

池袋駅及び駅周辺整備検討委員会のまとめ（検討経過・状況）

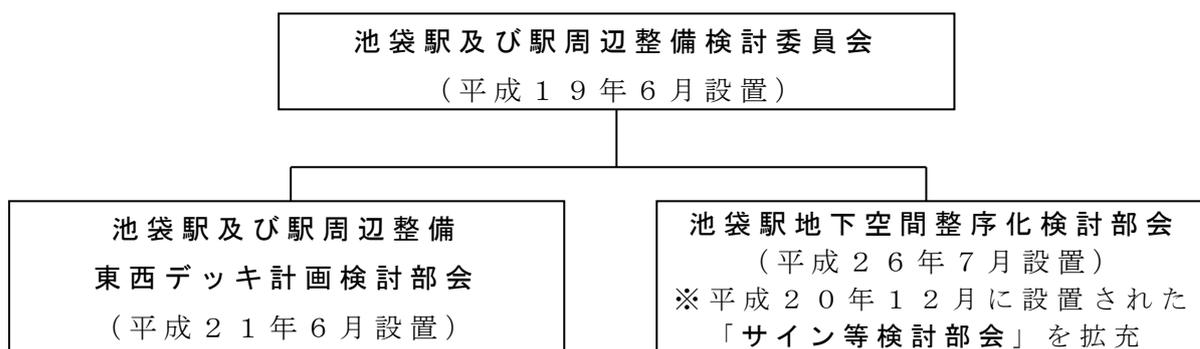
1 検討委員会設置の目的

「池袋駅及び駅周辺整備検討委員会」は、池袋副都心の核となる池袋駅及び駅周辺について、歩行者空間の回遊性と安全性を高めるとともに、副都心としての魅力の向上と活性化を図る方策を調査検討することを目的として、設置する。

2 検討委員会の構成

検討委員会は、設置から当初の2年間は、「検討委員会」の下に、各参画団体の実務担当者等を委員とする「幹事会」を置く構成であった。その後の議論を経て、より個別の検討課題について検討する「検討部会」を置く構成となった。

ここでは、前年度の検討委員会及び検討部会の構成を示す。



3 主な検討項目

- 池袋駅及び駅周辺整備の方向性について
- 池袋駅周辺における歩行者ネットワークの形成について
- 池袋駅の線路上空における東西連絡デッキの整備について
- 池袋駅地下空間における案内誘導サイン等の整備について
- 池袋駅地下空間における安全確保について

4 検討委員会等の開催経緯

(1) 委員会及び検討部会の開催状況

委員会・検討部会	開催状況
池袋駅及び駅周辺整備委員会	平成19年～26年度：11回開催
サイン等案内誘導計画検討部会	平成20年度：2回開催
東西デッキ整備計画検討部会	平成21年度：2回開催
地下空間整序化部会	平成26年度：3回開催

(2) 年度別での委員会及び各検討部会の開催概要

年度	年月日	会議名	内容
H19年度	H19年 7月6日	第1回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 検討委員会の目的、趣旨等 池袋駅及び駅周辺地区の状況 上位計画、事例・課題整理
	H19年 11月16日	第2回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者流動調査の結果報告 関係者ヒアリング等による駅の管理区分、構造概要等の把握、及び課題の再整理 池袋副都心地区の特性・将来性 池袋駅周辺整備の基本方向
	H20年 3月27日	第3回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 池袋駅周辺整備の目標と整備方針 現況通路の各種動線の課題 基本動線案（歩行者のネットワーク軸） 魅力づくりの方向性（広場等の空間配置、商業利用等） 個別課題（構造条件、サイン等）
H20年度	H20年 6月6日	第4回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想案の立案（長期構想） 個別課題（サインやまちづくりの課題）
	H20年 9月26日	第5回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想案の提案（長期構想） 個別課題の詳細検討 (駅前広場、サンクンガーデン、サイン等) →サイン検討部会の設置を確認 「整備計画（案）」の立案 事業課題、条件等の整理
	H20年 12月25日	第6回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 「整備計画（案）」最終案の提案 事業推進に向けた今後の課題 課題の解消に向けた検討の継続について合意
	H20年 12月19日	第1回 サイン等検討部会	—
	H21年 2月25日	第2回 サイン等検討部会	—
H21年度	H21年 7月31日	第7回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> H20年度公開シンポジウムの報告 検討体制について →デッキ検討部会の設置を確認 デッキ検討の方向性（将来需要の考え方等） サイン部会の検討状況報告
	H21年 10月9日	第1回 デッキ検討部会	—
	H21年 12月25日	第2回 デッキ検討部会	—

年度	年月日	会議名	内容
H25年度	H25年 4月24日	第8回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの検討委員会の概要（開催経緯） ・上位計画や関連計画、関連動向の報告（副都心整備ガイドプラン、交通戦略、防災対策、周辺まちづくり動向等） ・今後の検討方向、スケジュール
H26年度	H26年 5月20日	第9回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・副都心周辺のまちづくり動向 ・南デッキ及びサインの検討状況（デッキ基本構想の骨格） ・南デッキ及び地下空間整序化部会の設立 ・安全確保計画の検討状況 ・駅周辺整備に関する検討スケジュール
	H26年 12月11日	第10回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・東西デッキ基本構想（素案）の提示及び同策定に向けた手順の確認 ・地下空間整序化部会の検討状況 ・都市づくりビジョン及びアートカルチャー都市構想の検討状況
	H27年 3月24日	第11回 検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・東西デッキ基本構想（案）の提示（構想の実現に向けて協議していくことを確認） ・地下空間部会の検討状況（地下空間整備の方向性、サイン整備の方向性等） ・副都心再生に係る計画及び検討体制イメージ
	H26年 7月8日	第1回 地下空間整序化部会	—
	H26年 10月31日	第2回 地下空間整序化部会	—
	H27年 3月18日	第3回 地下空間整序化部会	—

【関連資料】

1. H19年度

- (1) 地下通路の歩行者流動調査結果の概要
- (2) 駅地下通路の管理区分図

2. H20年度

- (1) シンポジウム概要
- (2) 池袋駅及び駅周辺整備計画（案）の概要（H21年度策定）（リーフレット）

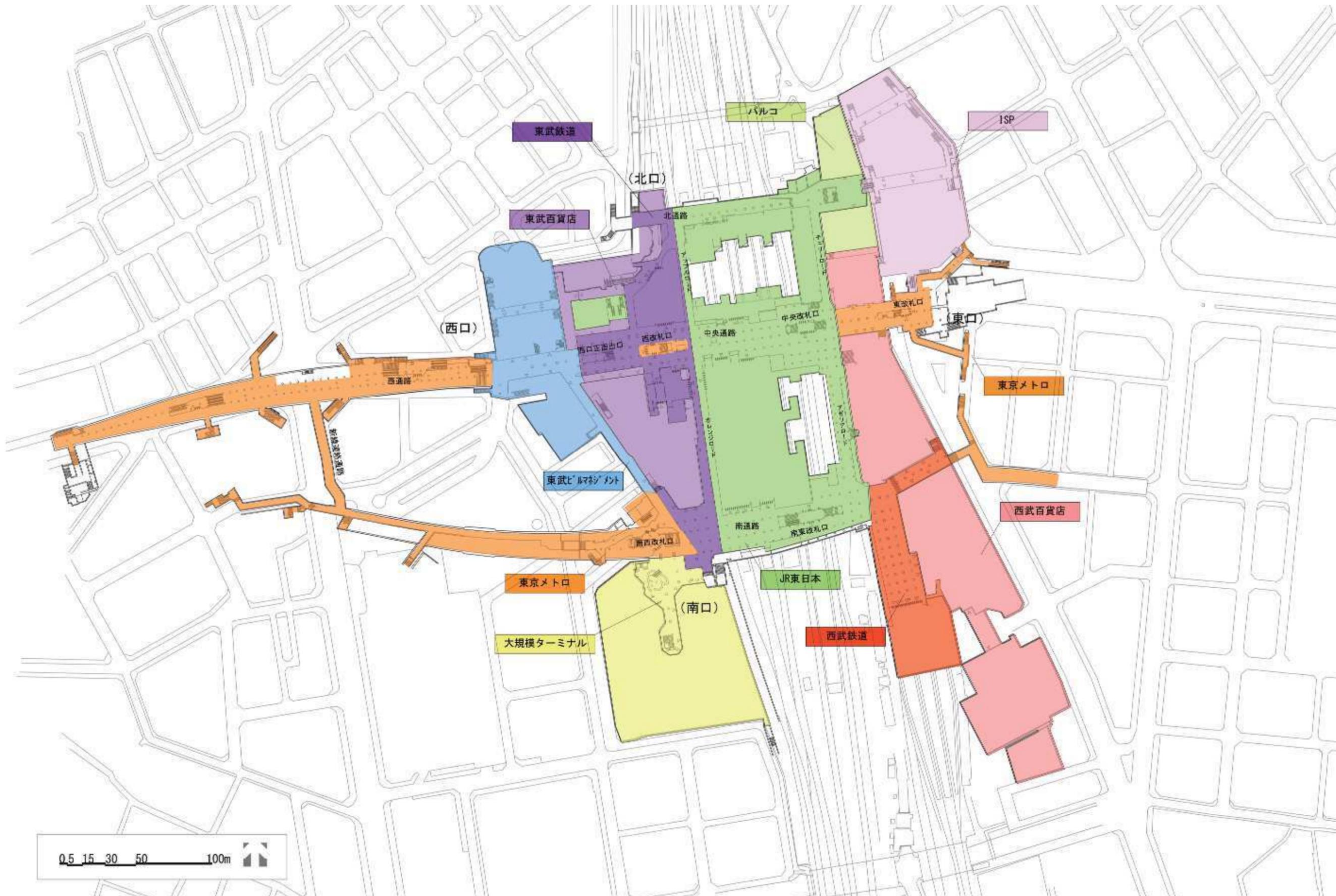
3. H21年度

- (1) 歩行者流動調査結果
- (2) デッキ将来需要予測

4. その他

- (1) 地下通路におけるサイン掲出実験経緯

(2) 駅地下通路の管理区分図



2. 平成20年度

(1) 「池袋駅尾よび駅周辺整備計画(案)の概要」(リーフレット)

池袋駅及び駅周辺整備計画(案)の概要



検討の背景と計画(案)の役割

検討の背景

鉄道や大型商業施設によって地上部が分断された池袋駅周辺では、街を一体化し歩行者の回遊性を向上させるための様々な方策が検討されてきました。

デッキ構想は、昭和57年の旧豊島区基本計画への位置づけ、平成2年度の具体的な調査、翌年度には国、都、JR東日本、区による連絡協議会の発足と東京商工会議所豊島支部主催のシンポジウムに発展しました。実現には至らなかったものの、地元関係団体や日本都市計画学会、国、都、区、鉄道事業者を交えた実現の機運が高まった経緯があります。

豊島区では、平成20年6月の地下副都心線開通により、池袋、新宿、渋谷副都心間の連携とともに競争がさらなる激化を迎える状況下に対応するため、デッキ構想をはじめとする池袋副都心の都市再生を力強く推し進める方向性を打ち出しています。



整備計画(案)の役割

整備計画(案)の内容は、駅及び駅周辺整備の基本構想及び段階的な整備計画、またその実現に向けた課題について、検討委員会として議論を重ねてきたものです。

ここで示す将来像の実現や各種整備の事業化に向けては、地元や豊島区民の理解と協力とともに、関係事業者との連携、協働による計画内容の具体化や調整が必要であり、今後は、個別の整備内容や課題の解決に向け、各関係者間の調整等を進めていきます。



池袋駅周辺地区は「副都心構想」のなかで、『池袋ターミナルエリア』として、ターミナル強化や開発誘導等による文化・交流機能の強化が示されています。

将来像と整備シナリオ

まちづくりの方向性や池袋駅及び駅周辺の特性と問題点を踏まえて、将来像の実現に向けた整備シナリオとして「3つのまちづくりの理念」、「9つの整備戦略」、「3つの整備目標」を設定しました。

3つのまちづくりの理念

<池袋の特性を活かすまちづくり>

池袋の特性を活かした整備による課題の解消と魅力の強化

<次世代に引き継ぐまちづくり>

少子高齢時代、地球環境時代等の次世代のテーマに対応する都市基盤の整備

<連携によるまちづくり>

各関係主体の連携によるソフト、ハード両面での総合的なまちづくりの推進

9つのまちづくりの整備戦略

戦略①：
広くて快適に歩ける歩道や休める広場を創ろう

戦略②：
誰もがわかりやすく移動できるようにサインやバリアフリー施設を改善しよう

戦略③：
鉄道間やバス等との乗換えにも便利なターミナル駅(交通結節点)にしよう

戦略④：
東西の駅前の大通りを結び、東西の人の流れを一体化しよう

戦略⑤：
駅周辺の開発と連携し、駅から人があふれ出し、自由に動き回れる街にしよう

戦略⑥：
地域の関係者の連携・協働により、効率的で総合的なまちづくりを進めよう

戦略⑦：
街に来た人が集い、憩える池袋の核となるうるおいのある環境空間を創ろう

戦略⑧：
池袋の文化を発信できる機能を設けよう

戦略⑨：
防災にも考慮して安心・安全にすこせる駅にしよう

3つの整備目標

安全で便利で快適な交通結節点の実現
豊かな歩行者空間とユニバーサルデザインによる便利な交通結節点の実現

東西南北のまちの一体化
まちの東西を結ぶ都市軸を中心とした自由な回遊動線とエリアマネジメントによる一体的なまちづくりの実現

駅における新たな魅力拠点の創出
賑わいの文化・交流拠点、安心の防災・交通拠点、憩いの環境拠点の導入による魅力づくりの実現

集う。行き交う。あふれ出す。

《回遊》と《交流》の中心となる池袋ターミナルエリア

今後の検討プログラム

整備計画(案)の内容の具体化や事業化に向けては、今後も引き続き、各関係主体の連携、協働により、「整備課題」について検討を進め、関係者による合意形成を図っていく必要があります。

また、今後のこれらの各検討は、「地下空間」、「デッキ空間」、「駅周辺空間」の3つの空間ごと、整合をとりながら進めたいと考えています。

検討内容	検討・整備スケジュール		
	短期	中期	長期
地下空間の整備に向けた検討	検討 サイン等の整備	デッキ整備にあわせた関連整備	駅前広場等の整備にあわせた関連整備
デッキ空間の整備に向けた検討	検討	設計等 デッキ等の整備	駅前広場等の整備にあわせた関連整備
駅周辺空間の整備に向けた検討	検討	設計等	駅前広場及び駅周辺の整備

検討体制と経過

検討にあたっては、学識経験者、関係事業者、国、東京都、及び豊島区からなる「池袋駅及び駅周辺整備検討委員会」を設置し、関係者と連携、調整しつつ検討を進めています。

検討委員会では、平成19年7月6日の初会合から平成20年12月25日に開催した第6回会合まで約1年半にわたり、議論を重ねてまいりました。

この整備計画案は、今後、事業化に向けて、整備課題として整理した各事項の解決を前提としながら目指す方向を示したものです。

学識経験者	日本大学 教授 岸井隆幸【委員長】 慶應義塾大学 教授 池田靖史【副委員長】 千葉大学 准教授 岡部明子【副委員長】
行政	国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課 国土交通省 都市・地域整備局 市街地整備課 東京都 都市づくり政策部 東京都 都市基盤部 東京都 第四建設事務所
関連事業者	東日本旅客鉄道株 西武鉄道株 東武鉄道株 東京地下鉄株 ㈱東武百貨店 東武ビルマネジメント株 ㈱ミレニアムリテイリング ㈱西武百貨店 ㈱池袋ショッピングパーク ㈱ハルコ
豊島区	都市整備部 土木部

問い合わせ先

豊島区 都市整備部 都市開発課

TEL 03-3981-2613

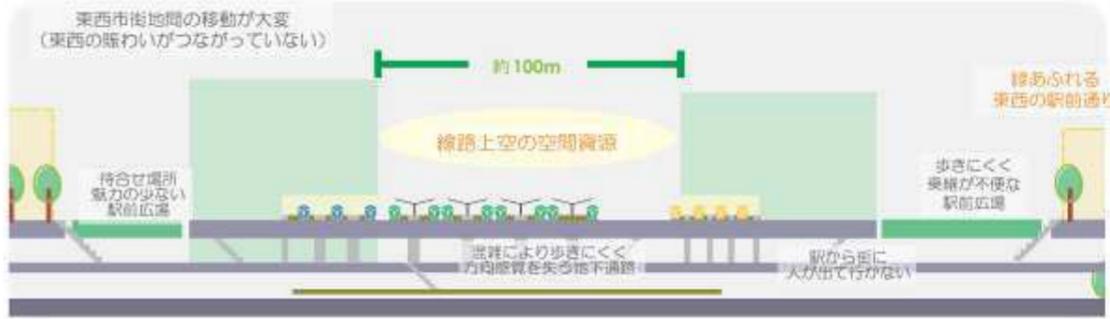
e-mail A0022809@city.toshima.lg.jp

現況の問題点や特性と整備による効果

現在の池袋駅（問題点や特性）

池袋駅は日本有数の「ターミナル駅」であり、東京北西圏の方々の「ゲートシティ」、また良好な自然環境と周辺の住宅地に住宅地を有する「副都心のコア」といった様々な顔を持ち、地下通路と東西百貨店によるコンパクトな構造となっています。

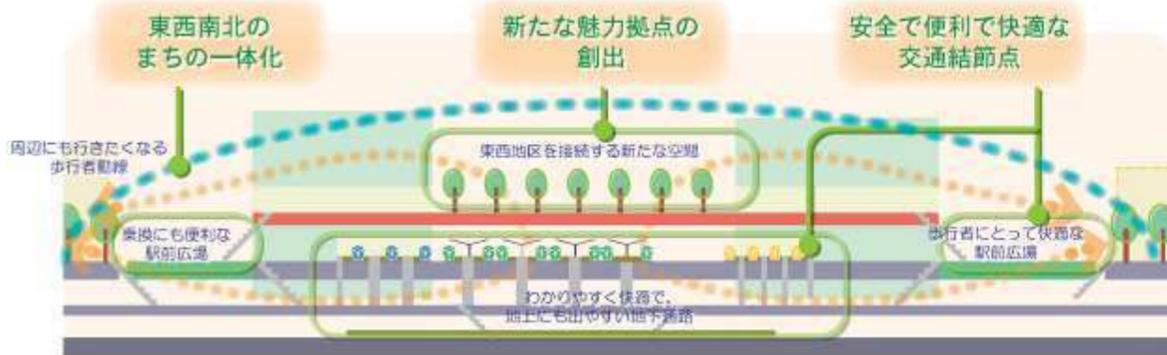
近年は都市像の多様化といった社会的背景を受けて、新たな駅・駅周辺像が求められるとともに、従来からの課題である地下通路の混雑解消やバリアフリー対応の不足、都市としての東西市街地の一体感の欠如といった課題が顕在化しています。



将来の池袋駅（整備効果）

3つの整備目標を実現するために、各種整備やまちづくりを進めることで、地域住民の方々や来街者、駅利用者といった様々な目的に対応し、<回遊>と<交流>の中心として駅と街の融合を促していきます。

地域住民	沿線住民、来街者	お年寄り、障がい者	駅、鉄道利用者	地元商業者	観光事業者
・住民の日常生活において「集い」「憩う」場所がある街に	・来街時に「交流」「休憩」ができ、快適な時間を過ごせる街に	・誰もが安全、快適に移動しやすい駅に（バリアフリーの駅に）	・安全、快適に乗り換えやすく、街にも便利な駅に	・買い物客の買い回りの範囲が広がり、滞在時間も長い街に	・鉄道利用者から、さらに信頼され、満足してもらえる駅に



長期整備計画（案）

地上部における主な整備

A：デッキネットワークの整備
中央デッキ、南デッキ、その他のデッキレベル動線による歩行者のデッキネットワーク

B：都市広場の整備
中央デッキ及び南デッキ上における環境空間、都市広場（防災機能や文化発信機能等の導入も想定）

C：東西駅前広場の整備
各種交通施設の再配置による歩行者が憩い、集うことができる環境空間の拡充

D：サンクンガーデンの導入
駅前広場の整備にあわせた歩行者空間の快適性向上及び地下からの出口のわかりやすさの改善

E：周辺道路の再整備
東口における新公共交通システムの導入を踏まえ、周辺都市開発とも連携した歩行者空間の拡充

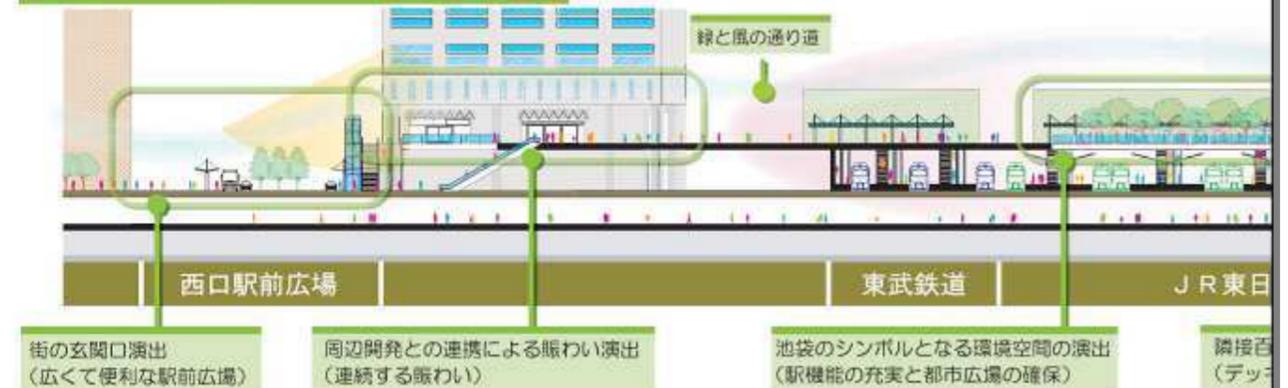
F：中央橋上ラッチの整備
鉄道利用者等の動線誘導による地下の負荷軽減や駅の利便性向上

G：南橋上ラッチの整備
既存のJRラッチと連携し、鉄道利用者等の動線誘導による地下の負荷軽減や駅の利便性向上

H：周辺都市開発との連携
駅周辺で進められる都市開発等との連携

※個別施設のレイアウト及び通路幅員等の形状や位置は、現段階における案であり、確定したものではありません。

断面イメージ



地下部における整備

I：WEロードの再整備

デッキ整備による歩行者動線の転換を踏まえた、自転車利用環境の改善

J：地下通路のネットワークの改善

地下通路断面（天井、壁面、床面）の整序化等による安全で快適な空間づくり

地上部及び地下部の全般的な整備

K：ユニバーサルデザインによるサイン等の整備

誰もが安全・快適に移動できるためのサインやバリアフリー施設等に関するルールづくりとこれによるわかりやすさの改善

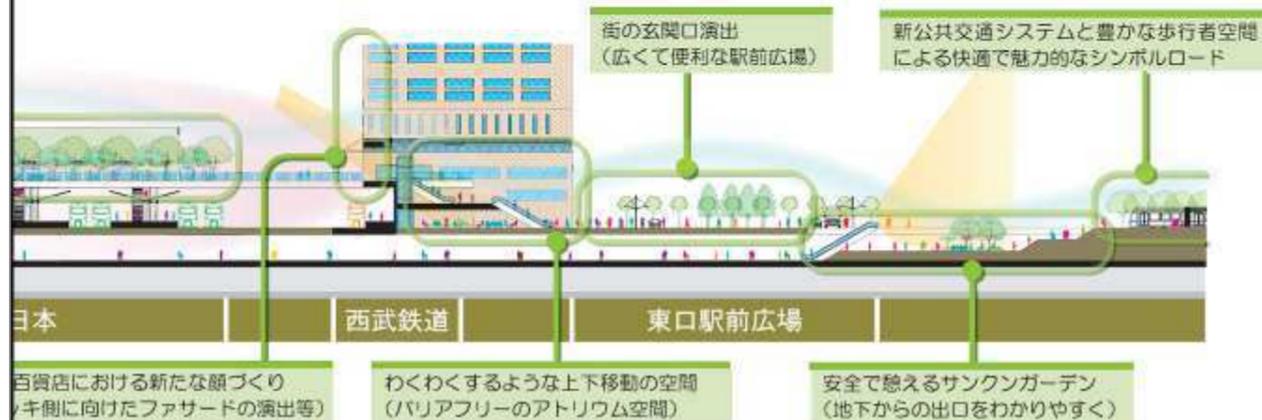
L：駅及び駅周辺の管理・運営における連携、協働体制づくり

駅及び駅周辺の全体的、総合的な質の向上に向けた関係主体の連携、協働体制づくり(エリアマネジメントに向けた取り組み)

整備課題

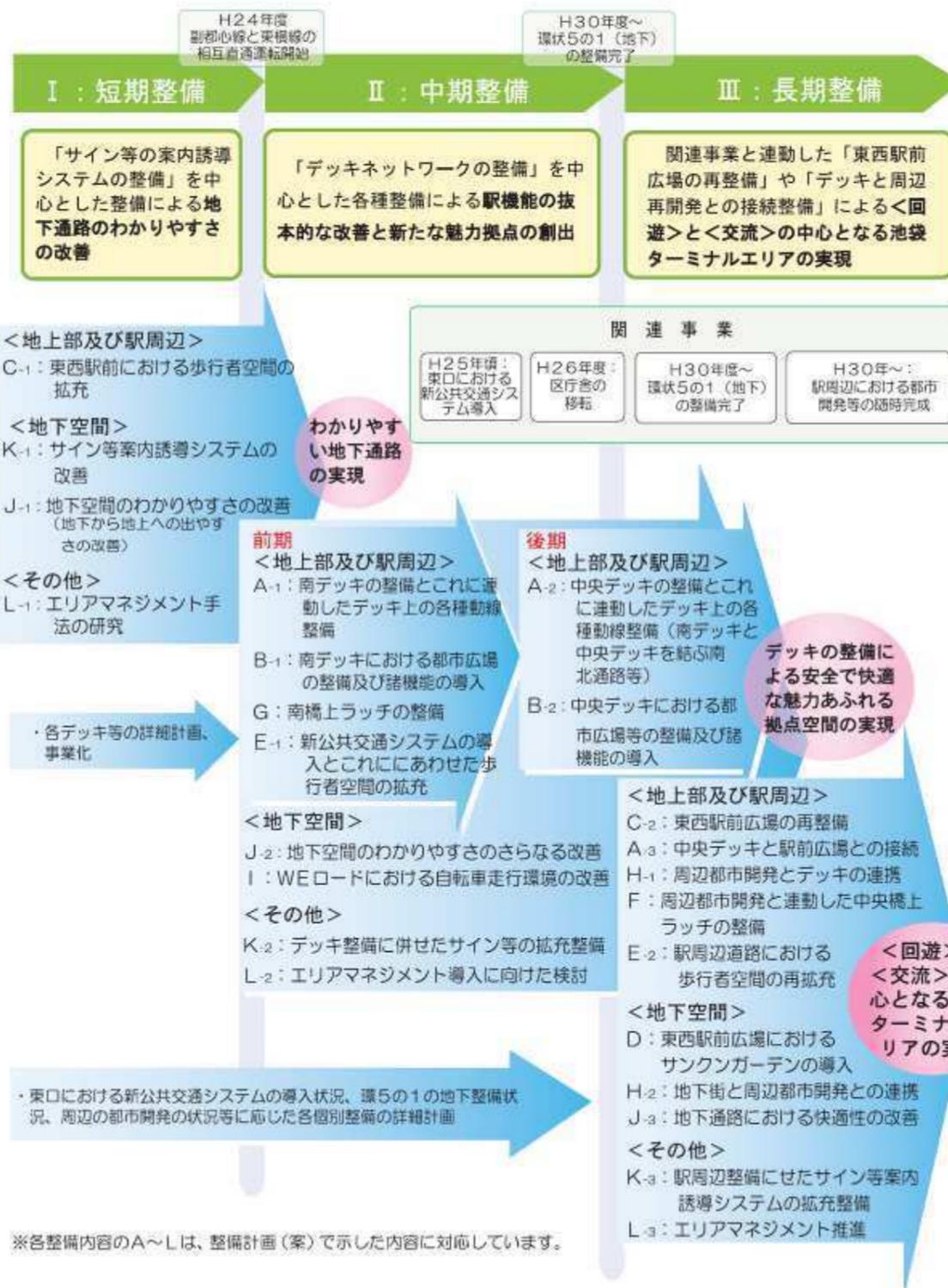
整備計画の実現に向けては、以下のような課題があります。今後は、これらの各課題についてさらに検討を進め、関係者間の合意形成と課題の解決を図っていく必要があります。

項目	内容
共通の基本課題	<ul style="list-style-type: none"> ●各整備内容の具体化に向けた関連事業や計画との調整及び関係主体との協議、協働による検討の深度化と計画内容に関する合意形成 ●事業推進体制の構築（各整備メニューにおける整備主体と関連団体との役割分担の明確化） ●各事業における費用分担、活用する補助制度等の具体化
A：デッキネットワークの整備	●関連主体との協議（デッキの規模や物理的、構造的に実現可能性等の検討）を踏まえた実現可能な計画の具体化
B：都市広場の整備	●関連主体との協議（導入機能や規模等の検討）を踏まえた実現可能な計画の具体化
C：東西駅前広場の再整備	●周辺道路計画等とあわせて東西駅前広場計画の具体化（既存地下駐車場、新公共交通システム計画等との調整）
D：サンクンガーデンの導入	●関連計画や事業（東西駅前広場計画、新公共交通システム計画等）との整合、調整及び既存の地下構造物や諸施設との調整を踏まえた計画の具体化
E：周辺道路の再整備	●周辺道路整備計画の具体化（地区における交通戦略の策定とこれに基づく自動車交通の扱いと歩行者優先整備に向けた検討）
F：中央橋上ラッチの整備	●関連主体との協議（橋上ラッチ整備の影響や効果の検討のさらなる深度化、物理的、構造的な実現可能性の検証等）を踏まえた計画の具体化等
G：南橋上ラッチの整備	●関連主体との協議（橋上ラッチ整備の影響や効果の検討のさらなる深度化、物理的、構造的な実現可能性の検証等）を踏まえた計画の具体化等
H：周辺都市開発との連携	●駅周辺再開発の促進と連携計画（デッキとの接続方法等）の具体化
I：WEロードの再整備	●自転車空間の確保方法等の具体化
J：地下通路ネットワークの改善	●地下通路の改善に向けた関連主体との協議（歩行者動線上のボトルネック箇所の確認と支障施設等の再配置、改修の可能性等）を踏まえた計画の具体化
K：サイン等案内誘導システムの整備	●関係主体によるサイン等の共通ルール（池袋ルール）の具体化
L：駅及び駅周辺の管理・運営における連携、協働体制づくり	●関係主体によるエリアマネジメントに関する研究、検討を踏まえた連携・協働によるエリアマネジメント組織の設立に向けた合意形成の属づくり・エリアマネジメントによる活動内容の具体化



整備プログラム

計画の実現に向けては、副都心線の東横線との相互直通運転開始や環状5の1（地下）の整備完了、及び駅周辺都市開発等の関連事業のスケジュールを見据え、これらと整合し、連動する段階的な整備を目指します。



※各整備内容のA～Lは、整備計画（案）で示した内容に対応しています。

3. 平成21年度

(1) 歩行者流動調査結果

●調査日時

- ・平日調査：9月29日（火）7時～19時
- ・休日調査：9月27日（日）7時～19時

※中央通路④・⑤の東西横断歩行者交通量調査のみ7時～22時で実施

1) 昼間12時間の歩行者流動（調査結果実数）

① 平日

a. 地下部

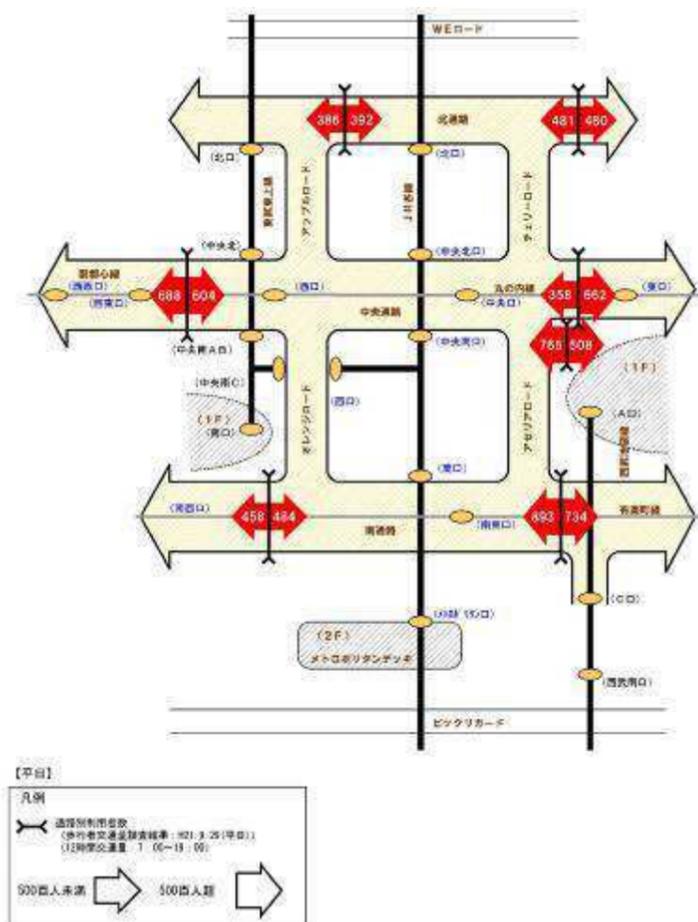


図 通路別利用者数（12時間交通量）
（単位：百人）

b. 地上部

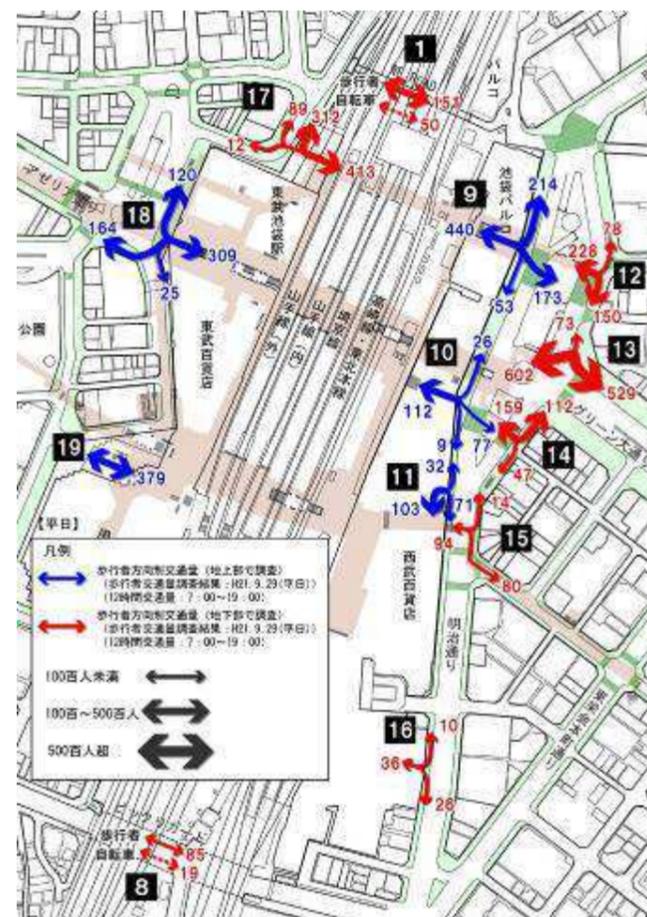


図 歩行者方向別交通量（12時間交通量）（単位：百人）

② 休日

a. 地下部

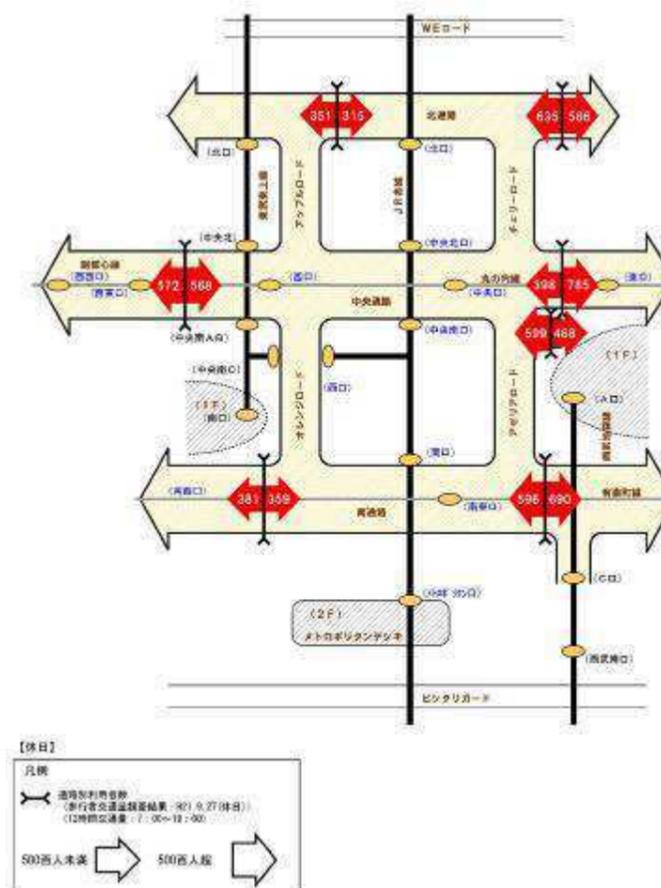


図 通路別利用者数（12時間交通量）
（単位：百人）

b. 地上部

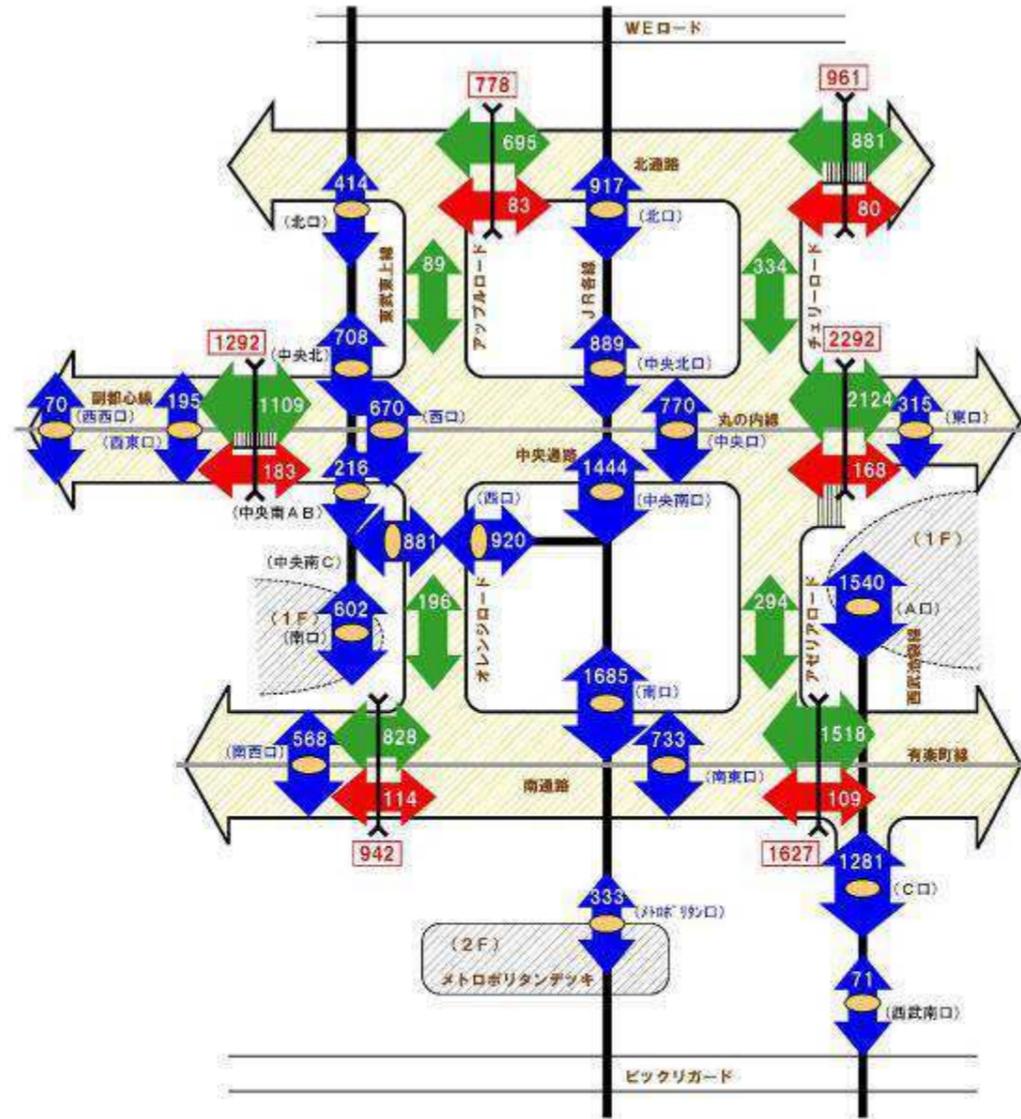


図 歩行者方向別交通量（12時間交通量）（単位：百人）

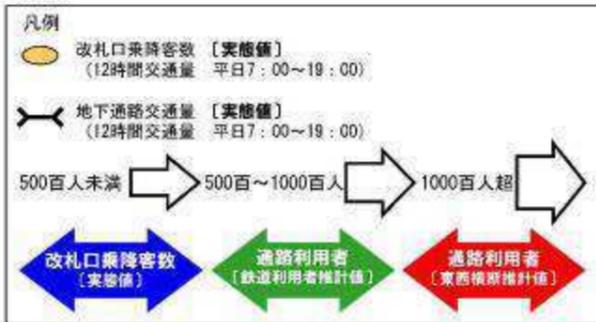
2) 現状流動の再現結果

※前項の流動調査の結果に加え、あわせて行った歩行者アンケート（東西間移動）、都市交通年報等の統計値、及び鉄道事業者データ（改札通過人員）等を元に、現況の流動状況を再現

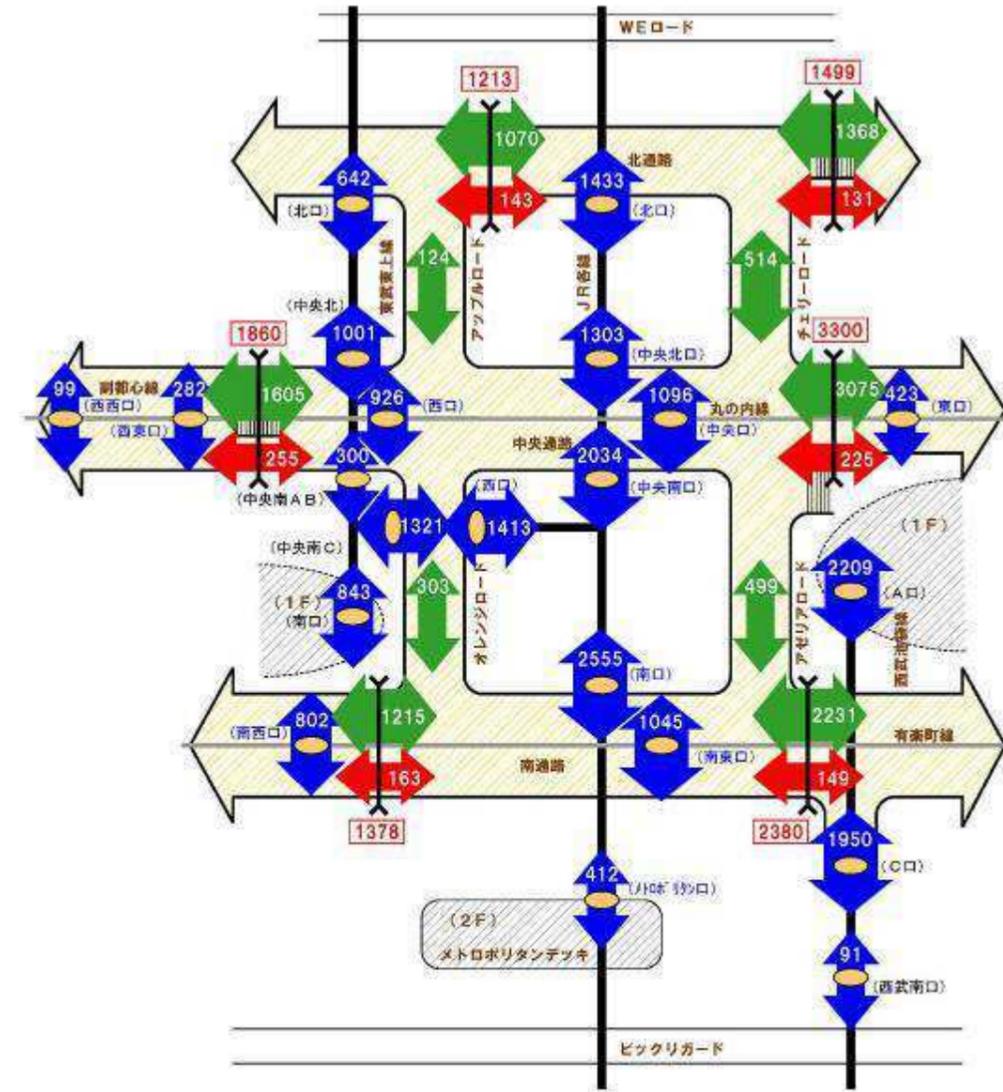
■現状流動（12時間）



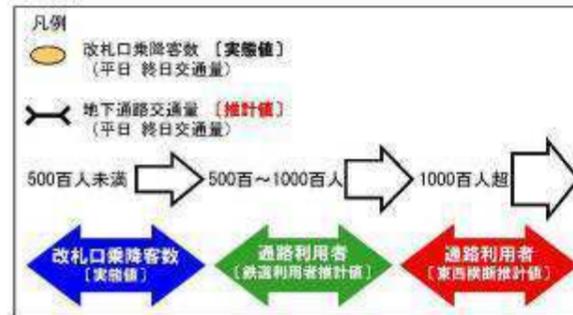
【平日】



■現状流動（終日）



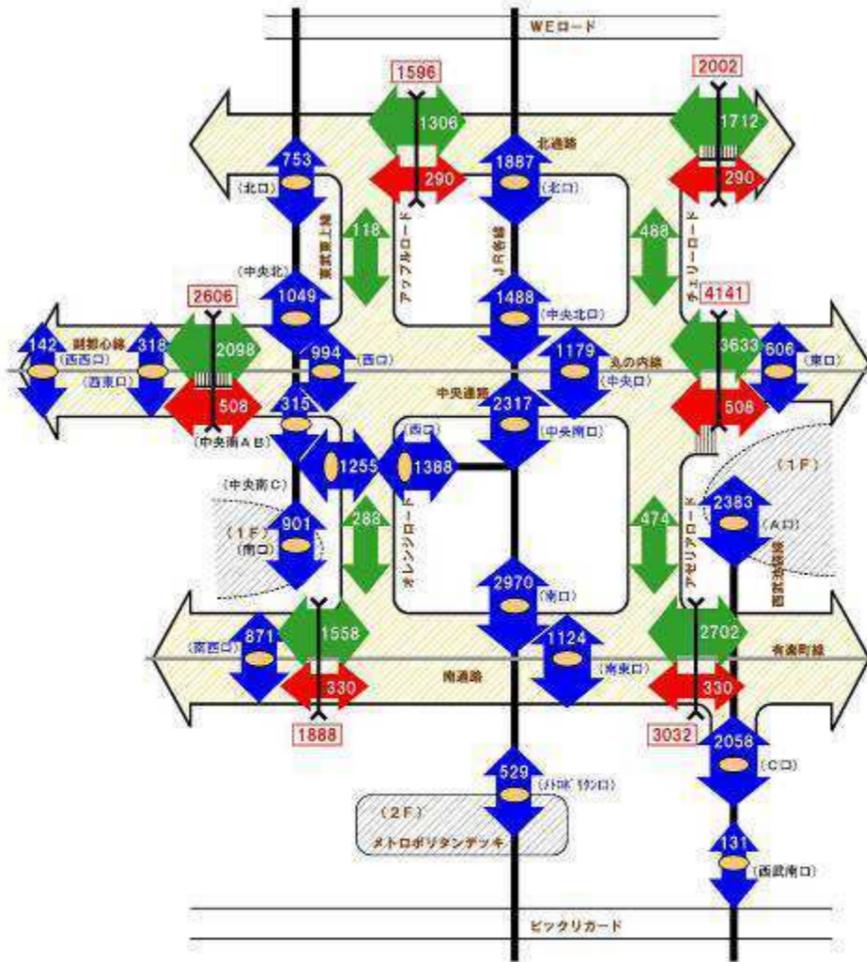
【平日】



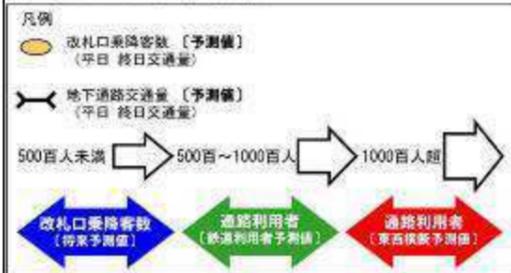
(2) デッキ将来需要予測

※前項の現状流動の再現結果をベースに、駅周辺の開発動向を踏まえて、将来需要を予測

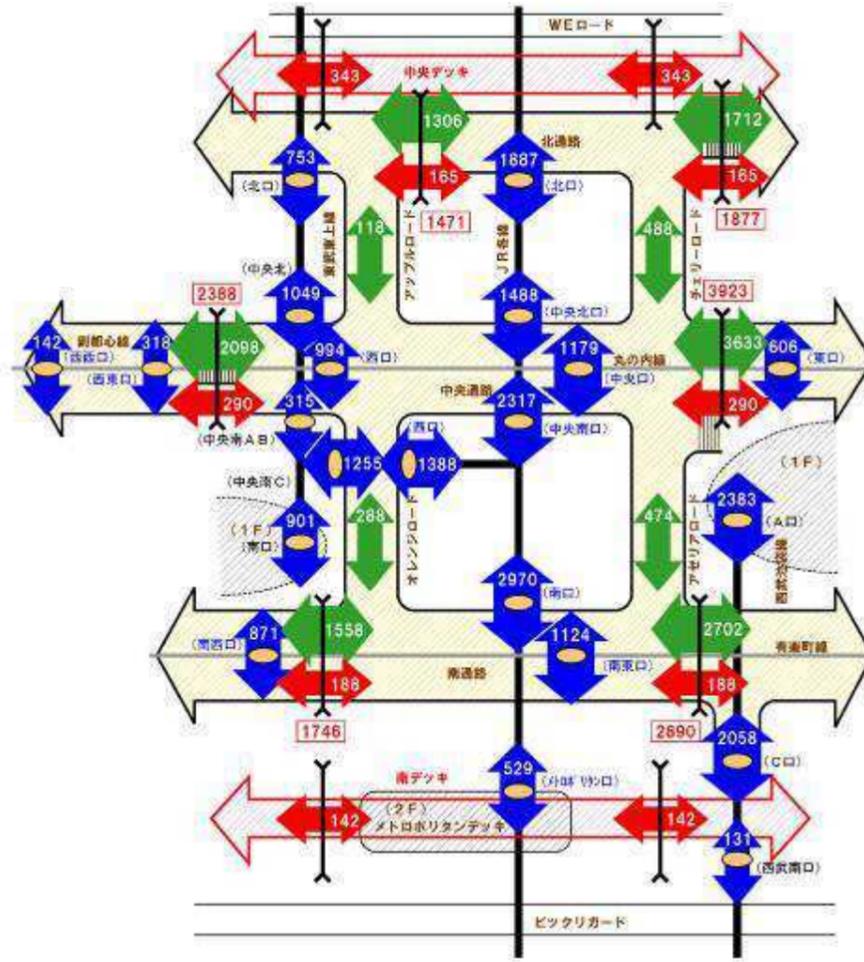
①将来終日歩行者流動状況（デッキなし時）



【平日】デッキなし時の将来予測値



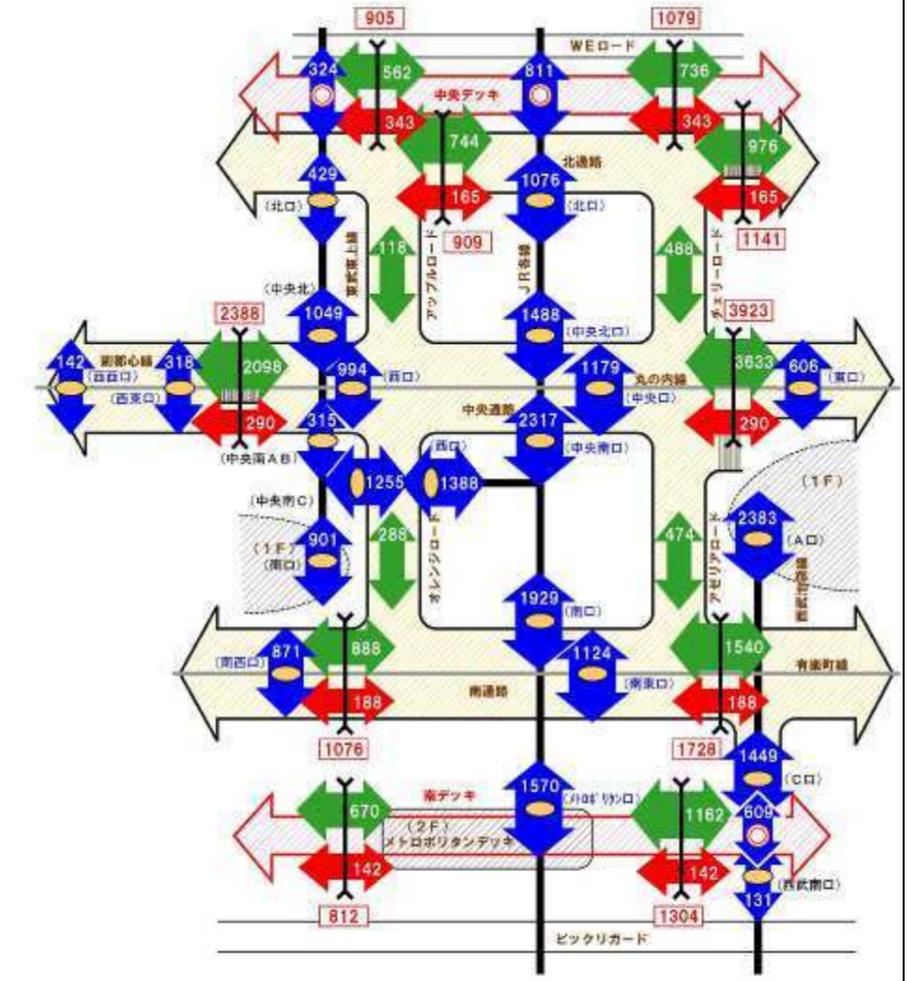
②将来終日歩行者流動状況（デッキあり時・橋上改札口なし）



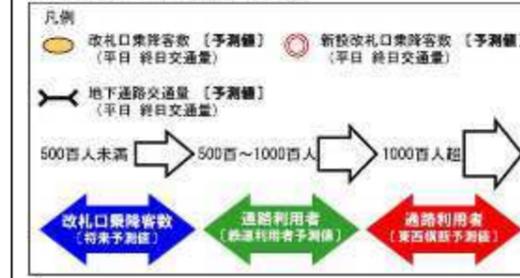
【平日】デッキありの将来予測値



③将来終日歩行者流動状況（デッキあり時・橋上改札口あり）



【平日】デッキ+改札ありの将来予測値



デッキ利用者数（橋上改札口あり）

	デッキ改札口			東西 横断量 (百人/日)	合計 (百人/日)
	JR (百人/日)	東武 (百人/日)	西武 (百人/日)		
中央デッキ	811	324	—	343	1,478
南デッキ	1,570	—	609	142	2,321

4. その他の関連資料

(1) 地下通路におけるサイン掲出実験経緯

調査内容	JR 東日本	東京メトロ	東武鉄道	西武鉄道	検討成果
H21 年度 ●サインの把握 ●広告知の把握					共通案内情報を掲出する部分(共通ルール)、各社案内情報を掲出する部分(各社ルール)とゾーニングして、整理する。 ●買収前とアラインメント結果 Q5 主要な出入口の名称の変更によって分かりやすいのは?
H22 年度 ●向きのアラインメント ●案内図の把握		東京メトロと共通案内が案内図を掲載しているが、JTBとは違う点となっており、キッドアップをされている。			●出口表示の考え方 (案) 簡便マップの表示において、大きく「西口方面」「東口方面」と東西の方向を示す。
H23 年度 ●出口表示方法と名称の把握 ●デジタルサイネージの把握	主要出入口を明記して誘導、「西口(名称)方面」という記号で主要出入口への方角誘導を行っている。	約55箇所の出入口全てを番号で明記して誘導、主要出入口の名称も明記している。池袋駅東口(西武池袋線)との記号はあり。	他社では、主要出入口番号及び15箇所の出入口番号を明記して誘導、方角誘導では、「出口名称のみ」の記号で主要出入口への方角誘導を行っている。	●簡便MAPの掲出検討	
H24 年度 ●かんたんMAPの掲出実験 ●# ヒアリング結果		●簡便MAP(案)の作成・実験	●買収前とアラインメント結果 Q1 簡便MAPの掲出実験によるサインの可視性向上は?	●買収前とアラインメント結果 - 掲出するサインだけでなくその立地経路に特化している(ランドマークとなる「西口」や「東口」を指定すること)。 - 簡便MAPで掲出するサインは、簡便MAPでも掲出する。	
H25 年度 ●地上駅案内サインの把握 ●出口名称変更へのアラインメント調査				●簡便MAPの掲出実験アンケート ・Aは「北口」は「西口」に誘導されている点に対して、CとD.EとFは正確な名称を記載できていないこととわかる。	

H26 年度

- サイン (かんたん MAP) の掲出実験
- アンケート調査

サインの設置場所と情報について

かんたんMAP

北通路 North Passage

簡便MAPへのアンケート結果

●買収前とアラインメント結果

●買収前とアラインメント結果

1. 併発の方向へ変更した。併発/コンクリートの設置。
2. 併発の方向の併発/コンクリートの設置。
3. 併発の方向の併発/コンクリートの設置。