

平成24年度（2012年度）第1回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成24年（2012年）8月1日

中野区都市基盤部

日時

平成 24 年 8 月 1 日（水曜日）午後 2 時 30 分から

場所

中野区役所 9 階 第 11・12・13 会議室

次第

1. 報告事項

(1) 中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver. 3 の策定について

(2) 東中野駅前広場地下自転車駐車場の整備計画（案）について

2. その他

出席委員

戸矢崎委員、宮村委員、田代委員、村木委員、高橋（登）委員、堀委員、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、大東委員、荒井委員

事務局

相澤都市基盤部副参事（都市計画担当）

幹事

長田都市政策推進室長、横山都市政策推進室副参事（統括副参事）（産業・都市振興担当）、
滝瀬都市政策推進室副参事（にぎわい・商業振興担当）、松前都市計画推進室副参事（中野駅周
辺まちづくり担当）、石井（大）都市政策推進室副参事（中野駅周辺計画担当）、宇佐美都市政
策推進室副参事（中野駅周辺地区整備担当）、立原都市政策推進室副参事（中野駅周辺地区整備
担当）・都市基盤部副参事（都市基盤整備推進担当）、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）、尾崎都市基盤部長、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）、古屋都市基盤部副参事（道路・公園管理担当）、石井
（正）都市基盤部副参事（統括副参事）（都市基盤整備担当）・（都市政策推進室統括副参事）（中
野駅地区都市施設整備担当）、豊川都市基盤部副参事[統括]（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。きょうは暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。それでは定刻になりましたので、平成 24 年度第 1 回中野区都市計画審議会を開会いたします。

審議に先立ちまして、定足数の確認をいたします。ただいまの出席委員数は委員 23 名中 17 名です。2 分の 1 以上の定足数に達していますので、本審議会は成立していることを報告します。

また本日、矢島会長が所用のため急遽欠席されることになりましたので、中野区都市計画審議会条例第 4 条第 5 項に基づきまして、戸矢崎副会長に職務を代理していただくことをあわせてご報告いたします。戸矢崎副会長、お願いいたします。

副会長

皆さん、こんにちは本日はお忙しい中、また本当に暑い中、会議にご出席いただきましてありがとうございます。

本日は矢島会長が欠席されましたので、副会長の私が議長の職務を代理します。私は中野工業産業協会の会長をしていますが、不慣れでございます。不行き届きの点があるかと思いますが、ご容赦いただきたいと思います。それではどうぞよろしく申し上げます。

本日の会議はお手元の次第のとおり報告事項が 2 件ございます。おおむね 16 時半をめどに進めていきたいと思っておりますので、皆様方のご協力をお願いします。

議事に入る前に本審議会の委員及び幹事に異動がありましたので、紹介を兼ねて事務局からご報告をお願いします。

相澤副参事

それでは初めに委員の異動につきまして事務局からご報告申し上げます。昨年 11 月より区議会からのご推薦によりまして森たかゆき委員にご就任いただいております。後ほどいらっしゃると思っています。

また、関係行政機関の委員の方々が人事異動により交代されておりますのでご紹介申し上げます。

まず中野消防署長の島津委員でございますが、昨年 11 月の人事異動によりまして後任の大東委員にご就任いただいております。よろしく申し上げます。

大東委員

大東です。よろしく申し上げます。

相澤副参事

続きまして中野警察署長の眞崎委員ですが、昨年 8 月の人事異動によりまして、後任の深野

義幸委員にご就任いただいています。なお深野委員は本日都合によりご欠席です。

また、東京都第三建設事務所長の三浦委員ですが、本年7月の人事異動によりまして後任の荒井俊之委員にご就任いただいています。よろしく申し上げます。

荒井委員

荒井でございます。よろしく申し上げます。

相澤副参事

お手元に委員名簿をお配りしていますのでご参考にしていただきたいと思います。

続きまして、本年4月の区の人事異動に伴いまして当審議会幹事にも変更がありましたのでご報告いたします。先ほどごらんいただいた委員名簿の裏面に新たな幹事名簿を記載しています。名簿の順に紹介します。都市政策推進室長の長田幹事です。

長田幹事

長田でございます。よろしく申し上げます。

相澤副参事

同じく都市政策推進室 中野駅周辺計画担当副参事の石井幹事です。

石井（大）幹事

石井でございます。よろしく申し上げます。

相澤副参事

都市政策推進室 中野駅周辺地区整備担当副参事の宇佐美幹事です。

宇佐美幹事

宇佐美でございます。よろしく申し上げます。

相澤副参事

続きまして都市政策推進室 中野駅周辺地区整備担当及び都市基盤部 都市基盤整備推進担当副参事の立原幹事です。

立原幹事

立原でございます。よろしく申し上げます。

相澤副参事

都市基盤部長の尾崎幹事です。

尾崎幹事

尾崎でございます。よろしく申し上げます。

相澤副参事

都市基盤部 都市基盤整備担当及び都市政策推進室 中野駅地区都市施設整備担当副参事の石

井幹事です。

石井（正）幹事

石井でございます。よろしくお願いいたします。

相澤副参事

以上でございます。

副会長

ありがとうございました。それでは議事に入ります。

本日はお手元にありますように報告事項が2件ございます。では報告事項1「中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3の策定について」、松前幹事から説明をお願いします。

松前幹事

それでは、「中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3の策定について」をご報告いたします。そもそもこのまちづくりグランドデザインですが、中野駅周辺のまちづくりの将来目指すべき姿を描いています。その実現に向けたハード・ソフトの取り組みを描きまして、これを我々行政だけではなくて、区民の皆さん、事業者の皆さんと共有して「まちづくりの指針」にするという趣旨でつくっているものです。

まず、1枚物の資料でご説明いたします。1番で「グランドデザイン策定の経緯」を整理しています。そもそもグランドデザイン Ver.1を平成18年10月に策定しています。警大跡地、今は「中野四季の都市（まち）」と名称をつけていますが、この開発に取りかかるという時期に Ver.1を策定したものです。

そして、おおむね3年弱ほど経過した平成21年10月、警大跡地のまちづくりの進捗、中野駅地区の計画が具体化したという進展を踏まえて Ver.2に改定したところです。

今般この6月に Ver.3として2度目の改定を行いました。これは警大跡地、中野四季の都市の施設竣工と先般、供用開始しました中野駅地区第1期整備、これは北口駅前広場、東西連絡路の整備ですが、こういったものが一定完了したことを踏まえ、次の段階にまちづくりを進めようという意図がございます。

それともう一点、昨年発生した東日本大震災を踏まえて、まち全体の防災機能を見直す必要もあるだろうという観点から改定を行ったものです。

続いて2番の「グランドデザイン Ver.3の構成」です。本日は皆さんのお手元に Ver.3の冊子そのものを配付いたしました。こちらの本体の内容をすべてご案内すると時間がかかり過ぎますので、1枚物の資料で大きな構成とそれぞれ何を記載しているかというところを先にお話しさせていただきます。

グランドデザイン Ver. 3 は 4 章立てで構成しています。まず第 1 章がグランドデザインの基本的な考え方を取りまとめています。これは Ver. 2 でも記載した内容を改めて再整理したものです。

基本的な位置づけですが、目的については冒頭申し上げたとおりです。行政、区民、事業者が一体となってまちづくりを進めるための指針です。策定範囲は中野駅を中心に中野二丁目、三丁目、四丁目、五丁目を含む約 110 ヘクタールを対象としています。目的と策定範囲については Ver. 2 と変化がありません。

目標とする時期ですが、当面のまちづくりの期間として 20 年を設定しています。Ver. 2 の時点では 30 年を目安にしていたのですが、Ver. 2 よりも、整備の考え方をより具体化したことも踏まえ、少し期間をフォーカスしたという考え方になっております。

また、まちづくりの基本的な考え方ですが、「価値軸を明確にした都市基盤整備」「多核回遊型都市の形成」、そして「タウンマネジメント推進体制の構築」の 3 点を掲げています。具体的内容は後ほど本体をお読みいただければと思いますが、このタウンマネジメントの考え方は Ver. 2 にはなかったものですが、Ver. 3 で改めて単純に施設をつくるだけではなくて、その後の運営こそ大事だろうということで、新たな考え方として盛り込んでいます。

裏面をごらんください。次に第 2 章として「中野駅周辺の将来像と実現への戦略」という内容を取りまとめています。これは Ver. 2 で記載したものをより具体化したとご認識いただければと思います。

そもそも中野駅周辺のまちづくりを通じて、東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点を目指していこうということを Ver. 2 で打ち出しています。今回 Ver. 3 ということで、目指すべき活動拠点がどのようなものなのかを改めて具体化した内容になっております。今回 Ver. 3 では目指すべき将来像として 3 点掲げています。

その 1 つに最先端の業務拠点～「働き、学び、楽しむまち」というテーマを掲げています。従来、中野区は住宅都市として発展してきましたが、今般の中野四季の都市において大きなオフィスビルが竣工しました。そうした動きも踏まえて住宅だけではなく、オフィスも立地し、業務立地としても選択していただけるまちづくりを目指したいというのが将来像の 1 つです。

それと将来像 2 として、個性豊かな文化発信拠点～「新たな文化・情報が生まれ、国内外に広がっていくまち」を目指したい。中野の文化として漫画やアニメ、ソフトコンテンツが挙げられるかと思いますが、そういった中野独自の文化の魅力をより高めていき、東京や国内だけではなく、国外からも集客力を高められるような魅力を育てていこうというものです。

3 点目は、最高レベルの生活空間～「暮らしやすさが向上し続けるまち」を掲げています。

業務の魅力や文化の魅力も高める一方、やはり従前の住みやすい中野、住み続けたい中野という魅力の一つの大きな柱として育てていくべきだろう。

この3点を目指すべき将来像として掲げ、それを実現するためのソフト・ハードの取り組みをこの本体の中では記載しています。この内容も後ほどお読みください。

続いて、第3章は「中野駅周辺整備の方向性」です。主に各地区の整備の方針をVer.2よりも具体的に記載した内容になっております。

まず1つは、“空間整備の考え方”です。Ver.2におきましてもキーワードとして出てきていますが、改めて空間整備の考え方を再整理したもので、中身についてはオープンスペースの拡大から始まり、ユニバーサルデザインや各地区の特色を生かした核づくりなど7点を掲げ、どの地区の整備においても基本的にこれらを念頭に置いて進めていこうということで最初に整理したものです。

その空間整備の考え方を踏まえながら、次のくくりとして“中野駅周辺各地区の整備方針”を記載しています。中野駅地区から始まり4つの丁目、それと道路・交通ネットワークの考え方はVer.2にはなかったものですが、Ver.3で新たに追加している考え方になります。それぞれ記載しているような各地区の特色、個性を生かしたまちづくりの方針・テーマを掲げて具体的に整備を図っていこうという内容になっております。

そして、第3章の3点目に挙げていますが、“公共施設配置のあり方”です。Ver.2にはなかったものですが、今回新たに加えている考え方です。中身としては、中野区役所、中野体育館、新たな防災空間の確保ということについて、これからいろいろな可能性を検討していきたいという考えをこのVer.3で打ち出しています。

最後の第4章は、「今後のまちづくりの展開」を記載しています。Ver.3は20年のスパンを考えていますが、この20年をおおむね3年を一くりにしながら、主要なプロジェクトがどんな展開を目指しているのかといったことを第4章で整理しています。

大きな本体の構成は以上になります。

これからは本体の中の特に第3章と第4章について、特に都市計画審議会において委員の皆様方に今後ご審議いただくことが多くなるであろうと思われる重要な点についてご紹介申し上げます。

本体資料21ページをお開きください。このページ以降が第3章の各地区の整備方針を取りまとめているものです。この中の22ページから24ページが中野駅地区の整備の考え方を整理しています。

まず、22ページは地区の目指すべき姿を取りまとめています。ちょうど22ページ中ごろに

概念の平面図があり、各地区の考え方を四角でくくっている構成になっております。ページのちょうど真ん中あたりに“各地区をつなぐ動線”という四角い枠があります。

そもそもこの中野駅地区の整備の目的は、今一本しかない動線を東西南北に回遊動線を広げていこうというねらいがあります。一番上の点にある「・四丁目と五丁目をつなぐ北側東西連絡路」はまさに7月1日に供用開始をした第1期整備で既実現しているところでございます。

次に中野三丁目と四丁目をつなぐ西側の南北通路の整備は中野駅地区第2期に位置づけていて、これから整備を進めていくところです。

3番目に中野二丁目と三丁目をつなぐ南側の東西連絡路の検討も進めていきたい。さらにはその下に二丁目と五丁目をつなぐ東側の南北通路についても、その可能性について検討していきたいと記しています。

それから広場の考え方ですが、右側、現北口駅前広場は歩行者系（広場）として既に先般整備が完了したところです。その下が南口駅前広場です。こちらは南口駅前に市街地再開発準備組合が組成されているエリアがございしますが、その再開発とあわせて拡張整備を図っていきたいと考えているところです。

それとページの左側一番上の新北口駅前広場については、区役所・サンプラザ地区との一体的な整備を図っていきたいと考えています。

次に中野駅（駅ビル）としています。こちらは、回遊性や生活利便性の向上、地域商業のさらなる発展も踏まえて、駅の上空利用、いわば駅ビルを誘導してはどうかという考え方を記載しています。

その下、中野三丁目の駅前広場は西側の南北通路をつくってまいりますので、それを受ける三丁目の駅前広場ということで新たな玄関口としての駅前広場整備を図っていききたいという考え方を記しています。

23、24ページは今申し上げたことをもう少し具体的に文章で記しています。後ほどお読みおきいただければと思います。

続いて25、26ページは中野四丁目地区について主要なエリアについての考え方を記しています。この中で特に26ページの中ほどに区役所・サンプラザ地区、新北口駅前広場というくくりがあります。この中を黒マル（●）4点掲げていますが、中でも2番目の「●区役所・サンプラザ地区を大街区化し、周辺一帯の交通利便性に配慮して都市計画道路の再編を行います」と記しています。ちょうど今現在は区役所の敷地とサンプラザの敷地の間に道路が走っていますが、そういった道路の付替え等も視野に入れながら、大街区化という検討を図っていききたいという考え方を記しています。

さらに2つ下、4番目の●においては、この地区の再整備に当たりましては、業務・商業等を中心にまちのにぎわいや新たな価値の発信地、それと事業としての採算性を十分に考慮した複合施設という考え方を入れていきます。さらにその整備や施設運営に当たりましては民間（開発）事業者とのパートナーシップをもって進めたいという考え方を記しています。

さらにその下のくくりで困町を入れていきます。困町は線路沿いの警大跡地の南側の街区になりますが、ここは市街地再開発の考え方とあわせて、補助221号線の整備も行っていきたいと考えています。

続いて27、28ページ、中野三丁目の整備の考え方を取りまとめています。28ページの中ほどに中野三丁目駅直近地区及び桃丘小跡地の考え方を記載しています。最初の●では、駅直近から線路沿い桃丘小学校跡地にかけて、街区の再編、道路の整備を含めた面的なまちづくりを行っていきます。そして2点目の●で、その面的なまちづくりに際しては桃丘小跡地を事業用地として活用するといった考え方を記しています。

29、30ページになりますと、中野二丁目に関する整備の考え方となります。30ページ中ほどに駅から五差路につながる中野二丁目一帯というくくりがあります。最初の●の中身が駅から五差路につながる中野二丁目一帯の再整備を視野に入れて、土地利用の見直しや高度利用の促進によって業務・商業・住宅・公共公益機能等の集積を図って南口のにぎわいの核を形成していきたいとしています。

まさにここで申し上げているのは、2つ目の●以降で、市街地再開発に関連する整備の考え方を記していますが、主に再開発事業が主要なプロジェクトになっていくと考えております。

次の31、32ページは中野五丁目に関連する整備の考え方です。こちらは、ほかの地区の計画のように具体化しているものはなかなかないのですが、例えば32ページの上段に中野通り沿い地区、サンモール・ブロードウェイ地区というくくりがあります。こちらは中野四丁目、中野四季の都市の開発で相当な昼間人口が生まれることもありまして、それらの人の動きをしっかりと五丁目につないでいける動線を確保する必要があるだろうといったこと、あるいは老朽建築物の更新を促進するために共同化、街区の再編といった誘導が必要だという考え方を記しています。

続いて33、34ページは、Ver.3で新たに追加した道路・交通ネットワークの考え方を取りまとめています。これからまだ北口・南口のまちづくりが控えています。そういったまちづくりが進んだ際に道路・交通ネットワークの考え方がどうなのか。駐車場の考え方をどうとらえていくのかということ整理しているものです。

34ページの一番上のくくりが「道路」になっております。一番最初の●で基幹的な都市計画

道路の整備を計画的に進める。交通集中など課題のある交差点の改良を優先的に整備するといった考え方を筆頭に挙げています。

次の●では、区道で言えば補助 220 号線（もみじ山通り）の拡張や補助 221 号線、囲町に係するところですが、そういった整備を進めるということ。

また 3 点目は都道になりますが、補助 26 号線（中野通り）や 71 号線の整備を機能改善に向けて働きかけを行っていききたいと記載しております。

その下のくくりで「駐車場」の考え方も記しています。交通集中の分散や抑制を視野に入れて、自転車・自動車駐車場の適正配置・供給を進めていきたいということです。今現在は中野駅そのもの、まちなど真ん中に都市計画駐車場を設けていますが、今後は街区のフリンジ部分の分散配置という考え方もあるのではないかとこのことを記載しています。

続きまして 35 ページは「公共施設配置のあり方」で、冒頭にも申し上げましたが、中野区役所と中野体育館につきましては、現行計画で一定の再配置の計画は持っているところですが、それを踏まえながらも、さまざまな可能性を検討していきたいという考え方を盛り込んでいます。これにつきましては、中野区役所は、現行では今の中野体育館とその南側の用地に新庁舎をとという計画があります。今般、庁舎予定地の西側に都市計画公園として拡張整備をすることに都市計画決定したということも踏まえて、駅周辺あるいは中野区全体の防災対応力を高めるという視点から、すぐ隣接する地区について区役所が最適なのか、あるいは違う可能性もあるのではないかと勘案しながら、新たな可能性をさまざま検討していきたいというところがございます。

3 点目の新たな防災空間の確保も一定オープンスペースが確保されていますが、大規模で多目的に使える屋内スペースも確保すべきではないか、その点も検討していきたいということで Ver. 3 に新たに記載しているところです。

最後に 37 ページですが、「今後のまちづくりの展開」ということで、このページの横軸に 20 年をおおむね 3 年を一くりに I 期から V 期まで記しています。最後の V 期は 8 年くくりになっていますが、I 期から IV 期は 3 年スパンのくくりになっております。

縦軸に主なプロジェクトとして 7 項目挙げています。一番上が西側橋上駅舎、南北通路、新北口デッキ、駅ビルということで、いわば中野駅地区の第 2 期整備と位置づけている内容です。

その下が中野三丁目駅前広場、2 つ飛びまして下から 2 番目が南口駅前広場、中野二丁目地区市街地再開発というくくりです。

この 3 つのプロジェクトにつきましては、今から 3 年後の平成 26 年をめどに計画調整、計画を固めて都市計画決定の運びを図っていききたいと考えています。この 3 つのプロジェクトにつ

いては計画として一体不可分の性格を持っているので、ちょうど同時の都市計画決定を図っていきたいと考えているものです。

それと上から3番目の新北口駅前広場、その下の区役所・サンプラザ地区については、区役所・サンプラザと新北口駅前広場は一体的な計画になるように検討を図っていきたいということで、区役所・サンプラザについては向こう3年で基本計画を固めて事業パートナーの設定、その次の3年で整備計画を固めて都市計画の手續に運んでいきたいと考えています。したがって、新北口駅前広場につきましても、最終的な計画としては区役所・サンプラザと同時期のおおむね平成29年を目安に都市計画の手續に運んでいきたいと考えています。

それ以降、順次都市計画決定を踏まえてそれぞれのプロジェクトがごらんのような時期を目指して整備を進めていきたいと考えています。

非常に駆け足でご紹介申し上げました。グランドデザイン Ver. 3 の策定についての報告は以上でございます。

副会長

説明、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・ご意見等ございましたらご発言をいただきたいと思えます。どなたからでも結構ですが、いかがでしょうか。

村木委員

これは報告だからできてしまっているということですね。だからそれはそれでいいんだと思いますが、今のご説明を伺っていると、特に37ページの今後のまちづくりの展開ですが、これはハード事業のためのプログラムですね。平仮名の「まちづくり」という意味と、1章のタウンマネジメント推進体制の構築という言葉が入れていることを考えると、できた再開発事業の価値を高めてそれを維持していくようなプログラムをつくっていかないと本当は意味がないと思うんです。

これはこれでいいと思うのですが、その後の価値を高めていくためには、ソフト事業をどうやって展開していくか。それを6ページに書かれているような「行政が適正な役割を果たしつつ、人的・組織的なネットワークを広げて有機的に連携しながら相乗効果を高めていく」ことをどのようにやっていくかというプログラムがないと、ハード事業で終わって、グランドデザインの実施という形にならないと思うので、その辺はこの後、お考えになっていただいたほうがいいかと思えます。

副会長

どうぞ。

松前幹事

ご指摘のとおり、37 ページのまちづくりの展開はハードの整備の展開を提示・整理をさせていただきます。きょうご紹介さしあげたのも、都市計画審議会ということもあり、整備の考え方を主体に具体的内容に触れましたが、まさにソフトの取り組みにつきましても、Ver.3 で記載している内容について、中野駅周辺まちづくり分野だけではなくて、全庁的に関連するほぼすべての分野に相当広くかかわることです。ですので、テーマ別に具体的な検討を進めていこうということでワーキングの体制をつくって、それぞれ該当するテーマの検討をしているところでございます。

それとご指摘がありましたように、タウンマネジメントにつきましては、別途、産業振興の観点を中心に、先行してまちづくりが進んでいる中野四季の都市からまずはエリアマネジメントの考え方を導入して具体的な検討をしているところでございます。

ソフト、特にタウンマネジメント等々の考え方につきましては、本日はランドデザインの報告をしましたが、産業振興ビジョンといったものも、ちょうど今、策定をしていますので、また別途、区の中では、そのものもしっかりと推進していくための取り組みを進めているところです。

副会長

村木委員、よろしいでしょうか。ほかにどなたかご意見はございませんか。

なければ次に進みます。

ほかにご質問がないようですので、本件の報告事項は終わりにさせていただきます。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

続きまして、報告事項2「東中野駅前広場地下自転車駐車場の整備計画(案)」につきまして、相澤幹事から説明をお願いします。

相澤副参事

それでは、東中野駅前広場地下自転車駐車場の整備計画(案)についてご報告いたします。東中野駅西口駅前広場の地下に設置します自転車駐車場につきましては、平成23年度にJR東日本と工事施工協定を締結し、秋から整備工事に着手する予定で進めていきましたが、この地下自転車駐車場を恒久的な施設とするため、都市計画駐車場として位置づけ、都市計画事業にするため整備計画(案)を定めるものでございます。

2の東中野駅前広場地下自転車駐車場の整備計画(案)は別添資料1のとおりです。また都市計画原案については別添2のとおりでございます。都市計画図書は別添資料2のとおりです。

が、内容につきましては、別添資料1の整備計画（案）に基づいてご説明いたします。

1枚おめくりいただきまして、まず「目的」です。中野区都市計画マスタープランでの地域別構想の中では東中野駅周辺は環状6号線、山手通りの拡幅整備を図りながら駅周辺まちづくり、交通結節点の強化を進めることになっております。

環状6号線の拡幅事業は昨年度完了し、また東中野駅西口の広場と駅舎をつなぐ人工地盤の整備も進められています。7月23日から供用も開始しています。またJRの駅ビル商業施設開設に伴うにぎわい創出も加わり、駅周辺とりわけ東中野駅の西口自転車駐車場の駐輪対策が求められております。このため、駅周辺の全体需要数を勘案した上で駅前広場の地下に恒久的な自転車駐車場を策定するものです。

資料「2. 自転車駐車場整備についての基本的な考え方」です。自転車利用者の利便性の向上を図るとともに公共の場所における自転車等の放置を防止し、安全で良好な都市環境の確保を図るために行います。

次に「自転車駐車場を整備すべき区域」でございます。資料の赤枠で中に囲っている部分が放置規制区域ですが、自転車駐車場を整備すべき区域として設定するものです。

次の2ページですが、4は飛ばして5の「東中野駅周辺の放置自転車台数の現況」です。表-1-(1)については毎年10月の午前11時に調査したもので過去5年間の駅周辺の放置自転車台数の統計です。年によって若干変動がありますが、大体50～60台の数になっております。

一方、表-1-(2)ですが、平日午後の時間帯で調査したものです。これにつきましては、直近のデータが欲しいこともありまして、ことしに入り3月、6月、7月の3時点で集計したものです。3月14日は147台、6月28日は224台、7月11日は186台、平均台数は180台です。

(1)と(2)の違いですが、(1)はいわゆる通勤・通学による長期放置台数です。(2)の場合は、それに買い物などの一時放置台数も含んでいると把握できます。放置台数としては、放置台数の多い時間帯を計画策定の基礎数値にするのが適切であるので、これを基礎数値としています。

3ページに移ります。6は現状の自転車駐車場の経緯と現状です。平成7年当時の状況は、(1)①のとおり合計の欄が2,139台です。これだけ自転車の乗入れ台数がありました。

一方、自転車駐車場の整備台数が②の表の合計欄のとおり、1,280台でおおむね1,000台近く自転車駐車場が不足していたため、平成11年度に環状6号線の地下に自転車駐車場、また平成16年度に東中野東自転車等駐車整理区画を開設しています。その後、環状6号線の拡幅に伴いまして、3駐車場が廃止され、現在の自転車駐車場の整備状況は3ページ目の一番下の表のとおり、東中野駅の環6地下に930台、東中野南の駐輪場に590台、東中野東に34台で合計1,554台になっております。

次のページをごらんください。3施設の自転車駐車場の現況を記載したものです。(3)①東中野駅環6地下の自転車駐車場でございます。この自転車駐車場につきましては、地下に潜っていくようなところです。写真でもおわかりのとおり、電動自転車利用の高齢者、またチャイルドシート設置の利用者は2段ラックの上部が利用しにくいいため、上段の空き率が非常に高い状況にあります。

続きまして②の東中野南自転車駐車場です。これにつきましては、住宅地の中にあり、近隣との関係もございますし、利用時間帯に制約がありまして利用率が低い状況です。現在の平均利用率は30%を下回っています。

続きまして、5ページの③東中野東自転車等駐車整理区画ですが、台数が少ないこともあり、これについては100%の利用です。

6ページをごらんください。整備区域における将来自転車需要台数を推計したものです。表-2をごらんください。現在の東中野の駐輪場の利用者を地域別に見てみますと、上高田の一～五丁目、中野一・六丁目の方の利用率が高いです。東中野駅の周辺の東中野一丁目～五丁目は近いということがあり、利用率は比較的少ないです。また、広域圏その他というのは、この地域以外のところ、また一部新宿区や豊島区、練馬区からの利用ということもございます。そういったことにつきましては、居住地の人口推計をいたしまして、現在の利用率を掛けて10年後（平成34年度）の需要台数を算出しています。

上高田一～五丁目及び中野一・六丁目につきましては、人口が若干減ることもございまして、将来需要台数は451台、一方、東中野一～五丁目は山手通りの整備に伴い、中高層のマンション等の建築もあるということです。ですので、若干人口がふえますが、利用率が低いため、現在よりも若干ふえるということです。広域圏その他については、中野区全体の人口の統計あるいは新宿区などの人口推計をもとに算出していますが、おおむね現在と同じような数、266台ということです。需要台数は合計で824台が10年後に必要であろうと人口から推計しております。

次に(2)将来における自転車駐車場の必要収容台数の算出ですが、今、人口推計をもとに算出した将来台数の824台に表-3の平成34年度の欄をごらんいただきたいと思います。そのこの利用台数に先ほど申し上げた自転車の放置台数180に、JR駅ビル商業施設開設に伴う西口にぎわい創出の部分も全体の3割弱を見込み、必要台数は右の一番下の欄のように1,064台と算定しています。

続きまして7ページをごらんください。東中野駅周辺の自転車駐車場の配置計画、再配置計画という意味でございます。先ほどの自転車駐車場の現況及び将来自転車の需要台数によりま

して、現在の自転車駐車場の配置計画等を見直すものであります。

表-4をごらんください。既存の3自転車駐車場ですが、東中野駅環状6号線地下の自転車駐車場につきましては、先ほど言いました高齢者や親子に利用しづらい上段ラックについては、現在使用されていない部分の一部を削減し、計画では全体で930台のものを810台とします。東中野東については現状のとおり34台とします。東中野南については住宅地の中にあり、利用時間帯の制約もあり、今後も利用率の向上が見込めませんので、これについては廃止します。

先ほどの1,064台必要という数ですので、トータルとして220台必要だということで、新設で駅前広場の地下に220台の駐車場をつくっていく必要があります。

次ページをお開きください。今ご説明したものをそれぞれの駐車場別に改めて記載しています。

9ページには、今後整備すべき自転車駐車場ですが、地下の広場に220台地下式、ラック平置きで設置していきたいと考えています。自転車駐車場の管理体制及び自転車駐車場が整備されるまでの暫定方針などにつきましては9ページ、10ページのとおりです。

次に資料を添付しています、先ほどの東中野地域の自転車駐輪場の利用状況を申し上げましたが、グラフなどにしたものです。これを見ておわかりのとおり、利用者としては上高田四丁目、一丁目の利用者が多い。一方、新宿区、練馬区、豊島区の利用者もいて、広域的に利用されているものもございます。

次ページ以降は実際の都市計画決定に必要な資料で、都市計画関係図書です。以上、申し上げたものの都市計画（案）の提案書、また次ページは位置及び構造、駐車台数を記載しています。最後の2枚の図面はそれぞれの位置を示した図面です。

恐れ入りますが1ページ目にお戻りいただきたいと思えます。4の「都市計画決定に向けて」という今後のスケジュールです。本日、都市計画審議会に報告させていただいていますその後、区民説明会を行いまして、その後、都市計画案を作成します。その後、東京都と事前協議を行いまして、議会にも報告した後、都市計画法の手續に基づきまして、公告・縦覧を行った後、11月に都市計画審議会を開きまして、そこに議案として諮問していただきたいと考えております。スケジュールについては以上です。内容については今ご説明したとおりです。

副会長

ご説明ありがとうございました。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伺いします。ご発言をお願いします。どうぞ。

矢田委員

公募委員の矢田と申します。上高田四丁目に住んでおりますので、私の地域は利用者が非常

に多いところですが、駐輪場整備の基本的な考え方で、今、東中野の駅のところに大きなスーパーが2つあって、1つが改修工事中です。それで、駐輪場整備の考え方というのはあくまでも駅を利用する方を対象としていて、スーパーを利用する方については、基本的にはスーパーで駐輪場確保というふうに考えてよろしいでしょうか。

高橋副参事

交通対策担当の高橋と申します。ただいまの委員のご質問にお答えいたします。いわゆるスーパー・店舗については中野区の条例におきまして附置義務を定めておりまして、店舗の面積に応じて自転車の必要台数を駐車場として確保すべきと規定していますので、基本的には店舗の設置者が駐車場を確保すべきものでございます。

副会長

よろしいでしょうか。ほかに何かございますか。はい、どうぞ。

福島委員

福島でございます。7ページを見て気がついたのですが、東中野駅地下、環6の地下に地下駐輪場があるということですが、それと同じように今回は一部少なくするとしても、東中野駅の下に地下駐車場をまたつくるということですから、地下にする問題点が先ほど幾つか出てきましたね。構造的な問題もあると思いますが、利用者の側から言うと、地下式がいいのかどうかという議論がされていてこの状態になるという理解でよろしいのか。

それと構造的なという部分は階段なのかスロープなのかエレベーターがついているかといったものが設備的にあるのかということも含めてこういった地下駐輪場を考えているのかということ。

私は設けることには反対ではありませんで、ぜひやっていただきたいと思いますが、ただ区民税をたくさん投入してつくるわけですから、つくる以上は効率的に使っていただきたい。そして、区の中でしっかりこういうものが整備されることは、区の魅力を高める意味において非常に重要なことですね。ですから、ぜひその実現をお願いしたいと思いますが、その辺の地下にするという部分の説明は少し不足しているように思います。よろしく申し上げます。

相澤副参事

今のご質問に対してのお答えですが、今、駅広を整備していくというところで、少し坂になっておりまして、今は半地下のような部分を利用して駅にも近いという利点もあり、十分その点の利便性と、また半地下ということで深く潜らないでも道路から入っていけるということも勘案しながら計画しております。

副会長

よろしいでしょうか。ほかにどなたか。どうぞ。

荒井委員

今の観点ですが、ここが一番地盤的に高いところだと思うので、自転車が上ってくるのが大変だろうと私も思っていました。そうすると、半地下ということは、駅街路1のほうからスムーズに入ってこられる。構造的には中央環状線の環6の地下ですと7メートルの高低差があってそこはさすがに入りにくいと思いますが、どのぐらいの高低差でどの辺あたりから入ってくる構造なのか、もう少し中身を教えていただけますか。

相澤副参事

1メートルから1.5メートルぐらいの高低差です。駅街路というような駅につながる道路から入っていくということです。図面をごらんいただきたいと思いますが、これだとわかりづらくて申しわけありませんが。

荒井委員

南側から入ってくる。

相澤副参事

こちら側の南側から入っていくということです。南東の位置になります。

宮村委員

宮村ですが、都市計画図書としてはこれでいいんだろうと思いますが、皆さんにわかりやすいように漫画でも結構ですから、参考図的に平面図とか縦断図をつけていただくと理解がもっと深まるかと思しますので、できれば次回はお願いできればと思います。

相澤副参事

先ほどの質問のお答えもなかなかこの図面ではできませんので、そういったものについては次回、用意していきたいと思えます。本日は準備できていなくて申しわけありません。

副会長

ほかに何かないですか。

白井委員

私は東中野一丁目に住んでおまして、この地形・図面はよくわかります。もともと西口広場、線路の上にふたをしていますので、どちらかというところ2階部分に駅前広場があります。土地の1階部分がそのまま地べたですので、確かに広場の近くというところ下にはあるのですが、1階部分に自転車があって、2階部分が広場になるというイメージを持っております。

ここの交差点のところ、地下の駐車場は環6地下にあって確かに台数はたくさんあります。ただし、現状を見るとなかなか使われておりません。その理由はここに書いてあるとおり、高

年齢の方は自転車を上へ持ち上げるのは、確かにベルトはついていても、一回おろしてしまうと上げられない。お子様連れの方も重たくておろしてしまうと上げられない。特に電動自転車もそうですが、重たくてなかなか利用しづらい。一たんおろしてもそうですが、2階のラックがかなり昔のタイプで、持ち上げるのが非常に重たいというところから、設置台数があっても利用がなされていないところです。

ですので、今回駅前広場の部分で地下といいますか、1階部分が入り口になるというふうに考えれば、地上階に近い形で設置されることは大歓迎すべきですが、そもそも環6地下にある台数部分、2階があるラックだけ撤去という話が出ていますが、利用しやすいように、そちらもさらに検討が必要ではないかと思います。いかがでしょうか。

副会長

高橋副参事。

高橋副参事

ただいまのご質問についてもう一回お答えいたします。ご指摘のとおり、2段式のラックは使いづらいということが確かにございますので、ラックを外していわゆる平置きで置きやすいスペースをつくるといった工夫も含めて、施設的に可能な範囲で、できる限りの対応を今後もやっていきたいと思えます。また、東中野地下の自転車駐車場で置きづらい方につきましては、東中野南をご案内するといったこともやっておりまして、利用者の方になるべく使いやすいように今後も工夫を重ねてまいりたいと思えます。

副会長

どうぞ。

白井委員

自転車2階部分にそもそも置けなくなると楽になるでしょうけれども、自転車を持ち上げてくるという部分は残りますので、特にこの点にご配慮いただきたいと思えます。

また、個別の名称を出して恐縮ですが、7ページの図面でいいますと、先ほどスーパーというお話がありました。ここにサミットとクロス・ウエーブという2つが環6のところに書いてありますが、ここが、今一体的に開発がなされています。1、2階部分にサミットさんがもともと入っていますが、戻ってくる形です。あとは西部分を使って100メートル分の住宅街のビル、住居ビルというので3年後ぐらいを目指してとなっています。

環6の拡幅がなされたときに、このサミットさんの自転車の置き場所が少し狭くなりまして、それ以来、環6のところに自転車、特に買い物をされる方が、我が物顔でと言うと怒られますが、道路の上に自転車を置かれるという状況がありました。そこでサミットさんが警備員を雇

って環6用の自転車の整備に当たりましたが、現在、解体作業が進んで警備員の方もいなくなっています。

さらにお買い物をする人がいなくなったから自転車がなくなるのかといいますと、もともと道路上が自転車置き場になっていたものですから、現実には、特に土曜日・日曜日に放置自転車が多くなっています。このまま駅前広場に自転車が整備されるとずっと流れればいいのですが、放置自転車の対策も必要ではないかと思いますが、あわせてお伺いしたいと思います。

副会長

いかがでしょうか。

高橋副参事

委員、今ご指摘の点につきましては、私どもも東中野駅周辺の放置自転車の多い場所というのは課題として認識しております。中野駅あるいは東中野を含めて駅周辺の放置自転車の目立つ場所につきましては、第一には、ご承知のとおり自転車の撤去をやっています。それ以外にも駐輪場に置いていただくようにという啓発のご案内もやっております。

ただ、夕方あるいは土日、いわゆる我々の放置自転車の撤去もなかなか手が行き届かない時間帯においてご指摘のような状況があるという部分は確かに課題としてあるかと思っておりますので、このあたりは利用者の方のマナー向上を引き続き呼びかけていくとともに、我々、自転車対策担当のほうで放置自転車に関するいろいろなご案内を職員も含めて今後一層、工夫をしていきたい。こちらで問題のある東中野の箇所について重点的にとらえて今後対応を図っていきたいと考えています。

副会長

白井委員、よろしゅうございますね。あとほかにどなたかご意見はございますか。

いでい委員

先ほど他の委員からの質疑の中での答弁にもありましたように、JR 東中野駅には商業施設ができますということで、商業施設駐輪場の附置義務という形で条例化されているという話がありました。東中野駅の商業ビル、駅ビルに際しての附置義務の台数と設置している場所をお答えください。

副会長

高橋副参事。

高橋副参事

今回、東中野の商業施設アトレヴィという名称になりますが、そちらの附置義務の自転車駐輪場につきましては、この資料の中にもありますが、中野区営の東中野南自転車駐輪場に、台

数としては店舗面積に応じて 55 台分の台数を東中野駅西口整備事業の完成までと期間を限った措置として、附置義務の自転車駐車場の承認を行っています。現状、そのようになっております。

いでい委員

わかりますけど、東中野南側 590 台分が廃止された後は附置義務でどちらに設置する予定ですか。

高橋副参事

その点につきましては中野区と JR、今後相互に検討・調整を図ってまいります。新たに今後設置するという事で、西口駅前広場の地下の自転車駐車場も候補の 1 つに含めながら場所の選定を図っていくこととなります。

いでい委員

ということは、今回、都計審で審議している内容の中野区の都市計画決定においては、東中野駅ビルの商業施設部分の駐輪場のことも、この場で話をしているという理解でよろしいでしょうか。

高橋副参事

本日の案件の中で東中野南自転車駐車場の分も商業施設の附置義務に含まれてまいりますので、そういった意味では関連があるということになります。

いでい委員

今後、新しく新設される 220 台の中に駅ビルの附置義務台数 55 台というお話がありましたが、それを当て込むのか、また利用率が低いと言われている環 6 の地下の駐輪場、距離的にちょっと問題があるのかなと思いますが、そちらも検討するというお考えがおありでしょうか。

高橋副参事

本日資料の 6 ページ下の JR 駅ビル商業施設の開設に伴うにぎわい創出分、ここに 60 台という算定がございますが、こちらに先ほどの附置義務の 55 台分も含まれるという想定をしています。

いでい委員

環 6 の地下の空いているところを利用したらどうですかという質問をしたのですが、もう一回お答えください。

高橋副参事

環 6 の地下については、既存の部分についてそちらで附置義務を認めることは現時点では考えておりません。

いでい委員

おります、おりません？

高橋副参事

考えておりません。

いでい委員

先ほど他の委員からお話がありましたように、サミットとクロス・ウエーブ東中野のところにスーパーが新しく入って高層マンションが建つというお話もありました。また東中野のアトレヴィという駅ビルが今度できます。拡幅整備も終わって、これから東中野駅西口側にはさまざまな商業施設・住居施設等、にぎわうことと思いますが、そもそも6ページの「整理区域における将来自転車需要台数」のところは、駅ビルができます、またすぐ横に超高層のマンションができます、スーパーができますというのは、算定根拠の中に入っていないように思いますが、いかがでしょうか。

相澤副参事

ある程度、放置自転車台数は、余裕というか、一番多い時間帯のものも勘案しておりますし、またにぎわい創出分ということで一定の数も含めてございます。基本的には先ほどうちの幹事からお答えしましたが、附置義務駐輪場につきましては、その施設の方が設置することになっております。そういったことで需要台数、公共性のある部分について附置義務台数を勘案して決めているものです。

また附置義務の駐車場につきましては、施設から条例施行規則で50メートル以内ということもありますので、そういった条件の整備ということも附置義務を課される施設では必要だと考えております。

いでい委員

将来の駐輪場の需要台数の算定根拠はもう一回精査していただきたいと重ねてお願いします。

相澤副参事

わかりました。

副会長

ありがとうございました。ほかにございますか。伊東委員。

伊東委員

2ページの資料、現状の放置自転車台数を見ますと、長時間放置が平均すると60台ぐらい、買い物等の短時間も合わせると平均180台ということですが、放置されている場所もデータとしてとられていると思います。例えば、駅の東側の北側・南側、西側の北側・南側というふう

な大きなくくりでもよろしいですが、その台数のデータはどうなっていますか。

高橋副参事

ただいまのご質問にお答えいたします。手元にデータはございますが、駅直近の北側、特に先ほどご質問のありましたサミットストアの周辺が、3月14日に調べましたら147台中53台、約3割を占めているということで、基本的には駅の北側、かつ駅に近いところ、環6に沿ったエリアが多いという状況です。

伊東委員

もうちょっと詳しくお聞きしたかったんです。今回の都市計画の決定に伴いまして、既存の自転車駐車を廃止したり、駐車台数を減じたり、また現状維持という状況等がある中で、駅の改札駅中心、北側改札とか西側・南側改札の付近ごとに放置台数（がどれだけあるか聞きたい）。

といいますのは、8ページに今回の配置計画について現状維持とか廃止とか台数を減じるとか書かれています。(2)東中野東自転車等駐車整理区画は、「現行の利用率を勘案し、現状の設置を維持する」という表記がされていますが、5ページの当該区画については「設置台数が34台しかなく、登録台数が100%を超えている状況にある」という中で、駅北東側の駐輪場の整備について現状のままでいいのか。また南東側は、一番最寄りの駐輪場だった東中野駅南自転車駐車が廃止の方向とされている中で、今後の需要と供給のバランスを中野区はどう考えていらっしゃるのかを知りたかったために、現状の放置自転車台数をお聞きしています。

高橋副参事

ご質問にお答えいたします。東中野駅エリアの中の自転車駐車の配置につきましては、委員のご指摘のように、東中野南廃止、あるいは東中野東の整理区画の登録が満杯だという状況がございます。こういった東中野エリアの需要と供給につきましては、自転車等駐車対策協議会で駅ごとに自転車の利用についての総合計画ということでこれを今解決する作業を進めています。この中で各駅の自転車駐車がサプライ（供給）として現状のままでいいのかどうか。このあたりについてもしっかり委員の皆さんと論議を重ねた上で一定の考え方、方向性をまとめたいと考えております。

伊東委員

今のお話ですと、これから分析を進め、課題等をあらわにしていくという考え方ととらえていいですね。今回の東中野駅周辺の自転車駐車場について整備計画があつて、都市計画の決定等が絡んでくるけれども、現状の中では東中野駅周辺のエリアごとの自転車駐車場の整備について課題の認識は持っていない。これからその課題を抽出していくということでもいいんですか。

高橋副参事

今回、東中野駅前広場の地下自転車駐車を整備するに当たりまして、現状それから将来について分析を行っております。もちろん本日お示ししている資料・データ等はしっかり検証を重ね、これで東中野の地下自転車駐車はこの台数を設置すればいいと考えるものです。

先ほど申し上げた話としましては、中長期的に見て、より具体的に東中野駅エリアについて東中野に限らず各駅ともに分析を行うものですが、この計画を当然一つの前提にした上で、さらに我々交通対策の担当としては今後も引き続き検討・検証を行っていくという趣旨でございます。

伊東委員

この報告を都市計画審議会にいただいたということで、都市計画審議会は名のあらわすとおり都市計画について総合的に情報提供をいただきながら考え方をこの場でお話し合いをする。そして、こちらの審議会として一定の意見あるいは考え方を表明することと、都市計画ですから将来にわたってのことです。

今回の報告によりますと、将来的な需要に対して今回の整備計画で台数はちゃんと確保できしまうと。将来的にも10年後の34年には東中野駅周辺の自転車駐車は必要ないだろうということなので、もし東中野駅東側の放置自転車が今後減らないようならまた困った問題など。これから検証を進めていくとおっしゃるんですが、この時点である程度の課題があるなら、そういうことはきちんと指摘していただいたほうがいいと。その辺が情報として不足していると思いますので、重ねて言わせていただきますがいかがでしょうか。

高橋副参事

今のご質問にお答えさせていただきます。東中野の詳細なデータはご提示していないので説明が行き届かなくて申しわけないのですが、東中野駅の東側、東口方面については、放置自転車の調査データでも西側に比べると格段に少ないという状況があります。西側の駅直近、サミット周辺も含め、東中野駅については西口のほうに放置自転車の対策では非常に大きいポイントがありますので、本日の資料でもご説明していますように、地下自転車駐車場において、一定の駐車台数が確保できていても、なおかつ自転車を放置される方というのは現にいらっしゃいます。そうした点を含めまして、今後の対策・対応としては本日提示しているこの内容で妥当と考えています。

副会長

よろしいでしょうか。どうぞ。

村木委員

交通が専門ではないのですが1つ気になるのは、放置自転車の調査を2ページでされていますが、3月から毎回水曜日ですがそれでいいのか、妥当性があるのかということ。それと、週末の自転車利用をデータとして出さなくていいのかというのがあります。

それから人口の話がありました。道路が拡幅されて、それに伴い住宅の高層化等があり、居住人口の増加があるというのは、トレンドでやるからコーホートでやるとあまり出てきませんね。局所的に人口がふえるというのはそれでは拾うことができないので、この推計の形で本当に大丈夫かということをもう一度考えられるほうがいいということ。

それと、今のトレンドからすると、自転車の利活用がふえて、利用者がふえてきている。そうすると、現況のデータのとり方で今の利用率の1.幾つかというのがありましたね。あれを将来、同じ利用率1.886を当てはめて検討することが本当にいいのか。この辺についてもう少し考えたほうがいいのではないのかなという気がします。

私は大型店の立地審議会にも出ていますが、そこで見ている、自転車とか自動車とかすべてもう少し細かいデータをもとに必要台数を検討していますので、せっかくなつくって結果的に道路に溢れるような形のものになってしまったらどうしようもないと思いますので、そのあたりを検討されてもいいのではないかと思います。

相澤副参事

まず2点あったと思います。人口推計の仕方については基本的には委員がおっしゃるようにコーホートということで、現実に東中野は人口がふえていることも勘案してそれがされていますので、基本的にはコーホートでやっていきたいと考えております。

また、これからの自転車利用数の率も少し考えたほうがいいということもご指摘がありました。少し検討していきたいとは思いますが、我々まだ検討の段階で、では利用率は10年後にどのくらい上がるのかということも検証しましたが、10年後これだという客観的に証明できるものなかなかありませんし、また利用者がふえる傾向もあるという一方で、高齢化になり、利用者が必ずしもふえるということもないのかなということもございます。それにつきましては、これを基本にさらに検証していきたいと考えております。

副会長

宮村委員。

宮村委員

後でごちゃごちゃするより確認しておいたほうがいいと思いますので、1つ確認は、別添資料1というのが自転車駐車場整備計画になっておりますが、一番上の表紙には整備計画に「(案)」が入っているタイトルです。この計画そのものは都計審で決めるわけではな

くて、さっきお話があったように、自転車の協議会なり何かで諮りながら区として決めていくのではないかと思います。この「(案)」があるのかないのかの確認と、もし「(案)」であれば、どのようにオーソライズされていくのかというのが関連の1点目です。

それから、今回はあくまでも都市計画決定しようとしているのは、別添資料2にある部分で、ここに自転車駐車場をつくるということ自体には、私は全然異論はありません。ただ220台という台数がどんな配置になっていてどんな出入口になっているかが、これだとあまりわかりませんので、さっきちょっとお願いしましたが、ポンチ絵でもいいのですが具体的にどんなイメージのものになるのかぜひ見せていただきたいと思います。

そういう意味で、資料2のほうの都市計画をこれから審議していくことになると思いますが、その前段としての駐車場整備計画の中で、必ずしも都市計画決定していないものもみんな入っていますね。例えば東中野自転車等駐車場整理区画は、言ってみれば暫定利用の感じの歩道を使っているようなものですね。恒久的にこういうものを残していくのかというのも都市計画的に言えば一方であります。

ですから、別に全部都市計画、決める必要もないですし、例えば東中野南を廃止するという話を出しておられますが、これも、もともと都市計画決定しているのかどうかよくわかりませんが、きょうの資料だと約600台で4分の1ぐらいの利用ですから150台ぐらいは一応入っています。それが結果的に220台の施設にとってかわるといって、極端に言うとは違いはそれだけです。それが南の駐車場に入れている方たちが若干、坂を上って行って新しい半地下の駐輪場に持っていかなければならなくなるだろうと思います。そこをよく詰めていかないと、結果的に全量ではなくても部分的に残したほうがよかったということもあり得ると思いますので、その辺はよく皆さんでご検討いただければと思います。以上です。

副会長

ありがとうございました。審議会として220台、それから廃止の590台についての結論が必要ですか。

相澤副参事

委員から幾つかご指摘がありました件について答弁させていただきます。

ご指摘のとおり、別添資料2が都市計画決定に必要な書類です。ただし都市計画の案の理由書だけではわかりづらいだろうということで、なぜこの場所にこれだけの広さが必要なのかというものを説明するためにつくったものが整備計画というものですが、これも現時点では案であります。これについては区が決定していくというようなものです。

先ほど言いました図面などについては、今後、諮問のときにお知らせしていきたいと思いま

す。

また今言われました南の自転車駐車を廃止することをここで決めるのかということについては、都計審が決める中身のものではございません。考え方としてあくまでこういうものがあるということでございます。

なお、南の自転車駐車場につきましては、区の総合計画である10カ年計画の中にも「自転車駐車場については廃止」ということが既に区として計画されているものでございまして、改めて全体的にそういったものを整理して、都市計画に必要な理屈をこの整備計画の中でご説明しているというものです。

なので、いろいろなところのものをここで説明していますが、意味合いとしてはそのようなことでございます。この都市計画の（案）の理由書を説明するために、あえていろいろな面から総合的に整備計画（案）をつくってご説明させていただくという内容です。

副会長

わかりました。いろいろな情報がまざっているものですから、こういうところで決定するには情報の整理が必要ではないかと思えます。またそれを詰めていただきまして、はっきりした形で出していただいたほうがよろしいのではないかと思えますが、いかがでしょうか。

あと皆さんのほうからご意見がございましたら。どうぞ、五味さん。

五味委員

自転車は道路交通法で言うと車両（軽車両）と同一ですね。だから自転車だけ抜き出して一般的な車両等と分けていいのか疑問があります。

それと今、東中野のことだけやっていますが、例えば中野の駅とか新井薬師の駅、そういったところで駐車台数の算出もいろいろな方式があるらしいですが、こういうやり方で今でもおやりになっているのか、そのあたりをお願いします。

相澤副参事

まず自転車駐車場の法律につきましては、「自転車の安全利用の促進及び（自転車等の）駐車対策の総合的推進に関する法律」というものがございまして、自治体は需要台数を予想して自転車駐車場の設置に努めるものとするというのがございます。また車の駐車場につきましては、「駐車場法」というものが別にございまして、そういう意味合いで自転車は別に都市計画決定して設けます。

また、先ほどと説明が重なりますが、地下の都市計画施設として必要な理屈をつくる、理由を客観的にご説明申し上げるということで、このたび、このような推計をして必要台数を算出して行っているものでございますが、今後、今言われた中野駅、そういったところについては、

それぞれの立地されている条件などによりまして、一定の推計のもとに必要な台数等も勘案していくことになると思っております。

副会長

ありがとうございました。附置義務の問題等、全部ひっくるめると、きょうの話では少し情報不足ではないかという気がしております。今後、またおまとめをしていただきまして、改めてご提案いただけたらいかかと思えます。どうぞ。

相澤副参事

今後、区民への説明会等もございますので、そういった意見、また先日は区議会の所管委員会にもご報告していろいろと意見などもいただいておりますので、そういったものも勘案しまして、また諮問のときにご提示させていただきたいと思っております。

副会長

ありがとうございました。ほかにご質問はございますか。

ほかにはないようでしたら、本件の報告事項は終わりにしたいと思えますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、次回の審議会の予定等についてご説明をいただきたいと思えます。

相澤副参事

本日は熱心にご審議をいただきましてどうもありがとうございました。次回の都市計画審議会の開催日は11月中旬または下旬を予定しています。詳細な日程につきましては、決まり次第、委員の皆様方にご連絡させていただきたいと思えますので、よろしく申し上げます。

以上でございます。

副会長

どうもありがとうございました。この11月の日程はまだ確定ではありませんね。

相澤副参事

諮問をさせていただくということで、11月中旬または下旬を予定していますが、日程調整はこれからさせていただきます。この時期にぜひ開催させていただきたいというふうには考えております。

副会長

それでは、これでよろしいでしょうか。よろしければ、以上をもちまして、本日の都市計画審議会は閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

—了—