



# 歩行者空間のネットワークづくり

池袋駅の利用状況は、地下コンコース並びに駅前周辺歩道で実施された歩行者交通量調査等によると、1日、300万人の利用者数があり、終日、地下コンコースは混雑しています。東西連絡のための利用者は、1日、7～8万人となっています。

駅の東側にはサンシャインシティという大きな核があり、西側には東京芸術劇場や立教大学が立地していますが、東西を結ぶ連絡機能としては駅施設である地下コンコースとそれ以外ではウィロード、ビックリガードのみであり、街としての一体感が乏しい状況であると指摘されています。

そこで、本調査においては、歩行者の回遊性の向上、東西の一体化、街の広がり創出等を図るために、安全性・快適性の高い歩行者交通網の整備、すなわち『歩行者空間のネットワークづくり』が必要とされているのです。

## 1. 池袋の街における問題点

- ・ 鉄道線路による街の分断
- ・ 都市計画道路の未整備
- ・ 乏しい街の広がり
- ・ 違法駐車等が指摘され、

## 2. 整備課題として

- ・ 東西の一体感の醸成
- ・ 街の広がり創出
- ・ 魅力あるオープンスペースの確保
  - ・ 駅前広場機能の拡充
  - ・ 駐車スペースの確保
  - ・ 道路体系の確立が挙げられている

## 3. 整備方策の検討

- ・ 鉄道線路上空の利用
- ・ 地下コンコースの拡充
- ・ ビックリガードの拡幅
- ・ 都市計画道路の整備
- ・ 駅前広場の整備
- ・ 歩行者空間の整備
- ・ 街の拠点創出
- ・ 駐車場の整備

## 4. 歩行者空間のネットワークづくりが必要

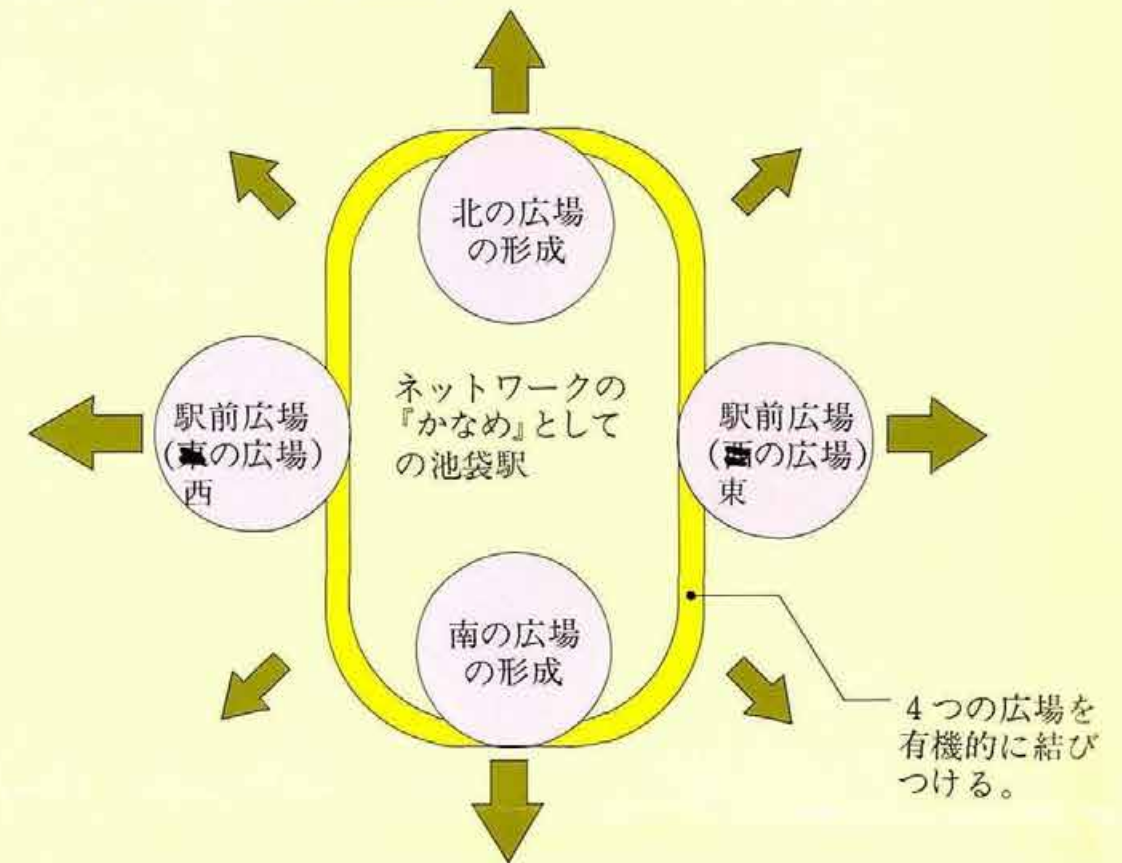
# 池袋ネットワーク・コアの形成

本調査のなかでは、鉄道線路上空を活用した、歩行者空間のネットワークづくりについての考え方が示されています。

その考え方とは、池袋駅を歩行者ネットワークの『かなめ』と位置づけ、既設の東西の駅前広場に加え、あらたに鉄道線路上空にも南北2つの広場を設けて『4つの広場』を創りだし、それぞれを連続通路デッキで有機的に結び、歩行者交通体系の構築を図るというものです。

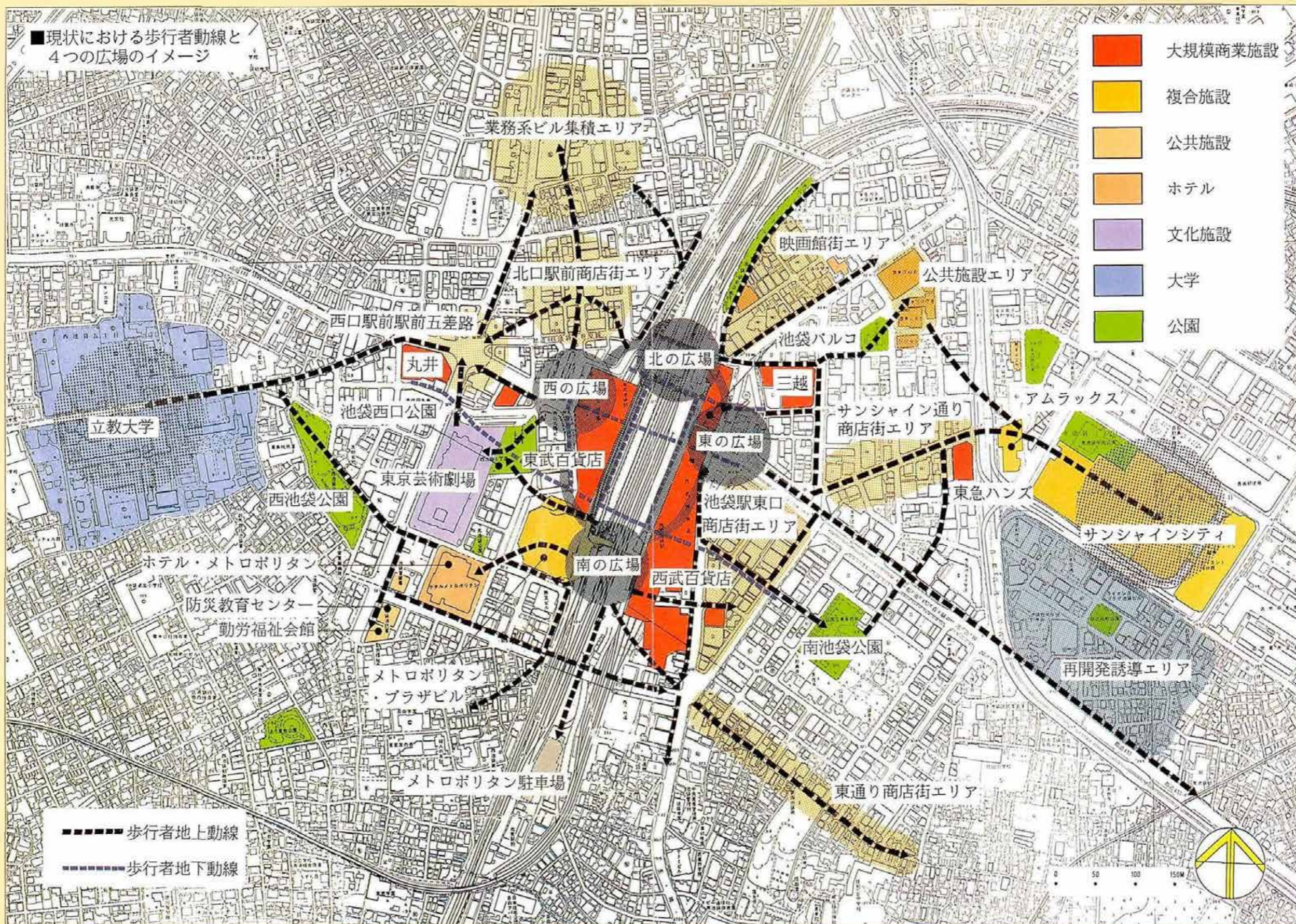
この「4つの広場」と「連続通路デッキ」とで構成された歩行者空間を、『池袋ネットワーク・コア』と命名し、この形成を図ることによって、池袋の東西の交流が活発になり、同時に回遊性が高められ、副都心としての街の連続性が補填され、一体的な街づくりの推進につながっていくと、方向付けがされています。

■池袋ネットワーク・コアの概念図



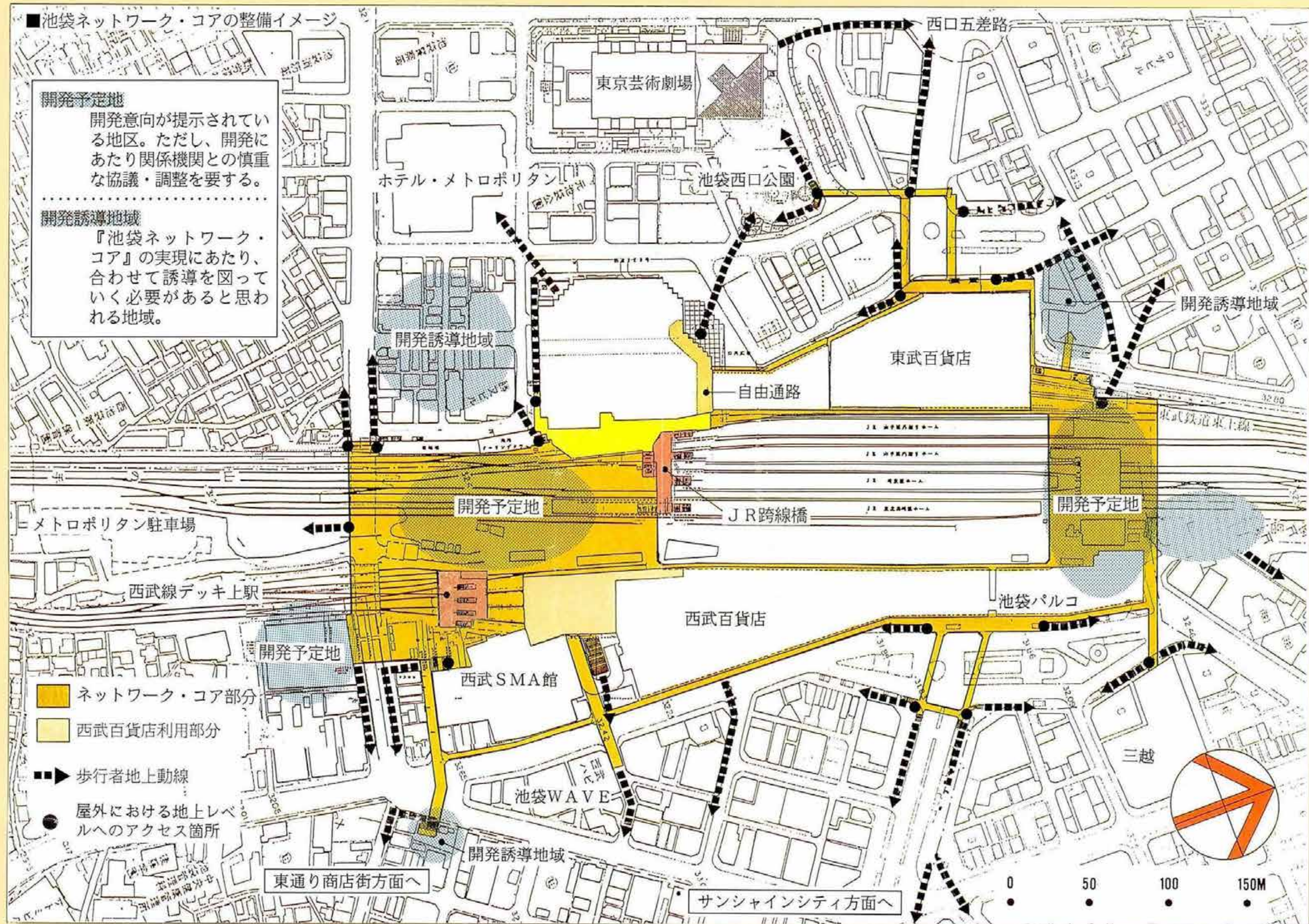
# 現状における歩行者動線と4つの広場のイメージ

池袋駅を歩行者ネットワークの『かなめ』と位置付け、東西南北に4つ広場を創出し、それらを有機的に結び付ける『池袋ネットワーク・コア』の考え方を現況に当てはめると下図のようになります。



# 池袋ネットワーク・コアの整備イメージ

魅力に富んだ一体的な街づくりに向けて、『池袋ネットワーク・コア』の形成にあたっては、実現性を加味した整備位置の検討を行った結果、下図の整備イメージが提示されています。



# 池袋東西連絡デッキ広場のこれまでの経緯

昭和57年11月

豊島区は豊島区基本構想審議会の答申に基づき策定した豊島区基本計画に、池袋東西デッキ広場の建設を関係機関に要請していくことを計画目標として明示するとともに、国鉄に協力を依頼。

昭和58年12月

豊島区議会に対し、池袋駅の「東西連絡歩行者デッキ」設置の請願が提出され、採択される。

昭和62年3月

日本都市計画学会は池袋副都心協議会の調査依頼を受け、「池袋ルネッサンス構想」を提言。

平成2年7月

豊島区議会に対し、「池袋駅東西上空自由通路早期実現について」の請願が提出され、採択される。

平成3年3月

豊島区は、平成元年度に創設された複合空間基盤施設整備事業(※)の適用を受け、「池袋地区複合空間基盤施設整備計画策定事業調査」を(財)日本建築センターに委託。

委託機関は内部に検討委員会を設置し、委員会4回、幹事会5回の検討を重ね調査報告書を取りまとめる。

## ※複合空間基盤施設整備事業

都市の拠点地区において、これまで未利用、低利用であった鉄道等の各種都市施設の上空空間と建築空間並びに都市の地下空間を活用して、不足している公共的施設の整備を行う事業について、国が必要な助成を行うという制度であり、平成元年度に創設されたものです。

お問い合わせ、ご意見等はこちらへ

東京都 豊島区 都市整備部 開発担当課 担当：開発計画主査

☎170 東京都豊島区東池袋1-18-1 ☎ 3981-1111 内線 2821