

### 第3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：令和元年6月3日（月）16:00～17:30

II. 場 所：豊島区本庁舎 8階 議員協議会室

III. 部員名簿：

区分	所属・役職	氏名	備考
部会長	横浜国立大学 教授・副学長	中村 文彦	
副部会長	東京大学 工学研究科 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	
部員	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官	青柳 太	
〃	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官	奥田 謁夫	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	高橋 竜太郎	代理
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	長尾 肇太	代理
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長	江水 淳	
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長	神子 信之	
〃	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長	水飼 和典	代理
〃	警視庁 交通部管理官 都市交通管理室長	椎名 啓雄	
〃	警視庁 池袋警察署 交通課 課長	三橋 仁美	
〃	警視庁 目白警察署 交通課 課長	和田 誠	代理
〃	警視庁 巣鴨警察署 交通課 課長	塩田 竜也	
〃	一般社団法人東京バス協会 常務理事	二井田 春喜	
〃	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部 施設管理課長	玉田 隆広	
〃	東京商工会議所 豊島支部 会長	鈴木 正美	
〃	豊島区商店街連合会 会長	足立 勲	代理
〃	豊島区町会連合会 副会長	塚田 義信	
〃	豊島区観光協会 名誉会長	齊木 勝好	
〃	豊島区 副区長	呉 祐一郎	
〃	豊島区 都市整備部 部長	奥島 正信	欠席
〃	豊島区 土木担当部長	原島 克典	欠席

#### IV. 議事次第

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議事
  - 1) 第2回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会議事の確認
  - 2) 池袋副都心交通戦略の更新について（資料1）
  - 3) 南北区道の歩行者優先化について（資料2）
4. その他
5. 閉会

#### V. 配布資料

##### 議事次第

資料1：池袋副都心交通戦略の更新

資料2：南北区道の歩行者優先化の検討

第2回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会 議事録

ハレザ池袋 パンフレット

#### VI. 議事概要

##### ○開会

##### (事務局)

- ・開会に先立ち、最近の池袋駅周辺のまちづくりの動向について簡単に紹介する。
- ・まず5/24に、旧庁舎跡地で開発が進められていた「東京建物 ブリリアンホール（芸術文化劇場）」の竣工式・内覧会が開催された。さらに、ハレザ池袋オフィス棟のオープンや、中池袋公園・池袋西口公園等のリニューアル等、2019-2020年の間で22のプロジェクトが進行中である。
- ・また、池袋駅周辺には4つの公園を活用した回遊性のあるまちを目指すため、各々の箇所で開催を進めると同時に、4つの公園を結ぶ赤い電気バス「IKEBUS」の運行も開始する。
- ・駅周辺の再開発事業では、東池袋一丁目地区、造幣局跡地、池袋西口地区等、新たなにぎわいを生むような開発が多くある。
- ・このような流れの一方で、高齢者ドライバーによる死亡事故も発生している。ハレザ池袋のオープンにより、南北区道の歩行者数も増加すると見込まれており、歩行者優先化は喫緊の課題と考えている。
- ・事故が起こってから対応するのではなく、事故を未然に防ぐため、池袋エリアの開発や歩行者の増加を見据えながら、今後も歩行者優先のまちに向けて交通施策の取り組みを進めていく。

## ○部会長挨拶

(中村部会長)

- ・池袋副都心交通戦略は、池袋駅の東口をどうするか、LRTを導入するためにまちづくりをどうすべきかからスタートした。しかし、LRTはあくまで交通手段であることから、『交通戦略の目標は何か』を明確にすべく、「池袋のあり方を考える」を定め、目標に向けて順調に進めているところである。
- ・先日、国際交通安全学会やいくつかの財団等で共同プロジェクトを用意し、ニューヨーク市の元交通局長のジャネット・サディク＝カーン氏に講演いただいた。なお、NYの交通局は日本でいう都市整備局と交通局等が合わさった、都市交通全般を担う部局である。
- ・カーン氏は2007年～2013年の間に、70か所の歩行者空間化を実現した他、自転車道を約100kmから600km以上に延伸(道路空間を車から歩行者・自転車に開放)、バス専用レーン・バス専用道路を何十km整備する等、交通問題に積極的に取り組んだ。なお、講演内容はTED (Technology Entertainment Design) でも公開されている。
- ・このように、ニューヨークの他にもロンドンやパリ等、世の中全体で歩行者を優先する機運が高まっている。その中で東京の池袋がどこまで進められるか。池袋はEVバスの運行や旧区役所周辺の再開発が具体的に見えており、チャンスのあるまちである。
- ・この場所で、少しでも地域が納得できるもの、地域の発展に資するものができればとの思いで取り組みをこれまで続け、今回も引き続き部会長を務めることができ光栄に感じている。引き続き本部会においても、事務局より提示される内容について、より池袋を良いまちとするため、皆様の忌憚のない意見を頂戴したい。

## ○傍聴者の確認

(傍聴者なし)

## ○資料の取り扱いについて

- ・資料2は公開、資料1・第2回交通検討部会議事録は非公開とする

○事務局より「第2回池袋駅周辺地域再生委員会・交通検討部会議事の確認」の説明  
討議内容なし。

○事務局より「資料1：池袋副都心交通戦略の更新」の説明  
討議内容は以下のとおり。

(中村部会長)

- ・専門家の立場として言うならば、国から示された3つの指標で本当に戦略目標の達成状況、施策実施の効果を的確に表すことができるかはわからないが、今は議論しない。
- ・国から示されたKPIの3つの指標について、内容を交通戦略に反映させること、および反映に向けて集計等を進めることでよいか。

(一同)

- ・異議なし

(中村部会長)

- ・学者としてのコメントだが、まちの価値が上がるというのは、沿線の店舗等の賃料や地価が変化することである。様々な人がその価値を認めると賃料や地価が上昇することから、まちの価値の指標に活用することがある。
- ・また、歩行者の滞在には多様性がある。まちが多様な使われ方をすることは、まちづくり側で見ると良いことである。多様性がなく同じ個所を同じ方向に移動するだけでは、それは交通量が多くてもまちとしての魅力があるとは言い難い。
- ・これらの点を踏まえると、KPI指標の調査の際は、池袋が新宿・渋谷にはない魅力を持ち続けており、かつ池袋駅周辺で働いている人も駅周辺で生業をして良かったと感じられる方向に持っていけるような指標にできるとよい。

## ○事務局より「資料2：南北区道の歩行者優先化の検討」の説明

### (椎名部員)

- ・資料2のp.30において、南北区道の荷さばき車両が南北区道の両側の道路に移った際、停車場所は確保できるとあるが、停車の場合は5分以内に荷さばきをしなければならない。しかし、横持の移動等を考慮すると5分以内での荷さばき実施は厳しい印象がある。
- ・この検討には横持の移動を含め、5分以内に荷さばきが可能か考えられているか。
- ・現場を見ると、停車可能場所とされている赤の箇所以外にも停めている自動車があるが、資料に示されている停車台数は、停車可能場所以外に駐停車している自動車も入っているのか。
- ・ユニクロ・ラウンドワン駐車場の使用ができなくなった際の隔地先は確保できるのか。

### (事務局)

- ・停車時間5分では、横持距離100mを移動しての荷さばきは難しいと考えている。
- ・当該頁の検証目的は、前回の部会において「南北区道を車両通行規制した場合、南北区道上で荷さばきをしていた自動車が左右の道路に流れ、自動車があふれるのではないか」とのご指摘をいただいたため、周辺道路において自動車があふれる可能性があるかを検証したものである。
- ・今後の対策として、路外駐車場の確保が難しい場合は、停車可能場所の中でパーキングメーター等の設置の検討も必要と認識している。
- ・資料に示している停車台数は、駐車可能場所以外に駐停車した車両も含まれている。
- ・ユニクロ・ラウンドワン駐車場の隔地先については、WACCAやサンシャイン等の大規模駐車場を中心に、周辺の駐車施設等を確認しながら現在検討を進めている。

### (椎名部員)

- ・パーキングメーターの設置も考えているとのことだが、過年度の社会実験で実施した路外の駐車場を借り受けて荷さばき駐車場とする施策はできないのか。
- ・パーキングメーターは時間を区切って駐車を認めるという規制の方法だが、過去の社会実験で店舗の目の前にメーターを設置した際、店舗側との調整がつかず、結果として地元との調整のハードルが高かった例がある。駐車スペースとして路上を使うことは、机上の検討だとしても難しいだろう。
- ・停車可能場所以外に駐車した車両の台数はデータを信用するしかない。しかし、停車可能場所にすべての車両が収まるかを検証する場こそが社会実験と認識している。車両通行規制をするならば、社会実験で停車可能場所に車両が収まるかを確認するか、荷さばきドライバーに体験してもらい、荷さばきスペースの利便性等を確認することが必要と考える。
- ・隔地駐車場については、WACCAやサンシャインの駐車場は規模の大きい駐車場であることから、既に他の施設の隔地駐車場となっている可能性もある。そのため、付置義務以上にスペースが余分にあるかについても確認すると良い。

(中村部会長)

- ・5分以上の停車は違反だが、実証実験の結果を見ると5分以上停車している自動車が複数認められる。これらをなぜ取り締まることができなかつたか教えていただきたい。

(椎名部員)

- ・人手不足という状況もあり、すべてを取り締まることができていない。

(中村部会長)

- ・理想は全ての人が道路交通法を遵守することである。しかし、片方では法律を守って荷さばきをしている人がいる中で、もう片方で守らない方々もいる。さらに、現実的には全ての違反を取り締まることが難しいという状況を我々はどう認めるかが課題である。
- ・長時間駐車しなければ荷さばきができない実態がある中でこの課題をどう解決するかだが、一番の理想は路外駐車場の確保して誘導することである。
- ・今日の整理では、目標は路外駐車場の確保を考えているが、路外駐車場の確保が厳しい時は路上で荷さばきをさせるという解釈ができるがよいか。

(事務局)

- ・理想は路外駐車場を設けての誘導だが、短期間にどこまで施策を展開できるかという問題もある。そのため、短期施策として一旦は路上で荷さばきをさせ、長期施策として路外駐車場の設置を進めていくという方法もできないか検討している。

(中村部会長)

- ・短期施策と長期施策の線引きがいつ頃かにもよるだろう。明治通り沿いの開発が進み、荷さばきスペースが確保できた頃に荷さばき車両を誘導すると想像できるが、それまで路上荷さばきが認められていた状況から、荷さばきスペースへ一斉に切り替えることは、既得権等も考慮すると相当な労力を要すると推測される。

(椎名部員)

- ・実態に即した対処方法として、道路上に駐車しても安全上支障がないものを構造的に用意いただければ、交通規制のかけ方としてメリハリをつけることは可能である。一例としては、現在の取り組みとして、駐車禁止を解除するところもある。
- ・パーキングメーターは料金負担を求めるため設置が難しいという場合において、安全な場所に迷惑にならないよう短時間に停めてもらうというルール等が浸透しているのであれば、駐車規制をかける必要はないと判断し、規制を解除することも可能である。
- ・南北区道においても、荷さばきルールとして同様のことが実現できるならば、規制解除も可能性としてあるが、ルールの対象となる店舗・荷さばき車両が多いことや、地域の荷さばきのコントロールが容易でない等の事情もあるため、ハードルは高い。ただし、交通戦略上での荷さばき車両の位置づけや地元との協力が取り付けられるならば可能性はゼロではない。

(中村部会長)

- ・地区で荷さばきをどうするかというストーリーがあれば、交通規制の解除が可能であることは把握した。

(事務局)

- ・ 駐車禁止を解除するための荷さばきルール等については、情報をいただきながら、可能性について引き続き協議させて頂きたい。

(大沢副部長)

- ・ 既存施設への車両誘導の施策として、区有地等への誘導も考えられるが、南北区道周辺に区有地や公共用地等はあるか。

(事務局)

- ・ 中池袋公園以外で、南北区道周辺に区有地・公共用地等はない。

(大沢副部長)

- ・ アイデアレベルの提案だが、中池袋公園を普段は公園として利用できるようベンチ等を設置しておき、12時～19時の間はベンチ等を撤去して荷さばき駐車場にするというような、公園の使い方にタイムシェアリングのような工夫を加えることで荷さばきスペースを確保することは可能か。

(事務局)

- ・ 区としては池袋駅周辺の公園は「人が集まる場所」を目標としている。中池袋公園も、ハレザ池袋が開業するとより多くの人が集まることが想定されるため、来街者のための公園としたいと考えており、自動車は極力排除する方針でいる。

(中村部長)

- ・ 場所のタイムシェアリングという発想の前提には、荷さばきの時間を変更してもらい、かつ公園の敷地を譲ってもらう必要がある。また、敷地が用意できる時間は限られるため、任意の時間で荷さばきはできない。そのため、荷さばきドライバーにも時間変更等の対応が必要となる。
- ・ 次に上記の議論を誰が行うかだが、このままでは公園をベースにまちづくりを考える方々は提案する可能性が低く、我々も駐車場の場所だけで荷さばきスペースを探そうとするため、議論が発生しない。
- ・ 公園としての方針は理解できるし、公園敷地を24時間確保しなければならない必要があるなら良いが、24時間すべてのスペースが公園敷地である必要があるか、荷さばきスペースとして敷地の一部分を譲ることで荷さばきの問題が解決できる可能性があるかは考えても良いだろう。

(三橋部員)

- ・ 南北区道の両側の道路に16台の停車スペースが確保可能というのは実験結果を元にした仮定の検証だが、元々駐停車している自動車も考慮すると、16台分の停車スペースがあったとしても厳しいと感じる。また、駐車禁止を解除するという話もあるが、実際は難しいだろう。
- ・ 所轄警察署としては、早急に路外に荷さばき専用の駐車場を確保していただきたい。

(事務局)

- ・ 荷さばき専用の場所を確保することがベストと考えているが、早期に実施できるかという懸念もある。長期的な施策と短期的な施策を組み合わせ、安心して荷さばきができる場所が提供できるよう検討している。

(中村部会長)

- ・16台同時に9時間も南北区道へ駐車してはいないため、ある時間帯の瞬間の台数分のスペースがあれば良い。しかしそれが本当に実行可能かは検討の必要がある。
- ・しかし、三橋部員も言ったように、最終目標は路外駐車場の確保である。路外駐車場の確保は長期施策ということだが、短期施策でも路外スペースの確保方法について、しっかりと理屈の整理をしていただきたい。
- ・繰り返しの確認だが、16台のスペースがなければならぬという議論ではなく、ある時間帯の瞬間の台数分が確保できれば良いという認識でよいか。

(事務局)

- ・その通りである。

(中村部会長)

- ・台数を観測した日は16台だったが、毎週日曜日同じことが起きる保証はあるか。

(事務局)

- ・毎週起こる保証はない。

(中村部会長)

- ・この日が特殊な日で偶然台数が少なかった、あるいは多かった可能性があるため、16台という数字はあくまで目安である。また、値が過大推計か過少推計かは既存データでは判断できない。そのため、実際の設計や荷さばきの運用案を考える際は、多少の余裕をもって考える必要がある。
- ・今回設定された3つの課題をまとめると、『南北区道の車両通行規制により迂回する車両への影響』は大きな問題はなし。『荷さばき車両への影響』は、限られたデータの中でどう整理するか、短期施策として何を行うかのメニューがいくつか必要である。また、いずれのメニューを実施する場合でも、地域の方々と区役所とで方針を決めながら、警察と協議を継続する。『ユニクロ・ラウンドワンの時間貸し駐車場への対応』は現在調整中だが、大規模小売店舗立地法に則り、どのような施策が可能か整理する。仮にイレギュラーな対応をする場合は、都担当部局との調整が別途必要である。
- ・荷さばきスペースの確保は、論理の整理と南北区道とその周辺の将来像、および目標となる将来像に達するのはいつかの整理が必要である。さらに、目標達成に向け必要となる社会実験等を踏まえつつ、地域・警察と協力して進めていく。
- ・冒頭にも言ったが、池袋の地区において歩行者空間を確保することが絶対大事だということとは理解おり、これまでも議論を続けてきている。
- ・ハレザ池袋がグランドオープンすると、今の全体の世の中の流れを考えると、歩行者の流動も大きく変化する。また、グランドオープンまで安全確保のため力を尽くさねばならないと考えている。また、安全確保という意味では、警視庁にも協力をいただき、調整を続けていただきたい。

- ・これは部会長としての意見だが、スケジュールでは次回の部会は実証実験の前となっているが、今回議論した内容について、次の会のみで内容を承認することは後々のことを考えても懸念が残る。荷さばきの問題については重要な課題であるため、議論する回数を増やすべく、部会の開催頻度を上げたいと考えている。
- ・委員の方々については、会議の出席回数を増やすこととなるが、ハレザ池袋のグランドオープンというゴールまでの間に、顔を合わせしっかりと議論をしておきたいので、会議の開催回数を増やせるよう調整をお願いしたい。

(一同)

- ・異議なし。

(事務局)

- ・承知した。スケジュールにこだわらず、適宜部会を開催することとしたい。

(呉副区長)

- ・本部会にて不足している点を複数指摘いただき、歩行者優先化にはまだ課題が残っていると改めて感じた。
- ・その中でも交通規制を実施した時の周辺道路への影響については、中村部会長からも指摘いただいた通り、停車台数の確度が高くないため、警視庁も懸念しているのだと考えている。
- ・停車台数については、地元とも引き続き協議をしつつ、どうしても協力をいただけないのか、まだ努力が足りない部分があるかも含め、どのくらい影響がでる台数あるのかも明確に説明できるよう調査しつつ、どのような交通規制が可能かについて今後も議論できるよう検討を続けていく。

## Ⅶ. その他

(事務局)

- ・交通戦略の改定については、次回の部会で追加する指標について、具体的な数値目標等も示すことを考えている。
- ・次回の部会については、後日改めて連絡する。

以上