

会 議 録

附属機関又は 会議体の名称	第186回豊島区都市計画審議会	
事務局（担当課）	都市整備部都市計画課	
開催日時	令和元年11月12日 火曜日 17時00分～18時45分	
開催場所	豊島区役所9階 第一委員会室	
議 題	報告1 池袋本町三丁目20・21番南地区防災街区整備事業等の都市計画手続きについて 報告2 池袋駅周辺・主要街路沿道エリア地区計画の見直しについて 報告3 (仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドラインについて	
公開の 可否	会 議	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開 傍聴人数 0人
		非公開・一部非公開の場合は、その理由
	会 議 録	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開
		非公開・一部非公開の場合は、その理由
出席者	委 員	中林一樹 中川義英 長倉真寿美 野口和俊 小山清弘 楠本悦子 服部洋司 外山克己 竹下ひろみ 藤澤愛子 高橋佳代子 辻薫 里中郁男 細川正博 渡辺くみ子
	そ の 他	都市整備部長 地域まちづくり担当部長 都市計画課長 再開発担当課長 沿道まちづくり担当課長
	事 務 局	都市計画課都市計画担当係長(都市計画) 同主査 同主事

(開会 午後5時00分)

都市計画課長 皆さんこんばんは。定刻の時間でございます。会長が少し遅れる旨の連絡が入っております。前段の部分だけ、事務局のほうで進めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

皆様には、大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。第186回豊島区都市計画審議会を開催させていただきます。

まず初めに、人事異動による委員の交代について、ご報告をさせていただきます。新たに豊島消防署長に就任されました早坂俊裕様でございますが、本日は欠席との連絡をいただいております。任期につきましては、豊島区都市計画審議会条例第4条第1項に基づき、前任者の残任期間の来年の令和2年3月31日までとなります。

事務局からは以上でございます。

それでは、職務代理、進めてよろしいでしょうか。

職務代理 それでは、会長が5分ほど遅れるということですので、私のほうで進めさせていただきます。

議事日程に従って進行していきます。まず委員の出欠につきまして事務局よりお願いいたします。

都市計画課長 委員の出欠でございます。小泉委員、定行委員、池邊委員、早坂委員、劔持委員より、ご欠席のご連絡をいただいております。なお、本日の審議会でございますが、会長も入れまして、委員の半数以上の出席ということでございます。豊島区都市計画審議会条例第7条第1項に規定する定足数を満たしているということでございます。

職務代理 ありがとうございます。

続きまして、本日の議事につきまして、事務局よりお願いいたします。

都市計画課長 本日の議事でございます。報告案件3件でございます。1件目、「池袋本町三丁目20・21番南地区防災街区整備事業等の都市計画手続きについて」。2件目、「池袋駅周辺・主要街路沿道エリア地区計画の見直しについて」。3件目、「(仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドラインについて」、以上、報告案件3件でございます。

職務代理 報告3件ということですが、次に、傍聴希望について、事務局よりお願いいたします。

都市計画課長 審議会の公開、傍聴についてですが、豊島区都市計画審議会運営規則

第6条に基づき、原則公開となっております。

本日は、傍聴希望の方がいらっしゃいます。職務代理、入室いただいでよろしいでしょうか。

職務代理 傍聴希望者の方がいらっしゃいますけれども、皆さん審議会を公開ということで進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

職務代理 ありがとうございます。皆さんからのご賛同も得ましたので、入室をいただいでください。

(傍聴者入室)

職務代理 それでは、初めに、事務局より資料の確認をお願いいたします。

都市計画課長 本日の資料でございますが、事前に送付をさせていただいた分と机上配付をさせていただいた分がございます。机上配付させていただいた分ですが、報告2の資料第2号と参考資料第1号から参考資料第9号、報告3の参考資料第1号、参考資料第2号、以上を机上配付させていただいております。資料をご確認いただきまして、不足がございましたら、挙手にてお知らせください。事務局が参ります。

職務代理 いかがでしょうか。議事の途中でも、もし欠けているところがありましたら、事務局のほうに言っていただければと思います。

それでは、本日の議案は報告事項3件ということですが、まず、報告1の「池袋本町三丁目20・21番南地区防災街区整備事業等の都市計画手続きについて」の説明をお願いいたします。

地域まちづくり担当課長 地域まちづくり課長でございます。

それでは、お手元でございます報告1の資料の第1号をお取り出しください。こちら、前回も報告させていただきましたので、中身が重複しているところが若干ございます。

1番、地区の概要でございますけれども、こちらは前回と同様でございます。池袋本町三丁目の下板橋駅の直近の位置でございます。

2番、今後のスケジュールのところでございますが、前回のものから書き直しをいたしまして、見やすくしております。左からご覧いただきまして、公告・縦覧・意見募集・説明会等と書いた四角の囲みがございます。公告を9月26日に行いまして、その下にあります9月27日から10月17日まで意見募集を行いました。

その次が本日の都市計画審議会でございます。また、10月28日から11月25日に並行して都知事協議を行ってございます。

また、これを受けまして、公告・縦覧・意見募集の17条の手続を12月上旬に予定してございます。その後、一番右でございますけれども、令和2年1月に予定されております本審議会に付議をさせていただきまして、都市計画決定と考えてございます。

裏面をお願いいたします。3番、整備事業の概要でございますけれども、意見募集を行った結果でございます。都市計画原案の概要はお手元にある資料のとおりでございますが、その次の2番目の四角の黒マークのところでございます。縦覧期間といたしましては、9月27日から2週間、意見募集期間につきましては9月27日から3週間行ったものでございますが、特に意見はございませんでした。

その下の整備方針でございますが、これも前回の資料の再掲でございます。

一番下の想定される施設計画の概要につきましても、前回の資料の再掲でございます。変更内容はございません。

また、お手元にほかの資料といたしまして、参考資料の第1号と参考資料の第2号を配付させていただいております。こちらは今回の事業に関する都市計画図書と地区計画に関する都市計画図書でございますので、参考までにご覧いただきたいと思います。

説明は以上でございます。よろしくをお願いいたします。

職務代理 ありがとうございます。池袋本町三丁目の案件につきまして、これまでこの都市計画審議会でも2回ほど報告がございました。その後、16条に基づく公告・縦覧・意見募集・説明会等が行われ、その結果を踏まえて、事務局からご説明がありました。

何かご意見、ご質問等がございましたら、よろしくをお願いいたします。

委員 この間、様々なご説明を受けていますが、改めて伺います。本地域の中には住民の方が現在いらっしゃる中で、本都市計画決定により、その方々がどのように移動していくのか、あるいは地区外に転出せざるを得ないのかについてお答えください。

職務代理 事務局、お願いします。

地域まちづくり担当課長 このエリア内の権利者は約20名の方がいらっしゃいます。

ただ、お住まいの方の人数については、親族の方が一緒に住まわれている場合は数には入れておりません。

委員 例え再開発では、地権者のうち借地権者の方は地区内に残留する一方、借家人の方は転居せざるを得ないことがあろうかと思いますが、このあたりについてはどのような状況でしょうか。

地域まちづくり担当課長 まだ事業計画そのものが完成しておりません。また、地権者一人一人、状況が違います。それぞれの方がお持ちの権利がどれくらいの床に変わるかというものを見きわめて、残留や転出を最終判断されるものと思っております。したがって、まだ現在のところは、各権利者一人一人の意向はまだ確定してございません。

委員 いわゆる木造密集地域でのこうした事業は初めての例だと思います。事業計画自体は今回の公告・縦覧の中でも示されたものとは思いますが、それぞれの地権者が将来的にどのような選択をされるのかについても、本来は把握しておく必要があるように思いますが、この点いかがでしょうか。

地域まちづくり担当課長 事業そのものには皆さん賛成されております。事業後にこちらに残られるかどうかについては、事業計画が今後確定してから検討されるものと認識しております。

委員 もう一つ初歩的なことを伺います。いわゆる再開発と同じように床の値段というのは権利床として提供されるのでしょうか。また、もしそうだった場合には権利床としての値段がついていくのでしょうか。

地域まちづくり担当課長 権利変換の仕組みとしては、市街地再開発事業と同様です。地区内にお持ちの権利はそのまま床に置きかえるという手法です。再開発と違うところは、木造密集地域におきましてこの防災街区整備事業を行いますと、共有部分に係る国庫補助金や都の補助金が若干割り増しになる点です。

委員 本事業は木造密集地域の防災性向上を目的とするという観点から、一般的な再開発と比較して、国や東京都の補助金が大きな金額となるという認識でよいでしょうか。

地域まちづくり担当課長 おっしゃるとおりでございます。木造密集地域ですので、一つ一つの敷地はあまり大きくございません。こうした条件の中で事業を成立させるためには補助金も必要になることから、公費を投入してより安全な町にしていくことが必要です。今回の地区につきましても、都市計画道路ができたとしても未接道敷地が五つほど残るといった課題がありますが、本

事業によってその課題も解消されます。また、古い木造住宅も無くなりますので、安全な地域の一翼を担っていただけるものと考えてございます。

委員 わかりました。最後にします。

現在、地区内には20の世帯があるとのことでしたが、事業後には7階建ての建物に約80戸が入るというご説明でした。地域内に住まわれる方の数も増えますが、このことについて、周辺の人たちの受けとめ方はどのような状況でしょうか。

地域まちづくり担当課長 まだ、そこまでの状況は把握しておりません。事業が進むにつれて、周辺の方々のご意向も確認していきたいと考えてございます。

委員 わかりました。今後においても情報はできるだけ早目に提供していただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

終わります。

職務代理 ありがとうございます。

ほかにご質問、ご意見等、いかがでしょうか。

この後は、先ほどもご説明がございましたけれども、12月上旬に17条に基づく公告・縦覧・意見募集が行われて、今のところの予定では来年の1月に付議ということで、都市計画決定をこの審議会で行う段取りとなります。

よろしいでしょうか。皆様からのご意見もおおむね出されたと思います。今後の事務局が進められていく上でのご参考とされればと思っております。

それでは、会長が到着いたしましたので、次の報告2からは会長のほうに進行をお願いいたします。

会長 遅くなりまして申しわけございませんでした。

それでは、報告の2に移りたいと思います。「池袋駅周辺・主要街路沿道工リア地区計画の見直しについて」、この説明をお願いいたします。

都市計画課長 それでは、私のほうから2件目の案件、池袋駅周辺・主要街路沿道工リア地区計画の変更について、ご報告を申し上げます。

こちらの地区計画の変更ですが、昨年12月21日の本審議会以来、本日で5回目の報告でございます。適宜、簡略化して報告はさせていただきますが、今後は公告・縦覧の手続に入りますので、そちらの部分を詳しく説明させていただきたいと思っております。

資料の配付をさせていただいておりますが、本日説明する資料は報告資

料第1号と第2号、それから参考資料の第1号から第7号は参考ということで飛ばさせていただきます、参考資料第8号です。こちらについて説明をさせていただきたいと思います。

まず、報告2の資料第1号をお取り出してください。地区計画の変更について、目的でございます。こちらについては割愛をさせていただきます。

地区計画の区域分け（案）について、こちらも前回9月13日の本審議会でも説明をさせていただきましたとおり、7分割しますということでございます。駅前の主要街路の沿道のみだった地区計画を面的に拡大し、かつ7分割をするといったものでございます。

3番、変更内容等についてです。先ほど申し上げました、七つに分割をし、今後きめ細やかにまちづくりのルールを検討していきます。さらなる歩行者優先のまちづくりの推進を図るために都市計画変更を行うということでございます。来年度以降は、分割した七つのエリアについて、地域特性に応じた規制及び緩和のルールを検討してまいります。なお、今年度の変更では、現行の制限内容を基本的に踏襲しております。ただし、後ほど説明いたしますが、区域全体に敷地面積の最低限度及び建築物等の形態・色彩・意匠の制限をかけるとともに、景観計画との整合を図るため建築物等の形態・色彩・意匠の制限の内容の見直しも行います。

裏をおめぐりさせていただきたいと思います。4番、前回からの変更のご報告です。たたき案に関する説明会の開催状況及び意見募集の状況についてです。説明会は2回ほど開催し、合計で170人の参加をいただきました。説明会も今回で4回目でございます。意見募集については、本年9月13日から10月7日に行いまして、17通、22件のご意見をいただいております。

主なご意見として、4点挙げさせていただいております。1つ目、区域との変更があったのはなぜか。2つ目、緩和のルールは今後どのように決まっていくのか。3つ目、駅前などで再開発が予定されているが、高い建物を建てるのではなく、一定の高さにそろえたほうが池袋らしく景観としてよいのではないか。4つ目、良好な街並みの形成を図る上で、景観に関する制限は重要だと思う。景観計画と連携した制限内容について、今回の地区計画の見直しの中で示してほしいというご意見もございました。景観計画については後ほど説明いたします。

今後のスケジュールについてでございます。3行目からです。11月から12月、都市計画原案、公告・縦覧・意見募集・説明会を予定しております。細かい日程は地区計画のものと一緒ですので、後ほどもう一度説明いたします。

4行目です。来年、令和2年の1月ですが、本審議会にまたその報告をいたしまして、再度、公告・縦覧・意見募集・説明会を開きます。3月には本審議会に付議し、その後、都市計画決定告示を予定しております。来年4月以降は、それぞれのエリアにおいて、まちづくりの状況に応じたルールを検討していくというものでございます。

続きまして、資料第2号をお取り出しいただきたいと思っております。こちらは景観形成特別地区の変更についてでございます。変更の経緯、1番でございます。こちらですが、地区計画のエリアとも重複する部分がございます。この地区計画のエリアと景観形成特別地区のエリアの齟齬を解消しようといったものが大きな内容でございます。特に、それぞれの建物の外壁の色彩について異なる基準を定めておりますので、それらの調整をするものでございます。

今年度は地区計画の改定にあわせて景観形成基準を見直し、これらの制限内容の整合性を図り、地区計画と景観計画で異なっていた外壁の色彩に関する制限を、景観計画に統一します。

変更の概要でございます。まず区域の拡大、地区計画で定められている制限を景観計画による制限に一本化するため、現在検討している地区計画の区域を包含するような形で景観形成特別地区のエリアを面的に拡大いたします。

(2) エリア区分の細分化、それぞれの景観形成基準の策定でございます。地区計画のエリアと同じエリアにしますと、膨大な面積、広さになりますので、それぞれのエリアをゾーニングするといったものが、こちらの4点に書かれているものでございます。下の図でございますが、変更前の景観形成特別地区のエリアがグリーンでハッチングをしている部分でございます。右下が変更後でございますが、ほぼ地区計画のエリア、東口を網羅したような形に変更して、ゾーニングをするものでございます。

裏をめぐっていただきますと、エリア・ゾーンごとの景観形成基準の検討の方向性ということで、以下の景観の特徴や街並みの趣(案)を踏まえ、

今後、景観形成基準を検討するといったものでございます。

細かく五つございます。グリーン大通り沿道でございますが、現状は街路樹の緑と調和した、品格が感じられる暖かく落ちついた街並みとなっております。オフィス街の趣とともに人々が憩い、安らぐ洗練された街並みを目指します。

次に明治通り・池袋駅東口駅前でございます。現状は、百貨店などを中心に、壁面に対する広告物の総量が規制され、また白やライトベージュなど、明るい壁面が、すっきりした駅前の景観を形成しているところでございます。今後、東京の魅力を担う拠点にふさわしい風格を備えた街並みを目指します。

3つ目、サンシャイン60通り・サンシャイン通り・南北区道沿道でございます。現状は、屋外広告物や照明演出が低層部に集約され、ヒューマンスケールのにぎわいとなっているところでございます。今後は、多様な用途が調和し、活発な交流やにぎわいを生かした歩行者優先の街並みを目指します。

四つ目です。中池袋公園・南池袋公園境界でございます。現状は、それぞれ人々の憩い・活動の場として、地域の新たなシンボルとなりつつあるものでございます。公園と周辺の民間施設との連携により、それぞれの公園の特徴を生かした、地域の核となる拠点、界索性及び街並みの創出を目指します。

最後に小路境界でございます。現状は、小さな店舗が軒を連ね、温かい灯りが風情を醸し出す横丁が形成されております。この、昭和から続く、昔ながらの池袋の雰囲気を残します。なお、小路境界というのは、池袋のグリーン大通りから北側の飲み屋街を想定しております。

今後のスケジュールでございます。こちらは景観形成特別地区変更の今後のスケジュールでございますが、この地区計画の変更と同一の歩調でやっていきたいと考えております。

2行目です。本日の11月12日から12月9日まで意見募集をして、地区計画と同じタイミングで11月26、28日ですが、住民説明会、これは地区計画の変更の説明会と一緒に実施したいと考えております。その後、内容については、本会ではなくて景観審議会でご審議いただくような形になります。パブリックコメントを経て、さらにまた住民説明会、そし

て景観審議会のデザイン部会で検討した後、3月下旬に景観審議会へ諮問します。景観法の規定上、この都計審にも諮問が必要になりますので、ほぼ同時期に本審議会にも諮問していきたいと思えます。来年の4月には新しい景観計画の改定と考えております。なお、来年度は、池袋駅西口の景観形成特別地区の新規指定に取り組む予定でございます。

続きまして、資料が飛びますが、参考資料第8号でございます。これは説明会に用いる都市計画原案の資料でございます。前後になっておりますが、池袋駅周辺・主要街路沿道エリア地区計画の変更の都市計画の原案の説明資料でございます。1枚目については、今までお話ししてきたものでございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページをおめくりいただきたいと思えます。ここで、区域の考え方、ブルーで囲んでいるところでございます。こちらについては、7ゾーンになった理由をまとめております。一つは、池袋駅周辺地域基盤整備方針等、こちらに自動車進入を最小限に抑え、歩行者優先の都市空間を実現することが述べられています。また、駅前の駅からまちの中へ人の流れを生み出すということ、そして地下通路、東西連絡通路、デッキ等、これと連携し、歩行者空間の創出・歩行者ネットワークを形成すること。加えて、既存の施設の活用ということで、ハレザ池袋、南池袋公園、東京芸術劇場等の既存の施設や公共空間を生かし、にぎわいの創出や歩行者ネットワークを強化するという。これらを踏まえ、エリアを7つに分割して、区域ごとの目標を定めるということにしております。

3ページ目でございます。区域ごとの目標を定める前に、まずは地域全体の目標に触れています。詳細については、3ページ目の一番上でございます2段落目をご覧ください。ご覧いただければと思えます。

次に各地区の目標についてです。まず1番目の池袋駅東口A地区です。分量が多いので、太字のアンダーラインのところだけ説明をさせていただきます。周辺での都市再生等による新たな拠点の形成や池袋駅から私鉄沿線に連続する公園の再整備、それから、周辺道路の整備等により、南北区道や池袋駅からの歩行者ネットワークの強化を図るものを整備の目標としております。

2番目、池袋駅東口B地区でございます。東西連絡通路と駅前広場及び

地上部との連続性・一体性に配慮した安全安心で快適な歩行者空間の創出により、歩行者ネットワークの形成を図る。にぎわいあふれるターミナル拠点の形成を図ることを目標としております。

3 番目でございます。池袋駅東口 C 地区でございます。ハレザ池袋や中池袋公園等の既存施設や公共空間、周辺の都市再生等と連携し、文化・芸術拠点を中心に新たなにぎわいの創出を図る。サンシャイン通り、サンシャイン 60 通り、南北区道などの個性ある通りにおける、安全で快適な歩行者ネットワークの形成を目指すものでございます。

1 枚おめくりいただきまして 4 ページ目でございます。4 番目、池袋駅東口 D 地区でございます。南池袋公園や小劇場等の既存施設や公共空間、周辺の土地再生等と連携し、新たなにぎわいの創出を図る。南池袋公園周辺の道路について、グリーン大通りや南北区道と連携した安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ることを目的としております。

5 番目、池袋駅西口 A 地区でございます。東京芸術劇場等の文化施設や道路・公園等の公共空間等の既存施設との連携を強化し、文化・芸術の情報発信・育成・交流、にぎわいを強化する商業機能の充実を図る。東西連絡通路と駅前広場及び地上部との連続性・一体性に配慮した安全安心で快適な歩行者空間の創出、歩行者ネットワークの形成を図る。そして、にぎわいあふれるターミナル拠点の形成を図ることを目標としております。

6 番目でございます。池袋駅西口 B 地区でございます。駅前での都市再生等と連携し、新たなにぎわいの創出を図る。劇場通り、アゼリア通り、みずき通りにおいて、安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ることを目的としております。

最後、7 番目でございます。池袋駅西口 C 地区でございます。駅前での都市再生等や既存の業務・宿泊施設、周辺の公共空間と連携し、新たなにぎわいの創出を図る。それから劇場通り、アゼリア通りにおいて、安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ることを目標としております。

5 ページをおめくりいただきたいと思っております。駅周辺の歩行者ネットワーク等に関する参考図についてでございます。今申し上げました七つに分割したエリアですが、それぞれが独立したものではなく、お互いが連携しながら大きなこのエリアを形成するという考え方にしたいと考えております。そのためにも、歩行者ネットワークの充実、拡充が重要と考えており

まして、方針付図ではこの点を表現させていただいております。

6 ページ目をご覧ください。まちづくりのルールについて、制限内容の変更でございます。前段申し上げましたが、現在の規制内容からほとんど変わりませんが、一部エリアの拡大をしております。用途の制限についても変わりませんが、拡大したエリアにおいても用途の制限がかかる部分がございます。主要街路に面する敷地については、用途の制限がかかってくるといったものでございます。

敷地面積の最低限度でございます。グリーン大通りに接する敷地については従前と変わりません。上記以外で主要街路に接する地域は、従前ですと100平米未満に敷地を分割して建築することができないということになっております。これも変わりませんが、今までは主要街路に面する敷地のみこの制限がございましたが、この地区計画のエリア全体を100平米未満に分割できないという制限を設けたいと考えております。

7 ページ目でございます。建築物等の形態・色彩・意匠についてでございます。こちらについては、外壁の色彩について前段申し上げましたが、これを景観計画との整合を図るために調整するものでございます。

今後のスケジュールについては、ご覧のとおりでございます。なお、最後のページについては上位計画等でございます。これまでの審議会で説明してきておりますので、説明は省略をさせていただきたいと思っております。

説明以上です。どうぞよろしく願いいたします。

会長 説明は以上ということでございます。報告でございます、ご質問、あるいはご意見があれば承りたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

委員 参考資料8の各地区の目標についてと、参考資料第1号の都市計画図書との文章が少し違っているので、どちらかに統一されたほうが良いと思っております。

具体的に申し上げますと、池袋駅東口A地区の3行目のところで、「歩行者ネットワークの強化を図る。」、その後、「また、」となっております。参考資料第1号の地区計画の目標というところの下から3行目が、「これにより」となっています。「また」と「これにより」というと、これによりは前段のことができ上がって、そのことによって、あとの景観について取り組むというように読めますし、「また」であるならば、同時並行的に

読めます。

ここの文言によっては、両方同時にやるのか、それとも、それを踏まえて景観をやりますということなのか、受け取られ方が違ってくる可能性がありますので、統一していただければというところです。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 ご指摘ありがとうございます。基本的には図書が優先でございます。意味からしても、「これにより」ということでございますので、修正をさせていただきます。説明会もその旨を説明したいと思っております。ありがとうございました。

会長 ほか、いかがでしょうか。

委員 手元にあります2015年5月の新聞では「池袋駅周辺の開発が加速される、東京都が緊急整備地域申し入れ」ということで、都市再生緊急整備地域にするように区がずっと働きかけをしていたという経過などが書いてあります。記事の中では、池袋らしさを前面に出す、それから国際競争力の強化を図る上でも有効な地域とかというような表現がされています。具体的な地域全体の目標のうち“歩行者優先”といったものは、ある程度のイメージを持てるところもありますが、これだけの大規模なエリアの計画変更案となると、池袋駅の東口がどのようになっていくかについて、いま一つイメージが持ち切れません。

西口に関しては、これから再開発の準備に入るということで建物整備のイメージが持てますが、東口周辺についても、もう少しイメージが持てるようなご説明をいただけませんか。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 ご指摘ありがとうございます。ここの池袋駅周辺エリアでございますが、特定都市再生緊急整備地域に指定された際に、「国際競争力の強化に資する」という文言がついております。具体的にどのような内容が国際競争力の強化に資するかについては議論のあるところではございますが、「国際アート・カルチャー」、「文化を世界に発信」といった観点からの国際競争力強化が今後検討されてくるのではないかと考えております。

今まで4回説明会を開きまして、今後、あと4回ありますけど、なかなかわかりづらいという話もございました。イメージについては、そのイメージがひとり歩きするというのも望ましくありませんので慎重になりなが

らも、なるべく早い段階に目指す都市像を視覚的にわかるような資料をつくって、皆さんがイメージを持てるような工夫を今後ともしていきたいと考えております。

会長 はい、どうぞ。

委員 いわゆる再開発で建物を建てる時は、建物のイメージと、その周辺の整備についてそれなりのイメージを持つことができます。池袋駅東口A地区における、南北区道や池袋駅の歩行者ネットワークについては、幾らかイメージの湧く部分もあります。その一方で、駅前広場及び地上部との連続性・一体性に配慮した安全安心で快適な歩行者空間とは、ビックリガード等の東西デッキについて述べているのではないかと思います、いま一つわからない部分があります。

これから具体化・視覚化をしていく旨のご説明はありましたが、それ以上のご説明というのは厳しいのでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 例えば、他の副都心のエリアでも、ビルが一つできたことを指して開発というような話もありますが、池袋エリアはそうではありません。回遊性をもって街全体をつなぐ歩行者ネットワークをこれから整備する、ということを出しているのです。

建物が無いとイメージが付きづらいという指摘については、バリアフリーな歩行者ネットワークが拡充され様々な人がそこをにぎやかに通っている、といったイメージは視覚的には表せるのではないかと思いますので、そういった面からの発信は引き続き検討していきたいと考えております。

会長 よろしいでしょうか。

委員 私もこの辺のエリアの再開発というか、新しく整備していくことについて、歩行者を中心としたまちづくりを目指すということを、ずっと聞いてまいりました。

現在事業中の環5の1が完成することによって、池袋駅周辺の通過交通はそちらに移ることを踏まえ、池袋駅東口周辺は歩行者中心のまちづくりをするという方向性だったと思います。

本日のご説明の中では環5の1の部分にあまり触れられなかったようですが、環5の1完成後のまちづくりとの関係性を踏まえて、改めてご説明いただけますか。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 地区計画の変更の内容についても、そのあたり詳しくは載っておりませんが、環5の1ができれば、当然、駅前の歩行者優先化を積極的に図っていきます。そういった内容は、言葉でにじませております。特に駅前については、直接的な言葉ではありませんがそういうことを念頭に置いた文言にはなっております。

会長 よろしいですか。ほか、いかがでしょうか。

かつての多心型都市構造のときに、都心と副都心ということで、特に3大副都心ということで池袋と渋谷と新宿が位置づけられていました。改めてグランドデザインを見ると、書き出しに「従来の都心、副都心の構造からの脱却を図る」という記述があり、全体、都心、副都心を含めたエリアを広域中核拠点という名前にしています。あまり副都心という言葉が今の東京都のグランドデザインの中には出てきません。

本日の資料の地区計画案の1行目は、池袋とその周辺地域が商業業務機能と文化交流機能が集積する副都心として発展してきた、というのが過去の話に触れており、今後のまちづくりについても同様に池袋副都心という記述となっています。今後のこのエリアのまちづくりを考える上で、従来から使ってきた副都心という位置づけにするのか、あるいは何か別の概念を少し取り入れることがあり得るのか、このあたりは何らか議論があったのでしょうか。

都市計画課長 特定都市再生緊急整備地域の指定についても、副都心ということではなくて、池袋駅周辺地域ということで文言の整理をしております。図書にも副都心というエリアも文言が入っておりますので、今後ちょっと調整をさせていただきたいと思えます。

会長 はい、どうぞ。

都市整備部長 補足をさせていただきます。ご指摘のとおり、副都心という考え方は、業務機能の分散化の受け皿という意味合いも持ちます。ご指摘のグランドデザインでは、個性ということを強く打ち出し、それぞれの拠点が個性を持ったまちの発展を遂げていくという方向性を打ち出しています。したがって、先ほど述べました業務機能の分散を受け皿として持つ副都心ということではないと考えています。

図書の中に書いてありますのは、これまでのことと、その副都心をどう

していくのかという文脈で書かれていますので、副都心という語句を用いること自体は間違いではないと思っています。ただ、中核拠点として個性を持ちながら、その個性を際立たせながらまちづくりを進めていくというスタンスでいることだけは、申し上げておきたいと思います。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 図書の中にはかたまりとしての副都心という表現は残しておりまして、そこは従前の副都心の意味合いではなく、そのエリアが副都心ということでの表現、こちらについては当面このまま残ると考えております。しかし、意味としては、従来使っている副都心ということではないということでございます。

会長 意味合いとしては、要は従前の副都心にとらわれず、広域中枢拠点の一翼を担う池袋ですというものだと思います。この意味合いを踏まえた記述になるとより良いと思ったところです。

渋谷区や新宿区がどういうふうに副都心という語を用いているのかを含め、引き続き検討してみてください。

ほかにはよろしいでしょうか。もしよろしいようでしたら、報告の2は以上にさせていただきますが、よろしいですか。

(は い)

会長 それでは、次に報告の3「(仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドラインについて」、説明をお願いいたします。

よろしく申し上げます。

再開発担当課長 再開発担当課長の大根原でございます。よろしく申し上げます。

私のほうからは、報告3についてご説明をさせていただきます。資料は報告3の資料第1号と参考資料第1号、第2号を使います。ただ、参考資料の第2号が、今実施しておりますパブリックコメントで公表している本文でして、分量がございます。説明については、概要を参考資料第1号としてご用意させていただきましたので、こちらで説明をさせていただければと思います。

初めに、資料第1号をお取り出しください。(仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドラインの検討についてでございます。前回9月13日の本審議会の中でもご報告をさせていただきました。内容的にはほぼ同じでございます。

すので、かいつまんでご説明させていただければと思います。

まず検討概要のところでは背景と目的がございます。先ほども議論がありましたけれども、まちづくりガイドラインと基盤整備方針2018というものを取りまとめて、この間、公民の関係者と地域の将来像を共有してきたところがございます。今後、民間都市再生事業に関する関係機関との協議を進めるに当たって、上記を盛り込んだ都市機能更新の考え方を、行政計画として事前明示していく必要があることから、この検討が始まったものでございます。

裏面のスケジュールでございます。前回から変わったところを申し上げますと、9月に報告をした後、パブリックコメントを10月末から実施する予定ということでご報告していたところですが、実際には11月1日から29日、現在パブリックコメントを実施しているところでございます。今後、このパブリックコメントを反映させたものをコア・ゾーンガイドラインとして策定し、池袋駅の周辺地域再生委員会のほうに報告をし、策定していきたいと思っております。その後、民間都市再生事業の推進にこのガイドラインを活用していきたいと考えております。ちなみに、現在、パブリックコメントを実施してまだ2週間たっていないところですが、意見が1件出ているところがございます。

では、コア・ゾーンガイドラインの検討についてということで、早速内容に入りたいと思っておりますので、参考資料第1号をご覧ください。

はじめにガイドラインの目的でございます。先ほどお話が出た基盤整備方針等々の経緯が書いてございます。

2段落目、現在、池袋駅周辺では、民間都市再生の動きも活発になっております。このような状況や動向を踏まえ、池袋駅周辺地域を、誰もが安心してアート・カルチャー都市を楽しむことができる「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」として育てていくため、優先的に取り組むべき項目を（仮称）コア・ゾーンに示すということでございます。

このガイドラインの位置づけにつきましては、国、都、豊島区の上位計画、それと整合を図るというものでございまして、先ほどの基盤整備方針等の関連計画を踏まえ、都市づくりビジョンにおける地域・テーマ別計画の一つとして、豊島区が行政計画として定めるというものでございます。

本ガイドラインの対象エリアでございますが、基盤整備方針に示す「池

袋駅コア・ゾーン」及び、「都市づくりビジョン」において「多様な機能が集積・連携した高度な土地利用を図る」エリアとしている、池袋副都心商業業務地のうち、池袋駅と東池袋駅をつなぐ各種のネットワークを一体的に検討することが必要な環状第5の1号線の以西を対象としております。なお、今後の都市再生の動向に合わせて、必要に応じて範囲の見直しについて検討していきたいと考えております。

ガイドラインの目標年次でございます。豊島区が、都市づくりの将来像を示した「都市づくりビジョン」や、池袋駅周辺地域再生委員会が策定した「まちづくりガイドライン」の目標年次である2035年のまちの姿を想定したものでございます。

2番目、国際アート・カルチャー都市を実現する空間づくりということでございます。地区の中心である池袋駅コア・ゾーンとその周辺は、駅と町を安全・快適につなぎ、人の流れを生み出す、まちの多様性と出会いの結節点として、「空間戦略」、これは国際アート化カルチャー都市構想の実現戦略の中で使われている言葉でございますが、その「空間戦略」の展開の中核となるべきエリアとなっております。

この「空間戦略」を実現するためには、多様性を生み出す新たな都市機能・施設の導入という機能性、これを第一戦略の、まちのブランディングの推進としております。また官民連携により人間優先の空間を適切に配置・整備する空間性、第二戦略として、劇場空間の創出というものを掲げています。また交通結節機能の強化や周辺拠点までの回遊ネットワーク機能を含めた結節性、これを第三戦略の回遊空間の整備としておりますが、これらの向上が必要となると位置づけております。

では、ページをおめくりいただきまして、将来像実現のためのテーマと取り組みということで記載しております。

最初にテーマ①としまして、アート・カルチャーを育てる。国際アート・カルチャー都市を実現する各種機能の集積と連携でございます。国際アート・カルチャー都市を実現するため、文化・交流機能を中心に、多数の来街者や観光資源を生かした商業・観光機能や、国際ビジネス拠点にふさわしい業務・産業機能、人々の快適な移動を支える交通支援機能や、駅周辺に広がる居住圏を支える生活・防災機能を積極的に誘導するものでございます。

また、公園を核とした、個性的なアート・カルチャー・ハブ／スポット

の育成を掲げております。この池袋駅コア・ゾーンの中には、本区が進めている四つの公園に基づくまちづくりのうちの三つの公園である池袋西口公園、中池袋公園及び南池袋公園といった個性やまちの特徴を生かしながら、周囲の民間施設との連携や機能集積を図り、アート・カルチャーの活動拠点かつ回遊の拠点ともなる、アート・カルチャー・ハブを育成していくものでございます。

また、こうした池袋駅やアート・カルチャー・ハブをつなぐ歩行者動線の結節点においては、都市開発等の機会を捉え、アート・カルチャー・スポットの整備を誘導し、回遊動線のネットワーク化を進めていくものでございます。

そちらのイメージについては、その下に書いてあるイメージ図をご覧くださいただければと思います。三つの公園が大きく緑で囲まれています。これをアート・カルチャー・ハブと位置づけまして、その周辺で小さな緑の点々の丸がございまして。これを、場所が確定しているわけではありませんが、幾つかの開発が起こる際にはこういったところをアート・カルチャー・スポットとして整備し、そしてアート・カルチャー・ハブと駅をつなぐような回遊性をイメージしたものでございます。

続いて、次のページでございまして。公共空間を使うというテーマでございまして。まちの玄関口にふさわしい池袋駅東西駅前広場の整備についてです。池袋駅の東西の主要な出入り口では、駅のにぎわいを受けとめる地下の滞留空間をつくり、また、周辺街区への行動起点となり周辺街区へつながる地上部の広場空間を整備し、これらを結び、駅とまちの結節機能を強化するというものでございます。

また、池袋駅前では、バス、タクシー乗り場等が分散していることもございまして、これらを集約し、駅前の歩行者空間を拡大するものでございます。その右側にはグリーン大通りを広場化するイメージです。先ほど委員からもございました環状5の1号線が完成した際には、明治通りの交通量が激減することが予想されております。駅前空間を歩行者最優先化した空間にするために、基盤整備方針等や今回のガイドラインを定めることで、民間の開発を導いていくことでございます。

まちのにぎわいを生む道路区間の活用でございまして。現在、道路区間は車が中心になっている部分もございまして。これを歩行者のための空間に広

げていくことを目指し、資料下部に道路空間における交通バランスの再編イメージを記載しております。なるべく自動車はFRINGE駐車場に誘導する。また、駅前を通過する自動車については、周辺の外周にある道路へ誘導することによって、駅前の空間は用事のある自動車のための空間にしていくものでございます。これら取組によって生み出された空間を歩行者や公共交通のために整備していくイメージでございます。

アート・カルチャー活動の拠点となる公園の活用でございます。先ほど申し上げました三つの公園がございました。また、池袋の北側の線路沿いに池袋駅前公園がございました。今後、東池袋一丁目の開発が進んだ場合には、こちらも北口と東口をつなぐ歩行者回遊の動線となることから、この駅前公園も活用していきたいと考えております。

エリアマネジメント活動の推進でございます。道路空間や公園の活用にあたっては、周辺の都市空間との連動、また、まちの魅力やにぎわいの向上を図るために、ソフト・ハードを一体的に活用するエリアマネジメント組織により管理・運営を検討してもらいたいと考えております。これも、民間の開発が進んでいけば、こういったエリマネ組織も育っていくと考えております。

テーマの③でございます。空間を生み出すというものでございます。民間都市開発の機会を捉え、民間施設と公共空間との連動により、アート・カルチャー活動に資する新たな都市空間を創出する。

また、街区再編等により既存道路を廃止する場合には、原則としては適切に道路をつけかえることで歩行区間を広げるわけですが、ただ、まちづくりの課題等がある場合には、その課題の解決の目的のために、別の用途にこの公共的な空間を転用していくということも検討していきたいと考えております。

テーマの④、空間をつなぐ、でございます。安全で快適な駅空間の実現です。まず、関係事業者が協力して防災計画を検討するとともに、空間の利便性の向上に向けてバリアフリー対策や案内サインの整備などを整備していくものでございます。

また、池袋駅東西の主要な出入り口周辺には狭い通路もございますので、地下通路の拡幅や、地上部で駅のにぎわいを受けとめる広場機能の整備等を通じ、利用者の安全性を向上させるとともに、駅からまちに円滑に人が

出られるようにしたいというものでございます。

では、ページをおめくりください。（２）通りごとの役割分担によるネットワークの強化でございます。主要な道路を路線ごとに役割分担してネットワークを強化していくものでございます。地下の歩行空間やデッキ、あるいは南北区道ですとかサンシャイン通り、サンシャイン60通りといった路線について、歩行者を最優先化する路線として位置づけ、地域全体の役割分担をした上で、回遊性の高いネットワークをつくっていきたいと思っております。

また、丸の二つ目については、駐車場地域ルールによって、駐車施設台数の適正化や、駐車施設の適正配置などを図っていきたいと考えております。

テーマの⑤でございます。景観をみがく、でございます。一つ目の丸で、池袋の玄関口にふさわしい駅の顔づくりを進める。今後、駅前の開発が進んでくる場合には、やはり駅の玄関口に当たる部分については、魅力のある駅前空間をつくってもらいたいというものでございます。

また、四つ目の丸で、アート・カルチャー鑑賞後の余韻を楽しめる場（アフター・ザ・シアター）にそぐうような夜間景観といった、景観形成に向けた取り組みも推進していきたいと考えております。

また、五つ目の丸でございますが、池袋副都心の核である池袋駅と東池袋駅の至近は高度な都市機能の集積を図るエリアとなっておりますので、シンボル性やランドマーク性を感じられるスカイラインを形成する景観についての記載をしております。

テーマの⑥、環境と生きる、でございます。東西都市軸、これをみどりの骨格軸としておりますが、この東西都市軸を中心に、周辺道路や広場、民間敷地・建築物等において、緑化空間を拡大するものでございます。資料にグリーンループのイメージがあるように、東西都市軸を中心として、民間の開発や公園、道路等をグリーンループとして整備することで、人と環境にやさしい四季を感じられるまちを目指すものでございます。

テーマの⑦、災害に負けない、でございます。安全・安心のまちを実現するため、都市基盤整備や都市開発事業に合わせて防災・防犯機能を向上させるものでございます。

最後になります。ガイドラインの推進でございます。今後、関連事業の

進捗や、民間都市再生事業の動向、特区の活用などの状況、また交通や情報に対する技術的な進捗等に応じて、本ガイドラインを更新していくものでございます。

説明が長くなりましたが、私からの説明は以上でございます。

会長 それでは、ただいまの説明について、質問等ございましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。

委員 駅コア・ゾーン表現ですから、駅を中心とした発展というか、まちづくりの提案だと認識しています。

池袋というのは確かに池袋駅を中心としてはいますが、南池袋三丁目や雑司ヶ谷霊園の向こう方の雑司が谷一丁目及び二丁目、南池袋四丁目は、低層の建築物を中心とした非常に静かなまちだと思っています。他区の状況との関連というのはわかりませんが、確かに池袋の駅の周辺においてにぎわいや利便性を担保することは考えられる一方、その周辺の住宅街に住み続けている人たちとの関係について、どのような考えをお持ちでしょうか。

再開発担当課長 今回、池袋駅のコア・ゾーンですけれども、副都心商業業務地ということで、この図面のとおりエリアになっております。確かに、この周辺には住宅地等もございます。このコア・ゾーン自体のエリアもかなり広いものでございます。もともとは、駅だけではなくて、駅周辺のまちにも人のにぎわいを広げていくことを目的にこのコア・ゾーンガイドラインを位置づけており、エリアのさらに外までにぎわいを広げていくことを考えているわけではありません。

ただ、その外というと、雑司が谷鬼子母神をはじめとする魅力的なスポットがございます。こういったところに一定数、観光目的ですとか、憩いを求めてという方もいらっしゃると思いますので、そういった方に対して、サインの整備等により目的地に円滑に導いていくという仕組みはつくりたいと思っております。しかしながら、駅及びその周辺の“わいわい”、“がやがや”を周辺の住宅地まで広げようということではございません。

委員 環5の1の道路建設について伺います。

3ページにあるグリーン大通り広場のイメージからいうと、池袋駅東口とグリーン大通りの間について、現在は車が通っていますが、環5の1の整備に伴ってこの場所を歩行者空間に変えていきたいという考え方でいい

わけですよ。この考え方と池袋駅東口周辺の明治通りとの連動は、具体的にはどのようなになっているのでしょうか。

再開発担当課長 明治通りについては、現在4車線になっていますが、まずは車線数を減らしていくことを目指します。最終的なグリーン大通りの広場化のイメージを見ていただきますと、車は入っていないことが分かるかと思えます。というのも、現在の明治通りは、池袋駅東口から見て北から来る車と南から来る車との双方にとって、通過コースとして通れますが、こちらをUターンするようなイメージにします。駅に用事のある人は駅前までは来ることができますが、最終的にはもと来た道に戻ってもらうということです。池袋駅東口を通過する車については、環状5の1号線に移行すると踏んでおります。

また、環状5の1号線まで行かないまでも、旧三越裏通りを迂回路として使ってもらうことによって、駅前の明治通りについてはクルドサックという、Uターンするような駅前広場にしようという計画でございます。

委員 これまで池袋駅東口周辺の明治通りを南下してきた車を例にとれば、環5の1号線を経由して目白通りに抜けていき、必要があればさらに明治通りに抜けてください、ということですね。

以前に副都心委員会的时候にも伺いましたけど、渋谷駅から明治通りを経由してサンシャインまで都バスが運行しています。これについては、もっと台数を増やしてほしいという声も上がっています。現在のバス通りというのは、高田地域に住んでいる人たちにとっては非常に重要な位置づけとなっていますが、このあたりとの関係性については、どのように考えていますか。

再開発担当課長 バスの今後の需要ですとか、あり方は、また別のステージになると思いますけれども、駅前広場は基本的には交通結節点という位置づけになります。駅までバスでいらっしゃる方は当然いらっしゃいますし、駅から電車に乗り換えるような方もいらっしゃいます。利便性という点では、公共交通のバスは駅前まで適切に誘導していきたいと思っております。バス停についても、今まで分散していたものを集約するという考えでおります。こうしたことにより、周辺のバス利用者の方が使い勝手のいい交通広場になるようにしていきたいと考えております。

委員 私も豊島区にかかわって四十数年経ちますが、環5の1の問題に関して

は、雑司が谷のまちづくりの問題として、地域の方とずっと話し合ってきました。

それで、豊島区議会としては1度、環5の1を廃止という結論を出したときもありました。それが復活をしたのは確か2000年の段階だったと思います。その際に都とは、いわゆる通過交通は地下、一般の交通は地上道路にすることが全体の中で確認されています。こういったことを前提にして、何十年という期間にわたり地域の中で話し合い、現在に至っているのです。

かつて、副都心委員会のときに、バスも通過できるような地上道路の道路幅を確保する旨の説明も受けましたけれども、地元からすれば、地上道路というのは地元の人たちの道路だという認識を今に至るまで持っています。もちろん、環5の1をどのような道路にしたらよいかと運動された方々はもう世代交代になっているぐらい長い歴史の中で今があります。もちろん歴史の中で道路のあり方や使い勝手が変わっていくことはあるかと思いますが、申し上げている経緯を踏まえると、「道路は環5の1を」ということを言われたり、まだ完成する前の道路と連動する計画を示されたりすることについて、感情的にはとても許せない思いがあります。だから、単にこれは関連地域のだけではなくて、環5の1の沿道の方々も含めて、意見を聞いたり説明したりすることは当然必要になってくると思いますが、これについてどのような考えをお持ちでしょうか。

都市整備部長 環状5の1号線については、今、委員おっしゃったように、過去は地上道路でつくるということに関して、東京都が事業を進めるに当たって、豊島区議会を上げて反対をしたという経緯があると聞いております。その中で、地下鉄13号線、副都心線の事業を契機にして、その道路を地下に入れ、地上部については生活道路としてつくっていくという流れを経て、この事業が進んでいるという状況があると考えております。

生活道路として地上道路をつくったところに通過交通が入るかということについては、現在の通過交通が大きく流れているのは明治通りであり、地上道路は目白通りに接続します。しがいまして、明治通りの通過交通が環状5の1号線の地上道路に流れるわけではないので、その交通シミュレーションとして、地下の幹線機能を持つ交通量と現在の明治通りの交通量ということであると、3分の2ぐらいはそちらのほうに転換するのではな

いかというシミュレーションがあります。それに基づくと、本来の明治通りの機能というのは、駅前広場と、基本的には駅街路とって、通過交通を流すような道路ではありません。先ほど再開発担当課長が申し上げたように、三越裏通り、東栄会本町通りというのが補助線であって、本来そちらに流れるべき交通が現在は駅前に入ってしまったので、それを外側の環状線に移行させ、どうしても駅のほうに入ってくるものについては東栄会本町通り、旧三越浦通りに流す。これにより駅前の明治通りの関する負担が軽減され、現時点において、交通シミュレーションの中ではそれが成立するというところが出ています。あとは事業が終わって実際の交通を促して、実態を調査した上で、それができるかどうかの最終的な判断をすることになります。現時点においては、そういうことで計画を進め、最終的には実態をもとに事業を進めていくことに関して、しっかりとご説明していきたいと思っております。

委員 様々な動きというのは、今のお話はよくわかりました。ただ、進んだ結果としての流れの中で、事業を安易に進めるようなことは望ましくありません。

少なくとも、地域との関係で言えば大変長い歴史の中で、地下にというところに到達しているわけですから、やっぱりこうなったからここを走らせましょうよというような流れを事前に持った上で進めるということだけは、やめていただきたいということを重ねてお願いをして終わります。

委員 3ページの3-4、空間をつなぐというところで、駅空間の実現のところで、各関係事業者が協力して防災計画の検討及び防災対策を推進するという記載があります。

また、次のページにも、テーマとして災害に負けないという項目もあります。最近は本当に想定外の災害が大変多く発生してしまっていて、豊島区でも地震対策については前からしっかりとシミュレーションもしながら行っていると思いますけれども、最近では、風であるとかゲリラ豪雨の被害も多発しています。たまたま台風19号では大きな被害は出ませんでした。4社12路線が走っている池袋駅については、計画運休といった点も含めた様々なシミュレーションを行った上で、災害に強い、安全・安心な駅前空間を、ぜひ実現していく必要があると思います。これに向けて、想定外のことを想定していくなど、各関係部局と協力しながら落とし込んで

いく必要があると思います。豊島区ではそれほど大きな被害目立ちませんが、風やゲリラ豪雨などの都市型の災害に対してもしっかりと対策を練っていただきたいということをお願いしたいです。

再開発担当課長 駅防災が非常に重要な問題であるということは、数年前から、事業者と具体的に話を詰めているところでございます。駅の関係者から聞くと、やっぱり雨の影響や、最近の台風の影響もありまして、気をつけなければいけない項目だと認識しているところでございます。

現在、事業者を中心に、駅の安全対策を進めておりますが、区も事業者と協力しながら、駅から地上にというような安全空間をつくっていくようにしたいと思います。

委員 私は、3-3のテーマ③、空間を生み出すという観点でお聞きします。ハレザ池袋がオープンして、東京建物 Brillia HALLの施設と、としま区民センターの間の道路にハレスタも完成し、そこに若い人を中心とする大変多くの方が集まっていたらっしゃいました。当初は旧区役所と東京建物 Brillia HALLの間の道路に多くの人が集まるかと思いましたが、ちょうど小林幸子さんが来たときも非常に盛り上がっていたのは前述の道路です。その道路には多くの人が集まり、道路ではなく空間やエリアのような感じになっていました。この道路について、テーマ③の既存道路を廃止するというようなことに当てはめるようなことは考えられるのでしょうか。

再開発担当課長 南北区道を歩行者優先化の空間にすることを目的に、まさしく先週と今週の土日で、副都心交通戦略に基づく実証実験をしております。南北区道については、現在は交通規制がかかっていませんが、サンシャイン60通りやサンシャイン通りのように、まず土日の昼の12時から夜7時までの間で一定の交通規制をかけられないかという検討を行っているところです。

今週も、実証実験をして、一定の通過車両ですとか、最低限の乗用車に迂回をお願い、あるいは荷さばき車両についても、荷さばきの時間帯を変更していただくとか、別の駐車場を区のほうで借り上げて、そちらで荷さばきしてもらえないか要請する実験をしております。そういった中で人混みはよく存じております。イベントの際には、本当に、道路に人があふれている状態でございます。

実証実験のときには交通規制自体はかけておらず、あくまでもお願いベースで迂回してくださいというものです。その前週に行ったアニメタウンフェスティバルの際は、法的な交通規制がかかっていたので車は一切入れませんでした。それとはまた違うレベルでの交通の迂回をお願いをしたところでございます。一定の通過車両等はありませんでしたが、あの人混みですから通るのが非常に困難な状態だったということがございました。この現状を見ますと、将来的には一定の交通規制は必要だろうということは強く認識したところです。

今後さまざまな協議を重ね、時間帯や場所が今の想定しているところかどうかということも、警視庁とかと協議しながら進めていく必要があると思います。

先ほど委員のほうからありました、道路廃止というようなところまでは、現時点では考えていないところです。当然商業地域ですので、荷さばき車両がかなりの量があります。その道をなくしてしまうことによる周辺道路への影響等も、また検証しなければいけません。当面はイベント時、特に土日にイベントが行われることが多いですので、土日の午後の時間帯の交通規制というものを目標として頑張っていきたいと考えております。

委員 人優先のまちづくりを進める中で、物流との調整を図ることは難しいと感じます。道路の廃止は難しい旨の発言はありましたが、これから様々な検討を進めていく中で、安全性を考えると道路廃止の検討も必要ではないかと感じたところでしたので、ぜひ引き続き検討していただければと思います。

ありがとうございます。

会長 ほか、よろしいでしょうか。

委員 この報告案件は、行政計画として進められるということで、この都市計画審議会としては、単に意見だけを申し上げればよいという位置づけで理解していますが、それでよろしいでしょうか。

再開発担当課長 おっしゃるとおりでございます。

委員 ありがとうございます。そうしますと、意見を述べさせていただきます。(3)のガイドラインの対象エリアの記述を見ると、まるで池袋駅コア・ゾーンではなく、“池袋駅東口コア・ゾーン”になりませんか。エリアとする対象が“池袋副都心商業業務地のうち、池袋駅と東池袋駅をつなぐ

各種のネットワークを一体的に検討することが必要な環状第5の1以西を対象とします”とありますが、西口がにおいてけぼりになっているのではないかと感じました。今のこの記述だったら、誤解が生じてしまうのではないかと思います。

それから、もう一点は、2ページ目の3の(2)公園を核とした、個性的なアート・カルチャー・ハブのところですが、都市計画公園の括弧の中にある南池袋公園は外すべきではありませんか。南池袋公園は、このコア・ゾーンから除外されているわけです。ですから、その後の接続であるとか連携という中で南池袋公園に触れることはよいとしても、南池袋公園がこのコア・ゾーンに入っているような表現は誤解を与えてしまうのではないかと思います。

同じように、4ページの景観をみがくというところの五つ目の丸で、“池袋副都心の核である池袋駅と東池袋駅の至近”という記述がありますが、東池袋駅はエリアの外です。そうすると、「東池袋駅の至近は」という言葉は、東池袋駅の周辺もこのコア・ゾーンガイドラインの対象というふうを受け取られ、対象エリアがぼけてしまうと思います。

別の言い方からすると、池袋駅周辺地域まちづくりガイドラインでは、東池袋駅や南池袋公園部含んでいます。その中で、このコア・ゾーンを特に抽出した際にエリア外との連携について述べるのは別として、エリア内外のものが同列の書き方をされてしまうと、エリアの焦点がぼけていかないか、ということです。例えば駅前や駅前広場等の防災機能も含めた重点的な整備を目的として、このコア・ゾーンというのを行政として打ち出し、それに伴ってその周囲のまちづくりであるとか景観等の重点的な整備に取り組んでいくということを主張できると思いますが、対象外のものが入ると本来焦点を当てるべき点がぼけるので、この点も検討いただければ、よりうまく伝わると思いました。

以上です。

会長

今の委員のお話を踏まえ、どうして南池袋公園を外してゾーニングしたのかと気になりました。この三つの公園にプラス今度防災公園ができます。防災公園は三つの公園とも距離がありますし機能も少し異なりますが、この三つを連携するというのは、最も力を入れているまちづくりの核だと思います。こうしたことを踏まえると、どうして南池袋公園をエリアの対象

外としたのかは気になりました。

再開発担当課長 委員のご意見もごもっともでございます。会長のご意見もごもっともでございます。説明をさせていただきますと、委員が指摘された表現については、再度確認をさせていただきたいと思っております。池袋駅を中心として、そこからまちづくりを広げていくという発想ですので、東池袋駅も同列で論じるとぼやけてしまうというご指摘を踏まえ、表現を工夫したいと思っております。

また、エリアにつきましても、もともと池袋駅から周辺に広げていくということで、基盤整備方針2010、この資料1の裏面をご覧ください。点線で結んでいる池袋駅コア・ゾーンのガイドラインの検討範囲は、この基盤整備方針2018におけるコア・ゾーンよりも広げています。これは、豊島区都市づくりビジョンで描かれている副都心商業業務地のエリアに広がっております。

実際は、駅から出るだけを考えれば、もともとの基盤整備方針のエリアでもいいのかもかもしれませんが、ハレザ池袋がオープンし、南池袋公園とハレザを結ぶ南北区道との関係、ゆくゆくその外側のサンシャインシティとの関係も考えると、エリアとしては、今検討しているこの点線の範囲のほうが行政計画として定めるのではふさわしいのではないかとということで、エリアとして拡大をしているところでございます。

都市整備部長 1点補足させていただきます。今のこの概要版の1ページ目の図面をご覧ください。ここで最初にご指摘いただいた、対象エリアの表現が少し不適切ではないかというところですが、5行目の「池袋駅と東池袋駅をつなぐ」という記述はいただいたご意見を踏まえて言葉を修正しますが、「池袋駅の東西と東池袋駅」をつなぐというように読んでいただくと、本来の趣旨をご理解いただけるかと思っております。

今、再開発担当課長が申し上げた、右の図に黄色い下図、絵が塗ってあります。これは、都市開発諸制度活用方針、いわゆる昔に副都心と呼ばれていたエリアの中で、商業業務を優先して育成していくべきエリアです。ここで書いてある環状5の1号線の以西というのはサンシャインも入っているわけです。ご指摘を踏まえて表現は工夫いたしますが、意味合いとしては今申し上げたとおりのご理解いただければと思います。

会長 先ほどゾーニングの話はしましたが、資料1のこの裏の図でいうと、一番

広い黒い線で囲まれているのが池袋駅周辺地域の基盤整備方針イコール特定都市再生緊急整備地域ですよね。その中に、この池袋駅コア・ゾーンガイドラインの範囲というのがあるって、さらに、それよりもう少し東側に偏ったところに景観形成特別地区というのを今度設定する。さらに先ほどの報告2にあった地区計画というのは、この地域基盤整備方針から出っ張る部分も含め、沿道エリアということでエリアに含める。

その四つを重ねると、四つとも重なっているエリアもある一方、地区計画だけのエリアや、あるいはその地域基盤整備方針だけのエリアがあるなど、重なりぐあいによって違いが出てくると思います。この違いが、今後の池袋周辺ゾーンのまちづくりに差異をつくり出すのか、あるいは差異をつくり出さないのかについて、一度回整理していただくことが望ましいと思っていました。

そして、コア・ゾーンガイドラインについては、ガイドラインですし、当然、線の外側とも連携してゾーンが成り立つので、例えば南池袋のようにゾーンから外れているものもエリア内と連携してまちづくりをガイドしていくことは理解できます。そうしたときに、この4種類のゾーニングの違いを、今後どのように運用していくのかということが課題になるかと思えます。ここは四つあります、ここは三つです、ここは二つです、ここは地区計画だけです、というように場所ごとにゾーニングが異なる中で、それぞれの計画を運用してまちづくりをガイドするときに、4種類のゾーニングの位置づけが違ってくると運用が難しくなるのでは、と思ったところでした。

つまり、ユーザー側から見ると、例えば、私は地区計画から外れているけど、これとこれは引っかかっている、とか、私は地区計画だけで、池袋駅コア・ゾーンでも特定都市再生緊急整備地域でも無いというゾーンもあるわけです。ところが、それぞれで見ると、池袋駅を中心として位置づけているということで、それぞれの地域の方の受けとめ方が複雑にならないかなということを気にしていたということです。

意見ですので、今後検討いただく材料にさせていただければいいです。

ほかにはよろしいでしょうか。

(は い)

会長

それでは、本日、報告事項を3件ということであったかと思えますけれ

ども、それぞれ貴重なご意見を含めていただきました。熱心にご議論いただきましてありがとうございます。

本日は、報告事項が3件でしたので、本日の議事は全て終了いたしました。事務局より何か連絡事項等がありましたら、お願いいたします。

都市計画課長 ご熱心なご議論、どうもありがとうございました。

次回の都市計画審議会でございます。既にご案内をさせていただきましたが、12月12日の開催については、予定案件のスケジュール変更により中止させていただきます。ただ、学識の委員の皆様につきましては、大変恐縮ではございますが、12月12日木曜日午前10時から、豊島区都市づくりビジョン改定のための都市づくり専門部会を開催させていただきたいと思っておりますので、そちらのほうはご出席をお願いいたします。

次回の都市計画審議会については、来年1月14日火曜日午前10時からの開催を予定しております。後日、開催案内を送らせていただきますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

事務局からは、以上でございます。

会長 ありがとうございます。

それでは、事務局から、次回の12月12日は、審議会としては中止ということになりました。年明けになると思えます。ただ、学識の先生方には、同日、専門部会は開きたいということでございますので、ノートを消さないようにしてください。

それでは、第186回豊島区都市計画審議회를終わります。長時間にわたり、熱心にご審議いただきましてありがとうございました。

(閉会 午後6時45分)

<p>会議の結果</p>	<p>報告1 池袋本町三丁目20・21番南地区防災街区整備事業等の都市計画手続きについて</p> <p>報告2 池袋駅周辺・主要街路沿道エリア地区計画の見直しについて</p> <p>報告3 (仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドラインについて</p>
<p>提出された資料等</p>	<p>報告1に関する資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料第1号 池袋本町三丁目20・21番南地区防災街区整備事業等の都市計画手続きについて ・参考資料第1号 東京都市計画防災街区整備事業(都市計画案図書一式) ・参考資料第2号 東京都市計画特定防災街区整備地区(都市計画案図書一式) <p>報告2に関する資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料第1号 池袋駅周辺・主要街路沿道エリア地区計画の変更について ・資料第2号 池袋駅東口駅前広場・グリーン大通り沿道景観形成特別地区の変更について ・参考資料第1号～7号 池袋駅周辺・主要街路沿道エリア地区計画(変更原案図書一式) ・参考資料第8号 地区計画 都市計画変更原案に関する地元配布資料 ・参考資料第9号 豊島区景観計画変更たたき案に関する地元配布資料 <p>報告3に関する資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料第1号 (仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドラインの検討について ・参考資料第1号 (仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドライン(案)【概要版】 ・参考資料第2号 (仮称)池袋駅コア・ゾーンガイドライン(案)
<p>その他</p>	