

第 12 回 池袋駅周辺地域再生委員会 交通検討部会  
議事録

I. 日 時：令和 6 年 3 月 25 日（月）10:30～12:00

II. 場 所：豊島区役所 5 階 507～510 会議室（Teams による Web 参加を併用）

III. 部員名簿：

区分	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
会長	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授	中村 文彦	
副会長	東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授	羽藤 英二	欠席
〃	イーグルバス株式会社 顧問	坂本 邦宏	欠席
〃	日本大学 理工学部 土木工学科 教授	大沢 昌玄	欠席
会員	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官	田中 成興	欠席
〃	東京都 都市整備局都市づくり政策部 土地利用計画課長	栗原 聰夫	代理Web
〃	東京都 都市整備局都市基盤部 交通企画課長	新良 京子	代理Web
〃	東京都 都市整備局都市基盤部 交通計画調整担当課長	小島 朋己	代理Web
〃	東京都 都市整備局都市基盤部 街路計画課長	鴫田 正明	代理
〃	東京都 建設局道路管理部 安全施設課長	前田 隆志	代理Web
〃	警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長	中川 誠	
〃	警視庁 池袋警察署 交通課 課長	坪川 史朗	欠席
〃	警視庁 目白警察署 交通課 課長	大竹 修司	
〃	警視庁 巣鴨警察署 交通課 課長	村田 裕昭	欠席
〃	一般社団法人東京バス協会 専務理事	二井田 春喜	
〃	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部 首席	熊田 博紀	
〃	東京商工会議所 豊島支部 会長	渡邊 裕之	代理
〃	豊島区商店街連合会	加藤 徹	
〃	豊島区町会連合会 副会長	塚田 義信	欠席
〃	豊島区観光協会 常任理事	前原 一仁	Web
〃	豊島区 副区長	上野 雄一	欠席
〃	豊島区 都市整備部長	近藤 正仁	
〃	豊島区 都市整備部 土木担当部長	宮川 勝之	

#### IV. 議事次第

1. 開 会
2. 会長 挨拶
3. 議事
  - 1) 第 11 回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会議事録の確認
  - 2) 本年度(2023 年度)の事業実施状況の報告と来年度(2024 年度)の取り組みについて
4. 報告事項
  - 1) 池袋地区駐車場整備計画の改定について
5. その他
6. 閉会

#### V. 配布資料

##### 議事次第

- |        |  |
|--------|--|
| 資料 1   | 本年度（2023 年度）の事業実施状況の報告と来年度（2024 年度）の取り組みについて |
| 資料 2   | 第 12 回交通検討部会【附属資料】                           |
| 資料 3   | 池袋地区駐車場整備計画 改定について                           |
| 資料 4   | 第 12 回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会 委員名簿               |
| 参考資料 1 | 第 11 回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会 議事録（案）             |
| 参考資料 2 | 池袋地区駐車場整備計画 改定版                              |

#### VI. 議事概要

##### ○開会

（事務局）

- ・前回の第 11 回交通検討部会では、2022 年度の取り組み結果と 2023 年度の取り組み内容についてご報告をするとともに、委員の皆様から御意見を頂いた。本日の会議では、今年度の取り組みの結果及び来年度の取り組み内容について、ご意見を頂きたい。委員の皆様には引き続き御協力を宜しくお願いしたい。

##### ○会長挨拶

（中村会長）

- ・この交通検討部会においては、池袋駅東口における道路の歩行者専用空間の創出や駐車車両対策に関する内容を中心に、継続的な意見交換と取組みを続けているところである。このように継続的に実施していくことは難しいことではあるが、当該地域においてはこれが実行できており、成果も上がりつつある。一方で、実施したからこそ見えてくる課

題も確認されており、関係者間での協議・調整を行いながら取組みが推進されている。  
西口も含め、池袋駅周辺の変化の動きが進みつつある中であって、今後、より良い交通環境の実現を推進していけるよう、議論を進めていきたい。

## ○運営等、資料の取り扱いについて

(事務局)

- ・本会議は、豊島区審議会等の会議の公開に関する要綱に基づき、原則公開とさせていただきます。
- ・本日の議事の報告事項の「池袋地区駐車場整備計画の改定について」は、「豊島区審議会等の会議の公開に関する要綱第4条第1項の2」および「豊島区行政情報公開条例第7条各号に掲げる非公開情報に該当する事項について審議を行う場合」に該当すると判断し、非公開とさせていただきます。ただし、本部会の終了後、2024年3月中に公表予定の内容であるため、その公表日までの対応とさせていただきます。
- ・また、参考資料1「第11回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会議事録(案)」は現時点では(案)であり内容が未確定なため非公開とする。本部会における承認の結果を受けて、公開対応とさせていただきます。

## ○傍聴者の確認

(傍聴者希望なし)

## ○議事1) 第11回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会議事録の確認

事務局より「議事1) 第11回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会議事録の確認」について、参考資料1を用いて説明。

(中村会長)

- ・第11回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会議事録の内容について、質問・意見等があればお願いしたい。

(一同)

- ・なし

(中村会長)

- ・特段、意見がないということで、事務局から提示された議事録(案)を承認する。

(一同)

- ・異議なし。

## ○議事2) 本年度(2023年度)の事業実施状況の報告と来年度(2024年度)の取組みについて

事務局より「2) 本年度(2023年度)の事業実施状況の報告と来年度(2024年度)の取組み」について、資料1・2を用いて説明。

討議内容は以下のとおり。

**(一般社団法人東京バス協会 二井田専務理事)**

- ・資料1のp.8に示された検討フローから、「池袋駅東口駅前広場のあり方」というかたちで、本格的な検討が進められることと理解した。そのフローの中で「駅前広場の管理組織の立ち上げ」とあるが、現時点でどのような組織を想定されているのだろうか。
- ・資料1のp.8には「池袋駅東口駅前広場のあり方」の検討体制案が示されているが、「東口駅前再編検討WG(案)」(以下、検討WG)ここにある交通事業者はどのような組織をイメージされているのか。当該の駅前空間は、多数のバス事業者が利用していることもあり、事業者あるいは協会も当事者として、協議を行う場に参加することを望むとともに、ぜひ関係するバス事業者の意見を踏まえた整備内容の検討をして頂きたい。

**(事務局)**

- ・これまで、駅前空間に関する議論の中で、クルドサック化の話題等が断片的に話されることはあったが、この一体的な整備をどのように進めていくか、具体的な議論には至っていない状況である。環状5の1号線の整備が間近に迫っており、この供用を契機に駅前空間の再編を進めていくことを想定している。この検討にあたっては、駅前広場に関わる皆さまで協議を進めていきたいと考えている。
- ・駅前広場の管理組織については、現時点で明確な内容は決まっていない。検討を進め、具体的な内容が見えてきたところで、その機能や空間の使い方に合わせて、適切な体制を構築したいと考えている。例えば、エリアマネジメント組織によって一体的に運用する、機能に合わせて事業者各社で対応していただくなどが考えられるが、具体的な体制はその時の実態に合わせた体制とすることができると良い。そのために、関係者の皆さまとの協議を行う場を設定したいと考えている。

**(中村会長)**

- ・検討WGの体制に示されている交通事業者には、当然のことながら、事務局もバス事業者とそれを統括する東京バス協会が含まれることを想定されていることと思う。
- ・管理組織について、まちづくり分野の中でエリアマネジメント組織を立ち上げて、都市空間の運用を行うことは一般的な手法である。都内においてそれがうまく機能している事例として、東京駅周辺の丸の内の仲通りが挙げられる。ここは、関係する商業関係者・三菱地所(地権者)・東京都・千代田区等が連携し、エリアマネジメント組織が機能することで、きれいな空間を創出し、それを活用した取り組みが行われている。
- ・我が国において、道路空間のマネジメントを行う際に、路線バス・高速バス・タクシー・一般車・シェアリングモビリティ等、多くの交通機能が混在する場所で、適切なマネジメントが行われている事例はほとんどなく、歩行者にとって如何に使いやすいかという視点が重要視されないまま、検討と整備が進み、運用されていることが多いように感じている。池袋駅東口は、そのような事例と同様に様々な交通機能を有しているが、

歩行者目線で使い勝手の良い駅前広場を創出するために、関係者間での協議・調整を進めていくことが求められる。先進的な前例があまりないので、協議・調整は苦勞することが想定されるが、これを一体的に取りまとめ、運用するためのマネジメント組織は必要になる。この組織体制についても、将来像が具体化されたタイミングで、どのように組織すべきか、関係者間での議論の中で決めることが望まれる。

- ・駅前空間の再編を検討するにあたって、そこに関わる事業者・組織の調整だけにとどまらず、そこを利用する人々にとって使いやすい空間とはどうあるべきかに踏み込んで、議論を進めていけるとよい。
- ・将来に渡って、今後も様々なモビリティが登場し、その使われ方も変化していくことが予想される。また、池袋駅には都内で最も利用者の多い路線があったと記憶している。このような交通の特徴や池袋駅ならではの良さを加味して、より良い空間の創出のために取り組んでいきたい。

#### (豊島区商店街連合会 加藤氏)

- ・大きな広場空間を整備することを想定されているようだが、歩行者の視点では、駅からバスやタクシーの乗降場所までの移動距離が伸びてしまうことを懸念する。その利便性を考えてほしい。
- ・また、広い広場が創出されると、そこを自転車や電動キックボードの往来が激しくなることが危惧される。そうすると、歩行者にとっては安全な空間ではなくなってしまうので、歩行者が移動しやすい空間とするために自転車等をどう規制していくのかを検討する必要がある。
- ・それ以外に、駅前広場ができることで、どこで荷捌きをすればよいのか、詳細なことは商店の方々も含めて、調整していかなければならない事項であると認識している。

#### (事務局)

- ・駅前広場整備後の荷捌き車両の対応は事務局でも課題のひとつと捉えており、検討フローで示すとおり、今後、関係者間での協議を経て、荷さばきルールの更新と運用を考えていきたい。
- ・歩行者優先の空間にしていくことを目標としているので、例えばしかるべき場所に自転車等の駐停車場所を設ける等、自転車等の移動動線を誘導できるような規制、ネットワークの構築を目指したい。将来においては、電動キックボードをはじめとして様々な乗り物が利用されるようになると想像されることから、動向を見つつ、関係者との議論の中で柔軟な対応を検討していきたい。

#### (中村会長)

- ・駅前広場において、バスのロータリーが広いために歩行者がかなりの距離の移動を強いられているケースはある。このようなケースは望ましくなく、駅前広場は歩行者が目的とする場所に迷わずにまっすぐいけるような姿を目指すべきである。その優先順位を考

える段階において、まずは歩行者の動線を考慮すべきで、その結果、自動車や自転車が遠回りしたり、多少我慢をする場面が発生する可能性があることは許容していくことが求められる。現実的には様々な制約条件で達成できないことは多々あるものの、まず目指すべき方向性としては、歩行者を優先とした空間づくりであると考えている。

- 各地で駅前広場やそこに続く通りが整備されているが、必ずしもベストな事例は多くはなく、そこからどのようなことが課題になっているのかを学ぶことができる。池袋駅東口の駅前空間においては、そのような先進事例から課題を整理し、その対応策を検討することでより良い空間づくりをしていけるとよい。
- 電動キックボードは、世界的に見れば車両として車道を通行することが一般的で、一部、歩道空間での利用を認めているのは日本ぐらいだったと記憶している。これは現在の実態を鑑みて、慎重なルール作りがなされた結果であると考えている。ただし、今後数年のうちに、このルールが変わることも想定されるし、事務局から指摘のあったような新たなモビリティの登場も想像され、絶えず変化していく事項だと考える。この取り扱いについては慎重になるべきだが、どの場合においても、歩行者優先という思想は変えてはいけない。それを踏まえて、変化するモビリティに対して必要な機能・設備を検討していけるとよい。
- 駅前広場として整備する空間の範囲が決まり、導入すべき機能・設備が具体化されてからが関係者間における協議の正念場になると想像するが、ぜひ、駅前広場の利用者にとってより良い空間を目指すことを共通の目標として、引き続き議論と調整をしていくことができるとよい。

**(警視庁 交通部交通規制課 都市交通管理室 中川室長)**

- 資料 2 の p.15 に示すとおり、事務局より来年度に実施予定のパーキングメーターの「貨物車専用「駐車可」規制」の試験実施についてご説明を頂いた。警視庁として、物流業界の 2024 年問題の存在も踏まえ、貨物車両への対策は力を入れているところである。その中であって、荷さばき車両についても対策を講ずべきひとつの課題であると認識している。この試験実施は、貨物車専用として整備する路肩の駐車マスを一般車が利用している実態に着目し、規制内容を変えることで、適正な運用を図ろうとするものである。
- 池袋駅の東口周辺地区は、かねてより荷さばき車両対策に精力的に取り組んで頂いているエリアであると認識している。今回の試験実施を行う場所を選定するにあたり、当該地区のような活動の素地がある場所であれば、効果が得られやすいのではないかと想定しているところである。試験実施にご協力頂けることに感謝を申し上げる。うまく成果が得られるように、尽力していきたいと考えている。
- 様々なところで整備や開発の将来像が絵として示されるが、道路上に歩行者・自転車・自動車等のいろいろな交通が混在しているものが提示されると、ウォーカブルな都市を目指すうえでこのような空間は果たして正しいのか、と考える。交通管理者の目線では、

歩行者の安全性をいかに守るのが重要であり、自転車も含めて歩道が歩行者のための空間になるように取り組んでいるところである。

- ・一方で、駅前の空間はバスやタクシー、駅の駐車場を利用する人など、様々な交通利用者が存在するため、ウォークブルという名のもとに、歩行者以外が置き去りにならないように検討を進める必要があると思う。この課題については、ぜひとも関係者間での協議の中で、どちらかに偏らない両立した空間の整備ができるよう、その将来像を共有することを望む。令和6年度の検討は、これまでの議論の内容を素地として、より具体的な内容について議論を進めていけるとよい。そのために、警視庁としても積極的な協力をしていきたいと考えている。

(中村会長)

- ・ご意見のとおり、今後はより具体的な議論を進める必要がある。引き続きのご協力をお願いしたい。

(豊島区観光協会 前原常任理事)

- ・池袋駅の地下通路が往来できる時間帯において駅前広場は歩行者にとって憩いの場になる一方で、終電～始発の駅地下通路が通れない時間帯についてのケアも設計段階から考慮していただきたい。
- ・また、ベビーカーが地下通路から地上に上がるためには、現状ではエレベーターを使うしか方法がないにもかかわらず、そのエレベーターに乗れずに長時間待たされている姿もよく見かける。将来、地下結節空間を作るのであればスロープの設置もぜひ検討していただきたい。

(事務局)

- ・駅の改善について、駅コア整備方針に基づき豊島区池袋駅周辺地域再生委員会の中で取り組んでいくこととしたい。一方で、当該の整備事業は長期に渡る時間を要するものなので、現況でも改善できる対策を検討していく。

(中村会長)

- ・終電～始発の時間帯においても、池袋駅周辺を行き来する人々がいるとの示唆であるため、実態を捉えつつ、必要に応じて対処することが求められる。
- ・エレベーター待ちをする車いすやベビーカー利用者の姿は様々なところで見かける。池袋駅において、すぐにできる対策のひとつとして、日中の時間であれば商業施設のエレベーターを利用させて頂く等の関係者間調整を行うことも想定されるが、一方で中長期的な視点でバリアフリーに配慮したルートを整備することを検討する必要がある。
- ・本来、スロープを使うと遠回りになるような設計は望ましくないため、設計段階から検討できるのであれば、それをメインとした空間づくりが望ましい。バリアフリーと似た概念で、ユニバーサルデザインというものがあるが、これは誰もが利用できるものを作るという考え方であり、これに基づくと、車椅子利用者のためにスロープを作るのでは

なく、誰もがスムーズに移動できる空間としてスロープメインとして空間を構成する方向性が望ましい。

(中村会長)

- ・他にご意見もないようなので、この議事における意見交換を終了としたい。最後に、皆さまからの意見を総括して、当該地区が荷さばき車両を運用するためのよりよい交通環境を先導する地区として、あるいは都市部の駅前空間として交通機能と両立した歩行者のための空間の良い事例となるように、今後とも引き続き、関係者のみなさまにはご協力をお願いしたい。

### ○報告 1) 池袋地区駐車場整備計画の改定について

事務局より「報告 1) 池袋地区駐車場整備計画の改定」について、資料 3 を用いて説明。質問内容は以下のとおり。

(中村会長)

- ・カーブサイドという単語は一般的な用語になっているだろうか。カーブサイドの活用に関しては、確かアメリカにおける取組み・考え方が発祥だったと認識しているが、ここでは車道空間だけではなく、縁石を挟んだ車道・歩道側を一体的に捉えることを示す概念だと思われる。当該計画におけるこの用語の使われ方は、これとは異なる内容であるため、その点は留意が必要である。
- ・一方、この用語が用いられたことには意味があって、駐車場整備計画で路外の駐車場だけではなく、カーブサイド(路肩)の使い方と駐車場の整備・活用を一体的に検討することが示されたことが重要な内容である。路上・路外の駐車場所を一体的に捉え、より良い対策の実施に繋がっていくことを望む。
- ・池袋地区駐車場整備計画の内容は、本来はそれ単独で成立するものではなく、池袋の駅の基盤、周辺の交通、駐車場、自転車、歩行者、バス、タクシーのそれぞれの要素と繋がっていて、一体的な検討が求められるものである。この計画においても、本来はそれらがつながっていて、その一端を示す計画であることを示していけるとよい。対外的な説明において、それぞれが単独に進むような印象とならないように留意いただきたい。

## VII. その他

(事務局)

- ・次回の交通検討部会の開催は、令和 6 年 10 月頃を予定している。詳細については決まり次第、別途連絡する。
- ・本日の議事録につき、近日中に確認のお願いを連絡させていただく。

以上