

池袋駅周辺地域再生委員会
第 5 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	15

令和2年2月26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

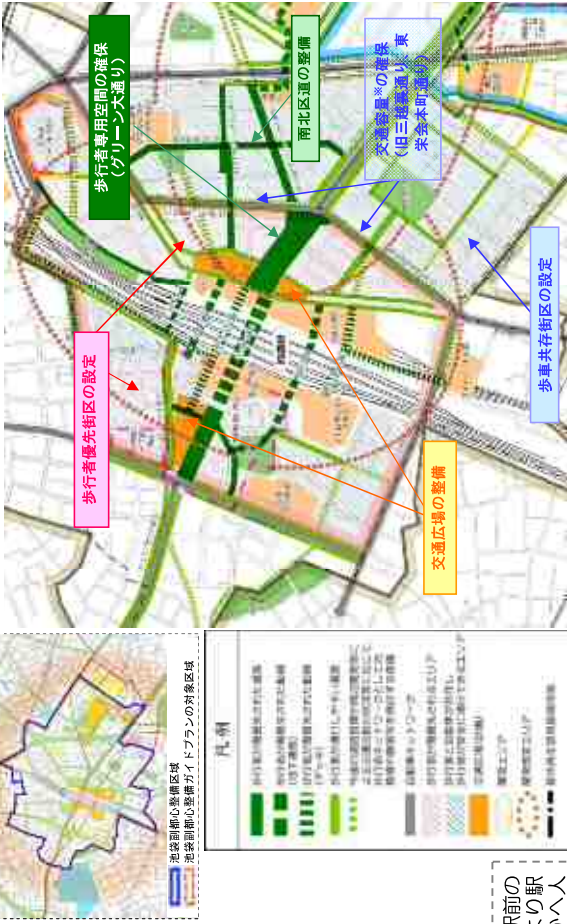
1. 交通戦略の進捗状況

(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】



交通戦略は、駅前の交通により、駅からまちなかへ人が出にくいこと、まちなかの動向がつかず、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）

・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

※ 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

池袋駅東口における予想される影響と検証事項

・駅前通りの通り抜けを見直すことによる物流・自動車交通への影響

・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

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3線車線より2線相当、東武池袋線より4線相当が必要となる。

一般車の駐車場利用線の確保
 ⇒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。

路上荷さばきの場所以外の誘導
 ⇒現在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基盤として、自動車で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備していくのか、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24年度)

関係者との合意形成や実施の難しさなどを踏まえ、路上荷さばきを検討する中で、池袋に適用できる施策が求められた。

先進事例調査（ヒアリング）
 ・武蔵野市、練馬区、柏市

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、補充的に指定した路上荷さばきスペースも設置し誘導

(平成25年度)

路上荷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
 ■路上荷さばき施策の検討
 ・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

池袋駅東口の空間形成に向けた検討

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

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25年度検討内容の深度化

サンシャイン通りと南北区道の歩行者優先化実証実験に向けた計画・準備

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

サンシャイン通りでの歩行者優先化実証実験の実施・評価

サンシャイン通りと南北区道での歩行者優先化実証実験の実施・評価

サンシャイン通りの車両通行規制実施

池袋副都心交通戦略【更新版】の策定
 東口・西口のロードマップの更新
 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
 地域ルール策定協議会で
 地域ルールの策定（H30～H31）

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

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

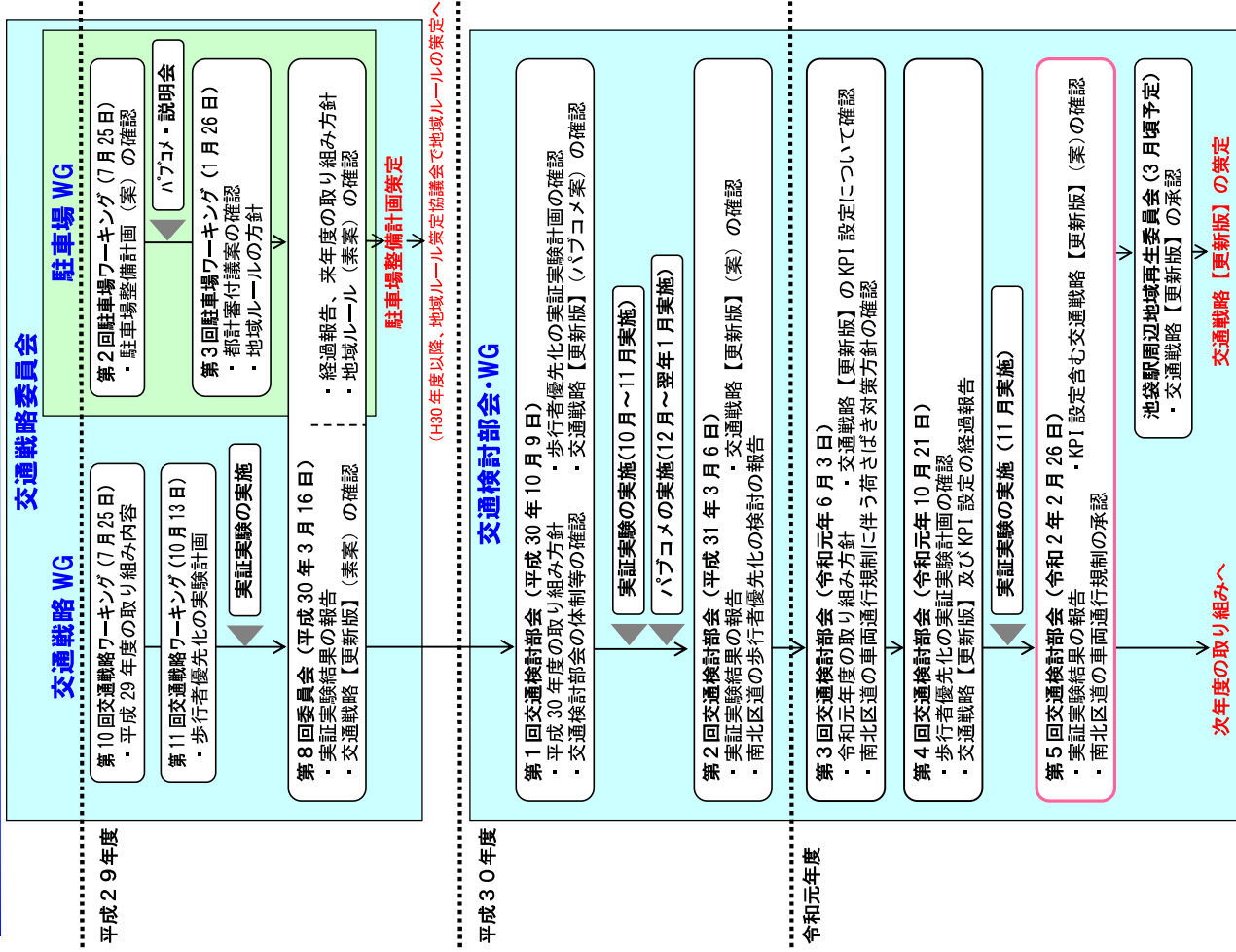
池袋副都心交通戦略【更新版】の策定
 池袋副都心交通戦略【更新版】の策定

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

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

(2) 委員会・ワーキングの流れ



(3) 交通検討部会のメンバー

交通検討部会のメンバー	
部長	中村 文彦 (横浜国立大学 教授・副学長)
副部長	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)
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
<p>■南北区道の歩行者優先化に関する検討</p> <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 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
<p>■池袋副都心交通戦略(更新版)の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通戦略(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

図 これまでの進捗状況と今後の流れ

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KPI (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、KPI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KPI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13-(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（KPI）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KPI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、また歴史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KPI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、渋谷などにはない魅力あるまちづくりが進んでいる」に対して「どちらかというとそう思う」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KPIの検討

・指標の選定にあたっては、戦略目標の達成状況、施策実施の効果を的確に表すものであり、地方公共団体が自ら設定、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、KPI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、PT調査の公表タイムラインや交通ビッグデータの入手方法等を考慮し、調査方法等を検討する。

表 追加するKPIの設定に用いるデータ（案）

追加するKPI	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東京都市圏バーソントリップ調査 ※平成30年PT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

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。



図 池袋駅周辺の過年度の歩行者交通量調査地点

- ・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とグリーン大通りとグリーン大通り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**。

現状の歩行者流動



歩行者優先化施策実施後の歩行者流動



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 歩行者数の目標値の設定

＜数値目標を設定する指標（KPI）＞

- ・今回追加する3つの指標（KPI）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。
- ・『小売業年間商品販売額』については、施設の立替えやリニューアルによる施設自体の魅力向上による増加や景気による影響も想定されることから、交通戦略の施策による効果を計る指標として数値目標を設定するには適さないと考えられる。
- ・『歩行者の滞在時間』については、上記と同様に施設自体の魅力向上による増加の要因も考えられることおよび交通戦略の施策の効果によりどの程度滞在時間が増加するか判断が困難であることから、数値目標を設定するには適さないと考えられる。
- ・一方、『歩行者数』については、交通戦略の施策の効果が比較的反映されやすいと考えられ、数値目標も設定しやすい。
- ・以上により、『歩行者数』を数値目標を設定する対象とすることとする。

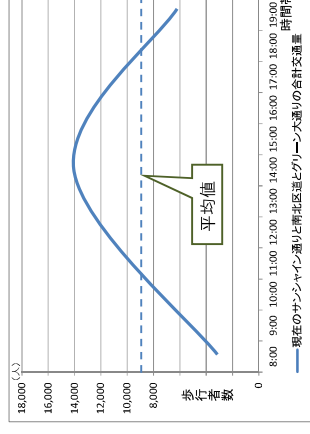
＜数値目標＞

- ・本交通戦略では、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2割増加』を掲げている。
- ・本交通戦略の目標である『まちなかへの人の流れを生み出す』という視点で整理すると、2割増加した自駅乗降客にまちなかを回遊してもらうことが目標であり、その回遊が『歩行者数』と整理できる。
- ・したがって、『歩行者数』の数値目標は、**自駅乗降客数の目標値と同様、2割増加**とする。
- ・3断面の歩行者数の平均値（合計値）で2割増加を目標とする。
- ・なお、『歩行者数』を単純に2割増加するだけでなく、時間的広がりや空間的広がりや創出することを目標とし、全体として2割増加とした。

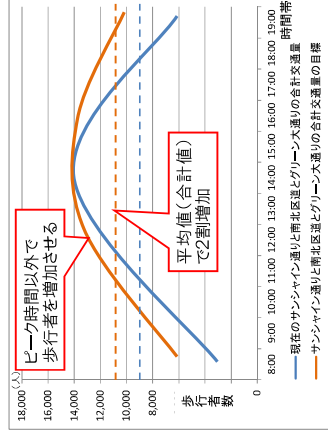
■ 『歩行者数』を2割増加し、時間的広がりや空間的広がりや創出するイメージ

＜歩行者の時間的広がりや創出するイメージ＞

現在の歩行者の時間変動



目標とする歩行者の時間変動



＜歩行者の空間的広がりや創出するイメージ＞

現在の主要な歩行者流動



目標とする主要な歩行者流動



③ 歩行者サービス水準の検討

- ・KPI として設定する『歩行者数』の対象断面である、サンシャイン通り、南北区道、グリーン大通りの3断面について、数値目標として設定した歩行者が2割増加した場合に快道な歩行環境が確保できるか、サービス水準で評価した。
- ・サービス水準の評価基準は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル/国土交通省都市局」(以下、開発マニュアル)と、ジョン・J・フルーインの歩行者密度(以下、フルーイン)の2種類を用いた。

表 サービス水準の評価基準

サービス水準	開発マニュアル		フルーイン
	歩行者流量(人/m・分)	歩行状況	
A	~27	自由歩行	歩行速度、追い越しなど自由に行える
B	27~51	やや制約	歩行速度がやや減少する
C	51~71	やや困難	歩行速度、追い越しは制限される
D	71~87	困難	歩行速度が制限され低下する、流れが一瞬停止することもある
E	87~100	ほとんど不可能	全ての歩行者が自分の速度で歩けない、頻繁に停止する
F			ずり脚のしか前進できない、むしろ立ち止まっている状態

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル/国土交通省 都市・地域整備局
歩行者の空間～理論とデザイン～/ジョン・J・フルーイン,1974

- サンシャイン通り**:右図の2断面で評価した。サンシャイン通りは、休日12~19時で車両通行規制のため車道部も有効幅員に含むが、参考として、歩道のみを有効幅員とした場合についても算定した。
- 南北区道**:南北区道(歩道なし)は、休日12~19時で車両通行規制を検討しているため車道部も有効幅員に含めるが、参考として、路側帯のみを有効幅員とした場合についても算定した。
- グリーン大通り**:グリーン大通りは、広幅員の歩道が整備されていることから、北側歩道と南側歩道で分けて算定した。

<サービス水準の算定結果>

- ・サービス水準がB以上となったケースは、サンシャイン通り②断面で車道を有効幅員に含めない場合であった。
- ・**サンシャイン通り②断面は、H30年5月から休日12~19時で車両通行規制となっていることから、サービス水準Aを確保できる。**
- ・**南北区道についても、休日12~19時で車両通行規制となればサービス水準Aを確保できる。**

表 サービス水準の算定結果

■サンシャイン通り ①断面 (車両通行規制のため車道部も含めた場合)		※有効幅員=道路幅員2.4m+ツリーサークル1.5m×2=車道幅員6.7m		1分あたり 歩行者 の交通量 (人/分)		サービス水準評価	
有効幅員 (m)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	歩行者 の交通量 (人/分)	歩行者 の交通量 (人/分)	開発マニュアル	フルーイン	
現状(平成29年11月25日(土))	14.30 14:15-14:30 2008	14:15-14:30 2410	133.87	9.36	A	A	A
歩行者が2割増加した場合 (車道部を含まない場合)	14.30 14:15-14:30 2410	14:15-14:30 2410	160.64	11.23	A	A	A
■サンシャイン通り ②断面 (車両通行規制のため車道部も含めた場合)		※有効幅員=道路幅員2.4m+ツリーサークル1.5m×2=車道幅員6.7m+車道幅員4m		1分あたり 歩行者 の交通量 (人/分)		サービス水準評価	
有効幅員 (m)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	歩行者 の交通量 (人/分)	歩行者 の交通量 (人/分)	開発マニュアル	フルーイン	
現状(平成29年11月25日(土))	10.30 14:15-14:30 2008	14:15-14:30 2410	133.87	13.00	A	A	A
歩行者が2割増加した場合 (車道部を含まない場合)	10.30 14:15-14:30 2410	14:15-14:30 2410	160.64	15.60	A	A	A
■サンシャイン通り ③断面 (車両通行規制のため車道部も含めた場合)		※有効幅員=道路幅員1.2m+幅寄せ0.5m×2		1分あたり 歩行者 の交通量 (人/分)		サービス水準評価	
有効幅員 (m)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	歩行者 の交通量 (人/分)	歩行者 の交通量 (人/分)	開発マニュアル	フルーイン	
現状(平成29年11月25日(土))	11.00 17:00-17:15 2348	17:00-17:15 2818	156.53	14.23	A	A	A
歩行者が2割増加した場合 (車道部を含まない場合)	11.00 17:00-17:15 2818	17:00-17:15 2818	187.84	17.08	A	A	A
■南北区道 (車両通行規制のため車道部も含めた場合)		※有効幅員=道路幅員1.0m+車道幅員6.4m		1分あたり 歩行者 の交通量 (人/分)		サービス水準評価	
有効幅員 (m)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	歩行者 の交通量 (人/分)	歩行者 の交通量 (人/分)	開発マニュアル	フルーイン	
現状(平成29年11月25日(土))	10.00 17:00-17:15 1306	17:00-17:15 1567	87.07	8.71	A	A	A
歩行者が2割増加した場合 (車道部を含まない場合)	10.00 17:00-17:15 1567	17:00-17:15 1567	104.48	10.45	A	A	A
■グリーン大通り (車両通行規制のため車道部も含めた場合)		※有効幅員=道路幅員10.7m+幅寄せ2.8m+ツリーサークル2.2m		1分あたり 歩行者 の交通量 (人/分)		サービス水準評価	
有効幅員 (m)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	歩行者 の交通量 (人/分)	歩行者 の交通量 (人/分)	開発マニュアル	フルーイン	
現状(平成29年11月25日(土))	3.60 17:00-17:15 1506	17:00-17:15 1806	87.07	24.19	A	B	B
歩行者が2割増加した場合 (車道部を含まない場合)	3.60 17:00-17:15 1806	17:00-17:15 1806	104.48	29.02	B	B	B
■サンシャイン60通り (車両通行規制のため車道部も含めた場合)		※有効幅員=道路幅員1.5m+幅寄せ(又は電柱50X)1m×2		1分あたり 歩行者 の交通量 (人/分)		サービス水準評価	
有効幅員 (m)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	歩行者 の交通量 (人/分)	歩行者 の交通量 (人/分)	開発マニュアル	フルーイン	
現状(平成29年11月25日(土))	13.00 16:30-16:45 5058	16:30-16:45 5058	337.20	25.64	A	B	B
歩行者が2割増加した場合 (車道部を含まない場合)	13.00 16:30-16:45 5058	16:30-16:45 5058	337.20	31.13	A	B	C
■サンシャイン60通り (車両通行規制のため車道部も含めた場合)		※有効幅員=道路幅員1.5m+幅寄せ(又は電柱50X)1m×2+車道幅員5m		1分あたり 歩行者 の交通量 (人/分)		サービス水準評価	
有効幅員 (m)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	ピーク時 交通量時刻 (人/15分)	歩行者 の交通量 (人/分)	歩行者 の交通量 (人/分)	開発マニュアル	フルーイン	
現状(平成29年11月25日(土))	8.00 16:30-16:45 5058	16:30-16:45 5058	337.20	42.15	B	C	C
歩行者が2割増加した場合 (車道部を含まない場合)	8.00 16:30-16:45 5058	16:30-16:45 5058	337.20	50.58	B	D	D

<参考: サンシャイン60通りのサービス水準>

図 サービス水準の算定断面



(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。
- ・小売店の売り場面積は将来の再開差等により変動するが、再開差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)	売り場面積 (㎡)	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ー活動調査の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年に経済センサスー活動調査実施）
- ・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」に引継ぎ・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・売り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り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



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）

池袋副都心交通戦略の範囲



池袋副都心整備区域に重なる町丁目

