

平成30年度（2018年度）第1回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成30年（2018年）5月16日

中 野 区 都 市 基 盤 部

日時

平成 30 年 5 月 16 日（水）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

(1) 東京都市計画生産緑地地区の変更について（中野区決定）

2 報告事項

(1) 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等の検討状況について

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、柳井委員、高橋（佐智）委員、吉田（稔）委員

高橋（佐）委員、小杉委員、鈴木委員、赤星委員、齋藤委員、四本委員

加藤委員、伊東委員、高橋（か）委員、小林委員、久保委員、長沢委員

酒井委員、岡里委員（代理 日向和幸予防課長）

吉田（知）委員（代理 金成一弥交通課長）、大八木委員

事務局

安田都市基盤部副参事（都市計画担当）、石川都市基盤部経営担当係長

幹事

朝井政策室長、奈良都市政策推進室長、浅川都市政策推進室副参事（産業振興担当）、平田都市政策推進室副参事（グローバル戦略推進担当）、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）、石橋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）、角地域まちづくり推進部長、荒井地域まちづくり推進部副参事（まちづくり企画担当、西武新宿線沿線まちづくり企画担当）、高村地域まちづくり推進部副参事（北東部まちづくり担当）、藤原地域まちづくり推進部副参事（北

西部まちづくり担当)、菊地地域まちづくり推進部副参事(西部まちづくり担当)、森地域まちづくり推進部副参事(東部・南部まちづくり担当)、豊川都市基盤部長、安田都市基盤部副参事(都市計画担当)、井上都市基盤部副参事心得(道路担当)、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)

安田副参事

本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。私は本年度、司会進行を務めさせていただきます、安田と申します。前任の辻本副参事より、人事異動によりまして都市計画担当の副参事となりました。どうぞよろしくお願いいたします。

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 21 名のご出席をいただいております。2 分の 1 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。

まず、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配りしておりますが、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ください。

事前送付の資料のご確認をいたします。2 点ございます。

まず、1 点目が「東京都市計画生産緑地地区の変更について（中野区決定）」資料一式でございます。表紙のレジюмеと別紙 1～3、都市計画書等です。補助資料の総括図を拡大した地図をつけてございます。

2 点目でございます。「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等の検討状況について」資料一式でございます。表紙のレジюме、ホチキスどめの両面 4 ページになってございます。

次に、別紙 1「中野四丁目新北口地区まちづくり方針」。

別紙 2、パブリック・コメント手続きにより変更した場所についての説明資料、A3 両面となっております。

別紙 3「中野駅地区整備基本計画（改定案）」の抜粋。

別紙 4「中野駅新北口駅前エリアにおける施設配置イメージ」。

別紙 5「都市計画変更（素案）について」でございます。

それと加えまして、当日机上に配付してございます資料の説明をいたします。

まず、本日の次第でございます。それから委員名簿（平成 30 年 4 月 3 日現在）、幹事名簿（平成 30 年 4 月 1 日現在）、新設部門の「地域まちづくり推進部」についての説明資料。

以上、資料が全てでございますが、配付漏れ等はございませんでしょうか。

特になければ、これで進行に入らせていただきます。

それでは、矢島会長、よろしくお願いいたします。

矢島会長

ただいまから、平成 30 年度第 1 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、諮問事項が 1 件、報告事項が 1 件でございます。おおむね 16 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いたします。

議事に入ります前に、本審議会の委員の交代及び幹事の異動、また、区の組織にも変更があったということですので、紹介を兼ねてご報告をお願いいたします。

事務局からどうぞ。

安田副参事

事務局から、初めに委員の異動につきましてご報告申し上げます。

まず、区議会議員の委員の方の変更がございましたので、紹介いたします。お手元の委員名簿をご覧いただきたいと存じます。

本名簿の 16 番、平成 30 年 3 月 19 日まで市川みのる委員が就任してございましたが、委員より辞職の提出がございましたので、事務局として承認してございます。その後、4 月 3 日付で高橋かずちか委員にご就任いただくことになりました。

高橋委員、よろしく申し上げます。

高橋（か）委員

自由民主党議員団所属の高橋かずちかでございます。どうぞよろしく申し上げます。

安田副参事

よろしく申し上げます。委員の交代につきましては、以上でございます。

続きまして、区の組織変更及び人事異動に伴いまして、当審議会幹事にも変更がございましたのでご報告申し上げます。本日お配りした資料の 3 番目をご覧いただきたいと思っております。

平成 30 年 4 月 1 日付で区の組織改正がございました。都市政策推進室西武新宿線沿線まちづくり分野及び都市基盤部地域まちづくり分野を統合し、新たな部門として地域まちづくり推進部を設けました。

これは、中野のまち全体の魅力向上を目指したまちづくり事業を総合的に進めるため、両分野の目標を地域別に再編し、安全・安心、快適なまちづくりを一体的かつ効率的に進めることを目的として組織改正を行ってございます。

部門のセクションの紹介も含めて、新設部門に所属する幹事をご紹介します。

まず、名簿の 11 番目、地域まちづくり推進部長の角幹事でございます。

角部長

角です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

続きまして、名簿の 12 番、地域まちづくり推進部副参事（まちづくり企画担当、西武新宿線沿線まちづくり企画担当）の荒井幹事でございます。

荒井副参事

荒井です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

次に、名簿 13 番、地域まちづくり推進部副参事（北東部まちづくり担当）の高村幹事でございます。

高村副参事

高村です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

名簿の 14 番目、地域まちづくり推進部副参事（北西部まちづくり担当）の藤原幹事でございます。

藤原副参事

藤原です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

次に、名簿の 15 番目、地域まちづくり推進部副参事（西部まちづくり担当）の菊地幹事でございます。

菊地副参事

菊地です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

次に、名簿の 16 番、地域まちづくり推進部副参事（東部・南部まちづくり担当）の森幹事でございます。

森副参事

森です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

地域まちづくり推進部所属の幹事の紹介は以上になります。

続きまして、平成 30 年 4 月 1 日付で人事異動に伴い、新たに就任した幹事をご紹介します。

まず、名簿の 1 番目、政策室長の朝井幹事でございます。

朝井室長

朝井でございます。よろしくお願いいたします。

安田副参事

続きまして、名簿の 8 番、都市政策推進室副参事（中野駅周辺地区整備担当）、石橋幹事でございます。

石橋副参事

石橋です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

名簿の 11 番から 16 番につきましては、先ほどご紹介させていただきましたので省略させていただきます。

次に、名簿の 18 番、都市基盤部副参事（都市計画担当）の安田でございます。よろしくお願いいたします。

次に、名簿の 19 番、都市基盤部副参事心得（道路担当）の井上幹事でございます。

井上副参事心得

井上です。よろしくお願いいたします。

安田副参事

裏面に今年度の異動者一覧を掲載してございますので、あわせてご覧ください。

事務局からは以上でございます。

矢島会長

ありがとうございました。それでは、議事に入ります。

本日はお手元でございますように、諮問事項がございます。まず、諮問についてお願いをいたします。

安田副参事

それでは、会長に諮問させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

田中区長

中野区都市計画審議会会長 矢島隆様

中野区長 田中大輔

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 項及び同法第 21 条第 2 項において準用する同法第 19 条 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。

記

1 東京都市計画生産緑地地区の変更（中野区決定）

理由 生産緑地法第 14 条の規定による行為制限の解除により、生産緑地の機能を維持することが困難となった生産緑地地区の一部を廃止する。

以上でございます。よろしく願いいたします。

（諮問文手交）

矢島会長

ただいま区長から諮問をいただきました。早速、お手元に諮問文の写しを配付いたしたいと思います。

（諮問文の写し配付）

安田副参事

なお、申し訳ございませんが、区長は所用がございますので、ここで退席させていただきます。

田中区長

よろしく願いいたします。

（区長 退室）

矢島会長

諮問文は行き渡りましたでしょうか。

早速、審議を始めることといたしまして、諮問事項の 1「東京都市計画生産緑地地区の変更について（中野区決定）」、安田幹事から説明をお願いします

安田幹事。

安田副参事

それでは諮問事項、東京都市計画生産緑地地区の変更につきまして、資料に基づきご説明申し上げます。なお、本件につきましては、既に本年 1 月 18 日の本都市計画審議会にお

いてご報告してございます。内容自体は基本的に変わってございません。

本件は、昨年、平成 29 年 2 月に従事者に相続が発生したことから、生産緑地法第 10 条の規定に基づき、区への買い取りの申し出があり、区は対応を進めてまいりましたが、結果として交渉は整わず、今回に至ったものでございます。なお、所有者の方は土地を売却せず、福祉施設等の事業用地等に活用する意向を示していると聞いてございます。

まず、資料の 1 番目でございます。「変更の概要」でございます。

東京都市計画生産緑地地区(地区番号⑱)の区域の削除をするという内容でございます。

次に、2 番目「都市計画の案」の内容でございます。

削除する生産緑地地区番号は⑱で、鷺宮四丁目地内。面積は 1,840 平米でございます。鷺宮四丁目の西武新宿線沿いの北側に隣接する土地でございます。

別紙 2 の横向きになってございますが、計画図を添付してございます。線路沿いの黒く塗っている箇所が対象地区でございます。

また、別紙 3 は区全体から見た位置図を示した地図を添付してございます。補足資料として、これの拡大図を別添で示してございます。

この削除によりまして、区内の生産緑地地区はこれまで 10 地区、約 1.83 ヘクタールであったものが、1 地区減りまして 9 地区、約 1.65 ヘクタールとなるものでございます。

資料を 2 枚おめくりいただき、別紙 2 の横型の計画図及び、もう 1 枚見ると全体の地区のものがありますけれども、赤く塗っている箇所が全体の中野区の地区内の位置でございます。よろしいでしょうか。

もう一度、表紙にお戻りいただきまして、3 番目「当該都市計画の経緯及び今後のスケジュール」でございます。

本地区は平成 4 年 11 月に生産緑地地区の都市計画決定をしておりましたが、相続に伴い、平成 29 年 2 月に買い取りの申し出がございました。

その後、東京都や庁内各部に照会したところ、区の担当から買い取りの申し出があり、権利者と交渉を続けてきましたが、結果として協議が整わなくなりまして、平成 30 年 1 月 18 日付の本都市計画審議会への報告となっております。

その後、東京都知事への協議等を行い、平成 29 年 2 月 21 日に削除する旨の都市計画案の決定に至りました。

その後、2 月 23 日から 3 月 9 日にかけて、都市計画案の公告・縦覧を行ってございます。この間に縦覧者は 1 名ございましたが、意見書等の提出はございませんでした。

こうした手続を経まして、本日の都市計画審議会の諮問に至っております。

説明は以上でございます。よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

矢島会長

説明ありがとうございました。

ただいまのご説明に関し、ご質問、ご意見等ございましたら、どなたからでもお願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

酒井委員、どうぞ。

酒井委員

今年の1月に報告があつて、内容は変わっていないのだと思うのですが、ちょっと確認させていただきたいのですが、区のほうから、こちらの生産緑地、買い取りの申し出をされたと先ほどおっしゃっていましたが、もう一度そのあたりを、どうしてだめだったのかも詳しく教えてください。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

お答えいたします。区の中で、西武新宿線沿線まちづくりの関係で、西武線沿線の土地ですので、まちづくりの種地として活用したい旨の意見、庁内からもございましたので、権利者と対応してきましたけれども、権利者としては別な活用方法を強い意思を示しておりまして、交渉が至らなかったという状況でございます。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

西武新宿線沿線のまちづくりの種地ということで、地図を見るとそのように見受けられることができるのですが、こういう交渉というのは、これまで何度か積み重ねてきたものなのか、これまでの過程も確認させてください。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

これまで生産緑地地区が最大ピークで25カ所あったのですが、その経緯を調べてまいりました。

酒井委員

そんなこと聞いていないです。この土地の交渉の過程を聞いています。

安田副参事

本地区の交渉過程でございますが、権利者と会いまして、区として西武線のまちづくりのため買いたい旨の交渉をしてございます。それに対して権利者側からは、先ほどご説明いたしましたように、福祉的な活用をしたいということで、福祉事業等ということで、結果として交渉がうまくいかなかったという状況です。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

この当該土地が平成4年ですよ。では、これが1992年ですから、生産緑地法が改正された年だと思うのですよね。それから向こう30年間は、生産緑地として固定資産税に関しても減免されるという形だと思うのです。すると今、今回の削除によって9地区になるのですけれども、こちら、この9地区全ても、92年の法改正のときに計画決定されているものなのではないか。残りの9地区も、30年後にこの生産緑地法の適用される30年間は、2022年に来るのですよという理解でいいのですか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

そうです。指定はそれぞれ大体同じぐらいの時期なのですけれども、多少、年代にズレはございます。ほぼ同じような形でございます。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

今後また継続しようと思うと、10年間継続したりだとか、この法改正のところで2022年を迎えるに当たってできると思うのですが、この92年のときに、生産緑地として皆さん、このように適用されたと思うのですけれども、それからもう26年たっているのでしょうか。そうしたら、所有者の方もお年を召されたりだとかで、農地としてずっとやっていくことができなくなってきたりもする可能性もあると思うのです。

そういう中では、こういった都市部においての生産緑地に関しては、2022年を契機とし

て住宅業者が宅地化していきたいというふうな動きがくると思うのですね。区としては、先ほどこの当該土地に関しては西武線の種地としたいというふうな交渉をされたと思うのですけれども、今後の残りの9つの区内における希少な生産緑地においては、区としては都市マスだとか、それから「みどりの基本計画」でしたか、そういうところでは触れられていると思うのですね。現在の区の考え方もちょっと確認させてください。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

委員ご指摘のとおり、都市計画マスタープランでは、「地球環境と共生する都市づくりの基本方針」ということで土地利用方針を定めていまして、都市内の農地の保全・活用をする旨の記述がございます。また、今、改定中でございますけれども、新しい「みどりの基本計画」においても、「地域にゆかりあるみどりの保全を強化する（方針3）」そういう中で生産緑地等も対象となっております、具体的にみどりと環境の保全という観点から、地域のみどりを残していく。そういう方向で位置づけているところでございます。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

区としてこの生産緑地というのは、都市部においての希少なみどりでもありますので、そのまま維持してまいりたいという考えだと思うのですけれども、平成4年から生産緑地を区が買い取った、購入したという事例はあるのでしょうか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

ございません。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

そういうことだと思うのですよね。ただ、今後どうしていくかということが大切だと思います。それで「みどりの基本計画」、それから区の都市計画マスタープランの中でも、この生産緑地を維持していきたいと区が示しているのであるならば、残り9つの生産緑地を

どのようにしていくかということが今後、大切になってくると思うのですね。

例えばこれ、地図で拝見すると、21番、大和町のほうだと、今、防災まちづくりが進められておりますよね。では、そういう補助制度を活用して、この土地を何とか獲得できないかということも、もしかしたら検討することができるかもわかりませんし、それからほかの部分、ほとんどもう鷺宮、上鷺宮だと思うのですけれども、例えば公共用地に隣接している部分なんかもあるのでしょうかね。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

委員ご指摘のとおり、上鷺地域では、例えば自転車駐車場とか、公共的な施設に隣接している土地はございます。

矢島会長

酒井委員。

酒井委員

それで、区として今後の、例えば防災まちづくりであるとか、駐輪場のスペースに隣接している生産緑地もあって、ではそこを購入することによって、さまざまなほかの新たな公共空間というのを生み出すこともできるとも思いますので、今後の、この9地区に対してもアプローチしていくというのですか、ただ所有者の方がお年を召してだとか、相続の問題になったときに、売却してくださいよと言ってもなかなか難しいと思うのですね。全体のこの9地区の中で、区としてこの生産緑地をどのように活用していくかということを考えて、今後、取り組んでいかなければならないと思っているのですけれども、お考えをお聞きします。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

これまでの生産緑地地区の政策に対する反省といたしまして、一番重要なのは、事前にこういった生産緑地地区の保全・活用等をまちづくりの中で位置づけてこなかったというのが1つ大きな点。もう1点が、実際に所有権者がいますので、所有権者ときちんとコミュニケーションを図ってこなかった。そういった2つの点が反省事項としてあります。

今後、委員のご指摘のとおり、10年延長できる特定生産緑地の制度が新たに導入される

予定ですので、その制度に関する説明会等が行われる予定です。そういうことを機会に捉えまして、今後きちんと権利者との協議や、木密事業等で大和町とか、防災まちづくりの対象地区内にもありますので、そういったところの中でのまちづくりの活用の方法など、庁内でも議論してまいりたいと思っています。

矢島会長

よろしいですか。

ほかにご意見、ご質問いかがでしょうか。

久保委員。

久保委員

前回のこちらのご報告の際にもるるお聞きをしたのですがけれども、生産緑地の基準も変わってまいりますし、「みどりの基本計画」ですとか、都市マスの中での位置づけもそういったところでどうするのかということで、生産緑地を維持・保全するためにも、区としての条例策定が必要ではないかということをお願いしてきたのですが、その点については、進捗状況と申しますか、どのようになっているか伺えますか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

現在、検討しているところですがけれども、前回、他の委員から、閣議決定された都市農業振興基本計画の中で緩和された事項がかなりあるという情報を得ました。実際に調べてございます。そうした中で、権利者にも実際アンケート等を行ないまして、実際に希望者には緩和された、例えば100平米ぐらいの土地が点在しているところも一団の農地として指定できるという要件の緩和もありまして、これについて権利者が希望されれば、この手法をとって保全できるようなことが見込まれます。条例については、現在も検討中でございます。

矢島会長

久保委員。

久保委員

では、条例についても今後、検討をしていくという意味で「検討中」ということですか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

条例自体も検討していくのですけれども、先ほども申しましたように、権利者等の意向、アンケートを全対象者にとっているところなのですが、そういった結果も踏まえまして対応していきたいと考えてございます。

矢島会長

久保委員。

久保委員

たびたび申し上げておりますけれども、やはり都市における生産緑地というのは非常に貴重な資源でございますので、今後、もちろん維持もであります、区としての条例を持つことによって、さらに生産緑地を増やしていくといたしますか、そういった可能性も出てくるのではないかなと思います。要は、それに該当するような土地というのが今後、出てくる可能性もあるのではないかなと思いますが、その点についてはいかがですか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

この点につきまして、先ほどもアンケートをとらせていただいたとご説明したところですが、希望者が実はほとんどいないという状況なのです。そういう中で、100平米ぐらいの土地をお持ちの方が、一団地の手法を使えばできるという当面の対策はあるのですけれども、問題は、指定が重要だけではなくて、指定した後、どのように区として活用するか。この際にどのような、やはり土地を購入することですから、財源確保として補助事業をどういうふうに入れていくか。区としても、先ほど申し上げましたように、進行中のまちづくり計画とか方針の中で位置づけて、しっかりとした補助事業も裏づけをとって対応していきたいと考えております。

矢島会長

久保委員。

久保委員

その点についてよろしく願いいたします。

それと、ちょっと確認なのですが、今回の鷺宮の四丁目の生産緑地についてですが、福祉的な意味合いで活用していきたいということを所有者の方から申し出があったということでございまして、既にもう計画ができていて、建築確認申請までおりにているので

はないかと思います。一部、もう建設が始まっている部分もあるかもしれません。これは今回、当委員会では諮問をされて、都市計画変更をされるということですが、それよりも以前にそういった建築については進められていくということは、これは特に問題はないことなのではないでしょうか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

法律上、3カ月超えると対応できるようになっております。

矢島会長

久保委員。

久保委員

3カ月というのは、いつから3カ月ですか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

買い取りの申出の日からです（生産緑地法第14条）。

矢島会長

よろしいですか。

ほかにご意見、ご質問いかがでしょうか。

長沢委員。

長沢委員

法律はあんまり詳しくないのであれなのですけれども、結局、今回これで廃止をして、地区変更をして、残るところが、先ほどの質疑にもありましたが9地区、1.65ヘクタールということですね。

法律のところで、一定この生産緑地を維持してもらおうというのか、言ってみればインセンティブがあるわけですね。要するに、固定資産税でしたか。あと、相続税の猶予か何かでしたか。そういったものがあって、言ってみれば、所有者の皆さんも維持をしているというか。やめる上ではさまざまな理由があると思うのですけれども、ただ、そういうところが、要するに先ほど出た2022年、92年から30年間というのと、その後、10年間ごとに更新ができるのかもしれませんが、そうしたときにはこの9地区自身がどうす

るかということ。先ほどアンケートということをおっしゃっていたから、そういう意向を調査をされるのかもしれませんが、片方で、先ほど来言っているように、都市マスや「みどりの基本計画」で、区としては維持・確保していただきたいという一定の考え方は示している。ただ、動きとしてそういったものがますます厳しくなるのではないかというふうにも、一見、素人ながら思ってしまうのですが、それはどういうふうにお考えなのでしょうかね。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

委員ご指摘のとおりで、さまざま課題がありまして。こういったときに、これまで反省点としましては、営農者や土地の所有者ときちんとコミュニケーションを図ってこなかった。実際にどういうふうに今後その土地を活用していくか、区としても検討を並行してやっていくべきだったと思います。そこが足りなかったので、こういったことが生じている。ですから今後は、この点も含めて権利者と情報交換を密にやりながら、当然、権利者にも生活再建がございますので、そういった課題も含めまして、公共的視点に立った対応を目指していきたいと考えております。

矢島会長

長沢委員。

長沢委員

これも全くの素人考えでわからないので伺いたいのですけれども、所有者自身が第三者に貸し付けるということは、現行制度では可能なのですか。というのは、言ってみれば都市の中でこういう生産緑地というか、農園であるとか、あるいは畑とか、そういうのを携わりたいというか、やってみたいという方、そういうニーズというのは一方ではあるのかなと思ったりもしているのですね。もちろん制度の中で、では先ほど言ったような一定の税の問題とか、そういうのはクリアしなくてはいけないものは多々あるのかもしれませんが、現行ではこれはできないということなのですか。

矢島会長

安田幹事。

安田副参事

現行法上、例えば市民農園などの活用が考えられ、法令とか条例等の位置づけがあると

思うのですけれども、一定の手続を踏んだ市民農園的な活用手法を前提とした場合には、対応できると聞いております。

矢島会長

よろしゅうございますか。

ほかの点、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

ほかにご質問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1「東京都市計画生産緑地地区の変更について（中野区決定）」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ところ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す。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。

本日はこの後、報告事項がございします。

報告事項の1「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等の検討状況について」石井幹事と小幡幹事から続けてご説明をお願いいたします。

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等の検討状況について」ご報告申し上げます。

本日報告する内容でございますが、資料を見ていただきますとおり3点でございます。

まず1点目、「中野四丁目新北口地区のまちづくり方針の策定について」でございます。

中野四丁目新北口地区のまちづくり方針につきましては、これまでこの都市計画審議会の中でも経過をご報告をまいりました。昨年の12月の都市計画審議会の中では、このまちづくり方針の案をお示しいたしまして、また、年が明けて1月の都市計画審議会では、このまちづくり方針と都市計画の考え方、その関係性についてご報告、ご説明をしたところでございます。

ちょうどその間になりますが、このまちづくり方針の案に基づきましてパブリック・コメントの手続等を行いまして、私どもとしてはこの平成30年3月にまちづくり方針として策定をしたものでございます。

今回、このまちづくり方針策定に当たりまして、案から策定の間で修正を一部いたしま

した。こちらにつきましては、別紙の2をご覧くださいと思います。

また、別紙1はまちづくり方針本体そのものでございます。該当部分につきましては、この31ページと32ページがそこに該当いたしますので、あわせてご覧くださいと思います。

別紙2でまずご説明したいと思いますが、まちづくり方針の案、左が変更前のものでございます。そして、右がまちづくり方針の策定した変更後のものでございます。まちづくり方針の案のときには、この「建物整備に合わせた新たなにぎわい軸の形成」といった項目の中で「中野五丁目の既存のにぎわい軸と協調する」といった記載であったり、あるいは、将来的な中野通り沿道の建物の更新に合わせた接続といったような記載があったものでございます。

この間、この都計審の場であったり、あるいは議会、それからパブリック・コメントでいただいたご意見、そうしたもので、特に中野五丁目側のまちづくりについてもっと進めるべきではないかといったご意見もいただいております。また、特に中野通りということでの交通の問題、そうしたものも含めて、この中野四丁目新北口地区と中野五丁目を連続して、協調してまちづくりを進めていくといったようなことが指摘をされておりました。

こうしたものを受けて、私どもとしては右側の変更後のものということで修正をいたしまして「中野五丁目の既存のにぎわい軸との連続性の確保に向け、歩行者デッキによる接続を考慮する」といった記載、また、中野五丁目一体についても「安全性と回遊性を高めるまちづくりを誘導する」といった記載をいたしまして、案からもう一步踏み込んで、中野五丁目も含めて、全体のまちがよくなるような形の方針を示したといったものでございます。

32ページになりますけれども、この裏面には、歩行者ネットワークのイメージの図の中で一部修正をいたしました。小さくて恐縮でございますが、左のまちづくり方針の案のときには、ちょうど中野通りの真ん中あたりになりますけれども、「将来的な接続」という表記をしていたものから「歩行者デッキ等による接続」といった、表現に合わせているといったこと。それから中野五丁目につきましても、中野五丁目のにぎわい空間のところを網かけをいたしまして、こちらの中野五丁目についてもまちづくりを進めていくといったことをお示しをしたといったところでございます。

まちづくり方針の策定につきましては、以上でございます。

次に、2番の「中野駅新北口駅前エリアにおける施設配置イメージ」でございます。こ

の中野駅新北口駅前エリアというのは、今ご説明をいたしました中野四丁目新北口地区の中でも南側に当たるところです。区役所とサンプラザを中心とした5ヘクタールの区域、こちらが中野駅新北口駅前エリアということになります。

今回、この区域の中で、このエリアの中で都市計画の変更等を検討しているところがございますが、具体的な施設の配置のイメージがなかなかわかりにくい部分もあったかなと思っております、今回、施設の配置のイメージをお示しをしたところがございます。こちらにつきましては、別紙4をご覧くださいと思っております。

この新北口駅前エリアにつきましては、まちづくり方針に基づきましてこの一帯を大街区化、また高度利用を誘導して、集客力・発信力のある拠点を形成していくといった方針を掲げているところがございます。また、街区再編によって、都市施設、特に駅前広場ですとか道路、そちらにつきましても、中野駅地区整備基本計画でお示ししてきたところがございます。

今回、そうしたこれまでの考え方にに基づきまして、施設配置のイメージということで説明をしたいと思っております。この説明のペーパーの裏面に、公共基盤、拠点施設の説明を記載しておりますが、これと別紙4の上を書いてある部分は全く同一のものでございますので、こちらの別紙4をあわせてご覧くださいと思っております。

まず今、プロジェクターで投影しておりますのは、この別紙4の左側の図でございます。交通広場と東西連絡路のレベルでございますので、現在の中野駅の北口がここに当たりますが、ここの北口から東西連絡路を渡った高さのところを全体として表現をしている図になります。

右側の図につきましては、そのさらに1つ上です。今後、整備をいたします中野駅の橋上駅舎の高さ、それをこの右側の図ということでお示しをしています。

まず、公共基盤の説明をしたいと思っております。こちらの図になります。左側の図をご覧くださいと思っております。

上の説明に従ってざっとご案内いたしたいと思っておりますが、中野駅地区整備基本計画の中で示しております交通施設の配置というものでございますが、新北口の新北口駅前広場というのはこの区域になってくるわけですが、その中でも交通広場についてはこの位置になります。線路がここにありまして、新しくできる駅舎がここになります、そのちょうど前になります。現在、ここに区役所があり、サンプラザがあり、というような配置になっております。それで、ここに交通広場が配置をされる。

この交通広場の中で、バスの乗車が青で示している部分です。それから降車がピンクで示している部分。それから、タクシーについては緑ですね。これは乗降で1つで示しておりますが、それ。それから、タクシープールというのは真ん中の「交通広場」と書いてある部分、こちらがタクシープールのイメージでございます。それから一般車の乗降につきましては、赤い部分ですね。こういった交通広場、ロータリーをここに配置をするということを考えております。

それから次の②でございますが、南北通路、東西連絡路のレベルでの歩行者動線を確保するということを考えておりますので、現在の新北口広場、東西連絡路のレベルでございますと、ちょうど黄色の動線、この動線だけではございません。ほかにもございますが、こういった動線を歩行者動線、主動線として考えているものでございます。

それから、こちらはその1つ上の階になりますので、中野駅の橋上駅舎があって、南北通路がここにありますが、そこを出た高さでつながっている。これはデッキでつながっていたり、建物の中を歩いていたりする、この高さがその歩行者動線ということになります。

次に、③の新北口駅前広場への車両動線といったところですが、これは左側の図になります。けやき通りからの主動線といったところというのは、けやき通りというのは今の区役所の西側の通りになりますが、ここがけやき通りです。駅前の広場、交通広場がここになりますので、交通広場に入るに当たってはけやき通り、これが主動線となって、駅前のロータリーに入るということ。

それからもう1つ、「敷地の立体利用により確保する中野通りからの補助動線」というのは、こちらのことを示しております。中野通りがあって、ここが立体的な利用をするところでございまして、ここが道路になるのですが、この道路から駅前広場に入っていく。これを補助動線という表現をしております。こうしたような交通の動線を考えているといったものでございます。

次に、別紙4の右側の拠点施設の説明、①から⑤までございますが、そちらの説明をいたしたいと思っております。

まず、①の「大街区化した敷地」というのは、赤で示している範囲、ここが今の街区とは違う形状になっておりますが、これが大街区化した敷地になってございまして、さらに高度利用でこの建物をつくっていくということになります。こちらにつきましては1つの建物、今までもアリーナ、それから複合施設といったような表現をしておりましたが、建物

としては1つのものを考えております。

「拠点施設の中核となる最大収容1万人のアリーナ」というのは、このあたりで配置を考えておまして、出入口はこの北東側ということで考えています。ここに出入口を設けることで、駅からの距離をとりたい。それから周辺への回遊、五丁目ですとかこちら側への回遊を促進をしたい。それから、さらに滞留空間。このあたりですとか、この北側であったり、そうしたものを確保したいということで考えているのが2番でございます。

それから③につきましては、オフィス、それから商業施設、ホテル、レジデンス等からなる複合施設を南側に配置というのは、このあたりのことを考えております。1つの建物ではありますが、おおむねそういった機能はこのあたりで集約をさせていくという考えでございます。

それから次の④でございますが、歩行者動線は、先ほどの説明にもありますが、南北通路から出た歩行者デッキと、それから建物を通っていく動線、さらには新区役所までもデッキで通したいという考えもでございます。それからこの建物も、建物の外側だけでなく、商業施設の中も通るようなイメージも考えているところでございます。

それから⑤につきましては、ここではちょっと表現し切れておりませんが、拠点施設全体の地下に附置義務の駐車施設、それから都市計画の駐車場、地域の荷さばき駐車場を配置するといった考えを持っているものでございます。

あわせて補足的にちょっと別の資料をご用意しておまして、これは投影だけになりますが、断面でご説明をしております。

ここが今の中野通りの高さ、標高でいいますと34メートルという高さになります。その1つ上のところ、今の東西連絡路を上がった高さ、ちょうど線路と同じ高さ、これが40メートルの高さになります。オレンジの線がございまして、これが今の別紙4の左側のオレンジの線と同じ線になります。

それからもう1つ上です。南北通路の階になりますが、これの高さが48メートルになりますが、この高さで、また北のアリーナのほうまで動線としてつながるということをイメージしております。この地下に駐車場を入れるというような考えでございます。

建物の南側は複合棟ということで考えていますので、商業があつたり、オフィス、ホテル、住宅といったような配置になってまいります。こちらが駅ビルになります。それから北側にはアリーナを配置するといったものが、こういった断面図でお示しをしたといったものです。

さらにイメージを見ていただくために、この商業の中のイメージを用意してございます。

駅前広場から階段とかエスカレーターで建物の中に入っていきようなイメージを、こんなようなイメージで持っていたり、次のイメージでは、建物の中がこのまま歩行者の動線ということで北側までつながっていくようなイメージを持っております。

他の施設で写真でイメージを撮ってみたのですが、こういったような商業空間で、ここが通路になっていくイメージであったり、もう1つも同じようなものになりますけれども、こういったような商業施設の中の歩行者通路のイメージを持っているというものでございます。

私ども、こういった施設配置をイメージしながら、全体のまちづくり、基盤の考え方ですとか、施設の配置を検討をしてきたといったところでございます。

それでは、私の説明は以上でございます。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

それでは私から、続きまして表紙の3番からご説明をさせていただきます。「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等について」でございます。

中野駅新北口駅前エリアの公共基盤の検討につきましては、これまでに中野駅地区整備基本計画の改定案及び都市計画変更（素案）を12月にご説明させていただいております。その後、1月に審議会で補足説明としまして、交通計画の検討、駅前広場の整備イメージをご説明させていただき、さまざまご意見をいただいたところでございます。その後に国より関連法の改正案が示されまして、法改正を踏まえたさらなる検討が必要となったため、ご説明をするものでございます。

1番「『都市再生特別措置法等の一部を改正する法律』について」でございます。こちらの法律案が2月9日に閣議決定をされまして、国土交通省より「立体道路制度の適用対象の拡充」が示されております。なお、当法案につきましては4月18日に国会で議決、成立をいたしまして、25日に公布をされております。なお、公布から三月の範囲内で、政令で定める日に施行されるということでございますので、7月下旬までには施行されるものと考えております。

この立体道路制度でございますが、道路の上下空間において建築物の建築を一定の要件のもとに認めて、道路と建築物の一体的整備を推進する制度でございます。

矢島会長

ちょっととめて。どの部分を説明しているか、もう一度。

小幡副参事

表紙の3の(1)を今、ご説明をしておりました。今から3ページ目、立体道路制度の拡充というところに入ってまいります。

矢島会長

続けてください。

小幡副参事

3ページ「立体道路制度拡充の内容」でございますが、立体道路制度の適用範囲につきまして、これまで中野区においては、自動車専用道などに限定をされておりましたが、今回の法改正によって、全ての一般道路に立体道路制度が適用できる、範囲が広がったというものでございます。

続きまして②番「適用の要件」についてでございますが、こちらは地区計画の地区整備計画において、法改正後は表の右側のような、こういった目的を実現するために、道路の上空または路面下において建築物の建築等を行うことが適切であると認められるときに、その区域を定めることで適用されるものでございます。

(2)「法改正を踏まえた都市計画変更等の検討について」でございます。ここで別紙の5「都市計画変更（素案）について」をご覧ください。

別紙5の上の図の左側が、現在の都市計画でございます。右側が、これまでにご説明をいたしました都市計画変更の素案の図でございます。

先ほど石井よりご説明させていただきましたが、当地区では公共基盤、施設配置のイメージでご説明をいたしましたとおり、大街区化した敷地を高度利用しまして最大限活用するため、施設を1棟の建物でしていきたいということ、それから、駅前広場への車両動線として、中野通りから駅前広場へ入ってくる、東から西に向かう動線を確保する方針としております。

こちらの図の下の図でございますが、これまでご説明してまいりました都市計画変更(素案)の地区計画における地区施設の図でございます。こちらの整備イメージのとおり、中野通り側から駅前広場側に抜けていく貫通通路として、これまで地区計画で位置づけていた部分につきまして、今回の法改正を踏まえて、地区計画の貫通通路ではなくて、立体道路制度を活用した都市計画道路として位置づけることを検討をしております。

表紙に戻っていただきまして、続きまして(2)の1)でございます。「中野駅地区整備基本計画の改定について」でございますが、こちらはこれまでの改正案からさらに立体道路制度を踏まえまして、「今後の整備に対応した都市計画変更」の記載について現在、検討しているところでございます。

2)「都市計画変更(原案)の検討について」でございます。こちらについては、その下の①から③までございますが、こういった方向性で関係機関と協議・調整を進めていきたいと考えておりまして、①番が「都市計画道路について」でございます。都市計画道路について、貫通路としていた箇所につきまして、立体道路制度を活用することを想定し、都市計画道路として位置づけることを検討してまいります。

②「地区計画について」でございますが、地区計画の内容につきまして、こちらも立体道路制度活用を前提とした記載について、現在、検討・調整を進めているところでございます。

③「土地区画整理事業について」でございますが、こちらも立体道路制度活用を前提としまして、区画整理事業の事業上の取り扱い、それから手続の進め方について、現在、協議・調整を進めているところでございます。

最後に(3)「今後の予定について」でございます。これまで都市計画変更の原案の報告を3月、案の報告を6月ということでご説明をしてきたところでございますが、今回の法改正の内容、それからスケジュールを踏まえて、さらなる検討及び関係機関との協議・調整が必要となっております、予定を見直しております。

予定につきましては表のとおりでございます。平成30年の7月に中野駅地区整備基本計画の改定、都市計画変更の原案の報告ということで考えておりまして、8月ごろには地区計画の原案の公告・縦覧、それから9月以降に都市計画変更の案の報告、それ以降、公告・縦覧、都市計画審議会への諮問ということで予定をさせていただいていまして、その後に都市計画決定という形で進めてまいり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

説明ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、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。いかがでしょうか。

吉田委員。

吉田（稔）委員

6月10日に区長選挙がありまして、区長が変わる可能性もあるということなのですが、現在、立候補を予定している有力な人の2名が、特に1万人アリーナについては見直しをしようとしておりますので、そういった区長が変わって見直しをするということになった場合、今までこうやって審議したことはどういう扱いになるのか。要するに、全然変わらないでできるのか。あるいは、区長が全然違ったことを言い出したら、もう一回やり直すというようになるのか。その辺のことをお伺いしたいのですが。

矢島会長

これはどなたがお答えになりますか。なかなかご担当ではお答えしにくいかもしれないけれども、室長あたりがお答えになりますか。

奈良幹事。

奈良室長

大変難しいご質問でございますが、私どもとしましては、これまで、この計画につきまして、こういった場も含めまして議論をしてきたというのがございます。さまざまな手続、計画をつくりまして、区民の意見もいただきながら進めてきたということがございますので、仮定の話はなかなかお答えしにくいところではございますが、現時点におきましてはこういった形で進めていきたいというのが、我々の考え方でございます。

矢島会長

吉田委員。

吉田（稔）委員

もしかある可能性があるのであれば、一生懸命こうやって時間を潰して私ども来ているのですけれども、一旦6月10日までは動きをとめたほうがいいのではないかとというような気がするのですけれども。いかがでしょうか。

矢島会長

奈良幹事。

奈良室長

繰り返しになる部分もございますが、これまでも一定の手続を踏んで行ってきたというのがございます。そうしたことで、この地区だけではなくて、中野駅周辺全体のまちづくりの中で、それぞれの地区ごとの整合性を図りながらやってきたというのがございますので、そういった関係からも、現時点におきましてはこの考え方で進めていきたいと考えて

ございます。

矢島会長

吉田委員。

吉田(稔)委員

わかりました。これ以上言っても仕方がないので。

矢島会長

ありがとうございます。

ほかのご質問、ご意見いかがでしょうか。

小林委員、どうぞ。

小林委員

ありがとうございました。今回、この都市計画変更の中で、今まで地区施設としての貫通通路としていた箇所が、法の改正も踏まえて立体道路制度を活用した都市計画道路としてということで検討されていくということなのですけれども、貫通通路だったときと都市計画道路となったときの違いというのは、どういった点が大きく変わってくる点になりますでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

これまで貫通通路としていたところを今回、立体道路として、都市計画道路としていきたいというところで検討を進めております。貫通通路としていたとき、また、立体道路となったとき、それぞれ道路法であったり都市計画法、建築基準法、道路交通法の位置づけがあるわけなのですけれども、まず道路法につきましてですが、貫通通路の場合には、道路法としては適用外ということで、区有通路ということで管理していきたいと考えておりました。立体道路として都市計画道路にするということであると、道路法の適用される道路ということになります。

都市計画法についての位置づけでございますが、こちらも貫通通路の場合には道路ではないということであったわけなのですけれども、今回、都市計画法上でも立体道路とすることで道路になるということでございます。

また、建築基準法上の道路という位置づけにつきましても、貫通通路では適用外であったものが、立体道路、都市計画道路になると、建築基準法上の適用となる道路の位置づけ

のある道路ということになります。

道路交通法につきましては、それぞれ貫通通路であっても、立体道路であっても適用される見込みということでございましたが、立体道路になれば、当然のことながら道路交通法は適用になります。

以上でございます。

矢島会長

小林委員。

小林委員

変更によって、そうすることによって、どんな点がこの計画の中に貫通通路との違い、具体的なこととして出てきますでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

スライドを使ってご説明をしたいと思います。

先ほどの別紙5の上の図と同じものでございますが、こちらが都市計画変更の素案としてお示ししていた内容でございまして、こちらの中野通りから交通広場に入ってくる、ここをつなぐ東西の動線、こちらを地区計画の地区施設、貫通通路ということで位置づけをしておりましたが、こちらが立体道路制度を踏まえた都市計画道路という位置づけで考えておりますので、こちらが緑ではなくて、都市計画道路の位置づけ、赤色の位置づけになりまして、きちんと都市計画道路としての路線の1つということで、立体道路制度を踏まえた都市計画ということになれば、そこが変わってくるものでございます。

矢島会長

小林委員。

小林委員

ごめんなさい。ちょっと聞き方が悪かったのですかね。具体的に貫通通路と道路の違いによって、この計画全体にかかわる変更点、変わってくる点というのはどういったことになりますでしょうか。要するに、貫通通路であったがゆえにこうであったけれども、道路になることによってこういう施設への変更が出てくる、こういったことができる、できない、こういったことがみなされる点です。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

地区計画の地区施設、貫通通路から立体道路制度を踏まえた都市計画道路とすることを検討しているわけですが、全体の交通のネットワークとしては、これまで検討を進めてまいりましたので、全体的な道路の幅員構成であったり、それから車両や歩行者の交通の流れであったりというところは、変わってはこないと考えております。こちらの地区計画の地区施設、貫通通路も幅員 15.5 メートルという考え方で説明をしてまいりましたので、そちらについても都市計画道路の位置づけになったとしても、基本的には 15.5 メートルから大きくは変わってこないのではないかと考えております。

ただ、立体道路制度を踏まえた都市計画道路という位置づけになりますと、道路法が適用されるということで、きちんと道路法に基づいた道路の管理ができるということ、それから都市計画道路という位置づけになりますので、都市計画交付金という点で、今後、市街地再開発事業をこちらは想定しておりますけれども、事業を進めていく際に、都市計画交付金についても、きちんとそれを踏まえて導入していけるというところが変わってくるところでございます。

矢島会長

小林委員。

小林委員

ありがとうございました。貫通通路であったがゆえにできなかったことが今、都市計画法の道路になることによって交付金などを受けられるということで、この計画を進めていくと、次の段階として、地域の中でこの道路の今後の役割といいますか、今、グリーンで示されている、投影の 7 番で見るとその範囲ですけれども、それが、例えば中野五丁目側ですとか、そのほかの地へ向けての今後の展開というのは、これは考えられるものになってくるのでしょうか。それとも、あくまでもこの範囲の中だけの道路ということになるのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

そのあたりの機能的な考え方というのは、地区計画の地区施設であっても、立体道路制

度を踏まえた都市計画道路というところでも、基本的には変わってこないと考えておりました。こちらの動線につきましては、先ほど石井からご説明させていただきましたが、交通広場に入っていきけやき通りが主動線、その補助動線として中野通りから入ってくる動線ということで考えておりました。これは中野通りを南下してくるバスが、この補助224号線の角で右折ができないということがございまして、右折して駅前広場に入ってくる際には、この貫通通路を通過して交通広場に入ってくる車両動線として必要なものと考えております。

矢島会長

よろしいですか。

ほかにご質問、ご意見いかがでしょうか。

久保委員。

久保委員

ありがとうございます。今、小林委員のほうから質問のありました都市計画道路としての位置づけということで、都市計画交付金以外に何か変わったところはあるのかといいますと、貫通道路であったとしても、立体道路であったとしても、道路としてのその機能そのものは今までの計画とは変わらないというところで、これは確認ですけれども、よろしいですか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

全体の交通ネットワークとしての機能は変わらないものと考えております。

矢島会長

久保委員。

久保委員

別紙4の交通広場・東西連絡路レベルのところの立体道路というラインがございます。今、交通動線の話がありましたけれども、先ほど別紙5の右側のところのグリーンの部分というのが都市計画道路ということで、今後、決定をされていくということで、この立体道路、この白いラインは、若干こことは計画が違うのかなと思うのですが、この関係性というのはどういうふうになるのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

地区計画の地区施設から立体道路制度を踏まえた都市計画道路にするというところで、基本的には幅員構成等も変わってこないというところがございますが、立体道路制度ということになりますと、都市計画道路としての範囲を立体的にトンネル状に決めなければいけないということがございますので、そういったところを立体道路制度を踏まえて都市計画で決めていくということになります。

矢島会長

久保委員。

久保委員

要は立体道路となっておりまして、交通広場の中の真っ直ぐに道路のラインがございますけれども、いわゆる貫通道路というのは建物の中を通っている道路でしたけれども、これも同じ道路ということでもよろしいのでしょうか。1本の1つの道路ということでもよろしいのでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

ご質問いただいたところは、このところの立体道路からさらに西に向かって交通広場に入っていく、このつながりということかと思えますけれども、車道の車線としましては、こちらから一体で西側につながっていくということでもございまして、歩道という点に関しては、道路に歩道がつくのか、一部施設内になるのか。ただ、動線としては、車道も歩道も連続していくということでも考えてございます。

矢島会長

久保委員。

久保委員

ありがとうございます。すみません。ちょっと別のことでございますが、別紙4のほうで、拠点施設のことについてでございます。先ほど最大限の活用のための1棟の建物として建築をするというご説明がございました。これも、高度利用をすることによって最大限活用する。1棟の建物としたほうが、そういった優位性というのでしょうか、あるという

お考えなのかと思いますけれども、これは1棟ではなくて、例えばアリーナ、それと複合棟ということで、別々の建物とした場合と、どういうふうに最大限の活用というのは変わってくるのでしょうか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

1棟としたときに、この中で使える容積、それを1つの建物として使えるということになります。アリーナの上部についてはなかなか容積を使う、そのアリーナの上部を使うということができませんので、1つの建物ということで、こちらの南側の複合棟と言っている部分ですが、そちらのほうに容積を積むといったような考えを持っているというものです。

矢島会長

久保委員。

久保委員

今、アリーナの上部というのは建物を建てられないので、その分をこの複合棟のほうに容積を積むということでございましたけれども、これは1棟という扱いをしないと、そういうことにはできないということでしょうか。要はアリーナと複合棟、今、同じ繰り返しになりますけれども、それを分けての建物ということになってしまうと、そういった形では活用ができないということですか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

制度上ほかの、例えば一団地であるとか、そういった制度の活用はあろうかと思いますが、今回、私どもの計画では、ちょっと断面図を見ていただくと、特に立体道路の上部の活用をしたいといったところもございますし、できるだけ大きなフロアのプレートにしていきたいという考えを持っております。商業施設であるとか、あるいはオフィスであるとか、近年そうした施設につきましては、大きなフロアプレートのほうが競争力もあるということもありますし、私どもとしてはこういった北側のアリーナ、商業施設との一体的な運営ですとか、あるいはオフィスについてもここの連携しやすさだとか、そうしたものを含めて1つの建物であるほうがメリットがあるだろうというふうに考えております。

矢島会長

久保委員。

久保委員

今、1つの建物としての運営のあり方ですとか、連携ということが言われておりまして、ということは、このアリーナと複合棟ということは分けては考えるわけではございませんので、今後の建設をする段階での、いわゆる建築をどこが行っていくのかですとか、今後のこの建物の所有のあり方、また、アリーナの運営のあり方、そういったところにもかかわってくるのではないかなと思うのですが、そのあたりはいかがですか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

今ご指摘いただきましたとおり、この施設の整備をどのように進めていくか、運営をどうするのか。これはまさに今後の検討ということになりますけれども、今、想定をしておりますのは、市街地再開発事業によってこの施設を整備していきたいという考えでございます。

その中に民間の事業者を活用していくという考えもお示しをしておりますので、その民間事業者は今後決めていくということになりますけれども、そうしたところの提案であるとか、また、本当に建物を整備するとなりましたら、さまざまな協議、区との協議であったり、あるいは東京都、国との協議、あるいは交通管理者ですとか、さまざまな協議が発生してまいります。そうしたものに基づいて、施設の計画をつくっていくという考えでございます。

矢島会長

久保委員。

久保委員

民間事業者ということで、今後この、今、計画から徐々に進んでいく段階にあるかと思えます。そういった中で、民間事業者が建築主となって進めていくのか、また、運営事業者となっていくのかというようなところも、さまざま議論がされているところかと思いますが、そのあたりについては現在ではどのようなお考えなのでしょう。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

基本的には再開発のスキームで民間を入れていくということになりますと、基本的にはその民間が整備、あるいはその後の運営も行っていくといったことを想定しているというところでございます。

矢島会長

久保委員。

久保委員

もう一度お伺いをしたいところが、先ほどのアリーナの上空活用できないというところでの、複合施設の中での容積率を積み上げていくというお話でございました。これはあくまでもアリーナということが拠点整備の中で中核施設として入ってございますので、そういったお考えなのかもしれませんけれども、アリーナの形状が現状とは違うような形でもし建設が可能である場合、その場合というのは、もう少しこの複合施設の容積率のあり方なども変わっていくということもあるのでしょうか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

現在、この施設配置、今回はあくまでもイメージとしてお示ししましたし、この外形につきましてもあくまでも案なのです。これから施設の計画については、まさに民間事業者を交えて計画をしていくということになりますので、今、想定しているのは確かにこういった、これまでもまちづくり方針でこういった機能を設ける、それからアリーナを設ける、こうしたことはお示しをしておりますので、そうしたものに基づいて、民間事業者の提案の中でこういった施設の計画をつくっていくということになります。

ですので、今こう想定はしておりますけれども、また別の形状ということもあり得るのではないかなというふうには思っております。

矢島会長

久保委員。

久保委員

ありがとうございました。

もう1点なのですけれども、別紙4の右側の図でございます。こちらの中で、今回「歩行者デッキ等による接続」ということで、中野五丁目に対しての赤いライン、それから、

けやき通りをまたいでの新区役所に対しての動線というようなことが出てまいりました。これのレベルなのですけれども、これについては、一見見ますと、この今回の赤いラインというのが全部同レベルのように見受けられますが、その点についてはいかがお考えですか。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

私どもとしては、赤いラインが標高 48 メートルとなっております、実はこちらの北側も同じ高さであろうと考えております。中野通りの中野駅のところは確かに低いので、その高低差がありますが、南北通路のレベルでは、基本的には同じレベルかなというところですが、ただ、もちろん今後の施設計画、あるいは、例えば新区役所のほうにつながっていくとしたら、その中での多少の高低差あるかと思いますが、そのすりつけをしながら、基本的にはフラットな状態の動線ということで考えているということです。

五丁目につきましても、やはりそのレベルで考えていきたいと思っておりますが、こちら側につきましても、特に中野五丁目側のまちづくりを進めていくということが必須になってまいりますので、そうした取り組みも進めていきたいと思っております。

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

失礼します。ありがとうございます。今回の発表の中で別紙 5「都市計画変更の内容」についてなのですけれども、左側の都市計画の内容から、右側の都市計画の内容に変更したいというようなことだと思うのですが、これはとてもいいことだなと私は思うのです。ただ、ここまで都市計画の変更ができるのであれば、もう少し変えてみる考え方はないだろうかと思えます。

都市計画自体は、やはり 100 年先、200 年先を見て、もう私たちがいない時代にこのまちができていくというような状況も踏まえる必要があるかなと思うのですね。

それで、別紙 4 の左側の図になるのですが、これは交通広場、それから東西の連絡路のレベルでの図面ですけれども、交通広場がいわゆる図の左下に位置するような形になって

いるのですけれども、これでいくといわゆる袋小路になってしまうような状況で、今、その打開策として立体通路、貫通通路というのが話に上がってるのだと思うのですけれども、この交通広場に集まってくる車の台数、これは前回の審議会でもどのぐらいの交通量になるのか、きちんと精査しなさいというようなお話が出たと思うのですが、推測ではありませんけれども、タクシーの台数やバスの台数を見ると、入り口が1つで出口も1つでというような状況ですと、交通渋滞は免れないのではないかとというような感じを受けるのです。

一般的に交通広場は、中野通りのようないわゆる主要幹線に面した状況で、スムーズに車の出入りができるというようなことが要因として掲げられるのではないかなと思うのですけれども、別紙4の左側の交通広場の位置関係ですと、どうしても車が渋滞してしまうということが推察されるわけです。

何が言いたいかといいますと、先ほどの別紙5なのですけれども、別紙5を、これを仮に逆さまにしてみる考え方があっていいのかと。つまり交通広場を右上、中野通りと、それから四季の都市通りというのでしたか、いわゆる補助224号線の角に面するような形はとれないのかなというような考え方です。それで、いわゆる駅側にアリーナですとか、それから、今のセントラルパークイーストの側に複合棟を配置するような考え方もあっていいのではないかと。

要は今、現在の利用状況に応じて当然、都市計画が変更されていく状況にはなるのだろうと思うのですけれども、もう少し考えを進めて、未来を見て、どういうふうに動線計画していくのか、人の流れをつくっていくのか、まちをつくっていくのか、そこら辺をやはり考えていく必要があるのではないかなと思うのですが、そこら辺はいかがでしょうか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡幹事

ご意見ありがとうございます。こちらのご意見、今、こちらの形を、交通広場をここではなくて、北東側のこの辺に持って行って、多機能複合施設をこの辺に持って行って、反転するといいますか、そういったことではどうかというご意見だったかと思います。

我々、こちらに至るまで検討してくる中で、中野通りの交通負荷が相当かかっておりますので、こちらに負荷をかけないように交通広場を配置すべきではないかということで考えてきているところでございます。

先ほどの別紙4の東西連絡路レベルの図をお願いします。

交通広場への動線として中野通りから複数入ることではなくて、主たる動線として、やはりけやき通りから交通広場にアクセスをするということで考えておりました、中野通りを南下してくるバス等については、早稲田通りもここで右折しにくいということもございますので、補助的に中野通りからこの立体道路を通過して交通広場に入ってくるという考え方に立っております、交通広場を中野通りから少し距離を置くことで、直接車両が出入りしない、中野通りに交通負荷をかけないような考え方で、この配置をしてきたところでございます。

また、交通広場については、駅からのバスへの乗りかえ、それからタクシー、一般車の乗降として、やはり駅に近いほうがいいのではないかとということで、駅に近いところ、中野通りに負荷をかけないところで、こちらに交通広場を配置として考えてきたということでございます。

これらの施設については、現在の駅の北口にある交通、バス停の状況ですとか、タクシーの状況ですとかを調査しまして、北側で担うべき交通施設の数というのを、中野駅地区整備基本計画で位置づけをして、この交通広場の中に設けていきたいということでございます。

このような考え方で、この都市計画の素案をつくってきたところでございます。

矢島会長

小杉委員。

小杉委員

今の交通広場の考え方で、中野通りに負荷をかけないという話は理解はできるのですが、いわゆる袋小路状になった状況で交通循環ができないような内容の交通広場というのは、ほかに例があったら、それは次回で構いませんので教えてください。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

袋小路状といいますか、交通広場にはこちらの入り口から入ってぐるっと回って、お客を乗降させて出ていくという考え方でございますけれども、入ってくる交差点としてはこちらの交差点と、さらに、ここの囲町方向につながるこちらの交差点から入ってくるということで考えております。交通広場に入ってくる交差点が幾つもありますと、そこでまた

渋滞をするということもございますので、逆に1カ所に絞ってきちんと交通量を検証しながら、左折レーン、右折レーンを適切に設けながら、交通広場に交通機能を導入したいという考え方でございます。

矢島会長

実例についてはいかがですか。

小幡副参事

実例はちょっと今、持ち合わせておりませんので、宿題とさせていただきたいと思いません。

矢島会長

よろしゅうございますか。

鈴木委員。

鈴木委員

実は交通量の件でちょっと気になっているのですが、アリーナ最大1万人収容ということになっていますけれども、あるいはそこでいろいろなイベントが行われたときに、そこに導入するのが、車もあるでしょうけれども、基本的には車よりも人の流れだと思うのですけれども、それらについて駅のほうから導入させることについての流れとか、そういう量的な部分についての検討はなされているのでしょうか。私、ちょっと交通広場というのが、どういう目的でアリーナと連絡できるのかよく理解できないのですけれども。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

交通広場というよりはアリーナへの動線というところでご説明をしたいと思います。

こちら、前回の都市計画審議会で説明をしたスライドでございます。交通計画検討の手法ということで、現在の交通量からそれぞれ、歩行者であれば皆さんが歩く動線がどういうふうに変わるのかというのを想定し、また、さらにアリーナであったり、それからアリーナのさらに北側、西側にある開発計画、そういったところから商業床であったり、事務所床であったり、住宅施設というのを想定をして、さらにそれが歩行者、歩いて来るのか、バスで来るのか、電車で来るのかを想定をしまして、将来の交通量ということで想定をして、検証をしてきたところでございます。

次のスライドをお願いします。

歩行者交通については、歩行者が制約なく自由歩行できる水準として検証しております。そのサービス水準Aというのが1メートル、1分当たり27人ということで、こちらを下回るように検証を進めてきたところでございます。

歩行者交通量についてはそういった検証をした結果、歩行者交通量のピークは平日の夕方になるという想定をしております。これは四季の都市であったり、それから将来、囲町の再開発であったり、こういったところからオフィスの方が帰る時間、それから新北口地区の夕方のアリーナでの公演のお客様がいらっしゃる時間、その時間が一番、歩行者交通量として厳しいのではないかと想定をしております。

その時間帯において、先ほどの歩行者サービス水準A、自由歩行という範囲を確保できる幅員として、それぞれの幅員を設定をしております。今回、都市計画でつくっていく駅の西口改札から四季の都市方向に行くところは幅員10メートル、囲町方向に行くところは幅員6メートルという形で考えております。

さらに、北口のアリーナ方向に向かっていく動線としましては、南北自由通路から出ていく動線については幅員7メートル以上必要。それから、東西連絡路を渡ったところから北側に北上していく路線については、幅員4メートル以上は必要というような検証をしております。こちらの幅員7メートル以上、4メートル以上というところを目安に、これからこちらの事業計画をつくっていく中で、この最低幅員を満たし、より魅力的な通路空間をつくっていくという考え方になります。

別紙4の東西連絡路レベルをお願いします。

先ほどの4メートル以上必要ではないかと言った動線が、こちらの黄色の動線になります。東西連絡路を渡って、それからアリーナ方向に向かっていく動線。こちらがアリーナへ向かう1つの動線ということで、こちらは交通量的には最低でも4メートル以上必要ではないかという考え方でございます。

それからもう1枚、南北通路・橋上駅舎レベル。

こちらが南北通路と橋上駅舎レベルの考え方です。南北自由通路から出たところからアリーナへ向かう動線として、駅前広場沿いを通っていく動線と、商業施設の中を通っていく動線というのがありますけれども、こちらのそれぞれの動線、これを合わせて最低7メートル以上は必要だということで、今後この施設の整備計画をつくっていく際に、この考え方を引き継いでいくということで考えてございます。

矢島会長

もう1つ、アリーナと交通広場の関係もちよっとわからないというふうにおっしゃったと思いますが、それについては。

小幡副参事

交通広場についてはこちらが交通広場、都市計画の駅前広場としてはこういった形をしておりまして、こちらが交通空間、こちらが歩行者の空間ということで考えております。駅前広場としてはバスから電車であったり、それからタクシーから、交通結節点として乗りかえに必要な空間ということで考えておりまして、一方、それがアリーナへの施設につながっていく動線というところで、こちらで接続をしていく。アリーナについてはこちらに出入り口を想定しておりますので、アリーナへの滞留の空間というのはこの中野通り沿いに広く設けていくという考え方でございます。

矢島会長

鈴木委員。

鈴木委員

人の流れについてはご説明、ありがとうございました。私が気にしているのはアリーナの導入なのですけれども、電車でいらっしゃる方もいらっしゃるでしょうけれども、アリーナの稼働率を上げるためにはいろいろなイベントが実施できるようなことを考えなければいけないと思うのです。そうしますと、もしかしたら大型のバスでそこまで誘導するということがあったときに、渋滞が起きませんか。特に中野通りをメインの道路にするとなると、間違いなく渋滞すると思います。

私、実はちょうど1万人の収容のアリーナといいますと、日本武道館なのです。縁がありまして、日本武道館であるイベントの交通整理をやったのです。大体あその場合は、大型バス用の100台の駐車場があるのです。皇宮警察の方が見てみたのですけれども、100台が一時期に一斉に参りますと、大渋滞が起きてしまうのですよ。恐らく1万人、大型バスを使ってそこに導入するようなことが、禁止してしまえばまた話は別でしょうけれども、もしそういうことがあるとすると、この間、その1万人をやったときは100台の車が来ましたから。そうしますと、大型の駐車場があるか、あるいは車を乗り降りする待機スペースがあるかでなければ、とても無理だと思うのです。

ですからこの中野のアリーナは、もう全て電車等で来る、あるいは駅前の交通広場も、そこに大型バスが何台も来たら、とてもではないけれどもはき切れないと思うのですよね。

そういった配慮はやはりぜひされるべきだと思うし、武道館の施設官の人に聞いてみてくださいよ。実際、無理ですよ。歩いてくるだけならいいですけども、大型バスで来たとか、あるいは自家用車というのはないのでしょうか、そういうほかの交通手段でもって来るとも考慮していきませんか、これから高齢化社会がどんどん進むわけでありますから、アリーナのイベントの開催比率を上げるためにも、そういうことも検討する必要があるのではないかと、私は思います。

矢島会長

これは石井幹事。

石井副参事

バスの利用ということでございますが、今ご指摘があった、例えばバスで来たときに交通広場に入るかどうかということなのですが、こちらは基本的には公共交通機関だけということになりますので、こちらのバスのロータリーの中に観光バスが入るということは基本的にはないものと思っております。

仮にアリーナを利用されるに当たって、大型バスといったこともあり得るだろうと思っております、そのバスのバス停の乗降場、そうしたものをどう設けるか、そうしたことも検討はしているところでございます。

ただ、もう一方で、実際の運用の中で大型バスによる来場といったことは避けていただくとか、できるだけ公共交通機関を利用していただく。これはまさに中野駅に隣接するというこの立地の利便性といったものもございますので、そうした興業を行う時点でのさまざまな配慮というものは必要にはなるかなと思っております。

矢島会長

よろしゅうございますか。

もう一度。鈴木委員。

鈴木委員

ですから、興行するのにかなりアクセス手段が限定されるということは影響があるのではないかと危惧しているのです。1万人のアリーナを365日ずっと挙行するというのは、かなりしんどい話だと、私はいろいろな方面から情報を得ていますので、それを危惧しているわけで、ぜひそれらも含めてご検討いただきたいと思っております。

矢島会長

ご意見ありがとうございました。ほかのご意見、ご質問いかがでしょうか。

すみません。では、齋藤委員、先に。

齋藤委員

ちょっと話が戻るかもしれないのですけれども、お伺いしたいのは別紙の5の上のほうの絵なのですけれども、端的に伺いたいのは、これは左が従前で、さっき小杉委員が話しされたように、右が事後だと思えますけれども、左から右に変わった理由を1つだけ挙げていただくとするとは何かと。1つでいいのですけれども、伺いたい。

というのは、何でこんなことをお伺いするかといったら、基本、今ずっと質問が出ているのはほとんど道路の話。交通量とか、それから歩行の話とか。これは都市計画やっている以上は当然だと思うのですけれども、1点だけ、私は昔から、何度もご説明されていて気になっているのは、やっぱりこの辺のスカイライン。建物の建った後のいわゆる形状というのがすごく気になるのですね。

例えば左の絵の状態ですと、これは道路上、交通上成り立つかどうかは別にして、少なくとも線路際のところの何10メートルかはある程度、空があいていると。建物は建っていないというイメージが、こちらからは想像できると。ところが右の絵というのは、下のほうに書いてある絵もそうですけれども、当然、東側にある程度高い建物が建って、北側にも高い建物が建って、西側にはNTTのドコモがいて、南側には駅ビルが建っていますよと。この駅ビルも以前の容積からいけば、多分、6層とか5層とか立ち上がってきますよと。そうすると、交通広場というのが非常に閉塞された空間になってくることは何となくイメージできるわけですね。交通広場だから閉塞してもいいよというお考えであればまた別ですけれども、一応、交通広場とはいえ、駅前広場的なイメージがあるとすれば、やっぱりある程度開放性があったほうが空間としてはいいのではないのかなというイメージがあるわけなのです。

そこに、しょうがないのでしょうけれども、区役所に行くために斜めに最短距離でデッキを張ってくると。決してレベル的に、さっきの48メートルで多分これは入ってくるのでしょうけれども、レベル的にこれは非常に難しい空間であるというのはよくわかるのですけれども、右の計画をするために、さっきから何度も出ているようなトンネル状の道路とかいろいろとやらなければいけない手当があって、かえって苦勞しているのではないのかなという気がしてならないのです。そういった疑問を持っている私を説得する材料として、もし1つ挙げるとすれば、一番、何のために右へ持っていかなければいけないのか。これは左がいいと言っているわけではないです。なぜ左から右へ持っていかなければいけ

ないのかということ、1つ挙げてご説明いただけますか。

矢島会長

どなたがお答えになりますか。

石井幹事。

石井副参事

1つというのはなかなか難しいところもございますけれども、このまとまった敷地の中での最大のまちの活性化を図っていきたいということで、この形状にしているということは非常に大きな点だと思っております。さらに歩行者の動線、これがこの地区の中だけではなくて、周辺への波及という効果、それから回遊性を高めていく。そうしたものを整備していく上で、こうした配置にしているということがございます。

確かに立体道路にするとか、デッキを斜めに伸ばしていくとかいったこともございますが、これによって交通環境もよくなると考えておまして、特に四季の都市方面も、今までの計画でしたらどうしても補助222号線といったところを、道路を渡らなくてはいけないという計画になっておりましたものを、こういった形状にすることで、道路をまたいでそのまま敷地に渡れる。そういった特に回遊性、それから安全性、そうした面からこういった形状にしているという考えでございます。

矢島会長

齋藤委員。

齋藤委員

多分これに対してこちらでお話ししてもあんまりしようがないと思うのですが、今おっしゃられた後ろ3分の2ぐらいは、多分、同じように左から右へ持っていくための説明をするために、デッキはこういうふうに張ればできるよとか、中野五丁目との連絡がこうやればとれるよという言い方をすれば、多分ほとんど解消できるかなと。だから多分おっしゃられたかったのは、やっぱり一番目の高度に利用したかったと。これがやっぱりテーマというふうに理解をしてよろしいですね。

矢島会長

よろしいですか。

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

ありがとうございます。前日も交通量の分析についてお尋ねさせていただきまして、先

ほど検討フローをご説明いただきましたが、それによると歩行者あるいは自動車交通を分析されて、結果をお示しいただきました。

(スライド表示)

右側の四角い囲みの中「以下の条件を満たすならば、検証範囲の自動車交通処理に問題はないことを確認した」と。交差点の信号の時間ですね。それから中野通り片側二車線で運用ができるよう荷さばき駐車対策を行うということで、要するに、こうした課題が出てきたということだろうと思いますけれども、現状まず中野通りの交通量について言えば、確かにJRの線路の北側については、南側もそうですけれども、荷さばきの車両のために一車線が潰れてしまうことが多いということなのではけれども、現状ちょうど④のところについて言えば、JRのガード下、これをタクシーの利用をされて中野駅にアクセスされる方が、そこでおられるということが頻繁に行われているということになるかと思うのですね。その部分を交通処理・規制等で徹底しないことには、相変わらずボトルネックになってしまう可能性が高いのではないかなど。

実際、中野駅を利用される方にはかえって不便にはなるわけですよ。タクシーで回ったときに北側の交通広場のほうに大きく迂回しなければならないということもありますので、その辺をうまくどう処理する、徹底するかということが課題になるかと思えます。その辺はどうお考えですか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

別紙4の左側の図をご覧ください。

こちらは北側の図ということになりますけれども、こちらに中央線があつて、この高架下でタクシーを降りられる方が多い、また、今は乗られる方も多いという、その辺のご指摘かと考えております。

駅の北側、新北口にはこういった交通広場を設けて、タクシーの乗降空間、それからタクシープールを設けていく。

それから駅の南側についても駅前広場、今回、お配りした駅地区整備基本計画別紙の3を見ていただきますと、すみません、スライドはなかったのですが、別紙3の5の「整備内容」というところになります、こちらに南側の計画がございまして、南側も駅前広場をつくって、こちらにタクシーの乗降空間があつて、北よりも小さいですけれども、

真ん中にタクシープールを設けていくということで考えております。

ですので、基本的に運用としてタクシーの乗り降り、北側からはこちらの駅前広場にアプローチをしていただく、南からはこちらの駅前広場にアプローチをしていただくということで、こちらの高架下の交通環境というのは随分、改善するのではないかと考えております。

ただ、一方、今ご指摘がございましたとおり、駅前広場というのが駅からの距離というものもございますので、こちらの駅前広場、今度、新しい南北通路には近いということになりますけれども、高架下もまた現在の現北口には近いというところがございます。そうしたところで、きちんとタクシー事業者等と協議、会話をしながら、新北口駅前広場をうまく使っていただくように、そここのところは運用できちんと話をしていきたいと考えております。

矢島会長

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

ぜひその辺もよく検討していただけたらと思います。

それとあと1点、先ほどアリーナの運営上、観光バス、貸し切りバスによる集客という部分がありましたけれども、どういう運営形態になるかわかりませんが、アリーナもしかり、それとMICE（マイス）についても、まだ規模がわかりませんから確定的なことは申し上げられないわけですが、我々、議会としましても、河川大会あるいは道路大会という形で大会が行われますと、1,000人、1,500人規模の大会があるわけで、それはバスによる、駅から遠い会場施設ということもあるので、一概に中野の場合に当てはまるかどうかわかりません。駅からもう大変近いところにMICE機能が入ってくるわけですが、やはり中野の位置というのは特別区部の西の外れ、そして市部の東に位置すると。東京都全体からすると、ちょうどアクセスには好立地。稼働率を上げようと思うと、やはり貸し切りバスによる利用も想定しなければならないのではないかと。逆に運営する事業主体からすると、そういう求めが当然出てくる可能性もあろうかと思うのです。

1,000人、1,500人規模という、満杯のバスでなければ40台ぐらいは軽く想定しておかないと、それも3時間、4時間とめるスペースも考えて検討していかなければならないのですけれども、そうしたことは検討はされているのですか。

矢島会長

どなたがお答えになりますか。

石井幹事。

石井副参事

バスにつきましては、恐らくこの建物の中の駐車場にバスの駐車場を設けるということは難しいだろうと。やはりそれだけの高さというか、深さというか、そうしたものも必要になってくるので、そこは非常に難しいだろうと考えております。

先ほど申し上げましたとおり、バスの乗降のスペースをどうするか。この検討はしているところでありますが、一方で、駐車をすることになりますと、なかなか厳しいというのが今の状況だと思っています。

この件につきましては検討をしているところではありますが、恐らくこの中野駅新北口駅前エリアの中だけで解決できるものではないかなと思っておりまして、中野駅周辺であるとか、もうちょっと広い範囲で考えていかないと難しいかなと思っております。

我々としては、できるだけそういった電車を利用していただくような運用ということも進めていきたいとは思いますが、いずれにせよ発生をすするだろうバスにつきましての対策については、今後もさらに詰めてまいりたいと思っております。

矢島会長

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

現在、四季の森の公園拡張用地につきましては、貸し切りバスの駐車をある程度想定してというお話を聞いたような覚えがありますし、今、整備が進んでおります平和の森公園の体育館の向かい側、そちらのほうもある程度、そうした対応を見越して検討されていると思うのですが、その辺も視野に入れて検討しているのですか。

矢島会長

小幡幹事。

小幡副参事

先ほど石井よりご説明させていただきましたが、中野駅周辺、それから四季の森も含めて、全体でこれは解決をしていかなければいけない交通的な課題であると考えております。

ですので、この新北口ということではなくて、地元からもインバウンドでバスで来られる方もいるというようなことも聞いておりますので、適切に乗降場を設ける、また、駐車

機能については必ずしもこのエリアでとらなくてもいいのではないかと。駐車するとかなりスペースもとるものですから、駐車機能は別途、遠いところに設けるとか、そういったところを地域も含めて、区として全体的に考えていく必要があると考えております。

矢島会長

伊東委員。

伊東委員

先ほど申し上げました2カ所、そうしたものを活用するにしても、四季の森の公園のほうですと健常者であれば大した距離ではありませんので、ただ、ユニバーサルデザインという看板を掲げている以上は、そうした貸し切りバスの寄りつきスペースというようなものもやっぱり一定程度考慮して、うまく交通処理しながら利用が可能なものを視野に入れていくべきかと思っておりますので、その辺はご検討いただけたらと思います。

矢島会長

ご意見ありがとうございます。

ほかにご発言いかがでしょうか。

加藤委員。

加藤委員

ありがとうございます。ハード的な話が多かったので、ちょっとソフト的な話で。

先ほども伊東委員からもありましたけれども、MICEというところが、先ほどの絵だと、ホテル、住宅、商業、オフィスとありますけれども、これで言うとアリーナとホテルにMICE機能が入るのか。その辺、ちょっと教えていただければ。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

MICEということですが、カンファレンスとかバンケットといったフロアのことになるかと思っています。大規模な国際会議ですとか、通常のミーティングだとか、そうしたものをやるカンファレンスとバンケットをどこに設けるかということではありますが、これはまだあくまでも想定ではありますけれども、例えばこの商業施設の上のほうにそういったバンケットの機能があったり、あるいはオフィスの中、通常、最近の事例ですと、セントラルパークもそうですけれども、オフィスに別にカンファレンスのスペースが設けられていたりするということもございますので、そうしたオフィスの中のカンファレンス、あ

るいは商業施設の中のバンケット、あるいは場合によってはホテルの中で、そうしたスペースも設けるということはあるかなと思っております。

矢島会長

加藤委員。

加藤委員

商業施設の中に大規模にMICE機能が入るのかなとも思ったのですが、そうではないということは、かなり商業施設が大きく占めるということで、僕も若輩者で、中野の歴史をいろいろな人から聞いた中で、中野サンプラザができた経緯とかも、商店街、サンモール、ブロードウェイとかの商業施設で、サンプラザができるときには労働省の予算で勤労福祉会館をつくって、そこには商業施設を入れなかったというのは、そういった商業との分離が図られたからとか、そんなような話も聞いていましたので、今回もそういったものがメインになってくるのかなとも思ったのですが、先ほどもイメージ図とか出てきている中で、商業施設がすごく大きな規模を占めるというのもあり、あと、南で言ったら大きなデパートもあるわけですが、そこですら売り上げの床を半分にしたとか、セントラルパークでもあるお店は閉店になったりとか、そういった中で、また、駅ビルもできるという中で、商業施設がこの駅前にそんなに必要のかなとか、そういったところが気にかかりますし、別紙4であります「歩行者デッキ等による接続」とかということで、中野五丁目に対しての配慮とかありますけれども、この商業施設がこんなメインの動線のところにあつたら、結局デッキができたところで五丁目に対する配慮、もしデッキができたとしても、最初に言っていたものと何か、どうなっているのかなというのが疑問に出てくるわけですよ。その辺どういった全体像を抱いているのかお伺いいたします。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

今回まちづくり方針の中でも、にぎわい軸を形成するといったことで考え方を示しているところであります。この新北口だけではなくて、中野全体の商業ですとかにぎわいをさらに増していくということが、これからの中野に求められる部分だろうというふうには思っております。

例えば今の人口だけで申し上げれば、確かに過剰な商業ということになるかもしれませんが、今後のオフィス、住宅、あるいは周辺の開発も含めて、また、アリーナなど

の集客交流施設ができることによって、より多くの交流人口を増やしていきたいという考えもございます。そうした中では、今の商業だけの空間だけではなくて、さらに中野駅周辺の全体の商業の空間を増やしていきたいという考えでございます。

矢島会長

加藤委員。

加藤委員

今の流れから、商業施設をその場所も適切なのかみたいな話も考えられるのかなと。結局デッキができたとしても、動線のメインのところにはできる。五丁目からは近いから、結局、行きも帰りもその動線を使って五丁目に人が流れるのかなみたいなところも考えるのであれば、交通広場のところに商業施設が行くとか、そういう考えもあるのかなということで、抜本的な見直しをする上での理由として、そんな考えもあるのかなというところを思うのですけれども。そこら辺の五丁目と商業施設の融和性なのか、さらにもっとスパイラルアップしていくというイメージがあるのかもしれないですけれども、その辺、両立できるとお考えなのかなというところを。

矢島会長

石井幹事。

石井副参事

我々としては両立というか、さらに相乗効果を上げていけるものと思っています。今までの中野五丁目ですと、ここになりますけれども、ここに1つのにぎわい軸がありますし、さらにはこの奥に飲食店街があるといったものになります。

中野通りを挟んでこちら側にまた商業の空間ができるということで、2つの軸の中で全体の回遊を図っていきたいと思っておりますし、さらに言えばこの駅ビルを介して、南側、三丁目であったり二丁目であったり、そちらにもそれなりの商業ができたりする。そうした中で、中野全体で回遊をして楽しんでいただけるまちにしていくという考えはございます。

実際、商業でどんな商業を持ってくるかによってもかなり違ってくるかなと思っていますけれども、五丁目には五丁目なりの商業の色というか、レベルですとか、そういったものがあるのかなと思っていますし、また、こちらでできる商業というのはまたちょっと違う感じの商業といったことで、それぞれの個性というか、差別化をしていくということの中で、これも中野駅周辺まちづくりでずっと申し上げていましたのは、それぞれの地区ご

との個性を豊かにしていくということがございますので、全く同じ商業になるとは思っておりませんし、それぞれの個性を磨き上げ、それで相乗効果を上げていくといったことを、まち全体として考えていくということが必要ではないかなとは思っております。

矢島会長

加藤委員。

加藤委員

もちろん中野のまちが魅力あるまちに変わっていくというところは本当に望むところですけれども、民間企業の方々といろいろ話し合っ、身の丈にあったそういった開発になっていただければと思います。以上です。

矢島会長

ありがとうございました。ほかにご質問、ご意見いかがでしょうか。

ほかはよろしゅうございますか。

それでは、ほかにご質問がないようでございますので、本件の報告事項は了承ということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。

それでは、最後に次回の審議会の予定などについて、事務局よりお願いいたします。

安田副参事

事務局より、次回の審議会でございますが、平成30年7月下旬から8月上旬を予定してございます。詳細が決まり次第、別途開催通知をお送りさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、資料につきましては、これまでと同様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す。なお、資料をお持ち帰りいただきたい方は、お持ち帰りいただいても結構です。その場合には、バインダーへのとじ込みはできませんので、ご容赦ください。よろしくお願いいたします。

以上でございます。

矢島会長

これをもちまして本日の審議会は閉会といたします。円滑な審議にご協力いただきありがとうございました。

—了—