

令和6年3月27日

豊都計審報告5 資料第1号

# 池袋駅コア整備方針 2024



令和6(2024)年2月



## はじめに

武蔵野田園地帯であった池袋のまちは、日本鉄道品川線と豊島線の開通により、1903年（明治36年）に交通の要衝として池袋駅が開業し、その後の鉄道網の拡充等により、現在では4社8線の鉄道や複数の路線バス・高速バスが乗り入れ、新宿・渋谷と比肩する有数の巨大ターミナルへと成長を遂げ、東京の中核的な都市として発展してきた。

池袋駅は1日200万人を超える駅利用者を抱え、そのうち3/4が乗換利用者であり、鉄道網の結節点となる役割を担う一方で、駅利用者に対してのまちへの来訪機会を逃している側面もある。また池袋駅は、駅と直結した百貨店をはじめとする商業施設が集積し、その東西に位置するまちを結ぶ地下通路等が歩きにくいなど様々な要因から、来街者が駅直近の利用に限定され、駅からまちへ人の流れが拡大せず、まちの東西の回遊が見られない「駅袋<sup>\*</sup>」と揶揄されてきた。今後、池袋の特性を活かし、課題解決を図る取組を進め、次の時代に向けて、さらなる成長を果たしていく必要がある。

こうした状況に対し、2015年（平成27年）7月、特定都市再生緊急整備地域<sup>\*</sup>の指定（池袋駅周辺地域）を契機に「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」（平成28年・池袋駅周辺地域再生委員会）において、池袋駅周辺地域を「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」と位置づけ、池袋の特性であるアート・カルチャーを旗印に、巨大ターミナルが持つポテンシャルに見合う発展型のまちづくりの将来像を掲げた。さらに、「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」（平成30年・池袋駅周辺地域再生委員会）においては、6つの基盤整備の目標と「池袋駅コア」の4つの整備項目の考え方が整理され、4つの公園とその周辺をアート・カルチャー・ハブと位置付け、点在するアート・カルチャー・スポットと連携し、まちの回遊性を高めていくなど、地域の個性を際立たせるまちづくりの方針を示した。

この「池袋駅コア整備方針2024」は、「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」の具体化を図るとともに、池袋駅周辺地域の価値をより高めるため、「人中心のウォークラブル<sup>\*</sup>なまちづくり」を進めていく視点を新たに取り入れ、「駅袋」の脱却を図ることとしている。特に池袋駅西口エリアについては、再開発の検討が進んでおり、こうした池袋駅周辺地域の状況を踏まえて、誘導すべき都市機能や都市基盤などの整備方針を取りまとめたものであり、今後、行政、鉄道事業者、地権者、開発事業者等が連携して取り組むべき内容を示している。

なお、池袋駅東口エリアについては、環状5の1号線開通後の明治通りのクルドサック化<sup>\*</sup>に向けた検討を区が中心となって進め、その進展状況をみながら、今後、本整備方針を更新していくこととする。



## 目次

|    |                                   |    |
|----|-----------------------------------|----|
| 1  | 池袋駅コア整備方針 2024 の目的                | 1  |
| 2  | 池袋駅コア整備方針 2024 の目標年次と対象範囲         | 2  |
| 3  | まちの成り立ち                           | 2  |
| 4  | 池袋駅周辺地域の特性と課題                     | 3  |
| 5  | 池袋駅周辺地域の将来像とまちの発展イメージ・本整備方針のコンセプト | 5  |
|    | 「脱・駅袋」を実践するための要素と方針               | 7  |
|    | 方針① アート・カルチャーの魅力で人を集める            |    |
|    | 取組1 多様な都市機能の集積と連携を図り、拠点性を高める      | 9  |
|    | 取組2 持続可能なアート・カルチャー活動の展開           | 13 |
|    | 方針② 駅からまちへ人を広げ、まちの東西の回遊性を向上する     |    |
|    | 取組3 駅とまちが一体となった都市空間の創出            | 15 |
| 6  | 取組4 他地域とのアクセス性を高める交通結節機能の強化       | 19 |
|    | 方針③ みどりで回遊・滞在の質を高める               |    |
|    | 取組5 歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりの整備       | 20 |
|    | 取組6 地域の人々に愛され親しまれるみどりを育てる         | 21 |
|    | 方針④ 持続可能な都市インフラでまちを支える            |    |
|    | 取組7 大規模ターミナルとしての防災性を高める           | 22 |
|    | 取組8 環境に優しいまちづくりに取り組む              | 22 |
| 7  | 池袋駅コアの整備イメージ                      | 23 |
|    | ・関連上位計画等                          | 29 |
| 参考 | ・池袋駅周辺地域再生委員会                     | 30 |
|    | ・用語解説集                            | 31 |

本文中において、特に解説が必要な語句は、末尾に「\*」を付している。用語解説集 (P.31～32) を参照。



# 1 | 池袋駅コア整備方針 2024 の目的

「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」において、池袋駅周辺地域のまちづくりの将来像を「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」と定めており、この実現に向けては「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」に示した「池袋駅コア」ならびに池袋駅周辺の都市開発において、一体的に整備すべき都市機能及び4つの整備項目（駅まち結節空間・東西連絡通路・東西駅前広場・駅関連施設）を具体化するため「池袋駅コア整備方針 2024」を策定する。

## ■池袋駅周辺地域のまちづくりの将来像・池袋駅コアの特徴

世界中から人を惹きつける「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」

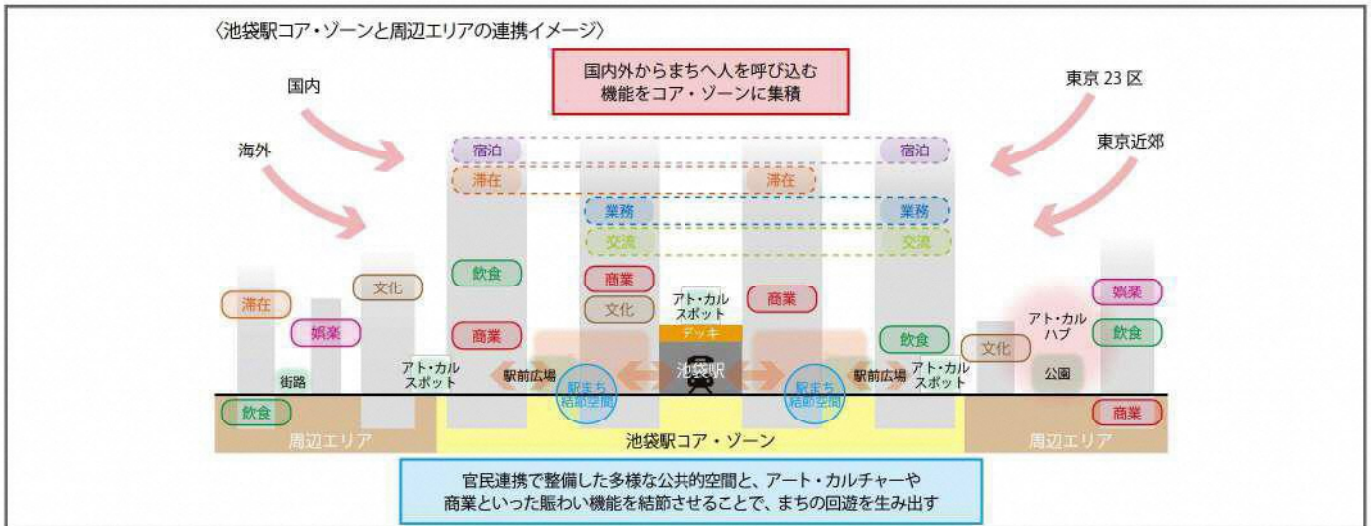
界隈を歩き、にぎわいと四季の彩りを感じるまち・池袋

アート・カルチャーの魅力で、世界中から人を呼び寄せ、新文化・新産業を育む

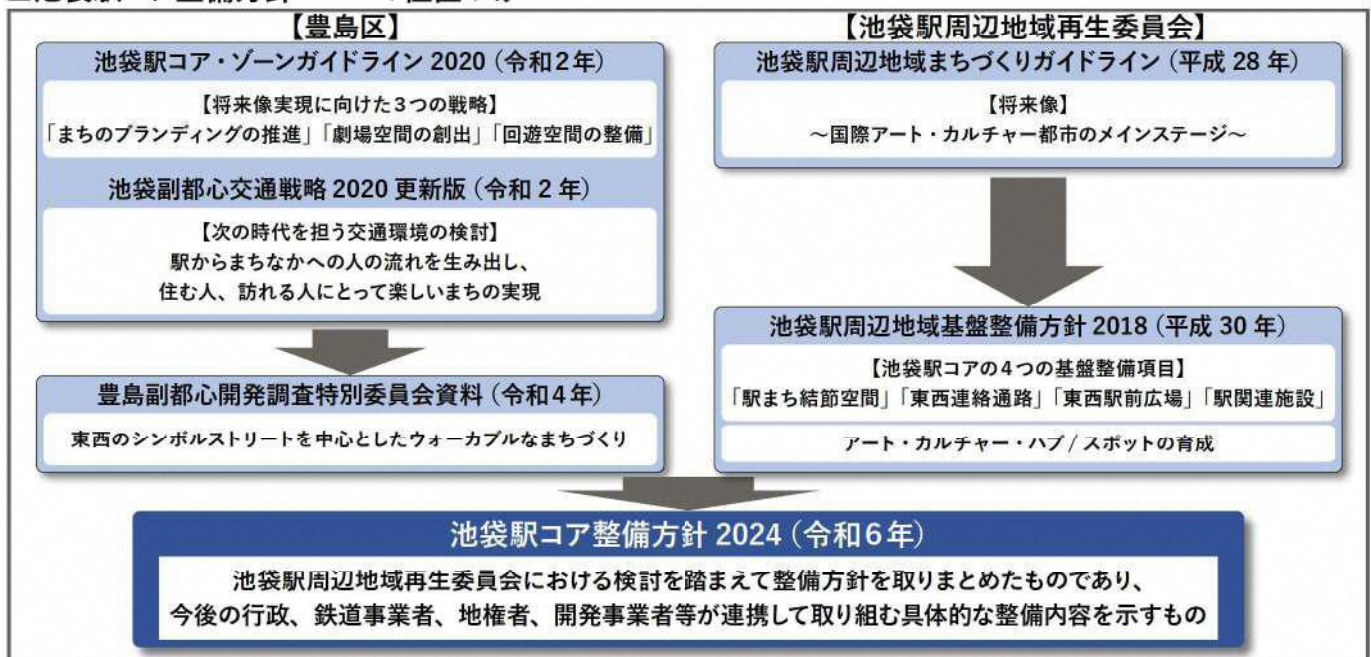
都市空間を人間優先へ、誰もが主役になれる舞台に

先人が培ってきた文化資源を生かしながら、新たなまちづくりへ

出典：池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン



## ■池袋駅コア整備方針 2024 の位置づけ

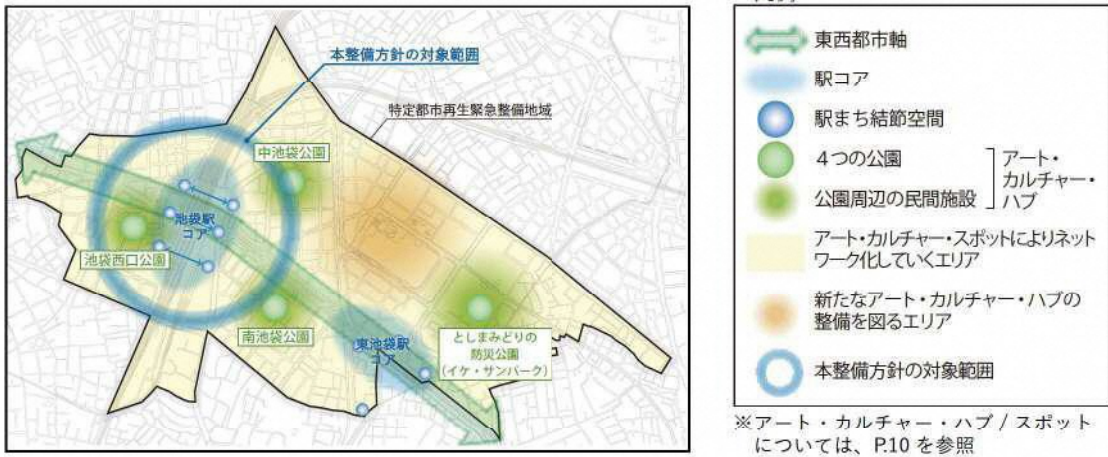




## 2 | 池袋駅コア整備方針 2024 の目標年次と対象範囲

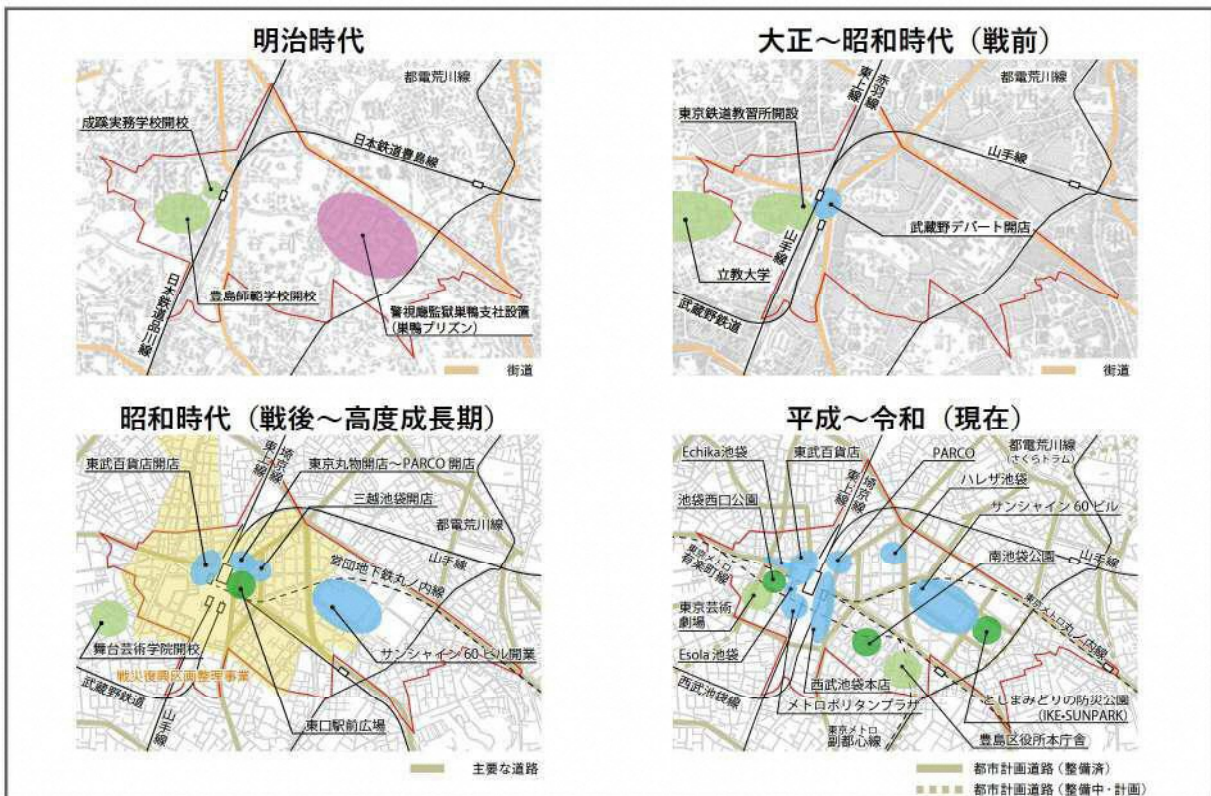
「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」で示している目標年次は 2035 年に対し、現在のまちづくりの動向を踏まえ、本整備方針では、2040 年代のまちの姿を想定する。また「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」に示した「池袋駅コア」を含む以下のエリアを本整備方針の対象範囲とする。

■池袋駅コア整備方針 2024 の対象範囲



## 3 | まちの成り立ち

1903 年（明治 36 年）池袋駅の開業以降、駅を中心にまちが形成され、百貨店などの商業施設が集積し発展してきた。平成以降は、東京芸術劇場などが整備され、芸術・文化のまちとして成長し、近年では公園等のリニューアルにより、区内外から家族連れや外国人観光客が集まるなど、賑わいがあふれ、新たに注目を集めている。一方、池袋駅は鉄道や駅前の車道などの交通インフラにより東西のまちが分断されており、まち全体の回遊性が乏しいなど、取り組むべき課題が残されている。





## 4 | 池袋駅周辺地域の特性と課題

### 特性① 「芸術・文化を軸とした豊島新時代」のまちづくり

- 池袋モンパルナス<sup>\*</sup>やトキワ荘<sup>\*</sup>など、アーティストの揺籃の場として歴史があり、マンガ・アニメから伝統芸能まで、新旧の池袋文化が根付いている。
- 東京芸術劇場、あうるすぽっと、Hareza 池袋など、集客施設が充実し、文化資源活用による新たなまちづくりのポテンシャルを秘めている。



マンガ・アニメの魅力発信



ふくろ祭り / 東京よさこい

### 特性② 幅広い世代が集い、多様な人々が生活する「新陳代謝が活発なまち」

- 来街者の年齢層・家族構成・職業が多様で、駅周辺に集積する商業施設の後背地には、住宅や事務所が広がり、職住商が近接している。
- 駅至近に大学が立地し、学生の往来が多く、繁華街に若者が集っている。
- アジアを中心とした外国人居住者も多い。



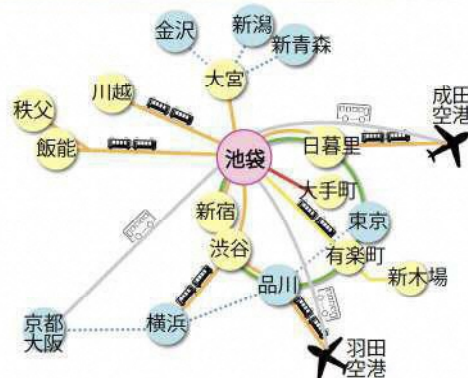
立教大学



池袋駅西口の飲食店街

### 特性③ 池袋駅を中心とした「広域交通結節点」を形成

- 鉄道4社8路線が乗り入れ、首都圏各都市へのアクセス利便性が高い。
- 乗降客数が1日あたり約200万人を誇る世界有数のターミナル駅を有している。
- 鉄道利用者の3/4は乗り換え利用者であり、池袋のまちを訪れる潜在的な需要がある。
- 国際空港等と結ぶ高速バスや周辺地域と結ぶ路線バス、池袋のまちを周遊するイケバス<sup>\*</sup>が運行し、多様なエリアを網羅している。



池袋の広域アクセス

### 特性④ 「魅力的な公共空間」へ再整備

- 緑豊かで居心地の良い南池袋公園や音楽・演劇等が楽しめる池袋西口公園など、駅周辺の公園が再整備されている。
- 駅東西のグリーン大通りとアゼリア通りの広幅員道路では、歩行者中心の道路再編の期待が高まっている。また、立教通りの無電柱化・車道の一方通行化など、歩行者空間拡大の取組が進められている。
- 環状5の1号線の整備を契機として、駅周辺の通過交通の更なる転換が見込まれている。



南池袋公園



### 課題① 都内他地域と比較して「世界中から人を惹きつける拠点性」が低い

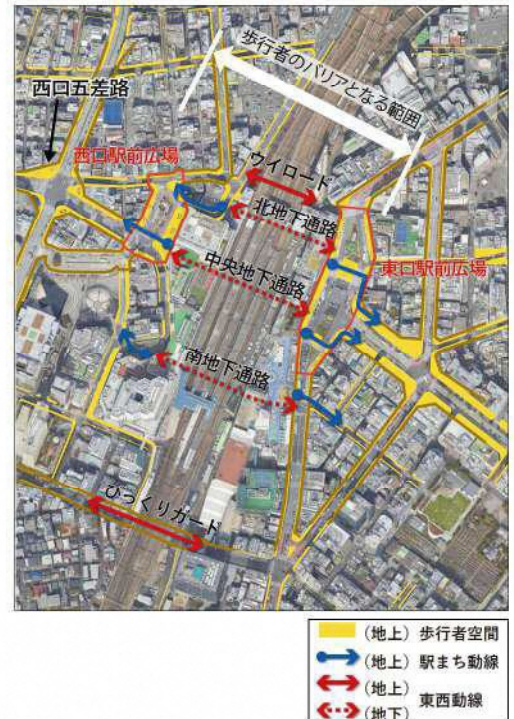
- 駅を中心に建築後 40 年以上を経過した老朽建物が多く、施設の更新時期を迎えている。
- 駅直近に芸術・文化の情報発信や表現の場が少ない。
- 訪都地としての人気が高くなく、ニーズに合った宿泊場所が少ない。
- 大規模なオフィスビルや企業の本社が少ない。



出典：国・地域別外国人旅行者行動特性調査結果／東京都（令和 4 年）

### 課題② まちの東西の「回遊性」・駅からまちへの「流動性」が乏しい

- 鉄道や駅前の車道などの交通インフラが歩行者のバリアとなっており、東西のまちからまちへ人の回遊性が乏しい。
- まちの東西をつなぐ公共の道路がウイロード、びっくりガードに限られており、特にウイロードは、駅や周辺施設と有効に接続されていない。
- 鉄道施設内の地下通路は、駅利用者の交錯やバリアフリー<sup>\*</sup>未対応な箇所があり、円滑な歩行者動線となっていない。
- 駅の出入口がわかりづらく、また、駅周辺に人々の滞留や交流を促す心地よい歩行者空間が不足している。
- バスやタクシーの乗降施設が分散しわかりづらく、駅から乗降施設に向かう間に複数回車道を横断する必要があり、交通結節機能に劣る。
- 西口五差路交差点の形状により、円滑な車両交通や歩行者の駅からまちへの移動を阻害している。
- 移動制約者や荷さばき需要等に対応する駐車場施設、観光用の貸切バス乗降施設が不足している。



### 課題③ 駅周辺に「みどり」が少ない

- 駅周辺の緑被率が低く、居心地の良い緑化空間が形成されていない。
- 歩きながらみどりと親しむ機会や都市の中の新たな自然環境の創出、美しいみどりの景観づくりが求められている。



出典：豊島区みどりの基本計画（令和 5 年）

### 課題④ 交通ターミナル周辺としての「防災性」と「環境配慮」が不足している

- 災害時の一時待機場所<sup>\*</sup>、一時滞在施設<sup>\*</sup>が不足している。
- 複数管理者間の災害時における避難誘導や帰宅困難者支援などの危機管理体制が整っていない。
- 既存のエネルギー基盤を活かした環境負荷低減の取組が不足している。



東日本大震災による池袋駅構内の様子



東日本大震災による公衆電話の列



## 5 | 池袋駅周辺地域の将来像と まちの発展イメージ・本整備方針のコンセプト

これまでの上位計画を踏まえつつ、まちの価値をより高める新たな視点を取り入れ、池袋駅周辺地域が目指すまちづくりの考え方を再整理するとともに、その発展イメージと本整備方針のコンセプトを示す。

### <池袋駅周辺地域の将来像>

#### ■上位計画の考え方

##### 池袋駅周辺地域のまちづくりの将来像

#### ～世界中から人を惹きつける「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」～

池袋駅及び周辺市街地の都市基盤の再編と併せて文化・芸術等の育成・創造・発信・交流等の機能の充実・強化を図るとともに、魅力ある商業、業務機能等を集積し、国際アート・カルチャー都市を形成

出典：池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン（平成 28 年）

##### 都市基盤・都市機能の整備方針

#### 【池袋駅コアの“4つの整備項目”と東西都市軸の形成】

- 駅まち結節空間：地下やデッキと地上とをつなぎ駅からまちへ人の流れを拡大する。
- 東西連絡通路：3本の地下通路と連携して東西駅前広場を明快につなぐ。
- 東西駅前広場：交通結節機能を強化し安全で快適な歩行者空間を拡大する。
- 駅関連施設：誰にとってもわかりやすく快適な駅空間を形成する。
- 東西都市軸：池袋駅の東西と2つの駅コアを結び人々の交流をまちへ広げる回遊動線の幹を形成する。

#### 【アート・カルチャー・ハブ/スポットの育成】

- 4つの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・ハブを育成し、それらをつなぐアート・カルチャー・スポットをまちなかに整備することで、ネットワーク化していく。

出典：池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018（平成 30 年）

#### ■新たな視点

##### 池袋東口と西口をつなぐウォーカブルなまちづくり

#### 【東西のシンボルストリートを中心としたウォーカブルなまちづくり】

- 今後目指すべき人中心のウォーカブルなまちづくりのため、4つの公園を核として自然の豊かな関係性を創出しつつそれらをむすぶ魅力的なシンボルストリートによってシンボルストリートを中心としたエリア全体の回遊性を飛躍的に向上させる。



出典：豊島副都心開発調査特別委員会資料（令和 4 年）

### <池袋駅コア整備方針 2024 のコンセプト>

#### ウォーカブルなまち・池袋に生まれ変わる「脱・駅袋」の実践

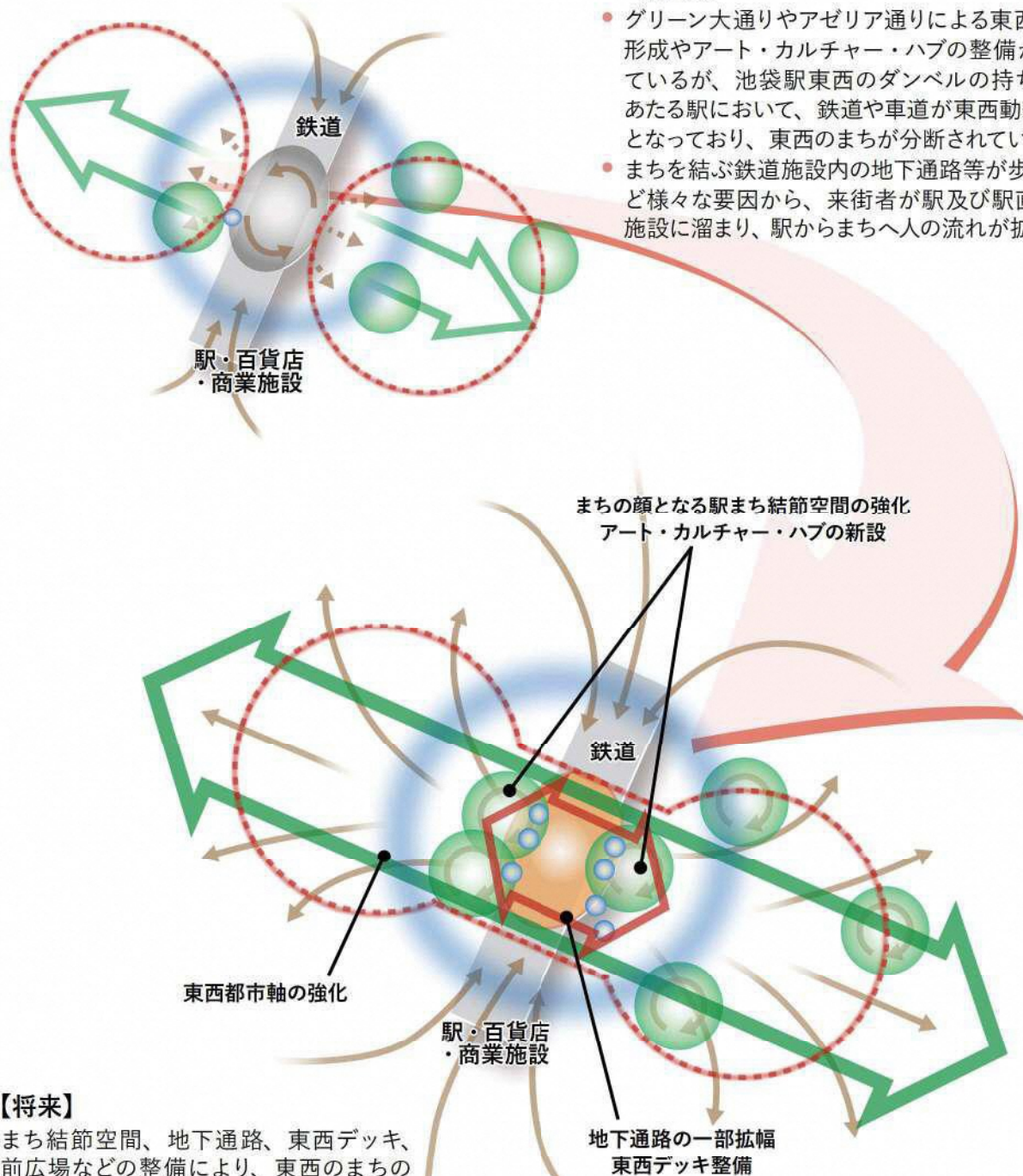
アート・カルチャーの魅力や都市機能の集積、情報発信により国内外から人を集め、駅東西の往来の促進やまちに人を送り出すための基盤整備と居心地の良い空間づくり、安心して暮らせる環境整備を同時に行うことにより「駅袋」からの脱却を図る



## ▼ まちの発展イメージ（ダンベル型のまちづくりの実現に向けて）

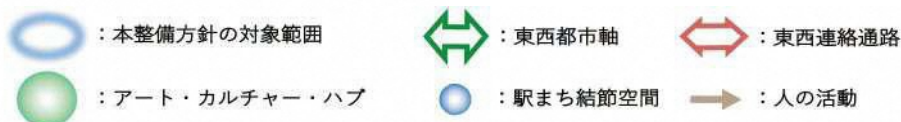
## 【現状】

- グリーン大通りやアゼリア通りによる東西都市軸の形成やアート・カルチャー・ハブの整備が進められているが、池袋駅東西のダンベルの持ち手部分にあたる駅において、鉄道や車道が東西動線のバリアとなっており、東西のまちが分断されている。
- まちを結ぶ鉄道施設内の地下通路等が歩きにくいなど様々な要因から、来街者が駅及び駅直近の商業施設に溜まり、駅からまちへ人の流れが拡大しない。



## 【将来】

- 駅まち結節空間、地下通路、東西デッキ、駅前広場などの整備により、東西のまちの接続が強化され、駅からまちへ人の流れが拡大する。
- アート・カルチャー・ハブを4つの公園に加えて駅東西に配置することで、さらなる回遊の活性化が図られ、人中心の「ウォークブルなまちづくり」が実現する。



※将来像の実現に向けて、回遊性の活性化を図ることを目的として、アート・カルチャー・ハブを補完するものとしてアート・カルチャー・スポットも配置する。  
※池袋駅東口エリアについては、今後開発の機会をとらえて本整備方針を更新していくこととする。