

中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver. 2.0（素案）  
及び中野駅地区整備構想（素案）意見交換会実施状況等について

本年4月にまとめた「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.2.0(素案)」及び「中野駅地区整備構想（素案）」については、5月に区民との意見交換会を、その後、商業者団体等との意見交換会を実施した。

これらの結果等も踏まえ、それぞれ「素案」から「パブリックコメント案」としてまとめた。

## 1 意見交換会の状況

### (1) 実施状況

対 象	日 程	参加者数
区民意見交換会	5月12日～15日	75名
中野区町会連合会常任理事会	5月12日	23名
東京商工会議所中野支部役員会	5月13日	32名
中野五丁目商店街 (サンモール・ブロードウェイほか)	6月16日	58名
中野区商店街連合会役員会	6月30日	50名
区長と区民の対話集会	7月23日	13名
合 計		251名

### (2) 意見交換会等の結果について

意見交換会等において、素案に対して出された意見等、及び区の見解等については、別添資料1のとおりである。

## 2 パブリックコメント案への修正内容

意見交換会等で出された意見・要望等を踏まえて検討した結果、パブリックコメント案では、素案の内容に一部修正を行った。その内容については、「素案とパブリックコメント案の比較表」（別添資料2）を参照。

## 意見交換会の結果について

## 表の凡例

GD : 中野駅周辺まちづくりグランドデザイン  
 駅地区: 中野駅地区整備構想

区分	No	意見・要望等	区の回答・見解等	仕分
計画全体に係わる事項	1	・素案に示された計画は、地権者など地域は了解しているのか。	・計画については、今後各地域で行う意見交換会等を通じて、ご意見を頂きながら調整して行きたい。	GD
	2	・東京の新たな顔、東京の活動拠点としているが、中野は東京の人口重心ではない。	・東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点は、中野駅周辺まちづくりが目指す姿として描いたものである。	GD
	3	・中野駅周辺も渋谷駅のように緊急整備地域になる目標をもっているのか。	・中野駅周辺地区の活力形成に向け、都市再生緊急整備地域の指定も含めて検討して行きたい。	GD
	4	・グランドデザインは2006年にも作成しているが、今回との関連はどのようになっているか。	・警察大学校等跡地の開発が動き出し、中野駅地区も鉄道事業者を含めた具体の協議が進んできており、これらの内容を反映すると共に、中野区基本構想、10か年計画及び都市マスの改定との整合を図ったものである。	GD
	5	・駅地区整備構想実現に要する予算やその出所はどのように考えているか。	・整備に要する経費等については、今年度、鉄道事業者とともに調査することとしており、現在コメントできる状況にない。鉄道事業者との負担割合や補助金等の活用について十分検討していきたい。	駅地区
	6	・中野駅周辺は、分断されているため、各地域を面的に捉えた開発を検討してほしい。	・4つの分断されたエリアを一体的かつ総合的にまちづくりを推進するため、区としても計画や体制づくりに取り組んでいる。	GD
	7	・グランドデザインVer.1の策定から2年以上経過しているが、どのような成果があったのか。Ver.2の「展開ステップの考え方」ではまた0からのスタートとなるのか。ブロードウェイ再生の最終目標時期が20年～30年とされているが老朽化により危険ではないか。	・この2年間で警察大学校等跡地の開発が動き出し、中野駅地区も鉄道事業者を含めた具体の協議が進んでいる。展開ステップはこの過去2年間の成果を無視するものではない。サンモール、ブロードウェイ地区についても安全面を考慮し、進めるべき部分については、順次まちづくりを誘導して行きたい。	GD
	8	・計画全般がハード面に偏っており、コミュニティーに関する記載がない。まちづくりにはハードだけでなくソフトの部分も大切と思うがどのように考えているか。	・三丁目地区の桃丘小跡地活用に伴う要望と推測するが、跡地は立地特性から文化産業の活動拠点として位置づけてきた。具体的な内容は決まっておらず、地域とのつながりなどについてもその検討のなかで考えていきたい。	GD
	9	・前回の意見交換会で、まちづくりを検討するための住民協議会をつくるよう要請したが即座に否定された。その理由は何か。	・まちづくりの協議会については、一定の目的性が導き出された上で設置すべきと考えているためである。	GD
	10	・まちづくりには種地が必要だが、警察大学校等跡地や丸井などの敷地は大きな種地となると思うがどのような検討をしたのか。	・警察大学校等跡地では、公共施設用地を取得し、整備を行っている。今後とも、まちづくりにとって不可欠な用地にあっては、積極的な対応を検討していきたい。	GD
	11	・まちづくりに関する行政の仕事は、あくまでもサポートという立場だと思うがどうか。また、最終的には誰が決定するのか。	・都市計画法では住民の提案制度が明確に位置づけられるなど、誰もが主体的にまちづくり等の立案が可能となっているが、都市計画決定は行政が行うものである。	GD
	12	・グランドデザインは、都市計画として、どのような法的根拠を持つのか。また、内容を広げすぎたVer.2は、Ver.3で内容を縮小することはあるのか。	・グランドデザインは、都市計画法に基づく位置づけはない。基本構想、都市マス等との整合性を持った中野駅周辺の総合的なまちづくり指針としての性格を有する。強制力はないが、個別のまちづくり計画や都市計画に反映させることにより、実現性を担保していく。また基本構想において、持続可能なまちづくりを掲げており、将来も発展する中野につなげるためにも内容を縮小するようなことはない。	GD
	13	・「中野の顔」とは、警察大学校等跡地に壁のような建物を造ることなのか。	・グランドデザインでは、4つの個性を持つまちが相乗的に連携を図ることにより中野駅周辺全体が発展し、中野の、ひいては東京の新しい顔になることを目指している。個々のビル単体を持って「中野の顔」としてはならない。	GD
	14	・地域間競争が激しいなか、皆がイメージできる地区名を公募してみてもどうか	・提案の趣旨は、今後参考にさせていただく。	GD
	15	・30年後の中野の姿まで説明されたが、関係機関等との調整はどのようになっているか。また、個別の案件についてはどこまで精査されているのか。	・個別の案件については、整備着工段階の警察大学校跡地地区や、整備方針の検討段階の中野駅地区など、それぞれ進捗状況が異なっている。その進捗状況に応じながら、東京都などの関連機関と適切に調整を進めている。	GD
	16	警察大学校等跡地の建つ順番について説明してほしい。	平成23年度以降に順次竣工することとなるが、まず業務・商業系のビルが、その次に大学が竣工する予定であり、先行している3事業者については、平成24年度当初には、ほぼ完了すると予想している。	GD

区分	No	意見・要望等	区の回答・見解等	仕分
	17	新区役所を現在の中野体育館の場所に建てる必要があるのか。役所が駅から距離があるほど、その間に存在する商店街は賑わう傾向がある。	区役所の立地については、ご指摘のような考え方もあると思う、しかし、区民利用の視点からは交通の利便性についても配慮する必要があり、区としてはこの場所が望ましいと考えている。	GD
	18	まちごとの特性を生かした協議会を設立することができればよいのではないかと。	まちづくりをすすめていくためには、母体となる組織が必要である。二丁目は、再開発準備組合を設立している。囲町地区については、協議会が結成された。各地区の協議会ができた段階で連絡会を組織したい。	GD
	19	西武線の立体交差に関して、5年前に協議会を設置し協議を重ねてきた。中野駅周辺整備のスピードを考えると協議会の設置が遅いのではないかと。また、協議会を効果的に進めていくためには、町会や商店街の枠を超えて取りまとめなければならない。	ご意見の点も十分に配慮して、今後のまちづくりに取り組みたい。	他

区分	No	意見・要望等	区への回答・見解等	仕分
道路・交通計画に係わる事項	1	・中野通りの東側と西側とでは、駅利用者ほどどちらが多いのか、調査はしているか。	・過去の実態調査やアンケート調査などによると北口ではおおむね半々と承知している。	駅地区
	2	・駅周辺道路の整備計画のない本計画は認められない。	・中野駅周辺の道路整備については、必要な拡幅や新設など検討して行きたい。	駅地区
	3	・早稲田通りの拡幅について、要望書を出しているのか、区長は強く要請すべきだ。	・東京都は早稲田通りを優先整備路線と位置づけており、区としてもこの計画に基づいて整備するよう要請している。	他
	4	・バス乗降場を新北口広場に集約すると中野駅東側の住民は不便になる。	・歩行者の安全等を考慮すると、歩車分離を図るため、バス乗降場を西側に集約することが望ましいと考えている。駅地区全体で安全性や利便性の向上を図って行く。	駅地区
	5	・環境負荷のことを考えると、自動車での駅への進入を禁止する案があっても良かったのではないか。公共交通があれば自家用車でのアクセスはそれほど必要ない。	・区の道路事情を考慮すると自動車の増加はあまり歓迎できない。中野駅周辺の開発規模と発生集中交通量なども十分検証しながら、警視庁等関係機関と協議し、しっかりした交通計画を検討したい。	GD/駅地区
	6	・駅へのアクセスは、歩行、自転車により検討してほしい。自転車道についても考える必要があるのではないか。 ・駐輪場は分散化させる必要があるのではないか。 ・自転車利用者の行動パターンや意識調査等を行い、その結果を計画に反映したらどうか。	・駅直近に6000台余の駐輪場を有する現在の優位性を活かし、今後とも駐輪場スペースの十分な確保や、配置、アクセスにも配慮したい。自転車道についても検討して行きたい。 ・今年度、自転車を含む交通の実態調査を行う予定であり、その結果を交通計画に反映させていく。	駅地区
	7	・駅及び駅前広場の利用者数40万人/日とあるが、この利用者数をどのように算出したのか。	・平成18年度の調査による。駅改札口乗降者数、バス乗降者数、駅前広場の利用実査によるもの。ただし、バス利用者が駅を利用する等重複カウントもある。	駅地区
	8	・現北口駅前広場からサンモール側にのびる歩行者動線は、なぜ自動車動線と同一平面でクロスさせるのか。	・現北口駅前広場の整備では、歩行者系広場とすると共に、最低限の交通処理空間を確保することとしている。サンモール前で歩行者と自動車の動線は交差するが、歩行者の溜まり空間が広がることで信号による交通規制も可能となり、歩行者の安全性は十分確保される。	駅地区
	9	・中野通りから現北口広場へ侵入した車は、すべて東側道路に抜けるように見えるが、東側地区の道路事情から好ましいとはいえない。駅への高齢者等の自動車でのアクセスは、中野通り側で乗降できるよう検討してみてもどうか。	・現北口広場へ侵入した車のすべてが東側道路に抜けるのではなく、広場内で回転し中野通りへ出られるような考え方となっている。高齢者等の駅へのアクセスの方法は、今後十分検討したい。	駅地区
	10	北口広場の現在の広場機能を損なわないように考えて欲しい。	駅前広場の機能再配置を行い、新北口駅前広場や現北口駅前広場の歩行者空間についても十分に確保して行きたい。	駅地区
	11	賑わいが多くなると、防犯上様々な問題が生じると思う。北口駅前には交番がないが交番の設置を検討していただけないか。	ご指摘の件については、現在、現北口広場整備の中で検討しており、関係機関への働きかけも積極的に行って行きたい。	駅地区 GD
	12	サンモールは区道であるが、消防自動車も通れない。道路の拡幅はできないものか。	道路の拡幅については、地権者の皆さんとの関係もあり、短期的解決は困難であるが、消防活動等の円滑化については、検討して行きたい。	駅地区
	13	駐輪場の課題についてはどのように検討しているか。現在のサンモール側が整備されないと、汚い場所だから構わないだろうという人間が自転車を放置していかないだろうか。	適切な自転車駐輪場整備と併せ、放置自転車の撤去などの対策を着実に進めて行きたい。	駅地区
	14	北側の駐輪台数6000台では少ないのではないか。 西側の開発で逆に問題が増えるのではないか。	北側の駐輪台数については、現時点の想定であり、今後さらに精査する必要がある。 西側の開発分については、その開発の中で必要な自転車駐輪場を整備することとなり、区の自転車駐輪場への影響はないと考えている。	駅地区
	15	区画街路に自転車専用道をつくるべきではないか。	自転車専用道となると難しいかもしれないが、歩行者の安全に配慮した自転車動線については、今後検討して行きたい。	駅地区 GD
	16	北口広場でサンモール以外の表示がない。この周辺には多くの商店街が存在する。わかりやすい表示での誘導を考えて欲しい。	全体のサイン計画についても、今後検討して行きたい。	駅/GD
	17	北口広場の客待ちタクシーにより、現在、道路が狭められて問題がある。	駅前広場整備全体の中で解決を図って行きたい。	駅地区
17	観光バスが止められる場所がない。修学旅行に関する問い合わせがある。	まちづくり全体の中で検討して行きたい。	駅/GD	

区分	No	意見・要望等	区の回答・見解等	仕分
	18	バス停がなくなると回遊性が悪くなるのではないか。	現在の北口駅前広場からバス停は移設する計画だが、この北口広場を歩行者系とすること、北口改札を広場に面して移設すること、東西連絡路を整備することで、回遊性については向上すると考えている。	駅地区
	19	デッキの計画が見えない。詳細な資料がみたい。	今後、整備に関する具体的な計画案ができた段階でお示ししたい。	駅地区
	20	中野四丁目に建設される大学や業務・商業施設に車で来街される利用者が多くなり、今以上の渋滞が予想されるが、何か対策を取っているのか。	交通管理者である警視庁と協議を行っている。シミュレーションでは渋滞にならない結果が出ている。	駅地区
	21	中野駅北口広場を何とかしてほしい。このままでは人が通れなくなる。また、北口には交番が無く、中野5丁目は道路が狭く消防車が入れない。今後30年間、このままなのか。	北口は、バス、一般車両、歩行者が混在し、危険な状況となっている。当面の考えとしては、北口広場を歩行者空間にしたい。また、交番についても、現在、現北口広場整備の中で検討しており、関係機関への働きかけも積極的に行っていきたい。	駅地区
	22	早稲田通りの渋滞予測に関して、問題ないとのことだが、根拠はなにか。	警察大学校等跡地地区の各開発について、建物の規模や利用形態をもとに、自動車等の出入りの量を想定し、各建物の車両の出入り口などを勘案しながら将来のそれぞれの交差点の影響を想定した。この影響は飽和度などの指標で確認するが、問題ある数字とはならなかった。	駅地区
	20	現在、警察病院の開院の影響で早稲田通りが渋滞している。さきほどの飽和度の説明では納得できない。	早稲田通りについては、現状でも混んではいるが、開発後についても、渋滞となる飽和度1を超えてはいない。	駅地区
	24	以前、機能整備委員会に所属していた。早稲田通りの新井交差点から環状7号線までを拡幅することになっていたが、その後どうなったのか。	平成26年度までに拡幅事業に着手することになっているが、早めるよう都に要請している。 新井の交差点の渋滞緩和については、バスをけやき通りに流すなどで負荷軽減を図りたい。	駅地区

区分	No	意見・要望等	区の回答・見解等	仕分
産業の活性化や導入機能等に係わる事項	1	・区内の商店街が恐ろしく寂れている。別の機会を考えるのだろうか、中野駅周辺だけでなく他の地域の状況も考慮してほしい。	・生活に密着した地域での商店街の衰退については、区も憂慮している。中野駅周辺からの賑わいの波及効果によって、区内全域の経済活動の活性化に結びつけたい。	GD
	2	・ランドデザインによると、駅周辺は商業・業務系の土地利用となっているが、住宅についてはどのように想定しているのか。	・区はこれまで住宅都市を標榜してきたが、新たな基本構想等では、まちの将来像として持続可能な活力あるまちづくりを掲げており、駅周辺にあつては東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点となることを目標として位置づけた。活力づくりという意味では、業務・商業系の土地利用が中心となる一方、今回の改定では住宅地まで対象エリアを拡大することにより、快適な住環境を創出し、住宅地としてのポテンシャルも高めていくことを目指している。	GD
	3	・今回の視点では医療福祉が抜けている。これらの機能を大切にしないまちづくりは誤りで、ただ利便性や商業発展だけではいけない。	・今回のランドデザイン改定では、対象区域を住宅地にも拡大し、駅周辺で行われる開発とともに、良好な環境を備えた住宅地、住みよさと利便性が連携できるまちづくりを目指している。 ・その中の「情報先端都市」では、暮らしの安全安心の形や質の視点で、緊急車両の運行支援や高齢者・障害者歩行支援システム等と連携した医療福祉にも対応したまちづくりの実現を掲げている。	GD
	4	・近年、住民が目まぐるしく入れ替わっている感じがしており、住み続けられるまちという視点を導入すべきではないか。	・また住宅市街地における、潤いやみどり、道路の整備といった住環境の保全と向上に関する内容など、住み続けられる視点の記載もしている。	GD
	5	一企業、私企業が展開するアニメ・マンガだけで賑わいが展開できると考えているのか。	これだけでにぎわいが形成されると考えているわけではなく、現在の重要な地域資源として着目し、記載している。	GD
	6	五丁目のにぎわいを一企業に依存するのではなく区として何をするのか明確にして欲しい。	現在のにぎわいの中心である五丁目については、既存の地域資源を活用することで、さらに発展させていきたいと考えている。	GD
	7	桃丘小跡地の文化的拠点としての整備時期にタイムラグが生じるのではないか。最近、杉並区が建設した座・高円寺という施設を見学してきたが参考になるのでは(1F:劇場/2F:カフェ/B1)	桃丘小跡地については、現在保育園の仮園舎などとして活用しているが、それ以降は、現在の校舎を活用しながら、演劇などの文化表現活動の場としていきたいと考えている。 ご紹介をいただいた「座・高円寺」についても今後の参考とさせていただきます。	GD
	8	「新しい価値と可能性を生み出す」のは誰か。また、「文化的なにぎわいと暮らしが融合した南口ならではの個性を発信する」の「南口ならでは」とは何をもって言っているのか。	ハード面の計画が目立ってしまうが、例えば、中野四丁目では、3haの空間を確保、産学公連携として早稲田大学にエクステンションセンターを開放するなどを予定している。 まちを創るのは、地元住民である。中野四丁目は、新しい人々が担う部分が大きいが、中野二・三丁目は現在の文化的魅力に磨きをかけ、五丁目は親しみやすさや個性的なにぎわいに磨きをかけることで、新しい魅力を創り出していく。	GD
9	まちの活性化には「にぎわい」が必要との考えだが、にぎわいがなくても良いと考えている区民もいるのではないか。	ご意見は、検討を深めていくための素材としたい。現在でも中野はにぎわいがあり、今後とも中野のまちに、にぎわいは必要だと考えている。	GD	
駅の構造、回遊性等に係わる事項	1	・回遊動線は、中野通りを中心に考えるのではなく、駅の出入口を中心に各地域を面的に考えた動線を検討すべきであり、線路沿いの道路、もみじ山通り、早稲田通り、中野通りへの駅からの動線をしっかり検討してほしい。	・中野駅周辺地区は、中野二丁目、三丁目、四丁目、五丁目の異なる魅力をつなぎ、相乗的に発展できる回遊動線の構築を目指しており、そのためには、駅直近のエリアだけでなく、広域的な視点からも回遊動線を確保すべきと考えている。	駅地区
	2	・中野駅東側の橋上南北通路の計画は、早まることはないのか。	・駅東側南北通路は、東側エリアの方々の利便性を考慮すると早期に実現したいと考えているが、具体的な計画には至っていない。南北通路と接続する北口駅前広場の東側エリアについては、まちづくりの検討を始めたところである。	駅地区
	3	・駅の利用者が増えれば今の駅舎ではキャパシティが厳しい。改修についてJRと連携を図っているのか。	・今の駅舎では、今後厳しくなることは鉄道事業者も承知しており、今後も連携を図りながら調整に努めている。	駅地区
	4	・中野駅の駅舎計画はどのような考え方で進めているのか。	・駅舎は、西側に整備する橋上南北通路に面して新たな改札を整備すること、合わせて現駅舎の既存北口改札を現駅前広場方向に向けて改修することを考えている。	駅地区
	5	・西側橋上南北通路からホームに降りる階段は、ホーム幅が狭く無理があるのではないか。	・橋上駅舎からホームへ降りる階段とホームの取り合いについては、鉄道事業者の基準に基づいて検討している。	駅地区
	6	・中野駅にJR自体が駅ビルを整備し、駅ナカなどを整備するという計画はあるのか。	・区と鉄道事業者は通路等の駅施設の検討を行ってきたが、駅ビル・駅ナカの整備については協議対象としてこなかった。駅への投資のあり方は、事業者内部の判断であり今後検討していくと聞いている。	駅地区
	7	・西口改札は橋上デッキ南側の降り口にもないが、どう対応するのか。	・西側南北通路の南側降り口については、三丁目のまちづくりを進めるなかで対応して行くことになる。	駅地区

区分	No	意見・要望等	区の回答・見解等	仕分
	8	・警大跡地の開発が進むと駅利用者数はどれくらい増えるのか。	・警察大・学校等跡地開発で昼間人口が1万5千人～2万人増加すると見込まれており、その2～3倍の人が駅を利用すると想定される。その他にも区役所・サンブラザ地区再整備や二丁目再開発等があり、さらなる増加が予想される。今年度改めて検証したい。	駅地区
	9	南北通路の高さが15m程度と言われたが、ビルに換算すれば5階建位になる。気分良く渡れるものだろうか。  現在の駅北口広場にデッキを降ろすだけのスペースがあるのか。	中野通りと鉄道橋上レベルの高低差は15m程度と想定している。南北通路整備を想定している新北口駅前広場側との高低差は10m程度であり、問題ないと考えているが、現北口駅前広場との接続については円滑な高低差処理を検討したい。  バス停を現北口駅前広場から新北口駅前広場に移動し、歩行者系広場とすることで対応可能と考えている。	駅地区
	10	駅の南北を橋上通路で結ぶとのことだが、災害時に高齢者が橋上通路を通過して避難できるのか。中野通りレベルの通路でよいのではないか。	整備を想定している南北通路については、災害時の避難経路としても機能するものと考えている。	駅地区
	11	中野駅長と話した際に、構内エレベータ設置が急務であると聞いている。中野駅と協議は行っているのか。	鉄道事業者とも協議を行っている。エレベータの設置については、普段の利用客に影響があるため、新しい駅舎を建設する際に併せて設置するようになるのではないかと思う。	駅地区

区分	No	意見・要望等	区の回答・見解等	仕分
その他 環境・緑 バリアフリー 防災 個別計画 予算等	1	・バリアフリーはどのように実現するのか。	・誰もが安心安全に利用できるよう、スロープだけでなくエレベーター等の垂直方向の動線のバリアフリー化についても十分配慮していく。	駅地区
	2	・警察大学校等跡地の景観検討委員会議事録では森をつくる、残すという内容があったが、ランドデザインではその内容がない、どうなっているのか。	・警察大学校等跡地開発では中野区と開発事業者でまちづくりの覚書を交わし、既存の緑を極力残し高木を増やす等の担保をしている。区の公園も将来に価値をつなげる森づくりをテーマとし緑の多い計画となっている。ランドデザインでは、民有地の緑化推進や主要道路の緑のプロムナード化など、潤いの形成に資する緑化の実施等について記載している。	GD
	3	・ランドデザインでは低炭素や生物多様性の観点から検討していないが何故か。	・低炭素は、「環境負荷の低減」のなかでCO2削減をうたい、生物多様性についてはそのものの記述はないが、緑化推進と緑の保護の視点を記載している。	GD
	4	・警察大学校等跡地の防災公園には、災害時にどの程度の人が避難できるのか。また、周辺建物の耐震状況はどのようになっているのか。	・警察大学校等跡地と区役所・サンフラザ地区は東京都の広域避難場所に指定されており、平成19年度の指定避難人口9.6万人に対し、それを上回る避難者収容が可能と確認している。5年毎の見直しにむけ引き続き東京都と調整を行って行く。 ・建物の耐震性については、既存建築物は耐震診断により耐震性を確認し、必要なものは補強措置などの適切な指導を行って行く。	GD/他
	5	・中野二丁目地区の開発により中野住宅が建替えるとのことだが、居住者の移転先について示してほしい。	・東京都住宅供給公社の住宅については、供給公社において、移転先等説明会を実施していると聞いている。	他
	6	・中野二丁目地区の開発により整備される東側の南北道路は、東側に存する児童公園の東側住宅地まで影響をおよぼすのか。	・当地区の南北道路は区の主要な道路として整備を進めるものであり、位置としては児童公園内で収まるものである。	他
	7	・中野三丁目地区の丸井の新築計画については、計画を入手することもなく、丸井に何の働きかけも出来ないのか。	・民間施設の規制や誘導は、地区計画等のまちづくりのルールが定まっていなければ難しい。三丁目地区はこれらのルールがまだ定まっていないが、丸井に対しては、歩行者の快適な回遊動線の確保などの要請を行い、ある程度計画に反映していただいた経緯がある。	他
	8	・丸井南側敷地の野村不動産の建築計画は、みどりの潤いも無く、高さが115mもあるような計画に対して、区はどのように対処するのか聞きたい。	・当該敷地は商業地域内にあり、緑化義務も無く、建ぺい率・容積率も区内随一のところだ。地区計画のような規制が定まっていらないなかで、開発事業者には、良好な歩行者空間の確保などを要請している。	他
	9	・みどりの空間を確保した面積が小さくなっているため、行政訴訟を起こすグループがあると聞いているが、区としてどのように考えているのか。	・訴訟の話は警察大学校等跡地の都市計画公園のことのようだが、訴状を確認していない現段階では、コメントできない。	他
	10	・駅地区整備構想は予算について全く情報を開示していない。区民の税金を使うことになる計画でとても不安に思う。	・事業費については、今後具体的な構造や工法を調査して出していくので、現段階ではお話しできるものがない。	他
	11	30年間の事業費の試算はどうなっているか。これまで、様々な計画が立ち消えてきた経緯がある。	これらのまちづくりは、全てを区が実施するわけではない。区が整備するものについても、具体的にはこれから検討していくこととなるが、なるべく区の負担が大きくならないような工夫をしていきたい。	GD
	12	今後、高齢者が増え、子供が減る状況に対する計画が見えてこない。都心に近く、いい環境を活かした活動空間の確保が必要ではないか。	まちづくり全体の中で、少子高齢化に配慮したまちづくりについても対応していきたい。	GD
	13	警察大学校のみどりが減っているのでは。また、新たな学校のみどりはあるのか。	事業者との覚書では、学校も含め、警察大学校等跡地地区では、現在よりも高木の総数が増えるような緑化を進めることとなっている。	GD
	14	・このまちづくりを進めることで、どのように変わるのか、将来の生活のイメージが見えない。	区民の皆様が、将来の生活イメージがわくような資料の構成について検討していきたい。	GD
	15	中野四丁目の商業ビルはもっと高くできなかったのか。	ガイドラインで高さの規定があり、110m以上の建物は建てられない。	GD
	16	中野3丁目はマンション化している。野村不動産のマンションができることによって商店街がなくなってしまう。	南北通路整備と一体的に中野三丁目のまちづくりを進めることで、人のながれが変わり、にぎわいの形成につながると考えている。	GD
	17	今回の駅周辺まちづくりに関する情報を、中野駅を利用する人が多く住む中野一丁目や中央にも流してほしい。	中野駅周辺のまちづくりに関する情報については、区報や区のホームページなどでお知らせしており、5月には、昭和、桃園、新井地区及び区役所で説明会を開催し、様々なご意見をいただいている。 今後さらに多くの区民の皆様のご意見がお聞きできるような情報の発信を行っていきたい。	GD



【中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer.2】素案とパブリックコメント案の比較表

頁	変更点	素案	パブリックコメント案
2	図の追加	—	グランドデザインの位置づけ概念図を追加
	文章の追加	—	*区は平成18年12月に『中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer.1』を策定。Ver.1策定以降、警察大学校等跡地開発については地区計画決定及び民間事業者が決定し、事業が具体的に進展、また中野駅地区整備についても関係当事者を交え具体的な検討が深まっている。このようなまちづくりの動きを踏まえ、この度Ver.2として改定を行う。
3	文章の追加	—	・高齢者や障害者、子育て世代など誰もが快適に安心して暮らし続けられるモデル地区として、地域資源(医療機関、教育施設、商店等)と連携した情報基盤を構築
4	文章の変更	概ね首都高速中央環状線の内側で、首都を担う東京圏の中心に位置し、国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たしているゾーン。多様な機能の集積により、総合的に国際的ビジネスセンター機能等を発揮するゾーン。(東京都『東京の新しい都市づくりビジョン』2001年10月)	我が国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たしているゾーン。(東京都『東京の都市づくりビジョン(改定)』2009年7月)
5	語彙の追加	防災性能が高く環境と調和するまちの実現	防犯・防災性能が高く環境と調和するまちの実現
6	文章の変更	・警察大学校等跡地からつながるにぎわい軸を五丁目や南口方面まで広げる要となっている。	・警察大学校等跡地からつながるにぎわい軸を五丁目や南口方面までのばす要となり、 <u>中野駅周辺のまち全体へにぎわいを広げる中心地区となっている。</u>
	文章の追加	—	・人々が集い交歓する交流・イベント広場や、コンベンション、教養文化、娯楽などの都市機能が強化され、商業や業務系機能と共に複合的な魅力を備え、幅広い人々が多様な活動を楽しめる東京の新たな顔となっている。
10	文章の削除	・今後の機能改善、更新にあたり、周辺のまちづくりと一体となりネットワークされた回遊空間を形成するとともに、駅を中心として広域も含めた交流を促進し、中野駅周辺が相互に価値を高めていくことが重要。	—
	文章の変更	・回遊の要となる駅としての機能が、より高められている。	・回遊の要となる駅としての機能がより強化され、 <u>周辺のまちが相互に価値を高めている。</u>
	文章の変更	・区役所サンプラザとの一体性のある整備	・区役所サンプラザ地区と機能的に連携した広場空間
12	語彙の追加	中野駅周辺に展開される”環境・アメニティ”を環境負荷、みどり、防災、景観の視点で捉える	中野駅周辺に展開される”環境・アメニティ”を環境負荷、みどり、 <u>防犯・防災</u> 、景観の視点で捉える
	語彙の追加	防災機能の向上	<u>防犯・防災機能の向上</u>
	文章の追加	—	○安全安心で快適なまちの実現
	文章の追加	—	・歩行者や自転車にも安全なアクセス動線が整備されている。
	文章の変更	・玄関口にふさわしい美しい都市景観が創出され、まちとしての価値が高まっている	・ <u>東京の新たな活動拠点</u> にふさわしい美しい都市景観が創出され、まちとしての価値が高まっている
	語彙の変更	玄関口にふさわしい景観形成	<u>新たな活動拠点</u> にふさわしい景観形成
	文章の変更	○都心と多摩方面を繋ぐ結節点に相応しいシンボリックな景観の形成	○都心と多摩方面を繋ぐ <u>東京の新たな活動拠点</u> に相応しいシンボリックな景観の形成
15	頁の追加	—	約10年後(2020年)の中野駅周辺でのライフスタイルイメージを“働く・楽しむ・暮らす”の切り口から想定する。

【中野駅地区整備構想】素案とパブリックコメント案の比較表

頁	変更点	素案	パブリックコメント案
1	文章の変更	センター・コア再生ゾーン：概ね首都高速中央環状線の内側で、首都を担う東京圏の中心に位置し、国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たしているゾーン。多様な機能の集積により、総合的に国際的ビジネスセンター機能等を発揮するゾーン。 (東京都『東京の新しい都市づくりビジョン』2001年10月)	センター・コア再生ゾーン：我が国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たしているゾーン。(東京都『東京の都市づくりビジョン(改定)』2009年7月)
10	文章の変更	エ 玄関口にふさわしい景観の形成  中野区の玄関口としてみどりやうるおいが感じられる場をつくる	エ 東京の新たな顔にふさわしい景観の形成  東京の新たな顔としてみどりやうるおいが感じられる場をつくる
12	文章の追加	—	※ H17年度中野駅利用者数約35万人(改札内乗り換え含む、都市交通年報より)、また鉄道を利用しない駅前広場利用者を約6万人と推計(過年度現況実態調査より)
14	文章の変更	(イ) 北口側駅前広場機能の改善  区役所・サンプラザ地区との連携を意識しつつ、新北口駅前広場と現北口駅前広場の一体的整備を推進する。	(イ) 北口側駅前広場機能の改善  区役所・サンプラザ地区と機能的に連携した新北口駅前広場と、現北口駅前広場の一体的整備を推進し、安全性や利便性に配慮したスムーズな歩行者動線を実現する。 <u>また、各施設はユニバーサルデザインにより整備する。</u>
	文章の追加	(ウ) 南口側駅前広場機能の改善  —	(ウ) 南口側駅前広場機能の改善  各施設はユニバーサルデザインにより整備する。
	文章の変更	■中野三丁目での駅前広場機能の確保 ・民間開発による歩行者系駅前広場機能(賑わい空間、駅利用者の滞留、昇降空間)を確保する。	■中野三丁目での駅前広場機能の確保 ・まちづくりと一体的に歩行者系駅前広場機能(賑わい空間、駅利用者の滞留、昇降空間)を確保する。
15	文章の変更	・高齢者等の社会的弱者に配慮し、	・高齢者等の移動制約者に配慮し、
16	文章の追加	—	・自転車等駐車場への安全なアクセス動線について、今後検討する。
17	文書の変更	・現北口駅前広場、区役所・サンプラザ地区一体的開発に面したオープンスペース、緑地を整備し、周辺と連続性、一体感のある都市の玄関口としての憩いの空間を創出する。	現北口駅前広場、区役所・サンプラザ地区一体的開発に面したオープンスペース、緑地を整備し、周辺と連続性、一体感のある東京の新たな顔としての憩いの空間を創出する。