

第2章

豊島区の現状と特性

第1 市街地の変遷

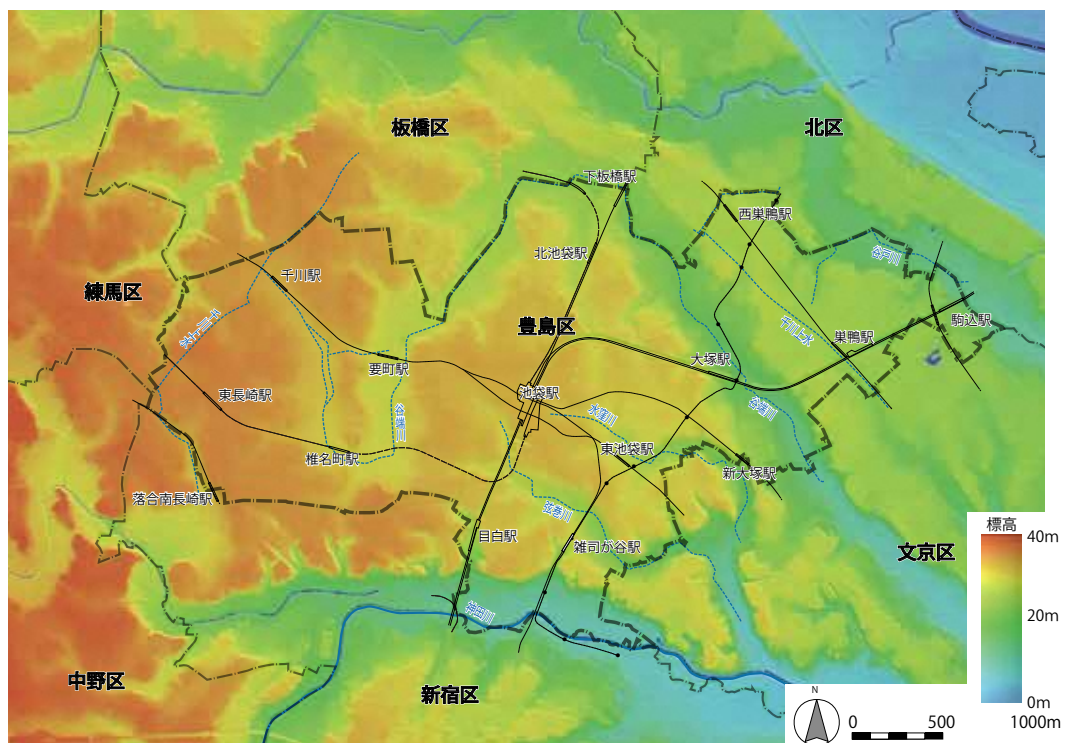
1 地形・地質

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5 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、巣鴨村、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、中山道沿いの巣鴨、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。

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蔵通りなどで受け継がれる江戸情緒

図表6
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）

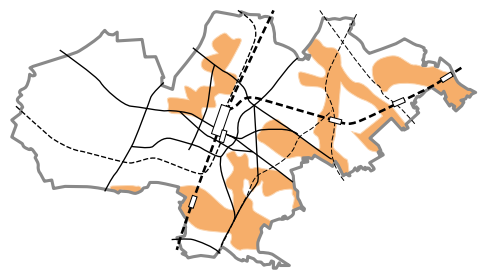
(2) 明治時代 「鉄道の敷設と市街化の始まり」

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

図表7
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

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

- 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

図表8
池袋駅構内(明治30(1897)年代)



画像提供：鉄道博物館

（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。

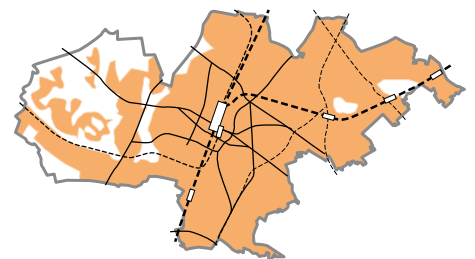
鉄道網は、明治時代の終わりに王子電気軌道「飛鳥山～大塚」間が開通し、大正時代のはじめには旧東京市内から東京市電（路面電車）が大塚駅まで延長されて、旧東京市中心部と直結しました。池袋駅では、東上鉄道（現東武東上線）、武蔵野鉄道（現西武池袋線）が相次いで開通します。また、昭和7（1932）年には池袋駅東口の「根津山」が開削されて、護国寺方面を結ぶ道（現グリーン大通り、日出通り）ができるとともに、数年後には旧東京市中心部から東京市電が通るようになりました。

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、J R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。

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、

図表9
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10 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

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⁷によって、基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⁸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。

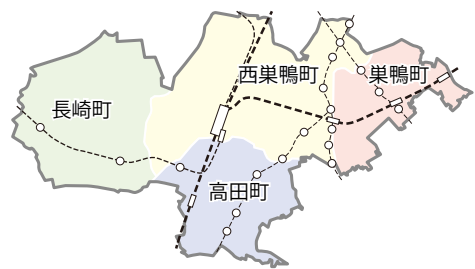
この頃、市街地の遊興地帯である「三業地」に大塚と池袋が指定されます。また、明治時代から大正時代にかけて、上野、谷中、田端周辺に住んでいた芸術家や文士たちが、市街地の拡大とともに区内に移り住んできました。

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⁹」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んできた風土

図表11
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12
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

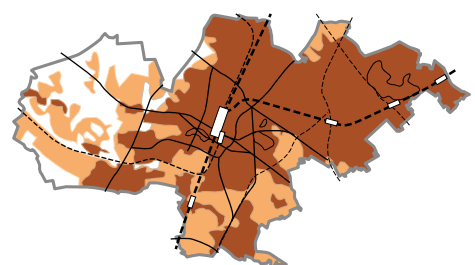
（4）昭和時代（戦後）「戦災復興と高度成長にあわせて拡大する市街地」

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¹⁰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。

図表13
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

7 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獲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

8 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

9 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

10 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

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¹¹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。

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
昭和32（1957）年頃の市街地の広がり



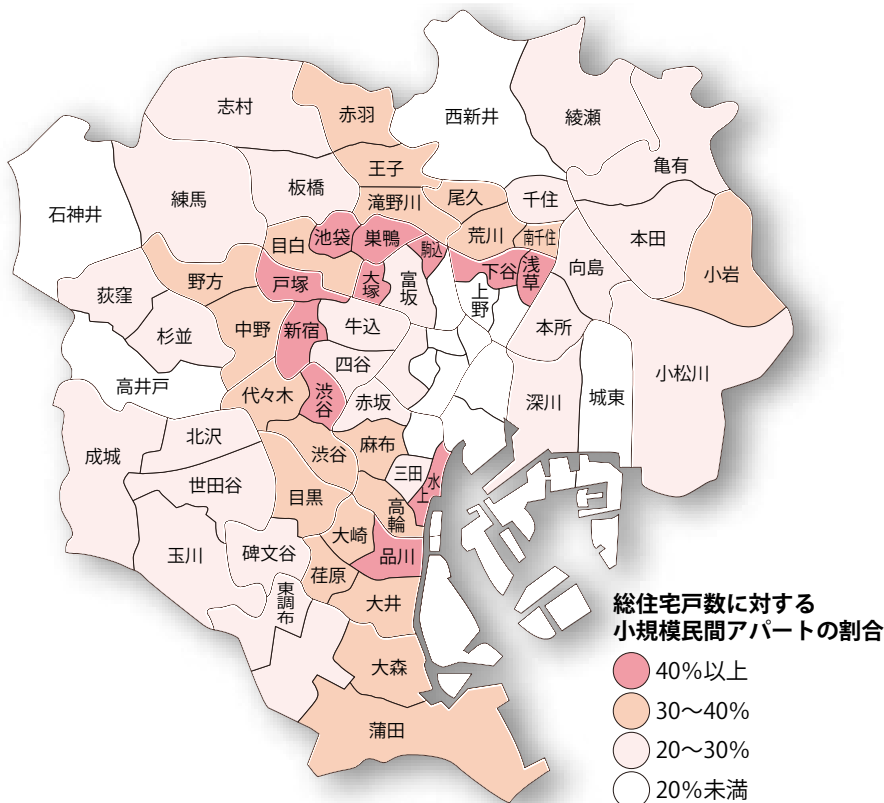
資料：豊島区の街づくり2013

図表15 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16 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）

11 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

(5) 昭和時代（高度成長期以降）～平成時代

「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・みなの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。

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んできた創造力や活力
- 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 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

図表18 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19 東京メトロ副都心線出発式



画像提供：東京メトロ

第2 豊島区を取り巻く環境

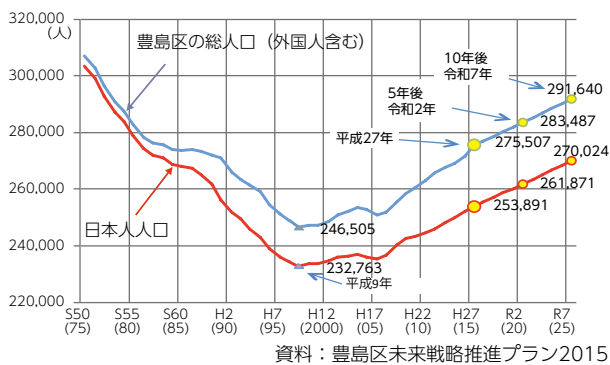
1 人口動態

(1) 人口の見通し

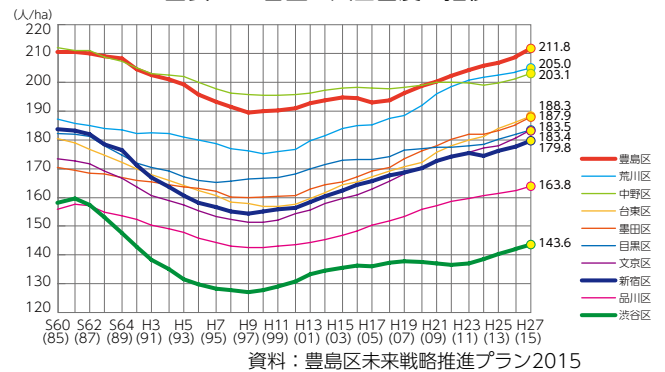
豊島区の人口は、平成27（2015）年1月現在で約27万6千人です。人口密度は、23区内でも高い水準で推移し、近年は中野区を上回り、平成27（2015）年1月現在で211.8人／haと全国一です。（図表20・21）

今後の人口見通しは、5年後に28万4千人、10年後に29万2千人へと平成30（2018）年代以降も人口の増加傾向が続くことが予測されます。しかし、それ以降は、東京が人口減少社会へと移行する中で、次第に減少傾向へと向かうと考えられます。（図表20）

図表20 人口の推移と見通し



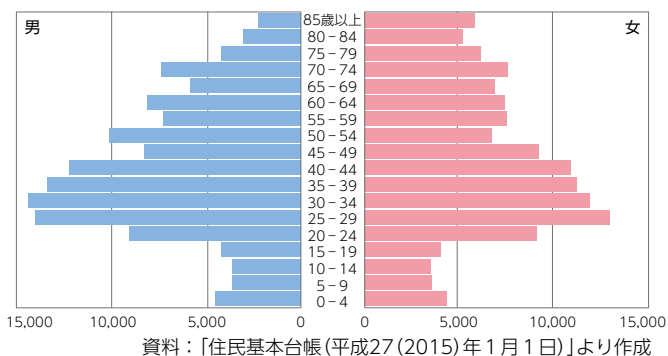
図表21 各区の人口密度の推移



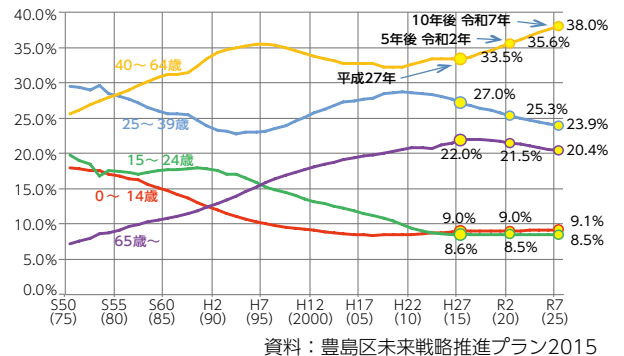
(2) 年齢別人口構成

年齢階層別人口は、25～44歳までの階層が最も多く、次いで団塊の世代が続きます。また、特徴として、0～19歳の階層が少なく、年々、高齢者階層が多くなってきています。年齢別人口構成比は、0～14歳、15～24歳、25～39歳の割合が減少する中で、40～64歳、65歳以上の割合は増加しています。（図表22・23）

図表22 年齢階層別人口



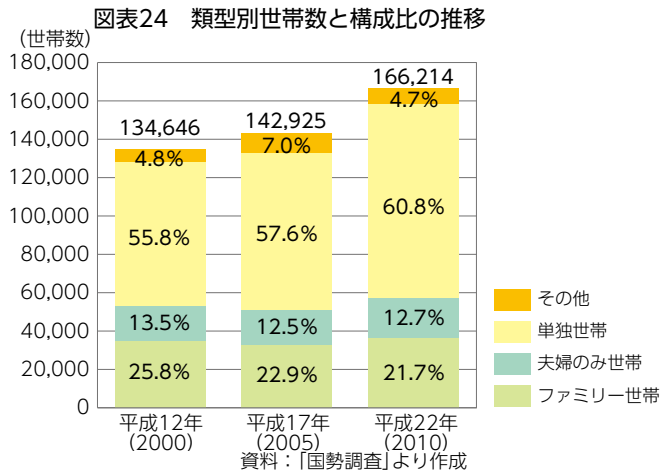
図表23 人口の年齢構成の推移と見通し



(3) 世帯の動向

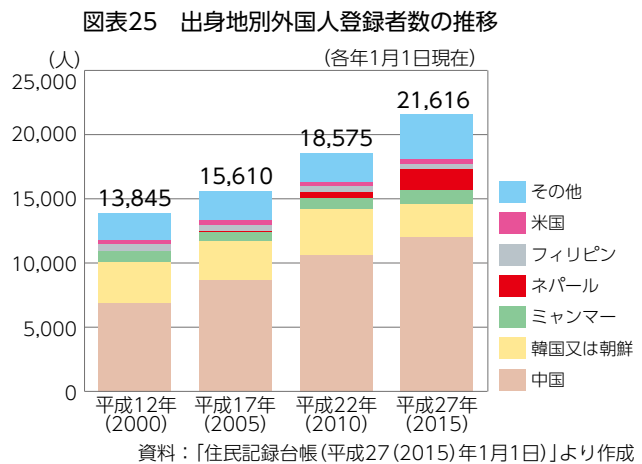
総世帯数は、平成22（2010）年の時点で約16万6千世帯です。類型別の世帯数構成比は「単独世帯」の世帯数が増加する一方で、「ファミリー世帯¹²」は減少してきましたが、平成22（2010）年に増加へ転じました。

また、平成22（2010）年は、「単独世帯」の全世帯に占める割合は6割に上り、「ファミリー世帯」は約21.7%まで低下しています。（図表24）



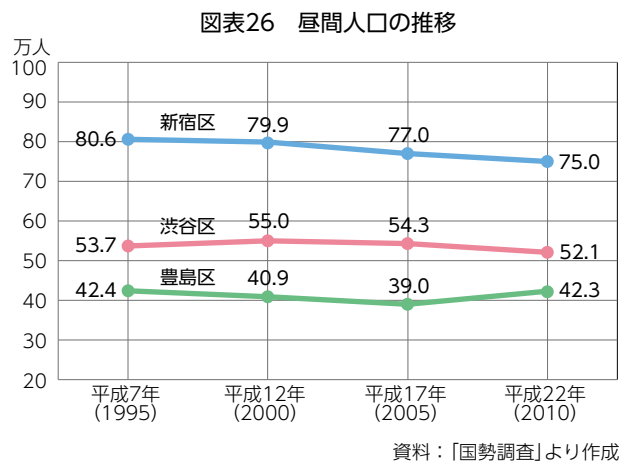
(4) 外国人登録者数の増加

外国人住民（外国人登録者）数は増加傾向にあり、平成27（2015）年1月現在で約2万人と全区人口の約7.8%に及びます。近年、中国国籍者の増加が顕著ですが、その他アジア諸国の国籍者数も増加しています。（図表25）



(5) 昼間人口¹³

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、同じ副都心を抱える新宿区と渋谷区では、近年、減少傾向にあります。一方で、豊島区は平成7（1995）年の約42万人以降、平成17（2005）年に約39万人まで減少しましたが、平成22（2010）年は42万2,995人に増加しています。（図表26）



12 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

13 昼間人口：就業・就学による人口。買い物客など非定常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

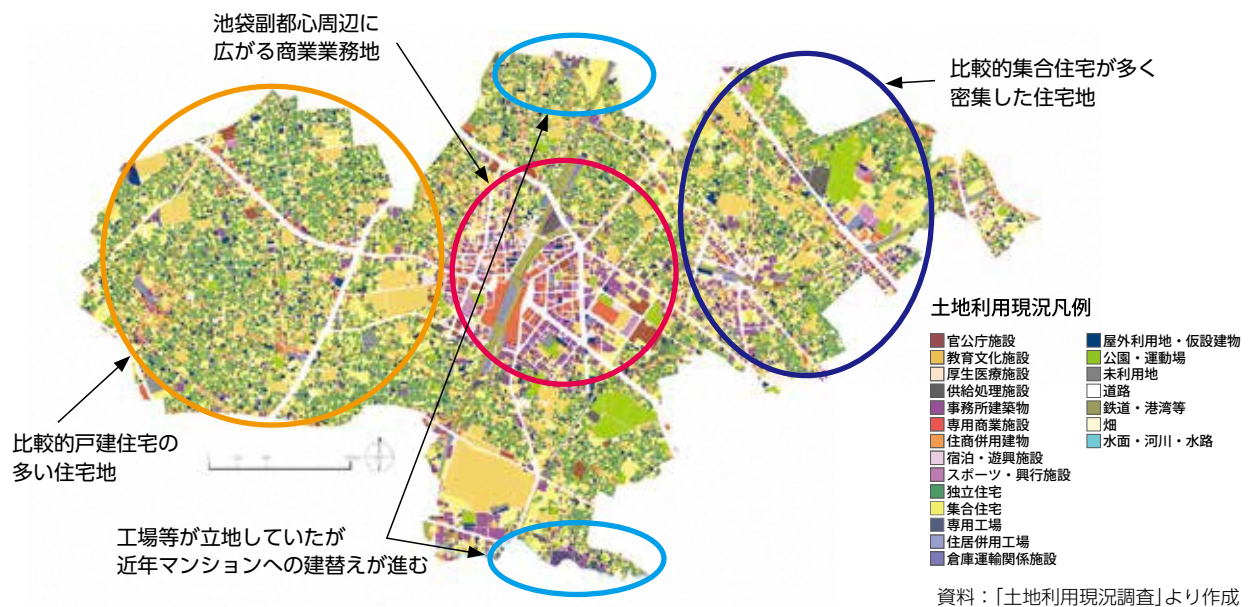
2 土地利用

(1) 土地利用現況

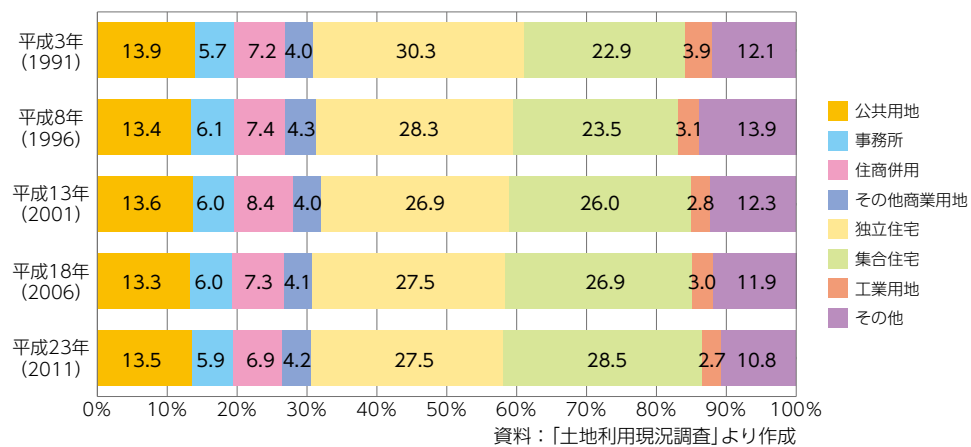
平成23（2011）年の土地利用現況は、公共用地が約13%、商業業務用地（事務所、住商併用、その他商業用地）が約17%、住宅用地（独立住宅及び集合住宅）が約56%、工業用地が約3%、その他が約11%となっています。商業施設や事務所は池袋駅を中心とした副都心区域に多く、鉄道駅周辺、幹線道路沿道及び旧街道沿いにも分布し、複合的な土地利用が多くを占めているのも特徴です。

平成3（1991）年以降の土地利用現況の推移では、集合住宅用地の増加が顕著となっています。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27・28）

図表27 土地利用現況図



図表28 土地利用割合の推移

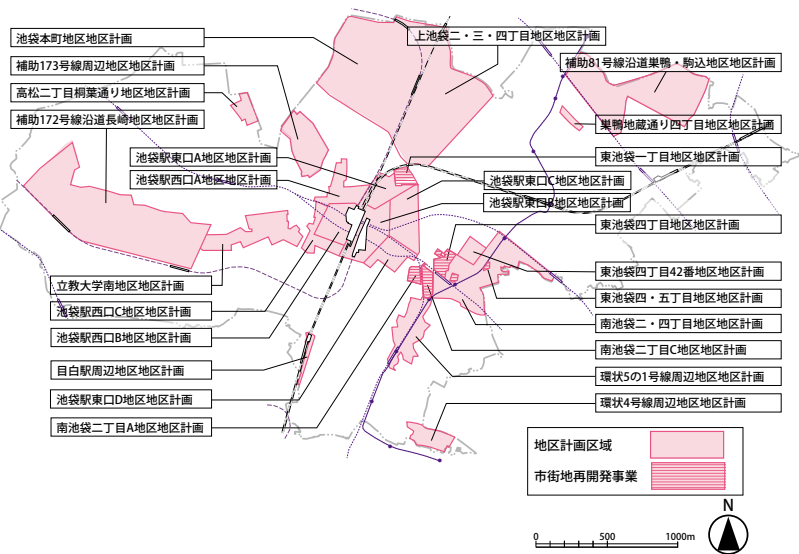


(2) 市街地整備の状況

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、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、東池袋4丁目地区は商業、業務、住宅、南池袋2丁目では豊島区本庁舎と商業、住宅が複合した市街地再開発事業が行われています。（図表29）

図表29 地区計画区域及び市街地再開発事業



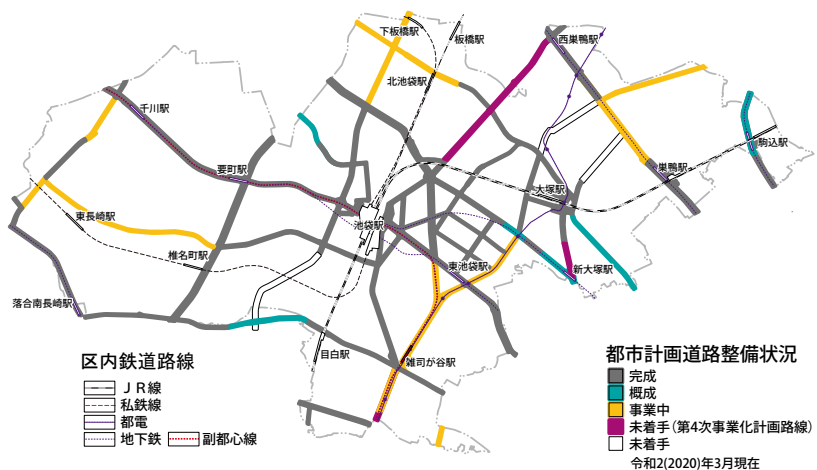
3 道路網・交通体系整備

(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30） また、池袋副都心アプローチ道路の事業化や狭あい道路¹⁴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30 都市計画道路整備状況

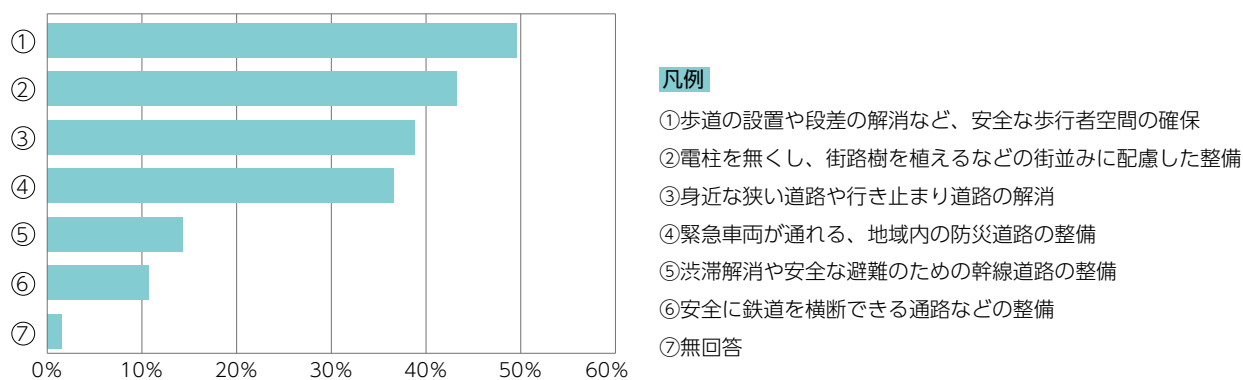


14 狭あい道路：防災、救急、消防活動などが困難な幅員4mに満たない道路等

(2) 道路に対する利用ニーズの変化

平成23（2011）年に実施した都市計画マスタープラン改定のための区民アンケート¹⁵では、利用しやすい道路を整備するために重点的に取り組むこととして、「安全な歩行者空間の確保」や「街並みへの配慮」に対する回答が多く、利用ニーズの変化を捉えた道路整備への要望が高くなっています。（図表31）

図表31 道路整備への要望

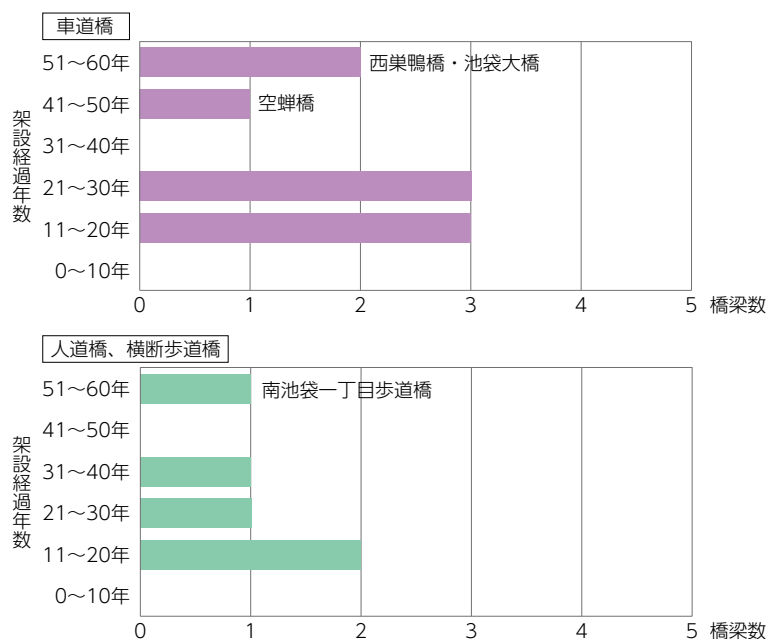


資料：都市計画マスタープラン改定のための区民意識・意向調査（平成23（2011）年）

(3) 都市インフラの老朽化

区が管理する道路橋及び人道橋のうち、西巣鴨橋、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40年以上となっており、老朽化が進んでいます。（図表32）

図表32 車道橋及び人道橋、横断歩道橋の架設経過年数



資料：「豊島区橋梁の長寿命化修繕計画（平成29（2017）年3月）」

図表33 空蟬橋（昭和41（1966）年架設）



図表34 南池袋一丁目歩道橋（昭和38（1963）年架設）

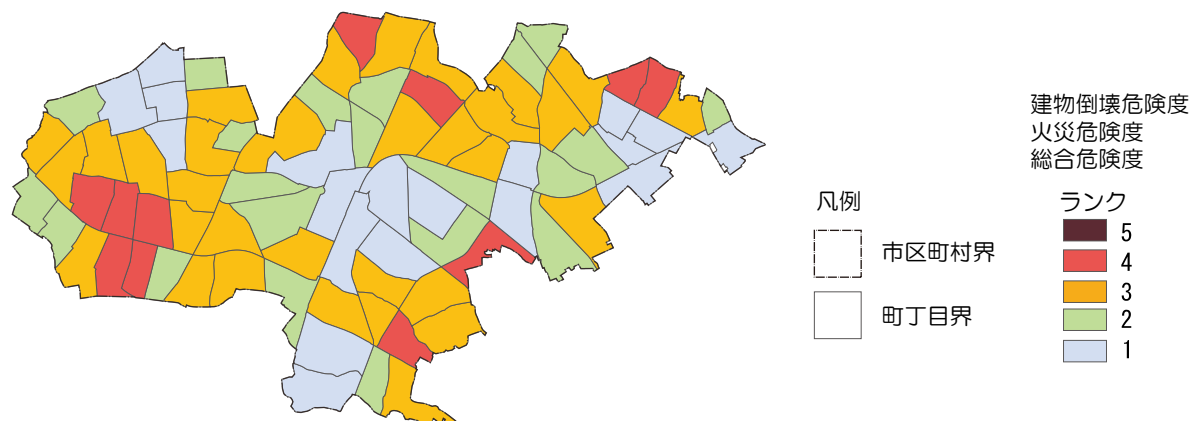


15 都市計画マスタープラン改定のための区民アンケート：無作為に抽出した区民5,000人を対象に区民意識・意向調査を実施

(3) 地域危険度の高い地域の存在

平成30（2018）年2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8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4が11地域あります。

図表36 総合危険度



資料：東京都「地震に関する地域危険度測定調査（第8回）」（平成30（2018）年2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、池袋駅を中心に多くの帰宅困難者が発生しました。

区では、豊島区旧本庁舎、公会堂、区民センターをはじめとして、勤労福祉会館や区民ひろばにおいても緊急的に帰宅困難者を受け入れるとともに、区立小中学校13か所を開放して飲料水や毛布等を提供しました。また、駅周辺の大学やホテル等の積極的な対応もあり、区の把握では1万人を超える帰宅困難者がこうした施設で一夜を明かしました。（図表37）

翌朝には公共交通機関は運行を再開しましたが、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ます。

東京都は、平成24（2012）年4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¹⁹を約13万人と予測しており、帰宅困難者対策の強化・充実が必要です。

図表37 帰宅困難者の発生状況

東日本大震災当日の帰宅困難者受け入れ	公共施設での受入	(2,198人)
	・公会堂、区民センター、勤労福祉会館、区民ひろば	1,066人
	・東京芸術劇場	580人
	・池袋都民防災教育センター（池袋防災館）	71人
	・区立小中学校（13ヶ所）	481人
	防災協定先での受入	(6,606人)
	・都立学校（4ヶ所）	117人
	・帝京平成大学	189人
	・立教学院	4,300人
	・学習院	2,000人
	民間施設での受入	(1,870人)
	・ホテルメトロポリタン	1,800人
	・第一イン池袋	50人
	・池袋ショッピングパーク	20人
	総計	(10,674人)

図表38 被災当日の池袋駅周辺の状況



資料：「豊島区帰宅困難者対策計画」（平成24（2012）年3月）

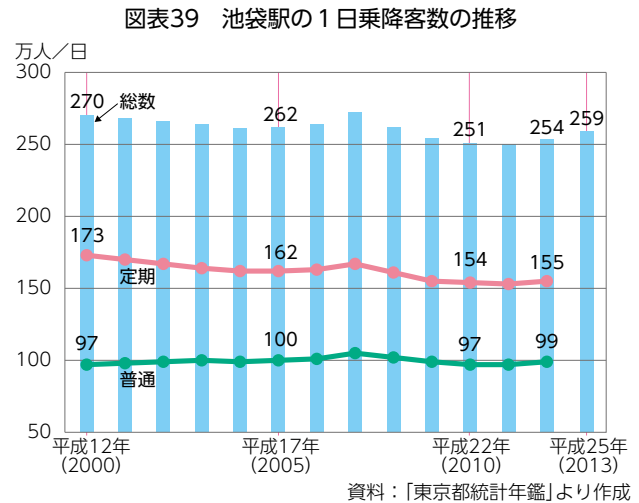
19 池袋駅周辺の滞留者数：池袋駅から4km圏内にいる通学者・通勤者・私用等の外出者のうち、災害時直ちに帰宅できず、池袋駅周辺に滞留する人数の推計値（駅周辺滞留者＋滞留場所不明人口）

5 副都心整備と産業まちづくり

5-1 副都心整備

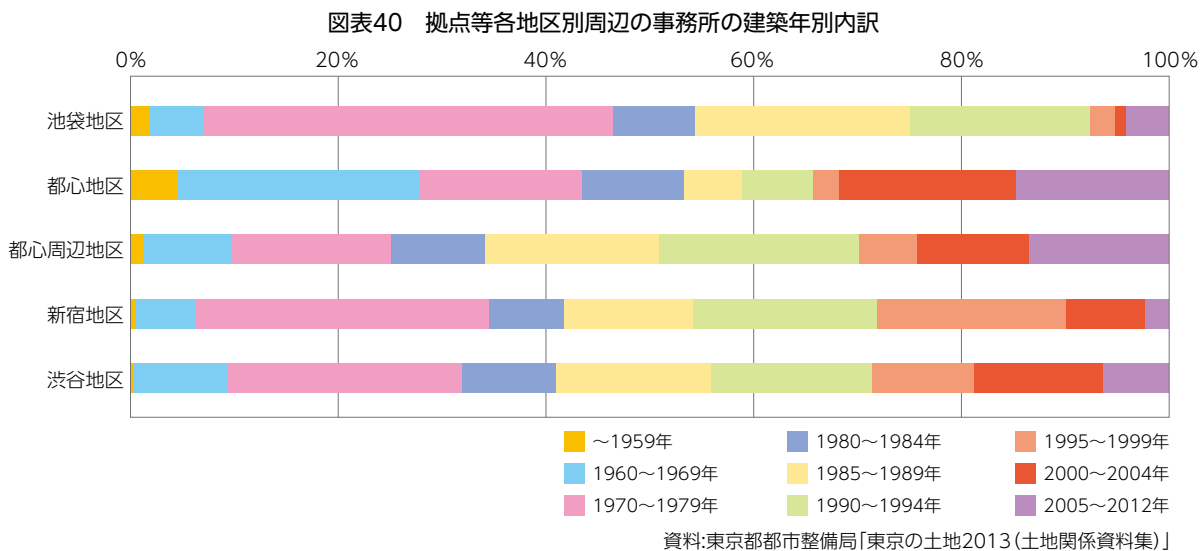
(1) 池袋駅の1日あたり乗降客数の推移

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）年度に270万人でしたが、平成25（2013）年度は259万人となっています。（図表39）



(2) 老朽建築物の割合

池袋副都心地域は、都心や新宿・渋谷副都心地域と比較し、老朽化した事務所建築物の割合が多く、更新の時期を迎えています。（図表40）

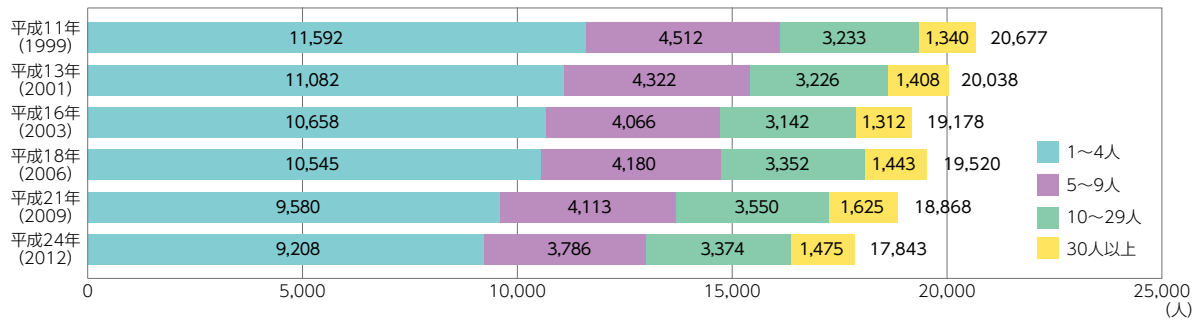


5-2 産業まちづくり

(1) 事業所

区全体の事業所数は、年々減少傾向にあります。平成24（2012）年は平成11（1999）年と比較し、事業所数全体で約14%減少していますが、30人以上規模の事業者数は約10%増加しています。（図表41）

図表41 豊島区内の従業者規模別事業所数の推移

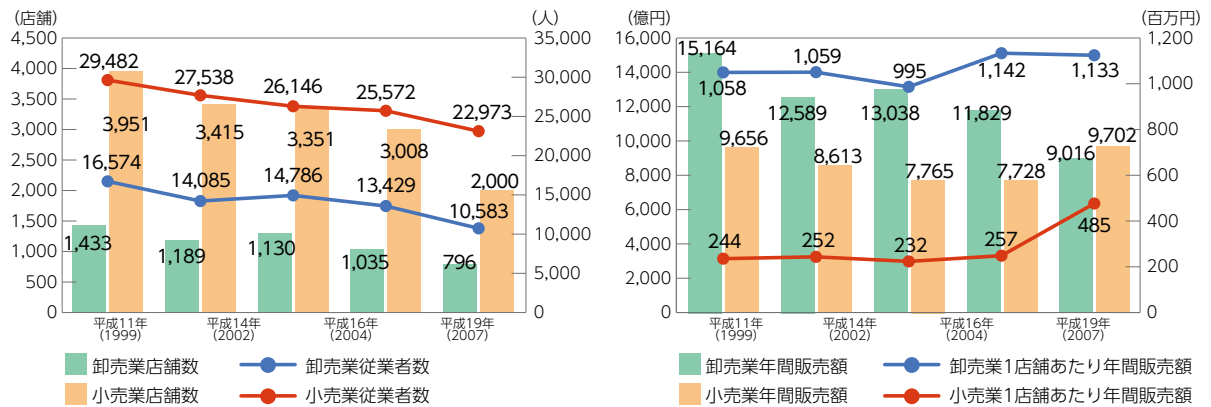


資料：「事業所統計調査」「経済センサス」より作成

(2) 商業

卸売業・小売業ともに、店舗数、従業者数及び年間販売額は減少傾向にあります。1商店あたりの年間販売額は、平成19(2007)年より回復傾向がみられます。卸売業と小売業をあわせた数値では、平成24(2012)年は平成11(1999)年と比較し、店舗数が約48%、従業者数が約27%、年間販売額は約25%それぞれ減少しています。(図表42)

図表42 豊島区内の店舗数、従業者数、年間販売額の推移²⁰

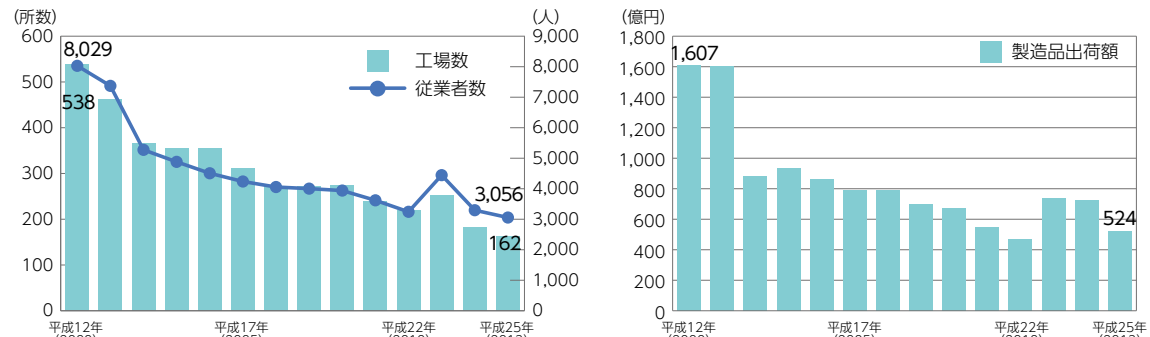


資料：「事業所統計調査」「経済センサス」より作成

(3) 工業

工場数、従業者数、製造品出荷額のすべてで減少傾向にあります。平成25(2013)年は平成12(2000)年と比較し、工場数が約70%、従業者数が約62%、製造品出荷額が約67%それぞれ減少しています。(図表43)

図表43 豊島区内の工場数及び従業者数、製造品出荷額の推移



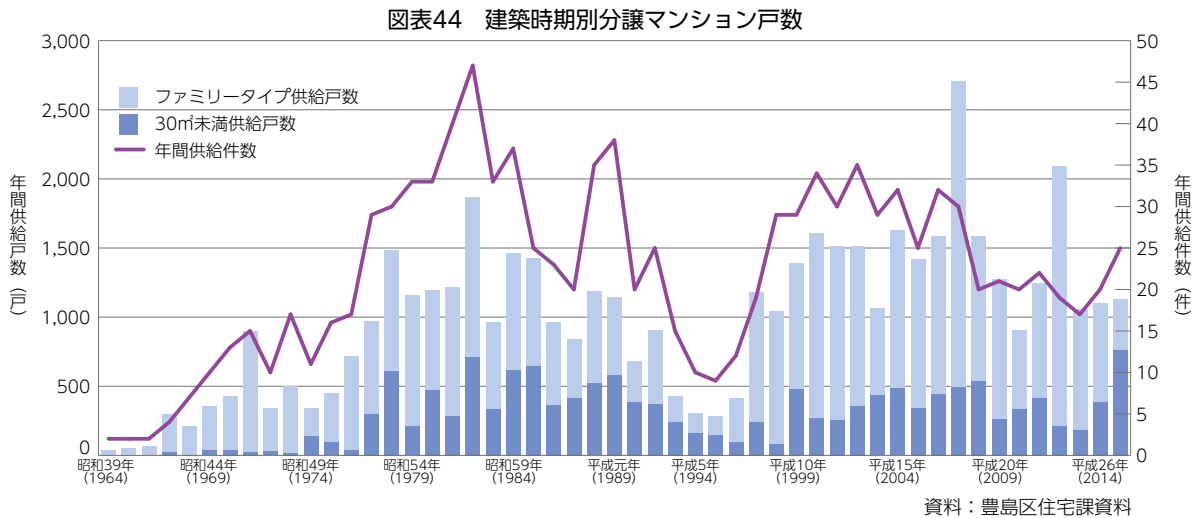
資料：「東京の工業」より作成

20 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

平成3（1991）年からの土地利用の推移は、集合住宅用地の増加が顕著です。（図表28）昭和56（1981）年頃に建築されたマンションでは築30年を迎えており、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44）



7 環境と共生するまちづくり

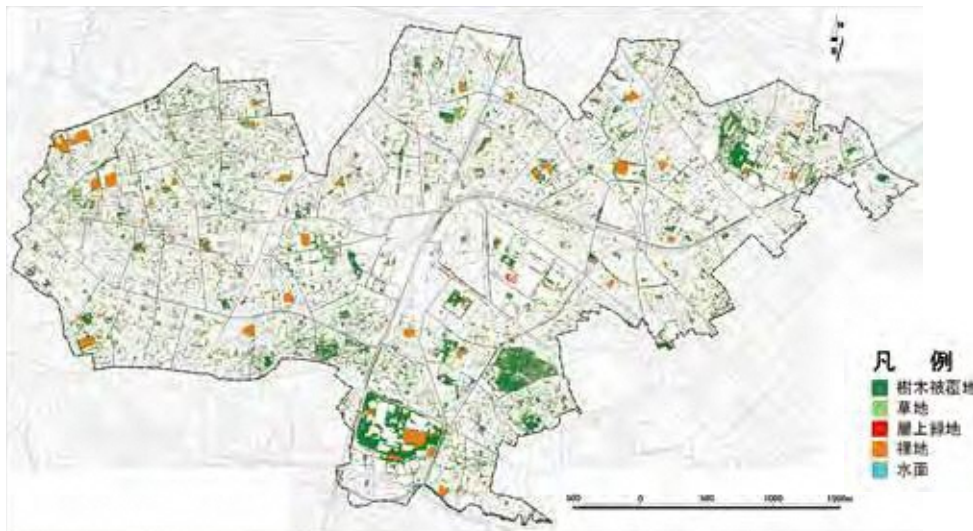
7-1 みどり

(1) 低い緑被率

区内には、大規模な都市公園がひとつもないため、緑被率は23区の中でも下位となっています。

主な緑被地は、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緑被分布が少なく、住宅地では小規模な緑被が分布しています。（図表45）

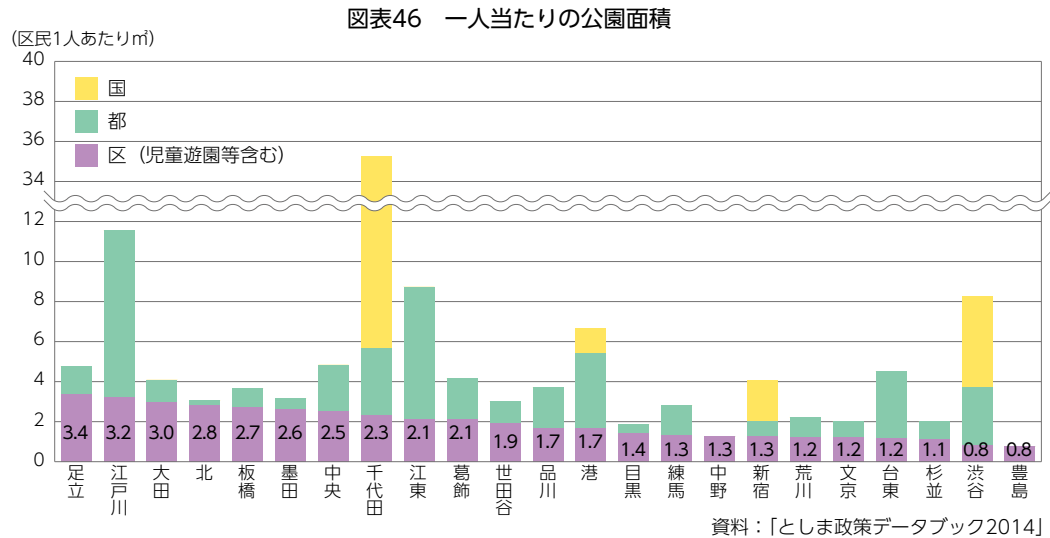
図表45 緑被地分布区域図



資料：「豊島区みどりの基本計画」（平成23(2011)年）

(2) 低い水準の一人当たりの公園面積

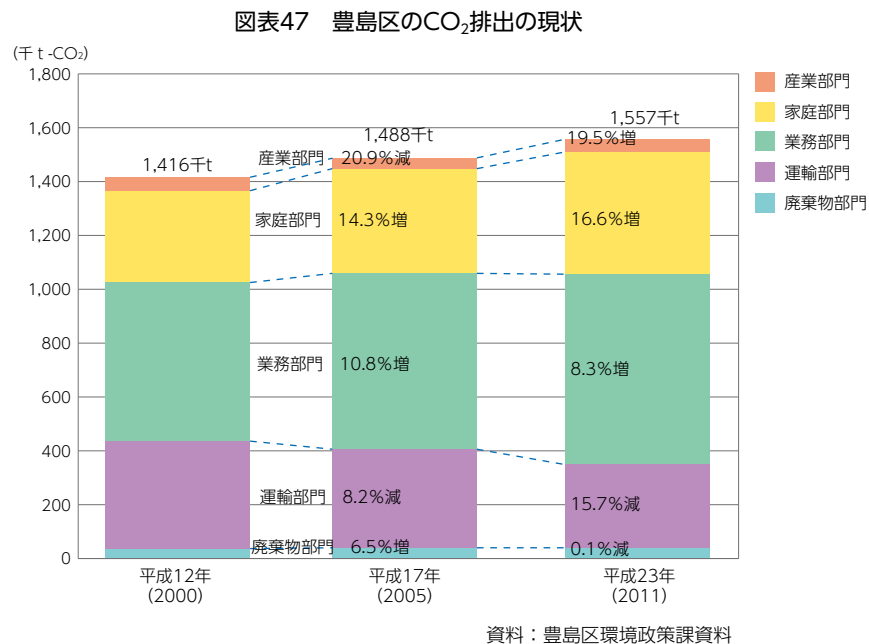
区内には、公園等が161か所（面積204,375㎡）あり、設置数では23区の中でも上位となっていますが、国営・都営を除いた一人当たりの面積は0.8㎡と23区の中で最も低い水準となっています。（図表46）



7-2 環境

(1) 温室効果ガス排出量の増加

区内における平成23（2011）年度のCO₂排出量は、約155万7千トンであり、平成17（2005）年度より4.6%増加しています。このうち、業務部門の増加率が8.3%、家庭部門の増加率は16.6%と大きく伸びています。（図表47）



(2) ヒートアイランド現象（熱分布）

区内の熱分布図では、学校の校庭や道路、建物の屋根など、アスファルトやコンクリートで覆われた部分の表面温度が非常に高温であり、北部地域や西部地域などの住宅地も高温域です。一方で、雑司ヶ谷霊園、染井霊園及び学習院大学など、みどりが多い地区の表面温度は低くなっています。（図表48）

図表48 豊島区の熱分布図



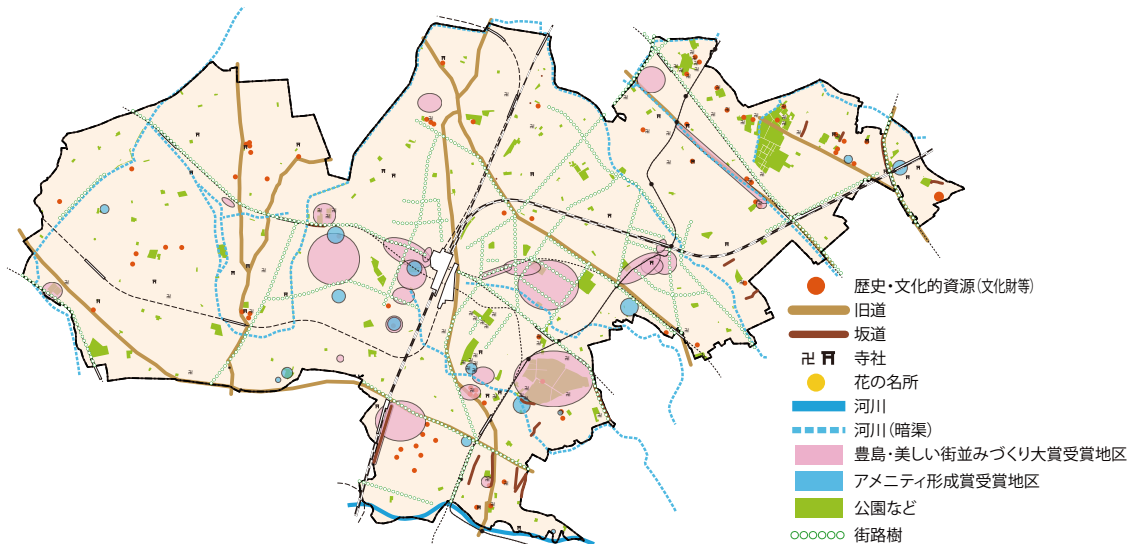
資料：「豊島区環境基本計画」（平成21(2009)年）

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49）

図表49 地域資源図



資料：「豊島区都市公園等現況図」、「豊島区案内図」等より作成

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²¹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50）

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51）

【中枢広域拠点域】

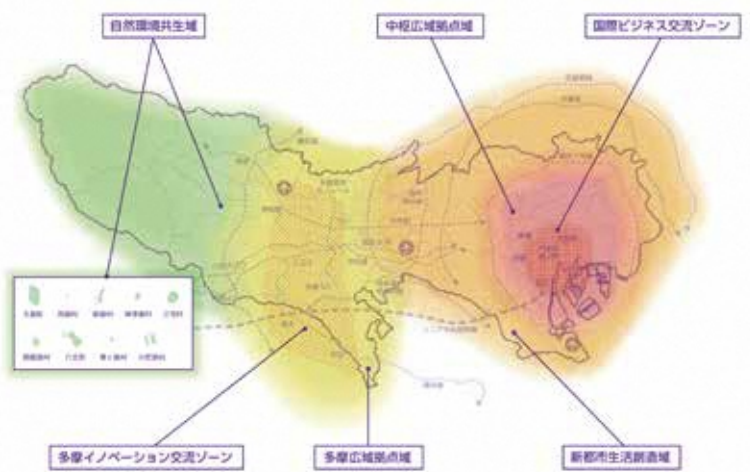
高密度な鉄道、道路ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務、商業など複合機能を有する中核的な拠点を形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けていることにあわせ、文化・芸術、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成されるとともに、歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激し合うことで、東京の魅力を相乗的に向上させていく地域です。

図表50 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）

図表51 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）

21 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分担し、広域連携により東京圏全体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52 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²²や個別建替えを促進し、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²³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

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

22 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

23 回遊性：目的地に行くだけでなく、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

- 木造住宅密集地域において、特定整備路線²⁴や防災生活道路等の整備、建物の不燃化・耐震化や共同化、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、ユニークバニユーとしての活用や、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

24 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

第4 豊島区の都市づくりを考える主な視点

都市計画マスタープランを策定した時点と比較して、都市づくりを取り巻く環境は大きく変化し、課題は複層化しています。

そこで、豊島区の現状と特性を踏まえつつ、都市計画マスタープランで示した6つのまちづくりの方針に基づき、都市づくりビジョンの策定にあたって、「新たに追加する」、「強化・充実する」、「継続する」都市づくりの主な視点を整理します。

【人口動態】

- 豊島区の人口は、平成30（2018）年代までは人口の増加傾向が続くと予想されますが、それ以降は次第に減少傾向に向かうと考えられます。
- 年齢別人口構成に目を向けると、年少人口と生産年齢人口の割合が減少する一方で、高齢人口の割合は増加し、少子・高齢社会が進展しています。
- 平成26（2014）年に日本創成会議が公表した推計では、区内の20～39歳までの女性が令和22（2040）年には平成22（2010）年の約半分に減少するとして、このままでは人口の再生産が困難であると指摘されました。
- こうした人口動態を捉えて、人口減少、少子・超高齢社会に対応した都市づくりの推進が必要です。

【土地利用】

- 池袋副都心では、にぎわいと活力を強化して都市の魅力を高めるために、多様な都市機能の高度な集積を図る複合的な土地利用が必要です。
- 鉄道駅周辺では、それぞれの特性に応じて区内外から訪れる人々の交流や日常生活を支える都市機能の集積が必要です。
- 都市計画道路の整備にあわせて、地域特性に応じた沿道の適切な土地利用の誘導を図るとともに、後背地との調和した土地利用が必要です。
- 良好な住環境を形成する地域では、現在の住環境を維持・保全するとともに、工場跡地などからマンション等への土地利用転換が進む地域では、産業政策とのバランスを図りながら快適な住環境の形成が必要です。

【道路網・交通体系整備】

- 都市計画道路の整備促進により変化する交通環境を捉えて、自動車交通の円滑な処理を確保しながら、歩行者空間を拡大し、誰もが安全・安心で快適に過ごせる都市空間の形成が必要です。
- 身近な公共施設である道路は、防災やみどり、景観など都市空間の重要な要素であることに加えて、商店街などによりにぎわう地域の大切な資産となる都市軸の形成が必要です。

- 高齢者、障害者、子ども、妊娠している人、外国人などを含む誰もが充実した公共交通を安全で快適に利用できるよう、鉄道駅及び駅周辺等でのユニバーサルデザインの推進が必要です。
- 老朽化が進む道路や橋梁などでは、計画的な維持管理を実施し、施設の長寿命化などにより、災害時においても、避難、救急・救援、緊急物資の輸送、復旧・復興などを支える安全な道路ネットワークの維持が必要です。

【防災まちづくり】

- 東京都の「防災都市づくり推進計画」に基づき、市街地の不燃化促進とともに、延焼遮断帯²⁵となる主要な都市計画道路の整備とあわせた沿道まちづくりの推進により、地域の安全性の向上が必要です。
- 多くの人が集中する巨大ターミナルである池袋駅を中心にして、鉄道事業者、民間事業者、区などの連携による帰宅困難者対策を強化し、災害時の安全性の向上が必要です。
- 被災前から、区民、民間事業者、区などの間で被災後の都市復興を検討し、迅速な復興に向けた準備が必要です。

【副都心整備と産業まちづくり】

- 東京の中で大きな存在感を発揮する都市として、高い安全性を土台にした、人と環境に優しく、文化を軸としたにぎわいにあふれた魅力ある国際的な池袋副都心への再生が必要です。
- 身近な生活を支える商店街の活性化や新たなビジネス展開の支援により、都市活力の強化が必要です。

【住宅・住環境整備】

- 活発な地域コミュニティに支えられた安心の中で暮らすことができ、また、生活の中心となる鉄道駅周辺には、多様な世代に応じた生活支援施設が集積するなど、ライフステージに応じた良好な住環境の整備が必要です。
- 増加するマンションストックに対する適切な維持管理を促進する対策を実施し、安全・安心で快適な質の高い住宅ストックの形成が必要です。

【環境と共生するまちづくり】

- 季節の変化が感じられ、多様な生物が生息できる質の高いみどりを創出・保全し、日常生活の中で身近に自然と触れ合え、地域の資産となるみどりの形成が必要です。
- 環境負荷の低減と都市活力の両立を図り、災害に強い自立・分散型のエネルギー源を備えた安全性の高い都市の実現が必要です。
- 起伏のある地形や培われてきた歴史と文化、落ち着きある街並みなど、地域特性を生かした景観形成による都市の魅力の向上が必要です。

25 延焼遮断帯：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間