

平成26年度（2014年度）第3回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成26年（2014年）8月26日

中野区都市基盤部

日時

平成 26 年 8 月 26 日(火曜日)午前 10 時

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) 中野駅地区整備に係る都市計画変更(原案)について
- (2) 中野駅南口地区まちづくりについて

2 その他

出席委員

矢島委員、宮村委員、田代委員、高橋(登)委員、高橋(佐)委員、寺崎委員、五味委員、戸矢崎委員、酒井委員、萩原委員、遠藤委員、北原委員、大内委員、白井委員、浦野委員、森委員、宇佐美委員

事務局

豊川都市基盤部参事(都市計画担当)、藤塚都市基盤部経営担当係長

幹事

長田都市政策推進室長、青山都市政策推進室副参事(統括副参事)(産業振興担当)、滝瀬都市政策推進室副参事(都市観光・地域活性化担当)、松前都市政策推進室副参事(中野駅周辺まちづくり担当)、石井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)、池田都市政策推進室副参事(西武新宿線沿線まちづくり担当)、千田都市政策推進室副参事(西武池袋線沿線基盤整備推進担当)都市基盤部副参事(都市基盤整備推進担当)、尾崎都市基盤部長、豊川都市基盤部参事(都市計画担当)、荒井都市基盤部副参事(地域まちづくり担当、大和町まちづくり担当)、安田都市基盤部副参事(弥生町まちづくり担当)、高橋都市基盤部副参事(道路・公園管理担当)、志賀都市基盤部副参事(都市基盤整備担当)、小山内都市基盤部副参事(建築担当)、大木島都市基盤部副参事(防災・都市安全担当)、中井都市基盤部副参事(生活安全担当、交通対策担当)

豊川参事

それでは、定刻となりましたので、平成 26 年度第 3 回中野区都市計画審議会を開催いたします。

審議に先立ちまして、定足数の確認をいたします。

ただいまの出席人数は、委員 22 名中 16 名でございます。2 分の 1 以上の定足数に達しておりますので、本審議会が成立していることをご報告申し上げます。

次に、本日の配付資料のご確認をお願いいたします。

本日、机上配付しております資料でございますが、上から順に、本日の次第でございます。続きまして、A3 横判のカラーコピーでございますが、「中野駅周辺において平成 26 年度に都市計画決定・変更を予定している案件の関連位置図」という資料。

それから、次が本日の報告事項の 1 番、2 番の補足説明用パワーポイントを打ち出したものでございます。これらは、あらかじめ郵送いたしましたものに内容をさらに加筆しておりますので、本日はこちらをごらんいただきたいと思います。

それから、その下、1 枚物ですが、「中野駅地区の整備に係る都市計画変更(原案)について」、これは右上の文字に一部修正がありましたので、これを差しかえさせていただきたいと思っております。

それ以外の事前に郵送いたしました資料などにつきまして不足等はございませんでしょうか。よろしいですか。

なお、本日は説明に使用するスクリーンの位置の関係で、前回とは机の配置が変わっておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、会長、開会をお願い申し上げます。

会長

ただいまから平成 26 年度第 3 回中野区都市計画審議会を開会いたします。

本日の会議でございますが、お手元の次第のとおり、報告事項 2 件でございます。おおむね 12 時を目途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いたします。

早速議事に入りますが、報告事項の(1)「中野駅地区整備に係る都市計画変更(原案)について」説明を受けたいと思っております。

立原幹事、お願いします。

立原副参事

それでは、(1)「中野駅地区整備に係る都市計画変更(原案)について」ご説明いたします。

説明はスライドのほうを主に使ってやらせていただきます。

スライドのタイトルですが、(1)の部分が2と書いてございます。(1)の前に、まず全体の位置関係を確認していただくために、お手元にA3判の図面を配付してございます。それについてのスライドでございます。

本日ご報告させていただきますものは、まず、中野駅地区整備に係る都市計画ということで、こちらの水色で塗られております都市施設についての都市計画決定の内容でございます。1番から4番までございますが、西側南北通路と北側の嵩上げ部、南側の三丁目の広場、南口の駅前広場、4つでございます。

それから、後半は(2)といたしまして中野駅南口地区、これはこの緑色で囲まれている部分でございますが、地区計画をまちづくりルールとして定めていく、そのベースとしての都市計画変更。それから、実際に具体的にそれを進めるための事業として、再開発事業と区画整理事業を一体的に行っていくといった内容のご報告になってございます。

それでは、まず、(1)としまして、「中野駅地区整備に係る都市計画変更(原案)について」でございます。

資料につきましては、今後、説明会等にも使える資料ということで構成を考えております。初めてこの資料を見た方もわかりやすいような形ということで、位置から上位計画、整備の方針、各施設の実際の内容について、将来イメージといったような流れで構成させていただいております。

まず、中野駅の位置でございます。位置は、中野駅周辺地区と呼んでおりますブルーの囲いの中で、特に中野通りとJR中央線の交差した駅を中心とした部分、これを中野駅地区と我々は呼んでおります。

次に、上位計画でございます。中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3 より中野駅地区の位置づけを整理してございます。中野駅地区は、魅力ある中野の玄関口としてまちをつなぐ役割ということで、西側南北通路、三丁目の駅前広場、南口駅前広場等を整備していくというふうとうたってございます。

次に、このグランドデザインを受けまして、中野駅地区整備基本計画というものを定めてございます。これは、具体的な都市施設の整備の方針をまとめたものでございます。整備の前提としましては、今後の周辺の開発によって交通等がふえましても、それに対応した都市基盤整備をしていくということで、それに基づいて動線の考え方、整備すべき各施設の考え方、今後の整備の進め方等を整理したものがこの基本計画でございます。

まず、動線の考え方、自動車のネットワークとしましては、将来の周辺の開発による交通増を受けましても大丈夫な幹線道路のネットワーク及び補助幹線のネットワークということで、このようなネットワークを位置づけさせていただいております。それから、中野通りを挟んで東西のピンク色に塗られているエリアにつきましては、歩行者優先エリアとしまして、今後、開発に伴う位置づけにつきましては、この外周に出入り口を設ける、あるいは外周に駐車場を整備していくといったことを方針としてうたっております。

次に、歩行者のネットワークでございます。これにつきましては、中野通りと鉄道で4つに分断されています当地区、これを駅を中心として立体的な歩行動線でバリアフリーでつなぐということ。これが駅を中心として周辺につながっていくといったような回遊ネットワークの形成を考え、当然としてユニバーサルデザインで快適な歩行空間を整備していくといった方針を立ててございます。

次に、自転車のネットワークでございますが、これにつきましてもピンク色の歩行者優先エリアには走り込むことのないような形で、今後の駐輪場配置につきましてはこの外周、あるいは外周に出入り口を設けていくといったことを考えております。広幅員道路では自歩分離、その他の部分につきましては自歩共存で円滑な移動が行えるとともに、安全が確保されるような環境の向上を図っていくといったことをうたっております。

次に、これにつきましては前回の報告でも申し上げましたが、それぞれの都市施設についての整備方針をうたったものでございます。

これは今後の進め方についてでございますが、第2期整備としましては平成32年ごろを目指して、南北通路と西口の改札を開設していく。そして、南北通路の南北のおり口、それぞれの広場に接続できるような形で、これを第2期整備と位置づけてございます。その後、新北口広場、南口駅前広場、中野駅西口広場——西口広場は三丁目広場でございますが——等を本格整備していく。それに伴いまして、ガード下の歩道拡幅でありますとか、そのころまでには駅ビルもグランドオープンしていくのではないかとといったことを基本計画では整理しております。

次、ここからは一たん上位計画を終わらしまして、今回の施設の整備がどのような地区の問題点か整備課題に対応して整備していくかといったものを整理してございます。

南北通路・橋上駅舎につきましては、現在、鉄道と中野通りによるまちの分断、歩行者動線の分断という問題、中野四丁目にある四季の森公園、広域避難場所の避難圏域が鉄道の南側に広がっているという問題点がございます。これに対しては、鉄道の南北をつなぐ

回遊動線、避難動線の確保を行っていくといったようなことが書かれてございます。それに対して今回の整備は、西側南北通路を整備し、南北の接続部としての南北デッキ、中野三丁目駅前広場の新設をしていくことで解決を図っていくと。

それから、中野駅はバリアフリー未対応でございます。これについてはホームエレベーターの設置が必要になってございます。それから、北口改札は現在も混雑しておりまして、これ以上の乗降客の増加には対応が不可能だろうと考えております。これについては新たな改札口の整備がどうしても必要だということで、西側南北通路と一体的に橋上駅舎を整備して西側改札を開設していくといったことを考えています。これにつきましては、当然、鉄道事業者との協力関係のもとに事業を推進していくということで、6月20日に既に基本協定を締結してございます。

次に、南口駅前広場でございます。問題点としましては、まず、交通結節機能としまして歩行者空間の不足。これについては、豊かな歩道空間や歩行者滞留空間、バス降車空間を確保していく。それから、今、南口改札前でのバス降車とタクシー乗降が二重に停車しておりまして、動線が交錯しております。動線を分離して、個別にバースを確保していくことが課題になってございます。それから、客待ちタクシーの駅前広場内の滞留、これは客待ちスペースがありませんので、これもタクシープールを確保していく必要があります。これらを含めまして、今回、広場を拡張いたしまして、歩行者や各種自動車の交通機能の強化を図っていくということでございます。

それから、広場東側地域との高低差を約6メートルぐらいと考えておりますが、千光前通りが駅前広場に坂道につながっておりますので、歩行者、自動車が交錯している。これについては、立体的なバリアフリー動線による高低差処理と歩車動線の分離が課題になっておりまして、これも今回の整備に伴いまして、駅前広場と再開発の2階レベルの人工地盤をつなぐデッキ、それからエレベーター、エスカレーター等昇降施設の設置を考えてございます。

それから、現在、出入り口が2つございまして、信号による中野通りの渋滞が発生しています。これについては出入り口を集約化して信号現時の簡素化をしていく必要があると考えています。これにつきましても、今回の整備で出入り口を1カ所にしまして、そういった広場レイアウトを考えることによる駅前広場を整備していくことを考えてございます。

それから、駅前広場での荷捌き車両がいるということは、荷捌きスペースを確保しなければいけないんですが、これにつきましては今回の駅広整備とは別途に駐車場整備計画を

考えまして、今後の開発等に合わせた荷捌き駐車場の整備を行っていきたいと考えてございます。これらのものをあわせまして、都市計画の内容としましては現計画が青いラインでございますが、これについて変更もしくは追加等、右側の赤いラインの整備を行っていく計画になってございます。

具体的に都市計画図にしたものが次のページでございます。一体的に書いてございます。それぞれのものについてご説明いたします。

ここでちょっと申し上げておきたいのが、三丁目の広場ですね。「中野駅西口広場」となっております。今までの方針ですとか基本計画につきましては「中野三丁目広場」と呼んで方針を固めていたんですが、今後、都市計画手続きに当たっては、「中野駅西口広場」という名称で手続きを進めていきたいと考えてございます。これにつきましては青いラインで入っておりますが、中野三丁目地区で土地区画整理事業を約1ヘクタール程度考えてございまして、この中でこの広場の土地を生み出していきたいと考えてございます。

まず、西側南北通路、この部分でございます。延長は約80メートル、幅員は19メートルで、立体的な範囲を決定ということで考えてございます。この幅員につきましては、ピーク時の歩行者交通量を1時間当たり約2万6,000人強の歩行者が見込まれておりまして、これについていわゆるサービス水準Aと言っておりますが、相互に干渉し合わないで自由に通行できる幅員ということで、この18メートルを確保していくことを考えてございます。これは後で横断図でまた説明いたします。

次、新北口駅前広場嵩上げ部でございます。これは、補助幹線道路223号線に附属する交通広場はもう既に計画決定されてございますが、嵩上げ部の歩行者デッキを追加することで、地上部1万5,600平米、これに嵩上げ部2,000平米を追加いたしまして、1万7,600平米で整備していくということでございます。

この嵩上げ部の形状につきましては、先ほどの有効幅員18メートルをそれぞれ北側に出たときに、どちらにどのくらいの歩行者量があるかということ配分した上で、それぞれの分岐した幅員を決定しているものでございます。ただ、東側のほうはちょっとデザイン上、下の歩道、下のレイアウトに合わせたりしておりますので、若干広めにとっておりますが、そういったようなことで嵩上げ部の形状を決定しております。

次に、中野三丁目駅前広場、今後、交通広場中野駅西口広場でございます。これにつきましては、嵩上げデッキ部分300平米を含めまして地上部が900平米、合わせて1,200平米で考えてございます。これも、将来利用者につきましては北側ほどおりませんが、西口

広場はピーク時、1時間当たり5,000人弱の広場利用者、歩行者広場でありますので、歩行者空間のみを算定しますと600平米程度必要ということでございます。ただ、大きな階段とかがおりてきますので、その分少し余裕を見て、地上部900平米を確保していくということで、平場で600平米以上を確保していくといったような形でございます。

次に、先ほどの南北通路の断面図です。これは縦断面でございますが、先ほど立体的にと申しましたのは、この2階コンコースの床から天井高さ、約3.5メートルの範囲を立体的な都市計画、道路区域として決定していくものでございます。

次に、横断面図でございます。まず、標準断面でございますが、先ほど19メートルとありましたが、構造上、建物と一体につくりますので、真ん中に柱があいてございます。この柱部分は道路区域に含まないということで、有効幅員は残りの9メートル、9メートルで18メートルを確保するといったような考え方でございます。当然、柱のないところでは19メートルの空間ということでございます。あと、南側の若干建物が出たところにつきましては、エレベーター等につなげるところの必要性から若干広い部分でございます。

次、南口駅前広場でございます。黄色で表示している駅広につきまして、これは中野駅付近広場第1号という名前でございますが、これを廃止しまして、区決定として中野区画街路第5号という名称で都市計画決定をしております。面積は、現在3,300平米のものを嵩上部150平米を含む4,150平米で決定していきます。これにつきましては、先ほど申しましたように交通空間を拡張し、バス、タクシー等の二重駐車を解消してタクシープール等を配置していくことで、交通結節機能の確保ということを重点的に考えたレイアウトにしてございます。ただし、その環境空間や歩行空間、この都市計画決定内だけでは若干不十分な部分もございまして、後ほど南口のまちづくりでもご紹介があると思いますが、二丁目再開発のほうで若干セットバック等で広場を提供していただいて、また中野駅の駅舎の軒先下の空間等も含めまして4,800平米をおおむね確保していきたいといったような形で考えてございます。

これはそれぞれのイメージ図で、前回の当都計審でもお出ししたものでございます。南北通路の入り口のところのイメージ図、それから、北側嵩上げ部のイメージ図でございます。

これが中野駅西口広場及び広場嵩上げ部に階段、エレベーター、エスカレーター等でおりにいくといったところのイメージです。

これが南口の駅前広場の拡張のイメージでございます。右側に再開発の部分との取り合

いが書いてございますが、そのところから特に東側の歩道空間については広場として一体的に整備していきたいといったように考えております。

スケジュールでございますが、これにつきましては都市計画原案説明会を29日に予定してございます。それ以後、都市計画手続きとしては、年末にかけてまして都市計画案の説明会を予定してございます。そして、都市計画の案の公告・縦覧を12月ごろに考えております。それを受けまして、1月もしくは2月に本審議会におきまして諮問・答申を受けたいと考えてございます。それで、3月に都市計画決定して公告を行うという予定で考えてございます。

本報告については以上でございます。ありがとうございました。

会長

ご報告をありがとうございました。

ただいまご説明をいただいた報告事項1の説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、どなたからでもご発言をいただきたいと思っております。いかがでございましょうか。

萩原委員、どうぞ。

萩原委員

今説明を伺いました。この内容をお聞きしますと、中野駅の地区というのは町が今後将来、非常に変わるということが想定されるわけです。都市計画決定する際にも、いわゆる環境アセスメントというものは大規模な計画の見直しとか作成の際には行わなくていいのかどうか。というのは、結局、今回各地区で、南地区とか、駅前地区とか、区役所とサンプラを建て直すだとか、いろいろ細切れに順次計画が進んでいくわけだと思います。これを一体にやるとした場合においては、地区の環境に非常に大きな影響を及ぼすことではないかなということは考えられるわけです。計画をこういうふうに分けて行っているわけですので、いわゆる環境、今異常気象も非常に頻発しておりますけれども、その辺についてどういうお考えなのかちょっとお聞かせください。

会長

宇佐美幹事。

宇佐美副参事

ご存じのように、環境影響評価につきましては東京都のほうの条例がございまして、また、アセス法という法もあります。条例のほうにいろんな要件等が書いてございます。例えば区画整理は40ヘクタール以上です。今回、個別のものについてはそれぞれの要件には該当

はいたしませんので、ここの評価ではしておりません。ただ、一般的によく建物関係ですと、例えば風環境とか、そういうものを任意でやっております。ですから、いわゆる条例に基づくアセスはやりませんが、ものによっては任意で評価をするという形で進んでいきたいと思えます。

会長

よろしゅうございますか。

それでは、ほかのご質問、ご意見はいかがでしょうか。

宮村委員、どうぞ。

宮村委員

1 つは、今度の西側南北通路につながる新北口広場の嵩上げデッキの形状が非常に複雑な形になっているんですけれども、当然これは地上部の広場の形態が前提になってこういう形になっていると思うんです。その辺がちょっとよく見えないのですが、それは何か図面等でお示しいただけるとわかりやすいんじゃないかと思えます。

会長

立原幹事。

立原副参事

今回の資料に地上部のレイアウトを入れていなかったのはちょっと不手際だったかと思えます。申しわけございません。前回、地上部の都市計画決定をしたときに地上部レイアウトも当然考えてございまして、この嵩上げ部につきましてはそれぞれの歩道においていくような形でデザインをしております。先ほど若干申しましたけれども、北側に出る歩行者交通量は、東西で東が5、西側13ぐらいの比率で分かれていくように考えてございまして。それに準じまして、その分岐した、特に西側部分の幅員を設定したものでございまして。

会長

今のは図面をお示しいただきたいという話だったと思うので、急ぎスライドを用意してください。その間、別の質疑をお受けすることにいたします。急いでください。

立原副参事

はい。それでは、そうしたいと思えます。

会長

それ以外でいかがでしょうか。

宮村委員

それで、今、北側のほうにエレベーターとかエスカレーターをつけるというお話に聞こえましたが、それは枝分かれして行って4方向に分かれるんですかね。それ全部にはつけないで、ある程度まとまったところにつけていくのだろうと思うんですけども、その辺のどこにつけるのかというあたりをちょっとご説明いただくとありがたいと思います。

それと、今度あわせて幾つかあるんですけども、南側の広場、今度拡張する南口駅前広場のほうは、嵩上げをエスカレーターとか階段で再開発の建物のほうにつないでいくのだろうと思うんです。これはどういう幅で、幅員がどの程度あって、つながり——これは後の話と関連するんですけども、地区計画のほうの歩行者通路3号というところへつながるのだろうと思うんです。ちょっと混乱しちゃうからそれは後でもいいですけども、都市計画上、駅前広場を広げてもまだ足りなくて、再開発側で一定の広場をまた確保するという事なんですけれども、その再開発側に確保する広場というのは地上だけなのか、上も2層になっているのかとか、その辺がよく見えないんです。

会長

まずは最初の問題だけ。

立原副参事

22ページのパース図を見ていただけると、若干エレベーター等が入ってございます。まず、東側に出たところのこの辺に1つエレベーターを予定してございます。それから、分岐していった部分、歩道のところ、ここにエレベーターを考えてございます。それから、エスカレーターはこの階段と併設してこことここ、それからもう一つ、こちらもエスカレーターが入ると思ってございます。ですから、西側に1つバリアフリー動線、東側に1つという形で考えてございます。

会長

2番目の点はちょっと置いておいて、今のエスカレーター等の点はいかがでしょう。

宮村委員

下の図面との関係でわかりやすくなるのかなという気がするんですけども。

会長

そうですね。はい。

それでは、この質問は、図面がパソコンに入っていないので動けないというお話のようなので、カラーゼロックスを今命じたところですので、カラーゼロックスが用意できたと

ここでこの質問に戻ることにいたします。

それで、南口の広場と南口再開発の接続問題について、宇佐美幹事、どうぞ。

宇佐美副参事

この図面は後ほど説明しようと思ったところなんですけれども、駅前広場、「中区街5」と書いてございますが、これが南口の駅前広場になります。その右側に「広場1号」と書いてございます。面積にして約500平米です。

会長

ちょっと済みません。手元の資料で何番ですか。

宇佐美副参事

お手元の資料の39ページをごらんください。右下に番号が入っております。よろしいですか。

会長

はい、進めてください。

宇佐美副参事

広場1号というのがございますけれども、これは駅前広場と同じ高さになります。ですから、駅前広場で平面的に連続した形になります。面積にして約500平米。この管理につきましては再開発側のほうの管理になります。

それからもう1点、右側のほうに広場2号とありますけれども、これは建物の人口地盤、2階のほうに人工地盤をつくりますけれども、この部分が広場2号になります。ですから、駅前については広場1号と連続した形で一体的に使っていただくということになります。

宮村委員

駅から南口駅前広場の嵩上げ部の幅員等についてご質問したので、それはお答えいただきたいと思います。

それと、駅の嵩上げ部とつながるのに広場1号というのが間に入るので、歩行者通路3号と恐らくつながるのだと思うんですけれども、今ご説明いただいた39ページの図だと、すき間があいてしまうんじゃないかと思うんです。細かい話で恐縮ですけれども。後で困らないように、ちょっと細かい話なんですけど、質問させていただきます。

会長

まず、幅員の点からどうぞ。

立原副参事

幅員は今有効幅員約4メートルを考えております。

宮村委員

そうすると、4メートルでエスカレーターはないんですね。別にあるんですか。

立原副参事

エスカレーターもつける予定でございます。

宮村委員

エレベーターもあるんですね。

立原副参事

はい。エスカレーターは幅員に含みます。

宇佐美副参事

今、お手元の資料の51ページ、駅前広場等を含めた完成予想図が載っていますので、ちょっとこれを見ていただいたほうがわかりやすいかなと思います。

ちょうど今赤で示しているところがエレベーターとエスカレーターで上がる部分です。これで2階に上がって、そのまま人工地盤を通過して千光前通りのほうに出る、そういう流れです。

宮村委員

そうだと思うんですけども、この計画図面上でつながるんですかね。それがちょっと気になっただけです。39ページのイメージ図で、恐らくつながるのは歩行者通路3号ですよ。

宇佐美副参事

これはつながる形でやります。つながります。ちょっと図面の線が細いので、そういうふうに誤解を与えたかもしれませんが、実際はつながり形でつくります。

宮村委員

つながるように……。もし微妙であればちょっと修正も必要ですね。わかりました。了解です。

会長

今の問題は、歩行者通路3号がどうなるのか、もうちょっと具体的に修正が必要だというお話がちょっと出たと思うけれども、どこをどう修正するんですか。

宇佐美副参事

嵩上げ部を入れて、そこと連続するような形の修正をしたいと思います。ちょっと歩行

者通路3号が先端のほうに青いところにぶつかっていますけれども、その部分をつなぎたいと思いますので、その部分を調整して修正していきたいと思っています。

会長

よろしいですか。

それでは、まだカラー図面のほうは用意できていないのかな。下の設計図との関係を示す図面。

立原副参事

今ちょっと準備に行っております。

会長

わかりました。それでは、後で戻ってくることにして、宮村委員以外の質問をお受けしたいと思います。

どうぞ、遠藤委員。

遠藤委員

23ページの図なんですけれども、この西口広場のところに、さっきお話では歩行者専用みたいになるので、ここに左のほうに白い車がイラストでしてありますけれども、ここは実際車は入らないんですよね。あるいはこれは駅の細い道のほうにつながって、車が入れるようになっているんですか。

立原副参事

今、白い車が描いてあるのは既存の通りでございまして、ここは車道がございまして、車は一方通行で入ってきております。ただ、広場につきましては、その車を寄せる場所とか、タクシーを寄せる場所だとかはつくらない予定で考えています。

遠藤委員

これは何メートルですか。

会長

今の白い車がある位置を平面図上で示してください。もうちょっと大きい図面。

立原副参事

ここのわきの通りでございまして。今、こっちの五差路のほうから一方通行で上がってきて、この線路わきの道路に接続している通りでございまして。

遠藤委員

そこは広げなくていいんですか。

宇佐美副参事

現況、約6メートルです。区画整理をやりますので、今8メートルで検討しています。

会長

ほかのところはいかがでしょうか。ほかの委員のご発言はありませんか。

ないようでしたら、萩原委員、どうぞ。

萩原委員

ただいまの遠藤委員のことと当然関連してくるんですが、私も都市計画のこういう決定において、駅前広場が4メートルとか、そういうもので車がアクセスするというのは初めて経験するお話なんです。駅前広場には、当然体の悪い人、年寄りの人が電車に乗るために車で来るわけですよ。6メートルだと、その来る車が1台とまった場合、車いすの人が乗降する場合において次の車が通れるのかというようなことも心配になってきますし、そんな計画が成り立ち得るのか。

今の説明ですと、将来的に区画整理等で広がるような計画もあります。それよりももっと確実なのは、広場と一緒にJR側の線路のほうの負担をJRと協議すべきではないか。というのは、JRはこの橋上駅に自由スペースと商売のために大規模商業施設をつくる計画になっているわけですね。そこで、当然そういう負担というか、大規模商業施設には法律でもって駐車場を負担しなきゃならないとか、そういう法律があるわけですが、今回その辺がどういう協議になっているのか知りませんが、法律でつくらなきゃならない広場だとか道路をJRは負担しているのかという気がするんです。

JRの商業施設というのは、品川駅や東京駅に行った人はよくわかると思うんですが、すごい規模なんですね。今回も上に伸ばすんですから、幾らでも広げようと思えば広がるわけですが、その負担がどうなるのか。また、今、中野駅の駐輪場は区のほうでいろいろやっていますけれども、普通こういう駅整備においては、駐輪場を鉄道事業者側で負担するのは1つのルールになっているわけですね。駐輪場の条例においては、商業施設をつくったり、人の集まる施設をつくれれば駐輪場をつくらなきゃならないという法律、規定があるわけですね。JRはその辺はどういうふう負担をしているのか。

逆にこれと関連して、いわゆる南口の既存の駅前広場には、この絵を見ると、既存の事務所スペースは駅広をもっと狭くするような形で残るんですね。駅広は今、この計画交通量、乗降客数からすると、都市計画では足りないはずなんですね。JRがそういう駅広を今回の改修において橋上駅に移すのであれば、このスペースは都市計画の変更によってた

またうまくスペースがふえたわけですから、JRが既存の駅舎、事務所を取り壊せば非常に広い交通スペースの安全な駅広場が整備できるはずですね。その辺のことについて、JRとの協議が6月に終わっているような話もありましたけれども、株式会社ですから営利主義だと言われればそれでおしまいなんです、法律の規定だとか、そういうものについてこの計画を煮詰める上においてどういうふうを考えられているのか。

今回の新しい西口広場から中野駅の道路にしても、つなげるような道路幅員は最低限でも8メートルとか、交互通行になるようなものがなければ駅前広場の計画は成り立たないのではないかなという気がしているんです。

宇佐美副参事

先に三丁目のほうから。これは西口駅前広場ですね。黄色で着色しているのが区画整理をやる部分です。この西口駅前広場の計画地というのは、現在、人が住んでいます。住んでいたり、あるいは商売をやられています。したがって、この方たちに移転をしてももらわないと駅前広場はできません。そこで、この黄色の着色部分を、今、小学校跡地があるんですが、区画整理事業を検討しています。駅前広場を実現する手法として区画整理事業でやります。要するに買収方式ではなく、区画整理でやります。

それから、道路につきましては、今、西口駅前広場の西側に約6メートルの道路があります。これは区画整理で8メートルに拡幅します。それから、線路沿いの現道が7メートル、9メートル、相互通行で現在可能です。それから、区画整理のエリアの中も当然のことながら道路を整備してやっていく予定です。

立原副参事

JRとの関係でご説明いたします。

先ほど幾つかおっしゃられた、まず、駐車場のことにつきましては、当然、附置義務駐車場というのがございますので、それはちゃんと確保していく形で進めていきます。それから、自転車についても同様です。

それで、JRの負担ですけれども、今回、駅前広場、特に新北口広場の整備に当たっては、通常、JRの3者申し合わせというのがありまして、駅前広場については必要に応じてその6分の1を持つという取り決めがございます。これは「必要に応じ」ということなので、なかなか守れないことも多いのですが、この中野駅につきましては交渉によりましてJRに土地の6分の1を——4つ駅前広場がございますけれども、トータルで6分の1をJRが負担するというので協議をしております。ですから、まるで負担がないとい

うことではございません。

それから、南側の線路わきでございますが、ここはいろいろJRの設備といいますか、高圧線ですとか、ケーブルがかなり通っているということで、これを移設することになると何キロも影響が出て、莫大なお金がかかるというようなこともございまして、線路側に拡幅するのはなかなか難しいのかなということでございます。ただ、ここを基盤整備しますので、必要な道路については整備していきたいと考えてございます。

会長

いかがでしょうか。

萩原委員。

萩原委員

今のご説明ですけれども、結局、今度この整備によりまして、この都市計画の実施によりまして駅舎が1カ所に集約されてできることになるはずなんです。そうすると、既存の南口の駅舎についてはこのままずっと残るのか。駅広がり足りないと思います。今の交通量、バス、タクシーの状況からいくと。これをこのまま、今の絵のような形で存続して残るのかどうなのかということです。

立原副参事

済みません。お答えを失念しておりまして。

今の南口の駅舎でございますけれども、今回の橋上駅舎は今のものをそのまま生かして純増といいますか、新しく追加でつくるという形で考えてございます。ですので、現在の五丁目、二丁目の改札もそのまま残るということで、全部が西側に移動するというのではございません。ですので、五丁目に用のある方は今の北口から出ていただく、二丁目に用のある方は今の南口から出ていただくということになりますので、駅舎につきましてもJRは当面これを使っていくということで、最近、耐震補強等もしていくということでございます。

会長

今の答弁では足りないと思いますね。南口の広場が足りないとおっしゃっているのだから、それについて。

立原副参事

広場の面積算定で4,800平米が必要ということで、都市計画範囲内では環境空間としては足りないということでございますが、先ほどもありました再開発のほうから歩道空間を

広場として連携して出していただくとかいうことも含めて、何とかおおむねの面積を確保したいと考えてございます。

会長

よろしいでしょうか。

ほかの点はいかがでしょう。

それでは、先ほどの宮村委員の質問に戻ることにして、紙を配ってください。

(資料配付)

会長

資料は行き渡りましたでしょうか。

それでは、説明をお願いします。立原幹事。

立原副参事

北側の嵩上げ部でございますが、今お配りした、これもおおむねのレイアウトでございますが、新北口広場は、今のNTTの黒ビルのところ、けやき通りから入ってきまして、青い色が塗ってあるところをロータリーとして使うというように考えております。この黄緑色の部分が歩道になります。ですから、この嵩上げ部、西側、左側に分岐していった部分につきましては黒ビルの前、それから、駅広ロータリーの歩道部分に上りおりできるような階段及びエスカレーターをつくる。エレベーターにつきましては、この左から2本目の歩道におりるところにつける予定になってございます。

それから、南北通路を出てすぐ左に矢印がありますが、ここでも階段でおりられるようにしてございます。西側につきましては右のほうに行きまして、この部分からこれも階段、エスカレーター、エレベーターで地上に上りおりできるというようなレイアウトになってございます。若干このレイアウト上、歩道が東側に斜めに広がっておりますので、その上にデッキをかぶせるというデザインで、東側の部分の幅員は太くなってございます。そのようなことでございます。

会長

宮村委員、いかがでしょうか。

宮村委員

確認ですけれども、そうしますと、この図面で左から2つ目の割と太くなっているところがエレベーターがつくと。ほかは、エスカレーターがつくのは一番東側……。

立原副参事

東側ルートと西側ルートに1ルートずつバリアフリーの動線をつくるということがございます。

宮村委員

さっきのエレベーターがつくところにもつくんですか。

立原副参事

どこでしょうか。

宮村委員

左から2番目の。

立原副参事

左から2番目にもエレベーターがつきます。

宮村委員

エスカレーターもつくんですね。

立原副参事

はい、つきます。

宮村委員

そうですか。そうすると、階段だけのところというのはあるんですか。

立原副参事

階段だけのところは、NTTビルの前におりるところです。

宮村委員

そこにエレベーターが1個、広場からおりるようになるわけですよね。

立原副参事

出てすぐ右側のところにエレベーターが1基つく予定になっております。

宮村委員

つくんですね。わかりました。ありがとうございました。

会長

それでは、この関連の質問はこれで終わりにいたしまして、ほかのご意見、ご質問はいかがでしょうか。

寺崎委員。

寺崎委員

先ほどから出ていた話と共通するんですけども、西口駅前広場は、この絵を見ますと

エスカレーター、階段が南におりてきて、ここの既存の道路は非常に狭い道路でありますし、今の商店街の通りもそんなに広くない。線路ぶちが9メートルぐらいですか。今のお話ですと、南口も結構充実しますし、新北口も結構充実してくると。ということは、この西口の橋上通路に関しては結構人が乗降することは予想されますね。そうしますと、北のほうはいいんですけども、南の西口駅前広場におりてきたときに非常に狭い感じがするのと、将来、南口のいろんな開発を考えると、やっぱりちょっと弱いなというのと、ここの区画整理事業が入っている桃丘小学校の敷地なんかを利用して将来的にもう少し充実したものを考えると、南口は狭い道路に向いていますけれども、やはり線路ぶちの9メートル道路のほうにおり口も考えるべきじゃないかなと思います。もう少し西口駅前広場については質を上げるというか、将来的なことを考えていってほしいなと思います。ほかの出口に関してはやっぱり非常に弱い。

それと、先ほど北口の改札はこれ以上ふやすのは不可能というお話がありましたけれども、不可能といっても、何か方法はあるんじゃないかなと思うんです。というのは、東側エリアの人というのは、今の駅舎の改札口まで来なきゃいけないですね。もみじ山通りからずっと歩いてこなきゃいけない。だから、すぐじゃないにしても、小さい出口でも東のほうに分散するような改札口は計画の中に入れておくべきじゃないかなと思いますので、お願いします。以上です。

会長

立原幹事。

立原副参事

今の北口につきましては、現在、四季の都市がまち開きしまして、非常に多くの通勤、通学の方が来るようになりまして、非常に混雑した状況ではあるんですけども、今度西口改札をつくった後には、この四季の都市方面とか四丁目の方につきましては恐らく西口を専ら使われることになると思います。そうなれば、今の北口の混雑は大分解消できるのかなと考えてございます。

それから、改札のさらに東側への増設ということにつきましては、東側に改札を増設する場所も難しいということで、線路がとにかく広うございますので、それを横断する通路等を改札のためにつくるのはなかなか難しいのかと考えております。将来的に東側ににぎわい動線として、線路上空を飛ばす歩行者動線というのは考えてございます。ただ、そこに改札という形では今後計画することは考えておりません。

それと、三丁目の西口広場でございます。これは将来需要予測としまして、将来の周辺開発ができません、ピーク時の駅広利用は毎時恐らく5,000人弱という算定結果がありますので、そこから算定しますと、歩行者の空間としては600平米あればいいという算定結果になってございます。今、実際、図面上、地上部が900、嵩上げ部を含めて1,200をとっておりますが、そういう意味では歩行者空間としては十分な広場をとれていると考えています。

宇佐美副参事

あと、補足です。今図面が出ておりますけれども、右側のほうのちょっと茶色いのはレンガ坂という通りです。区画整理のほうをこの延長線上のほうに道路を検討しています。ひとつの路線だけに負荷をかけるのではなくて、西側のほうにも道路を検討しています。

それから、区画整理南側の桃園通り商店街がありますけれども、こういう方たちとも地区計画の勉強等やって、例えば街並み誘導地区計画みたいな形でセットバックしていただくとか、そういうことも考えています。

会長

いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

ほかの点はいかがでしょうか。ほかの委員の方はよろしゅうございますか。

浦野委員、どうぞ。

浦野委員

スライドのページ、16、18のところ、中野駅の西側南北通路、先ほど通行人数の想定が2万6,000人、18のほうではこの三丁目広場、今回西口広場と言い方が変わっていましたが、そこの利用者が5,000人弱とありました。ちょっとごめんなさい。私が聞き逃したかもしれないんですけども、通路のほうは1時間当たり、西口広場のほうは1日5,000人弱ということだったかと思うんですけども、ちょっとそのあたりを、以前、前々回ぐらいの報告で、今回、利用者が最初の想定40万人から48万人、この中野駅周辺を合わせてということだったんですけども、利用者の関連性というか、そのあたりのご説明をお願いいたします。

会長

立原幹事。

立原副参事

まず、新北口の南北通路でございますが、南北通路から北側に入入りする、出る方向、

入る方向を含めて、このピーク時歩行者交通量、これは時間でございます。時間当たり 2 万 6,400 余人。それから、西口広場のほうでございしますが、これもピーク時の時間当たり、これは通路ではなくて、駅広の利用者がピーク時 4,983 人という予想算定になってございます。

それから、基本計画の前提としております 48 万人につきましては、中野駅広場トータルでの 1 日当たりの利用者、広場の利用者が 48 万人という前提での計画ということでございます。

浦野委員

広場のほうでトータル 48 万人。そうすると、今ご説明いただいたこの通路のピーク時の 1 時間 2 万 6,000 人、あと西口広場のほうの 5,000 人ということは、そこには関連していないというか、どういう関連……。当然、西口広場を利用して北口広場のほうに行かれる方、この南北通路を使って改札に入られていく方、いろいろそれぞれの動線があると思うんですけども、ちょっとそのあたりの関連性をもう一度ご説明をお願いします。

立原副参事

このような施設の幅とか規模を決めるときには、一番込んでいるときにでも大丈夫なようにという決め方をしますので、ピーク時歩行者交通量というのを使っております。

それから、48 万人というのは計画全体の前提としての駅前広場利用者のことでございますので、それだけふえるということを前提にいろいろな諸元を検討した数字ということで挙げさせていただいているものです。

会長

ちょっと答えになっていないような印象ですね、私の印象は。

浦野委員、いかがですか。

浦野委員

聞き方を変えます。その南北通路はピーク時の 2 万 6,000 人をどういう根拠で出されたのか、西口広場のほうの 5,000 人というのはどういうふうに出されたのか、それのご説明をお願いします。

立原副参事

南北通路につきましては、当然、駅利用者、駅に入る人、出る人のトータルがございします。それから、鉄道と関係なく、ここに南北通路が開通したときに、地域利用といいますか、北から南へ抜ける人と、南から北へ抜ける人も当然発生してまいります。それから、

駅ビルに来る人、駅ビルから出る人、この3つの交通のトータルで将来予測を立てております。それで、特に北側のほうが利用客は当然多いと思いますので、そのピーク時の合計の利用者が2万6,438人という数字になっております。

浦野委員

西口のほうの5,000人というほうもご説明をお願いします。

立原副参事

西口のほうは、これは今の東西通路から出入りする方、そのほかにここに来る方も含めて、南北通路の歩行者交通量よりは若干多い数字になってございます。

浦野委員

やはりちょっとわかりづらいんですけども、この48万人のほうがもちろん関連性はあるわけですよね。今ご説明いただいたように、電車を使わないで駅ビルを使う方もいれば、ただ南から北に、北から南へという移動の方もいるでしょうし、もう少し関連性が必ずあると思うんです。何となくそれぞれのところを単独でというような形でも聞こえるし、それぞれの根拠の出し方もいま私には理解ができない部分があるんですけども、できれば今の時点でももう少し詳しく説明をお願いしたいんです。

会長

今説明できないようなら、次の議題に進んでいますから、その間に急いで資料を用意するということによろしいですか。

ほかの質問はいかがでしょうか。

白井委員、どうぞ。

白井委員

先ほど宮村先生からご質問があつて、会長のほうからこの地図をいただいたので、左手のほうとパワポの22、ちょっと見比べをさせていただいて、今の計画、イメージ図というやつなので、位置がという話だったんですけども、南北通路を北側におりる。左手のほうに2つに分かれるんですけども、一番端のほうにつくのは階段で、左から2個目のところにエスカレーターとエレベーターがつくというふうになっているんです。

ただ、これはこの先どう整備するのかということですが、現行上、ここがロータリーでというふうになると、東に行こうが西に行こうが、同じところの中のロータリーにエレベーターやエスカレーターがつくような感じになって、例えばトータテさんのほうだとか、大学のほうだとかに行く通路のところは階段で、主だった利用者は実はここが多いんじゃない

ないかなという気がするんです。

通路も先ほど利用者の方のやつで比べたというんですが、この図面で見ると、バスロータリーにぐるぐる回るところだけが人数が多いようなイメージに思うんですけども、本当にこの利用者のやつではかったのかどうかとか、位置関係としてはこれが正しいのかどうかというところのご説明をお願いしたいと思うんです。

会長

立原幹事。

立原副参事

一番左側のところは今階段だけの様な絵になってございますが、これはレイアウトの際の歩道幅員等の関係からなかなかエスカレーターは入れにくいというようなこともあって、広幅員のロータリーのほうの歩道にエスカレーターをつけたという経緯でございます。

それから、東側のほうにつきましては、今現在整備済みの東西連絡路とも平面でつながってございますので、必ずしもこれはロータリーの中だけということではなく、東におりた方は東西連絡路を使って五丁目のほうにもスムーズに行っていただけるというふうに考えてございます。

会長

白井委員、どうぞ。

白井委員

私が言いたいのは東西連絡通路じゃなくて、南北通路をおりてきて、わざわざ先ほどスライドで示してもらいましたけれども、隣の22のやつで、すぐ右手にエレベーターがありますよね。これがおりてくるのはロータリーの手前なんでしょう。次に、南北通路を渡って左手、左手から2個目の通路です。このエレベーターもロータリーの外側につくわけでしょう。ロータリーの外側と内側にぐるぐる回るだけで、これは動線で言うと反対側につけたほうがいいんじゃないですかという意味なんです。東西通路を渡ってきたのもあるでしょう。でも、ここへ全部そんなにバスロータリーに集約をかけますかという。

会長

ご質問の意味はわかりましたか。

立原副参事

一番西側につけるべきということなんですか。

白井委員

イメージで言うと、そうじゃないかな。あと、幅員も利用者によって割り出したというんですけれども、本当にそうかなって。バスロータリーがここまで多くて、今の動線で我々が目の当たりにしているのは、いわゆる四季の森のほうへ移動する人たちがどれだけ人数が多いかと見ているんですよね。それにしてはちょっとこのイメージ図といっても、それぞれの枝の幅が狭くないかなという気がするのと、利用者も、例えば今、現行の北口で東西連絡路にエスカレーターがついています。このエスカレーターに朝のラッシュ時、皆さん乗るために駅の改札からほとんどつながるぐらい、駅に入ってくる人、エレベーターに並ぶ人が交差するぐらいの状態まで人が重なっているんです。考えると、実は利用者の側につけてあげたほうがいいんじゃないかなというのと、幅員がこれで大丈夫かという疑問なんです。ここの説明をという話です。

立原副参事

この枝分かれした端の一番左側の分岐したところは、歩道の幅員の関係で入ってごさいませんが、先ほどちょっと説明し忘れてましたけれども、出てすぐ左側に矢印でおりにいるところがございしますが、ここにエスカレーターを計画してございします。22 のパース図で、駅ビルからおりたところに若干見えるかと思ひます。

将来、これができたときの流れの予測でございしますけれども、今はこの東西通路を通過して、区役所の前を通過して、NTTビルと税務署の間を流れておりますけれども、将来、この駅広と都市計画道路ができたときには、むしろ南北通路から出てすぐにおりて、線路沿いを伝って四季の都市に行く流れのほうが多くなるのではないかという算定になってございします。

それで、例えば先ほど申しましたけれども、東と西の割合が5と13というように考えてございしますが、その中でさらに13のうちの5、半分近くが線路沿いの歩道に直におりることになるのではないかという配分結果になっております。

白井委員

何度もくどくどで済みません。今の話だと、南北通路を渡って一番左手のほうでぐるっとNTTビルを回ってというやつなんですけれども、現行の四季の森のほうに迂回通路をつくっているんです。ただし、若干人の流れが分散したとしても、やっぱり人間心理として、斜めでショートカットできるならそこを使ひますよ、普通。線路側をぐるっと回ってらって、ここがメイン通りになるとはちょっと考えづらひと思ひますけれども、いかがですか。

立原副参事

ですから、今申しましたように、18メートルが5と13ということで、西側に13の幅員をとってございます。さらに線路ぎわにすぐおける幅員を5メートルとっております。委員がおっしゃった斜めに行ったほうにつきましても8メートルの幅員ですから、こちらのほうが多いという配分になってございますが、このロータリーの歩道に出たときにT型の交差点がありますけれども、すぐに信号で渡れる交差点がございまして、狭い歩道に無理やりエレベーター、エスカレーターをつけるよりは、こちらにおろしたほうが計画上はいいのではないかとということで、こちらにエスカレーターをおろしているということでございます。

会長

どうもあれですね。事前の資料の整備がうまくないようだから、いろんな質問にどうもちゃんとお答えになっていないような気がするけれども、どうだろう。責任者である室長のほうのご意見を伺いましょうか。

長田都市政策推進室長

素案からまた原案ということで、本日、期日を設定していただきました。私ども精いっぱい基礎的な数値の検証を踏まえて、この原案までご提示をさせていただいております。答弁が錯綜しているところがございますけれども、精いっぱいご説明を続けさせていただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

会長

具体的には、本件はどういうふうに取り扱ったらいいのですか。報告としてはこのままです承するという事なのか、今後さらに検討を続けるとおっしゃっているのか、どちらなんですか。

長田都市政策推進室長

本日、原案の内容のご説明ということで、原案についての説明会も予定をさせていただいております。答弁が十分でない部分も多々あるかと思いますが、ぜひまたご質問等について精いっぱいお答えをさせていただきますので、本日の都市計画審議会議題の報告案件としては、ご理解を賜ればと考えてございます。

会長

しかし、大分いろいろご質問が出ているから、丸々オーケーという感じではなさそうですね。ご質問が出た点については今後検証して、どういう形かわからないけれども、次回

までにちゃんと用意をするなり、あるいは修正するなりするというふうにおっしゃっていただいたほうがいいような気がするけれども、いかがですか。

長田都市政策推進室長

今後、都市計画の正式な手続きに進んでまいります。そのことを前提といたしまして、また都市計画審議会でご説明をさせていただく機会を得たいと考えてございます。今日ご指摘をいただいた点、それから十分でなかった点、持ち帰りまして検証いたしまして、委員の皆様にもきちんとご説明できるように努力をしてまいりたいと考えております。

会長

田代委員、どうぞ。

田代委員

今後検討していかれるということであれば、ちょっとお願いしたいことがあります。というのは、会長が言われたように、今日は資料がなかなかよくわからないので、特に図面関係とここで出されているパース、これとの関係が非常にわかりにくいということで、実際の状況が把握しにくいということで今まで黙っていたんですけども、例えば今回非常に重要な役割を持っている広場の部分の変更ですね。これは嵩上げという対応をとられるということなんですけれども、22 ページのところの嵩上げの部分で地上部とのダブリの部分、それをどう考えるかという問題と、特に 23 ページ、これは先ほども話題になっておりますけれども、ピーク時にどれだけの人がここを動いてきたときに、エスカレーター、階段、それからほかからの人の流れは非常に大きなものが予想されるわけですね。

そのあたりのところで、人が出てきたときにどういうふうにもう流れていくのか、あるいは人が外側の部分、特に 23 ページのほうの広場の外側からとの対応、そういったこと等についても、歩行者がどう安全にここで利用できるのかとか、そういう外側との関係について非常にわかりにくかったので、ここももう少しご検討いただいて、CADの絵というのは非常にわかりにくいところがあるんですけども、これだけ狭いところで、これだけの密度で利用が起きたときに、ピーク時だけでなく災害時とか、そういったことが関係したときに、一体この空間がどう機能するのかということに対して、もう少し検討を加えた上でご説明いただくとありがたいと思います。

会長

今ご指摘があったように、イメージ図というのはイメージを与えるのにいいかもしれないけれども、正確な設計図みたいなものが今日は示されていないのでね。そもそもそこが

大きな欠点だし、だからこそ大いに議論を呼んでいるわけですね。さらにここは南口のほうに関連する部分もあったりして非常に複雑なわけだから、もう少し精密な、正確な説明資料を用意して次回説明するようにしてください。

どうぞ、五味委員。

五味委員

議論がいきなり都計審に持ち込まれまして、基本計画まで書かれています。都市計画法に基づくと、地域の再開発をする場合には説明会が必要だということがございますけれども、私が見たところによると、地元の説明会に対する参加者が極めて少ない。今ここで議論をしましても、審議会の人たちがこれだけ議論をしているにもかかわらず、いろいろ審議会の扱い方の問題があると思うんです。それは、殊にことしは都市計画法に基づいて10年ごとの整開保の改定の時期に来ておりまして、中野区でも4~5カ所の改定素案が示されます。

そういうところの中にこの中野駅周辺のことが含まれておりまして、これは中野区の都市計画マスタープランというのが、東京都は平成16年に改定をしまして、ことしはまた10年ごとの改定に入っています。それから、中野区の区の地域マスタープランは平成21年に示されたわけですね。そのあたりのことがこういう都市計画で町を変えるということになると、地元の人々が全然理解をしていないというのが一番大きな問題があるなと思います。

今日ちょっと伺いたいのは、中野区がマスタープランのもとになる、都市計画法でもちゃんと法的に決められている基本構想ですね。マスタープランを打ち立てる前の時点の基本構想の検討会を始めようということが各種団体に委員の推薦をもってやってくれということが示されまして、今日の都計審の方々が、こういうことがもとにあることをご存じの方があるかどうかは私は疑わしいと。その辺がどういうふうになっているのか。

今言った中野区の都市マスが平成21年に改定されて、それじゃ、ことしで5年目だから都市マスの改定もあるのかな、あるいは基本構想の検討会というのはどういう進め方をしているのかなと。恐らく向こうでも同じようなことが検討議題になると思うんですね。それから、東京都がちょうど10年目で、ことしの6月に改定素案は縦覧されておりまして、これがかなり関心のある人はちゃんと持っているんですけども、読んでいない人もかなりいるということがある。これは中野区の都計審の進行をこれからどういうふうにしていくか、横の関連がどうなっているのかさっぱりわからない人が大勢いるかと思います。そ

の辺を理事のほうでご説明していただきたいと思います。

会長

この件はどなたからお答えになりますか。マスタープランとか、基本構想。

豊川幹事。

豊川参事

それでは、都市計画担当からお答えをいたします。

今、五味委員ご指摘のように、中野区都市計画マスタープランは現在平成 21 年に策定したものを使用しております。これをいつ改定するというははまだ具体的に申し上げる時期ではございませんが、当然さまざまな、例えばさっき委員ご指摘の東京都が現在作成中であり、都市計画区域マスタープランですとか、あるいは 3 方針の進捗状況ですね。それから、現在中野区で改定作業に着手いたしました基本構想、そういった状況を踏まえながら、行く行くは都市計画マスタープランについても見直しの時期が来るかなというふうには考えております。

ただ、基本的には今日いろいろご説明をいたしました、こういった都市計画の変更等は現在の中野区の都市計画マスタープラン、あるいは現行の東京都のさまざまな方針、こういったことに沿った形であくまでも都市計画の決定はしていこうといった予定でございます。

説明は以上でございます。

会長

五味委員、よろしゅうございますか。

それでは、大分時間も経過いたしましたので、この件については議論を終了ということではよろしゅうございましょうか。

今日は報告ということでもありますけれども、先ほどもちょっと申し上げましたように、丸々了承したということではないということ、資料の足らざる部分、あるいは説明の足らざる部分は次回の審議会までにとりあえずという部分もあるけれども、次回の審議会を待たずにいろいろな説明の手段を講じて必要な修正なり、あるいは必要な追加説明なりを事務局のほうにお願いしたいと思います。そういったことで、とりあえず了承ということではよろしゅうございましょうか。

それでは、そのように取り扱わせていただきます。

続きまして、報告事項の 2 番、今の議論のあった点とも関連はするわけですが、中野区

南口地区のまちづくりについて、まず、宇佐美幹事から説明をお願いしたいと思います。

宇佐美副参事

それでは私のほうから、中野駅南口地区まちづくりについて報告をさせていただきます。

最初に、「中野駅南口地区まちづくり方針(案)」ということで、お手元に「別紙1」という冊子がいつているかと思います。これは、前回は素案という形で説明させていただきました。大きな変更はございませんので、この冊子の中の主な変更点だけ先に説明をさせていただきます。

まず、表紙ですけれども、素案のときには「(仮称)」という名前がついておりました。事前に送付した資料の中に入っていたかと思うんですけれども、よろしいですか。

まず、表紙に「(仮称)」というのが素案の段階で入っておりましたけれども、これを削除いたしております。

それから、1ページ目、「策定の目的」というところがございます。下から3つ目の段落のところ、ランドデザイン Ver.3 の中野駅周辺地区の3つの将来像ということで、3点を加筆しています。文章のほうに将来像が出てきますので、ランドデザイン Ver.3 の上位計画の将来像をここに入れております。

次に、2ページ目でございます。

「地区の位置及び範囲」ということで、下に図面がございます。素案の段階では枠の中を着色するだけだったんですけれども、この後に再開発地区ですとか、再開発周辺地区ということが出てきますので、この2ページで具体的な範囲ですとか、言葉の定義をさせていただきます。

次に、少し飛んで15ページ、中ほどになります。

ここに「中野駅周辺地区の動向」ということで、やはり右下に図面があるんですけれども、ここにも再開発地区と再開発の周辺地区をつけ加えています。

最後に、29ページになります。

29ページは、「土地区画整理事業と市街地再開発事業の一体的施行」ということで、前回の都計審の中で下のフロー図を使って説明をさせていただきました。これがわかりやすいということなので、これを29ページの下段のところに入れさせていただきます。

以上が主な変更点でございます。

では、続きまして、中野駅南口地区地区計画の原案と中野駅南口地区関連としての素案について、パワーポイントを使って説明をさせていただきます。

最初に、南口の都市計画は全部で8つありますので、関連をもう一度整理したものがこれです。

先ほど立原のほうから報告させていただきました南口駅前広場の変更、これが1つあります。都市計画の都市施設の1つになります。今回報告します報告事項2、真ん中に地区計画というのがございます。地区計画は、目標と方針と地区整備計画がございすけれども、今回、再開発を行うことについては地区整備計画が具体的に定まっています。そうしたことから、右にいて用途地域の変更、防火・準防火地域の変更、高度地区の変更を行います。それから、駅前広場の変更ですとか、地区計画の整備計画が定められています道路とか公園、こういうものを具体的に整備する手法としまして、土地区画整理事業と市街地再開発事業、これを一体施行で行いますけれども、これが2つあります。それからもう1つ、市街地再開発事業を行うには幾つかの要件があるんですけれども、この地区については高度利用地区を使って容積率の嵩上げをして行いますので、これが入っています。この8つの関係がこの絵で示したものにになります。

最初に、地区計画の原案ということなので、まちづくり方針のほうの最後のページに参考として示している絵をカラーで入れさせていただいています。

先ほど申しましたように、「目標」、「方針」、「地区整備計画」という3つになっています。全体につきましては目標と方針を定めます。地区整備計画につきましては再開発を行う部分、A地区ということで、鉄道施設を除いたところですね。ここは地区整備計画を定めるエリアとなります。

ここからは現在の原案の内容になってまいります。名称は「中野駅南口地区地区計画」という名称になります。位置は、下のとおり最後に中野四丁目というのが入っています。素案の段階では入っておりませんでした。一番南側を精査したところ、ほんのわずかですけれども、中央四丁目が入っていますので、中央四丁目を追加させていただいております。面積は約5.2ヘクタールです。

最初に目標です。都市計画マスタープランについての位置づけを書いております。この地区は商業・業務地区に位置づけられています。再開発などによる土地利用の高度化、それから、交通結節機能の改善・整備を進めながら、広域中心拠点として育成することになっております。

課題としましては、更新時期を迎えた公社住宅がありますと。それから、駅前広場の歩行者空間の不足、バス・タクシーなどの交通の錯綜の解消、そういった課題がございます。

いわゆる公共施設の整備が必要です。

そこで、目標としまして、公社一帯の再開発によりまして、南口のにぎわいの核の形成であるとか、安全で快適な交通結節点の整備ということで、複合的な市街地の形成を図ります。

ここは再開発を行う部分でして、もう1つ、再開発の周辺地区がございますけれども、これにつきましては、建物の更新に合わせた商業・業務機能の誘導、歩行者空間やオープンスペースの創出、防災性の向上を図るという目標を掲げております。

次に、土地利用方針です。この件については、前回の素案と全く同じ内容になっております。

区域としましては、A地区、B地区、C地区の3つがございます。A地区が線路上空を除く部分が再開発を行うところ、B地区はファミリーロードという商店街が両側にあります。C地区が中野郵便局の部分です。

A地区につきましては、先ほど来申し上げていますが、土地区画整理事業、市街地再開発事業の一体的施行により駅前広場の拡張整備だとか、交通結節機能の強化を図る。もう1つは、高度利用を誘導して南口のにぎわいの核の形成を進める、そういうことを書いてございます。ソフト面では、ユニバーサルデザインに配慮した整備ですとか、にぎわいの連続性を創出することを掲げてございます。

B地区については、商店街ということですので、協調建てかえ等により商業・業務機能を誘導するとともに、安全で快適な歩行者空間の創出を図る。協調建てかえは前回も申し上げましたけれども、例えば建てかえのときに1メートルずつセットバックして、その部分を歩行者空間として確保する、そういうものを考えております。

C地区については、郵便局です。まとまった土地がありますので、高度利用で誘導することと、足元のほうでは歩行者空間やオープンスペースを創出することを掲げさせていただいています。

次は、方針の2つ目、地区施設の整備の方針です。地区施設というのは、下に書いてありますけれども、道路、公園、広場、歩行者通路、歩道状空地、そういうものが地区施設になります。このうち、道路と公園は中野区が実際管理する公の施設です。3番と4番の広場、歩行者通路、歩道状空地というのは、建物内の敷地の中につくるもので、公共的な利用はしますが、敷地の所有者、再開発では管理組合が管理するものになります。

もとに戻って、「安全、快適で利便性の高い都市空間の形成と防災性の向上を図るため、

以下の地区施設の整備の方針を定める」と。この具体的な内容につきましては地区整備計画のほうに出ていますので、こちらで説明をさせていただきます。

3 番目、建築物等の整備の方針ということで、ここに書いてございますように、土地利用の誘導と良好な駅前環境の形成を図るために、地区の状況に応じて、建築物等の整備の方針を定めるということで、具体的には用途の制限ですとか、容積率・建ぺい率の最高限度、壁面の位置の制限、形態・色彩・意匠の制限、これについても次の地区整備計画のほうで具体的に説明させていただきます。

地区整備計画ですけれども、先ほどAとございましたけれども、A-1、A-2に分けています。A-1は再開発をする部分と駅前広場、東側の公園の部分です。それをA-1。それから、A-2は公社の建物が建ちますが、そこから南側です。

次に、地区施設の配置及び規模ということで、上から具体的に申し上げますと、主要区画道路、今着色されていますけれども、幅員が11.5～13メートルで、延長が約280メートル。

区画道路1号、千光前通りのつけかえになります。幅員が8メートルありますので、改良という形になって、延長が90メートル。

次に、区画道路2号ですけれども、ちょうど中ほどの部分になります。現行が4メートル弱ですので、これを6メートルに拡張いたします。延長が110メートルです。

次が公園です。地区の一番東側ですね。この部分に公園をつくります。面積にして約680平米です。

次に、広場1号、2号ですけれども、広場1号は、ちょうど先ほど質問が出ましたけれども、駅前広場の東側に接する部分です。面積で約500平米。広場2号はその右側にありますけれども、人工地盤、2階の部分の上に設置します。面積が約1,100平米です。

それから、歩行者通路です。敷地内に歩行者通路を確保するというので、幅員は全部4メートルです。1号というのは、先ほどの広場1号から南に下って、東の主要区画道路に出る。それから、2号は現在、公社とファミリーロードの間に通路がございますけれども、それを利用して歩行者通路2号としております。次は歩行者通路の3号ですね。先ほど質問のあった部分かと思えますけれども、これが3号です。ちょうどデッキの上に当たります。この部分を右へ来て、下に下った部分が4号としております。これは2階レベルになります。最後に、広場2号と公園の間、道路が下り構造になりますので、この上を橋で渡りますけれども、それが5号になります。

最後に、歩道状空地ですけれども、これも幅員4メートルということで、これは千光前通りや主要区画道路で歩道に連続して4メートルの空地をとります。それで、全体の延長が235メートルということで、1号のほうが開発に接した部分、2号のほうは公社の建てかえ用地に接した部分になります。

地区計画の原案という形の中にはこういうものは入らないんですけれども、前回お示したように、参考にまちづくり方針の絵を入れましたけれども、こういう形になります。

次に、建築物等に関する事項ということです。先ほど来、A-1、A-2になっていましたけれども、A-1地区が1.8ヘクタール、A-2が0.6ヘクタールになります。

用途の制限ということで、風俗営業の制限ができます。それから逆に、1階、2階部分が店舗、飲食店の導入というものが入ってきます。

それから、建築物の容積率の最高限度ということで、ここは区画整理でやっていきますけれども、現行200%になっていますので、区画整理の仮換地指定をする前までは従前の200%になります。

それから、建ぺい率についても同様です。それから、建物の敷地面積の最低限度は、最低の1,000平米としております。

それから、壁面の位置の制限ということで、先ほど歩行者通路、あるいは歩道状空地がありましたけれども、その分を生み出すために4メートルという壁面の位置を制限しています。次に、これを制限しても物をつくっては困るので、工作物の設置の制限も入っています。それから、建物全体に関しては原色を避け、周辺環境と調和ということを入れております。

これは方針付図ということで、地区計画の原案には必要があれば計画図のほかに方針付図というものを入れます。これがどっちかという、歩行者の動線に着目した絵になっております。見ていただきますと、主要区画道路を今回整備しますけれども、西側の中野通り、南側の大久保通り、北側の千光前通り、この形で外周路を利用した動線が整備される形になります。それから、中側については、先ほどの歩行者通路等ありましたけれども、安全で快適な歩行者空間の創出をするものです。それから、図面では高低差があるのかわからないんですけれども、先ほどイメージ図で示しましたように、ユニバーサルデザインに配慮した交通動線の整備というものを挙げております。

次に、中野駅南口地区関連都市計画の素案について説明をさせていただきます。

先ほど地区計画を定めますと用途地域の変更ということで、全体の配置として、一中高

の近隣商業から商業地域へ変更します。容積率は現行 200%~400%を 500~600%に変更します。

左の図面と右の図面が前後でございますけれども、①の部分ですね。これは、現在、千光前通りの沿道ということで、近商の 300%となっています。これを商業の 500%にします。それから、②番、これが現在一中高の 200%になっていますけれども、商業の 500%にいたします。③番は主要区画道路が入るところです。ここは建物が建つ部分ではないんですけれども、③については一中高から商業の 600%にします。それから、④については大久保通りの沿道ということで、近商の 400%がかかっていますけれども、ここも 600%にします。

これが一覧表にしたものです。

次に、土地区画整理事業です。実際、駅前広場だとか、主要区画道路等を実現するとき、区画整理事業を行います。区画整理事業は一般的に公共施設の整備と宅地の利用増進という言い方をしますが、ここでは具体的に交通結節機能の強化と複合的な土地利用ということを書かせていただいています。

名称は、「中野二丁目土地区画整理事業」で、面積が約 2.4 ヘクタールになります。

次に、実際整備するもの、1 つは都市施設の南口駅前広場です。それから、東側の主要区画道路、区画道路 1 号、2 号、そして最後に公園です。これは、将来的には中野区の管理になります。

次に、市街地再開発事業ということで、一般的に土地の高度利用、都市機能の更新という形でされております。名称は、「中野二丁目地区第一種市街地再開発事業」ということで、再開発の場合は一般的に「地区」というのを入れるのが一般的な傾向になっています。面積は約 1.0 ヘクタールとなっています。

具体的な内容ですけれども、敷地面積が約 1 万平米で、建築面積が 8,000 平米、延べ床で 9 万 7,000 平米です。主な用途としては、共同住宅、事務所、店舗。高さの最高限度ですけれども、南側のほう、住宅が建つところが 150 メートル、北側の業務棟と言われる部分が 120 メートルになります。壁面の制限は先ほどのとおりでございます。

それから、整備計画は「道路境界より建物を後退させ、道路と一体化した歩行者空間を確保する」としております。住宅のほうですけれども、戸数で約 400 戸、延べ床で 4 万 4,000 平米となります。

これがまちづくり方針に書いています市街地再開発の外観イメージになります。

関連しまして、高度利用地区ということで、先ほど説明しましたように、市街地再開発

事業を行う要件の1つとして、高度利用地区をかける必要があります。名称は「高度利用地区(中野二丁目地区)」ということで、面積約1.3ヘクタールとなっております。

具体的な内容なんですけれども、AとBというゾーンに分かれています。Aというのは、現在、駅前の部分で容積率が600%ある部分です。Bは、今回用途変更で500%に変更した部分です。今回、高度利用地区で200%の嵩上げをしていますので、A地区については600%から200%で800%、10分の80になります。それから、Bゾーンは500%に200%を足して700%ということで10分の70。逆に最低限度として200%、建ぺい率の最高限度を10分の6としています。ただ、建築基準法の規定によりまして、角地あるいは防火地域になりますとあと10分の2が加算されますので、実質は10分の8となります。それから、最低建築面積が200m²、壁面の位置の制限としては4メートルということにしております。

防火地域・準防火ですけれども、これも地区計画が決定したことによりまして用途地域の変更、それに関連しまして、現在の準防火が防火地域に変更となります。

これは高度地区になります。これは同様に、現在、第二種高度あるいは第三種高度がかかっていますけれども、指定なしへ変更となります。面積にして約2.0ヘクタールになります。

最後に、都市計画の手続きですけれども、地区計画につきましては、地区計画の範囲の土地の所有者とその利害関係者の方々を対象に都市計画原案の説明会、公告・縦覧を行います。これが9月から10月に予定しております。それが終わりましたら、地区計画と先ほどの関連都市計画を含めまして、11月から12月にかけて都市計画案の説明会、案の公告・縦覧です。年が明けまして1月から2月にかけて、東京都、中野区の都市計画審議会、そして3月には都市計画決定という形で予定をしております。説明は以上です。

会長

説明、ご苦労さまでした。

報告事項2番のただいまの説明について、ご質問あるいはご意見等ございましたら、どなたからでもお願いいたします。いかがでしょうか。

高橋（登）委員、どうぞ。

高橋（登）委員

今ご説明のあったA、B、C地区のことに関しまして、私ども、実は都計審の委員としてよりも地元なものですから、ここをVer.3が審議会で審議されて通ってからいろいろ勉強会をしております、おおむねそのときをお願いしていた高さの問題、あるいはファミ

リーロードのこと、区画道路のこと等盛り込んでいただいて、大体よく理解しているつもりでございますし、ありがたく思っているんですけども、やはり地元のほうで出ておりますのは、千光前通りと新しくできる駅南口のエスカレーター、エレベーターも含めた、今の住宅供給公社のところまでの道との接点の問題。それから、遠い将来になると思いますが、東側の空中の南北道路の実現、中野区の非常に大きな計画の中に入っております、JRとの話し合いになると思いますが、線路に沿った西側へ行く道路の実現等に関してこれからはいろいろと区のほうでもご検討いただきたいし、私どもも二丁目で勉強会を立ち上げて、地権者と話し合いを進めていきたいというのが1つ。

それから、やはり先ほど三丁目のときにもいろいろと話題がございましたが、今、北口のほうに人の流れ、動きが大きくなってはおりますが、将来、この南口が先ほどのお話のように、供給公社の跡地に業務棟、高層住宅、今のような公社住宅が入ったときの人口増、人の流れのことを思いますと、やはり区画道路の整備のこととか、今ファミリーロードと申しています中野通りの東側の通りの問題がこのA地区のところにかかわりながら関係するかと思うので、その点について区側とも少しいろいろと私ども地元の勉強会もお話ししたいような意向を持っておりますので、ここでそのことの実現をお願いしたいと思っております。

それから、先ほど後のほうのことでお話、報告をいただいて意見を申し上げたかったので、今言うのはルール違反なんですけれども、三丁目のあの再開発の西口広場の問題については、地元のほうの勉強もちょっと不足している、説明会をお願いしてもっと伺うべきじゃないかなと思っている部分がございます、一部、地元の町会、あそこは桃園町会と中野駅前南口町会と両方になっておりますが、中野の中とはちょっと大きな桃商会とか、駅前商店街とか、桃光会とか、全部かかわっております、桃丘跡地の問題、レンガ坂の問題、あの辺のことがいまいち地域でも十分に理解されていないように思います。その辺の説明会とか、私どもの勉強会も立ち上げさせていただきたいなと思っておりますので、ここで意見を述べさせていただきました。以上です。

会長

2つあったかと思いますが、1つは二丁目のほうの勉強会の話と、あとは三丁目の説明会だというふうに思いました。

この2点、宇佐美幹事、よろしゅうございますか。

宇佐美副参事

道路の話がありましたけれども、今、基本計画の段階ですので、今後、実施設計をやっていきますので、その中で具体的に検討していきたいと思います。

それから、勉強会というお話がありました。ご存じのように、おとしから何回か町会さんとの意見交換会、ファミリーロードにつきましては昨年来、3回ほど地区計画の勉強会をやっていきますので、本年度も引き続きやっていきたいと思っています。

それから、三丁目のほうなんですけれども、7月に意見交換会を行いまして、三丁目の方も意見を出していただきまして、涼しくなったら説明会をやってくださいという話が、まだ具体的に日程は決まっておられませんけれども、今日話した内容を説明させていただきたいと思います。

それから、商店街の方々は既に今月初めに簡単な説明をさせていただきまして、今度はもっと人を集めてもう一回やりましょうということで、そういう話が進んでいます。何らかの形をもってやっていきますので、また必要があれば委員のほうにもお声がかかるかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

高橋（登）委員

こちらも努力しますので、よろしくお願いいたします。

会長

どうもありがとうございました。

ほかのご意見、ご質問、いかがでしょうか。

宮村委員、どうぞ。

宮村委員

最初にご説明があった南口地区まちづくり方針(案)という冊子なんですけれども、これは前は素案だったんですね。それで、パブコメみたいなことはやっておられるんですか。それともこれからやる予定はあるんですか。細かな表現なんかでいろいろご意見があるかもしれませんねと思ったんです。

宇佐美副参事

区全体のランドデザイン Ver. 3、この上位計画のランドデザイン Ver. 3 というのはパブコメをやっております。これはその1つ下ということで、7月に意見交換会をやっております。現在は案ですので、細かい修正等は、ご指摘があれば内容を検討の上、必要があれば修正をしていきたいと思っています。

会長

宮村委員、どうぞ。

宮村委員

これだけの規模の再開発をやるわけですので、今のまちづくり方針の案で言いますと、24 ページのところにもまちづくり方針の(3)で「安全・安心」というのがあります。24 ページの下の方、「安全性の高い市街地」ということだと思えるんですけども、要するに大きな災害があったときの事業なり居住が継続できるような、ここで言っている「災害時の自立性や事業継続性を確保するのに必要な措置」という表現で比較的抽象的になっているんですけども、この辺のところをもうちょっと、これから詰めていかなきゃいけないので書き切れないのかもしれませんが、帰宅困難者対策みたいなことを考えなくていいのかというあたりがちょっと気になっています。

それからもう1つは、次の(4)の「良好な都市環境」のところの①の「省エネルギー・脱温暖化への取り組み」というところで、基本はこういうことだろうと思うんですね。いろんな形の省エネとか、CO₂の削減という方法があると思いますので、このポチの2つ目の「省エネ型のまちづくり」というのは最初のほうで入っていますけれども、次のところで、「電気・都市ガス使用量の削減をはじめとしてCO₂の排出を削減する取り組みをすすめる」、まさにそうすれば確かに減るんですけども、要するに効率的な利用だとか、同じように削減するにしても並行してやるのかとか、いろんな考え方があると思いますから、表現がもうちょっと工夫できるんじゃないかなと思いました。これはご検討いただければいいと思います。

宇佐美副参事

1 つだけ申し上げますと、これに書いているのは都市計画マスタープランから引用させていただいていますので、一般論とちょっと違う部分があるかもしれませんが、基本的には都市計画マスタープランから持ってきた部分です。

それから、今、都市計画の段階ですので、基本計画で今後建物は基本設計、実施設計に進みますので、例えば設備関係ですと具体的に何をするかという議論があるかと思いますが、その中で整理をしていきたいと思っています。

会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

萩原委員、どうぞ。

萩原委員

区民としてまちづくりが進むのはいいんですけれども、問題は区の財政の問題ですね。まちづくりは当然お金がかかりますけれども。今回、先ほどの駅の整備ですとか、今度は南地区の整備ですとか、財政が非常に今厳しい、人口減で納税者の数も高齢者だけふえて減っているという状況において、こういうまちづくりを行うことによって、区民1人当たりの枠の借金が中野区は23区でも上位のほうを占めているはずなんですけれども、今後も維持管理を、一たんこういうまちづくりを行ったらば、エレベーターやエスカレーターや道路の維持管理をしていかなきゃいけない。こういうことについて、中野区としての住民の負担をどういうふうなことで進めようとしているのか、それをちょっとお伺いしたいんです。

会長

それに関しては、室長にお答え願います。

長田都市政策推進室長

今、中野駅周辺のまちづくりについては、連鎖的にまちづくりを進めさせていただいております。まず、一番最初の地区として、中野四季の都市（まち）地区ということで、今まで中野になかった都市機能、大学という高等教育研究機関、業務・商業という機能が拡充されました。これによって、統計的な数値ですけれども、納税者の数がふえ、一定の高額の納税をするという傾向も見受けられるということがございます。これはやはり1つはまちづくりの効果がそういう形であらわれているのではないかと考えてございます。

今後も連鎖的に各地区、二丁目地区の再開発事業等、それから区役所・サンプラザ地区の再整備等、こういったものをきちんと進めることによって、中野区全体の持っているポテンシャルを引き出して、かつ区民の生活も向上するということが実現されていくと考えてございます。

このまちづくりをしていく上での財源確保ということに関しては、それぞれの地区ごとの事業に照らして、できるだけ特定財源を確保することを旨としてまいりたいと考えてございますし、また、これを維持管理するという観点でも、区有施設の維持管理というのは大変重要な大きな問題になってございます。中野区を挙げてその維持管理、適正なランニングコストをきちっと管理するような維持管理についても努めてまいりたいと考えてございます。

会長

いかがでしょうか。ほかのご発言をお受けしたいと思います。

田代委員、どうぞ。

田代委員

先ほどもご意見があったと思うんですけれども、良好な都市環境というあたりの表現のところで、環境負荷に対する軽減、先ほど一般論という話をされたんですけれども、やはりこれは具体的な設計、整備の段階に直接反映できるようなところまで踏み込んだ検討をぜひしていただきたいなと思います。

1つ、例えば昨今、特に都市の豪雨の問題で、水との関係をどうここで処理していくかというのは今後大変な課題になってこようかと思います。これは都市計画に直接のマスターかどうかはよくわかりませんが、例えば分流、合流とか、そういった大きなシステムの見直しという観点も含めた検討が必要かなと思います。というのは、緑のインフラという表現をされているんですけれども、グリーン・インフラストラクチャーということで、ただ単に表層的な緑だけではなくて、全体として考えていくという、そういった時代に適応するような都市環境の創造をぜひ具体的な形でご検討いただければと思っております。

会長

宇佐美幹事。

宇佐美副参事

都市計画を進めるに当たって、民間の準備組合がありますけれども、これは東京都の関係機関と協議します。その中で、環境については当然環境に関する協議とか、そういうところに今入っています。それから、先ほど雨水の話もありましたけれども、当然、必要があれば中に雨水貯留地をつくって処理をするということも含めて協議を行っています。ですから、区のまちづくり方針にそこまで具体的には書けないんですけれども、現実の話をしますと、都市計画を決定するに当たっていろんな関係機関と協議して、そういうこともあわせて進めております。

会長

今のお答えは、少し表現を検討するとおっしゃったんですか。どちらですか。しないんですか。

宇佐美副参事

検討をしているということです。検討しながら、今後の実施設計等に入っていけば、当然具体的にしますので、検討をしていくという話になるかと思います。

会長

先ほどの宮村委員の質問も同じなんだけれども、今後の予定はもうちょっと言うほうがいいような気がするけれども、いつごろまでに検討するかどうか。

宇佐美副参事

具体的には建物の建築確認を出さなければいけませんけれども、実施設計の段階の前の建築確認の段階で具体的になってきます。ただ、建物については基本設計がございますので、基本設計は通常は再開発の組合の設立認可が1つのめどになりますので、年度でいきますと、28年度くらいが再開発の組合の認可を予定していますので、あと1年から2年ぐらいというところが検討の期間になると思います。

会長

よろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。

浦野委員、どうぞ。

浦野委員

質問というよりは要望も含めてなんですけれども、今日の2件の報告もそうですし、前回、前々回、この間のところでもそうなんですけれども、やはりまちづくりを進める上で地域の方との十分な話し合いであったりとか、この間、私も何度か発言させていただいておりますけれども、財政的な問題というのは非常に大きく、この2点は大事だと思っています。

そういった意味では、今日の他の委員の方の発言もありましたように、地域での理解が不十分であるとか、説明会の参加者が少ないであるとか、財源的には区民の負担はどうなっていくのかというような意見、本当にそのとおりだと思うんですね。それで、前回の説明以降に、中野駅周辺のまちづくりの概要についても、先月、区民説明会も開かれていたと思いますけれども、ここの説明会は今までの説明会に比べると参加者は多少多かったんじゃないかなと思います。ただ、その中でも意見が繰り返しあったように、今こういう状況になっているということを初めて知る区民の方もいらっしゃると思いますし、地元の方の検討会のところでもどうなっていくのかという意見もありましたし、そこでもやはり財源の問題についての意見も出されていたと思います。

そういう意味では、今年この都市計画審議会のスケジュールがかなりタイトになっていますけれども、今日の報告の中でも、私の先ほどの質疑でもちょっと説明が、お伺いした

ことに対しての説明が不十分である点も感じましたし、そういう意味ではもっとこの審議会の中、そして、実際の地元の当事者だけでなく、全区民的にもう少し丁寧な説明と財源問題も含めての議論というのは必要ではないかと思っております。

要望というか、意見として最後に述べさせていただきます。

会長

ありがとうございました。

ほかのご発言はいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、この報告事項の2につきましては、いろいろなお質問、ご意見等をいただきましたが、基本的にこの報告については了承させていただくということでよろしゅうございましょうか。

それでは、そのような取り扱いとさせていただきますして、本日、2件の報告事項については審議が終わったという形になります。

それでは、次回の審議会予定などについて、事務局からお願いします。

豊川参事

それでは、次回の当審議会でございますけれども、10月20日（月曜日）午後2時からを予定してございます。詳細が決まり次第、別途、開催通知をお送りいたしますので、よろしく願いいたします。以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。これにて本日の審議会は閉会といたします。

— 了 —