池袋の交通のあり方を考える

池袋副都心交通戦略　2020 更新版

2020 年 3 月

豊　島　区

～池袋副都心交通戦略（池袋の交通のあり方を考える）の更新にあたって～

池袋は、首都東京の北西の玄関口であるとともに、多様な機能集積の一翼を担う副都心としての役割を担っています。

これまで池袋駅周辺では、昭和 53 年（1978 年）にサンシャインシティが開業して以来、幾つかの民間都市開発事業が実現しましたが、都心部や臨海部の急激な変革に比して、都市機能の更新を伴う都市再生事業の展開は大きく遅れをとっていました。

一方で池袋駅周辺は、業務、商業、文化・交流など多様な機能が集積するだけでなく、居住エリアとも近接しており、年齢や性別、国籍を問わず、誰もが気軽に訪れることができる人間的な魅力を有しています。この池袋らしさを生かした都市再生を進めていくため、平成 23 年（2011 年）9 月に「自動車に過度に依存しない、人が中心となる交通環境の実現」を目標に掲げる『池袋副都心交通戦略』を策定しました。

その後、都市計画道路の整備、豊島区庁舎の移転や庁舎跡地での Hareza 池袋の開発、造幣局移転跡地でのまちづくり事業の展開など、新たな都市再生の動きが生まれています。交通戦略に関しては、駐車場整備計画の策定、グリーン大通りや寺町街区での歩行者空間の拡張、サンシャイン通りの歩行者優先化、新たな公共交通システムである電気バス（IKEBUS）の導入など、様々な取組みを実現してきました。

更に、平成 27 年（2015 年）7 月に池袋駅周辺地域が特定都市再生緊急整備地域の指定を受けたことを契機として、池袋駅西口地区、東池袋一丁目地区、南池袋二丁目 C 地区などの大型都市再生事業の検討が進んでいます。

まちづくりの関連計画に目を向けると、東京都では平成 29 年（2017 年）9 月に『都市づくりのグランドデザイン』を策定した一方、豊島区では平成 27 年（2015 年）3 月に都市マスタープラン（『豊島区都市づくりビジョン』）を改定、区も参画する池袋駅周辺地域再生委員会がとりまとめた『池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018』（平成 30 年（2018 年）5 月）の要素を盛り込んだ『池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020』を令和 2 年（2020 年）2 月に策定したことで、都市基盤の更新を伴う都市再生事業のさらなる進展が期待されます。

また今般、国でも「人中心のまちづくり」、「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」に向けて、都市再生法及び道路法の改正や各種制度の拡充が進められており、豊島区がこれまで精力的に推し進めてきた【交通戦略事業】を後押しする環境が整ってきました。

今後、池袋駅周辺地域における都市再生事業の進展や、様々な状況の変化に対応しながら、「人と環境に優しい都市」の実現に向けて取り組むべき事業や施策を明示、共有し、全ての関係者が連携して次のステップに挑んで行くための指標とするべく、『池袋副都心交通戦略』を更新します。

2020 年 3 月

目　次　　CONTENTS

池袋の交通のあり方を考える／池袋副都心交通戦略　更新版

1章　池袋副都心交通戦略策定の目的

１－１．はじめに　01

１－２．交通戦略の役割　02

１－３．交通戦略の目的　03

2章　目標と基本方針

２－１．目標　04

２－２．交通環境の現状と課題　05

２－３．数値目標　07

２－４．基本方針　10

２－５．池袋副都心における目標となる交通環境の具体例　12

3章　交通戦略の推進

３－１．交通戦略の取り組み施策　20

３－２．これまでの取り組み　21

３－３．実現に向けたロードマップ　23

３－４．取り組む事業・施策の役割分担　24

３－５．進行管理並びに評価・見直し　25

１章

池袋副都心交通戦略策定の目的

池袋副都心交通戦略の役割と位置付けを示します。

1-1. はじめに

池袋副都心の交通環境は都市計画道路の整備とともに、かつてない大きな転換期を迎えます。西口方面では、環状第６号線や補助第 172 号線、補助第 173 号線が完成しました。東口方面では、補助第 81 号線の事業が進展し、環状第５の１号線の地下道路の整備が進んでいます。これを機に、池袋副都心周辺の大きな交通ネットワークができあがり、池袋駅前、特に東口駅前の明治通りに流入していた通過交通の激減が予想されます。

池袋副都心交通戦略は、このような交通環境の変化とまちづくりが連動して都市再生を実現する姿を取りまとめたものです。それは、人が中心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です。これまで自動車が占めていた道路空間のウエイトを歩行者に振り替え、駅からまちなかへと人の流れを生み出すことで、住む人、訪れる人にとって楽しいまち、居心地が良く歩きたくなるまちを目指します。

目指す交通環境を実現するためには、自動車利用の変更や路上荷さばき車両への対応、交通結節施設の再配置など様々な影響と課題が生じます。次の時代を担う交通環境を整えていくために、豊島区が先頭に立ち、関係機関との連携とともに区民のみなさまと力強く協働しながら、解決策を見出していかなければなりません。

このような池袋の交通環境の変化を千載一遇のチャンスと捉え、この池袋副都心を人と環境に優しく、東京の発展の一翼を担う安全で快適な都市空間として再生していきます。

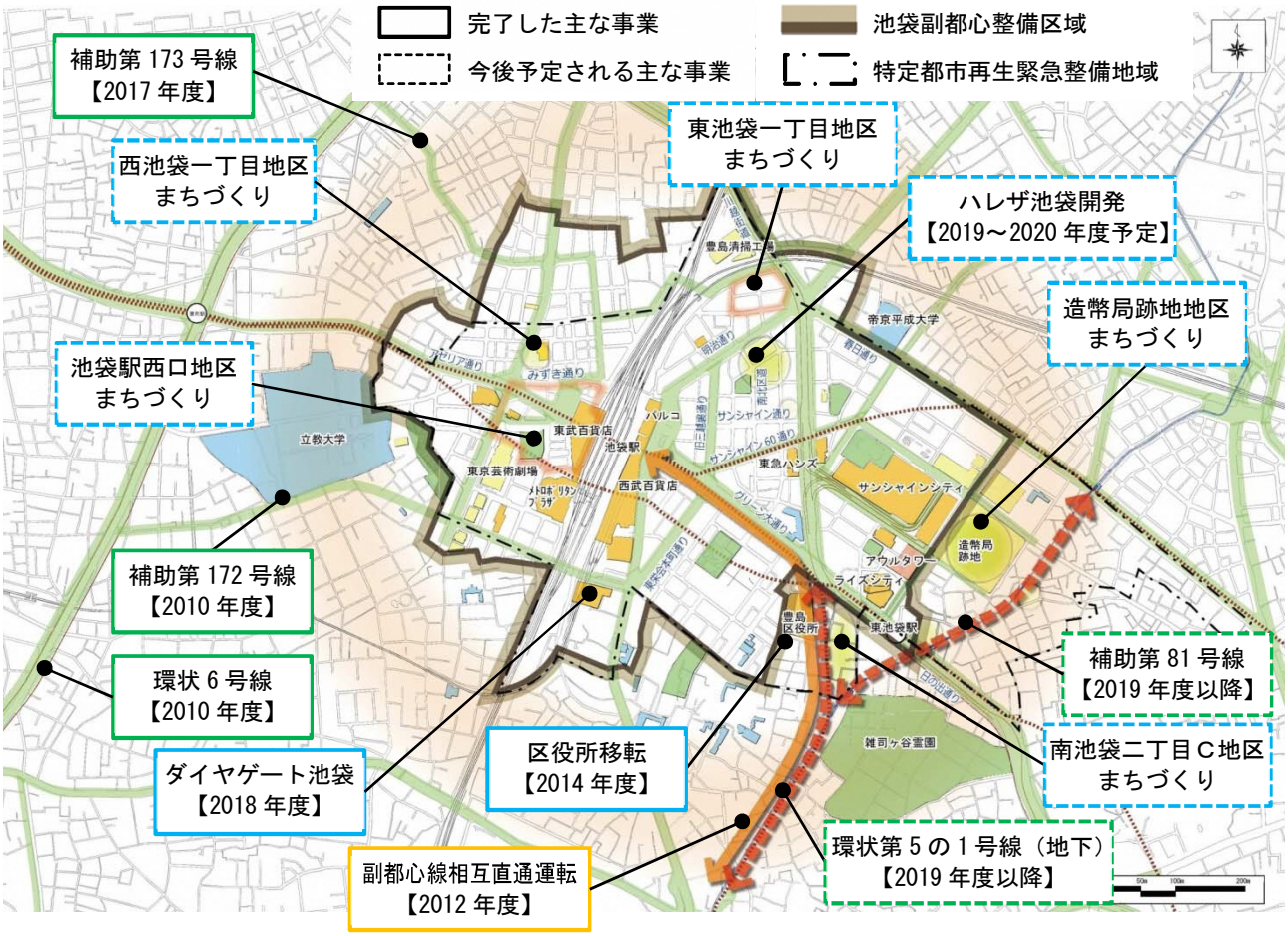


図 1-1　池袋副都心の交通環境の動向

1-2. 交通戦略の役割

交通戦略は、自動車に過度に依存しない都市の一つのモデルを目標に、「人が中心」となる交通環境を具体化し、現状と目標とする交通環境とのギャップを埋めていくために必要な視点を整理します。

さらに複雑多岐にわたる交通課題を解決するために、関係者との協議を経て、実現化に向けた一つの方向性と交通のあり方を示していきます。

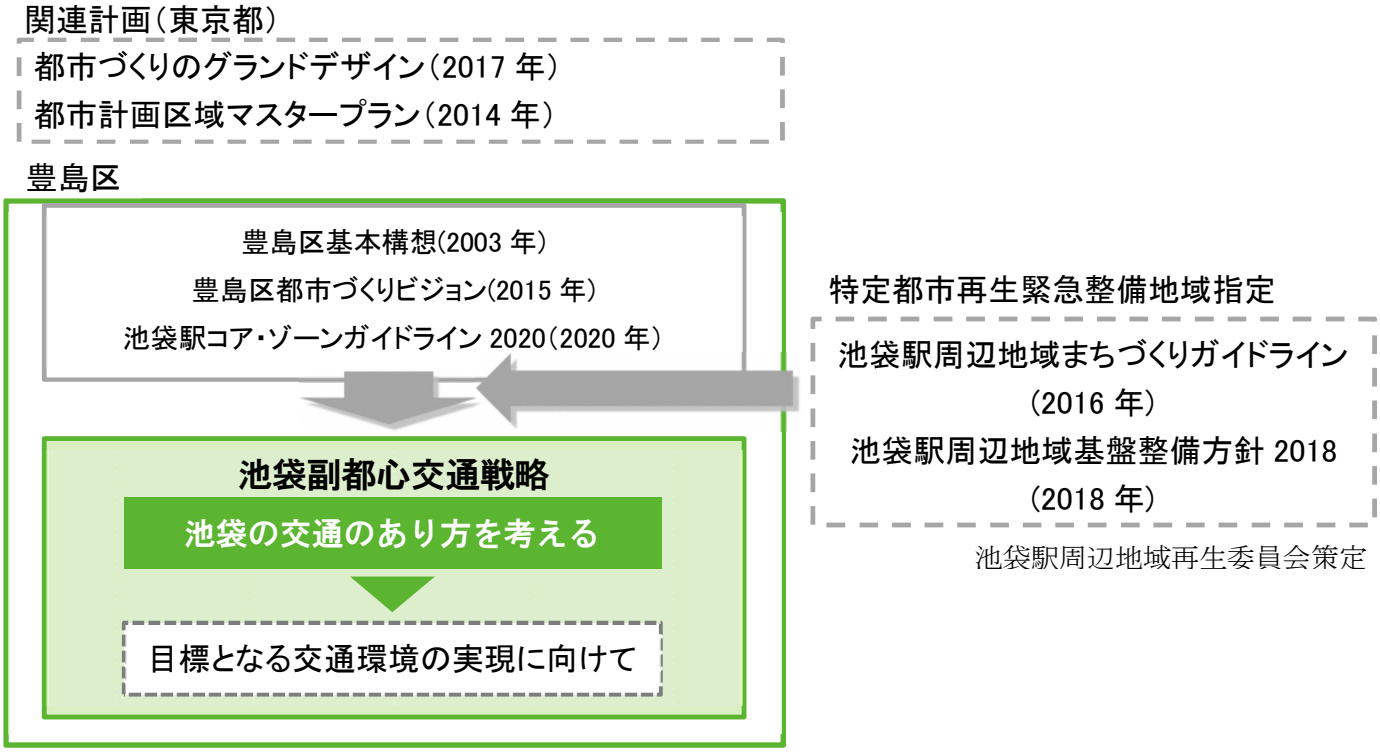


図 1-2　池袋副都心交通戦略の位置づけ

■池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018 の概要

安全で快適な都市空間を創出し、まちづくりガイドラインに示す将来像である「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、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もの

○池袋駅コア・ゾーンでの取り組み（地域の核を成す池袋駅の周囲を池袋駅コア・ゾーンとして指定）

- 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
- 自動車の侵入を最小限に抑え、歩行者優先の都市空間を実現

＜「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造する。
- 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・新企業のスタートアップ、育成を支援する。

1-3. 池袋副都心交通戦略の目的

豊島区都市づくりビジョンにおける、まちづくりの取組み方針を示します。

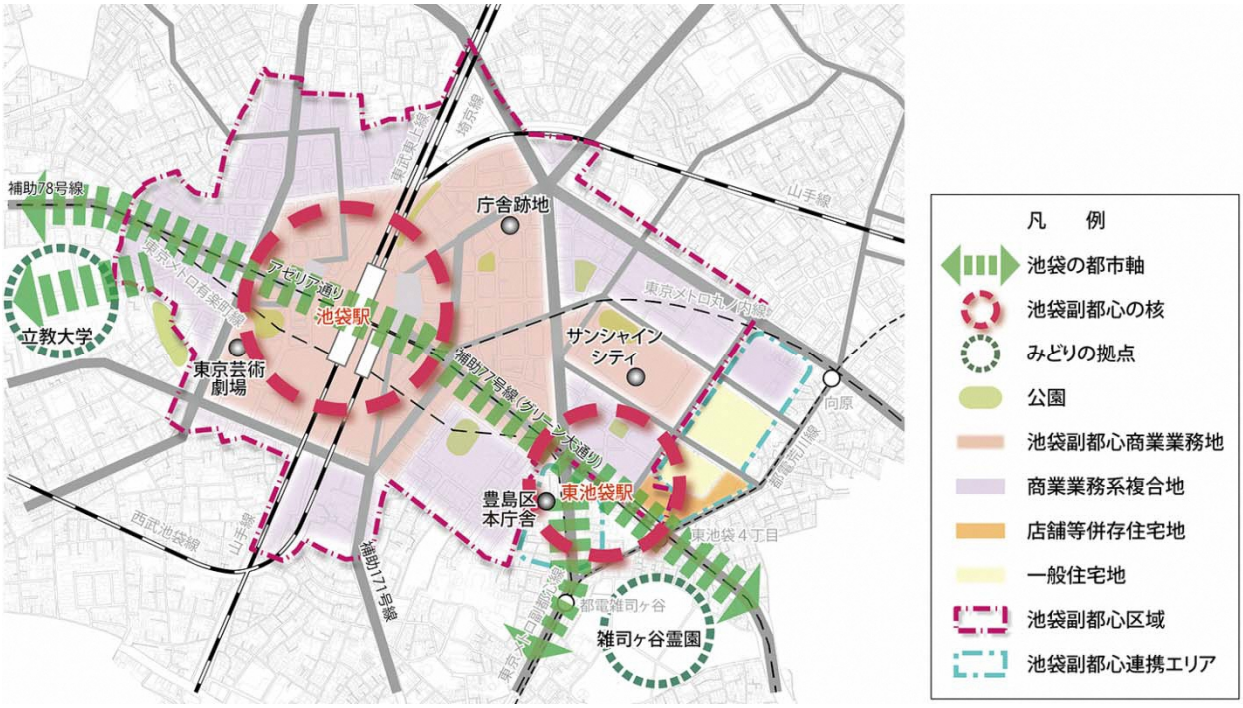


図 1-3　池袋副都心の土地利用方針図

方針１	高度な防災機能を備えた都市の実現
方針２	人に優しい交通環境の構築
方針３	ライフステージに応じた良好な住環境の整備
方針４	エネルギー効率の高い低炭素型都市への転換
方針５	みどりの回廊に包まれた憩いの創出
方針６	個性のある美しい都市空間の形成
方針７	文化を軸としたにぎわいと活力の強化
方針８	健康を支える快適な都市づくりの展開

図 1-4　池袋副都心の再生方針

以上出典：豊島区都市づくりビジョン

【池袋副都心交通戦略の検討趣旨】

「次の時代を担う交通環境」を
どのように整えていくのかについて検討します

２章

目標と基本方針

池袋副都心のまちづくりの将来像の実現に向けた、
交通戦略の目標と基本方針を示します。

2-1. 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

豊島区都市づくりビジョンでは、「人にやさしい交通環境の構築」（都市づくり方針２）を掲げており、その中では「池袋副都心の顔となる池袋駅及び駅周辺の再生」「東西の交通軸の構築による回遊性の創出」「安全で快適な歩行者空間の創出」が示されています。

こうした観点から、まちなかに人を呼び込み賑わいを創出するため、「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」「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現を目指します。

そのためには、池袋副都心の玄関口となる池袋駅周辺では、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。

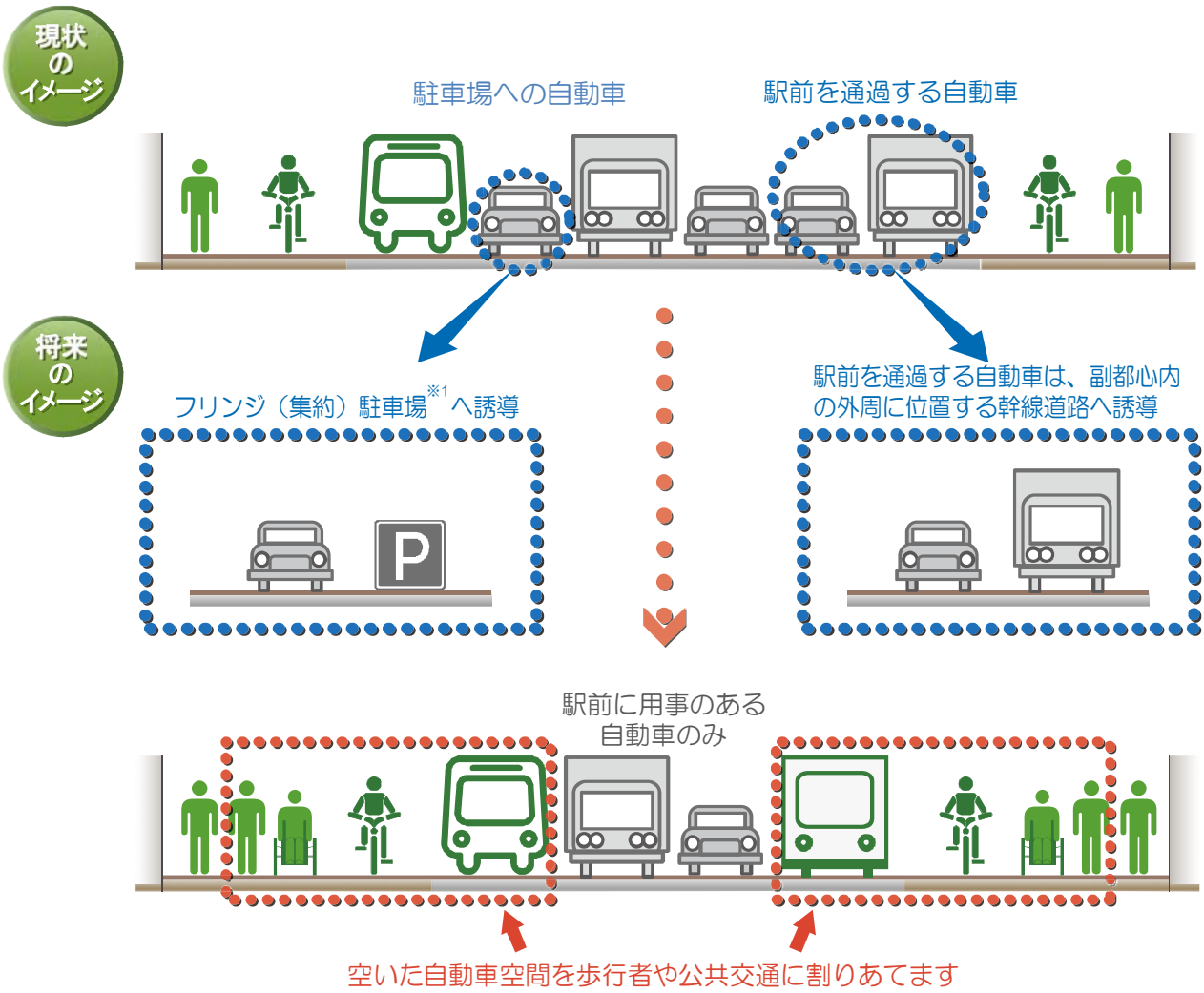


図 2-1　道路空間における交通のバランス

※1 フリンジ駐車場とは、中心市街地内への過度な自動車の流入を抑制するための中心市街地縁辺部に立地する駐車場。池袋駅周辺では、歩行者が最優先された道路や街区内を自動車が通行することなく駐車場にアクセスできれば立地場所は必ずしも中心市街地縁辺部でなくても良いという考えから、「フリンジ（集約）駐車場」としている。

2-2. 交通環境の現状と課題

1 駅からまちに出ようとすると…

[鉄道、道路等の交通インフラによるまちの分断]

- 池袋駅の東口と西口は地下通路で結ばれていますが、地上に出るためには、局所的に狭い通路をとおり、階段の上り下りが伴います。また、地下通路は慢性的に歩行者で混雑しており、お年寄りや体の不自由な方を含めて、安全・快適に移動することができません。
- 特に東口では、地下の駅から地上に出ると、目の前に明治通りが横断しており、滞留空間が不足している上、信号待ちにより駅からまちへの人の流れが分断されています。

2 まちなかでは…

[快適に安全に歩くことができる歩行者空間の不足]

- 明治通りやグリーン大通りの一部、サンシャイン６０通りなど、池袋への来街者が集中する道路では、歩行者空間の混雑が著しい状況にあります。
- その他の道路でも、歩道の幅が狭く、追い越しができない、傘をさしながらではすれ違えないなど、来街者のボリュームに対して歩行者空間が不足している状況にあります。

[歩行者空間の不連続、滞留・交流空間の不足]

- まちなかの道路では、歩行者と自転車の交錯、歩行者の多い道路への自動車の流入、荷さばき等の路上駐車や沿道の駐車場に出入りする自動車による歩行者空間の減少や分断がみられるなど、目的地までの道のりで歩行者空間が連続していません。
- また、歩いている途中で少し休憩する、立ち止まって会話をする、人と待ち合わせをする、など、通行する空間以外に、滞留・交流できる空間も不足しています。

[案内情報の不足]

- 目的地まで行こうとする時、まちなかに行先の案内サインがない、または色々な案内サインがあり迷いやすいなど、必要な情報が得られないこともあります。

3 バスに乗ろうとすると…

［交通モード乗り換え機能の分散］

・バスやタクシーに乗ろうとすると、鉄道駅からバス乗り場まで距離があり、池袋駅東口ではバス停がグリーン大通り、明治通り、旧三越裏通りに分散しているなど、利用者にとって分かりづらい配置になっています。

・また、駅前の一等地にバスやタクシーなどが待機する空間が設けられ、バスやタクシーを待つ空間が不足する等、各交通モードの利用環境、あるいは鉄道と各交通モードの乗り換え利便性といった、利用者目線での交通結節機能が低下している状況にあります。

［多様なニーズへ対応するための空間不足］

・池袋駅前の空間は、南北方向へ通過する自動車、近隣施設へアクセスする自動車、バス・タクシーの通行・待機により、すでに飽和状態にあります。

・そのため、分散したバス停の集約や、新たな交通モードの導入を検討しようとしても、それらを受け入れる空間が不足している状況にあります。

4 池袋の主要な道路では…

［シンボル性の不足］

・池袋の主要な道路であるグリーン大通りやアゼリア通りは、広い幅員を有し、まちの玄関口である池袋駅につながる道路ですが、駅から１街区離れると主にオフィスが立地し、買物や娯楽のために訪れる人が少なく、駅とまちをつなぐシンボリックな空間として生かしきれていません。

［池袋駅東西の一体感の不足］

・池袋駅は東口と西口を横断しにくい構造となっていることもあり、人の往来が活発とは言えず、駅を挟んだ東西市街地間の一体感が不足しています。

［歩行者交通の集中］

・東口駅前からサンシャインシティへの主動線であるサンシャイン 60 通りに歩行者交通が集中しており、まちの賑わいの広がりに欠けています。

2-3. 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。

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※
- 池袋駅周辺の歩行者数

※自駅乗降客数：鉄道間の乗り換え客を除く乗降客数。

- 住民・来街者の満足度
- 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間
- 小売業の年間商品販売額

表 2-1　数値目標

指　標	策定当初（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 ※1	[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 ※2	[2010 年度値] 21.5%	[2016 年度値] 28.1% ↗	満足度の向上 ↗
(3)池袋駅周辺の歩行者数 ※3	—	[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 ※4	—	[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 ※5	—	[2014 年度値] 1.96 百万円/㎡	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 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。

※2 「池袋周辺で、新宿、渋谷などにない魅力あるまちづくりが進んでいる」に対して「どちらかというとそう思う」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）

※3 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（12 時間（8～20 時））。3 路線の平均値（合計値）で 2 割増加を目標とする。

※4 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。

※5「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

- 1 日あたりの乗降客数が約 260 万人※6 を超える池袋駅では、鉄道間の乗り換え利用が 3/4 を占めており、池袋で降りる人（または乗る人）は 1/4 程度です。
- 池袋副都心の交通環境を改善し、乗り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（鉄道間の乗り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ています。
- なお、策定当初から現時点にかけて順調に推移しています。

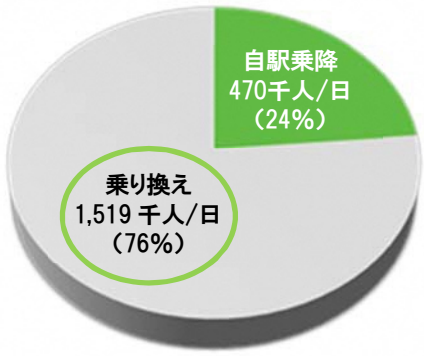


図 2-2 池袋駅における乗降客数の内訳※7

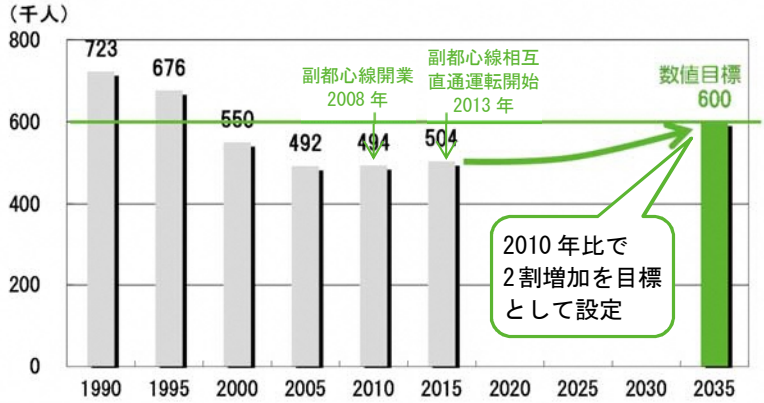


図 2-3 池袋駅及び東池袋駅の一日あたり自駅乗降者数の推移※8

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等を活用し、“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ています。

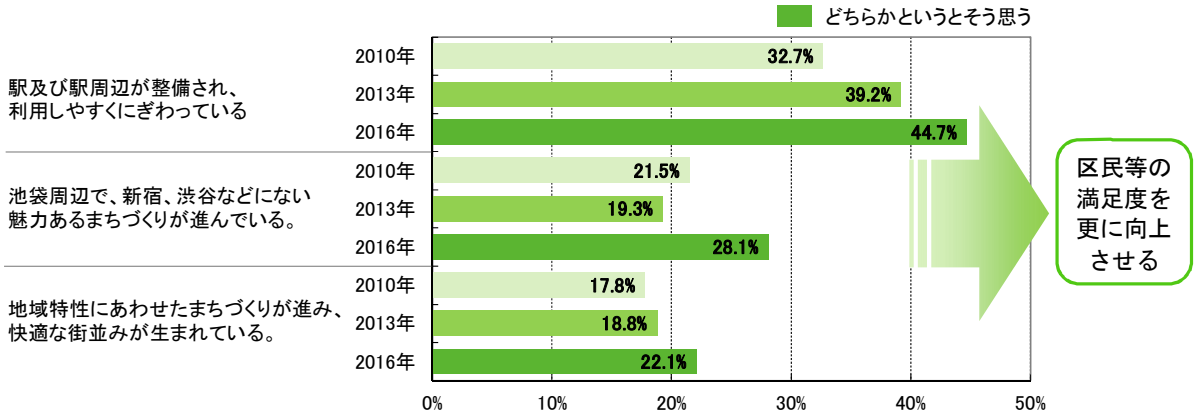


図 2-4 区民の都市再生や生活環境に対する評価※9

※6：池袋駅に乗り入れる各路線の乗降人員を合計した値。（東京都統計年鑑より）
※7：「平成 27 年大都市交通センサス」の定期利用に「平成 27 年版都市交通年報（平成 25 年度実績）」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出。なお※6 の数値とは値が異なる。
※8：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者数は「都市交通年報」から算出。
※9：「協働のまちづくりに関する区民意識調査（3 箇年）」より池袋に関連する評価項目を抜粋し作成。

③ 池袋駅周辺の歩行者数

- 現状の歩行者流動は、池袋駅東口からサンシャインシティ方面へ向かうサンシャイン 60 通りに集中し※10、周辺街区への賑わいの面的な広がりが不足しています。
- そこで、歩行者の回遊性を向上させ、東西の動線としてサンシャイン通りとグリーン大通り、南北の動線として南北区道の歩行者交通量を増加させることを新たな指標として掲げます。

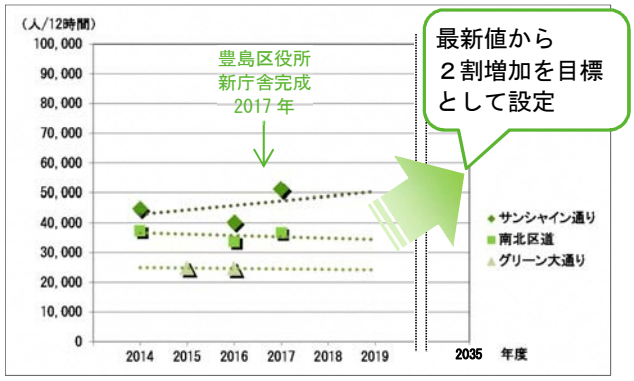


図 2-5 サンシャイン通り・グリーン大通り・南北区道の休日の歩行者交通量の推移※11

④ 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間

- 池袋が今後も賑わいのある拠点として発展していくためには、商業資源、文化資源などを生かした、時間消費型のまちを形成することが課題です。豊島区では、2015 年３月に「アート・カルチャー都市構想」を策定し、歩行者に優しい回遊ネットワークを整備することによって、『出会いが生まれる劇場空間の創出』を目指しています。
- そこで、歩行者の滞在時間の増加を新たな指標として掲げます。

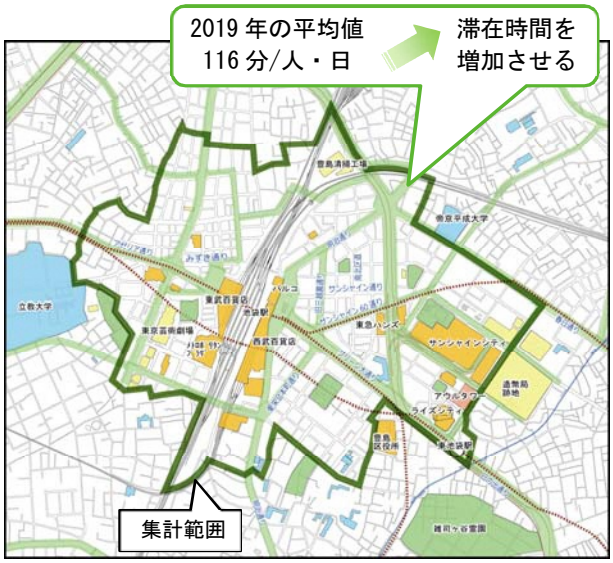


図 2-6 歩行者の滞在時間の集計対象範囲※12

⑤ 小売業の年間商品販売額

- 駅に隣接した百貨店等の大型店舗の集積をはじめとして、池袋駅周辺は小売店舗や飲食等の商業集積が高いエリアとなっています。しかし、商業集積は高いものの販売効率は高くありません。
- そこで、快適な歩行者空間を創出するとともに既存の商業集積を生かして賑わいを強化することにより、売り場面積あたりの年間商品販売額を増加させることを新たな指標として掲げます。

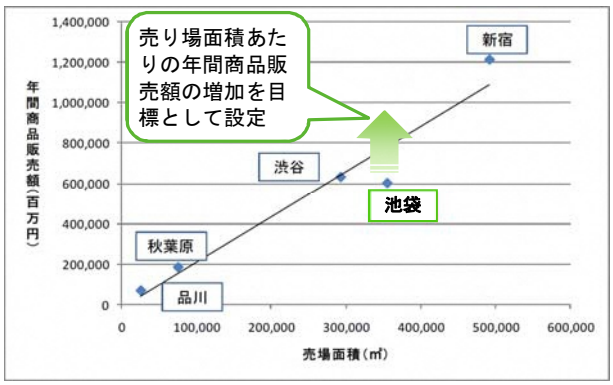


図 2-7　小売業年間商品販売額と売場面積比較※13

※10：サンシャイン 60 通りの歩行者交通量：158,000 人/12h（2017 年度調査）。
※11：豊島区実施の交通量調査データより集計。
※12：歩行者の滞在時間は、今回指標を設定するにあたってスマホアプリ（SilentLog）の位置情報データを取得し集計を行ったため、過年度のデータとの比較は行っていない。集計期間は大きなイベントや長期休暇等がない、2019 年 5 月 18 日～31 日と 2019 年 9 月 1 日～14 日の合計 4 週間としている。また、歩行者の滞在時間は、集計範囲（池袋副都心交通戦略の範囲）での施設への滞在時間と徒歩での移動時間としている。
※13：「平成 19 年度商業統計（経済産業省）」データより集計。

2-4. 基本方針

交通戦略では目標とする交通環境を整えるため、以下の４つの基本方針を掲げています。
引き続きこの方針に則り、進めていきます。

基本方針① 歩行者を優先する交通環境の創出　［現状と課題 1，2 に対応］

～来街者や地域の生活者にとって、安全・安心な交通環境を確保します～

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。

現状診断	●自動車中心の道路空間　●広幅員道路による駅とまちの分断 ●歩行する来街者と、一般車・荷さばき等の物流車両が交錯
将来に向けて	●増加する来街者に対応するため、開発等に伴う歩行者空間や滞留空間を創出 ●歩行者・自動車・自転車動線を整序化し、人中心の道路空間を実現

基本方針② 回遊性の向上　［現状と課題 2，4 に対応］

～誰もが気軽に訪れ楽しむことのできる歩行者･公共交通ネットワークを形成します～

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ぶ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、また駅からまちまかへの人の流れを円滑にするために、駅やまちの案内サインの充実を図ります。

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。

現状診断	●歩行者空間の不連続　●歩行者・自転車・自動車の動線の輻輳・重複 ●副都心内を気軽に回遊できる移動手段の不足 ●情報発信機能・空間の不足
将来に向けて	●安全で快適な歩行者ネットワークの形成 ●魅力ある公共交通システムの導入・多様な交通モードの連携 ●アート・カルチャー・ハブ※14／アート・カルチャー・スポット※15の育成

基本方針③　交流を育む拠点性の向上　［現状と課題 3，4 に対応］

～池袋駅東西駅前広場を池袋副都心の玄関口として魅力的な空間にします～

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く使いやすい交通結節拠点を形成します。

現状診断	●駅前やまちなかでの滞留・交流空間の不足　●シンボル性の不足 ●交通モード乗り換え機能の分散　●多様な交通ニーズへの対応
将来に向けて	●駅前再開発等と連携した駅前広場及び周辺街区の再編 ●駅とまちとをつなぐ駅コアとしてのシンボリックな空間の形成 ●賑わいを創出し、拡大するための道路空間の再編整備

基本方針④　東西の交通軸の形成　［現状と課題 1，4 に対応］

～池袋を象徴する美しい街並みを創出していくための仕掛けづくりを行います～

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。

現状診断	●駅の東口と西口が、鉄道や商業施設により地上部が分断 ●駅東西をつなぐ地下通路の慢性的な混雑や動線の輻輳
将来に向けて	●東西横断動線の強化

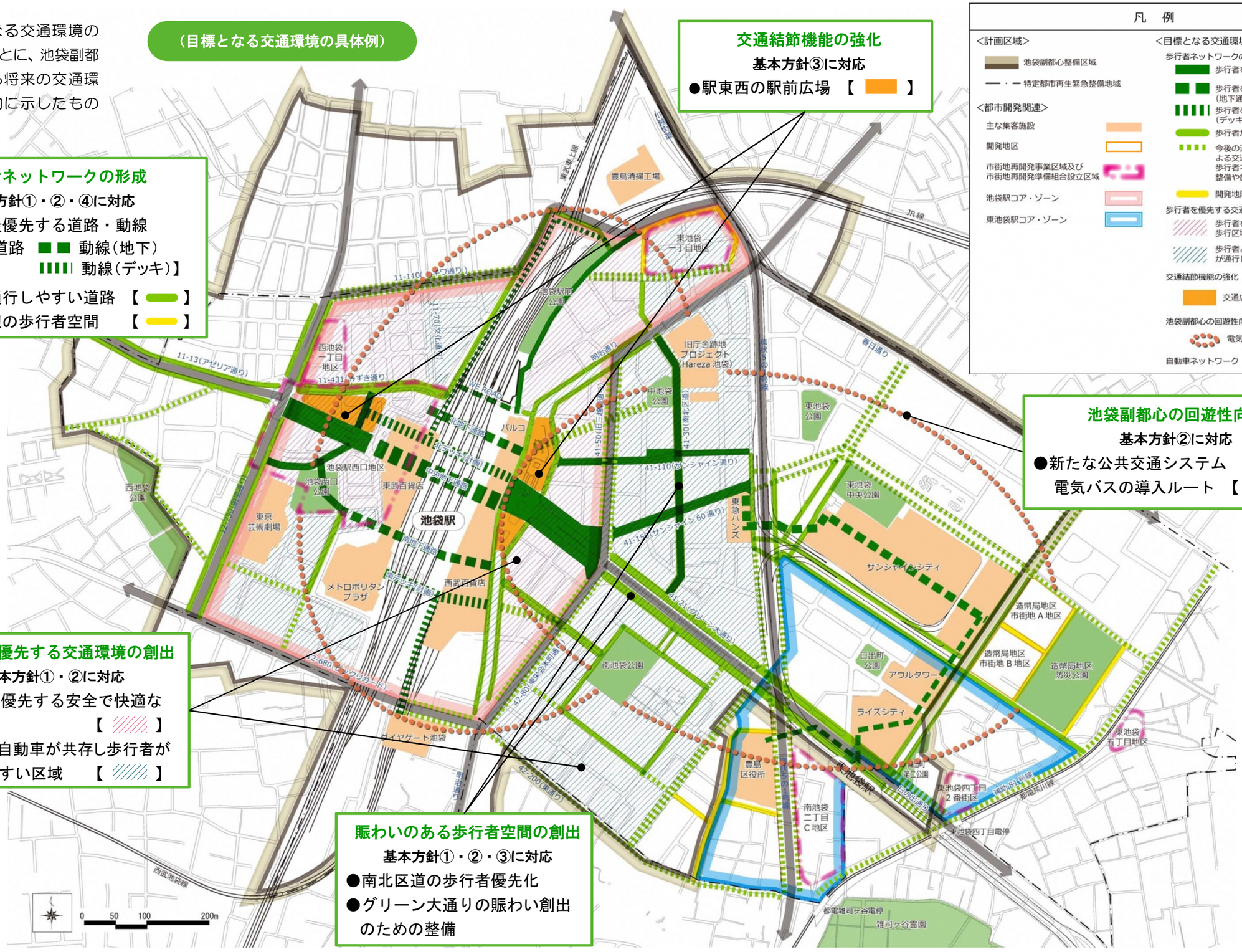
※14：「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」で示された、アート・カルチャーの活動や発信を支える地域拠点。

※15：アート・カルチャー・ハブを補完する空間で、地区内の多様な都市機能をネットワークし相互補完する回遊の中継点。

2-5. 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例

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。

（目標となる交通環境の具体例）



凡　例

<計画区域>
- 池袋副都心整備区域
- 特定都市再生緊急整備地域

<都市開発関連>
- 主な集客施設
- 開発地区
- 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
- 池袋駅コア・ゾーン
- 東池袋駅コア・ゾーン

<目標となる交通環境>

歩行者ネットワークの形成
- 歩行者を最優先する道路
- 歩行者を最優先する動線（地下通路）
- 歩行者を最優先する動線（デッキ）
- 歩行者が通行しやすい道路
- 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施策等を検討する路線
- 開発地周辺の歩行者空間

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

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　【　】

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　【　】

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　【　】

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　【　】

●歩行者と自動車が共存し歩行者が通行しやすい区域　【　】

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

1 歩行者ネットワークの形成

［歩行者を最優先する道路・動線］

池袋副都心において歩行者を常に最優先する空間を創出します。

（地上）

- グリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）は、東口のメインストリートとなるよう、道路空間全体を広場化します。
- サンシャイン 60 通りは、既に時間帯により歩行者専用空間として運用していますが、グリーン大通りとの連続性を確保し東口のメインストリートとします。
- アゼリア通りは西口再開発と連動し、歩行者空間を拡大します。
- 東口駅前街区のサンシャイン通りは、歩行者の多い時間帯は歩行者専用の空間とし、自転車も他の道路に誘導します。
- ハレザ池袋開発や南池袋公園をつなぐ区道 41-30（南北区道）は、新たに歩行者を最優先する道路として、歩行者が多い時間帯は歩行者専用の空間とします。
- 開発地周辺の道路は、開発事業に合わせて、歩行者が通行しやすい空間を拡大していきます。
- 上記のように歩行者を最優先する空間を創出するため、池袋駅前やまちなかに集中する自動車利用をそれ以外の場所に誘導するフリンジ（集約）駐車場等の適正な立地を進めます。

（地下通路・デッキ）

- 池袋駅の地下通路などは、サイン整備等により、わかりやすさを向上させます。
- 池袋駅の上空は、駅地下通路の歩行者空間を補完するとともに、東口駅前広場と西口駅前広場とを接続する歩行者動線、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として、東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）を整備します。

グリーン大通り広場化イメージ

デッキ整備イメージ

［歩行者が通行しやすい道路］

来街者の回遊を促し、沿道と一体的な賑わいを創出するため、誰もが安全・快適に通行できる歩道空間を確保します。

・駅前の明治通りは、車線数を４車線から２車線に減らすことにより歩道空間を拡幅します。
・グリーン大通りの東口五差路交差点以東は、歩行者が快適に通行できるよう歩道空間を整備し、沿道と一体的に賑わいを創出します。
・その他の道路は、沿道のまちづくりと一体となり、公民連携による歩行者空間の拡大を図ります。

明治通り歩道拡幅イメージ

南北区道のイメージ

また、歩行者ネットワーク全体として、地区内の回遊を促すために、わかりやすいまちなか案内誘導サインの整備を行ないます。

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］

歩行者の通行が多い時間など、特定の時間帯に歩行者を最優先する区域を設定します。自動車の進入は歩行者の少ない時間帯のみ、自転車はその他の道路へ誘導するなど、歩行者を優先する区域を定めます。

・東口は、想定される開発と連携を図りながら歩行者優先街区を設定します。
・西口は、西口再開発等と一体的に歩行者優先街区を設定します。

あわせて、歩行者を優先する街区への自動車の進入を最小限にするため、その街区に通行することなく駐車場にアクセスできる位置に駐車場を整備することや、荷さばき等の路上駐車を減らしていくなど、駐車場の整備や荷さばき対策を進めます。

［歩行者と自動車が共存し歩行者が通行しやすい区域］

歩行者、自転車、自動車が、時間的・空間的なシェアリングを行いながら共存する空間を区域として定め、自動車と自転車の通行に対して、歩行者の安全・安心を確保します。

3 交通結節機能の強化

［駅東西の駅前広場］

東京北西部の玄関口として、また池袋にふさわしい象徴的な「都市の顔」として、多様な交通モードに対応する交通結節機能の強化と、災害時にも機能する快適で安全な歩行者空間を確保・拡大します。

■東口駅前広場

- 駅前明治通りを遮断しグリーン大通りを挟んだ南北にロータリーを設けます。そこに、バス、タクシー、ＬＲＴ等の交通機能を配置し、多様な交通ニーズに対応できる駅前広場を整備します。
- また南北ロータリー化とグリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）の広場化により、歩行者空間を拡大・整備します。
- 周辺の民間都市開発の進捗に合わせて、公民連携により駅前広場や歩行者空間のさらなる拡大・拡充を図ります。

■西口駅前広場

- 西口再開発と連携し、バス、タクシー等の交通結節機能を集約し、多様な交通ニーズに対応できる駅前広場を整備します。
- 公民連携によりアゼリア通り（駅前～西口五差路交差点）を広場化し、周辺地区へのシームレスな歩行者空間を創出します。

■地上・地下の結節空間

- 地上の駅前広場および広場化された道路と上空のデッキ・地下通路を接続させる駅まち結節空間（東西都市軸との接続、サンクンガーデン等）を整備します。

駅前広場再編イメージ

駅前広場再編イメージ

4 賑わいのある歩行者空間の創出

安全な歩行者空間が確保された道路では、本来の通行機能に加え、場の機能（賑わい空間や居心地の良い空間など多様な機能）を創出します。賑わい空間など多様な空間の創出にあたっては、必要な通行機能を確保し、通行機能と場の機能のバランスの取れた歩行者空間とします。

［南北区道の歩行者優先化］

・南北区道は、交差するサンシャイン 60 通りやサンシャイン通りと回遊ネットワークを形成し、歩きやすい賑わい空間を創出します。

［グリーン大通りの賑わい創出］

・グリーン大通りの東口五差路交差点以東は、オープンカフェ等の取り組みを推進し、沿道と一体的に賑わいを創出します。

＜グリーン大通りのマルシェとオープンカフェ社会実験＞

5　池袋副都心の回遊性向上

［新たな公共交通システム］

お年寄りや身体の不自由な方、初めて池袋を訪れた方などを含め、全ての来街者が池袋副都心に来やすくなり、また池袋副都心の中での回遊を促す、新たな公共交通システムの導入について検討し、導入を推進します。

- 日本国内における移動サービスの動向をみると、ＬＲＴ（Light Rail Transit）や、電気や燃料電池で駆動するバスのほか、自動運転技術を採用した乗り物、自動車や自転車等のシェアリングサービス、タクシー等の配車サービスなど多種多様な移動サービスが開発されています。また、近年では単に目的地間を移動する道具としてではなく、街並みを眺め、移動そのものを楽しむ、低速で環境にやさしいグリーンスローモビリティ※16の導入が進められています。
- 池袋副都心では、池袋の主要スポットを巡る観光に視点を置いた乗り合いバスとして、グリーンスローモビリティである「IKEBUS（イケバス）」が 2019 年 11 月より運行を開始しました。
- 今後もまちづくりの動向や先進的な取組み事例等を踏まえながら、IKEBUS の更なる活用や新たな公共交通システムの導入について、引き続き検討を進めます。

池袋副都心で導入された電気バス
「IKEBUS（イケバス）」

諸外国で導入されているＬＲＴ
（写真：ランス（フランス）のＬＲＴ）

自動運転技術を採用した
移動システム

※16：電動で、時速 20 km未満で公道を走る 4 人乗り以上のモビリティ。環境にやさしく、開放感があり、ゆっくり移動を楽しむことができるなどの特徴がある。（出典：「グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集／国土交通省」より抜粋･要約）

［IKEBUS（イケバス）の導入］

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が2019年11月27日に定期運行を開始しました。

このシステムは単なる移動手段ではなく、まちづくり団体・運行事業者・区が連携しながら、豊島区の魅力を引き上げる「新たな価値を創出するまちづくりの装置」として運行します。

今後さらに利用しやすい交通システムとなるよう、利用者やまちづくりのニーズに応じて、運行ルートなどについて検討をしていきます。

役　割

■まちの回遊性向上

・池袋駅を中心として、池袋駅周辺地域基盤整備方針で「アート・カルチャー・ハブ」として位置付けた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）や区役所本庁舎、Hareza池袋、サンシャインシティなどをつなぐ機能を実現します。

■「まちの感性」を体現

・最高速度19km/hと低速であること、排気ガスやエンジン音など歩行者の快適性を阻害する要素を排除していることで、歩行者中心のまちづくりに合致しつつ、新たな価値を生み出します。

■地域のまちづくりと一体化

・まちづくり団体が、企画乗車券などによる誘客や、電気バスを活用したまちづくり団体独自の企画運行などでまちの魅力を発見する仕組みをつくります。

［IKEBUS（イケバス）ルート図］

2019年11月時点

【参考】豊島区のＬＲＴ導入構想

豊島区では、池袋副都心の再生に向けて、グリーン大通り等への LRT の導入可能性について、これまで検討を行ってきました。

○路線計画

- 路線長：2.1km
- ルート：池袋駅東口を起点に、グリーン大通りを経由して東池袋地区の大規模集客施設へアクセスする循環ルートとします。

○運行計画

- 道路交通等への影響を極力小さなものとしながらも必要なサービス水準を確保するため、単線での整備を基本とし、片方向の循環運行とします。

○施設計画

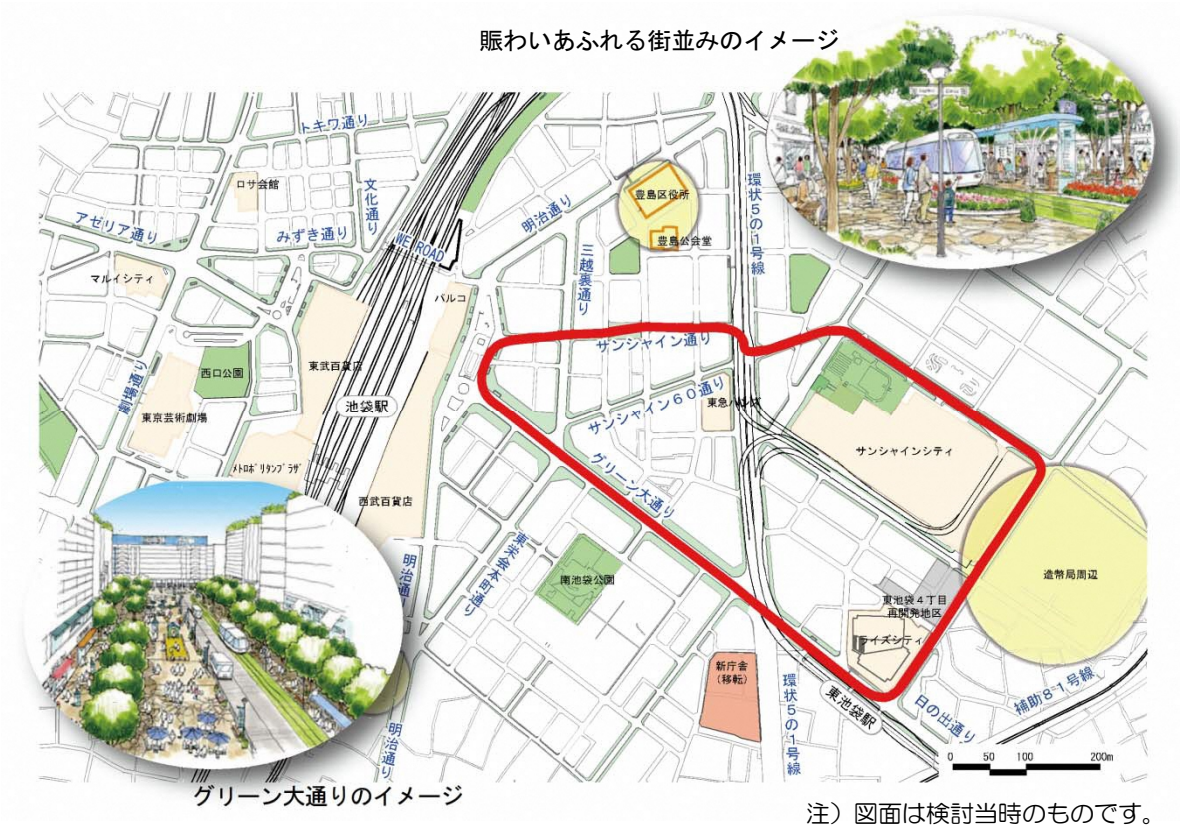
- 車 両：超低床車両（架線レス LRV、18m 級）を基本とします。

○概算事業費

- 車両基地の用地確保を前提に約 70 億円と試算され、上下分離方式による公設民営の事業スキームを設定した場合は採算性の確保が可能と考えられます。

○主な導入課題

- LRT の導入街路上に移設困難な地下埋設物があり、また、都心一等地のなかで車両基地の用地を如何に確保していくかといった物理的な課題があります。



注）図面は検討当時のものです。

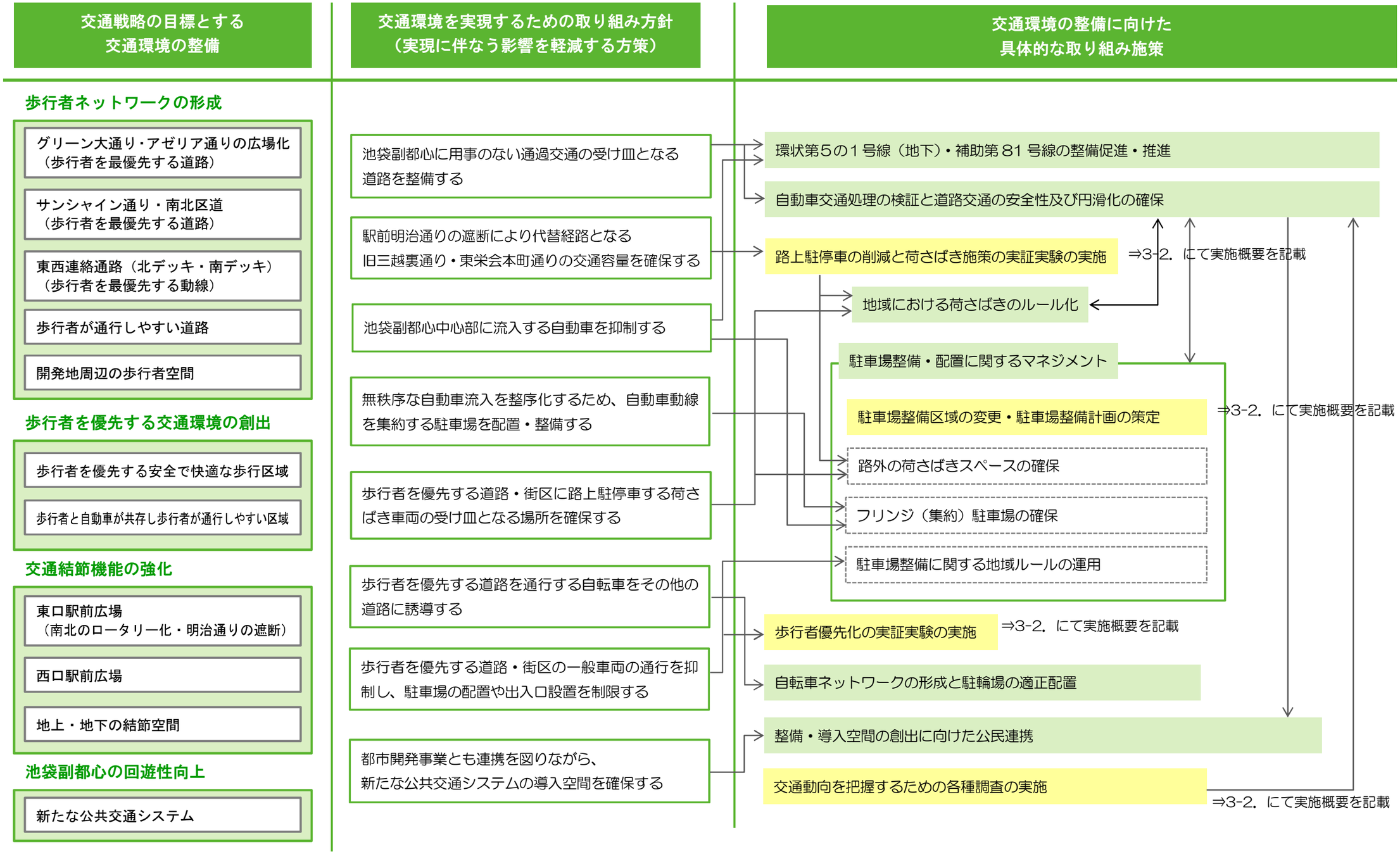
3章

交通戦略の推進

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、
交通戦略の取り組み施策とその道筋を示します。

3-1. 交通戦略の取り組み施策

交通戦略の目標とする交通環境を実現するため、自動車交通、物流交通、公共交通、自転車、駐車場など、都市交通の様々な観点から、具体的な取り組み施策を進めます。



3-2. これまでの取り組み

1 交通戦略の策定以降に実施した取り組み

「交通戦略」を策定した 2011 年９月以降、以下の取り組みを実施しました。
これらの取り組みによる成果や課題を踏まえて、その他施策へ順次展開します。

表 3-1　交通戦略の策定以降に実施した取り組み一覧

実施した取り組み	実施概要
路上駐停車の削減と 荷さばき施策の実証実験	〔目的〕 将来、駅前明治通りを遮断した際に、交通量の増加が予測される道路にて、将来渋滞を発生させない施策を考えるため、路上駐停車の抑制と、路上ではなく路外で荷さばきをしてもらう実証実験を行ないました。 〔場所〕 特別区道 41-50（旧三越裏通り）、 特別区道 42-80（東栄会本町通り）及び周辺駐車場 〔実施期間〕 2015 年 11 月の平日 10 日間
歩行者優先化の実証実験	〔目的〕 近年、ハレザ池袋をはじめとする大規模開発が完了する予定であり、来街者の増加を見据え、道路を歩行者専用にして歩行者が優先して通行できる実証実験を、複数年にわたり行ないました。 〔場所と実施期間〕 特別区道 41-100（サンシャイン通り） ：2016・2017 年度の 各年、土曜日・日曜日の４日間 特別区道 41-30（南北区道） ：2017・2018・2019 年度の 各年、土曜日・日曜日の４日間
駐車場整備区域の変更 駐車場整備計画の策定	〔目的〕 目標とする交通環境の実現に向け、駐車場や荷さばきに関連する施策の実行性を高めるため、駐車場整備区域の変更と駐車場整備計画の施策を行ないました。 〔実施期間〕 駐車場整備区域の変更：2018 年４月 駐車場整備計画の策定：2018 年４月

2 各種調査の実施

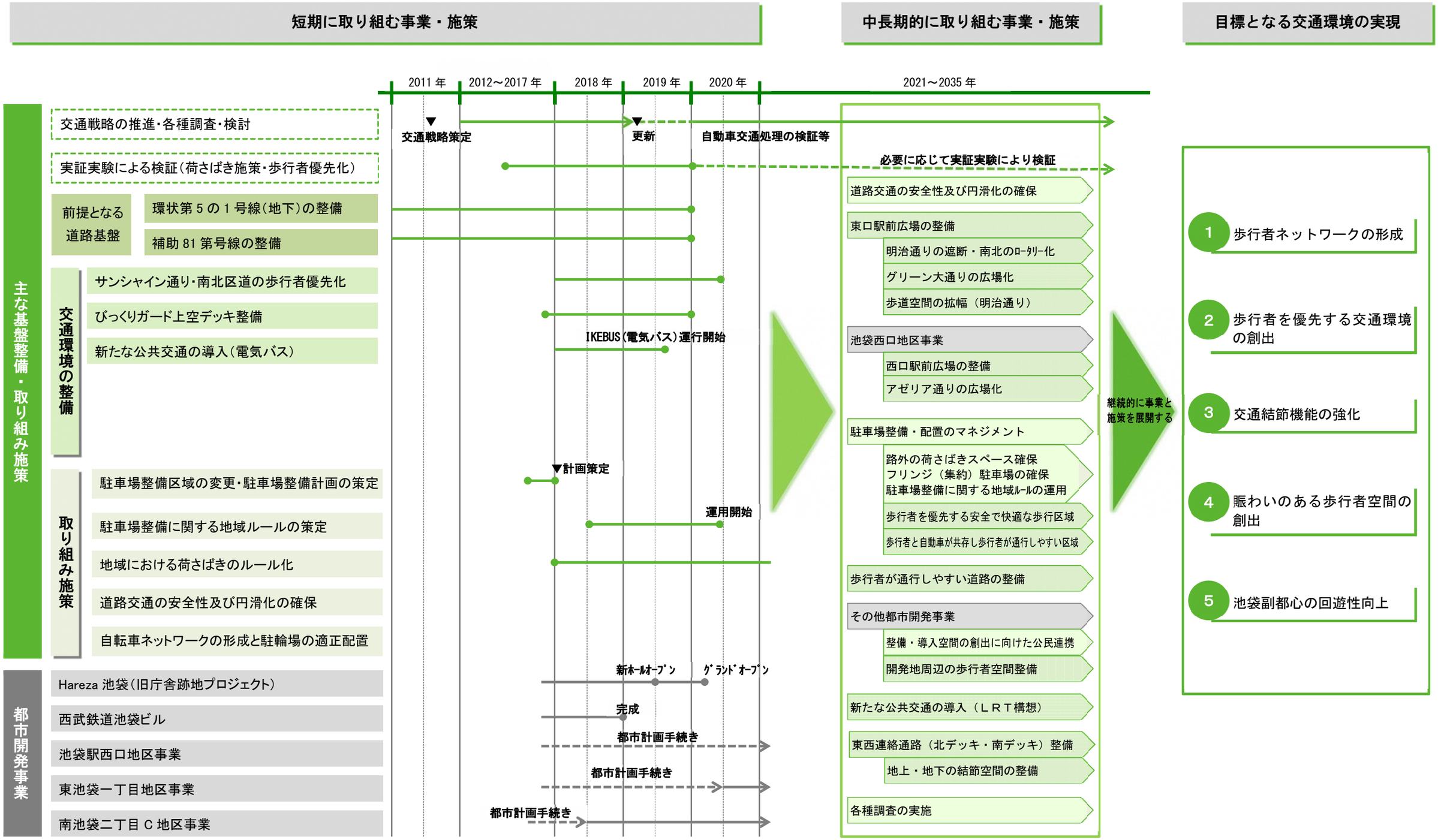
各交通の動向、また池袋副都心内で活動される方々や来訪者の意識・意向を把握するため、以下の調査を実施し、交通戦略の検討・検証に反映させています。

表 3-2　これまで実施した主な調査

調査目的	調査内容
自動車交通の動向把握	・池袋駅周辺主要交差点の自動車等の交通量調査（東口・西口）
	・池袋駅周辺道路の自動車等の交通量調査（東口）
	・一般車ドライバーへのアンケート調査
歩行者・自転車交通の動向把握	・池袋駅周辺道路の歩行者・自転車の交通量調査（東口）
荷さばきの実態等の把握	・荷主・ドライバーへの荷さばきに関するアンケート調査
	・路上駐車台数調査（東口・西口）
	・荷さばき対策の事例調査、荷さばき対策の先進都市ヒアリング
駐車場利用の動向把握	・駐車場利用台数の実態調査
	・駐車場整備台数の調査
	・駐車場利用者へのアンケート調査
地元や来訪者の行動や意向の把握	・来街者への歩行者優先施策に関するアンケート調査
	・地元への歩行者優先施策に関するアンケート調査

3-3. 実現に向けたロードマップ

目標となる交通環境の実現に向けて、取り組む事業・施策の手順を、以下のロードマップに示します。



3-4. 取り組む事業・施策の役割分担

取り組む事業における関係者等を以下に示します。

		事業・施策	関係者等
短期に取り組む事業・施策	交通環境の整備	環状第５の１号線（地下）の整備	行政
		補助第 81 号線の整備	行政
		ｻﾝｼｬｲﾝ通り･南北区道の歩行者優先化	行政、地元関係者
		びっくりガード上空デッキ整備	行政、公共交通事業者
		新たな公共交通の導入（電気バス）	行政、公共交通事業者、地元関係者
	取り組み施策	駐車場整備に関する地域ルールの策定	行政、地元関係者
		地域における荷さばきのルール化	行政、地元関係者
		道路交通の安全性及び円滑化の確保	行政
		自転車ﾈｯﾄﾜｰｸの形成と駐輪場の適正配置	行政、公共交通事業者、地元関係者
中長期的に取り組む事業・施策	交通環境の整備	東口駅前広場の整備	行政、公共交通事業者、地元関係者
		明治通りの遮断・南北のロータリー化	行政、公共交通事業者
		グリーン大通りの広場化	行政、公共交通事業者
		歩道空間の拡幅（明治通り）	行政
		西口駅前広場の整備	行政、公共交通事業者、地元関係者
		アゼリア通りの広場化	行政、地元関係者
		歩行者を優先する安全で快適な歩行区域	行政、地元関係者
		歩行者と自動車が共存し歩行者が通行しやすい区域	行政、地元関係者
		開発地周辺の歩行者空間整備	行政、公共交通事業者、地元関係者
		新たな公共交通の導入（ＬＲＴ構想）	行政、公共交通事業者、地元関係者
		東西連絡通路（北デッキ･南デッキ）整備	行政、公共交通事業者、地元関係者
		地上・地下の結節空間の整備	行政、公共交通事業者、地元関係者
	取り組み施策	道路交通の安全性及び円滑化の確保	行政
		駐車場整備・配置のマネジメント	行政、地元関係者
		路外の荷さばきスペース確保	行政、地元関係者
		フリンジ（集約）駐車場の確保	行政、地元関係者
		駐車場整備に関する地域ﾙｰﾙの運用	行政、地元関係者
		整備・導入空間の創出に向けた公民連携	行政、地元関係者
		各種調査の実施	行政、地元関係者

3-5. 進行管理並びに評価・見直し

本交通戦略に基づき実施される施策が着実に進行しているかどうか、また、目標達成に寄与しているかどうかを定期的に評価・検証を行いながら、その結果を「池袋副都心交通戦略」並びに上位計画である「豊島区都市づくりビジョン」に反映するPDCAサイクルを構築してフォローアップに努めるとともに、想定していなかった事象が生じた場合にも必要に応じて柔軟に対応していきます。

1 交通戦略の推進体制

目標となる交通環境を実現するための各種交通施策を進めるには、地域住民・商業者・地権者などの地元の方々からの理解と協力を得ていくことが重要です。

今回の更新に向けて、2018年より池袋駅周辺地域のまちづくりや基盤整備の方針を定める「池袋駅周辺地域再生委員会」の部会「交通検討部会」にて、交通戦略を推進する体制を構築しました。

また、地元の方々にも主体的に関わって頂きながら、目標となる交通環境の構築に向けた具体的な取り組みに対する重点かつ専門的・技術的な検討を行う必要があることから、部会の下部組織として複数の「ワーキング」を設置し、交通戦略の推進に取り組んでいきます。

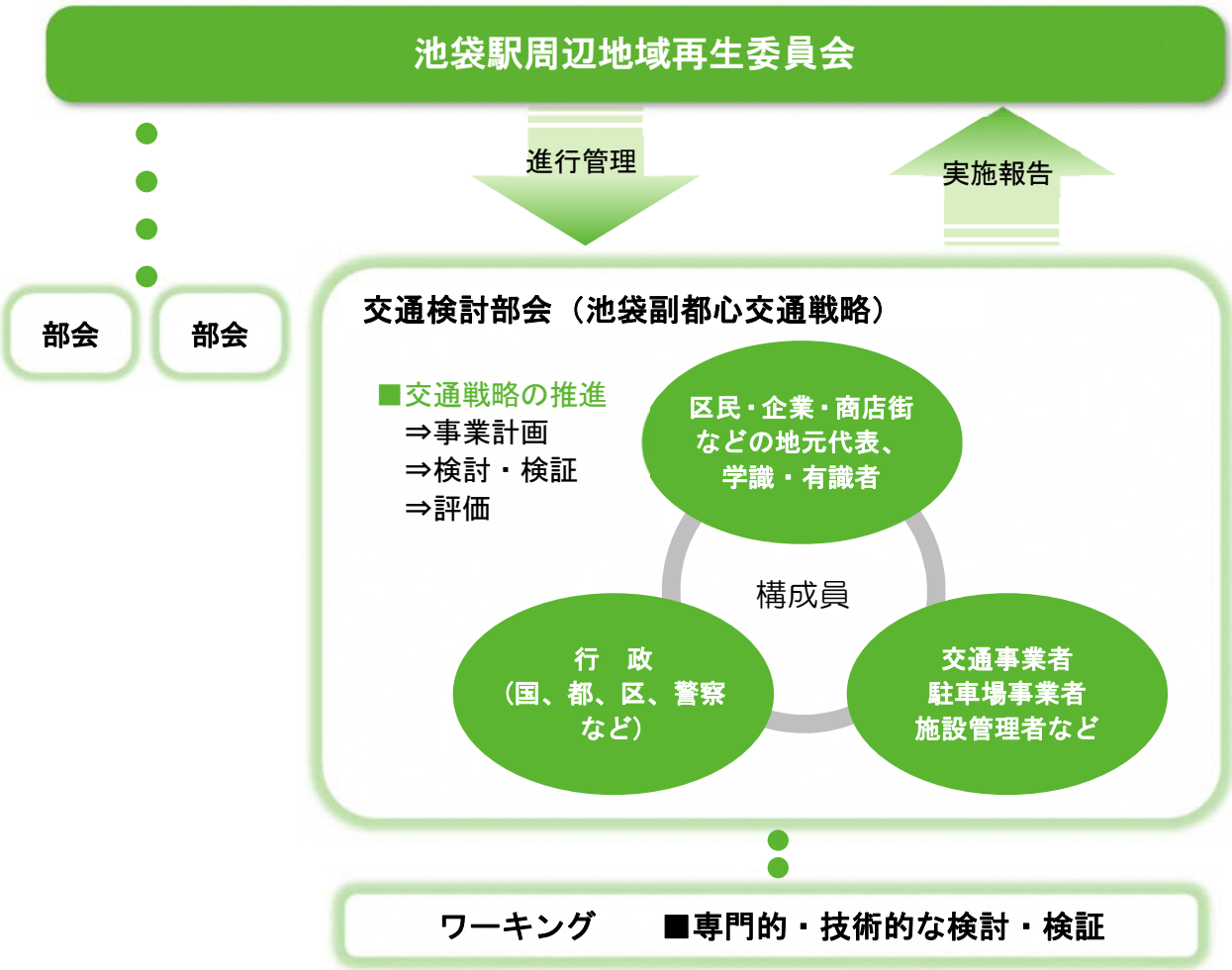


図 3-1　推進体制のイメージ

2 進行管理

本交通戦略の目標年次は「豊島区都市づくりビジョン」の目標年次である 2035 年頃としていますが、環状第５の１号線（地下道路）等の広域的な道路ネットワークが形成された時期を一つの区切りとして、進行管理を行います。

そのため、環状第５の１号線（地下道路）の開通後に下記の点を確認し、着実な進行管理に努めるとともに、事業が進捗していない場合は要因を明らかにし、必要に応じて「池袋副都心交通戦略」の更新を行います。

（チェック項目のイメージ）

- □ 地域住民・商業者・事業者などの地元の方々からの理解が得られたか
- □ 具体的なプランが策定されたか
- □ 関係機関との合意形成がなされたか
- □ 想定していなかった事象が生じていないか
- □ 交通環境の将来像の実現に移行できるか　　など

3 評価・見直し

本交通戦略に基づき実施される施策が目標達成に寄与しているかどうかについては、定期的に評価・検証していくことが必要となります。

本交通戦略では、2035 年頃を見据えた数値目標を掲げていますが、5 年毎に評価し、交通環境が大きく変化する際には見直しを行います。

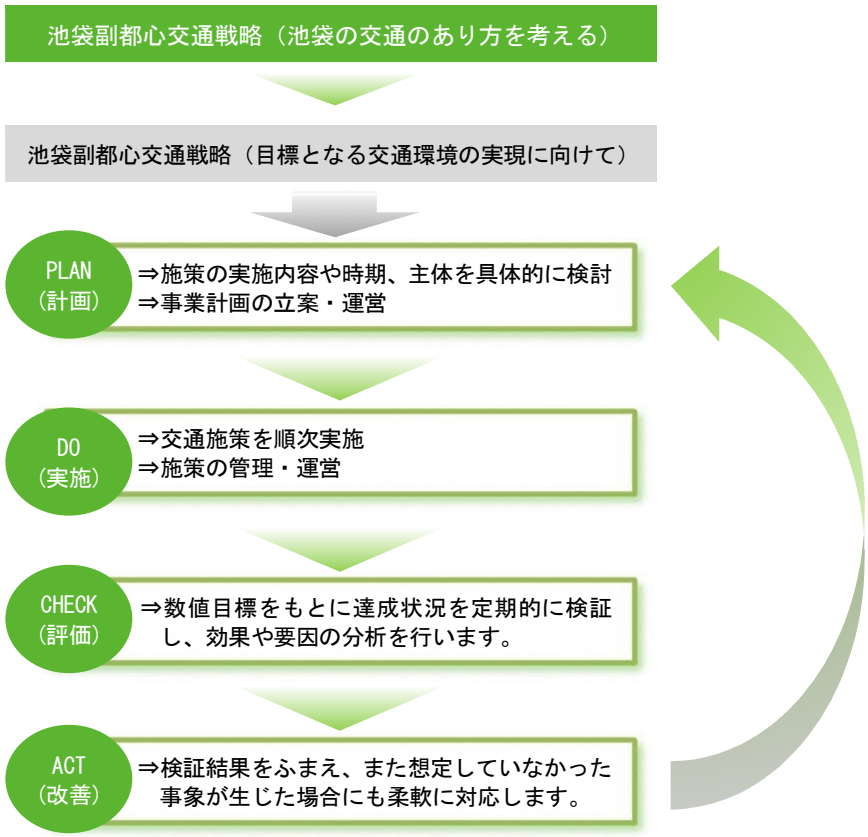


図3-2　ＰＤＣＡサイクルのイメージ

交通検討部会の構成員

交通戦略を推進する「交通検討部会」の構成員は、以下のとおりです。

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
	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
	イーグルバス株式会社 顧問　坂本邦宏	〃
	日本大学 理工学部 土木工学科 教授　大沢昌玄	〃
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
	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	〃
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	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長	〃
	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	〃
交通管理者	警視庁 交通部管理官 都市交通管理室長	〃
	警視庁 池袋警察署 交通課 課長	〃
	警視庁 目白警察署 交通課 課長	〃
	警視庁 巣鴨警察署 交通課 課長	〃
交通事業者等	一般社団法人東京バス協会 常務理事	〃
	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部 施設管理課	〃
住民又は利用者団体代表	東京商工会議所 豊島支部 会長	〃
	豊島区商店街連合会 会長	〃
	豊島区町会連合会 副会長	〃
	豊島区観光協会 名誉会長	〃
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3月　発行
発行・編集：豊島区都市整備部　都市計画課

〒171-8422
TEL：03-3981-1111 FAX：03-3981-1280
URL：http//www.city.toshima.lg.jp/