

平成23年度（2011年度）第3回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成23年（2011年）8月2日

中 野 区 都 市 基 盤 部

日時

平成 23 年 8 月 2 日（火曜日）午後 2 時 30 分から

場所

中野区役所 4 階 区議会第 1 委員会室

次第

1. 諮問事項

- (1) 東京都市計画道路（中野区画街路第 3 号線及び第 4 号線）の変更（中野区決定）
- (2) 東京都市計画地区計画（平和の森公園周辺地区地区計画）の変更（中野区決定）

2. 報告事項

- (1) 中野区駐車場整備計画（案）について

3. その他

出席委員

矢島委員 [会長]、戸矢崎委員 [副会長]

宮村委員、田代委員、松本委員、村木委員、高橋（登）委員、青木委員、福島委員、
五味委員、池田委員、高橋（今）委員、矢田委員、いでい委員、伊東委員、白井委員、
かせ委員、島津委員、三浦委員

事務局

相澤都市基盤部副参事（都市計画担当）

幹事

竹内政策室長、遠藤都市政策推進室長、横山都市政策推進室副参事（産業・都市振興担当）、
松前都市政策推進室副参事（中野駅周辺まちづくり担当）、秋元都市政策推進室副参事（中野
駅周辺整備担当）、石井都市政策推進室副参事（中野駅地区基盤整備担当）、佐々木都市政策
推進室副参事（西武新宿線沿線まちづくり担当）、滝瀬都市政策推進室副参事（にぎわい・文
化担当）、服部都市基盤部長、相澤都市基盤部副参事（都市計画担当）、田中都市基盤部副参
事（地域まちづくり担当）、伊藤都市基盤部副参事（まちづくり事業推進担当）、古屋都市基
盤部副参事（道路・公園管理担当）、石田都市基盤部副参事（都市基盤整備担当）、豊川都市
基盤部副参事（統括副参事）（建築担当）、佐藤都市基盤部副参事（防災・都市安全担当）、高
橋都市基盤部副参事（生活安全担当，交通対策担当）

相澤副参事

皆さん、こんにちは。

それでは、会長、定足数に達しておりますので、平成 23 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

ただいまから、平成 23 年度第 3 回中野区都市計画審議会を開会いたします。

本日は、お手元の次第のとおり、諮問事項は 2 件、報告事項が 1 件でございます。おおむね 16 時半ごろをめどに進めていきたいと存じますので、皆様方のご協力をお願いいたします。

早速ですが、議事に入ることといたしまして、最初に、諮問についてお願いをいたしたいと思えます。

相澤副参事

それでは、区長より会長に諮問させていただきます。

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 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. 東京都市計画道路（中野区画街路第 3 号線及び第 4 号線）の変更（中野区決定）

〔理由〕

西武新宿線の連続立体交差事業を契機とした、沿線地域の交通環境の改善、及び安全・安心で活力あるまちづくりの実現のため、交通広場を含む中野区画街路第 3 号線及び第 4 号線を決定する。

2. 東京都市計画地区計画（平和の森公園周辺地区地区計画）の変更（中野区決定）

〔理由〕

新たに東京都市計画道路に追加する中野区画街路第 4 号線の一部区間が、地区集散道路第 3 号の一部区間と重複するため、地区計画を変更する。

以上

（諮問書手交）

会長

お聞き取りのように、ただいま区長さんから諮問をいただきましたので、早速お手元に諮問文の写しを配付いたしたいと存じます。お願いします。

(諮問書写し配付)

相澤副参事

申しわけございませんが、区長は所用がございますので、ここで退席させていただきます。

区長

どうかよろしくお願いいたします。

(区長退室)

会長

それでは、諮問文が行き渡ったと思いますので、審議を始めたいと思います。

諮問がございました2件につきましては、いずれも西武新宿線沿線まちづくりにかかわる案件でございますので、あわせて説明を受けた上でご審議をいただきたいと思います。

それでは、初めに、諮問事項の1について、佐々木幹事から説明をお願いいたします。

佐々木副参事

それでは、東京都市計画道路中野区画街路第3号線及び第4号線の変更について、ご説明いたします。座って説明させていただきます。

まず、1の計画概要をごらんください。この西武新宿線の連続立体交差事業を契機とした沿線まちづくりの実現に向けまして、これまで新井薬師前駅及び沼袋駅周辺における交通広場やアクセス道路の整備について検討を進めてまいりました。今回、新井薬師前駅及び沼袋駅周辺における自動車交通の円滑化や、歩行者の利便性、安全性の向上などを図ることを目的といたしまして、区画街路を新たに2路線追加する都市計画変更を行うものでございます。

続きまして、2の変更の理由をご説明いたしますので、1枚おめくりいただきまして、別紙1-1をお開きください。

西武新宿線の沿線地域につきましては、都市計画マスタープランにおきまして、生活拠点や交通拠点に位置づけられておりますが、その一方で、この地域は道路ネットワークが脆弱で、駅前の空間が不足していることなどが課題となっております。

こうしたことを踏まえまして、西武新宿線の連続立体交差化を契機として、地域の交通環境を改善し、安全で安心できる活力あるまちの実現のため、交通広場を含む中野区画街路第3号線及び第4号線を新たに決定するものでございます。

資料の頭紙に戻っていただきまして、3の都市計画案についての前に、4の経緯及び今後のスケジュールをご説明しますのでごらんください。

新井薬師前駅及び沼袋駅周辺における基盤施設計画といたしまして、中野区画街路第3号線及び第4号線の都市計画素案を策定いたしまして、平成23年3月に住民説明会を開催いたしました。その後、都市計画案を策定して、5月に都市計画法に基づく東京都知事の同意を得ております。7月4日に開催されました前回の都市計画審議会でご報告を行い、7月5日から19日までの2週間、縦覧及び意見書の受付を行いました。この都市計画案を本日の都市計画審議会でご審議いただき、8月に都市計画決定をしまして、今年度の秋ごろから平成25年度にかけて用地測量や調査・設計などを実施し、周辺のまちづくりの検討や地元調整を進めまして、平成26年に事業認可を取得したいと考えております。

なお、都市計画案に対する意見書につきましては、後でご説明いたします。

続きまして、3の都市計画案についてご説明いたしますので、2枚おめくりいただきまして、まず別紙1-2の位置図をお開きください。

この図面は、中野区の北部地域の交通ネットワークを示したものでございまして、西武新宿線がこの地域を東西に横断しております。このうち中井駅から野方駅間を連続立体交差化するため、現在、東京都のほうで都市高速鉄道の都市計画手続が進められていまして、連続立体交差化の計画は、先週の7月29日に都の都市計画審議会で議決されております。この連続立体交差計画に合わせまして、今回、中野区が新たに定める都市計画道路は、赤色で示しておりますとおり、新井薬師前駅周辺の中野区画街路第3号線と沼袋駅周辺の中野区画街路第4号線の2路線でございます。それに関連いたしまして、赤の斜線で区域を示しています平和の森公園周辺地区の地区計画につきましては、計画を一部変更いたします。内容につきましては後ほど別途ご説明いたします。

次に、今回の都市計画図書についてご説明いたします。別紙1-2をおめくりいただきまして、その後につけてます別紙1-3とその次の別紙1-4。これは、新井薬師前駅周辺の中野区画街路第3号線の計画書と計画図になります。さらにおめくりいただきまして、別紙1-5とその次の別紙1-6は、沼袋駅周辺の中野区画街路第4号線の計画書と計画図になります。計画書である別紙1-3と1-5は都市計画として定める事項を記載したものでございまして、計画図の別紙1-4と別紙1-6は対象となる区域を赤色で示しているものでございます。

これらの都市計画図書は、都市計画の法令により一定のルールに基づく書式で記載されているため、少しわかりにくい部分もございます。したがって、これらの記載事項を図化してまとめましたものを、その次の別紙1-6の後に参考資料1と参考資料2としてつけてご

ざいますので、それらを用いて説明させていただきます。

まず、参考資料1でございます。新井薬師前駅周辺の現況についてですが、現在、哲学堂通りや五中つつじ通りにおいて4路線のバスが集中してございますが、交通広場が整備されていないため、バス停が駅から離れており、安全な歩行空間が不足してございます。またタクシーの乗降空間も不十分であり、不便を来しているという状況でございます。そこで新たにバスやタクシーの乗降場などを集約した交通広場を駅の南側に設置するとともに、五中つつじ通りとして既に整備されてございます現道を都市計画道路として位置づけ交通結節機能を強化いたします。これにより駅周辺の自動車交通を円滑化し、歩行者などの安全性・利便性の向上を図るものでございます。

中野区画街路第3号線の都市計画の内容についてでございますが、下の図に示していますとおり、補助26号線との交差点である新井五丁目を起点とし、補助220号線との交差点である上高田四丁目までの約580メートルの間を幅員11メートル、2車線とする計画でございます。新たに設置する交通広場の面積は約3,700平方メートルでございます。

次に1枚おめくりいただきまして、参考資料2をお開きください。沼袋駅周辺の現況についてですが、現在、交通広場が整備されていないため、バスやタクシーの乗り降りのためのスペースが不足しており、鉄道との乗り継ぎに不便を来している状況でございます。また、幅員6メートルほどの一方通行である沼袋商店街通りに歩行者や自転車、自動車などの交通が錯綜し危険な状態にございます。そこで交通広場を新たに駅の南側に配置するとともに、沼袋商店街通りを拡幅し交通結節機能を強化いたします。これにより駅周辺の自動車交通を円滑化し、歩行者などの安全性・利便性の向上を図るものでございます。

中野区画街路第4号線の都市計画の内容についてですが、下の図に示しますとおり、補助76号線との交差点である沼袋二丁目を起点といたしまして、妙正寺川の新道橋北詰めの沼袋一丁目までの約560メートルの区間を幅員14メートル、2車線とする計画でございます。新たに設置する交通広場の面積は約2,800平方メートルでございます。

次に、1枚おめくりいただきまして、参考資料3をお開きください。交通広場の配置計画の考え方についてご説明いたします。

交通広場の計画に当たりましては、高齢者や障害者などだれもが安全で快適に利用できるよう、鉄道とバスなどとの乗り継ぎ利便性を確保することを基本的な考えとしております。今回、鉄道の連続立体交差化で改築する駅施設の位置や周辺のアクセス道路と整合を図りながら、広場内に設置する施設や交通の動線などを考慮して必要な区域と形状を決定してございます。

交通広場の配置につきましては概念図をごらんください。まず、新井薬師前駅周辺の区画街路第3号線ですが、現況の駅は線路が急カーブになっておりまして、ホームと車両とのすき間が大きく開いてございます。このため将来の鉄道の計画は、線路のカーブを緩やかにしてすき間を小さくし、安全性の確保を図るということとしております。これによりまして、将来の駅の施設の位置は北側に移動することになります。この将来の駅の施設の位置をもとにして、その南側に交通広場を配置することにより、駅と広場を相互に接続するという計画でございます。

次に、沼袋駅周辺の区画街路第4号線ですが、現況の駅は相対式のホームになっていますが、将来の鉄道の計画は、島式ホームが2本になって幅が広がるため、駅施設の区域を北側へ拡大することになります。この将来の駅施設の位置をもとにして、その南側に交通広場を配置することにより、駅と広場を相互に接続するという計画でございます。

さらに1枚おめくりいただきまして、参考資料4をお開きください。こちらは交通広場の整備後のイメージ図でございます。上段の図が新井薬師前の広場のイメージでございまして、下段の図が沼袋の広場のイメージでございます。内容につきましては、交通施設としまして、バスの乗降場、タクシーの乗降場とタクシープール、一般車の乗降場を導入するということでございます。新井薬師前の広場は、バス乗降場を4カ所、タクシー乗降場を2カ所、タクシープールを3台分、一般車乗降場を1カ所予定しております。沼袋の広場は、バス乗降場を2カ所、タクシー乗降場を2カ所、タクシープールを3台分、一般車乗降場を1カ所予定しております。また、バスやタクシー、一般車の乗降機能のほかに乗車待ちの滞留空間を考慮いたしました広い幅員の歩道を確保するなど、まちの広場空間を付加した整備を予定してございます。

なお、これらの整備イメージにつきましては、確定したのではなく、現時点で検討したものでございまして、広場内の具体的な施設配置につきましては、今後、関係機関と協議を行い、バリアフリーや景観などに配慮しながら事業の実施段階で検討していきたいと考えてございます。

最後に、当日お配りいたしました意見書の要旨についてご説明いたします。別紙2-1と別紙2-2でございます。意見書は都市計画案を7月5日から2週間、縦覧の用に供しまして、その際に提出されたものでございます。

まず、区画街路第3号線の意見書の要旨をご説明しますので、別紙2-1の1ページをお開きください。6通の意見書が提出されていまして、すべてが賛成意見に関するものでございます。このうち都市計画に関する意見は1ページに記載しておりまして、主な意見としては、

(1)の新井薬師前駅の交通広場の整備を早急に実現し、便利で安全・安心のまちづくりを進めることを強く希望する。また、(2)の災害時の避難場所など地域にとって希望のある広場になることを確信しているというものでございます。この意見に対する中野区の見解といたしましては、新井薬師前駅の交通広場の整備は、地域の交通環境の改善を図り、防災性の向上などに多く寄与することから、早期事業化に向けて鋭意取り組んでまいります。

続きまして、事業施行に関する意見は、1枚おめくりいただきまして、2ページの上段に記載しております。主な意見としましては、(1)の交通広場の整備は関係者の協力が必要であり、これらの方々への配慮をお願いする。また、(2)の周辺道路で無電柱化などを進め、安全・安心な駅周辺環境を整えてほしいというものでございます。

これらの意見に対する区の見解といたしましては、交通広場の整備に際しては、適切な補償や生活再建などについて十分な説明や配慮を行っていきます。また、事業の実施に当たっては、周辺道路を含めて無電柱化を検討してまいります。その他のご意見につきましては2ページの下段に記載しておりますが、説明は省略させていただきます。

次に、区画街路第4号線の意見書の要旨をご説明いたしますので、別紙2-2の1ページをお開きください。5通の意見書が提出されていまして、その内訳は、賛成意見に関するものは4通、反対意見に関するものは1通でございます。

賛成意見に関するものは、1ページと2ページに記載してございます。このうち都市計画に関する意見は1ページに記載しておりまして、主な意見として、(1)の沼袋商店街通りは現在一方通行で道幅が狭いため、歩道などに配慮した整備を早急に進め、本計画の一日も早い実現を望む。また、(2)の沼袋商店街通りの拡幅は、平和の森公園への避難路や延焼遮断帯として大切であるというものでございます。

これらの意見に対する区の見解といたしましては、沼袋駅の交通広場及びアクセス道路の整備は、安全で安心できるまちづくりなどに大きく寄与することから、早期事業化に向けて鋭意取り組んでまいります。

続きまして、事業施行に関する意見は、1枚おめくりいただきまして、2ページに記載しておりまして、主な意見といたしましては、(1)の道路拡幅の設計や検討に当たっては、住民等と協働による進め方を要望する。また、(2)の土地を買収されるの方々への配慮が必要であるというものでございます。

これらの意見に対する区の見解といたしましては、事業の実施に当たっては、地元と協働して、まちづくり協議会の設置を支援し、道路構造について十分に検討します。また、適切な補償や生活再建などについて十分な説明や配慮を行ってまいります。

反対意見に関するものは、資料をおめくりいただきまして3ページと4ページに記載してございます。このうち都市計画に関する意見を3ページに記載しておりまして、主な意見として、(1)の道路拡幅計画は自動車交通の増加をもたらし、交通事故や大気汚染、騒音の増大となり、商店街を分断するなど、環境と街並みを破壊するので反対する。また、(2)の沼袋駅の東側に練馬駅方向のバスルートとバス停を新設すれば、商店街通りの拡幅は必要ない。さらに、(3)の交通広場の区域は現状の線路部分を含めて西武鉄道の負担による範囲とすべき、というものでございます。

これらの意見に対する区の見解といたしましては、(1)と(2)につきましては、本計画は、沼袋駅の交通広場及びアクセス道路を整備して、バスルートの相互通行化や歩行者空間の確保などを図るものであり、今後の整備に際しては道路構造について十分検討し、駅周辺の交通環境の改善や良好な街並みの形成に取り組んでまいります。(3)については、交通広場は、駅施設及びアクセス道路と整合を図った上で区域と形状を計画するものでございまして、検討した結果、広場を駅施設の南側に配置する本計画が適切であると判断してございます。

その他の意見につきましては4ページに記載しておりますが、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。

会長

以上、諮問事項2件のうちの1件の説明がありました。関連して諮問事項の(2)について、田中幹事から、引き続き説明をお願いいたします。

田中副参事

続きまして、諮問事項(2)東京都市計画地区計画（平和の森公園周辺地区地区計画）の変更について、説明をさせていただきます。

会長

お座りください。

田中副参事

恐縮です。着席して説明させていただきます。

1、変更概要でございます。既に平成5年に定めております平和の森公園周辺地区地区計画におきます地区集散道路第3号につきまして、一部変更を行うというものでございます。具体的には、現計画延長約138メートルでございますけれども、この一部区間を廃止して延長約77メートルとするものでございます。

2の変更の理由と3の新しい都市計画の案につきまして、後ろのページで説明をさせてい

たきます。まず1枚おめくりをいただけますでしょうか。別添資料1で、都市計画の案の理由を記してございます。上段のほうには、先ほど諮問事項(1)でも説明をさせていただいた都市計画道路の案に至る西武新宿線沿線のまちづくり、あるいは連続立体交差化、関連基盤施設整備についての経緯を記してございまして、その検討の経緯をもとに都市計画道路区画街路第4号線を含めて新しい都市計画道路の案に至っているものでございます。この地区計画の変更は、諮問事項(1)の都市計画道路の変更に伴って変更を行うというものでございます。一番下段のほうに具体的な理由について書いているところでございますけれども、平和の森公園周辺地区には地区集散道路第3号がございまして、いわゆる地区施設道路になります。この一部区間が、先ほどの諮問事項(1)の区画街路第4号線と重複することになります。都市計画道路と地区施設道路とは重複して定めないという都市計画法の定めがございまして、重複する区間の地区集散道路第3号の区間について廃止をするという理由でございまして。

次のページに、都市計画の案を別添資料2で示してございます。3ページにわたって計画書を示してございますけれども、このうち変更を行いますのは、(2)、2枚目の部分でございまして。ごらんいただけますように、わかりやすく影をつけてございます。地区集散道路第3号につきまして、変更後、約77メートルとするというものでございます。そのほかのところは現行計画から変更は全くございません。(3)のページには、先ほど諮問文でも説明させていただいております理由が書いてございます。新たな都市計画道路に追加する区画街路第4号線の一部区間が、地区集散道路第3号の一部区間と重複するため、地区計画を変更するものでございます。

次のページ、別添資料3は、これらの変更を新旧対照の形でお示しをしております。

そして、次のページ、別添資料4をごらんください。変更箇所を図示してございます。左が現行計画の図、右が変更後の計画を示してございます。現行計画にございますように、地区集散道路第3号が平和の森公園から西武新宿線の踏み切りに至るまで定められてございます。延長138メートルでございまして、そのうち赤く塗っている区間、約61メートルを廃止するというものでございます。そして、変更後を右に示しておりますように、地区集散道路第3号の区間は平和の森公園から新道橋北詰めまで約77メートルと変更いたすものでございます。

次のページをお開きいただけますでしょうか。都市計画の計画の図面でございます。欄外の脚注に書いておりますように、位置図、総括図、それから計画図1というものがございまして、これは全く現行計画から変更がございませんので省略させていただき、計画図2についてお示ししてございます。前のページでご説明しましたように、この図面の中央の

一番上の部分が変更後の形、ここの箇所を変更するというものでございます。

表紙に戻っていただけますでしょうか。これに向けてのこれまでの経緯と今後のスケジュールについて記載してございます。昨年度末から今年度頭にかけて地区計画の原案の公告・縦覧を行いました。これは、一般の都市計画に加えて、案を作成する段階に縦覧を行い意見を受け付けるという手続によって行ったものでございます。意見書は0通でございました。そして同じ時期3月に原案の説明会を実施しました。それから、5月に入りまして東京都の知事の同意をいただいたところでございます。前回の都市計画審議会、7月4日にこの内容についてご報告をさせていただいたところでございます。そして、都市計画法の17条の手続に基づきます都市計画の案の公告・縦覧、意見書の受付、これは諮問事項(1)と同時期に実施したものでございますけれども、この都市計画案の変更につきましては、意見書の提出は0通ということでした。そして本日の都市計画審議会に諮問させていただいているということでございます。答申をいただきましたならば、8月中旬に都市計画決定・告示を行うという予定をしているものでございます。

説明は以上でございます。

会長

ありがとうございました。

ただいまの2件の説明に関しまして、ご質問、ご意見をお出しいただきたいと思います。どなたからでもどうぞお願いいたします。いかがでしょうか。

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

ただいま丁寧にご説明いただきまして、ありがとうございます。

まず、この都市計画案の決定の位置づけについてですけれども、中野区はこれまで都市計画道路というものが区内各所に存在しているわけですが、もともとはそれが震災復興であったり戦災復興であったり再度の見直しがあったりという中で存続していて、なかなか事業に着手できない路線というのが多々あるわけですね。今回、西武線の連続立体交差化に関連してということでこの都市計画の決定がなされようとしているんですけれども、まずその辺の位置づけ、我々区民の皆さん、そして関係団体、それから議会も巻き込んで連続立体交差化の促進期成同盟というものまで組織して求めてきたわけです。その中で、西武線の連続立体に付随してというか、歩調を合わせて周辺まちづくりも取り組んでいくことが、国の認可を得る大前提だというふうに聞いてきているわけですが、こうした今まで事業が着手されていない都市計画と今回の都市計画は、根本的に違うのか同じなのか、その辺

についてお伺いしたいのですけど。

会長

佐々木幹事。

佐々木副参事

今回の都市計画を決定する路線について位置づけということでございますけれども、都市計画決定する区画街路の2路線は、西武新宿線の連続立体交差事業を契機とした沿線まちづくりの実現のために区として重要な事業というふうに考えておりまして、整備を進めようとするものでございます。

この連続立体交差事業は、国が新規着工準備採択を行いまして、事業主体である東京都が既に国庫補助を受けて都市計画の手續及び事業着手に向けた手續を進めておりまして、先般7月29日に都の都市計画審議会で議決されているということでございます。

今回の交通広場を含む区画街路は、連続立体交差事業の関連街路として整備するということを前提にいたしまして、新たに都市計画決定するというものでございまして、東京都知事から同意を得てございます。

今回は、既に決定されている未着手の路線を区が単独に事業を行うというのではなく、連立事業という大きなまちづくりの中での付帯事業という形で優先的に整備する路線であるというふうに考えております。

伊東委員

それで、もう一つ位置づけについてなんですけど、この都市計画の案の理由書の中に、この位置づけ、地域の交通関係の改善と、それから安全で安心できる活力のあるまちの実現に資するため。これが今回の都市計画の柱になってくると思うんですけれども、一方で、意見書の中にも、区民の皆さんから、災害時に対応しての防災機能ですとか、沼袋のほうでも延焼遮断帯としての機能を求める意見も出てきているわけです。区の見解のほうには、防災機能を高めるということのはっきりお答えになっている中で、この計画の案の中では、その辺がちよっと弱いのかな。防災機能、延焼遮断帯を高めていくですとかそうした部分について、弱いのかなという気がしてならないんですけれども、この両方の道路に関連しては、平和の森の公園があるわけですね。沼袋のほうでは南下すればすぐに平和の森の公園、そして、薬師の駅に関して言えば、西のほうにまっすぐたどれば平和の森公園に至るという中で、道路の都市計画を位置づけすることによって、用途地域との変更が今後あり得るのか。私も資料が手元にないので、現行の用途地域がどういう位置づけになっているのかちよっと覚えてないんですけれども、それが変更の必要があって、ますます容積率を上げたりということで、

現道の延焼遮断帯の機能を高める施策をこれから進めていく必要があるのかどうか。その辺はいかがなんでしょうか。

会長

佐々木幹事、どうぞ。防災に関する問題ですね。

佐々木副参事

防災に関する延焼遮断帯であるとか避難路についてのご質問だと思うんですけども、まず延焼遮断機能といたしましては、例えば沼袋商店街につきましては現況6メートルですが、今回の都市計画決定することで14メートルの道路になるということでございます。延焼遮断帯というのは阪神大震災の例でも10メートルから12メートルほどの幅員の道路が確保されれば反対側に燃え移らないということが確認されておまして、今回の都市計画道路を整備することによりまして、そういった延焼遮断機能というのは向上されると考えております。

それと、避難路についてでございますが、阪神大震災では幅員が狭い道路ですと建物が倒壊したり電柱が倒れたりとか、物資の輸送や人が避難するということができないような場合がありますが、10メートルほどの道路であれば、通行ができたということも聞いております。したがって今回の6メートルの道路を14メートルに広げるということによりまして、防災性が高まるというふうに考えております。

それと、今回は都市計画道路を決定するというところでございますので、用途地域の変更ににつきましては、周辺まちづくりも勘案しながら、今後の検討と考えております。

伊東委員

延焼遮断帯の機能を高めていく、それから避難路あるいは緊急物質の輸送路を確保していく中で、今回、東京都のほうも都道の重要路線については、早期警戒路線ということで位置づけて耐震化等の施策をとるように、この沿道についても、特に3号線のほうですね。哲学堂通り以西については用途地域が下がっていて、それまでその東側については近隣商業だった記憶があるんですけども、その西側については用途地域が下がっているような記憶があって、今のままでしたら、延焼遮断帯機能を強化していくというのは、ちょっとおぼつかないのかなと思って質問をさせていただきました。これは本都市計画に直接関連するものではございませんけれども、一応お聞きさせていただきました。

続きまして、スケジュールですけども、都市計画決定を受けて26年度までに事業認可の取得予定ということで、この間に調査・測量等がかかってきて、逆に事業認可取得後が実際の事業化に要する期間だと思うんですけども、最終的にはいつごろがめでしたか。

佐々木幹事

平成 26 年度に事業認可を取得したいという予定をしております、今回の道路整備につきましては、おおむね 10 年後の平成 35 年ごろをめどに完成させたいと考えております。

伊東委員

中野区が所管する都市計画道路は、非常に距離が短い部分であったり、それから、関係する地権者が非常に少ない都市計画道路の事業化というのは幾つか取り組んでこられて、今回が初めてというわけではないですけれども、もみじ山道路についても、関係権利者がふえればふえるほど事業化の歩みが難しくなってくるということが懸念されるわけです。その辺について、中野区は事業主体となってくるわけですけれども、そうした部分の覚悟というのはいかななものなんですか。覚悟という聞き方は変なのですけれども。

会長

これは佐々木幹事からお答えになりますか。ほかの方からお答えいただいたほうがいいかもしれません。

遠藤室長、どうぞ。

遠藤都市政策推進室長

確かにこれまで中野区で都市計画道路というものにつきまして、なかなか進捗していないという部分がございます。これまで説明いたしましたように、今回の都市計画道路につきましては連続立体交差事業と一体的に取り組んでいくということでございます。地権者の方は数多くいらっしゃるわけですけれども、丁寧に説明し、ご理解をいただきながら、また周辺のまちづくりも一体的に取り組む、区としてこの事業を全力で頑張っており取り組んでいくという覚悟で、取り組んでいるところでございます。

伊東委員

意見書は全部で 11 件で、ほとんどが賛成意見ということですが。反対意見が 1 件ありましたけれども。ただ、現実には届いてこないですけれども、やっぱり反対する立場の方もいらっしゃる。その中で関係権利者、あるいは周辺の住民の方、あるいは事業者の方々の意見を集約して力強く進めていく。そのためには、道が広がると、どうしてもそれに影響される部分というのは少なからず出てくるはずですが。行政の立場としては、道路を拡幅して、交通結節点の機能強化と安心・安全なまちづくりを進めていくという部分であるんですけれども、一方で住民の理解と協力に基づいて活性化も——ここにも「活性化」という文言が入っていますけれども、それを進めていくことが、この事業が終わった後で、本当によかったのかなと言われることにつながるかと思うんですけれども、その辺もこれから事業主体としてしっかり取り組んでいかれるご予定ですか。

遠藤都市政策推進室長

これにつきましては、地域の活性化と。また、沼袋につきましては、商店街の拡幅ということでございますので、商店街の活性化につながるような形での取り組みというのは非常に大事だと思っております。そういったことも含めまして、区としても産業振興の分野と、まちづくりの分野が一体的な組織ということで、この4月から都市政策推進室という形で私どもが所管する組織を新たに設けました。ソフトとハードの一体的な取り組みということで取り組んでまいり体制づくりをしてございます。そういったもので今後のまちづくりというのが、まちの活性化につながる取り組みに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。

伊東委員

最後に1点なんですけれども、都市計画審議会になじまない質問になってしまうかもしれないんですけど、申しわけございません。こうした意見書のほかに、地域の方がこういう時局、ましてや震災復興という部分に国民を挙げて取り組んでいかなければならない中で、既成のまちづくりについての財源がこれからどうなっていくんだろう。西武線の連続立体自体についても懸念の声が挙がっている中で、こうした関連のまちづくりについてしっかりと財源が確保できていけるのか。また、あらゆる施策の中で、メニューの中で、利用できる助成等あるんでしょうけれども、それとても時節をにらんだ方向転換というのがあるかと思うんですけれども、その辺はしっかりと確保していくということを考えてらっしゃるのかどうか。絵に描いたもちで終わらせないためにも、その辺はどう考えていらっしゃるのか、ぜひお話を聞きたいのですが。

佐々木副参事

財源の確保についてでございますけれども、今回の事業というのは、連立事業という大きなまちづくりの中での付帯事業という形で、優先的に整備する路線というふうに考えております。国や都もそのような認識でいると思っております。この連立事業と合わせまして優先的に国費などの財源が導入されるものと考えておまして、区としては着実に整備を進めるために、先ほど申しましたように、平成26年に事業認可を取得いたしまして、国の交付金や都の補助金などを最大限活用しながら必要な財源を確保し、事業を推進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。

福島委員、どうぞ。

福島委員

大変丁寧なご説明もいただいているので理解は大分しましたけれども、ちょっと確認したいと思います。

参考資料1となっています新井薬師の交通広場を結んで、中野区画街路3号線の拡幅の幅員です。現況が11メートルとなっていますね。また、この計画街路として見ると、また同じ11メートルとなっていますね。ここの道路は実は中野通りとつながってしまっていて、その先の交差点、十字路ですが、新井小学校角先、平和の森までの間は12メートル道路があります。この12メートルと11メートルが、1メートルぐらい差があるんですが、街路3号線というのは12メートルにはならなかったのか。もしくは11メートルにしても、ここは多分、現在バスが行き交う場所だと思うんですが、安全性で特に問題はなかったのか。それによって今回決められた幅員というのは安全性が高まったのかということが、この意見の中に出ていたかどうか確認したいと思います。

会長

佐々木幹事、どうぞ。

佐々木副参事

区画街路第3号線の五中つつじ通りの現況幅員が11メートルで計画幅員が同じ11メートルなのかというご質問でございますけれども、今回は現況の幅員のままで、拡幅を行わずに都市計画道路という位置づけをするというふうに考えております。ここの道路の幅員につきましては、幅員構成を検討した結果、歩道の幅員を、それぞれ両側2メートルと、車道部分が7メートルという幅員構成で考えております。この五中つつじ通りにつきましては、歩行者の交通量を勘案したときに、2メートルの歩道で十分に対応できるだろうということで11メートルとしております。沼袋の区画街路第4号線は歩行者交通量が多く、車道は同じ7メートルですけれども、歩道を3.5メートルにするということで14メートルにしておりまして、その違いがあるということでございます。

会長

参考までに、こういうまちというのは長い時間をかけてつくっていくわけですね。この11メートルというのは、恐らく昔整備された道路だと思います。11メートルというのはちょうど6間ですかね。ですから6間道路として計画し、つくられたもの。現在の11メートルに対応する技術基準は、11というのはちょっと半端だということもあるかもしれませんが、今は12メートルというふうになっている。そういう意味では、車道の機能は全く同じだけれども、歩道の機能がちょっと違う。もちろん広いほうがいいにこしたことはないけど、昔は随分苦

労してつくった11メートルだったのではないかというふうに思いまして、参考に申し上げます。

福島委員、続けてどうぞ。

福島委員

続いて、関連していますけれども、新井薬師の駅と、それから沼袋の駅の広場のことなんですけれども、今回整備をされるという件で、まず新井薬師につきましては、哲学堂通りと五中つつじ通りが交差する部分になっていますね。新井薬師の駅の部分を除いて広場が形成されるようなんですけれども、鉄道会社の用地だと思いますが、その部分を含めて交通広場として利用ができなかったものかということと、それから、哲学堂通りからの入り口といいますか、後ろのほうに絵が出ていましたけれども、広場への出入口が1カ所となっていますが、これを2方向からの出入りという考え方はなかったのかということです。これは交通安全対策上どうかという問題です。ということで質問が出たのかどうかということを含めて聞きたいのと、それから沼袋においても、沼袋の駅は現在バスが停留する場所は非常に狭いです。その部分を入れた状態で、新しく交通広場を西武線の鉄道会社の部分の用地を入れて、そこまでを広げればかなり広い広場になるんだろうと。そして、入れ込む出入口を2方向にすれば、かなりスムーズになるのではないかなと感じたんですが、この辺は何かご意見がありましたでしょうか。

佐々木副参事

まず新井薬師前駅についてございますが、参考資料3の「駅出入口」というところの接続は、広場と駅施設の接続関係をあらわしておりまして、当然、哲学堂通りからも駅利用者が行き来しますので、哲学堂通りに面した形での駅へのアクセスというものも、西武鉄道のほうで考えるというふうに思っております。

広場の空間として鉄道用地を使えないかという話でございますけれども、この区域の中に駅施設をつくる考えですが、ここに全部駅舎が建って、広場的な空間ができないということではないというふうに思っております。この件につきましては、「駅施設」と書いている空間に広場的な整備がなされるよう、今後、西武鉄道と調整していきたいと考えております。沼袋駅につきましても同様でございます。

会長

ほかにいかがでしょうか。

池田委員、どうぞ。

池田委員

交通広場についてですけれども、交通広場の場合、これまで沼袋ですとか新井薬師とか地域のまちづくりの話の中でも出ていたかと思うんですけれども、交通広場とか駅というのは、その地域のまちづくりの顔だと思えますよね。ですから、これは、今回の都市計画決定とは直接関係ないと思うんですけれども、今までも意見がいろいろ出ていますように、沼袋ですとか新井薬師のまちの特徴のようなものが整備されているのを何回か見ているんですけれども、その特徴に見合うような広場にしていきたいというふうに思いますので、それをよろしくお願ひしたいのと、もう一つ、交通広場と伴って、これは西武鉄道さんとも絡むと思うんですけれども、駅舎についてもそういう意味では、駅の上とか駅周辺に何ができるかによって地域のまちづくりは変わってくると思うんですよね。ですから、早めに西武鉄道さんとも協議していただいて、駅の上部に何ができるのか。私どもは地域に住んでいますと大体想像がつくんですけれども、いつまでも公にしないでというか、西武鉄道さんとの協議を先送りしないで、どんなものができるか早く示してあげたほうが、地域の方のまちづくりにとってもいいのではないかと思うんです。ですから、それをぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

会長

わかりました。ご意見ありがとうございました。

五味委員、どうぞ。

五味委員

別紙1-2をごらんいただきたいと思えます。今回、区画街路3号線と4号線がきょう諮られているわけですが、第3号線の東側がもみじ山道路の延長にぶつかっているわけですね。この付近の交通の事情をご説明したいと思うんですけれども、ことに中野駅の東側に島忠がありまして、これが非常に今、活況というか評判がよくて、お客がわんさか集まって、この駐車場が満杯になりますと、もみじ山通りの通行が不可能になるほど混雑しております。島忠をずっと北上しますと、早稲田通りにぶつかって、早稲田通りから先の、今もみじ山通りとありますけど、これがだんだん先細りになるものですから、車両はやむを得ず早稲田通りを左か右に曲がる。真っすぐに行っても余り通行がうまくいかないもんですから、どうしても早稲田通りともみじ山通りの交差点、三差路みたいなところで交通が渋滞してしまって、ことに土曜日、日曜日になるとものすごく混むんです。このまま行きますと、ずっと永久にそのままでいけるのかというふうなことが考えられます。今この絵を見てもみますと、区画街路の第3号線の東側がもみじ山通りにぶつかっておりますけれども、ぶつかったところから南に、今問題の早稲田通りの三差路になっているもみじ山通り、途中まで都市計画道路の完

成路線になっていますけど、何となくスケールで当たると 300 メートルぐらいありますから、黄色い部分の未完成路線があるわけですが、ここが目下、宅地になっていると思うんですね。宅地になっているんですが、これがもし開通すれば、もみじ山通りと早稲田通りの交通の混雑というのは、相当緩和されると思うわけです。ここの約 300 メートルは、今、宅地でありますけど、都市計画道路補助 220 号線は将来どういう計画で開発というか、なされる予定でしょうか。お聞かせ願いたいと思います。

会長

これはどなたからお答えできますか。

相澤幹事。

相澤副参事

では、私のほうから説明させていただきます。

今、五味委員からご質問のあった件ですけれども、もみじ山通り、補助 220 号線につきましては、区部における都市計画道路の整備方針で、早稲田通りから青梅街道の 1,300 メートルにつきましては、平成 27 年度までの目標期間がございまして、優先整備をするということで、適宜そういった整備について計画しているところでございます。また、早稲田通りから四村橋と言いまして、北のほうの路線、現道がないところにつきましても、都市計画決定をされている事業でございます。これにつきましては、中野駅周辺、また、西武線沿線のまちづくりの進展にあわせまして、事業はまだ何年度からというふうに決まってはございませんが、そういったまちづくりの進展に合わせて拡幅の整備を進めていくというような方針はございます。また、10 カ年計画におきましても、早稲田通りから四村橋の整備準備は、平成 28 年度以降に行っていくということで進めていくものでございます。

会長

よろしゅうございますか。

五味委員

はい、わかりました。

会長

ほかにいかがでございましょうか。

ほかになければ、池田委員。

池田委員

ちょっと確認なんですけれども、平和の森公園の周辺の地区計画の変更の話ですけれども、今変更して、平和の森公園のところまで行く地区集散道路が、たしか 12 メートルの道幅にな

っていて、その手前の沼袋の商店街が14メートルで、2メートル違うんですけれども、これは歩道が狭まるということで考えていいでしょうか。

会長

田中幹事。

田中副参事

地区集散道路変更についてはご説明したとおりでございますけれども、ここの地区集散道路の部分につきましても、整備はこれからでございます。具体的な沿道の用地買収等についてはまだ始まっていない状況でございます。

断面構成につきましても、今後検討をしていくと。ちょうど橋の境目のところで都市計画道路と地区集散道路がタッチをする形でありますので、そのすり合わせも含めて今後の検討課題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。

かせ委員、どうぞ。

かせ委員

沼袋、これは区画街路第3号線で、前回は議論があったところですが、この沿線がほとんどお店にかかっているということで、立ち退きとかといったものが相当出てくると思うんですけれども、その辺の状況はどうなっていますか。

会長

佐々木幹事。

佐々木副参事

今回の区画街路第4号線の計画に伴い、その計画線にかかる地権者数でございますけれども、登記簿ベースで調査した数字でございますが、281名の方が地権者になると調査しております。

かせ委員

それで、281名の地権者があるということですが、絵を見てみますと、全部うちにかかっていますよね。そういう方たちの意向というのはどうなっていますか。

佐々木副参事

今はまだ都市計画の策定段階で、都市計画決定する前でございますので、住民の方へは都市計画という形でこれまで説明しております。個々の地権者の方の意向というのは、これから都市計画決定した後、事業化に向けた中で皆様に聞いていきたいと考えております。

かせ委員

都市計画決定をしてから聞くということだと、もう動きようがないわけですね。それで、先ほど補助 220 号線、この計画が決まってしまったわけですが、これがいまだにほとんど動きがないというのも、結局、地権者の皆さんの意向が反映されないで計画だけが先行したということに大きな原因があるんだろうと思うんですが、この件についても、281 名の地権者に対してこれから意見を聞いていくと。それも都市計画が決してからということでは、後先が逆ではないでしょうか。

佐々木副参事

委員がおっしゃった意向というのは、計画線がかかっているという前提で、ここに残るか、あるいは、他の場所で再建するかといった今後の生活再建というか、そういったものの意向というふうにとらえておまして、この計画に対するご意見というのは、今までも説明会あるいはオープンハウスで皆様からお聞きしておまして、多くの方に賛成いただいているというふうに認識しております。

かせ委員

多くの方と言いますけれども、きょうの報告の中でも、賛成意見についても反対意見についても、余りにも意見が少なかったわけですが、十分に意見が聴取された上で賛成が多数だというような認識には、どうも私は理解できないんです。だから賛成多数だというその根拠というのは何ですか。

佐々木副参事

今回の意見書の数が全体で 11 通という中で、賛成が 10 で反対が 1 ですが、これをもって賛成が多いということを申し上げているわけではございません。今まで説明会で住民の方のご意見を聞いたり、あるいは、オープンハウス等でじかに住民の方と接したりという中で、あと、去年の 10 月から 11 月にかけて沿道の皆様を対象としたアンケートを取らせていただきまして、7 割の方が賛成いただいているということで、その内容についてもパンフレットという形で公表させていただいております。そういったことで賛成の方が多いということを認識しているというわけでございます。

かせ委員

その問題についても質疑があったと思うんですが、その対象をどこに取ったかということでは、特に沿道の方々に対してどれだけの割合でというのを調査されているというふうにはちょっと認識がなかったんですが、対象のとり方によって全然違ってしまうわけですね。特に今度の場合には、商店街の一片全部むけてしまうということですね。そ

れと、あとは道路が広くなることによって商店街のありようがすっかり変わってしまう。14メートルの道路になりますと、道路によって商店街が分断されるようなこともあって、広くすれば活性化するかというところではないというのは、全国の教訓だと思うんですね。いろんな問題がある中で、商店街の特に地権者の皆さん一軒一軒に対して調査をして何%だったということであるならば、そうですかということになるわけですが、そのようには私は理解していません。だから、ちょっと疑問が残るということなんです、再度その辺について。

佐々木副参事

全員の方がアンケートに答えた上での結果ではないという指摘でございますけれども、有意なサンプル数という中で回答をいただいております、その対象も、沿道のみならず周辺地域も含めた住民の方からアンケートをとっております、そういった中で、数字としては7割の方から賛成をいただいてい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。

かせ委員、どうぞ。

かせ委員

決は全員一致ということではなくて、その辺を確認してほしい。

会長

それでは、諮問文、記の1、東京都市計画道路（中野区画街路第3号線及び第4号線）の変更についてお諮りいたします。

これについては案のとおり了承することによろしいでしょうか。

(かせ委員「異議あり、採決は挙手で」と呼ぶ)

会長

採決にしますか。

採決を挙手という方法にすることについて、ご異議ございますか。

(「異議なし」の声あり)

会長

ご異議なければ、採決を挙手で行いたいと思います。

案のとおり了承する方の挙手を求めます。

(賛成者挙手)

会長

挙手多数と認めます。

これにつきましては、挙手多数ということで原案どおり決することにいたします。

次に、諮問文、記の 2、東京都市計画地区計画（平和の森公園周辺地区地区計画）の変更について、お諮りいたします。

これについては案のとおり了承するという事によろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

会長

ありがとうございました。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。

以上をもちまして、諮問のありました 2 件につきましては、それぞれ都市計画の案のとおり了承するという事と決定をいたしました。

続きまして、報告事項に移ります。

中野区駐車場整備計画案について、秋元幹事から説明をお願いいたします。

秋元副参事

中野区駐車場整備計画（案）につきまして、私のほうから報告させていただきます。

お手元の資料、ごらんいただきたいと思います。この中野区駐車場整備計画でございます。

会長

座ってご説明を。

秋元副参事

ありがとうございます。

これは本年 4 月に決定させていただいた中野駅周辺駐車場整備地区の指定、及び中野駅北口駐車場の都市計画、これを補完をいたしまして、中野駅周辺の駐車場の整備について、これらの都市計画と一体的に定めるものでございます。中野区駐車場整備計画（案）につきましては、この都市計画に係ります報告・説明会等の中で説明させていただいてきた内容を取りまとめることで作成をしたものとなっております。

ここで次のページ、別添資料 1 を先にご説明させていただきたいと思います。これは既に 4 月に決定していただいた駐車場整備地区の指定、及び北口駐車場の変更、これについての内容をちょっと振り返ってご説明をさせていただきたいと思います。別添資料 1 でございます。こちらのほうは「東京都市計画駐車場整備地区の変更（中野区決定）」ということになってございまして、中野区では新たに指定するわけでございますが、東京都全体でいいますと地区の変更ということになります。中野駅周辺約 28 ヘクタールを、今回都市計画駐車場整備

地区として決定をさせていただいたということでございます。

その次のページに、その範囲、位置を示してございます。上のほうに補助 74 号線、これが早稲田通り、南が補助 71 号線、大久保通りに挟まれた中野駅周辺一体の赤ハッチの部分、こちらのほうが駐車場整備地区を指定させていただいた部分でございます。この範囲はおおむね商業系用途地域の範囲を今回指定させていただいてございます。

それから、次のページをまたお開きいただきたいわけでございます。こちらのほうは、「東京都市計画駐車場の変更」ということでございます。東京都市計画第 23 号中野囲町駐車場というものがあったわけでございますが、これを変更するというので、まず駐車場名、「中野駅北口駐車場」に変更してございます。それから面積約 0.6 ヘクタール、それから駐車台数約 70 台、出入口各 1 カ所ということで、今回都市計画の駐車場を変更させていただいた。その下のほうに変更概要がございます。名称が今申し上げたように変わってございます。それから区域につきましても、約 1.2 ヘクタールが 0.6 ヘクタールに縮小させていただいてございます。これは駐車台数といたしましてはもともと 180 台を想定していたものを、今回 70 台ということで変更させていただいたということでございます。

その次のページになりますが、こちらのほうはそのときの都市計画の計画図になってございます。この J R 中野駅の北口の広場ですが、これは中野駅地区の整備基本計画では、新北口駅前広場という呼び方をしてございます。その部分についての変更ということになります。この部分黄色く塗ってある部分と、真ん中の白抜きになっている部分、ここを含めてもともと都市計画駐車場、中野囲町駐車場ということで、面積約 1.2 ヘクタールの都市計画決定がされていた部分でございます。

このうち黄色い色塗りをした部分を廃止いたしました。赤く塗った部分、これは出口になる部分でございますが、これを新たに追加をして、全体で約 0.6 ヘクタールに面積を変更し、あわせて名称も変更させていただいた。これが駐車場の関連、都市計画の変更でございます。

また、恐縮でございますが、表の説明の紙に戻っていただきたいと思っております。こういった都市計画の変更をしていただいたわけでございますが、この本日説明をいたします、中野区駐車場整備計画（案）に関連いたします今申し上げた都市計画、これについては、その変更過程でございますけれども、2 番でございます。平成 22 年、昨年 7 月 30 日に、都市計画の変更方針を当審議会に報告をさせていただいてございます。その後 9 月 7 日に、駐車場関連の都市計画に関連する都市計画変更原案、こちらのほうの報告をさせていただいて、本年 2 月 15 日に当審議会に諮問・答申をさせていただいた。4 月 4 日に都市計画決定告示をさせ

ていただいて、それ以降、5月にこの中野区駐車場整備計画（案）をまとめさせていただいて、6月以降、関係機関と協議を進めてきてございます。本日、当審議会にこの案のご報告をさせていただいているというものでございます。

4番に移りますが、「今後の予定」でございます。この駐車場整備計画（案）につきましては、本日この審議会へ報告させていただいた後に、9月上旬に開催予定されてございます区議会・常任委員会等へ報告をさせていただいて、その上で9月中旬ごろには決定をしたいというふうに考えてございます。

それでは3番に戻りまして、「中野区駐車場整備計画（案）の内容について」ということで、別添資料のほうをごらんいただきたいと思います。別添資料、「中野区駐車場整備計画（案）」、まず表紙をお開きいただきたいと思います。目次、構成になってございます。「計画策定にあたって」と、それから「対象範囲」「駐車施設に関する基本方針」「路外駐車場の目標量及び目標年次」「路外駐車場整備に関する施策」ということ、こういう構成からなっております。

次のページをお開きいただきたいと思います。1ページになります。この「計画策定にあたって」ということでございますが、この駐車場整備計画でございます。駐車場法第4条の規定に基づきまして、駐車場整備地区におきます駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案をいたしまして、当該地区における駐車場の整備について定めるというものでございます。

中段でございますが、中野区におきましては、中野駅周辺が商業業務及び行政の中心になってございます。また、商業・業務・文化その他広域性を有する諸機能が集積するということから、この中野駅周辺を駐車場整備地区として都市計画法に基づき定めたところでございまして、この区域につきまして本計画を定めるというものでございます。

2ページのほうは、「対象範囲」ということでございます。これは先ほど報告させていただいた中野駅周辺駐車場整備地区の指定範囲と同じというところでございます。

3ページをお開きいただきたいと思います。「駐車場施策に関する基本方針」でございます。まず、「中野駅周辺の概況」ということでございまして、ここは「一方」以下、中段になりますが、中野駅付近におきまして核となる自動車道線、これにつきましては幅員20mの中野通り程度でございます。したがって、非常に基盤がそれほど潤沢ではない、脆弱なため、来訪者の多くの方が徒歩や自転車や公共交通機関を利用してございまして、これらの公共交通線が集中する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概況にございます。

2番目に、「中野駅周辺の駐車実態と今後の基本方針」を定めております。

駐車場実態でございます。これはこの表 1 にございますように、平成 21 年、一昨年 の 7 月に実態調査を行ったわけでございます。その結果、2 行目にございますように、駐車需要を満たす駐車台数が既に確保されているという結果が出てございまして、この結果からいきますと、駐車場不足による大きな問題は現段階では生じていないということ、把握をしたわけでございます。しかしながら一方で、今後進展をいたします都市開発によります駐車需要の増加に対しましては、各開発地区において適切な駐車場確保と有効活用が肝要となりますことから、中野駅を中心とした商業地域などを駐車場整備地区として定めることによりまして、都市開発における適切な規模の駐車場を確保する、こういったことを基本方針とするということでございます。

右の 4 ページになりますが、こういった結果を踏まえまして、「路外駐車場の整備の目標量及び目標年次」を定めてございます。

目標年次といたしましては、この中野駅周辺の大規模開発がおおむね完了すると思われる 20 年後の平成 43 年を目標年次としてございます。

そのときの駐車場の目標量でございます。こちらのほうは、実態調査から推定をいたしまして、中野駅周辺地区で約 1,010 台という目標量を設定してございます。(3) でその理由を記載させていただいてございます。これは今申し上げた将来の駐車場目標量を設定する駐車需給バランス、こちらから設定したわけでございますが、それを表-3 にまとめてございます。こちらのほうではピークの需要、ちょっとこの表-3 をごらんになりながらご説明を聞いていただきたいわけでございますが、ピーク時の需要、これが現況の駐車台数 340 台ということでございます。これは左の表-1 の下段部分に平日の駅南北の合計、括弧内の数字、これは平日が括弧内、休日だけやっている駐車場がございまして、平日 338 という実態上の数字が出ている。この数字を採用してございます。これは一番条件の悪いときのものがございます。この 338 から現況台数を 340 というふうにしてございまして、今後の開発によりまして将来増加する台数、これが 800 台というふう計算されてございます。将来の需要台数といたしましては、この数字を合わせた 1,140 台ということで推定をしております。

これに対して駐車場の供給でございますが、現況台数 510 台というふうになってございます。こちらのほうは左の表の上の駐車施設の収容台数の合計値、括弧内の 507、これも平日の収容台数になってございます。この 507 を 510 というふう数字をまるめてございます。

これに対して将来減少台数、これを想定してございます。これがこの実態調査をやったときに、既に警大跡地等の開発用地の暫定駐車場があったり、あるいは既存のコインパーク、これは恐らく将来的には建物に取ってかわられるだろうということから、そういった数字を、

これが減るだろうという想定をして 300 台。

将来増加する台数は、先ほど申し上げた開発の 800 台、これは附置義務駐車場で整備されるということで、将来増加台数 800 台。これを計算いたしますと、将来の供給台数は 1,010 台、これがこの目標量になってございます。

ただ、この数字でいきますと、将来駐車需給バランスとしては 130 台の不足が生じるといふことを想定してございます。

次の 5 ページでございますが、こういった実態調査、推定を踏まえまして、路外駐車場整備に関する施策を検討してございます。「基本的な考え方」でございます。これはこの (1) の下 3 行に集約させていただいてございますが、まず中野駅直近におきまして、1 つ目は中野駅の交通結節機能の向上。それから 2 つ目が駅前広場周辺の自動車交通の円滑化を確保する。3 つ目といたしまして、中野駅周辺の不特定多数の来訪者や中野駅利用者の利便性向上に資する、将来の高齢化等に伴う移動制約者の増加にも配慮した駐車場整備を行う。これが区としての施策の基本的な考え方でございます。

これを実現するために、(2) 番でございますが、「公共と民間の役割分担」ということで、一時預かり等の駐車場、これは基本的には民間が整備主体となります。また、中野駅直近につきましては、中野駅が自動車、公共交通、歩行者の交通結節点でございまして、交通利便性の確保を進めるために、公民の適切な役割分担のもとで駐車場の確保を進めるとしてございます。

その骨子でございますが、骨子 1 は駅周辺、少しエリアを広くとらえてございます。駅周辺の開発により増加する駐車需要、これに対しましては、民間等開発者の方が、必要な駐車場の整備を行うということでございます。

黒ポチの 1 つ目でございますが、大規模商業・業務施設につきましては、駐車場法等に基づきます附置義務駐車場等により確保いたします。将来の開発に合わせまして、地区内の商業事業者と連携をいたしまして、荷さばき駐車場等の確保を図っていくとしてございます。

骨子 2 は、駅直近、駅に近い部分でございます。駅直近についての役割分担の考え方でございます。新北口駅前広場の地下には、公共として整備すべき必要最低限の台数を確保するということでございます。駅直近でございまして、民間開発にあたりましては、適正規模の駐車場を確保していただく。

それから骨子 3 でございます。これは駐車場案内等、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をしていくということでございます。

(3) でございます。「附置義務制度の適切な運用による民間駐車場等の整備」、これは法の

適切な運用をもって整備をしていくということでございます。

6 ページでございますが、「駐車場の有効活用及び路上駐車への対応」ということでございます。「既存駐車場の有効活用」といたしまして、2 行目ですが、主要な一時預かり駐車場等の駐車情報の提供等を公共が主体となって進めてまいります。そういうことによりまして、駐車車両を駐車場に適切に誘導することによって、円滑な交通環境を確保していくということでございます。

2 つ目は「違法駐車の防止」ということございまして、路上駐車車両、これにつきましては、公民連携のもと、その解消を図っていくというふうにしてございます。

それから次、「駅前広場整備に伴う駐車施策」でございます。まず最初に、「都市計画駐車場の整備」ということございまして、こちらのほうは中野駅の交通結節機能の向上ですとか、総合的なまちづくりの観点から、計画的な都市計画駐車場の整備を図るとしてございます。

それから2 つ目は、「バリアフリー等に対応をした公共駐車場の整備」ということで、ユニバーサルデザイン、バリアフリーに対応した駐車場施設の整備を図ってまいります。

それから、3 つ目でございますが、これは「タクシー乗降場の確保」ということでございます。待機タクシーによる駅周辺交通の混雑、これの解消を図るために、駅前広場の再編に合わせまして、タクシー乗降場や待機スペースの確保を図ってまいります。

次に、「荷さばき車両への対応」でございます。黒ポチのほうでございますが、将来の都市開発、地区内の商業事業者等との協議等によりまして、必要な荷さばき施設を隔地荷さばきスペース、既存駐車施設の一部の活用による適切な確保を図ってまいります。

2 つ目の黒ポチでございますが、小規模な建築物、いわゆる附置義務のない建築物、こういったものの集積に対する荷さばきのための駐車スペースの確保を図ってまいります。

当然、二輪車の駐車問題、これにつきましても現在かなり大きな問題となってきている。これにも十分対応してまいります。

7 ページになります。「公共駐車場整備目標の考え方」でございます。駅北側、主に駅の北側の開発によって不足するというようなことが想定をされてございまして、適切な公民の役割分担のもとで、整備を図っていくということでございます。ただ、駅直近の駐車需要につきましては、中野区自動車駐車場、これは86 台のものが、この調査をしていた段階ではあったわけでございますが、現在この4 月より休止になってございます。今、別のところに同じ機能の駐車場整備をしてございますが、この中野区自動車駐車場が受け持っている駐車需要、これは平日ピーク時で約60 台ございました。これも将来も同じ立地条件である中野駅北口自

動車駐車で受け持つことを考えてございます。

駅利用者への対応として、そのうち現在の駅利用者台数6台、これは実数で把握をしたわけですが、6台ございました。このすべてを移動制約者対応として整備することを考えますとともに、将来の高齢化等を踏まえまして、現状の倍の12台程度、これを移動制約者対応駐車場として整備をするということで、先ほど申し上げた現在の駐車場が受け持っていた60台と、将来の移動制約者対応駐車場の10台、これを合わせた約70台の駐車場を公共が整備をしていくということで考えております。

この配置でございますが、この中央の黒丸部分、これが都市計画駐車場としてこの4月に決定をしていただいた中野区駐車場ということになります。それからそのほか、丸の中にしま模様のもが入っておりますのが、これが今後開発が予定されるエリア、部分でございます。その中で適切な附置義務台数プラス、不足する台数について、しっかりと誘導していくというようなことを考えてございます。

以上が中野区駐車場整備計画（案）でございます。

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見を承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

皆様のご質問に入る前に、私からちょっと一つ、資料についてやや不明な点があるので質問をいたしますが、この最初のかがみの紙ですね。1が「中野区駐車場整備計画（案）について」とあって、2が「中野区駐車場整備計画（案）に関連する都市計画の変更等の経緯」ということで、表がついております。この表の中で、22年9月7日、23年2月15日、23年4月4日の欄を見ると、中野区駐車場整備計画（案）に関連する都市計画変更原案の何とかというふうに3項目書いてある。その中身がどうもわかりにくいんですけど、1番の最初の2行を見ると、「平成23年4月に決定した『中野駅周辺駐車場整備地区』及び『中野駅北口駐車場』」と書いてありますね。ここはこのことだと思っていいんですね。ちょっとそのところをはっきりさせてください。

秋元副参事

はい、わかりました。失礼を申し上げました。少し説明が不足してございます。

この経過のところでございますが、ここに記載をしてございますように、中野区駐車場整備計画（案）に関連する都市計画変更案というのは、冒頭に書いてございます「中野駅周辺駐車場整備地区」の指定、及び「中野駅北口駐車場」、これに関連する都市計画というふうに

位置づけてございます。したがいまして、9月7日には、その関連する都市計画変更原案の報告、それから2月には当審議会に諮問し、答申をいただいたということでございます。

会長

というようなことのようにございますので、以下、質問に移っていただきたいと思います。いかがでしょうか。

池田委員。

池田委員

中野区駐車場整備計画（案）という別添資料2のところですけども、その3ページ目の(1)、「中野駅周辺の概況」のところのご説明があったんですけども、その下の4行ぐらいですか、の説明がありまして、「自動車走行のための基盤が脆弱なため」と、これはこういう表現でいいのかなという気がするんです。それと、その下から2行目の「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くなっている」。この辺もちょっと余りインパクトがないというか、弱いような表現ですね。

私はこの中野区の都市計画マスタープランにもう既に、例えば「地球環境と共生する都市づくりの基本方針」ということで、「公共交通の重視及び歩行・自転車利用環境向上による小負荷型の交通体系の実現を図る」というようなことが書いてあったり、それから「都市基盤整備の基本方針」のところにも、「人と環境にやさしい交通体系の整備」「環境負荷の少ない交通ネットワークの形成」ということで、「公共交通の充実、安全・快適に歩くことができ自転車の利用がしやすいみちづくり」というようなことで書いてあるんですけども、せっかくこの都市計画マスタープランをつくっているんですから、どこにもこの文章の中に都市計画マスタープランという言葉が出てこないのが、やはりこういうものに基づいてやっているんだということをむしろ書いたほうが、将来の、こういうように駐車場整備するにしても、ただ駐車場つくればいってことじゃなく、そんなにたくさんの駐車場は要らないんだよという事は多分これで言いたいんだらうと思うんですけども、その辺のことはやはりこういうマスタープランにのっとってやっているのだからそういうことになる、というふうな書き方のほうがよろしいんじゃないかと思うんですけども。

会長

秋元幹事。

秋元副参事

全くご指摘のとおりだと思います。今、委員がおっしゃったように、中野区の都市計画マスタープランにつきましては、公共交通の重視ということが強く言われております。まさし

くこの中野駅につきましても、公共交通の重視ということから、それぞれの交通結節機能を重点的に整備をしていくという位置づけをしてございまして、その点につきましては全くおっしゃるとおりであると思います。

ここで書いてございますのは、先ほど申し上げた、都市計画駐車場の、もともとは180台あった、これを今回70台に減少するというこの意味合いから、180台というような多くの車を集めるだけの基盤がないという意味で、どちらかという、そういった前の都市計画の内容を意識して記載をさせていただいたということでございます。

当然この裏には、今、委員のご指摘のあった公共交通重視、こういったことが強くあり、環境の負荷のかからないまち、こういったものが当然含まれているというご理解をお願いをしたいと思っております。

会長

ほかにいかがでしょうか。

いはい委員、どうぞ。

いはい委員

1点だけお伺いします。今の別添資料2の「路外駐車整備に関する施策」の(7)「二輪車の駐車問題の対応」というところですが、「駅前広場整備にあわせた二輪車のための駐車スペースの確保及び大規模開発等に伴う二輪車駐車施設の整備誘導を図る」ということになっているんですが、私も区議会のほうで何回かこのことに関して質問させていただいております。中野駅周辺を開発していく中でにぎわいをつくっていく、その中で二輪車での来訪者のことはどのように考えているのでしょうか。お聞かせください。

それと、駐車場法が変わりまして、附置義務の中では、二輪車のことについても触れられているとは思いますが、その触れられている部分がなぜこの駐車場整備計画の考え方には載っていないのか、その2点をお聞かせください。

秋元副参事

おっしゃるとおり、二輪車につきましては、区の現在の駐車スペース、あるいは駐輪スペースの中で確保させていただいているという状況がございまして。こういったものを踏まえて、やはり二輪車での来街者、こういった方もやはり駐車にご苦労されるということから、今回この二輪車の駐車問題もきちっと意識をして整理をしていくというふうに位置づけをさせていただいたということでございます。

附置義務駐車場の中には、今のところこの二輪車が含まれておりませんので、そういったことから、こういったことを改めて項目出しをして、ここに表現をさせていただいたという

ことでございます。

いでい委員

ここで、こちらのほうで文章として一言付け加えてあるということですが、具体的にはどのようにお考えなんでしょうか。民間の開発業者に対して、二輪車の駐車スペースを必ず確保するように等、促していくということでもいいんでしょうか。

秋元副参事

今回、この中野駅地区の駐車場整備計画に位置づけをさせていただくということですので、当然これに基づいて、今後の民間開発について、この計画に基づいて誘導していく、指導していくということになります。

いでい委員

ということであるならば、区が率先して区としてはこのようにやっていますよ、それと同時に、同じように民間の開発業者の方にもこういうことをやってくださいよ、というのが筋じゃないかと私は思うんですけども、今回のことについて、区は、じゃあ二輪の駐車スペースを何台用意するつもりでいるのか、具体的な数字をお聞かせください。

会長

数字は出ませんか。秋元幹事。

秋元副参事

現在、駐輪施設と合わせて、二輪車、これに対して70台ほどの駐車スペースを現在確保してございます。将来的には今後台数等、予測をしていかなければなりません、当然現在以上の二輪車駐車場を確保していくということになってまいります。

いでい委員

その数字のことに関しては、それでは今後、中野区駐車場整備計画（案）、この（案）が取れるときには、その数字もあわせて二輪車の駐車場のスペースのことに、お触れになるつもりではあるんですか。

秋元副参事

これ一昨年実態調査をした段階では、違法駐車、これについて把握いたしましたのが、自動車の不法駐車あるいは駐車場利用と、こういったものを調査をさせていただいているという状況がございます。この（案）というものが取れる段階で、具体的な数字をあらわせるかというと、ちょっと難しいような気がいたしますが、この計画のこの項目に基づいて、今後具体的に民間の駐車場への誘発、あるいは公共としても二輪車の整備をしていくということを考えております。

会長

宮村委員、どうぞ。

宮村委員

数字をちょっと確認させてください。

まず、3 ページの表-1 なんですけど、4 ページのところで、真ん中あたりに、ピーク時の需要に関して、現況の駐車台数 340 台というのを記述されていますけど、表-1 を単純に見ると、平日、括弧内は 338 台ですけど、休日は 378 台でもっと数が数字上は多いわけですよ。なぜこれ、ピークが 338 なのかというのが、これだけ見るとすんなり腑に落ちない、うまく理解できないというところがあって、それどこかに言葉が足りないんじゃないかなというのが 1 つ。

それから 2 点目は、4 ページのところで、駅周辺の開発等により約 800 台の増加というのが表現されていて、先ほどのご説明だと、附置義務で開発で予想されるのが 800 台というような説明もあったように思うんですけど、その辺は恐らく床面積とか何かを想定して算定しているんだと思うんですけど、その辺もうちょっと詳しく、少し補足してもらえればと思います。

それから……

会長

分けましょう。今のところで 1 段切って。

宮村委員

では、とりあえずそれだけ。

会長

ピーク時の問題と、表-3 の問題ですね。

秋元副参事

3 ページの表をごらんいただきたいのですが、上段は収容台数、駐車場台数でございます。こちらのほうは平日の数字をとらえている、507 台でございます。これに対して、平日の収容台数で対比をさせているということで、下の段の平日の 338 台、これをこの推計の数字に用いたということは、この数字が一番不利な状況にあるということで、この数字を採用させていただいてございます。例えばこの 507 台と 338 台との差が 65 台、例えば次の 559 台、これは休日ですが、休日は 559 台に対して、休日の路上駐車台数、路外路上駐車台数が 378 ですから、その差が 182 台あるということで、かなり数字的にはこちらのほうが有利だということで、一番不利な 507 台と 338 台を採用して、このバランス推計を行っているというもの

でございます。

それから将来増加台数ですね。こちらは今、委員がご指摘いただきましたように、この区役所、サンプラ、あるいは二丁目の再開発、あるいは既にもうマルイさんが建てかわってございますが、マルイの建て替え、それから新たにつくられる区役所、そういったものを想定して、床面積を想定して、それから附置義務台数を割り出したというものでございます。

宮村委員

説明を伺えば、そういうことなんですかとわかるんですけど、この資料だけで読んだ方には、ちょっとわかりにくいなという意味でご質問させていただきました。

それと次に、4ページの最後、表-3のところ、130台足りないという表現があって、後で70台にやりますよというのがあるんですけど、ほかはどうするんですかというのが、これからは全然出てこないんですけど、その辺ちょっと説明を聞かせてください。

秋元副参事

その部分につきましては、5ページにございますように、骨子2の2つ目の黒丸、「適正な規模の駐車場を確保する」ということで、このところでこの計画に基づいて誘導をしていくということを考えてございます。こういった計画があることによって、大規模開発者の説得はしやすいということもあって、そのような内容で駐車台数を増加させていくということを考えているものでございます。

宮村委員

ちょっとしつこいようなんですけど、今の説明ではわかりません。つまり800台というのが大規模開発の附置義務で出てくるだろう。その分は確保されるという説明があったんですね。その結果として足りないのが130台ということで、さっきの70台との差の60台はどうするんでしょうってことなんですけど、それがまた民間開発でまた確保されますとなると、その辺がどうも……。800台とは別にまたそういう民間開発で確保するというでないと数字が合わないんですけど、その辺の説明がなくて、ただこれだけだと、ちょっと理解されづらいんじゃないかと思うんですけど、いかがでしょうか。

秋元副参事

確かに、こういうふうには800という数字の中で130台不足する。そのうちの70を公共が負担する。残りなお60台不足をしているということで、これは将来の開発に担わせるということになるわけでございます。ただ、現段階では、それをじゃあどの施設にどういう形で割り振るかというところまでの計画がつくりづらいということから、今回はこの整備計画そのものについては、こういう形にとどめているわけでございます。先ほど私が申し上げましたよ

うに、こういった不足が生じているということから、今後の民間開発、これは公共の開発も同じでございますが、その開発規模に応じて、やはりプラスアルファの部分を振り分けていかなければならないということがわかっているわけでございますので、この不足数に応じて、今後の開発計画に担わせていくということを考えているものでございます。

宮村委員

もう何度かになるから一つだけですけど、後のページの70台という数字に、別にもっとでかくしろとかそういうことを言っているわけではないんですけども、70台にするという理屈と、それはあくまでも今の中野区自動車駐車場の平日ピークの60台に、高齢者等を踏まえたプラスアルファを足して70台ですよという論理は、これはここだけであれば完結はしているんですけど、前と関連が、今の、もうちょっと何か……。具体的に民間開発でさらに今の附置義務以上に別途手当をしていくんだということがはっきりあれば、まあまあそれなりにわからなくはないんですけど、少なくともこの文面を読む限りだとなかなか理解しづらいんじゃないかと思いますので、もしまたご発言があれば、もう一押しお願いしたいと思います。

秋元副参事

今回、こういう形で整備計画を策定するというので、公表していくわけでございます。今のその数字が、開発者を含めて、皆さんにも理解をされるということになるわけございまして、今言われている不足する台数、これにつきましては、やはり公共も含めてでございますが、民間の方にも負担をしていただくということが、これで明らかになったわけでございますので、そういったことで民間あるいは公共の方々の開発に対して、誘導していくということを考えております。

ここに書いてございます公共駐車場70台という数字が、これは今回この4月に決定をさせていただいた中野区駐車場の規模ということから、現在の北口駅前広場で運営されていた中野区自動車駐車場の60台、それをそのまま採用するとともに、将来の移動制約者のための対応のための10台を足して70台、これはあくまでも新北口駅前広場で整備をする公共駐車場の台数ということで、ここに位置づけをさせていただいたということでございます。

会長

答弁をするということではなくて、これは案なわけでしょう。まだこれ、中野区が(案)を取った形に変えるわけでしょう。違うんですか。案のまま、これで(案)を取って終わりですということが報告であるんだとすると違うんだけど、これから(案)を取るまでに検討する中身を今宮村委員から示された。あるいは池田委員からも都市マスとの関係が示された。そういうふうなことだと僕は理解しているんだけど、違うんですか。

秋元副参事

本日、お示しを申し上げますのは、(案)ということでお示しを申し上げます。今後議会にお示しする段階でも(案)という形でお示しをしていく。それらのご意見をいただいて、正式に(案)を取る作業を行っていくということですから、当然いただいた意見、これに基づいて修正をさせていただこうということは考えてございます。

会長

了解しました。

田代委員、どうぞ。

田代委員

非常に難解なご回答と説明で、まだよくわかってないんですけども、これは大変ある意味ではわかりやすい構図かなというふうに理解したんです。4 ページに都市計画駐車場の変更ということで、位置と区域で1.2ヘクタールから0.6ヘクタールに変更するというふうに、これはもう決定されていますよね。それに対して、その70台を充当するという、そういうご説明と理解してよろしいのでしょうか。

会長

今のもう一度おっしゃってください。すみません。

田代委員

駐車場の変更という中野区決定の表のところに、中野駅北口駐車場と、面積約1.2ヘクタールを約0.6ヘクタールに変更するというふうな記述がございますよね。この決定に従って駐車場を整備していくという中で、じゃ、それに何台が必要かと、それを検討した結果、70台が相当であると、そういう理解でよろしいんですか。

秋元副参事

全く委員のご理解のとおりでございます。

田代委員

そうしますともうちょっと説明は、これ案のところでも最初からずっと読んでいくと混乱するばかりなので、会長も申されたように、(案)を取る前に、もうちょっとリファインして、わかりやすいような形にして出されたらいかがでしょうか。

会長

ありがとうございます。秋元幹事、何か意見がありますか。

秋元副参事

委員のご意見を参考にさせていただきながら、検討させていただきます。

会長

松本委員、どうぞ。

松本委員

案ということですので、ちょっとお願いといいますか、3 ページに先ほど池田委員のほうからもありました、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じゃなくなっていると書いていらっしゃいますし、都市計画マスタープランでそうおっしゃっているので、そういう立場に立ってやるならば、もうこれ以上、ここに言ったようにふやさないと。さっき民間開発にお願いするとか、公共で担うかもしれないとちょっとおっしゃったんですが、そうじゃなくて、むしろ中野駅のここは、車をなるべく利用しない開発でやりたいということの所信表明じゃないけど、そういう立場でおやりになって、この計画案には余り書いてないんですが、車をなるべく使わないほかの施策をやはり重ねていって、なるべく車で来てほしくない、言うてはいけないんでしょうけども、そういうふうなスタンスをきちんと示したほうがいいのではないかなと思うのですが、そういうご検討もお願いしたいと思います。

秋元副参事

ここで冒頭で書いてございますのは、中野駅の近くにそれほどたくさんの駐車場を誘発すべき基盤でないということでございます。逆に言いますと、民間の開発というのは今後この駅周辺では十分想定できるわけございまして、それについては附置義務駐車場、これは課せられるわけでございます。そういったものはできるだけその開発施設の中で整備をしていただくということになりますと、要するに駐車場が集中しなくて分散される、そういう意味合いを込めてこういう内容になっているということでございます。

会長

今の松本委員のご指摘のところは、先ほど問題になっていた将来の需給バランス、マイナス130というのがあるでしょう。これはヨーロッパの例ですけど、駐車場をわざと減らすんです。わざと減らすことによって、都市に集まる交通量を減らすという施策をやっているヨーロッパのまちがあるんです。だから、今、松本委員のご指摘はそういうことも含まれるかなと思って聞いていたんですけど、公共交通ということを実際に言うのであれば、この需給バランスのところまでそれは響いてくる話なんですね。そこまで考えて少しやったらどうかというご指摘ですから、今のお話の答弁は要りませんか。やっていただいたほうがいいのか。もう一つ、じゃ、松本委員、どうぞ。

松本委員

ですので、先ほどの4ページの表-3にあった足りない分を、ほかでやるのではなく、この分を公共交通でちゃんと担うように、ほかの施策をとるなり、駐車場の対策をとるなりおやりになったらいかがでしょうかということで、ご検討をお願いしたいということだったんです。すみませんけれども、よろしく願いいたします。

会長

伊東委員、よろしゅうございますか。どうぞ。

伊東委員

今の質問等を聞いていまして、本当にどっちにもとれるような答弁で……。これからは将来の民間の開発にゆだねていく。新たに開発が進めば、附置義務台数がふえてくる。ただ、現状でこの案を見ますと、要するに需要の分だけ供給がふえているだけであって、プラスアルファの部分が今のところこの案の中には盛り込まれていない。区の方針として、附置義務台数プラスアルファを、これからの開発にちゃんと求めていくのかどうかという部分がありまして、それがちゃんと不足分を、例えば800台供給すると言っているだけでも1割不足しているわけですから、その1割分をプラスアルファとして求めていくのかどうかという部分が、今のご答弁でははっきりしないというのを一つ指摘させていただくとともに、もう一つ、これ駐車場の整備計画なんですけれど、ただ駐車場、はっきり言って将来的には需要と供給のバランス、拮抗はしていますけれど、倍になるということは明確に示されている中で、周辺道路に対する負荷がどれだけふえるのかというのが、この案には一切触れられておらず、中野通りのことについては多少触れられていますけれど、いずれにしてもけやき通りですとか、それから関連する早稲田通りについての、交通の渋滞が予測されるのではないかと。そういう交通量の負荷の増減というのが一切見えてこないということが大変懸念される。

現状で中野通りの渋滞の発生の原因は、荷さばきのための一時停車が大変負担になっているという部分は承知していまして、以前にもこれは求めたわけなんですけれど、それに対して東京都のほうの実証実験かなにかをたしかやられているはずなんですよね、中野通りについて。その結果がどうであったのか。それで、これからのこういう新たに発生してくる交通負荷に対して、周辺道路のほうでどう対処していくかというのが、これでは一切見えてこない。需給が倍になったから交通負荷が倍になるというわけじゃないでしょうけれど、何割ぐらい交通量が増加するという部分は、やはり少しでも説明があったほうがよろしいんじゃないかと思ひまして、指摘させていただきます。

秋元副参事

今、3つのご質問であったかと思ひます。

まず不足する台数、これについての処理です。これは先ほど松本委員からもご指摘があった、そういう処理の方法、あるいはきちっと対応していかなければいけないという処理の方法、それは双方の処理の方法が今後考えられるというふうに思っております。そういったものはやはり十分今後の環境施策、あるいは車対策、こういったものの状況と現実とを見ながら、やはり計画を指針なりそういったものを定めて、誘導していくものというふうに考えております。

それから、2 つ目でございます。当然、開発をすることによって、そこから発生する交通量、これは増加をしていくということはあるわけでございます。そうしますと、それぞれの各道路への波及ということは想定されるわけでございますが、それについては、今回は駐車場という切り口で計画をつくったということでございます。それぞれの開発につきましては、その開発規模に応じて当然交通計画、そういったものが求められるわけございまして、その計画の中で道路混雑等については、処理をされていくというふうに考えてございます。今回は駐車場という切り口で計画をつくらせていただいたということでございます。

それから、荷さばきの問題です。これは中野通りに対する交通負荷、これがかなり大きいということは認識をしてございまして、一昨年ですか、東京都が要するに共同荷さばき駐車、商店街が共同して荷さばき駐車場を確保して運用した場合の実験をやったわけでございます。それに対する東京都からの結果、これは私どもも首を長くして待っているわけでございますが、今のところ示されていないという状況がございまして。

ただ、今回この計画の中でもお示しをさせていただいたわけでございますが、私どももやはりハード面、要するに荷さばき駐車場を整備すればいいやというものだけでなく、それプラス、やはり周辺の商店街の方々とお話し合いを進めながら、協議を進めながら、そういった共同的な利用、荷さばき駐車の利用の仕方、こういったものをやはり対応していかないと難しいのかなということを考えてございます。そういったことで、この駐車場整備計画の中では、そういった今後の協議を行っていくというような記載をさせていただいてございまして、今後これに基づいて、やはり地元商店街と協調関係を結びながら、荷さばきについてもやはり対応していきたいというふうには考えております。

伊東委員

ぜひ東京都の実験の結果について掌握していただいて、これからの施策に反映していただきたい。

それと、もう一度言いますが、どうしてもやっぱり周辺道路に負荷がかかります。特に顕著であろうと思うものは、けやき通りと駅前広場と、今、区役所との間の道路、こ

れが圧倒的に交通量がふえてくるでしょう。そうすると、そこに入るために中野通りあるいは早稲田通りの右折、左折の車両がふえてくるということが予測され、それだけでなく現状、中野通り、早稲田通りは交通量に対して幅員等が不足気味の中で、よくその辺を考慮した、全体的な広域的な視野に立った交通規制等も念頭に入れながら動線計画をまとめていくということが、駐車場整備計画だけまとめるのではなく、そういうものも同時に検討していくことが必要じゃないかと思っておりますので、ぜひその辺よろしくをお願いします。

会長

ありがとうございました。

高橋委員、どうぞ。

高橋（今）委員

先ほど会長が話してくださった他国の事例のところちょっと通じるところがあるんですが、中野駅周辺で駐車場を整備する場合に、先ほど面積で政策的に誘導することが可能なのではないかということが挙げられたんですけども、そのほかに例えば価格の面で、割と高めに駐車料金を設定して誘導するというのも一つは可能な手なのではないかと思うのですが、その部分に関して、どのような考えを持っているかということをお伺いしたいのと、その価格に関連をして、官と民で一緒のフィールドで駐車場をつくる、同じサービスを提供する場合に、例えば官のほうがリソースもありますし、あとは価格面で割と金額設定というものを割とリーズナブルにつけられるというところが、民間に比べて割と制約が少ないのかなと思う点もあるんですが、これから民をどんどん誘導して、なるべくであれば800台のところであるとか、130台の-marginとなる部分であるとか、そこに民を入れていきたいといったときに、官のほうの駐車場とどういった形で料金の整合をとるのかというのを、もし今の段階で案としてあるのであれば教えていただきたいと思います。

秋元副参事

車の抑制という観点から、駐車場料金の価格をある程度操作をするというような方法については、聞いたことはございます。その結果、うまく抑制されたかどうかというところまでは把握はしてございませんけれども、そんなような対応についても、やはり今後検討する必要があるのかなと。例えば駅に近いところで開発をする場合については、やはりそれなりの価格設定をしていただくというようなことも、駅へ集中する交通を平準化していくという観点からは、必要になってくるだろうというような気もいたします。これについては今後十分検討させていただきたいというふうに思います。

会長

ありがとうございました。

村木委員、どうぞ。

村木委員

今のと同じような話になるんですけれども、丸の内とかは、全体で駐車場をプールしてますよね。どこを使っても同じような形で駐車場の利用ができるようになっていたり、それから、先ほど伊東委員もおっしゃっていた道路の負荷を考えると、どこから駐車場は入るべきなのかといった動線計画、全部計画されていますよね。面で考えられるこういう駐車場の計画のときに、台数だけだと絶対的に問題が起きますので、何を検討しなきゃいけないのかといったところだけでも、もう少しクリアにされないと、こういう計画は余り意味のあるものにならないと思いますので、個別の事業者をコントロールする点からも、その辺少しご検討いただければいいかと思います。

秋元副参事

これは駐車場の都市計画を定めるに当たって、今回駐車場整備計画を定めるということで、今回お示しをさせていただいたということでございます。今、委員のおっしゃった全体交通計画、これから中野駅の開発によってどのぐらいの交通が集中し、どういう道路状況になってくるのか、そういった交通処理計画というのは、実は今年度考えているところでございます。今年度調査をさせていただいて、今後のまちづくり、開発に役立てていきたいというふうに思っております。その中では、当然今、委員のおっしゃった大規模開発の入り口、出口、使う道路、そういったものもやはり勘案をする、そういった分も含めて誘導していく。こういったことが重要なんだろうなというふうに思っております。

会長

今まで出てきたご意見を総合すると、この計画案そのものをやっぱりどうしても修正しておかなきゃいけないということが幾つかあったと思います。例えばバランスが足りないとかいうことがその代表ですね。それからもう一つ、例えば荷さばきなどの問題については、今後調査をして、これは決定した後になるかもしれないけど、もう一度それを改訂する段階で内容を加えるという、2つ分かれそうな感じですね。

ですから、今、ご意見のあった中身をそういうふうに2つに分けて、今度の計画づくりはある程度急いでいるでしょうから、急いではいても、直さなければいけない部分は直していただいて、そしてその次に、調査を重ねた上で、さらに2段目の修正のときに取り入れるものは取り入れると、そういうふうに整理されたらいかがでしょうか。この点については、遠藤室長のほうにお答えをいただければと思います。

遠藤都市政策推進室長

さまざまなご意見いただきまして、区の駐車場整備計画についての意見ということで大変貴重なご意見だったと思っております。ただいま会長に整理していただいたような形での取り組みを、今後区として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。

ほかに特にご意見、ご発言ございませんでしょうか。どうぞ、五味委員。

五味委員

駐車場というのは非常に大事だと思うんです。会長も今指摘されましたけれども、この審議会で議論するには、まず皆さんが駐車場というのをよくわからないということがあります。ことに中野に住んでいる人はいいんですけど、外部から来て、中野だけが例えばヨーロッパ調に、ヨーロッパの都市は進入禁止の都市があるんです。だけど、それは確かに好ましいことかもしれないんですけど、果たして中野でそれやったら、東京だけで別物扱いになってしまう現実があるわけですから、そこらを地元の商店街だとか経営者が非常に危惧している。もうちょっと現状のデータ、それから将来これだけふえるであろうというもの、それから外部から来てどういうふうの中野を使うのか。車が中野だけ入れないという都市というのは、私は考えられませんから、その対応はどうか。今、るる説明を受けたんですけど、どうも説明が足りないと思います。

きょうは駐車場の計画図がありまして、追加する範囲、この赤い線が書いてありますけど、これは恐らくJRあたりの意見がかなり入っていると思いますから、JRがどういうふうな考え方というの、工事が進んでいるわけなんですから、みるみるうちに、あれあれといううちに非合理的な工事が進まないように、次の審議会あたりで、じっくり今議論が出たあたり、だれでもわかるような説明をしていただきたいと思います。

会長

ありがとうございました。高橋委員、どうぞ。

高橋（登）委員

もう言わずもがなだと思いますし、今、会長さんが最後におまとめいただいたことと、五味委員のご意見にちょっと関連するんですけど、ちょうど駅周辺の町会委員といたしますと、ぜひこれからの活性化の中では、多くの人に来ていただきたいんですね。それからもう一つはそこで商売をやる、あるいは住んでいる人間にとっても、車の問題というのはゆるがせにできない。特に北口も南口も小さな商店街がいっぱいございます。荷さばきだけじゃ

なくて、二輪車等も多い。そういうことで、まだちょっと見えてない部分が、この駅周辺の開発の中にございます。それを思うと、やはり今、さっきからる説明がありましたように、当面の計画というのは大事だと思いますし、北口にあれだけ次々と施設ができておりますから、秋元さんのご説明のとおり、区側のいろいろな施策、どんどん進めていただく一方で、今後の駅周辺も含めた中野区の将来を見越したときに、柔軟に改定したり対応していただけるということを、ちょっとここでお約束願えればうれしいと思っております。

これは先ほど五味委員のほうもおっしゃいましたけど、もみじ山通りとかいろいろな道路との関連が大変多く、また一方通行とか狭隘道路とかございますので、その辺のトータルな部分で、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

会長

今ご指摘のありました柔軟性の問題と、それから道路の問題……。

秋元副参事

その前に五味委員の、この赤い出っ張り部分で、ちょっと誤解があるといけませんので。

会長

お答えになりますか。はい、どうぞ。

秋元副参事

今の五味委員のご質問の中で、この駐車場の計画図の赤い部分、これについてはあくまでも70台の今回決定をした、4月に決定をした駐車場としての出口をこちらに設けている部分での追加ということでございますので、今、委員のお話しになったJRの施設とは直接は全くかかわっていないということは申し上げておきたいなと思ひます。

五味委員

これはあくまで追加部分ですか。

秋元副参事

はい、追加です。

それから、この駐車場整備計画(案)でございますが、こちらのほうは本日の資料の2ページの中についても追加指定等、当然今後ありますよというような内容、それからやはり今回、駐車場都市計画に伴って、今回こういったものを出させていただいているということもあって、今後大きな都市計画の変更等があれば、やはりそれに合わせて柔軟に見直しを図っていくといったことが重要であろうと考えております。

会長

一番端的には、ですから1ページ目の「計画策定にあたって」というところに1行付け加えればいいんですよね、今おっしゃられたことを。「大きな状況変化があった場合には、この計画は柔軟に見直していくものとする」と書いていただければよろしいかと思います。よろしくお願いをいたします。

ほかのご発言いかがでしょうか。ほかにご発言がないようでしたら、そろそろ大分会議の時間も過ぎましたので……。

田代委員

会長、要望を一つ。

会長

はい、どうぞ。

田代委員

きょういろいろご説明いただいて、またご答弁をいろいろ聞いたんですけども、きょうの諮問に対する縦覧が、1件、もしくは10と非常に少ないんです。それで、このことについてどう考えるか、きょうはもう時間が大分たっているので、後で結構ですけども、ぜひ一都市計画の図書は非常に難解でわかりにくい。けれどもやっぱり興味を持っていただいて、問題を十分理解していただくというのが私趣旨だと思いますので、そういったことを区のほうで積極的に努力した上でこういう数字であるんだとすると、これはゆゆしき事態だなというふうに感じておまして、もう一度都市計画の内容、あるいは縦覧の仕方についても、もう少し多くの方に興味を持って見ていただく、あるいは理解していただくというふうな努力をぜひしていただきたいということを、要望しておきたいと思います。

会長

矢田委員、どうぞ。

矢田委員

時間が押しているところ申しわけないのですが、今のご意見に若干関連して、私、先日7月29日の東京都都市計画審議会を傍聴に行ったんですが、今の段階だと、東京都の都市計画審議会の中身というのは、『広報東京都』でしか出せないんでしょうか。このあいだみたいに西武線の問題があり、それから中野の北口の問題があるようなときには、『なかの区報』に、東京都都市計画審議会でこういうものが審議されるというようなことは、区報には出せない仕組みなのかどうか、その辺のところをちょっと教えていただきたいんですが。

会長

これは区の広報の問題ですけども、どなたかお答え願います。今わからなければ、何か

別の答え方を用意してください。

相澤幹事。

相澤副参事

都の都市計画審議会の広報については、東京都等で一定のルールで行っているというふう
に考えてございます。また、ホームページ等でその内容も一定の段階でお示しするという考
えでございます。さまざまな広報の仕方については、工夫できる点は一定のルールの中で、
今言われたような発言も含めて、事務局のほうで、ほかの都市計画もこれからございませ
ので、工夫してまいりたいと考えてございます。

会長

ありがとうございました。ほかにご意見よろしゅうございますか。

それでは、本件の報告事項はこれで終わりにさせていただきたいと思えます。

次回の審議会の予定等について、事務局からお願いいたします。どうぞ。

相澤副参事

次回の都市計画審議会の開催日につきましては、現在のところ未定でございます。決まり
次第皆様へご連絡していきたいと考えてございます。よろしく申し上げます。

以上でございます。

会長

これをもちまして本日の都市計画審議会は閉会といたします。ご苦労さまでございました。

—了—