

（1）東京都市計画道路（中野区画街路第 3 号線及び第 4 号線） の変更について[中野区決定]

1. 計画概要

西武新宿線の連続立体交差事業を契機とした沿線まちづくりの実現に向け、新井薬師前駅及び沼袋駅周辺における交通の円滑化及び利便性の向上を図るため、東京都市計画道路に中野区画街路第 3 号線及び第 4 号線を追加するものである。

2. 変更の理由

別紙 1－1 のとおり。

3. 都市計画の案について

別紙 1－2～別紙 1－6 のとおり。

4. 経緯及び今後のスケジュール

平成 23 年 3 月 23 日・24 日	都市計画素案説明会の開催
平成 23 年 5 月 25 日	東京都知事同意
平成 23 年 7 月 4 日	中野区都市計画審議会にて報告
平成 23 年 7 月 5 日～19 日	都市計画案の公告・縦覧及び意見書の受付 縦覧人数 12 名 意見書件数 11 通（10 名 1 団体）
平成 23 年 8 月 2 日	中野区都市計画審議会諮問
平成 23 年 8 月中旬	都市計画決定・告示予定
平成 23 年秋頃～平成 25 年度	用地測量、調査・設計等 周辺まちづくりの検討、地元調整
平成 26 年度	事業認可取得予定

<添付資料>

- ・案の理由書（別紙 1－1）
- ・位置図（別紙 1－2）
- ・中野区画街路第 3 号線計画書（別紙 1－3）
- ・中野区画街路第 3 号線計画図（別紙 1－4）
- ・中野区画街路第 4 号線計画書（別紙 1－5）
- ・中野区画街路第 4 号線計画図（別紙 1－6）
- ・中野区画街路第 3 号線の計画内容（参考資料 1）
- ・中野区画街路第 4 号線の計画内容（参考資料 2）
- ・交通広場の配置計画の考え方について（参考資料 3）
- ・交通広場の整備イメージ図（参考資料 4）
- ・意見書の要旨 区画街路第 3 号線（別紙 2－1）
- ・意見書の要旨 区画街路第 4 号線（別紙 2－2）

都市計画の案の理由書

1 種類・名称

東京都市計画道路区画街路中野区画街路第 3 号線
東京都市計画道路区画街路中野区画街路第 4 号線

2 理由

中野区内の西武新宿線沿線地域については、中野区都市計画マスタープランにおいて、生活拠点、交通拠点に位置づけられ、区民の日常生活を支え地域交流の核となる、安全で安心な活力あるまちの実現を図ることとしている。

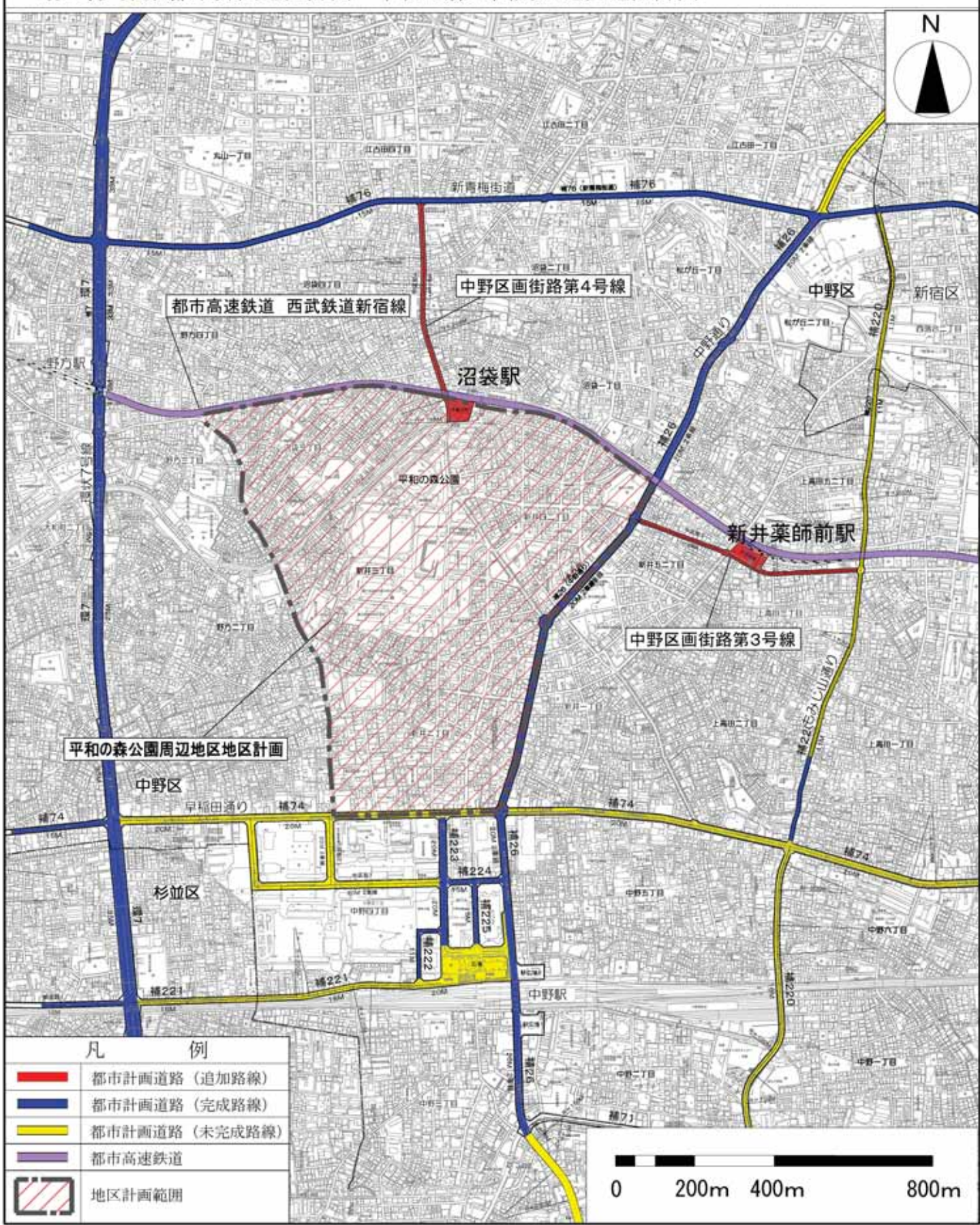
これらの地域は地区内道路ネットワークが脆弱なことや、駅前の公共交通空間が十分ではないため、歩行者空間の改善や交通利便性の向上が課題となっている。

これらの課題を解消するため、西武新宿線の連続立体交差化計画を契機として、西武新宿線沿線まちづくり計画等を定め、具体的検討を進めてきたところである。

このような経緯を踏まえ、地域の交通環境の改善を図り、安全で安心できる活力あるまちの実現に資するため、交通広場を含む中野区画街路第 3 号線、および、同じく交通広場を含む中野区画街路第 4 号線を決定しようとするものである。

東京都市計画道路 区画街路中野区画街路第3号線 位置図 (中野区決定)
 区画街路中野区画街路第4号線

[参考] 東京都市計画 都市高速鉄道西武鉄道新宿線 (東京都決定)
 [参考] 東京都市計画地区計画 平和の森公園周辺地区地区計画 (中野区決定)



凡 例	
	都市計画道路 (追加路線)
	都市計画道路 (完成路線)
	都市計画道路 (未完成路線)
	都市高速鉄道
	地区計画範囲

東京都市計画道路の変更（中野区決定）

東京都市計画道路に中野区画街路第3号線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		構造形式	車線の数	幅員	構造	
区画街路	中野区街3	中野区画街路第3号線	中野区新井五丁目	中野区上高田四丁目	中野区上高田三丁目	約580m	地表式	2車線	11m	幹線街路と平面交差2箇所	
	その他		なお、中野区上高田三丁目及び上高田五丁目地内に面積 約3,700 m ² の交通広場を設ける。								

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

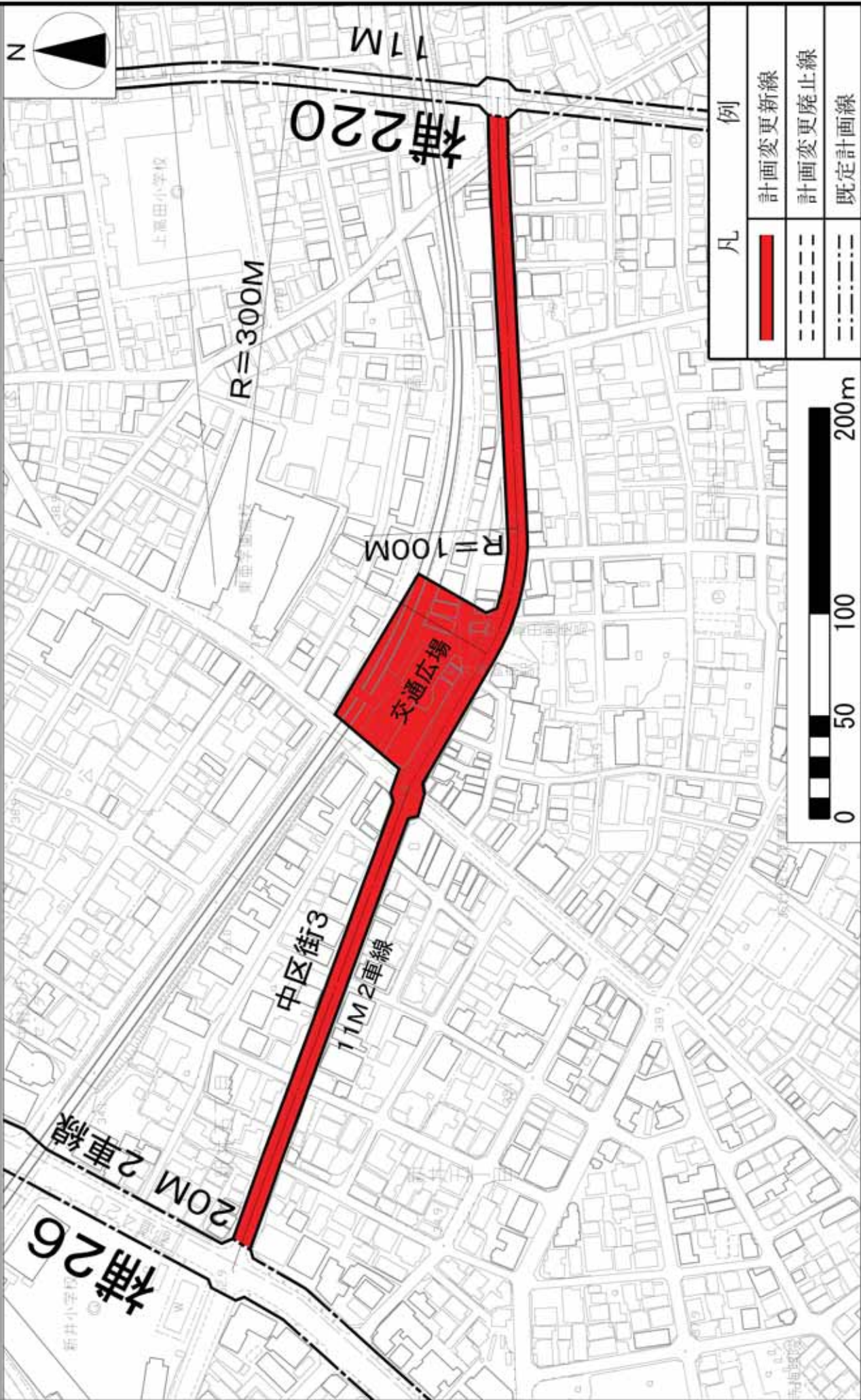
西武鉄道新宿線連続立体交差化にともなう駅周辺交通の円滑化及び利便性向上のため追加する。

変更概要

名称	変更事項
中野区画街路第3号線	1. 新規追加

東京都市計画道路 区画街路中野区画街路第3号線 計画図

[中野区決定]



凡	例
	計画変更新線
	計画変更廃止線
	既定計画線

東京都市計画道路の変更（中野区決定）

東京都市計画道路に中野区画街路第4号線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
区画街路	中区街4	中野区画街路第4号線	中野区沼袋二丁目	中野区沼袋一丁目	中野区沼袋四丁目	延長 約560m	地表式	2車線	14m	幹線街路と平面交差1箇所 西武鉄道新宿線と立体交差1箇所	
	その他		なお、中野区沼袋一丁目及び新井四丁目地内に面積 約2,800 m ² の交通広場を設ける。								

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

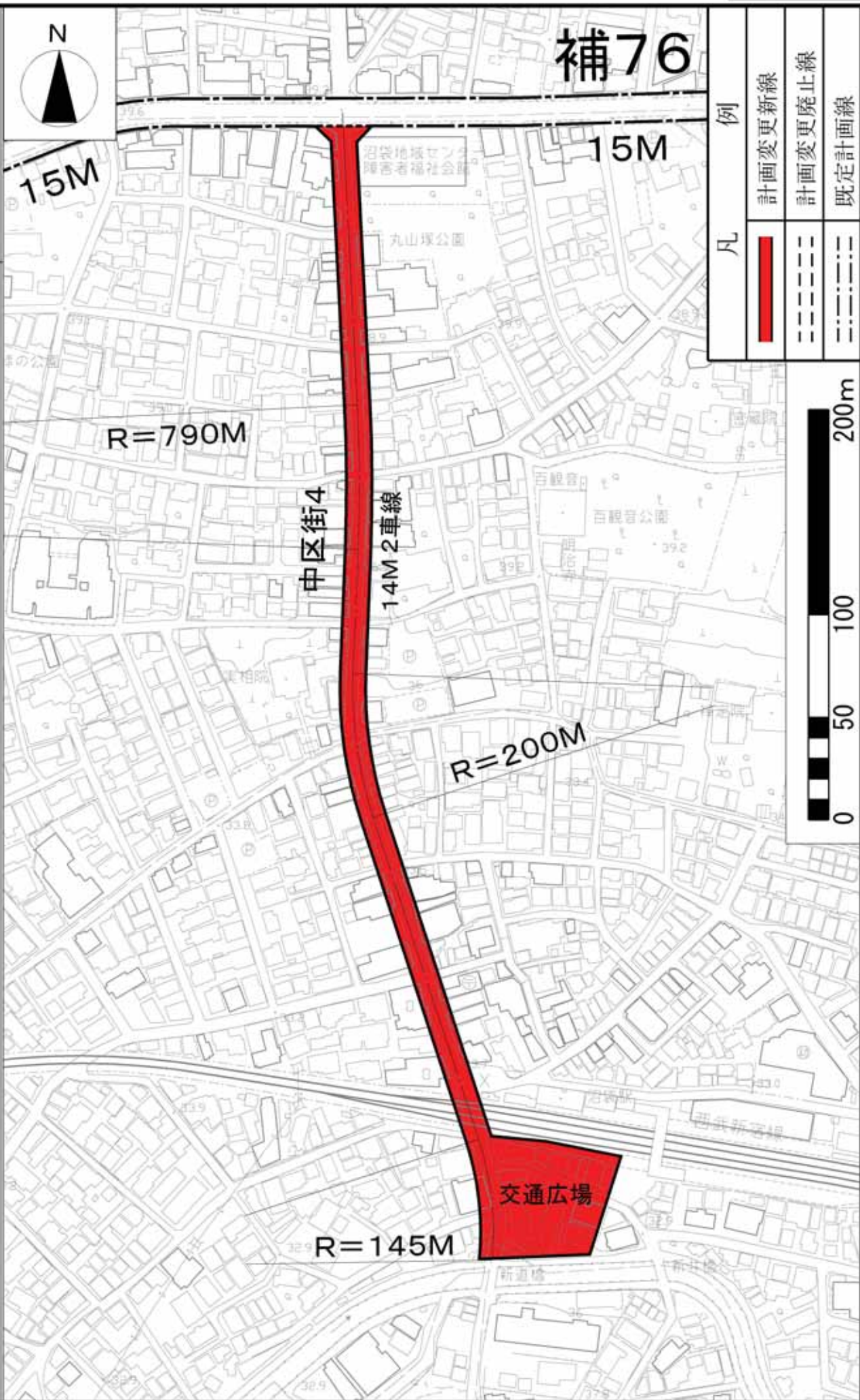
西武鉄道新宿線連続立体交差化にともなう駅周辺交通の円滑化及び利便性向上のため追加する。

変更概要

名称	変更事項
中野区画街路第4号線	1. 新規追加

東京都市計画道路 区画街路中野区画街路第4号線 計画図

[中野区決定]



補76

15M

15M

R=790M

中区街4

14M2車線

R=200M

交通広場

R=145M

凡 例

計画変更新線

計画変更廃止線

既定計画線



中野区画街路第4号線(沼袋駅周辺)の計画内容



交通広場の配置計画の考え方について

1. 基本的考え方

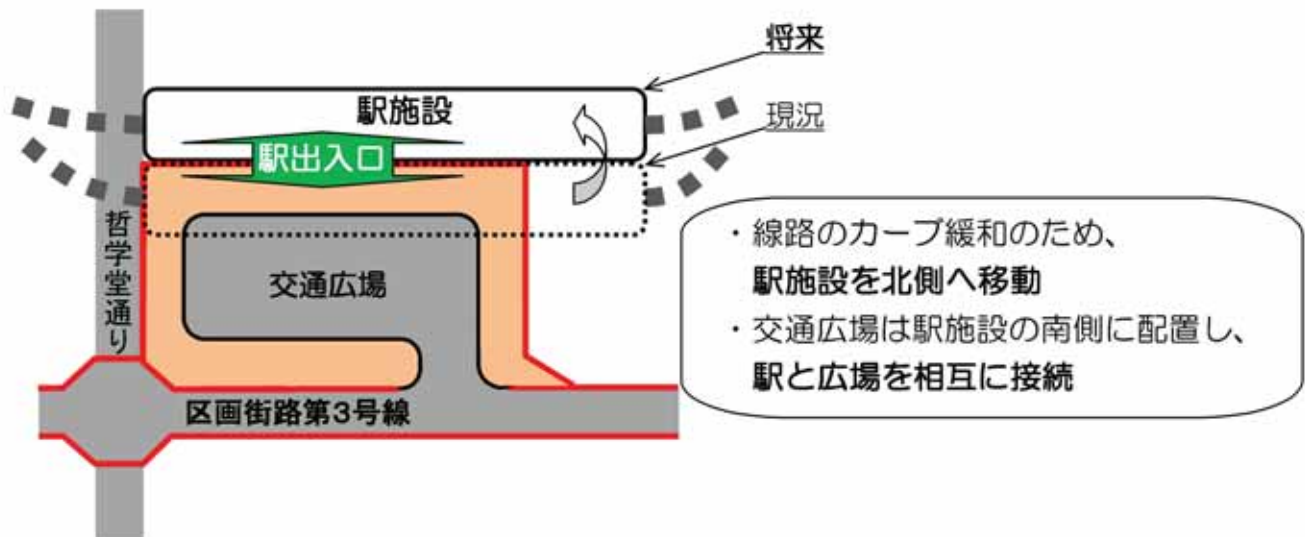
高齢者や障害者など誰もが安全、快適に利用できるよう、
鉄道とバスなどとの乗継利便性を確保



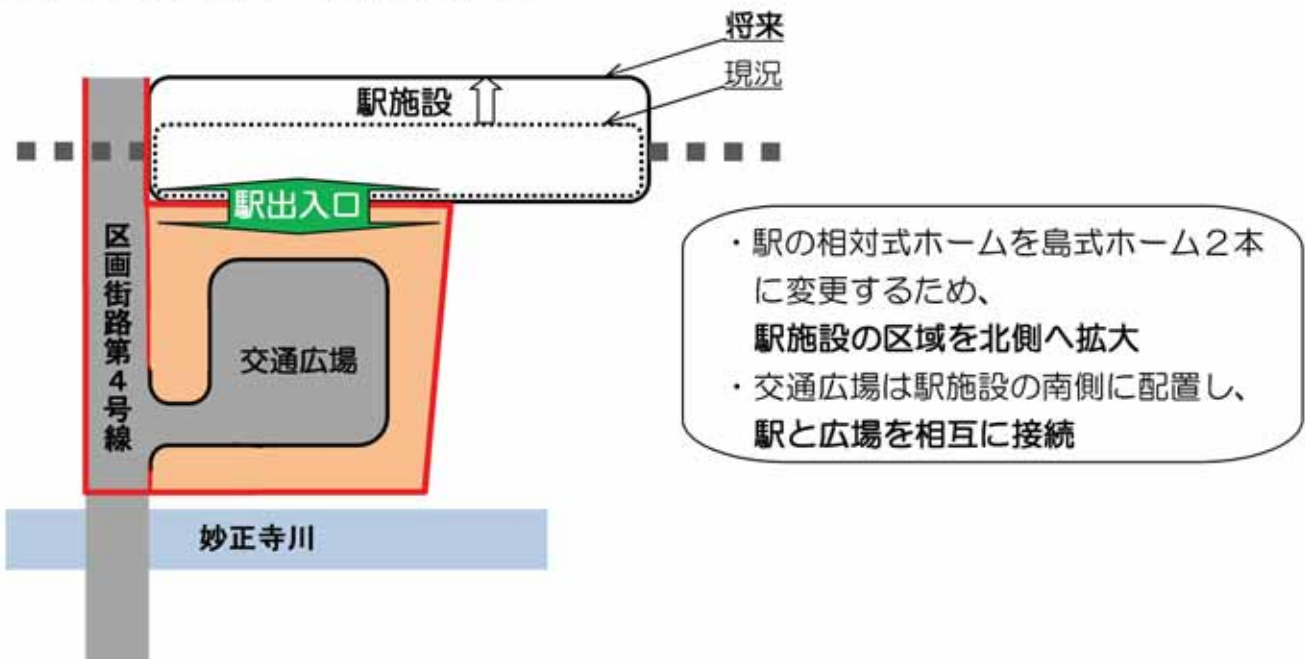
駅施設及びアクセス道路と整合を図り、必要となる区域、形状を決定

2. 交通広場の配置（概念図）

（1）区画街路第3号線（新井薬師前駅周辺）



（2）区画街路第4号線（沼袋駅周辺）

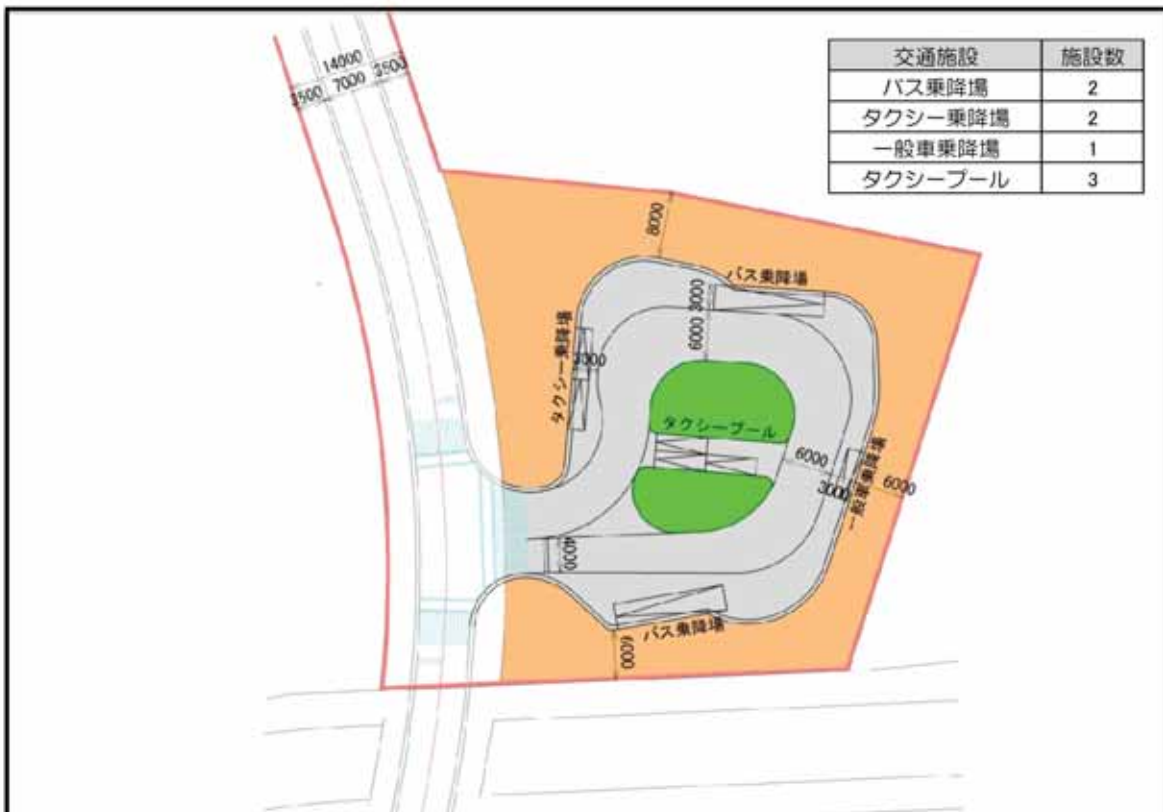


交通広場の整備イメージ図

区画街路第3号線 (新井薬師前駅周辺)



区画街路第4号線 (沼袋駅周辺)



※現時点での整備イメージです。
広場内の施設配置は今後検討により変更となる場合があります。

意見書の要旨

東京都市計画道路の変更に係る都市計画の案を平成23年7月5日から2週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第2項の規定により、6通（6名）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	意見書の要旨	中野区の見解
東京都市計画 道路区画街路 中野区画街路 第3号線	<p>I 賛成意見に関するもの 6通（6名）</p> <p>1 都市計画に関する意見</p> <p>(1) 新井薬師前駅付近では、朝夕は通勤・通学の人が道路にあふれ、バスのすれ違い時は大変危険な状況である。 また4つのバス路線が集中しているにも関わらず、バス停が2箇所に分散し、タクシー乗場もなく、非常に不便である。 中野区の交通広場の案は、駅の南側にバスやタクシーの乗場を設けて、駅前の混雑緩和等に資する非常に良い計画であり、大きく期待している。 交通広場の整備を早期に実現し、便利で安全・安心のまちづくりを進めることを強く要望する。</p> <p>(2) 新井薬師前駅の交通広場は、イベント開催場所や災害時の避難広場としての機能、地下駐輪場、防災倉庫の配置など、地域にとって希望のある広場になることを確信している。</p>	<p>I 賛成意見に関するもの</p> <p>1 都市計画に関する意見</p> <p>(1)～(2) 本計画は、西武新宿線の連続立体交差事業を契機とした沿線まちづくりの実現に向け、新井薬師前駅の交通広場を整備して、駅周辺の交通の円滑化及び安全性、利便性の向上を図るものである。 具体的には、鉄道とバス・タクシー等との乗り継ぎが円滑にできるよう、広場を駅の南側に設置し、誰もが安全で安心して快適に利用できる交通広場とする。 交通広場の整備は、地域の交通環境の改善を図り、防災性の向上や交流拠点の形成などにも大きく寄与することから、今後とも早期事業化に向けて鋭意取り組んでいく。</p>

名称	意見書の要旨	中野区の見解
<p>東京都計画 道路区画街路 中野区画街路 第3号線</p>	<p>2 事業施行に関する意見</p> <p>(1) 交通広場の整備には、商売を行っている方や、ビル所有者、関係者の方の協力が必要であり、これらの方々の不利益にならないよう配慮をお願いする。</p> <p>(2) 交通広場の整備に合わせて周辺道路で無電柱化等を進め、一日も早く、安全・安心な駅周辺環境を整えて欲しい。</p> <p>3 その他の意見</p> <p>(1) 新井薬師前駅周辺は、数多くの住居ビルや商業ビルがあることから、交通広場の整備に合わせて地区計画を検討するなど、周辺の道路や建物の整備を同時に検討して頂きたい。</p> <p>(2) 駅周辺整備の検討にあたっては、西武鉄道とも共有を深め、地上部分の整備等について地元住民への報告・連絡・相談を密にして頂きたい。</p>	<p>2 事業施行に関する意見</p> <p>(1) 交通広場の整備に際しては、影響を受ける関係権利者に対して、適切な補償や生活再建などについて、十分な説明や配慮を行い、理解と協力が得られるよう努めていく。</p> <p>(2) 事業の実施にあたっては、安全な歩行者空間を確保し、地域の交通環境を改善するため、周辺道路を含めて無電柱化を検討する。</p> <p>3 その他の意見</p> <p>(1) ～ (2) 新井薬師前駅の交通広場の整備に際しては、周辺区域との一体的なまちづくりや、鉄道立体化後の地上部の利用等について、地元住民の意見を踏まえつつ、東京都や西武鉄道と協議しながら、今後検討を進めていく。</p>

意見書の要旨

東京都市計画道路の変更に係る都市計画の案を平成23年7月5日から2週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第2項の規定により、5通（4名1団体）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	意見書の要旨	中野区の見解
東京都市計画道路区画街路中野区画街路第4号線	<p>I 賛成意見に関するもの 4通（3名1団体）</p> <p>1 都市計画に関する意見</p> <p>(1) 沼袋商店街通りは現在、一方通行で道幅が狭く、大変危険なうえ、不便を感じている。バスが通り、高齢者や子供連れの歩行者・自転車、安心して通行することができない。また、踏切渋滞により緊急自動車、長らく停車することもあり、大変不安を覚える。</p> <p>歩道などに配慮した整備を早急に進めることが、日常通行している歩行者、自転車、ドライバーに共通する思いであり、本計画の一日も早い実現を望む。</p> <p>(2) 東日本大震災で防災に対する意識が高まっている。沼袋商店街通りの拡幅は、駅の南側にある平和の森公園への避難路として、また、延焼遮断帯としての役割からも大切である。</p>	<p>I 賛成意見に関するもの</p> <p>1 都市計画に関する意見</p> <p>(1)～(2) 本計画は、西武新宿線の連続立体交差事業を契機とした沿線まちづくりの実現に向け、沼袋駅の交通広場及びアクセス道路を整備して、駅周辺の交通の円滑化及び安全性、利便性の向上を図るものである。</p> <p>具体的には、鉄道とバス・タクシー等との乗り継ぎが円滑にできるよう、広場を駅の南側に設置するとともに、沼袋商店街通りを拡幅して、安全に歩行者・自転車等が通行できる歩道や地域の防災性の向上に資する道路空間を確保する。</p> <p>本路線の整備は、安全で安心できるまちづくりや、土地利用の増進、商業の振興にも大きく寄与することから、今後とも早期事業化に向けて鋭意取り組んでいく。</p>

名称	意見書の要旨	中野区の見解
<p>東京都計画 道路区画街路 中野区画街路 第4号線</p>	<p>2 事業施行に関する意見</p> <p>(1) 道路幅の今後の設計や検討にあたっては、商店会や地域住民の意見を十分に反映するため、協働による進め方を要望する。</p> <p>具体的には、自動車の通過交通を抑制し、スピードを出しにくい道路構造の検討や、歩車道の段差が小さいバリアフリーに配慮した道路構造の検討を要望する。</p> <p>また、商店街発展のための景観形成に係る検討や、個々の商店等が生活再建できる補助制度を要望する。</p> <p>(2) 道路幅により土地を買収される方々が協力できるよう、配慮が必要である。</p>	<p>2 事業施行に関する意見</p> <p>(1) ～ (2) 事業の実施にあたっては、沿道住民の合意形成と周辺まちづくりの機運醸成を図るため、地元と協働し、まちづくり協議会の設立を支援していく。</p> <p>道路構造については、平成22年8月に策定した「西武新宿線沿線まちづくりに係る基盤施設の整備基本計画」において、「歩行者・自転車交通の安全性に配慮した構造とする」、「沿道市街地(商店街)への影響を軽減する」、「地区内交通に適した道路とする」の三点を重視することとしており、このような観点のもと、今後の整備の具体化に際して十分に検討していく。</p> <p>また、影響を受ける関係権利者に対して、適切な補償や生活再建などについて、十分な説明や配慮を行い、理解と協力が得られるよう努めていく。</p>

名称	意見書の要旨	中野区の見解
<p>東京都計画 道路区画街路 中野区画街路 第4号線</p>	<p>II 反対意見に関するもの 1通(1名)</p> <p>I 都市計画に関する意見</p> <p>(1) 道路幅計画は、自動車交通の増加をもたらし、交通事故や大気汚染、騒音の増大となる。 また、商店街を分断、衰退させ、買い物の際の利便性を奪う。安全・安心を損ない、環境や街並みを破壊するので反対する。</p> <p>(2) 現在、バス交通は、沼袋駅西側にある一方通行の商店街通りをルートとし、中野駅方向のみ運行されている。 将来、沼袋駅が地下化されれば、東側にも改札口が設置されると考えられるので、この付近に練馬駅方向のバスルートとバス停を新設すれば、商店街通りの拡幅と相互通行化は必要ない。</p> <p>(3) 沼袋駅の交通広場の区域は、現状の線路部分を含めて西武鉄道の負担による範囲とすべきである。 西武鉄道は、連続立体交差事業での負担は14%に過ぎないが、これまで踏切による時間的損失や電車の騒音、振動など、様々な損害をもたらしてきた。 西武鉄道は、各種被害の発生者責任を負い、線路部分を交通広場として提供する責務がある。</p>	<p>II 反対意見に関するもの 1通(1名)</p> <p>I 都市計画に関する意見</p> <p>(1)～(2) 本計画は、沼袋駅の交通広場及びアクセス道路を整備して、バスルートの相互通行化や歩行者空間の確保など、駅周辺の交通の円滑化及び安全性、利便性の向上を図るものである。 道路構造については、平成22年8月に策定した「西武新宿線沿線まちづくりに係る基盤施設の整備基本計画」において、「歩行者・自転車交通の安全性に配慮した構造とする」、「沿道市街地(商店街)への影響を軽減する」、「地区内交通に適した道路とする」の三点を重視することとしており、このような観点のもと、今後の整備の具体化に際して十分に検討していく。 したがって、本路線の整備により、駅周辺における交通環境の改善や良好な街並みの形成が図れるものと考ええる。</p> <p>(3) 沼袋駅の交通広場については、施設及びアクセス道路と整合を図った上で、広場内の施設を適切な内容と規模で配置し、区域、形状を計画している。 広場の区域について、鉄道地下化後の地上部の利用も検討したが、その場合、駅出入口を現状よりも東側にずらす必要があり、利用者の多い沼袋商店街からの利便性が低下することになる。 したがって、広場を駅施設の南側に設置して相互に接続する本計画が適切であると判断した。</p>

名称	意見書の要旨	中野区の見解
<p>東京都計画 道路区画街路 中野区画街路 第4号線</p>	<p>2 その他の意見</p> <p>(1) 連続立体交差事業において、沼袋駅付近に土留壁を設置するとしているが、この付近は地質条件が一樣ではないため、大地震等により破壊される可能性が高く、地下水の流入事故が懸念される。</p> <p>こうした問題点を是正するよう中野区として尽力することを強く要求する。</p>	<p>2 その他の意見</p> <p>(1) 連続立体交差事業については、事業主体である東京都及び西武鉄道が適切な工法を検討し、実施するものと考えている。</p> <p>土留壁を用いて適切に施工し、さらに入念な施工管理を行うことで、地下水の低下等による地盤の変形は生じないとしている。</p> <p>したがって、連続立体交差事業の工事は、安全上問題ないものと考ええる。</p>

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

1. 変更概要

東京都市計画平和の森公園周辺地区地区計画（平成 5 年 11 月 24 日中野区告示第 73 号）における、地区集散道路第 3 号の変更を行う。

（延長約 1 3 8 m → 延長約 7 7 m）

2. 変更の理由

別添資料 1 のとおり

3. 都市計画の案について

別添資料 2～5 のとおり

4. 経緯及び今後のスケジュール

平成 2 3 年 3 月 1 8 日～4 月 1 日 都市計画原案の公告・縦覧（※条例第 2 条）
縦覧人数 2 名

平成 2 3 年 3 月 1 8 日～4 月 8 日 意見書の受付（※条例第 4 条）
意見書件数 0 通

平成 2 3 年 3 月 2 3 日・2 4 日 都市計画原案の説明会開催（※条例第 3 条）

平成 2 3 年 5 月 2 5 日 東京都知事同意

平成 2 3 年 7 月 4 日 中野区都市計画審議会報告

平成 2 3 年 7 月 5 日～1 9 日 都市計画案の公告・縦覧及び意見書の受付
縦覧人数 1 名
意見書件数 0 通

平成 2 3 年 8 月 2 日 中野区都市計画審議会諮問

平成 2 3 年 8 月中旬 都市計画決定・告示予定

（※中野区地区計画等の案の作成に関する条例）

都市計画の案の理由書

1 種類・名称

東京都市計画地区計画 平和の森公園周辺地区地区計画

2 理由

中野区内の西武新宿線沿線地域については、中野区基本構想及び中野区都市計画マスタープランにおいて、西武新宿線の連続立体交差化の早期実現と、これにあわせた駅前広場や道路の整備など、交通結節機能の強化をはじめ、安全で安心できる活力あるまちの実現が位置づけられている。また、区では平成21年11月に西武新宿線沿線まちづくり計画を策定し、交通結節機能の向上を図ることとしている。

こうした中、西武新宿線の中井駅～野方駅間について、平成22年2月に東京都より連続立体交差化の計画が示され、一体的、計画的なまちづくりの必要性が高まった。

また、当該区間にある沼袋駅の周辺は、歩行空間や駅前の交通結節機能が大きく不足しており、これらの改善が大きな課題となっている。このため、平成22年8月、西武新宿線沿線まちづくりにおける基盤施設の整備基本計画を策定し、都市計画などの具体的な検討を進めてきたところである。

こうしたことから、地域の交通環境の改善を図り、安全で安心できる活力あるまちの実現に資するため、平和の森公園周辺地区地区計画において、地区施設として既に定めている地区集散道路第3号の区間が、都市計画として新たに定める関連街路と重複するため、面積約73.8haの区域について地区計画を変更するものである。

東京都市計画地区計画の変更（中野区決定）

都市計画平和の森公園周辺地区地区計画を次のように変更する。

名称	平和の森公園周辺地区地区計画
位置※	東京都中野区新井二丁目、新井三丁目、新井四丁目、沼袋一丁目、沼袋三丁目、野方一丁目、野方二丁目、野方三丁目及びび松が丘二丁目 各区内
面積※	約 73.8ha
地区計画の目標	中野刑務所跡地は、防災機能をもった公園及び下水処理場を建設・整備し、周辺の不燃化の促進、道路整備等により安全で快適なまちづくりを進める。そのため、地区特性に応じた建築物等に関する制限及び区画道路の整備を建替えに併せて行い、人々が安心して住み続けられる住宅地、平和の森公園を活かしたみどり豊かで快適なまち、広域避難場所を中心とした防災拠点地区の形成を目標とする。
土地利用の方針	<p>平和の森公園を中心とする安全で快適な住宅地を形成するため、土地利用の方針を次のように定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 区内の骨格的道路である早稲田通り及び中野通り沿道は、土地の高度利用を図り、中高層建物を主体とした商業・業務中心の沿道複合市街地とする。 2 地区西側バス通り及び平和公園通りは、道路整備と同時に沿道建物の不燃化を促進して避難路として整備する。地区西側バス通り沿道は、日常利便施設の充実を図りながら住宅供給を促進する複合市街地とし、平和公園通り沿道は、既存の商業機能の充実を図りながら住宅供給を促進する複合市街地とする。 3 平和公園通り以西の妙正寺川以北市街地は、共同化・協調化の積極的な推進により、道路基盤の整備と建物の防災性を高め、ゆとりある低層住宅地とする。 4 その他の住宅系市街地は、建物の耐火化による防災性の向上と土地の合理的利用を図ることにより、オープンスペースを備えた中層住宅地とする。特に平和の森公園の西側・南側市街地は道路基盤の整備と建物の共同化・耐火化を進め、土地の有効利用と生活環境が調和した安全で快適な住宅地を形成する。 5 平和の森公園は地域住民が親しめる快適な公園として整備するとともに災害時の広域避難場所とする。
区域の整備・開発及び保全に関する方針	<p>既存の道路網を活かした修復的な整備を行い、防災機能の向上と歩行者の日常生活における安全をめざした道路基盤のネットワークを形成する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 公共的な交通処理機能を担うとともに、災害時の主要避難路として、地区集散道路を整備する。 2 歩行者が安全に歩ける歩行者空間を確保し、災害時には主要避難路に取り付く道路として主要生活道路を整備する。 3 円滑な消防活動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。 <p>また、地区住民が身近に利用できる街区公園及びポケットパーク等を適切に配置し、整備する。</p> <p>良好な市街地形成を図るとともに防災性を確保するため、地区の特性に応じ、建築物等に関する制限を次のように定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 平和の森公園に隣接する静かな住宅地の特性を生かし、良好な相隣環境を確保するとともに、防災性を確保するため建築物の用途の制限、建築物の高さの最低制限、壁面の位置の制限を定める。 2 敷地の細分化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。 3 震災時のブロック塀等の倒壊による被害を防ぎ、敷地内緑化を図るため、垣又はさくの構造の制限を定めるとともに生け垣化を推進する。
地区施設の整備の方針	
建築物等の整備の方針	

位 置		東京都中野区新井二丁目、新井三丁目、新井四丁目、沼袋一丁目、沼袋三丁目、野方一丁目、野方二丁目、野方三丁目及びひしが丘二丁目 各地内					
面 積		約 6 1.4 ha					
地 区 名	種 別	名 称	幅員(m)	延長(m)	備 考	道 路	
						配置の規模及び	配置の規模
地区整備	積	商業・近隣商業主体地区 (A地区)	地区集散道路第1号※	9m	約 1,096m	拡 幅	平和の森公園地区 (E地区)
			地区集散道路第2号※	12m	約 453m	拡 幅	
			地区集散道路第3号※	12m	約 77m	拡 幅	
			主要生活道路第1号※	8m	約 329m	拡 幅	
			主要生活道路第2号※	8m	約 208m	拡 幅	
			区画道路第1号	6m	約 154m	拡幅及び一部新設	
			区画道路第2号	6m	約 163m	拡幅及び一部新設	
			区画道路第3号	6m	約 160m	拡 幅	
			区画道路第4号	6m	約 106m	既 設	
			区画道路第5号	6m	約 135m	拡 幅	
			区画道路第6号	6m	約 331m	拡 幅	
地区名	住宅主体複合地区 (B地区)	住宅主体複合地区 (B地区)	耐火中層住宅地区 (C地区)	中層住宅地区 (D地区)	平和の森公園地区 (E地区)		
地区面積	約 9.4ha	約 8.6ha	約 26.7ha	約 7.3ha	約 9.4ha		
建築物の用途の制限※	「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」第2条第1項に掲げる風俗営業の用に供する建築物及び同条第6項に掲げる店舗型風俗特殊営業の用に供する建築物	1 ボウリング場、スケート場又は水泳場 2 まあじやん屋、ぱちんこ屋、射的場その他これらに類するもの 3 ホテル又は旅館	特に定めない	特に定めない	特に定めない		
建築物等に関する事項	60 平方メートル ただし、次の各号の一に該当する土地について、その全部を一の敷地として使用する場合は、この限りではない。 1 建築物の敷地として現に使用されている土地 2 所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地として使用する土地 3 地区施設の整備に係る土地 4 その他区長が公益上やむを得ないと認めた土地					特に定めない	

<p>地区整備計画</p>	<p>建築物等の高さの制限</p> <p>1 建築物の壁又はこれに代わる柱から、この地区計画による地区集散道路、主要生活道路及び区画道路の中心線までの距離は、次の各号によらなければならない。また、軒先及び出窓等の建築物の部分についても同様とする。</p> <p>(1) 地区集散道路第1号は、4.5メートル以上</p> <p>(2) 地区集散道路第2号及び第3号は、6メートル以上</p> <p>(3) 主要生活道路各号は、4メートル以上</p> <p>(4) 区画道路各号は、3メートル以上</p> <p>2 B地区、C地区及びD地区においては、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50センチメートル以上としなければならない。</p> <p>建築物の高さ（地盤面からの高さによる。以下同じ。）の最低限度は、7メートルとする。ただし、次の各号の一に該当する建築物又は建築物の部分については、この限りではない。</p> <p>1 都市計画施設の区域内の建築物</p> <p>2 高さが7メートル未満の建築物の部分の水平投影面積の合計が建築面積の2分1未満かつ100平方メートル未満の建築物の当該部分</p> <p>3 増築又は改築に係る建築物で当該増築又は改築が建築基準法施行令（昭和25年政令第338号）第137条の7第1号及び第2号に定める範囲のもの</p> <p>4 附属建築物で平屋建のもの（建築物に附属する門又はへいを含む）</p> <p>5 地下若しくは高架の工作物内又は道路内に設ける建築物その他これらに類するもの</p> <p>6 その他の建築物で区長が公益上又は土地利用上やむを得ないと認められたもの</p> <p>道路に面する側のかき又は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しなければならない。ただし、道路面から高さ60センチ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メートル20センチ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。</p>
<p>建築物等に関する事項</p>	<p>特に定めのない</p> <p>特に定めのない</p>
<p>壁面の位置の制限</p>	<p>特に定めのない</p> <p>特に定めのない</p>
<p>建築物等の高さの最低限度</p>	<p>特に定めのない</p> <p>特に定めのない</p>
<p>垣又ははさくの構造の制限</p>	<p>特に定めのない</p> <p>特に定めのない</p>

※知事同意事項

「区域、地区整備計画の区域、地区施設の配置及び地区の細区分は計画図表示のとおり」

[理由]

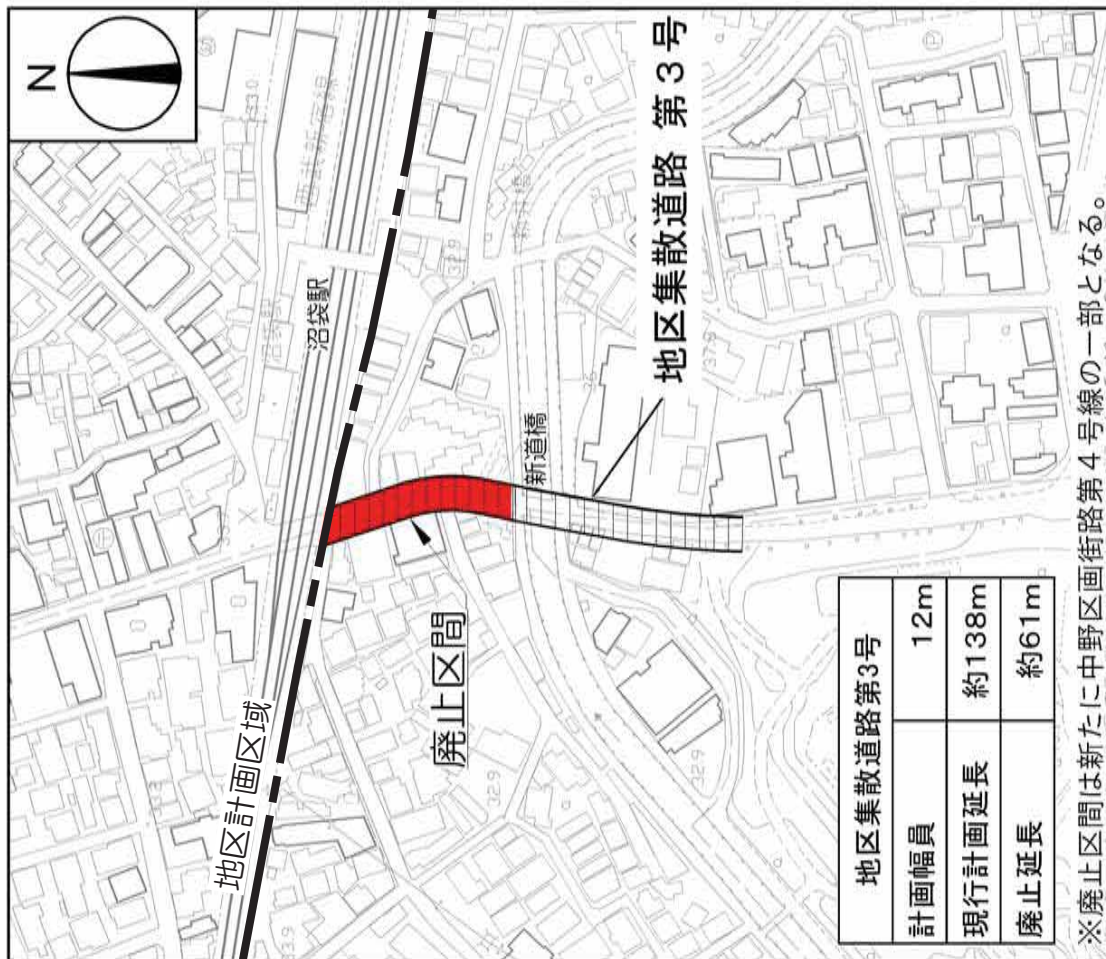
新たに東京都市計画道路に追加する中野区画街路第4号線の一部区間が、地区集散道路第3号の一部区間と重複するため、地区計画を変更する。

変更概要

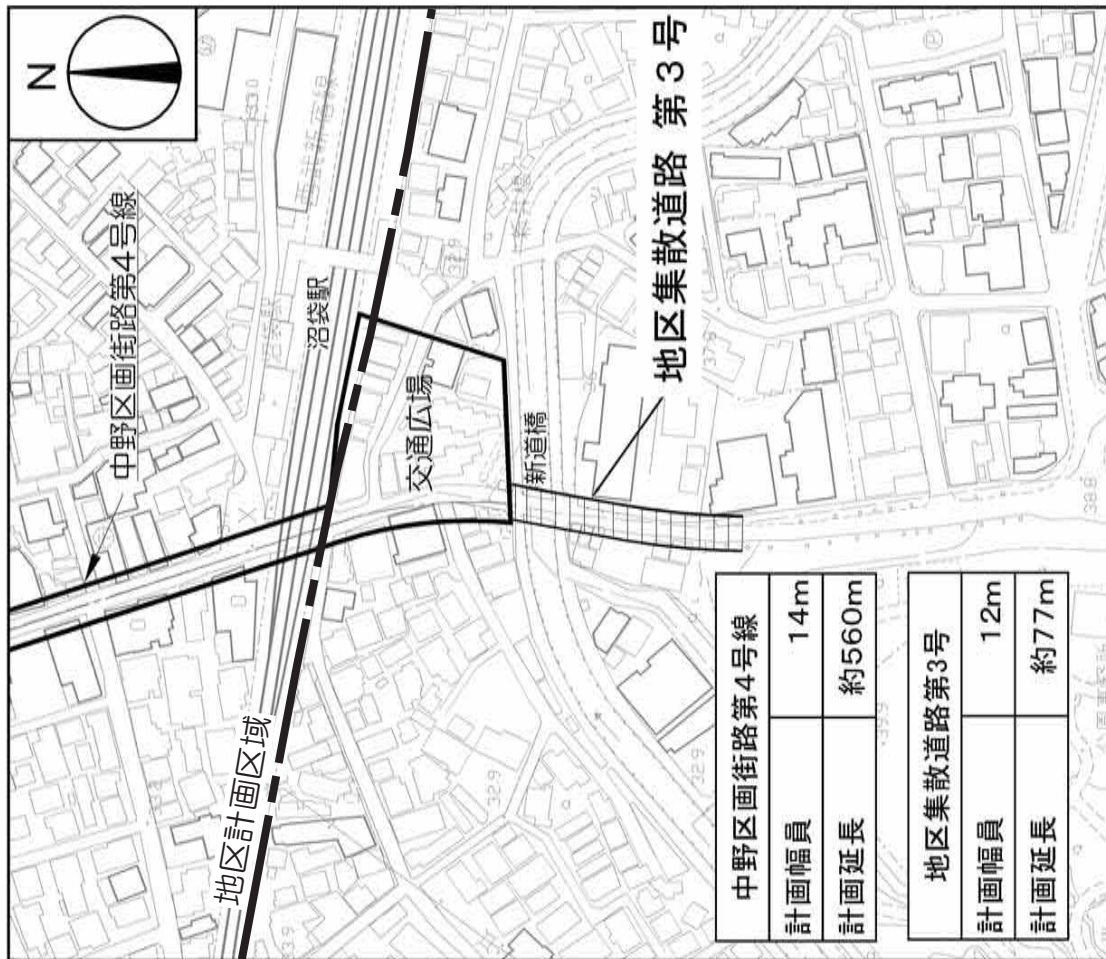
平和の森公園周辺地区地区計画				
地区整備計画	事		項	
	地区施設の配置及び規模	道路	名称・幅員 地区集散道路第3号、12m	旧
			延長約 138m	延長約 77m
				延長の変更

平和の森公園周辺地区 地区計画変更概要図

現行計画図



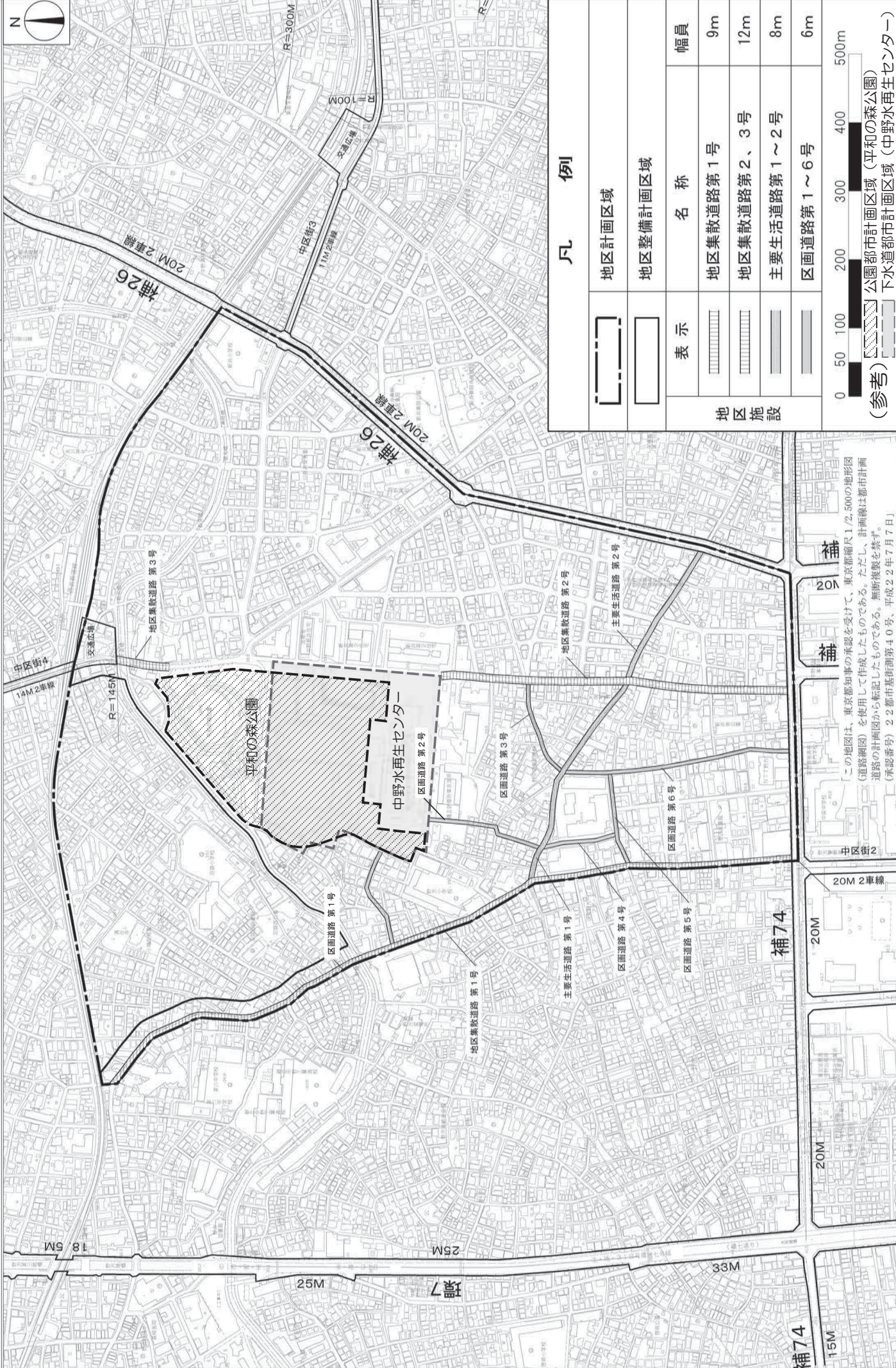
変更計画図



東京都市計画地区計画 平和の森公園周辺地区地区計画 計画図 2

[中野区決定]

別添資料5



凡 例

	地区計画区域	
	地区整備計画区域	
地区施設		
	表示	
	名称	幅員
	地区集散道路第1号	9m
	地区集散道路第2、3号	12m
	主要生活道路第1～2号	8m
	区画道路第1～6号	6m
0 50 100 200 300 400 500m	スケール	

(参考) 公園都市計画区域 (平和の森公園)
 下水道都市計画区域 (中野水再生センター)

この地区は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺1/2,500の地形図(道路網図)を使用して作成したものである。ただし、計画線は都市計画道路の計画図から転記したものである。無断複製を禁ず。
 (承認番号) 22都市基街測第40号、平成22年7月7日

※都市計画の図書(図面)のうち、位置図、総括図、計画図1については変更がないため、省略します。

中野区駐車場整備計画(案)について

1. 中野区駐車場整備計画(案)について

「中野区駐車場整備計画」は、平成23年4月に決定した「中野駅周辺駐車場整備地区」及び「中野駅北口駐車場」の都市計画(別添資料-1参照)を補完し、中野駅周辺の駐車場の整備について、前記の都市計画と一体的に定めるものである。

中野区駐車場整備計画(案)については、この都市計画に係る報告・説明会等のなかで説明してきた内容を取りまとめることで作成したものとなっている。

2. 中野区駐車場整備計画(案)に関連する都市計画の変更等の経過

	経過
平成22年7月30日	中野区都市計画審議会に都市計画変更方針の報告
平成22年9月7日	中野区都市計画審議会に中野区駐車場整備計画(案)に関連する都市計画変更原案の報告
平成23年2月15日	中野区都市計画審議会に中野区駐車場整備計画(案)に関連する都市計画変更(案)の諮問・答申
平成23年4月4日	中野区駐車場整備計画(案)に関連する都市計画決定告示
平成23年5月	中野区駐車場整備計画(案)のまとめ
平成23年6月以降	中野区駐車場整備計画(案)に係る関係機関協議
平成23年8月2日	中野区都市計画審議会に中野区駐車場整備計画(案)の報告

3. 中野区駐車場整備計画(案)の内容について

別添資料-2のとおり。

4. 今後の予定

本計画(案)の内容については、駐車場整備地区及び都市計画駐車場の都市計画決定段階で区民説明等を行なっているため、当都市計画審議会への案の報告後、区議会・常任委員会への報告を行なったうえで決定する。

- 9月上旬 ・中野区駐車場整備計画(案) 区議会・常任委員会報告
- 9月中旬頃 ・中野区駐車場整備計画 区において決定

東京都市計画駐車場整備地区の変更（中野区決定）

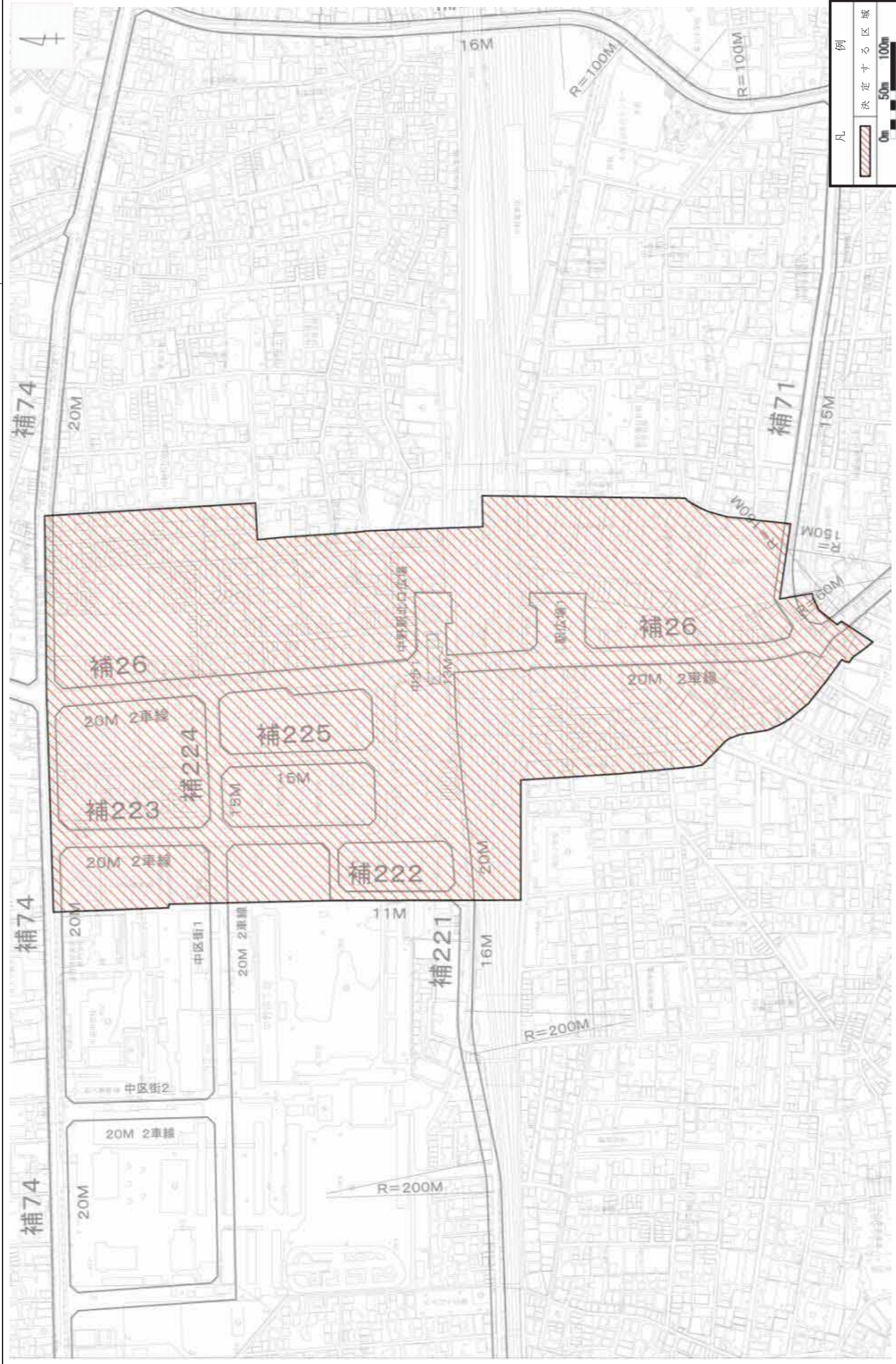
東京都市計画中野駅周辺駐車場整備地区を次のように追加する。

面積	備 考
約 28.0ha	中野区中野二丁目、中野三丁目、中野四丁目、中野五丁目、中央四丁目、中央五丁目、 新井一丁目及び新井二丁目の一部

「位置及び区域は計画図表示のとおり」

理由：

中野駅周辺地区における土地利用転換に伴い増加する駐車需要への対応と円滑な道路交通を確保するため、駐車場整備地区を決定する。



例

凡 決定する区域

0m 50m 100m

東京都市計画駐車場の変更（中野区決定）

東京都市計画第23号中野区圃町駐車場を次のように変更する。

名称		位置	面積	構造		備考
番号	駐車場名			階層	地下1層	
第23号	中野駅北口駐車場	中野区中野四丁目地内	約0.6ha	地下1層		計画台数 約70台 出口、入口 各1箇所

「区域は計画図表示のとおり」

理由： 中野駅周辺における自動車の駐車需要に適切に対応するため、自動車駐車場の需要を見直し区域及び面積を変更するとともに、あわせて名称を変更する。

変更概要

名称	変更事項
第23号 中野駅北口駐車場	1 名称の変更 圃町 → 中野駅北口 2 区域及び面積の変更 面積 約1.2ha → 約0.6ha

東京都市計画駐車場第23号中野駅北口駐車場 計画図 [中野区決定] 縮尺 二千五百分の一



凡 例	
	追加する範囲
	廃止する範囲
	既決定の範囲
0m 50m 100m	

中野区駐車場整備計画(案)

平成 23 年

中 野 区

－ 目 次 －

計画策定にあたって	1
1. 対象範囲	2
2. 駐車施策に関する基本方針	3
3. 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次	4
4. 路外駐車場整備に関する施策	5

— 計画策定にあたって —

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に基づき、駐車場整備地区における駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、当該地区における駐車場の整備について定めるものである。

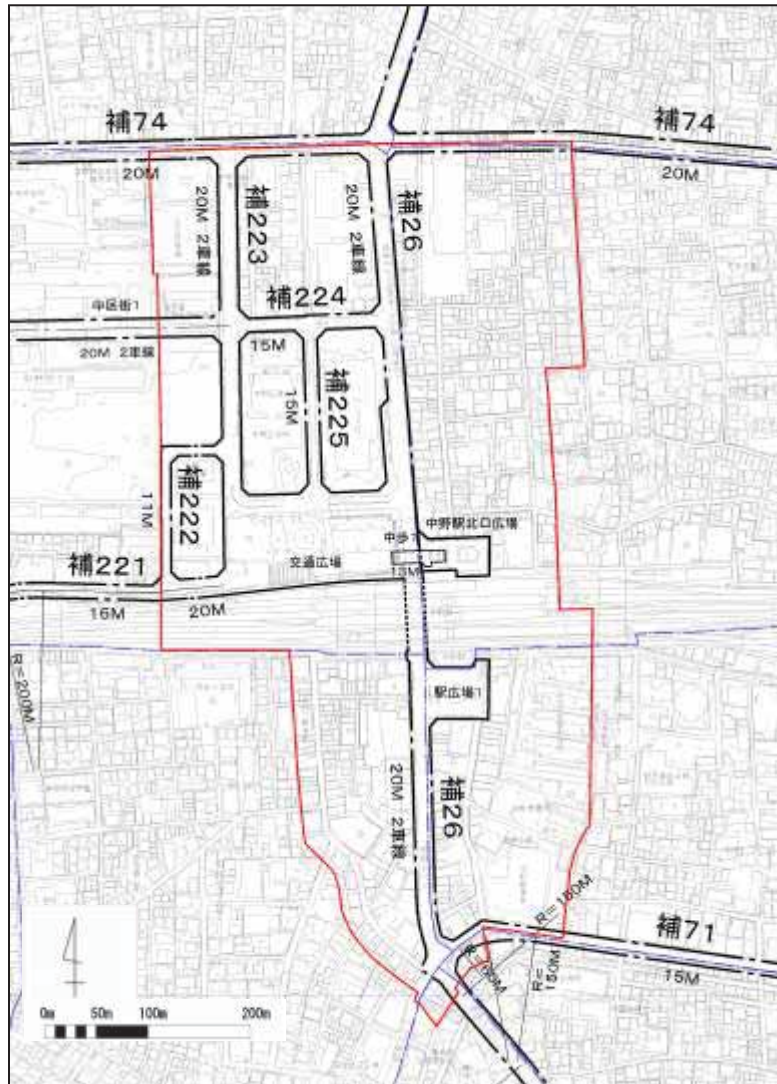
この駐車場整備地区は、自動車交通が著しく輻輳し、道路の効用を保持し円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について、都市計画に定めることができることとされている。(駐車場法第3条)

中野区においては、中野駅周辺が商業業務及び行政等の中心であり、今後、駅とまちが融合する魅力的な賑わい拠点としての機能立地が先導的に進み、商業・業務・文化その他広域性を有する諸機能が集積することから、中野駅周辺を駐車場整備地区として都市計画法に基づき定めたところである。(平成23年4月)

この区域において、中野区は、より良い駐車場整備をめざして本計画を定めるものである。

1. 対象範囲

中野区駐車場整備計画の対象範囲は、平成23年4月に都市計画が告示された「中野駅周辺駐車場整備地区（約2.8ha）」とし、当該エリアを図一1に示す。なお、今後、まちづくりの進捗により需要に応じた駐車場整備を進めることが必要と考えられるエリアについては、別途、駐車場整備地区の追加指定について検討を行うものとする。



図一1 中野駅周辺駐車場整備地区

2. 駐車施策に関する基本方針

(1) 中野駅周辺の概況

中野駅周辺は数多くの来訪者で賑わう商業の中心であるとともに、区役所・サンプラザに代表される行政・文化の中心として中野区の中心拠点を形成してきた。現在進んでいる中野駅周辺のまちづくりにより、さらなる自動車交通と駐車需要の増加が見込まれている。

一方、中野駅付近において核となる自動車動線は、幅員 20m の中野通り程度であり、自動車走行のための基盤が脆弱なため、来訪者の多くが徒歩、自転車や公共交通機関を利用しており、これらの公共交通動線が集中する中野駅直近においては、新たな自動車利用を積極的に誘発する駐車場を設置すべき環境ではなくなっている。

(2) 中野駅周辺の駐車実態と今後の基本方針

中野区自動車駐車場（H23.4より休止中）や中野サンプラザ駐車場等の民間を中心とした一般利用の駐車場が整備され、表1のとおり駐車需要を満たす駐車台数が確保されていることから、駐車場不足による大きな問題は生じていない。一方で今後進展する都市開発による駐車需要の増加に対しては、各開発地区において適切な駐車場確保と有効活用が肝要となることから、中野駅を中心とした商業地域などを駐車場整備地区として定めることにより、都市開発における適切な規模の駐車場を確保すること等が必要である。

表－1 駐車実態調査結果（平成21年7月実施）

対象地区内 駐車施設箇所数・収容台数*1)		
エリア	施設数(箇所)	収容台数(台)*2)
駅北側	15(14)	515(463)
駅南側	4(4)	44 (44)
合計	19(18)	559 (507)

*1) 対象とする駐車場は、一時預かり駐車場（商業施設、業務施設等附属の有料駐車場含む）
 *2) 収容台数は、来訪者用の台数をカウントしている。休日のみ開放されている駐車場があることから、()内に平日の収容台数を示す。

対象地区内 路外・路上駐車台数（ピーク時）*3) 単位:台				
平日	エリア	路外駐車場 (15時台)	路上駐車 (13時台)	計
		駅北側	304	28
	駅南側	18	12	30
	合計	322	40	362(338)
休日	エリア	路外駐車場 (13時台)	路上駐車 (12時台)	計
	駅北側	321	26	347
	駅南側	21	10	31
	合計	342	36	378

*3) ()内は、駅北側にある区役所等の特定の利用目的の駐車 24 台を除いた台数。

3. 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次

(1) 目標年次

中野区駐車場整備計画の目標年次は、駅周辺における大規模開発がおおむね完了すると考えられる 20 年後の平成 43 年（2031 年）とする。

(2) 目標量

駐車実態調査および地区内の将来の都市開発を考慮し、本計画の目標量を表-2のとおり設定する。

表-2 駐車場整備目標量

地 区	目 標 量
中野駅周辺地区	約 1,010台

(3) 将来の駐車施設の需給バランス

現況駐車需要並びに将来の都市開発、主要施設立地規模、用途を考慮した、将来駐車需要及び想定される駐車場整備規模を踏まえた将来の駐車需給バランスを表-3に示す。

ピーク時の需要に関して、現況の駐車台数 340 台に対して、駅周辺の開発等により、約 800 台の増加が見込まれる。これに対して供給台数は、開発用地における暫定駐車場の減少、既存のコインパーキング駐車場などの減少等を考慮すると、約 300 台の減少が見込まれるが、開発等による駐車場の整備により約 800 台の供給台数の増加となり、将来の供給台数は、約 1,010 台と予測される。以上から、将来の駐車需給バランスは、約 130 台の不足と予測される。

表-3 将来駐車需給バランス推計

(単位:台)

需 要(ピーク時)			供 給				将来駐車 需給 バランス
現況 台数	将来増加 台数	将来 台数	現況 台数	将来減少 台数	将来増加 台数	将来 台数	
*1 340	800	1,140	*2 510	300	800	1,010	-130

注)平日を対象とした数値

*1 表1駐車実態調査結果より。338 台を四捨五入した数値。

*2 表1駐車実態調査結果より。507 台を四捨五入した数値。

4. 路外駐車場整備に関する施策

(1) 基本的な考え方

中野駅周辺は、数多くの来訪者で賑わう商業の中心であるとともに、区役所・中野サンプラザに代表される行政・文化の中心として中野区の中心拠点を形成してきた。また、警察大学校等跡地開発などの都市開発の進展により、都市機能の集積が高まり、拠点としての役割のさらなる向上が期待されるエリアである。

現在、当該エリアには、中野区自動車駐車場（H23.4より休止中）や中野サンプラザ駐車場等の民間を中心とした一般利用の駐車場が整備され、駐車需要に応じた駐車台数が確保されており、駐車場不足による大きな問題は生じていない。一方で、今後進展する都市開発による駐車需要の増加に対しては、各開発地区において適切な駐車場確保が肝要であり、駐車場整備地区を定めることと併せて、駐車場法等による附置義務駐車場の適切な確保が必要である。

特に、中野駅直近においては、中野駅の交通結節機能の向上、駅前広場周辺の自動車交通の円滑化を確保すると共に、中野駅周辺の不特定多数の来訪者や中野駅利用者の利便性向上に資する、将来の高齢化等に伴う移動制約者の増加にも配慮した駐車場整備を行うものとする。

(2) 公共と民間の役割分担

一時預かり等の駐車場は、その発生原因者が整備することを原則としており、その原因者が民間である場合は、基本的には民間が整備主体となる。

また、中野駅直近については、中野駅が当該地区の自動車、公共交通、歩行者の交通結節点であり、交通利便性の確保を進めるために、公民の適切な役割分担のもとで駐車場の確保を進めるものとする。

以下に、中野駅周辺における駐車場整備に係る公民の役割分担の考え方を示す。

<骨子1> 駅周辺の開発により増加する駐車需要に対しては、原則として開発地内で、民間等開発者が必要な駐車場の整備を行う。

- ・ 区役所・サンプラザ地区、中野二丁目地区再開発をはじめとする大規模商業・業務施設については、駐車場法等に基づく附置義務駐車場等により確保する。
- ・ 将来の開発に合わせて、地区内の商業事業者と連携し、荷捌き駐車場等の確保を図る。

<骨子2> 駅直近については適切な民間との役割分担のもとで、必要な駐車場の整備を行う。

- ・ 新北口駅前広場の地下（都市計画 中野駅北口駐車場）には、公共として整備すべき、必要最低限の台数を確保する。
- ・ 民間開発にあたっては、適正な規模の駐車場を確保する。

<骨子3> 駐車場案内等、ソフト面の整備により利用しやすい駐車環境を、公共が主体となって整備する。

(3) 附置義務制度の適切な運用による民間駐車場等の整備

駐車場法による駐車施設の附置義務は、駐車需要は目的地である施設側で対応するという原則に基づき、その建築物が発生させる駐車需要分を最低限の義務として課すものである。中野駅周辺において、駐車場法等に基づき駐車施設が整備されるよう法の適切な運用を行う。

(4) 駐車場の有効活用及び路上駐車への対応

① 既存駐車場の有効活用

将来の都市開発に伴い中野駅周辺の自動車交通の増加、駐車需要の増加が予測される。それらに対応して、主要な一時預かり駐車場等の駐車情報の提供等を公共が主体となって進め、駐車車両を駐車場に適切に誘導することによって、道路の交通円滑化を図り、歩行者の安全確保や自動車・バス等が円滑に走行できる交通環境を確保する。

② 違法駐車防止

路上駐車車両は、交通渋滞や交通事故の要因となるほか、様々な都市活動に悪影響を与えることから、公民連携のもと解消を図る。

(5) 駅前広場整備に伴う駐車施策

① 都市計画駐車場の整備

違法駐車を排除し道路機能の確保、中野駅の交通結節機能の向上、総合的なまちづくりの観点から計画的な都市計画駐車場の整備を図る。

② バリアフリー等に対応した公共駐車場の整備

身障者、高齢者等の移動制約者の交通結節機能等の強化を図るため、ユニバーサルデザイン・バリアフリーに対応した駐車施設の整備を図る。

③ タクシー乗降場等の確保

待機タクシーによる駅周辺交通の混雑解消を図るため、駅前広場の再編にあわせてタクシー乗降場や待機スペースの確保を図る。

(6) 荷さばき車両への対応

現況では、中野駅周辺の商店街が集積する地域において荷捌き車両の路上等での駐停車が、道路交通の円滑化を阻害する要因ともなっている。将来、地区内の道路交通の円滑化を図るために、適切な荷捌きスペースの確保を行う。

- ・ 将来の都市開発、地区内の商業事業者との協議等により、必要な荷捌き施設を隔地荷捌きスペース、既存駐車施設の一部の活用による適切な確保を図る。
- ・ 荷さばき駐車施設の確保が義務化されていない小規模な建築物の集積に対応する荷さばきのための駐車スペースの確保を図る。

(7) 二輪車の駐車問題の対応

駅前広場整備にあわせて二輪車のための駐車スペースの確保及び大規模開発等に伴う二輪駐車施設の整備誘導を図る。

(8) 公共駐車場整備目標の考え方

駅北側では、不足分について、駅直近と駅周辺の対応可能な場所での確保を、適切な公民の役割分担のもとで図るものとする。駅直近の駐車需要については、中野区自動車駐車場（H23.4より休止中）が受けもっている駐車需要（平日ピークで約60台～①）を将来も同じ立地条件にある中野駅北口自動車駐車場で受け持つこととする。

なお、駅利用者への対応としては、現在の駅利用者台数6台（中野区自動車駐車場需要の内数）全てを移動制約者対応として整備すると共に、将来の高齢化等を踏まえ、現状の倍の12台程度（～②）を移動制約者対応駐車場として整備するものとする。

①及び②を合わせた約70台の駐車場を公共が確保する整備目標量とする。

表-4 公共駐車場整備目標量

地区	公共駐車場整備目標量
中野駅周辺地区	約70台

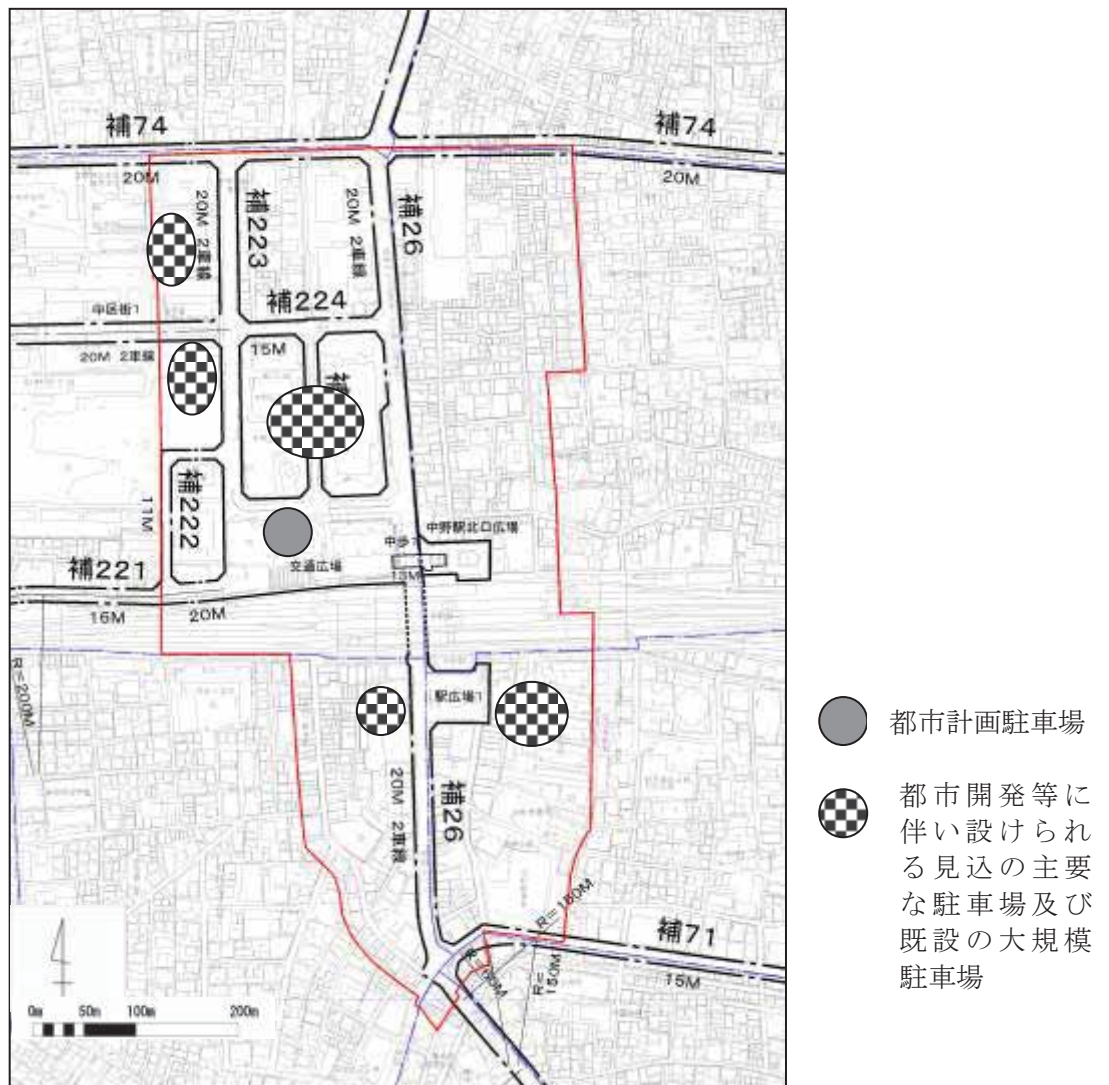


図-2 主要な駐車施設整備位置