

池袋駅周辺地域再生委員会

第1回交通検討部会資料

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. 歩行者優先化実証実験の計画	4
III. 池袋の交通のあり方を考える（池袋副都心交通戦略）の更新	22

平成30年10月9日

豊島区 都市整備部 都市計画課

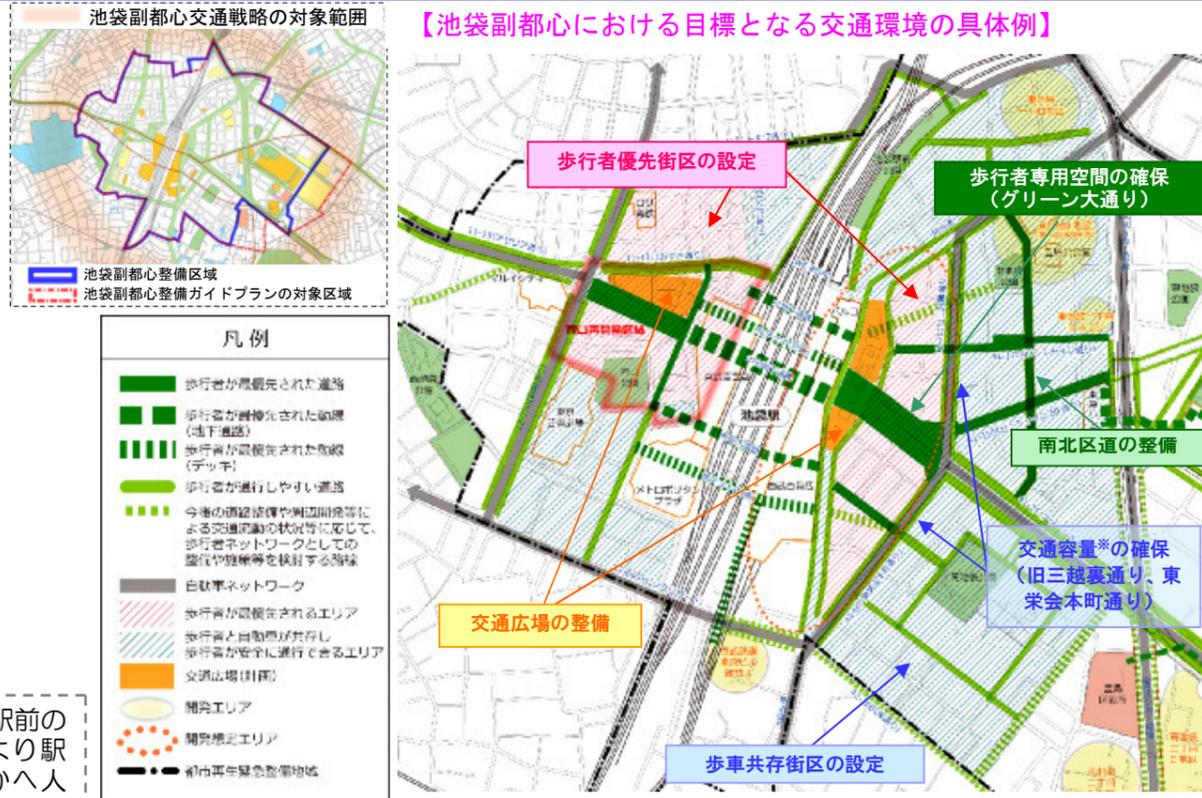
1. 池袋副都心交通戦略の進捗状況と取り組み内容

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



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

■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

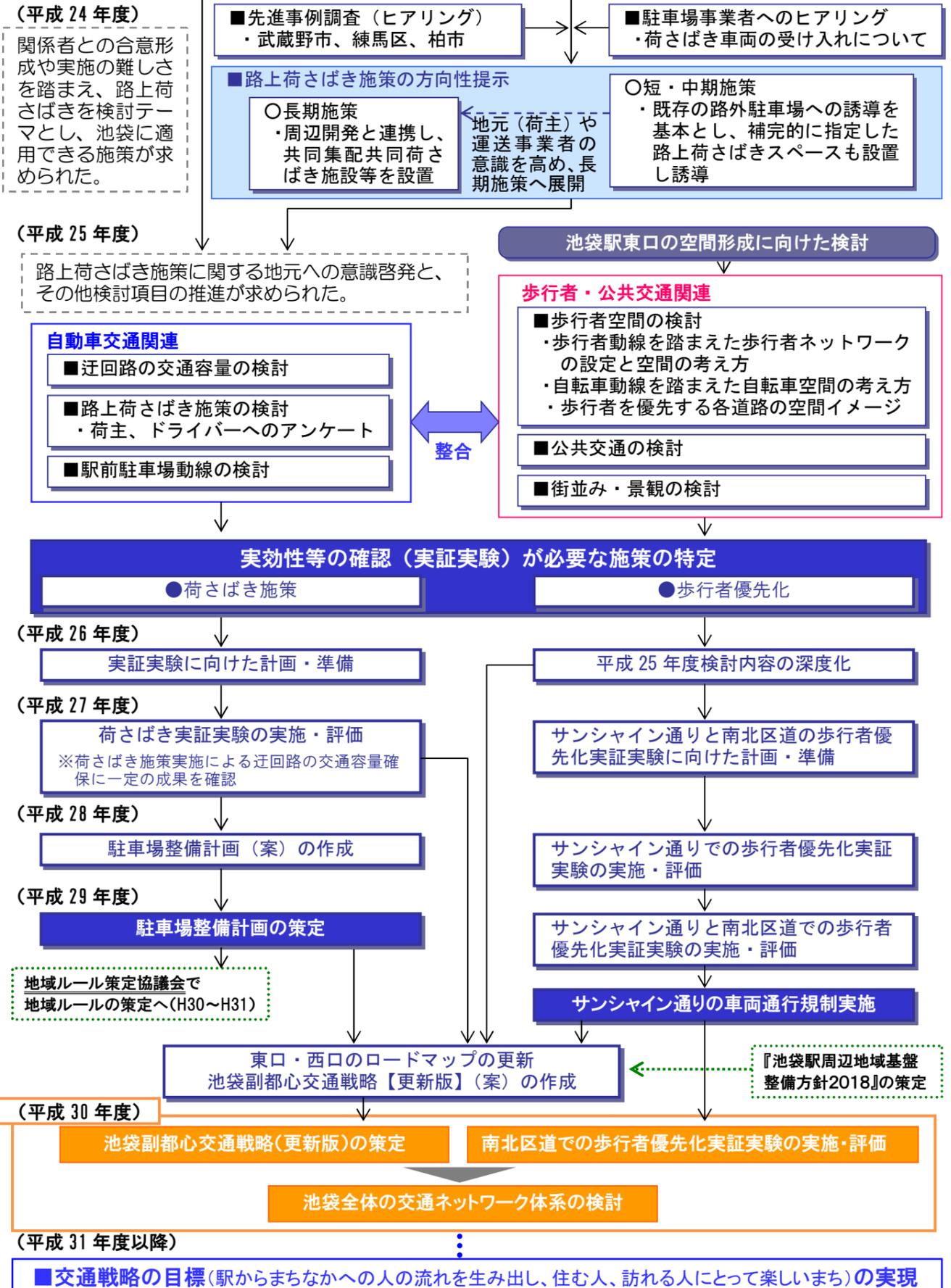
■影響軽減の方策の方向性提示 (明治通り遮断による影響と対策)

- 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。

※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) 委員会・ワーキングの流れ

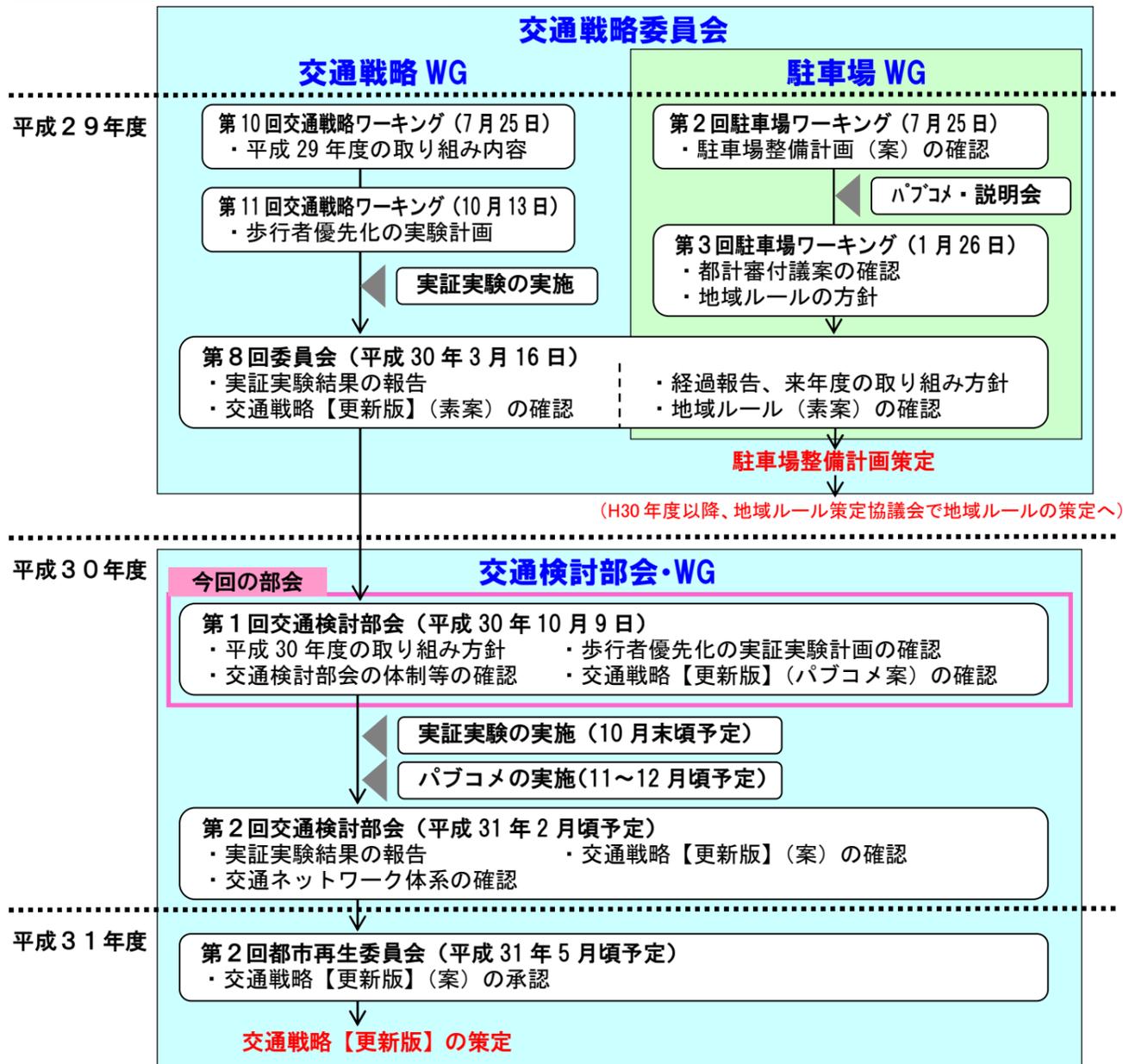


図 これまでの進捗状況と今後の流れ

委員会・ワーキングのメンバー

<p><交通検討部会のメンバー></p> <p>委員長 中村教授</p> <p>副委員長 羽藤教授</p> <p>委員 大沢教授</p> <p>坂本先生</p> <p>国土交通省</p> <p>東京都</p> <p>警視庁(本庁・所轄警察署)</p> <p>豊島区</p> <p>交通事業者</p> <p>(バス・タクシー協会)</p> <p>地元</p> <p>(商工会・商店会・町会・観光協会)</p>	<p><交通検討ワーキングのメンバー></p> <p>座長 坂本先生</p> <p>副座長 大沢教授</p> <p>事務局 豊島区都市計画課</p> <p>※メンバーは検討テーマにより適宜選出</p> <p>【想定されるメンバー】</p> <p>国土交通省</p> <p>東京都関係各課</p> <p>警視庁(本庁)</p> <p>豊島区関係各課</p> <p>交通事業者(バス・タクシー協会)</p> <p>運送事業者団体等</p> <p>地元(商店会・町会等)</p>
---	--

2. 平成30年度の取り組み概要

(1) 平成30年度の取り組み内容

平成29年度までの検討内容	平成30年度の検討内容
<p>■歩行者優先化に関する実証実験の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> サンシャイン通り・南北区道で実証実験を実施 歩行者優先化による大きな問題はないという結果 アンケートで来街者、地元(周辺街区)も概ね賛成 上記により、歩行者優先化の必要性を確認 サンシャイン通りは本年5月に車両通行規制を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 南北区道で歩行者優先化の実証実験を実施 地元や関係機関と具体的な協議調整を実施するための調査、検討を行う 南北区道沿道の店舗・オフィス・ビルオーナー・駐車場利用者の意向調査
<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【更新版】(素案)を作成し、第8回交通戦略委員会において確認 	<ul style="list-style-type: none"> 交通戦略【更新版】(素案)を基に、パブコメ案を作成し、パブコメの結果を踏まえて交通戦略【更新版】(案)を作成する
<p>■池袋全体の交通ネットワーク体系の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況の基盤をベースに、東口を中心に、歩行者・自動車・自転車・駐車場のネットワークを検討 	<ul style="list-style-type: none"> 基盤整備方針、西口・東口の開発、自転車走行環境整備計画、電気バスの導入等を踏まえて、将来を見据えた池袋全体の交通ネットワーク体系の検討を行う

(2) 実証実験実施の流れ

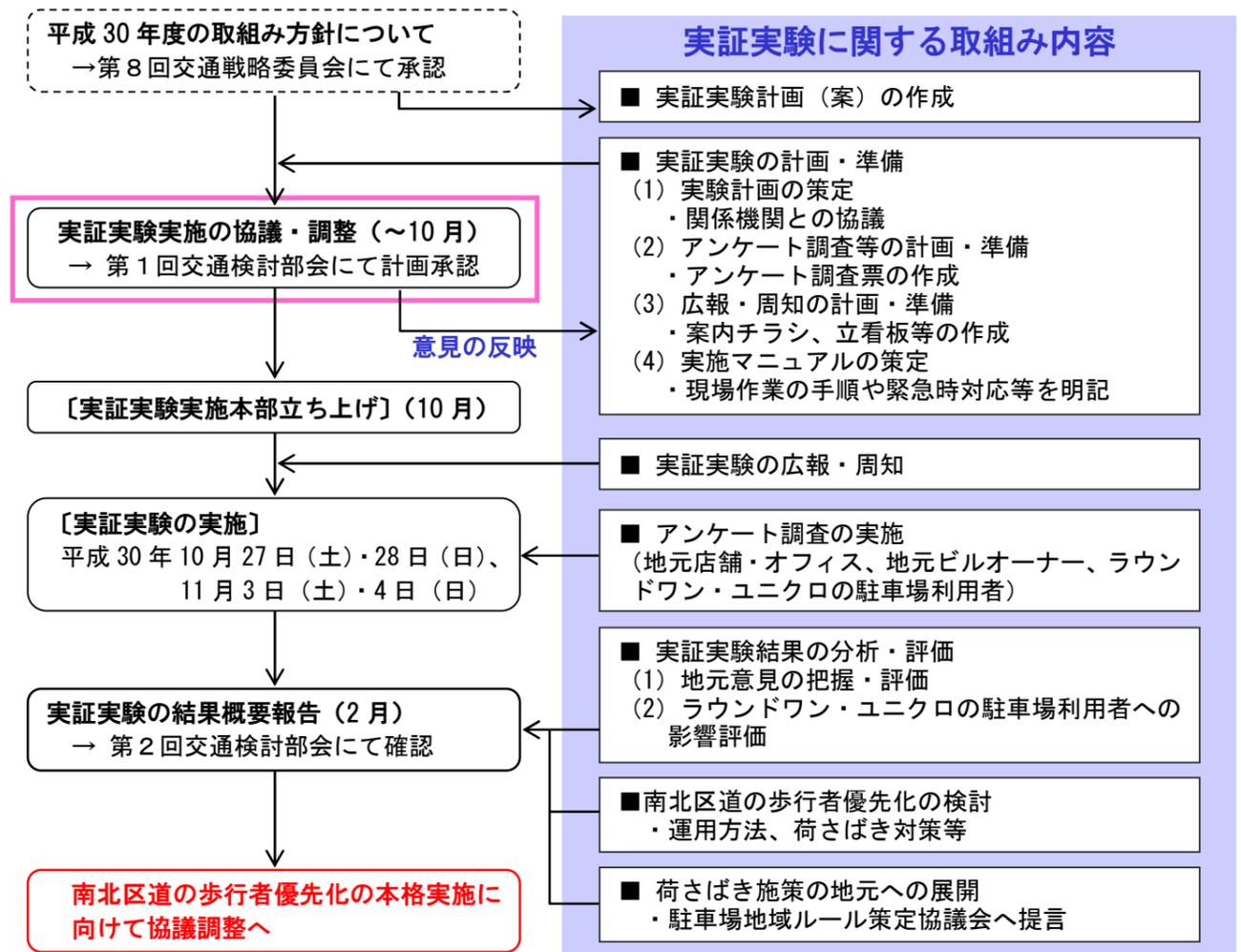
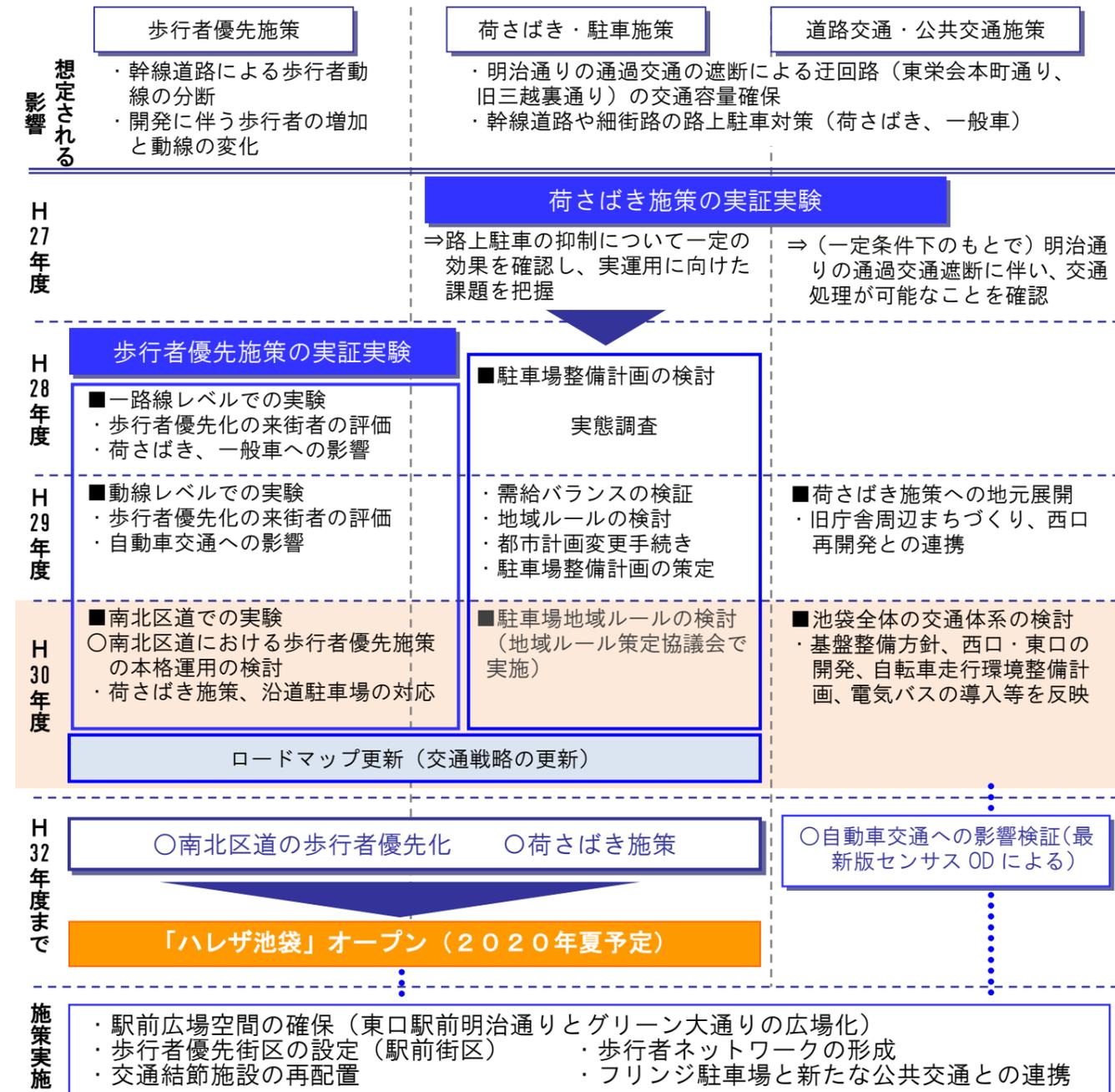


図 平成29年度の取り組み内容・進捗

3. 交通戦略の2020年までの施策展開

- 池袋副都心交通戦略では、目標とする交通環境の実現に向け想定される影響に対して、各種検討、および実証実験により検証を重ね、施策展開を図っているところである。
- 平成27年度には「荷さばき施策の実証実験」を行い、路上駐車抑制の効果と、明治通りの通過交通遮断に伴う交通処理の可能性について知見を得たことから、平成28年度から「歩行者優先施策の実証実験」を始め、まちづくりの動向や地元の意向を踏まえ、歩行者優先空間の面的拡大を図っている。
- 同時に「荷さばき・駐車施策」や「道路交通・公共交通施策」との連携を図り、施策実施に繋げる。

池袋副都心交通戦略の施策



4. 歩行者優先施策の実証実験について

- 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、歩行者の通行が多い時間帯で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、歩行者の通行が多い時間帯で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実証実験を実施する。
- 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。

歩行者優先施策の実証実験の展開



II. 歩行者優先化の実証実験の計画

1. 実証実験の目的

- 平成 23 年 9 月に策定した交通戦略に基づき、まちづくりと連携しながら交通戦略を推進し、目標とする交通環境実現のために、学識経験者、国土交通省、東京都、警視庁、地元関係団体等からなる委員会を設置し、各種交通施策の実施に向けた詳細な検討・検証を行ってきた。
- 交通戦略の目標のひとつである、池袋駅東口駅前に広場空間や歩行者空間を確保するための交通施策に関して、施策の実効性の確認、交通戦略のPR、地元関係者の意識啓発・協力関係の構築等を目的に実証実験を行う。

2. 実施概要

- 実施する施策については、全ての施策を一度に実施とすると規模が大きくなることや各施策の影響と効果等が把握しづらくなること、地元関係者や運送事業者の負荷、スケジュール、予算等を考慮し、今回実証実験の対象とする施策は必要最小限とする。
- 本年度は、2020 年の「ハレザ池袋」の開業を見据えて、旧庁舎周辺（主に南北区道）の歩行者優先化の実証実験を実施する。特に本年度は、昨年度の実証実験及び検証により、歩行者優先化による大きな問題ないという結果を受けて、歩行者優先化の本格協議に向けて、地元の意向を把握するとともに協力関係を構築することを目的に実証実験を実施する。

(1) 実証実験を実施する施策

●歩行者優先化の施策

- ハレザ池袋への歩行者動線となる南北区道を実証実験の対象とし、歩行者が優先された道路とする。

【実施内容】

南北区道（中池袋公園～サンシャイン 60 通りの区間）を歩行者優先とするため、交通規制は変更せず“お願いベース”により、当該区間の自動車の進入を抑制する。

- 実証実験では、南北区道沿道の事業者の意見等を把握するとともに、歩行者空間の確保に向けた地元との協力関係の構築を行なう。



自動車と歩行者が輻輳する南北区道



南北区道イベント時(アニメイトガールズフェス)

図 南北区道の通行状況

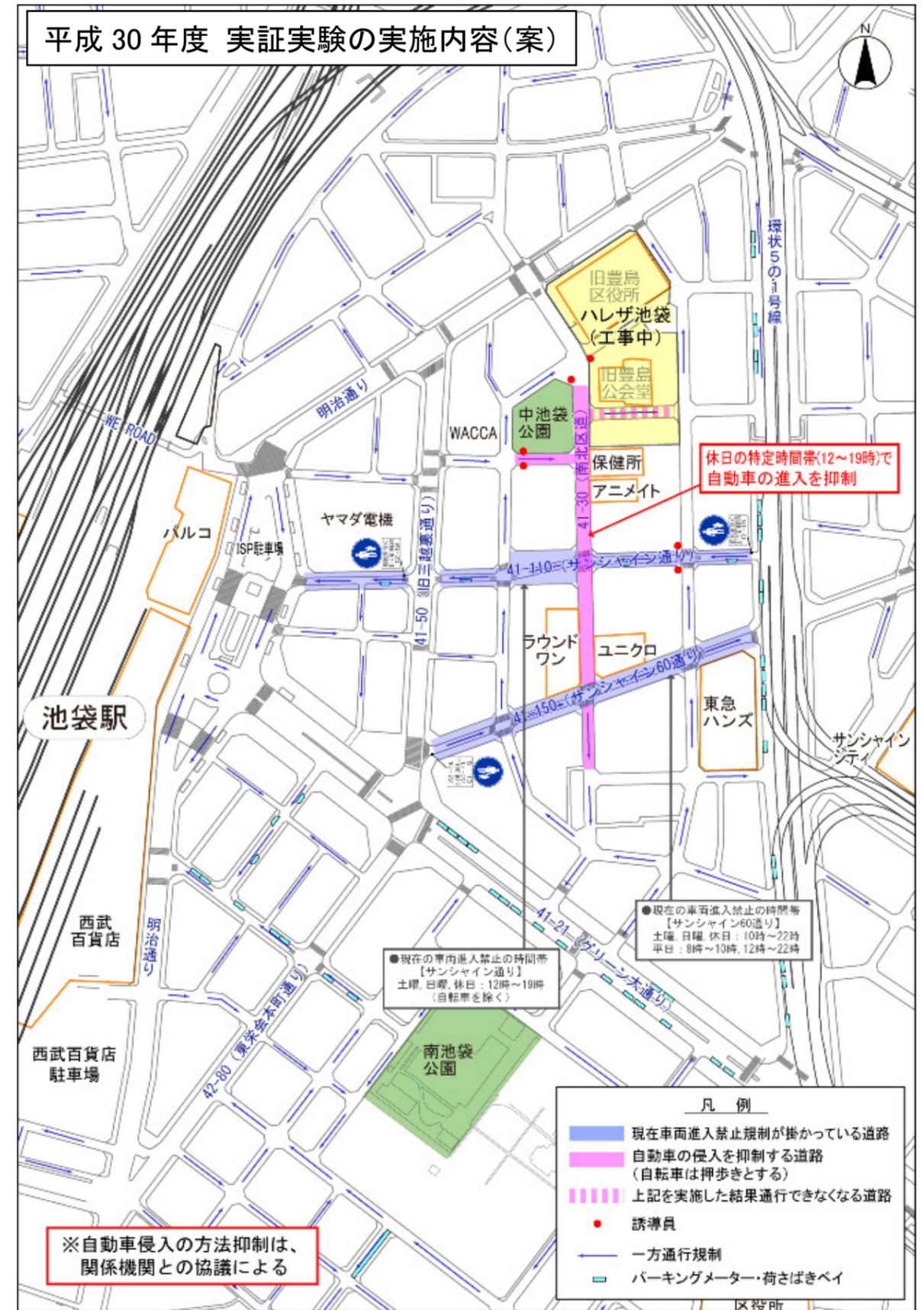


図 実証実験の実施内容(案)

(2) 実施時期・期間

【実験の時期】

- ・ハレザ池袋が開業したときの状況で歩行者優先化を実施した場合を想定しての実験を実施するという観点から、ハレザ池袋が開業した際の歩行者の状況に近いと想定される「ハロウィンコスプレフェスティバル（10月末開催）」に合わせて実施する。

【実験日・時間帯】

- ・実施日は、来街者が多い休日（土日祝日）とする。
- ・実施時間帯は、隣接するサンシャイン通りの車両通行禁止の実施時間帯と同じ、12時～19時とする。

【実験期間】

- 以下の事項を考慮し、2週間と設定する。
- ・地元との協力関係構築のためには実験期間は長い方が良いが、実験期間が長期間に及ぶと地元等の負担が大きくなるため、短期間で行い負担を軽減する。
- ・特異なデータを排除するため、複数の週で実施したい。
- ・実証実験の事例では、実施期間は2週間程度が多い。（下表参照）

【実証実験実施日・時間帯】

実施日：平成30年10月27日（土）、28日（日）、11月3日（土）、4日（日）
 （10月27日、28日は、池袋ハロウィンコスプレフェスティバルの開催日）
 時間帯：12時～19時（サンシャイン通りの車両通行規制と同じ時間）

<スケジュール>

日時	実施内容	備考・その他
10月27日（土） 10月28日（日）	・実証実験実施	池袋ハロウィンコスプレフェスティバル開催
11月3日（土） 11月4日（日）	・実証実験実施	

<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
西口ロサ会館周辺街区	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	日曜	13時～17時又は18時
中央通り 銀座地区	土曜、日曜、休日	12時～17時又は18時
新宿3丁目	日曜、休日	12時～17時又は18時
横浜元町ショッピングストリート	土曜、日曜、休日	12時～18時

3. 実証実験の事前準備

(1) 事前周知・広報

① 周知・広報の概要

- 豊島区ホームページへの掲載
 - ・豊島区のホームページに実証実験実施の案内、とチラシ等を掲載する。
- 立て看板の設置
 - ・実験を実施する道路とその周辺に、実証実験の実施を周知する立て看板を設置する。
- 周知チラシの配布
 - ・実験を実施する道路の沿道の地元にチラシを配布する。
 - ・実験実施中に実験を実施する道路に進入しようとする自動車にチラシを配布する。
- 関係機関への事前周知と協力依頼
 - ・商店会：商店会等に必要に応じて説明・協力依頼を行う。
 - ・駐車場事業者：説明・協力依頼を行う。
 - ・警察署（警視庁、池袋警察署）

② 周知・広報の時期と依頼先

	方法	依頼先	場所・内容等	時期
実験前	ホームページ掲載	豊島区	・HPに掲載	・10月中旬
	立て看板の設置	道路管理者 交通管理者	・南北区道及びその周辺に設置	・10月中旬
	チラシ配布	地元事業者	・商店会に説明 ・南北区道周辺の地元にポスティング	・10月下旬
	アンケート配布	地元事業者	・南北区道周辺の事業者にポスティング ・南北区道周辺のビルオーナーに郵送	・11月上旬
実験中	チラシ配布	自動車	・南北区道に進入及び路上駐車しようとする車両のドライバーに配布	・実験期間中
	アンケート配布	自動車	・南北区道沿道の時間貸し駐車場（ラウンドワン・ユニクロ）利用者に配布	・実験中と実験後

③ 立て看板の設置

- ・実証実験実施の周知のため、実証実験実施日の数週間前頃に実証実験対象道路とその周辺に、自動車ドライバーが視覚的にわかりやすい場所に立て看板を設置する。(原則、区管理の照明柱に取付ける)
- ・なお、立て看板は、実証実験の終了後、速やかに撤去する。



図 事前周知の立て看板の設置位置 (案)

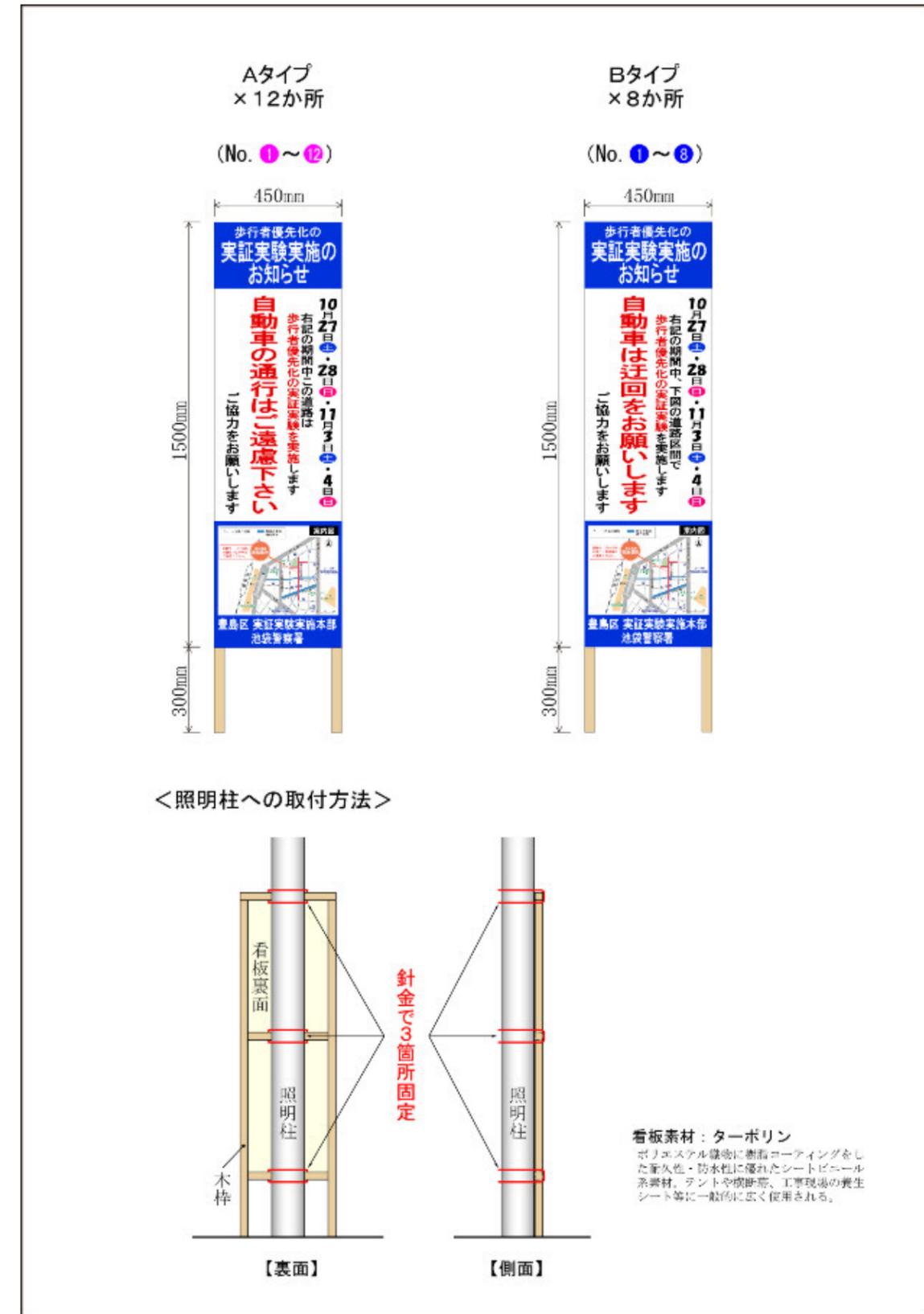


図 事前周知の立て看板のデザイン (案)

④ 広報物件等の作成

- ・実証実験の「場所」「期間」「時間」「実施内容」を明示するとともに、実験の目的を分かりやすく説明するチラシを作成する。
- ・チラシの配布の対象は、地元事業者、地元ビルオーナー、自動車ドライバーとする。
- ・チラシは、配布対象によって伝えるべき内容に濃淡があることから、配布対象ごとにチラシを作成する。
- ・地元事業者へのチラシは、実験内容や実験の目的、実証実験を実施する道路を通行する全ての通行者（歩行者、自転車、自動車）の実験時の通行ルールが分かる説明内容を記載するとともに、荷さばき時間の変更や場所の変更などの協力依頼を記載する。
- ・地元ビルオーナーへのチラシは、実験内容や実験の目的などをメインに記載する。
- ・自動車ドライバーへのチラシは、実験の実施場所や実験時の対応、迂回への協力、荷さばき時の対応等が分かる説明内容を記載し、裏面には時間貸し駐車場の位置が分かる地図を記載する。

実証実験チラシ【ビルオーナー用】／サイズ：A4，片面

池袋副都心交通戦略^{※1}の 歩行者優先の道路にする実証実験を実施します！

場 所：南北区道（右図の赤色の道路）

期 間：平成30年 10/27（土）・28（日）
11/ 3（土）・ 4（日）

時 間：12時～19時

実施内容：

『Hareza池袋』（2020年夏）^{※2}（2020年夏）^{※2}）に向かう歩行者のルートとして、
来街者が多く通行する道路において車両の通行を抑制し、
歩行者に安心・快適に通行してもらう取組みを実施します。
また、この取組みにより、
駅前から街なかへ歩行者を優先する道路が繋がるため、
街なかへ安心・快適に向かうことができます。



何のために実証実験を行うの？

人で混み合い、クルマの通行や路上駐車等により歩きづらい駅前の道路を、
『Hareza池袋』の開業を見据え、来街者が安心して歩ける歩行者優先の空間にしていきます。



歩行者を優先する道路空間のイメージ

年間650万人の来場を見込む
劇場施設『Hareza池袋』
（2020年夏グランドオープン）



しかし、単純に歩行者だけ通れるようにすると、荷さばきや一般のクルマはこれまで通りの通行や活動ができなくなります。

そこで…

「人とクルマの通行・活動」を両立
するとともに「歩行者優先」とする取組みを実験により検証します。

【アンケート調査にご協力ください！】

実証実験の一環として、歩行者優先の取組みに関するアンケートをお配りします。皆様のご協力をお願いします。

※1【池袋副都心交通戦略とは】

豊島区は「人が主役」となるまちづくりを見据え、自動車と通車に依存しない人と環境にやさしい交通環境の実現に向けて取組みを行なっています。

【実証実験とは】

実証実験とは、社会的に大きな影響を与える可能性が高い施策の導入に向けて、場所と期間を限定した取組みを施行するものです。
今回の実証実験に先立ち、学識経験者・国土交通省・東京都・警視庁・地元関係団体等からなる委員会を設置し、各種交通施策の実施に向けた詳細な検討・検証を行なっています。

<お問合せ>

池袋副都心交通戦略実証実験実施本部
事務局：豊島区都市整備部都市計画課
TEL：03-4566-2635（交通政策グループ）

詳しくは… 池袋交通戦略実証実験 検索

4. 実証実験での実施内容

(1) 自動車の進入を抑制する方法

① 実証実験を実施する道路の入口での自動車の進入抑制及び迂回の協力要請

- ・ 実証実験実施中は、実験を実施する道路の入口にプラカードを持った交通誘導員を配置して実証実験実施中であることを周知するとともに、迂回をドライバーに呼びかける。
- ・ 南北区道に進入しようとする車両には、誘導が迂回をお願いするとともに必要に応じて周辺のコインパーキング等に駐車してもらうよう声掛けを行う。合わせて、実証実験の内容等を掲載したチラシを配布するとともに、周辺のコインパーキングを案内する。

【荷さばき車両への対応】

- ・ 上記に加えて、次回からは実験開始前の 12 時以前か実験終了後の 19 時以降に時間帯をずらしてもらうようお願いします。



写真 プラカード掲示の例



写真 交通誘導員による声掛けの例

② 周辺での実験中の周知

- ・ 実証実験実施の数週間前頃に、実証実験の実施場所と実施期間を明記した立て看板を設置し、実証実験実施中であることを周知する。



写真 立て看板の例

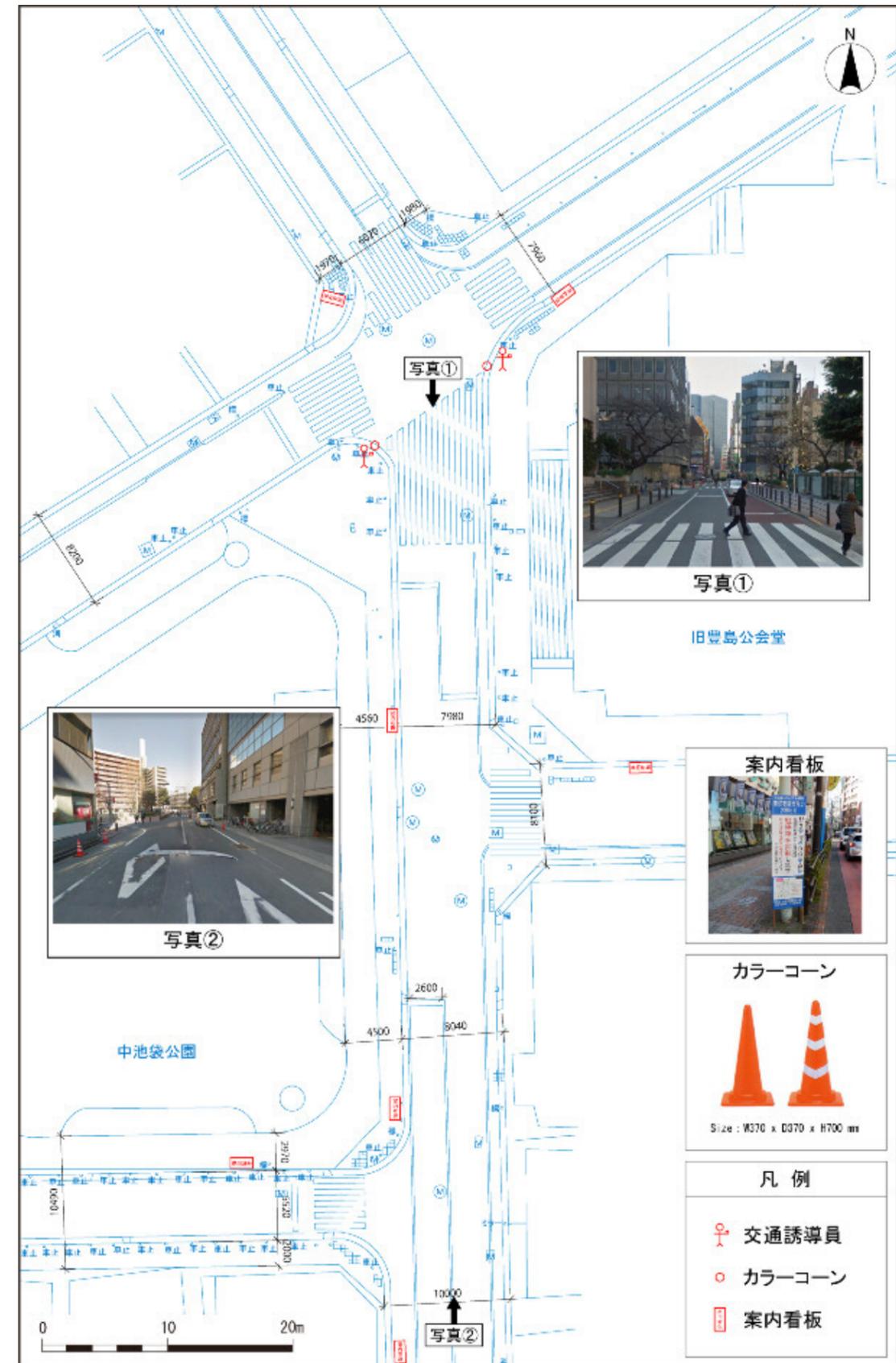


図 実証実験実施道路の施設等配置図(案)【南北区道：北側】

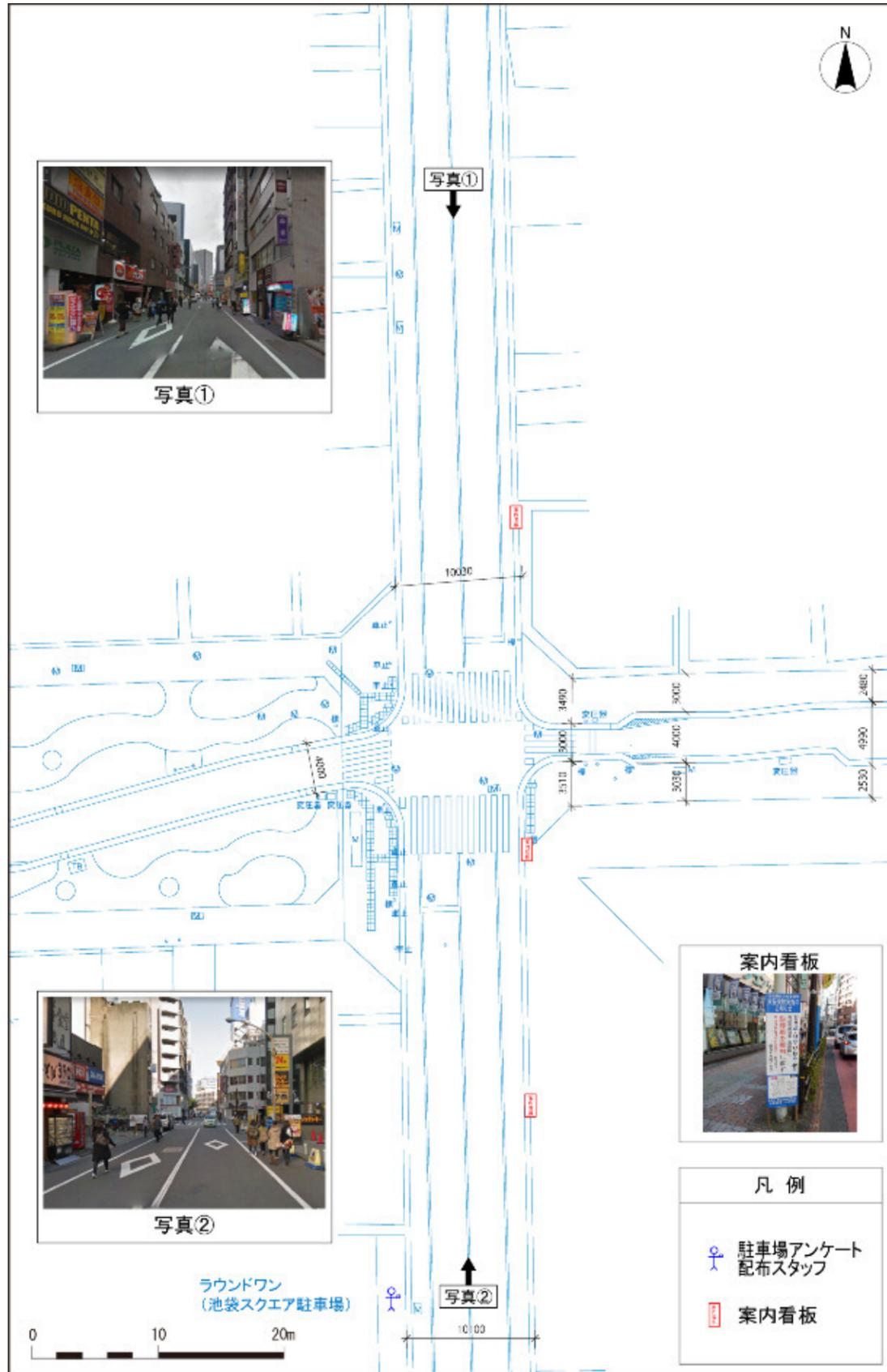


図 実証実験実施道路の施設等配置図(案)【南北区道：中央】

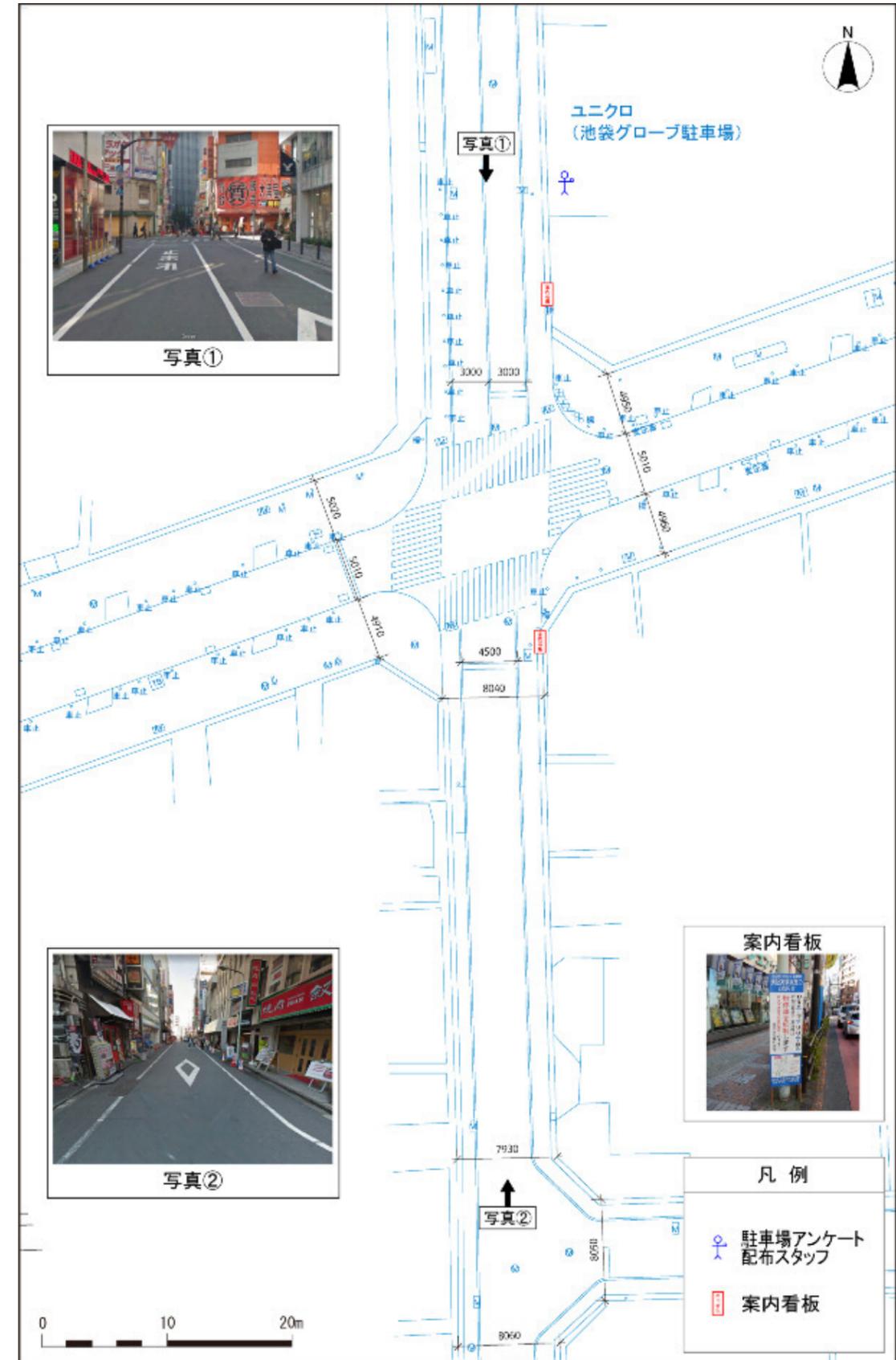


図 実証実験実施道路の施設等配置図(案)【南北区道：南側】

(2) 実証実験時の実施体制

① 誘導員・スタッフの配置と本部の設置

- ・実験対象道路の入口（3箇所）に、自動車の進入を抑止するための誘導員を各2名配置する。
- ・南北区道沿道に立地するラウンドワン（池袋スクエア駐車場）とユニクロ（池袋グローブ駐車場）の時間貸し駐車場の利用者にアンケートを配布するため、スタッフを各1名配置する。
- ・全体の管理及びトラブル時の対応のため、本部を設置する。
- ・誘導員及びスタッフは、トラブル等発生時には監督員又は本部に連絡し指示を仰ぐ。
- ・トラブルや特筆すべき事項等があった場合は、誘導員は『誘導状況記録票』にその内容を記録する。

② 誘導員・スタッフの配置と本部の役割

誘導員

- ・自動車に実験中であること及び迂回をお願いするプラカードを掲示し周知する。
- ・必要に応じてドライバーに声掛けし、チラシを配布して説明し、迂回をお願いする。
- ・荷さばき車両のドライバーに対しては、周辺のコインパーキングの利用を促し、場所・経路を案内する。（チラシの裏面に地図等を記載）

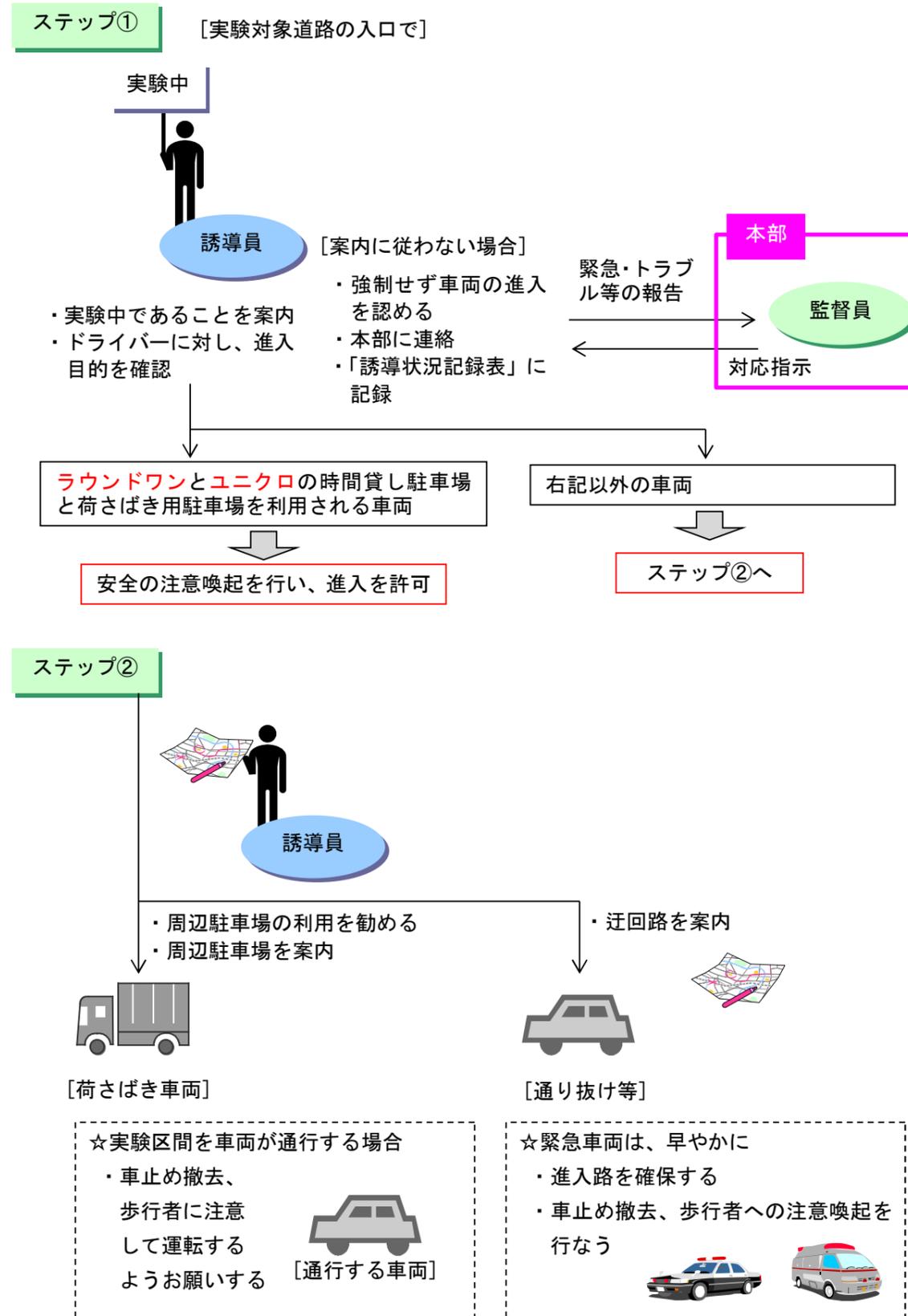
スタッフ

- ・駐車場の利用者にアンケートを配布する。
- ・アンケートは、回収率を高めるため、可能な場合はその場で記載してもらるかヒアリングをして調査員がその場で記入する。
- ・調査票には、依頼文を分かりやすく明示し、回答および返送方法、回答期限、個人情報の取扱いを被験者に対して分かりやすく掲示するとともに、必要に応じてスタッフが対象者に説明する。

本部、監督員

- 【本部】 常時担当者を配置し、トラブル時に対応・指示を行う。
- 【監督員】 現場を定期的に巡回し、現場管理を行う。

③ 車両誘導の流れ



(3) 南北区道沿道の駐車場への対応

- ・実証実験を実施する南北区道の沿道には、ラウンドワン（池袋スクエア）とユニクロ（池袋グローブ）の時間貸し駐車場と荷さばき用駐車場が立地するが、これらの駐車場を利用する車両については誘導員に声掛けしてもらい進入を可能とする。



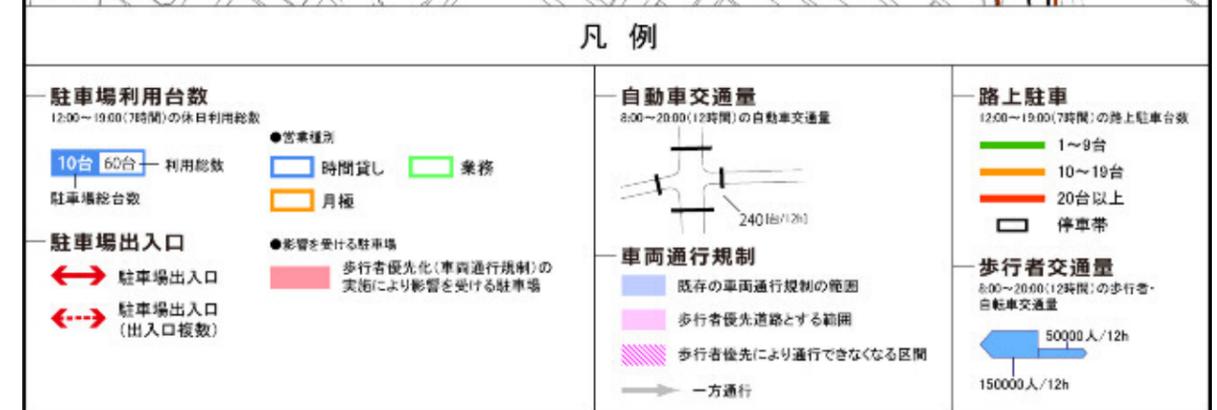
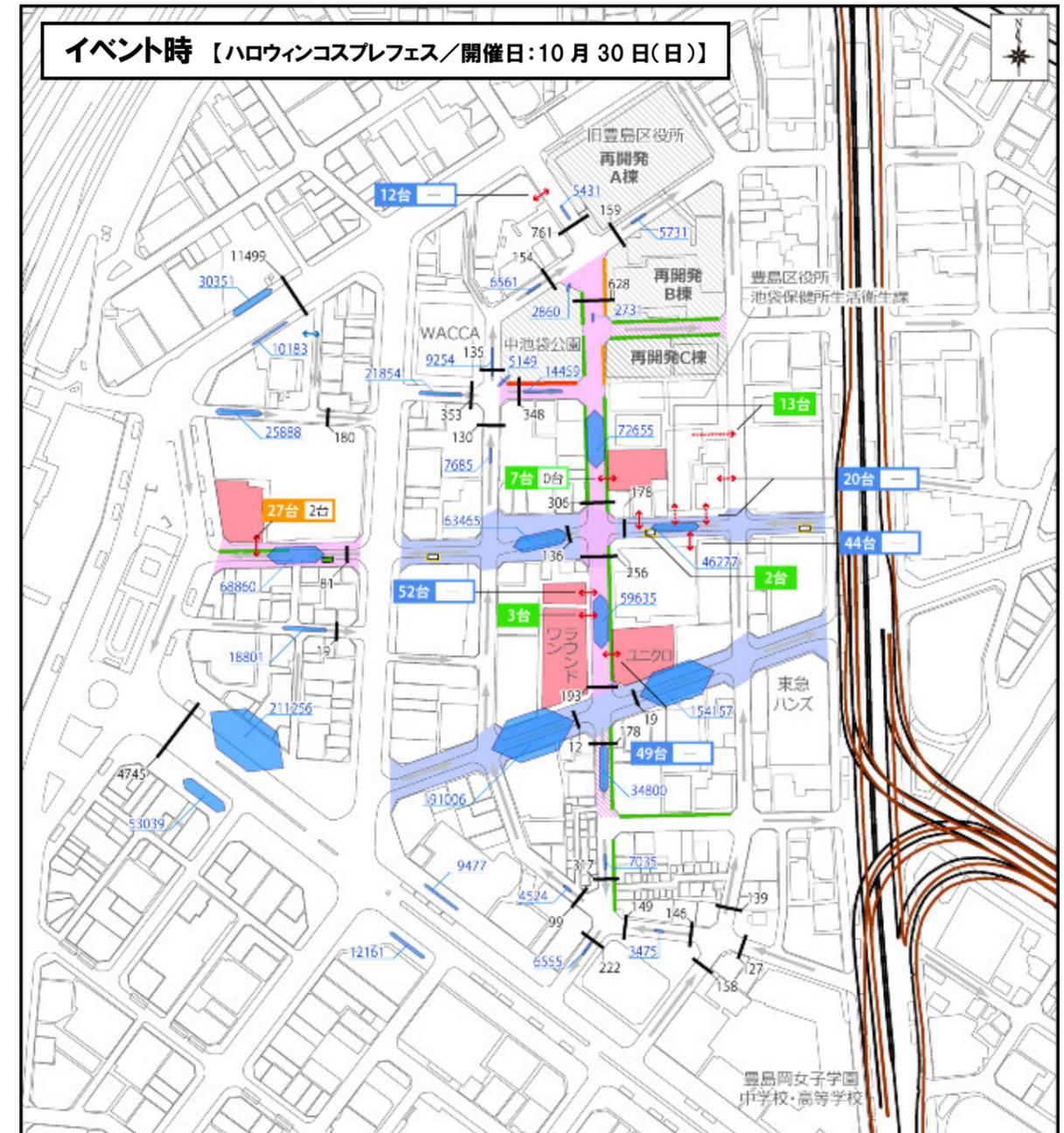
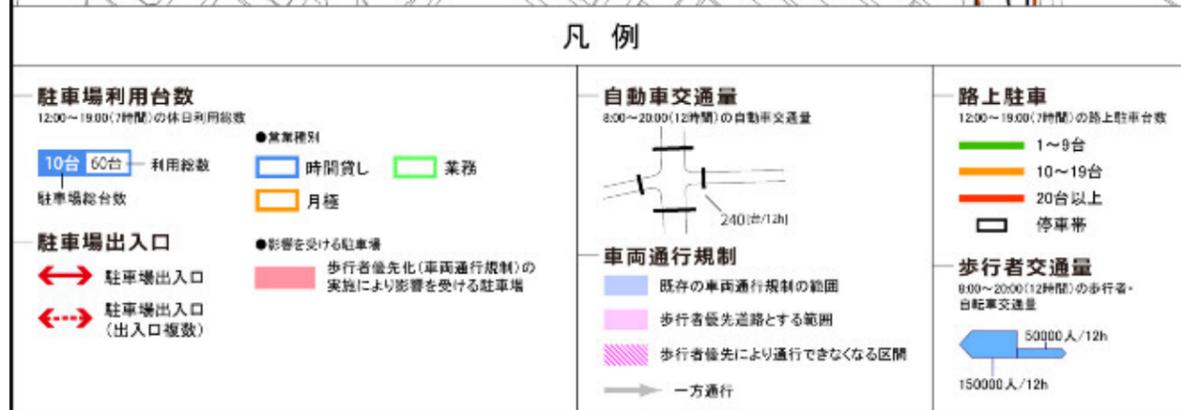
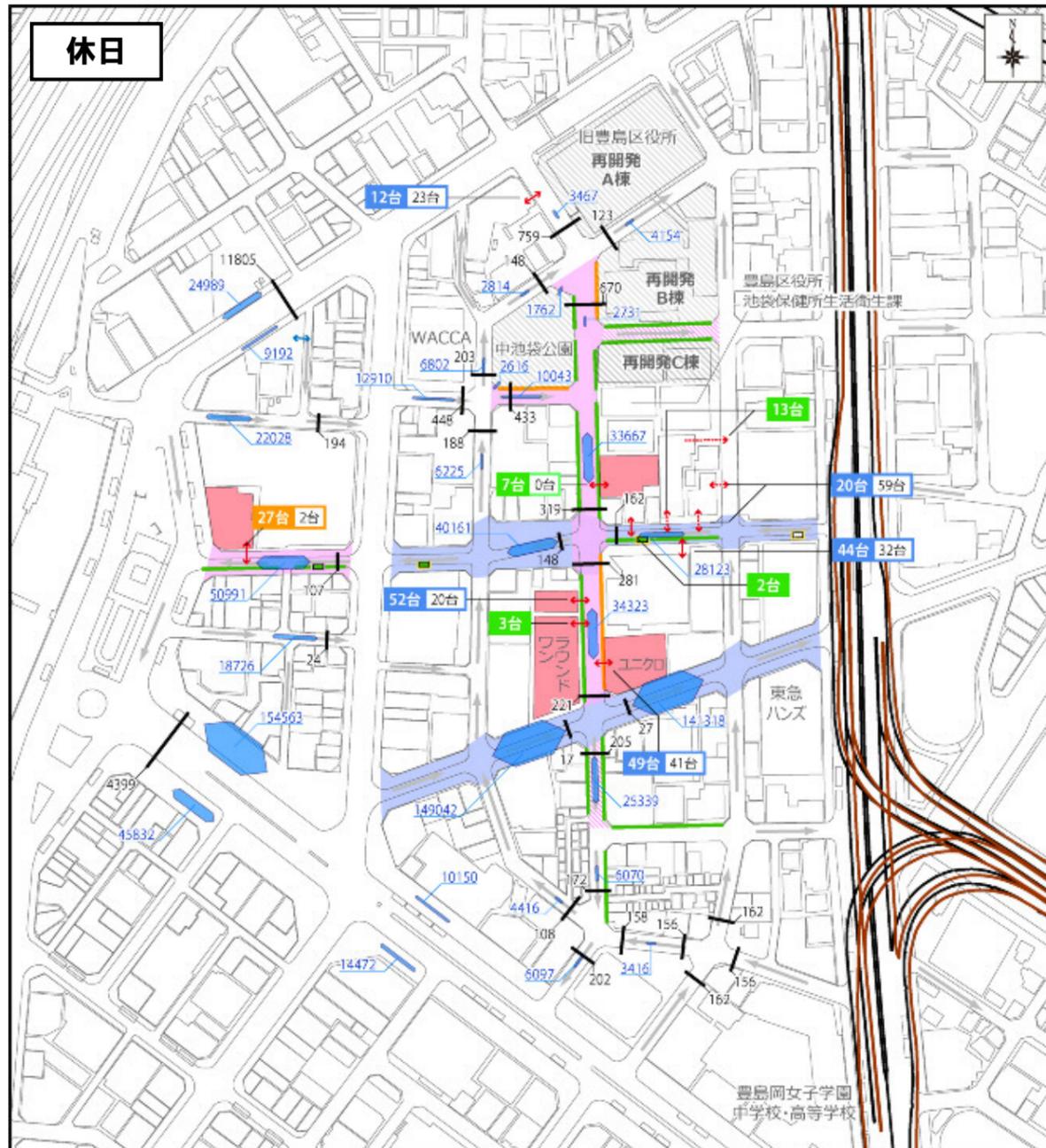
図 南北区道の歩行者優先化により影響を受ける駐車場

(4) 南北区道の歩行者優先化に伴う自動車交通流動への影響の検討

① 実証実験を実施する道路及び周辺の交通状況【H29年度の検討結果より】

- ・実証実験を実施する道路及び周辺の交通状況は、次項に示すとおりである。
- ・今回の実証実験は、通常の休日とイベント（ハロウィンコスプレフェスティバル）開催時に実施すること及び、歩行者優先化はハレザ池袋の開業を見越しての対策でありハレザ池袋の開業時にはイベント実施時に近い交通状況が見込まれることから、通常の休日とイベント実施時のそれぞれの交通状況を参考に示す。実証実験を実施する道路及び周辺の交通状況は、次項に示すとおりである。

■実証実験を実施する道路及び周辺の交通状況 (平成28年度調査)



② 南北区道周辺の歩行者優先化による車両の迂回経路【H29年度の検討結果より】

- ・歩行者優先化で通行できなくなる道路以外で、アクセスできなくなる場所はないが、一部の場所（下図黄色の場所）へのアクセスでは迂回が生じることになる。
- ・明治通りからハレザ池袋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となり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、多少走行距離が長くなる。
- ・東栄会本町通りから上記の道路にアクセスする場合もグリーン大通りからアクセスすることになり、多少の迂回が生じる。

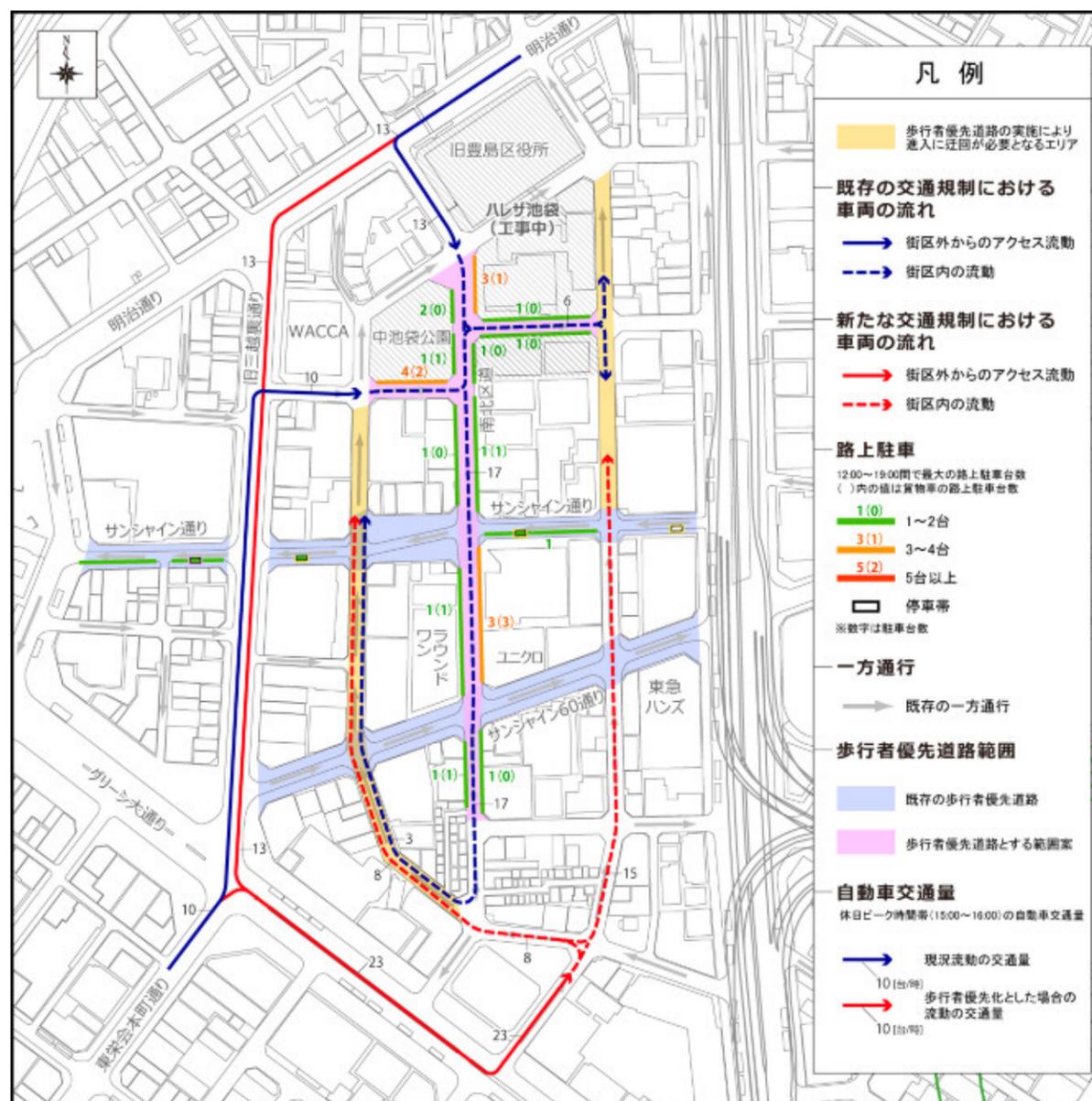


図 南北区道への自動車の流入を抑制した場合の迂回経路

③ 南北区道周辺の自動車交通量の変化【H29年度の実証実験結果より】

- ・H29年度の実証実験の結果から、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、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經由して南北区道へ進入する自動車が、中池袋公園の西側・北側の道路に迂回することが確認できた。
- ・なお、街区内へ進入する自動車の台数は、平常時、および実験時共にほぼ同じであった。
- ・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。

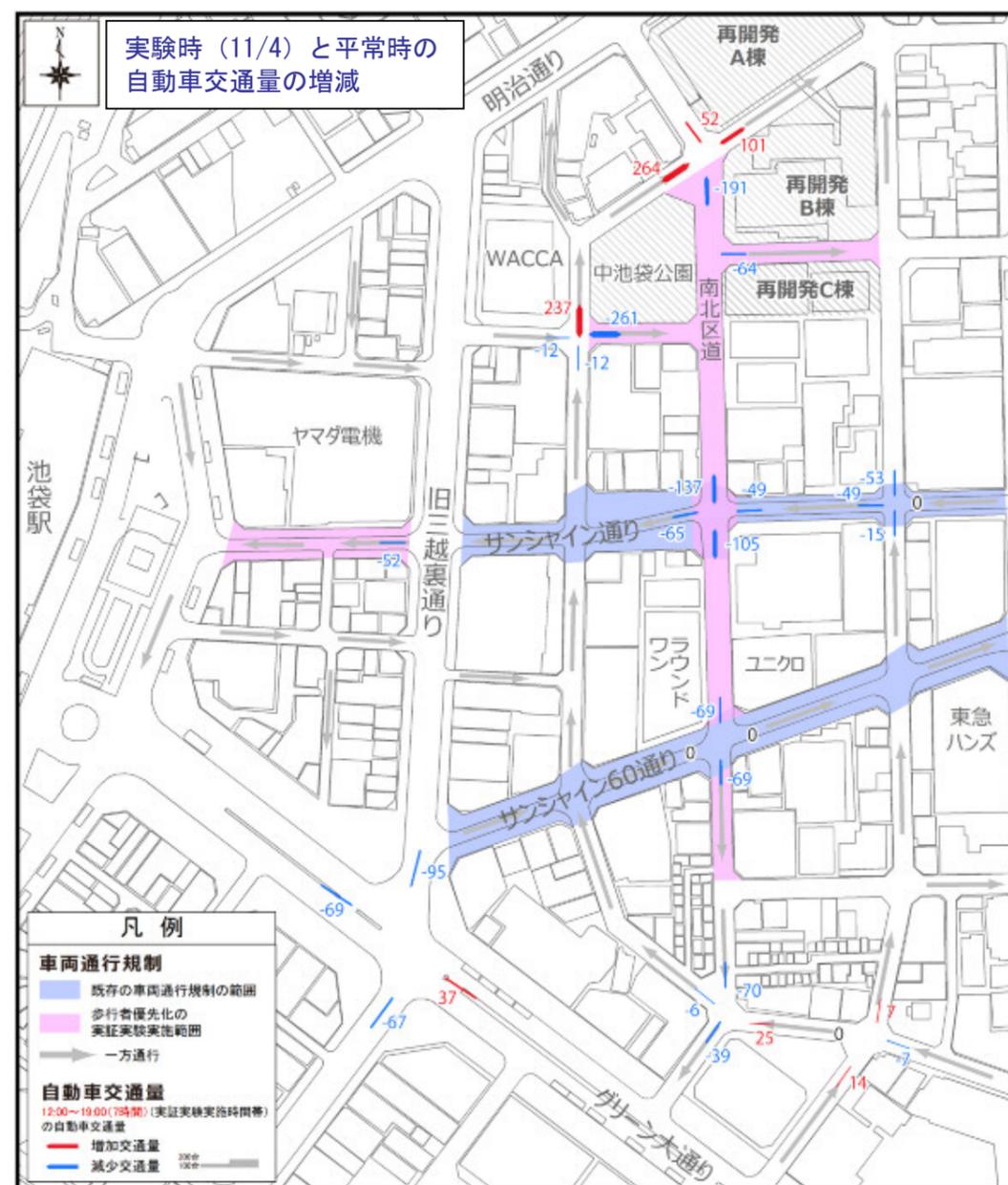


図 実験時（11/4）の自動車交通量の増減

5. 実証実験の評価方法

(1) 評価項目

- ・実証実験の結果により、以下の項目について把握・評価を行う。
 - 地元の意見（歩行者優先化についての意向、意見、荷さばき対応、等）
 - ユニクロ・ラウンドワンの駐車場利用者への影響

(2) 各評価項目の調査方法

- ・上記の項目の把握・評価を行うため、以下の調査を実施する。

表 評価項目と調査方法一覧

評価項目	調査方法・内容	対象・場所	調査時期
地元の意見	アンケート調査	南北区道沿道の店舗・オフィス (テナント)	実験後
		南北区道沿道の建物 (ビルオーナー)	実験後
駐車場利用者への影響	アンケート調査	ラウンドワン・ユニクロの駐車場	実験中・実験後
	利用台数調査	ラウンドワン・ユニクロの駐車場	実験中・実験後

(3) 評価項目の分析手法

- ① 地元の意見
歩行者優先化の実証実験を体験してみてどうだったか、アンケートにより意向（歩行者優先化への賛否）や意見（課題、改善点等）を把握する。
- ② 駐車場への影響
歩行者優先化の時間帯（土日祝日の12～19時）にこの駐車場が利用できなくても問題ないか、アンケートにより、「利用台数」「行先」「目的」「ここに駐車する理由」等を把握し、検証する。

6. 実証実験時に実施する調査

(1) 調査の概要

- ・実証実験の実施にあたり、地元の意見を把握する「アンケート調査」を実施する。
- ・調査対象者や調査方法等は、以下の表のとおりである。

表 調査項目一覧

	対象者	調査方法	場所	調査日	調査時間帯
アンケート調査	地元事業者【テナント】 (歩行者優先化について) (荷さばき施策について)	ポスティングにより配布 郵送回収	南北区道沿道の建物	【実験後】 (実験終了の翌週等、速やかに実施)	-
	地元事業者【ビルオーナー】 (歩行者優先化について) (荷さばき施策について)	郵送配布 郵送回収			
	ユニクロ・ラウンドワンの駐車場利用者 (利用台数、行先、目的、この駐車場に止める理由など)	直接配布(ヒアリング) 直接回収 (アンケート配布時に利用台数もカウント)	ユニクロ・ラウンドワンの駐車場	【実験中】 (実験中の2日間) 【実験後】 (実験終了の翌週2日間)	12～19時

(2) アンケート調査

① アンケートの目的

・実証実験で実施する施策について、地元の施策目的への理解度（調査主体で想定する目的の共有化）を高めること及び施策による意識変化および行動の変化（施策の受け入れ）を促し、地元の理解を得るとともに協力関係の構築を図ることを目的に実施する。また、アンケート調査により、実験時の施策に対する評価、今後の継続実施に向けた意見、改善点等を把握する。

② アンケートの調査対象と分析の視点

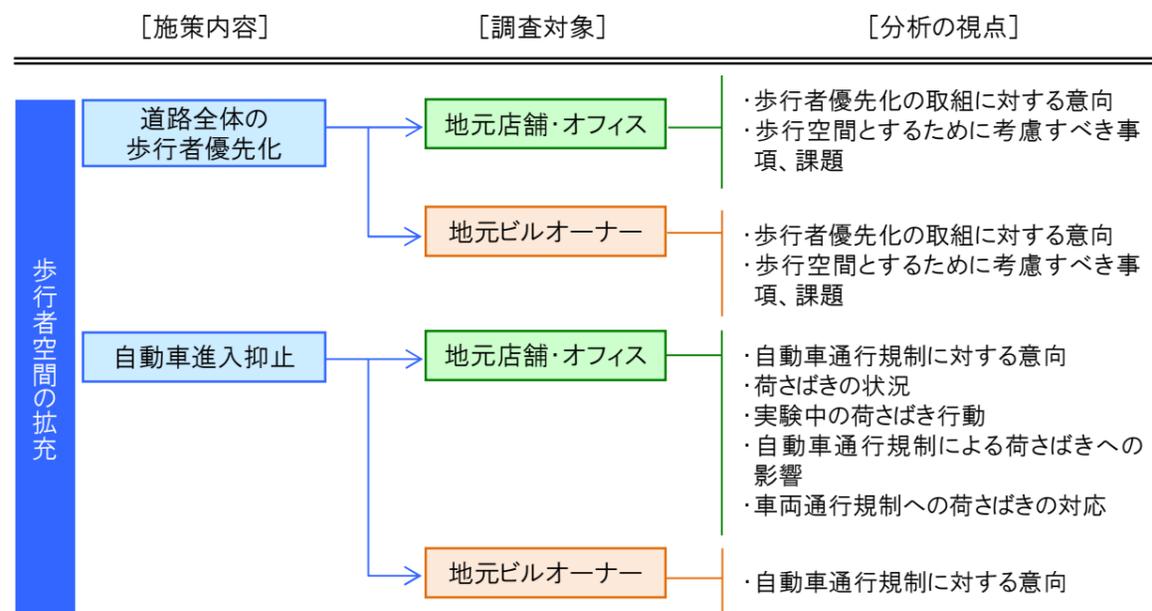


図 アンケートの調査対象と分析の視点

③ アンケートの調査対象と分析の視点

表 配布方法・配布枚数

調査対象	配布回収方法	時期	配布枚数等
地元店舗・オフィス	ポスティング配布 郵送回収	実験後	配布枚数: 300 枚程度 回収票数: 30 票を想定 ^{※1}
地元ビルオーナー	郵送配布 郵送回収	実験後	配布枚数: 50 枚程度 回収票数: 15 票を想定 ^{※2}
ラウンドワン・ユニクロ駐車場	直接配布 直接回収	実験中	配布枚数: 200 枚程度 ^{※3} 回収票数: 60 票を想定 ^{※4}

※1：配布枚数×回収率10%＝30票（回収率はH29年度実証実験の実績より設定）
 ※2：配布枚数×回収率30%＝15票（回収率はH29年度実証実験の実績より設定）
 ※3：配布枚数50票/日×4日＝200票（配布枚数はH29年度実証実験の実績より設定）
 ※4：配布枚数×回収率30%＝60票（回収率はH29年度実証実験の実績より設定）

④ アンケートの設問項目

表 アンケートの設問項目

調査対象	分析の視点	設問項目
地元店舗・オフィス	事業者の属性	・店舗名、業態、営業時間
	歩行者優先化への意向	・施策の紹介（説明） ・現状の問題意識 ・施策への意向、協力への意向 ・歩行者優先化の課題 ・要望事項
	路上駐車、荷さばきへの影響	・路上駐車に対する意識、意見 ・荷さばき（入出荷）への影響 ・荷さばき施策への意見、協力意向 ・路上駐車、荷さばき施策の課題
地元ビルオーナー	事業者の属性	・建物所有形態、建物概要
	歩行者優先化への意向	・施策の紹介（説明） ・現状の問題意識 ・施策への意向、協力への意向 ・歩行者優先化の課題 ・要望事項
	路上駐車、荷さばきへの影響	・路上駐車に対する意識、意見 ・荷さばき施策への意見、協力意向
ラウンドワン・ユニクロ駐車場利用者	ドライバーの属性	・出発地（住所）、年齢、性別
	駐車行動	・駐車時間、目的地、利用頻度
	駐車場利用への影響	・この駐車場を利用する理由 ・駐車場が利用できない場合の対応、行動変化

⑤ アンケートの方法及び調査票

・地元事業者、ビルオーナーへのアンケートは、アンケートの回答にあたってまず南北区道の状況及び施策の内容を認識してもらうため、昨年度の実証実験内容及び調査結果の概要を同封する。また、調査票は、配布・回収方法が郵送（又はポスティング）配布・郵送回収であることから、「調査依頼文」「昨年度の調査結果概要」「調査票」「返信封筒」一式を封筒に封緘し配布する。

・ラウンドワン・ユニクロ駐車場利用者のアンケートは、アンケート（ヒアリング）に先立って、まず「実証実験のチラシ」を配布し、施策の背景と内容及びアンケートの目的について簡単な説明を行う。調査票は、アンケート回答への抵抗や負担の軽減、ヒアリングのしやすさを考慮し、A4で1枚程度の調査票を用いてアンケート（ヒアリング）を行う。

商店主・事業所 代表者 様

歩行者優先化の実証実験に関する アンケート調査へのご協力をお願い

時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。また、平素より区政へのご理解・ご協力を賜り誠にありがとうございます。

さて、豊島区では平成23年9月に「池袋副都心交通戦略」を策定し、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に、「人が主役」となるまちづくりを目指しております。

その一環として、平成29年11月3日(金・祝)・4日(土)・11日(土)・12日(日)に、南北区道とサンシャイン通り(駅前明治通りから旧三越裏通りの区間)において、自動車の通行を控えてもらい、歩行者が安心・快適に通行してもらう実証実験を行います。

(実証実験の詳細、及び実験場所については、別紙実証実験の案内チラシをご確認ください)

つきましては、実証実験中の影響や、歩行者優先化施策に対するご意見をもとに、実証実験の結果を評価するとともに、今後の施策を展開するための参考といたし、南北区道周辺の商店主や事業所の皆様に、実証実験に関するアンケート調査票を送付させていただいております。

なお、回答結果は全て統計処理をいたしますので、個人が特定されることはありません。また、アンケート結果は本調査の目的以外に使用いたしませんので、日頃のご感想・ご認識をもとに、率直にご回答頂きたいと思っております。

以上の主旨をご理解いただき、お忙しいところ、お手数をおかけして大変恐縮ではございますが、実証実験及びアンケート調査へのご協力を、何卒よろしくお願い申し上げます。

平成29年10月
豊島区 都市整備部 都市計画課

<ご回答にあたってのお願い>

- ご回答は、ボールペン又は濃い鉛筆などで、調査票に直接ご記入ください。
- この調査は、店舗・事業所の代表者様(オーナー、店長様)がご回答頂きますようお願いいたします。
- 実証実験の影響について尋ねる設問があるため、**アンケートは実証実験の終了後にご回答ください。**
- ご記入が終わった調査票は、同封の返信用封筒にいれ、**11月26日(日)まで**にお近くの郵便ポストへ投函してください
- 封筒には切手を貼ったり、住所・氏名を記入する必要はございません。

【問合わせ先】

豊島区 都市整備部 都市計画課 交通政策グループ(担当:和田、今井)
TEL:03(4566)2635(直通) FAX:03(3980)5135

【アンケート調査実施機関(豊島区からの業務委託により実施)】

株式会社トーニチコンサルタント(担当:稲葉、河合)
TEL:03(3374)3878(直通) FAX:03(3374)4349

豊島区は歩行者が安心・快適に通行できる空間づくりを進めています。

【南北区道の歩行者優先化について】

- 現在の南北区道は、休日は特に歩行者が多く、車道に歩行者が溢れています。また、車両通行規制がされていないため、自動車も通行し、車両と歩行者が輻輳しています。



歩行者と自動車輻輳する南北区道

- また、2020年(平成32年)に、旧豊島区役所の跡地に『Hareza 池袋』の開業が予定されており、開業によって池袋東口地区周辺を通行する歩行者が増加すると見込まれています。



年間650万人の来場を想定する施設『Hareza 池袋』(平成32年グランドオープン)

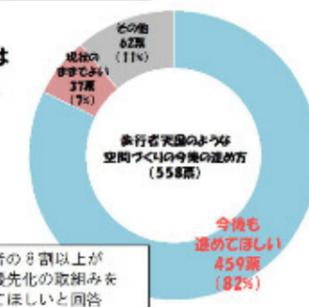
- そこで、11/3(金・祝)・4(土)・11(土)・12(日)の4日間に、南北区道において、車両の通行を控えてもらい、歩行者が安全・快適に通行できる空間を確保する実証実験を実施いたします。

- 現在豊島区では、「人が主役」となるまちづくりを目指し、南北区道において歩行者を優先した空間(【例】新宿モア4番街、丸の内仲通り)を作りたいと考えています。



豊島区が目指す歩行者を優先した空間
左:新宿モア4番街(出典:新宿区HP)
右:丸の内仲通り(出典:東京観光財団HP)

- なお、昨年度に本年度と同様の実験を行った結果、歩行者交通量は約20%増加しました。また、来街者の8割以上が取組みを今後も進めてほしいと回答しています。



- 今回は実験という形にて自動車の通行を控えていただき、歩行者を優先する空間を確保する取組みを行ないましたが、今後、南北区道において同様の取組みを継続的に実施すべきかについて、皆様のご意見をお聞かせください。

アンケート調査票

1. はじめに、以下の内容についてご回答をお願いします。

設問1-1. 事業形態をお選びください。

- ① 飲食店 (レストラン、居酒屋、カフェ等) ② コンビニエンスストア ③ 小売店 (量販店、百貨店)
④ 小売店 (その他) ⑤ オフィス・事務所 ⑥ その他 ()

設問1-2. 店舗名と営業時間をお教えてください。

■店舗名 (任意): _____

■営業時間: _____ : _____ ~ _____ : _____ (任意) 従業員がいる時間: _____ : _____ ~ _____ : _____

2. 実証実験全般についてお聞きします。

設問2-1. 実験中、通常時と比較して売り上げや顧客は増えましたか。(1つに○)

- ① 通常時より売り上げや顧客が増えた ② 通常時と変わらなかった ③ 通常時より売り上げや顧客が減った
④ 定休日のためわからない ⑤ その他 ()

設問2-2. 実験中、開店準備や営業等に影響はありましたか。(1つに○)

- ① 影響は特になかった ② 入出荷の遅延が時々あったが、深刻な影響はなかった
③ 入出荷の遅延があり、影響がでる時があった ④ 定休日のため影響はなかった
⑤ その他 ()

設問2-3. 実験中、運送事業者に対し、実証実験の案内や協力要請などはされましたか。(全てに○)

- ① 特に案内や協力要請などはしていない ⇒設問2-4 (一番下) に進んでください
② 実証実験のチラシの配布や口頭等で実験の案内をした
③ 実験の対象となる区間における路上駐車は控えるよう要請した
④ 入荷・出荷の時間帯を変更するよう要請した
⑤ その他 ()

⇒次頁の設問3にお進みください

▼ 設問2-3において①と回答された方のみ、お答えください ▼

設問2-4. 実証実験の案内や協力要請を行わなかった理由は何ですか。(全てに○)

- ① 路上駐車は、店舗・事務所側の責任ではないから
② 入荷・集荷の時間帯をずらすことはできないから
③ 実証実験について、店舗・事務所側には関係のないことだと思ったから
④ 運送事業者のドライバーと話す機会がなく、伝えられなかった
⑤ 実験の趣旨に賛同できなかった (その理由: _____)
⑥ 実験のことを今初めて知ったから
⑦ 店舗・事務所が休日だったから
⑧ 土・日に入出荷や納品がないから
⑨ その他 ()

<ウラ面に続く> 

3. 南北区道における歩行者を優先した空間づくりについてお聞きします。

別紙のご案内文の裏側をお読みになり、以下のご質問にお答えください。

設問3-1. 南北区道の現状について、あなたはどのように感じていますか。①~⑥のあてはまる箇所に○をつけてください。

[回答方法] あてはまる箇所に○を1つ、付けてください	あてはまる	あてはまる やや	いい ない	あてはまる あまり	あてはまる ない
回答例		<input checked="" type="radio"/>			
① 土日祝日は歩行者があふれており、危険である					
② 道路が狭く、歩行スペースが十分ではない					
③ 自動車が通行し、歩行者が通行しにくい場面や事故に 繋がりそうな場面を見たことがある					
④ 店舗の前や出入口に路上駐車されることがあり、迷惑と感 じることがある					
⑤ 多くの来街者が通行し、来店者も多いため、不満や気にな る点はない					
⑥ 南北区道の現状を改善する必要があると思う					

設問3-2. 歩行者の通行が特に多い休日の午後に、自動車の通行を規制し、南北区道を歩行者優先の空間にすることについて、①~⑦のあてはまる箇所に○をつけてください。

[回答方法] あてはまる箇所に○を1つ、付けてください	あてはまる	あてはまる やや	いい ない	あてはまる あまり	あてはまる ない
① 歩行者が増えることにより、売り上げが向上する					
② 歩行者が増えることにより、店舗の認知度が上昇する					
③ 歩行者が増えることにより、街区全体ににぎわいが生まれる					
④ 自動車が通れなくなるため、入出荷ができなくなる					
⑤ 自動車が通れなくなるため、営業や開店作業に支障が出る					
⑥ 自動車が通れなくなるため、自動車を利用する顧客が減る					
⑦ 自動車の通行を規制し、歩行者優先の空間にする取り組みを 進めるべきだと思う					

設問3-3. 歩行者を優先する取り組みについて、ご意見等がありましたら記述願います。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

【調査日】平成30年 月 日() 【時間】 時 分 【調査場所】

池袋副都心交通戦略 駐車場利用者ヒアリング用紙

1) 池袋にはどのような目的でこられましたか？ (あてはまる番号すべてに○をつけて下さい)
 1. 業務(配達) 2. 業務(その他) 3. 私事(用事) 4. 買物・食事 5. 娯楽・遊び
 6. 催し・イベント 7. その他()

2) 時間貸し駐車場の利用ですか？契約駐車場の利用ですか(あてはまる番号一つに○をつけて下さい)
 1. 時間貸し駐車場を利用する 2. その他の駐車場(契約駐車場等)を利用する

3) 本日はどこに行かれましたか？または行く予定ですか？
 (裏面の地図を見てあてはまる場所すべてに○をつけて下さい) (また、名称が分かる場合は名称を記入してください)
 施設名称()

4) 池袋には自動車ですでにどのくらいの頻度でこられますか？(あてはまる番号一つに○をつけて下さい)
 1. ほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 平日で週に1~2回 4. 休日はほぼ毎週
 5. 月に1~2回 6. 年に1~2回 7. 数年に1回 8. 初めて

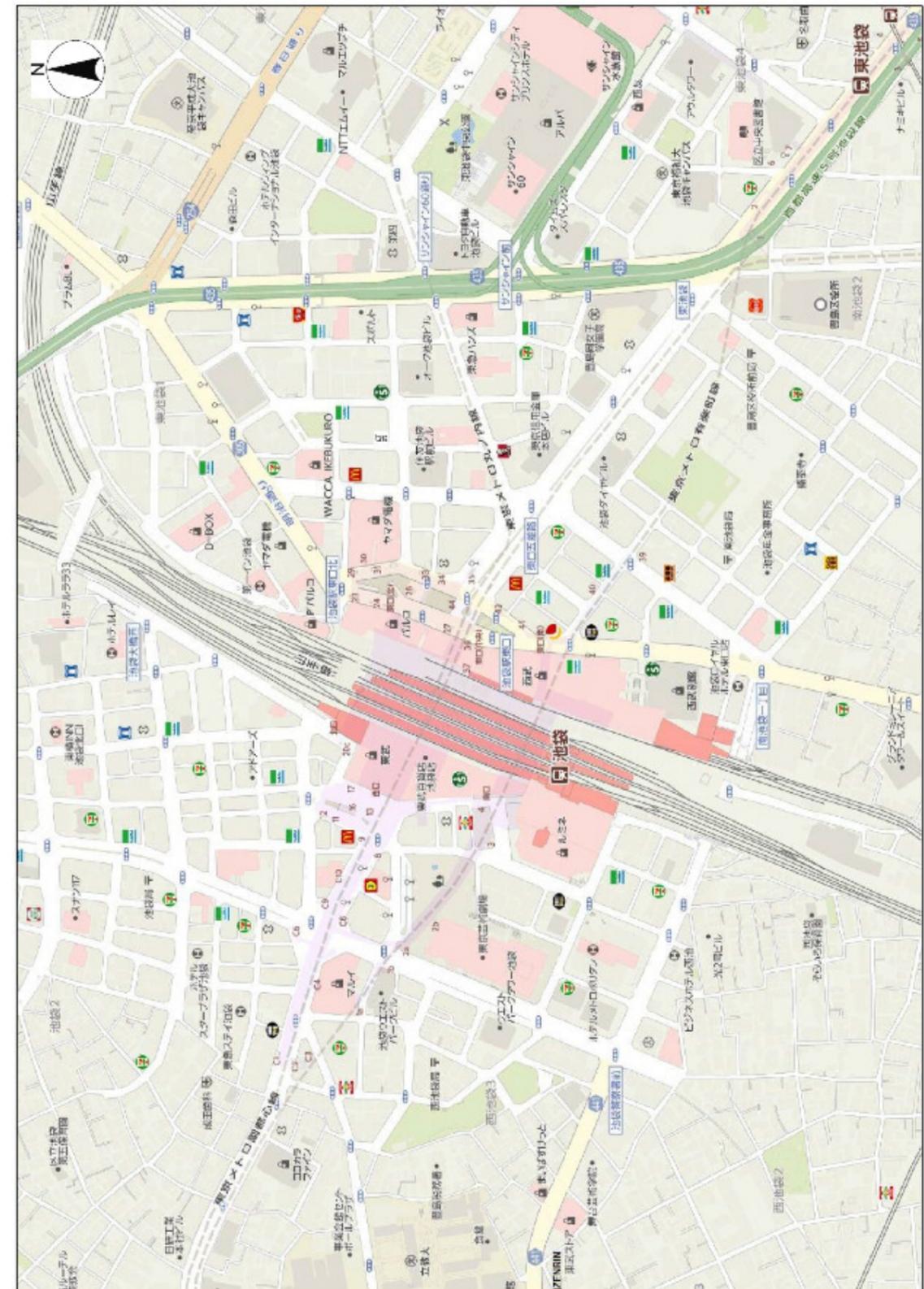
5) 今回の駐車はどのくらいの時間駐車されましたか？ または駐車される予定ですか？
 駐車時間 時間 分 (10分単位でご記入ください)

6) 歩行者の通行が特に多い休日の12~19時に、南北区道の自動車通行を規制し、歩行者優先の空間とした場合、当駐車場への入庫ができなくなりますが、この場合どうしますか。
 ※本アンケートが実験後の場合で、実験中に池袋に来られた方は、実験中の行動についてお答えください。
 (あてはまる番号すべてに○をつけて下さい)
 1. 駐車する時間を変更する 2. 他の駐車場を利用する
 3. 車を利用しての池袋への来訪をやめる 4. その他()

7) 歩行者の通行が特に多い休日の12~19時に、南北区道の自動車通行を規制し、歩行者優先の空間とする取り組みについてどうお考えですか(あてはまる番号すべてに○をつけて下さい)
 1. まちのにぎわいを生むには良いと思う 2. 車での来訪がしづらくなるので困る
 3. 分からない 4. その他()

8) ご意見やご要望がございましたらご記入下さい

9) 最後に、あなたについてお聞かせください
 年齢 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上
 出発地(会社・自宅等) [] (都道府県) [] (区市町村)
 車種 1. 軽乗用車 2. 普通乗用車 3. ライトバン 4. 貨物車



※調査員の方へ：行き先きの場所に○をつけてください！(行き先き:黒○)

7. 実証実験の実施体制

(1) 実施本部の設置と現場の実施体制

- 豊島区都市整備部都市計画課長を総指揮者とする「池袋副都心交通戦略実証実験実施本部」を豊島区役所内に設置する。
- 実証実験の実施体制は以下のとおりとし、交通管理者（警視庁交通規制課、池袋警察署）及び道路管理者、東京都及び豊島区関係各課等と連携を取りながら安全かつ円滑な実験の実施に努める。

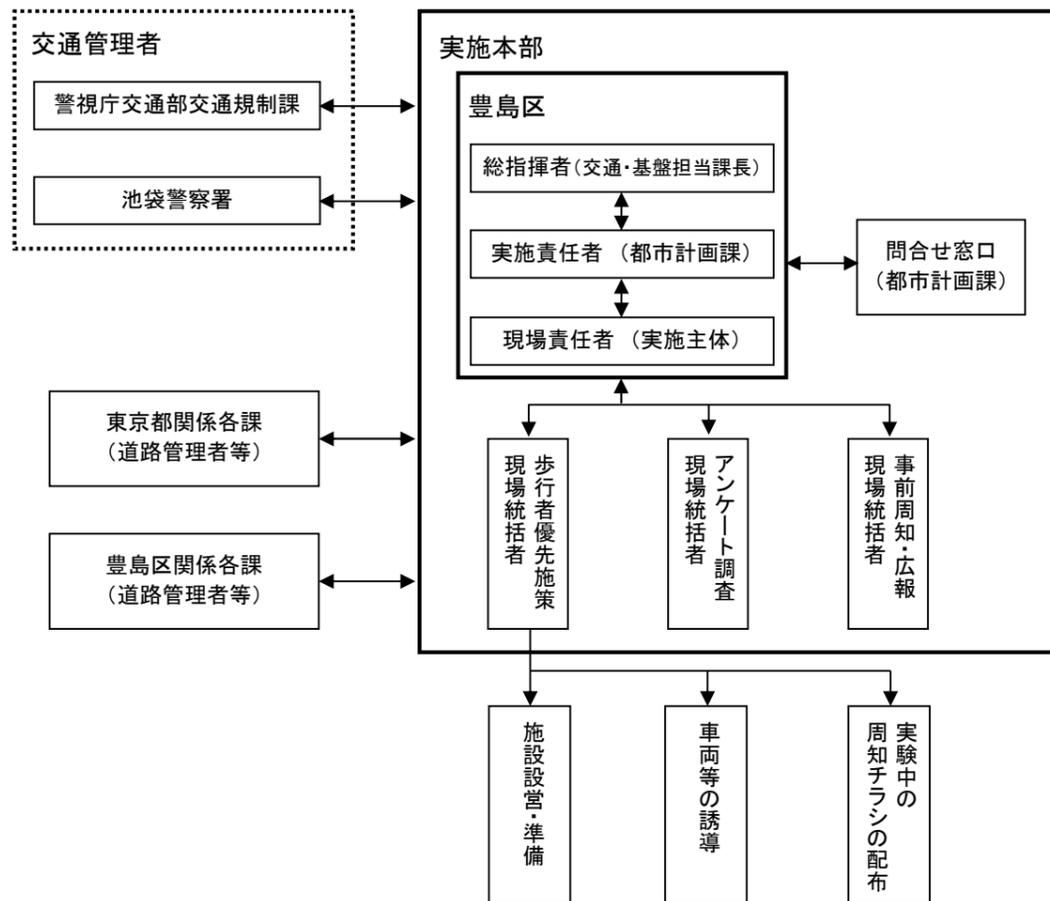


図 実証実験の実施体制（案）

【実施体制における各員の役割】

- 総指揮者・・・実証実験全体を指揮する。
- 実施責任者・・・総指揮者のもと、実証実験の実施の運営にあたり、関係者への連絡、当該委託者の管理等を行う。
- 現場責任者・・・委託を受け、実証実験を計画・実施し、関係者への連絡、業務全体の管理等を行う。
- 現場統括者・・・現場責任者のもと、計画に従い現場での作業を統括・指揮し、関係者への連絡、現場の管理等を行う。
- 現場監督者・・・現場統括者のもと、計画に従い現場での作業を監督し、現場で作業員及び調査員の作業を指揮する。
- 作業員・・・現場監督の指揮のもと、現場で施設の設置や撤去、交通誘導等の作業を行う。
- 調査員・・・現場監督の指揮のもと、現場でアンケート等の調査を行う。

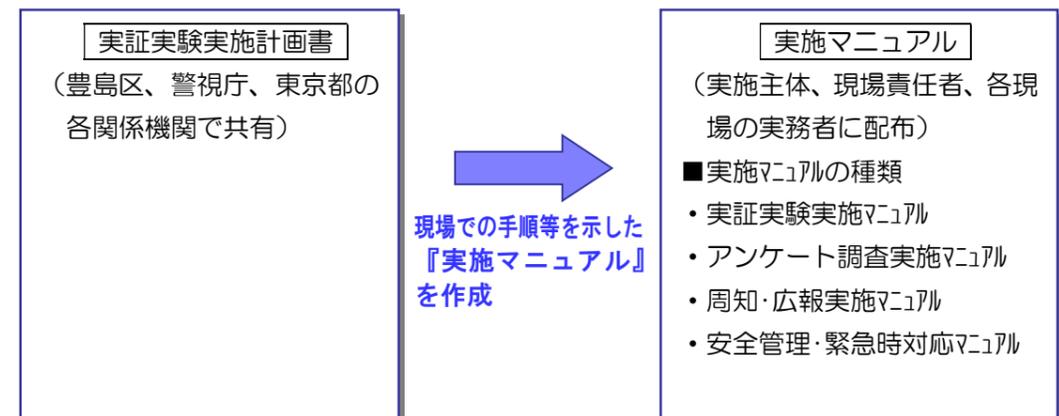
(2) 実施マニュアルによる作業手順の確認・安全対策など

【実施マニュアルによる作業手順の確認】

- 実証実験時で実施する施策ごとに、現場での作業手順等を示した「実施マニュアル」を作成し、現場の各担当者に事前に配布・説明するとともに、その内容を十分理解してもらう。

【安全対策】

- 実証実験の円滑な運営や交通混雑の緩和等を図るため、交通誘導員を配置する。
- 交通誘導員に対しては、現地踏査や事前講習等を通じて事前教育を徹底し、安全で円滑な実験実施に努める。
- 実証実験の実施地域及びその周辺での交通事故、火災等の緊急時の対応を想定し、「安全管理・緊急時対応マニュアル」を作成し、万が一の事態に備える。また、実験の中止又は中断の判断基準を定める。



III. 池袋の交通のあり方を考える（池袋副都心交通戦略）の更新

1. 交通戦略の更新について

(1) 目的

- 池袋副都心交通戦略が策定された平成 23 年 9 月以降、新庁舎のオープン、旧庁舎周辺開発や西口再開発が進むなど、池袋周辺地域のまちづくりを取り巻く環境が大きく変化している。
- またロードマップに従い、主に池袋駅東口を中心に、5 ヶ年かけて各種検討および実証実験による検証を重ね施策展開を図っているところである。
- 平成 30 年 5 月に策定された『池袋駅周辺地域基盤整備方針』（以下、基盤整備方針）の内容を踏まえ、交通戦略の目標と基本方針はぶらすことなく、周辺環境変化への対応とこれまでの取り組みの成果・課題を反映するため、交通戦略の更新を行う。

(2) 策定までのスケジュール

- 基盤整備方針を交通戦略に反映・連携させること、またPDC Aサイクルによるフォローアップを図るため、今年度の交通検討部会にて更新内容を議論し、平成 31 年度（2019 年度）の「第 2 回都市再生委員会」の承認を得て、更新版を公表することを予定する。
- 本部会にて更新内容の確認、及び指摘等に対する修正を行った後、本年 10～11 月にかけてパブリックコメントを実施し、次の交通検討部会にて更新版（案）の確認を行う予定とする。

2. 主な更新内容

(1) 目標となる交通環境の具体例

- 西口駅前を含む再開発の進捗状況や、歩行者ネットワークの新たな設定を踏まえ、池袋副都心における目標となる交通環境の具体例を更新する。
- 更新にあたり、基盤整備方針等との関連計画との整合・連携を図る。

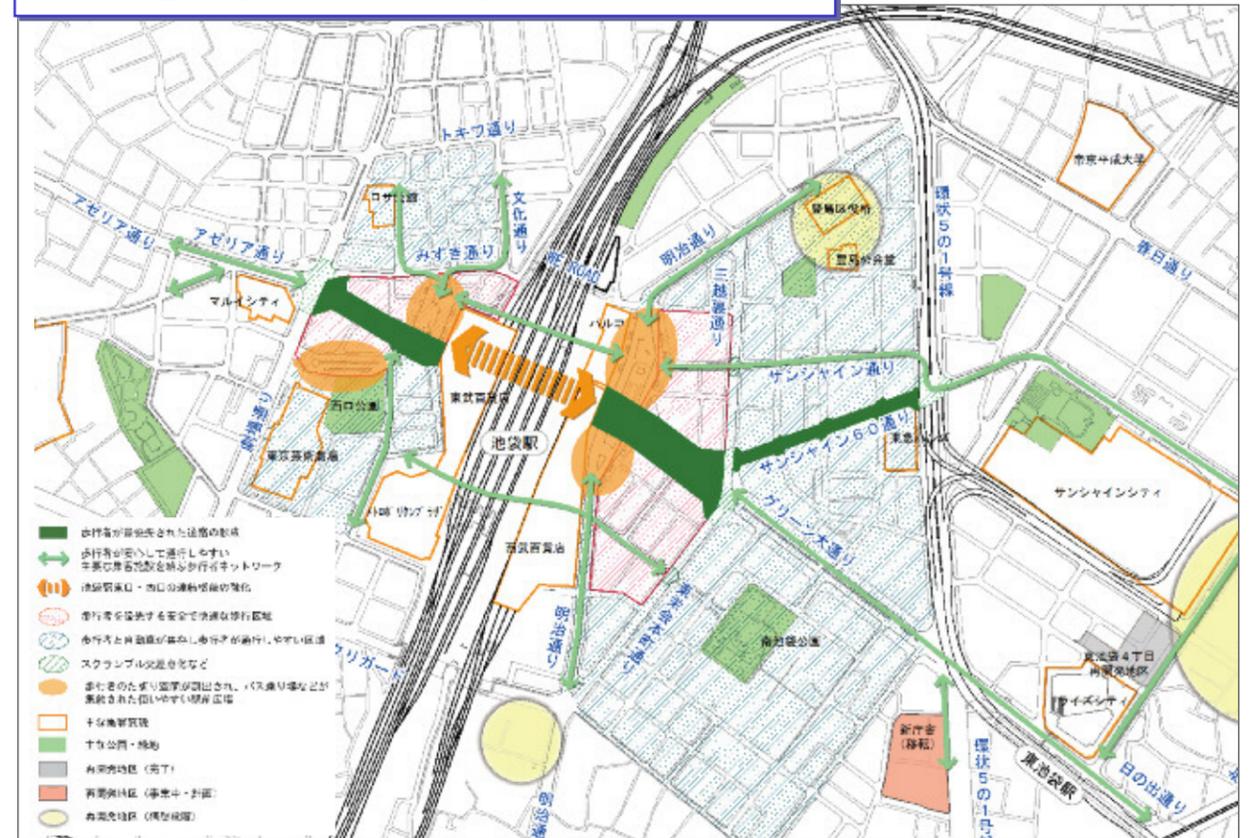
(2) 交通環境実現に向けたロードマップ

- 策定時点のロードマップでは、環状 5 の 1 号線地下道路の供用開始年度である平成 31 年度を 1 つの区切りとし、平成 31 年度までを短中期、それ以降を長期と位置付けた。
- 一方、西口の再開発、旧庁舎周辺まちづくり、南北区道の整備など、平成 31 年度までのスケジュールが明らかになってきている。
- そこで、西口を含めた副都心全体を対象に、平成 31 年度以降のロードマップも明確化するとともに、「いつ・誰が・何をするか」の役割分担を示す。

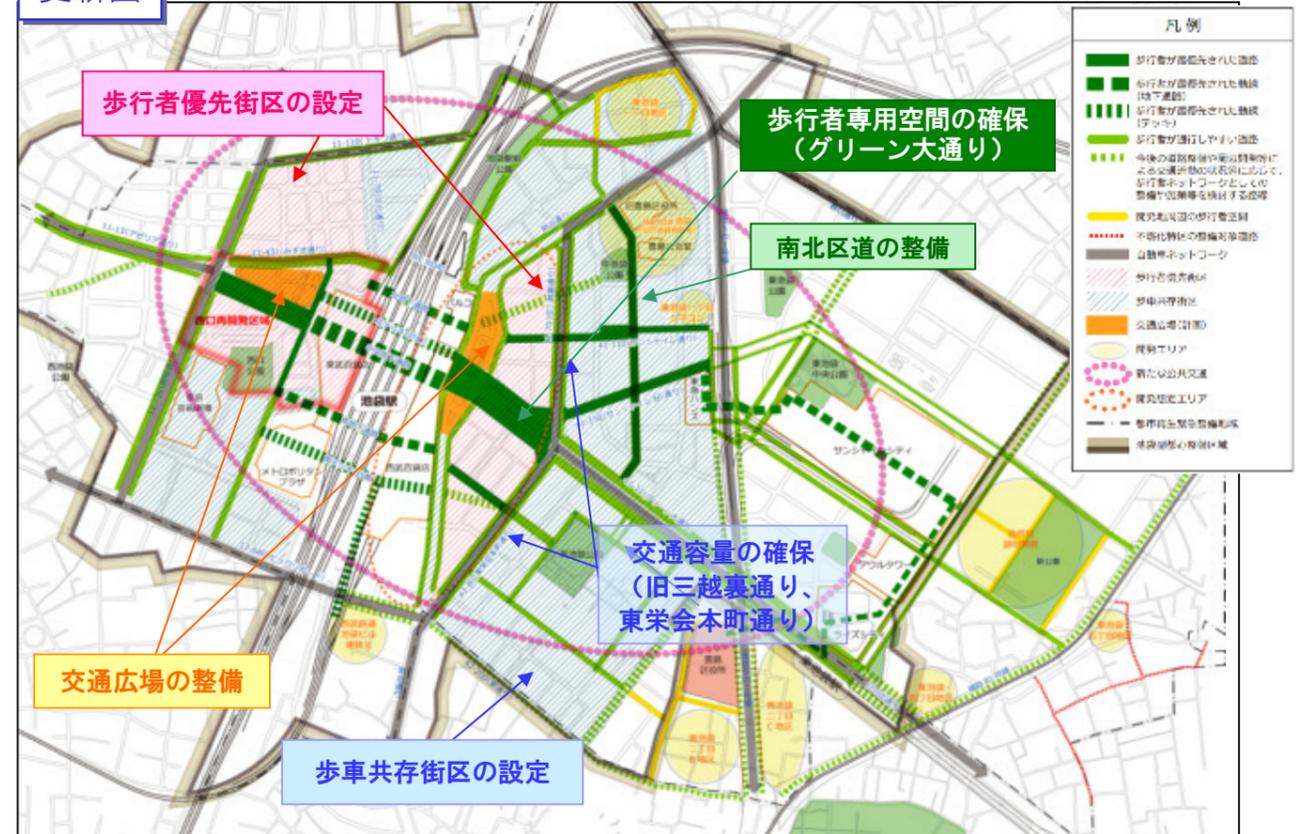
(3) その他更新する項目

- 交通戦略の役割、上位計画との関係性
- 数値目標の達成状況、現況値の更新
- 平成 23 年度以降の取り組み（検討、検証、実証実験）の内容、結果を踏まえた施策の方向性と課題
- 交通戦略に位置付ける施策
 - *進捗している施策
 - *新たに必要性が見えてきた施策
 - *方向性が変わってきた施策

交通環境の具体例（交通戦略策定時点）



更新図



(参考) 数値目標の達成状況

●交通戦略の目標を具体的に示すため、目標の観点ごとに数値目標を以下のとおり設定している。

<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

池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数

滞在時間や目的施設数、住民・来街者の満足度

※ 自駅乗降客数：鉄道間の乗換客を除く乗降客数。

表 数値目標

指標	現時点		目標値
(1) 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数の推移	504 千人/日 (平成 27 年度値) ※2		600 千人/日 (2010 年比で 2 割増加)
(2) 滞在時間や目的施設数の増加並びに住民・来街者の満足度向上※1	[平成 22 年度値] 21.5%	[平成 28 年度値] 28.1%	満足度の向上

※1 「池袋周辺で、新宿、渋谷など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)

※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。

(1) 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数の増加

- 一日あたりの乗降客数が 200 万人を超える池袋駅では、鉄道間の乗換え利用が約 3/4 を占めており、池袋で降りる人 (または乗る人) は約 1/4 にすぎません。
- 池袋副都心の交通環境を改善し、乗換え客の一部を池袋で乗降させることにより、自駅乗降客数 (鉄道間の乗換え客を除く乗降客数) を増加させることを指標として掲げます。
- 目標値については、「豊島区未来戦略推進プラン 2010」において池袋駅の日乗降客数を 10 年後に 1 割程度増加させることを目標とし据えていることを踏まえ、本戦略では長期の目標値として 20 年後 (2030 年頃) に 2010 年比で 2 割増加させ、600 千人/日とすることを目標とします。

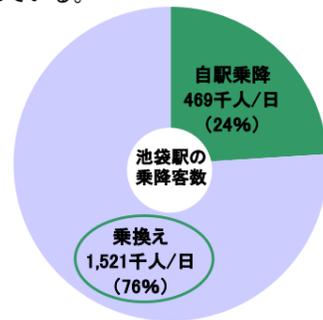


図 池袋駅における乗降客数の内訳 ※1



図 池袋駅・東池袋駅の日あたり自駅乗降客数の推移と目標設定の考え方※2

(2) 滞在時間や目的施設数の増加並びに住民や来街者の満足度向上

- 「住む人、訪れる人にとって楽しいまち」に関しては、歩行者交通量、空き店舗率、滞在時間などの様々な指標が考えられますが、ここでは、パーソントリップ調査などの既往統計資料や区が定期的に行っている区民意識調査等を活用し、住民や来街者の滞在時間や目的施設数の増加、「住みたい・訪れたいまちになったかどうか」などに対する満足度向上を指標として掲げます。

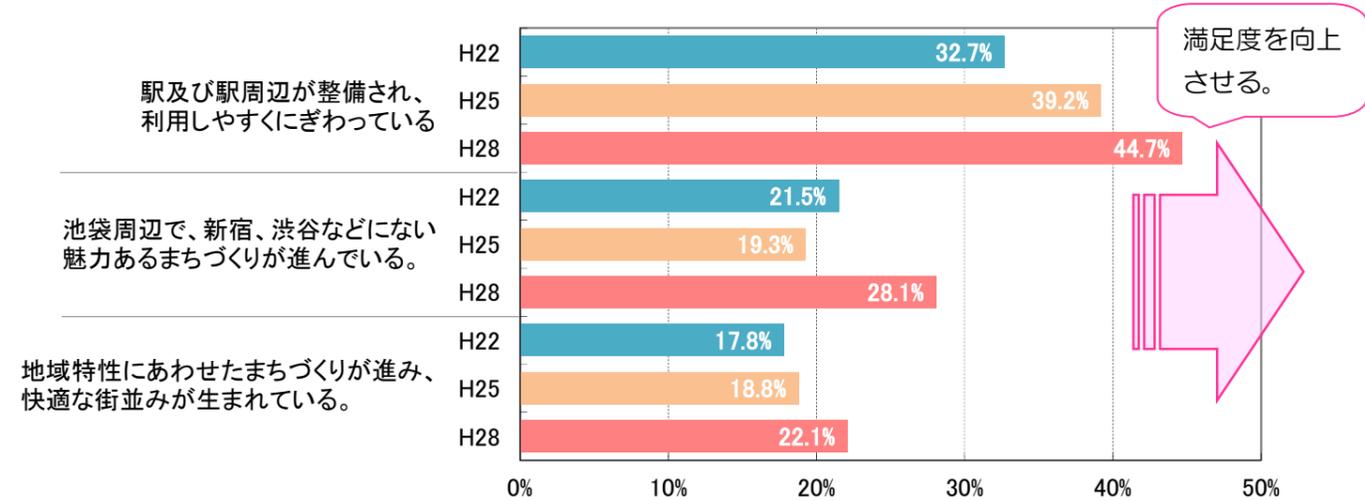


図 区民の都市再生や生活環境に対する評価 ※3

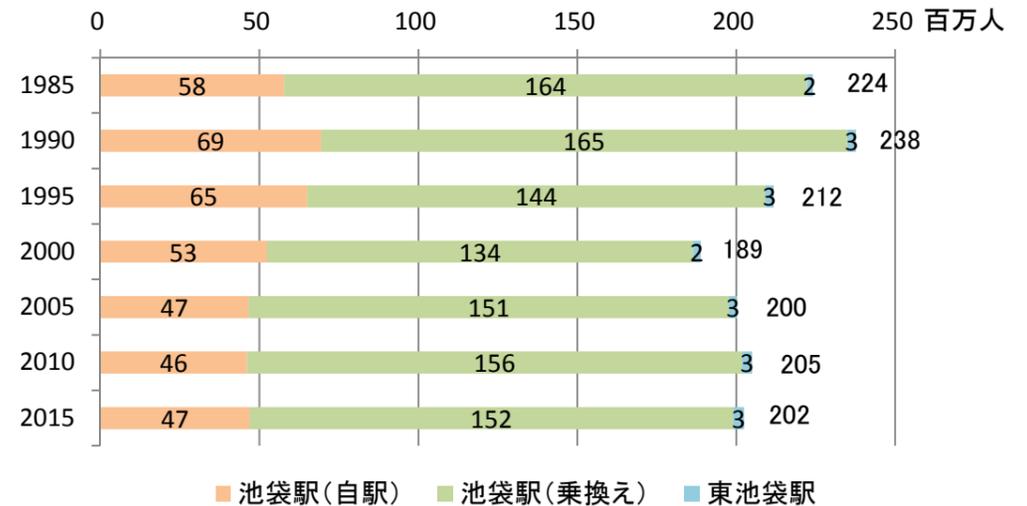


図 池袋駅・東池袋駅の日あたり降客数の推移

※1：「平成 27 年大都市交通センサス」の定期利用に「平成 26 年版都市交通年報 (平成 24 年度実績)」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出

※2：池袋駅の自駅乗降者数は、「大都市交通センサス」の定期利用 (自駅) に「都市交通年報」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出、東池袋駅の自駅乗降客数は「都市交通年報」から算出

※3：「協働のまちづくりに関する区民意識調査」より池袋に関連する評価項目を抜粋し作成