

# 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

2019年5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。

これまで池袋では、昭和 53 年にサンシャインシティが竣工して以来、幾つかの都市再生事業が展開されてきましたが、都心部の急速な変貌に比べて、池袋のまちづくりは大きく遅れをとってしまいました。

その一方で、生活感があり、気安さでイメージされる人間的な生きた魅力そして文化など、“池袋らしさ”が残っています。これから進める都市再生には、この池袋の個性を十分に活かすことができる可能性を秘めています。

こうした中で、池袋副都心の交通環境は都市計画道路の整備とともに、かつてない大きな転換期を迎えます。

西口方面では、環状 6 号線や補助 172 号線、補助 173 号線が完成しました。東口方面では、補助 81 号線の事業が進展し、環状 5 の 1 号線の地下道路の整備が進んでいます。

これを機に、池袋副都心周辺の大きな交通ネットワークができあがり、池袋駅前、特に東口駅前の明治通りに流入していた通過交通の激減が予想されます。

同時に、ハレザ池袋周辺のまちづくりが動き始め、池袋西口駅前街区でも再開発準備組合が立ち上がり、さらに造幣局跡地周辺整備の事業が開始されるなど、都市再生に向けた動きも活発になっています。また、池袋駅の東西を結ぶデッキ構想も次のステップへ向けて検討しています。

池袋副都心交通戦略は、このような交通環境の変化とまちづくりが連動して都市再生を実現する姿を取りまとめたものです。それは、人が主役となるまちづくりを見据えた、自動車に過度に依存しない人と環境にやさしい都市です。

これまで自動車が占めていた道路空間のウエイトを歩行者に振り替え、駅からまちなかへと人の流れを生み出すことで、住む人、訪れる人にとって楽しいまちを目指します。

目指す交通環境を実現するためには、自動車利用や荷捌業務の変更、交通結節施設の再配置など様々な影響と課題が生じます。次の時代を担う交通環境を整えていくために、豊島区が先頭に立ち、関係機関との連携とともに区民のみなさんと力強く協働しながら、解決策を見出していかなければなりません。

このような池袋の交通環境の変化を千載一遇のチャンスと捉え、大震災にも耐え得る都市としての新たな発展への道筋をつくり、この池袋副都心を人と環境に優しく、東京の発展の一翼を担う安全で快適な都市空間として再生していきます。



# 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（案）

## 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	09
2-5. 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例	11

## 3 章

### 交通戦略の推進

3-1. 交通戦略の取組み施策	17
3-2. これまでの取組み	18
3-3. 実現に向けたロードマップ	20
3-4. 取組む事業・施策の役割分担	21
3-5. 進行管理並びに評価・見直し	22



# 1 章

## 池袋副都心交通戦略策定の目的

池袋副都心交通戦略の役割と位置付けを示します。





# 1-1. はじめに

池袋副都心については、自動車に過度に依存しない『人と環境にやさしい都市』を目標として、「池袋副都心交通戦略」（以下「交通戦略」という）を2011年9月に策定し、安全で快適な歩行者空間の創出に向け、継続的に施策展開を図っているところです。

こうした中、交通戦略策定以降、都市計画道路の整備が進んだほか、豊島区本庁舎の完成やハレザ池袋周辺開発、造幣局跡地地区の街づくりなど、池袋駅を中心とした新たな都市づくりが動き始めています。さらに2015年7月には池袋駅周辺が（特定）都市再生緊急整備地域に指定を受け、公民での検討が進んでおり、まちづくりをとりまく環境が大きく変化しています。

まちづくりの計画に目を向けると、東京都では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、2015年3月に都市マスタープランである豊島区都市づくりビジョンを改定、2016年に池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン、2018年に池袋駅周辺地域基盤整備方針を策定したことで、まちづくりのさらなる進展が期待されます。

このような環境の変化に対応しながら『人と環境にやさしい都市』を実現できるよう、交通戦略の更新を行います。

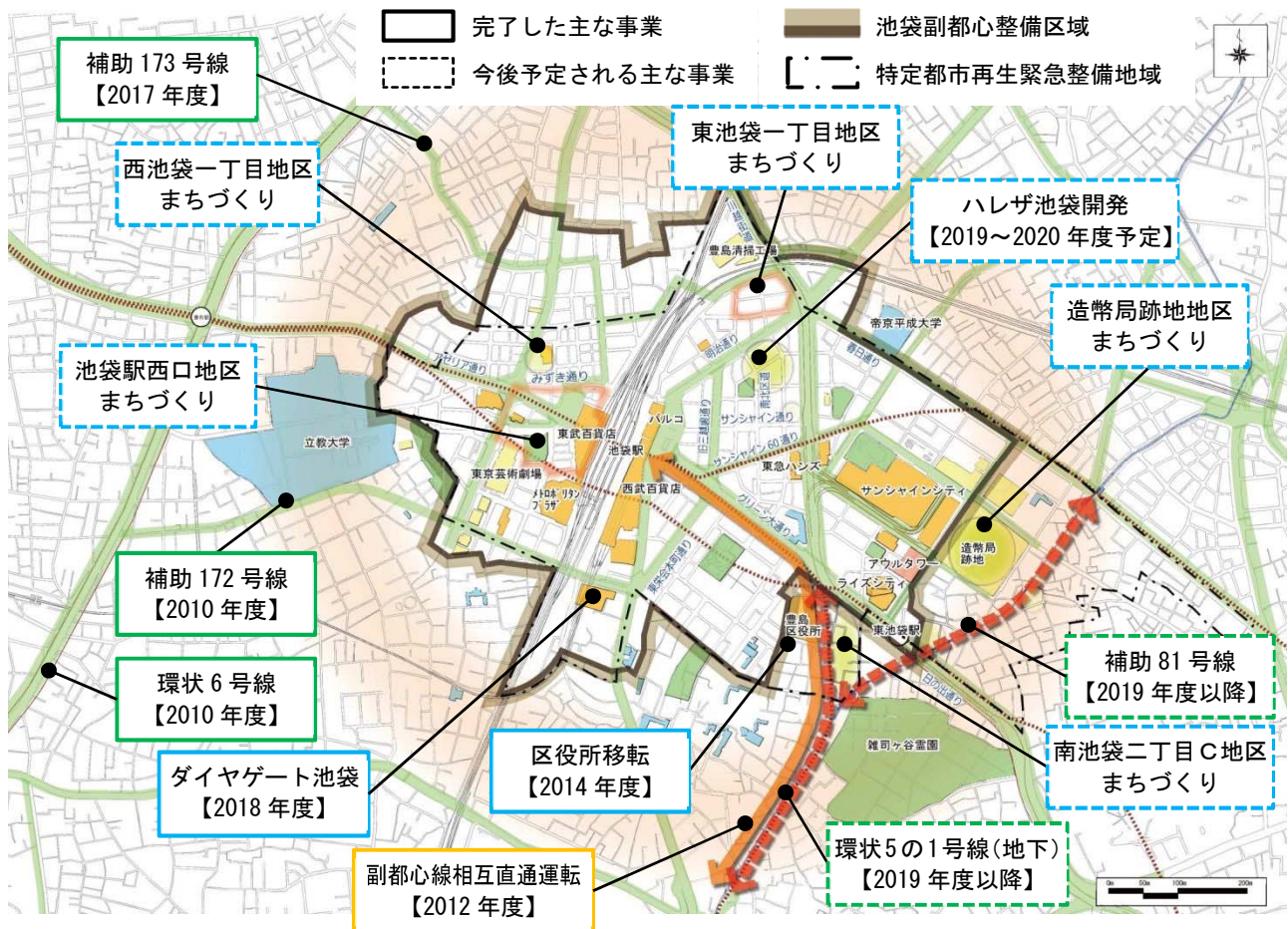


図 1-1 池袋副都心の交通環境の動向

## 1-2. 交通戦略の役割

交通戦略は、自動車に過度に依存しない都市の一つのモデルを目標に、「人が主役」となる交通環境を具体化し、現在の交通環境と目標とする交通環境とのギャップをどのようにして埋めるのか、解決への最も重要な視点を見つけます。

さらに複雑多岐にわたる交通課題を解決するために、関係者との協議を経て、実現化に向けた一つの方向性と交通のあり方を示していきます。

### 関連計画(東京都)

都市づくりのグランドデザイン(2017年)

都市計画区域マスタープラン(2014年)

### 豊島区

豊島区基本構想(2003年)  
豊島区都市づくりビジョン(2015年)

### 池袋副都心交通戦略

池袋の交通のあり方を考える

目標となる交通環境の実現に向けて

(特定)都市再生緊急整備地域指定

池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン  
(2016年)

池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018  
(2018年)

図 1-2 池袋副都心交通戦略の位置づけ

### ■池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018 の概要

安全で快適な都市空間を創出し、まちづくりガイドラインに示す将来像である「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」を実現するため、都市再生事業を進める際に公民が連携・協働して対応すべき、都市基盤に関する課題と取組みを整理するもの

#### ○池袋駅コア・ゾーンでの取組み（地域の核を成す池袋駅の周囲を池袋駅コア・ゾーンとして指定）

- ・街区再編による大街区化を進め、狭小敷地や細街路の解消、オープンスペースの確保を実現
- ・池袋駅と周辺施設との一体的な開発により、多様な都市機能の高度な集積を実現
- ・駅とまち、駅の東西をつなぐ歩行者動線を確保し、都市の玄関口を形成
- ・自動車の侵入を最小限に抑え、歩行者優先の都市空間を実現

#### <「国際アートカルチャー都市のメインステージ」とは>

- ・固定の劇場だけでなく、広場や道路、公園などを活用し、リアルな表現・発信の場をまちなかに創造する。
- ・様々な空間で、多様な価値観を持つ来街者や住民が日常的に交流することで、新文化・新企業のスタートアップ、育成を支援する。

# 1-3. 池袋副都心交通戦略の目的

豊島区都市づくりビジョンにおける、まちづくりの取組み方針を示します。

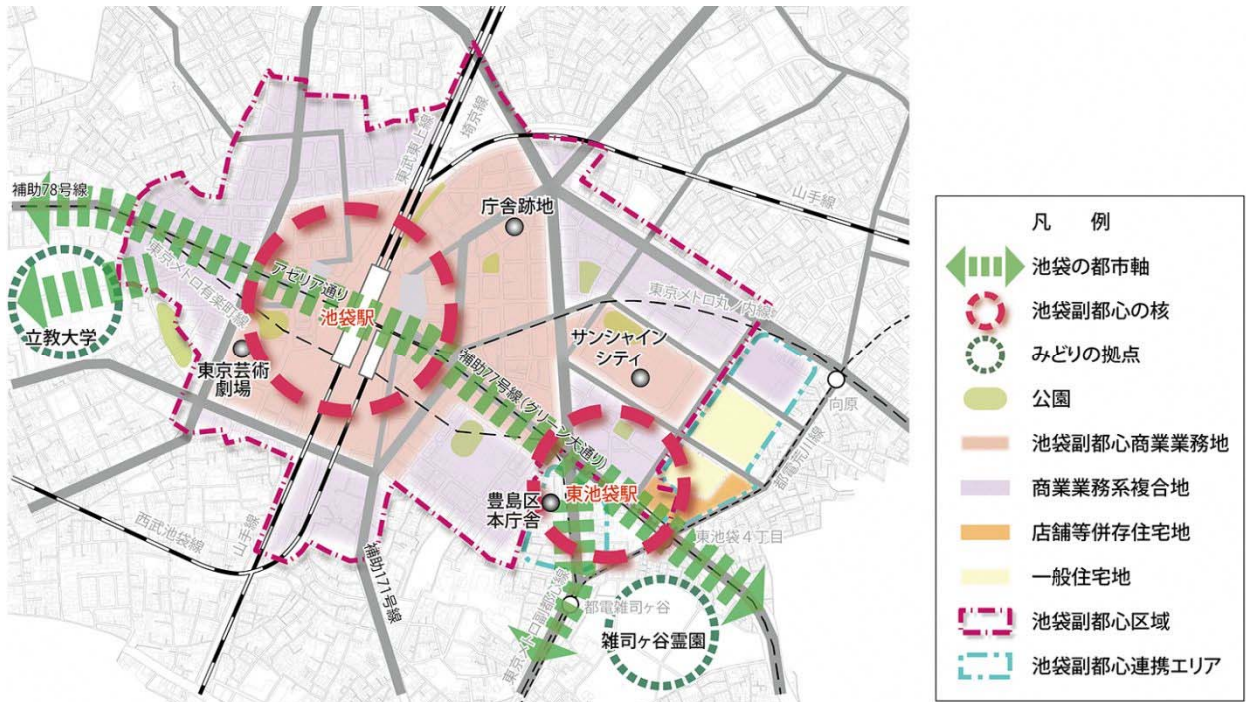


図 1-3 池袋副都心の土地利用方針図

- 方針1 高度な防災機能を備えた都市の実現
- 方針2 人に優しい交通環境の構築
- 方針3 ライフステージに応じた良好な住環境の整備
- 方針4 エネルギー効率の高い低炭素型都市への転換
- 方針5 みどりの回廊に包まれた憩いの創出
- 方針6 個性のある美しい都市空間の形成
- 方針7 文化を軸としたにぎわいと活力の強化
- 方針8 健康を支える快適な都市づくりの展開

図 1-4 池袋副都心の再生方針

以上出典：豊島区都市づくりビジョン

【池袋副都心交通戦略の検討趣旨】

「次の時代を担う交通環境」を  
どのように整えていくのかについて検討します



# 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、まちなかに人通り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」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道路空間では、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）に戻し、歩行者と他の様々な交通とのバランスをとった交通環境としていきます。

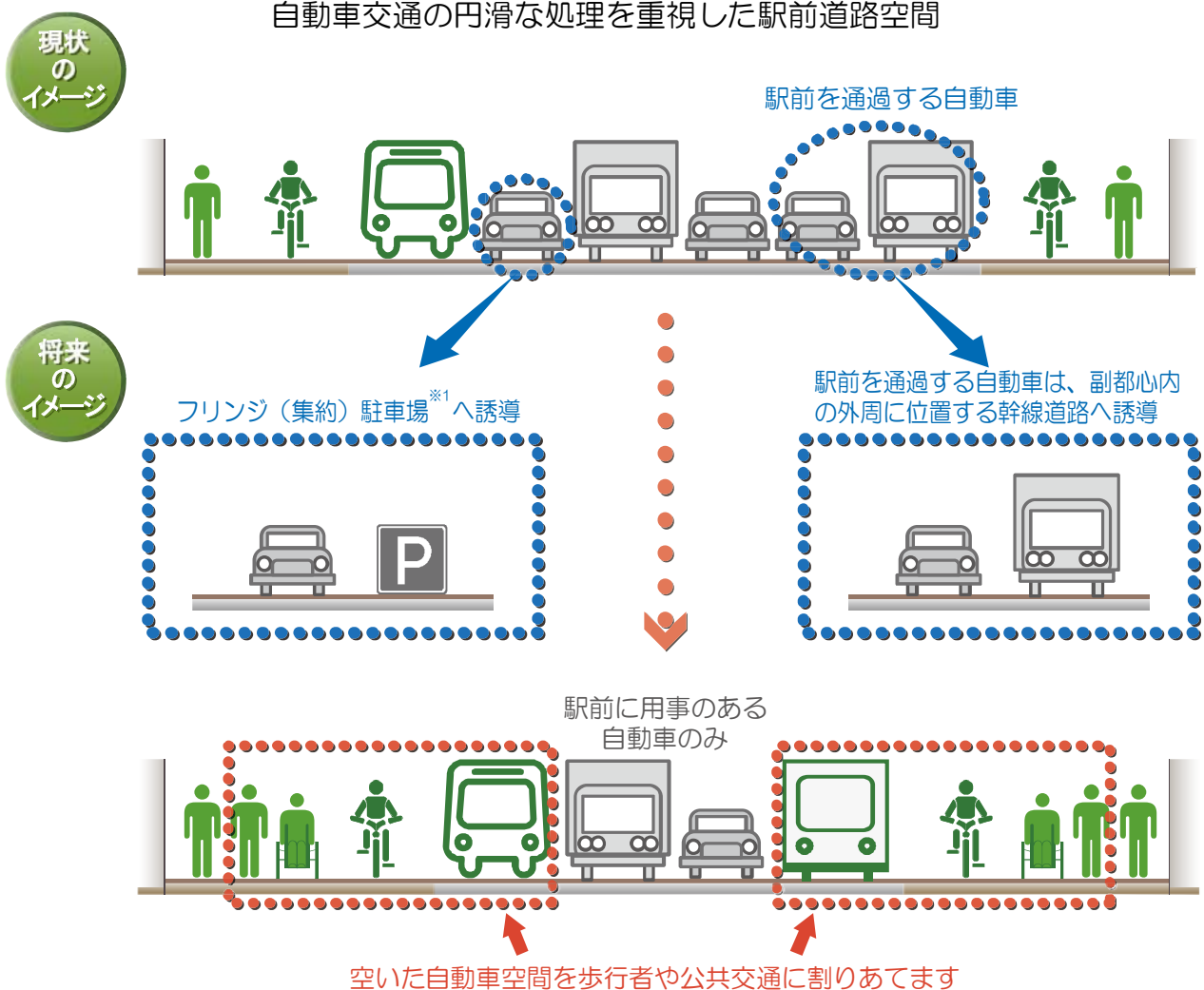


図 2-1 道路空間における交通のバランス

※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。通路も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、快適に安全に歩くことができません。
- 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、信号待ちにより駅から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空間の不足]

- グリーン大通りの一部やサンシャイン60通りなど、池袋への来街者が集中する道路では、歩道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空間が不足している状況にあります。

#### [歩行空間の不連続、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駐車場にアクセスする自動車の流入、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、欲しい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…

#### [交通モード乗換え機能の分散]

- バスやタクシーに乗ろうとすると、駅から乗り場まで距離があり、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、駅から各交通モードの利用、あるいは鉄道と各交通モードの乗り換えといった、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]

- 駅前の空間は、池袋を通過する自動車、地下駐車場に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、分散したバス停を集約するにしても、新たな交通モードを導入しようとしても、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街区離れるとオフィスが主に立地し、買物や娯楽のために訪れる方々が少なく、駅とまちをつなぐシンボリックな空間として活かしきれていません。

#### [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から、人の往来が活発ではなく、駅を挟んだ東西市街地間の一体感が不足している状況です。

#### [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、まち全体へと広がりがみられません。

## 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。

### 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

住民・来街者の満足度

※自駅乗降客数：鉄道間の乗換客を除く乗降客数。

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の推移 ※2	[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・来街者の満足度向上 ※3	[2010年度値] 21.5%	[2016年度値] 28.1% ▲	満足度の向上 ▲

※2 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。

※3 「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）

#### ① 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数の増加

- 1日あたりの乗降客数が約260万人<sup>※4</sup>を超える池袋駅では、鉄道間の乗換え利用が約3/4を占めており、池袋で降りる人（または乗る人）は約1/4にすぎません。
- 池袋副都心の交通環境を改善し、乗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ます。
- 目標値は、策定時点の2010年から25年後（2035年頃）に、2010年比で2割増加させ、600千人/日を目標とします。
- 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。

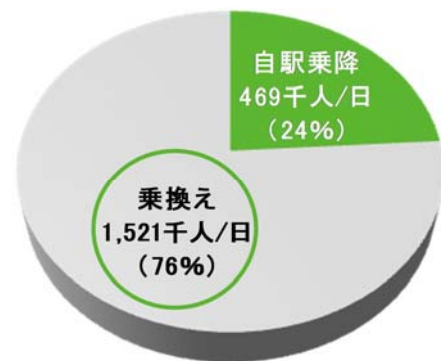


図 2-2 池袋駅における乗降客数の内訳<sup>※5</sup>

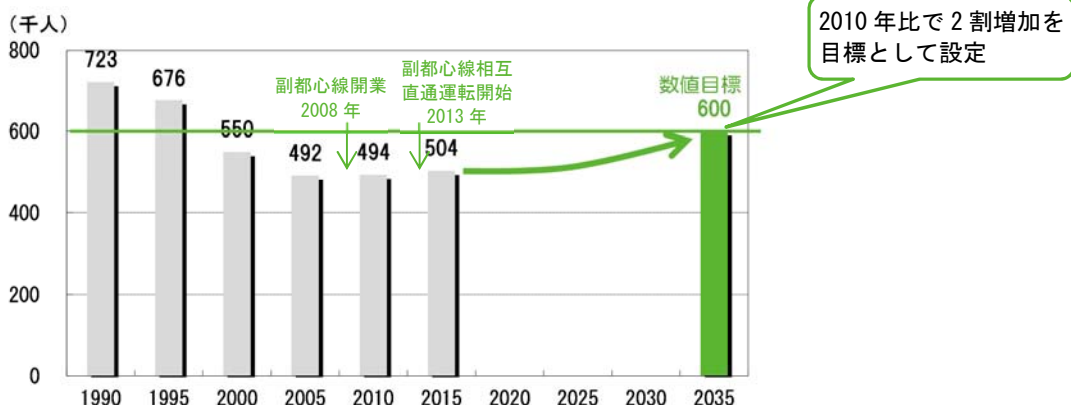


図 2-3 池袋駅及び東池袋駅の一泊あたり自駅乗降者数の推移と目標設定の考え方<sup>※6</sup>

## ② 滞在時間や目的施設数の増加並びに住民や来街者の満足度向上

- 「住む人、訪れる人にとって楽しいまち」に関しては、歩行者交通量、空き店舗率、滞在時間などの様々な指標が考えられますが、ここでは、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ます。

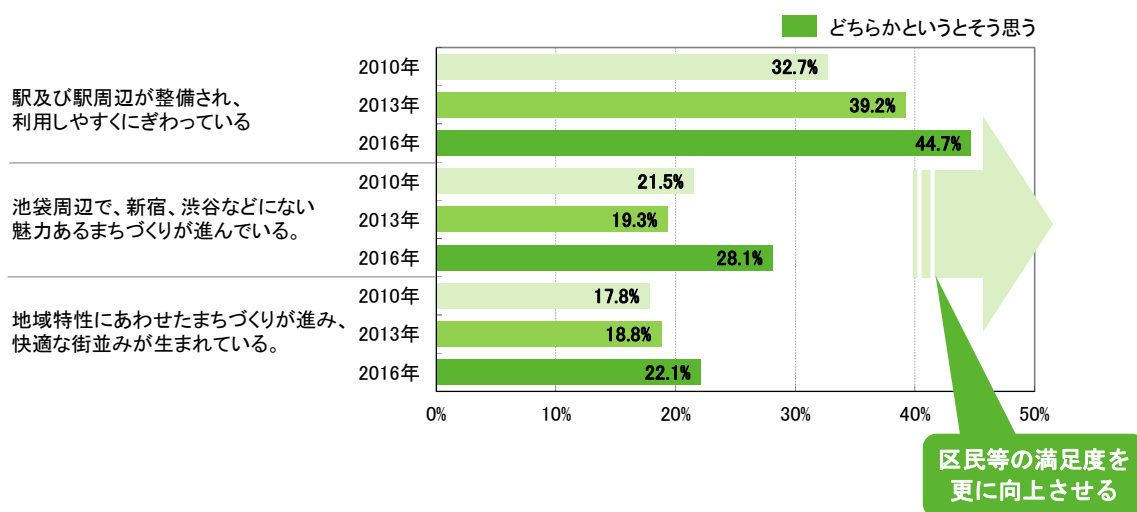


図 2-4 区民の都市再生や生活環境に対する評価※7

※4：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）  
なお※4の数値とは値が異なる。

※5：「平成27年大都市交通センサス」の定期利用に「平成26年版都市交通年報（平成24年度実績）」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出

※6：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

※7：「協働のまちづくりに関する区民意識調査（3箇年）」より池袋に関連する評価項目を抜粋し作成

## 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歩行者のための道路空間を確保します。
- 2) 安全で快適な歩行区域の形成
  - 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創出します。

#### 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の創出
- 歩行者・自動車・自転車動線の整序化

### 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
  - 主要施設間をアクセスしやすいように、歩行者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。
  - ネットワークは、地上・地下・上空を重層的に、かつ歩行者優先度合いに応じ階層的に形成します。
  - まち中の回遊を促進し、また駅からまちに人をスムーズに流れるよう、案内サインを充実します。
- 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はじめとする来街者・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を充実します。

#### 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

- 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
- アート・カルチャー・ハブ<sup>\*8</sup>／アート・カルチャー・スポット<sup>\*9</sup>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) 歩行者のたまり空間の創出

- ・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、駅前に歩行者のたまり空間を確保します。

### 2) バス等の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、はじめて来街する人にもわかりやすいように交通結節機能を高めます。

#### 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

- 駅前再開発等による街区再編
- 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

### 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、池袋駅東口・西口の連絡機能を強化し、副都心としての一体性を生み出します。

#### 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

- 東西横断動線の強化

※8：アート・カルチャーの活動や発信を支える地域拠点

※9：地区内の多様な都市機能をつなぎ、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 【  】

●開発地周辺の歩行者空間 【  】

### 交通結節機能の強化


基本方針③に対応


●駅東西の駅前広場 【  】

### 池袋副都心の回遊性向上

基本方針②に対応


●新たな公共交通システム


電気バスの導入ルート 【  】

LRT構想ルート 【  】

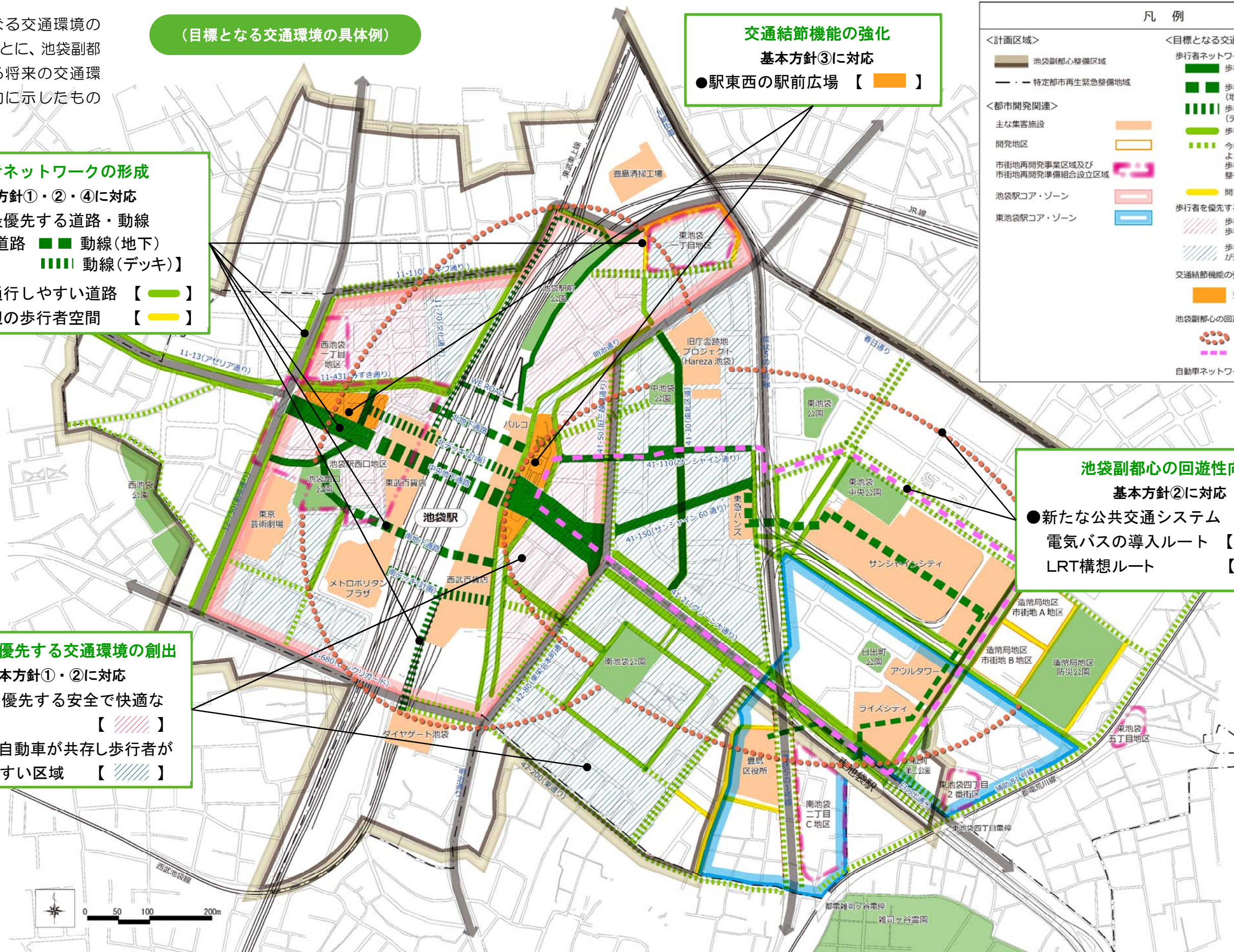
### 歩行者を優先する交通環境の創出

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 【  】

●歩行者と自動車が共存し歩行者が通行しやすい区域 【  】

凡例	
<p>&lt;計画区域&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>池袋副都心整備区域</li> <li>特定都市再生緊急整備地域</li> </ul> <p>&lt;都市開発関連&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主な集客施設</li> <li>開発地区</li> <li>市街地再開発事業区域及び市街地再開発準備組合設立区域</li> <li>池袋駅コア・ゾーン</li> <li>東池袋駅コア・ゾーン</li> </ul>	<p>&lt;目標となる交通環境&gt;</p> <p>歩行者ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者を最優先する道路</li> <li>歩行者を最優先する動線(地下通路)</li> <li>歩行者を最優先する動線(デッキ)</li> <li>歩行者が通行しやすい道路</li> <li>今後の道路整備や周辺開発等による交通流動の状況等に応じて、歩行者ネットワークとしての整備や施策等を検討する路線</li> <li>開発地周辺の歩行者空間</li> </ul> <p>歩行者を優先する交通環境の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者を優先する安全で快適な歩行区域</li> <li>歩行者と自動車が共存し歩行者が通行しやすい区域</li> </ul> <p>交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通広場(計画)</li> </ul> <p>池袋副都心の回遊性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電気バスの導入ルート</li> <li>LRT構想ルート</li> </ul> <p>自動車ネットワーク</p>







## 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、道路空間全体を広場化します。
- 東口駅前街区のサンシャイン通りは、歩行者が多い時間帯は歩行者を最優先する空間とし、自転車はその他の道路へ誘導するほか、自動車は歩行者の少ない時間帯に通行してもらいます。
- 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、新たな歩行者動線として、歩行者が多い時間帯に歩行者を最優先する空間とします。
- 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歩行者空間を形成します。
- 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（空間）、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（空間）、上空レベルの回遊者動線（空間）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]

歩行者を商業集積地へ誘導し、沿道と一体的な賑わいを創出するため、歩行者が安全・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、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。
- 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空間を創出します。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、歩行者を優先する街区を創出します。

- 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創出します。
- 西口は、西口再開発等と一体的に歩行者優先街区を創出します。

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創出します。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

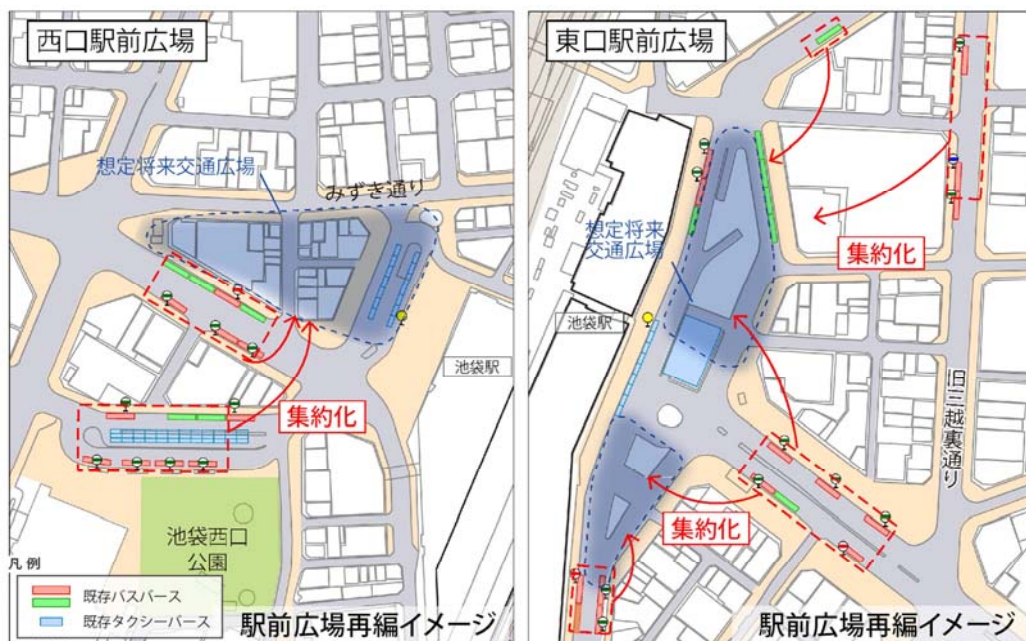
- ・駅前明治通りを遮断しグリーン大通りを挟んだ南北にロータリーを設けます。そこに、バス、タクシー、LRT等の交通機能を配置し、多様な交通ニーズに対応できる駅前広場を整備します。
- ・また南北ロータリー化とグリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）の広場化により、歩行者空間を拡大・整備します。
- ・想定される駅前開発の進捗に合わせて、公民連携により駅前広場や歩行者空間のさらなる拡大・拡充を図ります。

#### ■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最優先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 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、導入され始めています。
- 池袋副都心においても、どのような移動ニーズがあり、どのような移動サービスが地域に適しているか、先進的な取り組みや事例を踏まえながら、新たな公共交通システムの導入について検討します。
- 新たな公共交通システムの先駆けとして、池袋副都心内の回遊を促進するため、電気バスの導入を進めます。



池袋副都心で導入を予定している電気バス



自動運転技術を採用した移動システム



諸外国で導入されているLRT  
(写真：ランス（フランス）のLRT)

## [電気バスの導入計画]

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を2019年秋に導入します。

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。

### 役割

#### ■まちの回遊性向上

- 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）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も、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。
- 地域イベントの活性化のために、電気バスを使った送客や集客を、各イベント団体などが構築するプログラムと一体となった運用を実現します。





# 3 章

## 交通戦略の推進

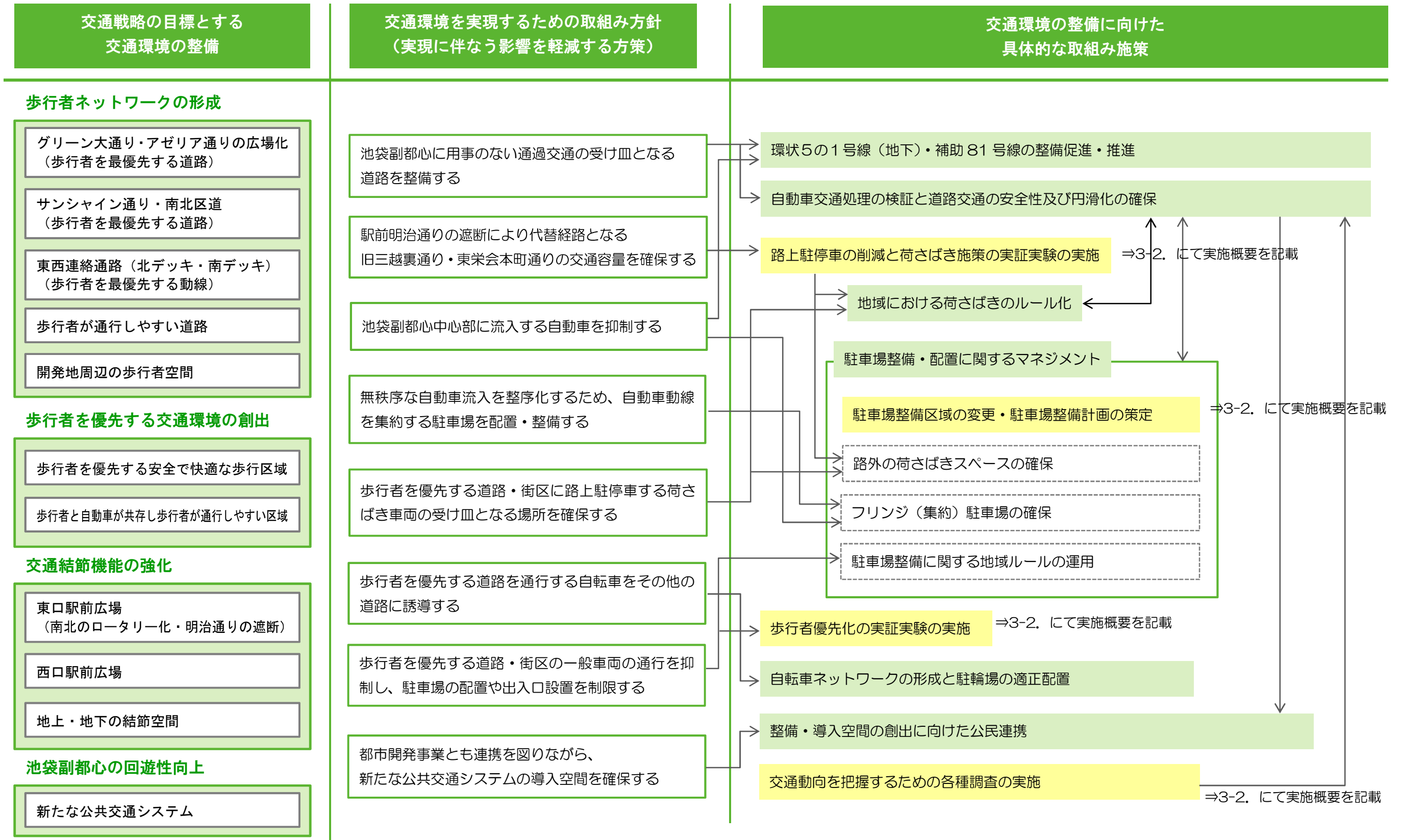
次の時代を担う交通環境をどのように整えていくのか、  
目標となる交通環境の実現に向けて、  
交通戦略の取組み施策とその道筋を示します。





# 3-1. 交通戦略の取組み施策

交通戦略の目標とする交通環境を実現するため、自動車交通、物流交通、公共交通、自転車、駐車場など、都市交通の様々な観点から、具体的な取組み施策を進めます。





## 3-2. これまでの取組み

### 1 交通戦略の策定以降に実施した取組み

「交通戦略」を策定した2011年9月以降、以下の取組みを実施しました。  
これらの取組みによる成果や課題を踏まえて、その他施策へ順次展開します。

表 3-1 交通戦略の策定以降に実施した取組み一覧

実施した取組み	実施概要
路上駐停車の削減と荷さばき施策の実証実験	<p>〔目的〕</p> <p>将来、駅前明治通りを遮断した際に、交通量の増加が予測される道路にて、将来渋滞を発生させない施策を考えるため、路上駐停車の抑制と、路上ではなく路外で荷さばきをしてもらう実証実験を行ないました。</p> <p>〔場所〕</p> <p>区道 41-50（旧三越裏通り）、 区道 42-80（東栄会本町通り）、及び周辺駐車場</p> <p>〔実施期間〕</p> <p>2015年11月の平日10日間</p>
歩行者優先化の実証実験	<p>〔目的〕</p> <p>近年、ハレザ池袋をはじめとして、2020年に多くの大規模開発が完了する予定であり、来街者の増加を見据え、道路を歩行者専用にして歩行者が優先して通行できる実証実験を、複数年にわたり行ないました。</p> <p>〔場所と実施期間〕</p> <p>区道 41-100（サンシャイン通り） ：2016・2017年度の各年土休日4日間</p> <p>区道 41-30（南北区道） ：2017・2018年度の各年土休日4日間</p>
駐車場整備区域の変更 駐車場整備計画の策定	<p>〔目的〕</p> <p>目標とする交通環境の実現に向け、駐車場や荷さばきに関連する施策の実行性を高めるため、駐車場整備区域の変更と駐車場整備計画の施策を行ないました。</p> <p>〔実施期間〕</p> <p>駐車場整備区域の変更：2018年4月 駐車場整備計画の策定：2018年4月</p>

## 2 各種調査の実施

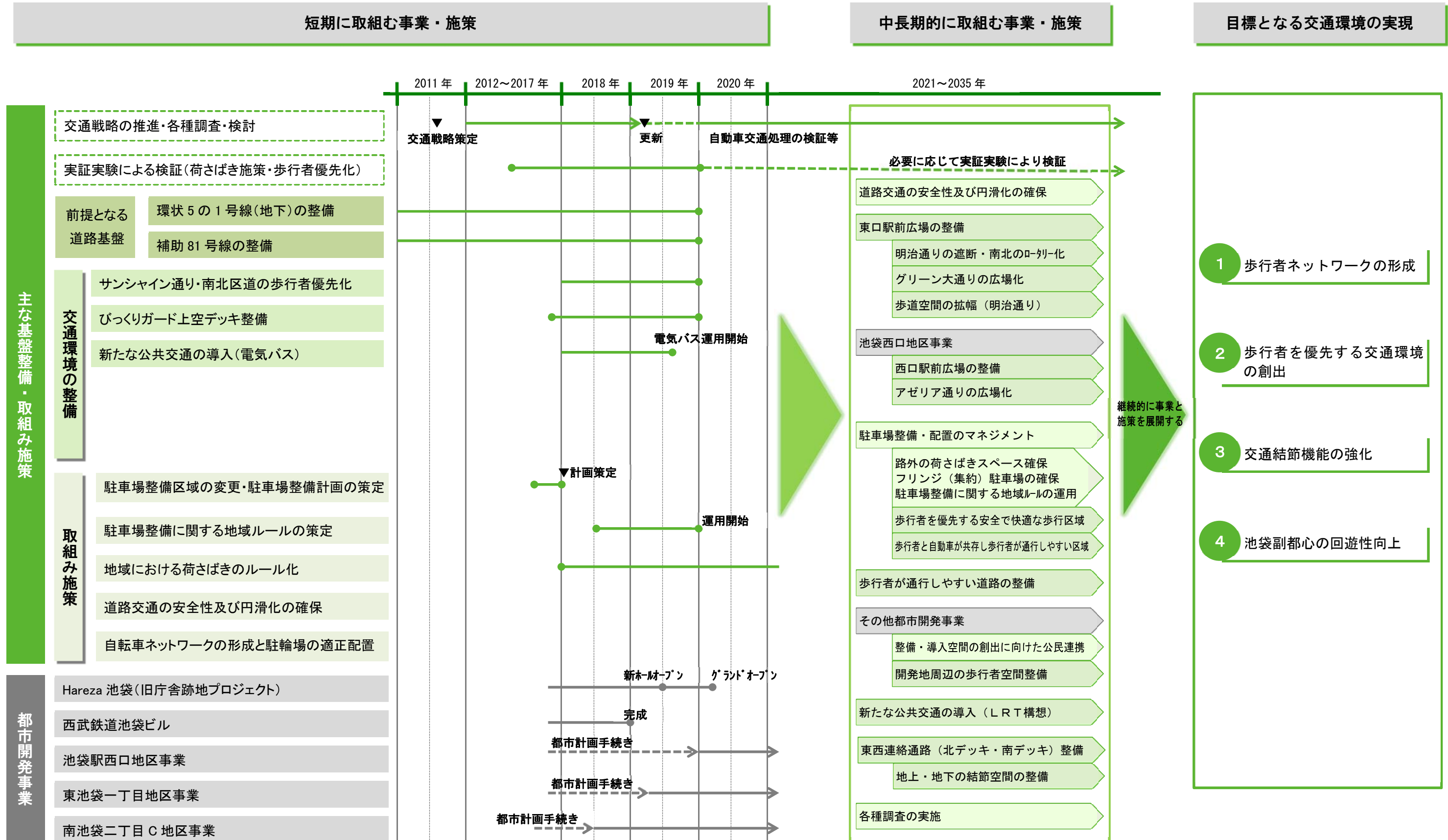
各交通の動向、また池袋副都心内で活動される方々や来訪者の意識・意向を把握するため、以下の調査を実施し、交通戦略の検討・検証に反映させています。

表 3-2 これまで実施した主な調査

調査目的	調査内容
自動車交通の動向把握	池袋駅周辺主要交差点 自動車等交通量調査（東口・西口）
	池袋駅周辺道路の自動車等 交通量調査（東口）
	一般車ドライバーへのアンケート調査
歩行者・自転車交通の動向把握	池袋駅周辺道路の歩行者・自転車 交通量調査（東口）
荷さばきの実態等の把握	荷主・ドライバーへの、荷さばきに関する アンケート調査
	路上駐車台数調査（東口・西口）
	荷さばき対策の先進都市ヒアリング
駐車場利用の動向把握	駐車場利用台数の実態調査
	駐車場整備台数の調査
地元や来訪者の行動や意向の把握	歩行者優先施策に関するアンケート調査

### 3-3. 実現に向けたロードマップ

目標となる交通環境の実現に向けて、取組む事業・施策の手順を、以下のロードマップに示します。





## 3-4. 取組む事業・施策の役割分担

取組む事業における関係者等を以下に示します。

		事業・施策	関係者等	
短期に取組む事業・施策	交通環境の整備	環状5の1号線(地下)の整備	行政	
		補助81号線の整備	行政	
		サンシャイン通り・南北区道の歩行者優先化	行政、地元関係者	
		びっくりガード上空デッキ整備	行政、公共交通事業者	
		新たな公共交通の導入(電気バス)	行政、公共交通事業者、地元関係者	
		取組み施策	駐車場整備に関する地域ルールの策定	行政、地元関係者
			地域における荷さばきのルール化	行政、地元関係者
			道路交通の安全性及び円滑化の確保	行政
			自転車ネットワークの形成と駐輪場の適正配置	行政、公共交通事業者
中長期的に取組む事業・施策	交通環境の整備	東口駅前広場の整備	行政、公共交通事業者、地元関係者	
		明治通りの遮断・南北のローター化	行政、公共交通事業者	
		グリーン大通りの広場化	行政、公共交通事業者	
		歩道空間の拡幅(明治通り)	行政	
		西口駅前広場の整備	行政、公共交通事業者、地元関係者	
		アゼリア通りの広場化	行政、地元関係者	
		歩行者を優先する安全で快適な歩行区域	行政、地元関係者	
		歩行者と自動車共存し歩行者が通行しやすい区域	行政、地元関係者	
		開発地周辺の歩行者空間整備	行政、公共交通事業者、地元関係者	
		新たな公共交通の導入(LRT構想)	行政、公共交通事業者、地元関係者	
	東西連絡通路(北デッキ・南デッキ)整備	行政、公共交通事業者、地元関係者		
	地上・地下の結節空間の整備	行政、公共交通事業者、地元関係者		
	取組み施策	道路交通の安全性及び円滑化の確保	行政	
		駐車場整備・配置のマネジメント	行政	
路外の荷さばきスペース確保		行政、地元関係者		
フリッジ(集約)駐車場の確保		行政、地元関係者		
駐車場整備に関する地域ルールの運用		行政、地元関係者		
整備・導入空間の創出に向けた公民連携		行政、地元関係者		
各種調査の実施		行政、地元関係者		

## 3-5. 進行管理並びに評価・見直し

本交通戦略に基づき実施される施策が着実に進行しているかどうか、また、目標達成に寄与しているかどうかを定期的に評価・検証を行いながら、その結果を池袋副都心交通戦略並びに上位計画である「豊島区都市づくりビジョン」に反映するPDCAサイクルを構築してフォローアップに努めるとともに、想定していなかった事象が生じた場合にも必要に応じて柔軟に対応していきます。

### 1 交通戦略の推進体制

目標となる交通環境を実現するための各種交通施策を進めるには、地域住民・商業者・地権者などの地元の方々からの理解と協力を得ていくことが重要です。

今回の更新に向けて、2018年より池袋駅周辺地域のまちづくりや基盤整備の方針を定める「池袋駅周辺地域再生委員会」の部会「交通検討部会」にて、交通戦略を推進する体制を構築しました。

また、地元の方々にも主体的に関わって頂きながら、目標となる交通環境の構築に向けた具体的な取組みに対する重点かつ専門的・技術的な検討を行う必要があることから、部会の下部組織として複数の「ワーキング」を設置し、交通戦略に取り組んでいきます。

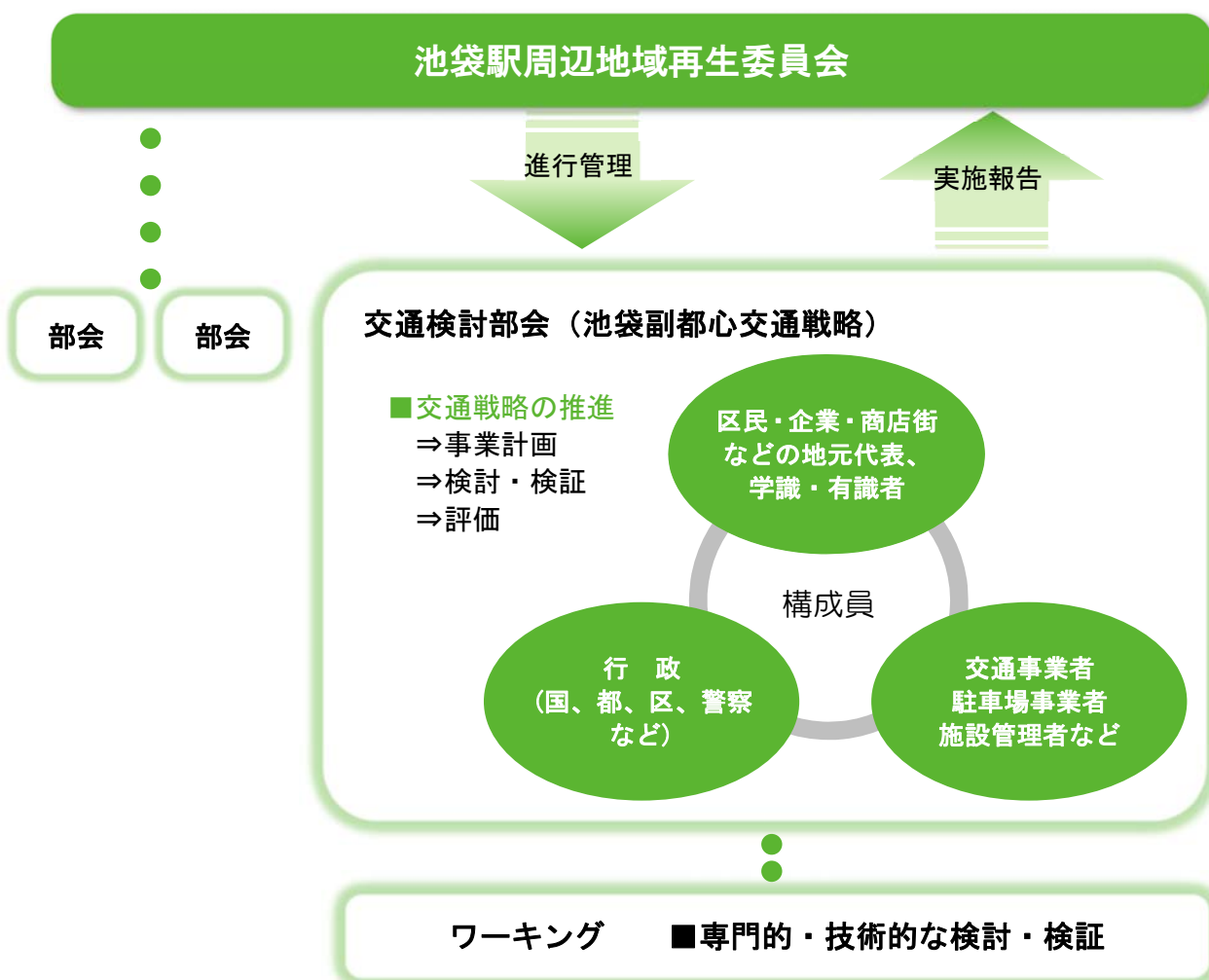


図 3-1 推進体制のイメージ



## 2 進行管理

本交通戦略の目標年次は「豊島区都市づくりビジョン」の目標年次である2035年頃としていますが、環状5の1号線（地下道路）等の広域的な道路ネットワークが形成された時期を一つの区切りとして、本戦略の進行管理を行います。

そのため、環状5の1号線（地下道路）の開通後に下記の点を確認し、着実な進行管理に努めるとともに、事業が進捗していない場合は要因を明らかにし、必要に応じて交通戦略の更新を行います。

### （チェック項目のイメージ）

- 地域住民・商業者・事業者などの地元の方々からの理解が得られたか
  - 具体的なプランが策定されたか
  - 関係機関との合意形成がなされたか
  - 想定していなかった事象が生じていないか
  - 交通環境の将来像の実現に移行できるか
- など

## 3 評価・見直し

本戦略に基づき実施される施策が目標達成に寄与しているかどうかについては、定期的に評価・検証していくことが必要となります。

本戦略では、2035年頃を見据えた数値目標を掲げていますが、5年毎に評価し、交通環境が大きく変化する際には見直しを行います。

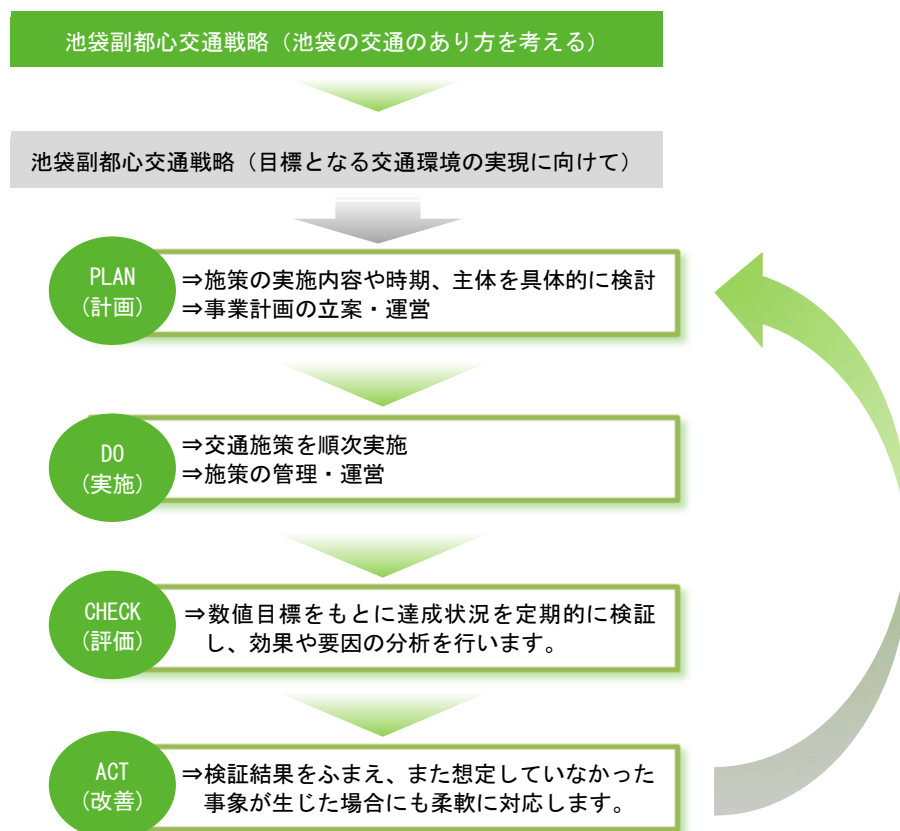


図3-2 PDCAサイクルのイメージ


## 交通検討部会の構成員

交通戦略を推進する「交通検討部会」の構成員は、以下のとおりです。

区 分	所 属・役 職	備 考
学識経験者	横浜国立大学 理事（国際・広報担当）・副学長 中村文彦	部会長
	東京大学 工学研究科 社会基盤学専攻 教授 羽藤英二	副部会長
	イーグルバス株式会社 顧問 坂本邦宏	〃
	日本大学 理工学部 土木工学科 教授 大沢昌玄	〃
国土交通省	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官	委員
	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官	〃
東京都	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長	〃
	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長	〃
	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	〃
交通管理者	警視庁 交通部管理官 都市交通管理室長	〃
	警視庁 池袋警察署 交通課 課長	〃
	警視庁 目白警察署 交通課 課長	〃
	警視庁 巣鴨警察署 交通課 課長	〃
交通事業者等	一般社団法人東京バス協会 常務理事	〃
	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部 施設管理課	〃
住民又は利用者 団体代表	東京商工会議所 豊島支部 会長	〃
	豊島区商店街連合会 会長	〃
	豊島区町会連合会 副会長	〃
	豊島区観光協会 名誉会長	〃
豊島区	豊島区 副区長	〃
	豊島区 都市整備部 部長	〃
	豊島区 都市整備部 土木担当部長	〃
	豊島区 都市整備部 都市計画課長	〃
	豊島区 都市整備部 交通・基盤担当課長	〃
	豊島区 都市整備部 再開発担当課長	〃

第1回 池袋駅周辺地域再生委員会 交通検討部会 委員名簿より





2019年5月 発行  
発行・編集：豊島区都市整備部 都市計画課

〒171-8422  
TEL：03-3981-1111 FAX：03-3981-1280  
URL：<http://www.city.toshima.lg.jp/>