

平成30年度（2018年度）第3回中野区都市計画審議会

# 会 議 録

平成30年（2018年）10月25日

中野区都市基盤部

日時

平成 30 年 10 月 25 日（木）午後 1 時 30 分から

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) 大和町防災まちづくり計画（案）について

(2) 弥生町三丁目地区地区計画原案について

(3) 沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成について

(4) 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（原案）について

3 その他

(1) 事務局連絡（次回日程等について）

出席委員

矢島委員、宮村委員、佐藤委員、松本委員、酒井委員、高橋（佐）委員  
吉田（稔）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  
岡里委員（代理 日向和幸予防課長）、内海委員（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）、藤永都市政策推進室副参事（グローバル戦略推進担当、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)、細野都市基盤部副参事(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)

## 安田副参事

本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

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 15 名の出席をいただいております。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。

まず配付資料のご確認をさせていただきたいと思っております。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、事務局までお知らせください。

配付資料でございますが、まず 1 つ目が「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。資料の表紙となるレジюме、別紙の 1、2、3-1、3-2、都市計画図書一式でございます。また補助資料といたしまして、説明用の補足として写真も添付してございます。

2 番目ですが「大和町防災まちづくり計画（案）について」資料一式でございます。こちらにつきましてもレジюмеとなるもの、別紙 1、別紙 2、別紙 3 でございます。

3 番目でございます。「弥生町三丁目地区地区計画原案について」資料一式でございます。こちらレジюмеとなるもの、ホチキスどめの別紙 1、別紙 2、都市計画原案のあらましからの変更点でございます。なお、弥生町三丁目地区の別紙 2 につきましても、大変申し訳ございませんが修正があります。修正箇所につきまして後ほど担当よりご説明申し上げますが、まず最初に、机上に配付しております資料の 2 枚目「第 2 回都市計画審議会資料『都市計画原案のあらまし』からの変更点等について」を配付してございますので、差しかえていただければ幸いです。よろしく願いいたします。

4 番目は「沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成について」資料一式でございます。こちらにつきましても、レジюмеとなる概要説明と、別紙、A3 の両面刷りの 3 枚のものですけれども、配付してございます。

続きまして 5 番目「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（原案）について」資料一式でございます。こちらにつきましてもレジюмеとなる表紙、次が資料 1「中野駅新北口駅前エリア再整備の検討状況について」の一式と、次が資料 2 の「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（原案）について」でレジюме、大変資料が多うございますが、ご確認のほどお願い申し上げます。

なお本日机上に配付してございます資料でございますが、次第となるものが1つ、それと先ほど申しましたように「弥生町三丁目地区地区計画原案について」の差しかえの資料が1部、別紙2になるものでございます。

以上が配付した資料一式でございます。資料の配付漏れ等はございませんでしょうか。

よろしければ矢島会長、よろしくお願ひ申し上げます。

#### 矢島会長

それでは、ただいまから平成30年度第3回中野区都市計画審議会を開会いたします。本日はお忙しいところ、会議にご出席いただきありがとうございます。

本日の会議はお手元の次第のとおり諮問事項1件、報告事項4件でございます。おおむね16時過ぎを目途に進めたいと思いますので、皆様のご協力をお願いいたします。

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ので、まず諮問をお受けいたしたいと思ひます。

#### 安田副参事

それでは、区長より会長に諮問をさせていただきます。

#### 酒井区長

それでは、読み上げさせていただきます。

中野区都市計画審議会会長 矢島隆様

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。

#### 記

##### 1 東京都市計画生産緑地地区の変更（中野区決定）

理由 農業との調整を図り、良好な都市環境の形成に資するため、市街化区域内において適正に管理されている農地等を追加する。

以上でございます。よろしくご審議のほど、よろしくお願ひします。

（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したいと思います。

（諮問文の写し配付）

## 安田副参事

申し訳ございませんが、区長は所用がございますので、ここでご退席させていただきます。よろしく申し上げます。

(区長 退室)

## 矢島会長

諮問文は行き渡りましたでしょうか。審議を始めたいと思います。

まず諮問事項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）」安田幹事から説明をお願いいたします。

安田幹事。

## 安田副参事

それでは、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）」についてご説明申し上げます。

生産緑地とは、都市内における貴重な緑地等を提供するものであることから、農地の適正な保全を図ることで良好な都市環境に資するものとして生産緑地法により、この存続が求められているものでございます。今回、新たに土地所有者から指定の申し出があり、都市計画手続を進めてまいりました。

まずレジュメの1番目の変更の概要でございます。東京都市計画生産緑地地区に地区番号25及び26を新たに追加することとし、都市計画決定を求めるものでございます。

経緯でございますが、区内に農地を有する主たる農業従事者に対しまして、今後の営農に関する意向調査等を実施した結果、2カ所について新規の指定の申し出がありました。現地調査等を踏まえて、生産緑地に資する区内の良好な都市環境の形成にかなうものであり、新たに追加するものでございます。

都市計画の案でございます。別紙1から3のとおり、計画書、総括図、計画図を添付してございます。

まず生産緑地地区の位置、番号及び面積でございますが、まず25番が上鷲宮二丁目地内の約1,570平米、26番が上鷲宮三丁目地内約660平米でございます。これにより区内の生産緑地全体の地区数は現在9地区約1.65ヘクタールが、11地区約1.87ヘクタールとなるものでございます。

資料を1枚おめくりいただき、別紙1をご覧くださいと思います。変更する生産緑地地区の都市計画の内容及び理由を記載の表のとおりお示ししてございます。

理由は、農業との調整を図り、良好な都市環境の形成に資するため市街化区域において適正に管理されている農地等の追加をするものでございます。

資料をもう 1 枚おめくりいただき、別紙 2 をご覧ください。こちらには区内全体の地図を示してございます。地図の一番北西部、上鷺宮地域内に 2 カ所、大変小さくて恐縮でございますが、赤く塗ってある箇所がその 2 カ所の地区でございます。さらに資料をもう 1 枚おめくりいただいて別紙 3-1 を見ていただくと、今の小さく示した箇所を拡大した図面として添付してございます。別紙 3-1 では、上鷺宮地区の拡大図で 25 番の位置をお示ししてございます。

さらにもう 1 枚おめくりいただきますと、別紙 3-2、拡大図で 26 番の位置を示してございます。なお補足資料として、そのあとに現地の写真等をそれぞれ添付してございます。後ほどご覧いただければと思います。

もう一度最初のレジュメにお戻り願います。3 番目に当該生産緑地地区の指定に関する経緯及び今後のスケジュールでございます。

経緯でございますが、7 月 4 日に申請者より申し出があり、7 月から 9 月にかけて現地調査及び東京都を含む関係機関との調整、あるいは産業振興からの届け出の有無等の確認をいたしてございます。10 月 1 日に都市計画案を決定いたしました。10 月 2 日から 15 日にかけて都市計画案の公告・縦覧を行ってございます。こちらにつきましては、案の縦覧及び意見書の提出は 1 件もございませんでした。

以上の経緯を経まして、本日諮問を行うものでございます。よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

説明は以上でございます。

#### **矢島会長**

ただいまの説明に関して、ご質問、ご意見等ございましたら、どなたからでもご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

長沢委員。

#### **長沢委員**

どうもありがとうございます。1 点だけお伺いします。ここの経緯のところで、意向調査を実施して、そのうち 2 カ所について追加指定の意向の申し出があったということなのですが、農業従事者及びその他従事に対して今後の営農に関する意向調査ということですが、対象となるのは何件、何カ所ぐらいあったのでしょうか。

**矢島会長**

安田幹事。

**安田副参事**

対象は約 22 カ所でございます。

**矢島会長**

長沢委員。

**長沢委員**

今回 2 カ所についての追加指定がということなのですが、この後も仮にそういうことがあれば改めて追加指定していくということになるのでしょうか。

**矢島会長**

安田幹事。

**安田副参事**

法にかなうものとして申請された申し出を受けた場合には、そのような手続、審査をさせて指定いただく予定でございます。

**矢島会長**

ほかの点はいかがでございましょうか。

佐藤委員、どうぞ。

**佐藤委員**

22 カ所というお話でしたけれども、その中で 2 カ所が今回申請を出されていますけれども、20 カ所の方々は営農を続けているのか、もう、やめるのか、その辺はどうなのでしょううか。

**矢島会長**

安田幹事。

**安田副参事**

現在、農業をしている土地で生産緑地に指定していない箇所の営農者全てに調査をいたしまして、上がってきたのが今回指定のこれです。それ以外の土地は例えば生産緑地に指定されていないけれども、営農はしていくというような感じでございます。

**矢島会長**

よろしいですか。

佐藤委員。



## 佐藤委員

関連してですけれども、前々回か、お話し申し上げたと思うのですけれども、昨年都市農業振興基本法という法律が制定されて、都市内の農業を6つぐらいの観点から活用を図っていくということになりました。市街化区域内であっても農地を営みながら、そこでできたものでスイーツをつくって販売する農地カフェみたいな、こういうのは農振区域内であっても建てることできるとか、そういう非常に都市内の農業を振興かつ守るための法律が制定されたのですけれども、今の25カ所ぐらい、多分宅地並みの課税がかかっているところで農業を続けておられるのだらうと思うのです。こういう人たちを含めて、今の生産緑地で残していく保全というのがありますけれども、防災目的で使ってもいいし、それから環境教育としても活用するとか、6つぐらいの機能、あと健康保持、それから痴呆症防止のための菜園活用、こういうことを位置づけられた法律が通りましたので、今と関連して、この中野区では今、この計画をつくっているのか、それとも検討中なのか、その辺お聞かせいただけますか。

## 矢島会長

安田幹事。

## 安田副参事

都市内の農業をどういうふうに振興させていくかというテーマは別なのですけれども、その前段として都市内における農地とか緑地は非常に貴重なものであり、そういった経緯から、都市計画マスタープランでもそういった緑の保全とか、環境に資するものとして大切に生かしていくという趣旨が1つと、現在、みどりの基本計画といって区の緑化計画、そういった中でも同じように検討してございます。

そういったこともありまして、今回の調査は区内の緑をどういうふうに保全していくかという点も含めて営農とか、生産緑地の意思について確認してございます。ただし実際が上がってきたのは今回指定が2カ所と、むしろ生活再建のためにどう土地活用できるかという柔軟性を残していきたいという点もありまして、こういった経過になってございます。

## 佐藤委員

その中で、都市農業振興基本法の計画はつくっていない、策定されていないのですか。

## 安田副参事

そちらの計画は策定していません。その前段としての都市計画とみどりの基本計画ということで対応してございます。

## 佐藤委員

これだけにしますけれども、今回のこの法律は国交省と農水省の共管事業なのです。だから国土整備というか、市街地整備といいますか、その観点の中で、なおかつ農地を活用しながら、しかもそれは単なる農地だけではなくて農業施設を含めてつくれるようになっていきますので、都市整備上からも大きな事業となると思いますので、その辺の位置づけをぜひ今後、この生産緑地にあわせて、みどりの基本計画とか、マスタープランのみならず、ぜひ都市農業振興基本法に基づくもので整備計画をつくっていただきたいと思っています。三鷹市はすごい頑張ってます。ぜひ参考にさせていただきながら、中野区でもこういう展開をしていただけるとありがたいなと思います。以上です。

## 矢島会長

ありがとうございました。ほかの点いかがでしょうか。

久保委員、どうぞ。

## 久保委員

こちらの諮問について、適正に管理されている農地などということでございまして、適正に管理されている農地の定義というのはどのようなものか、教えてください。

## 矢島会長

安田幹事。

## 安田副参事

1 つは、農業が現に実施されているということと、時期にもよりますけれども、農業が可能という形で、どういったものを農業計画として定められているか、実際にヒアリング等も行っていて、どんな作物を誰が、どのようにつくっていくのか、そういったことも調査してございます。

## 矢島会長

久保委員。

## 久保委員

ということは、現状この2カ所では今、農地としてそういった活用がされていて、この後ろにあります写真を見ますと農地としての活用、作物がどの程度できているのかとか、そういった計画を持っているのかというところが非常にわかりにくいところでありまして、実際にはそういったことにきちんと農地としての活用がなされているという、そういうことでよろしいですね。

**矢島会長**

安田幹事。

**安田副参事**

そのように調査してございます。実際に1個1個の敷地につきまして、どういった作物を誰がつくっていくか。どういう計画で、例えばこの場所ですとキュウリ、トマト、ナス、ルッコラ、サニーレタス、大根とか、冬ですとホウレンソウとかコマツナとか、そういったものを、そういう計画がある旨を調査しております。

**矢島会長**

久保委員。

**久保委員**

今回この地区番号25なのですけれども、ここは同じこの農地をもちろん管理をされている方の持ち主ということなのかと思いますけれども、2つの敷地で、2つの農地で1カ所の指定ということになるのでしょうか。

**矢島会長**

安田幹事。

**安田副参事**

これにつきましては、これまで飛び地になっている生産緑地は指定できなかったのですが、平成29年6月施行の生産緑地法の改正によりまして、運用指針が変わりまして、一定の面積を有する一団の土地につきましては、一体的に見れる今回のような土地は一団の土地とみなして指定している次第でございます。

**矢島会長**

久保委員。

**久保委員**

ということは今回、中野区でこういった飛び地で一団の指定ということが行われるのは初めての事例ということでしょうか。先ほど意向調査などを行っているということでもございましたけれども、そこの中にもそういった対象となるようなものもあるということですか。

**矢島会長**

安田幹事。

#### **安田副参事**

そうでございます。今回、飛び地がある、例えば 100 平米以上の土地で、一団の土地で、全体の面積として例えば 500 平米以上になるような土地について、指定が出てきました。ほかの営農者にもそういった旨は情報として提供してございますけれども、希望として上がったのは今回の件です。

#### **矢島会長**

久保委員。

#### **久保委員**

わかりました。これは生産緑地ということで指定をいたしますと、30 年間の指定ということになってくるのかと思いますが、その間にこここのところやはり相続が発生したり、さまざまなことが起きる事例が多いかと思えます。そういったところの心配といえますか、持ち主の方たちにもさまざまあるかと思うのですが、その点については何か法改正などによって変わった点というのはあるのでしょうか。

#### **矢島会長**

安田幹事。

#### **安田副参事**

今回、法律の改正によりまして、特別の生産緑地で 10 年ごとの延長という制度ができました。ですから 30 年度過ぎた段階で、10 年延長をするかしないかという判断を求めていくような形になります。今後説明会等はしていきますけれども、その際に営農の意思とか、それにかなうものかというのを審査させていただいて、指定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**

ありがとうございます。この 30 年以内に相続が発生し、持ち主がかわられるような場合、生産緑地の継続が難しくなってくるという可能性もあるかと思いますが、以前からこれにつきましては区のほうでも生産緑地の取得をするというような意向を示して、できる限りこういった緑地を残せるような、そういった手段といえますか、方策をとっていくべきではないかということを申し上げているところですが、そのあたりについてはいかがですか。

## 矢島会長

安田幹事。

## 安田副参事

おっしゃるとおりで、30年の中で相続によりなくなっていくケースがこれまでほとんどでした。当初は25件あったものが、今後とも営農を続けていくというのが非常に課題になってございます。その辺を農地の所有者様と十分協議しながら検討していきたいと思いません。

## 矢島会長

よろしゅうございますか。ほかにいかがでしょうか。

小林委員。

## 小林委員

今回、中野区の諮問として農業と調整を図り良好な都市環境の形成に資するためということで、この2カ所が追加をされる諮問ということですがけれども、今回の当該地は中野区内の北の練馬区、杉並区の境にあるところであります。ほかにも既に生産緑地に指定されているのはこの北地域に多いのですけれども、中野区内ということなのですから、この当地をお持ちの方々は区外、杉並や練馬にも、この隣接地域にもこういった土地をお持ちの方なのではないでしょうか。

## 矢島会長

安田幹事。

## 安田副参事

今回の調査につきましては、区内の農地の調査ですので、持っている方もいらっしゃるかもしれませんが、そこまで調査はしてございません。

## 矢島会長

小林委員。

## 小林委員

そうしますと、隣接の練馬、杉並では、この生産緑地ということについて、この地域特性として多い地域なのではないでしょうか、それとも積極的にこういった中野区のように生産緑地の追加を図っている地域なのか、もしくは中野区独自のこれは考え方になりますでしょうか。

## 矢島会長

安田幹事。

## 安田副参事

23 区内では、農業をしっかり政策として位置づけて、実際にも生産緑地を多く持っているところは練馬区でございます。そちらのほうは確かにいろいろな農業振興策とかやっているとすけれども、例えば中野区も、御存知のとおり、だいぶ厳しい状況になっております。農業委員会もございませんので、農業の継続はなかなか厳しいかなと思っています。杉並区も同様だと思いますけれども、具体的にはわかりません。

## 矢島会長

小林委員。

## 小林委員

中野区の区内の緑地ということであり、また中野区のみどりの計画といった観点はあるのですけれども、もちろん中野区の諮問でもありますし、中野区のことなのですけれども、近隣の練馬、杉並の都市計画によっては大事な場所にもなり、また逆にいうとお互いに影響し合う地域性でもあるのかなと考えたら、この今回追加の指定以降の申し出があったということですが、非常に貴重な生産緑地でもあり、その目的からすると中野区だけではなくて近隣との関係も、将来的にわたると都市計画という意味合いでは重要になってくるのかなと考えます。

そうしたときに、この区内環境の良好な都市環境の形成に資するというので、今回追加を諮問されているのですけれども、そうしたときに今後のこの地域、2カ所は今回飛び地ですが、地域性として増えていく地域と考えるなら、もちろん先ほどもありました営農ということを考えると、なかなか存続性は非常に今、厳しい状況になっているのが現実の環境かと思うのですけれども、どういった今、状況にありますでしょうか。

## 矢島会長

安田幹事。

## 安田副参事

今回の調査で、農地を調査したところ出てきたのがこの件数なのです。今後の農業を区内で永続的にしていくというのはなかなか厳しい状況だと思います。むしろこういった上鷺宮地域は緑が多い環境でもございますので、ここの都市計画、土地利用と、あるいは先ほどのみどりの基本計画の中で公園等を増やしていくとか、そういった土地利用計画の中

で総合的に考えていくべきものと考えております。

#### 矢島会長

よろしゅうございますか。ほかにいかがでしょうか。

ほかにないようでしたら、この件についてお諮りしたいと思います。諮問事項の 1「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の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。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 4 件ございます。まず報告事項の 1「大和町防災まちづくり計画（案）について」藤原幹事から説明をお願いします。

藤原幹事。

#### 藤原副参事

それでは私から「大和町防災まちづくり計画（案）について」ご報告いたします。最初の A4 表紙をご覧ください。前回から 2 カ月半程度経過しておりますので、重複する部分もあるかと思われませんが、重ねてご報告いたします。

I の「これまでの経緯と今回の報告について」でございます。

大和町地区は、木造建物が密集した地域を抱え、災害時における危険度が高く、防災性の向上を図ることが緊急の課題となっており、都の不燃化特区に指定されております。

防災まちづくりとしては平成 25 年度に大和中央通りが都の特定整備路線に位置づけられたことを契機に、地元住民による「大和町まちづくりの会」を立ち上げるとともに、区でも平成 27 年度に「大和町まちづくり方針」を策定し、拡幅整備が進捗している大和町中央通り沿道地区において、燃焼遮断帯の形成や適切な土地利用の誘導に伴うにぎわいの創出などの取り組みを進めるため「大和町中央通り沿道地区地区計画」を先行的に導入し、防災まちづくりを推進してきたところでございます。

今回、平成 30 年 8 月 3 日の第 2 回都市計画審議会において報告した素案について、意見交換会を実施し、この結果をもとに大和町防災まちづくり計画の案を決定いたしましたので、ご報告するものでございます。

なお意見交換会に先立ちまして実施いたしました優先整備路線沿道権利者説明会の実施

結果についても、あわせてご報告いたします。

Ⅱの1「計画（素案）に係る意見交換会の実施結果」でございます。

8月24日、25日と大和区民活動センターで行いまして、計24名の参加者がございました。

意見交換会における主な意見、質問等は別紙1のとおりでございます。別紙1をご覧ください。

主な項目といたしまして、①の「まちづくりの方針と今後のまちづくりの展開に関する事項」に対しての表現に対するご質問ですとか、あと②の「まちづくりの基本的な考え方に関する事項」といたしまして、優先整備路線と整備路線についての考え方のご質問、③の「今後のスケジュール」についてのご質問、あと④の「計画全般に関する事項」として都と区の役割分担、空家等に関するご質問がございました。

それではA4表紙の裏面にお戻りください。Ⅱの2として、素案からの主な変更点でございます。

1 ページの「はじめに」のところで、これまでの経緯に不燃化特区補助制度の指定、地区計画と都市防災不燃化促進事業の導入についての記載を追加いたしました。

また2ページ目に、建物現況データの構造別割合、図を更新いたしました。

続きまして3の「計画（案）の内容」を、素案と内容自体は先ほどご説明した以外は変わっておりませんが、再度簡潔にご報告いたします。

それでは別紙2のA3の「大和町防災まちづくり計画（案）」をご覧ください。

まず1ページ目左上に先ほどご説明したこれまでの経緯、左下に赤点線で対象地区の区域を記載しております。また右の欄には本計画の位置づけを記載しております。

次に2ページ目をお開きください。1の「建物現況」については、木造防火造の割合が高いこと、2の「道路現況」につきましては赤の部分である4メートル未満の道路が非常に多いこと、3の「消防活動困難区域」につきましてはピンク色に示しましたように、消防活動困難区域が非常に多く残されております。また4の「地域危険度」では、大和町二丁目、四丁目が総合危険度5と非常に高くなっております。

次に3ページ目をご覧ください。右の欄にお示しましたように、左の欄の基本方針を進めるための具体的な展開としまして、「地区計画の早期導入」、2番で「まちの不燃化促進」、3で「避難道路の効果的・集中的な事業化」、4で「大和中央通り沿道のまちづくりの具体化」を図ってまいります。



次に4ページ目をご覧ください。下の欄の右の「避難道路整備の基本的な考え方」の欄にご覧いただけますように、上段の地図の赤点線で示した東西の軸となり生活基盤、防災上特に重要な八幡通り等の避難道路を優先整備路線として、公共主体で先行して着手いたします。また、そのほかの避難道路、地図上の緑の点線部分につきましては地区計画に位置づけるなどいたしまして、建て替えに合わせて整備いたします。

これらの整備により、地図左下のスケールにもご覧いただけますように、およそ250メートルピッチの道路網を完成させ、消防活動困難区域の解消を図ってまいります。

続きまして5ページ目をご覧ください。左の欄には用途の制限、壁面の位置、垣・さくの制限等、今後想定される建物の建て替えルールを記載してございます。また右の欄には主なまちづくりについてのスケジュールの概略をお示ししております。

計画案の説明は以上になりますが、ここでお手数ですが、最初のA4表紙の裏面4の「今後の予定」にお戻りください。

現在、パブリックコメント手続を実施しておりまして、その結果をもとに11月下旬に計画を策定する予定です。また今後、本計画に基づきまして、優先整備路線の整備、大和町地区全域への地区計画の導入等を検討してまいります。

最後に、素案の説明会に先立って行われました優先整備路線沿道権利者説明会の実施結果についてもご報告いたします。一番最後の別紙3をご覧ください。

平成30年7月17日から21日まで、大和区民活動センターで行いまして、合計96名の方に来ていただきました。

主にはスケジュール・今後の進め方についてのご質問ですとか、あと②で道路整備に関するご質問・ご意見、また裏面に参りまして③といたしまして、防災まちづくりに関するご質問・ご意見、また④その他として補償等のご質問がございました。

私からのご報告は簡単ではありますが、以上となります。

#### **矢島会長**

ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見承りたいと思います。どなたからでもどうぞ。

鈴木委員。

#### **鈴木委員**

優先整備路線のことについてお伺いしたいと思うのですが、優先整備路線というのは具体的に八幡通りのことですか。

## 矢島会長

藤原幹事。

## 藤原副参事

計画案の4ページのところにございまして、こちらの赤の点線で示しましたところが優先整備路線となります。ですので主に八幡通り、一部は早稲田通りに南下する道路ということになります。

## 鈴木委員

住民との説明会の中でもご説明があったのですけれども、八幡通りを真っすぐ伸ばさないうで、途中で折れて早稲田通りにつなげているのは、交通の要点からなのでしょうか。

## 矢島会長

藤原幹事。

## 藤原副参事

ありがとうございます。これにつきましては、まず既存の道路の幅員とあと旧大和小学校、第四中学校、啓明小学校の配置からこのようにネットワークにしたものなのです。というのは旧大和小学校の東側の道路が今現在、大体3間程度ございまして、比較的広いということと、あと今、中央に都が16メートルの道路として大和中央通りを整備していると。あと第四中学校もこちらの東側のほう、これも大体3間程度はございまして、比較的広い。あと右のカーブしてある道路、これも大体3間程度ございまして広いので、啓明小、第四中学校、旧大和小は今後美鳩小学校として避難場所、避難所としてなると思いますが、そういった既存の避難場所の配置、既存の道路の幅員、そういったものを考慮して優先整備路線を定めました。

## 鈴木委員

ありがとうございます。それでその優先道路なののですけれども、いつの時点で具体的な位置が決まるのでしょうか。といいますのは私どもが今、大和町で相談ステーションというか、今、よろず相談というのをやっておるのですけれども、そこでやはり住民の方々からいつそれが決まるのかというのが非常に関心事でありまして、特にこの大和町の中央通りに面して、かつ八幡通りにも面している方にとっては、非常に重要なことだと思うのです。後退部分がどこになるのか、非常に重要なことだと思うので、その件についてはいかがでございましょう。

## 矢島会長

藤原幹事。

#### 藤原副参事

ありがとうございます。現在、都とあと警察等と協議しておりまして、今のところの予定では来年早々、2月ぐらいを目標に線形を示したいと、説明会を開きたいという準備で今、準備を行っています。

#### 鈴木委員

その線引きの仕方なのですけれども、私、ちょっと小耳に挟みましたところ、耐火性とか燃えにくい建物とか、半永久的な建物が先に建ったところは除外して、反対側に拡幅していくとかというようなうわさが立っているようですけれども、そういうような基準があるのでしょうか。

#### 矢島会長

藤原幹事。

#### 藤原副参事

ありがとうございます。基本的にこれは防災のまちづくりですので、基本は中心で振り分けるというわけではなくて、どちらかという古いお宅のあるところ、あと公共用地をなるべく生かすというような考え方で、あと当然道路の線形ですので、ジグザグにいくわけにはいきませんので、そういったことをトータルに検討して、今、都や警察と協議しているところです。

#### 鈴木委員

防災のまちづくりという観点からすると、道路の拡幅は非常に重要なことだと思いますし、特に消防活動に関して、この地域は非常に消防隊、自動車ももちろんのこと、それから消火の装置や何かがなかなか入りにくいということでは言われている場所だけに、道路のつくり方というのは近隣の方々に十分に納得いくようなご説明をしていただいで、早く決めていただきたいと思っております。以上です。

#### 矢島会長

ありがとうございました。ほかの点、いかがでしょうか。

長沢委員。

#### 長沢委員

ご説明ありがとうございます。基本的なところで教えてください。まとめて聞いてしまいます。優先整備路線というのは整備を優先させるという意味でこういう名称になってい

るのですか。これが1点目。

この幅員は何メートルにするというのはどこに明記をされているのですかというのが2点目。

当然ながら拡幅、広くするわけだから、現在は八幡通りは東から西に、もう1つは早稲田通りから南から北への一方通行だけれども、これは双方向にしていくのか。この3点教えてください。

#### **矢島会長**

藤原幹事。

#### **藤原副参事**

ご質問ありがとうございます。まず1点目なのですけれども、優先整備路線というのは公共主体で積極的に先行して整備するという意味です。

2番目の幅員なのですけれども、別紙2の4ページのところの6メートル以上という記載があります。

3番目の相互通行に関しましては、基本的にここは一方通行になっておりますので、それを変えろといった考えはございません。ですので一方通行で拡幅後もそのまま続行するという考えです。

#### **矢島会長**

長沢委員。

#### **長沢委員**

スケジュールのところで教えていただきたいのは、今、大和町の中央通り、要するに特定整備路線の、あの道路を広げて拡幅されていますね。これはスケジュール的にいつまでというのがあるのだけれども、それとの関係では、それは終わらなくても、優先整備路線については着手をしていくという考えでいいのですか。

#### **矢島会長**

藤原幹事。

#### **藤原副参事**

はい。当然都の事業と区の事業は違いますので、基本は終わってから整備するというこ

#### **矢島会長**

長沢委員。

## 長沢委員

確認なのですけれども、向こうは東京都のほうの事業なのですよね。今のお話だと結局説明会とかやって、いろいろ手続的なことは踏まえているのだけれども、整備そのものは32年度ということになっているけれども、それまでも事業化とかいろいろ、まだ決定していかなくتهはいけないところが手続的にはいろいろあるとは思っているのですね。今の特定整備路線、つまり全てが完成をするというのがなくても、要はこの年度で言えば始めるというように見えるのだけれども、そのタイミングというのですか、それがちょっともう1つわからないのですけれども。つまりこれだって結局では事業化決まりましたと、優先整備路線ね。どこから着手するかというのは、一定の合意を得られたところから始めていく。今の中央通り、要するに特定整備路線と同じように、進め方としてはそういうのは同じということなのですか。

## 矢島会長

藤原幹事。

## 藤原副参事

先ほどもちよつとご説明しましたように、まずは線形をお示しして、地域のご理解を得られたら、今度また事業説明会とか、あと用地測量の説明会とかをして、事業着手というのを図っていきますので、カレンダーにございますように来年度そういった手続を経て事業化をこの優先整備路線にはしていきたいという考えです。

## 矢島会長

ほかの点、いかがでしょうか。

久保委員。

## 久保委員

以前にもお伺いをしたのですが、この八幡通りの優先整備路線の沿道の権利者の方たちの理解というところなのですけれども、今回、説明会は96名の方がご参加をされていて、もっと地権者の方は多くおいでになれるかと思うのですが、同じようにやはり説明会に参加をされた方も、そうでない方も情報を持っていかなければいけないと思いますし、理解をきちんと図っていただかなければいけないと思うのですが、その辺はどうなっているのでしょうか。

## 矢島会長

藤原幹事。

### 藤原副参事

ありがとうございます。この説明会後にも当然どういう意見があったか、どういうご質問があったかというニュースを配布したり、あと8月、9月とほぼ毎週オープンハウスという形で区の職員が常駐して、説明会とかご意見とかご質問とかにお答えしました。あとそれでもなかなか来ていただかない方というのは現実でございますので、今、また個別に郵送でご案内等をお送りします。また何件かそれにレスポンスがございますので、またその何回も何回も繰り返しをして、まずは知らない方がないように、丁寧にご説明、周知をしていきたいと考えています。

### 矢島会長

久保委員。

### 久保委員

ありがとうございます。先ほど長沢委員のご説明の中で、一方通行というようにお話があったかと思うのですが、これ幅員6メートルにしても一方通行ということで、そういうことなのでしょう。といいますのはここ緑の線もいろいろ入っておりますけれども、東西の道路というのが割と利便性がよくないというか、つながっていなかったりとか狭小道路というがあるので、今もメインの道路なのですよね。それで6メートルということが先にもし完了したのであるならば、かなり皆さん利用をもっとしたいというようなことになるのではないかと思います。その辺はいかがですか。

### 矢島会長

藤原幹事。

### 藤原副参事

ご質問ありがとうございます。基本的に説明会でもご意見が出るのですが、現状の地区内の方の道路というイメージを皆さんお持ちのようで、なるべく例えば相互通行になってスピードが上がって、交通量が増えて、子どもの安全を脅かすことがないようにとか、そういったご要望もございますので、またこの事業化のときにまたそういうご説明もしながら、またご意見とかもお聞きしながら、基本は地区内の道路ということで進めます。例えば仮に、どうしても交通量を増やすという話になれば、それはまた別なのですが、基本は6メートルで生活のこの中の区域の人のための道路という位置づけで考えております。

### 矢島会長

久保委員。

**久保委員**

ありがとうございます。あと「環状七号線及び早稲田通り沿道」という記述がございまして、早稲田通りについては環七の内側について、今、拡幅というようなことになっているかと思うのですけれども、大和町のかかっている環七の外側についてはどういう状況になっているのでしょうか。

**矢島会長**

藤原幹事。

**藤原副参事**

こちらは15メートルのままです。

**矢島会長**

久保委員。

**久保委員**

15メートルのままというのは、都市計画で早稲田通りを広げていくという、そういった計画はないということなののでしょうか。

**矢島会長**

藤原幹事。

**藤原副参事**

はい、今のところそういうふうに聞いております。

**矢島会長**

久保委員。

**久保委員**

わかりました。別紙1の裏面の「計画全般に関する事項・その他」のところに「大和町地区に見られる空家について、どう考えているのか」というご質問がございます。

この地区内の不燃化を進めるために、不燃化特区制度などを活用し、老朽化した空家の除却を進めていきたいとございますけれども、空家の状況、大和町、この地区内ですね、何軒ぐらいあるのか、また何平米ぐらいなのかというところは、もう既に掌握をされていて、そのことについてはここにも書かれている形で除却も含めての着手していくという方向なののでしょうか。

**矢島会長**

藤原幹事。

#### 藤原副参事

まず軒数につきましては、これいわゆるメーターが回っていないとか、そういったことで戸建てのお宅ということで把握してございまして、当然変動するのですけれども、大体40軒から50軒程度確認できる段階では、把握できる段階ではしています。その上でここで空家の除却のイメージとしましては、不燃化特区の制度として、まず今、普通除却して更地にすると固定資産税が6倍になってしまうのですけれども、基本的に除却しても5年間は建物が建っているとして固定資産税がかかるということで非常に有利だということと、除却費については、当然建物の規模とか条件によって変わってくるのですけれども、ほぼ満額除却費が出るような形になっていますので、今、戸別訪問なんかもやっております、そういった税制面から、あと工事費の面からも非常に有利になりますので、そういったことを周知して、実際に壊れた家も何軒もございまして、それをまたさらによりアピールして進めていきたいと、そういったイメージです。

#### 矢島会長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

佐藤委員。

#### 佐藤委員

2点ほどお聞きしたいのですけれども、1点は建物構造別の不燃化率とかは出ているのですが、防災生活圈構想などで東京都も国も耐火率ではなくて不燃領域率を、空き地や学校の耐火建物、校庭も含めて、このエリアでの不燃領域率が7割以上を目標にいろいろ施策を進めているはずなのですが、ここにちょっと不燃領域率が示されていないので、その辺どうなのかというのが1点お聞きしたい。

それから2つ目は、いろいろ住民説明会とかは非常に丁寧にやられていて、非常にいい方法だとは思っているのですけれども、地区計画をかけたりにして、このエリア全体の整備計画を立てていく場合に、私も実際に経験があるのですけれども、このエリアの人たちのまちづくり協議会というのを組織化して、これなんかさっきちらっと聞いたら沿道なんかだと権利者の方をお呼びして説明会をという話でしたけれども、まちづくり協議会の場合は権利者だけではなくて居住者も含めていろいろな議論ができるので、しかも地区計画みたいなやり方というのは8割以上の合意がある意味必要というと言われていきますので、そういう意味でこの地区計画をかけながら、この不燃化促進事業をやっていくというのは非常に



僕は有効な手法だと思っていて、その際にさらに有効に進めるためには、地区まちづくり協議会というのをつくっていただいて、その中で月1回とか2カ月に1回とか協議しながら、さらにきめ細かい地区計画の中身、ここに例が示されていますけれども、おおむねこれぐらいでいいかなと思います。特にこの中で重要なのは壁面位置の後退という、これは非常に有効だと思うのです。事業的にもそうだし。ただ権利者の方が本当に自分の建物の位置を道路中心線から2メートル、3メートル下げていくというのは、相当地権者の方々のご理解をいただかないとなかなか難しいのです。かといって予定道路で道路を1メートル広げていくか、事業やるかは、昔、中野区はこういうのは条例をつくりましたよね、中心線から4メートル確保するために買い上げでやるという。それは失敗に終わったのですけれども、そういう意味でこういうことをやっていくのは非常に重要だし、いい方法だと思いますので、ぜひまちづくり協議会を組織して、その中で議論を進めて、このいい計画を実現させていかれたらどうかと、つくづく思いました。

#### 矢島会長

藤原幹事、何かお答えすることはありますか。

#### 藤原副参事

ありがとうございます。不燃領域率につきましては、2ページのところの上に現在46.8%だという記述でございます。

それとあと協議会につきましては、今、大和町まちづくりの会というのがございます。当然今後地区計画をかけるに当たって、全体もそうですし、もっと細かく地区ごとに分かれなければいけない場合もございますので、またその都度会から協議会へとか発展させながら、よりよい地区計画をかけていくということを考えております。

#### 矢島会長

ほかの点はいかがでしょう。

小杉委員。

#### 小杉委員

ありがとうございます。2ページ目、現況道路についての解説があるのですが、4メートル未満の道路がとても多いという、いわゆる赤線の部分がこれだけあるんだよというお話なのですけれども、そもそも建築行政の中で4メートルの道路というのは建物を建築する上でも必須なのです。これを野放しにした状態で6メートルの道路を整備すると本末転倒のような気がするのです。そもそも赤い部分の4メートルをきちんと整備すれば、ここ

までにはならないのではないかと思いますのですけれども。特にお隣の杉並区では区長みずから絶対に4メートルの道路というのは確保しなければならないと、絶対に4メートルの中にはブロック塀ですとか、門ですとか、そういったものもつくらせないと断言なさったのです。

中野区は、そうした点では4メートルの道路がこの赤い線のごとくいっぱいあるのを野放しにして、6メートルの道路を優先してというのはちょっと順序が違うのではないかと思いますのですけれども、いかがでしょうか。

#### 矢島会長

藤原幹事。

#### 藤原副参事

ご質問ありがとうございます。まずこの4ページ目の道路ネットワークの趣旨なのですが、基本、消防活動困難区域を解消するために6メートルを整備するものです。決して4メートルにならないのをそのまま放っておいていいというわけではなくて、やはり道路というのは階層、ヒエラルキーが重要だと思っていますので、まずはやはり環七があり早稲田通りがある。その下のヒエラルキーとして例えば大和中央通りがあり、6メートルの道路のメッシュがあり、それを補う形で4メートルというものがありという階層を考えてございまして、そういったことからやはりまず消防活動困難区域を解消するための6メートルをしっかり整備し、そしてそれをさらに補完する意味でも4メートルの道路をきちんと、生活道路の整備事業もございまして、整備していくといったことで考えております。

#### 矢島会長

小杉委員。

#### 小杉委員

ヒエラルキーの話が出ましたけれども、4メートルの道路に面している地権者よりも、6メートルの地権者に先に働きかけて、そこがうまくいけば周りも何か4メートルの道路に対して一緒にやってくれるのではないかみたいにかみたく聞こえるのですけれども、何か順番が逆ではないかなと私は思うのです。そこは区長も新しくなったことなので、新たにそこら辺も考え直していただきたいとか、見直していただきたいと思うのですけれども、4ページ目の赤い破線が優先整備道路であると、これを6メートルにしたいということなのですが、このグリーンの破線の優先がつかない整備道路については、これも6メートルとい

うことの解釈でよろしいのでしょうか。

**矢島会長**

藤原幹事。

**藤原副参事**

はい、そのとおりです。

**矢島会長**

小杉委員。

**小杉委員**

6メートル道路となった場合に、4メートル道路というのは建築の法律の中でも、それから区のお願いの中でも、用地提供でその先、4メートルに足りるように土地を提供してほしいということになっている部分が過半なのですね。ただ6メートルの場合に、これは用地提供をしてほしいという、そういうことになってくるのでしょうか。それとも区のほうとして代償を何がしか考えるというようなことになっているのですか。

**矢島会長**

藤原幹事。

**藤原副参事**

基本的な建て替え時に合わせてセットバックして、そのところを道路用地として整備していきたいという考えでおりまして、これは当然地区計画ですので、例えば住民に入って今後話し合いの中で、例えばですけれども、5メートルにして50センチ50センチ例えば工作物とか壁面の指定をすとか、そういったようなことは考えられますけれども、基本はまず6メートルの空間を確保して、消防活動困難区域を解消したいという線を軸に今後検討を進めていくといったところでございます。

**矢島会長**

小杉委員。

**小杉委員**

その後退の話はわかるのですけれども、後退部分に対する代償というのはあるかというお話です。その部分を聞かせていただきたいのですけれども。

**矢島会長**

藤原幹事。

**藤原副参事**

基本的にはそこは区が道路用地として買収していくという形になります。

#### 矢島会長

小杉委員。

#### 小杉委員

その場合に、ある一定の土地が小さくなってしまいますので、今まで建てられた土地に同じものが建てられないという状況はあり得るわけですね。そうしたときに例えば都市計画上では用途地域というエリアがあるのですけれども、それに伴って建ぺい率とか容積率という数字でこれだけの大きさのものは建てていいよという部分の規制があるのですが、そういった都市計画上の用途地域や建ぺい率、容積率のような数字であらわれるものを変えるというようなことはお考えの中にありますか。

#### 矢島会長

少し議論がすれ違っているように思うけれども、そうではないですか。少し担当部長のほうからお答えいただきましょうか。要は負担の問題をさっきから質問されているけれども、直接答えていない。

#### 角地域まちづくり推進部長

では、私のほうから補足させていただきます。ちょっとわかりやすく説明させていただきますと、先ほど小杉委員のほうから4メートルのところは土地を供出するというお話がございました。例えば6メートルの幅だと道路の中心から3メートルずつと、単純に説明させていただきますと、中心から2メートルは建築基準法による道路として供出していたいて、残りの2メートル超えたところから3メートルの部分の1メートルの拡幅部分については、区のほうで買収させていただきながら進めていくのが基本と考えてございます。

あと先ほど2ページの道路状況で、赤い線のところで4メートル未満と書いてありますけれども、これは2項道路の指定をしていますので、ただ区はそのままほったらかしているのではないかというようなお話もあったのですけれども、一応2項道路の指定をしていますので、きちんと地権者の方にはそういったご理解で建物を建築していただいているというのが現状で、こういうふうなわかりやすく示して4メートル未満ということでこの赤い線で示していただいたという表記になってございます。

#### 矢島会長

小杉委員。

#### 小杉委員

都市計画審議会ということなので、都市計画の内容に関して先ほどお尋ねした6メートル道路に拡幅されることによって、用途地域の変更であったり建ぺい率、容積率の変更、そういったことはありますか。再度聞かせてください。

**矢島会長**

藤原幹事。

**藤原副参事**

今後の話し合いになりますけれども、当然それも視野に入れて検討します。

**矢島会長**

よろしいですね。ほかにいかがでしょうか。

佐藤委員。

**佐藤委員**

参考までに、ちょっと今、小杉委員のおっしゃったところで、私も気がつかなかったのですけれども、私、埼玉県の松伏町というところで15年かけてこの地区計画を最終まで案をつくって、事業も終わりました。このときに狭隘道路が多くて、そのかわり容積率を10%だったか上げて、それでまちづくり協議会の皆さんにお諮りして、1人だけ従ってくれない方がありましたけれども、全員、全部セットバックしてくれました。これは4メートルまでの範囲で、それ以上セットバックした場合でも全部無償供出で実現しました。そのかわり容積率をたしか10%だったか15%アップして、ぎりぎり3階ぐらい建てられるような制度設計で提案したのです。

これは見事にその辺うまく防災まちづくりをやって、うまくやった例があります。30年ぐらい前ですけれども、そういうこともそこに1項目、多分住民と話し合いすれば今の小杉委員の意見は絶対出てくると思うのですね。その辺もうまく活用していただけるといいかなと思いましたので、参考までに。

**矢島会長**

ありがとうございますした。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは本件につきましては、報告を了承するという事によろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

**矢島会長**

ありがとうございます。それでは「大和町防災まちづくり計画について」の報告は終了

いたしたいと思います。

続きまして報告事項の 2「弥生町三丁目地区地区計画原案について」森幹事から説明をお願いします。

森幹事。

#### 森副参事

では、お手元の資料に沿ってご報告いたします。

最初に会議冒頭に事務局からお知らせしました資料の差しかえと、その修正箇所についてご説明させていただきます。

本日、机上に配付させていただいた A4 1 枚で、右肩に別紙 2、題名が「平成 30 年度第 2 回都市計画審議会報告資料『都市計画原案のあらまし』からの変更点等について」とある資料を差しかえさせていただいております。

こちらの修正箇所ですが、1 番『都市計画原案のあらまし』からの変更点』において、制限の内容の見直しが 1 点漏れておりました。具体的には別紙 2 の裏面の中ほどをご覧ください。こちらの「建築物の形態又は色彩その他の意匠の制限」におきまして、左側のあらましでは 1 つ目に、「建築物の屋根、外壁等は街並みと調和のとれたものとし、設置位置、形態、規模、意匠などについて適切な配慮がなされ、良好な住宅地景観の形成に寄与するものとする」とありましたのを都市計画原案では削除したことでございます。

これに伴いまして、別紙 2 の表面の 2 行目以降の表現についても修正しております。大変申し訳ありませんでした。

では、レジュメに行ってください、「弥生町三丁目地区地区計画原案について」ご説明いたします。

まず 1 番、これまでの経緯につきまして、前回と重複いたしますが、ご説明いたします。

弥生町三丁目周辺地区では、平成 25 年 6 月に不燃化特区の指定を受け、不燃領域率 70% の達成を目標に、防災まちづくりを進めており、平成 26 年 12 月には弥生町三丁目周辺地区まちづくり協議会を立ち上げまして、地区計画の導入へ向けた検討を進め、平成 28 年 4 月に区へ「まちづくり提案書」が提出されたところでございます。

本提案に基づきまして、区では地区計画の導入について検討を進めてきたところでございますが、都市防災の観点から社会的に無電柱化が急速にクローズアップされまして、地区計画と無電柱化との計画的事業的整合を図る必要が生じております。これに関して現在、関係機関と協議調整中の状況です。

こうした状況の中、都営川島町アパート跡地につきましては、区画道路や代替地の整備が進行しています上、跡地活用が本地区のまちづくりを先導するものでございますので、早期にまちづくりのルールを定める必要が生じております。防災性の向上と快適な居住環境の形成を図ることを目的として、地区全体に先行して同跡地へ地区計画を導入することとしております。

次に2番、都営川島町アパート跡地に導入する地区計画の原案につきましてご説明いたします。前回ご報告させていただいた「都市計画原案のあらまし」から関係機関との調整及び見直しを行い、地区計画原案を作成しております。

原案の内容につきましては、別紙1をご覧ください。また先ほど差しかえさせていただいた別紙2はこちら「あらまし」からの変更点を記載しておりますので、あわせてご覧ください。

1 ページ目、地区計画の名称は「弥生町三丁目地区地区計画」。面積は約0.5ヘクタールでございます。

次に地区計画の目標及び方針ですが、前回の「あらまし」から、よりわかりやすくするため表現に若干の修正を加えております。目標につきましては、前段の部分にて本地区を含め弥生町三丁目周辺地区全体の上位計画における位置づけについて記載しております。

後段部分は、地区計画の導入理由及び目標について記載しており、このため本地区のまちづくりは弥生町三丁目周辺地区の防災まちづくりを先導するものとして、周辺への波及効果が期待されるほか、土地利用の増進も見込まれることから、弥生町三丁目周辺地区全体に先行して、安全・安心で良好な居住環境の形成を図ることを目標とし、地区計画を決定するとしております。

次に土地利用の方針として、地区の防災性向上と良好な生活環境の形成を図り、中高層住宅と戸建て住宅が調和したみどり豊かで、ゆとりのある住宅地とする。

地区施設の整備方針として、1 避難経路の確保と日常生活の利便性の向上を図るため区画道路を整備する。2 地域住民が親しめる快適な憩いの場であるとともに、災害時における延焼遮断機能や救援・復旧等の拠点となる公園を整備する。

建築物等の整備の方針として、1 建築物の建て詰まりを防止し、ゆとりある居住環境を形成するため、壁面の位置の制限を定める。2 調和のとれた落ち着いた街並みを創出するため、建築物の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。3 災害時に倒壊の危険性

のあるブロック塀等を制限するとともに、潤いある街並みを形成するため、垣又はさくの構造の制限を定めるとしております。

続きまして裏面、2 ページ目に進んでいただきまして、地区整備計画ですが、地区施設として区画道路1号・2号、公園1号を指定しております。

建築物に関する制限につきまして、壁面の位置の制限として、建築物の壁又はこれに代わる柱から、隣地境界線までの距離は0.5メートル以上とするとしております。

建築物の形態又は色彩その他の意匠の制限として、建築物の屋根、外壁又はこれに代わる柱の色彩は原色を避け、街並みの形成に配慮するなど、周辺環境と調和したものとするとしております。

前回、本制限は2つの項目がございましたが、そのうちの1つの建築物の屋根、外壁等街並みと調和のとれたものとし、設置位置、形態、規模、意匠などについても適切な配慮を求める制限につきましては、削除しております。原案決定前の検討段階では本制限によって、より良好な街並みの形成を図る狙いがあったものの、明確な基準を設けにくいという運用上の問題が考えられるため、削除したものです。

次に垣又はさく構造の制限として、道路に面する側の垣又はさくの構造は生け垣又は透視可能なネットフェンス等とする。ただし道路面から高さ0.6メートル以内のブロック塀又はこれに類するもの、門柱及び門柱に接続する長さが1.2メートル以下のブロック塀等及び区長が認めたものはこの限りではないとしております。

土地の利用に関する事項として、緑豊かで潤いのある街並みを形成するため、地区内では積極的な緑化を推進するとしております。

続きまして、めくっていただきまして、3 ページ目は本地区計画の位置、さらにめくっていただきまして、4 ページ目は地区計画の区域、さらに5 ページ目は地区施設の位置、最後の6 ページ目は弥生町三丁目周辺地区全体の計画を示しております。

次に別紙2のほうに移っていただいて、裏面をご覧ください。こちらの下半分の2番に、前回報告の際にいただきましたご意見に対する見解をまとめております。

外壁が防火構造である建築物に対する壁面の位置の制限の取り扱いにつきましては、本制限は防災まちづくりにおける密集の再生産の防止、建て詰まりの防止の観点から規定していることと、本地区は住宅地区でございまして、延焼防止のほか日照や採光、通風の確保などによる良好な居住環境の形成を目的としていることから、外壁が耐火構造である建築物についても制限することとしております。



また室外機の転倒防止策につきましては、都市計画法では地区計画で当該事項に関する規定を設けることは想定されていないため、地区計画による制限が難しいところですが、防災まちづくりの観点から引き続き室外機の転倒防止策に係る動向等について情報収集に努めまして、適切に対応していきたいと考えております。

ではレジュメにお戻りいただきまして、3番、原案縦覧及び意見書受付の結果についてご説明いたします。

ただいまの原案につきましては、8月中旬から下旬にかけて関係権利者への個別説明を行っております。また中野区のまちづくり条例18条に基づきまして、原案の縦覧を8月21日から9月3日の2週間、関係権利者からの意見書の受付を9月10日までの3週間行いました。この結果、閲覧者及び意見書の提出はございませんでした。また個別説明を関係権利者に行った際にも特段の意見等はございませんでした。

レジュメの裏面に進んでいただきまして、4番、今後の予定についてご説明いたします。

11月に地区計画案の説明会及び公告・縦覧を行いまして、その結果をもちまして次回の都市計画審議会に諮問させていただきたいと考えております。そこでよろしければ来年2月に都市計画決定に至る予定です。また建築条例についても、来年度の公布を予定しております。

ご報告は以上でございます。よろしく申し上げます。

#### 矢島会長

ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等どなたからでもお願いしたいと思えます。いかがでしょうか。よろしいですか。

内容的にはだいぶ煮詰まってきた感じではありますね。

特にご質問、ご意見がないようでしたら、本件報告について、了承ということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

#### 矢島会長

ありがとうございます。それでは本報告事項につきましては終了とさせていただきます。

もう2つ報告事項があるということでございます。だいぶ時間がたちましたので、ここで10分ほど休憩をとりたいと思えます。会議場の時計で3時から再開をさせていただきたいと思えます。それでは休憩に入ります。

(休憩)

## 矢島会長

会議を再開いたします。

報告事項の3「沼袋区画街路第4号線の道路空間構成について」荒井幹事から説明願います。

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号線の道路空間構成について」検討の進捗状況を報告させていただきます。

紙面の表紙の1の概要のところをご覧いただきたいのですが、4号線の道路空間につきましては、昨年度都市計画審議会に諮問させていただきましたこの本路線の沿道地区地区計画の報告に合わせまして、適宜その検討状況を報告させていただきましたところでございます。

地区計画のほうにつきましては、30年1月の都市計画審議会において了承の答申をいただきまして、その後3月に都市計画決定をしていただいております。

この地区計画にかかわる答申をいただく際に、都市計画審議会の皆様からは、4号線の道路空間構成の検討については本来地区計画と一体で進められることが理想的であるという中で、地区計画についての議論が先行して終了することになるということで、今後も一定の成果が出た段階で検討の状況について適宜都市計画審議会に報告するようにとのご意見をいただいておりますことから、本日現在の検討状況についてご報告をさせていただきます。

お手元にA3の資料を3枚お配りさせていただいております、1枚目と2枚目が両面です、3枚目だけ片面になっています。それぞれ右下にページが1から5ページまで振られていますので、そちらのほうをご覧いただきたいと思うのですが、まずお手元の資料、現在4号線の道路構造について進めております交通管理者との協議に使用している資料をもとに作成させていただいております。

交通管理者との協議につきましては、6月から順次始めておまして、所轄の警察署及び警視庁本部とも数回の協議を行っております、また、これまでもご相談させていただいております学識経験者からのご助言をいただく機会も設けながら、精力的に交通管理者との協議を進めている状況でございます。

また、地域の皆様に対しましても、毎月会合に同席をさせていただいております、そ

の席で適切に情報提供させていただいております。その中で地域の皆様からは、計画する道路施設の規模ですとか、その配置のあり方についてお住まいの日常の実態に照らしてのご意見ですとかご要望をお伺いするなど、密接に意見交換と情報共有を図っておりまして、適宜それらを計画や協議に反映して検討を進めているところでございます。

それでは資料の説明に移らせていただきたいと思います。

まず事業の概要についてでございますが、当該路線は平成 23 年 8 月に都市計画決定をしております。下の表に整理しましたとおり決定の内容は延長 560 メートル、幅員 14 メートルで、車道を挟んで両側に歩道がある 2 車線の相互交通の道路として都市計画決定しております。

また 29 年 8 月に事業に着手しております。事業期間は平成 38 年、2026 年の 3 月までとなっております。

紙面の右側をご覧ください。2 番というところなのですが、当該路線は今、進めております交通管理者との設計協議の前段として、平成 23 年度に計画協議というものを行って、その回答をいただいております。

回答内容を整理してその下にお示ししておりますが、1 つ目が区画街路 4 号線の全区間において、荷さばき車両対策を検討しなさいということ。

それと 2 つ目が区道 33-340 号線、これは下に図をつけておりますが、2 番という番号がつけられている青線が指している箇所の細い一方通行の区道なのですが、ここが将来の交通広場に自動車交通が接続しないように検討しなさいというのが 2 番の回答項目でございます。

そして 3 つ目ですが、これが現在行っている設計協議のことなのですが、交通安全対策については別途設計協議を行いなさいという回答。

そして 4 つ目は今後連立事業や周辺道路の整備状況に応じて、交通安全に問題が生じた場合には協議を行いなさいという回答でございます。

裏面をめくっていただきまして、3 番ということで、4 号線の道路検討の手順について説明した内容になっております。

この道路構造の決定に当たりましては「道路構造令の解説と運用」に基づいて行うことをここで交通管理者に対してお示ししております。

下線を引いた部分でご説明をさせていただきますと、現行の道路構造令では、道路を計画・設計する場合には、地域の状況を踏まえて当該道路において重視すべき機能を明確化

した上で、地域に適した道路構造を採用することが重要であるとしております。

また、四角囲みの下の部分ですが、地域住民・道路利用者のニーズによるさまざまな価値判断について考慮することが必要であること。道路の特性や地域の実情を考慮して、重視すべき機能というものを明確化した上で、地域に適した道路構造を採用することが重要であるとしております。

その下の図に示しておりますように、左側の「従来の道路構造の流れ」では、都市部か地方部かという道路の存する地域の区分ですとか、自動車の交通量、あるいは道路の種類に応じて規定された標準値などを採用することで、画一的な道路構造とするというものだったのですが、右側の図のように「今後の道路構造の流れ」というところでは、地域特性や交通特性、ネットワーク特性といったものを整理した上で、必要な機能を明確化し、道路構造令を弾力的に運用して、地域に適した道路構造とするということが示されております。

この考え方に準拠いたしまして、4号線の道路構造検討に当たりましては、下の色をつけたところなのですが、手順1として地域、交通、ネットワークの道路特性を整理しまして、手順2として地域の実情、ニーズを整理いたします。また手順3として、これらを考慮した上での道路機能というものを明確化、整理した上で、手順4で、その必要な道路構造の案を提示するという流れで進めております。

紙面の右側をご覧ください。手順1の道路特性の中から、まず地域特性についてお示ししてございます。イというところです。

①の沿道の土地利用の状況についてでございますが、まずは赤く着色したとおり、当該道路は沿道に商店街を形成しているということが代表的な土地利用状況でございます。

また、その下の表に防災面の特性を整理してございますが、まず地域危険度ですけれども、これは災害時の火災などの危険量を都内全域の町丁目で高い順に5ランクに分けた指標でして、当該道路沿道の地域は4もしくは3という高めの評価となっております。また当該道路は防災都市づくり推進計画、東京都の計画ですが、延焼遮断帯に位置づけられていまして、また区の地域防災計画においても避難路として整備すべき都市計画道路に位置づけられています。さらにその下ですが、当該道路の東西に広がる一低層の地域には、幅員6メートルの道路から消防のホースが到達できる範囲の外になってしまうという消防活動困難区域が存在する状況となっております。

その下で③の当該道路周辺のまちづくりの計画について整理しておりますが、昨年度本

審議会でのご審議を経て都市計画決定していただきました地区計画ですとか、用途地域、防火地域、高度地区の変更についてお示ししているところでございます。

おめくりいただきまして次のページをご覧ください。こちら紙の左側に交通特性を整理しております。

最初の表のところでは、まちづくり整備方針で示された当該地域の交通課題を整理しております。1 つ目には交通広場がなく、鉄道とバス・タクシーなどへの乗り継ぎ利便性が低いという、交通結節機能の不足を挙げております。2 つ目は駅と幹線道路を結ぶという当該道路の現道が、幅員が狭くて歩車の分離もなく、一方通行となっているといったことなど、交通基盤の脆弱さを挙げてございます。3 つ目としましてバスの利便性の低さ、そして4 つ目として路上駐輪の問題を挙げてございます。

下の表ですが、昨年度実施いたしました交通量調査結果に基づく現況の交通量を整理したものでございますが、一番上のところで自動車につきましては1日2,200台でございました。ピークは午前9時から10時の1時間で、188台ということで、単純換算しますと1分間に3台ぐらいの交通があるという状況でございます。バスにつきましては、1日に128便が運行しております、ピーク時間は午前7時で、その時間は1時間に12便運行しているという状況でして、乗降客数をその下に整理していますが、沼袋駅での乗車人数が12時間で613人に対しまして降車人数は142人となっております。これは計測時間が12時間ですので、降車人数に拾い切れていない部分もあるという想定はされるのですけれども、乗降者数で4倍強の開きがあるということからは、中野駅へ向かって乗車した方が降りるときは別の場所で降りざるを得ないような利便性の課題もあるのではないかとということが示されているかと考えられます。

その下の緑のところの歩行者ですが、駅付近の一番多いところで12時間に1万1,400人、ピーク時間では1,500人、そしてその下の青のところの自転車は12時間に3,750台、ピーク時は1時間に310台の交通がありました。

その一番下の表ですが、こちら将来の交通量推計値をお示ししております。推計計算は先ほどの交通量調査結果も踏まえまして、計算モデルの精度を確保した上で、東京都で採用している計算手法により行っています。推計の計画年次は2030年です。平成でいうと42年です。

自動車交通はこれによりまして1日3,600台から4,000台でございまして、この内訳を見ますと通過交通が500台ですので、全体の8割から9割は地域内の交通需要となっております。

ります。また歩行者につきましては、ピークの1時間あたりに2,000人強、この数には駅の周辺ですとか平和の森の再整備による開発分ですとか、4号線沿道の建物が建てかわって床が増えた分による夜間人口の増加分も考慮してございます。

紙面の右側を見ていただきまして、ネットワーク特性を示してございます。

当該道路、区画道路でございますので、国土交通省の都市計画運用指針においては、赤いところですが、区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないように配置するという位置づけになっております。先ほどの推計結果から考慮しましても、通過交通は1割程度ということですので、区画街路の位置づけに準じた推計結果が得られているものと考えております。

その下の西武線まちづくりの整備基本計画におきましては、歩行者、自転車交通の安全に配慮した道路であるですとか、地域にとって必要な機能を有する道路であるとか、商店街への影響を軽減すべきですとか、駅前広場へのアクセス機能を有する道路ということが位置づけられておりますし、自転車利用総合計画においては通学・通勤等における駐輪対策について上部空間を含めた配置について位置づけているところであります。

また、バリアフリー基本構想においては、歩道幅員を原則2メートル以上確保するというところで、生活関連経路と位置づけられているということでございます。

裏をめぐっていただきまして、手順の2として地域の実情の把握ということで整理してございます。

ここで整理した地域のニーズの区分については、3つに区分しております。まず①として、本審議会で頂戴いたしましたご意見を整理しているもの。②として区議会のほうからいただきましたご意見を整理しているもの。そして③として地域の皆様からいただいたご意見を整理したものと区分しております。

①から③の意見を大きく分類しますと3つに分類されるものと考えております。

まず1つ目は一番大事なところですが、この道路は「商店街を分断せず、にぎわいを喪失しない道路構造」である必要があるということ。飛びまして(2)ですが「人が最優先のみち」とすべきということ。それと(3)ですが「適切な自転車利用環境の整備」が必要である道路であるということです。

(1)のところにつきましては、一番最初のポツですが、本審議会の委員の皆様からは商店街にとって好ましい道路構造が必要であるというご意見ですとか、その下の買い物の利便性・回遊性の追求、歩行者の安全確保が必要だというご意見をいただいております。ま

た1つ飛ばしまして、②となっているのですけれども、区議会のほうからは拡幅に際しては沿道の商店街の活性化をどう確保していくかを考えなさいというご意見をいただいておりますし、その下の地域の皆様のご意見ですが、この商店街は道路部分も含めて商店街を形成しているので、商店街を分断せず商店街としての対面性を大切にしてほしいというご意見を頂戴しています。

(2)の「人が優先のみち」のところにつきましては、人を滞留させる仕組みづくりですか、自動車の速度抑制策、通過交通の排除といったところのご意見をいただいておりますし、「自転車利用環境の整備」につきましては、駐輪施設の確保ですか、通行機能の確保といったことのご意見を頂戴しているところでございます。

紙面の右側へ移っていただきまして、手順の3ですが、以上を整理した上で、この必要な道路機能を明確化していこうという手順でございます。

まず重視すべき機能ということなのですが、本路線の道路特性と地域の実情を考慮すると、当該地域の状況から重視すべき機能は以下のとおりとなるということで、1ポツ目が、拡幅後も商店街を分断しない、にぎわいを喪失しない道路構造。それと道路空間内に商店街の荷さばき車両対策を求められているということ。それと3つ目ですが、当該路線を利用する歩行者が市街地における一般都道府県道の平均歩行者交通量に比べて10倍以上多いということになっていること。それから適切な自転車利用環境の整備と、一番下ですが、区域外からの通過交通の進入を誘導しない路線とすべきであり、かつ将来交通量においても通過交通が1割程度ですので、自動車の交通機能の重要性や必要性というのは低いであろうということが言えると思います。

以上から地域に適した道路構造を採用するに当たって、地域の状況を踏まえて重視すべき機能というのは、図で示した右側の「今後の道路の計画・設計」という中で、重視すべき機能は歩行者・自転車の交通機能と空間機能であると整理されるものと考えております。

こちらを踏まえまして、次の5ページでございますが、以上の必要機能を確保するための道路構造の案として今、提示しているのがそこにお示したものでございます。

(1)でございますが、歩行者が横断しやすい道路構造ということで、スムーズ横断歩道というものを挙げております。これが1つにこの道路の特徴的な道路構造になろうかと考えておりますが、下の図に示しましたように、これは「生活道路のゾーン対策マニュアル」という書籍から引っ張ってきている図なのですが、要は横断歩道の高さが歩道面の高さと同じになっているので、車道面の高さが歩道の高さに合わせる、車道面がハンプになって

上がって、歩道面と同じ高さで整備されるという構造でございます。これによりまして移動環境に制約を持つ方にとっては横断しやすい道路構造を確保できますし、交通安全の観点からも歩行者の視認性が高まって運転者への注意喚起になるですとか、速度抑制が図れるですとか、細街路からの交通に対する出会い頭の事故を防止できるといった側面がありまして、有効であるということで提案して、協議しているところでございます。

現在のところスムーズ横断歩道の採用に当たっては、交通管理者からもよろしいということで了解を得ておりまして、こうした2車線の相互通行の中でこういう横断歩道が適用されれば、かなり特徴的な道路構造になると考えておりまして、今後も引き続き協議していきたいと考えております。

次に横断歩道を密に配置するというのが構造として挙げているのですが、こちら交通規制基準の中で、市街地においては100メートル以上離しなさいというのが基準にあるのですけれども、ただし書として商店街のように横断歩行者が多いところは短縮できるという記載もありますので、短縮がどこまで許されるかというところが、交通管理者との協議の肝になってきております。今はさまざまな必要性の観点から、細街路の交差点所全てにスムーズ横断歩道を設けるという方向で協議を進めているところでございます。

次に交通島の配置についてでございますが、こちらは今「交差点J」と書いたところに1カ所交通島を配置する計画でおりまして、イメージとしては紙面の右下に描いてあるような交通島を設置するように考えております。

交通島につきましては、学識経験者からの助言もいただいたところでして、渡りやすさの環境をさらによいように高めるということで、交通島がない場合は左右からの交通を両方気にしながら7メートル横断しなければいけないのですけれども、交通島があることによつて一方からの交通を気にしながら3メートルずつ横断できるということで、やはり移動に制約のある方にとっては横断しやすい環境を補足するものになるということと、交通島の前の停止線では一般部分に比べて車両が停止する確率が高いということが、社会実験の結果で受けられたという学識経験者からのアドバイスも受けまして、特に横断歩行者が多い交差点Jにおいて、これを配置する計画としておるところでございます。

(2)の自転車利用環境の整備でございますが、まずは通行空間の確保ということで、下のイメージの図のように、現在は矢羽根標示で車線幅員の中に混在する形で自転車の通行帯を確保するように考えております。交通管理者からは、原則としては車線幅員とは別の幅で自転車通行帯を設けるのが原則だと指導を受けたところなのですが、現在の道路の場



合は速度が低いということと、車両の交通量が4,000台以下であるということ、それから空間的制約があるということで、ガイドラインに照らしても混在型が許される道路環境であるということで、車線幅員の中に矢羽根標示で道路混在型で通行帯を確保してございます。

それと自転車駐車を歩道上に設置ということなのですが、これは左下の図のように歩道上に自転車駐車を設置しようと考えております。これにつきましては自転車駐輪場は、駐輪場のあり方に関するガイドラインというのが国から出ていまして、自転車利用というのは鉄道利用者と、施設の従業員や通学者が使う人と、買い物に使う人、この大きく3つに分けられて、駐輪の時間も特徴も異なると、それに合わせた対策が必要であるとされておりまして、特に買い物利用者等を想定した商店街部分におきましては、路上駐輪場ですとか、商店街付近に小規模駐輪場を配置することが望ましいと。要は大規模に集中配置するよりも小規模に分散配置することが、利用実態に合った駐輪対策だということが示されておりますことから、今回につきましては駐輪対策として商店街部分に小規模に分散させるように配置しております。

規模につきましては、現在、想定は1カ所当たり5台で暫定的に計画しております。これはまちの方との会議に同席させていただいている中で、日常実態に照らして確認したところ、5台ぐらい1カ所ずつあれば十分ではないかというご意見に基づくもので、今後検討はしていこうとは思っておりますけれども、後ほどお話しするバス停とか荷さばき場も含めて、商店街部分にとって歩道の幅員というのは非常に重要なのですけれども、駐輪施設や荷さばき場を置いてしまうと、その歩道幅員をどうしてもいじめてしまうことになるので、規模は最小にしたいという意図のもと、今後も検討が必要だと考えております。

次に右側の自動車の走行速度を抑制する構造ということで、狭窄、ハンプ、スラロームと3つ挙げているのですが、狭窄につきましては現在、引き続き検討をしているところですので、今の絵には落ちていません。ハンプにつきましては、先ほどのスムーズ横断歩道がハンプの役割を果たしますので、細街路横断箇所ごとにハンプになるということを配置しています。また車線のスラローム（蛇行）化なのですが、これは幅員14メートルの中でさまざまな道路施設を平面図に示したように左右交互に配置することで、車線中心がどうしても蛇行しますので、これを利用して車線のスラローム化をすることで、速度抑制を図りたいと考えております。

それから(4)のその他ですが、バスベイについてなのですが、こちらも今、検討してい

るところなのですけれども、バスベイにつきましては「バスサービスハンドブック」という本がありまして、それによりますと高齢者の利用しやすさを考えると、バス停の間隔はおおむね 200 メートルが望ましいとされています。これは健常者で 300 メートル、高齢者で 100 メートルとされているのですけれども、大きな荷物があるとか、雨が降っているとかの諸条件によって変わるということを勘案して、大体 200 メートルというのを推奨している中で、現在は交通広場から江古田四丁目のバス停まで 600 メートルありますので、その中間部に置くということを意図して、その計画位置に示しております。中間位置に置くことによって、公共交通のアクセス性の改善においては望ましいということと、あと商店街区間の中間部に人の滞留する施設を置くということになりますので、新たなにぎわいの波及効果も期待できるのではないかと考えています。それとここは坂道でございますので、坂道の中間点にバス停があると、やはり南北方向のアクセス距離が短縮されますので、高齢者の方とかは非常に助かるのではないかなということ、移動環境の改善には非常に有効ではないか、また買い回りですとかの観点からも有効ではないかということで考えています。

ただ、一方で地域の方からの中では、商店街を歩かないでバスで通過してしまう人も出てくるのではないかとという心配もいただいております。そうした懸念もあわせて今後も調整をしていきたいと考えております。

それと次に、細街路交差箇所の歩道の連続化というのを書いているのですが、これは言葉だとイメージしにくいのですが、右下に歩道連続化のイメージということで書かせていただいておりますが、これは東京都長期ビジョンの中で推奨している構造なのですが、通常は交差する細街路が自動車優先ですので、主道路の側の歩道を切り開いて細街路がとりつくのですけれども、今回は歩行者優先の道が求められておりますので、4 号線のほうの歩道をつなげてしまって、細街路の自動車交通は歩道をお邪魔させてもらって通るという構造になるように配慮した計画をしております。

最後になりますが、荷さばき駐車場ですけれども、こちらは荷さばき駐車場を緑の丸で図上に示しておりますが、区間全体で 4 台を計画しております。これは平成 25 年に調査を行っております、大体区間全体で 5 台が最大だということは調査結果が得られておりますことと、駐車車両が多かった位置として新青梅街道寄りのところと、鉄道寄りのところが多いということをお話をいただいているところでございますので、あと地域の方のご意見からは、同じ時間に 2 台連なって荷さばきをしているというのはなかなか見ないという

ことですか、短時間で作業を終えてさっと移動している車がほとんどだということですか、やはり多い場所としては新青梅側と駅側の2カ所だということをお願いしておりますので、先ほどのように歩道なるべくいじめないために最小限にするという観点から、現在、区間で4台を計画して協議しているところでございますが、交通管理者からは将来の道路環境においても4台で適切なのかについては、しっかり検討を深めるようにというご意見を頂戴しておりまして、今、検討を進めているところでございます。

報告は以上になります。今後とも地域の皆様との対話を密に行いながら、本路線の道路特性と地域実情を踏まえました適切な道路構造となるように、協議と設計を進めていきたいと思っております。

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、ご質問、ご意見等、どなたからでもお願いしたいと思います。

高橋委員。

#### **高橋（か）委員**

ご報告ありがとうございました。まず1つお聞きしたいのですけれども、最初冒頭のほうの説明の中で、区道33-340については交通広場に直接アクセスできないようにというお話があったのですけれども、これは要は橋を越えてその先の手前の交差点で道路をなくしてしまうのか、あるいは迂回のような形で広場にダイレクトに入らずに、今はバス通り抜けられる都合のいい抜け道になっているのですけれども、それがアクセスをどこか別へ回すという意味なのでしょうか、どちらでしょう。

#### **矢島会長**

荒井幹事。

#### **荒井副参事**

その道路につきましては、沿道にお住まいの方もいらっしゃいますので、交通広場に車がアクセスできないようにしなければいけません。その行きどまり部分には車どめなどを置かなければいけないことになると思うのですけれども、その際は一方通行を解除せざるを得ないかなとは思っておりますが、どのような扱いにするかはまだ今後の検討になってくると思います。

#### **矢島会長**

高橋委員。

#### 高橋（か）委員

わかりました。それと2ページで、消防自動車の出入りができないとあったのですけれども、要はバス通りから外れていくと住宅密集地になっているというところで、都市計画と別ですけれども、防災上の例えばこの道路に面して消火栓であるとか、そういう消防対応、あるいは災害対応の道路構成というか、その辺はどういう形になるのですか。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

現在、区画街路第4号線左右の東西の地域における防災生活道路につきましては、検討を進めているところでして、基本的には先ほどの大和町ですとかと同じ250メートル間隔に幅6メートル以上の道路を確保するように考えておりますが、6メートル以上の道路が必要であるというのは、乗り捨て車両とか駐車車両がいても消防車が通っていけるために6メートル必要でして、何もなければ4メートルでも通っていけるのです。ただ、4メートルと4メートルの交差箇所には隅切りがないと消防車は曲がれないということですので、必ずしも6メートルで全部格子状に必要なかというと、そうでもないという観点もありますので、現在の道路機能を最大限活用しつつ、防災性に問題がない道路配置を今後検討していきたいというところです。

#### 矢島会長

高橋委員。

#### 高橋（か）委員

区画道路に例えば消火栓であったり、そういう緊急の消防車両が通行するというのとまた別に、消火栓であったり、そういうものをどう考えていくというのはあるのでしょうか。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

消火栓の具体的な配置については、道路計画の中ではまだ扱える段階にはなっていないのですけれども、今現在、検討しているのは消防活動が行える物理的に、確かに道路だけで補わずに消火栓を増やすことでフォローするという考え方があると思いますので、消防のほうとも連携して考えていきたいと思います。

## 矢島会長

高橋委員。

## 高橋（か）委員

商店街で、そこにまた消防団の活動とか、非常に密な地域でもありますので、今後の話ですけれども、その辺をぜひ検討していただきたいというのと、あと先ほどの弥生町三丁目のような新しい面整備のところでは、電柱の地中化とかありますよね。ここは逆にいうと商店街なので、全くそういうものがなくなるというのは逆にちょっと難しいとは思いますが、先ほどの消火栓の話にもつながりますけれども、いわゆる設備インフラとか、その辺の考え方というのも今後進めていくということでもいいのか、電柱であったりとか、景観上はないほうがいいですけれども、商店街、あるいは人が滞留したり、回遊したりするという意味では全くスルーの道路構成というのも逆にちょっとにぎわい、魅力がないと思いますけれども、その辺のバランスはどう考えていますか。

## 矢島会長

荒井幹事。

## 荒井副参事

お話のとおり、この道路でにぎわいを再生していくためには景観の形成が非常に重要なテーマになっておりまして、当該道路は無電柱化路線の対象になっておりまして、無電柱化を図るものとしておりますので、今後予備設計などを行いまして、無電柱化の計画は別途進めていきたいと思っております。

そのことと、あとここについては街並み誘導型地区計画を導入しておりますので、壁面位置の統一ですとか、建物の形態、意匠の制限ですとか、そういったもの、地域の方が財産で景観形成に貢献するということを考えておりますので、そのことを十分踏まえまして道路のほうでも十分な景観形成ができるように、なるべく道路施設はミニマムにしていこうと考えておりますし、その方向で考えていきたいと思っております。

## 矢島会長

高橋委員。

## 高橋（か）委員

あと交通島部のポイントというのが今、1カ所になってはいますが、現状でいう線路の手前のところですか。そこだけで要はお買い物の人とかが、交差点とか横断歩道を多く設置しているということもあるので、随分魅力的な道路になると思うのですが、

島部での高齢化に向けての1カ所でいいのかというのが1つ、それとあともう1つは細かい話なのですが、バス停が途中でできるということになると、特に下り方面のバスの停車となると必ず道路が掘れてきて荒れてくるのですね。そうすると逆にバス以外の大型車両が通ったときの沿道の住民の方の振動とか騒音とか、その辺があるので、道路の構造を少しスペックを上げたりしなくてはいけないとか、その辺のことも今後考えていただきたいと思うのですが、どうでしょう。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

1 点目の交通島の件なのですが、今、横断歩行者が特に多い箇所ということで、交差点Jのところに配置して協議をしていたところなのですが、交通管理者のほうからも歩行者の横断環境の安全性の改善にすごく効果的だということで、ほかにも検討できないかということをご意見をいただいておりますので、今後検討していきたいと思っています。

ただ、こちらは一長一短ありまして、交通島を設けますとやはりその分だけ車道に幅をとられてしまうので両側の歩道幅員が狭くなってしまいますね。その商店街の皆様にとっての歩道幅員の必要性と、渡りやすい横断環境を確保するためのものと、トレードオフをどこで確保するのが最適かは考えていきたいと思っています。

2 点目なのですが、バス停のところなのですが、今、大型車混入率はここ17%ぐらいとなっております、それほど一般的に言えば高くない大型車混入率にはなっています。バスについては今、図にバスベイ型で、要は車線幅員からはみ出してバスがとまる形で考えておりまして、こちらにつきましては先ほど交通の乱れを生じないように、一般通行は、バスがとまっても確保された車線幅員を通過できるですとか、前にバスがとまっているときに、それを追い越そうとする自転車が歩道に入って坂道を下ったりすることも危ないので、そういうことも配慮してバスベイ方式を採用しています。

ただ、これもちょっと一長一短ありまして、バスを一般車両の低速走行の誘導に使おうと考えた場合には、バスがとまっていることで後ろの車が行けなくするというのも有効ですので、その場合はバスベイ式にしないでストレート型にしたほうがいいのかですとか、その辺もちょっと学識者ともよく意見交換しながら、考えていきたいと思っています。

#### 矢島会長

よろしいですか。ほかにかがでしょうか。

吉田委員。

#### 吉田（稔）委員

通過交通の抑制ということを謳っていましたが、この道、もしかしたらかなり便利な道なので、万が一道案内ソフトみたいなやつでここが抜け道ですよというようなことを表示された場合、かなりの交通量が予想されるのですけれども、そういった場合、何か対策を考えておられるでしょうか。

#### 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。今、ご指摘のとおり交通管理者との協議においても、周辺のネットワークにおけるこの路線の方向とか位置づけからすると、抜け道利用は心配されるということをご意見としていただいております。その件につきましては、今、推計上は3,600～4,000台の中で通過交通500台と計算上はそうなっているのですけれども、実態運用上の心配について、どう対応するかというのは考えていかななくてはいけないと思っています。

その中で、今、所轄の警察署とは規制速度をどのように与えるかということと、それと今、ここに書いているような路線全体としてのスラローム化、あるいは頻繁に出てくるハンプといったところで通りにくい道路であるということをしっかり認識して、長い時間をかけて植えつけていくということで、対策していこうかなと思っておりまして、規制速度につきましては警察庁の基準によりますと、基準速度は2車線で歩行者が多い道路の場合40キロとなっておりまして、基準速度をベースに沿道環境に応じてプラマイ10キロで上方補正・下方補正できるとされています。その中で、ここについては商店街であるとか、さまざまな下方修正の補正項目がありますので、30キロですることにはできないかという方向で、警視庁と協議しているところでございます。

#### 矢島会長

よろしいですか。

小杉委員。

#### 小杉委員

ご説明ありがとうございました。幾つか質問させていただきます。まず5ページ目、表記のほうでは駅前広場と読めるのですけれども、これは交通広場の間違いでよろしいでし

ようか。

**矢島会長**

荒井幹事。

**荒井副参事**

申し訳ありません。表記の揺れがございまして、交通広場でございます。

**小杉委員**

ありがとうございます。それでご担当の中では、西武新宿線沼袋駅の地上への出入り口の位置というのは大体把握されていると思うのですが、この出入り口の位置と、この表記のグレーの部分、交通島との位置関係、ここら辺についてどのような状況なのか、至近な位置になっているのかなとは思っているのですが、そこら辺の状況を知りたいということ。

それから今の交通広場に関しても、交通広場の概要が書かれていないのでわからないのですが、おおむねこれも決められていることなのかなと思うのです。当然この交通広場の中に関しては、時計回りに車両が回っていくような状況になると思うのですが、ちょうど真ん中、黄色が信号機と書かれていますので、この信号機を起点にして時計回りに車両が回っていくのかなと推測できるのですが、そのような理解でよろしいのでしょうか。

それでできましたら、いわゆる西武新宿線の沼袋の駅の概要と、今のこの交通広場の概要も一応、人々の交通の集合場所でもあったりするんで、ある程度明確にしていかないと混乱を来してしまうのかなと。逆に使いにくいものになってしまう場合もあるのかなと思うので、そこら辺についてどのようなお考えがあるのかをお聞かせいただければと思います。

**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。まず1点目の駅の出切り口の位置なのですが、こちら西武鉄道とお話ししている中ではまだ明確に決まっていないということで、お話を頂戴しておりまして、現在、想定しているというか、絵としてあらわれているのは、今日はお持ちしていないのですが、平成27年に出したまちづくり整備方針ですとか、昨年5月に出した推進プランの中の紙面上、出入り口の想定位置が書かれていまして、それを冊子として出すに当たっては西武鉄道との調整を行っていますので、そのぐらいの位置のつかみはして



おります。それからすると今の交差点Jの交通広場の位置というのは、やや現道をベースにした位置になってしまっていますので、詳細な位置については今後改めて考えていく必要があるかと思っております。

それともう1つが、交通広場についてなのですが、おっしゃるとおり時計回りで入って行って、バスをおりた人が車両を横断しないでそのまま駅施設に行けるように、時計回りになるような交通広場の計画をしております。先ほど申し上げた23年の計画協議時点の図面というのが、今の最新の図面になっています。今日は資料をご用意していませんが、バスベイが何カ所とか、タクシープールが何カ所とか、そういう規模感の検証を行った上で、おおむねの配置計画は計画協議時点でまとまっておりますが、交通管理者からは昨年度行った交通量調査結果なども踏まえて、最新の状況を踏まえることと、バス事業者と再度の調整を行った上で、必要な位置を示すように指導を受けていますので、今後の協議の中でそれも明らかになっていくべきことと考えております。

それと信号機の位置につきましては、その計画協議時点の交通広場におけるバスの出入り口の位置をあわせて設置しておりますので、これはおおむねこの辺の位置に来るのではないかなと考えております。

信号機の設置についてなのですが、こちら警視庁の基準の中に信号機の設置基準があるので、4号線の交通量からいくと交通の安全確保の観点から必ずしも必要であるということではないのですが、歩行者の安全の確保の観点などから必要性を検討できるとなっております。今回のところというのは南側で体育館が整備されたりですとか、横断需要の増加の要因が多々ありますので、信号機が必要ではないかということでは検討して、協議していきたいと考えております。

#### 矢島会長

小杉委員。

#### 小杉委員

わかりました。ある程度は柔軟な思考があるのだとは解釈できるのですが、この交通島のJ地点と、それから信号機のあるK地点ですね。交通広場の出入りのことを考えると、どちらかという交通点Jに信号機が寄っていく、もしくは交通広場の北側、線路側の部分に信号機が増えて、今度は妙正寺側の部分に出口として交差点が増えるような、そういうような考え方もあるのかなと思います。これはある意味柔軟に考えてということでの解釈なので、できたらある程度明確になるような考え方をしていければありがた

いかなと思います。以上です。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

ご意見ありがとうございます。今、ご指摘いただきましたとおり、所轄の警察署と今月協議しましたところでは、例えば交差点Kと交差点Jは信号機を連動型として、なおかつ歩車分離の信号機とすることで、安全性を高めたり交通処理能力を高めたりすることができないかということを検討するように言われておりますし、警視庁本部のほうからも最新の方向別交通量による現状解析を明らかにしなさいということ言われておりますのと、所轄の警察署からは交通広場の向かい側に接続している細い私道があるのですけれども、その交通は信号でどう影響するのかということですか、河川管理用通路を通る道路と交通広場から出入りする道路は信号でどういうふうに関連するのかですか、いろいろ交通環境が複雑なものですから、今後しっかり検討して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。ほかにいかがでしょうか。

齋藤委員。

#### 齋藤委員

3つほどお伺いしたいのですけれども、先ほどちょうどいみじくもおっしゃられたのですけれども、駅から新青梅に向かって高低差があると、たしか以前ご説明があったのですけれども、560メートルでどのくらい高低差がありますか。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

勾配が一番厳しいところで3%ぐらいの勾配があります。それは交差点DとGの間ぐらいで3%ぐらいの勾配があります。それで高低差としては、駅前広場から新青梅のところまででいくと標高でいうと6メートルぐらいの高低差があります。途中のところ、交差点Dから交差点Gの間で3%の勾配があると。

#### 齋藤委員

実は何でそんなことをお伺いしたかといいますと、多分上りと下りという表現をしているかどうかわからないのですけれども、先ほど地域特性と、冒頭で手順2で言われている

のですけれども、そういう地形的な地域特性というのもぜひ手順の中に入れていただけるとありがたいかなと。ということになると、上り下りで例えば新青梅に向かっていく車線と、逆に駅に向かう車線の扱いというのは、少し違うのかなという気がするのですね。ですからさっき速度抑制の話がありましたけれども、例えば制限速度を意図的に変えてしまおうとか、そういうことが可能かどうかは知りませんが、例えば何かそういう地形を踏まえたことを何か考えられたほうがいいのではないかなというのが1つです。

それからもう1つは、ここに交差点BからIまで、均等に全部交差する、ほかの地区内の道路と交差する部分が交差点という表現をされているのはいいのですけれども、この辺の交差点1つひとつ地域のほかの道路との組み合わせによって条件が少しずつ違うのではないかなと。本当に均等化して扱っていいのだろうかというのがすごく疑問に思われます。というのも、細街路の歩道のイメージということでシームレスな歩道の整備をやるよと。つまりそれは正しいというか、すごくよくわかるのですけれども、ほかの地域から直行してくる道路のところも結果的に5%のハンプがつくのですよね。だから全部これハンプがついて、全部歩道に向かって上がって、また車道でおりのよと、そういう構成になってくるよといったときに、確かに流れとしてはわかるのですけれども、何か少しずつこれ、全部が違うわけではないのですけれども、少し性格分けをして考えられたほうがいいのではないかなという気がするのですけれども、いかがでしょうか。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

ご意見ありがとうございます。横断箇所につきましては、それぞれ例えば交差点Bのところでは障害者福祉会館や公園が接道しているですとか、その他バス停があったりですとか、百観音明治寺があったりですとか、観光施設の回遊ルートになっているですとか、それぞれ1カ所1カ所特徴を整理した上で、警視庁とは協議しています。

ここは保育園、幼稚園の通学のために横断する場所ですよとか、観光施設にアクセスするための場所ですよとか、公園ですよとか、それぞれ理由はありまして、交通量調査のときはその辺が重要になると思ったので、横断歩行者の数も調査してしまして、12時間の横断歩行者の数に昼夜率を掛けて、24時間に換算して、将来の伸び率を考えたときに何人ぐらい横断するといったことの想定のもと、考えているところなのです。

そうはいつでもそれが全部の箇所となるのかということについては、引き続き協議か

などは思っているのですが、それぞれに一定程度以上の理由はあるということは踏まえながら、協議していこうかと思っております。

それとスムーズ横断歩道をつくるということと、交差点で歩道を連続化させるのでというお話があったと思うのですが、おっしゃるとおりそれは例えばこの5ページ目の左側の図、交差点「平面図の例」というほうのこっちを見ていただくと、これによると交差道路が上から来たときに、上から来た交差道路を挟んで両側に横断歩道があるのですが、この両側に横断歩道をつける構造を細街路ごとに全部やるのかというと、細街路が狭いだけにすごく横断歩道が密になってしまいますので、しかも細街路は歩道で分断されていますから、単純に細街路の横断箇所を狙って横断歩道をつけなくてもいいのかなということは今、考えているところでして、単路部の横断歩道の扱いをうまいピッチで必要なところで配置していくということはどうだろうかですとか、その辺も地域の方とも相談しながら、今後話していきたいと思っております。

**矢島会長**

齋藤委員。

**齋藤委員**

ディテールで申し訳ないのですが、もう1点だけ。先ほど無電柱化の話があったかと思うのですが、無電柱化するということは多分トランスが並びますよね。そうするとトランスの位置もこれ多分商店街ですから、かなりトランスの数を並べてこないと、各戸対応が難しいのかなという気もしないでもないで、多分トランスの位置が問題になるでしょうと。

それからもう1つは、街路灯が出てくるだろう。その辺も落とし込んでいって、何となく街並みというのが見えてくるのかなということで、今回ではないのですが、ぜひいずれそういうのを見せていただけるとありがたいかなという要望です。

**矢島会長**

承っておくということでもいいと思います。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。そもそも商店街の道路を拡幅した際に、続けていきたいという声がどのぐらいあるかというのは把握されているのですか。

**矢島会長**

荒井幹事。

#### 荒井副参事

道路拡幅後の沿道の土地利用ですとか、お持ちの土地に関する意向調査というのはさせていただいております、できれば残った場所で現在の営業を継続したいというほうが大半のご意見であると認識しております。

#### 矢島会長

加藤委員。

#### 加藤委員

私は生まれ育ちが鍋屋横丁に近かったのですけれども、物心ついたときにはあの道路幅になっていて、三大横丁と呼ばれている割には全く活気がないなと思っていて、それほどこのタイミングで拡幅をしてしまったのが影響なのかなと思っておりまして。

今さらこのように横断歩道をいっばいつけたからといって、商店街が活性化するのかといったら、非常に疑問なところであるので、今ある商店街の灯を消してしまえば、もう復活がないのかなと思っておりまして、そういった面におきましてはこういった最善の努力みたいなのが必要だとは思っておりますけれども、行く行くは商店街が弱まっていくと結局鍋屋横丁みたいにスーパーの前の駐輪がすごい数になって、そこだけ何か歩道が狭くなってしまうことがあって、その短期的なところと中長期的なところで、いろいろと戦略が必要なのかなとも思っているのですけれども、そういった面におきましてはご担当者は何かその時期時期において、こうやって変遷があるのではないかみたいな見込みというのは考えておられるのですか。

#### 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。まずは商店街のにぎわいの灯を消さないようにというご意見なのですが、ご指摘のご心配は私が毎月出させていただいている会合においてもずっとありまして、まずはやはり商店街のにぎわいを維持・活性化していくということの取り組み自体は商店街の方が主体となってやっていただかざるを得ないのでけれども、我々としては道路構造で最大限そのことを阻害しない道路構造とすること、あるいは先ほどちょっとお話に出ました照明ですとか、あとは舗装ですとか、そういう道路のデコレーションの部分でどういうやり方ができるのかですとか、道路附属物の中でどういう協力ができ

るのか。それから景観形成について街並み誘導型地区計画を入れていますが、そこに道路がどういうふうに貢献できるのかとか、そういうふうになぎわいの灯を消さないような最終的な、おっしゃったように長期的にはそういう方向で考えていくのが1つと、短期的にもう1個地域の方がご心配されているのは、施行中の、ぼつぼつと用地取得をされていく過程で商店街が死んでしまうことが怖いということはおっしゃられていますので、その辺についても取得した用地をその時その時でどのように活用していくのかについても考えながら、そうしたことが起こらないように引き続き検討していきたいと思っております。

#### 矢島会長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

小林委員。

#### 小林委員

今回、道路空間もこの地区計画に合わせて一緒に検討していくということで、ご報告をいただいたわけですが、この5ページの道路空間について、どうしても焦点が当たってしまうのですが、これは多分先ほども出ましたけれども高低差があり、街並み誘導型地区計画を採用し、そして既存の一方通行であるところの街並みが相互通行に変わっていき、道路そのものが拡幅されていく、中野区では多分初めてのまちづくりの形態になってくるのではないかな、そういったところで新しいものの考え方がここに要所要所に組み込まれている。五百数十メートルにわたって信号機がほとんどない、これだけ道路幅員が拡幅されるにもかかわらず、さまざまな工夫によってそういったことが可能なように計画をされているということですが、勉強不足で申し訳ないのですが、例えばこの街並み誘導型地区計画を採用された自由が丘ですとか、練馬ですとか、近いところだと石神井ですとか、そういったところではこういう似たような形態のまちづくりを行っているところというのは、この中野近辺ではありますでしょうか。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

街並み誘導型地区計画を入れているということは区内にはないので、さっきの自由が丘とかはあるのですが、そこに商店街を伴って道路拡幅があったかとかというところまでいくと、これと全く同じ整合のとれる事例かというところではないのかなと思っていて、中野区内においても商店街を両側に沿道にしょっているのに、それ

を新たに拡幅整備していくというのはこれが初めての例ではないかなと認識しております。

#### 小林委員

その辺が一番、ないものを創造していくということと、それからあわせて新しい交通量の計算もされているところですけども、道路については自転車、車、そして人の流れが1.5倍近くになっていく。そしてピーク時にはほぼ1分に1台ぐらいの割合で、ほとんど数珠つなぎ状になっていく、そういった中でももちろん道路の速度制限もされていくのですけれども、あわせてそれに対して人の交通量も増えてくる。そうした中で、曜日時間帯によって買い物なのか、通過交通なのかという違いはあるのですけれども、そうした中でこの新たに標準部、バスベイ部、それから交通島部、いろいろな形で考えていただいている、さっき言いました信号機がほとんどないということで、これによってこのまちの活性化、にぎわいというものがどう影響していくのかということが見えないでいるのですね。その辺、住民の皆さんへのご説明だとか、それからこの計画をまとめていく段階での想定をされていることについてお聞かせ願います。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

まず自動車交通と歩行者交通の兼ね合いにつきましては、警視庁からも学識経験者からもしっかりチェックするよという事は言われておまして、将来交通量と将来歩行者で、それぞれが歩行者についてはどこからどこへ行く、自動車についてもどっちからどっちの方向へ管内を通るということを入力条件の上で、交通流動シミュレーションをかけております。交通流動シミュレーションの結果からすると、適切な自動車の流動に対して、歩行者も無用な迂回ですとか、無用な滞留を生じることなく回るような今、量がそのように適切な量になっているということで、横断歩道をこれだけ密に設けると車が詰まってしまわないかということが心配されるのですけれども、そこについてもシミュレーションの結果もあわせて、交通管理者との協議は行っているところでございます。

それとそれがにぎわいにどう影響するかということなのですけども、地域の方とお話ししておりますのは、やはり横断しやすい道路にしてほしいということが1つありまして、それを現在6メートルで乱横断できるといいますか、どこでもこっちのお米屋さんに行ってからこっちの酒屋さんに行くとか、どこでも横断できる状況にはなっているのですけれども、これが少ないとはいえ車両の通行環境があって、相互通行になるとなると、どこで

も横断できるというのは、だれにとっても横断しやすい環境かということ、健全者でも結構車が来ると控えてしまうので、という意味では、ここここは安全に渡れる環境ですよという環境、横断歩道を密にするほうが横断歩道まるでなしでどこでも渡れますよりも、むしろ逆に渡りやすい環境を高齢者の方とか小さいお子さんをお連れの方にとっては良いということで、横断歩道を密にするということはそれで確保しています。それによって商店街のにぎわいを維持していこうとは考えています。

地域の方がもう1つおっしゃっているのは、どこでも渡りやすい環境は横断歩道を密にすることで確保してくれるのはありがたいけれども、今度は横断抑止柵をつけてくれるのはちょっと何とか控えてもらいたいというご意見は頂戴してしまして、横断抑止柵については安全性に影響してきますので、慎重な検討が必要なのですけれども、今のところ基準の考え方では先ほど景観のお話がちょっとありましたけれども、景観形成上は道路附属物は最小限にきなさいということと、設置に当たっては交通環境と道路環境を考慮しなさいということと言われていますので、その観点からいくとここは走行速度が低くて、交通量が少ないことが証明されていますし、先ほど言ったように権利者の皆様が自身の財産をもってでも景観形成しようとしているぐらい景観形成に重要な路線であるということを見ると、横断抑止柵はもっとミニマムにできないかということは、これから交通管理者と協議していきたいと思っております。

#### 矢島会長

小林委員。

#### 小林委員

ありがとうございます。にぎわいのあるまち、街並みの中からこの道路の拡幅と、それから交通の相互通行、そしてそこにかかわって交通量が増えていく、人の交通も増えていく、自転車の交通も増えていく。そうした中でにぎわいを維持していくというのは、非常にこの整備区間についてはポイントになってくるのかなと。そうした中で、歩道部分に標準部分では一定の歩道幅員がありますけれども、バス停ですとか荷解き部分ですとか、交通島、結構道路、車道が広がったり狭まったりするということは、つまりそれと同じように歩道も狭まったり広まったりしていくということになると、道路上の部分にやはり突出物があるということは、非常に使いにくい、歩きにくい、また見通しのあまりよくないところになってしまうという思いがあります。そうした中で、自転車が先ほど5台を目安にというお話もありました。



荷解きというのは中野通りを見ますと比較的頻繁に商店によっては朝、昼、場合によっては夕方から夜にかけてということもあるのですけれども、そういった意味での歩道と車道の空間の障害をするようなもの、ものというのは車や自転車や、先ほども出ましたけれどもトランスといったものが出てくるのかな。それについては見通しや景観ということとあわせてどのようにこの中で入れ込んでいく計画でしょうか。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

先ほどの地上機の話もあるのですけれども、駐輪施設もそうなのですが、この図面で例えばバス停を設ける場合は一方の歩道幅員を縮小しなければいけない一方で、反対側のこの部分にどうしてもバスベイを設置するため、あるいは荷さばき車両スペースを設置するためのデッドスペースといいますか、歩道が膨らむ部分が出てきますので、こういう他の施設を置いたことによって副次的に生まれる空間を活用して、駐輪施設ですとか、地上機を置くことを考えれば、効率的に断面は使えるのではないかと考えています。

視認障害につきましては、警察のほうでも基準がありまして、例えば横断歩行者が見えにくい、こっち側に地上機を置いてはいけなくてこっち側に置くですとか、通行の安全性を阻害するような場所には置かないようにという配置は検討していかなければいけないと思っていますので、置き場所についてはこういう創出される空間をうまく活用しながら置くということと、安全性を阻害するような位置には配置しないということを考えております。

それと歩道幅員につきましては、さまざまな道路施設を置くことで狭くなる部分につきましても、有効幅員で2.0メートル、バリアフリー上必要な車いすのすれ違いを確保できる幅は確保するように考えております。

#### 矢島会長

よろしいですか。

伊東委員。

#### 伊東委員

ありがとうございます。おおむねこの当該道路の道路整備、道路構造の基準をお示ししていただいたと思うのですけれども、この中で示されたハンプをつけて通過車両の速度低下を目指すということなのですから、この当該道路につきましては先ほどもご質問等

ありましたように、新青梅街道から西武新宿の線路に向けて最大斜度が 3%程度の勾配があるということで、そうするとこのハンプがあることによりまして、ここで書かれている例ですと車道と歩道の高低差が 10 センチの部分のハンプ 5%の勾配ですりつけるということなのですが、先ほどの 3%と 5%足すと 8%の最大斜度ということになりますので、その辺も十分考慮されて状況に応じた道路整備を目指すべきではないのかなと考えております。

それとバスベイの部分で、今、お話がありましたように最大幅員 2.5 メートルを目指すということなのですが、ユニバーサルデザイン等考えますとバスベイのところにはバスがとまるだけではなく、そこに乗る方々たちが当然待機するスペース、今はひさしをつけてみたりということで、いろいろな工夫されていますけれども、当然ひさしがなければ傘を差してそこで人が待つという状況になりますから、2.5 メートルというのが現実には確保されにくくなることも考えられます。そういう部分も実際の設計の場合に十分配慮する必要があるのではないかなと思います。

現行の計画でいきますと幅員 14 メートルですけれども、地区計画によりまして壁面線の後退が 50 センチありますけれども、その部分も有効に活用するような方策をしっかりと確保していかないと難しい部分もあろうかと思えます。デザインも舗装デザインと統一するのですとか、あるいは構築物をつくってはいけないのはわかるのですけれども、商店街でもありますから、存置物等の規制等も十分に地域との話し合いの中で合意をとりながら、デザイン性、そして快適な歩行者空間、あるいは全ての人たちが便利な、そして豊かな道路空間というものを目指す必要があると思うのですけれども、それはこれから実際の設計に当たっていく際に地域に説明しながら進めるということによろしいのですか。

#### 矢島会長

荒井幹事。

#### 荒井副参事

ありがとうございます。1 つ目ですが、ハンプのところなのですが、確かに下りの坂道になっておりますので、その際には振動が生じるのですとか、複合勾配によって 8%になるのですとか、そういった心配は把握しておりまして、それも学識経験者との相談にもよるのですが、カーブのところうまく振動や騒音を和らげるようなサインカーブを適用して、そういったものを和らげる構造にできないかですとか、高さを 10 センチが適切なのかももう少し低くするのがよいのかというところもあわせて今後しっかり考えていき

たいと思っております。それが1点目です。

それとあとバスベイにつきましては、お話のとおりひさしですとか、あと休憩する場所ということなのですけれども、今、先ほどの話と絡むのですけれども、交通管理者のほうからバスベイのところは横断抑止柵が要ると、バスに急いで乗ろうとする人が無断横断してくるとか、おりた人が急いで渡ろうとするという環境を抑止するために横断抑止柵は要るということなので、その横断抑止柵にベンチ併用型の横断抑止柵というのがあるものですから、中野駅の北口にも駅前にあるのですけれども、座れる横断抑止柵があるので、そういうのを置いてあげると一挙両得といいますか、座って休めるし横断抑止もできるということなので、その辺も今後施設分野、維持管理する分野ともよく連携しながら、そういうことが適用できないかとかも考えていきたいと思っております。

また、ひさしを設けることについては、どうしても物理的な幅が必要になってきますので、そうするとバスベイ型のデメリットなのですが、歩道幅員が狭くなってしまいますので、その扱いは考えなければいけないと思っております。先ほどお話ししたストレート型、あるいは歩道に張り出すテラス型を採用すると、その張り出したテラスの部分にそういう上屋をつけられないかとか。テラス型にするとその部分が、検討中ですといったちょうど狭窄の役割を果たすこともできますので、狭窄とテラス型のバスベイの併存でうまくよい利用環境ができないか。そのときに自転車はどういうふうに錯綜を避けるのかですとか、その辺はちょっと考えていきながら進めていきたいと思っております。

壁面後退のところにつきましては、区の委員会でも様々なご意見をいただいているのですけれども、舗装と路面の仕上げを統一するですとか、利用環境に何かルールをつくるですとかというのは今、地区計画では縛らないことにしています。それはやはり土地をお持ちの方がどのぐらいの土地、そのお持ちの土地の有効活用の仕方とか、価値をなるべく地区計画では縛らないようにということはしているのですけれども、そこは地域の方とよくお話し合いしながら、商店街としてのルールですとか、エリアマネジメント的な考えが醸成できるのかですとか、そういうところも含めて地域の方と丁寧に話し合っていきたいと思っております。

**矢島会長**

よろしいですか。だいぶ時間も押してきたので、ごく短くお願いします。

**鈴木委員**

先ほど佐藤委員が提案をされた部分が1つあったので、私も今、伊東委員からお話があ

った壁面線の後退について参考としていただきたい部分で、横浜市の鶴見区、JR鶴見駅の西口にあるのですけれども、豊岡商店街という商店街がありまして、そこはバス通りになっています。現状都市計画がかかっています、前面の道路が26メートルに拡幅されるのですけれども、現状9メートルで幅員が6メートル、歩道が1.5メートルずつという状況なのです。区としてはその部分に新しく建てられる建物に関しては当然壁面線の後退も1つはあるのですけれども、1階の部分だけ1.5メートル後退してもらえないかと。高さに関しては約3メートル程度でオープンにしてくれと。そこから上は道路に面した状態で建ててもいいよということが話としてありまして、実際にそこで建物を建てさせていただいた経緯もあり、できれば歩行者に対して雨宿りの空間ですとか、そういったこともひさしがりわりに建物になっていくというようなことで、活性化も図られるのではないかなと思いますので、1つご提案というか、お話をさせていただければと思います。

#### 矢島会長

これはでは参考ということで承るということにいたします。

それでは本件につきましては、報告を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

それでは最後の報告事項に参ります。報告事項4「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更(原案)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(原案)について」ご報告申し上げます。

資料についてさまざまな種類がついてございますので、まずちょっと確認をさせていただきたいと思います。報告の内容が1番と2番大きく分かれておりますが、1番の検討状況については、資料1、それから参考資料1、それから参考資料2、ここまでを使用いたします。さらに2番の都市計画変更の原案につきましては、資料2というものと別紙1、それから別紙2、それから別紙3といったところでご説明したいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、まず1番の「中野駅新北口駅前エリア再整備の検討状況について」でございます。資料1をベースにお話をしていきますけれども、あわせて参考資料1もご覧になりながらお聞きいただければと思います。

この中野駅新北口駅前エリアの再整備につきましては、都市計画原案の前提になるものでございまして、区としてこういったこの再整備の考え方を取りまとめているところでございます。

前回のこの都市計画審議会におきまして、区民会議の中で集客交流施設のあり方などを検討していくというようなことをご報告いたしましたけれども、実際にこの間、区民等との対話の実施などを行ってきたところでございます。

まず、この1番につきましては、参考資料1の(1)(2)が該当する部分ですので、あわせてご覧ください。

区民等との対話の実施ということで、区役所・サンプラザ地区再整備推進区民会議や区民と区長のタウンミーティングを通じ、再整備に関する対話を行ってきたところでございます。またメール等でも再整備に関するさまざまな意見が寄せられているところでございます。

参考資料のほうにございますとおり、この区民会議につきましては2回開催をいたしまして、またタウンミーティングなども開催したところでございます。それぞれ意見の中では、サンプラザの意見等々がございますので、ご覧いただければと思います。

次に2の中野駅新北口駅前エリア再整備の推進でございます。こうした区民の声ですとか、現在のまちの状況を捉えながら、中野駅新北口駅前エリア再整備の推進に係る考え方を取りまとめたものでございます。参考資料のほうは、次の2の(1)再整備の必要性というところがございます。内容としては同じものでございます。

まず(1)の再整備の必要性についてでございます。再整備は現在進行中の中野駅周辺の各地区整備と密接に関連をしており、それぞれの進捗に影響するという、特に中野駅西口改札整備を進める上での前提条件となっていること。それから2点目、中野サンプラザは開業から45年を経過し、施設の更新の時期を迎えており、存続させた場合には負担が大きいこと。3つ目に将来にわたってだれもが安全・安心に過ごせるユニバーサルデザインのまちづくりが求められていること。こうしたことを総合的に判断した結果、中野駅新北口駅前エリアにつきましては、中野区役所の移転や新北口駅前広場整備などとの一体的な計画により再整備を推進するものとし、あわせて中野駅西口南北通路、橋上駅舎の早期開設に向けた取り組みを進めていくこととして考え方を取りまとめました。

次に(2)の再整備の方向性でございます。こちらにつきましては参考資料で申しますと2の(3)、1枚めくっていただいたところ、中野サンプラザのDNAやその先のアリーナの

計画の再検討というところに該当するものでございます。

この再整備の方向性につきましては、中野駅新北口駅前エリアは将来にわたって人々の交流とにぎわいに満ちた区民の誇りとなるシンボル空間の形成を目指して、新たな文化発信拠点などを整備するため、民間活力を活用した再整備プロジェクトを推進していく考えでございます。

裏面でございます。再整備に当たっては中野サンプラザの「キオク（記憶）」「カタチ（形）」「ナマエ（名前）」この3つのDNAを引き継いでいくものとし、集客交流施設につきましては最大収容1万人のアリーナ計画を再検討し、規模や施設形状などについて多角的な検討を行ってまいります。

次に今後の検討についてでございます。こちらについては参考資料のその裏、3の(1)、そこから(2)の部分に該当します。

今後再整備の事業化に向けた検討を進めていくに当たっての方向性と主な課題を整理したところでございます。

ここからはこの参考資料の3の(1)をご覧ください。この方向性ということで、項目として大きく4つ分けてございます。

1つ目が「大規模集客交流施設」でございますが、こちらにつきましては人々の交流やにぎわいを創出する場としてホールやコンベンション機能を設けるものとし、その規模や施設形状については再検討を行ってまいります。

それから2点目の「多機能複合施設」につきましては、中野サンプラザの利用状況を踏まえ、ホテル・バンケット機能を設けるものとし、その他の機能としてオフィス、商業、住宅等の誘導を検討してまいります。

次に3つ目の「事業手法」でございますが、新北口駅前広場の整備や周辺道路等の再配置を行う街区再編の手法といたしまして、土地区画整理事業を予定し、独立行政法人都市再生機構の施行を想定しているところでございます。さらに建物整備や公共空間を創出する手法として市街地再開発事業を予定し、民間事業者の参画方法等を検討いたしております。

それから4つ目「区有地等資産の活用」でございます。新区役所施設整備費の財源につきましては、再整備事業を通じた区有地等の資産の活用により、整備相当額を確保する考えでございます。区が中野駅新北口駅前エリアを中心としたまちづくりに主体的に関与していくために、区または株式会社まちづくり中野21、これはサンプラザの所有会社でござ

いますが、そこが権利の一部を保有し続けることを検討していきます。

次に下の段の(2)でございます。整備のイメージでございます。この上段にはこれまでお示ししてまいりましたけれども、今後の目標スケジュールを横のバーで示しております。

この新北口駅前エリアにつきましては、建物の竣工を2027年度の竣工を目標に、今後進めてまいります。今回の都市計画につきましては、平成30年、2018年のところがございますが、公共基盤に係る都市計画手続というところがございます。これにつきましては下の段に土地区画整理事業ということで、その絵を描いてございますが、ここについての都市計画手続を進めていくという考えでございます。

さらに建物整備につきましては、2020年から21年ごろになるかと思いますが、建物整備に係る都市計画手続を進めるという考えでございます。まず下の段にありますとおり土地区画整理事業で街区の形を決めた上で、その後市街地再開発事業に向けての事業計画を立てていくという流れでございます。こうした2段階で都市計画を進めていくという考えでございます。

まず我々としては、この平成30年、2018年のところがございます「中野駅新北口駅前エリア再整備事業計画」を策定していくということで、現在、検討を進めておまして、来年の3月には素案として公表するというところで検討しているところでございます。

私からは以上でございます。

## 矢島会長

小幡幹事。

## 小幡副参事

引き続きまして「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（原案）について」ご報告ということなのですが、1点、石井の説明を補足させていただきますが、今、説明をしていました参考資料1の最後の3の(2)のスケジュールのところでございます。中野駅地区のところ南北通路と橋上駅舎の整備について記載がございまして、こちらについてはこの審議会でもこれまでもご報告をしていたところなのですが、2027年度末の通路、駅舎の供用開始ということでご報告をしておりましたが、この間、実施設計が進みまして、1年短縮できそうだということでございまして、現時点では2026年度末に通路と駅舎の供用開始の予定ということで、そこが変わっているところでございます。さらなる短縮については、実施設計の中で検討を進めてまいります。

それでは都市計画変更（原案）についてのご報告でございます。資料2をご覧ください

たいと思います。

中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（素案）につきましては、昨年の12月にご報告をしたところでございます。その後、国より「立体道路制度の適用対象拡充」の方向性が示されまして、関連法は本年7月に施行となっております。また新北口駅前エリアの再整備については、区として改めて再整備推進の方向性を示したところでございます。こうしたことを踏まえまして、都市計画の内容を再検討し、原案を作成しております。

1番「中野駅地区整備基本計画の改定について」でございます。中野駅地区整備基本計画は、中野駅周辺において今後整備すべき各都市施設の基本的な計画を示したものでございます。別紙1が改定案でございます。

昨年12月に改定案ということで示しておりますが、そこからの変更点としまして、こちらの別紙1の最後のページ「6. 整備の進め方」の真ん中のところになりますけれども、今後の整備に対応した都市計画、こういった変更を行っていくという方向性の一番下のところ、立体道路制度を活用していく方針とするということで、中野通りから交通広場に入ってくる動線のところ、斜線箇所を立体道路制度としていくということで記載をしたということが変更点でございます。

続きまして2番「中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（原案）について」でございます。別紙2が説明資料となりますが、ここからはこちらのスライドでご説明をさせていただきたいと思っております。

最初に「都市計画変更（素案）からの変更の概要」でございます。

変更の主な視点でございますが、図中のこの赤丸の箇所について、素案では地区計画の地区整備計画における地区施設（貫通通路）ということにしておりましたが、こちらについては今回立体道路制度を活用した都市計画道路として位置づけをしまして、地区計画にも同様の方針とするということを記載しております。

続きまして3枚目のスライド、こちらが左側が都市計画の素案でお示した段階の図面、右側が今回の都市計画変更（原案）の都市施設の形状でございます。詳細については後ほどご説明いたしますが、主な変更点としてはこの青囲みの記載をしております。

まず1点目、こちらですが、地区計画の地区施設（貫通通路）としていた箇所について原案では都市計画道路ということにしております。

また今回、こちらですが、都市計画道路としました道路沿いには歩行者用通路としての機能を確保するために、地区計画の地区施設を追加しております。



続きまして3点目ですが、都市計画の補助線街路でありました補助224号線、補助222号線につきましてですが、こちらは関係機関との協議の結果、区画街路という形で道路の種別を変更しております。

続きまして4点目が、この嵩上げ部の形状の変更です。囲町方向に伸びるデッキについてでございますが、こちらも関係機関との協議の結果、都市計画の都市施設としてはこの交通広場の範囲までということで、ここまでという形に今回原案で変わっております。

続きまして4枚目のスライドが、こちらが改めまして4つの都市計画の変更ということで、今回の変更では「都市計画道路」「都市計画駐車場」「地区計画」「土地区画整理事業の区域」ということで、都市計画の原案として示しております。

続きまして5枚目ですが、こちらについては左側が現在の都市計画、右側が今回の都市計画（原案）の形状ということでございます。

続きまして6枚目から各項目についてご説明をいたします。

まず、こちらが都市計画道路の位置・形状の変更でございます。素案からの変更点としましては、この中野通りから交通広場を結ぶ動線につきまして、補助223号線に附属するような形で片側2車線の幅員15.5メートルの都市計画道路としております。また補助222号線、224号線につきましては東京都ほか関係機関との協議の中で、道路の種別について補助幹線街路ということではなくて、延長が短く街区を構成し街区レベルの交通を処理する道路ということで、今回区画道路に変更しております。

まず補助224号線でございますが、こちらは中野四季の都市からつながってくる中野区画街路1号線を延長するような形で区画街路1号線としております。222号線につきましては、新規に中野区画街路6号線ということにしております。

続きまして7枚目ですが、都市計画道路の立体的な範囲でございます。こちらの補助223号線の一部につきましては、立体道路として都市計画決定をすることを考えておまして、立体的に道路を決定するために、道路の上下空間を定めまして、立体的な範囲として示しております。上のこのA-A断面が道路の縦断方向に切った断面ということで、建物の中を道路が立体的に抜けているというような形になるということで考えております。

次にB-B断面というところが、横断的に切ったところでございまして、建物の中を道路の躯体が抜けているというような形で考えております。

続きまして8枚目、都市計画道路位置・形状の変更の嵩上げ部、歩行者デッキでございます。素案からの変更点としまして、この囲町方向に伸びるデッキにつきまして、都市施設

としてはこの交通広場の範囲ということで、ここまでにしております。そのほかさらに囲町方向にはデッキとして接続をしていく予定ではございますが、こちらの接続については地区計画の方針ということで、方針附図に記載をすることにしております。

続きまして9ページ、都市計画駐車場の位置・形状の変更でございます。こちらは素案からの変更点はございません。駅前広場の地下に決定をされているものを再整備施設の施設内に都市計画駐車場として入れていくということで考えております。

続きまして10ページ、こちらは地区計画の新規決定で、地区計画の目標と地区整備計画、それから11ページ、こちらが地区計画の方針附図でございますが、こちらは後ほど地区計画の原案の中でご説明をさせていただきます。

続きまして12ページ、こちらは土地区画整理事業の区域の新規決定でございます。今回事業の影響等を考慮しまして、道路のどの部分までを区画整理事業の区域とするかというところで、若干変更しているところはございますけれども、今回の街区の再編によりまして用地の入れ替え、権利の移動等を行う範囲として事業を行う区域を示しております。

続きまして、3「中野四丁目新北口地区地区計画（原案）について」でございます。こちらは説明資料別紙3となりますが、画面にポイントとなる箇所を赤線で記載しておりますので、画面をご覧くださいと思います。

地区計画につきましては、考え方を本年の1月に公表しております。考え方からの主な変更点、追加点でございますが、立体道路制度を活用するという記載をしたということのほか、この裏面になりますけれども、地区施設の配置や規模、それから方針附図については今回新たに記載をしております。

1番、地区計画の名称については、中野四丁目新北口地区地区計画、位置は中野区中野四丁目地内、面積は5.4ヘクタールでございます。

地区計画の目標についてですが、今回立体道路制度を活用した街区の再編について追記をしております。まず前段からは東京都の都市づくりグランドデザインによる「中枢広域拠点域」、それから区の都市計画マスタープランによる「商業・業務地区」、中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer.3による区全体を「持続可能な活力あるまち」へと牽引する中野区の中心拠点にする、そういった地区の位置づけを記載しているところです。

続きまして中ほど上段にいきまして、中野四丁目新北口地区まちづくり方針の「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」の形成を図るという記述をしております。

また、その下のところでは、区役所や中野サンプラザが更新の時期を迎えたこと、それから昼間人口の増加により動線の交錯から交通環境の改善が求められている、そういった背景を記載した上で、本地区において公共基盤の整備及び立体道路制度を活用した街区の再編を行いまして、大規模集客交流機能や業務、商業、宿泊、居住等の多様な都市機能の導入による高度利用を誘導しまして、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こととしております。

その下、計画図1でございます。こちらは地区計画の区域を示しております。また、さらに凡例のその下のところですが、地区整備計画の区域としましてNTTドコモ中野ビルを除いた区域で、地区整備計画の区域として示しております。また、こちらの箇所につきましては、立体的な範囲の区域ということで都市計画道路の立体的な考え方という箇所を示しております。

続きまして5-1、土地利用の方針ですが、こちらは考え方の公表時点からの変更点は文言を少し加えた程度で基本的には変わってはいません。

右上にいきまして、まず1つ目のポツで、多様な都市機能の集積による複合的な土地利用を図っていくこと、それから2つ目では街区再編と公共基盤整備により交通結節機能の強化を図っていくこと、3つ目では回遊性を高めるための面的歩行者動線ネットワークを形成していく、こういったことを記載しております。

続きまして、5-2、地区施設の整備の方針でございます。こちらは今回歩行者通路、歩道状空地の記載が変わっております。安全・快適で利便性の高い歩行者空間を確保するための歩行者通路、また歩道状空地について記載をしております。こちらはまた具体的に地区施設の配置及び規模、裏面でご説明をさせていただきます。

5-3、建築物等の整備の方針でございます。1としましてこちらでは建築物の附置義務駐車場とあわせて都市計画駐車場を整備していくこと。2つ目では建築物の整備とあわせて地域荷さばきスペースを誘導していくということ。3つ目では建築物の整備とあわせて公共自転車駐車場を整備していくということ。4つ目では用途地域の制限を定めることについて記載をしております。

また下の5つ目では、今回原案から新たに立体道路制度を活用して、新北口駅前広場と中野通りを結ぶ車両動線について、建築物と一体的に整備をしていくことについて追記をしております。

続きまして裏面に参ります。裏面6が地区整備計画でございます。ここからは原案から

お示しする新たな内容でございます。

地区計画の具体的な整備計画としまして、地区計画の区域からN T Tドコモ中野ビルを抜いた範囲で地区整備計画を定めます。面積は4.8ヘクタールでございます。

6-3、地区施設の配置及び規模ですが、計画図2をご覧ください。安全・快適で利便性の高い歩行者空間の確保を図るために、中野通り沿いに歩道状空地ということで幅員4メートル、それから交通広場に面したところの街区側に歩道状空地で4メートル、それから立体道路を活用していく都市計画道路の両側に、こちらは建物の中になりますけれども、歩行者用通路を4メートル確保していくということで位置づけをしております。

それから6-4、建築物に関する事項でございますが、用途の制限としまして風営法に掲げる営業等に供する建築物の制限を記載しております。

右側に参りまして、こちらは方針附図でございます、この地区における歩行者動線の方針を図で示したものでございます。今後この地区の施設整備を考える際に、この動線の考え方に基づいて整備を進めていくという、そのもととなるものでございます。

こちらは中野四丁目新北口地区まちづくり方針でこれまでお示ししていた歩行者ネットワークイメージにつきまして、改めて地区計画の方針に位置づけをしております。凡例のとおり歩行者の滞留空間ですとか、歩行者の動線を高さ別に色分けをして矢印で示し、またさらには立体的な動線としてエレベーターですとか、階段というところを示しております。

まず、この左上の図が歩行者動線の全体の図でございます。さらに本地区はレベル差があつてかなりわかりにくいものですから、レベルごとに記載をするということで、この左下のこの図については、南北自由通路から出たところの標高約48メートルの高さということで、歩行者デッキ、それから再整備地区につながる動線というところで示しております。

右上の図が、こちらは東西連絡路を上がつたところの高さということで、標高約40メートル前後の動線ということで示しております。その下の図が現在の中野駅の北口駅前広場レベルの動線ということで、この中野通り沿いの歩道というところの動線を示しているものでございます。

続きまして、こちら引き続きスライドでご説明をさせていただきますが、4番「今後の予定」でございます。

今後の予定ですが、10月都市計画変更（原案）をご報告させていただきまして、10月下旬には中野駅地区整備基本計画の改定を予定しております。11月には地区計画原案につき

まして今後の地区計画の案の作成に向けて、区まちづくり条例に基づいて公告・縦覧を行います。その後12月以降都市計画変更(案)の報告、案の説明会、公告・縦覧を経まして、都市計画審議会への諮問、都市計画決定という順で進めることを予定しております。

ご報告は以上となりますが、引き続き画面を用いまして、これまでさまざま質疑があったところについて、補足の説明をさせていただければと思っております。

最初に、なかなか新北口駅前広場のイメージがわきにくいということで、これまでご意見をいただいております。まずこちらのスライド、投影のみで恐縮ではございますが、こちらは前回の審議会でお示しをいたしました新北口駅前エリアの施設配置イメージでございます。左側に東西連絡路を上がったところのレベルの動線と、あと交通広場の考え方としてけやき通りから入ってくる動線、中野通りから入ってきて交通空間に入っていく、こういった動線を示しておりました。右側については南北通路と橋上駅舎のレベルということで、南北自由通路を出たところからのデッキや歩行者の動線ということで示しておりました。こちらを立体的にイメージにしてみましたので、ご覧いただきたいと思っております。

こちらが配置図になっていまして、南北自由通路の駅舎の側から北側を見たような形になっております。自由通路を出たところから、駅前広場の交通空間をデッキが渡っておりまして、中野四季の都市方向、それから囲町の方にデッキがつながっています。こちらは再整備施設、施設整備の検討の中身はこれからの議論となりますけれども、自由通路から出たところから、この施設内にも入っていけて、さらには北側に抜けていくような歩行者動線がデッキでつながっていくということになります。

その下の地上部のレベルですが、こちらは中野通りからここを立体道路で抜けてきまして、現在の区役所の南側の交差点から南下をして、駅前広場に入ります。駅前広場にはそれぞれバスベイがございまして、バスはこの辺で降車をした上で、くるっと回ってまたこの辺からバスに乗って出ていくという形になります。真ん中にはタクシールがあるという配置になってございます。さらには東西連絡路に上がったところのこの空間というのは、歩行者空間ということで予定をしているところでございます。

続きまして3枚目の資料ですが、こちらは中野四季の都市側から南北自由通路の方向を見たものということになります。四季の都市側から参りますと階段・エスカレーターを上がって、幅員10メートルの歩行者デッキを通過して、駅のほうに交差点等を渡らずに直接ダイレクトにアクセスができるということで考えております。

続きまして4枚目でございますが、こちらは現在の北口駅前広場の側から西側を見たと

いう形になっておりまして、現在の北口駅前広場から階段・エスカレーターを上がったところ、ちょっとわかりにくいですが、こちらに歩行者空間が広がっていきまして、その奥に交通空間が広がっているというような形になっております。

こちらは現在まだ都市計画検討の段階の想定イメージということでご理解をいただければと思います。

続きまして補足の2点目ですが、幹線道路から駅前広場への自動車動線の考え方についてということで、ご質問をいただいております。こちらの駅前広場を設計する際の考え方ということでご説明をしたいと思います。考え方としましては「駅前広場計画指針」というのが建設省監修で出ております。幹線道路から駅前広場へ自動車動線を配置する場合には、駅前広場へのバス交通や一般車両によって幹線交通が渋滞しないように配置をすることが重要であるという視点が示されておきまして、ケース1、ケース2という形の2パターンで整理をされております。左側が鉄道と接続する街路が並行している場合でして、こういった場合にはこちらの通過交通に影響しないように、広場への入り口と出口を分離する等の工夫が必要ということで視点が示されておきます。ケース2は鉄道の線路と接続街路が直行している場合でして、こちらについては取り付け道路を設けまして、こちらの通過交通と駅前広場の利用交通を分離したほうが交通処理が容易だというような考え方が示されておきます。

中野駅、今回の北口駅前広場については、この右側のケース2に近いと考えておきまして、こちらの中野通りから取り付け道路で交通空間に入ってくると、こういった考え方で今回、設計を進めてきたということでございます。

新北口駅前広場に入ってくるバスルートについてでございますが、整備によりまして現在、区役所やサンプラザの周辺のバスの乗降場を新北口の駅前広場に集約をしていくということで考えておきます。ただ、バス利用者の利便性ですとか周辺市街への人の流れというものも配慮しまして、バスルートについてはできるだけ従前のバスルートを変更しないということで考えておきます。

バスの進入ルートをご説明いたします。こちら早稲田通りでございます。早稲田通りを東に向かってくるバスというのは、けやき通りを南下してこのバスロータリーに入っていくということで考えておきます。また中野通りを南下してくるバス、それから早稲田通りを西に向かってきたバスは、交差点で中野通りを南下しまして、サンプラザの南側の立体道路の箇所を右折をしまして、交通広場に入ってくるということで考えておきます。

中野通りを北上するバスというところがございますが、こちらは基本的には南口の駅前広場に入っていくということで考えておりますが、南から北、北から南と縦貫していくバスもございますので、こういった場合には中野通りを北上して、こちらの交差点を左折して駅前広場、交通空間に入っていくということで考えております。

こちらの交差点についてでございますが、前回ご質疑にもございましたけれども、こちらは南下してくるバスが右折する箇所になりますので、右折レーンを適切に設けていく必要があるということがございます。中野通りの幅員が20メートルということがございますので、A断面というところで考え方を示しておりますが、ここには再整備施設側に歩道状空地を4メートル設けていくということがございますので、このA断面のイメージをここに示しております。この歩道状空地の空間、歩道空間というところを最大限有効に使いながら、道路としての車道を少し広げるような形で、この区間で適切に右折レーンを設け、右折レーンを長く設けた上で、右折をして入ってくるということで、この取り付け道路で駅前広場と中野通り、幹線街路との距離をとるところで、中野通りに影響を及ぼさないように交通処理を考えていると、そういった考え方でこの計画をつくってきたところでございます。

私からの説明は以上でございます。

#### **石井副参事**

説明を1つ忘れておりました。この参考資料2につきましては、前回の都市計画審議会の際にアリーナの考え方を取りまとめたものということでご案内いたしましたけれども、これが協議会でまとめた報告書の概要版でございます。こちらはお読み取りいただければと思います。

以上でございます。

#### **矢島会長**

それでは、だいぶ時間も押してきましたが、ただいまの報告に関してご質問、ご意見、どなたからでもお願いします。

高橋委員。

#### **高橋（か）委員**

ご報告ありがとうございました。新北口駅前エリア再整備について、1つだけ確認をさせていただきます。レジュメに対話集会の話が出ているのですけれども、区長の肝いりで立ちどまるということから始まった区民会議の話だと思うのですけれども、そこで今まで

既に審議を重ねた上で進めてきたものの何がどう変わったのかというのをお示しいただきたいのと、都市計画も都市計画変更という形で進めてきたと思うのですが、今までの都市計画変更に向けて進めてきたものの中で、都市計画の何がその区民会議によって変わったのがあるのか、ないのかというのを確認したいのですが、教えていただきたい。

**矢島会長**

石井幹事。

**石井副参事**

区民会議は2回行ってまいりまして、この8月21日につきましては再整備の事業の概要、それから9月7日につきましてはまちづくりの中での中野サンプラザのあり方ということで議論があったところでございます。

この中でも、サンプラザを残してほしいというご意見もございましたし、また再整備をして新たな施設としてつくっていったらいいのではないかと、そういった意見、両方ございました。

この区民会議以外にもタウンミーティングですとか、区民の声などを踏まえまして、区といたしましてこの再整備を進めていきたいということで、その方針を示したということでございます。

先ほど再整備の必要性ということで幾つか、3つほどその理由を述べましたけれども、特に駅の整備ですとか、周辺の都市計画との関連性というのも非常に大きいということでございますので、その方針をお示ししたということでございます。

**矢島会長**

高橋委員。

**高橋（か）委員**

これまで進めてきた審議というか、その検討内容は結局都市計画も含めて既定路線どおりというところだという話だったと思いますが、その中で都市計画のマスタースケジュールの中での都市計画のスケジュールの遅れというか、その都市計画に与えた影響というのはどういふものがあるのですか。

**矢島会長**

石井幹事。

**石井副参事**

今回、都市計画の原案今回をお示ししたということでございますが、これによって全体



のスケジュールが何か大きく影響するということはありませんで、この基盤に関しての都市計画を進め、さらにはその後の建物整備に係る都市計画を進めていくというところでは、これまでの考えていたスケジュールどおりでございます。

#### 矢島会長

高橋委員。

#### 高橋（か）委員

都市計画の全体のスケジュールは吸収できるというか、立ちどまって審議したけれども、都市計画のスケジュール的には吸収して、既定路線どおりでいけるということ、北口エリアの事業計画についてだけ、その基本構想とか、そういうものが遅れたというところによるのでしょうか。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

都市計画についてですが、本来7月に原案を出すということで予定をしていたところですが、一旦立ちどまって考えるということで、今回10月、そこでは3カ月は遅れているということでございます。

ただ、その周辺への影響ということで、特に駅の整備への影響ということになりますが、こちらについては来年度確認申請をとって着工していくということで予定をしておりましたので、そこにはこの3カ月は影響しないものと考えております。

#### 石井副参事

再整備の事業計画につきましては、当初はもうちょっと早くにと思っておりましたけれども、こちらにつきましては区民会議等での議論を踏まえて、この事業計画を策定していきたいということで、当初目標としていたものよりは遅れてはおります。ただ、先ほどお話のとおり全体のスケジュール感には大きくは影響しないということでございます。

今回、先ほどもお話ししたとおりアリーナにつきましては、特に再検討を行うということでございまして、特に今回基盤の都市計画を定めていくという方向でございまして、この上物の建物についてはまだこれからの検討ということになるかと思っております。

#### 矢島会長

よろしいですか。

吉田委員。

## 吉田（稔）委員

吉田でございます。今、区民会議の話が出ましたけれども、2回新たに区民会議をやりましたところ、その1週間後に区長が現計画で行くよという発表がありまして、区民会議の面々としては、私たちは何だったのかと、ふんまんやる方ないところであります。でも今、石井さんがおっしゃるとおり、何か決まったということはありません。私たちもほとんど意見を言う機会もありませんので、何の機会なのかなというのは区民会議に対して今、思っているところでございます。

ところで先ほどのスライドで見せてもらったイメージについてですけれども、東西連絡路を渡っていきます、すると今までですとそこにスロープ状の道があって、さらにサンプラザ前の広場があって、そこから大きな建物が建っているわけです。これを見るとまるきりすぐ直前から、あそこで切れているから大したことないのしょうけれども、ものすごい高いのがワーッと建つのだと思うのです。これ大変な閉塞感だと思うのです。

今までの計画をいろいろ聞いていますと、今度の新北口、南北自由通路を出た人々が、この四丁目の地域を回遊するには甚だ便利にできているのかなと思うのですけれども、ひとたびその新北口の改札を出て、サンモール側を見たときに、見えるのはバーツというすごい大きな、ものすごい壁のようなビルが建っているということで、恐らくその人たちがサンモール側へ来るなんていうことはちょっと考えにくいのかなと思います。

一方、この旧北口をおりた、今、この図を見た人が、この先に何がある、あの四季の都市の森の公園があるなんて思いもよりません、全然見えません。今までとは違って全く見えないのです。こう思ってランドデザイン Ver. 3 をちょっと見てみたのですけれども、現状と方向性の中に、オープンスペースの有効利用というのが書いてあるのです。

「中野の文化形成を担っている若者は、表現、文化活動のため、より多くの場を求めます。今後の再開発などのまちづくりにあたっては、誰もが使えるオープンスペースをにぎわいや文化を生み出す拠点としてとらえ、創出に向けた整備を誘導していく必要があります。また、オープンスペースの運用にあたっては、利用ルールの確立など適切かつ有効な利用方法を考えていく必要があります」と書いてありまして、現在、オープンスペースとしてはサンプラザ前のオープンスペースがあり、そして四季の森の公園のオープンスペースがあり、この2つを使っていろいろなイベントをして、にぎわいをつくっていると思うのですけれども、この計画によるとサンプラザ前のオープンスペースがなくなること、さらにはものすごいビルが駅前から建って、壁のように立ち上がるということで、

中野のまち4ブロックに分けてありますけれども、4ブロックの流動性をよくして、まちのにぎわいを上げていこうというのには少し違いがあるのではないかと考えております。

ですから何とかこのオープンスペースを、せめてこの図にあります、この原案にあるところのあれですね、昔あったスロープのあたりぐらいまではせめて広場にするような、何かそういったような、それは多分1階でなくてもいいと思うのですけれども、何らかの形でオープンスペースをつくっていただくような考えをしていただけるとありがたいかなと考えております。

以上です。

#### **矢島会長**

これは特にお答えにならないでいいと思います。よく聞いてください。

酒井委員。

#### **酒井委員**

教えてください。都市計画の素案からの変更ですね。今まで建物の中を通る、貫通道路だったのが都市計画道路になって、その隣に建物の中を通る地区施設を追加したということだったと思うのですけれども、まずこの貫通道路から都市計画道路にしたことによるメリットというのがあると思うのですが、そのあたり確認させてください。

#### **矢島会長**

小幡幹事。

#### **小幡副参事**

こちらが素案の段階の図面です、こちらが原案ということで、今回ここを都市計画道路という形で立体的に決めるということで考えております。

都市計画道路にしたことによりまして、きちんと道路という位置づけになりますので、さまざま道路法に基づいてきちんと管理ができるということ、それから今回都市計画道路として決定をしますので、これからこちらの道路を整備する際に都市計画交付金も充当しながら整備ができるというところが変わってきているということでございます。

#### **酒井委員**

ありがとうございます。立体道路制度が緩和されたのか、適用範囲が拡大されたのか、そういう中で今まで貫通道路であったのが、都市計画道路に位置づけられるということだと思っておりますけれども、先ほど道路法によって管理ができるということがあったと思うのです。他方、これまでの貫通道路であれば区の条例によって管理するようなイメージだっ

たのでしょうか。それによつての違いがどのようになるのか、教えていただけますか。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

こちらの貫通通路という場合には、区有通路という形で条例に基づいて管理をするということ想定をしておりました。今回道路にすることで道路法に基づくということ、本来やはり道路というのは道路法というのがございますので、道路法に基づいて管理をしていくというのが適正であると考えておまして、例えば道路法上の道路とするには路線認定について議会の議決が必要ですか、道路の占用の規定ですか、道路の維持・修繕、そういった技術的な基準ですか、そういった細々、さまざま道路法には定められております。そういったところに基づいて適正に管理をしていくというところ、きちんと公に適正に管理できるというような視点と考えております。

#### 矢島会長

酒井委員。

#### 酒井委員

それでもう1点、そのメリットのところ、2つ目が都市計画道路で認定されるということで、先ほども触れられていましたが、都市計画交付金を充当できるのではないかとということだと思つてのですが、それは例えば現段階でどれくらい見込めるだとか、どの程度だとかというのはあるのですか、ないのでしょうか。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

現段階では、具体的にどう整備をしていくかというのが定まっておりません。例えばこの区役所・サンプラザ地区再整備の再開発事業の中でつくっていくのか、街路事業でつくっていくのかとか、そういったところが今後のこの整備の計画をつくっていく中で、はっきりしてくるというようなことと考えております。

#### 酒井委員

ありがとうございます。どうあれ都市計画交付金が充当できるということだと思つてのですが、それで次に5ページ目というのですか、素案から変わっていないと思つてのですが、現計画から原案のところ、駐車場の位置、形状の変更のお話もあったかと思つてのですが、

それは29年に中野区の駐車場整備計画だとか、地域ルールのことなんかも定めたことがあったと思うのですが、それとの兼ね合いはこちらの都市計画変更原案の手続では、どう関係しているのですか。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

平成29年に駐車場整備計画というのをつくっております。その際に都市計画駐車場の考え方というのを示しております、都市計画駐車場については駅の北口に都市計画として70台整備をしていくということで記載をしております。具体的に場所が今回、この再整備施設と合わせて70台つくっていくということで、はっきりしてきたというようなことでございます。

ただ、その中の具体的な附置義務駐車場のあり方ですとか、荷さばきスペースの誘導といったところ、それは今回地区計画の方針にも記載しておりますが、具体的には今後地域ルールを検討していく中で考えていきたいと考えております。

#### 酒井委員

ちょっと戻ってしまって申し訳ないです。3ページの地区施設の追加で、建物の中に歩道と言えいいのでしょうか、通行できるところをつくるのだと思うのですが、そちらは標高別歩行者動線で考えると、レベルとしてはもう決まっているのですか、それも建物がまだなので、そういったのは決まっていないということでしょうか。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

こちらのスライドがこの立体道路のイメージですけれども、建物の中を道路が立体的に入り抜けているという形で、中野通り側標高36メートルという高さ、交通広場側標高39メートルというところで、レベルの差がございます。道路としては当然ですが、斜面というか、スロープでつないでいくということになります。歩道についてはこの高さで入ってきて、建物内でおりにすることになるのか、そのあたりは建物の中で高さをうまく合わせて、中野通りに出てくる。そこの計画というのは施設整備と合わせてということになります。

## 酒井委員

それで歩行者の動線のことなのですけれども、デッキにしろ、何にしろ、1万人のアリーナがあって、そちらをさばくためにさまざま動線レベルだとか、歩行者のことだとかは考えておったのではないのかなと思うのですが、現在、この1万人アリーナというものを再検討するとなると、この歩行者動線のことに関しては、どう影響していくのか、もしくは、それはこのままでいくのだと考えるのか、そのあたり教えてください。

## 矢島会長

小幡幹事。

### 小幡副参事

こちらが今回の都市計画原案の嵩上げ部、歩行者デッキについてでございます。今回都市計画で決定をしていこうという範囲というのは、歩行者デッキのこの赤い範囲でございます。主に中野四季の都市への動線というところと、囲町方向への動線ということで、想定としましては幅員10メートルと6メートルということで考えております。

一方、今後、ここの再整備施設というところについては、アリーナの規模感であったり、高層棟の用途構成であったりというところは、今後の検討になるかと思っておりますけれども、こちらの施設の検討には、この都市計画のデッキの考え方というのは四季の都市、囲町方向への動線というところで、影響はしてこないのかなと考えております。

ただ、一方、地区計画の方針附図、こちらが先ほどの方針附図の動線ということになりますが、こちら四季の都市と囲町方向は都市計画で決めますけれども、ここの再整備施設をこれから検討していく、規模感は変わるかもしれませんが、ここの自由通路から出て北に向かっていく動線の考え方というのは、今後も変わらないということで、地区計画の方針として定めている。ここの規模感によって、もしかしたらこの動線の幅員とかは変わってくるのかもしれませんが。

## 酒井委員

ただ、やはり1万人アリーナがあったもので、四季の都市のほうに都市計画の中でのデッキをつくって、分散させるというか、さばいていくという考えもあったのかなとはちょっと感じるところです。

最後にします。交通広場のところで教えていただきたいのですが、先ほども資料にないところのスライドを見せていただいて、丁寧にご説明いただきありがとうございました。98年の建設省監修のいろいろな交通広場の考え方であったと思うのですね。20年たってい

る中で、さまざまそういった交通広場に関しての考え方はどうなっているのかなと思うのですが、他方、例えば交通事業者との話し合いと申しますか、ヒアリング、利用者のことは先ほど来沼袋に関してもお話はあったのですけれども、利用者でなく事業者とのそういうヒアリングというのはされているのでしょうか。

**矢島会長**

小幡幹事。

**小幡副参事**

バス事業者とは定期的に情報交換という形で会を持っておりまして、この中で今回都市計画の原案という形で出ていますが、その事前の段階の整備の基本計画の段階ですとか、そういった段階で区としては駅前広場、その交通空間について、こういうふうを考えているということを情報提供しているところでございます。

**矢島会長**

小杉委員。

**小杉委員**

ご説明ありがとうございます。前々回にお願いして、前回そのお答えをいただいた中で、交通広場の出入り口の問題について、事例をご紹介いただきたいということで、前回にはつくば新線の駅前がいわゆる出口と入り口が一緒になっている、今回のケースのような場合をお示しいただいたのですが、それだとやはり現状の中野駅の流動、人並びに車を想定したときに、やはりちょっと物足りないものがあるので、さらにもう少し突っ込んでご紹介いただけないかというお話をしたと思うのですが、そこら辺は事例はあったのかどうかということです。

2つ目、資料の別紙2です。5ページ目「都市計画変更（原案）について」ということで、駐車場の位置・形状の変更ということで右側の図は原案、作成されているわけですが、駐車場をつくるのは構わないのですけれども、当然駐車場にはまた出入り口というものが付随します。この出入り口が交通広場に対してどういうふうにかかわるのか、周囲の道路に対してどういうふうにかかわるのか、ここら辺はご担当の内容の中である程度把握されているのでしたら、教えていただきたいのですけれども。

**矢島会長**

小幡幹事。

## 小幡副参事

1 点目の他地域の事例ということですが、一応今日も前回お話をした柏の事例と、それから越谷の事例について図面は用意したのですけれども、まずそれを見ていただきたいと思います。

これが柏の葉キャンパスの駅の事例です。こちらには駅がございまして、それぞれの幹線道路から取りつけ街路で入ってきて、くるっと回って出ていく。それが東側と西側にあるという配置になってございます。

それから越谷の事例ですが、これは越谷レイクタウンでございまして、こちらも直行する幹線街路から取りつけ街路へ入って、駅前広場に入っていくということで、こういう配置になってございます。

前回この配置の評価ということでお話をいただいたのですけれども、なかなかこれを客観的に評価するというのが難しくて、本日はそもそもの設計の考え方ということで、国の方針を用いてご説明をさせていただいたということでございます。

先ほどの駅前広場のスライドについては建設省監修の「計画指針」というところで、公表されているものですので、特に配付も可能だと思います。それに基づいたその次のスライドが中野駅の考え方ということなので、こちらについても配付は可能かと思えます。

ただ、その前のこちらのスライドを編集するに当たって、イメージということで、こちらがまだ想定ということでしたので、投影のみという形にさせていただきました。

それから2点目の駐車場の出入り口の件ですが、都市計画駐車場はこの区役所・サンプラザ地区の再整備の施設の中に設けていくということで、都市計画としてはこの建物の配置をするところに全部駐車場ということで決定をしていきたいと考えております。具体的にはこの建物計画が定まっていく中で、都市計画駐車場がどこになってくるのかというのは決まってくると思いますので、そうしたところで出入り口も含めて、再度都市計画については表現をしたいと考えております。

具体的には、我々まだ建物の計画が決まっているわけではないので、あくまでも想定なので、中野通りや交通広場に負荷をかけないように、この北側ですとか、けやき通り側から入って出ていくと、それも左折インで左折アウトで出ていくというようなことを想定しているところでございます。

## 矢島会長

小杉委員。



#### 小杉委員

ありがとうございます。おおむねわかりましたけれども、今の補助 223 号線はいわゆる地上部分という考え方なのですけれども、駐車場というのは、上の今、補助 223 と書いてある大きな四角と、それからその下の今、2 車線と書いてある小さな四角、これは 1 つの建物で、地下はつながっている、駐車場はつながっていると考えてよろしいのですか。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

こちらも建物の計画はこれからでございますので、あくまでも想定でございますが、こちらは立体道路ということで空間として、道路として立体的に抜けているということなので、地下は接続することもできますし、一方、接続しないこともできるという状況でございます。

#### 小杉委員

交通渋滞が一番心配なので、出入り口の設置というのはとても重要なことだと思うのですね。私はかなり交通広場に対して入り口と出口が一緒だという部分にかなりこだわってはいるのですけれども、とにかくそこら辺で車の渋滞が起きないようにということをお願いできればと思います。

#### 矢島会長

では、この点は以上にして、次に進みます。

久保委員。

#### 久保委員

2 点お伺いしたいと思います。1 つは立体道路についてです。先ほど酒井委員もさまざま聞かれていて、吉田委員が上物についてのことを先ほどおっしゃられていて、今、小幡副参事のほうからも上物についてはまだこれからであるのでということで、想定でというようなお話がございました。以前に伺ったときに、土地の最大限の活用をするために、高度利用をしていくということで、1 棟の建物にすると。この 1 棟の建物にしていくというのは、アリーナとあわせて整備をしていくからという考えに基づいていたと思うのですね。今回のこの立体道路についても、中野通りを結ぶ車両動線を建築物と一体的に整備するとなっています。

と考えますと、上物にできるものがどのような形になるかは決まっていなくてもいいのだけ

ども、ここの都市計画だけは決めていってしまうというか、進めるということが、それはちょっと考え方として無理がないのかというところをお伺いしたいと思います。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

こちらの再整備に当たりましては、中野四丁目新北口地区まちづくり方針を定めておりまして、その中にこちらに誘導していく主な都市機能としまして、集客交流施設、商業施設とあわせて、競争力の高い大型フロアプレートを有するオフィスを誘導していくということにしております。また、あわせて公共基盤の整備を図っていくということと、多様な都市機能を導入していくこと。これらを両立するために立体道路制度を活用していくということで考えております。

具体的には、こちらを立体道路とすることで、こちらの上下空間を建物敷地として一体的に使えるということになりますので、今後ここの建物の内容を検討していくに当たっても、今後の自由度は増していく。まちづくり方針に基づいて進めていくということで、今回ここを立体道路として決定を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

自由度を増していくとおっしゃられたのですけれども、自由度を増すのではなくて、規制をかけてしまうことにならないかと思うのですが、その辺は大丈夫なのでしょうか。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

再整備の内容については今後の検討ということになりますが、今回ここを例えば立体道路として決定をしないということになると、敷地を2つで検討しなければいけないというようなことになります。規制になるというよりは区役所の移転の財源を生み出すということもございますので、1敷地として一体的に使えるということで、方針に基づいて今回立体道路として決め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

わかりました。もう1点なのですけれども、補足資料の3に、嵩上げ歩行デッキ、2も3もそうなのですけれども、これはこの嵩上げ歩行デッキがおりてくるところが中野税務署の位置になっているかと思うのですけれども、この中野税務署については今後どのようになるのかというところが全く見えてきていないように思っておりましたので、その上でこういった計画を立てていくということが、基盤整備をしていく中でそのスケジュールが変わってきたりとか、そういったことに影響はないのでしょうか。

## 矢島会長

松前幹事。

## 松前副参事

中野税務署につきましては、新北口地区まちづくり方針の策定から、この都市計画の原案に至るまでずっと関係する国税局、あるいは財務省等々にご説明を差し上げているところです。

その内容についても一定ご理解をいただいております、こちらの地区については移転が必要であること、ではどこにどのように、いつごろ移転できるのかということについては、先方においても検討いただいておりますし、区としてもどのようなことが可能なのか検討しているという状況でございます。

## 矢島会長

よろしいですか。ほかの点、いかがでしょうか。

鈴木委員。

## 鈴木委員

実は区長がかわられて、区長は1万人のアリーナを見直すというか、検証すると公約を立てられて当選されたのですね。それを受けて区民会議を開催して、幅広い区民の意見をお聞きして、それをもとにして、それらを計画に盛り込んでいくというようなお話で、区民会議を始められたと思うのですが、区長が言っておられる1万人のアリーナの規模が適正かどうかという部分に関しては、その区民会議でも、実際に検討されている状況ではない、この実施状況を見る限りそういうふうに見えるのですね。

そういう中であって、今回この基本計画を策定し、決めて、道路とかそういうのを全部決めてしまって、本当に影響ないのでしょうか。すごくその辺が気になるのですけれども。

## 矢島会長

石井幹事。

#### 石井副参事

アリーナにつきましては、再検討ということでございますが、まず今回まちづくり方針に基づいてこうした都市計画、地区計画を提案しているということでございます。これまでお話があったとおり、この土地の土地利用の自由度を高めていくということ、さらには周辺の交通環境を改善していくということ、こうしたことでこの地区計画の提案をしているところでございます。

ですのでまずはこの中で基盤をしっかりと決めていく。それで街区の形状も決めていくということがまず行われるべきと考えております。

さらにその上で、この敷地の中でどのような建物、どのような機能を誘導したらいいか、これについてはまだ、まさに自由かというと、これからの議論ということでさまざまな検討がなされるものと考えております。

#### 鈴木委員

大きな枠組みをまず決めておいて、その中で自由にやってくださいという一見自由度があるように見えるかもしれませんが、本来逆なのではないかと思うのです。この基本的な骨組みをつくる最初に素案みたいなのができたときは、恐らくある程度の構成、1万人のアリーナを想定してつくられたのではないかとと思われるのですけれども、それは違うのですか。

#### 矢島会長

石井幹事。

#### 石井副参事

もともとの検討はおっしゃるとおりアリーナの検討をしておりましたので、そうしたものを想定しながら検討してきたことについてはそのとおりでございます。

ただ、今後アリーナだけではなくて、その周辺のまちづくり全体を考えたときに、この土地の利用、それから交通環境、これを総合的に考えたところで、こうした街区の形状、それから交通基盤の配置、これを検討してきたということでございます。

今後、これに基づいてこの都市計画を定め、さらには建物の計画をしていくということでございまして、まずは都市の骨格を決めていくということがまず先だろうと思っております。

#### 矢島会長

鈴木委員。

#### 鈴木委員

趣旨はわかるのですが、今後、施設計画がどんどん進んでいった中で、例えば不具合が生じ得るとかというようなことが起きたときは、それを是正するというか、そういう工法というのがあるのですか。

#### 石井副参事

まず道路、建物を建てるにしても、その前提条件というか、与条件となるのが道路になるかと思います。その道路の形状が決まっていない段階で先に建物の計画をするということにはならないと考えておりますので、その点でもまずこうした道路、それから敷地の形状、これをまず決めていくということが前提だろうと思っております。

#### 矢島会長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

小林委員。

#### 小林委員

大きく分けて2つ質問しようと思っております。1つはグローバル都市にふさわしい中野のこの北口のまちづくりという新北口エリアの今回の当地の原案についてです。もう1点はそれにかかわる周辺の都市計画についてお聞きしたいと思います。

まず第1点目がグローバル都市としてふさわしい中野のまちをここに形成をしていくということで、これまでいわゆる1万人規模のアリーナの件について、区長も見直しをするという発言もありながら、結果的に区役所・サンプラザについては見直しをしていくということが、改定をしていくことが決まりました。しかしながら1万人規模のアリーナについてはまだこれから検討していくということで、このまちづくり、都市計画の話と、それからそういった1万人規模のアリーナが今後も続くのではなかろうか、それはもちろんリンクしている話なのですけれども、そこが今、重ね合わせられて議論がされているのではないかなと理解をしています。そうした中で、この地、北口地区計画の原案で何を一番ここでしたいのかということの確認をさせていただきたいと思っております。

今、歩行者通路ですとか、人の流れ、それから建物の形状、これは特に既に出されている案に基づいて、基づいた形がどうしても先行的になっているので、その規模感からどうしてもイメージが離れないのですけれども、そういったことを含めた上で、この地域の一番の今回都市計画として、原案として定めていかなければならない。以前伺ったときに、

今ちょうど出ていますけれども、このデッキはあくまでもイメージであって、形状は当然変わっていくというお話も聞いたことがありました。そういったことを含めてこのありようについてお伺いしたいと思います。

#### 矢島会長

小幡幹事。

#### 小幡副参事

今回、都市計画の要素としては都市計画道路という視点と、それから都市計画駐車場という視点と、地区計画、それから土地区画整理事業の区域ということで示しております。地区計画、これが何のためということよりは、それぞれ4つの都市計画が密接に絡み合っておりまして、道路を決め、都市計画駐車場を決め、地区計画でそこに関するこの地区の主な動線の方針を決めるというところで、それぞれでこの街区の基礎となるような形を決定していきたいと考えております。先ほど石井からもお話しさせていただきましたが、まずはこの基盤の形状を決めて、敷地を決定した上で、その敷地の中での再整備の内容を今後検討していくという形で進めていきたいと考えております。

#### 矢島会長

小林委員。

#### 小林委員

もう1点、時間も遅くなっていますので、区画街路1号線、今回種別の変更ということがありました。それから中野通りに面しては先ほども高層の面的なビルが立ちはだかつてくるのではないだろうかという懸念もございました。そうした中で、中野通りを越えて五丁目側のまちづくり、それから区画街路1号線の北側へ与えていくまちづくり、そして全体的な景観については今後どのように検討されていくのでしょうか、伺います。

#### 矢島会長

石井幹事。

#### 石井副参事

景観ですとか、まちの回遊性、非常に大きな重要な観点かと思っております。このあたりも恐らく区民会議の中で議論される部分もあろうかと思えますし、また、これから我々区としてつくっていきます再整備の事業計画をつくっていくということの中、その中でもこの地区の景観、さらにはその周辺との回遊性をどのように確保していくか、そうしたものを検討していきたいと思っております。

## 矢島会長

小林委員。

## 小林委員

というのはこれまでも議論されてきましたけれども、多くの方々がこの地域に来場される、そしてその方々が区画街路1号線を越えて北側の地域に行く、そして中野通りを越えて東側の地域に行くというときの動線というのは、地上なのか地下なのか、もしくは架空なのかということを含めて、そしてその人の流れによって変わっていくであろうまちづくりということも含めて、この都市計画そのものの原案というのは大きく回りに影響していくという視点が大事なのではないのかなと考えています。

よって、もちろん今回は最初にご説明をいただいたこの地域の基盤整備をきちんとしていくということでありましたけれども、今後はそういった視点も踏まえた上での、全体的な北口エリアのまちの整備、都市計画が必要になっていくのではないかと考えますが、最後ですけれども、いかがでしょうか。

## 矢島会長

石井幹事。

## 石井副参事

方針附図で申しますと、特に周辺の地区で、例えばこの北側になりますと中野四丁目新北口の西エリアというところですよ。そちら、それからさらにはその隣が区役所の移転の地区でございます。そこにつきましては今、それぞれで計画が進んでいるということございまして、そうした観点からこの方針附図の中でも地区外構想ということで線、イメージをかかせていただいたところでございます。

五丁目については、特に今のところ直接はございませんけれども、まちづくり方針の中でも特に中野五丁目のまちづくりも進めていくということございまして、さらにはそこで立体的に動線を確保していくという考えの中で、周辺との回遊性を確保していきたいという考え方も示したところでございます。

そうしたところでは、この地区だけではなくて周辺の各地区とも連携しながら、中野駅周辺全体の回遊性、さらには地域の発展といったものを考えていくことが必要であろうと思っておりますので、そうした観点でこれからもこの事業を進めてまいりたいと考えております。

## 矢島会長

よろしいですか。5時半を回ってしまいましたので、特に何かどうしてもというご発言があればいただきますが、いかがでしょうか。

それでは本報告事項につきましては、ご了承をいただいたということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

#### **矢島会長**

ありがとうございました。それでは次回の審議会予定などについて、事務局からお願いいたします。

#### **安田副参事**

お疲れさまでした。次回の審議会でございますが、現在のところ年が明けまして来年の1月下旬ごろ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、よろしくお願い申し上げます。

また、資料につきましては、これまでと同様にバインダーファイルにとじ込みますので、机の上に置いたままで結構です。なお資料をお持ち帰りになりたい方は、お持ち帰りいただいて結構です。その場合にはバインダーへのとじ込みは行いませんので、ご容赦のほどお願いいたします。よろしくお願いいたします。

#### **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—