

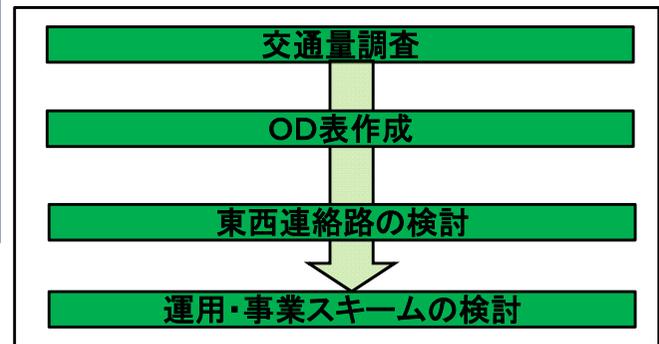
池袋駅周辺地域における地域活性化に関する調査

○（調査の背景・目的）

池袋駅は、鉄道4社、8路線が乗り入れ、1日約260万人が利用する巨大ターミナル駅である。駅の東西において、まちづくりが活発化している中、駅の東西の移動については、地下通路でつながっているが、常に混雑している状況であり、鉄道施設によりまちが分断されている。池袋駅周辺が歩行者中心のまちに都市構造が変わる中、安全で快適な歩行者ネットワークの構築が求められている。

本調査では、駅東西の回遊性向上と地下通路の混雑緩和に資する池袋駅東西連絡路の整備計画等を検討するものである。

(調査の手順)



調査成果

①池袋駅の交通実態調査

- 東西連絡路の規模算定にあたり、池袋駅地下通路利用者の移動動線を踏まえた交通実態調査を行った。

②東西連絡路の検討

- 交通実態調査や東西連絡路に必要な機能を整理し、将来の東西連絡路利用者、利用動線を踏まえるとともに、地下鉄や地下通路などの構造物を考慮し東西連絡路の構造及び配置位置について検討を行った。

③東西連絡路の条件整理

- 東西連絡路について、複数の条件から整備や整備後の活用における条件等の整理、他地区類似事例の調査を行い、複数の検討案を作成し、実現性を比較検討した。

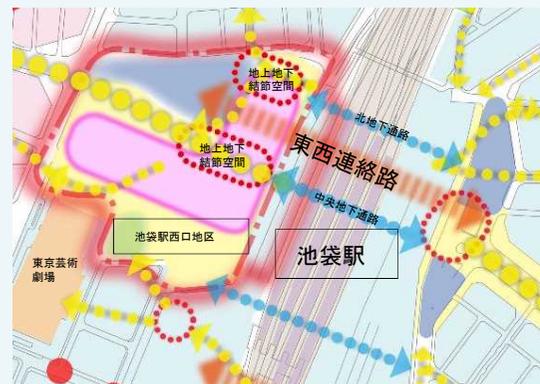


図 東西連絡路構想図

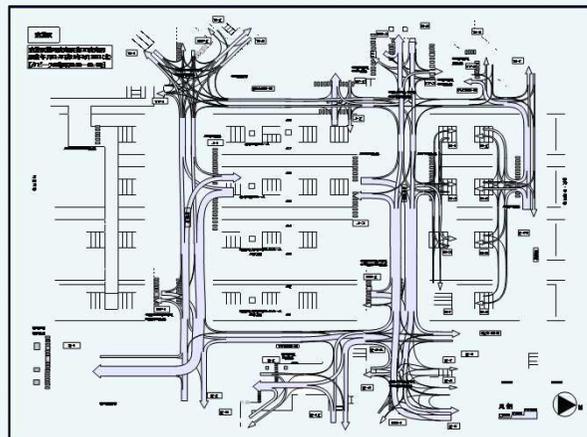


図 池袋駅流動図(現況平日タピーク)

図 東西連絡通路構想図(現況)

平日朝ピーク時の構内流動(7:50~8:50)

	乗換	乗車	降車	横断等	合計
人数(人/時)	105,684	13,409	42,231	3,121	164,445
構成比	64.3%	8.2%	25.7%	1.9%	100.0%

平日タピーク時の構内流動(18:00~19:00)

	乗換	乗車	降車	横断等	合計
人数(人/時)	45,204	52,712	47,384	18,457	163,757
構成比	27.6%	32.2%	28.9%	11.3%	100.0%

休日タピーク時の構内流動(16:40~17:40)

	乗換	乗車	降車	横断等	合計
人数(人/時)	18,546	43,851	37,260	24,989	124,646
構成比	14.9%	35.2%	29.9%	20.0%	100.0%

※ 乗換流動には、JRの一部線間乗換え流動を含む

基盤整備の見込み・方向性

関係者と協議を重ね、平成29年度末に東西連絡路も含めた、池袋駅周辺の様々な基盤整備について、基盤整備方針として策定する。併せて、周辺開発とも連携を図り、必要な手続き・関係機関協議・設計・整備を進めていく。

○スケジュール

- 平成29年度～
 - 基盤整備方針策定
 - 必要な手続き・関係機関協議・設計・整備

今後の課題

- 関係者間での合意形成
 - 関連事業者等と協議調整を行い合意形成を図る必要がある。
- 民間事業者との連携
 - 周辺の民間開発の動向に併せ、効果的な整備時期・整備方法を調整するとともに、効率的な管理体制を実現していく必要がある。

池袋駅周辺地域における地域活性化に関する調査			
調査主体	豊島区		
対象地域	東京都豊島区	対象となる 基盤整備分野	道路（通路）

1. 調査の背景と目的

池袋駅周辺地域では、都市計画道路（環状5の1号線・補助81号線など）の整備を契機として、池袋駅前を通過している自動車交通を外周に位置する環状道路へと誘導し、歩行者優先のまちへ都市構造の転換を図ろうとしている。一方池袋駅は、4社8線が乗り入れる世界有数の巨大ターミナル駅であり、一日の乗降人員は260万人を数えるが、乗換え利用者が多く、駅のにぎわいがまちなぎわいに広がっていかない。また、鉄道施設により分断されたまちの東西を結ぶ主要歩行者動線は、改札外の鉄道施設に頼っており、鉄道利用者やまちの横断利用者が交錯し、恒常的に混雑が激しく利用し難い状況にある。

近年、駅東口では区庁舎の移転跡地を活用して、国際的な文化情報発信・賑わい及びビジネス交流機能を有し、年間約650万人（周辺施設と合わせて約1000万人）の来訪者が見込まれる新たな拠点整備が進行している。また、駅西口では駅前街区において再開発準備組合が設立されるなど、都市再生に向けた動きが本格化している。これらの動きを後押しするように、平成27年7月には、池袋駅周辺地域が都市再生特別措置法における特定都市再生緊急整備地域の指定を受け、同年8月には国家戦略特区の区域に参入された。

本調査では、池袋駅周辺の都市再生事業の進展に併せ、鉄道施設で分断されているまちの東西を結び、歩行者の回遊性の向上を図るとともに、駅のにぎわいをまち全体へ広げ、もって地域の活性化を推進していくことを目的として、東西連絡通路整備の実現に向けた調査・検討を行う。



写真1 池袋駅構内の混雑状況

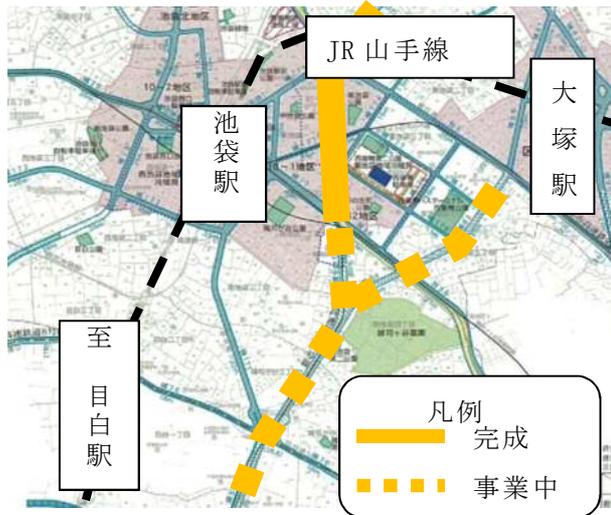


図1 池袋駅周辺の都市計画道路



図2 池袋駅周辺地域の動向

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

本調査の業務フローについては、右図の業務フローに示す。

1) 交通量調査

断面交通量調査とカード配布による旅客 OD 調査を実施した。

調査時間は、平日朝の時間帯、平日夕方の時間帯、休日の昼過ぎの時間帯とした。

1-1) 断面交通量調査

鉄道駅という特性等踏まえ 10 分単位でカウンターによる断面交通量の計測を行った。

1-2) 旅客 OD 調査

右図に示す流動調査カードを配布し、目的地（乗換先の改札など）で回収を行った。東西連絡通路整備に伴い、影響が考えられる箇所についてはラッチ内でも調査を行った。

2) OD 表の作成

1-1)、1-2) の調査をもとに OD 表を作成した。

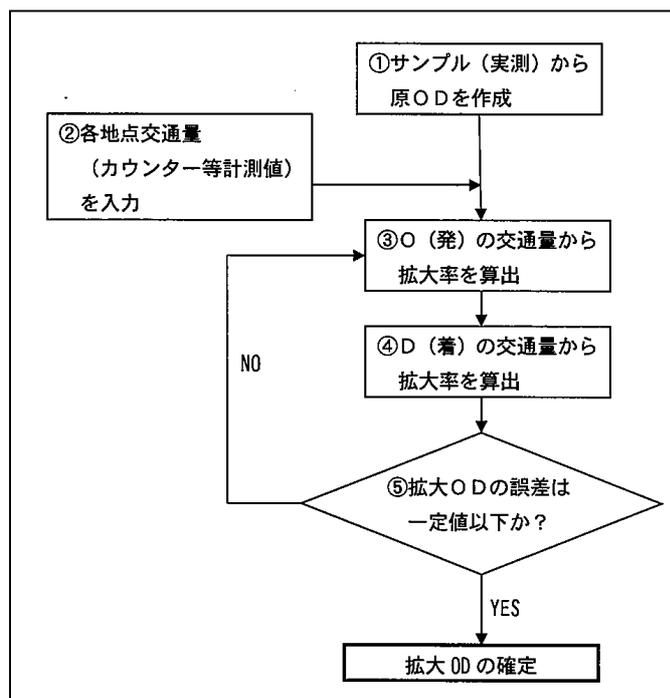


図5 OD表作成フロー図

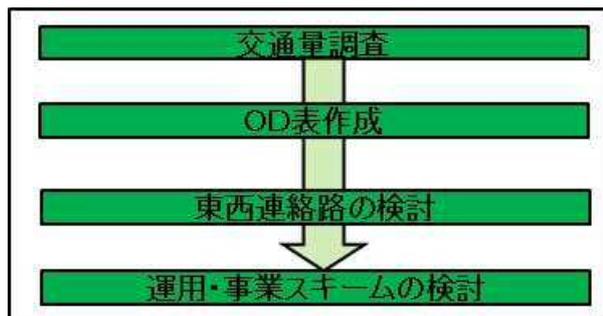


図3 調査フロー図

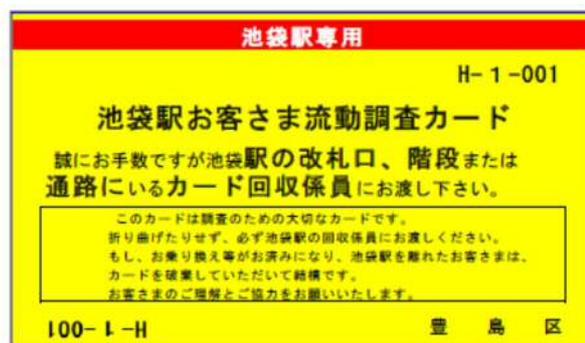


図4 OD調査カードサンプル



写真2 断面交通量調査状況



写真3 旅客OD調査の調査状況

3) 東西連絡路の検討

東西連絡路に必要な機能を整理し、1) 2) で行った交通実態調査を基にした将来の東西連絡路利用者や、地下通路や地下鉄などの構造物を踏まえた位置や規模の把握を行った。

4) 運用・事業スキームの検討

東西連絡通路の運用・事業スキームについて、類似事例等を踏まえ検討を行った

(2) 調査結果

1) 交通量調査結果及び構内流動

以下の日時に調査を行い、現況の構内流動を把握した。

表1 調査日時

実態調査日	調査時間帯	ピーク時間	備考
平成28年9月29日(木)	7:00~10:00	7:50~8:50	平日朝ピーク
平成28年9月29日(木)	17:00~20:00	18:00~19:00	平日夕ピーク
平成28年10月2日(日)	15:00~18:00	16:40~17:40	休日夕ピーク

表2 構内流動

平日朝ピーク時の構内流動(7:50~8:50)

	乗換	乗車	降車	横断等	合計
人数(人/時)	105,684	13,409	42,231	3,121	164,445
構成比	64.3%	8.2%	25.7%	1.9%	100.0%

平日夕ピーク時の構内流動(18:00~19:00)

	乗換	乗車	降車	横断等	合計
人数(人/時)	45,204	52,712	47,384	18,457	163,757
構成比	27.6%	32.2%	28.9%	11.3%	100.0%

休日夕ピーク時の構内流動(16:40~17:40)

	乗換	乗車	降車	横断等	合計
人数(人/時)	18,546	43,851	37,260	24,989	124,646
構成比	14.9%	35.2%	29.9%	20.0%	100.0%

※ 乗換流動には、JRの一部線間乗換え流動を含む

①ピーク1時間の流動状況

・エリア内総通過人数は、平日朝ピーク(164,445人/時)が最も多く、次いで平日夕ピーク(163,757人/時)、休日夕ピーク(124,646人/時)の順となっている。(ピーク3時間では、平日夕ピーク434千人/3時間、平日朝ピーク385千人/3時間、休日夕ピーク354千人/3時間の順)

休日夕ピークの総通過者数は、平日朝/夕のピーク時の8割程度となっている。

・東西を横断する流動は、平日朝ピークが2%(3千人/時)、夕ピークが11%(18千人/時)、休日夕ピークが20%(25千人/時)と、休日に多い。

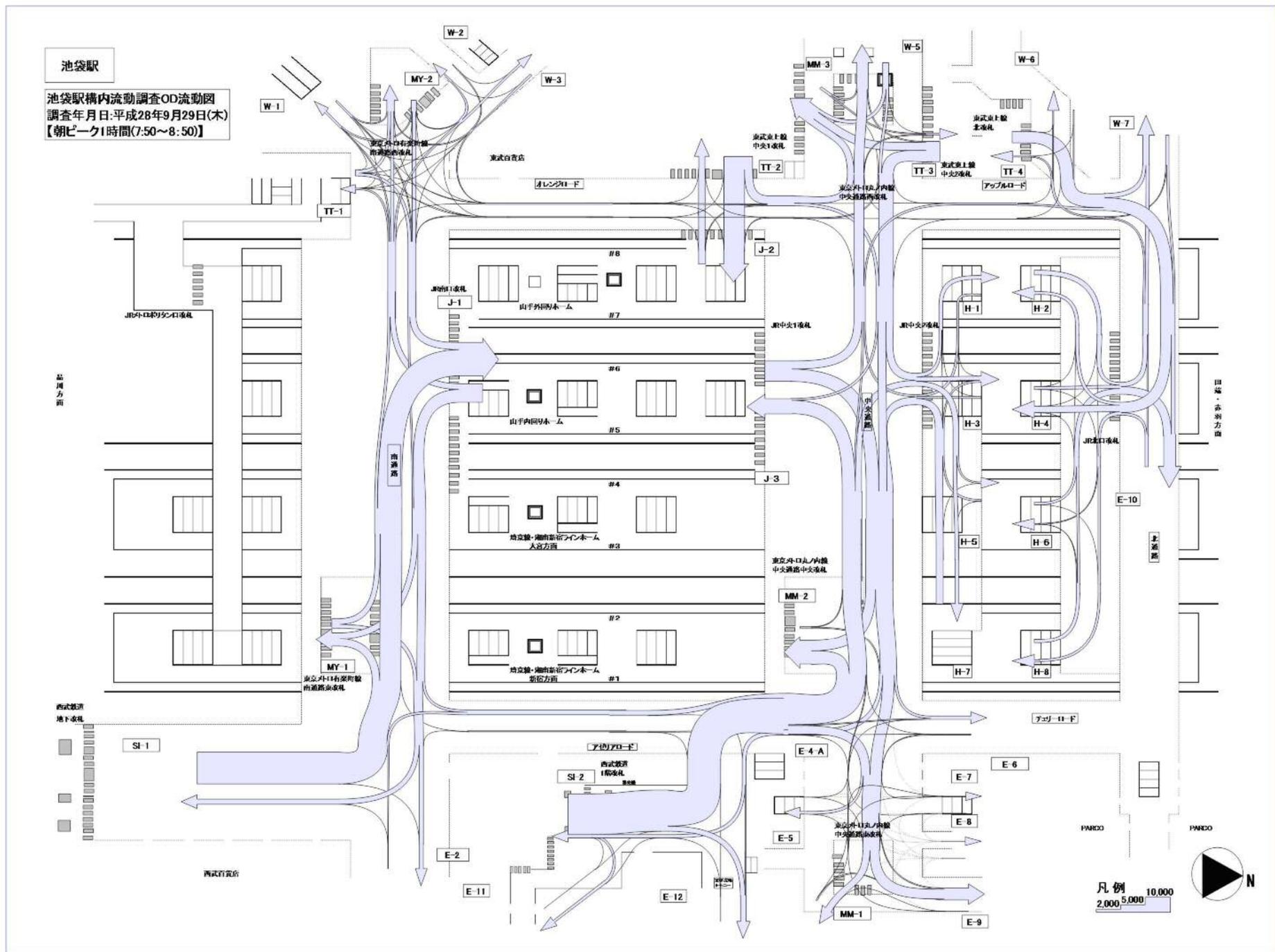
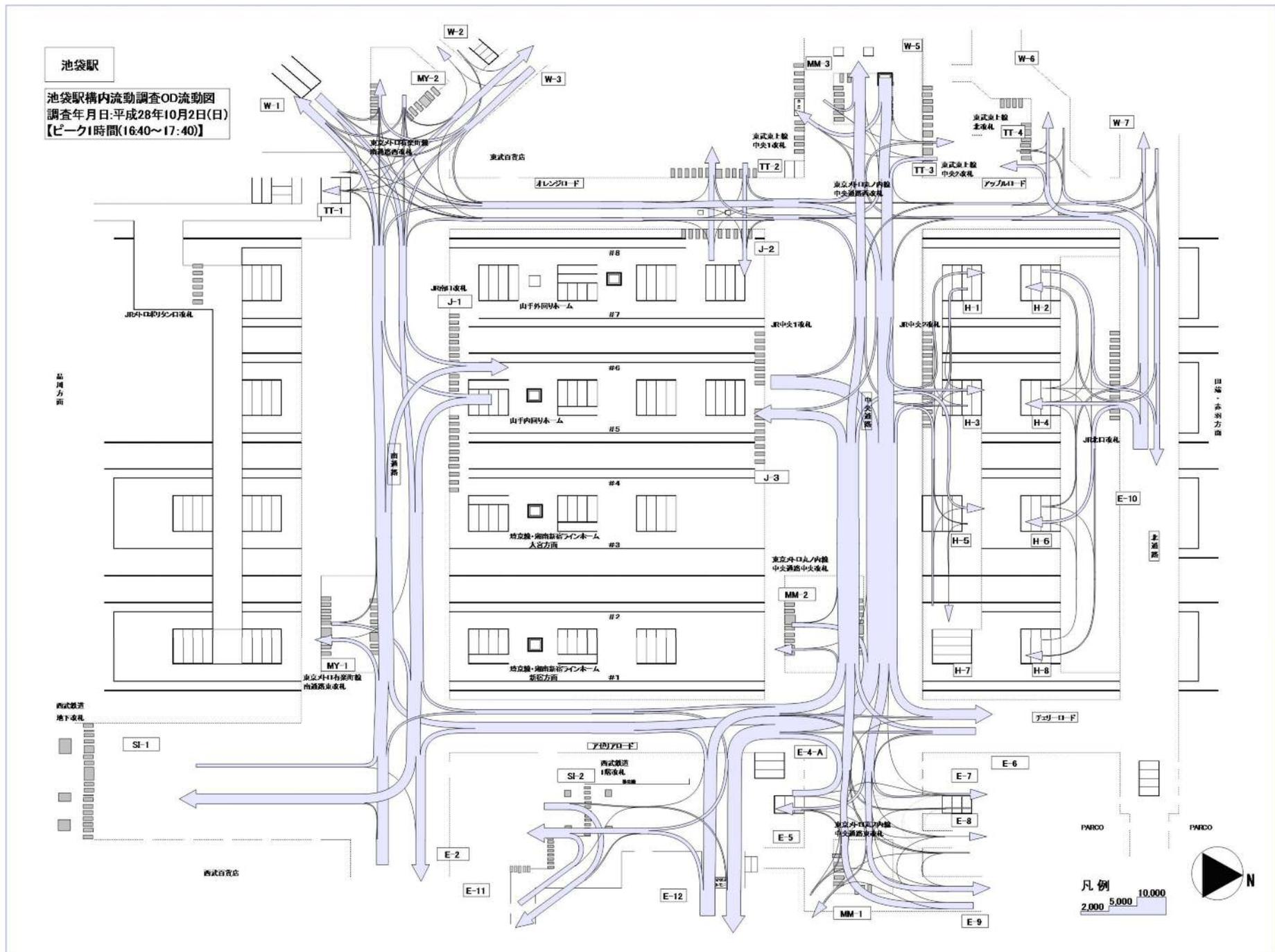


図6 池袋駅構内流動図 (平日朝)



2) 東西連絡路の検討

現況の構内流動を基に、池袋駅周辺地域の将来像も見据えた、東西連絡通路の規模、機能等の把握を行った。

2-1) 東西連絡路の機能について

東西連絡通路（デッキ）に求められる機能については以下のとおりである。

○交通結節機能

- ・乗換え利便性の向上
各交通機関間の動線整理により乗換え利便性を向上する。
- ・たまり空間・滞留空間の創出
デッキ整備、地下通路拡幅等により、待合空間など歩行者滞留空間を創出する。

○歩行者交通

- ・駅東西歩行者ネットワークの構築
既存の地下通路や高架下の連絡通路に加え、東西の駅前広場をつなぐデッキレベルの快適な歩行者ネットワークを構築することで、駅東西のにぎわいあるまちのつながりを創出する。
- ・駅回遊動線の構築
デッキを駅東西建物の南北貫通通路と接続することで、駅周囲を回遊するにぎわいのあるネットワークを構築する。
- ・既存地下通路の混雑緩和（歩行者動線の強化）
デッキレベルの快適な駅東西歩行者ネットワーク構築による地下通路利用歩行者交通のデッキへの転換や既存地下通路の拡幅、整序化等により、地下通路の混雑を緩和する。

○まちづくり

- ・駅東西拠点施設のつながり
西口の東京芸術劇場、東口の旧庁舎跡地再開発・南池袋公園など、アート・カルチャー都市構想に資する拠点施設のつながりを構築する空間整備、用途配置を図る。

○防災

- ・災害時の退避空間の確保
地下通路・駅前広場に加えデッキにも駅や地下街等からの退避者の一時退避場所として、安全に滞留できる空間を確保する。
- ・災害時の駅周辺の退避経路の確保
駅や地下街等利用者の退避経路としてデッキを活用する。デッキ、地下通路は周辺市街地での大火災発生時には駅東西への避難経路として機能する。

2-2) 東西連絡路のネットワーク検討について

現況の交通状況を基に、東西連絡路の将来利用者数を見据えた規模の検討を行った。東西連絡路整備時のネットワークは図9を想定して検討した。

2-3) 東西連絡路の概算費用について

ターミナル駅の類似事例により、1㎡あたり3,000千円～3,500千円程度の費用が見込まれる。

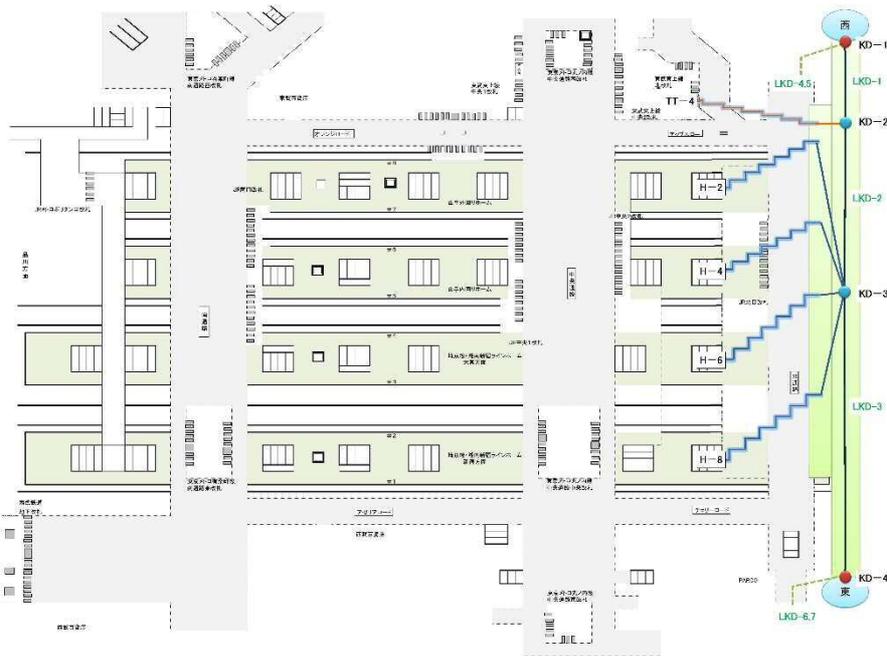


図9 東西連絡通路完成時のネットワーク図

2-4) 東西連絡路の構造、位置の検討について

東西連絡路の構造、位置の検討にあたっては、以下に示す主な項目を踏まえるとともに、池袋駅周辺における将来の歩行者ネットワークなども踏まえ検討を行った。(図10)

- 地下通路
- 地下鉄
- 地上一地下、地上一デッキ部を結ぶ階段等の縦動線部におけるたまり空間

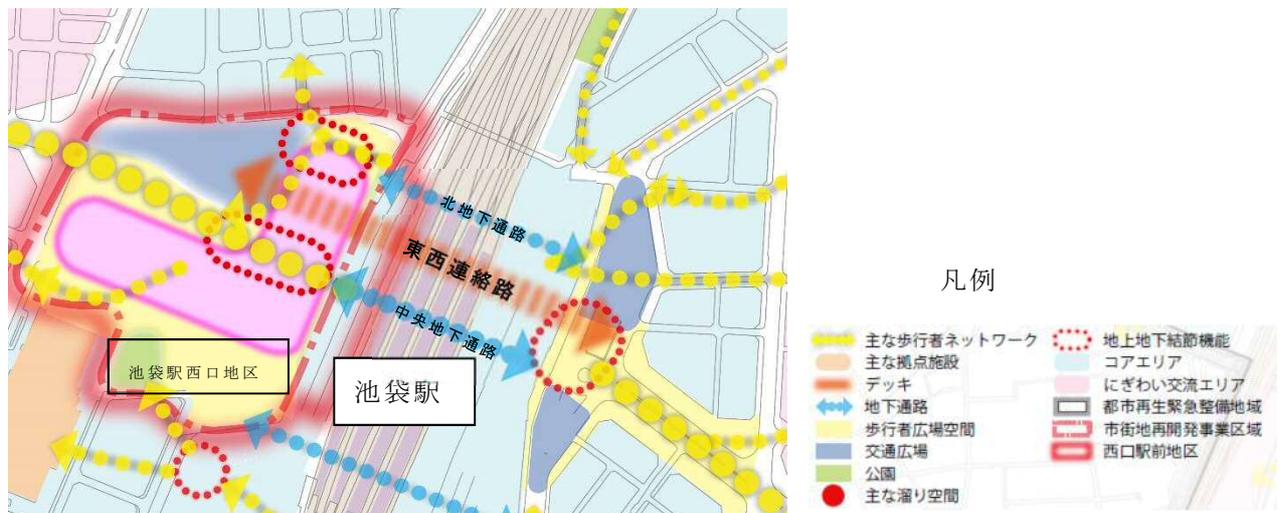


図10 東西連絡通路完成時のネットワーク図

3) 運用・事業スキームの検討

東西連絡通路における、位置づけとそれに伴う、事業スキームについて条件整理を行った。(表 3、表 4)

表 3 池袋駅東西連絡路の法的位置づけによる得失比較 (案)

主な分類	分類の解説	特 徴 比 較					自由通路の事例
		公共性の担保	施設変更の難易	建設費負担 (自由通路要綱)	維持管理費負担	その他留意事項 (建築行為、営利活動等)	
① 都市計画「道路」 (立体指定含む) (道路法適用)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路、歩行者専用道路、駅前広場、交通広場等の都市施設と位置づけ 平面指定となる (立体都市計画の場合は、限定立体空間指定となる) 原則、道路法が適用 原則、道路網に接続 	○都市施設「道路」の指定となり、上下空間を含む範囲 (又は立体空間) で公共性が担保される。	△道路区域指定が平面 (又は立体) となるため、道路側 (都市側) の了解ナシに空間利用が出来ない。	○原則的に、事業費は都市側全額負担 (鉄道事業者負担はバリフリ対策等のみ)。減耗考慮なしの機能補償。	△原則的に、維持管理費は都市側全額負担 (維持管理費捻出のための営業は、道路管理者の占有許可、使用許可で可能。屋外広告物条例に基づく広告設置も可能)。	△道路法により、道路区域内では私権 (販売行為等) が制限され、空間利用には占有許可、使用許可が必要。 △広告には屋外広告物条例が適用される。	<ul style="list-style-type: none"> 東北本線小山駅 (在来線区間) (完成) 北陸本線高岡駅 (完成) 両毛線佐野駅 (完成) (都市計画道路だが、道路法無) 東海道線摂津本山駅 (完成) (歩行者専用道だが、道路法無) 等
② 都市計画「通路」等 (立体指定含む)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画通路、広場等の都市施設と位置づけ 平面指定となる (立体都市計画の場合は、限定立体空間指定となる) 	○都市施設「通路」の指定となり、上下空間を含む範囲 (又は立体空間) で公共性が担保される。〔通路は、道路とすることができないもののうち、通路や広場等の都市施設として都市計画決定したもの〕	△道路法の適用が任意となる。営利行為を制限する場合には、条例・協定等の締結が望まれる。	□原則的に、事業費は鉄道事業者の連立要綱並み負担を除く分を都市側が負担 (鉄道事業者への機能補償は減耗分を考慮)。	△原則的に、維持管理費は都市側全額負担 (維持管理費捻出のための営業は、通路管理者の許可で可能)	○通路のため、道路法の適用は任意。ただし、運用に際しては条例・協定等で営利行為が制限されることが多い。	<ul style="list-style-type: none"> 常磐線日立駅 (完成) 中央本線竜王駅 (完成) 中央本線多治見駅 (完成) 等
③ 道路法上の道路 (立体指定除く*1) (都市計画決定外)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法適用外で、認定道路による道路法上の道路の位置づけ 平面指定となる 原則、道路網に接続 	○道路の位置づけがあれば、公共性が担保され、基幹事業 (補助対象) となる。ケースで異なる。	△道路区域指定が平面となるため、道路側 (都市側) の了解ナシに空間利用が出来ない。	○原則的に、事業費は都市側全額負担 (鉄道事業者負担はバリフリ対策等のみ)。減耗考慮なしの機能補償。	△原則的に、維持管理費は都市側全額負担 (維持管理費捻出のための営業は、道路管理者の占有許可、使用許可で可能。屋外広告物条例に基づく広告設置も可能)。	△道路法により、道路区域内では私権 (販売行為等) が制限され、空間利用には占有許可、使用許可が必要。 △広告には屋外広告物条例が適用される。	<ul style="list-style-type: none"> しなの鉄道中軽井沢駅 (完成) (都市計画決定なし、町道認定により社会資本整備総合交付金対象) 等
④ その他	<ul style="list-style-type: none"> 上記に属さない分類 (都市計画決定、道路法に位置付けられないもの等、主に協定による通路) 	△条件による (協定書等による運用)	○ケースによるが、都市計画法、道路法が適用されなければ、変更は比較的容易	△ケースによるが、都市計画法、道路法が適用されなければ、鉄道事業者側負担が大きい。	○ケースによるが、鉄道事業者負担が原則。協定により負担割合協議が可能。	○都市計画法、道路法の適用なしだが、運用に際しては条例・協定等で営利行為が制限されることが多い。	<ul style="list-style-type: none"> 東海道本線金山駅自由通路 (完成) (名古屋市による大規模工造物) 東武野田線運河駅 (工事中) (都市計画決定しない、自由通路を空間として整備)

○：比較的優位な点、△：比較的不利な点、□：どちらともいえない点 (鉄道事業者の立場)

*1 立体道路制度の適用には、地区計画 (再開発等) の都市計画決定が必要。

表 4 池袋駅東西連絡路の法的位置づけによる得失比較（案）その2

主な分類	分類の解説	維持管理費負担 (支出)	維持管理費捻出方法（収入）・許認可				その他留意事項 (接道、避難経路、屋根設置等)
			購買施設（一定期間継続する施設）	オープンカフェなど食事施設、露店(土地に固着しない施設)、広告塔・看板等	イベント（ベンチ等設置や長時間占有は占用許可対象)	広告物	
① 都市計画「道路」 (立体指定含む) (道路法適用)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路、歩行者専用道路、駅前広場、交通広場等の都市施設と位置づけ 平面指定となる（立体都市計画の場合は、限定立体空間指定となる） 原則、道路法が適用 原則、道路網に接続 	△原則的に、維持管理費は都市側全額負担。	△道路法により、原則、占用許可対象外（設置できない）。 ○都市計画としての公共性等が確認できれば設置可能。 ○都市再生特別措置法により都市再生に貢献し道路利用者の利便増進に資するものは特例道路占用地域内において設置可能。 ○国家戦略特別区域法により特区区域内での道路占用許可緩和（エリアマネジメントに係る特例）でも設置可能 ○中心市街地活性化に関する法律でも特例道路占用区域内において設置可能。	○道路法による道路占用物として、基準（歩行者流動幅等）、構造等（運転者への視界支障等）の条件を満たせば設置可能。 ○都市再生特別措置法、国家戦略特別区域法、中心市街地活性化に関する法律でも道路占用許可が緩和され、基準（歩行者流動幅等）、構造等（運転者への視界支障等）の条件を満たせば設置可能。	○流動に支障しない短時間なら道路使用許可となり、公共性と地域合意で利用が可能。 ○占用許可になる場合は、食事施設と同様の扱いとなる。	○屋外広告物条例に基づく広告が設置可能。（屋内自由通路も条例適用。道路管理者の占用許可が必要）	□屋根設置は道路管理者の判断(屋根も道路付属物が基本)。 △幅 4m以上でも地上と段差があり、接道は難しい。 ○道路としての担保があり、避難通路になる。
② 都市計画「通路」等 (立体指定含む)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画通路、広場等の都市施設と位置づけ 平面指定となる（立体都市計画の場合は、限定立体空間指定となる） 	△原則的に、維持管理費は都市側全額負担	○通路管理者との協議により、都市計画としての公共性等が確認できれば設置可能。	○同左	○同左	○同左 (通路に管理条例が適用されている場合は、条例に従う)	□屋根設置は通路管理者の判断(建築物が基本)。 ○都市計画の担保があり、避難通路になる。
③ 道路法上の道路 (立体指定除く*1) (都市計画決定外)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法適用外で、認定道路による道路法上の道路の位置づけ 平面指定となる 原則、道路網に接続 	△原則的に、維持管理費は都市側全額負担	△道路法により、原則、占用許可対象外（設置できない）。 ○都市再生特別措置法により都市再生に貢献し道路利用者の利便増進に資するものは特例道路占用地域内において設置可能。 ○国家戦略特別区域法により特区区域内での道路占用許可緩和（エリアマネジメントに係る特例）でも設置可能 ○中心市街地活性化に関する法律でも特例道路占用区域内において設置可能。	○道路占用物として、基準（歩行者流動幅等）、構造等（運転者への視界支障等）の条件を満たせば設置可能。 ○都市再生特別措置法、国家戦略特別区域法、中心市街地活性化に関する法律でも道路占用許可が緩和され、基準（歩行者流動幅等）、構造等（運転者への視界支障等）の条件を満たせば設置可能。 【新宿モア 4 番街では食事施設、広告塔から占用料を徴収】	○流動に支障しない短時間なら道路使用許可となり、公共性と地域合意で利用が可能。 ○占用許可になる場合は、食事施設と同様の扱いとなる。	○屋外広告物条例に基づく広告が設置可能。（屋内自由通路も条例適用。道路管理者の占用許可が必要）	□屋根設置は道路管理者の判断(屋根も道路付属物が基本)。 △幅 4m以上でも地上と段差があり、接道は難しい。 ○道路としての担保があり、避難通路になる。
④ その他	<ul style="list-style-type: none"> 上記に属さない分類（都市計画決定、道路法に位置付けられないもの等、主に協定による通路） 	○ケースによるが、鉄道事業者負担が原則。協定により負担割合協議が可能。	○通路管理者との協議により、設置可能。	○同左	○同左	○同左（鉄道事業者の規定による）	□屋根設置は鉄道事業者の判断(屋根も建築物が基本) □協定により避難通路になる可能性あり。

○：比較的優位な点、△：比較的不利な点、□：どちらともいえない点

運用・事業スキームの決定にあたっては、整備費用負担や維持管理・実施主体などについて、関係事業者及び周辺民間開発事業者とも調整を図りながら決定していく。

3. 基盤整備の見込み・方向性

東西連絡通路を含めた池袋駅周辺地域の基盤の方向性について、基盤整備方針としてまとめ、平成29年度末を目標に策定すべく、関係者と協議を重ねていく。併せて、周辺開発とも連携を図り、必要な手続き・関係機関協議・設計・整備を進めていく。

4. 調査結果と今後の課題

池袋駅東西連絡通路の実現に向けた、交通量調査、各種設計条件の整理により検討案を策定することができた。

今後は、東西連絡通路の実現に向け、さらに関係者と協議を重ねていく。さらにその機能がより発揮されるように、東西の駅前広場や周辺開発との連携・連動するとともに、建築物、公共施設の景観・デザイン誘導や調整を行い、劇場都市の顔として相応しいものになるよう、基盤検討と景観誘導について相互連携しながら計画段階から竣工時まで調整を進めていく予定である。

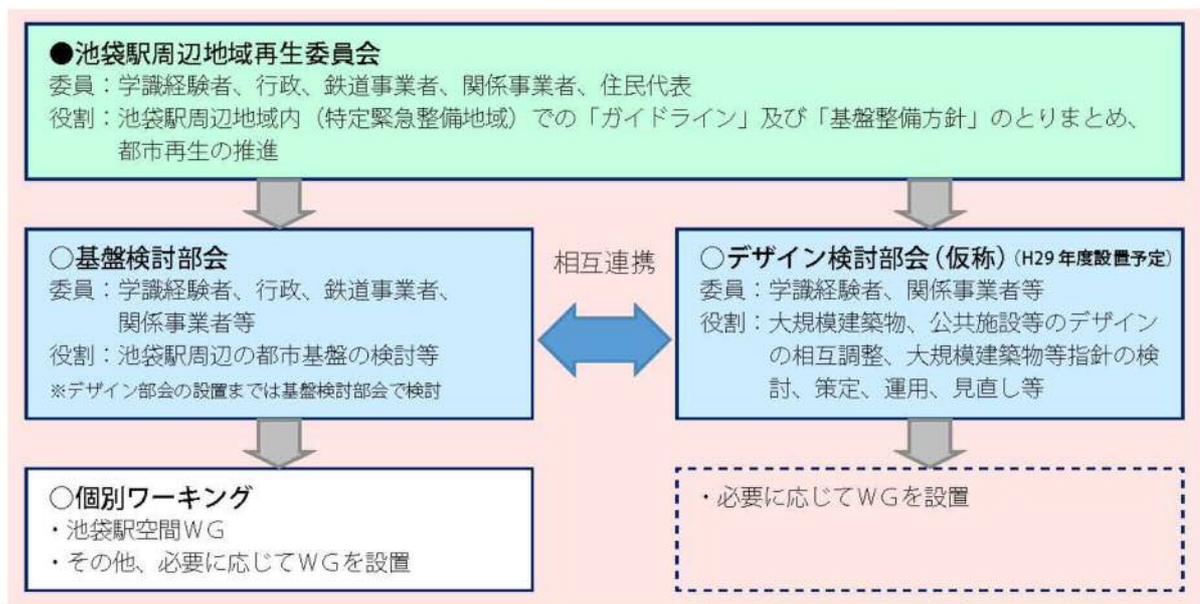


図 11 東西連絡路周辺の検討体制