

VI. 南北区道の歩行者優先化の分析・評価

1. 路上駐車台数の変化

(1) 街区全体の路上駐車台数の変化

- 路上駐車（一般車・荷さばき車両）の全体像は以下のとおりである。南北区道等の車両通行規制の影響による路上駐車台数の変化を把握するため、路線毎及び街区全体で路上駐車台数を比較した。
- ・ 街区内の路上駐車台数は南北区道等の車両通行規制前でも区間で1時間当たり平均1台程度とそれほど多くはなく、南北区道等の車両通行規制後においても**特定の場所に路上駐車が増える等の顕著な増加は見られなかったことから、全体としては大きな影響はないと考えられる。**
- ・ なお、南北区道の路上駐車は、大幅に減少している。
- ・ 街区全体の延べ路上駐車台数は、南北区道等の車両通行規制前に比べ車両通行規制後では、**12時間値、南北区道等の車両通行規制の時間帯（7時間値）ともに、約14%減少**している。

表 延べ路上駐車台数の増減数（調査範囲全体合計）

	R1(2019)年		C R2(2020)年	D(C-A) 減少台数	E(D/A) 減少率
	A 通常時	B 実験時 (※参考値)			
8～20時(12h)	662	588	571	-91	-13.7%
12～19時(7h)	339	268	293	-46	-13.6%

※12～19時(7h)は、南北区道等の車両通行規制の時間帯

■ 路上駐車（荷さばき車両）の課題と対応方針

- ・ まだ一部の場所では路上駐車が多いところがある。
(図中の  の範囲の道路)

① ヤマダ電機の荷さばき駐車場前

- ・ ヤマダ電機の荷さばき車両が路上にはみ出していることが確認されているため、まずはヤマダ電機に協力を要請する。

② ハレザ池袋周辺

- ・ ハレザタワーとブリリアホール間の道路については、工事車両や乗用車の駐車が多いが、ハレザ池袋周辺の交通規制の変更に伴う一時的な現象の可能性もあるため、来年度調査を行い、状況を見て対応を検討する。

- ・ ハレザ池袋の裏（東側）の道路の荷さばき車両については、環状5の1号線のパーキング・メーター（PM）に誘導する。しかし、環状5の1号線のPMは現在、乗用車の駐車ではほぼ満車であるため（P.16のデータ参照）、乗用車の駐車を抑制する必要がある。

来年度の実施内容(案)

- ・ 路上駐車状況調査
- ・ PMの乗用車の駐車を抑制する実証実験

③ ニッセイ池袋ビル裏周辺

- ・ 元々路上駐車が多い場所であり、南北区道の車両通行規制の前後で大きな変化はない。対応としては、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。

来年度の実施内容(案)

- ・ 「貨物車用駐車枠」の有効性の確認のための調査

④ その他の対応方針

- ・ 南北区道周辺荷さばきルール策定協議会においても、としま区民センターの共同荷さばきスペースのさらなる活用など、これらの課題解決に向け対策を検討する。

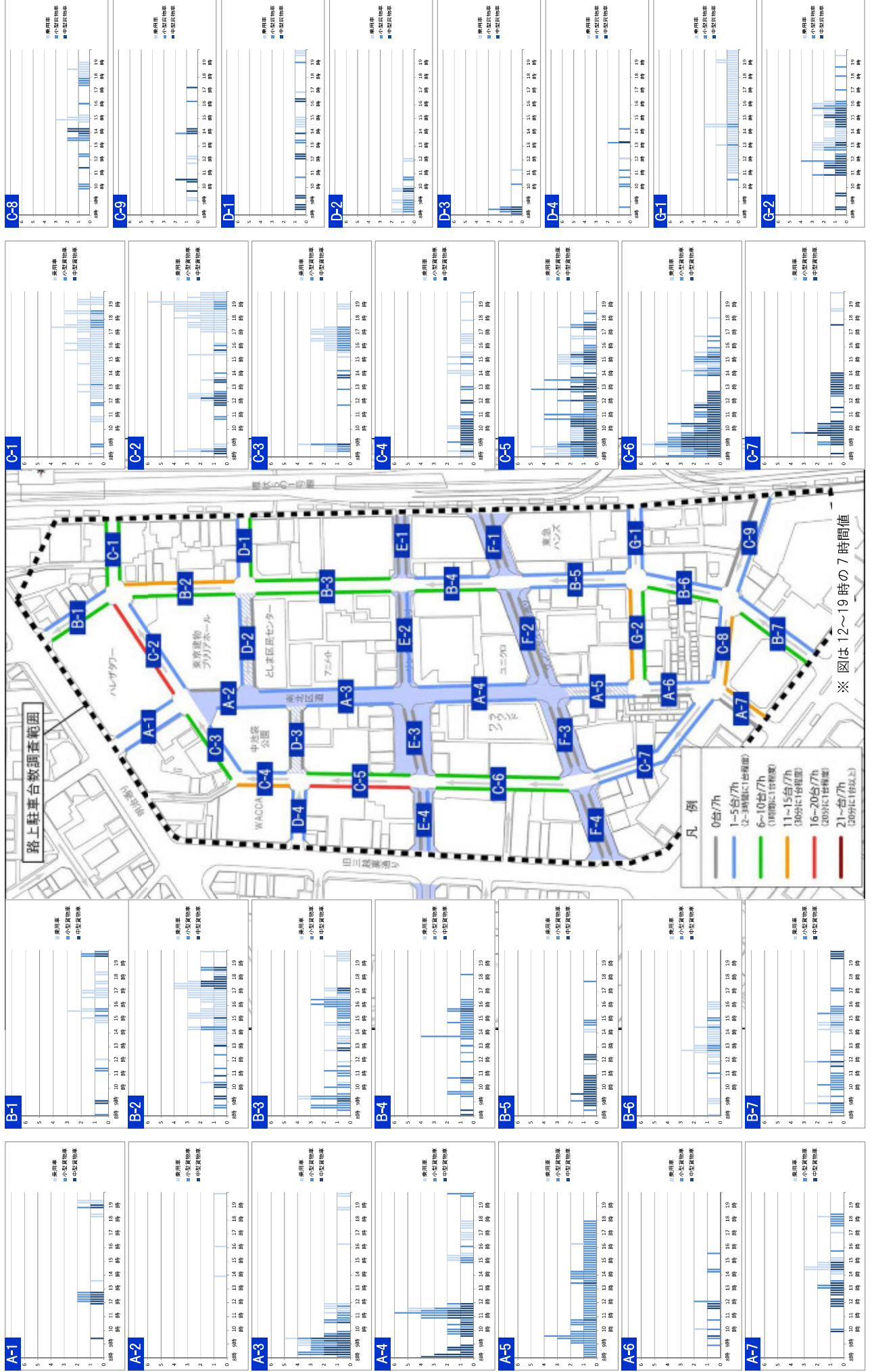


図 R2(2020)年の路上駐車状況【12～19時(7時間)】

図 R1(2019)年の路上駐車状況【12～19時(7時間)】

(2) 路上駐車台数の時間変動 (R2(2020)年12月5日(土))

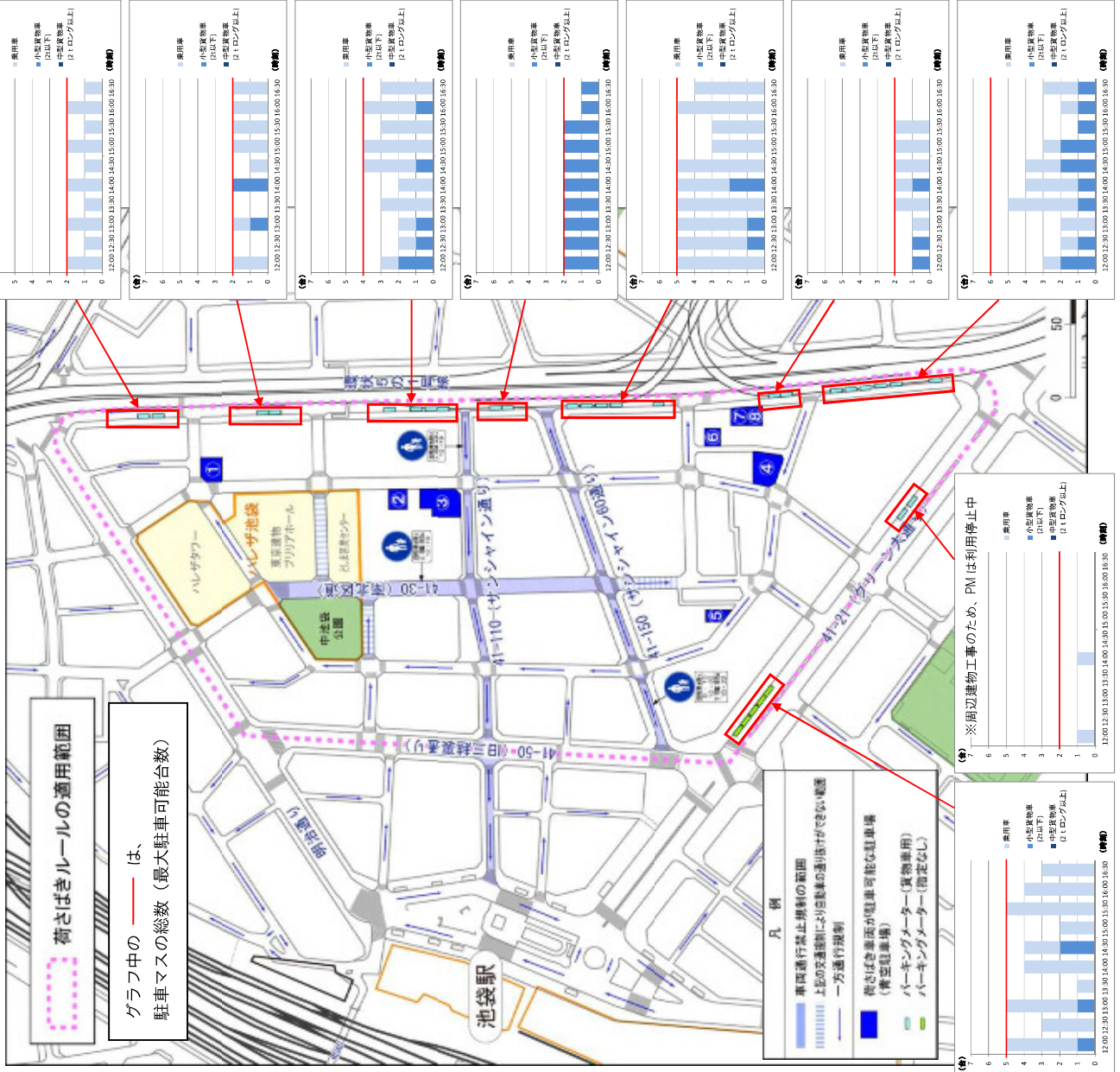
※ 紙面スペースの都合上、区間Eと区間Fはほぼ路上駐車がないことからグラフは非掲載



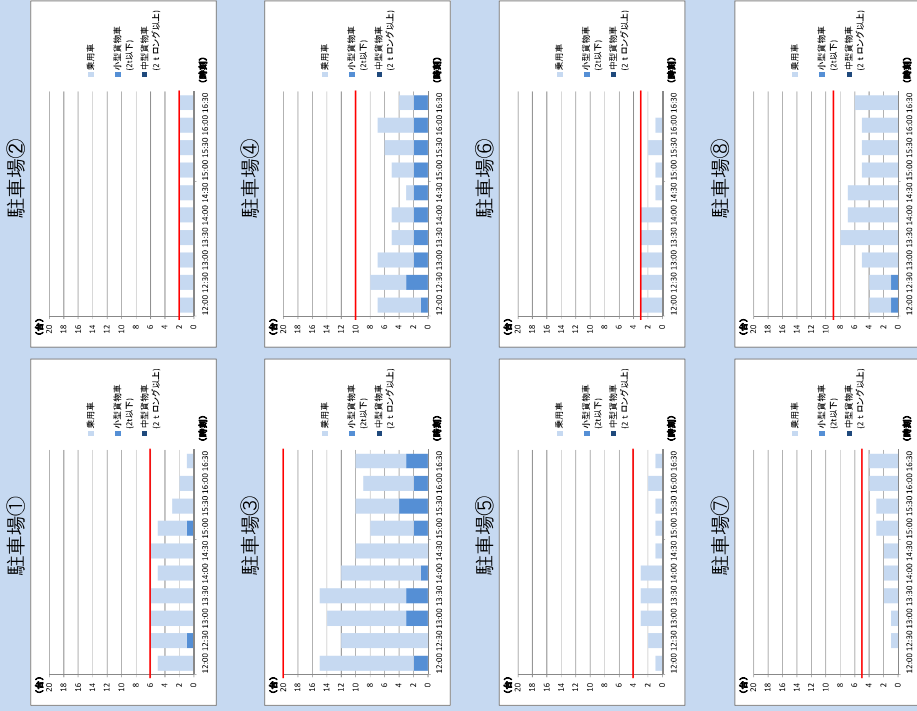
パーキング・メーター（PM）の駐車状況

荷さばきルールの適用範囲

グラフ中の —— は、
駐車マスの総数（最大駐車可能台数）



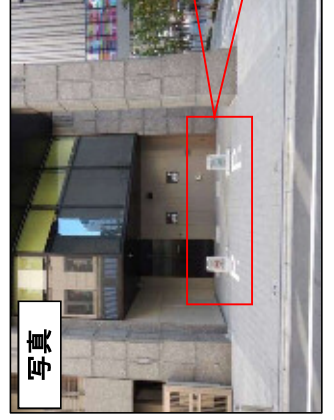
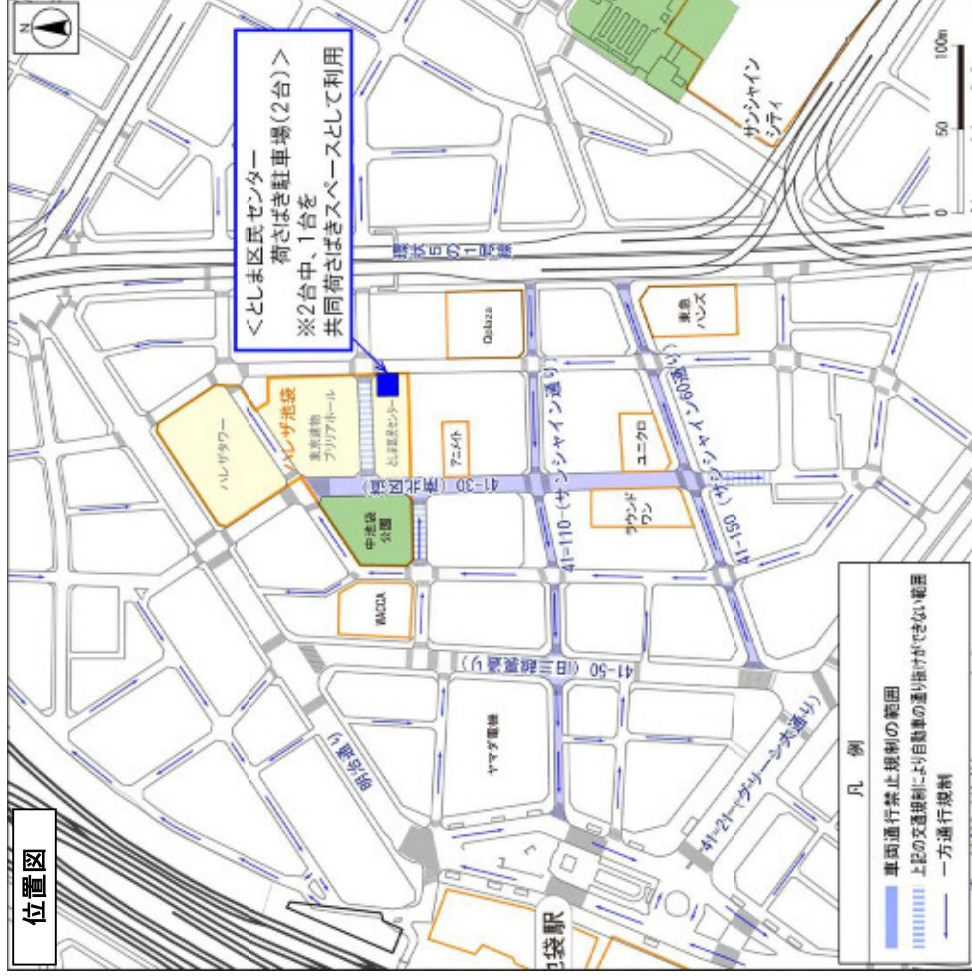
時間貸し駐車場（青空）の駐車状況



PMの駐車状況

- ・グリーン大通りと環状5の1号線のグリーン大通り付近以外は、ほぼ満車に近い状況である。
- ・乗用車の駐車が多い。
- 時間貸し駐車場の駐車状況
- ・①、②、⑥以外は、比較的空きがある状況である。
- ・荷さばき車両の駐車は③、④が多く、それ以外は、ほぼ乗用車の駐車である。

(3) 共同荷さばきスペースの利用状況



- 共同荷さばきスペースの利用には事前の登録が必要であるが、登録している荷さばき車両の利用台数は、日曜日に2台であった。
 - なお、土曜日の貨物車両の駐車は、区民センター利用者の搬出入の車両であると思われる。「共同荷さばきスペースのうち「共同荷さばきスペース」に駐車しているが、これは、看板(車止め)の「共同荷さばきスペース登録者専用」の文言を勘違いした可能性も考えられる。(もう一方が乗用車のマークであることも勘違いしやすい可能性がある)
- ※共同荷さばきスペースの利用は、土曜日についても登録車両があるため、今後、区民センターの防犯カメラデータを取得し、利用実態の詳細を把握する。

■ 共同荷さばきスペースの利用状況

■ 令和2年12月5日(土)

No.	入庫時刻	出庫時刻	駐車時間	車種	荷物の種類	会社名	備考
1	12時55分	13時19分	24分	普通貨物	書類	田中陸送	
2	14時55分	16時23分	68分	乗用車	荷さばき無		
3	16時52分	17時16分	24分	普通貨物	書類	田中陸送	
4	17時18分	17時31分	13分	普通貨物	イベント器材 楽器	田中陸送	

■ 令和2年12月6日(日)

No.	入庫時刻	出庫時刻	駐車時間	車種	荷物の種類	会社名	備考
1	13時31分	13時45分	13分	普通貨物	食品	株式会社アソネット ライン	セブンイレブン
2	13時55分	14時32分	36分	普通貨物	食品	株式会社スリーエス サンキュー	ファミリーマート
3	17時02分	17時26分	24分	乗用車	荷さばき無		

登録車両



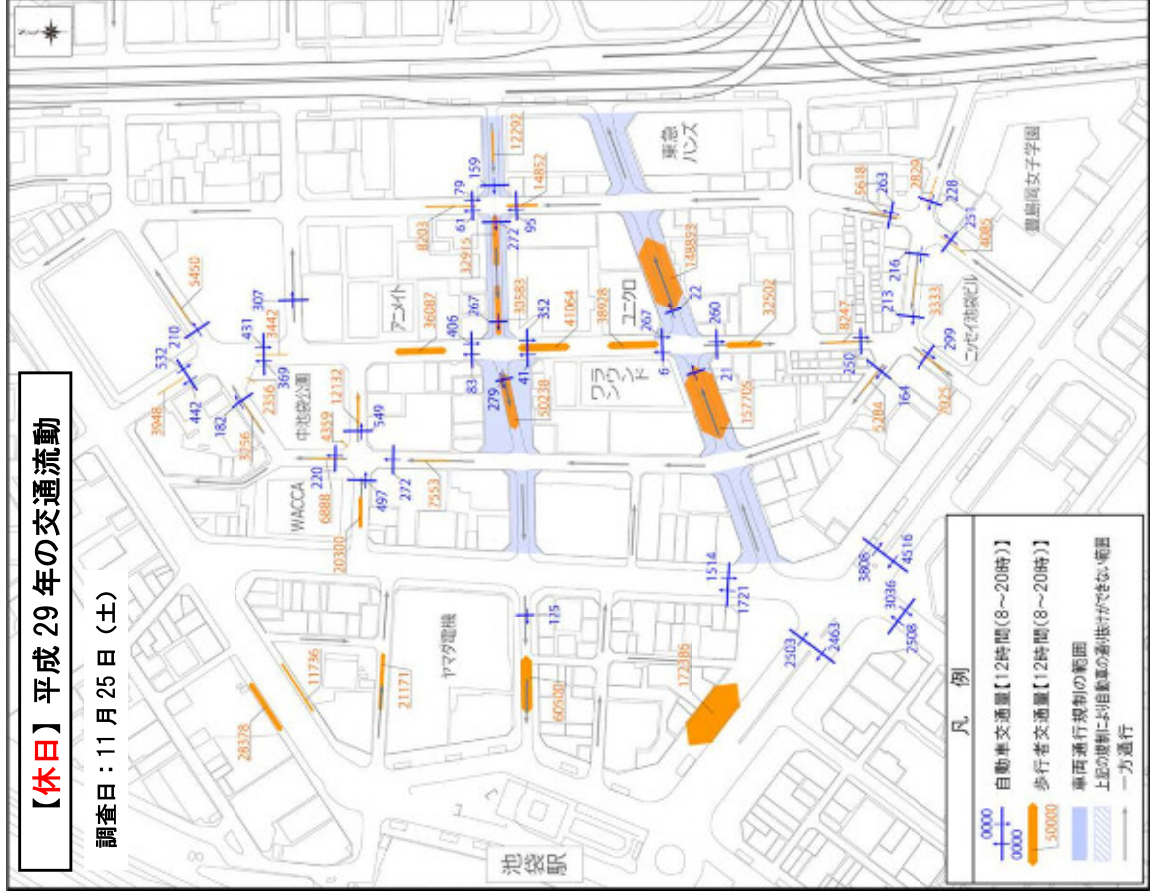
2. 交通流動の変化

(1) 全体の交通流動の変化

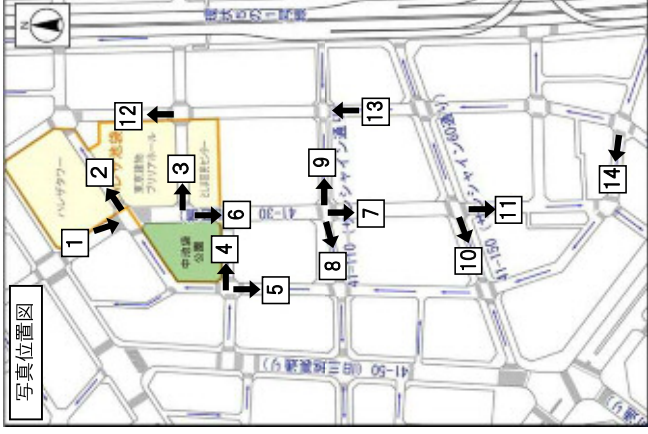
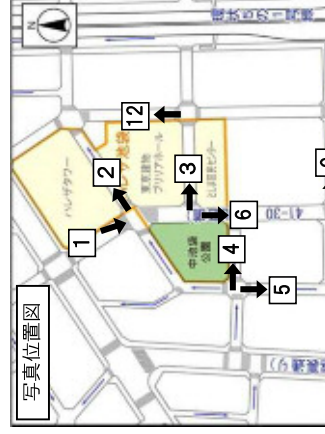
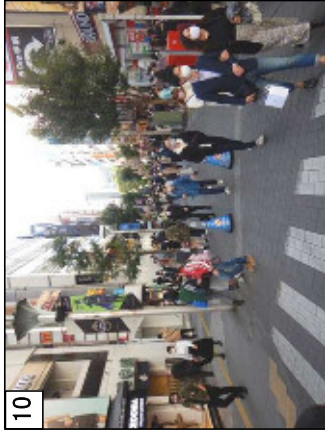
- 自動車交通量：交通規制を変更した南北区道とハレザ池袋周辺とハレザ池袋周辺以外の、大きな変化はなかった。

※ハレザ池袋周辺の交通流動の変化は、次項以降に掲載

- 歩行者交通量：調査当日の天候が断続的な小雨であったことから、通常より交通量が少なくなっていると思われ、単純に過年度との比較はできない。なお、アニメイト前で実施した交通規制前(10/24(土)天候：晴れ)の調査においては、歩行者交通量は52,824人(12h)となっており、交通規制の有無及びコロナの影響にかかわらず南北区道の歩行者交通量は増加していると思われる。



■ 南北区道周辺の交通規制変更実施初日【10月31日（土）】の現地写真



【(2) ハレザ池袋周辺の自動車交通流動の変化【12～19時（※南北区道の交通規制の時間帯）】



・南北区道の車両通行禁止規制及びハレザ池袋周辺の一部の一方通行規制の解除により、交通流動が左図のとおり変化した。

・明治通りから南北区道に流入してきた車両が、南北区道が車両通行禁止のため、ハレザタワーとブリリアアホールとの道路に左折するため、当該道路の交通量が増加した。

・また、ハレザタワー・ブリリアアホール・プリリアホールの裏（東側）の道路の一方通行規制の解除により、ハレザタワー・プリリアホール・としま区民センターの裏（東側）の道路の交通量が増加した。

・上記のとおり一部の路線で交通量が増加したが、交通自体は1時間当たり数十台程度とは多くはないため、交通環境に大きな影響はないと考えられる。

●南北区道周辺の交通流動の課題

・としま区民センターの裏（東側）の道路を南下すると、一方通行の出口と車両通行禁止規制（サンシャイン通り）により袋小路になってしまう（以前からの課題）。結果、その車両がサンシャイン通りに流入し、その一部が南北区道に流入する状況が生じている。

・南北区道周辺の交通規制の変更後、約1か月後の状況であるため、交通規制の変更がドライバーにまだ浸透していないためとも考えられるが、対策を検討する必要がある。

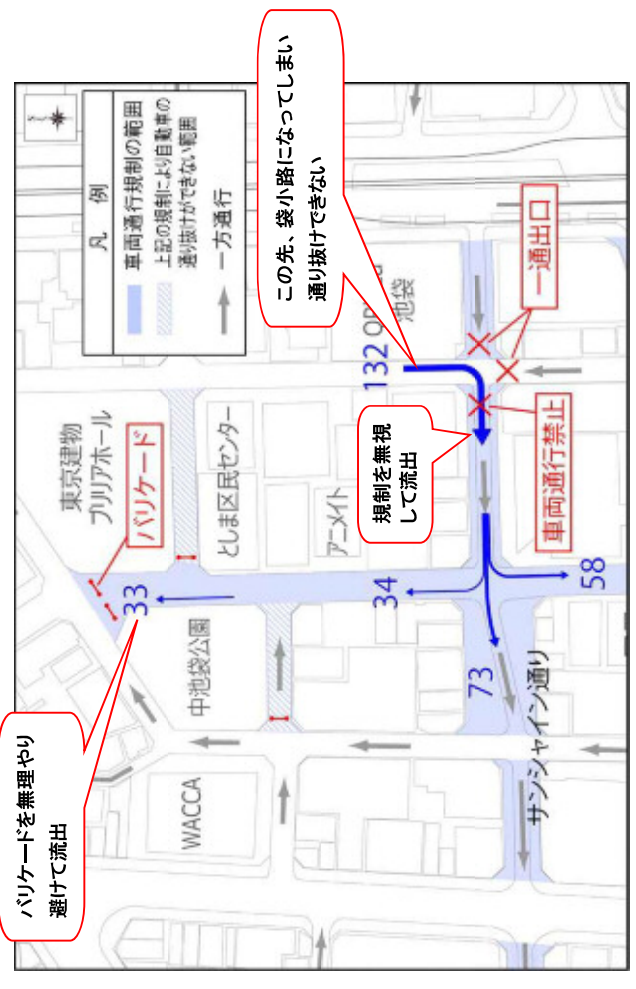


図 サンシャイン通り・南北区道に流入する車両の流れ

(3) 南北区道周辺の交通流動の課題への対応策（実施済みの施策）



①



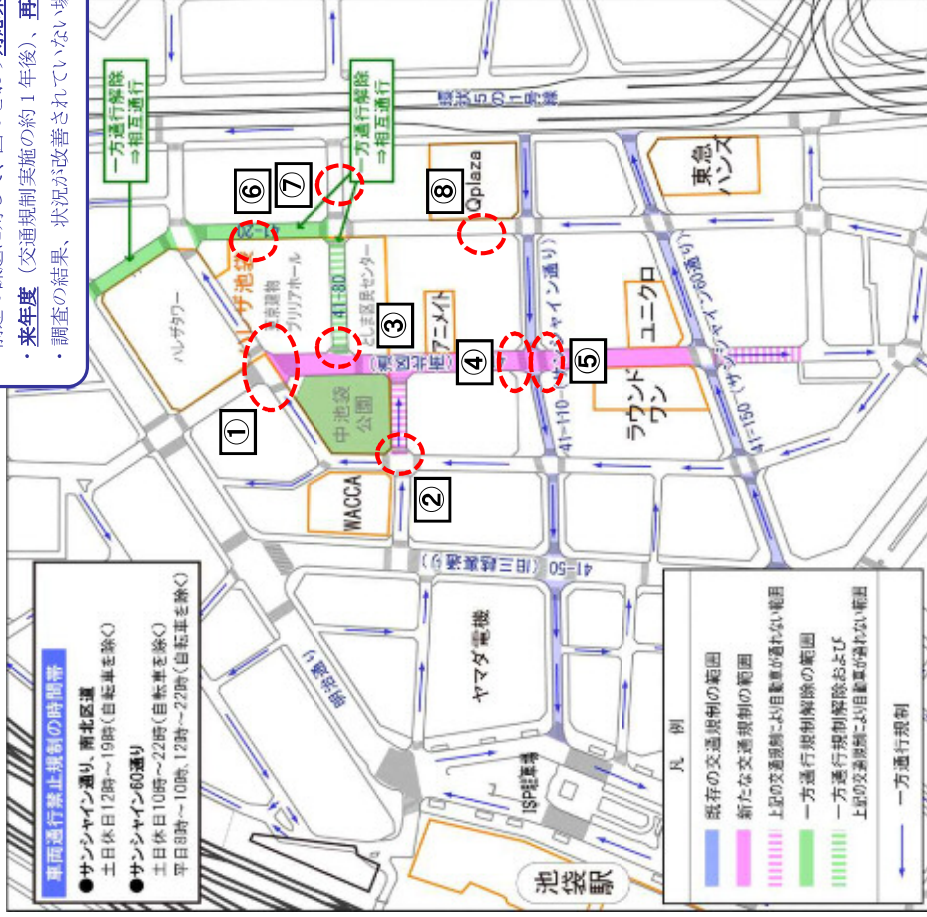
②



③

- ①～⑤：バリケード設置（※②は予告）
- ※①～③は当初より設置済
- ④と⑤を追加で設置した
- ⑥～⑧：法定外看板設置

- ・前述の課題に対して、図のとおり対応策（バリケードの設置及び法定外案内看板の設置）を実施した。
- ・来年度（交通規制実施の約1年後）、再度調査を行い、施策の効果や状況を確認する。
- ・調査の結果、状況が改善されていない場合は、さらに対策を検討する。



⑥



⑦



⑧



⑤



④

VII. 結果のまとめと池袋副都心交通戦略の来年度以降の取り組み方針

1. 実験結果のまとめと南北区道の歩行者優先化に向けた今後の取り組み

<結果のまとめ>

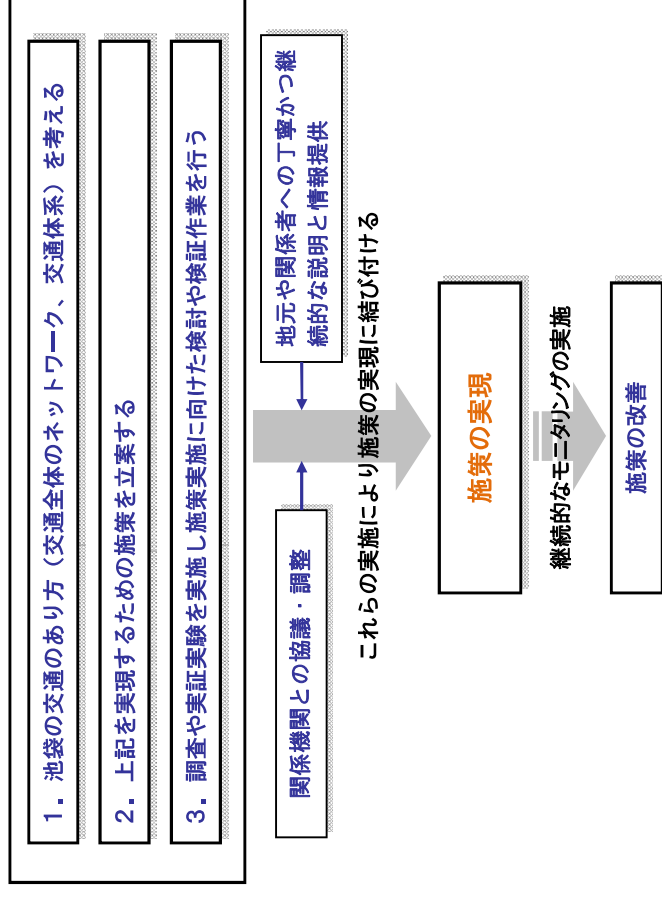
- 南北区道及び周辺道路の路上駐車、荷さばき車両
 - ・ 全体的に路上駐車は減少
 - ⇒ 荷さばきルールの効果あり
 - ・ 南北区道では、歩行者優先の時間帯（12～19時）の路上駐車はほぼゼロ
 - ⇒ 計画の通り実現
 - ・ 南北区道以外の道路でも、歩行者優先の時間帯の路上駐車が減少
 - ⇒ “歩行者の多い道路で歩行者の多い時間帯の路上駐車を減らす”という計画は概ね達成できた
 - ・ 一方、部分的にはまだ路上駐車が多いところがある（ヤマダ電機荷さばき駐車場の前、ハレザ池袋の周辺、ニッセイ池袋ビル裏周辺）
 - ⇒ 引き続き、対策の検討が必要
- 南北区道及び周辺道路の自動車交通
 - ・ 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。
 - ⇒ 対策を実施する（一部実施済み）。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>

- ・ 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
 - 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
 - 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

2. 池袋副都心交通戦略の今後の役割と検討項目について

(1) 池袋副都心交通戦略の役割



(2) 池袋副都心交通戦略における来年度の検討項目（案）

【2021年度の検討項目（案）】

- ① 荷さばきルールの事業者への協力要請：荷さばきルール策定協議会を継続して開催する
- ② 荷さばきルールの実施状況及び効果の確認：路上駐車調査やアンケートを実施し、実施状況や効果を確認する
- ③ 部分的に路上駐車が多い箇所の対策の検討：実証実験結果や調査結果を踏まえて、対策を検討する
- ④ 対策の検討を行うために必要な実証実験や調査の実施：実証実験及び路上駐車調査、荷さばきドライバー等へのアンケート調査、交通量調査等を実施する

VIII. 来年度（2021年度）の実証実験の実施内容（案）

1. 来年度（2021年度）の検討項目と実施内容（案）

【来年度（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。

来年度の取組

- ・環状5の1号線のPMに、乗用車の駐車を抑制する看板を設置する実証実験を実施し、駐車状況調査で効果を確認する
- ・PMの利用者にアンケートを実施し、目的や行先などの利用実態や需要、ニーズを把握する
- ・駐車状況調査及びアンケート調査より、施策の検証やより有効な対策を検討する

◆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。

来年度の取組

- ・「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化（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誤進入する車両の把握（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。

【来年度（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看板の設置）
- 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

2. 実証実験の概略計画（案）

（1）実証実験の概要

●実証実験の目的

- ・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PM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的に実証実験を実施する。

【実施内容】

①環状5の1号線のPMの実証実験

環状5の1号線の貨物車用PM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する。

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する。

- ・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）を実施する。

（2）実施時期と期間

【実験の時期】

- ・荷さばきルールが施行（2020年10月31日）されてから、1年後の2021年秋頃に実施する。（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・実施日】

- ・環状5の1号線のPMの実証実験の実施期間は、看板を設置してからPM利用者に認知されるまでの程度時間が必要なことから、1か月間を予定する。
- ・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することとする。

【実証実験実施期間・実施日・時間帯】

- ①環状5の1号線のPMの実証実験
実施期間：2021年秋頃の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
実施日：2021年秋頃の土曜日
時間帯：11時～20時の8時間（南北区道の車両通行規制の時間帯+前後1時間）

2021年度 実証実験の実施内容(案)

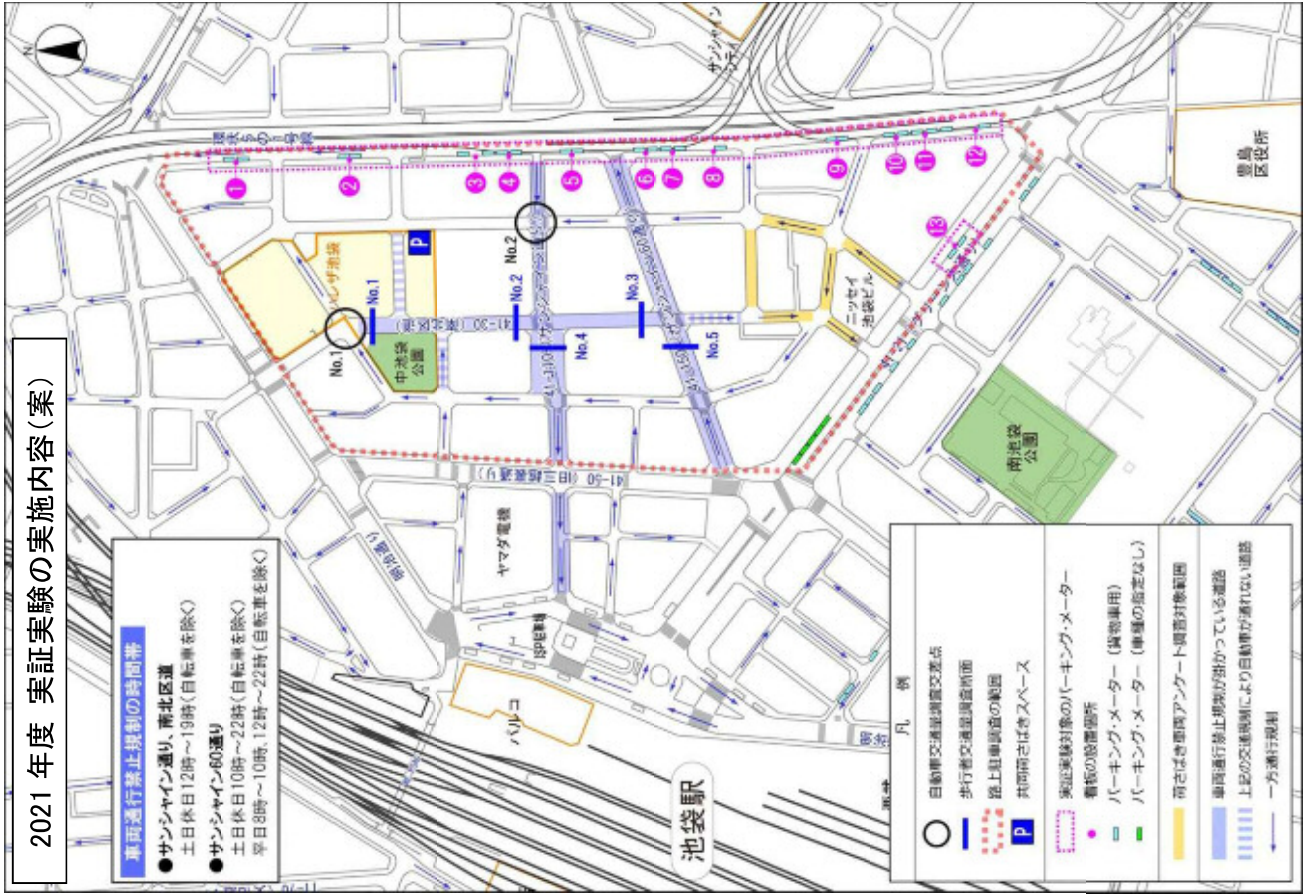


図 2021年度 実証実験の実施内容(案)

(3) 立て看板の設置

- ・実証実験開始日の数週間前頃に、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看板を設置する。(原則、植栽帯内に設置する)
- ・なお、立て看板は、実証実験の終了後、速やかに撤去する。



図 立て看板のデザイン(案)

写真 看板の設置イメージ
※平成27年の実証実験時の状況

※記載内容は今後関係機関との協議により決定する

(4) アンケート調査

- 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。
- 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。

X. 池袋駅東口の整備に向けた今後の検討方針について

- ・近年、交通戦略で取り組んできた南北区道の歩行者優先化、荷さばき対策（荷さばきルール策定）、駐車場の適正配置（駐車場地域ルール策定）が実現し、これらの施策については一旦の節目を得た。
- ・一方、東口駅前広場の整備（クルドサック化*）は、環状5の1号線の完成を受けて整備を進める計画であるが、環状5の1号線の完成（2027年度予定）まであと7年となった。
- ・以上のことから、来年度以降、東口駅前広場の整備に向けた検討を進めることとする。

*クルドサックとは、フランス語で袋小路（cul-de-sac）を意味し、道路の一端を行き止まりにした道路形式のことをい、行き止まり部分をロータリー状にするなどとして利用される。無関係な車の侵入を排除する目的などで用いられる。

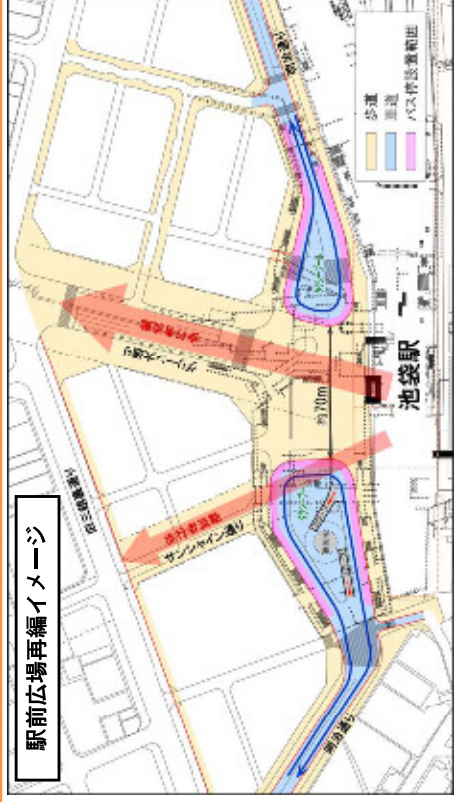
1. 駅前ロータリーと歩行者空間の範囲のイメージ

- ・池袋駅東口駅前広場の再編のイメージ（右図）については、池袋副都心交通戦略2020更新版（2020年3月策定）に記載しているが、さらに具体的な範囲のイメージを右図に示す。
- ・駅前広場再編イメージでは、
 - 駅前の歩行者空間が広がる
 - 駅からの歩行者が広幅員幹線道路（明治通り）の車道を渡ることなくまちなかにアクセスできる
 - 明治通りを現況4車線から2車線に変更すると、歩道の幅員が広がる



図 交通戦略に記載の駅前広場再編イメージ

ロータリーの範囲のイメージを具体化



2. 池袋駅東口の整備に向けた今後の検討スケジュール（案）

項目	2021年度 (R3)	2027年度 (R9)
地元との合意形成に向けた社会実験	計画立案	実施計画・協議
東京都協議(本庁・四達) 千葉県協議 (必要に応じて国道協議)	実施準備に向けた協議調整	実施協議
地元協議		実施協議
バス(路線バス・高運バス、IKEBUS)事業者協議		実施協議
タクシー事業者協議		実施協議
環状5の1号線	実施実施決定	実施実施決定
クルドサック化工事	計画	設計
クリーン大通り広場化工事	計画	設計
		交通調査・交通解析
		工事
		工事
		最終確認協議

＜池袋駅東口整備のイメージ＞



クリーン大通り広場化イメージ



明治通り歩道拡幅イメージ