

会 議 録

附 属 機 関 又 は 会 議 体 の 名 称		第194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3年6月1日 火曜日 10時00分～11時40分
開 催 場 所		豊島区役所8階 議員協議会室
議 題		報告1 長崎地区沿道まちづくりの現状について 報告2 池袋駅東口地区地区計画の変更について
公開の 可否	会 議	☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部非公開 傍聴人数 2人
		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
出席者	委 員	中林一樹 中川義英 野口和俊 定行まり子 池邊このみ 小山清弘 前田純子 上門周二 青木正典 外山克己 竹下ひろみ 藤澤愛子 高橋佳代子 辻薫 里中郁男 細川正博 渡辺くみ子
	そ の 他	都市整備部長 地域まちづくり担当部長 土木担当部長 沿道まちづくり担当課長 都市計画課長 再開発担当課長
	事 務 局	都市計画課都市計画担当係長 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、お集まりいただき誠にありがとうございます。私は、4月から新任で都市計画課長を拝命しております。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。それでは、定刻となりましたので、第194回豊島区都市計画審議会を開催いたします。

本日の審議会におきましても、前回までの審議会と同様に、新型コロナウイルス感染対策を講じたうえで開催します。また、大変恐縮ですが、省略できるところは、なるべく省略して簡潔に進めたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず初めに、委員の交代についてご報告します。豊島区商店街連合会の足立委員に代わり、新たに委員に就任いただきます豊島区商店街連合会幹事でございます。

委員 よろしくお願いいたします。

都市計画課長 任期につきましては、豊島区都市計画審議会条例第4条第1項に基づき、前任者の残任期間である令和4年3月31日までとなります。委嘱状については、大変恐縮ですが、机上に配付しております。よろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。進行については、会長にお願いします。

会長 はい。それでは、第194回豊島区都市計画審議会を開会します。

議事日程に従って進行したいと思いま。まず最初に本日の委員の出欠状況について、事務局から報告願います。

都市計画課長 委員の出欠ですが、本日、長倉委員、中井委員、早坂委員、西川委員から欠席の連絡を頂いています。それと、現在、前田委員が少し遅れているようです。

なお、本日の審議会ですが、委員の半数以上が出席していますので、豊島区都市計画審議会条例第7条1項に規定する定足数を満たしています。

以上です。

会長 それでは、続きまして本日の議事について、事務局から報告をお願いします。

都市計画課長 はい。本日の議事は、「長崎地区沿道まちづくりの現状について」、「池袋東口地区地区計画の変更について」の報告案件が2件です。

会長 はい、ありがとうございます。

それでは、本日、傍聴希望者について、状況をお知らせください。

都市計画課長 審議会の公開については、豊島区都市計画審議会運営規則第6条に基づき原則公開となっています。本日は、傍聴希望の方がいらっしゃいます。会長、入室頂いてよろしいでしょうか。

会長 はい。本日、傍聴希望の方がおられるということです。本審議会は公開を原則としておりますが、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、入室を許可いたします。誘導してください。

(傍 聴 者 入 室)

会長 それでは、初めに、まず事務局から本日の資料について確認をお願いします。

都市計画課長 はい。本日の資料は事前に委員の皆様へ送付しています。同封した資料一覧で確認いただければと思います。資料が無い方がいらっしゃいましたら用意がありますが、よろしいでしょうか。

(な し)

都市計画課長 それでは、令和3年3月に開催した第193回の議事録の完成版を机上に配付しております。不足等がございましたら挙手にてお知らせいただければ事務局のほうで対応致します。説明は以上です。

会長 それでは、早速ですが、報告1「長崎地区沿道まちづくりの現状について」に入ります。この件の説明をお願いします。

沿道まちづくり担当課長 沿道まちづくり担当課長でございます。私からは、報告案件1、長崎地区沿道まちづくりの現状について報告いたします。

まず資料ですが、資料第1号、参考資料第1号、参考資料第2号です。どうぞよろしくお願いいたします。

本編に入る前に、最初に豊島区の防災まちづくりの概要について、ご説明します。恐れ入りますが、A3サイズの参考資料第2号をご覧ください。

豊島区のまちづくり事業の施行箇所について、右下の凡例のように着色や線などでまとめた内容を簡単にご説明致します。

まず、重点整備地域である不燃化特区、赤枠で囲ったところですが、こちらは東京都の防災都市づくり推進計画と呼ばれる行政計画に位置付けられているエリアとして、木密地域を特に加速して改善するため、従来より

も踏み込んだ取り組みを行うとされている地区でございます。

次に、緑色の線が特定整備路線です。こちらは東京都が2025年度までに全線整備を目指している都市計画道路で、豊島区内には5路線7区間ございます。

また、黄色く塗ったエリアですが、これは、居住環境総合整備事業と呼ばまして、豊島区の街づくり推進条例に基づく区のまちづくり事業の名前です。この事業は、国と東京都の補助金を受けながら、豊島区でまちづくり協議会の支援や、地域の防災生活道路や広場の用地取得、あるいは整備、あるいは個別建て替え促進のための助成金など、そういうメニューを用意して、具体的な取り組みを実際に行っている事業です。

豊島区は、全体の約4割が木密地域であり、懸念される首都直下地震に備えて、区民の生命と財産を守るために地域の防災性の向上を図ることが急務になっています。このため、豊島区では、昭和58年の東池袋四・五丁目地区からまちづくりを始め、現在、黄色く塗っているところでまちづくり協議会を設立して、地域の皆さんと協働しながら防災まちづくりに取り組んでいるところです。今回は、この中で私どもが所管しています長崎地区に絞って、現状を報告したいと思います。

それでは、資料第1号をご覧ください。1番目の経緯から説明します。

豊島区では、東京都の「木密地域不燃化10年プロジェクト」による特定整備路線、補助172号線の事業化に合わせ、長崎地区の防災性向上を図るため、平成29年度から居住環境総合整備事業という区のまちづくり事業を導入しています。

平成29年度には長崎4丁目地区でまちづくり協議会、東長崎駅北口周辺地区で共同化事業の協議会、平成30年度には長崎1・2・3丁目地区のまちづくり協議会、長崎5丁目地区のまちづくり協議会、令和元年度には椎名町駅北口周辺地区の共同化事業の協議会を設立し、現在、活発な活動を行っているところです。

ところが、ご承知のとおり、令和2年度は、新型コロナウイルス感染防止のため、これまで主に行っていた対面会議形式がなかなか難しい、厳しいところがあり、書面アンケート形式による非対面活動を行ってきました。引き続き令和3年度も感染状況に留意しながら非対面活動を行う予定です。

資料第1号の図で、青く点線で囲ったエリアが共同化のまちづくりのエ

リアです。

では次に２番目、令和２年度の取り組みです。長崎地区では、現在、３地区のまちづくり協議会、２地区の共同化協議会、１地区の共同化に向けた地元協議を行っております。令和２年度の各協議会の具体的な開催状況は、表でまとめた記載のとおりです。ここで、役員会というのは、協議会の事前準備として、協議会役員の事前調整の場として開催するものです。協議会は、必ず役員会を経て開催する形式を取っています。

令和２年度は、新型コロナウイルスの影響により、これまで当たり前に対面で開催していたまちづくり協議会が、非対面開催の検討を余儀なくされ、試行錯誤しながら開催の在り方研究を行いました。特に、昨年は緊急事態宣言が、昨年の４月、５月、あるいは今年の１月から３月にかけて発出され、地域にとって、この緊急事態宣言のインパクトが非常に大きく、協議会会員の皆様の感染に対する危機意識の高さなども見受けられたところでした。

こうした状況において、区は、主に書面による非対面開催ではありますが例年と同程度の協議会の回数を開催し、これまでのような活発な意見交換はなかなか出来ませんでした。コロナ禍においても着実にまちづくりを進めております。

参考資料第１号をご覧ください。ここで、コロナ禍におけるまちづくり協議会の開催方法についてまとめましたので、概略を申し上げます。

まちづくり協議会の開催方法は、事前開催の役員会において、これまでのような対面の会議形式か、あるいは対面をやめて非対面の書面形式かを諮りました。どの役員会もやはり感染が怖いというお声があり、結論としては、書面形式でまとまっています。

また一部、リモート開催もチャレンジしましたが、機器や通信環境の課題もあり、うまくいく場合と、そうでない場合があります。まだまだハードルが高く改善する余地があると考えています。

それでは、資料第１号をお願いします。最後に３番目、今後の予定です。

まず、コロナ禍を踏まえた非対面によるまちづくりのあり方検討ですが、私共としては、当面コロナ禍の状況が継続するものと想定しており、非対面によるまちづくり協議会の開催方法の検討や、合意形成手法の研究を今後も進めてまいりたいと考えています。

昨年度の反省点として、書面開催はこちらから一方的に協議会資料を郵送して、会員からご意見等を返送して頂くという応答形式でしたが、回答する際に、わざわざ郵送で送り返すのも手間だという声も聞きました。今年度からは、非対面でこちらから書類をお送りしますが、協議会会員の皆様からの意見回答については、例えば、QRコードを記載してスマートフォンを通じて回答して頂くとか、あるいは説明資料も書面送付だけでなく、送付資料にQRコードを掲載して、説明用の動画サイトを配信するとか、我々でもできる工夫、検討の余地がまだまだ残っているので、このような検討も取り組みたいと考えています。

資料の最後、椎名町駅北口周辺地区まちづくりビジョン案の作成についてですが、以前の報告のとおり、令和元年7月に東京都の都市構想の見直しを受け、補助172号線沿道長崎地区まちづくり方針を一部改正しています。このまちづくり方針の中で、椎名町駅北口周辺地区のまちづくりビジョンを策定予定と記載していました。

緊急事態宣言も延長しており、地域の雰囲気などをよく見据える必要があるため、現状では策定期間を未定にしております。ただ今後、地域の課題をしっかりと整理して、椎名町駅北口周辺地区のまちづくりの方向性をまとめて、地域の皆様にお示ししたいと考えています。今後、適切な時期になりましたら、別途ご報告申し上げますので、よろしくお願いします。

今回の報告は、個々の事業や都市計画的な内容が薄く、大変恐縮ではございますが、コロナ禍においても長崎地区のまちづくりが着実に行われているということをご理解頂きたく、ご報告申し上げます。

報告内容は以上です。よろしくお願いします。

会長 事務局からの説明、報告がございました。この件につきまして、ご質問、ご意見ありましたら承りますが、いかがでしょうか。

どうぞ、委員。

委員 はい、どうもありがとうございます。令和2年度の取り組みで人数の記載がありますが、全体の対象人口はどのくらいなのかと、それからご参加頂きご意見をお出し頂いている方々の比率などを知りたいのですが。

会長 はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 はい、お答えいたします。

まず、まちづくり協議会、共同化事業協議会の構成員ですが、例えば、

長崎一・二・三丁目地区は４９名、長崎四丁目地区は３８名、長崎五丁目地区は２８名です。東長崎の共同化は６３人です。椎名町は、現状５３名です。

そして長崎４－２６については、まだ協議会が設立していませんので、今、共同化の検討エリアの権利者に個別で当たっており、何人とは言えませんが、実績としては記載のとおり的人数です。

会長
委員

はい、どうぞ。

私もまちづくり協議会等々、経験させて頂きましたが、地権者、借地権者、それから借家人も含めて、実際、住んでいる人たちが、どういうまちづくりをしていくかという意見交換をするのが原則と思っています。

今回、補助１７２号線との関係が一番大きいと思いますし、道路を作ることによっての防災性をきちんと確保していく動きという認識は持っています。去年、日常的にはなかなか行くこともないものですから、どういう状況かと思い行きましたが、ちょっと一瞬、啞然としました。

私自身は、長崎地域はいわゆる個人商店が多く、みんなが簡単に買物袋を持って歩くような印象があったのです。その印象からすると、計画道路の沿道がいわゆるシャッター通りになっており、どういうまちになるのかがとても心配で、驚いた部分がありました。

それで、道路用地に直接該当する人より、少し離れた場所で商店をやっている方は、将来、自分はお店が続けられるのか、要するに、お客さんが来るのかという不安の声をおっしゃっていました。道路用地と直接関係がないから金銭的な補償はない、そういう中でまち全体が変わったときに自分達はどうなるのか、そういう不安の声も受け止めました。

今後、コロナ禍で厳しい中ですが、一定の期間で進めていく話ですが、区は、実際にどういうまちづくりをイメージしているのか。防災上の安心・安全はすごく大事ですが、長崎地域を発展させてきたお店の人は、歴史的に借地人とか借家人が結構多く、地権者でないから結果的には転出せざるを得ないとか、そんな話も耳に入ったりしました。

今まで本当にまちづくりで頑張って下さった方達がどうなるのか、それから区はどういうイメージを持って取り組もうとしているのか、教えていただきたいと思います。

会長

はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長　ご質問ありがとうございます。今、委員がご指摘いただいたことについては、地域のまちづくり協議会でも出ている意見です。

長崎地区はご覧のとおり、補助１７２号線が東西に横断し、現在の低層住宅街の街並みが、この道路によって大きく変わるということで、期待の声がある反面、委員ご指摘のような不安の声も出ているというのが現状です。このため、区が沿道まちづくりとして地域に入り、日々、協議会において意見交換をしているところです。

イメージとして、長崎地区は、他の木密地域とは異なり、基本的に道路等も碁盤の目に整っている地域ですので、本当に危険な密集地域かということ、見た目としては少し考え方が違うというところもあります。

しかし、委員ご指摘のとおり、個人商店が連なる商店街があり、用地買収が進むにつれ、本当にシャッター通りになってしまっているところもあり、地域の方もご認識を頂いています。今後、計画道路により地域の防災性が向上して、その後、商店がどのように生まれ変わっていくのか、どういう状況になっていくのかについては、今、議論しているところです。

区としては、とにかく長崎地区の防災性を向上させたいという思いで、まず動いておりますが、そういった地域の声もありますので、しっかりと話し合いながら解決策を協働して作っていきたいと思っております。

会長　はい、どうぞ。

委員　ぜひ、地元で長崎の歴史を作った方々、あるいは今後継続して住み続けたいと願っている方々、そういう声を、今課長さんがおっしゃったように十分受け止めながら、防災上の整備等をして頂きたい。

やはり、幾つかのまちづくりの経過では、転居せざるを得ない人が結構出ます。再開発なんていうのは端的ですが。それでは追い出しになってしまうという思いもありますので、ぜひ気を付けてやって頂きたいということ、それから、また途中経過はご報告頂きたいということをお願いします。終わります。

会長　はい、どうぞ。

委員　今日は長崎の方面の話ですが、豊島区他の地域にも計画道路が沢山あり、それぞれ進捗しています。この東長崎周辺の進捗率を教えてください。

会長　はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長　特定整備路線補助１７２号線の用地買収率ですが、先日、

東京都から最新情報が公表され、令和２年度末ですが５９％です。令和元年度が５０％、平成３０年度が４２％ですので、毎年８％から９％上昇している状況です。

会長

はい、どうぞ。

委員

やはり他の地域と比べてもかなり進捗率がいい。地域住民の皆様は土地を持つ方、借地の方、それから家賃で暮らしている方、いろいろな方がいると思いますが、その中にあって５９％以上の進捗率というのは、この豊島区の中でも一番進んでいる。逆に言えば、住民が早く道路ができてほしいと積極的に考えているのではないかと私は思います。

自分の話になりますが、私も商店街の中で生まれて、この年までずっと育ってきた人間として、今の商店街が本当に変わってきていると思います。もちろん、先達が今の商店街と活気のある地域をつくってきたわけです。しかし実際に住んでいて、お店をやっている家主さん、ご主人、社長という方々は、だいたい５０％がどんな方だか分かりません。

以前は、ほとんどの方を知っていました。だけど人の出入りがあり変わっていき、新しいところに行って新しい商売をしたいという、意欲のある方がとても多いと私は自分で感じています。だから、今までのやり方が悪いことではなく、そんな新しいスタイルを望む方もおり、それは本人たちもそうですし、そこに買物に行く皆さんもそういう考えを持っているのではないかなと、そういう気持ちがございます。

道路事業なので、多くの様々な課題を抱えているかもしれませんが、先に説明のあったように、よくご理解を得ながら地域との関係をしっかりと結んで、この工事をやっていただきたいと、私はそう思います。よろしくお願いします。以上です。

会長

よろしいですか、事務局は。意見として承るということで、よろしいですか。はい。

東長崎地区の用地買収率が５９％です。最初に資料第１号で説明頂いた他の不燃化特区と特定整備路線について、今のは特定整備路線の話ですが、他のところよりも高いのですか。委員からは、高いという話が出ましたが。

沿道まちづくり担当課長 はい、先ほど委員ご指摘のとおり、高めではございます。

参考までに全て申し上げますと、補助２６号線の南長崎地区では７３％、補助２６号線の千早地区では８１％、これが一番高いところでございます。

補助 1 7 2 号線が 5 9 %で、補助 8 1 号線の南池袋が 6 4 %、補助 7 3 号線が 4 9 %、補助 8 2 号線が 6 1 %、補助 8 1 号線の巣鴨駒込地区が 3 1 %でございます。

会長 はい、分かりました。ほかにはいかがでしょうか。

では、はい、先生、どうぞ。

委員 今、委員から新しいスタイルというお話がありましたが、今回、参考資料第 1 号に、協議会の開催方法という部分を見るとリモートは難しいと。リモートが 1 回だけですが、今、私の大学では 1 か月もしたら、あっという間に 9 割ぐらいが既にリモートになっています。そして、やはり私も年齢からなかなか機械が苦手ですが、若い人たちがあっという間に全部、仕掛けてくれて、これがもう新しいスタイルになっています。

そういったときに、それぞれのまちで、ここに新しいスタイルを入れたいという若い人たちがいないのかなと思いながら伺っていました。そこがうまくいけば、もっと新しいスタイルなり、若い人が入るのかなと思いますが、その辺、お伺いしたいと思います。

会長 はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 はい。まちづくり協議会に参加されている協議会の方は、どうしても、町会、商店街の役員さん等を含めて高齢の方が多いです。若い方は、2 0 代の方は今おりませんが、3 0 代の方は数人います。高齢の方が多くて、なかなかリモートがうまく活用できないところもございますが、例えば、長崎四丁目地区のまちづくり協議会では、4 0 代の方にパソコン等に詳しい方がおり、唯一 S N S で協議会の情報発信として、フェイスブックを立ち上げての活動もしています。それを各地区の状況、事情に応じて、今後、リモートが広がるよう、区としても努力してまいりたいと考えております。

会長 はい、ありがとうございます。

委員、どうぞ。

委員 直接に長崎地区ではなく、この参考資料第 2 号の防災まちづくり概要図を見て、一つだけお尋ねしたいのですが、時間も気になりまして、よろしいでしょうか。

会長 はい。

委員 参考資料第 2 号の説明で、あれっと思っただけなのですが、補助 8 1 号線

南池袋という、雑司が谷一丁目、雑司が谷二丁目近辺、南池袋地域の図ですが、これだけ見ると。この部分だけが緑色になっていますが、春日通りから入る都電の沿道の継続という認識でよろしいでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 今、委員ご指摘のとおりです。

会長 はい、どうぞ。

委員 そうすると、あれっと思ったのですが、環5の1の事業で、この間、副都心委員会でしたか、2010年頃から何回か環5の1の説明があり、具体的に今、役所の前も含めて地下化工事をやっています。私も地元の前任の議員とずっと継続参加している地元の方への説明で、都電の沿道は基本的に通過交通を通さない生活道路で、その代わり防災的な観点で周りには道路ができるということが強調されていました。

これについては、区長自身もその立場での発言を何回かしていますが、春日通りからつながる補助81号について、実際、どうなるのかという疑問を持ったのですが、その点はいかがでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 まず説明に不足がありましたが今回、資料にある緑色の線、補助81号線〔南池袋〕の記載は部分的な表記であり、実際は、この補助81号線は春日通りまで施行しております。ただ、東京都の都市計画道路の整備の呼び方として、特定整備路線と呼ばれる区間はこちらだけでございます。ただ、実際は、この緑色の線の北側から春日通りまでの間の区間も都市計画道路として、東京都の都市整備局が沿道まちづくり一体事業で別の期間で施工しています。

この辺の道路事業は、どうしても東京都が事業主体でございますので、区も機会があるたびに東京都へ情報発信をお願いしているところですが、東京都が、まだ用地買収中であつたり、設計協議中ということで、なかなか一般にオープンにできないという事情もあるようで、周知がうまくいっていないところもございます。

よって地域の方も、どういう道路ができるのか、なかなかイメージが掴みにくいかと思います。それは私どものまちづくり協議会でもそういう声が多々出ますので、途中経過でも構わないので情報発信をしっかりとするよう、今後も東京都へ粘り強くお願いしたいと思っております。

会長 はい、どうぞ。

委員 歴史的な流れの中で、都電の沿道、特に雑司が谷、それから鬼子母神、その周辺などは地元の住宅もきちんと残していく。それから、あくまでも生活道路として担保していく話は、私たちも本当に何十年と繰り返し住民の方からも伺っており、区へもお話をして、区長さん自ら生活道路は基本的にしっかりと守っていかなければならないというご発言を委員会等の中で何回もされています。

だからこそ、グリーン大通りと直結する部分は、環5の1の地下道路と位置付け、明治通りに抜けるのは地下なのです。ところが、春日通りとの交差点と地下化をしない。

改めて思うのは、生活道路がきちんと守られるのか。私は、豊島区の区長もその立場に立っているのです、東京都に確認すべきと改めて今回気づかせて頂きました。ぜひよろしくお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 はい、過去の区議会答弁等もございますが、委員のご指摘のとおり、これまでの経過を踏まえて、しっかり対応したいと思います。また区として、東京都に対しても、都市計画道路について機会があるたびにしっかりと話し合い、地域に情報発信するよう努めていきたいと思っています。

会長 はい、ありがとうございます。ほかには、いかがでしょうか。

どうぞ、委員。

委員 話は少し飛びますが、今回は報告だけの会なので伺います。

長崎地区の沿道もそうですが、いわゆる沿道整備型の区画整理事業については、区画整理事業ができないので特定整備路線で道路を先に作るという流れになり、共同化とか再開発という話になる。それで、特定整備路線だから買収が入りますので、従来いた人がいなくなる。それを無くすのが区画整理事業の本来の目的なのだけれども、区画整理事業の検討などは、区の中では今どうなっているか。

豊島区では池袋二丁目が平成2年ぐらいの完成で最後だと思います。それ以外は、全部、戦災復興でしかない。特定整備路線や、再開発に様々な問題が出て、区画整理を一部やろうという区が少し出てき始めている。やりにくいというのは非常に分かるが、本来のまちづくりからすると、みんなが痛みを分かち合い、元々のコミュニティーを維持しようというの

が区画整理事業の最大の目的だったが、土地をタダで取られるとかで非常に反対が起きてきた。

私の住んでいるところも、もともとは区画整理事業だったけれども、反対が起き、それで道路が単独事業になって、それぞれセットバックするけれども、貫通するのにもう25年ぐらい経っても道路はできず、おいおいと思いつつ。そこで区画整理事業の動向は、今ほとんど木漏れ日すらも見えない状況なのかどうか、少し教えて頂きたい。

会長 はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 区画整理事業については、実は内々ですが、豊島区は長崎地区でUR都市機構と協定を結び、「エリア買い」と呼ばれる木密エリア不燃化促進事業を行っております。どうしても特定整備路線が用地買収型で時間がかかることもあり、東京都も思うように進んでいないという状況がありましたので、連携して、ミニ区画整理といいますか、それをできないかと実は少し内部で検討はしています。ただ、検討途中でもあり、まだ結論が出ていませんが、研究した限り、相当難易度が高く、簡単ではないという印象を受けているところです。

今後も、やり方、進め方というのは、様々な手法がありますので、地域に馴染む、見合った形で検討、研究をしていきたいと思っております。

会長 どうぞ。

委員 難易度が高いのと共に、実は今問題なのは、区の中で区画整理が分かる人材がいない。以前はいたけど、要は分かる人がいないから出来ない。これは、都も次第にいなくなっていて、危機的だなとは思っています。

私の関わっているあるところでは、職員の中で技術の伝承として、区画整理の勉強会をやらないと、従来は都市計画の母と言われていたのが区画整理事業ですけども、それ自身がなくなってしまう、そこら辺に私自身もちょっと危惧を抱いている。これは感想ですので、お答えは結構です。

以上です。

会長 はい。ありがとうございます。

今の点は私もすごく重要と思っており、なぜ重要かというと、このまま災害等が無いとよいのですが、首都直下地震等で、被害が大きく出たときに、焼け跡を中心として、どういう復興まちづくりをするか。恐らく区画整理が中心になると思います。

その焼け跡を、かつて30年前だと「いや、再開発だ」という考えですが、日本の人口自体が減る中で、もうボリュームを3倍にするという復興は恐らくあり得ない。区画整理がベースになるときに、ではそれは誰がやるのか、分かる職員が行政側に誰もいないと、もうコンサル丸投げでとか、あるいは東京都でいうと昔の新都市公社、今は都市づくり公社ですかね。あそこが一番の技術集団になると思います。最終的に設計する段階ではそういう技術者でいいのですが、一番大変な合意形成のところは、公社丸投げで合意は形成できないので、やはり行政の中で、ある程度分かっている人が区民の皆さんと話をしなければならない。

そういうことも含めると、ぜひ豊島区が事前復興対策でいろいろ取組を進めている中に、区の沿道まちづくり、基盤整備型のまちづくりについても、ぜひ研修等を含めて、パワーアップをしておいていただくことが大事だと思います。

今日の報告の基になっている不燃化特区と特定整備路線が、完成していないことも含めて今年から5年間延長になった。この5年間でどこまでいくかですけれども、今の状況でいうと、道路が出来ても、まちが出来てこない。つまり買収の残地として三角形の変形土地がたくさん出て、今はシャッター街かもしれませんが、沿道の建物はみんな道路にお尻を向けて、沿道は残地がいっぱい、三角形の草っ原の小さい空き地ばかりですということになりかねない。ぜひとも、沿道まちづくりをどうするかを、いろんな形で、住民の皆さんにも考えて頂きたいと思います。

資料1の令和2年度の実施計画の表を見ると、右側の三つ、プロジェクト型の協議会は、基本的に全部対面でやっているのですね。多分、これは地元の要請だと思いますけど。ところが、北口周辺とか、椎名駅の北口周辺も、先ほどの説明だと、53人の会員で1割にも満たない人しか出てこない。恐らく、これでコロナ明けに何かやっても「私は何にも聞いてない、知らないよ」と言われ、この間にやった対面が活かされていかないのではないかと思います。

協議会も同じですよ。書面だと全員に配るので、三十何名、四十何名へ配りますが、対面だと出てくるのは、三、四人ということで、これで、「まちづくりは区民参加でやりました」とは到底言えないと思う。ここは情報発信の仕方も含めて、先ほど、委員からあった対面とリモートのハイブ

リッドということとか、若手が地元におられると一番いいのですが、そういう方に、工夫をして情報もリアルタイムで流すような形で進めていけるといいなと思います。その技術はコロナ対応だけではなく、これからまちづくりを進めるうえで、全員が集まることは、多分、時間合わせだけでも無理だと思います。その際、オンラインで常に協議会の話合いは流して、それならどこかで見ることができる。今後の情報開示の技術としては、非常に重要になるし、若手の人ほどそういう技術で情報を知ってもらえれば、今後の展開に役に立つと思いますので、その辺りも、ぜひ検討いただければいいと思います。

これには、行政側の技術的な支援も含めて必要になるとと思いますので、今日の報告で、委員から頂いたいろいろな意見について、重要な課題として受け止めていただければと思います。

会長

はい、どうぞ。

委員

すみません。委員長のとまとめの後で、申し訳ないですけど、先ほど区画整理の話が出ましたが、東日本大震災でやられた手法は非常に難しい、昔の手法で、結局、昭和や平成の時代の手法がそのまま測量関係のコンサルによって適用されて、今、先生がおっしゃられたような三角形の敷地ができてしまい、今、東北では、公園は全部四角で、区でリニューアルしているようなすてきな公園にはならず、もう雑草地になっていて、子供が遊ぶような姿には全くなっていません。

そういった面でも、やはり新しい都市型の区画整理とは何かということのを少し考えて頂き、区側からコンサルにきちんと公園とか、マンション同士の間の区画とか良い形のものができるように考えていただければと思います。よろしくお願いします。

会長

はい。ありがとうございます。

今の件を含めてもう少し付言すると、今、特定整備路線の道路買収というのは、都道なので都がやっています。売る側は、都でも区でも、とにかく公に売っている。ところが、道路予定地以外で残った15坪とか10坪を残されてもしようがないので、全部買ってくれとなり、今は道路課がその分全部買うので、道路からはみ出した分も道路用地として買ってしまう。本来は、それを公園に変えるとか、建築用地として活用して、区画整理で整序するときに、所管替えをして、まちづくり用地に置き換えて、それを

使ってまちづくりすれば、その三角形を横の狭い路地の拡幅に使えて、全部が道路に面した敷地として活用できる。そういう工夫ができますが、今のやり方でいくと、縦割りで、不燃化特区は不燃化特区で個別対応、特定整備路線は都中心にがんがん道路を買おうとしている。

用地買収がどんどん上がっていきませんが、恐らく、同時に残置分も上がっているのです。だから、今のままだと、例えば、東長崎一丁目は全く無いところを道路入れますので、そうすると、沿道は建物の裏側、街の裏側になり、通過用の広幅員の道路が裏側に通ることで終わってしまう。そこは、用地買収の段階から、今のような、道路予定線の外は、ぜひ、まちづくり用地として買って欲しい。それを都と区でうまく活用し、沿道まちづくりをする。道路予定地のところはきちんと道路を造っていく。そういう部分も、実は今のうちに仕込んでおくことが必要で、完成後は同じ都庁の中でも土地の所管を替えるのはとても大変なことなので、何とか都と連携して、より良い沿道まちづくりにつながる形で道路も造って頂くという方向をぜひ取っていただければと思います。はい、ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

(は い)

会長 はい。ありがとうございました。

貴重な意見もいただきましたので、ぜひとも、今後に生かしていただければと思います。

それでは、次に、報告の2に移りたいと思います。池袋駅東口地区地区計画の変更についてでございます。

では、説明をお願いいたします。

都市計画課長 都市計画課長でございます。

私から報告2について、ご説明致します。

説明資料として、報告2の資料第1号、それと、参考資料として、第1号、第2号をつけております。

それでは、資料第1号をお取り出し頂ければと思います。池袋駅東地区地区計画の変更について、変更の背景・目的からご説明致します。

池袋駅周辺地域は、平成27年7月に特定都市再生緊急整備地域の指定を受け、急速に民間都市再生事業等の機運が高まってございます。平成30年5月には「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」、また、令和2年

2月には「池袋駅コア・ゾーンガイドライン2020」が策定され、活性化する民間再開発等との動向と連携して、まちづくりを進めていく必要があります。

それを踏まえ、令和2年3月、池袋駅周辺地区計画の区域を拡大し、エリアを7分割することで、各地域のまちづくりの進捗や地域特性に応じたまちづくりのルールの検討がしやすくなる地区計画の変更を行いました。

こちらは参考資料1号として、今、現行の地区計画を資料としてつけております。

平成31年に実施しました住民アンケートでは、一律的なルールを設定するのではなく、地域特性に応じた容積率の緩和や斜線制限の緩和について要望する声が多くありました。

池袋駅東口につきましては、かねてより「東京のしゃれた街並み推進条例」に基づく「街区再編まちづくり制度」の規制・緩和策を活用し、共同建替等のまちづくりを検討しているエリアでございます。地区計画と街区再編まちづくり制度が連携したまちづくりのルール設定が必要です。

そのうえで、池袋駅東口のうち、駅前の歩行者優先化を現在検討しておりますB地区と、一方で、まちづくりが具体的に進んでおりますA地区・C地区・D地区では、まちづくりの進行段階が異なることから、先行して池袋駅東口A地区・C地区・D地区において、まちづくりルールの検討を行うものでございます。

その下段で、今、申し上げたA地区・C地区・D地区の範囲を図で示しております。

1枚おめくり頂き、昨年度、令和2年度にも先行して行った取組み内容について、ご説明いたします。

今回の地区計画の変更として、一つは、通りごとの性格付けと方向性の検討を行っていこうと考えています。通りの特徴と方向性を整理し、地域特性に応じた規制と緩和の項目を検討するということで、参考資料の第2号で、地区計画を変更しようとしているエリアの通りを特徴ごとに色分けしています。

参考資料2号のほうで、各通りの特徴を述べていますが、それによって、地区計画をかける制限の内容を変更しながら、それぞれの地域特性に応じた地区計画を策定していこうというものです。

資料1号にお戻り頂きまして、具体的に、斜線制限の緩和につきましては、壁面の位置の制限と高さ制限を設定することで可能と考えています。また、容積率の緩和については、例えば、街区再編まちづくり制度を活用し、アート・カルチャーの活動や発信に寄与する空地の整備等、一定以上の地域貢献をすることで可能としたいと考えています。その下段に斜線制限の緩和のイメージと、また、容積率の緩和のイメージを載せています。

次に、住民アンケートを今後実施したいと思っておりますが、住民の皆様にお聞きする内容としては、回答者の属性、あるいは建て替え予定の有無、建て替えにあたっての課題等、現状把握を行い、池袋駅周辺の在り方のイメージであるとか、あるいは東口周辺地域のよいところ、悪いところ、また、具体的に斜線制限を緩和するまちづくりのルールについて、どうお考えか。それから、広場や空地を設けた場合のまちづくりのルール、そして、用途の制限についてといった項目を想定しているところです。

これらのアンケート調査、あるいは地区計画の変更につきまして、今後のスケジュールとしては、令和3年8月、9月に住民説明会を開催したうえで、アンケート調査を区域全戸配布で実施します。また、その得られたアンケートの結果については、集計・分析をしたうえで、この都市計画審議会に報告致します。

また、アンケートの結果から、まちづくりルールの素案を作成し、その素案について、住民説明会でご説明いたします。あわせて、区域内全戸、意見募集用紙を配布し、ご意見を頂戴したいと思います。いただいたご意見等につきましては、12月、この都市計画審議会において報告致します。

また、年が替わりまして、令和4年になりましたら、今度はまちづくりルール案として作成し、これについて3月の都計審に報告致します。

その後、4月に都市計画案の説明会、公告縦覧、そして、意見募集をまた行ったうえで、5月開催を予定するこの都計審に付議したうえで、都市計画決定・告示という流れを想定しています。

以上、雑駁ではございますが、説明は以上です。よろしくお願いいたします。

会長

はい。ありがとうございます。

ただいまの説明に対して、ご質問、あるいはご意見があれば承りたいと思います。

その前に、私が聞き漏らしたかもしれませんが、この参考資料第1号の地区計画の概要は、これからアンケート調査をするための参考資料のような形を意味しているのですか。

都市計画課長　こちら参考資料第1号の地区計画の概要は、現在、今ある地区計画の内容であり、現在は、地域が7分割されているところと、それぞれの地区に、用途の制限と敷地面積の最低限度、それから意匠等の制限が掛かっている状態です。しかし、まだ地域特性というところまでは踏み込めていないのが現状ですので、今回のこの変更については、この七つの地域の特性等を生かして、より細やかなルールを設定していきたいというものでございます。

会長　現状の都市計画について、特に道路ごとの性格づけをして、それに合わせた街並み整備ができるようなルールに変えていきたいと。

都市計画課長　そのとおりでございます。

会長　補強していきたい。そういう位置づけであるということですね。

都市計画課長　そのとおりでございます。

会長　はい、分かりました。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

委員　今回、エリアの細分化で、A・C・Dと、あと東口B地区で、区域ごとの街並みのイメージになっていくのかなと思うのですが。

一つ、前回もお話ししましたが、この東口B地区、東口D地区、あとC地区にグリーン大通りがあります。これは豊島区池袋のシンボル軸です。この沿道は歴史的な経緯を含めて、全て含めて一体的であるべきだと思うのです。その辺は、どのようにお考えなのか、お聞きしたい。

会長　はい、どうぞ。

都市計画課長　今、委員ご指摘のとおりと思います。グリーン大通りは、豊島区の駅前と庁舎を結ぶ目抜き通りで、区内でも一番広幅員の道路で、我々都市計画課としても、L I V I N G　L O O Pなど、いろいろ賑やかを行い、回遊性を高めるための第一歩目の路線と考えています。そのうえにおいては、区域で割ったからといって、同じ通りでB地区とC地区の内容が異なるようではいけないと思っています。

しかしながら、今の駅前のB地区につきましては、車を排除して、駅前に歩行者空間を作る計画などがまだ定まり切っていない部分もございます。

また、東西デッキ等々の構想はあれども、どう進んでいくのかがまだ見えない部分もございますので、先行してC地区で、グリーン大通りの沿道のありよう等々を決めながら、B地区に地区計画を定める際には、当然、それに沿ったような内容で決めながら、一体性を持たせていくというのがよいのではないかと、そう考えています。

委員 1点よろしいですか。

会長 はい、どうぞ。

委員 今回の件について、主旨は分かりますが、グリーン大通りの軸に対して、全体としてはこうだから、共通化するアイテムとしてこれだけは最低限やらないと駄目です、みたいなことをもっと分かりやすく示す必要があるのではないかと思ったのですが。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 参考資料第2号では、この緑色の線は、広歩道幅員の道路と表記しています。これが掛かっているのは、一つは、サンシャイン通りの一角と、グリーン大通りに延びていまして、グリーン大通りでいいますと、既に歩道が10メートルございますので、十分な歩道空間が確保されている。

今後は、その活用であるとか、あるいは、建物の中のほうに、もっと公共に資するものを整備して頂きたいというのが、この通りの趣旨でございますので、この通りの性格を、今回のアンケート等を通じて把握し、住民の皆様、あるいは来街者の方々のニーズに沿ったもの、あるいは地権者等々の皆様がどこまでご協力して頂けるかという部分も含めて検討し、この通りの性格を決定していきたいと思っています。

委員 はい。現在のこの資料の緑の部分と、あと駅前も含め、それは一体的にしたほうがいいと思います。ありがとうございます。

都市計画課長 ありがとうございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 参考資料第2号ですが、将来的に、環5の1が完成して、この庁舎の前に出てきて、それで真っすぐ、この図ですと、右側の赤い太い線の延長線上になると思いますが、将来的には、グリーン大通りを含めて明治通りに車を少なくしていく計画がある。そうすると、今現状も、六ツ又ロータリーの手前がすごく狭くなっています。そこの政策、今後、その道路を広げるようなお話は議会でも伺っていません。ここを広くする考え方を持たな

いと、なかなか明治通りの車を少なくして、車は環5の1へ逃がすとなると、最後の部分で1車線になってしまう現状があります。その辺の考え方はどうなのでしょう。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 今回の委員のご指摘は、特に現状では、その部分は非常に狭く、また、上をオーバーパスしていく道路との兼ね合いもございます。

こちらについては、まずは、今回の地区計画の中においては、歩道が現状かなり狭いことがネックかと思っています。実は今回一番セットバックをお願いしたいと考えているのが、この環5の1のところの路線でございます。建物をできる限り下げてセットバックして頂いたうえで、いかに歩行空間をつくり出せるか。その中において、あるいは個別にこの六ツ又との取り合いの部分については、交通上の検討の中から車道へも少し振り分けながら、一番安全で、利便性の高い道路づくりを行っていく必要があると思っています。今後の大きな検討課題と思っております。

会長 はい、どうぞ。

委員 ぜひお願いいたします。

H a r e z a ができて、表側は整備されていますが、裏側というのでしょうか。そこを見ますと、ちょうど環5の1で町会の切れ目になっており、また、向こう側に町会が続いていくという道路になっています。建て替えについては、そろそろ建物の更新時期に来ていると思いますので、ぜひ、H a r e z a の裏側周辺の開発なり、建て替えを誘導する動きがあるときに、環5の1のちょうどボトルネックになるところの幅をどうするのかということも併せて、検討して頂くよう、お願いしたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

以上です。

会長 はい。よろしいですね。ほかいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

委員 これまでの間、池袋駅東口の建物の色合いとか、資料にも載っていますが、高さの問題とか、形の問題とか、全体像をきちんと落ち着くまちにするというイメージで進めてきたと思いますが、その成果というか、今までの取組の経過をどのように見ていらっしゃるでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 まず今の現行掛かっている地区計画を申し上げますと、先ほどの最低限度の敷地面積や、建物の用途制限が一部掛かっている程度でございます。意匠等については、東口にも別途決めました景観計画で、ある程度の制限が掛かっており、いきなり形状、見た目の突出したものが出ないように制限はできたと思っています。

けれども、一方で、歩きやすさ、利便性であるとか、今まで、容積を使い切れず敷地が有効に活用できていない現状であるとか、これらはむしろ来街者というよりも、地権者にとってそういう課題が多くありますので、今度はそこを丁寧に、やはり容積をフルに活用しながら、なおかつ、そこで住民あるいは来街者の方々が歩く際の利便性の向上というバランスをうまく取りながら、この池袋の東口地区をさらに使いやすいまちづくりを進めていきたいと考えているのが、今回の趣旨でございます。

会長 どうぞ。

委員 そうすると、イメージ的には、建て替えるときに、一緒に検討していきますとか、こうしてもらえないかという、そういうイメージでいいわけですね。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 そのとおりでございます。今すぐというわけではなく、今後、建て替え時期が近づく建物も結構多く、例えば、H a r e z a や南池袋公園であるとか、東口一丁目の再開発などが具体化したこともありますので、その周辺の地域にもより細かなルールを設定していくもので、今後の建て替える際のルールということで、ご認識いただければと思います。

会長 はい、どうぞ。

委員 もう一点伺います。

参考資料第1号では池袋駅を中心に東西になっています。今回の具体的な地区計画の変更は東口が中心だと。今、西口は再開発の検討があり、そこが駅周辺にというまちづくりをずっと考えてきました。区域を分断というか、分けるという感じになるのか。そこら辺のイメージはどうなるのでしょうか。

都市計画課長 意図的に、ここを線で区切って地区を分けるということではありませんが、特に東と西については、やはり物理的に線路があって、それを結ぶのが池袋大橋、ウイロード、びっくりガードぐらいしかないという現状を

考えますと、一つ、線を入れる場合においては、このような分け方をしたというものでございます。しかしながら、この線引きがそれぞれの特性を生かしつつも、やはり連動しながら、それぞれが相互にうまく干渉し合うことが重要だとは思っていますので、その辺については、十分に留意しながら計画を進めたいと思っています。

委員 けれども、西口は完全に再開発をするという方向性は打ち出されていますよね。池袋駅を中心として、今までは区側も東西でまちづくりというのをずっと考えてやってきたと思うのです。それが片方は地区計画、片方は再開発という手法になっていくのが、まちづくり全体の流れの中で連動するのか、池袋の駅周辺のイメージがどうなるのか、いかがでしょうか。

都市計画課長 最終的には、当然、この西口へも地区計画のほうを定めたいと思っています。

先ほど、東口B地区の地区計画の変更を後回しにする部分は、駅前の歩行者優先の広場を作るであるとか、クルドサック化だとか、そういうことがまだ決定していない。また西口も、なぜ後回しにするかといえば、再開発の形が、まだ現段階で地区計画を定めるほどの具体的な内容が定まっていないというのが大きな理由でして、当然、その大きな開発の方針や、形が見え始めたら、それに沿って、周辺のまちづくりもルール化をしていくことが一番いいのではないかと考えています。時期的なものであって、この地区計画を細やかに作っていくことは、この7地区全てに行ってまいりたいというものでございます。

委員 やはりまちづくりは、片や突飛なものがぼんと造られるというのではなく、住んでいる人たちが中心になり、どういうまちを作るかです。その中で、行政側がどう支援できるのか。それから利便性、安全性の担保などが沢山出てくるだろうと思います。

東側と西側で、また違う部分が出てくるのかということも気になるので、ぜひ、地区計画的には全体像が分かるような流れをお示し頂きたいと思いますので、よろしくお願いします。終わります。

会長 はい。ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

委員 商店街の立場からお話ししたいのですが、やはり歩行者優先で道路を造っていきますと、大きな荷裁き場などを是非この計画に入れて頂きたく、

あと、ごみの収集等のときに深夜等に分別や、集積ができるスペースとか、やはりそういうものを確保して頂かないと、なかなか人力でやるのも難しいと思いますので、よろしくお願いいたします。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 今のご指摘は、まさに、住民説明会の中でも率直なご意見として、その辺りの点についてお伺いしたいと思っていたところです。

都市計画課の別部門になりますが、例えば、東口の車両通行の制限であるとか、フリンジ駐車場であるとか、様々な荷さばき駐車スペースについても、東口で検討している部分がございます。そういった我々が持つ情報と、住民説明会で皆様から頂くお声等をうまく勘案しながら、皆様にとって、一番使い勝手のよいまちづくりを進めていければと考えてございます。

委員 すみません。1点だけ。

会長 はい、どうぞ。

委員 質問です。前回、3月29日の都市計画審議会で、景観形成ガイドラインを説明して頂き、あれは緻密によくできていると思います。それと、今回の変更エリアというのは、またリンクして調整していくのでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 確かに東口と、また前回お諮りした西口の景観計画について、お示しました。

委員 全体のものもありました。

都市計画課長 そうです。

景観計画との地区割りについては、少しA地区、B地区、C地区とか、これと違う部分がございます。それは地区計画をかける部分と、景観計画と、少し考え方の違いによって分かれているところもございます。基本的には、意匠等の景観に関するものは、景観計画に委ねるような方向に持っていきたいと思っています。

一方で、斜線制限、あるいは容積の緩和などは、地区計画できちんと議論をしていくものとして、きちんとすみ分けをしてまいります。

委員 分かりました。ありがとうございます。

会長 ほかいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

委員 グリーン大通りに関してですが、木立が生えていて非常に歩きやすく、

ちょっと日本離れした、という言い方は変かもしれませんが、すごく歩くのが好きな道路です。

ただ、私も以前にこの席で述べたことがあります、金融関係のお店が非常に多くて、ああいう道路には、やはり私は商店というか、路面店をたくさん揃える形にしたほうが、より賑やかな活気のあるまちになっていくのではないかという意識はございました。

ただ、最近になって、金融機関も一つ、二つと、池袋近辺ではありますけれども近くに移動をされて、あそこを空けて頂ける計画みたいなものを聞いております。そういう意味では、少しずつ変わりつつあるのかなということですが、その辺のご事情等も含めて、ひとつお話を頂ければなというふうに思うのですが、いかがでしょう。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 はい。ご指摘の点、まさに先ほどのとおり区内一の広幅員で、また、目抜き通りとなっていますグリーン大通り、当然、賑わいもそこから生み出していこうということで、我々もいろいろな施策を打っているところでございます。

昨今、南池袋公園に曲がるところに、シナモンカフェというコンセプトカフェができ、今ではかなりの予約で、また、そこに設置していますファニーチャーとしてのベンチにもかなりの方がお座り頂いて、賑わいを見せています。

また今後、どこからと全部は言えませんが、我々も景観計画の届け出を受けている部署ですので、景観計画のご相談に来ている中においては、今後、そこで建物の改修等々を予定している業者の方々から、このような絵姿でというものが出てくるものに対して、例えば1階部分においては、仕様なり、景観をグリーン大通りの雰囲気合ったものにして頂くようなお願いもしているところです。オフィスビルで、駐車場の出入口をどうしても設置したいという業者さんもいらっしゃいますので、その辺はバランスかとは思いますが、できる限り、賑わいを創出できるような店舗が入ることが一番望ましいと考えてございます。

委員 ありがとうございます。以上です。

会長 ほかにはいかがでしょうか。

 はい、どうぞ。

委員

参考資料第2号で、先ほどもご指摘があった、黄色の道路の方向性として、「共同荷捌きスペース等を設置する」という文言が入っています。これはぜひ進めて頂きたいのですが、確認ですが、この共同荷捌きスペースは、路外ですか。道路外と思っていますが、これだけの地域だと、6から8か所ぐらいは必要になりそう。それは、この地元の方々が協力して拠出されるか、もしくは、何らかのタネ地がなければ、全国の事例と一緒に、実現出来なかったという話になってしまう。

ビルを建て替えるときに、トラックが入る高さがある地下駐車場と、縦移動の専用エレベーターを作るなどすれば、それなりに出来るのですが。放っておくと、地元の商店街は、路上の荷さばき施設を設けるとおっしゃいますが、この荷捌きスペースというのは路外でよいのか。それから、もう一つは、ある程度のスペースが確保可能なのか。それとも今後、地元と協力しながら見つけ出していくということなのか。

黄色線の道路は、いろいろな利用があって、歩行者系の色合いも入ると思います。今後の話ですので、今のところは、どういう方向で考えているのかについて、少し伺えればと思います。

会長

はい、どうぞ。

再開発担当課長 私、再開発担当課長から少しご説明させていただきます。

やはり路上での荷捌きではなく、建物や駐車場、路外での荷捌きスペースを求めていきたいと思っています。大きな再開発事業があれば、再開発の担当としてはその中に地域のための共同荷捌きを指導、誘導していきたいと思っていますが、なかなかこのエリアは、大きな開発が起こるエリアでもないものですから、建物の建て替えに合わせての整備が難しい場合もございます。

しかしながら、昨今、先ほど都市計画課長からもあったとおり、昨年に南北区道の交通規制をかけたときに、併せて周辺の荷捌きへの影響が気になったものですから、地元とは、周辺に共同荷捌き場を今後整備していきましょうという話合いをしていたところでございます。

その中で、今、区民センターの裏側に、元生活産業プラザがあったところですが、そこに共同荷捌きスペース、区の施設で、そこに1台分、今、共同荷捌きスペースを確保しております。なかなか広いエリアなので、先ほどの委員のとおり、何か所か分散してあることが望ましいのですが、今

のところ、そこが共同荷捌き場としております。

また今後は、やはり建て替えの際に、何かしら協力頂ける、再開発事業、大きなものでなくても、ある程度の規模の開発が起こった際には、共同の荷捌きスペースを作って頂けないかというお願いをしているところです。

今後、建て替えのあるところでは、既に作る予定の建物もございますので、その辺りについては、今、昨年から運用を開始している池袋地区の駐車場地域ルールというものがございます。駐車場の適正化、台数の適正化、それから適正配置と併せまして、共同荷捌きについても一定のご協力を頂けるように、ルールの運用を進めているところです。

会長 はい。ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。
 どうぞ。

委員 この地区に地区計画が出来ると、駅前が素晴らしいものになると思います。地区計画をやると、本当にその効果を実感できる所と、いや、実感できないところがある。やはり実感できるまちにしてほしいと思います。

もう一つ気になるのは、できれば景観重要地区とかに位置付けて、広告物ですね。せっかく H a r e z a とか、あの辺の雰囲気が変わって、私は新宿区民ですが、新宿と違って歌舞伎町のようにではなく、特にいらっしゃる方にアニメが好きな若い女の子、男の子とか、10代の人たちが、結構、池袋には多くいらっしゃいます。その場合に、やはりあまり派手なネオンとか、過剰な広告物というのは要らないかなと思います。

ご存じか分かりませんが、白金にあるドン・キホーテは、白いドン・キホーテです。港区と白金地区は、住民のためにも、港区が強く出て、景観デザインの景観アドバイザーも頑張ってもらって、白くなっている。

ですから、この池袋のこの場所は、賑わいと広告物を多くするというのはイコールではないということを商業者の皆さんにも分かって頂きたいし、歩く方にも、ここを歩くのは新宿よりすごく安全で美しく、緑もあって、木陰もあって、いい感じだなという、美しさと居心地の良さを感じて頂きたい。今、グリーン大通りは居心地がいいと思いますが、そういう部分をまち全体にかけて頂くような、地区計画だけだと、広告物に対する規制が入りませんので、今後は景観重要地区等に指定して頂いて、大きな看板とか、色の強い看板ですね、黄色とか赤とかピンクとか、ピンクでもいろいろありますけども、少しその辺の規制がかかる形を考えて頂けると、池袋

のホスピタリティーが非常に上がって、不動産価値が高くなる。

要するに、地区計画をきちんとやれば、不動産価値が高くなることを皆さんにも理解して頂いて、進めて頂ければと思います。以上です。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 大変貴重な意見ありがとうございました。

一つは、景観形成の特別地区につきましては、建物等について、一昨年に東口側、昨年は西口側に掛けたところですが、屋外の規制となりますと、例えば、我々では六義園周辺など、そういうところにはあります。しかしながら、この繁華街においては掛かっていないために、ちょっとどきついものが出ていたりすることは、外から見ると少し池袋が怖いというようなご意見を頂戴してしまう要素にはなっているかと思っています。

この辺は、例えば風俗用途の制限もあるかもしれませんが、そのような方法も含めて、この地区計画を検討で皆様のご意見も聞きながら検討していきます。これについては、繁華街としての賑やかさを何とかしたいという事業者さんの考えもある部分かと思っていますので、その辺、住民と、また事業者とのご意見も両方十分に聞きながら、うまく糸口を模索してまいりたいと考えてございます。

委員 南池袋公園とかイケ・サンパークとかが出来て、ファミリー層がたくさん池袋の駅から来街者が歩いている姿を皆さんもご覧になっていると思いますので、ファミリーにとっての居心地の良さというのをぜひ考えていただければと思います。

会長 はい。ありがとうございます。

広告等については、多分、都の条例との関係があると思うので、ぜひ、そこをしっかりとやって頂きたいということです。

都市計画課長 そうですね、はい。

会長 はい。ほかにはいかがでしょうか。

いろんなご意見を頂き、ありがとうございました。

今回の資料では、まず動線を決めて、その動線にふさわしい街並みを形成し、景観を形成していくということです。ちょうど駅前に相当するB地区を除いた、A、C、Dですね、これがちょうどB地区を取り囲むドーナツ型のゾーンで一体に考えたいという連携だと思っています。

ただ、やはり多くの方は駅から歩いてくるのです。だから、動線を設定

し、その動線は居心地が良くて、あるいは歩きやすくて、気持ち良くてという、歩いてみたくなる動線としていくには、やっぱりB地区とA、C、Dのつながりは不可欠だと思います。参考資料だと、現在の明治通りを動線として非常に強く意識していますが、ここはもう車の通り抜けをやめようということで動いています。

だから、そもそも駅前とその周辺で違うから別々に分けていると思うのですが、車の動線、人の動線については、先ほどご指摘もありましたが、グリーン大通りだけではなく、例えば、このピンク色の主要な歩行ネットワークというのは、当然、駅に向かって繋がっているはずなのです。それから、駅側のブロックに対して、車で物の出し入れ、デリバリーをするためには、この黄色い道路も駅前のB地区にも出てくる。

それを主要道路として駅前でなくて旧三越通りとか、今度は一つ内側に入った赤色の道路で車を受けるとすると、それに対して、車をどう回すかということです。今だと、明治通りに出て一気に抜けて行くけど、将来は1回内側に入ってから抜けていくという流れになると思います。

そうした車の動線と、それから、人の動線を書き分けて頂いて、多分一番イメージ湧かないのは、赤い主要道路ネットワークの両側です。グリーン大通りもそうですが、広い歩道があって、すごい人が通ります。環状5号線の歩道は高架道路の下でもあり、あまり通らないかもしれません。でも、将来的には、そこにも人が通って頂かないと、環状5号線側の賑わいが出てこないでしょう。

そういう意味では、この主要な歩行者ネットワークのピンク部分というのは、赤色の主要道路ネットワークの歩道に全部つながっていくのです。そうすると、歩道のネットワークから一つずらした、その背割りのところにデリバリー用の道路のネットワークが入ってくるので、こういう少しずれた形で、歩車道分離的な動線になっていくのだと思います。これをやはりB地区入れて、東口全体で検討して頂いておくということが大事です。

それがいずれB地区の検討で地区計画を改正するときにも、そのままつながるし、今回はA、C、D地区だけど、逆にB地区の皆さんにも、その辺を少し了解しておいてもらうことが大事ということです。そのように皆さんのご意見を伺いながら思いました。

それでいくと、明治通りと環状5号の交差点の話がありましたが、もう

一つ、逆に、左下の明治通りと東栄会本町通りの交差点、今度はここが主要な道路になりますが、この交差点もどういう交差点の捌きになるのか。車の流れ方が変わると思いますので、やはりそこをきちんと渋滞や危険が生じないようにしないといけないでしょう。

この地区計画の区域外ではありますけども、そこをきちんと考えておくと同時に、特に、この東池袋の方面は人の流れがこの新しい一丁目計画の再開発ビルと繋がっていきますので、歩行者動線もどう回すのか。そういう意味では、この歩行者ネットワークの結節点である人の動線としても、この大きな交差点をどう快適に渡ってもらうか。広幅員道路の横断は高齢者にはなかなか大変なので、そういうことも含めると、車と人の共存するゾーンとして、この地区の両端の角にある大きな交差点は、きちんと二つの動線の結節点として、計画的な検討をして頂けると、皆様のご意見をうまく酌み取っていただけるのかなと思いました。

よろしいでしょうか。

(は い)

会長

はい。ありがとうございます。

それでは、今の意見も参考にして、今後進めていただければと思います。

それでは、本日予定しておりました報告、議事については、全て終了いたしました。

最後に事務局より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 次回の都市計画審議会でございますが、9月頃の開催を予定してございます。また別途、日程調整のうえ開催通知を送付いたしますので、引き続きよろしくお願いいたします。事務局からは、以上でございます。

会長

はい。ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、第194回豊島区都市計画審議会を終わります。

熱心に、また貴重なご意見等を頂きまして、ありがとうございました。

それでは、終了といたします。ご苦労さまでした。

(閉会 午前11時40分)

会議の結果	報告1 長崎地区沿道まちづくりの現状について 報告2 池袋駅東口地区地区計画の変更について
提出された資料等	報告1に関する資料 ・資料第1号 長崎地区沿道まちづくりの現状について ・参考資料第1号 コロナ禍における協議会の開催方法について ・参考資料第2号 豊島区防災まちづくり概要図 報告2に関する資料 ・資料第1号 池袋駅東口地区地区計画の変更について ・参考資料第1号 池袋駅周辺の地区計画パンフレット ・参考資料第2号 通りごとの性格付けと方向性（案）
その他	