

# 池袋の 交通のあり方を 考える

池袋副都心交通戦略 2020 更新版

2020年3月  
豊島区

## ～池袋副都心交通戦略(池袋の交通のあり方を考える)の更新にあたって～

池袋は、首都東京の北西の玄関口であるとともに、多様な機能集積の一翼を担う副都心としての役割を担っています。

これまで池袋駅周辺では、昭和53年(1978年)にサンシャインシティが開業して以来、幾つかの民間都市開発事業が実現しましたが、都心部や臨海部の急激な変革に比して、都市機能の更新を伴う都市再生事業の展開は大きく遅れをとっていました。

一方で池袋駅周辺は、業務、商業、文化・交流など多様な機能が集積するだけでなく、居住エリアとも近接しており、年齢や性別、国籍を問わず、誰もが気軽に訪れることができる人間的な魅力を有しています。この池袋らしさを生かした都市再生を進めていくため、平成23年(2011年)9月に「自動車に過度に依存しない、人が中心となる交通環境の実現」を目標に掲げる『池袋副都心交通戦略』を策定しました。

その後、都市計画道路の整備、豊島区庁舎の移転や庁舎跡地でのHareza池袋の開発、造幣局移転跡地でのまちづくり事業の展開など、新たな都市再生の動きが生まれています。交通戦略に関しては、駐車場整備計画の策定、グリーン大通りや寺町街区での歩行者空間の拡張、サンシャイン通りの歩行者優先化、新たな公共交通システムである電気バス(IKEBUS)の導入など、様々な取り組みを実現してきました。

更に、平成27年(2015年)7月に池袋駅周辺地域が特定都市再生緊急整備地域の指定を受けたことを契機として、池袋駅西口地区、東池袋一丁目地区、南池袋二丁目C地区などの大型都市再生事業の検討が進んでいます。

まちづくりの関連計画に目を向けると、東京都では平成29年(2017年)9月に『都市づくりのグランドデザイン』を策定した一方、豊島区では平成27年(2015年)3月に都市マスタープラン(『豊島区都市づくりビジョン』)を改定、区も参画する池袋駅周辺地域再生委員会がとりまとめた『池袋駅周辺地域基盤整備方針2018』(平成30年(2018年)5月)の要素を盛り込んだ『池袋駅コア・ゾーンガイドライン2020』を令和2年(2020年)2月に策定したことで、都市基盤の更新を伴う都市再生事業のさらなる進展が期待されます。

また今般、国でも「人中心のまちづくり」、「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」に向けて、都市再生法特別措置法及び道路法の改正や各種制度の拡充が進められており、豊島区がこれまで精力的に推し進めてきた【交通戦略事業】を後押しする環境が整ってきました。

今後、池袋駅周辺地域における都市再生事業の進展や、様々な状況の変化に対応しながら、「人と環境に優しい都市」の実現に向けて取り組むべき事業や施策を明示、共有し、全ての関係者が連携して次のステップに挑んでいくための指標とするべく、『池袋副都心交通戦略』を更新します。

# 目次 CONTENTS

池袋の交通のあり方を考える／池袋副都心交通戦略 更新版

## 1 章

### 池袋副都心交通戦略策定の目的

1-1. はじめに	01
1-2. 交通戦略の役割	02
1-3. 交通戦略の目的	03

## 2 章

### 目標と基本方針

2-1. 目標	04
2-2. 交通環境の現状と課題	05
2-3. 数値目標	07
2-4. 基本方針	10
2-5. 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例	12

## 3 章

### 交通戦略の推進

3-1. 交通戦略の取り組み施策	20
3-2. これまでの取り組み	21
3-3. 実現に向けたロードマップ	23
3-4. 取り組む事業・施策の役割分担	24
3-5. 進行管理並びに評価・見直し	25