

東池袋駅周辺まちづくり方針

豊島区
令和6年3月

目次

1.はじめに	1
①方針策定の背景と目的	1
②方針の位置づけ	2
③方針の対象エリア	3
2.東池袋駅周辺地域の特性	4
①まちの成り立ちと開発の歴史	4
②まちの人口や土地利用の変化	6
③まちの特徴	8
3.関連する上位計画等とまちづくりの動向	11
①上位計画・関連計画	11
②池袋駅周辺地域におけるまちづくりの動向	13
③生かすべき【まちの強み】	14
4.東池袋駅周辺地域の将来像と実現に向けた取組み	15
①東池袋駅周辺地域のまちの将来像	15
②東池袋駅周辺地域におけるまちづくりの柱と具体的な取組み	16
③東池袋駅周辺地域のまちづくりの考え方	22
④将来像の実現に向けた取組みの一覧	26
5.主な空間の創り方・使い方	27
①主要な拠点等の空間の創り方・使い方	28
②主要な歩行者ネットワークの空間の創り方・使い方	30
6.方針の実現に向けて	32
参考資料	33
■歴史的な写真資料	33
■雑司が谷エリアの歴史資源等	34
■雑司ヶ谷霊園周辺の江戸時代の状況	34
用語集	35
注釈(*)を付している用語の解説	

1. はじめに

①方針策定の背景と目的

豊島区では、『アート・カルチャーの魅力で、人や産業を惹きつけ、持続発展する都市の実現』を目指し、平成 27 年（2015 年）3 月に「豊島区国際アート・カルチャー都市構想」を策定して以降、各種の取組みを戦略的に進めています。これまでに公共施設の更新や公共空間の活用を中心に進めてきたまちづくりが、南池袋公園が多くの人で賑わうようになるなど、徐々に形として現れてきました。現在は、これまで進めてきた歩行者優先で回遊性の高いまちづくりをさらに広げていくため、「ウォーカブルなまちづくり」を推進しています。

池袋駅周辺地域では、平成 27 年（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^{*1}に指定されたことを受け、池袋駅周辺地域再生委員会における議論を経て、平成 28 年（2016 年）7 月に「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」（以下、「まちづくりガイドライン」という）、平成 30 年（2018 年）5 月に「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」（以下、「基盤整備方針 2018」という）を策定しました。「基盤整備方針 2018」では、池袋駅周辺地域の核を成す池袋駅と東池袋駅の周囲を 2 つの「コア・ゾーン」として定め、これらをつなぐ賑わいがストリートから広がる歩行者優先のまちづくりを目標に掲げています。これまでは、区庁舎の移転を皮切りに、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（イケ・サンパーク））の整備やグリーン大通りのリニューアルなど、区が先陣を切って都市空間の再編整備に取り組んできています。

令和 2 年（2020 年）2 月には、上記の各計画及び東京都の関連計画を踏まえ、「基盤整備方針 2018」における池袋コア・ゾーンを対象に「池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020」（以下、「池袋駅コア・ゾーンガイドライン」という）を策定しました。現在、池袋駅の周りでは、Hareza池袋の整備が完了し、環状第 5 の 1 号線整備に伴う池袋駅前の明治通りの再編、池袋駅東西連絡通路（北デッキ、南デッキ）や地下通路、駅前広場の整備といった公共施設の大規模な再編・整備の計画が進められています。

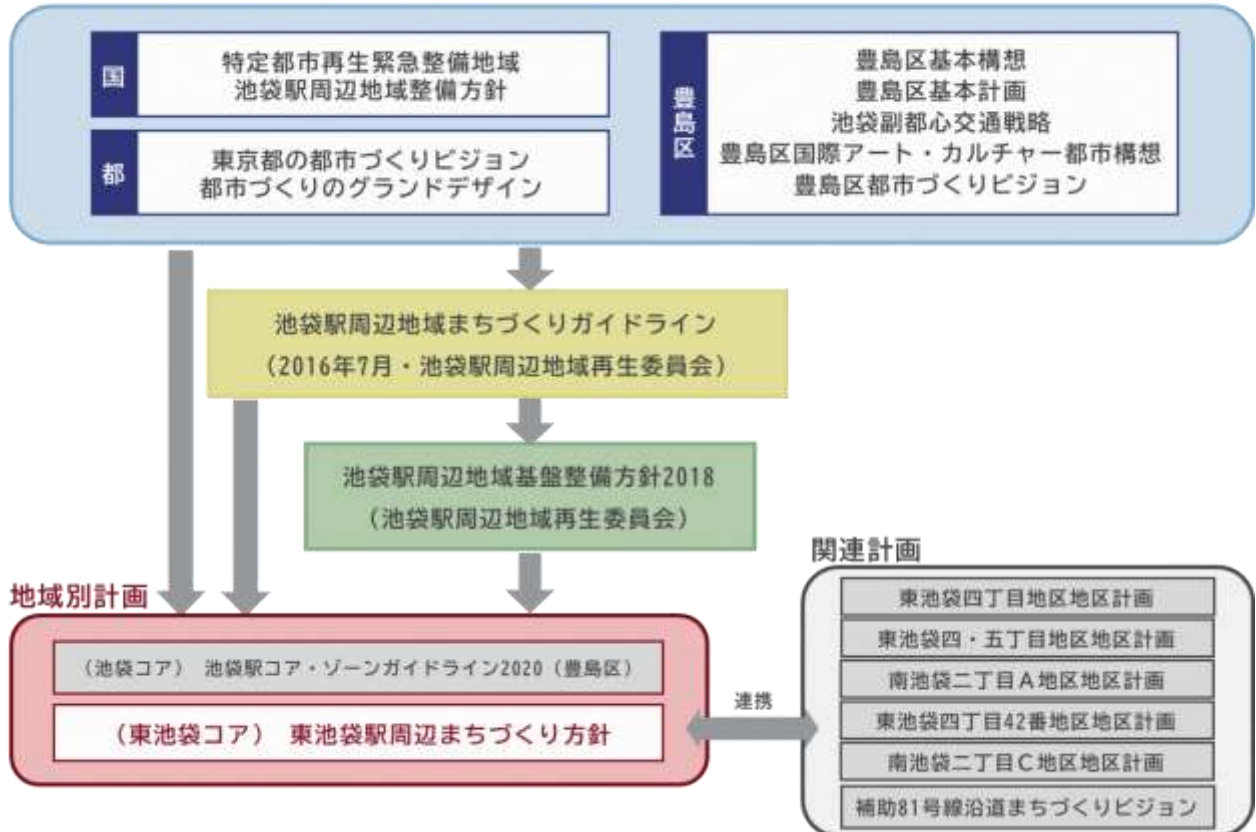
一方、東池袋駅周辺地域では、近年、大規模再開発事業による住民の増加や、としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）の整備を契機とし、近隣の居住者を始め、池袋駅方面からはもとより、大塚方面や雑司が谷方面からの来訪者の増加が顕著です。令和 5 年 9 月には、大学が開校したことで国際色豊かな学生の姿も増えています。今後は、環状第 5 の 1 号線や補助 81 号線の整備等の公共事業、民間事業者による大規模な再開発事業等により、さらなる住民や広域からの来訪者の増加が予想されています。

このような状況や動向を踏まえ、区民や来街者、まちづくり団体及び関係企業の意向を聴きながら、東池袋駅周辺地域における持続可能なまちづくりを実現していきます。地域が一体となって目指すべきまちづくりの方向性やハードづくり、ソフト活用を通じて取り組むべき項目を「東池袋駅周辺まちづくり方針」として定めます。

②方針の位置づけ

本方針は、国、東京都、豊島区の上位計画の他、池袋駅周辺地域再生委員会が作成した「池袋駅周辺まちづくりガイドライン（平成 28 年（2016 年）7 月）」※1 と「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018（平成 30 年（2018 年）5 月）」※2 を鑑み、「豊島区都市づくりビジョン（平成 27 年（2015 年）3 月）」に示す地域別計画として、豊島区が定めるものです。

池袋駅周辺地域のまちづくりに関する上位計画



※1：池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン（平成 28 年（2016 年）7 月）

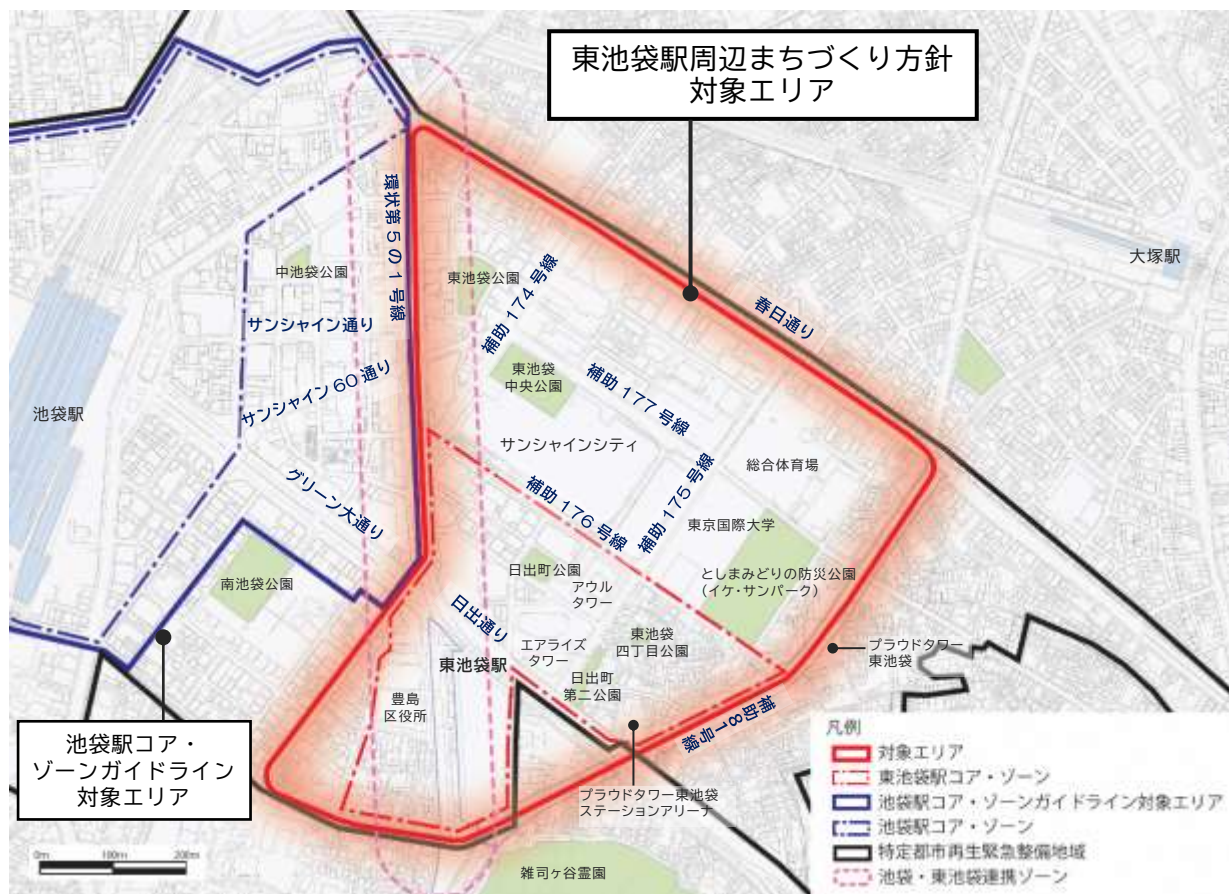
特定都市再生緊急整備地域*1 の指定を受けた池袋駅周辺地域において公民が連携して池袋駅周辺地域の都市再生を進めていくため、まちづくりの目標・まちづくりの方針・事業化に向けた取組みなどを共通の指針として示すもの。

※2：池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018（平成 30 年（2018 年）5 月）

「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」に示す、公民が連携した池袋駅周辺地域の都市再生を展開していくために必要となる都市基盤のあり方や整備方策等を示すもの。公民の関係者間で都市基盤の将来像を共有することにより、都市再生事業の進捗に併せた都市基盤の再編、拡充整備を進め、都市機能の更新を図る。

③方針の対象エリア

本方針の対象エリアは、「基盤整備方針 2018」に示す「東池袋駅コア・ゾーン」を中心とし、別途豊島区が策定した「池袋駅コア・ゾーンガイドライン」の対象範囲との整合性や、現在進められている環状第5の1号線や補助81号線の整備等を勘案して、下図の範囲とします。



また、池袋駅コア・ゾーン周辺と東池袋駅コア・ゾーン周辺が接続する区域を、『池袋・東池袋連携ゾーン』と位置付け、両エリアの連携・接続の強化を図っていくこととします。

なお、「豊島区都市づくりビジョン」では、令和17年(2035年)を目標年次としていますが、都市基盤整備等の状況やまちづくりの動向を鑑み、2040年代のまちの姿を想定します。

2.東池袋駅周辺地域の特性

①まちの成り立ちと開発の歴史

明治 36 年（1903 年）に池袋駅と大塚駅が開業しましたが、この時には、後に巣鴨拘置所、巣鴨刑務所となる大規模施設である「巣鴨監獄」がありました。

その他の多くの土地では、雑司ヶ谷通（現在の明治通り）等の沿道に点在する集落を除くと森林や農地でした。地区の南側には水窪川が流れており、周辺には水田が広がっていました。

<明治後期頃の「東京府下巣鴨町西巣鴨町全図」>



出典：（公財）特別区協議会 資料

その後、大正 12 年（1923 年）の関東大震災や二度の世界大戦を経て、地域の都市化が進行します。昭和初期には、現在のグリーン大通りや春日通り等の整備が進み、現在とほぼ同様の幹線道路網が形成されます。第二次大戦後には、池袋駅周辺で戦災復興土地区画整理事業が実施され、昭和 40 年代を中心に事業が完了しました。一方、東池袋駅周辺の地域では都市基盤整備が特に行われず、概ね戦前の都市基盤のままで都市化が進んだため、現在のような密集した市街地が形成されました。地区の南東側は、令和になった現在も木造住宅密集地域*2 が残り、防災性の向上に向けた取組みを進めています。

<戦後の東池袋駅周辺地域>



出典：豊島区資料
（平成 24 年度 豊島区都市計画マスタープラン策定検討委員会 会議資料）

昭和 49 年（1974 年）に有楽町線の東池袋駅が開業し、昭和 53 年（1978 年）に巣鴨刑務所跡地の一部にサンシャインシティが開業すると、池袋駅との間にサンシャイン 60 通り等の賑わいが生まれ、池袋駅と東池袋駅の周辺が東京都の副都心である池袋副都心として発展してきました。

サンシャインシティは、オフィスビルであるサンシャイン 60 ビルを中心に大規模商業施設やホテル、水族館やプラネタリウム等のレジャー施設等、多様な施設で構成されており、様々なイベントも開催されています。施設全体がまちの中心として、東池袋周辺のみならず、池袋副都心の発展を支え、地域の文化を育んできました。サンシャインシティの開業以降は、来訪者が増加するとともに、幹線道路の整備等、公共事業が進展していることから、民間事業者による再開発事業等の都市開発の動きが活発になっています。一方、開業から 50 年を迎える同施設では、新たな時代の要請に対応した変化も求められています。

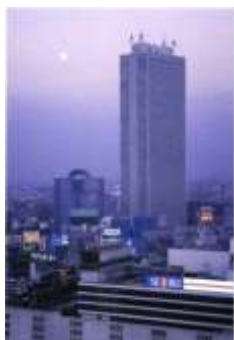
全国有数の来客数や知名度を誇るサンシャインシティや、池袋の新たなシンボルになりつつあるとしまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）は、「巣鴨監獄」という大きな街区があったからこそ実現に至りました。

昭和から令和にかけて整備されてきたサンシャインシティや道路、公園等の都市基盤は、今後のまちづくりのためのストックとして、これからの多様なニーズに対応する、大きなポテンシャルであると言えます。

○東池袋駅周辺地域における主な施設整備、都市開発等の歴史

年次	できごと
1930 年 (S5)	現在の東京さくらトラム（都電荒川線）の全線区間の開業
1974 年 (S49)	有楽町線東池袋駅開業
1978 年 (S53)	サンシャインシティ開業
1993 年 (H5)	首都高速 5 号池袋線全線開通
2007 年 (H19)	エアライズタワー竣工
2008 年 (H20)	副都心線開業
2011 年 (H23)	アウルタワー竣工
2015 年 (H27)	豊島区役所新庁舎竣工（ブリリアタワー池袋竣工）
2019 年 (R1)	プラウドタワー東池袋竣工
2020 年 (R2)	としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）開園
2022 年 (R4)	プラウドタワー東池袋ステーションアリーナ竣工
2023 年 (R5)	東京国際大学開校
今後の予定	補助 81 号線整備完了・開通
	南池袋二丁目 C 地区再開発事業竣工
	環状第 5 の 1 号線整備完了・開通
	造幣局南地区まちづくりにおける再開発事業等の進展
	補助 81 号線沿道まちづくりにおける建物の不燃化等の進展

<昭和 53 年サンシャインシティ開業>



出典：豊島区 区史編さんサイト「としまひすとりい」

<令和 2 年としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）開園>



出典：豊島区ホームページ

<令和 5 年東京国際大学開校>



出典：東京国際大学ホームページ

②まちの人口や土地利用の変化

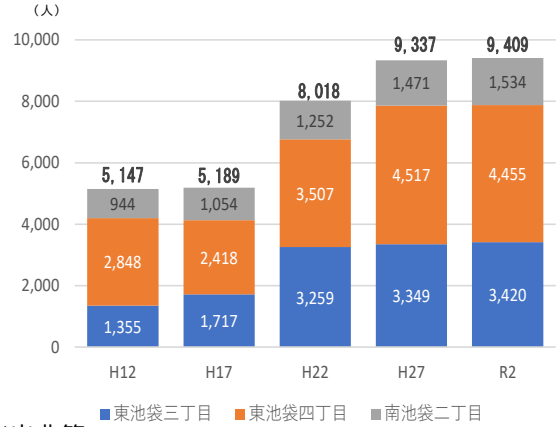
○まちの人口の推移

エリア内では、春日通りや補助 81 号線沿いと東池袋駅の近ばうで集合住宅の建設が進み、人口が増加しています。

あわせて、人口密度も急激に増加しています。

現在、エリア内では複数の都市開発事業が進行中であることから、しばらくは人口が増加していくことが予想されます。

＜東池袋駅周辺地域の人口の推移＞



※出典等

- ・データは、各年次の国勢調査から集計
- ・対象は、東池袋三丁目、四丁目及び南池袋二丁目の一部
- ・南池袋二丁目の人口は、面積按分して算出

○土地利用の変化

＜平成 18 年＞



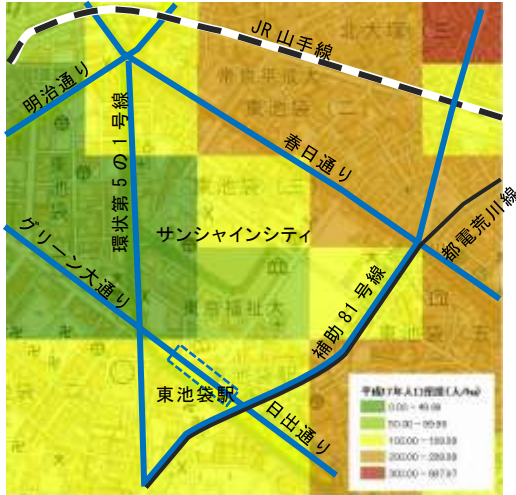
＜令和 3 年＞



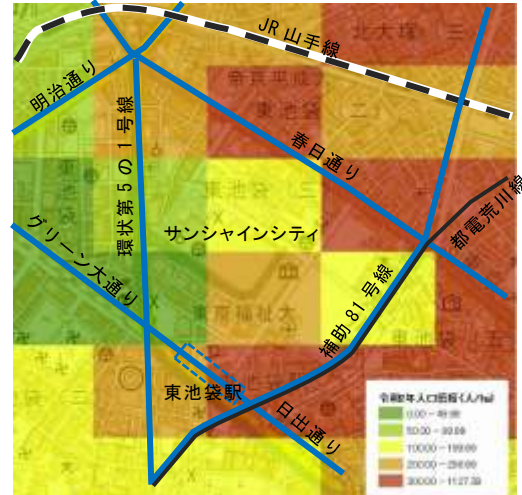
出典：平成 18 年度・令和 3 年度都市計画基礎調査データ

○人口密度の変化

＜平成 17 年＞



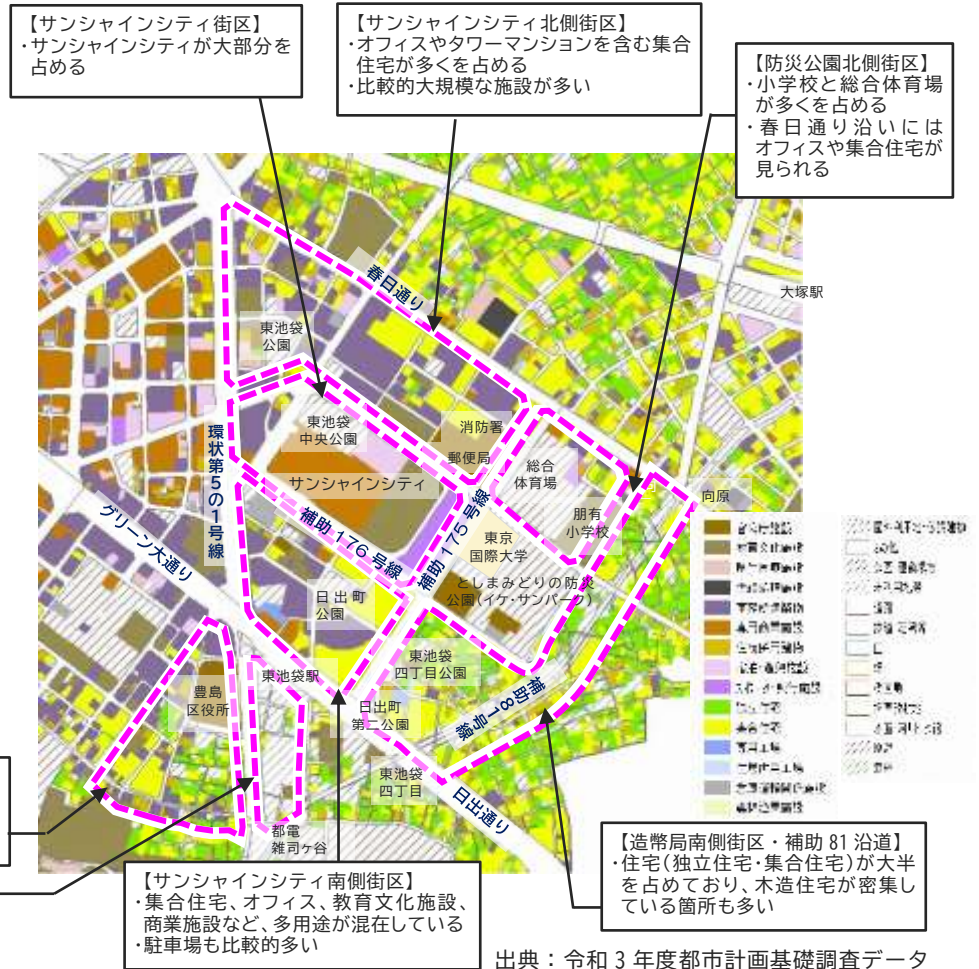
＜令和 2 年＞



出典：平成 17 年・令和 2 年国勢調査データ

○現在の土地利用

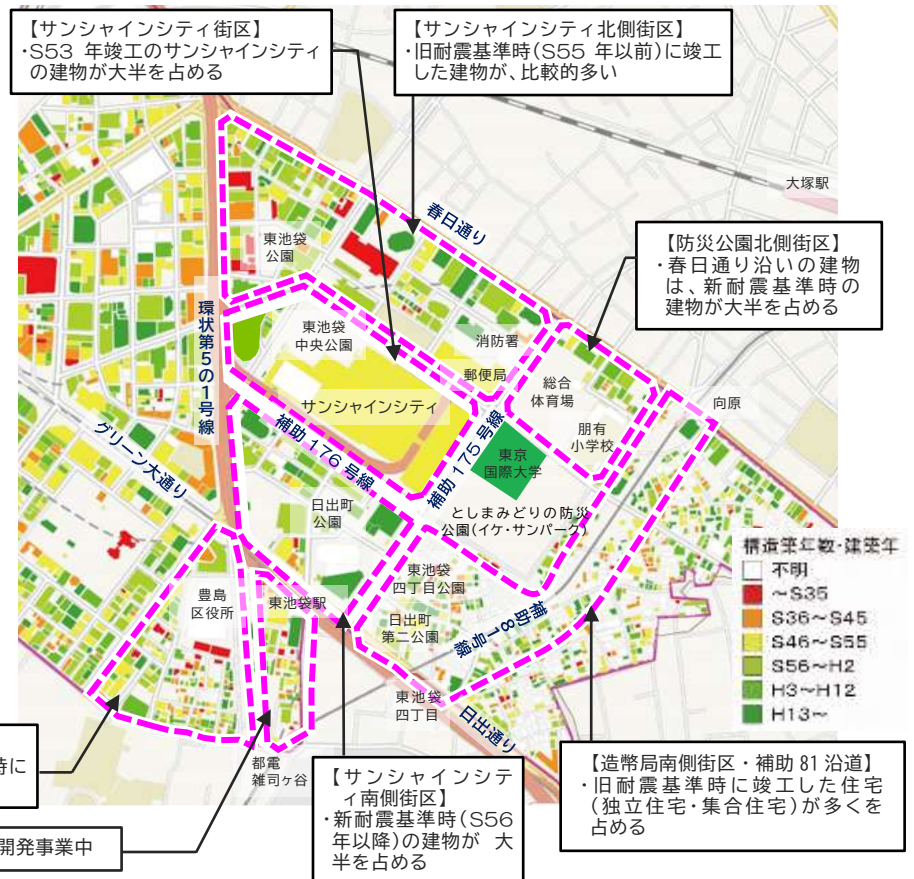
エリア全体の土地利用は、商業中心の池袋駅周辺と異なり、「商業（物販、飲食）」「職（事務所）」と多様な「住（各種住居）」が混在しています。例えば、サンシャインシティの隣接街区では、事務所ビルやタワーマンション等の集合住宅が見られる一方、東京さくらトラム（都電荒川線）沿線や旧造幣局の南街区では、独立住宅も数多く見られます。



○現在の築年数

エリア内には、旧耐震基準（S55 年以前）で竣工した建物が点在しています。造幣局南側街区・補助 81 号線沿道では、旧耐震基準の独立住宅が多く残っています。

なお、旧耐震基準時の建物であっても、耐震改修済みの建物やサンシャインシティのように新耐震基準相当の基準で建築されている建物もあります。



③まちの特徴

東池袋駅周辺地域のまちの特徴として、次の3点があげられます。

【立地特性】

●首都機能を担う池袋副都心の核の1つとなるエリア

- ◆ 東池袋駅周辺エリアは、池袋駅周辺とともに首都機能を担う池袋副都心の核として位置づけられており、商業、業務、芸術、文化、交流、娯楽など多様な都市機能の高度な集積を図るエリアとなっている。さらに、池袋駅周辺エリアにない都市機能である「住居」の機能も担っている。

●周辺エリアにも近く多様な文化、生活を楽しめるエリア

- ◆ 都市機能の集積する「池袋」エリア、下町的な風情を残しながら、まちの更新が進んでいる「大塚」エリア、文化や歴史とともに、静かな時の流れを感じることができる「雑司が谷」エリアなどまちなみや都市機能等の異なるエリアも徒歩圏であるとともに、その中心に位置している。これらの周辺エリアを結び、新たな人の流れを生み出すとともに、多くの要素が混在、融合し、多様な文化、生活を身近に楽しめるエリアとなっている。

●都市開発等の進展とともに新しい文化が創出されつつあるエリア

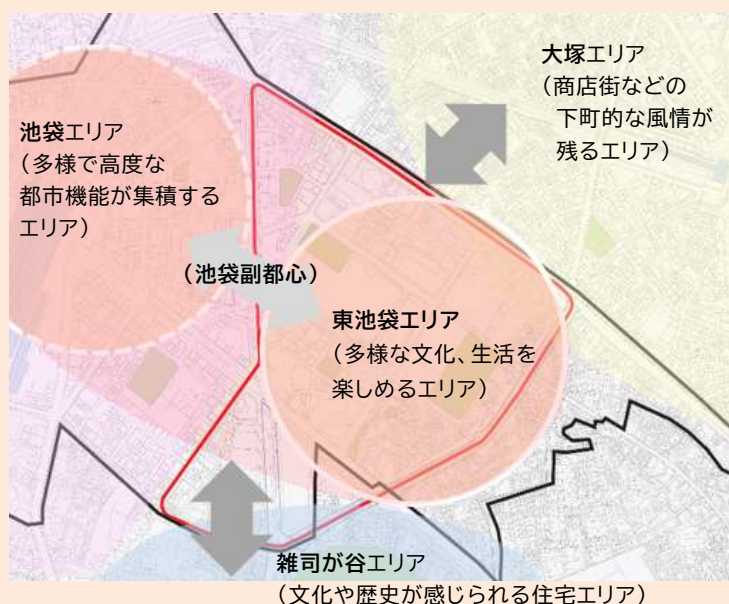
- ◆ 造幣局跡地開発をはじめとして、東池袋駅周辺では大規模な都市開発が進んでおり、民間企業による住民や来訪者の交流施設の整備、運営など、これまでと違う都市機能や都市空間、新しい文化が創出されつつある。

●平坦な地形で、車いすやベビーカー等で移動しやすいエリア

- ◆ 武蔵野台地の東部に位置し、その台地上にある。全体的に平坦な地形であり、徒歩や自転車はもちろん車いすやベビーカーでも移動がしやすいエリアである。

●防災まちづくりが進められているエリア

- ◆ 地区の南東側は、戦後の区画整理事業が行われなかったため、木造住宅密集地域*2が残っている。現在は、地域の安全性の向上に向け、延焼遮断帯の機能を有する道路整備等の防災まちづくりが進められているエリアである。



【交通特性】

●広域交通網への高いアクセス

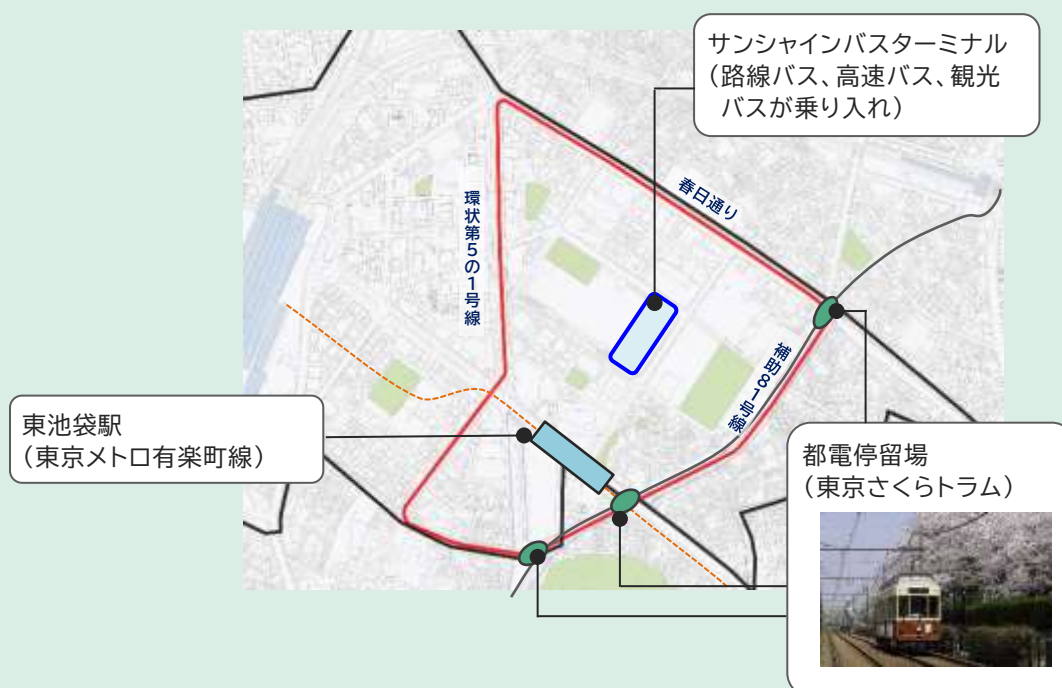
- ◆ 世界有数の大規模ターミナルである池袋駅から徒歩圏であり、首都高速道路の出入口、高速バスターミナルなど広域交通網へのアクセスを有している。

●多様な公共交通手段でのアプローチ

- ◆ エリア内に、地下鉄（東京メトロ）、東京さくらトラム（都電荒川線）、バス（路線バス、イケバス*³）など多様な交通機関が乗り入れ、それらの駅や都電停留場、バス停が分散して配置されており、エリア内に域外との行動起点が複数形成されている。

●広域交通網で囲まれ通過交通の抑制をしやすい道路ネットワーク

- ◆ 環状第5の1号線、補助81号線の整備事業が完了すると、春日通りを含めた広域道路網に囲まれた空間となり、エリア内への不要な車両の進入を抑制しやすくなる。



【営み暮らしの特性】

●多様な居住形態

- ◆ 下町の風情とコミュニティが残る戸建て住宅ゾーンのほか、東池袋駅周辺や春日通り沿いには高層マンションもあり、住環境や居住者層が多様化している。

●交流の場の創出

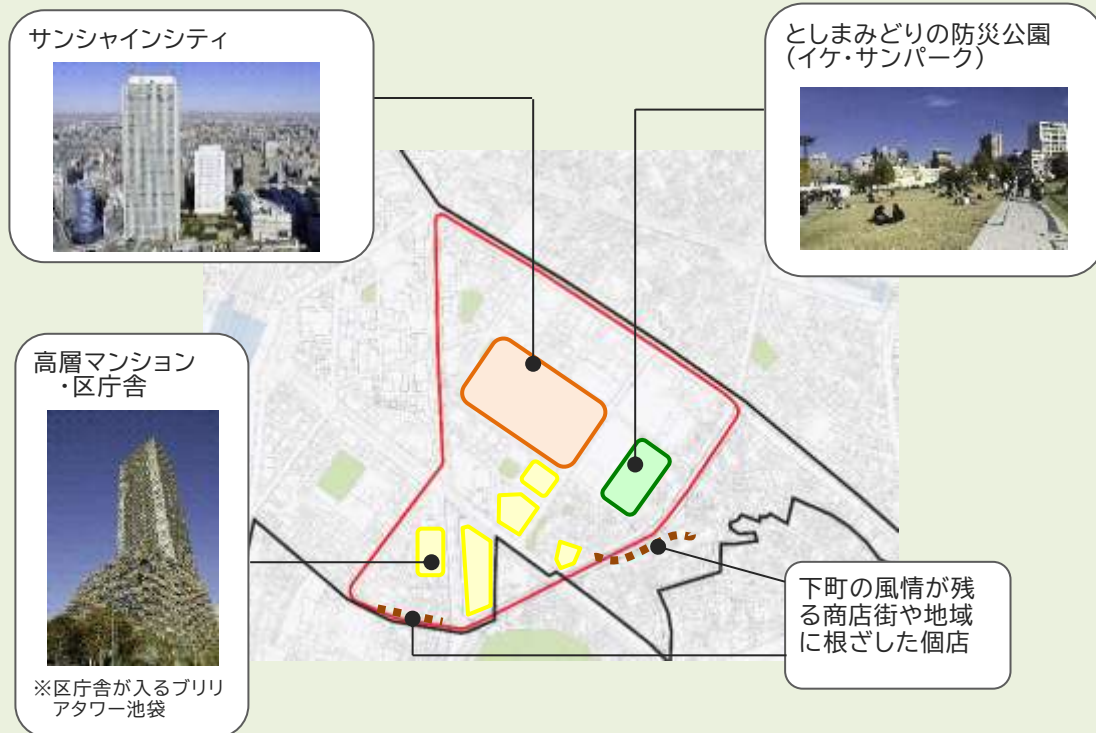
- ◆ としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）の整備等により域外からの来訪者が増加している。
- ◆ それを契機として、コワーキングスペース*⁴ やチャレンジショップ*⁵ などの起業支援施設も立地し、新旧の生活者や地域の従業者、他地域からの来訪者など、様々な交流の場が創出されつつある。

●新旧の各種都市機能の共存

- ◆ 地域に根差した商店や、IT系ベンチャーなどの小規模オフィスが存在している一方、開業から50年を迎えるサンシャインシティなど、広域を商圈とした大規模複合施設がある。また、近年は区庁舎が入る高層マンションも立地し、再開発施設内への保健所の移転も予定されているなど、新旧・大小の様々な都市機能が共存している。

●池袋エリアとの連携

- ◆ これまでも、まち全体がコスプレイベントの会場となるなど、徒歩圏で隣接する池袋エリアと連携した文化活動が展開されている。



3.関連する上位計画等とまちづくりの動向

①上位計画・関連計画

○豊島区都市づくりビジョン[豊島区]

東池袋駅周辺は、池袋駅周辺とともに、池袋副都心の「核」に位置付けられています。

<池袋副都心の土地利用方針図>



○池袋副都心交通戦略[豊島区]

「駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しい街の実現」を交通環境の目標とし、右記の4つの基本方針を定めています。

<交通戦略の基本方針>

基本方針 歩行者を優先する交通環境の創出

基本方針 回遊性の向上

基本方針 交流を育む拠点性の向上

基本方針 東西の交通軸の形成

○池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018[池袋駅周辺再生委員会]

「基盤整備方針 2018」では、池袋駅と東池袋駅の周囲をそれぞれ違った特性を持つ「コア・ゾーン」とし、「東池袋コア・ゾーン」における取組みとして以下を示しています。

- 区庁舎と防災公園の連携、公共公益施設の集約により、高度な防災機能を有する公共公益拠点を形成
- 木造住宅密集市街地の環境改善に資する生活支援機能やオープンスペースの確保
- 地下鉄、都電、バスの連携強化や、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を向上
- 交通利便性を生かした機能集積による、良好な都心居住環境の創出

○池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020[豊島区]

「池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020」は、「基盤整備方針 2018」において「池袋駅コア・ゾーン」と位置付けられているエリアを対象に、優先的に取り組むべき項目等について整理しています。

<アート・カルチャー・ハブの配置イメージ>



<歩行者ネットワークの整備イメージ>



○「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」におけるまちづくりの考え方

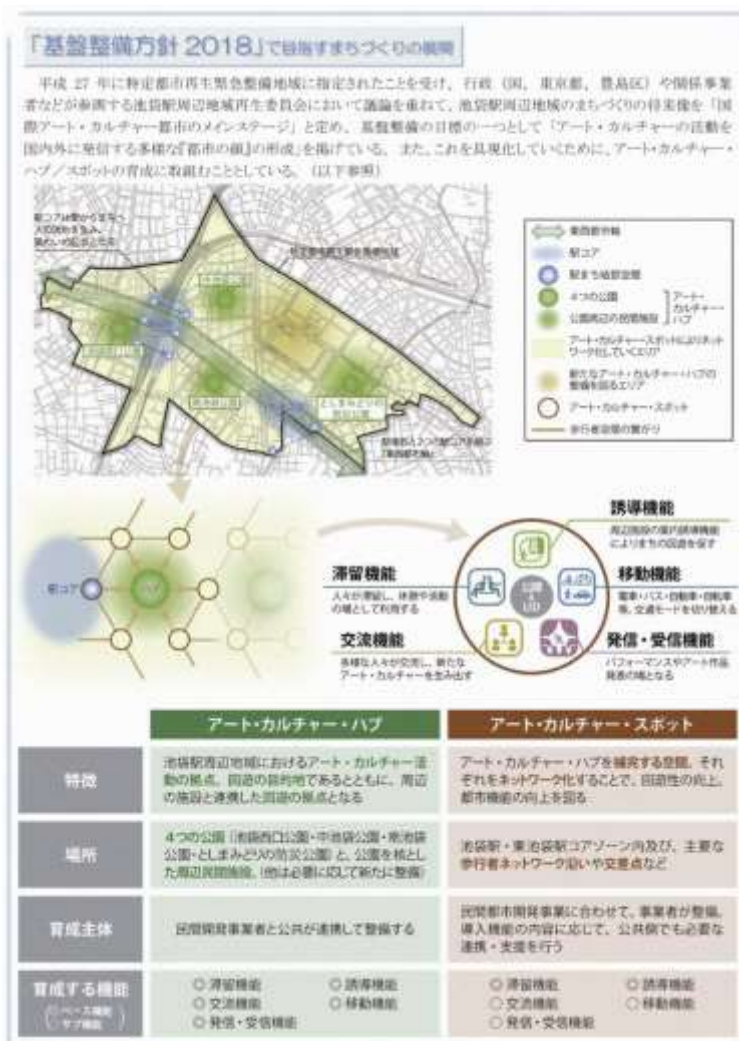
「基盤整備方針 2018」では、「まちづくりの展開」の考え方が示されており、「アート・カルチャー・ハブ」及び「アート・カルチャー・スポット」の整備・育成の考え方が示されています。

この中で、東池袋駅周辺地域では、東池袋中央公園を中心に「新たなアート・カルチャー・ハブの整備を図るエリア」としています。

現在の東池袋中央公園は、サンシャインシティの建設にあわせて整備されたものですが、公園はうっそうと茂った木々に囲まれており、サンシャインシティの階段状の広場と隣接していながら、空間としては分断されています。

今後は、「アート・カルチャー・ハブ」に相応しい、アート・カルチャーの活動拠点として、また回遊の目的地となるようサンシャインシティをはじめとした周辺施設と連携して整備・育成していく必要があります。

＜現在の東池袋中央公園＞



出典：池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020

②池袋駅周辺地域におけるまちづくりの動向


○「アート・カルチャー・ハブ」の形成に向けた取り組み

「基盤整備方針 2018」において「アート・カルチャー・ハブ」と位置付けられている4つの公園周辺については、それぞれの公園を核として、以下のような方向性により、その機能強化・拡大を推進していきます。

池袋西口公園周辺

～ハイカルチャーが楽しめる空間～


- ・東京芸術劇場と連携した、音楽・演劇等の展開
- ・アフター・ザ・シアター*6を楽しめる飲食店、路面店
- ・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～

- ・Hareza 池袋など、劇場空間の集積
- ・インバウンド需要も意識したエンターテインメント
- ・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～


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



**としまみどりの防災公園周辺
(イケ・サンパーク)**

～集い憩える防災拠点～

- ・各種防災施設を備えた防災拠点
- ・住民・就業者・学生・子供など、多様な生活を支える交流の場



○官民連携によるウォーカブルなまちづくりの推進

近年、豊島区では池袋駅周辺地域において、池袋駅西口のアゼリア通りと東口のグリーン大通りを結ぶ「東西のシンボルロードを中心としたウォーカブルなまちづくり」などの取り組みを進めています。行政が、公園や道路等の公共施設整備を進めている一方、地域の民間団体においても、「池袋リビンググループ」や「池袋エリアプラットフォーム」などの地域活動を主体的に実施するなど、官民の連携による多くのまちづくり施策が進められているところです。

<池袋リビンググループ>

- 「グリーン大通りエリアマネジメント協議会」の主催により、「池袋東口エリアを中心に、リビングのように居心地の良いまちなか」を目指して、平成29年から取り組まれているプロジェクトです。
- グリーン大通りをメイン会場として、来訪者が居心地良くいられるためのイベント等を行っています。
- 令和3年からは「イベントから日常へ」を目的に各種の取り組みが進められています。

<「池袋リビンググループ」ホームページ>



<池袋エリアプラットフォーム>

- 民間主体で地域活動やまちづくりを進めるため、本方針対象エリアを含む池袋エリアの企業・団体・学校・行政機関などが参加する「池袋エリアプラットフォーム」が令和4年に設立されました。
- 様々な課題や、将来のまちづくりの方向性について検討し、まちの未来ビジョンの策定やその実現に向けた具体的なプロジェクトにつなげていく協働・連携体制です。

<「池袋エリアプラットフォーム」
設立総会>



③生かすべき【まちの強み】

東池袋駅周辺地域の特徴や近年の池袋エリア全体におけるまちづくりの動向から、東池袋駅周辺地域は以下のような強みを有していると言えます。

○都市機能がコンパクトにまとまり、都心居住環境を高める要素が揃っている

コンパクトなエリア内に、住宅、業務、商業、文化、教育、娯楽、緑地など多様な都市機能があり、また多様な交通モードを利用してアクセスが可能なエリアである。

○多様な土地利用が混在・共存し、生活に関する選択肢が増えている

従来から「業務」と「住居」の土地利用が近接していたが、近年は、高層マンションやコワーキングスペース*4等も増加し、大小の公園の整備・活用が進むなど、生活スタイルに合わせた居場所を選ぶことができるエリアである。

○周辺エリアにも近く、多様な文化、生活を楽しむことができる

まちなみの異なる「池袋」「大塚」「雑司が谷」エリアの中心に位置し、徒歩だけでなく、鉄道、都電、バス等の様々な移動手段を利用しながら、多様な文化、生活を楽しめるエリアである。

○民間に活力があり、まちづくりの機運が高まっている

民間主体の地域活動が盛んであり、新たなプレイヤーの参画や「池袋エリアプラットフォーム」の設立によって民間の力が繋がることで、更なるまちづくりの機運が高まっているエリアである。

4.東池袋駅周辺地域の将来像と実現に向けた取組み

①東池袋駅周辺地域のまちの将来像

前章までに整理した東池袋駅周辺地域の特徴やまちづくりの動向、これらによる【まちの強み】等を踏まえ、東池袋駅周辺地域に住み、働き、学び、遊び、憩いに訪れる人々にとって「将来はこういう街にしたい」という視点から、3つの「将来像」を設定します。

<ふっと訪れたくなる街>

- ◆ 東池袋へ行けば、なにか新しい発見がある。サンシャインシティへ買い物に行く道すがら、みどりが豊かな公園で開催されているマーケットイベントは、見ているだけで楽しいし、歩きやすい歩道の沿道やポケットパーク*7では、なにかしらアートイベントをやっている。
- ◆ 図書館も劇場もあるし、こだわりのあるカフェもある。まち全体に自分が求めているモノがちりばめられていて、自分らしくいられる時間を求めて、ふっと訪れたくなる街。

<日常的に歩いて回りたくなる街>

- ◆ 東池エリアに入るとまち全体のスピードがゆっくりとしているので、都心なのに静謐さがあり、子供と一緒にゆとりをもってまちをたのしめる安心感がある。街路樹の葉っぱの色や行き交う人の笑顔が、昨日とは違うことに気づく余裕がある。
- ◆ まちかどに、つねに新しい発見や営みがあり、歩いているだけで何となく楽しいし、気分次第で色々な性格のルートを選べる。歩き疲れた時には癒される休憩スポットも随所にある、日常的にのんびりと歩いて回りたくなる街。

<新たな出会いがうまれる街>

- ◆ 最近タワーマンションに引っ越してきた新しい住民、東池袋の歴史を話してくれるおばあさんやおじいさん、ベビーカーを押しているお父さんやお母さん、地球の裏側からきた留学生、新しくできたオフィスビルで働くビジネスマン、公園でパソコンを開いてるノマドワーカー*8、ポーズを決めているコスプレイヤー、若いアーティスト・・・住んでいる人も訪れる人も、みんなの24時間を受け止め居心地よく居られるまち。
- ◆ 属性も趣味も異なるいろんな人が住み、働いているのに、それが当たり前楽しく、新たな出会いやアイデアを生む環境がある。それこそが東池袋であり、誰もが自分のまちだと思える街。

【低炭素なまちづくりに向けた世界のトレンド】

- 近年、低炭素なまちづくりに向け、世界的に「〇〇分都市」という、職住近接*9を中心とした考え方が広がっています。
- フランスのパリ市では「15分都市圏」構想を掲げ、買い物、仕事、娯楽、文化、スポーツ、医療など、生活に必要なものが自宅から徒歩15分、自転車5分圏内にあるという考え方です。
- 徒歩15分圏内に生活に必要なものがあるまちは、ウォーカブルなまちであるとも言え、日常的に気軽に外出し、回遊しやすい環境は、健康を育むまちであるとも言えます。

コラム



②東池袋駅周辺地域におけるまちづくりの柱と具体的な取組み

前項の「東池袋駅周辺地域のまちの将来像」は、住み、働き、学び、遊び、憩いに来ている人々の視点から設定しました。「まちづくりの柱」は、その将来像を、具体的な取組みとしてどのように実現するのか、という視点から設定します。

東池袋駅周辺地域が、「ふっと訪れたい街」「日常的に歩いて回りたくなる街」「新たな出会いがうまれる街」であるための「まちづくりの柱」として5つの項目を設定し、以下、それぞれの具体的な取組みの内容を示します。

まちづくりの柱

●歩きたくなる街【ウォークアブル】 Walkable

●訪れやすい街【アクセシブル*¹⁰】 Accessible

●健康で暮らしやすく、働きやすい街【ウェルネス*¹¹】 Wellness

●緑が豊かで過ごしやすい街【グリーン】 Green

●災害に強い街【レジリエント】 Resilient

■具体的な取組み

●歩きたくなる街【ウォークアブル】 Walkable

- ◆ まちの骨格となる軸<通り>を育て、その<通り>を中心に、エリア全体の歩行者ネットワークを構築し、隣接エリアと繋げることで、広域歩行者ネットワークを形成します。
- ◆ 高齢者や身体障害者の方、ベビーカー利用者等にとってもまちなかを移動しやすいよう、バリアフリー*¹²環境の改善及び案内誘導の充実を図ります。
- ◆ 多様な人にとって居心地良く歩ける環境になるよう、ゆとりある歩行空間の拡大を図り、アート・カルチャー・スポットの充実で目的やシーンに応じたルートを選択できるようにします。
- ◆ 現在不足しているまちなかでのまちの情報提供や発信、気軽に休憩できる滞留空間の充実を図ります。
- ◆ 道路に開かれたオープンスペースやまちなかのアート・カルチャー・スポットを安心して楽しむことができるよう、自動車の速度の抑制を図り、ゆったりとした歩行者空間を創出します。
- ◆ エリア内へアクセスする自動車は、既存の駐車場の有効活用等を含めて、適正な場所に駐車場を配置・誘導することで、歩行者が自動車を意識しない人中心のまちなかにします。
- ◆ 少し離れた場所でもクルマを使わず歩きたくなるまちにするため、イケバス*³などのモビリティやシェアサイクル等により、低速の回遊支援機能を充実させます。

○魅力的な<通り>の形成、育成

- ウォーカブルなまちに向けては、その軸となる<通り>の形成が重要です。
- 池袋駅周辺地区の都市軸となるグリーン大通りでは、ウォーカブルなまちづくりに向けて、官民による様々な取組みが進められています。
- 東池袋駅周辺地域においても、官民連携のもと、地域の軸となる道路（補助175号線、補助176号線）を、誰からも親しまれる主要な<通り>として育成していきます。

<賑わいを見せるグリーン大通り>



○案内サインの共通化

- 東池袋駅周辺には、鉄道駅だけでなく、都電停留場やバスターミナル、バス停留所もあり、これらの乗り継ぎがなされています。その乗り換えの利便性向上のため、案内地図の共通化と整備を進めています。
- 東池袋駅周辺には、池袋駅方面から来訪する方も多くいます。これらの来訪者が快適にまちなかの回遊を楽しめるよう、乗換え案内地図と連動するまちなかサインの整備も推進していきます。
- まちなかサインの整備は、「豊島区案内サインガイドライン」を活用することで、官民連携により、エリア全体として統一感があり分かりやすい案内誘導とします。

<交通施設の案内地図>



<東池袋駅出口での案内地図の掲出状況>



○イケバス*³等の回遊支援機能の充実

- 現在は、東池袋駅周辺と池袋駅周辺をイケバスがつないでおり、地域全体の回遊支援がなされています。
- 広域でも歩きたくなるまちにするため、回遊支援機能を有するイケバスなどのモビリティの充実や、民間事業者によるシェアモビリティ*¹³の事業推進等を誘導します。
- また、公共交通機関を利用しづらいエリアでは、多様なモビリティを活用した交通のあり方を検討していきます。

<イケバスのルートマップ>



令和5年(2023年)11月現在

●訪れやすい街【アクセシブル^{*10}】 Accessible

- ◆ 世界から、また全国各地から訪れやすいまちにするため、増えつつある空港リムジンバスや高速バス等の公共交通の需要を見定め、対応していきます。
- ◆ 他地域から訪れやすいまちにするため、エリア内唯一の鉄道駅である東池袋駅の交通結節機能の向上に向けた検討を進めます。
- ◆ 隣接エリアから訪れやすいまちにするため、エリア内外の接続部での歩行環境の機能強化を図るとともに、このまちのサイズに合った、自転車や近年注目されている低炭素型パーソナルモビリティ^{*14}等の走行や駐車など利用環境の向上を図ります。

○公共交通の需要増加への対応

- サンシャインシティのバスターミナルには、都営バスの他、空港リムジンバス、高速バス、ツアーバス等が乗り入れています。
- 空港バスやツアーバスの需要は、今後、増加傾向が見込まれます。バスターミナル等については、広域からの今後の来訪者の需要を見定め、池袋駅の東西とサンシャインシティのバスターミナルに必要な機能を適切にそれぞれ配置し、効率的な運用を進めます。

<サンシャインシティ内のバスターミナル>



○東池袋駅周辺の交通結節機能の強化

- エリアの玄関口である東池袋駅の交通結節機能の向上に向けて、東京さくらトラム（都電荒川線）やバス等との連携強化を図るとともに、周辺都市開発の動向に合わせた副都心線新駅の検証により、交通結節機能の向上を目指します。
- 乗換え案内地図の共通化を進めるとともに、まちなかサインと連動させることで、利用者の利便性の向上を図ります。

○自転車利用環境の向上

- 自転車ネットワークを形成するとともに、その走行位置の明示等を行い、自転車でのアクセス性、回遊性の向上を図ります。
- 自転車利用の目的施設については、自転車駐輪場の整備を促進します。

○短距離アクセスモビリティ^{*15}の利用環境の向上

- 近年、各地域で環境負荷の小さい新たなモビリティの導入が進んでいます。
- エリア内において、電動キックボードや電動アシスト自転車等のシェアリングサービスの導入が進んでいます。
- これらのシェアモビリティ^{*13}の利用環境の向上に向けて、民間事業者主体の取組みを誘導します。

<新たなモビリティの導入>



写真出典：LUUP ホームページ

●健康で暮らしやすく、働きやすい街【ウェルネス^{*11}】 Wellness

- ◆ 総合体育場をはじめとしたエリア内の官民の多様な施設を活用し、地域住民や就業者が気軽にスポーツに親しみ、健康づくりに取り組める環境整備を進めます。
- ◆ 「職」と「住」の近接を生かし、時代の変化とともに変わる都心居住のライフスタイルを実現する、利便性の高い土地利用や施設整備を誘導します。
- ◆ 人口の増加に伴い、需要が高まっているスーパーマーケットなどの生活利便施設や子育て支援施設整備を誘導します。また、学校教育施設の拡充が求められているため、対応策の検討を進めます。
- ◆ 多様な属性を持つ新旧の住民など、多くの人々が交流する機会をもてるよう、交流空間や仕組みづくりを進めます。
- ◆ 都心居住のメリットでもある「職住近接^{*9}」を実現するため、近年高まっているテレワークやシェアオフィス^{*16}等の需要への対応、移動制約者がスムーズに移動できるバリアフリー^{*12}環境の整備や各種モビリティの充実を図るなど、自宅と職場間の短距離の移動環境を充実させます。
- ◆ 「健康で暮らしやすく、働きやすいまち」を持続し、さらに魅力や防災性を向上させていくため、地域全体でのエリアマネジメント^{*17}活動について検討していきます。
- ◆ 誰もが安全で安心して利用できるまちにするため、空間や施設の整備を進めるとともに、住民、事業者、行政及び来街者が連携して、地域の防犯機能を高めていく方策を検討していきます。

○健康づくりやスポーツのための環境の充実

- 豊島区では、区内のウォーキングコースマップやその記録を付けられるウォーキングシート等を作成し提供する等、区民の健康づくりに取り組んでいます。
- エリア内でも総合体育場の機能更新や公園の活用の他、民間施設の整備と連携し、健康づくりやスポーツ機能の強化を図るなど、環境を充実させます。

<健康づくりの取組例
(ウォーキングシート)>



○多様な働き方を支えるワースペース等の環境充実

- 近年、池袋エリアにおいてもデベロッパー等により、シェアオフィスやコワーキングスペース^{*4}の提供が進んでいます。
- テレワークやシェアオフィス等の需要を踏まえつつ、このような民間企業による取組みを促進、誘導し、環境の充実を図ります。

<シェアオフィスのイメージ>



写真出典：野村不動産（HIT）ホームページ

●緑が豊かで過ごしやすい街【グリーン】 Green

- ◆ みどりの拠点である立教大学と雑司ヶ谷霊園を結ぶ＜東西都市軸（みどりの骨格軸*18）＞の形成に向け、グリーン大通りと日出通りの「緑（街路樹や沿道の緑地）」を接続し、連続性の向上を図ります。
- ◆ エリア内には、としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）だけでなく、多様な公園があります。それぞれの公園の特性を生かしつつ、その居心地の良さを向上し、より多くの人に利用される施設にしていきます。
- ◆ 特に中小規模の公園や公開空地*19 など、地域住民や就業者の日常的な憩い・交流の場として使ってもらえるよう、居心地が良く親しみやすい空間にします。
- ◆ 老朽建物等の更新に合わせた環境負荷の小さい施設への誘導や、低炭素型のモビリティの活用を促進し、低炭素で持続可能なまちづくりを進めます。

○中小規模公園の地域交流の場としての活用

- 豊島区では、地域コミュニティや地域課題解決の場として、中小規模公園の活用に取り組んでいます。
- このような取組みにより、エリア内の中小公園において、新旧の住民が交流できる仕組みづくりなどを進めます。

<日出町第二公園におけるイベント>



●災害に強い街【レジリエント】 Resilient

- ◆ エリア内に残る都市基盤がぜい弱な木造住宅密集地域*2 について、都市計画道路の整備と沿道での共同化を進め、面的な不燃化を実現し、地域の防災性向上を図ります。
- ◆ 令和2年（2020年）に開園した、としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）は、多くの近隣住民や来訪者に親しまれ、賑わいを見せています。発災時には機能が最大限活用できるよう、地域と連携した活用方法を具体化し、自助・共助・公助の役割を踏まえ、としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）とその周辺を防災拠点としていきます。
- ◆ 総合体育場については、その更新にあわせて、隣接する公園等の大規模施設との機能連携を図り、自助・共助・公助の観点により、エリア内の防災機能の強化に取り組めます。
- ◆ エリア内や周辺の昼夜間人口が急激に増えつつあることを踏まえ、エリア内居住者・就業者・帰宅困難者対策に加え、近隣エリアからの避難者対応も含めた対策を進めます。

○としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）の活用

- としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）では、豊島消防署等により、大人も子どもも楽しく参加できる防災訓練のイベントも行われています。
- 東京国際大学や周辺地域と連携し、住民参加の防災フェスティバルを開催する等、さらなる活用を図ります。

<イケ・サンパークでの防災イベント>



写真出典：

イケ・サンパーク ホームページ

○マンションの防災対策

- 豊島区では、マンションの自助・共助を推進するため、防災士の資格取得に対する助成等を行っています。
- 今後も、マンションの防災機能の強化に取り組んでいきます。

■豊島区における「ウォーカブルなまちづくり」

- 「ウォーカブル (walkable)」とは、「ウォーク (walk)」と「できる (able)」を組み合わせた造語で、歩きやすいという意味を持っています。車中心だった都市から、人中心の都市へシフトするための言葉として、世界中で注目されています。
- 豊島区では、<人が主役の「ウォーカブル都市」>の実現を目指し、官民一体で、以下のような取組みを進めています。

○世界に選ばれるアート・カルチャーによるまちづくり

- ・官民一体となった積極的な土地利用により、まちなかに文化活動や多様なアクティビティを創出します。



○アイレベルの自然(みどり・水)を生かしたまちづくり

- ・4つの公園を核としたみどりや水と触れ合える拠点の魅力向上を図り、回遊性を高めて行きます。



○東西のシンボルロードを基軸としたまちづくり

- ・池袋駅でのデッキの整備等により、東西のシンボルロードをつなぎ、回遊性を向上させて、地域の活性化を図ります。



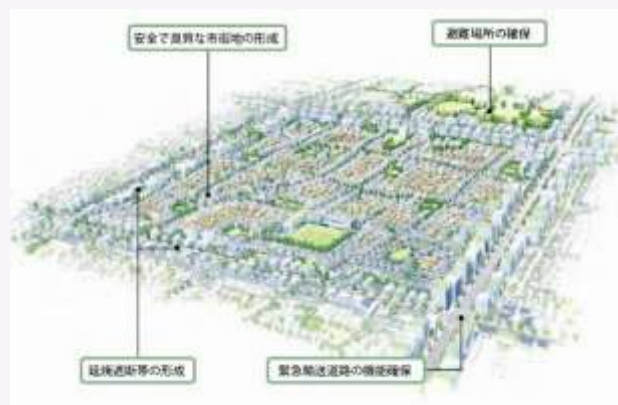
※出典：いけぶくろウォーカブル CONCEPT BOOK

■豊島区における「レジリエントなまちづくり」

- 「レジリエンス」とは、災害発生時に被害を最小に抑えるため、あらかじめ都市基盤等を整備しておき、「回復力(災害への対応力)を高める」という意味合いを込めて、使われている言葉です。
- 平成23年(2011年)の東日本大震災を契機として、日本全体で「防災」意識が強くなりました。国土交通省が平成26年に策定した「国土のグランドデザイン2050」では、3つの理念の一つとして<災害への粘り強くしなやかな対応「レジリエンス」>が位置づけられました。
- 豊島区でも、発災後の「市街地の延焼の防止」や「帰宅困難者対策の推進」、「地域による防災活動の促進」等の観点から、様々な取組みを行っています。
- 具体的には、としまみどりの防災公園(イケ・サンパーク)では、平時から物資集積拠点運営訓練や「防災フェスティバル」などの取組みを進めています。
- 駅周辺の帰宅困難者が、一時的に身を寄せられる「一時滞在施設」の確保等については、民間事業者との協定等により進めています。

○安全な市街地や延焼遮断帯のイメージ

- 豊島区の都市づくりビジョンにおいても、安全で良質な市街地の形成、延焼遮断帯の形成や避難場所の機能向上などの方針が示されています。



※出典：豊島区都市づくりビジョン/東京都防災都市づくり推進計画

③東池袋駅周辺地域のまちづくりの考え方

本項では、前項で整理した具体的な取組みを、まちづくりの空間的な要素である「土地利用」「拠点整備」「ネットワーク形成」の3つの観点で再整理し、個別のゾーンや個別の箇所等で行う具体的な取組みの方針や考え方を示します。

●土地利用の考え方

- ◆ 土地利用の特性が近く一定のまとまりがあるエリアをゾーニングし、各ゾーンにおける土地利用の考え方を示します。
- ◆ 各ゾーンにおける特性や課題等を踏まえ、各ゾーンにおける今後の都市機能の誘導や都市基盤の整備の方向性等を示します。

●拠点整備の考え方

- ◆ 駅等の交通拠点やアート・カルチャー・ハブ等、地域の中で行動の起点や目的地・分岐点となる箇所について、その整備の考え方を示します。
- ◆ これらの個別の箇所について、その箇所の位置づけや立地特性等を踏まえて、用意すべき機能や整備の考え方、景観などの留意すべき事項等を示します。

●ネットワーク形成の考え方

- ◆ 歩きたくなるまちの実現に向けて、重要となる各路線の位置づけ、道路及び沿道空間の形成の考え方、沿道との連携による賑わい創出の考え方を示します。また、広域での歩行者ネットワーク形成にも留意して、隣接エリアとのネットワークの接続の考え方も示します。
- ◆ 補助 175 号線と補助 176 号線を、誰からも親しまれる地域の骨格軸として位置づけ、広い幅員など既存のポテンシャルを生かした空間の再構築や新たな管理の在り方など、それぞれの取組みの考え方を示します。

【土地利用の考え方】

●サンシャインシティ北ゾーン

- ◆ リノベーションをはじめとする既存ストックの活用、老朽建物の共同建て替え*²⁰ や街区再編により、各種都市機能*の更新を促進する。
- ◆ 池袋駅エリアへの近接性や幹線道路からのアクセス性を生かし、業務機能と住居機能が連動した、時代の変化とともに変わるライフスタイルにも対応する利便性の高い職住近接*⁹の土地利用を実現する。

●池袋・東池袋連携ゾーン

- ◆ 環状第5の1号線沿道では、通りの東西に広がるまちの賑わいとアクティビティを感じさせる機能を配置し、まちなみの魅力向上を図る。
- ◆ 幹線道路である環状第5の1号線からアクセスしやすい位置にフリンジ駐車施設を設け、市街地への自動車の流入を抑制するとともに、新たな行動起点を創出する。

●交流と教育のゾーン

- ◆ 公共施設等の施設更新の機会を捉え、周辺施設との連携・連動により、効率的な都市機能*の更新を図る。
- ◆ 体育場・小学校・公園・大学の連携の他、造幣局南ゾーンにおけるまちづくり事業やその他の周辺街区との連携により、エリアの魅力と防災性の向上を図る。
- ◆ 公園や大学に集う人々の交流や新たな地域活動を通じて、国際性や多様性を生かしたまちづくりを進め、エリアの魅力を発信していく。

●サンシャインシティゾーン

- ◆ サンシャインシティでは、既存ストックを活かしながら、文化・交流など各種機能の更新を進め、地域の核としての求心力を向上していく。
- ◆ サンシャインシティ街区と一体に整備された歩行者空間と周囲の歩行者動線の接続、周辺街区との機能及び空間の連携を図る。

●補助 81 沿道ゾーン

- 補助 81 号線沿道まちづくりビジョンより抜粋
 ≪沿道建物の建て替え・共同化による安全で住み良いまちの実現≫
- ◆ 共同化を促進し、不燃化・耐震化による延焼遮断帯の形成
 - ◆ 地域の防災性の向上と都市環境への貢献
 - ・主要生活道路（防災道路）幅員6mの整備により消防活動困難区域を解消する
 - ・地域の防災性の向上へつながる貢献を行う
 - ◆ 沿道まちづくりの顔となる賑わいの創出
 - ・防災や災害時にも有効な屋内施設や広場空間を確保する
 - ・低層部における商業施設等の導入により賑わいを創出する
 - ◆ 四季の彩に包まれた都市景観の創出
 - ・沿道については、周辺のまちなみと調和した中高層の複合市街地を形成する
 - ・広場空間については、沿道を調和した四季を感じる緑化を行う

●サンシャインシティ南ゾーン

- ◆ リノベーションをはじめとする既存ストックの活用、老朽建物の共同建て替え*²⁰ や街区再編により、各種都市機能*の更新を促進する。
- ◆ 駅直近の街区であることを生かした各種都市機能*の集積を図る。
- ◆ 住・商・業の複合した土地利用状況や、交通便利性を生かした良好な都心居住環境を創出する。

●造幣局南ゾーン

- ◆ 交通便利性を生かした都市機能*集積による、良好な都心居住環境を創出する。
- ◆ 造幣局南地区まちづくり事業により、土地の集約などの街区再編に取り組み、道路の整備やオープンスペースの確保、交通結節機能を生かした都市型居住等の整備を推進し、木密解消による「防災性」と「住環境」の向上を図る。
- ◆ 駅直近の地区では、土地の有効利用により各種都市機能*の集積、都市型居住の推進を図るとともに、駅まち一体のまちづくりの要となる都市空間を創出し、交通結節機能の強化を図る。
- ◆ 東池袋駅に隣接するエリアの玄関口として、グリーン大通りや日の出通り、補助 175 号線沿道の景観形成を図るとともに、道路空間と沿道が一体となって賑わいを創出する。

○都市機能更新について

- ◆ 都市機能*の更新に際しては、良好なまちなみの形成を進めるため、各種都市計画制度の導入を検討する。

●区庁舎周辺ゾーン

- ◆ 街並み再生地区における都市開発等の機会を捉えて、各種都市機能の更新、道路等のインフラ整備を進め、生活環境の向上を図る。

凡例

- 丸ノ内線
- 副都心線
- 有楽町線
- 東池袋駅
- 東京さくらトラム
- 公園等
- 主要施設

0m 100m 200m

凡例

- 土地利用等ゾーニング

※「都市機能」について

- ・ここでの「都市機能」とは、土地利用上の施設用途のことであり、大分類では「住居」「業務」「商業」「教育・文化」「行政」等がある。
- ・「都市機能」の更新に際しては、各施設の防災性の向上及び環境性能の向上に向けて誘導する。

【拠点整備の考え方】

●池袋・東池袋連携ゾーン内での新たな行動起点の誘導

- ◆ 環状第5の1号線の横断箇所では、交差点改良や周辺都市開発との連携により地上での横断障壁の軽減を図る。
- ◆ 環状第5の1号線沿道では、フリッジ駐車場*21整備に合わせてモビリティハブ機能*22を付加するなど、新たな行動起点整備を誘導していく。

●周辺街区との結節ポイントにおける動線等の接続の改善、強化

- ◆ エリアの周囲を囲む幹線道路上の周辺街区との結節ポイントでは、自動車の流動により分断されがちな歩行者動線の改善、強化に努める。
- ◆ 環状第5の1号線の横断箇所周辺では、都市開発等と連携し、安全な滞留空間、快適な歩行者動線、通りを越える視認性の確保や景観的な工夫等により、賑わいを接続するなど、地上での横断障壁の軽減を図る。特に、池袋エリアとの主動線となる結節ポイントにおいては、隣接施設の更新等においてゲート性に留意した設えを施していく。

●東池袋駅周辺の交通結節機能の強化

- ◆ 地下鉄、東京さくらトラム（都電荒川線）、バスの連携強化や周辺都市開発の動向に合わせた副都心線新駅の検証により、交通結節機能の向上を目指す。
- ◆ 東池袋駅と地域の骨格となる通り（補助175号線）との接続空間を整備し、駅からまちなかへつながる新たな歩行者動線を構築する。
- ◆ 鉄道と他の交通モードとの切替え機能や地域活動の支援機能を導入し、新たな行動起点となる地域拠点を形成する。

●東池袋駅周辺の安全性、快適性の向上

- ◆ 東池袋駅の隣接街区での再開発事業等と連携し、東池袋駅周辺の安全性や快適性の向上を図る。

●東池袋中央公園を核とした新たなアート・カルチャー・ハブの創出

- ◆ 東池袋中央公園の再整備により、周辺街区における施設更新を誘導し、新たなアート・カルチャー・ハブとして育成する。
- ◆ サンシャインシティと連携し、東池袋エリアの回遊性を向上させる賑わい・交流拠点を形成する。

●アート・カルチャー・スポット整備の誘導

- ◆ 歩行者動線の分岐点となる交差点周辺では、通行者へ適切な案内誘導、情報発信機能の強化を図る。
- ◆ 交差点に隣接する都市開発と連携し、多様なアート・カルチャー・スポットの整備を誘導する。

●総合体育場を活用したスポーツ拠点づくり

- ◆ 総合体育場の計画的な整備・改修により、スポーツ機能を集約するとともに、歩行者優先の交通環境整備を進め、周辺街区や施設と連動したスポーツ拠点を形成する。
- ◆ スポーツ施設と教育施設の一体的な利活用や隣接施設との機能連携により、効率的に拠点性の向上を図る。

●としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）を核とするアート・カルチャー・ハブの育成

- ◆ 防災公園の管理面や運用等の充実により、防災機能を強化させるとともに、地域と連携を進め、防災拠点機能の向上を図る。
- ◆ 隣接する大学や周辺街区における開発にあわせて、機能、空間及び活動の連携を進め魅力の強化を図る。

●アート・カルチャー・スポット整備の検討

- ◆ 日出町第二公園と周辺のまちづくり事業とを連携し、移動機能、滞留機能、交流機能などを有するアート・カルチャー・スポットの整備を検討する。
- ◆ まちの玄関口である東池袋駅と隣接することを生かして、鉄道とまちとの接続口、地域の骨格軸である補助175号線へつながる歩行者動線を整備し、交通結節機能の強化を図る。

●都電停留場の機能更新

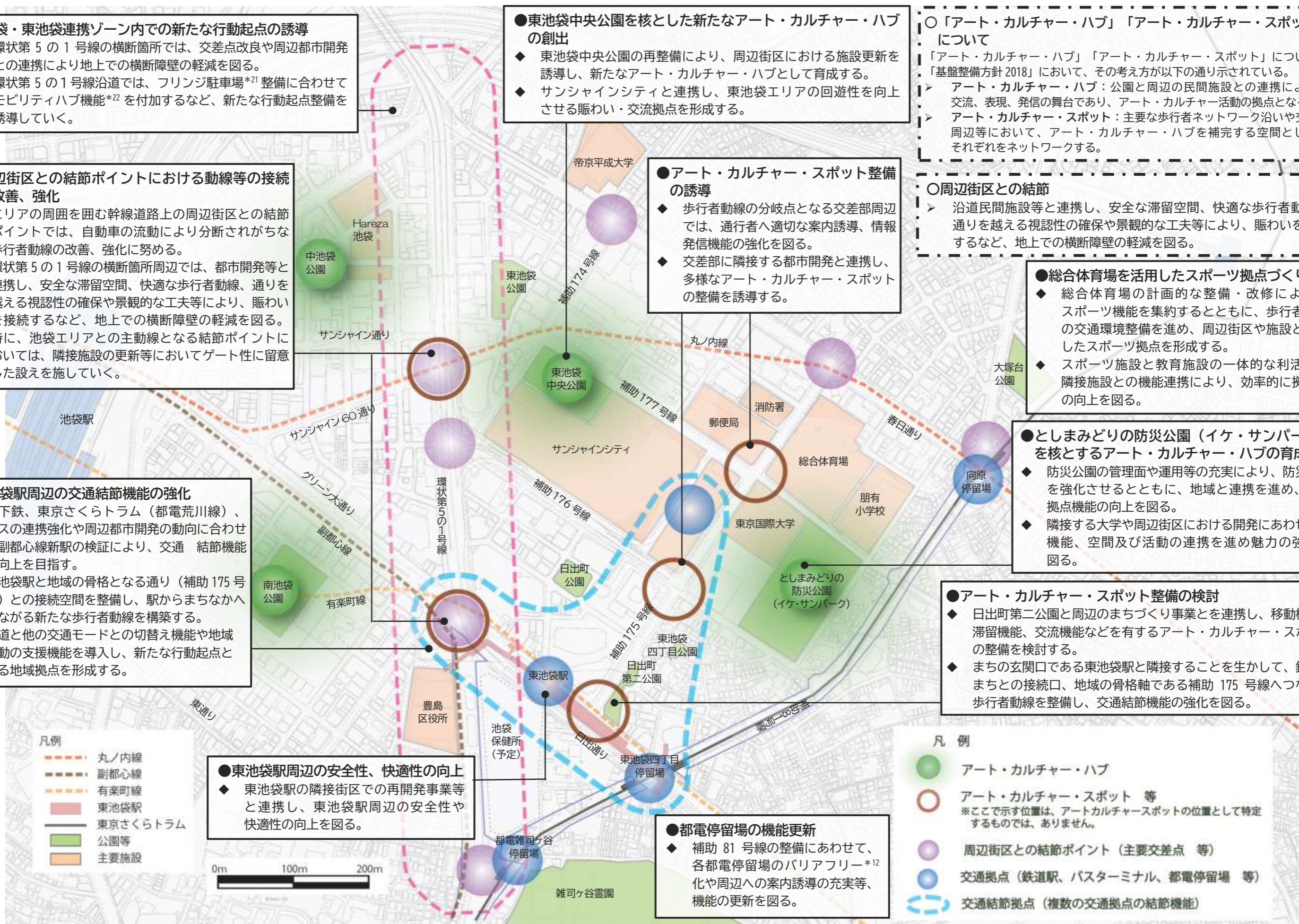
- ◆ 補助81号線の整備にあわせて、各都電停留場のバリアフリー*12化や周辺への案内誘導の充実等、機能の更新を図る。

○「アート・カルチャー・ハブ」「アート・カルチャー・スポット」について

- 「アート・カルチャー・ハブ」「アート・カルチャー・スポット」について、「基盤整備方針2018」において、その考え方が以下の通り示されている。
- ▶ アート・カルチャー・ハブ：公園と周辺の民間施設との連携により、交流、表現、発信の舞台であり、アート・カルチャー活動の拠点となる。
 - ▶ アート・カルチャー・スポット：主要な歩行者ネットワーク沿いや交差点周辺等において、アート・カルチャー・ハブを補完する空間として、それぞれをネットワークする。

○周辺街区との結節

- ▶ 沿道民間施設等と連携し、安全な滞留空間、快適な歩行者動線、通りを越える視認性の確保や景観的な工夫等により、賑わいを接続するなど、地上での横断障壁の軽減を図る。



凡例

- 丸の内線
- 副都心線
- 有楽町線
- 東池袋駅
- 東京さくらトラム
- 公園等
- 主要施設

0m 100m 200m

凡例

- アート・カルチャー・ハブ
- アート・カルチャー・スポット 等
※ここで示す位置は、アートカルチャースポットの位置として特定するものではありません。
- 周辺街区との結節ポイント（主要交差点 等）
- 交通拠点（鉄道駅、バスターミナル、都電停留場 等）
- 交通結節拠点（複数の交通拠点の結節機能）

【ネットワーク形成の考え方】

○通過自動車の抑制

- ◆ エリア内を利用する必要が無い自動車は、幹線道路の利用を促す。
- ◆ エリア内の主要な路線については、車道空間を縮減し歩道空間を拡幅することやゾーン 30*23 の設定などの対策を施す。

●池袋駅エリアとの連携（歩行者ネットワーク）

- ◆ 池袋駅方面への動線であるサンシャイン 60 通りやサンシャイン通りと接続し、池袋駅エリアと連続する歩行者ネットワークを形成する。
- ◆ 環状第 5 の 1 号線の横断箇所は、交差点の改良や既存地下通路の活用などの改善策を検討する。
- ◆ 横断箇所に近接する都市開発に際しては、安全な滞留空間、快適な歩行者動線、環状第 5 の 1 号線を越える見通しを確保し、地上での横断障壁の軽減を図る。

●地域の骨格となる東西軸の形成（歩行者ネットワーク）

- ◆ 池袋駅方面から防災公園等へのアクセス経路となる補助 176 号線を地域の骨格となる<通り（東西軸）>として位置づける。
 - ◆ 快適で楽しい歩行者空間になるよう、歩道空間と沿道民有地で連携し、賑わいを創出、育成する。
- ※歩行者空間と沿道が連携するための空間整備イメージを関係者で共有していく必要がある。

●東西都市軸の形成（歩行者ネットワーク）

- ◆ 東西都市軸（みどりの骨格軸*18）を形成するグリーン大通りと日出通りの歩行者動線を接続し、みどり豊かで美しいまちなみづくりやヒートアイランド負荷の低減を図る。

●池袋駅エリアとの連携（歩行者ネットワーク）

- ◆ 池袋駅方面への動線である東通りと接続し、池袋駅エリアとも連携する歩行者ネットワークを形成する。
- ◆ 東通りでは、環状第 5 の 1 号線整備に伴い危惧される通過交通の抑制方策を検討し、歩行者空間の維持・拡大を図る。

●高架下空間における歩行環境の改善（歩行者ネットワーク）

- ◆ 主要幹線道路である環状第 5 の 1 号線では、高架下の歩道空間の快適性の向上策を検討していく。
- ◆ 環状第 5 の 1 号線の横断箇所では、交差点改良や周辺都市開発との連携により、地上での横断障壁の軽減を図る。

●地域の骨格となる南北軸の形成（歩行者ネットワーク）

- ◆ 地域の玄関口である東池袋駅から、大学や総合体育場等へのアクセス経路となる補助 175 号線を地域の骨格となる<通り（南北軸）>として位置づける。
 - ◆ 豊かで楽しい歩行者空間になるよう、歩道空間と沿道民有地で連携し、賑わいを創出、育成する。
- ※歩行者空間と沿道が連携するための空間整備イメージを関係者で共有していく必要がある。

○アクセス自動車のための駐車場の適正配置

- 歩行者動線を分断する自動車動線を集約し、整序化するため、幹線道路沿道等の適正な位置に駐車場を配置する。
- 既存の駐車場等を有効に活用する。

○自転車ネットワーク・利用環境の向上

- 快適な歩行者空間と共存するため、自転車の動線を整理、誘導し、安全な自転車ネットワークを形成する。
- 自転車ネットワーク路線は、走行位置を明示し、エリア内外での自転車のアクセス性、回遊性の向上を図る。
- 自転車利用の目的施設における自転車駐輪場整備等の対策を促進し、官民連携で自転車利用環境の向上を図る。

●大塚駅エリアとの連携

- ◆ 大塚駅方面への動線である路線と接続し、大塚駅エリアとも連携するよう歩行者空間を拡大し、歩行者ネットワークを形成する。
- ◆ 自動車、自転車、東京さくらトラム（都電荒川線）や新たなモビリティなど、多様な移動手段を支え、東池袋エリアと大塚エリアを結ぶ生活基盤を整える。

●地区全体での歩行者ネットワークの形成

- ◆ 道路整備事業にあわせた歩行者空間の拡充や、沿道の民地空間の活用、連携により、快適な歩行者ネットワークの形成を行う。
- ◆ 新たな歩行者ネットワークとなる補助 81 号線においては、接続する路線との連続性を確保する。

- 凡例
- 丸ノ内線
 - 副都心線
 - 有楽町線
 - 東池袋駅
 - 東京さくらトラム
 - 公園等
 - 主要施設

凡例

- 幹線道路
- 主な歩行者ネットワーク
- 主な歩行者ネットワーク（最重要路線）
- 主な歩行者ネットワーク（重要路線）
- 主な歩行者ネットワーク（施設内等）
- 周辺エリアと連携する歩行者ネットワーク
- 周辺エリアと連携するネットワーク
- 首都高速 5 号池袋線

0m 100m 200m

④将来像の実現に向けた取組みの一覧

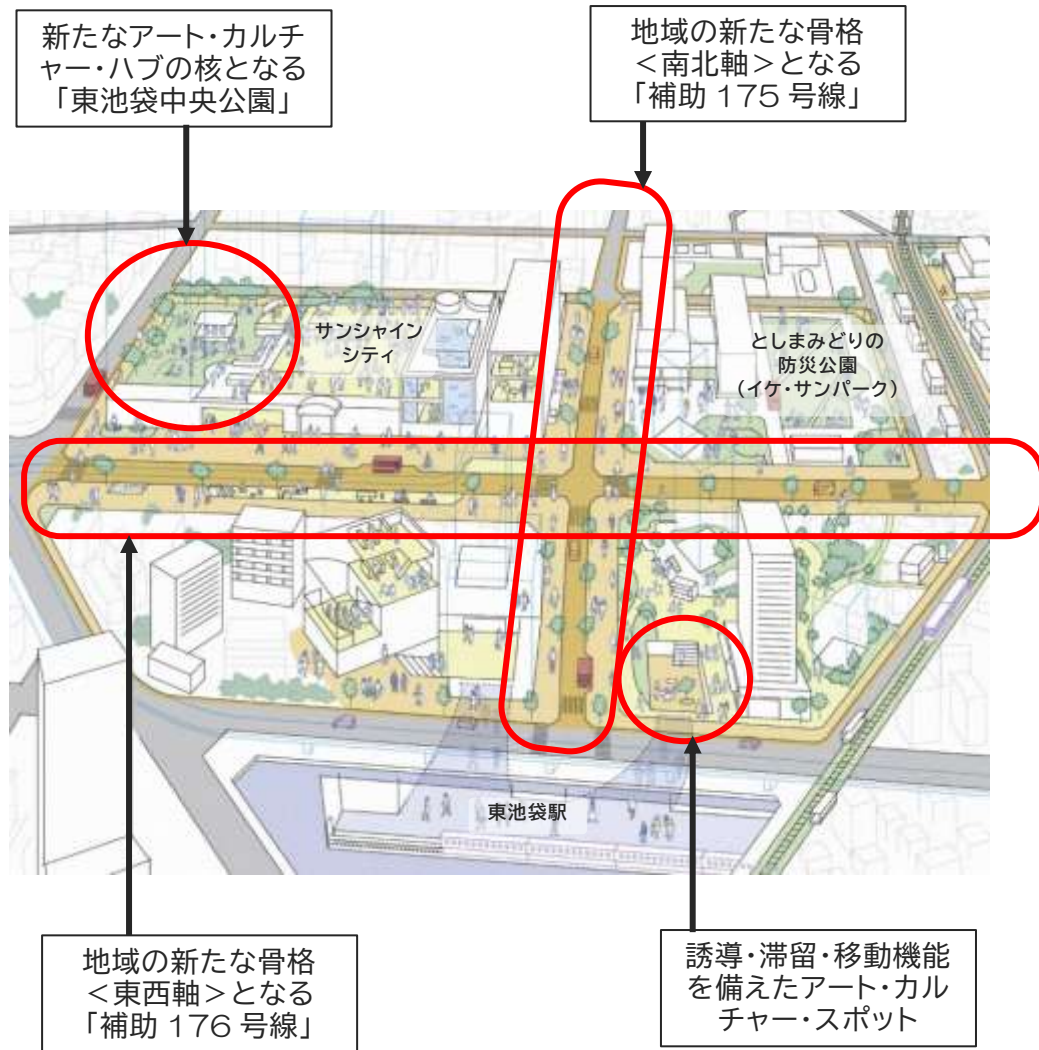
5つの「まちづくりの柱」の取組みについて、短期、中期、長期における施策展開の目標を下表のように設定します。

まちづくりの柱	取組み		対応する施策(目標)		
			短期(～2030)	中期(～2040)	長期(2040～)
		前提とする都市開発等	<ul style="list-style-type: none"> 環状第5の1号線の整備 補助81号線の整備 南池袋二丁目C地区の再開発事業 	<ul style="list-style-type: none"> 造幣局南地区まちづくり(再開発等)や補助81号線沿道まちづくり(不燃化等)の進展 池袋駅エリアや大塚駅エリアのまちづくりの進展 	<ul style="list-style-type: none"> 東池袋駅周辺及び周辺エリアのまちづくりの進展
歩きたくなる街(ウォーカブル)	歩きたくなる魅力的な「通り」の形成		<ul style="list-style-type: none"> 地域の中心軸となる「通り」の位置づけ 通称名の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな「通り」の育成、賑わい創出のための取組み 隣接エリア方面とつなぐ歩行者動線強化 	隣接地域と連動した広域歩行者空間のネットワーク化と都市開発状況と連動したバリアフリー環境の充実
	広域歩行者ネットワークの形成		<ul style="list-style-type: none"> 東池袋エリアと池袋方面、大塚方面、雑司が谷方面とをつなぐ広域の歩行者動線強化 		
	バリアフリー環境の改善(バリアフリー基本構想への対応等)		<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化(防災公園周辺道路、都電停留場) サンシャインシティ外周道路や館内歩行環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 駅から各施設へのバリアフリー動線の強化 サンシャインシティの外周道路等の歩行環境の改善強化 	
	街なかの滞留空間の充実		<ul style="list-style-type: none"> アート・カルチャー・スポットにおける街の情報提供・発信 	<ul style="list-style-type: none"> 新たなアート・カルチャー・ハブやアート・カルチャー・スポットの整備、誘導、育成 	
	街の情報提供・発信				
	通過自動車交通等の抑制		<ul style="list-style-type: none"> 適正な交通規制等による通過自動車の幹線道路への誘導 自動車速度の抑制(例:ゾーン30の導入等) 	<ul style="list-style-type: none"> 適正な交通規制等による通過自動車の幹線道路への誘導 自動車速度の抑制(例:ゾーン30の導入等) 	
	駐車場の適正配置		<ul style="list-style-type: none"> 適正な位置での駐車場整備の誘導、集約配置 	<ul style="list-style-type: none"> 適正な位置での駐車場整備の誘導、集約配置 利用率の低い既存駐車場の活用(機能転換等) 	
	モビリティの回遊支援機能の充実		<ul style="list-style-type: none"> イケバスのルート更新 民間によるシェアモビリティ事業推進 	<ul style="list-style-type: none"> Ma a S^{*25}の導入・活用による各モビリティの連携等 	Ma a S ^{*25} の発展と連動し地域内の回遊支援機能強化
訪れやすい街(アクセシブル)	公共交通の需要増への対応		<ul style="list-style-type: none"> 案内サイン共通化、整備等 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通システムの充実 東池袋駅周辺の交通結節機能強化 	Ma a S ^{*25} 等の移動サービスの発展と連動した、地域内の各スポットへのアクセシビリティの強化
	東池袋駅周辺の交通結節機能強化		<ul style="list-style-type: none"> 都市開発事業等と連携した交通結節機能強化 周辺都市開発の動向に合わせた副都心線新駅の検証 		
	アクセスモビリティの利用環境向上		<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行環境の改善(矢羽根の路面標示) 新たなモビリティに関する民間の取組み・誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワークの形成 駐輪施設の整備・誘導 必要に応じた道路空間の再配分による整備 	
健康で暮らしやすく、働きやすい街(ウェルネス)	健康	健康づくりやスポーツに親しめる環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 総合体育場の施設更新 道路(歩道)、民間施設の整備にあわせた健康づくり・スポーツ機能の導入 地域スポーツ関連団体の連携体制構築や各団体の活動支援(情報発信等) 	<ul style="list-style-type: none"> 官民の施設整備にあわせた健康・スポーツ機能の強化 住民が参加できる多様な健康・スポーツプログラムの開発と提供 	時代の変化に対応した職住近接の街の実現
	暮らしやすさ	職住近接の土地利用の誘導	<ul style="list-style-type: none"> 老朽施設更新等にあわせた良好な都市居住環境創出に向けた土地利用の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 再開発等にあわせた生活利便施設や子育て支援施設整備 	
		生活利便施設や教育・子育て支援施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> 公共公益施設等の機能更新等による教育施設や子育て等生活支援施設の充実 		
	働きやすさ	新旧住民の交流機会創出	<ul style="list-style-type: none"> 新旧住民の交流空間整備や機能導入、運用 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な人が交流するための仕組みづくり(アート・カルチャー活動のプログラム開発、提供等) 	
		ワークスペース等の環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> コワーキングスペース等の整備 シェアアトリエ^{*24}等による多様な研究・文化活動、創業等の支援・促進 	<ul style="list-style-type: none"> シェアアトリエ^{*24}等による多様な研究・文化活動、創業等の支援・促進(アーティスト等の活動の場の提供等) 	
	移動環境の整備や短距離モビリティの充実等	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用環境の向上 民間によるシェアモビリティ導入・誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワークの形成 利便性の高いシェアモビリティシステムの実現 		
	エリアマネジメントによる地域価値向上、持続可能な更新		<ul style="list-style-type: none"> 個別のまちづくり活動グループをつなげる仕組みづくり・連携によるまちづくり活動の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 産官学民等の連携によるエリアマネジメント体制の構築と活動推進 	
緑が豊かで過ごしやすい街(グリーン)	グリーン大通りと日出通りの緑の軸の接続や緑のネットワーク形成		<ul style="list-style-type: none"> 沿道再開発等における道路空間と一体的な緑地整備 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者ネットワーク(重要路線)での道路内や沿道民有地での緑地整備 	新たな地域内の都市開発状況と連動した、歩行者ネットワーク路線での緑のネットワーク形成
	公園での居心地の良さの改善、向上		<ul style="list-style-type: none"> 公園の居心地の良さの向上に向けた、住民等による実証的な取組み 		緑が豊かで居心地が良く、多様な人々の居場所になりうる、個性的で多様な形態の公園の実現
	中小規模公園の地域交流の場としての活用促進		<ul style="list-style-type: none"> 地域住民(新旧住民)が交流するための仕組みづくり 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な人にとって居心地の良い公園が、継続的に運用されるための仕組みづくり 	
	低炭素で持続可能なまちづくりの推進		<ul style="list-style-type: none"> 老朽施設の更新等にあわせた環境性能の向上や緑地整備、誘導 環境負荷の小さなモビリティ利用の推進、誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 老朽施設の更新等にあわせた環境性能の向上や緑地整備、誘導 環境負荷の小さなモビリティ利用の推進、誘導 	低炭素で持続可能な街の実現
災害に強い街(レジリエント)	木造住宅密集地域の防災性向上		<ul style="list-style-type: none"> 補助81号線の整備 補助81号線の沿道建物不燃化 	<ul style="list-style-type: none"> 補助81号線の沿道建物不燃化 	補助81号線等による延焼遮断帯の形成及び、造幣局跡地等の都市開発の進展と連動した地域全体の防災性強化
	防災公園の活用(大学や地域との連携)		<ul style="list-style-type: none"> 造幣局南地区におけるまちづくり事業の事業化 	<ul style="list-style-type: none"> 造幣局南地区における都市基盤の整備推進 	
	帰宅困難者等の増加への対応		<ul style="list-style-type: none"> 防災公園と大学、地域との連携 再開発等における防災関連施設や経路整備 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺施設や再開発等と連携した防災関連施設の確保や経路の整備、防災体制づくり等 	

5. 主な空間の創り方・使い方

ここでは、前章の「拠点整備の考え方」や「ネットワーク形成の考え方」で示した個別の箇所での取組みのうち、主要な空間を取りあげ、それぞれの空間で想定する「創り方」や「使い方」という形で例示し、そのイメージを共有します。

具体的には、以下の4箇所の「創り方」と「使い方」のイメージを示します。



※上記はまちづくりのイメージを示すものであり、具体の施設位置や形状を特定するものではありません。

①主要な拠点等の空間の創り方・使い方

■誘導・滞留・移動機能を備えたアート・カルチャー・スポット

(周辺都市開発と連携した日出町第二公園)

<空間の創り方>

- ◆ 日出通りと補助 175 号線の交差部にある日出町第二公園は、東池袋駅周辺の都市開発にあわせ、歩道空間と公園の連続性を確保し一体性を図るなど、交流拠点として検討を進めます。
- ◆ 公共空間と民間都市開発に加え、東池袋駅との連携による駅まち一体整備の検討により、利便性や防災性の向上、エリアへの歩行者ネットワークの起点となるような交通結節機能の強化を図ります。
- ◆ 駅から出て来た人たちが自然と補助 175 号線に出て、スムーズにサンシャインシティやとしまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）、大学等の周辺の目的施設へ向かうことができる、円滑な歩行者動線の起点を形成します。

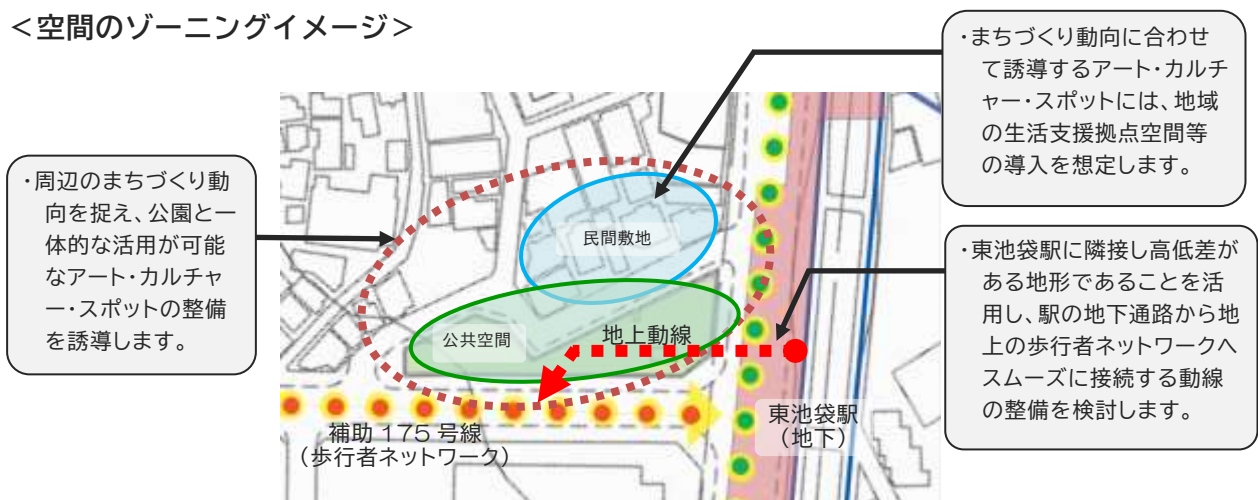
○求める要素

機能	当該空間に求める具体的な要素
誘導機能	・駅前広場的な機能を有し、まち全体への案内誘導のための設え（案内板等）
移動機能	・鉄道とバス、シェアモビリティ* ¹³ 等のスムーズな乗換え、交通結節機能（分かりやすい乗換動線等）
滞留機能	・待ち合わせ等の場として利用できる一定規模のまとまった空間と分かりやすいランドマーク等
発信・受信機能	・まちのアート・カルチャー情報を発信するための設備（ビジョン、サイネージ等）や受信のための設備（Wi-Fi 等）
交流機能	・小規模なパフォーマンスができる空間等、行きかう駅利用者や隣接する再開発ビルの住民や就業者が、交流するための工夫

<空間の使い方の事例>

- 店舗のオープンカフェでくつろいでいる人がいる（隣接ビルの敷地と公園が一体的に利用されている）。
- 駅の出入口周辺のシンボリックな広場で、待ち合わせしている。
- 地下鉄に乗る隙間時間に、ベンチで公共Wi-Fiを使い作業をしている。
- 近くのマンションに住むベビーカーを押したお母さんが、小さな子どもを遊ばせ、見守っている。
- パフォーマーが、駅利用者に見てもらおうとして、パフォーマンスをしている。

<空間のゾーニングイメージ>



■新たなアート・カルチャー・ハブの核となる「東池袋中央公園」

<空間の創り方>

- ◆ 新たなアート・カルチャー・ハブの核となる東池袋中央公園は、サンシャインシティの階段状の広場と連携し、高低差を生かした空間づくりを進めます。東池袋駅周辺地域の新しい顔とすべく、他の公園には無い機能の導入を目指します。
- ◆ 隣接するサンシャインシティとともに目的施設にもなる場所であり、各方面からのアクセス動線があるとともに、公園内のアクティビティ動線もあります。歩行者の行動目的（各施設への円滑な移動、園内でのアクティビティ、滞留等）を踏まえて、公園及び周辺の動線を検討します。

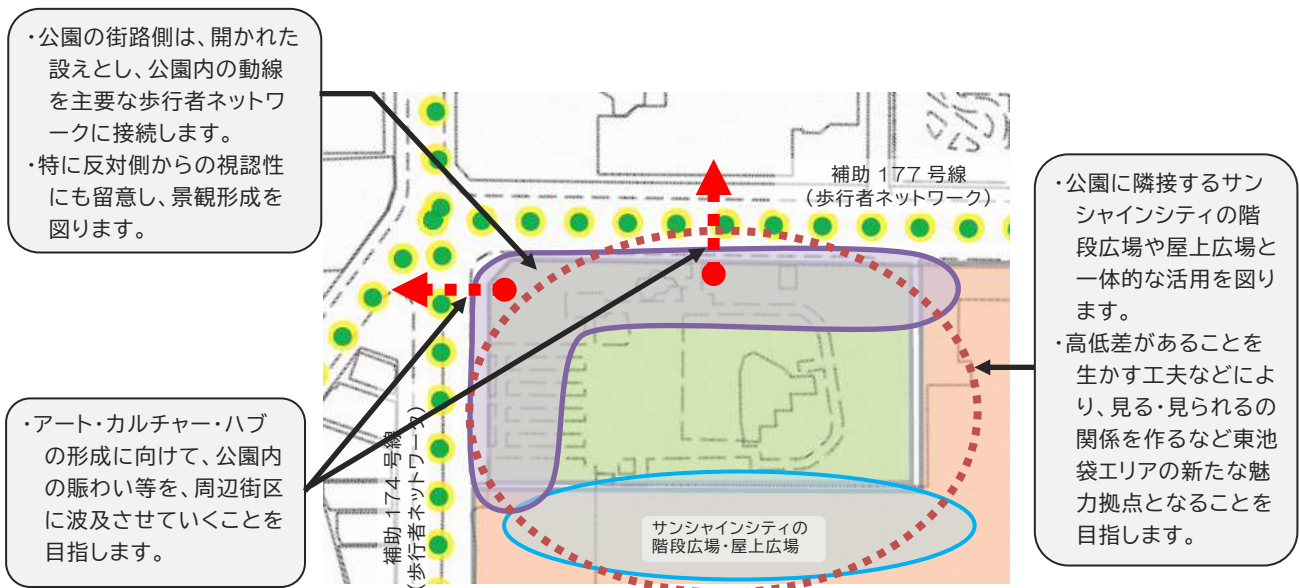
○求める要素

機能	当該空間に求める具体的な要素
誘導機能	・公園への入口等におけるまち全体（他のアート・カルチャー・ハブや主要な交通施設等）への案内誘導（案内板等）
移動機能	・バスやシェアモビリティ*13等のスムーズな乗換えのための機能（施設の出入口からバス停までの分かりやすい動線等）
滞留機能	・多くの人々が居心地良く滞留できる空間（イベントを見たり、休憩したり、なんとなく佇むことができるための多様な設え）
発信・受信機能	・まちのアート・カルチャー情報を発信するための設備（ビジョン、サインージ等）や受信のための設備（Wi-Fi等）
交流機能	・イベント等のアート・カルチャー活動を行うためのまとまりのある空間、多様な人が交流できるための設えや工夫

<空間の使い方の事例>

- 若いパフォーマーやアーティストが、ダンスの練習や発表をしている。
- たまたまサンシャインシティに買い物に来た人が、公園でのパフォーマンス等を眺めている。
- 公園に遊びに来た人が、シームレスな空間に誘われ、サンシャインシティでウィンドウショッピングをしている。
- 地域住民や来訪者が、ヨガや体操のイベントに参加している。

<空間のゾーニングイメージ>



②主要な歩行者ネットワーク空間の創り方・使い方

■地域の新たな骨格<南北軸>となる「補助 175 号線」

<空間の創り方>

- ◆ 地域の南北軸として位置付けられる補助 175 号線は、歩道を拡幅するとともに、道路と沿道民有地とで連携し、豊かで楽しい歩行者空間を創出していきます。
- ◆ 沿道の民有地を活用し、滞留空間を整備することにより歩行者空間を充実させることと併せて、道路や民有地の緑化を推進し、安全で居心地の良い通りを目指します。
- ◆ 通り全体として統一感のある基調・雰囲気となるよう、空間整備に関するデザインのルールを検討し、関係者で共有します。

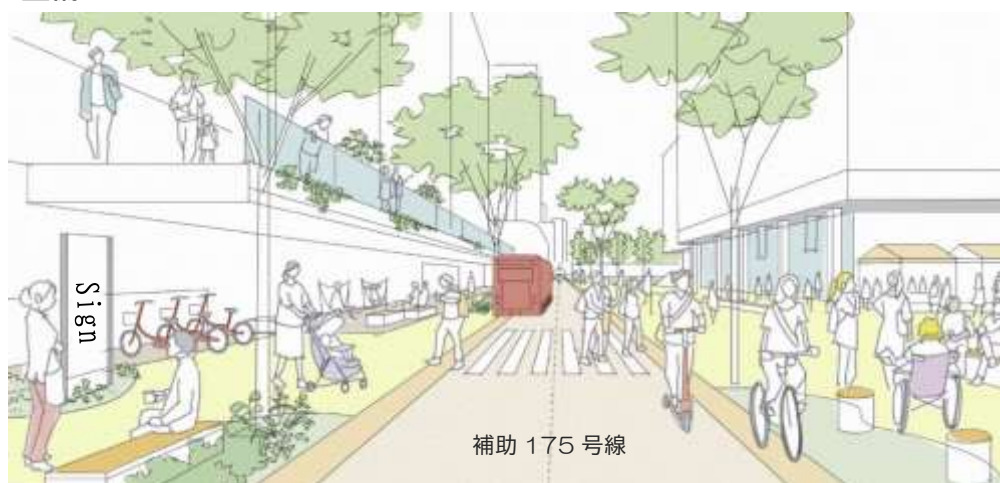
○求める要素

場所・機能等		当該空間に求める具体的な要素
沿道民有地内の歩道状空地等		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道に連続する安全な歩行者空間 ・歩道と一体的な設えとなっており、安心して休息できる滞留空間（施設内を含む） ・回遊性を高めるための案内誘導サイン ・シェアモビリティ*13等のポート施設 ・歩道の街路樹と一体的に景観を形成する連続的な植栽
道路空間	空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道民有地と一体的な設えであり、イベント時にも安全に通行できる歩道空間 ・日常的に気軽に休憩等ができる空間と設え ・通りとしての連続性や、夏期に緑陰等を形成する街路樹 ・地域や来街者に親しまれる通り名称（通称名）
	交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障がい者や車いす利用者等の移動制約者が、円滑に移動するための安全な歩道空間や設え ・バス等の公共交通の他、自転車、シェアモビリティ*13などが円滑に通行するための空間や設え（走行帯等） ・必要最小限の車道空間の確保

<空間の使い方の事例>

- 商業施設での買い物の後、ベビーカーを押しながら、公園へ行こうとしている。
- 自転車や電動キックボード等の新たなモビリティが歩行者と交錯することなく安全に走行できる空間がある。
- 誰もが安全に移動するためのバリアフリー*12環境が整っている。
- 緑陰を生む豊かな街路樹と一体的に景観を形成する緑がつながっている。

<空間の整備イメージ>



※空間整備のイメージであり、具体的な施設配置や形状を示すものではありません。

■地域の新たな骨格<東西軸>となる「補助 176 号線」

<空間の創り方>

- ◆ 地域の東西軸として位置づけられる補助 176 号線は、歩道を拡幅し柔軟な利活用方法を検討するとともに、道路と沿道の店舗等とで連携し、池袋エリアと東池袋エリアをつなぐ快適で楽しい歩行者空間を創出していきます。
- ◆ 首都高の高架下空間とも重なる区域では、関係者や沿道民間施設との連携により様々な改善策を検討しつつ、明るく賑やかな通りを目指します。
- ◆ 通り全体として統一感のある基調・雰囲気となるよう、空間整備に関するデザインのルールを検討し、関係者で共有します。

○求める要素

場所・機能等		当該空間に求める具体的な要素
沿道民有地内の歩道状空地等		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道に連続する安全な歩行者空間 ・歩道と一体的な設えとなっており、イベント等で一体的な利用が可能な広場空間や沿道の店舗との協力体制 ・回遊性を高めるための案内誘導サイン ・シェアモビリティ*¹³等のポート施設
道路空間	空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道を拡幅し、沿道民有地の賑わいと一体となって休憩等ができる空間 ・通りとしての連続性や、視覚的に連続する緑 ・地域や来街者に親しまれる通り名称（通称名）
	交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障がい者や車いす利用者等の移動制約者が、円滑に移動するための自動車動線での安全配慮と安心して歩ける歩道空間や設え ・バス等の公共交通の他、自転車、シェアモビリティ*¹³などが円滑に通行するための空間や設え（走行帯等） ・必要最小限の車道空間の確保

<空間の使い方の事例>

- 沿道店舗の PR イベント等が、店舗と歩道空間で一体的に行われている。
- これから公園に行く人が、案内板を見ている。
- 商業施設での館内イベントの一環で、屋外で公開イベントが行われている。
- 買い物のあと、キッチンカーで買ったコーヒーを片手に、快適なデスクボード上のベンチでくつろいでいる。

<空間の整備イメージ>



※空間整備のイメージであり、具体的な施設配置や形状を示すものではありません。

6.方針の実現に向けて

- ◆ 本方針を実現していくためには、官民の連携が必要不可欠です。東池袋駅周辺地域においては、様々な公共事業や民間事業者による事業が進展中であり、これらの事業間の調整・連携を行っていきます。
- ◆ また、住宅が多い東池袋駅周辺地域のまちづくりを進めていくためには、地域住民が果たす役割も重要です。地域住民による新・旧の多様なまちづくり活動を支援し、まちづくりへの参加を促します。
- ◆ 本方針の実現に向けた施策展開は長期に及ぶものであり、この間の様々な施策や事業の進捗状況等について、関係者間での情報共有や個別調整を適時行っていきます。
- ◆ 豊島区は上記のための基本的かつ総合調整役を務めていきます。

■参考資料

■歴史的な写真資料

東池袋駅周辺地域の明治後期から昭和時代までの関連写真を示します。

<明治30年頃の巢鴨監獄（巢鴨刑務所）>



巢鴨刑務所（宮崎遼氏提供）
出典：豊島区 区史編さんサイト「としまひすとりい」

<大正5年頃の街路 （大塚天祖神社付近）>



オヤマ館前通り（「巢鴨総覧」より）
出典：豊島区 区史編さんサイト「としまひすとりい」

<昭和30年代前半の池袋東口都電通り>



（郷土資料館所蔵）
出典：豊島区 区史編さんサイト「としまひすとりい」

<昭和40年中頃の六つ又交差点の工事>

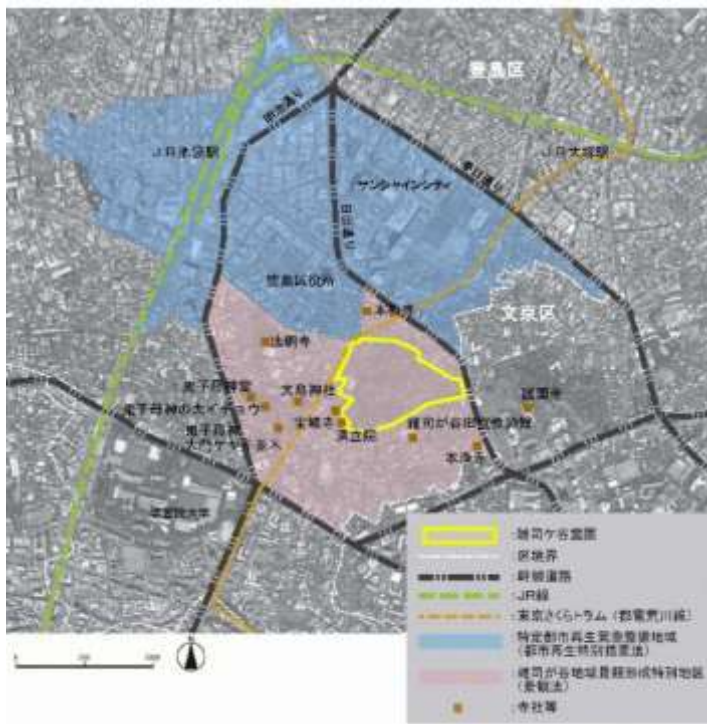


（豊島区所蔵）
出典：豊島区 区史編さんサイト「としまひすとりい」

■雑司が谷エリアの歴史資源等

東池袋駅周辺エリアに隣接する雑司が谷エリアには、多様な歴史資源が残されています。

<雑司が谷地区に残る寺社等の歴史資源>



鬼子母神堂



法明寺



雑司が谷旧宣教師館



護国寺

■雑司ヶ谷霊園周辺の江戸時代の状況

霊園の西側一帯は、徳川 八代将軍 吉宗により 1720 年（享保 4 年）に設置された御鷹部屋の跡地に位置します。御鷹部屋とは、江戸市中において雑司が谷と千駄木の 2 箇所に、将軍が鷹狩に用いる鷹を飼育・訓練する施設として設置されたもので、1867 年（慶応 3 年）に廃止されています。

<武蔵豊島郡雑司谷村絵図（加工図）>



本項出典：雑司ヶ谷霊園再生のあり方について（東京都公園審議会）

■用語集

*1 特定都市再生緊急整備地域

都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域であり、特定都市再生緊急整備地域は、都市再生緊急整備地域の内から、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で指定する地域。

*2 木造住宅密集地域

東京都では、「震災時に延焼被害のおそれがある老朽木造住宅が密集している地域」として、基準を設けて指定している。

*3 イケバス (IKEBUS)

令和元年 (2019 年) 11 月から運行を開始した、池袋のまちを周遊するグリーンスローモビリティ。

※グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。

*4 コワーキングスペース

年齢や性別などの属性に関係なく、異なる職業や仕事を持った利用者たちが同じ場所で机や椅子、ネットワーク設備などをシェアしながら、仕事をする場所のこと。

*5 チャレンジショップ

新たな店舗などを出店または創業等を行おうとするときに、本格的に施設整備、資金投入を行う前に、事業性等を検証するために試験的に開設された店舗等のこと。

*6 アフター・ザ・シアター

観劇やショッピングの後に、その余韻を楽しみながら夜の観光 (ナイトライフ観光) を安全・安心に楽しむための豊島区独自の取組み。

*7 ポケットパーク

洋服のポケットのように小さい公園のこと。街区のちょっとしたスペースを有効活用して、緑やベンチ等が置かれているようなスペースのこと。

*8 ノマドワーカー

コワーキングスペース、図書館、カフェ等をノマド (遊牧民) のように自由に移動しながら仕事をする人のことで、多くはノートパソコン等を使って業務を行っている。

*9 職住近接

職場 (勤務先) と住宅 (自宅) との距離が近いこと。職場と自宅の物理的な距離だけでなく、通勤時間の短さも含む。

***10 アクセシブル (accessible)**

その場所やエリアへの公共交通機関や道路等のアクセス環境が良く、行き来がしやすいこと。

***11 ウェルネス (wellness)**

心身が健康的であることはもちろん、自分らしく働き暮らせる、ライフスタイルを示す概念。

***12 バリアフリー**

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味。もともと段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的・制度的・心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。

***13 シェアモビリティ**

個人が所有するのではなく共有（シェア）することを原則とするモビリティ（乗り物）及びそのシェアのシステムのこと。カーシェアリングやバイク（自転車）シェアリングが普及している。

***14 低炭素型パーソナルモビリティ**

電動等の低炭素型で個人利用のためのモビリティのこと。電動アシスト自転車や電動キックボード等が普及している。

***15 短距離アクセスモビリティ**

自転車や電動キックボードなど、短距離移動に適している移動手段のこと。

***16 シェアオフィス**

1つのオフィス空間を複数の企業や個人がシェアして使うオフィス形態のこと。同じオフィスを異なる複数の企業や個人事業者が利用し、それぞれが別々に働くことが可能。

***17 エリアマネジメント**

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。

***18 みどりの骨格軸**

「豊島区みどりの基本計画（令和5年4月）」で位置付けられているもので、まとまった規模のみどりがあがる立教大学・雑司ヶ谷霊園と池袋副都心を結ぶグリーン大通り（補助77号線）・アゼリア通り等の軸のこと。

***19 公開空地**

都市開発等において、対象敷地に設けられた空地のうち、一般に開放され自由に通行または利用できる区域のこと。

***20 共同建て替え**

複数の地権者が土地・建物を共同で利用して建替事業を行うこと。

***21 フリンジ駐車場**

駅前等の中心部への自動車流入を抑制するため、周辺部（フリンジ）の駐車場でマイカーを受け止め、徒歩等で目的地まで行ってもらうことを想定した駐車場。

***22 モビリティハブ機能**

駐車場やバス停に併せて、シェアサイクルや電動キックボードなどの多様な移動手段を集約し、他の交通モードへの乗り継ぎ及び地域の回遊を促すモビリティ拠点機能。

***23 ゾーン 30**

生活道路の安全性を確保することを目的とした対策の一つで、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を行う。ゾーン内への通過自動車の流入の抑制も目的とする。

***24 シェアアトリエ**

ひとつの大きなアトリエ空間や施設を複数のアーティストがシェアして使うアトリエ形態のこと。

***25 M a a S（マース）**

Mobility as a Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）。公共交通を含めた、自家用車以外の全ての交通手段による移動を 1 つのサービスとして捉え、出発地から目的地までをシームレスにつなぐ移動の概念、またそれを目的としたサービスのこと。

令和6年(2024年)3月 策定

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

TEL:03-3981-1111(代表)
