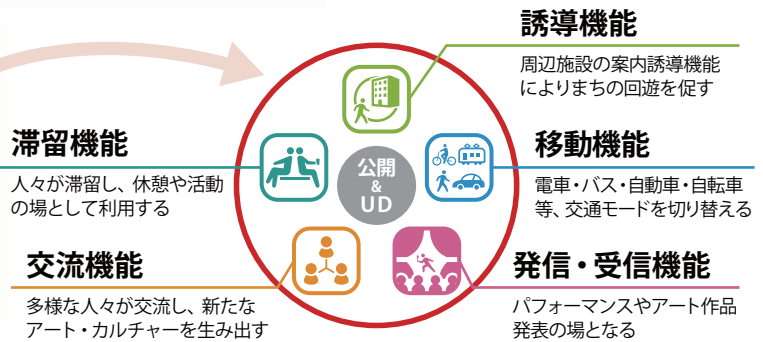
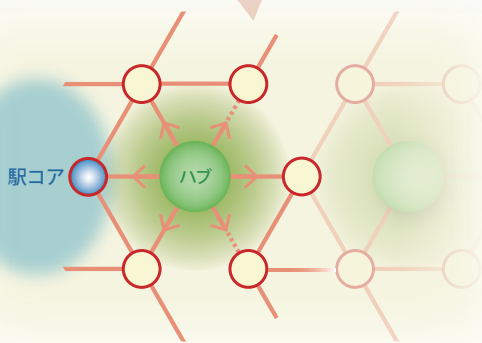
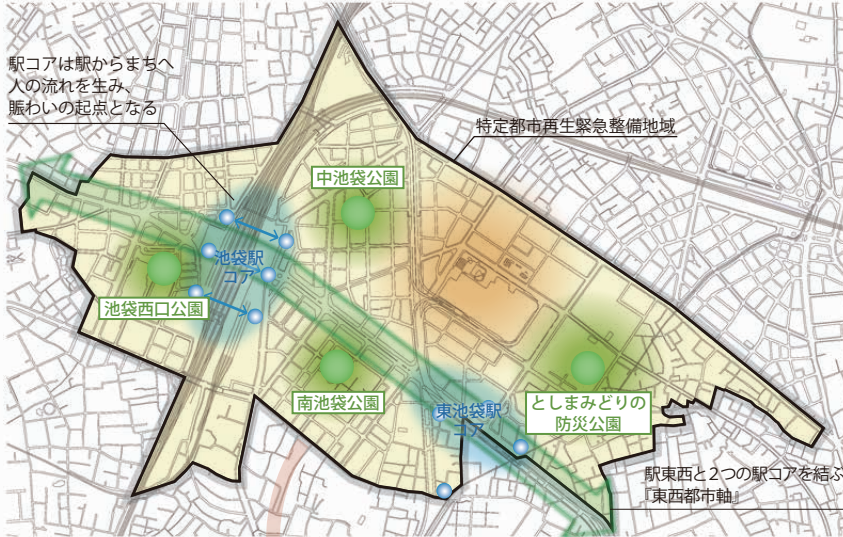


「基盤整備方針 2018」で目指すまちづくりの展開

平成 27 年に特定都市再生緊急整備地域に指定されたことを受け、行政（国、東京都、豊島区）や関係事業者などが参画する池袋駅周辺地域再生委員会において議論を重ねて、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、基盤整備の目標の一つとして「アート・カルチャーの活動を国内外に発信する多様な『都市の顔』の形成」を掲げている。また、これを具現化していくために、アート・カルチャー・ハブ/スポットの育成に取り組むこととしている。（以下参照）



	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。それぞれをネットワーク化することで、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。（他は必要に応じて新たに整備）	池袋駅・東池袋駅コアゾーン内及び、主要な歩行者ネットワーク沿いや交差点など
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"> ◎ 滞留機能 ◎ 交流機能 ◎ 発信・受信機能 ◎ 誘導機能 ◎ 移動機能 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 滞留機能 ○ 交流機能 ○ 発信・受信機能 ◎ 誘導機能 ○ 移動機能

5. 将来像実現のためのテーマと取組み

地域が目指す「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」



テーマ	
1	アート・カルを育てる
2	公共空間を使う
3	空間を生み出す
4	空間をつなぐ
5	景観をみがく
6	環境と生きる
7	災害に負けない

具体的な取組み

- 国際アート・カルチャー都市を実現する各種機能の集積と連携
- 公園を核とした、個性的なアート・カルチャー・ハブ／スポットの育成
- アート・カルチャー・スポット機能の詳細とハード・ソフト整備項目の例
- 公民連携による、多様なアート・カルチャー・スポット空間の創出

- まちの玄関口にふさわしい池袋駅東西駅前広場の整備
- まちの賑わいを生む道路空間の活用
- アート・カルチャー活動の拠点となる公園の活用
- エリアマネジメント活動の推進

- 適切なまちづくり手法を活用した計画誘導
- 道路ネットワークを考慮した街区の統合

- 安全で快適な駅空間の実現
- 重層的な池袋駅コアの整備による駅とまちの接続性の向上
- 開発と連携した歩行者空間の拡大
- 通りごとの役割分担によるネットワークの強化
- 人中心のまちを実現するための駐車施設の適正配置
- 地区内外を回遊する交通システム（IKEBUS）の活用
- 自転車走行環境の改善

- 池袋の玄関口に相応しい、様々なアクティビティが感じられる駅の顔の形成
- 池袋に相応しい個性ある街並み、多様な界隈性、活気と賑わい景観の形成
- 個性を生かした夜間景観の形成
- 群としての象徴性と周辺街区との調和に配慮したスカイラインの形成

- 民間開発と連携したみどりのネットワークの形成
- 立体的な緑化の推進
- 省エネルギー・省資源に配慮した先進的な環境づくり

- 開発に合わせた安全確保施設の整備
- 情報発信・情報伝達機能の強化
- 地域の持続性を高めるエネルギーの確保
- エリアマネジメント組織による防災対策の推進

5-1.【テーマ①】アート・カルを育てる

■ 国際アート・カルチャー都市を実現する各種機能の集積と連携

- アート・カルチャーと直接的に結びつく、文化・交流機能はもちろんのこと、それらを事業として展開していくための商業・観光機能や業務・産業機能、人々の快適な移動を支え、交流を促進する交通支援機能、そして活動の前提となる生活・防災機能を積極的に誘導し、地域の将来像である「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を実現する。
- 様々な機能の導入に際しては、その公開性やユニバーサルデザインに十分に配慮し、誰にとっても分かりやすく使いやすいものになるよう努める。

◇文化・交流機能

- アート・カルチャーを支える機能の誘致、施設の充実
- 劇場空間としての都市空間の開放、規制緩和
- 既存の文化資源、文化活動の連携

<導入機能の例>

広場／ホール／劇場／スタジオ／ミュージアム／ギャラリー／教育施設／情報発信施設

◇商業・観光機能

- まち全体がモールとなる時間消費型のまちの形成
- 国内外から人を呼び込むための様々な滞在・宿泊場所の確保
- インバウンド観光への対応

<導入機能の例>

多様な宿泊施設／百貨店／飲食店／オープンカフェ／屋台・路面店（飲食店等）／観光案内所
／日本文化体験施設／外国人生活支援施設

◇業務・産業機能

- アート・カルチャー活動を支援し、新たなビジネスを生み出す業務・産業拠点の整備
- 国際都市としての拠点性・発信性の強化

<導入機能の例>

多彩なオフィス／ビジネス交流支援施設／会議室／MICE施設

◇交通支援機能

- 駅東西の役割分担を踏まえた交通機能の再編と、東西の交流を促す動線基盤の更新・整備
- 駐車場の集約・再整備や車両のゾーンコントロールや時間規制等による、駅前歩行者優先空間の整備
- 人々の移動を支援し、まちをつなぐ新たな公共交通システムの導入

<導入機能の例>

デッキ／バスターミナル／新たな交通モード／公共用駐車場／フリンジ駐車場／共同荷捌き場
／案内板／サイン／ベンチ／ファニーチャー

◇生活・防災機能

- 大規模災害発生時の公民連携による安全確保の強化、開発に合わせた防災機能の改善や拠点化
- セーフコミュニティ活動との連携による安全・安心の強化
- 安心・安全な子育て環境の整備

<導入機能の例>

災害時情報発信施設／地域備蓄倉庫／災害時拠点施設／交番／Wi-Fiエリア／医療施設／子育て支援施設

■公園を核とした、個性的なアート・カルチャー・ハブ／スポットの育成

○都市計画公園（池袋西口公園、中池袋公園、南池袋公園）の個性やまちの特徴を生かしながら、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。

○池袋駅やアート・カルチャー・ハブをつな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。

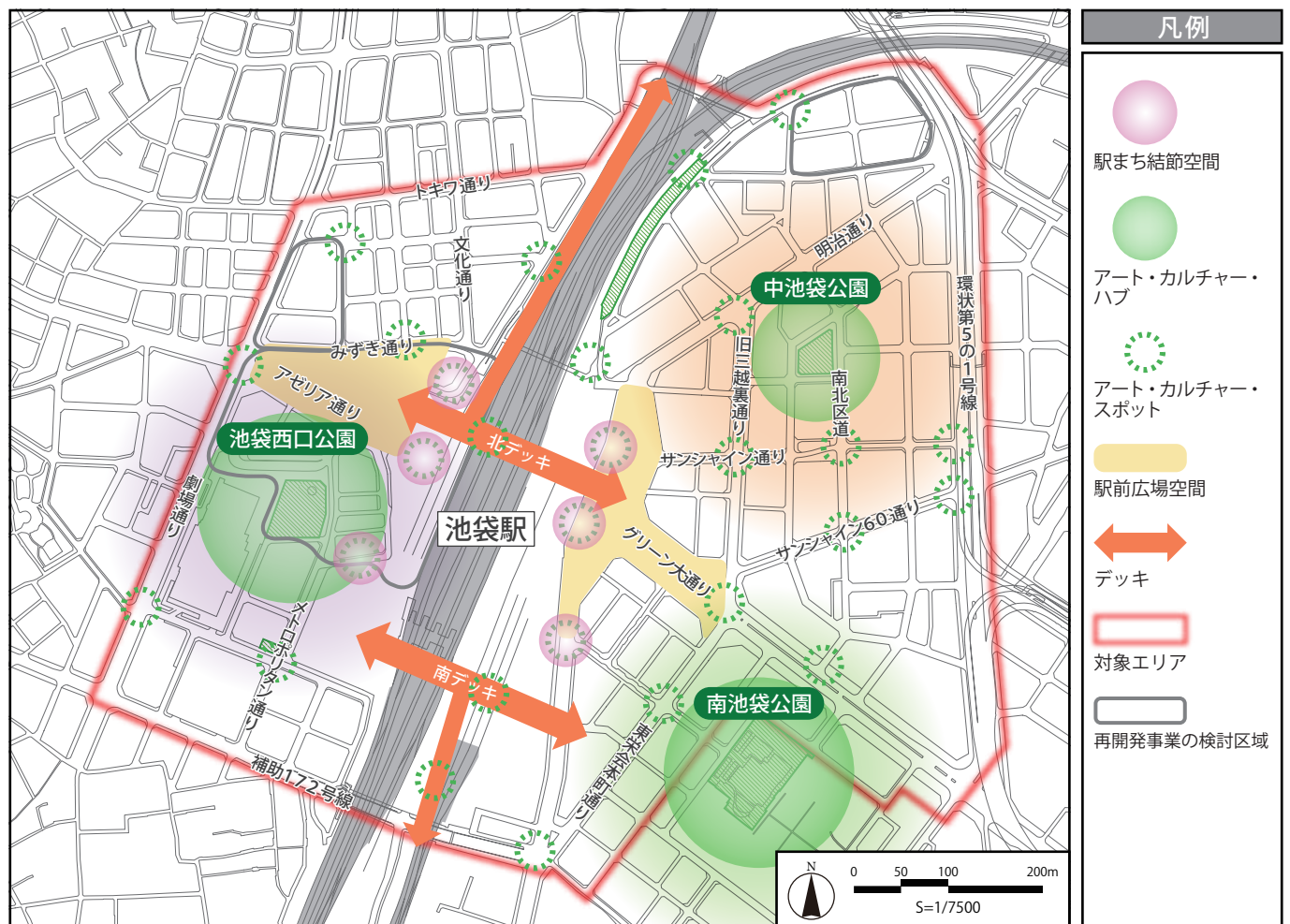
○アート・カルチャー・ハブ／スポットを計画する際には、単に機能や空間の確保だけでなく、その利活用やマネジメントなどに関する提案を求める。

○まちなかの公民のパブリック空間を一体的に捉え人中心の空間を拡大することで、居心地が良く歩きたくなるまちの実現を目指す。

※アート・カルチャー・ハブ／スポットについては、P.9を参照



〈アート・カルチャー・ハブの整備配置イメージ〉



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・舞踊等の展開
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

中池袋公園周辺

～多様なカルチャーの中心地～

1. Hareza 池袋など、劇場空間の集積
2. インバウンド需要も意識したエンターテイメント
3. サブカルチャーをけん引するマンガ・アニメ






南池袋公園周辺

～池袋のリビング・ダイニング～

1. 南池袋公園を中心としたアーバンリビング
2. まちを感じながら休息できるオープンカフェ
3. まちを彩るパブリックアート

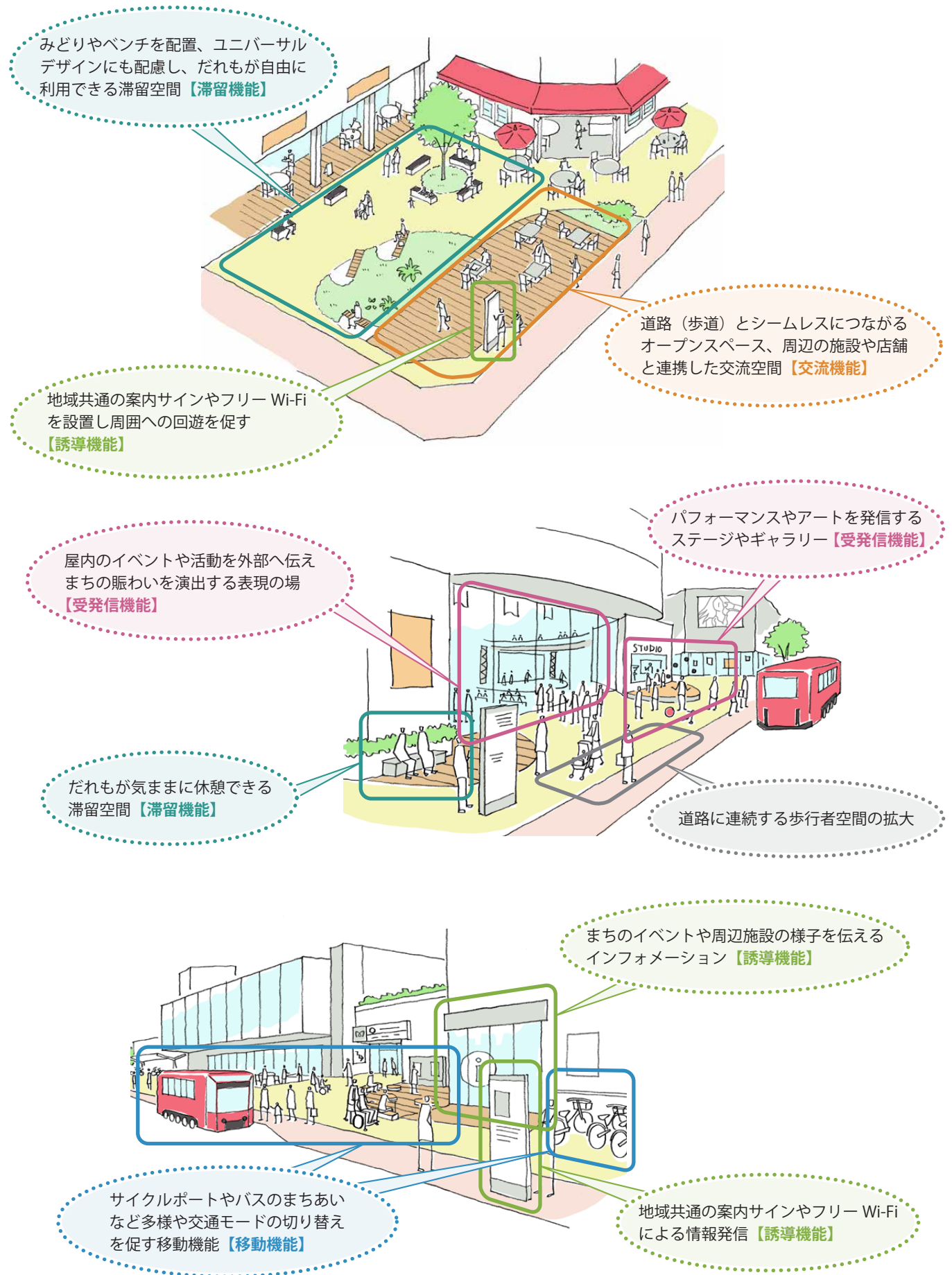
※アート・カルチャー・スポットの位置は確定したものではありません。
公共空間の整備や民間都市開発事業の進展に合わせて、整備を推進・誘導していきます。

■ アート・カルチャー・スポット機能の詳細とハード・ソフト整備項目の例

	機能の詳細	ハード整備項目例	ソフト整備項目例
コア機能	誘導機能  <ul style="list-style-type: none"> ・回遊を促し、移動しやすいまちを実現する案内誘導機能 ・アート・カルチャー活動へ人々を引き寄せるインフォメーション機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内所 ・チケットセンター ・誘導サイン ・案内地図 ・デジタルサイネージ ・フリー Wi-Fi ・人流等把握のためのセンサー 	<ul style="list-style-type: none"> ・プッシュ型のインフォメーション ・多言語対応インフォメーション ・域内共通チケットシステムの構築 ・スマートシティの仕組み構築
	滞留機能  <ul style="list-style-type: none"> ・日常的に誰もが快適に過ごすことができる滞在機能 ・災害時や非常時に誰もが安心、安全に利用することのできる防災・防犯機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・広場状空地 ・緑化 ・トイレ ・バリアフリー対応設備 ・ドライミスト ・ストリートファニチャー ・照明 ・スピーカー ・外に開けた路面店 ・交番 ・非常用電源 ・備蓄倉庫 ・防犯カメラ ・防犯ブザー 	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供アプリ ・維持管理 ・イベント等の開催 ・こども 110 番の店
サブ機能	移動機能  <ul style="list-style-type: none"> ・多様な交通モードのシームレスな利用を実現する乗り換え機能 ・安全で快適な回遊を実現する移動ネットワーク機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・IKEBUS 乗降場・ポート ・サイクルポート ・駐車場 ・バス停 ・手荷物預かり所 ・電光掲示板 ・誘導ブロック ・敷地内貫通通路 ・歩道、歩道状空地 ・照明 ・ライジングボラード ・防犯カメラ ・緑化 ・歩いてみたくなるデザイン 	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供アプリ ・維持管理 ・リアルタイム交通状況把握 ・MaaS の仕組み構築
	発信・受信機能  <ul style="list-style-type: none"> ・まちの賑わいを演出し、国際アート・カルチャー都市の魅力を国内外に広げる発信機能 ・まちを訪れた人がアート・カルチャーを楽しみ参加する受信機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ステージ ・観客席 ・アート展示 ・照明、音響、電源設備 ・大型ビジョン ・開放的なアトリウム空間 	<ul style="list-style-type: none"> ・アーティストと発表の場所をマッチングする仕組みづくり ・情報提供アプリ ・イベント開催
	交流機能  <ul style="list-style-type: none"> ・共通の趣味や関心を持つ人々をつなぐ交流促進機能 ・偶発の出会いによる新たなアート・カルチャーの創発を促す媒介機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道状空地 ・フラットな溜まり空間 ・多言語対応インフォメーション ・テーブル 	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供アプリ ・パブリックビューイング ・イベント開催

※ハード、ソフトとも、ユニバーサルデザインに配慮し、誰にとっても分かりやすく使いやすい機能とする。

■ 公民連携による、多様なアート・カルチャー・スポット空間の創出



5-2.【テーマ②】公共空間を使う

■ まちの玄関口にふさわしい池袋駅東西駅前広場の整備

- 池袋駅の東西の主要な出入口では、駅の賑わいを受け止める地下の滞留空間と、周辺街区への行動起点となり周辺街区へつながる地上部の広場空間を結び、駅とまちとの結節機能を強化する。
- 東口では、明治通りの通過交通を抑制し、バス、タクシー等の集約化を進め、グリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）を広場化する。
- 西口では、都市開発事業の機会を捉え、バス、タクシー等を集約化し、駅前の歩行者空間を拡大する。
- 歩行者空間の確保を優先しながら、鉄道から他の交通モードへの切り替え機能を強化し、利便性を向上させる。
- 周囲の民間開発との連携により象徴的な都市空間を形成し、シンボリックな都市景観を演出する。
- 災害時の情報拠点として、情報収集・提供機能を強化する。

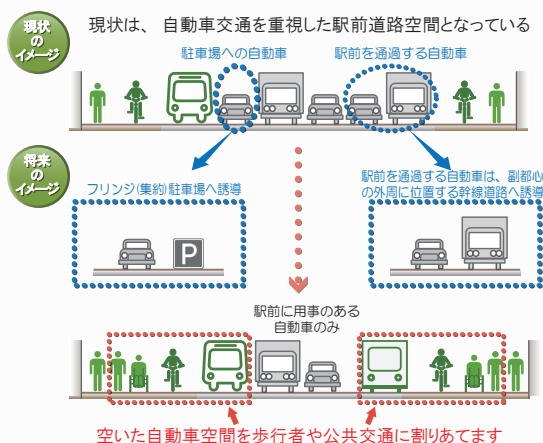
〈東西駅前広場再編の考え方〉



■ まちの賑わいを生む道路空間の活用

- 池袋駅前に集中する自動車利用を駅前以外の場所に誘導していくなど、道路空間におけるウェイトを歩行者（車いす等利用者を含む）に戻し、歩行者と他の様々な交通とのバランスをとった交通環境とする。
- 道路と民地のパブリック空間との連携により、居心地が良く歩きたくなる空間のネットワークを形成する。
- サンシャイン 60 通りやサンシャイン通りに加えて、南北区道など重要な歩行者動線については、車両通行規制などにより、歩行者を最優先する安全・快適な歩行者空間とする。
- 安全な歩行者空間が確保された道路では、オープンカフェ等の取組みを推進し、沿道と一体的に賑わいを創出する。
- 道路の柔軟な利用を促進するため、国家戦略特区等の制度を活用するとともに、給排水機能等の追加、照明環境や案内誘導サインの改善など、機能面でも充実を図る。

〈道路空間における交通バランスの再編イメージ〉



〈グリーン大通りのマルシェとオープンカフェ社会実験〉



■ アート・カルチャー活動の拠点となる公園の活用

○公園周囲の施設や地域とも連携し、国際アート・カルチャー都市をけん引する、多様な活動、交流、表現の場として柔軟に活用する。

池袋西口公園

- ・東京芸術劇場や周辺施設との連携や、野外劇場の特色を生かしたイベントなどを展開
- ・多言語対応のインフォメーションカフェを設け、国内外からの多様な人が集う交流の場として活用
- ・常設される大型ビジョンを活用したスポーツ大会のパブリックビューイングなど、新たな活動を提案

中池袋公園

- ・Hareza 池袋の8つの劇場との一体的な利用、運営により、劇場都市の一翼を担う活動拠点を形成
- ・周辺施設と園内のアニメカフェの相乗効果により、新たなカルチャーの交流を促進

池袋駅前公園

- ・都市再生事業と連携し、みどりの再整備、自転車駐車場へのアクセスの改善、滞留・歩行機能の向上等を推進

元池袋史跡公園

- ・池袋の地名の由来とされる丸池の記憶を継承する、佇める公園



池袋西口公園



中池袋公園

■ エリアマネジメント活動の推進

○道路空間や公園の活用にあたっては、周囲の都市空間と連動し、まちの魅力やにぎわいの向上を図るため、ソフト・ハードを一体的に活用する、エリアマネジメント組織などによる、管理・運営を検討する。

グリーン大通りエリアマネジメント協議会 (GAM)

- ・グリーン大通りと南池袋公園において、定期的にオープンカフェやマルシェなどを開催するほか、アート・カルチャーに資するストリートパフォーマンス・各種ワークショップを実施し、賑わい創出に貢献している。

(一社) Hareza 池袋エリアマネジメント

- ・中池袋公園のリニューアルに合わせて指定管理者に選定。自主事業としてアニメに連動したカフェの設置・運営を行うほか、地域のブランディング強化に向けて Hareza 池袋に入るテナントや周辺商業施設との平時、イベント時の連携を強化している。

5-3.【テーマ③】空間を生み出す

○民間都市開発の機会を捉え、将来の利用状況や周囲とのつながりを勘案したうえで、都市基盤（区道等）の利用形態を見直すとともに、民間施設と公共空間との連動による新たなアート・カルチャー活動に資する都市空間を創出する。

■ 適切なまちづくり手法を活用した計画誘導

○「基盤整備方針 2018」に定める「池袋駅コア・ゾーン」（P.3 エリア図参照）では、土地の高度利用や多様な都市機能の集積・連携を図り、新たな都市空間を創出するために、街区再編を含む多様な都市開発手法を検討する。

○街区再編等を伴い、土地の集約化と個別更新が共存する面的整備を行う場合には、立地特性や地域ごとの土地利用状況に応じた柔軟なまちづくりが図られるよう、市街地再開発事業や土地区画整理事業など適切なまちづくり手法を活用した計画誘導を行う。

■ 道路ネットワークを考慮した街区の統合

○街区再編等の検討においては、地域の主要なネットワークやサービス動線となる道路の廃止は認めない。また、地区内の回遊を支える歩行者ネットワークについては、周辺街区との関係についても留意し、従前と同程度の通行機能を確保する。

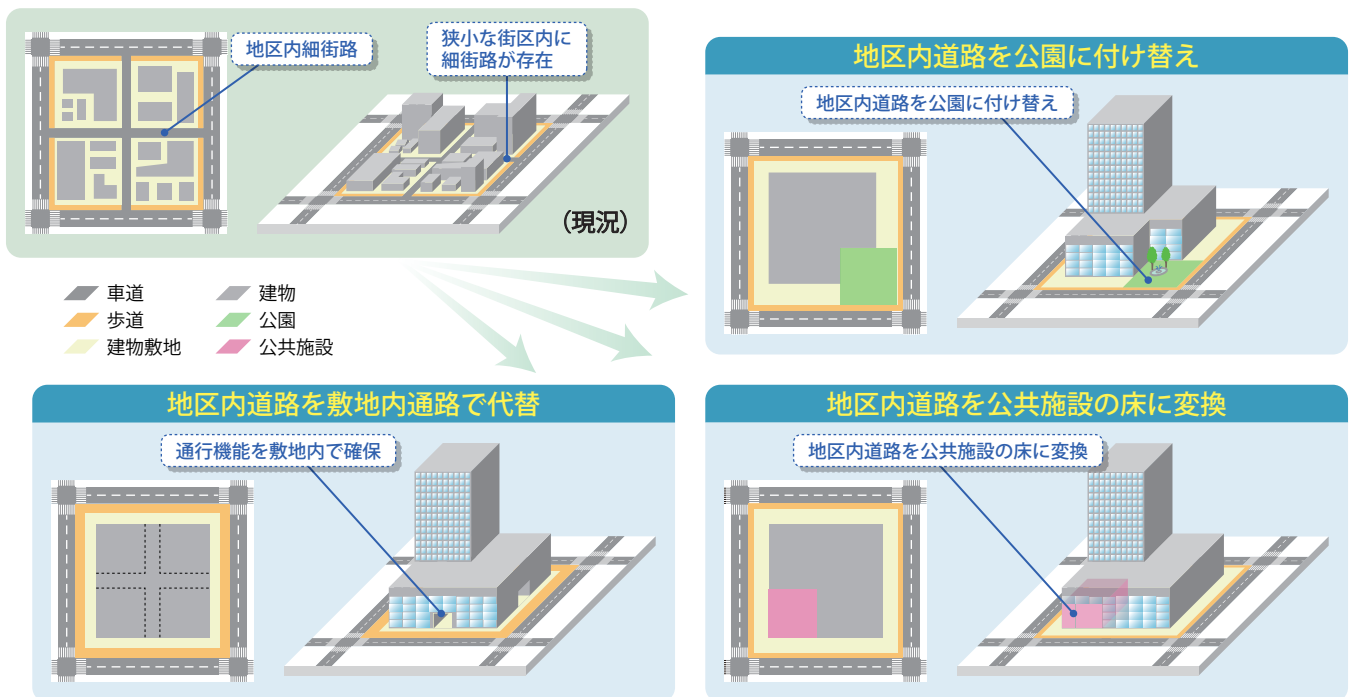
○街区再編等により既存道路を廃止する場合には、道路機能の総合的な向上に資するとともに、周辺地域における交通の円滑化を阻害することのないよう適切に付替えることを原則とする。ただし、都市開発事業等の機会を捉え、以下に配慮したうえで、別の公共的な空間への転用等による、公共施設の有効活用についても検討する。

- ・人中心のまちづくりを推進するための機能（公共的な駐車場、駐輪場等）を新たに整備する場合
- ・地域のアート・カルチャー活動に資する公共的な機能や空間（公園、広場、ホール等）を新たに創出する場合
- ・その他、地域の課題へ対応するために、公共的な施設が必要である場合

※いずれも、新たに創出する機能や空間を活用したまちづくり活動（アート・カルチャー活動等）及び、マネジメントに関する提案が必要

※廃止される道路敷地等については、適切な評価を行った上で、等価以上の施設等と置き換えるものとする

大街区化のモデル（例）



5-4.【テーマ④】空間をつなぐ

■安全で快適な駅空間の実現

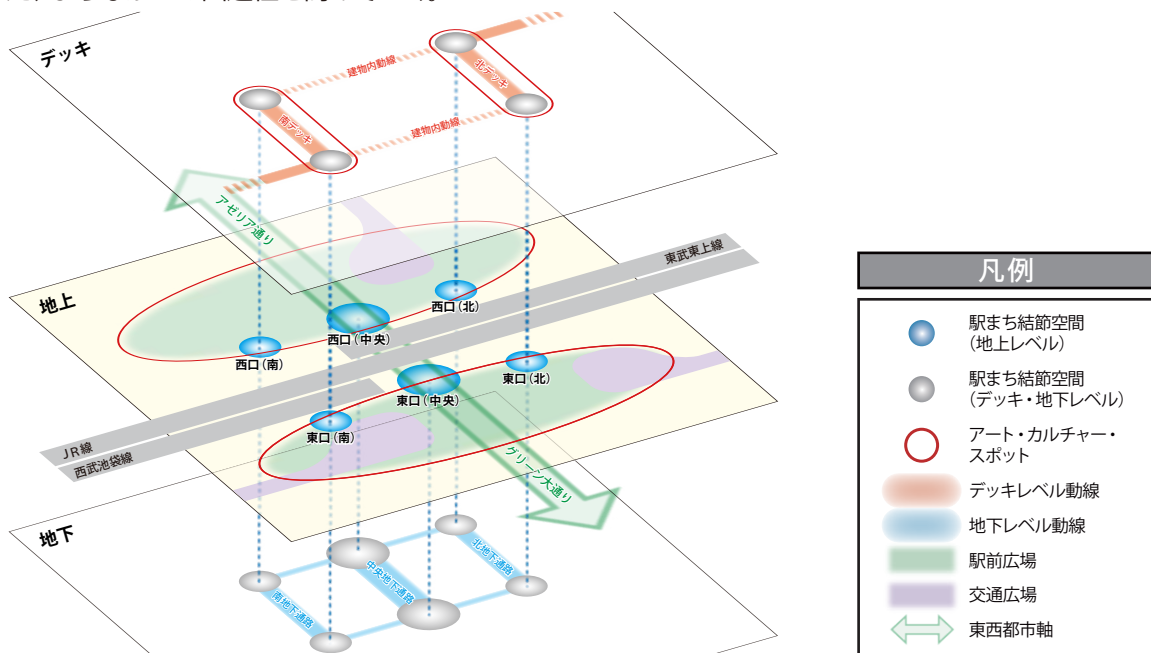
- 池袋駅空間の防災性の向上に向け、関係事業者が協力して防災計画の検討及び防災対策を推進する。また、利便性の向上に向け、バリアフリー対策事業や案内サイン整備事業を進めるとともに、都市開発事業や施設更新事業の連携強化を図る。
- 池袋駅東西の主要な出入口周囲では、地下通路の拡幅等により快適性を高めるとともに、地上部では駅の賑わいを受け止める広場機能を確保し、利用者の安全性を向上させる。
- 線路上空を利用する池袋駅東西連絡通路（北デッキ、南デッキ）整備に合わせ、デッキレベルへの駅機能やデッキレベルでの回遊空間を整備する。
- 池袋駅東西駅前広場整備と周囲の民間開発との連携により駅の機能更新を図るとともに、象徴的な都市空間を形成し、シンボリックな都市景観を演出する。
- 池袋副都心の核の一つである東池袋駅周辺では、周辺都市開発の動向に合わせた新駅設置の検討により交通結節機能の向上を図る。

■重層的な池袋駅コアの整備による駅とまちの接続性の向上

池袋駅コア					
特徴	4社8線が乗り入れ、1日268万人が利用する まちの玄関口 。 百貨店等の商業施設も充実し、東西3箇所ずつの出口でまちと接続している				
整備項目	<table border="1"> <tr> <td>駅関連施設</td> <td>駅まち結節空間</td> <td>東西連絡通路</td> <td>東西駅前広場</td> </tr> </table>	駅関連施設	駅まち結節空間	東西連絡通路	東西駅前広場
駅関連施設	駅まち結節空間	東西連絡通路	東西駅前広場		
整備主体	鉄道事業者・駅周辺開発事業者・公共が連携して整備する				
整備する機能	<ul style="list-style-type: none"> ●地上と地下、デッキとの接続 ●駅とまちを結ぶ玄関口 				

〈池袋駅コアの動線イメージ〉

- 3本の地下通路と東西連絡通路（北デッキ、南デッキ）により、東西駅前広場を明快につなぐ。
- 地下やデッキと地上とをつなぐ東西3箇所ずつの駅まち結節空間を起点として、駅からまちへ人の流れを拡大していく。
- 利用者が集中する地下通路と地上を結ぶ駅まち結節空間では、地下と地上に滞留空間を確保、接続し、通行機能と滞留機能を共存させる。
- 駅東西の接続機能を強化し、多様な交通モードとも連携することで、東西都市軸やアート・カルチャー・ハブ、スポットを介した、まちなかへの回遊性を高めていく。



■ 開発と連携した歩行者空間の拡大

○東口における環状第5の1号線整備、東池袋一丁目地区開発、Hareza 池袋の整備、池袋西口地区開発等を契機として、以下に示す歩行者空間拡大事業を進めていく。

- ・ 明治通りの車線減少（4車線→2車線）／・東口駅前広場の南北ロータリー化による歩行者空間の拡大整備／・南北区道の歩行者優先化／・グリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）の広場化／・アゼリア通り（駅前～西口五差路交差点）の広場化／・西口駅前交通広場集約による歩行者空間の拡大／・池袋駅東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）整備による歩行者回遊性の向上

■ 通りごとの役割分担によるネットワークの強化

○路線毎の役割分担によるネットワークの強化、及び地下歩行者ネットワークの強化などにより、安全で円滑な都市基盤の強化と、回遊性の高いネットワークの形成を図る。

◇主な自動車ネットワーク

- ・ 通過交通の円滑な処理を行う
- ・ 域内への交通流入を極力抑制することや、主要交差点部の改良等により、安全で快適な歩行者空間の実現を目指す。

◇東西都市軸（アゼリア通り／グリーン大通り）

- ・ 駅東西を結ぶ都市の骨格軸として、にぎわいの連続性を形成する。
- ・ オープンカフェなど、通りに面した憩いや安らぎの空間づくりに配慮する。

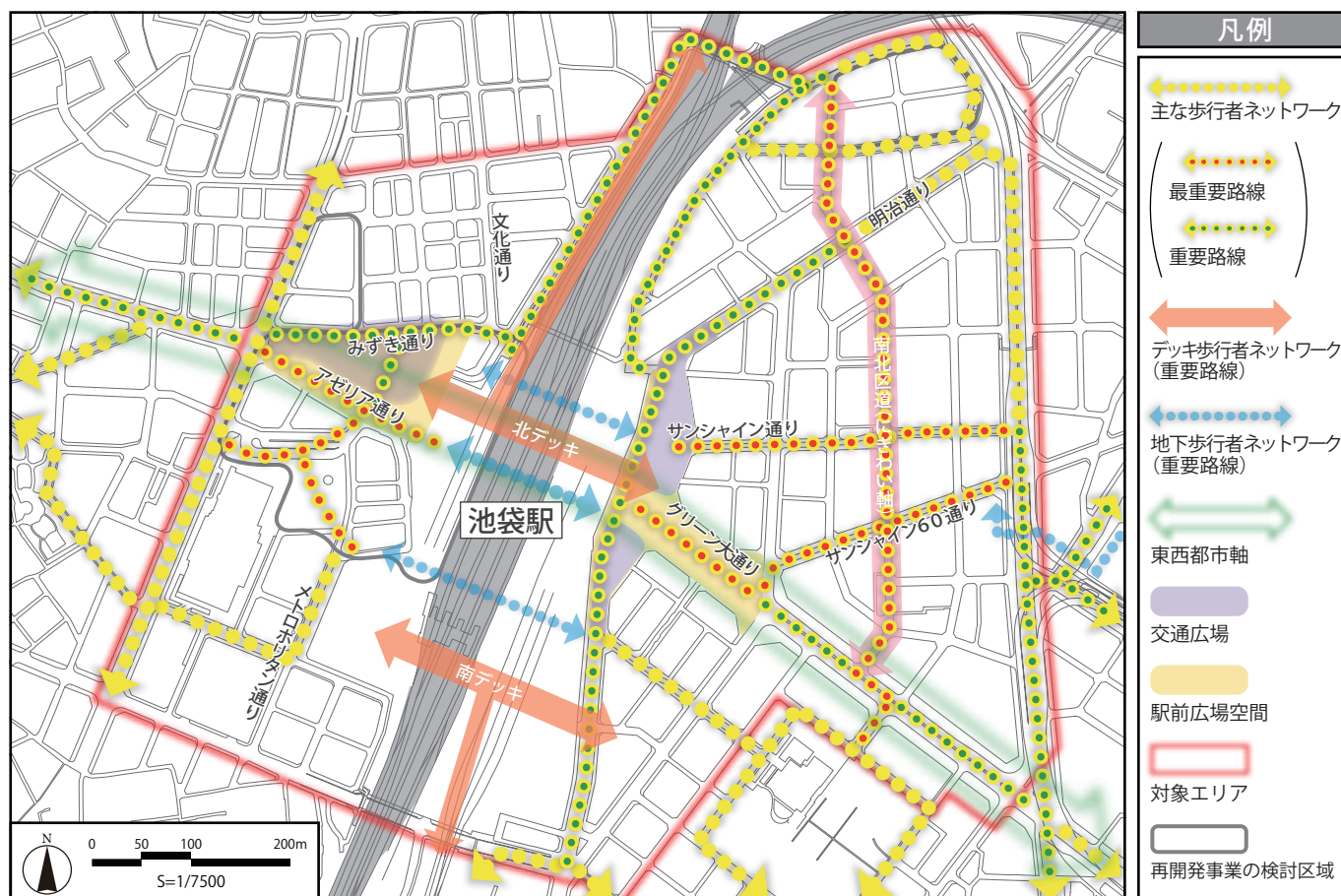
◇主な歩行者ネットワーク

- ・ 最重要路線：歩行者の回遊性向上を図るため、安全性と快適性の高い歩行者が最優先された歩行者空間を創出する。
- ・ 重要路線：歩行者が安全、安心、快適に通行できる歩行者空間を確保する。

◇地下・デッキ歩行者ネットワーク

- ・ 池袋駅東西のまちを重層的に結び、東西の都市機能の連携を強化する。
- ・ 地下：周辺都市開発との連携により地下通路の拡幅、整序、避難経路を確保する。
- ・ デッキ：駅機能更新や周囲の施設更新と連携し、一体的、効率的にデッキ施設及びデッキネットワークを整備する。

〈歩行者ネットワークの整備イメージ〉



■ 人中心のまちを実現するための駐車施設の適正配置

- 駐車地域ルール等の適用等により、東京都駐車場条例に基づく駐車施設台数の適正化を図る。
- 通りや地域の役割分担に応じて、駐車施設（荷捌き、二輪車対応を含む）を適正に配置する。
- 民間都市開発の機会を捉え、地域課題の解決に向けた駐車施設（荷捌き、二輪対応を含む）の整備を誘導する。

【駐車施設配置の基本的な考え方】

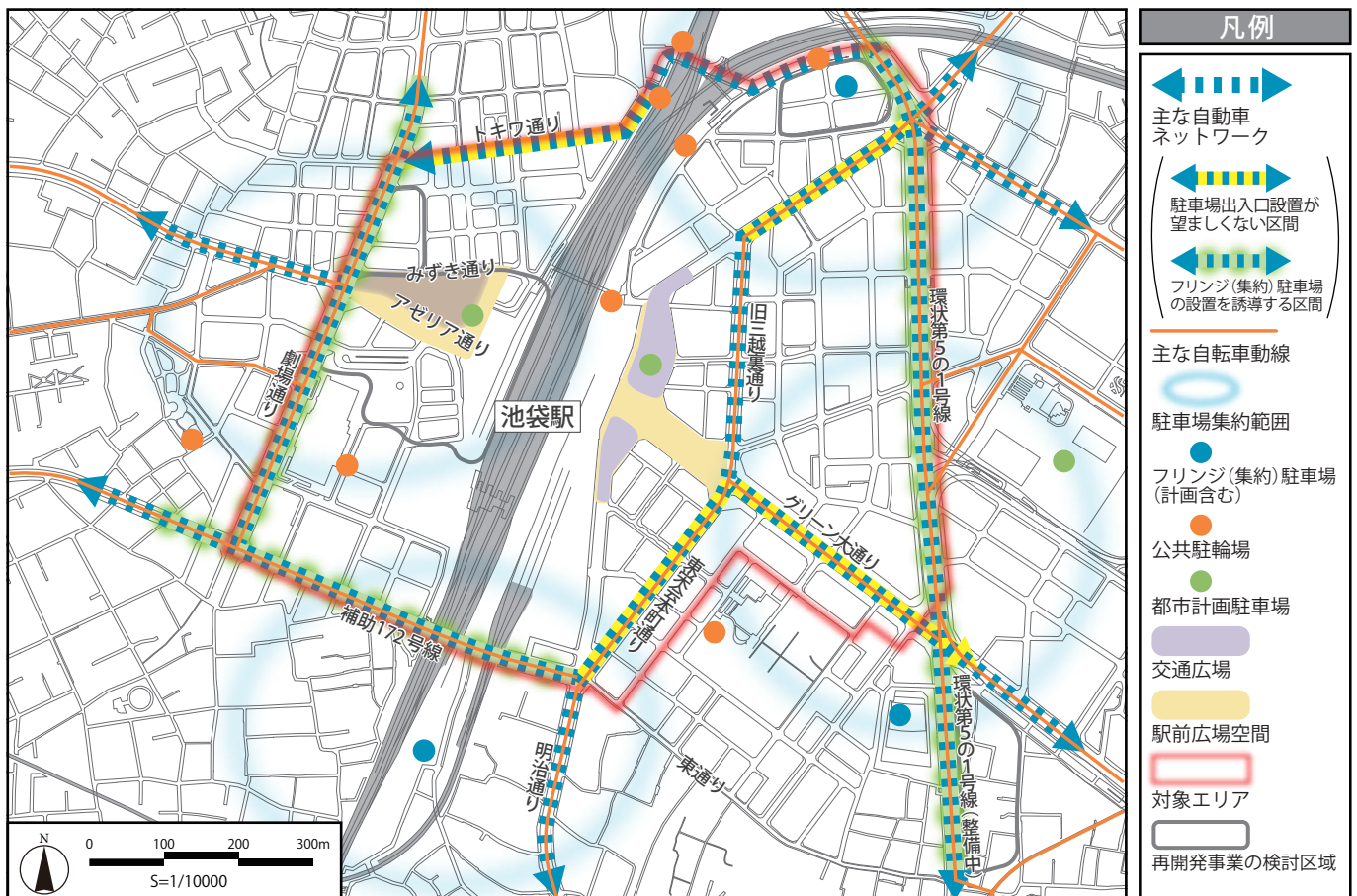
- ・ 池袋駅周辺への自動車の進入を最小限に抑制するため、駐車場の出入口はエリア外周部の「主な自動車ネットワーク」に接続させる。ただし、明治通りについては将来歩道を拡幅し、歩行者ネットワークの重要路線として整備されることを踏まえ、駐車場出入口を極力設置しない。
- ・ 「主な自動車ネットワーク」沿いに出入口が設置できない場合、周辺建物との地下接続による駐車場のネットワーク化、他街区への駐車場の集約等を検討する。
- ・ 環状第5の1号線、補助172号線、劇場通りの沿線には、フリンジ（集約）駐車場を整備し、池袋駅周辺への自動車の進入を抑制する。
- ・ 旧三越裏通り・東栄会本町通りに駐車場の出入口を設置する際は、交通処理に影響を与えないよう、入庫専用レーンの設置等を検討する。
- ・ 既存施設内の駐車施設についても、需要に応じて地域でのシェアなどを検討し、域内の駐車施設台数の増加を防ぐ。

■ 地区内外を回遊する交通システム（IKEBUS）の活用

- 環境にやさしい、まちなかの移動支援システムとして電気バス（IKEBUS）のネットワークを拡張していく。
- 電気バス（IKEBUS）の停留所や運行支援機能について、開発区域内への設置を誘導する。
- アート・カルチャー・スポット、フリンジ（集約）駐車場への停留所の設置を検討する。

■ 自転車走行環境の改善

- 池袋駅周辺では、「豊島区自転車走行環境計画」を基本としながら、都市開発計画等の進捗に応じて適宜調整し、自転車走行環境及び公共駐輪場の利用環境の向上を図る。
 - 主な自転車動線に近接する開発区域では、利用者視点に立った公共的な利用に対応する自転車駐車場の確保を検討する。
- 〈自動車・自転車ネットワークの整備イメージ〉



5-5.【テーマ⑤】景観をみかく

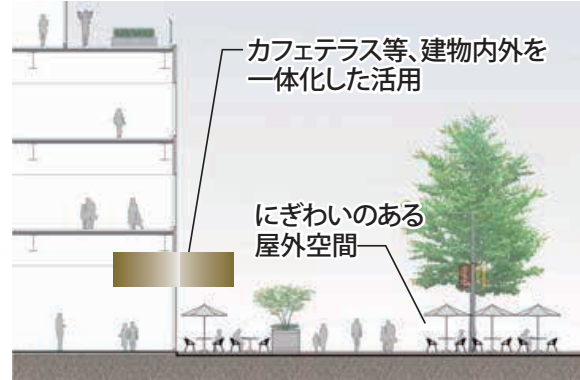
■ 池袋の玄関口に相応しい、様々なアクティビティが感じられる駅の顔の形成

- 池袋の玄関口に相応しい駅の顔づくりを進める。
- 駅及び駅前広場、民間施設、道路、公園など各施設間の見え方に配慮し、お互いの賑わいやアクティビティが感じられる設えとする。
- 低層部の意匠は、歩行者の視点に合わせたヒューマンスケールで親しみやすい景観を形成する。
- 駅及び駅前広場から周辺への視線の抜けや動線のつながりに配慮し、表情豊かな歩行者回遊空間を形成する。

〈歩行者主体の空間〉



〈景観形成のイメージ〉



■ 池袋に相応しい個性ある街並み、多様な界隈性、活気と賑わい景観の形成

- 東西都市軸であるアゼリア通りとグリーン大通り沿いにおいては、低層部の賑わいの連続性とともに、表情線や壁面位置の連続性に配慮し、多様な流動を支え、一体感のある都市の骨格を形成する。
- 区画整理事業で整備された既存の街区割を踏まえ、現在の池袋の界隈性に配慮した街並みを形成する。
- 駅前空間から公園や広場、拠点施設など周辺市街地へと連続する空間の設えとし、まちに活気と賑わいを与える景観を形成する。
- 地域の歴史・文化を継承する個性ある景観を形成する。
- 地区内回遊道路においては、既存のヒューマンスケールな街並みに配慮し、低層部の極端な壁面後退は避けるとともに、道路やオープンスペースに面する建物低層部は、道路の幅員や街路樹との調和に配慮した景観形成を進める。
- 歩道部分の拡幅や敷地内空地の確保により快適な歩行者空間を創出するとともに、地区内回遊道路の結節点に広場等の配置を適切に誘導し、快適な空間づくりを目指す。

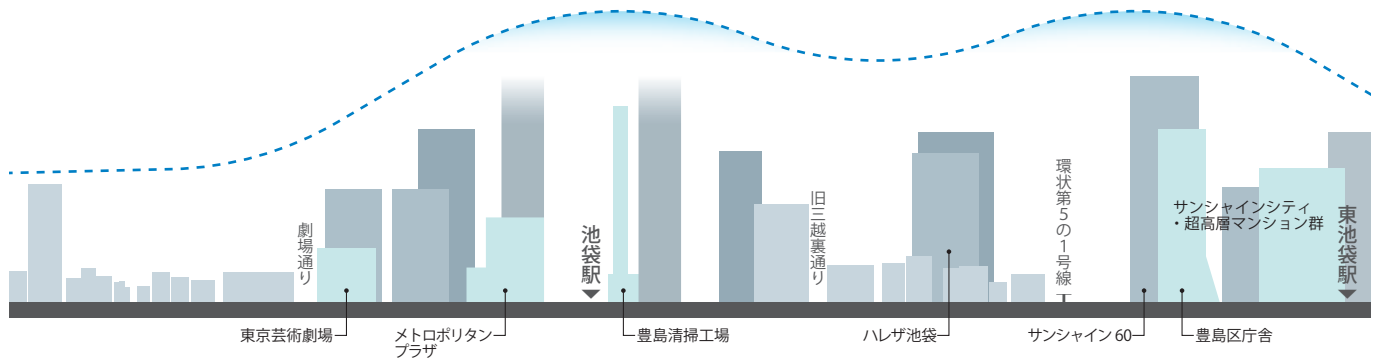
■ 個性を生かした夜間景観の形成

- 周辺施設や環境を踏まえた照明により、アート・カルチャー鑑賞後の余韻を楽しめる場（アフター・ザ・シアター）の景観形成に向けた取組みを促進する。
- 周辺建物と連携し、昼とは異なる表情を見せる池袋駅コア・ゾーンの群としての夜間景観を形成する。

■ 群としての象徴性と周辺街区との調和に配慮したスカイラインの形成

○池袋副都心の核である池袋駅と東池袋駅の至近は、高度な都市機能の集積を図るエリアとして、シンボル性やランドマーク性を感じられるスカイラインを形成する。

○遠景の主要な眺望点からの見え方に配慮し、高層となる部分は、シルエットや群のとしての見え方に配慮した形態・意匠とし、魅力的な都市景観を形成する。



〈遠景の主要な眺望点〉

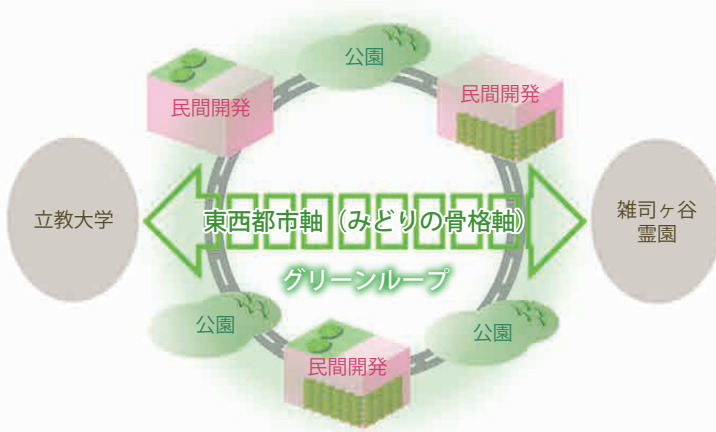


5-6.【テーマ⑥】環境と生きる

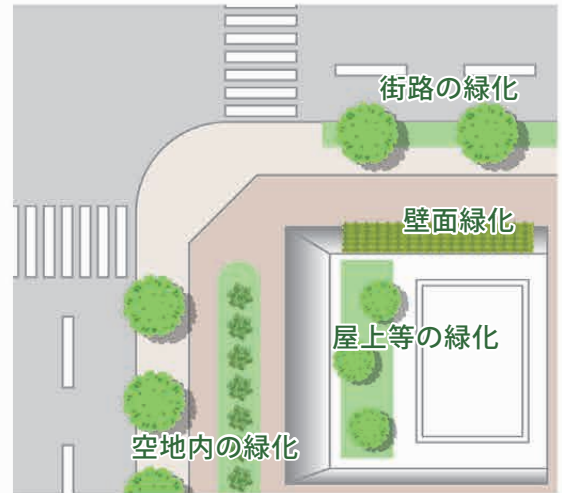
■ 民間開発と連携したみどりのネットワークの形成

- 東西都市軸（みどりの骨格軸）を中心に、周辺道路や広場、民間敷地・建築物等において緑化空間を拡大する。
- 池袋駅周辺の公園や街路のみどりと民間開発により整備される緑化空間とを結び、みどりのネットワークとなる“グリーン・ループ”を整備することで、緑被率と緑視率を向上させ、人と環境にやさしい「四季を感じられるまち」を目指す。
- 都市開発事業に合わせ、みどりの条例による緑化計画の届出制度などを活用し、潤いのある緑地や公開空地など、質の高い都市空間を創出する。

〈グリーンループのイメージ〉



〈緑化のイメージ〉



■ 立体的な緑化の推進

- 建物の屋上や壁面を活用した立体的な緑化空間を創出し、ヒートアイランド対策や景観的にも優れた、快適な都市空間の実現を目指す。

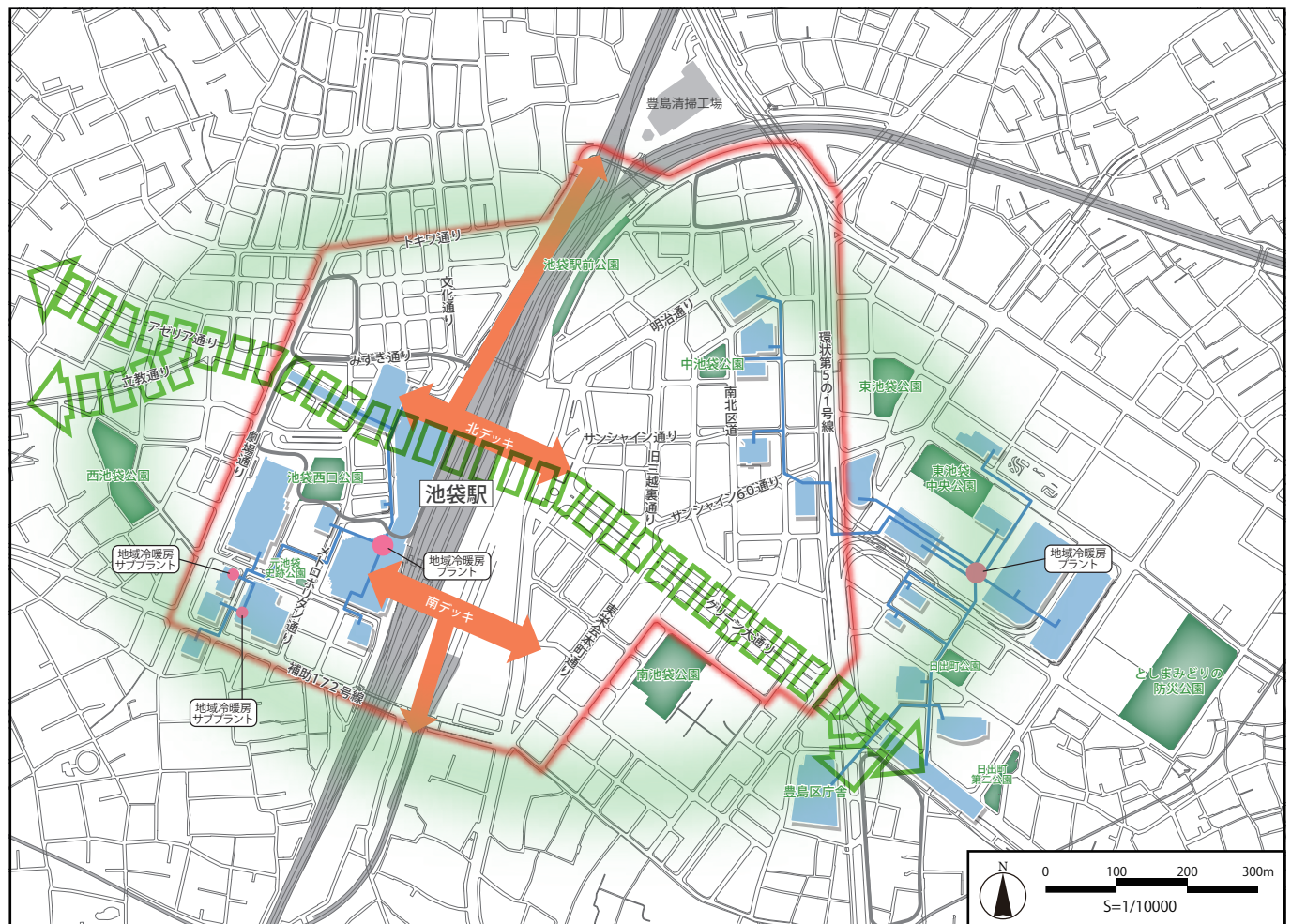
〈立体的な緑化の例〉



■ 省エネルギー・省資源に配慮した先進的な環境づくり

- 低炭素社会の実現に向けて、効果的な環境技術の導入や、建物の被覆対策等により、建物の省エネルギー・省資源化、ヒートアイランド現象の緩和に配慮した環境負荷の少ないまちづくりを推進する。
- 既存の地域冷暖房の有効活用や、都市開発に合わせた供給エリアの拡大を目指す。
- 自立分散型かつ効率的なエネルギーシステムを導入し、災害に強く、低炭素な都市を実現。
- 清掃工場の排熱利用など未利用エネルギーの活用方策を検討する。

〈みどりとエネルギーのイメージ〉



凡例

- | | | | | | |
|--|----------------|--|-----------|--|------------|
| | 東西都市軸(みどりの骨格軸) | | 地域冷暖房導管 | | 対象エリア |
| | グリーン・ループ | | 地域冷暖房供給施設 | | 再開発事業の検討区域 |
| | デッキ | | | | |

5-7.【テーマ⑦】災害に負けない

- 安全・安心のまちを実現するため、都市基盤整備や都市開発事業に合わせて防災・防犯機能を向上させる。
- 池袋駅周辺地域都市再生安全確保計画に位置付けられた都市再生安全確保施設の整備を進める。
- 発災時にも地域活動が継続できるよう、エネルギーの確保や情報発信・伝達、関係者間の連携を強化する。

■ 開発に合わせた安全確保施設の整備

○発災時の退避空間の確保

- ・駅や地下街等からの退避者の一時待機場所として、安全に滞留できる空間（広場や通路等に併設した退避に活用可能な空間）を、東西地下通路、東西デッキ、駅前広場、公園、周辺開発で生み出される公開空地等により確保する。

○発災時の駅周辺の退避経路の確保

- ・駅や地下街等からの退避経路となる空間を、東西地下通路、東西デッキ、駅前広場、歩行者空間（歩道、歩行者優先空間等）の整備により確保する。
- ・地上部での主な退避経路となる明治通り、グリーン大通り、アゼリア通り・立教通りでの歩行者空間の確保・充実を図る。

○駅周辺での滞在場所・備蓄倉庫の確保

- ・滞在場所のない帰宅困難者のために数日間開設する一時滞在場所となる施設（ホールやアトリウムなど）を駅周辺の都市開発事業に合わせて確保する。
- ・駅周辺の都市開発事業に合わせて、外部の帰宅困難者用を含めた備蓄物資を保管するために必要な備蓄スペースを確保するとともに、発災時に備蓄物資の輸送・配布にも配慮した基盤・空間の整備を図る。
- ・災害時にも使用できる常設トイレ等の整備を図る。

■ 情報発信・情報伝達機能の強化

- 平常時のみならず、発災時の情報発信・伝達に役立つ大型ビジョン、デジタルサイネージ、Wi-Fi環境等の整備を進める。
- 安全で円滑に避難できるよう、わかりやすい案内サインの整備を図る。
- 多様な情報媒体と区の総合防災システムとの連携を図る。
- 駅周辺の都市開発事業に合わせて、発災時の情報収集・提供の拠点となる現地連絡調整所、帰宅困難者のための情報提供ステーションの機能の確保・強化に努める。

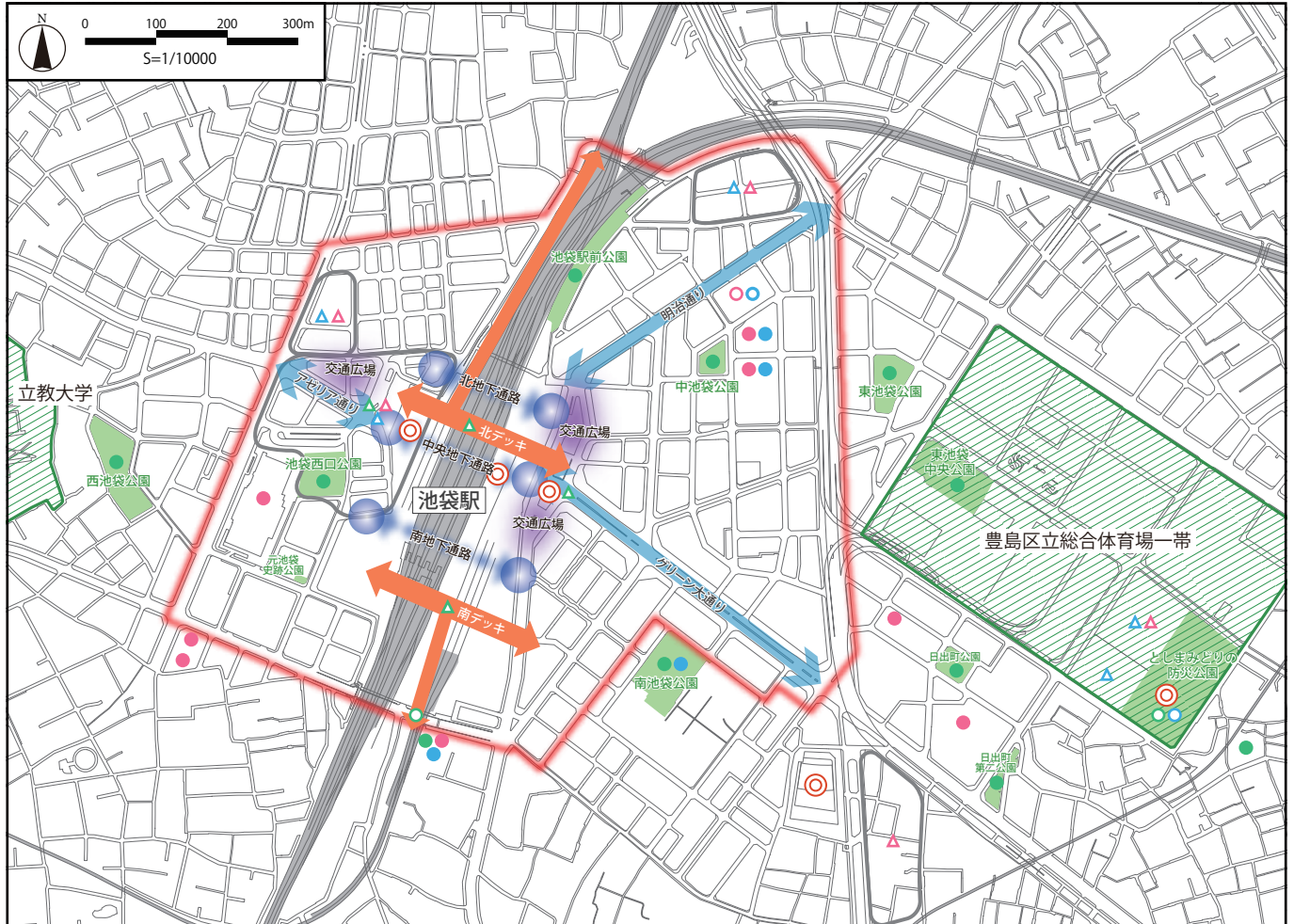
■ 地域の持続性を高めるエネルギーの確保

- 都市開発事業等に合わせて、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や非常用自家発電装置、豊島清掃工場焼却熱利用など、自立・分散型エネルギーの導入を促進し、災害時のエネルギー確保及び平常時のエネルギー利用の効率化に取組む。

■ エリアマネジメント組織による防災対策の推進

- 都市再生事業等を契機としてエリアマネジメント組織を設立した際には、自主的な防災体制の構築に取組む。
- エリアマネジメント組織は、地域の特性や課題を共有し、発災時の混乱を最小限にとどめられるよう統一したマニュアルやルールづくりなどを進めるとともに、豊島区地域防災計画に基づき、連携して現地連絡所や情報提供ステーションの設置・運営にあたる。

〈池袋駅コア・ゾーンの退避経路・一時退避場所〉



凡例

- | | | |
|-------------------|---|------------|
| デッキ | 防災拠点 | 避難場所 |
| 地下歩行者ネットワーク(重要路線) | 一時待機場所 | 対象エリア |
| 地上部の主な退避経路 | <ul style="list-style-type: none"> 既存施設 事業計画 今後、具体化する計画 | 再開発事業の検討区域 |
| 交通広場 | 一時滞在施設 | |
| 駅まち結節空間 | <ul style="list-style-type: none"> 既存施設 事業計画 今後、具体化する計画 | |
| 公園 | 備蓄倉庫 | |
| | <ul style="list-style-type: none"> 既存施設 事業計画 今後、具体化する計画 | |

6. 池袋駅コア・ゾーンの未来

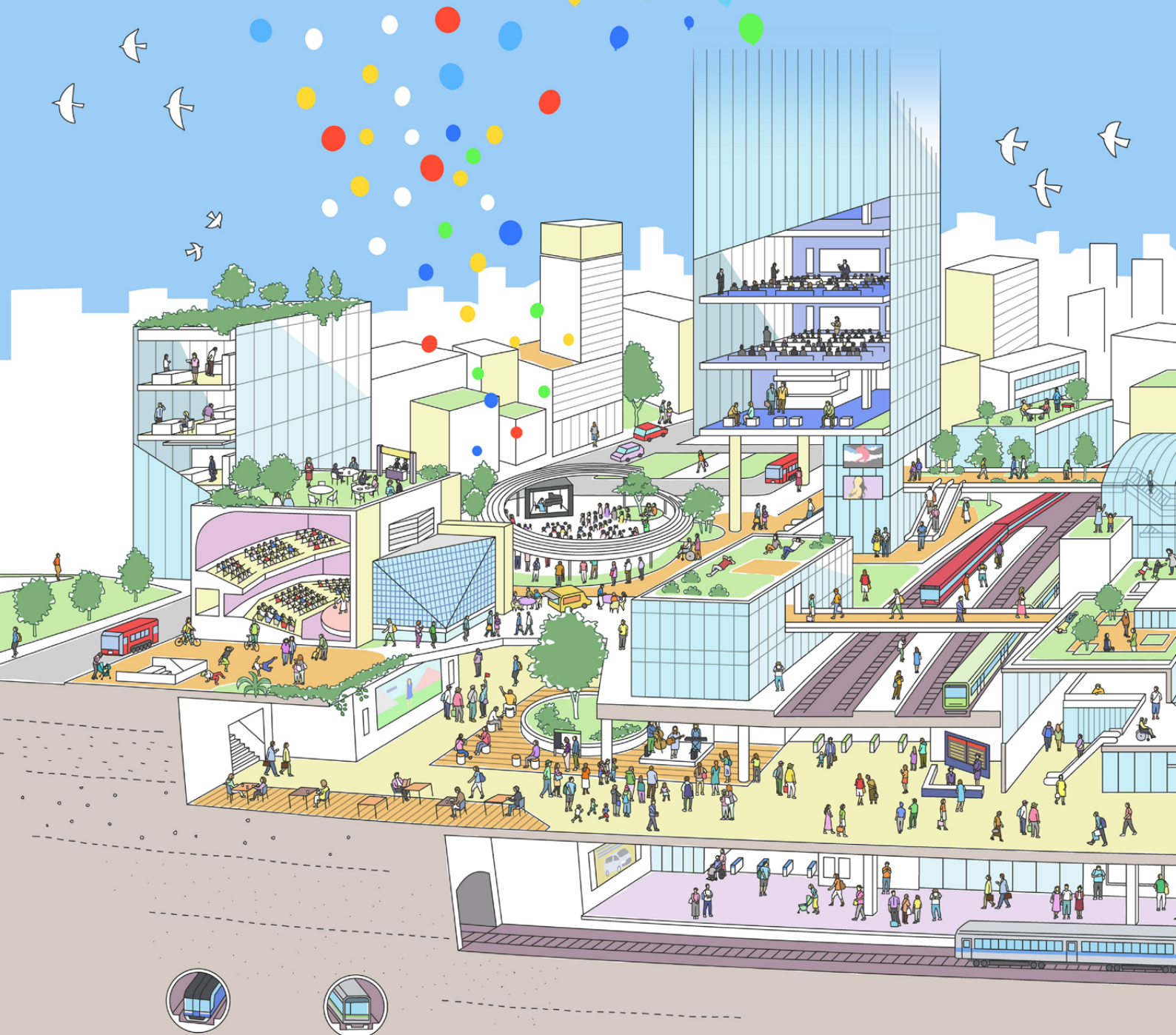
国内有数のターミナル駅でありながら、
住むまちであり、働くまちであり、学ぶまちであり、遊ぶまちでもある池袋。
親しみやすいヒューマンスケールなまちなみも残り
年齢、職業、国籍、実にさまざまな人がここに集い日常を営んでいる。

他都市に類を見ない多様さをもつ池袋は、いつもの自分とは違う何かと出会い、
新しい発見をするチャンスにあふれている。

新たな出会いが、新たなアイデアを生み、これまでの文化と混じり合う。

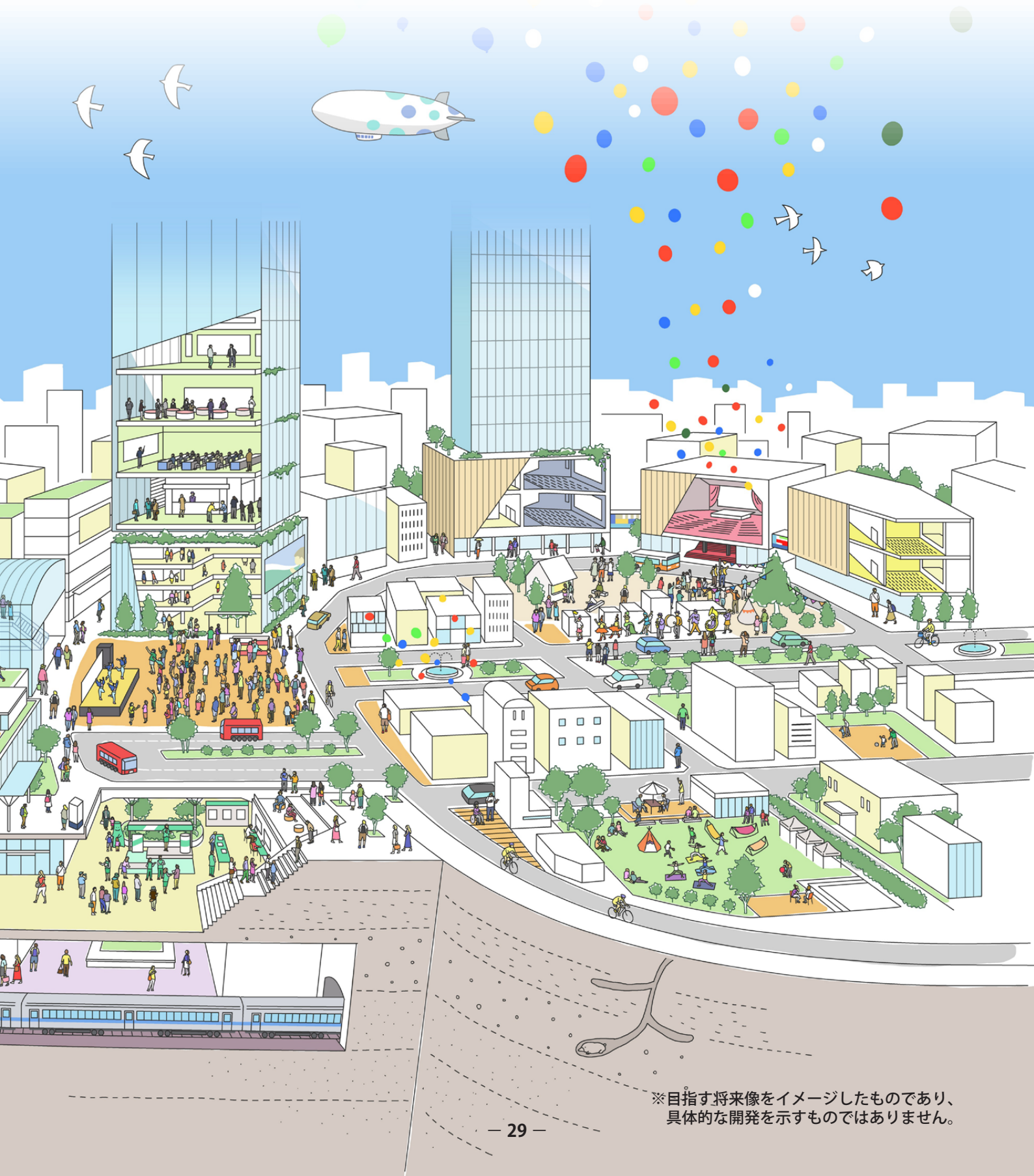
そんな、偶然の出会いと発見により、

今日も池袋は、新しい文化や産業が芽生え育つ『国際アート・カルチャー都市』として成長を続けている。



7. ガイドラインの推進

- 主要な都市再生事業の連携を図るため、豊島区は総合調整役を務める。
- 「豊島区街づくり推進条例」や「豊島区池袋駅周辺まちづくり推進基金条例」を活用し、長期に及ぶ複数のまちづくり事業を効率的に実現させていく。
- 関連事業の進捗状況の他、民間都市再生事業の動向や特区活用状況等、さらに、交通や情報に関する技術的な進捗等に応じて、本ガイドラインを更新していく。



※目指す将来像をイメージしたものであり、具体的な開発を示すものではありません。

池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020

令和2年(2020年)2月

編集・発行 | 豊島区都市整備部都市計画課

〒171-8422

東京都豊島区南池袋 2-45-1

電話 03-3981-1111(代表)

e-mail A0022603@city.toshima.lg.jp