

池袋駅東西連絡通路（東西デッキ）整備基本構想

平成27年3月



はじめに

池袋駅東西連絡通路（東西デッキ）（以下「東西デッキ」）は、民間における都市整備構想*を発端に、平成9年に策定された豊島区基本計画において「池袋駅線路上空のデッキ広場計画を推進するとともに東池袋と西池袋・池袋方面を結ぶ新たな連絡歩道橋の検討を行う。」と位置づけられました。

その後、平成12年3月に策定した豊島区都市計画マスタープランにおいて、「池袋副都心の回遊性を強化するため、鉄道敷地の上部を活用して池袋駅の東口と西口をつなぐ東西デッキ広場とそれを結ぶ歩道の建設計画を進める」と位置づけられました。

さらに、平成16年4月に策定した池袋副都心再生プランにおいては、今後取り組むべき事項として「東西連絡施設の整備」が掲げられ、南側デッキ案、北側デッキ案の2案とともに、駅中央部上空デッキ構想を示しています。

また、平成21年3月には「池袋駅及び駅周辺整備計画（案）」において、「デッキネットワークの整備」として東西デッキの長期計画が示され、平成22年6月に策定された池袋副都心ガイドプランでは、「駅周辺の歩行者交通混雑の解消、安全性や回遊性の向上、開発に伴う歩行者需要増に対する基盤強化のため、鉄道事業者や大規模百貨店等との連携による東西デッキを整備します。」と位置づけられました。

平成27年3月に策定した「豊島区都市づくりビジョン（都市計画に関する基本的な方針）」においては、池袋副都心を再生へと導く13の都市整備プロジェクトを掲げ、東西デッキは「帰宅困難者の一時滞留や避難経路など災害対策に資する空間を確保するとともに、地下通路の整序化などによる安全性の向上に取り組みます。あわせて、池袋駅東西の歩行者空間の充実と回遊性の向上、鉄道の乗り換えの利便性を高め、快適な移動空間を形成します。」と位置づけています。

このように、東西デッキは、広大な鉄道施設に分断された副都心池袋の一体性を確保し、更なる活性化をはかるため、長い時間をかけて検討され、論議されてきたものです。

平成23年3月に発生した東日本大震災は、地震災害に対する大都市の脆弱性を露わにするとともに、とりわけ、ターミナル駅における安全確保対策が急務となり、池袋駅の防災対策の柱の一つとして、東西デッキの役割がクローズアップされました。

東西デッキは、民間事業者、国、東京都で構成される「池袋駅及び駅周辺整備検討委員会」（会長 岸井隆幸日本大学教授）において、整備に向けた検討が進められ、また、平成25年度からは、関係鉄道事業者の協力を得て、東西デッキの整備に向けた基礎調査（現況測量等）を実施しています。

東西デッキ整備基本構想（以下「整備基本構想」）は、これまでの検討や関係事業者との調整等を踏まえ、東西デッキの整備に向けた基本的な方向性などを示すものです。今後は、構想に基づき必要な調査を進めながら、池袋副都心の長年の懸案であった東西デッキの整備の具体化に向け関係事業者等との協議を推進するとともに、池袋副都心の再生に向けて取り組んでいきます。

- ※ 昭和50年に副都心池袋を推進する会(会長 千野保久氏)が、池袋駅上空に幅120mの大きなバスターミナルとデッキにより、鉄道線路に分断されていた池袋副都心の一体化を図るという鉄道線路上空を活用したデッキ構想を提示した。
- ※ 昭和62年3月に池袋副都心協議会が、日本都市計画学会の協力を得て「池袋ルネッサンス構想」を発表し、その中で「南スーパーモール」の整備(幅員50m 全長95m)が提案された。
- ※ 豊島区は、平成2年度に「池袋地区複合空間基盤施設整備計画策定事業調査」を実施し、池袋ネットワーク・コアとして、南側に2,000㎡・5,000㎡・10,000㎡のデッキ広場を提唱した。翌年度には、国、都、JR、区の4者による連絡協議会が発足し、具体的な実現に向けて機運が高まった。しかし、事業資金面の問題や鉄道事業者等土地所有者の事業参加意欲も低く、それ以上の進展が見られなかった。
- ※ 平成14年11月、特定非営利活動法人東京アーバンクリエイティブ21は、池袋リボン構想を作成し、その中で「池袋駅南口の東西デッキ構想」を提案した

(池袋副都心再生プランー平成16年4月ーより抜粋)

平成27(2015)年3月
豊島区

目次

1. 整備基本構想の位置づけ	1
(1) 都市整備プロジェクトのガイドライン	
(2) 関連する都市整備プロジェクトの誘導指針	
(3) 関係事業者などとの調整等の基本指針	
2. 東西デッキ整備の目的	2
(1) 首都直下地震への早急な対策の推進	
(2) 快適な移動空間の整備推進	
(3) 池袋副都心における都市整備プロジェクトの連鎖的推進	
3. 東西デッキ整備の概要	4
(1) 二つのデッキの整備	
(2) 段階的な整備	
(3) 南デッキの先行整備	
(4) 北デッキの整備	
(5) 都市整備プロジェクトと連携した整備	
(6) 都市再生緊急整備地域の指定推進	
4. 南デッキ整備の概要	9
(1) 位置	
(2) 機能	
(3) 規模	
(4) 防災対応	
(5) 南デッキの位置づけと整備主体	
(6) 整備手法	
(7) 整備費用	
(8) 整備スケジュール	
(9) 維持管理	
5. 北デッキの整備に向けた取り組み	14
(1) 機能等の検討	
(2) 整備手法等の検討	
(3) 整備スケジュールの検討	
6. 池袋駅の総合的なマネジメントの構築	15

1. 整備基本構想の位置づけ

(1) 都市整備プロジェクトのガイドライン

この整備基本構想は、豊島区における都市計画に関する基本的な方針である「豊島区都市づくりビジョン」(以下「都市づくりビジョン」)に掲げられた副都心再生のための「都市整備プロジェクト」のうち、「②池袋駅東西連絡通路(東西デッキ)の整備推進」を具体化するための「ガイドライン」として位置づけます。

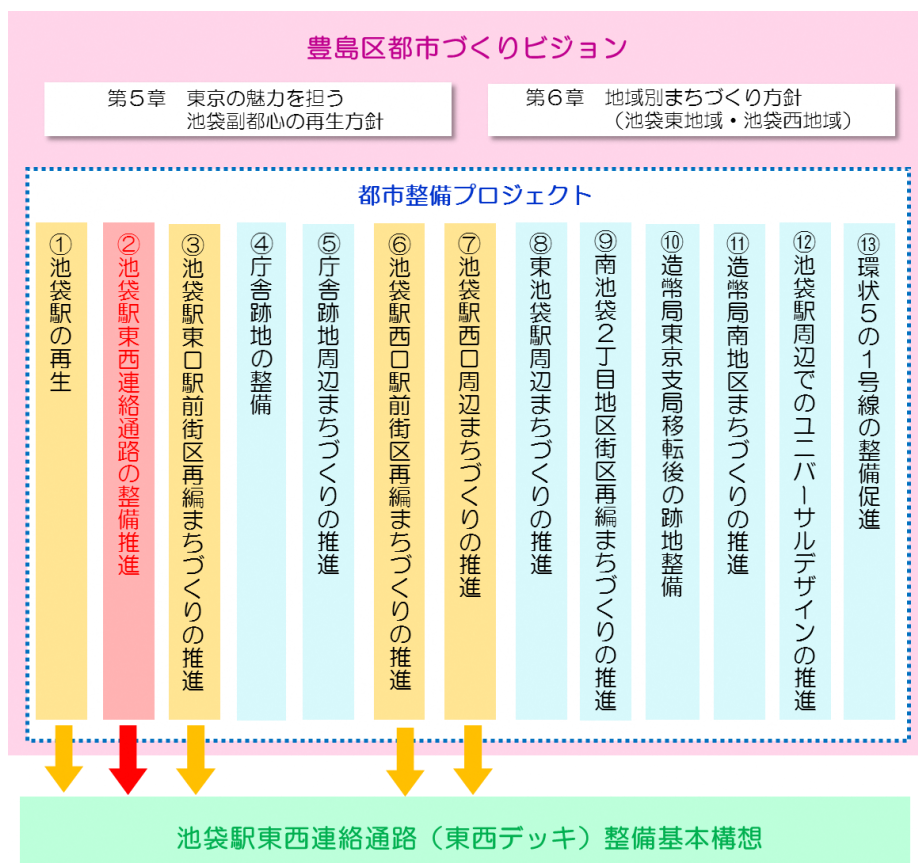
(2) 関連する都市整備プロジェクトの誘導指針

「②池袋駅東西連絡通路(東西デッキ)の整備推進」と密接に関連する「都市整備プロジェクト」を誘導する指針とするとともに、これらの「都市整備プロジェクト」が掲げられた「第5章 東京の魅力を担う池袋副都心の再生方針」及び「第6章 地域別まちづくり方針(5 池袋東地域 6 池袋西地域)」を具体化する「ガイドライン」としても位置づけます。

(3) 関係事業者などとの調整等の基本指針

東西デッキ整備に関する基本的な方向性等を広く示すとともに、今後、東西デッキの整備推進にあたり、豊島区が関係事業者等との調整などを進めるに際しての基本指針として位置づけます。この基本構想に基づき必要な調査を進めるとともに、関係事業者等とのより具体的な調査、検討を行い、合意形成に努めていきます。

図表1 池袋駅東西連絡通路(東西デッキ)整備基本構想の位置づけ



2. 東西デッキ整備の目的

(1) 首都直下地震への早急な対策の推進

南関東においては、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、首都直下地震への対策が急務となっています。

平成23年3月の東日本大震災発生時は、池袋駅やその周辺では多数の帰宅困難者が発生しました。また、首都直下地震にかかる東京都の被害想定では、池袋駅の地下街において、死者4名、負傷者100名の被害が発生するとされています。

このような状況等を踏まえ、巨大ターミナルである池袋駅の安全性を確保するため、地震発生時には、駅利用者の一時待機場所となり、更には、駅から周辺への避難経路としての役割を果たす東西デッキを整備することとします。

図表2 震災直後の池袋駅構内

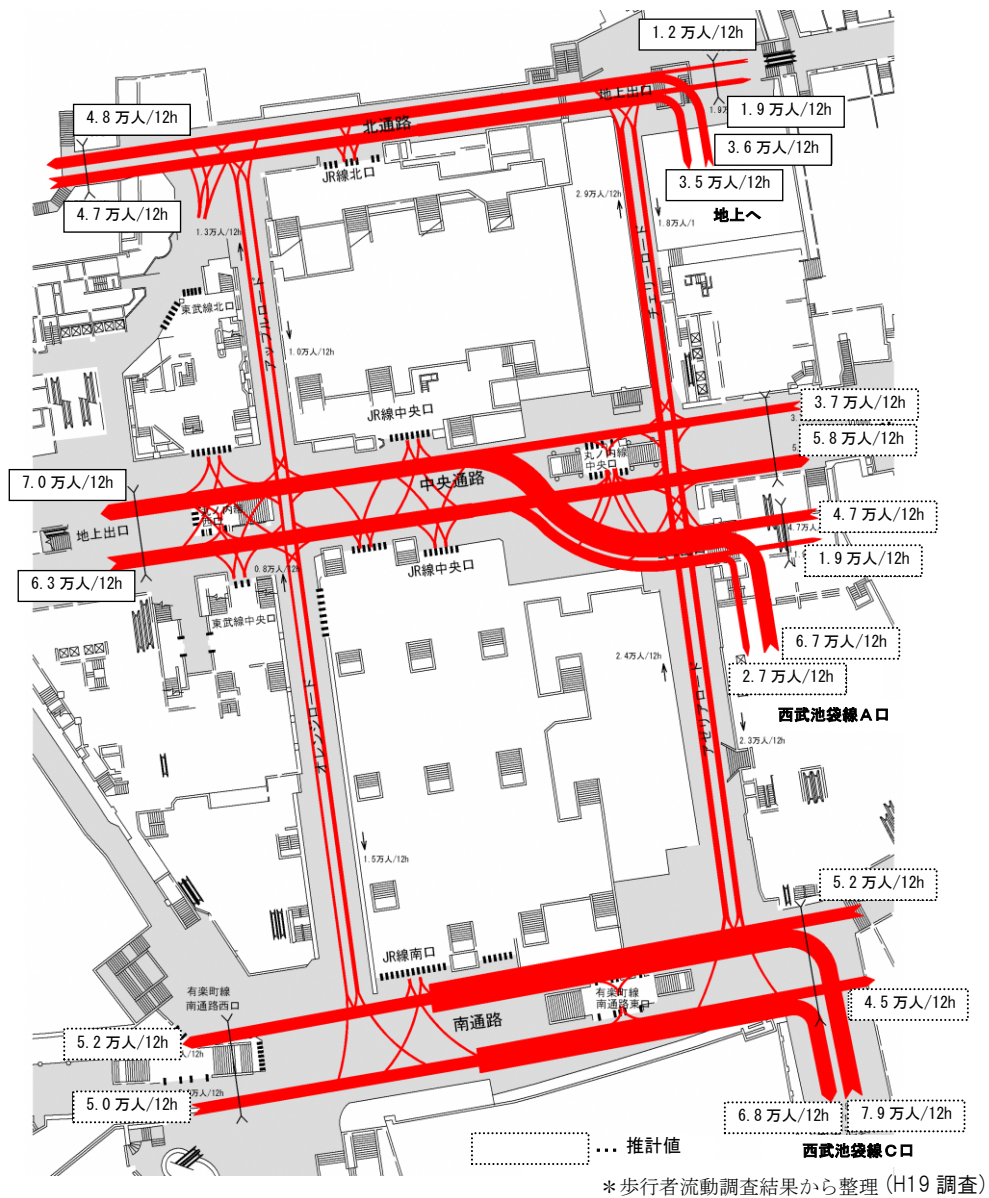


(2) 快適な移動空間の整備推進

一日の平均乗降人員が259万人を数える日本有数の巨大ターミナルである池袋駅の地下通路は混雑度合が高く、特に、中央通路と南通路東側のJRと西武鉄道との乗り換え区間で流動量が多くなっています。また駅地下通路は、池袋の東西地区を結ぶ主要な歩行者動線にもなっていることから、混雑が激しくなっています。

こうした実態を踏まえ、池袋駅の乗換え流動の円滑化、池袋駅地下通路内の混雑緩和、快適な移動空間の確保を図るため、東西デッキ整備を推進するとともに、地下通路の整序化を図ります。

図表3 池袋駅地下通路における流動量



(3) 池袋副都心における都市整備プロジェクトの連鎖的推進

池袋駅は平成4年のメトロポリタンプラザビル開業にともなう駅地下の南通路の整備以降、構造的な改変は行われていません。また、施設の管理区分別に機能更新が実施されているため、駅全体を見た場合、設備や機能の連続性や快適性に課題を抱えている部分もあります。東西デッキの整備を契機として、池袋駅の改善をより一層推進し、豊島区の「顔」にふさわしいターミナルを形成することが必要となっています。

また、池袋駅の周辺は、駅の改善が進まないことも要因の一つとなり、小規模な老朽建物が密集するという状況となっています。東西デッキの整備によって駅の改善を進め、さらに、駅の改善を池袋駅周辺の都市整備プロジェクトへ連鎖的につなげることにします。

3. 東西デッキ整備の概要

(1) 二つのデッキの整備

池袋駅の構造や現状を踏まえ、駅構内や駅周辺の歩行者の混雑を解消するとともに、災害発生時の一時待機場所や避難経路等を確保するため、池袋駅線路上空に南デッキと北デッキの二つのデッキを整備します。この二つのデッキをもって東西デッキと位置づけます。

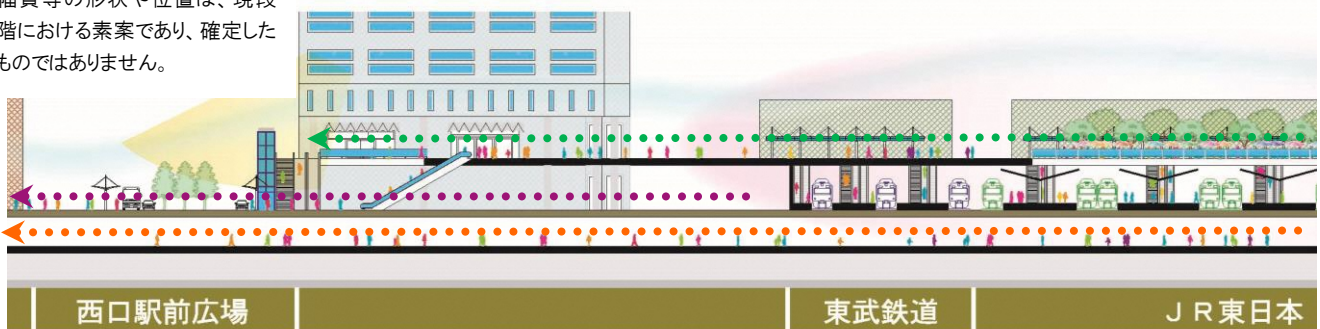
整備にあたっては、池袋駅地下通路における混雑緩和など、駅全体の利用者動線の円滑化をはかるため、駅の地下と上空に、わかりやすく、利用しやすいルートを設定します。また、デッキから駅周辺へのアクセスを考慮するとともに、二つのデッキ相互間のネットワークを検討し、池袋駅東西の回遊性を確保します。

図表4 池袋副都心の再生方針図(交通)(都市づくりビジョン H27.3 に加筆)

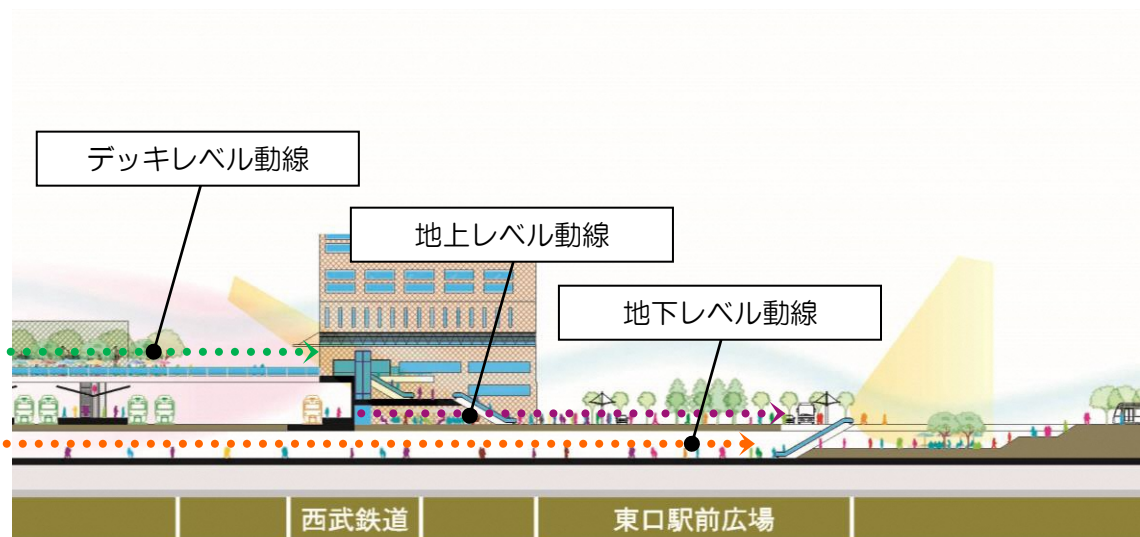
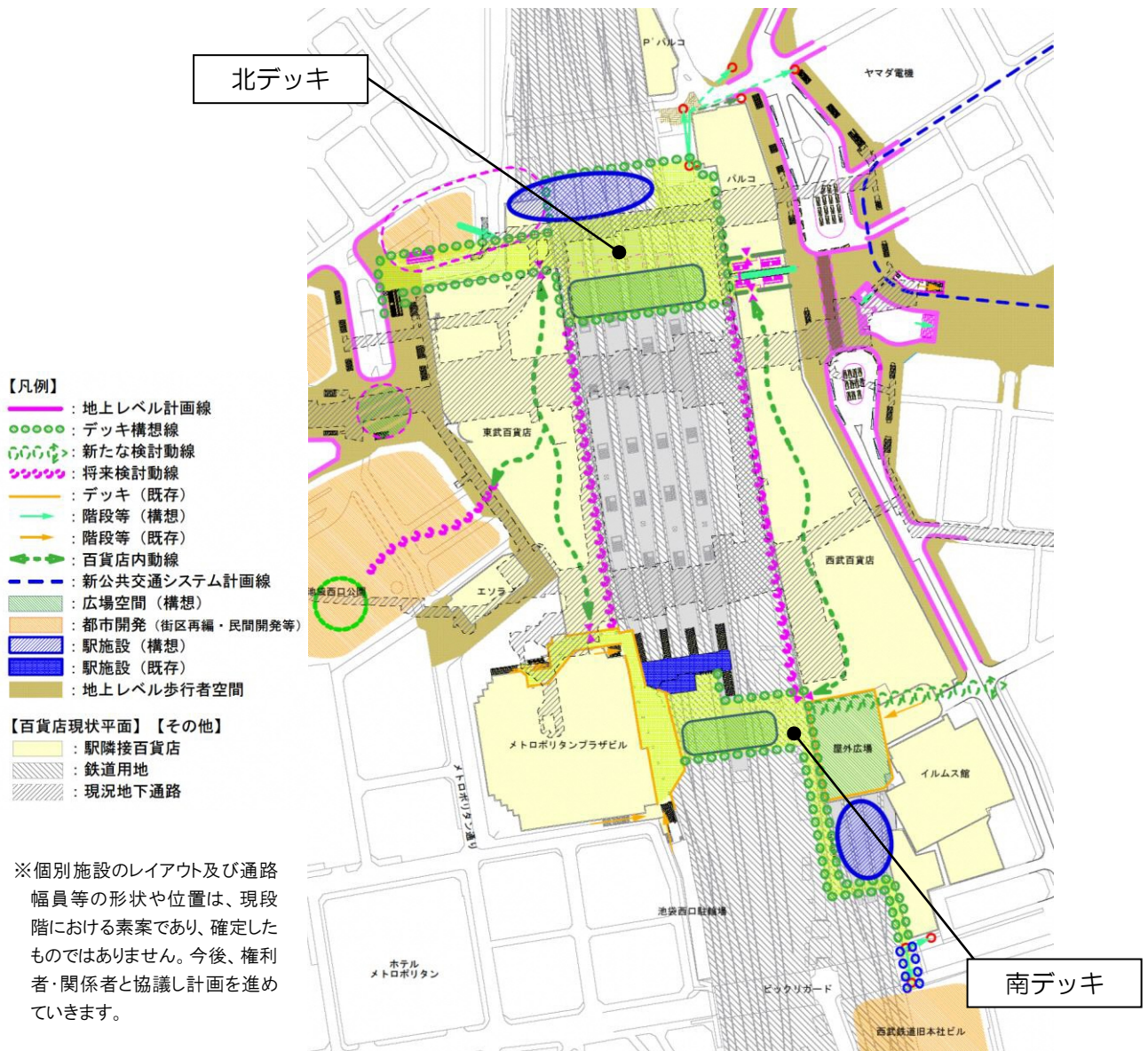


図表5 断面イメージ(池袋駅及び駅周辺整備計画(案)H21.3 に加筆)

※個別施設のレイアウト及び通路幅員等の形状や位置は、現段階における素案であり、確定したものではありません。



図表6 池袋駅におけるデッキネットワークの考え方(池袋駅及び駅周辺整備計画(案)H21.3 に加筆)

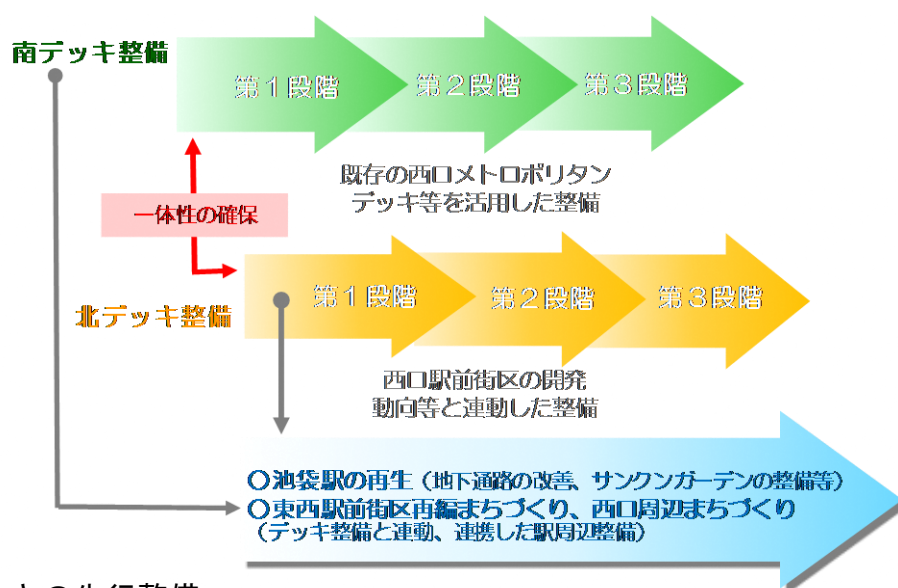


(2) 段階的な整備

既存施設の状況や鉄道施設上空への設置という工事の特殊性等を考慮し、二つのデッキ整備は計画的な一体性を確保しつつ、それぞれを分離して整備することとします。また、双方のデッキについても関連する施設整備の動向などを踏まえ、段階的に整備することとします。

さらに、整備の進展に併せて、池袋駅の貴重な空間資源となっている線路上空の活用についても検討します。

図表7 段階的な東西デッキの整備イメージ



(3) 南デッキの先行整備

西口のメトロポリタンプラザビルに東西デッキとの接続を考慮した施設が既に設置されていること、また、避難経路等として有効な機能を備えた「西武鉄道旧本社ビル」が計画されていること等を踏まえ、南デッキを先行して整備することとします。

南デッキの整備にあたっては、駅施設の機能更新など、池袋駅全体の再生に資する事業となるよう、西武鉄道、JR東日本、隣接する百貨店などの関係事業者と連携を図ります。

(4) 北デッキの整備

北デッキは、池袋駅周辺における開発整備の動向を踏まえて整備することとします。

池袋駅西口においては、現在、東武百貨店エリア(メトロポリタンプラザビルを除く)を含めた駅前街区のまちづくりが事業化に向けて検討、協議されています。このまちづくり事業と北デッキとの関連性等を検討するとともに、「東武鉄道」を始めとする関係事業者とともに北デッキのあり方について協議を進めます。

また、池袋駅東口においては、北デッキの想定位置にある池袋パルコビルの整備などを含め、関係事業者との協議を進めます。

北デッキの検討、協議にあたっては、駅地下通路の改善を一体的に検討するなど、北デッキの整備を池袋駅の再生に資するよう推進します。

(5) 都市整備プロジェクトと連携した整備

都市づくりビジョンにおいては、池袋副都心の再生に向けた都市整備プロジェクトとして、東西デッキの整備を含め、13のプロジェクトが掲げられています。東西デッキの整備にあたっては、とりわけ、次の4つのプロジェクトとの連携を確保しつつ推進することとします。

東西デッキ整備と密接に関連する都市整備プロジェクト

○プロジェクト①：池袋駅の再生

- ・池袋駅では、鉄道事業者等による駅施設の機能更新を促進するとともに、池袋副都心としての一体性と防災性を高めるため、既存地下通路のバリアフリー化やサインの統一などに取り組みます。
- ・「池袋駅周辺エリア安全確保計画（仮称）」を策定するとともに、東京都、区、事業者などの公民連携を強化し、帰宅困難者の滞留空間や避難経路の整備、各建築物での避難経路や一時滞在施設、備蓄倉庫の確保などエリア防災対策を推進します。

○プロジェクト③：池袋駅東口駅前街区再編まちづくりの推進

- ・池袋駅東口駅前には、老朽化した建築物の更新や街区再編を促進するとともに、人々が集う空間の創出、路線バスやタクシー等の公共交通機関の施設配置の見直しを推進します。
- ・地下通路出入口ではサンクンガーデンを整備し、地下空間と地上部との接続を強化することで、池袋副都心の玄関口としてふさわしく、訪れる人にとって分かりやすい都市空間として再生します。

○プロジェクト⑥：池袋駅西口駅前街区再編まちづくりの推進

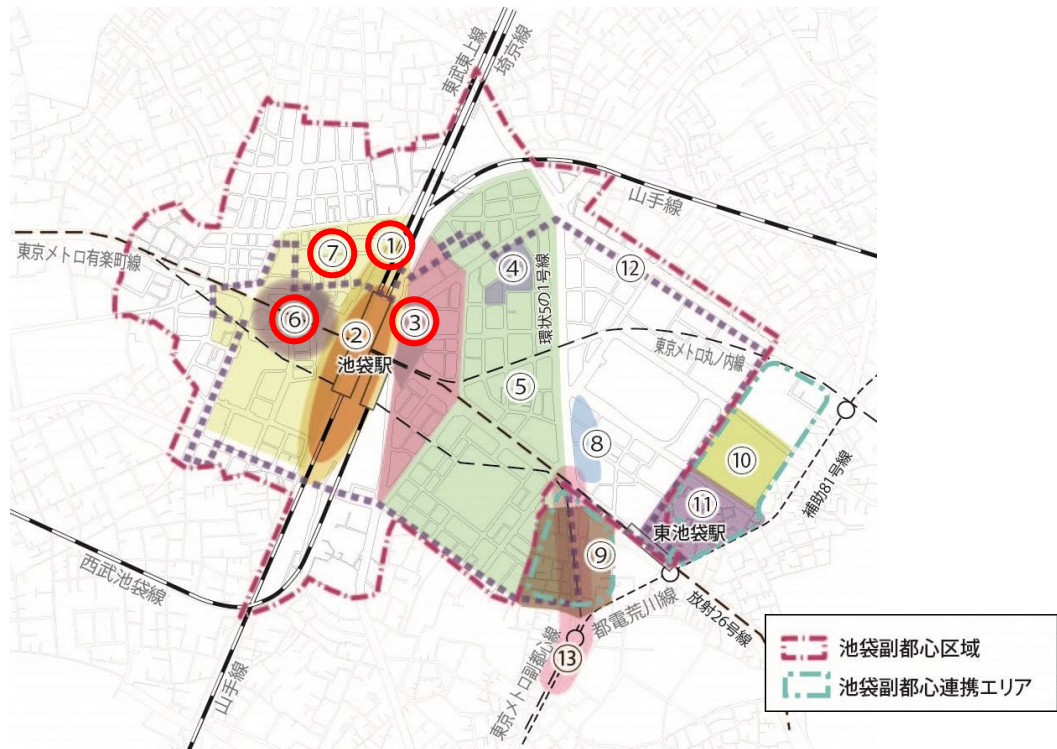
- ・池袋駅周辺の拠点性を高めるため、街区再編による大街区化を促進するとともに、都市開発諸制度等を積極的に活用し、民間による都市開発と公共施設整備を連動させた公民連携によるまちづくりを推進します。
- ・池袋駅と駅前街区の接続を強化し、安全・安心で快適に過ごせる駅前空間の創出に取り組みます。
- ・多世代や外国人など多様な人々が芸術・文化を中心に交流や情報発信できる都市空間や機能を誘導し、新たな文化と産業を生み出すまちづくりをめざします。
- ・駅前街区の再編にあたっては、周辺街区との接続や連続性に意識した街並みを形成し、西口地区全体の再生を牽引するまちづくりを誘導します。
- ・あわせて、訪れる人だけでなく、周辺住民の生活を支援する機能や施設を誘導し、利便性が高く快適な都市環境を形成します。

○プロジェクト⑦：池袋駅西口周辺まちづくりの推進

- ・池袋駅西口駅前街区の再編と連携し、老朽化した建築物の更新や小規模街区の再編による土地の有効利用や防災性の向上、歩行者の安全性の確保などに取り組み、安全・安心なまちづくりを進めます。
- ・池袋駅東西連絡通路（東西デッキ）に接続する商業施設及びその周辺などでは、民間による連鎖的な都市開発を誘導し、新たなにぎわいと快適な都市空間を創出します。

これらのプロジェクトの推進にあたっては、「池袋駅及び駅周辺整備検討委員会」（委員長 岸井隆幸日本大学教授）の機能を拡大、強化するとともに、地元地権者等の街づくり機運を高めるため、「池袋駅東口再生協議会」及び「池袋駅西口再生協議会」（いずれも仮称）を設置します。

図表8 池袋副都心の再生へと導く都市整備プロジェクト図



●池袋副都心の再生へと導く都市整備プロジェクト

①池袋駅の再生

②「池袋駅東西連絡通路（東西デッキ）」の整備推進

③池袋駅東口駅前街区再編まちづくりの推進

④庁舎跡地の整備

⑤庁舎跡地周辺まちづくりの推進

⑥池袋駅西口駅前街区再編まちづくりの推進

⑦池袋駅西口周辺まちづくりの推進

⑧東池袋駅周辺まちづくりの推進

⑨南池袋2丁目地区街区再編まちづくりの推進

⑩造幣局東京支局移転後の跡地整備

⑪造幣局南地区まちづくりの推進

⑫池袋駅周辺でのユニバーサルデザインの推進

⑬環状5の1号線の整備促進

(6) 都市再生緊急整備地域の指定推進

池袋副都心は、都市再生特別措置法にもとづく都市再生緊急整備地域の指定を受けていません。都市再生緊急整備地域の指定地区内においては、従来の都市計画によらない開発計画の構想が可能になることから、複雑な都市構造となっている池袋副都心の再生を推進するためには、都市再生緊急整備地域の指定が不可欠です。

そのため、池袋副都心における都市機能の再生に資する民間都市開発事業を積極的に誘導するとともに、これらの開発事業が一体性を確保しつつ公民が連携して池袋副都心の再生に取り組むことができるよう、都市づくりビジョンにもとづいた「まちづくりガイドライン」の策定を進めます。

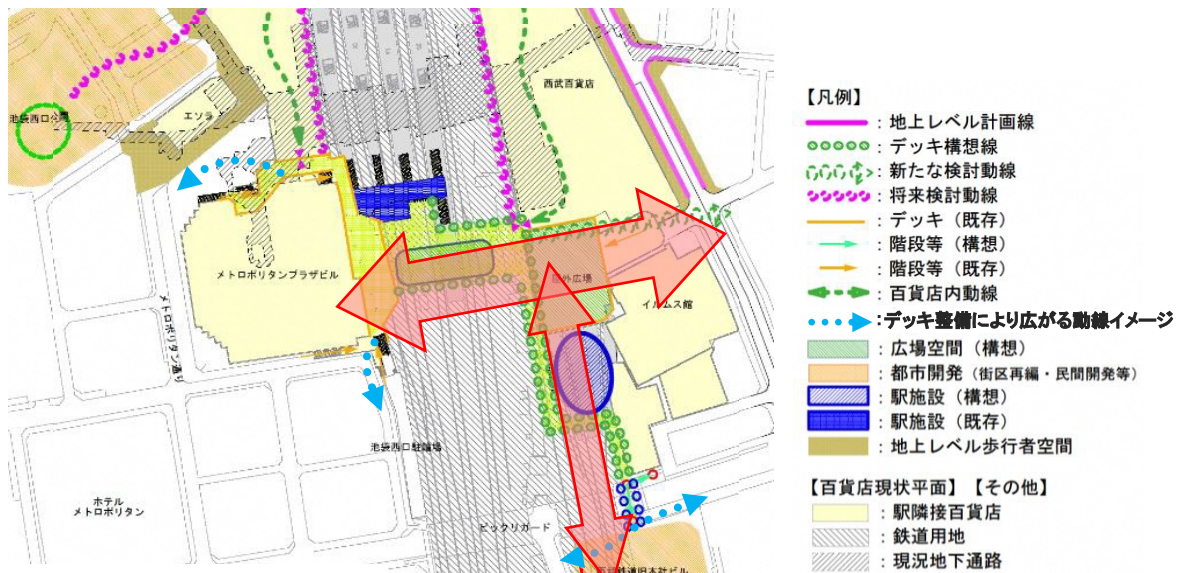
4. 南デッキ整備の概要

東西デッキのうち、先行して事業を進める南デッキについては、以下の方針に基づき整備を推進します。

(1) 位置

- ・ 西口のメトロポリタンプラザビルと西武百貨店を接続し、さらに、建設が予定されている西武鉄道旧本社ビルを結ぶ位置に整備します。
- ・ 西口のメトロポリタンプラザビルには東西デッキとの接続を考慮した施設が既に設置されていること、また、建設が予定されている西武鉄道旧本社ビルには、線路上空を活用したデッキが計画されており、南デッキから駅周辺の地上部へのアクセスが確保できるため、この2つの施設位置を基本として整備を進めます。さらに、将来的なメトロポリタン駐車場の拡大と同施設へのデッキの接続も検討します。

図表9 南デッキの位置(池袋駅及び駅周辺整備計画(案)H21.3 に加筆)



※個別施設のレイアウト及び通路幅員等の形状や位置は、現段階における素案であり、確定したものではありません。今後、権利者・関係者と協議し計画を進めていきます。

図表10 メトロポリタンビルの既存デッキ



図表11 西武旧本社ビル内デッキのイメージ



(2) 機能

- ・南デッキを介して各鉄道駅が結びつくことによって、地震発生時等の駅利用者等の退避経路、一時待機空間等としての役割を担います。
- ・東西駅前地区から南デッキを利用することによって、災害発生時における地域住民、来街者の安全確保の機能を果たします。
- ・南デッキと地上部へのアクセスが可能な施設を連結することによって、歩行者のネットワークを形成し池袋駅東西の回遊性を高めます。そのため、南デッキと接続する西武百貨店については、今後、南デッキから百貨店へのアクセス、さらに百貨店から明治通りへのアクセスのあり方について検討するため、「そごう・西武」等と協議を進めます。また、西口のメトロポリタンプラザビルの通路等の運用などについて関係事業者と協議を進めます。
- ・南デッキを介して各鉄道駅が結びつくことによって、乗り換えの利便性の向上と池袋駅地下部の混雑緩和の役割を担います。特に、南デッキと接する西武鉄道池袋駅については、乗り換え利便性のさらなる向上等をはかるため、南デッキと駅施設との接続のあり方等について「西武鉄道」と検討を進めます。
- ・南デッキや駅施設を含めた南口全体の将来像について協議するため、「西武鉄道」と「そごう・西武」を始めとする関係事業者等との検討を進めます。
- ・池袋駅南側（目白寄り）には、現在、西武百貨店の隔地駐車場としても利用されているメトロポリタン駐車場が設置されています。この駐車場は、今後、池袋駅周辺における都市整備プロジェクトの進展に伴い、駐車場機能拡大の可能性も想定されるため、「JR東日本」等とも協議しつつ、南デッキとの接続を考慮した機能更新について検討を進めます。

(3) 規模

- ・南デッキの整備規模は、現在、実施している鉄道施設等の測量・調査の結果を踏まえるとともに、地震発生時の避難シミュレーション、混雑緩和のための交通容量分析などを実施して設定します。
- ・メトロポリタンプラザビルの既設のデッキ形状、南デッキが接続する西武百貨店の建物構造等を精査して規模の設定を行います。
- ・南デッキには、防災性や回遊性の向上、乗り換え利便性のほか駅の快適性を高める役割も期待されることから、規模の設定にあたっては、乗り換え機能を確保とともに広場としての機能を果たす観点からも検討を加えます。

図表12 デッキ広場の事例(大阪駅)



(4) 防災対応

- ・南デッキは避難や一時滞留などの防災機能を果たすため、堅牢な構造とします。
- ・駅から地上部への避難を安全に保つため、適切な幅を確保した通路を計画的に設置するとともに、適切な滞留空間を確保することによって、避難者の集中や輻輳を生じさせないようにします。
- ・災害発生時の照明確保等のための電力供給や防災用品の備蓄、情報伝達設備などについても検討します。

図表13 自由通路での情報提供事例
(さいたま新都心駅)



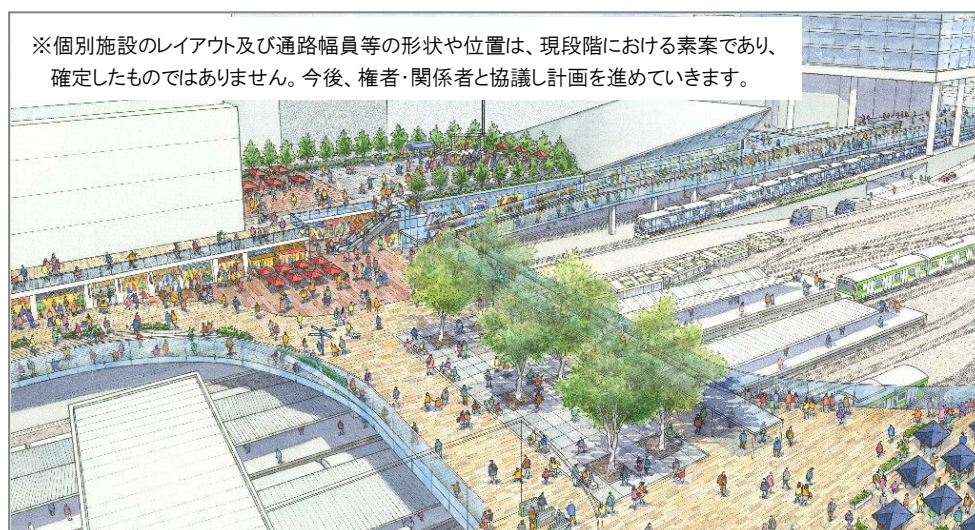
(5) 南デッキの位置づけと整備主体

- ・南デッキは、公共通路として豊島区が整備することを基本とします。
- ・西武鉄道旧本社ビルとの接続、西武百貨店との接続、今後検討する西武百貨店から明治通りへのアクセス、西武鉄道池袋駅との接続の部分については、各関係事業者との協議のうえ、整備主体を設定します。

(6) 整備手法

- ・南デッキのうち、豊島区が整備する箇所については、国の補助事業を積極的に活用することとします。また、国の補助事業を活用した場合の区の負担分については、都区財政調整交付金（都区及び特別区間の財源均衡化のため、都税の一定割合を区へ配分する交付金）の算定対象とするなど、区の負担の軽減策を講じます。
- ・池袋駅周辺の都市整備プロジェクトの進展にともない、池袋副都心の都市再生を推進する観点から、より効果的な整備手法の採用が可能な場合は、都市整備プロジェクトの内容等を精査のうえ、整備手法を選択します。

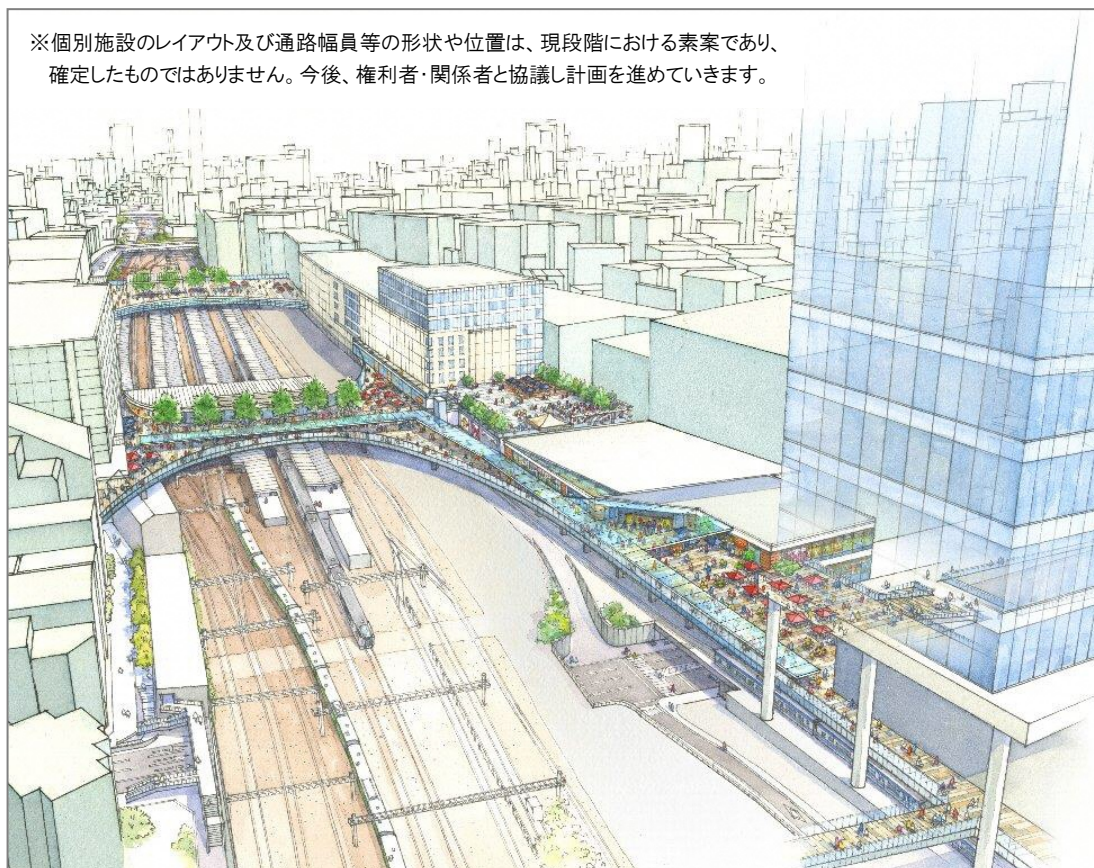
図表14 東西デッキ(南デッキ)整備イメージ



(7) 整備費用

- ・南デッキの整備費用は、今後、この基本構想にもとづいて推進する鉄道施設の
詳細調査、関係事業者等との調整などを経て、平成28年度の策定を予定する
「東西デッキ整備基本計画（仮称）」において、概算経費を示します。
- ・関係事業者との協議により整備主体を設定することとした箇所については、関
係事業者との協議、調整を経て別途設定することとします。

図表15 東西デッキ整備イメージ



(8) 整備スケジュール

- ・整備基本構想にもとづき、鉄道施設の詳細調査を平成27年度から開始します。
- ・鉄道施設の詳細調査や各事業者等との調整を経て、平成28年度に「東西デッキ整備基本計画（仮称）」（以下「整備基本計画」）の策定を目指します。
- ・整備基本計画では、東西デッキの整備位置、機能、規模、整備主体、整備費用等を示すとともに、東西デッキ整備に向けたスケジュール等を示します。
- ・整備基本計画を策定した後、南デッキの概略設計（基本設計）に着手します。現段階では、平成28年度中に着手し、平成29年度の完了を想定します。
- ・概略設計の完了後、平成30年度から詳細設計（実施設計）に着手します。現段階では平成31年度の完了を想定します。
- ・南デッキの詳細設計が完了した後、平成32年度に南デッキ整備工事に着手することを想定します。工期は、整備規模などにより異なりますが、概ね4年程度を要するものと見込まれます。
- ・関係事業者との協議により整備主体を設定する箇所については、上記スケジュールとの整合をはかりながら、関係事業者との調整を経て別途設定することとし、具体的なスケジュールについては、整備基本計画の策定に併せて整理します。

図表16 整備スケジュール

年度	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32～
内容	★デッキ整備基本構想策定	<ul style="list-style-type: none"> ●南デッキ整備方針の調整 ●詳細調査・検討 ・施工に向けた詳細調査 ・施工条件の整理 	★デッキ整備基本計画策定	●南デッキの概略設計	●南デッキの詳細設計		南デッキ工事着工

(9) 維持管理

- ・南デッキの維持管理は、原則として整備主体が行うこととしますが、今後、東西デッキの整備を推進するにあたって、完成後の維持管理のあり方、運用のシステムなどについて新たな管理主体の設置なども含め、関係事業者と検討を進めます。

5. 北デッキの整備に向けた取組

(1) 機能等の検討

北デッキ整備については、東武百貨店エリア（メトロポリタンプラザビルを除く）を含めた池袋駅西口駅前街区まちづくり事業等との関連について、関係事業者と協議を進めることとし、協議にあたっては、駅地下通路の改善を一体的に検討することとします。

関係事業者との検討にあたっては、北デッキを介した各鉄道駅との接続など駅施設とデッキ整備との関係を整理するとともに、現在、改札口が設けられている地下通路とデッキのあり方について検討することとします。

この検討にともない、地下通路の空間整序などについても検討の幅が広がることから、混雑緩和や乗り換え利便性の向上に向け、駅地下通路の改善を一体的に検討します。

(2) 整備手法等の検討

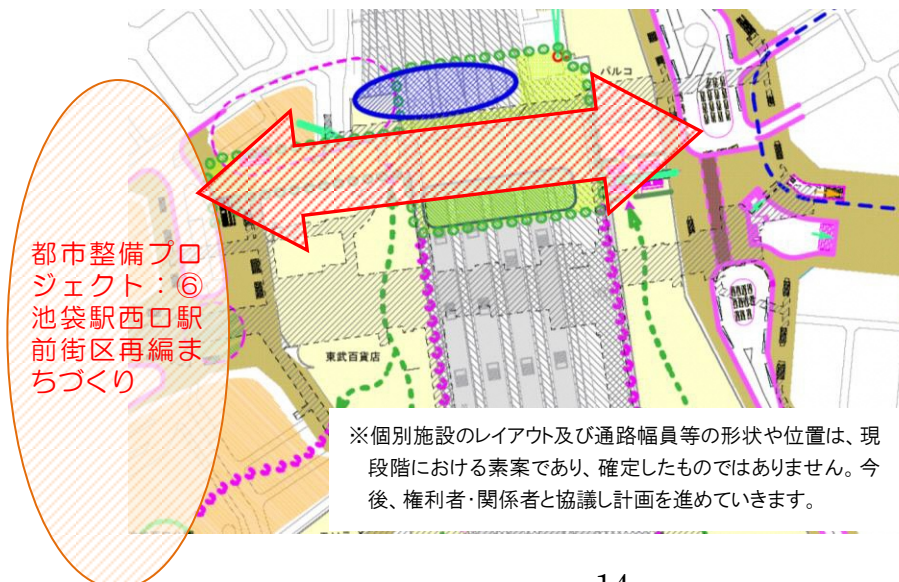
北デッキ整備については、駅周辺の都市整備プロジェクトと密接な関連があります。そのため、効果的に都市再生を推進する観点から、複合的な都市基盤の整備にふさわしい整備主体や整備手法について関係事業者とともに協議を進めます。

(3) 整備スケジュールの検討

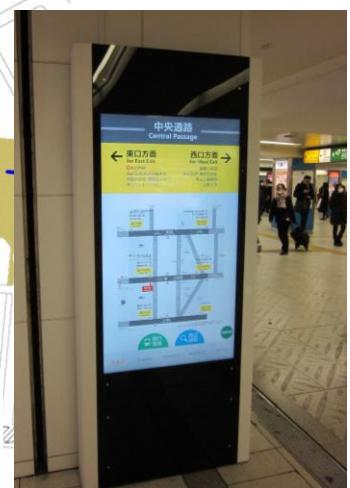
北デッキ整備と関連する西口駅前街区まちづくり事業については、平成27年度に再開発準備組合の設立をめざすとの方針が、まちづくり協議会において確認されています。

こうした動向を踏まえ、関係事業者との協議を加速させるとともに、北デッキ整備について必要な基礎調査に着手するなど、整備に向けた条件整備に取り組めます。また、北デッキ整備に関する検討結果を平成28年度に策定を予定している「整備基本計画」へ盛り込むこととします。

図表17 北デッキの位置(池袋駅及び駅周辺整備計画(案)H21.3 に加筆)



図表18 地下通路における案内誘導システムの改善イメージ



6. 池袋駅の総合的なマネジメントの構築

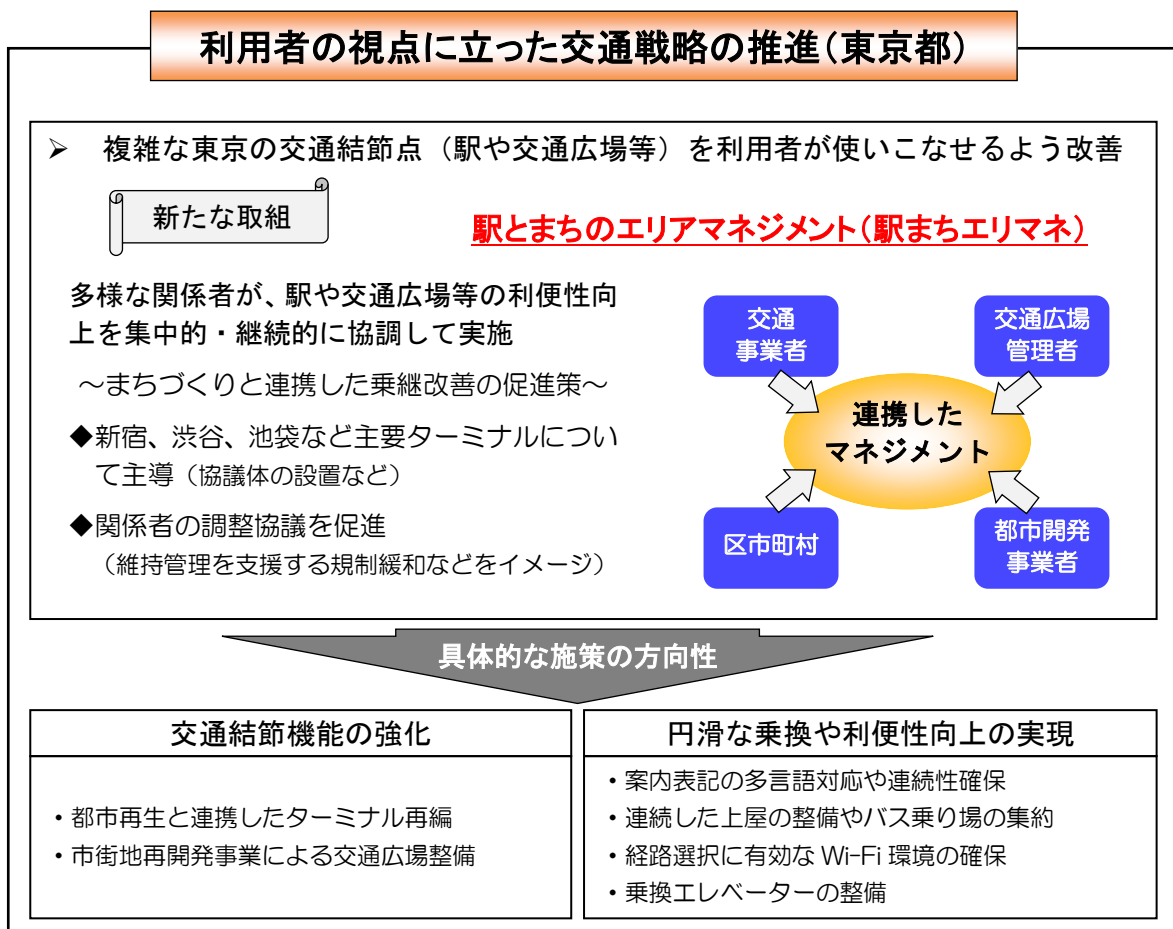
池袋駅は、東京北西部の主要ターミナル拠点（交通結節点）として極めて重要な役割を担っています。しかしながら、駅周辺地域を含め様々な機能や施設が継ぎ足しで整備されてきたため、複雑な構造となっており、利用者の視点から見ると使いにくく、利便性に欠ける部分も散見されます。

2020年には東京オリンピック・パラリンピック大会が開催され、東京には多くの来街者が見込まれます。池袋駅においても、関係する事業者が協力して、訪れた人々が快適に利用できる環境整備に取り組む必要があります。

本基本構想の策定を契機として、デッキ整備や駅構内の整備、周辺の開発整備を進めると同時に、統一、連続した案内表示や乗り換えルートの改善、駅利用者への情報提供などを推進することが重要です。

そのため、豊島区は、駅全体の快適性や利便性の向上を目指し、関係する事業者との調整協議を行う新たなマネジメント組織の設置の検討とともに、国や東京都の支援を得ながら、東京の重要なターミナルである池袋駅の機能の充実に取り組みます。

図表19 駅まちエリアマネジメントのイメージ



池袋駅東西連絡通路(東西デッキ)整備構想

平成27年 3月

豊島区都市整備部