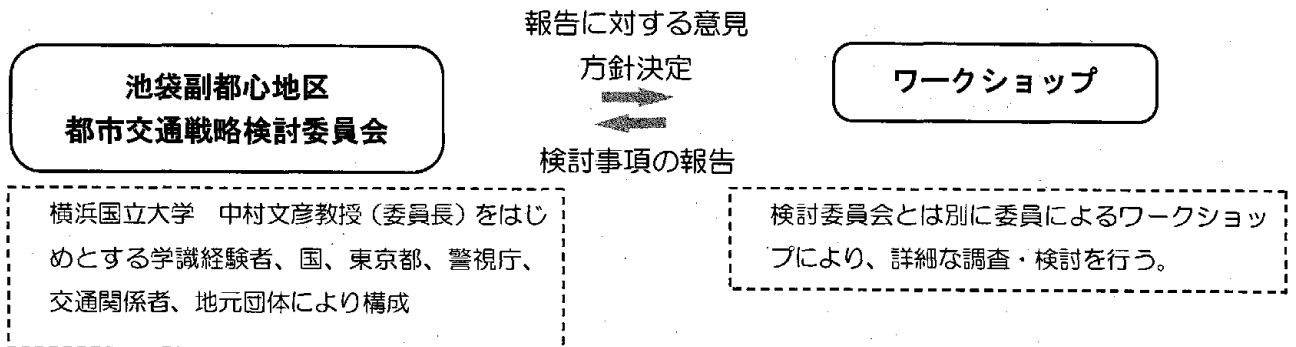


池袋副都心地区都市交通戦略について

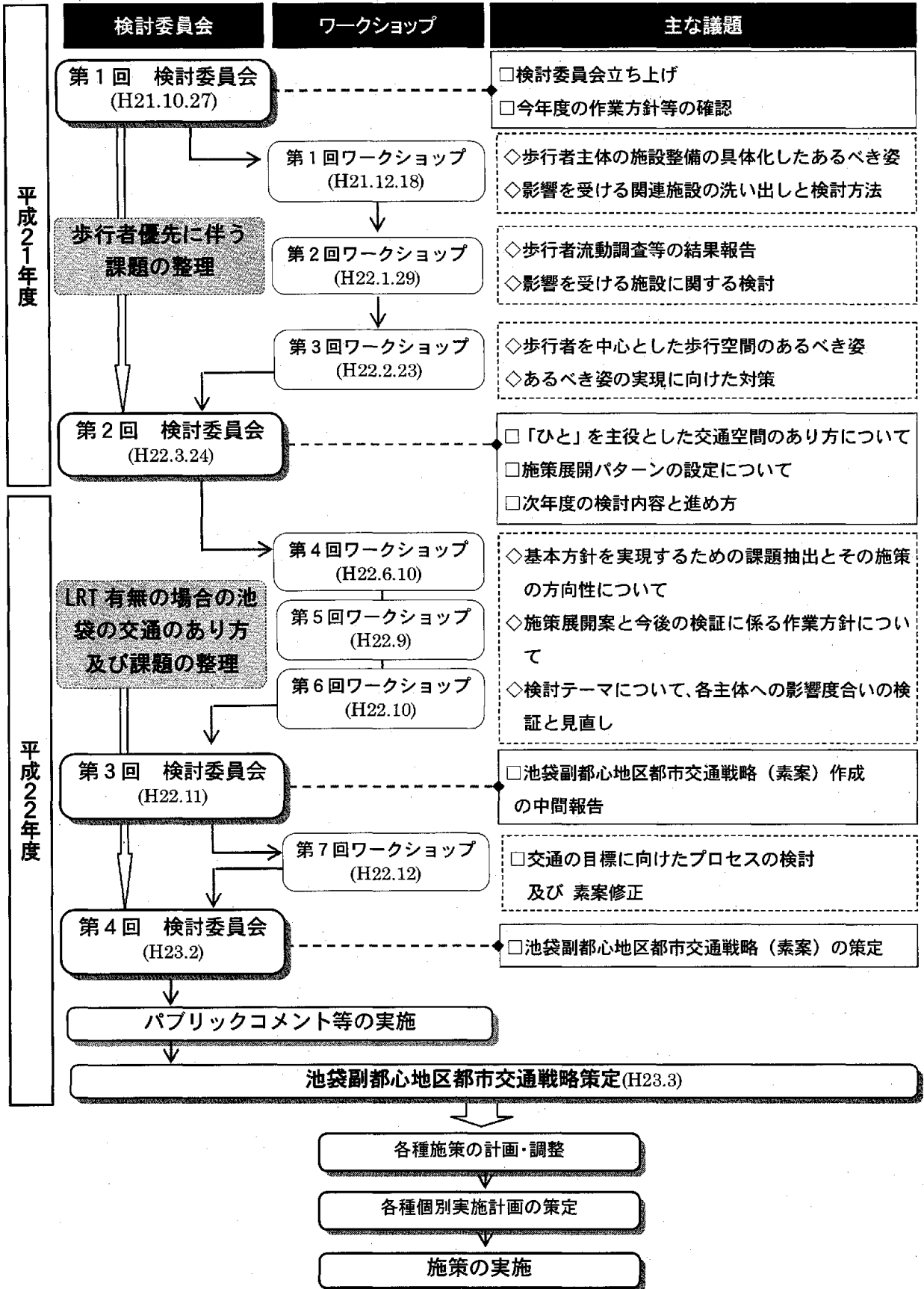
1. 池袋副都心地区都市交通戦略検討委員会の組織形態 及び 役割



2. 委員会の構成

区 分	所 属
学識経験者	横浜国立大学 大学院 工学研究院 教授 中村 文彦
	埼玉大学 大学院 理工学研究科 准教授 坂本 邦宏
	日本大学 理工学部 土木工学科 専任講師 大沢 昌玄
国土交通省	都市・地域整備局 街路交通施設課 街路事業調整官
東京都	都市整備局都市づくり政策部 開発計画推進担当課長
	都市整備局都市基盤部 交通企画課長
	都市整備局都市基盤部 街路計画課長
	第四建設事務所 管理課長
交通管理者	警視庁交通部交通規制課 課長代理（交通技術担当）
	警視庁池袋警察署交通課 課長
	警視庁目白警察署交通課 課長
	警視庁巣鴨警察署交通課 課長
交通事業者等	社団法人東京バス協会 専務理事
	財団法人東京タクシーセンター 調査管理部施設管理課 課長
住民又は利用者団体 代表	東京商工会議所 豊島支部会長
	豊島区商店街連合会 会長
	豊島区町会連合会 会長
豊島区	豊島区 都市整備部長
	豊島区 政策経営部長
	豊島区 土木部長

3. 検討スケジュール



池袋副都心交通戦略 中間報告

目次

1. 池袋副都心交通戦略の検討趣旨	1
はじめに	
交通戦略の役割	
池袋副都心におけるまちづくりの将来像	
2. 目標とする交通環境と基本方針	2
目標とする交通環境	
4つの基本方針	
3. 将来の交通体系に向けた検討の視点	4
4. 留意すべきポイント	5
検討テーマ①：明治通りの通り抜け禁止	
検討テーマ②：駅周辺への自動車流入の抑制	
5. LRTについて、今後、検討を予定するポイント	7

平成22年7月28日

豊島区 都市整備部 都市計画課

1 池袋副都心交通戦略の検討趣旨

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」において、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、これによる交通環境の変化は、自動車に過度に依存しない「ひとが主役」となる都市のあり方へ見直ししていく、貴重な転機となります。

したがって、池袋副都心整備ガイドプランに示す将来像と、今後の交通施策のあり方を目標に据えた上で、錯綜することが予測される様々な交通の課題を可能な限り解決できる道筋を示すため、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。

交通戦略の役割

交通戦略の位置づけ

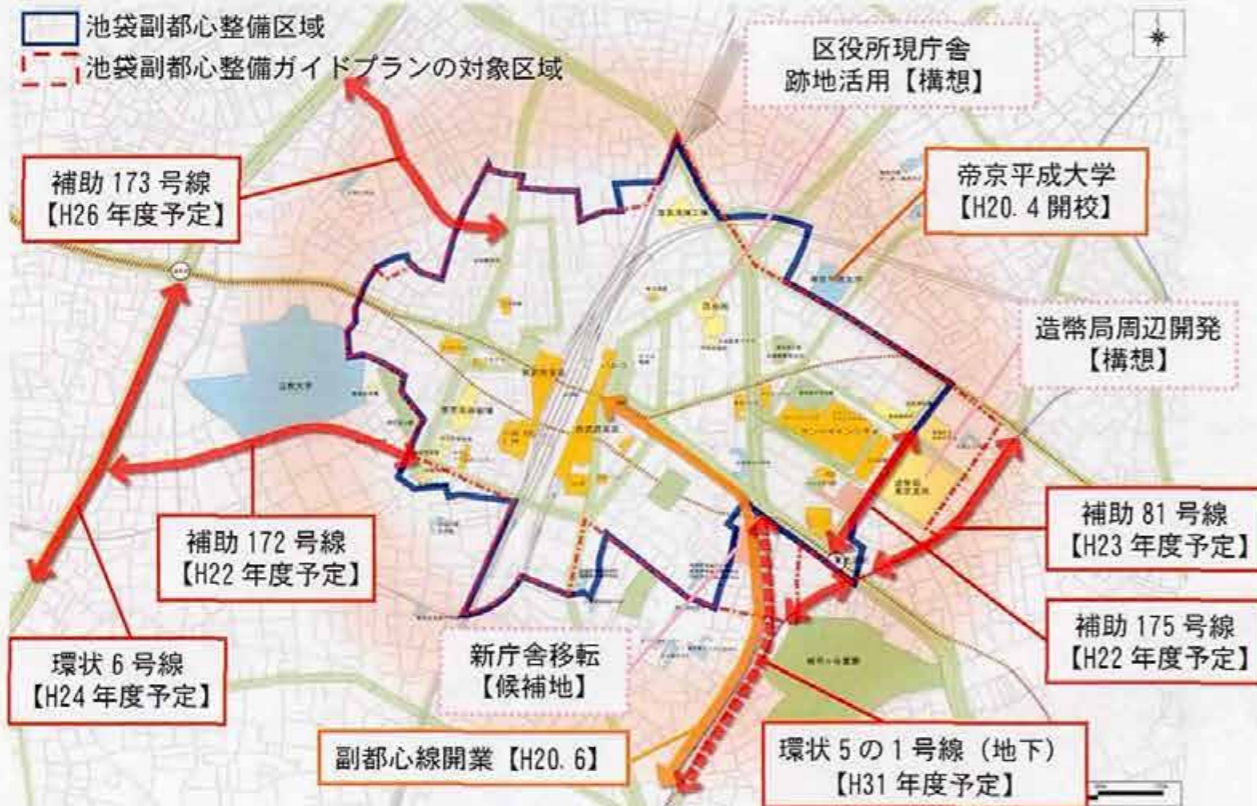
交通戦略は、自動車に過度に依存しない都市の一つのモデルを目標に据え、目標を実現するためには何をすればよいのかを考える「目標達成型」の検討を行います。また、交通サービスとその水準を具体化し、交通サービスを支えるための施策や実現化に向けた行動を指針として示しています。



対象とする範囲

本戦略は、「副都心整備計画」に位置づけられている副都心整備区域と「池袋副都心整備ガイドプラン」の対象区域を包括し、今後想定されるまちづくりの動向も踏まえたエリアを対象とします。

都市計画道路の整備状況



⇒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」に示された将来像の実現に向けた必要な交通施策のあり方について示すものです。

池袋副都心におけるまちづくりの将来像（池袋副都心整備ガイドプラン）

まちづくりの将来像と重点行動目標

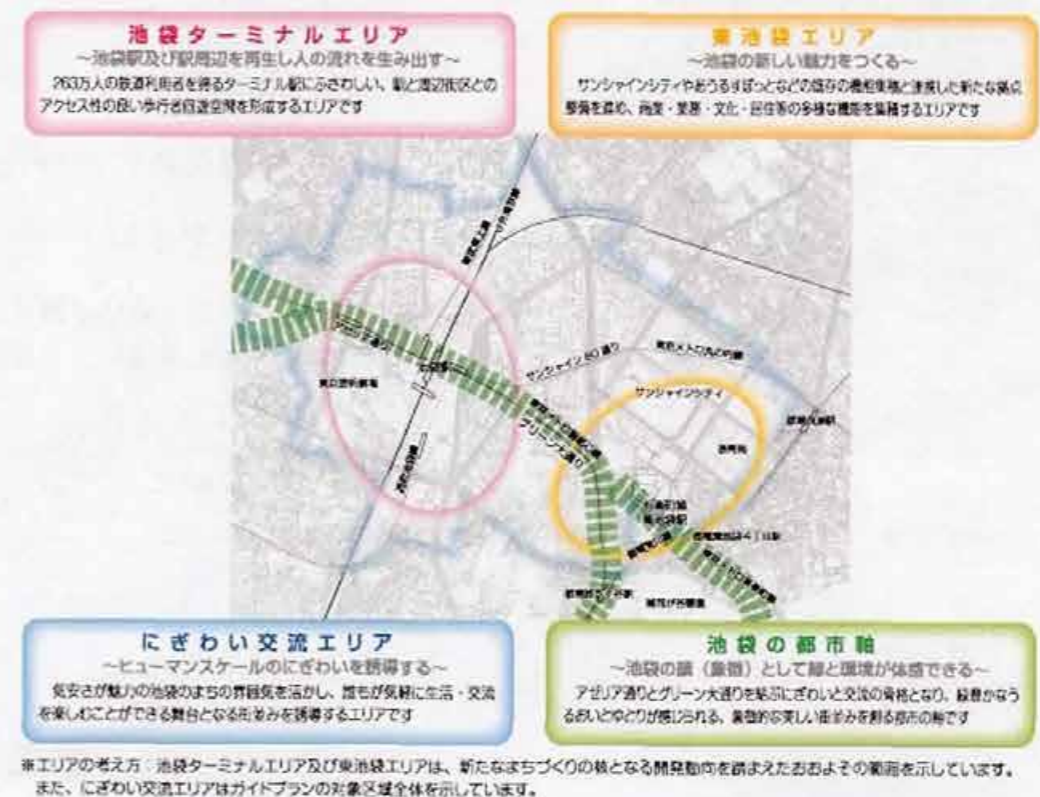
池袋に暮らし訪れるすべての「ひと」が主役となり、豊かさを享受できる「まち」の実現を目指します。

～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～



まちづくりの方針

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。

2 目標とする交通環境と基本方針

⇒池袋副都心の将来像をうけ、環状5の1号線地下道路など都市計画道路の整備を契機に、自動車に過度に依存しない交通のあり方を示します。

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

～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) 歩行者骨格道路の整備
 - ・自動車や自転車の走行や駐輪を抑制し、歩行者の通行や買物等のための歩行空間を拡大・充実
 - ・歩行者流動のボトルネックとなっている箇所での歩行者の自由な横断や円滑な流動を促進
- 2) 安全で快適な歩行空間の整備（歩行者優先ゾーンの導入）
 - ・副都心に目的を持たない通過交通などの自動車交通の流入抑制、歩道上での自転車との動線分離を進め、安全で快適な歩行空間を確保

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構築
 - ・歩行者骨格道路を基軸として、拠点性の高いエリアを結ぶ道路や商店街を形成する道路、細街路における歩行空間の拡充と歩行者の安全性を向上
- 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や生活者の移動を支援する公共交通の充実

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再整備します～

- 1) 歩行者のたまり空間の創出
 - ・様々な目的をもつ来街者の待ち合わせ場所や鉄道の待ち時間を楽しく過ごせるような空間として、オープンスペースなどの多目的な広場を創出
- 2) バス等の結節機能の向上
 - ・居住者や高齢者などの重要な来街手段となっている路線バスやタクシーの交通結節機能を向上

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を行います～

- 1) 魅力ある交通システムによる公共交通軸の構築
 - ・LRT等の魅力ある公共交通システムの導入による視覚的なわかりやすさを創出
- 2) 新たな都市空間の創出
 - ・オープンカフェやイベント等にも活用できる歩行者と公共交通を中心とした賑わい空間の創出
- 3) 池袋駅東口・西口の一体化
 - ・駅東西連絡の機能強化による駅東西間の活発な交流（行き来）を促進

【池袋副都心における交通の現状】

左記に掲げた4つの基本方針の視点から、池袋副都心における交通の現状を以下に示します。

駅を出ようとする時…

- 延べ263万人/日を超える池袋駅では、駅改札口と東口・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通路上に段差があり、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縦断し、通過交通が流入しやすい道路ネットワークとなっていることから、駅からの人の流れが分断されています。



まちなかでは…

- 人の流れが特定の道路に集中し、面的な広がりがなく、また、幅員が不足する箇所や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時…

- バスの乗り場は、明治通り、グリーン大通り、三越裏通りに分散され、利用者や来街者にわかりにくい配置となっています。
- 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幅員40～50m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。



基本方針にもとづく将来の交通体系イメージ

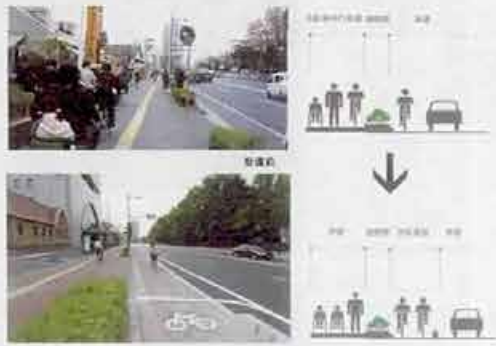
歩行者骨格道路のイメージ

歩行者骨格道路では、自動車や自転車の走行や駐輪を抑止し、歩行者の通行や買物等のための歩行空間を拡大・充実



安全で快適な歩行空間整備のイメージ

通過交通などの自動車交通の流入抑制、歩道上での自転車との動線分離による歩行空間の整備



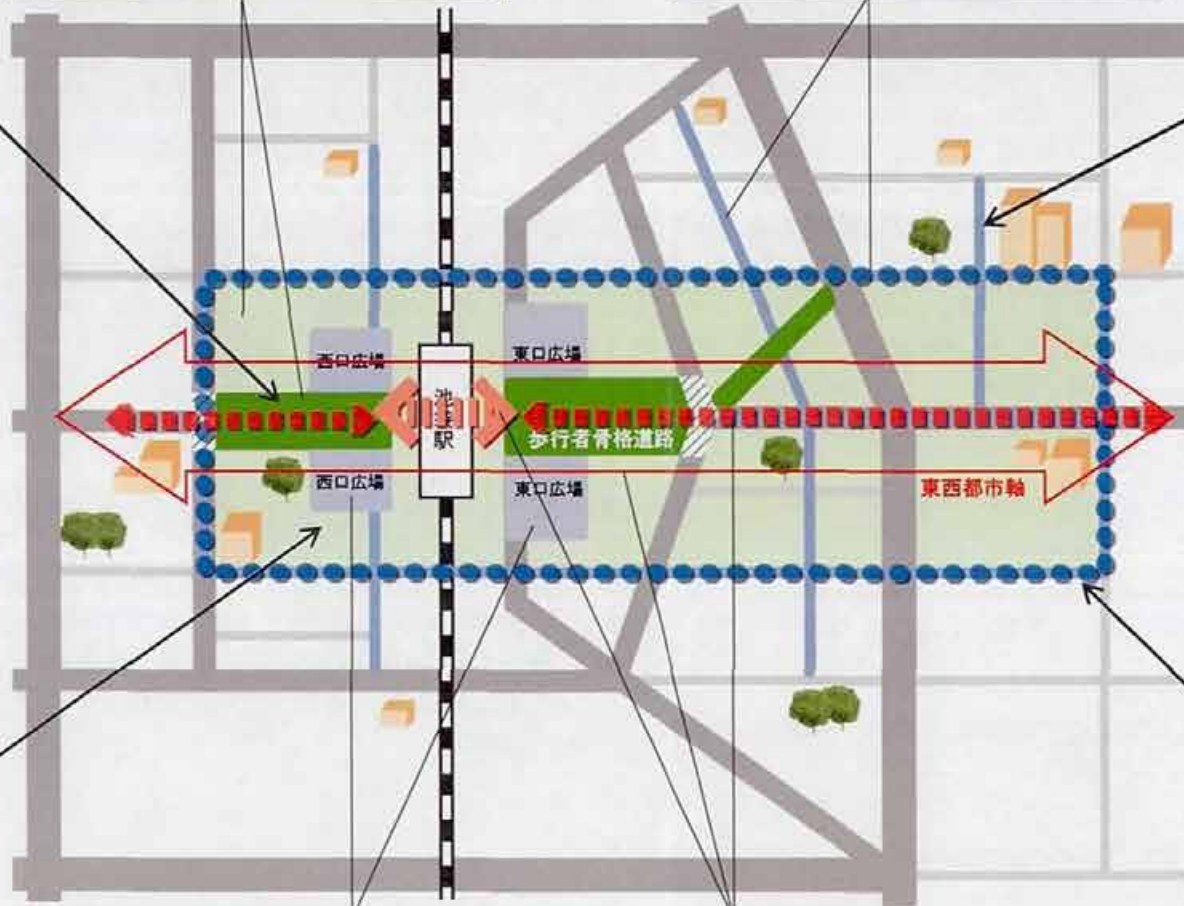
出典：あんしんして歩ける街を目指して
国土交通省岡山国道事務所

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が安心して歩ける交通環境を創出

② 回遊性の向上

・誰もが気軽に訪れ歩いて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



③ 交流を育む拠点性の向上

・池袋副都心の玄関口として魅力的な空間に再整備（たまり空間・交通結節機能）

④ 東西の交通軸の形成

・池袋の顔となる象徴的な美しい街並み形成に向けた仕掛けづくり

歩行者ネットワーク形成のイメージ

拠点性の高いエリアを結ぶ道路や商店街を形成する道路、細街路における歩行空間の拡充と歩行者の安全性を向上

(歩道整備・拡幅のイメージ)



(横断歩道のスムーズ化)



出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

副都心内の移動を支援する公共交通イメージ

高齢者や障害のある方をはじめとする来街者や地域の生活者が副都心内の目的地へ安心・快適に移動できる域内モビリティを確保



(都心内巡回バスの例：丸の内シャトル)

運行時間 10:00~20:00 (平日) 8:00~10:00 (休日)

運賃無料 (乗車券)

Route Map showing various stops and routes.

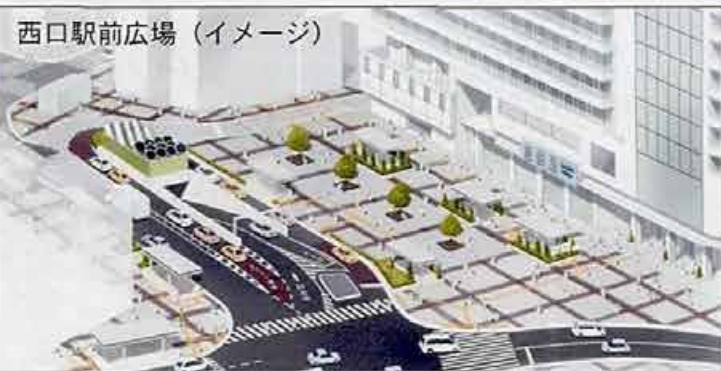
QRコード

http://marunouchi.bus-location.com/bloc/tm

出典：日の丸自動車興業 HP

駅前のたまり空間のイメージ

池袋副都心の玄関口として、歩行者骨格道路と一体となった歩行空間（たまり空間）を創出



東西の交通軸形成のイメージ

グリーン大通りやアゼリア通りでは、道路空間を歩行者と公共交通に開放するなど新たな都市空間の創出や沿道との一体的なデザイン形成により、まちの賑わいを創出

交通軸のイメージ



東西デッキの整備 (イメージ)



3 将来の交通体系に向けた検討の視点

⇒将来の交通体系を構築していくにあたって、「池袋副都心地区都市交通戦略検討委員会」で検討する視点や進め方を以下のように整理しています。

ポイント0 環状5の1号線（地下道路）など計画的な道路整備により広域的な道路ネットワークを維持するとともに、歩行者空間を充実させていくことを検討します。

短中期

環状5の1号線（地下道路）
など計画的な道路整備

長期

ポイント1

自動車に過度に依存しない交通のあり方について関係者との協議・調整を行うことが前提となります。

⇒住民、来街者、商業者、交通事業者、施設管理者などの関係者と十分に協議・調整を行ないながら、具体的な実施計画を策定



ポイント2

広域的な道路ネットワークを維持するとともに、駅前の通過交通を周辺部に迂回させる検討をします。

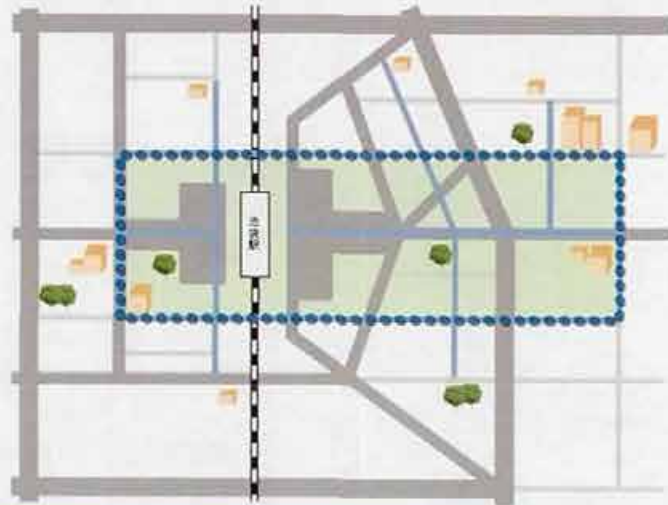
⇒環状5の1号線（地下道路）等の供用を契機に、**駅からグリーン大通りに連続する歩行空間を確保**



ポイント3

ターミナル機能を損なわないように、駅周辺の自動車を減らす工夫をします。

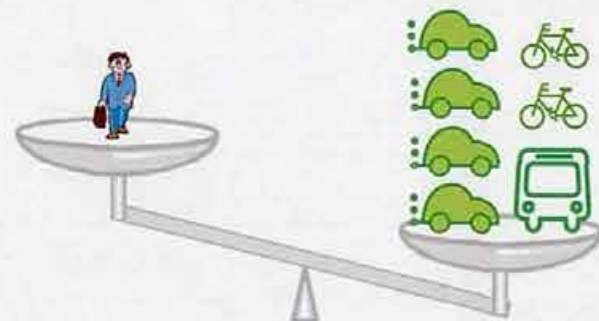
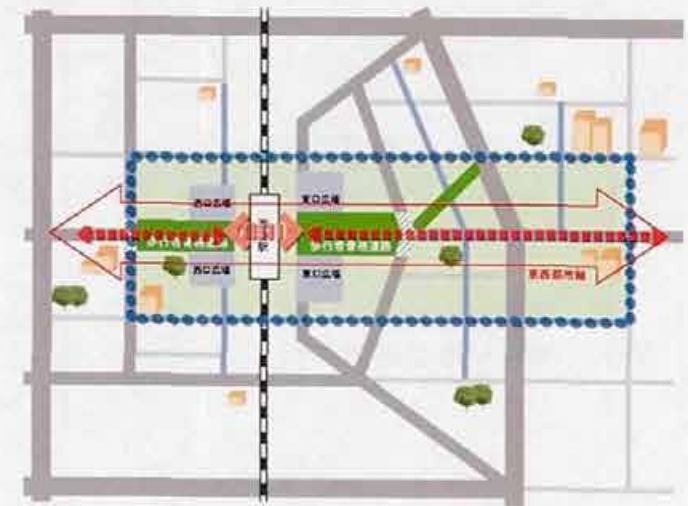
⇒駐車場の再配置などによる歩行者と自動車との動線分離により、**安全で快適な歩行空間を確保**



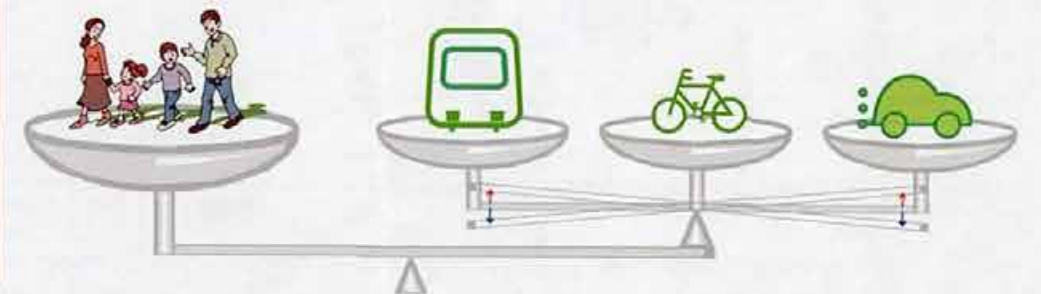
ポイント4

生み出された空間を歩行者と、さらにまちづくりに生かす工夫をします。

⇒LRT等の新たな公共交通の導入や東西デッキの整備により、**東西の交通軸を形成**



※現状の交通環境バランス（イメージ）



※将来の交通環境バランス（イメージ）

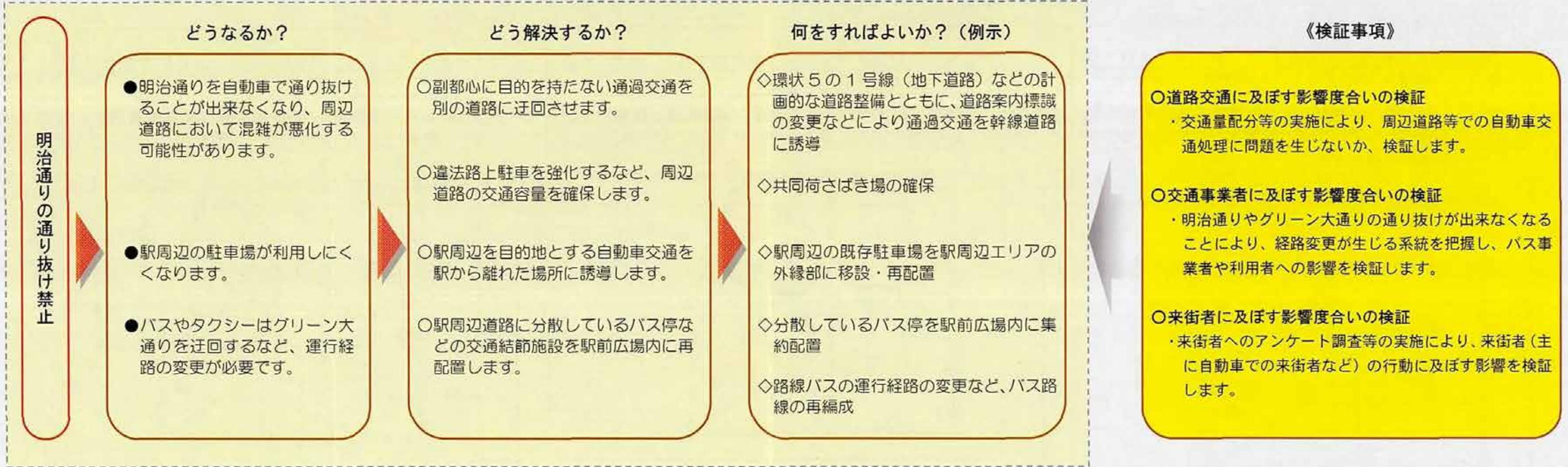
4 留意すべきポイント

⇒多様にわたる交通課題のなかから、特に大きな2つの課題に絞って検証を行っていきます。

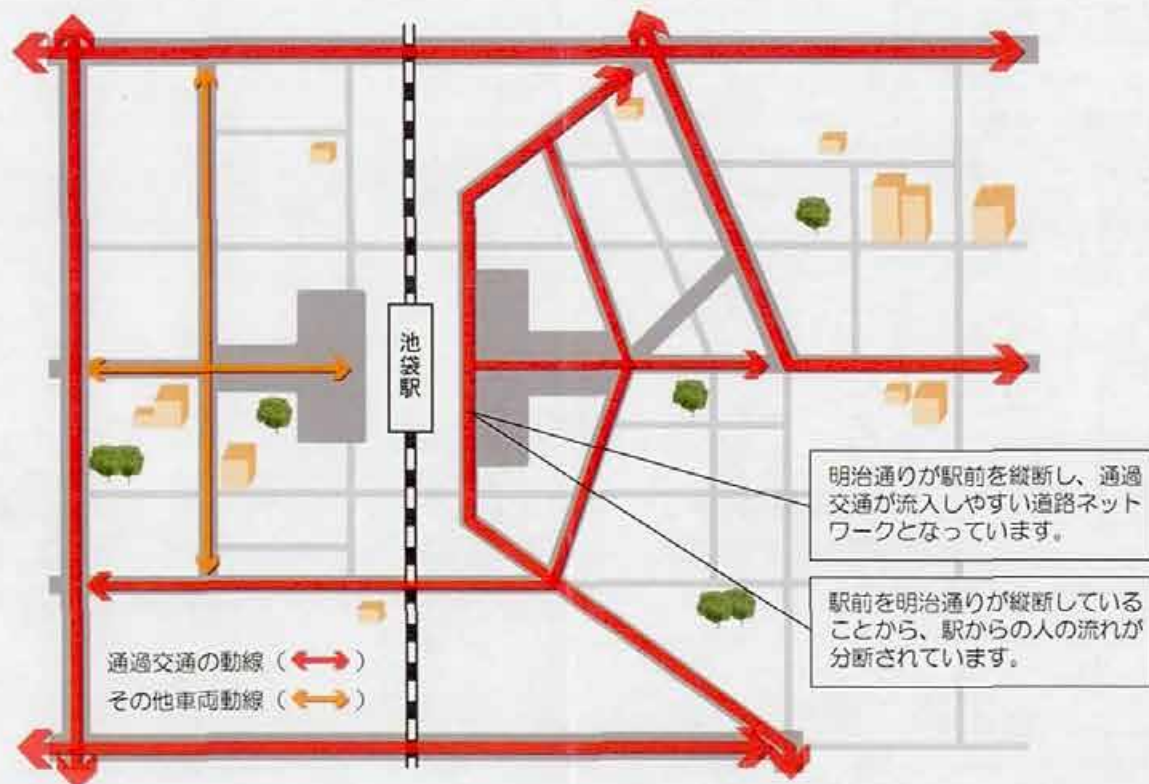
検討テーマ①：明治通りの通り抜け禁止

⇒池袋駅東口において、明治通りの自動車交通の通り抜けを禁止（駅前で分断）することで、駅利用者をまちなかに誘導する重要な交通基盤として駅からグリーン大通りに連続する歩行空間を確保することにより、周辺の交通に及ぼす影響を検証します。

※池袋副都心地区交通戦略検討委員会において検討を進めている部分



《 現状 》



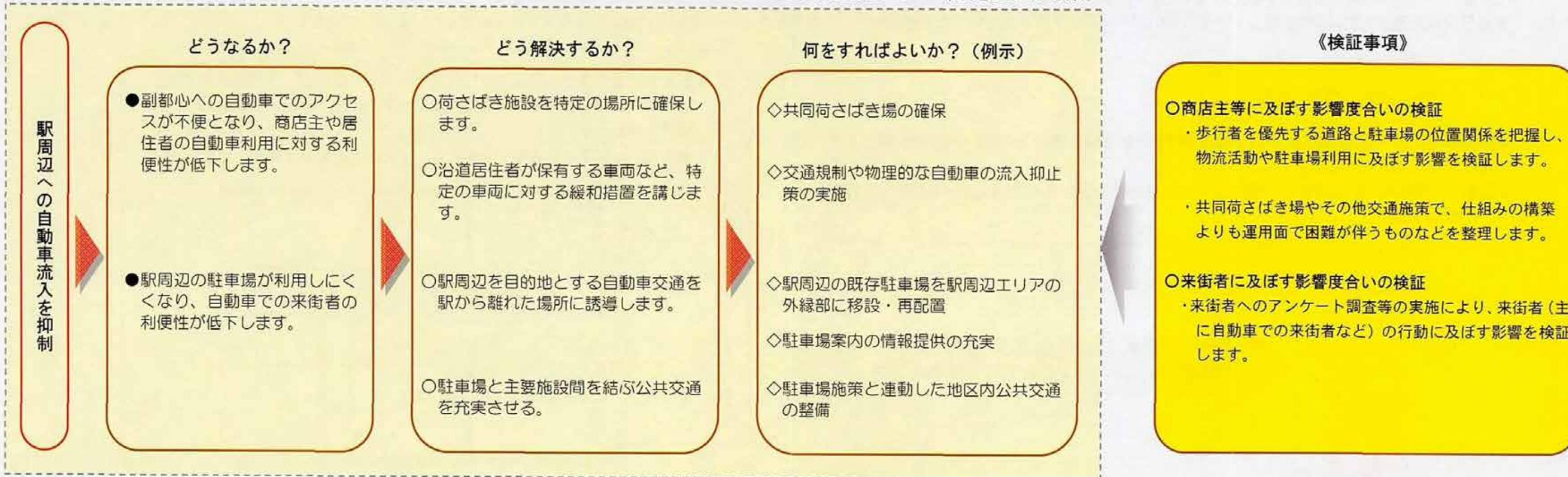
《 取組み概念図 》



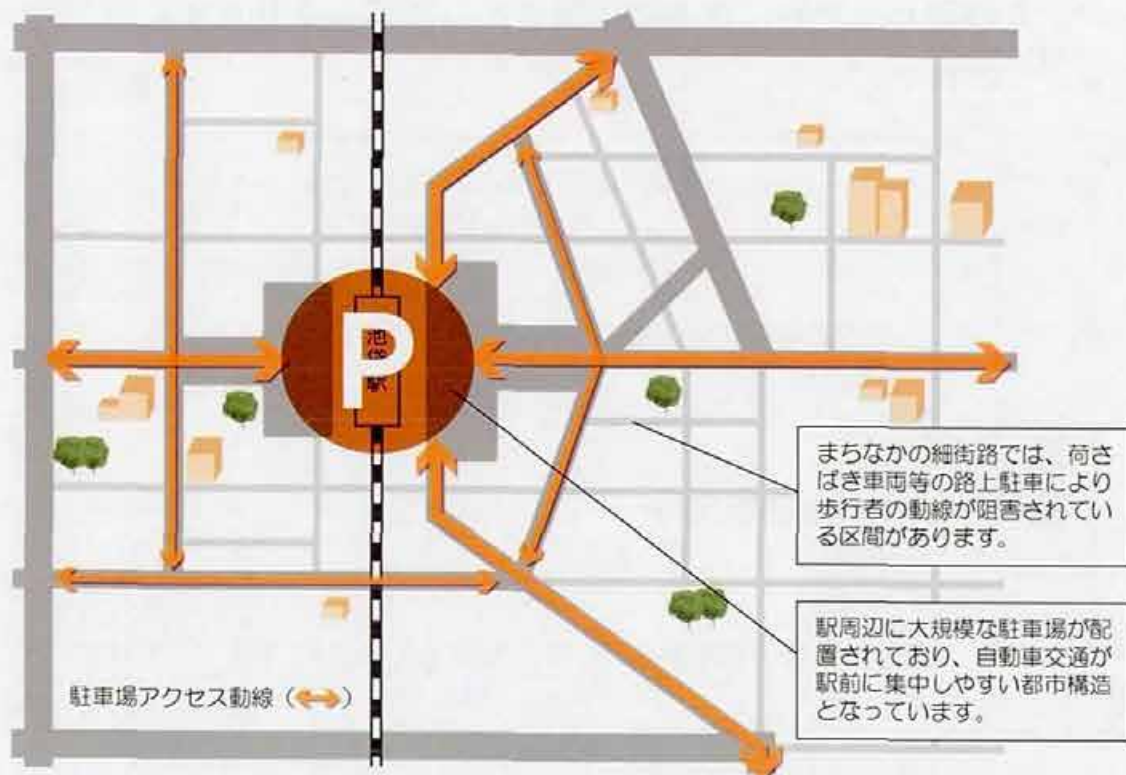
検討テーマ②：駅周辺への自動車流入の抑制

⇒駅周辺エリア（歩行者骨格道路及びその周辺エリア）では、歩行者がより安心して安全に回遊できる環境としていくため、当該エリアに集中する自動車の流入を抑制することが可能かどうか検証します。

※池袋副都心地区交通戦略検討委員会において検討を進めている部分



《 現状 》



《 取組み概念図 》



5 LRTについて、今後、検討を予定するポイント

LRT等の新たな公共交通の位置づけ

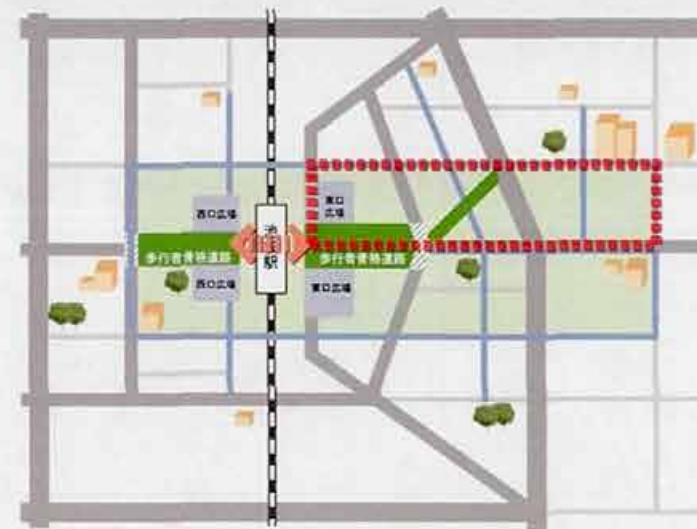
池袋副都心では、自動車に過度に依存しない「ひとが主役」となる都市へ転換を目指しています。平成21年度検討の一年目では、ひとが主役となるためのいくつかのポイントを整理し、歩行空間の確保と拡充の道筋を第一ステップとして、将来の交通のあり方について検討を重ねてきました。

今後、さらに本戦略の目標とする交通環境に近づけるためには、東西の交通軸並びに副都心内に移動を支援する公共交通の導入を前提に、自動車利用をさらにひかえる検討も必要です。そこで池袋では、多様な公共交通システムの中から、LRTについてケーススタディを行い、交通課題解決への道筋をさぐるとともに、池袋のあるべき姿をめざしたいと考えています。

LRT等の新たな公共交通の役割

- ◎来街者にとって視覚的にわかりやすい東西の交通軸を構築し、美しい街並み創出を先導するための公共交通
- ◎高齢者や障がいのある方をはじめとする来街者や生活者の副都心内の移動を支援する公共交通

- 1) 新たな交通システムには様々なシステムがありますが、今回の検討では、LRT（副都心回遊型）の場合における新たに生じる交通課題と解決への道筋を探ります。
- 2) 最後に、LRTがある交通体系とない場合の交通体系を比較します。



《 交通課題解決への道筋 》 LRTの導入道路や周辺道路での自動車交通処理に問題を生じないかを検証しながら、交通課題解決への道筋を探ります。

