

平成22年度（2010年度）第2回中野区都市計画審議会

会 議 録

平成22年（2010年）7月30日

中野区都市整備部

日時

平成 22 年 7 月 30 日(金曜日)午後 2 時 00 分

場所

中野区役所 4 階区議会第 1 委員会室

次第

1. 報告事項

(1) 中野駅地区整備に係る都市計画変更方針について

2. その他

出席委員

矢島委員、戸矢崎委員、宮村委員、松本委員、村木委員、峰岸委員、吉田委員、堀委員、福島委員、五味委員、赤星委員、池田委員、武田委員、吉本委員、ひぐち委員、伊東委員、久保委員、かせ委員、島津委員、老沼委員

事務局

相澤都市整備部副参事(都市整備部経営担当)

幹事

竹内政策室長、服部都市整備部長、相澤都市整備部副参事(都市計画担当・住宅担当)、滝瀬都市整備部副参事(交通・道路管理担当)、石田都市整備部副参事(公園・道路整備担当)、石井都市整備部副参事(中野区地区基盤整備担当)、豊川都市整備部副参事(建築担当)、遠藤まちづくり推進室長、松前まちづくり推進室副参事(拠点まちづくり担当)、秋元まちづくり推進室副参事(中野駅周辺まちづくり担当)、上村まちづくり推進室副参事(地域まちづくり担当)、田中まちづくり推進室副参事(地域まちづくり担当)、萩原まちづくり推進室副参事(西武新宿線沿線まちづくり担当)

相澤副参事

皆さん、こんにちは。都市整備部副参事の相澤です。

審議会の開会に先立ちまして、去る7月12日付で中野区副区長に就任しました阪井清志副区長をご紹介します。

阪井副区長

副区長に就任しました阪井でございます。よろしくお願いいたします。

相澤副参事

それでは、定刻になりました。会長、定足数に達していますので、中野区都市計画審議会の開会をお願いします。

会長

ただいまから平成22年度第2回中野区都市計画審議会を開会します。

本日の会議ですが、お手元の次第のとおり、報告事項が1件です。おおむね3時半ごろを目途に進めたいと思いますので、皆様方のご協力をお願いします。

議事に入ります前に、委員の異動がありましたのでご紹介させていただきたいと思えます。事務局からお願いします。

相澤副参事

それでは、私のほうからご紹介します。

平成22年5月24日付でのづ委員から、また5月27日付で高野委員から辞職願が提出されまして、6月1日付で承認しました。これに伴いまして、高野委員の後任として吉田稔夫委員を本日付で都市計画審議会委員に委嘱しましたのでご紹介します。

吉田委員

吉田稔夫です。よろしくお願いいたします。

相澤副参事

お手元に委員名簿をお配りしていますので、ご確認をお願いします。

会長

また、この6月15日に区の組織改正、人事異動がありました。審議会幹事の変更もありますので、事務局からご報告をお願いします。

相澤副参事

去る6月15日付の組織改正及び人事異動に伴いまして、新しい幹事が加わっていますのでご紹介します。

まず、政策室長の竹内です。

竹内政策室長

竹内です。よろしく申し上げます。

相澤副参事

続きまして、区民生活部副参事(産業振興担当)の高橋ですが、本日は所用により欠席です。

続きまして、幹事の所属の変更についてご紹介します。

前都市整備部参事の遠藤がまちづくり推進室長に、前区民生活部副参事(産業振興担当)は私、相澤でしたが、都市整備部副参事(都市計画担当・住宅担当)に異動になっています。お手元の委員名簿の裏面に幹事名簿がありますので、ご確認をお願いします。

なお、前まちづくり推進室長の川崎は経営室長へ、前政策室参事の田中は保健福祉部長に、それぞれ異動となっています。以上です。

会長

それでは、早速ですが、議事に入ることにします。中野駅地区整備に係る都市計画変更方針について、秋元幹事から説明をお願いします。

秋元副参事

ただいまご紹介をいただきました秋元です。お手元に資料を配付させていただいておりますが、私のほうから、中野駅地区整備に係る都市計画変更方針につきましてご報告申し上げます。

中野駅地区整備につきましては、前回の4月26日付当審議会におきましてご報告申し上げました中野駅地区整備基本計画を実現するための都市計画変更の考え方についてお示しをするものです。

まず1番の中野駅地区に係る都市計画の現状については、別添資料1をごらんいただきながらご説明させていただきたいと思っております。別添資料1をお開きいただきますと図が3つ載っていますが、一番上の左側の図が現在の都市計画の状況になります。この図をごらんになりながら私の説明を聞いていただければありがたいと思っております。

まずブルーの線の補助26号線と、ちょうど中央にあるブルーの囲った広場の部分です。補助26号線、中野通りですが、ブルーの四角が補助26号線に附属する広場という位置づけになっています。地積としましては1万5,600平方メートルで決まっているものです。

2つ目は色塗りをしていませんが、右のオレンジ色の駅広場2の下のほうに駅広場1が

あります。これが現在の南口の駅前広場で、都市計画で駅広場1ということで現在決まっているものです。こちらの地積は3,300平方メートルほどあります。

3つ目が今申し上げましたオレンジ色の枠で囲った部分で、駅広場2です。地積としましては2,600平方メートルで、既に都市計画決定がされているものです。

このブルーの四角の中にピンク色の破線で囲った部分があります。名称は囲町、大きさは約1.2ヘクタールで、地下式ということで都市計画決定をされている駐車場です。現在、これらのことが中野駅地区関連では都市計画として既に定まっている内容です。

恐縮ですが、本文にお戻りいただきたいと思います。1ページの2番、中野駅地区の段階的な都市計画変更の方針についてです。先にご説明している基本計画の中でも、3期に分けて工程を進めるというお話を申し上げましたが、都市計画についてもやはり1度ですべて変更することは困難なことから、第1段階とそれ以降という形で都市計画の変更を進めていくこととなります。

(1)の第1期整備段階では、中野駅北側駅前広場に関連する都市計画について今年度中に変更を終え事業認可手続を経て、来年度には整備事業に着手したいと考えています。

(2)では、第2期以降としまして、中野駅地区の整備の進捗状況あるいは周辺まちづくり計画との整合を図りながら、例えば中野三丁目側広場等の第2期以降の都市計画を決定していくという考え方です。

3の中野駅北側駅前広場に関連する都市計画変更については、第1期の段階でどういう変更をするかということです。これにつきましても別添資料1の図をごらんになりながら、説明をお聞き願いたいと思います。別添資料1の上の右側の図です。

まず現北口駅前広場、駅広場2を変更していくということです。現北口駅前広場については北口商店街との連続性をより確保していくという観点、中野駅北口コンコースとの段差を解消するなど、ユニバーサルデザインの観点から北口改札がサンモール商店街入り口に直面するように改修していこうと。あわせて、歩行者が安全に利用できる歩行者主体の広場として整備することにしています。

こういった内容に即しまして、現北口駅前広場の既決定の都市計画駅前広場2を廃止しまして、歩行者主体の広場である交通広場として都市計画決定を行っていくものです。オレンジでかかれた部分を交通広場という形で都市計画決定をしていくことを考えているものです。

続きまして、真ん中の赤い大きな枠は新北口駅前広場の変更を指すわけです。先ほど申

し上げましたように、既決定の都市計画は補助 26 号線中野通りに附属する広場という形でご報告しましたが、基本計画の段階でもお示ししましたとおり、新しい広場に導入する車やバスは左側の赤い破線がかかっている補助 223 号線を動線の主体として駅前広場を活用するように考えているわけです。そういった利用を勘案して、中野通り附属広場ではなくて、補助 223 号線の広場という位置づけに変更していくことになるわけです。したがって既決定の補助 26 号線附属広場の都市計画を廃止させていただいて、補助 223 号線附属広場として都市計画決定をするものです。

その際、223 号線の幅員から申し上げますと、現在は東京都が所管している道路ですが、その後の都市計画の変更により、車線数によって区決定のものになるということで、223 号線につきましては現在も 2 車線で使っていますので 2 車線の道路として都市計画決定を行うことによりまして、補助 223 号線及び新しい附属広場の都市計画については中野区の決定になるものです。

3 つ目は赤い大きな補助 223 号線附属広場と、オレンジ色の現在の北口駅前広場、交通広場ですが、相互に連絡し安全な歩行者動線を確保するために、また駅周辺の回遊性を向上させるために 2 つの広場をつなげるために、中野通り上空で立体交差をする歩行者専用道路を新たに都市計画決定いたします。補助 26 号線のところにかいている緑色の小さい枠ですが、これについて新たに歩行者専用道路として都市計画決定をしていくものです。以上が北側の駅前広場等に関連する都市計画変更内容、考え方です。

続きまして、赤い大きな枠の中に破線で都市計画駐車場と書かれた小さい枠がありますが、この変更の考え方についてご説明させていただきたいと思います。恐縮ですが、また本文の 2 ページにお戻りいただきまして、4 番の都市計画駐車場変更の考え方についてです。

既決定の都市計画駐車場につきましては、駐車場規模の考え方をまず整理していこうということです。先ほども申し上げましたように、昭和 37 年に中野駅付近の約 11.2 ヘクタールの地区で開発計画がありました。そういった開発計画を背景としまして、新北口駅前広場に約 1.2 ヘクタール、台数でいきますと約 180 台の地下式駐車場が都市計画決定されたということです。周辺開発で集中する車のほぼ全数を都市計画駐車場で収容する考え方で、この大きな駐車場が決定されるというものでした。

②ですが、しかしながらその後は駐車場環境が大分変化してきています。昭和 40 年代に入りまして、中野駅北口では中野区役所や全国勤労青少年会館等が建設されたわけです。

これらの施設には、駐車場法に基づきます付置義務駐車場約 270 台分の整備が行われています。このうち、不特定利用のものが約 180 台あります。これは現在です。昭和 37 年当時の都市計画決定段階での前提条件と現状が大幅に変化してきていることから、既決定の駐車場規模について見直す必要が生じてきているというものです。

3 ページです。それでは、都市計画駐車場の変更をどういう形で進めていくかということで、考え方を整理させていただいています。まず中野駅地区整備基本計画では駐車場整備の考え方を示したわけですが、それに基づきまして公と民間の役割やニーズに応じた駐車場の整備・配置を行うことにしています。

2 つ目の黒ポツですが、そのため中野駅周辺のまちへの来訪者や買い物客等が利用する駐車施設については、商業施設等に近い位置に民間等の付置義務駐車場等を活用して整備していただくということです。

主に駅利用者及び体の弱い移動制約者を対象とした駐車施設については駅に近い新北口駅前広場内に適切な規模の駐車場を整備することとしまして、これについては既決定の都市計画の規模の見直しを図ることを考えています。

②です。それでは、規模の変更についてどういうふうに進めるかということです。そのためにまず将来の駐車需給バランスを推計しました。その前提としては、昨年(平成 21 年度)に駐車等実態調査を行いました。その結果によりますと、駅周辺では駐車場不足による混雑は生じていないことがわかっています。

しかしながら、現状だけではなくて、駐車場整備規模の変更に当たりましてはやはり将来の駐車需給バランスも推測しまして、新北口駅前広場内に整備すべき駐車場の規模を検討する必要があるということでこの推計を行ったわけです。

その推計が 3 ページの下の表で、将来駐車需給バランス推計です。①の現況駐車需要台数については、現況調査を行った結果の数値をそのまま載せています。②の現況収容台数も現在の駐車場の収容台数を現況調査に基づいて算定しています。③の移転等による収容台数の減少です。平日 510 台という現況収容台数がありますが、これについては将来減少が見込まれていて 300 台程度の駐車場規模になってしまいますので、④ですが、将来の収容台数としては平日 210 台程度になってしまうということです。⑤では、不特定多数の駐車場需要と中野駅を利用するであろう駐車場需要を足しました数が平日で約 340 台という推計をしているわけです。

一番最後の⑤ですが、将来の需給バランスとして上のほうが平日約 130 台の不足、その

うち北側で不足するのは120台という推計が出ています。休日につきましては110台の不足、そのうち北側が100台の不足ということが出ていまして、将来的に不足する最大数値としましては平日の北側120台です。将来的にはこの数値について検討していかなければいけないということです。

4 ページになります。この推定をもとに、新北口駅前広場で整備すべき駐車場の規模です。最初の黒ポツですが、駅北側地区全体では、今申し上げましたように不足する台数が最大で120台と出ています。その120台分につきまして、中野駅直近と駅周辺の対応可能な場所の確保を役割分担のもとで実現していくことを考えなければならないわけです。

駅直近の駐車需要については、現在、新北口駅前広場内に現中野区駐車場があります。ここが受け持っている駐車需要のピーク時は60台です。これにつきましては、将来も同様の立地条件である新北口駅前広場で受け持つことが必要になります。

さらに、3つ目の黒ポツですが、今後の駅利用者の高齢化、体の弱い方がだんだん多くなってくることが推定されます。そういった移動制約者の駐車需要の伸びが、将来的には駅直近で整備すべき台数として10台程度という数字が想定されます。この10台と先の60台を合わせた70台程度の規模の駐車場を駅に近い新北口駅前広場の地下に都市計画駐車場として整備する必要があるというものです。

そうしますと120台が必要ですから、新北口駅前広場で70台を受け持つと残り約50台の駐車場の整備をしていかなければなりません。これにつきましては今後の駅北口周辺の民間開発等が担うことを区として誘導することによりまして、駐車場の分散配置がより可能となってくるのではないかと考えているものです。

続きまして、③の都市計画駐車場の見直し手続です。都市計画駐車場の規模を見直すに当たりまして、中野駅周辺の駐車場整備のマスタープランとなります駐車場整備計画を策定する必要があります。さらにはその実現を図るために、駐車場法に基づく駐車場整備地区を都市計画で定めていく必要があります。

駐車場整備地区のエリアは、中野駅周辺の特ににぎわいの核を形成するおおむね商業地域のエリアを対象としまして指定することを考えています。駐車場整備計画をつくるわけですが、駐車場整備地区内の空地活用型駐車場、いわゆるコインパーキングと言われているもののあり方や既存商業集積地内、既に中野二丁目や五丁目では商業集積がかなりありますが、そういった地区内での駐車場のあり方、さらには荷さばき駐車場整備のあり方、大規模開発における計画的な駐車場整備等に関する施策を計画し、適切な駐車場整備の実

現化を図っていききたいというものです。

別添資料1ですが、下の図をごらんいただきたいと思います。駐車場整備地区想定区域が青い破線でかいてあります。先ほどの説明の中でも申し上げましたが、中野駅を中心とした用途地域の図をごらんになっていただいてもおわかりのように、おおむね赤色をした商業地域エリア及び開発が想定されるエリアを対象としまして、こういった範囲を駐車場整備地区としていくことを考えています。

続きまして、次のページの別添資料2をごらんいただきたいと思います。今後の都市計画スケジュールです。駅前広場等の都市計画変更ですが、左上に黒く塗った部分の白抜きの文字は東京都の決定事項と区の決定事項の2つに分かれます。これらはそれぞれ相互に関連していますので、東京都と足並みをそろえて変更していくものです。

まずこの表の7月30日は本日ですが、当都市計画審議会におきまして変更方針の報告をさせていただいています。この後の9月にはきょうお示しした方針を素案という形にしまして、区民の方々に説明していこうと考えています。おおむね9月になろうと思います。その説明を終えていろいろなご意見をいただいた後に、東京都に対しまして都市計画案の申し出を行います。中野区案については中野区決定案の作成を進めることとなります。

東京都の決定案件につきましては、9月末ごろには東京都に申し出を行います。上のほうですが、東京都では恐らく10月ごろに区の申し出を受けて、東京都の都市計画案を作成します。その後に東京都がお考えになった案が区に提示されますので、区へ提示された東京都の都市計画案と、先ほど申し上げた中野区決定の都市計画案を11月ごろに当審議会に報告させていただいてご意見をちょうだいしたいと思います。

その後、12月にはその案を説明会等で区民の皆様にお示しして、来年1月から2月にかけて都市計画法第17条の公告縦覧、さらには意見書の提出を受けまして、3月の東京都都市計画審議会及びそれと連携して行われる中野区都市計画審議会にそれぞれ諮問をして、答申をいただき、それを踏まえて今年度中には決定の告示をしていききたいと思います。これがスケジュールです。

それからもう1点、本日机上に資料を配付させていただいています。中野駅北口改札現況図及び改修案図ということで、先ほどの都市計画の説明の中で本文の2ページの一つ上ですが、現北口駅前広場の既決定の都市計画の駅広場2を廃止しまして新たに交通広場として決定をする際に、北口改札の改修に伴い一部区域の変更を行うという説明書きをしています。この内容を机上配付させていただいた改修案図で若干触れさせていただきたいと

も思います。

この改修案図は区とJRとの協定に基づきまして、JRに作図していただいたものです。左側が現況図、右側が改修案図になります。JRのほうの作図の原則がありまして、左側に始発側、右側に終点側を記載します。したがって、中央線で見ますと南北が逆になる作図になります。通常ですと上が北ですが、この作図では上が南、下が北になります。

左の現況図ですが、中央のオレンジ色はラチ内コンコースと書いてあります。①≒8メートルという寸法線が入っていますが、改札の前にお客様のたまりとして8メートルぐらいの空間が必要だという意思表示です。

現況図では右側が中野通りになっていまして、中野通りに面して改札があり、ラチ外コンコースが黄色の部分です。中野通りに沿ってラチ外コンコースがつくられています。まちづくりあるいは開発等によりまして、これから中野駅の乗降客はかなりふえてきます。そういったことから、黄色い部分の客だまりのスペースだけではとても足りないということがあります。

そこで右側の改修案図ですが、右側に抜けている改札を真下、北口駅前広場側に向けてしまいます。それによって、現在の北口を改修して歩行者主体の広場として整備した中に、この改札を抜けた多くの方が十分滞留できる空間の中に出てくるのが可能になります。

ただ、北口に改札を向けることによりまして、先ほど申し上げた①のラチ内の改札内のお客様のたまり空間8メートルを現在ある上りの快速のホームに上がっていくエスカレーターからとらなければいけないということで、そこから改札口を設置することになります。

今回こういうことをすることで、北口駅前広場との境に雨垂線がかいてありますが、左側の現況図では雨垂線から北口駅前広場には施設が一切出ていません。しかしながら、右側の改修案図では、雨垂れ線から改札部分が広場側に飛び出ることになります。この部分が都市計画広場としての減少部分ということで、先ほどご説明した区域変更部分として記載しているものです。

ただ、JRのおかきになっている絵では、一番右側に寸法線約11メートル、一番下に約33メートルという形で改札前の空間を確保したいという考えがあるわけですが、これにつきましては現在東京都と詰めています。11メートル×33メートル分のスペースが都市計画広場から除外されるものではありません。できるだけ小さくなるような形で、現在東京都やJRと詰めている段階です。ただ、こういった改修を行うことによって区域の変更が生じることになります。

また逆に北側に向けることによりまして、今まで中野通り側に抜ける改札では3~4段の段差がどうしてもできてしまうわけですが、右側の図ではそういった階段部分は一切なくなります。すなわち、平らなままで現在の北口駅前広場へ到達することができます。ユニバーサルデザインの観点からも、こういった改修がよろしいのではないかということです。私の説明は以上です。

会長

説明をありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等、ご発言をお願いしたいと思います。どなたからでも結構ですのでどうぞ。

五味委員、どうぞ。

五味委員

先般の5月の説明会のときより具体的になりまして、だんだんわかりやすくなってきました。駅舎を改造するのは持ち主、運営するのはJRですから、その辺の合意がまず第1になければまずいですが、それを前提としまして、5月の説明会のときにはガード下の通行量といますか、車の量がふえるというお話がありました。その後、秋元副参事から、現在24万人の駅の利用者が何年か先には40万人近くになると。

そうすると、問題は中野通りのあり方です。中野駅そのものと中野通りが交錯していると、例えば中央線のほかの駅を頭の中に描きますと、中野駅だけが駅の東西の線を南北によぎってしまっていて、よぎる線はその左右ですから西は環七通りしかなく、東はもみじ山通りしかない。その間には南北に横断できる道は1本もないわけです。ほかの駅から見ると、極めて特徴的な中野駅だと思います。こういう駅は非常にめずらしいです。例えば田舎の駅の東側に行っても、西側に行っても、東西南北に自由に通行できる道がありますが、中野だけないのは物理的にしょうがないと。

この間も課長から「昔ここを掘って、といみたいに中野通りを南北に貫いたから仕方がない」というご説明がありましたけれども、環七からもみじ山通りまで南北につらなる道の通行がそこに集中されています。具体的に言うと、中野通りはガード下で122メートルぐらいありますけれども、絶対に狭いと思います。

先ほど言ったように利用する人が1.7倍に、今の24万人が40万人になると。端的に考えて1.7倍に通行量がふえるとしますと、中野通りの幅が22メートルですが、33メートルぐらいが必要な幅員になるのではなかろうかと思います。

今改修案図が示されましたが、私の提案としては、びゅうプラザの北側にラチ外コンコースがありますが、これの約8メートルは法律上絶対に必要だということになるとこちらに改札口を持って行って、ラチ外コンコースとびゅうプラザのところを南のほうまであけます。今南側に指定券とかグリーン券の売り場があり、その裏が事務室になっています。そこをカットしますと、将来1.7倍に通行量がふえても中野通りは十分活用できると思います。

今も既にガード下は相当な混雑があります。あの通りしかないからしょうがないのですが、ガード下は排気ガスもあり非衛生的です。そういうことに対応が全然なされていません。8メートルの部分为例えば歩道の活用などにしまして、全幅員を30メートルぐらいにするべきだと思いますけれども、いかがですか。質問します。

秋元副参事

中野通りは都市計画道路としまして終戦直後の昭和21年に都市計画決定をして、さらに昭和37年に一部変更をしている道路です。ガード下を含む部分につきましては都市計画に沿って拡幅が既に終わっているものです。したがって、それ以上広げるという計画はありません。

今五味委員がおっしゃった22万人から40万人になるというのは改札口を利用する乗降客ではなくて、駅前を利用する方々は鉄道の方もいらっしゃるし、自転車で来る方もいらっしゃるし、バスで来る方もいらっしゃいます。そういった方々も含めて、将来的に町の整備や開発によってにぎやかな町になっていくということです。40万人にふえる方がすべて駅の改札を通るということではないので、くれぐれもその点につきましてはご理解をいただきたいと思います。

現在の中野通り部分ですが、都市計画に沿って既に広げているというふうに申しあげました。そこでの排気ガス等については今後の整備の段階でいろいろ考えていく必要があるだろうと思います。ガード下のあり方ですが、照明とか間口といったいろいろな整備によってある程度の環境改善は今後考えていく必要があるのではないかと思います。

もう一つは、道路計画の話がありました。南北を貫く幹線道路の環七があって、中野通りがあって、もみじ山通りがあるということで、その間の道路というご指摘だろうと思います。そういった幹線級の道路を整備するには相当の時間を要して、しかも地元と十分対話しながらいろいろ決めていかなければいけないと思います。道路整備については私どもとしましても今後計画として考えていかなければいけないと思いますが、まだ先の話とし

てとらえているところです。

会長

よろしいでしょうか。

それでは、次の質問に移りたいと思います。赤星委員。

赤星委員

中野駅北口改札の現況図を見ますと、ラチ内コンコースにレベル0と書いてありますけれども、そこからラチ外に向かってマイナス850と。その下の自動券売機室にマイナス700というレベルが書いてあります。改修などでサンモール側に直面した北口改札を設けることでユニバーサルデザインというか、バリアフリーになるという話ですが、ラチ内0から現状マイナス700のところへ真っすぐ出ていくという形でバリアフリーになるということは、ここが盛り土されるというか、路面が高くなるということなのかどうかというのが1つです。そうすると、かなりの大改修になると思います。

もう一つは、11メートル×33メートルを交通広場から除外するというような話があったと思います。雨垂線から出たところに改札がありますので、雨天時には改札で傘をさしたり閉じたりすることにならないように、そこに何らかの形で券売機のところも含めてひさし等の設置が当然出てくると思います。その計画とか検討は区でやるのですか、それともJRや東京都でやるのでしょうか。また、これは改修のときに同時にやらないと意味がないと思いますけれども、その辺の話が進んでいるようであれば教えていただきたいと。以上です。

会長

最初に700という数字はどこのことを指しているのか、そこからちゃんと説明してください。

秋元副参事

まず現況図では、券売機の外側にマイナス700という数字が載っています。これは確かに現状です。ラチ外コンコースの高さをプラスマイナス0にしますと、対面にあるサンモールの入り口の高さがほぼラチ内コンコースと同じ高さになります。したがって、プラスマイナス0の線を結ぶ改修を行って段差をなくすということです。

サンモールのレベルが相当違うとバリアフリーの改修はなかなか難しくなってくるわけですが、プラスマイナス0同士を結んでバリアフリーを実現していくという考え方です。したがって、現北口駅前広場の再整備はバスを追い出して歩行者主体の広場にしてい

くということですので、おっしゃるとおり大改修になるというふうに考えています。

もう一つは新しくできる改札のところ、雨垂線から出っ張っている部分が改札になるということで、この部分についての雨よけ、いわゆるひさしの考え方はどうかということですね。先ほど申し上げましたように、JRとして希望を申し出ている出の11メートルまでは区としては考えられないわけですが、少なくともJR側としては今おっしゃったような雨よけのためのスペースは最低必要であろうということですが、区としては11メートルの出をもう少し少なくするという調整をしています。いずれにしても少なくなった数値の中でJRさんが管理しなければいけない部分については、当然JRさんのほうでひさし等の設置を行うこととなります。

もう一つは広場側、都市側をどうするかということになりますが、ひさしの形状や高さは都市側とJR側で十分調整して、何らかの連続する屋根、シェルターの設置についてはやはり考えていかなければいけないと思います。こちらについては基本計画レベルでは書いてありませんのでお示しをしていますが、今後の設計段階では皆様方にご相談しながらお示しすることができるのではないかと思います。

会長

ほかにいかがでしょうか。吉田委員、どうぞ。

吉田委員

質問です。まず第1に新北口広場ですが、中野通り附属の広場をけやき通り側の223号附属の広場にするということですがけれども、素人目に見ますと何ら変わらないのではないかと思います。どういった理由で変更しなければいけないのかというのが1点です。

それから、新しい新北口改修後ですけれども、場合によっては11メートルをよこせという話です。サンモールの入り口までどのぐらいの広さ、距離があるのか、それから中野通りを横断する歩道橋のようなものがここにおりてくるとは思います、今言える段階でどのぐらいの位置と幅でおりてくるのかを教えてくださいたいと思います。

駐車場ですけれども、将来駐車需給バランス推計を見ますと現況360台、これから開発が進むのに340台と少なくなっています。この辺のもうちょっと詳しい説明をお願いします。

それから「現状で駐車場不足による混雑は生じていない状況にある」と書いてありますがけれども、町で生活していると、中野通りは違法駐車が結構いっぱいあります。何を根拠に「駐車場不足による混雑は生じていない」と言うのかと感情的には感じます。数字的

にはそうなのかもしれませんが、その辺も説明をお願いします。

秋元副参事

駐車場の話を先にさせていただきます。都市計画駐車場は昭和 37 年に決まったわけですが、その当時ようやく駐車場法ができました。ただ、開発者による付置義務駐車場としてはまだ制度化されていない状況でした。昭和 40 年ぐらいに入って、大きい建物をつくるときには付置義務駐車場を整備するというようなことがきちんと体系化されてきました。現在、例えばサンプラザを建てかえるというような段階では、その規模に見合った駐車場スペースは開発者がつくらなければいけないという法律になっています。大規模開発による駐車場については、そういったもので十分対応できます。

今までの経験から申し上げますと、付置義務駐車場で十分足りているという状況を我々も把握しています。開発部分についてはそういったところで十分のみ込んでいけるということです。そうしますと、開発部分以外の車をどういうふうに整理していくかということで、今回こういう数値を出してお示ししています。

今吉田委員からお話がありましたように、確かに違法駐車は散見されます。先ほどお示しをしたバランス推計ですけれども、現況駐車需要台数は中野駅周辺の一定エリアを抽出しまして、整備されている駐車場の台数、路上に放置されている台数を実際にカウントして出した数字です。その中で、路上放置されているけれども、駐車場を調べてみるとあいているという状況を把握しています。駐車場の整備と路上駐車を合わせても、現在中野駅周辺で整備されている駐車場台数をオーバーしていないのでバランスはとれていると申し上げたわけです。

あとは利用者のマナーの問題もあります。それについては今後ソフト的な対応等が必要になってくるだろうと思いますが、数の面では問題ないことを把握して、さらに将来の開発についても先ほど申し上げたような数字の中で対応できることを想定してきょうお示しをしています。

現北口駅前広場の新たにできる改札からサンモールまでの距離は約 40 メートルです。この分について、何らかのシェルター等の考え方も今後お示しをしていかなければいけないだろうと思っているところです。

それから、東西連絡路の規模です。規模につきましては現在の数値と第 1 期整備、いわゆる警察大学校等跡地の開発段階での乗降客の増加を含めて、都市側の歩行者空間が環境的にまずい状況にならないようにということでもいろいろ考えてきたわけです。その中では

かなり規模の大きい、幅員として11メートルぐらいになってくるというふうに考えています。長さは現在の北口と新北口を結ぶということですから、少なくとも現在の中野通りは20メートルの幅員があり、それからさらにゆとりを持って整備をしていくこととなりますから、長さとしてはそれ以上のものになってくると考えています。

吉田委員

なぜ都市計画の変更が必要なんですか。

秋元副参事

新北口駅前広場の都市計画をなぜ変えなければいけないかということが1つ残っていました。都道に附属する駅前広場になりますと、東京都が変更しなければいけないこととなります。それを中野区のほうで決定権限を持ちたいということから、中野区で処理できる都市計画道路に附属させた広場として決定することで、今後は中野区が決定していくことが可能になるということです。

吉田委員

駐車場の需給バランスですけれども、この推計に基づいてその後の計画がいろいろできてくると思います。今の現況の駐車台数についてはわかりましたが、⑤の不特定多数の駐車場需要と①は同じようなことを言っているのに違う内容になっていて、340台ということです。この辺の説明をもう一度お願いします。

秋元副参事

不特定多数の駐車場需要はいわゆる区役所の駐車場、サンプラザの駐車場で、かなり規模の大きいものがあるわけですが、これについては目的を持った方が利用する駐車場ですので、そういった駐車場を除いた数字を採用しなければいけないこととなります。要するに、その残りが不特定多数の方の利用する駐車場になります。そういった駐車需要の中から区役所、サンプラザ利用の方を除いた、いわゆるそれ以外の目的を持たない方の駐車スペースということでこの数値を挙げているわけです。

吉田委員

では①の現況駐車台数に見合う、⑤を不特定多数ではなくて同じ比較の土俵の上に乗せた台数は何台ぐらいになるのでしょうか。

会長

①と⑤の関係を説明したほうがいいと思います。⑤がどうやって出てきたのかと。

もしあれでしたら、もう少し時間を置いて後から答弁してください。

池田委員、どうぞ。

池田委員

都市計画決定の原稿がいろいろ出ています。後ほど出てくるとは思いますけれども、多分お金がかかるとは思います。これは補助金との絡みが結構あるとは思いますけれども、その辺をわかる範囲で(教えてください)。

歩行者専用道の費用はまだ出ていないということだと思いますけれども、歩行者専用道路とか駐車場、新北口駅前広場に対してどこからどの程度補助金が出るのかというのを教えていただければと思います。

秋元副参事

その位置とおおむねの大きさを定めるのが都市計画ですので、詳細にこういう構造にして、こういう高さにして、こういう形で整備するということまでは決まっています。申しわけないのですが、細かいお金については算出できていないということです。現在の北口広場の再整備、東西連絡路の整備を合わせて約16億という想定はしているところです。

補助金ですけれども、できるだけ国や東京都からいただける方法でということを考えています。ただ、現在、政権が変わったことによって国の補助制度が大分ぐらついています。当初予定していました都市交通システムという補助事業、それから都市計画を定めていくわけですので、都市計画の事業認可をとって行う事業についてはそれプラス都市計画事業の補助金が想定できるということを考えています。あとは起債等、できるだけ中野区が負担するお金を少なくするという中で考えているところです。

会長

村木委員、どうぞ。

村木委員

また駐車場のところで申しわけないのですが、3ページの資料を見ていると、①変更の考え方の2つ目のポツのところに「商業施設等に近い位置に民間等の付置義務駐車場を活用して整備する」とあります。大店立地の関係ですと面積と用途地域に関連して駐車場の台数が算出され、なおかつ事業者さんたちが類似した状況等を比較しながら、駐車場の付置義務よりさらに上乘せした駐車整備を一般的にされていると思います。

そうしますと、ここで足りない分の60台というのは付置義務駐車場の設置をされているものにプラスアルファ足りない分を指導していくというふうに考えてよろしいでしょうか。

秋元副参事

これについては、先ほど申し上げました駐車場整備地区における駐車場整備計画を定める中で、今おっしゃったような内容について定めていきたい。いわゆる付置義務駐車場台数だけでは足りない状況が出てきた段階では当然それプラスアルファのものをお願いしていくこととなりますので、計画の中でそういう内容を盛り込んでいく必要があるだろうと思っているところです。

会長

私の理解は、3 ページの下の表は駅にどれだけ駐車場を持つのかというだけの話で、上のところとは連動していないということだと思います。

村木委員

そうですね。わかりました。

会長

松本委員、どうぞ。

松本委員

今の会長のお話でちょっとわかった気もするのですが、都市計画決定の場合に都市計画駐車場の面積とか位置は決めなければいけないのではないかと思います。はっきりわからないのですが、今みたいなあいまいな形で、量がはっきりしないような状況で、これをこのまま進められるのかというのがわからないので順番を教えてくださいたいというのが1つです。

整備計画をおつくりになるというお話がありましたが、いつごろどんな形のものが出てくるのかと。それがないと、ここら辺の検討はなかなか難しいのではないかと思います。

秋元副参事

整備計画については、年度内に整備計画案を定めていきたいと思います。さらに整備地区の指定は一連の広場の都市計画変更にあわせて定めていく必要があると思っているところです。

先ほどの現況駐車需要台数と、その後の将来収容台数及び不特定多数の駐車場需要の数字とは必ずしも連動していません。現況駐車需要台数というのは、先ほども申し上げましたように現在の駐車場にとまっている車、路上に放置されている車を合わせた台数、現況調査の結果に基づいた数字になるわけです。これに対して、現況収容台数というのは現在ある駐車場台数になります。そのうち③の移転等による収容台数の減少台数は、廃止されてしまうことが想定される駐車場が約300台あることから、現況収容台数から将来なくな

るであろう駐車台数を引いたものが④で将来収容台数になるわけです。

先ほど申し上げた駐車需要の実際の数字から、区役所やサンプラザの駐車場利用については目的を持った方ということで、そのの利用者を除いた台数プラス中野駅と書いてありますが、パーソントリップという調査がありまして、駅端末での需要を足した数が⑤になります。

一番最後の将来需要バランスについては、駐車収容台数から将来不特定多数の駐車場需要台数を引いたものが不足する駐車場台数ということで、平日は130台不足します、休日は110台不足しますということになるわけです。これは南北合わせた数字ですので、130台のうちJR北側では120台不足している、逆に南側では10台の不足しかないということです。休日も同じで、南北合わせて110台のうち北側で100台不足、南側で10台不足という数字が出ています。一番北側で不足する120台についてどういう形で駐車場整備をしていくかということで、4ページに整理をしました。

会長

さっきの説明をなぞっているだけです。質問のポイントは⑤の数字がどこから出てきたのかと。①との関係は何なのかということです。今のご説明を私なりに聞いていると「①の台数から区役所とサンプラザに来ている特定の台数を引いて、中野駅の分を上乗せしました」というふうに聞こえたのですが、それで合っていますか。そういうふうに説明しないとわかりません。今のは合っているかどうか知りませんが、あなたのご説明はそういうふうに聞こえたから、「もう一度明快に言うと、そういうことですか」と念を押しているだけです。

秋元副参事

そのとおりです。実態調査を行ったのが①で、そこから特定の目的を持って来ている区役所とサンプラザでの駐車場需要を差し引いた数が⑤の不特定多数、目的を持たない方の駐車場需要だということです。それプラス、先ほど申し上げた中野駅利用のパーソントリップで調査した数値をここに寄せまして、340台という数値が整理されてきたということです。

会長

①と⑤の関係はよろしいでしょうか。

吉田委員

それならば、今の⑤の説明があった数は①では何台になりますか。現況駐車需要台数は

360 台、将来の駐車需要台数は何台ですかということをお願いしたいと思います。

秋元副参事

将来的な周辺のまちづくりによってふえる車というご質問だと思います。これはあくまでもバランス推計で、開発によってふえる車については開発者が付置義務によってつくらなければいけないことになっていますので、このバランス推計の中には入れていないことになります。

吉田委員

というのは、①でもその部分については抜かすことができますね。

松前副参事

もう一度改めて、①の数字と⑤の数字とお尋ねになられている将来需要との関係をご説明したいと思います。

まず①の数字につきましては、別添資料の下の図にある駐車場整備地区をかけようとしているおおむねこの範囲の中で一般にとめられている駐車台数をカウントしたものです。この中にはサンプラザの駐車場と区役所の駐車場も含まれています。

それに対して⑤というのは目的のある区役所とサンプラザの台数は抜いていまして、その他のコインパーキング等にとめられていた駐車需要及び駅を利用するであろうものを乗せた数字です。

お尋ねの将来需要に対する駐車機能をどうするかというお話ですが、基本的に開発されたものによってふえる駐車は開発する建物の付置義務駐車場で吸収するという考え方です。したがって、そもそも①の数字は開発によって何かの目的で来るというものではなくて、駅周辺の一般にとめられる駐車台数、駐車規模に対して実際に何台がとまっていたのかと。将来、一般の方がとめられるコインパーキング等がなくなってしまうものが③の数字ですが、それを差し引いてしまうと不特定多数に対して、将来⑤ぐらいの数字が乗ったときに開発以外の不特定多数の駐車台数がどのぐらい不足するかというのを整理したものがこの表だということです。

会長

将来の開発分というのは、別添資料の下の図でいうと、中野駅の場合で特に開発が大きいのは緑色で塗られたほうですね。そちらのほうはそちらで駐車場を持ってもらうから、今の話とは違うということですね。

松前副参事

はい。

会長

松本委員、どうぞ。

松本委員

大きな開発をした部分は民間なので、そこで吸収していただければいいという考え方だということでもよろしいですね。それでも駅自体の規模がふえるということであれば、不特定多数の人たちの利用の分はふえないのですか。そのことを全然考えないでいいのかというのが1つです。

あと都市計画決定をするに当たって、やはりここの面積なり位置を決めていく場合に、整備計画が年度内にできるということだと順番が違うような気がします。そこら辺のことは無関係だとか、それは民間でおつくりになることのコントロールをする計画だからここのものとは関係ないということが進められているというふうに理解してよろしいですか。

秋元副参事

駐車場整備計画、駐車場整備地区の指定につきましては、当然将来の大規模開発も想定して計画をつくっていくことになります。本日申し上げた方針に従って駅広場関係の変更手続をこれから進めていくわけですが、それと並行してきちんとしたものにしていかないと、最終的にオーケーというサインは出ないわけです。

私どももそれと並行してしっかりしたものをつくっていく必要があるということで、本日はその考え方を述べさせていただいたということです。

会長

私の理解を申し上げますが、駐車場整備計画を別添資料1の範囲でつくる中身は、民間側がどれだけつくるのか、公共側がどれだけつくるのかということをはっきり決めなければいけません。ですから駅前広場の駐車場整備計画をつくろうとすると、本当は先に駐車場整備地区の計画を全部つくって、そのうちの一部として駅前広場に何台つくりますというふうにするのが本当の筋ですが、作業の方向として駅前広場の決定とその後続く事業を非常に急いでいるので、いわばその分を先取りしましたということですね。

だから先取りして今後駐車場整備計画を検討していくと、まだ公的な立場でつくらなければいけないものが若干出てくるかもしれないと考えたら先行してやっていくのはいいけれども、中野区はこれしかやりませんということだと本当にいいのかという質問が出て

きてしまうということです。

今のような理解で進めるんだということでよろしければ、今の質問はご納得いただいてということになるのですが、いかがですか。

秋元副参事

今ご理解をいただいた内容で整理をさせていただくということで考えています。非常にタイトなスケジュールの中で、同時並行的に進めざるを得ないわけで、東京都とも十分調整をしながら広場の計画と駐車場の計画の整合がうまく図れるようにしていくことを考えているところです。

会長

五味委員。

五味委員

バランス的な考え方は大体わかりましたけれども、実際に使うことから質問をします。
③移転等による収容台数の減少台数が300台というのは相当の数です。移転というのは駐車場の移転なのかというのがよくわかりません。新しくつくる駐車場広場のところに駐車場がありますけれども、そこに駐車している人たちをよく見ると駅で乗るため、あるいは駅で乗って1時間ぐらいして返ってくるのですが、そういった乗客のための広場として使っているのではないと思います。

というのは、この広場から駅までは約100メートル歩かなければいけません。数字の上で挙げてありますけれども、不特定多数の駐車場とありますが、不特定多数の人が利用するのは駅直近の広場です。

例えば新しい計画で北口広場ができますと、非常に便利になります。便利になった場合は今の数字を持ってきて、何百台かの数字がなくなって、その差し引き計算だけでは間に合わなくなるということが言えると思います。

駅直近の広場であれば利便性がふえるわけですから、その部分の数はこの表の中には全然計算されていません。駅直近広場の駐車場というのは、例えば雨が降った日に野方のほうから車で来て、ご老人が改札口のすぐ近くでおおりて利用するというものだと思います。その計算はこの表には全然あらわれていません。ですから70台というのは間違っているとか、予想の数字は挙げていないと思いますが、いかがですか。

秋元副参事

移転等による収容台数の減少ですが、調査している段階でコインパーキングやチケット

パーキングは将来約束されないことから、そういったものについては収容台数の中に組み込むのは難しいだろうということでもまず除きます。

これは平成 21 年度調査ですが、工事を始める前に旧囲町公園で事業者がやっていたアウトパークという駐車場があります。かなりの規模で 124 台ほどの駐車場でしたが、それがなくなるという想定。もう一つは、中野区駐車場も工事の段階ではなくなるということも考えなければいけません。そういったものを計算して、移転等による収容の減少台数を割り出しました。規模としては 300 台というかなり大きい数字になるということです。その上で計算していることになるわけですので、私どもとして十分対応できると考えています。

もう一つは 4 ページですが、新北口駅前広場内でどの程度の規模の駐車場を整備すべきかという整理を行ったものです。その中で、現在の中野区駐車場が 80 台ほどのスペースを持っていますが、最大のピーク時でどの程度の利用があるかということと 60 台の駐車需要ということです。これにつきましては駅直近でこういう需要が将来もあるだろうということで、60 台については新北口駅前広場の駐車場として考える場合に絶対必要であるということです。

今委員がおっしゃったように高齢者等、これから体の弱い移動制約者が増加するわけですが、そういった方の駐車場需要はやはり中野駅に近いほうがいいだろうということで、それについても将来予測を立てて、その分については中野駅に近い新北口駅前広場の地下に設ける必要があります。その伸びを計算したところ、10 台程度という推計がされたということで、ピーク時の 60 台と 10 台を合わせた 70 台を駅に近い新北口駅前広場に整備する必要があるということで整理させていただいたものです。

会長

よろしいですか。

宮村委員

関連していいですか。

会長

宮村委員、どうぞ。

宮村委員

今の駐車場の関係でるるご説明をいただいておりますが、資料で読み切れなくていろいろ聞くと詳しいお話をされて少しずつわかってきましたが、まだわからないところがあります。例えば 3 ページは現況調査に基づいていて、⑤は将来需給といっても足りないものが

これだけあるというのは将来に入っていますけれども、現況調査からの伸びなり中野駅の利用者関係でパーソントリップを使っているということですが、将来それがどんなふう
に反映していくのかというのはよくわかりません。

現況でどうもやっていそうなんですけれども、一方4ページで現況の結果として120台
足りないと言いながら、10台の移動制約者の駐車需要の伸びが、将来の数字がここで出
ています。腑に落ちる説明にならないところがありますので、一々細かいことを聞かなく
ても資料としてわかるものにしていただきたいと思います。もちろんわからないところは聞かせて
いただくとしても、数字の関係がもうちょっとわかりやすい資料をご用意いただきた
いと要望したいと思います。

会長

今の点は宿題にしておきますか。

宮村委員

ここでやっても……。

会長

何遍やってもみんな腑に落ちないという答えのようですから。きょうはご報告ですが、
いずれ審議会に諮ることになります。「諮るときにはこういう資料ではだめだ」と各委員が
おっしゃっているように私には聞こえますので、はっきりした資料をもう一度お示しに
なるということによろしいでしょうか。部長さん、お答えください。

遠藤まちづくり推進室長

これまでご議論いただいていますので、そういった点で次回にはきちんとしたわかりや
すい資料を用意していきたいと考えています。よろしくお願いします。

会長

ということで、駐車場に関する点はこれでよろしいですね。

ほかの点に移りたいと思います。宮村委員、どうぞ。

宮村委員

机上に配られた北口改札の図のことです。まだJRと調整中ということで余り細かい話
もどうかと思いますけれども、1つは北口の新しい改札の位置は方向としてはこれでいい
と思いますが、南から来るときに結局左側にシフトして真っすぐに来られないのです。障
害者向けの出入り口の関係もあるかもしれないのですが、兼掌窓口の赤いところがもうち
よっと右のほうにずれば真っすぐ改札に出られます。その辺の話は検討されているのか

ということです。

それから、JRさんの改修案図では真っ白な柱に囲まれた広い範囲が新たにできてくるみたいなんですが、中野通り側の歩道の拡幅の話はそう簡単にいかないということはさっきご説明がありましたけれども、少しセットバックするなりして余裕を持たせる余地があるのかないのかを質問させてください。

秋元副参事

改修案図の改札の位置ですが、北側に抜くということは、中野区の商店街として連なるサンモール商店街とできるだけ対面する形での出入りは非常に意識されているところです。そういった観点で、今ご指摘のような振れ方と駅の構造から申し上げて、自動券売機を西側、中野通り側に沿って配置すると、兼掌窓口がこの位置にならざるを得ないということで若干東側に振れています。

もう一つ、中野通り側の白い空間部分については、委員のご指摘も含めて今後JRと協議を進めていきたいと思えます。

会長

今の点はよろしいですか。

宮村委員

はい。

会長

久保委員、どうぞ。

久保委員

何点かまとめてお伺いします。まず新北口駅前広場の件ですけれども、先ほど補助26号線の附属広場から補助223号線の附属広場へというふうに変えられたということで、これによって例えば施行予定者が都であったのが中野区にかわったという意味合いがあるのかどうかというのが1点です。

それから、民間の管轄者についてですけれども、警察大学校跡地での事業者等が受益者負担というようなことで、広場について負担を課されることを考えていらっしゃるのかどうかというのが2点目。

先ほど駐車等の台数のお話がありましたけれども、面積は台数に付随するのかもしれませんが、位置はこちらに示されている点なのかどうかと、駐車場利用者の動線についてご説明いただければと思います。

それと駅前広場2ですけれども、今まではバス停等があつて交通結節点の広場という意味合いがあつたものを、バス停がなくなったことによって歩行者の交通広場という位置づけになったということだと思います。その場合、交通広場というのは単なる通過点にすぎないのか、それとも人のたまりができるような交流広場という意味合いも持ち合わせるのか、駅前の直近の広場ということで景観的な広場としての顔の意味合いを持たれるのかどうかというのが1点。

それから、先ほど雨よけの話がありましたけれども、サンモールとか歩行者専用道路についてもシェルター等の設置をして雨にぬれない広場を検討されていらっしゃるのかどうかをお伺いします。

会長

5つぐらいありましたね。

久保委員

6つです。

秋元副参事

まず最初の新北口駅前広場について、この土地はようやく中野区が取得できて今後は中野区が主体的に整備を進めることができる、中野区が都市計画についても権限を持つような広場にしていくという中で、補助223号線の広場という位置づけをしていくという考え方をとったものです。

警察大学校跡地の開発事業者の方々の負担というご質問については、先の建設委員会及び特別委員会の中でも開発事業者さんからの協力協定といいますか、そういったものの締結ができたという報告をさせていただきました。こういった基盤整備に当たりましては、事業者の方の寄附についても整備の中で活用させていただく考えです。

それから、駐車場の位置等のお話がありました。本日お示しをした別添資料1の中で、破線で都市計画駐車場ということでお示ししているところですが、おおむね位置としてはこのあたりということ考えていまして、本日方針の中でお示しをさせていただいたものです。

会長

今のところは動線がどうかというご質問があるので、どこから出入りするののかということと言わないといけないと思います。

秋元副参事

都市計画の考えの中でお示しをしているところでは、補助 223 号線からこの駐車場に入
っていただいて、出る方向についてはピンク色の点線で、若干西側に出っ張っている部分
が破線でかいてありますけれども、こちらのほうに駐車場の出口が来ることを想定してい
ます。補助 223 号線のほうから駐車場に入ってくることになります。

歩行者主体ということですが、これについては文字通りできるだけ車を少なくし
て、歩行者主体の広場にするという考えです。ただそこを通過していただくということは
考えていませんで、何らかの滞留空間としてご活用いただけるようなスペースになってく
ると思います。したがって、委員からもご指摘がありましたが、大きな施設になって
くる東西連絡路、新たに生まれかわる歩行者主体の現北口駅前広場の再生については、景
観や環境の面からもほかをリードできるようなものにしていきたいということで現在検討
を進めている段階です。これにつきましても、ある程度まとまってきたら皆様方にご報告
できるだろうと思います。

もう一つは雨よけです。現在の東西連絡路等を含めて、シェルター等の検討は進んでい
るかということです。これにつきましては説明会の中でも多くの区民の方々から、できる
だけ傘をささないで移動できるような構造にしてほしいというご要望がありました。これ
を受けて、どういったシェルターのあり方がいいのか、できるだけその実現に努めていき
たいと思います。

こちら基本計画の段階ではそこまで絵にならないわけですが、基本設計がある
程度まとまってきた段階では皆様方にお示しできるだろうと思います。以上です。

会長

久保委員、どうぞ。

久保委員

まとめてお答えいただきまして、ありがとうございます。

先ほどの駐車場に行く動線ですが、こちらの図ですと 223 号線が縦にかいてある
ので縦に車が入ってくるように思われてしまいます。そうではなくて、サンプラザ側とい
いますか、今駐車場が位置しているところがあると思いますけれども、そういった入り方
をするということでしょうか。223 号線の場合はガードレールがありますので北側から直
線が入ってくるということではなくて、南側の道路のほうから入ってくるということによ
ろしいでしょうか。

それから出口のことですが、一番最初の説明の中ではこの部分について、ピン

クの破線でここが出口になるという説明はなかったと思います。そこは都市計画変更の中でも大きな意味のあるところですので、あらかじめご説明されるべきであったのではないかと思います、いかがですか。

秋元副参事

今回は都市計画の方針ということでお示しさせていただいています。その中で、きょうはおおむねの配置をお示ししています。出入り口につきましては、223号線からこの道路を広場内に延ばして、そのわきから車を入れることは考えているところですが、それについては都市計画決定事項にはなりません。

今回ご指摘がありました左側、いわゆる西側に少し出っ張った部分は駐車場の出口として考えていかなければいけないということで、今回都市計画の駐車場の位置の変更の中でこういう形にさせていただいているということです。説明から漏れたことにつきましては、まことに申しわけなく思います。

会長

よろしいですか。

かせ委員、どうぞ。

かせ委員

ちょっと気がかりなことがあります。駐車場を設置する場合には道路の関係とか、いろいろな縛りがあると思います。今の説明を聞いていまして、補助223号は中野通りのほうまでずっと迂回する道路です。それと駐車場設置との関係とかで縛りがあると思いますが、その辺はどうですか。

会長

もう少し詳しく、223号と……。

かせ委員

つまり補助223号はけやき通りですが、早稲田通りのほうから入ってきて、区役所のところでカーブして、現在の中野北口広場の北側を通過して中野通りに出るという道路になっています。曲がり角に接して駐車場が置かれています。出入り口の関係はかなり厳しい縛りがあると思いますが、その辺についてどういうふうになるのですか。

会長

駐車場の出入り口と223号の関係について、秋元幹事。

秋元副参事

駐車場の出入り口となりますと、横断歩道とか交差点からの距離等についてはいろいろな規制があります。それについてはそれぞれクリアする方向で検討しているということです。

かせ委員

クリアできる検討といいますけれども、法律を改正するわけにはいかないわけですからかなり厳しい面があるだろうと思います。

もう一つ、先ほどあった囲町のほうに出ていくところですが、これを見ますとかつて拡幅の計画があった杉並区のほうに行く道路に向いていると思います。この出先はどうなるのでしょうか。それと杉並区との関係とか囲町の町会の皆さんとの関係とか、いろいろ出てくるわけですが、どうなんですか。

秋元副参事

出口部分ですが、この先を行きますと都市計画道路補助 221 号線があります。ただ、この都市計画の段階では 221 号線の道路がいつ広がるかについてはまだ未定です。そういったものが広がった形での想定ということでは、交通計画については警察もなかなか難しい部分があります。現在の道路の中でどういう計画になるのか、いろいろな法律がクリアできるのかといった検討をしなければいけません。現在では出入り口は広がっていない、したがって先ほど申し上げた駐車場の出口となる新たに出っ張った部分から補助 222 号線を通る計画ということで調整が進んでいる状況です。

会長

関連して、警察と協議されているのですか。

秋元副参事

都市計画を定めるに当たりましては東京都だけではありませんで、都市計画が交通計画でクリアできるのかということはやはり警視庁との協議が必要になります。おおむね本日方針としてお示ししたものについては、東京都及び警視庁との一定の協議が済んだものです。

会長

ほかにいかがでしょうか。もう大分時間が過ぎていますので手短に。

先ほど福島委員から手が挙がっていましたが、もうよろしいですか。

福島委員

2つばかり質問したいと思います。

先ほど駐車場のことで大分話が出ていましたが、駐車場の位置のことを聞きたいと思います。今回交通広場として、駅広場2については駐車場の整備をしないということですね。これが質問の1つです。

もう一つ、駅広場2については北口の改札口に手を加えられた改修案がありますがけれども、このような形で整備されることはわかりました。しかし、南北方向に駅をまたいでコンコースをつくるという話があったように思います。広場との連結や関連はどのような形で今後整備されるのでしょうか。つまり、都市計画の中に入るものなのかどうかをご質問したいと思います。

最初の1番の質問の意味合いは、先ほど将来駐車需給バランス推計が出ていましたけれども、4 ページに「商業集積地域内の駐車場及び荷さばき駐車場」とあります。この付近の駐車場整備地区想定区域の中に整備すると書いてありますが、現実に毎日の状況を見ますと、中野通りに荷さばきの車がたくさんとまっています。先ほどの体の不自由な方々が乗降する目的で寄ろうにも、朝や夕方はたくさん車がとまっています。

ということで例えば地下駐車場で整備するのかどうかによって意味合いが変わるのではないかと思います。この辺はいかがでしょうか。

会長

駐車場に関するご質問についてはご意見として承って、次回までの宿題の中で一緒に整理をしてください。駐車場以外の部分について、秋元幹事からお答え願います。

秋元副参事

駐車場以外のことでのご回答になりますが、南北のコンコースということで、これは西側のコンコースの話でしょうか。

福島委員

東側です。東中野側です。

秋元副参事

わかりました。南北通路という考え方ですね。これについては直接今回の都市計画の中には含まれていませんが、先にお示しした中野駅地区整備基本計画の中では東側の回遊性の観点から、東側にも南北通路は確保すべきであろうとお示しをしていました。

ただ、それについては町の開発とあわせて整備をしていかないと実現しないのではないかと、あの中でも第3期整備ということでお示しをしたところです。これにつきましては具体的になってきた段階で都市計画の問題も出てくるだろうと思いますが、今

回についてはそこには触れられていないということでご理解いただきたいと思います。

会長

あともう一つ、交通広場2に駐車場をつくるのか、つくらないのかというご質問だったと思います。

秋元副参事

駐車場のお話ということで省略させていただきましたが、先ほど申し上げましたように駅広場2に新たにつくる交通広場は残念ながら面積が2,600平米という大きさです。その中で歩行者主体の広場として整備することになりますと、たとえ地下に駐車場を設けるにしても出入りの問題を考えると、恐らくその出入りのスペースだけで半分以上とられてしまうことになり歩行者主体の広場にはなり得ません。したがって、現在の北口駅前広場については駐車場としてはやはり整備できないということです。

会長

最後に伊東委員、どうぞ。

伊東委員

補助223号線についてお伺いします。駅周辺まちづくりの観点からいって、所管を中野区に移管することが妥当だろうということで都市計画変更が行われるのでしょうか、2ページの(2)に位置づけについて示されています。223号線は新駅前広場への主要動線という位置づけであることは前から説明がありました。また、この辺一帯の主要動線にもなるだろうということも指摘されていますし、説明もありました。それなのに、事務的手続の関連から2車線にするという文言が出ています。

実際の整備はどうなるのかというのはこれだけではわからないのですが、果たして2車線という言葉がどういう意味合いを持っているのか、主要動線であるべきものを2車線という位置づけにしてしまって問題はないのか、この辺についてももう少し詳しく説明をお願いしたいと思います。

会長

都市計画法制度の変更のことに触れた上でご説明をお願いします。

秋元副参事

先ほども都市計画法との関係で若干お話をさせていただいたところですが、都市計画道路に対する規制です。この権限のお話ですが、かつては幅員で決まっていた。16メートル以上の幅員を持つものについては東京都決定ということで決まっていたわけですが、

その後車線数で決定することになってきました。

現在、幅員は東京都決定のものではありますが、補助 223 号線は、車線そのものは 1 車線ずつの道路です。したがって現在の姿を都市計画で決定することによって、車線数が 2 車線なので区決定の道路になる、区所管の道路になるので、そういう整理をさせていただこうということです。

今伊東委員がおっしゃったのは、1 車線・1 車線の 2 車線で確定していかどうかということもあわせてのご質問だったと思います。これにつきましてはバス、一般の車に新北口駅前広場を活用していただくように 223 号線の位置づけが変わってくるわけで、その中で交通計画、交通量をカウントして交差点で十分クリアできることを把握していきまして、今回改めて区として 2 車線の道路の位置づけをしていこうという考えをお示したということです。

会長

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

現状の車道幅員だったら問題ないと思います。ただ、2 車線という言葉から受けるイメージとしては、あそこまで高幅員の 2 車線は必要ないのではないかと。逆に周辺の開発からいうと、歩道空間を充実させたほうが良いという声も多々あります。

ただ、今回の再開発に関しては外壁線の設定によって歩道状空地が周辺に生まれてくることから、歩道状空間は十分確保できるのではないかと。逆に車道空間はこれ以上縮めることがあるのかどうかをお聞きしたいのです。2 車線という言葉にとらわれて、車道空間が狭まるようなことがあると問題が生じてこないかという思いで質問させていただきました。

秋元副参事

現在、我々が一番危惧しているのは自転車交通です。今一番集中しているところが、この図にある補助 225 号線、いわゆる区役所とサンプラザの間の自転車交通を焦眉の問題として考えていかなければいけないということです。

これにかわる道路としまして補助 223 号線には現在チケットパーキングがあるわけですが、逆に駐車場を整備することによって、あの部分を自転車の走る通行帯という形での整備をしていくことによって自転車交通が分散できると考えています。

あわせて現在の北口広場に集まる自転車の分布を見ますと、圧倒的に北西側の方が多い

ということは把握しています。その方々がすべて区役所とサンプラザの間の道を通っていく状況になっていまして、逆に西側の補助 223 号線の自転車通行帯を整備することで相当数をこちらに分散できるという考え方をとっています。

先ほども申し上げましたように、車の通行については将来とも十分クリアできることを把握しましたので、逆に我々は自転車通行帯の整備を将来的に考えていきたいと思っていますところでは。

会長

伊東委員、どうぞ。

伊東委員

今のお話ですと検討して 2 車線で十分だということですが、不安はまだ残ります。区役所地区が再開発された場合、当然そこに集まってくる車両もあるでしょう。そこに設けられた駐車場へのアクセスのために車が並ぶことも想像されるかもしれません。そういった部分を十分検討していただければと思います。

もう一点、今回の整備地区は商業地区を中心というお話でしたが、今工事が進んでいる警察大学校跡地地区に大きな公園が生じてきます。年間でいえばわずか数日だと思いますけれども、そこでイベント開催等をされたときに生じる発生交通の処理は十分検討されているのかということだけお伺いします。

秋元副参事

ただいまのご質問については、警察大学校跡地で整備を進めていてかなり大規模な公園ができるわけですが、そのイベント開催時における駐車等の問題ということでよろしいですね。

今警察大学校跡地で開発を進めている事業計画等を拝見させていただきますと、民間開発の駐車場が約 400 台という数字が示されています。そういった中で検討をさせていただくと、付置義務駐車場台数で対応可能であろうと考えているところです。

会長

それでは、予定の時間を大分過ぎましたので、ここら辺で質疑を終了させていただきたいと思います。

最後に、次回の予定などについて事務局から説明をお願いします。

相澤副参事

次回の審議会ですが、(仮称)中野区地区まちづくり条例の考え方についてご報告を予定

しています。

開催日につきましては、9月7日(火)午後2時から、区役所4階の区議会第1委員会室にて予定しています。別途開催通知をお送りさせていただきますので、よろしくお願ひします。以上です。

会長

それでは、ほかに特になければ、これをもちまして本日の審議会を閉会したいと思います。長時間ご苦勞さまでした。