

池袋駅周辺地域
基盤整備方針



2018

池袋駅周辺地域再生委員会

2018年5月

目次

はじめに	2
1. 基盤整備方針の目的と位置づけ	3
池袋駅周辺地域のまちづくりの将来像（池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン）	
池袋駅周辺地域基盤整備方針の目的	
池袋駅周辺地域基盤整備方針の位置づけ	
2. 地域の現状と特徴を踏まえたエリア設定	4
池袋駅周辺地域の現状と都市基盤の特徴	
基盤整備方針におけるエリア設定	
現状と特徴を踏まえた各エリアにおけるまちづくり	
各コア・ゾーンにおける取組み	
3. 地域の個性を際立たせるまちづくりの展開	6
「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を育み支えるまちづくり	
駅コアの整備方針	
アート・カルチャー・ハブ／アート・カルチャー・スポットの育成方針	
アート・カルチャー・ハブの核となる4つの公園の特徴	
アート・カルチャー・スポットの空間イメージ	
4. 基盤整備の目標	10
5. 基盤整備の方針と取組み	12
駅関連施設〔池袋駅コア・東池袋駅コア〕	
池袋駅東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）〔池袋駅コア〕	
池袋駅東西駅前広場〔池袋駅コア〕	
公園・環境施設	
歩行者回遊ネットワーク	
道路ネットワーク・駐車場	
自転車ネットワーク・駐輪場	
防災・防犯施設	
情報インフラ	
6. 基盤整備方針図	18
7. 基盤整備の流れ	20

はじめに

池袋駅は4社8線の鉄道路線が結節するとともに、路線バス・高速バスのバスターミナルも有し、新宿・渋谷に比肩する巨大ターミナル駅である。また、駅施設内の地下通路とこれに接続する地下街が、まちの東西を結ぶ歩行者ネットワークの中核となっていることは池袋駅の大きな特徴となっている。

池袋駅周辺地域は、交通結節拠点である池袋駅と、近年周囲の都市開発が進む東池袋駅とが核を成し、商業、業務、文化、教育、居住など様々な用途が集積することで、多様な人々が集い、交流する空間が生まれ、個性豊かで懐の深いまちが形成されている。

しかし池袋駅周辺では、高度経済成長期以降、駅関連施設や周辺建築物の増改築を繰り返しており、耐震性はもとより防火・避難などの災害時の安全性の向上、多様な利用者に配慮したバリアフリー環境の向上、乗換に伴う混雑緩和（乗換利便性の向上）などが必要となっている。また、鉄道と大型商業施設による街の東西の分断、鉄道敷きを越える東西横断動線の不足、260万人を超える駅利用者に対する駅前広場面積の不足、駅前の通過交通による駅と街との分断、バス・タクシー乗場の分散配置による交通結節機能の低下や、細街路による道路網、狭小で不整形な敷地の集積による防災性の低下など、多くの取組むべき課題を抱えている。

一方、東池袋駅周辺では、駅に隣接する街区での都市開発は進んでいるものの、東には木造住宅密集市街地が広がっており、防災性と住環境の向上が急務となっている。

これらの中には個別施設の対応では解決が困難な課題も多数存在するため、課題解決に向けては、公民の多様な関係者の連携した取組みが重要である。

こうした中、池袋駅周辺地域は平成27(2015)年7月に都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定され、平成28(2016)年7月には「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」が策定された。地域内では、すでに豊島区新庁舎が完成しており、現在、Hareza池袋（旧庁舎跡地周辺）のまちづくりや東池袋四・五丁目地区の開発、造幣局跡地での防災公園や環状5の1号線の整備などの基盤整備が具体的に進んでいる。

また、池袋駅西口地区・南池袋二丁目C地区・東池袋一丁目地区の3地区で、大規模な都市開発が検討されるとともに、環状5の1号線の整備に伴う池袋駅前の明治通りの再編、周辺の都市開発を契機とした池袋駅東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）や地下通路、駅前広場の整備など公共施設の再編・整備の検討が進められている。

さらに、これらの動向をきっかけとして、池袋駅、駅と一体となる建築物、駅周辺街区の建築物について、施設更新が想定されるとともに、木造密集地域の改善措置を含めた東池袋駅周辺の都市開発の進展が見込まれる。

これら具体化している事業、検討中の整備計画、今後想定される施設更新計画はいずれも、単に個別敷地や建築物の改善にとどまらず、池袋駅周辺地域のまちづくりの課題解決に寄与することとなるよう進めていくことが必要となる。「池袋駅周辺地域基盤整備方針」は、公共と民間との協力のもとに、池袋駅の機能更新と再編、駅前広場や道路などの公共施設の再編・拡充、駅周辺の街区再編や再開発等を一体的に行うことにより、限られた空間に多様な都市機能を集積しつつ、安全で快適な都市空間を創出することを目指すものである。