

(2) 池袋副都心再生プラン(平成 16 年 4 月)

豊島区では、池袋副都心において、①現在進行中の事業、②着手予定の事業、③過去に検討された計画や事業を含め今後に実施が期待される事業について、総合的に検討、整理し、池袋副都心の先進的な具体像を明らかにすることを目的に「池袋副都心再生プラン」を策定しました。

1. 安心、安全に集える、人と環境に優しいまち・池袋

A: LRT(最新鋭路面電車)導入とグリーン大通りの整備、B: 歩行者・自転車ネットワークの整備、
C: 東西駅前広場の整備、D: 安心・安全副都心の創出、E: 東西連絡施設の整備

2. 多様な機能が集積し、活力にあふれるまち・池袋

F: 計画的な建替え誘導の推進、G: 再開発の推進、H: 都心居住の推進、
I: 都市計画道路、地下鉄 13 号線の整備

3. 芸術文化を発信する、魅力とにぎわいのまち・池袋

J: 西口地区の活性化、K: 東池袋交流施設の設置、L: 新中央図書館の設置、
M: 魅力・にぎわい創出事業の展開

4. 様々な主体が参画、協働して創るまち・池袋

N: 池袋副都心再生協議会(仮称)の設置

※平成 18(2006)年策定の基本計画に反映し、役割を終了

(3) 池袋副都心整備ガイドプラン(平成22年6月)

これからの人口減少、超高齢社会における都市づくりは、これまでのような社会経済の拡大成長を前提とした、今ある課題に対処するだけでは十分とは言えません。国際化や高度情報化などの社会経済情勢の急激な変化に加え、人びとの価値観の多様化、地球環境への配慮、健康、安全・安心など、新たな課題にも的確に対応していかななくてはなりません。

そこで、豊島区では池袋の将来あるべき姿を明らかにし、その実現に向けて一歩ずつ段階的に都市づくりを進めていくことで、次の世代に引き継ぐことのできる個性と魅力あふれる池袋を築いていくため、「池袋副都心整備ガイドプラン」を策定しました。

① ガイドプランの役割

池袋副都心地域における、公民連携・協働により都市計画やまちづくりを展開していくための指針となります。個別の事業計画や開発計画を進める際の参考となるよう、将来像、重点行動目標「池袋のチャレンジ」、まちづくり方針、エリア別まちづくり方針、に分けて池袋副都心の都市づくりの考え方や方向性を示します。

② 将来像

『文化と活力、みどりにあふれ新たなチャレンジの舞台となる「まち」池袋』

池袋が持つ魅力である、多様な価値を容認する「文化」、包容力がもたらす「気安い雰囲気」などを活かして、池袋に暮らし訪れるすべての「ひと」が主役となり、豊かさを享受できる「まち」の実現を目指します。

③ 重点行動目標『池袋のチャレンジ』

将来像の実現に向けて、特に重要性が高く、公民が連携・協働して優先的・継続的に取り組む都市づくりの4つの目標

チャレンジ1: 池袋駅とその周辺を再生する

チャレンジ2: 文化を創造・発信する

チャレンジ3: 環境対策を率先する

チャレンジ4: 交流をはぐくむ舞台をつくる

④ まちづくり方針

都市構造の特徴や周辺地域との連携という観点から、「池袋のチャレンジ」を通じて形成していく都市の姿を整理します。あわせて、「ひと」が主役となり、池袋の成長を支えていくための都市機能や公共施設整備のあり方を明らかにします。

(ア) 文化とにぎわいの交流拠点の形成

(イ) 人にやさしい回遊空間の形成

(ウ) 環境に配慮した街並みの形成

⑤ エリア別まちづくり方針

多彩な顔を持つ池袋の特徴や地域ごとの課題を踏まえ、池袋副都心全体を3つのエリアと1つの都市軸に区分し、エリアごとに具体的なまちづくりの取組みを示します。

(4) 豊島区都市づくりビジョン（令和3年4月改定）

豊島区の都市づくりを取り巻く環境の大きな変化に的確に対応し、将来を見据えた都市計画に関する基本的な方針とするため、都市づくりの総合的な指針として平成27年3月に「豊島区都市づくりビジョン」を策定しました。

この「都市づくりビジョン」においては、目指すべき将来像を明確にし、その実現に向けて都市再生を着実に推進していくため、池袋副都心の都市づくりの基本的な考え方を「東京の魅力を担う池袋副都心の再生方針」として示しています。

① 池袋副都心の骨格と土地利用方針

拠点：多様な都市機能の高度な集積により、国内外の人々から選ばれる国際性の高い拠点を形成

都市軸：グリーン大通りからアゼリア通りを「池袋副都心軸」に位置づけ

土地利用：池袋駅や庁舎跡地では、業務、文化、芸術、情報発信など多様な機能を集積・連携

：周辺では、街区再編により都市機能の集積、防災性の向上、歩行者の安全性を確保

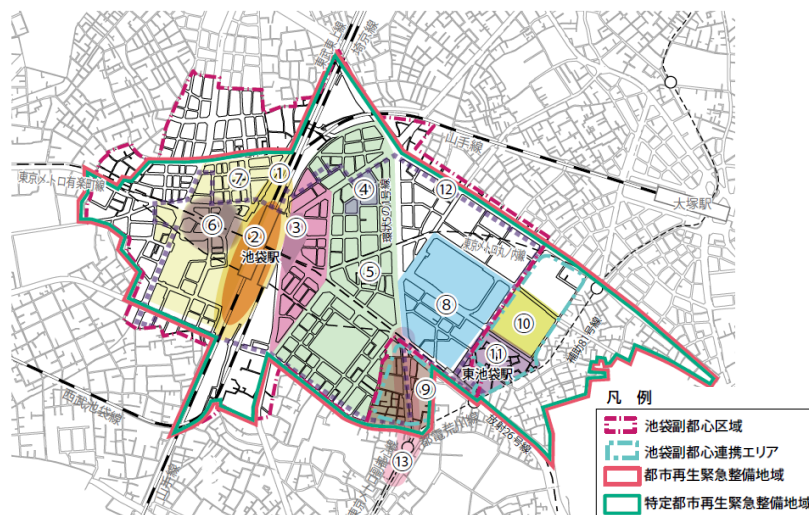
② 都市づくり方針

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

③ 池袋副都心を再生へと導く都市整備プロジェクトの推進

- 1.池袋駅の再生、2.「池袋駅東西連絡通路（東西デッキ）」の整備推進、
- 3.池袋駅東口駅前街区再編まちづくりの推進、4.庁舎跡地の整備、
- 5.庁舎跡地周辺まちづくりの推進、6.池袋駅西口駅前街区再編まちづくりの推進、
- 7.池袋駅西口周辺まちづくりの推進、8.東池袋駅周辺まちづくりの推進、
- 9.南池袋2丁目地区街区再編まちづくりの推進、10.造幣局東京支局移転後の跡地整備、
- 11.造幣局南地区まちづくりの推進、12.池袋駅周辺でのユニバーサルデザインの推進、
- 13.環状5の1号線の整備促進

図表2-4-3 池袋副都心を再生へと導く都市整備プロジェクト



(5) 池袋副都心交通戦略（平成 23 年 9 月）

池袋駅周辺では、複数の都市計画道路の整備が進んでおり、大きな交通ネットワークが出来上がりつつあります。交通環境の変化とまちづくりが連動し、「人が主役」となるまちづくりを見据えた、過度に自動車に依存しない人と環境にやさしい都市を実現するため、平成 23 年 9 月に「池袋副都心交通戦略～池袋の交通のあり方を考える～」を策定しました。

さらに、近年では Hareza 池袋の開発や旧造幣局跡地でのまちづくり事業の展開など、池袋駅周辺に新たな都市再生の動きが活発化する中、交通環境はさらに大きく変化しようとしています。このような環境の変化に適切に対応しながら「人と環境に優しい都市」を実現していくため、令和 2 年 3 月に「池袋副都心交通戦略」を更新し、令和 2 年 8 月には「都市・地域総合交通戦略要綱（国土交通省）」に基づく「都市・地域総合交通戦略」として国土交通大臣より認定を受けました。

《目標とする交通環境》

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

《4 つの基本方針》

方針 1：歩行者を優先する交通環境の創出

方針 2：回遊性の向上

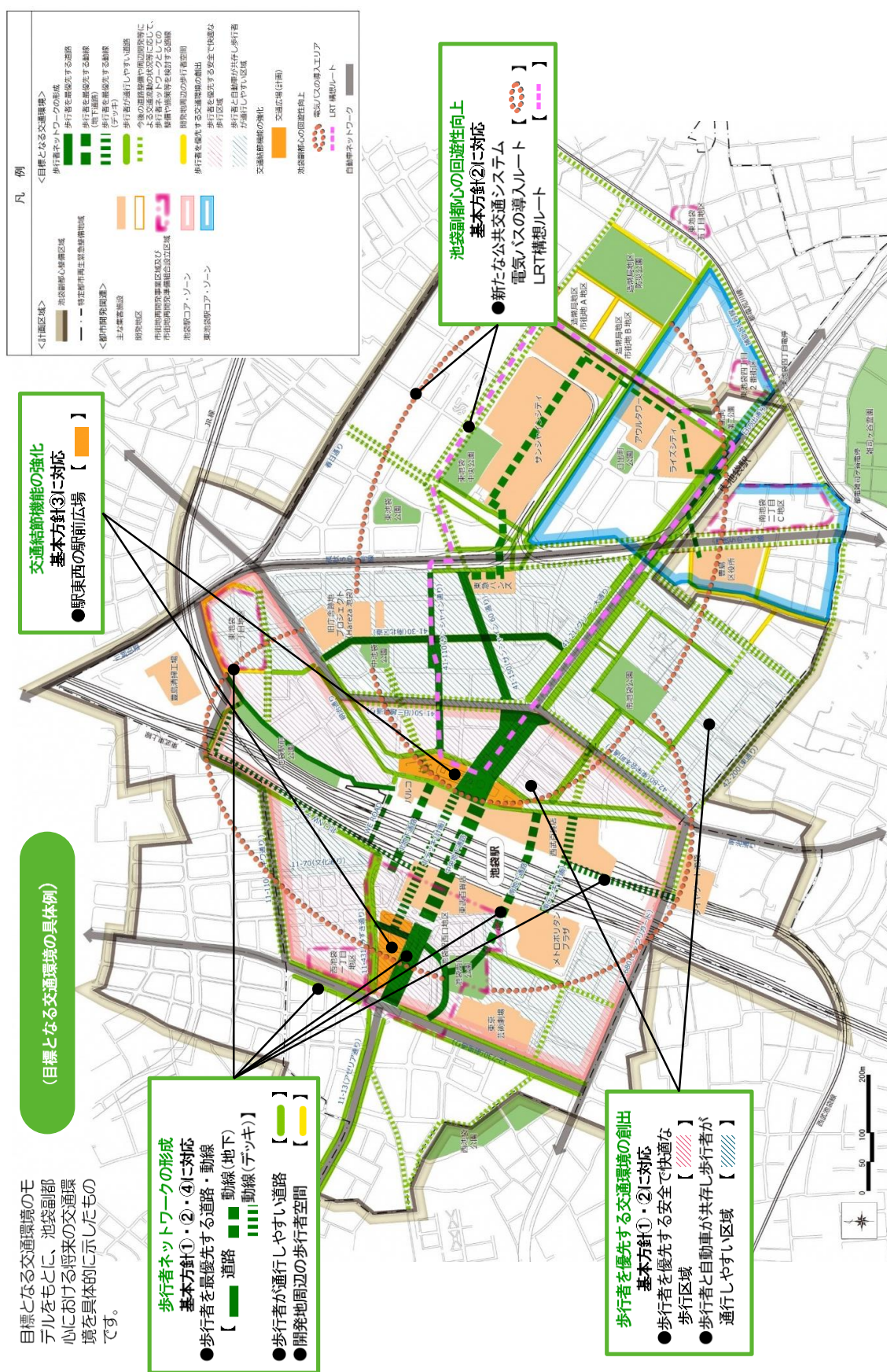
方針 3：交流を育む拠点性の向上

方針 4：東西の交通軸の形成

《事業の経緯》

平成 23 年 9 月	池袋副都心交通戦略の策定
平成 23 年 10 月	交通実態調査の実施
平成 24 年 9 月	運送事業者及び駐車場事業者へのヒアリング、先進事例調査の実施
平成 25 年 8 月	荷主、ドライバーへのアンケート実施
平成 27 年 11 月	荷さばき実証実験の実施
平成 28 年 11 月	サンシャイン通りでの歩行者優先化実証実験の実施
平成 29 年 11 月	南北区道での歩行者優先化実証実験の実施
平成 30 年 5 月	池袋地区駐車場整備計画の策定
平成 30 年 5 月	サンシャイン通りの車両通行規制実施
平成 30 年 10 月	南北区道での歩行者優先化実証実験の実施
令和 元年 11 月	南北区道での歩行者優先化実証実験の実施
令和 2 年 3 月	池袋副都心交通戦略 2020 更新版の策定
令和 2 年 8 月	都市・地域総合交通戦略国土交通大臣認定
令和 2 年 10 月	南北区道の車両通行規制実施

図表 2-4-4 目標となる交通環境の具体例

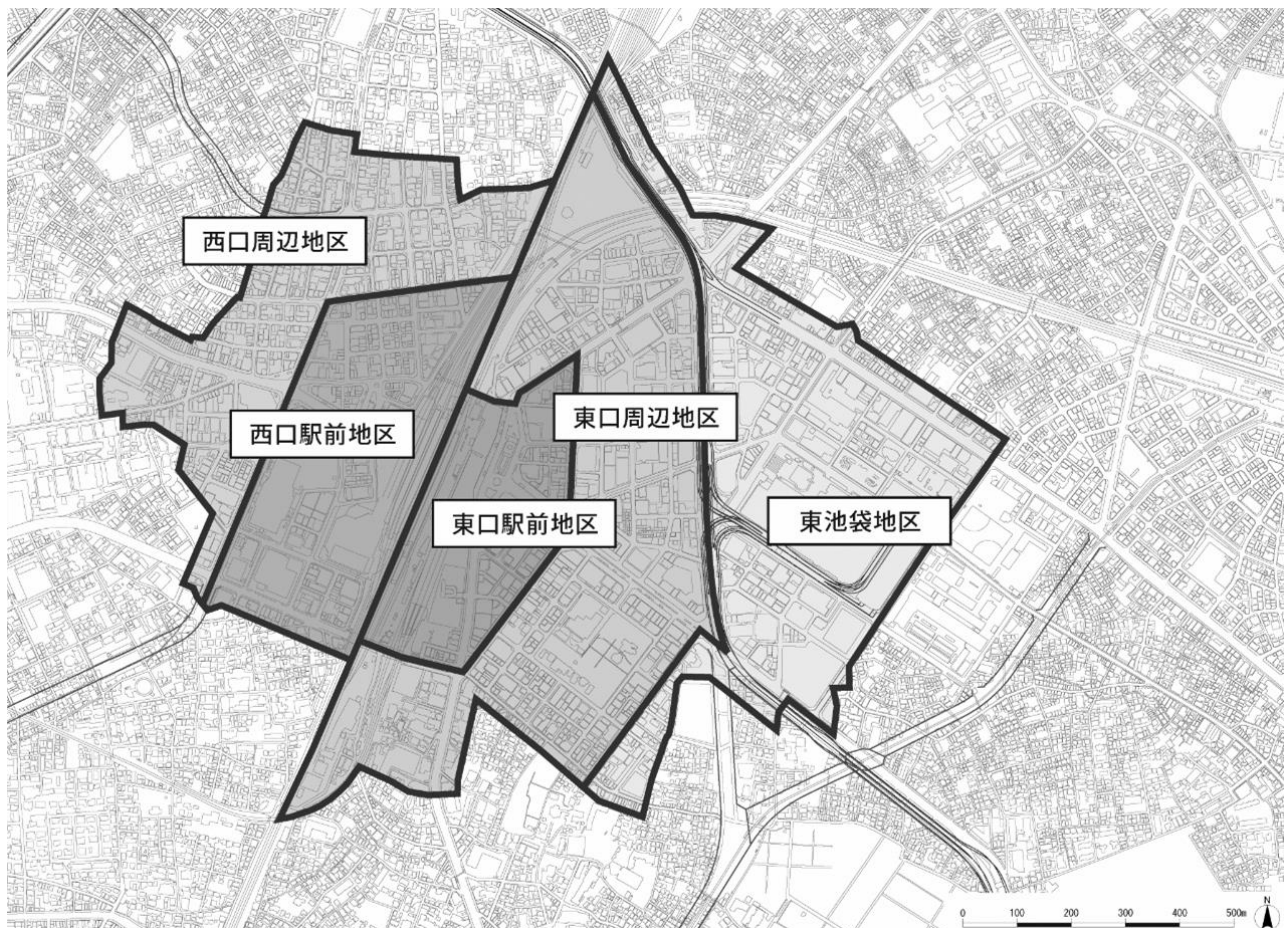


(6) 池袋地区駐車場整備計画（平成 30 年 4 月）

豊島区では池袋駅周辺について、駅からまちなかへ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標に掲げ、平成 23 年 9 月に「池袋副都心交通戦略」を策定しました。目標とする交通環境の実現には、池袋駅周辺で常態化している路上駐車への対策、池袋駅前街区への自動車の進入を最小限に抑制する対策等を実施する必要があります。「池袋副都心交通戦略」ではこれらの駐車課題に対して、池袋駅前に集中する自動車利用を外周の幹線道路に誘導するための駐車場の適正な配置、通過交通の迂回路となる道路における路上荷さばきによる機能低下を防ぐための荷さばき場の確保などの施策が示されています。

これを受け、池袋駅周辺におけるまちづくりの将来像に向けた交通環境を実現するため、新たな駐車施設の適正な整備や既存の駐車施設の有効活用など、総合的な駐車対策を推進していくことを目的として、平成 30 年 4 月に「池袋地区駐車場整備計画」を策定（令和 6 年 3 月改定）しました。

図表 2-4-5 池袋地区駐車場整備計画対象範囲



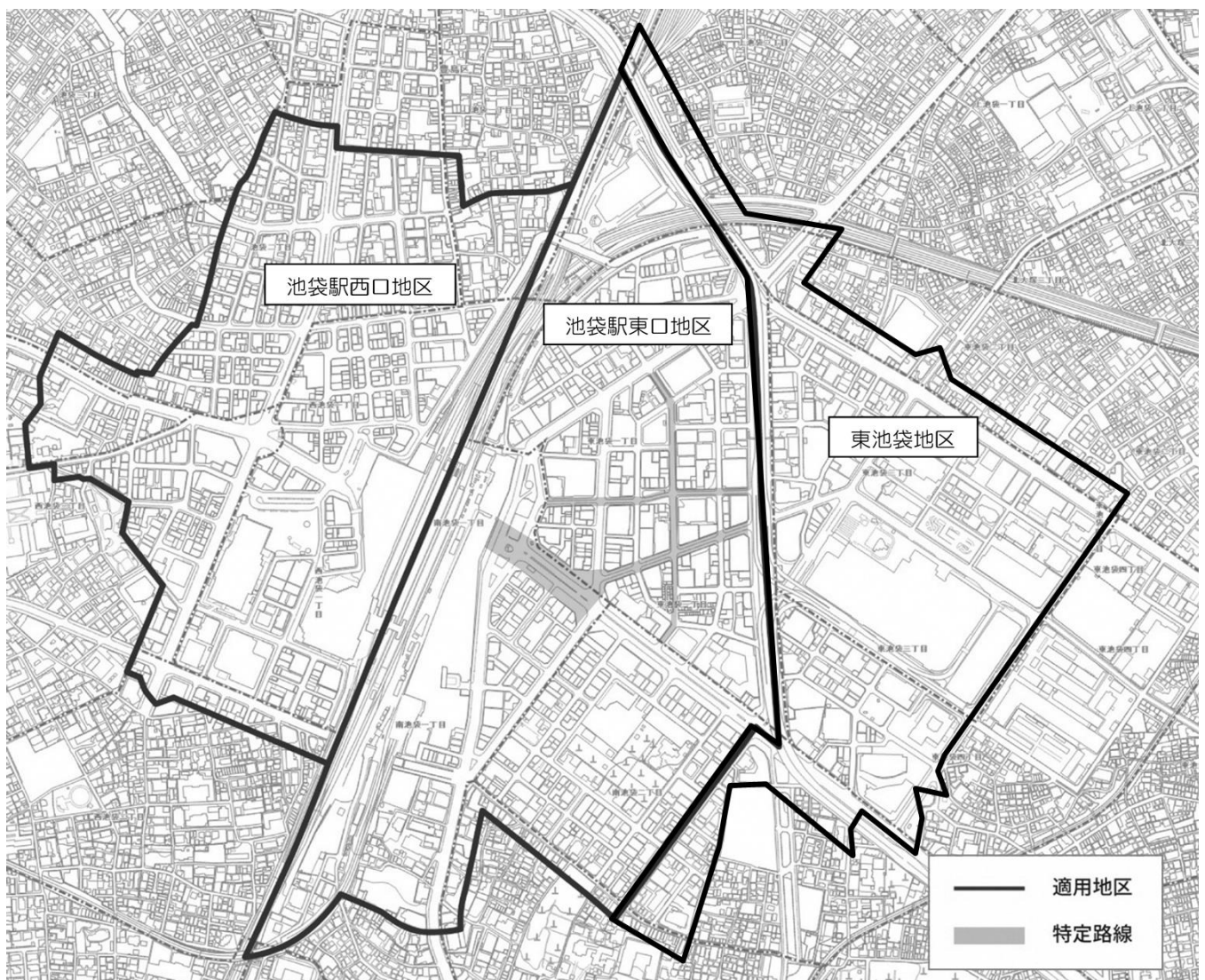
(7) 池袋地区駐車場地域ルール（令和2年3月）

池袋地区では、乗用車の駐車施設に余剰が生じているため、東京都が定める都内一律の基準に基づく附置義務整備が進むと駐車需要と供給の乖離がさらに拡大し、駐車施設の余剰による都市空間の利用効率の低下等の課題が懸念されます。一方、貨物車の駐車施設は不足しており、違法路上駐車や路上荷さばきなどが発生し、円滑な交通環境や快適な歩行環境を阻害しています。

また、池袋地区内の歩行者を最優先にする道路の沿道では、小規模敷地の個別建替えに伴い、多数の駐車施設出入口を設けた場合に、歩行者空間やまちなみを分断する等の課題があり、このような地区の特性に応じた駐車施設整備をコントロールすることが必要となっています。

これらの背景を踏まえて、池袋地区において今後整備が見込まれる附置義務駐車施設については、駐車需要の実態を反映し、規模や配置、出入口等について地区全体で調和した整備を図るとともに、快適な歩行空間を確保するなど、歩行者優先のまちづくりに寄与した民間都市開発を誘導するため、令和2年3月に「池袋地区駐車場地域ルール」を策定し、令和2年10月より運用を開始しました。

図表 2-4-6 池袋地区駐車場地域ルールの適用地区



(8) アニメイト通り周辺荷さばきルール（令和２年９月）

南北区道周辺では、荷さばき車両等の路上駐車が常態化しており、安全で快適な歩行者空間を創出するためには、路上荷さばき車両への対応が課題となっています。一方、まちの営みにとって荷さばき（物流機能）は必要不可欠な活動であるため、歩行者優先の取り組みと荷さばき活動（物流）との両立が必要となります。また、南北区道の歩行者優先化（車両通行規制）により、周辺の道路に荷さばき車両の路上駐車が増加し交通環境を悪化させることがないように対策も必要になります。

これらを背景に、令和２年７月に南北区道周辺地域の物流にかかわる多様な主体が参画する「南北区道荷さばき対策協議会」を立ち上げ、令和２年９月に「南北区道周辺荷さばきルール」を策定し、南北区道の歩行者優先化に合わせて運用を開始しました。

令和７年３月に南北区道における荷さばきルール適用区間が、アニメイト通りという通称名に設定されました。これに伴い、令和７年７月にルール名と協議会名も「アニメイト通り周辺荷さばきルール」と「アニメイト通り周辺荷さばきルール運用協議会」に変更されました。

ルール１-1: 荷さばきの時間帯や曜日に関するルール

ルール１-2: 荷さばきの所要時間に関するルール

ルール２-1: 荷さばき時の駐車場所に関するルール

ルール２-2: 民間の駐車場を利用する際のルール

ルール２-3: 共同荷さばきスペースを利用する際のルール

図表 2-4-7 荷さばきルールのイメージ



（９）池袋地区駐車・まちづくりマネジメントガイドライン（令和５年３月）

池袋地区では、平成 23 年に「池袋副都心交通戦略」を策定したことを契機として、「池袋地区駐車場整備計画（平成 30 年）」「池袋地区駐車場地域ルール（令和 2 年）」「アニメイト通り周辺荷さばきルール（令和 2 年）」を策定・運用し、地域の交通課題の解決に向けた施策を実施しています。これらの施策により一定の成果が得られた一方で、根拠法令や対象施設が異なることから、駐車・まちづくり対策全体の統合が取りづらいことが課題となってきました。

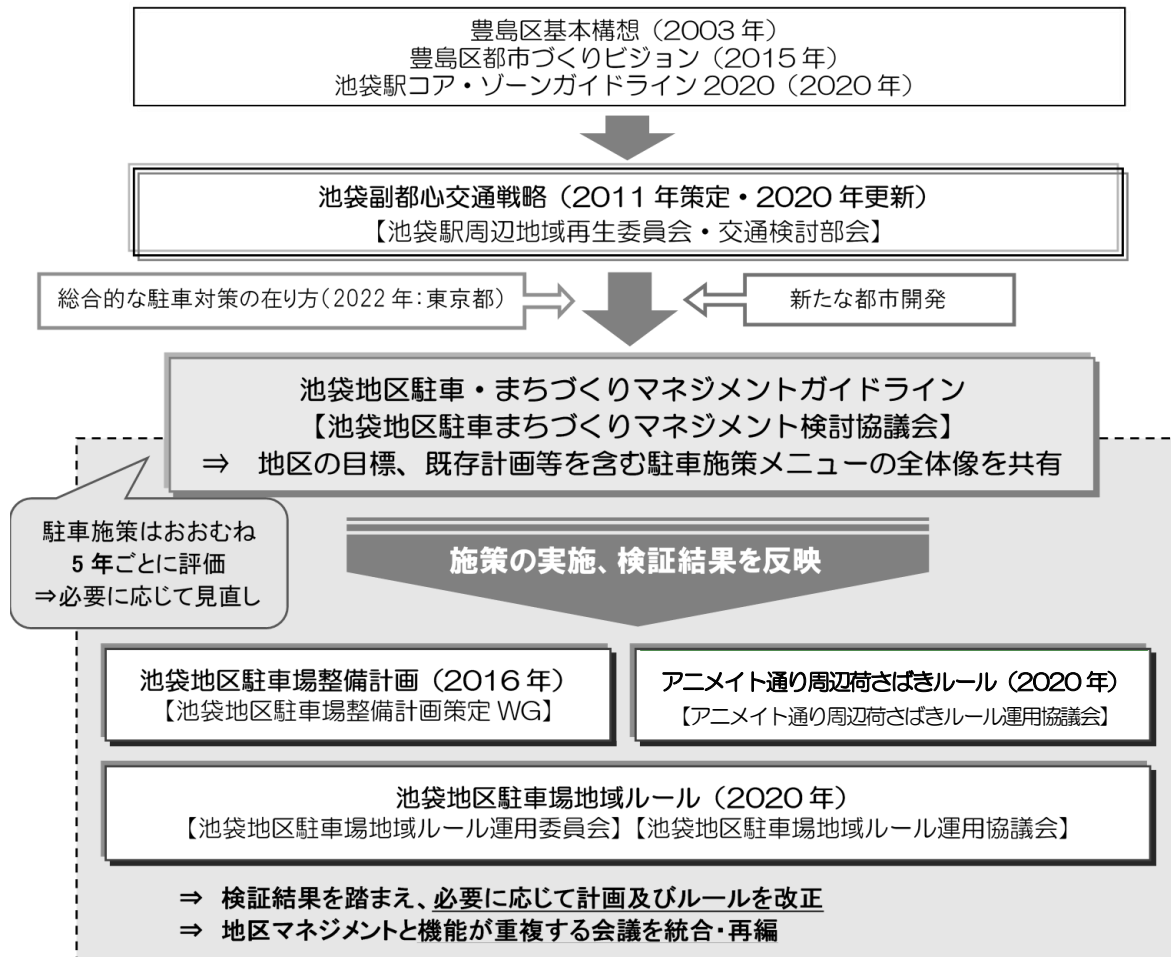
そこで、区や交通管理者、駐車場管理者など、地区の様々な関係者が主体となり、地区の課題や特性に応じた交通・駐車施策を検討し、目標像とその実現に向けて実施すべき対応策等を取りまとめ、令和 5 年 3 月に「池袋地区駐車・まちづくりマネジメントガイドライン」を策定しました。

多様な関係者が目標像や役割りを共有することで、地区全体での一体的な施策展開を推進し、以下の 2 点を実現していきます。

- ・既存の計画やルールの横断的な検討体制の構築
- ・実態に則した適時性のある施策の展開

また、実施された施策の定期的な検証を行い、既存の計画やルールに反映させることにより、状況の変化に対応した施策の見直しを図っていきます。

図表 2-4-8 地区マネジメントの計画体系



2. 池袋副都心の動向

(1) 池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン(平成 28 年 7 月)

池袋駅周辺地域は、平成 27 年 7 月に都市再生特別措置法に基づき、「緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき国際拠点」として、特定都市再生緊急整備地域の指定を受けました。

同地域内では、豊島区新庁舎や Hareza 池袋の完成、池袋駅の西口や東池袋一丁目、南池袋二丁目での再開発の取組みなど、民間都市再生の具体的な動きに併せ、駅前広場や明治通りの再編、池袋駅東西連絡通路や地下通路の整備等、公共施設の更新が検討されています。

一方、特定都市再生緊急整備地域の指定を契機とした都市開発機運の高まりや、令和 3 年に開催された東京オリンピック・パラリンピックに向けた文化プログラムの取組みなどにより、池袋駅周辺地域の都市づくり環境は大きく変化しており、池袋副都心の魅力を高めるため、都市機能の更新を一体的、効果的に実現していく機会を迎えています。

そこで、国、東京都、区、鉄道事業者、商業事業者、開発事業者等が一堂に会する「池袋駅周辺地域再生委員会」を組織し、今後のまちづくりの考え方・取組み方を共通の指針として示す「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」を策定しました。

《 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
界隈を歩き、にぎわいと四季の彩りを感じるまち・池袋

戦略 1：文化と生活・産業が創発するまちづくり

交流・創造・発信を支える機能の導入
多様な人々を惹きつけ、回遊が生まれる触れ合い空間
創造と居住が一体となったまちの形成

戦略 2：駅からにぎわいが広がるまちづくり

特色あるエリアを連携し、にぎわいが広がるまちづくり
駅の東西南北のシームレスな移動

戦略 3：界隈を歩き、楽しめるまちづくり

歩いて楽しい歩行者優先の空間とネットワーク
歩行者優先を実現する交通基盤整備

戦略 4：誰もが安全・安心に暮らし、集えるまちづくり

安全が確保されたまち
安心して住み、活動できるまち

戦略 5：環境と共生し、四季の彩りに包まれたまちづくり

環境性能の高いまち
四季の彩りに包まれた個性ある街並み

《 ガイドラインの対象エリア 》

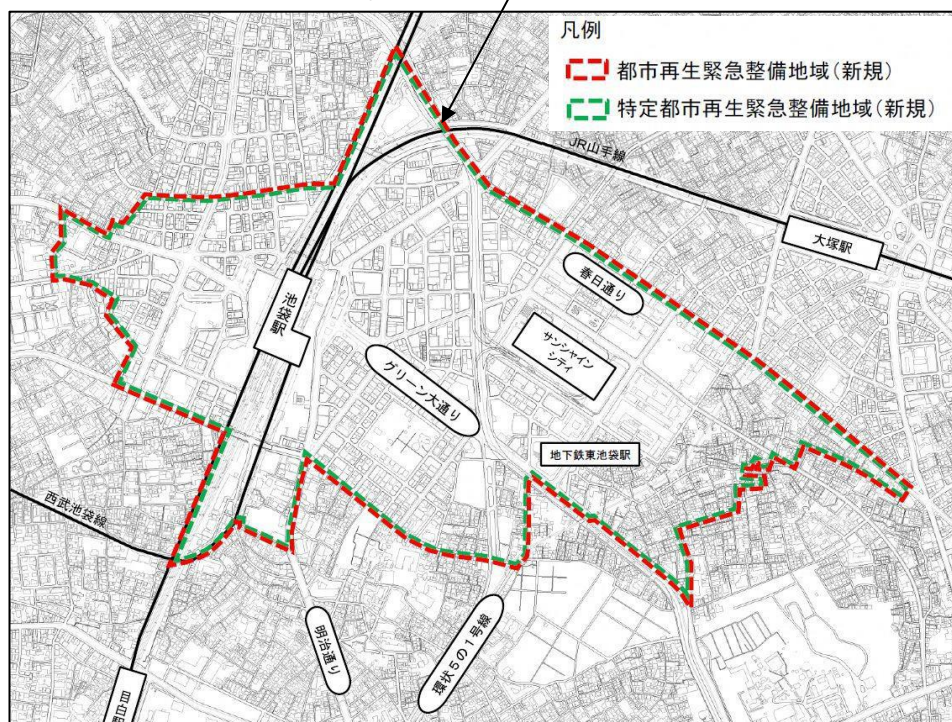
ガイドラインの対象エリアは、平成27年7月に指定を受けた（特定）都市再生緊急整備地域（池袋駅周辺地域）の区域とします。

なお、広域的に検討が必要な課題はこの範囲外も対象とします。

「まちづくり方針（エリア別ガイドライン）」の対象エリア

⇒ (特定) 都市再生緊急整備地域内

図表 2-4-9 まちづくりガイドライン対象エリア



(2) 池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018(平成 30 年 5 月)

「まちづくりガイドライン」に示す将来像を実現するためには、民間都市再生事業と公共基盤の更新を一体的に考え、効率的に整備していくことが重要です。そこで、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し「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」をとりまとめました。

《 基盤整備方針の目標 》

- ① アート・カルチャーの活動を国内外に発信する多様な『都市の顔』の形成
- ② 池袋駅とまちの多面的な連携を支える『東西都市軸』の形成
- ③ 多彩な界隈をつなぐ歩行者回遊性の向上
- ④ 東西駅前広場空間の役割分担を踏まえた交通結節機能の強化・再編
- ⑤ 歩行者優先の都市空間を支える交通ネットワークの整備
- ⑥ 次世代へつなぐ都市の防災機能・環境性能の向上

《 地域の個性を際立たせるまちづくりの展開 》

○『都市の顔』であり行動起点でもある池袋駅・東池袋駅とまちとの結節空間である**駅コア**

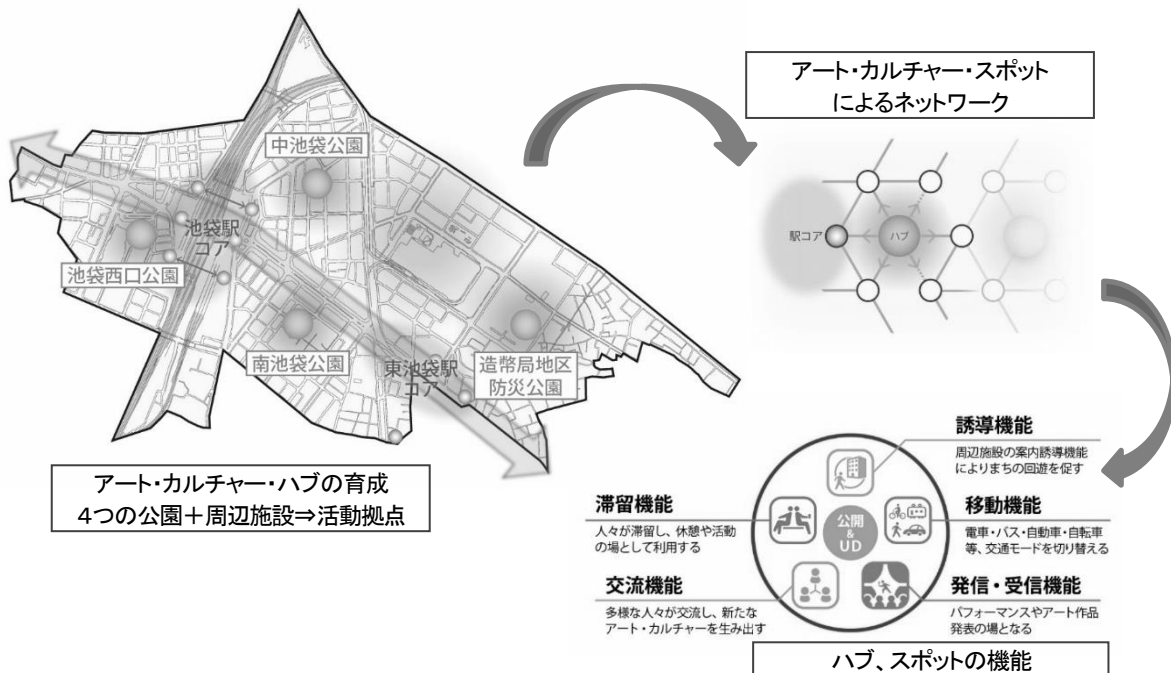
○2つの駅コアを結び東西回遊動線の主幹を成す**東西都市軸**

○4つの公園と周辺の民間施設との連携により、様々な活動の拠点となる**アート・カルチャー・ハブ**

○駅コアやアート・ハブの賑わいをネットワークし、広げていく**アート・カルチャー・スポット**

多彩な空間を活用し、地域の個性と魅力をまち全体で発信していくことで「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を育み支えていきます。

図表 2-4-10 「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」を育み支えるまちづくり



(3) 池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020(令和2年2月)

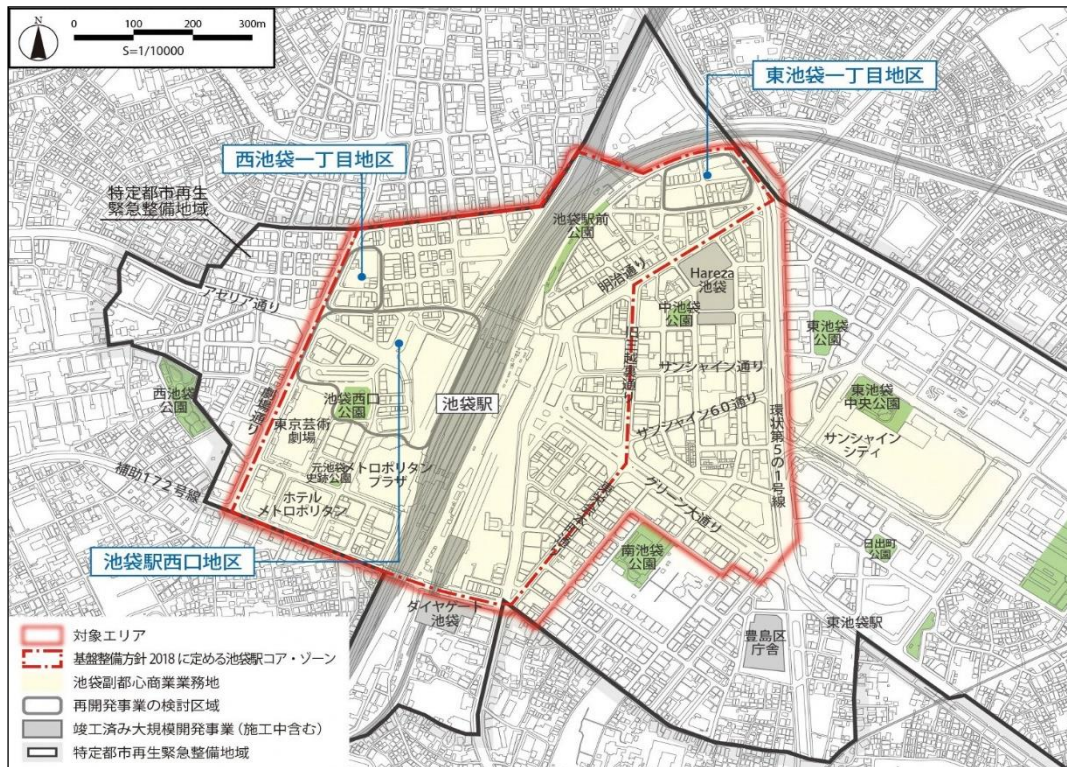
前述の「まちづくりガイドライン」及び「基盤整備方針 2018」では、池袋駅周辺地域の都市再生の推進に向けて、公民の関係者間で地域の将来像と今後の取組みを共有してきました。

この将来像を実現するためには、民間都市再生事業と公共基盤の更新を一体的に考え、効率的に整備していく必要があります。そこで、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、都市機能更新等の考え方を、行政計画として事前明示することを目的として「池袋駅コア・ゾーンガイドライン 2020」を策定しました。

《 コア・ゾーンガイドラインの対象エリア 》

池袋駅周辺地域の商業業務地の内、池袋駅と東池袋駅をつなぐ各種のネットワークを一体的に検討することが必要な環状5の1号線以西を対象とします。

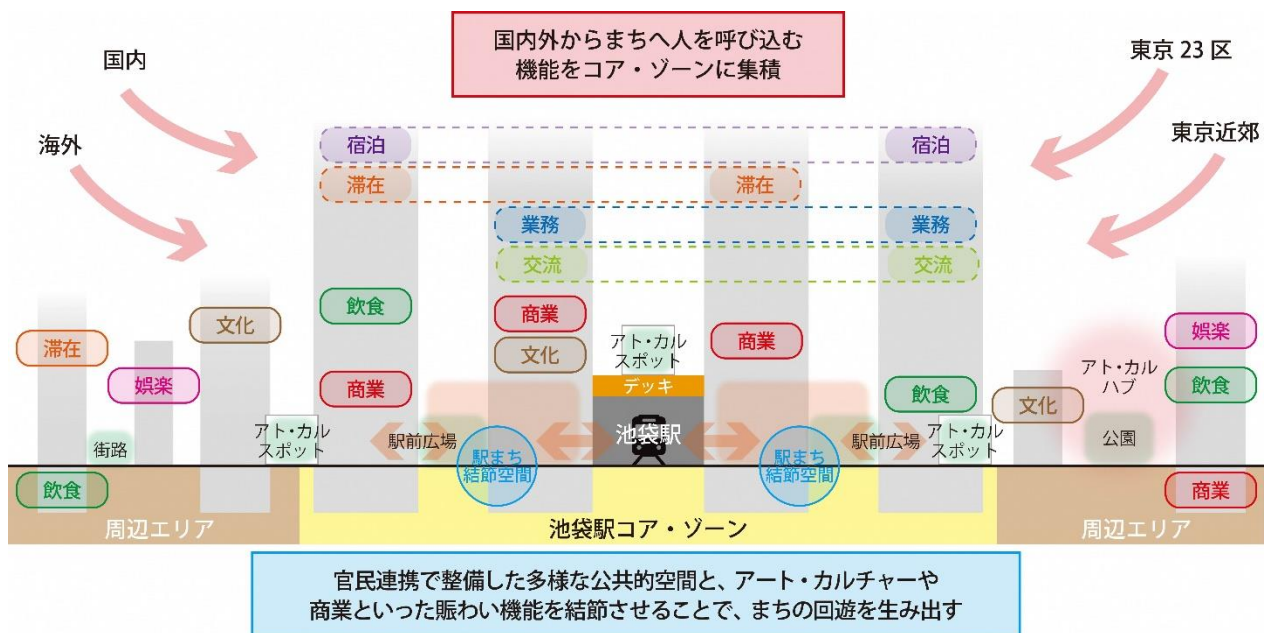
図表2-4-11 池袋駅コア・ゾーンガイドラインの対象エリア



《 国際アート・カルチャー都市構想「空間戦略」の実現に向けた都市空間づくり 》

- ① 多様な都市機能・施設の導入【機能性】
- ② 人中心の空間づくり【空間性】
- ③ 回遊性や組み合わせの強化【結節性】

図表 2-4-12 池袋駅コア・ゾーンと周辺エリアの連携イメージ



《 将来像実現のためのテーマと主な取組み 》

- ① アト・カルを育てる
 - 国際アート・カルチャー都市を実現する各種機能の集積と連携
 - 公園を核とした、個性的なアート・カルチャー・ハブ／スポットの育成
- ② 公共空間を使う
 - まちの玄関口にふさわしい池袋駅東西駅前広場の整備
 - まちの賑わいを生む道路空間、公園の活用
- ③ 空間を生み出す
 - 適切なまちづくり手法を活用した計画誘導
 - 道路ネットワークを考慮した街区の統合
- ④ 空間をつなぐ
 - 安全で快適な駅空間の実現、駅とまちとの接続性の向上
 - 開発と連携した歩行者空間の拡大、ネットワークの強化
 - 人中心のまちを実現するための駐車施設の適正配置
- ⑤ 景観をみがく
 - 様々なアクティビティが感じられる駅の顔の形成
 - 個性ある街並み、多様な界隈性、活気と賑わい景観の形成
- ⑥ 環境と生きる
 - 民間開発と連携したみどりのネットワークの形成
 - 省エネルギー・省資源に配慮した先進的な環境づくり
- ⑦ 災害に負けない
 - 開発に合わせた安全確保施設の整備
 - エリアマネジメント組織による防災対策の推進

(4) 池袋駅コア整備方針 2024(令和 6 年 2 月)

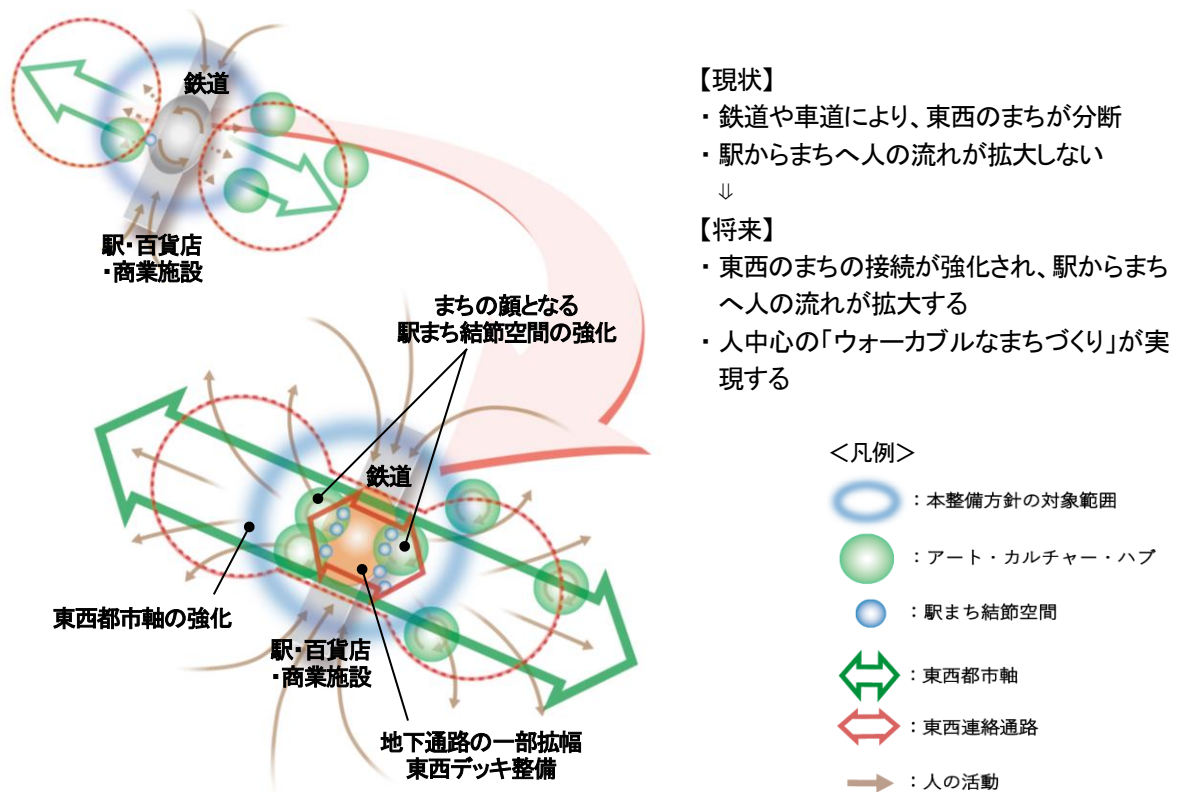
前述の「基盤整備方針 2018」に示した「池袋駅コア」ならびに池袋駅周辺の都市開発において、一体的に整備すべき都市機能及び4つの整備項目（駅まち結節空間、東西連絡通路、東西駅前広場、駅関連施設）を具体化し「脱・駅袋」を実現するため、まちの発展イメージと整備方針を明確にし、全ての関係者で共有するため「池袋駅コア整備方針 2024」を策定しました。

《 コア整備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約、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よい空間づくり、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

図表2-4-13 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）



《 「脱・駅袋」を実践するための要素と方針 》

方針1：アート・カルチャーの魅力で人を集める

- 多様な都市機能の集積と連携を図り、拠点性を高める
- 持続可能なアート・カルチャー活動の展開

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

- 駅とまちが一体となった都市空間の創出
- 他地域とのアクセス性を高める交通結節機能の強化

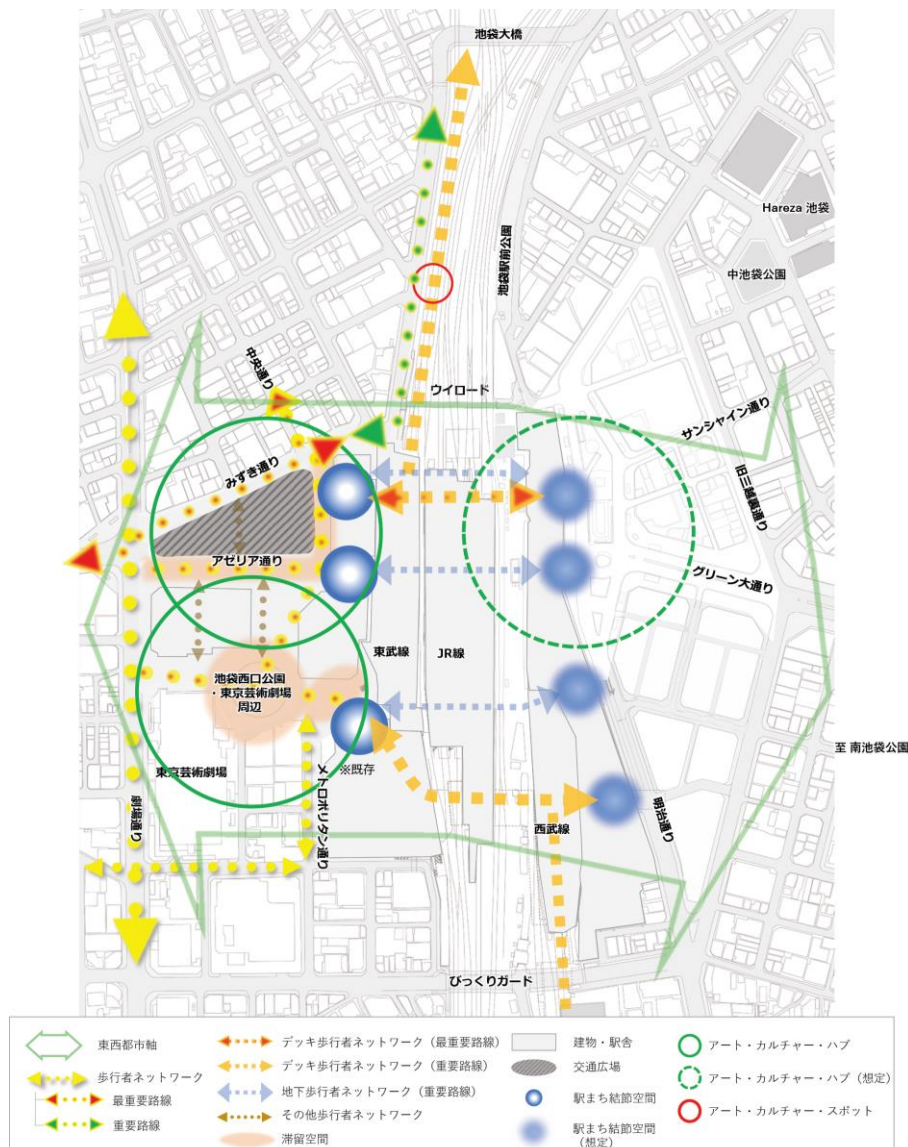
方針3：みどりで回遊・滞在の質を高める

- 歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりの整備
- 地域の人々に愛され親しまれるみどりを育てる

方針4：持続可能な都市インフラでまちを支える

- 大規模ターミナルとしての防災性を高める
- 環境に優しいまちづくりに取り組む

図表2-4-14 池袋駅コアの整備イメージ 統合図（デッキ・地上・地下・駐車場階）



- ・「基盤整備方針2018」に基づき、主に池袋駅西口エリアを対象に整備イメージを深度化したもの
- ・池袋駅東口エリアについては、明治通りのクルドサック化の検討状況に併せて今後更新していく

(5) 東池袋駅周辺まちづくり方針(令和6年3月)

東池袋駅周辺は、池袋副都心の発展を支えてきたサンシャインシティが築約50年を迎え新たな時代の要請への対応を求められているとともに、大型の公園整備や大学の開校の他、環状5の1号線、補助81号線の開通を見据えて民間開発が活発に実施されている成長著しいエリアです。この地域の将来像とその実現に向けた取組みを示し、地元や区、事業者が連携してまちづくりを進めていく際の指針とすることを目的として「東池袋駅周辺まちづくり方針」を策定しました。

「基盤整備方針2018」に示す「東池袋駅コア・ゾーン」を中心とし、「コア・ゾーンガイドライン」の対象範囲に隣接し、概ね、都市計画道路環状5の1号線、補助81号線の整備及び春日通りに囲まれた範囲を対象とします。

[illegible]

将来像：ふっと訪れたくなる街・日常的に歩いて回りたくなる街・新たな出会いがうまれる街

- ◆ まちの骨格となる軸＜通り＞を育て、広域な歩行者ネットワークを形成
- ◆ 自動車の速度抑制、駐車場の配置誘導、低速の回遊支援機能確保

- ◆ エリア内唯一の鉄道駅である東池袋駅の交通結節機能強化
- ◆ 低炭素型パーソナルモビリティ等の走行や駐車など利用環境向上

- ◆ 「職」と「住」の近接をいかし、都心居住のライフスタイルを実現する土地利用
- ◆ 新旧住民や多くの人交流する空間や仕組みづくり

- ◆ 東西都市軸（みどりの骨格軸）を形成する、グリーン大通りと日出通りの緑化
- ◆ 特性を生かした居心地の良い公園や公開空地の整備

◆ 木造密集地域の改善や防災公園の活用を進め、地域の防災性を向上

(6) 池袋駅周辺のまちづくり動向

特定都市再生緊急整備地域の指定を契機として、様々な機能が融合し、国内外の多様な人を呼び込み、にぎわいと活力を生み出す都市再生が連鎖的に広がっています。庁舎跡地の開発や造幣局移転後の跡地活用、池袋西口駅前街区のまちづくりなど、国家的なプロジェクトの仕組みを生かしながら、世界都市東京の中で個性と存在感を発揮する都市としてダイナミックに変貌しています。

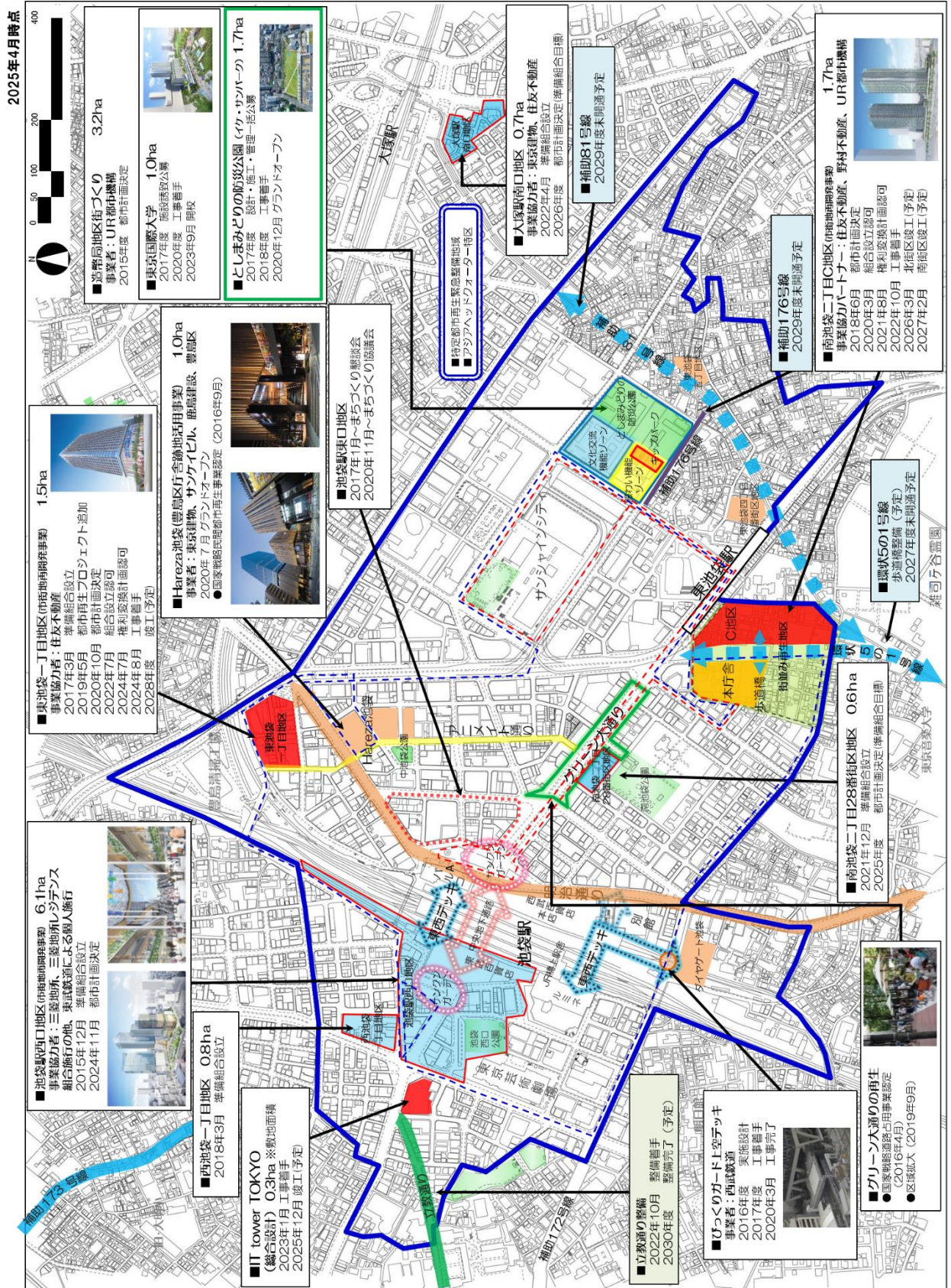
◎ 特定都市再生緊急整備地域の指定(平成 27 年 7 月 24 日)

◎ 国家戦略特区の区域拡大(平成 27 年 8 月 28 日)

◎ アジア・ヘッド・クォーター特区の区域指定(平成 28 年 11 月 30 日)

図表 2-4-16 池袋駅周辺のまちづくり動向

池袋駅周辺のまちづくりの動向



3. 地域冷暖房の整備

冷暖房用熱源機器を一カ所に集約した熱供給施設から、蒸気や冷水などの熱媒体について配管を通して一定の地区内の建物に供給する方式が地域冷暖房です。集中して大規模な熱供給施設をつくることのできるため、公害の防止、都市防災機能の向上、熱エネルギーの有効利用、各建物の利用スペースの拡大等が可能になります。

豊島区内では、東池袋地区と西池袋地区で東京都環境確保条例による「地域冷暖房計画区域」の指定と、地域冷暖房施設の都市計画決定がされています。

① 東池袋地区

ア. 導管敷設位置	東池袋一、三、四丁目及び南池袋二丁目各地内
イ. プラント位置	東池袋第1プラント(東池袋三丁目 サンシャインビル地下) 東池袋第2プラント(東池袋一丁目)
ウ. 供給対象面積	33.2ha
エ. 熱供給事業認可	昭和51年2月9日
オ. 計画区域指定	令和5年5月11日(区域面積47.4ha)
カ. 都市計画決定	昭和52年3月11日(供給面積8.8ha 導管延長600m) 昭和55年8月13日(供給面積18.8ha 導管延長1,480m) 昭和62年4月16日(供給面積25.6ha 導管延長1,750m) 平成21年7月31日(供給面積28.3ha 導管延長2,010m) 平成24年3月30日(供給面積28.3ha 導管延長2,070m) 令和2年3月31日(供給面積29.8ha 導管延長2,230m) 令和4年3月14日(供給面積30.7ha 導管延長2,250m) 令和5年7月31日プラント位置、道管の追加 (供給面積33.2ha 道管延長2,390m)
キ. 事業者	池袋地域冷暖房株式会社

② 西池袋地区

ア. 導管敷設位置	西池袋一、二丁目各地内
イ. プラント位置	第一プラント(西池袋一丁目 ホテルメトロポリタン内) 第二プラント(西池袋一丁目 メトロポリタンプラザビル内) サブプラント(西池袋一丁目 東京西池袋ビル内)
ウ. 供給対象面積	12.6ha
エ. 熱供給事業認可	昭和59年10月9日
オ. 計画区域指定	昭和60年11月30日(供給面積12.0ha)

カ. 都 市 計 画 決 定

昭和 60 年 11 月 30 日(供給面積 12.6ha 洞道延長 1,210m)

平成元年 3 月 20 日プラント位置の追加、変更

(供給面積 12.6ha 洞道延長 960m)

キ. 事 業 者

西池袋熱供給株式会社

図表 2-4-17 地域冷暖房計画区域図

