

池袋駅周辺地域再生委員会

第 10 回 交通検討部会資料

【昨年度(令和3年度)の取り組みと本年度(令和4年度)の取り組み】

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	01
II. 昨年度(2021年度)の実施内容	06
III. 昨年度(2021年度)の実証実験の結果	13
IV. 昨年度(2021年度)の結果と本年度以降の取り組み方針	31
V. 本年度(2022年度)の実施内容(案)	32
VI. スケジュール(案)	44

令和4年(2022年)10月6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



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。

■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バスやタクシーへの影響

(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が求められた。

- 交通実態調査の実施
 - ・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
- (現況と池袋駅前遮断時の比較)
- 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

※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。道路の処理能力を意味する。

- 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。

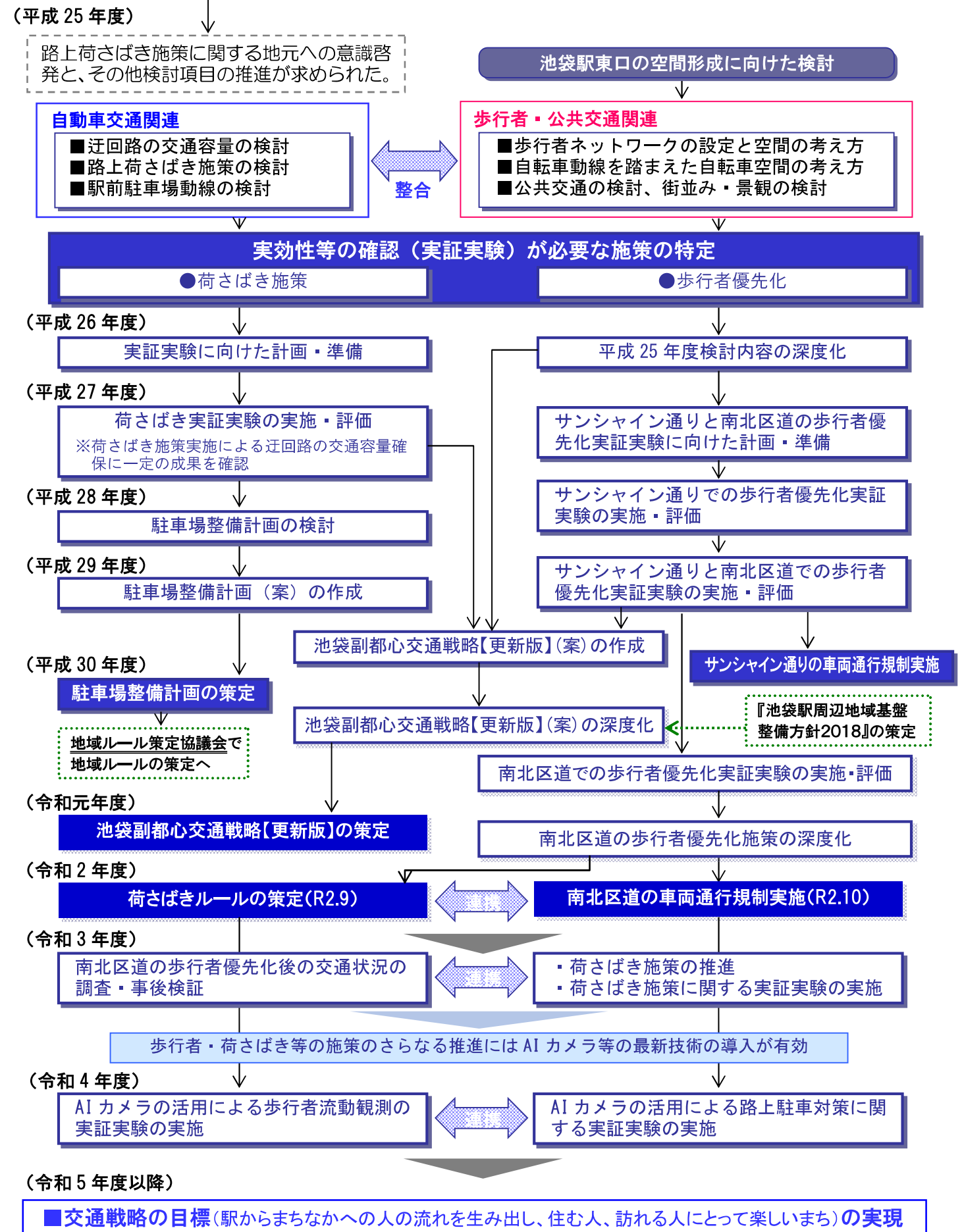
(平成24年度)

関係者との合意形成や実施の難しさを踏まえ、路上荷さばきを検討テーマとし、池袋に適用できる施策が求められた。

- 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、補完的に指定した路上荷さばきスペースも設置し誘導

「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) 交通検討部会の流れ

交通戦略の検討は、平成 29 年度まで「交通戦略委員会」が行ってきたが、平成 30 年度から「池袋駅周辺地域再生委員会 交通検討部会」に移行した。

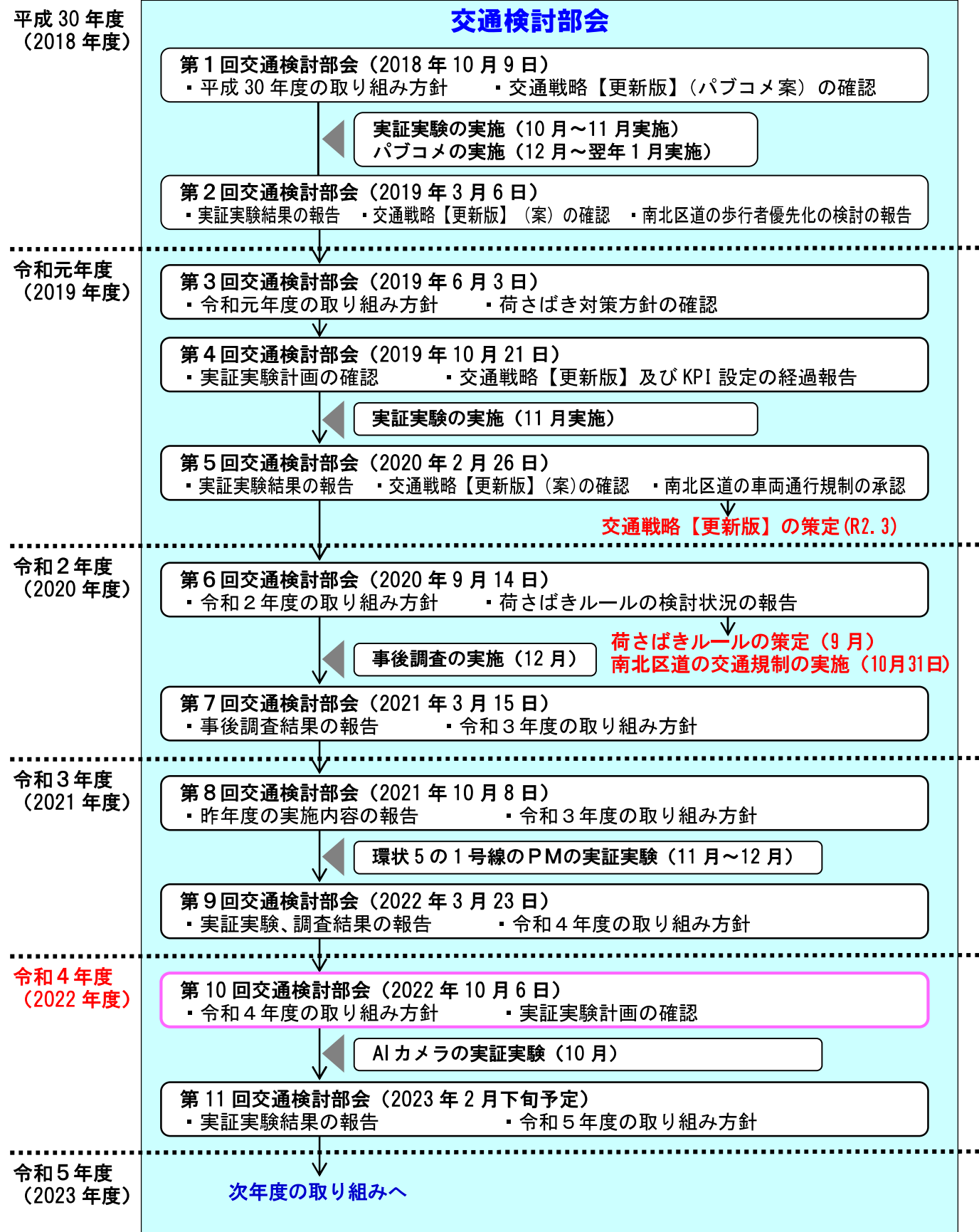


図 これまでの経緯と今後の流れ

3) 交通検討部会のメンバー

交通検討部会のメンバー	
会長	中村 文彦 (東京大学 特任教授)
副会長	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 理工学部 教授)
委員	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. 昨年度の検討概要と本年度の取り組み概要

<昨年度(令和3年度)の検討概要>

南北区道の歩行者優先化	路上駐車・荷さばきに関する事項
<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者交通流動の経年変化の確認 <ul style="list-style-type: none"> 南北区道及びサンシャイン通りの歩行者交通量は、コロナ過の影響等を除けば増加傾向にある。 ⇒南北区道周辺における一連の取り組みの効果が確認できた ●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への対策の効果の確認 <ul style="list-style-type: none"> バリケード及び法定外案内看板を設置した結果、誤進入する車両が昨年度と比較して約 40% 減少。 ⇒対策に一定の効果が確認できたが、未だ誤進入する車両が存在するため、歩行者と自動車の道路の機能分担や貨物車の経路の検討など、交通規制 (一方通行) の見直しも含めて検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●荷さばきルールの実施状況及び効果の確認 <ul style="list-style-type: none"> 荷さばきルール協議会での啓発活動を実施。路上駐車は減少傾向にある。 ⇒荷さばきルールの効果あり ●環状 5 の 1 号線の PM (パーキング・メーター) の実証実験 (乗用車の駐車を抑制する立て看板及び横断幕の設置) <ul style="list-style-type: none"> 乗用車の駐車が 20% 弱減少。荷さばき車両へのアンケートから PM の利用意向が高いことを確認。 ⇒路上荷さばき対策として一定の効果が期待できる ●ニッセイ池袋ビル裏の道路への「貨物車用駐車枠」設置の検討 <ul style="list-style-type: none"> アンケートから一定程度の需要があることを確認。 ⇒路上荷さばき対策として一定の効果が期待できる ●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の確認 <ul style="list-style-type: none"> 昨年度と比較すると利用がやや減少傾向。 ⇒理由を検証し、対応策を検討することが必要

<本年度(令和4年度)以降の取組み概要>

南北区道の歩行者優先化	路上駐車・荷さばきに関する事項
<ul style="list-style-type: none"> ●最新技術 (AI カメラ) 活用に関する実証実験 ●面的な交通体系の交通規制 (一方通行) の見直しも含めた検討 	<ul style="list-style-type: none"> ●昨年度に引き続き、啓発活動を実施 ●環状 5 の 1 号線の PM への横断幕の設置 ●ニッセイ池袋ビル裏への貨物車用駐車枠の設置に関する検討

3. 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。



歩行者と自動車が輻輳する南北区道

● 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）

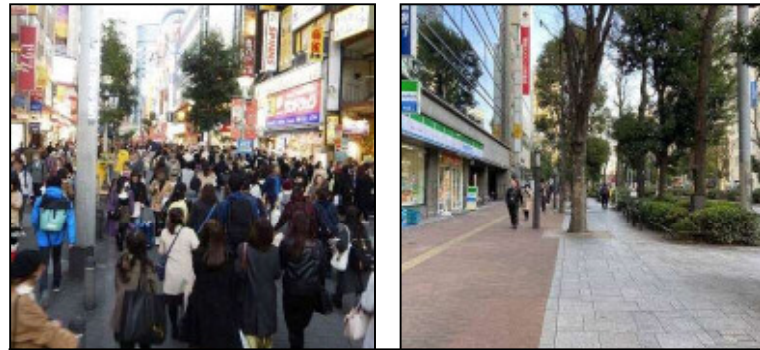
南北区道やその周辺の道路は、荷さばき車両等の路上駐車が常態化しており、安全で快適な歩行者空間を創出するためには、これら路上駐車車両への対応が課題である。一方、まちの活動にとって荷さばき（物流）は必要不可欠な活動であることから、歩行者優先の取り組みと物流との両立が課題である。



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。



人が集中するサンシャイン 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

旧庁舎周辺の開発が具体化され、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)

4. 「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

- ・令和2年（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止し、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止し、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年度と令和元年度は、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、南北区道は令和2年10月から車両通行規制が本実施となっている。



5. 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と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と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、荷主から集配時間指定がされている場合もあり、集配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（R2年度策定、10月から運用開始済み）**

【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年度委員会で確認）

●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

地元（荷主）や運送事業者の意識を高め、長期施策へ展開

●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（H29年度委員会で確認「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を設置、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
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
- ・路外駐車場：コインパーキング（借上げ、パスカードの発行等）、附置義務駐車場の借上げ⇒可能性あり
- ・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⇒中小ビルの密集地なので見込み薄

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す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

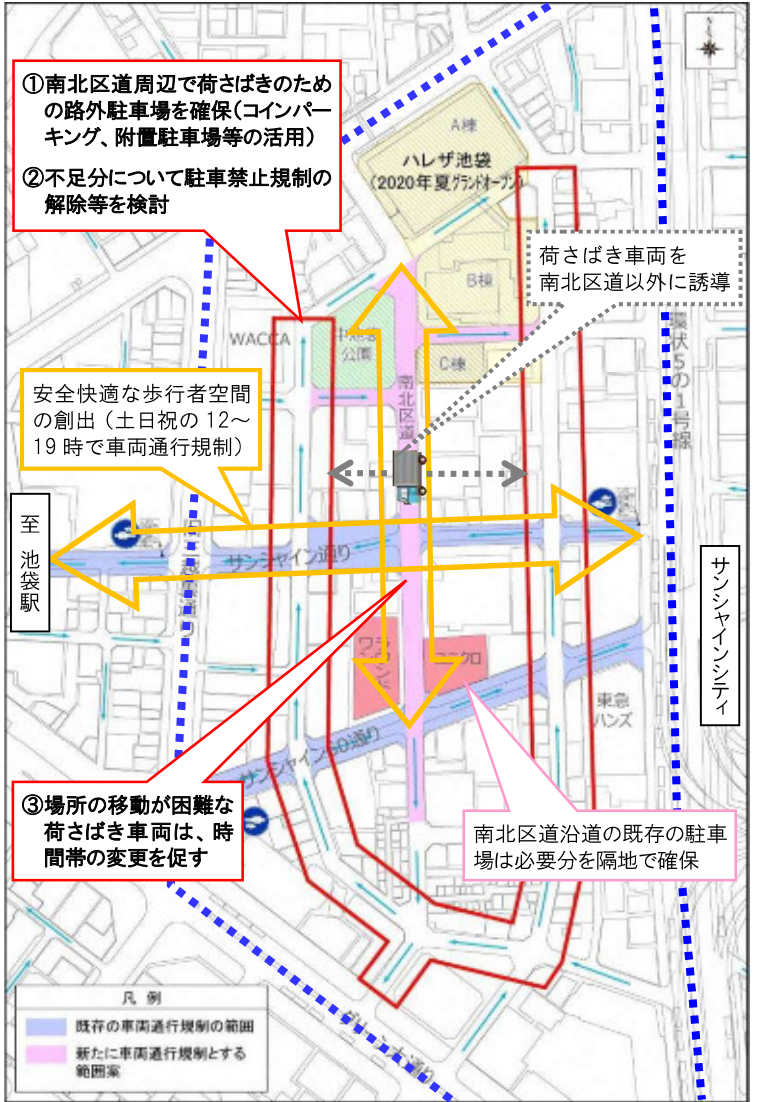
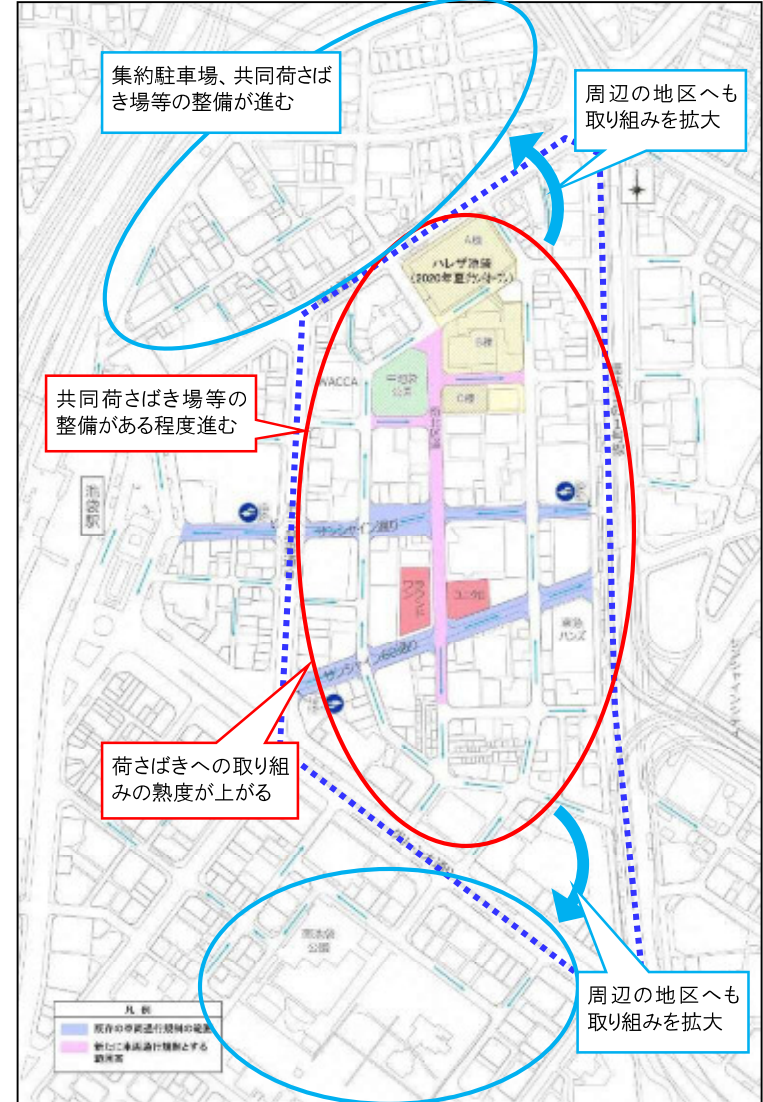
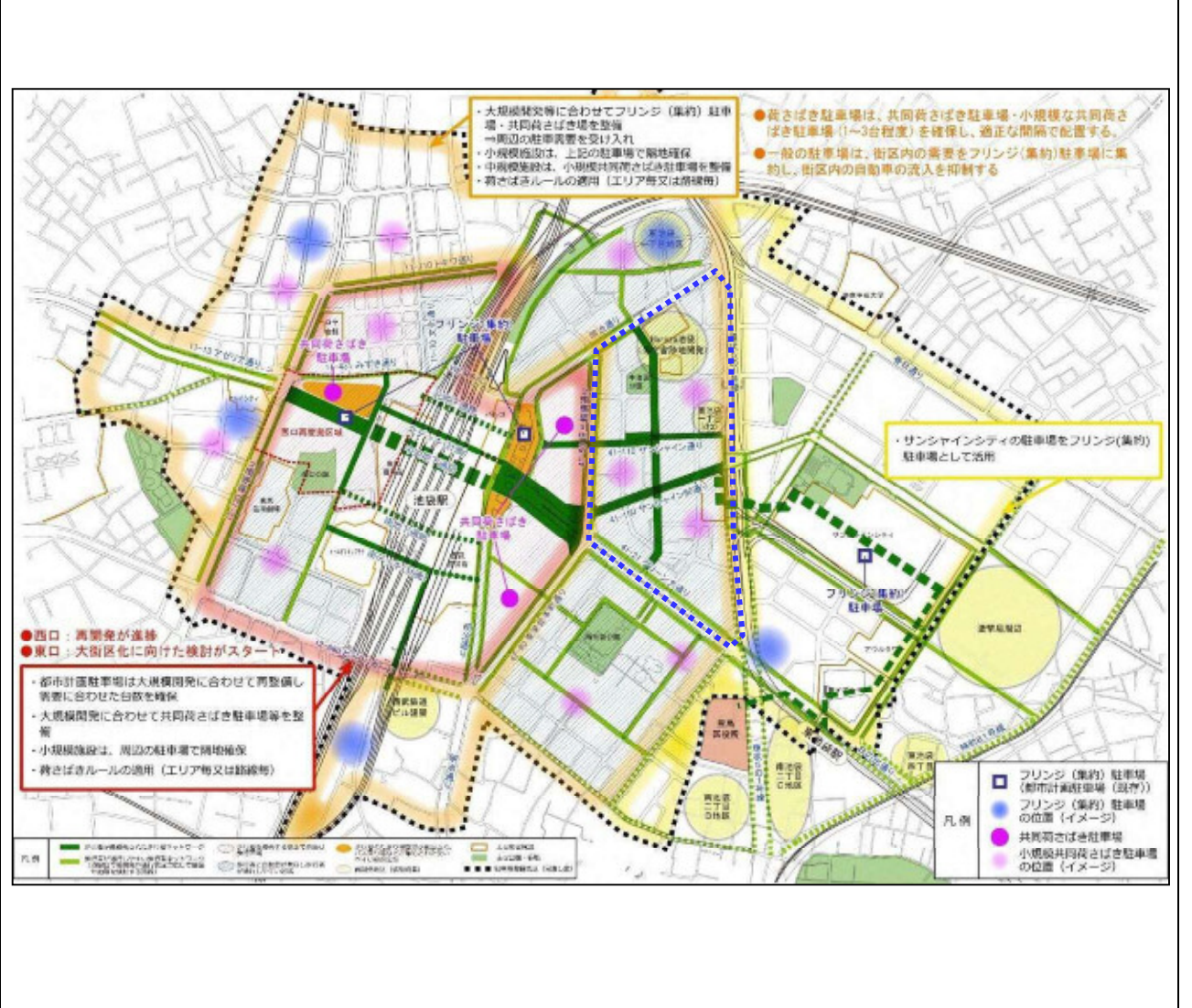
③ ①②を検討したうえで不足分について駐車禁止規制の解除、パーキング・メーターの設置を検討する

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。

右の考え方を踏まえて対応方針を設定

6. 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)	STEP 2 (中期)	STEP 3 (将来)
 <p>①南北区道周辺で荷さばきのための路外駐車場を確保(コインパーキング、附置駐車場等の活用)</p> <p>②不足分について駐車禁止規制の解除等を検討</p> <p>安全快適な歩行者空間の創出(土日祝の12~19時で車両通行規制)</p> <p>荷さばき車両を南北区道以外に誘導</p> <p>③場所の移動が困難な荷さばき車両は、時間帯の変更を促す</p> <p>南北区道沿道の既存の駐車場は必要分を隔地で確保</p> <p>凡例 既存の車両通行規制の範囲 新たに車両通行規制とする範囲案</p>	 <p>集約駐車場、共同荷さばき場等の整備が進む</p> <p>周辺の地区へも取り組みを拡大</p> <p>共同荷さばき場等の整備がある程度進む</p> <p>荷さばきへの取り組みの熟度が上がる</p> <p>周辺の地区へも取り組みを拡大</p> <p>凡例 既存の歩行者空間の整備の範囲 新たに歩行者空間を創出する範囲案</p>	 <p>大規模開発等に合わせたフリッジ(集約)駐車場・共同荷さばき場を整備 →周辺の駐車需要を受け入れ 小規模施設は、上記の駐車場で補完確保 中規模施設は、小規模共同荷さばき場を整備 荷さばきルールの適用(エリア毎又は路線毎)</p> <p>荷さばき駐車場は、共同荷さばき駐車場・小規模な共同荷さばき駐車場(1~3台程度)を確保し、適正な間隔で配置する。</p> <p>一般の駐車場は、街区内の需要をフリッジ(集約)駐車場に集約し、街区内の自動車の流入を抑制する</p> <p>サンシャインシティの駐車場をフリッジ(集約)駐車場として活用</p> <p>フリッジ(集約)駐車場 フリッジ(集約)駐車場の位置(イメージ) 共同荷さばき駐車場 小規模共同荷さばき駐車場の位置(イメージ)</p> <p>凡例 フリッジ(集約)駐車場(都市計画駐車場(既存)) フリッジ(集約)駐車場の位置(イメージ) 共同荷さばき駐車場 小規模共同荷さばき駐車場の位置(イメージ)</p>
<p>【荷さばき関連施策の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●将来的には路上荷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。 <p>【主な荷さばき関連施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢短期～中長期的な展開を見据えた施策 <ul style="list-style-type: none"> ・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【R2年10月より運用開始済み】(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 <ul style="list-style-type: none"> ・共同荷さばき場整備のための駐車場地域ルールの策定 ・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の施策に反映 	<p>【荷さばき関連施策の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●荷さばき関連施策をさらに進捗させる <ul style="list-style-type: none"> ・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ある程度進捗し、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について、地元(民間)で運用する仕組みを構築するとともに、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。 <p>【主な荷さばき関連施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>【荷さばき関連施策の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●荷さばき車両の路上駐車をほぼ全て無くす(ほぼ全て路外で受入れる体制が整う) <p>【主な荷さばき関連施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢大規模開発に伴う施策 <ul style="list-style-type: none"> ・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送システムの導入検討(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、共同集配送システムに拘らず、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 <ul style="list-style-type: none"> ・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

II. 昨年度（2021年度）の実施内容

1. 南北区道歩行者優先化後(2020年度)の調査結果と昨年度(2021年度)の取り組み方針

1) 南北区道歩行者優先化後(2020年度)の調査結果のまとめと昨年度(2021年度)の取り組み方針

<南北区道歩行者優先化後の調査結果のまとめ>

- 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
 - ・協議会のアンケート結果より、歩行者の多い土日休日の12～19時を避けての荷さばきを実施しているのは概ね半数⇒荷さばきルールのさらなる推進が必要
- 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。対策実施後、施策の効果や状況の確認が必要

<2021年度の取り組み方針>

- ・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**
- **路上駐車をさらに減少させていくため、啓発活動を実施する**
- **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**

2) 2021年度の実施項目

■実証実験等の実施

- ① **荷さばきルールの実施状況及び効果の確認**：路上駐車調査や荷さばきドライバーへのアンケートを実施し、利用状況や効果を確認する
- ② **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

交通戦略で実施

■啓発活動等の実施

- ③ **荷さばきルールの事業者への協力要請**：荷さばきルール協議会を継続して開催する
- ④ **啓発活動の実施**：路上駐車している荷さばきドライバー等への声掛け、チラシを配布するなど、路上駐車を抑制するための啓発活動を実施する

荷さばきルール協議会で実施

3) 2021年度の実証実験の実施内容の整理

【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。
 - 今年度の取組
 - ・環状5の1号線のPMに、乗用車の駐車を抑制する立て看板と横断幕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。
 - 今年度の取組
 - ・「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。

【2021年度に実施した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立て看板及び横断幕の設置）**
- 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