

平成21年度（2009年度）第5回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成22年（2010年）2月9日

中 野 区 都 市 整 備 部

日時

平成 22 年 2 月 9 日(火曜日)午後 2 時 30 分

場所

中野区勤労福祉会館 地下 多目的ホール

次第

1. 諮問事項

(1) 東京都市計画公園の変更について(中野区決定)

[本町五丁目公園の追加]

2. 報告事項

(1) 中野駅地区整備基本計画(案)について

(2) 西武新宿線沿線のまちづくりについて

3. その他

出席委員

矢島委員、戸矢崎委員、宮村委員、堀委員、福島委員、五味委員、赤星委員、池田委員、
吉本委員、武田委員、安達委員、のづ委員、かせ委員、久保委員、伊東委員、ひぐち委員

事務局

登都市整備部副参事(都市整備部経営担当)

幹事

石井都市整備部長、田中都市整備部副参事(都市計画調整担当)、滝瀬都市整備部副参事
(交通・道路管理担当)、石田都市整備部副参事(公園・道路整備担当)、豊川都市整備部副
参事(建築担当)、川崎まちづくり推進室長、松前まちづくり推進室副参事(拠点まちづくり
担当)、秋元まちづくり推進室副参事(中野駅周辺整備担当)、角まちづくり推進室副参事(地
域まちづくり担当)、上村まちづくり推進室副参事(地域まちづくり担当)、萩原まちづくり
推進室副参事(地域まちづくり担当)(西部新宿線沿線まちづくり担当)、田中政策室副参事
(企画調整担当)

登副参事

それでは、定足数に達しておりますので、中野区都市計画審議会の開会をよろしく願いいたします。

会長

ただいまから平成 21 年度第 5 回中野区都市計画審議会を開会いたします。

本日の会議でございますが、お手元の次第のとおり、諮問事項 1 件、報告事項 2 件でございます。おおむね 4 時半をめどに進めたいと思いますので、皆様方のご協力をよろしく願いいたします。

それでは、早速ですが、諮問を受けたいと思います。

登副参事

それでは、区長より会長に諮問文をお渡しさせていただきます。よろしく願いします。

区長

中野区都市計画審議会

会長 矢島 隆 殿

中野区長 田中 大輔

中野区都市計画審議会への諮問について

都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)第 21 条第 2 項において準用する同法第 19 条第 1 項の規定により、下記の都市計画の案について諮問いたします。

記

1 東京都市計画公園の変更について(中野区決定)

〔理由〕

都市計画公園の配置、利用を検討の結果、防災機能の向上、景観の保全及び利用の増進を図るため、本町五丁目公園を追加する。

(諮問書手交)

区長

よろしく願いいたします。

会長

ただいま区長さんから諮問がございました。早速、お手元に諮問文の写しを配付したいと思います。

(諮問書写し配付)

会長

それでは、事務局から諮問事項についてご説明をお願いいたします。

登副参事

それでは、本日の諮問事項となっております「東京都市計画公園の変更について(中野区決定)〔本町五丁目公園の追加〕」につきましてご説明をいたしたいと思っております。

本件につきましては、既に9月と11月の2回にわたりまして、本都市計画審議会に報告をしております。内容につきましては皆様もご案内かと思っておりますけれども、本日は都市計画(案)の諮問ということでもあります。同じ説明になるところもございますが、ご容赦いただきたいと思っております。

それでは、資料の1ページ目をごらんいただきたいと思っております。

1番目、変更の概要でございます。中野区本町五丁目地内に都市計画公園(近隣公園・面積約1.2ヘクタール)を追加するというものでございます。

2点目は、都市計画の案でございます。ページを開いていただきまして、2ページ目、色刷りのページでございますけれども、総括図でございます。

追加する都市計画公園の中野区における位置を示しております。位置は、ご案内のとおり地図の一番下のほう、南側になります。丸い円で囲っておりますけれども、その中の赤い太線で囲まれた区域で、横長の長方形の形になっている土地でございます。

3ページ目になります。追加する都市計画公園の内容を記載しております。

まず、この都市計画公園の種別でございますが、近隣公園、都市計画上の名称は第3・3・115号、本町五丁目公園でございます。公園の位置は中野区本町五丁目地内、面積は約1.2ヘクタールでございます。備考欄には公園内の設置予定施設を記載しております。園路広場といった施設などがございます。

区域につきましては、「計画図表示のとおり」と記載されておりますが、5ページをごらんいただきたいと思っております。拡大された計画図がございます。地図の部分でございます。A3判の横長のページでございます。

都市計画公園計画図ということで、そのうち緑色の太い線で囲われた土地、約1.2ヘクタールでございますが、この場所でございます。西側が補助第26号、これは中野通りでございますけれども、公園に接しているところでございます。以前はここはN T Tの社宅でありました。既に中野区土地開発公社が取得をしております。ここの中野通り側でございますけれども、この緑の点がやや湾曲をしておりますが、この部分は中野通り側にあるバス

停の部分でございます。この部分は少し膨らんでいますので、ここを都市計画上外して公園を設定しております。

それから、このページの1つ前、4ページになります。ここでは都市計画の案の理由を記載しております。これは、公告・縦覧した際に添付した理由書でございます。

理由でございますけれども、都市計画マスタープランにおきましては、都市づくりの基本方針で大規模跡地を活用した防災機能を有するオープンスペースとして整備し、あわせてみどりの保全、育成を図るという位置づけがこの公園にされております。また、地域別構想ですけれども、本公園を周辺の市街地環境改善へ活用しながらまちづくりを進めるための核として位置づけております。

一方、中野区みどりの基本計画においても、この公園につきましてはこの地域——中南部地域と呼んでいますけれども、その拠点の公園という位置づけがされているところがあります。また、中野通りに接してございまして、さらには神田川にも近接をしていることから、神田川景観基本軸の形成に資するとともに、この本町地域の重要な防災拠点ともなる公園でございます。こうしたことから、地域の防災機能の向上、景観の保全あるいはレクリエーション機能の創出を図るため、この地区の約1.2ヘクタールの区域に都市計画公園を追加する変更を行うものでございます。

それでは、冒頭の1ページ目に戻っていただきたいと思っております。3の「これまでの経過と今後の予定」というところでございます。

本案につきましては、既にこの審議会でご報告をいたしております。また、地域説明会等も行っております。その上で、昨年11月に都知事同意をいただきました。その後、12月7日から21日までの2週間、都市計画案の公告・縦覧をいたしましたが意見書の提出はございませんでした。

なお、都市計画の変更の決定でございますけれども、本日答申をいただければ、速やかに決定をいたしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

説明については以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。

ただいま説明がありました件につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、どなたからでもご発言をいただきたいと思っております。いかがでございましょうか。

皮切りに、私から小さい質問を1つだけ。この5ページの緑色に囲われた枠のところ、

左下にちょっと欠けているところがありましたね。これは先ほどバス停の膨らみという話のご説明があったけれども、欠けているところは何でしたかね。

角幹事。

角副参事

それでは、私のほうから説明させていただきます。

5 ページをごらんいただきまして、今、会長からお尋ねがございました用地の左下の部分に一部欠けた部分がございます。こちらのところは私有地でございます。現在、共同住宅が建っている私有地というものでございます。

会長

ありがとうございました。

ほかにかがでしょうか。

宮村委員、どうぞ。

宮村委員

1 つ、今の 5 ページの計画図で、先ほどバス停の関係でへこませているということなんですけど、すき間があいているわけですけども、ここは道路になるということで理解していいのでしょうか。

それから、たしか前面の中野通りはまだ整備が終わっていないのと思うんですけども、将来的にもその形でへこませた形でいくというお考えなんですか。ちょっとその辺の確認をさせてください。

角副参事

今お尋ねのございました図面の左側のちょっと欠けた部分でございますが、こちらは都市計画道路の区域ですので、今回の都市計画公園区域とはならないというものでございます。したがって、この欠けた形での区域決定ということでございます。

宮村委員

ちょっと質問の趣旨とお答えがずれてしまったようなんですが、バス停の関係で緑の線をへこませていますよね。そこは道路にするのか、どうなるのかということと、将来、前面の中野通りがいずれは拡幅整備されることになると思うんですけども、そのときもこのままでいくのかというあたりを確認したかったんです。

角副参事

説明が不足して申しわけございませんでした。こちらのところにつきましては、道路区

域ということで認定いたします。ですから、東京都所有の道路区域ですので、今回の都市計画区域には入らないというものでございます。

会長

それでは、伊東委員、どうぞ。

伊東委員

本都市計画変更には直接関係はございませんけれども、今のご質問にも絡みます。前面の中野通り、補助 26 号線、これは都市計画上では 15 メートルを 20 メートルに拡幅ということなんですけれども、これはまだ事業のほうは未定なんですか。

登副参事

これにつきましては、計画はされていますけれども、事業の実施にはまだ至っていないということでございます。

伊東委員

これは都施行ですよ。都の所管ですね。第 3 次でしたっけ、平成 27 年度までに整備すべき路線には入っているんですか。

登副参事

平成 27 年度までに実施すべきところには入っておりません。したがって、これはいつ着手されるかについては未定ということでございます。

会長

ほかにいかがでしょうか。

かせ委員、どうぞ。

かせ委員

この理由書の中に書かれている公園の位置づけですけれども、「本公園を既存のみどりとのネットワークを形成する拠点」という記述と、「環境軸と神田川景観基本軸の形成に資する公園」という位置づけをしているわけなんですけれども、これについてももう少し詳しくお話しただけですか。

会長

今のは 4 ページですか。

かせ委員

そうです。4 ページです。

会長

4 ページの理由書についての解説。どなたがお答えになりますか。

田中(正)副参事

私のほうからお答えいたします。

みどりの基本計画の記述を引用しているくだりのご質問でございましたけれども、これにつきましては、みどりの基本計画の中ではこの土地につきまして、NTT 宿舎跡地、本町五丁目の大規模用地を活用し、防災機能を持った公園の整備を行うということと、この新設公園を中心として既存のみどりとのネットワークの形成を図っていくということを記述しております。それを具体的にひもといってみますと、中野通り等で今後考えていこうとしている環境軸の形成、それから神田川景観基本軸も水とみどりの親水軸としてみどりのネットワークを形成する1つでございますので、そういったものとの連携を図る大きな核になるという説明でございます。

かせ委員

そういった拠点としての位置づけということですから、これからどういう公園になるかはまだ見えていないわけですが、少なくとも本公園については既存のみどりの保存の問題とか、これからこの町全体に占めるみどり、環境の保護・保全の拠点ということですから、相当みどり豊かな公園といえますか、環境に配慮した公園というようなことで考えているという理解でよろしいんですか。

会長

これはどちらからですか。

田中(正)幹事。

田中(正)副参事

みどりの基本計画そのものには拠点という言い方はしてはございませんけれども、この公園も含めまして、今後、中野区で整備を予定しております6つの公園の基本的な機能分担のあり方について基本方針を昨年まとめてございまして、その中でこの公園は南部地域における防災的な機能を果たすということと、スポーツをする場としての機能、地域の方々が交流し憩う、そういったような役割を果たしていくという位置づけがございます。

かせ委員

ちょっと私の聞きたいところと外れているのかなと思うんですが、それは一般的な公園の位置づけですね。それはよくわかるんですが、あえてこういう記述をしているということに非常に興味を持っているわけでして、「既存のみどりとのネットワークを形成する拠

点」という書き出しが非常に私はいいなと思っているんですね。一般的な公園じゃなくて、特にこういう環境に配慮した公園づくりをしていくんだという意思のあらわれとして私は読んだのですが、そうじゃないんですか。

会長

これは、マスタープランの関係というよりは、公園の中身の関係をお聞きになっていると思いますので、その担当から答えてください。

石田幹事。

石田副参事

公園道路整備担当からお答えさせていただきます。

今、委員ご指摘の理由書の中身の話でございますが、今回、都市計画決定ということでございまして、こういうコンセプトで今後実際の設計をやっていくということがまずございます。したがって、前回は11月のたしか24日だったと思うんですが、今、田中のほうから申しあげました今後つくる公園6カ所の基本的な考え方、先ほどご提示させてもらったとおりでございますが、そういった機能を組み合わせながら、ここに書いてございますような地域の防災機能の向上でありますとか、景観の保全、レクリエーション機能の創出という観点から、都市計画決定された以降、具体の検討をしてみたいということでございます。

会長

よろしゅうございますか。

それでは、次、池田委員。

池田委員

この諮問については特に問題なくて、早くやってくればいいなと思っているだけなんですけれども、1点だけ、都市計画の案の備考のところに「便益施設」と入っているのは何かというのを教えてもらいたいのと、これは都市計画決定とは関係ないと思うんですけれども、一応この公園については暫定整備をして、ことしの4月から暫定使用するというのを伺っているのですが、それは予定どおり進んでいるのかどうかを教えてください。

石田副参事

便益施設というご質問があったと思うんですが、都市公園法によりまして、園路広場から始まりまして、ここに書いてあるとおりでございます。便益施設と申しますのは、例えばトイレでありますとか、あと手洗いですね。水飲み台とか、手洗いとか、そういったた

ぐいのものを都市公園法では便益施設の中に含めているということでございます。

2点目の暫定施設でございますが、現在、委員ご指摘のとおり着工しておりまして、ここの3月17日には本町五丁目の暫定広場として完了する予定でございます。あわせて、4月になりましたら暫定的に供用開始を予定しているということでございます。

会長

ほかにいかがでございましょうか。

武田委員。

武田委員

そうしますと、これはおよそいかほど——これからという計画であれば、見てみないとわからないということもあったんですけども、既に着工されているということになると、この備考欄に書いてあるもろもろはおよそどれぐらいの費用を考えていらっしゃるのか、お願いします。

会長

整備費用ですか。

武田委員

そうですね。この3ページの備考欄にこういうもろもろの広場、施設等々、スポーツ施設も含めていろいろ計画が書かれていますけれども。

会長

全体事業費のことですか。全体ですね。

武田委員

全体です。

会長

全体の事業費についてお答え願います。

石田幹事。

石田副参事

先ほど申しましたけれども、都市計画決定してから都市計画公園事業として事業認可を——この場合は知事決定でございますが、そこでちょうだいをするということになっております。それで、事業認可のときに、今、委員ご指摘の全体の事業計画、用地費がどれぐらいかかるとか、いわゆる工事費がどれぐらいかかるかということでございまして、今後、この辺について十分検討してまいりたいということでございます。

なお、暫定施設の件については、もう既に工事に着工しておりまして、この本町五丁目と本町二丁目の暫定広場として今整備中でございます。

武田委員

これはもともとNTTの社宅跡ということで、更地に今のような、もう既に進めていらっしゃるということでしょうか。活用できるものは何かあったのでしょうか。NTTの社宅跡だけども、まるっきり更地の中に今のように既に計画を一部進めていらっしゃるということでしょうか。

石田副参事

お手元の5ページの図面をごらんください。NTTの社宅用地でございまして、私ども中野区は、この土地についてはNTTさんのほうで建物等一切切撤去していただいたということでございます。したがって、若干の既存木が何本か残っているわけですが、それは現在の暫定整備の中ではその既存木を残しながら活用して、暫定広場的な整備をしているということでございます。

武田委員

ありがとうございました。

会長

それでは、久保委員、どうぞ。

久保委員

4ページに、「地域別構想では、本公園を周辺の市街地環境改善へ活用しながらまちづくりを進めるための核として位置づけている。」ということになっていまして、この5ページのほうで北側に面している部分は住宅街で、ここには道路が接道というか、北側に道路が1本入っている形ではないかと思うんですけれども、この辺は地域の防災のことを考えた上でここが核となるということになりますと、北側にも1本、この公園内に道路を通すとか、そういったことをご検討されているのでしょうか。それとも、また違う形で防災の向上という面でこの活性化ということを考えることがあるのでしょうか。

会長

角幹事。

角副参事

現在、この用地につきまして本整備の方針は固めておりませんので、公園内に北側の道路を配置するかどうかという方針には至っておりません。今後展開しますまちづくりの方

針、方向性につきましては、こちらが避難場所になっている第二中学校と隣接した位置というものがございます。第二中学校との防災機能の役割分担をどうするかというところを中心に、この隣接する公園について防災の観点からどういった機能を落とし込んでいくのがいいのかという方針を固めながら、周辺地域についてもどういった防災まちづくりを進めていくべきなのかということで、区のほうで一定程度の方針を持ちまして、来年度以降、地域の方々に情報提供、勉強会等をしながら、防災まちづくりについて検討を進めていきたいと考えてございます。

久保委員

来年度以降、地域の方たちに説明会等を開きながらということですが、具体的には、例えば今申し上げましたように北側に道路を1本通すとか、これは公園内の施設を利用してということですが、そうでないこともこの地域では考えなければいけないのではないかと思うんです。二中との防災の役割等を検討しながらということですが、もう区としてはこのエリアについて、この2つの防災拠点を機能させながら、まちづくりの面でこれは絶対改善をしなければいけないということを具体的に考えられていることが何点かあるのではないかと思うんですが、その辺はいかがですか。

角副参事

この用地があります本町五丁目につきましては、道路等の基盤が比較的整備されていて、固い、大きな共同住宅等が建っている状況がございまして、敷地周辺についてはそういった状況もございまして、あとは隣接します、例えば本町四丁目ではかなり細街路等が多くて、古い木造住宅が密集しているとか、さまざまこういった地域の状況がございまして、先ほども言いましたけれども、区のほうでどういった防災まちづくりを展開していくかということにつきましては、本町五丁目用地の期待される機能を生かすため、もしくは実現するために、周辺のまちづくりをどう進めていったらいいかというようなステップを踏みながら、防災まちづくりについて検討していくものと想定してございます。

久保委員

防災まちづくりについてこれから検討するというようなご答弁では、問題があるのではないかと思うんですね。防災まちづくりを検討する上で、ここが都市計画公園として必要であるという一定の判断を今回なされて、こういう形になっているのではないかと思うので、当然、本町四丁目も含めた形で、この地域の防災まちづくりとして区としてはこういった方向に進めていくというお考えがあつてから、こうした公園の決定がなされなくては

ならないのではないかと思うんですが、そのところはもう一度ご答弁をお願いいたします。

角副参事

先ほども4ページのところでもご案内させていただいていますけれども、こういった都市整備基本方針の中でも「大規模跡地を活用した防災機能を有するオープンスペースとして整備し、あわせてみどりの保全、育成を図ることとしている。」ということで、大きな方針を掲げさせていただいてございます。こういった建て詰まった地域でこれだけ大きなオープンスペースができることは、一時的には防災的な活動拠点という機能もございまして、これ以降の周辺地域の延焼も遮断帯としての効果もあるというものでございます。そういった防災まちづくりに資するオープンスペース、拠点としての整備を中心に、周辺のまちづくりについても今後区の方針などを示しながら、町の人たちと検討を進めていきたいと考えてございます。当然、そういった防災の拠点としての整備を前提に、この公園の都市計画決定をするものでございます。

会長

ほかにいかがですか。

ほかにないようであれば、この件につきましてお諮りをいたしたいと思いますが、特にご意見ございませんでしょうか。

それでは、東京都市計画公園の変更(中野区決定)についてお諮りいたします。

案のとおり了承するという事でよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長

ご異議がないようですので、そのように決することにいたします。

それでは、諮問事項については終わりました、次に報告事項に参ります。

報告事項は2つございます。(1)の中野駅地区整備基本計画(案)について、秋元幹事から説明をお願いします。

秋元副参事

それでは、お手元の資料、「中野駅地区整備基本計画(案)」についてご報告をさせていただきたいと思っております。

まず、表紙、A4判のペーパーでございまして、こちらのほうをごらんいただきたいと思っております。

この基本計画の位置づけ、あるいは考え方につきまして整理をいたしてございます。この中野駅地区整備基本計画でございますが、平成21年10月に策定をいたしました「中野駅地区整備構想」につきましては、昨年11月24日開催の第4回の当審議会におきましてご報告をさせていただいたものでございますが、この構想の具体化を図るために、整備すべき各施設のおおむねの規模や形状、周辺のまちづくりの推進に合わせて整備を行う段階的な工程などを示すものでございます。

この計画に基づきまして関係機関との協議を行い、都市計画に向けた手続きや事業化を進めていくことになるわけでございます。ただ、この全体整備の期間が10年を超えるような長期にわたりますことから、この駅周辺まちづくりの進展を踏まえまして、本基本計画の検証を行いながら、事業計画等を逐次確定していくという位置づけでございます。

そこで、(2)番でございますが、第1期整備事業計画といたしまして、警察大学校等跡地地区の先行事業の整備完了時までを中野駅地区の「第1期整備」として位置づけまして、これを「第1期整備事業計画」としてまとめるという内容になっております。

本文のほうはA3の別添資料になってございますので、そちらのほうでご説明をさせていただきます。

別添のA3判の資料、「中野駅地区整備基本計画(案)」、まず、表紙でございます。ここで少しこの構成についてご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、「はじめに」でございますが、これは今申し上げました内容をまとめさせていただいてございます。それから、今年の整備構想の将来像を示させていただいておまして、2番ではこの構想を実現するための整備の基本的な方針、3番でそれをさらに具体化した整備の考え方をお示し申し上げ、これを踏まえまして、4番で整備の内容、5番でその進め方、6番で実際にどのような整備事業を行うのかを第1期整備事業計画としてまとめたものでございます。

それでは、表紙をお開きいただきまして、下のほうにページ数が打ってございますが、2ページになります。こちらのほうでは、先ほど申し上げましたように、基本計画の位置づけを説明させていただいてございます。この中では、上から5行目に「まちづくりの事業化にあたっては、関係住民等と十分な協議のうえ推進する。」ということで、まちづくりに取り組む中野区の認識をここでは記載させていただいたところでございます。それから、下の模式図は今回まとめた中野駅地区整備基本計画の概念図をお示ししてございます。

3ページになります。3ページでは、昨年10月に決定いたしました駅地区整備構想、そ

のとき同時にご報告させていただきましたグランドデザイン Ver. 2 から抽出したものでございます。この中では、中野二丁目から五丁目までの4つのまちが個性を發揮しながら、その相乗効果によりまして駅周辺全体のまちが發展していく将来像のイメージを書いてございます。

4 ページをお開きいただきたいと思います。4 ページは整備の基本方針でございます。そのうちの基本的な考え方につきましても、昨年の整備構想の中で既に述べさせていただきましたものでございます。交通結節機能の改善、回遊性の向上、にぎわいの創出、東京の新たな顔にふさわしい景観形成、こういった基本的な考え方のもとに、整備の前提としてどういう前提を想定するべきかということで、次にそれを整理させていただいてございます。

この整備の前提といたしましては、發展を遂げた将来の中野駅周辺の利用者数を駅前広場の利用者数を想定いたしております。中のほうをごらんいただきますと、各駅前広場の将来合計利用者数は約40万人を想定しているということでございます。その内訳といたしまして、現在の駅前広場の利用者数は現況調査等をもとに約22万人と想定いたしました。これに、今後の中野駅周辺の開発によって鉄道利用者数がさらに約13万人、バス利用者、歩行者の方が約5万人、合計約18万人の方が増加をする。それを合わせて約40万人と想定したものでございます。これは、ここにございますように、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づいて算出したものでございます。

こういった前提を踏まえて、整備の基本方針を5つの項目に分けて整理してございます。1つ目は、各駅前広場の交通機能の集約化、分担の明確化を明らかにしていくということでございます。2つ目は、歩行者ネットワークの強化ということで、わかりやすい回遊動線を構築いたしまして、各地区のにぎわいをつなぎ、まち全体の魅力を高めていくとさせていただきます。3つ目は、ユニバーサルデザインによる計画整備、4つ目が公共交通基盤の強化でございます。バス乗降場を集約し、駅施設のバリアフリー化を各事業者へ要請してまいります。駅北側にタクシー乗降場を配置するとともに、駅の南北にタクシープールを新たに配置することを計画してまいります。自動車等駐車場の計画的な整備ということで、適切な配置を計画していくということでございます。

5 ページでは、駅前広場整備の考え方等を整理いたしました。役割を持った各駅前広場の整備でございます。左上は、「新北口駅前広場」と呼んでおりますが、中野駅の北西側の広場になります。こちらは、新しい中野の顔となる都市型複合交通ターミナルとして整備をすることを考えてございます。北側の自動車交通処理空間の整備は、バス、タクシー、

一般車といったものが複合的にここへ集中する。それから、駅直近の自動車駐車場及び北側の駐輪場の需要に配慮した整備、回遊性の向上に資する歩行者動線の整備、周辺との連絡性、一体感のあるオープンスペースの整備、こういったものが新北口駅前広場の整備の考え方でございます。

それから、右下でございます。これは、現在ございます南口駅前広場、南東側の広場でございます。こちらは、南口の交通ターミナル機能の確保と民間開発の連携による歩行者空間の強化としてございます。これは、二丁目再開発と連携した広場空間の整備、それとあわせて、自動車交通処理空間の整備、南口側東西連携の動線の整備、地域のにぎわいを形成する歩行者広場の整備、こういった内容で整備をしております。

3つ目は、そのすぐ上のほう、現北口駅前広場になります。これを北東側広場と位置づけてございまして、こちらは地域の利便性確保とにぎわい形成に資する歩行者主体の広場を創出していくということでございます。地域のまちと駅、新北口駅前広場をつなぐ歩行者動線の整備、それとあわせて駅改札からの歩行者を受けとめられるような、また、地域のにぎわいを形成する歩行者空間を整備していくという考え方でございます。

左下でございます。こちらは中野三丁目駅前広場空間、これを南西側というふうには呼ぶわけですが、こちらは駅前地域のまちづくりに合わせた歩行者主体の広場空間を確保していくということで考えてございます。

6ページをお開きいただきたいと思います。6ページからは整備の考え方といたしまして、中野駅地区主要動線の考え方をお示ししてございます。1番では、歩行者動線の考え方で、こちらはまず地表面を基本として考えるわけでございますが、鉄道や地形などによってまちの分断を生じているような部分については、適宜ペDESTリアンデッキ等で対応していくという考え方でございます。

右側の2番目、自転車の動線でございます。自転車と歩行者の交錯を避けるために、駐輪場の出入口を適切な位置に確保することを考えてございます。さらに、自転車については困町方面からのアクセスについても十分に配慮をしていきます。それから、歩行者と自転車双方の安全性、快適な移動を確保するために、自転車走行空間の確保についても今後検討してまいります。

3つ目がタクシー・一般車動線でございます。こちらは中野通りに負荷をかけないという考え方ととってございまして、けやき通りを主体とする動線処理を想定して、このような動線を考えていくということでございます。

4 つ目のバス動線でございます。こちらもやはり中野通りの交通負荷をできるだけ避けたいということで考えてございまして、けやき通りからの主要出入口を確保する。それから、バスの運行の考え方でございますが、北側へ向かうバスにつきましては、新北口駅前広場に、南側に向かうバスにつきましては南口駅前広場に配置するという考え方をとってございます。

7 ページでは、同じく整備の考え方のうち、駐車場等整備の考え方についてお示しをしております。駐車場等整備を検討する前提といたしまして、既に中野区の中で定めているものがございます。

まず、1 つ目が都市計画マスタープランでの位置づけでございます。この中では、公共交通機関の充実、自転車利用等の推進、環境負荷の少ない交通ネットワークの形成を目指してございます。

駐車場の現状は、実態調査を行った結果でございます。2 つ目の黒ポツになりますが、実態調査の結果を踏まえますと、駐車場不足による大きな問題は現在のところは生じていないということが把握されております。

それから、既に駐車場の都市計画が決定をされております。新北口駅前広場の地下に駐車場の都市計画が位置づけられている。こういった前提を踏まえて、自動車駐車場整備の考え方を整理いたしております。

大きく3 つでございます。公民の適切な役割分担のもとで整備を進めるということでございます。2 つ目が、開発者による駐車場整備のルール化といたしまして、都市開発による駐車需要の増加に対しましては、駐車場整備地区の都市計画決定を行うなどをいたしまして、開発における適切な規模の駐車場を確保していくということでございます。3 つ目は、ニーズに応じた適切な駐車場の配置でございます。中野駅周辺は多様な方が利用されます。来訪者の方、駅利用者、移動制約者の方々が利用するわけでございまして、そういった方々に十分配慮して、それぞれのニーズに応じた適切な位置に駐車場を整備するという考え方でございます。

自転車等駐車場整備の考え方につきましては、今後、増加する自転車利用者の方々にも十分配慮して、適切な位置に整備をするという考え方でございます。

8 ページをお開きいただきたいと思っております。8 ページのほうでは、今申し上げた内容をさらに図でお示したものでございます。駅前広場等の整備内容とあわせまして、歩行者や車両等の動線を示してございます。この図でございますが、凡例をごらんいただきたいと

思います。この駅前広場の中の青い部分がバス空間、そのバス空間の真ん中にある濃い緑の部分ですが、こちらがタクシーの処理空間、それから、少し赤い色で塗っている部分がありますが、これが一般車等の空間ということで、その位置を考えてございます。

それから、赤い矢印の線が歩行者動線になってございます。破線の赤い線が歩行者の方の将来を予想した線ということになるわけでございます。実線の赤い矢印は、本計画の中で歩行者動線として確保するところ、破線については、将来検討の中でこういった方向で歩行者動線を確保していくといった考え方でございます。自転車動線についてはオレンジの矢印、タクシー・一般車動線が緑の矢印、バスが青の矢印ということでございます。バスと車、新北口駅前広場では、西側のけやき通りから出入りするような形で考えております。

ここの平面でござんいただきますと、駅周辺の地区の地盤の高低差があり、おわかりづらいということもございまして、地盤の高低差に合わせて、右側のほうでその地盤ごとのレベルで図示をさせていただいております。この3つのこまになってございますが、一番下が中野通りレベル、1階となっております。中野通りレベルが実はガード下の中野通りレベルでございまして、ここが一番低い位置で、これを1階とあらわしてございます。このレベルでは、新北口駅前広場は地下駐輪場駐車場、それから、現北口駅前広場の整備、南口駅前広場の整備、このレベルではそういった整備が行われるということになります。

次の上の図が新北口レベル、2階部分になってございます。これは現在の中野通りから約5メートルから6メートル上がったレベルで、現在の北口中央駐輪場が設置されている広場のレベルになってございます。このレベルになりまして初めて新北口駅前広場の交通処理空間が整備をされることになっております。そのレベルで現在の北口広場から新北口広場につながる東西連絡路が整備をされるということでございます。これが2階レベルという形になります。

それから、その一番上の図でございまして。これは橋上レベル、3階というふうに表示しておりますが、これはJR中央線が通っているさらにその上、プラットフォームの上部ということになります。これを3階レベルと申し上げております。中野通りレベルから申し上げますと、約14~15メートルぐらい上がったところになるのでしょうか、そのレベルを想定してございます。このレベルで西側の南北通路が配置される、それに合わせまして、このレベルでJRさんのほうで駅舎を整備していただいて、そこに新たな改札が整備をされる、そういったような平面になってございます。

これを左下の断面図、これは北口部分だけでございますが、新北口駅前広場と、右のほうに行きまして、歩行者空間になっているところが現在の北口駅前広場でございます。この新北口駅前広場では、1階レベルに自転車・自動車駐車場、2階レベルにバス、タクシー、一般車等の交通処理空間、3階レベルに歩行者空間というような重層的な利用をすることによって都市型の複合ターミナルとして整備をしていくということでございます。

9ページになります。9ページのほうでは、それぞれの広場に配置するおおむねの施設規模を示してございます。これはあくまでも現在の想定ということで考えております。新北口駅前広場では、バスバースを乗車8、降車2、タクシーを乗車1、降車1、タクシープールを約40台ほど整備していきたいと考えております。一般車は、体の悪い方の乗降を兼ねるわけでございますが、その乗降数が2、自転車駐車場が約6,000台を想定してございます。それから、自動車駐車場については約60台、これは現況調査の結果、大体この台数で足りるという想定をしているところでございます。自動二輪については駅周辺で約250台を整備する必要があると考えております。ここにも書いてございますように、車両の出入口は広場西側に確保するというところでございます。

それから右側、②でございます。現北口駅前広場でございますが、こちらは最低限の交通施設を整備するというところでございます。タクシー、一般車、それぞれ乗車1、降車1、そういったような内容で考えております。それから、ここの広場でございますが、中野通りへの車両の出入口を1カ所に絞り込んで、コンパクトな交差点形状にしていきたいと考えてございます。これも中野通りの交通負荷を抑えるという役割をするわけでございます。

それから、そのすぐ下、③番でございます。現南口駅前広場の整備、これもバスバース、乗車を3台から4台、降車を1台、タクシーを乗車1、降車1、タクシープールとしては10ないし15台、一般車両は乗降2ということで考えてございます。自転車駐車場は、二丁目再開発の中で1,500台を想定してございます。これにつきましても、中野通りからの車両の出入口を1カ所に絞り込んでいくという考え方をとってございます。

それから、その左、④番、中野三丁目広場空間でございます。こちらのほうは歩行者主体の空間を確保するというところでございますが、利便性の観点から、最低限の交通処理機能、タクシーと一般車、こういったものをやはり整備していこうと考えてございます。

10ページでございます。今まで申し上げた内容の整備の手順ということになるわけでございます。

第1期整備は平成24年春完了予定としてございます。今の四角でくくった文字のすぐ下

に、警察大学校等跡地先行事業整備完了となっております。この完了時期を第1期整備完了時期というふうに考えてございます。

下のほうに説明文が出てございます。駅周辺のまちづくりの状況は今お話し申し上げたような内容になってございまして、その段階では、中野駅利用者が大幅に増加をするというふうに考えてございます。その段階で整備すべき内容でございます。現北口のバス乗降場は仮設バス停を整備して移設をする。現北口駅前広場は歩行者中心の広場として整備をし、あわせまして、現在の北口は中野通り側に改札が出ているわけでございますが、これを駅前広場側に抜けるような改修をしていく。それから、3つ目ですが、新北口駅前広場の駐車場、駐輪場については移設を行い、バス回転広場と関連工事を行いまして、警大跡地開発方面への歩行者ルートを確保していく。これが第1段階でございます。

10ページ、今の第1期整備の段階で行わなければならない都市計画の内容でございます。こちらのほうをご説明申し上げたいと思います。

この上の図は現況の都市計画となっております。現在の新北口駅前広場でございますが、こちらは補助26号線——中野通りの附属広場という位置づけで都市計画決定をされています。それから、現在の北口駅前広場、これは駅広場2ということで、整備済みという位置づけでございます。それから、すぐその下に駅広場1、これは南口の広場でございます。こちらのほうも駅広場1ということで、整備済みでございます。それから、新北口駅前広場のほうでございますが、都市計画駐車場、これは先ほど申し上げました、既に都市計画駐車場が決定されているということでございまして、面積が約1.2ヘクタールで計画決定がされている状況でございます。これを第1期整備の段階でどういう考え方で取り組む必要があるかということでございます。

まず、北口改札が現在の北口広場に面すると申し上げましたが、そのことによって、ちょうど中央の破線に書いてございますが、北口改札の移設により形状が若干変わることが想定されるということでございます。これは当然、変更の内容になります。それにあわせて現在の北口駅前広場と新北口広場を一体化するというので、中野通り上空に嵩上げ広場によって新北口と現北口を一体化する都市計画の変更を行うこととなります。

それにあわせまして、都市計画駐車場、先ほども申し上げましたが、これについては調査をした結果、現在の都市計画の180台よりもかなり少なくて済むという想定もございまして、こういった都市計画駐車場の台数・配置などの都市計画の変更を考えております。それとあわせまして、駐車場整備地区も同時決定をしていきたいということで考えており

ます。この段階では、南口駅前広場は現状のままという位置づけでございます。これが第1期整備における都市計画の考え方でございます。

11 ページは第2期以降の整備ということでございます。第2期整備以降は、第2期整備と第3期整備に分けてございます。上のほうが第2期整備で、これは平成27年ごろ完了予定としてございまして、この段階では警大跡地開発がすべて完了、それから、区役所、サンプラ、中野三丁目駅直近地区、こういったところのまちづくりの計画も具体化されてくるという状況です。

その段階で、中野駅地区の整備内容でございますが、西側南北通路、橋上駅舎及び一部新北口駅前広場整備を実施いたします。西口ができるわけでございますが、駅開設に合わせて新北口駅前広場も暫定供用開始。それから、南北通路と中野三丁目との接続整備、こういった内容を行っていく。これが第2期整備でございます。

それから、第3期整備でございますが、こちらは中野二丁目の再開発事業が完了いたします。区役所、サンプラザの一体整備、中野三丁目の駅直近地区の事業整備も着々も行われている段階で、その段階で駅地区は第3期整備を終わるということでございます。

ここでは、新北口駅前広場を完成させます。バス、タクシー、自転車駐車場などの交通結節機能が集約されて、ここで完成をしていくということになります。バスがこちらのほうへ集約されますと、現在のガード下の中野通り東側のバス乗降施設が不要になってまいりますので、東側の歩道も拡幅ができるということでございます。こちらが第3期整備ということになります。

12 ページが第1期整備事業計画ということでございます。この段階で何が行われるかということ、先ほどはかなり大きくくりでご説明を申し上げましたが、ここで話し申し上げますと、現北口駅前広場からのバス停の移設でございます。これが区役所、サンプラザと新北口駅前広場の間の③番のところで、仮設バス停の整備がされ、現在の北口駅前広場からバスが移転することによりまして、現北口駅前広場を安全・安心な歩行者中心の広場に再整備をしていくこととなります。この段階で現北口の再整備、それから現北口改札を北口駅前広場に向けて改修が行われるということになります。

それから、その段階で、警察大学校跡地開発に対応した中野通り上空の東西動線の確保ということで、再整備をした現北口駅前広場から中野四丁目と五丁目の回遊性を高めるかなめとなる東西連絡空間、中野通りを横断する空間を整備していく。さらに、そのデッキから西側に伸びる歩行者空間の確保ということになってくるわけでございます。ここまで

が第1期整備事業計画の内容ということになります。

13 ページにそのスケジュールをあらわしてございます。上のほうに「計画調整等」と書いてございます。先ほど申し上げました都市計画の変更につきましては、22年度中に作業を行いまして、できましたら22年の秋以降に諮問、決定をさせていただけたらと思っております。

第1期整備事業、それぞれ仮施設、現北口広場、それが例えばこの表でございますが、①の仮設自転車駐車場等につきましては21年度中に基本計画、調査設計等を済ませまして、基本設計、実施設計の黄色い部分が21年度の終わりから少しかぶってきてございます。これは、仮設自転車等についてはこの段階からもう既に設計の作業を行わないといけない。さらに右のほうへ移行いたしまして、薄茶色の部分でございますが、これが施工のスケジュールをあらわしております。22年度の第2四半期ごろから仮設自転車駐車場の整備を始める。そういった内容でこのスケジュール表をごらんいただければと思っております。

恐れ入りますが、また表紙に戻っていただきたいわけでございます。表紙の3、今後の予定でございます。本日、皆様方に基本計画(案)をご説明させていただきました。2月中旬から下旬にかけて、この案をもって区民の方々に説明を申し上げまして、ご意見、ご要望等をいただき、それらを反映させていただいた後、3月中旬ごろには中野駅地区整備基本計画を決定していきたいと考えてございます。

以上でございます。

会長

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、ご意見、ご質問等をいただきたいと存じます。

どなたからでもどうぞ。

ひぐち委員

8 ページの絵をごらんになっていただいて、三丁目駅直近開発、中野二丁目再開発、五丁目駅直近開発となっておりますけれども、ここの今の進捗状況が知りたいのですが、お願いします。

もう一つ、9 ページの②の現北口駅前広場のところ、ちょうどサンモールと北口駅広場、これはどうも横断歩道ができるようになっているんですが、横断歩道というのは車の交通のところ非常に問題があると思うんですが、この辺はどのように考えているのか知りたいんです。よろしくをお願いします。

秋元副参事

今、駅直近で行われている各まちづくりの進捗状況ということでございました。中野二丁目地区につきましては既に準備組合ができてございまして、事業計画等の検討が進められてございます。こちらは22年度には都市計画の見直し、23年度には事業計画の決定、24年から事業着手、そういったスケジュールで進んでいると伺ってございます。ただ、三丁目地区のほうは、現在、計画づくりを進めている段階でございまして、まだ区民の方との話し合いには進んでいない状況でございます。ただいま区としての考え方を整理させていただいている状況でございます。五丁目地区につきましても同様でございまして、皆様方とご相談できる計画まで早くつくっていききたいという状況でございます。

それから、9ページのサンモール側の歩道でございます。こちらは、現在の東側から来る道路と駅から出てくる方々との錯綜を考えますと、どうしてもこの駅から来る歩道には歩行者のたまり空間が欲しいということでございます。したがって、現在、東側からの車の流れはそれほど多くはないわけですが、この流れをやはり中野通りに流す必要があるということでございます。それを北側に振ったらどうだろうかということでご提案をさせていただいてきているところでございます。

今も申し上げましたように、東側からの車の流入は数からいきますと相当少ない状況でございまして、タクシー等については現在のような利用の仕方がこの整備によってできなくなるということがございますので、この広場に入ってくる車自体の量としては非常に少なくなるといったことから、この広場空間からサンモール側へ抜ける横断歩道は安全に横断ができると私どもは考えているものでございます。

ひぐち委員

今のサンモール側のところの横断歩道というお話をしました。ちょうど線路にずっと並行して何かグレーの道路を書いてある絵、ちょうど3ページの線路の北側のほうにグレーのラインで道路が記してありますけれども、これがもし本格化の道路となりますと、今の広場、横断歩道で、数の少ない車というふうには到底できないと思うんですが、その辺はいかがお考えでしょうか。

秋元副参事

まさしく現在の北口駅前広場は非常に狭いわけでございます。その中で歩行者優先ということで私ども考えているわけですが、最低の車は処理をしなければいけないということで、今回の提案になっているわけでございます。

3 ページの絵をごらんいただきますと、JRの線路の北側に沿って道路のグレーの線が入っております。それが駅前広場に出る前に、南北にやはり太い道路を書き入れてございます。実は交通動線としては、東側から入ってこられた車については駅前広場を抜けるのではなくて、逆にこの太い南北の道路を整備することによって、こちらのほうに抜けていただくことによって、現在の北口駅前広場のほうには車が入ってこない、そういったしつらえをしていきたいということで、そういったものを想定して描いた絵になってございます。これがランドデザインでお示しした絵でございます。

会長

それでは、赤星委員、どうぞ。

赤星委員

まず、1 点目が、8 ページ、9 ページには三丁目駅直近開発と並んで五丁目駅直近開発と記載されているんですが、次の 10 ページ、11 ページを見ますと、どの段階になっても、三丁目直近開発は整備計画策定から事業化と書いてあるんですが、五丁目に関しては一切記載がないのはなぜかということ。

それと、1 期、2 期、3 期を通じてですけれども、1 期の段階ではNTTの前のほうに車を流すという計画にはなっていないのでいいのかもしれないんですけれども、実際に地下駐車場をつくって、NTTのわきと前に道路を整備して通すということが 2 期、3 期でも一切記入されていないんですけれども、それについてどのように考えられているのか教えてください。

秋元副参事

11 ページの記載の中で、三丁目の開発については記載があるが、五丁目はどういうご指摘でございました。三丁目につきましては、計画等をつくりながら、一部地元に入ったりいたしまして、多少地元の意向把握が済んでいることがあって、こういった内容で記載をさせていただいているということでございます。実は五丁目のほうはまだそこまでの熟度もないということから、今回、この内容から消させていただいてございますが、冒頭にもお話し申し上げましたように、この事業計画につきましてはやはりその都度、事業の周辺のまちづくりの進捗に合わせて検討していくという位置づけをさせていただいてございまして、できるだけ早く五丁目側にもこういった色塗りができるように、私どもといたしましては努力をしていきたいと考えております。

それからもう一つは、けやき通り側の交通の考え方でございます。こちらのほうは、第

1期整備の段階では暫定駐輪場ということで、自転車に対する対応についてけやき通り側、それから計画道路の221号線というのが西側から線路に沿って入ってくるんですが、そういったような位置づけで、現在のところは第1期整備の段階では考えているところでございます。

それから、このけやき通り、221号線を活用して、実際にバス、駐車場利用、こういったものが開始されるのは実は第3期整備を想定してございまして、その段階ではこのけやき通りの広場内の車の配置、バスの入り方、車の駐車場の出入口をきちっと位置づけていくというふうに考えてございます。その段階では、しっかりとした絵をお示ししながらご説明できると思っております。

会長

よろしゅうございますか。

赤星委員

確認なんですが、補助221号線は第3期整備のときに一緒にやられる可能性があるかと解釈してよろしいですか。

秋元副参事

221号線ですが、これは囲町という既成市街地の南側を東西につないでいる道路で、それがちょうどNTTの南側で広場につながるという道路になってございます。当然、既成市街地の中ではまちづくりの中で整備が進められると考えてございまして、中野電ビル、NTTドコモの南側部分につきましては、第3期の段階で整備をしていくということで考えております。

会長

よろしゅうございましょうか。

かせ委員、どうぞ。

かせ委員

8ページのところに断面図があります。その一番上の歩行者空間ですが、この平面図のほうで見ますと、最上階の歩行者空間という記述がわかりにくいんですけども、これはどうなっているんですか。

秋元副参事

この歩行者空間でございまして、平面図のほうでは南北通路から北側に破線で現在のところを記してございます。これは、今回の基本計画の中ではきちっとした位置づけをしな

い、将来の構想としてこのデッキの上空で歩行者空間を整備するといった考え方で、こういう絵のしつらえとなっているということでございます。

かせ委員

今回の計画には入っていないと。将来計画で、そのときに考えていくということですね。わかりました。

それで、確認なんですけど、中野三丁目駅直近開発のことなんですけど、このところに「利便性を確保する交通処理機能」……。

会長

何ページですか。

かせ委員

9 ページです。「利便性を確保する交通処理機能(タクシー、一般車)」と書いてあります。これを見ますと、この三丁目、南北自由通路の前あたりにこういったタクシー乗り場、あるいは一般車のモータープールみたいなものをつくるということになると思うんですけども、これは現在、まちの方たちの意向とちょっと違うんじゃないかと。いわゆる歩行者優先のまちづくりといつでも言われているわけですけども、それとの関係はどうなっているのでしょうか。

秋元副参事

この9 ページの絵のご説明の中でもお話し申し上げましたが、こちらは歩行者主体の空間として確保していくんだということがまず第1前提になってくるかと思います。ただ、ここにつきましては南のほうから桃園通りという、商店街が形成された中で比較的広い道路があることから、この道路を利用してタクシーが来るのではないかと考えがございます。したがって、最低限の——これはタクシープールとか、一般車の方を呼び込むための駐車スペースではなくて、寄りつき程度のものを整備し、そこでお客様をおろして、あるいは駅利用者の方をおろして、そのまま通過をしていただく、そういった程度の交通処理機能を考えているものでございます。

かせ委員

説明を聞かないでこういう図面を見ても、やっぱりそういう機能がつくられるんじゃないかと疑心暗鬼になってしまいますよね。ですから、その辺のことは記述についてもちょっと注意をしていただきたいということと、住民の皆さんの意向は十分に聞きながら、この辺のことについては慎重にやっていただきたいと思います。

会長

五味委員、どうぞ。

五味委員

駐車場のことについてお伺いします。現況の建築基準法、市街地建築物法、あるいは都条例によりますと、一定規模以上のビルについては駐車場の附置義務があるということになっておりますけれども、現状、その義務を付されたビルは中野駅付近には余りないんですね。これを解消するために、実はこれの対応処置として借地駐車というのが許されていて、それはビルのある場所から 100 メートルあるいは 200 メートルということで、非常に不便を来しているわけですね。

ここにまた、北口の警大跡地に人間が何万人かふえると、駐車施設が足りなくなるのではないかと。現状でも実際に附置義務があつて、借地駐車はしておりますけれども、ビルから 200 メートルも歩いて車を利用するということは非常に難しいんですね。その辺の考え方を今の北口広場の下の駐車場に取り入れてあるのか。私の考え方だと、かなり駐車場が足りなくなつて、交通が非常に混雑すると。しかも、中野駅付近は車が入れない場所になるのではないかと。駐車場がないものですからね。その辺の基礎調査はなさつてこの規模の設定をされているのか、お伺いいたします。

会長

今の点は、附置義務も含めて全体的な説明をしてください。

秋元副参事

説明の中でも申し上げましたが、車の違法駐車、現在の駐車場の配置、こういったものの実態はすべて調査をしてございまして、この前提条件の中で、その結果、不足している状況にはないということでございます。これはあくまでも現状でございます。今後、大規模開発が行われていくわけでございますので、大規模開発につきましても、今、委員のおっしゃられたように、駐車場の附置義務が大規模施設には当然ついてくるということがございまして、そういったことで対応をする。これが 7 ページの②番でございますが、「自動車駐車場整備の考え方」の中の 2 つ目の丸でございます。ルール化を図ることによって、開発をした方はそれに応じた駐車場を確保していただく。区としては、やはり駐車場整備地区の指定を行うことによって、附置義務の制度をもう少し厳しくしていこうというような考え方をとっているわけでございます。

ただ、今、委員がおっしゃったように、開発規模の小さい建物については附置義務が発

生しない。そういったところについてはどうするかということで、そのすぐ上の丸でござ
いますが、公民の適切な役割分担。要するに、どうしても民間対応からこぼれてくる車
が出てくるだろうと。そういった民間で拾えない車を、だれが整備するのか。それがやはり
公の役割になってくるのではないかと。そこで、公民の適切な役割分担が必要になってくる
なということで、こういった内容を記載しているわけでございます。

さらにそういった中でも、利用する方々は駅のそばだけではないだろう。駅から離れた
ところにも欲しいでしょうということが3つ目の丸になってございまして、これは中野駅
周辺を利用される方々のニーズに応じた適切な位置に配置をしていく。その配置について
は公民の役割に応じてやっていくんだという考え方で、この駐車場整備の考え方をまとめ
ているわけでございます。

会長

ほかにいかがでしょうか。

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

お尋ねします。中野通りの交通量についてです。平成24年ですか、警察大学の跡地の
工事が終わって、中野駅の乗降客数が22万から40万人にふえることが予想されているよ
うなんですけれども、自動車の通行量の中野通りに対する負荷はおよそどのぐらいにされ
ているんですか。

秋元副参事

この中野駅周辺の開発によつての交通計画、これは現在、交通管理者の方々と調整をし
ているところでございます。駅に近いということから、歩行者の方の整理に重点を置かれ
ているわけでございますが、当然、車についても開発によつてふえる方々の車をどうい
う道路に通して、どういう形で回遊をしていくか、これはまさしく今検討してございま
す。その中では、中野通りについて今回の開発によつて極端に増加するという想定はござい
ませんで、十分対応のできる範囲と聞いてございます。

伊東委員

懸念いたしますのは、現状でも中野通りは五丁目地区の商店街の方々の荷さばきのため
の駐車スペースになっている現状で、2車線あるうちの1車線は確実にそれにつぶれてし
まっているのが現状なんです。駅周辺の利用者が22万から40万、約倍にふえるとい
うことは、そこでの消費も倍加されるんじゃないかということが懸念されますから、より一

層荷さばきのための駐車、停車量がふえてくるのではないのかなど。現状でも余りいい状態ではないのに、そういうことが懸念されるので、ぜひその辺は周到に計画を練っていただきたいと思います。

また、タクシーなんかもそうなんですけれども、現在の北口広場に仮設のタクシープールを用意されるようなんですけれども、このタクシーが入ってくるのはずっと東側から線路沿いに入ってこざるを得ないわけですか。

秋元副参事

タクシーにつきましては、現在の北口広場の中にできるだけ入れたくないと考えています。ただ、今、委員のご指摘のございましたように、東側から抜け道としてタクシーの利用者の方がいるということで、最低限の車の処理をしていかなければいけないだろうと考えております。現在の北口広場は、先ほども申し上げましたように非常に狭い広場で、その中で歩行者専用にしつつ、タクシーの交通についても考慮していかなければいけないということで、警視庁とも協議をしている段階でございます。警視庁さんも頭の痛い問題、我々も頭の痛い問題ということで、一番うまい解決策を見出していきたいなと思っているところでございます。

会長

それでは、久保委員。

次の案件もございますので、これを最後をお願いしたいと思います。

久保委員

12 ページの⑧のところなんですけれども、ここで歩行者通路が最後に整備をされるのだと思いますが、それまでの間は現在ある歩道を利用ということになるんでしょうか。それで、この歩道についてなんですけれども、5 ページのところに「擁壁の勾配緩和」というのがございまして、これはいつ行われるんでしょうか。この歩道の整備に合わせて勾配を緩和することなんですか。それとも、それは先のことなんですか。

秋元副参事

12 ページは、平成 23 年春に、まさしく警察大学校跡地の先行事業者の整備が終わる段階でございます。この段階で初めて現在の駅乗降者数が大きくふえてくるという状況になるわけでございます。その段階までにこの形として整備をしていくのがこの 12 ページの絵姿でございます。したがって、人がふえるときには⑥番の北口改札の改修が終わり、⑤の北口整備、歩行者空間の整備が終わり、それから東西連絡路の整備も終わって、そち

らにその流れが移り、⑧番の歩行者空間を利用して西側に人が流れていく、そういったようなことを想定しているわけでございます。

今、委員のおっしゃった5ページの「擁壁の勾配緩和」でございますが、こちらは最終的な絵姿の状態で構想化したものでございまして、このところは今まで区民の方々に切り立ったがけという印象を強く与えているというお話を伺ってございます。こういったことから、この中野通りの歩行者空間は委員の今おっしゃったように確保して、広げていきたいと思っておりますが、その改修と合わせて、ここはなだらかな傾斜地、切り立ったがけ地ではなくて、なだらかな整備を心がけていくということでの絵でございます。将来的にはこうしていきたいということで、今考えているところでございます。

久保委員

ということは、これは第1期整備のときにはそういうふうにならないということですね。最終段階でということですのでよろしいですね。

会長

それでは、この報告については終わらせていただきまして、次の報告事項に参りたいと思います。

西武新宿線沿線のまちづくりについて、萩原幹事からお願いいたします。

萩原副参事

それでは、西武新宿線沿線のまちづくりについてご報告をさせていただきます。

初めに、平成20年、中野区内の西武新宿線では、中井駅～野方駅間が連続立体交差事業の新規着工準備箇所として国に採択をされました。また、野方駅～井荻駅間につきましては、東京都の連続立体交差事業の事業候補区間に位置づけられました。

お手元の別紙2-1、「西武新宿線沿線まちづくり計画」の5ページをお開きいただきたいと思っております。こちらに着工準備箇所と事業候補区間が図で示されております。また、黄色い薄い線で西武新宿線沿線まちづくりの範囲を示しております。

またお手元の資料にお戻りください。中野区ではこの連続立体交差事業を契機に、沿線地域をより住みやすく、魅力あるまちにするために、都市基盤の整備など計画的なまちづくりを進めているところでございます。

それでは、1番目の西武鉄道新宿線(中井駅～野方駅間)連続立体交差化計画について、先日、住民説明会が開催されましたので、ご報告をさせていただきます。

日時につきましては、平成22年2月1日(月曜日)に上高田小学校、翌2日に沼袋小学校

で説明会が行われました。説明の概要については2点ございまして、1点目は連続立体交差化計画の都市計画素案、こちらは東京都が事業主体となっているものでございます。もう1点が関連計画といたしまして、西武新宿線沿線まちづくり計画ということで、こちらは中野区の事業でございます。こちらの説明を行いました。

お手元の別紙1-1及び1-2につきましては、当日、会場で配布された資料でございます。それでは、会場で配布された資料の1つ目、別紙1-1に従いまして、連続立体交差化計画の都市計画素案について簡単にご紹介をさせていただきます。

これを開いていただきますと、真ん中に平面図とその下に縦断図という形でこちらの位置が示されております。この西武新宿線の連続立体交差化計画は、中井駅付近から野方駅付近までの約2.4キロメートルについて鉄道を地下化したしまして、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものでございます。この計画によりまして、中野通りなどの7カ所の踏切が除却されまして、踏切での慢性的な交通渋滞の解消や道路と鉄道とそれぞれの安全性の向上が図られるものでございます。

こちらの縦断図のところ、中井駅のほうから妙正寺川を超えて中野区に入りまして、中井5号の踏切を超えたところから地下に潜ってまいります。新井薬師前、沼袋の駅を超えまして、現在の7つの踏切を超えて、沼袋三丁目の踏切を超えたところで地上に出始めて、野方駅の手前で現在の線路にすりつくという形になっております。

この平面図、縦断図の見方でございますけれども、凡例をごらんいただいたとおり、緑色につきましては鉄道の現況の線でございます、赤につきましては今回素案として提案されている線でございます。

新井薬師前駅でございまして、こちらは急カーブによるホームのすき間を小さくするために、カーブを緩やかにして安全性の向上を図ります。それによりまして、平面図のほうをごらんいただくとわかるんですけれども、少し北側のほうに赤い線が振られておりますけれども、都市計画区域をこういう形で追加するという説明がございました。それから、沼袋の駅につきましては、現在、相対式のホームとなっておりますけれども、これを島式のホームに転向するという説明もあわせてありました。

右側のところを折っていただくと、「工事着手までの手続き」というページがございます。工事着手までの流れでございますけれども、大きく2つの流れがございます。1つは都市計画の流れといたしまして、この赤い枠で囲ってある「都市計画素案説明会」と書いてあるところが先般2月1日、2日に行われた説明会でございます。この後、東京都のほうで

都市計画素案を作成した後、公告・縦覧という形で都庁や区役所で公開をするとともに、都市計画案の説明会が開催されます。この都市計画案について意見書を提出することができると同時に、東京都から区のほうに意見照会がされます。当審議会を経まして、回答を行ってまいるという形になります。その後、東京都の都市計画審議会を経て、都市計画決定がされるという流れになっております。

また、もう1点、環境影響評価の流れといたしまして、今回の鉄道連続立体交差化計画につきましては東京都環境影響評価条例の対象となるものでございまして、調査方法や予測方法、それから評価方法を取りまとめた調査計画書を作成し、提出いたします。その後、環境に対する影響を予測評価いたしまして、環境影響評価書案を作成します。こちらにつきましては、黄色いところになるんですけれども、都市計画案の説明会と同時に環境影響評価書案の説明会という形で、同時開催で行われます。その後、評価書案に係る見解書の作成等、お手元の資料にある手続きを踏みまして、環境影響評価書を作成、提出がされるという形になります。この環境影響評価書につきましては、都市計画審議会において審議の参考とされるという流れとなっております。この都市計画決定後でございますけれども、用地測量等の説明会を行った後、都市計画の事業認可という手続きを経まして、用地補償説明会や工事説明会が行われ、工事に着手するという説明がございました。

こちらのほうは簡単でございますけれども、連続立体交差化計画について東京都からの説明があった内容でございます。

それから、中野区の関連計画としての沿線まちづくりについての説明でございますけれども、こちらにつきましては、新井薬師前駅、沼袋駅のまちづくり方針と整備方針について説明を行いました。そのときの参考資料ということで、別紙1-2を配布されております。

これを開いていただいたところが新井薬師前駅のまちづくり方針及び沼袋駅周辺のまちづくり方針、その下のところに同じく基盤整備の方針ということで示しております。こちらについてはこの後報告をさせていただきます。

2番目のほうに移ります。西武新宿線沿線まちづくり計画についてご報告をいたします。

まず、概要でございます。この計画は平成21年11月に作成されました。

会長

どの資料を見たらいいですか。

萩原副参事

今、お手元のこちらのほうの資料です。

会長

1枚ペラの？

萩原副参事

はい。こちらの黒い太い字の2番目、西武新宿線沿線まちづくり計画についてご報告をいたします。

(1)の概要といたしまして、この計画は平成21年11月に策定されました。西武新宿線の連続立体交差事業を1つの契機としながら、その効果を最大限に活かしたまちづくりの方向性を示し、着実な都市基盤を推進するための基本的な考え方を示したものでございます。こちらにつきましては、お手元の別紙2-1及び2-2がその資料となっております。

この計画策定の流れでございますけれども、平成21年5月にまちづくり計画の素案を作成した後、意見交換会、パブリックコメント等の手続きを行いまして、この11月に西武新宿線沿線まちづくり計画として策定されたものでございます。

この計画の内容につきましては、お手元の別紙2-2、まちづくり計画の概要版に沿って簡単にご説明させていただきます。1ページ目をお開きください。

この沿線まちづくり計画の目的でございますけれども、中野区は西武新宿線沿線地域のまちづくりを積極的に進めることで、中野区基本構想や中野区都市計画マスタープランに示された中野区のまちの将来像の実現を目指していくものです。この計画は、その実現に向け、西武新宿線の連続立体交差事業を1つの契機としながら、その効果を最大限に活かしたまちづくりの方向性を示し、着実な都市基盤整備を推進するための基本的な考え方を示しているものでございます。

2ページをごらんください。この計画策定の背景といたしまして、平成16年6月、東京都は踏切対策基本方針を公表いたしました。この方針では、鉄道の立体交差化の可能性を検討すべき区域、検討対象区間と申しますけれども、20区間を抽出しております。この中で、西武新宿線中井駅～野方駅間付近及び野方駅～井荻駅付近が整備対象区間として抽出されました。

中野区では、鉄道連続立体交差化に向けたまちづくりの取り組みといたしまして、平成16年1月に地域住民による沼袋駅周辺まちづくり勉強会が発足されまして、その後、各駅を中心に各勉強会が立ち上がり、まちづくりへの機運の醸成、検討を進めてまいりました。

4ページをお開きください。沿線地域の望ましいまちの姿としてのまちづくり方針でございます。

大きく4点ございまして、駅周辺につきましては、各駅の個性を活かした駅周辺の形成を進め、駅を中心としたにぎわいの再生と生活利便の向上を図ります。交通の視点として、歩行者や自転車にやさしい交通環境をつくるため、骨格となる道路ネットワークを整えます。3番目、環境の視点といたしまして、沿線地域の豊かな自然を楽しみながら、東西の駅間を巡り、交流できる軸線を形成します。防災の視点といたしまして、必要な都市基盤を整え、地域全体の防災性向上を図っていきます。

次の5ページをお開きください。ここから各駅周辺のまちづくり方針をまとめております。

まず、新井薬師前駅周辺でございますけれども、まちづくりの将来像といたしまして、「歴史文化の薫りを求めて、誰もがゆっくり散策できるまち」という将来像を設定しております。主なまちづくり方針といたしまして、駅周辺の魅力化、駅前の交通利便性の向上ということで、駅アクセス道路や駅前広場を整備し、交通結節機能の向上を図るとしております。そのほか、商店街の活性化や災害に強い市街地への改善、歴史文化資源の保全と活用というまちづくり方針を示しております。

この下にございますのは、まちづくりの方針図となっております。凡例といたしまして、赤い線で囲われているところが駅周辺の魅力化、オレンジの点線で囲われているところが駅前広場の整備、下のほうに行きまして、紫色の矢印が整えるべき幹線道路で、こちらのほうでは補助220号線を示しております。そのほか、ピンク色の線が商店街の活性化等を示しております。

続きまして、沼袋駅周辺でございます。こちらの将来像につきましては、「妙正寺川と豊かな緑に恵まれ、憩える生活環境があるまち」ということです。主なまちづくり方針といたしましては、駅周辺の魅力化ということで、水や緑の自然資源を有する沼袋駅周辺の玄関口としてふさわしいものとする。また、駅の交通利便性の向上ということで、駅前広場、アクセス道路の整備、それから商店街の活性化、災害に強い市街地へ改善、そのほか、自然資源、歴史文化資源の活用と保全という方針を示しております。そちらについても下のほうに方針図を示しております。

続きまして、7ページ、8ページをごらんください。こちらが野方駅周辺地区でございます。将来像につきましては、「庶民的で情緒のある商店街を求めて、多くの人が集まるまち」という将来像を示しております。主なまちづくり方針といたしましては、駅周辺の魅力化ということで、駅前やその周辺は庶民的で活気ある商店街を有する野方駅周辺らしいシン

ボル性を持つものとするとしております。そのほか、駅前の交通利便性の向上、商店街の活性化、災害に強い市街地へ改善、身近な緑の保全・創出という方針を示しております。

それから、8 ページ、都立家政・鷺ノ宮駅周辺地区でございます。まず、都立家政の将来像といたしまして、「閑静で品の良い住環境と便利な商店街のある、落ち着いた暮らせるまち」としてしております。鷺ノ宮につきましては、「妙正寺川や緑に恵まれ、世代を超えた交流のあるまち」をコンセプトにしてしております。主なまちづくり方針といたしましては、都立家政につきましては、駅周辺の魅力化といたしまして、地区の玄関口にふさわしいものとしております。鷺ノ宮につきましては、駅利用者を惹きつける魅力的な景観形成の誘導を図るとしてしております。駅前の交通利便性の向上につきまして、都立家政では、当地区にふさわしい利便性を持つ駅前空間の創出を図る。また、鷺ノ宮につきましては、駅アクセス道路や駅前広場を整備し、交通結節機能の向上を図るとしてしております。

簡単ではございますけれども、以上です。

次に、9 ページをごらんください。駅前広場等の考え方でございます。まず、駅前広場の考え方でございますけれども、中野区内の西武新宿線の沿線につきましては、交通センサスをもとにした推計や平成16年に行われたアンケート調査から見ても、大規模な交通結節点としての役割ではなく、歩行者系交通を中心とした駅となっており、路線バス、タクシーについてはわずかな利用が認められる程度でございます。こうしたことから、沿線まちづくりにおける駅前広場に求める機能としては、歩行者系の日常の利用を機軸としながら、各駅の特徴を加味した考え方の整理を図っております。

主に、地区拠点型、生活拠点型、地域生活型と3つの類型になっておりまして、新井薬師前駅、野方駅、鷺ノ宮駅につきましては地区拠点型としております。沼袋駅につきましては生活拠点型、都立家政駅につきましては地域生活型としております。地区拠点型につきましては、交通結節機能に加えて、地域の交流の核となる機能を整備するとしております。生活拠点型につきましては、歩行者系の末端交通を基本とし、周辺の歩行者・自転車動線に配慮した駅前広場を整備するとしております。

次に、アクセス道路の考え方といたしまして、大きく4点を基本といたしました。1点目が、周辺の歩行者・自転車交通動線に十分配慮する。2点目に、路線バス運行を考慮し、これらの利便性の向上に資する。3点目が、ユニバーサルデザインの導入や無電柱化など安全性、利便性の向上を図る。4点目として、地域防災に寄与するとしております。

次の11ページをごらんください。今後に向けてということで、まちづくりについては着

工準備箇所と事業候補区間と大きく2つにスケジュールを分けております。先行する新井薬師、沼袋につきましては、まず、青く示しているものにつきましては連続立体交差事業の整備のイメージを示しております。この連続立体交差事業に合わせまして、中野区としても都市基盤整備を行っていくというスケジュールにしております。

大変雑駁ではございますけれども、沿線まちづくり計画の説明を終わりにさせていただきます。

続きまして、お手元のペーパーの裏面をごらんください。3番目の西武新宿線沿線まちづくりにおける基盤施設の整備方針についてご説明をいたします。

西武新宿線沿線まちづくり計画で示しました都市基盤についての考え方にに基づきまして、まちづくりの核となる基盤施設の整備について、「西武新宿線沿線まちづくりにおける基盤施設の整備方針」を平成22年1月に決めました。この方針では、基盤整備についての基本方針や進め方を示し、連続立体交差事業決定区間である新井薬師前駅周辺、沼袋駅周辺の整備方針を示しております。

それでは、別紙3をごらんください。「はじめに」のところにつきましては、これまでの説明の中にありましたので割愛させていただきます。2番目の「基盤整備の意義・目的」についてご説明いたします。

区内の西武新宿線の各駅周辺では、駅前広場や歩行者空間の不足などにより、交通の利便性や安全性の面で大きな課題を抱えております。また、狭隘な道路を初め木造住宅密集地内の防災性の低さなども課題の1つでございます。この沿線まちづくり計画では、駅アクセス道路や駅前広場などの基盤整備、これらの整備に合わせた防災性の向上などを挙げており、駅前広場や関連街路についての考え方をまとめております。

まちづくりの大きな契機となります連続立体交差事業に合わせまして、基盤施設を計画的に整備し、地域の交通環境の改善及び防災性を高めることは、この沿線まちづくりにおいて最優先の課題であると認識をしております。

新井薬師前駅、沼袋駅周辺につきましては、連続立体交差事業が具体化されることから、当該事業の計画に合わせまして、骨格となる都市基盤の整備方針を示すことにより、地域のまちづくりの一層の機運醸成や具体化への取り組みが進展いたしまして、沿線まちづくりの進展に大きく寄与するものと思っております。

次のページをお開きください。3番目、基盤施設の基本方針として7点ございます。1点目が、西武新宿線沿線まちづくり計画のまちづくり方針に基づき、地域経済や地域コミ

ユニティの活性化、まちの安全・安心の向上など、沿線のまちの課題解決に資する都市基盤の形成を図る。2 点目といたしまして、西武新宿線沿線まちづくり計画で示した駅前広場等の考え方にに基づき、鉄道の連続立体交差事業と整合した駅前広場を整備する。3 番目としまして、駅前広場や関連街路などは都市施設として都市計画決定を基本とし、整備を行っていく。4、都市計画道路補助 220 号線及び 227 号線は、鉄道の連続立体交差事業及び他のまちづくりと整合を図りながら事業化を進めていく。5、鉄道敷につきましては、交通ネットワークや地域の交流軸の形成など、その活用について関係機関と協議していく。6、事業実施に際しては、積極的な国費等の導入を図っていく。7 番目、整備の実施時期につきましては、連続立体交差事業の進捗との整合を図っていくということでございます。

次に、4 番目、基盤整備の進め方といたしまして、まず、連続立体交差事業が決定している中井駅～野方駅間に位置する新井薬師前駅と沼袋駅周辺の基盤施設整備を先行する。2、野方駅、都立家政駅、鷲ノ宮駅の各駅周辺につきましては、今後の連続立体交差事業の進捗に合わせて整備の具体化を図る。3、関連街路や駅前広場などの基盤施設の具体的な整備計画の策定や事業の推進に当たっては、十分な説明や意見交換、関係権利者を中心とするまちづくりの協議体の組織化など、地元の合意形成に努めるということでございます。

次に 3 ページをごらんください。5 番目といたしまして、連続立体交差化が決定している区間であります 2 駅の各駅の整備方針でございます。

まず、新井薬師前駅でございます。補助 220 号の整備による道路ネットワークの構築により、周辺交通環境の改善を図る。必要な交通結節機能と地域の交流拠点としての機能を持った駅前広場を整備する。哲学堂通りについては、歩行者空間に配慮した整備を検討していくとしております。

こちらの図が基盤施設整備方針検討図でございます。凡例といたしまして、赤い薄いところが駅前広場を示しております。赤い点々の線が都市計画道路未整備のところを示しております。緑色の実線につきましては、既存の主な歩行者動線を示しております。緑色の点線につきましては、主な歩行者動線として改善を検討するものを示しております。次に、紫色の実線につきましては、既存のバス動線を示しております。破線につきましては、拡充を検討するバス動線を示しております。

次に、4 ページをお開きください。こちらが沼袋駅でございます。バスルートの相互通行化及び歩行者空間の確保など、利便性、安全性の向上を図る。次に、必要な交通結節機能と地域コミュニティ、地域防災等に配慮した駅前広場を整備する。それから、基盤整備

に際しては、まちの再編・再生に配慮した方策をあわせて検討するということになっております。凡例につきましては先ほど説明したものと一緒でございますので、割愛をさせていただきます。

以上で、西武新宿線沿線のまちづくりについての報告を終わらせていただきます。

会長

ただいまの報告について、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

池田委員。

池田委員

連続立体交差事業は東京都が主体だということなので、どこまで教えていただけるかあれなんですけど、まず、沼袋駅の一部区域の変更の部分があるんですけど、この敷地は現在の西武さんが持っている敷地の中でおさまるんでしょうか。新井薬師前駅は買収するようなお話を伺っていますけれども、それが1点。

それから、これは沼袋駅と新井薬師前駅と両方なんですけれども、駅の地上部分の絵がないんですけど、地上部分は駅ビルみたいになるんじゃないかと思うんですけども、何階ぐらいで、どんな規模のものを現在検討されているのか、わかったら教えてください。もしわからなければ、それがいつ決まるのかというのが知りたいんです。

あともう一つ、それに関連して、沼袋駅とか新井薬師前駅のその部分の工事の方法ですね。一応この絵には一般部分はシールド工法でやって、取り付け部分は開削であるということなんですけど、駅の部分も開削でよろしいのかどうなのか。その場合、この辺は道路が非常に狭いところなので、工事車両の通路はどこを考えているのか教えてください。

会長

手短に。

萩原副参事

わかりました。初めに沼袋駅なんですけれども、こちらについては、2,500分の1のレベルの絵でございますけれども、当日、会場で示されておりましたけれども、一部、民間敷地が入るようになっておりました。

それから、駅ビル等につきましてはまた別の話ですので、この連続立体交差事業の中で駅ビル等については説明がなかったのでもわかりません。

それから、工事全体、トンネル部分はシールド工法工事なんですけれども、駅のところについては開削という説明が当時ありましたけれども、具体的な工事については別途説明会が

開催されるということでございます。

会長

ほかにいかがでしょうか。

それでは、安達委員。

安達委員

2点お願いします。別紙2-2の概要の10ページ、アクセス道路の考え方の下の4番に「地域防災に寄与する。」と書いてあります。それともう1点は、別紙3の4ページ、沼袋駅の2番目で「地域防災等に配慮した」と記載がございますけれども、具体的なお考えがございましたら教えてください。

萩原副参事

これにつきましては、アクセス道路ができますと、そのところのオープンスペースができますので、それぞれのものが地域防災に寄与することになります。

それから、駅前広場につきましては、防火水槽等の設置等も今後検討していくということでございます。

安達委員

沼袋のほうも同じ考え方ですか。

萩原副参事

そのとおりでございます。

会長

ほかの質問はいかがでしょうか。

吉本委員。

吉本委員

こちらの別紙1-2の沼袋駅周辺の基盤施設整備方針のところ、別紙3の4ページにもたしか書いてあるかと思うんですけども、バスルートは現在、多分南側に行く一方通行だけだと思います。車も全部そうだと思うんですけども、バスルートの相互通行化と書かれているんですけども、ということは、今かなり狭い道路をバスの相互通行ができるような形で拡幅していくと結構さらっと書いてあるんですけども、都市計画道路として決定して、平和の森まで抜いていくというお話なのかなと思っています。

あと、それに対してまちづくり方針で、ここで逆に、今度は道路に関して商店街の活性化と書いてあるんですけども、バスが2台すれ違えるような相互通行化した上で、さら

に今狭い道路に結構商店街が張りついているような状況で、それをまた活性化するというのは、何か言っていることがちょっと矛盾しているような気もしなくもないんです。この辺は逆に、ご説明があった中で、地元の意見としては例えばどのような意見があったのかということと、あと、区としては、地元の意向も当然あるんでしょうけれども、例えば都決をして、かなり広い道路に拡幅していくよというようなお考えなのか、その辺を聞かせていただければと思います。

萩原副参事

おっしゃるとおりですけれども、まず、沼袋の商店街通りは6メートル幅の一方通行の道路に12時間で約2,000台もの自動車交通があります。また、バス路線として利用されているんですけれども、これは歩行者、自転車を含めた南北の商店街通りが主要な交通動線ということになっております。道路としての空間がその中で不足をしております、これはだれもが安全・安心して通行できる状態ではないというのが今現在の状況です。

このために、連続立体交差事業によって踏切が除却されても、それだけでは地域の十分な交通環境の改善が図られないばかりでなく、逆にそれによって交通量がふえたりした場合にはかなり危険な状況になってくるのは想像できると思います。

この商店街通りを駅から主要動線として一定の拡幅を行って、安全な歩行者空間を確保して、良好な景観形成などを図ることによって、土地利用の増進や商業地としての発展、それから防災性の向上などが期待されまして、この沿線まちづくりの将来像の実現が図られると考えております。またこれにつきましては、あわせて地域の方針にもあるように、まちの再編・再生という方策も検討していくことが十分大切だと思っております。

会長

伊東委員。

伊東委員

都市計画道路についてお伺いします。これは別紙3の2ページ、(4)に「都市計画道路補助220号線及び補助227号線」とありますけれども、220号線は先ほどもお話ししましたように中野区の所管道路ですよね。それで、227号線は東京都の所管だと思えるんですけれども、この都市計画上の手続きの違いについてお伺いしたいのがまず1点。

それから、当然、都市計画道路を整備していく中で周辺のまちづくりも関連して行っていきたいという発想はあると思うんですけれども、その前の用途地域の変更等は、要するに地区計画と都市計画道路の整備とセットで考えていかなければならないものなのかどう

か、その点をお聞きしたいと思います。

萩原副参事

まず、都市計画道路でございますけれども、補助 220 号線と 227 号線につきましては区施行の路線になります。そういうことで、こちらの方針に示したように、連続立体交差事業に合わせまして、それぞれ整備を進めていくという方針にしております。

それから、この都市計画道路の整備に合わせて、地区計画等によって用途地域の見直しをするかどうかというお話でございますけれども、当然、まちづくりをしていく上ではそういうところも十分検討して、道路整備が地域のまちづくりに少しでも多く寄与できるようにしていきたいと考えております。

会長

ほかにいかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

登副参事

少し補足いたします。

都市計画道路ですけれども、補助 220 号線については現在も区の所管でございます、施行は区ということになります。もう一つ、補助 227 号線につきましては現状では都の所管道路ということになっておりまして、施行等につきましては今後都と区で協議ということになるかと思っております。以上、補足させていただきます。

会長

ほかにいかがでしょうか。

ほかにご発言の方がいらっしゃらなければ、池田さんを最後にしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

では、手短にお願いします。

池田委員

先ほどの件でもう一回確認したいんですけれども、東京都が事業主体としてやるのは多分その地下化の部分ではないかと思うんですが、駅ビルというのはやっぱり東京都の所管になってしまうのでしょうか。中野区がまちづくりの面で相当関与するんじゃないかと思うんですけれども、駅ビルはどちらが所管になるんですか。

萩原副参事

駅ビルというのが何を指しているのかわからないんですけれども、駅舎ということでよ

ろしいでしょうか。

池田委員

駅舎じゃなくて、多分駅の上に建物が建つと思うんです。駅舎だけでは多分ないと思うんですけれども。

川崎まちづくり推進室長

今のご質問ですけれども、鉄道の地下化によって新たに生じた敷地をどう使うかということになりますので、一義的には鉄道事業者がその敷地をどのように活用するかという話になるかと思えます。そのときにどのような開発をするかということに関しては、当然、地元区としてもこのまちづくり方針に沿った形で協力をいただくよう働きかけていくということでございます。

会長

ありがとうございました。

それでは、これで本件の2番目の報告事項を終わりにさせていただきます。

何か事務局のほうからほかに連絡はございますか。

登副参事

それでは、次回の審議会でございますが、生産緑地地区の変更等の諮問を予定しております。開催日につきましては、4月26日(月曜日)午後2時半、区役所4階の区議会第一委員会室を予定しております。開催通知につきましては別途お送りさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

会長

武田委員、手短にお願いします。

武田委員

中野区の基本計画で、先ほど駅前の駐輪場とか自動車の駐車場は地下化を検討されていない状況だと思うので、これだけの倍ぐらいの、40万人というような出入りということでございますから、これは地下をひとつ考えられたらどうでしょうかという提案方々ですけれども、以上です。

会長

ありがとうございました。

それでは、これもちまして、第5回中野区都市計画審議会を閉会いたします。