査
- ・駐車場利用実態調査
- ・ドライバーヒアリング調査

（現況と池袋駅前遮断時の比較）

■交通実態調査の結果

- ・自動車交通量は減少傾向
- ・迂回路となる道路は、現行と同じ車線数の確保により、交通容量*に支障がないことを確認

■影響軽減策の方向性提示（明治通り遮断による影響と対策）

- 迂回路の交通容量*確保**
⇒旧三越裏通りは2車線相当、東栄会本町通りは4車線相当が必要となる。
- 一般車の駐車場利用動線の確保**
⇒駅前駐車場へのアクセス動線を予め確保する必要がある。
- 路上荷さばきの道路以外の場所への誘導**
⇒現行の車線数を維持するため、路上駐車車両の抑制が必要となる。

■路上荷さばき施策の方向性提示

- 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

← 地元（荷主）や運送事業者の意識を高め、長期施策へ展開

（平成23年度）

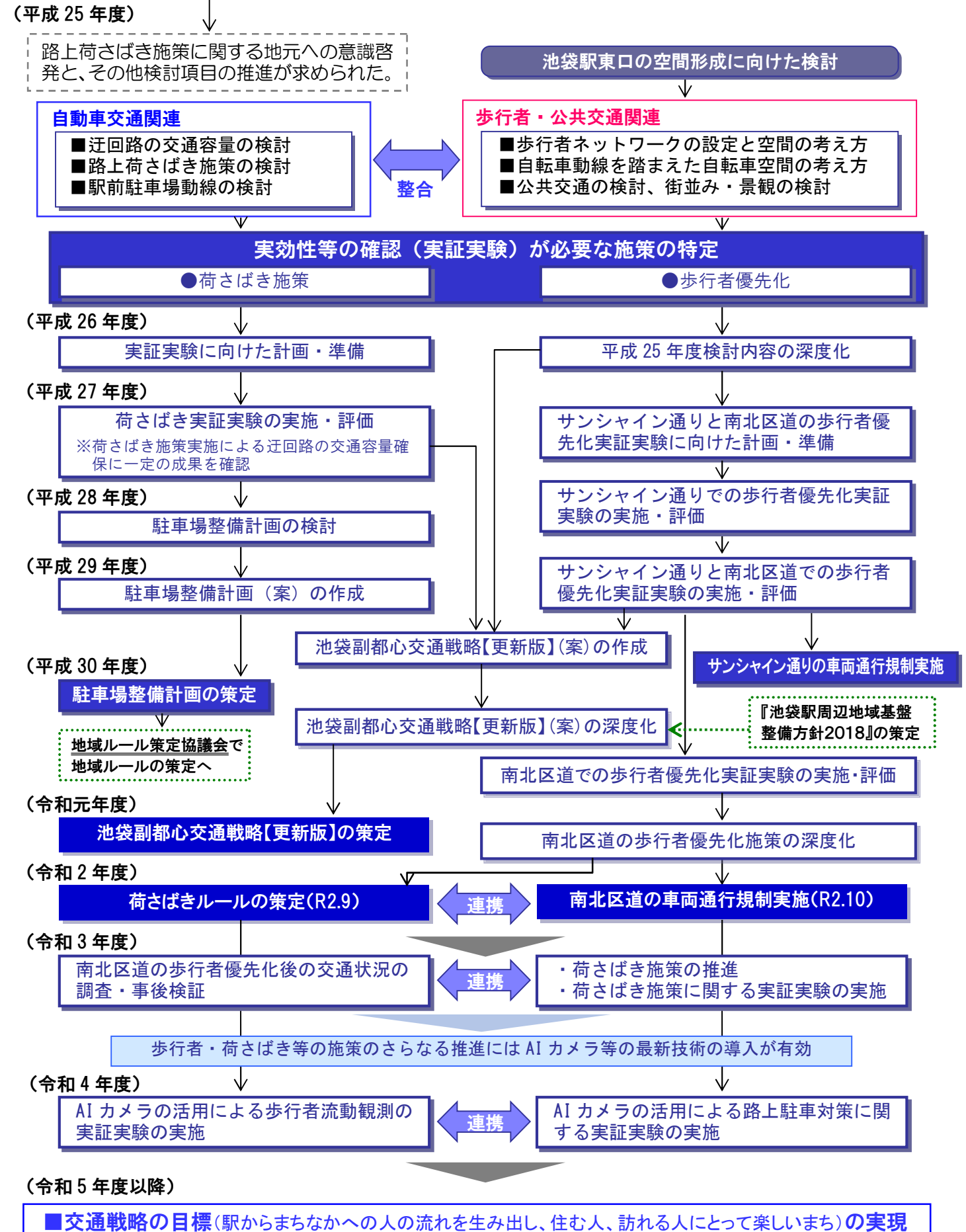
交通環境の実現に向け、各主体への影響を可能な限り小さくする方策の検討が求められた。

※交通容量とは？
時間あたりに通行できる自動車の最大台数。道路の処理能力を意味する。

（平成24年度）

関係者との合意形成や実施の難しさを踏まえ、路上荷さばきを検討テーマとし、池袋に適用できる施策が求められた。

「池袋副都心交通戦略」とは
『人が主役』となるまちづくりを見据えて、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、次の時代を担う交通環境をどのように整えていくのか、目標となる交通環境の実現に向けて複雑多岐にわたる交通課題を解決していくための方向性と検討の進め方を示したものです。



2) 交通検討部会の流れ

交通戦略の検討は、平成 29 年度まで「交通戦略委員会」が行ってきたが、平成 30 年度から「池袋駅周辺地域再生委員会 交通検討部会」に移行した。

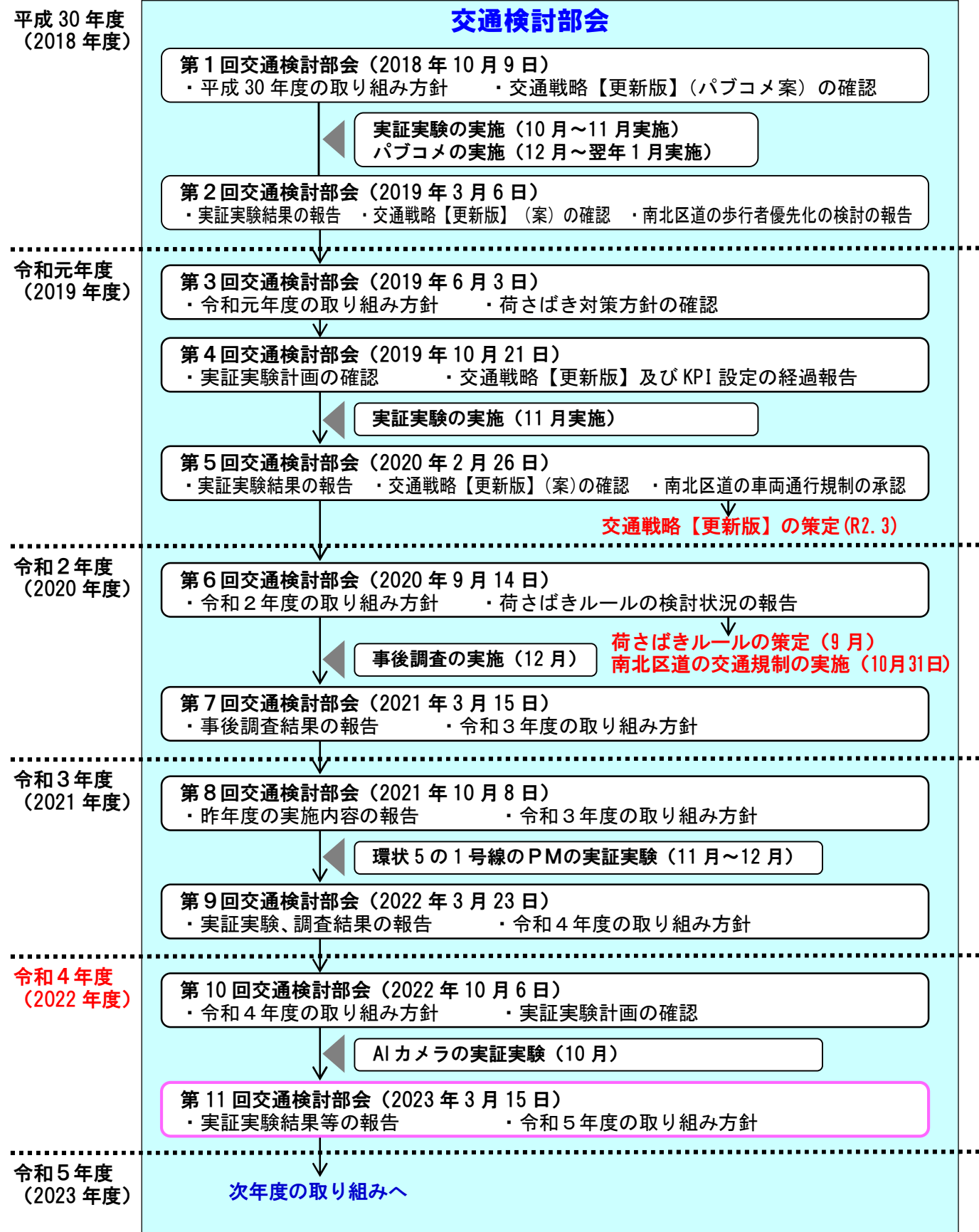


図 これまでの経緯と今後の流れ

3) 交通検討部会のメンバー

交通検討部会のメンバー	
会長	中村 文彦 (東京大学 特任教授)
副会長	羽藤 英二 (東京大学 教授)
	坂本 邦宏 (イーグルバス株式会社 顧問)
	大沢 昌玄 (日本大学 理工学部 教授)
委員	国土交通省
	東京都
	警視庁 (本庁・所轄警察署)
	豊島区
	交通事業者 (バス・タクシー協会)
	地元 (商工会・商店会・町会・観光協会)

2. 昨年度の検討概要と本年度の取り組み概要

<昨年度(令和3年度)の検討概要>

南北区道の歩行者優先化	路上駐車・荷さばきに関する事項
<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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啓発活動を実施。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) 乗用車の駐車が 20% 弱減少。荷さばき車両へのアンケートから PM の利用意向が高いことを確認。 ⇒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 アンケートから一定程度の需要があることを確認。 ⇒路上荷さばき対策として一定の効果が期待できる ●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 昨年度と比較すると利用がやや減少傾向。 ⇒理由を検証し、対応策を検討することが必要

<本年度(令和4年度)以降の取組み概要>

南北区道の歩行者優先化	路上駐車・荷さばきに関する事項
<ul style="list-style-type: none"> ●最新技術 (AI カメラ) 活用に関する実証実験 ●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 ●歩行者交通流動の経年変化の確認 	<ul style="list-style-type: none"> ●昨年度に引き続き、啓発活動を実施 ●環状 5 の 1 号線の PM への横断幕の設置 ●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 ●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

3. 南北区道周辺の交通空間の課題

● 歩行者が車道まで溢れ車両と輻輳する南北区道

南北区道は現状でも平日、休日ともに歩行者交通量が多いが、特に休日は買物・飲食などの歩行者が多く、歩道がないため車道に歩行者が溢れて通行している状況である。また、南北区道沿道にはアニメイト（池袋本店）が立地し、来店客等で周辺は歩行者で賑わっている。しかし、車両の通行は可能であるため、交通量は多くないが自動車も通行し、車両と歩行者が輻輳している状況である。



歩行者と自動車が輻輳する南北区道

● 荷さばき車両等の路上駐車への対応（安全で快適な歩行者空間の創出と物流の両立）

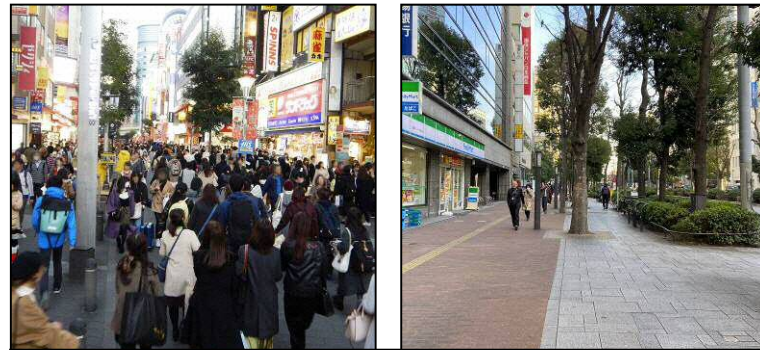
南北区道やその周辺の道路は、荷さばき車両等の路上駐車が常態化しており、安全で快適な歩行者空間を創出するためには、これら路上駐車車両への対応が課題である。一方、まちの活動にとって荷さばき（物流）は必要不可欠な活動であることから、歩行者優先の取り組みと物流との両立が課題である。



南北区道の路上駐車(左)と周辺道路の路上駐車(右)

● 歩行者の賑わいの面的広がり不足

池袋駅からまちなかへの歩行者流動は、池袋駅東口～グリーン大通り（東口五差路まで）～サンシャイン 60 通りに集中し、周辺街区への賑わいの面的な広がりが不足している。



人が集中するサンシャイン 60 通り(左)と閑散としたグリーン大通り(右)

● 「ハレザ池袋」開業による歩行者の増加への対応

旧庁舎周辺の開発が具体化され、2020 年 7 月に年間 650 万人の来場を見込む施設「ハレザ池袋」が完成した。大規模施設の開業により歩行者が増加することが見込まれるが、施設への動線となる道路は上記のような課題があり、歩行者空間として不足している。したがって、歩行者空間を確保していくことが近々の課題である。



ハロウィンイベント時の南北区道
(開発完成後に歩行者が増加したときのイメージ)

4. 「ハレザ池袋」開業を見据えた歩行者優先施策のこれまでの展開

- ・令和 2 年（2020 年）7 月の「ハレザ池袋」の開業を見据えて、周辺の交通空間の課題の解決と歩行者ネットワークの考え方を踏まえて、ハレザ池袋までの歩行者動線を歩行者優先化する施策を展開した。
- ・平成 28 年度は、ハレザ池袋への動線の入口であるサンシャイン通り（駅前明治通りから旧三越裏通りまでの区間）において自動車の通行を抑止し、サンシャイン通りを連続的な歩行者優先の道路とする実証実験を実施した。
- ・平成 29 年度は、サンシャイン通り（駅前明治通りから旧三越裏通りまでの区間）と南北区道（中池袋公園～サンシャイン 60 通りの区間）において自動車の通行を抑止し、駅前からハレザ池袋までの動線を連続的に歩行者優先とする実証実験を実施した。
- ・平成 30 年度と令和元年度は、平成 29 年度の実証実験で「南北区道の歩行者優先化による大きな問題はない」という結果を得たことを受けて、歩行者優先化の本格協議に向けて、地元の意向を把握及び協力関係の構築を目的に南北区道（中池袋公園～サンシャイン 60 通りの区間）で実証実験を実施した。
- ・なお、サンシャイン通り（実験実施区間）は平成 30 年 5 月から、南北区道は令和 2 年 10 月から車両通行規制が本実施となっている。



5. 南北区道を歩行者優先化するうえでの課題と対応方針

●南北区道の歩行者優先化にあたっての課題は、主に以下の3つである。

【課題1】南北区道の車両通行規制により迂回する車両への影響

・南北区道を車両通行規制とすると車両は迂回することになるが、迂回経路が確保できているか、南北区道の車両通行規制によりアクセスできなくなる場所はないか、確認が必要。

<検討結果>

①歩行者優先化で通行できなくなる道路以外では、アクセスできなくなる場所はないが、一部の場所（ハレザ池袋の裏側の道路）へのアクセスでは迂回が生じる。

②南北区道の歩行者優先化による迂回交通により、グリーン大通りからのアクセスが多くなり、東口五差路交差点と（仮）ニッセイ池袋ビル南交差点の交通量が若干増加することが想定されることから、これらの交差点処理の検証を行った。結果、各交差点とも交通量の増加は僅かであり大きな影響はないと考えられ、南北区道の車両通行規制による通過交通車両への大きな影響はないと考えられる。

<対応方針>

・①への対応方針として、ハレザ池袋の裏側の道路の交通規制の変更を検討する。

【課題2】荷さばき車両（路上駐車車両）への影響

・南北区道を車両通行規制とすると車両通行規制の時間帯は車両は南北区道に進入できなくなるが、南北区道の車両通行規制を行う休日においても南北区道で荷さばきを行う車両がいることから、これらへの影響の確認が必要。

<対応方針>

対応方針①：荷さばき場所の確保

対応方針②：荷さばき時間帯の変更

・過年度の調査結果や実証実験の結果から、対応としては、①周辺に荷さばき場所を確保する

②荷物が重いなど横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もあり、集配送時間帯の変更には荷主の協力が不可欠である。また、駐車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協力（理解）を得ることが必要であり、施策の実効性を確認する必要がある。⇒**荷さばきルールが必要（R2年度策定、10月から運用開始済み）**

【課題3】南北区道沿道の時間貸し駐車場への対応

・南北区道の車両通行規制によりアクセスできなくなる時間貸しの駐車場への対応が必要。なお、月極駐車場等については、通行許可証によりアクセス可能となる。

<対応方針>

・駐車場事業者と個別に調整を行う。

荷さばき車両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年度委員会で確認）

●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

地元（荷主）や運送事業者の意識を高め、長期施策へ展開

●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

■駐車施設配置の将来イメージ（H29年度委員会で確認「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ころが大きいため、早急には進まない。

一方で、ハレザ池袋の開業（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年度委員会で確認

ハレザ池袋開業に向けた、短期的な荷さばき対策が必要

<南北区道の路上駐車（荷さばき車両）の短・中期的な対策の方針>

① 既存の路外駐車場への誘導

➢考えられる路外駐車場の候補と状況（南北区道周辺で近々開発計画はない）

- ・公共施設：中池袋公園 ⇒ 荷さばき駐車場の設置は困難
新区民センター ⇒ 荷さばき駐車場として利用できる可能性あり
- ・路外駐車場：コインパーキング（借上げ、パスカードの発行等）、附置義務駐車場の借上げ⇒可能性あり
- ・民間用地：荷さばき駐車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

対応方針

- ・公共施設：新区民センターで荷さばき駐車場の確保を検討する
- ・路外駐車場：コインパーキング、附置義務駐車場の活用等、区としてどこまで対応できるか検討する
- ・民間用地：荷さばき駐車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、ハレザ池袋の開業には間に合わないため、中期的な施策と位置付け

② 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

③ ①②を検討したうえで不足分について駐車禁止規制の解除、パーキング・メーターの設置を検討する

施策の具体化や実効性の確認のための実証実験の実施や地元及び荷さばきに関連する事業者と議論する場を設け、検討していく必要がある。

右の考え方を踏まえて対応方針を設定

6. 荷さばき関連施策の取り組み STEP イメージ (案)

※記載の荷さばき施策は、今後検討していく内容を示したものであり、実施が確定したものではありません

STEP 1 (短期：ハレザ池袋の開業を目途とする)	STEP 2 (中期)	STEP 3 (将来)
<p>①南北区道周辺で荷さばきのための路外駐車場を確保(コインパーキング、附置駐車場等の活用)</p> <p>②不足分について駐車禁止規制の解除等を検討</p> <p>③場所の移動が困難な荷さばき車両は、時間帯の変更を促す</p> <p>安全快適な歩行者空間の創出(土日祝の12~19時で車両通行規制)</p> <p>荷さばき車両を南北区道以外に誘導</p> <p>南北区道沿道の既存の駐車場は必要分を隔地で確保</p> <p>至池袋駅</p> <p>サンシャインシティ</p> <p>東急ハルズ</p> <p>WACCA</p> <p>ハレザ池袋 (2020年夏/秋オープン)</p> <p>ハレザ池袋 A棟</p> <p>ハレザ池袋 B棟</p> <p>ハレザ池袋 C棟</p> <p>中池袋公園</p> <p>サンシャイン通り</p> <p>南北区道</p> <p>環状の1号線</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の車両通行規制の範囲 新たに車両通行規制とする範囲案 	<p>集約駐車場、共同荷さばき場等の整備が進む</p> <p>周辺の地区へも取り組みを拡大</p> <p>共同荷さばき場等の整備がある程度進む</p> <p>荷さばきへの取り組みの熟度が上がる</p> <p>周辺の地区へも取り組みを拡大</p> <p>池袋駅</p> <p>WACCA</p> <p>中池袋公園</p> <p>ハレザ池袋 (2020年夏/秋オープン)</p> <p>ハレザ池袋 A棟</p> <p>ハレザ池袋 B棟</p> <p>ハレザ池袋 C棟</p> <p>サンシャイン通り</p> <p>南北区道</p> <p>東急ハルズ</p> <p>池袋公園</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の車両通行規制の範囲 新たに車両通行規制とする範囲案 	<p>大規模開発等に合わせてフリンジ(集約)駐車場・共同荷さばき場を整備</p> <p>→周辺の駐車需要を受け入れ</p> <p>小規模施設は、上記の駐車場で用地確保</p> <p>中規模施設は、小規模共同荷さばき駐車場を整備</p> <p>荷さばきルールの適用(エリア毎又は路線毎)</p> <p>荷さばき駐車場は、共同荷さばき駐車場・小規模な共同荷さばき駐車場(1~3台程度)を確保し、適正な間隔で配置する。</p> <p>一般の駐車場は、街区内の需要をフリンジ(集約)駐車場に集約し、街区内の自動車の流入を抑制する</p> <p>サンシャインシティの駐車場をフリンジ(集約)駐車場として活用</p> <p>西口：再開発が進捗</p> <p>東口：大街区化に向けた検討がスタート</p> <p>都市計画駐車場は大規模開発に合わせて再整備し需要に合わせた台数を確保</p> <p>大規模開発に合わせて共同荷さばき駐車場等を整備</p> <p>小規模施設は、周辺の駐車場で用地確保</p> <p>荷さばきルールの適用(エリア毎又は路線毎)</p> <p>フリンジ(集約)駐車場(都市計画駐車場(既存))</p> <p>フリンジ(集約)駐車場の位置(イメージ)</p> <p>共同荷さばき駐車場</p> <p>小規模共同荷さばき駐車場の位置(イメージ)</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> フリンジ(集約)駐車場(都市計画駐車場(既存)) フリンジ(集約)駐車場の位置(イメージ) 共同荷さばき駐車場 小規模共同荷さばき駐車場の位置(イメージ)
<p>【荷さばき関連施策の考え方】</p> <p>●将来的には路上荷さばきを無くすことを目指すが、短期では無理なため、まずはハレザ池袋の開業を見据えて南北区道等の歩行者空間の確保を目的とした荷さばき対策を進める。</p> <p>【主な荷さばき関連施策】</p> <p>➢短期～中長期的な展開を見据えた施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 路外駐車場で荷さばきスペースを確保(時間貸し駐車場などの既存の駐車場で確保) 荷さばきルールの策定【R2年10月より運用開始済み】(荷さばきの秩序化、マネジメント、施策の実効性の確保、PDCAサイクルの実施) 駐車禁止規制の解除、パーキング・メーターの設置 <p>➢長期的な展開を見据えた施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 共同荷さばき場整備のための駐車場地域ルールの策定 荷さばきルールのPDCAサイクルによる検証結果を駐車場地域ルールの施策に反映 	<p>【荷さばき関連施策の考え方】</p> <p>●荷さばき関連施策をさらに進捗させる</p> <ul style="list-style-type: none"> この段階では、開発・建替等に伴う共同荷さばき駐車場の整備がある程度進捗し、地元や運送事業者の理解も進んでいる状況。これを踏まえて、STEP1で確保した路外駐車場の荷さばきスペースについて、地元(民間)で運用する仕組みを構築するとともに、共同荷さばき場が整備された箇所はSTEP1で確保した路外駐車場の荷さばきスペースのあり方を検討し、必要に応じて廃止する。 <p>【主な荷さばき関連施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 南北区道周辺地区で展開してきた荷さばきの取り組みを周辺の地区でも展開 駐車場地域ルールに基づき、開発、建替等に伴う共同荷さばき駐車場の整備をさらに加速させる 	<p>【荷さばき関連施策の考え方】</p> <p>●荷さばき車両の路上駐車をほぼ全て無くす(ほぼ全て路外で受入れる体制が整う)</p> <p>【主な荷さばき関連施策】</p> <p>➢大規模開発に伴う施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 比較的大規模の共同荷さばき駐車場の整備が完成 上記の荷さばき駐車場を活用した共同集配システム等の導入検討(技術の進展により画期的な荷さばきシステム等の開発も期待されることから、共同集配システムに拘らず、技術動向を踏まえて最新のシステムの導入を検討する) <p>➢中小規模の開発、単独建替に伴う施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 小規模の共同荷さばき駐車場の整備が必要分完成 ⇒STEP1で確保した路外駐車場の荷さばきスペースはあり方を検討し、必要に応じて廃止

II. 南北区道の歩行者優先化後（2020年度～2021年度）の実施内容

1. 南北区道歩行者優先化後(2020年度)の調査結果と昨年度(2021年度)の取り組み方針

1) 南北区道歩行者優先化後(2020年度)の調査結果のまとめと昨年度(2021年度)の取り組み方針

<南北区道歩行者優先化後の調査結果のまとめ>

※南北区道歩行者優先化後（2020年度）に、事後調査及び事後検証を実施した

- 南北区道及び周辺道路の路上駐車、荷さばき車両
 - ・全体的に路上駐車は減少 ⇒ 荷さばきルールの効果あり
 - ・南北区道では、歩行者優先の時間帯（12～19時）の路上駐車はほぼゼロ ⇒ 計画の通り実現
 - ・南北区道以外の道路でも、歩行者優先の時間帯の路上駐車が減少 ⇒ “歩行者の多い道路で歩行者の多い時間帯の路上駐車を減らす”という計画は概ね達成できた
 - ・一方、部分的にはまだ路上駐車が多いところがある（ハレザ池袋の周辺、ニッセイ池袋ビル裏周辺） ⇒ 引き続き、対策の検討が必要
 - ・協議会のアンケート結果より、歩行者の多い土日休日の12～19時を避けての荷さばきを実施しているのは概ね半数 ⇒ 荷さばきルールのさらなる推進が必要
- 南北区道及び周辺道路の自動車交通
 - ・南北区道の車両通行禁止規制及びハレザ池袋周辺の一方通行規制の解除により、1部の路線で交通量が増加した。 ⇒ 交通量自体は多くないため、交通環境に大きな影響はないと考えられる
 - ・としま区民センター裏（東側）の道路を南下すると袋小路になってしまう（以前からの課題）。結果、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る。 ⇒ 対策を実施する。対策実施後、施策の効果や状況の確認が必要

<2021年度の取り組み方針>

- ・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。
 - 荷さばきルールを推進し、路上駐車をさらに減少させる
 - 部分的に路上駐車が多い箇所があるので、個別に対策を検討する
 - 路上駐車をさらに減少させていくため、啓発活動を実施する
 - 南北区道周辺の交通流動の課題への対策の効果を検証する

2) 2021年度の実施項目

■実証実験等の実施

- ① 荷さばきルールの実施状況及び効果の確認：路上駐車調査や荷さばきドライバーへのアンケートを実施し、利用状況や効果を確認する
- ② 部分的に路上駐車が多い箇所の対策の検討：実証実験結果や調査結果を踏まえて、対策を検討する

交通戦略で実施

■啓発活動等の実施

- ③ 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
- ④ 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

荷さばきルール協議会で実施

3) 2021年度の実証実験の実施内容の整理

【2021年度の検討項目】

- 荷さばきルールの実施状況及び効果の確認
 - ・南北区道および周辺道路の路上駐車状況を観測し、過年度の調査結果との比較により路上駐車状況の変化を把握し、荷さばきルールの効果を検証する。
 - ・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を観測し、施策の効果を検証する。
- 部分的に路上駐車が多い箇所の対策の検討
 - ◆ハレザ池袋周辺（ハレザの裏（東側）の道路の路上駐車）
 - 対応方針
 - ・荷さばき車両に、環状5の1号線のパーキング・メーター（PM）を利用してもらう。環状5の1号線のPMは乗用車の駐車が多いので乗用車の駐車を抑制する。
 - 今年度の取組
 - ・環状5の1号線のPMに、乗用車の駐車を抑制する立て看板と横断幕を設置する実証実験を実施し、駐車状況調査で効果を確認する。
 - ・PMの利用者にアンケートを実施し、目的や行先などの利用実態や需要、ニーズを把握する。
 - ◆ニッセイ池袋ビル裏周辺
 - 対応方針
 - ・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。
 - 今年度の取組
 - ・「貨物車用駐車枠」を設置した場合の有効性を確認するため、周辺の路上駐車車両（荷さばき車両）にアンケートを実施する。
- 南北区道の歩行者優先化（車両通行規制）後の歩行者流動の変化の把握
 - ・南北区道ほか主要な道路（断面）の歩行者交通量を観測し、過年度の調査結果との比較により、歩行者交通量の変化を把握する。
- 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の把握（対策の効果の確認）
 - ・南北区道及びサンシャイン通りの自動車交通量を観測し、過年度の調査結果との比較により、誤進入する車両の交通量の変化を把握するとともに、対策の効果を確認する。

【2021年度に実施した実証実験の内容】

- 環状5の1号線のPM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）
- 交通状況調査
 - ・路上駐車状況調査（街区内の道路・環状5の1号線とグリーン大通りのPM）
 - ・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
 - ・歩行者交通量調査（南北区道ほか主要な道路）、自動車交通量調査（南北区道・サンシャイン通り）
- アンケート調査
 - ・PM利用者へのアンケート調査
 - ・ニッセイ池袋ビル裏の路上駐車車両（荷さばき車両）へのアンケート調査

2. 昨年度（2021年度）の結果と本年度（2022年度）以降の取り組み方針

<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。

3. 交通戦略における本年度（2022年度）以降の実施項目

●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ック化等）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

<本年度（2022年度）以降の取り組み方針>

- ・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

III. 本年度（2022年度）の実施内容

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）の実施項目の整理

- ・昨年度に整理した「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

【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】

●啓発活動の実施

- ・昨年度に引き続き、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した。

●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。（荷さばきルールの推進）

●駐車場地域ルール活用による民間施設への共同荷さばきスペース整備にあたっての協定事項の整理

- ・民間施設で整備される共同荷さばきスペースが有効に活用されているかを確認するため、利用実績の報告や効果検証の実施等、報告事項や実施してもらいたい事項を事業者と調整・整理した。

<※交通戦略と連携して実施した項目>

- 環状5の1号線のPMへの横断幕の設置
- 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

【交通戦略における本年度（2022年度）の実施項目】

- ・上記の結果を踏まえて、本年度（2022年度）は以下の項目を実施した。

●AIカメラによる歩行者交通量及び路上駐車台数観測の実証実験

- ・AIカメラによる歩行者交通量観測及び路上駐車台数観測の実証実験を実施した。

●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して実施）

- ・環状5の1号線のPMに、乗用車の駐車を抑制する横断幕を設置する実証実験を実施し、実験実施中と実験を実施していない日で駐車状況を調査し、効果を確認した。
- ・なお、昨年度は看板も設置したが、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、今回は横断幕のみの設置とした。

●歩行者交通量調査（南北区道ほか主要な道路）

- ・南北区道及び主要な道路（断面）で歩行者交通量を観測した。（平日1日・休日1日/12時間調査）

●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（※荷さばきルール協議会と連携して実施）

- ・昨年に引き続き、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を確認し、共同荷さばきスペースをより使いやすくするための改善策を検討した。

IV. 本年度（2022年度）の実施結果

1. AIカメラによる歩行者交通量及び路上駐車台数観測の実証実験結果

1) 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。

(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。

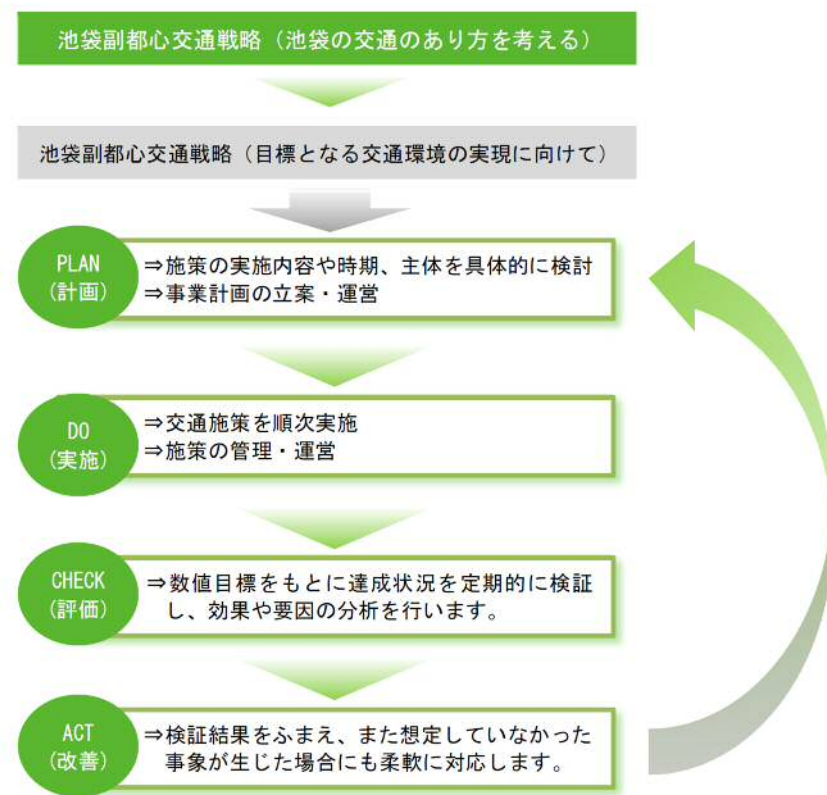


図3-2 PDCAサイクルのイメージ

出典：「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」 P.26

(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。

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。

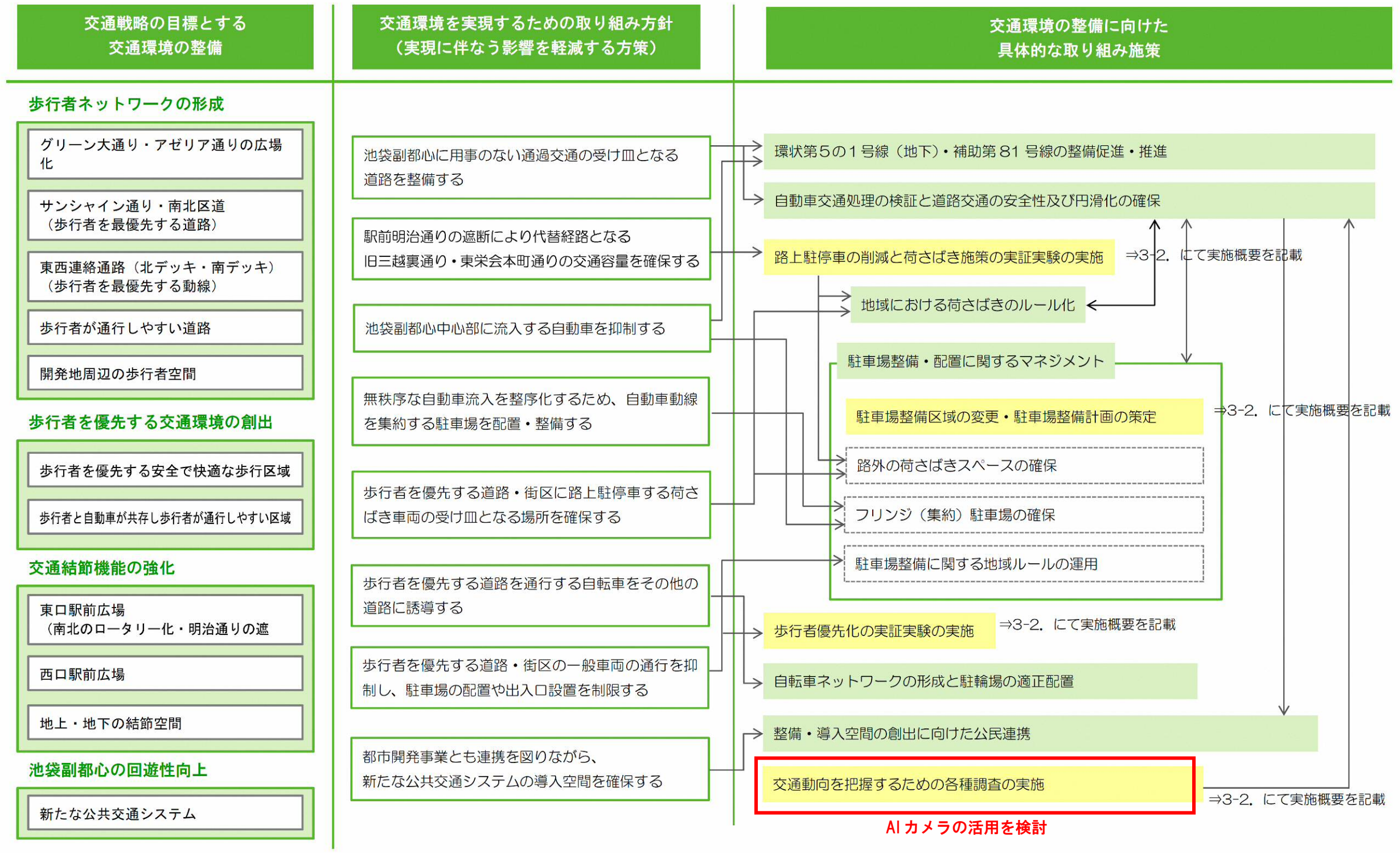
※5 「商業統計(経済産業省)」より集計。

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。



出典：「池袋副都心交通戦略 2020 更新版」 P.20

※「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。

2) 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) が可能なため、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

(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、路上駐車の実時間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)

※ 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

(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

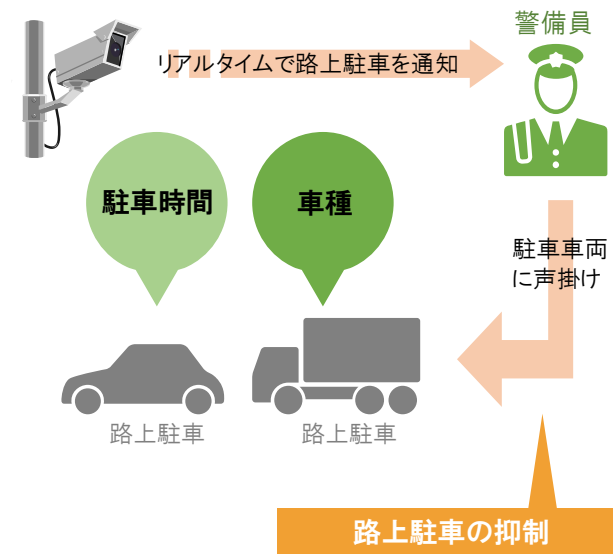
- ・長期的には、東口駅前広場整備（クルドサク化や駅前街区再編）を見据えて、東口駅前街区や旧三越裏通り、東栄会本町通り等の周辺に拡大することを検討する。
- ・歩行者施策では、東口駅前広場整備により歩行者空間が拡大するため、駅前周辺に取り組みを拡大、駅前周辺の歩行者流動を把握し、より魅力的な歩行者空間の創出に活用する。路上駐車（荷さばき）施策では、駅前ロータリーのクルドサク化により迂回路となる旧三越裏通り、東栄会本町通りの路上駐車を抑制し、円滑な自動車交通流動を確保する。

<最新技術（AI カメラ等）の活用イメージ>

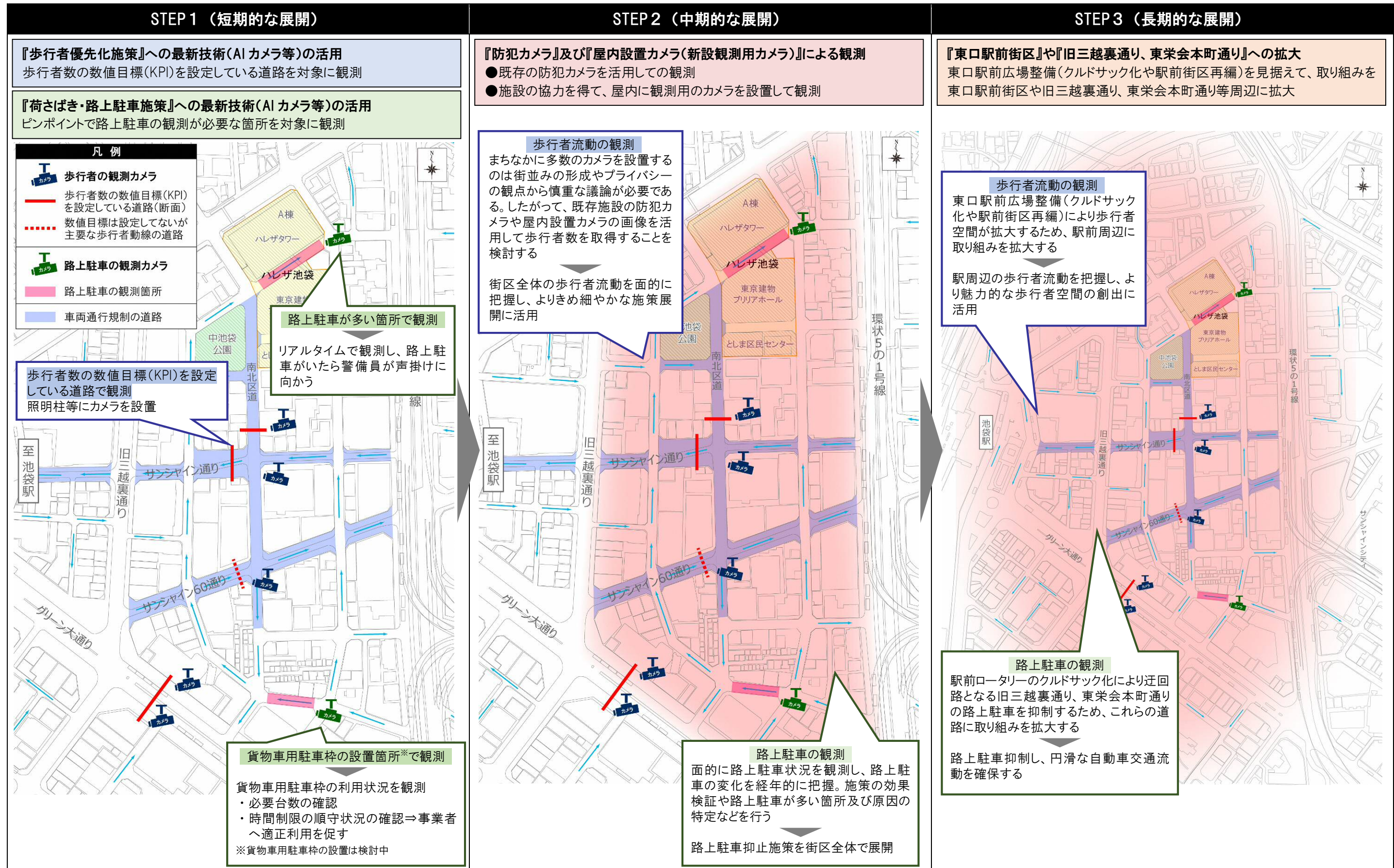
歩行者優先化施策



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）>



3) AIカメラによる歩行者交通量及び路上駐車台数観測の実証実験結果

(1) AIカメラによる歩行者交通量観測の実証実験結果

●実施場所

- ・としま区民センターの2階にカメラを設置し、豊島区民センター前の南北区道の歩道及び車道を通行する歩行者をカメラで撮影した。
- ・撮影した動画から5秒ごとに画像を切り出し、観測対象範囲 (ROI) 内の人物をAIプログラムで認識してカウントすることで、歩行者数を観測した。

●実施日

- ・事前撮影：【1回目】2022年8月8日(月)12:30~18:00/【2回目】9月10日(土)13:00~17:00
- ・実証実験プレテスト：2022年10月11日(火)11:00~16:00
- ・実証実験：【1回目】2022年10月18日(火)10:00~20:00/【2回目】10月23日(日)10:00~20:00



図 カメラの設置箇所



図 カメラの角度、観測対象範囲

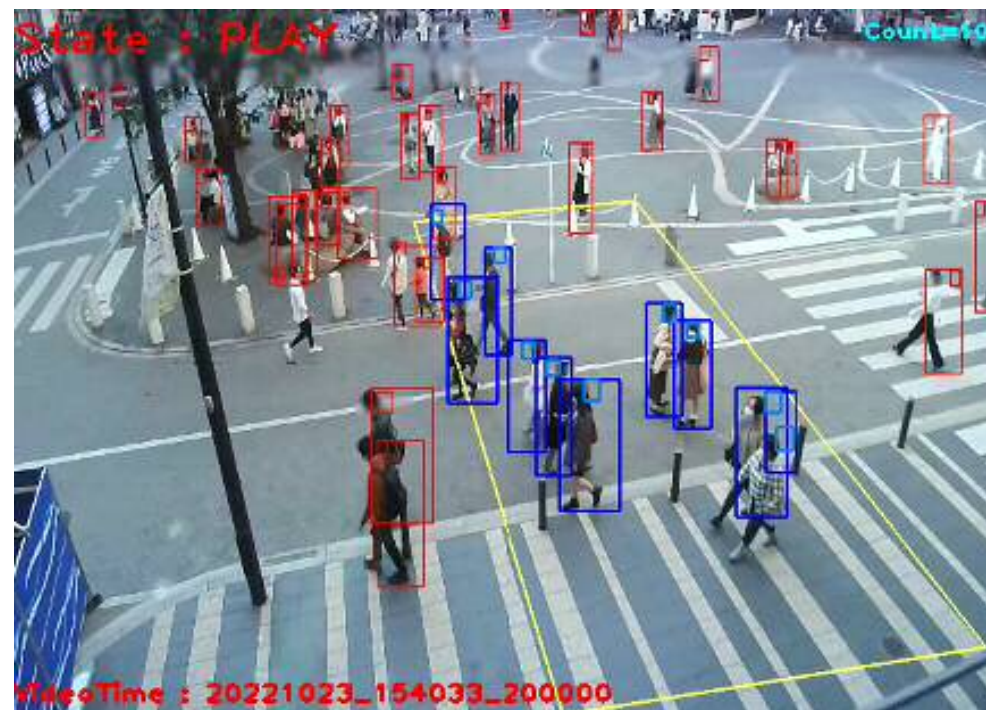


図 AIで画像から人物を認識する様子

●実証実験結果

<AIの検知精度>

- ・実証実験の結果の分析は、特定の時間 (サンプリング) で、目視でカウントした歩行者数とAIで検知した歩行者数を比較して行った。なお、目視でのカウントでは、自転車及びベビーカーも含めてカウントした。目視とAIでのカウントの比較は以下の表のとおりである。

表 目視とAI検知結果の比較

日時	10/18 (火) 12:30-13:00	10/18 (火) 17:30-18:00	10/23 (日) 12:30-13:00
目視	523	386	899
AI検知	390	376	788
検知差	-133	-10	-111
検知精度	74%	97%	87%
差分原因	検知漏れ	重複検知	検知漏れ

■検知精度=(AI検知)/(目視) 小数点第一位以下四捨五入

- ・上表の「AI検知」の数値は、①AIでカウントされなかった人数 (検知漏れ) と②AIが重複してカウントしてしまった人数 (重複検知) が含まれ、①のカウント漏れが②の重複カウントにより補われてしまっている。このため、「検知精度 (=AI検知/目視)」の数値については、留意が必要である。
- ・上記のことから、各時間帯の差分原因に関する詳細な検証も行った。結果は以下の表のとおりである。

表 目視とAI検知の差の原因と発生件数

差分原因	事象	発生件数		
		10月18日 12:30~13:00	10月18日 17:30~18:00	10月23日 12:30~13:00
検知漏れ	人の混雑時の重なりによる死角が発生	15	17	65
	人と車両等との重なりによる死角が発生	1	2	0
	モザイク処理等の影響による検知漏れ	2	8	0
	自転車やベビーカー等の乗り物利用者の検知漏れ	0	0	3
	雨天時の傘及び日傘による死角が発生	0	2	1
	人の速度の影響による検知漏れ (5秒以内のフレームアウト)	111	116	165
	検知漏れ合計	129	135	234
重複検知	人の滞留による重複検知	24	105	71
	人の速度の影響による重複検知 (5秒以上のフレームインによる複数回カウント)	14	10	30
	一度に同じ人を2回カウント(1人を2人いると検知)	6	3	2
	重複検知合計	44	118	103
誤検知	バイク・キャリアバック・チャイルドシートを誤検知	5	0	1
目視との相違	上下方向等の乱横断による目視カウントとの誤差	24	29	43

※朱書きはエリアカウントの手法により発生したもの

<誤差の要因及び対応策（案）>

・前段で整理した、「検知漏れ」と「重複検知」について、その要因と対応策（案）を以下の表に整理した。

誤差の種類	誤差の要因	対応策(案)
検知漏れ	①人の混雑時の重なりによる死角が発生	・複数人の検知を可能とする対応 ・ラインカウントアルゴリズムの追加
	②人と車両等との重なりによる死角が発生	・学習データを増やすことで精度向上 ・ラインカウントを用いたアルゴリズムに修正
	③モザイク処理等の影響による検知漏れ	・学習データを増やすことで精度向上
	④自転車やベビーカー等の乗り物利用者の検知漏れ	・ラインカウントを用いたアルゴリズムに修正
	⑤雨天時の傘及び日傘による死角が発生	・傘を追加学習、アルゴリズム追加
	⑥人の速度の影響による検知漏れ(5秒以内のフレームアウト)	・ラインカウントを用いたアルゴリズムに修正
重複検知	⑤人の滞留による重複検知(滞留すると同一人物を複数回検知してしまう)	・重複カウントしないアルゴリズムに修正 ・ラインカウントを行うことで精度を向上させる
	⑥車いす、ベビーカー等速度が遅いと検知時刻と次の検知時刻のどちらも検知してしまい複数回検知してしまう	・重複カウントしないアルゴリズムに修正 ・ラインカウント ^{*2} を用いたアルゴリズムに修正
	⑦一度に同じ人を2回カウント	・重複カウントしないアルゴリズムに修正 ・ラインカウントを用いたアルゴリズムに修正
誤検知	⑧バイク・キャリアバック・チャイルドシートを誤検知	・学習データを増やすことで精度向上
目視との相違	⑨上下方向等の乱横断による目視カウントとの誤差	・ラインカウントを用いたアルゴリズムに修正

<AIカメラによる歩行者交通量観測の実証実験結果のまとめ>

- ・エリアカウントの手法による差分原因を含む検知精度は74%~93%であった。
- ・差分原因の発生件数のうち多くの割合を占めるのは、エリアカウントの手法によるものであり、ラインカウントの手法を用いることで検知精度の向上が期待できる。
- ・さらに精度を上げるためには、カメラの設置場所や機器の選定を適切に行うことによる死角発生抑制や追加学習等の対策が必要である。カメラの設置場所については目的に合わせた詳細な検討が必要である。追加学習等については、実装までの期間を追加学習に充てることで対応可能と考えられる。

●AIカメラによる歩行者交通量観測の今後の取り組み方針

- ・今回の実証実験では、社会実装に向けて解決すべき課題が複数あり、今後も引き続き検討を要することが分かった。現時点では社会実装への可能性を明示することはできないが、AIカメラ等の最新技術による歩行者流動観測の実装化の流れは社会的な要請と考えていること及び、この分野は技術の進歩が著しく今後精度の向上も期待できることから、引き続き検討を行うこととする。
- ・今回の実験での誤検知の要因の多くは観測方法（面的観測であること）によるものであり、したがって歩行者流動を観測するにはライン観測の方が適していると考えられる。
- ・面的観測は歩行者流動（通行者数）を把握するには適していないが、瞬間的にある範囲にいる人数は一定程度の精度で観測できるということも分かったことから、広場等での密度観測（逆にライン観測ではこれはできない）などでは有効と考えられる。

現時点ではまだ課題が多く、直ちに社会実装するという段階ではないため、観測手法を含め、今後引き続き検討を行う。

(2) AIカメラによる路上駐車台数観測の実証実験結果

●実施場所

- ・路上駐車が多い、ハレザタワーとブリリアホール間の道路の路上駐車を観測した。
- ・当該道路の歩道上空地上にカメラを設置し、当該道路の路上駐車状況を撮影した動画を現地でリアルタイムでAIで解析し、解析されたデータをサーバーへアップロードした。

●実施日

- ・事前検証：【1回目】2022年8月8日(月)12:30~18:00／【2回目】8月29日(月)12:30~18:00
- ・実証実験プレテスト：2022年10月11日(火)11:00~16:00
- ・実証実験：【1回目】2022年10月18日(火)10:00~20:00／【2回目】10月23日(日)10:00~20:00
【3回目】10月26日(水)10:00~15:00

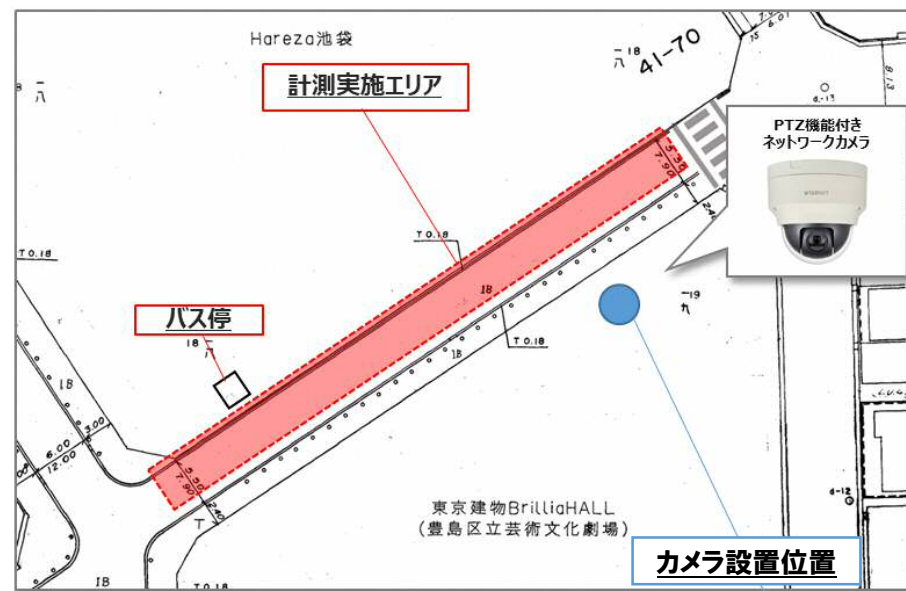


図 観測対象範囲とカメラの設置箇所



図 カメラの設置状況

●路上駐車観測に使用したカメラ

- ・一般的なカメラでは1台で道路全体を撮影するのは不可能であるため、本実証実験では、PTZカメラ（首振り機能付きカメラ）を用いて道路全体を3つの画角で撮影した。



図 PTZカメラで撮影した3つの画角

●路上駐車観測で取得したデータ

- ・駐車開始時刻、駐車終了時刻、車種（乗用車、バス、トラックの3区分）
- ・駐車開始時の画像、駐車終了時の画像

車種は大きく3つに分類して判断

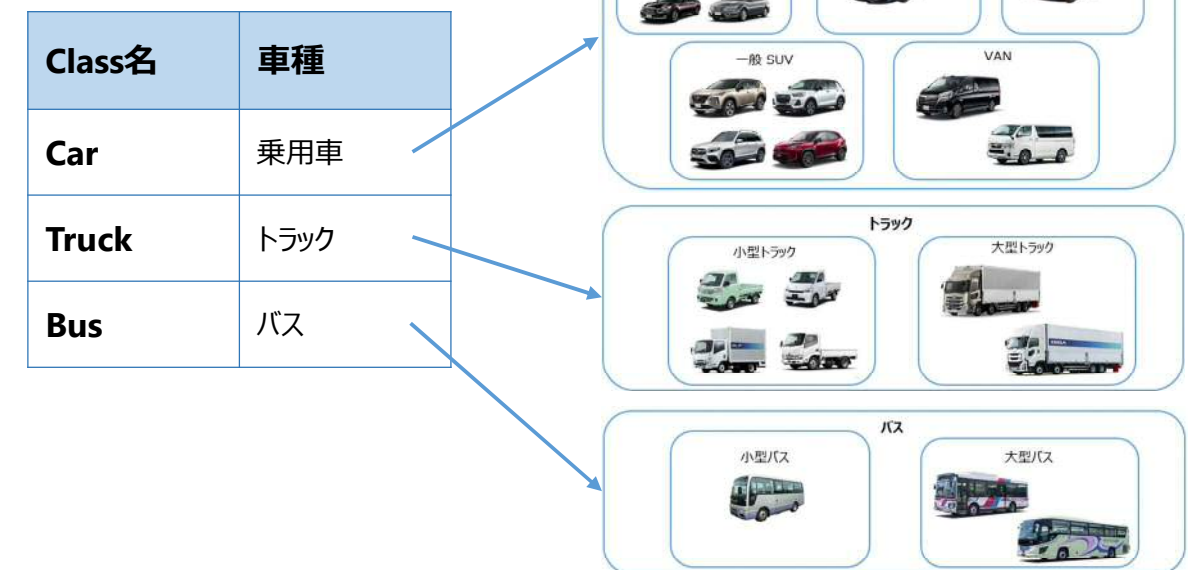


図 AI観測における車種の判断区分

●実証実験結果

<AIの検知精度>

・実証実験の結果の分析は、目視でカウントした路上駐車台数と AI で検知した台数を比較して行った。
目視と AI でのカウントの比較は以下の表のとおりである。

時間	10月18日(火)														検知精度 b÷d
	乗用車		トラック		バス		誤検知				合計				
	目視	正AI検知	目視	正AI検知	目視	正AI検知	重複	車種違い	車以外検知	検知漏れ	目視 ^a	正AI検知 ^b	誤検知 ^c	総AI検知数計 ^{d=b+c}	
10時	4	3	0	0	0	0	1	0	3	0	4	3	4	7	43%
11時	4	2	0	0	0	0	1	0	2	1	4	2	4	6	33%
12時	3	0	1	1	0	0	2	1	1	1	4	1	5	6	17%
13時	5	3	0	0	0	0	1	0	0	1	5	3	2	5	60%
14時	5	2	1	1	0	0	2	0	0	1	6	3	3	6	50%
15時	6	6	2	1	0	0	2	1	3	0	8	7	6	13	54%
16時	3	0	0	0	0	0	2	1	2	0	3	0	5	5	0%
17時	1	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	4	4	0%
18時	4	2	0	0	0	0	0	1	1	0	4	2	2	4	50%
19時	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0%
合計	35	18	4	3	0	0	13	4	15	4	39	21	36	57	37%

時間	10月23日(日)														検知精度 b÷d
	乗用車		トラック		バス		誤検知				合計				
	目視	正AI検知	目視	正AI検知	目視	正AI検知	重複	車種違い	車以外検知	検知漏れ	目視 ^a	正AI検知 ^b	誤検知 ^c	総AI検知数計 ^{d=b+c}	
10時	4	3	0	0	0	0	0	0	0	1	4	3	1	4	75%
11時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
12時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
13時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
14時	5	3	0	0	0	0	0	0	0	2	5	3	2	5	60%
15時	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0%
16時	2	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	3	3	0%
17時	2	2	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2	2	4	50%
18時	6	5	0	0	0	0	1	0	0	0	6	5	1	6	83%
19時	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	2	50%
合計	21	14	0	0	0	0	7	0	0	4	21	14	11	25	56%

時間	10月26日(水)														検知精度 b÷d
	乗用車		トラック		バス		誤検知				合計				
	目視	正AI検知	目視	正AI検知	目視	正AI検知	重複	車種違い	車以外検知	検知漏れ	目視 ^a	正AI検知 ^b	誤検知 ^c	総AI検知数計 ^{d=b+c}	
11時	6	4	0	0	0	0	1	0	0	1	6	4	2	6	67%
12時	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	100%
13時	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	2	50%
14時	4	4	1	0	0	0	0	0	0	1	5	4	1	5	80%
合計	14	11	1	0	0	0	1	0	0	3	15	11	4	15	73%

※正 AI 検知は正しく検知できた数（重複及び車種違いを含まない。つまり1回で正しく検知できた数）
※検知精度＝正しく検知できた数÷誤検知を含む総検知

<誤差の要因及び対応策（案）>

・今回の AI カメラによる路上駐車台数観測の実証実験における誤差要因と対応策（案）を以下の表に整理した。

誤差の種類	誤差の要因	対応策(案)
検知漏れ	①カメラと車両の距離が遠いため検知が途切れ 5 分以上の駐車と認識されない	・追加学習により精度向上 ・カメラと車両の距離を考慮した設置位置を検討
	②学習不足により車両を検知できない	・追加学習により精度向上
誤検知	③別の車種として検知	・追加学習により精度向上
	④車両以外のものを車両と検知	・追加学習により精度向上
	⑤駐車車両の間隔が近い場合、車両 2 台を 1 台と検知	・追加学習により精度向上
重複検知	⑥PTZ カメラで撮影した隣り合う画角の画像の境目に駐車しているとそれぞれの画像でカウントしてしまう	・アルゴリズムを修正 ・広角カメラを使用し観測範囲を1つの画角で撮影する
	⑦カメラ前を人が通るなど画像から駐車車両が隠れると検知が途切れその後再検知されてしまい重複カウントとなる	・駐車車両が隠れない高さへカメラを設置 ・車両を認識するタイミングを遅くする
	⑧夕日や照明などで車両が反射してしまうと検知が途切れその後再検知されてしまい重複カウントとなる	・追加学習により精度向上

<AI カメラによる路上駐車台数観測の実証実験結果のまとめ>

- ・各日の検知精度は 18 日 37%、23 日 54%、26 日 73%であり、実験期間中の対策により 3 日間の実験中で（改善策を講じた 2 回で）検知精度は 37%から 73%と 36%向上した
- ・さらに制度を上げるためには、追加学習等の対策が必要であるが、実装までの期間を追加学習等に充てることで対応可能と考えられる。
- ・カメラの画角には限度があることから、路上駐車を側方から観測する場合（今回の実証実験で設置した位置のような）カメラの選択や設置位置について検討する必要がある。

●AI カメラによる路上駐車台数観測の今後の取り組み方針

- ・短期的な対策で一定の改善が見られたこと（3 日間の実験中で検知精度は 37%から 73%と 36%向上）及び課題に対して追加学習等の対策を実施することにより検知精度を向上させることが具体的に見込めることから、今後、実用に耐えうるものとすることが可能と考えられる。よって、今後も引き続き検討を行うこととする。

現時点ではまだ課題が多く、直ちに社会実装するという段階ではないため、今後引き続き検討を行う。

2. 荷さばきルール啓発活動の活動報告

1) 啓発活動の概要

●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、荷さばきルール適用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した。

●実施日時

・令和4年11月13日(日)、11月26日(土)の計2日 14:00~15:30

●参加団体

11/13(日)	11/26(土)
株式会社ファミリーマート	栄真株式会社
一般社団法人 全国清涼飲料連合会	東京建物株式会社
株式会社アニメイト	三井不動産リアルティ株式会社
としま未来文化財団	株式会社セブン-イレブン・ジャパン
	佐川急便株式会社
豊島区都市計画課(4名)	豊島区都市計画課(5名)
計 8名	計 10名

●実施状況(駐車状況詳細は次項以降)

○11/13(日) チラシ配布 2件

- ・日曜日のため、荷さばき車両が全体的に少ない印象
- ・昨年度より人が増え、区域内への車の侵入が難しくなっている様子も見られた
- ・ニッセイ池袋ビル裏の路上駐車あり
- ・ハレザ横の路上駐車車両はルールについてあまり認識がない様子だった

○11/26(土) チラシ配布 22件

- ・土曜日のため、荷さばき車両が全体的に多い印象
- ・13日と比較し、人の数はあまり変化無し
- ・セブンイレブン車両が明治通り沿いで路上駐車しており、声かけしたもののあまり聞き入れていない様子(啓発活動参加者:セブンイレブン担当者より説明)
- ・ニッセイ池袋ビル裏の路上駐車あり、注意してもすぐにまた別車両が停めている
- ・近隣のコインパーキング(車室が広く荷さばき車両向き)が近日クローズとのことで困っているとの情報あり(啓発活動参加者:佐川急便より)
- ・ファミリーマートドライバー(区民センター裏)路上駐車あり。声かけしたところ、荷さばきスペース利用申請者だったが、区民センター利用者が同スペースを利用予定の為、使用不可と言われたとのこと
→区民センター、都市計画課で共有の上、対策協議中

※裏面には、荷さばきルールの適用範囲の図を記載

荷さばきルールへのご協力をお願いします!

南北区道の周辺の道路では、荷さばきルールが設けられています。
荷さばきルールの適用範囲は、裏面をご参照ください。

なぜ荷さばきルールが必要な?

南北区道周辺では、Hareza 池袋のオープンなどにより、歩行者がとて多くなっています。このため、南北区道で特に歩行者の多い土日休日の12時から19時に車両通行規制を実施し、**安全で快適な歩行者空間を確保する取り組みを進めています**。しかし、まちの活動にとっては荷さばき(物流)は必要不可欠であり、荷さばき車両への対応が課題となります。これを解決するため、荷さばきに関するルールを定め、**荷さばきに関わる人が共通の認識のもとで荷さばきを行い、良好な交通環境をつくっていくために策定しました**。

荷さばきルールってどんなルール?

荷さばきルールでは、主に2つのルールを定めています。

ルール1 荷さばきの時間帯の変更

土曜日・日曜日・休日の12時~19時以外の時間帯(荷さばき推奨時間帯)で荷さばきを実施しましょう。



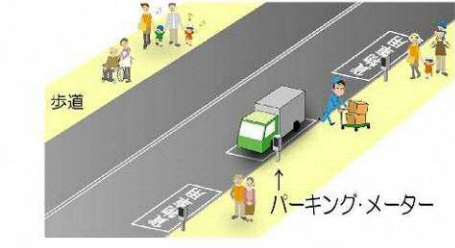
ルール2 荷さばきの駐車場所の変更

安全に荷さばきができる場所で荷さばきを行いましょう。

<路外の民間駐車場等*の活用>



<パーキング・メーター等の活用>



詳しくは、ホームページをご覧ください。

https://www.city.toshima.lg.jp/298/machizukuri/kotsu/nanbokukudou_nisabaki_rule.html

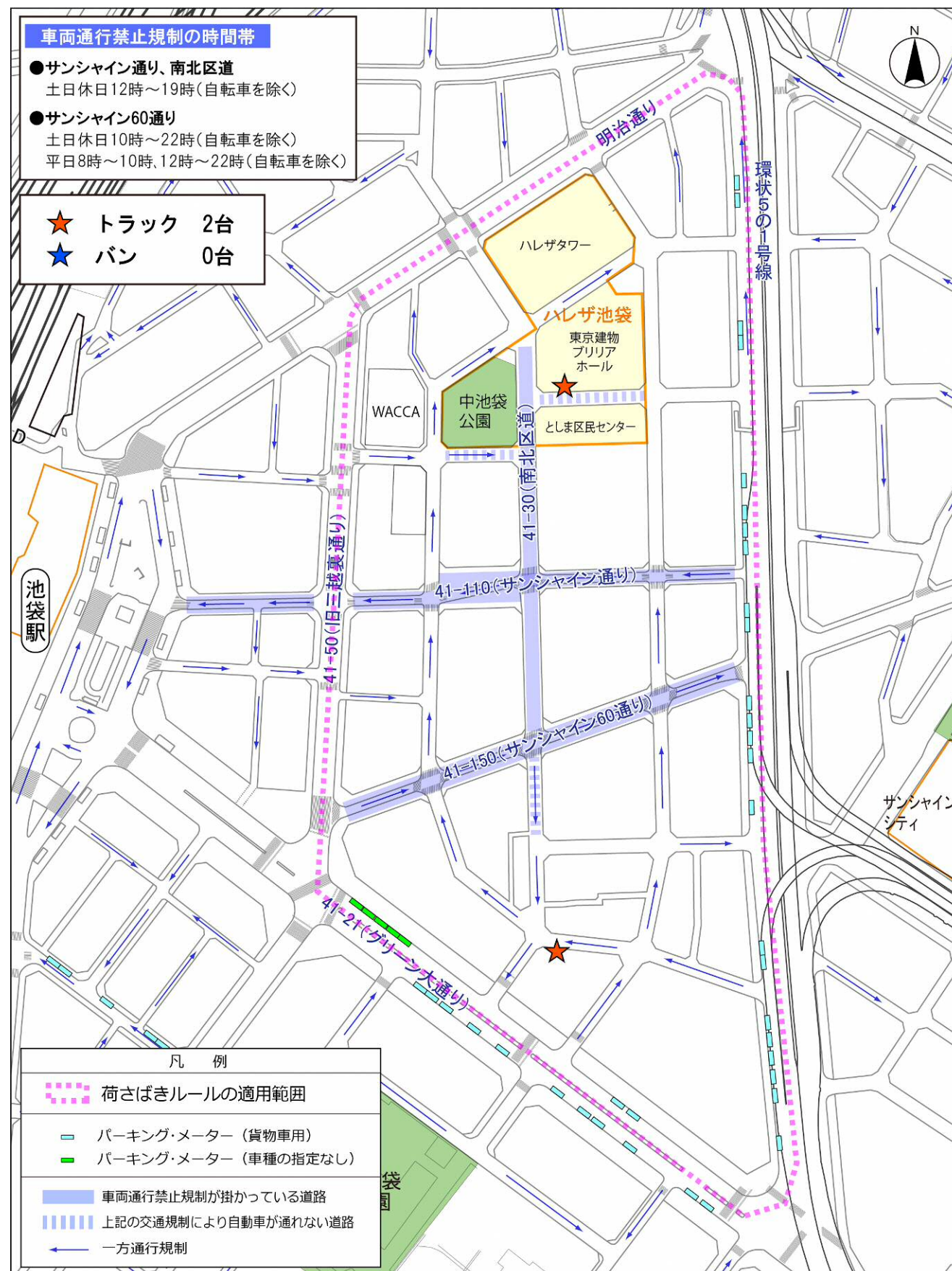
南北区道周辺荷さばきルール運用協議会
事務局 豊島区 都市整備部 都市計画課 交通政策グループ

南北区道周辺荷さばきルール 検索

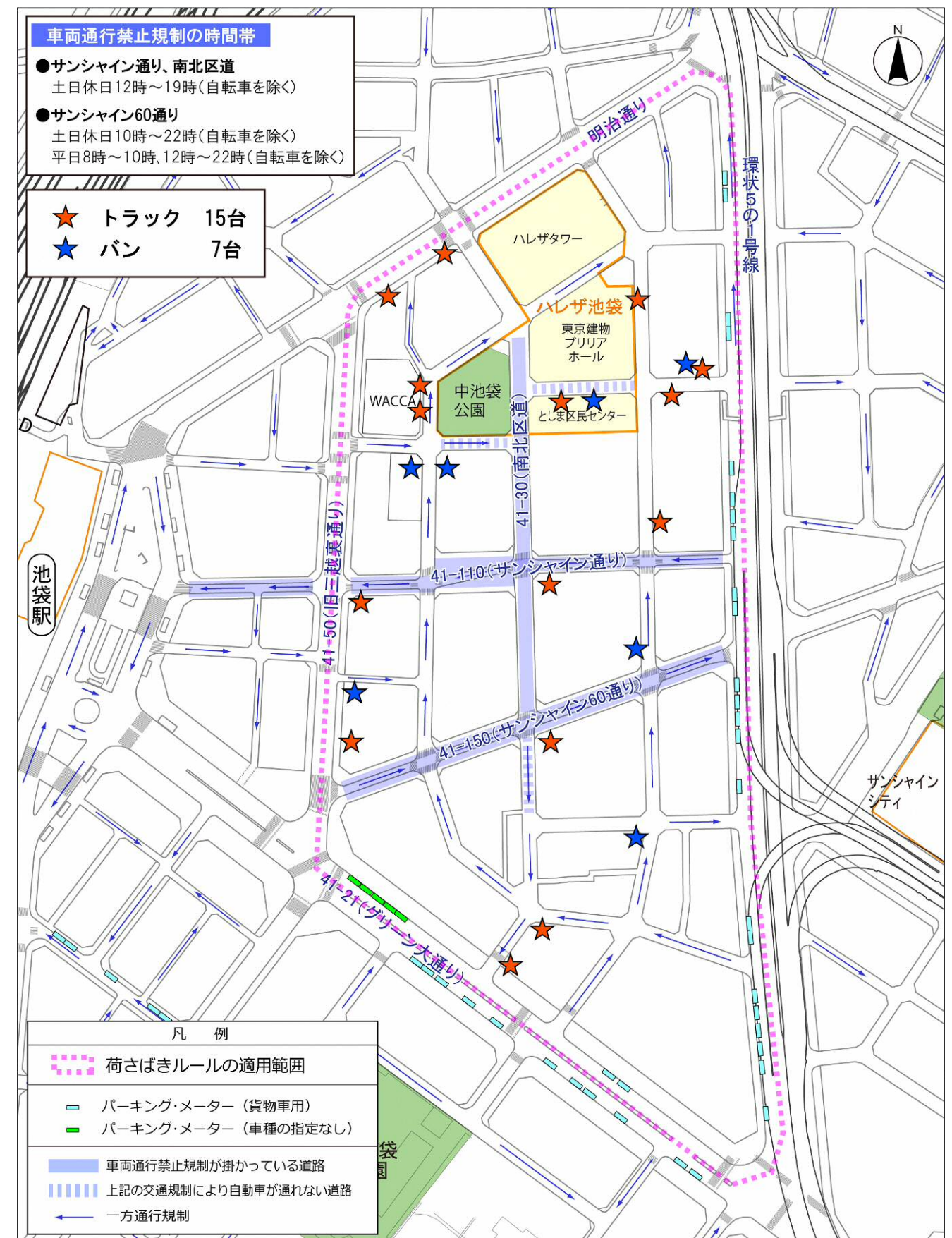


2) 啓発活動の実施状況

● チラシ配布状況 (11/13 (日))



● チラシ配布状況 (11/26 (土))



3. 環状5の1号線のPMへの横断幕設置の実施結果

1) 実施概要

<横断幕設置の概要>

●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した。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した。

●実施日

実施日：2022年11月7日（月）～12月9日（金）

●設置枚数

10枚



写真 横断幕の設置状況

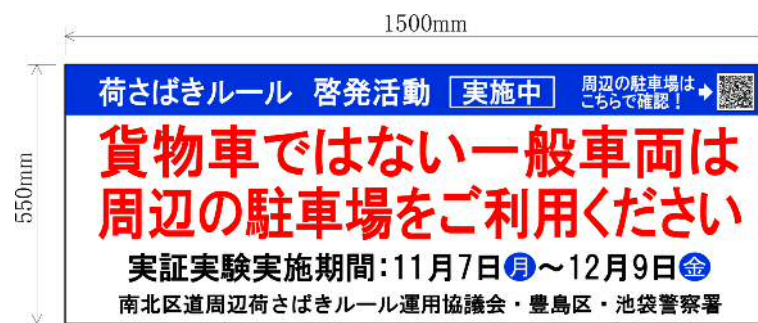


図 横断幕のデザイン

<路上駐車調査の実施概要>

●調査目的

乗用車の駐車を抑制する横断幕の効果を確認するため、環状5の1号線のPMの駐車状況を、横断幕を設置している日と設置していない日で観測した。

●調査日及び調査時間

調査日：【横断幕設置前】2022年10月22日（土）

【横断幕設置中】2022年11月26日（土）

調査時間：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）

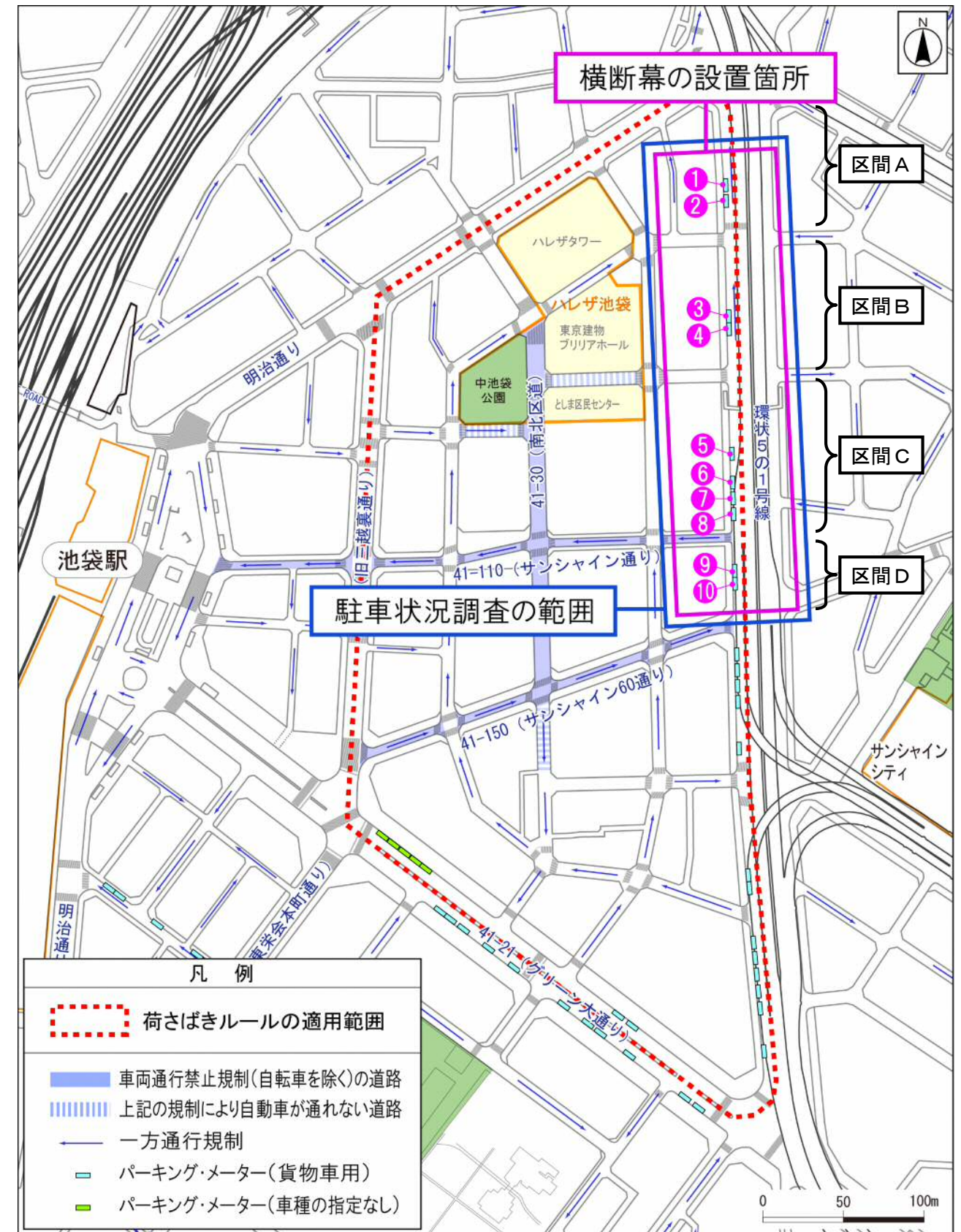


図 横断幕の設置箇所・駐車状況調査の範囲

2) 実施結果

<調査区間全体の駐車状況>

- ・ 駐車車両の総台数は【横断幕設置前 346 台/12h・横断幕設置中 380 台/12h】、(以下【横断幕設置前の台数・横断幕設置中の台数】)で、啓発活動中の方が駐車台数が多くなっている。
- ・ 荷さばきを行っていた車両の総台数は【77 台/12h・81 台/12h】で、啓発活動中の方が若干駐車台数が多くなっているが、割合としては約 20%で大きな差異はなかった。

表 調査区間全体の駐車状況【横断幕設置前】

区間	駐車台数	荷捌き台数	割合
A	35	6	17.1%
B	99	34	34.3%
C	141	25	17.7%
D	71	12	16.9%
合計	346	77	22.3%

表 調査区間全体の駐車状況【横断幕設置中】

区間	駐車台数	荷捌き台数	割合
A	30	4	13.3%
B	89	20	22.5%
C	165	39	23.6%
D	96	18	18.8%
合計	380	81	21.3%

<PM (パーキング・メーター) の駐車状況>

- ・ PM の駐車台数の合計は【横断幕設置前 133 台/12h・横断幕設置中 136/12h】であり、全体としては横断幕設置前と横断幕設置中で大きな変化はなかった。
- ・ 区間別に見ると、区間A【25 台/12h・23 台/12h】、区間B【31 台/12h・21 台/12h】、区間C【59 台/12h・61 台/12h】、区間D【18 台/12h・31 台/12h】となっている。区間A及びCについては大きな差はなかった。一方、区間B及びDについては多少の差異が見られた。これは、区間Bでは、啓発活動中の調査において③枠に 1.5~4 時間ほど駐車する車両があり、区間Dでは、啓発活動前の調査において⑩枠に 9 時間程度駐車する車両があったためであると考えられる。
- ・ また、区間Cでは両日とも「緊急往診」の札を掲げている同じ車両が PM (啓発活動前では⑦枠、啓発活動中では⑥枠) に、朝の 9 時半頃から 16 時頃まで駐車しており、駐車枠の利用台数に多少の影響があったと考えられる。

表 PM の駐車状況【横断幕設置前】

区間	枠No.	PM枠 駐車台数	PM枠 荷捌き台数	荷捌き 割合	PM枠 貨物車台数	貨物車 割合
A	①	13	2	15.4%	6	46.2%
	②	12	2	16.7%	4	33.3%
B	③	14	0	0.0%	3	21.4%
	④	17	3	17.6%	3	17.6%
C	⑤	13	2	15.4%	5	38.5%
	⑥	17	2	11.8%	8	47.1%
	⑦	8	0	0.0%	3	37.5%
	⑧	21	5	23.8%	6	28.6%
D	⑨	14	1	7.1%	9	64.3%
	⑩	4	0	0.0%	2	50.0%
合計		133	17	12.8%	49	36.8%

表 PM の駐車状況【横断幕設置中】

区間	枠No.	PM枠 駐車台数	PM枠 荷捌き台数	荷捌き 割合	PM枠 貨物車台数	貨物車 割合
A	①	13	2	15.4%	8	61.5%
	②	10	0	0.0%	2	20.0%
B	③	7	0	0.0%	1	14.3%
	④	14	3	21.4%	6	42.9%
C	⑤	22	6	27.3%	9	40.9%
	⑥	10	1	10.0%	2	20.0%
	⑦	16	2	12.5%	5	31.3%
	⑧	13	3	23.1%	6	46.2%
D	⑨	14	2	14.3%	3	21.4%
	⑩	17	5	29.4%	7	41.2%
合計		136	24	17.6%	49	36.0%

<荷さばき車両の駐車状況>

- ・ PM を利用して荷さばきを行っていた車両の合計は【17 台/12h(12.8%)・24 台/12h(17.6%)】となっている。PM を利用する車両は、横断幕設置中、台数で約 1.4 倍、割合で約 5%程度、増加している。
- ・ 区間別に見ると、区間A【4 台/12h・2 台/12h】、区間B【3 台/12h・3 台/12h】、区間C【9 台/12h・12 台/12h】、区間D【1 台/12h・7 台/12h】となっている。区間A~Cについては大きな差が見られなかったが、横断幕設置中の調査では、区間Dについては前述した長時間駐車している車両がいなかったため、台数が増加していると考えられる。
- ・ また、横断幕設置前では、利用率が 20%を超えていたのは 1 枠のみであったが、啓発活動中では 4 枠に増加している。

<貨物車両の駐車状況>

- ・ 駐車していた貨物車両の合計は【49 台/12h(利用率 36.8%)・49 台/12h(利用率 36.0%)】となっており、差異は見られなかった。同様に、区間別でも区間A【10 台/12h・10 台/12h】、区間B【6 台/12h・7 台/12h】、区間C【22 台/12h・22 台/12h】、区間D【11 台/12h・10 台/12h】となっており、差異は見られなかった。また、PM を利用する車両の 36%程度が貨物車となっている。

<昨年度との比較>

- ・ R4 年度については啓発活動開始前の段階で、PM の貨物車利用率が昨年比+15%であった。
- ・ R4 啓発活動後には、利用車両の半数以上が貨物車となっており、昨年度からの啓発活動の効果が一定レベル見られると考えられる。

	啓発活動前			啓発活動後		
	枠内駐車	枠内貨物	貨物車 利用率	枠内駐車	枠内貨物	貨物車 利用率
2021年	98	34	34.6%	127	28	22.0%
2022年	133	66	49.6%	136	73	53.6%

左下表「PM枠荷さばき台数」+「PM枠貨物車台数」

<環状 5 の 1 号線の PM への横断幕設置結果のまとめ>

- ・ 本年度の取り組みでは、環状 5 の 1 号線の貨物車用 PM への乗用車の駐車抑制について、横断幕の設置による顕著な効果は確認できなかったが、PM に駐車する荷さばき車両は台数で 1.4 倍 (40%増加) となっていることから、一定の効果があったと考えられる。
- ・ 昨年度と比較し、PM の貨物車利用率は啓発活動前後とも上昇していたことから、今後も他の啓発活動と併せ、継続的に実施することが望ましいと考える。

4. 歩行者交通量調査の実施結果

●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した。

●調査日及び調査時間

調査日：【平日】2022年11月17日（木） 【休日】2022年11月12日（土）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・時間帯別に計測した。

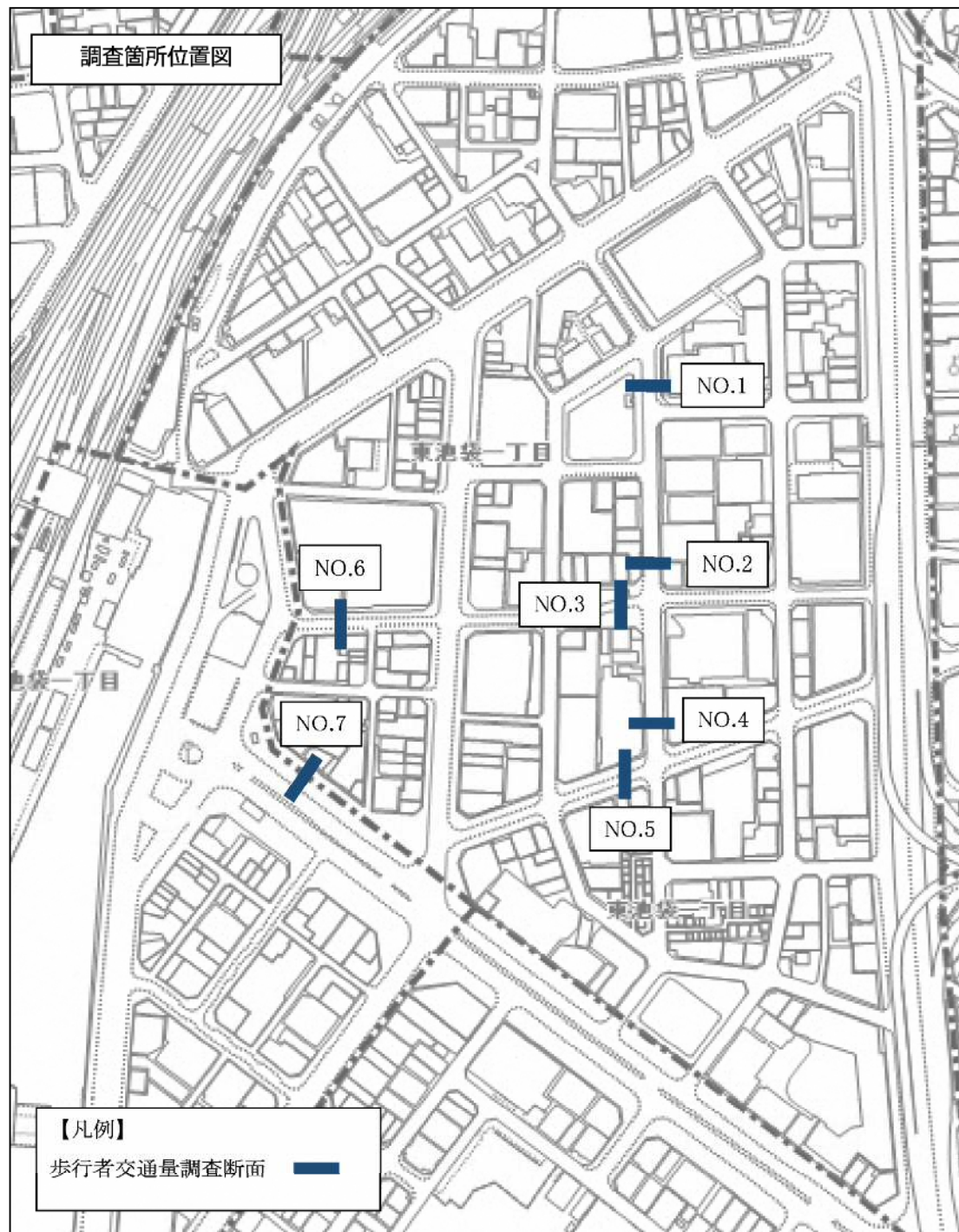
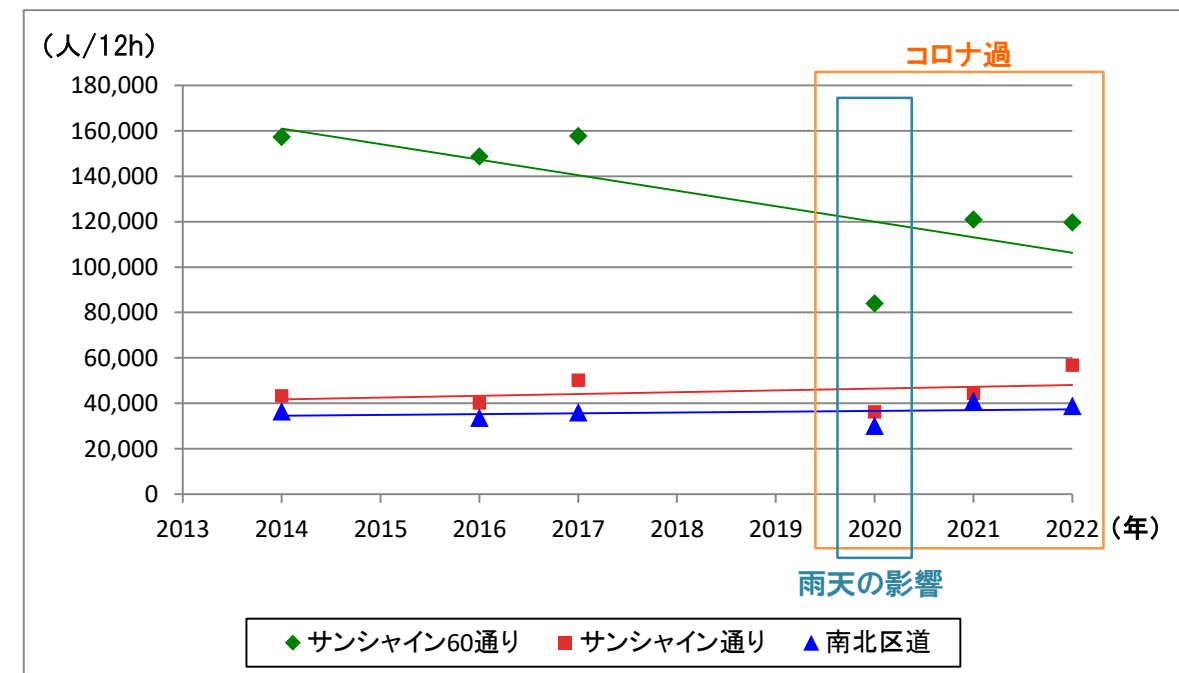


図 歩行者交通量調査の調査箇所位置図

<南北区道、サンシャイン通り、サンシャイン 60 通りの歩行者交通量の経年変化>

- ・南北区道、サンシャイン通り、サンシャイン 60 通りの歩行者交通量（休日）の経年変化は、以下のグラフに示すとおりである。
- ・2020年、2021年、2022年は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により歩行者交通量が減少していると推定される。なお、2020年は雨天の影響で歩行者交通量が好天時よりも少なく観測されている。
- ・いずれの影響下においても、サンシャイン 60 通りでは減少幅が大きい。サンシャイン通りはそれほど減少しておらず、南北区道については感染拡大前より（2017年ー2021年比）交通量が増加（14%増加）している。サンシャイン通りも、2017年ー2022年比で交通量が増加（13%増加）している。
- ・以上のことから、新型コロナウイルス感染拡大等の影響を除けば、サンシャイン通りと南北区道の歩行者交通量は増加傾向にあると考えられる。

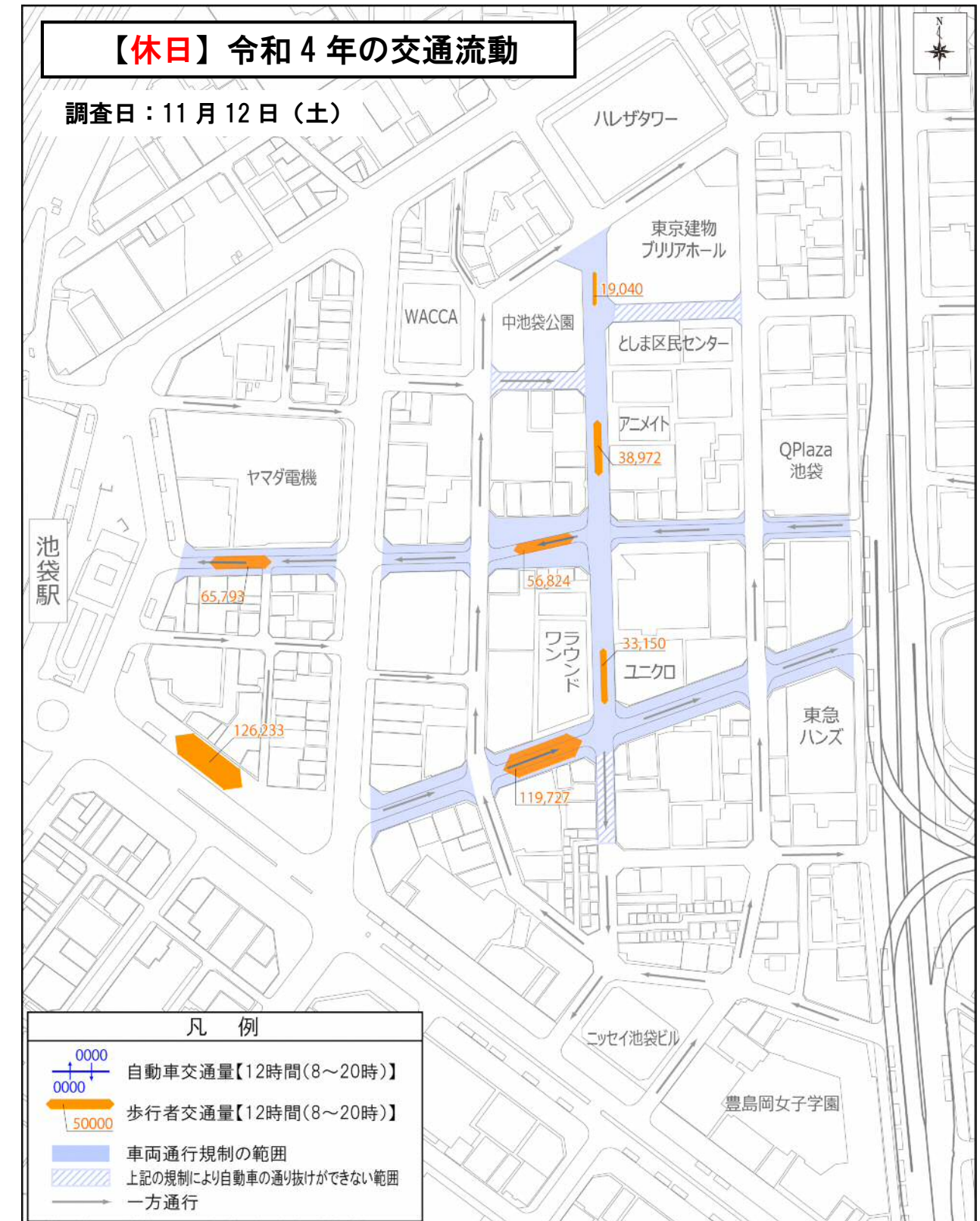


<調査日>

2014年（平成26年）：7月6日（日）
 2016年（平成28年）：12月4日（日）
 2017年（平成29年）：11月25日（土）
 2020年（令和2年）：12月5日（土）
 2021年（令和3年）：10月23日（土）
 2022年（令和4年）：11月12日（土）
 ※調査時間帯は、全て8時～20時の12時間

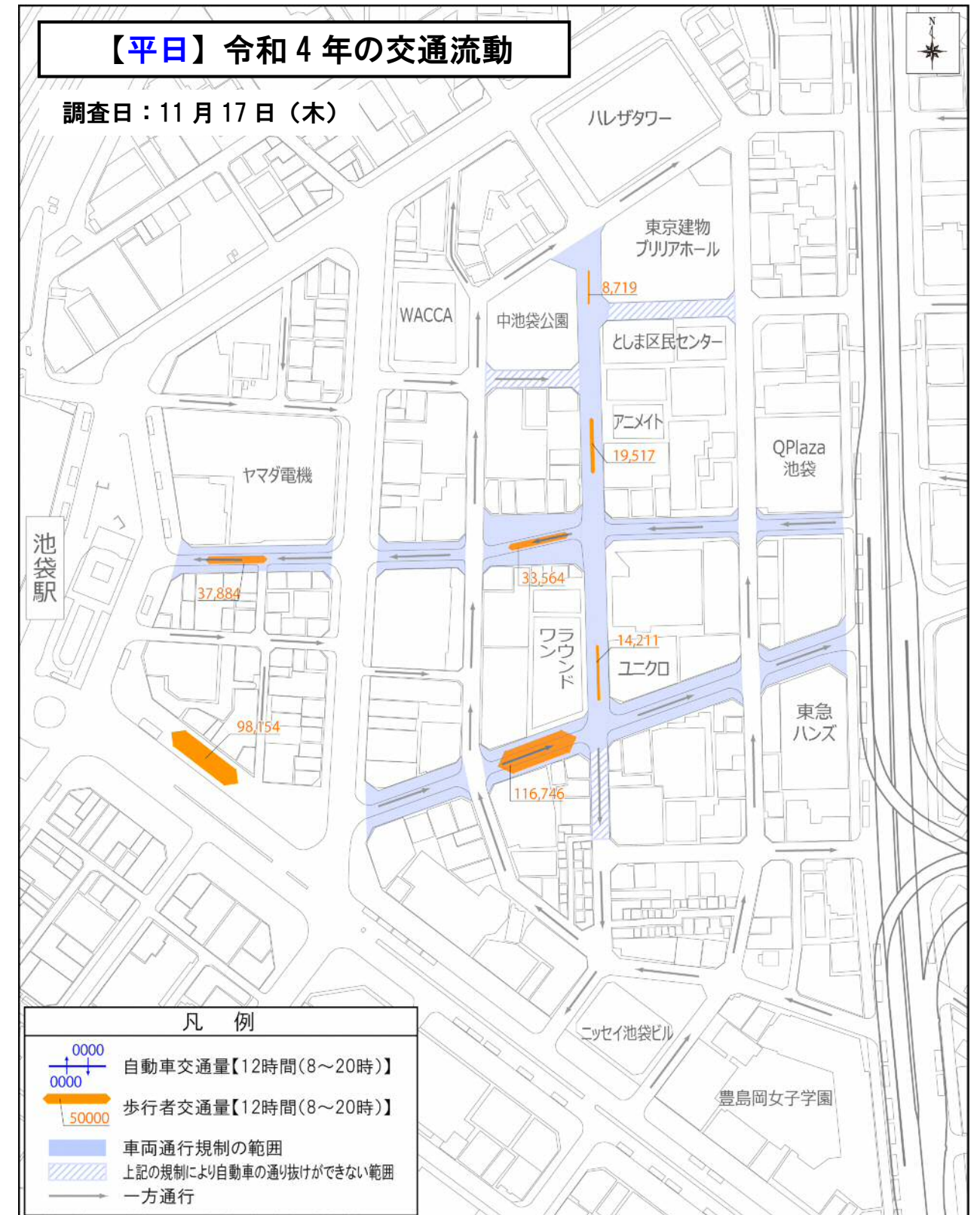
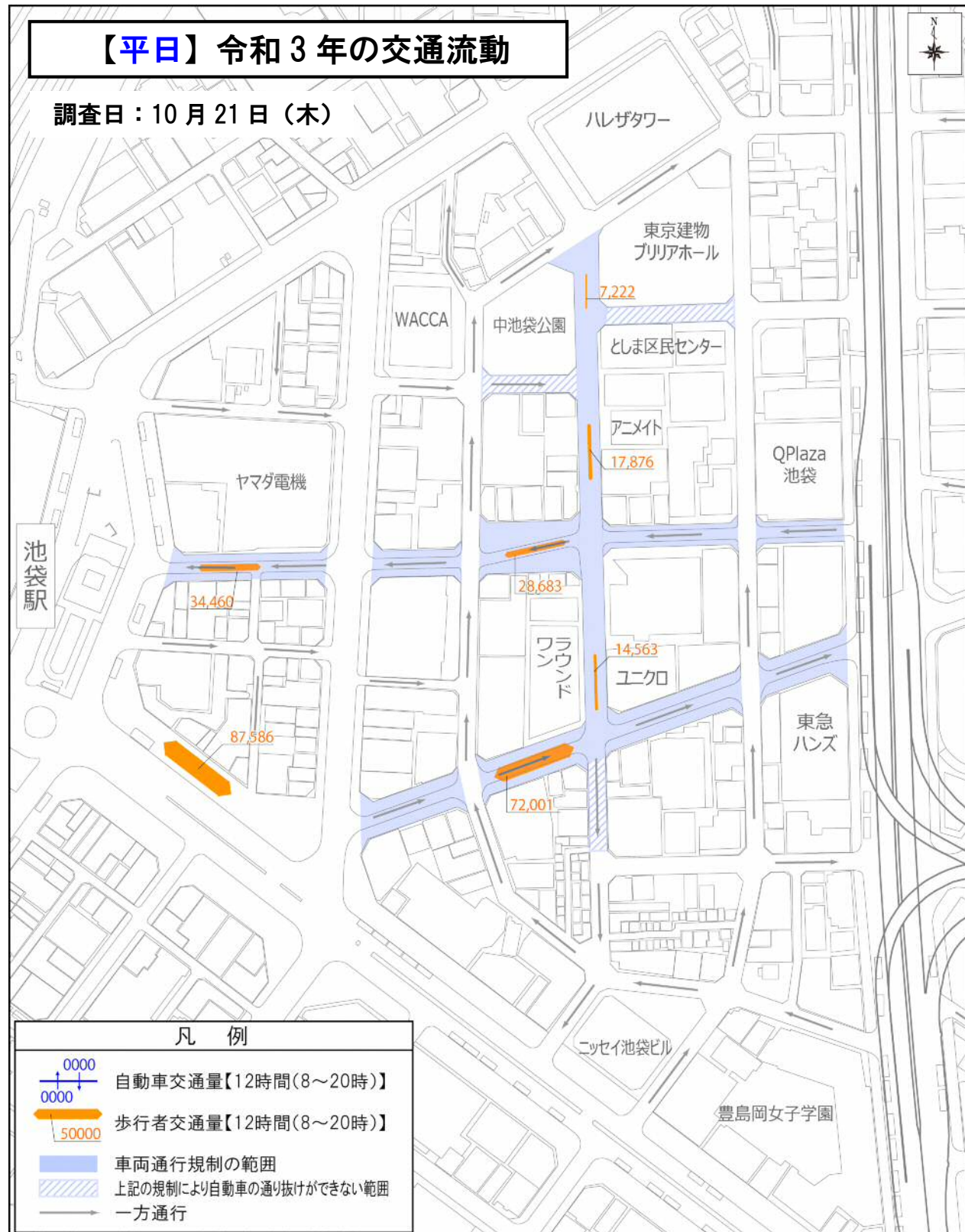
1) 休日の歩行者の交通流動（昨年度との比較）

- ・南北区道は、アニメイト前の断面で若干減少しているが、その他の断面では増加している。
- ・サンシャイン通りは、26～28%増加している。
- ・サンシャイン 60 通りは、ほぼ昨年と同程度である。



2) 平日の歩行者の交通流動 (昨年度との比較)

- ・南北区道は、ユニクロ前の断面は昨年度と同程度だが、その他の断面では9~21%増加している。
- ・サンシャイン通りは、10~17%増加している。
- ・サンシャイン60通りは、大幅に(62%)増加している。



5. 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。結果は右表のとおりである。
- ・また、共同荷さばきスペースの利用登録数は、現時点で3社となっている【※共同荷さばきスペースの利用には事前の申請、登録が必要】。15:30以降まだ空きがあるが、運用開始当時から登録数は増加していない。

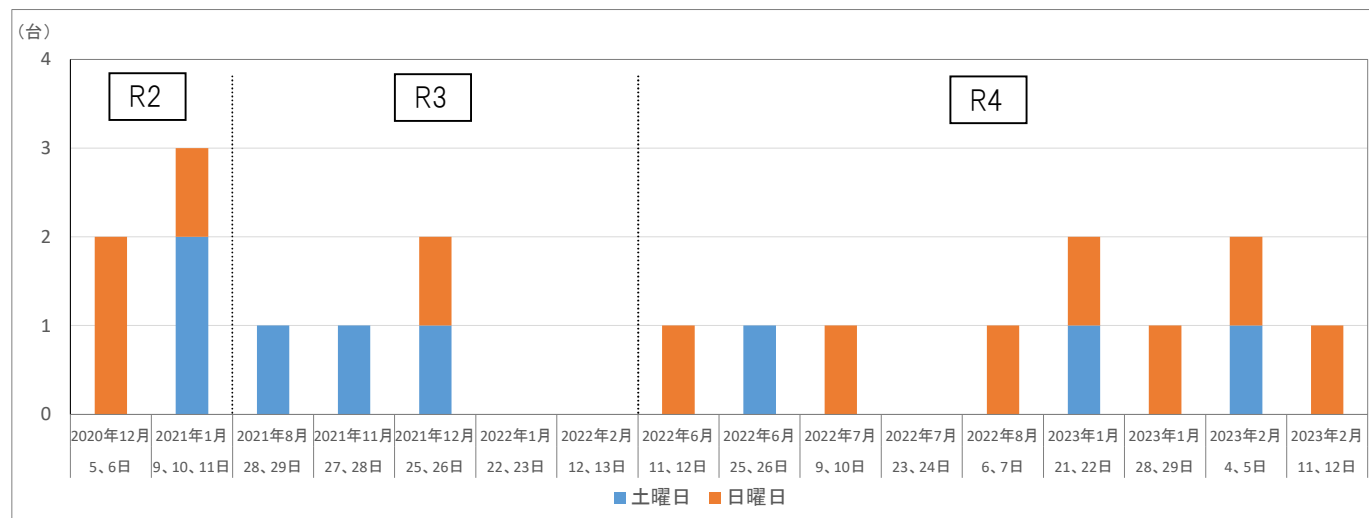
表 としま区民センター共同荷さばきスペースの利用登録申請状況

時間	時	12		13		14		15		16		17		18	
		0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30
土曜															
日曜															
祝日															

【凡例】 □: 空き □: 予約済 □: 交通状況等による利用時間重複を考慮し、前後の枠は予約不可

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(土日)に1~2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ものである(右表の登録車両(○)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

<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
1月21日(土)	1	14時06分	14時32分	26分	貨物	食品	○	
1月22日(日)	1	14時06分	14時28分	22分	貨物	食品	○	
	2	15時07分	15時14分	7分	乗用車	荷物		区民センター利用
	3	16時26分	16時35分	9分	乗用車	荷物		"
1月28日(土)	1	-	-	-	-	-		利用なし
1月29日(日)	1	12時22分	12時27分	5分	乗用車	荷物		
	2	13時49分	14時14分	25分	貨物	食品	○	
	3	15時16分	15時21分	5分	乗用車	荷物		区民センター利用
2月4日(土)	1	14時08分	14時35分	27分	貨物	食品	○	
	2	16時26分	17時04分	38分	乗用車	荷物		区民センター利用
	3	17時47分	17時59分	12分	貨物	楽器		"
2月5日(日)	1	14時03分	14時23分	20分	貨物	食品	○	
2月11日(土)	-	-	-	-	-	-		利用なし
2月12日(日)	1	14時04分	14時27分	23分	貨物	食品	○	
	2	16時30分	16時36分	6分	乗用車	荷物		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。

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るように、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、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、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

1) 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)>

【対応済みの事項】

● 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。

【今後検討する事項】

- 現況の利用申請は年1回としているが、状況に合わせ、より高頻度で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。

6. 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

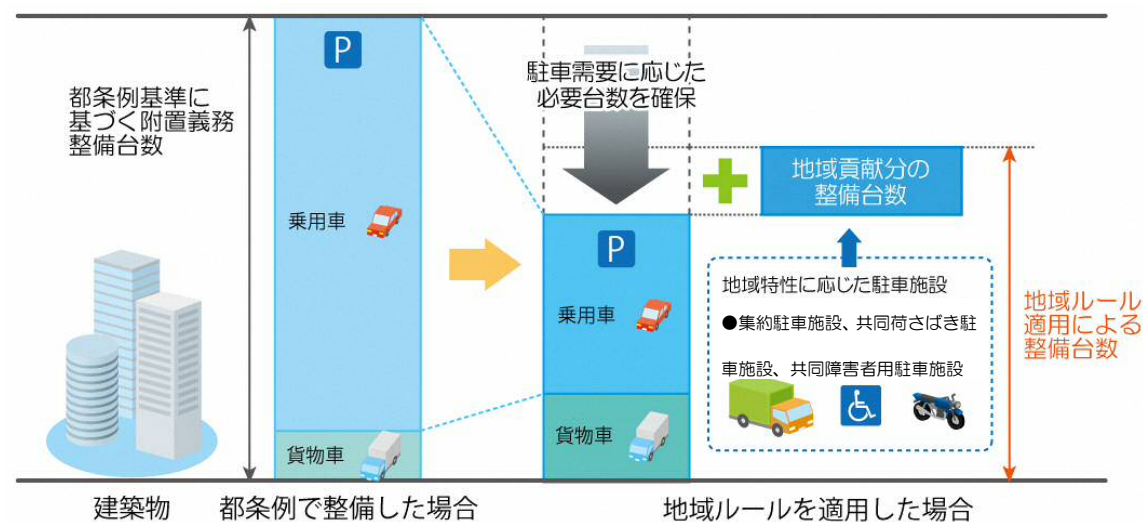
- ・ ただし、民間が設置する共同荷さばきスペースの運用方法については、あくまで民間施設であるため事業者側で検討することになることから、としま区民センター及びISPに設置されている荷さばきスペースの運用方法を例として提示することとする。

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>

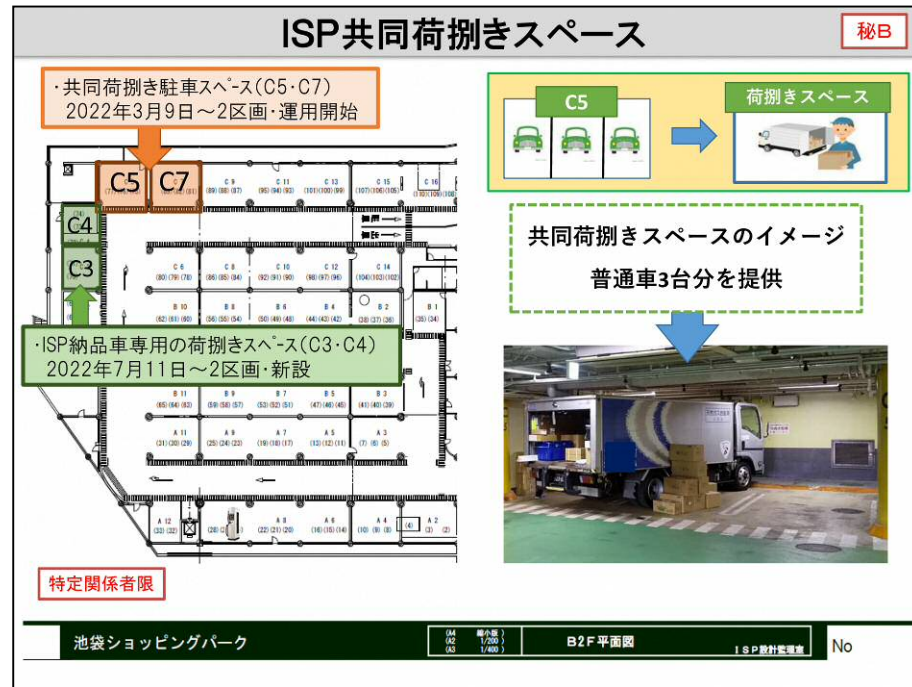
- ・ 地区の隔地の受け皿となるフリンジ（集約）駐車施設及び**共同荷さばき駐車施設の整備**
- ・ **周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同荷さばき駐車施設の整備**
- ・ 共同利用可能な障害者のための駐車施設及び二輪車用、自転車用など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備 等
- ・ 協力金の負担



<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			

2022年6月資料



2023年2月資料

●右記広報活動等を効果的に運用し、需要の増加に繋がった為、現在共同荷さばきスペース4枠にて運用中(運用開始時より2枠増設)

- | | | |
|------------------------------|-------------------------|------------|
| 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) | |
| ④ ISP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』の取り組みをご紹介 | →『としま情報スクエア』にて紹介(4月) | |
| ⑥ ISP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 7P |

2022年6月資料

ISP共同荷捌き利用実績(2022年上期)		秘B							
【C5・C7】ISP共同荷捌き利用実績									
2022年	3月	4月	5月	6月	7月	8月	上期		
登録件数 社	8	2	1	0	2	0	13		
利用者数 社	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)		
営業日数 日	16	20	19	22	20	22	119		
最大 (h)	160	200	190	220	200	220	1,190		
実績(予約) (h)	116	140	133	154	140	126	809		
シェア %	72.5	70.0	70.0	70.0	70.0	57.3	68.0		
ISP他 個	3,950	5,280	4,870	5,680	5,300	5,000	30,080		
地上エリア 個	1,200	1,550	1,400	1,750	1,650	1,450	9,000		
合計 個	5,150	6,830	6,270	7,430	6,950	6,450	39,080		
地上エリア(内訳)	3月	4月	5月	6月	7月	8月	上期		
個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復		
1 A社	700 80	1,100 100	950 95	1,300 110	1,200 120	1,000 132	6,250 637		
2 B社	500 48	450 60	450 57	450 66	450 80	450 88	2,750 399		
地上エリア合計	1,200 128	1,550 160	1,400 152	1,750 176	1,650 200	1,450 220	9,000 1,036		
特定関係者限り									

2023年2月資料

ISP共同荷捌き利用実績(2022年下期)		秘B							
【C5・C7】ISP共同荷捌き利用実績									
2022年	9月	10月	11月	12月	1月	2月	下期		
登録件数 社	0	0	0	0	0	0	0		
利用者数 社	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)	2(A社・B社)		
営業日数 日	20	20	20	17	19	19	115		
最大 (h)	200	200	200	170	190	190	1,150		
実績(予約) (h)	140	140	140	119	133		672		
シェア %	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	0.0	58.4		
ISP他 個	5,300	5,400	5,500	6,900	5,130		28,230		
地上エリア 個	1,500	1,550	1,850	2,400	800		8,100		
合計 個	6,800	6,950	7,350	9,300	5,930	0	36,330		
地上エリア(内訳)	9月	10月	11月	12月	1月	2月	下期		
個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復	個数 EV往復		
1 A社	1,100 140	1,100 140	1,350 140	1,800 170	350 95		5,700 685		
2 B社	400 80	450 80	500 80	600 85	450 76		2,400 401		
地上エリア合計	1,500 220	1,550 220	1,850 220	2,400 255	800 171	0 0	8,100 1,086		
特定関係者限り									

2023年2月資料

- | | | |
|--|--|-----|
| 5-①今後の対応(案) | | 秘B |
| ご利用状況から | 対応案 | |
| ・最大利用時間内の70%の利用率 | 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 | |
| ・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 | 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 | |
| ・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 | 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 | |
| ・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 | | |
| 特定関係者限り | | 18P |

2022年6月資料

<参考：東池袋一丁目計画の共同荷さばきスペースの運用について>

●東池袋一丁目計画（イケブクロ・ロクマルビル等の建替）にて駐車場地域ルールによる共同荷さばきスペース設置が計画されている。東池袋一丁目計画における共同荷さばきスペースの運用方法（検討中）は以下のとおりである。

>所在地

東京都豊島区東池袋一丁目13番地7

>管理会社

住商ビルマネジメント株式会社ビル営業第3部

>共同荷さばきスペースの稼働時間

検討中

>対象利用者

原則制限なし（事前登録及び、先着予約制）

>利用方法

利用にあたっては、事前に「荷さばきスペース利用会員申込書」を管理者に提出する（審査あり）

予約システムによる先着予約制 利用時間の上限は「稼働時間」内

<利用手順>

- ・予約システムにより事前予約
- ・当日、予約時間内に車両エレベーター用ターンテーブル（1F）に車両を駐車し、防災センター(B1)にて入館カードを借用
- ・1Fで車両用エレベーターを操作し、駐車場（B2F）に駐車
- ・配送作業後、車両を駐車場から駐車場出口（1F）まで移動させ、防災センターに入館カードを返却

>料金設定

無償

※ただし、入館カードを紛失した場合、本物件を破損、汚損させた場合等は実費精算

>利用促進方策

ビルのエントランス部、駐車場入口部分にポスターを掲示（検討中）

>利用開始時期

入居工事完了後（2023年8～9月頃予定）

※「（仮称）東池袋一丁目計画共同荷捌きスペース利用規則（作成中）」を遵守すること。

>入庫できる車両の寸法

- ・重量：全長：MAX 6,500 mm
- ・全幅：MAX 2,700 mm
- ・全高：MAX 3,000 mm
- ・重量：MAX 6,500 kg（積載物品含む）

東池袋一丁目計画の位置図



図 東池袋一丁目計画位置図

V. 本年度の結果のまとめと来年度以降の取り組み方針

1. 本年度の結果のまとめ

<結果のまとめ>

【AIカメラによる歩行者交通量及び路上駐車台数観測の実証実験結果のまとめ】

●AIカメラによる歩行者交通量観測の実証実験結果

- ・今回の実証実験では社会実装への具体的な可能性は示せなかったため直ちに社会実装するという段階ではないが、AIカメラ等の最新技術による歩行者流動観測の実装化の流れは社会的な要請と考えていること及び、この分野の技術は技術の進歩が著しく今後精度の向上も期待できる。

⇒引き続き検討を行うこととする

●AIカメラによる路上駐車台数観測の実証実験結果

- ・直ちに社会実装するという段階ではないが、短期的な対策で精度は一定の改善が見られたこと及び課題に対して追加学習等の対策により検知精度を向上させることが具体的に見込めることから、今後、実用に耐えうるものとするのが可能と考えられる。

⇒引き続き検討を行うこととする

【環状5の1号線のPMへの横断幕設置】

- ・環状5の1号線の貨物車用PMへの乗用車の駐車を抑制するための横断幕を設置したが、顕著な効果は確認できなかった。

⇒今後、施策の内容や継続の可否について検討する

【南北区道及び周辺道路の歩行者交通】

- ・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。

⇒今後も継続して観測を行う

【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。

⇒としま区民センターと連携しながら、改善策を検討する

2. 上記以外で本年度実施した取り組みについて（南北区道周辺交通規制の変更）

【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検討】

- ・面的な交通規制（一方通行）の見直しも含めた検討を行い交通管理者と協議を行った結果、まずは、誤侵入防止の法定外案内看板の増設等を行い、状況を見ることとする。

⇒引き続き上記の方針で取り組みを行う

【ニッセイ池袋ビル裏への貨物車用駐車枠の設置の検討】

- ・貨物車用駐車枠の設置について関係機関と協議を実施。今後も設置に向けて協議を継続する。

⇒貨物車用駐車枠の設置に向けて関係機関と協議を進める

3. 池袋副都心交通戦略における新たな取り組みについて

●南北区道周辺における取り組みについて

- ・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、左記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。

●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

- ・一方、池袋駅東口駅前広場の再編（明治通りのクルドサック化等）の条件である環状5の1号線の完成時期が近付いていることや（完成予定の2027年度まであと5年）、周辺開発の動きも具体化してきていることなどを踏まえると、池袋駅東口駅前広場の再編（明治通りのクルドサック化等）に向けて具体的に検討を進める時期に来ている。
- ・そこで、これまで南北区道周辺で実施してきた成果を活用して、来年度以降、池袋駅東口駅前再編整備の検討や実証実験を実施していくこととする。

4. 令和5年度（2023年度）以降の実施内容のまとめ

【令和5年度（2023年度）以降の実施項目（案）】

<昨年度から引き続き検討・実施する項目（案）>

- AIカメラの活用による歩行者交通量及び路上駐車台数の観測手法の検討
- サンシャイン通り等への誤進入対策の検討（法定外案内看板設置検討、関係機関協議）
- 貨物車用駐車枠の設置の検討（設置に関する検討、地権者との協議、関係機関協議）
- 南北区道及び周辺道路の歩行者交通調査
- 荷さばきルールさらなる推進 荷さばき協議会で実施する項目
- 啓発活動の継続的な実施（環状5の1号線のPMへの横断幕設置に関する検討等）
- 地区内の共同荷さばきスペースの利用状況の確認

<池袋駅東口駅前広場の再編に関する実施項目（案）>

●池袋駅東口駅前再編整備の検討

- ・既存データによる現状整理
- ・交通規制の検討、荷さばきへの対応等の検討（グリーン大通りの南側の街区等）
- ・交通管理者との協議、バス事業者との協議
- ・ロードマップの整理

●実証実験（地元主体で実施する実験と区が主体で実施する実験の2種類）

- ・クルドサック化に向けた地元主体の実証実験（グリーン大通りの車両通行規制等）
（※長期的な視点で全体像を構築＞段階的な実験手順＞地元主体で実験開始）
- ・クルドサック化に向けた区主体の実証実験（実験実施時のデータ収集・解析、課題把握、対応策検討（荷さばき等）のための実証実験）

※上記の実施項目（案）について、必要に応じて荷さばき協議会と連携、役割分担しながら実施していくこととする。

VI. スケジュール (案)

■池袋副都心交通戦略 今後のスケジュール

		H26年度 (2014年度)	H27年度 (2015年度)	H28年度 (2016年度)	H29年度 (2017年度)	H30年度 (2018年度)	H31/R1年度 (2019年度)	R2年度 (2020年度)	R3年度 (2021年度)	R4年度 (2022年度)	R5年度以降 (2023年度以降)
関連計画・都市整備の動向等			●緊急整備地域指定(7月)		●池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン策定(7月)		●池袋駅周辺地域基盤整備方針策定(5月)		●池袋駅コア・ゾーンガイドライン策定(2月)		
まちづくり及び 関連計画等との連携	東西デッキ整備	基礎調査	デッキ構想 詳細調査	計画策定	ビクリガード等 設計	ビクリガード整備	竣工				東西デッキの検討
	池袋西口の再開発	準備会設置									都市計画決定
	旧庁舎周辺まちづくり(ハレザ池袋)	旧庁舎周辺まちづくりビジョン連絡会									権利変換計画認可 工事
	南北区道(中池袋公園前の区間)の整備					北デッキ詳細調査					
	南池袋公園の整備		工事	竣工							
	造幣局地区防災公園の整備										
池袋駅西口公園											
都市計画道路整備											環5の1(地下道路)開通 【2027年度予定】
池袋副都心交通戦略	交通戦略の施策	路上荷さばき施策 計画・準備	施策の実証実験	歩行者優先化 サンシャイン通りの歩行者優先化 計画・準備	歩行者優先化 実証実験	南北区道の歩行者優先化 計画・準備	南北区道の歩行者優先化 実証実験	南北区道の歩行者優先化の実施 事後調査	南北区道歩行者優先化の事後検証 【荷さばき施策の運用状況の確認・見直し】	実証実験・調査	池袋副都心交通戦略の再検証 【駅前広場空間の確保】 【歩行者空間の創出】 【新しい公共交通等の導入】 【駐車場施策の運用状況の確認・見直し】
	ロードマップ					南北区道の歩行者優先化の検証	池袋副都心交通戦略の更新				池袋副都心交通戦略の進行管理
池袋地区駐車まちづくり マネジメント	池袋地区駐車まちづくりマネジメントガイドラインの策定									池袋地区駐車まちづくりマネジメントガイドラインの検討	策定
駐車場整備地区の変更	策定手続き 都市計画審議会等				(案)	ハブコメ・公告縦覧 (付議)	策定				
駐車場整備計画 (駐車場整備計画策定WG)	駐車場整備計画の策定				駐車実態調査 調査・集計	駐車整備計画の策定 (骨子)	(案)				R5年度上旬予定 駐車場整備 計画の改定
駐車場地域ルール (駐車場地域ルール策定協議会)	駐車場地域ルールの策定協議会				(方針)		駐車場地域ルールの検討	要綱の策定 運用マニュアルの策定	運用体制の検討		駐車場地域ルールの運用・改訂
荷さばきルール (南北区道周辺荷さばきルール策定協議会)	荷さばきルールの策定協議会				(方針)		荷さばきルールの検討		荷さばきルールの策定		荷さばきルールの運用・検証
委員会等の開催	交通戦略委員会	◎(7月)	◎(6月)	◎(7月) ◎(3月)	◎(3月)	改編					
	交通戦略ワーキング	○(10月) ○(3月)	○(10月) ○(3月)	○(10月)	○(7月) ○(9月)						
	交通検討部会					○(10月) ○(3月)	○(6月) ○(10月) ○(2月)	○(9月) ○(3月)	○(9月) ○(3月)	○(10月) ○(3月)	
	駐車場ワーキング(H30年度以降、地域ルール策定協議会)			○(10月)	○(7月) ○(1月)	地域ルール策定協議会へ					

今後、これらの施策の実現
に向け検討を進める