

なお、東京都及び鉄道事業者施行に区分されている事業を推進するにあたっては、都道の管理者及び鉄道事業者の協力が必要不可欠であり、要請活動等を積極的に展開する必要がある。

3 - 4 補助制度の活用

歩行者・自転車ネットワーク事業の実現にあたっては、地元住民とのより一層の協議・協働が必要で、池袋副都心が時代に即して発展する必要があります。

そのためには、積極的な事業の展開が望まれるところですが、財政状況が悪化している現状では、補助制



度を積極的に活用することが必要であり、現在、国の採択を得ている、池袋駅東口周辺地区まちづくり総合支援事業は、地下駐輪場の建設や歩道など地域生活基盤の整備に適用できる。

3 - 5 概算事業費

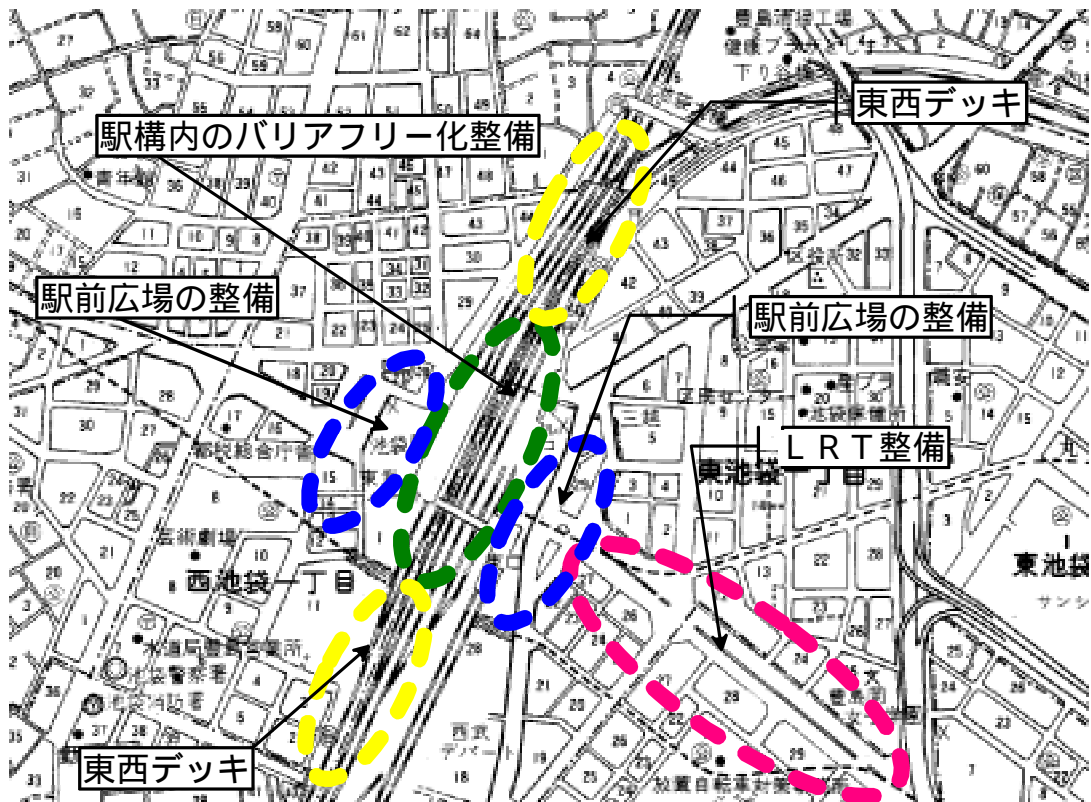
歩行者・自転車ネットワーク道整備	5億円
歩行者・自転車通行帯の整備	都市計画道路の整備に併せ
交通バリアフリー化整備	4億円
国庫補助事業	特定交通安全施設等整備事業

4 . まとめ

整備計画で提案した計画については、住民のニーズを踏まえ、計画段階からの住民との協働により施策の推進に積極的に取組まなければならない。

しかし、事業の推進のためには、鉄道事業及び交通管理者並びに地域住民の積極的な協力・支援が必要となることから、実現性の高い施策から、優先的に推進していく。

さらに、今後の事業展開においては、池袋副都心の一体的街づくり構想として計画を進める必要がある、特に重要となる点を次に掲げる。



4 - 1 池袋駅周辺 歩行者優先エリア化構想

新しい時代に対応した「人を中心とした街づくり」として、池袋駅周辺において歩行者が優先的に行動できる安全な区域づくりに取り組んでいく。

4 - 2 池袋副都心再生とユニバーサルデザイン

ユニバーサルデザインは、生活上の様々な障壁（バリアー）を取り除いていく（フリー）考え方に対し、すべての人が利用しやすいように、はじめからバリアーを作らないように都市や生活環境を計画する考え方である。

従って、今後のまちづくりの方向性として、既存施設でのバリアフリーと、新規整備についてのユニバーサルデザインを同時並行で進め、最終的にすべての人が暮らしやすいまちとしていく整備を積極的に推進する。

なお、具体的な整備内容は、今後の池袋副都心再生整備施策の動向及び今後の施策で必要となる「交通ネットワーク計画」の調査実施によることとする