

会 議 録

附 属 機 関 又 は 会 議 体 の 名 称		第178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		平成29年9月22日 金曜日 13時00分～15時00分
開 催 場 所		豊島区役所9階 第一委員会室
議 題		報告1 池袋駐車場整備地区の区域変更及び池袋地区駐車場整備計画の策定について
公開の可否	会 議	☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部非公開 傍聴人数 1人
		非公開・一部非公開の場合は、その理由
	会 議 録	☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 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 平賀達也 定行まり子 駒井清二 白井宏一 山口利昭 長島眞 外山克己 岡谷晃治 竹下ひろみ 中島義春 高橋佳代子 渡辺くみ子 森とおる 山口菊子 藤本きんじ
	そ の 他	都市整備部長 地域まちづくり担当部長 土木担当部長 都市計画課長 交通・基盤担当課長
	事 務 局	都市計画課都市計画担当係長（都市計画） 同主任主事 同主事

(開会 午後 1 時 0 2 分)

都市計画課長 皆様、大変お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

定刻となりましたので、第 1 7 8 回都市計画審議会を開催したいと思います。

まず最初に、専門委員の委嘱をさせていただきたいと思います。7 月の審議会でご承認いただきました都市づくり専門部会の委員として新たにお入りいただきます住宅対策審議会の委員である定行まり子先生を豊島区都市計画審議会条例第 3 条 3 項に基づきまして、専門委員として任命させていただきます。

任期につきましては、現在の審議会の委員の皆様と同様に、平成 3 0 年 3 月 3 1 日までといたします。大変恐縮ではございますけれども、委嘱状につきましては机上に配付させていただいております。

事務局からは以上になります。

以降の進行につきましては、会長をお願いいたします。

会長 ありがとうございます。それでは、委員、よろしくお願いいたします。

委員 どうぞよろしくお願いいたします。

会長 それでは、第 1 7 8 回豊島区都市計画審議会を開会したいと思います。

議事日程に従いまして、進行してまいりたいと思います。

まず最初に、委員の出欠について事務局より報告をお願いします。

都市計画課長 出欠につきましては、委員、委員、野口委員、高橋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けれども、委員の過半数以上に出席をいただいておりますので、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おります。

会長 それでは、議事について事務局より説明をお願いします。

都市計画課長 本日の議事でございますけれども、「池袋駐車場整備地区の区域の変更及び池袋地区駐車場整備計画の策定について」の報告案件が 1 件でございます。

会長 ありがとうございます。本日報告が 1 件ということでございます。

それでは、本日、傍聴希望者はおられますでしょうか。

都市計画課長 本日は傍聴希望の方が 1 名いらっしゃいます。会長、入室していただいておりますでしょうか。

会長 傍聴希望の方が1名おられるということです。審議会を公開してよろしいでしょうか。

(異 議 な し)

会長 ありがとうございます。

それでは、入室を許可いたします。

(傍 聴 者 入 室)

会長 それでは、事務局より本日の資料の説明をお願いいたします。

都市計画課長 まず初めに、本日の資料のほうでございますけれども、事前に送付させていただきました資料1「駐車場整備地区の見直しについて」、そして資料2「駐車場整備計画の策定について」、資料3「池袋地区駐車場整備計画」、資料4といたしまして「地域ルールのイメージ」。それから、参考資料1と参考資料2の6種類の資料となります。

資料に不足等ございましたらお知らせください。事務局が参ります。

会長 よろしくをお願いします。

交通・基盤担当課長 それでは引き続きまして、交通・基盤担当課長の原島でございます。私のほうから本日の資料の内容についてご説明をさせていただきたいと思います。

それでは、まず駐車場整備地区に入る前に、最初に、参考資料1の基盤整備方針図、これをお出しいただきたいと思います。全体像について簡単にご説明をした上で、駐車場整備地区のほうに入っていきたいと思いますので、参考資料をお出しいただきたいと思います。

コアエリア・にぎわい交流エリアの基盤整備方針図ということで、これにつきましては基盤整備方針として今年末に策定を予定しております。その前段階として、本年5月に中間まとめとしてまとめたものを図化したものが、この方針図という形になっておりまして、現在、これは中間まとめとしてオープンになっているものでございます。平成27年に特定都市再生緊急整備地域の指定を受けて以後、ガイドラインを策定し、そしてこの基盤方針を策定に向けて今現在、作業を進めているといったところでございます。これらのまちづくりが今現在動いている中で駐車場の考え方、計画を定めていくというようなことで今動いている状況についてご説明を、この方針図に基づいて説明をさせていただきたいと思います。

まず左側からでございますけれども、大きく池袋駅の西口でございます。

赤く囲ってある部分。ここについては西口駅前の再開発事業を予定している区域でございます。この中には街路、それから都市計画駐車場、そして西口公園、三つの都市計画で定められたものが今現在設置をされておりますけれども、その三つを全体的にこの範囲で入れかえをしながら、新たなまちを構築していくという区域でございます。今の基本的なプランとして、北側になります。上のほうに交通広場、そして計画建物、そして芸術劇場の前、ほぼ同じような位置に西口公園ということで、このようなレイアウトを基本としつつ、現在再開発事業の計画を詰めているといった状況でございます。この中では、地上地下の結節空間ですとか、池袋駅の地下通路、それから地上には北デッキ、南デッキというふうに書いておりますけれども、デッキとの接続等の機能を持たせたまちをつくっていくというようなことを今計画しているといったところでございます。

また東口でございます。東口につきましては右側になりますけれども、交通広場が北側と南側、二つに分かれている形になります。現在の通過車両については、この庁舎の東側の環状5の1号線の地下道路、こちらへ誘導をして、全体的に歩行者優先のまちをつくっていくという基本的な考え方のもとに、クルドサック型の交通広場、これを想定しております。

そういった中で、青い部分、これについてはコアエリア、それからピンク色の部分については、にぎわい交流エリアということで、歩行者優先の空間に向けて進めていくといったところでございます。

また、黄色い部分、これが歩行者優先の中でも主要な歩行者ネットワークで考えているといったところでございます。

また、東口のまちづくりでございますけれども、ご案内のとおり、旧庁舎、ここにH a r e z a 池袋ということで書いておりますけれども、これについては2019年に新ホール、2020年にH a r e z a のグランドオープンということが決まっているということでございます。

その上、東池袋一丁目地区、これについては東京ガスの事業所があったところでございますけれども、現在、再開発事業に向けて活発な動きをしているといったところでございます。そういった新たな拠点に向けて歩行者の動線、空間をつくっていくというような図柄になっております。

また、南側のほうにいきますと、完成をしています南池袋公園、それからグリーン大通り、ここを主な歩行者動線としていくようなこと。また、

2019年に向けて新交通ということで、将来的なLRTを導入空間を見越して、バスの運行ということも記載をしているといったところでございます。

全体的にこのようなまちの動きがございます。そういった中で、新たなまちが変わっていく中で、駐車場というものの考え方、これを計画してまとめて、今後の建物の更新に合わせて、適正な配置、適正な機能の駐車場を整備していく、誘導していくための計画として定めようといったところでございます。

それでは資料1にお戻りいただきたいと思います。駐車場整備地区の見直しでございます。駐車場整備地区とは、都市計画法8条1項8号による地域地区でございます。それから駐車場法第3条の規定に基づいて都市計画で定めるものでございます。商業地域、近隣地域とそれら周辺の地域において、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる地区について指定をするということで、池袋副都心につきましては、昭和37年に緑色の区域で地区が指定をされております。しかし、サンシャインも入っており、当時の商業地域で区域が定められたというふうになっております。そういった中で、今回、（特定）都市再生緊急整備地域の指定も受けまして、また今後、まちの更新に合わせた形で駐車場の計画をつくっていくに当たりまして、都市計画で定めた区域の見直しということで作業を進めてきているといったところでございます。

見直しの必要性につきましては、やはり時代とともに駐車場の利用の区域が変わってきているといったところで、現在の土地利用に合わせ変更していこうといったところでございます。右側の下の図、緑が昭和37年から現在の駐車場整備地区。それから青が緊急整備地域の指定された区域ということになります。

今後のスケジュールでございますけれども、本日、都市計画審議会に報告をさせていただきまして、区域の変更につきましては10月27日から11月10日にかけて公告・縦覧・意見募集を予定しております。その間に3回説明会も予定をしております。その後、12月にそれらの意見を集約いたしまして、1月から東京都との協議を経て、3月には、この都市計画審議会に付議・決定できればというようなスケジュールで進めていこうといったところでございます。

それでは裏面をお出しいただきたいと思います。整備地区の見直しでございます。見直しの考え方を左にお示しをしております。

まず、昭和37年当時から用途地域の変更によって商業地域になったエリア、これは入れるという考え方。それから特定都市再生緊急整備地域に含まれたエリア、これも検討するエリアとして抽出をしたといったところでございます。その中で絞り込みをしてございます。駐車実態等を踏まえて必要に応じて対象エリアから除外するといったところでございます。

右側でございます。現在の地区と緊急整備地域との異なる部分、これを、9エリアを選んでございます。その9エリアのうち、ほとんどが駐車場整備地区に入れていこうといったところでございますけれども、②のところにつきましては、商業地域ではありますけれども、戸建て住宅が中心の地域、また区画整理事業の区域に入っていない区域ということで、今回の駐車場整備地区からは除外をするといったところでございます。

また⑧でございます。これにつきましては、東池袋四、五丁目の木造密集地域、これも集合住宅、戸建ての住宅が中心の木密地域ということで、狭隘道路がほとんどであるということで、これも駐車場整備計画の範囲からは除外します。

その他の緊急整備地域の区域については追加。今現在の昭和37年からの地区からは拡大をしていくということで区域は考えているといったところでございます。

都市計画で定める区域については以上でございます。

その区域内について、今度は駐車場の整備に関する計画を策定していこうというのが次でございます。資料2をお出しいただきたいと思います。

背景でございますけれども、今までもお話ししているとおり、人が主役となる、歩行者優先のまちをつくっていくに当たって、車の考え方、駐車場の考え方を整理していくためにこの計画をつくる。自動車の侵入を最小限にするとか、路上駐車対策が常態化しているというような状況を誘導していくといったところでございます。中でも路上荷さばきによる道路の機能低下、これを防ぐことが背景としてございます。そういった中で、駐車場利用の促進ですとか、荷さばき施設、駐車場の利用ルールの設定、それらを計画としてまとめて駐車対策を推進していくというのが背景でございます。

目的でございますけれども、既存の駐車場については必ずしも有効に利用されていない状況が見受けられます。新たな駐車施設の適正な整備、それから既存駐車施設の有効活用。使われない駐車場ではなくて、使いやすい駐車場の整備に向けて計画を進めていこうといったところでございます。

タイミングでございますけれども、緊急整備地域の指定も受けて、西口の再開発が平成30年度の都市計画決定を目指しておりますので、それにスケジュールを合わせるような形で計画を進めていこうといったところでございます。

右側の下の流れでございます。28年度については、既存の内容について調査、分析をしてまいりました。今年度でございますけれども、本日説明をさせていただきます計画の案ができて、10月から11月、パブリックコメント、30年3月、年度末には計画の策定をしていこうといったところでございます。また30年度以降、来年度以降でございますけれども、地域ルールということで定めていこうといったところでございます。

この計画の策定に当たっては、交通戦略委員会、そしてその下に駐車場ワーキング、これを設置いたしまして、この中にご議論をいただきながら計画を進めていっているといったところでございます。

それでは資料3でございます。駐車場整備計画（案）でございます。これを10月にパブリックコメントという形で皆様方にご意見をいただくという内容でございます。

それではおめくりいただきまして、1ページ目でございます。はじめにでございますけれども、先ほどからの説明でもございますように、現在の駐車場整備地区、昭和37年に定められております。状況の変化の中で区域を変えて、その中に計画をつくっていくというのが流れでございます。

下の3行でございます。池袋駅周辺地域が目指す交通環境及びまちづくりの将来像を実現するために、新たな駐車施設の適正な整備、既存駐車施設の有効活用など、駐車場をより一層有効に活用するために駐車場整備計画を定めるといったところでございます。

それでは2ページをおめくりいただきたいと思います。変更が想定される区域と、駅の周辺、それから東池袋地区、それから駅前では、駐車場の考え方が違ってまいります。30年度以降の地域ルールにつきましては、この5ブロックに分けた形でルールをつくっていこうというふうに考えて

いるわけでございます。

3 ページにつきましては、周辺の道路の環境ということで整理をしているといったところでございます。

それでは4 ページにお進みいただきたいと思います。5 ブロックに分けたブロックごとの状況をお示ししているものでございます。これはピーク時の駐車場の利用率でございます。東口の駅前などは平日で60%、休日ではほぼ満車、100%の利用。東口の周辺では、平日、休日ともに4割程度の利用。東池袋地区につきましては、平日で4割、休日で6割程度。西口駅前地区につきましては、平日で5割、休日で6割程度。それから西口の周辺地区につきましては、平日で5割、休日で5割程度の利用ということで、おおむね半分近くの駐車場が現時点でも余っているという状況が結果として出ているわけでございます。

それでは6 ページをおめくりいただきたいと思います。6 ページにつきましては、先ほどおおむね、約と書いてありますけれども、その何十何%まで書いてある数字と、業務系、集合住宅の専用住宅、専用の駐車場についての利用状況をお示ししてございます。

7 ページでございます。基本方針でございます。駐車場の供給量、これについては絶対的に不足しているという状況ではなく、余っているという状況でございます。そして真ん中より下でございます。自動車の過剰な利用を抑制し、池袋駅前へ自動車の侵入を最小限にすることが示されているという中で、計画的な駐車場の整備や駐車場利用のルールづくりによって、駐車需要をマネジメントしていく必要があることから計画をつくっていくといった方針でございます。

それでは8 ページでございます。目標年次でございますけれども、この計画の目標年次は平成47年（2035年）を想定してございます。駐車需給のバランスでございますけれども、現在の供給量としては全ての地区において、今1万2,198台が供給でございます。将来、まちづくりが進んで建物更新ができますと、おおむね20年後には1万7,657台というようなことが想定をされております。また、現在の需要が6,500台に対して、将来の需要1万台程度ということで、このまま供給をしても利用率が低い状態が続くというのが数字から見てとれるといったところでございます。

9 ページでございます。駐車施設整備の基本的な考え方ということで、旧三越裏通り、東栄会本町通りは荷さばき車両等の路上駐車、これが常態化しており、路上駐車対策が必要だということを言っております。

また4. 1の一番下でございます。駐車上の適正配置や駐車場の利用促進、荷さばき施設、駐車場利用のルールの設定など、駐車場をより一層有効に活用するための総合的な駐車対策を推進していくことが必要。

役割分担でございます。駐車場は発生原因者である施設側が整備することを原則としております。ただし、小規模な建物や施設が多く、それぞれの施設に必要とされる駐車施設を整備することは、まちづくりや交通処理、経済効率などにおいて望ましくない。そういったことから、公共は駐車場の位置や規模に関する誘導方策、駐車場を集約する、適正な路外駐車場の整備を促進していくといったことをやっていくということを明記しております。

それから10ページでございます。フリンジ駐車場の確保でございます。一番最初に述べましたとおり、駅前を歩行者優先の空間にしていくという中で、歩行者を優先する道路や街区内を通行することなく、駐車場にアクセスできる駐車場を整備することが重要。それから地域の特性に応じ、駐車施設の整備基準の導入をしていく。それから適正配置及び有効利用でございます。これも同じような内容でございますけれども、歩行者を優先する道路や区域については、駐車場の出入口の設置を制限していくといったことでございます。

利用促進、これにつきましては、利用をしていただくためにインターネット、それから携帯電話、カーナビ、それから駐車場案内施設を検討していくといったところでございます。

また、荷さばき車両については地域のルールにより周辺の共同荷さばき場での隔地を認めるといったところを行っていく。

時間貸し駐車場の荷さばきスペースとしての活用です。これについては利用率が低い月極駐車場や施設専用駐車場、時間貸し駐車場について、駐車場経営者と調整を図りつつ、駐車場の一部を荷さばきスペースとして活用していくというような考え方を示しております。

次、12ページでございます。④荷さばきのルール化でございます。具体的には時間帯の指定ですとか、共同集配を荷主、それから運送業者にお

願いしていくというようなことでございます。

それから、5番の最新技術の導入。これについては満空表示ですとか、ロックレス駐車、こういったことを推進していく。

荷さばきスペースの構造でございます。こちらについては駐車場の出入口は安全かつ円滑な入出庫ができる構造とすることや、荷物の一時置き場・積み替え等のスペースの確保、これらを行っているといったところでございます。

次に13ページ、観光バスでございます。観光バス、路上でとまっているものもよく見かけるわけでございますけれども、その施設等、大規模等の開発に合わせて乗降場の整備を検討していく。施設を設置する事業者に、適切な規模の駐車施設の整備を要請していくといったところでございます。

また、二輪車等に関する施策、これについては附置義務制度の導入、これらを考えております。

移動制約者のための駐車場でございます。ユニバーサルデザイン・バリアフリーに対応した駐車施設の整備。

今後の都市計画駐車場のあり方でございますけれども、都市計画駐車場については、移動制約者や荷さばき車両の駐車車両の受け皿ということ念頭に置いて、効果的な運用・活用方法、必要規模を検討していく。14ページですが、現在この区域内には3カ所の都市計画駐車場が設置をされております。一番大きいのがサンシャインでございます。また西口につきましては、西口の再開発が想定されている区域の中に入っておりますので、その中で都市計画台数も含めて、都市計画駐車場のあり方、これらを検討していくことになろうかなと思います。

最後15ページ、地域ルールでございます。平成14年に地域ルールによる駐車施設の附置義務の特例がつけられるようになりました。それに合わせて、先ほどご説明しました五つの区域でのルールをつくっていくというようなことを考えているわけでございます。

16ページは今までの内容の用語集でございますので、割愛させていただきます。

それでは資料の4でございます。計画を策定し、次に地域ルールの策定に取りかかるといったところでございます。地域のルール、これについては、まさにその地域に合った形での考え方をお示しするものでございます。

ここにつきましては、本日、渋谷区と右側は中央区、銀座ルールと言われているかもしれませんが、この内容についてお示しをさせていただきます。

渋谷区では大きく二つのことをルール化しております。現在の東京都の条例に基づく附置台数、これを減免し少なくするといった形です。そのかわりとして、いろんな面でご協力いただくといったことでございます。

2、真ん中辺よりちょっと下です。地域貢献として、荷さばき、自動二輪の駐車施設ですとか、移動制約者のための駐車施設ですとか、路上駐車への対応、減免するかわりにこういったことをやっていただくというようなことをルールで定める。

それから、隔地の確保でございます。小規模な駐車場については、隔地を積極的に認めていくといったことを明記しているといったところでございます。

また中央区の銀座ルール、これについては隔地でございます。路面店の間に駐車場のイン・アウトがなるべく少なくするように大規模な駐車場へ隔地を積極的に認めていくというルールをつくっているというのが中央区ということになります。

裏の（2）池袋副都心における地域ルールのイメージといったところでございます。豊島区におきましては、この計画策定後、来年度以降になりますけれども、地域ルールをつくっていこうといったことを考えております。おおむね附置義務につきましては先ほどご説明したとおり、現在でも相当駐車場が余っているという、利用率が低いという状況もございますので、大規模についてはおおむね2割程度が想定されますけれども、減免をしていく。その地域貢献として、荷さばき場、フリンジ駐車場の整備、そういったものを促進してもらい、それから小規模については、隔地を積極的に推進するかわりに、協力金という形で納めていただくようなルールをつくっていくと。中規模につきましては減免、それから隔地、両方のことをその面積・場所に応じてやっていく。おおむね大規模、小規模、中規模の面積、これについてはいろいろと、その区域によって状況を勘案した上で決めていくというようなルールをつくっていこうというふうに考えているところでございます。

次に、参考資料の2でございます。これについては、今ご説明をさせていただきました地区の変更の都市計画図書でございます。これについては、

説明は割愛をさせていただきたいと思います。

一番最後に理由書というのが入っております、この都市計画図書の最後です。今までご説明した内容をまとめているものでございます。都市計画のマスタープラン、都市づくりビジョンにおいては首都機能の一翼を担う商業、業務、芸術、文化、交流、娯楽、情報発信などの多様な都市機能の高度な集積により、国内外の人から選ばれる国際性の高い拠点の形成を図ることとなっております。また、交通につきましては、安全で快適な歩行者空間の創出を目標とし、駅前広場の歩行者空間の拡大や駅から連続する歩行者優先の道路の整備、共同荷さばき駐車場の確保、フリンジ駐車場の整備等を進めるといった基本的な考え方のもとに、このまちの更新に合わせた形で駐車場整備地区を見直すといったことを理由としてございます。

私からの説明は以上でございます。

会長 ありがとうございました。事務局よりの説明は以上でございます。

 ただいまの説明に関しまして、ご質問あるいはご意見ございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員 会長。

会長 どうぞ。

委員 幾つか質問をさせていただきます。資料第1号の1の(4)のところにスケジュールについてと示されておりますが、説明もあったんですけれども、10月27日から11月11日まで公告・縦覧・意見募集。それから説明会というお話がありましたけれども、これは、対象はどなたに、こういった形で出されるのかというのがイメージしにくいんですけれども、教えてくださいませんか。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 すみません。説明が不十分で申しわけございません。

 説明会につきましては、10月31日、それから11月3日、11月6日、これ3回を予定しております。

 周知方法といたしましては、広報としま、ホームページ、それと変更後の区域内の全戸へポスティングを実施して、説明会の案内をする予定でございます。

委員 会長。

会長 どうぞ。

委員 ということであれば、地区の見直しがされるこの範囲に住んでいる、もしくは事業所等、そういったところに対しての意見募集であり、説明会をするという、そういうことなんですか。

交通・基盤担当課長 会長。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 区域が定められて、計画が定められます。その後に地域ルールというのを定めていこうというご説明をさせていただきました。地域ルールが定まりますと、今の条例ですとか、そういったものと違うローカルルールに基づいて整備をしていくといったところで、利害関係者として区域の方々へ個別にポスティングをしてお案内をしているといったところでございます。

委員 会長。

会長 どうぞ。

委員 ここの区域の方々というお話なんですけれども、やはりこれが実施されることによって、豊島区民がどのように感じるのか。それから建物をこれから建てよう、整備するという方々がこの地域に入ってきたときにどういうルールになっているんだろうかということになれば、幅広い説明であり、意見の募集であり、そういったものが必要じゃないかなと思うんですけれども、その限定された範囲では、ちょっといかがなものかという感じはするんですけれども、いかがでしょうか。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 すみません。ポスティングにつきましてはこの区域内ということでございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、広報としま、ホームページでは広くご案内をしておりますので、その区域の方だけしか説明会に参加してはいけませんということではありません。区内、区外含めまして、広報としま、ホームページ等で広く周知をしているといったところでございます。

会長 どうぞ。

委員 そういう形で広い範囲でやるということが必要だろうと思っておりますし、単なる区域の変更というだけではなくて、説明にもあったように、背景に何があってこういう変更をするのかというところまで丁寧にする必要があると思いますので、その点についてはよろしくお願ひしたいと思っております。

ます。

それから、資料第3号がいいかなと思うんですけども、例えば10ページのところに4.3の(1)②というところですか。路上駐車対策というものがあるんですけども、この計画が進むに当たって、今路上駐車されているコインパーキング、これは合法でとめることができるわけですけども、それが、やはりなくなることがふさわしいんじゃないかと私などは思っているんですけども、どうもそこが、路上駐車というこの言葉が、違法駐車なのか、コインパーキングの合法的な駐車なのか、その区分けがわかりにくくて、私はやはりコインパーキング、ああいったものがなくなることによって本来の道路の使い方もできるし、狭い歩道であれば、そこを利用して広くできるわけであり、そういったものがやはり盛り込んでなければと思っているんですけども、そういったことはどこに盛り込まれていて、どのように考えているのか、それをお聞かせいただきたいと思います。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 まず路上駐車という、10ページでございますけれども、これはコインパーキング以外、俗に言う違法に駐車、停車をしているものというふうに解釈をしていただければと思います。また、路上駐車の率でございますけれども、4ページ、5ページ、駐車場利用の下側に、一般車、貨物車、観光バス、二輪車のそれぞれの路上駐車の状況がございます。一般車ですと、例えば東口駅前ですと、95%と書いてありますので、95%は路外の駐車場に入れていると。5%が違法駐車をしている。

逆に、貨物車でございますけれども、30%が路外の駐車場に入れて、7割は路上でとまっているというようにこの数字は見ていただければというように思います。当然ながら、路上駐車は違法でございますので、これを路外駐車場に誘導していくといったことがここの適正配置有効利用のところに書かれております。

また、ご質問のパーキングメーターでございますけれども、これは11ページのところにパーキングメーターの適正な配置検討、11から12ページでございますけれども、パーキングメーターにつきましても、現在のパーキングメーターはどちらかというと貨物用にシフトしたパーキングメーターでございます。現在やはり路外駐車場の整備は、まだまだ足りない

というような状況の中で、パーキングメーターについては貨物用にシフトした形で設置をしておく。これにつきましても路外駐車場に誘導していく方針であることから、パーキングメーターは適正な配置を検討していくということで、交通管理者さんとの協議によって、路外駐車場で十分な荷さばき駐車場が確保できれば、やはりこれは本来の通行をする道路へ変えていくというのが基本だと思っております。

ただ、これもやはり路外駐車場の整備が先行しませんでしたと実現しないといったところで、適正配置を検討していくという表記をさせていただいていくところでございます。

委員 会長。

会長 どうぞ。

委員 やはり、貨物車用のパーキングがあります。一般車両用のコインパーキングも今現在あります。それが今、この中でどれだけあるのか。それをどう減らしていくのか。私などからしたらこの貨物車用パーキングメーターなどは適正な配置の検討ではなくて、やはり今ある駐車場でも、建物の中にあるものであれば余っている。それをいかに今後振り分けていくかという計画であるのであれば、やはりそういったものも解消していくんだというところを盛り込まないと不十分じゃないかと思うんです。その辺はぜひ再検討していただきたいと思うんですが、いかがですか。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 荷さばきということになりますと、ワンボックスタイプでしたらある程度入るんですけども、2トンのアルミボディということになりますと高さが高くて、路外の特に地下の駐車場などはほとんどが入れないというような状況でなっております。そういった中で、12ページの⑥でございますが、荷さばきスペースの構造ということで、駐車場の出入口は安全かつ円滑な入出庫ができる構造とすることや荷物の一時置き場、この安全で円滑な入出庫についてはやはり今後整備される駐車場については荷さばきの駐車場の確保という観点からも、今一般の駐車場ですと高さが2.3で、2トンのアルミボディが入らないといった状況もございますので、それを2.5とか3とかという高さのものが入れるような構造の駐車場というような誘導をしていきたいということでこういう文章にしてあるわけでございます。

そういったことで、やはり地下等々の附置義務で利用されていない駐車場、これについては量ではなくて質ということで、今後つくられる駐車場についてはそういった駐車場も入れるような構造の駐車場に誘導していくというような計画ということで、明記をしているところでございます。

委員 会長。

会長 どうぞ。

委員 この整備の目標年次というのは2035年が示されているわけです。今後、建物も建てかわっていくという中で、こういう計画を定めるというのであれば、私はなおさら路上にあるコインパーキング、こういったものはなくしていくということをここでやはり宣言して、それに向かって進んでいくということが必要だと思っておりますので、ぜひ意見として、私は申し述べておきますので、それをぜひ反映していただけるように、これはぜひ改めていただきたいということを要望しておきます。

それから、今回、特定都市再生緊急整備地域に指定されたところで、除外されている場所というのが資料1の裏面に⑧ということで示されておりますけれども、確かにおっしゃるとおりだなというふうには思います。が、しかし、じゃあなんでこの8番は特定都市再生緊急整備に指定されたのかという、そういう疑問が出てくるんです。そうでしょう。ここは本当に住宅が密集しているところで、ああいう網かけをしてしまうと、大変混乱してしまう厳しい地域だと思っています。その点についてはどうお考えなのでしょうか。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 こちらの地域につきましては、現在環状5の1号線が整備されておりまして、副都心に隣接するような地域でございまして、また、委員がおっしゃるとおり、木密地域であるということから、特定都市再生緊急整備地域をかけまして、共同化を促していく。そして今狭小な街区で建築されているわけですが、それを大規模な街区にしていく。それで安全性を確保していくという観点から緊急整備地域をかけたものでございます。

委員 会長。

会長 どうぞ。

委員 ちょっと話を元に戻しますけれども、資料第3号の冊子の8ページのところ

に、上の表が現在の状況で、それから下の表が将来のということで書いてあって、かなり車の数がふえる見込みで、これを何とかしようという計画だろうと思うんですけれども、やはりこの間、都計審で私が述べておりますように、今後人口は確実に減るという、そういう見込みがある中で、やはり違和感があります。車がこれだけふえるというのは、建物の計画があって、これが割り出されていることだろうと思うんですけれども、車は今本当に少なくなりつつあると私は感じています。本当にこれだけ将来の台数が供給されるのかというところが、私はやはりこれを見ると、そんな建物はここには要らないんだという、そういう思いに至るわけですよ。そもその背景の特定都市再生緊急整備地域、これがやはりおかしいと思っっているんです。そこが背景にこんなにたくさんの車がふえるのか。これは大変な疑問なわけです。背景がおかしいと思います。その点について改めていただきたいと思います、豊島区としては。いかがですか。

会長 はい。

交通・基盤担当課長 この８ページの将来需要でございますけれども、一番最初にご説明したとおり、参考資料１でございます。池袋駅の周辺ではいろいろなまちづくり、建物更新が進んでおります。これらを想定して現時点では国交省が出している大規模マニュアルに基づいて将来の自動車推計をした数字でございます。そういった中では、そのマニュアル、原単位が変われば計算上変わってくるわけでございますけれども、現時点では根拠となるものとしては、これらのまちづくりによって建物更新がして、現在と違った床の面積が出てくるという想定のもとに、それを機械的に計算上出した数字ということになってまいります。

そもそも緊急整備地域の指定によって、まちがそんなに床をつくっていくこと自体がということに関しては、やはりまちの更新によって池袋駅周辺についてはにぎわいを持たせていく。そしてまちを活性化させていくためにもやはり戦災復興の区画整理で一度つくられたまち、これももう６０年以上の経過、７０年ですか。の経過のもとにやはり更新していく必要があるというふうに認識をしているところでございます。

委員 会長、まとめます。

会長 まとめていただければ。

委員 やはりきょうは報告ということで受けとめますけれども、意見として、私は

しっかり受けとめていただいて、内容についてはぜひ改める部分については改めていただきたいと思います。やはりこれから地球温暖化ですよ、この問題を何とかしなければならない。7月にこの豊島区で雹が降ったわけです。やはり地球が警告を発している、そこに向き合っていかなければならないわけです。その原因となっている高層ビル、超高層ビルを建てるといような計画は、人口減少化に向かうというところがはっきりしている以上は、海外に委ねようとしても、なかなか海外も来ないわけですから、やはりこの時点で豊島区として改めていかなければ、私は将来10年後、20年後、もしこういう建物が建ったとしても、その後に今の子供たちがどういう豊島区で将来を迎えるのかというところにおいては、私は心配しております。疑問を感じております。それはぜひ今報告された、つくっていただいている方々にもしっかりと肝に銘じていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

会長 ほかに、どうぞ。

職務代理 1点は都市再生緊急整備地域と駐車場整備地区を合わせる必要は一切ないと、これはもともとの話です。それで、例えば都市再生緊急整備地区の中で、自動車が輻輳している地区、その部分が駐車場整備地区になると。さらに別の言い方からすると、駐車場整備地区に指定をすると附置義務が発生する。附置義務の場合は商業系が2,000平米以上、場所によって1,500平米以上の床面積を持っているところ。それから住宅に関しては1万平米以上という附置義務が課せられる。その次の問題は、今の東京都条例での附置義務の数字が多いんじゃないかと、そこまで要らないと。それで6割だったら6割ぐらいの地域ルールにしていく、これは数字上の話ですが、それほど車を利用するということもなくなるだろうし、地球温暖化であるとか、歩行者の環境の改善ということをやっていきましょうということに伴って、この池袋駅周辺のところはどのようなルールでやるのか、これは数を減らしていく。

別の言い方からすると、このエリアに住まわれている方々も駐車場の台数が減るということはできるだけ車を使わないでください。場合によるとカーシェア的に複数の人で、マンションだったらマンションで車何台かあれば、5人ぐらいで1台でいいでしょうというような話もできて、ただしそれは地域に住んでいる方々、マンションに住んでいる方々、その方々が

どう同意されるか。同じように商業地域のところにおいても、荷さばきの問題というのは、先ほど3メートルとかっておっしゃっていましたが、できれば3.5メートルがほしいわけですね。そんなものビルつくる方からすると「おいおい、何ばかなこと言っているんだ」という話にこれはすぐなってしまって、とても同意が得られない。さらに縦動線が必要になるわけです。地下駐車場に入れるということは、物を上に上げなくちゃいけないわけですから、それ専用のエレベーター、荷さばきのエレベーターとか、そういう空間も必要になってくると。そうすると、なかなかということで問題になると。

それから、池袋のところも恐らく2トン車じゃなくて、朝なんかで言うと4トン車が入っているはずなんです。4トン車の荷さばき、ボンと積んでくるわけですよ。大体が路外の駐車場、時間貸しの駐車場あたりに入れて、そこから横持ちの配送をやられているわけです。それで、昼間になってくると2トン車ぐらいに下がってくる。その2トン車すらも地下の駐車場には入れない。3メートル、ハイルーフになるとちょっと困るんだけど、3メートル以上がほしいですから、今のほとんどの地下駐車場はトラック入れないです。そうすると、そういうような地上レベルのところでの地区共同荷さばきスペースみたいものを設けられるかどうか。これもまた、例えば今ビルが建っているわけですね。そこを荷さばき駐車場にするよと、その地域の方々の同意がまだ得られない。そこら辺が今から非常に苦労される場所なんだろう。

ただ、検討するエリア、五つの地区という話を先ほど伺いましたけど、五つの地区がそれぞれ同じような地域ルールじゃなくても構わないわけですね。それから隔地駐車場で飛ばすのであれば、駅の周辺のところ、特にグリーン大通りあたりに面した、恐らく駐車場の出入口、乗用車の駐車場の出入口すら、つくっちゃだめよときっとなるだろうと。そうすると、どこかに飛ばす。どこかに飛ばすところというのはどこにするかという、このエリアの中になるかもしれない。だけでもそのときには地域貢献といえますか、そのビルは、要は売れる、テナントを入れられるわけですね。駐車場をつくらないわけですから、それだけ売る床面積になると。そうすると、その分をちゃんと地域、単なる駐車スペースの建設費用、維持費用ということだけじゃなくて、この池袋のまちが人々でにぎわうような形に

なるようなお金として地域貢献策に何か提供してくださいというようなことが恐らく今後起きるだろうと。委員のおっしゃっていたことは、恐らく事務局のほうも重々承知していて、それをどう実現をしていくのかというあたりが、私自身は駐車場に関して台東区だとか、それから新宿だとか、そちらのほうでやっていて、今新宿のほうは荷さばきも含めて実験をしていて、ことしの11月にも3回目の荷さばきの実験をしますけれども、その地域のビルのオーナーの方であるとか、それからテナントの方々、そういう方々とどうやっていくのかということが非常に大きな今後の課題。数字だとか法律でこうしますというのは、ある意味では簡単に決められるんだけど、それが実際動いていかないといけないということだろうというふうに感じました。

感想というか、意見的なことでございます。

会長 ありがとうございます。予定としては一応2時でした。先ほど大分時間を使われてしまったんですが、要領よくお願いいたします。

委員 すみません。1点だけ。13ページに観光バスに関する施策というところが出るんですけど、やはり今、観光バス、大型バスがとても池袋のまちには多くなってきています。やはり歩行者の安全もそうですし、自転車とか低い位置が見えない、かなり背の高いバスなんかもふえてきていて、大変危険が伴うというふうに考えています。新宿のバスタのようにまとまった施設は、ちょっと池袋にああいうものをつくるだけのものは、なかなか難しいと思うんですけど、観光バスの乗り降りの場所というのは、相当広いスペースないと難しいと思うんですけど、やはりこの再開発ですとか、あと今サンシャインのところなんかは余り使われてないような気がするんですけど、ああいうところの有効利用ですとか、そうすると今度あそこの造幣局の跡地なんかには大きな、これがMICEの施設になるのかどうかはわかりませんが、ある程度、観光要素のある建物ができると思うんですけど、そういうところに配置していくとか、ある程度公共がかかわるところについては具体的な場所なんかも明記してもいいんじゃないかなと思うんですけど、その点はいかがでしょうか。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 すみません、ありがとうございます。観光バスですけれども、これは時代時代によって台数が相当大きく変わってくるものだというふう

に認識しております。どんな施設ができるかによっても大きく変わってくる。ここに池袋駅西口、東口の交通広場の整備と書いてありますけれども、これについては基本的には路線バス、高速バスについては一定の台数が決まっております。あとはやはり観光バスについては、施設ができたときには、施設をお願いしていくというのが大原則というふうになるということで、こういう書き方をしているといったところでございます。

また、今サンシャインでございますけれども、実はサンシャインは川越の観光バスの事故以来、満車状態でございます。あそこはそれ以来やっぱり、路上での乗り降りもさせないという一つの考え方で、査察も入ったというふうに聞いておりまして、サンシャインはそれ以後、あそこのバスターミナルはほぼ満車というような状況というふうに聞いております。

会長 どうぞ。

委員 時間の関係で二つですけど、短くします。

一つは、渋谷区のルール、それから中央区に関しては要綱ということを出ているというのがわかったというか、豊島区はルールということを先ほどから繰り返しおっしゃっているんですが、要綱とルール、具体的には何がどう違ってくるんでしょうか。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 現実問題とすれば、強制力については、やらないと違法だよという形にはなりません。ルールについても要綱についてもです。どこまで縛るか。ルールをつくっても全然抜け道があったらというようなご議論もやはりしていかなくちゃいけないというような形を考えているわけでございますけれども、現時点では渋谷のルールをもとにご協力をしていただくというのが大原則なのかなと。それについては減免というプラス面、それと何をやっていただくかと。もしやっていただくことがなければ減免しないというようなことでのご協議の中で、やはりプラス、マイナスといたしますか、あめとムチといたしますか、そういったことで要は誘導していくということになろうかなと思います。

会長 はい。

委員 どっちがいいかというのは私もよくわかりませんので、私自身ももうちょっと学んでいきたいなというふうには思っています。

もう一つなんです、これはもうずっと副都心か何かのときにも質問と

いうか、資料要求をしてきたことなんですが、いわゆる弱者の方々にとっての一般的なバスというのはすごく大事で、今回のように駐車場を大幅に附置義務よりは小さくしていくんだとか、いろんなまちづくりの中で駐車場のあり方を検討するということに反対するものではないんです。ただ、毎回これを見せていただくわけですが、このときに今のバス路線になっているところが具体的にどこに移っていくのかという、一般の車に関しては先ほど来から環5の1の地下にというようなお話はしてくださっています。だけど、集団的にみんなで乗っているバスがどこの道を通るのかということに関しては、これが出たときのご説明のときにもご検討している中身を示してほしいというふうにお願いをしたんですが、今の段階でも出てきていません。今の段階でもそういう全体的にどういうふうに交通網をつくっていくかというようなお話も出てきていません。

そういう点では、やはりいわゆる全体のこういう基盤整備そのものを見直していく。それから歩行者にとってやさしいまちをつくっていくということであれば、それこそそういう地域に住んでいる人たちの足をどう確保していくかというようなことも、私は行政の当然考えなきゃいけないことだろうと思うんです。それが数カ月たっても具体的に示されないというのは、大変問題だろうというふうに思っていますが、いかがでしょうか。

会長 どうぞ。

交通・基盤担当課長 この参考資料1の方針図につきましては、これに基づいてバス路線がどうなるのかということについては、基本的に西口については交通広場と書いてあるところ、ここが集中的にバスの発着所になるということをも前提に今計画を進めているといったところでございます。

それから、東口につきましては、先ほどご説明したとおり、通過車両を排除するためにグリーン大通りからすぐのところの通過車両を排除するというような形、これを想定しています。こうなりますと、少なくとも新宿方面から来た車については、交通広場がバスの発着になると。それから王子方面から来たバスについては、北側の交通広場で発着をするような形が想定をされるといったところでございます。

また、池袋駅を通過するような車両、今通過しているような車両、これについては旧三越裏通りになるのか、路線を変えるようなことができるのかについても、各バス事業者との、この時点での協議ということになるろう

かなと思いますので、今現時点でどこ行きのバスがどこにということについては、まだちょっと相当なお時間が必要だということと、バス事業者に問い合わせても、まだまだこれからの懸案というか、検討を継続していくというような形になろうかなと思います。

委員 最後になります。前も言いました環5の1の地上道路に関しては、幅員は確保できているんだというようなご説明をしたので、そういう話を地域にしたら、やはり地域の方は大変驚いています。そういうような歴史的な経過、それから地域の中での道路のあり方も含めて、私は十分ご検討いただき、お示しいただきたいということを改めて要望します。

会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。きょうは報告ということで、なるべくご意見を聞けるようにし、さまざま貴重なご意見がありました。これから詰めに入るわけですが、実際には駐車場整備地区を都市計画決定して全てが解決するわけではなくて、いわばそこから池袋地区のまちづくりをどうするかが始まるんだということだと思いますので、今後、息の長い取り組みを含めて、脱車社会で考えれば、パーキングでも車が全く要らないということではないとすると、パーキングの有効利用、適正配置というのが基本になると思いますけれども、それらパーキングを活用する方の公平な負担ということであり、誰もが公平に使えるようなユニバーサルなまちづくり、そうしたものを目指してつくり上げていくということが必要になっていくかと思います。

そういう意味では、きょうご説明で、一番最初に参考資料1でこの池袋エリアの、コアエリアのにぎわい交流エリア基盤整備方針図というのを説明していただいたわけですが、こういうまちづくりができ上がっていくまでに環5の1の道路整備も含めて、かなり長い時間をかけていくことになるかと思います。それらのまちづくりにきょうの意見も含めて参考にして、よりよいものをつくっていただければと思います。

もしご意見よろしければ、以上にさせていただこうと思いますが、よろしいでしょうか。

(異 議 な し)

会長 ありがとうございます。それでは本日報告1件ということでございますので、全ての議事が終了いたしました。

最後に事務局より連絡事項等ありましたらお願いしたいと思います。

都市計画課長 次回の都市計画審議会でございますけれども、11月の下旬から12月の上旬ころに開催を予定しております。現在、案件につきましては、特定地区の指定についての諮問案件が1件、それから南池袋二丁目C地区についての報告案件1件の計2件を予定しております。後日、日程調整をさせていただきますして、正式なご案内をお送りいたします。

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。それでは以上をもちまして第178回豊島区都市計画審議会を終了させていただきます。熱心にご審議いただきましてありがとうございます。

(閉会 午後2時16分)

会議の結果	<u>報告 1 説明</u> 池袋駐車場整備地区の区域変更及び池袋地区駐車場整備計画の策定について
提出された資料等	<u>報告 1 に関する資料</u> ・資料 1 駐車場整備地区の見直しについて ・資料 2 駐車場整備計画の策定について ・資料 3 池袋地区駐車場整備計画 ・資料 4 地域ルールイメージ ・参考資料 1 コアエリア・にぎわい交流エリア基盤整備方針図 ・参考資料 2 東京都市計画駐車場整備地区の変更（豊島区決定）
その他	