

平成28年度（2016年度）第6回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成29年（2017年）2月7日

中 野 区 都 市 基 盤 部

日時

平成 29 年 2 月 7 日（火曜日）午後 2 時から

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) 中野駅周辺駐車場整備地区（原案）及び中野区駐車場整備計画（改定素案）について
- (2) 中野四季の森公園における自転車駐車場整備等について
- (3) 中野駅西口地区まちづくりについて

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、松本委員、高橋（佐智）委員
青木委員、高橋（佐）委員、寺崎委員、鈴木委員、折井委員
齋藤委員、奥平委員、大海渡委員、高橋（か）委員、内川委員
浦野委員、中村委員、加藤委員（代理 川部浩史予防課長）
大八木（清）委員（代理 山下清二交通課長）

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

高橋政策室長、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、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）、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）、尾崎都市基盤部長、豊川都市基盤部参事（都市計画担当）、塚本都市基盤部副参事心得（空家・住宅政策担当）、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）、伊東都市基盤部副参事（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 28 年度第 6 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。ただいまの出席委員数は委員 23 名中 16 名のご出席でございます。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。

それでは、お手元の資料の確認をお願いいたします。委員の皆様方には本日使用いたします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、おっしゃっていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、資料の確認をさせていただきます。

まず、事前送付しました資料でございますが、3 種類ございまして、まず初めに、1 番といたしまして「中野駅周辺駐車場整備地区（原案）及び中野区駐車場整備計画（改定素案）について」の資料一式でございます。内容がレジユメ、それから別紙 1、これは「中野駅周辺駐車場整備地区（原案）」と書いてございます。それから別紙 2、これは「中野区駐車場整備計画（改定素案）」というものでございます。

それから、事前送付資料の 2 つ目といたしまして「中野四季の森公園における自転車駐車場整備等について」の資料一式でございます。内訳はまずレジユメ、それから別紙、これは「中野駅周辺自転車駐車場整備計画」と書いてございます。

それから、事前送付資料の 3 つ目でございますが「中野駅西口地区まちづくりについて」の資料一式でございます。内訳といたしましては、まずレジユメ、それから別紙の 1-1、これは変更（案）についてでございます。それから、別紙 1-2、これは変更箇所についてでございます。

以上が事前送付の資料でございますが、不足等はございませんでしょうか。

次に、本日机の上にお配りをしております資料の確認をお願いいたします。

全部で 3 種類ございまして、まず 1 番上が次第でございます。

なお、本日予定をしております報告事項のタイトルの表記でございますが、事前にお送りいたしました開催通知及び次第の表記と一部変更になってございます。

変更したものでございますが、報告事項の(1)「中野駅周辺駐車場整備地区（原案）及び中野区駐車場整備計画（素案）について」、これが本日はこの「(素案)」の部分が「(改定素案)」と変更になってございます。ご確認をいただきたく存じます。

それから、机上配付資料の2つ目でございますが、これは追加でございまして、報告事項の(1)「中野駅周辺駐車場整備地区(原案)及び中野区駐車場整備計画(改定素案)について」の、パワーポイントをプリントしたものでございます。

それから、机上配付資料の3つ目でございますが、本日の報告の(3)の追加資料でございまして、報告事項(3)の「中野駅西口地区まちづくりについて」、これのパワーポイントをプリントアウトしたものでございます。

また、本年度、28年度の資料をとじひもでまとめたものをご用意しております。

以上で、ご確認は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、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3件でございます。おおむね16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、議事に入りまして、報告事項の「(1)中野駅周辺駐車場整備地区(原案)及び中野区駐車場整備計画(改定素案)について」、小幡幹事から説明をお願いいたします。

小幡幹事。

小幡副参事

それでは、中野駅周辺駐車場整備地区(原案)及び中野区駐車場整備計画(改定素案)についてご報告をさせていただきます。

中野駅周辺駐車場整備地区及び中野区駐車場整備計画につきましては、改定について昨年12月に変更の検討、また考え方のご報告をさせていただいております。

中野駅周辺では平成23年の駐車場整備地区の決定以降、これまでに各地区で土地区画整理事業や市街地再開発事業等まちづくりが進んでおり、これらの事業進捗とあわせて適切に駐車場施策を進めるため、中野駅周辺駐車場整備地区について都市計画の見直しを行い、あわせて中野区駐車場整備計画を改定するものでございます。

1「中野駅周辺駐車場整備地区(原案)」でございます。別紙1をご覧ください。

都市計画の案の理由書です。

1「種類・名称」でございますが「東京都市計画駐車場整備地区 中野駅周辺駐車場整備地区」でございます。

2番「理由」でございますが、中野駅周辺地区は、中野区都市計画マスタープランにお

きまして「公共交通重視、歩行者自転車利用環境向上」を図ることとしておりまして、駅とまちが融合する魅力的なにぎわい拠点として、商業・業務・文化その他諸機能が集積することが見込まれております。

また、今後、民間による開発が進むことにより、駐車需要の増大が見込まれ、路上駐車や路上荷さばきなどの課題を抱えていることから、これらの課題に適切に対応することが求められております。

中野区では、中野駅周辺のさらなる発展を目指し、中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver. 3 を策定しており、将来の円滑な道路交通を確保するとともに、総合的かつ計画的な駐車施設の整備を図り、地域の振興や商業業務機能の向上を図るため、駐車場整備地区の区域の見直しを行うものでございます。

ここで、パワーポイントをご覧ください。

1 枚目、原案の内容でございますが、変更の理由としましては、土地利用の転換に伴い、増加する駐車需要への対応、円滑な道路交通確保のためでございます。区域及び面積の変更としましては、面積約 28 ヘクタールを約 33 ヘクタールとするものでございます。

次ページが計画図でございまして、図の赤い色部分、用途地域が商業地域や近隣商業地域に変更済み、または変更見込みの区域で、容積率 400%以上となる区域を目途に、追加する範囲として示しております。

具体的に地区をご説明いたします。左上から、四季の都市のセントラルパークサウスの部分になりますが、中野四丁目地区計画の区域 5、開発整備が完了した地区としまして、今後商業地域に変更見込みの区域でございます。

続きましてその下、囲町地区の一部でございますが、囲町地区地区計画の策定とあわせまして、用途地域を近隣商業地域に変更済みの区域でございます。

続きましてその下、中野三丁目地区の一部でございますが、西口地区地区計画の変更に伴いまして、土地利用の観点から今後商業地域に変更見込みの区域でございます。

最後に右側、中野二丁目地区の一部になりますが、中野二丁目地区地区計画の策定とあわせまして、用途地域を商業地域に変更済みの区域でございます。具体的には地区の東側幅員 13 メートルの区画道路の東端、また、中野通り、大久保通りの五差路改良事業に伴いまして、大久保通りの中心線が変更になったことによるものでございます。

続きまして、次ページが中野駅周辺駐車場整備地区の総括図となっております。

恐れ入りますが、1 枚目、表紙にお戻りください。

2番「中野区駐車場整備計画（改定素案）」でございます。

駐車場整備計画は、駐車場整備地区内における駐車場の需要と供給を勘案した整備計画としまして、中野区が策定する計画でございます。

別紙2が改定素案でございます。文中の青字部分が今回変更する箇所でございます。

最初に、この1枚目のペーパーで改定の要旨をご説明させていただきまして、改定素案につきましても、その計画全体の概要をパワーポイントでご説明させていただきます。

表紙の「改定の要旨」でございますが、対象範囲につきまして「中野区駐車場整備地区（原案）」を踏まえまして、区域を変更いたします。

路外駐車場の整備の目標年次につきましても、これまでどおり平成43年としておりまして、整備の目標量につきましても、大規模開発等に伴う既存駐車場を有効活用し、駐車需要に対応するという観点から特に設定はしておりません。

矢島会長

ちょっと待って。今、1枚目に戻ったのね。

小幡副参事

はい、1枚目のご説明です。

矢島会長

1枚目の紙の、第2項の説明ですね。

小幡副参事

「○」の「改定の要旨」のところでございます。

矢島会長

「中野区駐車場整備計画（改正素案）」と書いてあるところですね。

小幡副参事

はい。

改正の要旨の「・」の3つ目になりますが、計画地区内の駐車場需給についてアンバランスが生じておりまして、各地区の特性を踏まえた附置義務の誘導、既存駐車場の有効利用等、地域ルールによる新たな駐車施策の導入を検討します。

この地域ルールでございますが、東京都駐車場整備条例に基づく地区の特性に応じた駐車施設の附置に関する基準のことでございます。東京都条例では建築の際に一定規模以上のものについて附置義務として駐車施設の確保を定めておりますが、地域ルールを導入することで、地区の特性により知事が認める場合に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集

約設置等が可能となるものでございます。

最後に、公共駐車場整備の目標量としましては、これまでどおり約 70 台としております。

それでは、パワーポイントで計画の概要をご説明させていただきます。

最初に、対象範囲でございますが、図の赤い色のハッチ部分、中野駅周辺駐車場整備地区(原案)を踏まえたエリアとしております。地区内を駅北側地区、駅南側地区、中野四季の都市・囲町地区に区分けし、後ほどご説明する駐車需給バランス等をご説明してまいります。

続きまして、この地区の現状と課題としましては、まず中野五丁目地区でございますが、幅員 4 メートル未満の狭い道路が多く、大部分が歩行者専用の道路となっております。附置義務駐車場の確保につきましては、大部分の敷地が対象外となっております。間口の幅が狭いこともあり、駐車場を確保することにより店舗の設置が困難となり、にぎわいの低下につながるという懸念があります。

続きまして、中野通りでございますが、南北方向の交通軸となっておりますが、路上駐車及び路上荷さばき駐車が多数存在し、バス、自動車、自転車、歩行者等の円滑な交通を妨げている状況となっております。

続きまして、四季の都市・囲町地区の大規模開発地内の附置義務駐車場についてですが、稼働率が低くなっておりまして、駐車供給過多となっている現状がございます。

こうした状況を踏まえまして、将来の駐車需給バランスを推計したものがこの表でございます。

上が平日、下が休日の需給バランスになってございまして、左側の赤の囲みがピーク時の需要台数、ちょっと見えにくいですが緑側の囲みが供給台数で、一番右側が差し引きのバランスの台数となっております。マイナスの数字というのは、供給の台数に対し需要台数が多くなっているということをお知らせしております。

駅北側において、供給に対し需要が過大となっております。平日よりも休日のほうが厳しい数字となっております。休日の数値、下のグレーがかかったところでございますが、こちらの数値を用いて考え方を説明させていただきます。

まず、需要数でございますが、現況の台数につきましては、駐車の実態調査に基づくピーク時の区域内の駐車場の利用台数と、そのピーク時の路上駐車の数でございます。

その右側、将来の減少台数でございますが、区役所及びサンプラザの駐車場につきまして再整備が予定されておりますので、将来の再整備後の需要に転嫁されるということから、

台数を減しております。

その右側、将来の増加台数でございますが、地区内で予定されている区役所・サンプラザ地区の再整備、中野二丁目地区、囲町の再開発、また中野三丁目の区画整理事業の拠点施設等、そういった開発を想定しました需要数と、地区内の将来の建て替え等による需要数の増を加えて台数を増しております。

結果、将来台数の総計としましては、約 1,120 台ということになってございます。

一方、右側の供給数でございますが、まず現況の台数でございますが、現状、地区内にある駐車場の収容台数でございます。

将来減少する台数としまして、区役所・サンプラザ地区の駐車場や、中野体育館南にある中野区駐車場等が、今後の再整備、開発等によりましてなくなるということが想定されますので、この減少分ということで想定をしております。

その右側、将来の増加台数につきましては、区役所・サンプラザ地区の再整備、また中野二丁目、囲町の再開発等、そういった開発を想定して増加台数を入れております。

結果、供給の台数としましては 940 台となりまして、需給バランスとしては約 180 台の不足と推定されております。

これらの各地区の地区別の需給バランスを棒グラフにしたものが、こちらのパワーポイントでございます。赤が需要の台数、青が供給の台数を示してございまして、表の上側が平日、下側が休日のバランスを示しております。

駅北側では需要が供給を上回っておりまして、駅の南側では需要と供給はおおむねバランスをしております。また一方、中野四季の都市、囲町地区では供給が上回っているという状況が推定をされております。

こうした需給バランスの想定を踏まえまして、新たな駐車施策の考え方でございますが、この表が施策を踏まえました需給バランスのイメージとなります。

表の左側の数字、主に駅の北側地区で需要が供給を上回っておりますが、供給の不足分につきましては、まず都市計画駐車場についてこれまでどおり約 70 台での整備の対応を考えてございます。表の右側の合計欄、さらに不足する分につきましては、駐車場の地域ルール適用によりまして、供給に余裕のある地区への誘導、また、今後大規模開発等で設けられる附置義務駐車場の地域ルールによる需給のバランスの適正化により、開発の施設内に設けて確保していく、バランスをとっていくということを考えております。

続きまして、路外駐車場整備の目標量と目標年次でございます。

目標年次としましては、これまでどおり平成43年としておりまして、中野駅周辺まちづくりランドデザインVer.3の目標時期と合わせております。

目標量につきましては、大規模開発等に伴う既存駐車場を有効活用し駐車需要に対応するという観点から台数設定はしてございません。

公共駐車場整備目標の考え方でございますが、これまでどおり目標量を約70台としておりまして、附置義務で確保することが困難な需要数約60台と、移動制約者対応の台数約10台を受け持つこととしております。

主要な駐車施設の整備位置でございますが、都市計画駐車場の整備位置としまして、新北口駅前広場周辺にお示ししております。

最後に、地域ルールによる駐車施設の整備としまして、本整備地区内におきまして、駐車施設の適切な確保と運用が図られるよう地域ルールの導入を検討することとしまして、地域ルール導入に向けた位置づけをしてございます。

今後の地域ルールの具体的な検討の中で、本地区内での駐車施設の台数の軽減による適正化、集約設置等、駐車施策の附置に関する基準の検討を行ってまいります。

3「今後の予定」でございます。表紙にも「今後の予定」ということで記載してございますが、引き続きパワーポイントでご説明させていただきます。

平成29年2月、今月この都市計画審議会でご報告させていただいて以降、都市計画原案等説明会を開催してまいります。

3月には、都市計画案、駐車場整備地区の都市計画案、駐車場整備計画の改定案を作成します。

4月には、都市計画案の公告・縦覧、区民説明会の開催。

6月ごろの都市計画審議会への諮問。

7月ごろの駐車場整備地区の都市計画決定、それを踏まえた駐車場整備計画の改定を予定してございます。

ご報告は以上でございます。

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、ご意見等、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。いかがでしょうか。

奥平委員。

奥平委員

ありがとうございました。

今、パワーポイントでいうと、7枚目の表をちょっと出していただきたいと思いますが、
れども、質問は、地域ルール誘導によって駅北側、駅南側及び3つに分かれていますよ
ね。それぞれが、それぞれの中での需給バランス及び整備の方針ではなくて、その不足し
ている部分を四季の都市及び囲町地区の部分で、多い部分で調整していますよという意図
でよろしいかという質問が1点。

2点目に、それぞれの、これ公共は70台しかつくらないとおっしゃっていますけれども、
となると、その想定されている台数の理由は、例えば民間が開発する大きな開発のときの
附置義務台数というのが普通あると思うのですね。そういうものをベースに想定台数を算
定されているのかどうかという質問をしたいと思います。

どういう意味で、その民間開発の附置義務台数のものをベースにしているのか、そうで
はなく、特別なこの地域ルール誘導ということが、ほかの何か附置義務に対する違っ
た想定を考えているのかどうか、そこを質問したいと思います。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

まず、パワーポイントの7ページの需給バランスと、この各地区、北側、南側、四季の
都市・囲町地区の考え方でございますが、駅北側地区では需要が超過しているというよう
な状況がございます。また、中野四季の都市・囲町地区では供給が多いというような状況
がございます。地域ルールでこの地区全体でバランスをとっていきたいというふうにと
ってございます。また駅北側から中野四季の都市・囲町地区への距離というのもございま
すので、必ずしも不足台数を全て四季の都市や囲町地区で確保するというのではなくて、
今後、区役所・サンプラザ地区ですとか、新たに再整備、再開発が予定されている地区に
ついて地域ルールにより駐車台数の必要数を見定めながら、全体としてバランスをとって
いきたいということでございます。

2つ目のご質問ですが、公共駐車場70台の考え方ということでよろしかったと思いますが、
公共駐車場整備ということで区の側、公共側で整備をしていく目標を70台ということ
にしておりまして、これは附置義務で確保することが困難な60台と、移動制約者対応の台
数10台で70台ということでございます。

この附置義務で確保することが困難な分を公共の側で用意をしていこうということですが、具体的には、駅北側の五丁目地区等は大規模開発等が具体的に予定をされていることということではなく、商店街が広がっているような状況がございまして、なかなか附置義務駐車場の確保が難しいというような現状がございまして、こういったところの台数を五丁目附置義務の駐車場をつくれないうという台数を想定しまして、そのうちの一定数 60 台を公共駐車場整備、都市計画駐車場として設けていこうと、こういった考え方でございます。

矢島会長

奥平委員。

奥平委員

私の質問は、公共駐車場 70 台ということの質問ではなくて、将来増加台数の供給されている根拠、例えば駅北側地区で 820 台と書いてありますよね。この根拠はどういう根拠ですかという質問です。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

供給台数 820 台の根拠でございますが、先ほど少し触れましたとおり、区役所・サンブラザ地区の再整備、それから中野二丁目地区の再開発、また中野三丁目地区の土地区画整理事業で設けられていく拠点施設、また困町の再開発事業、こういった中で、これは施設の規模によって変わるところもございまして、附置義務駐車場として設けられる台数を想定しまして、その想定が 820 台になっているということでございます。

矢島会長

奥平委員。

奥平委員

私の質問はあくまでも想定していくときに、開発されている建物の規模によるとおっしゃっていますが、その規模の想定を一応容積の目いっぱいにつくられた場合に、現状の駐車用整備としての法律でございまして、何平米につき何台というような。それをベースにしていらっしゃるのですかという質問です。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

各施設の台数の想定につきましては、現状の東京都駐車場条例に基づく台数で想定しております。

奥平委員

多分そうだろうなと思いながら質問しているのですけれども、実はこれ全体の駐車場の整備の仕方が、結局はこの最終的な、サンプラザとか大きな開発が終わらない限り、それまでの整備の仕方が伴わないのではないかという心配を私はしているわけです。

つまり、これから、今も供給に対してどうかということも「将来増加台数」という言い方で「ピーク時の需要」という言い方をされて、その最終的な結果だけの需要と供給という言い方で表現されていらっしゃるのですけれども、その開発の進み具合によって、車の混乱が生じないといえるかどうかだけをちょっと、想定されている見解を聞きたいなと思いますけれども、いかがでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

駐車場の整備に関しましては、公共と民間できちんと役割分担をしながら整備をしていくという考え方の原則に立っておりまして、将来の開発に伴う駐車場の台数というところについても、各施設の開発による増加については、その施設の中で対応していくというこの原則に立ってございます。ですので、その地区、その建物の需要については、その建物の供給で賄うという原則で推定をしたものがこの需給バランスの表となっております。

ただ一方で、その整備後ということになりますけれども、どのぐらいその駐車需要、建物ができたときに駐車需要があるのかというようなところも、既に四季の都市で供給が過多となって余っているというような状況もございますので、そういったところは1棟1棟状況を見ながら、適切に台数のバランスを図っていききたいと、こういった考え方でございます。

矢島会長

よろしいですか。

ほかのご意見はいかがでしょう。

齋藤委員。

齋藤委員

今の話にちょっとつながるところがあると思うのですけれども、大原則でちょっと伺い

たいのですけれども、計画というのは確かに、多分現実その駐車場を利用する人がどういふふうに動くかということ想定しないで、数量のバランスとして成り立っていればいいとは言わないですけれども、まずそれが原則かなというふうなところがあると思うのですが、今駅の北側で、四季の都市のほうは供給バランスがどちらかという過多ですよと。どちらかというとその東側のほうは供給不足ですよということで、総量としてバランスがとれているだろうというお話だと思います。

ただ、ご説明の中で、では中野五丁目エリアが四季の都市のほうの駐車場を利用するかというと、やっぱり距離が遠いからというようなニュアンスの話を、さっきご説明の中で言われたかと思うのですけれども、大原則としては中野通りを挟んで東西というのは、恐らく利用状況をもし追っかけていくと分断されているような気がするのですね。

ですから、理想的には本当言えば中野五丁目のエリアの中でもある程度供給バランスがとれるような計画を何か想定しておかなければいけないのかなという気はするわけなのです。

現実には、ブロードウェイの北側の大規模開発、今も立ち上がっている高層の建物なんか多分附置義務、最低限でやっておられるかと思いますが、例えば、ああいうところも含めて、可能性として民間サイドのほうにある程度の駐車場の附置義務のほうを少し背負わせるような、そういったような考え方というのはなかなか計画の中に盛り込むというのは難しいのでしょうかという質問です。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

中野通りの東側につきましては、やはり大規模施設等がなかなかないということもございまして、具体的に駐車場の場所を確保できないような状況がございまして。

先ほど四季の都市や囲町地区では遠くて使えないのではというようなお話もありましたけれども、区役所・サンプラザ地区の再整備というのもございまして、中野通りを挟んでございまして、こういった中でできるだけ東側の需要に対して供給量をきちんと確保していきたいというようなことはございまして。

ただ一方で、五丁目の地区で駐車場がなくてもいいということではなくて、なかなか附置義務駐車場として確保できるような敷地がないというところはございまして、原則としまして、この民間施設で駐車が必要があるといった場合には民間施設で用意をする

というようなどころもございますので、中野通り沿道で共同化ですとか、何か動きがあればそういったところで確保していただくというのもございます。また、駐車施設だけというのではなくて、さらには中野五丁目地区の方々とこれから地域ルールをつくるに当たって地元の方、東京都、警視庁も含めて協議会をつくっていくことになりますので、地元の方々と話し合いながら、例えばコインパーキング等を活用できないかとか、きちんとコミュニケーションをとりながら考えていきたいと考えております。

矢島会長

よろしいですか。

ほかにご質問、ご意見いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

ほかにご質問、ご意見がないようでしたら、本件の報告事項は終わりとさせていただきます。本報告内容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

特にご異論がないようでございますので、続きまして、報告事項2「中野四季の森公園における自転車駐車場整備等について」、江頭幹事から説明をお願いします。

江頭幹事。

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等について」中野四季の森公園地下自転車駐車場に係る都市計画原案説明会を開催しましたので、ご報告いたします。

またあわせて、中野四季の森公園地下自転車駐車場の都市計画手続に関連いたしまして、区の任意の行政計画である「中野駅周辺自転車駐車場整備計画」を平成29年1月に作成いたしましたので、こちらをあわせてご報告いたします。

まず1番「都市計画原案説明会の開催結果について」です。

日時が平成29年1月16日月曜日、19時から20時30分の間、開催いたしました。

会場は中野区役所7階会議室。参加者は8名。

説明会では、都市計画原案の内容に係る主な意見はございませんでしたが、自転車駐車場の仮移転時における収容台数の維持や、整備後における自転車利用ルールの指導及び安全対策などについて要望がございました。

また、参考に説明会当日にお示しいたしました中野四季の森公園地下自転車駐車場の平

面図と外観図のパスをご案内いたします。前方のスクリーンをご覧ください。

こちらの地下自転車駐車場は、公園拡張部の東側に位置しまして、図中の赤線で囲まれた範囲になります。出入り口は南側と北側に1カ所ずつ設ける計画となっております。

南側の自転車走行空間が整備された側に自転車の出入り口を設けまして、公園利用者との交錯を避けるため車道に近い部分に設ける計画でございます。この出入り口については斜路つき階段となっております。自転車の地下から地上への出庫の際にはアシストコンベアを使っていただく計画でございます。なお、北側の出入り口は人だけの出入り口を設ける計画となっております。

続きまして、地下駐輪場の断面や深さについてですが、図にお示ししましたとおり、約5.6メートル程度となっております。法令に定められた範囲内で極力深くならないよう計画しております。

続きまして、こちらが地下の内観イメージ図です。配置についてはあくまで想定となっております。

右側の手前の斜路つき階段をおりると、自転車駐車場に出入りするためのゲートがございます。そちらを通り抜けた後に、ご自身で平場の駐車場枠もしくは自転車ラックにとめていただく自走式の自転車駐車場となっております。

また、現時点の想定でございますが、青いドットの点線で囲まれている部分、こちらがスライド式の1段ラックを設置いたしまして、手前の赤の点線で囲った箇所には、平置きでとめるためのスペース枠を設置する計画を想定しております。

駐車台数は、全体で約1,500台の計画です。

整備イメージの説明は以上になります。

続きまして、2番「中野駅周辺自転車駐車場整備計画の要旨」についてご説明いたします。

平成26年7月に策定しました中野区自転車利用総合計画（改正版）においては、中野駅周辺の自転車駐車場は、既に収容台数が確保されているため、乗り入れの増加に伴う新設あるいは増設を行うのではなく、今後は近距離利用の抑制などの適正利用と効果的な放置対策を検討することとしています。

この方針を踏まえまして、中野駅周辺における自転車の放置防止や自転車交通に係る課題解決を目的とした自転車駐車場整備を進めるため、中野駅周辺自転車駐車場整備計画を策定いたしました。

中野駅周辺の自転車駐車場需要について、現況の利用者の利用圏域及び利用状況のまま将来推計いたしますと、将来的にも現況と同様の駐車需要：約7,500台が見込まれます。

しかし、今後の中野駅周辺のまちづくりに伴い、駅直近において歩行者交通量が増加することが想定されるため、自転車と歩行者の交錯等が生じないように、自転車駐車場を駅から離れた位置に適正な規模で分散配置するとともに、自転車駐車場需要をコントロールしまして、歩行者と自転車の安全性や快適性を確保していく必要がございます。

このことから、将来の自転車駐車需要のうち定期利用に係る需要を適正に誘導することといたしまして、中野駅周辺全体の自転車駐車場における整備台数を約6,000台という目標値を定めまして、中野駅周辺の適切な位置に分散して配置いたします。

引き続きまして、計画の具体的内容についてご説明いたします。お手元の別紙、こちらの計画の抄録をご覧ください。

まず、見開きの1ページのほうをご覧ください。

こちらの頭の部分の3番「放置自転車の状況及び自転車駐車場整備の対象区域」についてです。

中野駅周辺の自転車等放置規制区域については、自転車駐車場整備の対象区域として設定しており、区域は図-2の黒線の囲まれたとおりとなっております。

放置自転車台数の推移は、過去5年間で200から300台程度で推移しており、そちらの数値は下の表-1のとおりとなっております。

続きまして、2ページをご覧ください。

4番「過年度の自転車駐車場にかかる整備及び利用の傾向」でございます。

1)「配置及び収容台数」ですが、平成23年から平成27年度までの自転車駐車場の配置及び収容台数は、図-3、それと表-2のとおりとなっております。

続きまして、3ページをご覧ください。

2)「利用の傾向」ですが、平成23年度に実施いたしました「中野駅周辺駐輪場利用実態調査」の調査結果より、利用者の利用頻度は図-4のとおりとなっております。

平日利用の割合は94.4%、休日利用の割合は70.1%となっております。自転車駐車場需要は平日のほうが高くなっている状況でございました。

続いて、4ページをご覧ください。

5番「自転車駐車場需要の推計と整備すべき台数」です。

1)「自転車駐車需要の推計方法」は、平成20年度に公表されているパーソントリップ調

査のデータをもとに集計いたしました。

2)平成20年度公表のパーソントリップ調査における自転車利用者の方面別割合ですが、図-5のとおりとなっております。

中野駅を利用する自転車利用者の約7割が中野駅を中心として北西側から発生しておりまして、自転車利用者が非常に広域にわたっていることが確認できました。また、方面別利用割合は下の表-4のとおりです。

続きまして、1ページ飛ばしまして右側の6ページをご覧ください。

4)「自転車駐車需要の推計」です。

自転車利用率と将来推計人口から、自転車利用需要の推計を行いました。利用頻度を考慮した場合、数値は表-6のとおりとなっております。20年後までは、おおむね現況の需要台数で推移していくものと考えられます。

続きまして、7ページをご覧ください。

5)「自転車駐車場の考え方及び整備台数」についてです。

現況の利用者の利用圏域及び利用状況のまま自転車駐車場を推計いたしますと、将来的にも現況と同様の需要が見込まれます。しかし、区の内外の広範囲から自転車が中野駅に集中しているため、駅周辺の歩道部においては歩行者と自転車の交錯などが生じており、今後の整備台数については中野駅周辺のまちづくりの方針と整合した適切な台数を設定する必要があります。

中野駅周辺は駅周辺中心部を歩行者優先とした公共交通指向のまちとなるよう、自転車駐車場の分散配置、駅前広場の整備を進め、歩行者空間の安全性・快適性及びバスなどの公共交通の利便性を向上させていくことがまちづくりの指針となっております。

この考え方に基づきまして、将来の自転車の駐車場整備とあわせ、中野駅周辺の自転車駐車場の定期利用については下記の取り組みにより、適正利用を誘導してまいります。

また、これらの取り組みによる自転車駐車需要を想定いたしまして、本整備計画では将来の中野駅周辺全体の整備台数を約6,000台という目標設定で設定いたします。

続きまして、「中野駅周辺の自転車駐車場の定期利用に係る取り組み」でございます。

中野駅周辺の自転車駐車場については、駅から200メートルから300メートル程度の位置に分散配置するとともに、今後整備してまいります。これに伴い、自転車駐車場の定期利用要件である「最寄りの駅から職場や学校、居住地が直線距離でおおむね500メートル以上離れていること」の距離を見直し、おおむね700メートル程度に拡大いたします。

上記の取り組みについては、中野駅周辺の自転車駐車場の利用実態を適宜確認いたしまして、運用を図ってまいりたいと考えてございます。

続きまして、8ページをご覧ください。

6)「将来における自転車駐車場の方面別の整備台数」ですが、先ほどご説明いたしました表-4の方面別の利用割合から、各方面別の整備台数は、表-7のとおり設定いたします。

なお、北東方面については、商店街が広がり、細街路が多く、歩行者が多いこと、また自転車が安全に通行できる環境ではないことから、現状として配置はしないこととし、自転車利用者をアクセス性のよい北西方面の自転車駐車場に誘導いたします。

最後に、9ページをご覧ください。

将来の自転車駐車場の配置は、自転車走行環境の整備状況、自転車駐車場出入口の位置、歩行者と自転車の交錯の防止などに配慮するとともに、中野駅周辺の都市開発事業及び公園などの公共用地の状況を鑑みまして、下記のとおり分散して配置いたします。

図-7及び表-8が、将来の自転車駐車場の位置及び収容台数になります。

ご報告は以上になります。

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、どなたからでもご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

高橋委員、どうぞ。

高橋（か）委員

ご報告ありがとうございました。

私自身が読み込めていないのかもしれないので違っていたら申し訳ないのですが、今の将来の需要予測とか、あるいは利用者の実態調査というところで、毎日利用だとかその辺のパーセンテージも出ているのですけれども、これは日ごろ駐車場を利用している方々とか、あるいはその現状でアンケートをとれる方にアンケートをとって、現状把握と将来推計をしているということによろしいのでしょうか。

矢島会長

江頭幹事。

江頭副参事

委員ご指摘のとおり、アンケート調査につきましてはそれぞれ各駐輪場に訪れる利用者の方々に対してアンケートを行っております。また、実際の需要台数につきましても、おのおのの駐輪場の利用状況を調査した上の数字となっております。

矢島会長

高橋委員。

高橋（か）委員

そうすると、現況で聞ける方に聞いて、そういう駐車場の張りついている部分を将来のまちづくりの中に盛り込み、さらに歩行者と交錯しないようにとか、利便性であったり、あるいは安全性を考えて再配置をしていくということによろしいかと思うのです。しかし、1つ気になっているのが、中野駅に来街者を呼び込むことや、これからどんどん活性化策の一環としてにぎわいをつくっていかうということ考えたときに、今までの利用者の指標や安全性を考えた再配置ということでない、新たな来街者として、例えばメディアや広報に取り込まれて、イベントのもとに健康志向の自転車を利用する方が、ここへどんどん多く集まってくるようになると思います。そういう来街者であったりスポットへの対応というのは基本的にこの計画とは切り離れた考え方でよろしいのですか。それともその辺も見越して多少幅を持った推計予測になっているのでしょうか。

矢島会長

江頭幹事。

江頭副参事

こちらの推計の予測につきましては、こちらの調査の利用状況の実態を踏まえまして、数字を推計をしているところでございますが、将来的なそういった増加の見込み等に関しましては、現在駅前のほうには仮設の駐輪場が何カ所かございます。そちらの利用状況も踏まえながら、こちらの計画の数値についても検証していきたいと考えております。

また、今回制限にかけるのは定期利用ということで、一時利用については距離に関係なく駐輪場が利用できるという形で考えていきたいと思っております。

矢島会長

高橋委員。

高橋（か）委員

今のお話わかりましたけれども、とにかく来街者であったり、一時利用であったり、今後のまちの活性化だったりにぎわいの中で、それをしようとしているわけですから、そう

いうのも見込んだ、そういう今までの定期利用であったり、駅利用者であったり、ここのゾーンを利用する方への駐車場配置計画ということとはまた別次元で人を呼び込むための新しい駐車場の施策というものを今から事前に予測して盛り込んでいただきたいと思いますと思うのですけれども、その辺はどうでしょうか。

矢島会長

江頭幹事。

江頭副参事

こちらの将来に対しての数値というのは、あくまで、先ほども申し上げたとおり、将来推計に基づいて、かつ、こういった分散配置をした上での目標設定ではございます。

また、実際それぞれの開発事業に合わせまして、この計画はあくまで公共自転車の駐車場の計画ではございますが、それ以外の民間の開発に関しましては駐輪場の附置義務、そちらの整備ということも鑑みまして、こちらの計画については、公共自転車駐車場ということについて目標設定ということで進めていきたいと思いますが、将来のそういった需要についても考えていきたいというふうに考えております。

矢島会長

よろしいですか。

ほかの点について、いかがでしょうか。

松本先生、いかがですか。

松本委員

多分今のお答えの中にあっただのかなと思いますが、これで需要というので7,500台というふうに見込まれていると書いてあって、整備は6,000台ということは、単純に考えてその1,500台はどうするのかというのはちょっと、多分、民間の附置でついてくるものとか、その他あるだろうというのと、あと、将来の需要でいくと、高齢化していく中で自転車のニーズが今のトレンドではいかないだろうとかいろいろあるのですが、ちょっとこの6,000台の数字の根拠というのを教えてください。

矢島会長

江頭幹事。

江頭副参事

こちらの6,000台の根拠ですけれども、先ほど申し上げました7ページのこちらの真ん中の部分「中野駅周辺の自転車駐車場の定期利用にかかる取り組み」こういった200から

300 分散配置をして、かつ、先ほど申しましたとおり定期利用の距離を見直す。

あと、その下の部分なのですが、中野駅以外の鉄道の利用促進に関する取り組みといたしまして、こちらは逆に、中野駅以外の駅周辺の居住者は最寄り駅を利用しやすいよう、中野駅以外は駅直近に自転車駐車を配置・整備すると。

あわせて、先ほど申しあげました定期利用要件については、こちらは逆に最寄りの駅、職場や学校、居住地が直線距離がおおむね 500 メートル離れているところの距離を見直して、逆に 300 メートル程度に縮小すると、そういった条件でシミュレーションした数値と なってございます。

松本委員

ありがとうございます。シミュレーションで出ているということですが、今後多分こういう形でいくだけではなくて、自転車利用が増えていく、あるいは増やしていくようなことも先ほど高橋委員からもご指摘がありましたけれども、それも含めて、ややコントロールしていくのだと書いてあったことを考えると、どうやって自転車の利用者を誘導していくかというあたりで、もう少し丁寧に今後把握しつつ誘導していただければいいかなというふうに思います。

矢島会長

ありがとうございます。

ほかのポイントはいかがでしょうか。

奥平委員。

奥平委員

先ほど齋藤委員が、駐車場整備についてご意見を一部述べられたと思います。やはり私は駐輪場も含めて、駐車場と駐輪場は、前回で多分この 7 ページの今お答えになったとおりのことを想定して私質問したつもりなのですが、結局は定期利用に関しては 500 メートルを 700 メートルに広げたと、逆に少なく需要を見込むためのそうしているだけなのですよね。結果的にいいますと。

それから、要するに周辺の駅にもっと多くとめて、そちらから来てほしいという、そういう理由で 6,000 台と想定しているにすぎないのだと私は思います。

さて、そういうときに重要なのは、やはりこの駐車場と駐輪場は、新しい中野のこれだけの大きな開発を考えておられるわけですから、例えばですけれども、北と南の自転車の相互乗り入れのような考え方とか、それから、現在中野通りにほとんど車が集中してしま

っていると思いますが、それを周辺の、もう少し道路整備も考えて、車の迂回ルートを考えてとか、あるいは駐輪というただ単に自転車をとめるという意味での本整備だけを考えるのではなくて、一体何で自転車で来たがるのかという、その辺の住民のニーズをもう少しほかの代替えの措置、例えばこの地域の中で、公共になるかどうかわかりません。それは民間の新しいマーケットに委ねてもいいと思うのですが、例えば、域内の移動を可能にするようなミニミニマイクロタクシーとか、手段を考えるとかなんなことでも500メートルを700メートルに広げて、その間にそういうものがめぐるので、7,500台が6,000台にしても十分将来の中野への集客を可能にするぞというぐらいのアイデアというものは出てこないかなというのが、私の感想でございます。

矢島会長

ただいまのは感想とおっしゃられたので、特に答弁は要りませんか。

奥平委員

結構です。

矢島会長

ありがとうございました。

奥平委員

もしよろしければ、そんな考え方が区として何かディスカッションで出たのかだけでも伺いできればと思います。

矢島会長

これについては、どなたがお答えになりますか。自動車駐車場と自転車駐車場をまたがった全体交通施策みたいな話だから。担当の2人でいいのですか。

では、小幡幹事。

小幡副参事

貴重なご意見ありがとうございます。

中野駅周辺のまちづくりについて、グランドデザインVer. 3や、中野駅地区整備基本計画では、駅周辺の回遊性の向上というところで、駅の直近部分は歩行者の優先エリアとして考えていきたいとして思っております。

ですので、歩行者デッキも整備をしていきたいと思っておりますし、そういった中で駐輪場もフリンジ部、駅から少し離れたところに整備をして、駅近辺は歩いていただきたいと考えております。

駐車場についても、できるだけ同様な考え方ということで、再開発等で整備した地区の駐車場をうまく活用して、そこにとめていただいて中心エリアは歩いていただきたい。そういったところで、中心エリアの交通負荷といいますか、自転車ですとか自動車の利用とこのをできるだけ抑えていきたいと考えております。

こうした考え方に沿って、自動車についても、自転車についても施策を展開してまいりたいと考えてございます。

矢島会長

よろしいですか。

ほかの質問、ご意見をお受けしたいと思えます。

浦野委員、どうぞ。

浦野委員

今、話に出ている、この7ページのところの駐車整備の考え方と台数のところで、ちょっと1点だけお聞きしたいのですけれども、先ほど来あるように、中野駅以外の鉄道駅の利用促進ということで、ここに書かれているように、他の鉄道駅も利用可能であるため、2キロ以上離れている方は最寄りの駅をとというふうにあるのですけれども、例えば、今のJRの中野駅を使っている方が、例えば西武新宿線の新井薬師とか沼袋駅のほうが近いけれども、事情があつて通勤先との関係とかで中野駅を使っているという場合があると思うのですよね。そういったときに、そういう距離の問題で見直して誘導していくとあつても、やっぱりその方の仕事であつたりとか、生活、学校であつたりとか、そういうこととは切り離せないと思うので、それをこちらがこういうふうには誘導したいと思つても、なかなか個々の事情というのはそれぞれ異なつて、今この駅を利用している理由がそれぞれあると思うのですけれども、そのあたりの考え方というのは、どういうふうには考えていらっしゃるのでしょうか。

矢島会長

江頭幹事。

江頭副参事

今委員ご指摘のとおり、個々によつてそれぞれ目的、利用したい駅等ございますので、そういうことに関してのコントロールというか、制約をかけるという意図は全くございませんが、ただ現状におきまして、例えば西武新宿線沿線なのですけれども、こちらは駅と駅の距離が短いがために、今駅からそれぞれ500メートルというふうには設定する状態です

と、駅の最寄りに住んでいる方が、両方の西武線の駅の駐輪場を全く利用できないというような条件になっておりますので、まずはそういうところから逆に利用しやすいようにという1つの糸口としてこちらの整備についても取り組みを進めていきたいというふうに考えているところでございます。

矢島会長

浦野委員、どうぞ。

浦野委員

今、仮にちょうど中野駅と西武線の新井薬師と沼袋を私、例に出したので、それでいくと今の要件を緩和することで、逆に沼袋駅、新井薬師駅を使いたくても使えていない方が使えるようにするということがいいことだと思うのですけれども、ただ、そもそも路線が通勤先や学校との関係で違うという場合に、制約するものではないとおっしゃっていたのですけれども、なかなか単純にいかないのかなと思うのですけれども、そういう意味ではやはり使う方が何らかの事情で使っているというところは、やはり今後のところで考慮をきちんとすべきではないかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

矢島会長

江頭幹事。

江頭副参事

それにつきましては、今後のそういったそれぞれの自転車利用の実態調査等も適宜把握しながら、その辺を進めていきたいと考えてございます。

矢島会長

今のお答えだと、ちょっと先の話になり過ぎてしまうような感じなのだけれども、ここで話しているのは定期利用の話なのでしょう。一時利用の場合は、例えば新井薬師とか沼袋に割に近い人であっても、どうしても勤務先の関係で中野駅前に行きたいと、一時利用は拒めないのでしょうか。そこはどうなのですか。

江頭副参事

一時利用については、こういった距離の制約は行っておりません。

矢島会長

だから、本当は定期利用のほうが安かったり、便利だったりするだろうけれども、その人はちょっと一時利用を使ってくださいというのがお答えになるのですかね。あまりすっきりしない感じもするけれども。

ほかはいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

ほかのご意見、ご質問はいかがでしょうか。

奥平委員。

奥平委員

最後にご指摘申し上げておきたいのは、この自転車駐車場の将来の配置を、最後の9ページを見ますと、さっき私ちょっと意見を申し上げたのに、危惧するのは、まさにこの五丁目のところは1台も収容する施設がないのですね。つまりどうしても自転車の人たちは五丁目に来る可能性が多いと僕は思うのですね。

ですから、確保できるところだけにとにかく「自転車駐車場というものを置きました。6,000台です」と言われても、なかなか先ほどの浦野委員のご指摘のように、一時に利用する人たちは、やはり「ここにあるからいいでしょう」ではなくて、もう少し新しいアイデアの移動手段というものをぜひ、せっかく新しい中野が、東京の中でも立派な駅前になるわけですので、それをぜひお考えいただきたいなと思います。よろしく願いいたします。

矢島会長

ご指摘ありがとうございました。

ほかに、いかがでしょうか。

ほかにご質問、ご意見ないようでしたら、本件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

ありがとうございました。

それでは、続きまして、報告事項3「中野駅西口地区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

都市計画推進室中野駅周辺地区整備担当の吉田でございます。本日はよろしく願いいたします。

初めに、配付資料のご確認をさせていただきます。

まず、本審議会の資料でございますが、A4判の次第「中野駅西口地区まちづくり」と書かれているもの。そのほかに「別紙1-1」と書いてございますA3判でホチキスどめをし

てあります資料。それから「別紙 1-2」と書いてございますA4判で、同じくホチキスどめした資料の2部がございます。また補足資料としまして、本日お配りしましたA4判のカラー版で「前回からの訂正箇所」と書いてございます資料があります。

配付資料のほうはよろしいでしょうか。

それでは、中野駅西口地区まちづくりについてご報告させていただきます。

本日は、前にございますスライドにお示ししながらご説明させていただきます。

前のスライドに書いてございますように「中野駅西口地区地区計画の変更（案）」。それと「関連都市計画 変更（案）について」と2つございます。

前回、原案でご説明しましたが、今回は都市計画案とすべき内容へ取りまとめましたので、ご報告いたします。

変更案の内容に入ります前に、前回原案でご説明しましたが、改めて本計画の変更概要について、ちょっとしつこいようなのですが、改めて説明させていただきます。

前回の資料について、お手元のつづり紐でとめてある資料の中に、ピンク色の附箋をつけてありますが、A3判で両面がカラーとなっております。よろしいでしょうか。

「中野駅西口地区の都市計画変更原案の概要」と書かれている資料から抜粋して、スライドのほうでご説明させていただきます。

当地区では現在土地区画整理事業を進めておりますが、今回ご報告する都市計画変更の内容はこの土地区画整理事業の事業進捗に伴って、街区の再編、それから道路等の基盤整備とあわせて行ってまいります地区計画や関連都市計画の内容になります。

まず初めに、今回の地区計画の変更内容についてですが、昨年1月に都市計画決定しました中野駅西口地区地区計画の範囲は左側の図の青枠の線の範囲になります。その中で地区整備計画として具体的に定めている範囲は青いハッチの部分になります。

それに対しまして、今回新たに地区整備計画を定めていく範囲は右側の図の赤いハッチの部分になります。今回の変更は主にこの新たに追加して定める赤いハッチの部分の内容が中心となってきます。

続きまして、地区計画の土地利用方針の区域になりますが、地区の立地特性を踏まえて、A地区、B地区、C地区の3つの地区に区分しております。この中で、B地区とC地区について、今回新たに地区整備計画を定めていきます。

次に、地区整備計画の区域についてですが、今回B地区とC地区が新たに追加されますが、B地区については、この後にご説明します街並み誘導型地区計画や誘導容積型地区計

画、また用途地域の変更に伴いまして、B-1、B-2、B-3、B-4 地区と区分しております。また、A地区は、現在左側の図のとおり、A-2 地区と A-3 地区に区分されておりますが、今回の用途地域の変更に伴い、現在定めている A-2 地区と、A-3 地区の用途地域が同じ内容となりますので、それを合わせて右の図にお示ししているとおりの A-2 地区としております。

続きまして、街並み誘導型地区計画についてご説明いたします。

街並み誘導型地区計画は、都市計画法に基づく地区計画制度の 1 つになります。

矢島会長

今、パワーポイントに出ているものは、お手元の資料の何ページを見ればいいのか。

吉田副参事

お手元のカラーの概要の裏側のところに、4「街並み誘導型地区計画」と書いてございますが、その 4 のところの下のほうにある図が、スクリーンに映っております。よろしいでしょうか。

矢島会長

よろしいですか。

吉田副参事

よろしいでしょうか。

街並み誘導型地区計画でございますが、街並み誘導型地区計画について、スクリーンの左側の図にありますように、一般的に建物を建てる時は、建築基準法による道路斜線、それから、前面道路の幅員による容積率の制限を受けますが、街並み誘導型地区計画を活用することで、図の下の方に列挙しておりますが、建築物等に関する事項としまして、①から⑤に記載されております容積率の最高限度、敷地面積の最低限度、高さの最高限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限を一体的に定め、さらにこの計画に基づく区の条例を定めることで、道路斜線制限や前面道路の幅員による容積率の制限を緩和することができる制度です。

この街並み誘導型地区計画を定めることにより、右側の図のとおり、上のほうまでの階までフロアが有効に使える、真っすぐとした建物を建てることのできるわけでございます。

街並み誘導型計画を定める区域は、B地区の一部と、C地区について定めます。B地区の一部については、中野駅西口広場にかかわる B-4 地区を除いて、B-1 から B-3 までの地区でございます。

続きまして、誘導容積型地区計画についてですが、こちらと同じく都市計画法に基づく地区計画制度の1つになります。

スライドの図にもお示ししているとおり、誘導容積型地区計画では道路の整備状況に応じて使用できる容積率を定めるものでございます。

今回この地区計画の変更とあわせて用途地域の変更を予定しており、現在指定されている容積率を200%から400%に変更します。

当地区における道路の整備状況としましては、これから土地区画整理事業等により道路を整備していくため、現時点では公共施設の整備としては不十分な段階にあることから、この誘導容積型地区計画を定めることにより容積率を上げた場合であっても、基本的には道路が整備されるまでの間は、左の図のとおり、現在指定されている容積率200%が適用されることとなり、道路が整備されれば右の図のとおり容積率400%が適用されるという地区計画制度になります。

誘導容積型地区計画で定める建築物に関する事項としましては、道路が未整備の段階での容積率を暫定容積率として200%とし、地区の市街地像を実現する上で、目標となる容積率を目標容積率として400%に定めるものでございます。

誘導容積型地区計画を定める区域は、今回用途地域の変更を予定しているB-1地区、それからB-2地区について定めていきます。

次に関連都市計画の変更についてですが、今回の地区計画の変更に伴い、行うものでございます。

1つ目に用途地域の変更がございまして、これは、東京都の都市計画決定事項となります。

変更としましては、スライドの図にもお示ししておりますが、左の図で現在緑色になっております第一種中高層住居専用地域の部分を右の図のとおり商業地域、右で赤になっていきますけれども、これに伴い容積率を現在の200%から400%、建ぺい率を60%から80%へそれぞれ変更いたします。

2つ目の、高度地区になりますが、商業地域については指定なしへ変更いたします。また、街並み誘導型地区計画の区域内においては適用除外といたします。

また、3つ目の防火地域及び準防火地域については、準防火地域から防火地域へ変更いたします。

以上が、本計画の変更の概要になります。

それでは、改めて本日の次第の1番を見ていただきたいのですが「中野駅西口地区の都

市計画変更（案）について」ご説明させていただきます。

矢島会長

資料はA4判の白いもの。

吉田副参事

お手元の資料では別紙 1-1 になります。内容としては 1-1 です。それから A4 判の別紙 1-2 には、地区計画の変更箇所をまとめてございます。

それではまず、別紙 1-1 のほうをお手元に広げていただきたいのですが、本日ご説明する変更案は、前回原案をご説明させていただきましたが、前回の原案と内容的には変わってございません。

今回、別紙 1-1 の変更案をまとめるに当たって、表記とか数値等、前回の原案から一部訂正してございます。その点について、お手元の資料で、今日お配りした A4 判の色がついたもの、おわかりになりますでしょうか。

矢島会長

1 枚。

吉田副参事

はい、1 枚の。

矢島会長

1 枚ペラがありますか。

吉田副参事

おわかりになりますか。

矢島会長

「中野駅西口地区まちづくりについて」と書いた、パワーポイントの写しみたいなもの。

吉田副参事

同じものをパワーポイントでスクリーンにも映し出しますが、お手元でもご覧になっていただきたいと。

矢島会長

続けてください。

吉田副参事

まず、計画図 1 と計画図 2-1 の一部に、表記の訂正箇所がございます。

地区計画の区域の境界の名称についてなのですが、前回の原案では、スクリーンの左側にありますように「隣地境界」と「見通し線」というふうに記載していた分、これが右側の図のとおり「特別区道境界」という表現に訂正しております。これは将来区道が整備された際は地区計画区域と特別区道境界が一致することになるため「特別区道境界」へ表記を訂正してございます。境界線の位置自体は、前回の原案のときから変わったものではないです。よろしいでしょうか。

次に2ページ目、お手元では裏側を見ていただいて、5-3「建築物等の整備の方針」の6項目目になりますが、赤字で記載してございますが、左側が原案のとき、それに対して「壁面後退区域における」という表記を加えております。これによって工作物の設置の制限の区域をより明示したということでございます。

次に地区の区分についてなのですが、お手元の資料ですと下側に行くのですが、各地区の名称を面積の表記を追加してございます。スクリーンにございますように、A-1、A-2、それから、B-1、B-2、それぞれの細かい地区について面積の表記を追加してございます。

それから、次に関連都市計画の高度地区に関する事項ですが、表の赤枠で囲ってございますが、表の2番目の面積について、原案では約0.1ヘクタールとなっていたのですが、正しくは約0.2ヘクタールということでございます。これは細かくいうと、1,760何平米という面積で、四捨五入して0.2ヘクタールという形で表記したというものでございます。

以上、ご説明した内容が前回の原案から今回表記等の訂正があったというものでございます。

繰り返しになるのですけれども、前回の原案と計画内容として変わったということではございません。

次に、地区計画の変更箇所についてご説明します。ちょっと紛らわしいのですけれども、これは、昨年1月に定めた現在の地区計画から今度、新しく変更する地区計画への変更箇所でございます。これについては、別紙1-2、A4の横向き、こういった資料でございます。よろしいでしょうか。

これも、お手元の資料と同じものを……。

矢島会長

ちょっと待ってください。「新旧対照表」と書いてあるものね。

吉田副参事

「中野駅西口地区地区計画変更（案）変更箇所について」、下に括弧で「《新旧対照表》」とございます。で、右肩に「別紙1-2」と書いてございます。こういった資料でございます。

矢島会長

続けてください。

吉田副参事

変更前の地区計画の内容は右側に記載して、表形式になっていますが、右側に変更前、左側に変更後の内容を記載しております。

変更箇所または追加箇所については赤で書いて下線も入れて、目立つようにしてあるのですが、お示してしてございます。

地区計画は、目標、方針、地区整備計画で構成されておりますが、目標については変更してございませんので、方針、それから地区整備計画にかかわる内容について、変更箇所等の説明をいたします。

それでは方針に関する変更箇所からご説明いたします。

まず1 ページ目、位置の表記になりますが、変更前は「中野三丁目」と「中野四丁目」の間が「、」になっておりましたが、変更後「及び」という表記に変更してございます。

それから、土地利用の方針についてですが、「1. A地区」の1つ目の項目から、上から3行目になりますが、こちらも同様に「、」から「及び」へ表記を変更しております。

次にその下の「2. B地区」の3項目目になりますが、下線部のとおり拠点施設へ整備する自転車駐車場に関する内容を追加してございます。

続きまして、「建築物等の整備の方針」についてですが、第1項と第3項になりますが、こちらも下線部分のとおりに「、」から「及び」へ表記を変更してございます。

続きまして、今の2 ページのところ、第4項になりますが、C地区に関連する内容としまして、「及び良好な相隣関係」という文言を追加した点と、「及び」へ表記を変更してございます。

それから、第5項の2行目になりますが、これも「及び」へ変更してございます。

第6項になりますが、B地区、それからC地区における街並み誘導型地区計画に関する内容としまして、区画道路で壁面の位置の制限が定められた敷地については、先ほど冒頭でもご説明しましたが、こちらの①から⑤の事項を一体的に定め、道路斜線制限や前面道路幅員による容積率の制限を緩和するという内容を下線部分のとおりに追加してございます。

次に第7項になりますが、誘導容積型地区計画に関する内容として、区域の特性や公共施設の整備状況に応じた容積率の最高限度を定めるという内容を下線部のとおり追加してございます。

ここまでが、方針に関する変更点でございます。

続きまして、地区整備計画の変更点でございますが、まず位置と面積について、追加や変更箇所がございます。

今回新たにB地区、C地区が追加されたことで、位置については「中野区中野三丁目及び中野四丁目各地内」とし、面積については約0.9ヘクタールから約2.0ヘクタールへ変更してございます。

続きまして、地区施設の配置及び規模についてですが、区画道路の内容になります。今回の地区計画の変更で新たに追加する事項となります。

区画道路は区画道路1号から8号の8路線をご覧のとおり、スクリーンにありますとおり、今回定めます。それから各区画道路の配置については後ほど計画図でご説明いたします。

次にお手元の資料で行きますと、ページをめくって3ページになりますが、建築物等に関する事項ですが、A地区関連の変更点からご説明します。

まず地区の区分についてですが、前回の審議会でもご説明したとおり、この地区計画の変更とあわせて用途地域の変更を行いますが、A-2地区とA-3地区の用途地域が同じ内容になることから、A-3地区をA-2地区へ統合してございます。これによりA-2地区の面積が約0.1ヘクタールとなっております。

続きまして、その下の建築物等の用途の制限についてですが、こちらも下線部のとおり、「及び」へ表記を変更してございます。

続きまして、建築物の容積率の最高限度についてですが、A-3地区をA-2地区へ統合しましたので、A-2地区として容積率の最高限度を10分の40としております。

続きまして、建築物の建ぺい率の最高限度についてですが、右側の変更前の第1項から第3項の内容については建ぺい率に関する緩和等の規定になりますが、今回A-3地区の用途地域の変更に伴う建ぺい率や防火地域の変更により、適用条件を整理しまして、左側の下線部のとおり、変更や削除をしてございます。

次に壁面の位置の制限についてですが、A地区以外に今回B地区、C地区が加わっておりますので、壁面の位置の制限にかかわる計画図が加わることから、下線部のとおりA地

区にかかわる「計画図 3-1」という表記を追加している点と、「越えて」の「越」を「超」という字に変更してございます。また、5 行目に「のいずれか」という表記を追加してございます。

続きまして、建築物の形態または色彩その他の意匠の制限についてですが、第 1 項及び第 2 項については、下線部のとおり「及び」へ表記を変更しております。

次に、項目の順番の入れかえがございまして、右側の変更前の第 1 項、2 項、4 項の内容は、この後にご説明する B 地区、C 地区においても同様の内容を定めるため、ご覧のとおり、変更前の 4 番の番号を 3 番へ変更してございます。また、下線部のとおり「、」へ変更してございます。

あわせて、右側の変更前の第 3 項については、下線部のとおり、A 地区のみに関連する内容となることから、下線部のとおり番号を削除して表記してございます。

続きまして、B 地区関連の内容をご説明します。

矢島会長

ページは何ページですか。

吉田副参事

お手元では、4 ページになります。

まず、建築物等に関する事項としまして、B 地区については街並み誘導型地区計画や誘導容積型地区計画、また、用途地域の変更に伴いまして、B-1 地区、B-2 地区、B-3 地区、B-4 地区に区分しております。各地区の面積は記載のとおりでございます。

続きまして、建築物等の用途の制限についてですが、B-1 地区、B-2 地区、B-3 地区にかかわる内容になります。

第 1 項では、にぎわいの形成を図るため、1 階部分を住宅等の用に供する建築物は建築してはならないという用途の制限を定めます。また、この事項のただし書きとしまして、1 階部分の住宅等の用に供する玄関、階段、昇降機、管理室、ごみ置き場、機械室、倉庫、駐車場、自転車駐車場、その他区長が認めるものは除くとしております。

第 2 項では、健全な商業環境の形成を図るため、風俗営業等の制限に関する事項を下線部の記載のとおり定めます。

続きまして、建築物の容積率の最高限度についてですが、街並み誘導型地区計画や誘導容積型地区計画を踏まえ、容積率の最高限度を定めます。

まず、B-3 地区からになります。B-3 地区では、現在容積率が 400%になっている

ことから、街並み誘導型地区計画において定める容積率の最高限度を10分の40としております。また、ただし書きとしまして、総合設計により許可を受けた場合については、その許可の範囲内において、今回定める容積率の最高限度10分の40の限度を超えるものとすることができるとしてございます。

続きまして、B-1、B-2地区関連になりますが、区域の特性に応じた容積率の最高限度、「目標容積率」を新たに追加しております。この事項は街並み誘導型地区計画と誘導容積型地区計画において定める容積率の最高限度の内容になりますが、10分の40としております。

B-1、B-2地区については、今回の地区計画の変更とあわせて用途地域の変更を予定しておりますが、現在設定されている容積率を200%から400%に変更いたしますので、その数値と整合させております。

また、その下の項目になりますが、お手元では5ページになりますが、公共施設の整備の状況に応じた容積率の最高限度、「暫定容積率」を新たに追加しております。この事項は誘導容積型地区計画にかかわる内容になります。

第1項では、道路などの公共施設が未整備な段階では、暫定容積率として容積率の最高限度を10分の20、または、 $W \times 0.4$ のいずれか小さいほうの数字とすると定めております。Wは前面道路の幅員になりますが、前面道路が2以上あるときはその幅員の最大のものを幅員といたします。この算式によって10分の20より小さくなる場合は、その数値が容積率の最高限度の値となります。

また、第2項では地区施設として道路が整備され、道路が供用を開始された場合には、10分の40が適用されるという内容になりまして、そのほかにただし書きとしまして、先ほどのB-3地区と同様に、総合設計による緩和を定めてございます。

続きまして、建築物の敷地面積の最低限度についてですが、この事項は街並み誘導型地区計画に関する内容になりまして、B-1地区が1,000平方メートル、B-2地区、B-3地区が60平方メートルになります。また、ただし書きとしましては、土地区画整理事業による換地（仮換地を含む）面積が60平米未満の場合においては、当該換地面積とするとしてございます。

次に、建築物等の高さの最高限度についてですが、街並み誘導型地区計画に関する事項になりまして、B-1地区からB-3地区の高さの最高限度はGLプラス31メートルとします。GLは地盤面の高さでございます。また、ただし書きとしまして、総合設計による許

可を受けた建築物については、GLプラス50メートルとしてございます。

続きまして、壁面の位置の制限についてですが、6ページのほうですけれども、街並み誘導型地区計画に関する事項として、B-1地区からB-3地区へ定めます。

内容としましては、建築物の外壁、またはこれにかわる柱の面から各区画道路の境界線までの距離を計画図2-3に表示する0.5メートル以上とします。計画図2-3についても、後ほど改めてご説明いたします。また、この事項のただし書きとしまして、下線部の記載により、公益上必要な施設や落下物防止、また歩行者の安全性を確保するために必要なひさしについてはこの限りではないとしております。

次に、壁面後退区域における工作物の設置の制限についてですが、こちらも街並み誘導型地区計画に関する事項として、B-1地区からB-3地区へ定めます。内容については下線部の記載のとおり、壁面の位置の制限により建築物が後退した区域において、通行の妨げになるような工作物は設置してはならないとし、またこの事項のただし書きとしまして、公益上必要なものについてはこの限りではないとしております。

次に、建築物の形態または色彩その他の意匠の制限についてですが、第1項から第3項まで、先ほどA地区でご説明した内容と同様になります。B-1地区からB-4地区に定めております。また、駅前広場のB-4地区を除くB-1地区からB-3地区については、商業地域として駅から連続したにぎわい形成のため、区画道路に面する店舗、飲食店等、商業施設の正面部分にはにぎわいの形成と快適な歩行空間との連続性に配慮したものとするという事項を定めております。

ここまでがB地区関連の地区整備計画の内容になります。

続きまして、C地区関連の地区整備計画の内容になりますが、まず建築物等に関する事項としまして、地区の区分についてですが、B地区と同様にC地区を地区整備計画の区域へ定めます。面積は約0.2ヘクタールになります。

続きまして、建築物の容積率の最高限度についてですが、C地区は現在容積率が200%になっていることから、街並み誘導型地区計画において定める容積率の最高限度を10分の20としております。また、ただし書きとしまして、区画道路7号のみに接する敷地については容積率を10分の18とし、区画道路8号のみに接する敷地については10分の16としております。

続きまして、建築物の敷地面積の最低限度についてですが、この事項も街並み誘導型地区計画に関する内容になりまして60平方メートルとしております。また、ただし書きにつ

いては、B-2地区、B-3地区へ定める内容と同様でございます。

次に、建築物の高さの最高限度についてですが、この事項も街並み誘導型地区計画に関する事項になりまして、C地区の高さの最高限度はGLプラス20としております。GLは先ほども言いましたように地盤面の高さです。

次に、7ページ、壁面の位置の制限についてですが、第1項は、街並み誘導型地区計画に関する事項になりまして、B-1地区からB-3地区へ定める内容と同様になります。また第2項については、良好な相隣関係を確保するため、下線部の記載のとおり、隣地境界までの壁面の位置の制限として0.5メートル以上としなければならないとしております。

次に、壁面後退区域における工作物の設置の制限についてですが、こちらも街並み誘導型地区計画に関する事項になりまして、B-1地区からB-3地区へ定める内容と同様となります。

次に、建築物の形態または色彩その他の意匠の制限についてですが、第1項から第3項はA地区、B地区で説明した内容と同様で、下線部の記載のとおりでございます。

続きまして、垣またはさくの構造の制限についてですが、これは住宅地区として良好な住環境の形成を図るため定めるものでございます。内容としましては道路に面する側の垣またはさくの構造を生け垣または透視可能なネットフェンス等としなければならないとしておりますが、ただし書きとして、(1)には高さ0.6メートル以内のブロック塀等を、(2)は門柱に関する事項を、それから(3)にはその他区長が認めるものと適用除外を定めてございます。

それから、その下の注1の事項についてはB地区の暫定容積率で説明しました前面道路のWについての内容になります。

最後に、計画図の追加、それから変更点についてご説明いたします。

まず、計画図1について変更点がございます。今回の地区計画の変更とあわせて用途地域の変更を予定している商業地域の区域とB地区の区域の整合を図るため、B地区とC地区の地区の境界線をご覧のとおり一部変更してございます。これに伴い凡例のB地区の面積を約0.9ヘクタールへ、それからC地区の面積を約0.2ヘクタールへそれぞれ変更してございます。

また、地区計画区域の境界の名称で、中野駅西口広場の部分と、C地区の一部になりますが、特別区道境界と名称を変更してございます。

すみません、お手元の資料ですと、8ページに図がございまして。

続きまして計画図 2 についてですが、今回新たに B 地区と C 地区を追加しましたので、ご覧のとおり計画図 2-1 へ変更してございます。

地区整備計画の中でも説明しましたが、B 地区については街並み誘導型地区計画や誘導容積型地区計画を定めるにあたり、B-1 地区から B-4 地区に区分しております。また、A-2 地区については、用途地域の変更に伴って A-2、A-3 を合わせて A-2 地区としてございます。

そのほかに凡例についても地区整備計画区域の面積を約 2.0 ヘクタールへ変更しております。

次に、お手元の資料で行きますと、9 ページになりますが、計画図 2-2 についてですが、今回新たに追加する計画図になります。

この計画図は地区施設の配置及び規模としまして区画道路の内容になります。各区画道路の配置はご覧のとおりでございます。前面のスクリーンで、赤で着色していますけれども、あのとおりでございます。

続きまして、計画図 2-3 についてですが、こちらも今回新たに追加する内容で、B 地区、C 地区において街並み誘導型地区計画に関する事項として定める壁面の位置の制限の内容ですが、各区画道路の境界線までの距離を 0.5 メートル以上とする位置を点線で示してございます。ちょっと赤い線が太くであれなのですけれども、ああいう形で表記してございます。

最後に計画図 3-1 の凡例について変更点ですが、一番下の項目になりますが、今回 B 地区、C 地区について新たに地区整備計画を定めておりますので、赤字で記載していますとおり、地区整備計画区域と書いてございます前に「A 地区内の」という表記を追加してございます。

ここまでが地区計画の変更案にかかわる変更点の説明になります。

続きまして最後に、変更案の 2 番目になります関連都市計画についてです。

関連都市計画については、お手元の資料では別紙 1-1、A3 判の横長の資料になりますが、最後の 4 ページ目に記載してございますが、関連都市計画の変更の内容については、冒頭の変更概要でもご説明したとおり、今回の地区計画の変更に伴い「用途地域」「高度地区」「防火地域・準防火地域」の 3 つについて変更を行います。

1 つ目の「用途地域の変更」については、東京都の都市計画決定事項になりますが、変更内容は、図面の①の部分を第一種中高層住居専用地域から商業地域へ変更いたします。

これに伴い、建ぺい率を 60%から 80%、容積率を 200 から 400%へ変更いたします。変更する箇所の面積は約 0.9 ヘクタールとなります。

2つ目が「高度地区」でございます。図面に①と書いてある部分について、用途地域の変更により商業地域になるため、①と②の部分を合わせて「指定なし」へ変更をいたします。変更する箇所の面積は①が約 0.9 ヘクタール、②が約 0.2 ヘクタールとなります。また、地区計画の特例としまして、街並み誘導型地区計画の区域内においては適用除外といたします。

また、3つ目の「防火地域・準防火地域」についてですが、こちらも用途地域の変更により商業地域になるため、図面の①の部分について準防火地域から防火地域へ変更いたします。変更する箇所の面積は約 0.9 ヘクタールとなります。

以上で、次第でございます 1 番目の説明が終わったというところでございます。

次第の 2 番目に書いてございます「中野駅西口地区の都市計画変更に係る都市計画の手続きについて」でございますが、手続としましては、まず、原案にかかわる手続としましては平成 28 年 12 月 1 日に原案説明会を開催し、2 日に原案の公告を行いました。そして、12 月 2 日から 16 日まで原案の縦覧を行いまして、縦覧者が 2 名で意見書が 1 件ございました。

(2)の「今後の予定」ですが、平成 29 年 2 月中旬に都市計画案に係る説明会を行いまして、2 月下旬に都市計画案の公告、縦覧、意見書の受付。4 月に都市計画審議会への諮問、答申を経まして、6 月に都市計画の決定・告示を行っていきたいと考えております。

以上が、中野駅西口地区まちづくりについてご説明でございます。長々とどうもすみませんでした。

矢島会長

ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等承りたいと思います。どなたからでも。

高橋委員、どうぞ。

高橋（か）委員

1 点お聞きしたいのですけれども、C 地区から B 地区の間、一皮 C 地区側のほうに取り込まれて 0.2 ヘクタールということなのですけれども、これは理由と狙いと、あと、それによってどういう効果あるのかというところを教えてくださいたいです。

矢島会長

吉田幹事。

吉田副参事

C地区の意義ということでしょうか。

西口地区のまちづくり基本方針でも、駅から連続したにぎわいの創出と、C地区の南側には良好な住宅地があるわけで、にぎわいの創出と、そういった住宅地区設定です。

駅からの連続したにぎわいと、後背の住宅地と一緒にになった住宅地区ということで、いわば2つの性格のものをきちんと用途純化して、設定しているということでございます。

矢島会長

高橋委員。

高橋（か）委員

その狙いを2つにしてそのために、要はB地区側に一皮C地区のゾーンが入っていますよね。ちょっと気になったのが、もともとあった地区のところから、右端の細く伸びたわけですよね。それが何か理由があるのかなと思って、そこが気になって伺ったのですけれども。例えば、道路なのかあるいは容積、用途の関係でメリットを出すのか、その辺があるのかと思って聞いたのですけれども。

矢島会長

吉田幹事。

吉田副参事

この図で見るとちょっとわかりづらい部分があるかもしれないのですけれども、この地区計画のエリアは、ここに示してございますように、特別区道、ここに8メートル幅員の区道が入ってくるわけなのですけれども、この南側の端っこが地区計画のエリアの境界になっているわけですね。

一方、B地区とC地区の境目は、その同じ道路の中心線が境目になっているのですね。そのために、ここでちょっと端切れ地みたいなのが出ているようですけれども、決して何か無駄なものが出るというわけではございません。

矢島会長

ほかのご質問、いかがでしょうか。

大海渡委員。

大海渡委員

新旧対照表の3ページのところに、A地区なのですけれども、A-2とA-3を統合して、それでA-2地区にするということと言われたのですけれども、面積を見ますともともと

は500平米と300平米で、それが0.1ヘクタールになったということなのですが、これは単純に四捨五入のために0.1ヘクタールになったのか、あるいは、この200平米減ったということは何か実質的な意味があるのかどうかということをお聞きしたいということと。

ちょっとまた全然違うのですけれども、最後に説明されました手続のところ、縦覧で意見書が1件提出されたということをおっしゃっていたのですけれども、どういう内容であったか、できればお伺いしたいと思います。

矢島会長

吉田幹事。

吉田副参事

まず1点目のご質問なのですけれども、300と500足して約800ですので、それを四捨五入して約0.1ヘクタールということでございます。

大海渡委員

ということは、実質的に面積の変更があったということではないということですね。

吉田副参事

特にエリアを変えたり、そういったことがあったというわけではございません。

矢島会長

2番目の質問に対するお答えを豊川幹事。

豊川参事

それでは意見書につきまして、都市計画担当からお答えいたします。

今、委員ご質問の意見書でございますが、これは都市計画案に対する意見書とは違いまして、都市計画審議会の場に出して皆さんにご審議いただくものではありませんが、参考までにどんな意見であったかを若干申し上げますと、1名の方からご意見が出まして、内容としてはこの地区計画には反対であり、これまでどおり平穏な生活を望んでいると。あとは、今回の縦覧の地区外のことも述べていらっしゃいます。それに関して今回の範囲外と、そんな内容でございました。

矢島会長

よろしいですか。

ほかのご質問、ご意見いかがでしょうか。

よろしいですか。大分細かい内容で、新旧が複雑で……。

どうぞ、齋藤委員。

齋藤委員

ちょっとかなりいろいろと細かい疑問があるのですが、ちょっと飛ばしまして、新旧対照表の6ページの真ん中あたりの、B地区の最後のところの「建築物等の形態又は色彩」及びという、その項目のB地区に多分対応しているところの「区画道路に面する店舗、飲食店等の正面部分は」というこの文章なのですが、**「にぎわいの形成と快適な歩行空間との連続性に配慮したものとする」**、前段は何となくわかるのですが、後段についてこういう文面の具体的なイメージがもしおありになれば、ちょっと教えていただきたいというのが1つございます。

矢島会長

吉田幹事。

吉田副参事

壁面の位置の制限をかけてバックをしても、そこが歩行に適さないような形になったりすると本来的に趣旨に反するので、そういったことも含めてにぎわいの形成と快適な歩行空間との連続性に配慮したものとするということでございます。

齋藤委員

私のイメージとしては、壁面後退50センチするよと、だからそれが要素として1つあるだろうというのがあるのですが、その上にさらに快適な歩行空間というイメージが、道路を含めてもそうなのですが、ちょっとまだ今のご説明では、私自身もイメージできないのですが、何かもう少し加えてご説明がありませんでしょうか。

矢島会長

具体のイメージということで。

吉田幹事。

吉田副参事

具体的なイメージと言われてもなかなか難しいのですが、例えば50センチあけたにもかかわらず、そこにカラーコーンを置いてしまうとか、怪しげな看板を置いてしまうとか、必ずしもにぎわいとか快適な歩行空間にそぐわないような使い方をするというのは趣旨に反すると。

それから、形だけバックすればいいだろうという形で、そこにいろいろなものを置いてしまうとか、そういったことは趣旨に反するという事です。

矢島会長

豊川幹事。

豊川参事

これは地区計画ですので、建築確認申請を出す前に地区計画の届け出を出します。それで内容を審査します。その際、この後退部分に関しては例えば外構の図を提出していただいて、例えば段差があるですとか、花壇があるですとか、あるいは、吉田が申しました物を置くスペースがあるとか、そういった場合には適切な指導をして、歩行空間と一体性を確保するようなお願いをすると、そんなことが今後予想されるものであります。

矢島会長

よろしゅうございますか。

ほかにいかがでございますでしょうか。

よろしいですか。今回で大分内容が決まってきたという感じですね。

ほかにご質問がないようですので、本件の報告事項につきましては了承ということでよろしゅうございませうか。

(「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、報告事項3につきましては了承ということにいたしたいと思います。

それでは、次に何か事務局のほうからご説明があれば、お願いをいたします。

豊川幹事。

豊川参事

それでは、次回の当審議会でございますが、開催の日どりは未定でございますが、平成29年、今年4月以降の開催を予定をしております。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、よろしくお願ひ申し上げます。

また、平成28年度、本年度の都市計画審議会は本日が最終となります。次回からバインダーには平成29年度、来年度の資料を順次とじ込みますので、現在机の上に置いてございます28年度の資料はお持ち帰りいただきたく思います。なお、お持ち帰りを希望なされない方は机の上に置いたままで構いません。

以上でございます。

矢島会長

それでは、これもちまして、本日の審議会は閉会といたします。

本年度最後ということで、本日並びに本年度、大変ご苦労さまでございました。ありがとうございました。

—了—