

池袋駅コア整備方針 2024 素案（案）



池袋駅周辺地域再生委員会

はじめに

武蔵野田園地帯であった池袋のまちは、日本鉄道品川線と豊島線の開通により、1903年（明治36年）に交通の要衝として池袋駅が開業し、その後の鉄道網の拡充等により、現在では4社8線の鉄道や複数の路線バス・高速バスが乗り入れ、新宿・渋谷と比肩する有数の巨大ターミナルへと成長を遂げ、東京の中核的な都市として発展してきた。

池袋駅は1日200万人を超える駅利用者を抱え、そのうち3/4が乗換利用者であり、鉄道網の結節点となる役割を担う一方で、来街者に対して池袋への来訪機会を逃している側面もある。また池袋駅は、駅と直結した百貨店をはじめとする商業施設が集積し、その東西に位置するまちを結ぶ地下通路等が歩きにくいなど様々な要因から、来街者が駅直近の利用に限定され、駅からまちへ人の流れが拡大せず、まちの東西の回遊が見られない「駅袋*」と揶揄されてきた。今後、池袋の特性を活かし、課題解決を図る取組を進め、次の時代に向けて、さらなる成長を果たしていく必要がある。

こうした状況に対し、2015年（平成27年）7月、特定都市再生緊急整備地域*の指定（池袋駅周辺地域）を契機に「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」（平成28年・池袋駅周辺地域再生委員会）において、池袋駅周辺地域を「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」と位置づけ、池袋の特性であるアート・カルチャーを旗印に、巨大ターミナル駅が持つポテンシャルに見合う発展型のまちづくりの将来像を掲げた。さらに、「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」（平成30年・池袋駅周辺地域再生委員会）においては、6つの基盤整備の目標と「池袋駅コア」エリアの4つの整備項目の考え方が整理され、4つ公園とその周辺をアート・カルチャー・ハブと位置付け、点在するアート・カルチャー・スポットと連携し、まちの回遊性を高めていくなど、地域の個性を際立たせるまちづくりの方針を示した。

この「池袋駅コア整備方針2024」は、「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」の具体化を図るとともに、池袋駅周辺地域の価値をより高めるため、「人中心のウォークアブル*なまちづくり」を進めていく視点を新たに取り入れ、「駅袋」の脱却を図ることとしている。特に池袋駅西口エリアについては、再開発の検討が進んでおり、こうした池袋駅周辺地域の状況を踏まえて、誘導すべき都市機能や都市基盤などの整備方針を取りまとめたものであり、今後、行政、鉄道事業者、地権者、開発事業者等が連携して取り組むべき内容を示している。

なお、池袋駅東口エリアについては、環状5の1号線開通後の明治通りのクルドサック*化に向けた検討を区が中心となって進め、その進展状況をみながら、今後、本整備方針を更新していくこととする。

目次

1. 池袋駅コア整備方針 2024 の目的	1
2. 池袋駅コア整備方針 2024 の目標年次と対象範囲.....	2
3. まちの成り立ち.....	2
4. 池袋駅周辺地域の特性と課題.....	3
5. 池袋駅周辺地域の将来像とまちの発展イメージ・本整備方針コンセプト.....	5
6. 「脱・駅袋」を実践するための要素と方針.....	7
方針① アート・カルチャーの魅力で人を集める	
取組 1 多様な都市機能の集積と連携を図り、拠点性を高める	9
取組 2 持続可能なアート・カルチャー活動の展開.....	13
方針② 駅からまちへ人を広げ、まちの東西の回遊性を向上する	
取組 3 駅とまちが一体となった都市空間の創出.....	15
取組 4 他地域とのアクセス性を高める交通結節機能の強化.....	19
方針③ みどりで回遊・滞在の質を高める	
取組 5 歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりの整備.....	20
取組 6 地域の人々に愛され親しまれるみどりを育てる	21
方針④ 持続可能な都市インフラでまちを支える	
取組 7 大規模ターミナルとしての防災性を高める.....	22
取組 8 環境に優しいまちづくりに取組む.....	22
7. 池袋駅コアの整備イメージ.....	23
<参考>	
・関連上位計画.....	29
・池袋駅周辺地域再生委員会.....	30
・用語集.....	31

本文中において、特に解説が必要な語句は、末尾に「*」を付している。用語集（P31～35）を参照。

1. 池袋駅コア整備方針 2024 の目的

「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」において、池袋駅周辺地域のまちづくりの将来像を「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」と定めており、この実現に向けては「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」に示した「池袋駅コア」ならびに池袋駅周辺の都市開発において、一体的に整備すべき都市機能及び4つの整備項目（駅まち結節空間・東西連絡通路・東西駅前広場・駅関連施設）を具体化するため「池袋駅コア整備方針 2024」を策定する。

池袋駅周辺地域まちづくりの将来像・池袋駅コアの特徴

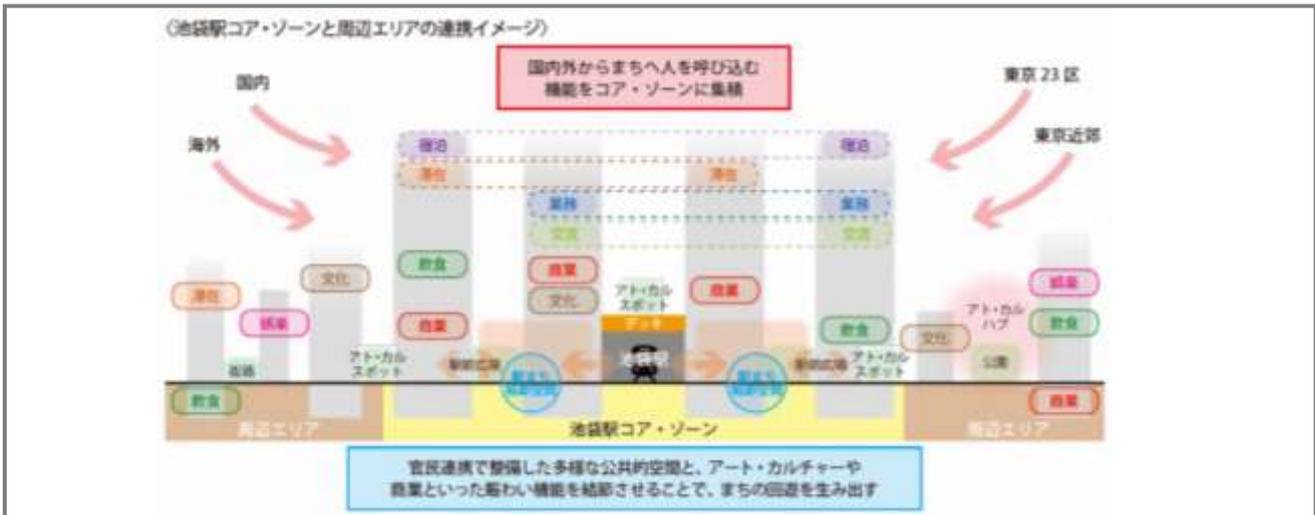
世界中から人を惹きつける「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」
 境界を歩き、にぎわいと四季の彩りを感じるまち・池袋

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

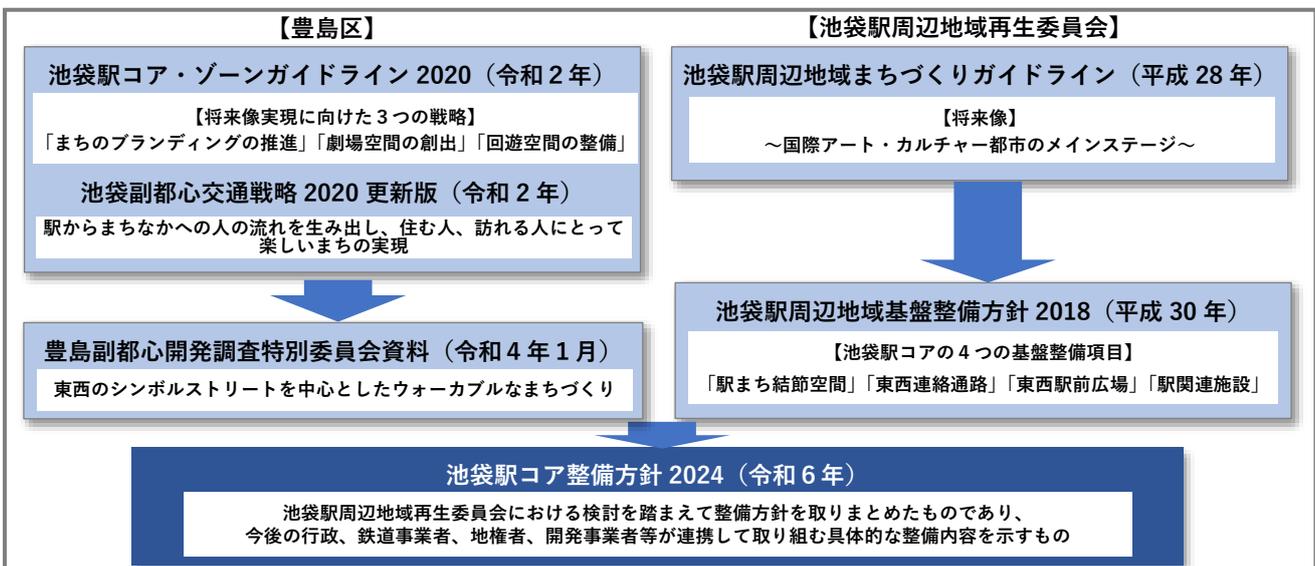
先人が培ってきた文化資源を生かしながら、新たなまちづくりへ

出典：池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン



出典：池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020

池袋駅コア整備方針 2024 の位置づけ



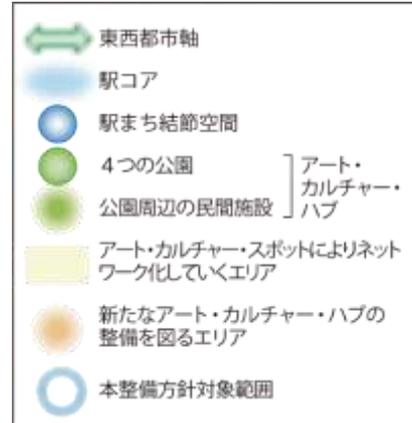
2. 池袋駅コア整備方針 2024 の目標年次と対象範囲

「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」で示している目標年次は2035年に対し、現在のまちづくりの動向を踏まえ、本整備方針では、2040年代のまちの姿を想定する。また「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」に示した「池袋駅コア」を含む以下のエリアを本整備方針の対象範囲とする。

<池袋駅コア整備方針対象範囲>



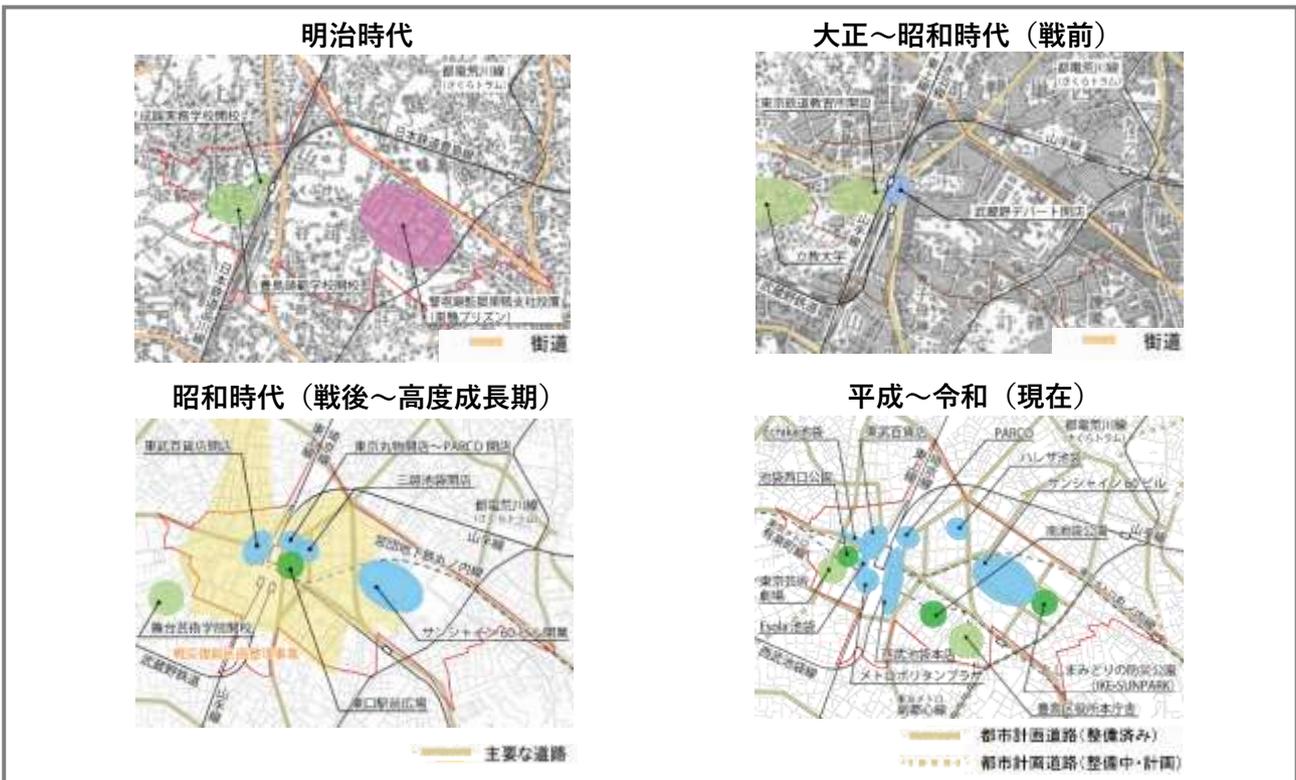
<凡例>



※アート・カルチャー・ハブ/スポットについては、P.10を参照

3. まちの成り立ち

1903年（明治36年）池袋駅の開業以降、駅を中心にまちが形成され、百貨店などの商業施設が集積し発展してきた。平成以降は、東京芸術劇場などが整備され、芸術・文化のまちとして成長し、近年では公園等のリニューアルにより、区内外から家族連れや外国人観光客が集まるなど、賑わいがあふれ、新たに注目を集めている。一方、池袋駅は鉄道や駅前の車道などの交通インフラにより東西のまちが分断されており、まち全体の回遊性が乏しいなど、取り組むべき課題が残されている。



4. 池袋駅周辺地域の特性と課題

特性 1

「芸術・文化を軸とした豊島新時代」のまちづくり

- 池袋モンパルナス*やトキワ荘*など、アーティストの揺籃の場として歴史があり、マンガ・アニメから伝統芸能まで、新旧の池袋文化が根付いている。
- 東京芸術劇場、あうるすぽっと、Hareza 池袋など、集客施設が充実し、文化資源活用による新たなまちづくりのポテンシャルを秘めている。



マンガ・アニメの魅力発信



ふくろ祭り/東京よさこい

特性 2

幅広い世代が集い、多様な人々が生活する「新陳代謝が活発なまち」

- 来街者の年齢層・家族構成・職業が多様で、駅周辺に集積する商業施設の後背地には、住宅や事務所が広がり、職住商が近接している。
- 駅至近に大学が立地し、学生の往来が多く、繁華街に若者が集っている。
- アジアを中心とした外国人居住者も多い。



立教大学

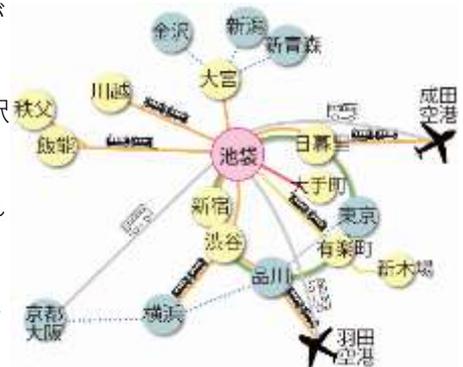


池袋駅西口の飲食店街

特性 3

池袋駅を中心とした「広域交通結節点」を形成

- 鉄道4社8路線が乗り入れ、首都圏各都市へのアクセス利便性が高い。
- 乗降客数が1日あたり約200万人を誇る世界有数のターミナル駅を有している。
- 鉄道利用者の3/4は乗り換え利用者であり、池袋のまちを訪れる潜在的な需要がある。
- 国際空港等と結ぶ高速バスや周辺地域と結ぶ路線バス、池袋のまちを周遊するイケバス*が運行し、多様なエリアを網羅している。



池袋の広域アクセス

特性 4

「魅力的な公共空間」へ再整備

- 緑豊かで居心地の良い南池袋公園や音楽・演劇等が楽しめる池袋西口公園など、駅周辺の公園が再整備されている。
- 駅東西のグリーン大通りとアゼリア通りの広幅員道路では、歩行者中心の道路再編の期待が高まっている。また、立教通りの無電柱化・車道の一方通行化など、歩行者空間拡大の取組が進められている。
- 環状5の1号線の整備を契機として、駅周辺の通過交通の更なる転換が見込まれている。

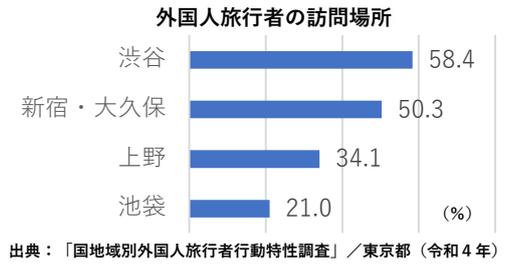


南池袋公園

課題 1

都内他地域と比較して「世界中から人を惹きつける拠点性」が低い

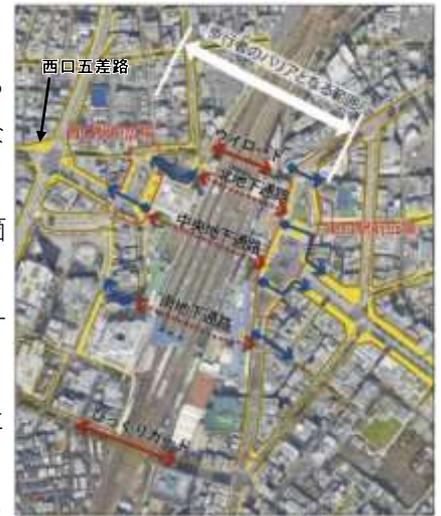
- 駅を中心に建築後 40 年以上を経過した老朽建物が多く、施設の更新時期を迎えている。
- 駅直近に芸術・文化の情報発信や表現の場が少ない。
- 訪都地としての人気が高くなく、ニーズに合った宿泊場所が少ない。
- 大規模なオフィスビルや企業の本社が少ない。



課題 2

まちの東西の「回遊性」・駅からまちへの「流動性」が乏しい

- 鉄道や駅前の車道などの交通インフラが歩行者のバリアとなっており、東西のまちからまちへ人の回遊性が乏しい。
- まちの東西をつなぐ公共の道路がウイロード、びっくりガードに限られており、特にウイロードは、駅や周辺施設と有効に接続されていない。
- 鉄道施設内の地下通路は、駅利用者の交錯やバリアフリー*未対応な箇所があり、円滑な歩行者動線となっていない。
- 駅の出入口がわかりづらく、また、駅周辺に人々の滞留や交流を促す心地よい歩行者空間が不足している。
- バスやタクシーの乗降施設が分散しわかりづらく、駅から乗降施設に向かう間に複数回車道を横断する必要があり、交通結節機能に劣る。
- 西口五差路交差点の形状により、円滑な車両交通や歩行者の駅からまちへの移動を阻害している。
- 移動制約者に対応する駐車場施設や荷さばき需要等に対応する駐車場施設、観光用の貸切バス乗降施設が不足している。



課題 3

駅周辺に「みどり」が少ない

- 駅周辺の緑被率が低く、居心地の良い緑化空間が形成されていない。
- 歩きながらみどりと親しむ機会や都市の中の新たな自然環境の創出、美しいみどりの景観づくりが求められている。



課題 4

交通ターミナル周辺としての「防災性」と「環境配慮」が不足

- 災害時の一時待機場所*、一時滞在施設*が不足している。
- 複数管理者間の災害時における避難誘導や避難者支援などの危機管理体制が整っていない。
- 既存のエネルギー基盤を活かした環境負荷低減の取組が不足している。



地震直後の池袋駅構内



災害に伴う公衆電話の列

5. 池袋駅周辺地域の将来像とまちの発展イメージ・本整備方針コンセプト

これまでの上位計画を踏まえつつ、まちの価値をより高める新たな視点を取り入れ、池袋駅周辺地域が目指すまちづくりの考え方を再整理するとともに、その発展イメージと本整備方針のコンセプトを示す。

<池袋駅周辺地域の将来像>

○上位計画の考え方

池袋駅周辺地域の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」～

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

出典：池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン（平成 28 年）

都市基盤及びアート・カルチャー施設の整備方針

●駅コアエリアの“4つの整備項目”と東西都市軸の形成

- ・駅 関 連 施 設：誰にとってもわかりやすく快適な駅空間を形成する。
- ・駅まち結節空間：地下やデッキと地上とをつなぎ駅からまちへ人の流れを拡大する。
- ・東西連絡通路：3本の地下通路と連携して東西駅前広場を明快につなぐ。
- ・東西駅前広場：交通結節機能を強化し安全で快適な歩行者空間を拡大する。
- ・東西都市軸：池袋駅の東西と2つの駅コアを結び人々の交流をまちへ広げる回遊動線の幹を形成する。

●アート・カルチャー施設の創出

- ・4つの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、それらをつなぐアート・カルチャー・スポットをまちなかに整備し、ネットワーク化していく。

出典：池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018（平成 30 年）

○新たな視点

池袋東口と西口をつなぐウォークアブルなまちづくり

■東西のシンボルストリートを中心としたウォークアブルなまちづくり

今後目指すべき人中心のウォークアブルなまちづくりのため、4つの公園を核として自然豊かな関係性を創出しつつそれらをむすぶ魅力的なシンボルストリートによってシンボルストリートを中心としたエリア全体の回遊性を飛躍的に向上させる。



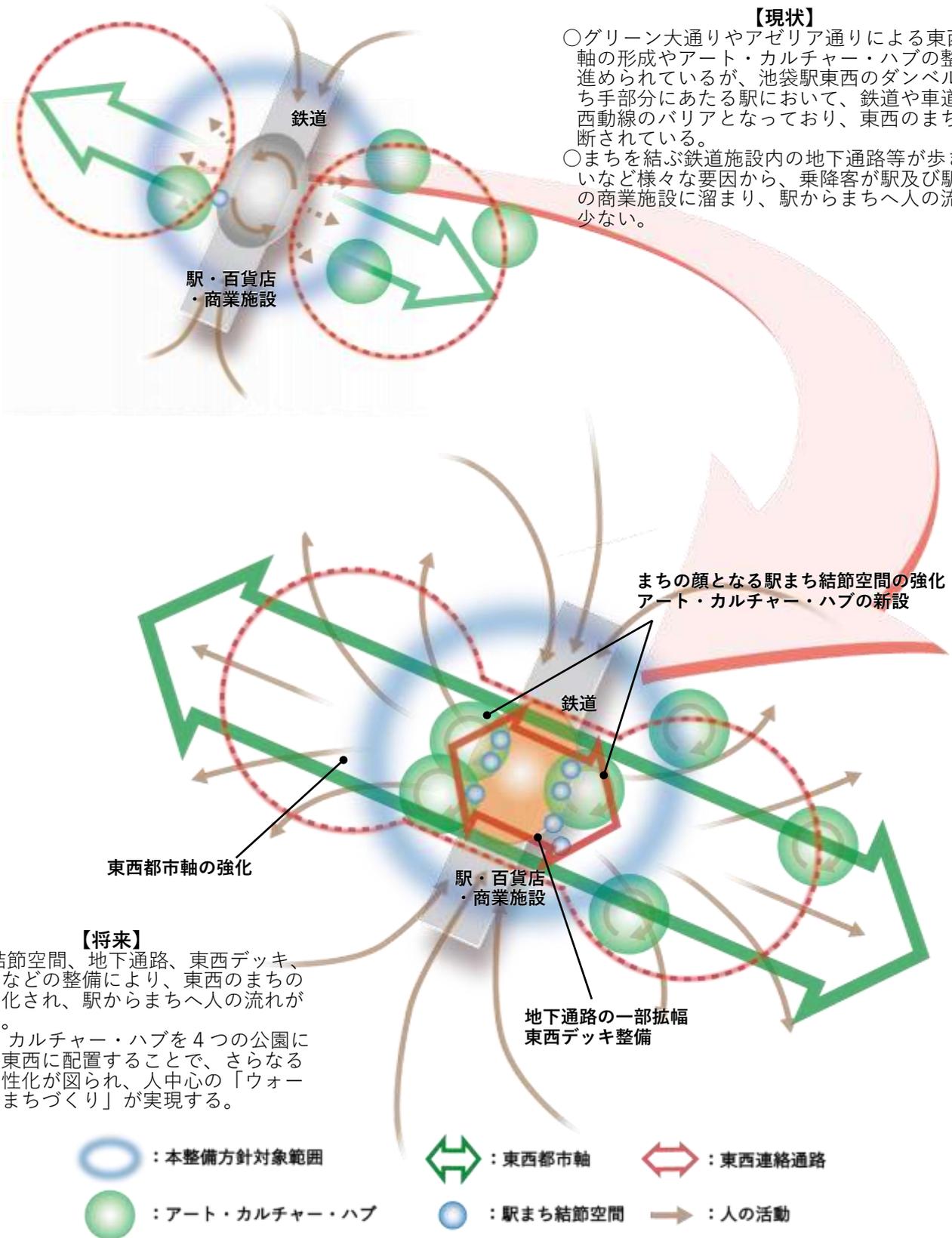
出典：豊島副都心開発調査特別委員会資料（令和 4 年 1 月）

<池袋駅コア整備方針 2024 のコンセプト>

ウォークアブルなまち・池袋に生まれ変わる「脱・駅袋」の実践

アート・カルチャーの魅力や都市機能の集積、情報発信により国内外から人を集め、駅東西の往来の促進やまちに人を送り出すための基盤整備と居心地の良い空間づくり、安心して暮らせる環境整備を同時に行うことにより「駅袋」からの脱却を図る

<まちの発展イメージ（ダンベル型のまちづくりの実現に向けて）>



【現状】

- グリーン大通りやアゼリア通りによる東西都市軸の形成やアート・カルチャー・ハブの整備が進められているが、池袋駅東西のダンベルの持ち手部分にあたる駅において、鉄道や車道が東西動線のバリアとなっており、東西のまちが分断されている。
- まちを結ぶ鉄道施設内の地下通路等が歩きにくいなど様々な要因から、乗降客が駅及び駅付近の商業施設に溜まり、駅からまちへ人の流れが少ない。

まちの顔となる駅まち結節空間の強化
アート・カルチャー・ハブの新設

東西都市軸の強化

【将来】

- 駅まち結節空間、地下通路、東西デッキ、駅前広場などの整備により、東西のまちの接続が強化され、駅からまちへ人の流れが拡大する。
- アート・カルチャー・ハブを4つの公園に加えて駅東西に配置することで、さらなる回遊の活性化が図られ、人中心の「ウォークアブルなまちづくり」が実現する。

地下通路の一部拡幅
東西デッキ整備

- （青い輪）：本整備方針対象範囲
- （緑い輪）：アート・カルチャー・ハブ
- （青い丸）：駅まち結節空間
- （緑い矢印）：東西都市軸
- （青い丸）：駅まち結節空間
- （赤い矢印）：東西連絡通路
- （茶色い矢印）：人の活動

※将来像の実現に向けて、回遊性の活性化を図ることを目的として、アート・カルチャー・ハブを補完するものとしてアート・カルチャー・スポットも配置する。
※池袋駅東口エリアについては、今後開発の機会をとらえて本整備方針を更新していくこととする。

6. 「脱・駅袋」を実践するための要素と方針

アート・カルチャー

都市機能の集積やアート・カルチャー・ハブ／スポットの育成により国内外から人を呼び込む。



歩行者空間・ネットワーク

東西都市軸を強化し、歩行者中心の都市基盤を整備することにより、回遊性を向上する。



方針①

アート・カルチャーの魅力で人を集める

取組 1

多様な都市機能の集積と連携を図り、拠点性を高める

- (1) 多様な都市機能の集積と連携
- (2) アート・カルチャー・ハブ/スポットの育成

取組 2

持続可能なアート・カルチャー活動の展開

- (1) まちなかのアート・カルチャーの体験・交流を促進
- (2) 誰もが活躍できるアート・カルチャー環境を充実
- (3) 多様な活動と連携した池袋ならではのコンテンツを提供

方針②

駅からまちへ人を広げ、まちの東西の回遊性を向上する

取組 3

駅とまちが一体となった都市空間の創出

- (1) 新たな玄関口となる駅まち結節空間の構築
- (2) 駅と周辺地域・まちの東西をつなげる歩行者ネットワーク、滞留空間の整備

取組 4

他地域とのアクセス性を高める交通結節機能の強化

- (1) 交通結節機能を高める交通施設の再編
- (2) 誰もが安全で円滑に移動できる道路空間等の再整備

みどり

歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりを誘導し、快適で、四季の彩りで憩える空間を形成する。



防災・環境

大規模ターミナルとしての防災性の向上と環境への配慮により、安全・安心なまちづくりを行う。



方針③

みどりで回遊・滞在の質を高める

取組 5

歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりの整備

- (1) 東西都市軸などの地上部を中心としたみどりの配置
- (2) 公園周辺の空間の緑化
- (3) 駅まち結節空間と東西デッキの緑化

取組 6

地域の人々に愛され親しまれるみどりを育てる

- (1) 特色あるみどりと憩いの場の創出
- (2) みどりの多様な機能を活用したグリーンインフラの推進
- (3) 地域と協働したみどりの維持管理

方針④

持続可能な都市インフラでまちを支える

取組 7

大規模ターミナルとしての防災性を高める

- (1) 安全な退避経路および帰宅困難者^{*}の安全確保
- (2) BCP^{*}強化（事業継続計画）への取組

取組 8

環境に優しいまちづくりに取組む

- (1) 地区全体の総合的エネルギー効率向上の取組
- (2) ゼロカーボンシティ^{*}の実現に向けた取組

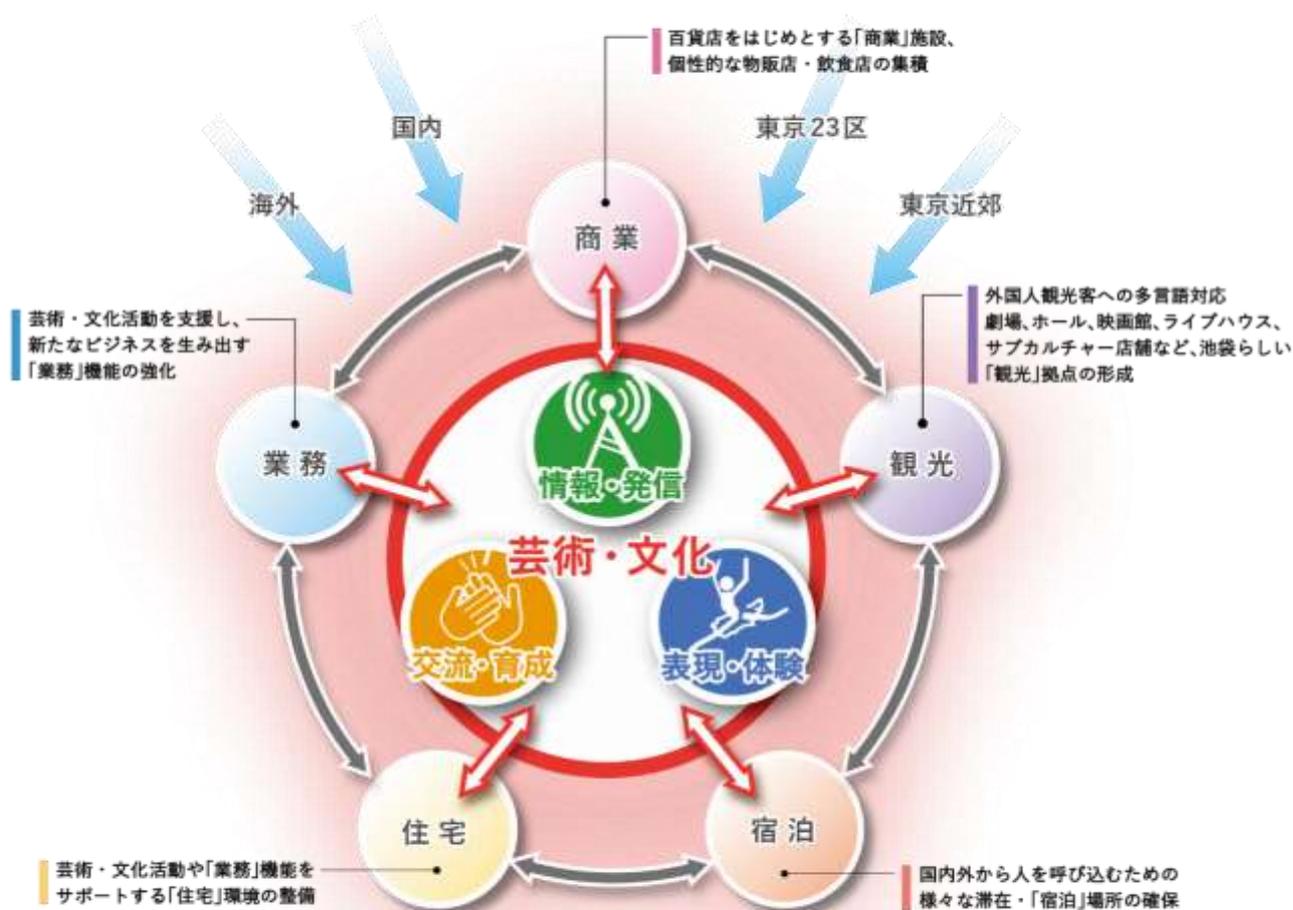
方針① アート・カルチャーの魅力で人を集める

取組1 多様な都市機能の集積と連携を図り、拠点性を高める

(1) 多様な都市機能の集積と連携

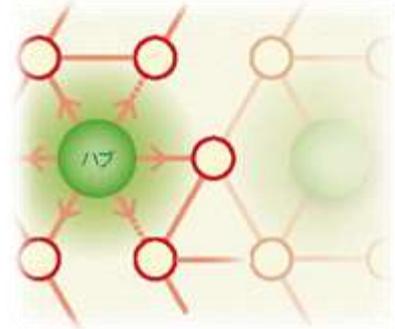
- 劇場やホール、映画館、ライブハウス、サブカルチャーに関する店舗などの施設が集積するとともに、芸術・文化活動がまちなかで行われ、国際的で池袋らしい特色のある「観光」拠点を形成する。
- 百貨店や個人経営の店舗、個性的な物販店や飲食店など多様な「商業」と、新たなビジネスを生み出す「業務」などの施設が高度に集積することで、さらなるまちの魅力度向上を図る。
- アーティストの芸術・文化活動や業務機能をサポートする「住宅」を整備し、国内外の観光客を呼び込む滞在・「宿泊」場所を確保する。
- 国内外の多様な人材・企業を呼びこみ、芸術・文化活動が「観光」、「商業」、「業務」、「住宅」、「宿泊」などの機能と連携することで、「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」の実現を推進する。

<国際アート・カルチャー都市のメインステージ実現イメージ>



(2) アート・カルチャー・ハブ/スポットの育成

- 4つの公園の個性や池袋駅東西駅前の特徴を生かしながら、**<ハブ/スポットのネットワーク化>**周囲の民間施設との連携や機能集積を図り、アート・カルチャーの活動拠点であり、回遊の拠点ともなる、アート・カルチャー・ハブを育成する。
- アート・カルチャー・ハブを繋ぐ歩行者動線の結節点等においては、都市開発等の機会を捉え、アート・カルチャー・スポットの整備を誘導し、回遊動線のネットワーク化を進める。
- 民間開発においても、新たに創出する滞留空間等をアート・カルチャー・スポットとして整備し、まち全体の回遊性の向上、都市機能の向上に寄与するよう努める。



<池袋駅周辺地域のアート・カルチャー・ハブ/スポットの役割>

	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 であり回遊性の向上、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・としまみどりの防災公園）と、公園を核とした 周辺民間施設 。 池袋駅東西の駅前 （駅まち結節空間・駅前広場）を一体的にとらえた空間。 （他は必要に応じて新たに整備）	池袋駅周辺地域における主要な 歩行者ネットワーク 沿いなど。
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		
	<ul style="list-style-type: none"> 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 滞留機能 : 人々が滞留し、休憩や活動の場として利用する 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 発信・受信機能 : パフォーマンスやアート作品発表の場となる 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 	

① 駅を基点とした新たなアート・カルチャー・ハブの形成

- 東西都市軸を形成する駅の玄関口と駅前広場を一体的にとらえたアート・カルチャー・ハブを新たに形成する。(駅コア東・駅コア西)
- 駅コア東・駅コア西のアート・カルチャー・ハブは、国内外の来街者が訪れたい魅力的なコンテンツが展開されているとともに、駅周辺のアート・カルチャー活動や観光などに関する情報発信と誘導を図り、池袋の拠点性と駅からまちへの回遊性を高める。

② 既存のアート・カルチャー・ハブの機能強化・拡大

- 池袋西口公園を中心としたアート・カルチャー・ハブにおいては、東京芸術劇場などとともに、民間開発により整備される公共的空間や施設との連携により、ハイカルチャーな体験ができる劇場空間として価値を高め、池袋の中核的な活動の場を創出する。
- 池袋西口公園周辺の建物や広場、公共空間は夜間の照明計画等も含めて西口公園のグローバルリング*と呼応したデザインとし、一体感のある劇場空間を形成する。
- 駅からグローバルリングや東京芸術劇場へ続く空間には視線の抜けを確保した大屋根広場を設け、連続性を感じられる空間を形成する。
- 大屋根広場は、東京芸術劇場やグローバルリングと連携したイベントや情報発信などが可能な空間とするため、大型ビジョン等を整備する。

③ 新たなアート・カルチャー・スポットの形成

- 官民連携により、まちなかにアート・カルチャー・スポットを整備するとともに、歩きやすい歩行者空間を形成することで、駅周辺のまちの賑わいづくりと回遊性の向上を図る。
- 歩行者空間においては、公共的な工作物等(交番・地下施設出入口・換気塔・バス停等)にアートの要素を取り込むとともに、アート作品の設置やパフォーマンスの展開等により日常的にアートに触れられる空間を創出する。
- 東武東上線池袋駅の改良に併せて、線路上空を活用し、滞留・誘導・交流機能を備えた快適な広場空間を形成する。

<グローバルリングと呼応した一体感のある劇場空間イメージ>

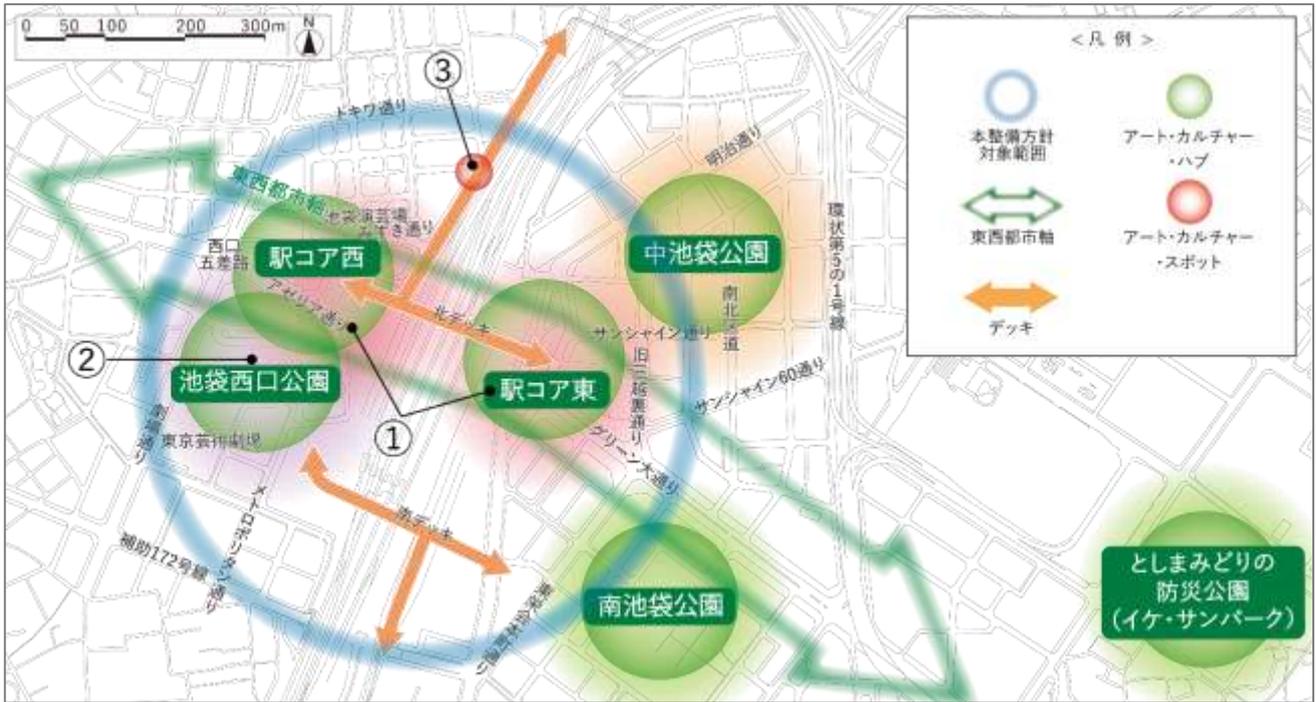


これはイメージであり、詳細については今後関係者と調整します



これはイメージであり、詳細については今後関係者と調整します

<池袋駅コアエリアのアート・カルチャー・ハブ/スポット整備イメージ>



池袋駅コア周辺

～まちへ人を送り出す情報発信の場～

1. まちへ人を送り出す情報発信・誘導機能の強化
2. 駅直近でアート・カルチャーに触れられる空間
3. 駅東西の玄関口としての象徴性ある新たな顔

池袋西口公園周辺

～ハイカルチャーが楽しめる空間～

1. 東京芸術劇場と連携した、音楽・演劇等の展開
2. アフター・ザ・シアター*を楽しめる飲食店、路面店
3. 国際交流に資するハイクラスホテル

<東武東上線上空広場整備イメージ>

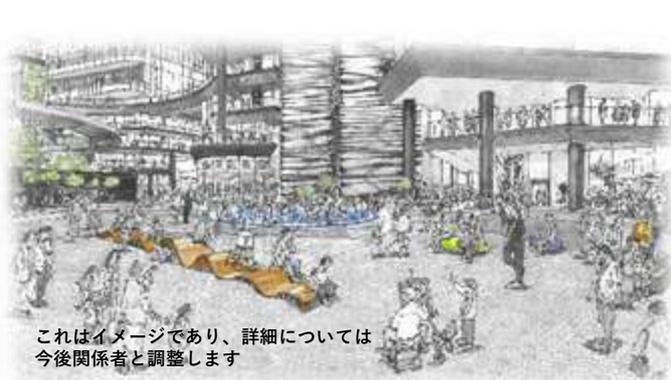


取組2 持続可能なアート・カルチャー活動の展開

(1) まちなかのアート・カルチャーの体験・交流を促進

- 池袋駅周辺のアート・カルチャーや観光等に関する情報が取得できる情報発信施設を整備するとともに、まちなかでアート・カルチャーが体験できる交流施設を整備する。
- 飲食施設や商業施設、宿泊施設等と連携して、アフター・ザ・シアターなど、まちなかでアート・カルチャーが体験できる機会を創出する。

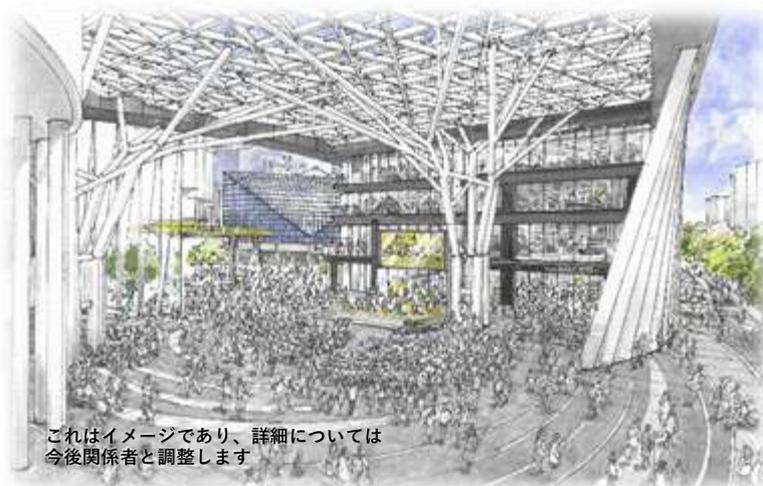
<アート・カルチャー体験施設イメージ>



(2) 誰もが活躍できるアート・カルチャー環境を充実

- 国際アート・カルチャー都市として、国内外のアーティストを受け入れる活動の場を整備するとともに、宿泊・居住環境の充実を図るなど、活動拠点として誘致を推進する。
- アーティスト等の育成・制作の場となる育成支援施設の整備を誘導するほか、アーティストと企業のマッチングによる活躍の場も創出する。

<アート・カルチャー活動拠点イメージ>



(3) 多様な活動と連携した池袋ならではのコンテンツを提供

- 地域に根付いたアート・カルチャー関連組織と連携して、伝統芸能、サブカルチャー・ハイカルチャーなど、多様なアート・カルチャーが融合した新たなコンテンツを提供する。
- 民間活力を活かしたエリアマネジメント*等の管理・運営により、魅力的なコンテンツを提供するとともに、国内外に向けて池袋ならではの魅力や情報のプロモーションを促進する。



Tokyo Music Evening Yube
(トーキョー ミュージック イブニング ユーベ)



みんなの大道芸



ふくろ祭り/東京よさこい



大田楽いけぶくろ絵巻



©池袋ハロウィンコスプレフェス



IKEBUKURO LIVING LOOP
(イケブクロ リビング ループ)

方針② 駅からまちへ人を広げ、まちの東西の回遊性を向上する

取組3 駅とまちが一体となった都市空間の創出

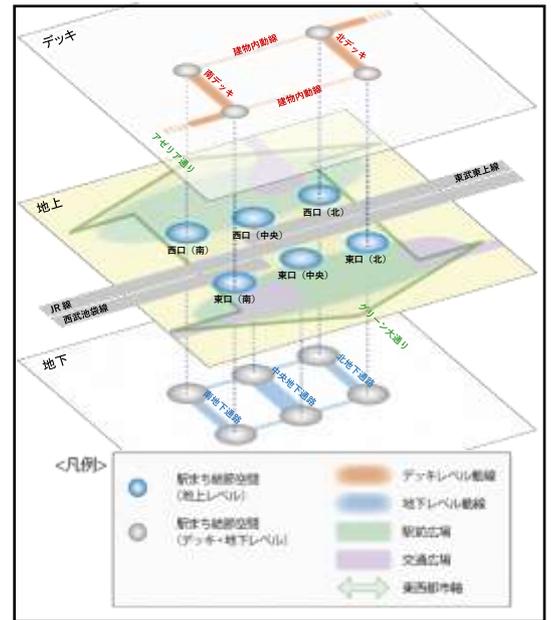
地上レベルを大切にしたい池袋らしいウォーカブルなまちづくりを推進するため、地上を歩行することが難しい駅部分に関しては、デッキと地下通路の歩行者動線を確保し、それらを駅まち結節空間で結ぶことにより、東西都市軸を形成するアゼリア通りとグリーン大通りへ駅からまちへ人を広げる。

(1) 新たな玄関口となる駅まち結節空間の構築

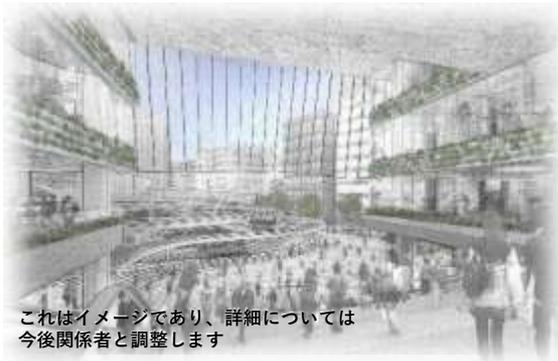
① 上下東西南北をつなぐ

- 北・中央・南の各東西通路や南北の動線に対して、デッキ・地上・地下をつなげ、バリアフリーに配慮した縦動線や分かりやすい出入口を整備し、駅やまちへの回遊性を高める駅まち結節空間を整備する。
- 駅まち結節空間には、アトリウムやオープンスペース等を整備し、開放的でゆとりのある滞留空間を創出する。
- 西口においては、北デッキから駅前広場までを円滑につなぐ、縦動線を有するアトリウムを整備し、駅と北デッキの存在を認識しやすい顔づくりを行う。
- 東口においては、今後のまちづくりの動向に合わせて、北デッキから駅前広場まで連続性のある空間整備を目指す。

<池袋駅コアの動線イメージ>



<駅まち結節空間（西口）のアトリウムイメージ>



西口（北）の駅まち結節空間



西口（中央）の駅まち結節空間

② 大きな都市スケールに合った駅の顔づくり

- 東西都市軸に位置する駅の出入口は、開放的な空間として駅からまちを見た時にグリーン大通りやアゼリア通りなど周辺地域への視認性に配慮する。
- まちから駅を見た時に、象徴的で分かりやすい駅の顔づくりに取り組むとともに、建物ファサードなどは周辺建物等との調和を図るなど、池袋らしい個性が感じられる空間・景観を誘導する。

(2) 駅と周辺地域・まちの東西をつなげる歩行者ネットワーク、滞留空間の整備

① 歩行者ネットワークの整備

■東西デッキ

- 駅上空に新たにデッキを整備し、駅周辺開発とともにデッキネットワークの強化に取り組み、東西デッキを中心にまちの回遊性の向上を図る。
- 誰もが東西デッキを円滑に通行することができるよう、バリアフリーに配慮したデッキネットワークを整備する。
- 東西デッキは、駅前広場まで連続性のある空間整備を行うことで、駅東西の連絡機能を強化するとともに、地下通路の一部混雑緩和を図る。

■東武東上線上空広場・ウイロード

- 東武東上線上空広場やウイロードは、周辺道路とともに一体的な整備を図り、安全で快適な歩行者空間を確保する。
- 東武東上線上空広場は、北デッキとシームレス*につなぐとともに周辺地域の将来の開発動向を踏まえ、デッキレベルで駅と周辺のまちをつなげる歩行者ネットワークを検討する。

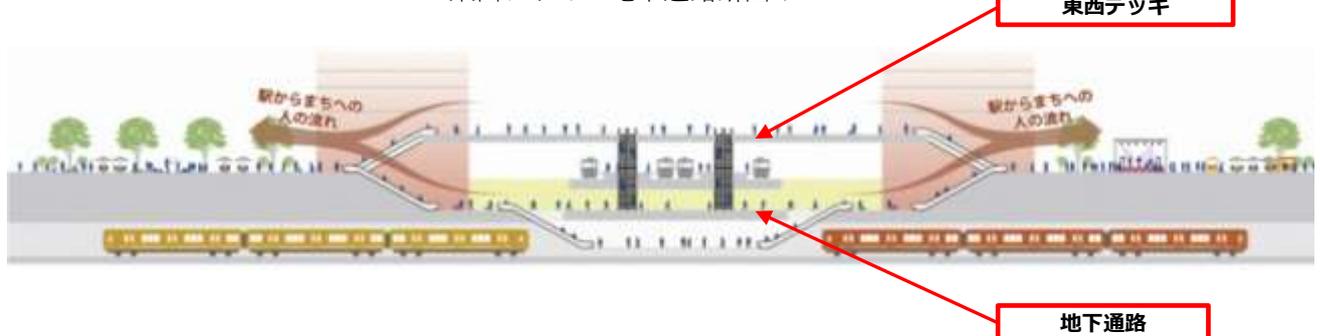
■地上レベルのネットワーク

- 地上レベル（グラウンドレベル）においては、駅周辺建物と連携しながら建物内通路等を整備し、通路に面して賑わい施設等を配置することで、まちの回遊性の向上を図る。

■地下通路（北・中央・南地下通路）

- 地下通路の一部拡幅や地下ネットワークの充実により、歩行者が交錯している現状を改善し、利便性の向上を図る。
- バリアフリー未対応や不十分な箇所について、既存施設内では対応が困難な場合は周辺開発と連携し、バリアフリーに対応した経路の整備を検討する。

<東西デッキ・地下通路断面イメージ>



■案内サイン

- 案内誘導サインのわかりやすさを向上させ、すべての人にとって、駅の乗換えや駅と周辺を結ぶスムーズな移動を確保する。

② 滞留空間の整備

○駅前広場に集まる多くの来街者を受け止める滞留空間や歩きやすい環境を整備するため、駅前の広場空間を拡充する。

○駅前交通施設の集約によるアゼリア通り（駅前～西口五差路交差点）の広場化と、みずき通りの歩行者空間化などにより、駅前にウォーカブルな空間を拡大する。

※ みずき通りについては、北側市街地のまちづくりの動向に応じて、段階的に歩行者空間化を目指していく。

<西口歩行者空間の拡大イメージ>



アゼリア通りの広場化



みずき通りの歩行者空間化

○明治通りのクルドサック化と併せたグリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）の広場化により、駅前にウォーカブルな空間を拡大する。



グリーン大通りの広場化

○駅利用者などの主要な歩行者動線となるデッキレベルでは、安全で快適に歩ける歩行者空間を確保するとともに、駅周辺建物と連携し、居心地が良く誰もが利用できる空間やアート・カルチャーの情報発信施設等を誘導する。

< 歩行者空間イメージ >



○駅前広場や歩道、建物低層部等が一体となり、ヒューマンスケールを意識した居心地の良い空間を創出し、多様なアクティビティが生まれる空間づくりを行う。

< ヒューマンスケールを意識した空間イメージ >



- 「歩行者利便増進道路（ほこみち）制度*」などを活用し、賑わいの空間や歩行者が安心・快適に通行し、滞留できる空間を構築する。
- 官民連携によるまちの魅力度向上や賑わいの創出を目指し、道路や公園等の公共空間と民間開発の空地等の一体的利活用を行う。

< 道路空間活用イメージ >



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート

出典：「歩行者利便増進道路（ほこみち）の普及展開に向けて」／国土交通省

取組4 他地域とのアクセス性を高める交通結節機能の強化

(1) 交通結節機能を高める交通施設の再編

- 分散している駅前交通施設の再編を行い、歩行者空間を拡大し歩きやすくするとともに、バスやタクシー等の乗降場の集約化を行うことで、利用しやすく機能的な駅前広場に再整備し、交通結節機能の向上を図る。
- 五差路交差点の十字交差点化と、みずき通りの歩行者空間の拡大等により、円滑な車両交通処理と周辺市街地への歩行者のアクセス利便性を向上する。
- イケバスの機能拡大や次世代モビリティ等の導入により、さらなるまちの回遊性の向上を図る。
- 観光用の貸切バス乗降施設の導入により、路上駐車を解消し、良好な交通環境を創出する。

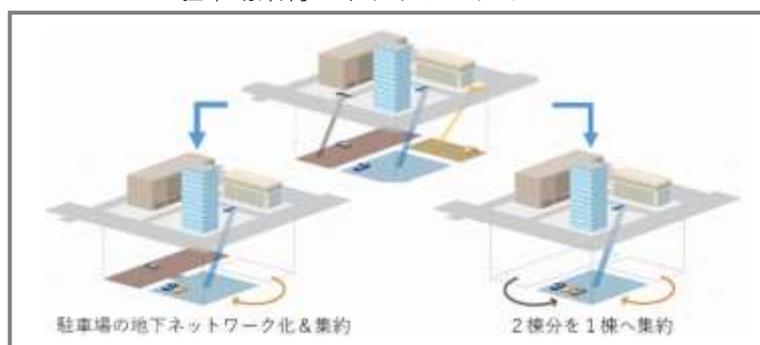
<駅前広場再編イメージ>



(2) 誰もが安全で円滑に移動できる道路空間等の再整備

- 駐車場は、周辺施設の荷さばき等の車両と歩行者の交錯に配慮した配置とすることで、安全・安心な歩行者空間を確保する。
- 駅・商業・業務等に必要な物流機能を確保したうえで、周辺建物との駐車場の地下ネットワーク化や集約化を行うことで、利便性の向上や周辺交通への負担軽減を図る。
- 移動制約者等への配慮を目的としたエレベーターの整備や段差解消によるバリアフリー化、自動二輪車等の多様なニーズへの対応などにより、だれもが利用しやすい駐車場を整備する。
- 共同荷さばき機能の導入により、周辺エリアにおける路上荷さばきの解消を図る。

<駐車場集約・ネットワークイメージ>



出典：池袋地区駐車場地域ルール運用マニュアル

方針③ みどりで回遊・滞在の質を高める

取組 5 歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりの整備

(1) 東西都市軸などの地上部を中心としたみどりの配置

- 東西都市軸を形成するグリーン大通りやアゼリア通りは「みどりの骨格軸*」として、街路樹を充実させるとともに、軸に面する民間敷地・建築物上の緑化を積極的に誘導する。
- 駅前広場などの地上部を中心として、駅の東西でみどりを結び、歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりの配置を行う。

(2) 公園周辺の空間の緑化

- アート・カルチャー・ハブを形成する池袋西口公園周辺では、西側市街地へとみどりをつなげ、四季の彩りの中で憩える緑豊かな空間を形成する。

(3) 駅まち結節空間と東西デッキの緑化

- 歩きながらみどりの連続性を感じられるよう、駅まち結節空間と東西デッキを緑化し、国内外の来街者を迎え入れるターミナルとして、彩りや潤いのある美しいみどりを整備する。

<みどりの整備イメージ>

駅まち結節空間緑化イメージ



J R 熊本駅ビル



東京駅八重洲口 (グランルーフ)



東京駅八重洲口 (グランルーフ)



グリーン大通り



取組6 地域の人々に愛され親しまれるみどりを育てる

<モザイクカルチャーイメージ>

(1) 特色あるみどりと憩いの場の創出

- 駅周辺に居心地が良い緑化空間を形成するために、特色あるみどりと憩いの場を創出する。
- 特色あるみどりと憩いの場では、多様な人々が交流し、モザイクカルチャー*等のアーティスト監修によるみどりの作品を展示するなど、みどりでアート・カルチャー活動を支える。



(2) みどりの多様な機能を活用したグリーンインフラの推進

- アート・カルチャー・ハブ/スポットにおいて、多様な生物が生息・生育するみどりの充実や暑さ対策等グリーンインフラの効果を高める取組を推進することで、気温上昇の抑制等を図る。
- みどりを目で楽しむだけでなく、緑化とともに雨水浸透を促進することで、都市型水害の防止に植物がもつ多様な機能を活用する。

(3) 地域と協働したみどりの維持管理

- アート・カルチャー・ハブ/スポットが、地域のにぎわい拠点となるよう、地域のみどり資源の維持管理における住民参加の仕組みづくりやボランティアの活用、公民連携による運営など、地域の実情に合ったみどりの管理を検討・推進する。
- 地域ごとに複数ある公園の利用状況を踏まえ、公園の利活用や再整備を区民・事業者・学生などが共に考える取組を推進する。

<グリーンインフラとは>



出典：豊島区みどりの基本計画（令和5年3月）

方針④ 持続可能な都市インフラでまちを支える

取組7 大規模ターミナルとしての防災性を高める

(1) 安全な退避経路および帰宅困難者の安全確保

① 一時待機場所等への安全な退避経路の確保

- 駅上空のデッキ整備による一時待機場所への退避経路の新設に加え、既存の退避経路である地下通路の安全性を向上させる。
- 施設管理者間で災害時の施設対策・情報共有・避難誘導等の連携を図り、ターミナルの防災性を向上させる。また、ユニバーサルデザイン*に配慮した、誰にとっても安全でわかりやすいターミナルを整備する。

② 帰宅困難者支援機能の整備

- 駅周辺で一時待機場所、一時滞在施設、備蓄倉庫を確保する。
- 大型ビジョン・デジタルサイネージ等を活用し、駅周辺で情報発信と避難誘導を強化する。
- 帰宅困難者に対し、一時滞在施設の開設・混雑状況等をSNSアプリを通じて発信するなど、デジタルコンテンツを活用した帰宅困難者支援体制を整備する。

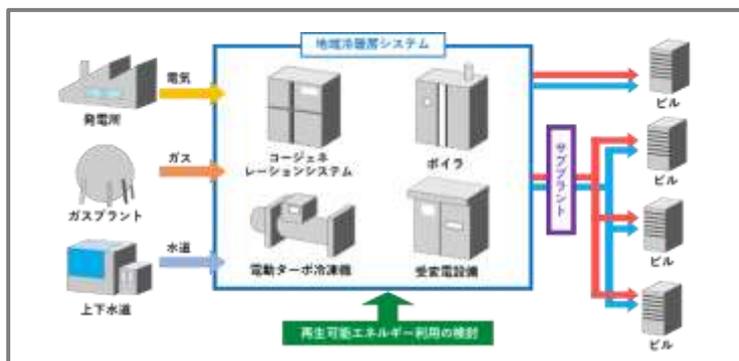
(2) BCP強化（事業継続計画）への取組

- 非常用発電機やコージェネレーションシステム*等の自立性の高いエネルギーシステムの導入の促進による災害時のエネルギー確保等、防災対応力を強化する。

取組8 環境に優しいまちづくりに取組む

(1) 地区全体の総合的エネルギー効率向上の取組

- 都市開発事業等において、地域冷暖房施設*への接続やサブプラント*の設置、コージェネレーションシステム、再生可能エネルギーの利用など、平常時のエネルギー利用の高効率化に取組む。



(2) ゼロカーボンシティの実現に向けた取組

- 2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ*」を目標としてZEB*/ZEH*（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル/ハウス）を標準化し、再生可能エネルギー*由来の電力使用や低炭素資材の活用など、二酸化炭素排出量を大幅に削減する取組を行う。

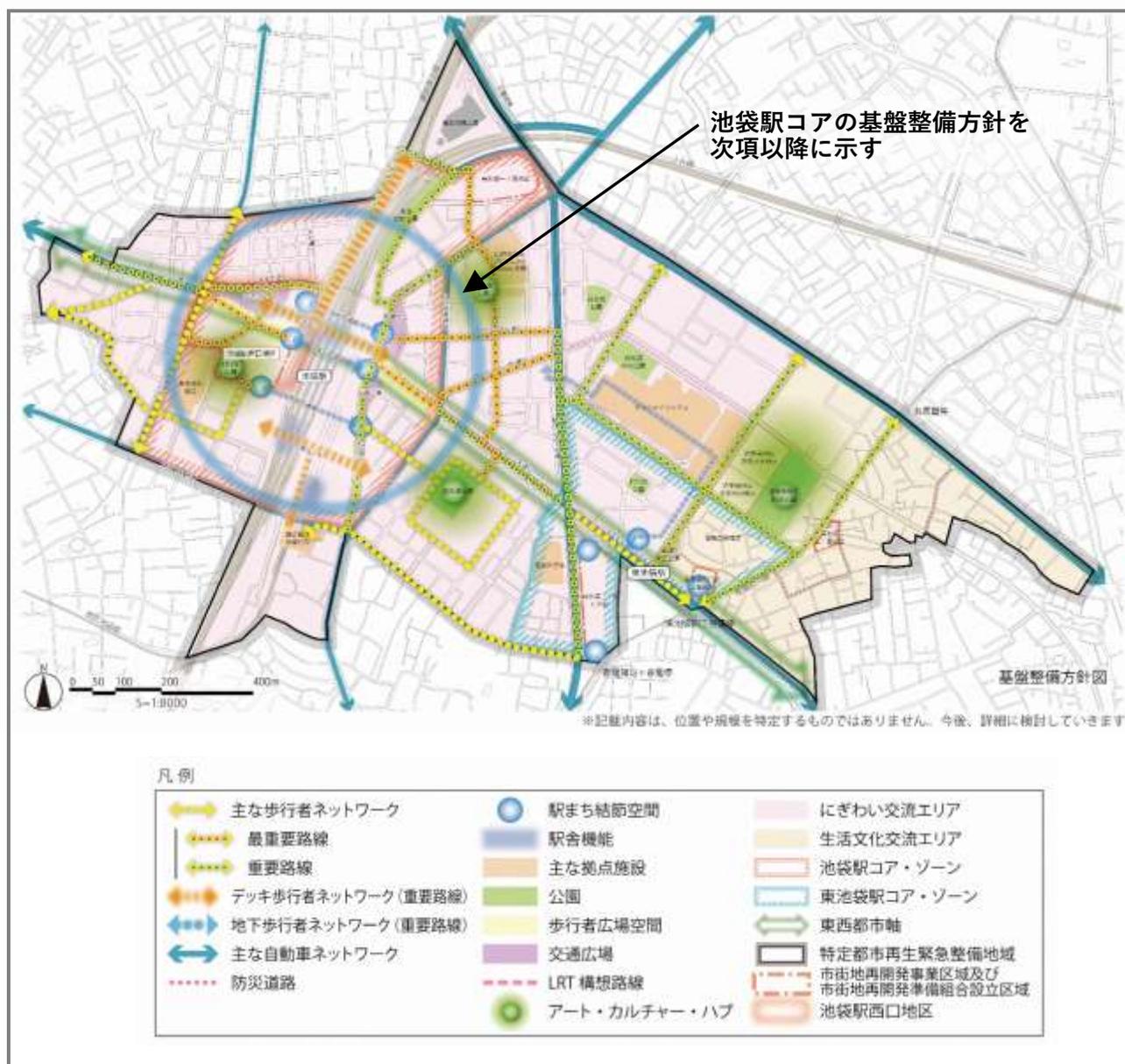
7. 池袋駅コアの整備イメージ

池袋駅周辺地域においては、「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」において、下図のとおり基盤整備方針を整理した。

本整備方針においては「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」の下に、池袋駅西口地区での再開発の検討状況等を踏まえ、主に池袋駅西口エリアを対象に、次ページ以降の図に示すとおり深度化を図った。

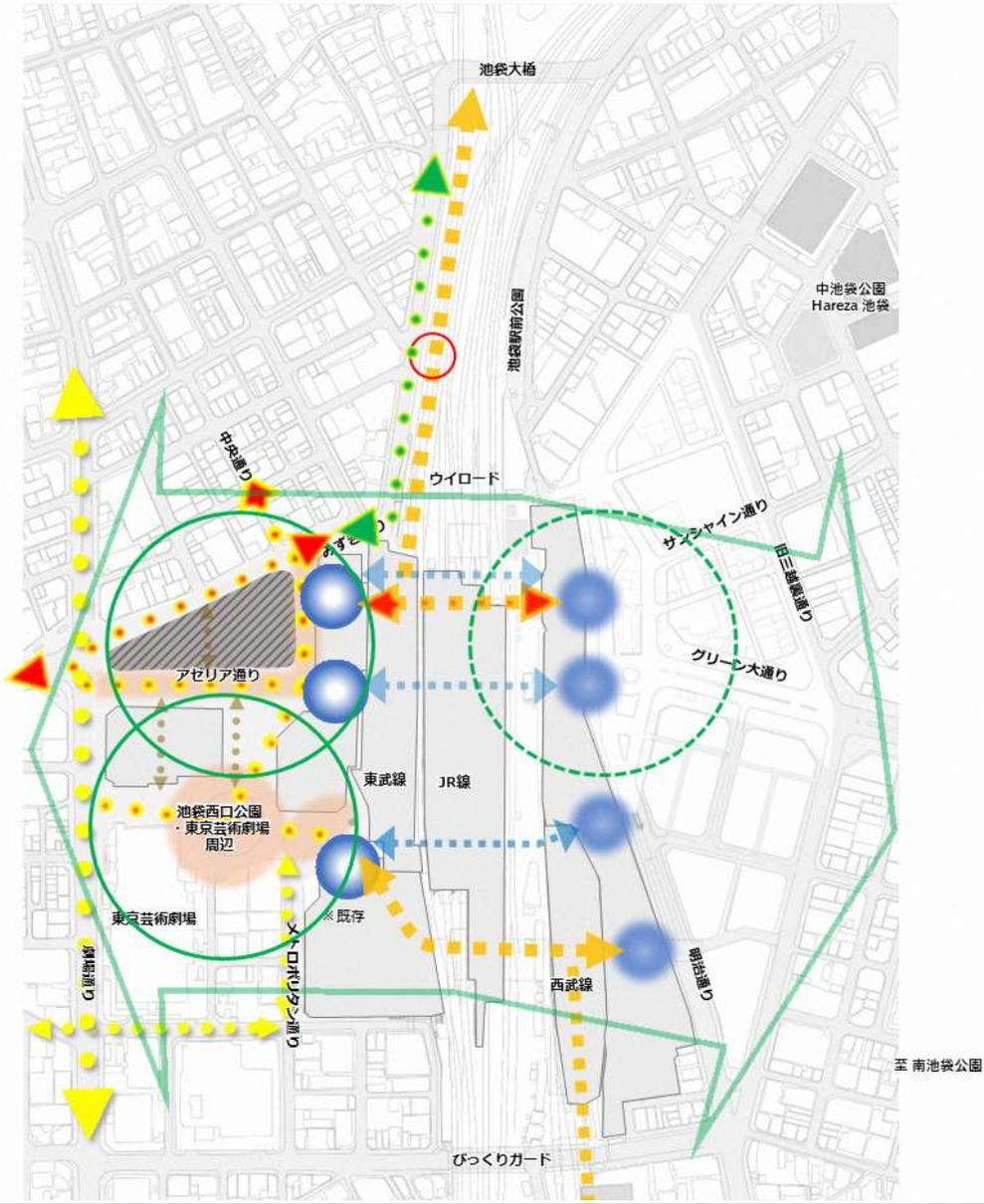
なお、池袋駅東口エリアについては、環状5の1号線開通後の明治通りのクルドサク化に向けた検討を区が中心となって進め、その進展状況をみながら、今後、本整備方針を更新していくこととする。

<基盤整備方針図>



出典：池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018

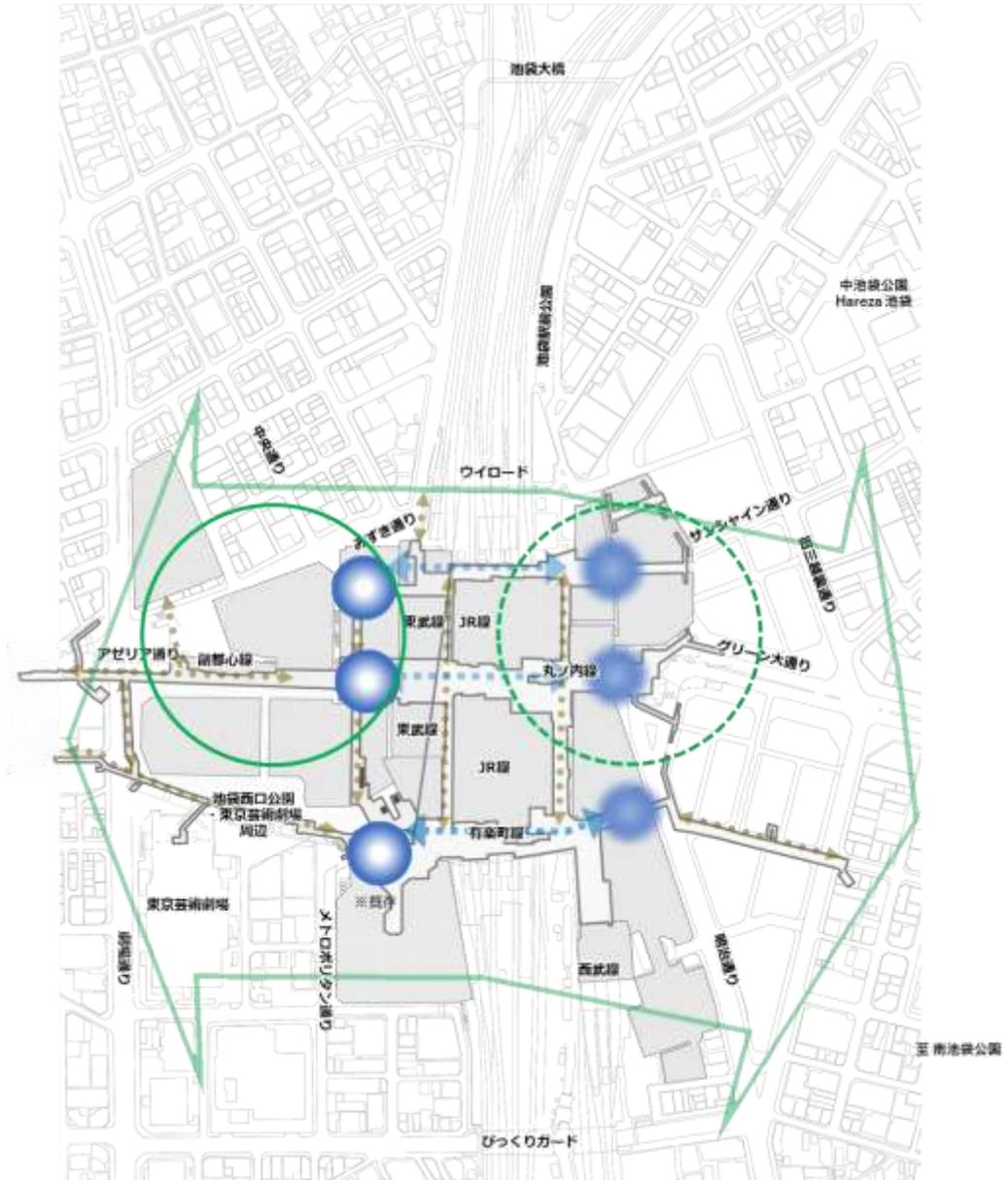
統合図（デッキ・地上・地下・駐車場階）



	東西都市軸		デッキ歩行者ネットワーク（最重要路線）		建物・駅舎		アート・カルチャー・ハブ
	歩行者ネットワーク		デッキ歩行者ネットワーク（重要路線）		交通広場		アート・カルチャー・ハブ（想定）
	最重要路線		地下歩行者ネットワーク（重要路線）		駅まち結節空間		アート・カルチャー・スポット
	重要路線		その他歩行者ネットワーク		駅まち結節空間（想定）		
	滞留空間						

※東口については、現時点の想定であり、今後開発の機会をとらえて具体的な配置・規模等の検討を進める。

地下階



	東西都市軸		デッキ歩行者ネットワーク (重要路線)		建物・駅舎		アート・カルチャー・ハブ
	歩行者ネットワーク		デッキ歩行者ネットワーク (重要路線)		交通広場		アート・カルチャー・ハブ (想定)
	重要路線		地下歩行者ネットワーク (重要路線)		駅まち結節空間		アート・カルチャー・スポット
	重要路線		その他歩行者ネットワーク		駅まち結節空間 (想定)		
	滞在空間						

※東口については、現時点の想定であり、今後開発の機会をとらえて具体的な配置・規模等の検討を進める。

【池袋駅周辺地域再生委員会】

池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン 【策定年】平成28年

（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」
ー 一界隈を歩き、にぎわいと四季の彩りを感じるまち・池袋ー

（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生かしながら、新たなまちづくりへ



池袋駅周辺地域基盤整備方針2018 【策定年】平成30年

（池袋駅コア・ゾーンにおける取組み）

- 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



【豊島区】

池袋駅コア・ゾーンガイドライン2020 【策定年】令和2年

（国際アート・カルチャー都市を実現する空間づくり）

- 多様な都市機能・施設の導入【機能性】（第一戦略：まちのブランディングの推進）
- 人中心の空間づくり【空間性】（第二戦略：劇場空間の創出）
- 回遊性や組み合わせの強化【結節性】（第三戦略：回遊空間の整備）



池袋副都心交通戦略2020 更新版 【策定年】令和2年

（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）

- 歩行者を優先する交通環境の創出（歩行者を優先する道路の形成、安全で快適な歩行区域の設定）
- 回遊性の向上（歩行者ネットワークの形成、副都心内の移動を支援する公共交通の充実）
- 交流を育む拠点の向上（歩行者の滞留空間の創出、交通結節機能の向上）
- 東西の交通軸の形成（新たな都市空間の創出、池袋駅東口・西口の一体化）



豊島副都心開発調査特別委員会資料（令和4年1月）

（東西のシンボルストリートを中心としたウォークラブルなまちづくり）

○今後目指すべき人中心のウォークラブルなまちづくりのため、従来からのターミナル駅周辺の賑わいだけでなく4つの公園を核として、自然豊かな関係性を創出しつつ、それらをむすぶ魅力的なシンボルストリートによって、シンボルストリートを中心としたエリア全体の回遊性を飛躍的に向上させる。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。



池袋駅周辺地域再生委員会について

■位置づけ

○池袋駅及び東池袋駅を中心とした地域において、国際競争力に資するまちづくりや都市基盤の整備方策等を調査検討するため設置された委員会

■検討内容

○検討エリアのガイドラインの策定及び推進、検討エリアの基盤整備方針策定及び推進等

■構成

委員長：日本大学 名誉教授 岸井隆幸

特別委員：東京大学工学部建築学科 教授 隈研吾

副委員長：東京工業大学 名誉教授 中井検裕
東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授 中村文彦

委員：東京大学 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授 羽藤英二
東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻 教授 千葉学
東京都立大学 都市環境科学研究科 都市システム科学域 教授 市古太郎
東京都 都市整備局 まちづくり調整担当部長

都市整備局 景観・プロジェクト担当部長
都市整備局 都市基盤部長
建設局 道路管理部長

独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 事業企画担当部長
東日本旅客鉄道株式会社 執行役員 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門長
西武鉄道株式会社 常務執行役員 鉄道本部 計画管理部長
東武鉄道株式会社池袋開発準備室長
東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長
株式会社東武百貨店 執行役員 経営企画部長

株式会社西武リアルティソリューションズ 都市開発事業部長
株式会社ヨドバシホールディングス 取締役 営業部 部長
株式会社そごう・西武 執行役員 管理本部 施設部長
株式会社池袋ショッピングパーク 取締役
Jフロント都市開発株式会社 執行役員 不動産戦略ユニット担当
株式会社サンシャインシティ 常務取締役
一般社団法人東京バス協会 専務理事
公益財団法人東京タクシーセンター 指導部長
東京商工会議所 豊島支部 会長
豊島区商店街連合会 副会長
豊島区町会連合会 会長
豊島区観光協会 常任理事
元としま F1 会議委員

池袋駅西口地区事業協力者 三菱地所株式会社 再開発事業部長 兼 池袋開発推進室長
西池袋一丁目・東池袋一丁目地区事業協力者 住友不動産株式会社 取締役 専務執行役員 都市開発事業本部長
一般社団法人 Hareza 池袋エリアマネジメント代表理事

豊島区 副区長
危機管理監
文化商工部長
都市整備部長

オブザーバー：国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室長
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

用語集

あ行

アフター・ザ・シアター

観劇やショッピングの後における夜の観光（ナイトライフ観光）を安全・安心に楽しむための豊島区独自の取り組み。

イケバス

2019年11月から運行を開始した、池袋のまちを周遊するグリーンスローモビリティ。

※グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

池袋モンパルナス

1930年代に豊島区要町、長崎、千早を中心に生まれた芸術家たちの集うアトリエ村の通称。夜になれば池袋の街にくり出し、自由な雰囲気のもと、芸術論を戦わせたり、未来の夢を語り合うなど、様々な交流を繰り広げられていた。この空間・雰囲気を、詩人の小熊秀雄によって「池袋モンパルナス」と称された。この創作の情熱と共に生きた先人の魂を現代に受け継ぎ、豊島区は現在も芸術・文化が溢れ、文化人が集うまちとなっている。

一時待機場所

災害時に施設の安全性が確認され、施設に戻ることができるまでの間、施設の滞在者（建物から一時的に退避が必要な人、駅改札内の利用者など）が一時的に退避するための場所として、数時間から半日程度退避する場所。

一時滞在施設

災害時に公共交通機関が停止する等して発生した帰宅困難者のうち、帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者等を一時的に受け入れる施設のこと。区立及び都立施設の一部並びに協定締結した民間施設が対象となる。救命・救助活動が優先される発災から72時間（3日間）程度まで設置され、その間待機できるようにするために、食料、水、毛布、トイレ等の支援を実施する。

ウォークابل(walkable)

「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語。文字通り「歩きやすい」「歩きたくなる」といった意味を持つ。車中心の都市から、人中心の都市へシフトするための言葉として、世界中で注目されている。

駅袋

池袋駅は1日200万人を超える駅利用者を抱え、そのうち3/4が乗換利用者であり、鉄道網の結節点となる役割を担う一方で、来街者に対して池袋への来訪機会を逃している側面もある。また池袋駅は、駅と直結した百貨店をはじめとする商業施設が集積し、その東西に位置するまちを結ぶ地下通路等が歩きにくいなど様々な要因から、来街者が駅直近の利用に限定され、駅からまちへ人の流れが拡大せず、まちの東西の回遊が見られないことを揶揄する造語。

エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。

か行

帰宅困難者

災害時に外出している者のうち、近距離徒歩帰宅者（近距離を徒歩で帰宅する人）を除いた帰宅断念者（自宅が遠距離にあること等により帰宅できない人）と遠距離徒歩帰宅者（遠距離を徒歩で帰宅する人）。

クルドサック

フランス語で袋小路（cul-de-sac）を意味し、道路の一端を行き止まりにした道路形式のことをいい、行き止まり部分をロータリー状にするなどして利用される。通過交通を抑制し、歩行者の安全確保などに有効。静かな住環境の維持や防犯性の確保などの効果もあり、住宅地やニュータウンなどで多く採用されている。

グローバルリング

令和元年にリニューアルオープンした池袋西口公園野外劇場の名称。公園上空にリング状の工作物がある。

コージェネレーションシステム

コージェネレーション（熱電併給）は、天然ガス、石油、LPガス等を燃料として、エンジン、タービン、燃料電池等の方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収するシステム。回収した廃熱は、蒸気や温水として、工場の熱源、冷暖房・給湯などに利用できる。

再生可能エネルギー

エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律（エネルギー供給構造高度化法）においては、「再生可能エネルギー源」について、「太陽光、風力その他非化石エネルギー源のうち、エネルギー源として永続的に利用することができると認められるものとして政令で定めるもの」と定義されており、政令において、太陽光・風力・水力・地熱・太陽熱・大気中の熱その他の自然界に存する熱・バイオマスが定められている。

サブプラント

地域冷暖房施設のメインプラントに接続し熱供給を受けるプラント。

シームレス

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする事。

ZEB [ゼブ]

Net Zero Energy Building（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）の略称。年間の一次エネルギー消費量が正味ゼロまたはマイナスの建築物。

ZEH [ゼッチ]

Net Zero Energy House（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の略称。外皮の断熱性能等を大幅に向上させるとともに、高効率な設備システムの導入により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギーを実現した上で、再生可能エネルギー等を導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとすることを目指した住宅。

ゼロカーボンシティ

脱炭素社会の実現に向けて、2050年に二酸化炭素実質排出量ゼロに取り組むことを表明した地方自治体。

※実質排出量ゼロ：CO₂などの温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、森林等の吸収源による除去量との間の均衡を達成すること。

た行

地域冷暖房施設

一定地域の建物群に、1箇所又は数箇所の熱発生所（プラント）から、冷水、蒸気、温水等の熱媒を配管を通じて複数の建築物に供給し、冷房、暖房、給湯等を行うシステムのこと。建物ごとに個別にボイラーなどの設備を設ける方式よりもエネルギー効率が良く、環境負荷が低いメリットがある。

トキワ荘

かつて豊島区椎名町（現南長崎）にあった、手塚治虫をはじめとするマンガの巨匠たちが住み集い、若き青春の日々を過ごしたアパート。

特定都市再生緊急整備地域

都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域であり、特定都市再生緊急整備地域は、都市再生緊急整備地域の内から、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で指定する地域。

は行

バリアフリー

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語として登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。

BCP [ビー・シー・ピー]（事業継続計画）

Business Continuity Plan（ビジネス・コンティニューイティイー・プラン）の略称。災害発生時等に短時間で重要な機能を再開し、事業を継続するために事前に準備しておく対応方針を計画として作成。

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度

賑わいのある道路空間創出のための道路の指定制度として、令和2年に創設された制度。道路管理者が歩行者利便増進道路の指定を行い、歩道等の中に歩行者空間を確保しながら、歩行者の利便増進を図る空間として利便増進誘導区域を定めることで、テーブルやイス、イベントなど多様な道路空間の活用が可能となる。

ま行

みどりの骨格軸

まとまった規模のみどりがある立教大学・雑司ヶ谷霊園と池袋副都心を結ぶグリーン大通り（補助 77 号線）・アゼリア通り等の軸。



出典：豊島区みどりの基本計画（令和 5 年 4 月）

モザイカルチャー

「モザイク」と「カルチャー」から作られた造語で、人、動物、風景などの形を金属のフレームで作り、土を入れ、花や草を植え込んだもの。

や行

ユニバーサルデザイン

バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

