

第4章 副都心整備の方針

1. 池袋副都心整備の方針

(1) 副都心整備計画 1997-2005(平成9年9月)

東京都は、多心型都市づくりへの寄与、広域的な生活の拠点の形成、個性ある魅力的なまちづくりの推進を目的として、副都心の育成・整備の手順や方法等についてまとめた「副都心整備計画 1997-2005」を策定しました。そのなかで掲げられた池袋副都心整備計画の概要は以下のとおりです。

なお、計画期間を経過していますが、計画全体の見直しは予定されていません。

① 整備イメージ（将来像）

「多彩な生活・交流の舞台のあるまち池袋」

池袋のもつ「気安さ」といった特徴をいかし、買物だけでなく芸術鑑賞や文化・娯楽、飲食、交歓等々、生活を楽しむ様々な舞台のあるまち。また、これら舞台相互をつなぐ、回遊性高い歩行者ネットワークにより、多彩な交流が楽しめる、時間消費型の生活文化が創造されるまちとして整備する。

② 整備テーマ及び課題別施策展開の方向

整備テーマ：「生活・交流の舞台づくり」

課題1：様々な生活の舞台づくり

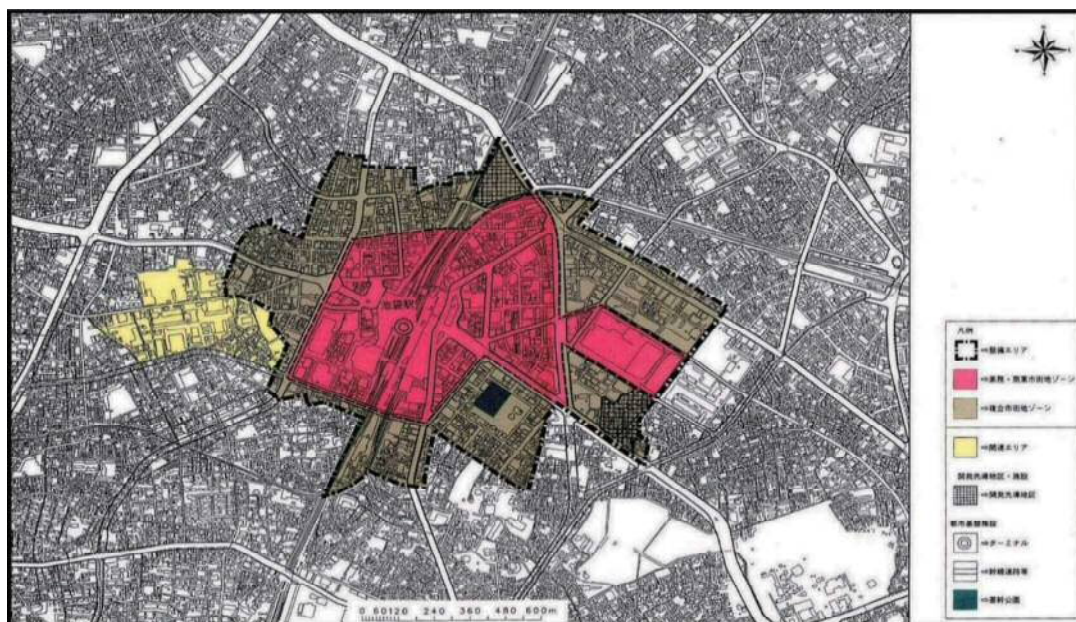
課題2：まちの発展を支える都市基盤の整備

課題3：花と緑を重視したアメニティ環境の形成

③ 整備計画図

池袋副都心の整備ビジョン及び整備イメージを踏まえた「整備計画図」は図表2-4-1のとおりです。

図表2-4-1 池袋副都心整備計画図



(2) 池袋副都心再生プラン(平成16年4月)

豊島区では、池袋副都心において、①現在進行中の事業、②着手予定の事業、③過去に検討された計画や事業を含め今後実施が期待される事業について、総合的に検討、整理し、池袋副都心の先進的な具体像を明らかにすることを目的に「池袋副都心再生プラン」を策定しました。

1. 安心、安全に集える、人と環境に優しいまち・池袋

A: LRT(最新鋭路面電車)導入とグリーン大通りの整備、B: 歩行者・自転車ネットワークの整備、
C: 東西駅前広場の整備、D: 安心・安全副都心の創出、E: 東西連絡施設の整備

2. 多様な機能が集積し、活力にあふれるまち・池袋

F: 計画的な建替え誘導の推進、G: 再開発の推進、H: 都心居住の推進、
I: 都市計画道路、地下鉄13号線の整備

3. 芸術文化を発信する、魅力とにぎわいのまち・池袋

J: 西口地区の活性化、K: 東池袋交流施設の設置、L: 新中央図書館の設置、
M: 魅力・にぎわい創出事業の展開

4. 様々な主体が参画、協働して創るまち・池袋

N: 池袋副都心再生協議会(仮称)の設置

※平成18(2006)年策定の基本計画に反映し、役割を終了

(3) 池袋副都心整備ガイドプラン(平成22年6月)

これからの人口減少、超高齢社会における都市づくりは、これまでのような社会経済の拡大成長を前提とした、今ある課題に対処するだけでは十分とは言えません。国際化や高度情報化などの社会経済情勢の急激な変化に加え、人びとの価値観の多様化、地球環境への配慮、健康、安全・安心など、新たな課題にも的確に対応していかななくてはなりません。

そこで、豊島区では池袋の将来あるべき姿を明らかにし、その実現に向けて一歩ずつ段階的に都市づくりを進めていくことで、次の世代に引き継ぐことのできる個性と魅力あふれる池袋を築いていくため、「池袋副都心整備ガイドプラン」を策定しました。

① ガイドプランの役割

池袋副都心地域における、公民連携・協働により都市計画やまちづくりを展開していくための指針となります。個別の事業計画や開発計画を進める際の参考となるよう、将来像、重点行動目標「池袋のチャレンジ」、まちづくり方針、エリア別まちづくり方針、に分けて池袋副都心の都市づくりの考え方や方向性を示します。

② 将来像

『文化と活力、みどりにあふれ新たなチャレンジの舞台となる「まち」池袋』

池袋が持つ魅力である、多様な価値を容認する「文化」、包容力がもたらす「気安い雰囲気」などを活かして、池袋に暮らし訪れるすべての「ひと」が主役となり、豊かさを享受できる「まち」の実現を目指します。

③ 重点行動目標『池袋のチャレンジ』

将来像の実現に向けて、特に重要性が高く、公民が連携・協働して優先的・継続的に取り組む都市づくりの4つの目標

チャレンジ1: 池袋駅とその周辺を再生する

チャレンジ2: 文化を創造・発信する

チャレンジ3: 環境対策を率先する

チャレンジ4: 交流をはぐくむ舞台をつくる

④ まちづくり方針

都市構造の特徴や周辺地域との連携という観点から、「池袋のチャレンジ」を通じて形成していく都市の姿を整理します。あわせて、「ひと」が主役となり、池袋の成長を支えていくための都市機能や公共施設整備のあり方を明らかにします。

(ア) 文化とにぎわいの交流拠点の形成

(イ) 人にやさしい回遊空間の形成

(ウ) 環境に配慮した街並みの形成

⑤ エリア別まちづくり方針

多彩な顔を持つ池袋の特徴や地域ごとの課題を踏まえ、池袋副都心全体を3つのエリアと1つの都市軸に区分し、エリアごとに具体的なまちづくりの取組みを示します。

- (ア) 池袋ターミナルエリア ～池袋駅及び駅周辺を再生し人の流れを生み出す～
- (イ) 東池袋エリア ～池袋の新しい魅力をつくる～
- (ウ) にぎわい交流エリア ～ヒューマンスケールのにぎわいを誘導する～
- (エ) 池袋の都市軸 ～池袋の顔(象徴)として緑と環境が体感できる～

⑥ まちづくりの実現化に向けて

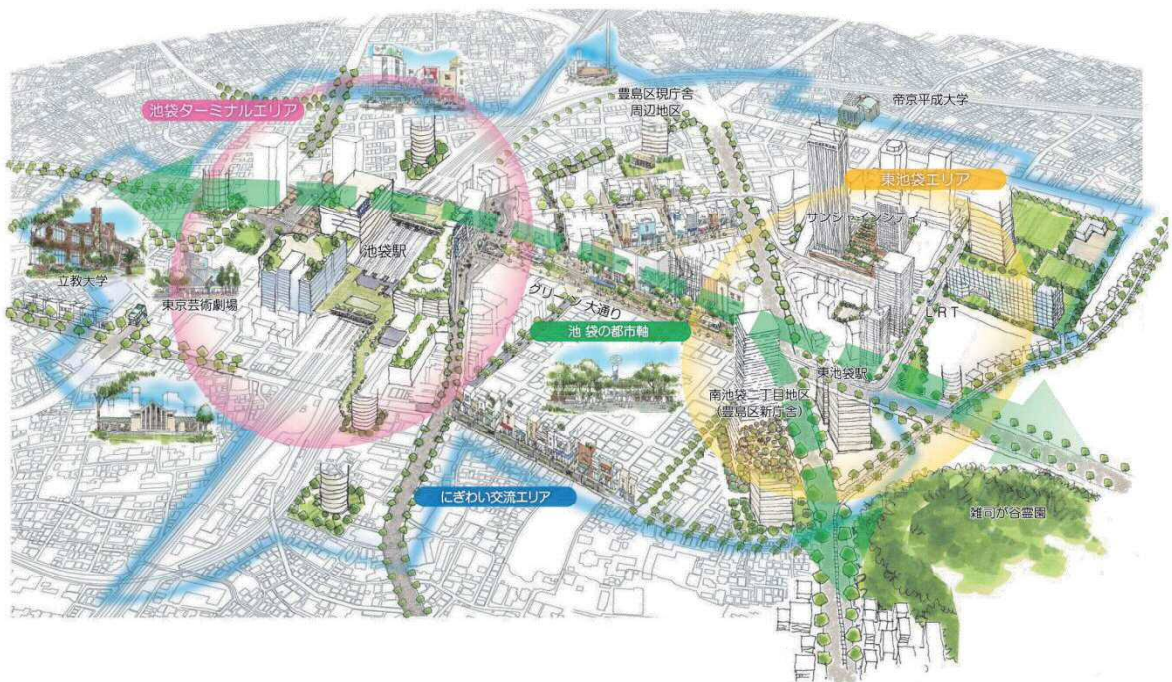
(ア) 実現に向けたロードマップ

平成24年度と平成30年度の5年ごとの短期・中期・長期のステージに分けて、4つのチャレンジごとに段階的なまちの成長イメージを示します。

(イ) 実現化に向けた方策

- ・ガイドプランによるまちづくりの誘導・調整
- ・豊島区の計画等と連携したまちづくりの推進
- ・地域主体・公民連携によるまちの持続的発展

図表 2-4-2 池袋副都心の将来イメージ



※平成27(2015)年策定の豊島区都市づくりビジョンに反映し、役割を終了

(4) 豊島区都市づくりビジョン(平成27年3月)

豊島区の都市づくりを取り巻く環境の大きな変化に的確に対応し、将来を見据えた都市計画に関する基本的な方針とするため、都市づくりの総合的な指針として「豊島区都市づくりビジョン」を策定しました。

この「都市づくりビジョン」においては、目指すべき将来像を明確にし、その実現に向けて都市再生を着実に推進していくため、池袋副都心の都市づくりの基本的な考え方を「東京の魅力を担う池袋副都心の再生方針」として示しています。

① 池袋副都心の骨格と土地利用方針

拠点：多様な都市機能の高度な集積により、国内外の人々から選ばれる国際性の高い拠点を形成

都市軸：グリーン大通りからアゼリア通りを「池袋副都心軸」に位置づけ

土地利用：池袋駅や庁舎跡地では、業務、文化、芸術、情報発信など多様な機能を集積・連携

：周辺では、街区再編により都市機能の集積、防災性の向上、歩行者の安全性を確保

② 都市づくり方針

- ・ 高度な防災機能を備えた都市の実現・人に優しい交通環境の構築
- ・ ライフステージに応じた良好な住環境の整備・エネルギー効率の高い低炭素型都市への転換
- ・ みどりの回廊に包まれた憩いの創出・個性ある美しい都市空間の形成
- ・ 文化を軸としたにぎわいと活力の強化・健康を支える快適な都市づくりの展開

③ 池袋副都心を再生へと導く都市整備プロジェクトの推進

- 1.池袋駅の再生、2.「池袋駅東西連絡通路（東西デッキ）」の整備推進、
- 3.池袋駅東口駅前街区再編まちづくりの推進、4.庁舎跡地の整備、
- 5.庁舎跡地周辺まちづくりの推進、6.池袋駅西口駅前街区再編まちづくりの推進、
- 7.池袋駅西口周辺まちづくりの推進、8.東池袋駅周辺まちづくりの推進、
- 9.南池袋2丁目地区街区再編まちづくりの推進、10.造幣局東京支局跡地整備、
- 11.造幣局南地区まちづくりの推進、12.池袋駅周辺でのユニバーサルデザインの推進、
- 13.環状5の1号線の整備促進

図表2-4-3 池袋副都心を再生へと導く都市整備プロジェクト



(5) 池袋副都心交通戦略

池袋駅周辺では、複数の都市計画道路の整備が進んでおり、大きな交通ネットワークが出来上がりつつあります。交通環境の変化とまちづくりが連動し、「人が主役」となるまちづくりを見据えた、自動車に過度に依存しない人と環境にやさしい都市を実現するため、平成23年9月に「池袋副都心交通戦略～池袋の交通のあり方を考える～」を策定しました。

さらに、近年ではHareza池袋の開発や造幣局跡地でのまちづくり事業の展開など、池袋駅周辺の新たな都市再生の動きが活発化する中、交通環境はさらに大きく変化しようとしています。このような環境の変化に適切に対応しながら「人と環境に優しい都市」を実現していくため、令和2年3月に池袋副都心交通戦略を更新しました。また、令和2年8月には、国の「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づく都市・地域総合交通戦略として国土交通大臣より認定を受けました。

《目標とする交通環境》

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

《4つの基本方針》

方針1：歩行者を優先する交通環境の創出

方針2：回遊性の向上

方針3：交流を育む拠点性の向上

方針4：東西の交通軸の形成

《事業の経緯》

平成23年 9月	池袋副都心交通戦略の策定
平成23年 10月	交通実態調査の実施
平成24年 9月	運送事業者及び駐車場事業者へのヒアリング、先進事例調査の実施
平成25年 8月	荷主、ドライバーへのアンケート実施
平成27年 11月	荷さばき実証実験の実施
平成28年 11月	サンシャイン通りでの歩行者優先化実証実験の実施
平成29年 11月	南北区道での歩行者優先化実証実験の実施
平成30年 5月	池袋地区駐車場整備計画の策定
平成30年 5月	サンシャイン通りの車両通行規制実施
平成30年 10月	南北区道での歩行者優先化実証実験の実施
令和 元年 11月	南北区道での歩行者優先化実証実験の実施
令和 2年 3月	池袋副都心交通戦略2020 更新版の策定
令和 2年 8月	都市・地域総合交通戦略国土交通大臣認定
令和 2年 10月	南北区道の車両通行規制実施

《南北区道周辺荷さばきルール》

南北区道周辺では、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、荷さばき車両への対応が課題となっています。しかし、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ため、歩行者優先の取り組みと物流との両立が必要となります。また、南北区道の歩行者優先化（車両通行規制）により、周辺の道路に荷さばき車両の路上駐車が増加し交通環境を悪化させることがないように対策も併せて必要になります。

これらを背景に、令和2年7月に南北区道周辺地域の物流にかかわる多様な主体が参画する「南北区道荷さばき対策協議会」を立ち上げ、令和2年9月に「南北区道周辺荷さばきルール」を策定し、南北区道の歩行者優先化と同時に運用を始めました。

- ルール1-1: 荷さばきの時間帯や曜日に関するルール
- ルール1-2: 荷さばきの所要時間に関するルール
- ルール2-1: 荷さばき時の駐車場所に関するルール
- ルール2-2: 民間の駐車場を利用する際のルール
- ルール2-3: 共同荷さばきスペースを利用する際のルール

図表 2-4-5 荷さばきルールのイメージ

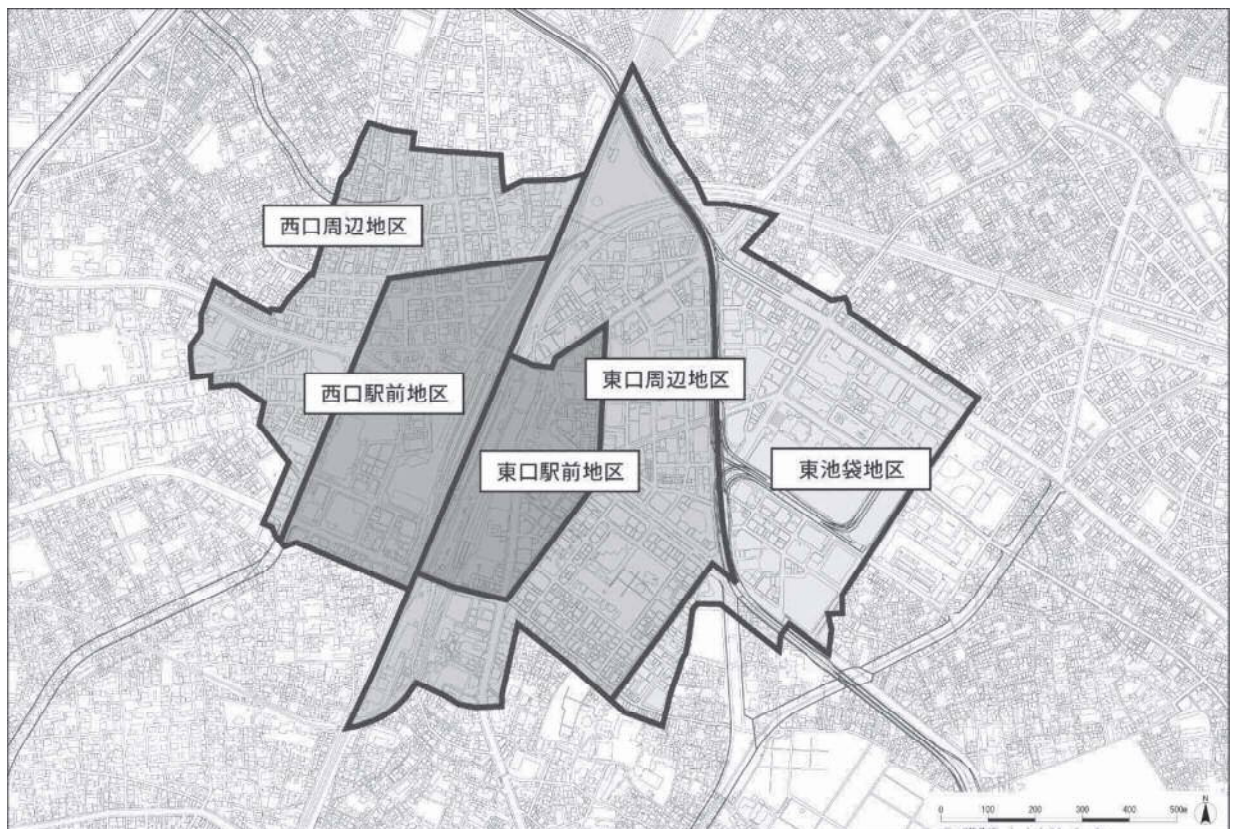


(6) 池袋地区駐車場整備計画（平成30年4月）

豊島区では池袋駅周辺について、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にむけて平成23年9月に「池袋副都心交通戦略」を策定しました。目標とする交通環境の実現には、池袋駅周辺で常態化している路上駐車への対策の実施、自動車の過度な利用を抑制し池袋駅前街区への自動車の進入を最小限にする対策を実施する必要があります。池袋副都心交通戦略にはこれらの駐車対策に関して、池袋駅前に集中する自動車利用を外周の幹線道路に誘導するための駐車場の適正な配置、通過交通の迂回路となる道路における路上荷さばきによる機能低下を防ぐための荷さばき場の確保などの施策が示されています。

これを受け、池袋駅周辺におけるまちづくりの将来像に向けた交通環境を実現するため、新たな駐車施設の適正な整備や既存の駐車施設の有効活用など、総合的な駐車対策を推進していくことを目的に、駐車場整備計画を策定しました。

図表 2-4-6 池袋地区駐車場整備計画対象範囲



(7) 池袋地区駐車場地域ルール（令和2年3月）

池袋地区では、現状として乗用車の駐車施設に余剰が生じており、今後の附置義務整備によって駐車需要と供給の乖離がさらに拡大した場合には、駐車施設の余剰により都市空間の利用効率の低下等の問題が生じる懸念があります。一方、貨物車の駐車施設は不足が生じており、違法路上駐車や路上荷さばきなどにより、交通状況や歩行環境への悪影響が生じることが懸念されています。

また、池袋地区内の歩行者を最優先にする道路においては、小規模敷地の個別建て替えに際し、駐車施設出入口を設けると、歩行者空間やまちなみの連続性を確保することが困難となる等の課題があり、このような池袋地区の特性に応じた駐車施設整備のルールが必要となっています。

これらの背景を踏まえて、池袋地区において今後整備が見込まれる附置義務駐車施設については、駐車需要の実態を反映し、規模や配置、出入口等について地区全体で調和した整備を図るとともに、快適な歩行空間を確保するなど、歩行者優先のまちづくりに寄与した開発を誘導するため、令和2年3月に「池袋地区駐車場地域ルール」を策定し、令和2年10月より運用を開始しました。

図表 2-4-7 池袋地区駐車場地域ルールの適用地区

