

池袋駅東西デッキ構想について

1 構想名

池袋駅東西連絡デッキ広場構想（池袋ネットワーク・コアの整備）

2 概要

鉄道路線により東西に分断されている池袋副都心の一体化を図り、歩行者の回遊性の向上、街の広がり創出等を図るため、安全性・快適性の高い歩行者交通網の整備が必要であり、これまでに鉄道路路上空を活用した様々なデッキ構想が提示されている。

平成2年度に国の補助を受けて整備計画策定事業調査を実施し、翌年度には国、都、JR、区の4者による連絡協議会が発足、シンポジウムが開催されるなど、具体的実現に向けての気運が高まったが、JR側にメリットがないことなどから話が進まず、現在に至っている。

3 経緯

- 昭和57年11月 ○豊島区基本計画に「東西デッキ広場」建設を明記し、国鉄に協力依頼
- 昭和58年12月 ○区議会でデッキ設置の請願採択
- 昭和62年3月 ○日本都市計画学会が池袋副都心協議会の調査依頼を受け、「池袋メッセ構想」を提言
・幅員50m全長95mの「南スーパーモール」整備の提案
- 平成元年4月 ○外味ビルディング建設に伴う高架通路（ペDESTリアンデッキ）設置について協定締結
・区、JR東日本、東武鉄道、池袋ターミナルビル
- 平成2年度 ○国庫補助事業「池袋地区複合空間基盤整備計画策定事業調査」を実施
・平成3年3月；池袋ネットワークコアとして3案（2,000・5,000・10,000㎡）のデッキ広場を提唱
・検討委員会4回・幹事会5回開催（JR東日本、西武鉄道、東武鉄道も参加）
- 平成2年7月 ○区議会で東西上空自由通路早期実現の請願採択
- 平成3年3月 ○区長がJR東日本社長と面談、広場整備を要請
- 平成3年6月 ○「池袋地区複合空間基盤施設整備事業連絡協議会」発足
・建設省、都、JR、区の4者による協議会2回開催
- 平成3年10月 ○東京商工会議所豊島支部主催シンポ「池袋東西デッキ広場実現に向けて」開催
・シンポジウム来場者へのアンケート調査を実施
- 平成4年7月 ○東京商工会議所豊島支部内に「池袋東西デッキ広場構想推進懇談会」設置
（オブザーバーとして豊島区、JR東日本、西武鉄道、東武鉄道、営団地下鉄が参加）
- 平成8年9月 ○都議会に池袋橋上駅東側通路の設置に関する請願を提出
・西武南口設置を契機としたJR池袋橋上駅東側通路設置実現の請願
- 平成9年3月 ○西武池袋駅南口改札設置
・五階ビル1階部分に改札口を設置、3階部分は将来広場が建設される際に連絡可能となるよう外味ビル南口のペDESTリアンデッキと同じ高さで建設

4 事業主体・事業費

事業主体・事業費は未決定で今後の検討事項となっている。

昭和57年11月

豊島区は豊島区基本構想審議会の答申に基づき策定した豊島区基本計画に、池袋東西デッキ広場の建設を関係機関に要請していくことを計画目標として明示するとともに、国鉄に協力を依頼。

昭和58年12月

豊島区議会に対し、池袋駅の「東西連絡歩行者デッキ」設置の請願が提出され、採択される。

昭和62年3月

日本都市計画学会は池袋副都心協議会の調査依頼を受け、「池袋ルネッサンス構想」を提言。

平成2年7月

豊島区議会に対し、「池袋駅東西上空自由通路早期実現について」の請願が提出され、採択される。

平成3年3月

豊島区は、平成元年度に創設された複合空間基盤施設整備事業(※)の適用を受け、「池袋地区複合空間基盤施設整備計画策定事業調査」を(財)日本建築センターに委託。

委託機関は内部に検討委員会を設置し、委員会4回、幹事会5回の検討を重ね調査報告書を取りまとめる。

※複合空間基盤施設整備事業

都市の拠点地区において、これまで未利用、低利用であった鉄道等の各種都市施設の上空空間と建築空間並びに都市の地下空間を活用して、不足している公共的施設の整備を行う事業について、国が必要な助成を行うという制度であり、平成元年度に創設されたものです。

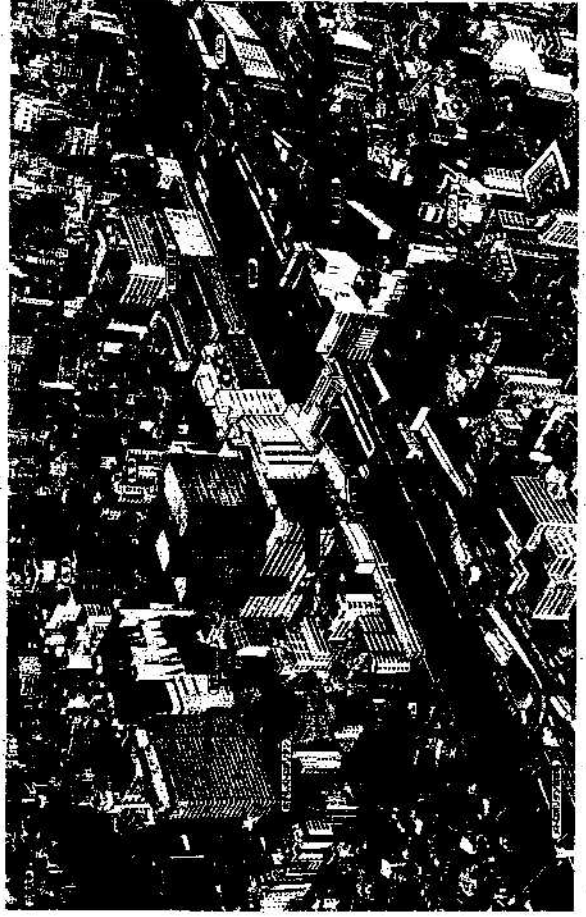
池袋地区複合空間基盤施設整備計画策定事業調査 ('90年度)の結果について報告します。

池袋副都心は、鉄道線路によって街が東西に分断されており、昭和57年に策定された「豊島区基本計画」に、街の連続性・回遊性を高めた一体的な街づくりが計画目標として挙げられています。

この計画目標を達成するために、長年の懸案になっております「池袋東西デッキ広場」について、平成2年度、国庫補助制度であります複合空間基盤施設整備事業の適用を受け、調査を実施いたしました。

この調査では、歩行者の回遊性のひろがり確保のため、池袋駅を中心にして半径約300メートルの範囲について、整備計画を提示して頂きました。ここに、その概要を紹介いたします。

区としましては、本調査結果を踏まえ、関係機関との協議調整を図りながら、一日も早い実現に向けて努力してまいりたいと考えております。



お問い合わせ、ご意見等はこちらへ

東京都 豊島区 都市整備部 開発担当課 担当：開発計画主査
☎170 東京都豊島区東池袋1-18-1 ☎ 3981-1111 内線 2821

池袋駅の利用状況は、地下コンコース並びに駅前周辺歩道で実施された歩行者交通量調査等によると、1日、300万人の利用者数があり、終日、地下コンコースは混雑しています。東西連絡のための利用者は、1日、7～8万人となっています。

駅の東側にはサンシャインシティという大きな核があり、西側には東京芸術劇場や立教大学が立地していますが、東西を結ぶ連絡機能としては駅施設である地下コンコースとそれ以外ではウィロード、ビックリガードのみであり、街としての一体感が乏しい状況であると指摘されています。

そこで、本調査においては、歩行者の回避性の向上、東西の一体化、街の広がりの創出等を図るために、安全性・快適性の高い歩行者交通網の整備、すなわち「歩行者空間のネットワークづくり」が必要とされているのです。

1. 池袋の街における問題点

- ・鉄道線路による街の分断
- ・都市計画道路の未整備
- ・乏しい街の広がり
- ・違法駐車等が指摘され、

2. 整備課題として

- ・東西の一体感の醸成
- ・街の広がりの創出
- ・魅力あるオーブンスペースの確保
- ・駅前広場機能の拡充
- ・駐車スペースの確保
- ・道路体系の確立が挙げられている

3. 整備方策の検討

- ・鉄道線路上空の利用
- ・地下コンコースの拡充
- ・ビックリガードの拡幅
- ・都市計画道路の整備
- ・駅前広場の整備
- ・歩行者空間の整備
- ・街の拠点の創出
- ・駐車場の整備

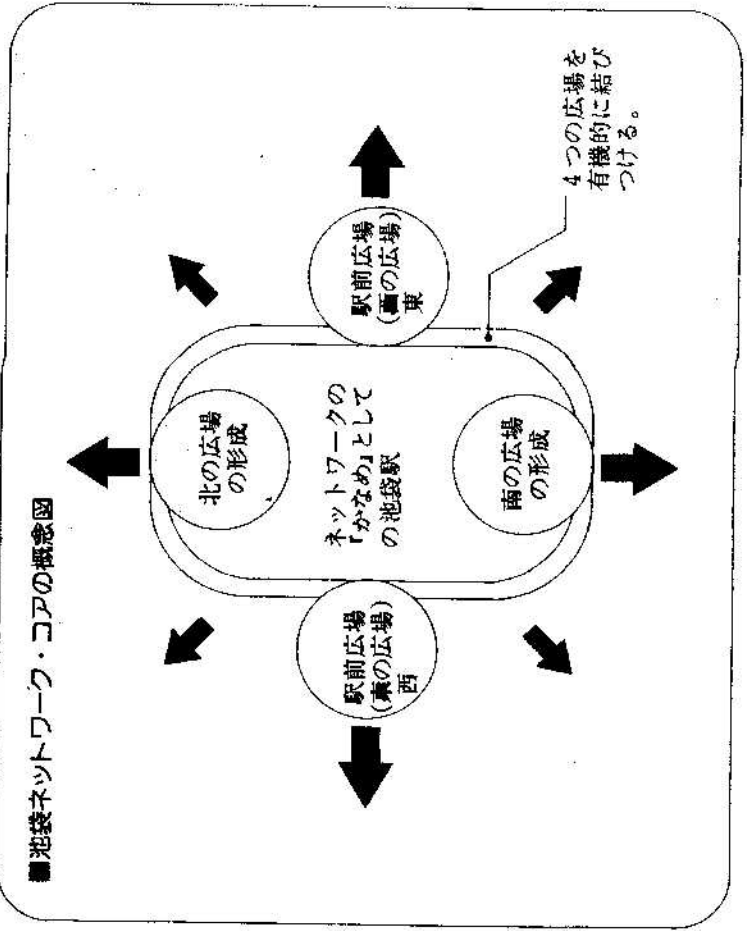
4. 歩行者空間のネットワークづくりが必要

本調査のなかでは、鉄道線路上空を活用した、歩行者空間のネットワークづくりについての考え方が示されています。

その考え方は、池袋駅を歩行者ネットワークの「かなめ」と位置づけ、既設の東西の駅前広場に加え、あらたに鉄道線路上空にも南北2つの広場を設けて「4つの広場」を創りだし、それぞれを連続通路デッキで有機的に結び、歩行者交通体系の構築を図るというものです。

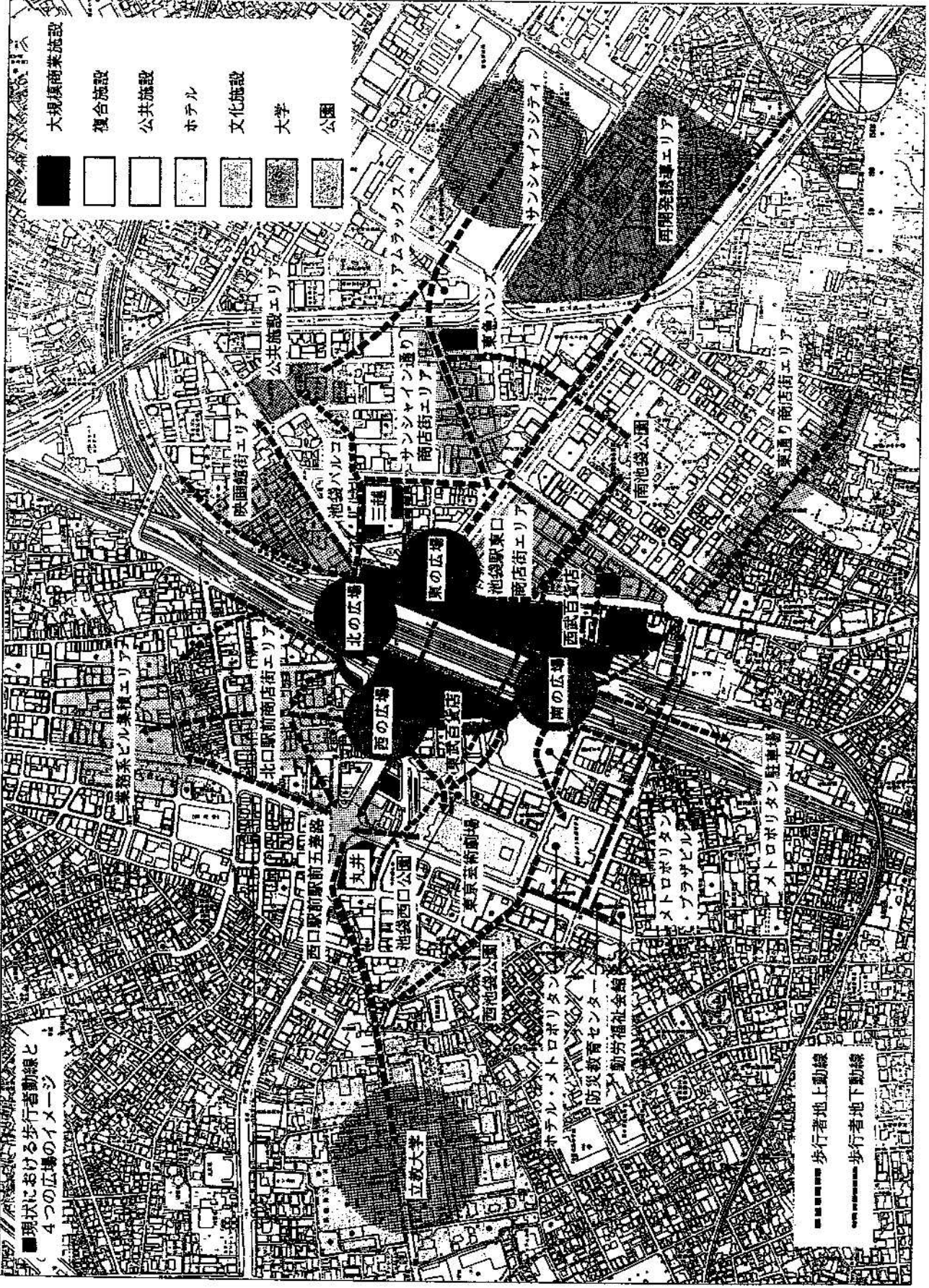
この「4つの広場」と「連続通路デッキ」とで構成された歩行者空間を、「池袋ネットワーク・コア」と命名し、この形成を図ることによって、池袋の東西の交流が活発になり、同時に回避性が高められ、副都心としての街の連続性が補填され、一体的な街づくりの推進につながっていくと、方向付けがされています。

■池袋ネットワーク・コアの概念図



現状における歩行者動線と4つの広場のイメージ

池袋駅を歩行者ネットワークの「かなめ」と位置付け、東西南北に4つ広場を創出し、それらを有機的に結び付ける「池袋ネットワーク・コア」の考え方を現況に当てはめると下図のようになります。



■現状における歩行者動線と4つの広場のイメージ

—— 歩行者地上動線
 - - - - 歩行者地下動線

デッキ広場の夫見棟の検討

東西連絡デッキ広場の規模の検討にあたっては、JR跨線橋と一体化させること、また、東西を連絡する部分に加えて、西武線上空を利用した鉄道間の乗換え機能を合わせて整備することを前提とする。

(1) 2,000㎡案

(デッキ広場の面積をおよそ2,000㎡とする場合、東西を連絡する部分の幅員は20mとなる。)

幅として20mが確保されることにより、高サービス水準の歩行が可能となり、地下コンコースの利用者の一部が、デッキ広場を利用するようになると考えられる。幅20m(面積2,000㎡)は、通路機能として最低限必要な規模であると考える(※資料「施設規模の算定」参照)。

(2) 5,000㎡案

(東西を連絡する部分の幅は50m)

この部分の幅を、50mとすることにより、(1)で述べた通路機能を十分に確保することができるとともに、JR跨線橋における利用者の想定から検討した、駅前広場として機能する適度な規模を確保することができると考えられる(※資料「南口デッキ広場面積の算定」参照)。

この規模の場合には、南側のJR開発予定地と、規模および機能等が関連してくるため、慎重な協議・調整が必要になると考える。

(3) 10,000㎡案

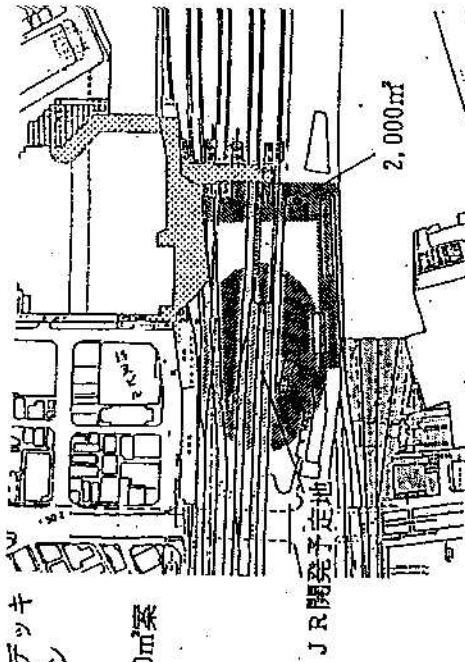
広場の面積を10,000㎡とする場合には、通路機能や人々がくつろいだり、イベント等によって賑わいを持ったりすることのできる、ゆったりとした快適な空間を創出することが可能となる。また、この規模を確保することにより、線路上空の広場空間は、災害時の一時待機広場として、防災上有効に機能すると考えられる。

10,000㎡という規模の広場は、南側のJR開発予定地と密接に関連してくるため、慎重な協議・調整が必要になると考える。

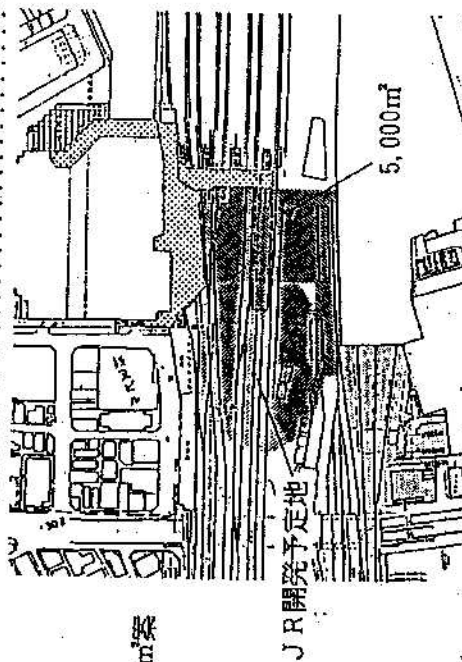
○本調査においては、21世紀に向けての副都心として、ネットワークの核の形成を図るために、多くの機能を有効に取り込み、10,000㎡規模の広場空間の整備が望ましいと考える。

池袋駅南側におけるデッキ広場の規模のパターン

(1) 2,000㎡案



(2) 5,000㎡案



(3) 10,000㎡案

