

平成29年度（2017年度）第5回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成30年（2018年）1月18日

中 野 区 都 市 基 盤 部

日時

平成 30 年 1 月 18 日（木）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 諮問事項

《都市公園に係る都市計画案件》

(1) 東京都市計画の中野第 2・2・8 号本町二丁目公園の変更について（中野区決定）

《沼袋区画街路第 4 号線沿道地区に係る都市計画案件》

(2) 東京都市計画地区計画沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画の決定について（中野区決定）

(3) 東京都市計画用途地域の変更について（東京都決定）

(4) 東京都市計画高度地区の変更について（中野区決定）

(5) 東京都市計画防火地域・準防火地域の変更について（中野区決定）

(6) 東京都市計画地区計画平和の森公園周辺地区地区計画の変更について（中野区決定）

2 報告事項

(1) 区画街路第 4 号線の道路空間構成について

(2) 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更について

(3) 東京都市計画生産緑地地区の変更について

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、吉田（稔）委員、小杉委員、赤星委員

齋藤委員、加藤委員、伊東委員、小林委員、久保委員、長沢委員

岡里委員（代理 日向和幸予防課長）、吉田（知）委員、大八木委員

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

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）、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）、伊東都市基盤部副参事（自転車対策・地域美化担当）、千田都市基盤部副参事（公園担当）、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、審議に入ります前に、事務局から定足数につきましてご報告申し上げます。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たいと存じます。委員の皆様には本日の資料を事前にお送りしてございますが、本日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存じます。

資料でございますが、1 点目は「東京都市計画の中野第 2・2・8 号本町二丁目公園の変更について（中野区決定）」の資料一式でございます。レジュメと補足資料ということでございます。

2 点目でございますが、諮問事項 2 から 6「沼袋区画街路第 4 号線沿道地区に係る都市計画案件」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、また、補足資料がございます。

次に「区画街路第 4 号線の道路空間構成について」資料一式ということでございますが、レジュメ両目刷り A4、1 枚のペーパーでございます。

次に「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更について」、資料一式でございます。レジュメのほか、別紙 1 から別紙 2 ということでございます。

最後に「東京都市計画生産緑地地区の変更について」資料一式ということで、レジュメと別紙 1 の構成となっております。

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 5 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、諮問事項 6 件、報告事項 3 件でございます。報告案件 1 の後、休憩を挟みまして、おおむね 17 時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、早速議事に入りたいと思いますが、諮問について区のほうからお願いをいたしたいと思います。

辻本副参事

それでは、会長に諮問をさせていただきたいと存じます。本日、区長の代理ということで川崎副区長より最初に諮問文を読み上げさせていただきたいと存じます。川崎副区長、どうぞよろしくお願いいたします。

川崎副区長

副区長の川崎でございます。区長にかわりまして諮問文を読み上げさせていただきます。中野区都市計画審議会への諮問について。

都市計画法第77条の2第1項、同法第19条第1項及び同法第21条第2項において準用する同法第19条第1項の規定により、下記の都市計画の案について諮問いたします。

1、東京都市計画公園中中野第2・2・8号本町二丁目公園の変更。これは、防災機能を備えた都市計画公園の配置、利用を検討の結果、災害時における防災機能の強化と平常時における利便性の向上を図るため、公園の変更を行うものです。

2、東京都市計画地区計画沼袋地区区画街路第4号線沿道地区地区計画の決定。これは、沼袋区画街路第4号線沿道地区において、にぎわいのある市街地の形成や防災性の向上を図るとともに、土地の合理的かつ健全な利用を推進するため、地区計画を定めるものです。

3、東京都市計画用途地域の変更。これは、東京都知事から平成29年11月8日付文書により意見照会があり、回答するためのものです。

4、東京都市計画高度地区の変更。これは、沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画の決定に伴い、土地利用上の観点から検討した結果、高度地区を変更するものです。

5、東京都市計画防火地域・準防火地域の変更。これは、沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画の決定に伴い、都市防災の観点から検討した結果、防火地域及び準防火地域を変更するものです。

6、東京都市計画地区計画平和の森公園周辺地区地区計画の変更。これは、本地区計画の一部区域について、新たに都市計画決定する沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画区域に編入するため、当該区域を削除するものです。

以上、6件でございます。よろしくお願いいたします。

(諮問文手交)

矢島会長

ただいま副区長から諮問をいただきましたので、早速、お手元に諮問文の写しを配付いたします。

(諮問文の写し配付)

辻本副参事

申し訳ございませんが、副区長におかれましては所用がございますので、ここで退席とさせていただきますと思います。ありがとうございました。

(副区長 退室)

矢島会長

諮問文は行き渡りましたでしょうか。

それでは、審議を始めたいと思います。

諮問がございました案件につきましては、都市計画公園にかかわる案件、沼袋区画街路第4号線沿道地区にかかわる都市計画について、それぞれ案件ごとに説明を受けて、審議をいただきたいと思っております。

始めるに当たって、何か事務局から発言がありますか。

どうぞ。辻本幹事。

辻本副参事

事務局より申し上げます。

次第の(3)「東京都市計画用途地域の変更について」のみ東京都の決定案件となっております。この件につきましては、東京都知事から意見照会がございまして、これに回答するため本審議会にお諮りをしているものでございます。

また、用途地域の変更は沼袋区画街路第4号線沿道地区における中野区決定案件とも一体的なものとなりますので、後ほど内容につきましてご説明を申し上げます。

以上でございます。

矢島会長

ありがとうございました。

それでは、都市計画公園にかかわる都市計画案件である諮問事項1「東京都市計画公園中野第2・2・8号本町二丁目公園の変更について」、千田幹事から説明をお願いします。

千田幹事。

千田副参事

それでは、お諮りさせていただきます「東京都市計画公園中野第2・2・8号本町二丁目公園の変更について」ご説明させていただきます。こちらは中野区決定案件となります。

当該公園は、災害時に広域避難場所へ向かう方が一時的に避難できる公園として、また、

災害用トイレや災害用井戸、ソーラー式園内灯など、災害時に利用できる防災施設を備えた公園として整備を進めているところでございます。

このたび、本公園の一時避難機能の強化に資する東側通路を新たに整備するため、都市計画変更を行うものでございます。

1「変更の概要」でございますが、中野第2・2・8号本町二丁目公園の位置、区域及び面積の変更となります。

次に2「都市計画の案」でございますが、都市計画公園の種類は街区公園、都市計画公園の名称は中野第2・2・8号本町二丁目公園、都市計画公園の位置は中野区本町二丁目地内でございます。また、都市計画公園の面積は、約0.69ヘクタールから、今回の変更で約0.71ヘクタールに拡充するものでございます。

2ページ「東京都市計画公園総括図」をご覧ください。中野区の南側にある黒色の円の中心部が、本公園の位置となります。

3ページ「都市計画公園計画図」をご覧ください。緑色の線で囲われた部分が、変更後の全体公園区域となります。そのうち、朱色で塗られた部分が今回の追加部分となります。こちらにつきましては、都市計画の指定書式としての縮尺でございますので、若干見にくいので、ここで8ページをご覧ください。

こちらは「本町二丁目公園基本設計図」となります。本公園につきましては、中心部にある約2,500平米の草地広場を中心とした約0.71ヘクタールの公園となります。この右側、東側となりますが、今回朱色で塗っている部分、こちらが変更として新たに位置と区域及び面積の変更となる部分でございます。

次に4ページ目をご覧ください。「東京都市計画公園の変更（中野区決定）（案）」でございます。東京都市計画公園中野第2・2・8号本町二丁目公園を次のように変更いたします。

種別は街区公園。名称といたしまして、番号がさきの2・2・8号。公園名としては本町二丁目公園。位置につきましては中野区本町二丁目地内。面積はご案内のとおり約0.71ヘクタールでございます。備考につきましては、園路広場、修景施設等、整備される公園施設を明記させていただいております。区域につきましては、さきの計画図の表示のとおりでございます。

今回の都市計画の変更の理由でございますが、防災機能を備えた都市計画公園の配置、利用を検討の結果、災害時における防災機能の強化と平常時における利便性の向上を図るため、上記のとおり公園の変更を行うものでございます。

次に5ページ目をご覧ください。繰り返しとなり恐縮でございますが、新旧対照表となっております。今回の変更につきましては、さきのご案内のとおり位置でございますが、こちら同じ本町二丁目地内ということで、表示上は同じとなっております。次に、面積が先ほどのご案内のとおり0.69から0.71、摘要に変更の内容を示させていただいているところでございます。

次に6ページ目をご覧ください。変更概要でございますが、さきの新旧対照表でお示したものをこちらのほうでお示しているところでございます。

次に7ページ目をご覧ください。今回の都市計画図書の縦覧に伴う意見書の要旨でございます。

今回の縦覧に伴いまして、縦覧者はゼロでございました。したがって、賛成の意見に関するもの、反対の意見に関するもの、その他の意見に関するもの、いずれもなしというものでございます。

それでは1ページ目にお戻りください。経緯と今後のスケジュールをご報告いたします。

11月1日に原案に関する意見交換会を開催いたしまして、11月8日に都市計画案の決定、それから、12月6日から20日まで都市計画の縦覧を行いました。縦覧者はゼロ、意見書の提出はゼロでございました。

今後のことでございますが、平成30年1月18日、本都市計画審議会へ諮問後、1月下旬に本決定を図っていきたいということで考えております。

報告は以上になります。

矢島会長

ただいま説明がありましたが、これに関するご質問、ご意見等がございましたら、どなたからでもご発言をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。小林委員、どうぞ。

小林委員

これが最後になると思いますので確認をさせていただきますけれども、今回の拡張区域ということで、この拡張区域は、用途としては公園になりますか、道路になりますか。

矢島会長

千田幹事。

千田副参事

まず、今回お諮りさせていただいておりますこちらにつきましては都市計画公園として

の区域の拡張でございますので、今後都市計画決定を経て、用地取得をして、それで、都市公園としての開設の区域に編入するという事で考えております。

また一方、沿道の土地利用の関係もでございますもので、また、防災公園への進入路という性格もございますことから、将来的にはこちらのほうについては道路法の認定をかけた道路としての提供も図っていくと。それについては、兼用工作物としての位置づけで提供していきたいということで考えております。

矢島会長

小林委員。

小林委員

10月にいただいたときには東側の通路の新たな整備ということでありましたけれども、今のお話を聞いて、ここに既存のお宅が、既にアパート等があります。住宅がありまして、そこにかかわって公園になってしまうと、建て替え等が不可能になってくることについて、道路法上の道路を兼用していくということですので、建て替え、それから、用途地域、それから、既存不適格等にもなっていないし、建物が建つ上でも支障がないと、新築、改築等に対しても変更はないということで、今確認をさせていただきました。わかりました。ありがとうございます。

矢島会長

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、副会長。

宮村副会長

ちょっとご説明がなかったのですけれども、8ページの、さっき基本設計平面図でご説明があったのですけれども、これの性格が都市計画の図書とどういう関係なのか、参考図ではないかと思うのですけれども、その確認をしたいと思います。

矢島会長

千田幹事。

千田副参事

失礼いたしました。今回ご報告させていただきました図書につきましては、8ページについては、3ページの「東京都市計画公園計画図」こちらの縮尺が2,500分の1という指定がある関係で範囲をお示ししがたい部分があったので、こちらについては都市計画図書の、今回の都市計画審議の参考図ということで添付させていただいたところでござ

います。

矢島会長

ほかにいかがでしょうか。

ほかにご質問、ご意見がないようでしたら、この件についてお諮りいたしたいと思えます。

諮問事項の1「東京都市計画公園中野第2・2・8号本町二丁目公園の変更について」お諮りいたします。この件については案のとおり了承するというのでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

矢島会長

ありがとうございました。ご異議がないようですので、そのように決することにいたします。

次に「沼袋区画街路第4号線沿道地区に係る都市計画案件」の諮問事項の2から6までについて、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、私のほうから「沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画に係る都市計画案について」ご説明をさせていただきます。

本諮問事項につきましては、関連事項として区画街路第4号線の道路空間の検討について随時ご報告を申し上げてきたところでございますが、これまでの審議会におきまして、拡幅後の区画街路4号線の道路空間構成の検討に当たっては、バス交通を含む交通全体の影響について検討するようご指摘をいただいているところでございます。このご指摘に関する件につきましては、検討状況と今後の方向性について、本日の報告事項の(1)「区画街路第4号線の道路空間構成について」のところで、別途ご報告事項として説明させていただきますので、あらかじめご了承お願いしたいと思います。

それでは、諮問事項についてご説明に入らせていただきます。

まず、1、都市計画案の名称についてでございます。

(1) 東京都市計画地区計画沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画の決定について(中野区決定)

(2) 東京都市計画用途地域の変更について(東京都決定)

(3) 東京都市計画高度地区の変更について(中野区決定)

(4) 東京都市計画防火地域・準防火地域の変更について（中野区決定）

(5) 東京都市計画地区計画平和の森公園周辺地区地区計画の変更について、以上、5件でございます。

次に、2「理由」について、別紙1-1をご覧ください。

まず、地区計画の決定の理由でございます。

本地区は、西武新宿線沼袋駅前から新青梅街道の間に位置する都市計画道路区画街路第4号線を中心に商店街が形成され、その東西の後背には閑静な住宅地が広がるといった市街地でございます。

平成23年8月に西武新宿線の連続立体交差事業が決定し、同時に区画街路第4号線の拡幅及び駅前広場が都市計画決定され、大きくまちが変わろうとしております。

区街4号線は、東京都の「防災都市づくり推進計画」において、地震に伴う市街地火災の延焼を防止する一般延焼遮断帯に位置づけられております。また、「中野区都市計画マスタープラン」において、沼袋駅周辺は、連続立体交差事業、駅前広場や駅アクセス道路などの整備にあわせ、商業地区としての再編整備を進め、生活拠点として育成するということとされております。さらに、中野区の「西武新宿線沿線まちづくり整備方針」では、区街4号線沿道のにぎわいの再生及び防災性の向上を図ることとしております。

このような背景を踏まえまして、西武新宿線の連続立体交差事業を契機とし、中野区において良好な市街地の形成と区街4号線の沿道のにぎわいの創出を図るとともに、一般延焼遮断帯の形成による防災性の向上を図るため、面積約10.9ヘクタールの区域について地区計画の決定を行うものでございます。

次に、別紙1-2をご覧ください。

用途地域の変更についての理由でございますが、最後の段落に記載のとおり、地区計画の決定の理由を背景といたしまして、後ほどご説明いたしますが、土地利用上の観点から検討した結果、面積約1.1ヘクタールの区域について用途地域を変更するものでございます。

別紙1-3をご覧ください。高度地区の変更についての理由でございます。

こちらについても最後の段落に記載のとおり、同様の背景を踏まえまして、市街地環境と土地利用の観点から検討した結果、面積約4.2ヘクタールの区域において高度地区の変更を行うものでございます。

次に、別紙1-4をご覧ください。防火地域及び準防火地域の変更についての理由でござ

います。

最後の段落に記載のとおり、同様の背景を踏まえまして、都市防災上の観点から検討した結果、面積約1.2ヘクタールの区域において防火地域及び準防火地域の変更を行うものでございます。

次に、別紙1-5をご覧ください。こちらは、平和の森公園周辺地区地区計画の変更についての理由でございます。

後ほど図でご説明させていただきますが、下から6行目以降に記載のあるとおり、平和の森公園周辺地区地区計画の区域の一部である面積約0.7ヘクタールの区域を含む面積約10.9ヘクタールの区域について沼袋区画街路第4号線沿道地区の地区計画を決定しますことから、当該面積約0.7ヘクタールについて平和の森公園周辺地区地区計画から削除する変更を行うものでございます。

次に、表紙の1ページに戻っていただきまして、3「都市計画の概要」のところをご説明させていただきます。

このうちのまず(1)は、地区計画についてでございます。名称及び面積につきましては、繰り返しになりますが、沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画でございまして、面積は約10.9ヘクタールでございます。

内容につきましては、別紙の2、地区計画のところをご覧ください。

まず、1ページに決定区域の位置を示してございます。

そして、2ページには地区計画の目標、それから、2ページの後段の部分から3ページの中段にかけて土地利用の方針を記載してございます。

3ページ後半からは建築物の建て替えのルールについて整備の方針として示してございますので、こちらを説明させていただきますと、1番が用途の制限を定めること。

それから、2番が敷地面積の最低限度を定めること。

そして、3番が壁面位置の制限を定めること。

4、壁面後退区域における工作物の設置の制限を定めること、

それから、5番として建築物の高さの最低限度と最高限度を定めること、

そして、6が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。

そして、4ページに、7番目として垣またはさくの構造の制限を定める。

そして、8ですが、こちら街並み誘導型地区計画についての記載になりますが、A、B、C地区において敷地面積の最低限度、建築物の高さの最高限度、壁面の位置の制限及び工

作物の設置の制限を定めることにより、道路斜線制限を緩和するということを記載させていただきます。

4 ページ後半から 6 ページにかけましては、地区整備計画として、今申し上げた建て替えのルールについて数値を含めた詳細が記載されているところでございますので、後ほどお読み取りいただければと思います。

また、7 ページに移っていただきまして、7 ページは、地区計画区域と用途地域変更区域の位置をお示しした図面になってございます。

続いて、8 ページでは、建て替えのルールを定める地区整備計画の区域をお示ししてございます。

続いて、9 ページですが、土地利用の方針を定めるに当たりまして、地区の特性に応じて地区計画区域内を 7 つの地区に区分してございますが、その A から F 地区の区域をお示しした図でございます。

続いて、10 ページは、壁面位置の制限を定める位置とその内容をお示ししてございます。

続いて、11 ページでございますが、こちらは、建築物の最高限度の制限について、区画街路第 4 号線東西の住宅地の住環境に配慮する観点から、現在と同等の高さ制限を地区計画で定める範囲として、第 1 種低層住居専用地域に面する幅 10 メートルの範囲をお示しているものでございます。

続いて、12 ページでございますが、こちらは、土地利用の方針の参考附図としておつけしておりますが、防災性の向上のため区画街路第 4 号線につながる区画道路を整備すること、そして、駅前拠点エリアとして街並みに配慮した建築物が配置された、市街地を形成するといったエリアをお示しているものでございます。

ここでまた表紙の 1 ページに戻っていただきまして、(2)のところの表ですが、こちら用途地域の変更についてお示ししております。

ちょっと進ませていただいて、2 ページをおめぐりいただきまして、(3)には同じく高度地区の変更、そして、(4)は防火地域の変更、そして、(5)には平和の森公園周辺地区の地区計画の変更について、変更前後の面積をお示ししてございます。

これらについて補足説明資料を別添でおつけさせていただいておりますので、そちらで説明をさせていただきます。こちらの一番後ろについている補足説明資料をご覧くださいと思います。

まず、用途地域の変更につきましては、補足説明資料①をご覧ください。

ここにお示ししておりますとおり、現状の用途地域は、現道の道路端から 20 メートルの範囲に商業地域及び近隣商業地域がございますが、このままですと区街 4 号線の拡幅整備に伴って商業、近隣商業地域の用途地域の幅が狭くなってしまいます。また、拡幅後の沿道 30 メートルの範囲が高さ 5 メートルで制限がかかる第 1 種低層住居専用地域のままでは、建物を不燃化する最低高さの 7 メートルを確保することが困難となってしまいます。こうしたことから、商店街のにぎわいの再生に向けた土地の有効活用を図ることや、延焼遮断帯を形成していくといったことのため、拡幅後の道路端から 30 メートルの範囲まで用途地域の変更をするものでございます。

続いて、その下の補足資料②をご覧ください。こちらは防火地域と高度地区を変更する理由をお示ししているものでございます。

図に示しますとおり、区街 4 号線は現在の幅 6 メートルから、拡幅後は 14 メートルになります。延焼遮断帯としての機能を確保するため、沿道の 30 メートルの範囲で耐火建築物への建て替えを促進し、不燃化した建築物の高さを 7 メートル確保する必要があります。こうしたことから、防火地域への変更や高度地区への変更が必要となってくるという理由でございます。

補足資料③をご覧ください。防火地域及び高度地区の変更の範囲のイメージなどをお示ししているものでございます。

上の段の図のとおり、現在は幅 6 メートルの道路境界から 20 メートルの範囲で防火地域及び第 3 種高度地区が定められているところでございますが、拡幅後は下の段の図のように幅 14 メートルの道路境界から 30 メートルの範囲まで防火地域となり、また、最低高さ 7 メートルを定める変更後の高度地区が適用されることとなります。ただし、高度地区を変更しても、第 1 種低層住居専用地域側の 10 メートルの範囲には変更前の第 3 種高度地区と同じ高さ制限を地区計画で定めることにより、住環境を保全していきたいと考えてございます。

補足資料の④は、平和の森公園周辺地区地区計画の区域変更についてお示ししているものでございます。図で赤く示した範囲の面積約 0.7 ヘクタールについて、区街 4 号線沿道地区地区計画の区域として定めることに伴いまして、こちらは変更削除となるといったところを説明してございます。

表紙の 2 ページまでお戻りいただきまして、4「都市計画の案」についてご説明をいたします。

こちらには、今ご説明させていただきました内容について、別紙2で、用途地域、高度地区、防火・準防火、それから、平和の森公園の計画図等をお示ししている各ページを記載しているところがございます。後ほどお読み取りいただければと存じます。

3ページをご覧ください。「当該土地計画の経緯及び今後の予定」についてお示ししてございます。

平成29年9月に実施した都市計画素案についての説明会に始まり、10月に原案についての公告・縦覧、意見収集、説明会、そして、12月には案についての公告・縦覧、意見収集及び説明会を実施してまいりました。本日、中野区都市計画審議会において諮問させていただき、2月に東京都の都市計画審議会での諮問を経て、3月の都市計画決定及び変更を予定してございます。

最後に、6「都市計画案に対する意見書の要旨及び区の見解」についてご説明させていただきます。別紙3をご覧ください。

意見書は1通のご提出をいただいております。別紙3を2枚おめくりいただきまして、ご意見の要旨をご覧いただきたいのですが、2点ございまして、1点目は高度地区の変更について、生活環境保全の観点から「指定無し」とすることは乱暴であるといったご意見でございます。これにつきましては資料右側の欄に記載のとおり、高度地区につきましては、延焼遮断帯の形成に必要な建築物の最低高さ7メートルを確保するなどの理由から変更する必要があるため、現行の高度地区の高さ制限を「指定なし」としなければならないのですが、生活環境保全の観点には配慮しまして、一定の範囲においては現在の第3種高度地区と同様の高さ制限を地区計画において定めることとしておりますことから、高度地区を変更しても生活環境保全の点において乱暴なものとはならないというふうに認識してございます。

2点目でございますが、説明や説明図が難解と感じた、計画の進行が性急と感じるといったご意見でございます。このご意見につきましては、資料右側の欄に記載のとおり、縦覧や意見書の受付について条例に基づく期間を確保していたことはもちろん、素案の段階から説明会を開催させていただき、毎月1回以上開催したオープンハウスや、権利者様全戸に配布したかわら版などにより、計画の進行に当たっては丁寧な情報発信とご説明に努めてまいりました。また、これらの機会を経て頂戴したご意見を踏まえまして説明の内容や説明図についても改善を図ったものと認識してございます。

ご説明は以上になります。よろしく願いいたします。

矢島会長

ただいま説明のありました件につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、どなたからでもお願いをいたします。いかがでしょうか。

久保委員、どうぞ。

久保委員

東京都の用途地域の変更についてお伺いをしたいと思います。

1つは、商業地域と近隣商業地域ということでございまして、こちらのほうの地区計画の図で見たところの、9ページの地区計画のほうですけれども、こちらのほうにA地区のほうは商業地区、BとCが近隣商業というふうになってございます。これがわかりやすかったので使わせていただきましたけれども、これは、この沿道沿いを全て変更する際に商業地区というふうにするのではなく、近隣商業と分けたというところがあるかと思うのですが、それはどういった理由からでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

ご質問ありがとうございます。A、B、C地区で、BとCが近隣商業地域で、A地区が商業地域であることについて、分けた理由ということでございますが、こちら補足説明資料の①のほうをご覧いただきたいのですけれども、今、A、B、Cの区域界は現在の用途地域の図のところのオレンジ色とピンク色とオレンジ色があるかと思うのですが、この境と整合しております。ですので、現行の用途地域の区域界をそのままBとAの境界、AとCの境界とさせていただきますので、商業地域、近隣商業地域で分けている経緯というのは、現行を踏襲した範囲とご理解いただければと思います。

矢島会長

久保委員。

久保委員

現行を踏襲するというところでございますけれども、今回のこの都市計画によって、例えば、B地区について、近隣商業ではなく商業にというような、そういったご意見とかご要望というのは、地域からはなかったのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

こちらにつきましても地域の皆様とともに勉強会や協議会等で議論させていただいておりますが、特にこの用途地域の変更についてのご意見というのはなかったものと思います。

矢島会長

久保委員、どうぞ。

久保委員

ありがとうございます。ご意見がなかったということで、条件的には、これは例えば近隣商業ではなく商業にというふうな用途地域変更することは可能なのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

用途地域を変更するに当たっては相当の理由が必要でございまして、現在の今 20 メートルの範囲から拡幅後の範囲の 30 メートルまで変更するに当たっては、これは延焼遮断帯の形成が必要であるということから用途地域を拡幅するものなのですけれども、そういった相当の理由という点において、現在の近隣商業地域を商業地域に変えるというところまではないということで、変えていないということでございます。

矢島会長

久保委員。

久保委員

ありがとうございます。それと、先ほどの補足資料のところなのですが、教えていただきたいのが、拡幅整備後の道路境界より 30 メートルに変更したというところがございまして、この拡幅整備後に建て替えが、この用途地域を変更した条件で可能になるのか、そうではなくて、既にセットバックをして建て替えをするときから用途地域を変更した形での建て替えが可能になるのか、それはどちらなのでしょう。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

用途地域が変更後からの建て替えは可能でございますが、道路の計画線にかかっているお宅に関しましては拡幅に伴って建て替えを生じるという条件の方と、それと、沿道 30 メートルの範囲ですので、その一つ後ろの方については拡幅整備に伴わずとも建て替えが

可能ですので、そういった条件の違いはありますが、建て替えはそのような形になります。

矢島会長

久保委員。

久保委員

ということは、例えば、この道路が全面的に全て広がって、整備後と、完了というようなことでなくても、そこは建て替えがこの用途地域変更した条件で可能であるということによろしいですね。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

そのとおりでございます。

矢島会長

久保委員。

久保委員

通常この都市計画道路の場合などですと、例えば、補助 133 号線などもそうなのかと思いますが、道路の整備完了後でない用途地域の見直しが行われないような場合もあるかと思うのですが、それは今回、地区計画を一緒にかけているということで、そういった条件を出されているということによろしいのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

今回は、道路整備の前に用途地域の変更をかけたいと考えてございます。

矢島会長

ほかにご意見、ご質問いかがでしょうか。

何遍か報告を受けてきておりますが、よろしゅうございますか。

ほかにご意見、ご質問がないようでしたら、5 件の諮問事項についてお諮りいたしたいと思えます。

まず初めに、中野区決定の 4 案件について一括してお諮りし、その後に東京都決定の案件についてお諮りするという順序で進めたいと思えますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

矢島会長

異議なしの声をいただきましたので、そのように進めたいと思います。

諮問事項の2「東京都市計画地区計画沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画の決定」、4「東京都市計画高度地区の変更」、5「東京都市計画防火地域・準防火地域の変更」、6「東京都市計画地区計画平和の森公園周辺地区地区計画の変更」、以上4つの案件についてお諮りいたします。

この4案件については案のとおり了承するというのでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

矢島会長

ありがとうございました。ご異議がないようですので、諮問事項2、4、5、6につきましてはそのように決することにいたします。

続きまして、東京都決定の案件についてお諮りいたします。

諮問事項の3「東京都市計画用途地域の変更について」お諮りいたします。

諮問事項の3については案のとおり了承し、区から都に回答をお願いするというのでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

矢島会長

ありがとうございました。ご異議がないようですので、諮問事項の3につきましてはそのように決することにいたします。

以上をもちまして、諮問事項の案件1から6につきましては終了といたします。

引き続き、報告事項1「区画街路第4号線の道路空間構成について」、荒井幹事から説明をお願いいたします。

荒井副参事

それでは、「区画街路第4号線の道路空間構成について」、私のほうからご報告をさせていただきます。

1「概要」についてでございますが、区画街路第4号線は、防災性向上やにぎわい再生の軸として、災害時における避難や緊急車両の通行の円滑化を図るとともに、平時における安全・円滑な移動を確保することが求められてございます。また、歩行者が商店街での買い物を楽しみながらまちを散策できる道路となるよう、自動車の走行速度の抑制や、横断しやすい道路構造とすることなどが求められているところでございます。

区街4号線の商店街区間において、地区計画に基づくまちづくりが本格化し始めるのは平成31年度以降と見込まれますことから、区街4号線の道路空間構成の検討について、現状と検討の方向性、30年度までのスケジュールをお示しするものでございます。

2番「現在の検討状況」、(1)「交通実態調査」についてでございますが、自動車（乗用車、貨物車、バス、オートバイ）について、それから、自転車、歩行者の交通量に加えて、商店街区間における歩行者・自転車の道路横断実態、それから、バス停での乗降客数などについて、区街4号線を中心に周辺道路を含む約20カ所において、平日と休日の7時から19時の12時間で交通実態調査を行いました。

表の1番は、平日の交通量実態調査結果の一部をお示ししているものでございますが、駅前の調査地点で南北方向の12時間交通量をお示ししてございます。自動車は約1,600台、このうちバスは91台でございます。自転車は3,800台、歩行者は1万1,400人となっております。

交通量調査結果は、将来利用交通量予測をより実態に即したものにできるよう、推計モデルの精度を高めるために活用いたします。推計結果と歩行者横断実態調査の結果は、速度抑制策等の構造・配置及び効果について検討を行う交通流動シミュレーションに活用してまいります。バスの乗降客数については、区街4号線におけるバスの相互通行需要の想定などに活用してまいります。

続きまして、(2)学識経験者へのヒアリングの結果についてお示ししてございます。

1ポツ目ですが、春日部駅東側で交通島を設置しており、交通島部分の横断歩道の手前では、車両が歩行者に譲って停止する割合が高いことが見受けられているとのご意見を頂戴しています。

2ポツ目ですが、バス交通については、他の大型車と比べて特に歩行者を渡りにくくさせるという影響を懸念するよりは、吉祥寺のムーバスのように速度抑制効果も考えて商店街内を走らせるといったことも考えられるというご意見を頂戴しています。

3ポツ目ですが、歩行者の横断箇所を車道の狭窄部とすることも考えられる。狭窄部についてはシミュレーションで交通流に対する影響を確認することが考えられるといったご意見をいただいております。

裏へめくっていただきまして、上のところには、学識経験者からご意見をいただいた春日部駅の交通島の写真を現地で確認して撮ってまいったところの写真を載せてございます。

3「検討の方向性」でございますが、(1)29年度の取り組みといたしましては、以下の方

向性で学識経験者や交通管理者のご意見を伺いながら慎重に検討を行い、基本構造のたたき台を作成してまいりたいと考えてございます。

1点目は、区街4号線の道路空間を検討するに当たり、幅員構成で確保を図る各種の機能、自動車の速度抑制ですとか、対面への渡りやすさ、自転車走行空間、駐輪スペース、バス停、荷さばきスペースなどについて、沿道条件に合わせて道路延長方向に配置していくことで、車線がスラローム化、蛇行することによる速度抑制効果を検討するというところでございます。

右側に図をお示ししていますが、図1は単純のパターンです。両側に等幅員の歩道を確保した場合。2番は交通島にして渡りやすい環境をつくってみた場合。それと、図3はバス停を設置した場合でございますが、車線が蛇行するといいますのは、このように各施設を配置した場合に車線の中心線の位置が道路施設の配置によって右へ左へとずれることとなりますので、こういう必要機能を確保した断面を延長方向に配置することで、おのずと蛇行する車線が確保できるということについて、どのぐらいの速度抑制効果があるかというものをシミュレーションで検討していくという方向性を示してございます。

2ポツ目ですが、渡りやすい道路構造の1つである交通島について、先生のご意見を踏まえまして、速度抑制効果についても検討します。また、道路両側への直接的な渡りやすさの観点から、速度抑制策である狭窄について、歩行者の渡りやすさについても検討する。

ここで「狭窄」と書かせていただいておりますが、具体的には下の図4をご覧くださいまして、「狭窄部」と書いてあるのですが、狭窄というのは車道部分の幅員を狭める対策のことを指してございます。

次に、バス交通については、相互通行化の必要性、歩行者の横断行動への影響、一般車の速度抑制に対する活用策を検討してまいります。

上記の検討に当たりましては、必要に応じ交通流動シミュレーションを用いて効果を検証してまいります。

(2)平成30年度の予定でございますが、地域の方々や学識経験者、交通管理者との意見交換・調整を行いまして、平面・縦横断の基本構造、線形や幅員構成、それから、境界の高さを作成してまいりたいと考えております。

道路空間を構成する各種の施設、街路灯ですとか舗装、排水施設、モニュメント、緑化などの仕様や配置についても検討に着手してまいりたいと考えております。

4「その他」についてですが、拡幅により生じる残地の活用策及び商店街活性化の支援策

については、引き続き地域とともに検討を進めてまいりたいと考えております。

ご報告は以上になります。

矢島会長

ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等いただきたいと思っております。どなたからでもどうぞ。

長沢委員。

長沢委員

ありがとうございます。1点だけ。いろいろ検討をこれからするという段階の中でなのですが、ただ、今日の諮問ではなく、要するに道路幅を決められたのはいつだったのですか、都市計画でしているわけですね、10メートルと。

要は、そういう幅が都市計画で決められている中で、いろいろそういう意味では考える余地はあるとは思いますが、そうはいつても、一定、幅のあれで規定されてしまうのではないかと考えているのです。それについてはどういうご認識なのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

ご質問ありがとうございます。都市計画決定は平成23年8月で決定しておりまして、都市計画決定の内容としましては、総幅員14メートルと車線数が2ということは都市計画決定してございますので、委員のご指摘のとおり、その決まった総幅員14メートルと車線数2の中で確保すべき道路構造について検討していくということになります。

矢島会長

長沢委員。

長沢委員

ちなみに、せっかく資料で出していただいたので。この写真の春日部の、これは14メートル以上ありますよね。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

こちらの道路は、14メートルではない非常に広幅員の道路、正確な幅員の数字はないのですが、広幅員の道路になってございます。

矢島会長

よろしいですか。

ほかのご意見いかがでしょうか。

久保委員。

久保委員

今の長沢委員が聞いていらっしゃったところで、この図2の交通島区間と、あと、図3、バス停区間、これは幅員がどれぐらいの道路なのですか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

今、この図1から図3は全て幅14メートル、区画街路4号線の14メートルの幅の中で、道路構造に基づく幅員を確保したパターンをお示ししていますので、幅は14メートルの中につくっております。歩道の幅を工夫することで、バス停ですとか交通島を確保しているということになってございます。

矢島会長

ほかにいかがでしょうか。

加藤委員。

加藤委員

ありがとうございます。この自動車の中にはオートバイも含まれているということですが、バスの実数が出ているということなので、オートバイの数も数えられているのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

自動二輪車の数も調査してございます。ちょっと今数字が手元にないのですけれども、数字は確保しております。

加藤委員

といいますのは、例えば、このシケインとか狭窄部とか用いても、オートバイだとするす抜けられてしまうのかなというところで、自動車はある程度抑制できたとしても、オートバイとかの類いはまた違う検討を加えていかないといけないのかなというところでこ

の交通抑制の難しさというのは感じているところなのですが、その辺は何か知見はあるのでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

ご指摘のとおり、二輪車につきましては車両の幅が自動車に比べてやはり小さいです。このシケインですとか狭窄についてはあくまでも自動車を対象に速度抑制策を図るものになっていますので、自動車よりは速度抑制効果は低くなるというふうに認識してございます。

加藤委員

この図4のパターンというのは、実例は今のところないということによろしいでしょうか。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

実例としては、いろいろございます。シケインですとか。例えば、この区役所の脇の道路についても、すごくわかりにくのですがシケインにはなってございますし、ハンプや狭窄についても世のなかには一般的にあります。

ただ、そうした道路というのは往々にしてコミュニティ道路といいまして、1車線の道路が多くございますので、今回の区画街路4号線のように2車線の道路に対してどのようなあり方が正しいのかというのは、学識経験者の方のご意見を踏まえながら慎重に検討していきたいと思っております。

加藤委員

よろしくご検討お願いします。ありがとうございます。

矢島会長

ほかに。

佐藤委員、どうぞ。

佐藤委員

この図面を見ますと、ブルーのラインがちょっと引いてありますよね。歩道側に、青い。これは、自転車専用道を指すのですか。それとも、そうではない。

矢島会長

荒井幹事。

荒井副参事

図のこの矢羽というか、青い矢羽のことですか。こちら、自転車の通行帯をお示しするものでございます。

佐藤委員

車道側に設置することを検討しているのですね。

荒井副参事

基本的には、車道を通行させるように考えてございます。

佐藤委員

つい最近施行されたのですけれども、この自転車の通行帯はすごく、結構効果大きいですね。

あと、この図面で示している2、3、4、これ、ぜひ検討して、実現できるように、このコミュニティ道路、ドイツで発明されたボンエルフの考え方ですけれども、一時期日本でも随分ブームであちこち全国で展開されましたけれども、中野にもこういう道路はふさわしいと私は思いますので、ぜひじっくりと検討して、実現できるようにお願いしたいと思います。

矢島会長

ありがとうございます。

ほかのご意見、ご質問いかがでしょうか。よろしいですか。

1つだけ私から注文をさせていただきます。この区画街路4号線の地区計画については、今日である程度諮問を終わるということで、1つの節目になると思うのですね。ところが、一方でそれに密接に関連しているところの道路空間の構成の検討はようやくこれから緒につくと、来年度にかけて行われるということになるわけですので、本来ですともう少し両方の検討がワンセットになって進められるというのが理想的な姿だと思うのですね。そういう意味で、今後、29年度、30年度でそれぞれご報告、ご検討が行われて、ある一定の成果が出た段階で、それぞれまたこの都市計画審議会にご報告をしていただきたいと思います。いかがでしょうか。角部長からお答えいただけますか。

角部長

今、会長のほうからお話がありました、今回、今日諮問いただきました地区計画と、こ

の整備を予定してございます区画街路4号線、密接に関連していますので、こういった検討を今後もするという事で、またほかにも例がないということや、これからの中野の道路づくりについてのモデルケースにもなると考えてございますので、適宜こちらの審議会のほうにもご報告させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

矢島会長

ありがとうございました。よろしくお願いいたします。

それでは、本案件につきましてはほかにご意見がないようですので、以上のような、将来の報告のお願いをして了承するという事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、次の案件もございしますが、報告事項があと2件あるわけでございますが、ここで5分ほど休憩をさせていただいて、次の案件に進みたいと思っております。

それでは、開始時間をご指定ください。

辻本副参事

3時5分再開ということでよろしくお願いいたしますと存じます。よろしくお願いいたします。

(休憩)

矢島会長

それでは、会議を再開いたします。

引き続きまして、報告事項の2「中野駅新北口駅前エリアにかかわる都市計画変更について」石井幹事と小幡幹事から説明をお願いします。

石井幹事。

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について」、説明させていただきますと思います。

本日の説明につきまして、まず若干趣旨をお話ししてから、この内容に入ってまいりたいと思っております。

前回のこの都市計画審議会、12月18日にごございましたが、そのときにはこの中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更の素案ということで、まちづくりの方針の案、また、

その都市計画の素案、また、中野駅地区整備基本計画の改定案ということでご報告をした次第でございます。その際にも、このまちづくりの中でもうちょっと具体的なイメージがあったほうがいいのではないかと、あるいは交通計画についてどのように考えているのか、そのようなご意見、ご質問もあったというふうに捉えてございます。

そうしたことを踏まえまして、私どもとしては、前回お示ししたスケジュールですと、今回都市計画の原案ということでお示ししようと考えておりましたが、改めてまちづくりの方針の案、また、都市計画の素案、それについての説明をさせていただいて、あわせて都市計画のこれからの進め方につきましても、この1枚目のペーパーにあるようなスケジュールで進めていきたいと考えている次第でございます。

まず、この報告の資料の1、2、3でございますが、今後の予定のところからちょっとご説明させていただきたいのですが、この後、私ども都市計画の変更の原案ということで、本当でしたら今回と思っていた部分につきましては、次回の都市計画審議会ときには報告させていただきたいと考えております。その日程はまた最後に案内があるかと思いますが、3月か4月ごろではないかということで、このように今3月となっておりますが、次回の都市計画審議会で説明をさせていただきたいと考えております。

その後、地区計画に関しましては、原案ということで公告・縦覧を行い、6月以降には都市計画道路等に関する都市計画の変更等も含めまして、6月以降に都市計画の変更の案、その案に基づく公告・縦覧、それから、都市計画審議会への諮問ということで、私どもとしては都市計画を定めていく流れをこのように考えている次第でございます。

それでは、この中身について今日は説明させていただきますが、まず1つ目、中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画の考え方ということで、資料につきましては、別紙1-1、1-2、1-3ということでご用意してございます。

まず1-1でございますが、前回は報告いたしました「中野四丁目新北口地区まちづくり方針(案)」の概要版でございます。冊子になっているものからエッセンスを抜き出してまとめたものでございます。

まず、私どもがこれから進めようと思っておりますこの中野四丁目新北口地区ということで、まちづくりの方針を案ということで前回お示ししましたが、特に今回の都市計画にかかわる部分ということでは、この中野四丁目新北口地区の中でも、この一番上にありますが、南側街区に位置します中野駅新北口駅前エリア、従来「区役所・サンプラザ地区」と呼んでいた部分でございます。そちらに係る都市計画ということでお諮りしたいと考え

ている次第でございます。

この新北口駅前エリアにつきましては、これまでもお話ししてきたとおり、まちづくりを進めていくという中で、このまちづくりの背景の右側でございますけれども「まちづくりの必要性」ということで幾つか記載をしております。

「国際競争力の強化に貢献」「地域経済の発展を牽引」「周辺各地区との回遊性の向上」「防災性の強化」そうしたようなこの地区に求められる役割というものもございまして、さらに、特にこの公共基盤の整備、都市計画を伴うものとして考えておりますのが、この下の2つでございます。

「グローバル都市づくりの中心となる拠点整備」こちらにつきましては、中野駅新北口駅前エリアにおいては国際競争力強化、地域経済の発展に資する都市計画が立地しやすい大街区化及び高度利用を図っていく必要があるといったところ、こちらが大きな理由でございます。

もう1つ「安全で円滑な交通機能の整備」を進めていきたいということでございます。この中野駅周辺のさらなる交通環境の改善を図るために、安全で円滑な交通結節機能の整備に向けた街区再編を行っていくといったところでございます。こちらが、主に都市計画の変更にかかわってくる部分というふうに思っております。

こちらをお開きいただきまして、このまちづくり方針でお示した新北口地区の都市像でございます。新北口地区と申しますとこの北側の街区も含めてということになりますけれども、まず中心となるところも含めまして、この「グローバル都市としての中心核を形成する中野のシンボル空間」そうしたものをこのまちの都市像ということで掲げているものでございます。

特に、今回の中野駅新北口駅前エリアにつきましては、この左側の方針Ⅰの中で土地利用の方針ということで掲げている部分でございます。この中で面整備事業や地区計画の導入、道路の都市計画の決定・変更によって街区再編を行い、安全で円滑な歩行者動線や滞留空間が十分に確保された駅前広場を配置するとともに、地域経済の発展、国際競争力の強化に資する都市機能が立地しやすい大街区化及び高度利用を誘導し、集客力・発信力のある拠点を形成するということをこの土地利用の方針として掲げたものでございます。

具体的なイメージということで、その下に掲げてございます、このイメージの絵であります。この黄色の部分が敷地で、青い部分が公共基盤ということで分けをしております。この黄色の部分につきましては、この中で誘導する都市機能というこ

とで幾つか引き出しの線を掲げておりますが、特にこの中で整備していきたいものということで「競争力の高い大型のフロアプレートを有するオフィス」ですとか、「新たなにぎわい軸を形成する商業施設」、また「大規模なアリーナをはじめとする複数の集客交流施設」等々、こういった機能をこの敷地の中で都市機能として誘導し、この拠点の形成を図っていきたいという考えでございます。

右側の方針Ⅲの部分につきましては、特にこの地区やこの周辺の各地区も含め、全体の歩行者動線をイメージとして示しているものでございます。こちらにつきましても、将来的な動線ということで、地区計画ですとか、そうしたものの中でも位置づけながらまちづくりを進めていきたいと考えているものでございます。

最後に、裏のページでございますが、目標スケジュールということで掲げてございます。今回の都市計画に係る部分といたしましてはこの一番上の段、新北口駅前エリアの部分になってございます。まちづくり方針につきましては今後策定をしましてありますが、それと並行して基盤整備に係る都市計画の手続を進めていくというものでございます。

この後、特にこの敷地の部分につきましては再整備事業計画というものを来年度に策定をし、さらに、引き続き民間参画事業者の公募・選定を行っていくということを考えております。

また、その施設に関する整備の都市計画ということでは、おおむね2020年ごろからの都市計画手続に入り、この都市計画を定めて、具体的には2022年ごろからの整備ということに着手し、2027年には竣工を目指していくということで考えているものでございます。

こうしたものが、この新北口地区、特に今回につきましては中野駅新北口駅前エリアのまちづくりの考え方でございます。

それでは引き続き、別紙の1-2でございます。「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画の考え方」ということで整理をしたものでございます。

今ご説明した1-1のまちづくり方針はあくまでもまちづくりをどうしていくかという行政の計画であります。これを具体的に都市計画としてどう位置づけていくかということで整理をしたものでございます。

この将来の都市像を見据え、都市計画を定めていくとともに、関係者との調整を図りながら、地区内における事業の具体化を進めてくということの中で都市計画を定めていくということを考えております。

この中で1つ目「地区計画」というものでございます。本エリアを含む中野四丁目新北

口地区につきましては、グローバル都市としての中心核を形成する中野のシンボル空間としてのまちづくりを進めていくと、これは今のまちづくり方針でご説明したような内容になります。こうした将来の都市像を本エリアにおける地区計画の目標として定めて、まちづくりの具体化を図っていきたいと考えております。

こちらにつきましては、恐れ入ります、別紙 1-3 をご覧ください。

表題では「中野四丁目新北口地区地区計画」となっております。我々、この「中野駅新北口駅前エリア」と呼んでおりますが、行政計画としてのまちづくり方針上は「中野駅新北口駅前エリア」となっておりますが、地区計画で定めるときには「中野四丁目新北口地区」ということでの地区計画ということで考えております。ただ、範囲についてはほぼ同様でございますが、面積の下の部分に位置図がございますが、そちらのエリアということになっております。

この中の 4 番で「地区計画の目標」ということでお示ししております。こちらにつきましても、ただいまご説明いたしましたまちづくりの方針に掲げる都市の将来像、そうしたものを示しております、グローバル都市中野の中心核にふさわしい都市活動拠点の形成を目指すということで、それを目標としているものでございます。

5 番の「区域の整備・開発及び保全に関する方針」ということでお示ししていますのは、この中での「土地利用の方針」、また「地区施設の整備の方針」「建築物等の整備の方針」ということで記載をしているものでございます。こちらにつきましても、基本的にはまちづくり方針の中で示している内容ということで考えておまして、土地利用の方針につきましては先ほどのまちづくり方針にもあったように、多様な都市機能が集積した複合の土地利用を図るといったことを目標としております。また、この公共基盤の整備によって交通結節点の機能の強化を図るといことですか、あるいは、歩行者のネットワークの形成を図るといったようなことを方針として掲げているものでございます。

それでは、続きまして、別紙 1-2 にお戻りいただきまして、2 の「公共基盤に係る都市計画」でございます。本エリアにおきましては、中野駅西側南北通路等からつながる、誰もが安全で円滑に移動しやすいユニバーサルデザインによる歩行者動線の最適な配置により中野駅周辺における回遊性の向上を図るとともに、交通広場や自動車・自転車駐車場、滞留空間の機能的かつ効率的な配置により、中野の交通結節点としての利便性の向上を図っていくこととしているものでございます。こうした公共基盤の整備に向けて、都市施設や地区計画に基づく地区施設、面整備事業などを都市計画として定め、まちづくりの具体

化を図っていくものでございます。

裏面をご覧ください。公共基盤整備の基本的な考え方ということで、1つは歩行者ネットワークの形成を図るということ、そうした中で、中野の交通結節点としての利便性の向上を図るということ、それから、土地利用の再編に合わせて本エリア内の道路再編を行い、機能的かつ効率的な新北口駅前広場を整備するという、それから、車両動線を建物と一体的に整備するなど、周辺一体の安全で円滑な交通ネットワークを整備するという、こうしたことを公共基盤整備の基本的な考え方ということで示しているものでございます。

次に、3番の「面整備事業」こちらにつきましても、この整備を進めていく、大街区化、高度利用、そうした面的なまちづくりを推進していくという中で、都市計画として定めて、まちづくりの具体化を図っていくものでございます。

この面整備事業に係る基本的な考え方でございますが、面整備事業としては土地区画整理事業や市街地再開発事業を活用していきたいというふうに思っております。

また、本エリアにおける街区再編でございますが、こちらにつきましては土地区画整理事業により行うものとし、大街区化された敷地につきましては、市街地再開発事業によって高度利用を図るということを検討してまいりたいと思っております。

4の「目標スケジュール」でございますが、こちら先ほどのまちづくり方針で示したものと同様でございますが、第1段階の都市計画、今回の案件でございます。こちらにつきましては、安全で円滑な交通結節機能を実現する都市基盤整備及び街区再編に係る都市計画を定めていくというもの、それから、駅前立地を生かした合理的かつ健全な高度利用を誘導する建築敷地の設定ということでございまして、具体的に申しますと、都市計画の道路、都市計画駐車場、地区計画、土地区画整理事業、こうした都市計画を定めていくという考えを持っております。

その後、基盤の整備については第1段階で都市計画を定めまして、第2段階、2020年ごろになろうかと思いますが、グローバル都市・中野のシンボル空間を形成する多様な都市機能が集積した建築物の整備ということで、こちらにつきましては歩行者動線のネットワークの形成も絡んでまいりますので、地区計画、それから、市街地再開発事業ということで都市計画を定めていきたいということで考えているものでございます。

3ページにつきましてはそのイメージの図となっておりますので、ご覧いただければと思っております。

小幡副参事

続きまして、表紙に戻っていただきまして、2番「都市計画変更（素案）及び補足説明」でございます。こちらにつきましては、お手元に別紙2という形でスライドを印刷したものをお配りしておりますが、スライドで場所を指し示しながらご説明をしたいと考えておりますので、スライドをご覧くださいと思います。

都市計画の素案につきましては、前回12月の当審議会でご説明をしたところでございます。素案の内容につきましては、前回のご報告時から変わっているというところはございませんが、前回交通計画や具体的な駅前広場のイメージというところにご質問いただきましたので、今回補足説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、再度のご説明となりますが、こちらが都市計画変更の素案の内容でございます。左側が現在の都市計画の内容、右側が今回の都市計画変更（素案）の内容でございます。項目としては4つございまして、1番、赤いところの都市計画道路の位置・形状の変更、2番、青いところの都市計画駐車場の位置・形状の変更、3番、緑のところの地区計画の新規決定、4番、土地区画整理事業の新規決定ということでございます。

こちらが、都市計画変更の項目ごとに、その内容と視点を示したものでございます。都市計画道路につきましては、中野四丁目のにぎわいの形成、回遊性の向上、駅前の歩行者空間の拡充等のため変更を考えているというところでございます。また、補助225号線につきましては、街区の大街区化によりまして、地区計画の地区施設で代替機能を確保することにより廃止を考えております。

都市計画駐車場についてでございますが、区役所・サンプラザ地区の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。

地区計画につきましては、先ほど方針の考え方について石井よりご説明させていただいたところでございます。

最後に土地区画整理事業の区域につきましては、こちらは街区の再編により用地の入れ替え、権利の移動等を行う範囲について決定をするということを考えております。

こちらが「都市計画道路の位置・形状の変更（地上部）」でございます。大きな変更としましては交通広場の形状を変更してございます。

続きまして、こちらが「都市計画道路位置・形状の変更（嵩上げ部）」歩行者デッキの部分でございます。

続きまして、5ページが「都市計画駐車場の位置・形状の変更」でございまして、従前

駅前広場の地下に決定をされていたものを区役所・サンプラザ地区の再整備施設内に整備することを考えております。都市計画駐車場としては約70台ということで考えてございますが、駐車場の具体的な位置ですとか出入り口の位置は、この施設の整備計画と合わせて計画をしていくということで、今回の変更では、位置と形状を示しているということでございます。

続きまして「地区計画の新規決定」でございまして、まちづくり方針を踏まえまして、地区計画の目標と地区整備計画の内容を示しております。

こちらが地区計画の方針附図でございまして、地区に必要な歩行者ネットワークについて、必要な動線を地区計画の附図で示すということを考えております。

8ページは「土地区画整理事業の新規決定」その区域の範囲を示してございます。

こちら、9ページからが補足の説明ということで、今回新たにご説明するページでございます。

(1)としまして「交通計画の検討について」ご説明をいたします。

最初に、一般的な交通計画の検討の手法についてご説明をしたいと考えておりまして、手法としまして、国土交通省の「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づきまして行ってまいります。

検討フローのとおり、まず、現況交通量を調査、把握しまして、その次に、道路形状が変わっていくことなどの交通の転換というのを想定しまして、それから、各開発による開発規模等から開発交通量を想定しまして、将来の交通量を推計します。その推計結果を用いまして、関係機関と協議を行っていくというような流れになります。

10ページでございます。こちらは、歩行者交通、自動車交通の検証の方法についてでございますが、歩行者交通について、下に参考として「サービス水準」という表を示しておりますけれども、歩行者が制約なく自由歩行できるように検証を行うということでございます。

それから、自動車交通につきましては、各交差点におきまして、その車線別の混雑度ですとか、交差点の飽和度というところを検証しまして、それぞれ問題がないように検証するというところでございます。

続きまして、11ページ、こちらが、当地区の検証に当たる前提でございます。まず、中野駅周辺まちづくりランドデザインVer.3では、当地区について「歩行者優先・公共交通指向の道路・交通ネットワークの構築」を掲げております。そういった前提を踏ま

えまして検証を進めていくということでございますけれども、検討の視点としましては、下のところ、中野四季の都市のまちびらき以降、増大した歩行者交通、それから、駅周辺で今後進む各地区のまちづくりで増加する歩行者、自動車交通、それから、当地区で整備予定の最大収容人員約1万人程度の規模のアリーナの利用者の歩行者、自動車交通、こういった視点について検討を行ってきたというところでございます。

続きまして、12ページ、今回検討を行ったそのエリアを示しております。中央に中野駅がございまして、北側が早稲田通り、南側が大久保通りという図になってございますけれども、この図において青い点線で囲みまして引き出しで示したその各開発につきまして、それぞれ規模を想定し、将来の歩行者交通量、自動車交通量を算定して検証したということでございます。

13ページ、このページは、歩行者交通量の算定結果でございます。将来交通量を推計しました結果、歩行者交通量のピークは平日の夕方ということを想定しておりまして、歩行者が自由歩行できるように幅員の検証を行っております。

右側の囲みの視点で必要な幅員等を整理してきておりまして、中野四丁目新北口方面、駅から北に向かう方向には現在の北口改札と整備後の西口改札、双方を利用できるように誘導しているということ、それから、南北通路のレベル、標高48とご説明してきたレベルと、東西連絡のレベル、標高40とご説明してきたレベル、それぞれ双方から同一の高さで北に向かう歩行者動線を確保していこうということでございます。それから、中野四季の都市方面につきましては、駅前広場の歩行者デッキで車道と歩道を分離した形で、デッキでダイレクトに四季の都市に入れるというような動線を確保するというところで考えております。また、囲町地区においても、歩行者デッキにより、歩車を分離して動線を確保するということを考えております。

続きまして、次のページが自動車交通量の算定結果でございます。こちらの図の範囲、東西方向としましてはもみじ山通りから西側は環状七号線、南北については北側の早稲田通りから南側の久保通りに囲まれた範囲で、各交差点で検証を行っております。

右側の囲みが検証結果でございまして、交差点の信号の時間について、課題が生じた2カ所の秒数を少し見直すということと、中野通りが片側2車線で運用できるよう、荷さばき駐車対策を行っていくということで、問題がないということで確認をしております。

こちら、15ページは、その検討結果を踏まえました都市計画素案での対応でございます。新北口駅前広場の歩行者デッキにつきましては、四季の都市方向及び囲町方向に決定をし

まして、それぞれ四季の都市方向は計画幅員 10 メートル、囲町方向の計画幅員は 6 メートルということで考えております。中野四季の都市方向には、デッキを通過してダイレクトに四季の都市に入っていけるという形状で考えております。

それから、補助 224 号線につきましては、幅員を 15 メートルであったものをこちらの四季の都市の区画道路というところも 20 メートルでございますので、こちらと合わせて 20 メートルに拡幅をしていくということで考えております。

それから、地区施設の貫通通路、中野通りからこの交通広場に入ってくるところでございますけれども、こちらは駅前広場に入ってくる動線ということで考えておりまして、幅員については 15.5 メートルということで想定をしております。

こちらにつきましてはなかなかイメージが沸きにくいということでございましたので、イメージをお示ししておりまして、こちらに建物が建っているその下を貫通していく、抜けていくような道路のイメージを持っていて、幅員構成としては片側 2 車線の 4 車線で、道路の躯体も含めて 15.5 メートルということで想定をしているということでございます。

続きまして、16 ページが都市計画の素案、地区計画での対応ということでございまして、地区計画の方針附図にそれぞれ南北通路から向かっていく南北通路レベルの歩行者動線、東西連絡路を上ったところから北に向かっていく東西連絡路レベルの動線、それから、中野通り沿いの歩道状空地というレベル、こういった 3 つの動線を確保していくということで考えております。

それから、方針附図には歩行者動線の幅員については記載しておりませんが、こちらについては今後この地区の施設の事業化ということで、具体的な建物計画と合わせて計画をしていくということでございますので、考え方として、幅員、先ほど示しました幅員が確保できるように、この方針附図で位置づけをして、将来民間参画事業者等へ引き継いでまいりたいと考えております。

こちらの 17 ページからが駅前広場の整備イメージでございます。このページにつきましては、中野駅東側の線路上空あたりから西側を見た、俯瞰したイメージとなっております。これは、まちづくり方針にも示しておりました遠景の図でございます。それぞれの高さごとに、南北通路から出た赤色の高さの標高 48 という動線、それから、南北通路から出たところの標高 40 という動線、中野駅の現在の北口広場から出た標高 34 あたりの緑の動線ということで示しております。

こちらで具体的な施設の箇所を示しながら説明をしたいと思いますので、画面をご覧ください。最初に都市計画の嵩上げ部で決定をしていきたいという歩行者デッキの動線でございます。こちらは、交通広場の上空に係る歩行者デッキ、嵩上げ部の動線としまして、南北通路を出たところからの四季の都市への動線、囲町方向への動線というところは、都市計画として決定をして確保していきたいということで考えております。

続きまして、地区計画の地区施設の位置づけでございます。こちらは、中野通り沿いの歩道状空地ということで、それぞれ1号、2号という名称がついておりますが、中野通り側の歩道をさらに広げるようなイメージで歩道状空地を設定をしていきたいということと、中野通りから交通広場に入っていく貫通通路は上に多機能複合施設が乗っかっている、その下を抜けて交通広場に入っていく、こういった貫通通路の箇所はこちらの箇所ということになります。

続きまして、地区計画の方針附図でございます。こちらは、地区計画で方針として示しているものでして、それぞれ先ほどのご説明のとおり高さごとに赤とオレンジと緑ということで示しておりまして、こちらは、具体的にはこの建物の計画によってどういった動線になってくるのか変わってくるというところでございますので、今回は地区計画、この地区に必要な動線として方針の附図に記載をしているということでございます。

こちらのページですが、具体的にどういった動線になるのかということをお示ししたいと考えておりまして、こちらは、この新北口地区の施設整備の計画によるところではございますけれども、例えば、南北通路から北側に出たところからこの建物の中に入っていく、建物の中を歩いてアリーナに向かっていくような動線と、西口から出て南北通路の北側に出たところから交通広場に沿って、建物沿いに沿って確保されたような48レベルの動線、こういったところをアリーナに向かっていくという動線が想定されます。

一方、東西連絡路から上がった場合には、この歩行者滞留空間、標高約40というレベルで、建物と合わせて整備されることが想定される中野通り沿いの建物沿いの動線というのを通りまして、貫通通路の上を通りまして、アリーナに入っていく、こういった動線が将来的には想定をされるということでございます。

続きまして、こちらは別の方向からの歩行者ネットワークのイメージということでございまして、中野四季の都市の上側あたりから、南東側を俯瞰したイメージになってございます。西側、南北通路の北側に出たところから直接四季の都市方向にデッキが真っすぐ延びておりまして、こちらのデッキの下に交通広場が広がっているということでございます。

それぞれ、東側は多機能複合施設、北側は大規模集客交流施設、ここに囲まれた交通広場ということになります。

交通広場のイメージでございますけれども、こちらの青いところで示したところがバスの乗車場ということで想定をしております、ピンクのところでは降車場ということで想定をしております。中央にはタクシープールがあるということで、駅前広場には現在のけやき通りの側の交差点から南下して駅前広場に入って、バスがそれぞれ並んでいるところを通りまして、駅直近でバスが降車して、それがまたバス乗り場に回って、お客様を乗せて、交通広場を回って出ていくと、こんな形のイメージでございます。

最後に、その北口の駅前広場への動線ということでございますけれども、こちらの駅前広場が先ほどと同様にこういう形でございます、中野通りからそれぞれ、交通広場に入っていく場合には北側、南側から来て、この貫通通路を通って、けやき通り側から南下をして、この駅前広場のロータリーに入っていくということでございます。また、補助221号線側からも駅前広場にはアプローチできるということで考えております。

高さのイメージというところは下に断面図でつけておまして、南北通路レベルと、現在の東西連絡路を上がったレベル、それから、現在の北口駅前広場のレベル、それぞれの3つのレベルを縦の動線でつないでいくという、こんな形で駅前広場の整備を考えているということでございます。

私からのご説明は以上でございます。

矢島会長

2人の方から報告をいただきましたが、ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等、自由に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。

それでは、吉田委員。

吉田（稔）委員

今の説明でちょっと質問したいのですが、アリーナから出てくる人たちの交通についてはわかるのですが、一気に出てきた場合の滞留空間が今の説明の中になかったもので、その辺はどうなっているのかというのが1つ。

そもそもこの委員会あるいは区民の話を聞きますと、1万人アリーナというのが「果たして本当に大丈夫なのか」「不安だな」「かえってこれで事故でも起こしたらどうなのだろうか」というようなことが非常に多いのですが、なぜこれ5,000人とかではなくて1万人のアリーナが必要なのかということの本当のこの、例えば、持てるものの中でやっていたの

ではまちは発展しないからもうちょっと背伸びしてやらなければいけないとか、そういったこともあるのかもしれないですけども、私たち一般人の感覚からすると、どうやら背伸びし過ぎているのではないかなという感覚がするので、そうではないと、これはこういうわけだからこうするのだという説明がいただけたらありがたいなと思います。

それから、もう1点。交通のことなのですけれども、中野通りを例にとりますと、現状ですけれども、哲学堂のほうから杉山公園のほうに向かっていくとしますと、新井の交差点は右折車線があり、直進車線があり、そして、左折車線がありますので、多分直進は真っすぐ素直に通れると思うのですね。ただし、ここではもう既に1車線となっておりますので、中野通りをその後南下しますと駐車ずっとしていますので、1車線で真っすぐすつと来れるのですけれども、駅のあたりから急に渋滞が始まります。どうしてかといいますと、このあたりだけ2車線になって、その先で右折車線が始まるのでまた1車線に戻るといことなのですけれども、現況そこではなくて、その先の五差路なのですけれども、五差路は直進と左折の車線と右折車線とがあるだけなのです。一番この悪さをしているのが左折車線でして、左折しようとする、その信号には歩行者の信号も同時に青となるということで、歩行者が通っている間はずっと待っていなければいけない。もっと悪いのは、歩行者が赤になって来るのですよね。ということは、あいている時間帯が非常に少なく、中にバスが1台入ろうものなら青信号で1台も進めないというようなことがありますので、これもし本当に1万人規模のアリーナをつくるとするのであれば、ここの部分決定的に1車線不足していると思うのですよね。1車線あって、直進できるようになればそれほどの渋滞はしないのではないかと思います。

それから、逆方向ですけれども、やはり駅前のところでバスが右折するところでかなりの渋滞をしているので、それらの改善があれば何とかなるかなと思います。

この書いてある中で、交通量がやや低下の傾向にあると書いてあるのですけれども、これはもしかしたら従来も非常に渋滞が激しいので中野通りを避けているのではないかという感じさえするので、これをそのまま低下しているというふうにとることはできないのではないかと思います。現に、私は中野通りを避けるようにして通っていますので、この車線の部分のことと、それから、1万人の本当の理由という、2点お伺いしたいのでよろしく願いいたします。

矢島会長

お答えのほうはどなたから。石井幹事。

石井副参事

それではまず、アリーナの件でございます。アリーナ、私どもがつくっております区役所・サンプラザ地区の実施方針、そちらの中でも1万人を目標とした大規模集客交流施設を整備するということが方針として位置づけたものでございます。また、今回お示しましたまちづくり方針、この中でも同様に1万人を最大収容ということで考えて、アリーナを誘導したいということで位置づけております。

1万人という規模でございますが、私ども最大収容人数1万人ということで考えておりました。座席ですとか、アリーナの部分に人を最大に入れて1万人だろうということになっております。具体的な検討はまだこれからということにはなりますけれども、最大収容1万人ということでどんなことができるかということになりますと、確かに1万人、例えばスタンディングで、お客様が立って見るようなコンサート、そういったもので1万人ということもあるのですけれども、アリーナの部分に着席で入ればもうちょっと少ない、数千ということになるかと思えますし、また、アリーナの部分、アリーナというのは平土間の部分になりますけれども、平土間の部分でスポーツですね、例えば何かアリーナのスポーツ、バレーですとかバスケットですとか、そうした試合をやるような興行、そうしたものが行われる場合は、アリーナの部分についてはその競技を行うわけですので、その周辺を座席にするということになりますと、それも5,000前後ということになるかということ想定しております。

また、アリーナということにつきましては、アリーナの部分で展示会などの開催なども考えられるかというふうに思っております。私ども、規模ということもあるのですが、アリーナという施設そのもの、それをつくるということによってさまざまな、これまでのサンプラザですと音楽のコンサートだけでしたけれども、もっと多様な、音楽の公演だけではなく、スポーツですとか展示会ですとかさまざまな催し物ができるのではないかと、それによってまちの魅力ですとか、活性化につながるのではないかとというふうに考えております。

そうはいつでも、本当に最大で1万人来たときにどうするのかということで我々も考えておりました。この施設の周辺には十分な空地をとっていくということで考えておりますし、例えばこのまちづくり方針の中の右側の図、公共基盤の整備の歩行者ネットワークのイメージですとか、地区計画の方針附図の中でも、ここちょっと網かけになっております

けれども、この部分は歩行者滞留空間ということで方針附図でも位置づけておりますが、今想定をしておりますのは、このあたりにアリーナができて、その出入口がこの中野通りに向かってということになりますと、このあたりは滞留空間として確保しておきたい。また、この周辺も、建物の周りですとかこのあたりも含めて、できる限り空地をとりながら、安全に配慮し、また、交通の動線に配慮した形の交通計画を整備していきたいという考えでございます。

そうしたことによって、中野区内ということだけではなくて、都内ですとか、本当に全国、あるいは世界からこの中野に来ていただけるような、そこを目指して来るような施設ということでの大規模集客交流施設、アリーナということで整備を目指していきたいというところでございます。

小幡副参事

交通計画検討に関するご質問でございました。スライドの9ページをお願いします。

交通計画検討に当たっては、現況の交通量から開発の規模を想定した交通量を上乗せしまして、将来の交通量を想定しているところです。

たしかに、交通量調査ではここ5年程度で数パーセント程度減になっているというような状況はあるのですが、この開発交通量を想定していく際に、各開発によってどんな用途でどのぐらいの面積ができるのかというようなところを想定しておりまして、こちらはかなり検証として安全側になるように検証しております。例えば、住宅であったり、商業施設であったり、集客施設であったり、その面積、それから、あとそれぞれの用途によってピーク時、交通量のピークが変わってくるわけなのですが、それぞれのピークを上乗せするような形で検証しておりまして、かなり安全側の検証になっているということはあると思っております。

一方、中野通りの渋滞のお話ですけれども、スライドの19ページをお願いします。

確かにこの中野通りを片側2車線で運用できるように荷さばきの対策に取り組んでいくということが重要になっておりまして、荷さばき車両の問題については、こういったところで再整備をしていく施設の中に地域の荷さばきスペースを設けるとか、これから五丁目地区のまちづくりに取り組んでいく中で荷さばきスペースを検討していくとか、そういったところで一つひとつ荷さばき対策ということで取り組んでいきたいと考えております。

また、あわせて荷さばき駐車の問題だけではなくて、こちらの中野通り、大久保通りから早稲田通りの間、かなり延長に対して信号の数が多くなっておりまして、信号の数も集

約することによって減らせないかということも考えております。例えば、南口の駅前広場についてはこういった出入口が1カ所になることで信号を集約できますし、JRの高架下の横断歩道の信号につきましても、西側の南北通路ができることでこちらの信号も必要なくなるのではないかなというように考えております。

また、あわせて先ほど右折車線、また、左折車線のお話ございましたけれども、中野通りの交通計画と合わせて、新北口地区の施設整備に合わせて歩道状空地とかも設けていくこととなりますので、歩道と車道の幅員の考え方、車道部分の右折レーン、それから、左折レーンについても、計画の中で適切な長さになるように計画をしていきたいということと考えております。

矢島会長

吉田委員。

吉田（稔）委員

荷さばき駐車是件なのですけれども、これから将来そういうふうにしたいということなので、多分これ、計画ができるまでは現状の中野通りのままだと思うのです。ですから、中野通りはとくかく1車線確保するという方針がどうしても必要ではないかと思うのです。

先ほどのお話の中で、荷さばき駐車があるから、私の感覚では渋滞が起きているとは思っていないのですね。ですから、例えば五差路のところでは1車線増えれば、1車線確保できるからそれほどの渋滞はしないのではないかなという観点からいくと、あそこはどうしても1車線足りないなという感じがしています。

それから、最初の石井さんのお話、1万人アリーナをつくるという本当の理由は何ですかというのには答えてくれないみたいなのですけれども、ちょっと背伸びしているみたいだけれどもどうなのという話は、難しいですか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

本当の理由というか、もともとサンプラザの後継の施設ということで考えておまして、同様に今のサンプラザと同じ規模で整備をとということではなくて、さらに多様な催し物、また、さらに多くの交流人口を増やしていくということの考えの中では、アリーナという形態の施設をつくっていくということで考えております。

その中で、実際アリーナという形態の中でさまざまな催し物を考えたときに、どのぐら

いの規模がいいのだろうとかということで、この街区の中で最大でとれるものとして我々が今考えておりますが、その1万人という規模となっております。

そうしたところで、実際本当に催し物のニーズがどれだけあるのか、そういったことの調査もしながら、さまざまヒアリングなども行いながら進めてきているところではありますけれども、コンサートであったり、スポーツであったり、一定の規模の中では十分な規模ということでさまざまな催し物ができるのではないかとということで、1つは1万人ということを目標としてこれまで検討してきたわけですが、現在私どもの計画としてもその1万人ということが1つの目標ということで、これからの建設の計画、そちらについても検討を進めていきたいというものでございます。

吉田（稔）委員

ありがとうございます。今、区民の間では、私の周りの人たちは「まあ、5,000人程度が適当ではないか」というような声が多いのですけれども、今質問した中で「これこれこういうわけだから絶対1万人だ」という答えが本当は欲しかったのですけれども、ちょっと残念な感じがするのですけれども、中野のまちがこれからよくなることを期待して私たちも協力させていただきますけれども、いいまちになるように努力したいと思います。よろしくお願いします。ありがとうございました。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

先ほどの中野通りの件でちょっと補足をさせてください。中野通りが渋滞するその対策ということでお答えをさせていただいたのですけれども、右折レーン、左折レーンということとあわせて荷さばきの問題にも取り組んでいかなければならないということでございまして、ただ、一方で道路空間というのは限られておりますので、その道路交通の状況と荷さばきの現地の状況というのを見ながら、また、荷さばきについては、こういった形が一番適切なのかというのを地元の方とも会話をしながら対策を考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

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。

小杉委員。

小杉委員

ご説明ありがとうございました。私のほうはちょっと質問させていただきたいのですが、ページで言いますと、17 ページ、18 ページなのですが。歩行者ネットワークのイメージということで書かれているのですが、凡例では赤が 48 メートルレベル、黄色とかオレンジが 38 から 42 メートルレベルというふうに書かれているのですが、特に 18 ページでは、デッキの上にも赤い線が入っていて、これ、下にも交通広場レベルの 38 から 42 メートルレベルの道路があるのかと、上は上で、48 メートルレベルでデッキがあるのかというようなちょっと解釈になるのですが、これはもう少し整理していただかないと、この黄色の破線ですかね、これがいわゆる地上面を歩く考え方で、デッキというのはあくまでも空中にあるわけですから、それが 48 メートルレベルですよというようなことでのお示しかと思うのですが、ここら辺はいかがですか。違いますか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

この赤の矢印のところは 48 レベルということでございまして、その下の交通広場のところは 40 のレベルということになります。ですので、このオレンジ色の破線については地上面の 40 のレベルということになります。

ただ、お話しのとおり、オレンジのところは一方でこの中野駅、現在の北口のほうに行けばオレンジがデッキになったりするわけなので、ちょっとデッキなのか地上部なのかというところは、確かにお話のとおり少しわかりにくいかなと思います。高さ別にオレンジが 40、赤が 48 ということで見ていただければと思います。

矢島会長

小杉委員。

小杉委員

ちょっと私の説明が悪かったのですが、18 の絵では、印刷の関係なのかもしれないのですが、「デッキ」と書いてある部分、斜めに駅から四季の森に向かった動線、この赤い線の下にオレンジが書かれているようにイメージされるので、これは地上部分を歩かせようということなのかということです。違いますよね。

矢島会長

ちょっとその、どの場所かをポイントで確認した上でお答えください。

小幡副参事

こちらの部分ですか。

小杉委員

そうですね。斜めに「デッキ」と書かれている、その通路です。それは、あくまでもデッキなので、空中 48 メートル部分を言われていると思うのですが、その下にオレンジが乗っているではないですか。

小幡副参事

こちらですか。

小杉委員

赤い線の下に。

小幡副参事

デッキの下地ですね。

小杉委員

はい、その下地は、ある意味必要ないのではないかと。それが、ある意味、幅が 10 メートルだったら 10 メートルの幅で書かれていれば誤解を生まないのではないかと、表記上の問題を私は確認しているだけです。

小幡副参事

ご意見ありがとうございます。確かに今、赤の矢印は 48 のレベルで、オレンジの矢印は地上のレベルでして、このデッキの下地をオレンジ色に塗ったがためにちょっとわかりにくくなっているかと思います。このデッキは、実際にはこの見えないところに柱がありまして、ここを 48 のレベルで、駅前広場の上を嵩上げ部として、四季の都市方向に向かってきて、48 のレベルからここで下って四季の都市におりるということでございます。表現上は、また今後、ご理解しやすいように工夫をしたいと思います。

小杉委員

それで、凡例のところにもオレンジというか黄色が破線になっていないのですね。これ、破線の部分が地上面を歩かせたいというイメージですよね。違いますか。

矢島会長

破線とおっしゃっているのはどの部分なのか、確認をしてから問答してください。

小杉委員

18 ページの、17 ページも同じなのですが、破線のオレンジ、あとは、中野通り側

は実線のオレンジになっているのですけれども、18 ページでは破線のオレンジですよ。

小幡副参事

17 ページをお願いします。

申し訳ありません。表示が不十分といいますか、凡例が不十分だったかと思います。私どもとしては、この赤とオレンジと緑はそれぞれ高さを示していて、破線については、この俯瞰したイメージから見えないところということで作成をしておりました。そういう意味で、この17 ページは見えないところは破線になって示しているのですけれども18 ページではその表現が混在していてわかりにくくなっています。お話のとおり、ここのオレンジというのは確かに実線でなくてはいけなくて、この建物に隠れたところが破線になるというのが正しいということになります。申し訳ございません。

小杉委員

理解しました。

続けて質問よろしいでしょうか。駅から四季の森公園に向かって斜めダイレクトにというお話があったのですけれども、これは斜めである必要はあるのですか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

考え方として、直線で示しております。駅からできるだけ最短の距離で四季の都市に、多くの方が歩かれるので、結ぶのがいいのではないかと考えているというところと、あと、このデッキの機能としましては、このデッキを渡ってきたところでバスの乗り場においていくという機能もありますので、そういった機能をあわせて考えてこうした形状になっているということでございます。

小杉委員

ありがとうございます。理解はできるのですけれども、13 ページ、補足説明の交通計画検討で、ブルーに関して駅から斜めに約10メートルの幅員でデッキをつくらうということで、それから、駅から真上に向かって約7メートルの四丁目新北口地域に向かってやはり動線が延びていると。できれば、この動線は、緑色の理由もひとつお尋ねしたいのですけれども、これは恐らく民地を通るので緑色にしているということなのかというふうにも察するのですけれども、暫定というふうに書いてあるので、これは要するに区の決定ではないぞというようなことなのかなと思うのですけれども、そこら辺は、色分けの内容につい

て教えていただけますか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

こちらの図の色分けの考え方ですけれども、小さくて、説明、こちら凡例には触れませんでしたので申し訳ございません。

動線としましてそれぞれ矢印で示していて、幅員がこれぐらいということで示しています。

この水色の西口改札、西側南北通路から出たところの、駅前広場を通過して渡っていく歩行者デッキというのは、今回都市計画の都市施設として駅前広場の上空の嵩上げ部ということで決定をしていきたいと考えております。

一方、こちらの緑の動線につきましては、こちらの地区の土地利用等を考えますとこういった動線、それから、このぐらいの、7メートル、4メートルといった幅員が必要ということでございますけれども、具体的にどの場所に動線ができるかというのはこの施設の整備計画とあわせて決まっていくこととなります。例えば、この7メートルというのは、先ほどご説明したように、交通広場側の動線と、施設内で、もしかしたら2本に分かれるのかもしれませんが、そういったところは建物の整備計画とあわせて具体的にしていきたいということです。動線としてこの2本の動線が必要、それを地区計画に位置づけ、また、考え方として、これ以上の幅員が必要ということを含め、こちらの新北口地区の整備計画をつくっていく中で反映をしていくということで考えております。

矢島会長

小杉委員。

小杉委員

お話はわかりますが。都市計画上はそのブルーのラインでというのがまず前提にあってということだと思うのですけれども、いわゆる民間の方々、区の方々、土地の所有者に対して、区としてどういうふうリードしていくのかとことがとても都市計画では大事だと思うのです。そういう点では、閉鎖するのではなくて、いわゆる人を呼び込むような、人の流れを呼び込むような施策がとても大事ではないかなというふうに思うのです。そういう点では、今の四丁目、駅前の北口の計画も含めて、いかに動線を確保してあげるかということが大事だと思うので、こういうペデストリアンデッキというか、デッキをある程

度つくってあげることがとても重要なことなのではないかなというふうに思うのです。

暫定の7メートルのデッキというのも、これは区が関与できる部分ではないようなお話なのですけれども、ここをやはり区としてきちんと整備していく。かつ、絵でいくと1枚目の絵で、前回のときにもちょっとお話ししましたが、補助223号線、これをやはりきちんと歩行者用にも提供するような意味合いで考えて、例えば、補助223号線の西側には区役所が計画されるというようなことも含め、補助223号線の上に駅に向かってデッキをつくると。今、その交通広場の上に斜めにかけているようなものも、いわば補助223号線を延長する形で、囲町の、今デッキが6メートルというふうにありますけれども、この6メートルのデッキも幅員を広げるなどして、ちょっと方向を変える。いわゆる斜めではなくて、垂直に、この絵の上では下から上へ。先ほどの17ページの緑色のデッキと同じように、この左側の斜めの、四季の森から駅に向かって斜めというのではなくて、四季の森から下へ向かって流れるような動線も計画するのがいいのではないかなというふうに思うのですけれども、いかがでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

4枚目のスライドをお願いします。今回、都市計画の素案という形で、こちらは嵩上げ部の素案という形で、都市計画としては囲町方向に向かっていくデッキと、四季の都市方向に向かっていくデッキということで考えております。

こちらの計画については、四季の都市方向への歩行者交通への対応と、囲町方向への歩行者交通への対応ということで考えておりまして、交通広場の上空ということで計画しております。

こちら補助223号については自動車交通がありまして、そこに歩道があるので、その幅員が、デッキをつくるには十分なのかどうかと思っております、全体の歩行者交通量を見ながらこの動線を計画をしてきたということでございます。

16枚目のスライドをお願いします。一方、地区計画の方針附図、実際にどういった動線で223号線や区役所につないでいくかということなのですが、223号線の道路上というよりは、ここの新北口から区役所・サンプラザ地区の中を通過して、また、ここからさらにデッキを延長してこの四丁目西エリア、それから、新区役所エリア、こちらに歩行者動線としてつないでいくのが計画上効率的なのではないかということで今回示していると

いうことでございます。

矢島会長

小杉委員。

小杉委員

今の16ページの、いわば区役所方面に向かって補助224号線から破線で斜めに丸く矢印になっているのですけれども、それは確定ではなくて、あくまでもそちら方面へというようなことだと思うのですよ。

今デッキの話もあったと思うのですけれども、いわゆるネットワーク自体は、何かデッキで建物同士をつなげていく。新しい区役所に関しても、例えば、2階からアクセスできるような考え方もあるのではないかというようなことですね。ですから、道路部分に、ある意味人工のデッキをつくっていくという考え方は、人の動線としてはとてもスムーズなのではないかなというふうに思うので、そういったお考えはないかなというような質問でした。いかがでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

地上部の車道に付随する歩道というところも、けやき通りについては歩道幅員もございますので、そこは歩けないということではないので、地上部とのネットワークとの兼ね合いも考えながらというところかと思えます。

今回の都市計画の素案としましては、特に地上部を歩く動線というところと、あわせてバリアフリーで、デッキレベルでつないでいく、それを効率的に新区役所までつないでいく動線ということで、こういった動線を考えてきたということでございます。

矢島会長

よろしいですか。小杉委員。

小杉委員

先ほどもお話ありましたけれども、人員が1万人のアリーナというような考え方もあるようなので、人のはけ具合を考えた場合に、地上分だけではなくて、第2の動線として空中部分、つまりデッキという構成も考えられるのではないかというようなことなので、そこら辺はどうかというふうに思ったわけです。そこら辺はいかがでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

中野駅の交通結節点としての駅前広場ということで考えていくという視点が重要かと思っております、それに対するこの交通、バスですとかタクシーですとか、そういった交通計画に十分な広さということで交通広場を考えてきたということでございます。

あわせて、その周辺の発生交通量というところからデッキを効率的に設置をするということを考えてきたということございまして、お話のとおり、デッキをあちこち延ばしていくということであれば回遊性は増していくということなのかもしれませんが、一方、それぞれコストがかかっていくというところでもございますので、都市計画の素案としては最も交通処理的に、効率的に公共の側が整備をするという視点で、今回の案として考えてきたということでございます。

矢島会長

ほかのご意見、ご質問、いかがでしょうか。

佐藤委員、どうぞ。

佐藤委員

これは単なる意見なので参考までに聞いていただきたいと思うのですが、私が、駅を橋上駅にしてペデでつなぐという、仙台駅が一番早かったかな。それから次が松戸駅ですよ。それからその後、最近では大宮駅の西口。それから一番新しいので、私が知っているのは、埼玉県北与野駅と与野駅を結ぶ。私はここをよく使うのですけれども、このペデというのは、一旦便利そうでいいのだけれども、車も通らないしいいものだけれども、乗降口が、最近ではエレベーターなりエスカレーターをつけるようにはなっていますけれども、これユニバーサルと書いていますから、当然つけるのだと思うのですけれども、全ての乗降口につけますか？ 大体大宮駅でも北与野駅でもそうなのだけれども、全てのところに乗降口がないのです、限られたところしか。しかも、ビル群の2階ぐらいからの接道するのが多いので、結構階段数も長いのですよね。私みたいに年をとってくると、最近はどうもこの階段を上るのが非常に苦痛になっています。だから、本当の意味のユニバーサルデザインとしては、私はこれはあまりふさわしくないのではないかなという、これは私の意見ですので聞いておいていただくのが1点。

それから、これももう1つの意見ですけれども、さっきアリーナの議論もありましたけれども、さいたまアリーナ、埼玉県がつくった1万人規模。これも当初は運営が非常に難

しくて、集客ができない。ジョン・レノンのスタジアムを入れることによって少し経営が回復してきたと言われてはいますよね。そういう意味で、さっきのお話で、いろいろな工夫をするとおっしゃっていただきましたけれども、相当この経営の考え方をしっかり持たないと、運営が赤字を出してしまう危険性があるということをこれも意見です。

それから、3つ目が、前回もちょっとお聞きしました、いわゆる大集客施設といいますか、グローバルな機能を持って、「高さが大体どのぐらいですか」と聞いたら、30階程度ですか、200メートルでしたか、一応イメージはしているのだというお話ですけれども。先般お話があった四季の都市を見に行ってきました。とてもきれいでいい。建物のラインが大体10階か、高くても3階ぐらいですか、そろっていて。真ん中に公園があるので、スカイラインがとてもきれいでした。これこそ中野らしいまちだなとつくづく感心して帰ってきたのですけれども、それと同じエリアの中に、一方で200メートルというような、今世界的にもこんなスカイタワーを建てているのは東南アジアぐらいしかないですよ。アメリカのユナイテッドステイトビルが破壊された後、あそこもグラウンド・ゼロでは本当はあんなビルを建てる予定はなかったのですけれども、コンペをやったときは何も建てない計画だった。でもその後、市のほうの経営があって高いビルを建ててしまいましたけれども、それ以降あまりあちこちではないです。これも僕は、ちょっと中野のまちのシンボルとしてというけれども、かえって四季の都市みたいにそろえていったほうが、いかにも中野らしい、本当に住宅を主としていい、オフィス街もあって、それから学生街もあって、いかにも中野らしいなという、ほかにはないというまちの形成を目指したほうがいいのではないかなと、計画も送ってもらって読まさせていただきました、実際現場を見てきて、その感想をちょっと述べさせていただきました。意見です。

矢島会長

ご意見ありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。

加藤委員、どうぞ。

加藤委員

13 ページの交通計画検討についてのところにおきまして、幅員の幅というのが大体交通量に比例するイメージなのだろうと思っているのですけれども、そうするとサンプラ地区に対しては緑の7メートルと4メートルの幅員なので、合わせて11メートル以上というようなイメージを持っていて、四季の都市のほうに10メートルぐらいで行くという。

これが平日の夕方ということなのですけれども、朝が一番、四季の都市に対して人が一番流れて、キリンビールにおきましては、現状で北口だけだとかなり人が多いということで、南口を經由してわざわざ行ったださっているみたいな話も聞いたことがあるぐらい、その流れが多い。朝の時間帯、大学もありますし、そういった意味と、昼間人口2万人増えたというところで10メートルだと設定したときに、中野四丁目のサンプラザのところにもアリーナが建ったとしても最大1万人がピークでくるというようなところで。朝とか夕方、そういった問題もありますし。あと、ランチ難民がいるというぐらい昼においては四季の都市方向から中野通りをまたぐような流れとかもある中で、この推計した交通量だけで何か全てを構築するというのがなかなか難しいのではないかなということで、これ以上の何かさらなる推計をして、もっと細かい分析をする予定はあるのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

こちら13ページで歩行者交通量のピークとして平日の夕方ということでお示ししたのですけれども、こちらについては、この地区の全体としてのピークが、四季の都市のオフィスの方が帰る時間と、1万人規模のアリーナで公演が夕方行われる、それが重なったときにこのエリアとしてピークになるということでございます。

それぞれ各方向の幅員については、それぞれの時間帯でピークというのを見ておまして、四季の都市方向への朝のピークというのも勘案した上で、さらにそこに余裕分、余裕の幅員を加算した上で幅員10メートルということを設定をしておりますので、平日の夕方ということだけでなく、この幅員を見ておけば1日中問題ないという検証の結果でございます。

矢島会長

加藤委員。

加藤委員

先ほども言いましたけれども、ランチの時間帯に、それほどピークに影響しないという解釈で、今後推計をする必要はないという解釈でよろしいのですか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

それぞれの歩行者のピークということで幅員を設定しているの、当然お昼の時間帯も見ながら幅員は設定しておりますので、改めて幅員を検証しなくても問題はないと思っております。

スライドの15ページをお願いします。特に四季の都市の方がランチに五丁目に向かうという意味では、こちらの補助224号線から中野通りを渡るところがかなり混雑をすと思っております、こちらについては、今15メートルのものを歩道も充実させて20メートルに変更していきたいと考えておりますので、そういった意味での回遊性というところは、この224号線でも配慮しているということでございます。

矢島会長

よろしいですか。

ほかの点、いかがでしょうか。

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

ただいま加藤委員のほうからの質問に関連すると思うのですが、ページで言いますと13ページですか、こちらで四丁目新北口地区、あるいは四季の都市方面への歩行者動線というのを考慮されているのですが、先ほど来1万人規模のアリーナを整備するですとか、さらにその上部にはオフィス空間等も整備されていくという中で、五丁目地区への人の流れというのをどのように考えていらっしゃるのか。

今示された資料でいきますと、交通広場から東に伸びます貫通路は、断面でいきますと片側2車線で、都合4車線、その脇に歩行者通路が沿うような、これは文字上でしか示されていませんけれども。要するに、中野通りを横断する歩行者動線というのは、全て平面。唯一立体交差が図られているのはJRの線路に沿う形の東西連絡路、そちらだけになってしまって、地域全体、中野駅周辺全体を考えたときの回遊性という部分、ましてや1万人のアリーナから吐き出された人たちが五丁目地区に流れるという部分が検討されていないとか、あまり示されていないように感じるのですね。

そうした動線が、歩行者が発生した場合に、中野通りの自動車交通に対する負荷という部分、先ほど信号を減らしましょうというお話がありましたけれども、平面で車と人が交差すると、それも1万人規模アリーナという部分で、一遍に人が吐き出された場合に、いかに歩道空間が広がっていたとしても、中野通りを渡るまでには相当の時間を要すとい

うことが懸念されるのですね。

確かに五丁目地区には、立体交差をすとしても受け皿としての土地がないというのも事実なのでしょうけれども、ただ、その辺はやはり方向性をちゃんと、検討の結果というのを示しておいていただかないと、これから五丁目地区にまちづくりを働きかけていく中で説得力に欠けるような気がするのですけれども、どのようにお考えでしょうか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

ただいまご指摘いただきましたように、やはり五丁目のほうにつないでいくということは非常に大きな課題でございます。我々としては、この開発を通して周辺地区への回遊性を高めていくということが1つの大きな目的でございます、ここでの集客を五丁目ですとか、あるいはほかの地区も含めて回遊させていく、それによって地域の経済の活性化を図っていくということが大きな目的でございます。そのときに、やはり中野通りをどう渡っていくのか、これは大きな課題というふうには捉えております。

今回、この都市計画を定めていく中で、1つは五丁目に渡るところが、先ほどお話のあった東西連絡路がございますが、今度立体的な貫通通路のところでも地上面で渡っていくということが1つございます。もう1つはこのアリーナ、先ほども広場というお話をしましたが、アリーナの滞留空間になる部分、こちらから五丁目に渡っていく、ここがもう1つの渡るポイントということになります。

これではなくて、もう1つ、まちづくり方針のほうの絵で示していた部分でございます、ちょっと小さくて見にくい部分がありますが、ちょっとこの部分ですが、将来的な接続といういうことで、将来的な構想も描いているところでございます。

ご指摘があったとおり、五丁目のこのあたりで、やはりデッキのような形につないでいくということはこれから検討していきたいなというふうに思っております、単につなぐといってもやはり相手側をどうするか、相手側というか、五丁目側ですね、このまちづくりをどう進めていくかということは考えていかなければいけないということでございます、これと並行して、この五丁目の検討についてはさらに進めていきたいというふうに考えております。

矢島会長

伊東委員。

伊東委員

そういうふうを考えられているのは想像はつくのですが、歩行者の滞留ですとかといったときにどれだけ歩行者が集中するかという根拠を示しておかないと、訴求力に欠けると思われるのですね。

今後も中野区は、先ほど来ありますように中野通りの渋滞解消のためには少しでも交差点を減らす、信号を減らすということが必要となってきますので、ぜひその辺は。

貫通通路自体も本当に必要なかどうか。貫通通路があったほうがいいのか、220 何号線でしたか、F 字道路の延長ですね、これ。20 メートルの幅員拡幅した部分で、駅前広場、交通広場から出てくる車を貫通通路だけに集中させるのか。現状、F 字道路のほうはそんなに交通量多くはないのですよね。そういうこともトータルで考えていかないと、やはり前回は指摘させていただいたように、懸念される中野通り、飽和状態の交通量、これをどう処理していくかという部分がまだ、本日示していただいた資料では読み取れないわけです。環七から直接 JR に沿う道についてもあくまでも点線で示されている程度ですし、中野通り、環七、大久保通り、それらからこの中野駅周辺に入ってくる交通をどう処理するかという部分が見えにくくなっているということがありますので、その辺も含めてやはり体系的に示したほうがよろしいのかな。これですと、スポットで処理されていますという資料でしかないように感じられますので、その辺をもう少し丁寧に説明いただけるような資料を今後用意していただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

スライドの 14 枚目をお願いします。自動車交通量については、環状七号線ともみじ山通りと早稲田通りと大久保通りで囲まれたこの交差点というところで検証しております、交差点としてはこれらの交差点でしか検証はしていないわけなのですけれども、交通量としては先ほど 12 枚目のスライドで示した、こういった開発で、このエリアにどのぐらい交通負荷がかかってくるのかというところを安全側に検証しています。ですので、どういった方向から来るというのはありますけれども、このエリアで増大する各方面から来る交通量については、これらの先ほどの交差点での検証の結果で示しております。どの方向からどのぐらいの車が来ているかというのは、パーソントリップ調査と、人がどのように動いているかという調査の結果を用いて、そこにここに集中する交通量を上乘せする形で検証

しているということでございます。

16枚目のスライドをお願いします。一方、こちらの方針附図で示している南北通路レベルと東西連絡路レベル、それから、ここにアリーナの出入口を想定した歩行者滞留空間が示されておりますけれども、こちらの施設でこういった用途で建物が計画されるのか、また、アリーナの規模、1万人規模というところがございますけれども、具体的にどういった計画になっていくのか、出入り口の計画はどうなっていくのかというところは今後の計画ということになります。具体的なこちらの2本の動線やその滞留空間、その人の流れというのも、そちらの施設の計画とあわせてきちんと検証してまいりたいと考えております。

矢島会長

伊東委員。

伊東委員

確かに新たに建てられる、整備されます建物の用途、規模等がはっきりしない時点では、実態に即した数値という部分は見えてこないのかもしれませんが、現状のパーソントリップの中で渋滞が発生している状況、時間帯、そうしたものの負荷に加えて新たな負荷が重なる、そしてそれプラスアリーナから吐き出された人たちの流れが中野通りを横断するための信号の時間帯ですとか、そういうものをしっかり示して、実際には現状よりよくなってほしいと思うのですよ。現状の渋滞を生じてしまっている時間帯よりもよくするために、そのために荷さばきを一定規制するですとかいうことを考えられているようなのですが、その辺をもうちょっと具体的に、中野通り、早稲田通りから南に下り、大久保通りまで、通過に所要する時間、渋滞の時間帯がどのように改善されるのか、具体的に今後は、新交通量も含めて示していただいて、間の信号等がどのようにそれに影響しているのかという部分をやはり示していただかないと不安に感じてしまうのは事実なのですよね。ですから、今後の課題になろうかと思えますけれども、そういう部分をしっかり検証していただけたらと思っている次第です。

矢島会長

この点は、先ほどから議論を伺っていると、やっぱり議論は13ページ以降に集中して、要は、歩行者の交通対策というのはどうなっているかということに大分不安を皆さん感じている。アリーナの収容人員はマックス1万で、もっと少ない部分もあるとおっしゃっているけれども、では少ないときはどうで、多いときはどうでというところが示されていないと。それに、現況既に混雑している中野通りに何らかの追加的な負荷が入ることははっ

きりしているわけでしょう。だから、そこを皆さん不安に思われてのご質問、ご指摘なわけで、これは、今日の資料では半分ぐらいしか答えられていない、半分以下かもしれないですよ。だから、ここは真剣に検討して、次回にお示しいただくということにしたらどうかと思いますが、この点については、後ろに座っておられる室長さんあたりにご決心を伺いたいと思いますが、いかがですか。

奈良室長

ご意見ありがとうございます。今日さまざまご意見いただきまして、確かに今日の資料では十分にお答えできていない部分がありました。

今、会長のほうからございましたとおり、もう少し、今ご質問にありましたようなところで踏み込んだ形で資料をつくってお示ししたいというふうに思っております。どのぐらいまでできるかということにつきましては、また改めましてご相談をさせていただければと思っております。

また、この交通量と合わせまして、先ほど伊東委員からございました中野五丁目との関係、これも大変重要だと思っております。交通量と同じことになるかと思いますが。これにつきましても、前回会長のほうからもご意見いただいております。新北口まちづくり方針の中で将来的な課題といいますか方向性は示されておりますが、その点につきましてももう少し踏み込んだ形で示せるように、その辺もあわせてお示しをしていきたいと考えております。

矢島会長

ありがとうございます。

それ以外の点についてご発言があれば承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

副会長から、どうぞ。

宮村副会長

今いろいろご説明いただいたのですけれども、まず、多少宿題が出ましたので、あわせてお願いをしたいのですけれども、やっぱり貫通通路というのが非常に、必要性はわかるのですけれども、恐らく、そうでないとうまく回っていかないなというのはわかるのですけれども、1つは、道路ではなくて地区施設でつくるということで、今サンプラザの前の道路にかわるようなものになるわけですね、恐らく。あそこには、インフラは入っていないのですか。例えば、水道だとか下水とか、電気、ガス。当然貫通通路、地下に何か入るのではないのですか。それはどういう扱いになっていくのかとか、今日答えていただかなく

ていいのですけれども。そのときに、貫通通路はこういう絵のままで、路面で、その下は何もないみたいな、そういうのでいいのかな。

もう1つは、歩道についてどう考えておられるのか。一応民地内で確保するというようなことになっているのですけれども、地区計画の中で、地上部では歩道状空地というのを中野通り沿いにセットバックしてつくるようなことがたしか説明があったと思うのですが、ここについてもどう整理していくのかなというのをお知らせいただければと思います。

以上です。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

お話のとおり、この地区の貫通通路のところは現在のサンプラザの南側の道路機能をそのまま背負う形になります。こちらの道路には確かに水道も下水道も入っておりまして、将来的にそれを貫通通路側なのか、新しくできる交通広場側なのか、そういったところに移設をしていく必要というのは感じておりまして、どういった整理の仕方ができるのかというのをあわせて現在検討しているというところでございます。

それから、スライドの貫通通路の図をお願いします。貫通通路の歩道については車道部分が15.5ということで、字が小さくて恐縮ですが宅地内に歩行者用通路ということで、こちらの建物整備をあわせて通路を設けていくということで考えておりまして、こちらの動線の必要性というのは、地区計画の方針附図のちょうどこの色が変わっている、白からレベルがだんだん上がってくるところに、貫通通路の両側に歩行者の動線が必要で、この施設の整備内ということで、方針附図という位置づけで整理をしてきているというところでございます。

矢島会長

ほかにいかがでしょうか。

特にならなければ、私から2つちょっと、次回の宿題でお願いしたい点があるのですが。

1つは、先ほど、今の貫通通路、本当に中野通りからの入り口が要るのかというご意見もあったと思うのだけれども、駅広の全体の設計図なり、車の流れ方が全然絵として出ていない。これをぜひ示していただいて、そして、その駅広に入る車両の動線ですかね、そ

れがどんなふうに入ってくるのかというのをぜひ次回示していただきたい。これが、第1点。

第2の点は、今ちょうどそこに方針附図が映っているけれども、先ほどスライドの13ページとの関係で、それぞれの最低幅員が示されていましたね。斜めが10メートルで、区役所のほうに行くのが7メートルで、新たなにぎわい軸が4メートルと書いてあったかと思うのですが、4メートルの、しかも屋内空間ですよ。屋内空間の4メートルというと、ここに方針附図に示されたような新たなにぎわい軸といえるようなものに本当になるのですか。だから、数字では4メートル以上という結果が出ているのかどうか、そこはまた次回ゆっくり伺うとして。特に、屋内空間の場合は、もうつくってしまうと作り直しが絶対きかないのだから、本当にどんな空間になるのかという検討もぜひしてもらいたい。

新たなにぎわい軸をつくるのは僕は結構なことだと思っていますけれども、つくるからには、あまりみすばらしいものはつくってほしくない。そのみすばらしいものを通して、何か200メートルのタワーだのアリーナに行くというのだと、それはもう本当にお笑いですよ。だから、ここはやっぱり、この事業者の方々に相当きつい条件であるかもしれないけれども、びしっと示すというぐらいの見識を区が持っていただくべきだというふうに私は思っております。

以上、2点が私からお願いする宿題でございます。

ほかにご発言はいかがですか。

それでは、ほかにご質問がないようでございますので、この件に関する報告事項を終わりにということにいたしたいと思います。

大分時間も押してきておりますが、もう1点報告事項がございます。報告事項の3、「東京都市計画生産緑地地区の変更について」、辻本幹事から説明をお願いします。

辻本副参事

それでは、東京都市計画生産緑地地区の変更につきまして、資料に基づきご報告申し上げます。

生産緑地法の第10条に基づきまして、買い取りの申し出が提出された生産緑地地区に係る都市計画の変更につきましてご報告をさせていただきます。

なお、この買い取りの申し出でございますけれども、主たる従事者の死亡または故障によりまして、生産緑地での営農行為が客観的に不可能となった場合に、土地の所有者の方

が区長に対して行うことができるとされているものでございます。

初めに、「地区概要」でございます。鷺宮四丁目地区ということで、具体的には別紙1をご覧をいただきたいと存じます。位置図ということで、これは中野区全体でございますが、非常に小さくて恐縮でございますが、左上のところ、赤くマークしている㊸と書いているところでございますが、こちらが今回変更を行う区域ということでございます。

また表紙に戻っていただきまして、面積につきましては、約0.18ヘクタールということでございます。

続きまして、2の「現在の対応状況」でございます。本生産緑地につきましては平成4年に都市計画決定をしたものでございます。昨年2月に従事者の方がお亡くなりになられたということでございまして、それに伴いまして買い取りの申し出が提出されました。区及び関係地方公共団体等への買い取りの希望等につきまして照会などを行ったところ、当区から買い取りの希望の回答がありまして、所有者の方に買い取る旨の通知を行ったものでございます。

その後、担当部署におきまして交渉を行ってきたところでございますが、最終的に交渉が整わなかったということでございます。取得を断念することとなったということで、今回ご報告をさせていただくものでございます。

なお、所有者の方からは、今後、売却はせずに、福祉事業の用地として貸し出したいというような意向が示されたというふうに聞いているところでございます。

3の「当該生産緑地の経緯」につきましては、今申し上げたところを整理した内容となっております。

最後に、4の「今後の予定」でございます。本日ご報告をさせていただきまして、その後、都の協議を行ってまいります。その後、公告・縦覧等をいたしまして、4月以降に本審議会におきまして諮問を行いたいと考えているものでございます。

報告につきましては以上でございます。

矢島会長

ただいまの報告につきまして、ご意見、ご質問等、いかがでございでしょうか。

佐藤委員。

佐藤委員

ちょっとまだ不勉強でちぐはぐな質問かもしれませんが、平成27年ですかね、都市農業振興法ができましたよね。これとの関係で、区のほうで何かこういう買い取りが来

たときには区の施設用地としてというお話、却下したのでなくなったようではございますけれども、中野区は振興計画はつくっているのでしょうか、質問です。

矢島会長

辻本幹事。

辻本副参事

振興計画はございませんけれども、生産緑地にかかわりましては、都市計画マスタープランにおきましてもなるべく保存をしたいということのスタンスに立って交渉等を行ってきたということでございます。

佐藤委員

区ではまだ法律に基づいた基本計画はつくっていませんか。今後つくる予定。

矢島会長

辻本幹事。

辻本副参事

農業の振興計画ということではないのですけれども、みどりの基本計画について、現在改定作業中でございます。生産緑地につきまして、一定の考え方をさらに、この改定の中でもお示していくということ考えているものでございます。

矢島会長

ほかにいかがでしょうか。

久保委員、どうぞ。

久保委員

今の佐藤委員のご質問に関連をしてといいますか、緑の基本計画等で今後定めていくようなお話だとおっしゃっていましたが、生産緑地法が変わって、指定下限値 300 平米に引き下げ可能ということになって、それは区の条例で定めるということになるかと思うのですけれども、その条例を今後制定をしていくという、そういった方向にあるのかどうかということと、今回は取得を交渉の末、あちらがもう売却をしないという意思だったということではございますけれども、中野区において用地取得、今まで、生産緑地に対しての用地取得ということで働きかけを行ったのは、今回が初めてであったのかどうかということをお伺いしたいと思います。

矢島会長

辻本幹事。

辻本副参事

生産緑地法が改正されまして、今まで指定の面積が 500 平米以上だったのが 300 平米以上ということで区が条例を定めれば可能となる法改正がなされております。この取り扱いにつきましては、現在、区としてどうするかを検討しているところでございます。

もう 1 点でございますが、なかなか財政的には厳しいところもございまして、ここ数年買い取るという意思表示をした事例はなかったのですが、今回事業用地として活用をしていきたいということで買い取りをする方針ということで打ち出したところ、本報告のとおりの結果になったということでございます。

矢島会長

ほかにいかがでしょうか。

ほかにないようでしたら、本件の報告については了承ということで取り扱いたいと思います。ありがとうございました。

それでは、本日の審議事項及び報告事項につきましてはこれで終了でございますので、事務局からご発言があればどうぞ。

辻本幹事。

辻本副参事

次回の審議会でございますが、現在のところ開催の日には未定でございますが、4 月下旬ごろを予定するものでございます。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、よろしくお願ひしたいと存じます。

また、平成 29 年度の都市計画審議会につきましては、今回が最後となる見込みでございます。次回からバインダーには平成 30 年度の資料をとじ込ませていただきますので、ご承知おきいただければと存じます。現在机上に置いてございます 29 年度の資料につきましては、本日お持ち帰りをいただければと存じております。

なお、表紙に一部記載ミスがございまして、本日差しかえの資料ということで配らせていただきますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

以上でございます。

矢島会長

それでは、これに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—