

平成22年度（2010年度）第3回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成22年（2010年）9月7日

中 野 区 都 市 整 備 部

日時

平成 22 年 9 月 7 日(火曜日)午後 2 時 00 分

場所

中野区役所 4 階区議会第 1 委員会室

次第

1. 報告事項

(1) 中野駅地区基盤整備に係る都市計画変更について

2. その他

出席委員

矢島委員、戸矢崎委員、宮村委員、田代委員、吉田委員、堀委員、福島委員、五味委員、赤星委員、池田委員、武田委員、老沼委員、島津委員、かせ委員、久保委員、伊東委員、ひぐち委員

事務局

相澤都市整備部副参事(都市整備部経営担当)

幹事

竹内政策室長、服部都市整備部長、相澤都市整備部副参事(都市計画担当・住宅担当)、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)、石井都市整備部副参事(中野駅地区基盤整備担当)、豊川都市整備部副参事(建築担当)、遠藤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)、田中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(西武新宿線沿線まちづくり担当)、高橋区民生活部副参事(産業振興担当)

相澤副参事

皆さん、こんにちは。都市整備部副参事の相澤です。

審議会の開会に先立ちまして、初めに事務局からお伝えする事項がございます。

まず、前回審議会の席上で、「(仮称)中野区地区まちづくり条例の考え方」について、本日の報告予定と申し上げたところでございますが、準備の関係上、次回の審議会での報告となりました。予定議案が変更になりましたことについては、ご了承いただきたいと思っております。

2点目でございます。平成18年度に警察大学校等跡地の都市計画についてご審議いただいたところですが、開発準備が進んでおります。本日は、委員の皆様方に現地をごらんいただきたく機会を設けさせていただきました。審議会終了後、おおむね3時ごろから見学会を予定しておりますので、特にご予約がなければ、ぜひご参加いただきたくお願い申し上げます。

それでは、会長、定足数に達しておりますので、平成22年度第3回中野区都市計画審議会の開会をお願いいたします。

会長

それでは、ただいまから平成22年度第3回中野区都市計画審議会を開会いたします。

本日の会議は、お手元の次第のとおり、報告事項1件、また、ただいまご案内のように、審議会終了後の見学会が予定されております。

議事に入ります前に、委員の異動がございましたので、事務局からご紹介をお願いいたします。

相澤副参事

平成22年8月23日付警視庁人事異動に伴いまして、中野警察署長がかわられましたので、ご報告申し上げます。本日、所用がございまして欠席されておりますが、前任の近藤守澄委員から眞崎修委員に変更となっております。お手元に「委員名簿」をお配りしてございます。行政機関の区分の欄のところをごらんいただきたく思います。ご確認をお願いいたします。

会長

それでは、早速ですが、次第に従いまして報告を受けたいと思います。

「中野駅地区基盤整備に係る都市計画変更」について、秋元幹事から説明をお願いします。

秋元副参事

ただいまご紹介をいただきました秋元でございます。本日、お手元に、「中野駅地区基盤整備に係る都市計画変更(素案及び原案)について」をご配付させていただいてございます。これにつきましては、前回、7月30日開催の当審議会におきまして報告をさせていただきました都市計画変更の方針、考え方でございますけれども、それに基づきまして、東京都決定に係るものにつま

しては「都市計画変更(素案)」といたしまして、それから、中野区決定に係る都市計画につきましては「都市計画変更(原案)」といたしましてまとめさせていただきましたので、その内容についてご報告を申し上げます。

この変更でございますが、お手元にご配付してございますけれども、表紙の3番でございますように、「区民説明会の実施について」ということで、この内容につきましては引き続き区民説明等を行ってきたいということで、その資料を兼ね合わせたものとして本日ご配付をさせていただいております。

ご参考までに、区民説明会の実施につきましては、今月の22日、午後7時から当区役所で行う予定になってございます。お手元の資料はそういったことでまとめさせていただいておりますので、ご了承をいただきたいと思っております。

別添資料になります。「中野駅地区基盤整備に係る都市計画変更について」でございます。今申し上げましたように、区民説明会資料といたしまして、区民の方を対象として作成したものでございますので、若干過去にさかのぼって、都市計画変更に至る経過等までまとめてございますので、少し前半につきましては資料の説明を省略しながらご説明させていただきたいと思っております。

まず、表紙をおめくりいただきまして、1ページ目になります。こちらは、今回の都市計画を変更するところの位置図でございます。中野駅を中心といたします赤い縦長の円で囲んだ部分、ここが今回の都市計画の変更、あるいは都市計画に関連する内容等を変更するエリアになってございます。

2ページのほうは今までのまとめということで、3ページをお開きいただきたいと思っております。こちらにも既に中野駅地区の整備構想の段階でご説明を申し上げております現状と問題点を写真入りで掲載させていただきました。

まず、3ページ目が歩行者の方の問題でございまして、歩行者空間が不足をしているのですとか、改札コンコースと駅前広場の段差が存在するとか、そういったもろもろの問題を抱えているというご紹介でございます。

それから、4ページでございますが、こちらは自転車交通にかかわる問題でございます。けやき通りを横断する自転車と歩行者の交錯、あるいは自転車駐車が将来も不足が想定される、それから路上駐輪の存在、こういった問題が多々あるということでございます。

5ページでございますが、バス、タクシー等にかかわる問題点でございます。バス乗降場につきましては分散されております。それから、客待ちのタクシーが相当滞留している。こういった

種々の問題を抱えているという状況がございます。

それから、6 ページのほうは一般車の車の問題点でございます、これは中野通りから駅前広場に入出入りする自動車交通によって中野通りの円滑な交通が阻害されている、あるいは駅前広場での荷捌き車両の存在、こういったものがやはり駅前広場を利用する一般車の問題として取り上げられているわけでございます。

7 ページでございます。7 ページからは今まで申し上げました問題点の中から課題を抽出いたしまして、そこから整備内容を導き出した一覧になってございます。7 ページが駅前広場にかかわる問題でございます。ここでの一番大きな問題は、一番上でございますように、歩行者空間の不足ということがございまして、これにつきましては現在の北口駅前広場の歩行者系広場化、あるいは広場における歩行者空間と車両空間の分離、こういったものが大きな整備内容として掲げられているわけでございます。

それから、2 つ目の段でございますが、中野通りの横断歩道の混雑につきましては、歩行者横断の円滑化を図るために東西連絡路を新設していくというようなことで整備内容をまとめているわけでございます。

8 ページにつきましては、駅施設、道路、自動車及び自転車駐車場にかかわる、今まで申し上げた問題点についてそれぞれ整備内容をまとめさせていただいたものでございます。

9 ページをお開きいただきますと、その問題点を抽出した後、どういう形で整備を進めていくかということでございまして、中野駅地区整備基本計画をこの3月にまとめさせていただいたわけでございます。まず、駅地区の基盤整備の基本的な考え方をまとめさせていただき、整備の前提となる広場の利用につきましては、現在、利用者約22万人の方が将来は40万人へ増加する。広場利用の増加ということでご紹介申し上げ、それをどういう形で整備していくかということで、整備の基本方針を6点にまとめさせていただいたわけでございます。

10 ページのほうでは、それぞれの整備に当たっての各駅前広場整備の考え方をお示ししてございます。左上の北西側、新北口駅前広場は都市型複合交通ターミナルとして整備をしていく。それから、右上の北東側は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。それから、中野三丁目側につきましては、将来、歩行者主体の広場空間を確保していく。南口の駅前広場——南東側になるわけでございますが、こちらの広場については南口の交通ターミナルの強化ということでございまして、こういったそれぞれの役割を持った中で各駅前広場を整備していきますということを過去に報告させていただきました。

さらに、これに基づきまして、11 ページでは北側の広場整備における動線の設定、あるいは整

備の内容といったものを基本計画の中でまとめさせていただいてございます。新北口駅前広場のバスバース、タクシー、一般車、自転車駐車場、自動車駐車場、こういった施設整備規模をまとめて報告をさせていただいたところでございます。

12 ページでは、地形的に中野駅地区には地盤の高低差があることから、階層別の整備の考え方という形でお示しをさせていただいたところです。12 ページは1階ということで、中野通りレベルになるわけでございまして、左側の新北口駅前広場のほうではこの中野通りレベルに自転車駐車場と自動車駐車場を整備していくことになるわけでございます。さらに、現北口駅前広場のほうは中野通りレベルで再整備の姿があらわれてくることになるわけでございます。

13 ページをお開きいただきたいと思います。13 ページは2階レベル、これは現在、新北口広場に駐輪場が整備されているわけでございますが、中野通りから4~5メートル上がった部分を2階レベルということで、こちらのほうにあらわしております。こちらの新北口駅前広場といたしましては、各バス空間ですとか、タクシー空間、一般車両空間といったものを歩道レベルに整備していくということで、新しい交通結節機能の広場として整備していくことを考えております。それから、そのすぐ右側に東西連絡路、これは、現在の中野通りを1階レベルにある現北口駅前広場から新北口駅前広場の2階レベルに上がってくる東西連絡路ということで整備しているものでございます。

14 ページでございますが、こちらは3階レベル、橋上レベルになってございます。3階レベルになりますと、現在の中野通りから見ますと、約14~15メートルほど上がったところになるわけでございますが、このレベルでは新しい中野の西側の駅舎と、駅舎から改札を出て、そこから南北通路が延びていくということになります。

さらには、新北口駅前広場では、この南北通路から破線の将来歩行者動線ということで整備をすることになってございます。こちらの中野通りからさらに右手の東側になるわけでございますが、同様に将来歩行者動線ということで、3階レベルにこういった南北通路も東側では将来考えていかなければいけないということで示したものでございます。

次のページでございます。今までのこの整備を実際に行ってまいりますと、10年以上のスパンで期間がかかるということから、それぞれの整備期間を第1期から第3期に分けて整備を進めていくという考え方をまとめさせていただきました。

まず、第1期整備といたしましては平成24年春完了予定でございまして、これは警察大学校跡地の先行事業者3事業者の事業完了に伴って整備しなければいけないという状況がございまして、これを第1期整備という形で進めていくということでお示しをさせていただいてございます。

16 ページは第2期整備ということで、第2期は平成27年ごろ完了予定でございまして、こちらは新たにできる橋上駅舎、それから続く南北通路、こういったものの整備が終わる段階を平成27年ごろということで、これを第2期整備と位置づけてございます。

第3期整備は、そういった駅舎、南北通路の整備が終わり、いよいよ新北口駅前広場の整備を進め、それが終わるとということで、それを平成30年以降と示してございます。おおむねそのころには終わるとということで、それを第3期整備と位置づけてございます。

ここまでが中野駅地区整備基本計画のほうでまとめて、既にご報告をさせていただいた内容でございます。

17 ページから都市計画変更についてということになります。

(1)では、都市計画決定事項と時期ということでございます。今回の都市計画変更でどういったものを行っていくのかということが上の赤い枠になってございます。今回決定事項といたしましては、新北口駅前広場、現北口駅前広場、それをつなぐ東西連絡路、自動車駐車場、駐車場整備地区の指定、これが今回、都市計画を変更する内容でございます。これ以降、今後の決定予定といたしましては、新北口駅前広場のかさ上げデッキ、自転車駐車場、こういったものが今後の決定予定として入ってくるわけです。

さらにその下にアスタリスクで記してございますが、これは駐車場整備地区の考え方を簡単に述べております。中野駅周辺の商業地域内に定めるというような内容です。それから、もう一つのアスタリスクでございますが、こちらのほうは補助223号線、通称けやき通りと言っております。このけやき通りの車線数も、今回、都市計画を決定する考えでございます。内容といたしましては、2車線で決定をしていくということで考えているものでございます。さらには、今回は触れておりませんが、今後の考え方といたしましては、駅南側の都市計画につきましては、今後の南側のまちづくりに合わせて都市計画の変更について検討を行っていくということでまとめさせていただいてございます。

18 ページでございます。都市計画変更の内容でございます。左側が現在、右側が変更後ということでお示しをしております。まず、現在の都市計画の内容でございます。中央やや右になりますが、南北に青い破線が中野通り、補助26号線を示してございます。この補助26号線から右手、東側になるわけですが、黄色い枠で現北口駅前広場とくくってございます。こちらが現在、「駅広場2」という名称で、面積が約2,600平方メートルで都市計画決定をされております。

それから、この中野通りを挟んだ左側、西側になるわけですが、こちらの濃い青の一

点鎖線で囲った部分が「補 26 附広場」、中野通り附属広場といたしまして、全体では 1 万 5,600 平方メートルで都市計画決定をさせていただきます。少し細かくなりますが、その内訳といたしまして、薄い水色の線、「補 26 附広場(約 3,600 m²/地下部)」という内容と、もう一つは、紫色の「補 26 附広場(地上部)」、そうした 2 つの広場に分かれて、「補 26 附広場」が都市計画決定をされています。それから、赤い破線が「囲町駐車場(約 1.2ha/地下)」で、既決定の都市計画が定まっているということでございます。

右手が変更後ということになるわけでございますが、今申し上げた補助 26 号線、中野通りの右側、現北口駅前広場でございますが、こちらは交通広場、中野駅北口ということございまして、この変更に合わせて面積も約 2,400 平方メートルということで、200 平方メートルほど小さくなってございます。これにつきましては、現在の J R 北口の改札を駅前広場側に向けることによりまして、その改札が一部既決定の都市計画部分に出ることから、今回、その部分については都市計画広場から面積を外すということで、この黄色い枠取りの中で一部欠けた部分が生じているわけでございます。現在、こういった内容で東京都、J R と協議が進められているということでございます。おおむねこういった形で合意が形成されると考えてございます。

それから、その中野通りを挟んだ左側でございます。赤い実線の新北口駅前広場と書かれた部分、こちらのほうは現在、補助 26 号線に附属する広場であったわけでございますが、下のほうに赤で書いてございますように、補助 223 号線、通称けやき通りに附属する広場で、面積は変わらないわけでございますが、1 万 5,600 平方メートルという形で新たに変更するものでございます。

それから、3 つ目の都市計画の変更といたしましては、中野駅北口駐車場が赤い破線で書いてあるわけでございますが、この部分を新たに 0.6 ヘクタールで決定をしていくということで考えてございます。それから、この新北口駅前広場と現北口駅前広場を中野通り上空で結ぶ中野歩専道 1、延長約 50 メートル、幅員約 13 メートル、こういった 2 つの広場をつなぐ歩行者専用道路を今回都市計画で新たに決定していくということを考えてございます。

19 ページは、今申し上げた内容を一覧表にしてお示したものでございます。現北口駅前広場につきましては、駅付近広場第 2 号、面積約 2,600 平方メートル、これが交通広場、中野駅北口広場という名称になりまして、面積は約 2,400 平方メートルという形に変更をする。こちらの決定は、東京都が現計画を廃止いたしまして、区が新規に都市計画を決定していくという性格の広場でございます。

それから、2 段目が東西連絡路でございます。こちらのほうは現在何も決まっていないわけでございますが、新規に歩行者専用道第 1 号ということで、規模につきましても先ほど申し上げま

した延長約 50 メートル、幅員約 13 メートルということで、これは区が新たに決定をしてまいります。

次に、新北口駅前広場でございます。これは現在、補助第 26 号線附属広場ということで 1 万 5,600 平方メートル、地下式約 3,600 平方メートル、こういう既決定の都市計画を廃止いたしまして、新たに決定をする内容でございます。補助第 223 号線附属広場、面積につきましては 1 万 5,600 平方メートル、こちらは都が現計画を廃止いたしまして、新たに都が新規決定をしていくこととなります。

それから、新北口駅前広場内の都市計画駐車場でございます。これも、現在の名称は囲町、面積が約 1.2 ヘクタールとなっているわけでございますが、こちらについては駐車場中野駅北口、面積約 0.6 ヘクタール、これは区が名称及び面積を変更していくこととなります。それから、一番下の欄になりますが、駐車場整備地区は、新たに駐車場整備地区中野駅周辺ということで、面積が約 28 ヘクタール、これは区が新規に決定をしていくということでございます。

駐車場整備地区の説明が下のほうに示してございます。自動車交通が著しく輻輳し、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するために駐車場整備が必要と定められる地区としてこのエリアを定めるものでございます。このほかに、補助第 223 号線、けやき通りでございますが、この車線数を新たに 2 車線で決定する。これは東京都が決定をしてまいります。この 2 車線で 223 号線の都市計画が決定されることによりまして、今後、区決定の都市計画道路ということになってまいります。ただ、今回は東京都の都市計画道路ということで、東京都が車線数の変更を行うものでございます。

20 ページに移ります。20 ページでは、今まで申し上げました内容でございますけれども、これを改めて計画変更の廃止線、あるいは計画変更の新線ということでお示しをするものでございます。「廃止」は東京都が廃止するものでございますが、現在の新北口駅前広場部分の補助 26 号線に附属する広場は廃止、駅広場についても廃止するということとなります。それから、右側に行きまして、新たにこの赤い部分が変更新線ということとなります。こちらが補助 223 号線附属広場として新たに決定をしていくこととなります。

これは東京都の決定ということで図を分けてございますが、その下に区決定の部分ということで、現在の中野駅北口広場を新たに区が決定をしていく。それから、中野通りの上空を渡り、中野歩専道 1 号でございますが、こちらを新たに決定していくことになるものでございます。

それから、21 ページでございます。こちらは駐車場部分、中野駅北口駐車場ということでございます。黄色い部分が変更廃止線になるわけございまして、左のほうに赤い部分がござい

が、こちらが計画変更の新線で、今回決定をしていくことになります。

22 ページでございますが、これは駐車場整備地区の決定でございます。これは先ほど来申し上げておりますが、おおむね商業地域のエリアを中心として指定することを考えてございます。この駐車場整備地区等に係ります区の方につきましては、後ほど別の資料によりましてご説明をさせていただきたいと思っております。

続きまして、23 ページでございます。こちらは整備イメージということで、この都市計画によってどういった広場が生まれてくるのかというようなところをイメージ図としてお示ししてございます。

23 ページが現北口駅前広場でございます。右上に配置図が載っておりますが、現北口広場の南東側から北西側を見た現北口駅前広場の全体整備イメージということでお示ししてございます。ちょうど真ん中あたりに階段がございまして、この階段、エスカレーターを上がり、歩行者専用道路第1号のデッキに至るものでございます。現北口駅前広場につきましては、できるだけ歩行者を主体とした広場として整備するイメージをここであらわしております。

24 ページでございます。こちらは新北口駅前広場でございます。このイメージ図は2階部分の交通結節広場、いわゆるバス、タクシー、一般車の交通結節広場となる部分につきまして、上の配置図にございますように、北西側から南東側を臨んだ将来整備イメージとなっております。ちょうどこの広場の中央にタクシープール等がございまして、その周囲をぐるりとバスが囲んでいるようなイメージになってございます。さらにその外側は歩行者空間ということでお示ししているものでございます。ただ、これはあくまでも空間イメージということで、このように整備をするということではございませんので、くれぐれもご了承くださいと思います。

25 ページをお開きいただきたいと思っております。25 ページは、この都市計画を変更していくスケジュールでございます。左側が東京都決定に係るもの、右側が中野区決定に係るものということでお示しをしております。この都市計画素案等の説明会につきましては、先ほども申し上げましたように、9月22日に行うということで、本日、こういった形でお示しをさせていただいております。

次に、東京都決定に係るものでございますが、東京都決定案件に係る中野区案の申し出ということで、東京都決定のものにつきましては中野区が案を申し出ということで、東京都決定のほうには中野区側の申し出がございまして、これを受けて東京都も案を作成いたしまして、東京都案が作成された段階で、区への意見照会が来ることとなります。この間、中野区決定のものについては中野区の決定案を作成していくこととなります。

こういった東京都、中野区の決定案が作成された段階で、都市計画案の説明会を実施させていただきます。これがことしの11月中旬ごろで、こんなようなスケジュールになってくるのかなということでお示しをしております。説明会を開催後、都市計画案の公告・縦覧、これは来年早々になってくるかということでお示しをしております。公告・縦覧が終わった後、意見書を区民の方々からちょうだいいたしまして、そういったものをもって、東京都決定分については東京都の都市計画審議会、中野区決定分につきましては中野区の都市計画審議会に諮問させていただいて、答申を得たいと考えております。これがおおむね来年の3月と考えてございます。そういった都市計画審議会の審議を経て、都市計画決定をし、さらには事業認可、工事着手、こういったようなスケジュールを考えているということでお示しをさせていただきました。

これが別添資料のご説明でございます。

次に、前回、駐車場の考え方についていろいろご質問がございました。私のほうの回答も若干誤解をされるようなご回答をしたようなこともございまして、本日はお手元に都市計画審議会参考資料といたしまして、A3のものをご配付してございます。そちらのほうの内容を少し補足説明ということでさせていただこうと思っております。

こちらは、駐車場整備地区を定めていくに当たりましての中野区の考え方ということで本日お示しをしております。現在、この考え方に基づきまして東京都と調整を進めているという状況にあるものでございます。

まず、1といたしまして、「中野駅周辺の自動車駐車場を取り巻く動向」ということでお示しをさせていただきました。中野駅周辺は数多くの方々でにぎわう商業の中心でございますとともに、区役所・サンプラザに代表されますように、行政・文化の中心でもございまして、中野区の拠点形成しております。さらに、現在進んでおります中野駅周辺まちづくりによりまして、自動車交通の駐車需要の増加がさらに見込まれております。

しかしながら、その一方で、この中野駅付近におきましては、核となる自動車動線は幅員20メートルの中野通り程度しかないわけでありまして、自動車走行のための基盤が脆弱になってございますので、来訪者の多くの方が徒歩あるいは自転車、公共交通機関を利用している現状がございます。これらの公共交通動線が集中いたします中野駅直近におきましては、新たな自動車利用を積極的に誘発する駐車場を設置すべき環境ではないという状況にあると思っております。

さらには、都市計画駐車場「囲町」が決定されましたのが昭和37年でございます。その当時、当該地区を含むその周辺のエリアは商業地域ではございませんで、駐車場法に基づく駐車場附置義務の対象地区ではなかったということがございます。その後、昭和44年に当該地区を含むその

周辺が商業地域に指定されたわけでございまして、その段階で駐車場の附置義務対象地区になったわけでございます。それ以降、現在に至るまで、民間開発等による駐車場整備がなされているわけでございまして、そういった状況からすると、囲町地区での都市計画決定時と今日とでは駐車場環境が大幅に変化をしております。そのため、現在の中野駅周辺のまちづくりに対応した駐車場整備計画を新たに策定させていただいて、現在の制度に対応した駐車場整備の都市計画を改めて決定する必要があるというふうに考えております。

2番、「駐車場整備計画の策定について」でございますが、こういった動向を踏まえまして、交通量及び駐車需要の増加が見込まれる地区を対象として、駐車場整備地区の決定及び駐車場整備計画を策定することで、区の施策として適切に駐車場の整備を誘導していかなければなりません。

そこで、駐車場整備地区を定めていくわけでございますが、(1)「駐車場整備地区の範囲」でございます。これは先ほど来申し上げておりますが、中野駅周辺の、特ににぎわいの核を形成するおおむね商業地域のエリアを対象として指定するというございます。下のほうに図がかいてございますが、ごらんいただきたいと思ひます。この図は用途地域図を利用してかいたものでございまして、その中に青の破線を入れた部分でございます。この破線のエリアを駐車場整備地区の対象として考えてございまして、この対象地区外となる警察大学校跡地があるわけでございますが、こちらはこのブルーの破線の地区からは外れております。今回の検討では、この地区外となる警察大学校跡地につきましては、地区内にあるものとして同様のレベルで別途附置義務による駐車場の整備——これを約400台とカウントしてございますが、駐車場整備を誘導していきたいと思ひております。

右のページでございます。(2)でございますが、こちらのほうに現在区として考えている「駐車場整備計画(案)の骨子」をお示しさせていただきました。この中野駅地区駐車場整備計画につきましては、駅周辺と駅直近部分とでやはりその考え方を分ける必要があると考えてございます。

そこで、骨子1は、駅周辺エリアの開発により増加する駐車需要に対しましては、原則として開発地内で民間等開発者が必要な駐車場の整備を行っていただくというございます。区役所・サンブラザ地区、あるいは中野二丁目地区再開発を初めといたします大規模商業・業務施設につきましては、駐車場法に基づく附置義務駐車場等により確保していただくという考え方でございます。もう一つは、こういった将来の開発に合わせまして、地区内の商業事業者の方々と連携をして、荷捌き駐車場等の確保を図っていくというございます。

それから、骨子2でございます。こちらは駅直近部分についてございますが、駅直近につきましては適切な民間との役割分担のもとで、必要な駐車場の整備を行っていくというござ

います。そこで、まず、新北口駅前広場の地下は、公共として整備すべき必要最低限の台数を確保していきたいと考えてございます。民間開発に当たりましては、やはり適正な規模の駐車場を確保していただくということでございます。

骨子3につきましては、中野駅周辺で駐車場が整備されるわけでございますけれども、これについては駐車場案内等、ソフト面の整備によりまして、利用しやすい駐車環境を公共が主体となって整備していきたいと考えているものでございます。

3番でございます。「中野駅周辺の開発によって生じる駐車場ボリューム想定」でございます。これは、中野駅周辺で開発がこれから行われていくわけでございますが、こういった開発による駐車場の整備台数については約800台を想定してございます。

4番でございます。「行政として整備すべき駐車場について」でございます。これは先ほども申し上げた骨子で記しましたとおり、行政として整備すべき駐車場は、新北口駅前広場地下の駐車場でございます。この駐車場につきましては、現在ございます既存の中野区自動車駐車場が受け持っている駐車需要と、駅至近という立地性から求められる役割といたしまして、将来の高齢化等の進展を踏まえた移動制約者の需要に対応する最低限の駐車場、これを合わせて約70台整備するという考え方でございます。

裏面をごらんいただきたいと思います。今申し上げました駐車場の規模算定でございます。これを前回は横型の一表でお示しさせていただきましたが、非常にわかりづらいということで、今回、もう少し形を変えてお示ししてございます。それとあわせまして、今回は将来の開発需要を含めて、絵の中にあらわさせていただいたものでございます。

まず、一番左側でございます。これは将来駐車需要台数でございます。このブルーの部分は、将来の大規模開発によります駐車場需要台数で、これが約800台必要であると考えてございます。それから、下の部分でございますが、これは前回もお話を申し上げました平成21年度調査により把握をした数字といたしまして、駅周辺及び駅直近への需要、これは実態調査によって明らかになった数字が約340台、これを合わせて1,140台が将来の駐車需要台数として求められてくると想定をしております。

次に、②番でございます。それでは、将来、駐車場の供給台数としてどの程度のものが用意できるかをあらわしたものでございます。将来の大規模開発等によりまして供給できる駐車場台数としては、附置義務等によります800台、これは左側の需要台数と同じものが供給されるということでございます。それから、現在の駐車場のうち将来まで確保されているのは、途中で駐車場の土地利用転換が行われることが明らかな部分については、当然その部分は供給から外すべきで

あるということでカウントいたしました数字が約 210 台でございます。駐車場の将来の供給台数といたしましては、この 210 台と上の 800 台を足した 1,010 台が将来の駐車場の供給台数として想定されるということでございます。

そうしますと、将来不足台数が 130 台となってくるわけでございます。これの内訳でございますけれども、前回もお示ししたとおり、北側で 120 台、南側で 10 台の不足、合わせて 130 台の不足が生じることがわかっております。それでは、この不足する 120 台をどういうふうに今後整備をしていくかということになるわけでございます。

そこで、③番でございます。先ほど申し上げましたように、中野区自動車駐車場は現在運営しているわけでございますが、その運営の中で現況ピーク需要が約 60 台ということが把握されております。これにつきましては、将来も区が整備をするべきであると考えてございます。それからもう一つ、上の④でございます。これも駅利用移動制約者対応駐車場台数ということで、お体の弱い方等を含めて、移動制約者の方には駅に近い新北口駅前広場のほうで整備すべきということで、この整備台数の 10 台を合わせた 70 台を駅直近で対応していく。つまり、これが新北口駅前広場の地下で整備をすべき台数であり、かつそれを実現していくために都市計画で定めていく必要がある台数でございます。

先ほど申し上げましたように、北側で 120 台の不足が生じて、現在の中野区自動車駐車場のピーク時の 60 台を確保したとしても、なお 60 台不足することになります。こちらについては民間開発等に対応していただくわけでございますが、それについてはきっちりと駐車場整備計画でこれを位置づけていくということで、区としての駐車場整備の考え方としていくということでございます。

もう一つ、前回の委員会の中でいろいろ質問をいただいたわけでございますが、その中の一つに、駅乗降客の増加に当然自然増の考え方が伴うはずだが、それをどう考えているのかというようなご質問があったと思います。こちらは、この参考資料の右側のページでございます。参考 1 の「中野駅地区駐車場需要の考え方について」の 2 つ目の黒ポチでございます。

こちらの内容をご紹介申し上げますと、今後、駅周辺のまちづくりが進むことによりまして、中野駅の乗降客数は増加することが想定されるわけでございますが、当地区におきましては、鉄道、バスなどの公共交通機関が充実しているわけございまして、この結果、このことによる駅周辺への自動車利用率は 2%程度という低い状況でございます。この状況に加えまして、区の都市計画マスタープランの中では「公共交通重視及び歩行者自転車利用環境向上」を目指すこととしてございまして、区といたしましては、新たな自動車利用者を積極的に誘発する環境ではない

ことから、駅乗降客数が増加することによる駐車需要の増加は見込んでいないということでございます。

それともう1点、前回、資料をお示しした中でなかなか理解が得られないといったことがございまして、私どもの資料のお示しの仕方については深く反省をしているところでございます。前回の表は上のほうになってございまして、「現況駐車需要台数」から表をつくっているわけですが、今回、この修正によりまして、「現況駐車需要台数(不特定需要)」というところから始めてございます。前回のほうは、「現況駐車需要台数」と、右のほうへ行って「不特定多数の駐車場需要」の数値がよくわからないということがありましたので、この「現況駐車需要台数」は、どちらかという、今回の検討の中ではそれほど重要な意味を持たないわけでございますので、逆に現況駐車需要台数の不特定需要を最初の数字として持ってくるべきであるということで、項目の書き方を変えてございます。

「現況駐車需要台数(不特定需要)」が340台でございます。これに対して、「現況収容台数」が510台、「土地利用転換による収容台数の減少台数」は、上の前回資料でいきますと、「移転等による収容台数の減少台数」という文言にしておりますが、これにつきましても、駐車場であったものが土地利用転換によって収容台数が減少する見込み数が約300台と文言を整理させていただいてございます。こういったことから、将来収容台数といたしましては210台、将来需給バランスが130ということで、先ほど5番でお示しした将来不足台数とこの数字が合ってくるということでございまして、これの処理の仕方について先ほどご説明を申し上げさせていただいたということでございます。

私のほうからは以上でございます。

会長

ご説明ありがとうございました。

最初のほうの資料と後ろのほうの資料と少し性格が異なりますが、どういたしましょうか。特にどちらか定めずに、どちらからでもご質問をいただくことにしたいと思いますが、いかがでしょうか。もし差し支えなければそのようなことで、どなたからでもご質問をお願いいたします。

久保委員、どうぞ。

久保委員

すみません。3時までというようなことでしたので、最後の時間ですが……。

会長

これはちょっと、事務局はそういうご希望だったようですが、説明のほうは 50 分かかってしまいましたので、もう 3 時という枠はなしということで考えたいと思います。

久保委員

わかりました。それでは、なるべく短めにさせていただきます。

駐車場台数のことで前回議論がございましたけれども、130 台の不足分については、70 台が今回の中に入っているけれども、民間開発等で対応することで駐車場整備計画に位置づけをする。また、それをきちっと公表していただけるというふうに理解をいたしました。

伺いたいのは、21 ページにございますけれども、計画変更廃止線、黄色い部分がございます。こちらが今後自転車駐車場になってくる部分かなと思いますけれども、ここが 17 ページのほうには今後決定予定として、新北口駅前広場(かさ上げデッキ)と自転車駐車場というふうに示されてございます。

一つは、このスケジュールをお伺いしたいことと、また、12 ページのほうに地下自転車駐車場であろうと思われる位置が示されてございます。ですので、これを考えますと、今後、この地下自転車駐車場というのは、この 12 ページのような形で都市計画決定をお考えなのか、そこをまず確認をさせていただきます。

会長

自転車駐車場に関する質問です。

秋元副参事

まだ詳しくは検討していないわけですが、今おおむね委員がおっしゃったような内容で、駐輪場についてはやはり都市計画決定していくことが必要なのかなと思っています。スケジュール的にもまだ定かに決まっていますが、当然、整備に当たっては、都市施設として整備をするほうが整備等の補助といった観点からも好ましいということもございます。したがって、整備する前には、この自転車駐輪場については都市計画で定めていくことが区としてもよろしいのではないかとということで、今回お示しをさせていただいております。

会長

どうぞ、続けて久保委員。

久保委員

わかりました。12 ページから 14 ページまでで階層別整備の考え方が示されてございますけれども、この階層別スケジュールというのがおわかりでしたら教えてください。

秋元副参事

まず、12 ページでございます。こちらは中野通り 1 階レベルになってございます。こちらは、現北口駅前広場のほうの再整備がおおむねこういった内容で進められる。もう一つは駅舎、現在の北口の改札を改修して、駅前広場側に出られるような改修をしていくということがこの絵であらわれてくる部分になります。それが第 1 期でございます。

それからもう一つ、13 ページは 2 階レベルということになるわけでございます、現北口から新北口に渡っていく東西連絡路、この部分が第 1 期の整備で考えられる部分でございます。

それから、14 ページは第 2 期ということになりますね。それから、13 ページの新北口駅前広場が第 3 期、そんなようなスケジュールになってくるのかなと思っております。

久保委員

私が伺いたかったのは、階層別のスケジュールなんです。当然、地下と地上部分、新北口駅前広場、先ほど第 3 期とおっしゃっていたのでしょうか。これを同時期に行うということは考えにくいのではないかと感じておりました、このように階層別整備の考え方が示されたので、順番にいきますと、この現北口駅前広場は置いておきまして、こちらの新北口駅前広場の地下をまず行う。その後、新北口駅前広場を整備された後に、橋上レベルでのデッキ等をつくっていくといったことになるのかなと思うんですけども、そうではないのでしょうか。

会長

今のご質問は整備の順番ですか、都市計画の順番ですか、その辺がちよっと……。整備の順番ということですか。

久保委員

はい。

会長

整備の順番ということだそうです。

秋元副参事

この階層別というのは、将来、完成形の状態で階層別の整備でお示しをしておりますので、1 期から 3 期まで含んだ内容になっているということでございます。この新北口駅前広場でございますけれども、この 3 層構造にする整備については、今考えておりますのは、駅舎、それから南北通路、これをつくるためには相当の工事ヤードが必要になってくると考えてございます。そうしますと、この南北通路、駅舎が第 2 期とお示しをございまして、こちらが平成 27 年ごろ完了予定ということで今回お示しをしております。

そうしますと、新北口駅前広場を作業ヤードとして使っていくわけでございますが、この南北

通路と駅舎の工事の完了によって、ようやくこのヤードが不要になってまいります。その段階から本格的な新北口駅前広場の整備が始まることになってございまして、平成 27 年以降、新北口駅前広場がこの 12 ページの地下駐車場から始まって、13 ページの交通結節広場、それから上空の歩行者デッキ、そういったような形で順次整備がされてくると思っております。

会長

どうぞ、久保委員。

久保委員

順次、そういったスケジュールで整備がされていくのだと思います。前回も地下駐車場への動線のことをお伺いしたんですけれども、今回もこちらの 11 ページと 12 ページのほうに、自動車、タクシー、一般車動線と、また、11 ページのほうにも、これは駐車場ではなくて広場に入ってくる車の流れだと思っておりますけれども、これが示されております。駐車場につきましては一方通行ですけれども、駅前広場につきましては両方通行となっているのかなと思うんですけれども、その辺はいかがですか。

会長

今おっしゃっていただいたのは、13 ページの絵をごらんになっているわけですね。

久保委員

11、12 ページでございます。

会長

11、12 の絵で、矢印が書いてあるところについてのご質問ですね。緑色の矢印と青い矢印。

秋元副参事

現北と新北、両方……。

久保委員

新北です。

秋元副参事

新北ですね。新北口のほうは、ブルーの矢印がバス動線、グリーンがタクシー、一般車となっております。したがって、この新北口の JR 側のほうに、通常バスとタクシーはここから出入りをするというようなイメージでございます。今、多分、委員のご質問は地下へ入る駐車場という意味だと思うんですが、これはまだ決定ではございまして、現在想定をしているところをお示いたしますと、この新北口の一般車動線の矢印が JR のところまで奥までいきますけれども、その中間で下へ入るような、駐車場に入るような入り口をつくるという……。

会長

ちょっと待ってください。12 ページの絵で説明するとわかりやすいので、12 ページで説明してください。

秋元副参事

そうですね。12 ページのほうが地下駐車場が絵になってございますので、上の道路から入ってきて、このあたりで地下自動車駐車場に入っていくルートができる。そこからさらに左のほうに矢印が延びてございますが、こちらのほうが出口になるのかなということで、こういった形でのお示しになっているということになります。

会長

地下駐車場については、インとアウトは別ルートだということですね。

秋元副参事

そういうことで考えてございます。

久保委員

いずれもいたしましても、この自動車動線につきましては、地下の駐車場と駅前広場についてはここがすごくポイントになってくるのだと思います。非常にここに交通量が重なってしまうとか、ここだけで受けるようなことになるのかなと思うんです。その辺については若干心配ではないのかと思っております。

それから、補助 221 号がこちらのほうにございますけれども、こちらはまだ整備されてはおりませんね。この補助 221 号との関係はどのようになるのでしょうか。

会長

秋元幹事。

秋元副参事

補助 221 号は既成市街地の中の道路でございまして、こちらが広がる見込みは現在持っておりません。将来、囲町地区でのまちづくりによって道路を広げるという考え方は持っているところでございますが、スケジュールといったものは現在のところはまだ立っていないということでございます。現在の交通計画の中では、将来予測の中で処理をするわけにはいきませんので、仮に 221 号線が広がらない場合でも交通計画が成り立つということで、警視庁等とは協議を進めているところです。

会長

それでは、もう一つ。

久保委員

今、221号が仮に広がらなくても、交通計画に支障はないということでございましたけれども、いずれにいたしましても、非常に車の流れが重点的に来てしまうということで、これから交通量も計算されると思いますけれども、一定の時期にまいりましたらこの交通量もきちっと数字をお示しになっていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

会長

それは答えなくて結構です。

その次、ほかのご質問。先ほどひぐち委員から手が挙がっていましたが、どうぞ。

ひぐち委員

23ページにパースがありますけれども、これに階段がついていて、これはエレベーターがある絵かな、バリアフリーのことが考えられているのかなと思うんですが、ほかにこのエスカレーター、エレベーターなどのバリアフリーを考えている箇所はあるんでしょうか。

それからもう一つ、先ほど久保委員も質問していましたが、地下駐車場に入る入り口、そしてタクシー乗り場の入り口と重複しているところがありましたね。これは掘り下げてということで私も確認させていただきました。それで、大学がこちらのほうに誘致されてくるということで、歩行者が大学の誘致した場所のほうに大分流れる予測がされるんですが、その辺の歩行動線はどのように考えているのかなと思います。

もう一つ、工事を行っている際に、駐輪場がありますよね。これは今、満タンになって利用されているんですけども、工事中のときにはその駐輪場の場所はどこか先があるんでしょうか、お答えしていただきたいと思います。

会長

3点あったかと思いますが、1点ずつどうぞ。

秋元副参事

まず、バリアフリーでございます。この中野駅地区はかなり地盤に高低差があるということで、今回の整備のほうも階層別にお示しをしたわけでございますけれども、これについては当然、縦方向の移動を円滑にできるように、エレベーター、エスカレーター、そういったものをフルスペックで用意すべきであろうと考えてございます。たまたまこの23ページには中野通りを横断するデッキの姿はあるわけでございますけれども、今この絵の中には、イメージとしてエスカレーターがこの階段の左側にあったり、そのすぐ左脇に縦方向に薄いネズミ色の部分があるのは、多分これがエレベーターシャフトだろうと思うわけでございまして、そういったフル装備。それから、

地下駐車場ができるわけですが、その地下駐車場から地上部に上がる部分、さらには 3 階部分の南北通路、こういったところはそれぞれ垂直方向の円滑な移動を十分考慮して整備を進めていくというふうに考えてございます。

それから、歩行者の西側への移動ですが、本日は都市計画の絵しかお示ししてございませんが、本日の資料の 15 ページをお開きいただきたいと思います。今、委員のおっしゃった警察大学校跡地の第 1 期整備が完了する時点と申しますと、まだ新北口駅前広場は整備をされておられないわけですが、先ほど申し上げた第 1 期整備の中で、現在の J R 北口改札の変更によって今の段差を解消したり、そこから今度中野通りを横断する東西連絡路が整備され、そこからさらに西側へ行くオレンジ色の動線、こういったような歩行者空間をこの段階でしっかりと整備をしていくということで考えてございます。

それから、この仮設自転車駐車場、先ほども申し上げましたが、この新北口駅前広場の東側ですね。現在、駐輪場になっている部分は、近い将来、作業ヤードになってまいりますので、現在の駐輪場については、逐次、仮設自転車駐車場と書いてございますような形で西側の空間のほうに移転をして、何とか現在の自転車駐車場の台数ぐらいを確保しながらこの整備を進めていくという考えをとってございます。

会長

よろしゅうございませうか。ほかのご質問はいかがでしょうか。

それでは、福島委員。

福島委員

きょうの審議のところでもいただきました将来整備イメージ図というのがありますね。今おっしゃった 24 ページ。この 2 ページのところには今の北口のイメージが載っていますが、南口二丁目、三丁目については今回の議論とは違うと思いますけれども、その辺のイメージの策定は進んでいるのかどうか。

そして、お尋ねしたいのは、この中の 15 ページから 16 ページに整備の全体像が書かれておりますけれども、この中に 2 期と 3 期に南口については整備計画策定と書かれております。これは今後この審議会で議論がされていくのか、そして、用途地域等が話し合われるのかどうかをお尋ねしたいと思います。

会長

ご質問内容はよろしいですか。秋元幹事。

秋元副参事

南口のほうでございますが、区報等でも一時期、簡単な絵姿をお示ししたことがございます。同じような検討はさせていただいてございますが、まだこういった形でお示しをする段階まで至っていないということをご了解をいただきたいと思います。今、福島委員がおっしゃったように、南口につきましても今後特に二丁目地区での再開発等が計画されているわけでございます、そちらの南口駅前広場との連携もでございます。そういった段階でまた絵としてはお示しできるでしょうし、都市計画を変更する必要があるとすれば、その段階でもまた皆様方にご議論をさせていただくような展開が来るのではないかと考えております。

会長

よろしゅうございますか。

それでは、伊東委員、どうぞ。

伊東委員

今回の都市計画変更に伴って新たに引かれた線の拘束力について確認しておきたいんです。具体的に申し上げますと、新北口駅前広場の地下に設けられる駐車場のこの位置で、面積は約 0.6 ヘクタールと書かれているんですけども、この形状は大体このまま進むのかということなんです。要するに、今回の線引きによって大体これが決まってしまうのかどうかということが気になるんですね。

といいますのは、先ほども補助 222、221 のほうに出入口が集中してしまうのではないのか。また、この 0.6 ヘクタールぐらいの地下駐車場にアクセスするために行ってみたけれども、満車状態というようなことが将来的に予測された場合にどうなのかなと。ざっくりばらんに申しますと、例えばこれから、仮にこの区役所の跡地が開発された場合に、その地下にも当然駐車場ができるのではないのか。そういったときに、地下でこの駐車場同士がつながることによって、出入口が複数の地下駐車場が生まれるのではないのかなということも考えられるわけで、今どういう理由でこういう形に決めてあるのかが見えてこないですし、これに拘束されてしまうものなのか、その辺が心配でしたのでお聞きしておきます。

会長

具体的には 18 ページの絵によって、この位置に北口駐車場はこれで決まってしまうのかどうかという拘束性についてのご質問にお答え願います。

秋元副参事

この都市計画駐車場としては、おおむねこの広さで決定をしてしまいます。都市計画決定をいたしますと、その先に待っているのは事業認可をとってということになるわけでございますが、

ただ、今私どもも非常に懸念しておりますのは、区役所・サンプルザの整備がどういう形で行われるかを考えなければいけないと思っております。

現在はやはりこの形で決めていくということになりますが、仮にその入り口、あるいは駐輪場ですね。駐輪場もこのような内容で将来考えているところがございますが、サンプルザ・区役所の整備のあり方によっては、その駐輪場の位置が多少変わってくる、あるいは地下で連絡をするといったような発想は当然あってしかるべきであろうと思います。ただ、今回は駐車場としてこの位置に決定をするというふうに思っております。ただ、将来の計画といったものとは、やはり整合させていくようなことは起こり得るかもしれませんが、現在のところはこういった内容で決定をしていくということで考えております。

会長

ほかにいかがでしょうか。池田委員、どうぞ。

池田委員

駐車場の件なんですけれども、この駐車場の考え方、資料の裏面のほうの参考 1 のところに、「中野区都市計画マスタープランにおいて『公共交通重視及び歩行者自転車利用環境向上』を目指し」ということで、この参考資料のところにはかなりはっきり書いてあっていいんですけども、要するに中野駅への交通ですとか、中野駅周辺交通については余り車を主体に考えないで自転車、歩行者を中心に、中野駅地区はこれで考えるんだよということがここに書かれていると思うんですけども、この辺が途中で見えたり消えたりするのが非常に紛らわしいといいますかね。

特にその表面の 1 番のところですね。「中野駅周辺の自動車駐車場を取り巻く動向」というところにはそんなことは全然書いていないわけですよ。だから、やはり都市計画マスタープランで決めたのならば、ここにちゃんとそういうことをうたって、心棒をちゃんと通して、駐車場の話になってきてしまうと、あそこの駐車場がこれだけ必要、ここの駐車場がこれだけ必要という感じの書き方をしている、何か足りないところは民間が勝手につくればいいんだという書き方になってしまうような感じがあるんですよ。やはり都市計画マスタープランでこれだけ言っているのであれば、公共が整備する駐車場もなるべく最小限に抑えて、環境に優しいですとか、地球環境に優しいとか、そういう交通機関にするんだということであれば、やはり民間のところもそういう趣旨があるんだよということで、もちろん車がないとだめなところもあるんでしょうけれども、そういう形の区のほうの指導があっただけじゃなくないかと思うんですけども、いかがでしょうか。

会長

この点は、今後、駐車場整備計画を立案する際の貴重なご意見として承っておいてください。参考1のところにはっきり書いてあることが表のほうの骨子のところに余りあらわれていないというご指摘は全くそのとおりだったと思います。

ほかのご意見はいかがでしょうか。赤星委員、どうぞ。

赤星委員

先ほどの福島委員の質問にちょっと関連するんですけども、三丁目直近開発はまだいろいろと調整中なのだと思いますが、基本的にこの中野駅のメインの動線に将来なるであろう南北通路は、南におりることを前提に動線を考えて回遊ということを盛んにおっしゃっているというふうに今までずっと聞いているんです。であれば、この三丁目直近開発というのは、今現状、先送りにするべき問題ではないのではないかと思っているのが1点。

同時に、先ほどの駐車場整備地区の決定内容ということで線引きされているんですけども、この三丁目直近地区の部分がほとんど入っていないということになっていますので、この整合性もとれていないのではないかなと思いますけれども、その辺のお考えをお聞かせください。

秋元副参事

この三丁目地区のまちづくりにつきましては、これから整備を予定しております南北通路のおり口として必要不可欠と思ってございますので、三丁目の広場の創出に向けてのまちづくりは取り組んでいかなければいけないと思っております。今回は、駐車場整備地区としてのエリアがその中というようご指摘があったわけですが、広場そのものが想定される場所については商業地内ということで、この駐車場整備地区内に位置するわけですが、ただ、実際にまちづくりに取り組んでまいりますと、この赤い部分だけではなくて、西側、いわゆる左側の第一種中高層住居専用地域内においても当然整備が行われてしかなるべきであろうと思ってございます。

ただ、現在の段階では、まちづくりの熟度としてはそこまで見込む時期に来ていないという状況がございまして、現在の商業地域の中で駐車場整備地区の指定をさせていただき、こういうエリアどりになっているということでご理解いただければありがたいと思います。

会長

ちょっとわかりにくかったけれども、南北通路のおりる場所は、現在の駐車場整備地区の商業地域の中に入っているわけですね、おりる場所そのものは。どっちですか。

秋元副参事

おりるところは、現在の商業地域内に入っているということです。

会長

そういう理解でお願いいたします。

ほかにかがでしょうか。かせ委員、どうぞ。

かせ委員

今後のことについては先ほどの議論の中で、将来の計画の進行によっては変化があるんだと言われておりました。前回も言いましたけれども、この場所にいろんなものが集約することでさまざまな問題が出てきているということで、これは今後、さまざまな分野で困難が出てくるのではないかなと思っています。

それで、1点として、先ほど自動車の入出路について言われましたけれども、自転車の入出路についても、これはちょうど歩道上にあるということで、さらに交通の困難が想定されますし、それから、ちょこっと見た感じで、自動車駐車場と自転車駐車場が同じ面にありますよね。こういうことで問題がないのかどうなのか。例えば自動車駐車場では排ガスが出てきますよね。排ガスが蔓延する中で自転車駐車場があっていいのかどうなのか。あるいはそれに対する対策はどうか。あるいはそういう例があるのかということについてちょっとお聞きします。

会長

12ページの絵をごらんいただいて、同じ平面の中に自動車駐車場と自転車駐車場があるが、排ガスとの関係はどうだというお尋ねだと思います。お答え願います。

秋元副参事

12ページの絵でご説明申し上げますと、自動車駐車場と自転車駐車場、2つのエリアに分かれております。この境には当然、耐火構造物の壁で区切りませんと、同一の利用ができないと考えてございまして、耐火構造の壁でしっかりと区切って、自動車駐車場のほうには排ガス対策をきちっとやっていかなければいけないという性格のものでございます。そういった環境衛生といった面からは、今申し上げた内容で区切ってまいります。

それからあと、動線の問題でございまして、このグリーンの矢印が自動車関係になってございまして、オレンジ色の矢印が自転車動線ということで、入り口あたりをあらわしているものでございます。自転車につきましては、道路を横断しないで地下の駐輪場に行けるような出入り口を考えていくということで、この4カ所を考えてございます。当然、自動車とは全く錯綜しないような出入り口を考えているということで、危険はないと思っております。

会長

かせ委員、どうぞ。

かせ委員

入路について、この絵ですと、例えばサンプラのバス停のあたりから地下に潜っていくということと、それから、けやき通りの区役所のわきのあたりから入っていく、それともう一方は線路ぎわのほうの現在のNTT、あのあたりから入っていくということだと思えるんですけども、この歩道の現在の状況はバス停のあたりでも相当の人だまりができていますよね。やはり混乱が予想されると思うんですよ。これはどうクリアするんですかね。

それと、先ほどの説明で、自動車駐車場と自転車駐車場は防火壁で囲いをするとと言われておりました。当然、換気についても別系統でしょうし、防火設備ということの関係では自動車駐車場と自転車駐車場それぞれ決まりがあるのだらうと思えますけれども、この辺はどうなんですか。

会長

歩道の件と防火設備その他について。

秋元副参事

まず、この自転車駐車場ができるのは第3期になるわけですね。そうしますと、当然、第3期では新北口駅前広場の2階レベル、要するに交通結節広場、そういったものもできておまして、バスがここに集約されるということになります。そうしますと……

会長

何ページを見ればいいですか。

秋元副参事

12ページでございますね。集約されますと、今、委員がご指摘いただいたサンプラザの東側からの入路、ここにはバスがあるとおっしゃっていますが、この段階ではこのバスは新北口駅前広場のほうに集約されておまして、バス停はないという状況になりますので、この混雑はない。そういったことから、こちらのほうの出入り口を考えているものでございます。

それから、当然、自動車駐車場については防火設備、それから換気等、かなり法律的に厳しい規制がかかっているわけございまして、先ほど申し上げましたように、この駐車場につきましてはきちっと耐火建築物、いわゆる鉄筋コンクリートの壁で仕切ることによって、できるだけ駐車場スペースを少なくして、効率のいい換気、衛生設備、消火設備、こういったものを考えていく必要があるだらうと思っております。以上です。

会長

ほかにご質問いかがでしょうか。吉田委員、どうぞ。

吉田委員

南北の流動についてお尋ねしたいと思います。東西の連絡、中野通りをまたいだ連絡通路をつくるということなのですが、南側から北側、あるいは北側から南へ行くときに、歩行者の場合ですと現状どおりだと思うんですけども、自転車あるいは車いすのようなものと、この歩道橋のところにエレベーターなり何かがつきまして、ユニバーサルデザイン的なものにしていただけると、これが大きな動線になるのではないかなと思っております。その辺の改修というか、イメージ図を見ますと、ただ駅のほうから行くだけに階段がなっていますが、これも少し中野通り側のほうに曲げるようなことをして、東西ではなくて南北も、新北口改札ができるまでこれがかかりの動線になるのではないかなと思われるので、この辺はどうお考えでしょうか。

会長

今ごらんになっているのは何ページの絵ですか。

吉田委員

まず、最後のイメージ図と……

会長

23 ページ。

吉田委員

はい。それと、17 ページの矢印ですね。

会長

では、両方見比べながら。

秋元副参事

23 ページのイメージ図のほうでございますが、こちらはちょうどその中央に中野通りを渡るデッキが記されてございます。左側のほうにうっすらと屋根がかかった部分を書き込んであると思いますが、こちらのほうはエスカレーターという意味合いでイメージされております。それから、そのすぐわきに縦方向に薄いネズミ色の建物らしきものが出ています。こちらは、こういった透明性のあるエレベーターということで、こういうイメージ図になってございまして、現在の北口の改札からフラットでこの駅前広場に出てきた車いすの方はこの縦方向に移動するエレベーターに移っていただく。おみ足の弱い方は、このエスカレーターを利用して上に上がっていただくということで、体の弱い方には十分配慮して整備をしていくということで考えております。

会長

では、よろしゅうございましょうか。

ほかにいかがでしょうか。宮村委員、どうぞ。

宮村委員

今のに重なるかもしれませんが、東西連絡路の都市計画変更の内容ですけれども、資料19ページに幅員13メートルと書いてあります。これは、恐らくエスカレーターと階段部分とが両方重なったり、あるいはエレベーターをつけるということですから、その辺の内訳みたいなものがわかれば教えていただければと思います。

それと、平面的には20ページの下の方の中野通り横断部分より駅北口の既存の北口広場側の幅が広がっていますから、この辺がそれをあらわしているのかもしれませんが、これがほぼ都市計画決定の計画図に当たるものですか。それが一つです。

それから、まず、一番頭一枚ペラのところに「今後のスケジュール」というのが入っています。きょうこの審議会で説明があったんですけれども、今後、この審議会としては3月まで直接かかわるものはないのでしょうか。どこで、どういう段階でかかわるのかというのをちょっと説明をいただければと思うんです。

それから、同じ紙の「今後のスケジュール」の①の平成22年10月上旬のところの東京都決定の部分について、「区から東京都へ都市計画案の申し出」と書いてありますが、これは「素案」じゃないかと思うんです。「素」が抜けていないかどうか、その確認です。

それから、ちょっとまた話が飛びますけれども、駐車場についてのA3のペーパーのところ、細かい議論はきょうはしませんけれども、表紙のほうの4番のところに、「既存の中野区自動車駐車場」という言葉、前回も出ていましたけれども、この「中野区自動車駐車場」というのは具体的にどこの場所のことを言っているのか、私が余りよくわかっていないんですが、皆さん、共通認識を持っていないと、話が混乱するような気がするので、それをちょっと説明していただきたいと思います。

それから、同じ紙の裏面の一番最後の表ですけれども、修正のところ、現況駐車需要台数が不特定需要として340台、②の現況収容台数が510台ということは、この差の約170台分ぐらいはあいているか、あるいは車庫的な利用がされているか、そういう理解になるのかなと思うんですが、その辺の確認をしたいと思います。

それから、ちょっと細かい話で恐縮ですが、最後にもとの別添資料に戻っていただいて、21ページの北口駐車場の都市計画の区域図があります。これと、17、18ページの図での北口駐車場の絵がかなり形が違いますよね。NTTのビルとの関係からいうと、17とか18の絵はもっと幅が広くないといけないと思いますので、これは直せるものは直しておけばいいと思うんですけれども。以上です。

会長

いろいろ6つぐらいあったので、ちょっと分割したほうがよさそうですので、どうしましょ
うかね。どこからいきますか。

秋元副参事

まず、規模ですね。中野歩専道1号の規模でございます。この幅員約13メートルというところ
でございますが、これについてはエスカレーターを含んでおります。この規模の中にはエスカレ
ーターを含んでおります。ただ、エレベーターはこの都市計画決定の内容の中には含まれていな
いということでございます。

それから2つ目が……。

会長

20ページの下の図とどういう関係かというご質問だったんですが、もう一度質問内容をはっき
りしてください。

宮村委員

東西連絡路の都市計画決定の計画図は、この20ページの下の図の「決定(区)」というふう
に書いてあって、ちょっと字が、「駅広場2」というのが棒線で消しているの両方はわかりにく
いんですけども、この「中歩1」のイメージ、これが計画図になるということでもいいん
でしょうか。

秋元副参事

はい。形としてはこういったことになってまいります、実際の都市計画図になってきますと、
もう少し精度の高いものになってくると思います。ただ、今回、模式的なものでお示し
させていただいておりますので、申しわけございません。

会長

その「中歩1」というのが精度が高くなると、エレベーターの位置も明示されるわけ
ですか。

秋元副参事

エレベーターは都市計画の内容から外れますが、エスカレーターは入ってまいります。

会長

外れるんですか。これは私からの質問だけれども、なぜ外れるんですか。入れればい
いじゃないですか。単にそれは都市計画図に区域を表示すれば足りるはずで
す。標準的な幅員からはもちろん外れるんですが、都市計画図の区域にはエレベ
ーターを入れておかないといけないと思
いますよ。

秋元副参事

現在のところはエスカレーターとそのデッキということで考えているわけですが、まだ素案ということでお示しをしております。ご意見として賜り、東京都と十分調整をさせていただきたいと思っております。

会長

ご意見として賜るのではなくて、入れるようにしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

秋元副参事

十分東京都と調整をさせていただきます。

会長

それから、今までは2点目ですね。3点目は何でしたっけ。

秋元副参事

あとは一番最後の表で、「東京都案の区への意見照会」ということで、一応この案の考え方でございますが、これは今東京都と打ち合わせをしている段階では、東京都のほうで案を決めます。したがって、中野区から東京都のほうに案を申し出る段階では、その中野区の案は素案ですよという話です。素案から、それを今度東京都がお受けになって、東京都として東京都の都市計画案を定めていく、検討していくというふうに伺っております。その定まってきた東京都の都市計画案を区へ意見照会をしてくると。

会長

①については素案ではないかというご質問だったんですが、「素案であります」と答えるとか、「違います」とか、どっちですか。

秋元副参事

失礼しました。これは東京都から見ると、素案になります。失礼申し上げました。

会長

では、3番目はそれで終わりですね。4番、どうぞ。

秋元副参事

それからもう一つは、東京都から都市計画案の意見照会がございます。その段階で、やはりこの都市計画審議会のほうにはご説明を申し上げたいと思っております。

会長

何月ですか。

秋元副参事

この表で言っている 11 月下旬に、区議会、都市計画審議会等に変更案の報告をさせていただいて、その上で区民説明会を行っていくということで考えております。

会長

1 枚紙の既存の中野区自動車駐車場とはどこだと。

秋元副参事

この中野区駐車場でございますけれども、現在の新北口駅前広場の一部に駐車場 86 台がございます。もともとは東京都の都営駐車場だったものを中野区が一昨年だったか引き継いで、中野区駐車場と名称変更させていただいております。現在の新北口駅前広場内の一部に 86 台の駐車場があるということでございます。

会長

それで全部終わりましたか。第 6 点はありましたか。

宮村委員

あと、今の A3 の紙の裏の数字の話ですね。340 と 510 の違いというのは、要するに 510 台収容可能台数があって、実際には不特定需要は 340 台だとすると、残りの 170 台は、20 台は区役所・サンプラザの特定利用でしょうけれども、それ以外はあいているということなんですか。それとも車庫利用ということで使われているというイメージなんですか。その辺をちょっと聞きたかったんですけれども。

秋元副参事

こちらの現在の駐車場台数は、今、委員がおっしゃったように、駐車場が余っているという現況調査の結果でございます。ただ、余っているんですが、この③によって、将来の土地利用転換で少なくなることが想定されますので、こういう数字になってくるということでございます。現状は余っているということでございます。

会長

そういうことでよろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。田代委員、どうぞ。

田代委員

今までご説明を伺っていたんですけれども、今回、5 件の計画変更をするということで、図面も含めていろいろご説明いただきました。その中身それぞれ、18 ページ以降、図がついているんですけれども、最終的にでき上がったイメージが 23、24 ページの絵だという話なんですけれども、伺っていて、基本的にこの計画変更によって全体の流れがどうなるのかということは私自身まだ

つかめていないので、ちょっとお伺いします。

特に 24 ページの絵を見ていて、例えばバスをおりて駅舎の改札口まで行くというトラベル・ディスタンスがこれで実際にどうなっていくのだろうか。そこから全体に発生する歩行者の流れが全体でどうなるのかというふうなことはこういったイメージ図では全然わからないんです。それと、この広場を整備することによって、具体的に人の流れだとか、たまりとか、快適だとかいうことをうたっているわけですが、そういう事柄に対しては、この今までのご説明の中に一言も出ていなかったような気がするんです。そのお考えというか、方針についてお聞かせいただきたいと思っています。

特に全体の人の流れですが、先ほどの自動車・自転車駐車場から出てきて人がどう流れていくか、それがどうやって交差していくかということは、一つ一つの事柄に対して非常に緻密に検討されているようなんですけれども、相互の関連性についてお伺いできればと思っています。

会長

そうしましたら、24 ページのイメージと、あとどこでしたっけ。歩行者の流動がわかるような動線図で少しご説明をお願いします。あるいは、10 ページの絵に立ち戻ってもいいかもしれませんね。

秋元副参事

それでは、11 ページをお開きいただきましょうか。この図がさっきのイメージ図であらわれているレベルを書きあらわしたものになっています。この新北口駅前広場が実は 2 階レベルということになります。さらにその上、南北通路と駅舎は 3 階レベルという形で整備をされるわけでございます。この 3 階レベルの交通結節広場には、赤い破線が記されてございますが、こちらが実は歩行者デッキをイメージしております。その端末にはそれぞれ階段とエレベーター、エスカレーター、こういったものが整備される予定になってございます。

この 2 階でバスをおりる方がこの赤い破線のデッキへ上がっていくには、今申し上げた階段、エスカレーター、エレベーターで 3 階レベルへ上がっていきます。そこで水平移動をしていただいて、この南北通路へ到達をするということになります。それぞれのバスの集約できるところにおおむねこの赤い点線の終端が位置している、これがそれぞれの 3 階レベルの歩行者デッキの位置ということでご理解いただければありがたいと思います。2 階レベルでは赤く塗った部分と緑色の部分があるわけですが、赤い部分は一般車等の乗降場、それからグリーンがタクシーの乗降場ということで、おおむねこの位置に配置をしてございまして、ここからは同様にエスカレーターで 3 階の南北通路まで上られるように、歩行者空間としてはそれぞれ整備をしていくというこ

とで考えてございます。

これが10年後ということで、新北口駅前広場が整備されますとこういう内容で、さらにはこの下に駐車場と駐輪場がございまして、そこからはエレベーター、階段、エスカレーターでそれぞれ昇っていきけるような設備を設けて、3階レベルの南北通路まで上がり、西側の駅舎へ入っていくという形になります。

一方、中野通りを挟んだ右側のほうの現在のコンコース、これは現在の1階レベルで周辺の商店街との連絡をとっていくということで、こちらのほうは現在のレベルで考えてございますが、新たにできる南北通路側で今申し上げたような交通、歩行者の方と自動車、バス、自転車の分離を図りながら、縦方向の移動についても円滑に移動できるように考えているということでございまして、今日は都市計画というかたいお話を申し上げている関係で、そういった部分については説明資料としてはございませんが、一応そういったことをイメージしているということでございます。

会長

どうぞ。

田代委員

今のお話を聞いて全体像はわかったんですけども、非常に抽象的な言い方で申しわけないんですけども、すっきりはするけれども、歩く距離が非常に長くなって、そろそろ歩かなければいけない街になるんだなという印象を持っているんですね。ですから、そういったことではなくて、もっと快適に、スピーディに、安全にということが保障されるという説明を伺いたかったんですけども、全体としてそういうことになりますのでしょね。

秋元副参事

おっしゃるとおり、面積的にも大分大きい広場になってまいります。今後、具体的な整備については検討を進めるわけでございますけれども、その段階では皆様方のご意見をいただきながら、利用しやすい広場にしていきたいと思っております。

会長

答えはそれでいいんですけども、今、田代先生からそういうご指摘があったということは、この説明資料は区民に対する説明資料としてはわかりにくいということですよ。ですから、きょうの議論はこれでいいんですけども、区民の方に説明されるときにはもう少しわかりやすく、例えば今、本当によくなるのかとかいうご質問があったと思うけれども、そういう点も補強し、何かもう少し資料を加えて全体像がわかるようにしてくださいという意味だったのではないかと。そう

いうふうに受け取ったほうがいいのではないかと私は思いますが、いかがでしょうか。

田代委員

ありがとうございます。ついでにもう一つだけ。

最後の駐車場整備地区の話なんですけれども、これもちょっと全体として駐車場が余っているのに、周辺で整備地区をなぜ考えなければいけないのかとか、それを具体的にどうやって一つ一つ解決していくのかとかいう道筋、その辺のところのお話がなかったような気がするんですが、その関連性はどういうふうに理解したらよろしいのでしょうか。

会長

これは、きょうは駐車場整備計画案の骨子はこんなものだという示し方ですので、恐らくまだ答えるに至っていないと。先取りして申しわけありません。そういう感じだと思いますので、今のようなご質問を想定しながら、駐車場整備計画を今後区としては立案していただきたいと思えます。よろしくお願ひします。よろしゅうございますか。

ほかにご意見いかがでしょうか。五味委員、どうぞ。

五味委員

私が非常に心配になるのは、この16ページをさっきからずっと見ているんですが、現在の中野駅北口を活用して乗降客がおります。この絵を見ますと、南北通路が約5年ぐらい後に完成すると。その5年間の間、ここの今の新北口広場の部分は作業空間として使われると。作業空間として5年間は、例えば現在の北口をおりて横断歩道を渡りまして、線路沿いにずっと囲町のほうへ歩いていく人、この乗降客の数はかなり大勢いるんですね。それがこの5年間は、作業空間のおかげで、ずっと山なりに向こうのサンプラの南側のほうまで回って、西のほうへ歩かなければいけない。

それからもう一個は、中野通りのきわまでこの作業空間があるわけなんです。中野通りも現在は南北の歩道が左右にあるわけですね。左右にあるんだけど、この絵で見ると、作業期間中の5年間は左側の道は通れないことになっていますね。幾らこの東西連絡路があるからいいとはいっても、私はこの歩行者の数が、中野通りの東側に全部集約してしまつて、この歩道の幅では歩行困難になると思ひます。その2つを質問したいんです。

会長

いかがでしょうか。整備途中の段階的なことですから。

秋元副参事

第2期整備までの間のお話だというふうに理解をいたしました。この部分は作業空間というよ

うなことで書かれておりますが、ここにつきましては、この形態はその作業の進め方によって、その時々に応じて変わってくるものと思っております。ただ、今回は模式図として、この辺が作業空間になり、自転車駐車場はこのあたりになりますよということでお示したものにすぎなくて、その整備時期によってこの形態は変わってくるだろうと思っております。これは当然、その整備を進める段階で、整備を進める方ときちとした形でまた皆さん等にお示ししていくべきものということで、今回は大分先のことということもあって、こういった模式図でお示しをしているということになります。

それから、この中野通りの東側の歩道の整備、これはなかなか難しい部分がありまして、中野通り東側の歩道に真っすぐ進む経路、それからもう一つはバス停からおりてくる方が利用する中野通り西側の歩道、こういったところも今後いろいろ影響してくるかなと思っております。そういった意味では、できるだけ歩行者空間がとれるような形で歩道を広げていったりすることは、私どもも必要であろうと考えております。

会長

どうぞ。

五味委員

これは私だけではなくて、不特定多数の方が毎日利用しますから、ここは慎重に、この5年間をどういうふうにするかということが一番大事なことになるかと思っておりますので、ぜひ検討をお願いしたいと思います。

会長

ほかにいかがでしょうか。

もしないようでしたら、最後に私から室長にちょっと覚悟のほどを伺っておきたいことがございます。それは先ほどちょっと途中まで議論したことで、今度の東西連絡路の都市計画決定そのものについてですけれども、何人かの委員の方々からエスカレーターはどうなんだという質問がありましたね。エスカレーターは入っていますと。次に、エレベーターはどうなのかというと、エレベーターは入っていないということです。実際にはこれは整備しないと話にならないと私は思うので、それは先ほども議論があったように、標準的な幅員とか、標準的な延長は都市計画決定の直接の対象にはなるけれども、図面はもうちょっと細かいものを書き込めるはずで、エレベーターをぜひその図面の中に入れて、一緒に整備するようにすることがいいのではないかと。そこまではっきり言ったのは私が申し上げたんですが、各委員のお気持ちをそんたくして言うと、そういうことなのではないかと私は思いますので、その辺について区の今後のご覚

悟をもう一度最後にお聞かせいただいて、閉会にしたいと思います。

遠藤まちづくり推進室長

この東西連絡路につきましては、階段、エスカレーター、エレベーター、これを整備していくというのは当初からの考えでございます。その中で、都市計画決定の中にどこまで含めるかということにつきまして、エスカレーターは当然入れていくということでございますけれども、ご指摘のありましたエレベーターにつきましても、そういった方向で取り組んでまいりたいと考えております。

会長

ありがとうございました。安心をいたしました。

ほかに特になければ、これをもって本日の審議会を閉会にいたしたいと思います。

あと、事務局のほうからいろいろご連絡があると思いますので、よろしく申し上げます。

相澤副参事

予定の時間が過ぎましたけれども、よろしければこれから10分ほど休憩をいたしまして、見学は4時10分から行いたいと思います。この見学会につきましては、審議会閉会後の自由参加でございますので、特にこの後予定がないということであれば、ぜひご参加いただければと思っております。

なお、次に、次回の審議会でございますが、10月21日木曜日、午後2時から区役所の第1委員会室にて予定しております。別途、開催通知をお送りさせていただきますので、よろしくお願いいたします。また、11月中旬、下旬には、「中野駅地区の整備計画」及び「西武新宿線沿線まちづくり」に関する報告を予定しております。開催日時が決まり次第、改めてご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。