

2章

目標と基本方針

池袋副都心のまちづくりの将来像の実現に向けた、
交通戦略の目標と基本方針を示します。

2-1. 目標

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まちの実現

豊島区都市づくりビジョンでは、「人にやさしい交通環境の構築」（都市づくり方針2）を掲げており、その中では「池袋副都心の顔となる池袋駅及び駅周辺の再生」「東西の交通軸の構築による回遊性の創出」「安全で快適な歩行者空間の創出」が示されています。

こうした観点から、まちなかに人を呼び込み賑わいを創出するため、「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まち」「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現を目指します。

そのためには、池袋副都心の玄関口となる池袋駅周辺では、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、以下同様）に取り戻し、歩行者と他の様々な交通とのバランスを見直した人中心の交通環境としていきます。

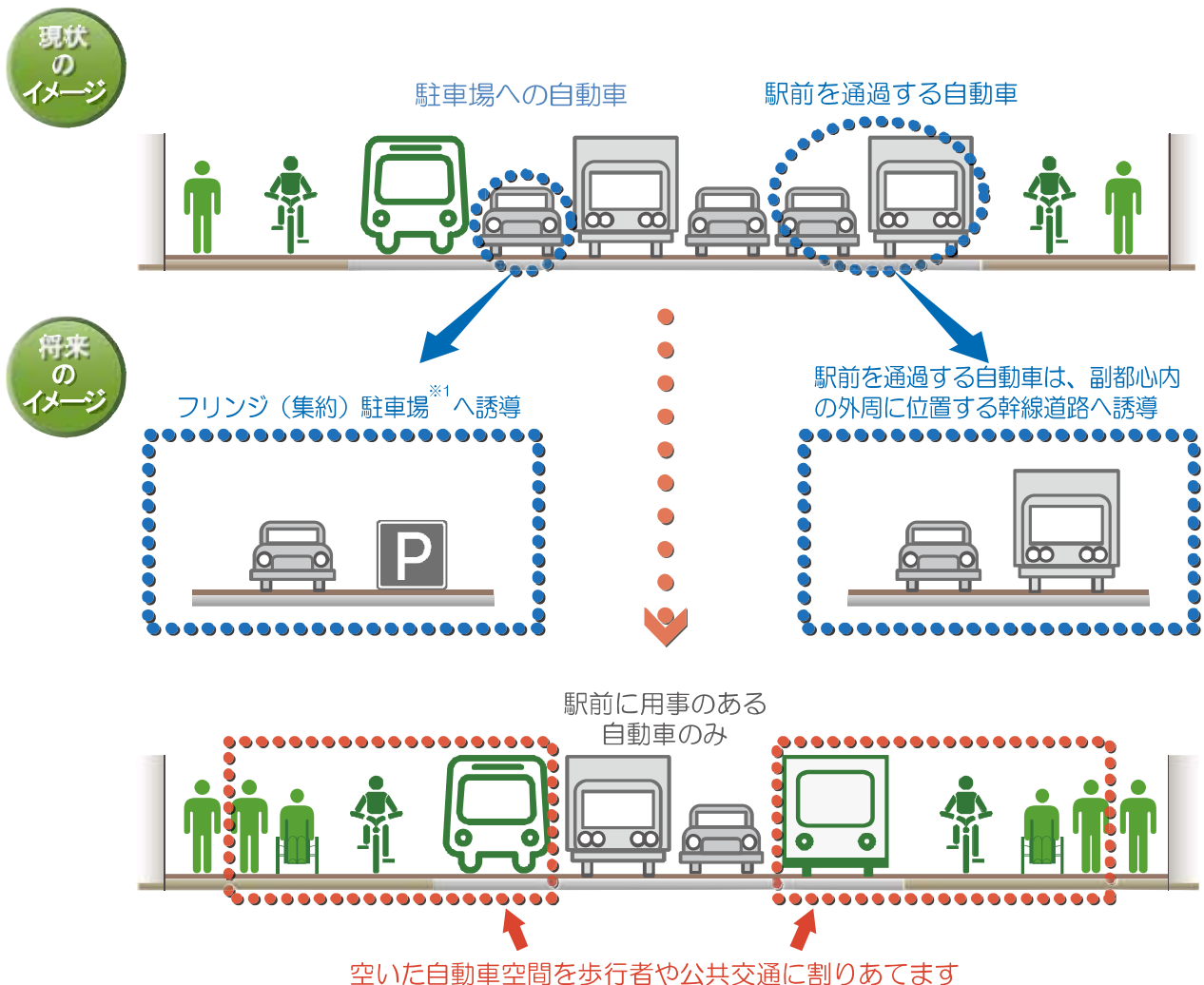


図 2-1 道路空間における交通のバランス

※1 フリンジ駐車場とは、中心市街地内への過度な自動車の流入を抑制するための中心市街地縁辺部に立地する駐車場。池袋駅周辺では、歩行者が最優先された道路や街区内部を自動車が通行することなく駐車場にアクセスできれば立地場所は必ずしも中心市街地縁辺部でなくても良いという考えから、「フリンジ（集約）駐車場」としている。

2-2. 交通環境の現状と課題

1 駅からまちに出ようとすると…

[鉄道、道路等の交通インフラによるまちの分断]

- 池袋駅の東口と西口は地下通路で結ばれていますが、地上に出るためには、局所的に狭い通路をとおり、階段の上り下りが伴います。また、地下通路は慢性的に歩行者で混雑しており、お年寄りや体の不自由な方を含めて、安全・快適に移動することができません。
- 特に東口では、地下の駅から地上に出ると、目の前に明治通りが横断しており、滞留空間が不足している上、信号待ちにより駅からまちへの人の流れが分断されています。

2 まちなかでは…

[快適に安全に歩くことができる歩行者空間の不足]

- 明治通りやグリーン大通りの一部、サンシャイン60通りなど、池袋への来街者が集中する道路では、歩行者空間の混雑が著しい状況にあります。
- その他の道路でも、歩道の幅が狭く、追い越しができない、傘をさしながらではすれ違えないなど、来街者のボリュームに対して歩行者空間が不足している状況にあります。

[歩行者空間の不連続、滞留・交流空間の不足]

- まちなかの道路では、歩行者と自転車の交錯、歩行者の多い道路への自動車の流入、荷さばき等の路上駐車や沿道の駐車場に出入りする自動車による歩行者空間の減少や分断がみられるなど、目的地までの道のりで歩行者空間が連続していません。
- また、歩いている途中で少し休憩する、立ち止まって会話をする、人と待ち合わせをする、など、通行する空間以外に、滞留・交流できる空間も不足しています。

[案内情報の不足]

- 目的地まで行こうとする時、まちなかに行先の案内サインがない、または色々な案内サインがあり迷いやすいなど、必要な情報が得られないこともあります。

3 バスに乗ろうとすると…

[交通モード乗り換え機能の分散]

- バスやタクシーに乗ろうとすると、鉄道駅からバス乗り場まで距離があり、池袋駅東口ではバス停がグリーン大通り、明治通り、旧三越裏通りに分散しているなど、利用者にとって分かりづらい配置になっています。
- また、駅前の一等地にバスやタクシーなどが待機する空間が設けられ、バスやタクシーを待つ空間が不足する等、各交通モードの利用環境、あるいは鉄道と各交通モードの乗り換え利便性といった、利用者目線での交通結節機能が低下している状況にあります。

[多様なニーズへ対応するための空間不足]

- 池袋駅前の空間は、南北方向へ通過する自動車、近隣施設へアクセスする自動車、バス・タクシーの通行・待機により、すでに飽和状態にあります。
- そのため、分散したバス停の集約や、新たな交通モードの導入を検討しようとしても、それらを受け入れる空間が不足している状況にあります。

4 池袋の主要な道路では…

[シンボル性の不足]

- 池袋の主要な道路であるグリーン大通りやアゼリア通りは、広い幅員を有し、まちの玄関口である池袋駅につながる道路ですが、駅から1街区離れると主にオフィスが立地し、買物や娯楽のために訪れる人が少なく、駅とまちをつなぐシンボリックな空間として生かされていません。

[池袋駅東西の一体感の不足]

- 池袋駅は東口と西口を横断しにくい構造となっていることもあり、人の往来が活発とは言えず、駅を挟んだ東西市街地間の一体感が不足しています。

[歩行者交通の集中]

- 東口駅前からサンシャインシティへの主動線であるサンシャイン 60 通りに歩行者交通が集中しており、まちの賑わいの広がりには欠けています。

2-3. 数値目標

本戦略の数値目標は以下のとおりです。設定した指標は策定当初から現時点にかけて順調に推移しています。

目標年度は、策定時点の2010年から25年後（2035年頃）とします。

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まちの実現

- ・池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数※
- ・池袋駅周辺の歩行者数
- ・住民・来街者の満足度
- ・池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間
- ・小売業の年間商品販売額

※自駅乗降客数：鉄道間の乗り換え客を除く乗降客数。

表 2-1 数値目標

指標	策定当初 (2011年11月)	最新値	目標値
(1) 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数 ※1	[2010年度値] 494千人/日	[2015年度値] 504千人/日	600千人/日 (2010年比で2割増加)
(2) 住民・来街者の満足度 ※2	[2010年度値] 21.5%	[2019年度値] 39.9%	満足度の向上
(3) 池袋駅周辺の歩行者数 ※3	—	[2017年度値] サンシャイン通り： 51,100人/12h 南北区道： 36,700人/12h [2016年度値] グリーン大通り： 24,600人/12h	平均値で 2割増加
(4) 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間 ※4	—	[2019年度値] 116分/人・日	滞在時間の増加
(5) 小売業の年間商品販売額 ※5	—	[2014年度値] 1.96百万円/㎡	販売額の増加

(3)～(5)の3つの指標は、今回の「更新版」より追加した指標。

※1 当該データの算出根拠となる「大都市交通センサス」は5年ごとに調査が行われている。

※2 「池袋周辺で、新宿、渋谷などない魅力あるまちづくりが進んでいる」に対して「どちらかというとそう思う」と答えた割合。(資料：協働のまちづくりに関する区民意識調査報告書)

※3 サンシャイン通り、南北区道、グリーン大通りの休日の歩行者数(12時間(8～20時))。3路線の平均値(合計値)で2割増加を目標とする。

※4 居住、勤務、通学を除く、池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間の平均値。スマホアプリ(SilentLog)の位置情報データより集計。

※5 「商業統計(経済産業省)」より集計。

① 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数

- 1日あたりの乗降客数が約260万人^{※6}を超える池袋駅では、鉄道間の乗り換え利用が3/4を占めており、池袋で降りる人（または乗る人）は1/4程度です。
- 池袋副都心の交通環境を改善し、乗り換え客の一部を池袋で乗降させることにより、自駅乗降客数（鉄道間の乗り換え客を除く乗降客数）を増加させることを指標として掲げています。
- なお、策定当初から現時点にかけて順調に推移しています。

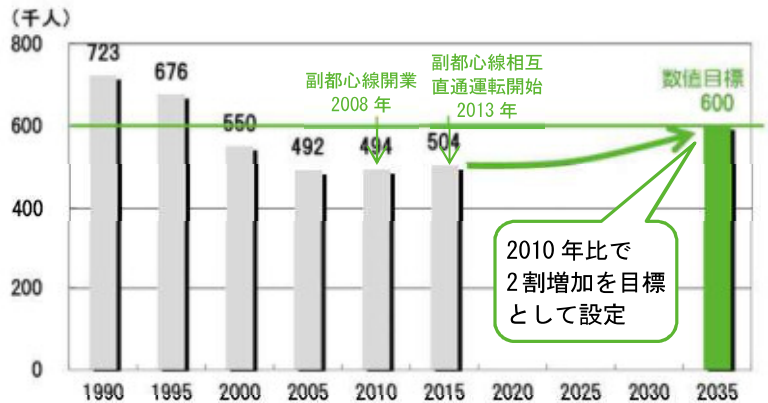
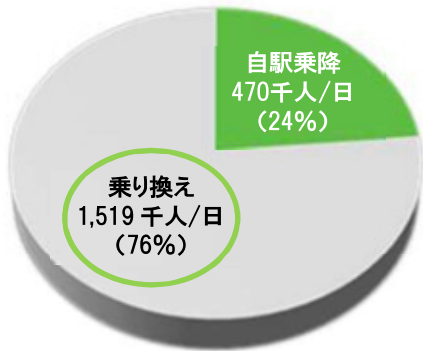


図 2-2 池袋駅における乗降客数の内訳^{※7}

図 2-3 池袋駅及び東池袋駅の一泊あたり自駅乗降者数の推移^{※8}

② 住民や来街者の満足度

- 豊島区が定期的に行っている区民意識調査等を活用し、“住みたい・訪れたいまちになったかどうか”などに対する満足度向上を指標として掲げています。

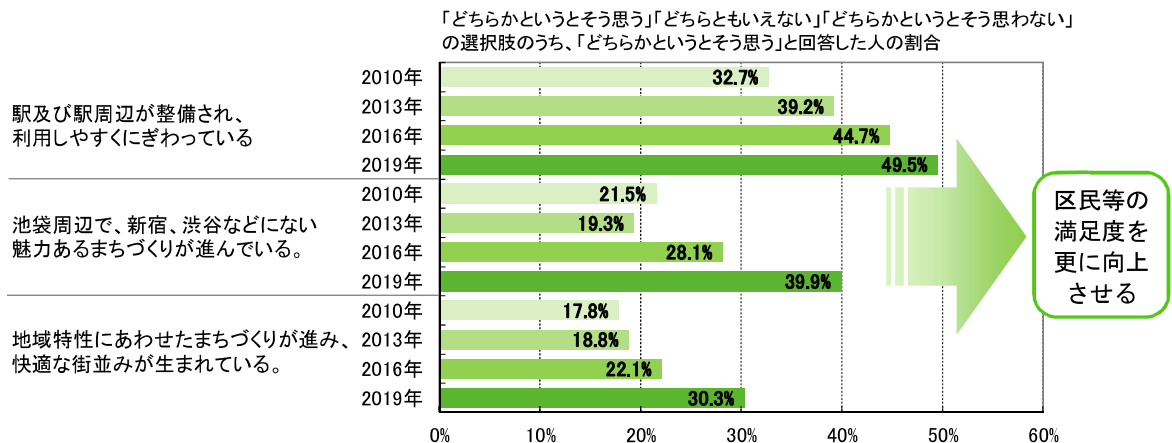


図 2-4 区民の都市再生や生活環境に対する評価^{※9}

※6：池袋駅に乗り入れる各路線の乗降人員を合計した値。（東京都統計年鑑より）
 ※7：「平成27年大都市交通センサス」の定期利用に「平成27年版都市交通年報（平成25年度実績）」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出。なお※6の数値とは値が異なる。
 ※8：池袋駅の自駅乗降者数は、「大都市交通センサス」の定期利用（自駅）に「都市交通年報」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出、東池袋駅の自駅乗降者数は「都市交通年報」から算出。
 ※9：「協働のまちづくりに関する区民意識調査」より池袋に関連する評価項目を抜粋し作成。

③ 池袋駅周辺の歩行者数

- ・現状の歩行者流動は、池袋駅東口からサンシャインシティ方面へ向かうサンシャイン 60 通りに集中し^{※10}、周辺街区への賑わいの面的な広がりが不足しています。
- ・そこで、歩行者の回遊性を向上させ、東西の動線としてサンシャイン通りとグリーン大通り、南北の動線として南北区道の歩行者交通量を増加させることを新たな指標として掲げます。

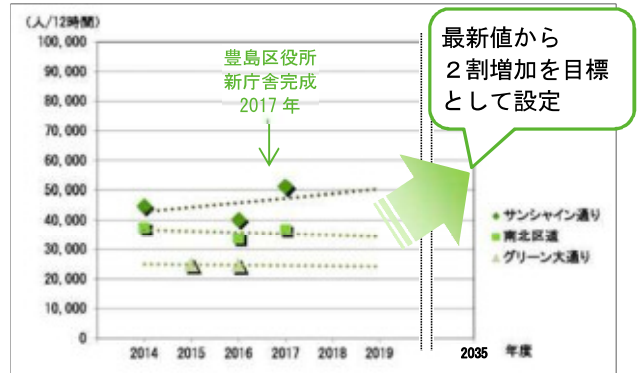


図 2-5 サンシャイン通り・グリーン大通り・南北区道の休日の歩行者交通量の推移^{※11}

④ 池袋副都心整備区域内の歩行者の滞在時間

- ・池袋が今後も賑わいのある拠点として発展していくためには、商業資源、文化資源などを生かした、時間消費型のまちを形成することが課題です。豊島区では、2015年3月に「アート・カルチャー都市構想」を策定し、歩行者に優しい回遊ネットワークを整備することによって、『出会いが生まれる劇場空間の創出』を目指しています。
- ・そこで、歩行者の滞在時間の増加を新たな指標として掲げます。



図 2-6 歩行者の滞在時間の集計対象範囲^{※12}

⑤ 小売業の年間商品販売額

- ・駅に隣接した百貨店等の大型店舗の集積をはじめとして、池袋駅周辺は小売店舗や飲食等の商業集積が高いエリアとなっています。しかし、商業集積は高いものの販売効率は高くありません。
- ・そこで、快適な歩行者空間を創出するとともに既存の商業集積を生かして賑わいを強化することにより、売り場面積あたりの年間商品販売額を増加させることを新たな指標として掲げます。

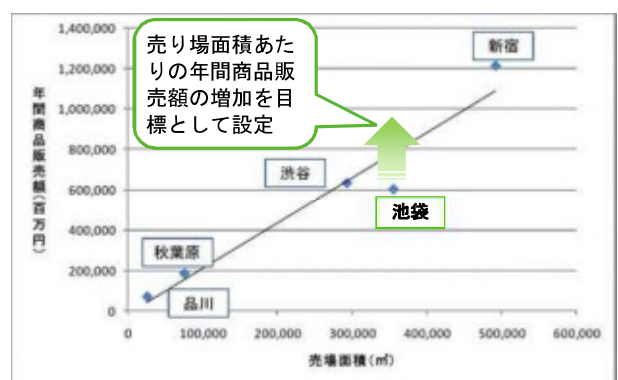


図 2-7 小売業年間商品販売額と売場面積比較^{※13}

※10：サンシャイン 60 通りの歩行者交通量：158,000 人/12h（2017 年度調査）。

※11：豊島区実施の交通量調査データより集計。

※12：歩行者の滞在時間は、今回指標を設定するにあたってスマホアプリ（SilentLog）の位置情報データを取得し集計を行ったため、過年度のデータとの比較は行っていない。集計期間は大きなイベントや長期休暇等がない、2019年5月18日～31日と2019年9月1日～14日の合計4週間としている。また、歩行者の滞在時間は、集計範囲（池袋副都心交通戦略の範囲）での施設への滞在時間と徒歩での移動時間としている。

※13：「平成19年度商業統計（経済産業省）」データより集計。

2-4. 基本方針

交通戦略では目標とする交通環境を整えるため、以下の4つの基本方針を掲げています。
引き続きこの方針に則り、進めていきます。

基本方針① 歩行者を優先する交通環境の創出 [現状と課題1, 2に対応]

～来街者や地域の生活者にとって、安全・安心な交通環境を確保します～

- 1) 歩行者を優先する道路の形成
 - 鉄道で来街する人がまちなかに出やすいように、駅からまちなかに連続する安心して通行できる人中心の道路空間を確保します。
- 2) 安全で快適な歩行区域の設定
 - 商業や業務施設が集積する駅周辺街区では、来街者や地域の生活者が安心して買物ができ、集い・憩うことのできる安全で快適な区域を設定します。

現状診断

- 自動車中心の道路空間
- 広幅員道路による駅とまちなかの分断
- 歩行する来街者と、一般車・荷さばき等の物流車両が交錯

将来に向けて

- 増加する来街者に対応するため、開発等に伴う歩行者空間や滞留空間を創出
- 歩行者・自動車・自転車動線を整序化し、人中心の道路空間を実現

基本方針② 回遊性の向上 [現状と課題2, 4に対応]

～誰もが気軽に訪れ楽しむことのできる歩行者・公共交通ネットワークを形成します～

- 1) 歩行者ネットワークの形成
 - 主要施設間を移動しやすくするために、人を優先する道路と拠点性の高いエリア周辺や繁華街周辺を結ぶ歩行者のネットワークを形成します。
 - まちなかの回遊を促進し、また駅からまちなかへの人の流れを円滑にするために、駅やまちなかの情報発信の充実を図ります。
- 2) 副都心内の移動を支援する公共交通の充実
 - 高齢者や障がいのある方を含む全ての来街者・生活者の移動の負担を軽減し、まちなかに出やすい環境とするため、副都心内の移動を支援する公共交通の充実を図ります。

現状診断

- 歩行者空間の不連続
- 歩行者・自転車・自動車の動線の輻輳・重複
- 副都心内を気軽に回遊できる移動手段の不足
- 情報発信機能・空間の不足

将来に向けて

- 安全で快適な歩行者ネットワークの形成
- 魅力ある公共交通システムの導入・多様な交通モードの連携
- 駅とまちなかの案内誘導サインの連動
- アート・カルチャー・ハブ^{※14}／アート・カルチャー・スポット^{※15}の育成

基本方針③

交流を育む拠点性の向上 [現状と課題 3, 4 に対応]

～池袋駅東西駅前広場を池袋副都心の玄関口として魅力的な空間にします～

1) 歩行者の滞留空間の創出

- 様々な目的をもつ来街者が、待ち合わせや鉄道の待ち時間を楽しく過ごせるような空間として、駅前に歩行者の滞留空間を確保します。

2) 交通結節機能の向上

- 駅周辺における路線バスやタクシー等の公共交通機関の施設配置を見直し、はじめて利用する人にもわかりやすく使いやすい交通結節拠点を形成します。

現状診断

- 駅前やまちなかでの滞留・交流空間の不足
- シンボル性の不足
- 交通モード乗り換え機能の分散
- 多様な交通ニーズへの対応

将来に向けて

- 駅前再開発等と連携した駅前広場及び周辺街区の再編
- 駅とまちとをつなぐ駅コアとしてのシンボリックな空間の形成
- 賑わいを創出し、拡大するための道路空間の再編整備

基本方針④

東西の交通軸の形成 [現状と課題 1, 4 に対応]

～池袋を象徴する美しい街並みを創出していくための仕掛けづくりを行います～

1) 新たな都市空間の創出

- 魅力ある公共交通システムの導入に併せ、商業や来街を活性化するため、歩行者空間と公共交通の走行空間並びに沿道施設が調和した空間を創出します。

2) 池袋駅東口・西口の一体化

- 駅東西間の活発な交流（行き来）を促進するため、東口～西口の連絡機能を強化し、まちの一体性を高めていきます。

現状診断

- 駅の東口と西口が、鉄道や商業施設により地上部が分断
- 駅東西をつなぐ地下通路の慢性的な混雑や動線の輻輳

将来に向けて

- 池袋駅東西横断動線の強化
- アゼリア通り～池袋駅～グリーン大通りの歩行者空間の連携強化
- 歩行者空間と沿道施設との一体的な活用の推進

※14: 「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」で示された、アート・カルチャーの活動や発信を支える地域拠点。

※15: アート・カルチャー・ハブを補完する空間で、地区内の多様な都市機能をネットワークし相互補完する回遊の中継点。

2-5. 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例

目標となる交通環境のモデルをもとに、池袋副都心における将来の交通環境を具体的に示したものです。

(目標となる交通環境の具体例)

歩行者ネットワークの形成

基本方針①・②・④に対応

- 歩行者を最優先する道路・動線
【 道路 動線(地下) 動線(デッキ) 】
- 歩行者が通行しやすい道路 【 道路 動線(地下) 動線(デッキ) 】
- 開発地周辺の歩行者空間 【 道路 動線(デッキ) 】

歩行者を優先する交通環境の創出

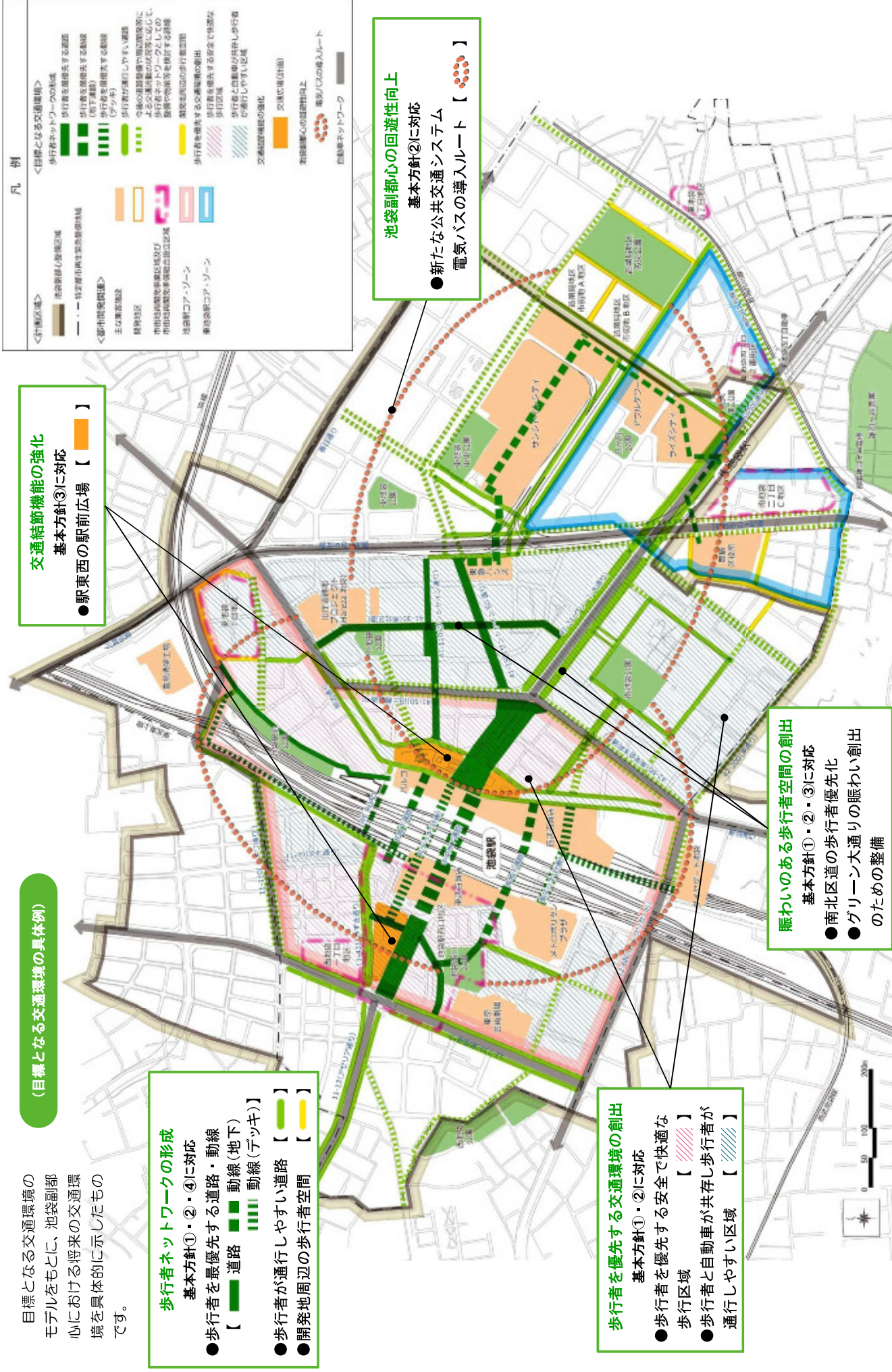
基本方針①・②に対応

- 歩行者を優先する安全で快適な歩行区域
【 歩行者と自動車共存し歩行者が通行しやすい区域 】

賑わいのある歩行者空間の創出

基本方針①・②・③に対応

- 南北区道の歩行者優先化
- グリーン大通りの賑わい創出のための整備



1 歩行者ネットワークの形成

[歩行者を最優先する道路・動線]

池袋副都心において歩行者を常に最優先する空間を創出します。

(地上)

- グリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）は、東口のメインストリートとなるよう、道路空間全体を広場化します。
- サンシャイン 60 通りは、既に時間帯により歩行者専用空間として運用していますが、グリーン大通りとの連続性を確保し東口のメインストリートとします。
- アゼリア通りは西口再開発と連動し、歩行者空間を拡大します。
- 東口駅前街区のサンシャイン通りは、歩行者の多い時間帯は歩行者専用の空間とし、自転車も他の道路に誘導します。
- ハレザ池袋開発や南池袋公園をつなぐ区道 41-30（南北区道）は、新たに歩行者を最優先する道路として、歩行者が多い時間帯は歩行者専用の空間とします。
- 開発地周辺の道路は、開発事業に合わせて、歩行者が通行しやすい空間を拡大していきます。
- 上記のように歩行者を最優先する空間を創出するため、池袋駅前やまちなかに集中する自動車利用をそれ以外の場所に誘導するフリンジ（集約）駐車場等の適正な立地を進めます。

(地下通路・デッキ)

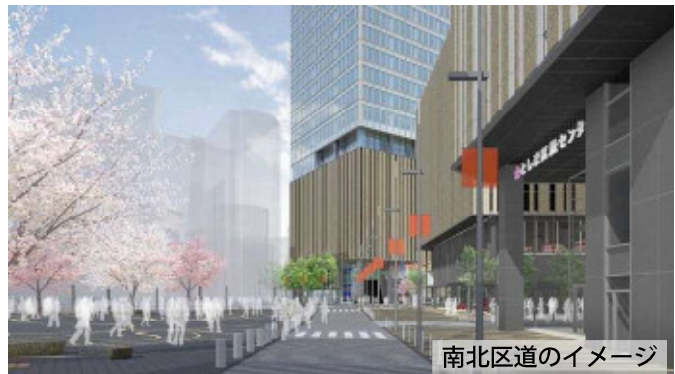
- 池袋駅の地下通路などは、サイン整備等により、わかりやすさを向上させます。
- 池袋駅の上空は、駅地下通路の歩行者空間を補完するとともに、東口駅前広場と西口駅前広場とを接続する歩行者動線、メトロポリタンプラザから明治通りまで接続する歩行者動線として、東西連絡通路（北デッキ・南デッキ）を整備します。



[歩行者が通行しやすい道路]

来街者の回遊を促し、沿道と一体的な賑わいを創出するため、誰もが安全・快適に通行できる歩道空間を確保します。

- 駅前の明治通りは、車線数を4車線から2車線に減らすことにより歩道空間を拡幅します。
- グリーン大通りの東口五差路交差点以東は、歩行者が快適に通行できるよう歩道空間を整備し、沿道と一体的に賑わいを創出します。
- その他の道路は、沿道のまちづくりと一体となり、公民連携による歩行者空間の拡大を図ります。



また、歩行者ネットワーク全体として、地区内の回遊を促すために、わかりやすいまちなか案内誘導サインの整備を行ないます。

2 歩行者を優先する交通環境の創出

[歩行者を優先する安全で快適な歩行区域]

歩行者の通行が多い時間など、特定の時間帯に歩行者を最優先する区域を設定します。自動車の進入は歩行者の少ない時間帯のみ、自転車はその他の道路へ誘導するなど、歩行者を優先する区域を定めます。

- 東口は、想定される開発と連携を図りながら歩行者優先街区を設定します。
- 西口は、西口再開発等と一体的に歩行者優先街区を設定します。

あわせて、歩行者を優先する街区への自動車の進入を最小限にするため、その街区に通行することなく駐車場にアクセスできる位置に駐車場を整備することや、荷さばき等の路上駐車を減らしていくなど、駐車場の整備や荷さばき対策を進めます。

[歩行者と自動車が共存し歩行者が通行しやすい区域]

歩行者、自転車、自動車が、時間的・空間的なシェアリングを行いながら共存する空間を区域として定め、自動車と自転車の通行に対して、歩行者の安全・安心を確保します。

3 交通結節機能の強化

[駅東西の駅前広場]

東京北西部の玄関口として、また池袋にふさわしい象徴的な「都市の顔」として、多様な交通モードに対応する交通結節機能の強化と、災害時にも機能する快適で安全な歩行者空間を確保・拡大します。

■東口駅前広場

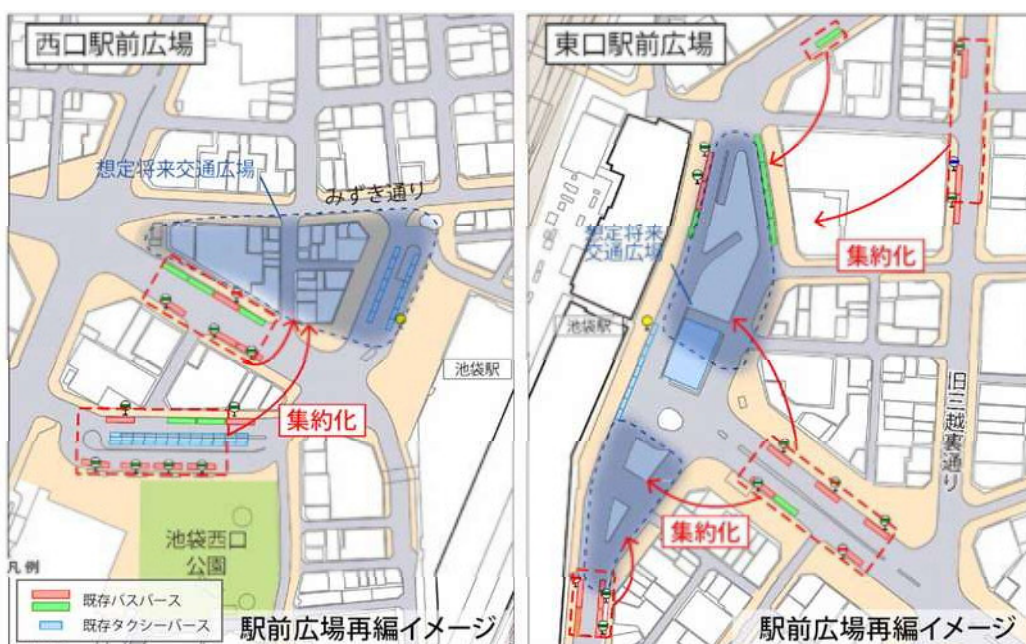
- ・駅前明治通りを遮断しグリーン大通りを挟んだ南北にロータリーを設けます。そこに、バス、タクシー、LRT等の交通機能を配置し、多様な交通ニーズに対応できる駅前広場を整備します。
- ・また南北ロータリー化とグリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）の広場化により、歩行者空間を拡大・整備します。
- ・周辺の民間都市開発の進捗に合わせて、公民連携により駅前広場や歩行者空間のさらなる拡大・拡充を図ります。

■西口駅前広場

- ・西口再開発と連携し、バス、タクシー等の交通結節機能を集約し、多様な交通ニーズに対応できる駅前広場を整備します。
- ・公民連携によりアゼリア通り（駅前～西口五差路交差点）を広場化し、周辺地区へのスムーズな歩行者空間を創出します。

■地上・地下の結節空間

- ・地上の駅前広場および広場化された道路と上空のデッキ・地下通路を接続させる駅まち結節空間（東西都市軸との接続、サンクンガーデン等）を整備します。



4 賑わいのある歩行者空間の創出

安全な歩行者空間が確保された道路では、本来の通行機能に加え、場の機能（賑わい空間や居心地の良い空間など多様な機能）を創出します。賑わい空間など多様な空間の創出にあたっては、必要な通行機能を確保し、通行機能と場の機能のバランスの取れた歩行者空間とします。

[南北区道の歩行者優先化]

- 南北区道は、交差するサンシャイン 60 通りやサンシャイン通りと回遊ネットワークを形成し、歩きやすい賑わい空間を創出します。

[グリーン大通りの賑わい創出]

- グリーン大通りの東口五差路交差点以東は、オープンカフェ等の取り組みを推進し、沿道と一体的に賑わいを創出します。

<グリーン大通りのマルシェとオープンカフェ社会実験>



5 池袋副都心の回遊性向上

【新たな公共交通システム】

お年寄りや身体の不自由な方、初めて池袋を訪れた方などを含め、全ての来街者が池袋副都心に来やすくなり、また池袋副都心の中での回遊を促す、新たな公共交通システムの導入について検討し、導入を推進します。

- 日本国内における移動サービスの動向をみると、LRT（Light Rail Transit）や、電気や燃料電池で駆動するバスのほか、自動運転技術を採用した乗り物、自動車や自転車等のシェアリングサービス、タクシー等の配車サービスなど多種多様な移動サービスが開発されています。また、近年では単に目的地間を移動する道具としてではなく、街並みを眺め、移動そのものを楽しむ、低速で環境にやさしいグリーンスローモビリティ^{※16}の導入が進められています。
- 池袋副都心では、池袋の主要スポットを巡る観光に視点を置いた乗り合いバスとして、グリーンスローモビリティである「IKEBUS（イケバス）」が2019年11月より運行を開始しました。
- 今後もまちづくりの動向や先進的な取組み事例等を踏まえながら、IKEBUSの更なる活用や新たな公共交通システムの導入について、引き続き検討を進めます。



池袋副都心で導入された電気バス「IKEBUS（イケバス）」



諸外国で導入されているLRT（写真：ランス（フランス）のLRT）



自動運転技術を採用した移動システム

※16：電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティ。環境にやさしく、開放感があり、ゆっくり移動を楽しむことができるなどの特徴がある。（出典：「グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集／国土交通省」より抜粋・要約）

[IKEBUS（イケバス）の導入]

来街者や交通弱者にやさしく、環境に配慮した電気バスによる新たな移動システムが2019年11月27日に定期運行を開始しました。

このシステムは単なる移動手段ではなく、まちづくり団体・運行事業者・区が連携しながら、豊島区の魅力を引き上げる「新たな価値を創出するまちづくりの装置」として運行します。

今後さらに利用しやすい交通システムとなるよう、利用者やまちづくりのニーズに応じて、運行ルートなどについて検討をしていきます。

役割

■まちの回遊性向上

- 池袋駅を中心として、池袋駅周辺地域基盤整備方針で「アート・カルチャー・ハブ」として位置付けた4つの公園（池袋西口公園、中池袋公園、南池袋公園、造幣局地区防災公園）や区役所本庁舎、Hareza池袋、サンシャインシティなどをつなぐ機能を実現します。

■「まちの感性」を体現

- 最高速度19km/hと低速であること、排気ガスやエンジン音など歩行者の快適性を阻害する要素を排除していることで、歩行者中心のまちづくりに合致しつつ、新たな価値を生み出します。

■地域のまちづくりと一体化

- まちづくり団体が、企画乗車券などによる誘客や、電気バスを活用したまちづくり団体独自の企画運行などでまちの魅力を発見する仕組みをつくります。

[IKEBUS（イケバス）ルート図]



2019年11月時点



【参考】豊島区のLRT導入構想

豊島区では、池袋副都心の再生に向けて、グリーン大通り等へのLRTの導入可能性について、これまで検討を行ってきました。

○路線計画

- ・路線長：2.1km
- ・ルート：池袋駅東口を起点に、グリーン大通りを経由して東池袋地区の大規模集客施設へアクセスする循環ルートとします。

○運行計画

- ・道路交通等への影響を極力小さなものとしながらも必要なサービス水準を確保するため、単線での整備を基本とし、片方向の循環運行とします。

○施設計画

- ・車両：超低床車両（架線レスLRV、18m級）を基本とします。

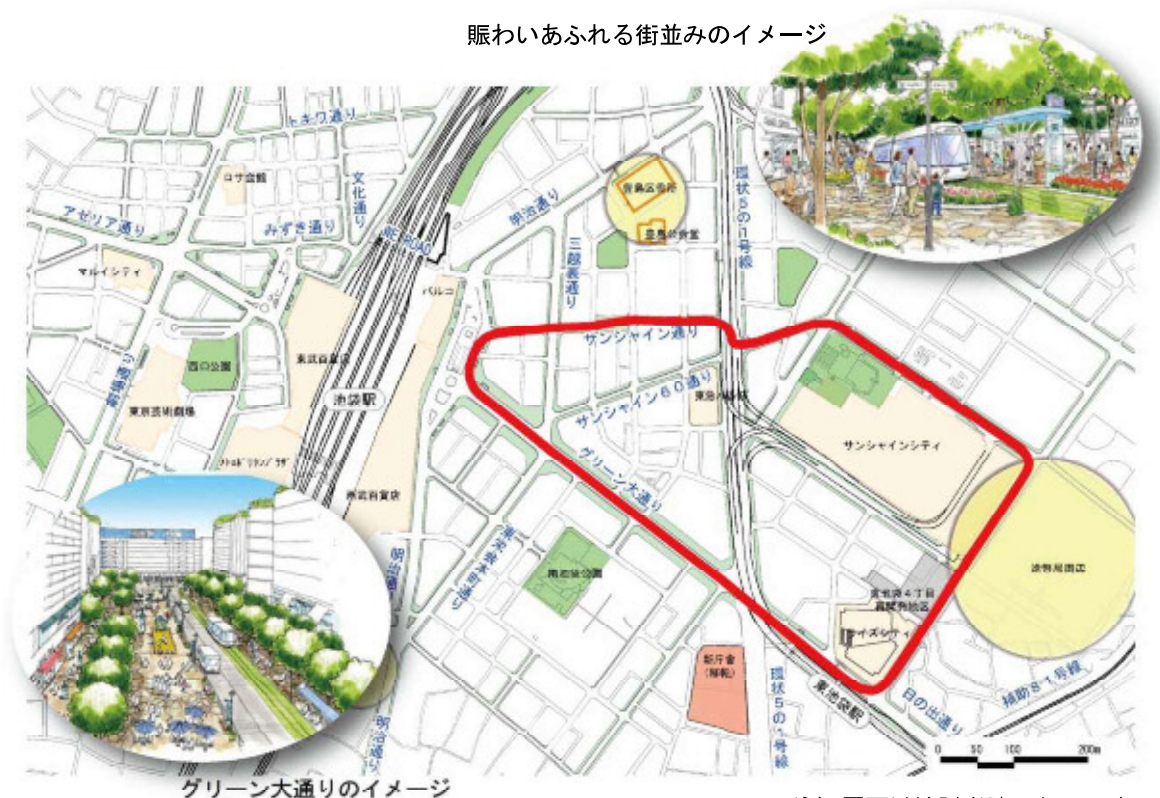
○概算事業費

- ・車両基地の用地確保を前提に約70億円と試算され、上下分離方式による公設民営の事業スキームを設定した場合は採算性の確保が可能と考えられます。

○主な導入課題

- ・LRTの導入街路上に移設困難な地下埋設物があり、また、都心一等地のなかで車両基地の用地を如何に確保していくかといった物理的な課題があります。

賑わいあふれる街並みのイメージ



注) 図面は検討当時のものです。

