「（仮称）池袋駅コア・ゾーンガイドライン」に関するパブリックコメント実施結果について

- 案件名　（仮称）池袋駅コア・ゾーンガイドライン（案）について
- 意見の受付期間　令和元年11月1日から令和元年11月29日まで
- 意見の受付方法　メール5件、郵送1件　計6件
- 意見の件数　24件

意見番号	意見等の概要	件数	区の考え方
総論			
1	池袋駅コアゾーンガイドライン(案)は、 他地区よりコンセプトが明確でとても共感しました。 東口の都市化と西口の個性化を伸ばしつつ繋げる事で相乗効果が生まれ周辺へ良い影響を与える範囲が広がると思う。	1件	地域の将来像の実現に向け、今後もまちづくりを進めていきます。
2	「人間中心」と「人中心」という表現が混在していますが、同一内容であれば表現は統一した方がよいと考えます。	1件	「人中心」に統一します。
ユニバーサルデザイン			
3	ユニバーサルデザインを意識した街づくり・広場空間の確保・歩行者優先などに取り組んでほしい。	1件	今後もご意見を踏まえたまちづくりを進めていきます。
スポットや機能			
4	今後のインバウンドを意識した駅近に憩い施設があると嬉しい。 例えば「ザ・銭湯」 海外旅行者向けの日本的デザイン(富士山アート等)ゾーン と通常利用者向けのゾーンを分け 池袋駅通勤者も気軽に利用できるようなもの。	1件	まちなかに誰もが使える滞留空間や交流空間を増やしていくため、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ていきます。これらの整備を通じて、インバウンドにも対応した多様な空間を創出していきます。
5	池袋駅コア・ゾーンと周辺エリアの連携イメージについて（P8） ・地上のみでの機能連携図に見えるため、駅周辺の地下も含めた表現とすべき。 ・図中に記載の「新たな価値を提案する大型百貨店」は抽象的な表現ですが、どのような施設をイメージしているのか。	1件	池袋駅は、地下空間と地上の出入口との組み合せで構成されているため、ご意見を踏まえ、駅周辺の地下も含めた表現に改めます。本地域を際立出せる商業機能は、大型百貨店のみではありませんので、表現を精査します。
6	機能集積と連携について（P12） 「現在の強みである機能」と「不足している機能」とを整理し、戦略的に機能誘導していくことが必要ではないか。	1件	地域の強みであるアート・カルチャー機能を伸ばしていくために必要な要素として整理します。
大街区化			
7	道路ネットワークを考慮した街区の統合について（P18） 「地域の主要なネットワーク」と「サービス動線」の定義はどういったものでしょうか。地域内の道路の位置づけを示して頂きたい。	1件	地域の主要なネットワークとは、歩行者、自動車等の移動を支えるネットワークを指します。またサービス動線とは、物流、配送などに必要な動線を指します。
交通・ネットワーク			
8	歩行者ネットワークについて(P20) デッキや歩行者動線については、歩行者ネットワークとしての機能だけでなく、「居心地良く歩きたくなるまち」の実現に寄与すべく、道路、公開空地、沿道建物が一体となって、憩い・やすらぎ・にぎわい形成に資するゆとりある歩行者空間の形成を謳って頂きたい。	1件	(P16)「まちの賑わいを生む道路空間の活用」の中で、「道路と民地のパブリック空間との連携により、居心地がよく歩きたくなる空間のネットワークを形成する」と記載しています。
9	明治通りを二車線化とあるが、併せて明治通りと旧三越裏通りを南北に抜ける一方通行化とすることで、更なる駅前広場の拡大ができるのではないか。	1件	明治通りの通り抜けを抑制するため、旧三越裏通りの交通を確保する必要があります。このため、一方通行化は困難であると考えています。

意見番号	意見等の概要	件数	区の考え方
10	明治通り等の二車線で空いた自動車空間を歩行者や自転車に割り当てるとあるが、自転車は大前提として軽二輪車両であるのだから、歩行者と自転車の混在通行を認めるべきではない。 これを認めると接触事故や、歩行者優先の安全かつ滞留性のある空間が危険により損なわれるため避けるべき。	1件	明治通りの車線減少（4車線→2車線）や道路広場化を進め、まちなかに人中心の空間を拡大していきます。合わせて多様な交通モードとのバランスを図り、安全なネットワークを構築していきます。
11	駅前広場等まで自転車の走行が発生することを抑えるため、グリーン大通りの広場計画地先のパーキングメーターエリアを撤去して、駐輪スペースなどにあてるべき。 あわせて自動二輪車なども駐輪できるようにすることで、二輪車用の駐輪場設置費用は大幅に削減できる。	1件	主な自転車動線に近接する開発区域では、利用者視点に立った公共的な利用に対応する自転車駐車場の確保について検討を求めるなど、都市開発と連動して対策を講じています。
12	駐輪場の設置抑制 公共駐輪場は安価で便利だが、管理や違法駐輪による社会的費用の発生が懸念される。自転車駐輪場を自治体等公共機関が設置するのを停止し、今後は現在の道路をそのまま利用する方式を検討されたい。	1件	
	イケバス		
13	イケバスがとても可愛いので 西口方面の新しい道(西池袋通り、山手通り、みたけ通り、劇場通り周回など)にも将来延長いただけると嬉しい。	1件	運行ルートにいては、今後もまちづくりの動向等を踏まえ検討します。特に西口方面ではルート拡大に向けて進めていきます。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。
14	赤いバスについて EVはリチウム電池を搭載しているので事故がおきると爆発したり、漏電する可能性もあり人を助けようとして感電するリスクもある。	1件	電気自動車用としての安全基準を満たすバッテリーを使用しています。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。
15	赤いバスについて 19km/hという速度だとまわりの車の邪魔になり、まわりの車の燃費がわるくなり環境に悪いのではないか。	1件	IKEBUSの運行に関しては、交通管理者と協議のもと交通障害などに配慮したルート選定をしています。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。
16	赤いバスについて EVはエコというが、どこでCO^2を排出しているか、生産からリサイクルまでのエネルギー使用など考慮すると、逆にハイブリッドの方がエコということもある。ハイブリッドと天然ガス車にしたほうがよい。	1件	IKEBUSのCO^2排出量は、同程度の乗車定員である日野ポンチョ（ディーゼルエンジン）と比較すると1/3程度です。また、国や東京都においても環境に配慮した乗物として推奨しています。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。
17	赤いバスについて 区民の足にあまりならなく、区民から不評なので10台が壊れたらこの事業はやめるべき。	1件	IKEBUSは、A地点からB地点まで短時間で大量輸送を行う交通手段ではなく、池袋の新たな魅力を発見していただくための装置として導入したものです。区民の皆様をはじめ、地域を訪れた高齢者や障害者が気楽にストレスなく街を回遊できる乗物としてご利用いただけます。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。
	景観		
18	池袋駅西口再開発計画について 比較的前衛的なフォルムの建築物 ・東京芸術劇場 ・GROBAL RING に隣接することもあり トランスアメリカピラミッド 横浜ランドマークタワー　　等 その建物を望める場所で働きたい・遊びたい・住みたいと憧れるようなシンボル的なデザインになることを期待します。	1件	大規模な都市開発事業については、景観に関する協議を実施していきます。この協議を通じ地域の個性、特徴を踏まえた、景観形成を進めていきます。
	安全・安心		
19	交番の位置 池袋東口グリーン大通りの歩道に交番があるが、その裏手が陰になり扉が閉まっていました。歩行者が歩きやすいため店舗の列に並べるように変えるべき。	1件	将来的には、東口の交通広場の集約化やグリーン大通りの広場化を計画しています。その際には、周辺街区や道路の役割を見直すとともに交番の位置についても検討していきます。

意見番号	意見等の概要	件数	区の考え方
次世代モビリティ			
20	IKEBUSのシステムを進化発展させて、交通結節点である池袋駅街区に次世代型交通ターミナルの導入を図ることが、ガイドラインの目標年次である2035年を見据えたまちづくりに必要となる。	1件	今後は、様々な技術の進展や実用化が急速に進み、都市に求められる機能・空間が変化していくことが予想されます。こうした日々進化する技術を積極的かつ柔軟に取り入れ、人中心の居心地のよいまちを実現していくために、関連事業の進捗状況の他、民間都市再生事業の動向や特区活用状況等、さらに交通や情報に関する技術的などの進捗等に応じて、本ガイドラインを更新していきます。
今後の展開			
21	今後、南デッキや南池袋BC地区再開発が進むと池袋駅南側地域への人の流入が予想される。この地域のコアゾーン範囲拡大や新たな街づくり方針を打ち出すべきではないか。	1件	池袋駅周辺地域基盤整備方針2018では、エリア内に池袋駅と東池袋駅の2つのコア・ゾーンを設定しております。本ガイドライン策定後は、東池袋駅周辺の検討を進めていきます。
その他			
22	過度なビル看板や広告は美観を損なうので規制してほしい。音を出しながらの広告トラックも規制すべき。	1件	東京都屋外広告物条例では、屋外広告物を掲出できる区域を定め、屋外広告物の規模（高さ又は面積）も制限しています。 また、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例では、商業宣伝を目的とした拡声機の使用についての遵守事項が定められています。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。
23	屋上看板などの規制 屋上看板設置のため使っていた金属パイプが落下し、歩いていた男性に当たり死亡した事故が起きました。私は以前から、屋上看板は地震時に危険だと思い意見にも書いてきました。地震だけでなくこのごろ台風は大型化し、看板など飛ばされたら危険なので屋上看板を規制すべき。	1件	屋上看板などの屋外広告物を設置する場合、一定規模（高さ又は面積）を超えるものについて東京都屋外広告物条例で定める専門的資格を有する「屋外広告物管理者」の設置を義務付けています。 また、屋外広告物の許可を更新する時には点検報告書を提出することとし安全性を確保しています。 また、高さが4メートルを超える看板などは、建築基準法で構造などの安全性について、設置工事を行う前に確認を受ける必要があります。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。
24	安全安心のための防犯カメラなどの設置 　地域の国際化に伴い、治安悪化も感じるので、防犯カメラなどを設置してほしい。	1件	区では、東京都と連携して、町会や商店街が主体となって設置する防犯カメラの設置費用の補助事業を実施しています。 今後も、治安情勢等を踏まえ、警察と連携して、補助事業を活用した防犯カメラの設置について、町会等に働きかけていきます。 なお、ご意見は関係部署で共有いたします。