資料３

（仮称）東池袋駅周辺まちづくり方針
【 抜 粋 】

① 方針策定の背景と目的

東池袋駅周辺地域では、高層マンション建設やとしまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）の整備を契機として、近隣の居住者が増加しているだけでなく、池袋駅方面をはじめ、大塚方面や雑司が谷方面からの来訪者が急増しています。また、大学が開校したことで学生の姿も増えています。今後も、道路整備等や再開発事業等により、人の流れが変わっていくことが予想されています。

このような背景を踏まえ、東池袋駅周辺地域の将来のまちづくりの方向性や取り組むべき項目を示し、地域や多くの関係者で共有した上で、今後のまちづくりを進めていきます。

② 方針の対象エリア

まちづくり方針の対象エリアは、下図の範囲とします。また、池袋エリアと東池袋エリアをつなぐ区域を『池袋・東池袋連携ゾーン』と位置付けます。

なお、目標年次として、2040 年代のまちの姿を想定します。

③ 生かすべき【まちの強み】

◇ **都市機能がコンパクトにまとまり、都心居住環境を高める要素が揃っている**
・住宅、業務、商業、文化、教育などの都市機能や多様な交通によるアクセス

◇ **多様な土地利用が混在・共存し、生活に関する選択肢が増えている**
・「業務」も「住居」も、生活スタイルに合わせた居場所

◇ **周辺エリアにも近く、多様な文化、生活を楽しむことができる**
・「池袋」「大塚」「雑司が谷」エリアとの往来で多様な文化や生活を楽しむ

◇ **民間に活力があり、まちづくりの機運が高まっている**
・地元中心の活動に新たなプレイヤーが参画し民間の力が繋がる

④ 東池袋駅周辺地域の街の将来像

＜ふっと訪れたくなる街＞

◆ サンシャインシティ、みどりが豊かな公園、図書館も劇場もあるし、こだわりのあるカフェもある。まち全体に求めているモノがちりばめられていて、自分らしくいられる時間を求めて、ふっと訪れたくなる街。

＜日常的に歩いて回りたくなる街＞

◆ まち全体のスピードがゆっくりとしているので、子供と一緒でもゆとりをもってまちを楽しめる安心感がある。日常的にのんびりと歩いて回りたくなる街。

＜新たな出会いがうまれる街＞

◆ 住んでいる人も訪れる人も、みんなの 24 時間を受け止め居心地よく居られるまち。いろんな人が住み、働いているのに、それが当たり前に楽しく、新たな出会いやアイデアを生む環境がある。誰もが自分の居場所だと思える街。

⑤ 東池袋駅周辺地域におけるまちづくりの柱と具体的な取組み

まちづくりの柱

●歩きたくなる街【ウォーカブル】 Walkable

●訪れやすい街【アクセシブル】 Accessible

●健康で暮らしやすく、働きやすい街【ウェルネス】 Wellness

●緑が豊かで過ごしやすい街【グリーン】 Green

●災害に強い街【レジリエント】 Resilient

■　具体的な取組み

●歩きたくなる街【ウォーカブル】 Walkable

◆ まちの骨格となる軸＜通り＞を育て、歩行者ネットワークを形成
◆ 誰にとってもまちなかを移動しやすいよう、バリアフリー環境を改善
◆ ゆとりある歩行空間の拡大と、気軽に休憩できる滞留空間を充実
◆ 自動車の速度の抑制により、歩行者が自動車を意識しない人中心のまちなかを実現
◆ イケバスなどのモビリティやシェアサイクル等により、低速の回遊支援機能を充実

〇魅力的な＜通り＞の形成、育成

- 官民連携のもと、地域の軸となる道路を、誰からも親しまれる＜通り＞として育成

〇案内サインの共通化

- 乗り換えや移動のための案内地図を共通化

〇回遊支援機能の充実

- 地域の回遊を支援するイケバスやシェアモビリティの充実
- 多様なモビリティを活用した交通のあり方を検討

＜賑わいを見せるグリーン大通り＞

●訪れやすい街【アクセシブル】 Accessible

◆　鉄道、バス等の広域公共交通の需要を見定めて対応
◆　東池袋駅の交通結節機能の向上に向けた検討
◆　自転車や低炭素型パーソナルモビリティ等の走行や駐車など利用環境の向上

〇東池袋駅周辺の交通結節機能の強化

- ➢ エリアの玄関口である東池袋駅の交通結節機能の向上に向けて、東京さくらトラム（都電荒川線）やバス等との連携強化を図るとともに、副都心線新駅を検証

〇自転車利用環境の向上

- ➢ 自転車走行位置の明示、自転車駐車場の整備等、自転車でのアクセス性・回遊性を向上

〇短距離アクセスモビリティの利用環境の向上

- ➢ 環境負荷の小さい新たなモビリティの利用環境の向上に関する取組みを誘導

●健康で暮らしやすく、働きやすい街【ウェルネス】 Wellness

- ◆ 総合体育場や周辺施設を活用し、健康づくりに取り組める環境を整備
- ◆ 都心居住を実現する、利便性の高い土地利用や施設整備を誘導
- ◆ 需要が高まっているスーパーマーケットなどの生活利便施設や子育て支援施設整備を誘導また、学校教育施設の拡充への対応策を検討
- ◆ 新旧の住民など、多様な人が交流する交流空間や仕組みづくり
- ◆ テレワークやシェアオフィス等の需要への対応や移動制約者がスムーズに移動できるバリアフリー環境の整備や地域内の短距離の移動環境を充実
- ◆ 地域の魅力や防災性を向上させていくため、地域全体でのエリアマネジメント活動について検討

＜シェアオフィスのイメージ＞

写真出典：野村不動産（H¹T）ホームページ

●緑が豊かで過ごしやすい街【グリーン】 Green

- ◆ ＜東西都市軸（みどりの骨格軸）＞の形成に向け、グリーン大通りと日出通りの「緑」を接続
- ◆ エリア内の各公園を、地域住民や従業者の日常的な憩い・交流の場として使えるよう、居心地が良く親しみやすい空間へ改善
- ◆ 環境負荷の小さい施設への誘導や低炭素型のモビリティの活用により、低炭素で持続可能なまちづくり

＜日出町第二公園におけるイベント＞

●災害に強い街【レジリエント】 Resilient

- ◆ 都市計画道路整備と沿道での共同化を進め、面的な不燃化を実現し地域の防災性を向上
- ◆ としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）は、発災時には機能が最大限活用できるよう、地域と連携した活用方法を具体化
- ◆ 総合体育場は、隣接する公園等の大規模施設との機能連携を図り、エリア内の防災機能を強化
- ◆ 居住者・就業者・帰宅困難者対策に加え、近隣エリアからの避難者対応も含めて対策

＜イケ・サンパークでの防災イベント＞

写真出典：イケ･サンパーク ホームページ

【土地利用の考え方】［ 抜 粋 ］

●池袋・東池袋連携ゾーン
- ◆ 通りの東西に広がるまちの賑わいを感じさせる機能を配置し、まちなみの魅力を向上
- ◆ フリンジ駐車施設を設け、市街地への自動車の流入を抑制・新たな行動起点を創出

●交流と教育のゾーン
- ◆ 公共施設等の施設更新を周辺施設との連携・連動により、効率的な都市機能※の更新
- ◆ 体育場・小学校・公園・大学等の連携により、エリアの魅力と防災性の向上
- ◆ 多様な地域活動を通じて、エリアの魅力を発信

●サンシャインシティ北ゾーン
- ◆ 老朽建物の共同建て替えや街区再編により、各種都市機能※の更新を促進

●サンシャインシティゾーン
- ◆ サンシャインシティにおける各種機能の更新を進め、地域の核としての求心力を向上

●補助 81 沿道ゾーン
（補助 81 号線沿道まちづくりビジョンより）

≪沿道建物の建て替え・共同化による安全で住み良いまちの実現≫
- ◆ 共同化を促進し、不燃化・耐震化による延焼遮断帯の形成
- ◆ 地域の防災性の向上と都市環境への貢献
- ◆ 沿道まちづくりの顔となる賑わいの創出
- ◆ 四季の彩に包まれた都市景観の創出

●サンシャインシティ南ゾーン
- ◆ 駅直近の街区であることを生かした各種都市機能の集積

○都市機能更新について
- ◆ 都市機能の更新に際しては、良好なまちなみの形成を進めるため、各種都市計画制度の導入を検討

●造幣局南ゾーン
- ◆ 都市機能※集積による、良好な都心居住環境を創出
- ◆ 造幣局南地区まちづくり事業により、土地の集約などの街区再編に取り組み、道路の整備やオープンスペースの確保、交通結節機能を生かした都市型居住等の整備を推進し、木密解消による「防災性」と「住環境」の向上
- ◆ 駅直近の地区では、土地の有効利用により各種都市機能※の集積、都市型居住の推進を図るとともに、駅まち一体のまちづくりの要となる都市空間を創出し、交通結節機能の強化
- ◆ グリーン大通りや日の出通り、補助 175 号線沿道の景観形成を図るとともに、道路空間と沿道が一体となって賑わいを創出

●区庁舎周辺ゾーン
- ◆ 街並み再生地区を生かして、都市機能※の更新、道路等のインフラの整備等を進め、生活環境の向上

※「都市機能」について
- ・ここでの「都市機能」とは、土地利用上の施設用途のことであり、大分類では「住居」「業務」「商業」「教育・文化」「行政」等がある。
- ・「都市機能」の更新に際しては、各施設の防災性の向上及び環境性能の向上に向けて誘導する。

【拠点整備の考え方】［ 抜 粋 ］

●池袋・東池袋連携ゾーン内での新たな行動起点の誘導
- ◆ 道路の横断箇所では、交差点改良や周辺都市開発との連携により、地上での横断障壁を軽減
- ◆ 沿道では、フリンジ駐車場整備に合わせてモビリティハブ機能を付加

●東池袋中央公園を核とした新たなアート・カルチャー・ハブの創出
- ◆ 東池袋中央公園の再整備と周辺街区における施設更新を誘導
- ◆ サンシャインシティと連携し、東池袋エリアの回遊性を向上させる賑わい・交流拠点を形成

○アート・カルチャー・ハブ：
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

○アート・カルチャー・スポット：
主要な歩行者ネットワーク沿いや交差点周辺等において、アート・カルチャー・ハブを補完する空間

●周辺街区との結節ポイントにおける動線等の接続の改善、強化
- ◆ 周辺街区との結節ポイントでは、自動車の流動により分断されがちな歩行者動線の改善・強化
- ◆ 横断箇所周辺では、安全な滞留空間、快適な歩行者動線、通りを越える視認性の確保や景観的な工夫等により、賑わいを接続するなど、地上での横断障壁を軽減

●アート・カルチャー・スポット整備の誘導
- ◆ 交差部周辺では、通行者へ適切な案内誘導、情報発信を強化
- ◆ 隣接する都市開発と連携し、多様なアート・カルチャー・スポットを整備

●総合体育場を活用したスポーツ拠点づくり
- ◆ 総合体育場の整備・改修により、スポーツ機能を集約、スポーツ拠点を形成
- ◆ 教育施設との一体的な利活用や隣接施設との機能連携により、効率的に拠点性を向上

●としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）を核とするアート・カルチャー・ハブの育成
- ◆ 防災公園の管理面や運用等の充実、地域との連携を進め、防災拠点機能を向上
- ◆ 周辺街区における開発にあわせて、機能・空間及び活動の連携を進め魅力を強化

●東池袋駅周辺の交通結節機能の強化
- ◆ エリアの玄関口である東池袋駅の交通結節機能の向上に向けて、東京さくらトラム（都電荒川線）やバス等との連携強化を図るとともに、副都心線新駅の検証
- ◆ 東池袋駅と地域の骨格となる通り（補助 175 号線）との接続空間を整備
- ◆ 鉄道と他の交通モードとの切替え機能や地域活動の支援機能を導入し、新たな行動起点となる地域拠点を形成

●アート・カルチャー・スポット整備の検討
- ◆ 日出町第二公園と周辺のまちづくり事業とを連携し、移動機能、滞留機能、交流機能などを整備
- ◆ 鉄道とまちとの接続口、地域の骨格軸である補助 175 号線へつながる歩行者動線を整備し、交通結節機能を強化

●東池袋駅周辺の安全性、快適性の向上
- ◆ 隣接街区での再開発事業等と連携し、駅周辺の安全性や快適性を向上

●都電停留場の機能更新
- ◆ 補助 81 号線の整備にあわせて、各都電停留場のバリアフリー化や周辺への案内誘導の充実等、機能の更新

【ネットワーク形成の考え方】［ 抜 粋 ］

○通過自動車の抑制
- ◆ エリア内を利用する必要が無い自動車は、幹線道路を利用
- ◆ エリア内の主要な路線は、車道空間を縮減して歩道空間を拡幅、ゾーン 30 の設定などの対策

●池袋駅エリアとの連携（歩行者ネットワーク）
- ◆ サンシャイン 60 通りやサンシャイン通りと接続し、池袋駅エリアと連続
- ◆ 道路の横断箇所は、交差点の改良や既存地下通路の活用などの改善策を検討
- ◆ 近接する都市開発では、安全な滞留空間、快適な歩行者動線、道路を超える見通しを確保し、地上での横断障壁を軽減

●地域の骨格となる東西軸の形成（歩行者ネットワーク）
- ◆ 補助 176 号線を地域の骨格となる＜通り（東西軸）＞として位置づけ
- ◆ 歩道空間と沿道民有地で連携し、賑わいを創出・育成

●東西都市軸の形成（歩行者ネットワーク）
- ◆ 東西都市軸を形成するグリーン大通りと日出通りの歩行者動線を接続し、みどり豊かで美しいまちなみを形成

●池袋駅エリアとの連携（歩行者ネットワーク）
- ◆ 東通りと接続し、池袋駅エリアとも連携する歩行者ネットワークを形成
- ◆ 東通りでは、通過交通の抑制方策を検討し、歩行者空間を維持・拡大

●高架下空間における歩行環境の改善（歩行者ネットワーク）
- ◆ 高架下の歩道空間の快適性の向上策を検討
- ◆ 横断箇所では、交差点改良や周辺都市開発との連携により、地上での横断障壁を軽減

●地域の骨格となる南北軸の形成（歩行者ネットワーク）
- ◆ 東池袋駅から、大学や総合体育場等へのアクセス経路となる補助 175 号線を地域の骨格となる＜通り（南北軸）＞として位置づけ
- ◆ 歩道空間と沿道民有地で連携し、賑わいを創出・育成

○アクセス自動車のための駐車場の適正配置
- ➢ 自動車動線を集約、整序化するため、幹線道路沿道等の適正な位置に駐車場を配置
- ➢ 既存の駐車場等を有効に活用

○自転車ネットワーク・利用環境の向上
- ➢ 自転車の動線を整理、誘導し、安全な自転車ネットワークを形成
- ➢ 走行位置を明示し、エリア内外での自転車のアクセス性、回遊性を向上
- ➢ 自転車駐輪場整備等の対策を促進し、官民連携で自転車利用環境を向上

●大塚駅エリアとの連携
- ◆ 大塚駅エリアとも連携するよう歩行者空間を拡大し、歩行者ネットワークを形成
- ◆ 自動車、自転車、都電や新たなモビリティなど、多様な移動手段を支え、東池袋エリアと大塚エリアを結ぶ生活基盤

●地区全体での歩行者ネットワークの形成
- ◆ 歩行者空間の拡充や、沿道の民地空間の活用・連携により、快適な歩行者ネットワークを形成
- ◆ 補助 81 号線においては、接続する路線との連続性を確保

⑥ 主な空間の整備イメージ

主要な空間を取りあげ、それぞれの空間で想定する整備イメージを共有します。

なお、まちづくりのイメージを示すものであり、具体の施設位置や形状を特定するものではありません。

【空間のゾーニングイメージ】

■誘導・滞留・移動機能を備えたアート・カルチャー・スポット

（周辺都市開発と連携した日出町第二公園）

■新たなアート・カルチャー・ハブの核となる「東池袋中央公園」

【空間の整備イメージ】

■地域の新たな骨格＜南北軸＞となる「補助 175 号線」

※空間整備のイメージであり、具体的な施設配置や形状を示すものではありません。

＜空間の創り方＞

◆ 地域の骨格となる＜通り（南北軸）＞として位置付けられる補助 175 号線は、豊かで楽しい歩行者空間になるよう、可能な範囲では、道路空間と沿道民有地で連携し、育成します。

◆ 沿道の民間施設も活用しつつ、歩行者空間を充実させることと併せて道路空間や沿道民有地での緑化も進め、地域のメインストリートにふさわしい＜通り（南北軸）＞を目指します。

■地域の新たな骨格＜東西軸＞となる「補助 176 号線」

※空間整備のイメージであり、具体的な施設配置や形状を示すものではありません。

＜空間の創り方＞

◆ 地域の骨格となる＜通り（東西軸）＞として位置づけられる補助 176 号線は、豊かで楽しい歩行者空間になるよう、可能な範囲では、道路空間と沿道民有地で連携し、育成します。

◆ 道路空間と沿道民有地との連携はもちろん、首都高の高架下空間とも重なるため、関係者との連携により様々な改善策を検討しつつ、明るく快適な＜通り（東西軸）＞を目指します。