

3章

池袋の交通のあり方を考える

次の時代を担う交通環境をどのように整えていくのか、目標となる交通環境の実現に向けて複雑多岐にわたる交通課題を解決していくため、実現化に向けた一つの方向性と交通のあり方についての検討の進め方を示します。

3-1. 池袋副都心における目標となる交通環境

目標となる交通環境のモデルをもとに、池袋副都心における将来の交通環境を具体的に示したものです。

(目標となる交通環境の具体例)

歩行者ネットワーク

基本方針1・2・4に対応

●歩行者が最優先され、歩行者と公共交通の空間となっています。



●池袋駅東西の市街地を行き来しやすい歩行環境となっています。



●主要な集客施設を結ぶ道路は、歩行者が安心して通行しやすい空間となっています。



交流を育む池袋駅東西駅前広場

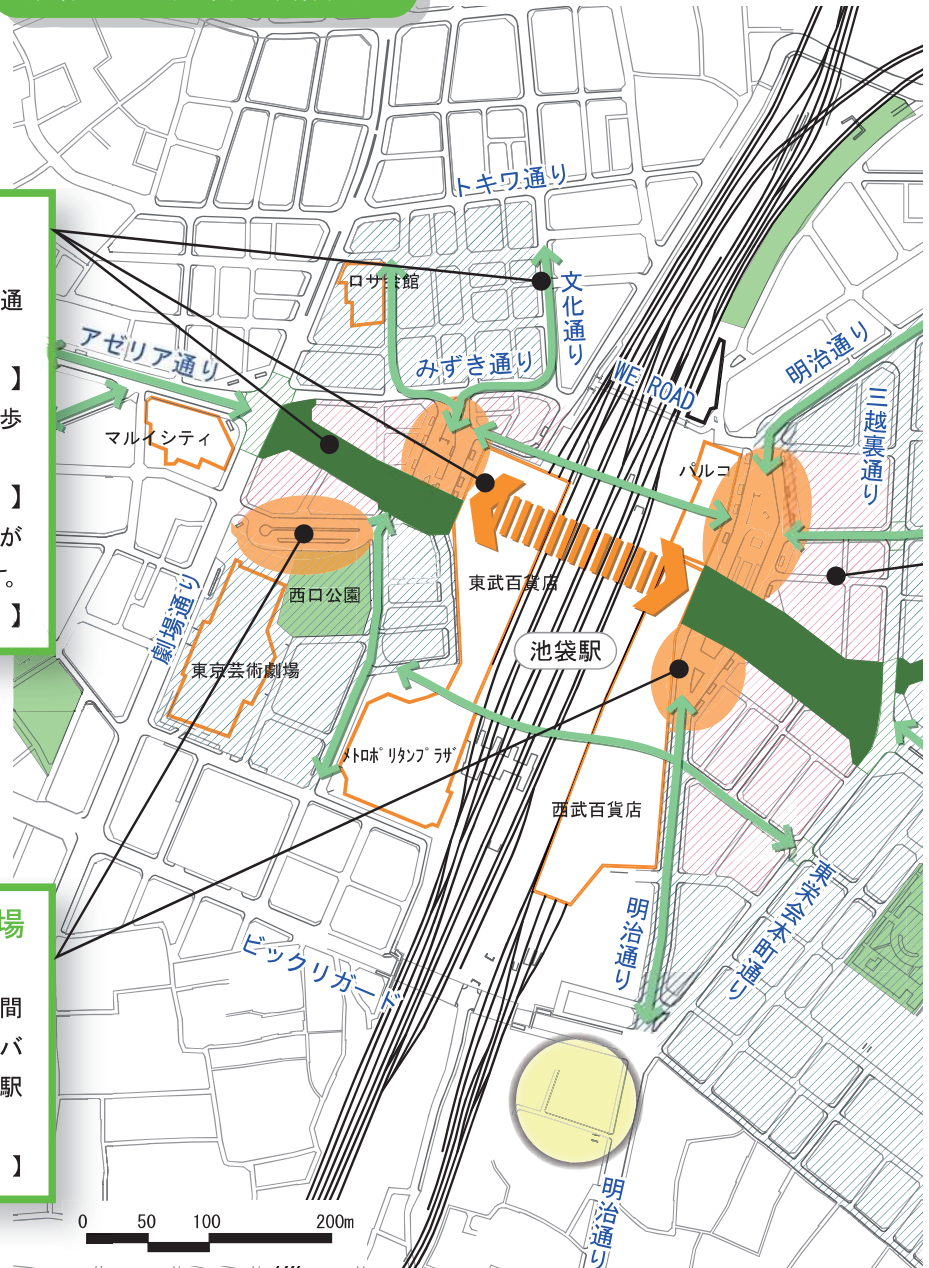
基本方針3に対応

●東西の駅前広場は、歩行者のたまり空間が創出され、周辺道路に分散していたバス乗り場などが集約された使いやすい駅前広場となっています。



凡例

	歩行者が最優先された道路の形成		歩行者のたまり空間が創出され、バス乗り場などが集約された使いやすい駅前広場
	歩行者が安心して通行しやすい主要な集客施設を結ぶ歩行者ネットワーク		主な集客施設
	池袋駅東口・西口の連結機能の強化		主な公園・緑地
	歩行者を優先する安全で快適な歩行区域		再開発地区 (完了)
	歩行者と自動車と共存し歩行者が通行しやすい区域		再開発地区 (事業中・計画)
	スクランブル交差点化など		再開発地区 (構想段階)



の具体例



歩行者を優先する安全で 快適な歩行空間

基本方針1に対応

- 来街者が集中する駅前の細街路は、歩行者の通行や安全が優先された区域となっています。

【  】

- 繁華街等が形成された駅周辺の街区では、歩行者と自動車が共存し、歩行者が通行しやすい区域となっています。

【  】

新たな公共交通

基本方針2・4に対応

- 歩行者の移動を支える新たな公共交通システム等が導入され、副都心内を移動しやすくなっています。

【  】

- 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楽しい空間となっています。

【  沿道】

(新たな公共交通の導入イメージ)

3章

池袋の交通の
あり方を考える

1 歩行者ネットワークの考え方

① 歩行者優先道路【基本方針1に対応】

池袋駅からまちなかへ来街者を誘導するため、以下の道路を歩行者優先道路としていきます。

- ・ 駅街路2（グリーン大通り）と駅街路4（アゼリア通り）は、駅前広場と一体となって池袋副都心の玄関口を担うメインストリートであり、歩行者の広場となっています。
- ・ 補助177号線（サンシャイン60通り）は、時間帯を限定した歩行者専用道路として運用されていますが、今後、池袋ターミナルエリアと東池袋エリアを結ぶ骨格として、ショッピング等の買い回りや滞留が一層楽しめるように歩行者が最優先された空間となっています。
- ・ 歩行者優先道路上においてボトルネックとなる幹線道路との横断箇所では、スクランブル交差点化などにより、歩行者の安全と円滑な流動が確保されています。

② 池袋駅の東西連絡【基本方針4に対応】

駅東西間の行き来がしやすいように、池袋駅東口・西口の連絡機能を強化していきます。

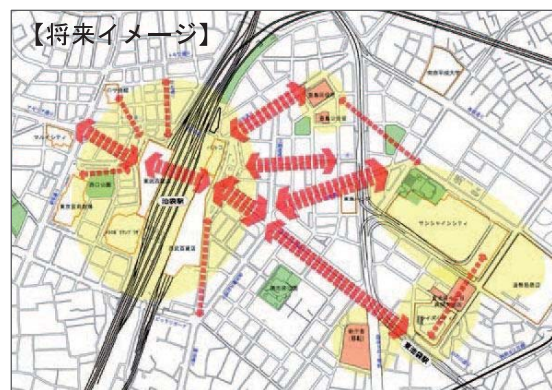
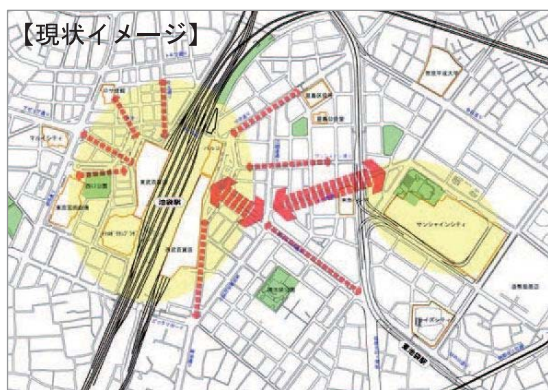
- ・ 既存地下通路のバリアフリー化やサインの統一、地下通路出入口のサンクンガーデン化などによって、視覚的・空間的にも駅東西の行き来がしやすい交通環境となっています。
- ・ 線路上空を活用した東西自由通路の設置によって、駅周辺の公共施設の充実と周辺街区とのアクセシビリティが向上しています。

③ 歩行者ネットワーク【基本方針2に対応】

来街者をまちなかに誘導し、また副都心を回遊できるように、歩行者優先道路に接続する道路または補完する道路を歩行者ネットワークとしていきます。

- ・ 補助77号線（グリーン大通り）、駅街路1・駅街路3（明治通り）は、バスなどの公共交通や自動車交通の処理を担う道路であることに配慮しながらも、池袋駅と拠点性の高いエリアを結ぶ主要動線として、可能な限り歩行者が優先された空間となっています。
- ・ サンシャイン通りや文化通りなどの細街路は、商店街等を形成し、まちなかでの主要動線を担う道路として、可能な限り歩行者が優先された空間となっています。
- ・ 補助175号線や補助177号線（サンシャインシティ周辺）は、首都高速5号線東池袋ランプの自動車交通処理に配慮しながらも、東池袋駅とサンシャインシティ等の大規模施設を結ぶ主要動線として、可能な限り歩行者が優先された空間となっています。

歩行者のネットワーク



2 歩行者を優先する安全で快適な歩行空間の考え方

① 歩行者を優先する空間【基本方針1に対応】

歩行者が集中する池袋駅直近の一定街区では、特定の道路に集中する人の流れを分散させていくため、細街路も含めた道路において自動車等が進入しない、歩行者が安心して通行できる区域を確保していきます。

② 歩行者の動線を面的に確保する空間【基本方針1に対応】

歩行者を優先する区域の外周エリアでは、狭隘な道路が多く物理的に歩車分離を行うことが困難なことから、歩行者と自動車が共存し歩行者が通行しやすい区域を確保していきます。

3 交流を育む池袋駅東西駅前広場の考え方

① 交流を育む池袋駅東西駅前広場【基本方針3に対応】

池袋駅東西駅前広場は、池袋副都心の玄関口として来街者にとって魅力的な空間にしていきます。

- ・池袋駅の東西駅前広場は、グリーン大通りやアゼリア通りと一体となった空間として多目的な歩行者広場となっています。
- ・池袋駅東口では、周辺道路に分散しているバス停等の交通結節施設を駅前広場内に再配置し、駅利用者にとってバスやタクシーが一層利用しやすい環境となっています。

4 新たな公共交通の考え方

① 新たな公共交通の導入【基本方針2・4に対応】

新たな公共交通の導入により、副都心内の回遊行動を促し、高齢者や障がいのある方をはじめとする誰もが移動しやすい交通環境としていきます。

② 沿道まちづくり【基本方針4に対応】

新たな公共交通の導入に併せて、歩行空間と公共交通の通行空間の調和、沿道建物の低層部の用途制限、形態・意匠や広告物の掲出方法の統一などのルール化が図られるなど、街路樹等による自然が感じられ魅力ある街並みづくりを誘導していきます。



デザインの統一
(オルレアン：フランス)



専門店・ショウウィンドウ
(マンハイム：ドイツ)



夜の沿道建物
(マンハイム：ドイツ)

【 新たな公共交通のイメージ 】

新たな公共交通システムの候補として幾つかのタイプがありますが、海外諸都市での導入実績が多く、トランジットモールなどによる賑わいの創出に効果を上げているLRT（Light Rail Transit）が有効な手段と考えられます。

●表3-1 新たな公共交通システムの候補

	LRT	ゴムタイヤトラム	BRT
システム概要	●車両の低床化、乗心地の向上等のユニバーサルデザインが徹底されるなど、路面電車が高度化されたシステム	●軌道の中央に一本の案内軌条を設置、または道路上の磁気マーカにより、ゴムタイヤで走行するシステム	●輸送力の大きな連接車両の投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム
車両写真			
導入都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ ストラスブール（フランス） ・ フライブルグ（ドイツ） ・ バルセロナ（スペイン） ・ ポルト（ポルトガル） ・ ヒューストン（アメリカ） など多数	<ul style="list-style-type: none"> ・ ナンシー（フランス） ・ クレルモン・フェラン（フランス） ・ カーン（フランス） ・ パドヴァ（イタリア） ・ ラクイラ（イタリア） など	<ul style="list-style-type: none"> ・ クリチバ（ブラジル） ・ オタワ（カナダ） ・ ブリスベン（オーストラリア） ・ ソウル（韓国） ・ ジャカルタ（インドネシア） など
システムの使われ方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部と周辺部を結ぶことが多い。都心部では、アクセス交通や沿線地域内々交通として活用されている例が多い。 ・ 海外では、トランジットモールなどによるまちづくりと一体となった整備事例も多く中心市街地の活性化に効果を上げている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的にはLRTと同様な使われ方がされている例が多い。 ・ (LRTに比べて) ゴムタイヤで走ることから勾配に強く地形的制約を受けにくい。 ・ 国内での導入実績はない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部と周辺部を結ぶことが多い。都市近郊部のアクセス交通として活用されている例が多い。 ・ 専用レーンを整備する機会が多いが、一般道での走行も可能なことから、弾力的な路線設定が可能。

3章

池袋の交通のあり方を考える

【参考】 中心市街地の活性化に効果を上げているLRTの導入事例

○ストラスブール（フランス）

・ストラスブール市では、LRT導入とともに、都心の内環状・外環状道路の整備によって中心市街地を通過する交通を排除し、中心市街地ではトランジットモールの整備や都心の駐車場を歩行者広場とするなど、歩行者専用街区を整備して人通りを増やす工夫をしています。

→住民の移動全体に占める買物目的の移動の割合が10%から12%に増加

→買物目的の移動回数が50%増加

→中心市街地への買物目的の移動回数が33%増加

出典：地域調査情報 20-2 信金中央金庫総合研究所資料より



ゾーンシステムとフリッジパーキングによる流入規制
(フランス・ストラスブール)



許可車のみ流入可能な通行止め (フランス・ストラスブール)

出典：これからのまちをつくるライトレールトランジット／社団法人日本交通計画協会

○ヒューストン（アメリカ）

・1997年から始まった都心のメインストリートにLRTを導入するというMETRO Rail計画は、1999年の住民投票で75%の賛成票を集め、導入が決定しました。

→DOWNTOWNの中心街に位置するMAIN STREET SQUAREの公園内に軌道を敷設し、公園内の池上を通過したり、池の両側に歩行空間や憩いのスペースを創出



高密な市街地内を運行



LRT沿線のオープンカフェ



MAIN STREET SQUAREの公園内に
軌道を敷設



出典：海外LRT事例集／社団法人日本交通計画協会