

池袋の 交通のあり方を 考える ～本編～

池袋副都心交通戦略

平成23年9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)の策定にあたって～

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るのです。

こうした中で、池袋副都心の交通環境は、かつてない大きな転換期を迎えます。

西口では、西口駅前広場が約40年の歳月を経て生まれ変わり、環状6号線や補助172号線の都市計画道路が完成し、補助173号線も完成間近です。東口では、補助81号線の事業が進展し、平成31年度には環状5の1号線の地下道路が開通する予定です。

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、新庁舎整備と現庁舎地区周辺の街づくりが動き始め、池袋西口駅前街区の街づくり協議会が活動を継続し、さらに造幣局周辺整備は事業化に向けた新たな局面を迎えるなど、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街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ェイトを歩行者に戻し、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。

私は、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させたいと考えております。



平成23年9月

豊島区長 高野 之夫

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

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. 池袋副都心におけるまちづくりの将来像	03
1-4. 検討の進め方	04

2章 目標と基本方針

2-1. 目標	05
2-2. 数値目標の設定	06
2-3. 基本方針	08
2-4. 目標となる交通環境のモデル	10

3章 池袋の交通のあり方を考える

3-1. 池袋副都心における目標となる交通環境の具体例	12
3-2. 目標となる交通環境の実現に向けた検討の視点	19
3-3. 影響の検証	21
ポイント1 ～駅前を通る交通を周辺道路へ迂回誘導～	22
ポイント2 ～駅前に目的がある自動車利用の適正化～	24
ポイント3 ～副都心内の回遊性を高める空間の創出～	26
3-4. 影響を軽減させるための方策	28

4章 実現に向けた道筋

4-1. 実現に向けたロードマップ	34
4-2. 進行管理並びに評価・見直し	36

1章

池袋副都心交通戦略策定の目的

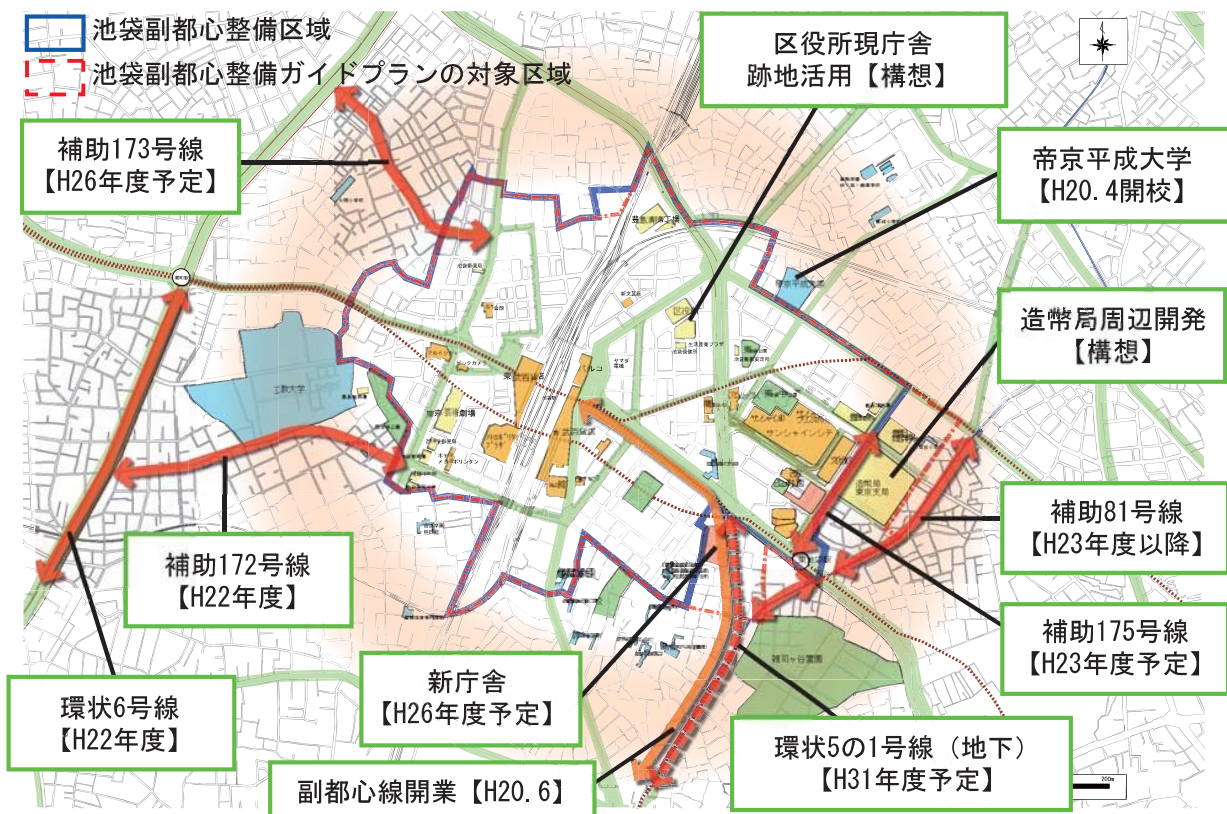
池袋副都心交通戦略は、上位計画である「池袋副都心整備ガイドプラン」に示されたまちづくりの将来像の実現に向け重要となります。「次の時代を担う交通環境」をどのように整えていくのかを示すものです。

1-1. はじめに

池袋副都心については、「池袋副都心整備ガイドプラン」で、池袋に暮らし訪れるすべての「ひと」が主役となり、豊かさが感じられる「まち」づくりを進めていくことを掲げています。

こうした中、池袋副都心周辺では複数の都市計画道路の整備が進んでおり、今後の交通環境の変化を好機ととらえ、自動車に過度に依存しない「人と環境に優しい」都市へ見直していきたいと考えています。

そのために、現在の人や物の移動を過度に自動車に頼る生活スタイルを改めるにあたり、発生する複雑多岐にわたる交通課題を可能な限り解決できる道筋を探り出すため、このたびの交通戦略を検討いたします。なお、将来の交通体系については、実現に向け様々な課題があり、関係機関との調整・検討が必要となります。

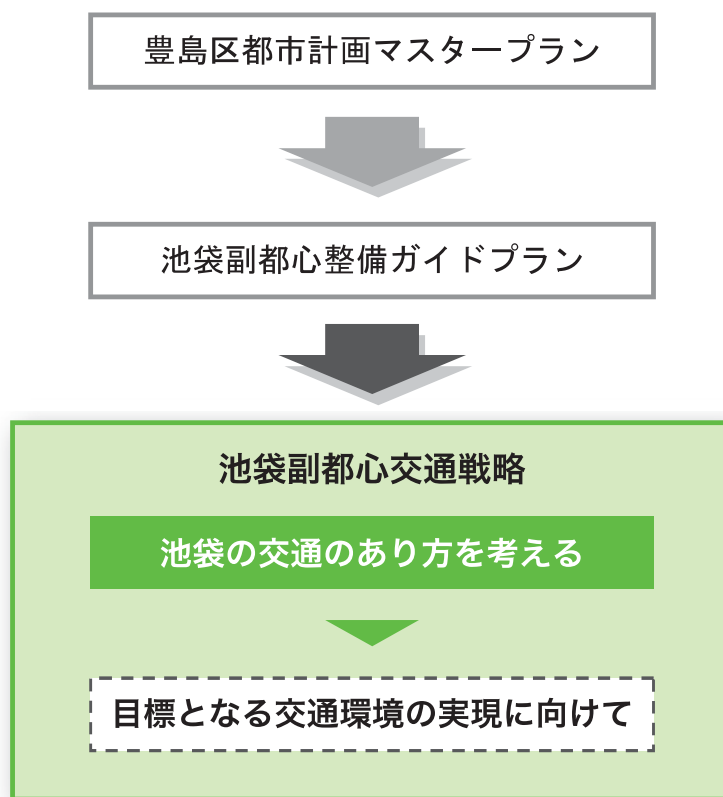


● 図1-1 池袋副都心の交通環境の動向

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据え、目標を実現するためには何をすればよいのかを考える「目標達成型」の検討を行います。

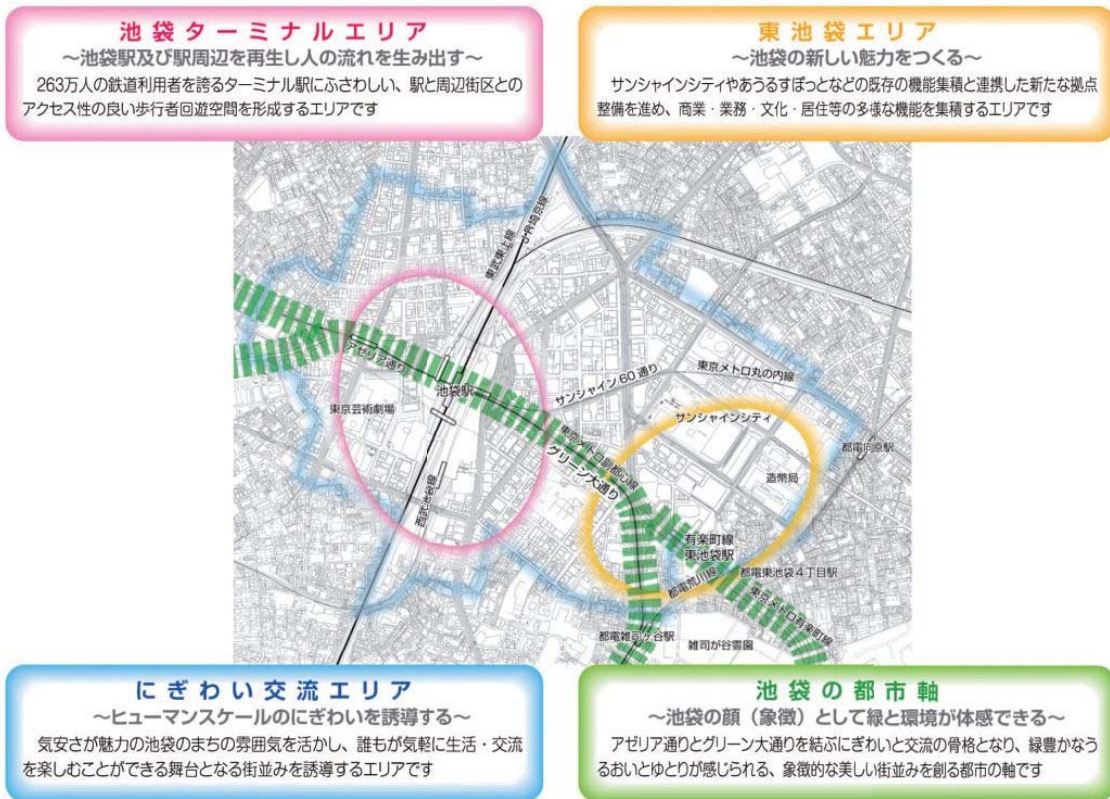
また、目標とする「人が主役」となる交通環境を具体化し、現在の交通環境と目標とする交通環境とのギャップをどのようにして埋めるのか、解決への最も重要な視点を見つけます。さらに複雑多岐にわたる交通課題を解決するために、関係者との協議を経て、実現化に向けた一つの方向性と交通のあり方を示していきます。



● 図1-2 池袋副都心交通戦略の位置づけ

1-3. 池袋副都心におけるまちづくりの将来像

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、具体的なまちづくりの取組みを示します。



※エリアの考え方：池袋ターミナルエリア及び東池袋エリアは、新たなまちづくりの核となる開発動向を踏まえたおおよその範囲を示しています。また、にぎわい交流エリアはガイドプランの対象区域全体を示しています。

出典：池袋副都心整備ガイドプラン

● 図1-3 池袋副都心の将来像

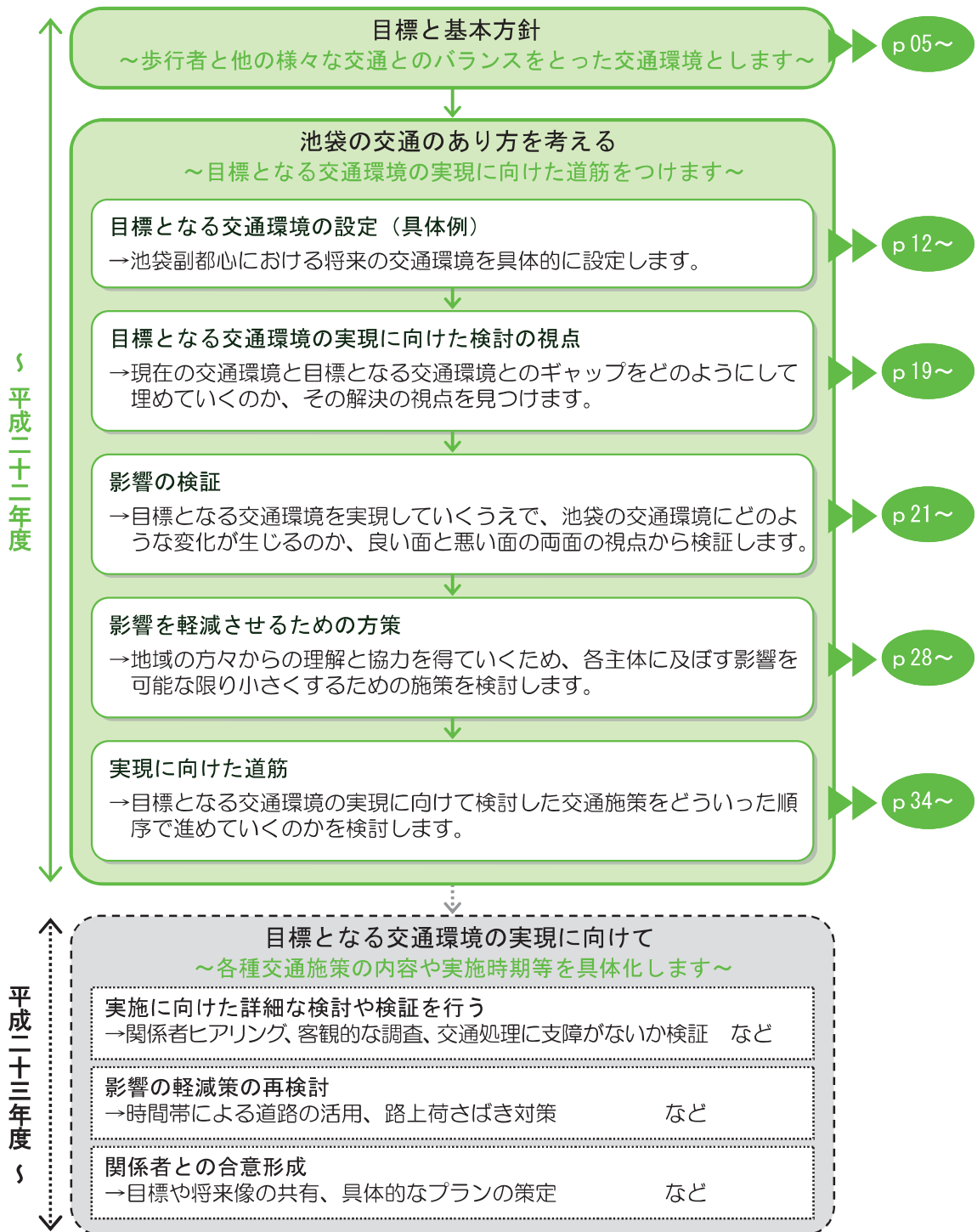


【池袋副都心交通戦略の検討趣旨】

**「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**

1-4. 検討の進め方

本交通戦略（池袋の交通のあり方を考える）は、将来のまちづくりの方向性を見据えた交通のあり方を示すとともに、池袋副都心の交通環境が大きく変化するなか、どのような道筋をもって交通施策に取組んでいくかの指針となるものです。



● 図1-4 池袋副都心交通戦略の構成

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て、交通戦略の目標と基本方針を示します。

2-1. 目標

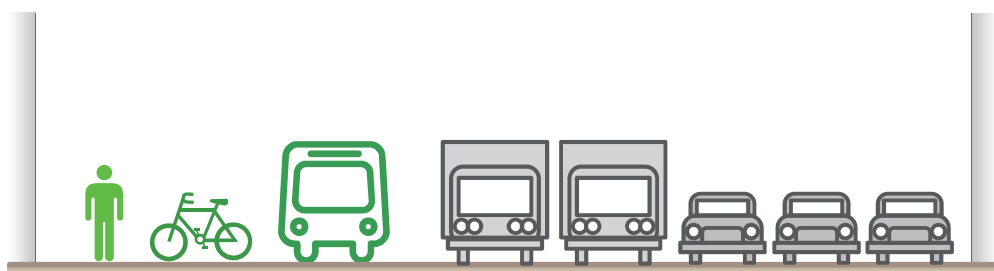
駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しいまちの実現

池袋副都心整備ガイドプランでは、鉄道利用者263万人のポテンシャルをまちづくりに活かすことにより、誰でも気軽に歩いて楽しむことができる交流空間や環境に配慮した街並み形成などをまちづくりの方針としています。

こうした観点から、まちなかに人通りや賑わいを呼び戻すため、鉄道等の公共交通機関での来街を促すことなどにより「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。

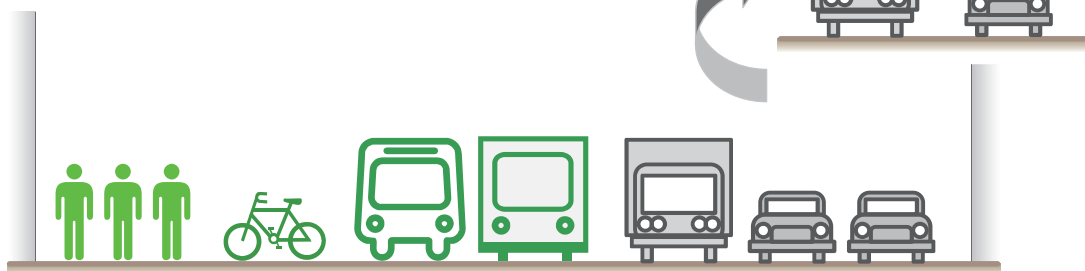
そのためには、池袋副都心の玄関口となる道路空間では、池袋駅前に集中する自動車利用を副都心内の外周に位置する幹線道路に誘導していくなど、道路空間におけるウェイトを歩行者に戻し、歩行者と他の様々な交通とのバランスをとった交通環境としていきます。

自動車交通の円滑な処理を重視した道路空間



駅前に集中する自動車を副都心内の外周に位置する幹線道路に誘導して、歩行者や公共交通と自動車とのバランスがとれた道路空間としていきます

※駅前を通過する自動車交通は副都心内の外周に位置する幹線道路に誘導



● 図2-1 道路空間における交通のバランス

2章

目標と基本方針

2-2. 数値目標の設定

本戦略の目標を具体的に示すため、目標の観点ごとに数値目標を以下の通り設定します。

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

滞在時間や目的施設数、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。

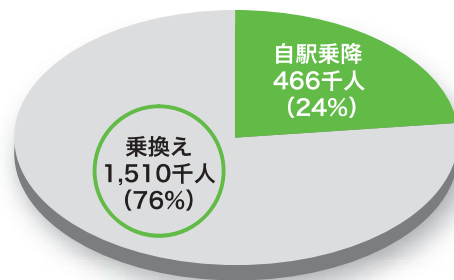
●表2-1 数値目標

指標	現況値	目標値
①池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数の増加	500千人/日 (想定)	600千人/日 (2割増加)
②滞在時間や目的施設数の増加並びに住民・来街者の満足度向上	21.5%* (H22年度値)	➔

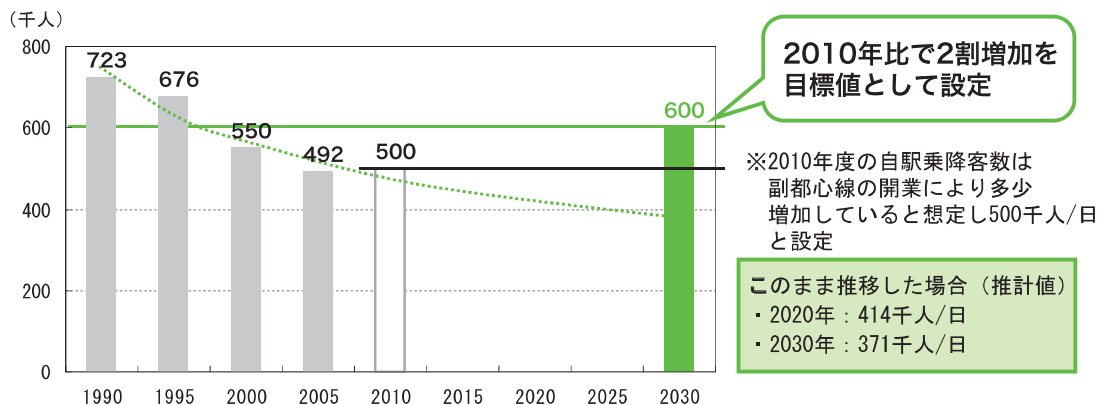
※「池袋周辺で、新宿、渋谷などない魅力あるまちづくりが進んでいる」に対して「どちらかというと思う」と答えた割合（資料：協働のまちづくりに関する区民意識調査報告書H22.9）

① 池袋駅並びに東池袋駅の自駅乗降客数の増加

- ・一日あたりの乗降客数が200万人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。
- ・目標値については、「豊島区未来戦略推進プラン2010」において池袋駅の日乗降客数を10年後に1割程度増加させることを目標として据えていることを踏まえ、本戦略では長期の目標値として20年後（2030年頃）に2010年比で2割増加させ、600千人/日とすることを目標とします。



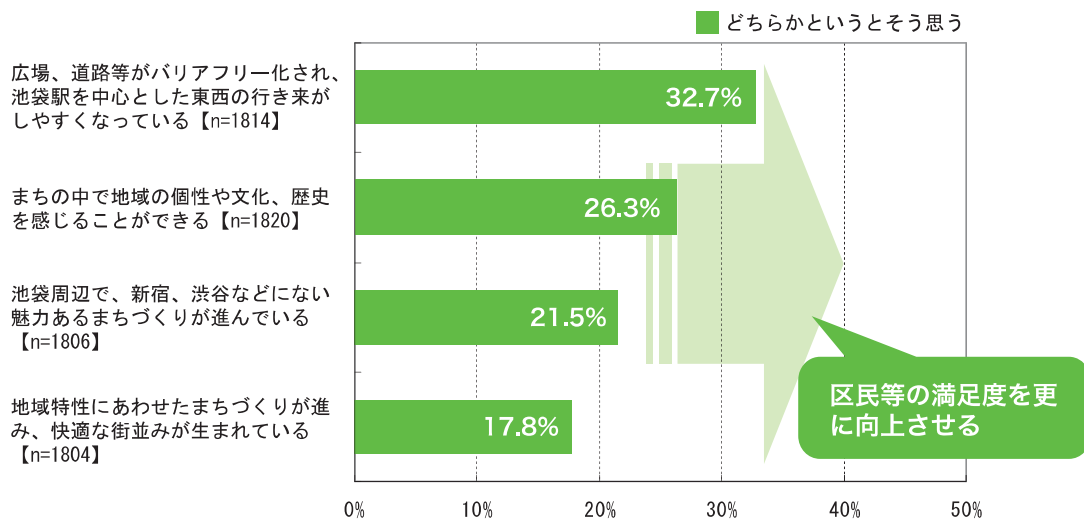
●図2-2 池袋駅における乗降客数の内訳※1



●図2-3 池袋駅及び東池袋駅の日あたり自駅乗降者数の推移と目標設定の考え方※2

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、パーソントリップ調査などの既往統計資料や区が定期的に行っている区民意識調査等を活用し、住民や来街者の滞在時間や目的施設数の増加、“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※3

※1：「H17大都市交通センサス」の定期利用に「都市交通年報」の各路線方面別の定期外率を乗じて算出

※2：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

※3：「協働のまちづくりに関する区民意識調査（H22.6実施）」より池袋に関連する評価項目を抜粋し作成

2-3. 基本方針

目標とする交通環境を整えていくため、以下の4つの基本方針を掲げます。

基本方針① 歩行者を優先する交通環境の創出

～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をしたり憩うことのできる安全で快適な区域を創出します。

基本方針② 回遊性の向上

～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。
- 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。

基本方針③ 交流を育む拠点性の向上

～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利便性を高めます。

基本方針④ 東西の交通軸の形成

～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) 魅力ある公共交通システムによる交通軸の構築
 - ・「池袋の都市軸」形成を先導し、来街者にとって視覚的・空間的にわかりやすく、魅力ある公共交通システムを導入します。
- 2) 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。
- 3) 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。

【参考】池袋副都心の交通の現況

■ 駅を出ようとする時…

- ・池袋駅では、東口と西口が地下通路で接続されているのみで、局部的に狭い箇所や段差があり歩行抵抗が大きく、地上に出にくい構造となっています。
- ・東口では明治通りが駅前を横断し、駅からの人の流れが分断されています。

■ まちなかでは…

- ・歩道では放置自転車等により容量が低下している箇所があります。
- ・まちなかの細街路では、歩道が設置されていない道路も多く、路上駐車等により歩行者の動線が阻害されている区間があります。

■ バスに乗ろうとすると…

- ・バス乗り場は、明治通り、グリーン大通り、三越裏通りに分散しています。
- ・池袋副都心には集客施設が広い範囲に点在している一方、副都心内や駅東西間の移動を支える公共交通サービスはありません。

■ 池袋のメインストリートは…

- ・グリーン大通りやアゼリア通りは広い幅員を有するメインストリートですが、駅から1街区離れると歩行者は少なく閑散としています。
- ・池袋駅の東西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ます。



2章

目標と基本方針

2-4. 目標となる交通環境のモデル

基本方針をもとに、池袋副都心において目標となる交通環境のモデルを示します。

「歩行者を優先する交通環境」のイメージ

- 自動車の過度な利用が少なくなれば、来街者や地域の生活者にとって、安全・安心なまちとなります。
- 裏通り等に入れば、「気安さ」や「何でも受け入れる包容力」など池袋の魅力の一つとなっている伝統や文化を感じることができます。

歩行者を優先する道路のイメージ

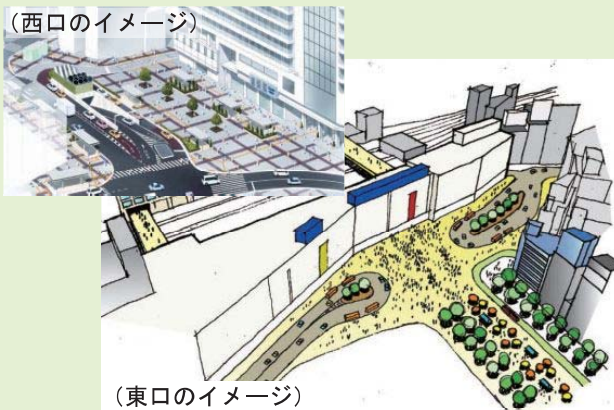


安全で快適な歩行空間のイメージ

「交流を育む拠点性の向上」のイメージ

- イベントやお祭り等の交流を育む催しにより、新たな出会いや人とのふれあいが生まれ、それが街の魅力や活力につながります。

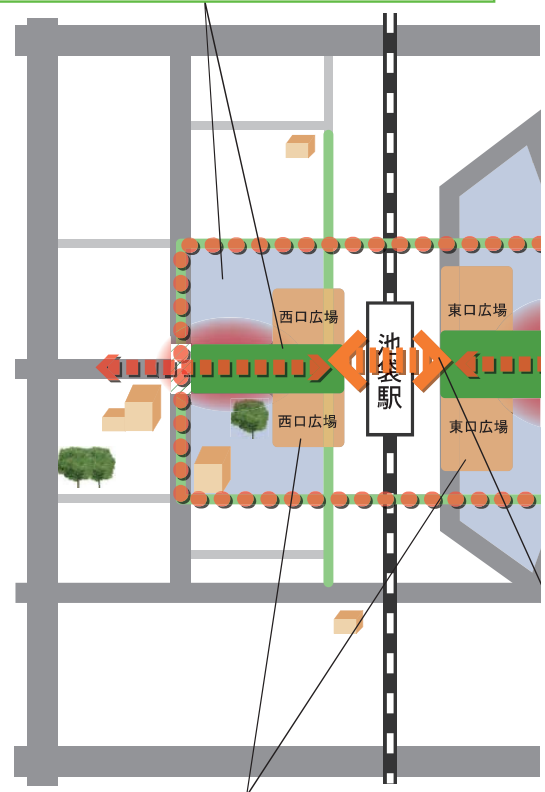
(西口のイメージ)



(東口のイメージ)

基本方針1: 歩行者を優先する交通環境の創出

- 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



基本方針3: 交流を育む拠点性の向上

- 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

「東西の交通軸の形成」のイメージ

- メインプロムナード※となるグリーン大通りやアゼリア通り沿いでは、街路樹等による自然を感じることができ、池袋を訪れる誰もがわかりやすく、魅力ある街並みとなります。

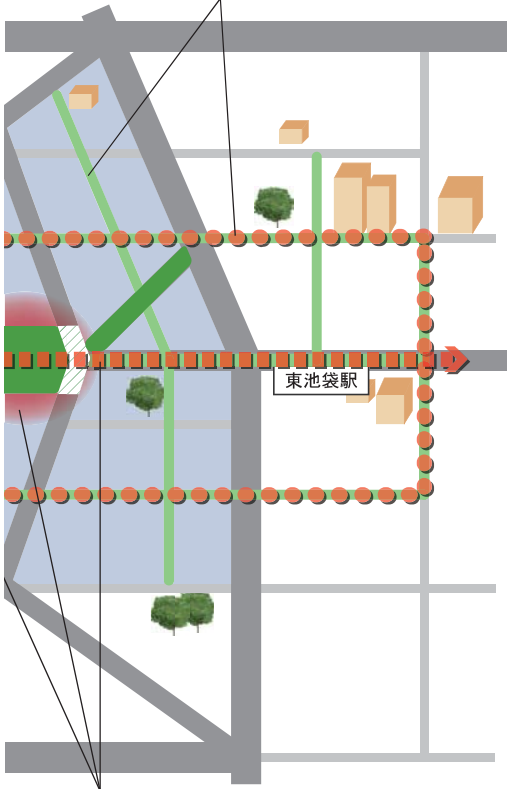
池袋駅東口・西口の一体化のイメージ



※プロムナード：ゆっくりと散歩を楽しめる歩行者通路

基本方針2:回遊性の向上

・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





基本方針4:東西の交通軸の形成



・池袋の顔としての象徴的な美しい街並
みを創出していくための仕掛けづくり

凡例



基本方針1 歩行者を優先する交通環境の創出

- 1) 歩行者を優先する道路の形成 … ()
- 2) 安全で快適な歩行区域の形成 … ()




基本方針2 回遊性の向上

- 1) 歩行者ネットワークの構築 … ()
- 2) 副都心内の移動を支援する公共交通の充実 … ()

基本方針3 交流を育む拠点性の向上

- 1) 歩行者のたまり空間の創出 … ()
- 2) バス等の結節機能の向上 … ()

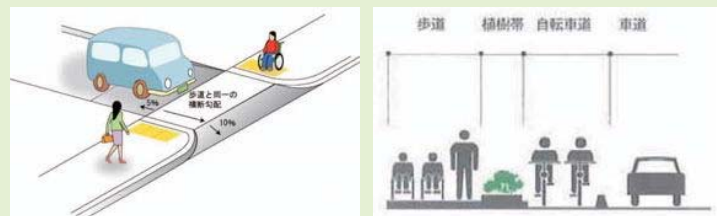
基本方針4 東西の交通軸の形成

- 1) 魅力ある公共交通システムによる交通軸の構築 … ()
- 2) 新たな都市空間の創出 … ()
- 3) 池袋駅東口・西口の一体化 … ()

「回遊性の向上」のイメージ

● 気軽に駅から周辺の集客施設を移動できる歩行空間や公共交通を充実し、駅から離れた場所でも人々で賑わう活気ある街となります。

(歩行者ネットワークのイメージ)



(左図) 出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン
(右図) 出典：都市交通・市街地整備小委員会資料

交通軸と新たな都市空間のイメージ



(副都心内の移動を支援する公共交通、魅力ある公共交通のイメージ)



