

土地利用方針・都市づくり方針の検討案（概要版）

第3章 豊島区の都市づくりにあたっての立脚点	
第2 都市の骨格（拠点、軸、面）と土地利用方針	
3 土地利用方針	2
第4章 目標の実現に向けた都市づくり方針	
協働と政策連携による都市づくりの基本方針	3
方針1 高度な防災機能を備えた都市の実現（防災）	4
方針2 人が優先された交通基盤の整備（交通）	6
方針3 ライフステージに応じた良好な住環境の形成（住環境）	8
方針4 Iねび - 効率の高い低炭素型都市への転換（低炭素）	10
方針5 みどりの回廊に包まれた憩いの創出（みどり）	11
方針6 個性ある美しい都市空間の形成（景観）	12
方針7 文化を軸としたにぎわいと活力の強化（文化）	13
方針8 健康な身体を育む快適な都市環境の形成（健康）	14
第5章 東京の魅力を担う池袋副都心の再生	16

第3章 豊島区の都市づくりにあたっての立脚点 第2 都市の骨格（拠点、軸、面）と土地利用方針

3 土地利用方針

【現状】

- 池袋副都心を中心とする一方で、閑静で落ち着いた住宅地もあるなど複合的で多様な土地利用が特徴。
- 現状の土地利用は概ね以下の3つに大別。
 - ①区内の過半を占める住宅地
 - ②池袋副都心と鉄道駅周辺に広がる商業業務地
 - ③上記の中間にある用途複合地
- 住宅地は、区の南部や環状6号線（山手通り）の西部を中心とした戸建て住宅が比較的多い住宅地と北東部を中心に広がる木造賃貸住宅など共同住宅が多く密度の高い住宅地が存在。
- 区の南北には、工場等の産業機能が立地する準工業地域に指定された区域があり、近年、マンション等への土地利用転換が進行。

【主な課題】

- 多様なライフスタイルに対応し、誰もが安全・安心で、快適に暮らすことができる定住環境を形成するためには、災害に対する都市の安全性を確保しつつ、地域特性に応じた魅力ある住環境の形成が必要。
- 木造密集市街地での防災性の向上など市街地の改善のためには、都市計画道路などの都市基盤整備と一体となった計画的な土地利用の誘導が必要。
- 誰もが充実した機能集積による利便性を受けられるよう、鉄道駅周辺を中心とした拠点の形成が必要。
- 住宅や産業など異なる都市機能が混在する地域では、産業政策とのバランスを図りながら、快適な住環境を確保していくことが必要。
- 秩序ある市街地の更新を図りながら、地域特性を生かした良好な街並みを形成し、市街地の質を向上していくため、必要に応じて建築物の高さや敷地規模などについて、きめの細かい土地利用のルールのあるあり方を検討することが必要。

（1）土地利用の類型にあわせた都市づくりの推進

1）住宅地

- ア. **低層住宅地**：戸建住宅及び低層集合住宅を中心とする住宅地では、落ち着きのある街並みの保全や緑化の促進などにより、ゆとりと潤いを感じられる良好な居住環境の形成を誘導。
- イ. **一般住宅地**：低層住宅地以外の一般住宅地では、集合住宅や非住宅用途の建物の立地に際し、低層住宅が主体となっている地域の住環境の保全に配慮した計画となるよう誘導。また、都市基盤が不十分な地域では、共同・協調建替えの促進や狭あい道路の整備などにより、中高層の集合住宅を中心とした良好な市街地の形成を誘導。
- ウ. **複合型住宅地**：補助幹線道路沿道では、地域特性に応じた街並み景観の形成、みどりやオープンスペースの創出、生活関連サービス機能の誘導により、都市型住宅と商業等施設が調和した市街地の形成を誘導。都市計画道路の整備が行われる沿道では、延焼遮断帯の形成に必要な範囲において、道路整備と一体となった沿道まちづくりを誘導。

2）商業業務地

- ア. **副都心商業・業務地**：池袋駅周辺地区と東池袋駅周辺地区及びこの2地区を結ぶ主要な通りを含む地区は、首都東京の中心的な役割を担い、国内外から人々が訪れる広域的な拠点として、既存の商業・業務機能を充実・強化するとともに、文化交流や情報発信など多様な都市機能の集積を誘導。
- イ. **商業・業務地（交流拠点周辺）**：目白駅、大塚駅、巣鴨駅、駒込駅の周辺は、区内外の交流や区民生活を支える交流拠点として、商業・業務、文化機能などの集積を誘導。
- ウ. **商業・業務地（生活拠点周辺）**：私鉄及び地下鉄の駅周辺は、区民の身近な暮らしを支える生活拠点として、商業、医療・福祉機能などの集積を誘導。

3）複合用途地

- ア. **商業業務系複合地**：池袋副都心及び交流拠点である商業業務地の周辺は、都市型住宅と商業業務機能が調和する利便性の高い市街地の形成を誘導。
- イ. **沿道型複合地**：都市骨格軸となる幹線道路沿道では、土地の高度利用により、都市型住宅と広域的な道路機能を生かした商業・業務機能、流通機能などが調和する市街地の形成を誘導。
- ウ. **産業系複合地**：居住機能、商業・業務機能のほか、工場、作業所、倉庫等の産業機能などが複合する地域では、各機能間の適切な調和を保ちながら、活力のある市街地の形成を誘導。また、産業機能からマンション等への土地利用転換が行われる場合は、周辺環境との調和に配慮した計画となるよう誘導。

（2）地域地区の指定

- 用途地域等は都市計画道路の整備などにあわせて適切に見直し。
- 地域の実情に応じた土地利用等の規制・誘導を行うため、地区計画制度等を活用。
- 災害に強い都市づくりを進めるため、都市計画道路の整備等にあわせて防火地域の指定拡大や、東京都建築安全条例に基づく新たな防火規制を導入。

（3）建築物の高さ制限の誘導

- 地域特性に応じた良好な街並みを形成するため、必要に応じて地域特性を踏まえた建築物の高さのあり方について検討。

（4）敷地細分化の抑制

- 相続などによる敷地の細分化により、狭小な宅地の発生や民有緑地の喪失など住環境の悪化を防ぐため、必要に応じて都市計画法による規制など敷地細分化の抑制方策について検討。

（5）土地利用転換の適切な誘導

- 公共施設や民間の大規模施設などで土地利用の転換が予想される場合は、都市計画マスタープランをはじめとする区の施策に適合する転換が図られるよう誘導。

第4章 目標の実現に向けた都市づくり方針

協働と政策連携による都市づくりの基本方針

- 豊島区は、平成 18（2006）年 3 月に「豊島区自治の推進に関する基本条例」を制定し、身近な地域の課題について、住民自らが主体的に取り組むことを自治の起点とするとともに、区、区民、事業者等及び関係機関の協働と連携による自主的かつ自立した区政運営の確立を都市づくりの基本理念として位置づけ。
- 平成 24（2012）年 11 月には、世界保健機関が推進する安全・安心な都市づくりの国際認証制度であるセーフコミュニティを取得し、区民、地域、民間事業者、NPO、行政など多様な主体が手を携えて都市づくりに取り組み、これまでの分野の枠を超えた横断的な連携による効果的な施策を展開。
- この協働と政策連携を基本姿勢とし、都市計画マスタープランの実現に向けて取り組む。

1. 区役

（1）都市計画マスタープランに基づく政策連携による都市づくりの推進

- 区は、都市計画マスタープランに掲げる基本理念と目標の実現に向けて、多様な主体との協働を推進し、関係部局や国・東京都などの関係機関と連携を図りながら、効果的で効率的な都市づくりを推進。

（2）都市づくりのルール策定・活用

- 地区特性に応じた適切な土地利用の誘導を図るため、区民参加を促進しながら、地区計画制度の活用を支援。
- 景観法や東京都のしゃれた街並みづくり推進条例などによる都市づくりのルールの活用にあたっては、制度の仕組みや活用方法の考え方など区民や事業者へ情報提供。
- 区民参加による街づくりの取組みを規定した「豊島区街づくり推進条例」に基づき、街づくりに関する勉強会や計画づくりなど自主的に活動する団体を支援。

（3）まちづくりの場面における区民の参画機会の確保

- 土地利用の規制・誘導のルールづくりや道路や公園をはじめとする都市施設の整備など、区が主体となり都市づくりを推進する際には、引き続き、区民意識調査の実施、説明会の開催、パブリックコメントなど、区民の意見や提案を反映する機会を積極的に確保。
- 地域特性にあったまちづくりの制度や手法、先行事例の紹介など、区民によるまちづくりの検討の手助けとなる情報提供や機会を設ける。

（4）国、東京都等との連携

- 都市づくりにおいては、国や東京都の都市整備を担当する部局に加えて、警視庁や東京消防庁、公共交通やエネルギー等の公益事業者など、多くの関係機関や事業者との連携が必要であり、区はこうした関係機関や事業者と都市づくりの目標を共有し、実現に向けて連携。
- 地域特性を踏まえた都市づくりを推進するため、必要に応じて現在の制度の見直しや新たな事業手法を構築し、国や東京都に提案し協議。

2. 区民の役割

（1）まちづくりへの積極的・主体的な参画

- 区民は、自分たちの住むまちを良くするために、地域のまちづくりに関心を持ち、区全体及び地区の計画策定から施策の実施、評価、見直しまでの過程に積極的、主体的に参画。

（2）地域のまちづくりの実践

- 区民は、安全・安心なまちづくりに向けた防災・防犯活動、良好な住環境を維持し向上を図る環境美化や緑化、街並みの形成、にぎわいを生み出す交流イベントなどの各種活動に参画し、地域のまちづくりを実践する主体として活躍

（3）日常生活の中でのまちづくりへの貢献

- 区民は、日常生活での環境配慮の取組みやお互いに助け合う「心のバリアフリー」の実践、来街者に対する「おもてなしの心がけ」など、地域の価値を高めるまちづくりへの貢献活動を実践。

3. 事業者の役割

（1）都市開発等を通じた良好な都市環境の形成

- 事業者は、都市開発等のまちづくり事業を行うにあたり、都市計画マスタープランに基づき、周辺環境との調和を基本とし、地域特性の応じた良好な都市環境を形成するなど、都市の価値を高める役割を果たす。

（2）地域特性に応じたにぎわいと活力の創出

- 事業者は、池袋副都心をはじめとした拠点での事業活動において、敷地内の緑化や屋外広告物の適正化、個性ある街並みの演出など、地域特性に応じた秩序あるにぎわいと活力を創出する役割を果たす。

（3）地域社会の一員としてのまちづくりへの貢献

- 事業者は、地域社会の一員として、災害時における帰宅困難者対策の協力や環境負荷を低減する取組み、芸術文化や健康づくり活動など、公益的な活動への参画を通じてまちづくりに貢献。

方針1 高度な防災機能を備えた都市の実現

【現状】

- 南関東において、今後30年以内にマグニチュード7クラスの大地震が発生する確率は70%と想定されており、首都直下型地震の切迫性が高まっている。
- 平成23(2011)年3月に発生した東日本大震災は、災害に強い都市づくりの重要性を再認識する機会となる。
- 東日本大震災発生当日、巨大ターミナルである池袋駅を中心に多数の帰宅困難者が発生したことから、駅と駅周辺地域も含めた帰宅困難者対策の見直しが課題として浮き彫り。
- 東日本大震災に伴う電力供給不足や計画停電の実施により、節電への意識やエネルギー政策への考え方に変化。
- 阪神・淡路大震災や新潟県中越地震など大規模災害を踏まえ、様々な事業により市街地の安全性の向上に取り組むも、震災時に大きな被害が想定される木造住宅密集地域は、区内の4割に及ぶ。
- 近年発生している記録的な集中豪雨は、家屋や地下街への浸水など人々の生活に深刻な影響をもたらす。

【主な課題】

- 東京都の「木密地域不燃化10年プロジェクト」に基づき、特定整備路線の整備とあわせた沿道まちづくりを進め、地域の防災性を向上させることが必要。
- 木造密集市街地でのまちづくりでは、「燃え広がらない・燃えないまち」の形成に向けて、防災性を高めていくことが必要。
- 巨大ターミナルである池袋駅では、帰宅困難者対策の見直しを含めたエリア防災の取り組みが必要。
- 災害時においても都市機能を維持するため、エネルギーセキュリティー対策と平常時の環境対策を連携させた取り組みが必要。
- 被災後の都市復興迅速に進めるため、区民、民間事業者、豊島区などの間で事前にまちづくりのあり方を検討しておくことが必要。
- ヒートアイランド現象による集中豪雨の発生や地表面がアスファルトなどにより覆われたことにより雨水が地中に浸透しにくくなっているなど、雨水排水施設の処理能力を超える都市型水害への対応が必要。

【都市づくりの方針】

1. 災害に強い都市空間の形成

(1) 延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路の機能確保

- 道路や鉄道などの活用により、概ね1km間隔で延焼遮断帯を形成し、最大でも100haを超えない単位で「防災生活圏」を形成。
- 延焼遮断性能を強化するため、都市計画道路の早期整備と既存の幹線道路を含めた沿道建築物の不燃化を促進。
- 緊急輸送道路が建築物の倒壊により閉塞することを防止するため、沿道の建築物の耐震化を促進。

(2) 避難する場所や道路などの安全性の強化

- 災害時に区民の避難する場所となる身近な小・中学校、その他区有建築物、身近な公園や避難場所では、施設の倒壊危険箇所の改善など内部や外周部の安全性の向上を図るとともに、周辺建築物の不燃化を促進。
- 救援センターや補助救援センターなどの防災活動拠点では、耐震化の推進やブロック塀の生垣化、オープンスペースの確保などにより、安全性を向上。
- 高齢者や障害者をはじめとした災害時要援護者が、災害時に安全に避難できるよう、防災活動拠点の周辺などにおける無電柱化、避難する場所や道路などのバリアフリー化を推進。
- 避難活動や応急活動の軸となる幹線道路では、沿道建築物の不燃化や耐震化の促進、ブロック塀の生垣化などにより避難する際の経路となる道路周辺の安全性を強化。
- 災害時の避難生活を安全・安心に送れるよう、女性や子育てに配慮した避難所(小・中学校等)の運営体制に配慮。

(3) 多くの区民が利用する民間建築物の耐震化

- 災害時に重要な施設となる医療施設については、東京都や関係団体者と連携し、早期の耐震化を促進。
- 多くの区民が利用する民間の集客施設などについては、所有者が主体的に耐震化に取り組むことができる環境整備や情報提供などを支援。

(4) 帰宅困難者対策の強化

- 「豊島区防災対策基本条例」に基づき、帰宅困難者の発生が想定される駅と駅周辺地域では、区民と帰宅困難者の安全を確保し、必要な対策を円滑に実施するため、事業者などと連携・協力。
- 池袋駅周辺では、帰宅困難者の混乱抑制や安全を確保する一時滞在施設の確保に向けて、公共施設の活用や民間施設に開放を要請。
- 案内誘導サインの整備を含めた避難経路の設置に向けて、管理者が輻輳する地下通路を改善整備。
- これらの取組みを、東京都や事業者などと連携・協力。
- 今後開発が見込まれる地域では、帰宅困難者の受け入れや避難経路の拡充など、エリア防災対策に資する開発計画を誘導。

(5) 自立・分散型エネルギーの確保

- 災害時の非常用電源確保と平常時の低炭素型都市づくりに寄与するエネルギーシステムの導入などが連携した街づくりを進める。

- 防災活動拠点や避難施設では、災害時の大規模停電を想定し、自立した電源を確保するため、自家発電設備などの整備を進めるとともに、太陽光発電を中心とする再生可能エネルギーを導入。
- 大規模都市開発などによるまちづくりは、面的にエネルギーシステムを導入する契機となることから、コージェネレーションシステムや再生可能エネルギーの利用可能性の検討を誘導。
- 発電所などが被災を受け、安定した電力供給が困難になり、計画停電が行われることになった場合、救援センターを含めた区有施設の非常用発電機による電力供給などの対策を講じてもお不足する際には、計画停電の実施区域について配慮するよう関係機関に働きかける。

(6) 防災性を高めるみどりの創出

- 公園、オープンスペース、街路樹、住宅地のみどりは、市街地の防災性の向上に寄与。
- 学校跡地や造幣局跡地などの国公有地の跡地利用にあたっては、平常時は憩いの空間になるとともに、災害時には避難場所や応急活動の場となる公園の整備を検討。
- 補助幹線道路などの整備では、災害時の避難路や緊急輸送道路としての機能を確保するだけでなく、延焼遮断効果を高める街路樹の整備。
- 住宅地では、火災被害や家屋・ブロック塀などの倒壊被害を軽減するため、ブロック塀の生垣化などの緑化を支援。

2. 整備地域の防災都市づくりの推進

- 東京都の「防災都市づくり推進計画」に位置づけられている整備地域では、各種のまちづくり事業により、道路や公園といった基盤整備や老朽木造建築物等の建替えを促進し、災害に強いまちづくりを進める。
- 東京都の「木密地域不燃化10年プロジェクト」に基づき、特定整備路線の整備とあわせて不燃化特区制度を一体的に活用し、延焼遮断帯の形成に必要な範囲におけるまちづくりを進め、延焼遮断効果を高める。

3 地域の防災性の向上

(1) 地区道路網及び防災活動拠点の整備

- 道路が不足する市街地では、地区の消火、救出救護などの防災活動や避難を支える道路基盤を強化するため、概ね500m間隔で地区道路網(概ね6.0m以上)のネットワークを形成。
- 地区道路網で囲まれたブロック(ミニ防災ブロック:500m×500mの25ha)を単位として、防災活動の拠点となる施設、公園・広場を確保。
- 有効半径140mを目安に、消防水利(耐震貯水槽40t~100t)を確保。さらに、火災時に住民による初期消火が可能となるよう、公共施設や公園の新設又は大規模改修にあたっては、小型防火貯水槽(5t)の設置を率先して検討。
- 「豊島区街づくり推進条例」に基づき、地域特性に応じた区民による街づくりを支援し、安全な市街地の形成を目指す。

(2) 安全な住環境づくりの推進

- 市街地の安全性を高めるため、狭あい道路拡幅整備事業などによる建物の4m道路への接道の確保などを推進。
- 生垣や植栽帯の設置に対する緑化助成、ブロック塀などの点検・補強、建物の外壁や窓ガラス、広告物などの屋外落下防止などの啓発を進める。
- 災害時の活動に備え、水利の強化や地域配備消火器などを維持。
- 耐震診断や耐震改修に関する相談窓口を設置し、耐震化対策、耐震改修の工法紹介など、総合的な対応を実施。

(3) 地域の防災活動の促進

- 障害者や介護が必要な要援護者などの円滑な避難を支えるため、災害情報の確実な提供などにより、地域の防災行動力を向上。
- 豊島区内の事業者に対して、災害時の防災活動を強化するため、「事業継続計画」(BCP: Business Continuity Plan)の策定や社員用物資の備蓄、地域の防災活動への協力などを働きかける。
- 災害時に地域の中で円滑な応急活動が展開できるよう、地域防災組織と関係機関との協働による防災訓練を促進し、防災行動力を向上。
- 「豊島区地域防災計画」との整合を図り、地域による防災まちづくり活動を支援するなど、地域コミュニティやマンションの防災意識の向上を目指す。

4. 被災後の復興都市づくりの検討

(1) 事前復興ビジョンの検討による平常時からの都市復興への備え

- 「豊島区震災復興の推進に関する条例」に基づき、被災市街地の円滑な復興及び災害に強い市街地の形成を推進するため、被災後の都市像や事業手法などについて区民と事前復興ビジョンの作成を検討し、復興都市づくりに向けた準備を進める。

《事前復興ビジョンのイメージ》

1) 土地区画整理事業などの面的な市街地整備により復興を検討すべき地区

- 木造密集市街地など、都市基盤が未整備な地域では、より安全性や利便性の高いまちづくりを目指し、土地区画整理事業などによる市街地整備を検討。
- 池袋副都心に隣接する土地利用のポテンシャルが高い地区は、土地区画整理事業や市街地再開発事業を軸にした市街地整備を検討。

2) 密集市街地の改善系の事業で道路と街並みの総合的な形成を行う地区

- 小規模な敷地が密集しているものの、道路が格子状に形成されているなど都市基盤が一定程度整備されている地区では、既存の道路網を基礎に個別の事業を組み合わせた市街地整備を検討。
- 未整備の都市計画道路がある場合は、道路ネットワークの構築を勘案した上で、沿道型の土地区画整理事業の適用を検討。
- 大きい敷地や不接道敷地が少ない地区では、部分的な道路や公園整備と戸建住宅の再建による復興を検討。

3) 誘導型の街並み形成で復興を進める地区

- 都市基盤が整備されている地区では、良好な街並みの形成を目指し、地区計画の導入など、まちづくりのルールのもとでの市街地整備を検討。

4) 個別不燃化再建を主体に、可能な箇所共同化・ミニ再開発による復興を行う地区

- 交流拠点周辺は、都市基盤が整っている地区であり、交流拠点の位置づけや都市基盤の整備状況に応じて、街区単位の共同化や協調建て替えを組み合わせた市街地整備を検討。
- 一定の水準の基盤が整備されているものの、商業・業務機能の強化など駅を中心とする拠点形成が求められる地区では、市街地再開発事業を検討

5) 池袋副都心プロジェクトの積極的展開により復興に貢献すべき地区

- 池袋副都心は、都市基盤が整っている地区だが、一部、小規模な街区構成などが残っているため、地域の活力の強化や都心居住の推進など復興に寄与するプロジェクトが行われる場合は、市街地再開発事業を復興計画に組み込んだ市街地整備を検討。

(2) 復興体制の強化

- 被災後の復興都市づくりを推進するため、「豊島区震災復興の推進に関する条例」に基づき災害対策本部とは別に速やか震災復興本部を立ち上げる。

(3) 生活復興の推進

- 地域の生活復興に関する活動の促進、活動団体への支援を行うなど、人々の生活・雇用の場の再生やコミュニティの再構築を目指す。

(4) 被災後の都市づくりを支える取組み

- 地理情報システム(GIS)の活用や地籍調査の推進などにより、迅速な都市復興を支える基本的な都市データを集約し、被災後の都市づくりに向けた準備を強化。

5. 都市型水害対策の推進

- 集中豪雨などによる都市型水害に対応するため、下水道の雨水排除能力の向上に向けて東京都が推進する再構築事業などと連携。
- 地下への雨水流入を回避するため、浸水防止施設の設置の促進や「東京都地下空間浸水対策ガイドライン」に基づき、事業者による避難確保計画の策定を都と協力して働きかける。
- 区民や企業による自発的な建物の浸水対策を強化ため、最新の災害・防災情報を提供。

方針２ 人が優先された交通基盤の整備

【現状】

- 東京都と特別区は、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に推進するため、概ね10年間で優先的に整備する路線を選定した「区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」を策定。
- 昭和56（1981）年に第一次事業化計画、平成3（1991）年に第二次事業化計画に基づき事業を進め、第三次事業化計画策定以降、集中的に整備が進む。
- 豊島区は公共交通網が区内全域にネットワークされており、鉄道やバスなどの利便性が高い。
- 土地区画整理事業が実施されたJR駅周辺では幅員6m以上の道路網が形成されているが、土地区画整理事業が実施されていない地域では、狭あい道路や行き止まり道路が多く存在。
- 平成23（2011）年に実施した区民アンケートでは、安全な歩行空間の確保や街並みへの配慮に対する回答が多い。
- 平成20（2008）年6月に東京メトロ副都心線が開通し、平成25（2013）年3月には西武池袋線、西武有楽町線、東武東上線、東京メトロ副都心線、東急東横線、横浜高速みなどみらい線の相互直通運転が開始。
- 豊島区が管理する道路橋及び人道橋のうち、西巣鴨橋や池袋大橋、空蟬橋では架設経過年数が40年を超えるなど、老朽化が進む。

【主な課題】

- 都市計画道路の整備にあわせて変化する交通環境を捉え、交通処理に支障がないように道路ネットワークを確保し、誰にとっても安全で快適に歩行できる空間を拡大していくことが必要。
- 土地区画整理が実施されていない地域を中心に、狭あいな道路が多く、災害時の安全性の向上に取り組むことが必要。
- 最も身近な公共施設である道路は、防災やみどり、景観など都市空間の重要な要素であることに加え、商店街などでにぎわう都市の軸でもあり、地域の大切な資産としていくことが必要。
- 誰もが、充実した公共交通を安心して利用できるように、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、鉄道駅やその周辺環境の安全性と利便性を高めていくことが必要。
- 老朽化が進む道路や橋梁などでは、計画的な維持管理を実施して、施設の長寿命化を図るなどにより、災害時においても、避難、救急・救援、緊急物資の輸送、復旧・復興などを支える安全な道路ネットワークとして、維持し続けることが必要。

【都市づくりの方針】

1. 道路網の形成

- 豊島区内の道路を果たすべき役割に応じて3区分（①主要道路網、②地区道路網、③生活道路）し、体系的な道路網を形成。

《主要道路網、地区道路網、生活道路の配置が分かるイメージ図を原案作成段階で追加》

（1）主要道路網の形成

- 都市の骨格を形成する道路網で、次の2種類の道路により構成。

1）幹線道路

- 都市間、周辺区相互間を連結する広域的な道路ネットワークとして維持・向上を図る道路網。
- 1～2kmの道路網間隔で配置し、放射・環状道路と補助26号線で構成。

2）副都心アプローチ道路

- 池袋副都心と放射・環状道路を結ぶ都市計画道路で構成。
- 広域的な道路ネットワークから池袋副都心への導入路としての役割を明確にし、駅前における歩行空間や交通結節機能を充実。

（2）地区道路網の形成

- 主要道路で囲まれた区域内の交通を分担し、災害時の消火活動など地区の防災活動を支える道路網で次の2種類の道路で構成し、道路網間隔500m。

1）補助幹線道路

- 区域内の交通を主要道路へ連絡する機能を持つ地区の幹線にあたる道路であり、都市計画道路を基本とし、幹線道路と一体となって道路ネットワークを形成。

2）地区道路

- 区域内の交通を主要道路網及び上記の補助幹線道路に連絡する機能を持つ道路で、防災上必要とされる幅員（概ね6.0m以上）を確保。

（3）生活道路の整備

- 区民の日常生活を支える最も身近な道路であり、幅員4m以上とし、良好な住環境の確保と防災整備水準の達成を目指す。
- 幅員4m未満の道路については、沿道の建築物の建替えにあわせて「狭あい道路拡幅整備事業」を推進。

（4）歩行者空間の確保

- 地区内へ流入する通過交通の抑制による歩行者の安全性や快適性の向上を図るため、歩行者と自動車共存できる道路づくりを検討。
- ユニバーサルデザインによる歩道のバリアフリー化や無電柱化による歩行空間の拡充、デジタルサイネージなどの情報技術を活用した歩行者の移動支援により、安全で快適な歩行者空間を整備。

- 池袋副都心では、歩行者を優先する交通環境の創出や放置自転車の撤去などの障害物対策の推進、道路沿道の店舗と連携したにぎわいある街並みの形成などにより、楽しく歩くことができる都市空間。

（5）自転車対策の推進

- 自転車を有効な都市交通手段として位置づけ、自転車が安全で快適に通行できる方策づくりに取り組む。
- 都市計画道路の整備にあたっては、自転車と歩行者を分離した自転車走行レーンを設置するとともに、既存道路では道路の安全性を考慮した自転車走行レーンの整備を検討。
- 主要鉄道駅周辺では、「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」に基づき、鉄道事業者や道路管理者、集客施設の事業者と連携しながら、自転車駐車場の目標台数の確保。
- 自転車駐車場の整備とあわせて、自転車放置禁止区域の指定を拡大。
- 自転車の安全な利用を促すための普及啓発に取り組む。

（6）都市空間の質を高める道路整備

- 幹線道路沿道では、災害時の安全性を確保する無電柱化や美しい街並みを形成するみどりの創出など道路整備にあわせて、都市空間の質を高める沿道まちづくりを進める。
- 補助幹線道路や地区道路の沿道では、地区内の日常生活の利便性を高め、災害時の避難や消火活動などを支える道路整備にあわせて、緑化助成などによる生垣や植栽帯の設置を支援し、都市空間の質を高める。

2. 公共交通機能などの強化

（1）公共交通の整備

- 東池袋エリアの都市づくりの動向を踏まえながら、新駅設置に向けて関係機関と連携。
- 池袋副都心では、歩行者優先の都市づくりの展開する中で、人と環境にやさしい新たな公共交通システム（LRTなど）の導入を検討。

（2）公共交通の利便性と快適性の向上

- 鉄道駅及びその周辺では、駅前広場空間の整備し、鉄道やバスなどの乗り換えなど交通結節機能の強化を図るとともに、歩行者のたまり空間の確保や広場内の交通動線を改善により、公共交通の利便性と快適性を向上。
- 鉄道駅では、ユニバーサルデザインによるエレベーターやエスカレーターを設置などのバリアフリー化、プラットホームにおける安全性の向上などを促進。
- わかりやすい統一的なサイン表示に向けて、交通、福祉、観光などと連携し、表示の標準化や多言語標記などに向けたガイドラインの策定を検討。

（3）自動車駐車対策の推進

- 不要不急の自動車利用を抑制し、公共交通手段への利用誘導など駐車需要の抑制を図るとともに、駐車施設の集約化や有効利用などについて、関係機関と協議しながら総合的に自動車駐車対策に取り組む。

○袋副都心では、フリンジ駐車場や集約駐車場の整備、路外荷捌き施設の整備や共同配送などによる物流の効率化を進め、快適な歩行環境を確保。

(4) 立体横断施設などの整備

○行者や自転車が安全に鉄道や道路を横断できるよう必要な箇所においてユニバーサルデザインによる立体横断施設を整備

○整備にあたっては、周辺地域の街並みとの調和に配慮し、国や都が整備、管理する施設についても同様の配慮を働きかける。

○鉄道や神田川などに架かる橋梁は、歩行者空間の確保と景観に配慮しながら、今後とも鉄道事業者や国・都とともに必要な耐震化を図る。

3. 道路・橋梁の計画的な維持管理の実施

○今後、大規模な修繕や架け替えの時期が集中すると想定

○道路利用者などの安全・安心を確保した道路ネットワークを維持していくため、「豊島区橋梁の長寿命化修繕計画」に基づき、定期的な補修や補強を行い、長寿命化を目指す。

方針3 ライフステージに応じた良好な住環境の形成

【現状】

- 豊島区の人口は増加傾向にあり、今後、平成30（2018）年代まで増加傾向が続くと予想されていますが、その後の増加の速さは緩やかになる見込み。
- 外国人登録人口も増加傾向にあり、平成24（2012）年時点では、豊島区全人口の7.2%を占める。
- 世帯数についても、近年増加傾向にあり、世帯類型別では、単身世帯と夫婦のみで構成する世帯が増加し、ファミリー世帯は減少。
- 平成23（2011）年では、65歳以上の高齢者の割合は20%を超え、間もなく超高齢社会を迎える。
- 区内の住宅地は、池袋副都心周辺に広がる商業業務地、南部地域や環状六号線（山手通り）の西部を中心とした戸建て住宅が比較的多い地域、北東部の木造賃貸住宅などの共同住宅が多く密集する地域に分けることができ、それぞれ地域特性を持つ。
- 幅員4m以上の道路に接しない住宅の割合が、43.3%と他区に比べ高い。
- 昭和56（1981）年頃に建築されたマンションでは築30年を迎えており、今後、大規模修繕や建替えが必要なマンションが増加すると考えられる。

【主な課題】

- 今後の超高齢社会において、多様な世代、世帯がともに支えあいながら、個々にあった住まいで誰もが安心して暮らしていけるために、ライフステージに応じた良好な住環境を整備することが必要。
- 戸建て住宅を中心とした地域の一部では、接道不良住宅などが防災上の課題であり、建替えと合わせた道路空間の確保などにより、住環境を改善することが必要。
- 工場跡地などでマンション建設が進む地区では、周辺環境との調和に配慮するために適切な規制・誘導が必要。
- マンションのストック増加が見込まれている中、今後は、円滑な建替えや大規模修繕の促進のほか、マンションの住民と周辺の住民が融合したコミュニティの形成などが必要。

【都市づくりの方針】

1. 地域特性に応じた住環境の整備

(1) 市街地の更新

- 豊島区内の住宅地は、既に形成されている良好な住環境の維持を図るべき「保全地区」、個別の建替え時の配慮により良好な環境の確保を図るべき「一般地区」、不足する道路網の形成や老朽化した木造住宅の密集状態の解消を図るべき区域と特定地区のまちづくりを展開している区域である「改善地区」に分けられる。

【地区整備方針】

1) 「保全地区」

- 敷地の細分化防止、各種協定、地区計画、樹木の保全、あるいは接道部の生垣化による緑化の拡充などにより、良好な住環境を保全。

2) 「一般地区」

- 狭あい道路の拡幅やすみ切りの整備、生垣や植栽帯の設置、建物の外観を工夫することなどにより、住環境の向上。

3) 「改善地区」

- 行き止まり道路の解消のための検討、建物の不燃化・共同化、オープンスペースの確保などを総合的に進めることにより、住環境を改善。
- 「東京都防災都市づくり推進計画の整備地域」に位置づけられている地区では、各種まちづくり事業を促進し、住環境を改善。

(2) きめ細やかな住環境整備の推進

- 地域特性に対応した住宅市街地の整備の方向を明らかにするため、豊島区内全域を下記6つの市街地住宅ゾーンに区分。
- なお、土地利用の転換が想定される場合は、ゾーンごとの整備の方向性を踏まえつつ、地域特性に応じて地区計画制度などの活用を検討し、良好な住環境を確保。

【6つの市街地住宅ゾーン】

1) 住宅・住環境維持向上ゾーン

- 良好な低層住宅地として形成されている地域では、建築協定、地区計画、緑化協定などなどまちづくりのルールを定め、敷地の細分化防止、緑化の拡充など、現在の住宅・住環境の維持・向上を誘導。

2) 住宅・住環境整備ゾーン

- 一般的な住宅地として形成されている地域では、狭あい道路の拡幅や隅切りの整備、身近なオープンスペースの確保、地域の実情に応じた良質な住宅の供給などの良好な個別更新により住環境の整備・改善を誘導。

3) 都市居住型開発誘導ゾーン

- 副都心商業業務ゾーン、商業業務系複合ゾーンの周辺地域及び幹線道路の沿道では、土地の高度利用

により中高層都市型住宅地の形成を誘導。

- ①商業業務系複合ゾーン周辺地域：住機能と商業業務機能の調和を図りつつ都市型住宅の供給を誘導。
- ②副都心商業業務ゾーン周辺地域：副都心の商業業務や文化機能との調和と共存を図り、魅力ある都心居住の場として、快適でゆとりのある住宅・住環境を整備。
- ③幹線道路沿道：都市型住宅を主体としつつ、商業業務機能や流通関連機能、産業機能との調和など、地域特性に応じた住宅・住環境を整備するとともに、良好な街並み景観を誘導。

4) 住工複合ゾーン

- 居住機能と工場など産業系機能の混在する地域では、職住一体の地域として周辺の住環境と生産環境の調和を誘導。
- 工場跡地などにおいて土地利用転換が行われる際は、周辺地域との調和に配慮した住環境の整備を誘導。

5) 商業業務系複合ゾーン

- 交流拠点と生活拠点の周辺では、商業業務を中心としながらも居住機能を確保した市街地の形成を誘導。
- 交流拠点周辺では、駅前広場空間を整備し、にぎわいのある快適な地区の商業業務地（交流拠点周辺）にふさわしい環境づくりを図るとともに、適切な居住機能を確保。
- 生活拠点周辺では、背後にある住宅地の利便性を支える商業などの生活関連サービス機能などの充実を図りつつ都市型住宅を確保するなど、居住機能をあわせもつ商業業務地（生活拠点周辺）として整備。

6) 副都心商業業務ゾーン

- 池袋副都心では、広域的な商業業務機能などの集積や、芸術文化と情報発信の拠点としての役割を踏まえ、ユニバーサルデザインに基づくまちづくりを重点的に推進するとともに、安全で活力にあふれる拠点の形成を誘導。

2. 安心できる暮らしの確保

(1) 安心して住み続けられる住環境の整備

- 土地の高度利用や建築物の共同化などにより高密度でありながらも、オープンスペースや生活道路などが確保された良好な住環境の整備を進める。
- セーフコミュニティの考え方にに基づき、安心できる住環境の整備を進めます。道路や公園の整備にあたっては、街灯や植栽などの充実を図るとともに、死角をつくらないことなどにより、防犯や事故の予防に取組む。
- 木造住宅密集地域では、特定整備路線の整備や狭あい道路の拡幅、不燃化や共同・協調建替えなど、防災まちづくりを推進し、住環境を改善。
- 小中学校統合後の跡地利用や公共施設の建替え、大規模修繕にあたっては、周辺のまちづくりにも配

慮し、快適な住環境を形成。

- 各種まちづくり事業の位置づけが無い地域においても、地域特性に応じたまちづくりを進めるため、区民の合意に基づき、地区計画などによる住環境の保全と改善を検討。
- 近年増加傾向にある高層マンションでは、エリアマネジメントの導入や周辺町会との連携など、コミュニティ形成を支援。
- 住宅セーフティネットとして、既存の区営住宅を維持・管理。

(2) 高齢者・障害者が安心して暮らせる住環境の整備

- 多くの高齢者などが、住み慣れた地域で最後まで暮らし続けられるよう、高齢者などが健康で、安全・安心して住むことができる住環境を確保。
- 高齢者・障害者が安心して暮らすことができるよう、身近な介護・医療施設、バリアフリー対応住宅、サービス付き高齢者向け住宅の立地を誘導するとともに、公園や道路など都市基盤の整備にあたっては、バリアフリーに配慮。
- 高齢者や障害者を対象とした、声かけによる安否確認など、関連機関と連携した見守り活動を強化。

(3) 子育て世帯・子どもが安心して暮らせる住環境の整備

- 子供たちが安心して遊べる空間を確保するため、防犯に配慮した公園の整備や遊具の安全性向上などに取組む。
- 鉄道駅周辺では、子育て世帯が育児と仕事の両立をしやすい環境を整えるため、子育て支援施設などの整備、拡充を図る。
- 大規模な集合住宅を整備する際には、集合住宅内にある集会室などの共用部分を、子育て支援機能など多目的に使用できるように誘導。

(4) 外国人居住者の住環境の向上

- 日本での生活に不慣れな外国人居住者が、安心して住むことができる住環境を向上。
- 増加する外国人居住者の快適な住環境づくりに向けて、NPOなどによる区民や地域と交流を図るコミュニケーションの場やイベントの開催などにより、日本の生活習慣、ルール、災害時の対応などの理解を促進。

3. 良質な住宅ストックの形成

(1) 良質な戸建て住宅の誘導

- 周辺環境との調和や適切な居住水準を確保し、防災性や環境性能に優れた良質な戸建住宅の供給を誘導。

(2) 増加するマンションストックへの対応

- 周辺地域との調和を図るとともに、適切な居住環境を確保し、防災性や環境性能に優れた良質な集合住宅の供給を誘導。
- ワンルームマンションだけではなく、バランスのとれた住宅ストックを形成。
- 偏った世帯構成の集中を防ぎ、一人暮らし世帯からファミリー世帯まで多様な世帯が入居できるよう誘導。
- 「豊島区マンション管理推進条例」に基づき、分譲マンションの良好な維持管理を行うための合意形成の円滑化、居住者等間及び地域とのコミュニティの形成を推進。
- 賃貸マンションの良好な維持管理体制を育成するため、マンションオーナーへの研修の実施などによる普及啓発を推進。

方針4 エネルギー効率の高い低炭素型都市への転換

【現状】

- 豊島区は、「豊島区環境基本計画」を策定し、地球温暖化対策や循環型社会の実現など環境都市づくりに取り組んでおり、平成37（2025）年までに区内のCO2排出量を平成17（2005）年比で30%削減することを中期目標としている。
- 区内のCO2排出量は業務部門や家庭部門が大半を占めており、活発な都市活動によるものと考えらる。
- 平成2（1990）年と平成21（2009）年と比較しても、業務部門と家庭部門ではCO2排出量が増加。
- 池袋副都心地域は、新宿や渋谷などの他の副都心に比べ、老朽化した建築物の割合が高く、更新の時期を迎えている。
- 東日本大震災の際、電力の供給不足により計画停電が実施されたことにより、自立分散型エネルギーの確保などエネルギー政策への考え方に变化。
- 空調機器や自動車などから排出される人工排熱の増加や、道路舗装、建築物などの増加による地表面の人工化によって、都心部の気温はみどりが多い地区に比べ高い。

【主な課題】

- 業務部門や家庭部門においてCO2排出量が増加していることから、都市活動に伴う温室効果ガスなどを削減していくためにも環境・エネルギーに配慮したまちづくりを進めていくことが必要。
- 豊島区は老朽化した建築物が存在し、環境性能に優れたエネルギー効率の高い建築物への更新が必要。
- 災害時でも都市機能を維持できるエネルギーを確保するため、平常時の環境対策と災害時のエネルギー対策を合わせた取組みが必要。
- 公園やオープンスペースが少なく、アスファルトやコンクリートに覆われた高密度な市街地であることから、ヒートアイランド対策が必要。

【都市づくりの方針】

1. 副都心と交流拠点を核としたエネルギー効率の高い都市の形成

- 拠点に様々な都市機能を集積することで、点在して発生するエネルギー需要を集約することが可能。
- 池袋副都心と交流拠点では、鉄道駅を中心として商業・業務機能などの集積を生かしながら、にぎわいと活力を高める多様な都市機能を高度に集積し、エネルギー効率の高い都市を形成。

（1）池袋副都心

- 首都東京の中心的な役割を担う池袋副都心では、首都機能の一翼を担う商業・業務、文化・交流などの様々な都市機能の高度な集積を図りながら、エネルギー効率の高い拠点を形成。
- 大規模都市開発の動きに合わせて効率的なエネルギー利用とエネルギーセキュリティの観点から自立分散型のエネルギー源となるコージェネレーションシステムや地域冷暖房など面的なエネルギー利用の誘導。
- エネルギー需要の時間帯が異なる建物用途間や複数の建築物間での熱とエネルギーの融通、地域冷暖房の供給エリア拡大、豊島清掃工場の排熱利用などのエネルギー利用を誘導。

（2）交流拠点

- 豊島区内外から人々が集まる交流拠点では、商業・業務、文化・交流などの都市機能の集積を図りながら、エネルギー効率の高い拠点を形成。
- 街区単位の開発や複数棟による共同建替えなどの動きに合わせて、街区単位での小規模なコージェネレーションシステムの導入や共同熱源化などを誘導。

2. 低炭素型都市に向けた交通環境の形成

- 公共交通や自転車の利用を促進し、自動車に過度に依存しない生活への転換を図ることにより低炭素型都市に向けた交通環境を形成。
- 都市計画道路の整備や交差点や踏切における渋滞の解消などによる適正な走行速度の確保や通過交通の流入を抑制し、CO2排出量を削減。
- 鉄道とバスなどとの結節機能の強化や鉄道駅のバリアフリー化など、利用環境の向上を図り、公共交通機関の利用を促進。
- 電気自動車や低公害車の導入及び事業者と連携した充電設備などの設置促進、カーシェアリング、ライドリングストップなどのエコドライブの普及促進などにより、CO2排出量の削減や大気汚染を防止。
- 池袋副都心では、新たな公共交通システムの導入、フリッジ駐車場や集約駐車場の整備、路外荷捌き施設の整備や共同配送などによる物流の効率化を進め、人と環境にやさしい低炭素型都市につなげる。

3. 環境に配慮した建築物への更新によるエネルギー対策の推進

- 老朽化した建築物の更新にあわせて、住宅や事務所ビルを環境に配慮した高機能な建築物への建替えを誘導。
- 老朽化した個別熱源方式の中小建築物における環境性能を高めるため、建築物の新築や改修又は設備機器の更新の際には、建築物の断熱性能の向上や高効率のエネルギー機器の設置などを誘導。
- 住宅の環境性能を高めるため、断熱性の向上のほか、太陽光発電システムや太陽熱利用システム、雨水利用設備、屋上・壁面緑化など、環境に配慮した機器・設備などの導入を誘導。
- 区民や事業者などに向けて、低炭素・高効率エネルギーの建築物に関する情報提供や普及啓発など、環境政策と連携した取組みを検討。
- 木造密集市街地では、各種まちづくり事業により老朽化した建築物の建て替えが行われることから、建替えの際には、防災性を高めることに加え、環境性にも配慮することで地域全体の低炭素化を図る。
- 「豊島カーボンマイナス施設づくりガイドライン」を区立施設の建設や改修計画へ適用し、エネルギー効率の高い施設整備や設備更新、自然エネルギーの率先利用を図る。

4. ヒートアイランド現象の緩和

- 都市全体の気温上昇を抑制するには、人工的な被覆面や建物からの排熱などの顕熱を低減させるため、クールスポットとなるオープンスペースの創出や風の道となる空間の確保などが重要。
- 、「みどりの拠点」である雑司ヶ谷霊園、染井霊園、学習院大学、立教大学を街路樹でつなぐとともに、沿道のまちづくりとあわせてみどりの創出などにより、風の道を確保。
- 道路整備や都市開発などに合わせた緑化、公園の整備など、利用可能な都市空間におけるみどりづくりを進める。
- 都市全体の排熱の低減を図るため、道路舗装の工夫、空調設備などの高効率化、建築物の省エネルギー化、地域冷暖房やコージェネレーションシステムの導入や地域の未利用エネルギーの活用などを促進。

5. 低炭素型都市づくりに向けた仕組みづくり

- 低炭素型都市づくりを進めるにあたり、環境配慮の効果の見える化や環境活動などの取組みなどの情報発信など区民、事業者、NPOなどと協働してを進める。
- 公共交通の利用促進をめざし、事業者と協働でノーマイカーデーの実施などモビリティ・マネジメントによる交通施策を活用して、区民一人ひとりの移動や地域の交通流動を改善。
- 国の諸制度などを活用し、低炭素型都市づくりの実現に向けた取組みについて検討。

方針5 みどりの回廊に包まれた憩いの創出

【現状】

- 豊島区では、緑地の多くが社寺や大学敷地の中にあり、それぞれ歴史と由来を持っているが、中でも、駒込は江戸時代の中期から明治時代にかけて植木の産地としてにぎわい、ソメイヨシノ発祥の地。
- 明治 22 (1889) 年に都市計画決定された雑司ヶ谷霊園と染井霊園は現在でも貴重なみどりの空間として引き継がれているが、その後は、大規模な公園等は計画・整備されないまま、現在に至る。
- 平成 23 (2011) 年度の国立・都立公園を除いた一人あたりの公園面積は、0.71 m²と 23 区で最も低くなっていますが、公園等の設置数では 23 区で上位となっています。
- 現在、まとまったみどりの空間は、雑司ヶ谷霊園、染井霊園、学習院大学、立教大学がある。また、池袋副都心のシンボルロードであるグリーン大通りは、厚みのある並木が続いている。
- 自然のままの環境を残すまとまったみどりは学習院大学の森が唯一で、水面も区界を流れる神田川が唯一であり、多様な生物が生息できる環境は大変少ない状況。

【主な課題】

- 区内には大規模な都市公園がないことから、既存のまとまったみどりを良好な状態で継承し、拠点となるみどりとして形成していくことが必要。
- みどりが持つ多様な機能を考慮した質の高いみどりを形成し、都市の価値を高める資産として保全・継承していくことが重要で、とりわけ新規の大規模公園の整備など、みどりの量的拡大に限界がある豊島区では、みどりの質の向上に重点をおいた取り組みが必要。
- みどりのネットワークの形成に向けて、中心的な役割を果たす街路樹の樹種選定や配置計画、沿道の民有地での緑化誘導などが必要。
- 地域の実情等を踏まえながら、公共施設などの跡地を利用した公園整備のほか、都市開発、街路整備、民有地における緑化の促進など、様々な機会を捉えて質の高いみどりを創出していくことが必要。
- 身近に生物と触れ合うことができる環境を形成するため、生物が生息できるみどりを創出し、ネットワークとしてつないでいくことが必要。

【都市づくりの方針】

1. 都市の価値を高めるみどりの保全と創出

(1) みどりの拠点の形成

- まとまったみどりの空間である雑司ヶ谷霊園、染井霊園、学習院大学、立教大学は「みどりの拠点」として位置づけ、災害時の避難場所、都市を冷やすクールスポット、生物が生息する拠点として形成するとともに、みどりを核とした交流の場としての機能を充実。
- 雑司ヶ谷霊園と染井霊園は、大規模な緑地空間としてだけでなく、歴史と文化を伝える空間として、東京都と協議し再整備の方向性を検討。
- 大学の緑被地は、大学と連携したまちづくりの取り組みの中で、みどりの保全・創出を働きかけ。

(2) みどりの軸の形成

- 放射 26 号線からグリーン大通りとアゼリア通り、補助 78 号線、放射 36 号線までを「みどりの軸」として位置づけ。
- 街路樹の充実や沿道まちづくりとあわせた緑化などにより、四季の彩りを感じながら気持ちよく歩くことができる都市空間を形成。
- 「みどりの拠点」と結ぶことで、涼やかな空気を池袋副都心へと運ぶ風の通り道とする。

2. 日常生活における質の高いみどりの創出

(1) 身近なみどりづくりの促進

- 区民主体によるガーデニングなどの身近なみどりづくりを促進するとともに、「豊島区みどりの条例」に基づき、建築行為に対する緑化指導・協議、敷地内や建物緑化に対する助成、周辺から見やすい緑化を誘導する仕組みの検討など、指導と助成を組み合わせた緑化を進める。
- 区立学校などの公共施設は、屋上・壁面緑化など積極的な緑化を推進。

(2) まちづくりと連携したみどりの創出

- まちづくりや施設整備の機会のほか、鉄道敷などの公共的空間を積極的に活用。
- 都市開発による公開空地や広場の創出、地区計画による公園や広場の整備、建築物の上部空間を利用した立体公園制度の活用など、まちづくりとの連携により新たなみどりを創出するとともに、計画段階からみどりの連続性や広がり、快適性に配慮。

(3) 公園整備によるみどりの形成

1) 都市公園の計画的な配置

- 小規模な公園の設置数は充足している中で、引き続き「数からまとまり」の方針に基づき、広々とした公園づくりを重点的に推進。
- 新たな公園の整備にあたっては、学校跡地や造幣局跡地等の国公有地を活用し、5,000 m²以上の近隣公園の整備や大規模な防災公園を確保。

2) 多様な地域活動の拠点となる公園の整備・管理

- 公園の新設・改修や維持管理にあたっては、多様な地域活動の拠点として効果的に役割を發揮できる

施設整備と管理を行うとともに、外部からの見通しを確保するなど防犯面に配慮。

- 防災面では、太陽光発電など再生可能エネルギーを利用した街路灯や防災かまどベンチの設置、耐火性の高い樹種による植栽帯の設置など、災害時の避難場所など防災活動を考慮した機能を充実。
- 身近な公園を核としたにぎわい創出や集い空間を創出するため、公園の隣接街区においてカフェやショップなどのにぎわい施設が立地する場合には、空間面・機能面で公園とにぎわい施設との連携を促進。
- 老朽化が進んだ公園や、利用者のニーズに合わなくなった公園が、地域に愛され、親しまれる魅力的な公園となるよう、区民との協働により再整備を行う仕組みを検討。
- 老朽化した遊具の更新など公園施設の安全性を確保するため、公園施設長寿命化計画を策定するなど、計画的に維持管理。

(4) 連続性のあるみどりの形成

- 神田川の桜並木や谷端川緑道など連続するみどりを維持、保全。
- 都市計画道路の整備と合わせて、街路樹の整備と沿道の民有地の緑化誘導による、みどり豊かな歩行者空間を創出。
- 連続性のあるみどりは、緑陰の確保に配慮して維持管理。
- 谷端川など暗渠化された河川では、沿道の区民との協働による緑化の充実や、川の名残を感じながら散策、ウォーキング、ジョギング等を楽しむことができる環境整備を検討。

3. 残された貴重なみどりの保全と育成

- まちの記憶をとどめ、地域の歴史や文化資源となっているみどりを次代に継承していくため、保護樹木・樹林や保護生垣制度を充実。

4. 生物が生息できるみどりの保全と創出

- 「みどりの拠点」である都立霊園や大学の緑被地は、生物生息の拠点として、緑地空間の保全を誘導。
- 生物が区内を行き来できるよう、「みどりの拠点」と公園、学校等公共施設、民有地のみどりを街路樹などでつないだビオトープのネットワークを形成。
- 生態系に配慮した公園づくりや学校等におけるビオトープづくりなど、身近に生物とふれあうことができる場を充実。

5. みどりを核としたコミュニティの形成

- 地域の人々に愛され、親しまれるみどりを育てるため、公園、広場、学校、道路などにおいて、区民による緑化や維持管理の活動を支援。
- みどりを舞台とした、健康づくりや芸術・文化、子どもの健全育成など、多様で活発な地域交流活動を促進。
- 公園の新設・改修に際しては、区民の意見や提案を反映する機会を設けるなど、地域特性に応じた区民参加の手法を検討。

方針6 個性ある美しい都市空間の形成

【現状】

- 「豊島区アメニティ形成条例」を制定し、美しい街並み、都市の自然や生態系、文化や歴史など、地域の中で育まれてきた個性を重視した景観づくりに取り組んできた。
- 区内には、池袋副都心を代表するサンシャインや東京芸術劇場、歴史を感じさせる寺社や近代建築物などの歴史的建造物に加えて、地域の祭り、商業のにぎわいなどの文化資源が存在。
- 区の東部地域や南部地域には、坂道が多く起伏に富んだ地形や、神田川、都内で唯一残る路面電車として都電荒川線が走る。

【主な課題】

- 各拠点でのにぎわい、歴史や文化、起伏のある地形、貴重なみどり資産、落ち着いた住宅地など数多くの景観資源を生かし、多くの人々が魅力を感じる都市空間を形成していくことが必要。
- 豊島区独自のアメニティ形成の取組を踏まえるとともに、景観法の適用を視野に入れ、地域特性に応じた景観形成をより一層推進していくことが必要。

【都市づくりの方針】

1. 骨格となる景観形成

- 豊島区の骨格となる主要な都市計画道路である都市骨格軸沿道では、道路の緑化、無電柱化、沿道の街並みの形成を促進。
- 神田川沿いでは、東京都景観計画に位置づけられている神田川景観基本軸の考え方にに基づき、川と調和した街並みの形成。

2. 地域特性に応じた景観形成

- 池袋副都心、交流拠点、生活拠点では、人々の交流により生み出されるにぎわいや活力を資源として、地域の特性に応じた、豊島区の顔にふさわしい魅力・活力が感じられる景観づくりを進める。
- 東部地域や南部地域と染井霊園、雑司ヶ谷霊園では、起伏のある地形やみどり、歴史を生かした景観づくりを進める。
- 西部地域では、新たな文化・コミュニティの拠点となる西部地域複合施設を中心に、民俗芸能や池袋モンパルナスで培われた文化的土壌などの文化資源を、まちの中で引き継ぐ。
- 南部地域と北部地域にある産業系複合地では、周辺環境と調和した職住一体の景観づくりを進める。
- 寺社や近代建築物など歴史的建造物の周辺地域では、歴史を感じさせるにぎわいや趣ある景観づくりを進める。
- 一定規模以上の建築物や工作物、屋外広告物については、関係事業者の協力のもと周辺環境と調和した景観づくりを進める。

3. 魅力ある資源を生かした景観形成

(1) 歴史と文化

- 寺社や文化財、大学、近代建築物などの歴史的建造物に加え、地域に引き継がれてきた伝統芸能や地域の街並みもあわせて景観資源として保全・活用。

(2) にぎわいと活力

- 池袋駅と東池袋駅を中心とした2つの核を結ぶ池袋のにぎわいと交流の骨格軸となるグリーン大通り・アゼリア通りでは、池袋副都心のシンボルとなる歩いて楽しい景観づくりを進める。
- 商業や業務地のにぎわい、地域の活力の源となっている祭りやイベントなど、人々の交流を景観づくりに活用。
- 駅前には地域の玄関口として、広場の整備や広場の整備や建築物の形態・意匠・色彩を駅前の街並みに調和させ、地域資源をつなぐ結節点にふさわしい景観づくりを進めます。

(3) 自然と地形

- 良好な街並みを維持するため、学習院大学の自然林とともに、周辺地域の落ち着いた街並みを保全。
- 神田川や豊島区の東部地域と南部地域の坂道など、地形の起伏を景観の要素として活用。

(4) みどり

- みどりの拠点周辺では、自然環境の保全に配慮するとともに、まとまりのある緑地空間を積極的に活用し、みどりを一層感じられる個性的な景観づくりを進める。
- 河川や道路沿道の並木道などでは、河川や沿道樹木などみどり資源を結ぶ連続性のある景観づくりを進める。

(5) 道路と鉄軌道

- 名所や旧跡を巡る道、公園や公共施設を結ぶ道、鉄道沿線の並木道、商店街など、地域の歴史的・文化的資源を結び、連続性ある街並みを形成。
- 立体横断施設、鉄道ガード下や高架道路下では、周辺地域の街並みと調和を図るため、天井や壁面の景観に配慮した整備が行われるよう、鉄道事業者や道路管理者に要請。
- 都市計画道路など、今後整備や拡幅が予想されている幹線道路については、道路空間と沿道の街並みが一体となった景観づくりを進めるため、道路整備とあわせて沿道の適切な土地利用を誘導。
- 都電荒川線や山手線などの鉄道敷地や沿道では、関係機関と協力して緑化を進める。特に、都電荒川線の沿道では、環状5の1号線と補助81号線の整備にあわせて、電車の車窓からの視線に配慮した良好な景観づくりに努める。

4. 景観まちづくりに向けた仕組みづくり

- 歴史・文化、にぎわい、自然・地形、落ち着いた住宅地など、地域特性に応じた景観まちづくりとあわせて都市の価値をたかめるため、豊島区独自のアメニティ形成の取組を踏まえ、景観法を活用した仕組みづくりについて検討。
- エリアマネジメント組織などが適切に開発を誘導することにより、統一感のある良好な市街地環境や景観を創出。
- 事業で創出した公共施設、緑化空間、公開空地などを事業完了後も良好に維持・管理することで、快適で質の高い環境・景観形成を図るよう関係事業者に要請。

方針7 文化を軸としたにぎわいと活力の強化

【現状】

- 「池袋モンパルナス」や「トキワ荘」に象徴されるように、多くの芸術家や作家などのクリエイターを育み、創造的な活動を生み出してきた歴史。
- 池袋副都心では、文化関連施設が集積し、多彩な文化イベントが行われているほか、近年ではマンガ、アニメなどのポップカルチャーの発信拠点。
- 各地域にはそれぞれ個性ある文化資源が数多く存在し、多彩な文化活動が活発に展開。
- 近年、区内の鉄道駅乗降客数や小売業の年間販売額、事業所数などが減少傾向にあり、都市活力の低下が懸念されています。また、少子高齢化が急速に進展するなか、コミュニティの弱体化も懸念。
- 文化を軸としたにぎわいと活力の強化という視点では、都市活力や地域コミュニティの活力の基盤として文化を活用することが重要。
- 文化庁長官表彰「文化芸術創造都市部門」の受賞や、文化芸術創造都市の形成「としまアートキャンパス」計画の認定など先進的な文化政策を展開。
- 池袋には、文化芸術施設間を結ぶネットワークが弱く、交流・情報発信が十分に機能していない現状。
- 都市活力や地域コミュニティの活力の基盤として文化を活用することが重要。

【主な課題】

- 池袋副都心はもとより、人々が集散する鉄道駅周辺は、潜在的な交流人口のポテンシャルをもっており、このポテンシャルを顕在させるためには、人々が活発に交流する魅力ある都市空間の創出と合わせて、文化がもつ「街と人」、「人と人」とをつなげる力を活かすことが必要。
- 区内には地域固有の魅力に成り得る歴史・文化資源や特徴的な文化集積があり、これらを個性あるまちづくりに生かしていくことが必要。
- 文化がもつ多様な可能性を活かすため、地域産業の活性化や福祉・教育との連携、コミュニティの活性化など、文化を軸としたまちづくりの展開が必要。
- 地域産業やコミュニティの活性化、さらには多様な人々の相互理解を深めるきっかけづくりとして、福祉や教育との連携を図りながら、文化が持つ多様な可能性を生かし、それを軸としたまちづくりの展開が必要。

【都市づくりの方針】

1. 芸術・文化を核とした都市の魅力の創造と発信

(1) 文化発信拠点の整備

- 公園、広場、道路等のオープンスペースを芸術・文化活動やイベントの場として活用するとともに、新庁舎整備や庁舎移転後の再整備においては、新たな芸術・文化活動の拠点機能を導入。

(2) 池袋副都心における文化を軸とした回遊性の向上

- 首都機能の一翼を担う多様で広域的な都市機能を充実しながら、池袋駅の東西デッキの整備や、道路空間と建物敷地内の一体的な街並み誘導などにより、来街者が誰でも安全・快適に楽しく歩くことができる回遊性のある空間として整備。
- 多様な芸術・文化の活動拠点の集積を生かして、芸術・文化の街としての情報発信を強化。
- 都市開発が行われる際には、インフォメーションセンターなどの情報発信機能や来街者の活動を支援する観光支援機能の導入を誘導。
- 鉄道事業者や通信事業者等と連携しながら、最新の情報技術などを活用した多言語による情報提供・案内の仕組みづくりを検討。

(3) 芸術・文化資源を生かした観光・交流の都市づくり

- 駒込のソメイヨシノ、その他巣鴨、大塚、雑司ヶ谷、長崎など固有の歴史や資源を有する地域では、点在する資源を相互に結んだ散策ルートの形成などにより回遊性を向上。
- 区民・地域・NPO など多様な主体による地域の芸術・文化資源の情報発信や案内、芸術・文化資源を生かした街のにぎわいの創出など、観光・交流の都市づくりを支援。

2. 文化を生かした地域産業の活性化や新たなビジネスの展開の支援

- 池袋副都心や交流拠点では、多様な都市機能が複合的に立地するとともに、様々な人々が交流する刺激的な都市環境を生かし、産業政策と連携し、都市開発などの契機と合わせて、新たな産業や地域活動を誘発する産業支援機能（インキュベーター機能）を誘導。
- 多世代交流の場としての身近な商店街を活性化するため、文化資源を生かした空き店舗の活用や、特色ある街並み形成、バリアフリー化による安全・快適な歩行者空間の創出など、魅力ある商業空間の形成を支援。

3. アート・文化活動を核としたコミュニティの活性化

- 既存の公共施設・未利用施設を活用した文化・芸術活動の場の充実や、区民の創意工夫によるコミュニティアートプロジェクトへの支援など、地域固有の資源を活用した住民主体のアート・文化活動を支援。
- 学校教育の現場へのアーティスト派遣、高齢者や障害者による芸術文化活動など、福祉と教育における文化活動の展開を支援。

方針8 健康な身体を育む快適な都市環境の形成

【現状】

- 65歳以上人口は、年々増加し、総人口に占める割合（高齢化率）は平成19（2007）年に20%を超え、全国平均を下回っているものの、年々その割合は上昇。
- 65歳以上の高齢者の単身世帯数も年々増えており、平成22（2010）年には高齢者世帯数の3割を超えている。
- 高齢化の進展とともに、要介護などの認定者数が年々増加しているほか、区国民健康保険の医療費も年々増加。
- 活力ある高齢社会を実現するためには、居住環境や交通手段も含めて総合的に健康を支える都市環境の形成や気軽に健康づくりを実践できる環境の充実が重要。
- 豊島区では、「豊島区健康プラン」を改定し、健康寿命を伸ばすとともに、生活の質を改善することを目指して、区民の健康づくりに取り組み。
- また、セーフコミュニティの国際認証を取得し、安全・安心と健康の質を高める都市づくりを区政推進の基本に位置づけ。

【主な課題】

- 歩くことは「健康」の基本であり、公共交通との補完・連携も含め、拠点である鉄道駅周辺は「歩きたくなる」、「歩いて楽しい」まちづくりが必要。
- 健康づくり活動の拠点であるスポーツ施設の老朽化に対応し、誰もが安全・気軽に利用できる施設として機能の充実が必要。
- 道路や公園など都市施設の整備にあたっては、ウォーキング、ジョギングなど日常的な健康づくりの場として、誰もが安全に安心して利用できる配慮が必要。
- 外出のきっかけとなる交流の機会・場の充実が必要。
- 地域社会が持続可能であるためには、子育てや次世代育成の視点を持つことが重要であり、子育てに配慮した空間形成や子どもたちにとって安全で健康なまちづくりが必要。
- 健康に影響を及ぼす公害の防止やヒートアイランド現象といった都市の熱環境の改善が必要。

【都市づくりの方針】

1. 拠点における外に出かけたくなる都市づくりの推進

（1）池袋副都心

- 新庁舎と池袋駅を結ぶグリーン大通りを、四季の彩りを感じながら、気持ちよく散策やウォーキングなどを楽しむことができ、誰もがアクティブになれる健康の道として形成。
- 池袋駅の東西デッキの整備をはじめ、歩道の段差等の解消、点字ブロックの整備、駅ホームドアの設置など、ユニバーサルデザイン及びバリアフリーに配慮した歩行者優先の空間整備を進めるとともに、沿道の商業施設等と連携しながら、にぎわいを創出。

（2）交流拠点・生活拠点

- 交流拠点・生活拠点では、鉄道駅の交通結節機能を充実・強化しながら、駅周辺の商店街や公共施設などに安全で快適にアクセスできる歩行者空間を整備するなど、徒歩と公共交通による健康に配慮したまちづくり。

2. 身体運動など健康づくりのための空間整備

- 公園の整備・改修にあたっては、健康遊具やウォーキング園路の設置など、身近な身体運動の場としての空間を整備。
- 街路樹による緑陰空間の形成や、散策ルート上でのトイレ・ベンチ等の休憩施設の設置など、都市の中でウォーキング、ジョギングを楽しむことができる空間を整備。
- 老朽化したスポーツ施設の改修を計画的に行うほか、必要に応じ既存施設の移転・統合など区立スポーツ施設の再構築を通じて機能を高度化。

3. 多様な交流を育む都市環境の充実

- 地域活動の拠点となる公園や文化・学習活動の拠点施設を充実。
- 公共建築物はもとより、多くの人が利用する公共性の高い民間建築物、道路・公園等の都市施設、公共交通機関をバリアフリー化。

4. 次世代を担う子どもたちの健全育成に配慮した都市空間の形成

- 子どもたちにとって安全で健やかな居場所となる公園の整備や、その周辺道路での交通安全施設の充実。
- ベビーカーでの円滑な移動が確保されているなど、育児をしている人が外出しやすい環境を整備。

5. 健康で快適な住環境の形成

- 熱中症の原因となるヒートアイランド現象を緩和するための緑化などを推進。
- 東京都京都と連携しながら騒音、大気、水質、土壌汚染などの公害対策に取り組む。

6. 心の健康を支えるコミュニティの形成

- 公園や学校、文化・学習・交流施設など、それぞれの地域で活動拠点となる施設・空間を核として、健康づくり活動を通じた住民相互の交流を促進。

第5章 東京の魅力を担う池袋副都心の再生

【本章の位置づけ】

- 豊島区の都市計画マスタープランは、「目標実現に向けた都市づくり方針」、「地区別のまちづくり方針」、「都市計画マスタープランの実現に向けて」の大きく3つで構成。
- 「目標実現に向けた都市づくり方針」は、様々な複層化する都市の課題に対応するために豊島区全体における方針を提示。
- 「地区別のまちづくり方針」は、各地区の特徴を踏まえたまちづくりの方針を提示。
- 「池袋副都心」については、首都東京の中心的な役割を担う拠点であり豊島区を牽引する存在として、広域的な視点での都市づくりに取り組む必要がある地域。
- 平成22（2010）年6月に策定した「池袋副都心整備ガイドプラン」の考え方を継承し、その後の都市づくりの動向に合わせて池袋副都心の都市づくりを示すことが必要。
- このため、「池袋副都心」に関する都市づくり方針を他の都市づくり方針と別に位置づける。

【現状】

- 池袋は、明治36（1903）年に駅が設置されたことに始まり、大正3（1914）、4（1915）年に現在の東武東上線、西武池袋線が相次いで開業したことで、ターミナル機能を持つようになる。大正末期、池袋モンパルナスと呼ばれる芸術や文化の談論の場が生まれ、終戦まで続く。戦後の復興期には、駅前ヤミ市により日常生活を満たす庶民文化の1ページを刻むが、その後、地の利を生かした歓楽街として、映画館、小劇場などの立地が進む。
- 昭和33（1958）年7月、首都圏整備法に基づく「首都圏整備計画」が策定され、その中で鉄道や幹線道路の結節点であり、広大な後背地を抱え一定の業務・商業機能集積のある地域として、新宿、渋谷とともに副都心に位置づけられる。
- 現在も、首都機能の一翼を担うとともに、鉄道利用者や多くの学校、外国人など、多様な人々を受け入れ、経済活動や交流の舞台として、創造性や活力を育んでいる。
- 平成20（2008）年度文化庁長官表彰「文化芸術創造都市部門」を受賞したほか、文化芸術創造都市の形成「としまアートキャンパス」計画の認定を受けるなど先進的な文化政策も進む。
- 近年、池袋駅の乗降客数は減少傾向にあるなど、都市活力の低下が懸念されている。

【主な課題】

- 池袋駅と駅周辺の防災対策を強化するため、鉄道事業者、民間事業者、豊島区などが連携して取り組むことが必要。
- 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するとともに、気軽に訪れ楽しむことができる歩行者・公共交通ネットワークを形成し、駅なかから副都心へと新たな人の流れを創出することが必要。
- これまで培ってきたまちの価値観や文化芸術施設の集積を生かし、交流の舞台にふさわしい都市整備を進め、にぎわいを創出していくことが必要。
- 多様な都市機能の高度な集積を生かしたエネルギーの高効率化と最適化を図り、都市活力と環境へのやさしさが両立する都市づくりが必要。
- 公共施設などの跡地利用や都市開発などにより質の高いみどりを創出し、既存の大規模な緑地をつなぎ、池袋副都心にふさわしいみどりを形成する必要。
- 新たな魅力づくりに向けて、池袋の顔となる風格と落ち着きある街並みを形成することが必要。
- これらの課題に対応するため、首都機能を担う魅力ある拠点を形成していくために、民間による再開発を誘導し、池袋副都心の都市基盤を強化することが必要。

【都市づくりの方針】

- 都市間競争が激しくなる中で、池袋副都心独自の個性と魅力の強化が必要。
- そのため、池袋副都心に訪れる人、住まう人など全ての人びとにとって快適で安全な魅力のある舞台を提供し、都市生活を演じてもらえる「劇場都市空間づくり」を引続き目指す。

1. 安全性の高い都市の実現

（1）エリア防災の推進

- 「豊島区防災対策基本条例」に基づき、防災対策について基本理念を定め、区、区民、事業者の責務を明らかにすることにより、災害による被害の最小化を図り、区民の生命、身体及び財産を保護することを目的とした防災対策を総合的・計画的に推進。
- 豊島区、事業者、商店会、防災関係機関などから構成する「池袋駅周辺混乱防止対策協議会」の機能を強化するため、「豊島区駅周辺エリア防災対策協議会」を組織。
- 協議会と連携して、「駅周辺安全確保計画」を策定し、帰宅困難者対策を推進。
- 帰宅困難者の混乱の抑制や安全を確保する一時滞在施設の確保、備蓄倉庫の設置や案内誘導サインの整備を含めた避難経路の設置などに向けて、公共施設の活用や商業・業務などの民間施設の開放要請、管理者が輻輳する地下通路の改善整備など、東京都や事業者などと連携・協力して取り組む。
- 平成24年5月に決定された総務省消防庁「住民への災害伝達手段の多様化実証実験対象自治体」の結果を踏まえ、情報提供体制の整備に取り組む。
- 今後開発が見込まれる地区では、帰宅困難者の受け入れや避難経路の拡充など、エリア防災対策に資する開発計画を誘導。

（2）老朽化した建築物の機能更新

- 老朽化した建築物の耐震化や建替え、街区再編や共同建て替えを促進。
- 建替えにあたっては、帰宅困難者の一次滞留施設の確保や備蓄倉庫の設置などに関する検討を事業者に働きかける。

（3）公園整備による防災機能の強化

- 造幣局跡地での防災公園の整備、南池袋公園の再整備、新たな開発計画を検討する際には、公園の整備とあわせて帰宅困難者の受け入れや自立分散型エネルギーの確保など防災機能を強化。

（4）都市機能を維持するエネルギー源の確保

- 多くの人が訪れ、都市機能が集中する池袋副都心では、効率的なエネルギー利用とエネルギーセキュリティの観点から、災害時の非常用電源確保と低炭素型都市づくりに寄与する新たなエネルギーシステムの導入などが連携した都市づくりを進める。
- 都市づくりの動向にあわせて、開発を計画する場合には、コージェネレーションシステムや再生可能エネルギーの利用など自立分散型エネルギーの導入可能性の検討を誘導

2. 人が優先された交通基盤の整備

（1）歩行者を優先する交通環境の創出

- 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するため、歩行者を優先する交通環境を創出。
- 人と自動車のバランスが取れた交通環境を目指し、池袋東口駅前の通過交通を環状5の1号線など周辺の道路への迂回を誘導。
- 歩行者を優先する区域内では、快適な歩行環境の確保に向け、フリンジ駐車場や集約駐車場の整備、路外荷捌き施設の整備や共同配送などによる効率化を進め、通過交通の抑制や駅前への流入車両の削減に努める。
- 鉄道で来街する人が池袋副都心内に出やすいように、駅からまちなかに連続する安心して通行できる歩行者のための道路空間を確保。
- 平成〇（〇）年〇月に改定された「池袋駅地区バリアフリー基本構想」に基づき、池袋副都心内のバリアフリー化を進める。
- 商業や業務施設が集積する駅周辺街区では、特定の道路に集中する人の流れを分散させていくため、細街路も含めた道路において自動車が進入しない、歩行者が安心して通行できる快適な区域を確保。
- 幹線道路では、道路幅員などの現状に応じて自転車走行レーンの設置を検討し、歩行者と自転車の空間の分離を目指す。
- 自転車によるアクセス性を高めるため、不足している駐輪施設を確保。

（2）回遊性の向上

- 主要施設間をアクセスしやすいように、歩行者を優先する道路と拠点性の高いエリア周辺や繁華街周

辺を結ぶ歩行者ネットワークを形成。

- 来街者・生活者の移動の負担を軽減し、池袋副都心に出やすい環境とするため、池袋副都心内の移動を支援する新たな公共交通（LRT など）の導入を検討。

（3）交流を育む拠点性の向上

- 池袋副都心の玄関口となる池袋駅東西駅前広場は、グリーン大通りやアゼリア通りと一体となった多目的な歩行者広場として、来街者にとって魅力的な空間として整備。
- 初めて訪れる人にもわかりやすいように、駅周辺における路線バスやタクシーなどの公共交通機関の施設配置を見直し、利便性を向上。
- 東池袋エリアでの都市づくりの動向を踏まえながら、新駅設置に向けて、関係機関と連携。

（4）池袋駅東西の交通軸の形成

- 「池袋の都市軸」の形成を先導し、来街者にとって視覚的・空間的にもわかりやすい、新たな公共交通システム（LRT など）を導入。
- 新たな交通システム（LRT など）の導入にあわせて、沿線の活性化を図るため、沿線の活性化を図るため、歩行、公共交通、沿道施設が調和した都市空間を形成。
- 池袋駅東西の活発な交流を促進するため、既存地下通路のバリアフリー化やサインの統一、地下通路出入口のサンクンガーデン化などにより、東口と西口の連絡機能を強化し、池袋副都心としての一体性を創出。
- 線路上空を活用した東西自由通路を設置し、駅周辺の公共施設の充実と周辺街区とのアクセス性の向上を図るとともに、災害時における帰宅困難者対策のスペースとして活用。

3. 交流を育むにぎわいの創出

（1）多様な芸術文化空間の活用と創出

- 池袋駅東口に隣接する「駅前広場とグリーン大通り、南池袋公園」、西口に隣接する「駅前広場と東京芸術劇場と一体の西口公園」では、沿道の商業施設と連携し、多様な芸術文化空間としての活用を検討。
- 芸術やファッションなど表現の舞台として、グリーン大通りやアゼリア通りを活用し、まちなかで文化を感じることができる仕掛けづくりを関係機関と検討。
- 池袋駅東西の芸術文化の交流を強化するため、わかりやすい案内誘導サインの整備、鉄道上空を利用した東西自由通路の整備、バリアフリー化などにより、誰もが見て、歩いて、楽しい都市空間を創出。
- 庁舎移転後の再整備においては、新たな芸術・文化活動の拠点機能の導入を検討。
- 池袋には、アジア各国の料理店、雑貨店が多いことから、アジアを中心とした多文化が楽しめる街並みの形成など、にぎわいを創出。

（2）観光によるにぎわいの創出

- 誰もが、安心して訪れ、楽しめる観光都市として、道路の段差解消、エスカレーターやエレベーターの整備など、バリアフリーのまちづくりに向けて取り組む。
- 来街者が観光ルートや買物の途中で憩うことができる場として、快適スポットを設置。
- 案内サイン標示の設置を進め、多様な来街者が安心して回遊できる環境整備。
- 豊島区内外への情報発信の強化を図るため、東京芸術劇場などの文化施設と連携した文化・観光情報発信拠点の整備や、デジタルサイネージなどを活用した観光案内情報発信などを検討。

（3）多様な都市機能を生かした新たなビジネス展開の支援

- 池袋副都心や交流拠点では、多様な都市機能が複合的に立地するとともに、様々な人々が交流する刺激的な都市環境を生かし、産業政策と連携しながら、都市開発など都市機能の更新に合わせて、新たな産業や地域活動を誘発する産業支援機能（インキュベーター機能）を誘導。

4. 実感できる低炭素型都市づくりの推進

- 商業、業務、芸術、文化・交流、娯楽など多様な都市機能の集積し、エネルギー効率の高い低炭素型都市への転換を図る。
- 太陽光や太陽熱など再生可能エネルギーの活用や、排熱など未利用エネルギーの活用、地域冷暖房の供給エリアの拡大など、効率的なエネルギー利用を促進することで、環境負荷の少ない都市づくりを進める。

- 建築物の機能更新の際には環境に配慮した高機能な建築物への建替えを促進し、まち全体のエネルギー効率が高められるように誘導。
- 低炭素活動の見える化に向けた情報発信や仕組みづくりを支援し、低炭素に関する取組みを広く周知することで、区民や事業者による低炭素活動を促進。
- グリーン大通りやアゼリア通りの街路樹を充実することにより、森の涼しさを感じ風の音を聴くことができる、厚みと広がりのある風の道を創出。
- 緑化空間の確保や街路樹の充実とともに、クールスポットとなるオープンスペースの創出や、道路舗装の工夫などによる冷却効果の向上。

5. 人と都市に潤いと安らぎをもたらすみどりの創出

- 既存の公園に加えて、新たな開発によりまとまったみどりを創出し、アゼリア通りやグリーン大通り、雑司ヶ谷霊園や立教大学など大規模な緑地を有機的につなぐことで、池袋の都市軸を形成。
- 公園などとその周辺の環境を整備することで、憩いの場としての修景や施設の充実、安全安心の向上など、区民や来街者のためのレクリエーション広場の充実を図る。
- みどりの拠点をつなぐネットワークを池袋副都心全体に広げるため、広幅員の道路や歩行者ネットワーク上において、既存のみどりのネットワークを生かしながら街路樹の植樹や道路沿道の民有地の緑化などの促進。
- まちなかでのみどりを保全・創出し、みどりのネットワークをつなげていくため、オフィスビル、商業ビル、マンション、住宅などに、屋上緑化や壁面緑化などを誘導するとともに、道路脇や民間駐車場などまちのあらゆる空間を活用した緑化を促進。
- 地形や歴史を生かし、開発などにより創出されるみどりを通じて、自然や季節が感じられる都市空間を形成。

6. 都市の価値を高める風格ある都市空間の創出

- 池袋駅と東池袋駅を中心とした2つの核を結び池袋のにぎわいと交流の骨格軸となるグリーン大通り・アゼリア通りでは、池袋副都心のシンボルとなる歩いて楽しい街並みを創出し、にぎわいや回遊性を向上。
- 歩行者ネットワークが形成される通りの沿道では、快適な歩行者空間の形成に加えて、沿道店舗などのデザインの協調や街路と店舗のデザインの一体化など、ルールづくりによりにぎわいを創出。また、無電柱化により、歩きやすさの向上や良好な景観を形成。
- 池袋副都心の魅力の増進に向け、広場空間となる歩道の拡幅や公園などのまとまった空地を創出。
- 既存の広場や地域の歴史や地形などの資源を生かし、空間的な連携を重視した新たな広場の配置やネットワーク化を図る。

7. 健康で快適な都市環境の形成

- グリーン大通りを、四季の彩りを感じながら、気持ちよく散策やウォーキングなどを楽しむことができる健康の道として形成。
- 誰もが安全で快適に歩くことができ、出かけてみたくなる回遊性のある空間を形成するため、池袋駅の東西デッキの整備をはじめ、ユニバーサルデザイン及びバリアフリーに配慮した歩行者優先の空間整備。

8. 都市再生の実現に向けたプロジェクトの推進

⇒下記項目において、プロジェクトの進捗を見ながら最終的に記述。

- （1）区役所現庁舎や豊島公会堂、中池袋公園周辺
- （2）東西デッキ整備
- （3）南池袋二丁目地区
- （4）造幣局周辺
- （5）池袋駅東口
- （6）池袋駅西口