

会 議 録

◇詳細—都市計画課（交通政策グループ） 電話03-4566-2635

| | | |
|--------------|-----|--|
| 付属機関又は会議体の名称 | | 池袋副都心都市交通戦略委員会（第6回） |
| 事務局（担当課） | | 都市整備部 都市計画課 |
| 開催日時 | | 平成28年7月21日（木） 17時30分～19時20分 |
| 開催場所 | | 豊島区役所本庁舎5階 会議室507・508 |
| 議題 | | （1）今後の展開と本年度の取り組みについて（審議） （2）実証実験結果の報告（報告） （3）平成28年度の取り組み |
| 公開の可否 | 会議 | ■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 |
| | 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 豊島区行政情報公開条例第7条（5） |
| 出席者 | 委員 | 横浜国立大学理事（国際・広報担当）・副学長中村文彦（委員長）（欠席）、日本大学理工学部土木工学科准教授大沢昌玄（副委員長）、イーグルバス株式会社顧問坂本邦宏（副委員長）、国土交通省都市局街路交通施設課企画専門官（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、東京都都市整備局都市づくり政策部開発計画推進担当課長（代理）、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長、東京都都市整備局都市基盤部物流調査担当課長、東京都都市整備局都市基盤部交通プロジェクト担当課長（代理）、東京都都市整備局都市基盤部街路計画課長、東京都建設局道路管理部路政課長、東京都建設局道路管理部保全課長、東京都建設局道路管理部安全施設課長、東京都第四建設事務所管理課長（欠席）、警視庁交通部管理官都市交通管理室長、警視庁池袋警察署交通課課長、警視庁目白警察署交通課課長、警視庁巣鴨警察署交通課課長、一般社団法人東京バス協会常務理事（欠席）、財団法人東京タクシーセンター調査管理部施設管理課（欠席）、東京商工会議所豊島支部会長、豊島区商店街連合会会長（欠席）、豊島区町会連合会会長（欠席）豊島区観光協会会長（欠席）、豊島区副区長（欠席）、豊島区都市整備部長、豊島区政策経営部長、豊島区都市整備部土木担当部長 <div style="text-align: right;">（以上）</div> |
| | 事務局 | 豊島区都市整備部交通・基盤担当課長、豊島区政策経営部企画課長（欠席）、豊島区政策経営部財政課長（欠席）、豊島区都市整備部都市計画課長、豊島区都市整備部再開発担当課長（欠席）、豊 |

| | |
|-----|---|
| | 島区都市整備部建築課長（欠席）、豊島区都市整備部建築審査担当課長、豊島区都市整備部道路管理課長、豊島区都市整備部道路整備課長、豊島区都市整備部交通対策課長 (以上) |
| その他 | 株式会社トーニチコンサルタント |

審議経過

議事

○副委員長挨拶

- ・最近では南池袋公園がオープンし良好な空間ができた。池袋にあるこれら「点」を活かしていくためには、交通ネットワークが鍵となる。交通戦略では池袋の将来像を実現していくには荷さばき対策が必要、との観点から、昨年度に実証実験を行った。
- ・今回の委員会では、昨年秋に実施した荷さばき実験の結果の報告と、次年度以後のスケジュールの確認となる。

○傍聴者の確認

(傍聴者無し)

○人事異動に伴う新任委員の紹介

○資料の取り扱いについて

- ・委員会資料一式は公開、参考資料は非公開とする

○事務局より「資料1. 今後の展開と取組みについて」の説明

討議内容は以下。

(委員)

- ・歩行者の優先化や駐車場整備計画の策定にあたり、荷さばき対策が重要になるという認識を得た、とあるが、具体的な荷さばきの対策は既に考えられているのか。

(事務局)

- ・将来明治通りの自動車の通行を遮断したときに迂回路となる旧三越裏通りと東栄会本町通りについて、路上駐車を排除した場合に将来明治通りを遮断したときの交通量を捌ける交通容量が確保できるかという検証を行うため、昨年度、路上駐車車両を抑制するとともに荷さばき車両を路外駐車場（荷さばきスペース）へ誘導する実験を行った。
- ・実験より、旧三越裏通りと東栄会本町通りの路上駐車は減少したが、確保した荷さばきスペースの利用が見込みよりも少なかったこと、周辺の細街路などに路上駐車が増えたところなどが課題として挙げられる。このため、地区全体で荷さばき対策を考えることの必要性が明らかになった。そのため、路外にどの程度の容量の駐車を確保するのか、場所はどのように配置するのかなどを決めていくため、駐車場整備計画を今年度と来年度の2か年かけて検討・策定する。

(委員)

- ・資料1、p.1のエリアマネジメントに係る道路法の特例について、グリーン大通りのどの部分が認定されているのか。また今後その他の道路に展開する考えはあるか。

(委員)

- ・オープンカフェを実施した東口五差路交差点～東池袋交差点の区間の歩道両側で認可

を得ている。今後の展開としては、グリーン大通りから南池袋公園に接続する区間の道路に拡張することを考えている。

(副委員長)

- ・資料1、p.1の緑色の点線は何を示しているのか。

(事務局)

- ・過年度に検討しているLRTの基本構想より、現時点で有力と考える路線を示している。

(委員)

- ・本年度の取り組みにおいて、歩行者優先化の実験で時間帯規制をかけて実施したいとあるが、規制をかけるというのは「お願い」という形なのか、あるいは道路交通法に基づく交通規制をするのか、どちらを考えているのか。

(事務局)

- ・具体的な規制方法については交通管理者・地元関係者の意見を聞き協議・調整をしたい。今年度実験を行うサンシャイン通りは、本実験対象区間（明治通りとの交差点から旧三越裏通りの交差点まで）以外の区間（旧三越裏通りとの交差点から環状5の1号線までの区間）は、既に土日の午後に車両通行規制となっている。このことと同じような自動車の通行抑制を考えている。

○事務局より「資料2. 実証実験結果の報告」の説明

討議内容は以下のとおり。

(委員)

- ・本実験にて路上駐車が減少したとあるが、路上駐車が減ったのは実験実施を事前に周知していたからであり、期間を設けたうえでの実験であったことから協力が得られたのではないかと。これまでの経験では、駐車取り締まりをしてもなかなか路上駐車が減らないのが実情である。
- ・仮に恒常的に路上駐車車両を減らすにはどうすればよいと考えるか。

(事務局)

- ・実証実験が2週間あるからその間だけ協力するという意識が働いたという可能性は否定できない。しかし、実験に対して非協力的なドライバーが大半ではないかという想定もあった中で、実際は多くのドライバーが協力してくれた。ある程度の周知をすれば協力してくれるということが判明したことは本実験の成果の一つであると考えている。
- ・今後の課題としては、どのようにしてドライバーに路上駐車に対しての問題意識を持ってもらうかという点がある。この点に対しては、荷さばきスペースの確保やドライバーへの意識啓発が大切であり、事業者や荷主から運送事業者へ働きかけを行ってもらうようアプローチすることも必要であると考えている。

(委員)

- ・旧三越裏通り・東栄会本町通りの路上駐車台数の増減は資料2、p.16、周辺道路の路上駐車台数の増減は資料2、p.18に記載されているが、これらを合計した、実験のエ

リア全体での駐車台数の増減を示した数字などはないか。

(事務局)

- ・ p.19 の図にて実験エリア全体の概ねの増減を整理しており、旧三越裏通りと東栄会本町通りで減少した貨物車・乗用車の行き先とその台数を掲載している。この図から、エリア全体の総数として路上駐車台数が減っている状況が確認できる。

(委員)

- ・ p.19 の図では、旧三越裏通り・東栄会本町通りで減少した路上駐車台数とそれらがどこに移動したかが矢印と台数で示されているが、これらの数字を合計すると全体としては減少しているという理解で良いか。

(事務局)

- ・ その通りである。

(委員)

- ・ 駐車台数の全体数が変わらないとすれば、実験対象から減った分はどこかで増えているはず。実験エリア全体として減ったというのは、実験をやると周知したことにより、このエリアでの路上駐車はやめようとドライバーが考え、代わりにほかのエリアに行ったということなのか。

(事務局)

- ・ 断定はできないが、実証実験をやるというのは予め分かっていたことから、貨物車については週 2 日行っている荷さばきを 1 日に集約したり、荷さばきの回数を減らしたりしたのではないかと考えられる。また乗用車に関しては減少台数が多いことから、実験中はこのエリアに自動車で行くのを控えるといった心理が働いた可能性も考えられる。

(委員)

- ・ 誘導員を立たせなかった最終日も含め、路上駐車が減っているが、その要因は何か。
- ・ またそれを受けて、現在の路上駐車場の状況はどうなっているのか。

(事務局)

- ・ 実験により路上駐車が減った理由については、駐車をしようとする誘導員に声をかけられてしまうなど駐車しづらいため、それを避けようという意識が働いたのではないかと考えられる。誘導員を配置しなかった最終日においても路上駐車が増えた理由については、旧三越裏通りと東栄会本町通りは路上駐車がしにくいという意識付けがされた結果、最初から（現地に到着する前に）旧三越裏通りと東栄会本町通り以外の場所に駐車する意思決定がされ、旧三越裏通りと東栄会本町通りの路上駐車が増えたと考えられる。
- ・ 現在の状況については、残念ながら元の状態に戻っている。しかしながら、本実験の結果を踏まえると、ある程度定期的に誘導員の見回り等を実施し、あの場所は路上駐車がしにくいという意識を常に持つてもらえるような取り組みをすることで、常に誘導員を配置しなくても一定の効果が期待できるのではないかと考えている。

(委員)

- ・今回の実験は旧三越裏通りと東栄会本町通りだけ路上駐車を抑制する線的な実施であったため、路上駐車が他の場所に駐車できたのでうまくいったと思われるが、今後は池袋駅周辺で面的に展開する理解でよいか。
- ・仮に面的に展開する場合に、今回の実験で参考になる知見はあったか、またそれを検証しているかどうかも含めて教えていただきたい。

(事務局)

- ・今後は面的に取り組みを展開しないと、荷さばき対策、駐車場対策はできないと考えている。今後は面的にどう展開するかを検討する段階になる。
- ・得られた知見としては、ドライバーへのアンケートより、荷さばきスペースを用いる際に一番気にしていることは横持距離であったことが判明した。過年度のアンケートでも横持距離が 100m以内でないと使用しない、という回答が多かったものの今回の実験で用意した荷さばきスペースは一部横持距離が 100mを超えている個所もあり、ドライバーにとっての利便性が必ずしも高くはなかった。今後総合的な駐車対策を考えていくにあたり、既存のコインパーキング等の駐車場やパーキングメーター等をいかに有効に使用できるか検証していく必要があり、それについては今後駐車場整備計画の中で検討していく。

(委員)

- ・今回の実験では運送事業者のドライバーが中心だったが、地元の商店や荷主の意識についてアンケートなどは実施したのか。

(事務局)

- ・ドライバーに加え商店などの荷主に対してもアンケートを実施した。地元・荷主の全体的な意見としては、交通容量を確保する必要性や路上駐車対策、荷さばきへの取り組み等については概ね肯定的な意見であり、理解を得ていることが分かった。一方、ドライバーがどこに止めているかは把握していない、あるいは興味がないといった反応が多かった。

(副委員長)

- ・今回の実験の目的は、荷さばき対策が可能か、および荷さばき対策を実施した結果、明治通りを遮断するにあたり旧三越裏通りと東栄会本町通りの交通処理が可能な交通容量が確保できるか、という 2点であった。その検証結果が資料2の p.23 に纏められているが、評価の欄で○と◎がついている根拠について何点か確認をさせていただきたい。
- ・推計交通量の精度はどの程度のものなのか。また使用した道路交通センサスのデータが平成 17 年のもので補正して算出しているが、新しい数値が公表された場合は再度算定するのか。
- ・今回の実測による交通容量が最大値と考えてよいか。例えば昨年度の実験では 7 割～8 割路上駐車の台数を減らすことで交通容量を増加させることができたが、10 割減らすことができれば交通容量はさらに上昇するか等の検討は、今後必要であると考えているが

どうか。

- ・設計基準交通量で算定をした結果、交通容量は問題ないということだが、現場の感覚では一日当たりの処理だけではなく、局所的に渋滞が起こるなどを踏まえ時間単位での検討もするべきと考えるがどうか。

(事務局)

- ・推計交通量については、現在は平成 17 年度の道路交通センサスペースの OD 表を用いて計算をしている。平成 17 年度を使用する理由としては、平成 22 年度センサスの将来 OD 表が公表されていないためである。新しい OD 表が公表されればその数値を用いて改めて計算をする予定でいる。
- ・また、環状 5 の 1 号線の完成後、概ね交通量が落ち着いた頃に交通実態調査を実施し、実際の交通状況を確認した上で、明治通りの自動車の通行を遮断できるかを検討する必要がある、と認識している。
- ・交通容量の最大値については、路上駐車的时间比率と交通容量の関係を p.23 右側にグラフとして示している。これは路上駐車を減らした際にどの程度の交通容量となるかを示しており、例えば東栄会本町通りでは、路上駐車が存在する時間比率が 0% だった場合（路上駐車がまったくいない場合）は約 22,000 台/日、100% だった場合（路上駐車が常時いる場合）は約 14,000 台/日であるという分析結果を得ている。実際の交通容量は、路上駐車の状態によりこの範囲の値のいずれかをとっていることになる。
- ・交通容量の時間単位での分析に関しては、交差点の交通容量はまずピーク時間交通量を算定し、交差点解析を実施して交通処理の検証をしている。そのうえで、算定された交通容量（台/時）を設計時間交通量（台/日）に換算し、さらに単路部の交通容量を勘案して区間全体の交通容量を算定して交通処理の検証をしている。しかし、単路部の交通容量は日交通量での計算のみなので、単路部については今後時間単位での検討も必要であれば実施する。

(副委員長)

- ・時間単位での検討については、交差点部での解析で実施しているということで理解した。
- ・交通量推計の精度を高めるため、最新のセンサス OD データが公表されたら速やかに交通量推計を再度実施し、確実な検証をすることが必要である。

(委員)

- ・資料 2 の p.34 に「自動車の空間を歩行者や公共交通に割り当てます」、「駅前の明治通りに広場空間を確保する」と記載してあるが、豊島区の考えていることはある程度承知しているものの、明治通りを管理しているのは東京都である。今ある現道を通行している交通を他の道路に回すといったことや、歩行者空間を確保するために車線を減少するといったことにより、環状 5 の 1 号線が完成しても交通渋滞を招いてしまっは本末転倒となってしまうので、慎重な議論をお願いしたい。

(副委員長)

- ・明治通りの自動車の通行を遮断することについては、課題のひとつになっていた旧三

越裏通りと東栄会本町通りの交通処理について今回の実証実験の結果に基づいて協議をしたうえで、両者納得の上で次のステップに進むのではないかと考えている。本日は明治通りの通行を遮断する施策の議論をする根拠が整ったことの報告だと考えている。

(事務局)

- ・大沢副委員長のご指摘の通り、本日は一定の検証の結果がでたことの報告と認識をしている。これから明治通りの通行の遮断ができるのかできないのかを含め、議論する場を設定したうえで調整をしていただきたい。本日はその始まりだと認識をしている。

○事務局より「平成 28 年の取り組み」の説明

討議内容は以下のとおり。

(委員)

- ・今回の実証実験より、旧三越裏通りと東栄会本町通りから路上駐車車両を排除すると、面的に見ると地区内の他の道路に荷さばき駐車が増加することが分かった。この結果より、面的に歩行者優先化を進めると、荷さばき車両が歩行者優先化されていない道路に集中するのではと推測される。そのあたりもしっかりと考えてもらいたい。
- ・歩行者優先化の実証実験でも、歩行者の動きだけでなく、荷さばきの駐車など、今回の実証実験の結果も踏まえて検証するのが良い。実験結果等を分析しながら、地域内の歩行者優先化を検討してもらいたい。

(事務局)

- ・これまでの検討結果、実験結果を踏まえて、地元の方々・荷主・ドライバーの協力を得ながらどういったことができるのか検討していく。
- ・平成 29 年度の歩行者優先化の実験方法としては、1 つの考え方として、限られた道路空間を平面的に使うのではなく時間で区切って使う方法もあり得る。具体的には、サンシャイン 60 通りでは、荷さばき車両は朝や夜間のみ通行でき、昼は歩行者専用となっている。地元でそのようなルール作りができればよりよい歩行者空間が生み出せるのではと考えている。

(委員)

- ・平成 28 年度の交通戦略を前向きに考える材料として、資料 3、p.2 左側の歩行者交通量が平成 26 年となっているが、新しいデータはないのか。

(事務局)

- ・歩行者交通量調査は平成 26 年以後調査していないが、本年度調査を実施する予定である。

(委員)

- ・単に歩行者優先にするのではなく、最終的には賑わい・憩いの空間を作り、まちとしての魅力を向上するという目的であるので、今回の実験においてもそのような取り組みを考えてはどうか

(事務局)

- ・そういった視点も含めて検討していく。

(委員)

- ・この時期に駐車場整備計画を策定される意味は何か。交通戦略で検討している駅前広場の話とつながる部分があるのか。

(事務局)

- ・現在池袋駅西口の駅前では再開発準備組合が立ち上がり、平成 30 年の都市計画決定を目指している。この西口再開発に駐車場の考え方を反映したいことから、都市計画決定前に駐車場整備計画と地域ルールを策定することを一つの目標としたい。平成 28 年度～平成 29 年度で駐車場整備計画を策定し、平成 30 年に地域ルールを進めていく。また、交通戦略で駐車場整備計画を検討することについては、東口の歩行者優先化を進めていく上で駐車場の考え方や荷さばき対策が重要であり、これまでも検討を行ってきた交通戦略で検討することが適切であると考えている。

(副委員長)

- ・本日の委員会の主たる議題は、本年度に歩行者優先施策の実証実験を実施すること、ならびに駐車場整備計画策定に向けて駐車実態調査を実施することの確認であった。具体的にどのようなことを調査するべきか、線と点をどのようにして面に展開していくか、実験した効果をどのようにして空間に体现していくか等については、今後ワーキングで議論し、詳細な実験計画を立てていくので引き続きよろしくお願ひしたい。

VII. その他

- ・池袋周辺地域まちづくりガイドラインは、昨年 7 月に特定都市再生緊急整備地域の指定を受け、特定都市再生緊急整備地域内のまちづくりの方向性を示すものとして策定したものである。本年 7 月に日本大学・岸井隆幸教授を委員長とする池袋駅周辺地域再生委員会で一定の合意の中で作成した。
- ・このガイドラインに続くものとして池袋駅周辺地域再生委員会では、平成 28 年度～平成 29 年度にかけて池袋駅周辺の基盤整備方針を策定していく。交通戦略の施策や交通基盤の整備方針とは非常に密接な関係があるので、お互いに連携をしながら方針の策定を進めたい。
- ・本年秋口に実証実験を実施する予定である。ワーキングは 9 月末頃の開催を予定しており、駐車場整備計画ワーキングとの同時開催を考えている。駐車場整備計画ワーキングでは、新たに東京都建築企画課長をメンバーに加わっていただく予定である

以上

| | |
|----------|---|
| 提出された資料等 | 資料 1：今後の展開と本年度の取り組み 資料 2：実証実験結果の報告 資料 3：平成 28 年度の取り組み 参考資料 1：平成 27 年度実証実験報告書（案） 参考資料 2：平成 28 年度実証実験計画書（案） |
|----------|---|