

会 議 録

附 属 機 関 又 は 会 議 体 の 名 称		第203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5年12月20日 水曜日 午後10時00分～午後12時01分
開 催 場 所		豊島区役所8階 議員協議会室
議 題		<p><u>諮問第128号</u> 東京都市計画道路幹線街路環状第6号線の都市計画変更について <u>報告1</u> 池袋駅コア整備方針2024の素案公表について <u>報告2</u> 池袋駅西口地区のまちづくりについて <u>報告3</u> （仮称）東池袋駅周辺まちづくり方針の策定検討について</p>
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 4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 高野良子 池邊このみ 小山清弘 前田純子 上門周二 青木正典 岡部俊夫 磯一昭 竹下ひろみ 辻薫 高橋佳代子 塚田ひさこ 細川正博 森とおる
	そ の 他	都市整備部長 建築担当部長 都市計画課長 池袋西口再生担当課長（心得） 都市基盤担当課長
	事 務 局	都市計画課都市計画担当係長 同主査 同主任 同主事

(開会 午前１０時００分)

都市計画課長 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。
ございます。

定刻となりましたので、ただいまより第２０３回豊島区都市計画審議会を開催いたします。

都市計画審議会の事務局を務めております都市計画課長の松田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

これからの進行につきましては、中林会長にお願いいたします。

会長 おはようございます。それでは、第２０３回豊島区都市計画審議会を開会したいと思います。議事日程に従って進行してまいりますので、よろしくお願いいたします。

最初に、本日の委員の出欠状況について、事務局より報告をお願いいたします。

都市計画課長 委員の出欠のご報告の前に、今回から新たに就任されました委員の方についてご報告をさせていただきます。

岡部俊夫委員でございます。

委員 よろしく申し上げます。

都市計画課長 岡部委員の任期につきましては、現在の委員と同じ任期の令和６年３月３１日までとなります。

岡部様への委嘱状につきましては、大変恐縮ではございますが、机上に配付のほうさせていただいております。よろしくお願いいたします。

続きまして、委員の出欠についてですが、本日、中井委員、長倉委員、定行委員、内田委員、伊藤委員より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、委員の半数以上の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ことをご報告いたします。

会長 ありがとうございます。本日の定足数を足りているということですので、本日の審議会が正式に開催できるということです。

続きまして、本日の議事について事務局よりお願いいたします。

都市計画課長 本日の議事のご案内の前に、皆様方におわびを申し上げます。審議会当日になりまして、大変恐縮ではございますが、報告案件について変更がございます。

事前にご案内をしておりました「北池袋駅周辺沿道まちづくりについて」、それから「池袋駅東口のA・C・D地区の地区計画変更について」の2件につきまして、報告内容を見直した上で、次回以降の都市計画審議会にて報告をさせていただきたく、今回の報告からは見送らせていただきたいと思います。

最終的な本日の議事につきましては、「東京都市計画道路幹線街路環状第6号線の都市計画変更について」の諮問案件が1件と、「池袋駅コア整備方針2024の素案公表について」、それから「池袋駅西口地区のまちづくりについて」、「(仮称)東池袋駅周辺まちづくり方針の策定検討について」の報告案件が3件です。

諮問案件につきまして、大変恐縮ではございますが、諮問文を中林会長の机上に、委員の皆様の机には諮問文の写しを置かせていただいております。

会長 よろしいでしょうか。

それでは、本日の審議会に当たって、傍聴希望者はいらっしゃいますか。

都市計画課長 傍聴についてですが、審議会の公開につきまして、豊島区都市計画審議会運営規則第6条に基づきまして、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。会長、入室いただいてよろしいでしょうか。

会長 傍聴希望者の方がおられますということでした。原則、本審議会、公開でございますので、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ので、誘導してください。

(傍聴者入室)

会長 それでは、初めに、事務局より本日の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、案件の入替えもございましたので、改めて本日の資料一式を机上に配付させていただきました。大変お手数をおかけしますが、差し替えをよろしくお願いいたします。

また、令和5年7月に開催いたしました第202回の議事録完成版を机上に配付させていただいております。

資料の不足等がありましたら、挙手にてお知らせいただければ、事務局

担当者が参ります。資料いかがでしょうか。

会長 よろしいでしょうか。

(は い)

会長 ありがとうございます。

それでは、進行してよろしいでしょうか。

都市計画課長 お願いします。

会長 それでは、最初に、諮問案件の「東京都市計画道路幹線街路環状第6号線の都市計画変更について」でございます。

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、諮問案件であります「東京都都市計画道路幹線街路環状第6号線の都市計画変更」について説明をさせていただきます。

資料の第1号をお取り出してください。

本件につきましては、東京都が都市計画変更を予定している大崎駅周辺における線形変更と、環状6号線全線にわたって車線数を4車線及び6車線に決定する変更の2点について、東京都が都市計画審議会に諮り、決定する前に、関係区市町村に対して意見照会をにかけているものです。

それぞれの変更についてご説明をいたしますと、大崎駅周辺における線形変更につきましては、環状6号線の品川区大崎一丁目から大崎五丁目の区間について、道路構造条例等を満たしており、安全かつ円滑な交通が確保されていること等から、現道合わせで線形の変更を行うものです。

お手元の資料の4ページに計画概要図がございます。こちらの計画概要図で説明をいたしますと、黄色で塗られた線形の計画を廃止しまして、オレンジ色で塗られた現道を計画線とする変更になっております。

次に、車線数の設定につきましては、3ページ目をお取り出してください。A4の縦の環状第6号線全線が写っている地図ですが、環状6号線の全線におきまして車線数を4車線及び6車線として規定する変更になります。豊島区の車線数は4車線で規定されますが、特に現状からの変更はございません。これは平成10年の都市計画法改正に伴いまして、車線数を定めるよう努めることが施行令で規定されたことを受けての変更と伺っております。

私からの報告は以上になります。ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

げます。

会長 以上、説明ということでございます。

何かご質問、あるいはご意見等ございますか。

はい、どうぞ。

委員 ありがとうございます。

毎日利用しているものですから、車ではなく自転車や歩行ですけども。

改めて、当初昭和21年では、道路幅員が80mや40mになったりしたことがあったため、その経緯を改めて確認させていただければと思います。車線の件も、当初は豊島区区間も含めて6車線という話であったかと思いますが、経緯を改めて確認させていただきたいと思います。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 今回の現況幅員である40mがどのように決定されたかについては、手元に資料がございませんが、現地の形を見ますと、今、山手通りの中央分離帯の下に首都高が走っておりまして、首都高の関連施設である排気塔や料金所がこの約11mの区間の中に収まっております。その両脇に7.25mの歩道と7.25mの車道が設定されていて、つまり首都高と都道とが共存しながら区間を通行しているというものです。

今回の車線数の規定ですが、現況の7.25mの車道というのは、道路構造令で定められている4種1級の道路であれば3.25mという車線幅が規定されておりますので、それを基準として、7.25mの車道が取られているというのは当時の設定の幅員の考え方というのは読み取れるものでございます。それを改めて今回の変更においては都市計画上の車線数の規定ということで4車線を設定するものというものですので、当時から、最初にどのような話があって最終的に40mが決まり、それぞれの上下線の車道幅が7.25mに定まったかというところは少し我々も理解できていない部分ありますけれども、現状7.25mの中での車線数を2車線、2車線の4車線で規定するということには、そういうことから合理的な判断かなというふうには考えているところです。

会長 どうぞ。

辻委員 これは地元では本当に興味を持っていて、さっき、当初6車線というところがあって、いろいろと地域でも話合いが行われたみたいで4車線になったという、もう随分前の話なんですけども、そのときからもう既に沿道

の環境を配慮したというか、歩行者優先みたいな動きもあって、地元のそういう意見もあってそうやってきたんだと私はちょっと理解をしていますが、ある意味で今のウォークブルなまちづくりの先駆的な取組で、車道は4車線にして、歩道の幅員を広げたという経緯ということで捉えているところでございます。

そういった意味では、改めてこの4車線ということで、区のほうとしてもそれですとしたいということで諮問されたと思いますけども、その辺につきましては、この地域の動きとか意見だとかというところで捉えていただいているというもので、私も受け止めておりますけれども、そうしますとこれで4車線に決定するというので、変更というのはもちろんないことだろうかと思うんですけど、その辺につきましてはどうなのでしょう、決定後の話ですけど。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 この4車線というのも、例えば交差点付近になりますと、当然右折なり左折なりの特別なレーンができることもありますので、交差点付近には6車線になりながら運用をする等々の話があるとは思うんですね。ただ、一般的に道路をつくる際の標準断面図的なものが、標準的なところが4車線で規定されるというものと認識しております。

今、委員からもお話ありましたとおり、歩道が7.25mと豊島区内の道路としては極めて歩道に十分な幅員があって、またそこをうまく自転車の方だとか歩行者が危険なくあそこは通行できている道路であるというふうにも認識しておりますので、今回、車道の車線数を規定するもの、そういう決定でありますけれども、特に委員からもお話あったように歩道を始めるものでもありませんし、特にこれによって今の区民の方々が山手通りをお使いになっている利便性なり、快適性が損なわれるものではないというふうに認識しているところでございます。

委員 分かりました。

そういう意味では、当時は新世紀の道路空間の創出なんてことも言われたりして画期的な取組だったんですけども、いずれにしても東京都としては渋滞のない世界初の大都市ということを目指しての取組の中の本来はそういう中での決定だというふうに理解しておりますので、改めてちょっと確認をさせていただきました。ありがとうございました。

会長

今、委員からお話があった当初 80m というのは、戦災復興計画でつくられたときの計画の案だったと思います。日本全体で 115 都市が、主要都市ですね、奈良、京都を除いて、戦災都市で戦災復興区画整理、道路整備、公園整備をやるということはあったんですが、ドッジラインというか、お金がないということで、事業費を圧縮するのに政府としては大都市よりも地方都市優先にということで、実は東京都の事業費が大幅に減らされた。9割ほど減らされちゃったんですね。当時の知事がそれを了承したということなんですけども、それで一気に 80m じゃない形で。もし戦災復興計画ができていたら 100m 道路が 3 本あったんですよ。札幌の大通公園とか、広島の前平大通りのサイズの道路が、それも全てなくなってしまって。区画整理も 2 万 ha で、もしそれをやっていたら池袋本町や北池袋の辺りの町も区画整理が行われていたはずなんですけど、戦災にあった密集市街地が。結局それができないままで、言わば地方の都市整備を東京が犠牲になってやってあげたと、東京にいますとそういう感覚で、そういう推移の中で、でも大都市としてのということで 40m、歩道つけて 4 車線で、歩道はかなりゆとりと取れるということで進めてきています。

今回のこの案件は、変更というのは大崎駅のところだけの変更です。けれども道路全体、環状 6 号線の変更ですので、関係する板橋区、それから豊島区、新宿等々、全部に同じように変更しますと言っているんですが、変更するのは大崎のところだけで、豊島にとっては現状が何も変わらないということで、都市計画の言わば手続として関係する沿線に全て諮問というか、意見があれば申せということが、意見照会が来ていると、そういう経緯だと思います。

それでは、意見照会ということですが、この間、この件に関しては了承しますということで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、そのように進めさせていただきたいと思います。

事務局は答申文のコピーを配付してください。

(答申文配付)

会長

それでは、こういう形で答申をさせていただくということで、ご了承させていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、諮問案件はこの１件だけでございまして、この後、報告が３件ございます。

では、２番目ですけれども、報告の１、「池袋駅コア整備方針２０２４の素案公表について」です。この説明をお願いいたします。

都市基盤担当課長 都市基盤担当課長の小澤と申します。

報告１の「池袋駅コア整備方針２０２４の素案公表について」ご説明をさせていただきます。

本日は、参考資料第１号にて素案の本編を配布しておりますが、ご説明につきましては、ご用意いたしました資料第１号の説明用資料に沿って説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、池袋のまちづくりに関わります行政計画等について、これまでの経緯をご説明いたします。

本区は、平成２７年３月に都市計画マスタープランであります豊島区都市づくりビジョンを策定いたしまして、池袋駅周辺と東池袋駅周辺を相互に連携させて「池袋副都心を形成する核」と位置づけをさせていただきました。

その後、平成２７年７月には、池袋駅周辺地域約１４３haが特定都市再生緊急整備地域の指定を国から受けました。区では、この指定を受けまして、公民連携のまちづくりを進めるために池袋駅周辺地域再生委員会を立ち上げて、池袋まちづくり体制を再構築し、その後、再生委員会において、平成２８年７月に「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」を取りまとめ、緊急整備地域全体のまちづくりの将来像と実現に向けた戦略を示しました。

平成３０年５月には、「池袋駅周辺地域基盤整備方針２０１８」を取りまとめまして、緊急整備地域全体の官民連携で実現すべき都市基盤の在り方を示したところでございます。

さらに、令和２年２月には、池袋駅周辺エリアにおきまして、区のほうで「池袋駅コア・ゾーンガイドライン」を策定いたしまして、池袋駅周辺の都市再生に必要な機能と優先的に取り組むべき事項を整理させていただきました。

また、昨年になりますが、令和４年１月には、「池袋駅東口と西口をつなぐウォーカブルなまちづくり」を公表させていただき、東西のシンボルス

トリートを中心としたウォーカブルなまちづくりとして、改めてまちづくりの方向性を示させていただいたところでございます。

これまで平成２７年以降、それ以前からではございますが、庁舎の移転や跡地をハレザ池袋として再生すること、また四つの公園の整備等、池袋駅のまち中では行政主導の都市再生を実施させていただきまして、今日というウォーカブルなまちづくりを進めてまいりました。

一方で、池袋の都市再生の大きな課題となっておりました池袋駅の再生については、これから取り組むべき課題として残っていたわけですが、今般、池袋駅西口エリアにおきまして再開発の検討をしていただけるという機会をいただきましたので、令和４年５月より池袋駅コアの整備方針の検討を池袋駅周辺地域再生委員会のほうで始めてきたところでございます。基本的には、平成３０年策定の池袋駅周辺地域基盤整備方針２０１８等を踏まえつつ、利害関係者が多く、複雑な駅コア、駅と駅前広場を含む、「駅コア」と呼ばせていただいておりますが、その再生ゆえに池袋駅コア整備方針として別に方針をつくりまして、その深度化を図ってまいりました。

今般、先月１１月８日に開催させていただきました池袋駅周辺地域再生委員会において、再生委員会としての最終案の承認をいただきまして、素案をもとに、現在パブリックコメントの募集をさせていただいているところでございますので、その報告と内容の概要を説明させていただきます。

本整備方針の概要でございますが、まず目的といたしましては対象地域も併せてご覧いただければと思います。

下のところに対象地域の図を示してございますが、池袋駅周辺地域基盤整備方針２０１８のときの図面でございますが、池袋駅と隣接する商業施設、そして交通広場等、池袋駅を構成すると考えられる施設を「池袋駅コア」というふうに位置づけさせていただいております。この基盤整備方針２０１８において示した池袋駅コア並びに池袋駅周辺の都市開発において、一体的に整備すべき都市機能及び四つの整備方針につきまして、駅まち結節空間・東西連絡通路・東西駅前広場・その他駅関連施設というものの具体化を図ることとしております。

この基盤整備方針２０１８におきましても、池袋駅の再生について、現在、駅の北と中央と南に地下通路が３本ございます、その東西の地下通路に加えまして、池袋駅上空の北と南に２本のデッキをかけ、東西それぞれ

を連結する空間を北側、中央、南に設けて、まちと駅をつなぐことや、西口の交通広場の集約、また東口の環状5の1号線開通後に明治通りの通過を遮断させて北側と南側にそれぞれ交通広場を設ける、いわゆるクルドサック化を図り、真ん中のグリーン大通りを歩行者広場化すること等、大枠の方針は2018年当時に取りまとめさせていただいておりました。池袋駅は関係者が非常に多いために、これを実行に移す際は、この方針の下に具体化させることが必要と判断いたしまして、本方針の策定に入ったところでございます。

対象地域は、図中の池袋駅コアを青く塗られたところに少し加えて範囲を広げて捉えております。これはグリーン大通りやアゼリア通りの歩行者広場化等を関連機能や駅再生に関わる再開発事業エリアを捉えて、そのように今回は設定をさせていただきました。

また、駅の再生につきましては、多くの関係者がいることに加えて、事業時期等が異なることから、今回は再開発に向けての検討が進む西口エリアを中心とした基盤整備の方針を具体化させて、デッキや東口エリアにつきましては、先に示した大枠をもとに、今後、事業の進捗に合わせまして、具体化を図っていきたいと存じます。

それでは、中身をご説明いたしますので、ページを一つおめくりいただければと思います。

要旨について、ご説明をいたします。

池袋駅周辺地域の大きな目標として掲げております「世界中から人を惹きつける国際アート・カルチャー都市のメインステージ」の実現に向けて、池袋駅コアエリアについて、四つの方針と八つの取組を示させていただきました。

四つの方針とその取組についてご説明をいたします。

まず、一つ目が、アート・カルチャーの魅力で人を集めるといたしまして、取組としては、一つ目が多様な機能の集積と連携を図り、拠点性を高めることとしております。ページの下には、記載の図がございますが、併せてご説明をいたします。

国内外の多様な人材や企業を呼び込み、芸術・文化活動が「観光」、「商業」、「業務」、「住宅」、「宿泊」等の多様な都市機能と連携させることで、「国際アート・カルチャー都市のメインステージ」の実現を推進することと

しております。これは多様な都市機能を集約させることは、ほかのターミナル駅でも同じように存在しております。

一方で、池袋駅の特徴づけとして、その都市機能の中心に芸術や文化機能を備え、それらと連携を図ることとしております。単なるオフィスビルや商業店舗だけではなくて、他の機能とそれらを連携させることが池袋においては、他のまちと違う重要な位置づけとさせていただいております。

また、ここ数年の池袋のまちづくりの中心でありました四つの公園に加えまして、池袋駅東西の駅前広場を新たなアート・カルチャー・ハブに位置づけまして、周辺地域の情報発信と誘導を図ることで、池袋の拠点性と駅からまちへの回遊性を高めることとしております。

次に、取組２といたしまして、持続可能なアート・カルチャーの展開を掲げております。

整備が備わったところで、主なものとして池袋駅周辺の観光等に関わる情報発信施設やまちなかのアート・カルチャーを体験できる交流施設を整備することで、まちなかの体験・交流を促進すること等を掲げております。

また、これまでのふくろ祭りや池袋ハロウィンコスプレ等、多様な活動と連携をしながら、池袋駅ならではのコンテンツをこの駅の中心部、駅コアで提供すること等を掲げさせていただいております。

次、３ページ目に入ります。都市基盤のところでございます。

方針２といたしまして、駅からまちへ人を広げ、まちの東西の回遊性を向上するとしております。

取組も二つございます。

取組については通し番号にしておりますので、取組３と４があります。まず、一つ目、取組３でございますが、駅とまちが一体となった都市空間の創出でございます。

まずは、駅まち結節空間の構築です。

先ほどもご説明させていただきましたが、池袋駅は３本の地下通路と将来的には北側と南側に２本、東西デッキができて、行き来できるようになりますので、まちとの接続には駅まち結節空間をつくり、そこはバリアフリーに配慮した縦動線や分かりやすい駅の出入口を整備し、駅やまちへの回遊性を高めること。さらにアトリウムやオープンスペース等を整備し、開放的でゆとりある滞在空間を創出することとしております。これが右の

図のところがございます。これは、西口の3本の結節空間のうちの中央通路から上がるところの駅の玄関口でもある結節空間のイメージ図になります。早い段階からこちらについてはサンクンガーデンとして、様々なところで西口の計画のイメージとして挙げさせていただいたところがございます。

それ以外では、歩行者ネットワークの整備として、例えば駅上空のデッキを整備することもここに記載させていただいておりますし、滞留空間の整備として駅前広場の拡充を図ること等が示させていただいております。

その下、取組4でございます。他地域とのアクセス性を高める交通結節機能の強化を挙げさせていただいております。

利用しやすく、機能的な駅前広場として、分散している駅前広場の再編を図ります。下の図には、西口の歩行者空間の拡大イメージを載せさせていただいております。左側、従前でございますが、街区が細分化されて、現在はバス停等が分散をし、歩行者空間が限られておりますが、右側にいきまして従後になりますと、大空間化を図り、交通広場を集約した上で、まとまった歩行者空間を設ける方針をここで挙げさせていただいております。また、西口の五差路交差点、こちらにつきましても、歩行者も自動車も通過するのに非常に時間がかかる交差点でございますが、これを改善すべく、車道の十字路化を図ることで課題を解決していきたいと考えております。

また、もう一つ、都市機能を支える駐車場の配置につきましても、周辺地域の荷捌きや二輪車、また今日、様々な乗り物に係るニーズがございますので、誰でも利用しやすいものに再生を図ってまいります。

ページをおめくりいただきまして、次、4ページ目、方針3でございます。

みどりで回遊・滞在の質を高めるということです。

この駅コアと位置づけさせていただいておりますエリアにつきましても、今、非常にみどりが乏しいエリアでございますが、駅を再生するからにはしっかりとみどりの拡充を屋内外問わず工夫して図っていくべきものとしております。

取組5におきましては、歩きながら潤いを感じる質の高いみどりの整備を行うといたしまして、内容といたしましては、駅前広場等の地上部を中

心として、駅の東西でみどりを結び、歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりの配置を行う。池袋駅西口公園周辺では、西側市街地へとみどりをつなげ、四季の彩りの中で憩えるみどり豊かな空間を形成する。駅まち結節空間と東西デッキを緑化し、国内外の来街者を迎えるターミナルとして、彩りと潤いのある美しいみどりを整備することとしております。

取組6につきましては、地域の人々に愛され親しまれるみどりを育てるといたしまして、駅周辺の居心地がよい緑化空間を形成するために、特色あるみどりと憩いの場を創出する。また、アート・カルチャー・ハブやスポットにおきましては、多様な生物が生育するみどりの充実や暑さ対策等グリーンインフラの効果を高める取組を推進する。地域のみどり資源の維持管理における住民参加の仕組みづくりやボランティアの活用、公民連携による運営等、地域の実情に合った管理を推進していくものとしております。

最後が、持続可能な都市インフラでまちを支えるというところでございます。防災や環境に関わるところでございます。駅のコア部分でございますので、再開発を実施して、これを実現するためには、西口エリアであれば西口全体の防災に寄与することや環境面にもしっかりと配慮が当然求められておりますので、こちらについても記載をさせていただいております。

取組として、まず一つ目、取組7は、大規模ターミナルとしての防災性を高めることとしております。

施設管理者で災害時の施設対策や情報共有、避難誘導等の連携を図り、ターミナルの防災性を向上する。また、ユニバーサルデザインに配慮した、誰にとっても分かりやすい安全なターミナルを整備する。非常用発電機やコージェネレーションシステム等の自立の高いエネルギーシステムの導入の促進による災害時のエネルギー確保等、防災対応力を強化すること等を挙げさせていただいております。

最後が環境にやさしいまちづくりに取り組むということでございます。

都市開発事業等に併せて、平常時のエネルギー利用の高効率化に取り組む。また、2050年には、二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」を目標としておりますので、再生エネルギー由来の電力使用やCO₂排出量の削減に取り組むこと等、都市開発する上では当然のこ

とでございますが、その辺りもこの内容に入れさせていただいております。

概要については以上でございます。

スケジュールについてでございます。

ただいま、11月28日より今月27日までをパブリックコメント期間として、ご意見の募集をかけさせていただいているところでございます。このご意見を踏まえて、令和6年、年を明けまして1月の下旬に池袋駅周辺地域再生委員会をもう一度開催させていただきまして、方針案について承認をして、正式に2月になりましたら、区として、方針の策定と公表をさせていただきたいと思っております。この方針策定後に、この方針を踏まえまして、民間都市再生事業を推進していくことになります。

また先ほど、今回は西口のエリアを中心ということで申し上げましたのが、その後の社会状況の変化や今後のまちづくりの状況に合わせて、この2024を適宜、方針を更新していくことと考えております。

説明は以上でございます。

会長

説明、以上ということでございます。

素案という段階での、今パブコメをやっている最中ということですが、ご意見、あるいはご質問等あれば承りたいと思っております。いかがでしょうか。どうぞ。

委員

ご説明ありがとうございました。

西口エリアが非常にいい形で開発されるということの素案ということで、みどりのことなんかもいろいろ書いてあって、ありがたい話なんです。

1点は、やはり今のグローバルリンクや、東京芸術劇場などがありながら、本当に国内外の多様な人材企業を呼び込める状況になっているかどうかということで、広場をつくるだけではなく、周辺の建物があまり背景としては景観として美しくない、広告等もかなり目立つ広告が、例えばモザイクカルチャーの後ろにも写真を撮ると見えているということで、せっかく池袋、新宿、渋谷とあるわけですが、決してそれぞれが成功しているわけではない。

池袋の場合は、今回、四つの公園もできて、東も西も手を入れるということで非常に期待されるわけですが、そこがサブカルチャーまでは東口のほうにはいろいろありますけれども、やっぱりせっかく芸術劇場があって、あれだけの整備をしているわけですから、もう少し景観整備等に

も力を入れて、本当に格調の高い駅前というような形に生まれ変わること
をやっていただきたいなというふうに思っております。

そういった意味では、正直言ってモザイクカルチャーというのは、緑陰
もないし、かなり針金に応じて剪定を重ねていくということで、ここに書
いてある生物多様性とか、そういうものとしては逆行した文化ですので、
お子さんに向けて人気があるのは残してもいいと思うんですけども、や
はり広場全体のみどりの環境としてはもう少し地球温暖化にも配慮して、
駅に降りたら何か池袋駅は涼しいねみたいな、この前も言いましたけど、
そういうような歩きたいなという感じに思えるような広場にしていただ
きたいなと思います。

それで、取組5と取組6で質の高いみどりということを書いていた
いるんですけども、この環境にやさしいまちづくりにも関係するん
ですけども、ここに入るビル等をリート等に取り入れる際に、みどりの認
証等をきちんと取れるような質の高いオフィスビル、国際的な企業が入
ってもおかしくないようなビルとして、緑化、ここではアトリウムという
ような形で取組3には書いてありますけれども、そういう辺り、グリーンビ
ルディングといわれている中で、最近ですとグリーンボンドとか、サステ
ナブルボンドとか、そういうものも入ってきて、やはりビルを開発する際
に、そういう緑化というものをきちんと取り入れて温暖化に配慮する、あ
るいは生物多様性に配慮することによって、ビルそのものの賃料とか、そ
ういうものの維持もできるということがありますので、ぜひ周辺ビルの景
観の整備も含めて、駅そのものが国際アート・カルチャーとして、うまく
国際的な人たちが来れるような感じにやっていただければと思います。

以上でございます。

会長 ありがとうございます。ご意見ということでよろしいでしょうか。

委員 はい。

会長 ほかにはいかがでしょうか。

 はい、どうぞ。

委員 今の意見ともリンクしてくると思うのですが、明治神宮外苑のいちょう
並木は東京の代表的な都市景観として世界的にも評価されていると思
います。今回のこのプランは非常に理想的なプランだと思うのですが、グリー
ン大通りは、本当に世界に誇れる東京の代表的な都市景観になり得ると思

っており、今後は西口も含めて全体的に考えていく必要がありますので、そのようなコンセプトとしてお考えになっているのか、認識を伺いたい。

会長 はい、どうぞ。

都市基盤担当課長 単純にまちの方針を決めてしまいますと、どうしてもほかのまちと全て同じになってしまいますので、池袋の特徴として文化、芸術を中心には進めていますが、一方でご指摘のあったグリーン大通りですとか、そういったところは、同じ規模のほかのまちにはなかなか駅前にあれだけのみどりを備えているところはありません。東西を一つにつなぐと掲げさせていただいておりますが、西口についても公共空間と民地の空間と両方ありますが、そちらもしっかりとみどりをつなぎ、その結果、景観だけではなく全てが世界中から人を引きつける国際アート・カルチャー都市をつくるんだと掲げさせていただいております。その景観やほかのまちとは違う特色も含めて、ちゃんと国際的に発信できるように取り組んでまいりたいと思います。

会長 ほかにはいかがでしょうか。

 どうぞ。

委員 よくまとめられたなというふうに思っているんですが、池袋らしさというところの話で。もともと池袋というのは、ほかの都市に比べて合理的な歩きやすさを持ったまち、渋谷だとか新宿に比べても、そこが非常に大きな特徴ですよね。それを強化するという意味で、東西をさらにつないで歩きやすさをさらに高めましょうという、この方針は非常にいいかなと思います。

 もう一つは、「ふだん着で来れるまち」とよく言われていたと思うんですね。アート・カルチャーはアート・カルチャーでいいんですが、ふだん着でアート・カルチャーに接することができるような空間づくりというのをどういうふうにされるのかなと。何か漫画だ何だかんだという感じでサブカルに近いほうで、ふだん着じゃなかなかアクセスできないようになってしまうと、これまでふだん着で来れるような空間というのがなかなかない。うちの子供たちもふだん着で行っているのは、公園はたくさんあちこち、イケ・サンパークをはじめとして、ふだん着で遊びに来られると。だけでもそれが駅に近づいてくると、次第にふだん着では来れなくなっちゃうという感じもあると。ただ、昔的な買物であるとか、そういうものがふだん

着で来れるというところの話が少し展開していくというのはいいのかなとは思いますが。

もう一つの池袋らしさといったらあれなんです、この整備方針に書かれている、僕からするとわざわざという言葉を使いますが、「駅袋」ですね。「駅袋」というこの文字を表にかなり出されていると。この駅袋の最大の象徴は東武百貨店と西武百貨店ですね。その駅袋という、昔からの池袋に対するイメージを払拭すると書いてあるんですよね、どちらかというところ。そのことは、駅の持つ拠点性というか、百貨店であるとか、そういうものの拠点性というのをなくすということを完全に表明していると僕は思っちゃったんですね。

駅袋の象徴は、東武と西武だと。ただその話から東西の自由通路の話は、これはちょっと僕は違うと思うんですね。東西の行き来は、もともと池袋は非常にしやすいところ。それをさらに高めるとするのはいいんだけど、それを駅袋と絡めるとするのは、違和感というか、全体に広げていくんですよというイメージなんだと思うんで、それはそれでいいですよ。それはいいんだけど、わざわざ駅袋という、この2文字を使うと、行政自らが西武と東武を撤退させますというのを言っているじゃないかというふうに受け取っちゃうこともあり得ると。駅袋になって、そこにホテルができて、外国人観光客がそこに寝泊まりすると。これは袋じゃないんですか。ですから、ホテルも造らないんですかというような、いろんな展開になっちゃう、言葉の下で。そんなに駅袋を知っている人は今いるんですかね。

我々が学生の頃は、東口の北のほうなんかも含めて、池袋に対するイメージとしての駅袋というのはあったんだけど、今そういうものがあるかというとならないから、非常にこの2文字が気になりました。いろいろと検討されてのことだとは思いますが、ある意味ではいろんなことを話していく上でのネタになっちゃうとか。そんな気がする言葉が本文の中にある、本文の前書きからもぼーんと出てきちゃいますからね。ちょっと気になる言葉でしたという感想です。

駅袋は僕は好きな、ある意味ではみんながたまる場所であって。ただ、その問題というのは集中しちゃうところだったと思うんですよね。だから埼玉からの買物客もデパートだから来るけれども、それで帰っちゃう。それを周りに広げましょうという、その趣旨は非常に分かるんだけど、

何か非常にひねくれて見ると、埼玉から池袋にはもう買物では来ないでくださいと、池袋はアート・カルチャーなんですという形で受け取られないような表現の仕方だけだと思うんですが、その部分がちょっと気になりましたという感想です。検討いただければ。

それでも駅袋を使うということであればいいんですけども、わざわざほとんど死語になったような言葉を復活させる必要性はないんじゃないのかなという気がしたということです。

会長 はい、どうぞ。

都市基盤担当課長 ありがとうございます。

この整備方針をつくる際に、池袋駅周辺地域 再生委員会というのを立ち上げて、委員は実際に駅の再生のプレイヤーとなる駅の鉄道会社ですとか、各商業施設の皆さんがほとんどで、そのメンバーを中心にいろいろと議論させていただいています。

令和4年1月から資料にもありますようにウォークブルなまちづくりということ、駅袋を脱却させるんだというようなことを公の場で申してきました、その辺りについては、特に商業施設の皆さんに対して、いろいろと配慮しながら説明をさせていただいたところです。再生委員会の中での脱駅袋というのは、ただ単に商業施設がたまってしまっているということだけではなくて、池袋駅では、コロナの前で260万人ぐらい1日の乗降客数がいて、そのうちの4分の3、200万人ぐらいが単純な乗換え客だったんですね。その辺りを捉えて駅袋というふうにさせていただきました。それをもっと降りてもらいたいということも含めて脱駅袋というふうに位置づけさせていただいて、皆さんもそれだったらそれでいいんじゃないかということで、4分の3の200万人、乗降客数なので100万人の皆さんを、駅周辺の商業施設も含めて池袋駅にちゃんと降りてもらって、まちに出てもらおうじゃないかというところで脱駅袋という目標を掲げさせていただいております。

ご指摘いただいたことはそうなんだろうなとちょっと思いながらも、しっかりとその辺りも引き続き配慮しながら検討を進めていきたいと思っています。ありがとうございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 気持ちは分かるんですけども、昔、渋谷で東急さんが渋谷駅止まりで

はなくて都心に入りたいと言ったときに、まちの中からどういうことがあったかという、そのまま通過されちゃうと渋谷は単なる通過駅になっちゃう、だから渋谷で止めてほしいという運動があって止めたわけですね。その次の渋谷の開発のときには、それもあるけれども乗換えとか、それらの利便性、それからあそこは特殊な地形をしていますからいろんな問題があるんですが、いろいろとネットワークをつなぐことによって渋谷というものの拠点性を発揮していこうということになりました。東急さんも言ってみれば通過駅ですね、渋谷は今。それで、乗換えなんかはＪＲに乗り換えるのに原宿で乗り換えたりとか、いろいろと別のところで乗り換えるようになったけれども、それでも渋谷というものを打ち出していこうという方針があった。

池袋の場合でいうと、幾つか最終のターミナルになっていると。そのターミナルとなっているものをどういうふう to 今後とも維持していくのかというのが、もう一つの池袋の特徴ですよ。東武にしても西武池袋線にしても。ターミナル駅としての重要性というか、外にどうアピールするのかと、いろんなところがターミナルじゃなくなるかもしれないというところもあるんですけども、その特徴をどういうふうに出していくのかというのが。終点ですから袋ですからね。鉄道をさらにほかの線とつなげるとかということだと通過駅になれば袋じゃなくなるという話になっちゃうと、またこれ思っていることときっと違うと思いますので、そういう意味で袋という字を使ったのかどうなのかなというのは気になったんだけど、一応終着駅としての特徴というのをどういうふうに表示しておくのかと。

渋谷みたいにＪＲさんが全体的に幅を利かせるような形で共同ビルを造っちゃって、ＪＲの上空も今のところは空かしているけれども、デッキを造るときに、その横にちょこっと建てたいという話も恐らく事業やっている人からすると出てきちゃう。そういった辺りでどういうような色合いをつけていくかというところで、何か次の駅袋のネーミングみたいなものをセットであると前に進んでいくんだなという気がするんだけど、単なるそれだけの否定というのは、せっかく方針の２、３、４あたりは非常にアクティブな、それから、それにちゃんと池袋らしさという１番目のアート・カルチャーというのがある。それがみんなからそっぽを向かれないような形のものにしていく重要なことなのかなということを感じました

という。あくまで感想として聞いていただければと思います。

会長

駅袋というのは用語集にちゃんと説明が、用語集の中では一番文章が長いぐらいの説明はしてありますので。

地元の皆さんはご存じの言葉かもしれませんが、一般的に多分若い人含めて全く知らない、池袋がなまっているのみたいな話になっちゃうので、そこは使い方をちゃんと使っていただきたいなというのと。目次でいうと6番目の頭に脱駅袋というのを掲げているんですが、そこまで言うものなのかという、方針の第6章の頭に脱駅袋と書くほどのことなのかなということも含めて、逆にこれがあると若い人が興味を持って、何だいと言って見てくれるのかもしれないし、ちょっと分かりませんけれども。

ただ、もう一つ、それ逆に言うと、目次でいうと、方針4の取組7に大規模ターミナルというのがあるんですね。ターミナルというのは、やっぱり終着なんですよ、パスじゃなくて。ですから駅袋というのは、実はターミナルの日本語なのかもしれない。そういう意味で小さいターミナルから大きいターミナルに広げましょうと。つまり駅周辺コア全体をターミナルにしましょうということであれば、多分それらの駅の整備の概念とか、何を目指すのかということも違ってくると思うんですね。だから今回のコアの中で大規模ターミナルというのは、結局何なのということを逆に問われてるのかもしれないですよ。駅を中心に、そこが何で駅袋かというターミナルで、駅へ来たら全部用が足りて帰っちゃうという、まちへ出ないと。だからそれはそういう使い方する、買物を前提にした人にとってはすごい便利なんですよ。コンパクトターミナルなんですよ。それを少し広げようということですから、脱駅袋ということと大規模ターミナルの形成ということの関係性ということ、多分何となく私もこの言葉はどう掲げるべき言葉なのかなというのはちょっと思いながらいたので、これは年寄りが言っていることかもしれないですけども、ちょっとその辺りのコンセプトは私も若干気になってはいました。

ほかによろしいでしょうか。

どうぞ。

委員

今の先生方のご意見も十分理解しております。駅前、どんどん都市間競争じゃないですけども、新宿、渋谷、池袋というふうに競争していいまちにするというのはよく分かるんですけども、やはり実際に豊島区に住ん

でいる高齢者の移動手段というのをもう少し考えていったらいいんじゃないかなと。

私思うに、都電というのが、今、荒川区の三ノ輪から新宿早稲田まで通っているんですけど、豊島区にも雑司が谷、鬼子母神とか、大塚、ここも非常に演劇のまちです。巣鴨はやっぱりおじいちゃん、おばあちゃんのまちで、庚申塚で歩いてすぐ行けますし、あとは学習院下とかですね。そういった地域を移動するときに非常に便利です。上ったり下りたりするという、高齢者の方は非常に乗換えとか、そういった縦移動があるというのは非常に大変ですから、そういう面でも都電をうまく活用して、例えばこれは私個人の意見なんですけど、グリーン大通りまで都電を雑司が谷から通しちゃって駅前で降りられるようにするとか、そういったことも非常に他地域から人を呼び込む一つの手段としてもいいですし、そこから I K E B U S を使って、また長崎のトキワ荘とか、モンパルナスとか、そういったところに人を誘導していくような動線があってもいいかなと。

やはり駅ばかり開発すると、今、京都、奈良、富士山でもオーバーツーリズムって、非常にもう人がごった返しちゃってお店ももう入れないというような状況もありますので、豊島区に住むお年寄りが移動しやすいということも考えていただければなと思います。

会長

ご意見ということで。

ほかはよろしいでしょうか。

ちょっと細かい話で。私、ぱらぱらと見ただけなんですけれども、幾つか、せっかくの機会なんでちょっとだけお話しさせていただこうと思います。本文のほうなんですけども、本文の4ページのところ、これ課題の1、2、3、4と、これが方針の1、2、3、4になっているんですよ。この課題をどう解決するかということ。

課題の4なんですけれども、ここの②の二つ目の丸のところに避難者支援と書いてあるんですけども、例えば8ページを見ていただくと方針の4というところに帰宅困難者ということで、まさに帰宅困難者が最大の問題なのかなと。ここは避難者になっていて、後ろの本文には避難者は出てこないんですよ、あまり。来客していたお客さんをビルから退避させる、帰宅困難者になったらそれをちゃんと支援しますというのが駅周辺コアの最大の課題なので、避難者というのは帰宅困難者にされておいたほうがいい

いのかなと。

地震直後の池袋駅周辺の状況というのは、この写真のようにということですが、この地震は東日本大震災のことですよね。それはちゃんと東日本大震災直後における状況ということで示していただいたほうがいいと思いますし。この右側の公衆電話の列というのは、何が言いたいのかなと、このテーマに合わせて見るとね。むしろ環境配慮というのと防災性が課題の4であれば、環境配慮に関係するような写真を何か載せておいたほうがいいかな。これ多分、東日本のときにこういう状況ができていましたということなんですかね。であれば、これも東日本大震災におけるということをちゃんと書いておいていただければ、池袋の駅前でこんなことになっていたんだというのは分かるかなとちょっと思いました。

あと、17ページのところなんですけど、池袋駅コア整備方針2024ということで、全体像をやっぱり見せるんだと、池袋コア整備全体の。であれば17ページのところに西口はこういうふうにしますというのが出てくるんですが、東口はどうしますというのは出ていないんですよ。東口のこと分かるのが19ページに交通結節機能を高めますというところで西口の広場はこうします、東口はこうしますというのが出てくるんですけども。同じように現在の東口はこういうふうになるんですという、これ前の方針2023か2022か、ですかね。それには西口じゃなくて東口が出ていたんじゃないかなと思うんですけど、消さないでどんどん時間とともにそういうふうにコアの整備が計画としても進んでいってるんですというふうにしていかないと、結局今までの方針全部見ないと全貌がよく分からないんですではないんじゃないかなと、ちょっと思いました。

というのが全体の、第三者にこれを読んでもらうイメージとして、恐らく過去に遡って見る人は、これが出ちゃったらいけないと思うので、そこは少し全体像としてこうなっていくんですというのをちゃんと見せていくことは大事かなと。ちょっとボリュームが厚くなっていくからということだったかもしれませんが、大事だったんじゃないかなと思いました。

今日の説明資料に西口がこう変わりますという図があったんですけども、本当は入れる場所が違ったんじゃないかなと、こちらの資料の。つまり滞留空間の整備として西口はこういうふうにしていきますというのを上の取組3のところに載せておくべきで、取組の4だったらこの本文の19ペー

ジのこの絵を載せておかないと対応が合わないんじゃないかなと、ちょっと思いました。

今後、この説明資料は本審議会だけであればもういいんですけど、もしどこかでまだ使われるのであれば、修正しておいていただいたほうがいいかなというふうにちょっと感じたところです。

一番言いたいのは、結局年とともに方針で細かいことが決まっていくんですけど、結局どういうふうに全体像としてはなったのかというところをぜひ見落とさないで示していただけたほうが、計画も時間とともに進んでいるし、実態も変わっていきますと、こういうふうに変っていくんですという累積が分かってくる、そういうふうな方針の書き方にしていたほうが親切かなと、ちょっと思いました。

委員 1 点だけ。

会長 はい、どうぞ。

委員 本文のところの図の話が出たので、16 ページのところに東西デッキ地下通路断面イメージというのがあるんですけども、まちから出ると地上1階、地表面しか人は行動しないのか。要は駅とまちをつなぐのに地下でまちの中に入るということは全然想定していないのか。

例えば大通りのところをずっと地下で行って、それで地上に上がるとか、いわゆる歩行者動線としては駅を出ると、すぐ皆さん1階部分で動きますという絵になっているんだけど、そこら辺の展開まではまだ話がっていない、もしくは地下ネットワーク、地下のまちの中における歩行者ネットワークというのは考えないということをこの絵でうたっているのか。もしくはデッキ部分のまちなかへの延伸も考えませんという絵になっていますよね。この赤いところが駅構内だとすると、赤いところ出るとみんな1階しか動いていないわけですよね。だからまちとつながりでデッキ部分でつながとか、もしくは地下部分でつながというようなことは、少なくとも今は考えていないという絵として読んでいいのでしょうかというのが、この絵から見たイメージです。

都市基盤担当課長 会長、よろしいですか。

会長 どうぞ。

都市基盤担当課長 15 ページの最初にも書いてありますが、池袋のまちづくりは、基本的には今までも地上レベルを非常に大事にしてやってきましたので、

駅は線路動かすわけにはいかないのでデッキと地下通路というふうにはさせていただいておりますが、基本的にはまちまでデッキでつなぐとか、地下街を発達させるというのは、考えていないというところを表してます。

委員

ありがとうございます。

会長

分かりました。この絵でよく分かるんですけどね。三つから集まってくるから、下から上からも。駅広のところは、人間がたくさんいますという、密度が上がってますという、まさにそういうことかなと思うんだけど。多分それで足らなくなるかもしれないということでもあると思うんですよ。

今回、渋谷で大改造をやっているのは、多分駅の本当の周辺をダブルデッキにしているんですよ、要は。それによって、たくさん集まってきた人が分かりにくいんだけど物すごい群衆にならないようにしていろんな方向へ行けるように。言わば渋谷の表のハチ公前のスクランブルが有名になっちゃっていますけど、今度は地下にできるあの空間がスクランブルなんですよ。どんな方向にでも行けますという。

だからそういう意味では、地下ももうちょっと考えることがひょっとしたらあって、できるとしたら道路用地として整備する駅前広場の地下をどう使うのかという話があるかなとは思います。でないと歩道に全部集まっちゃうので、入る人、出る人を含めるとかなりの密度ですよ。どういうふうにさばけるか、うまく人が動いてもらえるかということも含めると、今、委員からあった上とか下とかですけど、少し人を集めようといっているわけですから、それをうまくさばくということも少し考えられたほうがいいのかなというふうには思いますけれどね。

新宿は昔から地下でダブルデッキにしていたんですよ。だから初めて来た人は地上を歩くんですけど、地下歩いても面白くないから。もう伊勢丹行こうという人は絶対地下行くんですよ、信号もないし、もし歩くとしたら。そういう使い分けみたいなことも含めて、今、委員がおっしゃったことというのはあるかなと思うので。この絵をもって地下は利用しませんと言われるとちょっと一言私も言いたくなっちゃったなということで。せっかく広場つくるんだから、その広場の地下は駐車場にしちゃうんですなのか、あるいはそこはもう駐車場じゃなくて駐車場はもっと手前に車止めて、まちの中へ歩いてきてくださいと、それがにぎわいの最大だと思いますから。ここに駐車場を造ったら駅袋構造をつくっているわけですよ。

まち歩かないで駅まで来てくださいますみたいなことを言っているのです。そうじゃないとしたら、もう少し人のための地下空間というものもあるかなとはちょっと思いました。

どれぐらいの人が来て、どういう密集になっていくのかという辺りも含めたことでいうと、交通広場として、今回つくるところの地下を何に使うのかというのは、すごく大事な取組になるかなと思います。

取りあえず報告で、都市計画審議会としての意見としては幾つか出させていただきましたということで報告していただければなと思います、向この委員会にですね。ありがとうございました。

それでは、次の報告2に移らせていただきたいと思います。

報告の2、「池袋駅西口のまちづくりについて」ということです。

先ほどのコアにも関連することですけれども、よろしく願いいたします。

池袋西口再生担当課長心得 池袋西口再生担当課長心得の畠田でございます。

報告2の「池袋駅西口地区のまちづくりについて」ご説明させていただきます。

資料につきましては、報告2の資料第1号、それから報告2の参考資料第1号を用いて、ご説明させていただきます。

それでは、資料第1号をご覧ください。

池袋駅西口地区のまちづくりについてにつきましては、都市再生特別地区を想定してございまして、区や都、関係機関と協議しております。原案につきましては協議中であり、まだ固まっておりませんが、本日ににつきましては、地区の概要、上位計画の位置づけ、まちづくりの経緯、市街地再開発組合等、地区の現況と課題、そして今後の手続等について、ご説明させていただきます。

それでは、1ページ目でございます。

(1) 地区の概要でございます。

地区名は、池袋駅西口地区でございます。

場所につきましては、位置図をご覧ください。

住所といたしましては、西池袋一丁目1番の一部、8番の一部、12番から20番、26番から28番でございます。こちらの赤い点々の囲まれたところの区域面積でございますけれども6.1haでございます。

区域の内訳でございます。

宅地が約 3. 1 ha、道路が 2. 7 ha、公園は 0. 3 ha でございます。

都市計画でございます。

繰り返しのなってしまいますけれども、都市再生特別地区というものを想定してございまして、そのほか市街地再開発事業、地区計画というところを想定してございます。

中段でございます。主な現況の都市施設の現況でございます。こちら、中段の図をご覧ください。

こちらに書いてございます駅広場 2 でございますとか、駅街路の 4・5、西口公園、池袋西口駐車場、地下道 3・4、都市計画道路補助 1 7 3 号線、都市高速鉄道 4 号・8 号・1 3 号というものが、主に定められているところでございます。

下段でございます。用途地域・容積率等の指定状況でございます。図面といたしましては 1 ページの右下の一番下の図でございます。

用途地域は商業地域でございまして、指定建蔽率は 8 0 %、指定容積率は 8 0 0 % と 9 0 0 % で、加重平均は 8 7 3 % でございます。そのほかの指定状況につきましては、表に記載のとおりでございます。

1 枚おめくりください。2 ページ目でございます。

(2) 上位計画の位置付けでございます。

国といたしましては、特定都市再生緊急整備地域に池袋駅周辺地域が指定されてございます。

また、区でございますけれども、平成 2 7 年 3 月に国際アート・カルチャー都市構想が位置づけられてございます。

また、平成 2 8 年には、池袋駅周辺地域再生委員会において、まちづくりガイドライン、また平成 3 0 年 5 月には基盤整備方針 2 0 1 8 というものが定められてございます。

また、最後でございますが、池袋駅コア整備方針、先ほどの報告 1 であったものにつきましては、今パブリックコメント中というところでございます。

(3) まちづくりの経緯でございます。

この地区、平成 1 9 年度からまちづくり勉強会というものを始めてございまして、平成 2 1 年度にはまちづくり協議会が立ち上がったところでござ

ございます。平成27年度には準備組合が設立したところでございまして、平成28年度になりますと事業協力者の承認というところでございまして、三菱地所及び地所レジデンスが事業協力者として承認されたところでございます。令和に入りまして、令和4年10月には東京圏国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加されているというところでございます。

(4) 市街地再開発準備組合等というところでございます。

下段に図がございまして、赤い点々の枠は1ページ目の位置図と変わらないところでございますけれども、この開発区域の中で再開発は2本予定しているところでございます。

1点目が緑のところでございます。池袋駅西口地区というところでございまして、こちらは準備組合、組合施行で考えているところでございます。権利者数は94人でございまして、準備組合の加入数につきましては82人ということで、加入率は87%でございます。

もう一つでございます。今、東武鉄道さんがある区域も開発を予定しているところでございまして、こちらにつきましては個人施行で考えているところでございます。施行者といたしましては、東武鉄道株式会社を予定しているところでございます。

1枚おめくりいただきまして、3ページ目でございます。

地区の現況でございます。

こちら、図がございまして、図のところからの1番、2番、3番というところで写真が載っているところでございます。課題と連携してきますので一括して地区の現況、課題5番、6番については説明させていただきます。

土地・建物の現況でございます。細街路に面する細分化された土地が多いところでございますとか、築年後40年以上経過した老朽建物が多いというところがございます。図でいきますとオレンジ色のところが築40年以上の建物を示しているものでございます。

課題のところの2番でございます。都市基盤の現況でございます。

1ポツ目でございます。鉄道や駅前の車道等、交通インフラが歩行者のバリアとなっており、東西のまちからまちへの人の回遊性が乏しいというところでございます。

2ポツ目でございます。駅の出入口は分かりづらく、駅周辺に人々の滞

留や交流を促す心地よい歩行者空間が不足しておるところでございます。

3 ポツ目でございます。バスやタクシーの乗降場が分散しており、分かりづらく、駅から乗降施設に向かう間に複数回、車道を横断する必要があるというところでございます。上の写真見ていただきますと、今現在のバス停等を示しておりまして、アゼリア通りといわれる駅前的大通りでございますとか、芸術劇場前にバス停が現在分散しているといったところでございます。

また、最後のポツでございます。西口五差路交差点、変形の交差点の形状でございますので、円滑な車両交通や歩行者の駅からまちへの移動を阻害しているといったものでございます。

続きまして、4 ページ目をご覧ください。

こちらにつきましては、都市計画手法というものは想定でございますけれども、令和5年度内に都市計画提案がなされた場合の手続の流れでございます。

上から見てまいります。令和4年度につきましては、10月14日に東京都都市再生プロジェクトに追加されてございます。こちらに追加されたということにより国家戦略特区の手続でやっていくというところでございます。

令和5年度に入ります。先週、副都心委員会というところで報告させていただきまして、本日は都市計画審議会で報告しているところでございます。

この後、年度内に事業者から都市計画の提案を受けた後に都市再生分科会の開催を予定してございます。都市再生分科会の開催の後に、また区の都市計画審議会に報告させていただき、その後に都市計画原案の公告、縦覧・意見募集というものを行う予定でございます。おおむねこの時期は年度末か年度初めかというところ、もしくはまたぐかというところを想定してございます。

都市計画案の縦覧・意見募集の後に都市計画案の作成にまいりまして、都市計画案の公告、また縦覧・意見募集というものを行いまして、その後に区の都市計画審議会、東京都の都市計画審議会に付議を行いまして、最終的には都市計画決定・告示となる見込みでございます。

時期でございますけれども、年度内に提案された場合は、秋頃の都市計画決定・告示というものを予定しているところでございます。

続きまして、参考資料でございます。

こちら、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加されたところの資料を参考としてつけてございます。

説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、ご質問あるいはご意見がございましたら承りたいと思います。

はい、どうぞ。

委員 具体的な事業スケジュールに関する質問ですが、いつぐらいから工事が始まる目安でしょうか。

また、グローバルリングは既に整備されていますが、周辺も含めて、今の状況とは変わらないのでしょうか。

その2点です。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 スケジュールにつきまして、今現在、事業者が協議等して、都市計画提案を固めているところでございまして、スケジュールについては未定、外には出ていないというところが一つ状況でございます。

また、グローバルリングでございますけれども、開発区域には入ってございますけれども、今の状況ではグローバルリンクは、残す方向で検討しているというところでございます。

委員 目安も全然分からないのですか。

池袋西口再生担当課長心得 目安につきましても、提案内容を踏まえての検討になってきますので、提案が年度内と予定してございますので、年度内には分かるのではないかというふうに思っております。

委員 分かりました。

会長 よろしいでしょうか。

どうぞ。

委員 これも言葉の問題で申し訳ないんですけれども、1ページの新規の都市再生プロジェクトということで、池袋駅西口のところの事業の概要という中に「駅まち結節空間」という言葉が出てきているんですが、これはこれ

でいいんですが、どう言えばいいですかね。

報告1の池袋駅コア整備方針2024の素案における資料第1号の2ページ目のところで、取組1の二つ目の矢印、四つの公園に加え、池袋駅東西の駅前（駅まち結節空間・駅前広場）と書いてあって、括弧にくくられているんですが、駅まち結節空間は、駅前に限らずつくられると思うんですね。駅前の定義をどうされているか分かんないんですが、建物の中に、駅まち結節空間はかなりつくられると思うんですね。縦動線をはじめとして、エレベーターにしても、いわゆるアトリウムにしても、それは駅前ではなくて、建物の中につくられると思うんですね。仮にそうだとすると、この2枚ものの駅前で括弧して、この二つを表示するのはやめておいたほうがいいんじゃないかと。逆に言うと、池袋駅東西の駅まち結節空間・駅前広場とそのままベタで流して、駅前の中にこの二つがあるような表現はしておかないほうが、実際は駅前にはつくらないと思うんですよね。

それで、いわゆる新宿でいうとボイドと言っているんですが、いわゆるエレベーター、これはデッキと地上をつなぐエレベーター、それからエスカレーターだとか。これはある意味では公共空間として、建物の容積からは当然外していく形になると。駅広のところにそういうエレベーターを造る設計もあるのかもしれないけれども必ずしもそうじゃないと思うので、駅前括弧というのは外しておいたほうが今の西口地区のまちづくりというところの話とうまくつながって、これとこれを合わしちゃうと何か変なことになっちゃうので。表現からするとこちらのほうの、こちらというのは、素案公表のほうの括弧づけのところを外しておいたほうがいいんじゃないのかなという気がしています。ここら辺、細かくやっちゃうと駅前なんだからビルの中にそんなエレベーターを使って、それがデッキと地上をつなぐ動線だなんか言うのと、あれは公共空間だろうと駅前広場のところに造りなさいみたいな変な発言、変でもないんだけど、そういうような意見も出てこないとも限らないので、そのためには、駅前括弧というのが非常にちょっと気になりました。言葉遣いだけの話です。

都市基盤担当課長 すみません。

会長 はい、どうぞ。

都市基盤担当課長 すみません。本日の説明資料について、そのように書かせていただきました。アート・カルチャー・ハブというのは、どこにあるんだとい

うところで、東西の駅前をアート・カルチャー・ハブと位置づけさせていた
たいていますので、実際、駅前はどこまでなのかというところで。今日
の説明では、駅まち結節空間と駅前広場等という意味で書かせていただき
ました。本文には書いていませんので、すみません。

委員 アトリウムのところ、アトカルの公共空間だとなってくると、容積設
定のところだとか、ボーナスをどういうふうに上げるのかとか、そんなと
ころで、今後の上につくる建物との関係でいろんな議論が出てこないとも
限らないので、ちょっと気になったというところです。

会長 ほかにいかがでしょうか。

 はい、どうぞ。

委員 先ほども歩車道であるとか、人がどういうふうに動くのか、また、広場
について、まちづくりというところでいろいろ説明いただきました。ただ、
ここにどういう建物が建つのか、ビルができるのか、これがこのまちづく
りの重要で大きな要素と考えます。

 そこで幾つか質問します。

 まず、この場所、報告1の池袋駅コア整備方針の説明資料の3ページ、
先ほど会長からも指摘ありましたが、下に図面があります。ここには東京
都豊島都税事務所がありますが、この事務所は新しい建物に入るんでしょ
うか。教えてください。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 都税事務所につきましては、この開発予定の区域の中
に入っております。新しい建物に入ってくるかどうかにつきましては、現
在未定というところでございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 分かりました。

 それで、今、高さ日本一を競う超高層ビル建設が、大阪だの、港区、千
代田区ということで報道されています。また、都内では、様々な超高層ビ
ルの建設が、オリンピック以降も相次いで進んでいます。今年は異常気象
と言える猛暑でした。毎年のように気温が上昇しています。私はまちづく
りにおいて、一つは、地球温暖化による気温の上昇に加えて、都市部のヒ
ートアイランド現象による気温上昇について、真剣に考えなければならな
いと思っています。

もう一つは、人口減少、高齢化社会が進んでいること、それに伴う経済成長率、購買力、財政収入の低下、この点も考慮しなければならないと思います。

そこで質問しますが、地球環境問題という点、そして人口減少、高齢化社会の問題というこの点、この二つの点について、まちづくり、再開発、区はどのように考えているのでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 まず、温暖化につきましては、こういう開発をする際には、みどりを増やすとか、環境に配慮した建物を造るといった配慮は当然求めてまいるところでございます。

もう一つ、人口でございますけれども、こちらの上位計画を踏まえて、民間の提案等をもって進めていくというところでございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 今、各地で行われている再開発というのは、都市再生緊急整備地域と国家戦略特区という特定エリアにおいて、都市計画を大幅に規制緩和して高さ容積を最大限にした建築物ばかりです。

そこで質問しますが、心配されているのがオフィスの供給過剰という問題です。これについてどのように考えているのでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 オフィスの需要の変化等につきましては、その時々为社会経済の状況でございますとか、需要と供給のバランス等により変動するものでございまして、長期的な視点から考える必要がございます都市づくりと結びつけて論じること、考えることは適切ではないと考えてございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 そこで今回の西口の再開発の建物についても、高さ、容積、最大限にした計画と、今の答弁からいくと考えられますけれども、やはりそうなるのでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 高さとか、容積につきましては、今、協議検討している段階でございまして、特に定まっているものはございません。

会長 はい。

委員 この本庁舎の5階、区長室の前に模型があります。三菱地所が作った模型です。そこに池袋駅西口の建物も模型としてあります。サンシャイン60よりも高いビルです。やはり開発業者はそれを目指していると、豊島区もそれを分かっているということだと私は思っています。

 となると、もう一つ心配されるのが費用面です。これもお聞きしたいんですが、この西口だけでも建物、総事業費は1,000億、2,000億では収まらないと考えます。その点についてはいかがでしょう。

会長 はい。

池袋西口再生担当課長心得 まだ都市計画の内容を検討している段階でございまして、特に今の段階で事業費が幾らとかというところは定まっているものではないです。

会長 はい。

委員 再開発は、補助金に巨額の公的資金が投入されます。3分の1は、公的な助成金と言われています。これから税金の使い方が問われていると思います。仮に総事業費が3,000億円だとしたら、1,000億円近い税金が投入されます。先ほどもご指摘がありましたけれども、この場所だけではなくて、広い目を持ったそういうまちづくりにお金をかける、そういった視点も大事だと私は思っています。

 この地域の老朽化した建物が密集している状態の改善は必要と考えますが、私は議会でも指摘したとおり、この池袋の駅前に30階だ50階だ、それ以上だという建物は必要ないと考えています。そういった観点というのは、豊島区は、どのように考えているのでしょうか。

会長 はい。

池袋西口再生担当課長心得 再開発事業への補助金につきましては、国庫補助金でございまして、都市計画交付金、さらには財政調整交付金等の算定にございまして、実質的な区の負担は、ほぼ生じないものと考えているところでございます。

会長 はい。

委員 全くかみ合わない答弁ばかりいただいて。

 今、進めてるのは開発企業です。企業というのは当然利益を上げるのが最大の役割と考えていますから、環境面であるとか、供給過剰であるとか、人口減少等についてはほとんど考えずに、ボリュームいっぱい建物を建

ててくるんだろうと思います。

そこで大事なのが、行政として、豊島区が果たす役割は何だったのか。ここをしっかりと踏まえていただきたいと思うんです。人口減少化、止まると思いますか。これからの都市計画、再開発を新しく先進的に進めていくのが、私はやはり行政、特にこの豊島区の役割だと思います。その点についてお答えください。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 開発に当たりましては、上位計画等を踏まえて開発の提案もなされて、それに対して進めていくと。行政といたしましては、当然そういったところと調整しながら適切に誘導していくものと考えてございます。

会長 よろしいでしょうか。

委員 はい。

会長 ご意見として。

ほかにはいかがでしょうか。

今日の資料で、先ほどのコア整備のところにあった西口歩行者空間拡大のイメージという絵があるんですが、今回はこちらの西口のまちづくりについてには現況の図があるだけでイメージがないんですけど、このイメージというのは、こういう形で今度整備に出ると、もう決まったんだと皆さん見てしまうと思うんですけども、当然、今、組合をつくろうという皆さんは、こういうイメージというのは共有されていると理解してよろしいんですか。

池袋西口再生担当課長心得 共有してございますので、上位計画、今パブリックコメント中でございますが、コア整備方針等を踏まえて都市計画提案がなされる形でございます。

会長 じゃあ、現在でいうと、西口の真正面にある街区が、実は全部ビルの敷地になっている街区自体が交通広場になって、再開発ビルの別の場所へ移転するんです。ということは、関係権利の皆さんは了解されてると、イメージとして、具体的にどこか分かりませんが、そういうことはイメージされていると理解しておいてよろしいんですね。

池袋西口再生担当課長心得 結構でございます。

会長 さっきのイメージ図の議論なんで、あれなんです、今日の資料の2ページ

ージに個人施行の再開発事業、これ東武さんだと思いますけども、それから組合でやる再開発事業、この境界が随分ぎざぎざしていて、さっきのイメージ図とか、現在の建物の状況はちょっとよく分かりませんが、建物はこういう四角で合っていると。これは土地の境界の現状を書いているんで、今後、再開発を西口としてやるに当たっては二つの事業者がある意味では調整したり、土地を入れ替えたり、やり取りしながら、それぞれ別々じゃなくて一体となってまちづくりに取り組むという理解でよろしいでしょうか。

池袋西口再生担当課長心得　こちら、ぎざぎざして、まずなぜ個人施行なのかというところでいきますと、実は今、東武百貨店とかが西口の駅前はあるんですけども、実はその東武百貨店の下には東武鉄道の池袋駅があると。池袋駅があるところの真上だけではなくて、その外側にも地べたのところにもビルが建っているというところが現状でございます。2ページ目をご覧くださいまして、うっすら背景に四角い箱が、既存の建物ございまして、そのちょうど途中ぐらいで緑と青の境目が来ているところでございます。会長おっしゃるようにぎざぎざしており、何でぎざぎざしてるのかというところでいきますと、まずこのなぜ個人施行かというところ、鉄道のしっかり権利を、個人施行というところで組合施行でごちゃごちゃしないでしっかり別で分けていこうというところの考えがまずございまして、そういった意味で個人施行、鉄道絡む部分というところで個人施行というところで分けておるところでございます。駅の将来形状等を踏まえて、今ぎざぎざというところの検討状況というところでございます。

もう一点でございます。組合施行とは当然連携していくんだろかというところでございますけれども、東武鉄道も再開発組合の理事でございまして、もちろん個人施行は東武鉄道がやるというところでございまして、相互連携しながら工事ヤードも含めて進めていくものと考えてございます。

会長

分かりました。

我々の審議会に出てくるときに、これで都市計画決定してしまうんだけど、多分出来上がるまちはこのぎざぎざが全く見えないまちになっていくので、将来のことを考えたときにどういうふうになるのか。今回の大きな整備に合わせて少しぎざぎざが駅の部分は動かしようがないんですけども、そうじゃない駅から外れてい

る地上にも出っ張っているように見えますので、その辺は少し調整みたいなこともあるのかなと思って、都計審はどっちで出るのかなという和多分こちらで出てくるんですけど、出来上がった後の絵というのは、全然この事業区域と関係ないんじゃないかと、こういう形ではないまちとして西口が出来上がってくる、一体となって。だから、その辺りを都市計画審議会で最終的に決定しなきゃいけなくなりますから、そのときにはもう少し具体イメージも含めて説明していただけると皆さんの理解は得やすいかなと思ったということです。

委員 ぎざぎざというのが分からないんですが、2 ページ目のこの下の図ですね。

会長 そうです。

委員 ぎざぎざというのは、グレーは地下通路じゃないんですか。それともこれは敷地境界なんですか。東口のほうから西口に向かって地下通路があって、さらに東武のところの下、地下通路はずっとあって、それでさらに立教大学のほうまで地下通路がつながっていると思うんですが、この地下通路がぎざぎざになっているんじゃないかと、このぎざぎざは敷地境界ですか。

池袋西口再生担当課長心得 先ほど会長の質問に対してお答えした、ぎざぎざと申しますのは、こちら2 ページの図をご覧くださいと思うんですけども、ブルーのところは個人施行の区域でございまして、ちょうど青いところが鉄道駅、地下鉄でございまして、一番下側の青いところというのは有楽町線の池袋駅でございまして、そこからちょっと斜めに緑のところは食い込んで、また最後、北に伸びるにつれて最後青い部分が狭まってくるというところがございまして、そこでぎざぎざというふうに表現されたのかなと思いました。そこは鉄道区域を予定しているところなので、正確な四角ではなくて出っ込み引っ込みがあったり、斜めになっていたりというところは、そういうところなんですというところで、お答えさせていただいたところがございます。

委員 分かりました。ぎざぎざのところの上にちょっとだけ水色の区域もあるから、いわゆる組合施行の区域と、それからこのぎざぎざが別物だというふうに読んでしまったんだけど、そこら辺、それでここに何があったかなと思ったら、そういえば地下通路があったなというふうに思ったものですから。

会長

委員、おっしゃったとおりで、このグレーに見える太くちょっと色濃く書いてあるのは地下通路の部分だと思います。ちょっと色が似てるからあれなんですけど、割と真っすぐではあるんですが。

私、何が言いたかったかという、この先ほどのイメージで言うと、ここで本当に分かれてるのかということ。つまりここに書いてあるビルがまたがったビルにしか見えないんですよ。こちらの両脇二つ目、駅広に面している。事業施行者が違って一つのビルをまたがって再開発でつくるという都市計画を決定するというのは、なかなか難しいんじゃないかなとちょっと思ったという、ぎざぎざという表現はちょっと悪かったですけど。

要するに、形としては事業、どういうビルをどういうふうに造るか、それぞれ敷地が別なので、それぞれ空地をつくってビルの上に細い通路ができちゃうのか、それとも一体のビルとしてつくられるのか、利用としてはですね。だけど建築的には二つに分かれていますと。そういう形なのか含めて、この地形のとおりでそれぞれ単独で考えちゃうと難しいなという気がしましたという意味なんです。だからこのイメージを出していないというのは、ここへ出さないほうがかえって混乱を招かないかなと思ったので、出していないほうがいいと思うんですが。

多分将来的には、この都計審で事業区域をそれぞれ決めて都市計画決定することになると思いますので、そのときに出来上がりがどうなのかということは、ちゃんと調整したものでイメージとしては出していただきたいなということです。

委員

恐らく、これから先、いろいろと議論されて、それぞれの敷地のところというのはちょっと変わったりとかしてくるのかな。

例えば新宿の西口でいうと、小田急のところは土地を交換していますからね。建物を真っすぐつくるために、あそこの前の道路とほかのところを交換してきれいな建物を造ろうという。だからそういう形というのが、こちら辺でも今はまだ出ていないけれども、今後、出てくることもあるのかなというふうに今のお話を伺っていて思ったというところです。

会長

ちょっとすみませんでした。細かい話になり過ぎました。

よろしければ、最後の報告3に移らせていただきたいんですが、よろしいでしょうか。

(は い)

会長 それでは、報告３について、ご説明お願いいたします。

都市基盤担当課長 再度、都市基盤担当課長から、報告３の「（仮称）東池袋駅周辺まちづくり方針の策定検討について」ご説明をさせていただきます。

先ほどと少し重複する部分もありますが、まず、ご用意した資料、資料１号に沿ってご説明をさせていただきます。

区で策定いたしました「豊島区都市づくりビジョン」平成２７年では、池袋駅周辺と東池袋駅周辺を相互に連携させて「池袋副都心を形成する核」というふうに位置づけさせていただくとともに、池袋副都心を再生へと導く都市再生プロジェクトとして、「東池袋駅周辺のまちづくりの推進」というのを設定させていただいております。その後、特定都市再生緊急整備地域にも東池袋駅周辺地域が含まれました。

また、緊急整備地域を受けて立ち上げた池袋駅周辺地域再生委員会においても、平成２８年に取りまとめた「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」では、緊急整備地域全体のまちづくりの将来像と実現に向けた戦略を示すとともに、有楽町線の東池袋駅周辺エリアにおきましては、「魅力ある都心居住の実現」ですとか、「交通結節機能の強化」、「木造密集市街地の連鎖的な解消」等の推進を図ることとされております。

その後、平成３０年５月に策定いたしました、先ほどからご説明の基盤整備方針２０１８においても、官民連携で実現すべき都市基盤の在り方が示されております。また、東池袋駅コアと池袋駅コアと、その二つのコアを設定もさせていただいて、先ほどと同じように二つのコアをつなげていくということを示させていただいております。

それらを踏まえて池袋駅の周辺では、令和２年２月に「池袋駅コア・ゾーンガイドライン」を策定し、池袋駅コア・ゾーンの池袋駅周辺の都市再生に必要な機能と優先的に取り組むべき事項等を整理させていただきました。その後、ウォーカブルなまちづくりの公表もさせていただいたところでございます。

それらの現状から、この東池袋駅周辺エリア、ここも東池袋駅コア・ゾーンとさせていただいておりますので、東池袋駅コアにつきましても、ガイドラインのようなものの策定が必要か否かというところも含めまして、令和４年６月より東池袋駅周辺まちづくり検討会を開催いたしまして、東京都や鉄道会社、都市再生に関わるその他の事業者等のヒアリング等も行

いながら開催をさせていただいたところでございます。

そのような結果、策定をしたほうがよいのではないかという結論に至りまして、この策定を進める旨を報告させていただく次第でございます。

まず、2番目の本まちづくり方針の概要でございます。

目的でございますが、当該エリアは、池袋副都心の発展を支えてきましたサンシャインシティを中心とするエリアですが、サンシャインシティが築50年を迎えるに当たりまして、新たな時代の要請への対応を求められるとともに、現庁舎の移転やイケ・サンパークの開園、東京国際大学の開校のほか、環状5の1号線や補助81号線の開通を見据えて民間開発が活発に実施されている成長著しいエリアであります。本まちづくり方針につきましては、地域の将来像とその実現に向けた取組を示し、地元や区、また事業者が連携してまちづくりを進めていく際の指針とすることを目的とさせていただいております。

ページをおめくりいただきまして、対象地域でございます。

先ほどと同じ緊急整備地域全体の図を使わせていただいておりますが、オレンジ色の点線で囲われたおおむね東池袋駅とか、サンシャインシティを中心とし、環状5の1号線の東側に当たる部分につきまして、この辺りで池袋駅とは分けてまちづくりの方針をしっかりと作って、さらに池袋駅とも連携を図ってまいりたいというふうに考えております。

主な検討項目です。

東池袋駅周辺地域の特性、まちづくりの動向を捉えて、まちの将来とその取組を示していきたいと思っております。

スケジュールでございますが、現在、検討会等を重ねて策定作業をしております。これまでも昨年から議論を進めておりますので、取りまとめが終わりましたら、その後パブリックコメント等を踏まえて、年度内に策定をしていきたいと考えております。

説明は以上でございます。

会長

今回、初めて具体的に東池袋駅周辺まちづくり方針ということで、検討を始めますという報告なんですけど、何かご質問等ございますでしょうか。

ちょっと私のほうから、いよいよここもやろうということになると、ほぼ全部、この再生エリアの中の方針が出ることになりますので、今まではこの点線でこう点々とこの辺で書いたり、あるいはさっきの池袋駅コアと

いうのも丸くぐるっと書いてあるんですが、どこまでが池袋コア・ゾーンの中で考えるのか、どこまでを東池袋駅周辺で考えるのか等々含めて、少し位置づけをもうちょっとぐるっと書く段階からもう少しリアルに区域設定を少し考えてみるようなこともそろそろやっておかないと、丸から外れるところが必ず周辺、全部あって、うちは結局何なのという話になってしまうので、何を見て将来を考えればいいのかということになるので、そろそろこれが出て検討する中で、特に東口でいうと、駅周辺というところと、東池袋といっているところの境目、これは5号線になるのかもしれませんが、その辺のイメージもちょっと検討しながら方針を考えていただけるといいのかなと思いました。

それから、先ほどの報告2のほうは、再開発事業がメインに出てくるんですけど、これも西口地区のまちづくりなので、さっきの再生エリアで見ると、もうちょっと立教大学のほうへ向けて、通りが含まれてますよね。そういうところは結局今回の再開発事業から外れるんだけど、じゃあ再開発事業に伴ってどういうまちづくりを今後進めていくのか、そういうことも含めて少し方針としては考えていくということが大事なのかなと思いますので、そういう意味で、駅周辺、西口、それから全部西口なのか、周辺残るのか分かりませんが、今度は東池袋、その周辺も含めて全体像を検討するという段階に至ったのかなと改めて思いましたので、よろしくお願いしたいと思います。

もし、ご質問等なければ、今後逐次、検討成果をとというか、素案、たたき台等々含めて、報告いただいて議論をしていければなと思っております。

それでは、本日の議事は、これで以上でございます。

最後に、事務局より今後の連絡事項等ありましたらお願いいたします。

都市計画課長 事務局でございます。

次回の都市計画審議会につきましては、3月末の開催を予定しています。後日、日程等決まりましたら、開催通知をお送りいたしますので、引き続きよろしくお願いいたします。

事務局からは以上になります。

会長 ありがとうございます。

それでは、第203回豊島区都市計画審議会を以上で終了したいと思います。熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。

じゃあ、散会します。お疲れさまでした。

(閉会 午後 1 2 時 0 1 分)

会 議 の 結 果	<u>諮問第128号</u> <u>東京都市計画道路幹線街路環状第6号線の都市計画変更について</u> <u>報告1</u> <u>池袋駅コア整備方針2024の素案公表について</u> <u>報告2</u> <u>池袋駅西口地区のまちづくりについて</u> <u>報告3</u> <u>(仮称)東池袋駅周辺まちづくり方針の策定検討について</u>
提 出 さ れ た 資 料 等	<u>諮問第128号に関する資料</u> ・ 諮問128 資料第1号 東京都市計画道路幹線街路環状第6号線の都市計画変更素案について ・ 諮問128 参考資料第1号 東京都市計画道路の変更について（照会） <u>報告1に関する資料</u> ・ 報告1 資料第1号 池袋駅コア整備方針2024の素案公表について ・ 報告1 参考資料第1号 池袋駅コア整備方針2024素案 <u>報告2に関する資料</u> ・ 報告2 資料第1号 池袋駅西口地区のまちづくりについて ・ 報告2 参考資料第1号 国家戦略特区による都市再生プロジェクトについて（池袋駅西口地区） <u>報告3に関する資料</u> ・ 報告3 資料第1号 (仮称)東池袋駅周辺まちづくり方針の策定検討について
その他	