

池袋駅周辺地域再生委員会

第 6 回 交 通 検 討 部 会 資 料

【昨年度までの検討概要と本年度の実施内容】

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	1
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	3
III. 令和元年度の南北区道の歩行者優先化の実証実験の概要	6
IV. 南北区道周辺の交通規制の変更について	12
V. 本年度の実施内容（南北区道の歩行者優先化の事後調査の計画）	15
VI. 池袋副都心交通戦略のスケジュール	17

令和 2 年（2020 年）9 月 1 4 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

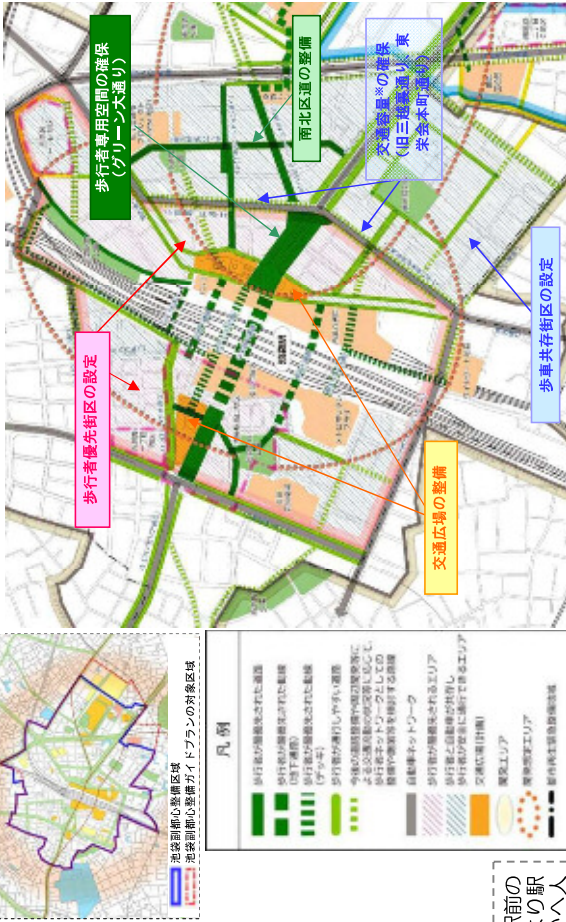
1. 交通戦略の進捗状況

(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】



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

（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）

※ 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

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越裏通りは2車線相当、東武池袋線は4車線相当が必要となる。

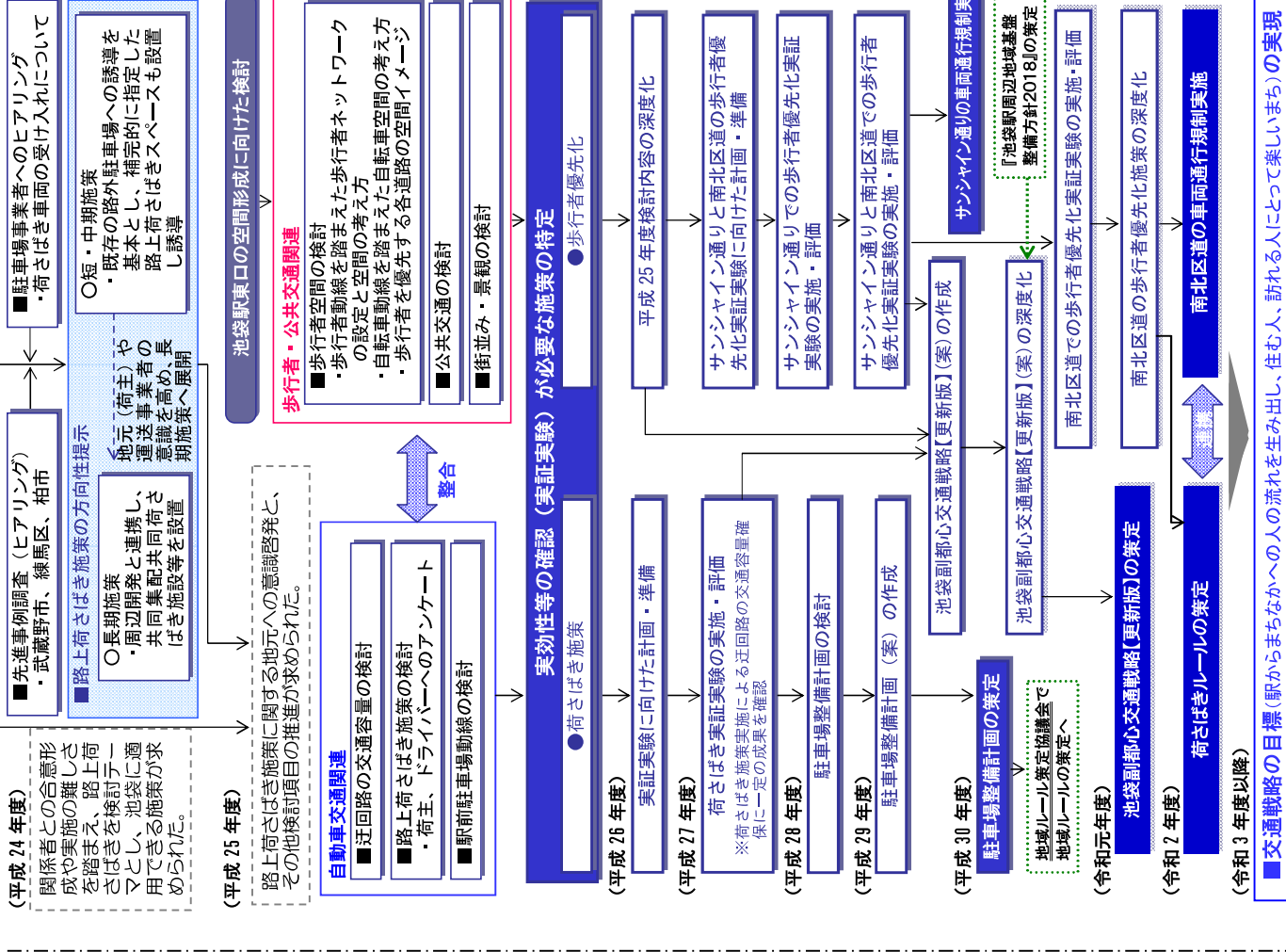
一般車の駐車場利用線の確保

⇒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。

路上荷さばきの誘導

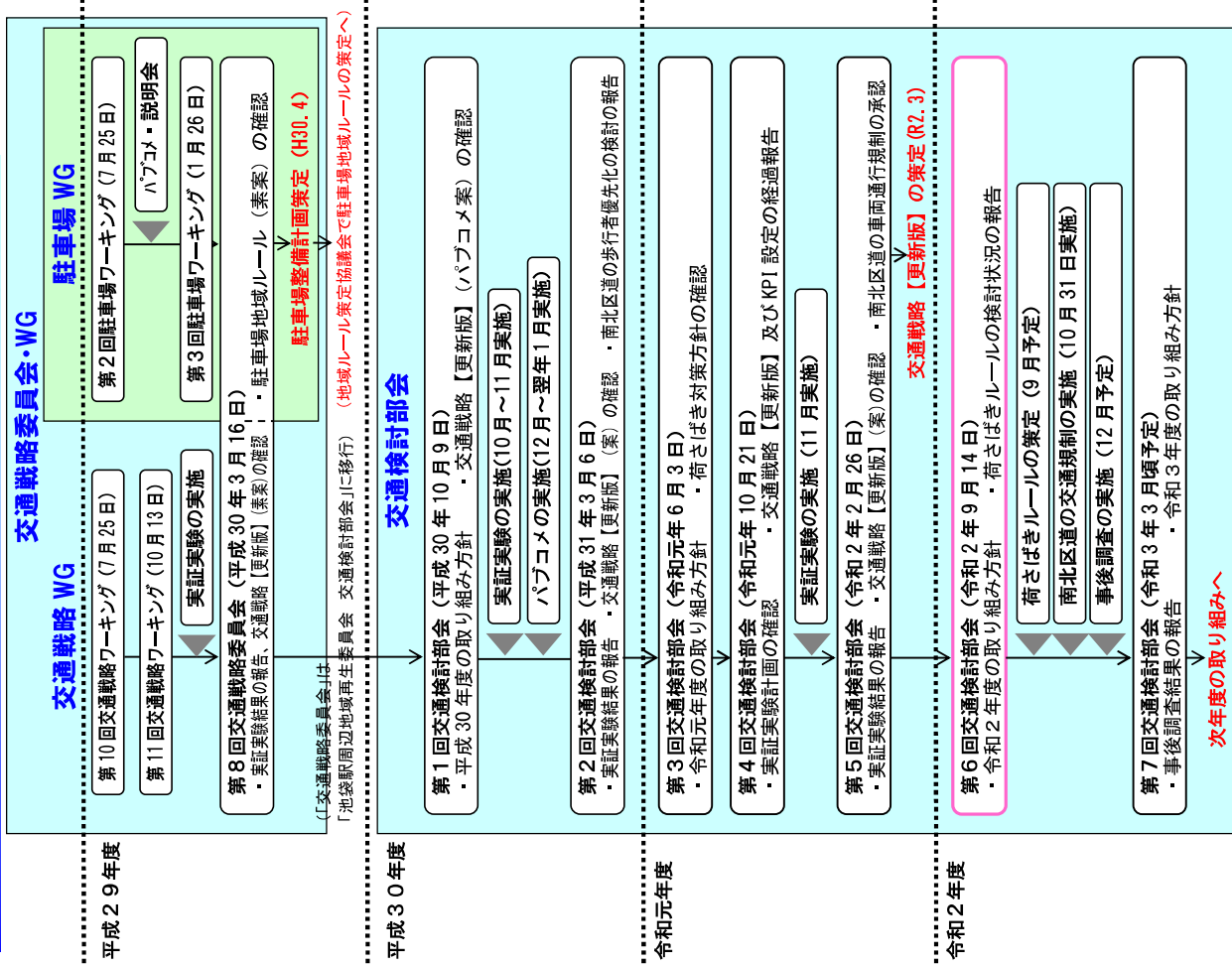
⇒道路以外の場所への誘導

「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備していくのか、目標となる交通環境の実現に向けて様々な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。



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) 交通戦略委員会・ワーキング、交通検討部会の流れ



(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)
部員	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)
	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

<南北区道の歩行者優先化>

令和元年度(2019年度)の検討概要	本年度(2020年度)の取り組み概要
<ul style="list-style-type: none"> ●南北区道で歩行者優先化及び荷さばき対策の実証実験を実施 ➢歩行者優先化による周辺交通への大きな影響や問題等はないという結果 ➢アンケートで地元店舗・事務所等も概ね賛成 ➢南北区道の荷さばき等の路上駐車は大幅に減少し、周辺道路での路上駐車の見込みも増加もなかった ➢地元店舗・事務所等へのアンケートで荷さばきルール策定への理解も得ていることを確認 ●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"> ■南北区道の歩行者優先化の本格実施に向けた地元や関係機関との協議・調整 ●南北区道の歩行者優先化の実施 ●南北区道の歩行者優先化の事後調査の実施 <p>■荷さばきルールに関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ●荷さばきルールの策定 <p>『南北区道周辺荷さばきルール策定協議会』で検討・策定</p> <p>※荷さばきルールの詳細については、資料2を参照</p>

<「池袋副都心交通戦略」の更新>

令和元年度(2019年度)の検討概要	本年度(2020年度)の取り組み概要
<ul style="list-style-type: none"> ●「池袋副都心交通戦略2020更新版」を策定 ➢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】を策定 	<ul style="list-style-type: none"> ●国土交通大臣の認定 (8月) ●『池袋副都心交通戦略2020更新版』(概要版)の作成

図 これまでの経緯と今後の流れ

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。



人が集まるサンシャイン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



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

【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
 - ・ 路外駐車場：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
 - ・ 民間用地：コインパーキングの活用、附置義務駐車場の活用 ⇒ 可能性あり

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

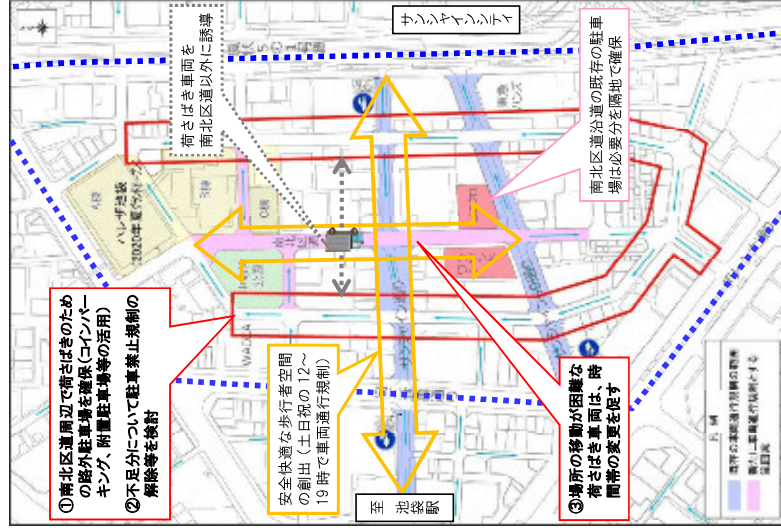
施策の具体化や実効性の確認のための実証実験の実施や地元及び荷さばきに関連する事業者と議論する場を設け、検討していく必要がある。

4. 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)



【荷さばき関連施策の考え方】

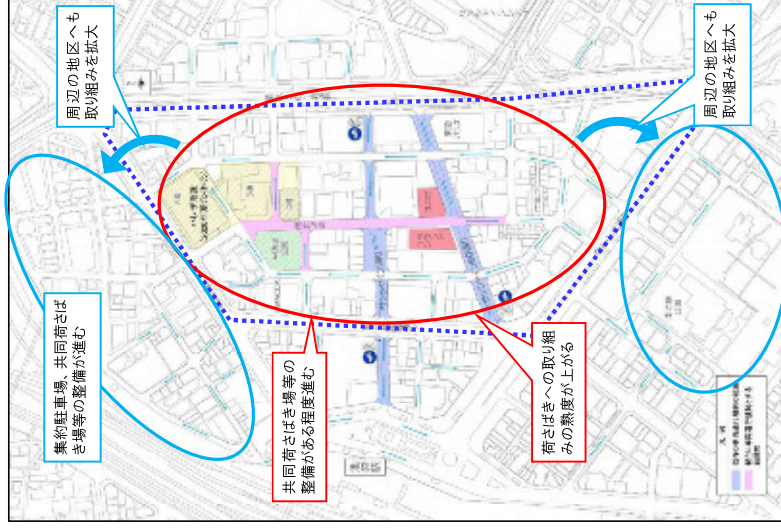
● 将来的には路上向さばきを無くすことを目指すが、短期では無理なため、まずはハレザ池袋の開業を見据えて南北区道等の歩行者空間の確保を目的とした荷さばき対策を進める。

【主な荷さばき関連施策】

- > 短期～中長期的な展開を見据えた施策
 - ・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(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
- > 長期的な展開を見据えた施策
 - ・共同荷さばき場整備のための駐車場地域ルール策定
 - ・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策に反映

STEP 2

(中期)



【荷さばき関連施策の考え方】

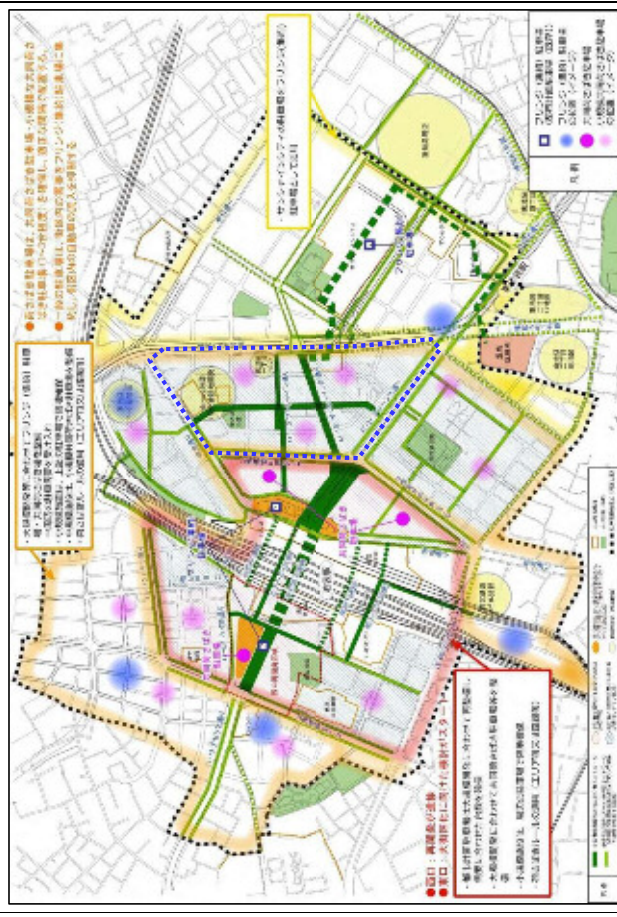
● 荷さばき関連施策をさらに進捗させる
 ・この段階では、開発・建替等に伴う共同荷さばき駐車場の整備が進捗し、地元や運送事業者の理解も進んでいる状況。これを踏まえて、STEP1で確保した路外駐車場の荷さばきスペースとともに、共同荷さばき場が整備された箇所はSTEP1で確保した路外駐車場の荷さばきスペースのあり方を検討し、必要に応じて廃止する。

【主な荷さばき関連施策】

- ・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

STEP 3

(将来)



【荷さばき関連施策の考え方】

● 荷さばき車面の路上駐車をほぼ全て受入れて路外で受入れる体制が整う)

【主な荷さばき関連施策】

- > 大規模開発に伴う施策
 - ・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)
 - > 中小規模の開発、単独建替に伴う施策
 - ⇒ 中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