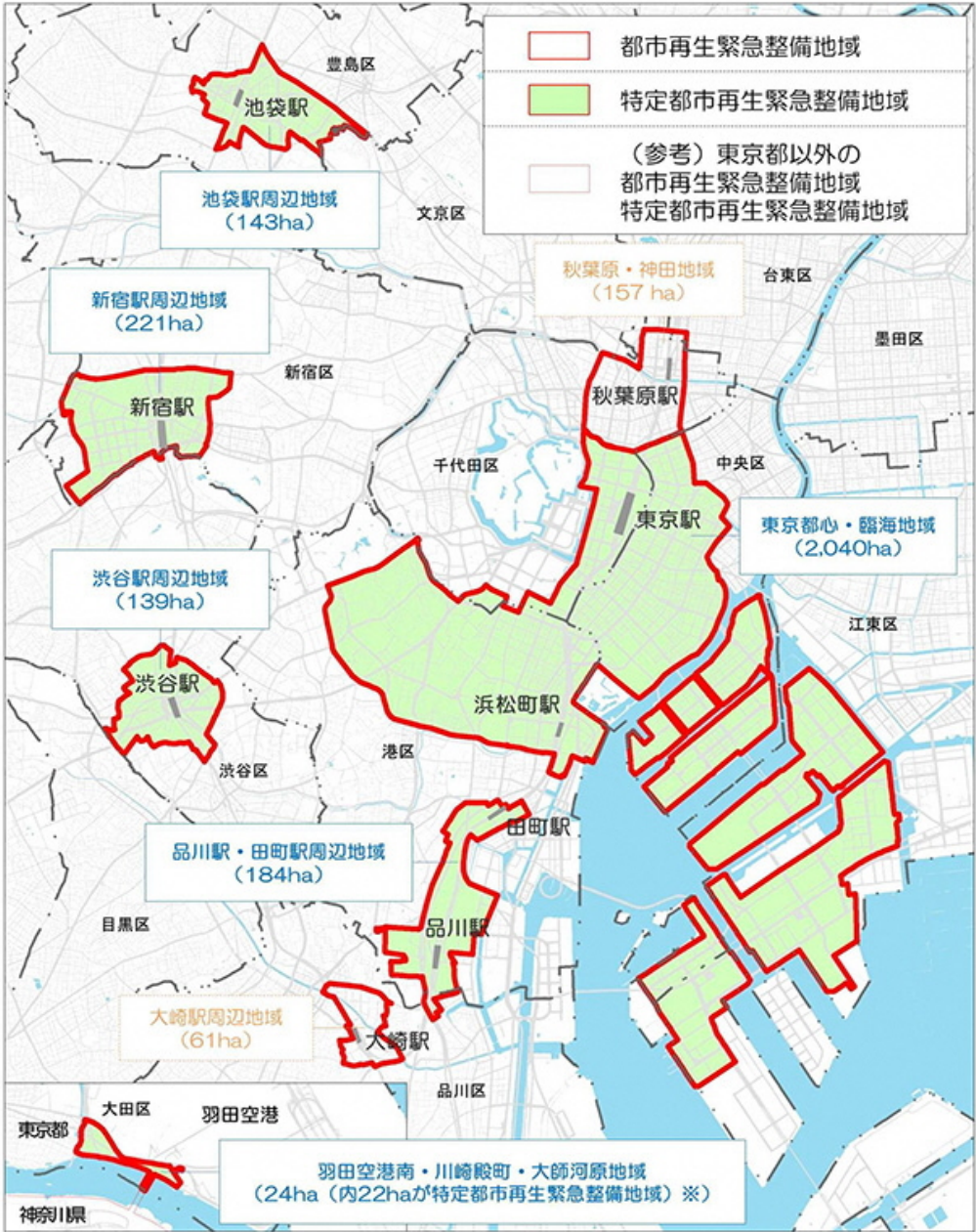


**池袋駅周辺地域
〔特定都市再生緊急整備地域〕における
都市再生の取組みと評価について**

**2021年9月7日
豊島区都市計画課**

池袋駅周辺地域〔特定都市再生緊急整備地域〕の概要

東京都内の都市再生緊急整備地域 ※出展: 東京都HP



※羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域の面積については、東京都内分を記載

JR東日本主要駅の一日平均乗車人員 [2020年度]

駅名	合計(人)	前年比(%)	指定時期 [初回]
新宿	477,073	△ 38.5	平成14年
池袋	376,350	△ 32.6	平成27年
東京	271,108	△ 41.4	平成14年
渋谷	222,150	△ 39.3	平成17年
品川	220,930	△ 41.5	平成24年
秋葉原	156,102	△ 37.1	平成14年
大崎	108,842	△ 38.5	平成14年
有楽町	103,759	△ 38.1	平成14年
田町	102,704	△ 35.3	平成24年
浜松町	102,663	△ 37.3	平成14年

駅名	合計(人)	前年比(%)	指定時期 [初回]
品川	220,930	△ 41.5	平成24年
東京	271,108	△ 41.4	平成14年
渋谷	222,150	△ 39.3	平成17年
大崎	108,842	△ 38.5	平成14年
新宿	477,073	△ 38.5	平成14年
有楽町	103,759	△ 38.1	平成14年
浜松町	102,663	△ 37.3	平成14年
秋葉原	156,102	△ 37.1	平成14年
田町	102,704	△ 35.3	平成24年
池袋	376,350	△ 32.6	平成27年

※JR東日本HPより集計

池袋駅周辺地域〔特定都市再生緊急整備地域〕の概要

池袋駅周辺地域の地域整備方針

地域整備方針

(東京都)

地域名称	整備の目標	都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項	公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項	緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に關し必要な事項
池袋駅周辺地域	<p>〔都市再生緊急整備地域〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路の整備や駅施設及び周辺市街地の再編を契機に、駅前広場、東西連絡通路の整備により、回遊性・利便性の高い歩行者中心のまちに都市構造を転換するとともに、商業・業務・芸術・文化・交流・情報発信機能等の集積する拠点を形成 ○駅周辺においては、老朽建築物や細分化した敷地の統合など、街区再編の推進と併せて、歩行者ネットワークや緑の創出を図るとともに、造幣局跡地を活用して、防災公園の整備と併せた連鎖的な開発により、木造密集市街地の改善を図るなど、駅周辺の防災性の向上と連動して、地域全体の防災対応力を強化 <p>〔特定都市再生緊急整備地域〕</p> <p>池袋駅及び周辺市街地の都市基盤の再編と併せて、文化・芸術等の育成・創造・発信・交流等の機能の充実・強化を図るとともに、魅力ある商業・業務機能等を集積し、国際アート・カルチャー都市を形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○駅及び周辺市街地の再編に併せて、バスターミナルや駐車場等の公共施設を整備するとともに、駅前広場や歩行空間の拡充により、ユニバーサルデザインに配慮した駅周辺の交通結節機能の強化を推進 ○既存の劇場等の文化施設や道路・公園等の公共空間とも連携し、芸術・文化の情報発信・育成・交流・産業支援機能、にぎわいを強化する商業機能を積極的に充実・強化 ○国内外からの来街者の多様な活動・交流を支える観光支援・宿泊機能等の充実・強化 ○駅周辺では、老朽建築物や細分化した敷地の統合などの街区再編の推進により業務・商業機能の更新を図るとともに、防災公園整備と併せた木造密集地域の改善を図る連鎖的な開発の実施や既存ストックの活用等により、多様で持続的な地域活動・コミュニティの形成を支える居住・生活支援機能の強化 ○造幣局跡地において、文化・交流機能（教育・研究）の整備促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路（環状5の1号線・補助81号線等）の整備を契機に、駅前広場の改良等により、駅周辺の自動車交通の転換を図り、安全・安心の歩行者空間を創出 ○駅施設や周辺市街地の再編に併せて、地域の回遊性、乗換利便性、防災性の向上を図る歩行者ネットワークの形成を促進 ・駅の東西を連絡する地下通路の拡幅・整序 ・地下通路と地上部との連続性・一体性の確保 ・駅と周辺市街地との回遊性の向上と地域の防災力を高める東西連絡通路等の整備 ・建築空間等を活用した上下移動が容易な動線の確保 ○都市開発事業と併せて、駅前広場を再編し、バスターミナル・駐車・駐輪・荷捌場施設などの整備を促進 ○乗換利便性の向上や分かりやすい動線の確保を図るとともに、ユニバーサルデザインに配慮した、安全で快適なターミナル機能を強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○池袋駅中心地区においては、街の玄関口にふさわしい、個性ある美しい都市空間の形成を促進 ○木造密集地域においては、従前の居住機能の確保及び周辺市街地の都市環境や街並みとの調和、建物の形態・色彩など、良好な都市景観の形成等に十分配慮し、都市開発事業や既存ストックを活用したりリノベーションを促進 ○駅周辺においては、まちづくりの取組みと防犯対策の連携・協働により、安全・安心で魅力ある繁華街の再生を促進 ○公民連携によるエリアマネジメントにより、公的空間の管理・運営、まちなぎわいや魅力を発信する取組を推進 ○都市開発事業において、敷地内・屋上・壁面緑化等により、ヒートアイランド対策を誘導 ○都市開発事業における建築物等の高断熱化・省エネルギー化等により、地球温暖化対策を誘導 ○都市開発事業において、未利用エネルギーの活用、自立・分散型かつ高効率なエネルギーシステムの導入を誘導

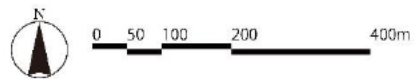
池袋駅周辺地域〔特定都市再生緊急整備地域〕の概要

池袋駅周辺のまちづくり動向と目指すべき将来像

※記載内容は、位置や規模を特定するものではありません。今後、詳細に検討していきます。

凡例

- 主な歩行者ネットワーク
- 駅舎機能
- 基盤整備方針策定後のまちづくり動向
- 主要路線
- 主な拠点施設
- 特定都市再生緊急整備地域
- 重要路線
- 公園
- 市街地再開発事業区域及び市街地再開発等併合設立区域
- テッキ歩行者ネットワーク(重要路線)
- 歩行者広場空間
- 池袋駅西口地区
- 地下歩行者ネットワーク(重要路線)
- 交通広場
- 都市機能の更新が期待されるエリア
- 防犯道路
- アート・カルチャー・ハブ
- 駅まち結節空間
- 新たなアート・カルチャー・ハブ



池袋駅西口地区
 (市街地再開発事業) 5.9ha
 事業協力者：三菱地所、三菱地所レジデンス
 2015年12月 併合組合設立
 2022年度 都市計画決定(予定)

池袋駅東口地区
 2020年11月 まちづくり協議会設立

東池袋一丁目地区
 (市街地再開発事業) 1.5ha
 事業協力者：住友不動産
 2019年5月 都市再生プロジェクト追加
 2020年9月 都市計画決定
 2022年度 着工予定
 2025年度 竣工予定

東池袋一丁目地区
 (市街地再開発事業) 1.5ha
 事業協力者：住友不動産
 2019年5月 都市再生プロジェクト追加
 2020年9月 都市計画決定
 2022年度 着工予定
 2025年度 竣工予定

Hareza 池袋 (豊島区庁舎跡地活用事業) 1.0ha
 事業者：東京建物、サンケイビル、鹿島建設、豊島区
 2020年7月 グランドオープン
 2018年6月 エリアマネジメント組織発足

中池袋公園
 2019年12月 リニューアルオープン

西池袋一丁目地区
 (市街地再開発事業) 0.8ha
 2018年3月 再開路準備組合設立

IKEBUS 運行
 (グリーンスローモビリティ)
 2019年11月 運行開始

池袋西口公園
 2019年11月
 リニューアルオープン

駅サイン共通化整備
 事業者：JR 東日本、東武鉄道、西武鉄道、東京メトロ、東武百貨店、ISP
 施工期間：2018年度から2020年度

びっくりガード 上空デッキ
 事業者：西武鉄道
 2016年度 実施設計
 2017年度 工事着手
 2020年3月 工事完了

ダイヤゲート池袋
 (西武本社ビル) 1.0ha
 事業者：西武鉄道
 2019年3月 竣工

南池袋公園

豊島区本庁舎

南北区道歩行者優先化・荷捌きルール策定
 2020年10月 交通規制変更・荷捌きルール適用開始

グリーン大通りの再生
 2018～2022年度
 ●国家戦略特区臨占用事業認定 (2016年4月)
 ●区域拡大 (2019年9月)

造幣局地区街づくり 3.2ha
 事業者：UR 都市機構
 2015年度 都市計画決定
 ・文化交流機能ゾーン (1.0ha)
 ・賑わい機能ゾーン (0.5ha)
 ・防災公園 (1.7ha)

東京国際大学
 2020年度
 東京国際大学工事着手
 2023年度9月
 東京国際大学開校予定

としまどりの防災公園
 (イクエ・サンパーク)
 2018年度 工事着手
 2020年12月

補助 81 号線
 2024 年度末開通予定

文化・交流機能ゾーン
 賑わい機能ゾーン
 防災公園
 造幣局東京支局跡地

環状 5 の 1 号線
 2027 年度末開通予定

南池袋二丁目 C 地区 (市街地再開発事業) 1.7ha
 事業協力パートナー：住友不動産、野村不動産、UR 都市機構
 2018年6月 都市計画決定
 2020年3月 地合成立済み
 2022年度 工事着手予定
 2025年度 竣工予定

池袋の交通のあり方を考える

概要版

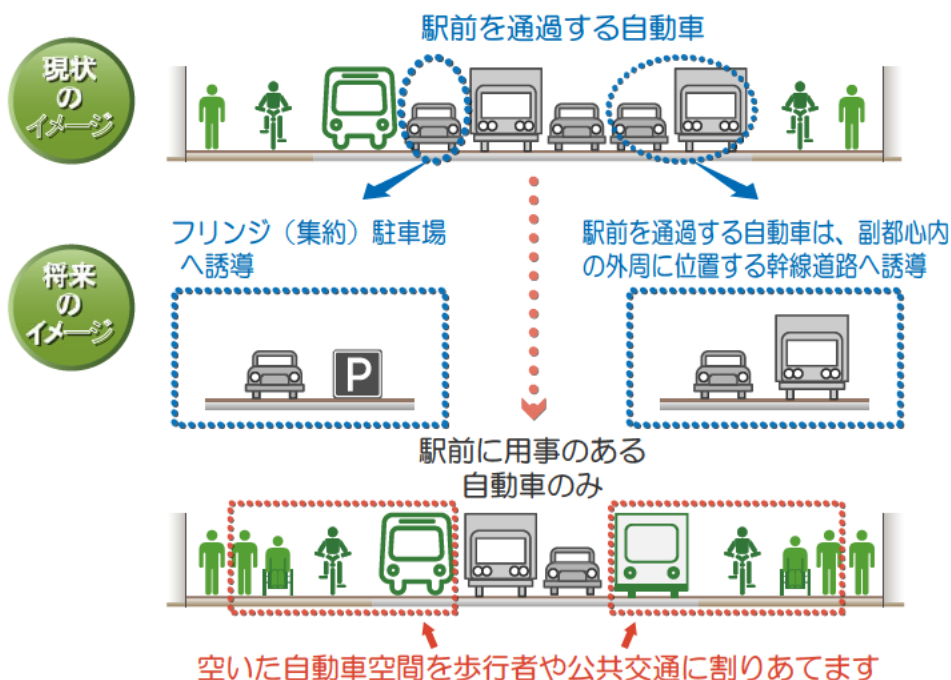
池袋副都心交通戦略 2020 更新版

2020年3月
豊島区

1 交通環境の目標

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

まちなかに人を呼び込み賑わいを創出するため、池袋駅前に集中する自動車利用を駅前以外の場所に誘導していくなど、道路空間におけるウェイトを歩行者（車いす等利用者を含む、以下同様）に取り戻し、歩行者と他の様々な交通とのバランスを見直した人中心の交通環境としていきます。



2 交通環境の現状と課題

駅からまちなかに出ようとすると…

- ・池袋駅からまちなかには、局所的に狭い通路や階段を通るため、まちなかに出にくい状況です。
- ・東口では、駅の目の前に広幅員幹線道路が通過しており、駅からまちなかへの人の流れが分断されています。

まちなかでは…

- ・サンシャイン60通りなどに来街者が集中し、歩行者の混雑が著しい状況にあります。
- ・歩行者の多い道路への自動車の流入や荷さばき等の路上駐車により、安全・快適な歩行者空間が不足しています。

バスに乗ろうとすると…

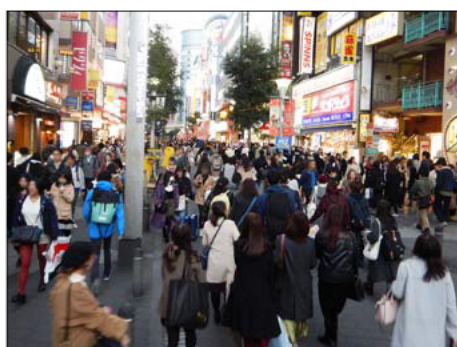
- ・バス停やタクシー乗り場が分散しているため、利用者にとって分かりづらい配置になっています。
- ・池袋駅前の空間はすでに飽和状態で、多様なニーズへ対応するための空間が不足している状況にあります。

池袋の主要な道路では…

- ・グリーン大通りやアゼリア通りは、池袋駅につながる主要な道路ですが、シンボル性が不足しています。
- ・池袋駅は東口と西口を横断しにくい構造のため、東西の一体感が不足しています。
- ・一部の道路に歩行者交通が集中しており、まちの賑わいの広がりには欠けています。



池袋駅東口前を通過する明治通り



歩行者が集中し混雑するサンシャイン60通り



歩行者と自動車が輻輳する南北区道

3 交通戦略の基本方針

基本方針① 歩行者を優先する交通環境の創出

1) 歩行者を優先する道路の形成

・鉄道で来街する人がまちなかに出やすいように、駅からまちなかに連続する安心して通行できる人中心の道路空間を確保します。

2) 安全で快適な歩行区域の設定

・商業や業務施設が集積する駅周辺街区では、来街者や地域の生活者が安心して買物ができ、集い・憩うことのできる安全で快適な区域を設定します。

基本方針② 回遊性の向上

1) 歩行者ネットワークの形成

・主要施設間を移動しやすくするために、人を優先する道路と拠点性の高いエリア周辺や繁華街周辺を結び歩行者のネットワークを形成します。
・まちなかの回遊を促進し、また、駅からまちなかへの人の流れを円滑にするために、駅やまちの情報発信の充実を図ります。

2) 副都心内の移動を支援する公共交通の充実

・高齢者や障がいのある方を含む全ての来街者・生活者の移動の負担を軽減し、まちなかに出やすい環境とするため、副都心内の移動を支援する公共交通の充実を図ります。

基本方針③ 交流を育む拠点性の向上

1) 歩行者の滞留空間の創出

・様々な目的をもつ来街者が、待ち合わせや鉄道の待ち時間を楽しく過ごせるような空間として、駅前に歩行者の滞留空間を確保します。

2) 交通結節機能の向上

・駅周辺における路線バスやタクシー等の公共交通機関の施設配置を見直し、はじめて利用する人にもわかりやすく使いやすい交通結節拠点を形成します。

基本方針④ 東西の交通軸の形成

1) 新たな都市空間の創出

・魅力ある公共交通システムの導入に併せ、商業や来街を活性化するため、歩行者空間と公共交通の走行空間並びに沿道施設が調和した空間を創出します。

2) 池袋駅東口・西口の一体化

・駅東西間の活発な交流（行き来）を促進するため、東口～西口の連絡機能を強化し、まちの一体性を高めていきます。

交通戦略の目標とする交通環境の整備

1 歩行者ネットワークの形成

- ・グリーン大通り・アゼリア通りの広場化（歩行者を最優先する道路）
- ・サンシャイン通り・南北区道（歩行者を最優先する道路）
- ・東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）（歩行者を最優先する動線）
- ・歩行者が通行しやすい道路
- ・開発地周辺の歩行者空間

2 歩行者を優先する交通環境の創出

- ・歩行者を優先する安全で快適な歩行区域

3 交通結節機能の強化

- ・東口駅前広場（南北のロータリー化・明治通りの遮断）
- ・西口駅前広場
- ・地上・地下の結節空間

4 賑わいのある歩行者空間の創出

- ・南北区道の歩行者優先化

5 池袋副都心の回遊性向上

- ・新たな公共交通システム

4 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例

池袋副都心における目標となる交通環境の図

目標となる交通環境のモデルをもとに、池袋副都心における将来の交通環境を具体的に示したものです。

1 歩行者ネットワークの形成 基本方針①・②・④に対応

- 歩行者を最優先する道路・動線【道路 動線（地下） 動線（デッキ）】
- 歩行者が通行しやすい道路【】
- 開発地周辺の歩行者空間【】

2 歩行者を優先する交通環境の創出 基本方針①・②に対応

- 歩行者を優先する安全で快適な歩行区域【】
- 歩行者と自動車とが共存し歩行者が通行しやすい区域【】

4 賑わいのある歩行者空間の創出 基本方針①・②・③に対応

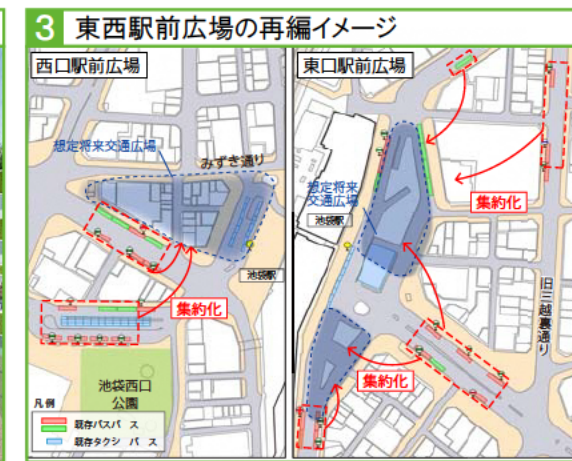
- 南北区道の歩行者優先化
- グリーン大通りの賑わい創出のための整備

3 交通結節機能の強化 基本方針③に対応

- 駅東西の駅前広場【】

5 池袋副都心の回遊性向上 基本方針②に対応

- 新たな公共交通システム
電気バスの導入ルート【】



凡例	
＜計画区域＞	＜目標となる交通環境＞
池袋副都心整備区域	歩行者ネットワークの形成
特定都市再生緊急整備地域	歩行者を最優先する道路
＜都市開発関連＞	歩行者を最優先する動線（地下通路）
主な集客施設	歩行者を最優先する動線（デッキ）
開発地区	歩行者が通行しやすい道路
市街地再開発事業区域及び市街地再開発準備組合設立区域	今後の道路整備や周辺開発等による交通流動の状況等に応じて、歩行者ネットワークとしての整備や拡張等を検討する路線
池袋駅コア・ゾーン	開発地周辺の歩行者空間
東池袋駅コア・ゾーン	歩行者を優先する交通環境の創出
	歩行者を優先する安全で快適な歩行区域
	歩行者と自動車とが共存し歩行者が通行しやすい区域
	交通結節機能の強化
	交通広場（計画）
	池袋副都心の回遊性向上
	電気バスの導入ルート
	自動車ネットワーク

5 交通戦略の数値目標

本戦略の数値目標は以下のとおりです。設定した指標は策定当初から現時点にかけて順調に推移しています。目標年度は、策定時点の2010年から25年後（2035年頃）とします。

指標	策定当初の値 (2011年11月)	最新値	目標値
(1)池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数	[2010年度値] 494千人/日	[2015年度値] 504千人/日	600千人/日 (2010年比で2割増加)
(2)住民・来街者の満足度※1	[2010年度値] 21.5%	[2019年度値] 39.9%	満足度の向上
(3)池袋駅周辺の歩行者数※2	—	[2017年度値] サンシャイン通り:51,100人/12h 南北区道 :36,700人/12h [2016年度値] グリーン大通り:24,600人/12h	平均値で 2割増加
(4)池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間※3	—	[2019年度値] 116分/人・日	滞在時間の増加
(5)小売業の年間商品販売額※4	—	[2014年度値] 1.96百万円/㎡	売場面積あたりの 年間商品販売額の増加

(3)～(5)の3つの指標は、今回の「更新版」より追加した指標。

※1 協働のまちづくりに関する区民意識調査で「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。

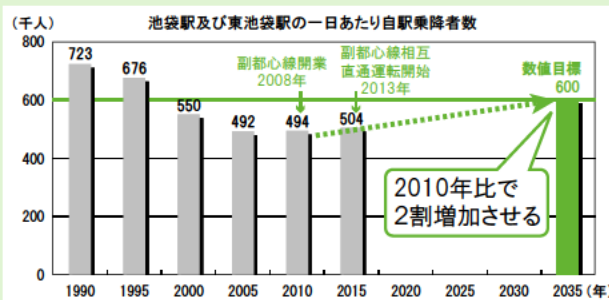
※2 サンシャイン通り、南北区道、グリーン大通りの休日の歩行者数（8～20時の12時間）。3路線の平均値（合計値）で2割増加を目標とする。

※3 居住、勤務、通学を除く、池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間の平均値。スマホアプリ（SilentLog）の位置情報データより集計。

※4 「商業統計（経済産業省）」より集計。

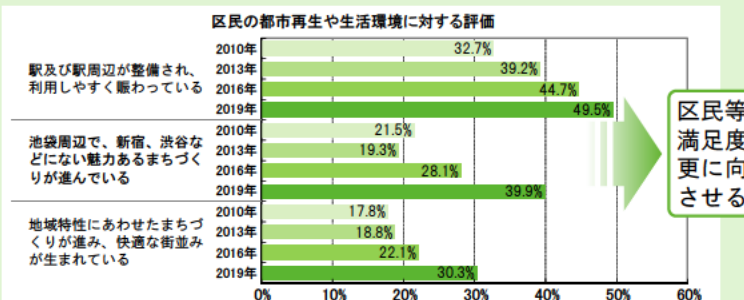
(1) 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数

交通環境を改善し、自駅乗降客数（鉄道間の乗り換え客を除く乗降客数）の2割増加を目標とします。



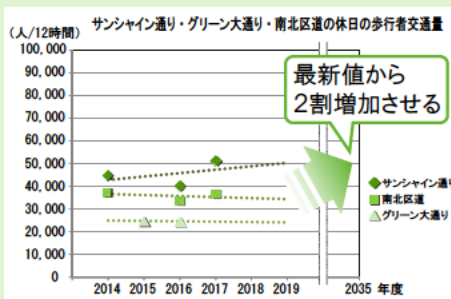
(2) 住民や来街者の満足度

豊島区が定期的に行っている区民意識調査などの「住みたい・訪れたいまちになったかどうか」などの満足度を向上させることを目標とします。



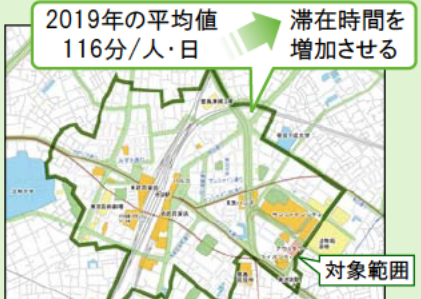
(3) 池袋駅周辺の歩行者数

歩行者の回遊性を向上させ、主要道路の歩行者交通量の2割増加を目標とします。



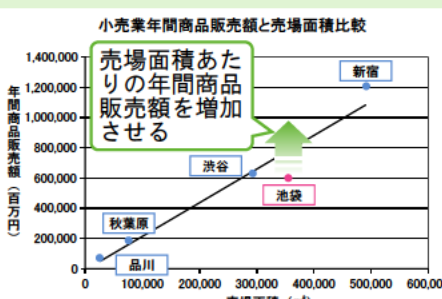
(4) 歩行者の滞在時間

時間消費型のまちを形成し、歩行者の滞在時間を増加させることを目標とします。



(5) 小売業の年間商品販売額

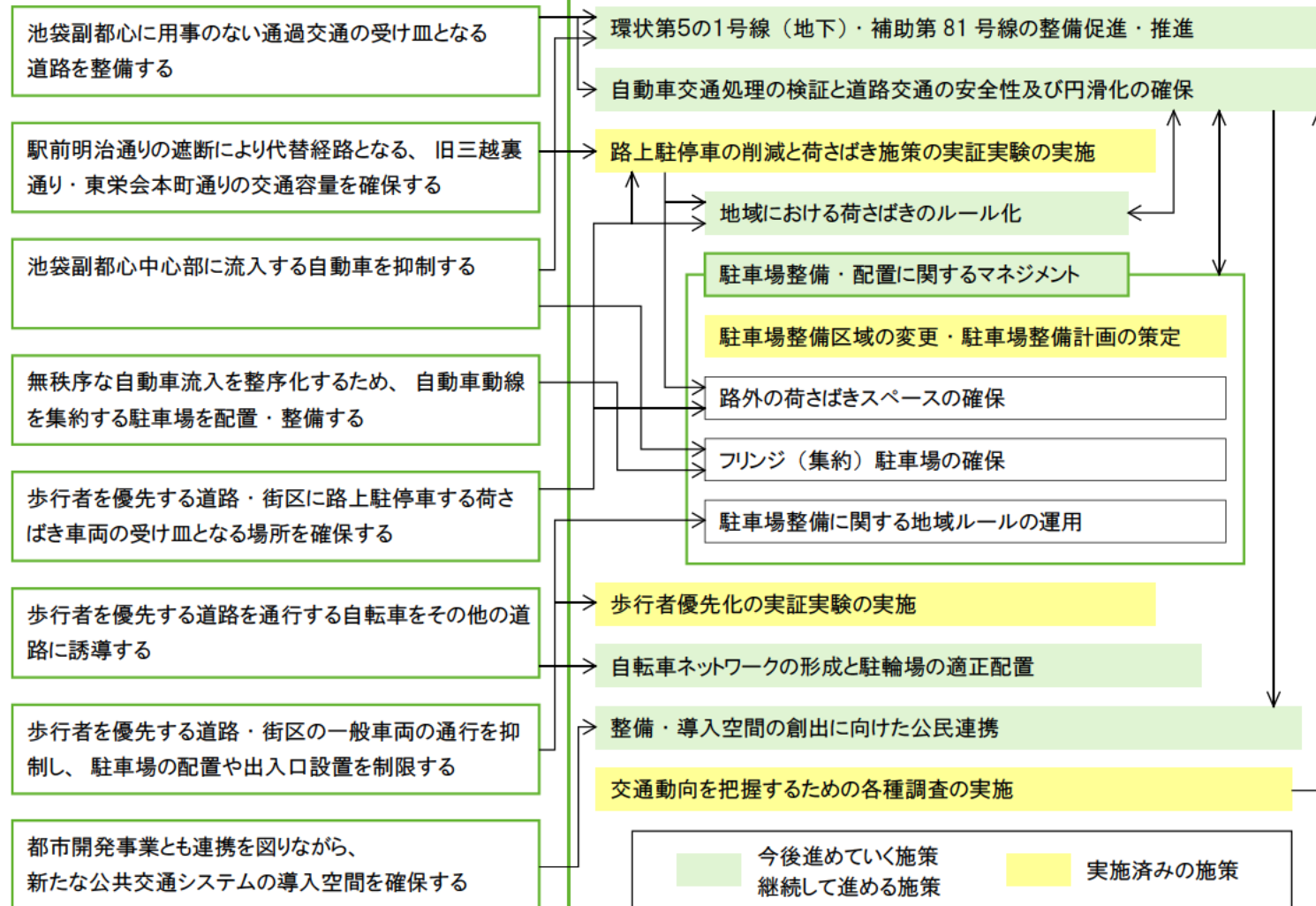
賑わいを強化し、売場面積あたりの年間商品販売額を増加させることを目標とします。



6 交通戦略の取り組み施策

交通環境を実現するための取り組み方針
(実現に伴う影響を軽減する方策)

交通環境の整備に向けた
具体的な取り組み施策



交通検討部会の構成員

交通戦略の推進(進行管理、各種検討、評価・見直し等)は、策定当初から「池袋副都心交通戦略委員会」が担っていましたが、2018年度より推進体制が「池袋駅周辺地域再生委員会 交通検討部会」に移行しました。

区分	所属・役職	備考	区分	所属・役職	備考
学識経験者	横浜国立大学 教授・副学長 中村文彦	部会長	交通管理者	警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長	部員
	東京大学 工学研究科 社会基盤学専攻 教授 羽藤英二	副部会長		警視庁 池袋警察署 交通課 課長	〃
	イーグルバス株式会社 顧問 坂本邦宏	〃		警視庁 目白警察署 交通課 課長	〃
	日本大学 理工学部 土木工学科 教授 大沢昌玄	〃		警視庁 巣鴨警察署 交通課 課長	〃
国土交通省	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官	部員	交通事業者等	一般社団法人東京バス協会 常務理事	〃
	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官	〃		公益財団法人東京タクシーセンター 指導部 施設管理課	〃
東京都	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長	〃	住民又は利用者団体代表	東京商工会議所 豊島支部 会長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	〃		豊島区商店街連合会 会長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長	〃		豊島区町会連合会 副会長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長	〃		豊島区観光協会 名誉会長	〃
	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	〃		豊島区 豊島区 副区長	〃
			豊島区 都市整備部 部長	〃	
			豊島区 都市整備部 土木担当部長	〃	

※ 第5回 池袋駅周辺地域再生委員会 交通検討部会 委員名簿より

2020年12月 発行

発行・編集：豊島区都市整備部 都市計画課

TEL：03-4566-2635

URL：<http://www.city.toshima.lg.jp/298/kuse/shisaku/shisaku/kekaku/001367/024565.html>

池袋駅周辺地域〔特定都市再生緊急整備地域〕における都市再生の評価

歩行者滞在時間の設定

① 歩行者の滞在時間の考え方

- 池袋での歩行者の行動は GPS データ上、大きく分けて移動している状況 (MOVE) とその場に留まっている状況 (STAY) の 2 種類に分けられる。
- ここで、本交通戦略で把握すべき滞在とは何かを考えると、一般的にはある場所に留まっている状況 (STAY) を滞在と考えるが、池袋においては徒歩で移動している時間 (WALK) もウィンドウショッピングやまち歩き、散策などを楽しんでいる時間と捉えることができる。本交通戦略では、『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』を目標に掲げており、そのためのインフラ整備やソフト施策などの実現に向けた取り組みを進めている。つまり、まちを歩く時間を含めたまちへの滞在時間の増加が交通戦略で評価すべき指標と考える。
- そこで、本交通戦略では、歩行者の滞在時間を以下のとおり定義する。

<池袋副都心交通戦略における歩行者の滞在時間の定義>

>施設への滞在時間 (STAY) と徒歩での移動時間 (WALK) の合計を滞在時間とする

>滞在時間の集計対象として、池袋副都心交通戦略の対象範囲 (池袋副都心整備区域) 内の居住者、勤務者、通学者は除く

※交通戦略の施策により「歩行者が行きたくなる、歩きたくなるまち」がどれだけ実現できたかを評価することが目的であるため、居住者や就業者の滞在は除くこととする

<池袋での来街者の行動のイメージ>

これらの WALK (徒歩) での移動時間もまちへの滞在と捉え、滞在時間を含める

MOVE (移動)



STAY (滞在)



② 歩行者の滞在時間の集計

<集計範囲>

歩行者の滞在時間の集計範囲は、池袋副都心交通戦略の対象範囲 (池袋副都心整備区域) とする。(右図参照)

<集計期間>

・2019年5月18日～31日 (14日間)

・2019年9月1日～14日 (14日間)

合計 28 日間 (4 週間)

※滞在時間は、イベント開催日や長期休暇等に影響を受けることから、大きなイベントや長期休暇と重ならない期間を選定。

<使用するデータ>

・スマホアプリ『SilentLog』の位置情報データ

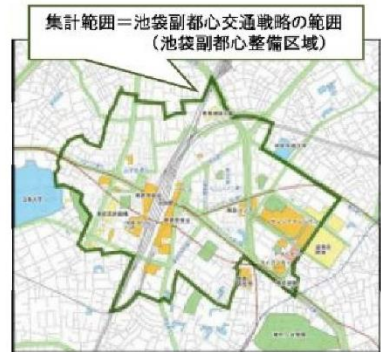


図 歩行者の滞在時間の集計範囲

<集計に用いるデータの数>

データ範囲	ユーザー数	延べ人数 (ユーザーの来街日数)	GPSポイント データ数
全データ(集計対象範囲内)	7,911	38,228	2,110,487
居住者、勤務者、通学者を除いたデータ	7,507	32,069	1,434,144

<滞在時間の集計結果>

滞在時間 平均滞在時間 (分/人・日)
116 分 (1 時間 56 分)

<参考：滞在時間の内訳>

	総時間 (分)	延べ対象者数 (人・日)	平均時間 (分/人・日)
STAY (滞在) 平均施設滞在時間	1,081,523	9,756	111 分 (1 時間 51 分)
WALK (徒歩) 平均歩行時間	722,440	15,566	46 分 (0 時間 46 分)
滞在時間 平均滞在時間 (STAY と WALK の合計)	1,803,963	15,566	116 分 (1 時間 56 分)

※徒歩 (WALK) のみの来街者がいるため、「平均滞在時間」は「平均施設滞在時間+平均歩行時間」とはならない

調査計画 (Wi-Fiパケットセンサーによる計測)



● 計測日時 (計2回)

- ①イベント開催中 2020/11/21 (土) 11:00～19:00
- ②通常の日曜日 2020/12/6 (日) 11:00～19:00

● 計測場所 (計4カ所)

- ①南池袋公園 ②IKE・SUNPARK ③池袋西口公園、④中池袋公園
- 各計測場所内の計測地点については後述

● 調査内容

- 調査ポイント周辺の人流変化
 - 1時間ごとの検知人数の時系列変化をグラフ、数字等で報告
- 公園間の回遊状況
 - イベントのメイン会場となる南池袋公園での検知者が、4つの公園のうち、何か所を同日中に使ったかを表します。イベントの無い12/6についても同様の調査を実施
 - どの公園から、どの公園に移動している方が多いかを数字データで報告
 - 今回のイベントは4つの公園を直接的に回遊強化させる企画ではなく、回遊者数は少なく出ると思われるが、現状調査としてまずは回遊状況を調査し、今後の企画時のご参考となるようにする。



計測機器の設置状況



南池袋公園



IKE・SUNPARK



中池袋公園

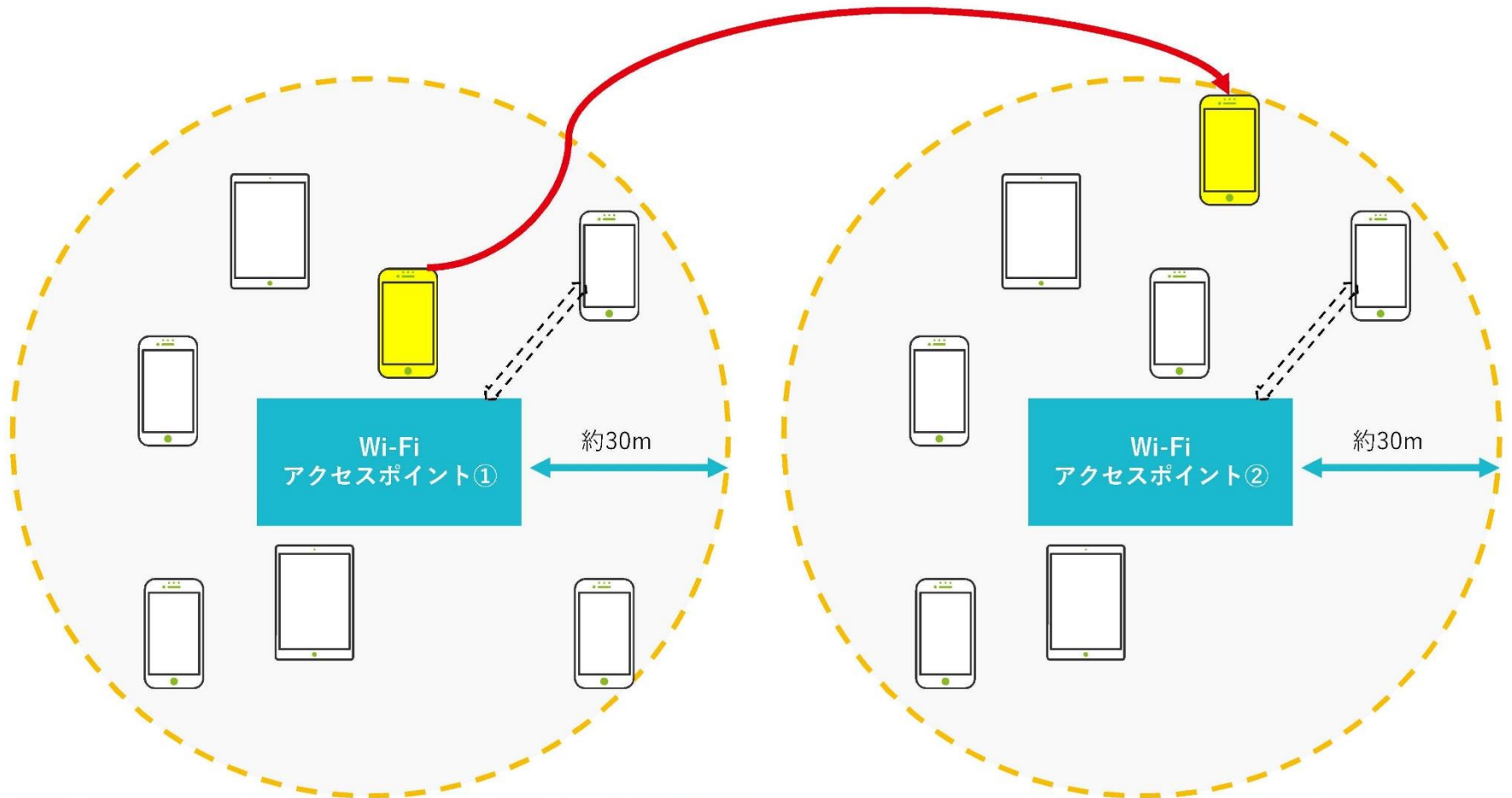


池袋西口公園



計測手法について（計測機器間）

同一のMACアドレスが複数のアクセスポイントで検知できた場合に移動と捉えます。
複数拠点でとらえられた人数のうち何パーセントがどのような動きをしたのか？等を分析します。
※MACアドレスはプライバシー保護のため実際には暗号化します。

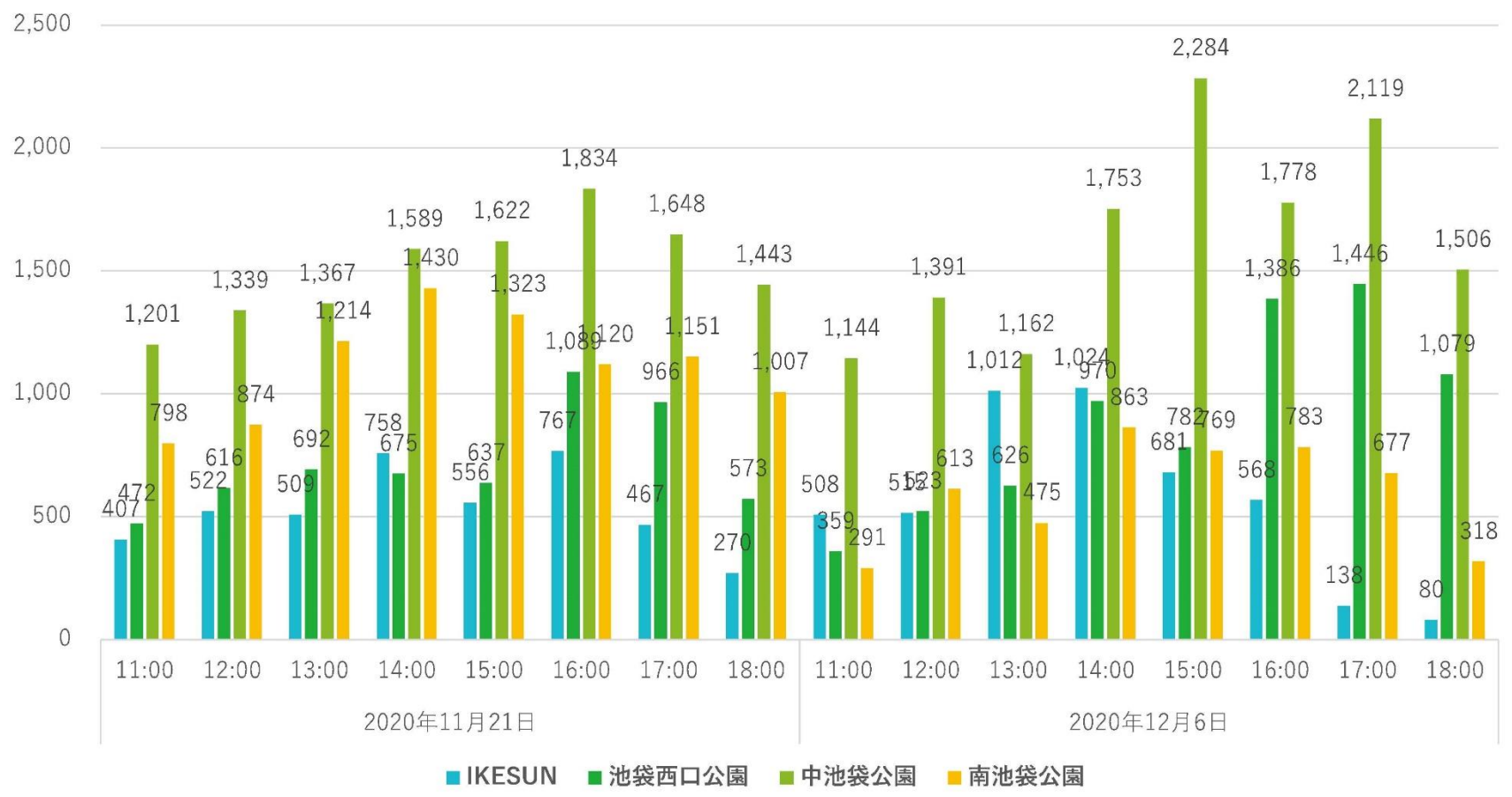


公園回遊状況調査 [Wi-Fiパケット]

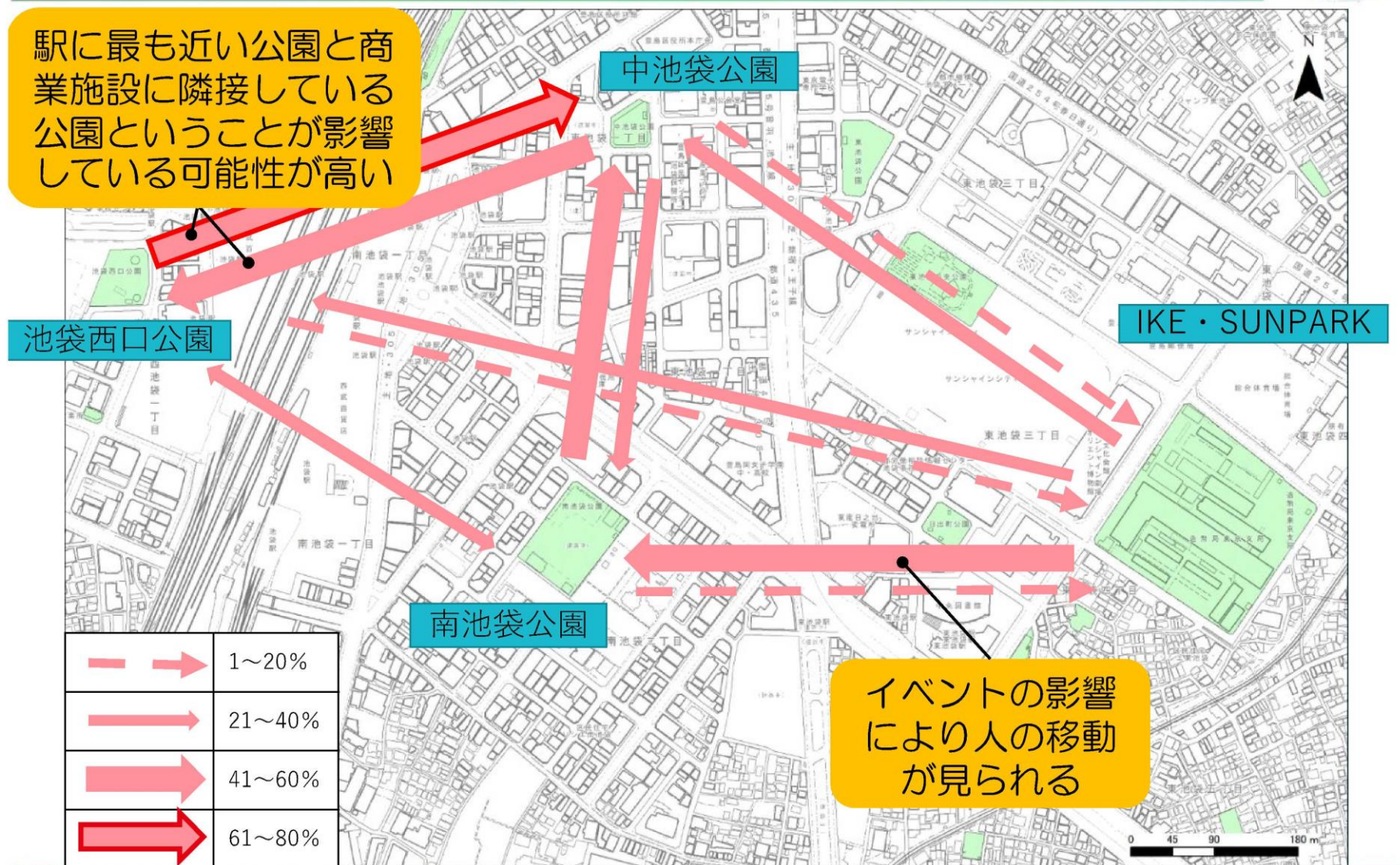


計測結果 (グラフ)

各公園の調査結果



2公園間における人の移動量（イベントの日 11/21）

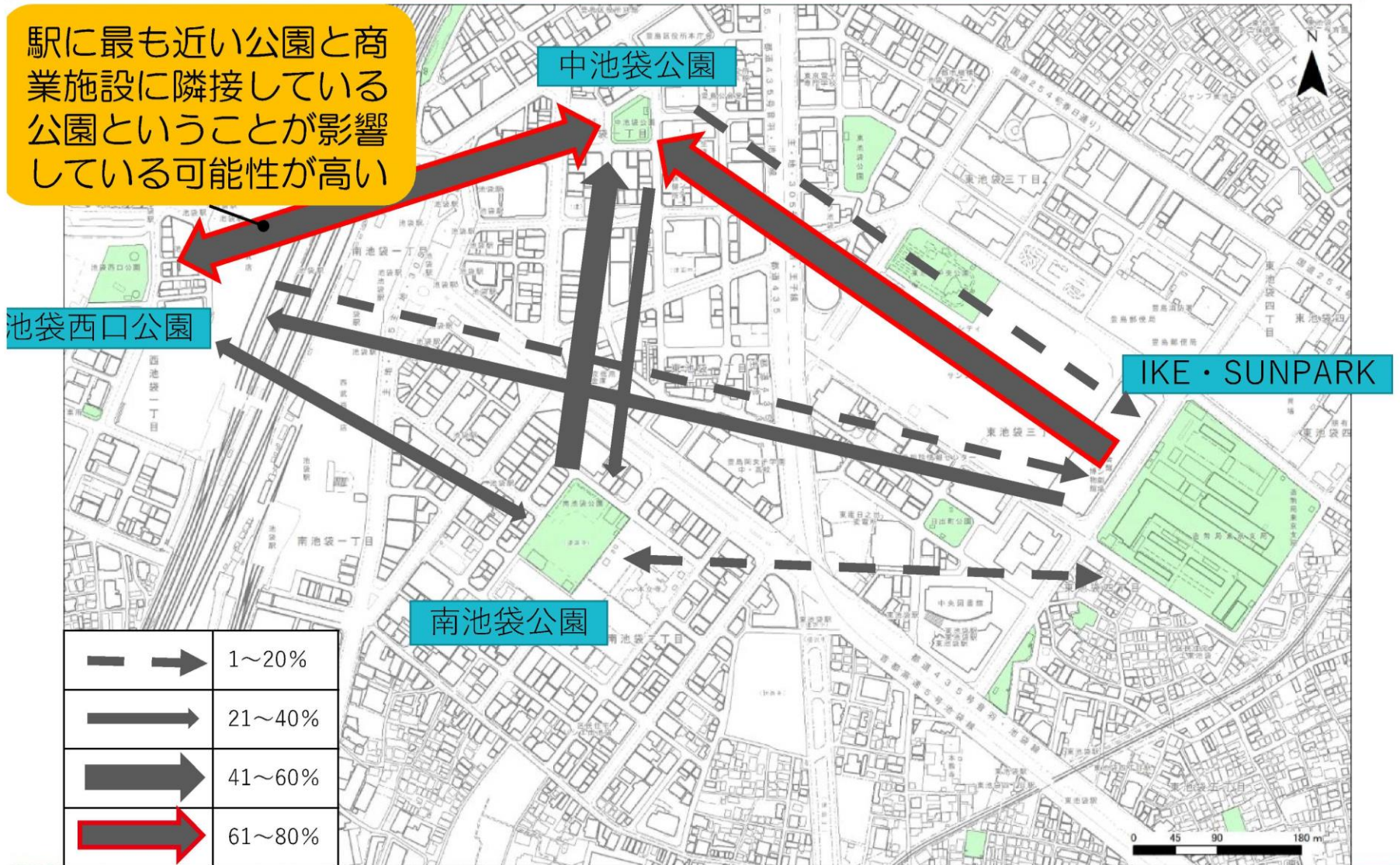


公園回遊状況調査 [Wi-Fiパケット]

2公園間における人の移動量（イベントのない日 12/6）



駅に最も近い公園と商業施設に隣接している公園ということが影響している可能性が高い

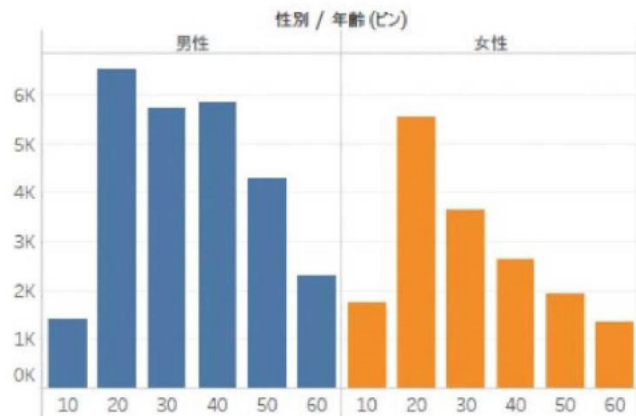


この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)

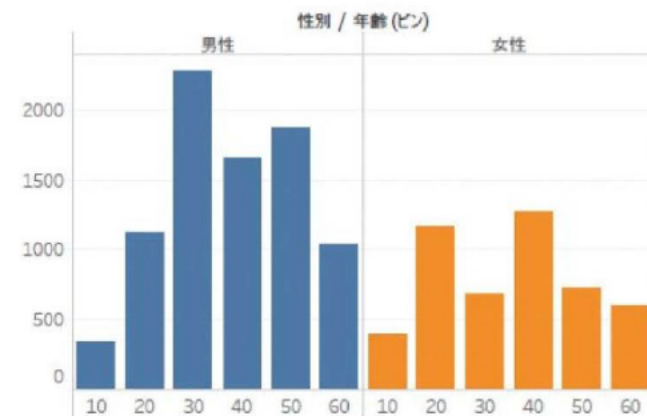


公園利用者の属性推計

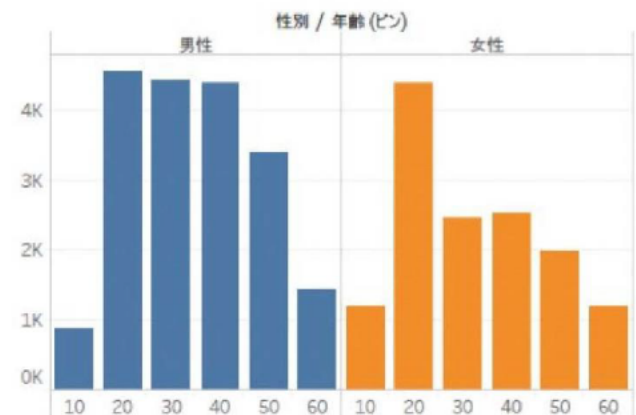
南池袋公園 2020年11月休日



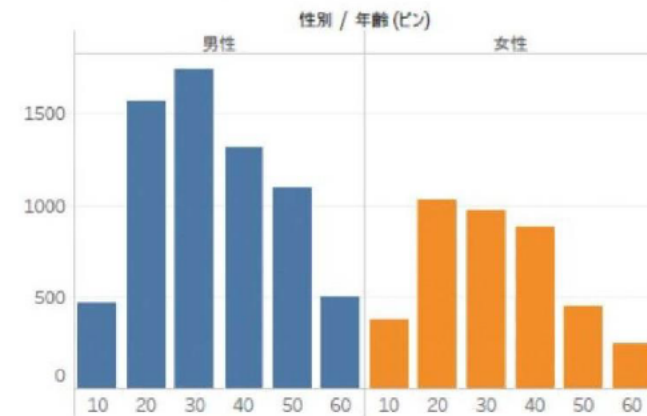
IKE SUNPARK 2020年11月休日



南池袋公園 2020年12月休日



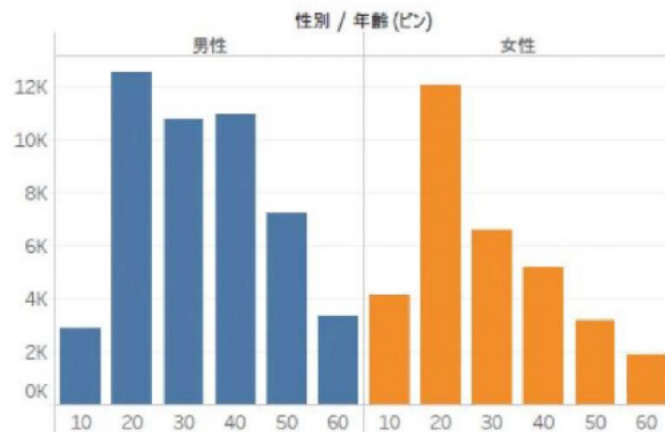
IKE SUNPARK 2020年12月休日



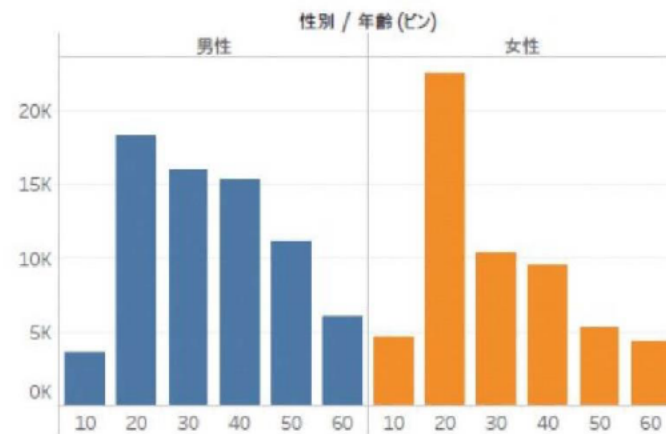


公園利用者の属性推計

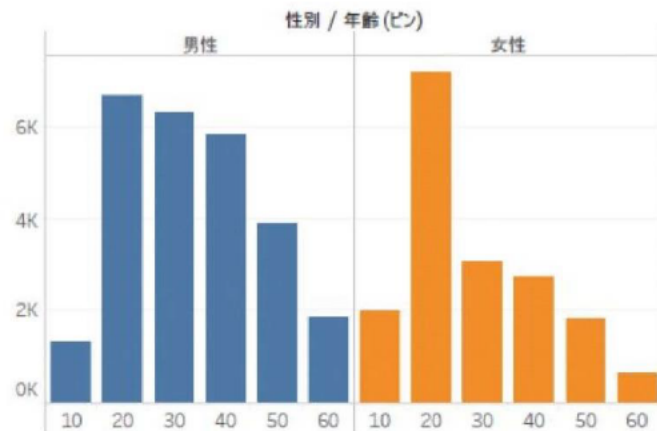
中池袋公園 2020年11月休日



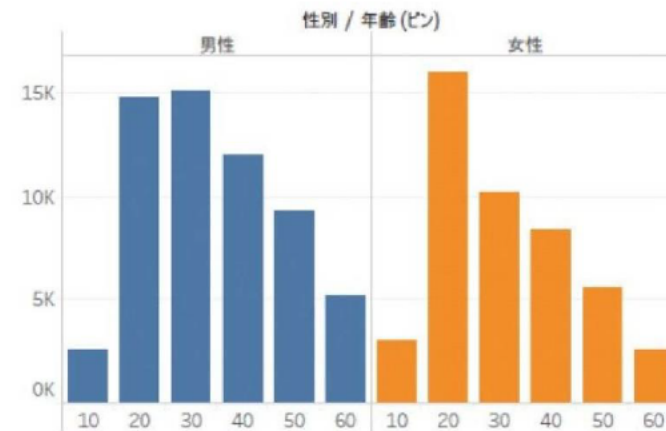
池袋西口公園 2020年11月休日



中池袋公園 2020年12月休日



池袋西口公園 2020年12月休日

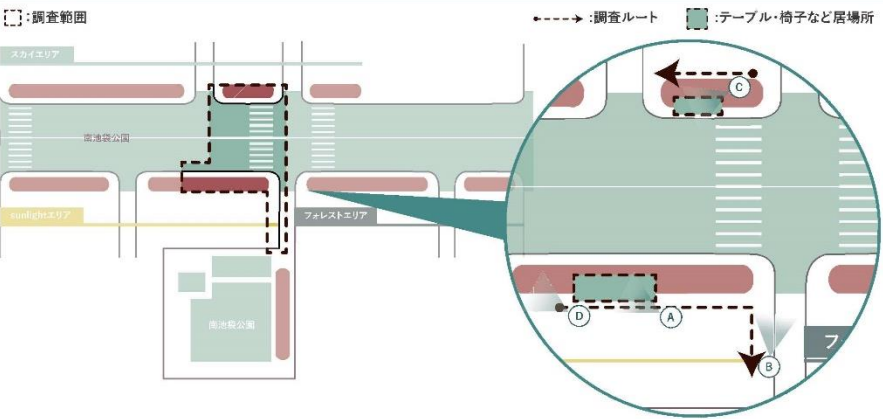


アクティビティ調査

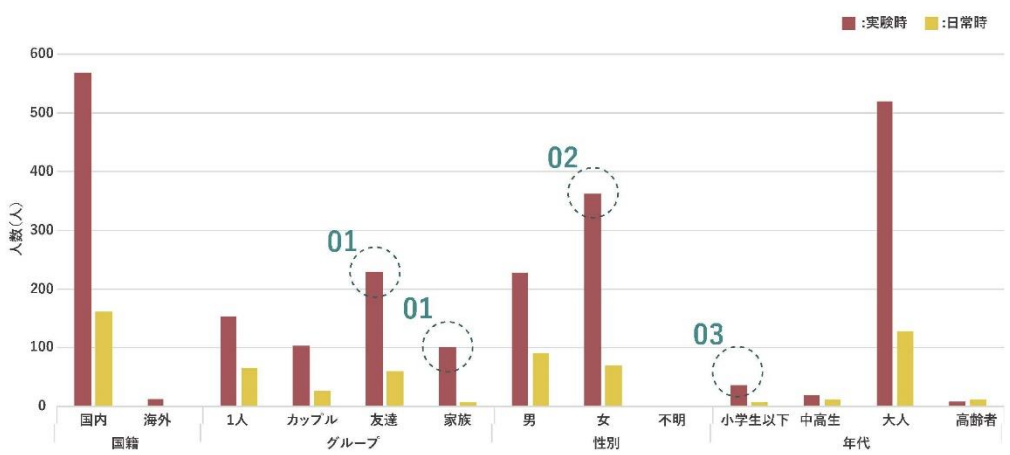
調査結果 USERS' ACTIVITY

01 利用者層・利用者数の変化

調査範囲



調査結果



	総数	国籍		グループ				性別			年代			
		国内	海外	1人	カップル	友達	家族	男性	女性	不明	小学生以下	中高生	大人	高齢者
日常時	160	160(100%)	0(0%)	66(41%)	26(16%)	60(38%)	8(5%)	91(57%)	70(43%)	0(0%)	8(5%)	12(8%)	128(80%)	12(8%)
イベント時	579	567(98%)	12(2%)	150(26%)	102(18%)	230(39%)	97(17%)	227(39%)	352(61%)	0(0%)	36(6%)	18(4%)	512(89%)	7(1%)

01
 実験時では日常時に比べ、「友達」や「家族」が占める割合が増え、グループで楽しめる機会であったことが分かります。グループでの参加はコミュニケーションを増やし、公共空間での体験を豊かにするものです。

02
 実験時では「女性」が約6割程度になっており、日常時と比べると明らかに多くなっています。女性が楽しめるということは、コンテンツの要素もありますが、安心安全な環境づくりを行っていたことを示します。

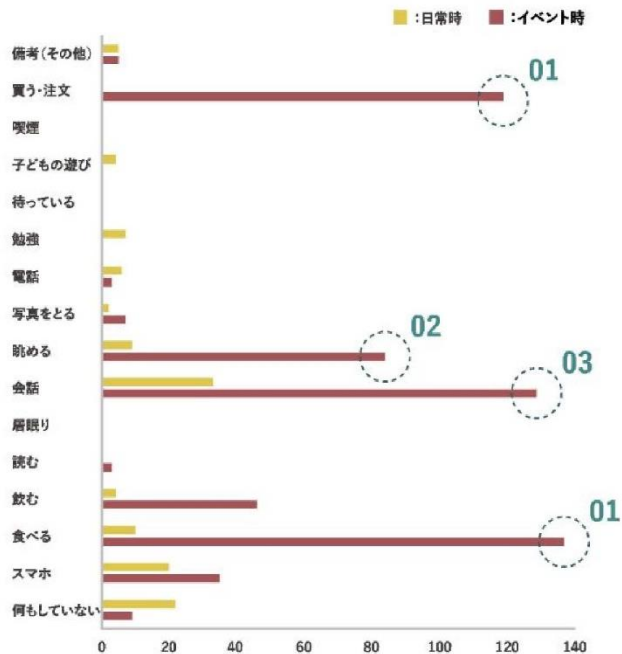
03
 実験時では「小学生以下」の割合が日常時と比べ増えていることが分かります。これは家族での参加によるものと考えられます。

アクティビティ調査

調査結果 USERS' ACTIVITY

02 アクティビティの多様性

アクティビティ種類の変化



01
イベント時のコンテンツが、必然的に「買う」「食べる」というアクティビティをもたらしていることが分かります。

02
日常時より「写真を撮る」、「眺める」という場の魅力に起因するアクティビティが大幅に増加しています。

03
さらに実験時で大きく伸びたものが、「会話」です。豊かな環境づくりが複数人での滞留が促し、会話というアクティビティに繋がっています。

150(26%) 102(18%) 230(39%) 97(17%)

アクティビティの属性

上位4アクティビティ毎の属性分析

「買う・注文」の属性割合／総数120



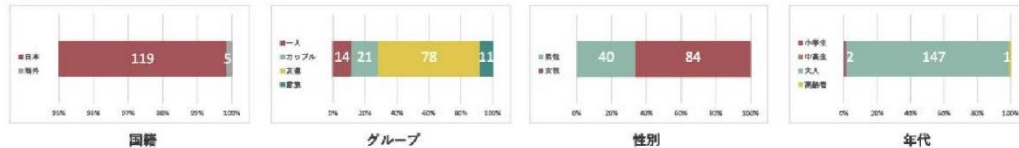
→全アクティビティでの属性割合と概ね変わらず、どの属性でも偏りなく「買う・注文」が発生したことが分かります。

「眺める」の属性割合／総数80



→「1人」「男性」という属性が「眺める」というアクティビティを多く行っていることが分かります。

「会話」の属性割合／総数124



→「会話」の発生する属性をみると、「友達」属性で多く発生しています。

「食べる」の属性割合／総数137



→「カップル」や「友達」や「家族」など、複数での利用や、女性が「食べる」というアクティビティの発生要因になっています。
→また小学生などを含んだ親子連れも「食べる」を誘発していると考えられます。

アクティビティ調査

04 周辺エリアへの回遊

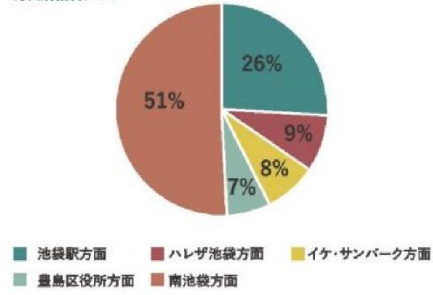
目的地

多くの目的地に回遊していることが分かりました。調査地点から近く、イベント会場であった「南池袋公園」はもちろんです。サンシャインシティなど近隣の商業施設・飲食施設に約半数ほどの立ち寄り行動がありました。

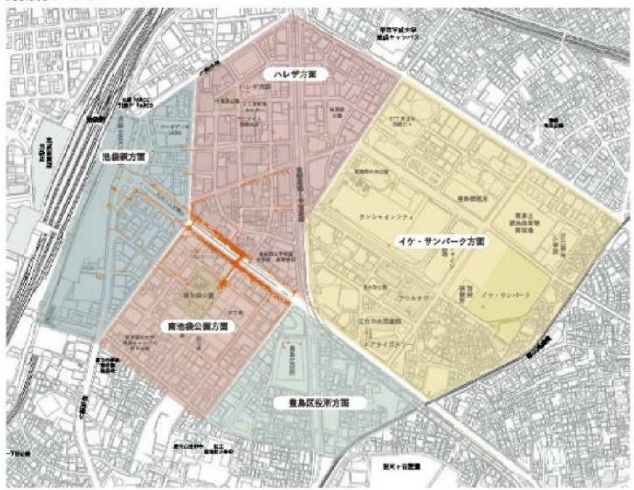
方面別の割合は、南池袋方面が45%、池袋駅方面が25%と多くなっています。また新しく完成したハレザ池袋方面が17%あります。今後グリーン大通りから北側の環境整備を進めウォーカブルな環境を整えることで、より北側への移動を促すことが期待されます。

一方、イケサンパーク方面は7%と、少なくなっています。幹線道路沿いの移動であること、距離が比較的に長いことが要因として考えられますが、よりウォーカブルな環境づくりが求められます。

方面別割合グラフ



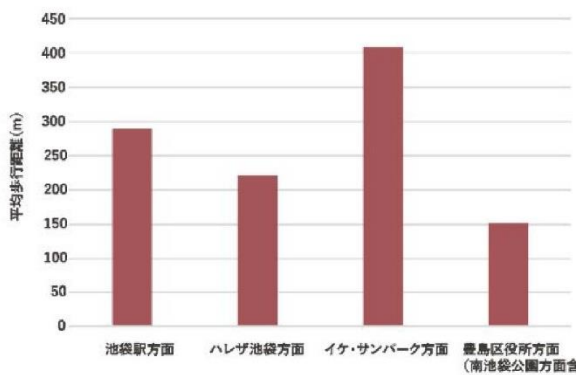
方面別キープラン



目的地別表

南池袋公園	商業	池袋駅	飲食	ベンチ	出店店舗	コンビニ	サンシャインシティ	家電量販店
31	17	15	14	14	10	9	7	6
バス停	としまエコミュージゼ	住居	宿泊	住居	イケ・サンパーク	数策	教育	公園
3	3	2	2	2	1	1	1	1
東池袋駅	区民センター	スポーツ施設	映画	雑居ビル	地下			
2	1	1	1	1	1			

方面別の平均歩行距離



方面別の平均歩行距離です。グリーン大通りからの回遊行動を促すためには、目的地自体の魅力はもちろんですが、「目的地への距離」と「目的地までの移動体験の豊かさ」がポイントです。

ハレザ池袋方面は池袋駅方面よりも回遊行動が少ないという上記結果になりましたが、一方で平均歩行距離を見ると近くへの移動が多いことが分かります。これはポテンシャルの高さを示しています。よりウォーカブルな環境づくりを行い、移動体験を豊かにしていくことで、より回遊行動を促すことが可能だと考えられます。

アクティビティ調査

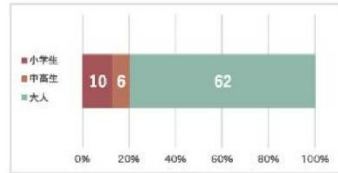
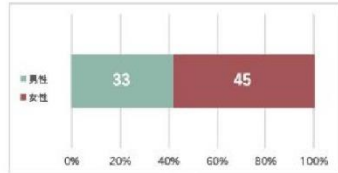
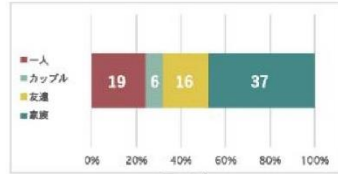
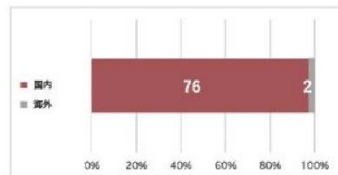
調査結果 USERS' ACTIVITY

04 周辺エリアへの回遊

方面別の属性整理

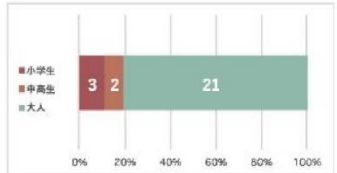
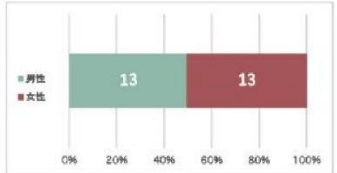
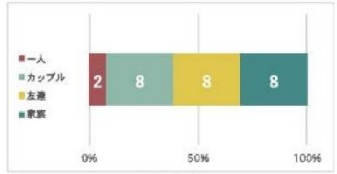
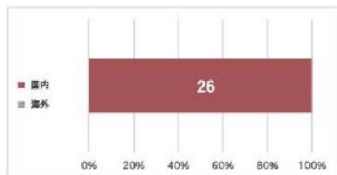
池袋駅方面

総数:78名



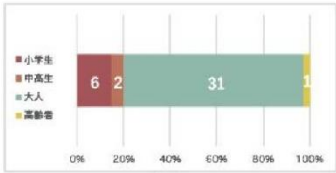
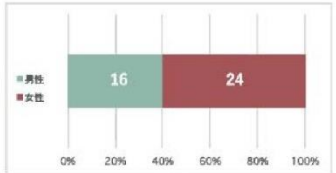
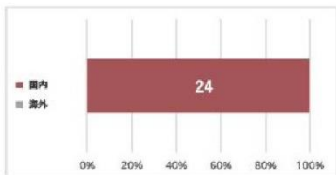
ハレザ方面

総数:26名



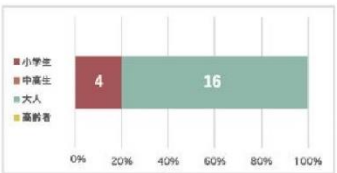
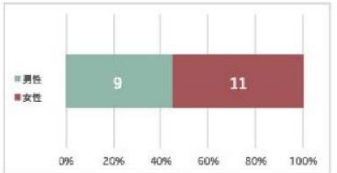
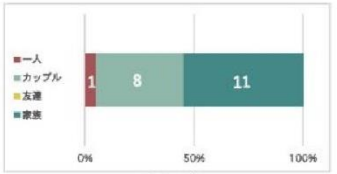
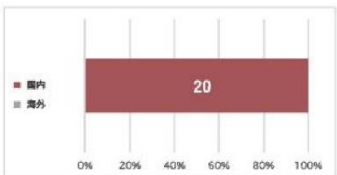
イケ・サンパーク方面

総数:24名



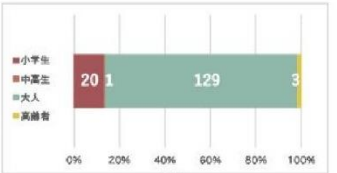
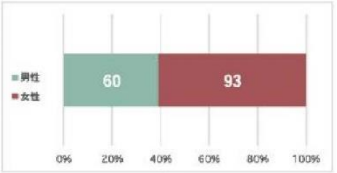
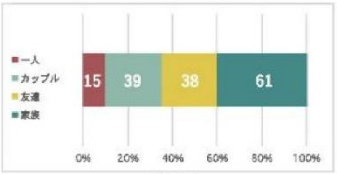
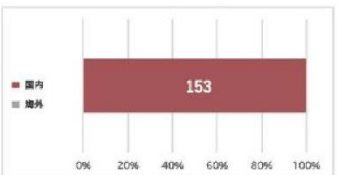
豊島区役所方面

総数:20名



南池袋公園方面

総数:153名



池袋駅方面は1人での移動が多く、南池袋公園方面は家族などのグループでの移動が多いことがわかります。イケサンパーク方面は友達での移動が目立ちますが、豊島区役所方面は家族での移動がほとんどであることがわかります。

アクティビティ調査

05 調査結果と今後のヒント

1. 日常時の滞留空間づくり



>ニッセイビル側の滞留空間の作り方

樹木や植栽帯などで、車道や歩行者動線からゆるやかに分節されているため、日常時にはニッセイビル側がより使われる結果となりました。実験で使ったような、比較的長い時間座りやすい4人掛け用椅子テーブルなどが適していると考えられます。また、合わせてゴミの収集位置などの見直しを図る必要があります。

>旧大和証券側の滞留空間の作り方

こちら側では、長時間の滞留については、南池袋公園がその役割を果たしており、結果としてサークルベンチのような、一人利用かつ短時間の滞留が可能な場所がよく使われているという結果になりました。2人掛けのような1人でも気兼ねなく座れる什器や装置が効果的だと考えられます。



2. イベント時のアクティビティ



>コミュニケーションの誘発

イベント時で見られた特徴的なアクティビティのひとつが「会話」です。本リビングループでは出店者と利用者、利用者同士など多様なコミュニケーションを生まれたことを示しています。「会話」を行っている属性が「友達」「女性」といったものであり、そのような属性をターゲットとすることが重要と考えられます。

>ターゲットとなる子育て世代の親子

「食べる」というアクティビティを分析すると、「女性」「親子連れ」という属性が見えてきました。いわゆる子育てで世代とそのママさん多く利用していることが分かりました。このような子育て世代の親子を今後ターゲットとすることで、この町の暮らしやすさに繋がり、かつしっかりとお金を落とす仕組みも生み出します。

2. イベント時の滞留空間づくり



>多様な滞留空間を用意する

イベント時では、昼時のランチ利用、昼過ぎの親子連れを中心とした休憩行動、夜では大人のためのグループ利用など、時間帯によって、またその利用者属性によって多様なアクティビティが発生していることが分かります。そのため、様々な使い方に対応できるように、多様な什器や滞留空間を設けることが重要です。

>昼と夜の演出

とくに旧大和証券側では、夜でも適度に明るい場所に、より滞留行動が集中している傾向が分かりました。昼における空間演出はもちろんのこと、夜における光の演出や考え方を持つことが大事です。



4. 回遊行動を促すためのウォークアブルな環境づくり



>ハレザ方面

追跡調査では全体の約1割と少ない結果となりましたが、ニッセイビル側の滞留空間のニーズや、グリーン大通りや南池袋公園からの距離の近さを考えると、より回遊行動を促すことが可能だと考えられます。安全にかつ楽しく歩ける動線設定や環境整備を行うことが必要です。

>イケサンパーク方面

同じく追跡調査では全体の約1割弱という少ない結果になりました。こちらはグリーン大通りや南池袋公園から距離があり、かつその途中の動線は幹線道路であったり、わかりにくいものになっています。中間地点での場づくりも必要ですが、周遊するイケバスを核にしながら、徒歩も加えた多様な移動体験を用意することが重要です。



協働のまちづくりに関する 区民意識調査 報告書

令和3年2月
(令和2年8月実施)

豊 島 区

グループ	番号	評価の対象となる（目指すべき）生活環境の姿	現在の評価			今後の優先度
			どちらかという そう思う	どちらとも いえない	どちらかという そう思わない	各グループの中で、今後優先的に 良くしていくべき と思う項目の番号 を選んでください。 ※37～44の中から 3つ選んで、 番号を書いて ください。 □ □ □
⑦みどり・環境	37	みどりが豊かで、災害時にも有効な比較的規模の大きな公園がある	1	2	3	※37～44の中から 3つ選んで、 番号を書いて ください。 □ □ □
	38	街路樹や生垣など、街を歩いていて緑が多い	1	2	3	
	39	CO ₂ 排出量削減に向けた事業者・区民への支援が充実している	1	2	3	
	40	多様な生きものが生息・生育できる環境づくりが進んでいる	1	2	3	
	41	道路や公園、街角などにポイ捨てや落書きがなくきれいである	1	2	3	
	42	騒音、大気汚染などの公害に悩まされることがない	1	2	3	
	43	ごみを減らす努力やリサイクル活動が活発に行われている	1	2	3	
	44	地域実態に応じたごみの効率的な収集・運搬業務が行われている	1	2	3	
⑧都市再生・交通	45	地域特性にあわせたまちづくりが進み、快適な街並みが生まれている	1	2	3	※45～53の中から 3つ選んで、 番号を書いて ください。 □ □ □
	46	池袋周辺で、新宿、渋谷などにはない魅力あるまちづくりが進んでいる	1	2	3	
	47	駅および駅周辺が整備され、利用しやすくにぎわっている	1	2	3	
	48	新庁舎をはじめとして、池袋駅を中心とした広範なまちづくりが進んでいる	1	2	3	
	49	地域に住みつづけるための住宅制度が充実している	1	2	3	
	50	单身向け、ファミリー向けなど、良質な住宅がバランスよく供給されている	1	2	3	
	51	鉄道・バス等の交通が便利である	1	2	3	
	52	身近な生活道路が安全・快適に通行できる	1	2	3	
	53	放置自転車が減少し、安全・快適に自転車を利用できるよう、道路や駐輪場が整備されている	1	2	3	