

## 池袋駅及び駅周辺整備検討委員会の 開催状況及び今後の予定について

### <検討経緯>

#### H19.07.06 第1回検討委員会：

- ・ 駅及び駅周辺の状況を把握するとともに、上位計画や関連計画の流れを踏まえて、課題を整理した。

#### H19.11.16 第2回検討委員会：

- ・ 各委員の間で、池袋駅の現状と課題を共有するとともに、池袋副都心を再生するための都市像から東西デッキを含めた池袋駅周辺の整備目標の方向性を導き出した。

#### H20.03.27 第3回検討委員会：

- ・ 駅上空のデッキ整備構想について、学識経験者から成るワーキング部会からの報告を基に、デッキ広場における歩行者ネットワークや賑わい空間の可能性について検討した。

#### H20.06.06 第4回検討委員会：

- ・ 概ね10年後を見込んだ長期構想案を立案、駅前広場整備、デッキ整備、地下空間の再整備について各委員の合意形成を図った。
- ・ エリアマネジメント組織の早期立上げの意向を確認した。

#### H20.09.26 第5回検討委員会：

- ・ 長期構想案について、各委員の合意に至る。
- ・ エリアマネジメント組織を見据えたサイン検討部会の立上げを報告した。

#### H20.12.25 第6回検討委員会（まとめ）：

- ・ 基本構想（長期構想）並びに整備計画（案）について、とりまとめた。  
（若干の表現等の修正意見あり）

別紙「池袋駅及び駅周辺整備計画（案）」

#### H20.12.19 第1回 池袋駅及び駅周辺整備サイン等案内誘導計画検討部会：

- ・ 地下空間におけるサイン等検討部会を設立する。
- ・ エリアマネジメントを念頭におきつつ、当面の整備課題としての、地下通路のサイン等の案内誘導システム整備のあり方やルール、管理方策などについて関係者の合意を図っていく。

### <今後の予定>

- ◇ 委員会の報告を基にシンポジウムを開催（平成21年3月予定）し、広く区民等の意見を求める。
- ◇ 21年度以降は、各事業（地下空間サイン等整備、東口駅前広場整備、東西デッキ整備等）の実現に向けた事業化プログラムを策定する。
- ※ 本委員会は、21年度以降も引続き関係者による議論や合意形成等の場として存続する。

池袋駅及び駅周辺整備計画（案）

0. はじめに	1
1. 池袋駅及び駅周辺地区の特性と課題整理	2
2. 池袋副都心のまちづくりの方向性	3
3. 池袋駅及び駅周辺の将来像と整備シナリオ	4
4. 池袋駅及び駅周辺整備の基本構想	6
5. 段階整備プログラム	9
6. 事業化に向けた課題	11
7. 池袋駅及び駅周辺整備計画（案）	12
8. 今後の検討プログラム	15

平成20年12月

池袋駅及び駅周辺整備検討委員会

※今後、表現等を修正する  
場合があります。

①検討の背景と計画の役割

○検討の背景

鉄道線路や大型商業施設によって地上部が分断された池袋駅及び駅周辺では、街を一体化し歩行者の回遊性を向上させるための様々な方策が検討されてきた。具体的な提案として、平成2年度に「池袋地区複合空間基盤施設整備計画策定事業調査」が実施され、翌年度には国、都、東日本旅客鉄道、区の四者による連絡協議会が発足し、あわせて、関係者によるシンポジウムが開催された。

豊島区では、平成20年6月の地下鉄副都心線開通により、池袋、新宿、渋谷各副都心間の競争がさらなる激化を迎える状況下に対応し、池袋副都心の活性化の方策について、都市再生緊急整備地域の指定も視野に入れた検討を進めていく方向性を打ち出したところである。

○検討委員会の設置

このような背景のもとで、池袋副都心の中核となる池袋駅及び駅周辺について、歩行者空間の安全性や回遊性を高めるとともに、副都心としての魅力の向上と活性化を図る方策を調査検討することを目的として、学識経験者、関係事業者、国、東京都、及び豊島区からなる『池袋駅及び駅周辺整備検討委員会』を設置した。

○本整備計画の役割

検討委員会では、池袋駅及び駅周辺地区における現況課題等について確認した上で、駅及び駅周辺整備の基本的な方向、目指すべき将来像、整備目標、基本構想、整備プログラム等について、検討を行った。

本整備計画の内容は、駅及び駅周辺整備の基本構想及び段階的な整備計画、またその実現に向けた課題について、検討委員会として議論を重ねてきたものである。

本計画で示す将来像の実現や各種整備の事業化に向けては、地元や豊島区民の理解と協力とともに、関係事業者との連携、協働による計画内容の具体化や調整が必要となる。今後は、本計画で示す個別の整備内容や課題の解決に向け、各関係者間の調整等を進めていくものとする。

②池袋駅周辺地区におけるまちづくりの経緯

池袋駅周辺地区は、明治時代末期となる1903年の池袋駅の開設以降、池袋駅を中心としたまちづくりが進展し、1914年には現東武東上線、翌年には現西武池袋線が開業したことで、交通ターミナル駅としての基礎が形成され、1940年には武蔵野デパートが開業した。

第二次世界対戦後の拡大期は、戦災復興事業等により商業、業務地化が進む一方、住宅も増加し、高密度の市街地が形成された。1960年には、〈副都心〉として位置づけられ、高度経済成長期には、さらなる商業施設の集積が進み、1978年にはサンシャイン60ビルが開業するなど、新宿、渋谷と並ぶ副都心として発展してきた。

近年は街としての成熟とともに、都市間競争の下で、新たな展開の時期を迎えており、東池袋四丁目地区での再開発事業や副都心線の開業等により、新たな100年に向けたさらなる発展の方向性を模索している。

■池袋駅周辺地区におけるまちづくりの経緯

	年	内容
草創期	1903	日本鉄道豊島線池袋駅開業（現JR東日本）
	1914	東上鉄道線開通（現東武鉄道）
	1915	武蔵野鉄道開通（現西武鉄道）
	1923	関東大震災
	1932	豊島区の誕生
	1940	武蔵野デパート開店（現西武百貨店）
拡大期	1946	戦災復興土地区画整理事業
	1953	池袋ステーションビル開業（現パルコ）
	1955	丸ノ内線開通（現東京メトロ）
	1960	〈副都心〉の位置づけ
	1962	東武百貨店開店
	1964	ISP開業（公共地下道供用）
	1974	有楽町線開通（現東京メトロ）
1978	サンシャイン60ビル建設	
展開期	1990	東京芸術劇場開館
	1992	メトロポリタンプラザ完成
	1994	有楽町新線開通（現東京メトロ）
	2007	東池袋四丁目地区再開発事業完成（第1期）
	2008	副都心線開通（現東京メトロ）

# 1. 池袋駅及び駅周辺地区の特性と整備課題

## ①池袋駅及び駅周辺の特性

東京都や豊島区の上位計画や池袋駅の実際の構造及び利用状況、また社会的な状況等から、池袋駅及び駅周辺地区の役割、特性等について以下のように整理した。

### 池袋駅及び駅周辺の役割

- 日本有数のターミナル駅
  - ・池袋駅は、JR東日本、東武鉄道、西武鉄道、東京メトロの各線が乗り入れ、一日に約130万人が利用する日本有数の交通ターミナル駅である。
- 東京北西圏住民のゲートシティ
  - ・埼京線、東武東上線、西武池袋線からは、池袋への買い物客等も多く、これらの広大な後背圏の住民の都内へのゲートシティとしての役割を担っている。
- 快適な都心居住が可能な副都心のコア
  - ・池袋駅周辺地区には、古くからの住宅地も多く、雑司が谷公園等の良好な自然環境も近い。商業等の利便性等とあわせ、副都心としては貴重な都心居住の場となっている。

### 活かすべき池袋駅及び駅周辺の特性

- 駅東西の緑の都市軸
  - ・池袋駅の東西の駅前には、緑あふれる都市軸が整備済みであり、これらを接続し、都市軸を強化することで、まち全体のわかりやすさ、東西の一体化が期待される。
- コンパクトな地下通路
  - ・池袋駅の地下通路は、動線の錯綜等により混雑はしているものの、通路の配置そのものは、3本の東西通路と2本の南北通路等により、コンパクトに構成されている。
- 線路上空を挟み東西に百貨店が立地する駅構造
  - ・駅は、東西の百貨店や地下街に直結しており、百貨店のビルは、線路上空を挟んで向かい合った配置となっている。賑わい創出に向けて高いポテンシャルを有している。
- 活発な演劇等の池袋文化
  - ・池袋は、「池袋モンパルナス」等、古くから文化・芸術活動が活発に行われてきた歴史があり、現在でも東京芸術劇場をはじめとして多くの劇場等が立地している。

### 社会的背景と住民ニーズ・動向

- 副都心線開業による都市間競争の激化
  - ・副都心線の開業を契機として、都市間競争がさらに激化している。地元民間企業との連携、協働により、池袋駅周辺地区の再生、活性化を図っていく必要がある。
- 地域住民等からの駅の改善ニーズ
  - ・過年度に実施されている地域住民も参加したシンポジウムにおいては、駅の改善やあらたな東西連絡通路の整備が強く求められている。

## ②池袋駅及び駅周辺の整備課題

池袋駅及び駅周辺、さらには副都心地区全体での具体的な交通状況、利用状況等における主要な問題点について把握し、これに基づき将来に向けた整備課題を整理した。

	現状の問題点	整備課題
池袋駅 (地下通路等)	①地下通路の歩行者の流動状況 ・各種の歩行者動線が錯綜している。 ・流動量に対して地下通路の幅員が狭い。	①地下通路の恒常的な混雑の解消 ○各改札間の乗換動線や東西連絡動線等の歩行者動線の整序化による錯綜の緩和 ○歩行者通行空間の断面容量の拡充
	②案内誘導・バリアフリー施設の様相 ・サインが統一されておらず分かりにくい。 ・E V等は所定時間外では利用できず、不便である。	②便利な案内誘導・バリアフリー施設の整備 ○誰もが分かりやすく安全に移動できる案内誘導システムの整備 ○管理、運用における管理者間の連携
	③「地下」空間の特性 ・歩行者の視界は狭く、方向がわかりにくい。 ・「地下」ということによる不安感、防災上の懸念がある。	③防災面等における「地下」特有課題の補完 ○地下通路における拠点の顕在化、地上出口の顕在化等による視認性の補完 ○駅全体としての防災機能の向上(防災空間の確保等)
池袋駅周辺 (駅前広場等)	④東西間の歩行者動線と滞留空間等の状況 ・東西駅前広場の連絡が悪く、利便性が低い。 ・歩行者量に対して滞留空間が不足している。 ・まちの玄関口としての魅力に欠ける。 ・東口では、歩行者動線が明治通りにより分断されている(駅と街の分断)	④滞留空間の確保と東西歩行者動線の接続 ○東西駅前広場間の連絡動線の改善による交通結節機能の強化 ○駅全体での歩行者のための滞留空間の整備 ○まちの中心としての池袋駅そのものの魅力の向上に向けた新たな機能の導入
	⑤公共交通の利便性と自動車の交通状況 ・東口では、バス停が分散配置されており、西口ではターミナルの視認性が悪く、不便。 ・駅周辺では、自動車渋滞が恒常化している。	⑤バス等の利便性向上と恒常的な渋滞への対応 ○駅前広場における交通施設の再配置による公共交通利用の利便性の向上 ○関連事業等による周辺道路整備と連携した駅周辺の道路のあり方の見直し
副都心地区 (駅周辺地区全体)	⑥東西地区の交流状況 ・池袋駅周辺は、鉄道により東西が分断されており、東西の大通りが活かされていない。 ・駅は街に出にくい構造(駅袋)であり、駅利用者数が街の賑わいにつながっていない。	⑥東西地区の分断の解消、一体化 ○東西の緑の都市軸の接続による東西地区の一体化 ○東西の賑わいを結び、連続化する空間の創出
	⑦街全体の回遊性や魅力施設の状況 ・歩行者動線は、駅とサンシャイン方向で2極化しており、街全体の回遊性に欠ける。 ・駅周辺において、地域住民や来街者が集い、憩えるような魅力的な拠点が少ない。	⑦駅周辺の魅力強化と街全体の回遊性の向上 ○駅周辺に於ける魅力的な新たな回遊拠点の整備。(駅自体の回遊拠点化) ○駅から東西南北の街にでやすい歩行者動線の整備。特に南北方向への街の展開。
	⑧交通基盤の整備状況 ・都心部を通過する自動車交通の流入が多い。 ・自転車による東西の連絡路は少なく不便であり、駅周辺を中心に放置自転車が多い。	⑧体系的な交通基盤の整備(道路網や駐輪施設等) ○環5の1等の道路網の整備と連動した体系的な交通基盤の整備 ○自転車利用環境の改善(東西連絡動線、駐輪場の計画的整備)



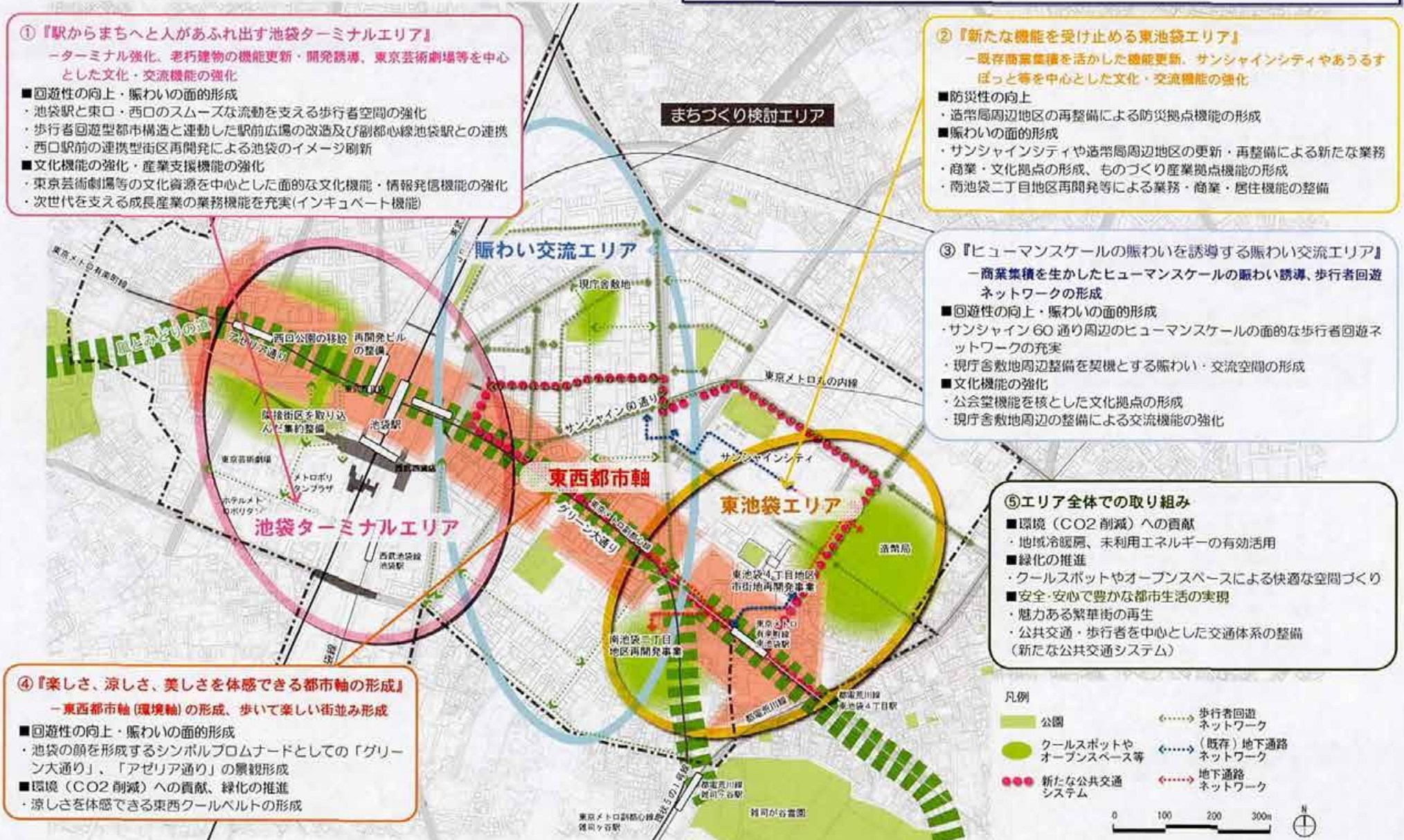
## 2. 池袋副都心のまちづくりの方向性

豊島区においては、池袋副都心地域を対象として、「都市再生緊急整備地域」の指定に向けて取り組んでいるところである。同取り組みにおいて、副都心地域の将来像の実現にむけたまちづくりの方向性（将来像の実現にむけた戦略）が示されている。

池袋駅及び駅周辺整備計画においても、これに基づいて検討している。

池袋副都心地域の将来像の実現に向けた戦略（全体像）

（例） ほぼえみ溢れ様々なチャレンジを育む“まち”池袋

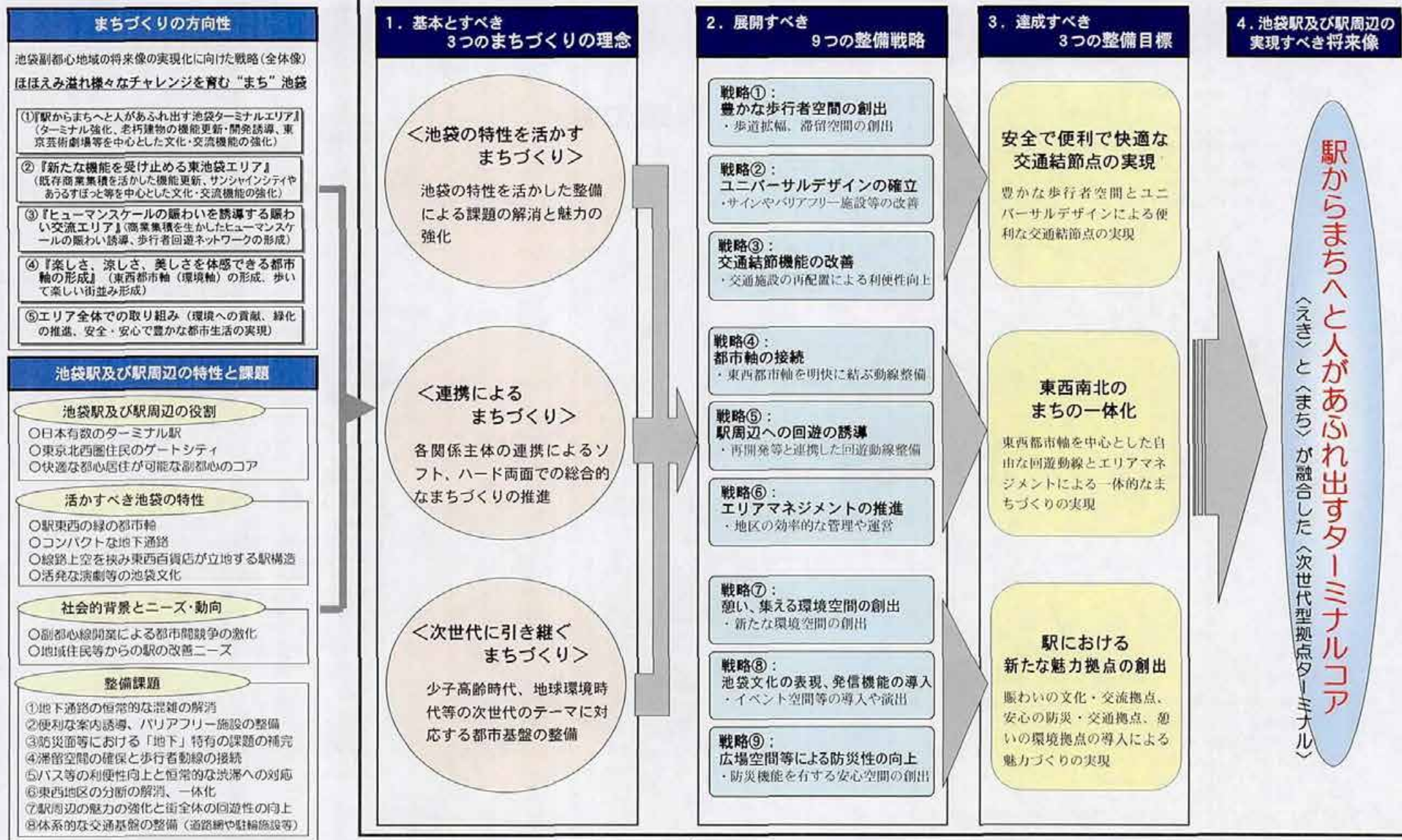




### 3. 池袋駅及び駅周辺の将来像と整備シナリオ

#### ① 将来像の実現シナリオ（3つの基本理念、9つの整備戦略、3つの整備目標）

前項のまちづくりの方向性や池袋駅及び駅周辺の特性と課題等を踏まえて、将来像の実現に向けた整備シナリオとして「3つのまちづくりの理念」、「9つの整備戦略」、「3つの整備目標」を設定した。





### 3. 池袋駅及び駅周辺の将来像と整備シナリオ

#### ②デッキ導入と池袋駅及び駅周辺整備への展開シナリオ

3つのまちづくりの理念に基づき、池袋駅及び駅周辺整備のデッキ導入を中心とした整備方針を定め、その方針に沿って9つの整備戦略を具体化し、3つの整備目標と地区の将来像を実現するシナリオを具体化する。

#### デッキ導入による施策展開

【基本とすべき3つのまちづくりの理念】

＜池袋の特性を活かすまちづくり＞

池袋の特性を活かした整備による課題の解消と魅力の強化

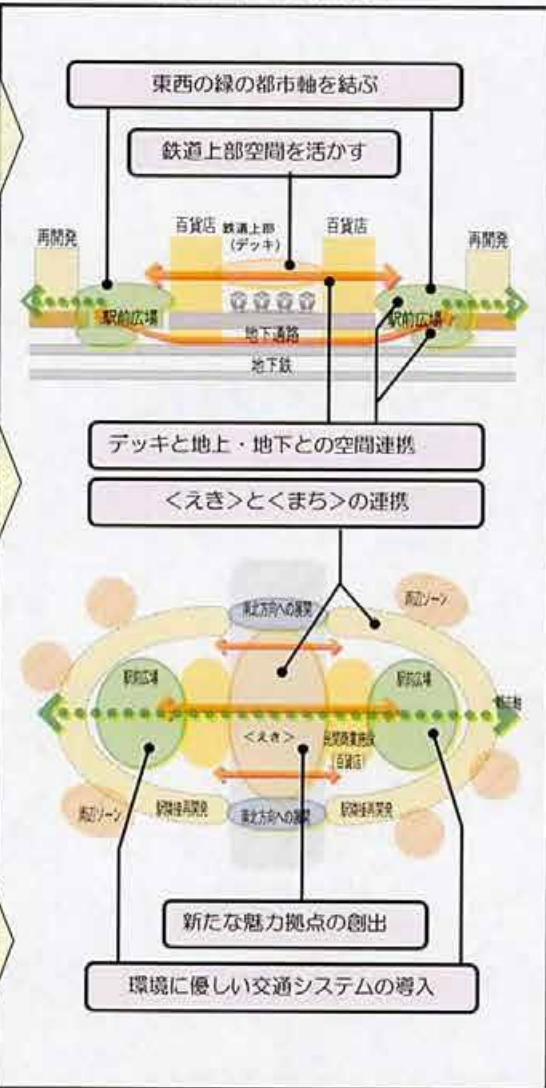
＜連携によるまちづくり＞

各関係主体の連携によるソフト、ハード両面での総合的なまちづくりの推進

＜次世代に引き継ぐまちづくり＞

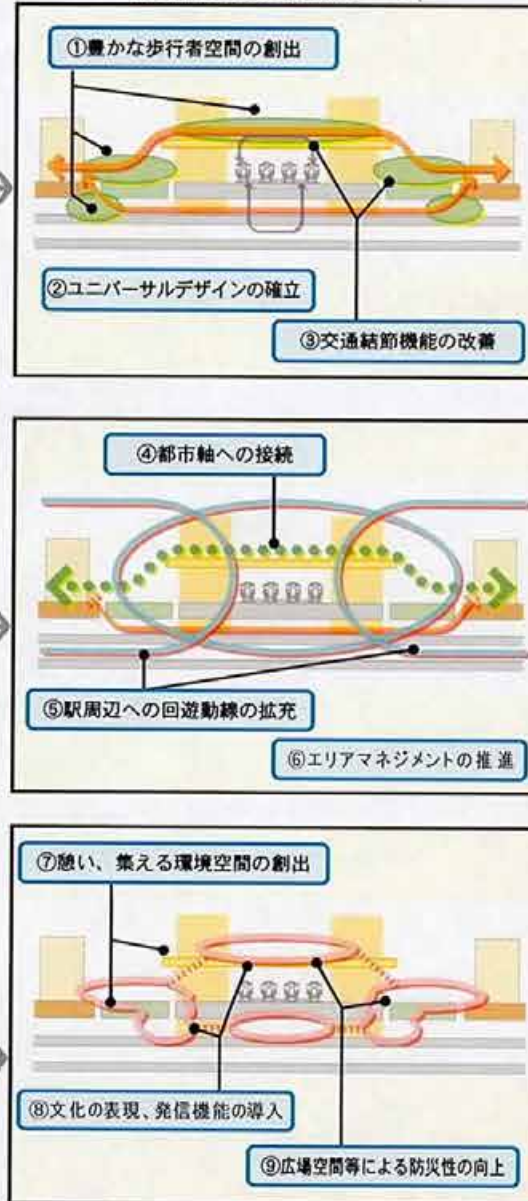
少子高齢時代、地球環境時代等の次世代のテーマに対応する都市基盤の整備

#### 【デッキ導入の基本方針】



#### 9つの整備戦略による将来像の実現

【整備戦略による展開イメージ】

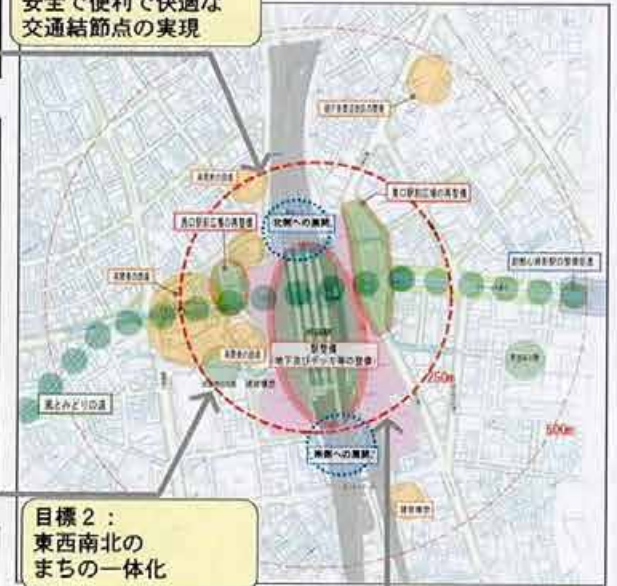


【整備目標と将来像の実現】

駅からまちへと人があふれ出す  
ターミナルコア

＜えき＞と＜まち＞が融合した  
次世代型拠点ターミナル

目標1：  
安全で便利で快適な  
交通結節点の実現



目標2：  
東西南北の  
まちの一体化

目標3：  
駅における新たな  
魅力拠点の創出



## 4. 池袋駅及び駅周辺整備の基本構想

〈9つの戦略〉及びこれに基づく〈基本構想の考え方〉における基本方向を踏まえ、具体的に整備する場所や内容、導入する機能等を示すものとして「池袋駅及び駅周辺整備基本構想」を作成した。

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。

### ①デッキ及び地上部の基本構想

〈9つの戦略〉及び〈基本構想の考え方〉におけるデッキ及び地上部に関する整備内容等を整理し、『デッキ及び地上部の基本構想』として作成した。

#### A：デッキネットワークの整備

・「中央デッキ」と「南デッキ」の2つの東西デッキ及び南北方向へのまちづくりの展開を促進する「デッキレベルの南北動線」によるデッキネットワークの整備

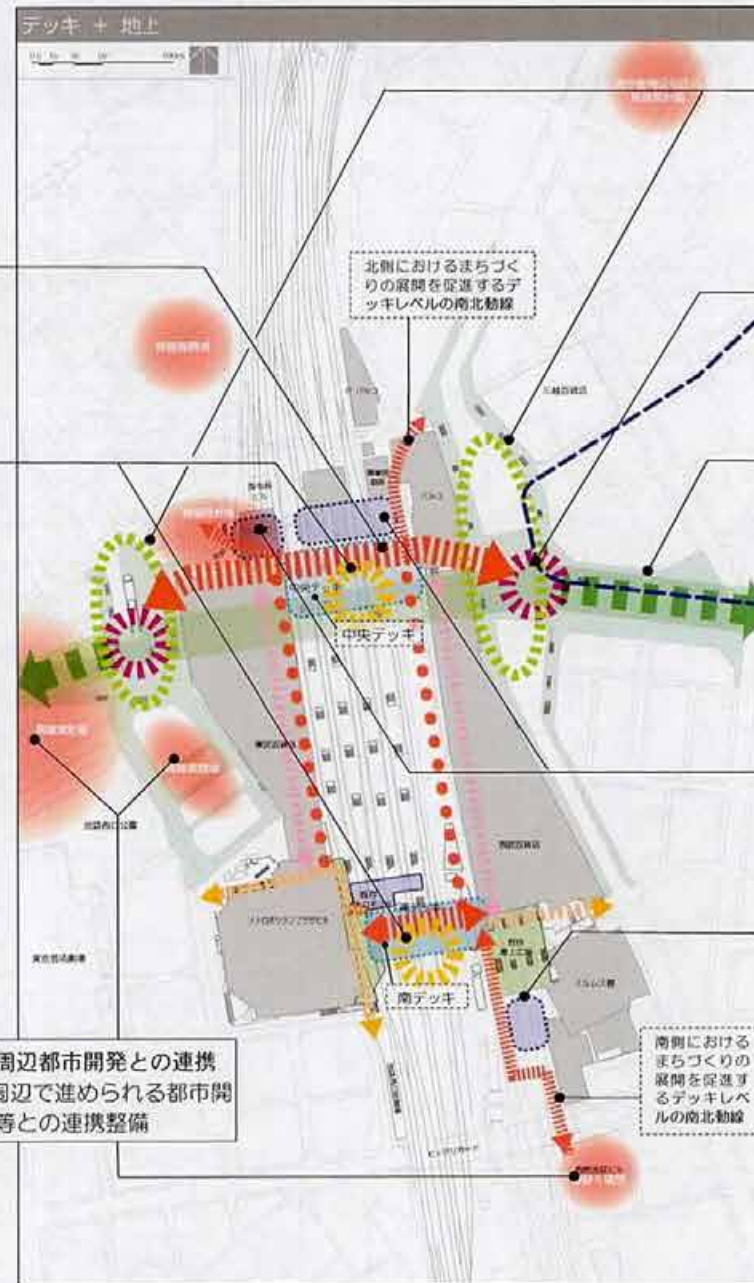
#### B：都市広場の整備

・東西デッキ上における、環境都市を象徴するまちの玄関口としての都市広場、環境空間の整備  
・防災機能や文化発信機能としてのイベントスペース等の導入も想定

#### ■凡例

-  デッキ
-  ラチ内（構上駅）
-  ラチ内（既存）
-  周辺都市開発等
-  デッキレベル歩行者動線
-  デッキレベル歩行者動線（百貨店内での動線整備）
-  デッキレベル歩行者動線（既存活用、再整備等）
-  将来検討動線
-  駅前広場
-  地下と地上を結ぶ縦動線（サンクンガーデン等）
-  デッキ上都市広場
-  都市軸

H：周辺都市開発との連携  
・駅周辺で進められる都市開発等との連携整備



#### C：東西駅前広場の再整備

・各種交通施設の再配置による歩行者空間の拡充、環境整備

#### D：サンクンガーデンの導入

・駅前広場整備等に合わせた歩行者空間の快適性の向上に向けた整備

#### E：周辺道路の再整備

・東口駅前における新公共交通システムの導入等を踏まえ、同新公共交通システムとの接続や周辺都市開発とも連携した歩行者空間の拡充整備  
・バリアフリー対応の歩道有効幅員の確保

#### F：中央橋上ラッチの整備

・駅の乗換利用者等の動線誘導による地下の負荷軽減や駅の利便性の向上に向けた整備

#### G：南橋上ラッチの整備

・既存のJRラッチと連携し、駅の乗換利用者等の動線誘導による地下の負荷軽減や駅の利便性の向上に向けた整備



## 4. 池袋駅及び駅周辺整備の基本構想

### ②地下部の基本構想

〈9つの戦略〉及び〈基本構想の考え方〉における地下部に関する整備内容等を整理し、『地下部の基本構想』として作成した。

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。

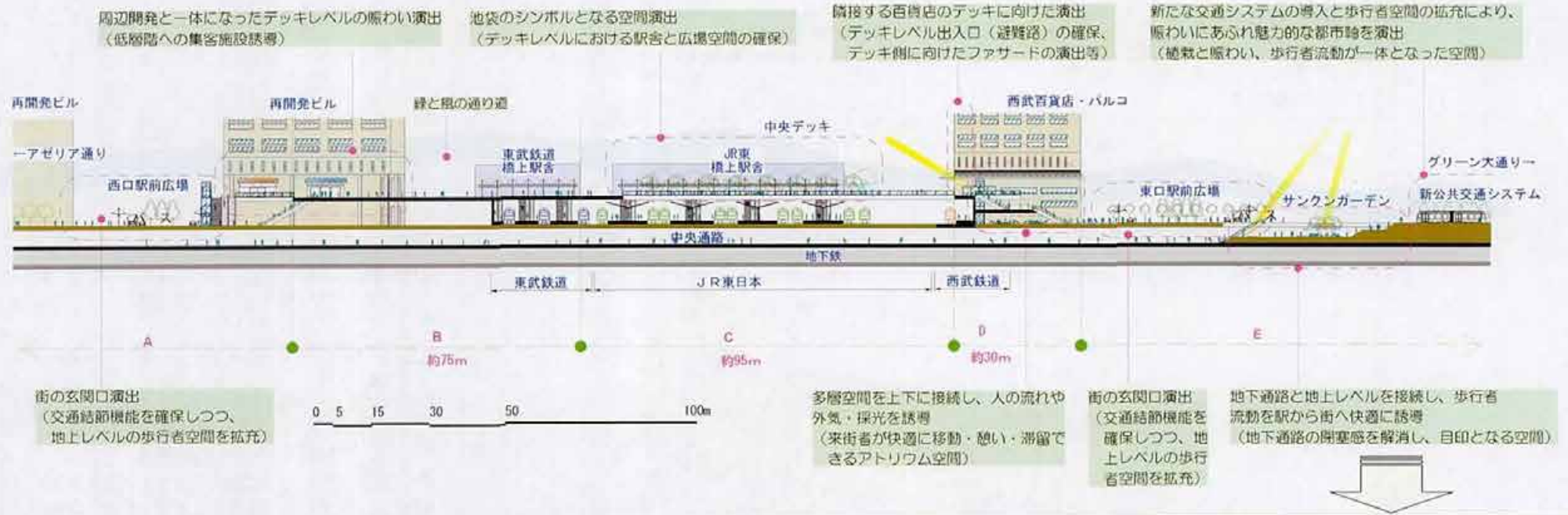


## 4. 池袋駅及び駅周辺整備の基本構想

### ③断面イメージ図

「デッキ及び地上部の基本構想」及び「地下部の基本構想」を踏まえ、これを前提とした時の断面イメージ図を作成した。断面イメージは、<デッキ>、<地上>、<地下>の3つの空間のつながり方、関係等がわかることに配慮し、概ね左下の断面図作図ラインにより、作図している。

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。



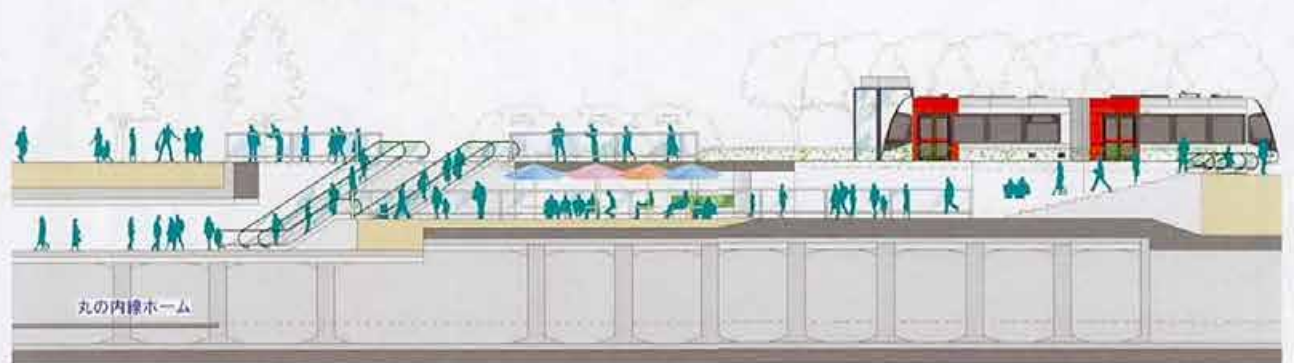
### ●断面イメージ作図ライン



---: 断面イメージ作図ライン

### ●サンクンガーデンイメージ

グリーン大通りのトランジットモール化とあわせ、中央地下通路の出口部分を、サンクンガーデンとすることで、「地下からの出口のわかりやすさ」の向上を図るとともに、「快適な歩行者空間」を確保する。



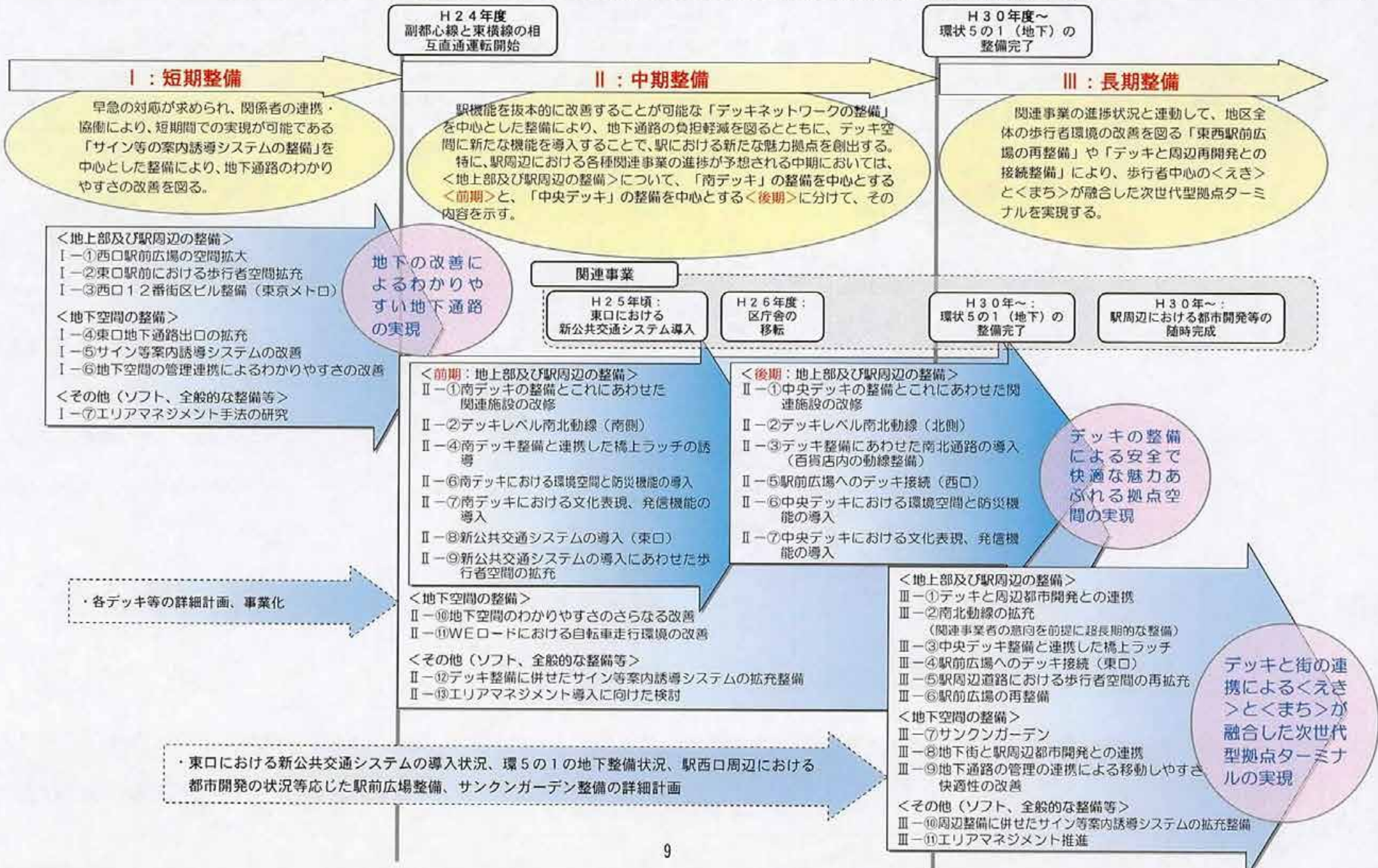


## 5. 段階整備プログラム

構想の実現、事業化に向けては、環5の1（地下）や駅周辺における都市開発等の関連事業のスケジュールを見据えつつ、これらと整合し、連動する段階的な整備とする。

具体的には、H24年度における副都心線と東横線の相互直通運転の開始を目途とする短期整備、H30年度以降における環状5の1（地下）の整備完了を目途とする中期整備、それ以降の長期整備の3段階での段階的な整備を想定する。この時の各段階における整備の考え方及び整備内容について、以下に整理する。

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。





# 5. 段階整備プログラム

## ■段階整備の整備概要

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。

	I : 短期整備 (～H23)	II : 中期整備 (～H29)	III : 長期整備 (H30～)
地上・デッキレベル	<p>I-①西口駅前広場の空間拡大 I-②東口駅前における歩行者空間拡充 I-③西口12番街区ビル整備 (東京メトロ)</p>	<p>II-①2つの東西デッキの整備とこれにあわせた関連施設の改修 II-②デッキレベル南北動線 II-③デッキ整備にあわせた南北通路の導入 (百貨店内の動線整備) II-④2つの東西デッキ整備と連携した橋上ラッチの誘導 II-⑤駅前広場へのデッキ接続 (西口) II-⑥デッキにおける環境空間と防災機能の導入 II-⑦デッキにおける文化表現、発信機能の導入 II-⑧新公共交通システムの導入 (東口) II-⑨新公共交通システムの導入にあわせた歩行者空間の拡充</p>	<p>III-①デッキと周辺都市開発との連携 III-②南北動線の拡充 (関連事業者の意向を前提に超長期的な整備) III-③中央デッキ整備と連携した橋上ラッチ III-④駅前広場へのデッキ接続 (東口) III-⑤駅周辺道路における歩行者空間の再拡充 III-⑥東西駅前広場の再整備</p>
地下	<p>I-④東口地下通路出口の拡充 I-⑤サイン等案内誘導システムの改善 I-⑥地下空間の管理連携によるわかりやすさの改善</p>	<p>II-⑩地下空間のわかりやすさのさらなる改善 II-⑪WEロードにおける自転車走行環境の改善</p>	<p>III-⑦サンクンガーデン III-⑧地下街と駅周辺都市開発との連携 III-⑨地下通路の管理の連携による移動のしやすさ、快適性の改善</p>
ソフト施策 全般的整備	I-⑦エリアマネジメント手法の研究	<p>II-⑫デッキ整備に併せたサイン等案内誘導システムの拡充整備 II-⑬エリアマネジメント導入に向けた検討</p>	<p>III-⑩周辺整備に併せたサイン等案内誘導システムの拡充整備 III-⑪エリアマネジメント推進 ・環5の1 (地下) の整備完了</p>



## 6. 事業化に向けた課題

「デッキ及び地上部の基本構想」及び「地下部の基本構想」で示した各整備内容の実現に向けた課題について、下表に整理した。

今後は、これらの各項目に関する検討を進め、関係者間の合意形成と課題の解決を図っていく必要がある。

### ①デッキ及び地上部における個別整備の事業化に向けた課題

項目	内容
A: デッキネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関連主体との協議を踏まえた計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・通路空間として求められる規模や物理的、構造的に実現可能なデッキ計画の具体化</li> <li>・周辺街路や周辺都市開発ビルとの接続方法等</li> <li>・デッキ計画にあわせた百貨店内外の施設整備と権利等の調整（デッキとの接続位置等）</li> <li>・デッキ上に創出される新たな歩行者動線に対応した線路側を池袋の玄関口とする演出等の具体化</li> <li>・デッキ整備の影響や効果の検討のさらなる深度化</li> <li>・2つの東西デッキ間を結ぶ南北動線（将来検討動線）の実現可能性</li> </ul> </li> </ul>
B: 都市広場の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関連主体との協議を踏まえた計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災機能を持つ環境空間として求められる規模や構造的に実現可能な計画の具体化</li> <li>・導入する文化発信機能、演出等の具体化</li> </ul> </li> </ul>
C: 東西駅前広場の再整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東西駅前広場計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路計画とあわせた計画の具体化</li> <li>・計画内容に関する道路管理者、交通管理者、地下駐車場事業者、地元商店会等の関係者との合意形成</li> <li>・地下駐車場や地下街への出入口との調整</li> <li>・新公共交通システム計画、都市開発計画、サンクンガーデン計画との整合、調整</li> </ul> </li> </ul>
D: サンクンガーデンの導入（地上部の課題）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●サンクンガーデン位置等の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・東口駅前広場計画、新公共交通システム計画との整合、調整</li> <li>・西口駅前広場計画、都市開発計画との整合、調整</li> </ul> </li> </ul>
E: 周辺道路の再整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺道路整備計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区における交通戦略の策定とこれに基づく自動車交通の扱いと歩行者優先整備に向けた検討（交通シミュレーション等の実施）</li> <li>・計画内容に関する道路管理者、交通管理者、地元商店会等の関係者との合意形成</li> <li>・新公共交通システム計画、都市開発計画との整合、調整</li> </ul> </li> </ul>
F: 中央橋上ラッチの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関連主体との協議を踏まえた計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋上ラッチ整備の影響や効果の検討のさらなる深度化</li> <li>・関連主体との協働による物理的、構造的な実現可能性の検証と計画の具体化</li> </ul> </li> </ul>
G: 南橋上ラッチの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関連主体との協議を踏まえた計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋上ラッチ整備の影響や効果の検討のさらなる深度化</li> <li>・関連主体との協働による物理的、構造的な実現可能性の検証と計画の具体化</li> </ul> </li> </ul>
H: 周辺都市開発との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅周辺再開発の促進と計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・デッキ整備との連携計画（デッキとの接続方法等）の具体化</li> </ul> </li> </ul>

### ②地下部における個別整備の事業化に向けた課題

項目	内容
A: WEロードの再整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車空間の確保方法等の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・デッキ整備による現況のWEロード歩行者の転換量等の確認と自転車空間の確保方法の具体化</li> </ul> </li> </ul>
B: サンクンガーデンの導入（地下部の課題）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の地下構造物等の状況の確認及び関連主体との協議を踏まえた計画の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の地下構造物等の状況の確認とこれを踏まえた物理的、構造耐力的に実現可能な計画の具体化</li> <li>・既存施設の撤去（地下鉄駅務室等）に伴う移設先を含めた計画の具体化</li> <li>・雨水排水、地下通路の空調への影響等、設備面における課題への対応策の具体化</li> <li>・隣接地下街（ISP、東武HC）との接続、連携方法</li> <li>・周辺都市開発における地下部の計画や構造との整合、調整</li> </ul> </li> </ul>
C: 地下通路ネットワークの改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地下通路空間の改善方法の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者動線上の支障物（ボトルネック箇所）の確認と施設再配置、改修の可能性の検証等による計画の具体化</li> </ul> </li> </ul>
D: ユニバーサルデザインによるサイン等案内誘導システムの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●サイン等の共通ルール（池袋ルール）の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係主体によるサイン等の共通ルールの具体化</li> </ul> </li> </ul>
E: 地下空間の管理・運営における連携、協働体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●エリアマネジメントの推進           <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係主体の連携・協働によるエリアマネジメント組織の設立に向けた合意形成の場づくり</li> <li>・エリアマネジメントによる活動内容（地下空間の管理、運営、駅周辺を含めたまちづくり活動等）の具体化</li> </ul> </li> </ul>

### ③事業スキーム等に関する課題

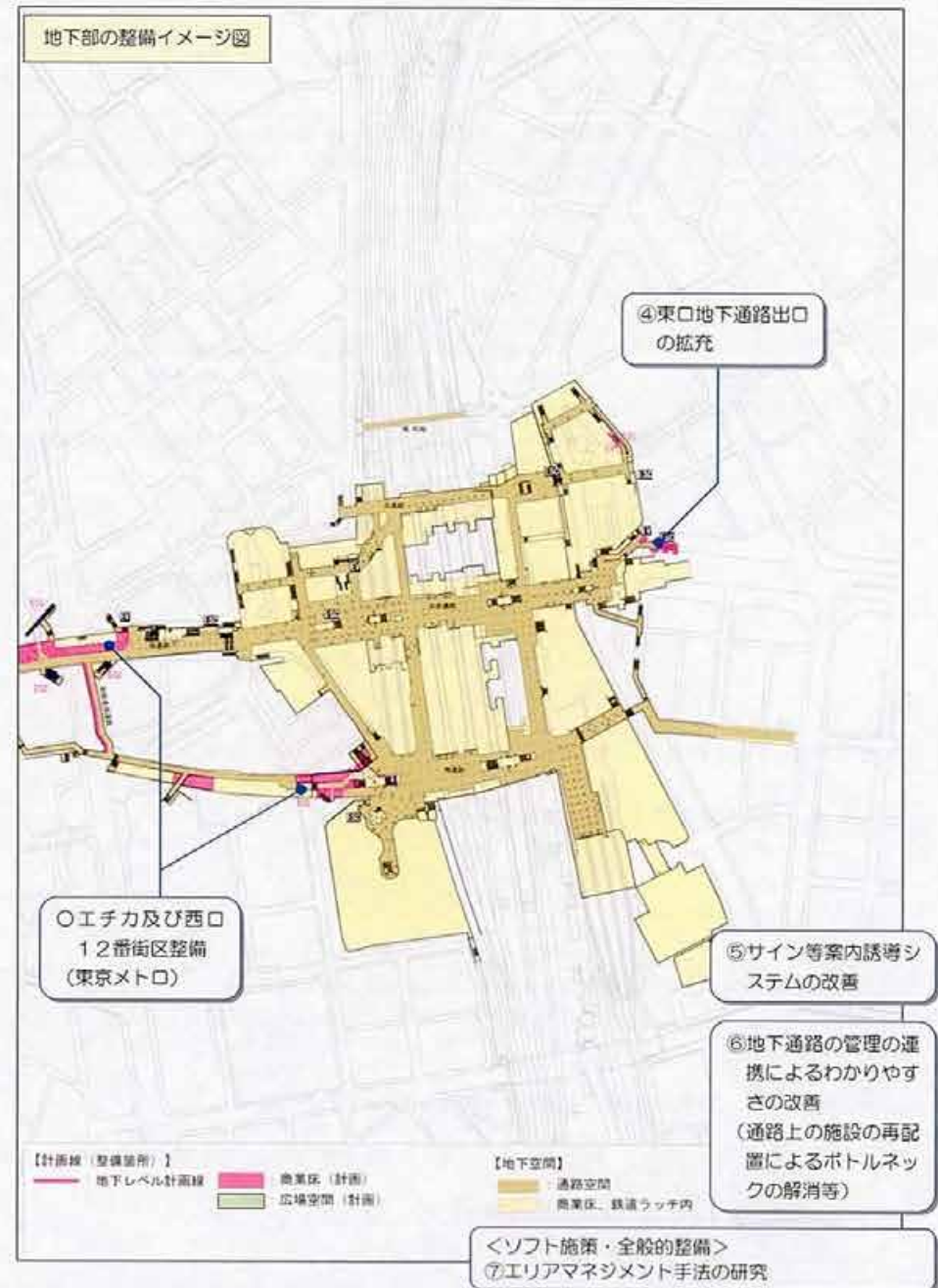
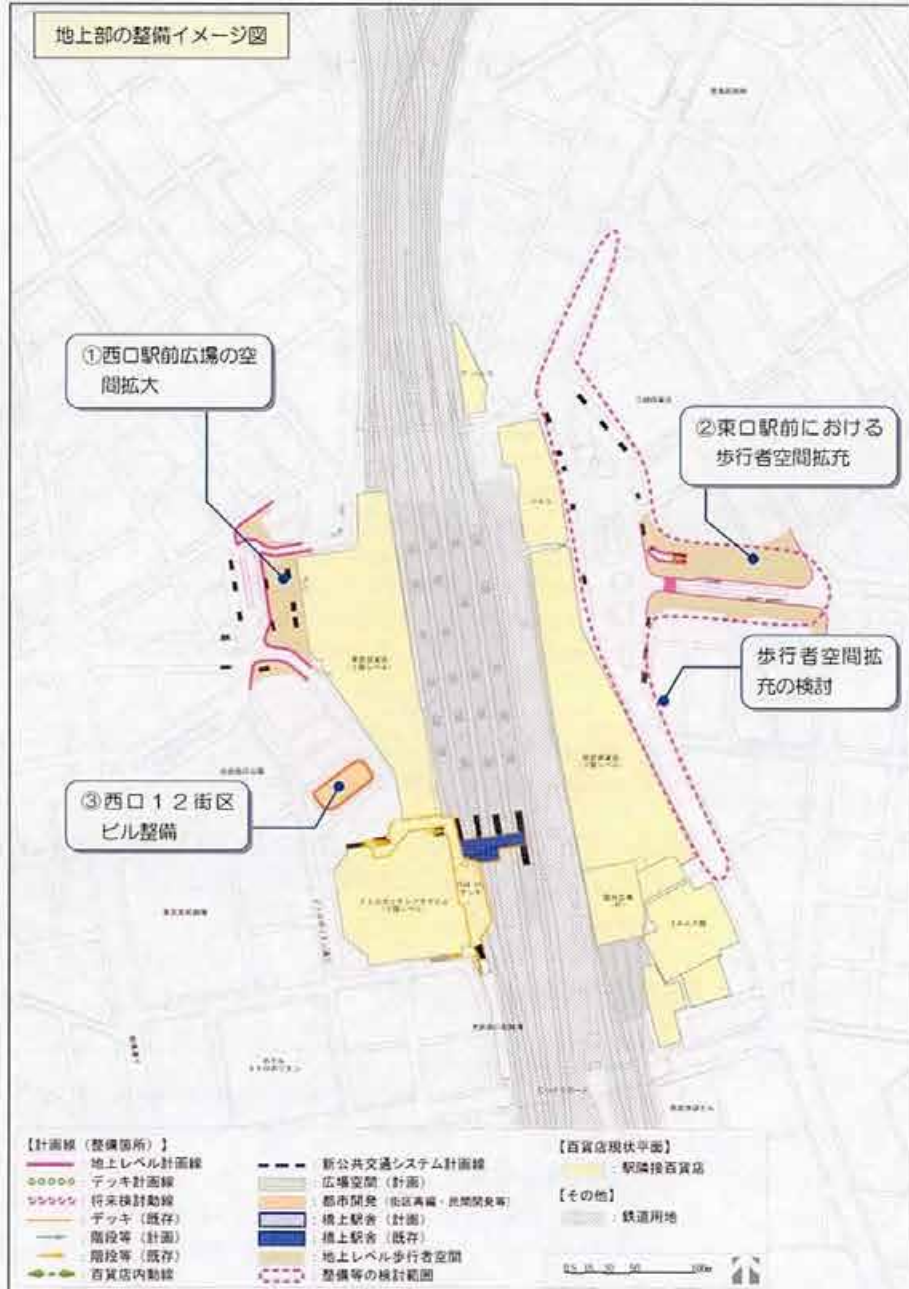
項目	内容
○整備主体と役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業推進体制の構築           <ul style="list-style-type: none"> <li>・各個別整備における整備主体と関連団体間の役割分担の明確化による事業推進体制の構築</li> </ul> </li> </ul>
○事業手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>●費用分担、活用する補助制度の具体化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・上記の事業推進体制を前提とした、各デッキ等の法的な位置づけの明確化と費用分担や活用する補助制度等の具体化</li> </ul> </li> </ul>

## 7. 池袋駅及び駅周辺整備計画（案）

段階整備プログラムで示した「短期」「中期」「長期」の整備内容に基づき、整備計画（案）をイメージ図として示す。  
 なお、個別施設のレイアウト及び通路幅員等の形状や位置は、現段階における素案であり、確定したものではない。

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。

### ①短期整備計画

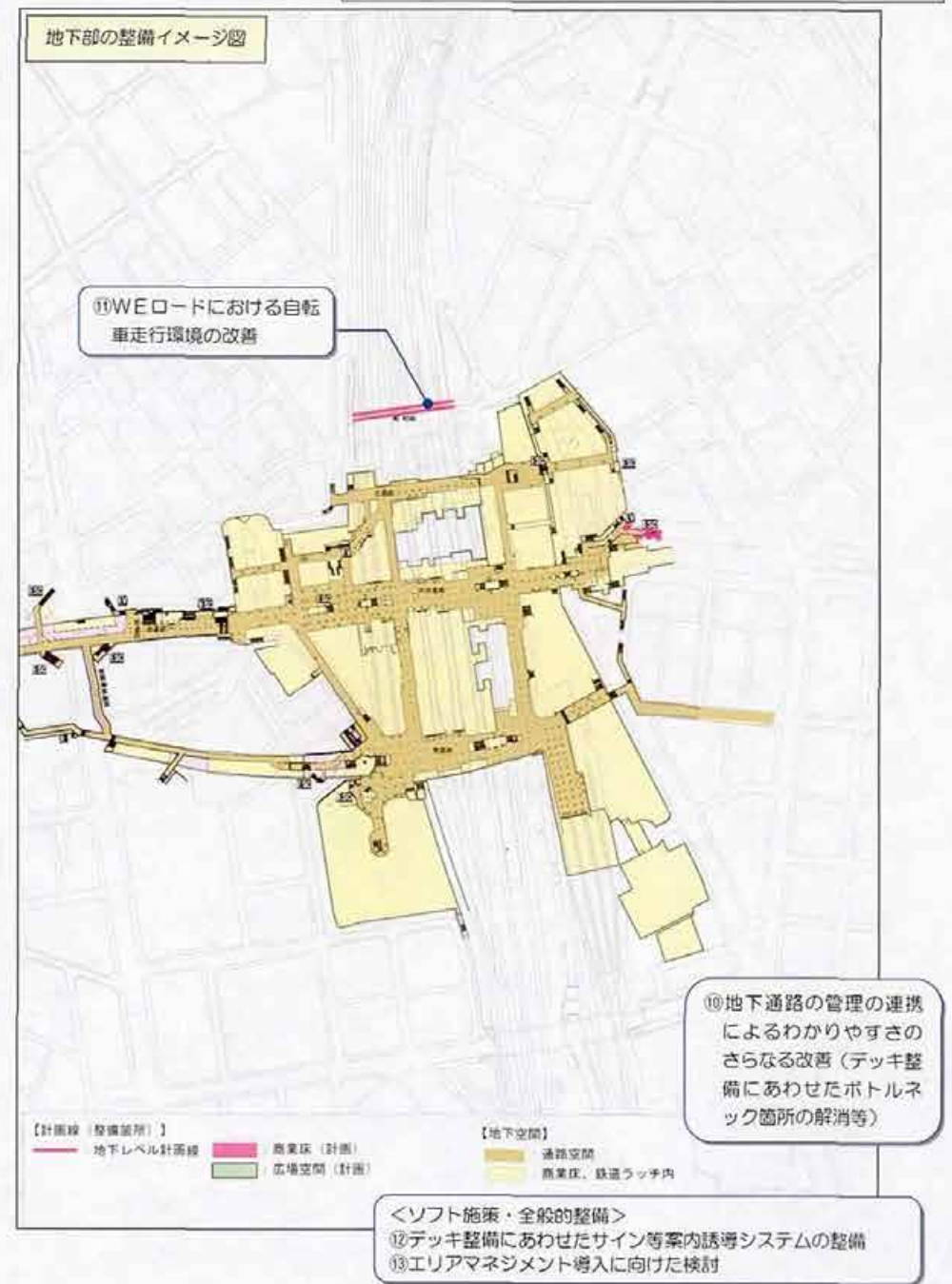
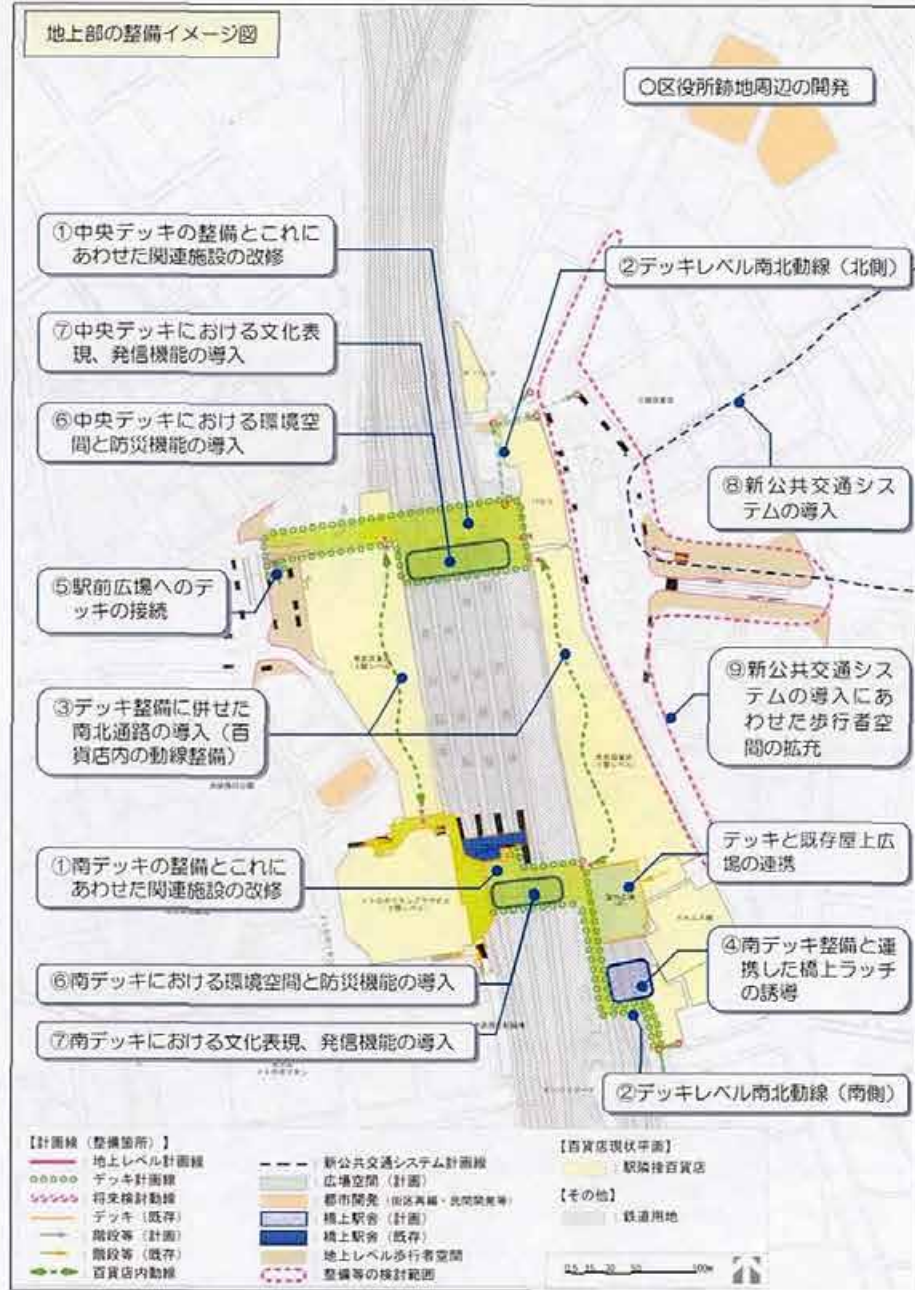




# 7. 池袋駅及び駅周辺整備計画（案）

## ②中期整備計画

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。





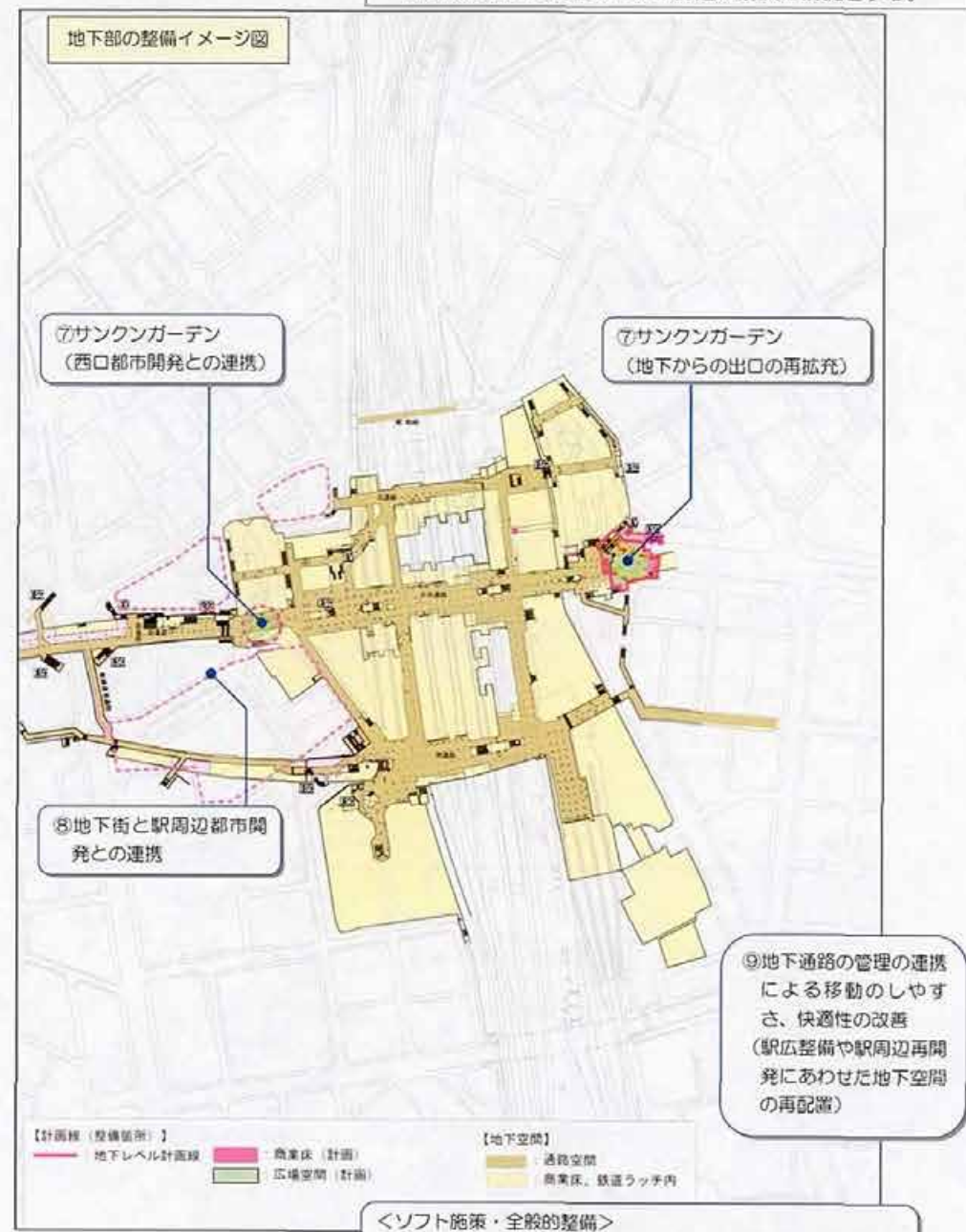
# 7. 池袋駅及び駅周辺整備計画（案）

※整備の内容の具体化、事業化に向けては、「6. 事業化に向けた課題」に整理している課題の解決を前提とする。

## ③長期整備計画



\*東口駅前広場については、2つのロータリー間における自動車動線を平日のみ確保する運用を想定



<ソフト施策・全般的整備>

- ①駅周辺整備にあわせたサイン等案内誘導システムの拡充整備
- ②エリアマネジメント推進



## 8. 今後の検討プログラム

整備計画で示した各整備メニューの事業化に向けては、今後も引き続き、各関連主体の連携、協働により計画内容を具体化し、事業の実現方策について合意形成を図っていく。

### ①事業化に向けた検討プログラム（案）

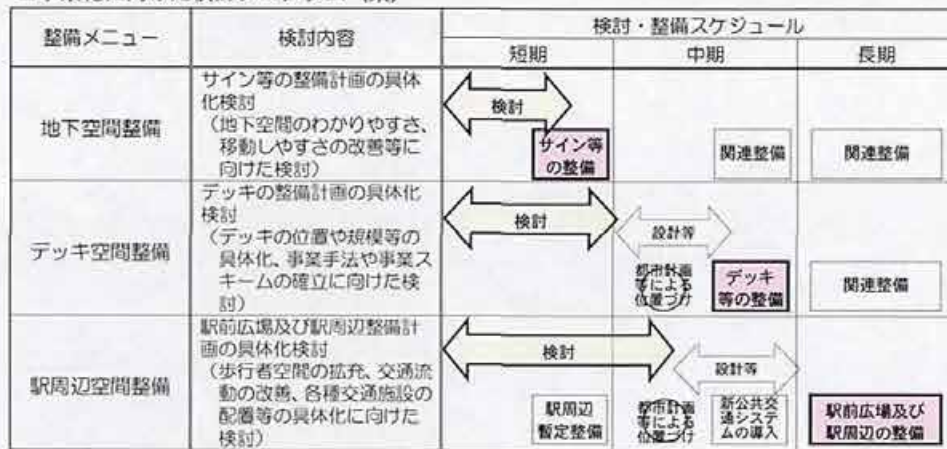
短・中・長期の段階的な整備事業の推進に向け、構想の具体化を図るため、3つの空間整備ごとの検討プログラムを次のように想定する。また、各検討による計画の具体化や整備の内容については、他の検討にも反映し、随時見直ししながら、進めていくものとする。

○地下空間整備：短期でのサイン等の整備を実施するため、平成21、22年の2ヶ年度で検討部会において計画をつめ、平成23年度での実施に結びつける。その後、中・長期のデッキ空間や駅周辺空間の整備に対応し、関連整備を進めていく。

○デッキ空間整備：中期でのデッキ空間整備を実施するため、平成24年度以降での都市計画等による位置づけを目標とし、平成21～23年の3ヶ年度で検討委員会において計画をつめ、合意形成に基づく事業推進を図っていく。その後、長期の駅周辺空間の整備に対応し、関連整備を進めていく。

○駅周辺空間整備：長期整備構想に基づき、短・中期の地下/デッキ空間整備に対応した駅周辺空間の暫定整備を進めるとともに、駅広等の長期での実現に向け、平成24年以降での都市計画等の位置づけに基づき、一体的な整備事業の推進を図っていく。

### ■事業化に向けた検討プログラム（案）



### ②事業化に向けた検討体制（案）

#### ○全体の方向付けと調整の場

- 引き続き「池袋駅及び駅周辺整備検討委員会」を関係者による議論や合意形成等の場とし、必要に応じ、地元商店街や区民代表への説明を実施し、合意形成を図りながら進めていく。
- 都市計画等による位置づけ以降は、事業の推進を図るための協議組織（仮称「池袋駅及び駅周辺整備事業推進協議会」）への移行により、引き続き合意形成に基づく推進を図っていく。

#### ○個別協議事項を検討する場

- 個別課題協議の場として、H20年度に設置した「サイン等案内誘導計画検討部会」において引き続き具体化検討を進め、H21年度以降、必要に応じ「(仮称)デッキ整備検討部会」、「(仮称)駅広等駅周辺整備検討部会」等他の検討部会の設置を検討していく。

## ■検討の経緯

### ●検討の経緯

検討は、以下による計6回の「池袋駅及び駅周辺整備検討委員会」を通じて行った。

	検討概要	開催日
第1回	●池袋駅及び駅周辺の現況の把握 ・池袋駅及び駅周辺の全体構造と駅の利用状況の把握 ・上位計画、関連計画の確認、事例調査	平成19年7月6日
第2回	●基本課題の確認 ・地下通路の流動調査に基づく基本課題の把握 ●整備基本方針の検討 ・池袋駅及び駅周辺の特性と位置づけ、整備の基本方向	平成19年11月16日
第3回	●基本構想案の検討 ・基本的な歩行者ネットワーク軸の検討 ●個別課題の検討 ・構造条件等の課題整理、サイン等の課題整理	平成20年3月27日
第4回	●基本構想案の提案 ・基本構想案（事務局案）の提示 ●個別課題の検討 ・サイン等の検討、エリアマネジメントの提案	平成20年6月6日
第5回	●基本構想案の検討 ・基本構想案（事務局案）の提案 ●整備計画案の検討 ・整備計画案の考え方整理、立案	平成20年9月26日
第6回	●とりまとめ案の提示 ・基本構想及び整備計画（案）の提示	平成20年12月25日

### ●検討メンバー（委員名簿）

	所属等	氏名	備考
学識経験者	日本大学 理工学部 土木工学科 教授	岸井 隆 幸	委員長
	千葉大学 大学院 工学研究科 准教授	筒部 明子	副委員長
	慶應義塾大学 大学院 政策・メディア研究科 教授	池田 靖史	副委員長
行政	国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課 企画専門官	吉田 信博	
	国土交通省 都市・地域整備局 市街地整備課 企画係長	林 良太郎	
	東京都 都市づくり政策部 開発プロジェクト推進室長	森田 雅文	
	東京都 都市基盤部 交通企画課長	小野 基一	
	東京都 都市基盤部 街路計画課長	奥山 宏二	
	東京都 第四建設事務所 管理課長	小島 泰男	
関連事業者	東日本旅客鉄道㈱ ターミナル計画部 担当部長	平野 邦彦	
	西武鉄道㈱ 総合企画部企画室部長	刈屋 輝彦	
	西武鉄道㈱ 計画管理部長	福田 和昭	
	東武鉄道㈱ 経営企画部長	猪森 信二	
	東京地下鉄㈱ 鉄道本部 鉄道統括部長	山村 明義	
	㈱東武百貨店 総務部長	亀井 義夫	
	東武ビルマネジメント㈱ 流通事業本部 副本部長	天沼 哲男	
	㈱ミレニアムリテイリング 総務統括部 施設部長	高橋 武	
	㈱ミレニアムリテイリング 営業本部 営業政策部 店舗構造改善担当部長	新妻 桂一	
	㈱西武百貨店 池袋本店長	藤嶋 幸男	
	㈱池袋ショッピングパーク 総務部長	村上 徹	
㈱パルコ池袋店 店次長	川田 貴也		
豊島区	都市整備部長	増田 良勝	
	都市整備部 都市計画課長	鮎川 傑	
	都市整備部 都市開発課長	奥島 正信	
	都市整備部 建築指導課長	園田 香次	
	都市整備部 建築審査課長	野島 修	
	土木部長	亀山 勝敏	
	土木部 道路管理課長	鈴木 達	
土木部 道路整備課長	西澤 茂樹		
事務局	豊島区 都市開発課		

※委員名は、第6回の最終委員会時のものによる。