

会 議 録

附 属 機 関 又 は 会 議 体 の 名 称		第204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6年3月27日 水曜日 午後2時00分～午後5時20分
開 催 場 所		豊島区役所8階 議員協議会室
議 題		<u>報告1</u> 池袋本町四丁目1・2番地区防災街区整備事業の状況について <u>報告2</u> 南池袋二丁目C地区の都市計画変更について <u>報告3</u> 池袋駅西口地区のまちづくりについて <u>報告4</u> 池袋地区駐車場整備計画の改定について <u>報告5</u> 池袋駅コア整備方針2024の策定について <u>報告6</u> 東池袋駅周辺まちづくり方針の策定について
公開の 可否	会 議	☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部非公開 傍聴人数 11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 高野良子 池邊このみ 中井検裕 小山清弘 前田純子 上門周二 青木正典 岡部俊夫 磯一昭 竹下ひろみ 辻薫 塚田ひさこ 細川正博 森とおる
	そ の 他	都市整備部長 土木担当部長 都市計画課長 再開発担当課長（心得） 池袋西口再生担当課長（心得） 都市基盤担当課長 沿道まちづくり担当課長
	事 務 局	都市計画課都市計画担当係長 同主査 同主任 同主事

(開会 午後 2 時 0 0 分)

都市計画課長 皆様、本日は年度末のお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまより、第 2 0 4 回豊島区都市計画審議会を開催いたします。

都市計画審議会の事務局を務めております、都市計画課長、松田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これからの進行につきましては、中林会長にお願いいたします。

会長 それでは、第 2 0 4 回豊島区都市計画審議会を開会いたします。議事日程に従って進行してまいります。

今日は報告事項等、多いものですから、あまり時間をかけることができないかと思いますが、15 分から 20 分ぐらいで各題やって、ようやく 2 時間で終わるかどうかというところだと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず初めに、本日の委員の出欠について、事務局より報告をお願いいたします。

都市計画課長 委員の出欠についてでございますが、長倉委員、内田委員、伊藤委員、高橋委員、定行委員より欠席のご連絡をいただいております。ただ、委員の半数以上のご出席をいただいておりますので、豊島区都市計画審議会条例第 7 条第 1 項に規定します定足数のほうを満たしておりますことをご報告いたします。

会長 それでは続きまして、本日の議事について、事務局より説明をお願いいたします。

都市計画課長 本日の議事でございますが、「池袋本町四丁目 1・2 番地区防災街区整備事業の状況について」、「南池袋二丁目 C 地区の都市計画変更について」、「池袋駅西口地区のまちづくりについて」、「池袋地区駐車場整備計画の改定について」、「池袋駅コア整備方針 2 0 2 4 の策定について」、「東池袋駅周辺まちづくり方針の策定について」の報告案件が 6 件でございます。

会長 それでは次に、本日の傍聴希望者について、事務局より説明をお願いいたします。

都市計画課長 傍聴についてご報告いたします。審議会の公開についてでございます

が、豊島区都市計画審議会運営規則第6条に基づきまして、原則公開となっております。

本日は傍聴希望の方がいらっしゃいます。会長、入室いただいてよろしいでしょうか。

会長 本日、傍聴希望者の方がおられるということでございました。本審議会
は原則公開ということでございますけれども、特にご意見なければ入室を
許可したいと思いますが、いかがでしょうか。

(異 議 な し)

会長 それでは、特にご意見ないということで、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、事務局より本日の資料の確認をお願いいたします。

都市計画課長 本日の資料でございますが、事前に委員の皆様へ送付させていただ
いているところでございますけれども、資料の差し替え、また、追加がござ
いますので、改めて本日、資料一式を机上に配付させていただきました。
差し替えのほどよろしくお願いいたします。

会長 差し替えというか、机上のやつを全部使いますということですね。

都市計画課長 そのとおりでございます。そちらのほう、机上配付のほうをご覧い
ただければと思います。

会長 それでは、報告に移りたいと思います。最初に報告1、池袋本町四丁目
1・2番地区防災街区整備事業の状況についてです。この説明をお願いい
たします。

沿道まちづくり担当課長 沿道まちづくり担当課長、植草でございます。

報告1の池袋本町四丁目1・2番地区防災街区整備事業の状況について、
ご説明させていただきます。

資料第1号をお取り出してください。

池袋本町四丁目1・2番地区は、昨年、令和5年1月に準備組合が設立
されまして、整備の具体化に向けて検討が進められてまいりました。同準
備組合といたしましては、令和6年5月に都市計画提案を目指している状
況でございます。

初めに、項目1の地区の概要からご説明させていただきます。図の1－
1、位置図をご覧ください。

位置は、東武東上線の北池袋の改札を出ると、正面の左となる位置でございます。

右上の図の１－２の参考図のほうをご覧ください。

当該地と記載され、赤点の位置が当該となります。

右下の図の１－３の現況図をご覧ください。

A B Cのローマ字と写真の撮影位置を一致させてございます。写真はそれぞれの状況を示してございます。

写真の下をご覧ください。

対象となる地区の状況となります。用途地域に関しましては近隣商業地域、地区面積は約０．２ヘクタール、法定建蔽率は８０％、法定容積率は３９９％となっておりまして、これは４００％のところと、一部３００％のところがございますので、計算上、３９９％となっております。敷地面積は約１，２００平方メートルで、現在、非耐火建築物といたしましては、全１１棟のうち１０棟でございます。旧耐震の建築物といたしましては、全１１棟のうち９棟でございます。法定権利者は１５名で、準備組合の加入者は現在１１名という状況でございます。

２ページ目の経緯といたしましては、黒の中心ごとに、年と月、その右にビジョンや方針を策定したものを記載してございます。

四角で囲ったものは、方針、地区計画、事業の関係する部分を抜き出してございます。

三つ目の四角の中に、池袋本町四丁目１・２番地区防災街区整備事業準備組合の開発整備方針案を三つの方向性を掲載させていただきました。

図の２の地区概要図についてご説明させていただきます。

特定整備路線の８２号線との関係と、当該事業建築物のイメージを示したものを掲載させていただいております。

最後に、項目３の想定スケジュールといたしましては、２月２９日、都市整備委員会に既に報告させていただいております。本日、都市計画審議会で報告させていただいた後、先ほどご説明させていただいたとおり、本年５月に準備組合から都市計画提案を受け、１２月に都市計画決定に向けて、令和７年６月に組合設立の認可と、事業計画の認可を目指しているところでございます。

もう１枚の参考資料は、おおむね今までのビジョンや策定された方針を

記載してございますので、後ほどご覧いただければと存じます。

説明は以上になります。

会長 説明は以上ということでございます。ご質問等あればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

委員 この池袋本町地区、今、四つ商店街があるんですけども、この道路計画が十字に入っておりまして、解体した後、その道路予定地として網で囲われているだけのところが非常に増えてきております。

4月20日の11時頃ですけども、風速20メートルの強風が吹いたんですけど、そのときに2本の街路灯が、1本は根元から折れているんですね。もう一方は風で激しく揺られて、電球が破損したという事故も起きております。

やはりこういった、解体した後に、ビル風のように、建物がいないために非常に風が強くなり抜けているということがありますので、小さいお子さんや老人等が倒されてしまうというようなことも、ほとんど電動自転車でもバタバタと倒れているというような形ですので、この辺の安全管理のほう、ちょっと気をつけていただければなと思います。

以上です。

会長 ただいまの件は、事務局で何か把握していることはございますか。どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 特定整備路線の整備に伴いまして用地買収が行われて、建物を解体した後に特定整備路線上が現在75%ほどの用地取得率が進んでございますので、そこで空地になっている部分で風が強くなってきたことで、そういった状況になっているということは聞いてはございます。今回、この事業については、都と区の事業がそれぞれございまして、特定整備路線は東京都のほうの事業になりますので、そういった状況があるということ、こちらのほうで東京都と連携して、お話をしながら進めていきたいというふうに感じてございます。

会長 恐らく道路予定地として買ったところは囲い込んであるんじゃないかと思うんですね。だから、そのネットの外側、区道側に自転車を止めたりされているんじゃないかなと思うので、管理としては多分、区道側だから区がという話になるのかもしれませんが、空地になったので、文句を言われたいからどんどん止めていっちゃうんだと思うんですね。

お家の前は止め難いわけですけど。だから、その辺を都と区で連携して、駐車しないでください、駐輪しないでくださいというようなことも含めて少し現場を確認して、取り組んでいただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

これはちょっと確認なんですが、後ろに入る新しい補助82号線というのは、鉄道の下、アンダーパスで道路が入るんですしたか。はい、どうぞ。

沿道まちづくり担当課長 会長、そのとおりでして、ここの北池袋の駅の右側にひばりヶ谷踏切という踏切がございますが、東武東上線とJR埼京線の下をアンダーパスとすると、東京都のほうから伺ってございます。

会長 そうすると、この当該防災街区整備で、こちらの資料1の裏面に大きく事業地が書いてあるんですが、池袋協和商店会と書いてある通りというのは、補助82号線とはどういう位置関係になるんでしょうか。

補助82号線がアンダーパスで上がってきて、この協和商店街の通りにぶつかるまでに上がり切るのか、もう少しアンダーパスが続いてしまうのか。

沿道まちづくり担当課長 会長、補助82号線自体はアンダーパスになってございまして、ただ、ここの部分に関しましては、蓋掛けがされる予定でございします。

会長 蓋掛け。

沿道まちづくり担当課長 蓋掛けですね。蓋掛けの部分と、一部この協和商店街と書かれた道路については、交差するところがありますが、その交差点の形状につきましては、現在、東京都のほうで調整しているような状況でございます。

会長 ということは、当該事業防災街区の整備の赤線で囲った範囲の北側、補助82号線側というのは、その側壁の上ぎりぎりまで事業地で、裏には通りが無いというふうに考えてよろしいということですか。

沿道まちづくり担当課長 そのようなイメージなんですけども、ここには、先ほど説明したとおり、蓋がかかりますので。

会長 全面にかかるんですか。

沿道まちづくり担当課長 この辺りですね。というふうに伺ってございます。

会長 ということは、広場ができる。

沿道まちづくり担当課長 広場というよりも、現在伺っているのは、道が一部、協和

商店街から道が一部抜けて、さらに、何と説明したらいいのか。

会長 線路から協和商店街までの間の掘割になるところは、全部蓋掛けをする
んですか。

沿道まちづくり担当課長 そうですね。ここのところについては蓋掛けになります。

会長 そうすると、全体が、車は入らない。広場と言ったのはそういう意味な
んですけど、人は通れるけれども、自転車も通れるけれどもというような、
オープンスペースになるということですか。

沿道まちづくり担当課長 現在、東京都から伺っているのは、一部この協和商店街と
8 2 号線が交差しまして、さらに道は、裏を蓋掛けの部分、道が 1 本、一
方通行の道が通りまして、裏を通してふれあい道路商店街のほうに抜ける
ような形状となる、すみません、説明が難しいんですけども、道が 1 本抜
けるような形で予定しているということを、東京都からちょっと伺ってい
るような状況です。

会長 はい。せっかくの北池袋駅の正面なんですけど、どういうふうに人を回
していくのかということは、商店街の営業というとおかしいんですが、商
業活動、あるいはにぎわいのつくり方とか、広場がないので広場状に使える
んだと、お祭りとかちょっと何かイベントをやろうとすると、使えるぐ
らいの幅の空間ができるんですけども、その辺のことは今後、都道の上部
の空間利用ということで、都と区の協議で対応できることになるんでしょ
うか。

沿道まちづくり担当課長 会長、基本的には協議というよりも、まずは東京都のほう
でどういうふうな計画を立てていくのかというところがポイントなのかな
とは思っていますので、区の利用の協議というところまで至るかどうかは、
ちょっとまだ現在想定はしていないところですね。

会長 ぜひ想定してくださいよ、都に任せるんじゃないくて。絶対これはうまく
使わないと、まちが死んじゃいますから、新しい駅広ができたと思って。
だから場合によると、建築基準法上の扱いはちょっと難しいのかもしれませんが、新しく建つこの高層住宅も、全部ふれあいロード側からの出入り
だけにするのか、裏のプロムナード側にむしろ人が通るので、そちら側に、
言わば必要な出入口なり、あるいは、場合によると 1 階に商業系のものが
入るみたいなことだとか、そういういろいろな可能性があるんだと思います
ので、ぜひそこは上部利用を、区として北池袋のまちづくりとしてこう

いうふうにしたいんだという方針を持って都と協議していただきたいなと思います。これは検討課題ということで、お願いしておきます。

沿道まちづくり担当課長 今のご意見を伺いながら、進めていきたいというふうに考えてございます。

会長 ほかによろしいでしょうか。はい、どうぞ。

委員 今のに関係して、この2ページの図だと、広場が一番端っこに、何か付け足しのように、何か道路残地を広場にしましたと。昭和の頃にはよくこういうのがつくられたと思うんですけど、令和になってこれはないだろうと。せっかく地域サービス機能を低層部に入れるというふうに書かれているのであれば、そういうものとか、あるいは先ほど会長がおっしゃった、飲食店とか、そういうものと一緒になった広場、そういうような使われ方をすると、協和会商店会にとってもプラスになるいい広場になると思うんですが、今のままだと本当に駐輪場が、下手をすれば、何かごみとか、若者たちが何かそこで集まっちゃって喫煙をするとか、そういう場所になりかねないような形ですので、ぜひこの広場の形については、先ほど先生がおっしゃられた貫通道路とともにうまく使われるように、再検討をお願いします。

沿道まちづくり担当課長 広場の利用につきましては、今年5月に、準備組合のほうから提案が出てきますので、その部分を含めて、5月以降にご報告させていただきますというふうに考えてございます。

委員 区からちゃんと要望を出して、うまくやってください。よろしくお願いします。

会長 よろしくをお願いします。

鉄道を地下へ入れてとか、下北沢ですとか成城ですとか、鉄道敷の上をどう使うかというのは、私鉄企業と区とで協議をしてやっているわけですが、今回、道路で都道なので、都と区の協議ですけれども、物は都がつくるんだけど、上を使うことについては責任を持って管理をしてくれるならいいよという話になりかねないと、なると思っていますので、ぜひそこはうまく使って、いいまちづくりに生かしていただければなと思います。

それでは、よろしければ、次の報告事項に移らせていただきたいと思います。

それでは、報告２、南池袋二丁目Ｃ地区の都市計画変更についてです。
説明をお願いいたします。

再開発担当課長心得 再開発担当課長心得の畠田でございます。

報告２の南池袋二丁目Ｃ地区の都市計画変更について、ご説明させていただきます。

資料につきましては、報告２資料第１号、参考資料第１号、参考資料第２号の三つを使って説明させていただきます。

まず、資料第１号をご覧ください。

左側でございます。事業計画の概要ということで、事業の概要でございます。

施行者は南池袋二丁目Ｃ地区市街地再開発組合でございます。施行地区につきましては約１．７ヘクタールということで、位置図を見ていただきますと、区役所の対岸に黄色く塗ったところが当該計画地でございます。

こちら、再開発事業でございます。北街区と南街区、二つございまして、北街区につきましては敷地面積８，７６１平米、建築面積５，２５６平米、建築階数地上５２階、建物高さ１９０メートルでございます。

南街区につきましては、敷地面積６，３０５平米、建築面積３，０９０平米、建物階数地上４７階、建物高さ１８２ｍでございます。住戸数は１，４９８戸でございます。

左側の下でございます。これまでの経緯と今後の事業スケジュールでございます。

平成２８年３月に南池袋二丁目Ｃ地区市街地再開発準備組合が設立いたしました。平成２９年２月には、国家戦略特区都市再生プロジェクトに追加されてございます。平成３０年６月には都市計画決定の告示がなされまして、令和２年３月には、組合設立認可を受けてございます。その後、令和３年８月に権利変換計画の認可を経て、令和４年３月には都市計画の変更を一度行っております。

こちらにつきましては、地下通路の形状を変えているというものと、合わせて、地域冷暖房を入れているという変更を行っているものでございます。

令和４年１０月には、施設建築物の新築工事に着手してございまして、今後の予定としては、令和９年２月に施設建築物工事の完了を目指してい

るところでございます。

資料 1 の右側をご覧ください。

今回変更する都市計画の種類でございます。今回変更いたしますのは、南池袋二丁目 C 地区地区計画でございます。

都市計画の変更、主な内容でございます。

三つございまして一つは地区計画の目標。二つ目は、地区整備計画。最後は欄外というものの変更でございます。次ページ以降で、内容については説明させていただきます。

今回、都市計画の変更の理由でございます。

先ほどの経緯でご説明させていただきましたように、今現在、C 地区では再開発事業を実施しているところでございます。そうした中、池袋駅周辺では「ウォーカブルコンセプトブック」を令和 5 年 3 月に策定し、ウォーカブルの概念が示されたところでございます。

さらに、令和 6 年 3 月に、今回の都市計画審議会でもご報告いたします、東池袋駅周辺まちづくり方針というものが策定されまして、まちづくりの柱の一つとして「歩きたくなる街」（ウォーカブル）が掲げられておりまして、道路整備事業に合わせた歩行者空間の拡充や、道路沿道の民地空間の活用連携により、快適な歩行者ネットワーク形成を行うことというところが示されてございます。

これを踏まえまして、当地区でも池袋駅方面からの歩行者ネットワークの強化を具体化し、さらなる回遊性の向上とにぎわい創出を図るため、建蔽率の最高限度等を見直し、地区計画を変更するものでございます。

続きまして、参考資料 1 をご覧ください。

参考資料 1 の 1 ページ目でございます。

左側には国の上位計画、都の上位計画がございまして、右側に区の上位計画を書いてございます。東池袋駅周辺のまちづくり方針というものがございまして、下のほうに図がございまして、図の中では、南池袋二丁目 C 地区を横断するような形で歩行者ネットワークが示されているところでございます。

1 枚おめくりいただいて、2 ページ目でございます。

左側は、今回変更しない市街地再開発事業の図書を参考で載せてございます。

今回変更する地区計画につきましては、右側でございます。先ほど申した3点でございます。

一つ目、地区計画の目標の変更でございます。

旧新で載せてございまして、赤字のところが変更箇所でございます。変更したところを申し上げますと、東京メトロ東池袋駅を中心として、池袋駅周辺とも連携した歩行者ネットワークを形成というところが追加されているところでございます。

続きまして、地区整備計画でございます。

従前、建蔽率につきましては10分の6であったものを10分の7に変更するものでございます。

最後、欄外でございます。

こちらに記載されてございます、東京都容積率の許可に関する取扱基準というものが改定されてございまして、従来、(1)のところに包括されていたものが、(4)というところも飛び出してまいりましたので、こちらについて追記したものでございます。

内容といたしましては、浸水リスクのある箇所におきまして、電気室を高いところに置く際は、容積の対象外とするというところのものでございます。こちらについて対応していくというものでございます。

続きまして、資料を1枚おめくりいただきまして、3ページ目でございます。

左側のスケジュールでございます。

本日、都市計画審議会で報告させていただきました。この後になりますけれども、都市計画原案の公告縦覧意見募集を行います。その後、都市計画審議会で報告させていただきまして、その後は都市計画案の公告縦覧意見募集になります。

その後、都市計画審議会で付議いたしまして、都市計画変更の決定告示が9月頃という想定でございます。

右側でございます。都市計画原案の縦覧及び原案に対する意見書の提出先等でございます。

縦覧期間につきましては4月2日から4月16日まで、縦覧場所につきましては豊島区都市計画課でございます。縦覧期間中は、ホームページでもアップする予定でございます。

提出期間でございます。意見書の提出期間は4月2日から4月23日まで。意見書を出せる方は、地区計画区域内の土地建物所有者及び利害関係人でございます。意見書の提出場所は都市計画課でございます。

最後でございます。参考資料2でございます。

こちらにつきましては、変更の地区計画の図書をつけているところでございます。

説明は以上でございます。

会長 説明は以上ということで、ご質問等、ご意見等ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

委員 今回の変更の二つ目、地区整備計画、これは建蔽率が60%から70%に変更ということですが、具体的に何が変わるのかを教えてください。

会長 はい、どうぞ。

再開発担当課長心得 理由でもございますように、歩行者ネットワークの強化というところをうたっておりますので、具体的にはひさしを出すことや、建物の北街区、南街区を結ぶところにデッキ、北街区南街区をつなげるデッキがございます。そのデッキの幅員を広げることですとか、あとは、今現在、検討中でございますけれども、環状5の1号線を横断する、横断歩道橋を東京都のほうで今検討しているところでございます。そちらに接続するということも踏まえて今検討している、それにも対応できるようにしていくということが具体的な内容でございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 いろいろ工作物が増えるということですが、これは容積率については増えるなど、影響はないのでしょうか。

会長 はい、どうぞ。

再開発担当課長心得 容積率には影響がないというところでございます。

会長 影響がないというよりも、変更しないということですね。

再開発担当課長心得 そうですね。容積率を変更しないので、何か建物がさらに高くなるとか、そういった類いのものではないというところでございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 容積率は増えない。それに伴って増やすこともないという話ですが、歩行者ネットワーク、デッキ、歩道橋、必要な部分が増えるという変更のようですが、これ、最初から盛り込んでおけばよかったのではないかなと思

いますが、なぜこの段階でこれが加わってきたのか、それについて教えてください。

会長 はい、どうぞ。

再開発担当課長心得 環状5の1号線の横断歩道橋の計画というのは、昔から地元から要望があったところですが、なかなか東京都と協議がまとまらず、実現が全然できない、できる見通しもなかったという状況でございました。それがようやく、令和4年ぐらいからある程度、検討をし始め、ようやく予算委員会でも報告させていただきましたけれども、警視庁の実査というところまで来たというところでございます。

 ある程度、歩道橋の現実味等が帯びてきたというところもございまして、今回、都市計画の変更をかけるというところでございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 最初から盛り込んでおけばと思うことと、それからもう一つは、本計画がこれまで60%ぎりぎりまで進めていたということが、私は問題なのではないかなと思うんです。もっと余裕を持って計画していたら、こういう変更はしなくてもよかったのではないかなと思うんですが、その点についてはいかがでしょう。

会長 はい、どうぞ。

再開発担当課長心得 再開発を実施するに当たりましては、地区計画の中で歩道状空地ですとか地区広場等で建築できない部分というところも定めているところでございます。その中で、今工事しています。

 今回の変更につきましては、より歩行者が、利用者がより使いやすくなるための変更でございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 使いやすくなるとか利便性ということで増やしたということですが、そうであるならば、そうじゃない部分は削ればいいんじゃないかという、そういう理論も出てくるわけですよ。恐らく、つくっている側からしたら全てが必要な部分であって、無駄はないんだろうと、そういうことを言われると思います。

 そこで私、近年、こういう建築物は、建蔽率にしても、容積率にしても、限度いっぱい、ぎりぎりまで使われています。しかも、さらに規制緩和が加わることで、もう考えられない規模の建物が23区に乱立しています。

民間企業、開発企業は、法の枠内で利益最優先ですから、これからの人口減少であるとか、環境問題は二の次、三の次になっています。しかし、自治体関わっている再開発事業であれば、これからは50階建てであるとか、敷地を目いっぱい使うであるとか、そういう発想を転換して、超高層ではなく、広い緑あふれる広場がある。特に本区においては、そういったまちづくりが私は望まれていると考えます。この点について、区のお考えをお聞かせください。

会長 どうぞ。

再開発担当課長心得 こちら、再開発によって、もともと防災性の向上ですとか、そういった効果というところが、当然ながら見込まれるところでございます。また、今回設置する三つの地区広場でございますとか、周辺を囲む歩道状空地により周辺の環境というものは向上すると、そういったところも当然ながら出てくるというふうに考えてございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 そういう利便性の部分というのは否定するものではなく、どんどん進めていただきたいんですけども、ただそこに、タワーマンション二つであるとか、そういう部分が問題じゃないかなと思うんです。

よって私は、今回の建蔽率を増やすといった都市計画変更については、大いに疑問を感じています。

会長 何かありますか。

再開発担当課長心得 こちらにつきましては、歩行者上位計画等に基づき歩行者ネットワークの当然向上に資するものと考えてございますので、当方といたしましては、必要な変更というふうに認識してございます。

会長 基本的には高層ビルになるんですけど、再開発ビル。ビル自体は横に膨らむということではなくて、従来10分の6の建蔽率ということは10分の4、空地をつくるということだったんですけども、敷地内に。その空地のところの歩行者が歩く部分に屋根をかけたりするので、柱を建てて屋根をかけると建築空間の扱いになるので、建蔽率を出さないとつけられないと。そういう10分の1増やすということです。

ですから、基本的には、高層ビルを建てて、周りに取った10分の4の空地はカバーされていて、そこに屋根のかかった歩道状空地ができる。そういうふうに理解した上での10分の7に変更したことだと。ただ、工事

費は若干かかるので、その辺の負担はどうするかというのは、組合としても考えなきゃいけないことかもしれません。

それから、ここが環状5号線がアンダーパスになるものですから、ちょうど真ん中にA街区、南街区、北街区だったかな。その間に歩行者用の通路を入れて、そこからアンダーパスの途中まで上がってきたところを越えなきゃいけないので、歩道橋でちょっと上げないと、車がぶつかっちゃうと。その辺の工夫をするということが、恐らく、屋根かけ部分も含めて、若干、当初の計画からは変わってきたんじゃないかなと。

一番北側の高速、上は高架になっていますけども、あそこはもう下をくぐっていますから、平面の横断歩道で、この街区と区役所のほうがつながってくる。それから下へ行くと、雑司が谷の墓地のところで、そこももう平面になりますから、そこは平面の横断歩道でつながると。真ん中だけデッキでちょっと上がらないと渡れないという、そんな形になるという変更が伴うことだろうと思っています。

ただ、ウォーカブルけども、本当にインクルーシブのウォーカブルにしてください。相当幅員が広がるので、人の渡る時間等をもうちょっと工夫していただくのか、今回の上は上るから車を止める必要はないのですが、上り下りが出るので、そういう意味では高齢者も渡りやすいというか、使いやすい、そんなこともぜひ一緒に工夫していただければと思います。

あとは、地下通路で、この街区へ入るという通路の扱いは、今日のこの参考資料の点線の中に入っているものなんですか。あれはここで言う、ウォーカブル外なんですか。

再開発担当課長心得 東池袋駅と直結する地下通路につきましては、参考資料2の計画図2のところに、ちょうど地区の左上部分に、地下通路幅員3.5メートルということで、グレーの帯のところが環状5の1号線に刺さるような形で入っているものが、こちらが地下通路でございます。駅と直結する地下通路部分としては、こちらになってございます。

会長 これはビルから地下へ入ってつながっているというオープンスペースの、今お話があった、屋根かけで歩けるウォーカブルなウォークスルーをつくると、そこから地下へ降りれる形に考えているわけではないということですか。

再開発担当課長心得　こちらの参考資料２の計画図２のところを見ていただきまして、

これは地下のところなんですけれども、地下鉄から来ますと、このグレーのところ、地下通路を通りますと、線状のハッチになってございますところが地区広場でございます。地下の地区広場でございまして、そこから網状のハッチになっているところが地上の地区広場で、地下の地区広場のところから上に上られるようになっていまして、当然ながら２階までエスカレーター、エレベーターで上られるようになっていまして、２階には保健所の入り口も今できる予定というところで計画しているところでございます。

ですので、ここから地下から上がっていただきまして、２階レベルに行きまして、またちょっと南に下っていただければ、将来的には歩道橋につながって、区役所のほうにもアクセスしやすくなるというところが考えられている将来の動線でございます。

会長　分かりました。ということは、外部の人の出入りはかなり考慮されているということですね。

どうぞ。

委員　私、２年か３年前に、一般質問でデッキを区役所とつなげてくれというような質問をしたときに、大変難しい問題だけど、何とか前向きにやっていくと前高野区長がおっしゃってくれて、やっとうこういうふうの実現してきたということが、大変地元としてはうれしく思っているところがあるんですけども、ちょっと聞いたら、今、横断歩道橋みたいなことを言っていたんですけど、そのデッキで庁舎にぶつけるということじゃないんですか。

会長　はい、どうぞ。

再開発担当課長心得　まず、今回の横断歩道、道路内につきましては、行政がつくる横断歩道橋、通常の上がって下がって渡って下がってというものをつくる予定でございます。当然ながら、エレベーターも設置して、つくる予定でございます。

今回、都市計画変更したのは、Ｃ地区側につきましては、その横断した場所からビルの方面に向かってさらに接続するということを今予定していますというところでございます。

区役所側につきましては、もう竣工していることもあって、検討したんですけど難しいというところでございます。

会長
委員

はい、どうぞ。

理解させていただきました。

今、池袋駅のほうも、東西デッキだとかいろいろデッキ構想というのがあって、これは豊島区だけに限らず、例えば埼玉県のほうとか、デッキでつないでいるという駅がかなり多いと思うんですけれども、そういった意味で利便性は上がるんじゃないかなと思っております。

また、真ん中に敷地内通路というのがあるということで、番神通りとの行き来というのもすごくよくなったということでもありますし、ましてここは電柱を地中化にするということで、歩きやすいんじゃないかなと思いますので、ぜひ早くというか、工期のほうも、一般質問で聞きましたけど、順調に計画どおり進んでいるのかという質問させていただいたら、順調に進んでいるということでもありますので、これからも工事に当たりましては、けがとかそういうことに十分注意しながら進めていっていただきたいなと思っていますところでございます。

それで、一つだけ懸念されるのが、環5の1の完成と、こちらとのタイムラグというんですか、大丈夫なんですかというのが、これも東京都のことなのでなかなか答えられないかもしれませんが、環5の1が完全に開通するのかどうか、竣工の9年のときに、環5の1のほうはどうなっているか、そこら辺をもし分かればお聞かせいただきたいんですけど。

会長

はい、どうぞ。

都市計画課長 今、委員からもお話ありましたけど、令和9年度ですか、10年3月というのがこの環5の1の今のところの予定にはなっていると。ただ、道路事業も、切り替えながらの作業ということは十分認識しております。ただ、竣工時に、仮設でつなぐのか、竣工がうまくタイミングが合うのか、ありますけれども、互いの事業の中でうまく調整を図りながら、例えば環5の1であれば、東通りとどうつながるのかということのも大きな、重要なところかなと思っていますので、そこについては、先ほどの都市計画道路のお話も、本庁の話もありましたけれども、うまく連携しながら一番その時点でいい状況、状態をつくり出すべく、東京都とともに検討してまいります。

委員

最後にしますけれども、明日、東通り整備協議会というのが開かれます。前回もそうだったんですけれども、やっぱり東通りの交通量が懸念される

ということで、一方通行をどうしようとかというのを検討しているところがありますので、このC地区の開発が進んで、人が多くなるということで、その交通量、交通事故等々もすごく懸念されておりますので、ぜひそこら辺も踏まえて、なるべく敷地内で、東通りのほうや何かに流れない、人は流れていいんですけども、あそこも今度、人を流れるようにするんですけども、やはり交通事故だとかそういうのに十分配慮した、ともに計画を進めていっていただきたいなと思います。

以上です。

会長

ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでは、報告2は以上にさせていただきます。

では、引き続いて報告3、池袋駅西口地区のまちづくりについてに移ります。説明をお願いいたします。

池袋西口再生担当課長心得 池袋西口再生担当課長心得の畠田でございます。

報告3、池袋駅西口地区のまちづくりについてご説明させていただきます。

こちら、資料第1号から第3号、参考資料第1号と参考資料2-1から2-10号でございます。

会長

クリップの束、全部です。

池袋西口再生担当課長心得 本日机上配付ということで、不足があればというところですが、それでは、まず資料第1号を基に説明させていただきます。

池袋駅西口地区のまちづくりでございます。

池袋駅西口地区は、特定都市再生緊急整備地域内にあり、令和4年10月14日に開催された東京圏国家戦略特別区域会議において、東京都都市再生プロジェクトに追加されてございます。

このたび都市再生特別地区の都市計画素案の提案がなされ、令和6年3月25日に開催された東京圏国家戦略特別区域会議に設置されている東京都都市再生分科会において都市計画素案が審議され、翌26日に内閣府ホームページにて公開されました。

これを受けて、区は都市計画原案を作成しましたので、公告縦覧を行うものでございます。

また、地区計画内の建物所有者及び利害関係人を対象にした意見募集を

行います。

なお、本地区計画の都市計画原案は、提案された都市計画素案からの変更はないというものでございます。

位置図でございます。中段に地図がございまして、池袋駅の西側でございます。東武百貨店を含みまして、西側になりますと劇場通りのところになってくると。北側はみずき通り、またちょっと飛び出たところにつきましてはトキワ通りの南の部分まで入っているというところでございます。

1 ページ目の中段、まちづくりの経緯でございます。

平成19年度から、池袋駅西口のまちづくり勉強会というものが開始されてございました。平成21年度になりますと、まちづくり協議会に変更してございます。

また、平成27年度からは準備組合が設立し、そちらで検討を進めてきたところでございます。

平成28年度には事業協力者の承認を経て、令和4年10月には先ほど申したとおり、都市再生プロジェクトに追加してございます。

令和6年3月には先ほどお伝えしたように都市再生分科会が開催され、都市計画の素案が公表されたところでございます。

1 ページの下段でございます。地区計画の都市計画原案の縦覧意見募集についてというところでございます。

都市計画原案の種類といたしましては、池袋駅西口B地区地区計画、こちら資料第2号でございます。

また、池袋駅西口A地区地区計画、こちら資料第3号でございます。こちらの種類でございます。

縦覧場所、意見書提出先は都市計画課でございます。縦覧期間は公告の日の翌日から起算して2週間、意見書の提出期間は公告の日の翌日から起算して3週間でございます。

意見書を出せる方につきましては、地区計画区域内の土地建物所有者及び利害関係人でございます。

1 ページおめくりいただいて、2 ページ目でございます。

今回変更する都市計画の概要でございます。

こちら2-1号では都市再生特別地区の変更を予定してございます。2-2号では地区計画の変更となっておりまして、2-3号、2-4号で

は再開発事業の決定でございます。

2－5号につきましては都市計画公園の変更でございます。2－6号につきましては都市計画道路の変更でございます。都市計画道路変更する都市計画道路としては、78号線、173号線、池袋駅付近広場第2号、池袋駅付近街路第4号、池袋駅付近第5号、池袋駅付近地下道第3号、4号でございます。

第2－7号といたしましては、都市計画駐車場の変更でございます。また、第2－8から2－10号は、都市高速鉄道の変更でございます。

3ページをご覧ください。

こちら、都市計画決定までの流れでございます。本日の都市計画審議会は赤字で書いてございます。

本日の報告の後に、下段に行きまして、都市計画原案の公告縦覧、意見募集を行います。こちら地区計画になりまして、意見募集の対象としては地区計画内の土地建物所有者及び利害関係人でございます。

こちらの意見募集等を踏まえまして、都市計画案を作成しまして、その後、次の帯のところでございます。都市計画案の公告縦覧、意見募集というものを行った後に、また、都市計画審議会に付議をさせていただきます。豊島区の都市計画審議会、東京都の都市計画審議会に付議して、最終的には内閣総理大臣の認定という形になってございます。

また、今回、国家戦略で決定する以外に、後ほど説明いたしますけれども、池袋駅西口A地区の地区計画の都市計画変更も並行して行うものでございます。

西口の概要につきましては、参考資料1号をご覧ください。ちょうどA4横の資料でございます。

都市再生特別地区（池袋駅西口地区都市計画素案の概要）といったA4横の紙でございます。参考資料第1号になります。

こちら、1枚おめくりいただいて、1ページ目でございます。

左上、位置図でございます。先ほど申しましたように、池袋駅の東武東上線のところを東側といたしまして、西側としては劇場通りの道路中心という形でございます。

配置図でございます。こちらの赤点のところの区域のところは都市再生特別地区でございまして、この都市再生特別地区の中で二つの再開発事業

がございました。

緑の破線のところが組合施行の再開発事業でございます。

また、東武東上線の上空部分につきましては、青い点々で囲まれてございまして、個人施行の再開発事業でございます。こちらの区域の中に、A街区、B街区、C街区、D街区という四つの街区が設定されてございます。

下段左下でございます。イメージパースでございます。

こちら、北西側より計画建物を望むものでございます。

また、右下イメージパースの2といたしましては、南側から池袋駅西口公園計画建物を望んだパースでございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目でございます。

計画概要でございます。こちら、計画地は豊島区西池袋一丁目地内でございます。指定容積率は900%、800%、加重平均で873%でございます。都市再生特別地区の区域面積といたしましては約6.1ヘクタールでございます。

計画容積率の全体といたしましては1,430%、敷地面積は約3万3,430平方メートル、延床面積は約58万2,700平方メートルでございます。

各街区ごとの概要でございます。

まず、A街区でございます。敷地面積約6,010平方メートル、延床面積13万9,900平方メートル。主要用途でございます。事務所、商業、情報発信施設、駐車場等でございます。階数等につきましては地上41階、高さとしてはGL+220mでございます。

続きまして、B街区でございます。敷地面積2万570平方メートル、延床面積30万1,200平方メートル。主要用途、事務所、商業、宿泊施設、駅施設、駐車場等でございます。階数等につきましては地上50階、高さにつきましてはGL+270mでございます。

続きまして、C街区でございます。敷地面積6,850平方メートル、延床面積14万1,600平方メートル。主要用途、事務所、商業、宿泊施設、人材育成支援施設、賃貸住宅、駐車場等でございます。階数等につきましては地上33階、高さにつきましてはGL+185mでございます。

D街区でございます。こちら、公園でございます。

1枚おめくりいただきまして、3ページ目でございます。

都市再生への貢献でございます。1番、青字のところが基盤に関するもの、2番に赤字で書いてあるところが機能に関するもの、3番に緑で書いてあるところが防災対応力に関するものでございます。後ほど詳細で説明させていただきます。

4ページからは上位計画でございます。こちら踏まえまして、具体的には9ページをご覧ください。

新たな都市の顔となり、ウォークアブルなまちづくりを推進する都市基盤の整備といたしまして、大きく三つ貢献するものでございます。

(1)といたしまして、駅からまちへ誘導する駅まち結節空間の整備と、駅東西のネットワーク強化でございます。こちら2か所でございます。

また、(2)といたしまして、街区再編による駅前交通結節機能の強化と、連続的な歩行者空間の整備でございます。

また、右下でございます。(3)といたしまして、アート・カルチャー活動を支える歩行者空間の創出でございます。こちら、次ページ以降で詳細を説明させていただきます。

10ページでございます。

こちら、駅からまちへ誘導する駅まち結節空間の整備と駅東西のネットワーク強化といたしまして、今現在、地下通路は北の地下通路と中央地下通路というものがございます。そちらの地下通路につきまして、駅まち結節空間、しっかり地下1階から地上階2階までをつなげる結節空間というものを整備してまいります。

また、バリアフリー経路の確保等により、地下ネットワークの利便性向上というものも図ってまいります。

こちら、現在、丸の内線の改札から副都心線を乗り換えようとすると、ちょうど右下に写真がございますけれども、階段がございます。エスカレーターはあるんですけども、階段もあって、なかなか車椅子の方が自立して移動することがしづらいという状況でございます。

そういったところを踏まえまして、左側の図でございます。地下1階のところに、バリアフリー対応の迂回動線というものを、本開発の中で整備していくというものでございます。

続きまして、11ページをご覧ください。

街区再編による駅前交通結節機能の強化と連続的な歩行者空間の整備で

ございます。

中段のところ、左側に現状の図面がございます。今の西口の現状といたしましては、各種交通機能の分散による利便性の低下でございますとか、五差路交差点による円滑な交通の阻害、また、都市計画駐車場への車両が駅前の歩行者動線と交錯していることや、車両空間による歩行者空間の分断というものが課題として挙げられるところでございます。

それを踏まえまして今回の整備内容といたしましては、右側の青枠のところに書いてございますように、バスやタクシーの乗降場の集約により、交通結節機能の強化というものを図るものでございます。

また、それと併せまして、赤字のところでございます。従前、五差路交差点だったものを十字交差点化いたしまして、交通の円滑化を図っていくものでございます。

また、紫のところでございます。駐車場出入口の集約、ネットワーク化によって、周辺の歩行者動線の交錯を低減していくといったものでございます。

また、オレンジのところでございます。アゼリア通りの広場化によりシンボリックな歩行者空間というものを創出することや、あと各駅まち結節空間というものがございます。各駅まち結節空間から西口公園へ連続的な歩行者空間というものを、横断歩道を渡らないでアクセスできるというところを整備していくというものでございます。

続きまして、12ページをご覧ください。

アート・カルチャー活動を支える歩行者空間の創出というところでございます。歩行者空間の創出のうち、西口公園を中心としたアート・カルチャーのメインステージとなるアート・カルチャー・ハブの形成でございます。こちら、中ほどの左側の絵を見ていただければと思います。

現状、西口では、東京芸術劇場という屋内の劇場空間がございます。また、西口公園につきましては、グローバルリングシアターということで、屋外型の劇場空間でございます。

今回整備いたしますのは大屋根広場ということになりまして、こちらは半屋外の劇場空間で、第三の劇場空間となる大屋根広場を整備していくといったものでございます。

続きまして、13ページをご覧ください。

アート・カルチャーの創造発信の場として、ハブを補完するアート・カルチャー・スポット東武東上線上空広場を整備するといったものでございます。

右上のパースを見ていただければと思います。現在、東武東上線がございますけれども、その上空に、デッキアトリウムというものをつくります。そのデッキアトリウムから、下の平面図を見ていただければと思うんですけど、池袋大橋までの伸びる東武東上線、上空広場というデッキ空間というものを整備していくものでございます。

続きまして、14ページでございます。

こちらにつきましては、機能の上位計画や現状の課題でございます。

そちらを踏まえまして、15ページでございます。

機能としては大きく三つを行っていくというところでございます。

一つは、青字で書いてございますアート・カルチャー情報発信施設を整備していきます。二つ目といたしましては、オレンジのところでございます。アート・カルチャー育成支援施設を整備するものでございます。三つ目といたしましては、宿泊施設を整備していくものでございます。詳細は次ページ以降で説明いたします。

16ページをご覧ください。

こちら、エリアの情報発信を行い、駅からまちに人を送り出す「アート・カルチャー情報発信施設」の整備でございます。

先ほど述べました中央駅まち結節空間と北駅まち結節空間の間に、アート・カルチャー情報発信施設というものを整備するものでございます。

続きまして、17ページをご覧ください。

アート・カルチャー、人材育成、活動支援の場となるアート・カルチャー育成支援施設の整備でございます。こちら、劇場通りよりのC棟という建物の中にアート・カルチャー育成支援施設というものを整備し、東京芸術劇場との連携等を図っていくといったものでございます。

続きまして、18ページをご覧ください。

国内外の新たな来街者の創出やアーティストの受皿として機能する宿泊施設の整備でございます。

こちら、国内外からの多様な来街者の受入れ環境として、ホテル自体を目的に来街、滞在するような、コンセプトの異なる2ブランドの宿泊施設、

ライフスタイルホテルとグローバルブランドホテルを整備していくといったものでございます。

劇場通り側のC棟のほうにはライフスタイルホテルでございます。また、アゼリア通りの南側の駅寄りのところ、B棟の高層部につきましては、グローバルブランドホテルを整備していくといったものでございます。

続きまして、19ページをご覧ください。

こちら、エリアマネジメント組織の設立と各施設の一体運営というところでございます。

下段のところにスケジュールがございます。都市計画決定を受けた後に、エリアマネジメント検討会というものを立ち上げ、また、B街区が着工する、B街区、C街区が解体をする段階になりましたら、部会というものを設置していくといったところがスケジュールとして示されているというところでございます。

続きまして、20ページをご覧ください。

防災対応力強化と環境負荷の低減でございます。こちら20ページは(1)エリアの防災対応力強化に向けた取組でございます。

左側でございます。帰宅困難者支援機能の整備でございます。こちら、歩行者空間化されたアゼリア通りや大屋根広場、東武東上線上空広場を活用し、屋外の一時待機場所4,000平米を新たに確保するものでございます。

また、来街者に対しては約1万2,400平方メートル約3,100人分の一時滞在施設及び3日分の受入れに備えた防災備蓄倉庫を整備するものでございます。

また、右側の②番でございます。自立分散型エネルギーシステムの導入でございます。計画地全体のエネルギーのネットワーク化、面的利用により自律分散型のエネルギーシステムを構築し、防災対応力機能を強化するものでございます。

続きまして、次の21ページをご覧ください。

建物の総合的な環境性能の向上でございます。こちら、高効率の設備機器の導入や、熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用等に総合的に取り組むことで、建物の省エネルギー化やエネルギー利用の効率化等を図るものでございます。

続きまして、22ページをご覧ください。

②番といたしましては、エネルギーの面的利用の促進を図るものでございます。

右側をご覧ください。③番、ゼロエミッション東京の実現に向けた取組でございます。事務所用途におけるCO₂排出原単位を1平方メートルあたり48キログラム、1年当たりを目指すとともに、計画建物において使用する電気は原則100%再生可能エネルギー由来とすること等により、CO₂排出量のさらなる削減を図るというものでございます。

最後、23ページでございます。

ウォークアブルなまちづくりを推進する、緑豊かな歩行者空間というものをつくっていくというものでございます。

こちらを踏まえまして、資料第1号の4ページにお戻りください。

先ほど申した整備をするに当たって、最終的に、都市計画といたしましては、4ページの上段、こちらが今現況でございます。といったものを、今、4ページの下段、将来の都市施設というところを変えていくといったものでございます。

左側から見てまいります。グレーのところが道路関係でございます。⑧番、⑨番の都市計画のところ、駅広場2号、駅街路4号というものを変更するものでございます。変更して、⑥番の補助78号線交通広場の設置というところに変更していくものでございます。

また、従前の上段でございます。駅街路5号でございますとか地下通路4号、3号につきましては、廃止を行っていくものでございます。また、西口には紫で示したところを書いてございます、池袋西口駐車場という都市計画駐車場がございますけれども、こちら下段を見ていただきますと、都市計画上の区域を変更するものでございます。

また、緑のところ、西口公園でございます。こちらにつきましては、下段のところ見ていただきますように、区域を変更するものでございます。また、都市高速鉄道、⑭、⑮、⑯号につきましては立体的な範囲を設定するものでございます。詳細につきましては、次ページ以降で説明させていただきます。

まず、6ページをご覧ください。

6ページ上段に地区計画の範囲が示してございます。今回、上段にあり

ますオレンジ線、黄色のところの区域のラインを変更することになりますので、池袋駅西口のA地区とB地区の地区計画を変えていくというものでございます。

具体的には、6ページの下段の図を見ていただければと思います。みずき通りの地区計画の区域を変えるものでございます。みずき通りと、あと、線路沿いの道路の区域を変えるものでございます。また、B地区地区計画の中につきましては、B1地区、B2地区というところで区域変更をするものでございます。

地区区分されたB2地区につきましては、現在の地区計画の制限から変更はありません。

1ページおめくりいただきまして、7ページでございます。

B地区地区計画の計画図でございます。7ページの上段が地下1階レベルでございます。赤が歩行者通路でございまして、こちら1号から8号を定めるものでございます。また、北と中央の立体の広場空間というものを定めるとともに、アゼリア通りの南側にございます緑のところ、地下の広場をつくるものでございます。

7ページの下段でございます。こちら1階レベルでございます。1階レベルにつきましては、広場2から9号を定めるものでございます。また、劇場通り沿いに歩道状空地1号9号を定めるものでございます。また、北の結節空間、中央結節空間、駅まち結節空間につきましては、立体広場空間を定めるものでございます。

1枚おめくりいただきまして、8ページでございます。

8ページの上段でございます。こちら2階レベルでございます。赤のところ、線路沿いのところに歩行者専用通路10号、11号を定めます。また、北と中央につきましては、立体広場空間を定めます。

また、緑のところでございます。先ほど述べました東武東上線上空広場につきましては、広場9号として地区施設として位置づけるものでございます。

8ページの下段でございます。こちら、壁面の位置の制限をかけるものでございます。

1枚おめくりいただきまして、9ページでございます。

こちら参考でございすけれども、地区計画以外の都市計画の概要でござ

ざいます。9 ページの上段は、市街地再開発事業でございます。

市街地再開発事業の9 ページの下段でございます。都市高速鉄道の立体区域を定めるエリアにつきましては、こちらの9 ページの下段のところに、ちょうど右側に書いてございますのが、ちょうどアゼリア通りのところのA街区とB街区と書いてあるちょうど中間部分のところに拡大図が出てございますけれども、こちらのところに、丸ノ内線、有楽町線、副都心線の一体区域を定めるものでございます。また、補助73号線、劇場通り側のところに一部、C街区の端っこのところにつきましても、有楽町線の立体区域を定めるというものでございます。

1枚おめくりいただきまして、10 ページでございます。

こちら、西口の都市計画駐車場でございます。開発の概要でも示しましたとおり、都市計画駐車場をネットワーク化していくものでございます。アゼリア通りの北側、南側に整備していくものでございます。

10 ページの下側でございます。

赤のハッチングのところでございます幹線街路補助78号線について交通広場として1万4,700平米を定めるものでございます。また、劇場通り側でございます。幹線道路補助73号線を定めるものでございます。

1枚おめくりいただきまして、11 ページでございます。

こちら、高さの制限等を定めるものでございます。こちらにつきましては、先ほど述べた開発概要等を整合していく形で定めていくものでございます。

また、11 ページの下段でございます。こちら、もう一つの再開発でございます、東武東上線のところの再開発事業でございます。

12 ページをご覧ください。

こちらが区域の図というところでございます。12 ページの上段が、東武東上線の再開発事業の区域等の図というところでございます。

13 ページでございます。

13 ページ下段は、都市計画公園、西口公園の変更でございます。最終的には、この緑の線に囲まれたエリアが西口公園になるエリアでございます。一部黄色の部分削除して、赤い部分を追加するといったものでございます。

14 ページでございます。

こちら駅街路の変更ということで、先ほど図でお示しいたしましたとおり、補助78号線につきましては、1万4,700平方メートルの交通広場を設ける形としています。また、池袋駅付近街路の5号や地下道の3号、4号というものは廃止していくものでございます。

15ページ以降は図面でございます。その説明でございます。

17ページをご覧ください。

都市計画決定後の事業想定スケジュールでございます。下段を見ていただきますと、断面図がございます。事業目標といたしましては、令和6年に都市計画決定を受けた後に、令和7年には池袋駅西口地区の組合設立を行いまして、令和8年度には権利変換の計画認可を受けるものでございます。

令和9年度には、池袋駅西口地区につきましては、南側エリアのちょうどオレンジで囲ってあるエリアの解体新築工事、着工してまいりまして、2034年度にはB棟、C棟の竣工を迎える予定でございます。その後、池袋駅西口地区では、緑で囲ってございますA棟地区の北側エリアの解体新築工事に着工いたしまして、2040年度に交通広場が竣工する見込みでございます。

また、下段でございます。池袋駅直上西地区でございます。ちょうど東武さんによる再開発のところでございます。ブルーで囲ってあるところでございます。

2027年度より解体に着手いたしまして、2040年度に竣工という予定でございます。

説明は以上でございます。

会長

はい、ありがとうございます。

4時には終わりません。申し訳ありません。10分ぐらいか15分ぐらい、質疑等をしたいと思いますが、ただいま膨大な説明だったんですけれども、ご質問等あれば承りたいと思います。いかがでしょうか。

全体が終わるのは20年後ということですね。

池袋西口再生担当課長心得 予定では、さようでございます。

会長

はい、どうぞ。

委員

議会のほうでは、「池袋駅コア整備方針2024」である程度ご説明いただいたんですけれども、より今日鮮明に、概要というか、理解ができたと

ころでございます。

それで、地元から最近もう出ている話なんですけども、今回、交通結節点というか、広場というか、そういう意味では、交通の部分では集約する、バスとか、タクシーの集約がされるというところで、歓迎しているとかなんなんですけども、単純にやはり今、劇場通りに観光バスとか止まって、かなり集中しているんじゃないかなというふうに思っているんですけども、こういった観光バスも含めた、そういった対応ができるのかということと、あとやはり地元としても、この自転車の駐輪場、台数を増やしてほしいということで、今回大分増やす予定なんですけども、かなり地下に持っていくのかなという感じなんですけども、地下2階とか3階とか、そういった意味で、どういう計画、今のところでどういうふうな計画をされているのか、ちょっとその点を確認したいと思っております。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 まず観光バスにつきましては、C棟の1階部分に観光バス用の駐車場を2台設ける予定でございます。

また、自転車につきましては、参考資料第1号の2ページ目のところに自転車の駐車台数というところで出てございまして、おおよそ2,206台というところでございます。おっしゃるように、地上ではなかなか確保が難しいというところで、今、地下で予定しているというところでございます。

委員 バスも2台というのは大分やっぱり少ないなという。集中するとあふれるんじゃないかなって、今でもそんな状況なんですけども、最近はロサ会館の脇にも止めたりして、夜も観光に来ているというような状況がございします。我々もパトロールしていてもその懸念があるんですけども、そういったこともちょっと見据えて、もう少し台数というか、常日頃使えるようなバス駐車場というのが必要なのかなと思っています。

駐輪場にしましても、何とか理解していただいて、地下に止めていただくしかないなというふうに思っています。

もう1点、前回の都市計画審議会でお話がございました、この西口地区につきましては権利者数が94人ということで、これからなんだと思うんですけども、この間、ビルのオーナーさんに聞いてみましたら、テナントさんへの交渉はビルのオーナーさんが進めていくということなんですけど、

そこは非常にハードルが高いというような話もしておりました。この点につきましては、もちろん計画が進んでいく中で、まだこれからというところはあるんですけども、この点につきましては、どのように推進されていくのか、確認させていただきたいと思います。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 区といたしましては、そういったオーナーさんが困らないように、しっかり準備組合、特に事業協力者に対しまして、しっかり支援していくようにということで、伝えていくといったところでございます。オーナーさんが交渉等に困らないように、技術的なお話とか、しっかりフォローするようということを伝えていくといった予定でございます。

会長 はい、どうぞ。

委員 ぜひ、この計画が決定したら拍車がかかるというか、そういうことになってくるんだろうと思いますけども、非常にそのところを懸念されてしまして、実際にはこれを実行していくためにはその部分が非常に肝心なところだと思いますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

私からは以上です。

会長 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 内容の問題、このまちづくりの方向性については、特に私は異論ないんですが、やはり言葉がちょっと分からないと。何の言葉が分からないかというと、広場という言葉と、公共空地という言葉が分からない。分からないというのは、この都市計画図書、これで言うと資料第2号でいいと思うんですが、これ、都市計画図書の一部ですよ。それとも、もう1個のほうがいいのかどうなんだかあれなんですけど、この中で、資料第2号の3ページ、地区整備計画の中で、地区広場をつくることができるのは、これは重々分かっているんですが、この種類のところに、その他の公共空地と書いてありますよね。これ、使っていいんですか。公共空地だったら区が管理されるんですか。

地区整備計画のときには、この種類のところは、例えば、広場と書いて、それで名称のところは地区広場何号、何号と書いて。一つは公共空地、この公共空地という言葉は、都市計画法の中で定められていて、要は、一切民間は関係しない土地ですよ。ここら辺の言葉がこの頃非常に気になっ

ていて、いや、公共的空地なんですよという説明を、ひょっとしたらされるのかな。公共的空地と公共空地は全然別物ですからね。

公共空地は、国もしくは自治体等が、もしくは無主物の、主がない場合もありますが、これ、その他の公共空地と書いていいんでしょうかというのが一つ。

広場にしておけばいいんだと思うんですよね。これまでの地区整備計画では恐らく広場としていたのが、これにされるのは、都市再生特別地区の場合には、こういうふうに各フォーマットになっているのかどうか。一応、都市計画法という中に地区整備計画なんかもある、都市計画法の中の公共空地というのは、その中に広場がありますからね。その広場とは違えますよね。言ってみれば、公開空地と言ったらあれなんです、公開空地の一つ的な広場上空地なわけですよね。だから、容積率のほうも緩和ができる。これ、公共空地での広場だったら緩和はなしというふうに、僕なんかは読んでしまうんだけど、そこら辺は、例えば東京都だとか、国もしくは条例、昔でいうと通達、そういったところで使っていていいですよと今はなっているんですか。僕の知識では、そうではなくて、厳密な4文字熟語だとか、そこら辺、非常に厳密な言葉になっていますからね。

それで、公共空地として造った広場、残念ながら日本で言うと、市区改正設計でつくったんだけど、結局その広場に建物が建ちましたからね。なくなっちゃったんです。それで、じゃあどうするって言って、仕方がない、駅前のところは道路にしちゃったわけですね。道路で駅前広場、駅前広場は道路指定になっていると思いますけれども、道路指定しているから公共空地の一部なんだけど、ここで言っているのはどういう意味なんでしょうかというのがちょっと分かりづらい。

これ、つくっていくのはいいと思っているんですよ。それで、つくっていく上でちょっと分からないのは、この広場としているのと、それから歩道状空地の違いは何なんですかと。細長くなっているところでも、広場って、どんどん今回の場合使われているので、余計気になっていますというところなんです。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 まず、最後の質問の、歩道状空地と広場っていろいろあるけれども、どういう使い分けをしているのかというご質問からお答えさ

せていただければと思っています。

資料の第2号をご覧ください。資料第2号のところの4ページとか5ページのところにいきますと、様々な指定がされているところでございます。

もう1か所、資料第1号の7ページをご覧ください。こちら、7ページの図は、地区計画、先ほどの図書を図に落としたものをさらに色分けしたものになってございます。

地下レベルを見ていただきますと、7ページの上段のところを見ていただきますと、歩行者専用通路という赤いところで、通路として指定がされているものでございます。それが、7ページの下段を見てください。こちら1階レベルになります。こちらの緑が多くなっていると。委員おっしゃるように、緑のところは、広場としているところでございます。広場の2号から9号をこちら、指定しているところでございます。

意図といたしましては、こちらの広場、まず、ある程度の空間があれば広場という認識がいいのかなと思うんですけれども、もう一方、例えば広場第4号でございすとか、広場第3号、2号とかはかなり細長いような広場という形でございす。こちらの考えといたしましては、大きい歩道部分に面しているところでございすので、ある程度、通行機能は歩道内で確保できるだろうと。今後の公共施設の使い方とか考える際でいきますと、歩行者通路というよりは、歩道状空地というものよりは広場ということで、まさにウォーカブルに資するような、賑やかしでございすとか、滞留だとか、そういった機能を求めていくというところで、意図して広場というふうに使っているものでございす。

委員

そこら辺の区分、要は、歩行者専用通路なんかにしても、滞留空間が設けられていないんですよ。それで、交通障害になるのは、滞留空間がないがために、結構歩行者の阻害になると。それで、その滞留空間の意味を持ったものが、この広場何号と言っているのかと。そこにはベンチであるとか、そういうものを設けていくような空間としてつくっていくんですよということが明確になっていればいいんですよ。そうじゃなければ、単なる歩道状空地と、それから広場というものが、形状からすると全然分らない。

だから、そこら辺をコンセプトとして明確にした上で分けているんだったらいいんだけど、なんかちょっと広場が多過ぎませんかというね。ある

程度の広がりを持ったものが広場というのが結構これまでの流れの中ではあったのが、かなりこの西口のところの計画では変わってくると。

変わってくるのがよくないとは言っていないんですよ。時代、時代によっていろいろな使い方をしているんだけど、ただ、変えるときには明確にしておいたほうが、その後、混乱を招かないだろうと。

いろいろな使われ方をしますよね。前で言うと、公開空地だったところに、容積緩和の途端に屋根をつけたような場所もあると。それで、屋根だけじゃなくて、周りも囲ってしまって、公開空地があったから容積をアップしたのに、その部分がなくなっちゃうというような使われ方も、この頃していますのでね。だから、そこら辺、ここではこうしたというのをはっきりさせておかないと、その次に、かなり自由に使われていくといいますか、歯止めがまさに効かなくなるという。だから、この広場のところで言うと、大屋根のところも、これは通路なんですか、アトリウムなんですか、それとも広場なんですか。そこら辺も、その方向が、屋根がつくのがよくないと言っているんじゃないじゃなくて、判然としないまま、ごちゃごちゃと決定をしちゃうというところが、非常に気になるというところなんですね。

残念ながら、日本の場合、広場はつくれなかったわけですよ。それで、今、一生懸命地区計画で広場をつくろうとした。それはとってもいいことだと思っているんだけど、少なくとも今までは地区広場という言葉で動いてきたと思うし、それに公共空地という言葉がついてしまうと、その管理はどこがやるんですかと。公共空地だったら、それに伴う行政機関はないんですねというそこら辺は、特区の場合は制限がなくなったんでしょうか。

池袋西口再生担当課長心得　まず、地区計画のところに書いてございます、その他公共空地のところでございます。こちら、公共が持つということではなくて、当然民地内であれば、空地算定の空地として持つ民間さん、組合なりその所有者が持つというところでございます。

昨今の都市計画の図書のつくりといたしましては、普通の歩道状空地等については、その他の公共空地の枠の中でつくっているというところがございまして、ちょうど先ほど1個前でご説明しました二丁目C地区の資料でございます。都市計画審議会の報告2、参考資料の第2号のこれはページ数を振っていないですが2ページ目のところは、その他公共空地という

ところで、歩道状空地等が定められているというところでございます。こちら、敷地内を回した形の歩道状空地でございますので、こちらも同様に定めて、民間管理というところで想定しているというものでございます。

委員 地区広場のところは、広場の種類にしているわけですよ。先ほどの資料で言うと。それで、歩道状空地のところはその他の公共空地にしているわけです。それで、この広場のところも含めて公共空地としたのは、この図書からしても、拡大されているわけですよ。

いや、そういうふうにはなっているんですだったらいんですが、歩道状空地は、歩道としてある程度担保したいから、その他の公共空地、公共空地がいいのかどうか、その他の公開空地だとは思いますが、だけでも、地区広場のところも、広場じゃなくてその他の公共空地にされたわけですね、この西口の場合は。そういう解釈で、要は、永久にそこは広場として担保しますということを、何かで確約をしているんでしょうか。そうじゃなければ広場はなくなりますからね。今、この計画では存在していたとしても、あと50年ぐらいたつと、この広場はなくなる可能性がありますからね。地区整備計画ですから、地区計画は変えられますからね、都市計画と違って。だから、そこに公共空地という言葉を使っていいんでしょうかという質問なんですけどね。

会長 一応、多分何らかのそのスタイルが既にあるんだろうと思うんですけども、基本的には地区計画という制度をつくったときに、平面でつくっているわけですね。地面の上での地区計画を。だけれども、その地区計画という制度をこの三次元の立体のプロジェクトに当てはめたときに、公共というのは三次元の、ここでいうと地区計画の中全体がA街区、B街区、C街区って三つに分かれているわけですよ。広場は1号2号ってたくさんあるのは、実はA街区の中の広場、B街区の中の広場、C街区の中の広場、実はつながっているんだけど、街区ごとに区切って番号をつけているんですよ。だから細かいのがいっぱいあるように見えるんですけども、これは平面系で考えると、つまり地面の上だけの二次元の世界で考えると、それ全部つないで広場1となっちゃうようなところが、三次元の事業の中で、A街区、B街区、C街区、時期も違ってできてきて、最終的には出来上がると全部つながっています。だからそういうことを、多分こういう従来の地面で考えてきた地区整備計画の書き方の中に、公共性というのはど

こまで担保されるものかという話と、公共性の担保というのは要するに所有が誰で、その管理責任者はどこで、その使い方としてはどういう使い方になるんですかという、所有と管理と使い方、その三つで区分していただいて、整理をして、もう一度ちょっと分かりやすくしていただけるといいのかなと。

書式としては多分国が指定していると思うので、それをこの際破る、破るというか、改善するというのは難しいのかもしれませんが、区としては当然、どこで何か事故があったときに、そこはどの場所で、誰が事故の現場の空間の所有責任者で、どう対応するのかみたいなことを考えておかなければいけなくなるだろうということを含めると、今回この細かく分けているやつが、A街区、B街区、C街区のプロジェクトの中にそれぞれあって、じゃあ、Aの組合が出来上がった後、再開発組合は事業が終わると、今度は管理側の組合になるはずなんだけど、そこが責任を持っている空間ですよと、そういう事後のメンテナンスも含めて、どういうふうに担保するんですかという辺りを少し整理しておいていただくことは必要なのかなと思いました。

言葉遣いとして、公共空地という言葉で、そういう民間が所有して民間が責任を持って、公開空地として公開だけしてくださいというものを公共空地という言葉で使っているんですかというのは、最大の課題なんだろうと思います。いいんですと国が言うんだったら仕方がないんですけどね。ちょっとそこは確認してください。

委員

今回の場合、この案自身が云々かんぬんではなくて、広場に関しては、説明のところでも、デッキ広場、それから上空広場、それから、立体広場、いろいろな広場が出てきちゃうんですよ。そうすると、おいおいどこでごまかしているのというふうに、ついつい勘ぐりたくなると。だから、そういう意味で、ある程度の言葉の統一というのがされていると思うので、その点だけの懸念です。

これでいいんだと、これは特区だからいいんだというのが、地区整備計画のところでも許されるのであれば。今後どんどん広がってきますからね。いや、広がるのが悪いというんじゃないくて、何の歯止めもなく、そうすると、建物の中のアトリウム、あれ広場ですよ。という話になるのがちょっと気になっていますという、それだけです。検討いただければ、それで

十分です。

会長 地区計画は公共がつくる計画ですので、そこだけは担保になると思うんですね。勝手に変えられるわけじゃない、事業者が。そこが一番最大の担保ではあるんだけど、全然持っていないところも公共ですと言って、あたかも区が責任を持つような形になるのか、あるいは提供してもらうだけなんですという話なのか、その辺りを少し整理しておかれたほうがいいだろうと、私もいろいろお話を聞きながら思いました。

維持管理、どうするかというような、費用負担を含めたいろいろなことが今後メンテナンスの中では出てくるんだろうと思いますので、それらを含めて、地区計画上でこういう扱いだけでも、それはどういう形で運用していくのかということと、維持管理していくのかというようなことを含めて、少し整理しておいていただいたほうがいいのかなと思います。

どうぞ。

委員 すみません、ちょっと時間がないので、質問というよりはちょっと要望をしたいんですけども、この西口の本当に大きな開発、たしか多分、昨日報道みたいなものも出ていたみたいで、私のところにもやっぱり区民の方からどんなものができるのかという問合せが来ています。私も今日初めて三菱地所と東武鉄道のかかなり具体的なというか、こういったものを見て、何かすごい計画なんだなと思ったんですけども、先ほどやっぱり二次元と三次元はちょっと違うみたいなことも会長のほうからもお話があって、私もやっぱり図面というか、こういったものだけじゃなくて、どこかで模型を見たいなという思いがすごくあります。そういったものを今回の地区計画の変更に関する意見の縦覧とかは地権者のみなんですけども、令和6年度に区民のほうからの意見も求めるということもありますし、どこかで模型というか、そういったものをつくって、区庁舎かどうか分かりませんが、提示してもらったほうが区民の皆さんにもよく分かるし、我々もこういうかなり複雑でいろいろな機能を持たせている大きな開発なので。そういったことは計画としてあるんでしょうか。どうなんですか。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 まずこちら、模型をつくるかどうかというところはまだ定まっていませんので、ちょっと検討、研究させていただければというところでございます。なかなか分かりづらい計画かもしれませんが、

こちら、今回対象の方につきましては、説明会を実施する予定でございます。

また、例えば資料 1 号の中段にございますが、今後、土地建物所有者だけではなくて、幅広く意見募集する際も説明会をする予定でございますので、その中である程度分かりやすく説明して伝えていきたいなと思っております。

委員 ぜひ、高さとか容積とか、その感覚というのは、やはり平面で見ただけでは分からないものなので、よくこういったプランとか、多分この事業者さんは模型等をつくっていると思いますし、ぜひとも模型ということの検討をお願いしたいと思います。

会長 はい、どうぞ。

委員 今の話と少し重複するんですけど、私もちょっと要望したいんですが、例えば、この資料の 1 3 ページに東武東上線の上に人工地盤でデッキをつくるとありますよね。

会長 参考資料ですか。

委員 そうですね、参考資料です。

これは多分、池袋駅前公園を含む東池袋一丁目地区市街地再開発事業から池袋大橋につながっていく形になると思います。また、例えば、池袋西口再開発地区の A・B・C 街区から東京芸術劇場を含めて立教通りにつながる関係もあると思います。さらに、東口のグリーン大通りとのつながりなど、もう少し全体のつながりがわかるようなものが必要だと思います。

全体模型もわかりますが、長い時間がかかる本事業においては、一度 3 D ムービーシミュレーションを作成すれば、時間の変化にも対応しやすく、住民説明でも説得力が増すと思います。

会長 はい、どうぞ。

池袋西口再生担当課長心得 先ほどのご質問に対してと、今のご質問の両方にお答えというところでございます。

ちょっと P R 不足だったのかもしれませんが、豊島区制 9 0 周年のときに、池袋駅周辺の都市模型というものをつくってございます。そこにおいては、西側だと光文社跡地辺りも含めた範囲になっていまして、東側ですと I K E ・ S U N P A R K も包括した範囲で 1 , 0 0 0 分の 1 の都市模型をつくってございます。

現在、都市模型につきましては、この建物、区役所の5階に今展示してございますので、そちらのほうで見ていただければ、ご心配のあったボリューム感でございますとか、この東武東上線デッキも再現してございますので、東池袋一丁目の六ツ又交差点近くの再開発のほうにつながっていくところとか、そういったところが視覚的に分かるのかなというふうに思っております。

委員

すみません、二つほど関連してお聞きしたいと思います。

今日、先ほどお話しがあったように、池袋西口エリアマネジメント協議会というものが出来て、その中には育成施設なども含まれているということが、19ページのほうで明確にされました。そしてまた、それについては、17ページにあるように、一般来街者向けの機能がC棟の途中階にあるという、育成施設支援施設ですね、というようなことも明示されています。

それで、質問は、まずはこれらに関する人材育成支援施設ということで、経費がかかると思うんですけども、

それらは、先ほどご説明あった14ページの上位計画、未来の東京戦略と東京文化戦略、そして豊島区の国際アート・カルチャー都市構想に位置づけられているからということで、実際に予算が出るんでしょうかということですか。

エリアマネジメントの話なので、私、この前ちょっとうめきたをやってるので、うめきたは市が、公共は一切出さないの、公園の上がりでやっているんですけど、これは広場ですから、多分この費用というのが、新しいエリアマネジメント協議会の中で、どういう費用で、アドバイザーも草加さんでもう決まっていらっしゃるようなんですけれども、これ、今から払わないと、多分2040年頃にちゃんとした完成というのが、構想からつくって劇場長ということでもう決められている、岡山の草加さんで決められてつくっていく話だと思っておりますけれども、そういう話がどのくらいきちっとやられるのかということと、一般来街者を入れるということは、将来的な池袋の治安の問題にも関係してくるので、何でこういう途中階のところに一般来街者向けの機能というのが入っているのかというのが、もう一つの質問です。

そして、最後の質問は、先ほども13ページのハイラインまがいの広場のご説明がありましたが、こういうハイラインまがいの広場と、あと12

ページにある芸術劇場前広場、池袋西口公園、大屋根広場、南駅まち前広場ですか、この四つの広場、これらの治安とそれから清掃と、そういうものも含めた全体のマネジメントは、先ほどのところがおやりになるんでしょうか。

なぜそういうお伺いをしているかというのは、グローバルリンクができて、私もとても期待していましたが、グローバルリンクができて、池袋西口は、そんなにイメージが変わりましたか。皆さん、変わりましたか。相変わらず酔った男の人たちがふらふらしているような感じで、とてもカルチャーと、そういうものを、アート・カルチャーを明示している若者たちの施設であるというふうには、やはり見えないんですね。もちろんメインイベントをやっているときはそう見えますよ。だけど、それ以外のときに、この広場が雑然としているだけで、治安もあまりよくは見えないし、きれいには見えない。それが出来上がったときに、これみんな公園ではないので、公園であればそれなりの縛りもあるし、指定管理者とかそういうものが管理をしていくので、できると思いますが、全部これ広場という扱いなので、それをこの西口のマネジメント、エリアマネジメント協会さんが全部そういう治安とか、そういうところ、あるいは人材育成の費用とか、企画とか、そういうところまで全て見られるような仕組みになっているんでしょうかという質問です。

もしやるのであれば、それはとても世界的にいい、アートの人材育成もできる新しいエリアマネジメントとして、とても誇れるものになると思うんですけども、今のところちょっと三菱地所さんと東武鉄道さんと芸術劇場、地元組織というだけで、何となくそういうマネジメントだけみたいな。企画はこちらで育成支援施設だけで何か別みたいな感じで、この人たちがこの四つの広場を管理していただけるようには見えないんですが、四つの広場は、誰が管理責任を持って、アート・カルチャーの広場として全面的に推していくことができるんでしょうか。

とても大事なことで、これ、やっぱりすごく池袋の西口にとってものすごく大事なことですし、東京にとってもこれができるということは大事だと思うんですね。でも、今はサブカルで生きていますけど、これ40年ですよね。40年なので、それまでずっと東京のサブカルが持っているかも分からないので、その頃になってポンピドゥー・センターのような中心に

なる文化施設があればいいですけど、東京芸術劇場は、ご存じのようにあまり開かれた施設ではないので、ハブにはならないですね。でもここではハブというふうな言葉を、アート・カルチャーのハブの形成というふうに書かれているので、ハブに本当になるんですかというのが一つと、その広場の治安と、それからそういうみんなが楽しんで、多くの外国人が来てというアート・カルチャーのすてきな広場にするのは一体誰なんですかという主体を聞きたいです。

以上です。

池袋西口再生担当課長心得 質問が多数ございましたので、まずハブについてからご説明させていただければと思うんですが、参考資料第1号の5ページをご覧ください。

ちょっと説明が、省略してしまったところではございますけれども、こちら、東武鉄道上空広場をアート・カルチャー・ハブやハイラインのようなスポットと言っておりましたのは、事業者が勝手にネーミングしたわけではなくて、上位計画でアート・カルチャー・ハブやアート・カルチャー・スポットというような定義をしてございます。それをしっかり受けて、しっかりここでやっていくんだというところで提案なされたものというところが1点目でございます。

委員 それで、お金が出るんですか。

池袋西口再生担当課長心得 お金については、上位計画ではこういうことを誘導していくというところを出しているものでございまして、実際はこちら民有地になってございますので、基本的には彼らが出していくと、区は出さないのでやっていくという方向でございます。そこで検討でございます。

会長 その上位計画というのは、区の方針ですよ。

池袋西口再生担当課長心得 さようでございます。区の方針に基づいて、誘導していくと。

ご質問の中でありました、草加さん等についてはまだ案の段階でございますので、しっかり都市計画決定なされた後に検討していく中で、最終的に決まっていくものというふうに考えているところでございます。

委員 草加さんはどうでもいいんですけど、このマネジメント協議会が三つの広場を管理するのかどうかということが聞きたいんです。

都市計画課職員 すみません、今、検討段階でありますけれども、エリマネ組織が民

地内の広場を維持管理、警備も含めて、日常清掃も含めてやるような形で、今、協議を進めているところです。

委員 今よりずっときれいな西口ができるということですね。

会長 エリマネ組織でということは、区も参加するんでしょうけども、その開発者で関わっている大手の皆さんも参加してから、それからテナントその他も参加して、そういう企業体をエリアマネジメント組織というのか、それが持つと。持つというよりも、そういう会社をちゃんとつくって、そこがやっていくと。それは20年後にできるんじゃないくて、20年かけてやりながら仕上げていくということなので、言ってみれば、プロジェクト自体も一種のイベントとして、いろいろな集客のためのイベントとして活用するぐらいのことをやって、20年後を迎えるという感じなのかな。

そのときに、本当にエリマネをやる会社が、空間の責任を持ってやるんですかということと、結局、その広場というのは誰の所有なんですかと、登記上。登記するわけでしょう。

都市計画課職員 民地内でございますので、基本的に開発者側というか、普通の一般の方々の所有になるという形ですね。基本的にはビルごとになるので、その施設でみんなで持っているという状態になりますので。

会長 個人所有のビルになる。

都市計画課職員 そういうことですね。ですので、公共側が持つ広場ではないということですね。所有は違いますね。

会長 そこが、先ほど出た、区はどういう責任を持つんですかということでもあるし、それは公共なんですかということでもあるし、そこの辺を、だからちょっと今どうこう決着するという話よりも、これをどういうふうにちゃんと運用して、いかなる事態があっても責任取れるような体制というのをちゃんと構築しておかないと、結局、最後、区も知りませんという話になると、一番困るのは利用者であり、あるいは最後に倒産しました、解散しますとできないのは区だけです。民間企業はやめようと思ったら解散できるんですから、そこの責任の持ち方も含めて、ちゃんと考えておいてくださいねということ、ちょっとさっき、誰の所有で、誰が責任持って、どう運営するのかということ、やはりちゃんと考えて整理しておかないとまずいかなということです。

委員 1点いいですか。池袋西口公園は公共空間、大屋根広場は民間空間、東

京芸術劇場広場は公共空間ということで、行政・民間・地元で官民一体となった協力体制をつくる話になっていくと思います。

ハード的な施設管理は基本ですが、ここで展開するソフト的な話が重要だと思います。例えば、大屋根広場においては、大道芸人なのか、クラシックなのか、アートなのか、あるいはダンスなのかという、全体をまとめる芸術監督的な方を招聘することが必要だと思います。そして、各施設が連携を取っていくことが重要だと思います。

会長 それは考えていきたいと思いますということには、なっているということですよね。その集約したのがエリマネということになるのかもしれませんが。

どうぞ。どうぞということですが、すみません、ちょっと2時間たったので、ちょっとこの議論が終わった後で、ちょっと休憩しましょう、1回。

委員 よろしいですか。すみません。

先ほど住民説明会をやるという話がありました。本計画については、昨年末から今年の初めにかけて、事業者が一部説明会をやりました。そういったものがインターネットのニュースとかに出ていて、一人歩きを始めているわけですよ。しかしながら、この池袋駅の西口という立地であれば、多くの人がやはり関心を持つ事業であるにもかかわらず、ほとんどの人は何も知らずにここまで出来上がってしまっているわけです。そこでその住民説明会はどのような形でやるのか、ここは大事になってくるんじゃないかなと思うんですね。

これはやはり駅利用者、区民、幅広く開かれた対象にして、それで区が責任を持って開かなければいけない。それが区としての務めだと思いますが、その点については、どのタイミングでどういう規模でやるのか、それをお示しく下さい。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 都市計画の手続の中での話になりますので、私、都市計画課長のほうからお答えしますが、当然、再開発を進められている方々も、住民さんは多く入られていますし、その中で、都市計画法の中で定められた手続に伴いまして、今回16条も行いますし、今後、これは国家戦略特区の中で、都市計画決定までの手続、資料1号の3ページに都市計画案の公告、縦覧、意見書等の募集も書いてありますので、こういった中で住民の方々には幅広く、また、先ほども模型を使って等々の分かりやすくこれを説明

していただけないかというようなご要望もいただいているところでございますので、この辺は十分、今、委員からご指摘のあった点も踏まえて、周囲の方々もこの計画が十分に理解できるようなご説明を行うということを心がけていきたいと思っております。

会長 はい、どうぞ。

委員 この公告縦覧、意見募集、これは当然法にのっとってやるものですが、それ以外に、区として責任を持って説明会をやっていくと、こういうことでよろしいんですね。

都市計画課長 それ以外にということはありませんで、やっぱりそれは法でこういうように定まっているこの段階で、原案だったら原案での説明が、また都市計画の法案の段階では案の段階で行いなさいというようなこともございますので、当然、その法にのっとった段階において住民の方々に分かりやすく説明を行うというものでございます。

委員 池袋駅は豊島区の玄関口なわけですよ。言わば区民にとってもシンボリック、ステータスな立地なわけです。その計画をやるに当たって、やはりこの限られた説明会では私はやっぱりまずいんだろと思うんですね。やっぱり意見する人というのはごくごく限られてしまうし、やはり区はこういう形で、今、都計審で説明をしている。都計審の中でもいろいろな委員さんからも質問が出る、要望が出る。それはやっぱり区民から聞かないと、私はやっぱり駄目だろと思うんです。

もう今、本当に問合せが来ています。先ほども言ったけれども、全然知らない人がまだまだ多い。やはり、国、東京都、区が関わっている以上は、やはり責任を持って説明会を全区民、全ての利用者に対してやる、それぐらいの気構えがないと、やはり駄目ですよ。

今後こういう大きいプロジェクトというのは、駅前では西口ではないわけですから、そこはやっぱり本腰を入れるという姿勢を示していただきたいと思います。いかがですか。

会長 はい、どうぞ。

都市計画課長 繰り返しになってしまいますけど、全区民、当然、区民だけでなくほかの方々も含めてですけれども、しかるべき段階で、原案じゃなくて案の決定の際には、皆さんにこの事業の全体像が分かるような形で、説明会を法にのっとって行うというものでございます。

会長

都市計画法で手続が決められていますから、その手続でやらねばいけない、マストは必ずやらなきゃいけないんですけども、それは最低限ここはやれよというのがマストなんですね。だから、どこまで拡大するかということは課題としては確かにあると思うんですけども、ただ、全区民で投票して決める話でもないの、そういう意味では、一定のところの都市計画で決まって、計画が決まった、具体的にはそれは変更もできる計画ですから、今度決まった計画では何をしようとしているのかということ、なるべく全区民の方にも分かりやすく説明する。そこにはさっきの模型もあるでしょうし、デジタルで、三次元で、言わばドローンを飛ばして出来上がったまちを見せるような見せ方だってできるわけですから、そんなようなことを含めて、20年、池袋はどう変わっていくのかということ、みんなに了解してもらいながら進めるというのはやっぱり大事な事かなと思いますので、少しその辺の20年かけてどう変わっていくのかというのは、世界に発信すべき事柄かもしれないのでね、池袋を。

だから、その辺の宣伝、コミュニケーション、いろいろな方とコミュニケーションしていくということはすごく重要な取組だと。それがエリアマネジメントにもつながる話だと思いますので、そこは別途、この都市計画事業とは別に切り離して、どういうふうに20年間マネジメントしていくのかと。エリマネに任せますじゃなくて、区としてどういうマネジメントをして池袋をつくり上げていくのかという、区としてのマネジメントも、私は必要なんだろうと思いますので、そこはぜひ、別途また検討していただければと思います。

都市計画課長 基本的には、これは住民さんのほうで、組合もつくって事業を進めている部分もございますので、今、区としてこの説明会を法に定めた以上に、つまり今度は再開発を進めようとしている方々の不利益に仮になるようなことであってはいけないので、特にこの審議会のような場においては、我々としてはまず法で定まったものをきちんとご説明すると、分かりやすくご説明するといったご回答をまずさせていただきたい。

一方で、また、エリアマネジメントも含めまして、豊島区でもハレザ池袋については3か年を迎えたわけですが、当初はコロナの影響もありまして、なかなかエリアマネジメント事業が当初の提案どおりなかなか進まないような状況も実は続いておりましたが、5類に移行して以降は、

こちらもただのにぎわいづくりだけでなく、防災イベントだとか地域の若者のアート作品を展示するとか、非常に公的側面を持った取組も進んでおります。ですので、それにおいては、ただただエリマネ団体を一つ民間に任せているだけじゃなく、そこを協議会、つまりエリマネ団体を監視するような組織も区が入りながら運営しておりますし、さらにその協議会の下下部組織、担当者、実務者レベルでの管理も月1に会合を行いながら行っています。

ですので、そういったハレザ池袋なんかでも培ったノウハウを、ここの西口の中にも取り込みながら、区は民間に任せ切りというわけではなく、そういったエリマネ団体の主体はあくまで民間ですけれども、それをもう一つ監視というか、互いによいまちづくりを進めていくような組織をつくることによって、住民の方々がうまく、あるいは来街者の方々が円滑に利用できるような管理を行ってまいりたいと思っております。

会長 議論は尽きないのですが、よろしいでしょうか。ちょっと時間がもう2時間たってしまったので、ちょっと一度、5分でも10分でも休憩をちょっと挟んで、あと残り三つほどあるんですけれども、報告をやらせていただきたいと思います。

じゃあ、今、14分ぐらいですので、20分から再開ということで、6分、7分ですけれども、ちょっと休憩をさせてください。よろしくお願いいたします。

(休 憩)

会長 それでは再開させていただきたいと思います。

予定をかなり大幅に過ぎてしまいましたので、ご予約のある方もおられると思うんですが、審議会の成立要件は過半数ですよね、。

都市計画課長 そうです。過半数です。

会長 過半数はありますよね。

都市計画課長 はい。

会長 それでは、引き続き、報告4ですね。池袋地区駐車場整備計画の改定についての説明をお願いいたします。

都市計画課職員 都市計画課の木下でございます。

報告4の池袋地区駐車場整備計画の改定についてご説明させていただきます。

まずはお手元に報告４でつづっております資料の三つ、右肩に資料１、参考資料１号、２号、こちらの三つをご用意ください。

こちらにつきまして、資料１が改訂版の本文、参考資料の第１号がパブリックコメント実施の際にいただいたご意見の整理資料、参考資料第２号が改定ポイントをまとめた資料でございます。

こちらの本件につきまして、今年度７月の都市計画審議会にて、当時改定に至った経緯、改定予定のポイント、またその当時の今年度のスケジュールの案をご報告させていただきました。その後、学識経験者の方を含みます改定のワーキンググループを立ち上げまして、検討してきたというところでございます。

その後、素案を作成いたしまして、パブリックコメントで聴取したご意見を踏まえまして、池袋地区駐車場整備計画の改定版を策定いたしました。

本日、お時間の都合もございますので、ポイントを絞ってご報告をさせていただきます。

それでは、まず参考資料の第２号をご覧ください。

こちら、まず今回の改定に当たりまして、文章構成を現行計画から再整理させていただいております。

左側の現行計画における各事項を、右側が改定版ですけれども、現状と課題、３番ですね。現状と課題として改めて幾つか整理し、その後、上位計画等を踏まえたあるべき姿になるための基本方針というものを定めまして、５番ですね、それを行うための施策の考え方という、改めて流れとして整理をさせていただいております。

続きまして、内容に関してでございます。

内容に関しては、下部に書いてありますけれども、ポイントとしては３点でございます。

まず、一つ目の都市計画駐車場の柔軟な利活用についてでございますが、こちらについては、併せて資料第１号の２０ページもご覧いただければと思います。

これまでは、地区の不特定な駐車需要ですとか、そういったものに対応することが都市計画駐車場の主な役割でございましたが、公共交通分担率の増加ですとか、附置義務駐車場の整備の進捗等もございまして、現状、駐車施設へ、直に乗用車用の施設の余剰が発生しております。そのため、

まちづくりの視点から見まして、この余剰空間や時間を効果的・効率的に運用活用していく、そういった検討が必要となっております。

あわせて、誰もが利用しやすい駐車施設、ユニバーサルデザインですとか、あとは共同荷さばき駐車施設、こういった地域の課題への対応、また、ほかのモビリティとの結節機能等に柔軟に利活用していくと、そういった旨を記載しております。

内容の２点目としましては、新たなモビリティへの対応でございます。こちらにつきましては、同じく資料第１号の１６ページをご覧ください。

新たなモビリティが様々ございますけれども、今後普及が想定されてまいりますので、池袋地区におけるモビリティの役割の整理、また受入れ側の環境の検討等を進めていく必要があるという旨を記載しております。また、この検討に当たっては、都市計画駐車場ですとか公共的駐車場、そういったところを積極的に活用していくことすとか、利用者の使いやすさに配慮した利用方法を検討していく旨を記載をしております。

内容の最後、３点目につきましては、カーブサイド、いわゆる路肩側の車道空間の利活用でして、こちらは同じく資料第１号の１５ページをご覧ください。

１５ページの（２）以降、①②③でございます。

まず、①につきましては、内容としましては、貨物車専用駐車マスの適正な配置の検討、または段階的な利用方法の検討、地元共同での路上駐車削減に向けた啓発、この内容として記載をしております。

一つ目の貨物車専用駐車マスの適正な配置検討につきましては、現状の利用状況ですとか路外駐車場へ基本的には荷さばき車両を誘導していく、そういった方針もございますので、適正な配置を検討していくというものを記載をしております。

二つ目の段階的な利用方法の検討につきましては、

短期的には貨物車専用の駐車マスとして活用していきながら、将来的に路外駐車場での荷さばき対応が実現した場合につきましては、このカーブサイドに乗り降りスペースですとか、にぎわいを創出していく、そういった滞留空間に、様々な方法があると思いますので、その方法を検討していくということを記載しております。

三つ目につきましては、地元や警察と連携・協働していきながら、こち

らの普及啓発活動、路上駐車削減に向けた活動をしていくという旨の、この3点を記載しております。

そのほかのポイントとしましては、この整備計画の対象範囲の時間貸し駐車場等の需要・供給の状況ですとか、そういったデータの類いを、この現行計画のままでいけないので、令和5年度の状況へ更新をさせていただいております。

内容のポイントにつきましては、かいつまんでございますが以上でございまして、また冒頭申し上げたパブリックコメントについて、併せて参考資料第1号をご確認ください。

本件パブリックコメントを、令和5年12月28日から令和6年1月31日まで実施をいたしまして、5名の方から17件のご意見をいただきました。

主に荷さばき車両への対策に対するご意見ですとか、先ほど申し上げたカーブサイド、路肩側の車道空間の活用に関するご意見、そのほか都市計画駐車場の活用に関するご意見等、それぞれいただいておりますので、今回いただいたご意見等も踏まえて、今後の駐車場施策を進めてまいりたいと考えております。

内容の説明としましては以上でございます。

会長

ありがとうございます。

パブコメがあつて、17件の意見があつて、区としての考え方というのを載せた資料をいただいております。計画の改定については本文ということです。

何かご質問等ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

委員

質問というか、10ページに課題が書かれているかと思うんですが、課題3、障害者対応駐車施設の不足というのは、何かデータをお持ちなんですか。

附置義務の障害者対応、ほとんど使われていないと思うんですが、ここで行っている障害者対応駐車施設の不足というのは、どのような内容なのか。

そして、不足していれば、附置義務の場合で言うと、地域ルールでも隔地は認めないということですね。要は、近くにはないわけですね。利用し

やすい障害者用の駐車施設がないから、どこかは300メートルとかってやっているけども、それどころじゃなくて、足りないんだから、附置義務は、その建物のところで、ちゃんをつくってくださいという話に、ここに不足と書きちゃうと、なりませんかという。

都市基盤担当課長 一般建築物で不足しているという認識ではなくて、まちとして不足しているというのは、駅ですとか、そういった公共空間などで不足しているというイメージです。

まず、ご指摘の地域ルールにおいて、最低1台はつくらなきゃいけないと、300メートルで。我々もその隔地を飛ばす場合には、検査に行つて、自ら車椅子に乗ったりして、状況を確認してやっております。ただ、それが使われているか、そこに需要があるかという、非常に難しい課題ではあるとは思いますが。

ただ、池袋駅の場合には、東西の地下に都市計画駐車場があるんですが、そこには台数だけ縛りがあって、それ以外のところはあまり考慮されていないです。昭和39年とか、オリンピックの頃の建物なので、台数だけを縛っていて、それ以外の配慮が全くされていないという。一番駅が近いところはですね。そういったところもありましたので、本来使いたい場所、需要が多いところに対して、一般車の割にこういった配慮された駐車場がないということの意味で書かせていただいています。

委員 不足と本当に書いていいのかどうか、それが一番の疑問で、つくっても使われないんじゃないか。例えば、都計駐のところで言うと、普通の乗用車よりも大きく広くしなければ、障害者用の駐車スペースになりませんよね。だから、例えば飛ばしで都計駐を使われているかどうか分からないけども、2台分のスペースが必要なんですね、障害者用でいうと。それで、不足しているから、都計駐であるとか、公共サイドでつくっていくのかどうか。不足しているからつくらなきゃいけないですね、ここに書きちゃうと。だから、駐車施設の不足じゃなくて、充実ぐらいたったらまだいいんだけど、不足ってなると、足りない。附置義務のところも、いつも満車、障害者で。それで使いたい人が使えない。それから、都計駐のところもなかなかないよというふうに捉えられないでしょうか。というのが、ちょっと言葉として気になりました。

それで、不足していれば、池袋の場合は300メートル飛ばしています

よね。何でそんなに飛ばすのと。もともとの都条例は、その場所で障害者用を1台は附置義務としては確保しなさいというのが東京都の附置義務で。だから、なかなかその場所から飛ばせないのが、障害者と荷さばきですね。乗用車のほうは結構飛ばせるんだけど。

それで、不足と書かれると、ちょっと気になる。言葉としてね。じゃあ何台どこで不足している、これほとんどですよ、地区区分。東口の駅前、東口周辺、東池袋西口駅前、西口周辺、全てのところで不足していると宣言しちゃったんですよ。それがちょっと気になります。だから、池袋の場合は、もう前の計画から5年ぐらいいはたっていると思うんだけど、これで今から5年行くと、大丈夫ですかという心配をしていますというだけの話。

だから、不足のデータって、ほとんどどこも取っていないと思うんですね。路上のところで、路駐している、これは障害者ですという認定をしながら不足台数をカウントしていないと思うから、そこら辺がちょっと気になりました。

気になったということだけで結構です。

会長

ここは課題なので、課題のような言葉遣いをしなきゃいけないというので不足になっちゃっているんだけど、拡充というと、課題ではなくて、恐らく今後の方向というほうだと拡充とか、利活用とか、そういうような言葉になるんですが、不足に代わる何か、例えば、そんなに使われているわけじゃないと、不便性もあるけれども、そうすると障害者対応駐車場の不便さの改良と利活用の促進みたいなことをやらなきゃいけないというような課題がありますということになるのかもしれない。

ちょっと恐らく、内容的には、先生がおっしゃるのと事務局が感じていることは同じだと思うんだけど、言葉遣いとして不足って言い切るのは、言わば、もっと使いたい人がいっぱいいるのにスペースがないという話になってしまうので、そうじゃないんじゃないですかということだと思いますから、ちょっとご検討いただけますか。

今あるスペースをもっと使ってもらうためにはどうしたらいいのかということと、それでも足らなくなるとしたらどうやって増やそうかという課題が、後のほうの解決というところで出てくるんだと思うんですよ。

あと、観光バスって、先ほどの池袋西口のところでも出たんですけど、

これも需要増大への対応ということなので、こういう書き方はまさに課題としてあって、どうするかって、本当に池袋地区であの場所に止めるということ自体は考えないほうがいいんじゃないかと思うんですよね。つまりお客さんを降ろして、1時間池袋で遊んでくださいと。その間ちょっと離れていて、またそれに間に合うように戻ってきてもらうぐらいのことでやらないと、とてもじゃないけど無理なので、言わば、ちょっと不便なところに少し30分なり駐車できるような場所というのをどれだけ準備できるかみたいなことが、多分今後大事になってくるのかなと。20年後は本当にもっと大事になるかもしれませんね。

都市基盤担当課長 基本的には、貸切バスなどについては、乗降スペースの確実な確保というところ、西口の先ほどの提案の中でも、駐車場を設けるのではなくて乗降スペースの確保で、あとは運転者もいるでしょうから、そこはちょっと責任を持って、何とかしていただきたいというところではあります。

会長 ただ、それに何かの配慮が、区としてできるようなことがあるかどうかということですよ。

駐車、その間に多分、運転手さんもトイレ休憩は必要なんだよね。だから、どこにでも止めて、どこかのトイレ借りに行くというわけではないので、何かちょっと配慮してあげるような場所が取ればいいのかとは思いますが。

あと、荷さばきの問題も、そういう意味では、不足というよりも、どういうルールでどういうふうに使回したらいいのかということは、時間の問題も含めて、ある意味では課題があるのかなと思うんですが、働き方改革で、逆に言うと時間を延長して荷さばきするような荷物は深夜持ってこいみたいな話にはならなくなっているから、今は。そういう意味で、ちょっと空間的な競合の問題を含めると、これも厳しい課題ではあると思うんですよね。

都市基盤担当課長 検討の中でも、まちなかは小型の貨物車でということで、一時期そういう時代もあったかもしれませんが、これからはそういうわけにはいかないなので、しっかりと大型車も受け入れられるように、荷さばき場をつくるというよりは、時間を分けて、道路の時間のルールを分けるとか、交通規制を考えると、そういったところでも合わせて対応していくのと、あと、池袋全体でも大きな開発があるところとそうじゃないところとか、

いろいろありますので、それは荷さばきルールのほうでそれぞれ対応していきたいと思います。

会長

そうですね。

じゃあ、よろしいでしょうか。そんな方向で今回改定もするんですが、また時期を見て状況に合わせて必要なら改定をするということになるかと思います。

取りあえず報告ということですので、以上にさせていただきたいと思います。

次に報告 5 です。池袋駅コア整備方針 2024 の策定についてということで、説明をお願いします。

都市計画課職員 それでは、都市計画課の藤井でございます。よろしくお願いします。

報告 5 の池袋駅コア整備方針 2024 の策定についてご説明させていただきます。

まず、お配りしている資料について確認させていただきます。

まず、資料の第 1 号ですけれども、こちら池袋駅コア整備方針 2024 となつてございます。こちら、本年 2 月 9 日に策定してございます。参考資料第 1 号ですけれども、こちら池袋駅コア整備方針の策定概要であったり、パブリックコメントの実施結果概要を取りまとめたものになります。最後に、参考資料第 2 号ですけれども、こちらが概要版という形で、先ほどの冊子を 8 枚のペーパーにまとめたものになります。

本日は、資料第 1 号の概要と、あと参考資料第 1 号を中心に、パブリックコメントでいただいたご意見も踏まえた内容について、ご説明させていただきます。

まず、それでは資料第 1 号、池袋駅コア整備方針 2024 の冊子をご覧ください。

こちらですけれども、前回、都市計画審議会のほうでご説明させていただきましたので、本方針の概要について、内容を抜粋してご説明させていただきます。

まず、1 ページ目をお開きください。

左側に本方針の目的について記載がございます。

こちらの目的ですけれども、池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018 に示した池袋駅コア並びに池袋駅周辺の都市開発において、一体的に整備すべ

き都市機能及び四つの整備項目と駅まち結節空間、東西連絡通路、東西駅前広場、駅関連施設を具体化することが、こちらの目的となっております。

続きまして、隣の2ページになります。

こちらですけれども、本方針の目標年次と対象範囲について記載がございます。右上でございます。

本方針では、2040年代のまちの姿を想定してございまして、対象範囲といたしましては、こちらの青い枠で囲われております基盤整備方針で示した池袋駅コアと呼ばれる池袋駅を含むエリアと、その周辺のエリアとなっております。

続きまして、資料の5ページをお開きください。

資料の5ページでございますけれども、これまで策定してきた上位計画を踏まえまして、本整備方針では、「ウォーカブルなまち・池袋に生まれ変わる「脱・駅袋」の実践」というコンセプトを掲げてございます。

また、右側の6ページには、まちの発展イメージとして、下の将来と囲ってございます部分ですけれども、駅まち結節空間、地下通路、東西デッキ、また駅前広場などの整備によって、東西のまちの接続が強化され、駅からまちへ人の流れが拡大するイメージを掲載してございます。

次に、7ページをお開きください。

7ページですけれども、本整備方針のコンセプトである「脱・駅袋」を実践するための方針と取組を示してございます。四つの方針、また、八つの取組を記載してございます。

これらの方針及び取組の具体的な内容については、9ページから、その後22ページまで掲載があるんですけれども、こちらについては、お時間の関係がございますので、説明は割愛させていただきます。

続きまして、23ページ、最後をお開きください。

本整備方針においては、基盤整備方針図の下、池袋西口地区再開発の検討状況等を踏まえ、主に池袋駅西口エリアを対象に、24ページ以降、その次のページ以降の図に示すとおり、深度化を図ってまいりました。

池袋駅の東口エリアについては、環状5の1号線開通後の明治通りのクルドサック化に向けた検討を区が中心となって進め、その進捗状況を見ながら、今後、本整備方針を更新していくこととしてございます。

資料第1号の説明については以上になりまして、続きまして、参考資料第1号、池袋駅コア整備方針2024の策定についての資料をお開きください。

こちらのうち、2番のパブリックコメント実施結果概要についてご説明させていただきます。

こちらの実施概要のとおり、本方針の素案については、昨年11月28日から12月27日までパブリックコメントを実施いたしまして、その結果、10名の方から、総数として44件のご意見をいただきました。

(2)の主なご意見の概要と区の考え方でも示されておりますけれども、お時間が限られてございますので、そのうち抜粋したものでご説明させていただきます。

まず総論でございますけれども、総論のご意見といたしまして、7件ご意見がございました。記載の説明に関する内容であったり、表記に関する内容、また、地区計画との整合に関する内容であったり、西口と東口との関係についてご意見がございました。

次のページをおめくりいただきまして、2ページ目でございます。

分類上、都市機能やアート・カルチャー・ハブ、スポット等についてのご意見が7件ございました。

カルチャーの1ポツ目ですけれども、定義に関する内容であったり、住宅機能に関する内容、また、アート・カルチャー・ハブであったりスポットというものがどういう定義で位置づけられていて、また、例えばアート・カルチャー・スポットに関して言いますと、民間開発事業者の整備に対する助成、仮に、アート・カルチャー・スポットというものをつくった場合に、そういった助成とかが受けられるのかどうかというようなご意見もございました。

続きまして、東西連絡通路について、8件のご意見がございました。

1ポツ目ですけれども、東西回遊について、地下1階と地上1階の通路を広く取って横断を楽にしてほしいというご意見であったり、またその次の3ページ目の一番上のご意見で、東西を結ぶ歩行者のルートが5か所のうち一つは車椅子動線であったり、ベビーカー動線が駐車場から直接アクセスできるような構造にするのはどうかといったようなご意見もございました。

そして、次ですけれども、ウォーカブルなまちや滞留空間の整備について、6件ご意見がございました。

こちらについては、まちへの波及効果についてのご意見であったり、また、まちの魅力度向上についてのご意見、また、滞留空間における車椅子動線についてのご意見であったり、駅前広場についてのご意見ということで承っております。

続きまして、4ページでございます。

4ページは、交通道路ネットワークや荷さばきについて、4件のご意見をいただいております。

こちらですけれども、荷さばきの内容、また、この中ではバックヤードで働く人の視点を入れてはどうかということで、三つ目の点ですけれども、まちのにぎわいはバックヤードで働いている人たちの動線、働きやすさの確保に焦点が合った記述が欲しいというようなご意見もございました。

そして、4ページ目のみどり・景観について、4件のご意見がございました。

こちらですけれども、ポイ捨てやたばこについて改善してもらいたいというご意見であったり、一番下の緑の空間についてですけれども、世界的に話題になる規模のものにしてもらいたいといったようなご意見もございました。

続いて、最後5ページですけれども、環境への配慮・防災対策についてということで、6件のご意見をいただいております。

こちらでは、地域冷暖房のエネルギーソース関係に関する内容であったり、また、防災対策について、AIなどを使って、震災の誘導のガイドラインをつくることを提案するといったようなご意見もいただいております。

最後に、東池袋周辺のまちづくりについて、2件のご意見をいただいております。続きまして、東池袋駅のエスカレーター施設について、また、副都心線の東池袋駅についてというところでのご意見をいただいております。

これら総計で44件のご意見について、右側で区の考えということで記載をしております。

区の考えで記載している内容のうち、（修正）と記載させていただいた部分については、本方針の記載を修正した上で、本年の2月9日に策定、

公表をしてございます。

報告5の説明内容については以上でございます。

会長

ありがとうございます。

何かご質問等ございますでしょうか。

これは西口、東口併せて、池袋駅のコアの部分とどうつないでいくかという、西と東を一体化したコアという発想がだんだん強く打ち出されてきている。西から東、東から西への回遊性も高めようと、そういうところが一つの大きな、これまでの課題をいよいよ解決していこうというようなことかなと思いました。

例えば、13ページのまちなかのアート・カルチャーのところに、いろいろなパースが出ているんですけど、何となくこれ、さっきの西口のイメージのパースじゃないかなというふうに思うのですが、どの時点で、今日出てきたような西口のイメージを入れていくのか、例えば、16ページに断面があって、地上と地下とデッキという3層あるんだけど、実際には屋上庭園というのを西口につくろうと、あれが4階ぐらいですかね。4階か5階ぐらいの屋上ですよ。そういうところにも広場を入れてこうみたいなことで言うと、東西をつなぐのは地下と、地上レベルは多分ないんですよ、つなぐのがね。地下か上なんだけども、もうちょっと立体的な東西のつながりというか、流れというのがあるんじゃないかなというふうに思うと、何かこの断面では今考えている西口のプロジェクトみたいなことの発想は全然盛り込まれていないんじゃないかなみたいに、だんだん受け取られていく可能性もあるので、これは2024がこれだとしたら、2028ぐらいには大分変わるのかもしれませんが、ちょっとその辺りの時期をあまりずらすことなく西口と東口をつないで、どういうふうなところを目指していくのかというのをを出していただくことは大事かなと思います。

毎年これを出しているわけではないんですよ。

都市基盤担当課長 毎年ではないです。

会長 2年に1回とか3年に1回ぐらい。

都市基盤担当課長 先ほどの環5の1の話がありましたけど、東口のほうも、もう少し深度化させていったときには、しっかり更新していきたいと思います。

会長 そうですね。東口のほうも、デパート問題含めていろいろ動きが出てきて、駅前の広場の交通状況も変わってきますから、そういうことを踏まえ

て、最終的にどういうつながりになるのかということかと思います。

はい、どうぞ。

委員 1点だけ。21ページのところで、グリーンインフラの言葉が出てきていて、それで、これは池袋駅コア整備方針ですからあれなんです、豊島区全体にわたって、このグリーンインフラ構想を広げていくのか、大きいのはスポットじゃないですからね。ネットワークになるというのがグリーンインフラの中心。スポットじゃなくてネットワークになって、そのスポットのところで生物多様性があるという辺りが、それでそれを区民は回遊して回れるというところで、アトカルのところではそれなりの視覚も考えられるんだけど、豊島区全体にこのグリーンインフラという考え方を広げていこうというお考えかどうかということです。

都市基盤担当課長 こちらの池袋駅コアにつきましても、21ページの図の出典に書かれていますが、豊島区みどりの基本計画の中からコア部分について抜粋しておりますので、全体としてはそういったものを、連続性は盛り込まれております。

委員 気になったのは、去年つくられたみどりの基本計画、この絵は池袋の駅の周りですか、これ。違いますよね、イメージからすると。そういった意味で、要は、豊島区全体にこのグリーンインフラを広げていくのがいいんじゃないかと思っていますという話です。

都市計画課長 今、立教通りを無電柱化して一方通行化している中で、歩道を広げ1日2万人以上の学生さんや教職員の方々が通行される路線をつくる中で、無電柱化していく、そこを掘るわけで、掘ったときにこのグリーンインフラの設備を整えていくことによって、そこを歩く人たちが気化熱で涼しく通行できるんじゃないかという、それを今、環境モデル路線というような形で、立教通りを第1号として道路でやっていこうということを取り組み始めたところでございます。いずれはこのモデル路線を区内全域に広げていこうというのが当初の目的でありましたので、今、委員からご指摘のあったことも含めて、大々的に区内のネットワーク化していければいいなというふうに思っております。

委員 よろしくをお願いします。

要は、グリーンの中に、風の道も入っていますからね。緑が固まっているだけじゃなくて、風もちゃんと通るようにという辺りもグリーンインフ

ラの、いろいろな定義が実はこれあって、ヨーロッパのほうの定義と国交省が出している定義とそれ以外が出している定義が全然違うんだけど、豊島区らしいグリーンインフラというコンセプトをうまく作り上げていただければありがたいなということです。

以上です。

会長 グリーンを今後どういうふうに捉えていくかということで、グリーンインフラという言葉がいいのか。最近よく使われるのはG Xって、グリーントランスフォーメーション、デジタルトランスフォーメーションになぞらえているんだけど、多様なグリーンが相乗効果で、緑空間というか緑の状況を高めていく。インフラというのはやっぱりスポットじゃないんですね。

だから、そういう意味では、ここで考えるのは、むしろ屋上の緑から、小さいスポットの緑から、プロムナードの街路樹をしっかりと歩けるようにするとか、それら全部ミックスして、トランスフォームして、どこに行っても何となく緑があるというようなまちを目指すのであれば、インフラよりもG Xでのほうがいいのかもしいですね、プレゼンテーションとしては。そんなこともちょっと考えて、今後進めていただければいいかなとは思いました。

よろしければ、最後、報告6、東池袋駅周辺まちづくりの方針の策定についてに移りたいと思います。じゃあ、説明をお願いいたします。

都市計画課職員 都市計画課の足立でございます。

報告6番、東池袋駅周辺まちづくり方針の策定についてご説明させていただきます。

まずはお手元に報告6の資料三つ、資料第1号、資料第2号、参考資料第1号をご用意ください。

資料第1号が東池袋駅周辺まちづくり方針の本編、資料第2号がパブリックコメントのご意見を踏まえて更新した箇所の一覧、参考資料第1号がパブリックコメントの実施結果となっております。

本方針は、地元町会や地元のまちづくり団体等の皆様にご意見を伺いながら検討を進めてきました。また、本年2月に実施したパブリックコメントでのご意見を踏まえて、一部内容の更新を行っております。策定・公表につきましては、明日3月28日に区ホームページで公表を行う予定とな

っております。

本日は、東池袋周辺まちづくり方針の内容と、パブリックコメントの実施結果につきまして、お時間の都合もございますので、ポイントに絞ってご報告をさせていただきます。

初めに、東池袋駅周辺まちづくり方針の内容について、資料第1号をご覧ください。

まず、表紙をおめくりいただき、目次をご覧ください。

全体の構成としましては、第1章から第3章にかけて東池袋駅周辺地域の現況を整理し、第4章で将来像の実現に向けた取組を記載した上で、第5章では、主要な空間を取り上げ、それぞれの空間で想定する創り方や使い方のイメージをまとめています。

次に、具体的な中身についてご説明をいたします。

2ページをご覧ください。

本方針の位置づけですが、豊島区都市づくりビジョンに示す地域別計画として豊島区が定めるものでございます。

次に、3ページ目をご覧ください。

本方針の対象エリアは、池袋駅周辺地域基盤整備方針2018に示す東池袋駅コアゾーンを中心とし、現在進められている環状第5の1号線や補助81号線の整備等を勘案して、地図の赤線の範囲としております。

続いて、4ページ目以降では、東池袋駅周辺の周辺まちづくり方針の策定に際し、周辺地域のまちの歴史や建物の建築年数等の現状などを記載しております。

8ページ目以降からは、立地特性や交通特性、営み、くらしの特性をまとめ、その後、上位計画や、池袋駅周辺地域における現状のまちづくりの動向などを紹介しております。

これらの経緯も踏まえまして、14ページでは、東池袋駅周辺地域のまちの強みとして、ここに掲げている四つのまちの強みとしてまとめてございます。

これらのまちの強みを踏まえ、15ページ目で、まちの将来像として、ふっと訪れたくなる街、日常的に歩いて回りたい街、新たな出会いがうまれる街の三つを設定しております。

これらの将来像を実現するための具体的な取組については、

16 ページ目のまちづくりの柱を軸に、それぞれの柱に沿う形で具体的な内容を記載しております。

具体的な取組のうち、主要な内容について、24 ページ、25 ページの地図を参照しながらご説明をさせていただきます。

まず、25 ページ目で、赤丸、矢印で表現しております補助175号線及び補助176号線については、主な歩行者ネットワークの最重要路線として位置づけをしております。

それぞれの路線では、可能な範囲において歩行者空間を拡大し、歩行者最優先の道路にしていきたいと考えてございます。

次に、一つページを戻っていただきまして、24 ページの右上の囲みに、総合体育場を活用したスポーツ拠点づくりという記載がございます。こちらは区の施設になりますが、スポーツ施設と教育施設の一体的な利活用も図ってまいります。

続きまして、同じページの右下の囲みに、アート・カルチャー・スポット整備の検討と記載してございます。

ここでは、日出町第二公園及びその周辺は日出通りとの交差点で、地下に有楽町線東池袋駅がございますので、移動機能、滞留機能、交流機能などを有するアート・カルチャー・スポットの整備を検討してまいります。また、補助175号線につながる歩行者動線を整備し、交通結節機能の強化を図っていきます。

最後に、同じページの真ん中上の上段の東池袋中央公園を核とした新たなアート・カルチャー・ハブの創出と記載している囲みをご覧ください。東池袋中央公園及びその周辺エリアについては、池袋駅周辺地域基盤整備方針2018において、新たなアート・カルチャー・ハブの整備を図るエリアとして示されております。本方針においても、囲みに記載のように、東池袋中央公園の再整備により、周辺街区における施設更新を誘導し、新たなアート・カルチャー・ハブとして育成すると記載をしております。

以上が本方針に記載している主要な取組になりますが、最後に、27 ページ以降の主要な空間の創り方・使い方については、27 ページに記載の四つの箇所を取り上げ、それぞれの空間で想定する創り方・使い方について、28 ページ目以降で、あくまでも例として示させていただいております。

以上で、資料第1号についてのご説明を終わります。

続きまして、参考資料第1号をご覧ください。

参考資料第1号に記載のとおり、本方針につきましては、本年2月2日から2月29日までパブリックコメントを実施した結果、16名の方から総数として32件のご意見をいただきました。いただいたご意見の中から、主要なものについてご報告をさせていただきます。

まず、意見のNo. 1、土地利用に関しまして、共同建て替えや街区再編は、総合の時間と費用がかかるスクラップ・アンド・ビルドだけではなく、既存の資産を再生し、活用していくことが必要なのではないかというご意見をいただきました。

次に、続きまして、防災対策に関しまして、ご意見No. 14にございますが、災害に強い街（レジリエント）に、マンションの防災機能の強化を追加してほしいというご意見、また、同じく防災対策に関しまして、No. 15で自助・共助・公助を適切に組み合わせた組織的なインフラを立ち上げてほしいというご意見をいただきました。

最後に、防犯対策に関しまして、No. 16になります。夜間に緑色LEDが点灯する防犯抑止的な監視カメラを設置してはどうかというご意見をいただきました。

以上のご報告させていただいた主要なご意見につきましては、資料第2号のとおり、いただいたご意見を踏まえて内容を更新いたしました。更新内容の詳細につきましては、本資料にてご確認をお願いできればと思います。

簡単ではございますが、報告6、東池袋駅周辺まちづくり方針の策定についてのご説明は以上となります。

会長 ありがとうございます。

この東池袋周辺まちづくり方針というのは、さっきのコアとは違って年代とかが入っていないんですけど、これは、今回改定ですか。初めてつくったものでしょうか。

都市基盤担当課長 東池袋については初めてつくったものですので、先ほどの基盤整備方針のように、ここに何をつくるとかということではなくて、まずははじめとして、こういうまちの課題というのを共有するためにこの方針をつくらせていただきました。

会長 東池袋で地区計画をつくるというので、コアゾーンのところを含めて、いろいろやってきた。さらに東池側も含めて、もう少し広い範囲で全体としてのまちづくり方針を書いているんだけど、これはさっきどこかで出てきた、上位計画に当たるものですか。東池袋のまちづくりを考えると、上位にある方針という位置づけで検討してきたという理解でいいんですか。

都市基盤担当課長 そのとおりでございます。

会長 西口はないんですね。これは東池袋駅周辺まちづくり。

都市基盤担当課長 東口ではなくて。

会長 そうか、東口じゃないんだね。

都市基盤担当課長 緊急整備地域が東池袋駅のほうに伸びておりますので、都市づくりビジョンにおいても池袋駅周辺地域とは別に、東池袋駅周辺地域をコアと位置づけて、二つの核を結んでいくんだというような方針を立てておりますので、東池袋駅のほうでやらせていただきました。

会長 さっき時間かけて議論した東池のやつは、この中ですということですね。

都市基盤担当課長 西口はそうです。

会長 これの西口ですと。東口も同じように、環状5号の内側についてやっていますと、その外側がこれですと。将来、西口も何とか通りの向こう側、西側、立教大学含めて、そっちのほうのまちづくりとか、南のほうの密集地のまちづくりとかをやってこうとすると、これに相当するようなものから始めますと、そういう位置づけということですよ。分かりました。

 ということだそうですが、初めてこういうことで、東池、実は東池と言っているんだけど、昔で言うと日出町のまちづくりで、もう30年前に防災まちづくりを始めていたところではあるんですよ。都道の開通ができて、大きくまちが変わってきて、改めてこれを振り返りながら考えましたということですかね。

 特にご質問等ないでしょうか。なければ、位置づけはそういうことなので、今後、東池でいろいろと動きが出てくる、今は再開発が動いていますけども、その後も含めて、どうしていこうかということのたたき台と。

 これは地元の地域の皆さんとかには何らかの形でご紹介していくものですか。

都市基盤担当課長 はい。策定に当たっても、検討委員会をつくって、その後に各町会ですとか、いろいろなまちづくり検討会議などには説明をしてまいりまして、意見を集約しておりますが、まだおっしゃっていただいたとおり、まずベースとなるものですので、引き続きご意見をいただきながらまちづくりを進めてまいります。

会長 もうあと3月、僅かしかないけども、一応3月中に公表すると、ホームページにアップするということですか。分かりました。

委員 すみません。1点だけ、ちょっと気になったのが、25ページの図、ネットワーク形成の考え方。これの大塚駅エリアとの連携の枠の中の、自動車、自転車、東京さくらトラムや、新たなモビリティ。この新たなモビリティって何なんですか。ほかのところはないんですよね。

それから、24ページ、東池袋駅周辺の交通結節機能の強化では、地下鉄は当然、それからバスの連携強化、バスって書いてあるんですね。だから、新たなというのが、この大塚駅エリアのところにひょっと入ってきているのが、入っていいんだよということだったらいんですけども、何なんだろうなという。

例えば、IKEBUSの延伸であるとか、そういう話なのか、絵の中では、補助175だとか、176号のところに赤いのがあるのは、これIKEBUSですかね、何だかよく分からないんだけど。それから、自動配送ロボットとか、そういうのがイメージとしては入っているんだけど、文言的には、大塚との連携のところに、新たなモビリティなどという、態々入っている。トラムなど、多様な移動手段を支えたら、何ら引っかけられないんだけど、新たながちょっと引っかけりましたが、何か計画をされているんでしょうかというところです。

会長 はい、どうぞ。

都市基盤担当課長 IKE・SUNPARKですとか、そういったところにまちが広がっていく一方で、池袋駅からの人の流れというのはすごいあるんですけど、大塚になかなか流れがないので、実は大塚のほうが近いというようなご意見を多くいただいていて、バス路線だとかいろいろなところの要望をいただいているところでございます。

さくらトラムがあるので、とは言っても、さくらトラムだけではなくて、もうちょっと核となる中心部分との結びというところで、いろいろなご意

見をいただいているので、モビリティもいろいろなものができているので、ちょっとここだけ書かせていただいたというところでございます。

委員 それは検討いただければ。ほかのところでは、大塚とのところでは、歩行者というか、車なんかをある程度制限して、歩きやすいと書いてある表現だとか、意見に対してもそういうような答えをされている。そういう中で、ここで新たなと言うのが文言として残っていると、ちょっと気になりましたというところです。

以上です。

会長 実はこの東池の書いてあるブロックの外側、春日通りの北側、それから都道 8 1 号の東側、実はこれ、住宅地なんですよ。たくさん人が住んでいて、IKE・SUNPARKに来る区民という、実は白地のところから来るんですよ、恐らく。だから、そういう意味では、このエリアに地域の人がどういうアクセスをしてくるのかという辺りが一つの課題だとすると、新しいモビリティというよりも、そういう居住者にとって、今までと違う東池の池袋の駅周辺のまちづくりがどういう人の引きつけをしているかみたいなことを考える。ちょっと傾斜があったり、坂があったり、段差があったりしていますから、その辺も含めて今後の検討課題なのかもしれないけど、従来のではないと。だから、IKEBUSを伸ばすというのもひょっとしたらあるかもしれないですよ。駅まで行くんじゃないで。

そんなことも含めて今後の課題で、ただそうすると、今後も変わるとすれば、ここに何か 2024 とかというのをつけておいたほうがいいのかもわからないですね。初版版という形で。

ありがとうございました。時間的にはこのままオープンにするしかないだろうと思うんですが、次回には何か改定版というのを示すようになっていたほうがいいのかもありませんので。

予定を 1 時間 20 分も遅れてしまった。予定というのは実はなかったんです。今日の次第には、14時からで、何時までと書いていなかったんです。なるべくあれしたいと思ってはいたんですが、やっぱり六つは無理だよ、はっきり言って、やっぱりちゃんと議論をするなら三つぐらいにとどめて、もう一回開いてもらうようなことはしないと、アライバイづくりの報告にはしたくないので、ぜひ今後ちょっと審議会の運用を、事務局も考えてください。打合せのときにこれは多分無理だろうと話をしていたんです

けれども、案の定そうなっちゃいました。

長い間お付き合いいただきまして、ありがとうございます。

一応、審議会としては今日は報告案件だけなので、以上で終了させていただいて、事務局にお返しします。

都市計画課長 皆様、長らくご審議いただきまして、誠にありがとうございました。

事務局のほうも、今、会長からご指摘あったことも含めて、昨今まちづくりが非常に活性化していることから、件数が増えてしまったんですけども、その開催時期、回数も含めて、再度検討してまいりたいと思います。

1点、委員の任期について事務局からご報告させていただきます。

本日の審議会をもちまして、現在の委員の皆様の任期が終わります。2年間、熱心にご審議いただきまして、誠にありがとうございました。

次回の都市計画審議会は、新たなメンバーでの開催となりますが、5月末頃の開催を予定しています。別途日程調整をさせていただき、開催通知をお送りいたしますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上になります。

会長 それでは、第204回豊島区都市計画審議会を終了いたします。熱心に最後までご審議いただきまして、ありがとうございました。

(閉会 午後5時20分)

会 議 の 結 果	<u>報告 1</u> 池袋本町四丁目 1 ・ 2 番地区防災街区整備事業の状況について <u>報告 2</u> 南池袋二丁目C地区の都市計画変更について <u>報告 3</u> 池袋駅西口地区のまちづくりについて <u>報告 4</u> 池袋地区駐車場整備計画の改定について <u>報告 5</u> 池袋駅コア整備方針2024の策定について <u>報告 6</u> 東池袋駅周辺まちづくり方針の策定について
提 出 さ れ た 資 料 等	<u>報告 1 に関する資料</u> ・ 報告 1 資料第 1 号 池袋本町四丁目 1 ・ 2 番地区防災街区整備事業の状況について ・ 報告 1 参考資料第 1 号 池袋本町四丁目 1 ・ 2 番地区防災街区整備事業について <u>報告 2 に関する資料</u> ・ 報告 2 資料第 1 号 南池袋二丁目C地区の都市計画変更について ・ 報告 2 参考資料第 1 号 南池袋二丁目C地区 都市計画変更の概要 ・ 報告 2 参考資料第 2 号 東京都市計画南池袋二丁目C地区地区計画 都市計画図書（原案） <u>報告 3 に関する資料</u> ・ 報告 3 資料第 1 号 池袋駅西口地区のまちづくりについて ・ 報告 3 資料第 2 号 東京都市計画池袋駅西口 B 地区地区計画 都市計画図書（原案） ・ 報告 3 資料第 3 号 東京都市計画池袋駅西口 A 地区地区計画 都市計画図書（原案） ・ 報告 3 参考資料第 1 号 都市再生特別地区（池袋駅西口地区）都市計画（素案）の概要 ・ 報告 3 参考資料第 2 -1～10号 都市計画図書（素案） 一式 <u>報告 4 に関する資料</u> ・ 報告 4 資料第 1 号 池袋地区駐車場整備計画 ・ 報告 4 参考資料第 1 号 「池袋地区駐車場整備計画改定案」の改定について

	て ・報告4 参考資料第2号 池袋地区駐車場整備計画 改定ポイント <u>報告5に関する資料</u> ・報告5 資料第1号 池袋駅コア整備方針2024 ・報告5 参考資料第1号 「池袋駅コア整備方針2024」の策定について ・報告5 参考資料第2号 概要版 池袋駅コア整備方針2024 <u>報告6に関する資料</u> ・報告6 資料第1号 東池袋駅周辺まちづくり方針 ・報告6 資料第2号 東池袋駅周辺まちづくり方針の更新箇所 ・報告6 参考資料第1号 「東池袋駅周辺まちづくり方針」の策定について
その他	