

# 東西連絡施設の整備

## 序．検討方針

副都心池袋の将来都市像に向かって魅力的な都市に再生するため、池袋駅の鉄道施設により分断されている東西の通行機能が向上することによる、池袋副都心の活性化方策を検討することを目標とした。具体的には、池袋副都心の課題を整理し、従来からある東西デッキ構想を検討するとともに、池袋の活性化に効果を発揮する新たな構想も提案し、その実現の可能性を検討した。

## 1 現状と課題

### 1 - 1 歩行者の回遊性

現在、池袋駅の地下通路は横断（東西方向）に3本、縦断（南北方向）に3本と新宿や渋谷と比較しても、駅の地下縦横断機能は充実している。しかし現在の地下通路は、24時間開放となっていない、天井が低く圧迫感がある、災害時の避難の問題点等、利用者にとっては決して利用しやすいものとなっていない。その上、立教大学方面や南池袋方面など駅構外への通路も一部整備されているものの、ほとんどが駅構内で完結している状況であり、街への広がりはいささか小さいものとなっている。

### 1 - 2 自転車需要

近年、放置自転車は重大な社会問題として取り上げられている。池袋周辺は放置自転車禁止区域を設定したものの放置自転車であふれ、駅周辺の歩道等を占拠し歩行者の通行の妨げとなっている。また、池袋駅は地下通路が一定の間隔で整備され、歩行者の横断機能は完備しているものの、自転車での通行は出来ない状況である。そのため自転車での横断は、WEロード、池袋大橋、びっくりガードに限られるが、いずれも十分な幅員を有しておらず、歩行者との間でトラブルが発生している状況である。

### 1 - 3 駅利用状況

池袋駅はJR山手線、埼京線が乗り入れ、西武池袋線や東武東上線、営団地下鉄丸の内線の始発駅としてターミナル機能を有し、駅周辺は池袋副都心として新宿、渋谷と並び発展してきた。しかし、近年では埼京線の大崎駅への延伸、りんかい線への乗り入れ、湘南新宿ラインの開通など、乗り換え駅から通過駅へとなりつつあり、池袋駅の乗客数は年々減少している状況である。さらに、平成19年度には営団地下鉄13号線の開通が予定されており、その色合いは一層強くなることが予想される。

## 1 - 4 線路沿いの建物

線路に面しては、東口では西武百貨店、パルコ、西口ではメトロポリタンプラザ、東武百貨店がある。メトロポリタンプラザを除いては既に建築後 30 年以上を経過しているが、現在のところ建替え計画は出されていない。いずれも一部を除き、鉄道駅からのアプローチは地下を中心として考えられている。



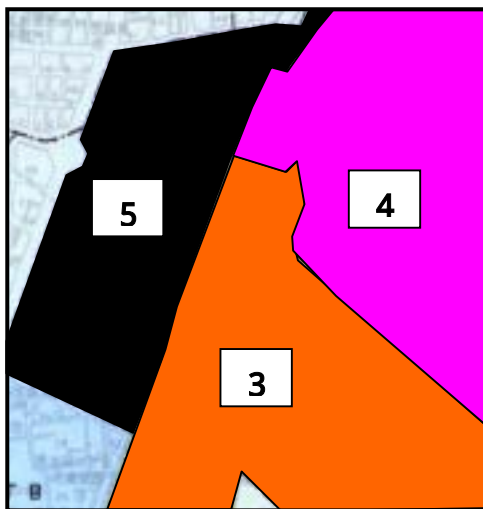
池袋駅南側（メトロポリタン改札口より）



池袋駅上空（メトロポリタン改札口より）

## 1 - 5 駅周辺の防災性

池袋駅を中心とする副都心は、商業地域として高い容積が認められ一定の都市基盤が整備されているものの、建物が敷地いっぱい建てられオープンスペースがほとんどない状況である。東京の地域危険度測定調査(平成 10 年 3 月)では、池袋駅周辺の人的危険度は最高ランクである 4～5 を示している状況である。



地域危険度測定調査「人的危険度図」  
(平成 10 年 3 月)

区分	危険度ランク	
黒	5	↑高 ↓低
ピンク	4	
オレンジ	3	
白	2	
青	1	

## 2 . 上位計画

豊島区基本計画（平成 9 年 1 月策定）では、副都心育成・整備の中の快適な歩行者空間の拡充で、「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。」としている。

豊島区都市計画マスタープラン(平成 12 年 3 月策定)では、副都心整備と産業街づくりの方針で、「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。」と位置付けられている。

### 3．東西連絡施設のこれまでの経緯

東西連絡施設構想の原点は、東西をつなぎ多くの来街者を呼び寄せ、副都心“池袋”を活性化させることである。まず副都心池袋を推進する会(会長：千野保久氏)が昭和50年に池袋駅上空に巾120メートルの大きなバスターミナルとデッキにより、鉄道線路により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。これにより、池袋副都心は歩行者の回遊性が向上し、街の広がりが創出され、安全性・快適性の高い歩行者交通網の整備ができると考えた。

その後、昭和62年3月には池袋副都心協議会が日本都市計画学会の協力を受け「池袋ルネッサンス構想」を発表した。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、東西デッキ構想は大きく進み始めた。

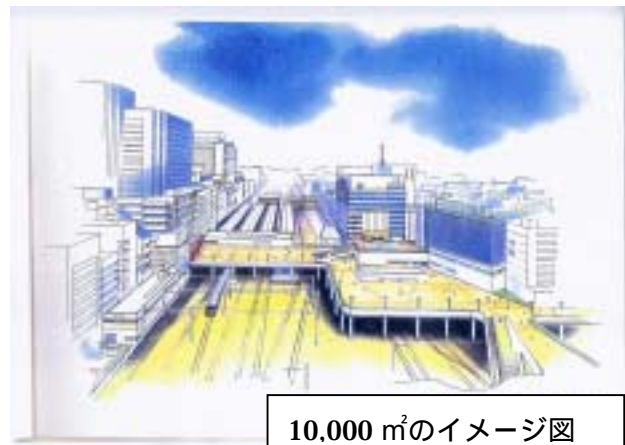
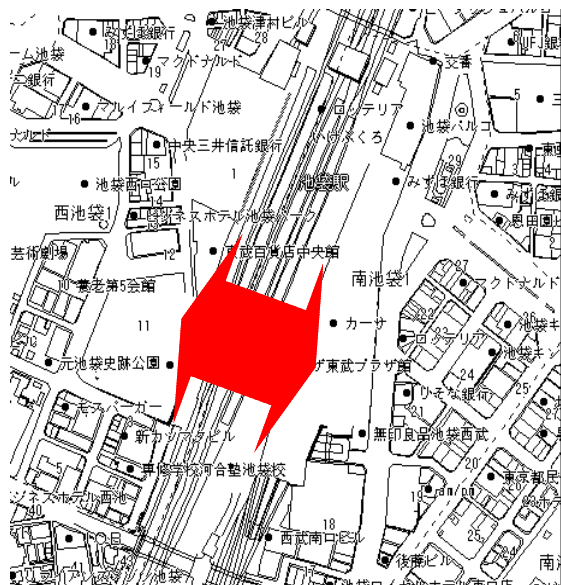
平成2年に豊島区は「池袋地区複合空間基盤施設整備計画策定事業調査」を実施し、池袋ネットワーク・コアとして南側に2,000㎡・5,000㎡・10,000㎡のデッキ広場を提唱した。翌年度には国、都、JR、区の4者による連絡協議会が発足し、具体的な実現に向けて気運が高まった。しかし、事業資金面の問題や鉄道事業者等土地所有者の事業参加意欲も低く、それ以上の進展が見られず現在に至っている。

## 4．構想の概要と検討

### 4 - 1 東西デッキ構想

#### (1) 南側デッキ設置案

平成2年度に実施した「池袋地区複合空間基盤施設整備計画策定事業調査」で幅員20m×100m(2,000㎡)・幅員50m×100m(5,000㎡)・幅員100m×100m(10,000㎡)の東西デッキを検討した位置である。現在あるメトロポリタンプラザ側のデッキと西武側を接続させる計画である。



10,000㎡のイメージ図

## 利用動線

西側は、現在のJRメトロポリタン改札口に直結して、メトロポリタンビル経由で西池袋方面へ動線が確保できるが、東側へは、西武百貨店の大規模改造を行わない限り、西武線南口まで通路を伸ばし、ビックリガード付近への動線となる。

## 概算事業費及び特定財源

- 概算事業費

規模	2000 m <sup>2</sup>	5,000 m <sup>2</sup>	10,000 m <sup>2</sup>
事業費	30 億円～40 億円	70 億円～100 億円	150 億円～200 億円

他事例を参考にし1 m<sup>2</sup>当たり150万円～200万円で試算した。

- 国庫補助事業

都市再生交通拠点整備事業

交通結節点改善事業 (都市計画決定が必要)

- その他の財源

事業実施に伴い共同事業者へ負担を求める。

## 事業効果

本計画位置は、東口、西口駅前広場と離れ、現在の来街者が行き来する歩行者動線とは異なった位置であり、東西デッキ整備のみを行っても、南池袋方面への通路ができるにすぎず、東西の夢の掛け橋としての効果は薄いと考えられる。

## 検討課題・調整事項

南側での東西デッキ整備については、西武百貨店の大改造により、東池袋方面への建物内通路の整備を行うか、次頁の参考「池袋リポーン構想」(東京アーバンクリエイト21)のような南側開発と一体的な計画の中での動線整備という方向性をさぐることにする。その際にはビックリガードの拡幅再整備(自転車道の整備)と一体的な検討も必要である。

## 参 考

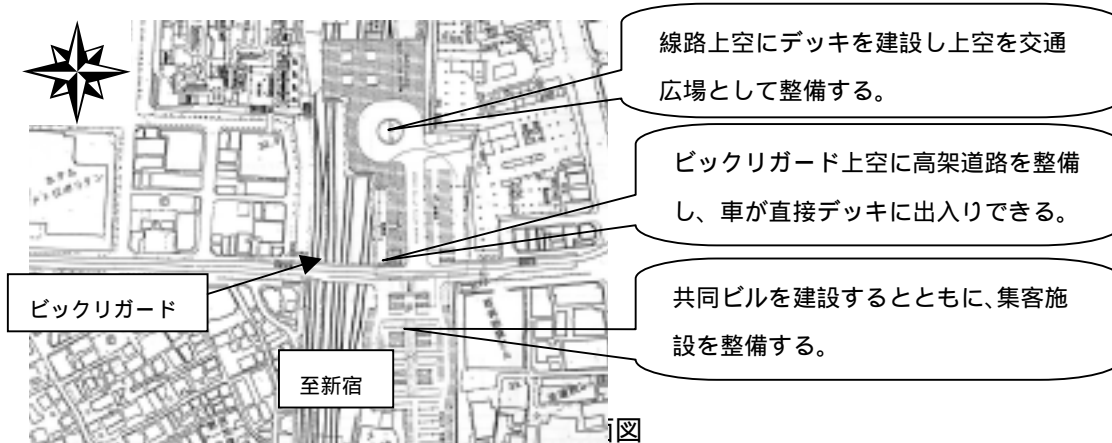
「特定非営利活動法人東京アーバンクリエイト21」は、「暮らし豊かにこころ輝く都市」の実現を目指して設立された団体で、平成14年11月、「池袋リボン構想」を作成しその中で「池袋駅南口の東西デッキ事業」を提案した。

### (1) 池袋駅南口の東西デッキ事業の計画概要（東京アーバンクリエイト21案）

本事業計画は、池袋を「都市再生緊急整備地域」に指定し、既存の土地利用計画の規制にとらわれず民間企業が自由な都市計画を提案し、民間活力を最大限に活用し民間資本による事業を前提としている。

計画の内容

- ・ 南口交通広場の整備・高架道路の整備・共同ビルの建設・集客施設の整備



計画推進上の課題

- ・ 特別な緩和措置を受けたとしても事業採算性があるかどうか。
- ・ 民間事業者の組織化ができるかどうか。
- ・ 鉄道事業者等、多くの地権者の合意形成
- ・ 高架道路の整備についての構造の精査

### (2) 概算事業費（東京アーバンクリエイト21試算）

約600億円（建物建設費、道路整備費、デッキ整備費、借地費等）

### (3) 事業の可能性

アーバンクリエイト21の池袋リボン構想は民間主体の事業であり、実現に当たっては建物の敷地所有者及び鉄道敷地所有者の合意形成が事業の出発点となる。区は、具体的計画を受けて許認可及び規制の緩和等法律的な検討を行うこととなる。

なお、この計画では、東西の交流という視点より、池袋駅南側への利便性の向上や開発に伴いそこに至る動線整備という視点となる。

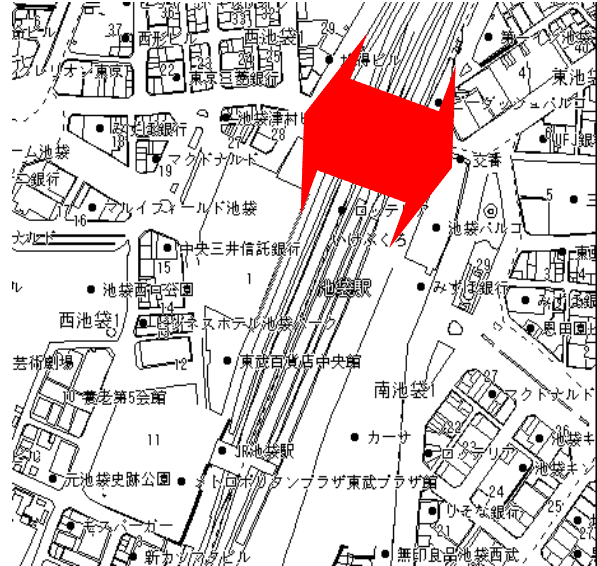
## (2) 北側デッキ設置案

北側（WEロード上空）にデッキを設置し、東西の歩行者動線を確保する計画であ

### 利用動線

デッキが歩行者動線、WEロードが自転車動線と分離することが可能となる。

北口は民有地を活用して街への動線を確保し、東口は民有地の活用または道路での車線減少で街への動線を確保する。



### 概算事業費及び特定財源

- ・ 概算事業費  
 30億～40億（幅員20m×延長約1000m、20000㎡で想定）  
 他事例を参考にし1㎡当たり150万円～200万円で試算した。  
 本事業費は、道路へのアクセス形状により大きく変わる。
- ・ 国庫補助事業  
 都市再生交通拠点整備事業  
 交通結節点改善事業（都市計画決定が必要）
- ・ その他の財源  
 事業実施に伴い共同事業者へ負担を求める。

### 事業効果

本計画位置は現在の駅前広場と隣接し、来街者が行き来する歩行者動線とも一致している。この位置での東西歩行者動線の拡充は、歩行者動線の現状、WEロードの老朽化からみても事業効果は高い。

## 検討課題・調整事項

本位置での東西デッキ整備の効果は高いものの、地下には現在多くの人々が利用している「WEロード」が設置されている。現在のWEロードは建設後相当な年限を経過しており、近い将来再整備を検討する必要がある。今後は、以下の内容を中心に検討を行うとともに、平行してWEロードの拡幅整備についても検討し事業効果を検証する。

- ・ 北口のアクセスは北口の低未利用地との共同事業も合わせて検討する。
- ・ 東口のアクセスはパルコの敷地または道路での車線減少で検討する。
- ・ パルコや東武デパートの建替、大規模改修にあわせて検討する。

## 4 - 2 WEロードの拡幅整備構想案

現在のWEロードは、天井高が低い、幅員が4m未満で自転車と歩行者が輻輳しているなど利用しにくい。そのため、WEロードの拡幅再整備を実施し、輻輳している歩行者と自転車を分離、駅地下コンコースとの直結、池袋駅東自転車駐車場との連結を検討する。



現在のWEロード（東出入口）



現在のWEロード（北出入口）

現在のWEロード交通量(平成9年調査)

歩行者 16,508人/12h (ピーク時 2,000人/h 午後3~4時)

自転車 3,718人/12h (ピーク時 500人/h 午後3~4時)

## 利用動線

WEロードを拡幅することにより自転車動線と歩行者動線を分離することが可能となる。また、池袋駅地下通路への直結も考えられる。

北口は私有地を活用して街への動線を確保し、東口は私有地の活用または道路での車線減少で街への動線を確保する。

## 事業費想定及び特定財源

- ・ 概算事業費  
30億～40億（幅員10m×延長約100m、1000㎡で想定）  
他事例を参考にし1㎡当たり300万円～400万円で試算した。  
道路へのアクセス形状により事業費は大きく変わる。  
池袋駅地下コンコースとの直結する費用は見込んでいない。
- ・ 国庫補助事業  
都市再生交通拠点整備事業  
特定交通安全施設等整備事業

## 事業効果

本計画位置は現在の駅前広場と隣接し、来街者が行き来する歩行者動線とも一致している。東西の歩行者動線を拡充することは、副都心“池袋”への来街者の回遊性の向上に寄与し、活性化への効果は高い。なお、拡幅により自転車と歩行者の動線を分離することが可能となり、安全性、快適性の高い歩行者・自転車通行空間を確保でき、現在の地下コンコースと直結することにより地下歩行者ネットワークが充実することとなり、その効果はより一層高いものが期待される。

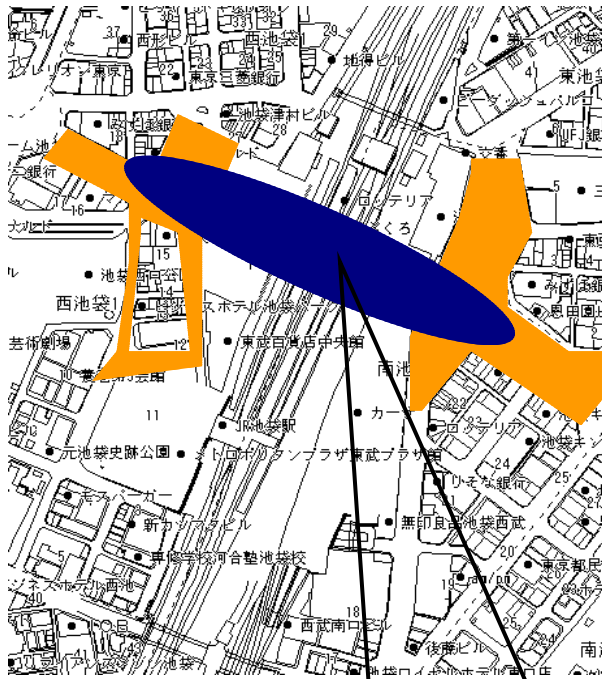
## 検討課題・調整事項

WEロードの拡幅整備は、今後以下の内容について調整を行い実現の可能性を検討するとともに、南側デッキ整備との整備効果を比較検討する。

- ・ 現在の池袋駅地下コンコースと直結を検討する。
- ・ 池袋駅東自転車駐車場との連結を検討する。
- ・ 北口のアクセスは区道敷や民有敷地（開発と連動）での可能性を検討する。
- ・ 東口はパルコの敷地、または道路での車線減少を検討する。

## 4 - 3 駅中央部上空デッキ構想案

線路上空に東西の貫通通路を整備するとともに、西武百貨店、東武百貨店を大規模改修し連続する形で、西口駅前広場や東口駅前広場上空でのデッキ整備を計画する。



東口と西口を結ぶ貫通通路、駅前広場を横断するデッキを検討する。



高上げ広場イメージ(船橋駅)



広場を横断するデッキイメージ(船橋)



高上げ広場イメージ(新宿駅西口)

## 利用動線

西武百貨店と東武百貨店内に貫通通路を整備するとともに、駅前広場を横断するデッキを整備し街への動線を確保する。

西武百貨店、東武百貨店内で上下の交通手段を整備し来街者を地上へ誘導する。

## 特定財源

- ・ 概算事業費  
貫通通路の幅員及び道路上空デッキの位置・規模により大きく変わるため、今後幅員・位置等の諸条件を整理した上で試算する。
- ・ 国庫補助事業  
都市再生交通拠点整備事業  
交通結節点改善事業 (都市計画決定が必要)
- ・ その他の財源  
事業実施に伴い共同事業者へ負担を求める。

## 事業効果

本計画は来街者を街へ導き出すために、回遊に必要な歩行者動線を整備することを主眼においており、副都心“池袋”への来街者の拡散に寄与し、池袋副都心の活性化にとって最も効果は高い。また、来街者の利益性にとっても最も効果がある。

## 検討課題・調整事項

本計画の実施にあたっては、西武百貨店、東武百貨店内への貫通通路が不可欠であり、改築や大規模な改修に合わせて整備する必要がある。今後はそれらの可能性について以下の課題を中心に検討する。

- ・ 線路上空と道路上空については行政側での負担が可能であるが、民有地側での整備については関係する民間企業のメリットを考える必要がある。
- ・ 線路敷地の横断は、地下に数多くの構造物が入っており、鉄道事業者を含めた詳細な検討が必要である。

## 6 まとめ

池袋副都心の活性化には、池袋駅が単なる通過駅ではなく、ターミナル駅「池袋」として人を街へ導き出す方策が必要である。その方策の一つとして従来より東西デッキの整備が謳われている。

東西デッキは、区の上位計画である「豊島区基本計画」や「都市計画マスタープラン」に位置付けられており、池袋副都心の自転車や歩行者の回遊性を向上させ、災害時における防災空間として必要な施設である。

しかし、整備推進には事業主体による具体的な計画性、それを担保するための事業費の確保、鉄道事業者等土地所有者の承諾が不可欠であり実施にあたっては相当な問題を解決していかなければならない。

東西デッキの実現には、整備によるメリットを明確にし、区のみならず鉄道事業者等土地所有者、地元の参画による共同事業として推進することにより可能となる。

南側でのデッキ案や開発による集客施設とのデッキ一体整備案、北側での WE ロードの拡幅整備案やデッキ整備案、そして駅中央部での駅前広場と合わせたデッキ案は、それぞれ主体となる事業者や整備の目的は異なっており、今回は構想としての検討に止めている。いずれの案も区単独では不可能で、関連する土地や建築物、鉄道事業者との一体の整備が必要である。

今回、これらの構想を示すことにより、今後の民間開発にあたっての重要な検討課題としていきたい。