

東京初のLRT導入とパーク・アンド・ライドによる歩行者優先ゾーンの創出

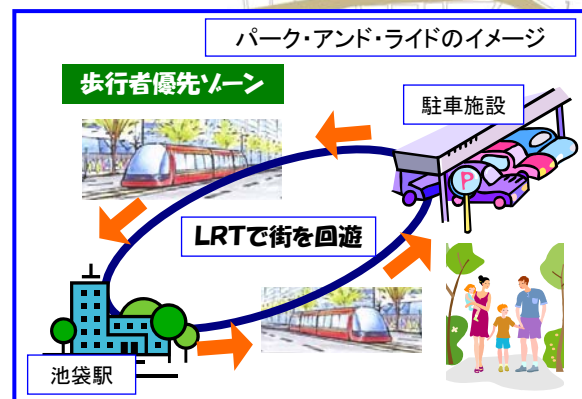
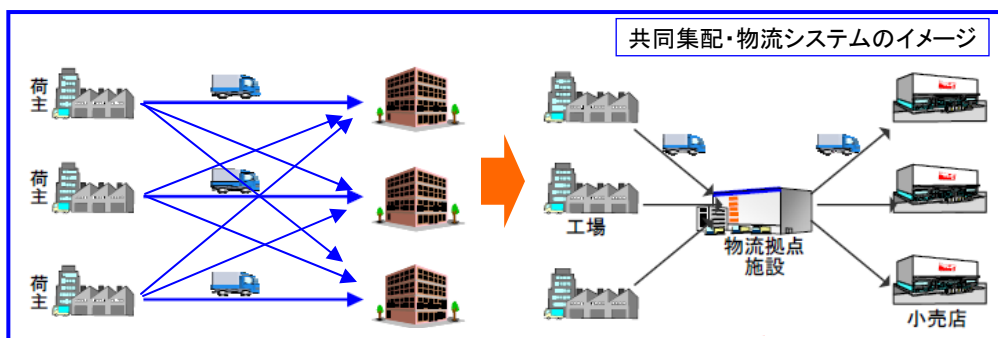
埼玉方面から池袋、新宿、渋谷を経由し、4年後には横浜方面までを結ぶ大動脈となる副都心線の開業を契機として、都市間競争が新たなステージを迎えようとする今、池袋副都心は、「人と環境への優しさ」をコンセプトとして低炭素社会の実現に挑戦することで都市再生を進めていきます。

都心部や臨海部、新宿、渋谷等の大規模開発や地下街など、量的な開発等を追うという発想ではなく、人が住む副都心、駅を中心とした比較的コンパクトな姿、至近に立地する大学や個性ある劇場の集積など、自らの強みと可能性を伸ばすことで、東京のなかで個性を発揮していきます。

こうした目標に向けて、まず、商業・業務・文化機能が高度に集中する池袋副都心において、物流にも配慮しながら、車両等の流入を抑制して歩行者優先の空間を生み出すことで、ヒートアイランド対策を含めた環境対策に取り組みます。

《低炭素・高満足を実現する歩行者優先のまち・池袋！》

- ◆ 環状5ノ1号線の地下通過道路整備により、膨大な通過交通を駅前から排除
- ◆ 駅周辺には歩行者優先ゾーンを設定、トランジットモール等の整備
- ◆ 次世代型の地上部水平移動システムとして、副都心地域を回遊するLRTを整備
まず、「東口回遊線」を実現するとともに、構想路線として、さらに二路線を位置づけ
「東口回遊線」は、一周約2キロメートル、反時計回りの単線運行を想定
将来的には、都電荒川線との連携により広域的な池袋へのアクセスを向上
LRTは架線不要にタイプを採用、電力は生ごみ発電による地域内調達を実現
- ◆ 結節性の高いパーク・アンド・ライドの実施(東池袋地区)
東池袋まちづくりの開発における大規模駐車施設、共同集配ターミナルの整備
首都高速道路5号線の東池袋ランプからの直接乗入れも視野に入れた整備
- ◆ 駅直近の百貨店や量販店等と協力し、ICTを活用した共同集配・物流システムを構築
地区内の商業事業者が出資する共同輸送の株式会社を設立
パーク・アンド・ライドとの連携により、荷物を持たずに買物ができるまち
- ◆ 駅周辺の慢性的な交通渋滞、買物・駐車場待ち車両、集配車両等による環境損失の低減
- ◆ 車の流入を抑制することでヒートアイランド対策としての効果も実現



一日乗降客数
264万人の
巨大ターミナル

において

LRTの整備
パーク・アンド・ライド
共同集配システム

により

歩行者空間の拡大
人と環境に優しい
にぎわい空間

を実現し

交通渋滞の解消
買物・駐車待ち車両抑制
⇒ヒートアイランド対策
⇒CO2の削減

「人と環境への優しさ」をコンセプトとして都市再生を進め、東京における池袋の個性を発揮

