

池袋駅周辺地域再生委員会
第4回交通検討部会資料
【池袋副都心交通戦略の更新】

目次

	Page
I. 池袋副都心交通戦略の進捗状況と取り組み内容	1
II. 池袋副都心交通戦略（池袋の交通のあり方を考える）の更新	3
III. 池袋副都心交通戦略のスケジュール	11

令和元年10月21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進捗状況と取り組み内容

1. 交通戦略の進捗状況

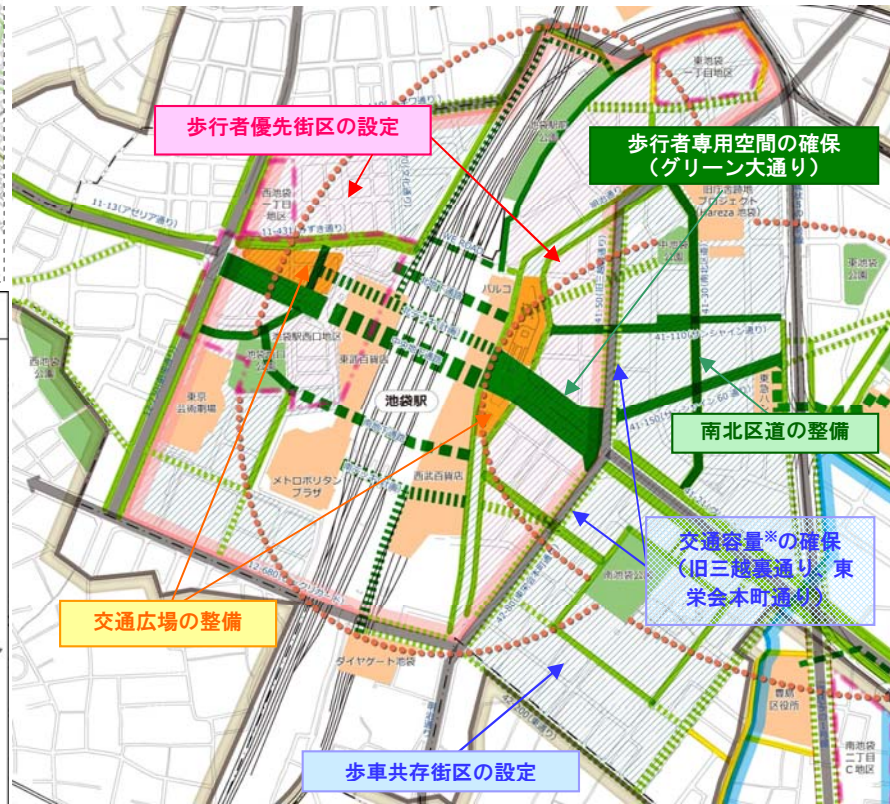
(1) 交通戦略の検討の流れ

「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】



凡例

- 歩行者が最優先された道路
- 歩行者が最優先された動線(地下通路)
- 歩行者が最優先された動線(デッキ)
- 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路線
- 自動車ネットワーク
- 歩行者が最優先されるエリア
- 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)
- 開発エリア
- 開発想定エリア
- 都市再生緊急整備地域

■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路線バスやタクシーへの影響

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。

(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・実施が求められた。

■交通実態調査の実施

- ・主要交差点交通量調査
- ・細街路交通量調査
- ・駐車場利用実態調査
- ・ドライバーヒアリング調査

(現況と池袋駅前を遮断時の比較) (平成17年度道路交通センサス)

- ※ H16 とH23 実態交通量により補正
- ※ H17 センサスデータをもとに交通解析を実施

■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

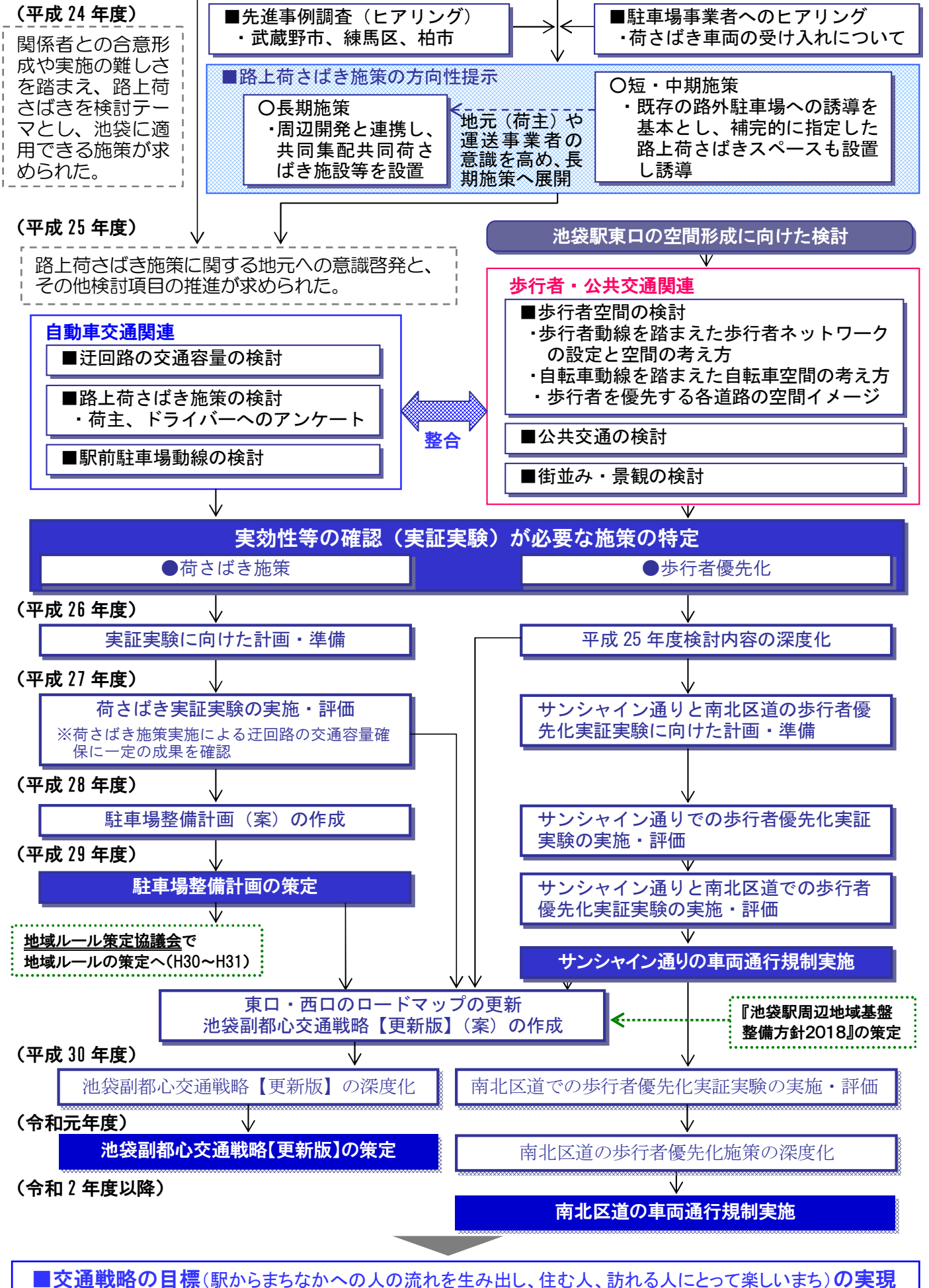
■影響軽減方策の方向性提示 (明治通り遮断による影響と対策)

- 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。

※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であり、道路の処理能力を意味する。

「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) 委員会・ワーキングの流れ

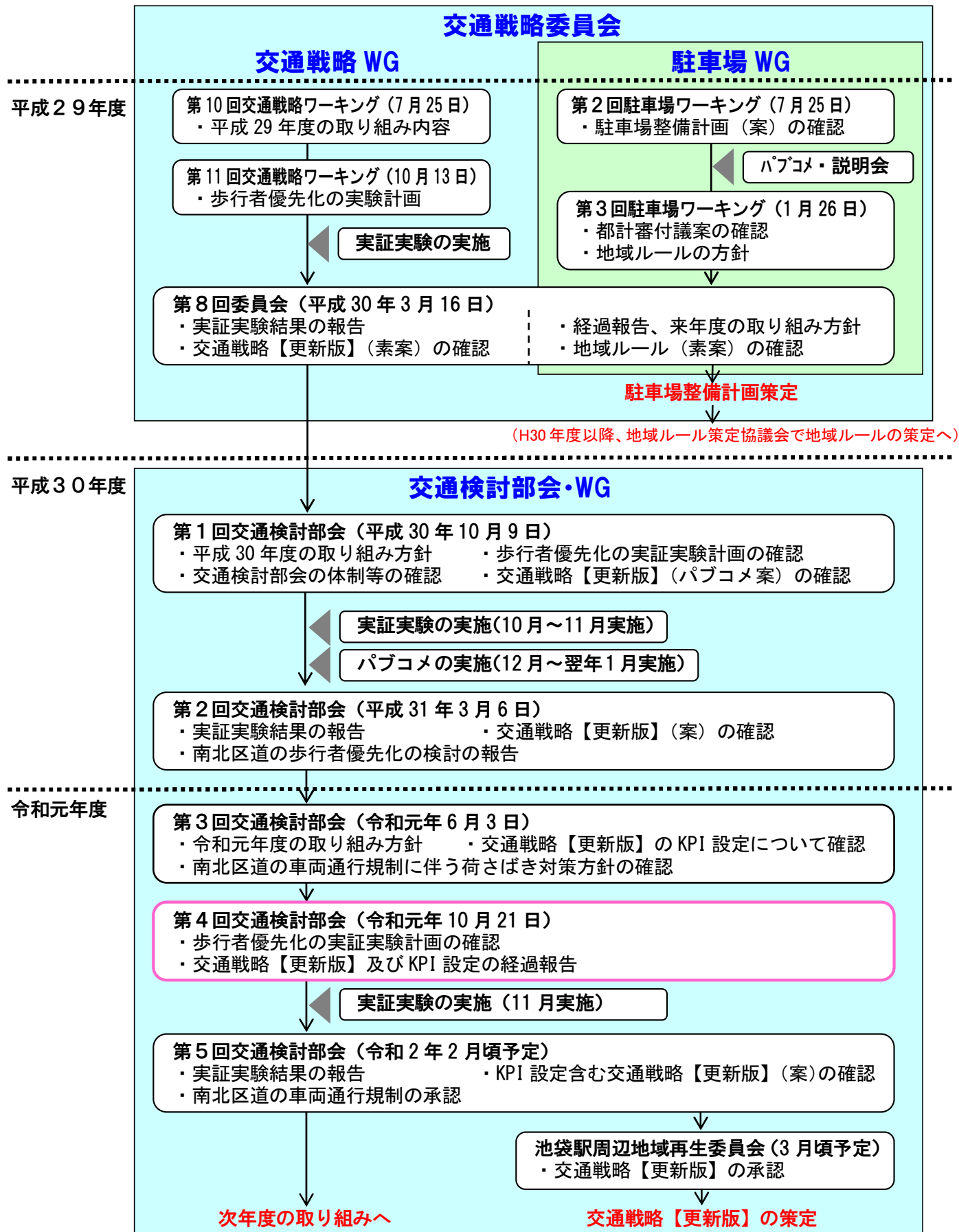


図 これまでの進捗状況と今後の流れ

(3) 交通検討部会のメンバー

交通検討部会のメンバー	
部会長	中村 文彦 (横浜国立大学 教授・副学長)
副部会長	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 工学部 教授)
部員	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. 令和元年度の取り組み概要

平成30年度までの検討内容	令和元年度の検討内容
■南北区道の歩行者優先化に関する検討	
<ul style="list-style-type: none"> サンシャイン通り・南北区道で歩行者優先化の実証実験を実施 <ul style="list-style-type: none"> 歩行者優先化による大きな問題はないという結果 アンケートで地元店舗、駐車場利用者も概ね賛成 上記により、歩行者優先化の必要性を確認 南北区道の歩行者優先化の実施に向け、地元・関係機関との協議調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 地元や関係機関との協議・調整の継続 南北区道の歩行者優先化実証実験を継続 荷さばき対策の具体施策を検討
■池袋副都心交通戦略(更新版)の作成	
<ul style="list-style-type: none"> 交通戦略【更新版】(パブコメ案)を作成し、12月~翌年1月にパブリックコメントを実施 パブリックコメントの内容を反映した交通戦略【更新版】(案)を第2回交通検討部会において確認 	<ul style="list-style-type: none"> 平成31年4月の都市・地域総合交通戦略要綱の改正にあわせ、KPI設定を加えた交通戦略【更新版】(案)を作成

II. 池袋副都心交通戦略（池袋の交通のあり方を考える）の更新

1. 昨年度までの更新の取り組みと今年度の予定

●昨年度までの取り組み

平成 30 年 10 月 9 日 第 1 回都市再生委員会・交通検討部会 案の承認
 平成 30 年 12 月 20 日～平成 31 年 1 月 20 日 パブリックコメントの実施
 平成 31 年 3 月 6 日 第 1 回都市再生委員会・交通検討部会 承認
 令和元年 5 月（当初）都市再生委員会にて承認、策定

●今年度の予定

・国土交通省において「都市・地域総合交通戦略要綱」が平成 31 年 4 月 1 日に改定され、地区交通戦略※に係る施策・事業を定めた場合は、これにより実現される客観的、定量的な K P I（Key Performance Indicator）の設定が明記された。

※地区交通戦略とは：総合的な交通戦略のうち、エリアを限定してきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるために策定された計画をいう。（社会資本整備総合交付金交付要綱より）

- ・昨年度時点では、今年度の都市再生委員会にて承認、策定の流れを予定していたが、要綱改定を踏まえ、K P I の設定を盛り込んだ上で更新版を策定する予定に変更する。
- ・交通戦略には既に数値目標を掲げているが、要綱にて示された K P I の具体指標を検討、数値目標に追加し、更新版に盛り込む。

【都市・地域総合交通戦略要綱より KPI に関する事項の抜粋】

（前略）

第三 総合交通戦略の策定

（中略）

3. 国土交通大臣は、前項の申請を受けた場合において、総合交通戦略が次の各号に定める全ての要件に該当すると認められる場合は、当該戦略を認定するものとする。

（中略）

（5）都市・地域交通戦略推進事業費補助交付要綱第 1 条の 2 第 2 項及び社会資本整備総合交付金交付要綱附属第 II 編第 1 章イー 1 3 -（8）の 3 に定める地区交通戦略に係る施策・事業を定めた場合は、**これにより実現される客観的、定量的な KPI（Key Performance Indicator）として 1) から 3) までに掲げる項目の目標値が全て設定されていること**（ただし、全ての目標値が趨勢値（直近のトレンドを踏まえて算出した目標時点の数値）以上であり、かつ少なくともいずれか一つの目標値が趨勢値より 10% 以上増加するように設定されていること）

1) 区域内の歩行者数

2) 区域内における歩行者の滞在時間

3) 区域内における小売業年間商品販売額その他の生活サービスに関する事業活動の状況を示す指標

2. 数値目標（K P I）の追加について

●考え方

- ・交通戦略の目標の達成度合いを評価する指標として、「池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数」と「住民・来街者の満足度向上」を既に掲げている。
- ・要綱に示された K P I のうち「区域内の歩行者数」は、『まちなかへの人の流れを生み出す』という意味で「池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数」に代用できると考えられるが、南北区道など特定街路での歩行者優先施策を進めること、また経年的に歩行者交通量調査を行っていることから、要綱に示されたとおり 3 つの K P I を追加する。

表 現在（これまで）の数値目標（更新版案より）

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の推移 ※2	[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・来街者の満足度向上 ※3	[2010 年度値] 21.5%	[2016 年度値] 28.1% ↑	満足度の向上 ↑

※2 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。

※3 「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）

●追加する K P I の検討

- ・指標の選定にあたっては、戦略目標の達成状況、施策実施の効果の的確に表すものであり、地方公共団体等が自ら設定、定義を行うこととし、評価指標の選定に際して、以下の点に留意すべきとされている。
 - ① 市民へのわかりやすさ
 - ② 目標に対する現状と施策実施後の説明力
 - ③ データ入手の容易性と継続性
 - ④ 交通のほか、社会、環境等の広い視点 ※総合交通戦略策定の手引き（平成 26 年 8 月）より
- ・以上を踏まえ、K P I 設定に用いるデータは以下を想定し、「2. 歩行者の滞在時間」については、P T 調査の公表タイミングや交通ビッグデータの入手方法を考慮し、調査方法を検討する。

表 追加する K P I の設定に用いるデータ（案）

追加する K P I	用いるデータ（案）
1. 歩行者数	歩行者交通量調査（豊島区実施）
2. 歩行者の滞在時間	※以降で、調査方法を検討 案) ① 来街者に対する Web アンケートの実施 ② 東京都市圏パーソントリップ調査 ※平成 30 年 P T 調査結果（現在未公表） ③ 交通ビッグデータ（携帯電話 GPS データ、スマホアプリデータ）
3. 小売業年間商品販売額その他	経済構造実態調査（経済産業省・総務省共管調査）

3. 数値目標（KPI）の設定に用いるデータの整理・検討

(1) 歩行者数のデータの整理・検討

- 平成 26 年度以降に実施した歩行者交通量調査の地点は下図のとおりである。
- 本来であれば、池袋駅の西口地区・東口地区の各主要地点の歩行者交通量を指標として用いるべきだが、西口地区は今後再開発が実施されており、道路・街区等が変化することが想定されるため、指標として用いるには課題がある。
- そのため、今回は東口地区の歩行者交通量を指標とする。東口地区の南北区道・グリーン大通りなど、歩行者優先施策を進めている道路やその周辺道路の歩行者交通量を指標とすることとする。

- 現状の歩行者流動と歩行者優先化施策実施後に想定される歩行者流動は下図のとおりである。
- 現状では池袋駅東口からサンシャインシティ方面へサンシャイン 60 通りを通る動線が主となっている。
- 歩行者優先化施策実施後は、東西の動線としてサンシャイン通りとグリーン大通り、南北の動線としてハレザ池袋と南池袋公園を繋ぐ南北区道の回遊が生まれ、歩行者動線が拡大すると想定される。
- 上記を踏まえ、**KPI として設定する歩行者交通量の観測断面は、グリーン大通り、サンシャイン通り、南北区道の3断面とする。**（下右図のとおり）
- また、歩行者優先化施策の効果が表れやすいのは娯楽や買い物等、通勤や業務以外の歩行者が多い休日であると考えられることから、**休日の歩行者数を指標とする。**

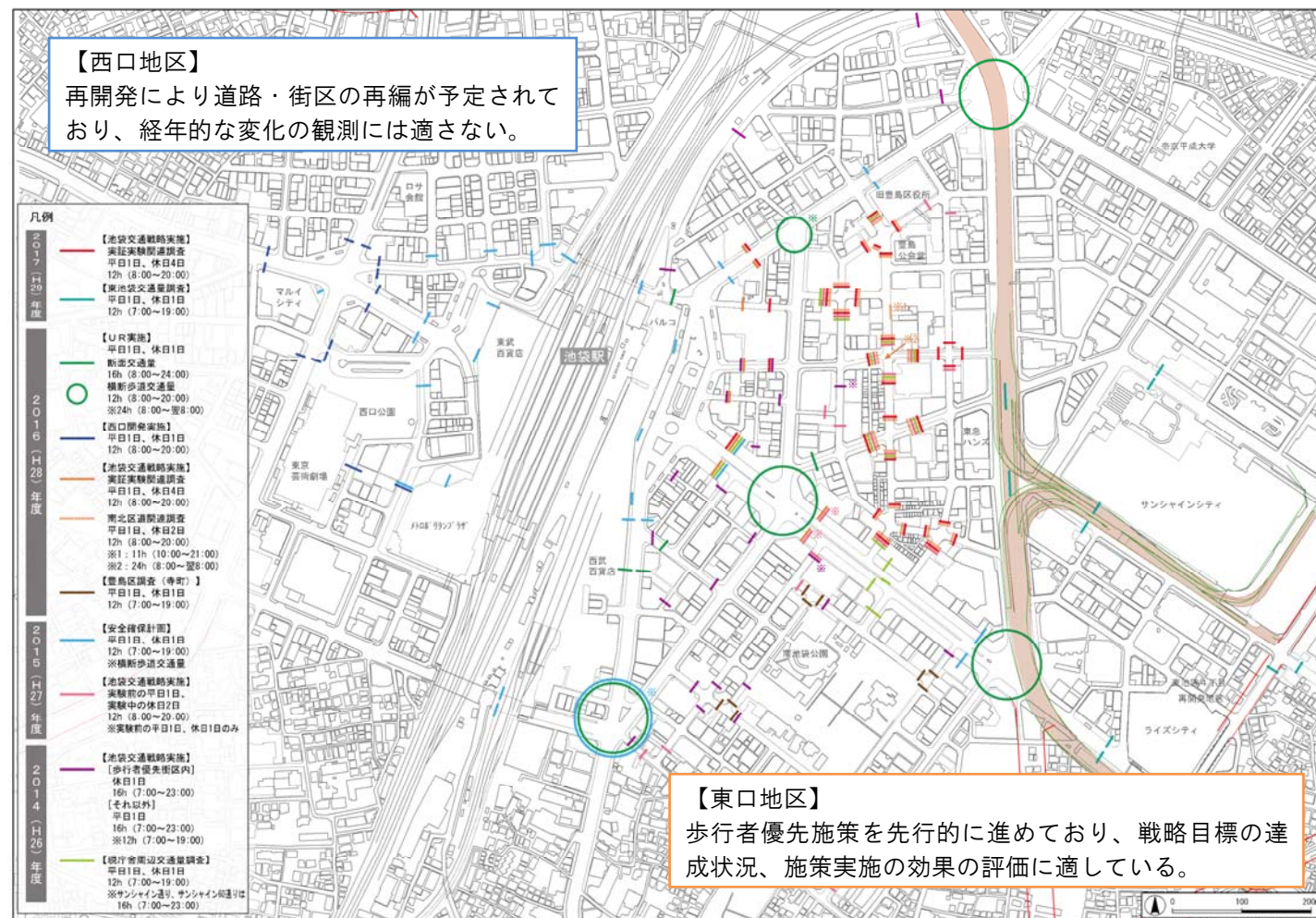


図 池袋駅周辺の過年度の歩行者交通量調査地点

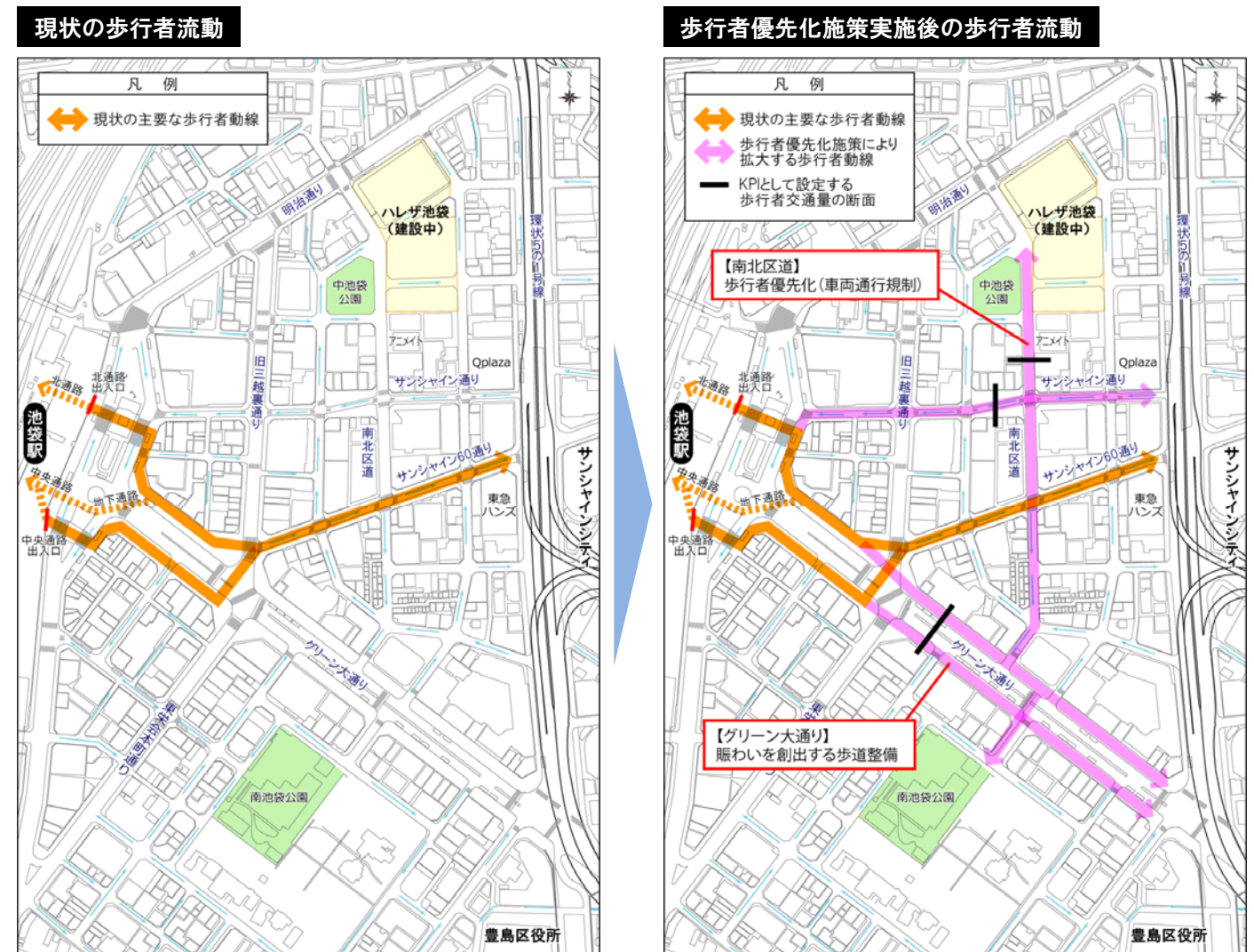


図 歩行者優先化施策実施後に想定される歩行者流動の変化

(2) 小売業年間商品販売額その他のデータの整理・検討

- ・小売業年間商品販売額その他の生活サービスに関する事業活動の状況を把握する商業統計調査のデータ（集計単位：町丁目）から得られる指標について、池袋副都心整備区域内を対象に集計した。
- ・2007年度から2014年度の値を比較すると、事業所数、従業者数、売り場面積は減少、年間商品販売額は増加している。
- ・小売店の売場面積は将来の再開発等により変動するが、再開発による新たな魅力増加に加え、駅からまちなかに出やすくなり、歩きやすい池袋が実現することで池袋への来街者が増加し、区域内での消費額も増加することが期待できることから、売り場面積あたりの年間商品販売額をKPIの指標として用いることとする。

表 商業統計調査の結果より得られる指標（小売店）

	事業所数	従業者数 (人)	年間商品 販売額 (百万円)	売場面積 (㎡)	売り場面積あたり 年間商品販売額 (百万円/㎡)
2004（平成16）年度	1,221	14,473	607,924	338,835	1.79
2007（平成19）年度	1,204	14,921	604,920	357,204	1.69
2014（平成26）年度	1,058	14,925	614,786	313,786	1.96

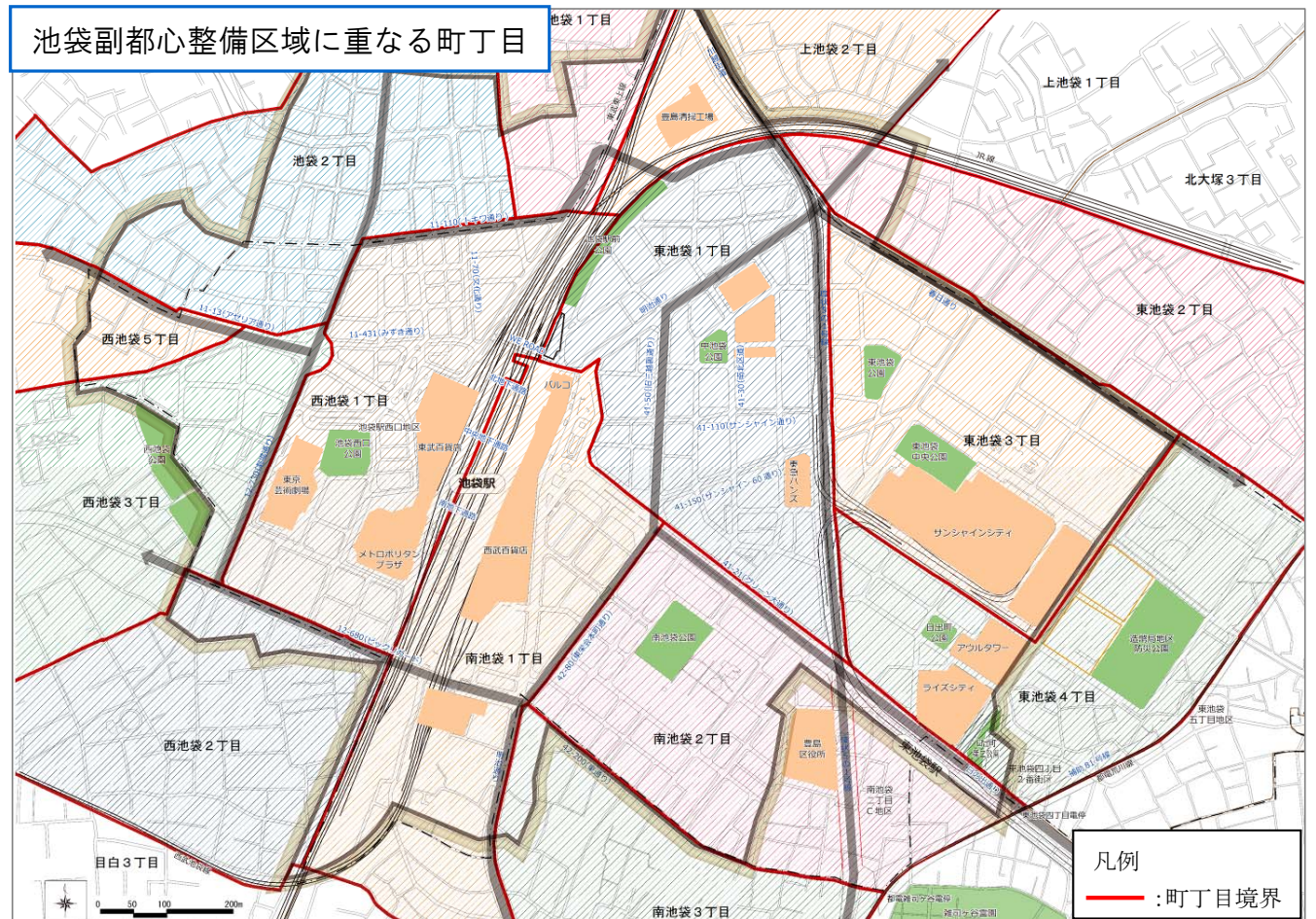
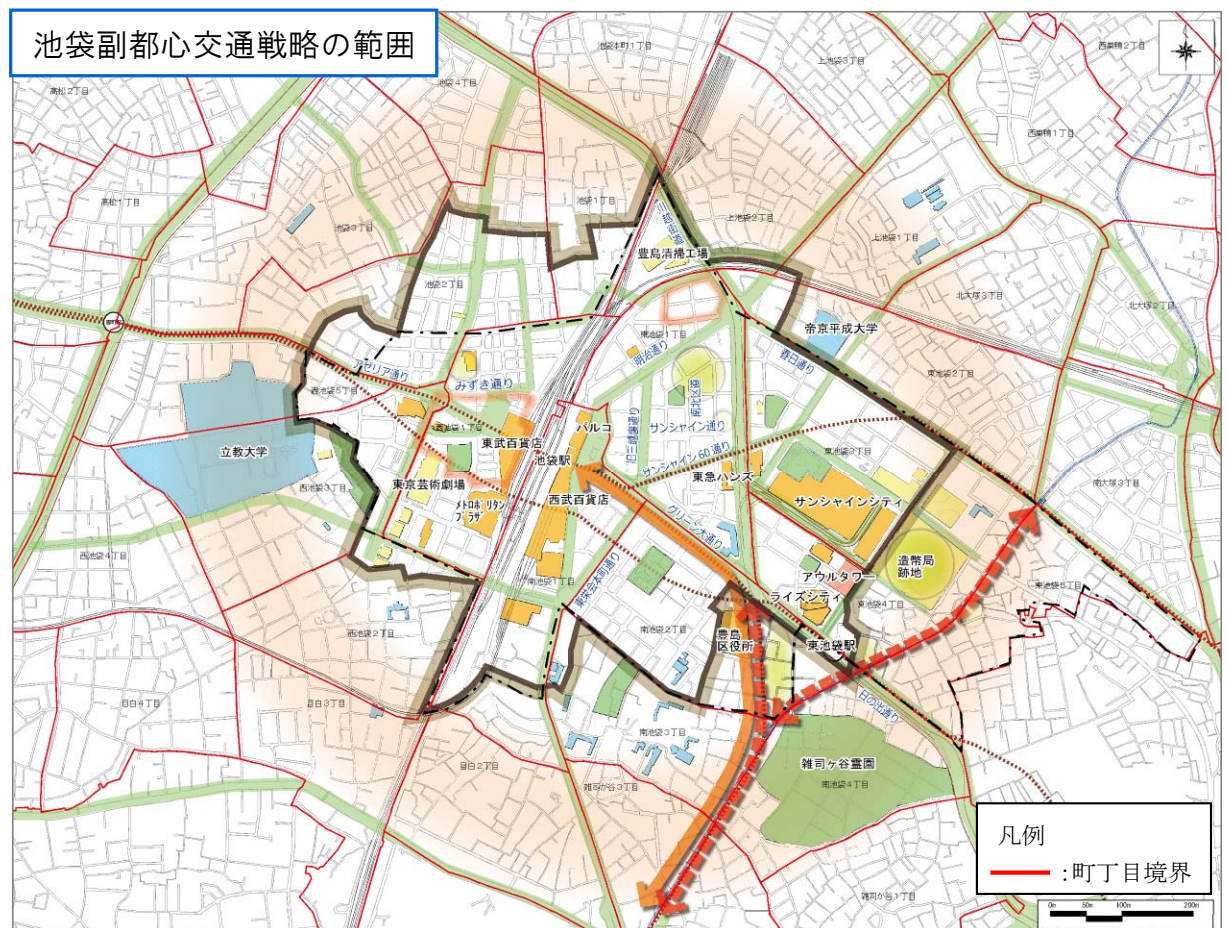
【産業関連統計の変遷】

- ・商業に関する施策の基礎データとして、商業統計調査があり、平成9年～平成19年までは5年周期で調査が実施された。（本調査の2年後に簡易調査も実施された。）
- ・しかし、平成21年の経済センサス調査の開始に伴い、商業統計調査の周期が経済センサス活動調査の2年後に変更された。そのため、平成19年～平成26年にかけては調査の実施間隔が長くなっている。（平成24年に経済センサス活動調査実施）
- ・その後、総務省の「公的統計の整備に関する基本的な計画（第Ⅲ期基本計画）（平成30年）」に則り、商業統計調査は経済産業省・総務省が共同調査する「経済構造実態調査」に引継・再編された。
- ・ただし、経済構造実態調査でも小売業や卸売業の年間販売額・売場面積等は引き続き調査される。（右図参照）
- ・したがって、今後も、年間商品販売額や売場面積のデータは得られる予定である。

図 経済構造実態調査の調査項目

甲調査	乙調査
<p>製造業及びサービス業の企業 (個人経営の企業、一部産業に属する企業を除く)</p> <p>①産業大・中・小分類のそれぞれにおいて売上高総額の8割を達成する範囲に含まれる企業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業の属性事項 ・売上総額及び商品販売額 ・費用総額及び費用の主要項目別金額 ・事業活動別の売上金額 <p>(卸売業・小売業に属する企業のみ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年初及び年末商品手持ち額 ・年間商品仕入額 <p>②同売上高総額の5割を達成する範囲に含まれる企業 ※製造業を除く</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区分別の費用割合 ・一事業区分に係る費用の項目別金額 <p>③有価証券報告書等提出企業、売上高1000億円以上(かつ会社企業においては資本金2億円以上)の企業及び相互会社</p> <p>(傘下事業所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業活動 ・売上総額 <p>(卸売業・小売業に属する事業所のみ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・卸売業販売額及び小売業販売額 ・小売業の売場面積 ・卸売業販売額の本支店間移動の割合 	<p>特定サービス産業の事業所・企業</p> <p>○特定のサービス産業において、抽出された企業又は事業所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業種ごとの事業特性事項

出典：総務省「第77回産業統計部会・第79回サービス統計・企業統計部会」（平成30年）



③ 歩行者の滞在時間のデータの整理・検討

① 目標の達成度合いを示すことができる「滞在時間」のデータイメージ

・「歩行者の滞在時間」から目標の達成度合いを評価する際の項目とデータイメージは以下のとおりと想定される。したがって、「歩行者の滞在時間」のKPIの設定にあたっては、以下のようなデータが把握できるデータソースを用いる必要がある。

表 「歩行者の滞在時間」のKPI設定のデータイメージ

項目	データイメージ
滞在する範囲	少なくとも、池袋副都心整備区域が含まれる範囲
来訪者のターゲット	滞在範囲に、居住地、勤務先、通学先がない来訪者
	豊島区民のほか、首都圏内外からの来訪者 訪日外国人
	主に、買物・娯楽・観光等の目的での来訪
	滞在範囲を、主に徒歩で回遊
	平日、休日
滞在時間の集計	滞在範囲内の、ターゲットとする来訪者の滞在時間の平均値
	望ましくは、駅前百貨店等だけに滞在する来訪者と、まちなかを回遊する来訪者との違い
3副都心との比較	望ましくは、池袋・新宿・渋谷の3副都心を対象にした、回遊分布・回遊範囲、それによる滞在時間の違い

② 滞在時間を把握するためのデータの種類

・滞在時間を把握することができるデータとして、以下の3つのデータが挙げられる。

- Web アンケート調査の実施
- パーソントリップ調査結果の活用
- キャリアデータ、スマホアプリデータの活用

③ 滞在時間の分析方法及び各データの比較

○：相対的に優れていると考えられる項目 ▲：使用上の制約が大きいと考えられる項目

項目	方法1 Web アンケート調査		方法2 パーソントリップ調査	方法3 キャリアデータ スマホアプリデータ	
	被験者	・ Web 調査会社が保有するモニターのサンプル ○ 全国に居住するモニターの居住地の指定が可能		・ 東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）に居住する5歳以上のサンプル	<キャリアデータ> ○ 特定キャリアの利用者 <スマホアプリデータ> ○ アプリ利用者
集計対象	池袋来訪者の抽出方法（範囲）	・ 概ねの範囲指定は可能 ・ 特定期間に指定範囲に訪れた経験のあるモニターをサンプル抽出		・ ゾーン単位での範囲 小ゾーン：15,000人/ゾーン 地区ゾーン：町丁字程度	<キャリアデータ> ・ 数100mメッシュ単位 <スマホアプリデータ> ○ 任意の指定範囲で抽出可
	サンプル数	・ 上記モニター×回答率、目標回答数の設定可		▲ サンプルを拡大するため、地区ゾーンレベルになると精度が低下する。	<キャリアデータ>（一例） ○ 休日：4,000人日（延べ人数） <スマホアプリデータ>（一例） ・ 休日：のべ230人日（実人数） （3,500人月（実人数））
データ取得日	年次	・ 過去に訪問した時期（直近半年以内、1年以内など）を任意指定可 ▲ 特定日の設定は難しい		▲ 平成20年（利用可能）と時間が経過 ※平成30年（R元年秋頃、基本集計データが公表予定）	<スマホアプリデータ> ○ アプリの配信を開始した2016年からデータ提供が可能
	平日/休日	○ 平日、休日別に取得可		▲ 平日のみ、休日は分からない。 ・ 平成20年：調査期間の平日1日の行動ベース ・ 平成30年：H30.9～12月の平日1日の行動ベース	○ 平日、休日別に取得可
滞在時間の集計	▲ 対象範囲に到着した時刻と出発した時刻を回答してもらいその差分を集計、回答者の回答に依る。		・ ゾーンの到着した時刻と出発した時刻の差分を集計 ▲ 回答者の回答に依るほか、サンプル拡大のため精度は低い。	○ データに基づくため、精度が高い	
サンプル属性	性別・年齢	・ 調査にて把握可能		○ 分類可	<スマホアプリデータ> ・ ユーザーの任意申告により分類可。不明なサンプルは推定
	来訪目的	○ 調査にて、来訪目的（買物・娯楽など）の指定ができる。		○ 分類可	<キャリアデータ> ・ 行動記録から目的を想定 <スマホアプリデータ> ○ 範囲内に居住地や勤務地がないサンプルを抽出可能
	来訪手段	・ 調査にて把握可能		○ 分類可	<スマホアプリデータ> ○ 行動記録から想定可能
	滞在範囲の移動手段	▲ 詳細な行動把握は回答負担が大きくなり、精度が低下。回答者の回答に依る。		▲ ゾーン内の詳細な動きの把握が困難 （H30PTはビッグデータにより推計）	<スマホアプリデータ> ○ 滞在・徒歩移動・その他移動が把握できる。 ○ 滞在場所、回遊範囲を把握可能。
	滞在場所				
他の副都心との比較の容易性	▲ 同じ調査を複数回実施する必要あり。		○ 同じデータで比較できるため、相対的な比較に適している。 ・ 調査を実施している年度でしか比較できない。	○ 同じデータで比較できるため、相対的な比較や傾向分析に適している。 ○ 過去のデータも任意の年月日で取得可能。	
費用	▲		○	▲	
総合評価	▲		▲	○	

●各データを比較した結果、左表の「目標の達成度合いを評価する際の項目」が最も的確に把握できると考えられる「スマホアプリデータ」を用いることとする。

4. 数値目標（KPI）の設定

（1）歩行者数

- 現状の歩行者流動は、池袋駅東口からサンシャインシティ方面へ向かうサンシャイン 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。
- そこで、歩行者の回遊性を向上させ、東西の動線としてサンシャイン通りとグリーン大通り、南北の動線として南北区道の歩行者交通量を増加させることを指標として掲げる。
- なお、今回追加する3つの指標のうち、一つは目標値が趨勢値より10%以上増加するように設定することが求められているが、歩行者数の指標をその対象とすることとする。

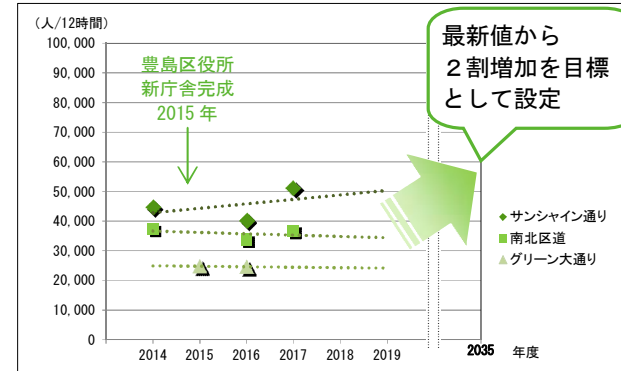


図 サンシャイン通り・グリーン大通り・南北区道の休日の歩行者交通量の推移*

* 豊島区実施の交通量調査データより集計。(2014年7/6、2015年10/25、2016年12/4、2017年11/25) サンシャイン 60 通りの歩行者交通量：158,000 人/12h (2017年度調査)。

表 歩行者数の数値目標

指標	策定当初 (2011年11月)	最新値	目標値
(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	各路線で 最新値から 2割増加

※3 グリーン大通り、サンシャイン通り、南北区道の休日の歩行者数 (12時間 (8~20時))。

（2）歩行者の滞在時間

- 池袋が今後にもぎわいのある拠点として発展していくためには、商業資源、文化資源などを生かした、時間消費型のまちを形成することが課題である。豊島区では、2015年3月に「アート・カルチャー都市構想」を策定し、歩行者に優しい回遊ネットワークを整備することによって、『出会いが生まれる劇場空間の創出』を目指している。
- そこで、歩行者の滞在時間の増加を指標として掲げる。

* 歩行者の滞在時間は、今回指標を設定するにあたってスマホアプリ (SilentLog) の位置情報データを取得し集計を行った。したがって、過年度のデータとの比較は行っていない。集計期間は大きなイベントや長期休暇等がない、2019年5月18日~31日の2週間と9月1日~14日の2週間の合計4週間とした。

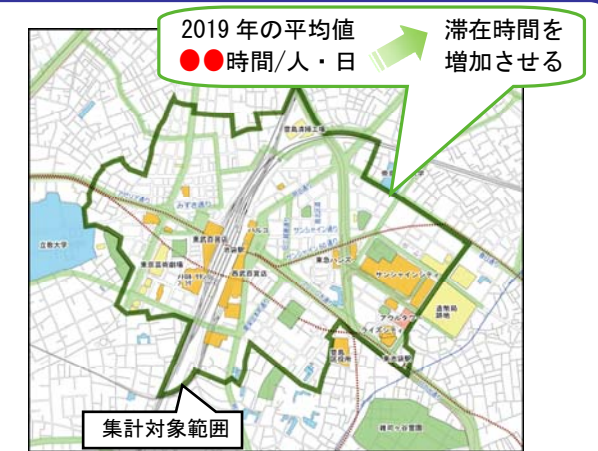


図 歩行者の滞在時間の集計対象範囲

表 歩行者の滞在時間の数値目標

指標	策定当初 (2011年11月)	最新値	目標値
(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] ●●時間/人・日	滞在時間の増加

※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。

●の箇所 (数値) は、現在算定中・検討中の項目

（3）小売業年間商品販売額

- 駅に隣接した百貨店等の大型店舗の集積をはじめとして、池袋駅周辺は小売店舗や飲食等の商業集積が高いエリアとなっている。しかし、商業集積は高いものの販売効率は高くない。
- そこで、快適な歩行空間を創出するとともに既存の商業集積を生かしてにぎわいを強化することにより、売り場面積あたりの年間商品販売額を増加させることを指標として掲げる。

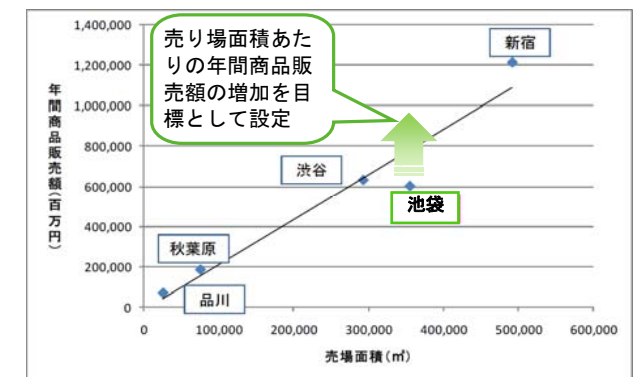


図 小売業年間商品販売額と売場面積比較*
* 「平成19年度商業統計 (経済産業省)」データより集計

表 小売業年間商品販売額の数値目標

指標	策定当初 (2011年11月)	最新値	目標値
(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

※5 「商業統計 (経済産業省)」より集計。

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%	[2016年度値] 28.1%	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	各路線で 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] ●●時間/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 グリーン大通り、サンシャイン通り、南北区道の休日の歩行者数(12時間(8～20時))。

※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。

① 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数

- 1日あたりの乗降客数が約260万人^{※6}を超える池袋駅では、鉄道間の乗換え利用が約3/4を占めており、池袋で降りる人(または乗る人)は約1/4にすぎません。
- 池袋副都心の交通環境を改善し、乗換え客の一部を池袋で乗降させることにより、自駅乗降客数(鉄道間の乗換え客を除く乗降客数)を増加させることを指標として掲げます。
- なお、策定当初から現時点にかけて順調に推移しています。

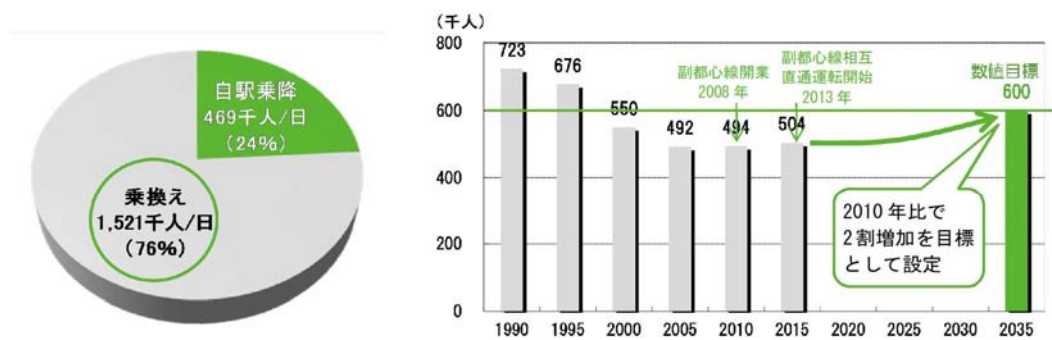


図 2-2 池袋駅における乗降客数の内訳^{※7} 図 2-3 池袋駅及び東池袋駅の日あたり自駅乗降者数の推移^{※8}

② 滞在時間や目的施設数の増加並びに住みや来街者の満足度

- 「住む人、訪れる人にとって楽しいまち」に関しては、歩行者交通量、滞在時間などの様々な指標が考えられますが、ここでは、豊島区が定期的に行っている区民意識調査等を活用し、「住みたい・訪れたいまちになったかどうか」などに対する満足度向上を指標として掲げます。

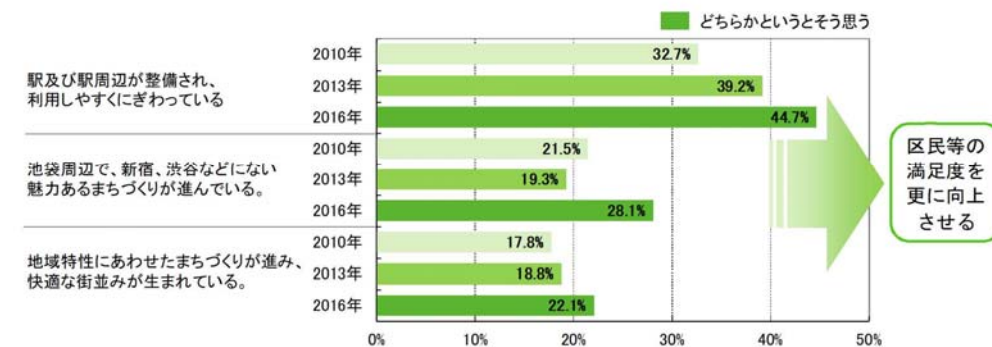


図 2-4 区民の都市再生や生活環境に対する評価^{※9}

※6：池袋駅に乗り入れる各路線の乗降人員を合計した値。(東京都統計年鑑より)
 ※7：「平成27年大都市交通センサス」の定期利用に「平成26年版都市交通年報(平成24年度実績)」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出。なお※6の数値とは値が異なる。
 ※8：池袋駅の自駅乗降者数は、「大都市交通センサス」の定期利用(自駅)に「都市交通年報」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出、東池袋駅の自駅乗降者数は「都市交通年報」から算出。
 ※9：「協働のまちづくりに関する区民意識調査(3箇年)」より池袋に関連する評価項目を抜粋し作成。

③ 池袋駅周辺の歩行者数

- 現状の歩行者流動は、池袋駅東口からサンシャインシティ方面へ向かうサンシャイン 60 通りに集中し^{※10}、周辺街区への賑わいの面的な広がりが不足しています。
- そこで、歩行者の回遊性を向上させ、東西の動線としてサンシャイン通りとグリーン大通り、南北の動線として南北区道の歩行者交通量を増加させることを指標として掲げます。



図 2-5 サンシャイン通り・グリーン大通り・南北区道の休日の歩行者交通量の推移^{※11}

④ 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間

- 池袋が今後もにぎわいのある拠点として発展していくためには、商業資源、文化資源などを生かした、時間消費型のまちを形成することが課題です。豊島区では、2015年3月に「アート・カルチャー都市構想」を策定し、歩行者に優しい回遊ネットワークを整備することによって、『出会いが生まれる劇場空間の創出』を目指しています。
- そこで、歩行者の滞在時間の増加を指標として掲げます。



図 2-6 歩行者の滞在時間の集計対象範囲^{※12}

⑤ 小売業の年間商品販売額

- 駅に隣接した百貨店等の大型店舗の集積をはじめとして、池袋駅周辺は小売店舗や飲食等の商業集積が高いエリアとなっています。しかし、商業集積は高いものの販売効率は高くありません。
- そこで、快適な歩行空間を創出するとともに既存の商業集積を生かしてにぎわいを強化することにより、売り場面積あたりの年間商品販売額を増加させることを指標として掲げます。

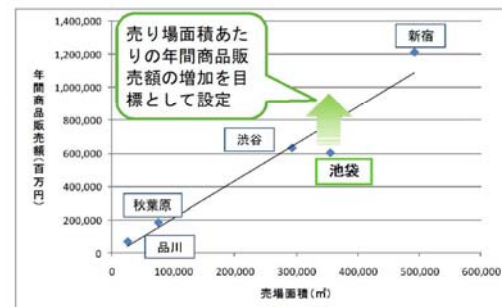


図 2-7 小売業年間商品販売額と売場面積比較^{※13}

※10：サンシャイン 60 通りの歩行者交通量：158,000 人/12h (2017 年度調査)。

※11：豊島区実施の交通量調査データより集計。

※12：歩行者の滞在時間は、今回指標を設定するにあたってスマホアプリ (SilentLog) の位置情報データを取得し集計を行ったため、過年度のデータとの比較は行っていない。集計期間は大きなイベントや長期休暇等がない、2019年5月18日～31日の2週間と2019年9月1日～14日の2週間の合計4週間としている。

※13：「平成19年度商業統計 (経済産業省)」データより集計。

5. 賑わいのある歩行者空間に関する記述の追加について

- 豊島区では、『アート・カルチャーの魅力で、人や産業を惹きつけ、持続発展する都市の実現』を目指し、平成 27 年（2015 年）3 月に「アート・カルチャー都市構想」、平成 28 年（2016 年）8 月には、「アート・カルチャー都市構想実現戦略」を定め、「文化戦略」「国際戦略」「空間戦略」の3つの柱により『まち全体が舞台の誰もが主役になれる劇場都市』の実現を目指している。その一つ「空間戦略」では、公民の連携によりまちなかの多様な機能と空間を最大限に活用するとともに、歩行者に優しい回遊ネットワークを整備することによって、『出会いが生まれる劇場空間の創出』を目標としている。
- 「池袋副都心交通戦略」においても、かねてから歩行者の回遊性の向上や安全快適な歩行者空間の創出を基本方針に掲げているが、このような状況や動向を踏まえ、特に南北区道とグリーン大通りに関しては、「賑わいの創出」を基本方針及び目標となる交通環境の具体例に加えることとする。

2-4. 基本方針

交通戦略では目標とする交通環境を整えるため、以下の4つの基本方針を掲げています。引き続きこの方針に則り、進めていきます。

基本方針1 歩行者を優先する交通環境の創出【現状と課題1, 2に対応】
～来街者や地域の生活者にとって、安全・安心な交通環境を確保します～

- 歩行者を優先する道路の形成
 - 鉄道で来街する人がまちなかに出やすいように、駅からまちなかに連続する安心して通行できる歩行者のための道路空間を確保します。
- 安全で快適な歩行区域の形成
 - 商業や業務施設が集積する駅前周辺地区では、来街者や地域の生活者が安心して買物ができ、集い・憩うことのできる安全で快適な区域を創出します。

現状診断

- 自動車中心の道路空間
- 広幅員道路による駅とまちの分断
- 歩行する来街者と、一般車・荷さばき等の物流車両が交錯

将来に向けて

- 増加する来街者に対応するため、開発等に伴う、歩行者空間や滞留空間の創出
- 歩行者・自動車・自転車動線の整序化

基本方針2 回遊性の向上【現状と課題2, 4に対応】
～誰もが気軽に訪れ楽しむことのできる歩行者・公共交通ネットワークを形成します～

- 歩行者ネットワークの形成
 - 主要施設間をアクセスしやすいように、歩行者を優先する道路と拠点性の高いエリア周辺や駅前周辺を結ぶ歩行者のネットワークを形成します。
 - ネットワークは、地上・地下・上空を重層的に、かつ歩行者優先度合いに応じ階層的に形成します。
 - まち中の回遊を促進し、また駅からまちに人をスムーズに流れるよう、案内サインを充実します。
- 副都心内の移動を支える公共交通の充実
 - 高齢者や障がいのある方をはじめとする来街者・生活者の移動の負担を軽減し、まちなかに出やすい環境とするため、副都心内の移動を支える公共交通を充実します。

現状診断

- 歩行者空間の不連続
- 歩行者・自転車・自動車の動線の重複・重複
- 副都心内を気軽に回遊できる移動手段の不足
- 情報発信機能・空間の不足

将来に向けて

- 歩行者ネットワークの形成
- 魅力ある公共交通システムの導入
- アート・カルチャー・ハブ[※]/アート・カルチャー・スポット[※]の育成

※8：アート・カルチャーの活動や発信を促せる連携拠点
※9：地区内の多様な都市機能をつなぐ、相互補完する距離の中継点

2-5. 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例

目標となる交通環境のモデルをもとに、池袋副都心における将来の交通環境を具体的に示したものです。

（目標となる交通環境の具体例）

- 歩行者ネットワークの形成**
基本方針①・②・④に対応
●歩行者を優先する道路・動線【】
●歩行者が通行しやすい道路【】
●開発地周辺の歩行者空間【】
- 交通結節機能の強化**
基本方針③に対応
●駅東西の駅前広場【】
- 歩行者を優先する交通環境の創出**
基本方針①・②に対応
●歩行者を優先する安全で快適な歩行区域【】
●歩行者と自動車とが共存し歩行者が通行しやすい区域【】
- 賑わいのある歩行者空間の創出**
基本方針①・②・③に対応
●南北区道の歩行者優先化
●グリーン大通りの賑わい創出のための整備
- 池袋副都心の回遊性向上**
基本方針④に対応
●新たな公共交通システム
●電気バスの導入ルート【】

凡例

- ＜計画区域＞
 - 池袋副都心計画区域
 - 池袋副都心再開発計画区域
- ＜回遊性のある交通環境＞
 - 歩行者ネットワークの形成
 - 歩行者を優先する道路
 - 歩行者が通行しやすい道路
 - 歩行者と自動車とが共存し歩行者が通行しやすい道路
 - 歩行者を優先する安全で快適な歩行区域
 - 歩行者と自動車とが共存し歩行者が通行しやすい区域
 - 交通結節機能の強化
 - 交通環境の向上
 - 池袋副都心の回遊性向上
 - 新たな公共交通システム
 - 電気バスの導入ルート
 - 歩行者ネットワーク

で囲っている部分が追記した箇所

III. 池袋副都心交通戦略のスケジュール

		H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3以降
関連計画・都市整備の動向等			●緊急整備地域指定(7月)	●ガイドライン策定(7月)		●基盤整備方針策定(5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 ▼ 設計等	ピクリガード着工 ▼	ピクリガード整備	竣工		
	池袋西口の再開発	準備会設置				北デッキ詳細調査			都市計画決定 権利変換計画認可 工事
	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					新ホール棟 ▼ 着工 ▼ 竣工	オフィス棟 ▼ 着工 ▼ 竣工	
	南北区道(中池袋公園前の区間)の整備					詳細設計	着工 ▼ 工事 ▼ 竣工		
	南池袋公園の整備		工事	竣工					
	造幣局地区防災公演の整備					設計等	着工 ▼ 工事 ▼ 竣工	竣工	
	池袋駅西口公園					設計等	着工 ▼ 工事 ▼ 竣工		
都市計画道路整備									環5の1(地下道路)開通
池袋副都心 交通戦略	交通戦略の施策	施策の実証実験 路上荷さばき施策 計画・準備	実証実験	歩行者優先化 南北区道の歩行者優先化 計画・準備	実証実験	実証実験	実証実験	池袋副都心交通戦略の更新 関係機関協議	交通状況調査 交通解析 池袋副都心交通戦略の再検証 池袋副都心交通戦略の進行管理
	ロードマップ					ロードマップの修正			
駐車場整備地区の変更	策定手続き 都市計画審議会等			(素案)	(案)	パブコメ (付議) 都計審 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 駐車場整備計画の策定 (骨子)	(案)				
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			(方針)		地域ルールの検討	運営体制の検討 運用マニュアルの策定	地域ルール 施行	
荷さばきルール	荷さばきルールの策定			(方針)		荷さばきルールの検討		荷さばき ルール施行	
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)		
	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			