

開催日：平成 29 年 4 月 14 日

会議名：平成 29 年豊島副都心開発調査特別委員会（4 月 14 日）

○議事日程

豊島副都心開発調査特別委員会会議録

開会日時	平成 29 年 4 月 14 日（金曜日）	場所	議員協議会室		
	午前 10 時 0 分～午後 2 時 41 分				
休憩時間	午前 10 時 1 分～午前 10 時 19 分	午前 11 時 56 分～午後 1 時 15 分			
出席委員	本橋委員長	ふま副委員長	儀武副委員長	欠席委員	
	藤本副委員				
	ふるぼう委員	石川委員	小林（弘）委員		
9 名	池田委員	藤澤委員	有里委員	松下委員	なし
	村上（典）委員	森委員	清水委員	根岸委員	
	西山委員	辻委員	星委員	細川委員	
	芳賀委員	磯委員	永野委員	小林（ひ）委員	
	島村委員	高橋委員	中島委員	木下委員	

| 河原委員 里中委員 竹下委員 |  
| 村上(宇)委員 吉村委員 大谷委員 |  
| 山口委員 渡辺委員 垣内委員 |

| 列席者 | 竹下議長(委員として出席) 西山副議長(委員として出席)

| 説明員 | 高野区長 水島副区長 宿本副区長

| 城山政策経営部長 高田企画課長 木村施設計画担当課長  
| 宮田女性にやさしいまちづくり担当課長  
| 渡邊セーフコミュニティ推進室長(多文化共生推進担当課長)  
| 井上財政課長 大根原区長室長 高島広報課長

| 齊藤総務部長 田中財産運用課長(庁舎運営課長) 近藤施設整備課長

| 今 浦 危 機 管 理 監

| 小澤文化商工部長(国際アート・カルチャー都市推進担当部長)

東京オリンピック・パラリンピック連携担当部長)

山野邊生活産業課長 樋口文化デザイン課長

副島東アジア文化都市推進担当課長 關新ホール整備  
担当課長

末吉庁舎跡地活用担当課長

奥島都市整備部長 野島都市計画課長 活田再開発担当課長 原島交通・基  
盤担当課長

小池住宅課長（マンション担当課長） 園田建築課長

東屋建築審査担当課長

宮川地域まちづくり担当部長（地域まちづくり課長）

鮎川沿道まちづくり担当課長

石井土木担当部長 柴土木管理課長 松田道路整備課長 小堤公園緑地課  
長

事務局 | 栗原区議会事務局長 渡辺議会総務課長 関谷議会担当係長

記 | 藤村書記 濱田書

会議に付した事件

---

	1.	会議録署名委員の指名	1
		磯委員、垣内委員を指名する。	
	1.	異動理事者の紹介	1
	1.	委員会の運営	1
		小委員会案を了承する。	
	1.	小委員の指名について	1
		本橋委員長の指名により、小委員に池田委員を選任する。	
	1.	池袋駅周辺地域の市街地再開発事業の動向について	1
		活田再開発担当課長より説明を受け、質疑を行う。	
	1.	造幣局南地区まちづくり構想の策定について	10
		宮川地域まちづくり課長より説明を受け、質疑を行う。	
	1.	交通戦略歩行者優先化について	20
		原島交通・基盤担当課長より説明を受け、質疑を行う。	
	1.	池袋副都心移動システムについて	25
		原島交通・基盤担当課長より説明を受け、質疑を行う。	
	1.	国際興業バス「池07系統」について	30
		原島交通・基盤担当課長より説明を受け、質疑を行う。	

| 1. 池袋駐車場整備計画について.....  
35 |

| 原島交通・基盤担当課長より説明を受け、質疑を行う。  
|

| 1. 今後の日程.....  
38 |

| 5月 8日(月)午後2時 小委員会を開会することとなる。  
|

| 5月15日(月)午前10時 委員会を開会することとなる。  
|

---

午前10時00分開会

<PAGE="1">

○本橋弘隆委員長 ただいまから、豊島副都心開発調査特別委員会を開会いたします。

会議録署名委員は、磯委員、垣内委員、お二方をお願いいたします。

ここで、議事の都合により、暫時休憩といたします。

午前10時01分休憩



---

午前10時19分再開

○本橋弘隆委員長 それでは、委員会を再開いたします。

本委員会の異動理事者及び事務局職員の紹介がございます。

○城山政策経営部長 ——異動理事者の紹介を行う——

○齊藤総務部長 ——自己紹介及び異動理事者の紹介を行う——

○小澤文化商工部長 ——異動理事者の紹介を行う——

○奥島都市整備部長 ——自己紹介及び異動理事者の紹介を行う——

○宮川地域まちづくり担当部長 ——自己紹介を行う——

○石井土木担当部長　　——異動理事者の紹介を行う——

○栗原区議会事務局長　　——事務局職員の紹介を行う——

---

◇

---

○本橋弘隆委員長　　それでは、委員会の運営について、小委員会案を申し上げます。  
本日は、案件7件を予定しております。最後に、次回の日程についてお諮りいたします。よろしくお願いたします。

以上でございますが、運営について何かございますか。

「なし」

---

◇

---

○本橋弘隆委員長　　それでは、早速案件に入らせていただきます。

まず初めに、小委員の指名についてでございます。

現在、欠員となっております自民党豊島区議団の小委員として、池田委員を指名いたしました旨と存じますが、これに御異議ございませんか。

「異議なし」

○本橋弘隆委員長　　御異議ないものと認め、そのように決定いたします。

---

◇

---

○本橋弘隆委員長　　次に、池袋駅周辺地域の市街地再開発事業の動向について、理事者から説明がでございます。

○活田再開発担当課長　　それでは資料の説明をさせていただきます。池袋駅周辺地域の市街地再開発事業の動向についての資料をお取り出しいただきたいと思っております。

こちらにつきましては、最近動きのあった3地区の概要について、御報告を申し上げますというふうに考えております。

資料でございます。まず3地区の位置図でございます。

この位置図の一番上、赤く塗ってございますが、1番、東池袋一丁目地区、それから下、位置図の真ん中から右側でございます、東側でございますが、新庁舎の右側、2番、東池袋四丁目2番街区地区でございます。さらにその右側でございます。3番、東池袋五丁目地区でございます。以上の3地区の概要を説明させていただきたいと思

います。

まず1番目でございます。東池袋一丁目地区の概要でございます。

再開発事業を予定しております、この施工地区の位置でございますが、東池袋一丁目の45番から48番の4街区でございます。施工地区、これは道路の中心からの面積ということになりますが、約1.5ヘクタール、権利者は27名でございます。

経緯でございます。昨年に2回ほど勉強会を開催しております、本年3月15日にこの地区一帯での開発ということで、再開発準備組合が設立されましたので、御報告を申し上げます。

2番目でございます。東池袋四丁目2番街区地区の概要でございます。

施工地区の位置でございますが、東池袋四丁目2番でございます。面積は約0.3ヘクタール、権利者は13名でございます。

経緯でございます。平成21年からずっと経緯がございます。一番下を見ていただきますと、平成29年3月31日に、都市計画決定をしまして、告示をいたしました。

右側の上でございます。

今後の予定、スケジュールでございます。本年10月には組合を設立しまして、平成30年の6月に権利変換計画の認可を予定しております。平成31年の4月には建物の着工、33年の3月には建物の竣工を今のところ予定しているものでございます。

本年3月31日に都市計画決定をしましたが、その内容でございます。全部で五つの都市計画決定をしております。まず、新たに決定した都市計画ですが、①第一種市街地再開発事業の都市計画決定をしております。変更した都市計画が4点でございます。①東池袋四・五丁目地区地区計画の変更、②高度利用地区変更、③高度地区変更、④防火地域及び準防火地域の変更でございます。主な都市計画の内容は図で示させていただいております。

続きまして、3番目でございます。東池袋五丁目地区の概要でございます。

施工地区の位置でございますが、東池袋五丁目19番でございます。施工地区の面積、約0.2ヘクタール、権利者は32名でございます。

経緯でございます。平成19年11月の共同建替え検討会の開始から、下のほうを見ていただきますと、平成29年、今月の17日に新築工事の着工を予定しております。

今後のスケジュールですが、31年の3月に竣工を予定しております。

配置図とイメージパースを示させていただいております。

それから裏面でございますが、参考資料ということで、今の池袋周辺のまちづくりの動向を記載させていただいております。こちらは参考資料ということで、説明のほうは省略をさせていただきます。

以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

<PAGE="2">

○本橋弘隆委員長 説明が終わりました。御質疑がございましたらどうぞ。

○芳賀竜朗委員 池袋駅のまちづくりの動向ということで、少し質問をさせていただきます。

池袋のこの周辺エリアが非常に活発に動き出して、高野区長がこれまでまちづくりに取り組んできた成果がまさに形となって見えてきているのかなと感じているところでございます。何より、平成27年7月の特定都市再生緊急整備地域の指定があり、その翌月に、8月に国家戦略特区の区域指定、そして11月にアジアヘッドクォーター特区の指定、これがまちづくりが大きく進むきっかけになったものと考えておりますし、それによって、民間の機運の上昇にもつながってきたのかなと思っているところでございますが、この都市再生の大きなうねりのきっかけというのは、やはり新庁舎というのが一つ大きな起爆剤だったのかなと思っておりますし、それ以外にも、南池袋公園のリニューアルであったり、あと造幣局跡地の再開発、それとともに、庁舎跡地もH a r e z a池袋のエリアの活用、例を挙げれば、枚挙にいとまがないような状況でございます。これは、都心部にあっては、新宿、渋谷とよく並んで評価されることではあるんですけども、ほかのエリアには見られない、非常に区が強力なリーダーシップを発揮して、まちづくりを推進しているなと感じるところでございます。

ちょっと質問をさせていただきますが、東池袋一丁目の再開発について、お伺いをさせていただきます。

この1.5ヘクタールという、非常にエリアの規模が大きいところかと思いますが、これは東京ガス所有の駐車場などがあったところかと思いますが、H a r e z a池袋、旧庁舎跡地のエリアと距離が非常に近い場所でございますので、連携をしながらの開発になるのかなと推察するところなのですが、大きな可能性があるエリアだと思っておりますが、まだ準備組合ができたばかりですので、具体的な話があるのかどうかあれですけども、もしあればお教えいただきたいと思っております。

<PAGE="3">

○活田再開発担当課長 おっしゃるとおり、東池袋一丁目は、先月準備組合ができたばかりですので、具体的な話は当然まだ計画としては挙がってございません。ただ、ディベロッパーとして住友不動産が選定されておまして、将来のまちをどうするんだ、この地域をどうするんだという協議はしております。当然、御指摘をいただいたような、H a r e z a池袋との連携、特に南北区道の延伸したところに本開発地はございますので、そちらは重要なまちづくりのきっかけというか、整備のポイントになると思っております。またこちらについては、池袋の東側の北側からの動線、これも重要なポイントになると思っております。こういった整備もこの開発に伴って推進していきたいというふうに考えているところでございます。

○芳賀竜朗委員 歩行者の動線というのも、池袋駅の周辺は歩行者中心の交通計画が立っているかと思います。そこで、これはちょっと余計なお世話かもしれませんが、場所的に言うと、恐らく池袋大橋に非常に近いところにあろうかと思うんですけども、これは大きく開発したときに、私は地元が西口でございますので、東西の回遊性というか、行き来のしやすさということも考えると、大きく開発したときに、池袋大橋とその開発エリアをうまくつなぐようなことができないのかなとちょっと思ったんですけども、可能性として、もし何かあればお教えてください。

○活田再開発担当課長 具体的な話は当然まだないのですが、当然、西口にどういうふうに行くかというのは、回遊性を向上する上で非常に重要なポイントでございます。この開発地につきましては、池袋大橋とも直近でございます。例えば、ここを再開発ビルとつないで、デッキ上に西口まで行くような歩行者動線、これも可能だと思います。こういった話は具体的にまだございませんので、区からも働きかけて、こういう検討をしていきたいというふうに考えております。

○芳賀竜朗委員 ぜひ、そういうすばらしい回遊ができるようなものができればありがたいなと思っております。

それとともに、経緯を見ると、今年の9月からこれは動き出したような感じが見受けられるんですけども、非常にペースが速く思うんですが、権利者のまちづくりに対する考え方とかいうのはまとまっていらないのかどうか、もしおわかりになれば、お教えてください。

○活田再開発担当課長 きょう、お出しした資料ですと、本当に去年から急に動き出したというような感じにとれますが、実は地元の権利者の皆さんは、個々まちづくりの検討をしておりました。また、ここが大きな低未利用地、東京ガスの駐車場がございましたので、区からも何年も前からこういう開発について検討してくださいというのは働きかけておりました。そういった地道な行動については、これに記載してありませんけれども、それが昨年、住友不動産がディベロッパー機能を果たすという中でまちづくりをまとめ上げたといったところがございまして、急に動いたような形になってございます。しかしながら、先ほど申し上げたように、地道に地権者の方、皆さんは協議を続けていたし、区も推進していったといったものでございます。

権利者数が27名というふうに書いてございますが、準備組合に参加している方は現在19名でございまして、約70%の加入率でございます。ただ、こちらは東京ガスの跡地、東京ガスの所有地が広いものですから、敷地面積にすると9割近くがもう加入しているという状況でございます。

○芳賀竜朗委員　このエリアの再開発が、先ほど来、申し上げていますが、やはりHarera池袋、距離も近いので、恐らく、ビッグプロジェクトに成長するんだらうなと思っております。水面下ですっと調整もしてくださっていたということでございますので、区としてもしっかり、準備組合と寄り添いながら進めていっていただきたいと思っております。

それとともに、西口との連携のことについても、あわせてお伺いをさせていただきます。

地図では東西デッキのことであったり、サンクンガーデンであるとか、そういったところも出てきているところでもありますし、西口公園にあっては、今期は噴水が取り払われる工事が行われて、最終的には野外劇場ができるような話も出ているところかと思いますが、東西デッキの開発も含めて、駅の中、駅周辺、全体像と西口の現状を少しお教えいただきたいのと、一昨年、一般質問でちょっとふれさせていただいたんですが、Esola池袋も西口のエリアの一帯に加えて、再開発に取り組んでいただきたいということも御指摘させていただいたんですが、そのあたりも含めて、全体の進捗であったり現状を少しお教えいただければと思います。よろしく申し上げます。

<PAGE="4">

○原島交通・基盤担当課長　それでは、池袋駅の周辺ということで、基盤という観点から、私のほうからお話をさせていただきたいと思えます。

まず御案内のとおり、池袋周辺の基盤整備方針につきましては、今年度末に策定をするということで御案内をしているところでございます。その中では、大きくデッキ、それから駅前広場、それから歩行者の動線、これらを定めていくということになろうかなと思えます。今、周辺の開発とまちづくりとの整合をとりながら、鋭意、基盤整備方針の熟度を上げるべく行っているところでございます。

そういった中では、特に西口につきましては、大きなまちづくりを進められるという中では、基盤整備方針と、その開発の事業との整合を図りながら、今年度末には新たな方針としてお示しできるものをつくるべく、現在、進めているところでございます。

○活田再開発担当課長　西口の準備組合の検討状況でございます。平成30年度の都市計画決定を目指して、今、東京都、豊島区、関係団体と協議を続けているところでございます。Esolaの街区については、資料のまちづくりの動向のところ、ちょうど白く抜けているところになります。委員の御指摘もございまして、私どものほうも準備組合のほうに、加入のエリアの追加についての検討もお願いをしております。その結果、基本的には、理事レベルでは追加しようということで決まっております。今月の18日に臨時総会がありまして、そこでの議題になっておりますので、恐らくはその臨時総会でエリアの編入が決まるといったものになるかと思えます。以

上でございます。

○芳賀竜朗委員　Esolaのところはちょうどぼっかり1区画だけ抜けていたので、御指摘させていただいたところでございます。もう以前から西口が取り残されるなんてひがみっぽく言うておりましたが、そういう状況でもなくなってまいりましたし、区長の西口にかける思いも非常に強く伝わってくるところでございますので、そうは言いながら、東西バランスよくでき上がって、やはり池袋だと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

○永野裕子委員　私もただいま芳賀委員も質問されておりました、東池袋一丁目の件について伺いたいと思います。

ネーミングが決まって、Hariza池袋という形で、旧庁舎の方向性も決まってまいりましたけれども、やはりこちらがどういった価値を生み出すかということに、この東池袋一丁目の事業は大きく関与してくるのではないかというふうに思います。これは私も第2地区で、地元といえば地元なので、何となくお話は伺っておりましたから、非常にすごいスピードで、ここにきて進んでまいりました。地権者の中には御不安の声もあるようですけれども、この位置がどうなるかによって、この旧庁舎跡地、それから池袋駅からの動線がどうなっていくかという、そういう、逆にチャンスと捉えて、よくしていこう、整備していこうという、そういうふうにもできるのではないかと思います。

新ホールがすばらしいものができることを期待しておりますけれども、例えば、渋谷の文化村などにオペラを見に行くとか、そういった方々からお話を伺ったことがあるんですけども、渋谷駅から、すばらしいものを見に行くのに、渋谷駅からごちゃごちゃしたところを歩いていけないとたどり着かない、そこまでにテンションが下がるというお話も聞いたことがありまして、まさに池袋の新ホールの周辺を見たときに、ハレの場にふさわしい、そこに向かうにふさわしい動線ができるのだろうか、ということも考えてまちづくりをやっていかなきゃいけないのではないかというふうに思うところなんです。ただ、民間の事業ですので、どれだけ区が関与して、区のこれからの方向性とかまちづくりというのを反映してもらおうかというのが、その辺を担保するのは難しいところもあるかと思うんですけども、区の関与の仕方、地域の方のいろいろな意向の組み方、民間の事業ですので制限されると思いますが、その辺についてどういうふうにお考えなのでしょうか。

<PAGE="5">

○活田再開発担当課長　御指摘のとおり、民間開発でございます。基本的には権利者の意向ということになりますが、市街地再開発事業でございます。容積の緩和だとか、そういった規制緩和を伴うような開発でございますので、一定程度、行政の指導

をさせていただくというのは当然でございます。

そんな中で、先ほどの御指摘がございましたが、歩行者動線であったり、旧庁舎の跡地開発で、跡地で劇場等を見た人が、そちらの新しい開発の場所に行って、何かできるような、こういったようなストーリーも可能だと思います。

もっとも私どもが現段階で注目するのは、私どもの基盤整備方針、今度、策定しますが、池袋の駅を歩行者優先にしようという考えでございます。そのためのフリンジ駐車場というのも非常に大きなポイントで、そういうポテンシャルも秘めているところでございます。

繰り返し申し上げますが、基本は民間開発事業でございますが、規制緩和というところを指導のよりどころとしまして、池袋全体がよくなるような開発に指導していきたいというふうに考えております。

○永野裕子委員　この後には都市計画決定やいろいろな手順を踏む必要があって、そこには当然行政が関与していくと思われまして、さまざまな行政指導等もあるというふうに思いますので、地図を見て、よくわかるように、東池袋一丁目地区のこの対象のエリアは、旧庁舎跡地の開発のエリアと、ちょっと分断していますからトータルがよくわからないところもありますけれども、非常に広いエリアですので、ここが変わるといことは、池袋からの動線もどうなっていくかという、非常にその可能性も秘めた事業になってくると思いますので、民間の事業として、外から見るのではなく、積極的に区もどういった形で意見を述べるタイミングがあるのか、都市開発決定以外にもいろんな場面があるかと思うんですけれども、積極的に関与していただければというふうに思います。

それで、ほかの事業も、それぞれ民間主体ですけれども、同じような考え方ができるというふうに思います。以前、この委員会でも取り上げられた、アジアヘッドクォーター特区、これをこういった事業の中に活かしていくということも重要ではないかというふうに思います。アジアヘッドクォーター特区はソフトの面でございますけれども、やはり2020年以降の活力をどうまちに持っていくのか、担保してくるのかということで、恐らく、全部マンションということはないでしょうし、オフィスビルの部分も非常にあるということを考えますと、こういった開発のときに、アジアヘッドクォーター特区制度を生かして、活力を生み出すんだというような方向に持っていったらいいなというふうに思いますが、この制度との関係はどのようにお考えでしょうか。

○活田再開発担当課長　ディベロッパーである住友不動産には、このエリアの三つの規制緩和の仕組み、特定都市再生緊急整備地域内である、あるいは国家戦略特区、東京都全体にかかっていますが、そのエリアであったり、御指摘のようにアジアヘ

ッドクォーターの特区である、三つの規制緩和の仕組みが活用できる場所でございます。当然その三つの規制緩和を最大限に活用したまちづくりをしてくださいというのをお願いしております。

ただ、その具体的なソフトというか、具体的な何を緩和しろというのは今後の協議ということになります。この立地からして、恐らくは住宅ということにはならないというふうに考えておりますので、多様な選択肢の中から、今後まちづくりに資するような項目を選んで、それが実現するように努めてまいりたいと思います。

<PAGE="6">

○永野裕子委員　これからの事業ですので、いろんな可能性を秘めた中で、繰り返しになりますけれども、やはりこの先の、日本全体、東京の活力がどうなっていくのかという、そういったキーポイントにもなってくると思いますし。あと、何より旧庁舎跡地、こちらが完成を見て、その先にどういったまちになっていくかというところを大きく左右するような事業になっていくと思いますので、ぜひとも公民連携ということにも力を入れていきますので、しっかり区としても関与して、政策誘導的な立場をとっていただければというふうに思います。

○ふるぼう知生委員　東池袋一丁目地区の市街地再開発につきましては、こちらの地域の町会なり商店会に、新年会等々、いろんな行事にも参画させていただいて、そんな中でいろいろとお話には出てきておりましたので承知をしておりましたけれども、本当に非常にスピーディーな形でこういう事業化というふうなことになってきているというところに驚きを覚えつつ、しかしながら、先ほどの芳賀委員の質疑の中でも聞かせていただきましたけれども、非常に可能性を大きく秘めたプロジェクトかなというふうに認識しております、大変期待をしているというところでございます。

今の質問とかぶってもいけませんので、その中で、近隣の地区でこの東池袋一丁目シネマコンプレックスプロジェクトというのがありますし、さらには、この藤久ビル東五号館というものもございます。もちろん民間の事業なんでしょうけれども、これについて、豊島区がどのようにかかわっているのか、かかわってきたのかというようなところを、まずちょっとお知らせいただきたいと思います。

○活田再開発担当課長　参考資料としてお出ししておりますまちづくりの動向のところ、シネマコンプレックスであり、あと藤久ビルの東五号館というのが記載をされております。こちらは都市計画手続を経ていない、本当に純粋な民間建てかえ事業でございます。したがって、区の指導という部分では、例えば景観協議、こういった景観、こういった広告を出しますよといったところのコントロール、こちらはさせていただいておりますが、それ以外については、純粋に民間の発想でやっているものでございます。

○ふるぼう知生委員　例えば、東池袋一丁目シネマコンプレックスプロジェクトなどは、やはりそのH a r e z aというふうなことも考えますと、非常に関係性があるのかなというふうなところがございまして、私は逆に言うと、いろいろと緊密に連携をとってきたのかなんていうイメージを持っていたんですけども、今の御答弁だとそうではないというふうなことなんですけど、逆に、でも非常に連動できるといいますか、連携できるといいますか、そういう可能性があると思うんですけど、これはでも、具体的にはどういうふうなプロジェクトといいますか、どういうふうなところをどういうふうな形になっていくのか、ちょっとその辺、わかる限り、ちょっとお知らせいただけますか。

○活田再開発担当課長　連携という部分では、何も話さないということではなく、H a r e z a池袋との連携、こちらについては協議をしております。そんな中で、実際には、こちらに書いてございますが、平成31年の秋よりも前には竣工するといった報告を受けております。規模が、都内最大級のシネコンだというふうに伺っております。そういったものが、4階から上がシネマコンプレックスで、3階から下が物販だということまでは伺っております。

○ふるぼう知生委員　ぜひいろんな意味で、また連携を深めてもらって、この近場のH a r e z a池袋を中心とする文化の発信拠点というふうなところでも、また生かしていけたらなというふうな思いがございまして。とにかく地元に住む者といたしましても、近ごろ、東口のいろんなまちづくりの動き、プロジェクトのスピードの進展ぐあいに大変にびっくりしているところがございますけれども、また随時、ぜひ情報を与えていただきまして、よろしくお願ひしたいと思います。大変、期待しております。よろしくお願ひします。

○渡辺くみ子委員　東池袋一丁目の関係で、大体、今までのお話を聞いてわかったんですけど、さっき課長の説明にもありましたけれども、私の認識も、東京ガスがお店をやめたとか、それから東京ガスの寮が、寮というか住宅がなくなったとか、一定そういう経過の中で駐車場になっていったとか、そういうのをずっと経過の中では見ていましたので、必ずこういう状況は起きるんだろうというふうに思っていました。具体的には、区がよく使う、そういう機運があるとか、それから、東京ガスが撤退した後の、こちら辺の時間的な流れというのは、具体的にはどういうふうになっていたんでしょうか。

<PAGE="7">

○活田再開発担当課長　具体的にいつからいつまで何をしたというのは、今ちよっ

と持ちあわせておりませんが、東京ガスには、少なくともまちづくりについて検討してくださいというのは、数年前から働きかけをしておりました。

○渡辺くみ子委員　できれば資料というか、何年ごろからというような、東京ガスが撤退したのはいつかとか、そういうようなことを含めて、メモで結構ですのでいただきたいというふうに思います。

○活田再開発担当課長　それでは資料を提供させていただきます。

○渡辺くみ子委員　それで、私は池袋駅周辺まちづくり動向という、この全体像の中で、ちょっと伺いたいんですが、この中で今出ましたシネマコンプレックスプロジェクト、それから左下のほうに藤久ビルとかということで、個々のビルがつくられますよというようなのが載っているんですけども、これはどういう意味合いでお載せになったのでしょうか。

○活田再開発担当課長　別にこれを推進するという話ではなくて、池袋のまちが変わってきていますよ、これは市街地再開発事業ではなくて、大型の建てかえも進んできていますという意味合いで載せさせていただいております、区が関与してどうという話では基本的にはないんですが、こちらにものができる、そこに魅力的な企業が来れば、これは、もう池袋そのものが発展しますので、そういった期待も込めて、オーナーに承諾をとって、この記載をさせていただいているところでございます。

○渡辺くみ子委員　地域の全体像がわかる上では、いろんな形で一企業というか、企業体の中でこういう動きがありますというのをお示しいただくのは大変ありがたいなというふうに思います。ただ、地域的にやはり景観の問題等々も含めて、住んでいる人が住みやすい、あるいは来街者の方にとっても来やすいという、そういうふうな視点で、多分、区も指導というか絡んでいらっしゃるんじゃないかなというふうに思っているんですが、そこら辺はいかがでしょうか。

○野島都市計画課長　この池袋駅周辺につきましては、景観形成の特別地域に指定されておりまして、トータル的に見て、池袋からまちがにぎわうような形で景観指導をしているところでございます。

○渡辺くみ子委員　それで要は緊急整備地域の中だし、それから今、御答弁いただいたように、一定の指定をされた地域というようなことでの話はわかりました。

それでもう一つ、ちょっとこれは抜けているのではないかというふうに思っている

んですが、この間、東池袋四・五丁目の補助81号線の沿道の開発問題というのは大変大きな部分を占めていると思うんです。これは東京都の公社が具体的に主導しているという状況なんですが、その部分に関しては、基本的には再開発のA地区と、それからB2の部分以外は載っていないんですよ。だけど、ここの緊急整備地域の中で、どういうことが行われているか、再開発事業ではないけれども共同化が進んでいる、あるいは、住友や野村不動産が高いマンションをどんどんとつくっているとかというのは、一つのまちの動きがどうなっているかというのを見定める上では大変重要だと思うんです。そこら辺を入れないというのはどういうことなのでしょう。

○活田再開発担当課長　こちらの参考資料の趣旨は、面積で一応区切りをしております。東池袋五丁目地区、3番目の御報告の案件なのですが、こちらの市街地再開発事業が2,000平米ですので、おおむね2,000平米以上の敷地についての御紹介ということで、一応の区切りをさせていただいています。全ての建てかえを載せると、多分、この地図が目いっぱいになって、かえってわかりづらいと思いますので、そういう仕切りをさせていただいております。

<PAGE="8">

○渡辺くみ子委員　私は、池袋周辺のいろんな企業体がおつくりになる部分、それから、来街者を対象にしたものというの、一つの豊島区の駅周辺の形ですから、こういうものを否定するわけではありません。しかし同時に、まちづくりの問題、まちづくりの動向という立場でこういう全体像をおつくりになってくださる場合には、やはり地域住民との関係がどうなっているのかとか、そういう問題が大変重要なのだろうというふうに思うんです。一定のこの再開発事業が具体的にされている、これは一つの手法として、再開発なんだと思うんですけれども、もう一つ、補助81号線の沿道に関しては、平成19年から具体的に取り組みが始まっていて、もっと前からか、公社との関係で言えば平成17年ぐらいだったと思うんですけれども、始まっていて、一つの地域の住民の立場に立ったまちづくりというか、立場に立ったという表現はちょっと、私は括弧つきですけれども、でも住民が直接影響を受けるまちづくりの部分であるんです。

もちろん、これを全部入れれば、このA3のこの中に入り切らないかなという気もしなくはないんですが、やはりでも、緊急整備地域がどういうふうになっているのかというのを見る上では、そういう部分もきちんと入れるということは、私は大変重要なことだろうというふうに思います。改めて伺います。

○活田再開発担当課長　こちらは、先ほど申し上げたように、一覧してわかるようなわかりやすさという観点から、参考資料としてつくっておりますので、この基本的な2,000平米というのはこのままにしたいと思います。ただ、一方でそういうエ

リアの再開発、あるいは開発、共同化については、別の資料でそういう住民の皆さんに紹介していきたいというふうに考えております。

○渡辺くみ子委員 一体的に見ることのできる、そういうものを、難しいかもしれませんが、御提示いただきたいというふうに思います。

それで、もう一つ、まちづくりの問題で、全体像の問題で伺いたいんです。都市計画審議会のときもお尋ねをいたしました。この間、これで言うとC地区のところの街並み再生方針の見直しをするというような説明会に参加をさせていただきました。このときに主に発言をされた方は、この新庁舎の上、A街区の部分にお住みになっている方が複数御発言をされていて、あと、東池袋四丁目の第1地区、エアライズになるのかな、あそこのあうるすぽっとの後ろ方の42階建てですけれども、そこにお住まいになっている方の御発言もありました。

要は、どういう内容の発言かということ、C地区では50階建てが2棟つくられる可能性がある、今、準備が進められているというふうに思うんですが、この新庁舎の上のマンションにお住みになっている方から、景観がよくないという表現ではありませんでしたけれども、要するに景観の立場から見たときにどうかというような御発言がありました。それから、東池袋四丁目にお住まいの方からは、やはり朝起きたときに富士山が見られるとか、いろんな状況があったんだけど、今後どういうふうになっていくのかとかということで、私はそれを聞いていて、やはりまちづくりって、それぞれそういう高層にそれなりの金額を出してお住みになる。こちらに転入してきてくださる方というのは、やはりそれなりの価値を求めて入ってくださる。ところが、どんどん身近なところに次々と超高層のあれが作られていく、それも事前には知らなかった方なんか結構いらっしやいまして、そういう点を考えたときに、まちづくりってどういうふうにつくっていくのかということが、私はすごい重要なことだと思っているんです。都市計画審議会のときに質問したときに、都市づくりビジョンの中にそういう問題とのまちづくりとの問題ではふれられているというふうに御答弁いただきました。

改めて、部分的なんですけれども、読みました。そうしたら、やはり住民の住環境ね、そういうところにもきちんと、特に商店街なんかのところでは、商店街のにぎわいの問題と、それから住環境の問題なんかは、やはり一つのポイントとして設定をしていくというか、見ていく一つの視点だというような文章もありました。そういう状況からすると、次々と住宅のところ、もと低層の住宅街のところであんなような形での再開発が行われるということは、まちづくりの観点から言ってどうなんだろうかというふうに、改めて今、これで思いました。そこら辺はいかがでしょうか。

<PAGE="9">

○活田再開発担当課長 眺望権については、最初に建った建物が一番優先できるの

かという話もございますので、このエリアそのものは、次々と建つというより、そういったところを推進しているエリアです。これはもう委員の御指摘のとおり、都市づくりビジョンにも、その前の都市計画マスタープランにもそういった方向性は明示をしております。

一方で、密集地域の再開発については、これは気を使わなきゃいけない部分は当然あると思います。ただ、現状のまま無計画で建てかえが起こると、逆に住環境が悪くなる、建てかえが、道路に面しない、あるいは狭隘な道路に面しないところの建てかえが困難になる、こういったこともございますので、総合的に進めていくというのが一番だと思います。

○渡辺くみ子委員 要するに、私は、この間ずっと一番気になっていることは、やはり住んでいた人たちがどうなのか、それから、これから住み続けたいと願っている人たちがどうなのかね。そういう人たちがそれなりの期待度を持って、こういう超高層に入る。ところが入った途端にまた条件が変わってくる。こういうようなことってというのはね、それでさっき、その他の議員の方の御質問の中でも、区がきちんと関与していくという御答弁もされてきました。いわゆるまちづくりのところでは区が主導する、区の役割というのは相当大きなものがあると思うんですよ。そうであれば、全体像の中でどういうふうにそういう状況をつくっていくのか、見ていくのか、そういう部分というのは、私はすごく重要なんだろうというふうに思っています。

これは住宅新報社という、2016年秋冬号NO4という中で、これは豊島区が特集されていまして、高野区長のお話、それから変貌する池袋副都心と、こういう中で、当時の宮川課長、それから活田課長なんかもこれに参加をして講演をされているというような記事が載っているんですが、こういう中で、特定都市再生緊急整備地域に指定をされて、大変メリットがあるという表現で、このメリットというのはつくる側にとってのメリットという部分が大きく発言をされています。

もちろん、再開発の地域になって、住民の方が移動するときに税金の控除とかいろんなことがあるのは知っていますけれども、やはり公民連携という部分のところでの民間に対する優遇の部分、それから、活田課長も、公有地など、区が手がけられる部分を積極的に開発するというんで、私は、公の土地をこういう開発のところだけに目線を入れてやっていくというのは、正直言って、読んでどうなのかなという疑問も持ちました。

やはり区は、今、こういう動きをつくっている区というのは、本当にそこに今まで豊島区をつくり続けてきてくれた区民の目線、それから、その人たちが住み続けたい、きちんとした住環境で安心して住み続けたいと、そういう目線のところに、やはりあんまり目が行ってないんじゃないかという思いで、この新聞の記事も読ませてもらいました。

やはりこれは、まちづくりそのものを否定するわけではありませんけれども、私は視点として、全面的に、やはり住民の目線をきちんと受けとめるということが一番求められるんだと思うんです。やはりそこら辺に関しては、どうも一貫して納得できない状況です。どなたかお答えください。

○高野区長　いろいろな御指摘をいただきました。本当にまちづくりというのは、住民本位で進めていく、それは基本であります。けれども、この中心的な池袋、これらについては、駅前周辺等々、きょう、周辺のまちづくり動向という形でお示しをいたしましたけれども、やはり住んでいる方々とか、あるいは住み続けていきたいというような、今までお住まいになっている方々等は、この駅前等々は、これはなかなかそういうようなまちづくりというのは非常に難しいこともありますけれども、周辺の、やはりきちんとした住宅街等々は、それを基本的にまちづくりの主体としてやっていくべきだと思っております。

先ほど、御質問等々いただきましたけれども、東池袋一丁目の東京ガスの跡地等々は、当初は本当に一角だけでの開発というような考えでいろいろ御相談もいただいていたわけでありまして、今回は四つのブロックを一つにしてというような、大変、これはやはり豊島区が目指すやはり都市像といいますか、池袋を中心とした形の中で、こういうような形が非常にあらわれてきたのではないかな。先ほど来、説明しているように、そこには権利者というのは、本当に27名という少ない方で、ほとんどそこにはお住まいになっていない。やはりそういうようなところを積極的にこのような開発を進めていかなきゃいけないのではないかなと。そのままに置いておけば、駐車場か、あるいは昔からの事務所を続けていくというような形を考えると、この池袋の魅力を最大限活用できるような、そういうまちづくりというのは、やはり積極的に進めていかなければいけないのではないかな。

正直言って、今回のH a r e z a池袋、あそこから明治通りを越えて開発をするというのは、本当に地元の方々の悲願ともいうような、そんな、今回H a r e z aができて、こちらを見捨てるつもりはないでしょうねというような、そういう話も、地元から再三にわたっていただいておりますので、当然のことながら、地元の意向を十分踏まえた上で、やはり開発を進めていく。これが基本中の基本ではないか、そんな思いもしておりますので、今回、このような形の中で、確かにこの特定都市再生緊急整備地域の指定を受けるというような形の中で、東京都と、内閣府ともいろいろ詰めてきた中では、池袋は熟度がない。熟度がない限りはこの指定はできませんよというような形の中で、ずっと長い間、そのような状況に置かれておりましたけれども、今回、新庁舎の完成とともに、旧庁舎の開発、これらがやはり池袋の駅を中心としたまちづくりが大きく前進するのではないかな、そんな思いで、総合的にやはりまちづくりというのは考えていくべきだと思っておりますので、確かに、豊島区全体の住環境等々に

ついて、お住まいになっている方々等々は、この池袋の中心とは違ったまちづくりを当然していかなきゃいけない、そんな思いもしているわけでありますので、いろいろ御質問いただいた中で、我々としても駅前周辺の動向はできるだけ早く議会の皆さん方にもお示しをしながら、またいろんな御意見をいただきながら、先ほど私がお話したようなことが、やはりまちづくりの、私は基本的なことではないかと思っておりますので、今後も、この池袋周辺のまちづくりは大きく変わっていく。ただ黙って指をくわえているわけではなくて、我々行政は、やはりこれからの将来像というものをしっかり持ちながら進めていくということが大切ではないか、そんな思いをしております。

<PAGE="10">

○本橋弘隆委員長　ほかにございますか。

「なし」

○本橋弘隆委員長　ないようですので、次の案件に移ります。



○本橋弘隆委員長　次は、造幣局南地区まちづくり構想の策定について、理事者から説明がございます。

○宮川地域まちづくり課長　それでは、造幣局南地区まちづくり構想の策定について、御説明をさせていただきます。資料につきましては、A4の1枚紙と、あとパンフレットのようなつくりになってございますけれども、まちづくり構想でございます。まず、A4、1枚紙をごらんいただきたいと思います。

活動経過についてと、造幣局南地区まちづくり協議会について、まとめてございます。

活動経過につきましては、このまちづくり構想本編の最終ページに詳しく書いてございますので、こちらでは簡単にまとめてございます。

平成24・25年度につきましては、区主催による「まちづくり懇談会」を開催したところでございます。

平成26年度につきましては「造幣局南地区まちづくり協議会（初動期）」を設立いたしまして、地権者と区が協働して運営していくという形をとりました。

27年度に入りまして、この協議会が展開期を迎えまして、地権者が主体の組織に発展したということでございます。

28年度に入りまして、個別の意向確認や勉強会を行いまして、その結果、まちづくり構想の策定と、先月、3月の終わりでございますけれども、区長提言をいただい

たところでございます。

2番の造幣局南地区まちづくり協議会についてでございます。

設立日といたしましては、平成27年6月6日でございます。

会員数は、現在のところ38名でございます。

役員会がありまして、9名で組織されてございまして、会長1名、副会長3名、理事5名で組織をしているところでございます。

それでは、本編の説明に入らせていただきます。

お聞きいただきますと、四角の1番でございます。まちづくり構想素案（平成28年3月）の策定に至る活動経緯ということでまとめてございます。

こちらは、今御紹介したように、24年度から27年度のことが書いてございまして、その下のほうに、造幣局南地区のまちづくり構想（素案）ということで御提言をいただいたところでございます。その中身について、簡単に御紹介をさせていただきます。

左上の囲みでございます。造幣局南地区に求められる都市像といたしまして、木造住宅密集地域の解消による防災性と住環境の向上を掲げられてございます。また、副都心連携エリアといたしまして、副都心の奥行きを支えるにぎわいの創出が必要だという考えでございます。

その下でございます。地区の特性と課題といたしまして、住民の方々が考えられていることを記載してございます。地区の内部は木造住宅密集市街地を形成している。小規模敷地や建築に必要な接道条件を満たさない敷地が多く存在しているのが課題ではないか。また、緊急車両の通行や災害時の避難路の確保などが懸念されるということに記載されてございます。

これを受けまして、右側のまちづくりの方針でございますけれども、大きく二つに分けられてございます。

(1)番といたしまして、まちづくりの目標は安全・安心で住み続けられる、魅力あるまちと記載がございまして。

また(2)番でございますけれども、まちの目指す姿といたしまして、6点挙げられてございます。防災性の高いまち、利便性の高いまち、以下記載のとおり6点でございます。

その下のまちづくり手法・連鎖の考え方のところでございますが、まちづくり手法の考え方といたしましては、現状の街並み維持型であるとか、③番のこのままの街並みがよいという御意見もございまして。

その下の、まちづくり協議会等における皆様の御意向でございますけれども、造幣局の一部と連携した連鎖的なまちづくりが必要だと。また、地区内の主要な生活道路を6メートル以上に拡幅、または新設が必要だという御意見でございます。また、自宅等が影響を受ける方も地区内に住み続けられるようにするという御意見でござい

ます。

一番下に、まちづくり構想（素案）の段階の概念図が記載されてございまして、造幣局の南地区と、新たにURに買っていただきました造幣局跡地の一部を活用いたしまして、この木造密集地域の解消をやっていこうという御提案でございます。

次のページをお願いいたします。

四角の2番でございます。今年度の活動の概要と書いていますが、これは28年度のことでございます。

28年度の活動の概要でございます。まちづくり協議会、第6回から第11回ということで行ってございます。また役員会を12回から21回まで行っているものでございます。その中で話し合われたことといたしまして、下に記載がございまして、個別意向を確認しようということございまして、その概要を記載してございます。

左側の欄でございます。個別意向確認の概要は7月から9月に行ったものでございます。こちらは、「まちづくりの方向性」を実現するため、「法定事業（再開発事業等）」でございますけれども、検討する場合、保有資産について現時点での意向を確認しておこうということ始めたものでございまして、権利変換についてどう考えるか、転出を希望されるか、そうなった場合どうされるかということアンケート方式で調査したものでございます。

実施の概要でございますけれども、164件中111件の回答をいただきまして、詳細は後ほど、別のページで御紹介させていただきます。

それと同時並行的に、右側の欄でございますけれども、勉強会というものを開催いたしまして、7月と9月に行っております。まだ、まちづくりについて御存じのない方もいらっしゃると思われましたので、勉強会を開催いたしまして、まちづくりについていろいろ学んでいただいたものでございます。これを計15回開催いたしまして、14名の方の参加をいただいております。ちょっと数としては少ない状況でございます。

左側に戻っていただきまして、地区内権利者、地区外権利者という書き込みのところの下でございます。7月11日に調査票を送付いたしまして、勉強会を7月に開催いたしました。こちらで10名の参加をいただいております。また8月に入りまして、個別意向調査のシートを送付させていただきますまして、9月には勉強会を計10回開催させていただきます。その下の9月23日でございますけれども、個別意向調査のシートを再送付させていただきますまして、それでも、またなかなか回答のない方がいらっしゃいましたので、10月14日、意向調査シートの再々送付をさせていただきます。

これを受けまして、一番下の四角でございます。まちづくり構想の策定に至ったところでございます。事業区域、事業手法、連鎖的なまちづくり、事業化に向けた組織の検討について、御提案をいただいたものでございます。

それでは、お開きいただきまして、四角の4番のところでございます。全体でA3の大きさになってございます。まちづくり構想の中身でございます。

左上の事業区域の地図でございますけれども、大きく西エリアと東エリアに分けようではないかという提案でございます。西エリアには、造幣局跡地の一部、0.5ヘクタールも含んだ形で記載してございます。

下のところでございます。今後の進め方・検討組織・事業手法でございますけれども、地区全体として引き続き、まちづくり協議会を立ち上げて運営していくんですけれども、西エリアと東エリアに一応分けまして、西エリアは法定事業の準備組織という位置づけを持たせようということでございます。連鎖型の法定事業の検討であったり、東エリアでの法定事業希望者との連携方策を検討しようということでございます。

東エリアにおきましては、引き続き、まちづくり協議会を維持いたしまして、西エリアと一体で法定事業ができないかどうかという検討をしていこうと。

また、一番下の4番のところでございますけれども、このままの街並みがよいのではないかという4パターンをいろいろ提案していこうじゃないかということでございます。

それを図面にあらわしましたのが真ん中のまちづくりの想定イメージのところでございます。真ん中の一番大きな地図でございます。西エリアのイメージでございます。西エリアの検討が進みまして、法定事業が実施された場合、こうなるのではないかと一つのパターンでございます。造幣局の跡地のところにもビルが建ちまして、西エリアの中にも一つ大きな建物を建てようというプランになってございます。

下の絵でございますけれども、都電側から見たら、このようなイメージになるのではないかという絵でございます。

右側の東エリアのところでございますけれども、東エリアは、なかなか意向調査の結果が思わしくない結果でしたので、西エリアと別に考えてようというパターンも考えてございます。

東エリアにおきましては、一番上のパターンⅠのところを全体をまとめて、西エリアと一体で開発しようというパターンでございます。パターンⅡにおきましては、混合型と申しまして、東エリアのうちの一部でも西エリアに取り込めないかという検討をしようということでございます。パターンⅢにおきましては、東エリアの中から希望者だけを西エリアに取り込んでいこうではないかというパターンでございます。また、パターンⅣにおきましては、希望者は引き続き、先ほどのパターンⅢと同じように西エリアに入っていただくんですけれども、街並みとしてはこのままがいいのではないかというパターンでございます。

西と東を分けることになった経緯でございますけれども、ちょっと戻っていただきまして、四角の3番のところでございます。個別意向確認の結果を概要として示してございます。円グラフがたくさん書いてございますが、個別意向確認の結果概要で

ざいます。地区全体といたしましては、二つ円グラフが書いてございまして、一つは件数、一つは面積をあらわしてございます。左側の円グラフが件数でございまして、全体のうち賛成が何人くらいいるか、反対が何人くらいいるかというグラフでございまして。右側が賛成の方の土地の面積を合算したものを書いてございます。

これを各街区ごとにまとめたものがその下の表でございまして、1街区から7街区までございます。1街区から7街区の位置でございまして、左下に白抜きの住宅地図のような地図がございまして、1街区は左上でございまして。2街区、3街区と南に下っていきまして、一番右側、東側が7街区という位置づけになってございます。

これを街区ごとに見ていきますと、1街区、2街区、3街区は、比較的賛成者が多かったという結果でございまして。4街区、5街区は反対者が多くございまして、6街区は反対が少ないんですけれども、7街区におきましては、また反対者が多くなっているという結果でございまして。

この結果を受けまして、先ほど御説明したように、西と東を一応分けて検討していこうではないかという御提案でございまして。

次に、四角の5をお願いいたします。5番のページでございまして。まちづくりの実現に向けて（今後の予定）でございまして。

まちづくり協議会が全体にあります。平成27年度から表が始まってございまして、一番下が平成35年度以降というスケールになってございまして。27年度におきましては、まちづくり構想（素案）の区長提言、28年度におきましては、まちづくり構想の区長提言を行ったところでございまして。29年度からでございましてけれども、西エリアと東エリアを分けまして、西エリアでは法定事業の準備組織を立ち上げようということでございまして。29年度から30年度にかけまして、法定事業の組織を設立いたしまして、法定事業の検討に入っていこうということでございまして。

連鎖型と書いてございましてけれども、連鎖型というのは、先ほど申し上げました造幣局の一部を最初に開発をして、そちらに移り住んでいただく。あいたところを利用して、次の地域を開発していくというような時間差を置いたことで考えてございまして、これを連鎖型と呼んでございまして。こちらを検討していこうではないかということでございまして。

同じく29年度の東エリアでございましてけれども、さらなるまちづくりの検討を行う中で、パターンⅠから、先ほど申し上げましたこのままの街並みのパターンⅣまでを引き続き検討を行います。行った上で29年度末、30年3月にはまちづくりの方向性をもう一度決定づけようということで考えてございまして。

この結果、パターンⅠ、またはⅡのように西エリアと一緒に一部でもいいからやったらどうかという御意見になりましたら、その時点で西エリアと合同で進めるということでございまして。パターンⅢ、またはパターンⅣがよいということになった場合には、引き続き東エリア独自で検討していこうということでございまして。

31年度に入りますと、西エリアのところでございますが、都市計画決定への個別意向確認を再度行いまして、事業スキームですとか、モデル権利の変換フレーム等に基づきまして事業推進することについて進めていきたいと考えてございます。

意向が多い場合と少ない場合に選択肢が分かれまして、意向が少ない場合につきましては、まちづくりの再検討を行うことになろうかと思っております。また、意向が多い場合は、都市計画の手続に入りまして、事業計画の認可、権利変換計画の認可に行きまして、最終的には法定事業に進んでいきたいというふうに考えてございます。

また、東エリアの下のほうでございますけれども、青い点線で囲ってございます。西エリア事業への参加方策といたしまして幾つか書いてございまして、東エリアの方々にも御案内を同時に差し上げようというふうに考えてございます。

最終のページでございます。四角の6番でございますけれども、これまでの経緯・検討の経過を少し細かく書いたものでございまして、先ほど大まかに説明させていただきまして、説明は省略させていただきます。

説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

<PAGE="14">

○本橋弘隆委員長 説明が終わりました。御質疑がありましたら、どうぞ。

○ふるぼう知生委員 地元なので、短目にやりたいと思います。

3番にあります、個別意向確認の結果概要というところで、地区全体として総数が164件、回答111件とあります。この164件、これが地権者というふうなことで考えてよろしいかと思うんですけれども、それで1街区から7街区まで分かれておりまして、賛成、反対の数でエリア別に分けたというふうなことでございますが、この未回答というのがあるんですね、結構。これはどういうふうに捉えたらいいんでしょう。全く話も聞かないとかということなのか、その辺、ちょっとお知らせください。

○宮川地域まちづくり課長 そのとおりでございまして、手紙を出しても返信もない、訪問をしてもお会いできなかった方が結果的に未回答という形でございます。

○ふるぼう知生委員 ということは、もう何というのでしょうか、ほぼほぼ反対というふうなニュアンスなのかなというふうな気もしないでもないんですけれども、そうしますと、非常に東エリアのハードルが高いのかなというふうな認識を感じるところであります。

私は地元なものですから、何人かの方々からいろんな報告も聞いておりまして、大変心配をしているところなんでございますけれども、さりとて、この木造密集地域の状況を解消しなければならぬという思いは私も持っているわけでございますけれ

ども。しかしながら、一番心配するところは、先ほどの質疑にもあったかとは思いますが、やはり、コミュニティが壊れるということが、これがやはり一番残念なことだと思いますので、そういったところも、皆さん、結構心配しておられる。当該の東池袋四丁目の町会で、都市計画道路のあおりを受けて、町会として、もう維持できないと。そして、もうほかの町会と合併しようかという、その交渉までも実はちょっと始めているというようなところもございまして、本当に開発というものがコミュニティに与える影響は大きいかと思えます。

そんなところで、その辺を考えますと、やはり住民の皆さんに、もっともっと寄り添って区としては進めていかなければならないのかなと思えますけれども、その辺の全体的な状況について、反対とかというような状況について、どのようにお考えでしょうか。

○宮川地域まちづくり課長 コミュニティにつきましては、先ほどの四角の1番のところのまちづくりの方針のところにも掲げてございまして、(2)のまちの目指す姿の6番におきまして、コミュニティの息づくまちということで目標にも掲げられておりますので、これは気にしながらやっていきたいと思っております。

また、コミュニティをどう維持するかですけれども、当然、区の職員もまちの中にどんどん入って行って、まちの皆さんと実際に対話をしながら丁寧に進めていきたいと考えてございます。

また、反対の方々もこちらの円グラフをごらんいただきますと、実数も書いてございます。1街区は反対の方が1件であったり、3街区におきましては反対の方は実際には1件ということで、実数としてはかなり少ないので、対話を重ねる中で、まちづくりに対する御理解をいただきたいなというふうに考えてございます。

<PAGE="15">

○ふるぼう知生委員 私の地元の方の御報告によりますと、その方々からしてみると、「いや、もう何か意見が全然通らなくて、もう勝手に進めちゃっているよ」みたいな、そんなニュアンスだったんですが、今、お話を聞いて、ちゃんと東エリア、西エリアと分けて、そして、また、東エリアのほうのまちづくりの検討のイメージも4パターンがありまして、皆さんの検討次第の中でパターンの4つあるうちから決めていくというふうな方向性も確認をされましたので、ある意味では、もう決まりということではなくて、そういうふうにご考えていただいていると、住民の皆さんの意思を重んじてというふうなことが確認されましたので、今の状況だと、この東エリアは、頑張ってもパターンⅢというような状況かななんてイメージになっちゃうんですけれども、なかなか難しいところだと思います。私もお話を聞いていて、住民の皆さんの意識もごもっともだということもございまして、でも、区のほうの進める、何と言いましても木造密集地域の解消、さまざまな観点から何とかいい落としどころが見つ

っていただければなというふうに思っております。ぜひとも大変な作業だと思いますけれども、課長の頑張りを期待して、ぜひともよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

○高橋佳代子委員　　ちょっと今、御説明をいただいて気になる点を何点か御質問したいと思ひます。

まず、一つ、今までの取り組みをずっと経過を追いながら、今、御説明をいただいたわけですが、これまで勉強会、7月、9月、計15回開催の中で、14名の参加というのは、非常にやはり気にかかる点、これについては、どのように区として、この人数の少なさを分析されているのか、まず、ちょっとそれを伺ひます。

○宮川地域まちづくり課長　　確かに勉強会に参加された人は少ないんですけども、これは現地に張りつきまして、1時間1枠くらいで組んだんですけども、勉強会を希望される方と、あと個別相談を希望される方は予約制をとっておりますので、そちらは、またそちらで別に開催してございます。同時並行で開催いたしましたので、勉強会に参加された方としては、ちょっと人数は少ないんですけども、個別相談に来られた方もいらっしゃいますので、これを引き続き行うことによって、もうちょっと皆さんの意識を高めていきたいなというふうに考えてございます。

○高橋佳代子委員　　個別相談もやっていらっしゃるということなんです、実際に個別相談のほうにはどのくらいの方がいらっしゃるのかとか統計をとっていますか。もし、わかったら伺ひたいと思ひます。

○宮川地域まちづくり課長　　ちょっと細かいデータは、今は持ってきてございませんので、後ほど、御報告に伺ひます。

○高橋佳代子委員　　わかりました。一つ、造幣局跡地の活用の仕方として、この住宅の用地というのは前から話が出ていたところですが、造幣局南地区のまちづくりの中において、具体的にここを使いながら開発を進めていくということが明らかにされたということであると思ひます。

その中で、一つちょっと気になる、ここに従前居住者用賃貸住宅の建設要請というふうには書いてありますが、これは私どもも提案させていただいた立場上、ちょっとお伺ひするのですが、ここに書かれておりますが、実際に対象となる方は居住環境総合整備事業、ほかのエリアも含まれてということでしょうか。

○宮川地域まちづくり課長　　はい、そのとおりでございます。この東池袋だけでは

なくて、区内全域の居住環境総合整備事業のエリア内であれば、どなたでも対象になります。

<PAGE="16">

○高橋佳代子委員　ただ、たしか計算上はこの南地区の方を大体対象に計算上、戸数を割り出したというように伺っているんですけども、ほかのエリアから希望がきたり、いろいろする中で、数は大丈夫ですよ。再度伺います。

○宮川地域まちづくり課長　確かにおっしゃるとおり、要請した時点では96戸ということで、割り出すに当たっては造幣局の南地区の中だけの数字を使って計算しました。とりあえず、この地区内でどれだけ必要なのかということが緊急に必要な可能性がございますので、戸数として要請いたしましたけれども、さらに必要になれば、URと相談しながら進めていきたいと考えてございます。

○高橋佳代子委員　多分、戸数は変えられないんじゃないかなと思いますので、そこら辺は、対応していくしかないかなと思うんですが、あとは、今、お話を伺うと、西エリアと東エリアの問題、これはそれぞれの住民の方の意向の違いがあるというようなことがございますけれども、例えば、南池袋二丁目の、このまちづくりについても、やはり、A街区が建っていく中で、周辺の住民の皆さんの意向もかなりこの数年で大きく変わってきたというような経緯もございますので、やはり今は確かにそのような御意向であったとしても、まちづくりが進んでいく中で、これからの子供たちの世代とか、さまざまお考えになって、いろんなお考えが変わられる部分も十分あると思いますので、そこら辺はしっかり丁寧に、その都度、その都度、しっかりと住民の皆さんの意向を調査しながら形にしていだきたいということだけをお願いをしまして、私の質問を終わります。

○渡辺くみ子委員　ちょっと幾つかお尋ねをしたいんですが、この間の副都心委員会のときに、調査結果、アンケートの結果で、私は未定が大変多いということで、こういうところに対する働きかけはどうするんですかというふうにお尋ねをいたしました。ここで個別意向調査シートとかというのが出ているんですけども、これがそれというふうにも思ってもいいんでしょうか、この下に書いてある。これとは全く違う。

○宮川地域まちづくり課長　今お持ちなのは……。個別意向調査を行った結果、四角の2番のところに書いてございます個別意向調査、これを行った結果が四角の3番のところにまとめてございます。

未定とおっしゃるのは、まだ、もう少し事業の中身を見てみないと決められないという方がほとんどでございまして、これは今後ケース・バイ・ケースで考えたいとい

う方でございます。

○渡辺くみ子委員　済みません。私のほうが間違っていました。要するに、個別意向調査の結果で未定が多いというふうに指摘をさせていただいていたんですね。

それで、本来、こういう素案を出す前に、こういう方々がどうかというような働きかけって基本的にすごい大事なことだと思って、前回は質問したんですが、こういう部分に対して、改めて伺います。具体的にどういう働きかけかけをされたのか。それから、されることによって数字的な変化が出てきているのかどうか。

○宮川地域まちづくり課長　今回は四角の2番のところの今年度の活動の概要のところを28年度にやったことを書いてございます。これ以上のことは、まだ行っておりませんので、個別意向調査のときにお伺いしたことがまだ最終結果でございます。このアンケート結果をもとにいたしまして、今年度以降、さらに皆さんに働きかけをしながら、理解を求めていきたいというふうに考えてございます。

○渡辺くみ子委員　私は、今回、この素案を見まして、この大もとは全体会のときにも見ましたから、中身はわかっていただけですけども、少なくとも、この間、傍聴している限り、やはりどういうふうになるのかわからないから出せないんだと。意識がないわけではないと、無視しているわけでもないというような御発言もありました。あとは具体的な個別ケースでは、自分の財産がどうなるのか教えてほしいという個別相談もありました。

要は、全体のまちづくりがどうなるのかというのは大事なことです。でもあわせて個々の人たち、対象になる人たちがどうなるのかというのが、やはりそこら辺をきちんと押さえていかないと、私はなかなかそう簡単に進めてはよくないというふうに思っているんです。特に、これも前に言いましたけれども、C地区のところでは全部決まった上で賛成をしたのに、こんな対応なんだという、そういう意味でのたくさんの不満の声は寄せられています。

やはりこういう経過をきちんと踏まえながら、もう区主導だと思っていますけれども、区が主導のこういうまちづくりをどう進めていくかというのは、それぞれの、こういうアンケート調査とか意向調査の結果を踏まえて、次はどういうふうに、何が必要なかというのをやるべきだと思うんですよ。

今回の報告で、学習会とかをやっているのはわかりました。ただ、先ほど御指摘もありましたけれども、余りにも参加者が少ないというのが率直なところなんです。学習会の資料を見ますと、権利変換とか、保留床の問題とか、どういうふうなスキームの中で動いていくのかというのは、私もわかりました。だから学習会というのはすごく必要だし、未定の人たちとの関係で言えば、やはりそういう対応というのは、きちんと

やって、その上でどうなのかという、そういう機会ってつくるべきだと思うんですよ。

それに対してどうお考えかというのをお聞きしたいんですが、同時に、今後の予定のところ、法定事業準備組織というふうになっているんですが、これは具体的には、どういう組織をつくっていくということですか。

<PAGE="17">

○宮川地域まちづくり課長 組織のことをまずお答えいたします。最後の御質問でございますけれども、法定事業に向けて、どのような組織を立ち上げていくのかということでございます。西エリアと東エリアと、とりあえず分けて考えようということになりましたので、この西エリアの中だけでまずは検討を始めたいというふうに考えてございます。

先ほどの未定の方々への対応でございますけれども、未定とおっしゃるのは、確かにおっしゃるように、自分の財産がどうなるのかというのがわからなければ何とも言えないと、ごもつともなことでございますけれども、それもシミュレーションをするにしても、事業エリアが決まらなないと、なかなか、そのシミュレーションもできません。今回、西エリアと東エリアと分けて考えようということになりましたので、西エリアでもしこういう事業手法を使ったらどうなるかというシミュレーションが可能になります。そういったシミュレーションをした上で、また、未定の方々とお話し合いを重ねまして、意向調査も含めまして、今後、丁寧に対応していきたいというふうに考えてございます。

○渡辺くみ子委員 法定事業組織のところ、今度、具体的にまた何か変更があるのかどうか。29年度上半期予定というふうになっているんですが、どういう組織を設立するという事なんでしょうか。

○宮川地域まちづくり課長 具体的には、今の役員会のような形で進めるのが主になると思いますが、市街地再開発事業であったり、防災街区整備事業とか、いろいろさまざま選択肢がありますけれども、そういった法定事業を行うに際して、準備組合まではいきませんけれども、準備組合に似たような形で組織をしていただきまして、さらに検討を深めたいということでございます。

○渡辺くみ子委員 準備組合というイメージがわくんですよ。今、まちづくり協議会でしょう。理事の方が役員ですよ。そのようなものというのは、具体的にどういようなものなのかというのがよくわからないんです。

○宮川地域まちづくり課長 まだ第1種市街地再開発でいこうというふうに決まったわけではありませんので、準備組合という言葉を使いますと、ちょっと誤解を受

ける可能性がありますので、のようなものという説明をさせていただきました。

どういった方向に進むかわかりませんが、もし、途中で、第1種市街地再開発で組合施行でいこうということであれば、準備組合になっていくということだと思います。

<PAGE="18">

○渡辺くみ子委員　でも、そうしたら、これはおかしいじゃないですか。法定事業準備組織の設立という表現ですよ。だったら、今までの要はまちづくり協議会で名前は変わらないでしょう。変わるんですか。

何をここで言いたいかという、さっきのように未定のところに対する働きかけは、この間、やってこなかったと。未定の人たちに対しても、今後は丁寧な働きかけをしていくと。それで、その人たちの意向をきちんと確認しながら、まちづくりの方向に持っていきたいと思っていらっしゃるんでしょうけれども、その時点で一定考えるべきことだと思うんですよ。

そうすると、法定事業というような形で書くんじゃないで、今の段階というのは、まちづくり協議会の継続をして、やはり住民の意向をきちんと確認をしながら、未定の人たちに対する働きかけもやっていくと。そういう中で、一つの新たな次の段階に移行するんじゃないかというのが、私は本来の姿だと思うんですよ。

でも、これを見ると、「ような」というような、その中身というのは、直近に持っていくんだという、そんな意向がすごく丸見えというか、見えるんですけども、一応、認識はそれでいいわけですよ。

それで、もしよければ、やはりこういう表現というのは、誤解を招くんじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○宮川地域まちづくり課長　誤解を招くようでしたら、申しわけございません。組合と書かないように気をつけたつもりでございますけれども、法定事業の準備組織ということで、どういった事業スキームになるかわかりませんので、まだこういった曖昧な言葉にしております。

今後、これが市街地再開発に進むものであれば、準備組合になっていくんですけども、新たな西エリアだけの法定事業に向けた組織を立ち上げて、名前も多分変わると思います。協議会といたしましては、東エリアも含んだ全体の話ですので、西エリアだけの協議会を一つ立ち上げることになるかと考えてございます。

○渡辺くみ子委員　それで、きょうの資料の中で、会員数が38名、これは西と東というのは、どういうふうになっていますか。それと、西の人は地権者の方って何人くらいいらっしゃるんですか。

○宮川地域まちづくり課長 会員数の38名のうち、西エリアにお住まいの方が18名、東エリアが20名でございます。

地権者かどうか、ちょっとまだ集計をとっておりませんので、後ほどお知らせに参ります。

○渡辺くみ子委員 まちづくりのこういう素案を出すぐらいになると、面積と、それから地権者の3分の2というのが一つの法定の数ですよ。そういう関係で、私も改めて1街区から3街区の地権者の方々の数を調べましたら、48名いらっしゃる。本当に狭い地域で、そのうちの18名の方が会員ということですよ。そうすると、地権者の方から比べれば、会員数はやはり少ないし、まだまだ地域住民、具体的に住んでいる人たちがこの問題をどう捉えようかという、その前段の状況だと思うんです。

だから、こういう素案をおつくりになられて、これがひとり歩きをして、なかなか具体的に参加できない、よくわからない、どうなんだろうかというような人たちに対して、こうなりますよというようなことになると、私は、これはまちづくりのあり方からすれば、大変いかがかというふうに思わざるを得ないんです。

それで、これを区長のほうにお出しをされているんですけども、このとき、区長のほうから、まちづくり協議会ニュースでしたっけ、あれを見ると、まず、地域的に全体を考えなければいけない。それから、住民の皆さん方の言っていることはよく受けとめながら、まちづくりをというような文章が出ていたというふうに思うんですが、この「全体を考えなきゃいけない」というのは、これは西エリアですか、それとも東西ですか。

<PAGE="19">

○宮川地域まちづくり課長 東エリアも含めた全体というふうに解釈してございます。

○渡辺くみ子委員 そうすると、私もそう思うんです。やる以上は全体を考えて高層の部分、あるいは低層でという、いろんな三つくらいの家がありましたけれども、そういうのを具体化するには、やはり全体だろうというふうに思うんですよ。だけど、意向調査、あるいは意識調査からすれば、東というのは、まだまだ低い状態で、しかも、「全体を」と区長がおっしゃっているにもかかわらず、流れとしては西のほうを法定事業準備というような形に持っていくというのは、これを見ただけでも全体という意向ではないんじゃないかと思わざるを得ないんですけども、矛盾していませんか。

○宿本副区長 この当該地区でございますが、おっしゃるように、西側は非常に再開発等々に対して意欲が高く、東側のエリアはそれほど高くないということでございます。これは最終的に東エリアの方々が時間をかければ、皆さん、再開発をやるとい

うことになるのか、いやいや、そうではなくて、今の街並みを守りながら、もう少し違った形でやりたいとおっしゃるのか、そこは少し時間をかけて考えないといけないと思っております。

今般、西エリアについては、先ほど来、委員御指摘のように、5番のところにスケジュールを書いておりますけれども、西エリアは熟度が高いわけですので、その方々だけでまとまって法定事業を目指して進んでいくと。それに対して、先ほど、高橋委員のお話であったように、開発が進むと、周りの方々の物の見方なり、それから、今回、未定とおっしゃっている方は非常に多うございますので、具体的な話が進めば進むほど、参加する、しないということが明確になって未定ではなくなってくると思います。そういうものを見きわめた上で、東エリアの方々のうちでどれくらいの割合の方が、エリアとして、西エリアと一緒にやっていけるのか、また、違った形でやるのかということについて、何パターンか事業のやり方はございます。そういったことを西エリアの法定事業の検討とあわせて東エリアの方々にさせていただきます。

西エリアの方々が最終的に法定事業で行くとなっても、それはその前に、ここに矢印がございしますが、東エリアの方々の一旦の意思確認というんでしょうか、その段階でどうですかということ、当然全体を考えるということですので、その際、行きます。行った上で、どう事業を進めていくかと、これが全体を考えて進めていくということでございます。

○渡辺くみ子委員　大体イメージはわきました。ただ、西エリアがこういう形で具体化をするには、ことしが平成29年度ですから、35年度、6年間ぐらいの経過が必要ですよね。それで、東エリアとの絡みでいくと、東エリア全体は、ずっと経過を見ながら、もちろん、それが御答弁の中にありましたけれども、加速する可能性はあります、意識はね。だからといって、同レベルではいけない。でも、それはまちづくりの関係ではしょうがないんじゃないかという見方になるんでしょうか。

○宿本副区長　なかなか、そこは実際の事業を進めていく上で、いろんな地権者の方がいらっちゃって、お考えが違うという中で、事業の進め方は難しいんですけども、それを議論していただいたのが、ここにあります4パターンでございます。一番上のパターンが完全に全地区で、つまり、東も西も再開発事業に参画すると、これが一つのやり方でございます。そうならなかった場合、一番下を見ていただきたいんですが、一番下が、東エリアが全く参画せずに、単に建てかえのために建築基準法で前面接道を4メートルにしていくという町並みをつくっていくというパターンです。その間に幾つかやり方がございます。もっと具体的に進んでいけば、もっとたくさんのパターンがあるんだと思います。この間はグラデーションになっているんだと思います。そういったことを御議論いただいて、一体どの辺のあたりで東エリアの方々が西

と一緒に……。そもそも西も西で法定事業をやっていけるのかどうかについて検討していただかないといけませんけれども、東エリアの方がどういう参画の仕方があるのか、現実にと考えると、多分、このバリエーションのどこかで落ちつくと思いますので、そういったことを具体的に議論していただく。

そうしないと、今、未定とおっしゃっていて、何が何だかよくわからないとおっしゃっている方々は、これはよくわかります。その方々に実際の事業の進み方を見ていただかないといけません。さらに、この先に御自身の住み続けられるのか、お金にすると、どうなるのかと、これはまた別途の課題として、事業に参画するかどうかの判断としてはあると思いますけれども、事業の進め方としては、現実、こんなところが考えられるということで、これに沿って御議論いただくというのが、この協議会の提言でございます。

<PAGE="20">

○渡辺くみ子委員 お話はよくわかりました。きっと何回もこうやって伺いながら、自分の疑問をぶつけて、御答弁いただくという中でイメージ化ができてくるんですけども、地元の人たちは、全体会なんかを傍聴していても、なかなかわからないという思いは出てきますよ。それと、この進め方はどうなんだろうかという御質問なんかもありました。でも、率直に言って、聞いている限りは、こういう方向づけありきという感じで進めているという印象を私は持ちました。

そういう点では、今後、どういう変化が出てくるかわかりません。わかりませんが、一定、区はまちづくりという立場で、それなりに基本的なお考えをお持ちなんだろうというふうにも思うんですよ。それがこういう素案にもあらわれてきているんだろうというふうにも思うんですけども、やはり、住民の人たちの意識のところ、今の状況に対して、そこをきちんと重視して、私は進めてくださいというふうにも言いませんけれども、そこら辺を一番大事にしてほしいということを改めて発言して終わります。

○宿本副区長 承知いたしました。なお、渡辺委員から先ほど勉強会、非常にいいというふうに評価をいただきましたけれども、参加者が結果的に少なくとも、こういった勉強会で個別相談は引き続き、続けてまいりたいというふうに考えております。

○本橋弘隆委員長 ほかに御質疑ございますか。

「なし」

○本橋弘隆委員長 ここで運営についてお諮りさせていただきます。あと四つの案件がございます。それぞれにつきまして約10分ほどの説明時間がございます。つきましては、休憩といたしたいと存じますが、いかがでしょうか。

「異議なし」

○本橋弘隆委員長　それでは、昼食休憩を入れさせていただきます。  
再開についてですが、午後１時１５分というのはいかがでしょうか。

「異議なし」

○本橋弘隆委員長　よろしいでしょうか。それでは、委員会を暫時休憩いたしまして、再開を午後１時１５分といたします。

午前１時５６分休憩



午後　１時１５分再開

○本橋弘隆委員長　午前中に引き続きまして、委員会を再開させていただきます。  
早速、案件に入らせていただきます。  
交通戦略歩行者優先化についてでございます。  
まずは理事者から説明をいただきます。

○原島交通・基盤担当課長　それでは、交通戦略歩行者優先化についてという資料をお出しいただきたいと思えます。

交通戦略につきましては、平成３１年度末の環状５の１号線の地下道路の完成、これによって、池袋駅東口駅前の通過交通の激減が予想されることから、それらを踏まえて池袋駅周辺を自動車に過度に依存しない人と環境にやさしい歩行者優先の都市へ変換していくという方向に向けて目指すといったことで進めているわけでございます。

平成２３年には、池袋副都心交通戦略、池袋の交通のあり方を考えるということで策定をしたところでございます。

その後、２３年から２８年まで、池袋副都心交通戦略委員会、７回実施をしております。また、そのワーキング、これについても９回実施いたしております、今まで引き続き、進めてきたという経緯がございます。

２８年度、昨年度でございますけれども、昨年１１月の本委員会でも御報告させていただきました実証実験でございます。昨年の１１月１２、１３、１９、２０と歩行者優先の実験を行ってまいりました。サンシャイン通りの一部について、自動車を排除して、そこについての歩行者を拡大したことによって、荷さばきスペースの確保、誘導、それから、歩行者、運転手へのアンケート、それから歩行者、自動車の交通量調査を実施したところでございます。

また、今年度でございますけれども、いよいよそれに続きまして、今度は旧庁舎地からサンシャイン通りへ結ぶ南北区道、これにつきましても、時間規制をかけまして、歩行者優先の空間にして、同じような実験を進めていこうといったところで考えているわけでございます。

それでは、1枚おめくりいただきまして、資料1でございます。昨年度実施いたしました実証実験でございますけれども、ピンク色の部分で実施をしております。既に青色の部分、サンシャイン通り、サンシャイン60通りにつきましては、土日休日、サンシャイン60通りについては平日も含めまして12時から19時などの時間規制が現在もされている区間でございます。この区間をヤマダ電機の南側のピンク色の部分、ここについても同じような時間帯で時間規制をかけて、周辺の交通の状況、それからアンケートをやってきたわけでございます。

実施内容については、下にありますとおり、車を抑制し、アンケートを実施して、荷さばきスペースについても、別途駐車場を用意いたしまして、そちらへの誘導ということをやってまいりました。

1枚おめくりいただきまして3ページでございます。実証実験の結果でございます。

実証実験の結果につきましては、12月4日、実施前の交通量、それから、実施時の2日間について交通量をチェックしております。これにつきましては、看板ですとか、そういった広報等々によりまして、歩行者につきましては、いずれも20%以上、ここの通行がふえているといった状況でございます。

また、サービス水準でございます。これはフルーインのサービス水準評価というのがございまして、AからFまで評価をしているものでございます。これによりますと、休日、それから実験時ということで、通常の休日ですと、Aでございますけれども、26%ふえたとか、そういった総量になりますと、車道を歩行者化しない場合には、南側歩道についてはCということで、やや困難というような状況の歩行者交通量があったといったところでございます。また、22%増加でもBというような数字が出ています。それに対しまして、自動車を排除して車道部分についても歩行者空間にした場合には、いずれの場合もサービス水準Aといった状況でございます。

また、今回の実験での歩行者量ではございますけれども、今後、将来的には旧庁舎地に集客施設としての拠点ができ上がります。そうしますと、これ以上の歩行者量が見込まれますので、それに対応するためにも、ここの時間規制をかけて、歩行者優先の空間を拡大していくという必要性があるというふうに認識しているところでございます。

実証実験結果のまとめでございます。車道を歩行者に開放すると、快適な歩行者環境が確保できるという点。それから、②でございますけれども、アンケート調査でございます。歩行者優先化の取り組みは80%以上の方が今後も進めてほしいとの意見があった。

これにつきましては、A3の19ページでございます。19ページのグラフをごらんいただきたいと思うんですけれども、19ページのグラフの右側の一番下です。今後も進めてほしい、82.3%という結果が出ているところです。

また、自動車通行が60%以上減少し、一定の実効性が確認できたというところでございます。これにつきましては、A3の21ページの左側でございます。

また、4番の自動車のドライバーも45%が歩行者優先化の取り組みは重要だという御意見、これについては25ページのグラフということになろうかなと思います。

また、一方で、自動車利用への配慮も必要ということで、25ページの下でございますけれども、台車の運搬ですとか、荷さばき駐車ですとか、コインパーキング等への要望というものもある程度いただいているといった結果になっております。

これらを踏まえまして、地元商店街、それから歩行者、それから車を利用の方々も大方ここを時間規制することについては、何ら問題ないというような方向で交通管理者との協議をしていきたいというふうに考えております。

また、地元の商店街につきましても、いち早く歩行者優先化をやってもらいたいという要望もいただいております、その要望書をつけて交通管理者のほうにお願いをしていくというようなことで進めたいといったところでございます。

また、4ページでございます。次に、今までの流れと今後の進め方ということになります。

交通戦略につきましては、27年度に荷さばき、それから、路上駐車の実証実験を行いました。それから、28年度、今、御報告したとおりの実証実験を行いました。今年度につきましては、先ほど申し上げましたとおり、旧庁舎地とサンシャイン通りを結ぶ青い矢印の部分、南北区道でございますけれども、ここにつきまして歩行者優先の空間にするために実証実験を進めようといったところでございます。

また、それと同時に、今年度末には基盤整備方針の策定を予定しておりますので、それとも連動した交通戦略の中間取りまとめということで進めていくと。

また、30年度以降でございますけれども、駅前広場の再編、そして環状5の1号線の開通後は、再度、状況の調査・解析をいたしまして、交通戦略の再検討をしていくといった流れでございます。

いずれにしましても、今年度につきましては、いよいよ南北区道、アニメイトの前になろうかなと思いますけれども、ここにつきまして大がかりな実験を進めていくという手はずで行っているところでございます。

また、次に、参考資料でございますけれども、これについては、今、御説明させていただいた内容の詳細でございますので、時間の都合もありますので、割愛させていただきます。

最後に、参考資料の2といたしまして、この戦略につきましては、学識経験者を含めた委員会組織で検討しております。その委員会の委員の名簿をつけさせていただ

ております。

説明は以上でございます。

<PAGE="22">

○本橋弘隆委員長　説明が終わりました。御質疑がございましたら、どうぞ。

○村上典子委員　およそこの案件について理解したんですけれども、1点、自転車の扱いはどういうふうな、実験区間もどのようにして、また、今後、自転車に関しては、どのような方向性なのか、そこをお教えてください。

○原島交通・基盤担当課長　自転車でございますけれども、基本的に押していただく場合には歩行者の扱いになります。また、走る場合には走行レーン、ただ、なかなかこの区域の中で自転車専用の走行レーンというものは非常に難しい状況でございます。そういった中で、面的な歩行者空間の中に、車と自転車、どういうふうに共存させるかと。

要は東口には、大きな駐輪場、南池袋公園ですとか、池袋駅前公園の地下ですとか、そういったところに幾つか大規模な駐輪場がございます。そこへのルート、そういったものを考えながら、自転車の走行ができる道路、それから、歩行者を優先して、最終的にはそこについては、歩いて押していただくというようなことも含めて、この戦略の中では、車、自転車、そして歩行者、そういった限られた歩行者空間の中で分担をして、よりよいまちをつくっていくという方向性で検討しているといったところでございます。

<PAGE="23">

○村上典子委員　参考資料1の18ページのところに写真だけなんですけれども、歩道を通る自転車利用者という写真があったものですから、現状では、やはり自転車で通行される方は、豊島区の場合、特に多いと思われるんですね。なので、この歩行者優先の方向性においては、今のお話では、自転車は乗らないという、そういう方向性だということで、あくまで押して歩くというところだということよろしいですか。確認させてください。

○原島交通・基盤担当課長　路線によって、歩行者の専用というところについては、押していただく路線もあろうかなというふうに考えております。一般的に車が通っているところでは、自転車、車、歩行者がどういう分担をして通っていくかということを経路ごとに考えていくといったことございまして、全てが押すというわけではございませんで、当然、自転車駐輪場に向かうルート、これについては走りながら駐輪場まで行っていただくようなルートを確保するということになろうかなと思います。

○村上典子委員　そのあたり、また、これから細かいところが整理されていくのかと思いますけれども、混乱のないような交通戦略でお願いしたいと思います。

○渡辺くみ子委員　旧三越通りのピンクの実証実験のところに関しては、私も旧庁舎のときは、ほとんど毎日通るといような状況の中で、本当に歩行者優先というか、車はそんなに多く感じませんでした、やはり車が来るというのもある、こういう状況に、歩行者優先という流れをつくっていただくということは、いいなというふうに思っています。

全部私の頭は周辺との関係が気になるんですよ。それで、駅前との関係で、これは交通戦略の提案がされたときから一貫して伺っているんですが、例えば、今、池袋駅東口に行くバスに明治通りのほうから乗っていくと、東通りのほうからジュンク堂の前を通過してグリーン大通りのところに車がとまるという流れなんですけれども、全体像として、そこら辺のイメージというのは、どういう感じになっていくんでしょうか、将来的に。

○原島交通・基盤担当課長　やはり、歩行者優先の空間にしていくためには、環状5の1号線の地下道路の開通というのが必須になってまいります。この地下道路の開通によって通過車両を排除するといったことで、平成23年の交通戦略でも駅前広場については、通過車両を排除する構造にしていくという将来的な流れを進めているといった状況でございます。

そうなりますと、グリーン大通りのサンシャイン60に入るまでのこのワンスパン、一部広がっているグリーン大通りでございますけれども、ここについては、通過車両というか、車両を極力排除して、歩行者の空間に変えていくという考え方でございます。

そうなりますと、当然、今の路線バスの運行、そして、どういう形で停留所を設けて、どういう運行をしていくかということも大きく変えることになろうかなと思います。

そういった中でも新宿方面から来る路線バス、それから、六ツ又方面から来る路線バスを含めて、どこに停留所を、どこに降車場、乗車場を設けて、それによって、どういう形でルート選定するかというのは、それらの交通形態の中で、利用者にとって御不便を強いらぬような形で定めていくということになろうかなと思います。

○渡辺くみ子委員　多分、絶対ないんだろと思うんですけども、路線バスが環状5の1号線の地下を通るなんてことはまずない。そういう状況から言えば、当然、基本的な形は今の流れだと思えます。明治通りの、東通りのところからジュンク堂を通過するという感じ。ここら辺はそんなに変えられないんじゃないかというふうにも思えますけれども、やはり総合的にそこら辺も含めて検討の余地はあるわけですか。

○原島交通・基盤担当課長　当然、交通の流れを変えれば、支障があれば支障がないような形でルート変更というのはしていかななくてはいけないというふうに考えています。

特に環状5の1号線の地下道路ができたときには、やはり、地上に路線バスが必要かどうかということも検討しなくてはいけないのかなと。そういった中では、これは想定でございますけれども、新宿方面から来るバスが千登世橋のところから環状5の1号線の地上の道路を幾つか停留所を設けて通って池袋駅方面へ行くというルートも可能性があると思っております。ただ、その辺については、需要量、それから事業者がそういう形になることについて、どういうふうに考えるかということでもあろうかなと思いますけれども、いずれにしましても、都市計画道路の完成によって、路線バスの運行については、いろいろと検討していかななくてはいけないことだというふうに認識をしています。

<PAGE="24">

○渡辺くみ子委員　大変驚いて伺っています。地上道路に関しては、これは一般質問もさせていただきました。それから、この間の東京都第四建設事務所の地域説明会の中でも、地上道路をどう生活道路として確保するかということが一番大きな課題です。そこに路線バスが通る、もちろん利便性を拡充するとか、いろんなことが出てくるのかもしれませんが、一般的な通過交通が入るような地上道路に関しては、イメージ化を地元の皆さんは持っていないですよ。だけど、状況によってはそういうことも起こり得るということですか。今の御答弁では。

○原島交通・基盤担当課長　今まで路線バスの議論の中では、道路の幅員が狭いために物理的に入らないというような御説明をずっとしてきたわけでございます。そういった中では、環状5の1号線につきましては、地上の道路につきましても一定の幅員を有しておりますので、路線バスが通行することが構造上可能だというふうに認識しています。ただ、そこに路線バスが入るか、入らないか、これにつきましては、需要量、それから、事業者がどういうふうに考えるかという形になろうかなと思っております。

そういった中では、あくまでも環状5の1号線は地下道路、地上道路ができた暁には、地上道路についてもバスが通れるような幅員を有した道路ができるということでございます。

○渡辺くみ子委員　一般質問にも、宿本副区長は御答弁くださいました。それで、この間の地域での説明会の中でも、緊急車両の通行が確保され、地域の防災性向上にも寄与するというので、誰もが安全で安心して通行できる快適な道路を整備してい

きますということで、これが地上道路を生活道路としての計画をしてほしいという意見に対する答えです。

地域住民の認識というのは、あくまでも周辺の住民に還元できる、そういうような部分が確保できるのかどうかというところが一番要求としてはあって、そこをきちんと確保するというのが、この間のいろんな議論の中でのイメージ化というか、そういう思いを持っていて、東京都第四建設事務所もそういう答弁をされているんですけども。

でも、今の話になってくると、バスだけが通って一般の通過車両ストップなんてというのは、基本的にできないだろうと思いますし、地上道路のあり方が全然違ってくるという感じなんですけれども、副区長、私に対する答弁と今の御答弁との関係って、どうなっているんでしょう。

○宿本副区長 当該、道路について生活道路として整備をしていくということについて、区としても方針は変わってございませんし、そのようにやっていくように東京都第四建設事務所とも話をしていきたいというふうに考えております。

今、課長のほうから御答弁申し上げたのは、そういうバスが通り得る幅員になるということを行っているのであって、しかるにバスを通しますということを行っているわけではなくて、あくまでも道路の機能としては生活道路であるという考えには変わりはありません。

○渡辺くみ子委員 わかりました。もちろん、何十年とか、何百年とかという経過になってくると、いろいろ変化が出てくるのはわかりますけれども、今の時点で検討をする可能性もあるというようなことに関しては、大変驚きました。今の副区長の御答弁を是とします。

もう一つ、環状5の1号線関連であれなんですけれども、二つあるんですけれども、一つは通過交通の激減が想定されるということで、この激減というのは、具体的な想定数をどういうふうに考えているのかというのが一つ。

それと、この間、環状5の1号線に関連しては、いつ開通するか、全く未定だという答弁を受けています。そこら辺と、この交通戦略との関係でどういうふうになっていくんでしょうか。

<PAGE="25">

○原島交通・基盤担当課長 まず、開通の時期でございまして、現時点で東京都第四建設事務所は、認可期間が31年度末というように聞いております。ただ、その辺につきましては、まだ用地買収ですとか、そういったことが終わっていない部分もあるというふうに聞いておりますので、その辺については、現時点では、東京都は31年度末の開通を目指しているというように、私どもは聞いているところでござ

います。

あと、交通量でございますけれども、あくまでも環状5の1号線の地下道路の開通によりまして、通過車両、現在、池袋駅の東口を通過している通過車両については、六ツ又から新宿方面、新宿方面から六ツ又方面、池袋駅に関係しない、ただ単に通過しようという車については、地下道路を通っていただくような形で誘導していくと。それによりまして、数字的には、ちょっと今すぐ出てこなくて申しわけないんですけども、駅前の通過車両というのは相当減るといようなシミュレーションが出ているといったところでございます。

○渡辺くみ子委員　最後にします。数字が今お持ちでないということなんで、現在の具体的な数字、それから、想定されている激減した数字、そこを、後で結構です、お示してください。

○原島交通・基盤担当課長　はい。了解いたしました。

○本橋弘隆委員長　ほかにございますか。

「なし」

○本橋弘隆委員長　ないようですので、次の案件に移らせていただきます。



○本橋弘隆委員長　次は、池袋副都心移動システムについてであります。

理事者から説明がございました。

○原島交通・基盤担当課長　それでは、池袋副都心移動システムという資料をお出しいただきたいと思っております。これにつきましては、今年度、池袋副都心内について、新たな移動システムを検討するといったところで、予算委員会の中で御説明をしたところでございます。池袋副都心につきましては、LRTの構想を見据えて、地理にふなれな観光客や交通弱者が、安心して移動できる新たなサービスの導入について、今年度から検討をするといったところでございます。

これにつきましては、やはり、運行につきましては、オリンピック・パラリンピックを目指すというようなお話をさせていただいたわけでございますけれども、今般、豊島区とすれば、東アジア文化都市2019年、これを目指すといったところでございまして、これに向けて運行が開始できないかといったところで検討を進めるといったところでございます。現在、それにあわせた形で、29年度、30年度、どのよう

なことをやっていくかといったところでございます。

まず、今年度でございますけれども、計画の検討、運行の計画、車両のコンセプト、デザイン仕様、このようなことをやりながら、年内には運行事業者の選定をしていきたいといったところでございます。

また、30年度に入りますと、運行事業者が決まりまして、車両について、詳細の設計をしていくと。車両の製造をして、31年度には運行開始ができればといったところでございます。そのためには、警視庁を含む関係者協議を入念にやっていった上で、各種認可をとらなくてはいけないといったところでございまして、それらを並行して進めまして、スケジュールに合った形で運行できればといったところでございます。

この計画・検討に先立ちまして、桐生市などで運行している低速電動コミュニティビークルについて、池袋駅周辺で運行を行い、関係者や運行ルートの周辺の方々、来街者などから多くの意見を伺うために、実験の一つとして関係者を対象とした試乗会と、車両展示会を実施を計画しております。

それでは、1枚おめくりいただきたいと思います。今月4月29日、30日の土・日でございます。池袋東口の商人まつり及びフラワーフェスティバルにあわせて、この車両を展示及び試走をしたいというところでございます。

試乗車でございますけれども、事前にお知らせした町会、商店街、区議会議員の先生方に御案内をしたいと思っております。一般の方につきましては、やはり、事故があったときのこともありますので、今回は、乗る方を指定させていただいて、そういった形で進めていきたいというふうに思っています。

車両でございますけれども、電気バス、これは10人乗りでございまして、運転手を除くと9人が乗れるものでございます。全て電気でございます、最高速度が19キロ、20キロ未満でございます。開放的な窓とベンチシートになっているため、乗車しても風景が楽しめるといったところでございます。

また、ルートでございますけれども、基本的には、LRT構想ルート、今、赤い線でありますけれども、ここに限らず、こういった普通車の免許で運転できる車体でございますので、もうちょっと細い道も入っていくようなことでルート設定をしたいというふうに考えています。

また、車体がそういった車体でございますので、この池袋駅の東口のみならず、もっと広い地域での運行ということ、試走も可能ではないかということで、現在、こういったルートで、どういう形でお乗りいただくかということを検討しているといったところでございます。

そういった中で、将来的には、この車種を採用するようなことがあれば、このみならず、もっと地域の足としても、使えるようなことも検討できるのではないかと考えたことで、一つの車種として、ちょっと試走をしたいといったところでございます。

次をおめぐりいただきたいと思います。この車両につきましては、こういった運行がされているかといったところでございまして、運行実績でございまして、桐生市が平成25年から、みなかみ町が平成26年から、宇奈月温泉が24年から運行しております。現在、国内で12台、走っております。桐生市につきましては、先般、視察をしてまいりましたので、桐生市の状況について御報告をさせていただきます。

群馬県桐生市が主体となって、電動コミュニティビークルの車両を活用して、市内観光案内、周遊運行を行うことで、地域に新たな経済循環効果を生み出し、地域活性化につなげていくということで運行をしているものでございます。平成25年から、25年については土日ということで、2回に分けて54日間運行したといったところなんです。26年については、土曜、日曜、祭日で117日、1路線。27年、28年につきましては、2ルートにふやしまして、現在でも土曜日、日曜日、祝日、年間117日を運行しているといったところでございます。

次のページ、その次、2枚が、その運行ルートを示しています。これ、「まゆ」というのは、蚕です。この桐生市というのが、蚕、織物のまちでございまして、それにちなんで「まゆ」という名称をつけているというように聞いております。

また、桐生市でございましてけれども、この車体でいろいろな実験をしております。というのは、今、観光ですとか、周遊運行はしておりますけれども、それ以外に、やはり桐生市というのは山岳が7割、平たんが3割ということで、山岳にお住まいの方、バス停までも2キロ、3キロあるお宅も幾つかあると。そういった方々の足として、そのお宅からバス停までを運行するような、この車で運行するような実験をやってきたといったことで、その辺につきましても、いろいろとお話を伺えたというところでございます。

それでは、この車の仕様でございまして、A3でございましてけれども、電動コミュニティビークルでございまして、太陽光パネルを屋根に乗せてあります。それによりまして、天気のいい日は、それなりの走行距離を確保できると。それから、バッテリーにつきましては、大人2人で交換が可能ということで、予備電源があれば、すぐに一、二分でバッテリーを交換できるといったところでございます。それから、タイヤが、これが低い床を確保するために、大きさとすれば、軽自動車のタイヤでございまして、それから、時速は、最高で19キロでございまして、ガラス窓がなくて、オープンになっておりますので、解放感たっぷりといったところでございます。中のシートは、ベンチシートになってございまして、両側で相對して、話も弾むんではないかというようなコンセプトがある車両でございまして。

右側の主要諸元でございましてけれども、全長が4.4メートル、これは普通車でも、なかなか小さいほうで、全幅は1.9メートルでございますけれども、そういった車体に10人乗れるようなものでございまして、これを29日、30日の2日間、池袋の周辺で走るようなことを考えているといったところでございます。

説明は以上でございます。

<PAGE="27">

○本橋弘隆委員長 説明が終わりました。御質疑がございましたら、この際、どうぞ。

○山口菊子委員 とても驚きました。この地域は、この間、ネーミングが発表されて、「H a r e z a」のハレという、「H a r e z a」だというふうになっているんですけども、ハレの少しおしゃれをしていきましょうというまちになるというふうに、そういうまちづくりのコンセプトだというふうに思ったんですけども、まさか、よもや動物園や遊園地を回る車をこういうところで走らせるとは思わなかったので、大変驚いております。

それで、考え方なんですけれども、これは有料なんですか、無料なんですか。どういうコンセプトですか。

○原島交通・基盤担当課長 現在、桐生市ですとか他で行っているところは、無料でございます。よって、ナンバー的には営業ナンバーをとっておりませんで、白ナンバーで運行しているといったところでございます。

豊島区で、もし導入するということになれば、やはりL R T構想に向けての実験という意味もありますので、できれば緑ナンバー、営業ナンバーをとって有料で進めていきたいといったところでございます。その辺については、どういう課題があるのかということにつきましては、これから検討していかなくてはならないんですけども、そういった方向性で検討できればといったところでございます。

○山口菊子委員 そもそも、その発想なんですけれども、この短い距離の中を走らせるというところで、L R Tは基本的には大変大きなものだし、車庫も含めて非常に困難だということかわるものというふうになって、L R Tにするんだったら、この程度の道路の幅では、とてもじゃないから間に合いませんから、もっともっと再開発を進めて、道路の拡幅をして、車庫もつくっていかねばいけないという状況も、それこそ公園一つ潰して車庫をつくらなければというぐらいなもので、それにかわるものというんで、小さいものだという発想は、それ自体はね。しかも、この車は環境に優しいということで、発想そのものは悪いことではありませんけれども、例えば、今、タクシー事業者なんか、ことしは、23区は値下げをして、初乗りを410円にして、非常に短距離の人に乘っていただくようにという営業をやっているわけですけども。こういう小さなものを、仕様は幾ら何でも、まさかこんな動物園、遊園地の乗り物を池袋の駅前を走らせるとは思いませんが、やるとしたら、もっとちゃんとした「H a r e z a」にふさわしいものになるんでしょうけれども、特注する

んでしょうけれども。

でも、例えば、そういう有料にする場合の価格設定、あるいは、有料にした場合、そういうタクシー事業者が非常に価格を安くしているという、今の現状の中で、そういう従来からある企業というか、業態を刺激していくようなことがあっていいのかどうかとか、そういうこととかいうのは。今回は、とりあえず29日、30日、展示会だから、やるのは結構ですけれども。

そもそもの考え方、その辺のところの発想とちょっと、きちんと丁寧にしないと、これ、展示会で発表したら、ああ、あれが豊島区の池袋駅前をぐるぐる回るんだというのが、すぐ区民の皆さんに広まっていくと思うんですよね。そうすると、私なんかちょっと、地元のリアクション怖くて、とてもじゃないけど怖いなと思っているんですけれども、その辺を含めて、そもそものこの発想というの、有料という前提の中で何をしたいのかというのが伝わってこないだけけれども、その根本のところをまず説明してください。

<PAGE="28">

○原島交通・基盤担当課長　まず、LRTの構想、これが平成15年からあるわけでございます、それにつきましては、やはりまだお時間がかかるといったところでございます。そういった中で、やはり、オリンピック・パラリンピックですとか、東アジア文化都市に向けて、池袋に、地理的にふなれな観光客等々が池袋に来たときに、要は、気楽にまちを見ていただけるような移動のシステム。そして、また、交通弱者、これにつきましても、今まだ池袋から庁舎、そしてサンシャイン、ここまでは非常に遠いというような御意見も多くいただいている中で、その区間を楽に移動できるというシステムということで考えているわけでございます。

その中で、そういったシステムが、その時期に、やはり必要であるということ考えた中では、この2年間という中で可能性のあるものとして、LRTではなくて、まずLRTを先に見据えながら、バスでの運行といったことでございます。

そういった中で、普通のバスを走らせたのでは、やはり、話題性も含めて、また、地域的の話題性も含めてということで、いろいろと、どんなことができるのか、そして安全に快適に、池袋に行きたくなるような思いをしてもらうようなものということの一つのツールとして、御提案できればというように考えているところでございます。

○山口菊子委員　やはり、基本的にLRTとは全く別物だと、私なんかは思います。LRTは、もう全然規模が違いますし、それは、もうちょっと、軌道に走る電車と違うわけだから、もともと、何というかしら、LRTそのものが池袋をぐるぐる回るというような発想のときに、いかがなものかなとは思っておりましたけれども、やはり、ちゃんと都電に、乗り入れていけるようなとか、そういうものが必要だというふうに思っていましたけれども。

それで、それにかわる、そこを見据えて、オリンピック・パラリンピックのときに観光客が池袋をぐるぐる回るためにこういうバスを入れるんですよと、小さい乗り物を入れるんですよというふうに、今、御説明を受けましたけれども。確かに予算のところでも御説明をいただいていたけれども、具体的に予算の、予算書や予算の説明のところでは十分な資料がありませんでしたからわかりませんでしたけれども、例えば、これを導入するとなったら、財政的に、例えば購入をして、それを民間企業にやってもらうのか、あるいは豊島区が直接やるのかわかりませんが、買いました、あるいは、買わなくてもレンタルでもある、リースもあるかもしれないけれども。そして、どこにしまっておくかとかいう、その車庫ね。幾らあれでも、小さいものという、LRTほど大きくないけれども一定の、小回りもきくでしょうから、それほど広さは要らないにしても、置かなければいけない。それから、台数を一体どれぐらいにするのか。タクシーならば、タクシー乗り場へ行けば次々乗れますけれども、たった9人しかお客さんが乗れないものが、一体、その回遊するのに何台の車で、何分置きにやっていくのかとかと、そういうことも、今度の展示会は別にして、そういうのも想定した上で今度の展示会をやるでしょうから、こういう具体的な事例を出してきたということは、そういうことも全部勘案して出してきたんだと思うんですけども、その辺の設計図というのかしら、その辺はできているんですか。

○原島交通・基盤担当課長　その辺につきましては、やはり、これからという部分も多いのかなというふうに思っております。いずれにしましても、車庫等々、もし、これを実現をして、要は料金を取ると。営業としてやるということになりますと、できる業者というのは、バス事業者に限定されるということになります。そうしますと、バス事業者の管理のもとで、これが運行されるという形になろうかなと思います。

また、運行間隔、これについては、先ほど桐生市でもありましたとおり、桐生市については、運行が土・日・祭日のみでございます。こういった曜日よりの便数ですとか、そういったことも検討した中で、必要な台数、それと必要な運行間隔、需要量を見込んだ、そういったことも検討してきた上で進めていくという形になろうかなと思います。そういった意味では、今現在、何台を購入して、何分置きにということにつきましては、今後、需要量ですとか、そういった調査のもとに進めていくということになろうかなと思います。

<PAGE="29">

○山口菊子委員　結局、今回は展示会をやって、試乗会をやって、みんなでどうでしょうというだけかもしれませんが、先ほど申し上げたように、これが、やはり展示会、試乗会が行われれば、池袋ってこういうものが走るんだなということが、やはり、豊島区民の皆さんに伝わるわけです。やはり、かなり、そのこと自体、イベントの、例えば、回遊美術館のときに人力の自転車みたいなので後ろに乗るのが、西

口でずっと走っていたことがあるんだけど、それは、そのイベントのときだけの乗り物としてやっていたものだったし、すごくおもしろい車が、あら、走っているなと思ったりはしたんだけど。今回は、フラワーフェスティバルのイベントに合わせて、イベントだけのものというのではなくて、その先がありますよということなわけですね。だとしたら、やはり、もうちょっと丁寧なやり方で、私は進めていかなければ、無駄なお金を使っていろいろ検証としてとかということになりかねないというふうに思います。

それで、あの環境に優しくて、そして、来街者の方だけでなく、区民の皆さん、結局、来街者の観光客相手という、またそれはそれで何なのという。そこで、例えば、今、この後、池07系統のこともある、交通のことも、バスも出ますけれども、ああいうコミュニティバスと認定したものにしたら、物すごく豊島区の税金をつぎ込んでいるわけですよね。これも一体どれだけ、例えば観光客から、その運行に見合っただけの料金が取れないとなったら、それだけ税金をつぎ込むわけですから、それがどういうレベルで、どういう状況ならば区民の皆さんの御理解がいただけるかとか、そういうこともやはり、きちんと検証していかなければいけないし。

ちょっと、私は、余りの動物園、植物園というバスの今回の展示会というのについては、ちょっと勇み足というか、やはり、今回の予算で提示はされているけれども、もうちょっと検証して、もうちょっと、じっくり取り組んだ上でやってほしかったなというふうに、もうやることを決めているんでしょうから、今さらやめろとは言いませんけれども、やはり、2日間限りのイベントの客寄せということであれば、何でも構わないですけども、そうじゃない以上は、もうちょっと丁寧な取り組みをすべきだったのではないかなと、私はすごく思っていますので。

いずれにしろ、きょう、御答弁を伺っている限りでは、何のお答えもいただけないというのがよくわかりましたので、よくよく検証して、また、きちんとした計画として、この委員会に出し直しをしていただきたいなど。

○宿本副区長　少し、勇み足だという御指摘でございますが、御指摘を踏まえてしっかり検討を進めてまいります。

事の経緯でございますが、もともと、そのBRTを考え始めたところ、実はBRTと申しましても、R、ラピッドということは余り考えていなくて、池袋のあたりをゆっくり回ると。LRTのルートをゆっくり回るということを考えておったわけですけども、これは、そのLRTに向けた実証実験であるとともに、それをオリンピック・パラリンピックに向けてにぎわい創出につなげていこうということで、29年度予算で調査のお金をお願いしたところでございます。早速その調査を29年度に入りますと、スタートさせたところですけども、実際問題、今その観光バス、大型バスの需要というのは、実は相当ありまして、なかなか、その納期がオリンピックまででも間

に合うかどうか分からないということも、だんだんわかってまいりました。

そんな中で、今回のこういうバスをこう、見つけたというか、発見したわけでございますけれども、実は、このバスであれば2019年に間に合う可能性がございます。2020年はおろか2019年でも間に合うかもしれません。ただ、その2019年に間に合わそうと思うと、相当のスピードでやっていかないといけないということで、急遽組んだスケジュールが、この2番のスケジュールでございます。

したがって、これは当初からこのことを想定していたわけではなくて、事を調べていくうちに、2020年ではなくて2019年に間に合わせるためには、相当スピードアップをしてやれば実現できるかもしれないということで、今回、こういう試乗会ということにしております。

この乗り物でやることについて、確かにこのデザインも含め、さまざま課題はあると思います。乗り心地等々についても、これ、私は実は試乗しましたので、そんなに悪くはないということはわかっておりますけれども、見ると乗るとでやはり違うと。我々、ふだん見たことないものですので、見てみるとまた違う。ただ、私は桐生で乗っていますので、桐生で乗っている雰囲気と池袋で乗る雰囲気はまた違うのかもしれませんが。そういった意味で、さまざま課題はございます。

しかし、早期にこれを導入するかどうかというのは、我々も含めて区議会の方々にも、我々が御提案できるように準備をしないといけません。そのためには、たくさんの人々に乗っていただいて御感想を聞かせていただいて、考えていくということが必要かと思っております。

したがって、今般の実証実験ということになったわけでございますが、実際、行ってみまして、もともと池袋を周回する、周遊するというのをテーマに考えておるんですけども、先ほど担当課長のほうからも話がありました、桐生ではコミュニティバスのような使い方をしているということもございます。桐生の場合はちょっと特殊で、白ナンバーでやっていて、最終的には町会長が運転するとかと、要するに、普通の免許で回れますから、そういう、運営形態も含めて、全く違うことを考えているので、即座にというわけにはいきませんが、狭い道でも入っていける、それから、それほどスピードが出ないということで、区内さまざまな需要にも応え得る可能性があるかと思っております。

さらに、その群馬大学と連携して無人運転の実験もしているんだそうです。実は、電動の車というのは、無人運転と比較的相性がいいと。その制御しやすいと言われていまして、今、群馬大学では、バスで実証実験をしているわけですが、この会社はバスだけをつくっているわけではなくて、電動のもっと小さな車もつくっていたりして、将来的には一人乗りとか2人乗りの無人運転の車というものにもつながるかもしれませんが、さまざまな可能性があるのかなというふうに思っております。そういった可能性、全部整理をしてからお話をするということも、本来必要かもしれません

けれども、それから比較いたしますと、今回の導入は甚だ乱暴だという御指摘ごもつともでございますけれども、まずは今回の29日、30日に見ていただいて、その上で我々もさまざまな課題、あることは認識をしておりますので、しっかり整理をしてまいりたいと考えております。

<PAGE="30">

○本橋弘隆委員長　ほかに御質疑ございましたでしょうか。よろしいですか。  
「なし」

○本橋弘隆委員長　それでは、次に移らせていただきます。



○本橋弘隆委員長　次は、国際興業バス「池07系統」について。  
理事者から説明がございます。

○原島交通・基盤担当課長　それでは、「国際興業バス「池07系統」について」という資料をお出しいただきたいと思っております。

「池07系統」につきましては、平成23年3月から、西口までだったものをサンシャインシティまで延伸をし、そして、区は社会実験として開始をしたというところでございます。当初は、5年間ということで平成27年までの実験ということでお話をしていたわけでございますけれども、その5年間の間には、補助172号線が開通をいたしまして、そちらに路線変更をしたと。また、何よりも27年5月には、この庁舎がオープンをいたしまして路線の一部変更、そして、バス停も新設を行った経緯がありまして、1年間、実験期間を延ばして28年度末、この先月、3月までを6年間として検証をしてきたわけでございます。

検証の項目でございますけれども、26年の公共交通会議におきまして、運行の状況、それから評価の指標、それから評価の検証方法について決めていただきまして、その内容に従って、評価をしてきたといったところでございます。

まず、運行の状況でございますけれども、1日8便、全日365日、8.48kmでございますけれども、こちらを毎日運行をしてきたといったことで、定時性も保って妥当な運行経路だったといったところでございます。

それでは、ページをおめくりいただきまして、評価指標、次に収支率と満足度でございます。まず、利用されているかといったところでございますけれども、収支率、これにつきましては、40%を下回らないということでございます。また、1便当たりの利用者数が20人以上、40%を下回った場合でも、20人以上乗っていれば基準を満たすというような内容でございます。また、評価指標で、これについては満足

度でございます。施設平均の満足度が50%を下回らないというのを条件として、評価をしてございます。

3ページでございます。まず収支率でございます。真ん中の収支率のパーセンテージでございます。最大で平成26年度42.6%まで行きましたけれども、このところ、昨年度28年度については、まだ決算、決まっていませんけれども、40.1%とぎりぎりといった状況になってございます。

また、1便当たりの利用者数でございますけれども、最大26年度は22.7人乗っておりましてけれども、28年度については20.2人ということで、だんだん利用者が減ってきているといった状況になっているといったところでございます。

次に、4ページでございます。次に満足度でございます。アンケートをとりまして、主要な健康プラザ、区役所、あうるすぽっと、サンシャインシティ、これらを利用している、乗車をしている、御利用をしている方々にアンケートをとってございます。このアンケートにつきましても、平成27年度、一番上でございますけれども、平均69.8%、7割の方が満足をしていると言っていたのに対して、28年度については41.9%ということで、非常に下がっているという結果でございます。

この結果に基づいて、各アンケートのヒアリングもしてございます。そのヒアリングの状況によりますと、やはり、臨時便の終了、これにつきましては、この新庁舎のオープンに合わせまして、臨時便の運行をしてきた。そして、全戸配布をしてPRをしたといったところが、やはり26年、27年度上がっている要因かなと。28年度につきましては、臨時便も終わりました、また、1日8便に戻したといったことで、増便を求めているといった状況がうかがえて、満足度については下がってきたと。

これについては、参考資料、参考1、通し番号の13ページでございます。これはアンケートの結果でございますけれども、真ん中辺でございますけれども、「今後も区が運行支援を行って運行を継続すべき」が73%、そして、「区の運行支援をもう少し下げるべき」というのが22%あるというのが結果でございます。

その下でございます。運行本数、「適正である」というのが41%に関して、56%の人がふやしたほうが良いと、増便したほうが良いというような結果が出ていると。この辺の増便したほうが良いという方々が、余り満足されていないというようなアンケート結果に結びついているのかなといったところでございます。

次に、評価検証の方法ということで、詳細な検証をA B C D、4項目で評価をしております。6ページをおめくりいただきたいと思っております。評価指標A、交通不便地域への対応の検証でございます。これにつきましては、豊島区全区域13.01平方キロに対しまして、交通不便地域、池07系統を運行しなかった場合につきましては、不便地域が43%、池07系統を運行していると、現在5.63平方キロで、不便地域が43%、それで現在の交通不便地域、これについては、「池07系統」の運行によりまして、0.92平方キロが満足しておりますので、7%分が解消されております。

て、この運行によりまして、不便地域が36%ということになります。

この不便地域の定義でございますけれども、あくまでも通常のものではございませんで、交通弱者に対する東京都の福祉局、バス停から、バス停、駅等から半径200メートルの円を描いたときに、該当にならない部分ということで、最後にA3の不便地域の図がございます。通常の路線バスが紫色の部分で開始をしている部分、「池07系統」によって赤い部分が開始をしている部分、それから、塗られていない部分が不便地域ということで、あくまでも、これは半径200メートルを基準としたものということで、御理解をいただきたいと思っております。

次に、7ページでございます。高齢者（シルバーパス利用者）へのモビリティの確保というところでございます。グラフを見ていただきましても、やはり利用率、26年をピークに下がってきておりますけれども、高齢者、青い部分でございます。シルバーパス利用者、これについて1,500人以上ということで、非常に多くの方が利用していただいていると。逆に、お金を払って御利用していただいている方が減ってきているというのが、先ほどの収支率に影響しているのかなといったところでございまして、「池07系統」につきましては、高齢者、シルバーパス利用者については、7割程度になろうかなと思っておりますけれども、一定量の方が利用者しているという状況が、このグラフから見られるかと思っております。

また、8ページでございます。公共施設や商業観光施設などへのアクセス性ということでございまして、主要な健康プラザ、それから区役所、サンシャインシティなどへ行っている、そこで乗降している割合が24%ということになっております。

また、今度は回遊、9ページでございます。回遊というのは、西口と東口を回遊している方々がどの程度いるかというところでございまして、これにつきましても、江古田二又発で、サンシャイン方面まで来ている人の回遊率ということでは24%、サンシャインシティから西口までの、西口方面まで行っている方は、全体の3割ということで数字として出ております。

11ページ、結論でございます。今年度、満足度については下回っているものの、収支率は40%を上回っており、また利用者数、これも20人を満たしております。そういったことから、継続の要望というのも地元から根強くあり、運行を継続ということについて判断をしたといったところでございます。

また、今後も、やはり収支率ぎりぎりでございますので、モニタリング等を引き続き行うこととするとともに、2年連続して下回るようなことがあった場合には、廃止も含めて検討を進めていくというようなことで、今年度以降も、まずは継続といったことになってございます。これにつきましては、3月に行われました公共交通会議に御報告をして、御承認をいただいたといったところでございます。

また、14ページまでお進みいただきたいと思っております。アンケートの概要でございますけれども、異なる路線の乗り継ぎですとか、バスの運行状況の情報の案内サービ

ス、それから利用者向けのイベント、これらが、やはり要望として多いといったところでございます。

バスの乗り継ぎでございますけれども、国際興業につきましては、1日500円で何回でも乗れる券があるそうでございます。また、バスの運行状況についてもスマートフォン等で運行が見られるといったサービスもしております。

それから、イベントの事例ですけれども、いろんなところでイベントはやっておりますというような状況でございます。それらを御説明をしたと。

それから、16ページ、17ページでございます。これにつきましては、各ゾーンごとにどんなところで乗りおりをしているかというODを簡単にとったものでございます。おむねGについては、東口でございますけれども、西口のどの辺からGの空間、東口まで乗っているかというパーセンテージを示しているものでございます。特筆すべきところにつきましては、休日のバス停Eでございます。西口駅前から東口に向かっている、これがほかに比べて8%と、ここだけちょっと突出としているということで、休日には西口から東口方面へ乗っている方が、ちょっと多いのかなというような結果になってございます。

説明は以上でございます。

<PAGE="33">

○本橋弘隆委員長 説明が終わりました。御質疑がございましたらどうぞ。

○小林ひろみ委員 「池07系統」については了解をいたしました。最後につくられた参考2という資料なんですけれども、これ、結構、先ほども言ったように、交通不便地域がこれによって改善したとか、それが赤になっていて、もう一つは、別の今、路線が、現状がある路線によって、どの辺が200メートルでカバーされているのかという点では、わかりやすいなと思うんですが。1点は、例えば、この池袋本町と池袋を分かっている川越街道のところの路線なんですけれども、実は、このところで1カ所、最近、もう1年ぐらい前ですが、バス停が1カ所なくなったところがあります。それ、御存じでしょうか。ごめんなさい、川越街道ではなくて山手通りのところで、バス停が1カ所なくなったところがありますが、御存じでしょうか。

○原島交通・基盤担当課長 申しわけございません。ちょっと、認識をしておりません。

○小林ひろみ委員 池袋本町側の、ちょっと、何というんですかね、ところなんですけれども、熊野町交差点へちょっと、金井窪のほうのバス停が、聞くところによると、ここから左折して入って、川越街道に入っていく道とかの関係で言うと、何か危険だということで、バス停が廃止をされたということでした。この池袋本町二丁目



す。1日に何十本も通っているようなルート、それから、今、御指摘がございました「池04系統」、これについては、1日6便でございますので、おおむね1時間に1本弱という状態でございます。それでも同じような表記をしているのが、今回にお示ししたものでございます。何十分以上、ここに表記をして、何十分以下はということでは色の濃淡をつけるとか、いろいろお示しの仕方があろうかとは思いますが、あくまでも今回につきましては、バス停から200メートル、この円を描いたときにどういう状況になるかという東京都の福祉局の指標に基づいて、お示しをした図ということで、御理解いただきたいと思います。

○小林ひろみ委員　それで、本当に「池04系統」、「池07系統」はこうやって、その後、一時廃止という話もあったんですが、それでも、こういう形で走っているわけですが、もちろん1時間に1本では足りないという声強いというのにも大いにありますし、もう一つ、やはり朝の早い時間や夕方5時以降はないから、本当にその、通勤とかそういう形とかでは全く使えないような状況になっているということなんかも問題だと思うんですが、本当に「池04系統」も瀕死の状態でありまして、これがなくなったら、本当に困っちゃうという声強いものですから、そういうことも含めて、今後、本当に豊島区全体の民間のバス路線も含めて、どういふふうにしていくのかということについて、区としての方針をぜひ出していきたいというふうにしておるんですが、その点については、いかがでしょうか。

○原島交通・基盤担当課長　路線によって延べ人数もまちまちというのは承知をしておりますし、時間帯についても、まちまちであります。先ほどの「池04系統」でございますけれども、1日6便、それでも乗っている方は、もう全便において一桁という状態であるというふうには、バス事業者から聞いているわけでございます。そういった中で、当然ながら、乗っている方が一桁でございますので、相当な赤字を抱えて運行を継続しているというお話も伺っております。

そういった中で、路線バスというのはどういうあり方で、どういう路線を引いていくかというのは、やはり、いま一度、考えていかなければならない部分もあろうかなと思っております。ただ、そういった中でも、要はタクシー事業者からいたしますと、やはり短距離で410円という、そういう民の力でいろいろとやっているといった状況でございます。民の力、これによって、どういうことができるのかと。そして、官がやっていかなくちゃならない部分が何なのかということは見定めながら、進めていかなくちゃいけないというふうには認識をしているわけでございます。

そういった中で、今年度につきましては、デマンドということで新たな調査費もいただいております。これにつきましては、道路事情から、やはり路線を引けない部分というのは非常に多い部分がございます。そういったところに、そういった手を差

し伸べられるような事業が何かできるのか、できないのかという検討ということになろうかなと思います。路線バスが通っても乗らなければ、やはり廃止ということを経ざるを得ないという事業者の立場もあろうかなと思いますので、どれだけの人の需要があるかと。そして、路線バスが引かなければ、どういった手だてができるのかといったことを、やはり区としても、要は、その地域、地域に応じた何ができるのかということを検討していくといったことが、これからやっていかなくちゃならないことだというふうに認識しております。

<PAGE="35">

○本橋弘隆委員長　　よろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。  
「なし」

○本橋弘隆委員長　　ないようですので、次に最後の案件に入らせていただきます。



○本橋弘隆委員長　　池袋駐車場整備計画について。  
理事者から説明がございます。

○原島交通・基盤担当課長　　それでは、「池袋駐車場整備計画」という資料をお出し  
いただきたいと思います。

駐車場整備計画の策定を予定しておりますけれども、駐車場整備計画というのは、  
駐車場整備地区、これは都市計画決定でございますけれども、その地区内において、  
駐車施設の適正な整備や既存の駐車施設の有効活用を目的として策定する計画で  
ございます。それで、池袋の駐車場整備地区、これにつきましては、昭和37年、池袋  
副都心の区域につきましては、既に都市計画決定がされております。

近年、池袋駅周辺では、既存の駐車場の利用方法や荷さばき車両などの路上駐車対  
策が課題となっているとともに、再開発の動きが活発化しており、27年7月には(特  
定)都市再生緊急整備地域に指定されるなど、まちづくりを取り巻く環境は大きく変  
化をしてきております。

こうしたまちの動きに合わせて、駐車場という課題に的確に対応していくために、  
新たな駐車施設の適正な整備、それから、既存の駐車施設の有効利用を図る目的とし  
て計画を定めるものでございます。計画策定に当たっては、先ほど申し上げたとおり、  
昭和37年に地区を指定しております。指定をしておりますのが、この左側、緑で囲  
われた部分でございまして、サンシャインシティも入っていないような区域で、37  
年に地区が指定をされた。

今回、今年度には、緊急整備地域の指定とほぼ同じような区域、ちょっと違う部分

も、東池袋五丁目が入っていないとか、多少、部分的には違う部分もございますけれども、この右側の青い線の部分、この区域に都市計画の変更をして、この区域内について整備計画をつくっていかうといったところでございます。

まず、地区の見直しのスケジュール（都市計画変更）でございます。本年9月には、都市計画審議会において報告をし、そして、案のパブリックコメント・説明会・公告・縦覧をいたしまして、12月には意見集約、回答案の作成と。東京都の協議を経まして、来年3月、年度末には附議・決定ができればと。この区域について決定ができればというような流れで進めていかうといったところでございます。

それでは、1枚おめくりいただきまして、駐車場整備計画の策定でございますけれども、昨年1年間、既存の資料の整理ですとか、駐車場の実態調査、それから分析を行ってまいりました。その結果に基づきまして、先ほどの報告にもありましたとおり、交通戦略の委員会、この委員会におきまして、御協議を、御議論をしていただきたい。また、新たにこの駐車場整備計画をつくるための駐車場のワーキング、これも設置をいたしまして、昨年の10月に第1回、行ったところでございます。

今年度でございますけれども、駐車場整備地区の都市計画変更と並行して、駐車場整備計画案の策定、これを9月ごろを予定しております。また、その後、パブリックコメントを行いまして、これについては、先ほどの都市計画変更と同じ時期に、それとセットでパブリックコメントを行いたいというふうに思っています。

そして、来年3月、年度末には駐車場整備計画の策定ということで、この策定に当たっては、交通戦略の委員会、駐車場ワーキングにおいて御意見を聞きながら、策定をしていかうといったところでございます。

また、計画ができますと、今度は地域ルール、地域ごとのもうちょっと細かい地域でのルールの策定、これが30年度にできればと。この地域ルールの策定に当たっては、協議会の設置を予定しているといったところでございます。

それでは、3ページ、資料1でございます。28年度の調査でございますけれども、おおむねこの区域内の駐車場、それから道路、パーキングメーター、これらについて、調査をさせていただいたところでございます。駐車場については、4台以上の規模の時間貸し駐車場の駐車台数ですとか、出入り台数。それから、道路については4.5メーター以上の道路、そして、パーキングメーターの利用実態といったことを調査いたしました。大まかに西口エリア、東口エリア、東池袋エリアと三つの区域で大きく分けてございます。

駐車実態でございますけれども、駐車場の利用率でございますけれども、おおむね半分から6割程度、要は、休日でも4割程度は、やはり駐車場があいているといった状況が、どこでも同じような状況といったところでございます。東池袋エリアにつきましては、平日は65%があいていると。休日でも4割はあいているといった状況でございます。

これらの実態の調査結果からは、駐車場には余裕があるものの、やはり利用しやすい駐車場、これは満車でございまして、そこに集中しているという傾向が見られると。また、荷さばき車両が利用しやすい駐車場、これが非常に少ないといったところでございます。よって、荷さばき需要が高い場所、商店街は集積しているような路線では、路上での荷さばき、これが横行しているといった状況が実際の結果でございます。

次に、4ページでございます。この課題に対しての対応方針ということで、駐車場整備計画の方向性ということで、このA3にまとめております。課題につきましては、駐車場には余裕があるものの、需要と供給の位置的アンバランスが生じていると。それから、休日の買い物、娯楽、これが駅前の大規模駐車場に集中していると。大きくは、次は観光バスの問題、それから自動二輪車の課題、それから業務施設、集合施設等の駐車場の課題、これらが認識されたといったところでございます。

それに対しての対応方針、そして施策、整備計画に定める内容でございます。先ほど再開発のときにもありましたとおり、やはり、池袋駅を中心に歩行者優先にするためには、その一歩、外周部にFRINGE駐車場の確保、これが非常に有効だという形になります。そういった中では、先ほどの東池袋一丁目の開発、これが実現すれば、あの位置、六ツ又からすぐのあの位置にFRINGE駐車場ということになれば、あそこに車をとめていただいて、池袋へ歩いていただくというようなことが、理想として、現実としてできるといったところでございます。

また、荷さばき車両でございますけれども、荷さばき駐車場の確保、これは大規模なものなのか、各建物に荷さばきしやすい駐車場へ進めていくのかといったことを進めていくといったところでございます。

また、観光バスでございます。これにつきましては、やはり、広い道路に時間待ちをした観光バスが非常に多く並んでいるという現状があるといったところでございまして、それらをどういうふうに制御していくかといったことも計画に盛り込んでいます。

それから、自動二輪、これについては、全体的には少ないわけでございますけれども、場所場所によってはピンポイントで路上駐車が多数の部分がございますので、その対策と、そういったものを計画として反映していくといったところでございます。

また、計画後でございますけれども、次のページ、資料2でございます。計画ができますと、いよいよ地域ルールというものを定めていくといったところでございます。この地域ルールの主なものとして、新たに建てる建物について、規模に合わせた形で附置義務、現在、建物を建てる場合には附置義務ということで駐車場の台数を課しているわけですが、それを減じたり、隔地を認めたりとかいうことを、この計画で定めていこうと。そんなに多くつくる必要性がないところについては、附置義務の台数を減ずると。そのかわりに、減じた分、共同荷さばき場ですとか、FRINGE駐車場の整備をしてもらうというようなことが大規模ではあろうかと。

小規模については、隔地を認めるといったことをございます。そのかわり、隔地を認める、それから台数を減ずるかわりに、協力金というものを納めてもらうというようなことをルールで定めると。

中規模につきましては、附置義務の減免ですとか、隔地を認めるとか、そういったことで、これを、この建物規模をどの程度にするか、そういったことは30年度になるのかなと思いますけれども、そういったルールを地域ごとに決めていくといったものが、この地域ルールでございます。

下は、イメージでございます。上が、各建物にパーキングの出入り口があって、歩道を横断して、車の出入りが3カ所ございます。この地域ルールによって隔地を認めることによって、集約をして、歩道の横断の台数を1カ所に集約することによって、幾つも出入り口をつくらないような形、これは隔地によって実現できるものということで、イメージということをございます。今後こういう形で駐車場の整備に向けての計画を定めていくといったところをございます。

説明は以上でございます。

<PAGE="37">

○本橋弘隆委員長 説明が終わりました。御質疑がございましたら、どうぞ。

○渡辺くみ子委員 一つだけ。要するに、具体的にここのエリアを変えるということが今回の提案で、変えられた場合には、今、御説明いただいた4ページのところのようなことが、具体的に変わるまでの期間も含めてですけれども、検討するんだという受けとめ方でよろしいわけですか。

○原島交通・基盤担当課長 区域につきましては、昭和37年に既に緑の部分で決まっております。ですけれども、ここの区域をそのまま計画を立てるということになりますと、先ほど言いましたとおり、サンシャインも入っていないというような区域でございますので、まず計画をつくるに当たっては、計画の区域、これをやはり、通常、駐車場をコントロールしていく必要がある区域に、まず区域変更すると。これは都市計画の変更でございますので、それをやっていくといったところをございます。

それから、その区域内の駐車場について、ある一定のルールのもとにコントロールしていくような計画、それから地域ルールを今後つくっていくと、並行してつくっていくという流れでございます。

○渡辺くみ子委員 昭和37年となれば50年前ですから、今の状況に合わせてというのはよくわかります。最初、この計画の中身を見て、どこかに大きな駐車場をつくるのかというようなあれも、受けとめ方も、ちょっとしちやっただすけれども、具体的にはそういうことではなくて、地域全体の中でどういうふうやっていかと

いうことを、今後、検討して、そのエリアの中ではそういうことを検討していくという受けとめ方をしておいてよろしいわけですね。

○原島交通・基盤担当課長　　まず、資料1でもお示しましたとおり、建築・建設に伴いまして、附置義務ということで各事業者、駐車場というものをつくってきたという経緯がございます。しかし、利用率を見ますと、やはり最大でも6割とか、4割近くがあいているといった状況でございます。これらの有効利用をするといったこと、それと、適正な配置をしていくと。それらをただ単に建築に合わせた附置義務だけではなくて、そういった地域のルールのもとにつくって、そういったことで適正な駐車事業、そして、今一番の問題になっております荷さばき車両、これを路上から路外へ、路外で確保できるような、そういった地域が歩行者優先の道路空間をつくっていくということとセットになろうかなと思いますけれども、駐車については路外に、そして、駐車しやすい、そして、必要台数を適正にルールづくりをしていくというための計画をつくっていくといったところでございます。

○本橋弘隆委員長　　はい。よろしいでしょうか。ほかにございませんね。  
「なし」

○本橋弘隆委員長　　それでは、案件につきましては、これまでとさせていただきます。



<PAGE="38">

○本橋弘隆委員長　　それでは、次回の日程についてお諮りをいたします。

　　今回は、5月8日月曜日、午後2時から小委員会、5月15日月曜日、午前10時から委員会をそれぞれ開会いたしたいと存じますが、いかがでしょうか。

「異議なし」

○本橋弘隆委員長　　では、そのように決定させていただきます。

　　以上をもちまして、豊島副都心開発調査特別委員会を閉会といたします。

　　午後2時41分閉会