

平成28年度（2016年度）第3回中野区都市計画審議会

# 会 議 録

平成28年（2016年）9月1日

中 野 区 都 市 基 盤 部

日時

平成 28 年 9 月 1 日（木曜日）午後 2 時から

場所

中野区産業振興センター 地下 1 階 多目的ホール

次 第

1 報告事項

- (1) 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律の改正に伴う地区計画の変更案について
- (2) 区画街路第 4 号線沿道のまちづくりについて
- (3) 中野駅西口地区のまちづくりについて
- (4) 中野四季の森公園における自転車駐車場整備について

2 その他

- (1) 事務連絡（次回日程等について）

出席委員

矢島委員、宮村委員、田代委員、松本委員、高橋（佐智）委員、  
寺崎委員、鳥居委員、折井委員、齋藤委員、鈴木委員、  
奥平委員、村井委員、高橋（か）委員、内川委員、  
平山委員、浦野委員、中村委員、加藤委員、

事務局

豊川都市基盤部参事（都市計画担当）、石川都市基盤部経営担当係長

幹事

奈良都市政策推進室長、角都市政策推進室西武新宿線沿線まちづくり担当部長、青山都市政策推進室副参事（産業振興担当）、石井都市政策推進室副参事（グローバル戦略推進担当、中野駅周辺計画担当）、藤永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）、吉田都市政策推進室副参事（中野駅周辺地区整備担当）、小幡都市政策推進室副参事（中野駅地区都市施設調整担当）、江頭都市政策推進室副参事（中野駅地区都市施設整備担当）、山本都市政策推進室副参事（西武新宿線沿線まちづくり担当、沼袋駅周辺まちづくり担当）、近江都市政策推進室副参事（新

井薬師前駅周辺まちづくり担当)、小林都市政策推進室副参事(野方以西調整担当、野方駅周辺まちづくり担当)、菊地都市政策推進室副参事(都立家政駅周辺まちづくり担当、鷺ノ宮駅周辺まちづくり担当)、尾崎都市基盤部長、豊川都市基盤部参事(都市計画担当)、松原都市基盤部副参事(道路用地担当)、安田都市基盤部副参事(地域まちづくり担当、弥生町まちづくり担当)、細野都市基盤部副参事(大和町まちづくり担当)、高橋都市基盤部副参事(道路・公園管理担当)、千田都市基盤部副参事(都市基盤整備担当)、小山内都市基盤部副参事(建築担当)、鈴木都市基盤部副参事(防災・都市安全担当)

## 豊川参事

それでは、定刻となりましたので、平成 28 年度第 3 回中野区都市計画審議会を開催いたします。

まず、冒頭お断りでございますが、本日は定例の本審議会の会場に先約がございまして、この中野区産業振興センターでの開催となりました。委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ、こちらまでご足労いただきまことにありがとうございました。

それでは、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ですが、委員 23 名中 17 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口頭をもってご報告を申し上げます。

それから、配付資料の確認をさせていただきます。委員の皆様には、本日の資料を事前にお送りしておりますが、もしお持ちでない方がいらっしゃいましたら、事務局までお申し出いただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

事前にお送りいたしました資料としては 4 種類ございまして、まず、1 つ目が「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律の改正に伴う地区計画の変更案について」の資料一式でございます。

それから 2 つ目が「区画街路第 4 号線沿道のまちづくりについて」の資料一式でございます。

それから 3 つ目が「中野駅西口地区のまちづくりについて」の資料一式。

最後 4 つ目ですが、「中野四季の森公園における自転車駐車場整備について」の資料一式でございます。

次に、本日机の上に配付をしております資料のご確認をお願いいたしますと思っております。

まず、次第が机の上に配付をしております。

それから、本日の報告事項(2)の「区画街路第 4 号線沿道のまちづくりについて」のレジユメの差し替え。

それから、追加の資料「別紙」とありますが、これが机の上に置いてございます。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、矢島会長、開会をお願いいたします。

## 矢島会長

本日はお忙しい中、会議にご出席いただきましてありがとうございます。

本日の会議でございますが、お手元の次第のとおり、報告事項4件でございます。16時過ぎを目途に進めることとし、必要に応じて休憩を入れたいと思っております。皆様のご協力をお願い申し上げます。

早速、議事に入ることといたしまして、報告事項の「(1)風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律の改正に伴う地区計画の変更案について」、豊川幹事から説明をお願いします。

豊川幹事。

### 豊川参事

それでは、報告事項の(1)番「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律の改正に伴う地区計画の変更案について」のご説明をいたします。

本報告は、前回7月27日の本審議会におきましてご報告をいたしました「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」の改正、これは通常略して「風営法」と言っておりますけれども、この「風営法」の改正に伴いまして、中野区内で定めております地区計画のうち、2つの地区の地区計画につきまして、一部表記を変更する必要が生じておりますことから、これら2つの地区の地区計画の変更案についてご説明をするというものでございます。

前回は、この変更の原案についてのご説明でございましたが、本日はこの原案をもとに作成いたしました案のご説明となります。

なお、次回の審議会におきまして、本日ご説明をいたします案を区長より諮問をさせていただきますと考えております。

それでは、お手元の資料の1枚目をご覧くださいと思います。

まず、1番「地区計画の種類及び名称」でございます。

「東京都市計画防災街区整備地区計画 南台一・二丁目地区防災街区整備地区計画」、それから「東京都市計画地区計画 南台四丁目地区地区計画」でございます、それぞれ別紙1-1、それから別紙1-2に変更案として添付をしておりますが、後ほどご覧いただきたく思います。

それから、2番の「変更理由」でございます。

これは前回と同じ内容でございますが、この変更理由の文章の4行目からちょっと見ていきますと、平成27年6月24日に風営法の一部が改正をされまして、客にダンスをさせる営業の一部が風俗営業から除外される等の変更がなされまして、風営法第2条第1項各

号について、号ずれ等が生じております。

これは要するに、これまで例えばダンスホールは4号営業であるとか、パチンコ屋は7号営業であるとか、そういったことが風営法で規定をされておりましたけれども、この風営法の改正によりまして、ダンスホールが風俗営業ではなくなったこと等によりまして、何号という号数が大幅に変わったというものでございます。

本文に戻りますと、ついでには、風俗営業の対象から除外されるものは、上記2地区の地区計画の建築物の用途の制限においても対象外とし、引き続き制限の対象として残すものは、この号ずれに合わせて、制限が変わらないように表記を修正するために、所要の変更を行うというものでございます。

それから3番「原案から案への作成に当たり修正した箇所」でございます。

前回ご説明いたしました原案につきまして、縦覧をした方はなく、意見書の提出もなかったこと等を踏まえまして、基本的には今回は前回お示しをした原案をもとに案にしたいと考えておりますけれども、1点だけ、そこにお示しをしておりますように、表現の修正箇所がございます。

ご覧の表の真ん中の原案について、アンダーラインの部分ですが、「第2条第1項第2号、第3号から第5号まで」という表現を本日の案におきましては、「第2号第1項第2号から第5号まで」と表現の合理化をしております。

原案ではこのように、2号と3号から5号までを分けて表記をしておりました。この理由でございますが、2号と3号の間に、この風営法改正前は旧3号及び旧4号といえますダンスに関する営業種別がございまして、これに別に旧第5号という種別もございました。これら3つの号が法改正によりまして、改正後の2号と3号の間から抜けた形となっております。

このような場合、これまで、原案でお示しをしましたように、抜けた部分で一旦分けて表記をすることがわかりやすいと考えておりましたけれども、東京都の担当とも内容及び表記の仕方を精査しましたところ、表記を合理化しても支障がないと、そういった結論に至ったことから、本日の案でお示しをしておりますように、読みやすく表記の合理化を図ったものでございます。

それから4番「これまでの主な経緯と今後の予定」でございます。

先ほど申しましたように、7月19日まで変更原案の公告・縦覧を行いました。縦覧者はなく、7月26日まで変更原案に対する意見書の収集を行いました。意見書の提出もご

ございませんでした。

これから、9月下旬から10月上旬にかけて、本日ご説明をいたしております変更案の公告・縦覧、意見書の収集を行います。

その後、次回の本都市計画審議会に諮問をさせていただきます。もしご了承の答申をいただきましたならば、11月下旬に都市計画決定及び告示を予定しているところでございます。

それでは次のページからの資料本体をご覧くださいたく思います。

A4の横判となりますが、まず右上に「別紙1-1」と表記をさせていただきますが、南台一・二丁目地区防災街区整備地区計画の「地区計画の変更(案)」でございますが、内容につきましては先ほどご説明いたしました表記の合理化の部分以外は前回の原案と全く同じものでございますので、少し飛ばさせていただきます。この5ページをご覧くださいたく思います。下にページ(番号)を振ってさせていただきますが、5ページをご覧くださいたく思います。

これは都市計画の変更の概要を表にしたものでございますけれども、この「旧」とありますのが、今回の風営法改正前の号数表示による地区計画変更前の表記でございますが、これを風営法の改正による号数の変更及び、先ほどご説明いたしました表記の合理化を踏まえまして、この「新」という欄でお示しをしております表記に改めるというものでございます。アンダーラインの部分でございます。

この内容でございますが、これは都市計画図書の本文ですと、ページを少し戻っていただきまして、2ページの表の一番下の欄でございますが、「建築物の用途の制限※」というところがありまして、この欄の右側のほうですが、「第2条第1項第2号から第5号まで」という表現が変更部分でございます。

あるいは、また少しページをめくっていただきまして、今度は4ページになりますが、4ページのこの表の一番上の欄でございますが、「建築物の用途の制限※」と書いてありますが、この欄の上から2行目ですが、同じく「第2条第1項第2号から第5号まで」と、表現に変更内容が反映されているものでございます。

ページを行ったり来たりで全く申しわけございませんが、5ページの次のページ以降は、これも前回おつけをしておりますが、都市計画の様式として定められております区域を示しますA3判のカラーの地図、その次が、A4判の計画図を、その1、その2と添付をさせていただきます。いずれも前回の原案と図面の変更はないものでございます。

その次のページに、今度はA4縦判となりますが、「都市計画の策定の経緯の概要書」というA4の縦判の資料が出てまいります。これも前回おつけをしておりますが、この表の真ん中より下に「東京都知事協議 平成28年8月上旬」とあります。これは「予定」となっておりますが、本案件を策成いたしました8月初めの状況を記載をしております、この協議は既に終了しているところでございます。

今後でございますが、9月21日から10月4日まで、本日ご説明いたしました都市計画変更案の公告・縦覧を行いまして、次回の都市計画審議会に諮問をさせていただく予定でございます。

ご了承、答申をいただきましたなら、11月中旬を目途に都市計画決定告示を行いたいと考えてございます。

また、次のページからは、またA4の横判になりますが、別紙1-2といたしまして、同様に南台四丁目地区「地区計画の変更(案)」を添付をしておりますが、変更内容につきましては今申し上げたものと全く同様でございますので、説明は省略をさせていただきます。

長くなりましたが、説明は以上でございます。

#### 矢島会長

説明ありがとうございました。

ただいまのご報告につきまして、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っております。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。

何遍かご報告を重ねていただいておりますので、題の趣旨は行き渡っているかと思っておりますが。

特にご質問がないようでしたら、この報告については了承いただいたということよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

#### 矢島会長

ありがとうございました。それではこの報告につきましては了承いただいたということにさせていただきます。報告事項の2番「区画街路第4号線沿道のまちづくりについて」山本幹事からご説明をお願いします。

#### 山本副参事

それでは、私のほうから「区画街路第4号線沿道のまちづくりについて」状況をご説明させていただきます。失礼ですが、着座にてご説明をさせていただいてよろし



いでしょうか。

**矢島会長**

どうぞ。

**山本副参事**

1 番の「取り組み状況」でございます。

ことし平成 28 年の 5 月から 8 月まで「沼袋区画街路第 4 号線沿道地区まちづくり協議会」を計 4 回開催いたしました。地区計画の策定及び用途地域などの変更に向けた検討を進めてまいりました。

このほど、8 月 29 日に開催しました第 4 回協議会におきまして、地区計画などの検討の取りまとめが終わったところでございます。これらの状況につきまして、あわせて報告させていただきたいと思っております。

2 番目「協議会の検討経緯」です。昨年度の末に取りまとめました勉強会のたたき案、これに基づきまして地区計画などの具体的な内容について、協議会において活発な意見交換を行ってまいりました。この結果、主に以下の 3 つの項目について修正を行ったところでございます。

主に修正を行った項目「ア」「イ」「ウ」の 3 つでございます。

まず、「ア 地区計画の目標・方針」ということで、地区全体並びに細区分した各地区における目標や方針の文言について修正を行いました。

また、「イ 建築物の用途の制限」でございますけれども、B 地区及び C 地区におけるカラオケボックスやゲームセンター等の用途の制限、また 1 階部分における住宅用途の禁止の除外規定、これらについて議論を行ってまいりました。

続きまして「ウ 建築物の高さの制限」です。中層部の最高限度、また、一律 30 メートルとしておりました高層部の最高限度を近隣商業地域と商業地域において 2 段階に区分するというところで、議論してございました。

こういった検討の経過をもちまして、素案のたたき台というのを取りまとめさせていただきます。お手数ですが、このたたき台について、別紙のペーパーでご説明させていただきたいと思っております。A3 のペーパーをご覧くださいませでしょうか。

A3 のペーパーの 1 ページになります。「沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画素案(たたき台) について」でございます。

まず左上「1. 地区計画の名称・面積・位置」でございます。

名称としましては「沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画」。

面積といたしましては、約10.9ヘクタールでございます。

位置及びおおよそのエリアでございますけれども、こちらの図でございますように、西武新宿線の主に北側を中心としたエリア、北側は新青梅街道まで、また南側につきましては西武新宿線並びに妙正寺川までのエリアとした10.9ヘクタールのエリアを今回の地区計画のエリアとしてございます。

続きまして「地区計画の目標」でございます。中野区の都市計画マスタープラン等の上位計画や西武新宿線沿線まちづくり整備方針に示す本地区の将来像に基づき、地区計画の目標を以下のように定めてございます。こちらにつきましては、ちょっと文言を読み上げさせていただきますと思います。

「地区計画の目標」です。

本地区では、沼袋駅前や区画街路第4号線（バス通り）を中心に商店街が形成されていますが、魅力や活力の低下が懸念されております。また、区画街路第4号線の東西には閑静な住宅地が広がっているが、木造住宅密集地域であり、狭あいな細街路が多く存在している。このため、東西の住宅地における閑静な居住環境に配慮しながら、にぎわいの再生や防災性の向上を図ることが求められている。

区画街路第4号線の整備に伴い、沿道には日常生活を支えるための商店街を再生し、沼袋駅前からの商店街の連続性を確保する。また、延焼遮断帯の形成を図るとともに、区画街路第4号線を軸とした東西の住宅地における避難経路ネットワークを形成する。

地区特性に応じた建築物等に関する制限などを行い、商業・医療・福祉を含め、多様な機能がそろう、周辺からも人が集まるにぎわいのある市街地を形成するとともに、段階的な区画道路の整備を行い、防災性の向上を図る。これらにより、子どもからお年寄りまで、誰もが安心して住み続けられるまちを目指す。というものでございます。

先ほど、目標において文言の修正を行ったというところでございますけれども、主なものとしましては、上から4行目になります。今回協議会におきまして、地元の公募委員の方を加えてございます。公募委員の方々は主に商店街の裏側に住まれている方でございますけれども、これらの方々から「商店街の裏側は閑静な居住環境なので、にぎわいの再生も図るのだけれども、これらに配慮してほしい」と、こういったことがございましたので、「東西の住宅地における閑静な居住環境に配慮」こういったキーワードを追加させていただきました。

また、商店街の方々からは「1店1店の商店のにぎわいもさることながら、商店街のにぎわいを連続させていきたい」こういったことがございましたので、7行目になりますけれども、「沼袋駅前からの商店街の連続性を確保する」、こういった言葉を入れさせていただいております。

続きまして、右隣3番「土地利用の方針」でございます。各地区の特性を踏まえ、土地利用の方針を以下に定めようと思っております。

土地利用の方針におきましては、A・B・C・D・E・F、それぞれの地区に分けて定めてございます。

主に今回中心となるのは、A地区の商業地域と、B地区・C地区の近隣商業地域、これら商店街と、それらを挟むようなE地区・F地区並びにD地区の地域となっております。

まずA地区でございますけれども、ここは商業地域でございますので「にぎわいの軸形成」といった言葉、また、今回の防災のテーマでございます「延焼遮断帯」、こういったキーワードを入れてございます。

また、B地区・C地区、ここは近隣商業地域でございますけれども、A地区と同様に「にぎわいの軸」「商店街の連続性」といった言葉、また、B・C地区は若干居住環境の機能というのも入れてございますので「居住環境の向上」、こういった言葉も入れてございます。

また、D地区でございますけれども、前回資料でご説明させていただいたときにはD地区というのは1つのエリアであったのでございますけれども、今回西武新宿線の北側をD<sub>1</sub>地区、西武新宿線の南側をD<sub>2</sub>地区としてございます。理由については後ほどご説明しますけれども、もともとD地区につきましては「沼袋駅前にぎわいの拠点」、こういった機能がございましたので、こういった言葉を中心に方針を定めてございます。

E地区とF地区につきましては、それらを挟む近隣商業地区、低層住居専用地区でございますので、現在の用途にふさわしい文言を入れて、土地利用の方針を定めさせていただきました。

以上が土地利用の方針でございます。

お手数でございますが、裏のページをご覧くださいませでしょうか。

裏のページ、2ページでございますけれども、こちらにつきましては「建築物等の整備の方針と地区整備計画（その1）」でございます。主に地区整備計画、いわゆる建てかえのルールについて定めてございます。

地区整備計画でございますけれども、A・B・C地区並びにD<sub>2</sub>地区について定めてござ

います。D<sub>2</sub>地区については後ほどご説明しますが、A・B・C地区、いわゆる商店街沿道のところについて建てかえのルールを定めるということで、議論してまいりました。

まず、左側の「建築物の用途の制限」でございますけれども、4号線沿道のにぎわいの再生や、駅前の新たなにぎわいの創出による商店街の連続性維持のため、別表のこちらの表のとおり用途の制限を定めようと思っております。

細かい説明は割愛しますが、協議会の中での議論の中心となったのは、ゲームセンターとカラオケボックスでございます。

ゲームセンターにつきましては表の上から3行目、カラオケボックスは上から5行目でございます。

昨年度末に取りまとめました勉強会におきましては、B地区及びC地区については、ゲームセンターだとかカラオケボックスはバツにしたらどうかと、こういった議論がございました。

一方、協議会が立ち上がった段階におきましては、商店街のにぎわいの連続性並びにいろいろな要素を取り入れてにぎわいある商店街を構成していこうと、こういった議論の中で、ゲームセンターやカラオケボックスについては、A地区と同様、B地区、C地区についてもマルにしてはいいのではないかとといった議論がございました。

また、一方、公募委員の方からは、B地区、C地区は居住環境というのもあるので、閑静な住宅にも配慮してほしいと、こういったものがございますので、今回の取りまとめとしては「建築してはならない」、いわゆるバツという形になりますけれども、※書きをつけるという形で配慮してございます。

「※1」につきましては、下段のほうに書いてございますけれども、どういったことかと申しますと、B地区、C地区の区画街路第4号線に面する建築物については建築を認めるといったものでございます。

この趣旨としましては、やはり商店といったようなものは4号線沿いに張りついていくということ。ただ今回30メートルの用途地域の幅といったものがありますので、こういったところの中で、前面道路と裏側のほうで差をつけようではないかと、こういったことをすることによって、商店街のにぎわいの確保並びに東西の閑静な住宅地の両方に配慮したといった形で、今回建築制限について議論を取りまとめたところでございます。

また、表の一番下でございますけれども、こちらについては住宅に関する制限でございます。今回にぎわいの連続性を確保するという観点から、1階部分については住宅等の用

途については「建築してはならない」ということで、バツという制限にしてございますけれども、こちらについてもただし書きをつけさせていただきました。

ただし書きは「※2」になりますけれども、趣旨としましては、今回4メートルセットバックする中において、狭小な敷地の中で再建する方がいらっしゃいます。現在例えば狭い敷地の方がさらに狭くなったときに、1階部分をどうしても店舗にするといったときには、生活再建において多少の支障が生じるのではないかとといったことがありますことから、原則としては住宅はだめなのですけれども、やむを得ない場合については、1階部分についても住宅の建築を認めるといった形で「※2」のただし書きをつけさせていただきました。

続きまして、右隣の「建築物の敷地面積の最低限度」でございます。こちらにつきましては、敷地の細分化を防ぐために、60平方メートルを最低限度とする、こういった制限を設けようと思っております。

続きまして、その下側「建築物等の高さの最低限度」ですが、これにつきましては、延焼遮断帯に必要な建築物の高さを確保するために、建物の2階に相当する7メートルというものを建築物の最低限度で設けるといったものを地区計画の中をかけようと思っております。

それでは、次のページをお願いできますでしょうか。3ページをご覧ください。

3ページの左側ですけれども、こちらにつきましては、「建築物等の高さの最高限度」並びに、下側で「壁面の位置の制限」、いわゆるセットバックについて規定してございます。

まず、高さの最高限度でございますが、A地区、商業地域におきましては31メートル、近隣商業地域のB地区・C地区におきましては25メートルという最高限度の高さを設けました。

また、その下側の壁面の位置の制限でございますけれども、道路境界線から0.5メートル以上のセットバックを行い、店先空間の創出や、にぎわいのある商店街の形成を図っていこうと思っております。

また、さらにもう一段階のセットバックとしまして、高さ16メートルを超える部分については、道路境界線から3.5メートル以上ということで書かせていただきました。

こちらちょっとわかりにくいところがございますので、ちょっとパワーポイントで補足説明をさせていただいてもよろしいでしょうか。

現在、こちら画面に映してございますのは、ことしの3月末時点、勉強会における取りまとめの状況でございます。

まず、高さの制限でございますが、ことしの3月末の時点では、商業地域並びに近隣商業地域を一律で30メートル以下ということで、高層部の制限を設けてございました。

また、中層部につきましては、15メートルという制限でございます。

セットバックにつきましては、画面にございますように、中層部の部分については0.5メートルのセットバック、それより上の高層部につきましては、道路への圧迫感を低減させるため3.5メートルのセットバックということで議論させていただきました。

これをベースに協議会の中で、ことしの5月以降議論されたところの検討結果でございますが、画面のように近隣商業と商業で2つに分けることとしました。

趣旨としましては、先ほど申し上げたように、商業地域はにぎわいの核というところ、一方、近隣商業は商業に準ずるところであるが、居住環境という機能を持っているということから、少し高さの制限をつけてございます。

そういったことから、商業地域につきましては31メートル、近隣商業は25メートルという数字にしました。

また、中層部の高さの制限でございますが、16メートル以下ということで統一させていただいております。

先ほどの勉強会の数字のところでは15メートルという数字だったのですけれども、15メートルにしますと、建物の建て方のシミュレーションをしたときに、4階しか建たないのではないかという話が出ました。15メートルなので1階部分の階高を3メートルにすれば5階ぐらいは建つかもしれないのですけれども、このあたり商店街ということを鑑みると、1層部分が3メートルというのはなかなか厳しいだろうと、1階、2階については3メートル以上の階高が確保されるということを考えると、事実上4階相当しか建たないという議論がございました。

なので、わずか1メートルではございますけれども、1メートル追加することによって、1階、2階については多少階高を増したとして、3、4階相当を住宅部分としたときに5階ぐらいまで建つということがシミュレーションでわかりましたので、近隣商業地域並びに商業地域の生活再建をより一層促していくという観点から、中層部については16メートルという制限になってございます。

近隣商業と商業については、それぞれ3階もしくは5階相当の部分を積み上げて、高層部25メートル以下、もしくは31メートル以下といった制限をとらせていただきました。

以上が説明でございます。

それでは、A3 のペーパーに戻らせていただきます。

A3 のペーパー、3 ページの右側でございますけれども、「壁面後退区域における工作物の設置の制限」、中層部における 0.5 メートルの部分に相当しますが、ここにつきましては、安全で快適な歩行環境を確保するため、例えば門や塀、広告物、看板、自動販売機、歩行者の通行の妨げになるような工作物は設置してはならない、こういった制限を導入しようと思えます。

また、中ほど「垣又はさくの構造の制限」でございますが、緑化の配慮、また、震災時のブロック塀等の倒壊を防止するため、これらの制限を設けていこうと思っております。

続きまして最後になります、「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」ということで、建築物等の調和を図り、良好な街並みの形成のため、建築物等の形態や色彩並びに意匠について制限を定めていこうと思っております。

以上が地区整備計画で、全部で7つのルールを定めようと思っております。

それではA3 ペーパー、最後になります、4 ページの裏面をご覧ください。

こちらにつきましては、都市計画のほうの変更になります。都市計画については、全部で3つの変更を考えてございます。

まず、左上でございますけれども「用途地域の変更」、こちらは東京都の決定になりますが、現道から 20 メートルの範囲が商業地域もしくは近隣商業地域となつてございますが、拡幅した区画街路第 4 号線の道路境界から 30 メートルの部分について、用途地域の幅を変更しようというものでございます。

続きまして 2 番目「防火地域の変更」でございますが、防災上並びに延焼遮断帯確保という観点から、現在準防火地域となっているところを防火地域に変えるというものでございます。

続きまして右上ですが「高度地区の変更」でございます。延焼遮断帯の形成や土地利用の観点から、高度地区を以下のように変えようと思っております、ちょっとハッチの細かい説明は割愛しますが、第一種もしくは第二種、もしくは第三種の高度地区がかかってございますけれども、これらを「指定なし」ということで高度地区を変えていこうと思っております。

また、最低限の高度地区は、先ほど地区計画に定めたように 7 メートルというものを設けようと思っております。

続きまして「今後の予定」になりますけれども、以下の書いてあるようなフローで今後

の進め方を進めていこうと考えてございます。

まず、地区計画等の素案の説明会、これをおおむね今年の秋ぐらいかと思いますが、地域の方々に説明会を行っていきまして、その後16条、17条の手続を経まして、東京都並びに中野区の都市計画審議会に諮っていただき、都市計画決定をしていこうと思っております。

A3のペーパーは以上でございます。お手数ですが、A4のレジユメのペーパーにお戻りいただいてもよろしいでしょうか。

A4、レジユメペーパーの3番でございます。先ほどD<sub>1</sub>地区とD<sub>2</sub>地区というお話が出ましたので、そこをご説明をさせていただきたいと思っております。

現在検討しております「沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画」の区域のうち、西武新宿線の南側の部分につきましては、既に地区計画を定めております「平和の森公園周辺地区の地区計画」の区域と重複が生じるということになってございます。

このため、線路の南北にまたがっていたこれまで1つで、D地区というところを線路の北側をD<sub>1</sub>地区、線路の南側をD<sub>2</sub>地区というところに再整理しようと思っております。

なお「平和の森公園周辺地区地区計画」につきましては、既に地区整備計画、いわゆる建てかえのルールが定められておりますので、D<sub>1</sub>地区については目標方針どまりでございますけれども、D<sub>2</sub>地区につきましては既に定められている「平和の森公園周辺地区地区計画」の地区整備計画を横引きする形で、今回の地区計画の中に取り込もうということを考えてございました。

4番「今後の予定」でございます。協議会で取りまとめました素案のたたき台、現在説明しましたたたき台を受けまして、区としての都市計画の素案を策定していこうと思っております。先ほど説明しましたように、秋ごろを目途に地域の説明会を実施しまして、その後、都市計画原案作成のための意見聴取に努めていく予定でございます。

また「平和の森公園周辺地区地区計画」の区域を変更する手続をあわせて進めていく予定でございます。

沿道のまちづくりの地区計画及び都市計画に関する説明は、以上でございます。

それでは、つづきましての説明になりますけれども、1枚追加させていただきました、道路に関するご説明をさせていただければと思うのですが、右上に「別紙」と書いてございます「区画街路第4号線の道路のあり方の検討について」、説明させていただいてもよろしいでしょうか。



それでは、説明させていただきます。

これまでご説明しましたように、商店街の再生ということに関しては、今回地区計画を使って、建築側からのにぎわいづくりというのをやっていくのですけれども、今回商店街ということもあって、道路についてもあわせて検討をしっかりと進めていく、そういったことでこれまでご説明してまいりました。

前回の7月の都市計画審議会におきましては、商店街を対面に渡りやすい道路構造にするために、例えば交通島とかを設けたらどうでしょうかという、一部の提案をさせていただいたのですけれども、今回ちょっと改めてでございますけれども、4号線の道路をこのような感じで進めていきいたいということをご説明させていただきたいなと思ってございます。

「検討フロー」と書いてございますけれども、最終的に地元との意見交換に行くまで1、2、3、4、5といったステップで進めていこうかなと思ってございました。

まず、①でございますけれども、これは全体的な道路の話になりますけれども、西武新宿線沿線を中心とした、全体における道路交通のあり方をしっかりと改めて考えたいと思ってございます。

現在、東京都におきましては第四次優先整備路線というものが定められております。また、中野区におきましても、将来道路交通ネットワーク、色々な計画がございますので、これらを含めまして、まず道路の全体像をしっかりと改めて明らかにしていきたい。

また、沼袋のこの4号線につきましては、バス交通というのが非常に重要な交通の要素でございますので、このバス交通のあり方、これはルートも含めまして、あり方をしっかりと整理しておきたいと思ってございます。

また、こういった検討におきましては、学識経験者であったり専門機関ともしっかりと連携をしながら、幅広い検討が必要かと考えてございます。

①の全体論を踏まえて、改めて4号線の将来整備イメージを検討していくということになるのですけれども、「区画街路第4号線の将来整備イメージの検討」におきましては、まず道路整備における前提条件、課題の整理をしっかりとしていきたいと思っております。

先ほども申しましたように、「対面に渡りやすい道路」と、こういった言葉を出してございますけれども、では具体的にどのような道路、もしくはどのような歩行者環境、交通環境が渡りやすい道路か、こういったイメージがなかなかまだできておりませんので、それをしっかりと検討していきたいと思ってございます。

また、現在の4号線におきましては、東西方向にたくさんの細街路が結びついてございますので、これらの交通流動もあわせてしっかり検討する必要があるかと思えます。

また、現在北から南への一方通行でございますが、都市計画の道路としてはこの後相互通行になっていきます。ですが、これまで議論してきましたように、例えば時間帯によっては一方通行と、こういった議論もございますので、相互通行だったり、時間帯一方通行、こういった考えなどもしっかり整理したいと思っております。

また、商店街のにぎわいのあり方としましては、例えばにぎわいの時間帯が、朝なのか昼なのか夕方なのか、どういった時間帯に商店街のにぎわいをもっていくのかといった議論。また、そのときにおける買い物客の流れ、また商店街を利用する車の流れ、さまざまな要素を考えながら、商店街のにぎわいというのはどうあったらいいのかと、こういったことをあわせて検討していきたいと。これらを通して、4号線の将来整備イメージを明らかにしていきたいと思っております。

そして、これらを踏まえる形で、③番になりますけれども、「商店街のにぎわいを支える道路構造要素の抽出」と書いてございますが、いわゆるパーツとお考えください。道路構造要素の抽出をしていきたいと思えます。

この部分が、前回の説明になるかと思うのですけれども、自動車交通量の抑制、もしくは速度の抑制における対面への渡りやすさを創出していきたいということで、例えば信号機を新たに設置することによって一時停止をやっていく。もしくは、例えば交通島であったり、ランプなどというのを部分的において速度抑制をさせていく。いろいろなパーツがございますので、どのようなものを使えば速度抑制であったり、対面の渡りやすさが演出できるかといったことについて、道路構造要素を抽出していきたいと思っております。

また、一方商店街につきましては、にぎわい創出であったり、アメニティの形成という観点からどのようなものがあるかということで、例えば街路樹であったり、ストリートファニチャー、モニュメントなど、こういったいろいろな要素がございますので、抽出をしていきたいと思っております。

ちょっと今の部分、言葉だけでしたので、画面で補足させていただければと思うのですけれども、これはあくまでもイメージでございまして、何かそこに設けるとか、これでいくといったものではございません。例えばこういった道路構造の要素があるのではないかと、そういった提案と捉えていただければと思えます。

まず、現在ご紹介してございますのは、車両の流入抑制でございます。例えば、これを

商店街の入り口部分に設けることによって、2車線であるところを部分的に狭くさせることで視覚的効果並びに車の通りにくさというのを出すことによって、車両そのものを流入抑制していくというやり方もあるのではないかと考えたことも1つ考えてございます。

続きまして、これは車両を真ん中でとめるという1つの案でございますけれども、テラス型バス停と書いてございます。これは例えばどういうことかと申しますと、車道が真ん中部分で狭くなっていて1車線相当にしている、その部分にバス停を置くというものでございます。ここでバス停を置くことによって、バスを乗り降りする方がいると必ずとまるということがあって、上り下りの車ともそこで一時的にとまるといったことがあるので、その時間帯については歩行者が渡りやすくなるのではないかとということもあって、こういったものも1つの要素として考えていきたいと思っております。

続きまして、これは前回写真でご提示させていただきましたが、交通島です。例えば、東西方向の細街路に接続するところにこのような交通島を設けることによって、車道部分がクランク状に屈曲することによってまず速度抑制の効果というのがございます。

また、歩行者の観点からすると、真ん中に交通島があることによって、渡るときに片方側だけ見れば渡りやすいと、そういったことが演出できるのかなと思います。

また、細街路から来る車については、右から来た車については下に行くのみ、左から来た車については上に行くのみという形になって、交通の制御の効果もあるかというのがありますので、これも1つの要素として考えていきたいと思っております。

こちら、商店街のにぎわいの創出だったり、アメニティのほうなのですが、例えばご覧のような街路樹といったものも考えられるということです。

もしくは、これはベンチでございますけれども、1つのストリートファニチャーとしてベンチなどを置いて、例えばこういうのを坂道の途中に置くことによって、商店街の高齢者の方が一服できるのではないかなと、こういったのもやったらどうかと思います。

また、これはモニュメントでございますけれども、今回商店街ということもありますので、商店街らしさ、もしくは商店街のにぎやかさ、もしくは車で通っていく人から見て、「ああ、ここは商店街なのだから速度を落とさなければいけないな」と、こういったものを出す効果から、こういったモニュメントを歩道に置いたり、もしくは先ほどお見せした交通島に置くことによって、演出ができるのかなということがあって、以上お見せしたのは決まったことではございませんけれども、こういったいろいろな要素を抽出しながら、4号線の将来整備イメージをつくっていききたいと思っております。

画面は以上です。

フローのほうに戻りますけれども、今申し上げたような、まず全体の道路のあり方、その中における4号線の道路のあり方、それらを実現できる道路構造の要素の抽出を行って、こういった道路構造の要素の抽出はいろいろなものがございますので、これをさまざまに組み合わせながら、我々が思い描くような道路の将来整備イメージを実現できる案というのを4番の「道路の詳細設計」の中で考えていきたいと思っております。

こういったでき上がってきた道路の詳細の中身につきましては、最終的に地元との意見交換だったり、関係機関と協議を行っていくと。

当然のことながら、これは④番だけにとどまらず、最初の検討から入るのですけれども、地域とさまざまな場面において意見交換をしっかりと行い、あらゆる場面で案をブラッシュアップし、学識経験者だったり専門機関とも連携しながら、幅広い検討を行っていききたいと思っております。

また、これからのスケジュールにつきましては、現在精査してございますけれども、4号線の事業認可をこれから取っていかうと思っております。

部分的な検討については既に進めてございますけれども、新たな検討につきましては、事業認可後さらなる検討を行っていったら、おおむね事業認可後、大体2、3年後ぐらいになるかと思うのですけれども、2、3年度を目途に、これら検討もしっかり行っていったら、道路の詳細設計につなげていきたいなと思っております。

ちょっと雑ぱくではございますが、道路についての説明は以上でございます。

全体を通して以上です。

#### 矢島会長

ご説明ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見ございましたら、ご発言いただきたいと思っております。どなたからでもいかがでしょうか。

奥平委員。

#### 奥平委員

土地利用方針の、今回分けられましたD<sub>2</sub>地区の方針についてご質問したいと思います。

ただき台案の別紙の3ページを見ますと、例えば「建築物等の高さの最高限度」でも「D<sub>2</sub>地区を除く」と書いてあります。また、「壁面の位置の制限」でも「D<sub>2</sub>地区を除く」、さらに「壁面後退区域における工作物の制限」にも「D<sub>2</sub>地区を除く」などなど、全部D<sub>2</sub>地区

が除かれていると書かれております。

そこで、逆に今の1ページのところで、「土地利用の方針」のD<sub>2</sub>地区の文章を読みますと、「沼袋駅前（交通広場及び鉄道線南側）の近隣商業地区」と書いてあります。

たしか昔の資料によりますと、この地区はバスターミナルといいますか、交通広場の性格を持つと思っていたのですが、実をいいますと、この区域の分け方を読みますと、道路に面してが東西にC地区に該当していて、その奥がD<sub>2</sub>地区と指定されております。

さて、このD<sub>2</sub>地区の、この1ページの文章を読むと、「既存の商業機能の充実を図りながら住宅供給を促進する複合市街地とする」と書いてあるのですけれども、「住宅供給を促進する複合市街地」という言い方ですと、なぜ先ほどの3ページでの「D<sub>2</sub>地区を除く」と除かれているのか。基本的にD<sub>2</sub>地区の土地利用の方針について、要するに交通広場になっているから除かれているという簡単な理由でいいのかどうかを質問したいと思います。

#### 矢島会長

山本幹事。

#### 山本副参事

D<sub>2</sub>地区に関するご質問でございますが、先ほど申し上げましたとおり、線路の南側につきましては、平和の森公園周辺地区の地区計画が既にかかっております。

今回、C地区におきましては、4号線のにぎわい再生と防災性の観点から、新たに地区整備計画を打っていくわけでございますけれども、もともとA・B・C地区以外につきましては、土地利用の目標と方針だけを定めるという考えでございます。

今回、D<sub>1</sub>とD<sub>2</sub>を合わせてD地区と呼びますが、当初のD地区については目標・方針だけでいこうと考えておったのですけれども、先ほど申し上げたとおり、平和の森の地区整備計画が既にかかっておりますので、既に定められている平和の森周辺地区の地区整備計画を土地利用の方針も含めて、言葉並びに文章の規定をそのまま横引きさせてもらっているということでございます。

なので、交通ターミナルとか、ちょっとわかりにくのですけれども、D<sub>2</sub>地区の左半分がバスターミナルというか、交通広場に該当しますけれども、D<sub>2</sub>地区の中でそういった具体のことを今回新たに言葉を書きかえるということは特にせずに、平和の森の言葉だけを持ってきたということでございます。

#### 矢島会長

いかがでしょうか。

奥平委員。

**奥平委員**

そうすると、D<sub>2</sub>地区では、平和の森の地区計画で、既に建物の高さの最高制限とか、壁面位置の制限がかかっていないから除くといっている単純な理由だと理解していいですか。

**山本副参事**

はい、ご指摘のとおりでございます。高さの最高限度等を含めて、定められていないものについては、今回こちらに継承してございません。

**奥平委員**

わかりました。ちょっと不思議だなと思ったので、質問させていただきました。

**矢島会長**

ほかの点は、いかがでしょうか。

鳥居委員。

**鳥居委員**

4号線の道路のあり方の検討についてなのですけれども、一応商店街ですよね。その中で、今は一方通行ですが、それを双方向通行にすると。その場合、例えば商店街は納品車がとまるですとか、駐車場の問題ですとか、いろいろありますよね。その辺はどのようにお考えなのでしょう。

**矢島会長**

山本幹事。

**山本副参事**

今のご指摘いただきましたような、例えば荷さばきをするための、トラックベイに相当するようなところであるとか、もしくは買い物客の方の駐輪場とかいろいろ要素があると思いますが、それらにつきましては、今回のフローの中で示させていただきました道路構造要素の商店街のにぎわい創出というところに該当しますので、そういったものも幅広く出して、しっかり検討を進めていきたいと思っております。

**鳥居委員**

ありがとうございます。

ただ、やっぱり一方通行であればそういうこともかなりあるけれども、双方通行にするとかかなり厳しいのではないかなと私は思うのですけれども、その辺のところは十分検討していただければと思いますけれども。

以上です。

#### 矢島会長

これはご注意と承っておきます。ありがとうございます。一方通行ではなく、双方通行だという難しさをよく考えるということですね。

ほかの点、いかがでしょうか。

平山委員。

#### 平山委員

この道路のあり方のところで、同様の質問になろうかとも思うのですが、いわゆる延焼遮断帯の役割も果たされるということで道路が拡張される。しかしながら、先ほどの絵を見せていただいて、さまざまな工夫をしていくことによって、このまちのにぎわいが確保されるということも同時に検討をされていらっしゃるということなのですが、例えば、火災発生時とか災害時の緊急車両の通行ということを考えてときに、少し先ほどの絵を拝見させていただくと、果たして緊急車両についてはどうなるのだろうかというような心配もございまして、もともと延焼遮断帯を設けるということは、当該地域において、この火災の延焼も当然懸念をされる地域であるということ踏まえたときに、そのこともこの道路のあり方の検討でしっかりとやっていただくべきではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

#### 矢島会長

山本幹事。

#### 山本副参事

全くご指摘のとおりでございますので、今、我々ご提示したのは、場合によっては緊急車両を阻害とまでいきませんが、影響を与えかねない要素もあるかもしれません。そういったものも複合的に勘案しながら、にぎわいの観点と防災並びにまた交通をしっかりと幅広く捉えていきたいと思っております。

#### 矢島会長

よろしゅうございますか。

ほかはいかがでしょう。

浦野委員、どうぞ。

#### 浦野委員

1点だけなのですが、先ほどのD地区のところ、ちょっとご説明で少しわかり

づらかったので、もう一度改めてお伺いしたいのですけれども、そのD地区をD<sub>1</sub>とD<sub>2</sub>に分けて、ここに書いてあるとおりに、平和の森公園周辺地区地区計画の区域と重複しているからということなののですけれども、これはもともとわかっていたことなのではないかなと思うのですけれども、このタイミングでこのD<sub>1</sub>と、このD<sub>2</sub>に分けたのはなぜかということ、もう一度ご説明をお願いいたします。

#### 矢島会長

山本幹事。

#### 山本副参事

委員ご指摘のとおり、勉強会をことしの3月末で取りまとめたときにはD地区で1本にさせていただきました。本来であれば、私どもそこで平和の森公園の地区整備計画をしっかりと気づくべきだったのですけれども、十分そこまで配慮が至っておらず、協議会が立ち上がる段階で、そのことに改めて配慮させていただいて、D<sub>1</sub>、D<sub>2</sub>に分けて、協議会の中で資料を提出させていただいた次第でございます。

#### 矢島会長

よろしいでしょうか。

ほかの点、いかがでしょうか。

齋藤委員、どうぞ。

#### 齋藤委員

やはり、4号線の話でちょっと確認をしたいのですけれども、先ほど商業車の話を質問されたときに、ここのフローでいう3番の道路構造要素の抽出のところで検討されますというご回答だったのですけれども、また同じような質問をすると同じような回答をされると非常に寂しいのですけれども、車についてはすごくいろいろ検討しよう。人の動きについても、まあまあ少し考えよう。もう1つは、多分自転車のことというのも1つあるのかなと。駐輪場のことよりも、どちらかという、沼袋から新青梅に至る過程の中で、これだけの幅員の14メートルという道路、歩道がどのぐらいになるかわかりませんが、そこで自転車の通行をどう考えているかというのは、今の段階ではある程度想定されているかどうかを確認したいのですけれども。

#### 矢島会長

山本幹事。

#### 山本副参事



自転車につきましては、もちろん十分考えてございます。

現在の標準的な断面構成でいきますと、全体で14メートルの幅員になりますので、歩道が3.5メートル、車道が3.5メートル、もう1つの車道が3.5メートル、歩道が3.5メートル、これが標準的な断面の幅員かと思っております。

車道の3.5メートルの中に、画面で書いてございますけれども、青い矢印、最近ではナビマークと呼びますけれども、自転車通行帯を今現在想定しておりまして、車道部分の3.5メートルの中で自転車をさばいていこうかなと思っております。

また、先ほど車に関する検討がというお話だったのですけれども、今回そもそもの始まりの検討につきましては、商店街のにぎわいの再生、また、どのようにして対面に渡りやすい道路をつくっていくか、これは歩行者の視点だと思っておりますので、それを実現するために車をどう制御をしていくかということで今回道路構造要素の抽出を考えてございますので、歩行者も自動車も防災、荷さばき、もろもろを含めて、しっかり検討していくということでございます。

#### **矢島会長**

いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

ほかにはいかがでしょうか。

松本委員、どうぞ。

#### **松本委員**

今の件ですけれども、今日いただいた別紙のところの検討フローの一番最初に西武新宿線沿線の道路交通のあり方という検討があると思うのですが、このところをもうちょっと丁寧にご説明いただければいいのかなと思っております。

単に、縦の今の道路のところだけで交通をさばくのではなくて、多分そこを通る交通をもう少し、ここを通らないで行く方法とか、いろいろ何か考え方があってはないかと、その辺をどう考えていかれるのかというあたりをもうちょっと説明していただければと思います。

#### **矢島会長**

山本幹事。

#### **山本副参事**

先ほど、道路構造要素の演出で、例えば狭くするとかという案を出さしてもらいましたが、当然この案でやるということにつきましては、交通量が絞られるということに

なります。

今回道路交通量につきましては、これを都市計画決定したときに、交通量約9,000台と  
いうことをご提示させていただいております。

今、約9,000台を前提に考えてはおるのですけれども、もし仮に絞るとなったときには、  
当然ほかの道路にそれを分担させることとなりますので、そういった意味からも、まずほ  
かの道路を含めた道路ネットワークというものをもう一度しっかり再検証して、その中で、  
4号線がどれだけの交通量を担えるのか、担っていけるのかと考える中で、4号線のイメー  
ジをください、さらに道路構造要素を抽出していこうかなと、そういう考え方でございま  
す。

#### **松本委員**

ありがとうございます。この中で交通を全部さばくのではなくて、荷さばきも含めて、  
この周辺の道路のあたりだけではなくて、もうちょっと周りの道路も含めて検討してい  
ただくと理解していいですか。

#### **矢島会長**

山本幹事。

#### **山本副参事**

4号線の荷さばきをどの道路が担う、そこまでちょっと検討できるかどうか今ちょっと  
お答えできかねますけれども、いずれにしても、西武新宿線を中心とした全体の道路交通  
ネットワークの検討というのがまずありきと考えてございます。

#### **矢島会長**

よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。

奥平委員。

#### **奥平委員**

要望です。

先ほどの齋藤さんのご意見のとおり、やはり自転車に対する配慮は、ぜひ取り入れてい  
ただきたいと思います。

先ほどの絵のところで、ちょっと出していただくといいのですけれども、黒い、何か何  
メートルおきかに四角い黒い点があると思いますけれども、多分あれは柵か何かをイメー  
ジしてつくっているのだらうと思うのですが。実をいうと自転車の幅というのは、御存知

のように、そんなに1メートルもいらぬのではないか、片側1台通るだけだったら済むのではないかと思うのですね。

それで今、区役所の体育館の前に、自転車の専用の緑のレーンを分離して、ちゃんと表示してありますよね。例えばああいう方法とか、ぜひ中野区の中で先進的に自転車が専用の通路として確保するというようなイメージをぜひつくっていただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

#### 山本副参事

ご意見ありがとうございます。

#### 矢島会長

ほかの件はいかがでございましょうか。よろしゅうございましょうか。

本件についての、私のコメントをさせていただきますが、この4号線沿道のまちづくりというのは、結局は先の地区計画に代表されるような沿道の建物をどうつくっていくかというのと、その4号線そのものの道路空間をどういうものにして、両方がマッチして、商店街のにぎわいなり、後背の居住環境を確保するかという課題を多分担わされているのです。今までのところ地元との関係では、地区計画の話が先行していて、ちょっと道路空間の議論が遅れていたと思うのです。

各委員からは、この最初のご報告があったときから、「道路のほうもしっかりやってね」というご指摘があったと思いますが、今回ようやくいろいろな今後の検討フローが出てきたということでございますので、今後に期待したいと思います。道路の空間の検討がやや事業認可の後に遅れてくるということではありますが、でき上がった時点では両方が合わさるというのを期待したいなと思った次第でございます。

ほかに、本件についてのご発言でございますでしょうか。

なければ、本件は、この報告については了承ということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

#### 矢島会長

ありがとうございます。

それでは、本件については了承ということにさせていただきますと思います。

続きまして、報告事項の3「中野駅西口のまちづくりについて」吉田幹事から説明をお願いします。

#### 吉田副参事

それでは「中野駅西口地区まちづくりについて」ご説明させていただきます。A3横のペーパーで説明させていただきます。

このA3の左側は、前回の審議会でご質問があった「中野駅西側南北通路・橋上駅舎の整備について」お答えするものでございます。

右側は「中野駅西口まちづくりについて」ということで、前年度地区計画を策定しましたが、その地区計画のほうの都市計画を変更してまちづくりを進めるというものでございます。

それでは、失礼して、座って説明させていただきます。

### 矢島会長

どうぞ。

### 吉田副参事

それではまず「1. 中野駅西側南北通路・橋上駅舎の整備について」でございます。

「(1)都市計画決定等の状況」。平成27年3月に西側南北通路、これは立体的な範囲を定める都市計画道路でございます。及び中野駅西口広場について都市計画決定をしております。そして西側南北通路については平成27年8月に事業認可を受けています。

「(2)事業進捗」でございますが、中野駅西側南北通路・橋上駅舎の整備については、平成28年3月末に完了した基本設計の結果、さまざまな施行条件、軟弱地盤、それから工事が夜間作業となる、そういった時間的制約などから、工程が長期となり、工事費が増えることが明らかとなりました。JRは、工事費の縮減と工程の短縮を目指して、駅ビル計画内容の見直しを検討していると聞いております。このことを踏まえ、中野区とJRで工期短縮に向けて協議を進め、実施設計に着手することとしてございます。

そして、「(3)基本設計の概要」でございますが、「1)道路一体建物」これは南北通路・橋上駅舎・駅ビルでございますが、その計画概要としては、建築面積が6,253平方メートル。延べ床面積が2万712平方メートル。それから構造はS造。階数としては地下1階、地上5階でございます。建物の高さは29.03メートル。それから建物用途、2階が駅舎及び駅ビル店舗、3から5階が駅ビル店舗などとなっております。

「2)工程について」でございますが、工事着手後、駅それから自由通路の開業までは10年6カ月かかるということでございます。それから、駅ビルの開業までは、12年5カ月かかるということでございます。

「3)工事費について」でございますが、中野区の負担が約119億円となるものでござい

ます。

左下の図がございしますが、この青で着色されている西側南北通路、それからその下に中野駅西口広場、それから、西側南北通路の東側に薄く着色されている部分と、破線でずつと示してあるところが駅ビルの建設の想定範囲でございします。

それでは次に資料の右側のほうに移りまして「中野駅西口地区まちづくりについて」ご説明します。

「(1)都市計画決定の状況」でございしますが、平成27年3月に中野三丁目土地区画整理事業を都市計画決定し、平成28年1月に中野駅西側の線路上空において立体道路制度を活用した西側南北通路、西側改札、駅ビルの一体的整備等に関する事項を定めた中野駅西口地区地区計画を都市計画決定してございします。

右の下に、同じような図が2つ並んでございしますが、今ご説明した地区計画は、青の実線で示されている約2.3ヘクタールでございします。そのうち、駅部分にかかる青で着色されている部分、そこについて地区整備計画を策定したというものでございします。

それでは「(2)事業進捗」でございしますが、当地区では、中野三丁目土地区画整理事業が平成27年7月に事業認可され、独立行政法人都市再生機構が施行者として現在事業中でございします。同事業では、街区の再編や道路等の整備を行うこととなっております。特に中野駅西口広場については西側南北通路と関連して整備を進める必要があることから、関係する権利者との移転交渉を進めている状況でございします。

「(3)都市計画の変更」でございしますが、今後、関係する権利者が同事業による仮換地の指定を受けた土地での生活再建を図るため、道路等の基盤整備とあわせ、地区計画の目標に示す土地の合理的かつ健全な有効利用と都市機能の更新を進める必要がございします。

このことから、中野駅西口地区まちづくり基本方針等の上位計画に示す将来像や整備方針等の実現を図るため、東京都と協議の上、平成29年度を目途に地区計画や関連する都市計画を変更し、当地区のまちづくりを推進していくこととしているものでございします。

もう一度、右側下の図面を見ていただきますとわかりますように、既に約2.3ヘクタールのエリア、青の実線で示した範囲について、地区計画を策定してございします。その中で、青で着色されている地区に関するところについては、地区整備計画を定めているものでございします。

一方、区画整理事業が進捗して、権利者の生活再建、換地先で建物を建てる等のときには、地区整備計画が策定されている必要があるため、今回これらのものをこれから都市計

画を変更して行って、まちづくりを推進していくというものでございます。

「(4)今後の予定」でございますが、この後、地域の説明会。それから、今回は例えば地区整備計画の中で容積率の最高限度、敷地面積の最低限度等を定めていきますが、具体的な数字はまだ現在東京都と調整中でございます。原案の中には、そういった具体的な数字が入ってきます。原案の説明会、公告・縦覧、そして都市計画案の説明会、それから案の公告・縦覧等を経て、平成29年度に都市計画変更を目指すというものでございます。

以上、説明でございます。

#### 矢島会長

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、ご発言いただきたいと思っております。どなたからでもどうぞ。

折井委員、どうぞ。

#### 折井委員

説明ありがとうございました。

この件については、前回の最後の質問で私がちょっとお伺いしたものでございますが、またお手間をとらせて申しわけございませんでした。

なぜこれを聞いたかという、この前もご説明しました都議会だよりにこの基本設計云々の話が出ておまして、その説明がほとんどなされていなかったのをお聞きしたわけですけれども。

2年ほど前ですか、区で意見交換会とか何かの資料がございますね。今後のまちづくりの展開というところで、いろいろなデッキとか駅ビル、三丁目駅前広場とか、バーチャートが出ているのですけれども、これで見ると、駅ビルとか南北通路は平成32年ですか、2020年、大体オリンピックごろ云々ということで、この辺も多分地域の住民、これ大体説明を聞いている方はその辺を期待しておられるかと思うのですよね。

この基本設計はどこで、JRの東日本の建築設計でやったと思うのですけれども、確かに時間がかかるのは確かですよね。終電、始発で、準備段階を入れると、実際の作業というのは2、3時間しかないのです、それはわかるのですけれども、このランドデザインをつくったときの時期と時間があまりにも乖離し過ぎているので、どういうふうな感覚でこのバーチャートをつくられたのか。

多分、地盤の問題とか、そういうような土木的な作業というのは、JRさんよくおわか

りのことだと思うのですよね。それで、何でこんな工事着手後 10 年 6 カ月、駅ビルの開業 12 年 5 カ月と数字が今ごろぼろっと出てくるのか、この辺に関しましては、三丁目の住民の方々、特に通路というのは、中野区の回遊性を目的とするという意味では非常に重要なところなのですけれども、そういうのがかなり遅れてくるということなのですかね。

それとあと西口の広場はどのようなのですか。これは先行して橋上駅舎とか、それとは別に広場だけ先行してつくられるのか、その辺ちょっともう一回お聞きしたいと思います。

#### 矢島会長

質問が 2 つに分かれていたと思うので、J R との関係についてのほうの回答を先に。

小幡幹事。

#### 小幡副参事

ご質問いただきました点につきまして、区としましては、当初、昨年度の段階までは、2020 年までの南北通路・橋上駅舎の開業というところで目指してきたというところがございます。

これは平成 21 年度に調査設計というのをやっております、これはまだ駅ビルの計画がなかった段階のものですけれども、このあたりの成果ですとか、これまでの J R との基本設計の締結時というあたりの打ち合わせなどによりまして、2020 年というところで想定をしてきたところでございます。ただ、J R からは「詳細の工期については基本設計をやってみないとわからない」と言われていたというところもあります。

昨年度末になりまして、基本設計の成果ということで出てまいりまして、少し具体的に申しますと、地盤調査をやった結果、軟弱地盤があり、これが杭の長さが伸びたというようなことが要素の 1 つでありますのと、あと、実際に杭の設計を試みたところ、杭がかなり太くなるということがわかりまして、線路との離隔距離が一定程度とれないということがありまして、杭は 27 メートルという長さなのですけれども、そのうち 10 メートルは人力で掘削をしなければいけないと、これは J R のマニュアルによるものということでございます。

それから、線路上空でクレーンを使う工事についても、全て電気がとまった後に行わなければいけないと、そういったところから時間がかかるというところで、基本設計の成果として出てきたということでございます。

この基本設計の成果を踏まえまして、J R も、駅ビルの計画の内容の見直しをするというふうに言っておりますので、こうしたところを踏まえまして、工期の短縮というところ

に、JRと中野区で努めていきたいと考えております。

#### 矢島会長

では、もう半分の、西口広場との関係を。

#### 吉田副参事

西口広場について、「遅らせてもいいのではないか」というようなご意見を聞きますが、実際問題としては、この鉄道の上で工事をやるというのは、先ほど委員のお話からあったように、時間的制約とか、それから鉄道の上に、当たり前なのですけれども、電車が運行しているわけで、そこに機材、資材を置くわけにいかないわけです。

まだJRで基本設計が済んだ段階で、具体的な施行方法についてはまだやっていないのですが、例えばJR新宿駅の南口のああいった工事とか、類似した工事を見ていると、なるべく近くにオープンスペースを確保して、最後の電車が終わった後に一斉に取りかかって、次の始発の前に一斉に引き上げる、そういったバックヤードが必要なわけです。

私どもとしては、現在考えておりますのは、まず現況の建物の解体、撤去。それから、敷地を整備して、そして、例えば下水道とか埋設物関係を整備していくと。そして、駅ビル、駅舎とのつなぎとなるデッキを整備していくのですけれども、そのころにはもう駅地区が着工するスケジュールとなってきますので、今、中野駅周辺で一番大事なことは、この南北通路を1か月でも1週間でも早く完成させると。そのためには、こういった隣接するオープンスペース、貴重な空間として、施行のために確保していこうと考えております。

#### 矢島会長

よろしゅうございますか。

ほかに、ご質問いかがでしょうか。

内川委員、どうぞ。

#### 内川委員

座ったままで失礼いたします。

事業完了が遅くなってしまうというのはしょうがないとして、ここに書いておりますJRと中野区の工期短縮に向けての協議というのが、今どのくらい進んでいるのかなど。いつ実施設計に入れて、何年度ぐらいの完成を目指しているのかなど、そこをちょっとお聞きしたいのですが。

#### 矢島会長

小幡幹事。



### 小幡副参事

J Rとは、適宜打ち合わせを行っておりますけれども、現段階で駅ビル計画の見直しの方向性というのは区には伝えられておりません。これはできるだけ早く方向性を出していただくよう、区として要望してまいりたいと考えます。

完成の時期というところで、今回の報告でも、工事着手後、駅・自由通路の開業まで10年6カ月と、基本設計の成果としてはなっているわけなのですが、一方で、区としてこの周辺の計画として、区役所・サンプラザ地区再整備事業方針というところで、その地区の完成を平成37年竣工というところを目指してございます。

少なくとも、区としましては、この区役所・サンプラザ地区の竣工と、駅の南北通路・橋上駅舎の開業というところがあってないと、まちづくりとして、人の流動として成り立たないと思いますので、この区役所・サンプラザ地区の竣工予定、平成37年を駅地区としても目指してまいりたいと考えております。

### 矢島会長

内川委員、どうぞ。

### 内川委員

今、平成37年という数字が出ましたけれども、来年度、29年度あって、すぐ着手できたとしても8年しかないわけですよ。

ここに工事着手後10年半、駅ビルは12年ということで、そんなに短縮できるのでしょうか。もし今のお考えとして、この(3)の駅ビルの計画概要ですよ、これが大幅に縮小されるのか、そこら辺のことをちょっとお聞きしたいのですが。

### 矢島会長

小幡幹事。

### 小幡副参事

駅ビルの計画の内容についてでございますけれども、現段階では、J Rからは方向性は示されておられません。

ただJ R側が、工事費の縮減と工程の短縮を目指しているということで、一定程度、今回基本設計の成果として示しましたこの計画概要からは、縮小の方向なのかなと思っております。

そうした点で、工期がどのぐらい短縮できるかというところで、J Rとできるだけ短縮できる方向で、今後詰めてまいりたいと考えております。

## 矢島会長

内川委員、どうぞ。

## 内川委員

最後の質問にいたします。右のほうのページにいきまして、地区計画の部分であります。

当初は、青く塗られている南北通路・駅ビル、こちらのほうが先に完成をして、その後この赤く塗られている部分、それが完成していくという順序だったと思うのですが、下手をするとその順序が全く逆になってしまうということが考えられます。

その順序が逆になることによって、考えられる懸念される点がありましたら、ちょっとお聞きしたいのですけれども。

## 矢島会長

吉田幹事。

## 吉田副参事

先ほど申し上げたとおり、まず西口駅広の部分は、バックヤードとして活用して、少しでも早く整備したいということで、ここの着手については早くやっていくと。

ただ、現在のところ、区画整理事業は平成35年度までになっていますので、仮に平成37年度に南北通路、それから西口駅広が供用開始ということになれば、区画整理事業のほうで事業を延伸するとか、そういった事業同士の調整が必要になってきます。

## 矢島会長

よろしいですか。

高橋委員、どうぞ。

## 高橋（か）委員

関連したことでの、ちょっとスケジュール感について、若干重複すると思うのですけれども、お聞きしたいのですけれども、まず駅ビル、これが今のお話ですと、多少縮小する云々という話が、方向ではないかという見込みとかありましたけれども、その話と、既に通っている都市計画との影響はどうなっていくのですか。

## 矢島会長

吉田幹事。

## 吉田副参事

現在の地区整備計画の要件に基本設計で上がってきたものは合致してございます。これが、仮に縮小する方向でしたら、もうその範囲内ということで、特に問題はないかと考え

られます。

#### **高橋（か）委員**

そうすると、右のほうの、ブルーの部分は既に整備区域として決められたところであって、赤い部分は新たな、今後都市計画決定の作業に進んでいくということだと思いのですけれども、この辺の、既に都市計画決定している西口通路、広場、駅ビル、今もお話伺いましたけれども、それと今後の都市計画、いわゆる区画整理事業側ですけれども、これの密接に関係している中で、都市計画を変更したりとか、今後、あるいは都市計画をやり直すとかいうような、そういうことでの29年度に都市計画変更という位置づけが入っていますけれども、これが大幅にずれるようなことというのはないということによろしいのですか。

#### **矢島会長**

吉田幹事。

#### **吉田副参事**

はい。これから手がけていく都市計画変更の中で、この青で着色されている地区整備計画を変えるということは、現在のところ考えてございません。

先ほど申し上げたように、例えば具体的にいきますと、青で着色してある部分については、建物の高さの最高限度を31メートルと定めてあるのです。基本設計で上がってきたものは29.03メートルですから、その枠に入っているわけです。

仮に、駅ビルはそれよりも低くなるとか、縮小するということになりますと、現在でも枠の中に入っておりますし、引き続き枠内だということでございます。

#### **矢島会長**

高橋委員。

#### **高橋（か）委員**

そうすると、JRとの協議、それと施行方法で、先ほどおっしゃった37年度を何とか目指していくという話で、それに間に合わせるように進めていくということによろしいのですよね。

#### **矢島会長**

小幡幹事。

#### **小幡副参事**

若干補足も含めましてご説明をさせていただきます。

左側の南北通路・橋上駅舎についてですが、この下の図の青く塗っているところ、西側南北通路については都市計画決定がされております。また、中野駅の西口広場についても都市計画決定されております。

この都市計画決定を駅ビルの縮小とかということに伴って変更するものではございません。ただ、その上に乗っかっている駅ビルのところがどう見直されるかというところで、通路と駅舎のところは変わってこないということでございます。

当然つくるときは、南北通路と橋上駅舎と駅ビルと一体につくらなければなりませんので、JRの駅ビル縮小の方向性も見定めながら、全体としての工程短縮を見据えて、平成37年を目指していくということでございます。

#### 矢島会長

高橋委員。

#### 高橋（か）委員

施行としてはパッケージということですので、何としても37年に間に合わせるということで。ただ、冒頭2020年に当初間に合わせるという話がありましたけれども、もっと最初に戻れば、本来四季の森の新しいオフィスゾーンができるときに、普通その駅、あるいは駅周辺の開発において、駅のインフラができていないという、それで竣工するというのは、僕はあまり聞いたことがないので。とにかく今もう出ている企業の人たちからしたって「早くしてくれ」という要望は当然あるわけですし、今後JRとの協議、これは本当に綿密にやっていただいて、二度とこういうイレギュラーなことが出ないように、なおかつ施行方法の協議についても、しっかり十分にやっていただきたい。これは要望ですので、これでもうやめますけれども、くれぐれもよろしくお願いいたします。

#### 矢島会長

ほかに、ご発言いかがでしょうか。

3番目、寺崎委員、どうぞ。

#### 寺崎委員

3番「基本設計の概要」の「3)工事費について」というところがありまして、中野区の負担額が約119億円と書いてあるのですけれども、これはどのようにして算出したのか、それがどの部分なのか、全体の中の区は何パーセント負担ということなのか、それとも、自由通路の部分ということなのか、その119億円というのは、もう区が決めたのか、一緒になって決めたのか、この辺の決まり方をお伺いしたいのですが。

## 矢島会長

小幡幹事。

## 小幡副参事

工事費についてでございますが、この中野区の負担部分といいますのが、この道路一体建物は、南北通路、橋上駅舎、駅ビル一体のものなのですが、そのうちの西側南北通路と橋上駅舎の部分が中野区の負担になっておりまして、その負担が119億円というものでございます。

また、当然共通にかかってくるような経費もございますので、その点については、この人工地盤の割合とかというところを出しているということでございます。

## 矢島会長

寺崎委員。

## 寺崎委員

今119億円と出て、工事が大分先に延びるようなのですが、これがまたいろいろ建築資材の高騰とか何とかで上がっていったりとかということもあるのかなとちょっと心配なのですが、この辺というのは、もう契約か何かなのか、今概算でこの程度ということなのか。

それと、もう1つ、ちょっと違う自由通路についてなのですが、今回変更で縮小とか、いろいろ変わってきていますけれども、以前に都市計画決定された内容で、自由通路というのはたしか天井高が3メートルとあったのですが、低いなどは思っていたのですが、最近いろいろなところの自由通路を見てみますと、結構みんな高いし、歩いていても高さ的に、目線的にも余裕があるのですが、3メートルだとかなり、高さからいうと、穴倉とはいいませんけれども、かなり低いなという感じがするのだけれども、こういったのも1回決定してしまったら変更というのはできないものでしょうか。

## 矢島会長

小幡幹事。

## 小幡副参事

まず、1点目の119億円という費用のところですが、この点につきましては、今回の基本設計で出てきた数字というところで、概算でございます。今後、実施設計等進めて行く中で、はっきりしてくるというところでございます。

また、通路の幅員とか高さにつきましては、都市計画決定されておりまして、約3.5メ

ートルというところで、これは都市計画決定された範囲を踏まえて南北通路をつくっていくというところでございますが、実際に駅ビルの計画の中で、その通路の部分の上を吹き抜けにするのですとか、そういった計画は考えられていくのかなと思っております。

**矢島会長**

よろしいですか。

**寺崎委員**

はい、ありがとうございました。

**矢島会長**

折井委員、どうぞ。

**折井委員**

「今後の予定」のところなのですけれども、最後が平成 29 年度「都市計画変更」と書いてありますが、今 28 年度ですから、29 年度というのは、年度の最初なのか、それとも期末なのか、それによって 1 年間違うわけですから、このスケジュールからいけば早ければ早いほどいいわけですが、それはなるべく早めに決定されたほうがいいと思うのですが、地元の地域説明会はどういう形かで、こういうような会場を借りてやられるわけですか。

**矢島会長**

吉田幹事。

**吉田副参事**

地域説明会については、これまでも例えば区報とかそういったものに載せさせていただいて、地域の皆さん、それから関心のある区民の皆さんに来ていただいて説明をするというものでございます。

**矢島会長**

よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。

奥平委員。

**奥平委員**

先ほどの寺崎委員のご質問の、もう少し具体的にお答えいただけるならばお答えいただきたいと思って質問させていただきます。

先ほど 119 億の中身についてということでございましたが、人工地盤は割合で出したと

おっしゃられました。常識的に、区が負担すべき中身といいますと、橋上の駅ビル、それと通路とおっしゃいましたけれども、普通の常識的には南北通路の床面ないしは、床面を構成する構造上のものぐらいから上かなと私は思うのですが、その辺の基本的な人工地盤の割合という考え方の基本はどういうところだったのか、お答えいただければありがたいと思います。

それで、というふうに考えると、単純にこの119億というのを延べ床面積2万幾つで割ると、坪単価が約200万近くになるのです。さて、その辺の価格設定というのが、基本設計で常識的なものだと区は解釈されたのかどうか、この2点をお答えいただければと思います。

**矢島会長**

小幡幹事。

**小幡副参事**

先ほどの説明が少しわかりにくかったと思います。申しわけございません。

中野区の負担部分というのが、南北自由通路と橋上駅舎というところで、通路の部分と橋上駅舎の部分、平面的にも立体的にもその部分を中野区が負担するというところでございまして、共通でかかってくる工事に関する経費ですとか、そういったところを人工地盤の割合等を考慮して案分しているということでございます。

**奥平委員**

さらにちょっと具体的に質問しますけれども、薄くグレーで書かれている駅舎部分がございますよね。これも当然駅ビルの2階以下ですから、1階部分ないしは2階の一部も駅舎の部分だと思うのです。そうすると、駅舎の部分は当然JRの負担だという理解でよろしいですね。

**小幡副参事**

駅舎の部分は中野区の負担でございます。

**奥平委員**

ということは、この一帯の建物全てが基本的に中野区の負担だという理解でよろしいのですか。もっと聞けば、杭そのものも全部中野区の負担だという理解でよろしいのですか。

**矢島会長**

小幡幹事。

**小幡副参事**

南北通路と橋上駅舎の部分が中野区の負担でございまして、そのの上に乗っかってくる駅ビルの部分がJRの負担ということでございます。

杭につきましては、南北通路・橋上駅舎のみで考えられた場合の杭の太さというところまでが中野区の負担でして、上に駅ビルが乗っかってくることによる杭が太くなる部分についてはJRの負担ということでございます。

#### 奥平委員

ありがとうございました。

#### 矢島会長

ほかにいかがでしょうか。

平山委員、どうぞ。

#### 平山委員

いろいろな方からもお尋ねありましたので、その内容と重ならないようにと思います。まず1点。2番の中野駅西口地区のまちづくりのご説明の部分だったか、それとも1番だったか、この作業のバックヤードについてお話をされたかと思えます。

もう1回確認なのですが、この図にある中野駅西口広場というところをこの橋上駅舎並びに南北通路の作業のバックヤードとしてお考えだというお答えでよかったですか

#### 矢島会長

吉田幹事。

#### 吉田副参事

この駅地区の南側で、そういったオープンスペース、バックヤードとして活用できるところがほかにございませんので、私どもとしては、そういった活用を想定しております。

ただ、具体的な施行方法については、まだJRのほうでやってございませんので、そういった中で、JRには少しでも早く工事をやってもらいたいという話と同時に、区としても早くやるための協力できるところは精一杯やっていきたいと、そういう考えでございませぬ。

#### 平山委員

済みません、もう一度お尋ねしますけれども、というのは、もともとのバックヤードは違いましたよね。今日初めて聞いた話なのですよ。

お尋ねを返してみると、いやいやそういうふうなことも考えていますけれども、まだ正式には決定しておりませぬということだったので、一体どういうことになっているのだろ



うというふうに思っているのですが、では、これまであった考え方を変えて、こちらのほうに新たにバックヤードをつくろうと、今お考えになっているということによろしいのですか。

**矢島会長**

小幡幹事。

**小幡副参事**

道路一体建物の工事の作業空間としましては、今回駅北側に暫定のバスロータリーを設けたところの線路側の駐輪場を移動しまして、作業空間を確保したところでございます。

ここの作業空間から道路一体建物を施工してまいるのですけれども、できるだけ早く工事を完了させるという点では、作業空間というのができるだけあったほうが短縮できるのではないかとこのところで、この南口の西口広場の予定地についても積極的に活用しながら、工期の短縮に努めてまいりたいと考えております。

**平山委員**

ありがとうございました。

**矢島会長**

平山委員。よろしいですか。

**平山委員**

もう1点だけ。

その上で、ここからはなかなか難しい話になってくると思うのですが、先ほどおっしゃったように、いわゆるこの区役所・サンプラザ地区の一体開発のスケジュールに何としても間に合わせなければならないということがありますよね。

本来であれば、まずこの南北通路が完成をしていて、それからこちらの一体開発が始まっていくというイメージであったかと思うのです。

これを同時並行でやるということになると、あの辺一体の駅舎の利用をされる方々、交通等々がかなり、特段の安全上の配慮をしないとなかなか難しい状態になるのかなど。先ほど高橋委員もおっしゃってございましたけれども、本来的には四季の森に新たに2万人の方が通われていらっしゃる、そういった方々のための、今暫定的な安全確保をやっているところですが、左でも右でも工事が始まっているというのは、なかなか状態かなんと思っているのです。

そういったことを踏まえると、全体のスケジュール感というものを安全というものも1

つ配慮にされた上で、改めてしっかりとご検討いただきたいなど。それに関しては、JRからの回答が来ない限りは何とも区としても考えられないようなことであろうかとは思うのですけれども、ぜひそこは、しっかりと優先事項の高い位置に置いてご検討いただきたいなどと思っています。これは要望です。

#### 矢島会長

ご発言ありがとうございました。

ほかにかがでしょうか。

浦野委員、どうぞ。

#### 浦野委員

2点ほど、確認で伺います。

進捗状況の中で工事費が増えることの説明があったのですけれども、当初予定をしていた区の負担額というのは幾らだったのか、お願いいたします。

#### 矢島会長

小幡幹事、どうぞ。

#### 小幡副参事

平成21年度に調査設計というものをやっております、この段階は駅ビルが想定されていなかった段階ですけれども、この際に概算事業費というところで71億円という数字が出ておりました。

今回基本設計をやってみて、119億円という数字になったということでございます。

#### 矢島会長

浦野委員、どうぞ。

#### 浦野委員

駅ビルの想定がなかったときで71億で、今回のこの事業の中身でいうと119億になったということ。

先ほど他の委員の方のやりとりの中で、駅ビルが縮小することで工期を短くしていくということの話もありましたけれども、先ほどのJRと区の負担のことでいうと、駅ビルを建てることによって杭が太くなる部分はJRの負担ということだったので、その駅ビルの階数が、今地上5階ですけれども、これが階数が下がっていった場合、そのことによって杭を少し細くするとか、地盤のことにすれば、区の負担としては変わらず、JRの負担の部分が減っていくということによろしいですか。

**矢島会長**

小幡幹事。

**小幡副参事**

南北通路と橋上駅舎をつくっていくというところでは、上の駅ビルがどう変わろうとも、中野区の部分というのはそれほど大きくは変わってこないのかなと思っております。

ですので、119億円、中野区の負担というところは、実際に全体を実施設計やってみないとわからないところがありますが、それほど数字は大きく動かないのかなと思っております。

71億円から119億円になったという点につきましては、駅ビルが乗っかって杭が太くなるということではありますが、例えば地盤が悪かったということについてはJRの分も中野区の分も一緒ですし、また、JRからの説明では、その21年のころに比べてかなり施工単価が上がっているというところもあります。また、その当時の設定よりも、夜間作業も多くなっているというところもございます。そういった点で、今回119億円という数値になっているということでございます。

**矢島会長**

よろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。

中村委員。

**中村委員**

済みません、座ったままで聞かせていただきます。

皆さんご質問されたので、1点だけ確認をさせていただきます。

中野区の負担額119億円ということなのですけれども、この工事全体での総額の費用というのはどれぐらいになっているのでしょうか。

**矢島会長**

小幡幹事。

**小幡副参事**

工事全体の総額としては、JRからは示されておられません。

**矢島会長**

中村委員。

**中村委員**

これは、示されないものなのですか。

**矢島会長**

小幡幹事。

**小幡副参事**

中野区部分の基本設計ということで示されておりまして、J Rにも聞いてはおりますが、お示しできないということでした。

**矢島会長**

よろしいですか。

ほかに、ご発言、ご質問いかがでしょうか。

ほかにないようでしたら、本件の報告事項については了承ということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

**矢島会長**

それでは、了承ということで進めたいと思います。

続きまして、報告事項の4「中野四季の森公園における自転車駐車場について」、報告をお願いいたします。江頭幹事から説明願います。

**江頭副参事**

それでは「中野四季の森公園における自転車駐車場整備について」報告させていただきます。

こちらの報告案件は3月に建設委員会及び特別委員会においてもご報告させていただいたものでございますが、こちらの都市計画の手続を踏まえた上で整備するという位置づけのものであることから、ちょっとタイミングが遅れてしまったのですが、こちらの場で報告させていただきたいと思います。

座って説明させていただいてもよろしいでしょうか。

**矢島会長**

どうぞ。

**江頭副参事**

それでは、1番「整備の目的」です。

中野駅地区整備基本計画(平成26年3月改定)において、公共自転車駐車場は中野駅周辺中心部の歩行者優先エリアの外周に自転車駐車場を分散して配置することとして位置づけ

ております。こちらの基本計画においては、平成 26 年度の第 1 回の都市計画審議会で報告済みでございます。

続きまして、添付資料の別添 1 のほうをご覧くださいと思います。

こちらの中で抜粋という形なのですが、「中野駅地区整備基本計画」こちらの自転車ネットワーク関係の内容について抜粋させていただきました。

1 番「中野駅周辺の主要動線の考え方」ですが、「交通アクセス・安全性の向上」と「自転車駐車場の配置」という 2 つの柱に基づいて組み立てております。

まず 1 番ですが、通過交通は中野通り。こちらの図のほうでいいますと、真ん中の太いブルーの線、こちらの中野通り。それとこちらの早稲田通り。こちら図でいいますと一番北側の横 1 本でブルーの破線で通っている通りになります。続きまして、大久保通り。こちらは図でいいますと、下の南側のブルーの破線で通っている通りになってございます。及び、もみじ山通り。こちらは、この図でいいますと、一番右端の縦の線のブルーのラインでございます。それぞれの通りの幹線道路を経由しまして、地区内の道路は経由しないよう誘導を図る。

各丁目のエリア内において、自転車駐車場までの移動や地区内の移動を円滑に行えるよう、東西及び南北方向の導線を拡充という計画でございます。

続きまして、自転車走行位置の明示などにより、歩行者・自動車との道路内の空間分離を図り、自転車走行環境を向上する。

(2) 番です。「自転車駐車場の配置」ということで、中野駅周辺中心部の歩行者優先エリアの外周に、自転車ネットワークに配慮した自転車駐車場を分散して配置する。

整備に当たっては、民間開発などとの連携を図り、適切な公民の役割分担に配慮する。

出入り口については、歩行者動線との交差を避けるなど、適切な位置に設けるよう配置すると、こういった位置づけになっております。

続きまして、図の下の 2 番「自転車駐車場整備の内容」ですが、こちらの計画では、自転車駐車場の整備台数は 7,500 台、駅の北側が 6,000 台、駅の南側は 1,500 台。詳細の配置については、分散配置の視点により今後も検討していく予定でございます。

それでは、表紙に戻っていただけますでしょうか。こちらの具体の 2 番の「整備の概要」です。

「1) 整備箇所」、こちらは、中野四季の森公園の拡張用地の東側部分、こちら別添 2 の図面と合わせながらご覧いただければと思います。

こちらの横の印刷になっておりますが、こちらの太い枠で囲っております「地下駐車場整備範囲」というところが整備箇所になってございます。ちなみに、右側のほうは「中野区新庁舎予定地」ということで、3月にそういった位置づけが決まったところでございます。

続きまして、「2)施設の概要」です。整備形式としましては、地下の自走式。こちらは地上の入り口からスロープ、斜路により地下に進入しまして、地下空間にて自走式で駐車するものでございます。

自転車駐車場の計画範囲は約2,000平方メートル、収容台数は約1,500台となっております。

あと地上構造部ですが、出入り口については、もう一度こちらの別添2の図面のほうと合わせてご覧になっていただきたいのですが、ちょうど真ん中に「中野区画道路1号線」という道路が通っておりまして、こちらから出入りするような形です。それとあと換気塔、あと緊急避難口。

その他、主な施設としましては、一段式のラック、それ以外としては一部、通常の区画で区画割した一部平置きの場所を考えてございます。斜路付階段につきましては、駐輪の自転車を地上のほうに上げる際に、右側にベルトコンベアのような、サイクルコンベアをつけまして、それに基づいて斜路付階段という整備を予定しております。それと管理人室、あと換気施設など等が主な施設となっております。

3番「今後の予定」ですが、平成28年度、今年度中にこちらの自転車駐車場の実施設計を進めまして、ことしの11月にこちらの都市計画審議会、こちらで都市計画原案の報告をさせていただく予定でおります。続きまして、その後区民説明会の開催。それを経まして、都市計画案の作成をいたします。続きまして、12月に都市計画案の公告・縦覧。来年、29年1月に、都市計画審議会ですべての案の諮問をさせていただく予定でおります。その後、都市計画決定の手続を経まして、平成29年度中に都市計画の事業認可、来年度工事着手をしまして、平成30年度末に工事完成及び供用開始の予定となっております。

報告としては以上でございます。

## 矢島会長

説明ありがとうございました。

この件の報告について、ご質問、ご意見等、ご発言のある方は、どなたからでも願います。

鈴木委員。

#### 鈴木委員

自転車の、別添1の資料によりますと、中野区の自転車駐輪場の整備台数が、全体で7,500台、駅北側6,000台。その地図に示されているのは、駅の北側に中野通りを挟んで2カ所ありますけれども、そこには4,500台があつて、そして、今回中野区役所予定地の隣に1,500台を収容するという考え方なのでしょうか。

#### 矢島会長

江頭幹事。

#### 江頭副参事

今のところの計画としましては、こちら先ほどの別添1の図の説明を省略してしまったのですけれども、青い楕円形で囲まれているエリアがあるのですけれども、こちらにそれぞれ駐輪場の整備の計画を想定しているということでございます。

それと、具体的にいきますと、鉄道の北側に関しては、区役所・サンプラザ地区再整備のほうで約3,000台、それと囲町市街地開発事業エリアでは1,500台。あと、南側につきましては、中野三丁目土地区画整理事業で約1,000台、あと、中野二丁目再開発事業エリア内で約500台という想定で計画をしております。

#### 矢島会長

鈴木委員。

#### 鈴木委員

それで、北側と南側の駐輪台数の割合だとか、それから、その地域の場所によって、当然駐輪のスペースをとるためには敷地がなければできないので、実際やむを得ない部分もあるのでしょうか。北側と南側にかけてこの割合というのは、何か根拠があるのでしょうか。

#### 矢島会長

江頭幹事。

#### 江頭副参事

こちらの台数につきましては、自転車の利用台数に関する調査をかけておりまして、それに基づいた数値で計画をしているところでございます。

#### 矢島会長

鈴木委員、よろしいですか。

ほかに、ご発言いかがでしょうか。

平山委員。

#### 平山委員

別添の2枚目の絵のところなのですが、確認だけさせてください。緊急避難口と、排気塔をつくられるということなのですが、これ、まだこの図には、その位置というのは示されていないのですかね。どのあたりに緊急避難口ができるかというのが、もし現時点でおわかりになれば教えていただければと思ったのですが。

#### 矢島会長

江頭幹事。

#### 江頭副参事

今のところ、実施設計の設計中の段階ですので、具体的な構造等はまだこれから設計を組んでいるところなのですが、今のところ避難口については、こちらの図の中の「中野中学校」と書いてところがありますが、こちらの隣が歩行空間、通路になっていまして、その角のところに避難通路口を設ける予定を想定しております。

あと、換気塔については、今ちょっとそういった構造とかデザイン等も含めて、具体の実施設計の段階なので、今のところここだというお示しはしておりません。

#### 矢島会長

よろしゅうございますか。

村井委員、どうぞ。

#### 村井委員

「交通アクセス・安全性の向上」というところで、通過交通は中野通りとか「幹線道路を經由し、地区内の道路は經由しないように誘導を図る」と書いてあるのですけれども、これはどのように誘導するのでしょうか。

#### 矢島会長

江頭幹事。

#### 江頭副参事

こちら、ちょっと大まかな表現にはなっておるのですけれども、地区内というのが、例えばこちらでいいますと、赤く塗りつぶしている部分、これが歩行者優先エリアということになっているのですけれども、そちらの中の細街路というか、そういったこちらの街路の中に入るような道路について、そこに要は自転車が通らないように誘導を図るというよ



うな解釈でございます。

**村井委員**

目的地がどこにあるかというのと、通過交通なのかどうかというのは、自転車に乗っている人で判別はしづらいので、言いたい趣旨はわかったのですが、なかなか誘導は難しいのかなと思いましたので。

**矢島会長**

よろしいですか。

**村井委員**

はい。

**矢島会長**

寺崎委員、どうぞ。

**寺崎委員**

この計画を見ていますと、結構いい場所の草地広場というところで、安易に何か自転車置き場になってしまうのですけれども、結構この場所の土地の価値とかを考えると、かなり高価な土地ではないかなと思うのですけれども、簡単に自転車置き場というだけで終わってしまっているのかなと。

もっと付加価値をつけて、せっかくいい場所にあるのですから、防災のいろいろな倉庫だとか、あるいは万が一の避難所とか、何かそういったような付加価値をつけて、上のほうは建物をつくらないだろうと思うのですけれども、そうしましたら、地下に自転車置き場だけで済ませてしまうのは、少しもったいないような気がして、これも平成29年か何かにてできてしまうので、できてしまったら、では、この下に何かつくろうとか、何かあったときのことを考えても、それを壊さないとできなくなってしまうので、よくよく検討して、自転車置き場を一番表面でいいけれども、もっと下にうまくつくれば、もっといろいろ、区役所もできるし、この四季の森公園も近いですから、もう少し付加価値があるものを中に入れておいたほうがいいのではないかと思いますので、提案したいのですけれども、検討したらいいのではないかなと思いました。

**矢島会長**

江頭幹事。

**江頭副参事**

その点に関しましては、防災の所管とまた協議しながら、検討してまいりたいと思いま

す。

こちらの一段ラックなのですけれども、今言われた委員のご指摘のとおり、ラックの脱着をできるだけ簡単に行えるようなしつらえはないかなとか、そういった部分も踏まえて今検討しているところでございます。

**矢島会長**

よろしいですか。

**寺崎委員**

はい。よろしく申し上げます。

**矢島会長**

ほかのご発言いかがでしょうか。よろしゅうございましょうか。

それでは、ほかにご質問がないようでしたら、本件報告事項は了承ということにしてよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

**矢島会長**

ありがとうございました。それでは、本日の報告事項4件については、全て了承ということにいたします。

次の審議会の予定等について事務局から最後をお願いします。どうぞ。

**豊川参事**

まず、本日の資料につきましては、前回と同様に資料は机の上に置いたままで結構でございますが、お持ち帰りを希望される方はお持ち帰りいただいても結構でございます。よろしく願いいたします。

次に、次回の当都市計画審議会の開催日でございますが、11月8日、火曜日午後を予定してございます。なお詳細につきましては、決まり次第早めに皆様にご連絡をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

**矢島会長**

それでは、これもちまして、本日の審議会は終了とさせていただきます。ありがとうございました。

—了—