

平成29年度（2017年度）第4回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成29年（2017年）12月18日

中 野 区 都 市 基 盤 部

日時

平成 29 年 12 月 18 日（月）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) 沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画等案について
- (2) 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（素案）について

3 その他

- (1) 事務局連絡（次回日程等について）

出席委員

矢島委員、宮村委員、佐藤委員、松本委員、高橋（佐智）委員

吉田（稔）委員、小杉委員、赤星委員、齋藤委員、四本委員

加藤委員、伊東委員、小林委員、久保委員、長沢委員

酒井委員、岡里委員（代理 土田健一副署長）

吉田（知）委員（代理 金成一弥交通課長）

事務局

辻本都市基盤部副参事（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、浅川都市政策推進室副参事（産業振興担当）、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）、石井都市政策推進室副参事（中野駅周辺計画担当）、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）、荒井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）、高村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）、藤原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)、豊川都市基盤部長、辻本都市基盤部副参事(都市計画担当)、吉沢都市基盤部副参事(都市基盤用地担当)、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)、鈴木都市基盤部副参事(道路担当)、伊東都市基盤部副参事(自転車対策・地域美化担当)、小山内都市基盤部副参事(建築担当)、塚本都市基盤部副参事(住宅政策担当)、中川都市基盤部副参事(防災担当)

辻本副参事

それでは、定刻となりましたので、本日の審議に入ります前に、事務局から定足数について、まずご報告をさせていただきます。ただいまの出席委員数でございますが、委員 23 名中 16 名のご出席をいただいているところでございます。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まずご報告申し上げます。

次に、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たところでございますが、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くださるようお願いいたします。

資料につきましては、まず 1 点目「沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画等案について」資料一式ということで、レジュメのほか、A3 判資料が 3 枚の資料立てでございます。

またもう 1 点が「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（素案）について」資料一式ということで、レジュメのほか、別紙 1 から別紙 3 の資料ということでございます。

資料の配付漏れはございませんでしょうか。

それでは、矢島会長、よろしく願いいたします。

矢島会長

ただいまから、平成 29 年度第 4 回中野区都市計画審議会を開会いたします。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、報告事項が 2 件でございます。おおむね 16 時半ごろを目途に進めたいと思いますので、皆様方のご協力をお願い申し上げます。

それでは、早速議事に入ることといたしまして、報告事項の 1「沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画等案について」、荒井幹事から説明をお願いいたします。

荒井幹事。

荒井副参事

それでは、沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画等案につきましてご報告をさせていただきます。

まず、A4 の資料をご覧いただきまして、取り組み状況の(1)過去の取り組みについてでございます。

本地区計画は、平成 27 年度に町会や商店会など、地域の 7 つの団体からのご推薦の委員の皆様で設立されましたまちづくり勉強会において、街並み・景観のシミュレーションを

行ったり、建てかえのルールに関するアンケート調査を行ったりしまして、議論を重ねて策定していただきました地区計画・都市計画のたたき台がベースになっております。

平成 28 年度には、より幅広い方々からご意見を頂戴すべく、公募による委員を加えた協議会を設立いたしまして、まちの将来像や目標についての議論を深め、建てかえのモデルスタディなどを行いまして、地区計画素案（たたき台）を策定していただきました。

その後、まちづくり全体の具体的な取り組みとスケジュールを示すまちづくり推進プランの策定に取りかかりまして、平成 29 年 5 月に地区計画の都市計画決定や、区街 4 号線の道路空間構成の検討についてスケジュールを公表したところでございます。

8 月には区街 4 号線の事業認可を取得し、9 月には地区計画等素案をお示しして説明会を開催しまして、延べ 86 名の方のご参加をいただいたところです。

次に(2)直近の取り組みについてでございます。

去る 10 月 15 日、日曜日と、16 日の月曜日に、地区計画等原案についての説明会を沼袋及び新井の区民活動センターにおいて計 3 回開催いたしまして、延べ 39 人の方のご参加をいただきました。説明会でいただいたご意見・ご質問とその回答は、下の表のとおりでございます。

1 つ目ですが、地区計画において区街 4 号線沿道の建物の壁面の位置の制限を設けておりますが、これによって建物と歩道の上に創出される幅 50 センチの空間は中野区で整備していただけるのでしょうかというご質問がありました。これについては、壁面後退部分というのは権利者様の敷地内でありまして、区が整備するものではございませんというご説明をいたしております。

2 つ目も地区計画に関するご質問で、区街 4 号線の拡幅の計画線に建築物はかかるのですが、建てかえではなく、計画線にかかる部分を除却するだけの減築で対応する場合にも、地区計画で定める建てかえのルールは守らなければいけないのでしょうかというご質問がありました。これにつきましては、地区計画の制限というのは建築行為のみが対象になりますため、除却自体は該当はしないというご説明をさせていただきました。ただし、補足として、除却によって建築物の安全性が損なわれると判断される場合には別途の検討が必要になるということもあわせてご説明させていただいております。

3 つ目ですが、こちら都市計画の変更に関するご意見で、高度地区の変更について、現在適用されている高さの制限がわからないので、どのように変更になるかがわからないといったご指摘がございました。これについては、まず、現在は第一種から第三種の高度地

区による高さ制限が適用されており、これらはいずれも北側の敷地境界からの斜線制限であります。建物について高さ5メートルや10メートルを超える部分の真北方向の形態が規定の傾きの斜線に沿って制限される状態になっていますよということをご説明しております。そして、今回の高度地区の変更においては、こうした現行の高度地区の制限を指定なしとした上で、にぎわいの再生に向けた土地の合理的な利用のために建築物の最高限度を31メートル、25メートルと定め、また、延焼遮断帯の形成に必要な建物の高さとして、最低限度高さを7メートルとしますという変更になりますというご説明をさせていただいております。ただし、一方で、現行の高度地区制限によって保全されてきた一種低層地域の住環境に配慮することも重要でございますことから、区街4号線沿道の30メートルの範囲のうち、第一種低層住居に接する側の10メートルの範囲については、地区計画において現行の三種高度地区の高さ制限と同じ高さ制限を定めますということもあわせてご説明しております。

裏面をご覧くださいまして、10月25日まで受け付けておりました原案に対する意見書についてですが、こちらについて2通のご提出をいただいております。

意見書の中には、計画の進行が性急ではないか、また、まちづくりの主体は地域住民であるという観点が欠落していたのではないかといったご意見などがございました。このご意見についてですが、本地区計画は先ほどご報告させていただいたとおり、平成27年度から28年度にかけて、地域の皆様が策定していただいた地区計画素案のたたき台が基本となり、現在に至っております。また、手続の進行に関しましても、縦覧や意見書の受付について、条例に基づく所定期間を確保していることはもちろんとして、素案の段階から説明会を開催させていただき、毎月1回以上オープンハウスを開催したり、権利者様全戸に配布しているかわら版などを使うことで、丁寧な情報発信と説明に努めてまいりました。以上から、特にご意見にありますような、計画の進行が性急であったりとか、地域主体の観点が不足していたということはないというふうに認識してございます。

そして、このたび地区計画及び関連都市計画変更の案を作成いたしました。内容は、別紙のA3資料「沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画等案について」のとおりでございます。

資料A3で、両面印刷で2枚ございまして、案の中身としましては、前回の審議会でご報告させていただきました原案に対して、内容としての変更点はございません。説明会等でいただいたご意見を踏まえまして、例えば、2ページ目の右下のところなのですが、第

三種高度地区の高さ制限の内容をあらわす図を挿入したりですとか、若干表現の部分を改善させていただいたという部分はございます。

改めて、A3資料の1ページ目に戻っていただきまして、地区計画等案については、左上に地区計画の区域などを示しており、その下に目標を記載してございます。右半分は地区の特性に応じて区分したAからFまでの7つの地区についての土地利用の方針を示しております。

裏面をおめくりいただきまして、2ページ目から、次の3ページの左半分までにかけては、区街4号線の整備にあわせて建てかえが発生するA・B・C地区で定める建てかえのルールについて、緑色のハッチで網をかけた文字で表記しております。建てかえのルールとしては、用途の制限、それから、敷地面積の最低限度、建築物の高さの最低限と最高限度、3ページ目に移りまして、壁面位置の制限、それから、壁面後退区域における工作物の設置の制限、そして、垣またはさくの構造の制限、そして最後に、建築物の形態または色彩その他意匠の制限を定めることをお示ししてございます。

3ページ右側の緑色の部分なのですが、こちらは、本地区計画の策定に伴いまして、平成5年に決定された平和の森公園周辺地区の地区計画の区域が変更になることをお示ししてございます。

また、裏面の4ページでございますが、紫色の部分で、関連都市計画の変更についてお示ししております。用途地域の変更、防火地域の変更、そして、高度地区の変更についてでございます。

右下のオレンジ色の部分では、この地区計画と関連都市計画の変更について、今後の予定をお示しさせていただいております。

もう1枚のA3資料については、説明を補足資料としてご提示させていただいているところでございます。

A4の縦の資料の2ページ目、裏面に戻っていただきまして、A4資料の2の2段落目からですが、今ご報告いたしました地区計画等案の説明会を12月8日の金曜日と9日の土曜日に計3回開催しまして、30人の方のご参加をいただいております。説明会では、地区計画について、壁面の位置の制限で、高層部については道路境界から3.5メートル下げればよいとしているのがなぜですかといったご質問ですとか、関連都市計画の変更について、用途地域が変更になる範囲で当面は低層の住居で残るのですが、そのときの日影はどうなるのかといったご心配の質問などがございました。

また、地区計画と都市計画の変更の縦覧及び意見書の受付を12月1日から、先週の15日、金曜日まで行っておりました。15日に1通の意見書の提出をいただいております、現在内容について確認させていただいているところでございます。

3の今後の予定についてですが、年明け以降、地区計画及び関連都市計画変更の諮問を行わせていただきまして、今年度内の都市計画決定を目指してまいりたいと考えております。

最後に、4、その他についてですが、(1)としまして、これまで審議会でもご報告をさせていただいた区街4号線の道路空間の検討に関しましてご報告をお示ししてございます。

平成28年度は、学識経験者のご助言を受けながら、対面への渡りやすさの基準の検討ですとか、速度抑制策について検討してまいりまして、今年度は、5月に策定したまちづくり推進プランにおいて、道路空間構成の検討について、4号線の商店街部分の用地取得が平成31年度から着手するということにあわせて、30年度までの2カ年で検討するというスケジュールをお示ししております。

現在の状況についてですが、去る11月27日の月曜日に、平日の自動車、自転車、歩行者の交通量調査を区街4号線及びその周辺の道路の20カ所で実施いたしました。調査結果は、今後、先ほど申し上げた平成28年度の検討結果も踏まえ、自動車の速度抑制策や、道路対面に渡りやすい構造とする検討を進める上で、将来の利用交通量を適切に推計することですとか、速度抑制策の効果や歩行者の横断しやすさを検証する交通流動シミュレーションに活用してまいりたいと考えております。

現在は、平日の交通量調査結果の集計作業とともに、今申し上げた推計やシミュレーションのモデル構築などの準備作業を進めております。また、年明けには休日分の交通量調査も実施する予定でございます。

今後、年度内を目途に、推計やシミュレーション結果も踏まえまして、道路基本構造のたたき台を作成してまいります。来年度は、交通管理者、学識経験者、地域の皆様のご意見を頂戴し、31年度から予定している商店街部分の用地取得に向けて、地域にお示しするために必要な道路の基本構造を固めていく予定としてございます。

また、(2)でございますが、区街4号線のにぎわいの再生に向けたその他の取り組みということで、1つ目ですが、拡幅によって生じる残地の活用を検討するために、権利者の皆様に、沿道への残留の希望あるいは転出の希望など、事業完了後の生活再建についてのご意向をお伺いする調査を年内に開始する予定で準備してございます。

また、2つ目ですが、区街4号線拡幅後の商店街の活性化について、前回10月の審議会でもいろいろご意見を頂戴しましたが、ソフト施策との連携を検討してまいりますとお答えしたところですが、その第一歩として、11月に行われた地域の会合に当室の都市観光・地域活性化担当とともに同席し、区のさまざまな支援策を紹介した上で、それをどのように活用していくかなどの議論を始めたところでございます。引き続き地域の皆様とともに議論を深め、さまざまな支援策を最大限有効に活用していただけるよう検討してまいりますと考えております。

ご報告は以上になります。

矢島会長

説明ご苦労さまでした。ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、ご発言をいただきたいと思っております。どなたからでもどうぞお願いいたします。

小林委員、どうぞ。

小林委員

ありがとうございました。何回か、この地区計画について見ていて、今ご説明をお聞きしながら、何点かご質問させていただきたいと思っています。

まず、1点目ですけれども、いただきましたA4の1ページ、表面の説明会を行ったというところで、50センチの空間を中野区で整備するののかというご質問がここに書かれています。街並み誘導型地区計画についてはさまざまな形態がある中で、中野区で初めて実施をする街並み誘導型の地区計画になります。中野区では、桃丘小学校の跡地ですとか、ほかにもありますし、都内では銀座を初めとしていろいろなところが既に行われているのですけれども、中野区で初めて行われるこの街並み誘導型地区計画で、50センチの空間は、中野区ではなく、それぞれ権利者の皆様方が敷地内の整備をしてくださいと、こういうふうになっています。

まず、1点目にお聞きしたいのが、この沼袋のまちは、全体的にたしか坂道、スロープ状になっていると思うのですけれども、平たんではなくて。どのくらいの勾配がありましたでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

区画4号線の商店街部分で、最大の縦断勾配としてはおよそ3%ぐらいの縦断勾配があ

あります。

小林委員

3%ということは、1メートルで3センチですよね。そうすると、例えば、間口5メートルのお宅だと、15センチぐらいの間口の左右では差が出てくるような勾配になっていると。そうした中で、出入り口をどこにとるかにもよりますけれども、その勾配と歩道との関係、道路の勾配3%と、その50センチのセットバックをした部分の取り扱い、同じ3%でいくと、出入り口が差ができてしまうというような。ちょっとこれは全体のまちづくりという観点から見ると少しピンポイントのようなことになってくるのですけれども、この辺については検討はされているのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

詳細な沿道の土地利用との高さのすり合わせ、すりつけというのは、道路の詳細設計の段階で行うべきものと考えておりますが、概念的には委員のご指摘のとおり、間口が5メートルであれば、沿道の宅地の宅盤高というのは道路の一番高いところにあわせてフラットに整備しますので、一番低いところでは5メートルであれば15センチ下がることとなりますが、その沿道とのすりつけの部分では道路縦断勾配なりにして、奥行き方向に向けてフラットにすりつけていくというのが一般的でございますので。ご心配のように沿道の部分で15センチの段差が階段状にできあがるということはないのではないかと考えております。

小林委員

ありがとうございます。そして、目を上に転じると、16メートルの高さまでが50センチのセットバックで、そこからは3.5メートルということで、5メートル以上の幅の広い建物については少なかったと思うのですけれども、15センチとなると、平坦地での道路面に一番面している軒の高さがほぼ一定というよりは、むしろ傾斜になっていくわけで、幅の広い間口を持った方については少し、斜めにするということはないと思うので、余裕を持った段差になってくるというか、そういうふうになってくると思うのですけれども、その辺の景観というのは、シミュレーション的には何かされていますか。

つまり、銀行のように間口の広い方については、一番低いところで高さを多分とると思うのですよね。そうすると、例えば、10メートルあれば30センチ高さが低くなるわけで

すよね、一番勾配の高いところでは。というようなことについてのシミュレーションは何かされていますか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

そういった観点でのシミュレーションというのは、実際のところまだ行っていません。その間口の幅に応じて、例えば、その宅盤高を入り口を真ん中にされる方はもしかしたら真ん中でとられるかもしれませんので、沿道の方の土地利用の高さに合わせてどういう形態になるかというところまでの詰めたシミュレーションは、まだしていないというところ です。

小林委員

わかりました。

もう1点、道路の流動シミュレーションについてこれから行っていくということですが、この50センチのセットバックを含めて、道路の形状をさまざま検討されてきたと思うのです。またこれからも検討されていくという、平面的に、断面的といういうことでもありますけれども、スラロームを描くような場合ですと、歩道の幅が広がる場所と狭くなる場所、そして、たしか電線の地中化も行われるということだったかと思うのですけれども、そうした場合にトランスの置き場所ですとか、歩道が広がるということは、自転車の駐輪スペースにもなりかねないというようなことが他区では見受けられるのですけれども、その辺の駐輪場については、シミュレーションはされているのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

駐輪場については、区街4号線で持たせるべき必要な機能の1つとしては認識しておりますが、その配置ですとか規模についてはまだこれから、素案をつくった上で、お話し合いで詰めていきたいと思っています。

小林委員

最後、3点目、この区画街路4号線については、幅が広がって、街並みも景観もよいものになっていくということですが、この4号線は南北に走る道路ですが、防災まちづくりという観点から見ると、東西の道路、避難所へ向かうものもあれば、他の

道路へ向かっていくという道路もあるかと思うのですが、この辺については、避難所の経路ですとか、そういったことを含めて、検討はどのようになっていますでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

今のご質問いただきましたところにつきましては、「土地利用の方針」のところ、A3資料の1ページ目なのですが、右側のF地区の土地利用の方針をご覧いただきたいのですが、その2行目のところに「区街4号線につながる区画道路を整備する」ということを土地利用の方針としては地区計画で定めさせていただいております。

また、その4号線につながる区画道路を整備するというについては、5月に策定したまちづくり推進プランにおいて、道路ネットワークの検討というものを今後進めていきますということを書かせていただいております、250メートル間隔幅員6メートルを原則として、できるだけ現道を活用した道路ネットワークについて、今後、地域の方とともに検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

小林委員

ありがとうございます。南北については、この区画街路4号線が整備されることによって非常に、相互通行という今計画にもなっているので利便性は高まるかと思うのですが、やはり一步入ると、もちろん確かにこの面に面する建物は延焼遮断帯にもなり、耐火構造にもなり、そして、まちの安全面には寄与していくかと思うのですが、その脇へ行く、沼袋二丁目側、一丁目側、そして、三丁目、四丁目側、東西については広がりのあるまちづくりというのが今後必要になってくるかと思っておりますので、その辺について改めて、この4号線のAからFの地域だけではなく、広がりを持たせたまちづくりの検討をさらに進めていっていただくということが大事なというふうに思っておりますので、これは要望として終わります。

矢島会長

ご意見、ご注意ありがとうございました。

ほかのご意見、ご発言いかがでしょうか。

加藤委員、どうぞ。

加藤委員

ご説明ありがとうございました。A4の裏面、2ページのところにあります「ご意見の主

旨」というところで、「まちづくりの主体は地域住民であるという視点が欠落していた」とか、あと、「策定に当たり、進行が性急ではないか」みたいなご意見があつて、いろいろお話を聞いているところ、担当の方々は地域住民の方々に対して丁寧なご説明をされているというふうには伺っておりますけれども、こういった意見がありまして、2つ目のご意見に関しましては、さらに進行が性急だということで、内容に対して文句を言っているというわけではなさそうなので、さらに丁寧に言っていただければいいのですけれども。

この住民の視点が欠落してたのではないかということに関しましては、地域の代表の方々に参加していただいて、そういった視点を入れるようにしていращやるのはこの文面からもわかりますけれども、ただ、このさまざまな説明資料を見る限り、役所がつくった資料に対して、どこが住民の意見が入ってこれになっているかというのが見えづらいので、全て中野区からこういうふう押しつけられているのではないかというような印象があるのではないかというふうに感じられます。

例えば、そういう中で、今日配付されている資料におきまして、ここは住民の視点が入っているとかいうような具体例があれば教えていただきたいのですけれども。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

全体として、A4の資料の1枚目で書かせていただいたとおり、3Dシミュレーションですとか、それから、27年度に行いました建てかえのルールに関するアンケートといったところで「建てかえのルールにはどういうものが必要だと考えますか」というところから入りまして、例えば、シミュレーションでは壁面の位置の下げ方はどの高さの段階でどのぐらい下げるのが見通しでよろしいでしょうかというところまで確認しながら進めておりますので。ちょっと紙面からそういうところが読み取れないというのは残念なのですが、この紙面の内容そのものがかなり地域の方と一緒に作り上げてきたものであるというふうにご考えてございます。

加藤委員

その辺が何か、紙面が完成度が高いから、地域住民の声が入っているのではなくて、役所から押しつけられているような紙面に見えてしまうのではなくて、こういった意見からこういうふうになりましたというのが、ご説明の場ではされているのかもしれませんが、そういったかわら版とかに皆さんのご意見のおかげでこういうふうになっていきま

す]みたいなのがさらに示されると、さらに皆さんのご理解が深まるのかなということで、意見としてです。

矢島会長

ありがとうございました。

ほかのご発言、ご意見いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

よろしいですか。それでは、特にご発言がほかにないようでございますので、本報告事項について了承ということでも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、本報告事項について了承ということで取り扱いたいと思いますが、1点だけちょっと私から注文をつけさせていただきます。

その他の中の区画道路4号線の交通量調査をやっているのは大変結構なことだと思っておりますが、先ほどの交通量調査の対象が自転車、自動車、歩行者とおっしゃったような感じで、バスが抜けている。バスの件は、前回だったか前々回だったかの審議会でご指摘させていただいたと思うのだけれども、大きなバスが商店街の真ん中を通るのか通らないのかで相当交通環境には大きな差があって、それが将来の拡幅後の商店街のにぎわいに影響するのではないかということをお願いしていたと思いますので、その辺はぜひ、4の(1)の検討の中に、調査をし、かつ検討に入れるということで注文をしたいと思っております。よろしくをお願いします。

それでは、次に進ませていただきます。報告事項の2「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更(素案)について」、石井幹事、小幡幹事から説明をお願いします。

石井副参事

それでは、「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更(素案)について」、ご報告を申し上げます。

本日の報告につきましては、中野四丁目新北口地区まちづくり方針の案、それから、裏面になりますが、中野駅地区整備基本計画の改定案、それから、3点目として中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更(素案)の3点についてご案内申し上げたいと思います。

私からは、まず1番「中野四丁目新北口地区まちづくり方針(案)について」ご説明をいたします。

まず、この概要でございます。中野四丁目新北口地区まちづくり方針は、中野四丁目新

北口地区における目指すべき都市像や土地利用、空間形成、公共基盤整備などの方針、その実現に向けた都市計画及び市街地開発事業の考え方を示すことによって、より良好なまちづくりへと誘導することを目的として策定するものでございます。

前回、この場におきましては、この素案をご報告したところでございますが、今般、区民参加の手續に基づくまちづくり方針（案）にかかる意見交換会等を経て、まちづくり方針の案を取りまとめたものでございます。今後、パブリック・コメントの手續を行い、平成30年1月を目途にまちづくり方針を策定をいたします。

今回は、前回まちづくり方針の素案ということで一通りご案内をいたしましたけれども、今回その素案からの主な変更点についてご案内したいと思っております。別紙1の、このまちづくり方針（案）、こちらをご覧ください。変更点につきましては表紙の中でご案内していますので、その順にご案内したいと思います。

まず、変更点の1つ目です。8ページ、9ページをお開きください。こちらにつきましては「まちづくりに関連する3つの戦略」というところでございます。

これまで、素案の中では「中野区グローバル都市戦略」、また「スマートな環境・防災都市づくり戦略」、こちらについては記載をしておりましたけれども、あわせて、9ページになります「中野駅周辺地区総合交通戦略」、こちらの記載をしたものでございます。こちらにつきましては、こちらの都計審の場でもご案内しておりますけれども、29年の6月に策定をしたものでございます。この戦略を踏まえて、このまちづくり方針を検討しているものでございます。

続きまして、11ページでございます。「中野四丁目新北口地区まちづくりの背景」の中で、この新北口地区の動向ということで記載を取りまとめております。

特に、真ん中のあたり、括弧でございますが、「中野四丁目新北口地区に関連するまちづくりの主な経緯」ということで、中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer.3を策定いたしましたのが平成24年の6月でございますが、それ以降、この地区に係る出来事をこの中で記載をしております。この中で、区役所・サンブラザ地区ですとか、あるいは、中野駅西側南北通路、それから新しい区役所、そうした関係についての記載をしたものでございます。

続きまして、13ページ、14ページをお開きください。「中野四丁目新北口地区におけるまちづくりの必要性」という項目でございますが、(1)「中野四丁目新北口地区に求められる役割」ということで、こちらにつきましてはこれまでも記載をしていたところでござい

ますが、この中で見出しをつけまして「国際競争力強化に貢献」「地域経済の発展をけん引」「周辺各地区との回遊性の向上」といった見出しをつけているものでございます。また、それに加えて、「防災性の強化」ということを加えたものでございます。この素案の中でも防災性についてはこれまでも触れていたところでございますが、特にこの新北口地区に求められる役割ということで、この防災性の強化を入れております。中野駅西側南北通路・橋上駅舎の整備による避難動線の確保とあわせ、非常時における安全・安心な屋内外の空間整備によって、防災性の強化に寄与していくことが求められているということでございます。

あわせて、(2)の「街区再編の必要性」というものでございます。特にこれから都市計画を変更していくということの中で、大きな考え方につながってくる部分でございます。

この街区再編の必要性につきましてはこれまでも記載をしていたところではございますが、特にこの中野駅周辺のまちづくりの背景、また、課題を踏まえて、グローバル都市づくりの中心となる拠点形成整備に向けた土地の有効利用や都市機能の高度化、居住環境の向上を図るとともに、安全で円滑な交通結節機能を整備するために街区再編が不可欠となっているということとしているところでございます。

14 ページにおきましては、特にその中でも「グローバル都市づくりの中心となる拠点整備」、また「安全で円滑な交通結節機能の整備」ということをこの街区再編の必要性ということで記載をしているところでございます。

続きまして、25 ページ、26 ページでございます。こちらにつきましては、グローバル都市にふさわしい拠点形成の考え方の1つで「景観形成」を記載したところでございます。

「東京西部都市圏のシンボル形成」ということで、今回はシンボリックなスカイライン形成というようなことで記載をしておりましたけれども、まずは、基本的にこの「中野四丁目新北口地区における景観形成の考え方」ということで、この中で考え方をお示ししております。グローバル都市にふさわしい拠点形成に向け、中野のシンボルと同時に、東京西部都市圏の新たなシンボルとなる景観を形成するというところでございます。

この中で、3点考え方を示してありまして、1つが「シンボリックな景観形成」というものの、それから、26 ページになりますけれども「にぎわい空間による街並みの形成」ということでございます。特に周辺地区への回遊を促す歩行者動線、また、広場空間の最適な配置によって、中野四丁目新北口地区の低層部における新規のにぎわい空間、周辺地区における既存のにぎわい空間を連担させて、一体感のある街並みを形成すると、こういったこ

とも景観形成ということで記載をしておるところでございます。

(3)の「快適で質の高い都市環境の創出」といったことにつきましては、素案の中でもこの記載はございましたけれども、特に快適で質の高い都市環境の創出ということで見出しをつけたものでございます。

続きまして、27 ページでございます。「にぎわいと安全・安心の空間創出」の中でございますが、「基本的な考え方」の中に、「○」の3つ目でございます、ユニバーサルデザインによる多様性に配慮した集客交流空間や情報環境空間の形成を図るということで記載をしております。ユニバーサルデザインについては、この後に、公共基盤整備の中で考え方を示しておりますけれども、こうしたにぎわいですとか、安全・安心、そうした中でもやはりユニバーサルデザインということも考え方を触れたものでございます。

あわせて、5つ目になりますけれども、まちの価値の維持・増進に向けたエリアマネジメントの展開ということ、さらには防災や防犯に向けた取り組みを促進するといったことも含めて記載をしているところでございます。

続きまして、29 ページでございます。「安全・安心」の項目でございますが、「平常時、非常時とも安全・安心な空間創出」ということで、前回の素案の中では「環境戦略」「防災戦略」それぞれ項目だけ記載しておりましたけれども、同時に策定を進めておりました「スマートな環境・防災都市づくり戦略」そちらも案ということで考え方を進めておりましたので、そちらの考え方とあわせたそれぞれの内容を記載をしたところでございます。

続きまして、32 ページでございます。ユニバーサルデザインによる公共基盤の整備のうち、歩行者ネットワークのところのネットワークのイメージ図を修正をしております。

こちらのネットワークのイメージの図は、素案の中ではもうちょっと粗いところがございましたけれども、今回につきましては色でその高さを分けて表現をしております。

まず、赤の実線につきましては標高約 48 メートルということで、中野駅の西側南北通路、この絵でいきますと下のほうで「西口」とございますが、そちらの西口を出た先が南北通路になります。その高さが標高 48 メートルということになりまして、そこからつながっていくデッキのイメージを示しております。これが、標高 48 メートルの歩行者のネットワークのイメージでございます。

次に、オレンジの実線の部分でございますが、こちらにつきましては標高約 38 メートルから 42 メートル、これは、現在の中野通りをまたぐ東西連絡路の高さでございます。その高さでこのネットワークを結んでいるものでございます。

さらに、緑の部分につきましては、現在の中野通りです。中野通りの中野駅近くの部分でございます。こちらは、標高約 34 メートルから 38 メートルという高さになってございます。こちらについて、この高さでの歩行者のネットワークのイメージをしたものでございます。

33 ページにつきましては、これらを断面の図として示しております。33 ページの上の段は「近景」ということで、駅前の広場のことを表現をしておりますが、これは前回の素案でもあったものでございます。

この下の「遠景」というもので、この北側の部分も含めて断面の図として今回はお示ししてございます。あわせて、縦動線ということ、小さくて恐縮ではございますが、歩行者の滞留空間ですとか、交通広場の中にこの縦の動線、こうしたものも記載をしております。

続きまして 37 ページでございます。「実現に向けた事業手法」の中で、(2)でございますが、「事業化に向けた取り組み」ということの項目の一番下になります。「事業の実施段階においては、工事の工程や進捗状況を適宜周知するとともに、だれもが工事期間中に安全に通行できるよう配慮していく」というような、工事時間中の我々として配慮すべき内容についても記載をしたところでございます。

続きまして 38 ページでございます。この「中野駅新北口駅前エリアにおける面整備事業」でございますが、これまで「土地区画整理事業については想定する」という表現でございましたが、今回、都市計画を定めていくということを踏まえて、「土地区画整備事業を実施します」という表現としております。

さらに、この下の想定の実業区域ということ、点線になりますが、この土地区画整理事業の区域を示したものでございます。

また、地区計画につきましても、「適用を検討」ということから「定めます」というものに変更したものでございます。

私からのご説明は以上でございます。

小幡副参事

引き続きまして、表紙に戻っていただきまして、裏面をご覧ください。2 の「中野駅地区整備基本計画（改定案）について」ご説明をさせていただきます。

(1)「改定の目的」ですが、中野駅地区整備基本計画は、グランドデザイン Ver. 3 で示した将来像を実現するため、整備すべき各都市施設の規模、形状及び段階的な整備工程

等を示すものでございます。

まちづくり方針の策定を踏まえまして、中野駅地区整備基本計画につきましても、新北口駅前エリアにおける街区再編を含めた整備内容の検討を深めまして、区の計画として改定を行うものでございます。

(2)「改定の概要」でございます。

1つ目、まちづくり方針における地区の目指す都市像の形成に向けた土地利用や公共基盤整備、歩行者ネットワーク、交通機能の考え方を踏まえて改定をいたします。

2つ目、前回改定以降策定をいたしました「中野区駐車場整備計画」「中野駅周辺自転車駐車場整備計画」の内容を反映し、記載をいたします。

3つ目、整備の進め方につきましては、中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備及び新北口駅前エリア再整備の目標スケジュールを踏まえて変更をいたします。

(3)「改定内容」についてでございますが、別紙2「中野駅地区整備基本計画（改定案）抜粋版」をご覧ください。

主な変更箇所としまして、この表紙の目次のところに丸印をつけた部分を本日抜粋版として用意しております。また、この抜粋版のうち赤字部分、また赤囲み部分が、今回の変更箇所となります。

今回の改定ですが、整備の基本的な考え方、基本方針は変わってはおりません。新北口駅前エリアの街区再編等を踏まえまして、駅前広場、都市計画駐車場等の整備の内容、また、歩行者ネットワーク等について記載を変更しております。

1枚めくっていただきまして、1ページでございます。こちら「改定の考え方」でございますが、前回、平成26年3月に改定を行っておりまして、その改定以降、今回のまちづくり方針の策定といった改定の背景を記載しております。

続きまして、2ページでございます。「中野駅周辺の将来像」につきましては、ランドデザインVer.3に示しておりまして、この考え方は変わってはおりませんが、右下に今回の中野四丁目新北口地区のゾーニングイメージを記載しております。

続きまして、めくっていただきまして、こちら7ページ目になりますけれども、「駅前広場整備の考え方」でございます。こちら考え方の黒字部分は変わってはおりませんが、背景の元図を変更しております。

新北口駅前広場については、この図の中央に、西側南北通路と橋上駅舎がありまして、そちらから北側に出たところの西側、囲町側に縦長に交通処理空間をとっております。

また、この交通処理空間と既存の現在の北口駅前広場の間に歩行者空間を設けまして、歩行者空間を拡充し、そして、東西南北4つの広場の歩行者の回遊性の向上を図るとしております。

また、図中のオレンジ色の矢印は、デッキによる歩行者ネットワーク、また、オレンジ色の丸印がエレベーター等の立体動線、緑の矢印が地上部の歩行者ネットワークを示しております。

続きまして、8ページは整備の内容としまして、先ほどの7ページの考え方を具体的に示したものになります。

オレンジ色のデッキ動線のところでございますけれども、南北通路のレベルでは、北側のサンプラザ地区側、中野四季の都市側、囲町側の3本のデッキの動線を考えております。

また、図の左下でございますが、この場所は高低差が複雑ですので、駅の北側と南側の東西方向、それから、中野通り西側の南北方向の3つの断面図を記載しております。この断面図の一番上の断面が北側を東西方向に切ったものでございまして、一番高いところが南北通路の標高48のレベル、それから、一段下がったところに歩行者空間、東西連絡路から上がったところの標高40のレベル、それから一段下がったところは現在の北口駅前広場、標高34、中野通りのレベルということで、3つのレベルをそれぞれつないでいくということを考えております。

続きまして、9ページでございます。こちらは整備の内容でございまして、各駅前広場に整備していく交通施設等の数などを示しております。左上が新北口駅前広場の交通施設となりますが、こちらも施設数はこれまでと同規模で考えております。駅前広場の形状等に変更となりますけれども、施設については同規模ということで考えております。

一方、右上でございますが、自動車駐車場、自動二輪車駐車場、自転車駐車場について記載をしております。こちらは「中野区駐車場整備計画」「中野駅周辺自転車駐車場整備計画」を踏まえて記載をしております。都市計画駐車場につきましては、区役所・サンプラザ地区の再整備施設内に配置することとしております。

それから、11ページが「整備の進め方」となりますが、これまでの計画では第2期整備が西側南北通路・橋上駅舎の整備で平成32年ごろ完了予定とされていまして、第3期整備については、区役所・サンプラザ地区整備ほかで平成36年度以降完了とされておりました。

今回の改定では、現在の南北通路・橋上駅舎の整備の検討状況ですとか、新北口駅前エリアの整備完了の目標時期を踏まえまして、これまでの2期と3期をあわせて第2期とし

でまとめて表記をしております、ほか駅周辺の都市再開発事業もまとめて「第2期整備（平成37年以降完了予定）」と記載をしております。

表紙に戻っていただきまして、3番でございます。「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（素案）について」でございます。

今回の中野駅地区整備基本計画の改定を踏まえまして、中野駅新北口駅前エリアの都市計画変更を進めてまいります。

それでは、都市計画変更（素案）の内容についてご説明をいたします。別紙3「都市計画変更（素案）について」をご覧ください。また、パワーポイントでも資料と同じものを投影させてご説明をさせていただきます。

矢島会長

ちょっと待って、資料を掲げてください。

小幡副参事

別紙3「都市計画変更（素案）について」というものをお配りしております、こちらと同じ内容をスライドでも投影をしております。

最初に「中野四丁目新北口地区における公共基盤整備の考え方」をお示ししまして、その考え方に基づいて都市計画変更（素案）という形でご説明をしてみたいと考えております。

まず、1枚おめくりをお願いします。こちらが、中野四丁目新北口地区まちづくり方針（案）の考え方としまして、「歩行者ネットワークのイメージ」、それから「道路、駐車場等の配置イメージ」を再掲しております。こちらの考え方につきましては先ほど石井よりご説明させていただきましたが、こういった歩行者ネットワーク、道路、駐車場等の配置イメージを踏まえまして、都市計画変更（素案）を作成をしております。

続きまして、2ページ目でございます。こちらが、「都市計画変更（素案）について」「都市計画変更の内容」でございます。左側が現在の都市計画の内容でございます、右側が今回の都市計画変更（素案）の内容でございます。

今回の都市計画変更（素案）の項目としては、下のところ、4つございまして、1つ目が「都市計画道路の位置・形状の変更」、2つ目が「都市計画駐車場の位置・形状の変更」、3つ目としまして「地区計画の新規決定」、4つ目が「土地区画整理事業の区域の新規決定」でございます。

次のページでございますが、こちらのページに変更の項目ごとに、その内容として視点

を示しております、この次のページ以降に詳細を図で示しております。こちらの「変更の視点」とあわせて、図のほうでご説明をさせていただきます。

最初に「都市計画道路」でございますが、中野四丁目地区のにぎわいの形成、回遊性の向上、駅前歩行者空間の拡充等のため変更を考えております。

こちらのページが「都市計画道路の位置・形状の変更」、これは地上部のものを示しております。大きな変更としましては、交通広場の形状を大きく変更いたします。

個々にご説明をいたしますと、赤い色の補助 222 号線でございますが、こちらは交通広場の形状が変わることによりまして、延長が短くなっております。黄色の補助 223 号線でございますが、こちらは附属する交通広場、こちらの緑色の部分の形が変わっております。続きまして、水色の補助 224 号線でございますが、こちらは、幅員 15 メートルを幅員 20 メートルに拡幅する案となっております。続きまして、紫色の補助 225 号線でございますが、こちらは、街区の大街区化を検討しておりまして、大街区化によりまして地区計画の地区施設でこの機能を代替するというを考えておりまして、代替機能を確保することにより 225 号線は廃止を考えております。

続きまして、次のページですが、こちらが「都市計画道路の位置・形状の変更（嵩上げ部）」歩行者デッキの部分でございます。こちらは、デッキの形状が変わっておりまして、今回の変更によりまして、中野四季の都市にはデッキで、車道を渡らずにダイレクトにアクセスできるようになりまして、また、囲町方向につきましても、地区の事業の進捗を踏まえ、デッキを延ばしております。

続きまして、次のページになります。6 ページ目ですが、こちらは「都市計画駐車場の位置・形状の変更」でございます。従前、駅前広場の地下に決定をされていたものを区役所・サンプラザ地区再整備の施設内に民間建物の附置義務駐車場と一体で整備することを考えております。

続きまして、7 ページでございます。こちらは「地区計画の新規決定」でございます、地区計画の目標としましては、まちづくり方針を踏まえて地区計画の目標として記載しております。また、地区整備計画の地区施設としまして、この補助 225 号線廃止による代替施設の担保としまして、貫通通路と中野通り沿いの歩道状空地を定めることを考えております。

続きまして、次の 8 ページでございますが、こちらは地区計画の「方針附図」でございます、まちづくり方針でお示しました歩行者ネットワークのイメージにつきまして、

中野通りレベル、それから東西連絡路レベル、南北通路レベル、3つの動線を設けていく担保としまして、地区計画の方針附図で示すということを考えております。

続きまして、9ページです。こちらは「土地区画整理事業の区域の新規決定」でございます。街区の再編によりまして用地の入れかえ、権利の移動等を行う範囲としまして、事業の影響等も考えまして、土地区画整理事業を進める区域についてお示ししております。

最後に表紙に戻っていただきまして、今後の予定をご説明いたしたいと思っております。

平成29年12月、今回が都市計画（素案）のご報告でございます。

その後、まちづくり方針（案）に関するパブリック・コメントの募集開始をいたしまして、中野四丁目新北口地区のまちづくりに関する説明会を開催します。こちらは12月22日を予定しております。

それから、平成30年1月に入りまして、パブリック・コメントの募集を終了いたしまして、1月には都市計画の原案としてご報告をしたいと考えております。あわせまして、まちづくり方針の策定、中野駅地区整備基本計画の改定を予定しております。

続きまして、3月には都市計画の案の報告、4月には都市計画（案）の公告・縦覧、5月には都市計画審議会に諮問させていただきまして、6月以降、都市計画決定という予定で進めたいと考えております。

ご説明は以上でございます。

矢島会長

説明ご苦労さまでした。ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたら、順次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。

小林委員。

小林委員

ありがとうございました。新しい図が幾つか出てきていますので、まず、道路の確認からさせていただきたいと思っております。

新しい資料と言ったのは、まちづくり方針の案、副参事のほうから説明をしていただきました32ページですとか、33ページ。それから、最後にありました都市計画変更（素案）について各ページ、そして、整備基本計画の抜粋版の8ページなどを使って、ちょっと確認でまずさせていただきたいと思っております。

前回のものと見比べてみますと、まず、最後に説明がありました都市計画変更（素案）についての1ページ目の右下に描かれているものを見ますと、青い線で書かれていますけ

れども、囲町のほうから今の税務署側のほうにぐるっと地面できた道が中野サンプラザの辺を渡って、中野通りに向かっていきますと。この道路については、中野通り側については先ほどグリーンで示されていましたが7ページですか、貫通道路ということで、その貫通通路、道路ではなくて通路に接続をされていると。その手前の右側については駅前の広場になっていて、それが222号線、221号線につながっている。これが、中野通りに向かうレベルの道路ですと。

そして、中野通りは勾配になっているので、途中に出てくるのですけれども、今度パースペクティブを見ると、新しくできるアリーナというか、想定されている場所に至っては標高40メートルの高さになっていくので、次のレベルとして標高40メートル、西口改札から出ていったレベルの道と重なりますと。そして、今のサンプラザの北口の道路は幅が広がって、F字道路に向かって幅員がほぼ同じになっていく。まず、そこまではそんなイメージでいいのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

委員お話のとおりでございますが、特に地区施設のところなのですけれども、33ページのまちづくり方針の遠景の図を拡大して今こちらにご用意をしております。中野通りから、中野通り自体は少しずつ勾配で上がっていくということになっておりまして、一方、囲町側から222号線がこちらからきまして、交通広場に入ってきて、こちらから地区施設のところ、こちらは立体的に建物の中を通ってくるような形になりますけれども、こちらから中野通りに、若干すこしずつ下がりながらすりついてくるというような形でございます。

224号線につきましては、こちらの街区の北側ということで、15メートルを20メートルに拡幅していくということで考えております。

小林委員

ありがとうございます。そうしますと、この貫通通路については今ご説明がありましたけれども、建物の1階というのでしょうか、を虎ノ門ヒルズとか、ああいった感じで、建物の1階に通路が抜けている。これは、区道でも都道でもない通路という位置づけの通路でしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

地区計画の、地区施設としての通路ということで考えております。

小林委員

それは、地区施設、建物の中を通る通路ということで、道路法の道路ではないという意味でしょうか。

矢島会長

小幡幹事、道路法の道路であるか、区道であるかどうか。

小幡幹事。

小幡副参事

道路法の道路ではなくて、道路法は適用外ということで考えておまして、通路ということで、区有通路で管理をしていくということを考えております。

小林委員

わかりました。ありがとうございます。

そして、駐車場については、このまちづくり方針の素案の中に、6ページにあるように、駅前の西側の北口にあった、狭かったものが大きく、その施設の下全面にわたって駐車場が計画をされる。設けるかは別として、計画をされていく。それは、レベル的には地下と考えていいのでしょうか。それとも、要するに、グラウンドレベルでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

都市計画駐車場でございますが、現在は駅前広場の地下に決定をされているものをこの区役所・サンプラザ地区の再整備施設内ということで考えておまして、かなり面積的には大きくなっているように見えますが、こちらの建物の中に、建物の計画とあわせて、建物の附置義務駐車場と一体として整備していくということで考えておりますので、具体的に、恐らく地下ということが想定されますけれども、ここどのあたりにどのぐらいの高さレベルに、入り口はどの辺かというのは、建物計画とあわせて検討していくということになります。

小林委員

わかりました。ありがとうございます。

そうしますと、今、地下というか、グラウンドより下、そして、グラウンド面についてグリ

ーンまで聞きましたけれども、今度、黄色の標高 40 メートルと、標高 48 メートルの赤のラインについてお伺いをいたします。

新たに設けられる西口改札から出たところが標高 40 メートルで、そこに歩行者滞留空間があり、新しくできる施設に入る、抜けていくというのですか、レベルになりますと、それが東西連絡通路と同じレベルですと。そして、その新たな、これがにぎわい創出、つまり標高 40 メートルのレベルが新たなにぎわい地区という通路なり、そして、その一段上の標高 48 メートルのところに、南北通路の一段高いレベルができて、この歩行者滞留空間を抜け、通るというのですか、そして、新たにできる新区役所庁舎に向けて、デッキ上で進んでいく、そういうレベルでよろしいのでしょうか。

つまり、新庁舎については、標高 8 メートルの差なので、2 階レベルか 3 階レベル、それはもちろん計画によりますけれども、そういったレベルに駅から向かっていく、この 2 本のオレンジのにぎわく軸と、赤の区役所に向かっていく矢印、素案の 1 ページというのですか、のネットワークイメージではそういうことでよろしいですか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

先ほどお話したとおりでございまして、48 メートルで歩行者のネットワークがデッキ上でつながっていくということではございます。

この北側につきましては。

矢島会長

ちょっと、図面なら図面を示して。

石井副参事

今お話があったのは、もう一度改めてお話しいたします。ここに中野駅の西口の改札ができて、南北通路がこちらでございます。ここを出たあたりが 48 メートルという高さになって、それぞれデッキでつながっていくイメージを持っております。

この高さですと北側まで続いていくわけですが、こちらについては、この宅地の中の建物の計画とあわせて整備をしていくという考えでございまして。具体的にはどのような配置、どのような形状になるかというのは、またその建物の計画と合わせてということになります。

さらに、この北側につきましては、ちょうどこちらの中野四丁目新北口西エリアと呼ん

でいる部分です。こちらにつきましても、現在市街地再開発の準備組合が設立をされて、こちらの開発ということの動きがあるということですので、こちらの西エリアの開発を誘導していくということにあわせて、このデッキでさらにこの新庁舎までつないでいくということを考えているということですのでございます。

ですので、このあたりがやはり 48 メートル、さらにこの西エリアについても同じような高さ、それから、新庁舎についても同じような高さでつながっていくイメージを持っております。

小林委員

ありがとうございました。

続いて、もう少し伺いたいのですけれども、つまりこの整備基本計画の改定案の 8 ページの左下にある図が先ほどの、今種々伺ってきました道路のレベル、デッキのレベル、それから、南北通路のレベルということかなというふうに思って今、まず、断面的な確認をさせていただきました。

都市計画という意味合いでは、先ほど少しお聞きをしました新たなにぎわい軸の先に、北側に、つまり今 1 万人のアリーナを計画するということがありますけれども、この人の流れについて今度、道路というよりも歩道といいますか、そういった意味での流れというのは、この中には描かれているのでしょうか。この中というのは、今日いただいている資料の中にはありますでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

アリーナへの動線といいますか、こちらこの矢印が全て歩行者動線を示しているわけなのですけれども、アリーナへの動線ということであれば、この西側の南北通路を出たところから、この赤い、48 のレベルを通っていく動線というところと、やはりかなり歩行者交通ネットワークに負荷をかけることにもなりますので、こちらの動線とあわせて既存の駅、現在の北口を出て、東西連絡路を上がって、標高 40 のレベルで北に向かっていく動線というところと、さらには中野通り沿いの歩道というのがありますけれども、こういった複数の動線でアリーナ方向、また、駅方向に帰っていくというところの交通の動線ということと考えております。

小林委員

ありがとうございます。この矢印の行き来が人の往来ということになるのでしょうかけれども、この今見ている図でいいますと、赤い矢印の先端が1万人のアリーナと想定されるとなると、その1万人のはけ口というのですか、人の流れがこの赤いもしくはオレンジだけになってくると思われるのですけれども、一方、ちょっとここから地下の話をしていただけますか、地上から空中というか、架空のレベルではなくて、地下のレベルというのは今回、この道路計画、それから、人の流れ、歩行者空間も含めてですけれども、計画をされていないのでしょうか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

今回、この宅地、建物の中では、恐らく先ほど駐車場の話もありましたけれども、そうしたもので地下を使っていくという考えはございますけれども、そのほか、例えば、ほかの街区、周辺と地下でつながるとか、そういった計画はございません。

小林委員

わかりました。そうしますと、まちづくり方針の案の32ページ、今はパースペクティブですけれども、それではなくて平面図で見ますと、中野五丁目側ににぎわい軸としまして、いわゆるサンモール、ブロードウェイの軸があります。そちらに向かって、将来的な接続という表現がなされています。これは、地上面かとは思いますが、まちづくりということを考えると、この今四丁目の新北口エリアだけではなくて、五丁目、もしくは北の新井町、南の中野二丁目等々に少し目を向けなければいけないと思うのですが、この五丁目側のにぎわい軸へのつながりというのでしょうか、そういったことについては、まだ検討はされていないということになりますでしょうか。

矢島会長

石井幹事。図面をちょっと変えて。

石井副参事

今、五丁目のつながりということでございます。こちら、ちょうどこのあたりでございしますが、道路の立体的な利用をするところです。貫通通路を出たあたり。こちらにつきましては、地上のところにつながっていくということは1つ考えているところではございますが、さらに今度将来的な接続ということで考えておりますのは、このオレンジ、あるいはこの赤の動線、この高さで、こちらの五丁目側とつないでいけないかということは検討

しているところでございます。

ただし、やはりこちらとつながっていくということになりますと、こちらの五丁目側のまちづくりということも必要になってまいります。また、仮につながったとしても、中野通りにつながるということだけなのか、あるいはこの中にサンモールという商店街ございますけれども、そちらとの接続もどうするのかといったところでは、こちらのまちづくりもあわせて考えているという次第でございます。

矢島会長

小林委員。

小林委員

そうしますと、地上面で、いわゆる道路面、中野通りの面と、それから、一段上がった、中野通りが34メートル、もしくはその勾配、その上の40メートルのレベルで、中野五丁目側のにぎわい創出側のレベルにまちの発展性を求めていくというふうになると、これは私の個人的な思いですけれども、やはりこの1万人ですとか、この人の流れ等々を考えていったときに、地上というか、架空レベルではなくて、地下のレベルでも五丁目側のブロードウェイ、サンモール側との連携も必要になってくるのではないかと。まして、1万人だけではないので、ここには高層50階を超えるようなビルが建てられる可能性もあるわけで、そうすると、そういったことも、地上面だけではなくて、40メートルだけではなくて、地下の面も3方向にわたって、人の流れというのも必要ではないのかなというふうに考えます。

そして、この道路のありよう、青い、オレンジ、そういったものを人の流れも含めて考えていくと、少しまちづくりを広げてこの、中野通りそのものの都市基盤という問題も当然あるのでしょうかけれども、ということも含めて考えていけないのではないかなというふうに、これは思います。

先ほどの説明の中で、9ページのところで、新たに追加されたところで、中野駅周辺地区総合交通戦略、9ページのところに、この中野駅周辺の車ですとか、人の流れ、デッキ等について書かれていますけれども、そういったことも含めて、地域ルールということで駐車場等について書かれていますけれども、この新北口エリアだけではないところとの連携も少し、発展的に考慮していくというか、考えていかないと、ここだけの道路の、人の回遊だけでは、少し行き詰まりが出てくるのではないかなというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

ご意見ありがとうございます。特に五丁目との連携というところで、ちょっと視点を変えますと、中野通りには荷さばき駐車という問題がありまして、こちらもこの地域として課題として解決をしていきたいということがあります。

今回、ここに都市計画駐車場と、区役所・サンプラザ地区再整備の附置義務駐車場を設けていくわけなのですけれども、荷さばき駐車場についても一体で考えたいと考えておりまして、五丁目のまちづくりの進捗との兼ね合いというところにもなりますけれども、例えば、荷さばき駐車場が地下にあったら、地下で荷さばきをしたものを五丁目までそのまま地下で運ぶとか、そういったところも地域としての課題を解決するためにどういった手法がいいのかという視点で考えながら、解決法についても地下も含めて考えていきたいと考えます。

矢島会長

小林委員。

小林委員

最後に1点だけ確認をしたいと思います。

先ほどの、都市計画変更（素案）についての、5ページですとか、道路の形状の変更の中で、デッキがこのVの字、西口からすぐ下におりてしまう形状がVの字側に、今の税務署まで伸びている。

矢島会長

失礼、別紙2ですか、3ですか。

小林委員

別紙3の5ページです。

矢島会長

5ページ。

小林委員

変更前と変更後で、変更前はすぐ北口おりてスペースの短かったものが、Vの字に大きく、税務署の側のほうまで伸びている。このレベルは、どのレベルになりますでしょうか。40メートルのレベル、34メートルのレベル、48メートルのレベル、ちょっとそれがうま

く……。

48 のレベルですかね。そうすると、これは、セントラルパークに向かったのデッキということでよろしいのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

委員お話しのとおり、西口から出て、このところ南北自由通路が 48 のレベルですので、48 のレベルでそのまま四季の都市の方向につながって行って、車道はここからこういう形状になりますので、車道も渡ってダイレクトに四季の都市、四季の森の公園におりれるような形でデッキを考えております。

小林委員

そのレベル差はどれぐらいになるのですかね。おおむね、48 と、地上面は何メートル。

小幡副参事

この、東西連絡路を上ったところが 40 でして、ここでは東西連絡路を上ったところと南北自由通路のレベル 8 メートルあるわけなのですけれども、ここから四季の森公園がどのぐらいのレベルかということはありますが、おおむね 8 メートル前後の高さ関係があるというようなことです。

小林委員

8 メートル、わかりました。ありがとうございました。

矢島会長

よろしいですか。

ちょっと話を戻しますが、今、小林委員のご指摘のあった、ほかの地区、特に五丁目側、中野通り並びに五丁目側への将来への接続というふうに、このまちづくり方針で書かれている部分については大変重要なご指摘があったというふうに私は思います。

幹事からの答えも、それについては今後まだ検討しますということであったと思うけれども、このまちづくり方針はたまたままだ案の段階、これからパブリック・コメントを経て最終決定されるわけだから、その決定される部分にぜひその部分を入れ込むというふうにするのがいいのではないかと思います。この点については室長のご意見はいかがですか。

奈良室長

ご意見ありがとうございます。まだ、今、会長のほうからお話ありましたとおりまちづくり方針の案の段階ということでございます。さまざまご意見をいただきながら、この案を最終的にはとっていきたいと思っております。

今お話ございました中野五丁目、こういったところにつきましては、将来的な接続というのは、これは欠かせないものというふうに思っております。ただ、先ほど担当のほうからもご説明いたしました、まだ現段階ではそこに向かってどうするというところが検討中というところもございます。ただ、将来的な方向として、もう少しどういったことがここに書き込めるのかといった点については、この後検討していきたいと思っております。

矢島会長

ご答弁ありがとうございます。

それでは、ほかの点に進みたいと思います。

伊東委員。

伊東委員

ありがとうございます。かねてより私は、こうした都市計画、ましてやここへ来て中野の場合は、数十年ぶりに大きく基盤施設が変わろうとする中で、先ほど会長のほうから沼袋区画街路4号線に対する公共交通のあり方という部分でご指摘がありましたけれども、こうしたまちづくりについても、公共交通の考え方というのをしっかりと見据えていかないといけないのではないかなと。ましてや温暖化対策ですとか、それから、交通弱者の対策という部分で、しっかりと考えていく位置づけを持っていかないとまずいかなと。

せっかく今回、中野駅周辺地区総合交通戦略がこの案の中に示されているのですが、国土交通省が進める都市という部分、もうちょっと広域的な範囲からの分析という部分が欠けてしまった。あくまでもこの中野駅周辺地区に限定した戦略ということで、今ちょうど画面のほうにも出ていますけれども、全てがこれ中野駅を中心にした回遊性ですとか、そういうことに視点が置かれてしまっていると。新北口駅前広場でしたか、名称。交通広場ですね、その水色の部分、これについても新たに再整備されるまちの一番最終分、中野通りからも遠いですし、周辺道路からも何となく位置的には奥のほうに位置づけられてしまって、全て道路を使用する交通はそこに入ってこざるを得ないという位置づけになっているのです。

今、中野では西武新宿線の地下化も行われているという交通環境も激変してくる中で、

ましてやこの中野駅周辺に1万人規模のアリーナを誘致したいという考えの中で、仮に1万人のコンサート等が行われた場合に、鉄道だけで考えるのか、南北の公共交通はどう考えていらっしゃるのか、そういう部分が一向に見えてこない。中野区として、路線バスも含めた、あるいはチャーターバスも入ってくるかもしれない、1万人規模になると、そういうことも考えた交通戦略というのは、策定の予定があるのですか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

まちづくり方針（案）に載せております総合交通戦略でございますが、こちらは、昨年度交通事業者ですとか、警視庁ほかにご協力をいただきまして、中野駅周辺ということで総合交通戦略として取り組んできたというところで、今回6月に策定をしたというものでございます。

この交通戦略については、こちらの中野駅周辺まちづくりランドデザインVer. 3のエリアとして、交通戦略ということで取りまとめております。

今回、都市計画変更の素案をつくるに当たっては、やはり大規模交流施設ですとか、駅周辺のさまざまな開発の歩行者交通と、自動車交通に関する検証を行っております。どういった視点からかといいますと、中野四季の都市のまち開き以降増大した歩行者の交通ですとか、それから、四丁目西地区であったり、さまざまな各開発による増加する歩行者交通、それから、ここに1万人規模のアリーナができたときの交通というところを想定をいたしまして、それぞれ交通量を推計しまして、どういったところからどんなふうに自動車、歩行者が来るのかというのを想定して今回の計画をつくっております。

自動車に関しても検証しているところなのですけれども、おおむね1万人のアリーナができて、交通処理というか交通計画は成り立つと考えておりまして、若干信号のサイクルを変えるですとか、そういったところで交通の計画は成り立つという検証はしております。

ただ一方、中野通りの荷さばき駐車という問題がございまして、こちらについても積極的に取り組んでいかないと、この駐車車両がいるというところでは、やはり中野通りは渋滞をしてしまうというところもございまして、中野通りの荷さばき駐車対策、ここに取り組んでいくということで、全体の自動車のネットワークというところでも問題はないと検証して考えております。

矢島会長

伊東委員。

伊東委員

そういうお話を伺うのですけれども、どういう想定条件のもとで、どういう分析をされて、大丈夫とおっしゃられているのか。

例えば、低層部に商業施設を入れるという考え方があるようではございますけれども、そうしたものにつきましても、商業圏域をどの辺に見込んでいるのかによって、やっぱり公共交通ですとかのあり方というのは当然変わってきます。また、入ってくる店舗等によっても、大きいものをたくさん買うような商業施設が入ってくれば、当然自家用車で来る、あるいは帰りも持って歩いて帰るということを外れてきます。その中で、公共交通、ではどこにバスが走っていたほうが便利になるのかですとか、この中野駅周辺だけではなく、今は医療機関を結ぶ公共交通ですとか、この地区に関連して中野体育館が北部のほうに、平和の森のほうに移動すると、そうした公共施設との交通結節点との連携、そうしたものが一向に見えてこない中で、大丈夫ですと言われても、何をもってこれで大丈夫なのかという部分が私どもも見えないし、例えば、1万人のアリーナ、9割は鉄道利用で済むかもしれませんが、その1割でも、1,000人がバスを使うとなると、では、どこの停留所からその1,000人が吐き出されてくるのか、逆に、終わった後、その1,000人がどういう形で消えていくのか。南口の新しいロータリーを活用していくとなると、今度は中野通り、JRの下を通っています中野通りの歩道空間さえも窮屈になることは想定されますし、なかなかその分析も見えてこない。

そして、我々区民からすれば、新たにできるこの地域の再開発だけでなく、普段の生活、365日、どこにどういう用事で行かなければならないかと、そういう部分もしっかりと考えたまちづくりというのをやっぱり分析して、考え方を一定程度示していただかないと、先ほどの西武線のまちづくりではないですけれども、交通量が随分影響してきますので。

一方で、通過交通は締め出さなければならないという従来の考え方もわかりますけれども、そうした部分、中野は道路幅員については決して広い道路があるわけではありません。そういう意味では、次世代の交通機関であるLRT、BRTといった、そうしたものが導入できる基盤というのではなさそうに感じますので、ぜひその辺は、将来を見通した、このまちをつくってしまったらば、70年、100年の計とおっしゃられているのですから、そ

うすると、交通体系もそこまでしっかりにらんでお示ししていただかないと、並行して。なかなかこれで、「ああ、十分だね」とこちらも判断しにくいところがあるのですけれども、いかがですか。

矢島会長

どなたがお答えになりますか。むしろ、全般的な問題として室長にお答えいただいたほうがいいですか。

今日の部分でデータがないのは明らかですね。私が見ていて、交通関係のデータに基づく議論は、今日は少なくともできるような状態ではないということははっきりしていますね。

何かお答えになることはございますか。

今回、今日は無理ならば、次回ということはあるわけですから、何らかのお答えをいただけたらいいと思いますが、どうでしょうか。

石井幹事。

石井副参事

ただいま大変重要なお指摘をいただいたというふうに考えております。

我々、今回中野駅新北口地区のまちづくりということで、この中で都市機能の配置、道路の配置、そうしたものを考えながら検討を進めてまいりました。ここでの都市機能を踏まえた交通の発生量、そうしたものもデータとして捉え、それがどのように影響があるのか。例えば、広域で見ますと、ここでの交通が中野通りではなくて、早稲田通りから、それから、環七までにどのように影響するのか、そのぐらいの範囲で検討してきたということではございます。

この中野駅周辺のまちづくりということで考えますと、そのぐらいの範囲で検討をしてきたところではございますが、さらに広域の中野全体ということになりますと、本当に区全体での議論が必要になるかなというふうに思っております。

例えば、この中野通りの補助の動線になりますけれども、補助 220 号線の整備ですとか、あるいは、先ほどご指摘があったとおり、西武新宿線の連立に伴う交通の環境の影響、そうしたものも踏まえながら今後の検討を進めてまいりたいというふうに思っております。

矢島会長

伊東委員。

伊東委員

ここは都市計画審議会でありますから、まちづくりに対する方向性というのをしっかりと議論するところだと思いますけれども、そうした意味では、やはり都市交通についてもしっかりとした、体系的な整理がされていることが必要。それをもとにやはりまちづくりを判断していくということが肝要かと思しますので、ぜひお願いしたいのですけれども、中野区全域を俯瞰した、あるいは、近隣区からの中野区へのアクセス、そうした部分も踏まえた交通体系の調査・分析、そして、考え方を一定程度示していただかないと、こうしたまちづくりについてのジャッジも難しいかと思しますので、それはお願いしたいと思うのですが。

矢島会長

よろしゅうございますか。先ほど大丈夫だとおっしゃられていたから、多少のデータはあるだろうという感じがいたしますので、次回に何らかの形で追加の説明資料を出していただくということでよろしゅうございましょうか。

よろしいですか。それでは、この件についてはそのようにしたいと思います。

ほかの点、いかがでしょうか。

佐藤委員、どうぞ。

佐藤委員

私、今年度途中からなのでよくわからないのでちょっと教えてほしいのですけれども、方針(案)、この厚いほうの25ページに景観のことがちょっと書かれていまして、「シンボリックな空間形成イメージ」東西方向と南北方向が描かれているのですけれども、今お話に出ているアリーナというのは、このピンクの色を塗った建物を想定しているのですか。高さがどのぐらいかということと、現況の高さがわかるような、中野駅と書いているレベルが、これが現況の高さと解釈していいのでしょうか。それとも、橋上部分の、先ほど38と言いましたか、というふうに見るべきなのか。ちょっとその辺で、周辺の建物の想定、例えば、区役所の新庁舎がどの程度の高さを想定しているのか、その辺をちょっと教えていただければと思います。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

25ページの図でございます。先ほどからあったアリーナにつきましては、この25ページの下、南北方向の図で中の下のほうの赤の部分、点線で囲っている部分の低層の部分で

ございます。高さは検討中ではございますが、30メートル近くのものにはなるかと思っております。こちらにつきましては、アリーナの上に何か建物が建つというものではございませんので、アリーナということの1つの建物の高さをイメージしております。

周辺のまち、例えば、この赤の部分の後ろのベージュの部分ですけれども、大体100メートル前後の高さの建物になっております。南口なども再開発が行われまして、100メートルを超える建物を整備していくということが検討されております。そうしたところの中で、今回この新北口駅前エリアの開発におきましては、それを超えるような建物の計画になろうかというような考えでございます。

矢島会長

佐藤委員。

佐藤委員

真ん中のこの一番高い、ラインが富士山みたいになっているのですけれども、これは想定していないということですか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

この赤の高いのが、その1つの建物と考えておりまして、ちょうど24ページの左側の「土地利用のイメージ」にございますが、「集客交流施設・多機能複合施設」というような表現になっております。このうち、集客交流施設と呼んでいるものがこのアリーナ部分を想定しておりまして、多機能複合施設といっている部分につきましては、この高層棟をイメージしているものでございます。こちらはまだ具体的ではございませんけれども、周辺と比べてもかなりの高さになるものと考えておりまして、200メートルは超えるものと考えております。

矢島会長

赤星委員。

赤星委員

先ほど伊東委員が大きくまとめられるような方向でいろいろご意見言われていましたけれども、その中で気になったのがありましたので、ちょっとご意見を言わせていただきたいのですが。

今現在、都市計画の変更の案を検討しているというふうな段階だと思うのですけれども、

例えば、駐車場 70 台というふうに、約 70 台というふうに決まったように書いてあるのですけれども、これもつい先日、1 万人のアリーナ構想、スポーツ庁の中で、中野区というような話がありまして、伊東委員がおっしゃるように、1 万人のアリーナを本当にスポーツ庁と一緒に実現するようなことになれば、到底 70 台ではこれは追いつかないだろうというふうに僕なんかは想像してしまうのですが。こういうものも都市計画の変更をする中で、当然もう 1 回考え直すべき話ではないかと。これだけではないのですけれども、例えば、こういうこと、これについては考え直すべきではないかというのがありますし、ほかの部分についても、1 万人のアリーナが実現すると動線も大きく変わるでしょうから、そういうものも含めて、都市計画が前回決定された時点の話から変わるものについては、やっぱり検証をもう一度お願いしたいというのが 1 つです。

もう 1 つは、周辺、補助 222 とか 223 というのが出てきていますが、補助 221 というのが、その随分前に都市計画決定されている道路がありまして、この 221 についてなのですが、囲町まではいいと思います。囲町が今地区計画なりで整備されようというところで、囲町まではいいと思うのですが、その先の環七までの動線は一体どうなるのか。杉並区との区界にはなりますけれども、そこでとまってしまえば、防災だとか、にぎわいだとか、いろいろな部分で支障が生じてしまうのではないかとというふうなことも心配しております。そういう部分も杉並区さんと協議しなければいけないのではないかなとは思いますが、その辺がどうなっているのかお聞かせ願えればと思います。

矢島会長

小幡幹事、2 点ありますね。70 台と。

小幡副参事

1 点目の今回の都市計画駐車場というところなのですけれども、中野区として都市計画で駐車場を設けていくという点で、これまでどおり 70 台と考えております。

一方、この地区に大規模集客交流施設ですとか、多機能複合施設というところが出てきたときに、その施設に必要な駐車場というのは施設の側で設けるということになるかと思っておりますので、区の側で用意する都市計画としてつくる 70 台と、その事業者が何台設けるというのは、用途、事業規模によって決まってくると思いますが、それを一体でこの地区の中に整備をしていくということでございます。ですので、70 台で整備が終わりということではないということでございます。

もう 1 点、221 号線の囲町側の動線のことなのですけれども、中野区部分については囲

町のまちづくりで整備をしていくということを予定しておりまして、杉並区側につきましても、都市計画道路の整備方針で杉並区も第四次事業化計画に環七までを載せておりまして、平成28年から37年度までに事業を着手する路線ということで、位置づけております。杉並区からは、中野区の囲町のまちづくりの進捗を踏まえて、杉並区側も合わせて整備をしていくということで聞いてございます。

矢島会長

よろしゅうございますか。

ほかの点はいかがでしょう。

小杉委員、どうぞ。

小杉委員

前回に続き、改定された内容のご提案ありがとうございました。

私のほうから、ちょっと専門的な部分でお願いというか、意見というか、差し上げられればというふうに思っています。先ほど小林委員のほうから、地下に対しての考え方についてある程度お話があったのですが、地下というのは、基本的に今スライドであります。左側の図になりますが、黄色の部分ベースにした事業地域と、それから、その上の西エリアですか、このエリアも建物が建ってくる状況になろうかと思うのです。当然、西側にある区の新庁舎に関してもこれから計画が進んでいくわけなのですが、この32ページの歩行者ネットワークという部分において、建物と建物とが連携し合うという部分で、人の流れが一応整備されていくというようなことだと思うのです。

お話では、ほとんどが地上部分で、いわゆるペDESTリアンデッキでつながるような計画をされているわけですが、この地上部分での話は、それはそれでいいかなというふうに思うのですが、できれば、これらの街区を地下で結ぶ。つまり、別紙3の4ページ、補助223号線、それから、補助224号線、こういったものの道路の下をきちんと貫通させるような部分で、建物と建物とを結ぶというようなことで、地下同士がネットワーク化するというようなことがいいのではないかなというふうに思うのです。

なぜかといいますと、別紙1、29ページの3「安全・安心：平常時、非常時ともに安全・安心な空間創出」というふうに書かれてございますが、非常時とは何ですか。平常時でないことは全て非常時なのではないでしょうか。

このページに書かれた、一番最後の段で「平常時・非常時における情報収集・発信の機能の強化」というふうに書かれていますが、空間については書かれていないのです。

空間とは、いわゆる土の中の部分で、いわゆる非常時に対してきちんと区民を守ると、来客者を守るといようなことができれば、それは区としても、とても有意義なことかなというふうに思います。

特に最近、隣国の問題もありまして、シェルターという考え方が出てきていて、国も、これは公明党さん、自民党さんのほうからもお話があるところなのですが、シェルターをつけることについて助成しますよと、金額的な助成をしましょうというように既になされています。国がそういうようなお話なので、東京都も地下街についてある程度の助成をするという内容もできていますので、ここら辺をもう少し組み立てて、先ほど伊東委員からもお話がありましたけれども、区として全体的に、いわゆる非常時に対する考え方も整備していくというようにすることは有効なのではないかなというふうに思うのですね。

そこら辺をもう少し、前回に続けて、徐々に具体化されてきたところなので、次回のお話の中でももう少し踏み込んだ状態で、地下に対する歩行者ネットワーク、そういったものも考慮に入れていただけるような考え方が盛り込まれると、もっといいまちづくりになっていくのではないかなというところで、意見とさせていただければと思います。

矢島会長

ご発言はありますか。

石井幹事。

石井副参事

ご意見ありがとうございました。

その平常時と非常時ということにつきましては、今ご案内あった29ページの前に、27ページに「平常時、非常時を考慮した空間形成の考え方」ということで示してございます。

非常時というのがどういつきの時なのかということもございしますが、例えば震災ということもあったり、あるいは周辺の火事ですとかもあるし、先ほどご指摘のあった、本当に有事の際ということもあろうかと思えます。あるいは、今回大規模な集客交流施設を設けるということでは、瞬間的に人が増えるということもある意味では非常時かもしれません。そうした中でどういった空間を設けていくかということが非常に重要な、公共空間をどう設けていくのかというのは非常に重要な点だというふうに思っております。

その点で、27ページの空間形成の考え方の中では、3段目のところに「広場・交流空間」ということで、平常時につきましては広場・交流空間のにぎわいを求めていくという考え

がございますが、一方で、やはり災害時の受け入れということは考えております。

ここの開発、あるいは中野駅周辺の開発の中で、これから業務の床が増えるといったことから昼間人口も増えるだろうというふうに思っておりますので、そうしたとき、また商業施設などができれば買い物のお客が増える、そうしたことでの交流人口も非常に増えるだろうといったこともございます。

そうした中で、帰宅困難者の対策なども踏まえて、この空間を確保していくということが非常に重要だというふうに考えておまして、今後、この全体のまちづくりを進める中で、この平常時、非常時の空間のとり方、活用の仕方、そうしたことをさらに検討を進めてまいりたいと考えております。

矢島会長

小杉委員、よろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。

齋藤委員、どうぞ。

齋藤委員

今、ちょうどご説明になられた昼間人口と交流人口の話が出たのでちょうどいいかなと思っちょっと質問をさせていただきたいのですけれども、以前から中野駅の、いわゆるJRのキャパシティが、もう今の状態でも結構きついよという話があって、だからこそ早いこと西口の改札をつくって、南北自由通路をつくってできるだけ対応をしたいという話があったかと思うのですけれども、まず、もし数字でわかったら教えていただきたいのですが、最終的にこれ、西口の改札をつくって、JRの中野駅でどのぐらいの人間がさばけるかという、具体的な想定されている数字があれば教えていただきたいのですね。これが1つ。

もう1つは、これ今新北口エリア、さっきからアリーナの話が出て、1万と。超高層をつくって、多分ホテルが入って、業務が入って、商業施設が入ってくると、そこでまた先ほどの昼間人口なり交流人口が増えますよと。当然、その辺に周辺施設が出てきます。それからあと、南北自由通路の上に、橋上駅の上に駅ビルをつくってくるでしょう。ここでもボリュームが増えますよと。それから、たまたまこれ北口の話をしていきますけれども、南口は南口で中野二丁目を再開発していきますよと。次々4つのエリアで、どんどんどんどん人口を増やしていきますよといったときに、さっきちょっと伊東委員の話もかかわるかもしれませんが、ほぼ9割方JRで来るのか、あるいはほかから来るのかわかりま

せんけれども、さっきは車の話でしたけれども、実際JRの、いわゆるキャパシティというのが本当にもつのかなと、すごくその辺がパッと見た瞬間に気になっている部分です。

まして、そこに超高層1本つくってくるというのは、さっきの佐藤委員の話ではないですけれども、前回もちょっとお話したのですけれども、そんなにシンボル性は、私なんかにしてみると、超高層を1本つくってシンボル性が高いと思うのは何か、言葉は悪いですが、ちょっと時代が違うかなと。もう少し何か違った形のシンボル性というのを本当は考えたほうがいいのかと思うのですけれども、それはちょっと別にしまして、先ほどの数字的なことがもしおわかりになったら、今日の段階ではなくてもいいのですけれども、教えていただきたいというのが1つ目の質問です。

矢島会長

乗降人員はおわかりでしょう、きっと。どうぞ。

小幡幹事。

小幡副参事

まず、最初のご質問で、西側南北通路、橋上駅舎、西口改札ですけれども、想定としましては、ピーク時といたしますか、最大で時間当たり3万人ほどということで考えております。その西口のキャパシティというのがあった上で、今回、先ほど自動車のお話がありましたけれども、歩行者についても、四季の都市であったり、各開発で増加する歩行者交通、また、アリーナの利用者というところを歩行者の交通量を推計してございまして、どんなルートで歩行者が歩くのかというのを考えて配分をして検証しております。

一番検証として厳しいと思っているのは平日の夕方とございまして、平日の夕方、勤務先や通学先から帰宅する方と、夕方のアリーナの公演にいらっしゃる方、そこが一番ピークとして歩行者交通として厳しいとございまして、その想定で歩行者交通を検証して、国土交通省の大規模開発のマニュアルで、歩行者が制約なく自由に歩行できるという範囲で、このデッキの幅員であったり、方針附図で示した高さの各レベルの違うところの幅員であったり、そういったところを都市計画として考え、それから、地区計画として今後事業者に誘導していきたいと考えております。

矢島会長

よろしゅうございますか。

齋藤委員

ごめんなさい、ちょっとニュアンスが違うのですけれども、私がちょっと質問したのは、

駅のキャパシティは駅のキャパシティでわかりました。そうではなくて、この全部の計画、中野駅周辺の計画全体で、今おっしゃられたのは多分ディテールの話に近いと思うのですが、全体でどのぐらいの人口をイメージしてこういう計画をつくられているのかというのを伺いたかったのです。

矢島会長

昼間人口ですね。

齋藤委員

そうです。その昼間人口があるから、逆にどのぐらいのボリュームの建物をつくろうという考え方もあるのではないのかなという話です。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

今回この歩行者の推計をするに当たりまして、各開発の規模、それぞれの地域でどのぐらいの用途で、どのぐらいの規模で建ってくるのかというのを安全側に、ちょっと大きめにといいますか想定をしまして検証しているところでございます。

その際の各開発地で歩行者がその瞬間瞬間にどのぐらいの交通量があるのかというところで検証しておりまして、一方、昼間人口、夜間人口というのは、昼間人口であれば勤務先に来ている、それから通学先に来ている人口ということになりますので、商業施設に一時的に来ているですとか、アリーナの公演に来ているというような方は昼間人口にはカウントはできないというところがございます。

ですので、各地域の時間時間ごとの瞬間のこのポイントの交通量というのを推計しながら検証してきたというところでございます。

矢島会長

これについてはどうしますか。少しデータを見たいということですね。次回少し、今まで用意されているものから適当なものを作成してお話をしたほうが、大丈夫だとさっきあったけれども、やっぱりみんな大丈夫かどうかを心配していただいているということですので、ぜひデータを示してください。

小幡副参事

自動車につきましても、歩行者につきましても、この一帯で、どういった開発で、それをどう想定して検証してきたかというところを次回またご説明したいと考えております。

矢島会長

よろしく申し上げます。

もう1点どうぞ。

齋藤委員

もう1点なのですけれども、ちょっとこれは細かい話なのですけれども、資料では、先ほどの別紙3のやはり4ページを拝見しているのですけれども、もう1つは別紙2の9ページ、同じような全部絵柄のところを見ての質問なのですけれども、これは、交通広場というのがさっきおっしゃられたみたいに高いレベルにあるよと、中野通りよりも高いレベルにあるので非常に難しいというのはすごくよくわかるのですけれども、この4ページのほうの絵柄から察するに、交通広場のアクセスというのは、この補助223がメインであるよというふうな考え方のように見えます。

先ほどちょっとご説明ありました補助224については、中野通りから緩やかな勾配でとりあえず上がれるアプローチにはなっているということによろしいのですよね。車での話です。人ではないです。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

交通広場、歩行者空間も含めて、高さ40のレベルということで考えております。

224も中野通りから、224まで行くと中野通りもかなり高さが上がってしまうので、ほとんどフラットか、西側に少し上がるかぐらいかと思うのですけれども、先ほどのお話というのはその都市計画（素案）の地区施設のところになりまして、2ページのこの地区施設の道路につきましては、中野通りから緩やかに少し上った形で交通広場に入ってくるということでございます。交通広場の主たる入り口としては、こちらの交差点から、北側から南に入るということで考えております。

齋藤委員

わかりました。そうしましたときに、中野駅の南口から中野通りを北上してきた車が交通広場に入るためには、今おっしゃられた道路を全て使うと、こういうふうな考え方によろしいのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

委員お話のとおりでございます、北上してきて、この地区施設を通して、交通広場に入るということでございます。

齋藤委員

何でこんな質問をしたかといいますと、どちらかというところ、中野駅を中心にして4ブロック考えてみると、今どちらかというところ新庁舎ができる左のほうにどんどんどんどん軸足を移していくような計画にすごく見えるのです。これはしようがないかなと。

そうすると、どちらかというところ早稲田通りとかそっちからのアクセスというのがやっぱりメインになってしまって、南側からの、いわゆる大久保通り側からのアクセスというのは結構なかなか難しいなと。結構そういうアクセスも当然出てくるだろうけれども、そういったときに実際どうなのだろうなというところがちょっと気にかかった点です。

それは逆に南口から北口に超えないで、南口の周りでロータリーを回れば済むだろうという考え方は1つあると思うのですけれども、いやいやそうではなくてちょっとどうしても上にアクセスしたいといったときに、交通広場に行かなければいけないといったときにどうなのかなというところがちょっと気にかかった点です。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

考え方としまして、やはり北側のこの交通広場と、南口の駅前広場の交通空間というところで、機能をそれぞれ北側と南側で分担したいと考えておきまして、北まで抜けてくる方もいらっしゃると思いますが、南側は南側の駅前広場に入っていただくと。

北側については、この中野通りかなり交通量がありますので、ここにあまり負荷をかけないように、主たる入り口はこちらのけやき通り側に設けまして、北から南下していただいて交通広場に入るという動線を主動線にしたいと考えております。

矢島会長

それは、次回のまた提出資料の中に含まれて、議論を次回に行うということにいたしましたと思います。

ほかにいかがでしょうか。

加藤委員。

加藤委員

同じ交通広場についてご質問させていただきたいのですが、基本的にこの駅前広場（交通広場）というところで、バスとタクシーを全て抱え込むようなイメージを持っていらっしゃるのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

交通広場の交通施設として、やはりバスもこちらに集約をしたいということで考えておりますし、タクシーも一般車の降車もこちらに入ってくるという形で、中野通りに負荷をかけないようにこちらで集約をしたいということで考えております。

加藤委員

荷さばきの問題などが中野通りで言われていましたけれども、バスが全部そこに集約することによって、現在あるようなバス停というのは全部なくなるということで、荷さばきスペースというのは生むことはできるのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

バスの、バス停といいますか、乗降場というのは、やはりこの中野通りではなくてここに集約をしたいというふうに考えておりますので、途中南北を通過して、途中バス停というのは残るかもしれませんが、起点となるバス停についてはここに集約をするということで考えております。

一方、荷さばきの問題ですけれども、やはりバスがいなくなったからといってここで荷さばきをしていいということではなくて、こちらはやはり中野通りとしての交通の機能というのがございますので、荷さばきの問題については、こちらの施設の中に地域の荷さばき駐車場を設けるですとか、そういったことで、地域としてどういう荷さばきのあり方がいいのかも含めて考えてまいりたいと考えております。

矢島会長

加藤委員。

加藤委員

それによって道路に少し余裕が出てくるとは思いますけれども、それでやっとな通常の交通量が確保できるというような考え方ということでよろしいですか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

先ほど自動車交通の考え方を少しお話ししましたが、やはり中野通り、今南北の2車線ずつで4車線になってございまして、4車線が全て機能するという事で自動車交通も処理できるということで考えております。

矢島会長

ちょっと関連質問がこちらにあるようですので、宮村委員。

宮村副会長

今に関連して、今までのいろいろなご意見に関連しているのですけれども、駅前広場の具体的なイメージがなかなかこのままだとつかめないのですよね。

別紙2の、さっきどなたかがおっしゃっていた9ページのところで、一応車の駅前広場の位置と車の動線みたいなのがちょっと書いてはあるのですけれども、補助221からのアクセスがどういうふうになるのかとか、補助222と、それから、貫通通路とのつながりが、都市計画の別紙3で見る限り、何かちょっとずれているような感じがするのですよね、合流する地点が。その辺は、絵を描いて見せていただければいろいろわかると思いますので、もうちょっと具体的に、どこにバス停を予定しているとか、車の流れをどういうふうに想定しているとか、もうちょっと見える形で、皆さんがわかりやすくなるように、私も含めてわかりやすくなるようにしていただくとありがたいので、次回ぜひお願いをしたいと思います。

それは、あと貫通通路の話がちょっと、ほかの区でもやったりして実績はあるわけですが、それは都市開発と別の話としていろいろあると思いますけれども、このときに歩道も入りますよね、貫通通路の中に、車道だけではなくて、恐らく。それはどのぐらいの幅を予定しているとか、イメージがある程度わかるようにもうちょっとしていただけるといいなと思います。

それと、あともう1つ、イメージを共有するために、非常に超高層とアリーナという、何か言葉だけがいろいろ出ているのですけれども、貫通通路とか、歩行者のデッキでずっと建物の中を抜けていきますよと言われても、なかなかイメージが湧きにくいということで、そこも、決まっていなくても、建物がこんなイメージでと、ざっくりでいいのですけれども。そうすると、もうちょっと理解しやすいのかなと思います。

もう1つだけいいですか。

もう1つ、五丁目とのつながりの話なのですけれども、さっきの、荷さばき施設を五丁目のためをつくるということで、それは結構なことだと思うのです。それから、五丁目とのつながりについて真剣に考えていくということも大事だと思いますけれども、結局五丁目はすごく、ちょっと言い方が悪いのですけれども、ごちゃごちゃしていて、非常にある面ではいいのですけれども、いい場所なのですけれども、災害時非常に危険なままなのが現状だと思うのですよね。これでこの区役所・サンプラザ地区が終わってしまうと、五丁目は残ったままになってしまうのですよ。やっぱり何か五丁目に次の動きにつながるような、少しでも改善するようなことが、都市計画的にすぐはなかなか難しいと思うのですけれども、ソフトの部分を含めて、建物を考えるときに、この機会を逃すとなかなかないのではないかという気がしますので、ちょっと要望ですけれども、一言言っておきます。

以上です。

矢島会長

そうしますと、次回にぜひという資料は、駅前広場のいわば設計図ですね。それから、貫通通路の具体的な幅員構成。それから、3番目が、アリーナと建物のイメージみたいなものですね。出せる範囲で。以上、3点だったと思います。よろしくお願いします。

それでは、次に、酒井委員、お願いします。

酒井委員

今後の予定を拝見いたしますと、この中野駅新北口駅前エリアの、新北口の地区のまちづくりの方針が年明けに策定されて、中野駅地区整備基本計画が改定されて、それに伴う都市計画決定が来年の6月に行われるということですね。

先ほどから1万人のアリーナの話なんかもあります。スポーツ庁のスタジアム・アリーナ改革推進事業に中野区は手を挙げて、採択をされ、今年度中にこのスタジアム・アリーナの考え方をまとめて報告していかなければならないと思っておるのですけれども、そういった今後のスケジュールを見ておる中でのアリーナについてお尋ねしたいのですけれども。

まず、区民ニーズや区民理解がどこまであるのかなというのが、私自身は疑問に思っているところです。担当としてこういった区民ニーズや区民理解をこのアリーナ構想においてどう考えていらっしゃるのか。

それから、例えば、1万人規模のアリーナなどだと、東京ドームだとか、横浜アリーナ、

それから、さいたまアリーナだとか、日本武道館もそうでしょうかね、それぞれ駅を見てもみますと、中野駅と大きく違うと思うのですね。その1万人規模の大規模集客施設がある駅と、中野駅は少し歩くと閑静な住宅街が広がっているような状況で、違うのかなというふうにも考えております。

そういう中で、こういった問題を今後どのように解決していくのかというのが大切だと思うのですね。すなわち、区民ニーズ、理解をどうしていくのかと、それから、我がまちにアリーナが来ることによる、区民の皆さんが夢を持てると思いますか、気運が醸成していくような考え方をつくっていかねばうまいかなのではないかなと思うのですね。正直、グローバルなまちづくりや、国際競争力の強化の貢献するだとか、なかなか区民にとっては具体的な想像がつかないのかなと思うのですね。

先ほど沼袋のまちづくりのときの、加藤委員からの指摘がありました。まちづくりを住民が置いて行かれているのではないかと、そういうふうな指摘もあったところです。もちろんこれだけ大きな規模感のまちづくりではやはり行政主導なところが必要なのだとは思いますが、そういったところをどのようにお考えか、まずお聞かせください。

区民の理解、ニーズですね。それから、今後の気運醸成。それから、中野駅と1万人規模のアリーナは、ほかの大規模集客施設を抱えている駅とは大きく違うのではないかと、そのところがちょっと私は気になるので、まず、教えてください。

矢島会長

石井幹事、3点あったと思います。

石井副参事

まず、区民ニーズという点でございます。我々これから目指していくアリーナにつきましては、いわゆる一般の、区民が利用する施設ということで整備をするという考えではございませんで、興行を目的とした施設ということで考えているところでございます。

こちらにつきましては、もともと中野サンプラザがこの地区にあり、その中での集客があったということ、それから、それに基づいてこのまちが育成されてきたということ、そうしたことを踏まえまして、この地区におきまして、こうしたアリーナという施設によってまちづくりを進めていくということが非常に重要だろうというふうに思っております。

区民から見たときに、やはりサンプラザというのが非常に愛着もあり、サンプラザのホールを利用する方は少ないかもしれませんが、ほかにバンケット、宴会場というのを利用されたり、あるいはホテルを利用されたり、そういったものを利用されているとい

うことでは、区民としても非常にこの地区に期待を寄せているというふうに考えているところというふうに思っております。

我々としては、この計画につきましては再整備の事業計画というものを来年度策定をしていきますけれども、その中でより具体の計画についてお示しをしたいと思っております。また、それらにつきましては、これまで同様、区民との意見の交換ですとか、そういったことを行いながら、この地区に対するまちづくりの期待を高めていきたいというふうに思っているところでございます。

矢島会長

3点。ほかの駅とは違う。

石井副参事

ほかの駅との違いということですが、確かになかなかこれだけの大規模な施設ということになりますと、その周辺への影響というものも、いい影響もあれば、一方で懸念する点もあろうかというふうに思っております。

我々、こういった先ほどからの話の中でも、一定の交通の発生量、そうしたものを検証しながら計画をつくってまいりました。そうした中でも、この1万人規模のアリーナが、この駅の近くであっても、さまざまな複数の動線を設けながら、人々の流れを制御していくといったことも考えながら、この計画を立ててきたところでございます。

他の駅との違いということは、それはどこでつくってもそうでありますし、我々はこの中野の駅前のこの空間の中で最適なこの空間、あるいは最適な動線を整備していくということでございますので、そうしたところをこのまちづくり、他の駅との違い、この中野の特徴、あるいは課題、そうしたものも踏まえながらこの計画を策定していきたいというところでございます。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

もうちょっと時間もないので、もう1点だけお尋ねさせてください。

中野駅地区整備基本計画の改定（案）のほうの、9ページですか、新北口駅前広場の件なのですけれども、現状中野駅北口にはタクシー乗り場がありませんね。それからまた、バスのバス乗り場に関しても、サンプラの前だと、あそこは道路が勾配がありますね。本来ならばああいっただ勾配があるところに関してはバス停を設置してはならないという、道

路交通法でしたか、あったかと思うのですけれども、こういった問題に関しては、この新北口駅前広場が完成するまでは、あくまで解消されないのでしょうか。それまでに、何らかの形で区として手を打っていくのか、それをお尋ねします。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

こちらの9ページにお示ししているように、新北口駅前広場にバスバース、それからタクシプールというのを集約して設けようということ考えております。

こちらに全て集約できた際には、当然今、斜面とかスロープのところにはバス停ができていくというのでも解消するわけなのですけれども、その整備までの過程といいますのは、そこは区役所・サンプラザ地区の再整備だったり、駅前広場、またさらには駅の整備というところでの作業ヤードをどういった展開でつくっていくのかということにも関係するところがございます。バス停も一定程度、その段階段階で動かすことも想定をされることとございます。ですので、そういった仮のバス停といいますか、暫定的なところが解消されるというのは、最終形が整備をされるという段階と考えます。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

今も現状暫定でやっているわけですから、なかなか難しいのは理解するのですけれども、北口新駅前広場ができるまで、できて解消するのだけではなくて、その過程の中でもそういったことは解消できるように取り組んでいただきたい。できるならばやっていただきたいと思います。要望です。

矢島会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

長沢委員。

長沢委員

時間もないので、ちょっとまとめて伺います。

1つは、都市計画変更の素案の、具体的に言うと4ページ、5ページのところなのですが、これが現行の都市計画がそれぞれ4ページ、この「位置・形状変更（地上部）」、それと下

の「嵩上げ部」、これ、現行の都市計画決定をされたのはいつだったのかというのを教えてほしいです。

それと、それにかかわって4ページ、5ページが、今回このような形に変更を行うということで、先ほどご説明いただきましたけれども、では、例えば北口の地区まちづくり方針（案）の中ではこのこと自身をどういう形で記されているのか、その部分を教えてください。

3点目、もう1つは、駐車場の、先ほど他の委員さんも言っていましたけれども、都市計画駐車場約70台ということで、あれについてのご答弁では、アリーナであるとか、あるいは多機能の複合施設の、言ってみれば高層ビルのところなり、そういうところで吸収していくということですが、仮に今の段階で、現段階ではアリーナの所有についてはまだ決められていない。仮に、これが区が所有をするという形をとった場合においては、この都市計画による駐車場70台というのは変更をしなくてはいけないのか、そこの3点、教えてください。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

1点目の都市計画変更のところなのですが、現在の都市計画の時期ですが、まず、こちらの補助221号線、222号線、223号線、224号線、225号線については、昭和37年に決定をされているものでございます。ただ、補助223号線、交通広場の部分に関しては、平成23年に中野通りの附属広場から補助223号線の附属広場という形に都市計画の変更を行っておりまして、さらに、平成27年に南北自由通路とあわせて嵩上げ部、デッキ部分を都市計画を変更して追加をしているということでございます。

それから、青のハッチの都市計画駐車場でございますが、こちらももともとは昭和37年に都市計画決定されておりまして、その後、平成23年に一部縮小して都市計画を変更しております。それをさらに、今回位置と形状を変更したいということで、案として示しております。

それから、この基盤の計画の考え方につきまして、まちづくり方針の記載部分ですが、先ほどの話題になっています、こちらの左側の歩行者ネットワークのイメージ、こちらが32ページに記載がございまして、あわせて、右側の道路駐車場等の配置イメージが、まちづくり方針の36ページに記載がございまして、こうした考え方に基づいて都市計画の素

案をつくっているということでございます。

それから、都市計画駐車場 70 台の考え方でございますが、これはあくまでも区として都市計画でつくっていく駐車場として 70 台ということで考えておりますので、アリーナの所有ですとかというところには左右はされない、区として都市計画で 70 台つくっていく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。

佐藤委員、どうぞ。

佐藤委員

これも質問なのですがけれども、今後の議論を進める上で。

さっきの全体の、例えば超高層ビルとか、そういったものの検討というか、イメージしか出ていなくて、それをもとに発生交通量のシミュレーションをして、これで交通計画云々かんぬんというのは、僕はちょっと本末転倒だなという気がしてまして、これは後で議論すればいいことなので。

質問なのですがけれども、方針の 11 ページに、この「中野四丁目新北口地区に関するまちづくりの主な経緯」ということが示されていますけれども、平成 24 年に V e r . 3 が作成されたとあるのですが、一番最初は何年にこの V e r . 1 というのですか、一番最初何年に検討されて、全体のこういう構想を方針として描かれたのでしょうか。そこだけちょっと教えてください。

矢島会長

松前幹事。

松前副参事

中野駅周辺まちづくりグランドデザインの V e r . 1 といいますのは、中野四季の都市、いわゆる旧警察大学校等跡地の開発に際して初めてつくった全体の考え方で、たしか平成 18 年の 12 月だったと記憶をしております。

参考までに、V e r . 2 というのをつくったのは、平成 21 年の 10 月、さらに V e r . 3 を 24 年の 6 月といういことで、まちづくりの進捗に合わせて改定をしまいったという経緯です。

矢島会長

よろしいですか。

ほかにご発言いかがでしょうか。

それでは、ご発言はとりあえず尽きたようでございますので、今日の報告については、基本的にこれを了承するというところ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

ただ、これも若干留保条件がついている感じがしておりまして、先ほどの審議の過程で、次回についていろいろ追加資料を出して、追加資料に基づいて次回具体的な審議が進むように、ぜひ事務局側では考えていただきたいということを申し上げて終わりたいと思います。

本日の報告事項、2件については以上で終了でございますが、事務局のほうから何か発言があれば。

辻本幹事。

辻本副参事

では、次回の審議会予定などにつきまして、事務局からご報告申し上げます。

次回の審議会でございますが、平成30年1月18日、木曜、午後2時からを予定してございます。詳細が決まり次第、別途開催通知を送らせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、資料についてでございますが、前回と同様に、バインダーファイルにとじ込みますので、机の上に置いたままで結構でございます。なお、資料をお持ち帰りになりたい方につきましては、お持ち帰りいただくということでお願いいたします。なお、その場合にはバインダーへのとじ込みは行いませんので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

事務局からの報告は以上でございます。

矢島会長

それでは、これをもちまして本日の会議を終了いたします。どうもご苦労さまでございました。

—了—