

池袋駅周辺地域再生委員会

第9回交通検討部会資料

【本年度（R3年度）の実施内容の報告】

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及び路上駐車・荷さばき対策のこれまでの検討概要	03
III. 昨年度の取り組みの結果と本年度の取り組み方針（前回協議会で整理した事項）	06
IV. 本年度（令和3年度（2021年度））の実施概要	07
V. 本年度（令和3年度）の実証実験の結果	17
VI. 本年度の結果のまとめと来年度以降の取り組み方針	37
VII. スケジュール（案）	38
【参考】歩行者アンケート調査の結果概要（平成29年度実施）	39

令和4年（2022年）3月23日

豊島区都市整備部 都市計画課

池袋副都心交通戦略のこれまでの取り組み概要

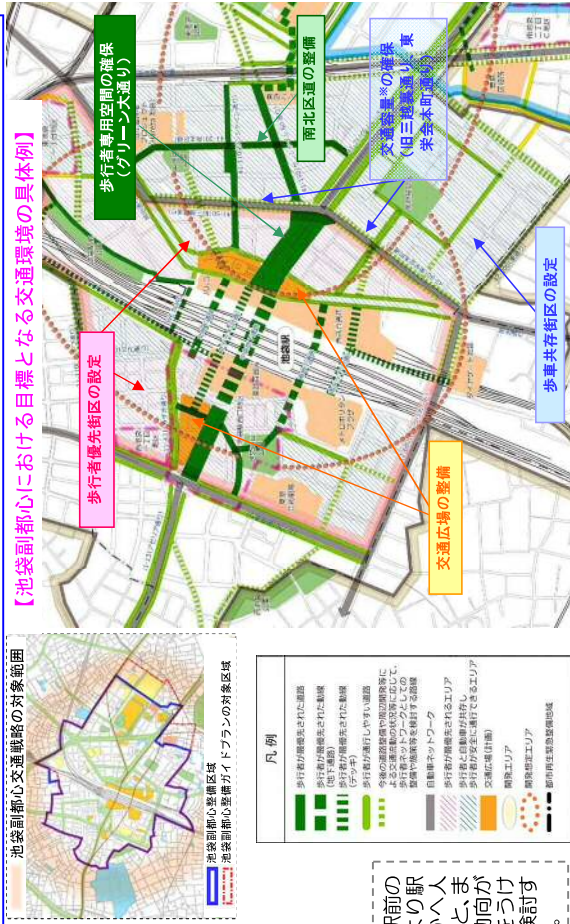
1. 交通戦略の進捗状況

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

【池袋副都心における目標となる交通環境の具体例】



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、まちなかへの動向が活発なことを目指して、東口から検討することとする。

※西口については、車道で検討した施策を展開していくことを想定。

(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針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、路上向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掲げ、自動車の通行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。

(平成25年度)

路上向さばき施策に関する地元への意識啓発と、その他検討項目の推進が求められた。

自動車交通関連

- 迂回路の交通容量の検討
- 路上向さばき施策の検討
・荷主、ドライバーへのアンケート
- 駅前駐車場動線の検討

整合

歩行者・公共交通関連

- 歩行者空間の検討
・歩行者動線を踏まえた歩行者ネットワークの設定と空間の考え方
・自転車動線を踏まえた自転車空間の考え方
・歩行者を優先する各道路の空間イメージ
- 公共交通の検討
- 街並み・景観の検討

池袋駅東口の空間形成に向けた検討

実効性等の確認（実証実験）が必要な施策の特定

- 荷さばき施策
- 歩行者優先化

(平成26年度)

実証実験に向けた計画・準備

(平成27年度)

荷さばき実証実験の実施・評価
※荷さばき施策実施による迂回路の交通容量確保に一定の成果を確認

(平成28年度)

駐車場整備計画の検討

(平成29年度)

駐車場整備計画（案）の作成

(平成30年度)

池袋副都心交通戦略【更新版】の作成

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定へ
地域ルール策定協議会
地域ルールの策定へ

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和元年年度)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和2年度)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和3年度)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

(令和4年度以降)

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

池袋副都心交通戦略【更新版】の

2) 交通検討部会の流れ

【平成23年9月に『池袋副都心交通戦略』を策定した後、平成29年度まで交通戦略の検討は「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】

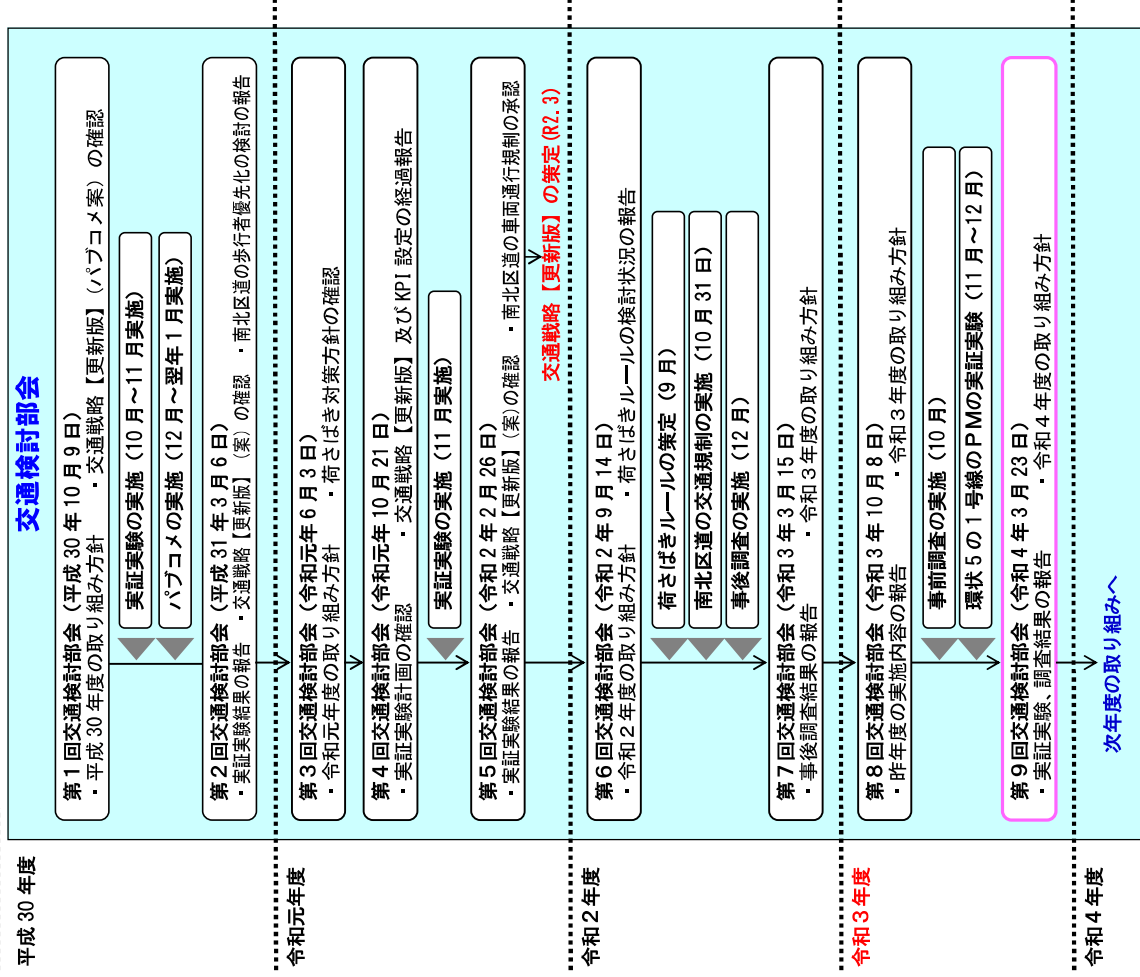


図 これまでの経緯と今後の流れ

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(2020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"> ●南北区道の歩行者優先化(車両通行規制)を実施 (2020年10月31日～) ●南北区道の歩行者優先化後の影響を検証 <ul style="list-style-type: none"> >一部の路線で交通量が増加したが、交通量自体は多くならないため、交通環境に大きな影響はないとの結果 >としみ区民センター裏の道路を南下すると袋小路になってしまったため、その結果、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(案内看板を設置)。対策実施後の施策の効果や状況の確認が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●荷さばきルールを策定 <ul style="list-style-type: none"> ※「南北区道周辺荷さばきルール策定協議会」で検討・策定(2020年9月) ●荷さばきルール策定後の状況を検証 <ul style="list-style-type: none"> >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 >一方、部分的にはまだ路上駐車が多いところがある⇒引き続き、対策の検討が必要

<本年度(2021年度)の取り組み概要>

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"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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

南北区道の歩行者優先化の目的及び課題の解決が達成できたかを評価する

II. 南北区道の歩行者優先化及び路上駐車・荷さばき対策のこれまでの検討概要

1. 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。



歩行者と自動車輻輳する南北区道

● 荷さばき車両等の路上駐車（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も荷さばき（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

池袋駅からもちなみへの歩行者流動は、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

旧庁舎周辺の開業が具体化され、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。



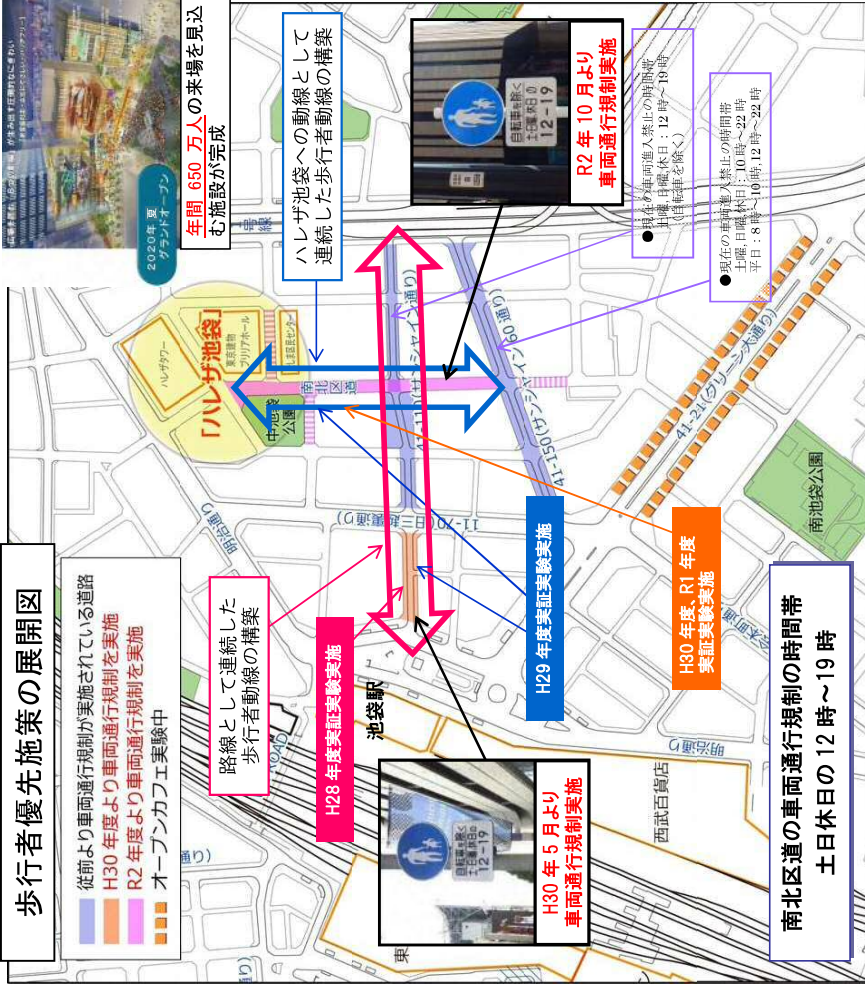
ハロウィンイベント時の南北区道（開発完成後に歩行者が増加したときのイメージ）

2. 「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

- 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する。
- 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制し、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制し、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、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。

歩行者優先施策の展開図

- 従前より車両通行規制が実施されている道路
- H30年度より車両通行規制を実施
- R2年度より車両通行規制を実施
- オープンカフェ実験中



年間650万人の来場を見込む施設が完成

ハレザ池袋への動線として連続した歩行者動線の構築

R2年10月より車両通行規制実施

現在、本通り進入禁止の時間帯
土曜・日曜・休日：12時～19時
平日：8時～10時、12時～22時
（自他施設を除く）

南北区道の車両通行規制の時間帯
土日休日の12時～19時

H30年度 R1年度
実証実験実施

H29年度
実証実験実施

H30年5月より
車両通行規制実施

H28年度
実証実験実施

路線として連続した歩行者動線の構築



3. 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(路上駐車両)への影響

- ・ 南北区道を車両通行規制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帯の駐車場の対応が必要。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)

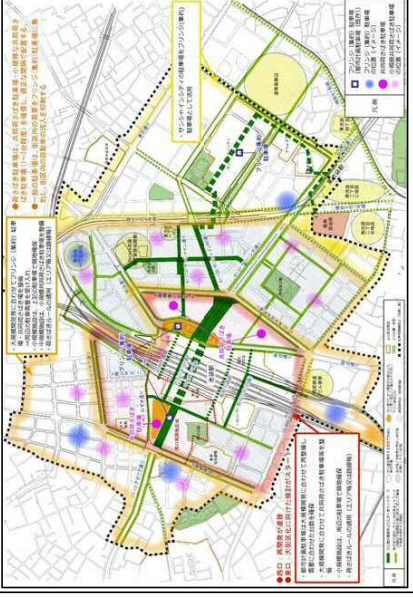
● 短・中期施策

- ・ 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

● 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(H28年度委員会で確認「駐車整備計画検討時」)
- ・ 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



共同荷さばき施設の整備等は、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
- ・ 路外駐車場 : コインパーキング(借上げ、バスカードの発行等)、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索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、中期的な施策と位置付け

② 荷さばき時間帯の変更 (アンケートと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。

III. 昨年度の取り組みの成果と本年度の取り組み方針（前回整理した事項）

1. 昨年度の成果のまとめと今後の取り組み方針

<昨年度の成果のまとめ>

- 南北区道及び周辺道路の路上駐車、荷さばき車両
・ 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は減少
⇒ “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（ヤマダ電機荷さばき駐車場の前、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、その車面がサンシャイン通りに流入し、その一部の車面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

<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。
- 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

1) 令和3年度（2021年度）の実施項目

【令和3年度（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での対策の検討： 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

2. 令和3年度（2021年度）の実証実験の実施内容の整理

【令和3年度（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
・ 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。
- ◆ 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（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設置する車両の把握（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。

【令和3年度（2021年度）実施する実証実験の内容の整理】

- 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

IV. 本年度（令和3年度（2021年度））の実施概要

1. 実証実験の概要

1) 実証実験の実施内容

- 実証実験の目的
 - ・ 実証実験は、交通戦略の施策の実現に向けて、施策の実効性の確認や課題の把握、地元関係者との協力の関係構築などを目的として実施する。また、これまでに実証実験の実施を経て実現してきた施策について、施策の効果や影響の把握など事後検証を行うことを目的として実施する。
 - ・ 本年度は、荷さばきルールの対象範囲内の路上駐車（荷さばき車両）対策として、環状5の1号線のP.Mの活用及びニッセイ池袋ビル裏の道路での駐車場所の確保について、実効性・有効性を確認することを目指す。また、南北区道の歩行者優先化の事後検証として、歩行者交通量調査及び自動車交通量調査を実施した。

【実施内容】

- ①環状5の1号線のP.Mの実証実験
環状5の1号線の貨物車用P.Mに乗用車の駐車を抑制する看板を設置し、乗用車の駐車を抑制した。
- ②ニッセイ池袋ビル裏の「貨物車用駐車枠」の実証実験
ニッセイ池袋ビル裏の道路に「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した。
- ③南北区道の歩行者優先化の事後検証
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）を実施した。

・ 実証実験では、施策の効果等の検証のため、各種調査（交通状況調査、アンケート調査等）を実施した。

2) 実施時期と期間

【実験の時期】

・ 南北区道の歩行者優先化及び荷さばきルールが施行されてから1年後の今年度秋に実施した。（荷さばきルールが概ね浸透しているだろうと思われる、ルール施行から1年後に設定）

【実施期間・実験日】

- ・ 環状5の1号線のP.Mの実証実験の実施期間は、立て看板及び横断幕を設置してからP.M利用者に知られるまである程度時間が必要なことから、1か月間実施した。
- ・ ニッセイ池袋ビル裏の実証実験の実施日は、荷さばき車両対策が主に歩行者の多い土日祝日をターゲットとしていることから、土日祝日の中で最も荷さばき車両が多い土曜日に実施した。

【実証実験実施期間・実施日・時間帯】

- ①環状5の1号線のP.Mの実証実験（立て看板と横断幕の設置）
実施日・期間：2021年11月8日（月）～12月5日（日）の約1か月間
- ②ニッセイ池袋ビル裏の「貨物車用駐車枠」の実証実験（アンケート）
実施日：2021年11月20日（土）、27日（土）
時間帯：11時～20時の9時間（南北区道の車両通行規制の時間帯+前後1時間）

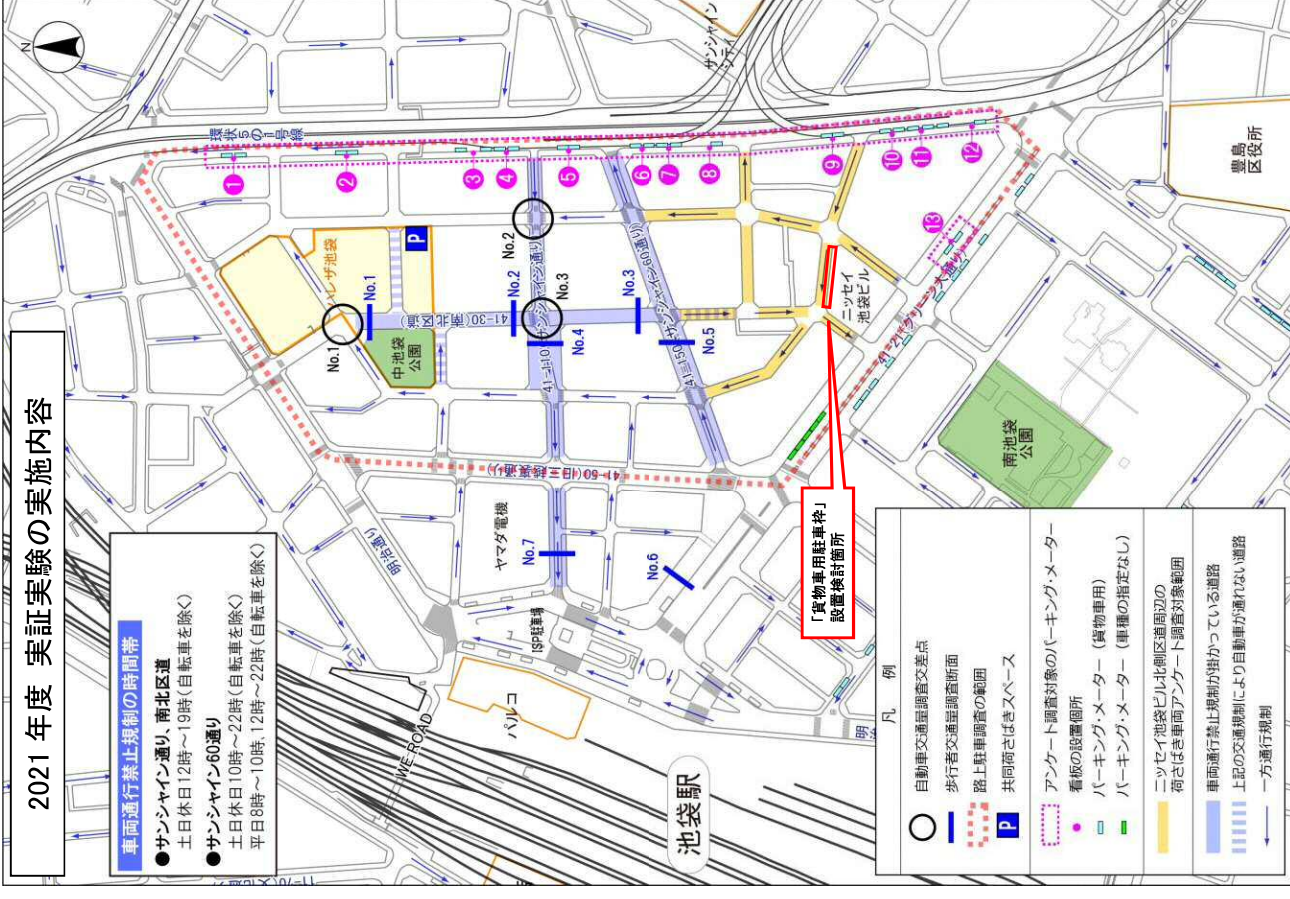
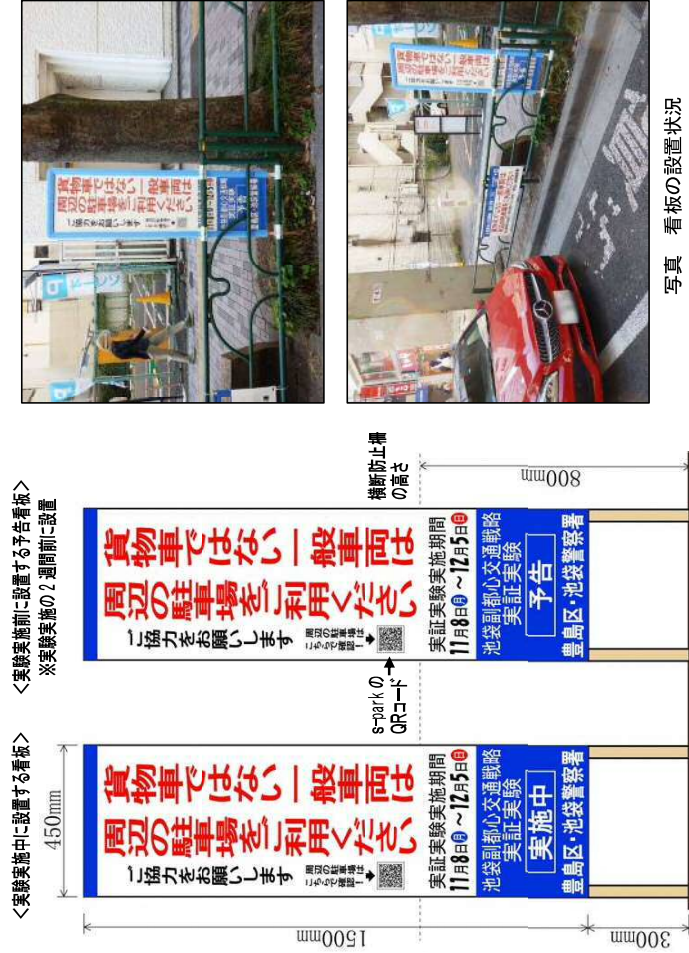


図 2021年度 実証実験の実施内容

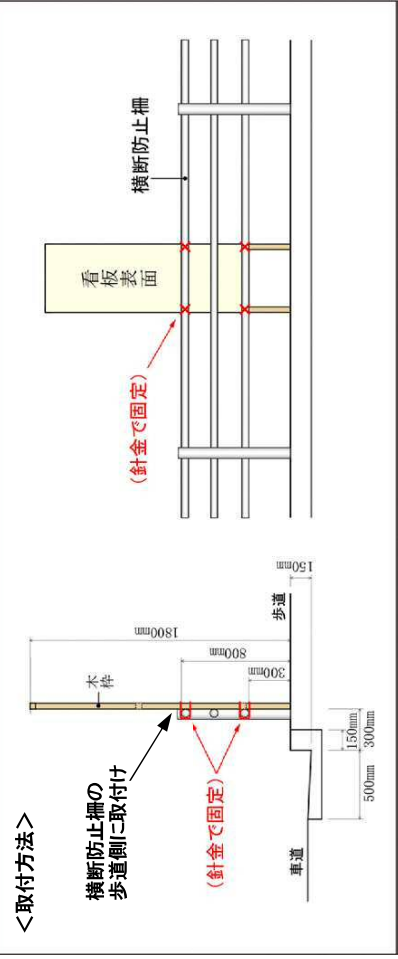
3) 立て看板・横断幕の設置

- ・実証実験開始日の2週間前（10/24(日)）に「予告」看板を設置した。実験中は「実施中」に記載を変更した。
- ・自動車のドライバーから視覚的にわかりやすい場所に立て看板を設置した。なお、実証実験の終了後、速やか（12/5（日）夜間）に撤去した。



4) 横断幕の設置方法

- ・実証実験開始日の数週間前（10/24(日)）に「予告」の横断幕を設置した。実験中は「実施中」に記載を変更した。
- ・横断幕はPM 1枠に1枚設置した。なお、グリーン大通りのPM 1枠には横断防止柵がないため横断幕は設置しなかった。



5) 交通状況調査の内容

(1) 調査実施日

- ① 自動車交通量調査
実施日：10月23日(土) 時間帯：8時～20時の12時間
- ② 歩行者交通量調査
実施日：【休日】10月23日(土) 【平日】10月21日(木) 時間帯：8時～20時の12時間
- ③ 路上駐車状況調査
実施日：【実験前(PMのみ)】10月23日(土) 【実験中】11月27日(土)
時間帯：8時～20時の12時間
- ④ 共同荷さばきスペース利用台数調査
実施日：土日の2日×2週間(計4日分) 時間帯：12時～19時の7時間

(2) 自動車交通量調査の調査方法

- ・歩道上等に調査員を配置し、通過した車両の台数を、流入路別・進行方向別・時間別・車種区分別にマニュアルカウンターを用いて計測し15分及び1時間毎に記録した。
- ・車種区分は、「二輪車類」、「小型車類」、「大型車類」の3分類とした。

(3) 歩行者交通量調査の調査方法

- ・歩道上等に調査員を配置し、観測断面を通過した歩行者・自転車の人数及び台数を、進行方向別・時間別にマニュアルカウンターを用いて計測し15分及び1時間毎に集計した。

(4) 路上駐車状況調査の調査方法

- ・調査対象道路を調査員が10分毎に巡回し、路上に駐車している車両のナンバープレート(3桁の数字と4桁の数字)と車種を記録した。荷さばき車両については、荷物の種類、会社名(分かる限り)も記録した。車種区分は、以下の表のとおりとした。

(5) 共同荷さばきスペース利用台数調査の調査方法

- ・としま区民センターに設置されている防犯カメラの映像から、利用状況(入庫時間、出庫時間)と荷物の種類、会社名(分かる限り)を記録した。

6) アンケート調査の内容

(1) アンケートの目的

- 環状5の1号線のPMの利用者へのアンケート調査
・PMの利用者の目的や行先などの利用実態や需要、ニーズを把握し、施策の検証やより有効な対策を検討する際の資料とすることを目的とした。
- ニッセイ池袋ビルの裏の道路周辺の荷さばき車両へのアンケート調査
・ニッセイ池袋ビルの裏の道路に「貨物専用駐車枠」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した。

(2) アンケートの配布方法

調査場所	調査対象	調査方法	調査日
環状5の1号線等のPM	一般車両	直接配布・直接回収 (ヒアリング)	実験中2日 11/20(土) 11/27(土) 11時～20時
	荷さばき車両		
ニッセイ池袋ビルの裏	荷さばき車両		

(3) 調査票

- ・アンケートは、その場で回答してもらうことから、調査票は受取り易さ及び回答の抵抗の軽減を考慮し、「調査目的」「質問項目」「回答欄」が一体となったアンケート票とし、サイズはA4サイズとした。
- ・アンケートの回収率を高めるため、回答者にはインセンティブを与えることとし、500円分のQUOカードを配布した。



写真 アンケート調査状況