

池袋駅周辺地域
基盤整備方針

2018

池袋駅周辺地域再生委員会

2018 年 5 月

目次

はじめに	2
1. 基盤整備方針の目的と位置づけ	3
池袋駅周辺地域のまちづくりの将来像（池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン）	
池袋駅周辺地域基盤整備方針の目的	
池袋駅周辺地域基盤整備方針の位置づけ	
2. 地域の現状と特徴を踏まえたエリア設定	4
池袋駅周辺地域の現状と都市基盤の特徴	
基盤整備方針におけるエリア設定	
現状と特徴を踏まえた各エリアにおけるまちづくり	
各コア・ゾーンにおける取組み	
3. 地域の個性を際立たせるまちづくりの展開	6
「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を育み支えるまちづくり	
駅コアの整備方針	
アート・カルチャー・ハブ／アート・カルチャー・スポットの育成方針	
アート・カルチャー・ハブの核となる4つの公園の特徴	
アート・カルチャー・スポットの空間イメージ	
4. 基盤整備の目標	10
5. 基盤整備の方針と取組み	12
駅関連施設〔池袋駅コア・東池袋駅コア〕	
池袋駅東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）〔池袋駅コア〕	
池袋駅東西駅前広場〔池袋駅コア〕	
公園・環境施設	
歩行者回遊ネットワーク	
道路ネットワーク・駐車場	
自転車ネットワーク・駐輪場	
防災・防犯施設	
情報インフラ	
6. 基盤整備方針図	18
7. 基盤整備の流れ	20

はじめに

池袋駅は4社8線の鉄道路線が結節するとともに、路線バス・高速バスのバスターミナルも有し、新宿・渋谷に比肩する巨大ターミナル駅である。また、駅施設内の地下通路とこれに接続する地下街が、まちの東西を結ぶ歩行者ネットワークの中核となっていることは池袋駅の大きな特徴となっている。

池袋駅周辺地域は、交通結節拠点である池袋駅と、近年周囲の都市開発が進む東池袋駅とが核を成し、商業、業務、文化、教育、居住など様々な用途が集積することで、多様な人々が集い、交流する空間が生まれ、個性豊かで懐の深いまちが形成されている。

しかし池袋駅周辺では、高度経済成長期以降、駅関連施設や周辺建築物の増改築を繰り返しており、耐震性はもとより防火・避難などの災害時の安全性の向上、多様な利用者に配慮したバリアフリー環境の向上、乗換に伴う混雑緩和（乗換利便性の向上）などが必要となっている。また、鉄道と大型商業施設による街の東西の分断、鉄道敷きを越える東西横断動線の不足、260万人を超える駅利用者に対する駅前広場面積の不足、駅前の通過交通による駅と街との分断、バス・タクシー乗場の分散配置による交通結節機能の低下や、細街路による道路網、狭小で不整形な敷地の集積による防災性の低下など、多くの取組むべき課題を抱えている。

一方、東池袋駅周辺では、駅に隣接する街区での都市開発は進んでいるものの、東には木造住宅密集市街地が広がっており、防災性と住環境の向上が急務となっている。

これらの中には個別施設の対応では解決が困難な課題も多数存在するため、課題解決に向けては、公民の多様な関係者の連携した取組みが重要である。

こうした中、池袋駅周辺地域は平成 27 (2015) 年 7 月に都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定され、平成 28 (2016) 年 7 月には「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」が策定された。地域内では、すでに豊島区新庁舎が完成しており、現在、Hareza 池袋（旧庁舎跡地周辺）のまちづくりや東池袋四・五丁目地区の開発、造幣局跡地での防災公園や環状5の1号線の整備などの基盤整備が具体的に進んでいる。

また、池袋駅西口地区・南池袋二丁目C地区・東池袋一丁目地区の3地区で、大規模な都市開発が検討されるとともに、環状5の1号線の整備に伴う池袋駅前の明治通りの再編、周辺の都市開発を契機とした池袋駅東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）や地下通路、駅前広場の整備など公共施設の再編・整備の検討が進められている。

さらに、これらの動向をきっかけとして、池袋駅、駅と一体となる建築物、駅周辺街区の建築物について、施設更新が想定されるとともに、木造密集地域の改善措置を含めた東池袋駅周辺の都市開発の進展が見込まれる。

これら具体化している事業、検討中の整備計画、今後想定される施設更新計画はいずれも、単に個別敷地や建築物の改善にとどまらず、池袋駅周辺地域のまちづくりの課題解決に寄与することとなるよう進めていくことが必要となる。「池袋駅周辺地域基盤整備方針」は、公共と民間との協力のもとに、池袋駅の機能更新と再編、駅前広場や道路などの公共施設の再編・拡充、駅周辺の街区再編や再開発等を一体的に行うことにより、限られた空間に多様な都市機能を集積しつつ、安全で快適な都市空間を創出することを目指すものである。

1. 基盤整備方針の目的と位置づけ

■ 池袋駅周辺地域のまちづくりの将来像（池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン）

○ 池袋駅周辺地域まちづくりの将来像

「世界中から人を惹きつける 国際アート・カルチャー都市のメインステージ」

— 界隈を歩き、にぎわいと四季の彩りを感じるまち・池袋 —

○ 池袋駅周辺地域のまちづくりの視点

アート・カルチャーの魅力で、
世界中から人を呼び寄せ、
新文化・新産業を育む

都市空間を人間優先へ、
誰もが主役になれる舞台に

先人が培ってきた文化資源を活かしながら、
新たなまちづくりへ

○ 池袋駅周辺地域のまちづくりの戦略

戦略1 文化と生活・産業が創発するまちづくり

戦略4 誰もが安全・安心に暮らし、集えるまちづくり

戦略2 駅からにぎわいが広がるまちづくり

戦略5 環境と共生し、四季の彩りに包まれたまちづくり

戦略3 界隈を歩き、楽しめるまちづくり

※目標年次：2035年の姿を想定

○ エリア特性を踏まえたまちづくりの考え方

まちの特徴や課題、都市整備の進め方に応じてエリアを設定し、エリア特性に合わせたまちづくりを進めていく

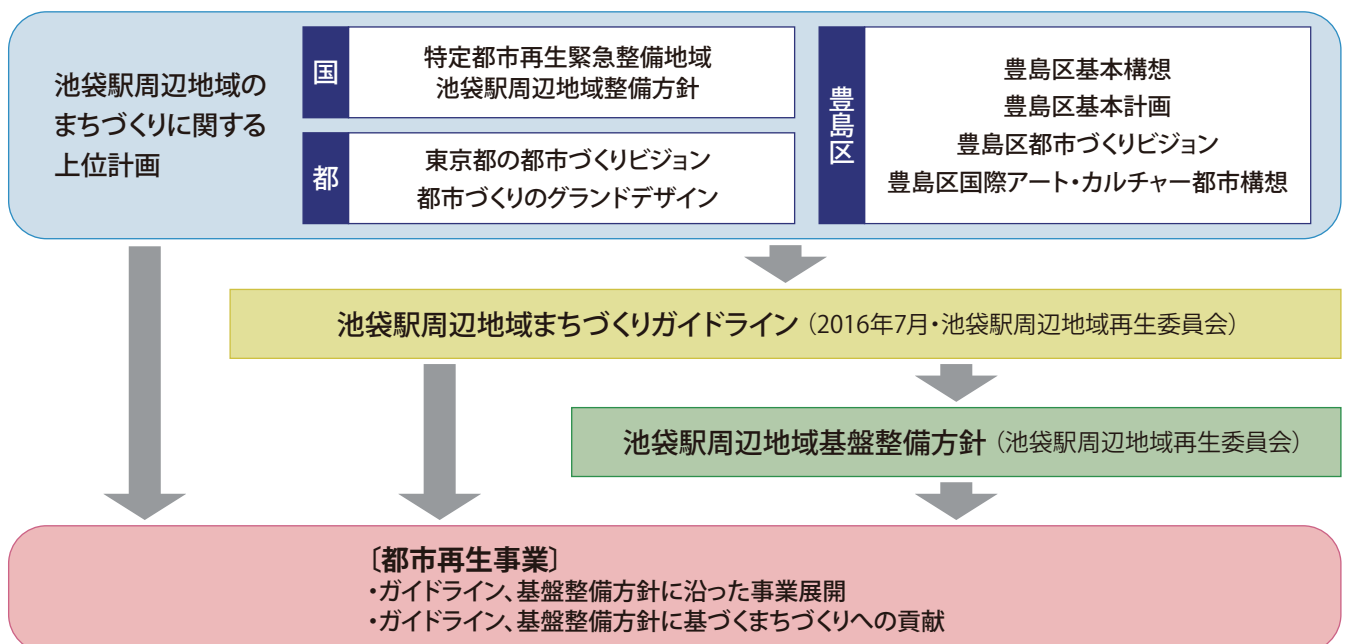
■ 池袋駅周辺地域基盤整備方針の目的

・安全で快適な都市空間を創出し、まちづくりの将来像である「世界中から人を惹きつける国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を実現するため、ガイドラインの目標年次である2035年に向けて、都市再生事業を進める際に公民が連携・協働して対応すべき、都市基盤に関する課題と取組みを整理する。

〈「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」とは〉

- ・固定の劇場だけでなく、広場や道路、公園などを活用し、リアルな表現・発信の場をまちなかに創出する
- ・様々な空間で、多様な価値観を持つ来街者や住民が日常的に交流することで、新文化・新産業のスタートアップ、育成を支援する

■ 池袋駅周辺地域基盤整備方針の位置づけ



2. 地域の現状と特徴を踏まえたエリア設定

■ 池袋駅周辺地域の現状と都市基盤の特徴

【現状】（池袋駅周辺地域まちづくりガイドラインより抜粋・一部修正）

○ 人の多さ

- ・池袋駅は、1日264万人（2016年）の乗降客数を抱える世界有数のターミナル駅である。
- ・東京都西部・埼玉方面の後背圏人口をもつ、学生の多いまちである。

○ 周辺の幹線道路整備の進展

- ・環状5の1号線、補助81号線など周辺の幹線道路の整備が進んでおり、駅周辺の通過交通の転換が見込まれる。

○ 巨大で特徴ある商業集積

- ・大規模商業施設（百貨店等）が集積しており、書籍、家電のまちでもある。また、多様な小規模店舗も集積している。

○ 可能性のある業務機能

- ・企業の支店が集積しているが、大規模なオフィスが少なく、建築物の更新時期を迎えている。
- ・周辺部では、リノベーションまちづくりも進展している。

○ 多様な文化・交流資源

- ・東京芸術劇場やあうるすぽっと、Hareza 池袋（建設中）といった多様な文化資源がある。
- ・駅周辺に中小規模の公園や広場、オープンスペースが位置し、人々の交流空間となっている。

○ 木造住宅密集地域の広がり

- ・東池袋駅周辺には、災害危険度の高い木造住宅密集地域が広がっている。

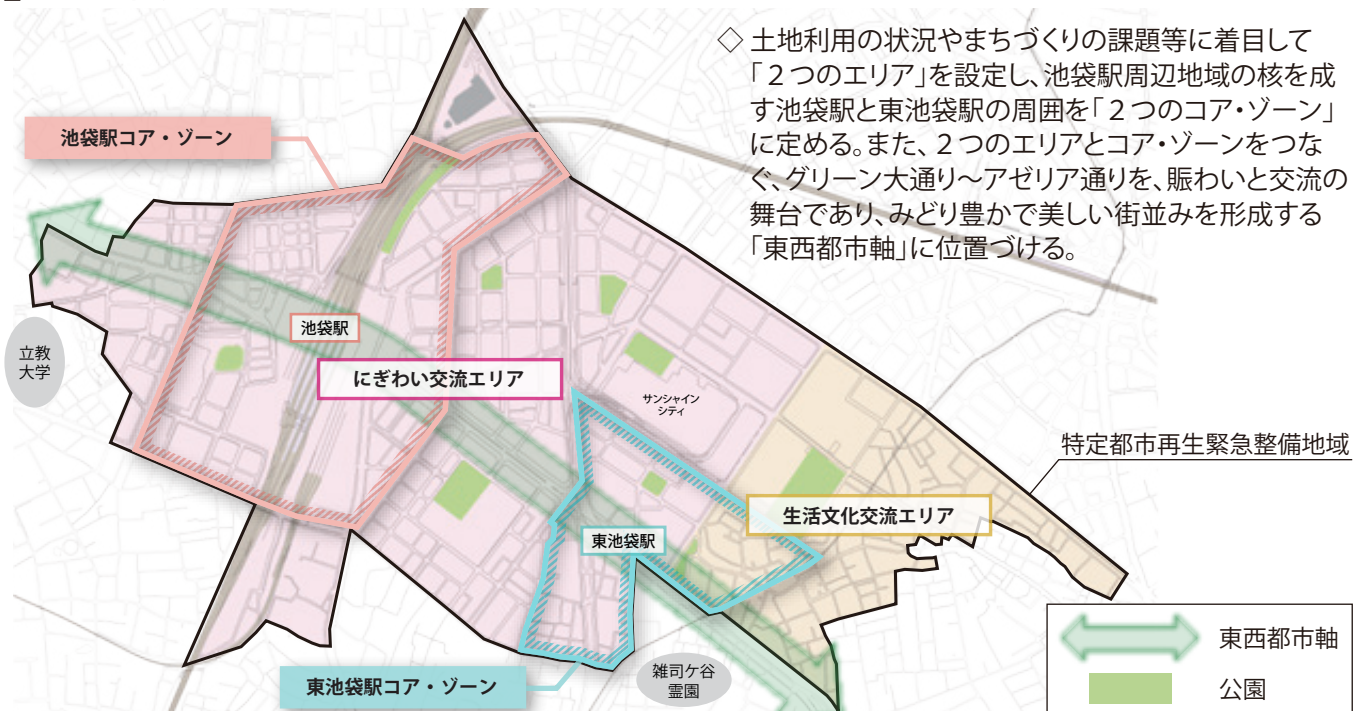
○ エネルギー基盤の整備

- ・池袋駅東西には、それぞれ地域冷暖房施設のプラントがあり、また、豊島清掃工場が立地している。

【特徴】

- 池袋駅を中心に市街地が形成されており、駅を基点として東西方向に延びる広幅員の道路（東側：グリーン大通り、西側：アゼリア通り）が地域を貫通している。
- 大規模な公園は無いが、中小規模の都市計画公園が点在しており、来街者や地域住民が日常的に憩い、交流する貴重なオープンスペースとなっている。
- 地域の周辺には、立教大学や雑司ヶ谷霊園などの大きなみどりがあり、後背に広がる住宅地とのバッファーとなっている。

■ 基盤整備方針におけるエリア設定



■ 現状と特徴を踏まえた各エリアにおけるまちづくり

にぎわい交流エリア

文化が交わり、新たな価値や魅力が創発するまち

東京芸術劇場やサンシャインシティ、あうるすぽつとななどの既存のにぎわい・文化の拠点に加え、新たな文化拠点となるHareza池袋やマンガ、アニメといったサブカルチャーの拠点等を生かし、多様な文化と人々の交流により、新たな価値や魅力が創発するまちづくりを行う。

個性あるストリートからにぎわいが広がる歩行者優先のまち

アゼリア通りやグリーン大通りや南北区道、サンシャイン通り、サンシャイン 60 通りといった個性あるストリートを入々が回遊し、池袋駅周辺コア・ゾーンと東池袋周辺コア・ゾーンをつなぐ賑わいがストリートから広がる、歩行者優先のまちづくりを行う。

来街者や住民が交流するヒューマンスケールのまち

サードプレイスとして新たに整備された南池袋公園や、周辺に広がる住・商・業の複合した土地利用を生かし、街区再編やリノベーションまちづくりにより来街者や住民など多様な人々が交流できるヒューマンスケールのまちづくりを行う。

生活文化交流エリア

誰もが安全・安心に暮らし、集えるまち

老朽化した建築物の建替えや共同化による機能更新、狭小敷地や細街路の解消とオープンスペースの確保を進め、防災公園や道路整備と連動した防災まちづくりを行う。

居住と文化・教育、業務などが融合する池袋の新たな魅力を発信するまち

にぎわい交流エリアの都市機能の集積と造幣局地区や造幣局南地区の都市機能の更新との連携を図り、文化・教育などの拠点整備と都心居住機能とが融合し、新たな魅力が生まれるまちづくりを行う。

駅やみどりが相互につながり、交流が広がるまち

池袋駅、東池袋駅、大塚駅、都電荒川線などの交通結節点につながる歩行者ネットワークを強化し、人々の交流を促すとともに、新たに整備される造幣局地区防災公園や雑司ヶ谷霊園などのみどりが歩行者空間でつながるまちづくりを行う。

■ 各コア・ゾーンにおける取組み

池袋駅コア・ゾーン

- 街区再編による大街区化を進め、狭小敷地や細街路の解消、オープンスペースの確保を実現
- 池袋駅と周辺施設との一体的な開発により、多様な都市機能の高度な集積を実現
- 駅とまち、駅の東西をつなぐ歩行者動線を確保し、都市の玄関口を形成
- 自動車の進入を最小限に抑え、歩行者優先の都市空間を実現

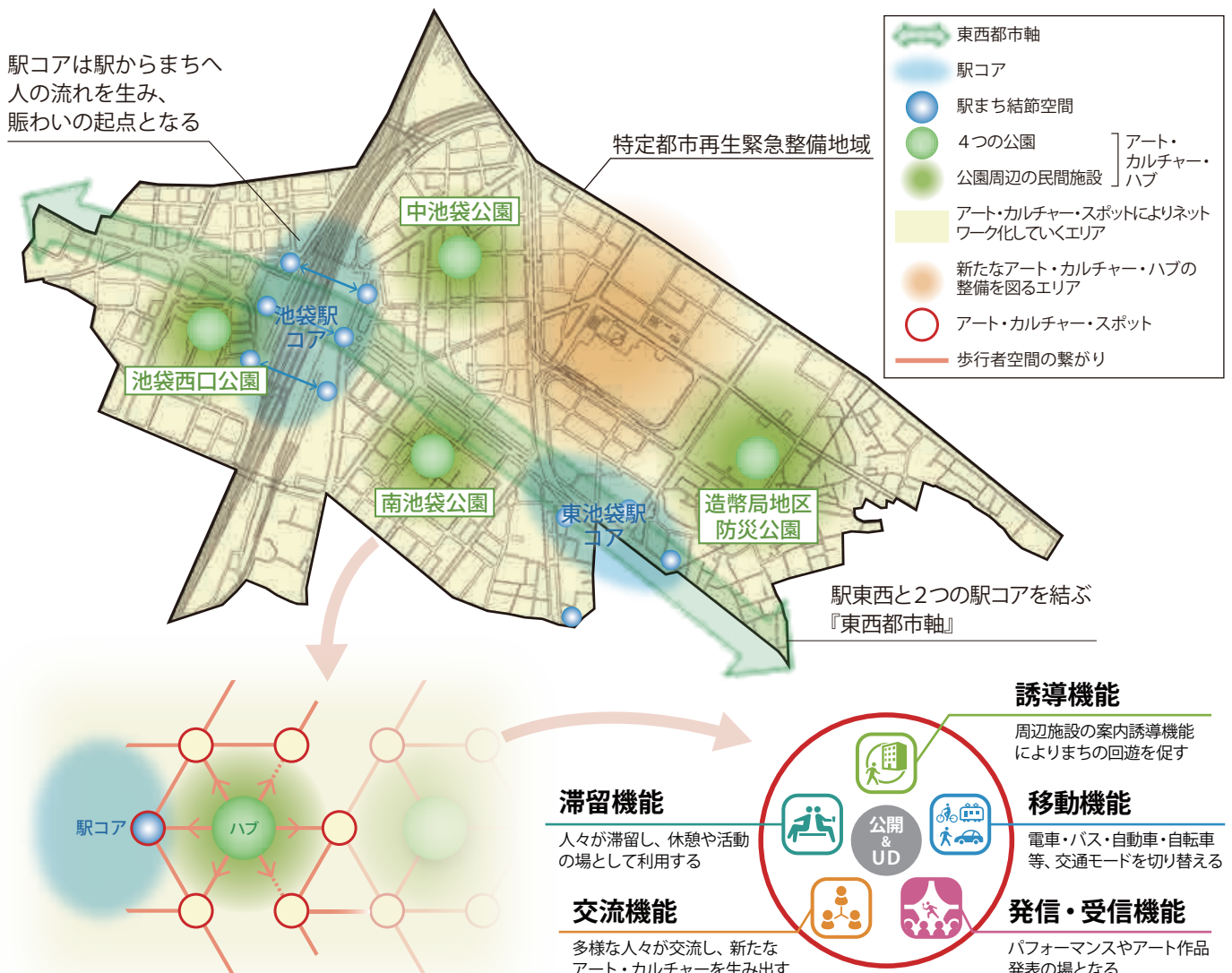
東池袋駅コア・ゾーン

- 区庁舎と防災公園との連携、公共公益施設の集約により、高度な防災機能を有する公共公益拠点を形成
- 木造住宅密集市街地の環境改善に資する生活支援機能やオープンスペースを確保
- 地下鉄、都電、バスの連携強化や、周辺都市開発の動向に合わせた新駅設置の検討により交通結節機能を向上
- 交通利便性を生かした機能集積による、良好な都心居住環境の創出

3. 地域の個性を際立たせるまちづくりの展開

■「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を育み支えるまちづくり

- 『都市の顔』であり人々の行動起点でもある池袋駅と東池袋駅は、周囲に多様な都市機能や情報が集積する交流拠点でもある。これらの結節空間を2つの**駅コア**として、駅とまちとの接続機能を高めていく。
- 池袋駅の東西と2つの**駅コア**を結ぶ『東西都市軸』は、都市の回廊として沿道施設と一体に美しい景観を形成し、人々の交流をまちへ広げる、回遊動線の幹となる。
- エリア特性に合わせた4つの公園（池袋西口公園、中池袋公園、南池袋公園、造幣局地区防災公園）の整備をきっかけとして、公園と周辺の民間施設との連携により、交流、表現、発信の舞台であり、アート・カルチャー活動の拠点となる**アート・カルチャー・ハブ**を育成していく。
- 駅コア**や**アート・カルチャー・ハブ**の交流やにぎわいを地域全体に広げていくために、誰もが自由に利用できるアート・カルチャーの表現空間として、**アート・カルチャー・スポット**をまちなかに整備し、ネットワークしていく。
- 人々がまちを歩き、交流することにより生まれる表現が新たな文化へと発展し、地域の個性と魅力をまち全体で発信していくことで「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を育み支えていく。



▶行動起点となる駅コア（駅まち結節空間）からまちへ人の流れを生み出し、アート・カルチャー・ハブやアート・カルチャー・スポットを結ぶ横動線を強化することで、駅の賑わいを面的にまちへ広げていく。

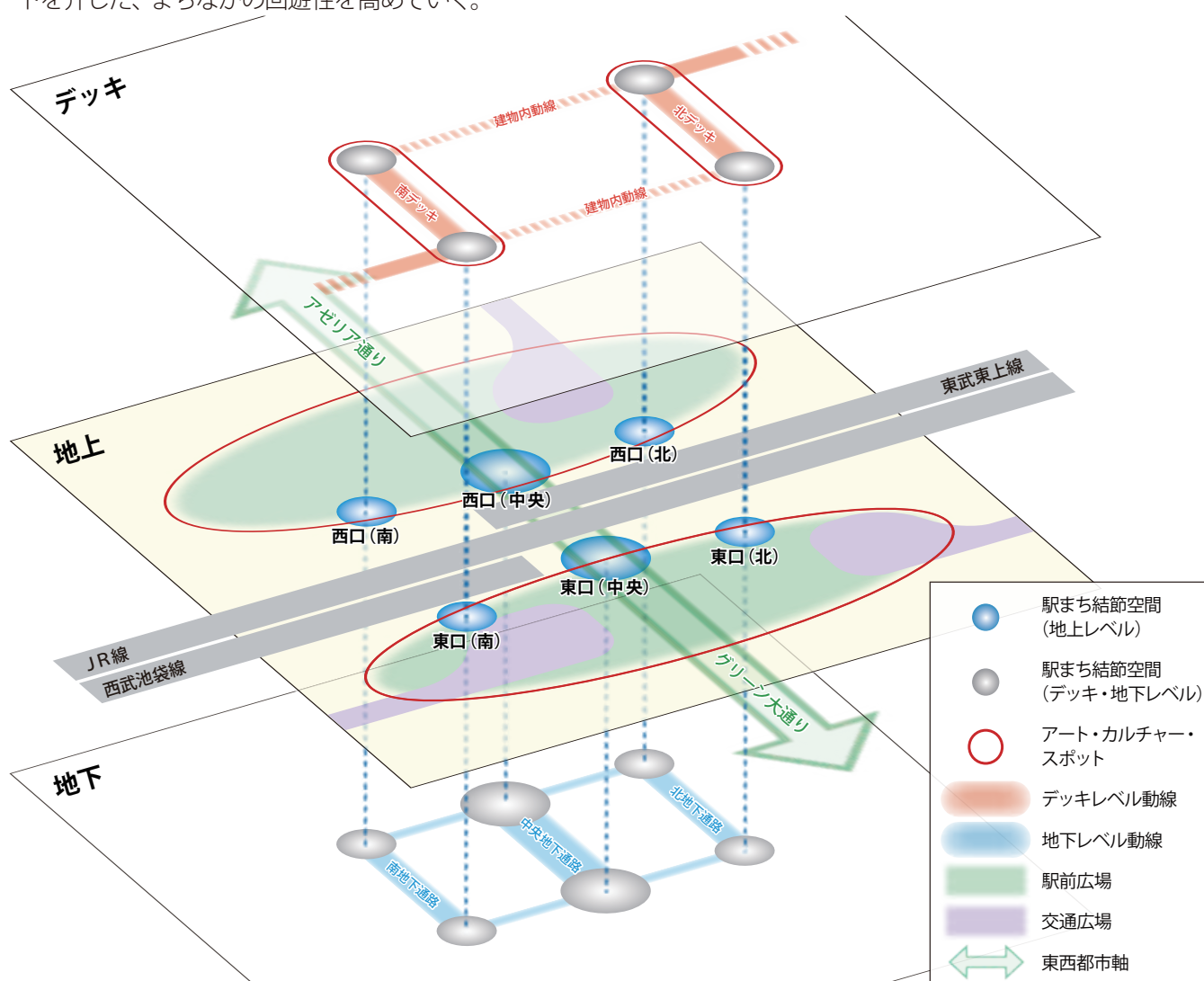
▶アート・カルチャー・スポットは、誰もが自由に利用できる公開性を持ち、ユニバーサルデザインに配慮した空間とする。滞留、誘導、移動といったハード機能、交流、発信・受信といったソフト機能を場所にに応じて整備する。アート・カルチャー・ハブは、複数の施設の連携によりこれらの多様な機能を備え、アート・カルチャー活動の拠点となる。

■ 駅コアの整備方針

	池袋駅コア	東池袋駅コア
特徴	4社8線が乗り入れ、1日264万人が利用する まちの玄関口 。百貨店等の商業施設も充実し、東西3箇所ずつの出口でまちと接続している	1日4.3万人が利用する まちの第2の玄関口 。都電荒川線の東池袋四丁目停留場とも隣接し、アウルタワーや豊島区庁舎と地下で接続している
整備項目	駅関連施設 東西連絡通路 駅まち結節空間 東西駅前広場	駅関連施設 駅まち結節空間
整備主体	鉄道事業者・駅周辺開発事業者・公共が連携して整備する	
整備する機能	●地上と地下、デッキとの接続 ●駅とまちを結ぶ玄関口	

〈池袋駅コアの動線イメージ〉

- 3本の地下通路と東西連絡通路（北デッキ、南デッキ）により、東西駅前広場を明快につなぐ。
- 地下やデッキと地上とをつなぐ東西3か所ずつの駅まち結節空間を起点として、駅からまちへ人の流れを拡大していく。
- 駅東西の接続機能を強化し、多様な交通モードとも連携することで、東西都市軸やアート・カルチャー・ハブ、スポットを介した、まちなかの回遊性を高めていく。



■ アート・カルチャー・ハブ／アート・カルチャー・スポットの育成方針

	アート・カルチャー・ハブ	アート・カルチャー・スポット
特徴	池袋駅周辺地域における アート・カルチャー活動の拠点 。 回遊の目的地 であるとともに、周辺の施設と連携した 回遊の拠点 となる	アート・カルチャー・ハブを 補完する空間 。それぞれを ネットワーク化 することで、回遊性の向上、都市機能の向上を図る
場所	4つの公園 （池袋西口公園・中池袋公園・南池袋公園・造幣局地区防災公園）と、公園を核とした 周辺民間施設 。（他は必要に応じて新たに整備）	池袋駅・東池袋駅コアゾーン内及び、主要な 歩行者ネットワーク沿い や 交差点 など
育成主体	民間開発事業者と公共が連携して整備する	民間都市開発事業に合わせて、事業者が整備。導入機能の内容に応じて、公共側でも必要な連携・支援を行う
育成する機能 (◎ベース機能 ○サブ機能)	◎ 滞留機能 ◎ 交流機能 ◎ 発信・受信機能 ◎ 誘導機能 ◎ 移動機能	◎ 滞留機能 ○ 交流機能 ○ 発信・受信機能 ◎ 誘導機能 ○ 移動機能

■ アート・カルチャー・ハブの核となる4つの公園の特徴

池袋西口公園 ● 東京芸術劇場や西口駅前地区等との連携により劇場公園を整備 ● 観光案内や情報発信機能を兼ねたカフェを併設する計画 	中池袋公園 ● Hareza 池袋の8つの劇場やアニメイト等と連携し、多様な交流の場として活用 ● 滞留機能、交流機能、発信・受信機能などを計画 
南池袋公園 ● 園内の芝生広場やカフェに人が集まる憩いの空間、グリーン大通り等との連携や屋外劇場としての利用も進む ● 滞留機能、交流機能、発信・受信機能、移動機能（駐輪場）など、多様な用途を有する 	造幣局地区防災公園 ● 防災機能を有する区内最大規模の公園、隣接する東京国際大学等との連携により新たな交流拠点を整備 ● 防災機能の他、滞留機能、交流機能、発信・受信機能などを計画 

■アート・カルチャー・スポットの空間イメージ

●滞留機能

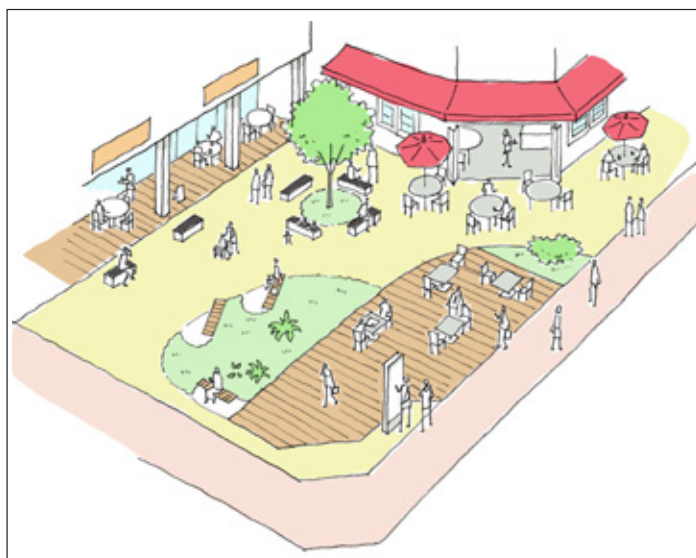
人々が滞留し、休息や活動の場として利用する

- ・敷地内に歩道と一体となった広場や空地が設けられ、隣接する施設や店舗から賑わいが連続している。
- ・ベンチやみどりが配置され、誰もが気ままに休憩できる。

●交流機能

多様な人々が交流し、新たなアート・カルチャーを生み出す

- ・広場や施設内に、人々の交流を促す様々な機能や仕掛けがある。
- ・地域性を生かした、リノベーション等による小規模なギャラリーやスタジオなどでの交流も進んでいる。



アート・カルチャー・ハブ

●発信・受信機能

パフォーマンスやアート作品の発表の場となる

- ・建物の内外に、様々なイベントやパフォーマンスに対応した空間や情報を発信する機能がある。
- ・建物内の表現やアクティビティが外部にも伝わり、外部空間と一体となる空間が形成されている。

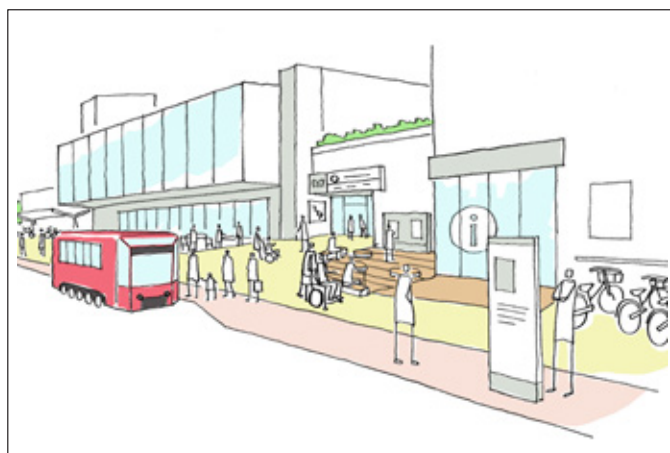


アート・カルチャー・スポット

●移動機能

電車・バス・自動車・自転車等、交通モードを切り替える

- ・アート・カルチャー・ハブやスポットを結ぶ電気バス等の利用など、多様な交通手段への乗り換え、切り替えが容易にできる。



アート・カルチャー・スポット

アート・カルチャー・スポット

●誘導機能

周辺施設の案内誘導機能によりまちの回遊を促す

- ・道路や敷地内に設置された、地域共通の案内サインにより次の目的地や周囲の状況を容易に確認できる。
- ・インフォメーションやサイネージ等により、様々な活動や施設の様子を案内している。

アート・カルチャー・ハブ

4. 基盤整備の目標

「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」(平成28(2016)年7月)に示す“まちづくりの5つの戦略”を推進するために必要となる“都市基盤整備の6つの目標”を示す。

“6つの目標”は、現状の課題のみの解決を目指すものではなく、池袋駅周辺地域の特徴を最大限に生かして「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」に示す将来像の実現に向けたまちづくりを実施する際に、今後対応していくべき方向性として整理する。

1 アート・カルチャーの活動を国内外に発信する多様な『都市の顔』の形成 戦略1・2

課題 [池袋駅] ● 駅とまちとをつなぐ駅コアとしてのシンボル性の不足 ● 利便性・防災性の向上
[まちなか] ● 交流・創造・発信機能(空間)の強化 ● 公民のオープンスペースの活用・連携

- 方向性**
- 駅関連施設の更新や周辺都市開発を契機として、地域全体の快適性と防災性を高め、地域の核となる駅コアにふさわしいターミナル拠点を形成
 - 池袋駅前広場と周辺建物との連携により、歩行者空間や滞留空間を創出し、池袋駅周辺地域を“東京の中で際立つ個性をシンボリックに表現する都市空間”として形成
 - 公民の様々な空間を活用し、多様な地区の特性に併せて、“アート・カルチャーの活動や発信を支える地域拠点(アート・カルチャー・ハブ)”を創出
 - コア・ゾーンでは、街区再編や大街区化を活用し、新たな都市機能や多様なオープンスペースを創出

2 池袋駅とまちの多面的な連携を支える『東西都市軸』の形成 戦略2・3

課題 ● 鉄道、道路等の交通インフラによるまちの分断 ● 東西都市機能の連携強化

- 方向性**
- 駅とまちとの重層的な接続空間(駅まち結節空間)の整備により、駅とまち、駅の東西を明快につなぎ“多様な流動を支える都市の骨格”を形成
 - アート・カルチャー活動のステージとなる拠点施設(東京芸術劇場、Hareza 池袋、サンシャインシティ等)をつなぐ動線の強化
 - 池袋駅周辺地域内外のみどりを結び、まちの風格を表わす美しい街並みの形成

3 多彩な界隈をつなぐ歩行者回遊性の向上 戦略1・3

課題 ● 滞留・交流空間の不足 ● 歩行者空間の不足 ● 歩行者流動(動線)の集中
● 情報発信機能・空間の不足 ● 広幅員道路によるまちの分断

- 方向性**
- 地区内の多様な都市機能をつなぎ、相互補完する“回遊の中継点(アート・カルチャー・スポット)”を創出
 - “ハブ”や“スポット”の接続を強化し、誰もが目的に応じて容易に行き交うことができる“表情豊かな歩行者回遊空間”を創出

池袋駅周辺地域
まちづくりの
5つの戦略
(まちづくりガイドライン)

- 戦略1 文化と生活・産業が創発するまちづくり
戦略2 駅からにぎわいが広がるまちづくり
戦略3 界隈を歩き、楽しめるまちづくり
戦略4 誰もが安全・安心に暮らし、集えるまちづくり
戦略5 環境と共生し、四季の彩りに包まれたまちづくり

池袋駅周辺地域
基盤整備の
6つの目標

- | | |
|-------------------------------------|-------|
| ① アート・カルチャーの活動を国内外に発信する多様な『都市の顔』の形成 | 戦略1・2 |
| ② 池袋駅とまちの多面的な連携を支える『東西都市軸』の形成 | 戦略2・3 |
| ③ 多彩な界隈をつなぐ歩行者回遊性の向上 | 戦略1・3 |
| ④ 東西駅前広場空間の役割分担を踏まえた交通結節機能の強化・再編 | 戦略2・3 |
| ⑤ 歩行者優先の都市空間を支える交通ネットワークの整備 | 戦略1・2 |
| ⑥ 次世代へつなぐ都市の防災機能・環境性能の向上 | 戦略4・5 |

4 東西駅前広場空間の役割分担を踏まえた交通結節機能の強化・再編 戦略2・3

課題 ● 交通モード乗換え機能の分散 ● 多様なニーズへ対応するための空間不足

方向性 ● 環状5の1号線など広域交通ネットワーク整備や池袋駅周辺の都市開発を契機として、東西駅前広場の再編・整備を進めることにより、電車、バス、タクシーなどの多様な交通モードの連携を強化し、“**分かりやすく使いやすい広域交通結節拠点**”を形成

5 歩行者優先の都市空間を支える交通ネットワークの整備 戦略1・2

課題 ● 歩行者空間と自動車動線・自転車動線の交錯 ● 公共交通ネットワークの連携強化
● 変則交差点による交通容量の低下

方向性 ● “**各交通モードの体系的な道路ネットワークの形成**”による自動車・自転車流動の整序化
● 周辺都市開発に併せた駐車場・駐輪場の整備により駐車・駐輪施設を適正に配置
● 歩行者の回遊行動を支援する移動サービスの拡充

6 次世代へつなぐ都市の防災機能・環境性能の向上 戦略4・5

課題 ● 駅関連施設の防災対策 ● 細街路・木密等による防災性・住環境の低下
● 地域資源を活用した都市環境の向上

方向性 ● 駅周辺での街区再編や都市開発、駅関連施設の更新に併せた“**都市再生安全確保計画を具現化する空間・機能**”の確保
● 防災拠点の整備、木密対策の推進により防災性と住環境を向上
● 地域エネルギーや環境資源の利活用により良好な都市環境・都市景観を形成

5. 基盤整備の方針と取組み

主要基盤ごとの整備方針と内容を示す。

駅関連施設〔池袋駅コア・東池袋駅コア〕

- 【整備方針】
- ・誰にとってもわかりやすく快適な駅空間の形成
 - ・鉄道路線間、各種交通モード間の乗換え利便性の向上
 - ・地下通路を含む駅空間の安全性、防災性の向上
- 【取組み】
- ・周辺都市開発との連携による地下通路の拡幅・整序、避難経路の確保
 - ・地下通路と地上を結ぶ、新たな接続口（サンクンガーデン等）の整備
 - ・ホームの拡幅、ホームドアの設置
 - ・わかりやすい案内誘導サインの整備
 - ・バリアフリー基本構想に基づく、バリアフリー対策事業の推進
 - ・地下通路の防火対策と地上へつながる避難経路の機能強化
 - ・地下通路へつながる出入口での浸水防止対策の強化

池袋駅 東池袋駅

池袋駅 東池袋駅

池袋駅

池袋駅

池袋駅 東池袋駅

池袋駅

池袋駅 東池袋駅



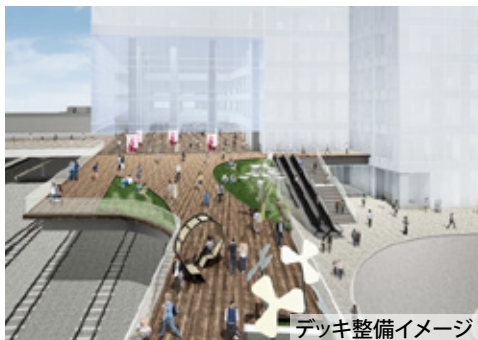
ホーム改良イメージ



メトロポリタンプラザのサンクンガーデン

池袋駅東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）〔池袋駅コア〕

- 【整備方針】
- ・東西のまちとの重層的な接続による賑わいと歩行者回遊性の向上
 - ・新たな空間創出による、交流・発信機能の強化、防災性の向上
 - ・地下通路の慢性的な混雑や動線輻輳の緩和
- 【取組み】
- ・〈北デッキ〉：東口駅前広場と西口駅前広場とを接続する歩行者動線（空間）整備
 - ・〈南デッキ〉：メトロポリタンプラザから明治通りまで接続する歩行者動線（空間）整備
 - ・北デッキ、南デッキと建物内動線の接続による、デッキレベル回遊空間の整備
 - ・周辺の都市開発と連動するデッキネットワークの整備
 - ・退避経路や一時退避場所として、安全に通行・滞留できる空間の確保
 - ・駅機能更新や周囲の施設更新との連携による一体的、効率的な整備計画



デッキ整備イメージ



デッキ整備イメージ

池袋駅東西駅前広場〔池袋駅コア〕

- 【整備方針】
- ・ 東京北西部の玄関口、池袋にふさわしい象徴的な「都市の顔」の形成
 - ・ 多様な交通モードに対応する交通結節機能の強化
 - ・ 災害時にも機能する、安全で快適な歩行者空間の拡大
- 【取 組 み】
- ・ 駅前広場と周辺施設で一体的に象徴的な都市空間を形成し、シンボリックな都市景観を演出
 - ・ 東西デッキ・地上・地下を結ぶ、駅まち結節空間の整備（東西都市軸との接続、サンクンガーデン整備等）
 - ・ 建物低層部には賑わい施設を配置し、周辺街区や街路との空間的なつながりを創出
 - ・ 路線バス、タクシー、LRT等の交通機能の集約配置
 - ・ 高速バス、観光バス等の交通ニーズへの対応
 - ・ 駅コアを起点とする新たな交通システム（LRT、電気バス等）の導入
 - ・ 周辺の街区再編や都市開発に併せた、関係者の連携による歩行者空間の拡大整備
 - ・ 〈東口〉：明治通りの車線減少（4車線→2車線）、南北ロータリー化による歩行者空間の拡大整備
 - ・ 〈東口〉：グリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）の広場化
 - ・ 〈西口〉：地下通路、北デッキから交通広場や周辺街区へのシームレスな歩行者動線整備
 - ・ 〈西口〉：アゼリア通り（駅前～西口五差路交差点）の広場化
 - ・ 退避経路や一時退避場所として、安全に通行・滞留できる空間の確保
 - ・ 災害時の情報拠点として、情報提供機能を整備
 - ・ 交番等の防犯拠点を計画的に整備



公園・環境施設

- 【整備方針】
- ・まちや公園の特徴を生かした、アート・カルチャーの活動拠点の育成
 - ・みどりのネットワーク形成による潤いのある豊かな都市空間の形成
 - ・地域冷暖房施設の拡大や未利用エネルギーの利用促進による都市の高効率化
- 【取組み】
- ・4つの都市計画公園（池袋西口公園、中池袋公園、南池袋公園、造幣局地区防災公園）の特徴を生かし、周囲の民間施設との連携による“アート・カルチャー・ハブ”の育成とマネジメント
 - ・4つの都市計画公園の連携と適切な維持管理
 - ・東西都市軸（みどりの骨格軸）を中心とした周辺道路や広場、民間敷地・建築物等における緑化空間の拡大
 - ・都市開発にあわせた地域冷暖房施設の区域拡大、清掃工場の排熱利用など未利用エネルギーの活用



南池袋公園



造幣局地区防災公園イメージ

歩行者回遊ネットワーク

- 【整備方針】
- ・まちの東西をつなぎ回遊の起点となる東西都市軸（みどりの骨格軸）の形成
 - ・エリアや沿道の特徴をいかした快適な歩行者回遊空間の拡充
 - ・“駅コア”や“アート・カルチャー・ハブ”の賑わいを広げるネットワークの形成
 - ・アート・カルチャー・ハブの機能を補完する多様な中継点の創出
- 【取組み】
- ・アート・カルチャー活動の拠点となる、東京芸術劇場や Hareza 池袋、サンシャインシティ等の施設や“アート・カルチャー・ハブ”をつなぐ歩行者動線、誘導機能の強化
 - ・辻空間（交差点等）や公民のオープンスペースを生かした、“アート・カルチャー・スポット”の整備
 - ・“アート・カルチャー・スポット”を結ぶ多様な歩行者回遊空間を創出
 - ・人々の回遊行動を支援する、新たな交通システム（LRT、電気バス等）の導入
 - ・見通しのある街路や施設では、視点場（都市景観を楽しむポイント）を確保



グリーン大通りのイメージ



南北区道のイメージ

道路ネットワーク・駐車場

- 【整備方針】
- ・体系的な道路ネットワークの形成等による自動車流動の整序化
 - ・誰もが利用しやすく、移動しやすい交通環境の実現

- 【取組み】
- ・環状5の1号線の整備を契機とした通過経路の見直しや、池袋駅コア・ゾーン周辺部（縁辺部）でのフリンジ（集約）駐車場の整備等により、池袋駅コア・ゾーンへの自動車の進入を最小限に抑制
 - ・西口五差路や東口五差路の変則交差点の改良整備
 - ・都市開発と連携した整備により、域内駐車場、フリンジ（集約）駐車場、共同荷さばき駐車場を適正配置
 - ・交通モードの切替え機能を有する“アート・カルチャー・ハブ”や“アート・カルチャー・スポット”の整備
 - ・駐車場のネットワーク化、荷さばき等のルール化などの地域ルールの策定

〈将来の広域自動車ネットワーク〉

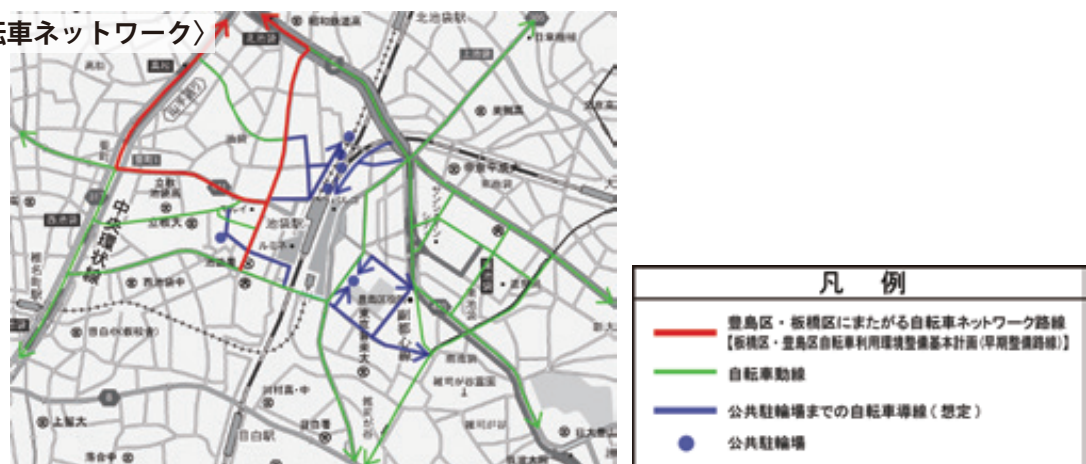


自転車ネットワーク・駐輪場

- 【整備方針】
- ・周辺地域からコアエリアへの自転車アクセス性の向上
 - ・歩行者回遊空間に配慮した安全で快適な自転車ネットワークの形成

- 【取組み】
- ・自転車ネットワーク及び利用環境に応じた自転車走行空間の整備
 - ・東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）整備に併せ、WE ロードを活用した東西横断動線の強化
 - ・自転車駐車場やシェアサイクル機能を有する“アート・カルチャー・ハブ”や“アート・カルチャー・スポット”の整備
 - ・周辺都市開発と連携した自転車駐車場の整備

〈将来の広域自転車ネットワーク〉



防災・防犯施設

- 【整備方針】
- ・池袋駅周辺地域都市再生安全確保計画に基づく、安全確保施設の充実・強化
 - ・木造住宅密集地域の解消による防災性の向上
 - ・災害時や非常時の情報発信及び情報連絡機能の強化
- 【取組み】
- ・都市開発に合わせた細街路の解消、オープンスペースの確保
 - ・施設の耐震性の確保、自律分散型エネルギーの導入
 - ・一時待機場所、一時滞在施設の整備及び安全な避難経路の確保
 - ・備蓄倉庫・物資の確保、情報提供設備や非常時にも対応した常設トイレ等の整備
 - ・造幣局地区防災公園の整備（オープンスペースの整備、避難スペースの確保）
 - ・防災まちづくり事業の推進（造幣局南地区まちづくり、補助 81 号線沿道のまちづくり、東池袋 4,5 丁目のまちづくり）
 - ・発災時等の救護活動の障害となる電柱の撤去
 - ・多様な情報媒体と区の総合防災システムと連携体制の検討
 - ・交番等の防犯拠点や環境美化活動等の地域活動と“アート・カルチャー・ハブ”や“アート・カルチャー・スポット”との連携による防犯体制の強化

情報インフラ

- 【整備方針】
- ・地区内の回遊を促す案内誘導システムの構築
 - ・災害時や非常時にも利用可能な情報提供体制、情報授受環境の構築
- 【取組み】
- ・“アート・カルチャー・ハブ”や“アート・カルチャー・スポット”を活用した、わかりやすいまちなか案内誘導サインや Wi-Fi 環境の整備
 - ・アート・カルチャー活動に関する情報を集約し発信する情報システムの整備
 - ・多様な情報媒体と区の総合防災システムと連携体制の検討

6. 基盤整備方針図

駅関連施設

安全で快適な駅空間の形成

- ・安全性、防災性の向上（ホームドア設置、避難経路確保、浸水防止対策等）
- ・わかりやすさの向上（サンクンガーデン整備等、サイン整備等）

東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）

東西連絡通路の整備

- ・北デッキ：東口駅前広場と西口駅前広場とを接続する歩行者動線（空間）整備
- ・南デッキ：メトロポリタンプラザから明治通りまで接続する歩行者動線（空間）整備
- ・デッキレベルの回遊動線（空間）整備

東西駅前広場

「都市の顔」を形成

- ・池袋の玄関口にふさわしい「都市の顔」を形成

交通結節機能の強化（西口）

- ・バス、タクシー等の交通機能の集約
- ・多様な交通ニーズへの対応

歩行者空間の拡大（西口）

- ・公民連携による歩行者空間の拡大
- ・アゼリア通りの広場化
- ・周辺地区へのシームレスな歩行者動線

交通結節機能の強化（東口）

- ・バス、タクシー、LRT等の交通機能の集約
- ・多様な交通ニーズへの対応

歩行者空間の拡大（東口）

- ・公民連携による歩行者空間の拡大
- ・グリーン大通りの広場化
- ・明治通りの車線減少（4車線→2車線）、南北ロータリー化

地上地下結節空間の整備

- ・東西都市軸との接続、サンクンガーデン整備等

防災・防犯対策の強化

- ・退避経路や一時退避場所の確保
- ・災害時の情報提供機能を強化
- ・交番等の防犯拠点を計画的に整備

公園・環境施設

アート・カルチャー・ハブの育成

- ・4つの公園と周辺民間施設との連携による「アート・カルチャー・ハブ」の育成

エネルギーの面的利用の促進

- ・自律分散型エネルギーシステムの導入
- ・地域冷暖房施設の区域拡大

歩行者回遊ネットワーク

アート・カルチャー・スポットの創出

- ・交流や発信の舞台となる、アート・カルチャー・スポットの創出

東西都市軸（みどりの骨格軸）の形成

- ・都市の骨格の顕在化、みどりの骨格軸の形成

快適な歩行者回遊空間の拡充

- ・アート・カルチャー・スポットを結ぶ多様な歩行者回遊空間の創出

新たな交通システム（LRT、電気バス等）の導入

- ・人々の回遊行動を支援する新たな交通システムの導入

道路ネットワーク・駐車場

駐車場の整備

- ・域内駐車場、フリッジ（集約）駐車場、荷さばき駐車場等の適正配置

自動車流動の整序化

- ・コア・ゾーン内の車両交通を抑制
- ・変則交差点の改良整備

凡例

- | | | |
|--------------------|--------------|----------------------------|
| 主な歩行者ネットワーク | 駅まち結節空間 | にぎわい交流エリア |
| 最重要路線 | 駅舎機能 | 生活文化交流エリア |
| 重要路線 | 主な拠点施設 | 池袋駅コア・ゾーン |
| デッキ歩行者ネットワーク（重要路線） | 公園 | 東池袋駅コア・ゾーン |
| 地下歩行者ネットワーク（重要路線） | 歩行者広場空間 | 東西都市軸 |
| 主な自動車ネットワーク | 交通広場 | 特定都市再生緊急整備地域 |
| 防災道路 | LRT 構想路線 | 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 |
| | アート・カルチャー・ハブ | 池袋駅西口地区 |

自転車ネットワーク・駐輪場

自転車利用環境の向上

- ・自転車走行空間や駐輪場の整備
- ・東西横断動線の強化

防災・防犯施設

安全確保計画の推進

- ・一時待機場所、一時滞在施設、避難経路の確保

造幣局南地区のまちづくり

- ・木造住宅密集地域の解消による防災性と住環境の向上

補助 81 号線沿道のまちづくり

- ・都電軌道のグリーンベルト、街路樹などで緑化された自然豊かな道路の整備

造幣局地区防災公園の整備

- ・防災拠点にふさわしいオープンスペースの整備
- ・木造住宅密集地域からの避難スペースの確保

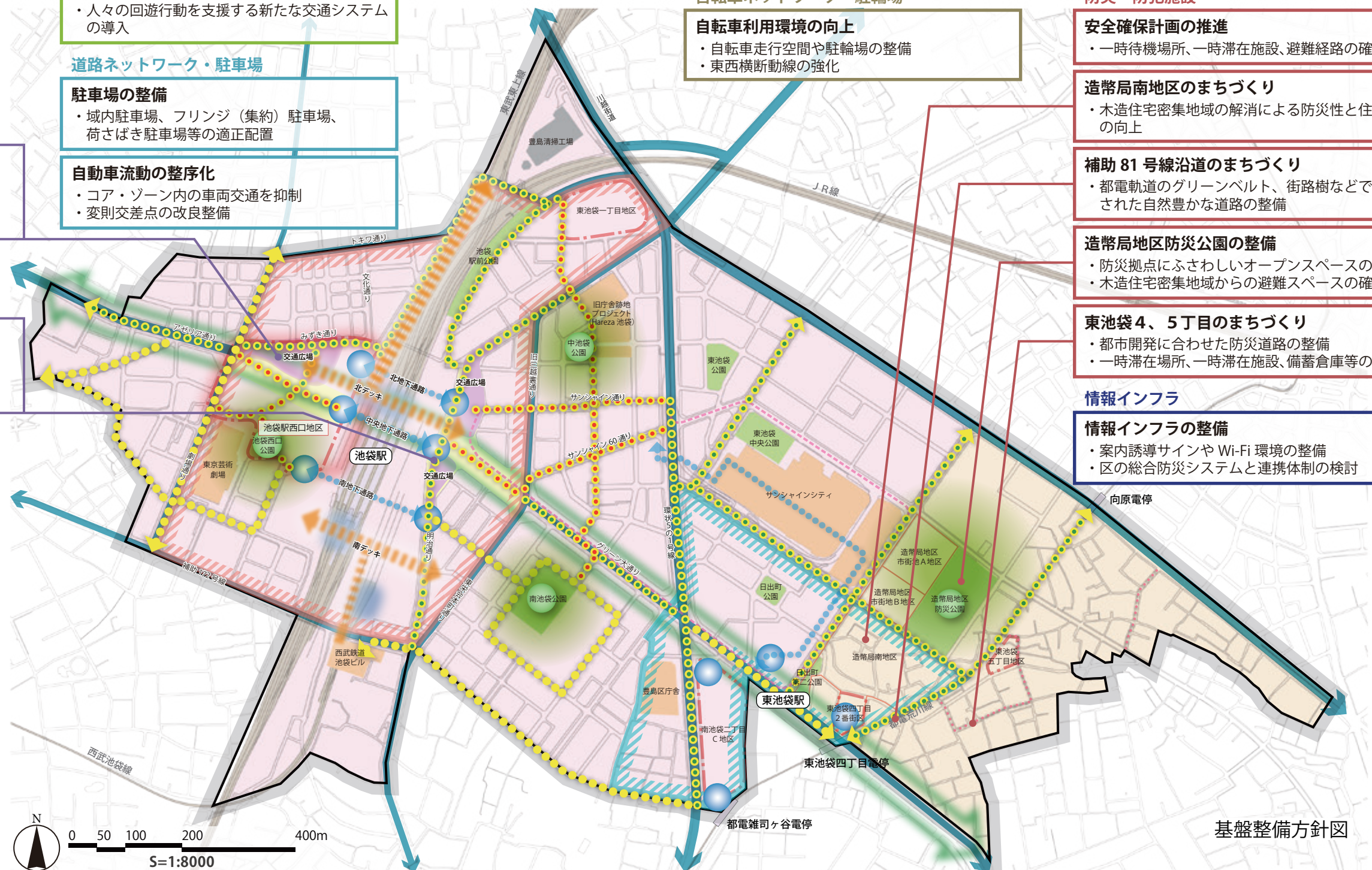
東池袋 4、5 丁目のまちづくり

- ・都市開発に合わせた防災道路の整備
- ・一時滞在場所、一時滞在施設、備蓄倉庫等の整備

情報インフラ

情報インフラの整備

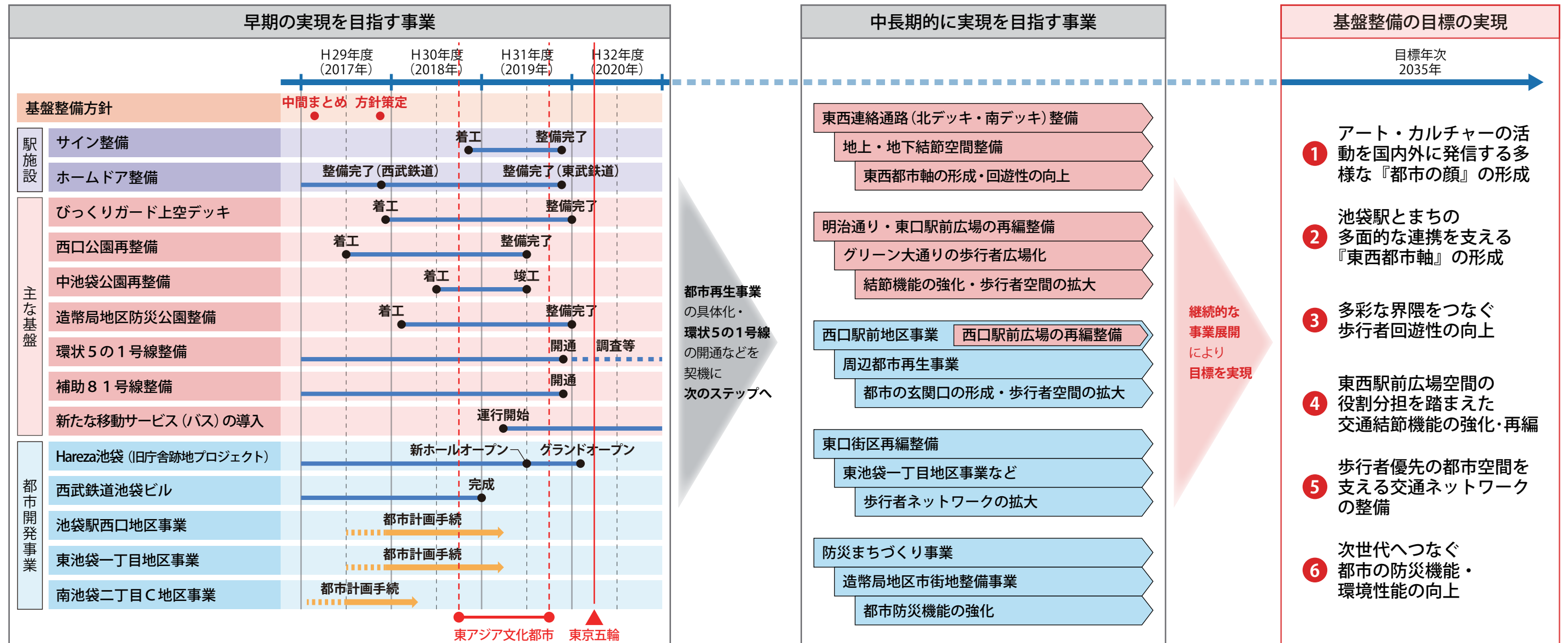
- ・案内誘導サインや Wi-Fi 環境の整備
- ・区の総合防災システムと連携体制の検討



基盤整備方針図

※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。

7. 基盤整備の流れ



事業化に向けた取組み

1. 都市基盤の整備に関する調整と効果的な事業推進

- ・主要な都市基盤整備（駅前広場、歩行者デッキ、道路の広場化、駅施設の防災対策等）の事業化に向けて、豊島区を総合調整役とした関係者間の協議組織を設置し、計画と事業の調整を推進する。
- ・この協議体では、複数の民間都市開発事業に伴う都市基盤の整備を連続して効果的に実現していくため、計画やスケジュール等の調整を図るとともに、事業手法、役割分担、費用負担について整理する。
- ・また、上記事業の進捗状況の他、池袋駅周辺地域内の都市再生事業の動向や特区活用状況等、さらに、交通や情報に関する技術的な進歩等に応じて、「基盤整備方針」を更新していく。

2. 段階的な都市再生事業をつなぐ一体的な都市基盤整備の事業スキームの構築

- ・事業スケジュールが異なる複数のプロジェクトの連携により実現する都市基盤整備を一体的かつ効果的に実現するため、公共貢献資金を一時的にプールし、事業実施に併せて拠出する基金を設置するなど、事業のタイムラグを埋める仕組みを構築する。
- ・都市再生特別地区や都市開発諸制度等による公共空間整備にあわせ、国、東京都、UR都市機構などの支援や基金などを活用することにより、質の高い都市基盤施設整備を効率的に推進していく。

※記載内容は今後の関係者協議や検討により、変更となる可能性があります。

池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018

2018(平成 30)年 5 月

編集・発行 | 池袋駅周辺地域再生委員会
事務局 | 豊島区都市整備部都市計画課

〒171-8422

東京都豊島区南池袋 2-45-1

電話 03-3981-1111(代表)

e-mail A0022603@city.toshima.lg.jp