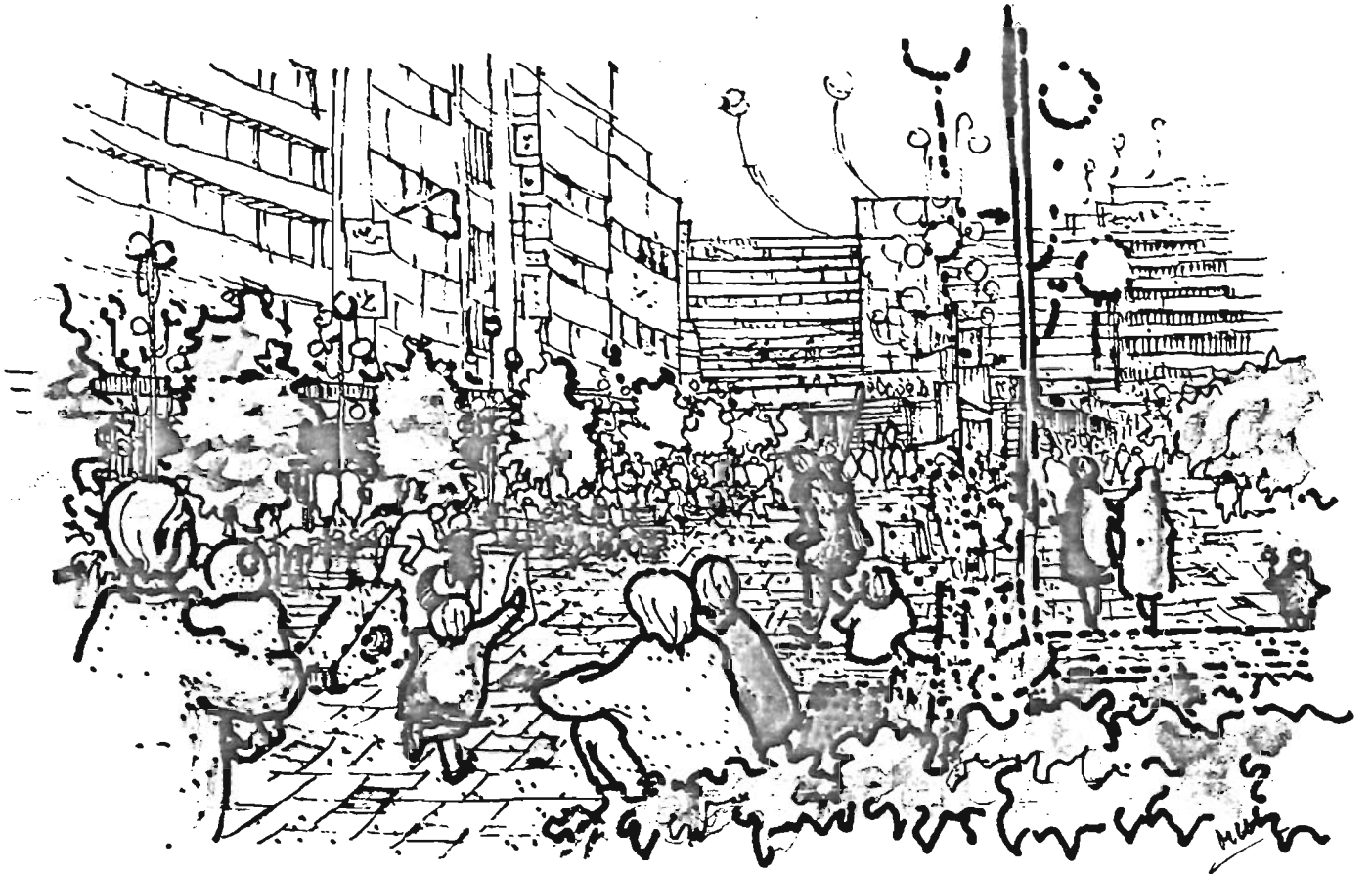


# 再開発基本計画特集号

— 広報としま —  
 発行 東京都豊島区役所  
 編集 企画室・広報室  
 東京都豊島区東池袋1-18-1(981)-1111



池袋東口駅前道路(旧都電通り、幅40-50m、延長450m)を全面的に歩行者に開放し、緑の多い公園道路とする。

## 新しい豊島区をめざして

### 再開発基本計画まとまる

将来、豊島区という地域社会はどのような都市として発展したらよいか、そしてその望ましい都市の姿を実現するには、区としてどのような施策や働きかけが必要か、これらを求めるため、昭和四十五年六月豊島区再開発基本計画審議会が設けられました。二年四か月にわたる調査、検討、審議の末、昨年十月同審議会より、豊島区再開発基本計画(草案)として区長に答申がなされました。以下、この基本計画のあらましをお知らせいたします。

#### 基本計画の位置づけ

##### 計画の性格と役割

この計画は、将来の見通しにたつて、区民の生活向上をめざす立場から、再開発の基本構想を明らかにし、その構想を実現する具体的な方策を総合化した、自治体としての地域計画です。その役割は次のようなものです。

- ① 区政の基本的な施策を長期的に方向づけて、計画的な行政運営の指針とするともに、区が自ら実施する事業については、毎年度区がつくる実施計画の目標計画としての役割をもちます。
- ② 区の方ではできない大規模な都市整備に関する事業などについては、国、都その他の計画や実施に対して、区の立場から注文をつけ、民間企業の活動の方向をも導きうる、地域発展のための総合計画としての役割をもちます。

##### 目標年次と計画期間

計画の目標年次を昭和六十年とし、昭和四十八年度を初年度とする十三年間を計画期間とします。また、この計画達成の目的を二段階に分け、昭和四十八年度から五十四年度までの前期七か年計画と昭和五十五年度から六十年までの後期六か年計画とします。

##### 計画人口と対象区域

この計画は、豊島区の全区域を対象とし、これからつくる各種の施設計画などには、昭和六十年推計人口三十二万を基礎数値として使用します。

#### 計画の課題と構想

豊島区における地域計画上の主要な問題を次の四つに分類しました。

1. 人口および建物の過度の集中によつてもたらされた、あらゆる面での環境悪化や危険の増大に対して、これをいかに改善するかということ。
  2. 野放しにされている自動車交通による騒音、排気ガス、事故等の環境破壊や、さらには細街路への車の侵入に対処し、いかにして生活を守る手を打つかということ。
  3. これは豊島区だけの問題ではないが、巨大化した首都圏全体からの要請に答えて、池袋副都心地区をいかに整備するかということ。
  4. 本区にとくに多い中小・零細な企業、すなわち地区ごとの商店街や都市内工業をいかに整備し、区民の所得を上昇させ、また居住環境との調和を図るかということ。
- 以上、四つの項目を主要な課題として、再開発の対策を考え、それぞれに対応した次のような計画をたてています。
- 生活環境整備計画
  - 交通施設整備計画
  - 副都心整備計画
  - 産業環境整備計画
- 「健康にして明るい活気ある生活都市」を豊島区の将来像として、安全で豊かな生活を営むことのできる明るい居住環境の形成と、また若さと活力に満ちた商業環境の整備を図ります。そして「住と商」の調和のとれた新しい豊島区の実現に向かって努力しようというものです。

昭和60年を目途に

# 健康にして明るい 活気ある生活都市

## よみがえる生活環境

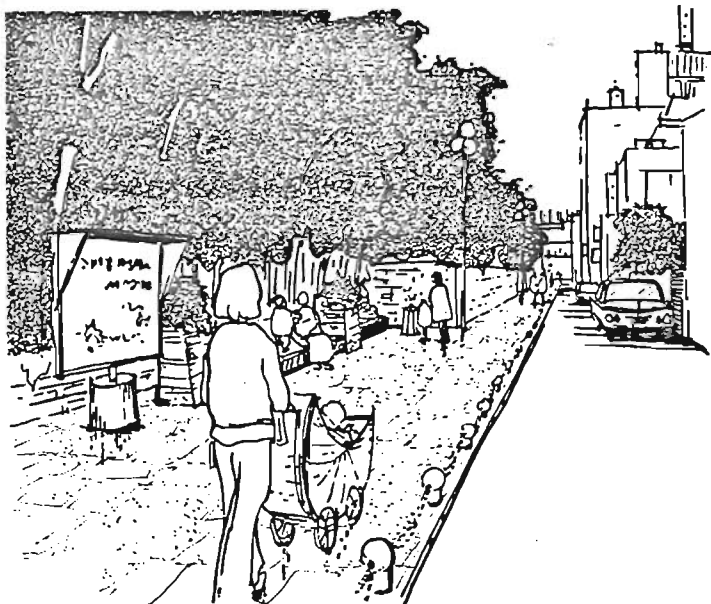
### ◇コミュニティ施設の整備◇

ここにいうコミュニティ施設とは、区民が日常生活において普遍的に利用する公共施設のことで、コミュニティ施設は、すべての地域住民にひとしく公平にサービスされなければなりません。とりわけ老人や児童や心身障害者などへの配慮を重視しています。

このような考えから次の二つの地域区分を設けて、区民に密着した施設の整備を図っていきます。

### 〈近隣地区〉

ほぼ現在の小学校区を基準として、区内を二十九の近隣地区に区分します。そしてこの



歩行者路計画の一部。街路の半分を幅広い歩道とし、ベンチ・街灯・掲示板などを設ける。

地区には、徒歩圏内施設、つまり、児童や老人を対象とする施設とか区民集客室などを設けます。

### 〈地域ブロック〉

区内をA、B、C、D、Eの五つの地域ブロックに分けます。このブロック内には、図書館や体育館などの広い利用圏域を有する施設を設けます。この地域ブロックは、各地域の社会的特性や住民特性に即して、幹線街路や鉄道などで区切ったものです。

これらの施設は、各層を通じて地域の核となるように、できるとき複合の集中施設にします。つまり、児童館と老人いこい室とか、図書館と体育館とかを一か所にあわせて建設し、各施設共通のロビー等を設けて、それぞれの利用者が交流できる場を提供します。各施設の昭和六十年までの建設目標は裏面の別表のとおりです。

### ◇通学区域の再編成◇

豊島区は、戦後の人口の増大につれてつきつきに学校がたてられ、そのつど校区の分割

や編成替えが行なわれてきました。そのため現在の校区は、児童人口との対応や通学距離などからみて、必ずしも合理的でないばかりか、交通の激しい幹線街路をこえてまで通学しなければならなくなってきました。

このような状態をいつまでも放置することは許されません。しかし、校区は、子どもたちのための生活圏としてだけでなく、P・T・Aなどを通じ、学校を中心として長年にわたりにつちかわれた住民感情もあって、その再編成にはいろいろな障害があると思います。しかし、将来をにう児童の安全や教育にかかわる問題ですから、これは是非とも実施しなければなりません。

### ◇公園の整備と街の緑化◇

豊島区の人一人あたり公園面積は〇・二二平方メートルで二三区中最低です。この緑の最も少ない過密市街地の中から、公園緑地を新たに生み出すことは非常に困難なことです。これこそが豊島区では最も望まれていることです。今後は一坪でも多く緑地を確保し、街を緑化していく必要があります。

この基本計画では、昭和六十年において、区民一人あたり一平方メートル、つまり現在の五倍の公園面積の確保を目標として公園の増設を

図り、権司ヶ谷、染井の両公園については、その大部分を森林公園にする必要があります。さらに、西武池袋線の地下化や国鉄山手線の掘削部分の蓋掛けによって、広大な緑地を造成できるように、関係方面に働きかけるものです。また、道路や校庭や公共施設などの緑化を推進し、社寺地などの樹木の保全に努め、失われた自然の回復を図っていくこととするのです。

### ◇公害の防止◇

大都市における公害が、今日ほど住民の生命と健康をおびやかしているとき、これを防止することなしには、健康にして快適な生活は望めません。

公害をひきおこす原因についてはいろいろありますが、本区の場合、最大の発生源は自動車交通であり、またその規制が最も難しいのもこの自動車交通です。

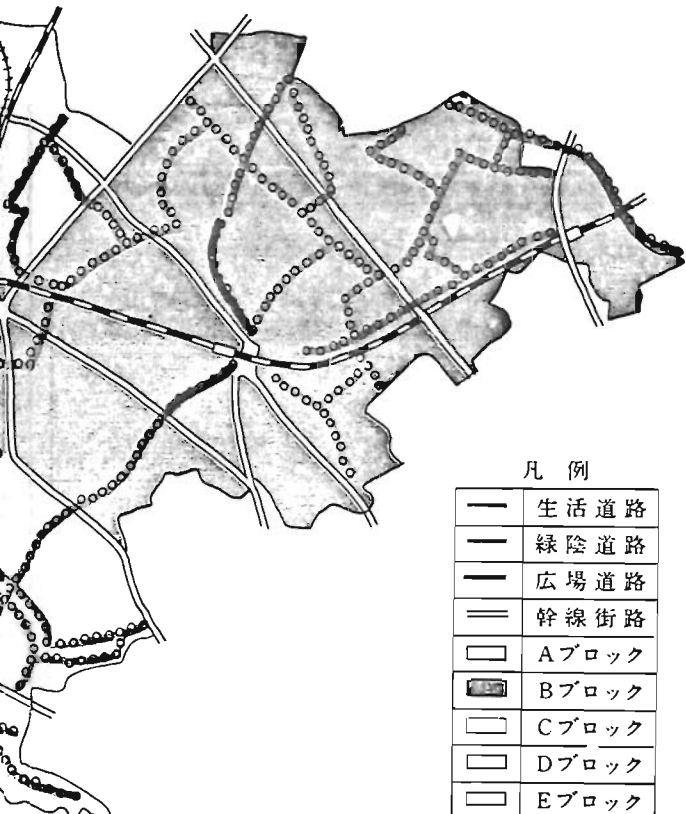
そこで、まず歩行者路網やスクリーンなどを積極的につくり、居住地区内の細街路へは、通過交通の車が侵入しないよう規制しなければなりません。また、騒音や振動の多い居住地区内の中小・零細工場については、工業地区への移転・東団化を指導していくのです。

### ◇地震・火災への対策◇

「災害は忘れた頃にやってくる」のたとえどおりいつ大地震が起こるかわかりません。本区のように人口密度が高く、木造住宅や木造アパートの多いところでは、災害時の被害ははかり知れません。大震災に弱い都市の構造は、同時に水災など日常の小災害にも弱い性格をもっています。

避難地や避難路の確保、消防水利や消防ルートを整備を、全区をおおむねの目として、平行し複合して推進しなければなりません。

区内の大規模避難地としては、都の指定による、学習院大学など五か所がありますが、これらについては、大型貯水槽や備蓄倉庫などを設け、防災拠点としての機能を強化します。また、避難地を相互に結びつける避難路のネットワークを整備し、いかなる地区も消防車の進入可能な道路まで、最速百二十メートルとなるよう道路の幅を計画する必要があります。区内全域に五十か所以上の貯水槽を増設を図るとともに、幹線街路沿いについては、建物の高層不燃化を促進して、木造密集居住地における延焼防止の壁とする上



凡例

—	生活道路
—	緑陰道路
—	広場道路
—	幹線街路
□	Aブロック
□	Bブロック
□	Cブロック
□	Dブロック
□	Eブロック

# 歩行者優先の交通施設

## ◇公共交通機関の増強◇

現在、池袋駅には国鉄・私鉄・地下鉄が乗り入れているため、大量の乗降客があり、一日の総利用人員百四十万人は、新宿・東京に次いで第三位です。また、今後の副都心地区の発展や郊外住宅地の人口の増大を考えると、昭和六十年には、一日の総利用人員は三百万人をこえると予測されています。

このような現状と将来を考えた場合、公共交通機関（国鉄・私鉄・地下鉄）を軸とし、バスなどを補助機関とした輸送力の増強を図らなければなりません。それと同時に、このようにたくさんの人々の流れがスムーズにさばけるように、駅構内などを改造する必要があり、そのための対策として、この基本

計画には次のようなことが折り込まれています。

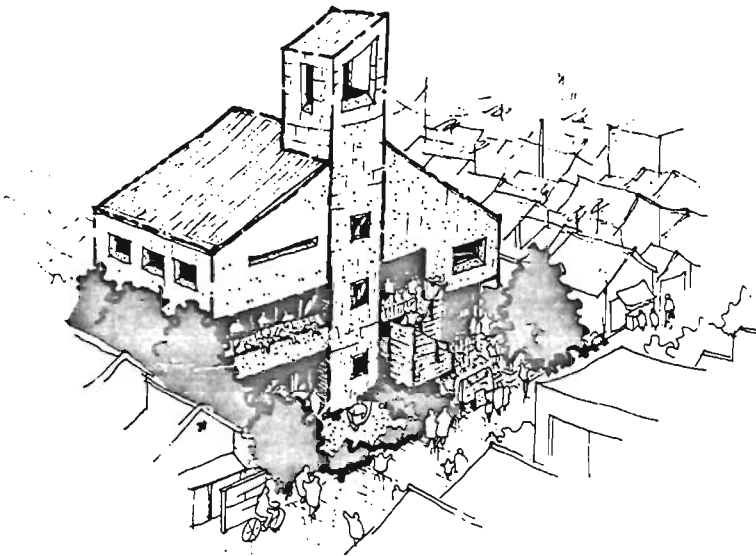
☆踏切の立体化と西武池袋線の地下化

☆池袋駅の地下コンコースの拡張と歩行者デッキの新設

☆池袋駅東西のバスターミナルとバス路線網の整備

☆都電の存続

区内を走る都電三十二系統は東京に残っている最後の都電です。昭和五十一年に廃止される予定になっていますが、利用者も非常に多く、専用軌道でもあり、何よりも公害の発生しない大衆輸送機関です。



コミュニティーの中心となる区民施設。例えば、老人いこい室と児童館とか、図書館と体育館とかを複合して、地区の老若男女の交流の場とする。



から、その存続を強く要望するものです。もし、万一廃止された時には、その軌道跡はオープンスペースとして残し、歩行者専用の緑道として整備する必要があります。もちろん、これらの計画はどれ一つをとってみても区行政の力だけではできないことではありません。区民の理解と支持を背景にして、国・都その他関係方面に働きかけ、その協力を得て実現を図ろうとするものです。

## ◇街路の整備と車の規制◇

豊島区内の自動車交通量は、昭和四十年時点において一日あたり三十六万台であったものが、昭和六十年においては約百三十万台になると推計されています。

車の増大を迫って道路の幅や新設整備を行なうことは、ますます交通量の増大を招き、環境破壊に拍車をかけることになり、そこで、区民の生活環境をいかに守るかという発想にたつて、次のような方針で、車の規制と街路の整備を図っていくこととするものです。

- ① 通過交通と地区内交通をできるだけ分離

し、地区内の細街路には車が侵入しないよう規制する必要があります。

② 通過交通の車をスムーズに流すために必要ないくつかの幹線街路の整備を促進しようとするものです。

③ 災害時の避難路としての活用や周辺環境の改善を考慮し、幹線街路については、歩道を広くとる、植樹を多くする、バスや自転車の専用レーンを設けるなど、道路の多目的利用を考え、道路の構造そのものについても再検討する必要があります。

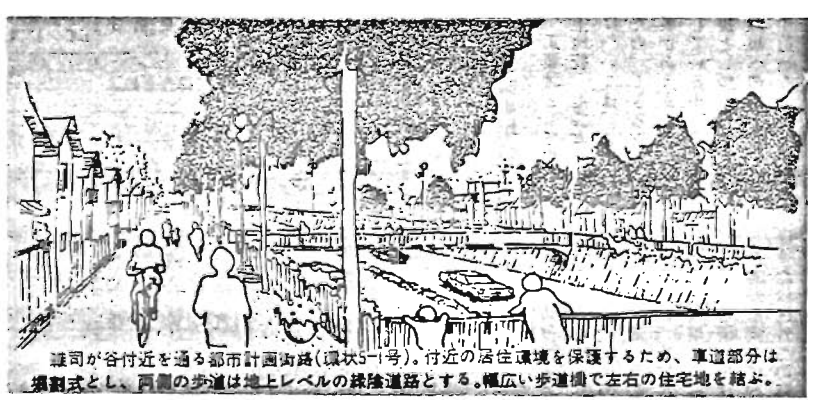
④ 居住環境をおかすおそれのある幹線街路については、既に都市計画決定されたものであっても、諸条件の変化に対応して、その変更など必要な修正を関係方面に働きかける必要があります。

## ◇歩行者路網計画◇

歩行者路のネットワークは、過密化により空地や広場がほとんどなくなった居住地区内において、残された公共空間である道路を、散策や遊び場など生活の場として確保し、環境改善の軸として、また災害時の避難誘導路

として整備しようとするものです。この歩行者路は、次の三種類に分けられ、総延長は約五十五キロに上ります。

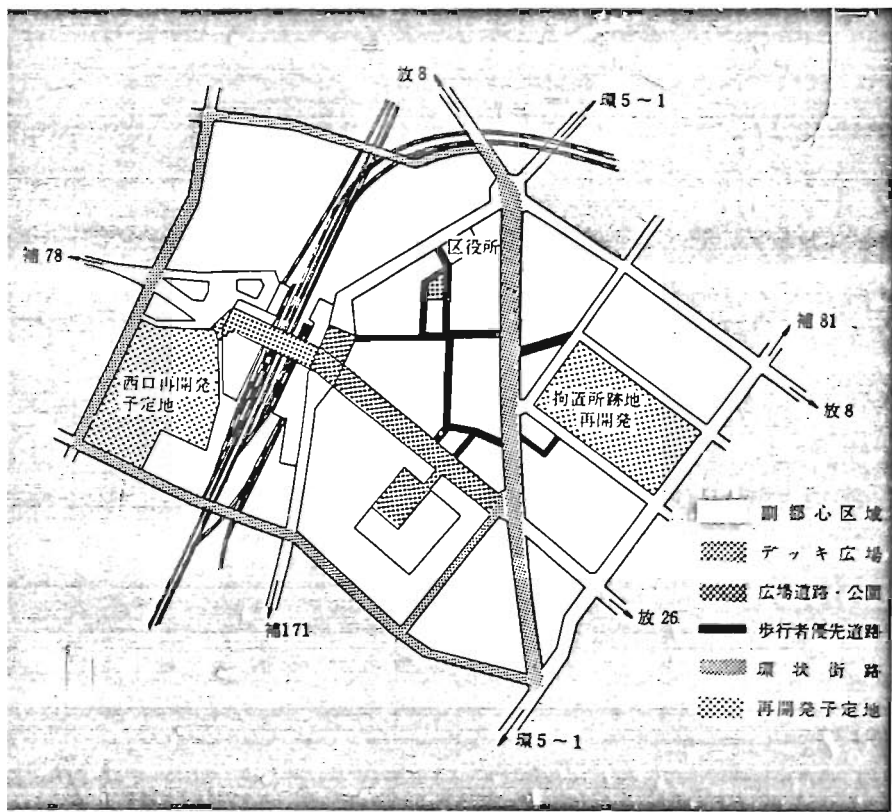
- 〈生活道路〉 日常生活に最も密着した通勤、通学や主婦の買物等につかわれる道路です。
  - 〈緑陰道路〉 散歩や休息などにつかわれ、木陰で涼みさえてくれるような樹木の多い道路です。
  - 〈広場道路〉 既設の谷端川敷地のような遊び場につかわれる道路のほか、池袋駅の東西などに設ける駅前広場の道路です。
- これらの歩行者路における自動車の規制は、全面通行禁止、時間規制、地区内にサービスマイクのみ許可制の三段階とし、地区住民の意見を尊重して、都公安委員会の協力の下に実施していくものです。



鎌倉が谷付近を通る都市計画街路(環状5-1号)。付近の居住環境を保護するため、車道部分は掘割式とし、両側の歩道は地上レベルの緑陰道路とする。幅広い歩道幅で左右の住宅地を結ぶ。

う、災害防止帯の指定、整備を図っていくとするものです。

### 副都心再開発概念図



## 副都心の街づくり

#### ◆副都心の現状◆

東武東上線、西武池袋線における後背地の人口の増加にともなう、池袋の街は急速に発展し、新宿、渋谷と並んで山の手副都心の一つにあげられています。駅の東西は繁華街としてにぎわい、一日の来街者数は三十八万人、将来は八十万人と予測されています。しかしながら、池袋駅構内の整備は著しく立ちおくれであり、現在の地下コンコースが駅の東西を結ぶ唯一の連絡路で、その混雑ははなはだしく、直接建物への取付口となつてい

#### ◆再開発の方策◆

こうした現状を打開して、生活副都心としての整備を図り、街の発展を促すため、この基本計画には次のような方策が盛り込まれています。

- ① 副都心の区域を、池袋駅を中心とする半径五百米圏に拘置所跡地周辺を含めた区域とし、この区域内は積極的に街区の整備を図ろうとするものです。
- ② 副都心区域は、災害対策の面から全面的に不燃化区域とし、また公害対策上、地域暖冷房計画を推進しなければなりません。
- ③ 池袋駅をとり囲む環状街路を築造して、駅周辺の自動車交通の集中分散を図り、これを主要幹線に接続させます。そして、この街路に囲まれた区域内は、歩行者優先の買物天国として、車の侵入を極力規制しようとするものです。
- ④ 東口駅前の道路を南北に分断して、通過交通を遮断するとともに、バス停を整備し、また、護国寺方面へ抜ける道路を全面的に歩行者に開放して、周辺のショッピング街やオフィス街の発展のための中心的な公園道路として整備する必要があります。西口駅前には歩行者専用の広場を設け、歩行者と車の分離を図らなければなりません。
- ⑤ 西口の学芸大跡地には、都の大規模な文化施設を誘致するとともに、この周辺地区の国有地や公有地、国鉄・営団などの公共用地を一体化して、建築協定方式などによる再開発を実施し、大規模なオーブンスペースを確保して、文化的・公共的な施設、商業・業務施設のほか、歩行者専用広場、バスターミナルなどの立地を図ろうとするものです。

## 産業と生活の調和

#### ◆商業地域の整備◆

区内の商業地域を、副都心商業地区のほか、次の三地区に分け、それぞれの地域特性にあわせて、周辺居住者のための楽しい近代的な商店街として繁栄するように整備してまいります。

#### ◆幹線街路沿い商業地区◆

できる限り敷地を統合して、建物の高層化・共同化を推進し、公共の空地をとり入

#### ◆駅前商業地区◆

れた良好な街区を形成できるよう建築の形態を指導する必要があります。

それぞれ地域の中心的な商店街を形成していますが、街路、広場、駐車場その他の施設を整備する必要があります。また歩行者の安全と楽しい買物を保証するショッピングゾーンを設け、一定の時間帯における車の面的な規制を図らなければなりません。

#### ◆工業地域の整備◆

工業地として整備する地域を、高田地区と上池袋・池袋本町地区にかきり、この両地区については、公害の防止と生産環境の向上のため、できるだけ協業化、共同化を進める必要があります。また区内全域にわたって散在している小工場については、工場の混在を前提としつつ生産条件を改善して、近隣の居住環境への悪影響を防止する指導が必要ですが、不適当な工場は、高田地区または区外への移転を促進しようとするものです。

### コミュニティ施設の地域別配置計画

地域ブロック	設置の基準	A	B	C	D	E	計	今後の設置数
近隣地区数		3	6	5	6	9	29	
老人いこい室	2近隣地区につき1室	2	3(1)	3	3(1)	4(1)	15(3)	12
児童館	1近隣地区につき1館	3	6(2)	5(1)	6(1)	9(2)	29(6)	23
児童遊園	A,D,E 1近隣地区につき3園 B,C 1近隣地区につき4園	9(6)	24(7)	20(1)	18(3)	27(6)	98(5)	45
保育所	区内に36か所	3(1)	8(5)	6(6)	7(5)	12(6)	36(2)	13
区民集會室	A,D,E 1近隣地区につき1室 B,C 1近隣地区につき2室	3	12	10	6	9	40(0)	40
心身障害者施設	区内に3館	1(1)		1		1(1)	3(2)	1
図書館	人口3万につき1館	1	2(2)	2	2	3(1)	10(3)	7
社会教育会館	人口3万につき1館	1	2(1)	2(1)	2	3(1)	10(3)	7
体育館	人口3万につき1館	1	1(1)	2	1	2(1)	7(2)	5
運動場	区内に3か所 区外に2か所		1(1)		1	1	5(1) うち区外2	4

注：( )内の数字は現在できている施設の数です。

#### ◆近隣商業地区◆

地区街路に沿って、居住地区内に帯状に立地している最寄品中心の商店街ですが、生活道路の指定を積極的に行なうと、時間規制による自動車の排除を図る必要があります。