

## 池袋駅周辺地域再生委員会

## 第 4 回 交 通 検 討 部 会 資 料

## 【南北区道の歩行者優先化の検討と実証実験の計画】

## 目次

|  | Page |
|--|------|
| I. 「池袋副都心交通戦略」における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    |
| II. 南北区道の運用方法の検討                                     | 3    |
| III. 南北区道の歩行者優先化による影響（課題）の整理                         | 6    |
| IV. 南北区道の歩行者優先化による影響（課題）への対応                         | 8    |
| V. 南北区道の車両通行規制に伴う荷さばきスペース確保の検討                       | 20   |
| VI. 南北区道の歩行者優先化の実証実験の計画                              | 29   |
| VII. スケジュール  | 49   |

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」における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

(平成 23 年度)

『「池袋副都心交通戦略」池袋の交通のあり方を考える』を策定 (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



■目標となる交通環境を実現するための路上駐車・荷さばき車面対策の必要性を整理

グリーン大通りの歩行者優先化+駅前広場の整備(明治通りの通過交通の遮断)のためには、迂回路となる東武東上線・旧三越通りの交通容量の確保が必要で、そのためには、路上駐車対策が必要

(平成 24 年度)

■先進事例調査 (ヒアリング)  
・武蔵野市、練馬区、柏市

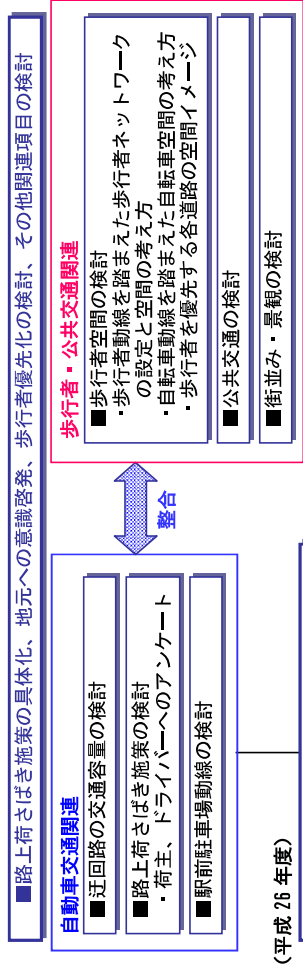
■駐車場事業者へのヒアリング  
・荷さばき車面の受け入れについて

■路上荷さばき施策の方向性提示 (H24年度委員会で確認)

○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

(平成 25 年度)



(平成 26 年度)

明治通りの通過交通の遮断に伴う荷さばき施策の実効性の確認のための実証実験の計画・準備

(平成 27 年度)

荷さばき実証実験の実施・評価

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実証実験の計画・準備

(平成 28 年度)

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

(平成 29 年度)

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

歩行者ネットワークの見直し (南北区道を歩行者が優先された道路に設定)

『池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018』の策定、ハレザ池袋・西口開発等の周辺開発が進捗

(平成 30 年度)

南北区道での歩行者優先化実証実験の実施・評価

(令和元年度)

荷さばき施策の具体化の検討  
実証実験の実施・評価

(令和 2 年度以降)

南北区道の車両通行規制実施

■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

## 1. 旧庁舎周辺の交通空間の課題

### ● サンシャイン通りの歩行者空間が不連続

池袋駅から旧庁舎跡地開発地までの歩行者動線となるサンシャイン通りは、旧三越裏通り～環状5の1号線までは既に車両通行規制(土日祝12時～19時)が掛かっており歩行者専用空間となっているが、池袋駅からの導入部である明治通り～旧三越裏通りの区間は車両通行規制が掛かっておらず、歩行者専用空間として連続していない。

⇒平成30年5月から車両通行規制を実施



車両通行規制なし  
歩行者の流れとしては、  
一体の路線

車両通行規制あり  
車両通行規制が掛かっている区間(手前)と  
掛かっていない区間(奥)

### ● 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

### ● 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)と賑わったグリーン大通り(右)

### ● 旧庁舎周辺開発「ハレザ池袋」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(平成32年)に年間650万人の来場を見込む施設が完成する予定である。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。このため、施設の開業までに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. 旧庁舎周辺開発「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年の旧庁舎跡地開発「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



## II. 南北区道の運用方法の検討

### (1) 南北区道の整備計画

- 旧庁舎周辺開発に合わせて、南北区道の整備が計画されている。計画では、開発地に面する区間を現況の10m幅員から12mに拡幅する予定である。
- 一方、中池袋公園から南の区間は、周辺街区の建替え、再編等の計画はないことから、当面道路拡幅の予定はない。
- したがって、旧庁舎跡地開発への歩行者動線となる区間のうち、南北区道のアニメイト前の区間は、当面現況のままとなる。



### (2) 南北区道の混雑度（サービスイベント）

- 南北区道の混雑度（サービスイベント）は、以下のとおりである。（算定断面はアニメイト前の区間）
- 現況の歩行者の有効幅員は、路側帯の幅員とした。歩道を整備した場合の有効幅員は、幅員2mの歩道を両側整備した場合の4mとした。歩行者専用道路とした場合の有効幅員は、道路幅員の10mとした。
- 旧庁舎周辺開発が完成し歩行者交通量が増加した状況の想定として、中池袋公園で開催したハロウィンイベント時の交通量についてもサービスイベントを算定した。

※旧庁舎周辺開発による歩行者の増加数の想定：来場者数年間650万人 ÷ 365日 ÷ 2万人/日増加

表 大規模開発発ニューラル・フルーインのサービスイベント評価基準

| サービスイベント評価 | フルーイン      |            |
|------------|------------|------------|
|            | 流動係数 (人/分) | 流動係数 (人/分) |
| A 自由歩行     | 27~51      | 20~30      |
| B やや制約     | 51~71      | 30~45      |
| C やや困難     | 71~87      | 45~60      |
| D 困難       | 87~100     | 60~80      |
| E ほとんど不可能  |            |            |

表 サービスイベントの算定結果

| 観測日               | 有効幅員 (m) | ピーク時交通量時刻 (人/15分) | ピーク時交通量 (人/15分) | サービスイベント評価  |       |
|-------------------|----------|-------------------|-----------------|-------------|-------|
|                   |          |                   |                 | 歩行者流量 (人/分) | フルーイン |
| 平日 (10月27日(火))    | 3.50     | 18:00-18:15       | 1170            | 22.29       | A     |
| 平日 (12月4日(日))     | 3.50     | 15:45-16:00       | 1604            | 30.55       | B     |
| イベント時 (10月30日(日)) | 3.50     | 15:45-16:00       | 3531            | 67.26       | C     |

### ■歩道を整備した場合（有効幅員は片側2mの両側歩道）

| 観測日               | 有効幅員 (m) | ピーク時交通量時刻 (人/15分) | ピーク時交通量 (人/15分) | サービスイベント評価  |       |
|-------------------|----------|-------------------|-----------------|-------------|-------|
|                   |          |                   |                 | 歩行者流量 (人/分) | フルーイン |
| 平日 (10月27日(火))    | 4.00     | 18:00-18:15       | 1170            | 19.50       | A     |
| 平日 (12月4日(日))     | 4.00     | 15:45-16:00       | 1604            | 26.73       | A     |
| イベント時 (10月30日(日)) | 4.00     | 15:45-16:00       | 3531            | 58.85       | C     |

### ■歩行者専用とした場合（有効幅員は道路幅員）

| 観測日               | 有効幅員 (m) | ピーク時交通量時刻 (人/15分) | ピーク時交通量 (人/15分) | サービスイベント評価  |       |
|-------------------|----------|-------------------|-----------------|-------------|-------|
|                   |          |                   |                 | 歩行者流量 (人/分) | フルーイン |
| 平日 (10月27日(火))    | 10.00    | 18:00-18:15       | 1170            | 7.80        | A     |
| 平日 (12月4日(日))     | 10.00    | 15:45-16:00       | 1604            | 10.69       | A     |
| イベント時 (10月30日(日)) | 10.00    | 15:45-16:00       | 3531            | 23.54       | A     |

※イベントとは、「池袋ハロウィンコスプレフェスティバル2016」（10月30日/池袋公園ほか）

### (3) 南北区道の運用方法の方針

#### 【南北区道の運用方針】

- サービスイベントの算定の結果、現況の交通状況においても休日混雑していることが分かる。さらに、現況の道路状況で旧庁舎開発が完成すると、混雑は更に悪化すると想定される。
- 歩道を整備しても旧庁舎開発の完成後はサービスイベントを満たすことは難しいと想定される。
- 歩行者専用とした場合は、概ねサービスイベントを満たすことが可能と考えられる。
- 平日については、歩道を整備すればサービスイベントを満たすことができる。
- 以上のことから南北区道は、歩道を整備し（平日対応）、休日は歩行者交通量が多い時間帯で歩行者専用とする方針とする。

#### 【歩行者専用とする時間帯】

- 既に車両通行規制が掛かっているサンシャイン通りの車両通行規制の時間帯は、12時～19時である。
- 休日の南北区道の歩行者交通量は15時がピークであり、その前後の時間帯は直線的な増加傾向を示している。南北区道からサンシャイン通りは一連の動線を構成していることから、サンシャイン通りの車両通行規制と同様の時間帯とするのがバランスが良い。
- 以上のことから、南北区道の歩行者専用とする時間帯は、土日祝日の12時～19時とする。

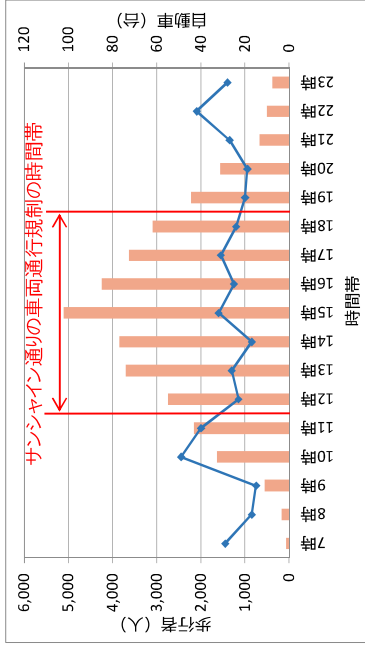


図 南北区道の休日の歩行者交通量の時間変動（H28年12月4日（日））

#### <池袋駅周辺の車両通行禁止の時間帯>

| 実施場所        | 実施日      | 実施時間帯           |
|-------------|----------|-----------------|
| サンシャイン通り    | 土曜、日曜、休日 | 12時～19時（自転車を除く） |
| サンシャイン 60通り | 土曜、日曜、休日 | 10時～22時         |
|             | 平日       | 8時～10時、12時～22時  |
| 西口サ会館周辺街区   | 終日       | 17時～1時（自転車を除く）  |

#### <（参考）歩行者天国の主な事例>

| 実施場所              | 実施日      | 実施時間帯        |
|-------------------|----------|--------------|
| 中央通り              | 秋葉原地区    | 13時～17時又は18時 |
| 中央通り              | 銀座地区     | 12時～17時又は18時 |
| 新橋3丁目             | 日曜、休日    | 12時～17時又は18時 |
| 横浜元町/キャブ・ゾク・ストリート | 土曜、日曜、休日 | 12時～18時      |

#### (4) 南北区道の歩行者優先化を実施する範囲の検討

##### 1) 中池袋公園前～サンシャイン60通りまで歩行者優先化した場合

- 歩行者の動線としては、歩行者交通量が多く主動線であるサンシャイン60通りまで連続させたいことから、まずこの範囲で歩行者優先化を検討する。
- ラウンドワン(52台)やユニクロ(49台)の駐車場にアクセスできなくなる。
- ・時間貸しで規模の大きい上記の駐車場にアクセスできなくなり、影響が大きい。

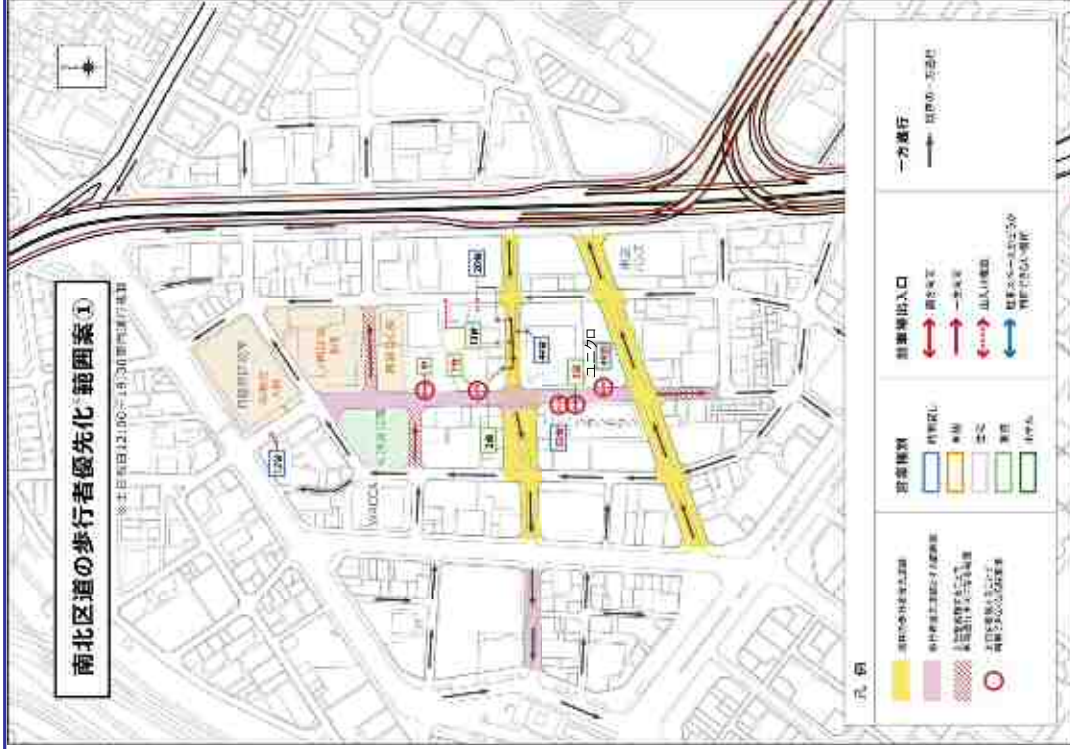


図 南北区道の歩行者優先化範囲案①(中池袋公園前～サンシャイン60通り)

##### 2) 中池袋公園前～サンシャイン通りまで歩行者優先化した場合

- ・ラウンドワンやユニクロの駐車場へのアクセスを確保するため、中池袋公園前～サンシャイン通りまでの歩行者優先化を検討する。
- サンシャイン通りは車両通行規制が掛かっているため、通行できない道路は範囲案①と同じとなる。
- ・範囲案①と同様、ラウンドワンとユニクロの駐車場にはアクセスできない。

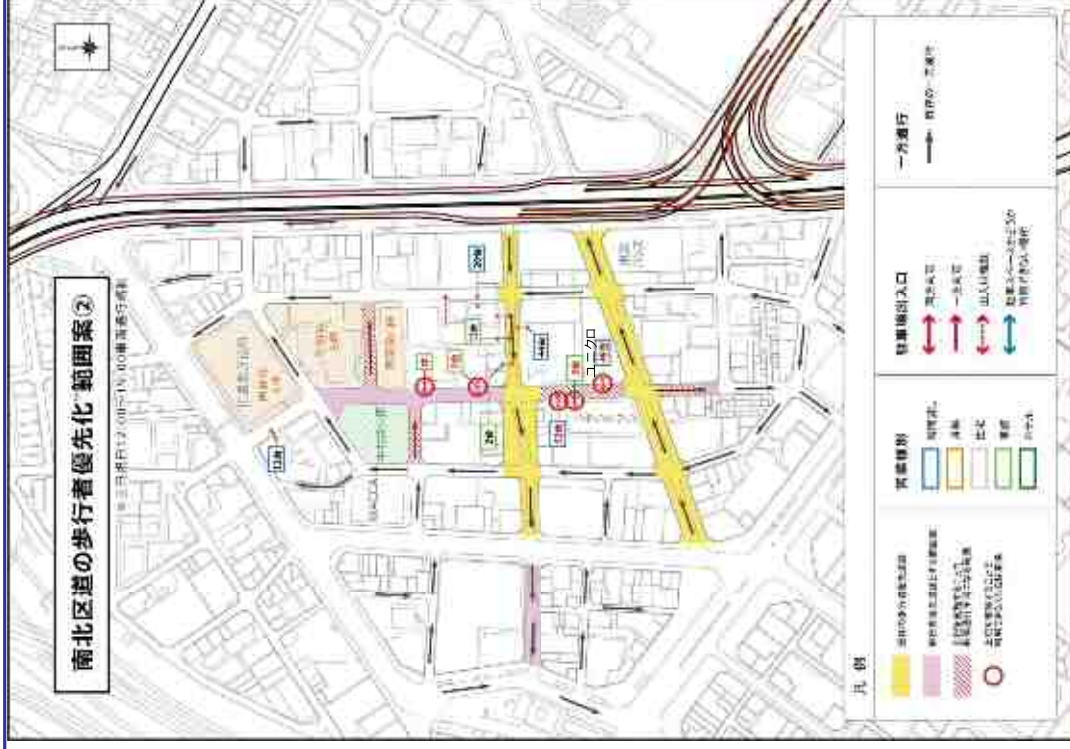
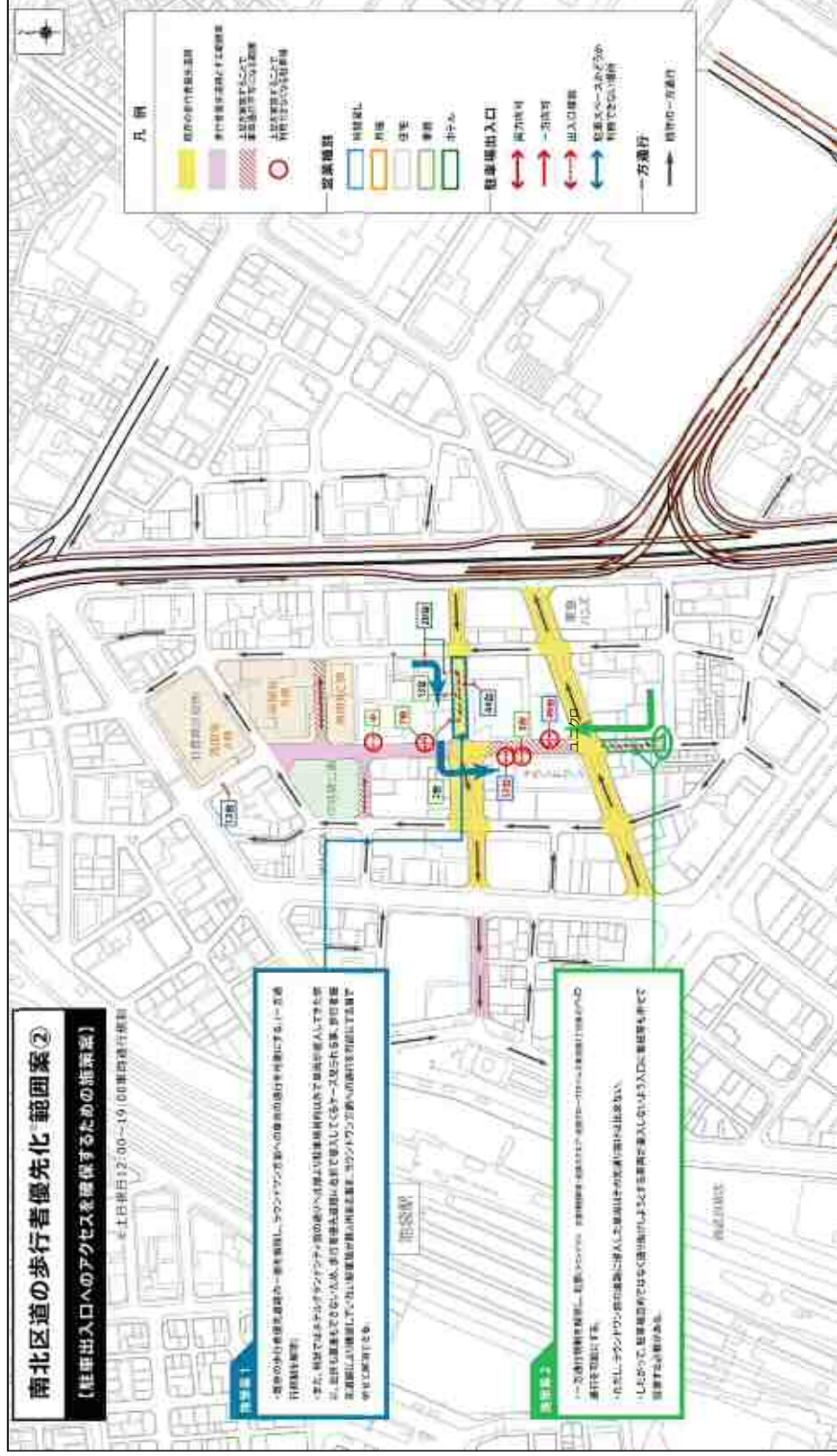


図 南北区道の歩行者優先化範囲案②(中池袋公園前～サンシャイン通り)

### 3) 範囲案②でラウンドフロンとユニクロの駐車場へのアクセスを確保するための施策案の検討

- 施策案 1 : サンシャイン通りの南北区道から東側の区間の車両通行規制を解除する
- 施策案 2 : サンシャイン 60 通りの南側の南北区道の一方通行規制を解除する

- ・ 施策案 1 では、サンシャイン通りの車両通行規制により、実質アクセスが出来なくなっているサンシャイン通り沿いの駐車場へのアクセスも確保することができると考えられる。
  - ・ 施策案 2 では、ラウンドフロン前の道路が袋小路になってしまい、通り抜けが出来なくなってしまう。
- 以上により、**施策案 2 は現実的ではないため施策案 1 の方が有効であると考えられる。**



### ■ 結論 (「範囲案①」と「範囲案②+施策案 1」の比較)

- ・ 「範囲案② (中池袋公園前~サンシャイン通りまで歩行者優先化) + 施策案 1」は車両通行規制の掛かっているサンシャイン通りの一部のみを規制解除するもので、実効性は困難と考えられる (サンシャイン通りは一連で車両通行規制が望ましい)。
  - ・ 「範囲案① (中池袋公園前~サンシャイン 60 通りまで歩行者優先化)」は、ラウンドフロン (52 台) とユニクロ (49 台) の駐車場にアクセスできなくなるが、土日祝日の特定時間帯 (12~19 時) のみであることやその日に車両が進入すること自体望ましくない。「範囲案②+施策案 1」と比較すると「範囲案①」の方が有効であると考えられる。
- 以上により、**範囲案① (中池袋公園前~サンシャイン 60 通りまで歩行者優先化) とする。**

### Ⅲ. 南北区道の歩行者優先化による影響（課題）の整理

#### （１）南北区道周辺の交通状況の整理（H28年調査）

- 南北区道の歩行者優先化による影響を検討するため、まず、周辺の交通状況を整理した。
  - 【歩行者交通流動】
    - ・ 南北区道の平日の歩行者交通量は26,149人/12h、休日は33,667人/12hで休日の方が交通量が多い。
    - ・ イベント時の交通量の増加を路線別にみると、明治通りで約6,000人/12h、ヤマダ電機の北側道路で約4,000人/12h、サンシャイン通りで約18,000～23,000人/12hの増加であり、サンシャイン通りが旧庁舎周辺へのアクセス動線となっていることが分かる。
  - 【自動車交通流動】
    - ・ 南北区道の平日の自動車交通量は、アニメイト前の断面で579台/12h、休日は319台/12h（12～19時では178台）で平日の方が交通量が多い。イベント時は、306台/12h。
  - 【駐車場利用状況】
    - ・ 南北区道の歩行者優先化による影響を受ける駐車場の利用状況（休日）は、ラウンドワンが20台/12～19時、ユニクロが41台/12～19時である。南北区道を歩行者優先化によりアクセスできなくなるアニメイトの隣のビル（契約駐車場）は休日は0台/日であることから、影響はないものと考えられる。
  - 【路上駐車状況】
    - ・ 南北区道の歩行者優先化により通行できなくなる道路の路上駐車状況（休日）は、路上駐車が多い区間は、再開発B棟前、中池袋公園南、ユニクロ前で14台～17台/12～19時である。それ以外の区間は、1～4台/12～19時である。全体の台数の合計は、74台である。車種別の内訳は、乗用車40台、タクシー4台、小型貨物車28台、大型貨物車0台、二輪車3台である。ピーク時は13台で駐車台数は17台である。
  - 【アニメイトの交通量（来店退店者数）】
    - ・ アニメイトの来店者数は、休日が12,294人/日、平日が6,999人/日であった。退店者数は、休日が12,255人/日、平日が69,26人/日であった。アニメイトから発生集中する交通量は、休日が24,594人/日、平日が13,925人/日であった。
- ※イベントとは、「池袋ハロウィンコスプレフェスティバル2016」（10月30日）@中池袋公園ほか

#### （２）南北区道を歩行者優先化するうえでの課題

- 前段までの検討で見えてきた課題について整理すると、課題は主に以下の3つであると整理できる。
- 【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なくなるか、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。
- 【課題2】荷さばき車両（路上駐車車両）への影響
  - ・ 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。
  - ・ なお、荷さばき車両（路上駐車車両）への対応については、現在検討中の駐車場地域ルールと合わせて荷さばきルールを策定し、実効性を確保することとする。
- 【課題3】ラウンドワン(池袋スクエア)とユニクロ(池袋グローブ)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上記の駐車場への対応が必要。

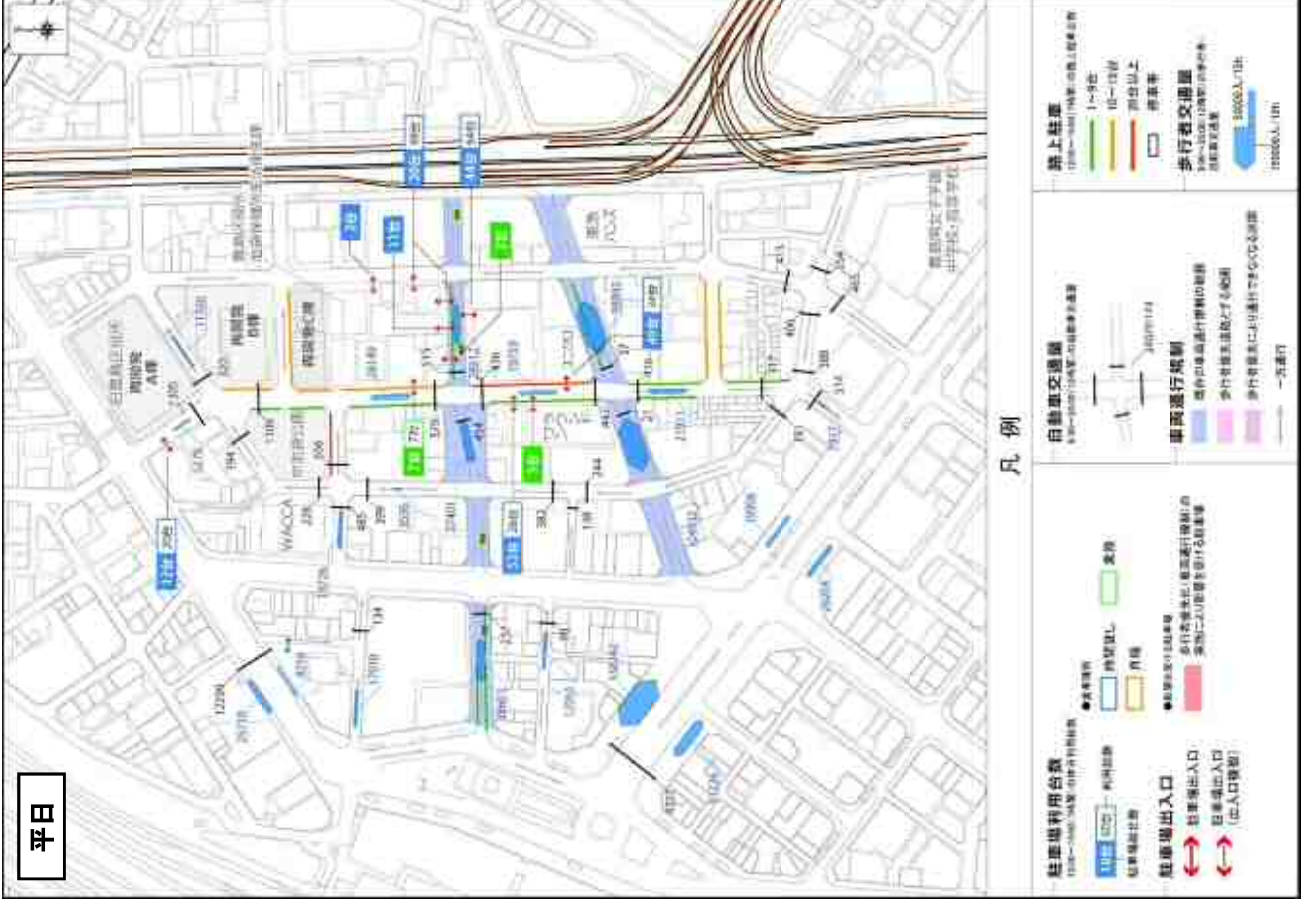


図 南北区道周辺の駐車場利用状況と交通状況【平日（H28/10/27(木)】

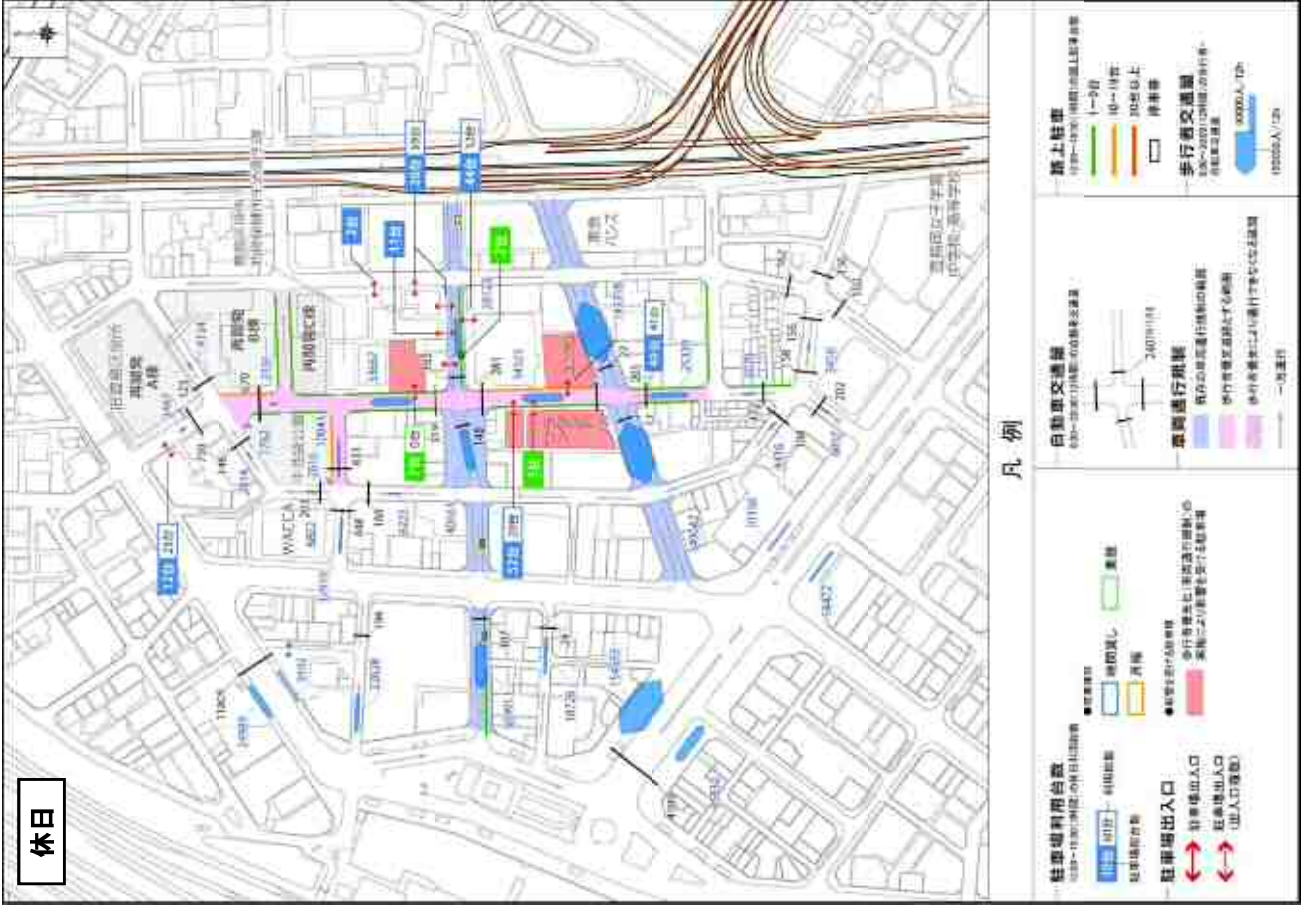


図 南北区道周辺の影響のある駐車場利用状況と交通状況【休日 (H28/12/4(日))】

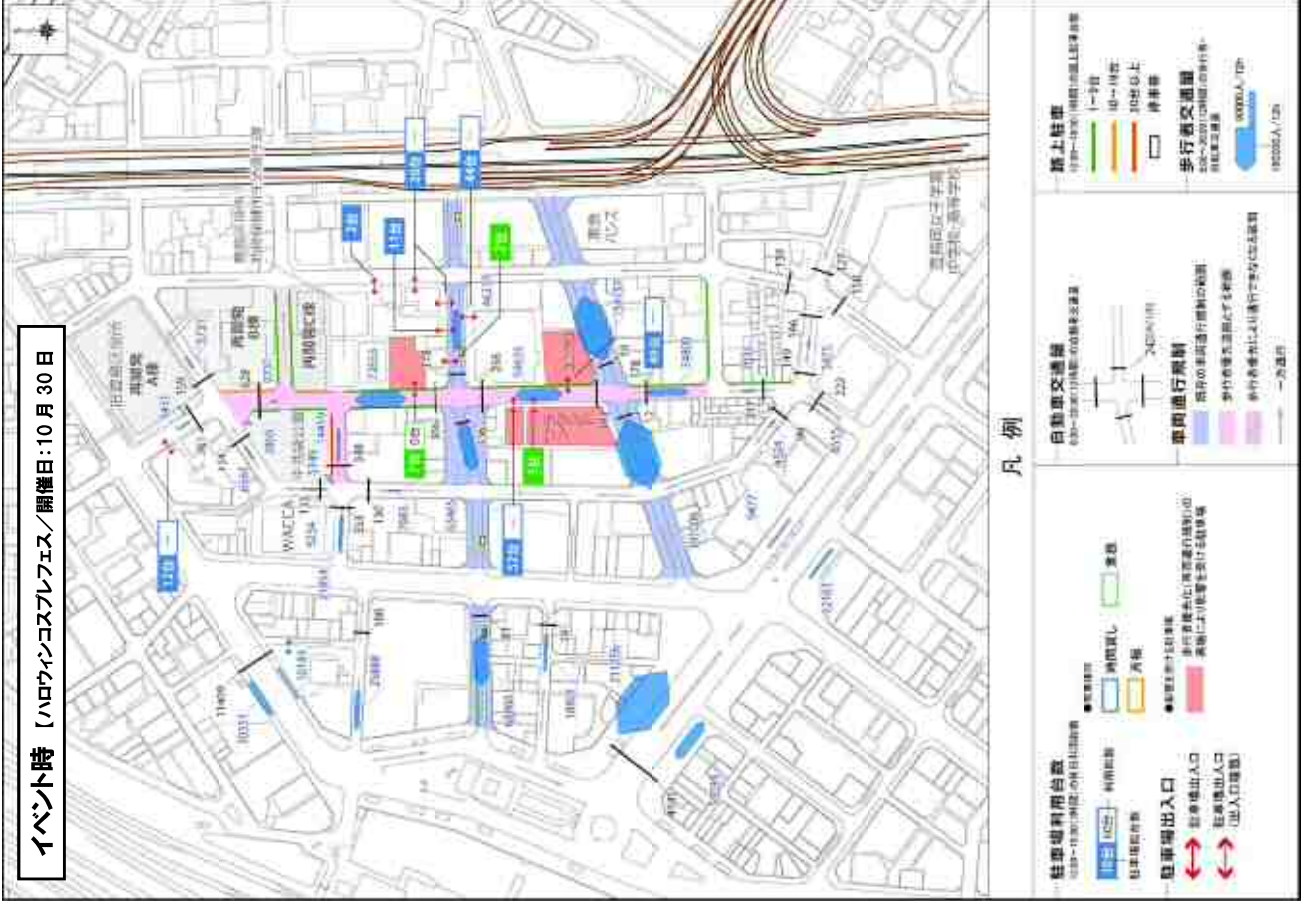


図 南北区道周辺の影響のある駐車場利用状況と交通状況【イベント日 (H28/10/30(日))】



## IV. 南北区道の歩行者優先化による影響（課題）への対応

### 1. 南北区道の車両通行規制により迂回する車両の迂回経路の検討【課題1】

#### (1) 南北区道周辺の歩行者優先化による車両の迂回経路の検討

- 南北区道の歩行者優先化により迂回が生じる経路について検討した。
- 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。
- 一部の場所（右図水色の場所）へのアクセスでは迂回が生じる。
  - 明治通りから再開発B・C棟の東側の道路へアクセスする場合は、グリーン大通り側からアクセスすることになり迂回が生じる。
  - 明治通りから南北区道の西側の道路へアクセスする場合は、グリーン大通り側からアクセスすることになり迂回が生じる。
  - 東栄会本町通りから再開発B・C棟の東側の道路へアクセスする場合はグリーン大通り側からアクセスすることになり、多少の迂回が生じる。
- 上記により、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うこととする。

#### (2) 南北区道周辺の歩行者優先化により交通量が増加する交差点の検討

- 南北区道の歩行者優先化により交通量が増加する東口五差路交差点と（仮）ニッセイ池袋ビル南交差点の検証を行った。
- **【東口五差路交差点】**
  - ・ 東口五差路交差点では、北方面からの左折43台が増加すること及び南方面からの直進13台が右折に転換することが生じる。
  - ・ 交差点需要率計算の結果、交差点需要率は現況と比較しても大きな変化はないことから、大きな影響はないと考えられる。

表 交差点需要率の算定結果

|        | 現況    | 南北区道の歩行者優先化時 |
|--------|-------|--------------|
| 交差点需要率 | 0.291 | 0.324        |

#### 【（仮）ニッセイ池袋ビル南交差点】

- ・ グリーン大通りから左折する自動車交通量が増加するが、台数的には56台時（1分に1台程度）とそれほど多くないことから、大きな影響はないと考えられる。

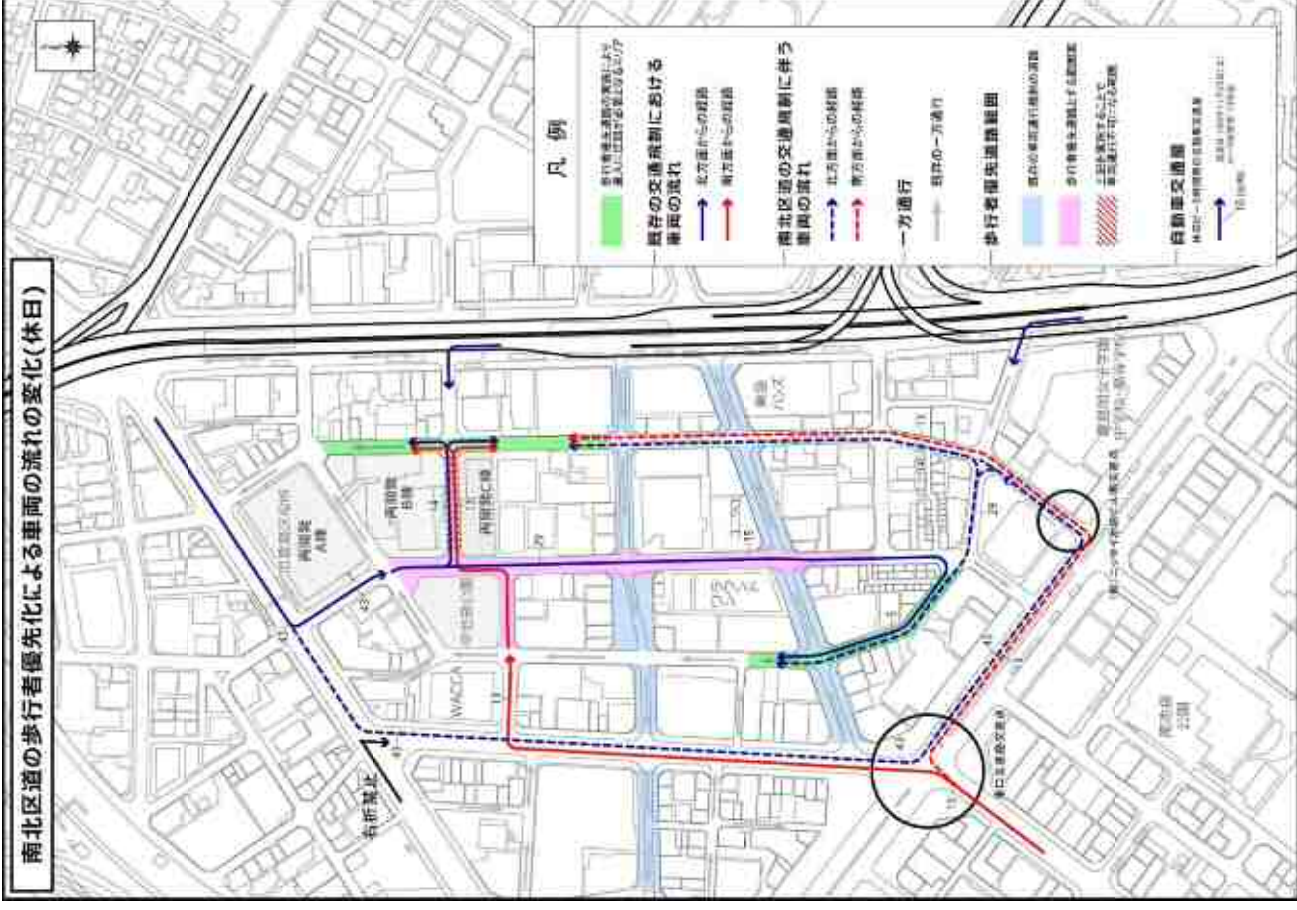
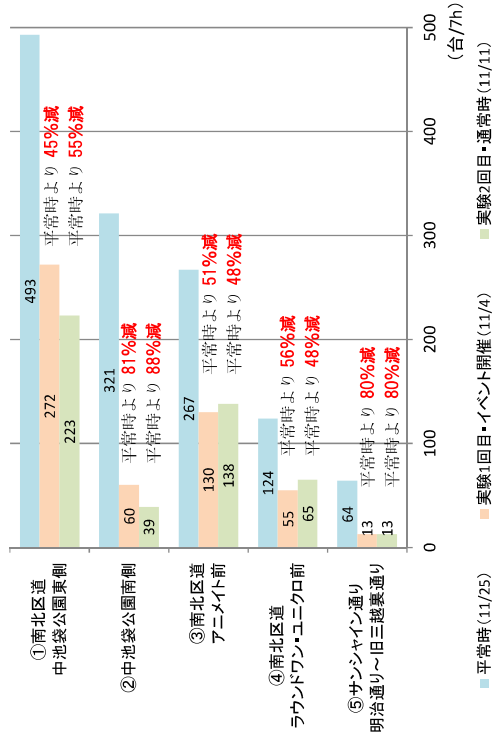


図 南北区道周辺の歩行者優先化による車両の流れの変化（休日）

### (3) 南北区道周辺の自動車交通量の変化【H29年の実証実験結果】

- 南北区道の歩行者優先化による自動車交通流動の変化や周辺道路の影響の有無を確認するため、H29年度の実証実験（お願いはりバスによる南北区道の車両通行抑制）の結果から、南北区道・サンシャイン通り周辺道路の自動車交通量、及び街区内へ進入する自動車の台数を比較・検討した。
- ・実証実験の結果、**南北区道や南北区道と接続する道路等で交通量が50～80%減少**した。
- ・また、通常時は旧三越裏通りから中池袋公園南側道路を経由して**南北区道へ進入する自動車は、中池袋公園の西側・北側の道路に迂回**することが分かった。
- ・なお、平常時と実験時で、街区内へ進入する自動車の台数は、ほぼ同じであった。
- ・**その他の道路では、実験による顕著な変化、影響は見られなかった。**



※イベントとは、「アニメイト・イベント開催(11/4)」と「実験2回目・通常時(11/11)」

※イベントとは、「アニメイト・イベント開催(11/4)」と「実験2回目・通常時(11/11)」(11月4日/中池袋公園)

図 実験時と平常時の各地点の自動車交通量(12時～19時)

### (4) 南北区道の車両通行規制により迂回する車両に関する影響検討の結論

- ・南北区道は、道路ネットワーク的に通り抜け等の通過交通に資するような道路ではないため、沿道に用事がある車両以外は通行する必要がない。
  - ・南北区道の歩行者優先化により、一部の場所へのアクセスでは迂回が生じるが、アクセスできなくなる場所はない。
  - ・迂回車両が生じても交差点の交通処理への大きな影響はない。
  - ・実証実験（お願いはりバスによる車両通行抑制）でも交通量は概ね半減した。
- 【課題1の検討結果】
- 以上により南北区道の車両通行規制により通過交通車両への大きな影響はないと考えられる。

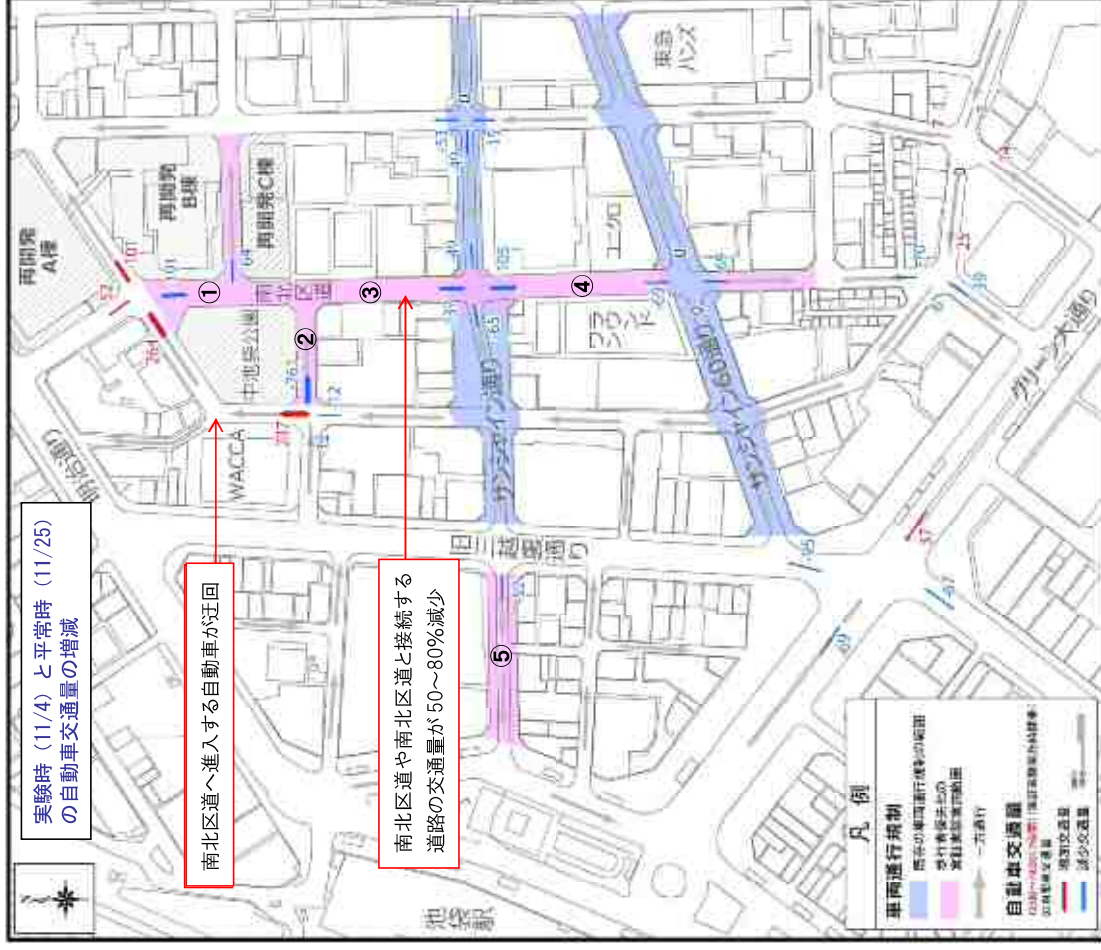


図 南北区道周辺の自動車交通量の変化【H29年の実証実験結果】