

「池袋駅コア整備方針 2024 素案」パブリックコメント実施結果

- ◆意見の募集期間：令和 5 年 11 月 28 日から令和 5 年 12 月 27 日まで
- ◆周知方法：広報としま 11 月 21 日号、区 HP、X（旧ツイッター）、スマートニュース、としまテレビ「ニュースフラッシュコーナー」
- ◆閲覧場所：都市計画課、行政情報コーナー、区民事務所、図書館、区 HP
 - ・意見の提出者数：10 人
 - ・意見の受付方法：メール 9 件、郵送 1 件
 - ・意見の件数：44 件

【総論】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
1	課題設定と方針は何となく理解できるものの、総じてページ数や情報量が多く一般区民には逆にわかりづらい印象。抽象的な表現や小難しい文字、イメージ図を提示するより、ナレーション付きの動画にしてもらった方がよっぽどわかりやすい。	1 件	いただいたご意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。
2	「はじめに」の 6 行目は「来街者に対して池袋の来訪機会」ではなく「駅利用者に対してまちへの来訪機会」ではないか。	1 件	ご意見を参考にさせていただき、「来街者に対して池袋の来訪機会」から「駅利用者に対してのまちへの来訪機会」に修正いたしました。
3	1 ページの位置づけ図や巻末の参考上位計画等に副都心委員会（議会）の資料が入っていることに違和感がある。	1 件	豊島副都心開発調査特別委員会資料（令和 4 年）は、上位計画ではありませんが、本整備方針の策定経緯や目的を語る上で「人中心のウォークアブルなまちづくり」という視点は重要な内容であると考え、記載させていただきました。
4	本素案と池袋駅周辺地区計画の内容との整合について、どの様に考えているのか。	1 件	本整備方針と池袋駅周辺地区計画は、まちづくりの目標などにおいて整合がとれております。
5	コア整備方針のエリア地図を旧丸井跡地も含めた地図に変更することを検討いただきたい。	1 件	2 ページに記載した本整備方針の対象範囲に、旧丸井跡地も一部含まれております。

6	<p>東口の計画はいつ頃できるのか、目標は示すべき。西口の再開発の機運ありきで池袋全体の計画として示されても、東口と西口の関係が不明瞭でどのように連携するのか、結果的にチグハグな計画にならないか心配。</p>	1 件	<p>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に指定されました。それを契機として行政、池袋駅の鉄道事業者、地権者、地元関係者、まちづくり団体および学識経験者で構成された「池袋駅周辺地域再生委員会」において、これまで「池袋駅周辺地域まちづくりガイドライン」（平成 28 年）や「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」（平成 30 年）を策定してきました。</p> <p>本整備方針は、これまでの上位計画の深度化を図るものであり、同委員会における検討を経て、策定に至りました。現時点で東口の計画の目標年次を示すことは難しいですが、委員には東口の地権者も含まれておりますので、東西のまちづくりが連携して推進していくよう努めていきます。</p>
7	<p>将来の池袋の姿（特に西口）について、非常によくわかる内容になっていると思う。今後、環状 5 の 1 号線地下化に事業が進む段階に応じて、東口についてもブラッシュアップしていただきたい。区のリーダーシップに期待する。</p>	1 件	<p>地域の将来像の実現に向けて、今後もまちづくりを進めてまいります。</p>

【都市機能やアート・カルチャー・ハブ/スポット等について】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
8	アート・カルチャーの明確な定義をご教示いただきたい。	1件	「芸術文化」という言葉で一般的にイメージされる枠組みを超え、伝統的な文化から先端的な文化まで、衣食住に関わる生活文化からハードな都市づくりまでをも含み、アートの持つ想像力・創造力で、カルチャーの語源そのままに、まちを耕すことを意味します。まちを構成する多様な人々の参加と協働により、アート・カルチャーのまちづくりを展開していくことで、世界中の人々を魅了し、持続発展する都市の実現を目指します。 出典：豊島区国際アート・カルチャー都市構想 実現戦略（平成28年）
9	カルチャー発信は各コア部の強度を増して、人流を拡散しバランスよく賑わう駅前を創出して欲しい。	1件	本整備方針で、東西都市軸を形成する駅の玄関口と駅前広場を一体的にとらえたアート・カルチャー・ハブを駅東西に新たに位置付けることにより、人を惹きつける魅力を充実させ、まちへ人の流れが拡大していく取組を行ってまいります。
10	9ページの取組1(1)多様な都市機能に「住宅」機能が入っていることや、13ページ取組2(2)に「居住環境の充実を図る」と記載があることに違和感がある。 副都心商業業務地の育成用途には「住宅」は入っていないのではないかと。池袋コアエリアに「住宅」は必要か？	1件	本整備方針で誘導する都市機能は単なる「住宅」ではなく、アーティストの芸術・文化活動や業務機能をサポートする「住宅」で、池袋駅周辺地域の将来像である「国際アート・カルチャー都市のメインステージの実現」に資するものです。そのため居住環境の充実も駅コアエリアで育成するアート・カルチャー・ハブにおいて必要な機能であると考えています。
11	アート・カルチャー・ハブとは、駅前空間及び4つの公園、若しくは「公園を核とした周辺民間施設」とあるが、これ以外の施設は全て、補完する空間(アート・カルチャー・スポット)の位置づけなのか。	1件	アート・カルチャー・スポットは、10ページ記載のとおり、民間都市開発事業に合わせて事業者が整備の主体となります。事業者で整備した施設がまち全体の回遊性の向上・都市機能の向上に寄与するものは、アート・カルチャー・スポットと位置づける方針です。

12	東口の現状では、サンシャインシティをはじめ、点在する劇場、ホール、映画館など、様々な施設が吸引力となりハブ機能の役割を担っていると考えるが、これらはハブ施設機能の位置付けとしては「対象外」なのか。	1 件	2 ページに記載した本整備方針の対象範囲のとおり、オレンジ色に着色した、東池袋中央公園やサンシャインシティをはじめとする周辺エリアは「新たなアート・カルチャー・ハブの整備を図るエリア」と「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」策定時から位置付けております。
13	アート・カルチャー・スポットの場所は「主要な歩行者ネットワーク沿い」とあるが、具体的にはどのような沿道が対象になるのか。また「主要な歩行者ネットワーク」ごとの特性・役割はどのように考えているのか。	1 件	本整備方針 24 ページから 27 ページに記載した「整備イメージ図」及び「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」18・19 ページの「基盤整備方針図」において、「歩行者ネットワーク」として記載しているネットワーク沿いを想定しています。本整備方針対象範囲で整備する主な歩行者ネットワークの特性・役割は、16 ページに記載しております。
14	アート・カルチャー・スポットは「公共側でも必要な連携や支援を行う」とあるが、民間開発事業者の整備に対する助成や特例措置などの支援は受けられるのか。	1 件	本整備方針は、今後、都市再生事業を進める際に公民が連携・協働して対応すべき課題と取組を示すものです。策定後は、様々な制度の活用を検討も含め、関係者が連携して本整備方針の実現に向けたまちづくりに取り組んでいくこととなります。

【東西連絡通路について】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
15	池袋駅の東西回遊について、地下1階と地上1階の通路を広く取って、横断を楽にして欲しい。	1件	池袋駅東西の横断については、16ページ記載のとおり、東西デッキの整備や地下通路の一部拡幅等により、回遊性を高めてまいります。
16	12ページの「池袋駅コアエリアのアート・カルチャー・ハブ/スポット整備イメージ」で、駅コア東と西を結ぶのはデッキだけではなく、中央地下通路の充実も重要な要素ではないのか？それが明記されていない。	1件	ご意見を参考にさせていただき、該当の図に北・中央・南の3本の地下通路（矢印）と、ウイロード・びっくりガード（文字のみ）を追記いたしました。
17	27ページの地下階「整備イメージ図」で、中央地下通路は北通路や南通路より重要な最重要路線ではないのか？	1件	既定の上位計画「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」や「池袋駅コア・ゾーンガイドライン2020」においても中央地下通路は「地下歩行者ネットワーク（重要路線）」と位置付けられており、北・南の地下通路と比べ、重要度に差はありません。本整備方針は、これら上位計画を踏まえ、整備イメージ図を整理いたしました。
18	東口と西口に行くのに、まず天井が低く、暗く、汚く、夏は暑く、冬は寒い。コンディションとして最低レベルの道を通らなくてはならないのでこれは改善してほしい。	1件	16ページ記載のとおり、池袋駅の東西をつなぐウイロードは、周辺道路とともに一体的な整備を図り、安全で快適な歩行者空間を確保します。さらに東西デッキの整備や地下通路の一部拡幅等により、利便性・回遊性を高めてまいります。
19	東西連絡通路（東西デッキ）は、単なる通路ではなく、アート作品、小さな売店、ショップが立ち並ぶ、歩きながら楽しめる通路にして欲しい。	1件	11ページ記載のとおり、歩行者空間においては、公共的な工作物等にアートの要素を取り込むとともに、アート作品の設置やパフォーマンスの展開等により日常的にアートに触れられる空間を創出していきます。

20	東西を結ぶ歩行者のルートとして、デッキと地下道が合計 5 か所整備され、それぞれがホームへのアクセスを持っているということかと思うが、このうちの少なくとも1つ(か、それ以上)は車いす動線やベビーカーの動線が駐車場から直接アクセスできるような構造を目指すというような内容にするのはどうか？	1 件	ご意見を参考にさせていただき、19 ページ取組 4 (2) の記述を「移動制約者への配慮を目的として、エレベーターの整備や段差解消によるバリアフリー化を図り、 動線も確保した上で、誰もが利用しやすい駐車場を駅至近に整備する。 」と下線部を追記し、修正いたしました。「駅至近に」と追記しているように、駐車場からのアクセス利便性を高める取組を行ってまいります。
21	今回、西口の検討にあたっては、デッキの構想がかなり検討されているように見受けられた。デッキは将来的には東口との往来に重要になるため、地上からの高さは、デッキが高低差なく西と東を結ぶために、重要な要素になってくと思う。このためデッキの構想を固めるにあたっては、将来東口の建物もつなぐ可能性をご考慮頂き、その高さを決定頂きたい。	1 件	15 ページ記載のとおり、東口においては、今後のまちづくりの動向に合わせて、北デッキから駅前広場まで連続性のある空間整備を目指していきます。ご意見については、北デッキの計画検討にあたり、今後の参考とさせていただきます。
22	東西デッキを作るための費用に対して効果があるのかわからない。ウイロードの出入り口を改良するなどして使い勝手を良くした方がコスト的にいい。	1 件	区では、平成 27 年に「池袋駅東西連絡通路(東西デッキ)整備基本構想」を策定し、それ以前から長い時間をかけて東西デッキの整備について関係者と検討を重ねてきました。そのなかで東西デッキは、池袋駅東西の歩行者空間の充実と回遊性の向上に不可欠であると位置付けられています。発災時の退避経路として機能するなど、災害対策に資する空間としても整備を進めていきます。なお、ウイロードは、16 ページ記載のとおり、周辺道路とともに一体的な整備を図り、安全で快適な歩行者空間を確保していきます。

【ウォーカブルなまちづくりや滞留空間の整備について】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
23	<p>駅コアが整備されることで、どの様にまちへの波及効果と回遊性が生まれるのか。また、池袋駅からの後背地に対しどのような影響(良し悪し)が考えられるか。</p>	1件	<p>池袋駅コアの基盤整備（駅まち結節空間、地下通路、東西デッキ、駅前広場など）により、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と考えます。また後背地へ対しても、駅へのアクセス性や東西の往来のしやすさなどの利便性向上や快適性向上が期待され、まちからまちへ人の回遊が生まれることで、人中心のウォーカブルなまちづくりが実現します。</p>
24	<p>今後、駅コアからまちへの人の波及を見据えた上で、周辺にある主要な沿道の整備・導入機能については具体的にどのような整備イメージを考えているのか。</p> <p>また、沿道における緑や広場における滞留空間についても公共側での必要連携や支援については、民間開発事業者の整備に対する助成や特例措置は期待できるのか。</p>	1件	<p>本整備方針は、今後、都市再生事業を進める際に公民が連携・協働して対応すべき課題と取組を示すものです。策定後は、関係者が連携して本整備方針の実現に向けたまちづくりに取り組んでいくこととなります。</p>
25	<p>17 ページ「②滞留空間の整備」の項目に、滞留空間の質の向上として「まちの魅力度向上や賑わいの創出のため、大型ビジョン等を整備する。」という内容を追記いただきたい。</p>	1件	<p>東西都市軸を形成するアゼリア通りや周辺市街地に人が賑わい、駅前から人の流れが拡大していくことは重要である一方、日々進化する技術を柔軟に取り入れ、景観にも配慮した計画とする必要があると考え、17 ページに「駅前交通施設の集約によるアゼリア通り（駅前～西口五差路交差点）の広場化や、みずき通りの歩行者空間化、<u>西口五差路交差点の十字交差点化による歩行者空間の拡充などにより、駅前にウォーカブルな空間の拡大を図る。</u>」と下線部を追記した上で、ご意見を参考にさせていただき、「<u>ウォーカブルな空間が拡大する駅前の周辺建物等において、まちの魅力度向上や賑わいの創出を目的として情報発信・誘導機能の充実を図る場合は、良好な景観形成に寄与する計画とする。</u>」と追記いたしました。</p>

26	<p>東口出口は、地上階はバス、タクシー、自家用車などの交通中心のスペースにして、2階を東西デッキに続く、人が歩ける広場にしてほしい。</p> <p>駅前広場の2階を東西デッキから続くスペースにして、イベント、ライブ等が出来るようにしてほしい。</p>	1件	<p>地上レベルを大切にしたい池袋らしいウォークアブルなまちづくりを推進するため、東口は、明治通りのクルドサック化と併せたグリーン大通り（駅前～東口五差路交差点）の広場化により、駅前の地上階で歩行者中心のウォークアブルな空間の拡大を図ることを目指しています。</p>
27	<p>5ページ「○新たな視点」の項目で「人中心のウォークアブルなまちづくり」という記述がある。この方針には大賛成であるが一方で、一般車により改札口や電車の乗り換え場所まで人を送り迎えするという観点からは、降車場が駅前から遠くなってしまわないかと心配である。車いすやベビーカー、杖を使う人などは、できれば改札の近くに行きたいと考えていると思う。道を良く知らない外国人や、初めてこの街に来た人にとっても、駅の改札口のすぐ近くまで車で行ける構造になっていたほうがありがたい。</p> <p>さらには、完全自動運転が現実のものになりつつある今、「車で駅やビルの入り口の近くまでこられる」ことは、今後の社会ではさらに一段と重要になると思う。</p> <p>健常者だけで構成されたグループの来街者をイメージした表現に併記する形で、車いす動線を中心に、そのような駅利用者にも配慮するという記述を入れて頂きたい。</p>	1件	<p>ご意見を参考にさせていただき、17ページ「②滞留空間の整備」の記述を「駅前広場に集まる多くの来街者を受け止める滞留空間や、<u>移動制約者を含めた誰もが移動しやすい</u>環境を整備するため、駅前の広場空間を拡充する。」と修正するとともに、19ページ取組4(2)の記述を「移動制約者への配慮を目的として、エレベーターの整備や段差解消によるバリアフリー化を図り、<u>動線も確保した上で、誰もが利用しやすい</u>駐車を<u>駅至近に</u>整備する。」と下線部を追記し、修正いたしました。</p> <p>「駅至近に」と追記しているように、駐車場からのアクセス利便性を高める取組を行ってまいります。</p> <p>また、ご意見をいただいたとおり、完全自動運転など様々な技術進化を見極めながら、健常者だけでなく、誰もが安全で円滑に移動できる駅前広場・駐車場の整備を進めていきます。</p>
28	<p>駅を出たところが広々とした空間になるのはいいことだと思う。しかし、新宿や大手町のような再開発ビルができればそこを目的地とするので、駅袋からの脱却は難しいと思う。</p>	1件	<p>15ページ記載のとおり、駅の出入口は開放的な空間として駅からまちを見た時にグリーン大通りやアゼリア通りなど周辺地域を視認できるような駅の顔づくりに取り組み、まちを歩きたくなるような地上レベルを大切にしたい池袋らしいウォークアブルなまちづくりを推進していきます。</p>

【交通・道路ネットワークや荷さばきについて】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
29	<p>共同荷さばき機能の導入による周辺エリアにおける路上荷捌きの解消とあるが、現状の駅周辺のビルや営業店舗への影響(現状の搬入動線や搬入・搬出までの距離、物流業者への負担など)や運用方針についてどの様に考えているのか。</p> <p>また、今後、民間開発事業者が開発する施設の運用など、具体的にはどのように考えているのか。</p> <p>さらに集約駐車場について、今後、駅コア周辺エリアでの民間開発事業に対し、駐車場整備に関する隔地駐車場や緩和策の見直しがあるのか。</p>	1 件	<p>共同荷さばき機能の導入や集約駐車場など、自動車動線に関連する取組は、今後、利用者の視点に立った公共的な利用に対応する検討を求めるなど、民間の都市開発と連携して対策を講じていきます。</p>
30	<p>東西をつなぐ自動車用の道路が少ない点について、解決の方向性の記述が欲しい。課題 2 の「○まちの東西をつなぐ公共の道路がウイロード、びっくりガードに限られており、特にウイロードは、駅や周辺施設と有効に接続されていない。」という課題に対処する方針を見つけることができなかった。</p> <p>周辺地域との自動車動線でのつながりの記述があると良いと思う。自動車をつかって街にやってくる人たちの視点からすると、西口と東口の自動車の動線が分断されている結果、首都高速道路から見た池袋は、東口側と西口側が、別の街であるかのような状況になっていると思う。</p> <p>首都高速 5 号線側から行っても西池袋に行きやすいし、中央環状線側からも東池袋に行きやすいというような道路のつながりになるような工夫をお願いしたい。</p> <p>また、羽田空港へのアクセスの観点からは東口側から中央環状線に乗りやすくなる方法やルートの検討をお願いしたい。</p>	1 件	<p>4 ページ課題 2 の「まちの東西をつなぐ公共の道路がウイロード、びっくりガードに限られており、特にウイロードは、駅や周辺施設と有効に接続されていない。」は、歩行者の東西動線が不足していることを記載しており、その解決策として、東西デッキを整備することや地下通路の一部拡幅を図ることを 16 ページに記載しています。</p> <p>「池袋駅周辺地域基盤整備方針 2018」では、15 ページの〈将来の広域自動車ネットワーク〉において、本整備方針で位置付ける池袋駅コア部及びその周辺地域について、駅周辺の通過交通を幹線道路へ転換し、歩行者優先の都市空間を実現していくとしています。環状 5 の 1 号線の整備を契機とした通過経路の見直しや、池袋駅コア部でのFRINGE駐車場の整備等により、自動車の侵入を最小限に抑制する方針です。</p> <p>将来的に地域間移動の通過交通は幹線道路が強化され、担っていくこととなります。</p> <p>なお、ご意見は関係部署で共有いたします。</p>

31	<p>街のにぎわいは、来街者や芸術家以外にも、それを支える人たちがいてはじめて成立する。19 ページ (2) にわずかに記述があるが、もうすこしバックヤードで働いている人たちの動線や働きやすさの確保に焦点を当てた記述が欲しい。</p> <p>東京が世界経済の中心になりつつあるアジアのハブとしての機能するためには、池袋のような主要なまちが、国際的な「結節点」として機能する必要がある。つまり、24 時間外国の都市と情報・人・物の移動を可能にしなければならないと思う。トランジット、スルーフリックも含めて街へ出入りを出来るだけ安全に・効率よく・快適にすることが、池袋の評価を高めると思う。</p> <p>地下空間などを活用して、日中の時間帯も含めて時間限定のない作業を実現し、人手の確保などにも配慮した街の構造を目指すというような表現をお願いしたい。</p>	1 件	<p>ご意見を参考にさせていただき、19 ページ取組 4 (2) の記述を「<u>様々な配送・物流ニーズに対応するべく、運用ルールなども含め、荷さばき利用者の利便性に配慮した</u>共同荷さばき機能の導入により、周辺エリアにおける路上荷さばきの解消を図る。」と下線部を追記し、修正いたしました。</p> <p>ご意見のとおり、街のにぎわいは来街者や芸術家だけではなく、それを支える人がいてはじめて成立すると考えるため、地下空間に、様々な配送・物流ニーズに対応した共同荷さばき機能を導入するとともに、運用ルールなどを含め、荷さばき利用者などの効率的な作業にも配慮した対策を講じてまいります。</p>
32	<p>実用化がすぐ目前に迫っている空飛ぶタクシーについて言及がない。</p>	1 件	<p>今後は、様々な技術の進展や実用化が急速に進み、都市に求められる機能・空間が変化することが予想されます。こうした日々進化する技術を積極的かつ柔軟に取り入れ、人中心の居心地のよいまちを実現していくために、関連事業の進捗状況の他、民間都市再開発の動向等、さらに交通や情報等に関する技術的な進展等に応じて、本整備方針を更新していきます。</p>

【みどり・景観について】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
33	<p>町が改革されるのは嬉しいが、ポイ捨てされたゴミやタバコがそこら中に見つかる町であることは変わらないというのはやめてほしい。特に池袋駅前公園の様に、自然はあるのに喫煙者たちのせいで公園とは思えない状況となっている様なことはやめていただきたい。</p>	1件	<p>定期的に「公園の巡回パトロール」や「路上喫煙・ポイ捨て防止パトロール」の取組等を引き続き行ってまいります。</p>
34	<p>西口には高層ビルが建つようだが、よく考えないと歩いている人に圧迫感を与えたり、ビル風が当たったりする。高層化するならビルの低層部を広くして街路樹を植え、低層部の屋上の緑化などで圧迫感を和らげるべき。</p> <p>店舗などが入る所は内装を国産材の木製化し、来場者がリラックスできるようにすべき。全部高層の木造ビルにしたらインパクトがあると思う。省エネ、いごちなど質のよいビルをつくるべき。統一感をもたせ美しい街並・景観にすることも大切。</p> <p>渋谷も新宿も高層化し、池袋も同じようだと特徴がなく、テレワークでオフィスワークがこんなに必要かと疑問がある。あまり街を高層化しない方がよいと思う。</p>	1件	<p>大規模な都市開発事業については、景観に関する協議を実施していきます。この協議を通じ地域の個性、特徴を踏まえた、景観形成を進めていきます。</p> <p>また、本整備方針では、22 ページ取組 8 の中で、ゼロカーボンの実現に向け、ZEB/ZEH を標準化し、再生可能エネルギー由来の電力使用や低炭素素材の活用など、温室効果ガス排出量を大幅に削減する取組を行う旨を記載しています。</p>
35	<p>池袋コア地域は電柱の地中下をもっとすすめ、その延長の道路まで地中下をすすめるべき。関係者と協議して地中下をもっとはやくすすめてほしい。</p>	1件	<p>区では、令和 2 年に策定した「豊島区無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化を推進しており、池袋駅コアエリアにおいては、企業者によって無電柱化が整備されております。しかし、ご指摘のとおり、電柱が残っている道路もあるため、池袋駅周辺で行われている再開発等の事業者と連携し、同時整備を実施することで、さらなる無電柱化を推進してまいります。</p>

36	<p>緑の空間を大切にすることはよいことなので、思い切って、世界的に話題になる規模のものにして欲しい。申し訳程度の緑化ならやらないほうがいい。</p>	1 件	<p>「豊島区みどりの基本計画」(令和5年)では、ゆとりや潤い、ふれあいといった都市生活の快適性を確保していくことにより、みどりの満足度を高めることを目標としております。</p> <p>上記基本計画や本整備方針を踏まえ、池袋駅周辺で行われている再開発等の事業者と連携し、国内外の来街者を迎え入れるターミナルとして、彩りや潤いのある美しいみどりの整備を目指していきます。</p>
----	---	-----	--

【環境への配慮・防災対策等について】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
37	<p>池袋の整備では省エネが必要。西口はかなり再開発されるようだが、東口(サンシャイン)の地域暖房システムのようなものをつくるのか?</p> <p>供給する電力を調整できるので、区あるいは池袋コア地域で再生可能エネルギーを導入するのならば地熱・バイオマス発電にすることを提案する。</p>	1件	<p>西口再開発の具体的な計画は、準備組合等にて検討中です。</p> <p>本整備方針では、22 ページ 取組 8 の中で、「都市開発事業等において、地域冷暖房施設への接続やサブプラントの設置、コージェネレーションシステム・再生可能エネルギーの利用など、平常時のエネルギー利用の高効率化に取組む」旨を記載しています。</p>
38	<p>地域冷暖房の取り組みは、エネルギー効率の向上に有効であると考えている。その一方で、規模が大きくなった際の故障のリスクや、海外でのエネルギー事情の急変などでの影響が心配。</p> <p>災害時や故障時、あるいはテロなどが起きた場合に備えて、故障モードの解析や、冗長構成の検討などが必要かと考える。いわゆる単一故障点(あるいは単一障害点)のないシステム構成を目指すなどの方針をお願いしたい。</p> <p>一方、サイバー攻撃なども懸念される社会情勢となっているので、インフラへのサイバー攻撃などに備え商用電力のパワーグリッドから独立したオルタナティブエネルギーソースを持つことは国際競争力上も重要であると思う。このような観点を踏まえた記述も必要。</p> <p>また、大規模な震災の時には、火災旋風が心配。この観点からも是非とも退避豪の設置を念頭においた記述を入れて頂きたい。できれば、帰宅困難者対策とかねて、具体的な目標として、定量的に足りているかという視点での記述を希望。</p>	1件	<p>今後は、様々な技術の進展や実用化が急速に進み、都市に求められる機能・空間が変化することが予想されます。こうした日々進化する技術を積極的かつ柔軟に取り入れ、人中心の居心地のよいまちを実現していくために、関連事業の進捗状況の他、民間都市再開発の動向等、さらに交通や情報等に関する技術的な進展等に応じて、本整備方針を更新していきます。</p>

39	<p>帰宅困難者の支援機能について、大型ビジョンやデジタルサイネージの設置に関する整備など、民間開発事業者の整備に対する助成や特例措置は期待できるのか。</p>	1 件	<p>本整備方針は、今後、都市再生事業を進める際に公民が連携・協働して対応すべき課題と取組を示すものです。策定後は、関係者が連携して本整備方針の実現に向けたまちづくりに取り組んでいくこととなります。</p>
40	<p>首都直下地震が起きた時、どのように人の安全を守るかという視点から街の整備をすべき。</p> <p>その為には、池袋整備後に池袋を訪れる人の最大人数を予測して、都心を震源とするマグニチュードクラスの首都直下型地震が起きたらどうなるか、池袋をどのように整備すると被害が最小限になるか、AI やデジタル・ツインなどを使ってシミュレーションし、震災時に多くの人をどこに誘導し安全を確保するかなどのガイドラインを作ること提案する。</p>	1 件	<p>ご意見を参考にさせていただき、関係部署で共有いたします。</p>
41	<p>池袋のような繁華街にはビル、カンバンなどが多く、震災時、街中や店内での落下物によるケガ人犠牲者がでる恐れがある。</p> <p>西口では再開発で高層ビルが建つ見込みで建物のわれたガラスの破片などが落下しないか考慮して、落下防止処置を建物にほどこすことが必要でこれを提案する。</p> <p>再開発地域だけでなく、既存のビルなども建物の建替時には、落下防止策をほどこすなど行政が指導することを提案する。</p>	1 件	<p>屋上看板などの屋外広告物を設置する場合、一定規模（高さ又は面積）を超えるものについては、東京都屋外広告物条例で定める専門的資格を有する「屋外広告物管理者」の設置を義務付けています。また、屋外広告物の許可を更新する時には点検報告書を提出することとし、安全性を確保しています。</p>
42	<p>災害時に線路の上のデッキを一時避難場所とするのは理解できない。大きな公園などを整備すべき。</p>	1 件	<p>東西デッキは、一時待機場所への退避経路として整備します。帰宅困難者支援として、民間の都市開発と連携して駅周辺で一時待機場所や一時滞在施設、備蓄倉庫を確保していきます。</p>

【東池袋駅周辺のまちづくりについて】

No.	ご意見等の概要	件数	区の考え方
43	地下鉄東池袋駅のサンシャイン側改札口から地上に出る際、2つのエスカレーターがあるが、この使用については公共性が高いため、維持管理や費用負担のあり方について、区へ見直しを要望する。	1件	ご指摘のエスカレーター施設は、地下鉄東池袋駅と地上部をつなぐ、公共性の高い施設であることは認識しております。この施設は、東池袋四丁目地区市街地再開発事業の中で計画し、整備されたもので、現在は民間により管理されていることから、今後、区で維持管理を行う考えはございません。
44	副都心線東池袋駅の開設を含めた計画案にしていきたい。	1件	「池袋駅周辺地域基盤整備方針2018」では、エリア内に池袋駅と東池袋駅の2つの「駅コア」を設定しています。本整備方針では「池袋駅コア」のまちづくり方針を示していますが、同様に東池袋駅周辺のまちづくり方針についても、ご意見を参考に別途検討を進めていきます。