

## 4. 都市高速鉄道の整備

現在の東京圏における都市高速鉄道は、運輸政策審議会が昭和 60 年 7 月に出した第 7 号答申の「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」を基礎に、新線の追加や既定計画線の延伸等について、整備の促進が図られております。

豊島区内に位置する都市高速鉄道の一覧は、図表 2-2-37 のとおりです。

図表 2-2-37 都市高速鉄道の一覧

路線名	計画決定
4号線 東京メトロ丸ノ内線	S37.8.29 建設省告示第2187号
6号線 都営三田線	S37.8.29 建設省告示第2187号
7号線 東京メトロ南北線	S37.8.29 建設省告示第2187号
8号線 東京メトロ有楽町線	S37.8.29 建設省告示第2187号
12号線 都営大江戸線(放射部)	S58.8.9 東京都告示第748号
13号線 東京メトロ副都心線	H13.5.15 東京都告示第692号

### (1) 8号線(東京メトロ有楽町線、西武有楽町線)

都市計画決定では、本線である練馬区練馬～江東区新木場 (24.1km) と、分岐線である板橋区成増～練馬区小竹町 (6.37km) および練馬区中村北～文京区音羽 (9.6km) が決定されています(当初：昭和 37 年 8 月 29 日[建設省告示第 2187 号] 変更：昭和 55 年 8 月 21 日[東京都告示第 866 号])。

しかし、運輸政策審議会第 7 号答申では、本線である保谷～石神井公園～練馬～新桜台～小竹向原～池袋～飯田橋～市ヶ谷～永田町～有楽町～新富町～月島～豊洲～辰巳～新木場間と、分岐線となる豊洲～亀有間が位置づけられ、練馬区中村北～文京区音羽間は削除されており、事業化の予定はありません。

図表 2-2-38 8号線の整備概要

	①練馬～小竹向原 (2.6km [営業：2.6])	②成増～新富町 (20.5km[営業：20.2])	③新富町～新木場 (6.4km[営業：5.9])
免許取得	昭和45年5月25日	昭和43年10月30日	昭和55年9月26日
免許取得者	西武鉄道	帝都高速度交通営団	
開通	(昭和58年10月1日)： 小竹向原～新桜台(1.6km) (平成6年12月7日)： 新桜台～練馬(1.0km)	昭和49年10月30日： 池袋～銀座一丁目(10.9km) 昭和55年3月27日： 銀座一丁目～新富町(0.6km) 昭和58年6月24日： 成増～小竹向原～池袋(9.0km)	昭和63年6月8日

(2) 13号線(東京メトロ副都心線)

運輸政策審議会第7号答申では、志木～和光市～成増～小竹向原～池袋～東池袋～高田～西早稲田～新宿～代々木～神宮前～渋谷という路線として位置づけられています。このうち、志木～成増については、都市計画決定されていませんが、志木～和光市間の7.0km(営業：5.3km)は東武東上線として、和光市～成増間の2.5km(営業：2.2km)は営団地下鉄有楽町線として、昭和62年8月25日に開通しています。

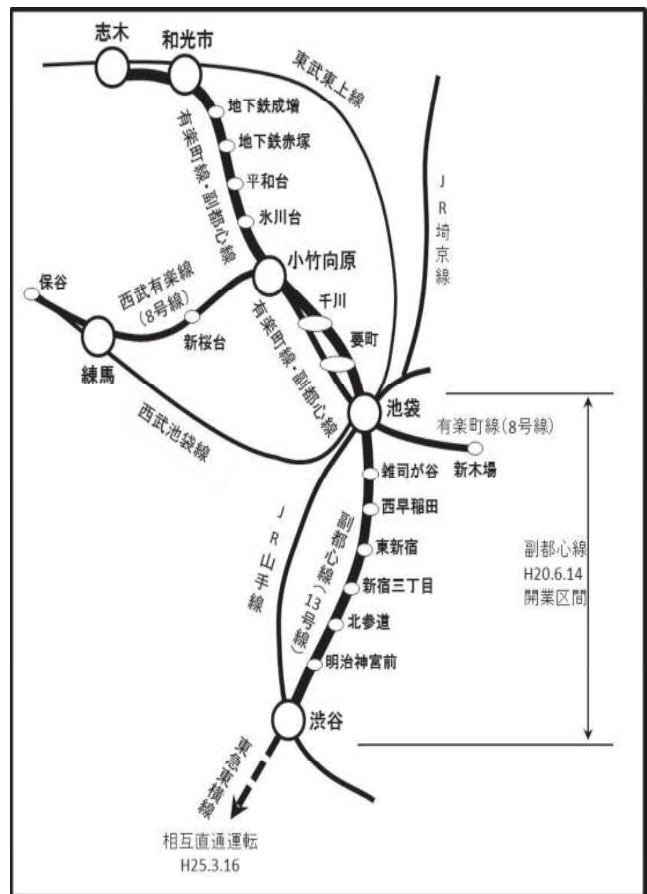
また、成増～小竹向原は8号線の分岐線として都市計画決定されており8号線と13号線が並行して計画されている小竹向原～池袋は、複々線による運転ができる構造で、平成6年12月7日に新線池袋駅が開業しています。

池袋～渋谷の区間については、帝都高速度交通営団が昭和50年9月2日付けで免許申請し、開通に向けて豊島、新宿、渋谷の3区で建設促進運動の協議会を組織し運動を展開してきました。平成10年12月14日の臨時国会の平成10年度第三次補正予算において営団地下鉄13号線の調査費が可決され、事業化に向けて活発に動き出し、平成13年5月15日に都市計画決定を受け、平成20年6月14日に開業しました。

なお、豊島区では、東池袋地区への駅設置を要望し、東京地下鉄株式会社(旧帝都高速度交通営団)との間に、将来、東池袋四丁目市街地再開発事業が進捗し、相当の利用客が見込めるようになった時期に、新駅設置のための工事を行うものとする、確認書を締結しています。

図表 2-2-39 都市高速鉄道 8号線及び 13号線路線図

- 平成11年1月25日 営団免許取得
- 平成11年5月26日 事業計画変更認可(昭和50年の当初申請を変更)
- (地下鉄13号線の事業概要)
  - ① 池袋～渋谷間：8.9km(建設キロ)
  - ② 総建設費：約2,400億円
  - ③ 輸送人員：約284,000人/日
  - ④ 路線：池袋～(1.7km)～雑司ヶ谷～(1.5km)～西早稲田～(0.9km)～新宿七丁目～(1.1km)～新宿三丁目～(1.4km)～新千駄ヶ谷～(1.2km)～明治神宮前～(1.1km)～渋谷
  - ⑤ 駅：7駅設置
  - ⑥ 建設工程：平成10年度～平成18年度
  - ⑦ 開業：平成19年(2007年)目標
- 平成12年1月27日 運輸政策審議会答申第18号において、羽田・横浜方面への乗入れ延伸を答申
- 平成13年5月15日 東京都により都市計画決定(東京都告示第692号)
- 平成14年2月6日 東京都により都市計画(変更)決定(東横線との相互直通運転実施のため)
- 平成15年12月4日 東京都により都市計画(変更)決定(千登世橋付近の線形変更)

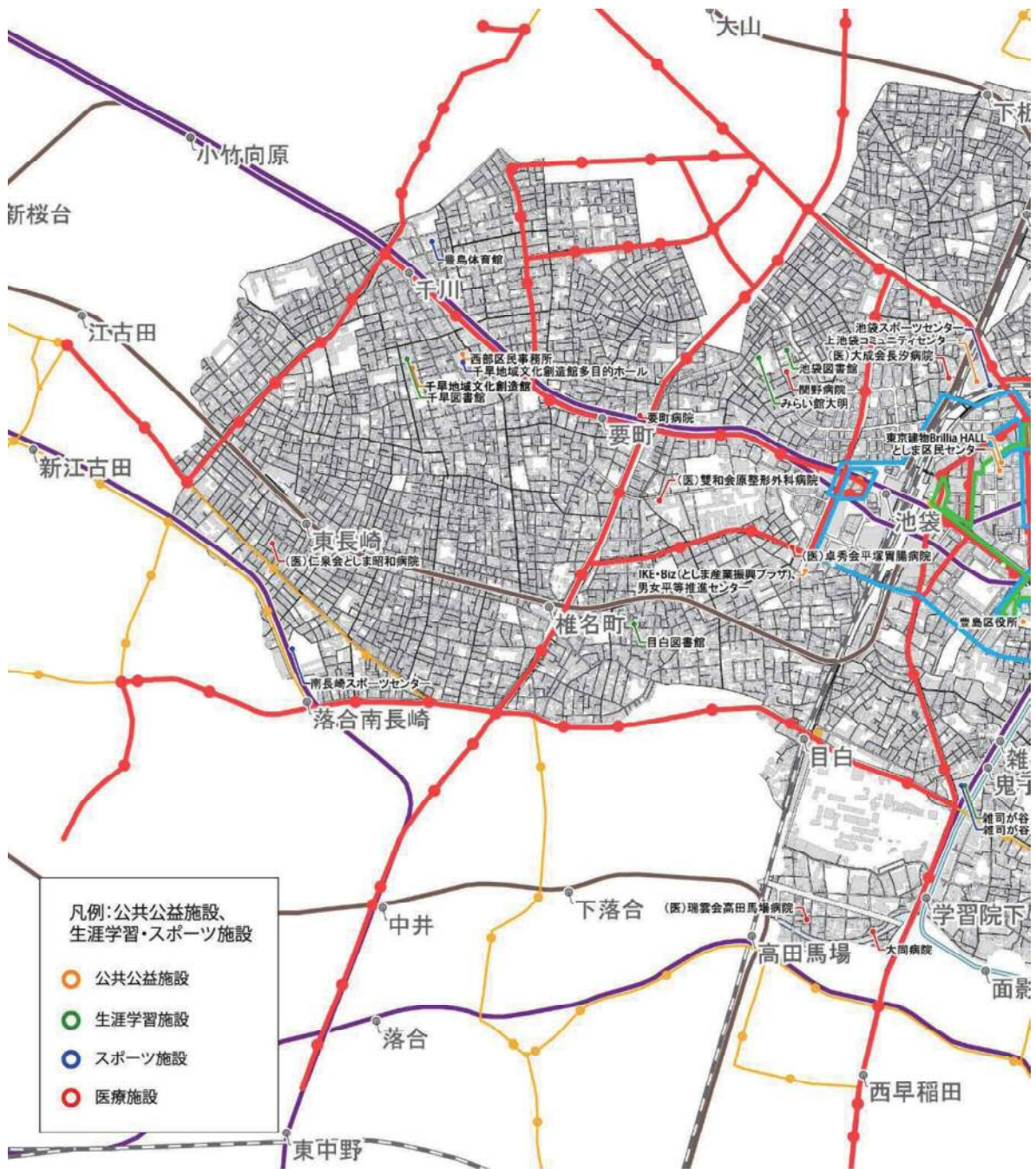


## 5. バス路線の現状

路線バスは、日常生活の中で誰もが利用できる身近な公共交通機関の一つです。

豊島区におけるバスの利便性は高く、とりわけ高齢者等の交通弱者にとって、バス交通は移動手段として大きな役割を果たしています。またバス交通は、都市高速鉄道ほどではないですが、自動車に比べ一人当たりの輸送効率が高く、都市環境の改善を進めるうえでも重要な役割を果たすことが期待されています。

図表 2-2-40 区内のバス路線図（令和3年3月現在）

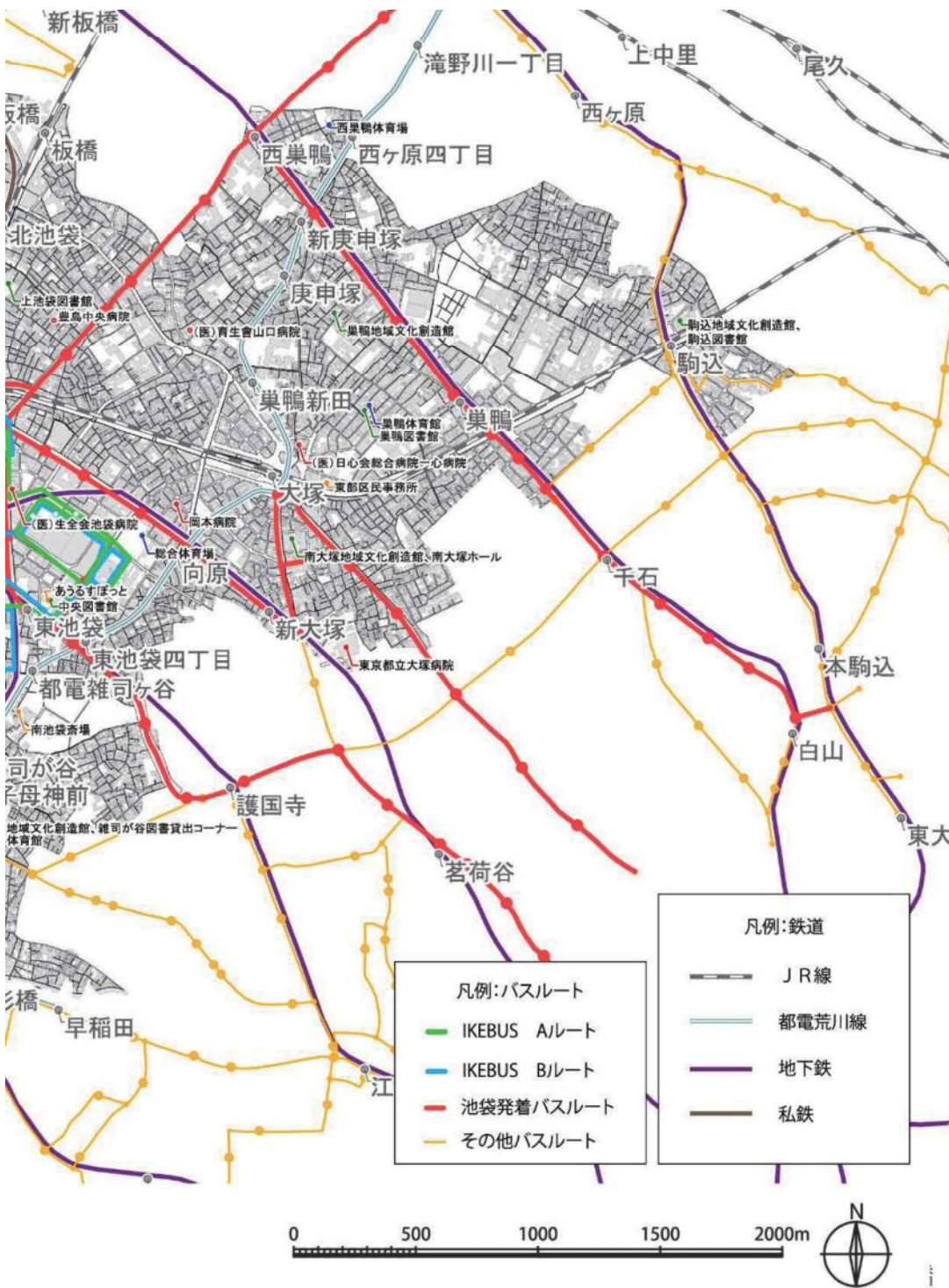


(1)地域公共バス運行支援

高齢者社会への対応と地域の活性化を目的とし、区民の地域内移動ニーズと池袋駅東口と西口の回遊性の向上という区のコミュニティバス構想を補完する路線バスの対し運行支援を行っており、平成23年(2011)3月から国際興業バス「池07系統」に支援しています。

(2)豊島区地域公共交通会議

道路運送法に基づく本会議を平成20年(2008)12月に設置し、池07系統やIKEBUS 高の運行に関する協議のほか、地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金に関する事項やコミュニティバスの必要性及び運賃等に関する事項等について協議しています。



## 6. 池袋副都心移動システム (IKE BUS)

東アジア文化都市、オリンピック・パラリンピックを見据え、来街者や交通弱者にやさしく環境に配慮した電気バスによる新たな移動システム「IKEBUS」を、令和元年（2019）11月に運行開始しました。グリーンスローモビリティに位置付けられる IKEBUS の最高速度は 19km/h で、単なる移動手段ではなく、まちの魅力を引き上げる装置として、車窓をゆっくりと流れる景色を楽しんでいただけることが最大の特徴です。また、水戸岡鋭治氏による車両・バス停・制服等のトータルデザインにより乗って楽しい・見て楽しい、新たな池袋の顔となっています。

IKEBUS は、池袋駅周辺の4つの公園【中池袋公園・南池袋公園・池袋西口公園（GLOBAL RING）  
・としまみどりの防災公園（IKE・SUNPARK）】や区役所、集客施設を結ぶルートを実行しています。また、貸切により商業・観光イベント等と IKEBUS がコラボする企画旅行を展開し、池袋駅周辺のみならず豊島区全体の価値を高めます。

本事業は、区と協定を結んだ運行事業者（WILLER 株式会社）とまちづくり団体（社団法人としまアートカルチャーまちづくり協議会）、IKEBUS 応援団のサポーター企業が連携し、新たな取組を実施することで豊島区の魅力をこれまで以上に向上させます。

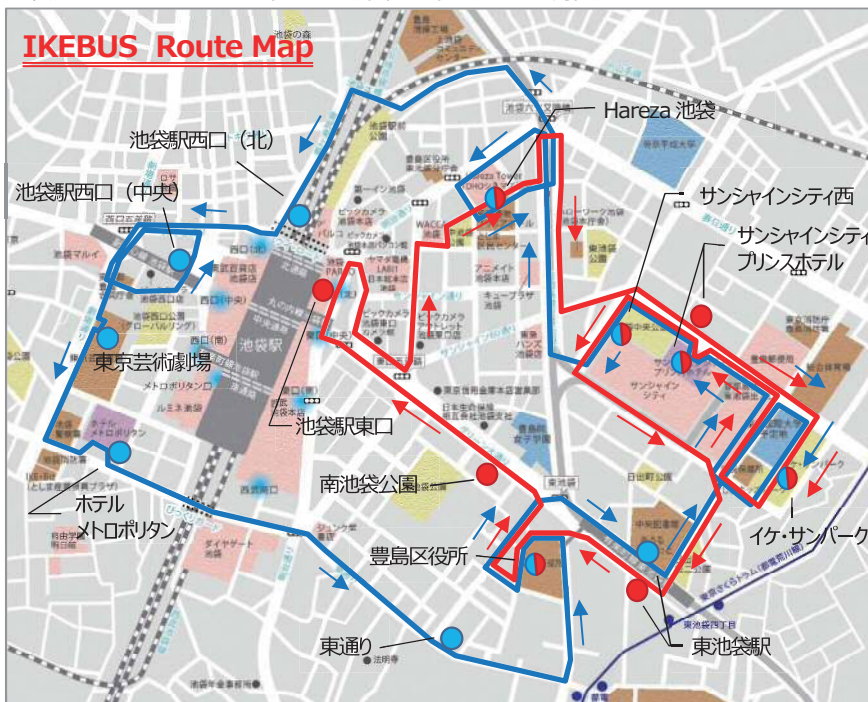
### 《主な概要》

- 乗車定員：22名（運転席1名＋座席14名＋立ち席7名）
- 最高速度：19km/h
- 運行時間：10:00～20:00（標準）
- 事業形態：乗合（路線）バス事業、貸切バス事業
- 保有台数：10台（貸切専用車両1台含む）



図表 2-2-41 IKE・SUNPARK を走る IKEBUS

図表 2-2-42 IKE BUS の運行ルート(令和3年3月26日現在)



図表 2-2-43 区内の保育園・幼稚園児童の体験ツアー



図表 2-2-44 Hareza 池袋停留所