

第2章

豊島区の現状と特性

第1 市街地の変遷

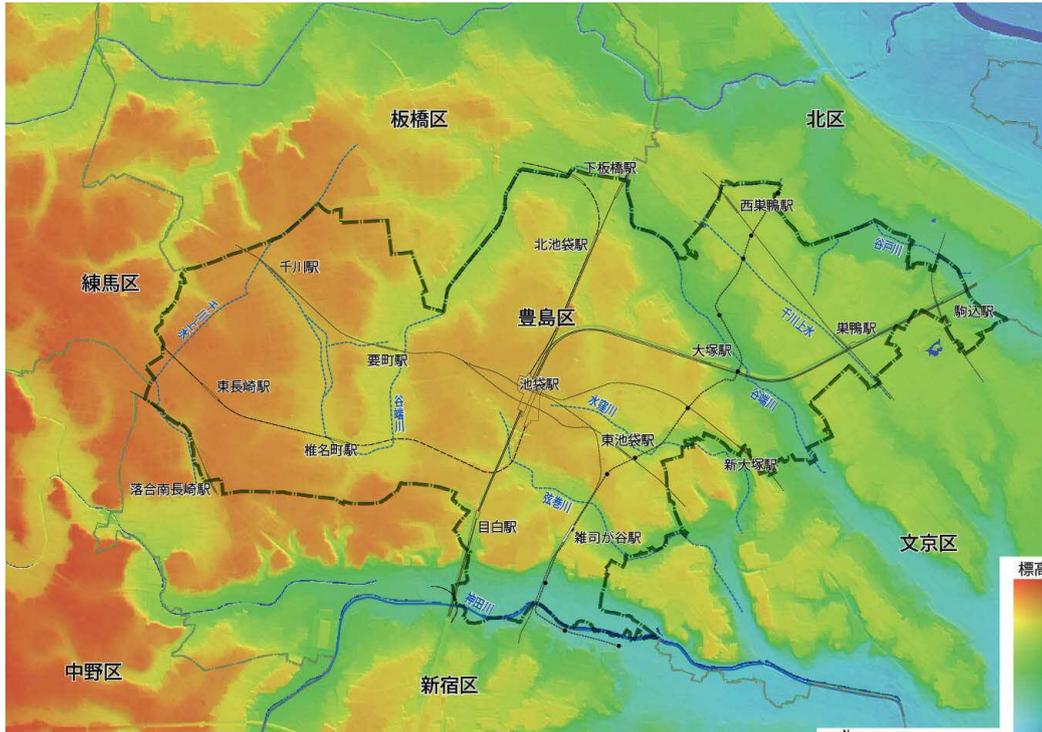
1 地形・地質

豊島区は、北を荒川、南を多摩川に挟まれた武蔵野台地の東端に位置し、谷戸川（谷田川）、神田川、弦巻川、谷端川などの流れによって削られた台地と複雑な谷が織りなす変化のある地形です。

特に、神田川の北側や現在では水の流れを見ることができない駒込地域の北側にあった谷戸川周辺に坂道が多くあります。

台地面は関東ローム層と呼ばれる自然堆積した火山灰土で覆われており、比較的強度が期待できる安定した地盤です。一方で、台地部が小さい河川などにより削られてできた谷底低地には、台地を形成していた土砂が再堆積した土や有機質土（腐植土）などが分布し、台地面と比較して軟弱な地盤であると考えられています。

図表4 標高地形図



資料：「基盤地図情報数値標高モデル(国土地理院)」より作成

2 時代ごとにみる市街地の変遷

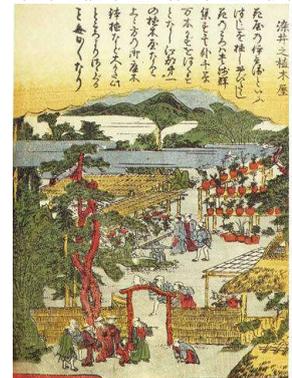
(1) 江戸時代 「のどかな農村地帯と一部地域での町場化」

江戸時代、現在の豊島区付近一帯は、武蔵国豊島郡上駒込村、巢鴨村、雑司谷村、下高田村、長崎村、新田堀之内村、池袋村の7村で構成され、当初はほぼ全域が農村地帯でした。

その後、江戸と地方を結ぶ中山道や清戸道（現在の目白通り等）沿いなどに街道集落、鬼子母神周辺などには門前町が形成されていきます。17世紀後半には、中山道沿いの巢鴨、岩槻街道沿いの駒込、目白通り沿いの高田の一部が町場としてにぎわいました。

万延元年（1860年）に来日したイギリスの植物学者ロバート・フォーチュンは、駒込村染井之植木屋の様子を著書「江戸と北京」の中で、『村全体が多く苗樹園で網羅され、それらを結ぶ一直線の道が1マイル（約1.6km）以上にも続く。私は世界のどこへ行ってもこれほど大規模な売物の植物を栽培しているのを見たことがない。』と記しています。

図表5 染井之植木屋（絵本江戸桜）



資料：常設展図録（豊島区立郷土資料館、昭和59(1984)年）

地域で引き継がれてきた価値観

- 大名屋敷や武家屋敷などが点在した閑静な街並み、園芸都市として栄えた町場や江戸の近郊農村として生産力向上に勤しんだ活気、今でもにぎわう旧中山道の巣鴨地藏通りなどで受け継がれる江戸情緒

(2) 明治時代 「鉄道の敷設と市街化の始まり」

明治時代のはじめ、現在の豊島区付近一帯は、街道沿いや門前町などの町場を除き、ほとんど市街化していませんでした。

鉄道は、明治 18 (1885) 年の日本鉄道品川線「赤羽～品川」間の開通により目白駅、明治 36 (1903) 年の日本鉄道豊島線「池袋～田端」間の開通により池袋駅、大塚駅、巣鴨駅、そして、明治 43 (1910) 年に駒込駅がそれぞれ開業しました。

明治初期に染井霊園と雑司ヶ谷霊園が立地し、中期には石川島監獄(後の巣鴨プリズン)が巣鴨(現在のサンシャインシティ)に移転しました。また、後期になり東京府立尋常師範学校(後の豊島師範、東京学芸大学)や学習院が移転して開設されるなど、教育施設の立地が進みます。

明治 21 (1888) 年～大正 7 (1918) 年の東京市区改正事業により、東京中心部では道路の拡張等が進み、旧東京市内から現在の豊島区付近一帯に寺院や墓地が移転してきました。

地域で引き継がれてきた価値観

- 大鉄道が開通し、学校や公共施設が設置された便利な立地
- 多くの文化人・芸術家が眠る染井霊園や雑司ヶ谷霊園周辺の歴史、文学、芸術の趣き

(3) 大正～昭和時代(戦前) 「急激な人口増加と市街化の進展」

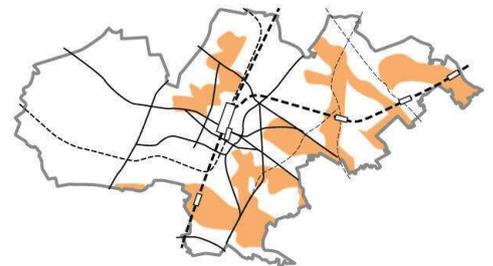
大正時代になり、旧東京市に人口が集中し、市街地は行政区域を超えて広がります。この中で、現在の豊島区付近一帯の市街化も進み、様々な都市基盤が整備されます。

鉄道網は、明治時代の終わりに王子電気軌道「飛鳥山～大塚」間が開通し、大正時代のはじめには旧東京市内から東京市電(路面電車)が大塚駅まで延長されて、旧東京市中心部と直結しました。池袋駅では、東上鉄道(現東武東上線)、武蔵野鉄道(現西武池袋線)が相次いで開通します。

また、昭和 7 (1932) 年には池袋駅東口の「根津山」が開削されて、護国寺方面を結ぶ道(現グリーン大通り、日出通り)ができるとともに、数年後には旧東京市中心部から東京市電が通るようになりました。

道路は、本郷通り、白山通り及び春日通り等の拡幅や、明治通り、目白通り及び立教通り等の整備が進みました。こうした背景もあり、JR山手線から東側の地域では市街化が進み、その沿線にあたる巣鴨町、西巣鴨町、高田町などでは、大正時代から昭和初期にかけて人口が急激に増加しました。池袋駅周辺よりも、先に大塚駅周辺で市街化が進んだことも特徴的です。

図表6 明治42(1909)年頃の市街地の広がり



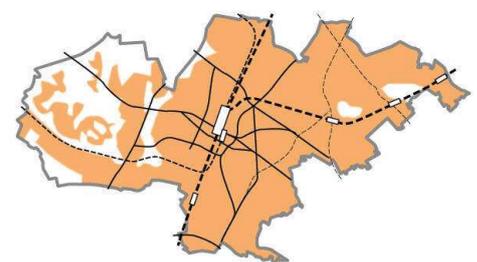
資料：豊島区の街づくり2013

図表7 池袋駅構内(明治30(1897)年代)



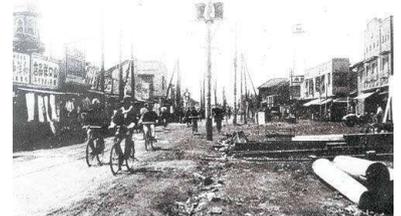
画像提供：鉄道博物館

図表8 昭和12(1937)年頃の市街地の広がり



資料：豊島区の街づくり2013

図表9 現春日通りの拡幅工事(昭和2(1927)年)



写真でみる豊島区50年のあゆみより転載

長崎町は宅地化が少し遅れましたが、関東大震災を契機とした人口増加の波が郊外に及ぶのと時期を同じくして、急速に市街化が進みました。現在の豊島区付近一帯の西側を中心に、大正時代から昭和初期に実施された耕地整理事業³によって、碁盤の目に近い方形の街区と道路が形成されましたが、人口増加の中で宅地へと姿を変えていきます。また、環状6号線の西側や巣鴨拘置所（現在のサンシャインシティ）周辺の地域では、まとまった土地にわたる建築線⁴の指定により基盤整備が進みました。

一方で、道路の拡充や住宅の急増とともに、谷端川、弦巻川などの河川が次第に暗渠となりました。

この頃、市街地の遊興地帯である「三業地」に大塚と池袋が指定されます。また、明治時代から大正時代にかけて、上野、谷中、田端周辺に住んでいた芸術家や文士たちが、市街地の拡大とともに区内に移り住んできました。

そして、昭和7（1932）年10月1日、巣鴨町、西巣鴨町、高田町、長崎町の4町が合併し、現在の豊島区が形成されます。

地域で引き継がれてきた価値観

- 鉄道駅周辺に劇場や映画館を有する繁華街として、娯楽でにぎわう雰囲気
- 昭和初期には「池袋モンパルナス⁵」に代表される活発な芸術活動を生み出し、多くの創造的な人材を育ててきた風土

図表10 町制施行当時の豊島区地域概略図



資料：豊島区の都市計画92

図表11 土地区画整理事業、耕地整理事業、建築線の範囲



資料：豊島区の都市計画92

(4) 昭和時代（戦後）「戦災復興と高度成長にあわせて拡大する市街地」

昭和20（1945）年、第二次世界大戦の空襲を受けて、区の約7割が焼野原となりましたが、西部地域にあたる長崎、千早、要町、高松は大きな被害を受けませんでした。

戦後、戦災復興事業として、区内の環状6号線付近から東側の区域では土地区画整理事業⁶が都市計画決定されましたが、事業が実施されたのは旧国鉄駅周辺の7地区のみです。この時に整備された都市基盤は、その後の都市化で大きな役割を果たし、現在もほぼそのまま残されています。

昭和30（1955）年代、我が国は高度成長期を迎えます。

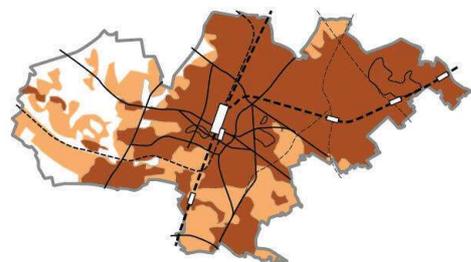
豊島区は、都心に近く、交通利便性が高いことから人口の集中や産業の集積が急激に進みました。

人口は、終戦直後の昭和20（1945）年に約9万人まで減少しましたが、昭和40（1965）年には約37万人と20年間で約4倍以上に増加します。

昭和33（1958）年、首都圏整備法⁷に基づき、池袋は新宿、渋谷とともに「副都心」に位置づけられ、昭和40（1965）年以降の高度成長期には商業機能の集積が一層進みました。

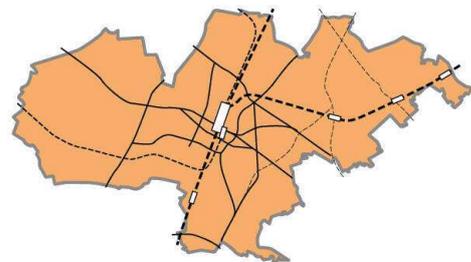
都市基盤が整備されなかった地域では、地方から大量に流入する若年労働者の住宅需要の受け皿として、概ね戦前のままの土地に木造賃貸アパートが建てられていきます。

図表12 空襲による焼失地（色の濃い部分）



資料：豊島区の街づくり2013

図表13 昭和32(1957)年頃の市街地の広がり



資料：豊島区の街づくり2013

3 耕地整理事業：耕地整理法（昭和24(1949)年度廃止）に基づき、農地の有効利用と収穫の増大を目的として、区画を整形し、水路や道路の整備を図ることにより利用形態を改善した事業

4 建築線：建築基準法の前身である市街地建築物法に定められた制度で、建築物の敷地は建築線に接しなければならないとされていた

5 池袋モンパルナス：大正末期から終戦頃にかけて、西池袋、椎名町、千早町、長崎、南長崎、要町周辺を拠点としていた芸術家たちによって生み出された文化や芸術活動の総称

6 土地区画整理事業：公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るために行われる土地の区画や形質の変更、公共施設の整備に関する事業

7 首都圏整備法：首都圏の整備に関する総合的な計画の策定と実施により、首都圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的とする法律

地域で引き継がれてきた価値観

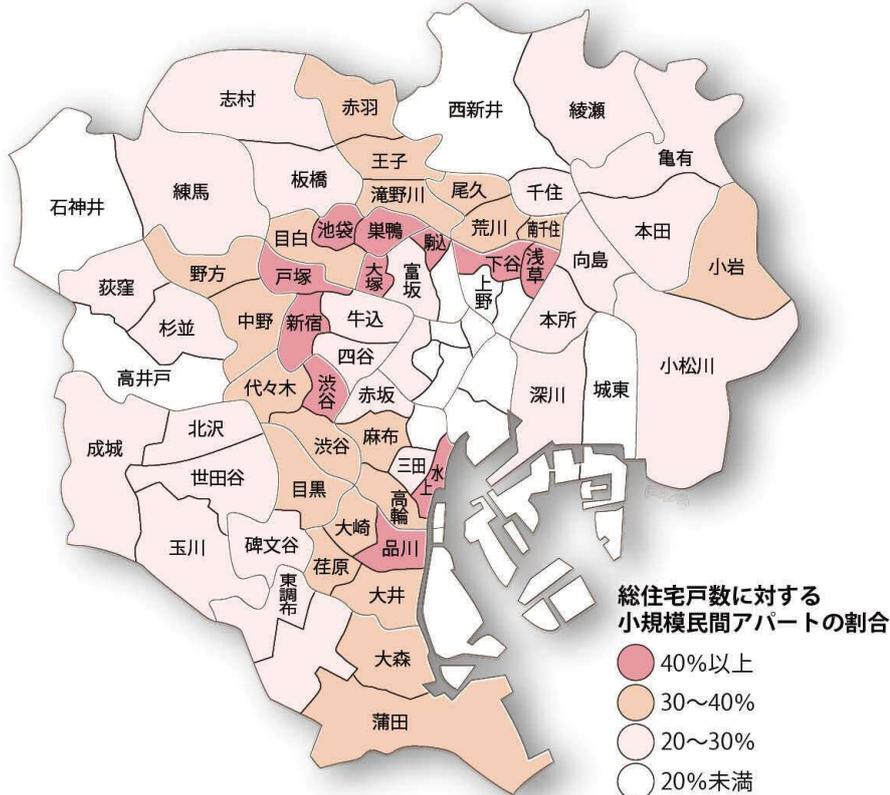
- 池袋駅周辺を中心に戦後復興の過程で培われた親しみやすさと力強さ

図表14 高度成長期の池袋駅東口 (昭和37(1962)年)



写真にみる豊島60年のあゆみ展より転載

図表15 木造賃貸アパートの分布 ※地域名は所管警察署名



資料：警視庁「共同住宅の実態とその防犯対策」(昭和44(1969)年)

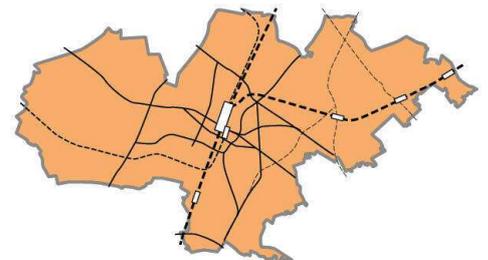
(5) 昭和時代(高度成長期以降)～令和時代

「商業・文化機能の集積と高密度で複合的な市街地の形成」

高度成長期以降、昭和53(1978)年にサンシャインシティが開業し、平成2(1990)年には東京芸術劇場が開館するなど文化・交流施設の集積が進み、池袋副都心は急速に発展します。一方で、鉄道駅周辺は、住宅地の中に事務所や店舗、マンション等の混在が進み、幹線道路沿道では中高層ビルやマンションが増加しました。

平成20(2008)年の東京メトロ副都心線の開通、平成25(2013)年の東急東横線・みなとみらい線との相互運転開始により、埼玉県や神奈川県から池袋副都心へのアクセスが向上し、さらに利便性が高まっています。その後、池袋副都心では、豊島区本庁舎の移転を契機とした庁舎跡地の活用や民間事業者による都市開発など、新たな都市づくりが動き始めています。

図表16 昭和59(1984)年頃の市街地の広がり



資料：豊島区の街づくり2013

地域で引き継がれてきた価値観

- 東京北西部のターミナル拠点である池袋駅を抱え、首都機能の一翼を担うとともに、鉄道利用者や数多くの大学・専門学校、外国人など多様な人々を受け入れ、経済活動や交流の舞台として育ててきた創造力や活力これまで培われてきた地域の価値観のもとに、文学、美術、演劇、映画、音楽、書店・出版、マンガなど新たな創造活動の芽生え

図表17 工事中のサンシャイン 60
(昭和 51(1976)年頃)



画像提供：豊島新聞社

図表18 東京メトロ副都心線出発式



画像提供：東京メトロ

第2 豊島区の現状と特性

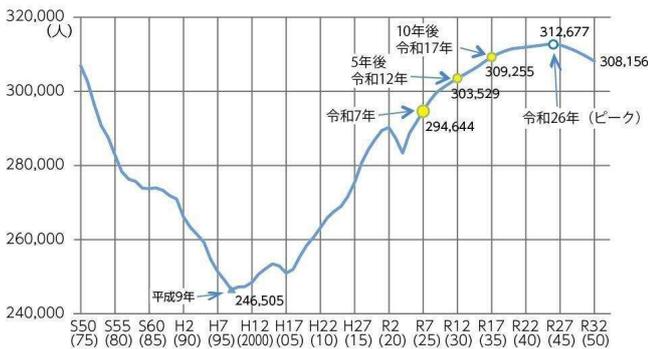
1 人口動態

(1) 人口の見通し

豊島区の人口は令和7(2025)年現在で約29万5千人です。令和2(2020)年までの約15年間は人口が増加傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の発生を機に、令和2(2020)年から令和4(2022)年の2年間は豊島区の総人口が減少しましたがその後は増加傾向を示しています。人口密度は、23区内でも高い水準で推移し、令和6(2024)年現在で224.2人/haと直近10年間は全国一を維持しています。(図表19・20)

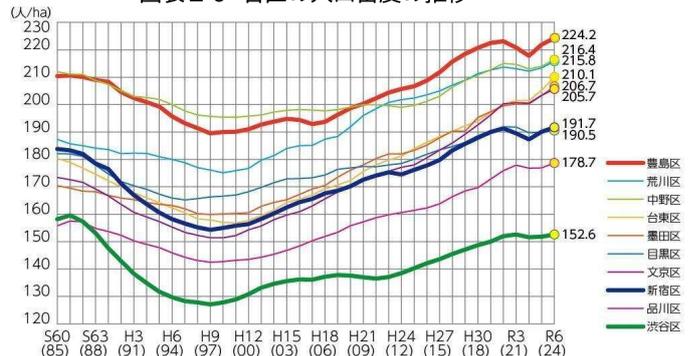
今後は、令和26(2044)年の312,677人まで緩やかに増加していきませんが、その後は、減少に転じていく見込みです。(図表19)

図表19 人口の推移



資料：としま政策データブック 2024 基本計画総論推計

図表20 各区の人口密度の推移

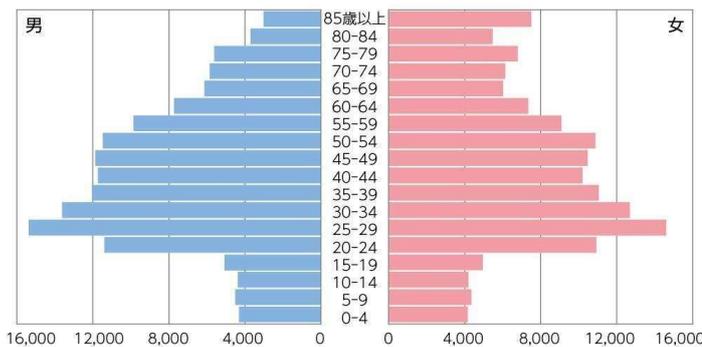


資料：豊島区未来戦略推進プラン 2024

(2) 年齢別人口構成

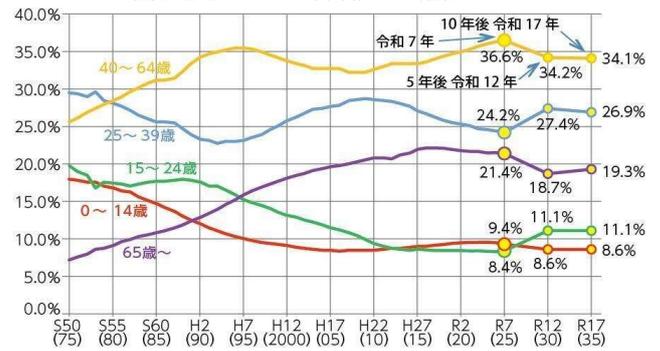
年齢階層別人口の現状では、0～19歳までの階層が少なく、25～39歳までの階層が多くなっています。年齢別人口構成比の現状では、15～39歳の割合が減少し、40～64歳の割合が増加しています。(図表21・22)

図表21 年齢階層別人口



資料：「住民基本台帳(令和7(2025)年1月1日)」より作成

図表22 人口の年齢構成の推移



資料：豊島区未来戦略推進プラン 2024

(3) 世帯の動向

総世帯数は、令和2（2020）年の時点で約18万4千世帯で、人口以上の増加率を示しており、類型別の世帯数構成比では「単独世帯」が約64%に上り、年々増加傾向にあります。

また、「ファミリー世帯⁸」と「夫婦のみ世帯」も、世帯数は増加傾向にあります。（図表23）

図表23 類型別世帯数と構成比の推移

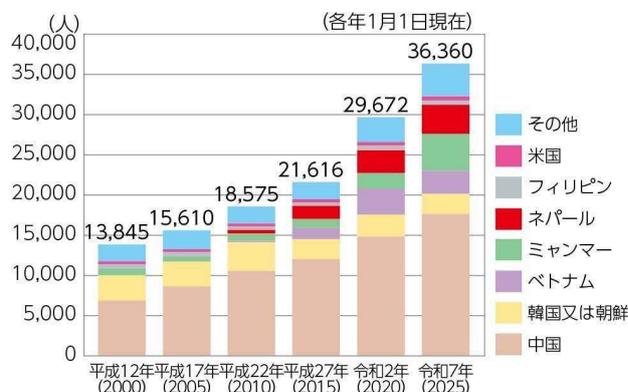


資料：「国勢調査」より作成

(4) 外国人登録者数の増加

外国人住民(外国人登録者)数は、高い増加傾向を示しており、令和7(2025)年現在で約36,000人と、豊島区人口の約12.3%に及びます。また、中国国籍者数が約半数を占めますが、近年はその他アジア諸国の国籍者数も増加しています。（図表24）

図表24 出身地別外国人登録者数の推移



資料：「としまの統計」より作成

(5) 昼間人口⁹

就業と就学を目的とした地域間移動後の人口である「昼間人口」は、ターミナル駅を抱える近接した新宿区と渋谷区では、近年、増加傾向にある一方で、豊島区は令和2（2020）年が約42万6千人と平成22(2010)年以降はほぼ横ばいです。

図表25 昼間人口の推移



資料：「国勢調査」より作成

8 ファミリー世帯：ここでは、夫婦と子の世帯、ひとり親と子の世帯、三世帯世帯の合計を指す

9 昼間人口：就業・就学による人口。買い物客など非定期的な移動は含まない。夜間人口から昼間流出人口を除き、昼間流入人口を加え算出

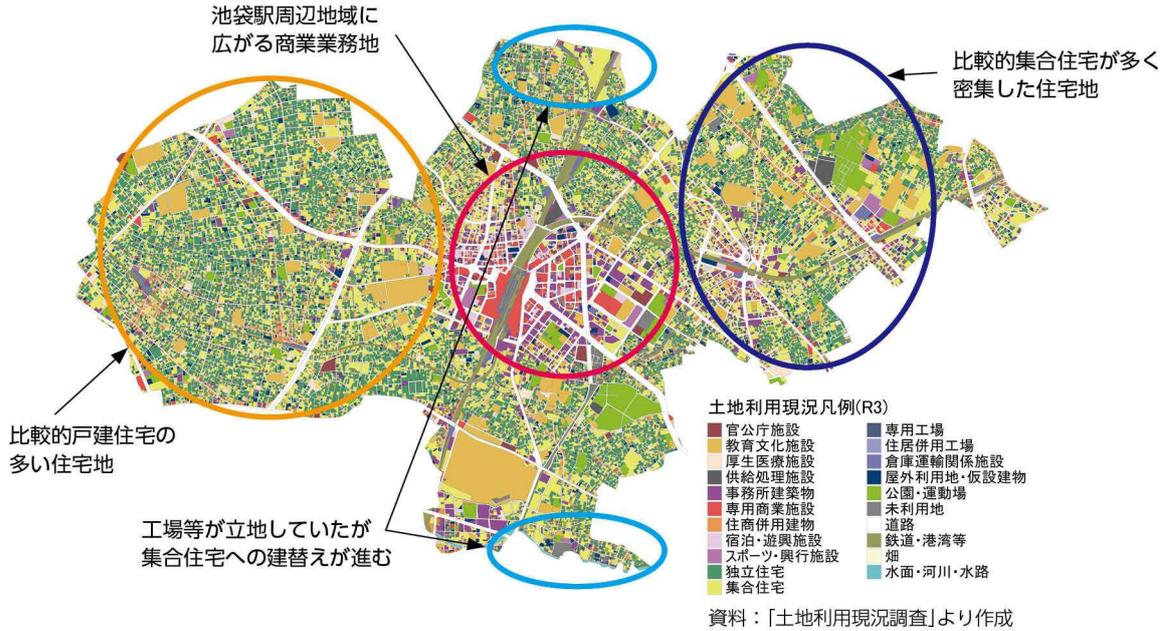
2 土地利用

(1) 土地利用現況

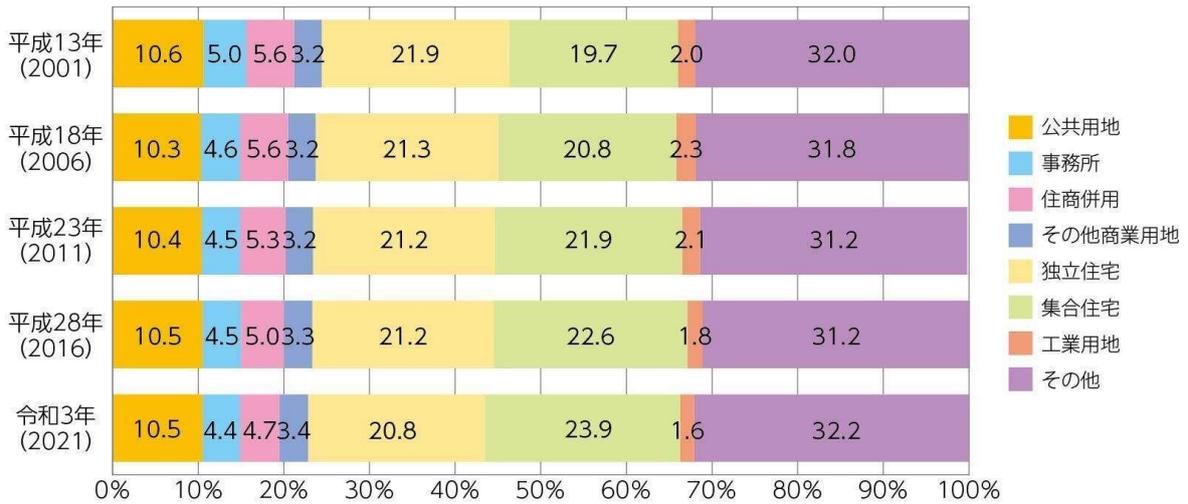
令和3（2021）年の土地利用現況は、公共用地が約11%、商業業務用地（事務所、住商併用、その他商業用地）が約13%、住宅用地（独立住宅及び集合住宅）が約45%、工業用地が約2%、その他が約32%となっています。商業施設や事務所は、池袋駅及び東池袋駅の周辺に多く、鉄道駅周辺、幹線道路沿道及び旧街道沿いにも分布し、複合的な土地利用が多くを占めているのも特徴です。

平成13（2001）年以降の土地利用現況の推移では、集合住宅用地は増加、独立住宅用地は減少傾向にあります。また、産業系混在地を含む池袋本町・上池袋地域及び高田地域の工業系土地利用比率は減少傾向にあります。

図表26 土地利用現況図



図表27 土地利用割合の推移

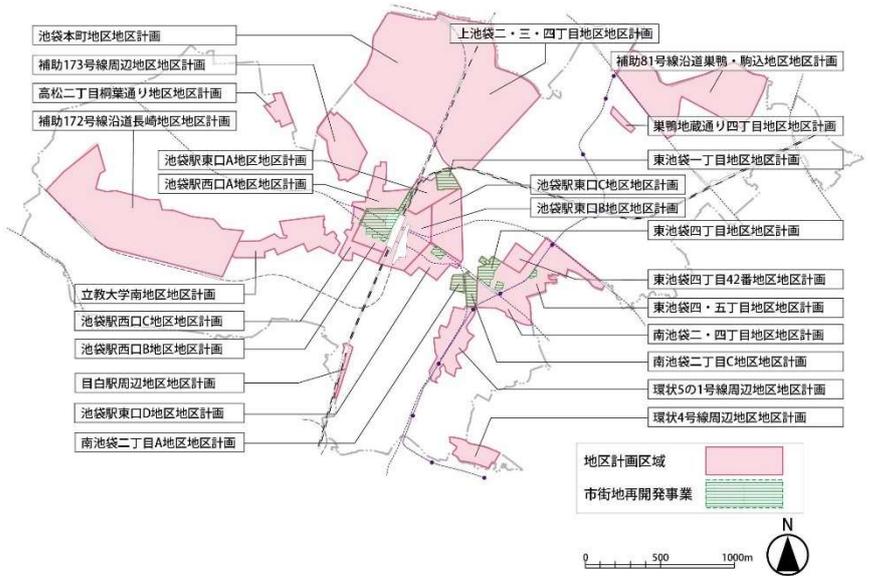


(2) 市街地整備の状況

都市計画道路の整備など土地利用の変化にあわせて、用途地域の変更や沿道での防火地域指定、地区計画制度の活用(計25地区、367.6ha)が進みました。地区計画のうち、巣鴨地蔵通り四丁目地区地区計画と高松二丁目桐葉通り地区地区計画の2つの地区では豊島区街づくり推進条例(以下、「街づくり推進条例」という。)に基づき、区民からの申出により策定しました。

また、池袋駅周辺と木造密集地域を含む東池袋駅周辺では、複数の市街地再開発事業が行われています。(図表28)

図表28 地区計画区域及び市街地再開発事業



資料：豊島区都市計画課資料

3 道路網・交通体系整備

(1) 整備状況

幹線道路は、現在事業中の放射9号線、環状4号線、環状5の1号線及び環状6号線(豊島区内は完成)が完成すると、放射線で9割超、環状線では約8割が整備されます。(図表29) また、池袋駅周辺地域アプローチ道路の事業化や狭あい道路¹⁰ 拡幅整備事業が進んでいます。

公共交通では、東京メトロ副都心線が開通し、目白駅、大塚駅、東長崎駅及び椎名町駅において、自由通路や駅前広場の整備など駅周辺整備が進展しました。

図表29 都市計画道路整備状況



資料：「豊島区都市計画図」より作成

10 狭あい道路：防災、救急、消防活動などが困難な幅員4mに満たない道路等

(2) 道路インフラの老朽化

区が管理する道路橋及び人道橋は、5年に1度の法定点検及び長寿命化修繕計画に基づき、順次補修等を実施しています。西巢鴨橋、池袋大橋、空蟬橋及び南池袋一丁目歩道橋の架設経過年数は50年以上となっており、老朽化が進んでいることから、長寿命化に向けた取組を実施しています。空蟬橋及び南池袋一丁目歩道橋は補修を完了しており、令和8（2026）年現在、西巢鴨橋の架け替え工事と池袋大橋の耐震補強工事を実施しています。

図表30 補修後の空蟬橋

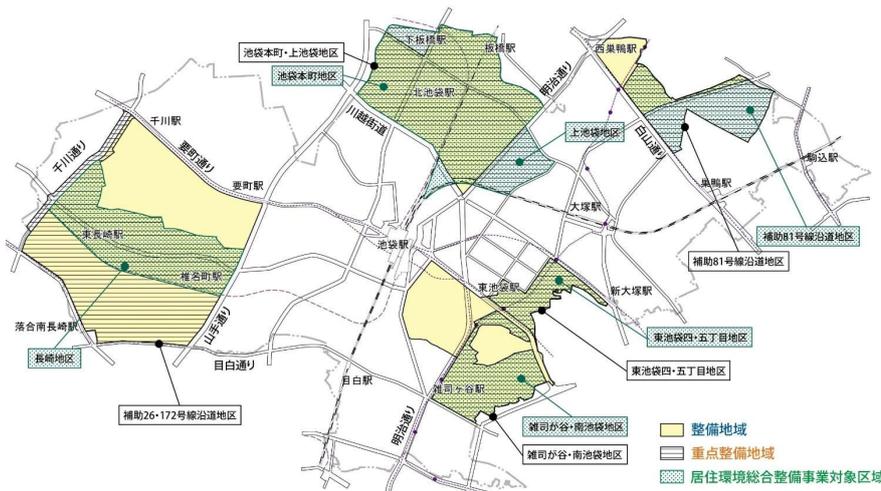


4 防災まちづくり

(1) 防災まちづくり事業の実施

東京都の「防災都市づくり推進計画」（以下、「防災都市づくり推進計画」という。）の中で整備地域に位置づけられている「南長崎・長崎・落合地域」、「東池袋・大塚地域」、「池袋西・池袋北・滝野川地域」、「西ヶ原・巢鴨地域」では、震災時の大きな被害が想定される地域として、居住環境総合整備事業¹¹をはじめとする防災まちづくりの事業等を実施しています。さらに、重点整備地域に位置付けられている「東池袋四・五丁目地区」、「池袋本町・上池袋地区」、「補助26・172号線沿道地区」、「補助81号線沿道地区」、「雑司が谷・南池袋地区」の5地区にて不燃化推進特定整備事業¹²、都市計画道路（特定整備路線¹³）の沿道30mの範囲では沿道の不燃化・耐震化を進め、重点整備地域内の不燃領域率は令和6（2024）年度時点で68.3%まで増加しています。（図表31）

図表31 防災まちづくり事業の対象区域



資料：「豊島区の街づくり 2025」より作成

11 居住環境総合整備事業：老朽住宅などの除却、建替えを促進するとともに、地区施設の整備を総合的に行う事業
 12 不燃化推進特定整備事業：重点整備地域に位置付けられている5地区にて、東京都と区が連携し、建替えや老朽建築物除去を促進するため、様々な支援を期間限定で行うことにより、まちの不燃化を早期に実現するための事業

13 特定整備路線：東京都が防災都市づくり推進計画に基づき、令和7（2025）年度までの整備をめざして、市街地の延焼を遮断し、避難や救援活動の空間ともなる防災上の効果の高い都市計画道路

(2) 首都直下型地震の切迫性

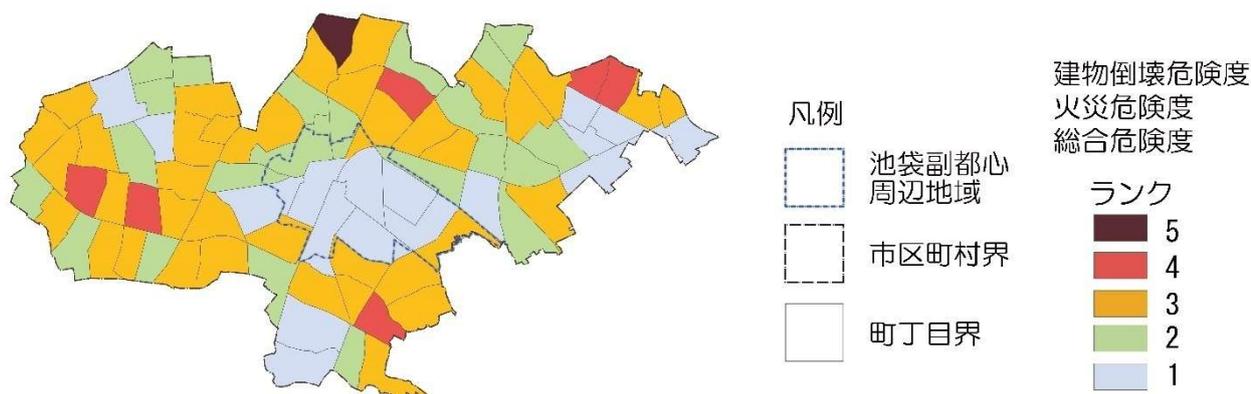
首都圏では、大正12(1923)年に関東大震災が発生し、未曾有の大災害を引き起こしましたが、このような海溝型の巨大地震は200～300年間隔で発生すると考えられています。

国の地震調査委員会は、相模トラフ沿いでマグニチュード14.8程度の海溝型巨大地震が発生する可能性を100年か200年先としています。一方で、南海トラフ地震や首都直下地震等については、30年以内に発生する確率を70%としており、首都直下地震の切迫性が高まっています。

(3) 地域危険度の高い地域の存在

令和4(2022)年9月に東京都が公表した「地震に関する地域危険度測定調査(第9回)」では、地域危険度のランク(5段階)が示され、区内には「総合危険度」のランク5が1地域、ランク4が6地域あります。

図表3.2 総合危険度



資料：「地震に関する地域危険度測定調査(第9回)」(令和4(2022)年9月)より作成

(4) 求められる帰宅困難者対策の充実・強化

平成23(2011)年3月11日に発生した東日本大震災の当日は、多くの公共交通機関が運行を停止したため、区においても池袋駅を中心に多くの帰宅困難者が発生し、対応に支障が生じました。

その後、帰宅困難者対策を強化してきたものの、マグニチュード7クラスの首都直下地震が発生した場合、数日間にわたる運行停止も考えられ、東京都が令和4(2022)年5月に公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」の中で、池袋駅周辺の滞留者数¹⁵を約10万5千人と予測しており、帰宅困難者対策の強化・充実が必要です。

また、近年、気候変動により被害が大きくなっているゲリラ豪雨への対応も求められています。

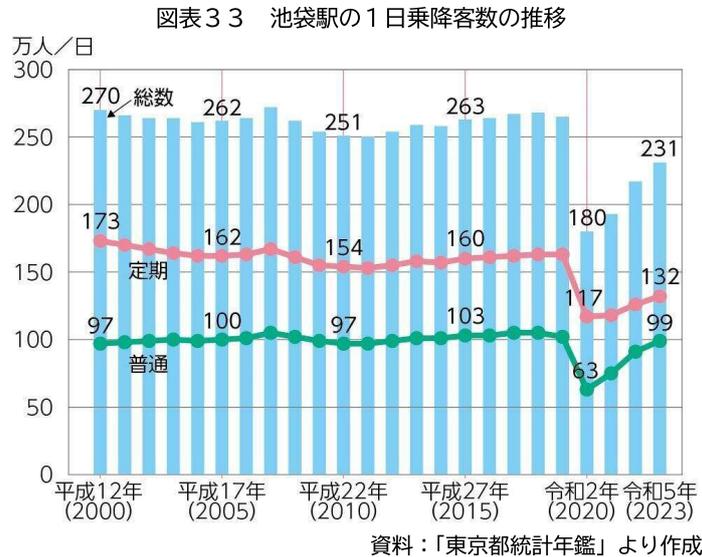
14 マグニチュード：地震のエネルギーの大きさを表す数値

15 池袋駅周辺の滞留者数：池袋駅から4km圏内にいる通学者・通勤者・私用等の外出者のうち、災害時直ちに帰宅できず、池袋駅周辺に滞留する人数の推計値(駅周辺滞留者+滞留場所不明人口)

5 活力あるまちづくり

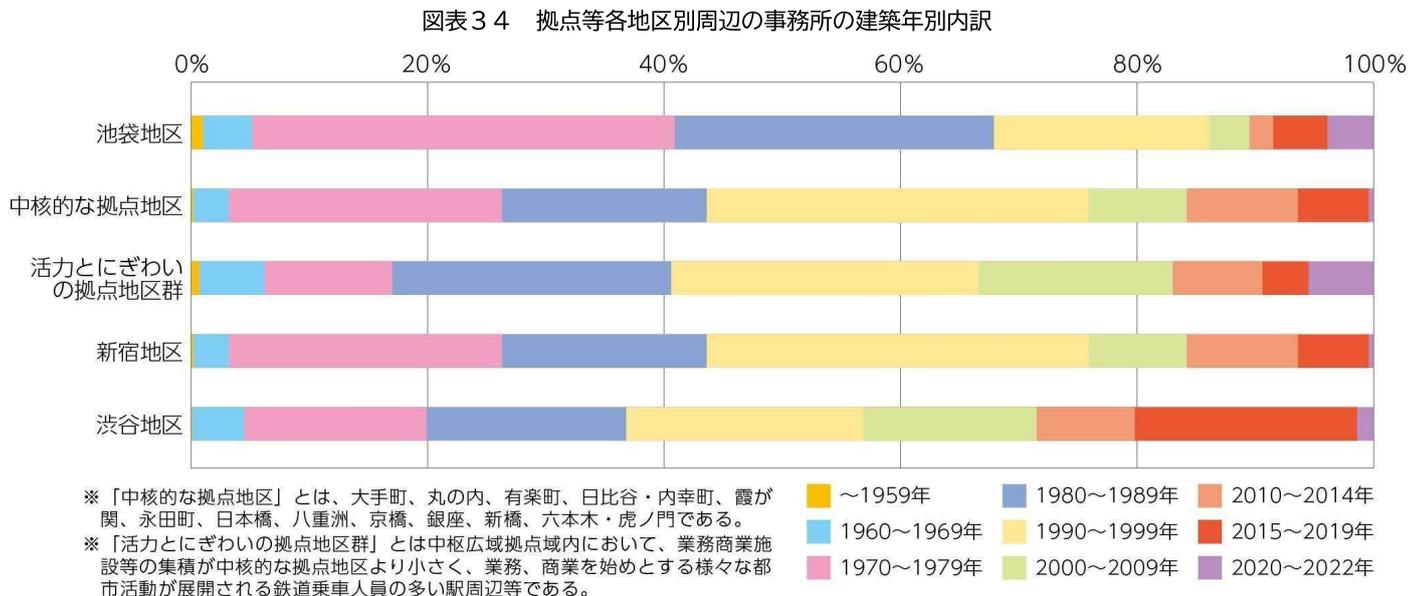
(1) 池袋駅の1日あたり乗降客数の推移

池袋駅の1日あたりの乗降客数（JR、私鉄、地下鉄の合計）は、平成12（2000）年以降は250～270万人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2（2020）年には、乗降客数は180万人まで急激に減少しました。その後、令和5年には、231万人まで回復していますが、定期利用の乗降客数は令和元年度以前の水準までは回復していません。（図表33）



(2) 老朽建築物の割合

池袋地区では老朽化した事務所建築物の割合が多く、中核的拠点地区や新宿・渋谷地区と比較すると、事務所建築物の更新が進んでいない状況が見受けられます。



(3) 事業所

区全体の事業所数は、平成24(2012)年にかけて年々減少傾向にありましたが、それ以降は増加に転じ、令和3(2019)年は平成24(2012)年と比較し、事業所数全体で約7%増加しており、30人以上規模の事業所数は188(約13%)増加、1~4人規模の事業所数は739(約8%)増加しています。(図表35)

図表35 豊島区内の従業者規模別事業所数の推移



資料：「事業所統計調査」「経済センサス」より作成

(4) 商業

卸売業・小売業ともに、平成24(2012)年にかけて店舗数、従業者数は減少傾向にありましたが、従業者数についてはそれ以降は増加傾向がみられます。一方で、年間販売額を見ると、卸売業は平成28(2016)年をピークに、小売業は平成24(2012)年をピークに減少しています。(図表36)

図表36 豊島区内の店舗数、従業者数、年間販売額の推移¹⁶



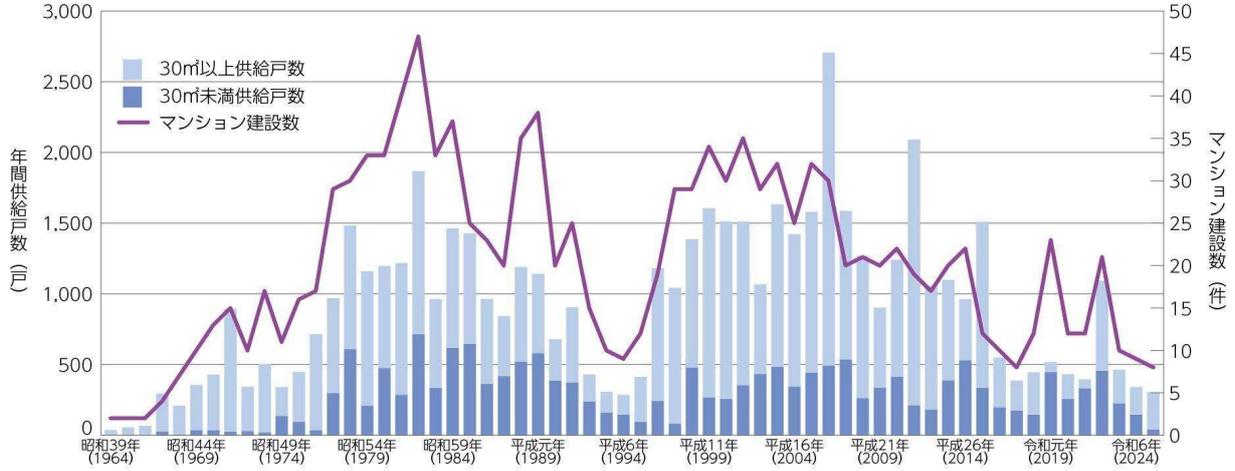
資料：「事業所統計調査」「経済センサス」より作成

16 豊島区内の店舗数、従業者数、年間販売額の推移：平成24(2012)年経済センサスと平成19(2007)年商業統計調査では、名簿や調査方法の違いにより集計対象等が異なり、経済センサスでは、商業統計調査に比べ、「年間商品販売額」、「商品手持額」、「売場面積」等の産業特性項目について集計できた事業所数が少ないため、時系列の比較は参考として掲載

6 住宅・住環境整備

近年、超高層住宅（タワーマンション）の建設が続く一方で、マンション全体の供給戸数は減少傾向にあり、直近では30㎡未満の供給戸数の減少が顕著です。（図表37）耐震基準が改訂された昭和56（1981）年以前に建築されたマンションでは築40年以上を迎えており、耐震性の強化や円滑な建替えの促進などが課題となってきます。

図表37 建築時期別分譲マンション戸数



※30㎡以上供給戸数は、平成21年以前は29㎡以上の供給戸数の数値である。
 ※30㎡未満供給戸数は、平成21年以前は29㎡未満の供給戸数の数値である。
 ※令和4年については、計画予定（一部竣工分を含む。）の数値である。
 ※供給戸数・建設数は、賃貸を含まない数値である。

資料：豊島区住宅・マンション課資料

7 環境と共生するまちづくり

7-1 みどり¹⁷

(1) みどり率

主なみどりは、東部地域の染井霊園付近、南部地域の学習院大学と雑司ヶ谷霊園付近に分布しています。一方で池袋駅、大塚駅及び巣鴨駅周辺の分布が少なく、住宅地では小規模なみどりが分布しています。

街路樹整備や都市再生及び公共施設の新設に伴う屋上緑化の増加等により、近年、みどり率は増加しています。

図表38 みどり地分布図



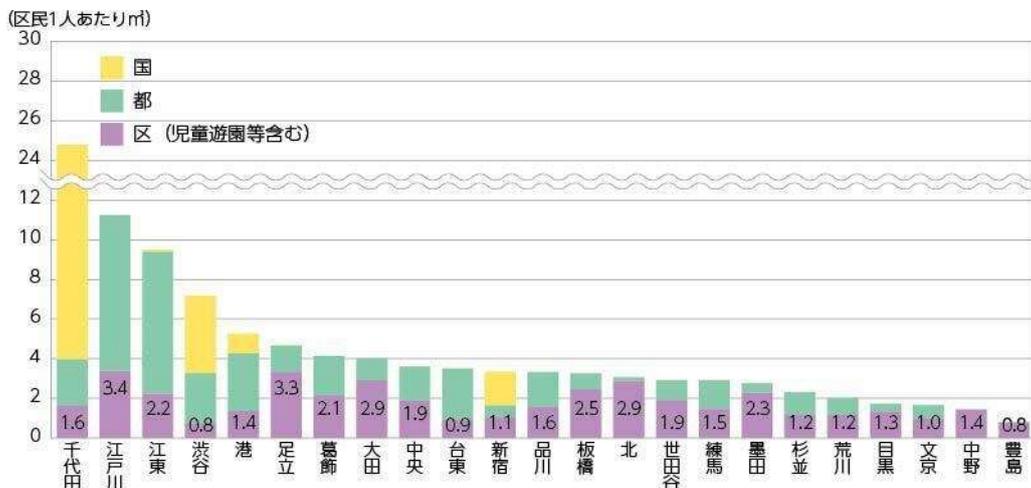
令和6(2024)年6月8日撮影

17 みどり：樹林地や公園、宅地の緑など樹木や草花に加え、河川やオープンスペースまでを含めている

(2) 低い水準の区民一人当たりの公園面積

区内には、公園等が162か所(面積約235,611㎡)あり、設置数では23区内の中でも上位となっていますが、国立・都立公園が無く、大規模な公園が少ないため、区民一人当たりの公園面積は0.8㎡と23区の中でも最も低い水準となっています。(図表39)

図表39 区民一人当たりの公園面積

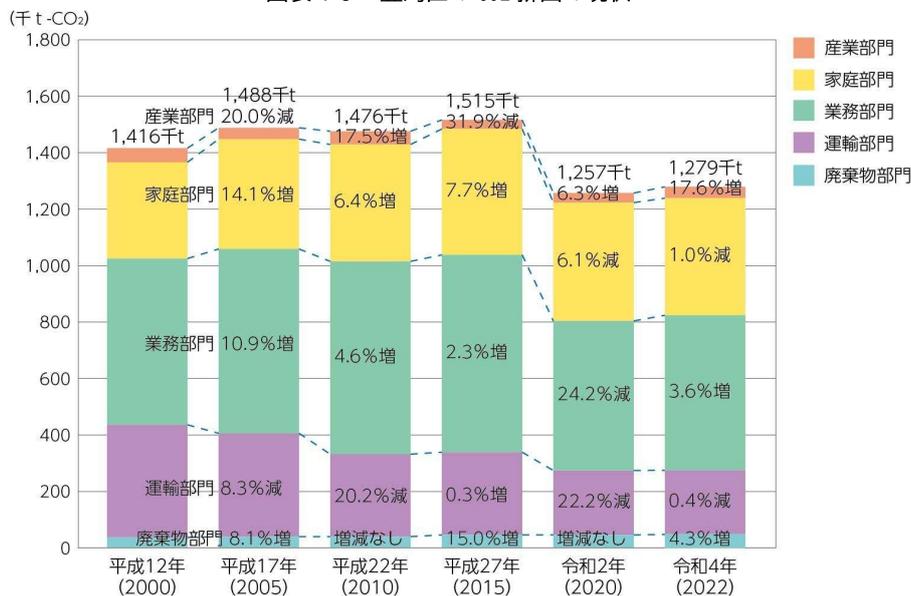


資料：豊島区公園緑地課資料

7-2 環境

区内における令和4(2022)年度のCO₂排出量は、約128万トンであり、平成27(2015)年より約16%減少しています。このうち、業務部門と運輸部門の排出量が大きく減少しています。(図表40)

図表40 豊島区のCO₂排出の現状



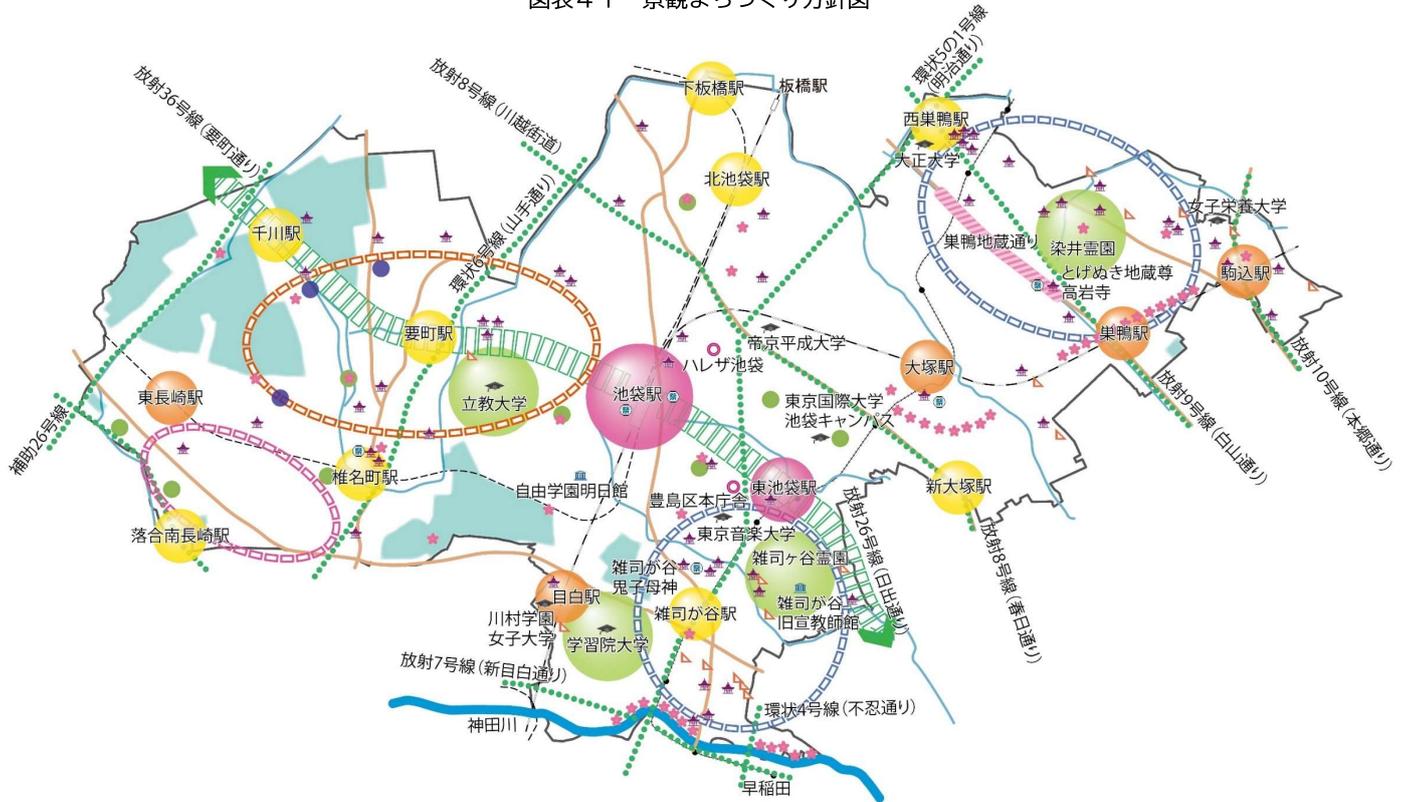
資料：特別区の温室効果ガス排出量(2025年3月)」より作成

7-3 景観

区内には、染井霊園及び雑司ヶ谷霊園の周辺をはじめ多くの寺社があるほか、文化財や都電荒川線などがあり、歴史と文化、景観などの資源が分布しています。

人為的な影響が少なく自然状態を保つ樹林は、学習院大学の西側と南側の斜面に唯一残っています。また、東部地域や神田川付近の高低差がある南部地域では坂道が多く存在します。(図表 41)

図表 41 景観まちづくり方針図



景観まちづくり方針 1 ゆとりと潤いを創出する

- 地形の表情を大切にする
- みどりの潤いを広げる
- 水辺を感じる
- 旧河川(暗渠)坂
- みどりの拠点
- みどりの回廊
- 神田川
- みどりの骨格軸

景観まちづくり方針 4 地域の特徴を惹き立てる

- 地域の魅力を発信する
- 鉄道と道路を生かす
- 個性ある住宅地を受け継ぐ
- 池袋駅、東池袋駅周辺
- 交流拠点
- 生活拠点
- 幹線道路
- 都電
- 低層の住宅地(第1種低層住居専用地域)

景観まちづくり方針 2 歴史を受け継ぎ、新たな文化を創造する

- 歴史と伝統を受け継ぐ
- 花と祭りて四季を感じる
- 新たな文化とにぎわいを創出する
- 寺社
- 江戸の文化
- アトリエ村跡
- 旧道
- 文化資源
- 祭
- 祭
- 花の名所
- サブカルチャー
- マンガの文化
- 新たな文化拠点
- 池袋モンパレナスの文化

景観まちづくり方針 5 個性ある街並みを創出し、楽しめる仕組みを構築する

- 景観まちづくりの機運を高める
- ハードとソフトが一体となった景観施策を展開する
- 政策連携と協働による景観まちづくりを進める
- 区域(区内全域)

景観まちづくり方針 3 人々の生活・営みを映す

- 人々の交流を育む
- 日常生活を支える商店街のにぎわいを高める
- 地域の様々な活動と連携する
- 鉄道駅周辺
- 公園・広場・霊園(5,000㎡以上)
- 商店街
- 大学
- 区域(区内全域)

資料：豊島区景観計画(令和4(2022)年6月)

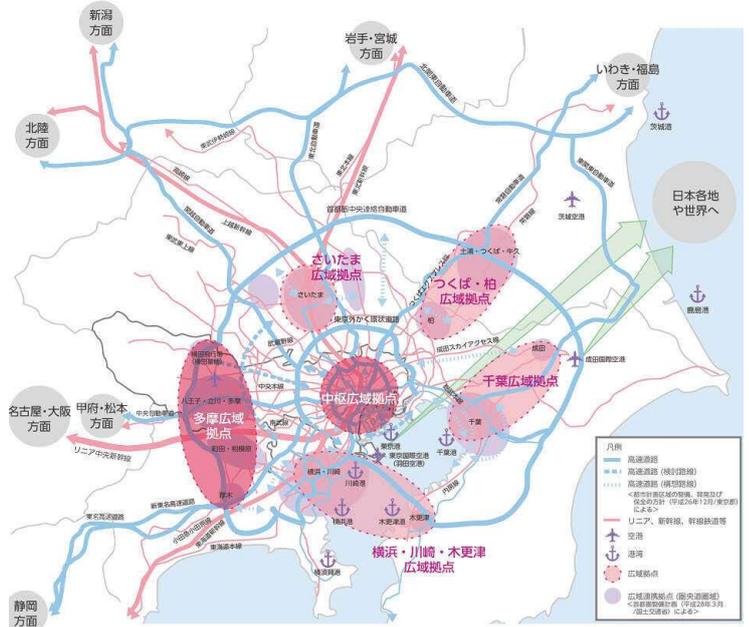
第3 東京における豊島区の位置づけ

1 交流・連携・挑戦の都市構造の実現

平成 29 (2017) 年 9 月に策定された東京都の「都市づくりのグランドデザイン」では、引き続き圏域の活力を更に高め、多様化するライフスタイルなどに応えることが期待されていることから、東京圏全体で国内外の人・モノ・情報の自由自在な移動と交流を確保し、イノベーションの源泉となる「挑戦の場」の創出につなげていく必要があるため、広域的には概成する環状メガロポリス構造¹⁸を更に進化させ、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指すとしています。(図表 42)

この「交流・連携・挑戦の都市構造」において、豊島区は中枢広域拠点域に位置付けられています。(図表 43)

図表 4 2 交流・連携・挑戦の都市構造

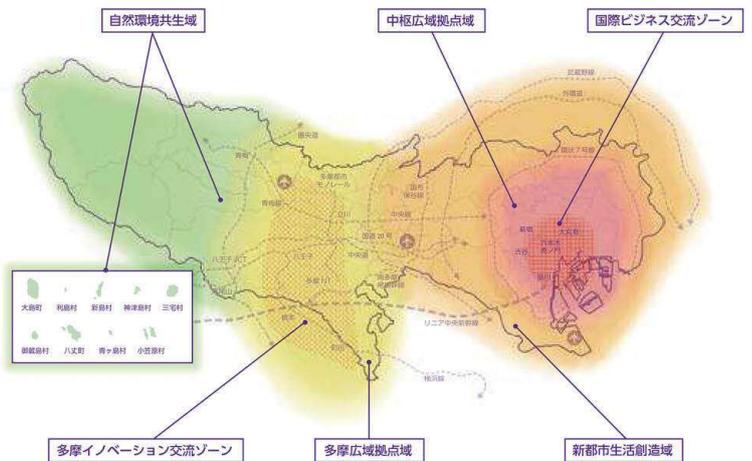


資料：都市づくりのグランドデザイン (平成29 (2017) 年9月)

【中枢広域拠点域】

高密度な鉄道、道路ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務、商業など複合機能を有する中核的な拠点を形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けていることにあわせ、文化・芸術、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成されるとともに、歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激し合うことで、東京の魅力を相乗的に向上させていく地域です。

図表 4 3 4つの地域区分と2つのゾーン



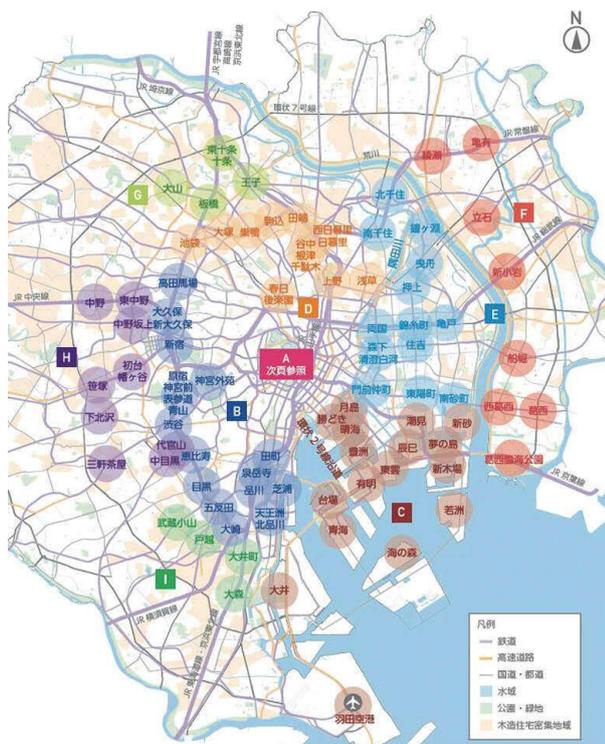
資料：都市づくりのグランドデザイン (平成29 (2017) 年9月)

18 環状メガロポリス構造：「東京都市構造 2000」で示された東京圏の骨格的な都市構造。環状方向の広域交通基盤等の東京圏の交通ネットワークを強化し、圏域の活発な交流を実現するとともに、多様な機能を地域や拠点が担い、広域連携により東京圏全域の一体的な機能発揮を図ることを目的としている。

2 都市計画区域マスタープランで示された地域像

都市づくりビジョンの上位計画である都市計画区域マスタープランでは、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現に向けて、東京都市計画区域内の特色ある地域の将来像を示しています。

図表4-4 中枢広域拠点域



A から I までのエリアは、JR 山手線、JR 中央線、隅田川、荒川などを目安に、便宜的に分けたものです。

資料：東京都「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29（2017）年 9 月）

【中枢広域拠点域】

池袋

- 池袋駅周辺では、都市再生特別地区などを活用し、交通結節機能の強化と合わせ、多様な商業・業務機能や国際的な芸術・文化（国際アート・カルチャー）機能など、個性ある機能が集積した集客力の高い中核的な拠点を形成
- 駅周辺の高い商業集積がある中で、老朽化し機能更新が求められている市街地を、街区再編まちづくり制度の活用などにより共同化¹⁹や個別代替えを促進し、にぎわいを維持・増進しながら防災性を向上
- 駅の改良、駅前広場やバスターミナルの整備、駐車場の集約化や再整備、周辺の街区再編などが進み、地上・地下の歩行者ネットワークが充実し、交通結節機能と回遊性²⁰が向上
- 都市計画道路の整備に伴う交通環境の変化に併せて、歩行者を優先した道路空間と街路樹や屋上緑化などによる連続的なみどりを創出し、歩いて楽しい回遊性のあるまちを形成
- 劇場やホール、映画館、ライブハウス、サブカルチャー²¹に関する店舗といった施設が集積するとともに、芸術・文化活動がまちなかで行われ、個性的な芸術・文化の拠点を形成

19 共同化：地権者の異なる複数の敷地を大街区として統合し、一つの建物を建築することで、狭く小さな敷地や接道していない敷地の有効利用を図る手法

20 回遊性：目的地に行くだけではなく、そこから目的外の施設を行き来し、まちを歩くこと。人々の回遊性を高めるまちづくりを推進することで、にぎわいや地域の活性化につながる

21 サブカルチャー：メインカルチャー（主流文化）に対し、少数派あるいは一部の層だけに支持されている独特の娯楽・趣味文化

東池袋

- 東池袋駅周辺では、商業・業務、交流、娯楽、情報発信や国際的な芸術・文化（国際アート・カルチャー）機能など多様な都市機能の高度な集積により、国際性の高い拠点を形成
- 国有地等の土地利用の転換と連動し、道路の整備や沿道のまちづくり、利便性の高い魅力ある居住を推進し、安全で生活しやすいまちを形成
- 木造住宅密集地域において、特定整備路線¹³や防災生活道路等の整備、建物の不燃化・耐震化や共同化¹⁹、無電柱化などが進み、安全な市街地を形成

雑司が谷

- 個性ある歴史と文化を継承しつつ、学校跡地の公園化や生活道路の整備が進み、地域特性を生かした安全性の高いまちを形成
- 木造住宅密集地域において、特定整備路線や防災生活道路等の整備、建物の不燃化・耐震化や共同化などが進み、安全な市街地を形成

南池袋

- 都市計画道路の整備と併せて、市街地整備事業や沿道街区の再編などにより、公共・公益機能や居住・商業機能が一体となった安全で快適な拠点を形成
- 木造住宅密集地域において、特定整備路線や防災生活道路等の整備、建物の不燃化・耐震化や共同化などが進み、安全な市街地を形成

池袋本町・上池袋

- 北池袋駅及び下板橋駅周辺では、日常生活を支える商業、医療、福祉、子育て、教育などの都市機能が集積し、都市計画道路の整備が進み、鉄道各線との立体交差化による踏切解消等とともに、安全で活力のある拠点を形成
- 木造住宅密集地域において、特定整備路線や防災生活道路等の整備、建物の不燃化・耐震化や共同化などが進み、安全な市街地を形成

大塚

- 交通広場の再編整備により、歩行経路の拡大と交通結節機能を高め、東京さくらトラム（都電荒川線）や三業通りなどの地域資源を生かしたまちづくりを推進し、商業・業務、文化・交流、生活支援など多様な都市機能を集積するとともに、池袋・東池袋と連携し観劇後の余韻を安全安心に楽しめる場の創出を図り、活力とにぎわいの拠点を形成

巣鴨

- 多くの文化人、芸術家が眠る染井霊園の歴史的資源や中山道の街道筋に開けた個性的な商店街の雰囲気を保全し、安全性が高く、魅力ある活力とにぎわいの拠点を形成
- 木造住宅密集地域において、特定整備路線や防災生活道路等の整備、建物の不燃化、耐震化や無電柱化などが進み、安全な市街地を形成

駒込

○ソメイヨシノ発祥の地の魅力を発信するとともに、旧古河庭園や六義園が文化財として保全されるだけでなく、ユニークベニューとしての活用や、周辺の庭園、公園、文化財との連携などを図り、教育・交流の場が周辺のまちと調和した活力とにぎわいの拠点を形成

東長崎・椎名町

○駅周辺では、都市開発諸制度等を活用し、街区再編、土地の有効活用による木密地域の解消をはじめ、駅前の公共施設整備、都市計画道路から駅までのアプローチ動線の確保、既存商店街の再生など地域の課題を解決するとともに、マンガ文化などの地域資源を生かし、商業、文化、交流、医療福祉、子育てなどの都市機能の集積を図ることで、際立った個性やポテンシャルを有する地域を形成

○木造住宅密集地域において、特定整備路線や防災生活道路等の整備、建物の不燃化・共同化、無電柱化などが進み、安全な市街地を形成

