

中野駅西口地区地区計画の変更（原案）について

中野駅西口地区地区計画（以下「地区計画」という。）について、地区計画の変更（原案）に盛り込むべき内容を取りまとめたので、下記のとおり報告する。

1 中野駅西口地区のまちづくりの概要について

中野駅西口地区のまちづくりの概要《別紙1》

2 地区計画の変更（原案）について

地区計画の変更（原案）について《別紙2-1》

地区計画の変更（原案）変更箇所について《別紙2-2》

3 説明会の開催結果について

(1)開催概要

	第一回	第二回
日時	令和7年7月10日(木曜日) 19:00~20:30	令和7年7月12日(土曜日) 10:00~11:30
会場	中野区産業振興センター	中野区産業振興センター
参加者数	16名	20名

(2)説明会における意見の概要及び意見に対する考え方

《別紙3》

4 都市計画手続きについて

(1) 地区計画の変更（原案）に係る手続き

令和7年7月10日、12日	説明会
7月10日	公告
7月10日~24日	縦覧
7月10日~31日	意見書の提出

(2) 今後の予定

令和7年10月	地区計画の変更（案）の説明会
令和8年 1月	中野区都市計画審議会（諮問）
3月	地区計画変更決定・告示

中野駅西口地区のまちづくりの概要

1 基本情報

位置：中野区中野三丁目・四丁目各地内

面積：約 3.7 ヘクタール

2 まちづくりの目的と方針

中野駅西口地区は、「魅力ある中野の玄関口」として、文化・商業・住宅が調和する都市空間の形成を目指している。主に以下のような方針で整備が進められている。

- (1) 立体道路制度の活用による駅の上空利用
駅の上空を利用して、南北通路・駅ビル・改札口を一体的に整備
回遊性と生活利便性の向上
- (2) 新たな駅前広場の整備や多様な都市機能の創出
駅前広場の整備をきっかけに、南側の新たな玄関口を形成
新たなにぎわいを創出する拠点施設を整備
商業・業務・住宅など多様な機能を集積
- (3) 駅からの連続したにぎわいの形成と暮らしの調和
安全で快適な歩行者空間を創出
駅直近のにぎわいと暮らしが調和した利便性の高い住環境の形成

3 地区のゾーニング（エリア分け）

中野駅西口地区は、以下のように複数のエリアに分けて整備されている。

エリア	特徴
A地区	駅上空を中心とした商業・交通機能の集積
B地区	駅前広場や旧桃丘小学校跡地を活用したにぎわい創出
C地区	住宅地としての落ち着いた住環境の形成
D地区	歩行者空間の整備と安全性向上

4 中野駅西口地区地区計画の経緯について

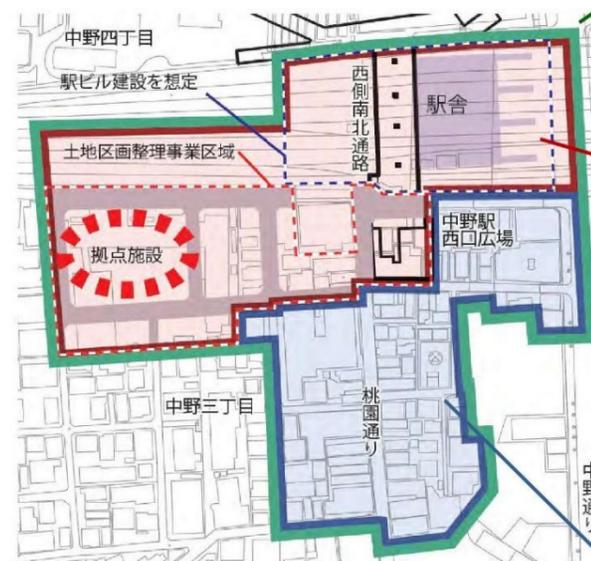
- 平成27年10月 「中野駅西口地区まちづくり基本方針」の策定
- 平成28年 1月 「中野駅西口地区地区計画」の決定
- 平成29年 6月 「中野駅西口地区地区計画」の変更

土地利用の方針

- A地区（駅上空を中心とした地区）**
 - ・ 駅上空に西側南北通路、西側改札、駅ビルを一体的に整備
 - ・ 駅周辺の回遊性や生活利便性の向上
 - ・ 駅上空ににぎわいを創出する商業機能等を形成
- B地区（新たなにぎわいを創出する地区）**
 - ・ 土地区画整理事業による中野駅西口広場の整備や、街区の再編・道路の整備
 - ・ 地区内外の回遊性や防災性・利便性の向上
 - ・ 商業・業務・住宅等の多様な都市機能を集積
 - ・ にぎわいを創出する拠点施設の整備
 - ・ 共同化や協調建替え等にあわせて、歩行者空間やオープンスペースを創出
- C地区（住宅地区）**
 - ・ 駅直近の利便性と後背の落ち着いた住宅地と調和した住環境の形成
 - ・ 地区の回遊性を高める交通動線の確保
- D地区（駅前商店街を中心とした地区）**
 - ・ 共同化や建替えにあわせたまちづくりの手法を検討
 - ・ 安全で快適な歩行者空間の創出



まちづくりの手法



地区計画によるまちづくり

事業によるまちづくり

立体道路制度
立体道路制度を活用することにより、駅地区の回遊性を創出し、中野三丁目と中野四丁目をつなぐ西側南北通路、西側改札及び駅ビルを一体的に整備します。

土地区画整理事業等
土地区画整理事業により中野駅西口広場や街区の再編・道路の整備を行うとともに、土地有効利用事業により、桃丘小学校跡地を活用した、にぎわいを創出する拠点施設を整備します。

誘導型まちづくりの検討
地区の特性や課題を踏まえ、共同化や建替え等にあわせた誘導型のまちづくりを検討し、地区計画を定めていきます。

1. 名称 中野駅西口地区地区計画

2. 位置 中野区中野三丁目及び
中野四丁目各地内

3. 面積 約 2.3ha



4. 地区計画の目標

本地区は、中野駅南口の西側に位置し、地域の暮らしに密着した個人商店や中低層住宅などが立地している地区である。本地区を含む中野駅周辺地区は、中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月）において「商業・業務地区」に位置付けられており、再開発などによる土地利用の高度化、景観の向上や駅前交通結節機能の改善・整備を進めながら「広域中心拠点」として育成するとともに、駅周辺道路、ペDESTリアンデッキの整備などを進め、駅周辺の回遊性を高めることとしている。また、中野駅周辺まちづくりランドデザインVer. 3（平成24年6月）では、中野駅周辺の4つの地区のそれぞれのまちの個性を活かしながら、多様な都市機能の配置・集積を図り、活力と魅力を高めるとともに、相互に連携し合い、相乗的に発展していけるよう、駅を中心とした回遊ネットワークを形成するための動線整備を進めることとしている。加えて、中野駅周辺自転車駐車場整備計画（令和4年3月改定）では、中野駅周辺の将来的な自転車駐車場需要を勘案した上で自転車駐車場の規模及び配置を定め、自転車利用者の安全性や利便性を確保するとともに、各地区のまちづくりや自転車ネットワークに配慮することとしている。

このことから、本地区においては、立体道路制度を活用した、中野駅上空への西側南北通路、駅施設及び駅ビルの一体的な整備を通じ、本地区を含めた駅周辺への回遊動線の確保を図るとともに、更なる来街者の増加や地域生活の利便性の向上を図る。

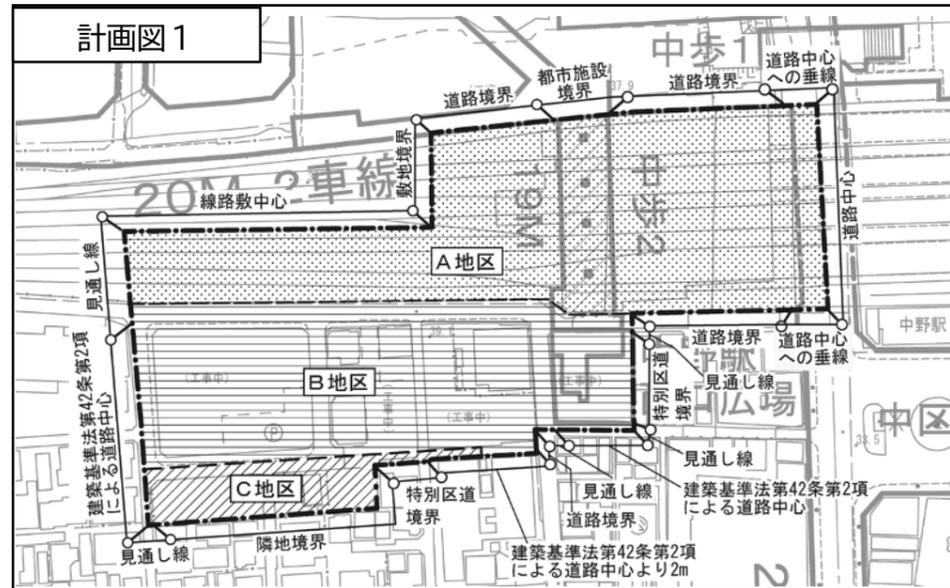
また、土地の合理的かつ健全な有効利用と都市機能の更新を進めるため、駅直近から線路沿い桃丘小跡地にかけて、街区の再編や道路を

整備する面的なまちづくりを行い、商業、業務、住宅など多様な都市機能の創出を図るとともに、西側南北通路における南側の新たな玄関口としての駅前広場の整備や駅につながる安全で快適な交通動線を確保し、防災性や利便性を高め、文化的なにぎわいと暮らしが調和した複合市街地の形成を図る。

5. 区域の整備・開発及び保全に関する方針

5-1. 土地利用の方針

地区内外における自転車交通の利便性や安全性の向上のため、地区内に自転車駐車場を整備するとともに、中野区の「広域中心拠点」の形成に向けて、地区の立地特性を踏まえ、三つの地区に区分し、土地利用の方針を以下に定める。



1. A地区

- 立体道路制度を活用し、中野駅上空に西側南北通路、西側改札及び駅ビルを一体的に整備し、駅から駅前広場及び周辺のまちへと続く安全で快適な歩行者動線と非常時における広域避難場所への誘導動線を確保し、本地区を含めた駅周辺の回遊性と生活利便性の向上を図る。
- 駅と周辺のまちの機能が融合した魅力的なにぎわいを創出するため、駅上空に商業機能等を形成し、来街者及び区民の利便性の向上を図る。

2. B地区

- 土地地区画整理事業により、西側南北通路における南側の新たな玄関口として、みどりの創出とユニバーサルデザインに配慮した中野駅西口広場を整備し、交通結節機能の強化を図るとともに、街区の再編や道路の整備を行い、地区内外の回遊性の向上と防災性や利便性を高め、後背の住宅地を含む地域全体の生活環境の向上を図る。
- 駅から連続したにぎわいの形成と地域生活の利便性を高めるため、駅前立地を活かした土地の合理的かつ健全な有効利用を誘導し、にぎわいを創出する拠点施設の整備や商業、業務、住宅等の多様な都市機能が集積した複合的な土地利用を図る。

- 共同化や協調建替え等にあわせて歩行者空間及び、人々の憩いや交流の場となるオープンスペースを創出し、駅へつながる安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図る。

3. C地区

- 土地地区画整理事業により街区の再編や道路の整備を行い、地区の回遊性を高める歩行者動線を確保するとともに、駅直近の利便性と後背の落ち着いた住宅地と調和した良好な住環境の形成を図る。

5-2. 地区施設の整備の方針

安全・快適な利便性の高い都市空間の形成と防災性の向上を図るため、地区施設の整備の方針を次のように定める。

1. 区画道路

- 円滑な交通の処理を図るとともに、安全で快適な歩行者空間を確保するため、中野駅西口広場から後背の住宅地へとつながる回遊ネットワークの形成を図る。また、災害時における緊急車両の通行等、地域の防災性の向上を図る。

5-3. 建築物等の整備の方針

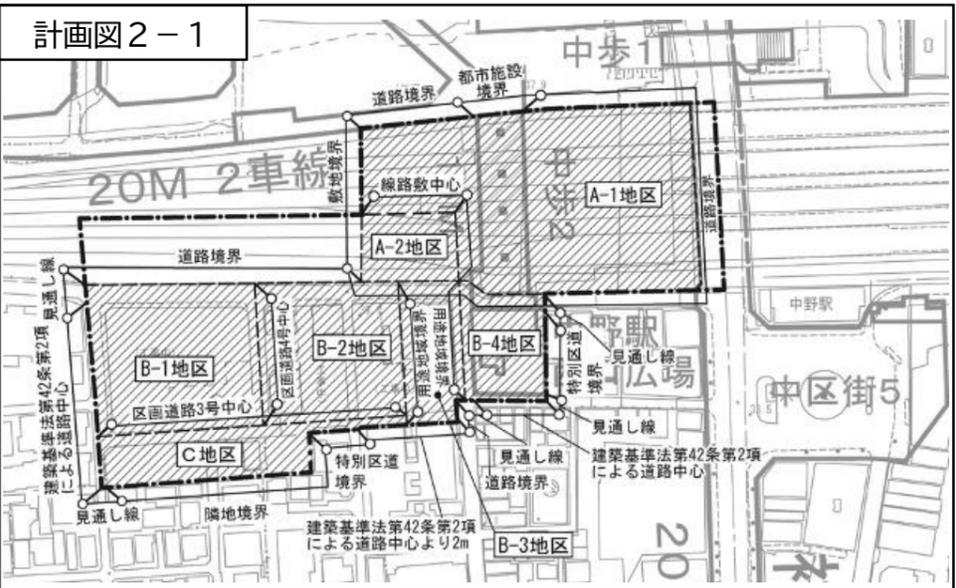
魅力ある中野の玄関口としてふさわしい土地利用の誘導と良好な街並みの形成を図るために、地区の状況に応じて、建築物等の整備の方針を次のように定める。

- 立体道路制度を活用して、道路の上空において建築物等の整備を一体的に行うため、都市計画道路の名称、重複利用区域及び建築物等の建築又は建設の限界を定める。
- 複合市街地として健全な商業環境の形成とにぎわいの創出を図るため、建築物等の用途の制限を定める。
- 適正かつ合理的な土地の有効利用を図るとともに、後背の住宅地と調和した良好な住環境を保全するため、地区の特性に応じ、建築物の容積率の最高限度、建築物の建ぺい率の最高限度、建築物の敷地面積の最低限度及び建築物等の高さの最高限度を定める。
- 回遊性のある安全で快適な歩行者空間及び良好な相隣関係を確保するため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。
- 複合市街地として良好な街並みの形成を図るため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限及び垣又はさくの構造の制限を定める。
- B地区及びC地区において計画図2-3で壁面の位置の制限が定められた敷地については、適正かつ合理的な土地の有効利用を図るとともに、地区の特性に応じた良好な街並みの形成を誘導するため、建築物の容積率の最高限度、建築物の敷地面積の最低限度、建築物の高さの最高限度、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を一体的に定める。これにより、道路斜線制限と前面道路幅員による容積率の制限を緩和する。
- 土地地区画整理事業等による都市基盤整備の進捗に応じた合理的な土地利用を図るため、区域の特性と公共施設の整備状況に応じた容積率の最高限度を定める。

6. 地区整備計画

6-1. 位置 中野区中野三丁目及び中野四丁目各地内

6-2. 面積 約 2.0ha



6-3. 地区施設の配置及び規模



名称	幅員	延長	備考
区画道路1号	9m	約180m	既存拡幅
区画道路2号	6m (8m)	約 55m	既存拡幅
区画道路3号	8m	約130m	新設・既存拡幅
区画道路4号	6m	約 40m	新設
区画道路5号	8m	約 40m	既存拡幅
区画道路6号	8m	約 35m	既存拡幅
区画道路7号	2m (4m)	約 15m	既存拡幅
区画道路8号	4m	約 15m	新設

() は地区外を含めた全幅員

6-4. 建築物等に関する事項

■建築物等の用途の制限

A-1地区、A-2地区

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項各号に掲げる風俗営業及び同条第5項に該当する営業の用に供する建築物は建築してはならない。

B-1地区、B-2地区、B-3地区

次に掲げる建築物を建築してはならない。

- 1階を住宅、共同住宅、寄宿舍又は下宿（以下「住宅等」という。）の用に供するもの。ただし、住宅等の用に供する玄関、階段、昇降機、管理室、ごみ置場、機械室、倉庫、駐車場、自転車駐車場その他区長が認めるものは除く。
- 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項各号に掲げる風俗営業及び同条第5項に該当する営業の用に供するもの。

■建築物の容積率の最高限度

- A-1地区 10分の60
- A-2地区 10分の40
- B-3地区 10分の40※1
- C地区 10分の20※2

B-1地区、B-2地区、B-3地区

区域の特性に応じた容積率の最高限度（目標容積率）

- 10分の40
ただし、建築基準法第59条の2第1項（総合設計）の規定に基づき許可を受けた建築物については、その許可の範囲内において、上記限度を超えるものとする。

公共施設の整備の状況に応じた容積率の最高限度（暫定容積率）

1. 地区施設の道路の道路供用開始告示前は10分の20又はW×0.4のいずれか小さい方の数値とする。※3
2. 地区施設の道路の道路供用開始告示後は10分の40とする。※1

※1 ただし、建築基準法第59条の2第1項（総合設計）の規定に基づき許可を受けた建築物については、その許可の範囲内において、上記限度を超えるものとする。
 ※2 ただし、区画道路7号のみに接する敷地については10分の18とし、区画道路8号のみに接する敷地については10分の16とする。
 ※3 Wは、前面道路（前面道路が2以上ある時は、その幅員の最大のもの。）の幅員のメートルの数値とする。

■建築物の建ぺい率の最高限度

A-1地区、A-2地区

10分の8

1. 建ぺい率の規定の適用については、街区の角にある敷地又はこれに準ずる敷地で建築基準法第53条第3項第二号の規定により特定行政庁が指定するもの内にある建築物にあっては上記に定める数値に10分の1を加えたものをもって上記に定める数値とする。
2. 耐火建築物にあっては建ぺい率の規定は適用しない。

■建築物の容積率の最高限度

- B-1地区 1000㎡
- B-2地区、B-3地区 60㎡※4
- C地区 60㎡※4

※4 ただし、土地区画整理事業による換地（仮換地を含む。）面積が60㎡未満の場合においては、当該換地面積とする。

■建築物等の高さの最高限度

A-1地区、A-2地区

建築物の高さの最高限度は、GL+31mとする。（GLはT.P.+47.9mとする。）

B-1地区、B-2地区、B-3地区

建築物の高さの最高限度は、GL+31mとする。（GLは地盤面の高さとする。）

ただし、建築基準法第59条の2第1項（総合設計）の規定に基づき許可を受けた建築物についてはGL+50mとする。

C地区

建築物の高さの最高限度は、GL+20mとする。（GLは地盤面の高さとする。）

■壁面の位置の制限

A-1地区、A-2地区（計画図3-1参照）

建築物の外壁又はこれに代わる柱の面は建築敷地（人工地盤）の境界線より3m後退した線（計画図3-1に表示する1号壁面線。ただし、重複利用区域を除く。）を超えて建築してはならない。

- ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物等はこの限りではない。
- (1)道路一体建築物と道路上に設けられた西側南北通路とを接続するための歩行者デッキ及び歩行者デッキ上に設けられた歩行者の安全性を確保するために必要な屋上、ひさしの部分その他これらに類する建築物等の部分
 - (2)道路一体建築物の人工地盤を支える構造物
 - (3)公益上必要な施設等で当該建築物の敷地内に存するもの

B-1地区、B-2地区、B-3地区

建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から計画図2-2に表示する区画道路の境界線までの距離は、計画図2-3に表示する数値以上とする。

ただし、公益上必要な施設等で当該建築物の敷地内に存するもの並びに落下防止及びその他歩行者の安全性を確保するために必要なひさしについてはこの限りではない。

C地区

1. 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から計画図2-2に表示する区画道路の境界線までの距離は、計画図2-3に表示する数値以上とする。

ただし、公益上必要な施設等で当該建築物の敷地内に存するもの並びに落下防止及びその他歩行者の安全性を確保するために必要なひさしについてはこの限りではない。

2. 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から隣地境界線までの距離は0.5m以上としなければならない。

■建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限

A-1地区、A-2地区、B-1地区、B-2地区、B-3地区、B-4地区、C地区

1. 建築物及び工作物は、原色を避け、街並み形成に配慮するなど周辺環境と調和したものとする。
2. 建築物及び工作物は、歩行者の安全で快適な通行に配慮したものとする。
3. 屋外広告物は、建築物との一体性、歩行者空間との調和等に配慮した設置位置、形態、規模、意匠等とし、良好な都市景観の形成に寄与するものとする。

A-1地区、A-2地区

西側南北通路に面する店舗、飲食店等商業施設の正面部分は、にぎわいの形成と快適な歩行空間との連続性に配慮したものとする。

B-1地区、B-2地区、B-3地区

区画道路に面する店舗、飲食店等商業施設の正面部分は、にぎわいの形成と快適な歩行空間との連続性に配慮したものとする。

■垣又はさくの構造の制限

C地区

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しなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当するものはこの限りではない。

- (1)道路面から高さ0.6m以内のブロック塀又はこれに類するもの
- (2)門柱及び門柱に接続する長さが1.2m以下のブロック塀等
- (3)その他区長が認めるもの

6-5. 立体道路に関する事項

■都市計画道路の名称

東京都市計画道路 特殊街路中野歩行者専用道第2号線

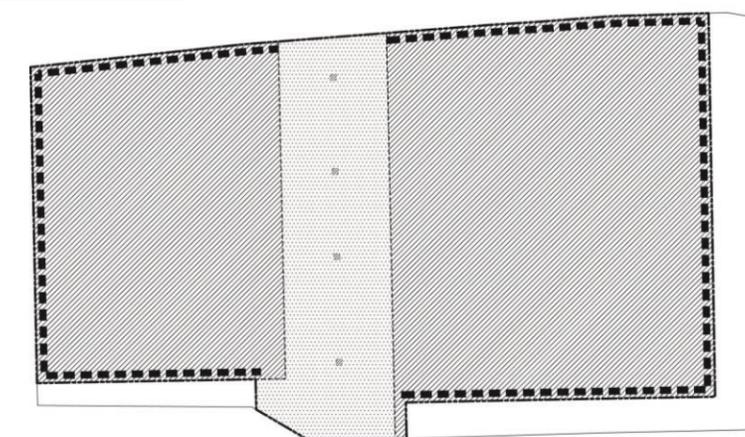
■重複利用区域

計画図表示のとおり

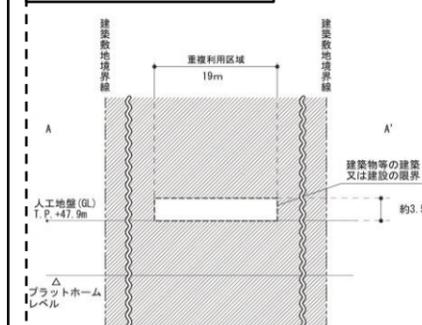
■建築物等の建築又は建設の限界

計画図表示のとおり

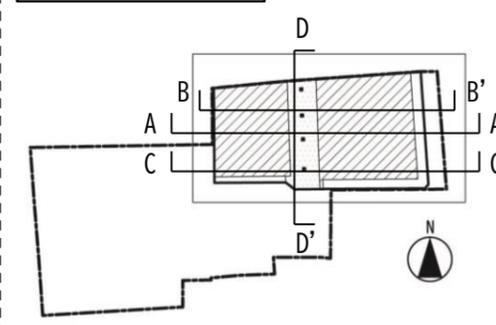
計画図3-1 平面図



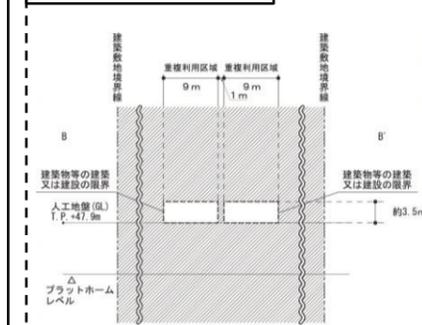
計画図3-2 断面図



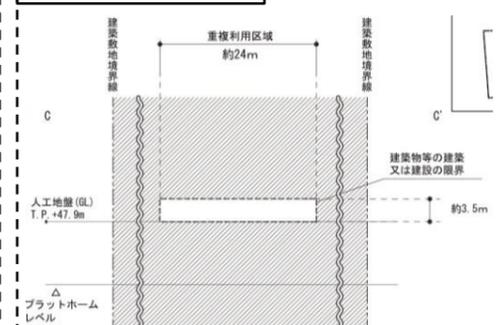
断面位置図



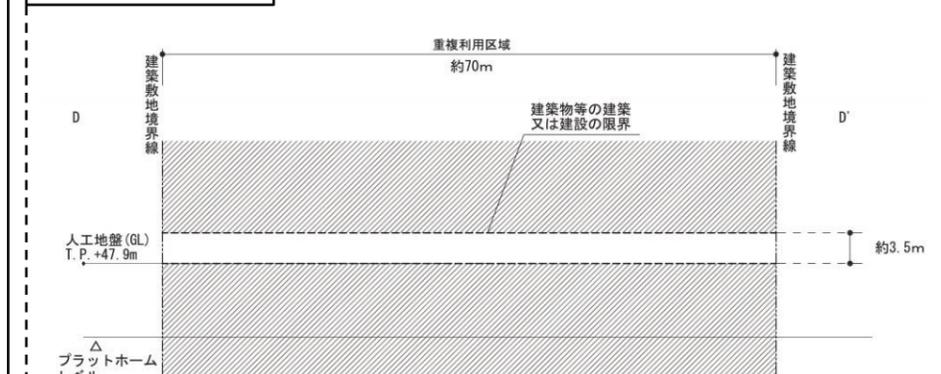
計画図3-3 断面図



計画図3-4 断面図



計画図3-5 断面図



■壁面後退区域における工作物の設置の制限

B-1地区、B-2地区、B-3地区、C地区

壁面の位置の制限により建築物が後退した区域においては、門、へい、広告物、看板その他歩行者の通行の妨げになるような工作物を設置してはならない。ただし、公益上必要なものについてはこの限りではない。

中野駅西口地区地区計画変更（原案） 変更箇所について
《新旧対照表》

中野駅西口地区地区計画 変更(案) 新旧対照表

(注) 下線部は、変更箇所又は追加箇所を示す。

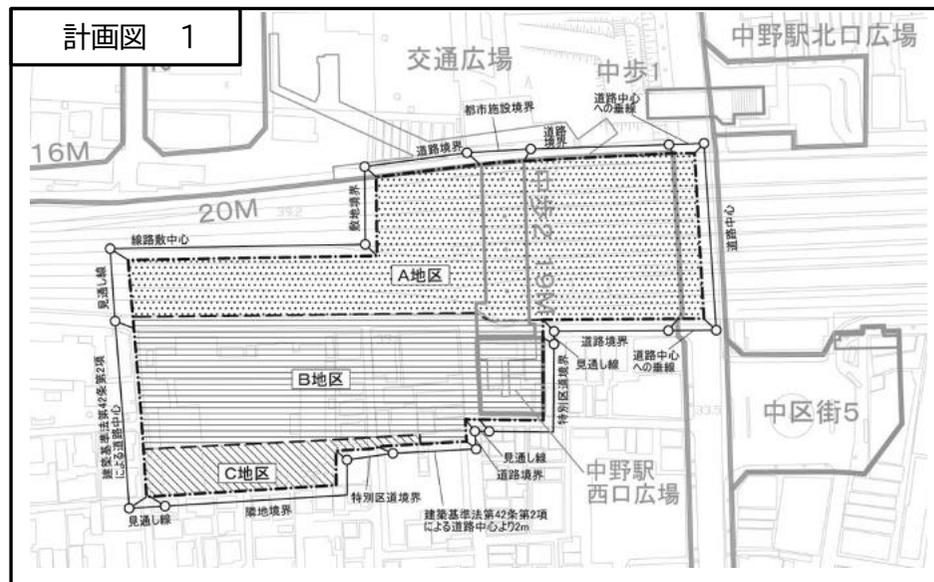
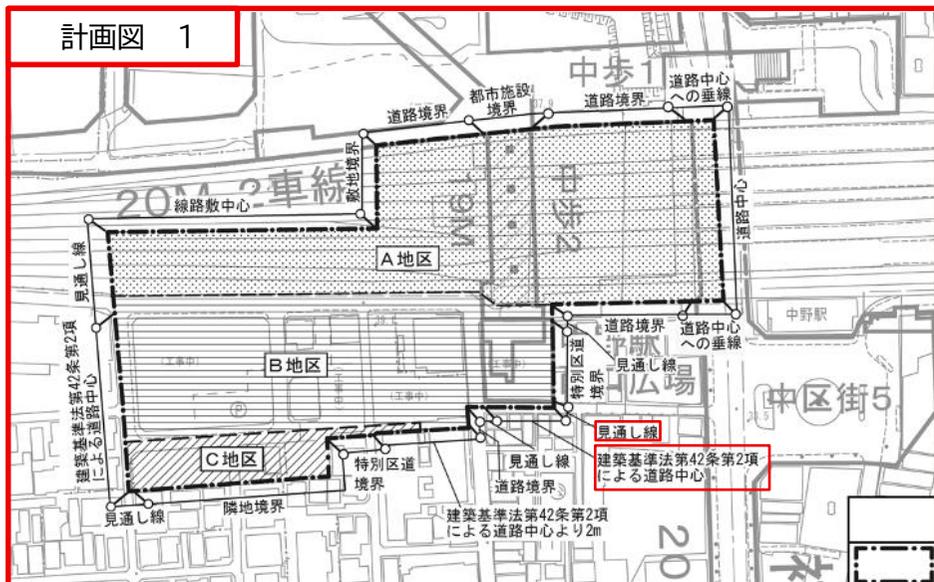
事 項	変更後	変更前
名 称	中野駅西口地区地区計画	中野駅西口地区地区計画
位 置※	中野区中野三丁目及び中野四丁目各地内	中野区中野三丁目及び中野四丁目各地内
面 積※	約2.3ha	約2.3ha
地区計画の目標	<p>本地区は、中野駅南口の西側に位置し、地域の暮らしに密着した個人商店や中低層住宅などが立地している地区である。本地区を含む中野駅周辺地区は、中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月）において「商業・業務地区」に位置付けられており、再開発などによる土地利用の高度化、景観の向上や駅前交通結節機能の改善・整備を進めながら「広域中心拠点」として育成するとともに、駅周辺道路、ペDESTリアンデッキの整備などを進め、駅周辺の回遊性を高めることとしている。また、中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver. 3（平成24年6月）では、中野駅周辺の4つの地区のそれぞれのまちの個性を活かしながら、多様な都市機能の配置・集積を図り、活力と魅力を高めるとともに、相互に連携し合い、相乗的に発展していけるよう、駅を中心とした回遊ネットワークを形成するための動線整備を進めることとしている。<u>加えて、中野駅周辺自転車駐車場整備計画（令和4年3月改定）では、中野駅周辺の将来的な自転車駐車場需要を勘案した上で自転車駐車場の規模及び配置を定め、自転車利用者の安全性や利便性を確保するとともに、各地区のまちづくりや自転車ネットワークに配慮することとしている。</u></p> <p>このことから、本地区においては、立体道路制度を活用した、中野駅上空への西側南北通路、駅施設及び駅ビルの一体的な整備を通じ、本地区を含めた駅周辺への回遊動線の確保を図るとともに、更なる来街者の増加や地域生活の利便性の向上を図る。</p> <p>また、土地の合理的かつ健全な有効利用と都市機能の更新を進めるため、駅直近から線路沿い桃丘小跡地にかけて、街区の再編や道路を整備する面的なまちづくりを行い、商業、業務、住宅など多様な都市機能の創出を図るとともに、西側南北通路における南側の新たな玄関口としての駅前広場の整備や駅につながる安全で快適な交通動線を確保し、防災性や利便性を高</p>	<p>本地区は、中野駅南口の西側に位置し、地域の暮らしに密着した個人商店や中低層住宅などが立地している地区である。本地区を含む中野駅周辺地区は、中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月）において「商業・業務地区」に位置付けられており、再開発などによる土地利用の高度化、景観の向上や駅前交通結節機能の改善・整備を進めながら「広域中心拠点」として育成するとともに、駅周辺道路、ペDESTリアンデッキの整備などを進め、駅周辺の回遊性を高めることとしている。また、中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver. 3（平成24年6月）では、中野駅周辺の4つの地区のそれぞれのまちの個性を活かしながら、多様な都市機能の配置・集積を図り、活力と魅力を高めるとともに、相互に連携し合い、相乗的に発展していけるよう、駅を中心とした回遊ネットワークを形成するための動線整備を進めることとしている。</p> <p>このことから、本地区においては、立体道路制度を活用した、中野駅上空への西側南北通路、駅施設及び駅ビルの一体的な整備を通じ、本地区を含めた駅周辺への回遊動線の確保を図るとともに、更なる来街者の増加や地域生活の利便性の向上を図る。</p> <p>また、土地の合理的かつ健全な有効利用と都市機能の更新を進めるため、駅直近から線路沿い桃丘小跡地にかけて、街区の再編や道路を整備する面的なまちづくりを行い、商業、業務、住宅など多様な都市機能の創出を図るとともに、西側南北通路における南側の新たな玄関口としての駅前広場の整備や駅につながる安全で快適な交通動線を確保し、防災性や利便性を高</p>

	<p>め、文化的なにぎわいと暮らしが調和した複合市街地の形成を図る。</p>	<p>め、文化的なにぎわいと暮らしが調和した複合市街地の形成を図る。</p>
<p>区域の整備・開発及び保全に関する方針</p>	<p><u>地区内外における自転車交通の利便性や安全性の向上のため、地区内に自転車駐車を整備するとともに、</u>中野区の「広域中心拠点」の形成に向けて、地区の立地特性を踏まえ、三つの地区に区分し、土地利用の方針を以下に定める。</p> <p>1. A地区</p> <ul style="list-style-type: none"> 立体道路制度を活用し、中野駅上空に西側南北通路、西側改札及び駅ビルを一体的に整備し、駅から駅前広場及び周辺のまちへと続く安全で快適な歩行者動線と非常時における広域避難場所への誘導動線を確保し、本地区を含めた駅周辺の回遊性と生活利便性の向上を図る。 (省略) <p>2. B地区</p> <ul style="list-style-type: none"> (省略) (省略) <u>共同化や協調建替え等にあわせて歩行者空間及び、人々の憩いや交流の場となるオープンスペースを創出し、駅へつながる安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図る。</u> <p>3. C地区</p> <ul style="list-style-type: none"> (省略) 	<p>中野区の「広域中心拠点」の形成に向けて、地区の立地特性を踏まえ、三つの地区に区分し、土地利用の方針を以下に定める。</p> <p>1. A地区</p> <ul style="list-style-type: none"> 立体道路制度を活用し、中野駅上空に西側南北通路、西側改札及び駅ビルを一体的に整備し、駅から駅前広場及び周辺のまちへと続く安全で快適な歩行者動線と非常時における広域避難場所への誘導動線を確保し、本地区を含めた駅周辺の回遊性と生活利便性の向上を図る。 (省略) <p>2. B地区</p> <ul style="list-style-type: none"> (省略) (省略) 共同化や協調建替え等にあわせて歩行者空間及び、人々の憩いや交流の場となるオープンスペースを創出し、駅へつながる安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図る。また、拠点施設には一般交通の機能の向上に資する施設として自転車駐車を整備し、地区内外における自転車交通の利便性及び安全性の向上を図る。 <p>3. C地区</p> <ul style="list-style-type: none"> (省略)

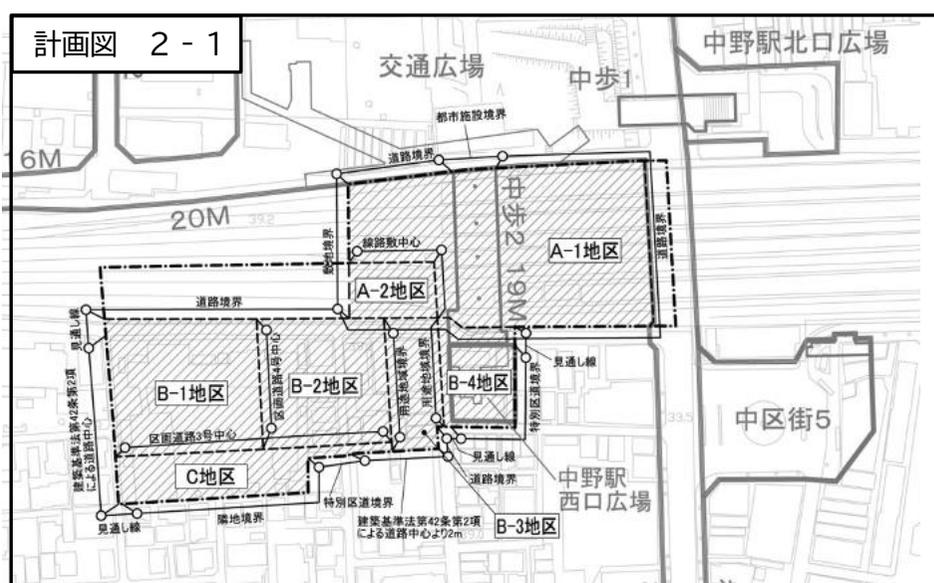
変更後

変更前

計画図 1



計画図 2 - 1



「中野駅西口地区地区計画の変更（原案）説明会」における
意見の概要及び意見に対する考え方

1. 地区計画に関すること

No.	意見の概要	意見に対する考え方
【土地利用方針について】		
1	自転車駐車を拠点施設からC地区に整備することにした理由は何か。	土地区画整理事業でC地区に移転を希望される権利者がいなかったため、利便性の高い地上式の自転車駐車が確保可能なC地区に整備することを考えている。
2	良好な住環境の形成を図るC地区に、なぜ自転車駐車を整備するのか。	C地区での自転車駐車の整備は、良好な住環境の形成に支障が無いと考えている。
【垣又はさくの構造の制限】		
3	C地区の「垣又はさくの構造の制限」について記載内容が良くわからない。また「その他区長が認めるもの」とは何か。	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しなければならないと定めている。しかし、「(1) 道路路面から高さ 0.6m 以内のブロック塀又はこれに類するもの、(2) 門柱及び門柱に接続する長さが 1.2m 以下のブロック塀等、(3) その他区長が認めるもの」は設置可能である。なお、その他区長が認めるものは、案件ごとに個別に判断することになる。 また、中野区内の他地区の地区計画でも同様の定めがある。
【意見書の提出について】		
4	意見書が提出できる人は誰か。また、提出できる対象範囲を広げることはできないのか。	都市計画法により、区域内の土地所有者及び利害関係を有している方が対象と定められている。 案の段階では、意見書を提出できる対象者が広がる。

2. その他

【自転車駐車場について】		
1	地上の自転車駐車場は、2階建てになるのか。	自転車駐車場の構造・建物規模は、計画中にはあるが、概ね2階程度を予定している。 具体的な施設計画については、説明会を開催する予定である。
2	自転車駐車場の利用時間は設ける予定か。夜に自転車の出入りがあると治安上良くないと思う。	自転車駐車場の整備・運営は、公益財団法人自転車駐車場整備センターが行う予定であるが、具体的な運営時間等は決まっていない。

No.	意見の概要	意見に対する考え方
3	地下の自転車駐車場やラック式は、障がい者や高齢者にとって大変である。使用しやすい自転車駐車場を考えてほしい。	様々な方が利用しやすいよう、当地区では利便性の高い地上式の自転車駐車場を確保したいと考えている。
4	自転車駐車場の整備箇所については、住民の皆様のご意見を聴いてから決定すべきではないかと思う。この周辺は小学校の通学路にも指定されているため、自転車との交錯も懸念される。	交通上の安全の観点から、歩行者と自転車の交通動線の交錯を少なくするためには、自転車駐車場は駅直近ではなく駅から一定の距離を取ることが有効である。しかし、駅から離れすぎると、自転車駐車場が使われなくなり、通学路上に放置自転車が増え、小学生の支障になることも考えられる。 区域内の安全性や利便性を総合的に考慮すると、自転車駐車場はC地区に整備することが適切であると考えている。ただし、自転車駐車場の施設計画については、地域の方からの意見を参考としながら、計画していきたい。
5	自転車駐車場は、通学路に近く危険である。また、自転車と歩行者の動線交錯が生じるか心配である。	歩行者は歩道や路側帯の内側を歩き、自転車はナビマークが設置された車道を通行するため、動線の交錯は生じないものと考えている。なお、通学路部分には歩道が整備されている。
【交通量調査について】		
6	拠点施設の西側道路は通学路になっているが、小学生の他に私立の学生なども通る。誰を対象に調査したのか。	調査対象者は、小学生の他、小学生以外の通行者全員を対象に調査している。
7	交通量調査は、何時に調査をしたのか。また、どの位の間隔で調査したのか。	朝ピークの7時30分から9時まで10分単位で調査を実施した。 桃花小学校へ向かう小学生は8時前の10分間で10人がピークであった。 自転車のピークは、他の自転車駐車場の事例から8時から9時が一番出入りが多いことが確認されており、全体の30%を占めていた。この結果を三丁目の自転車駐車場約500台に照らして計算すると、1分間に3台くらいになり、余裕があると考えている。
8	計画通りの台数が1分間に必ず来るわけではなく、歩道があるのも自転車駐車場があるところだけである。自転車駐車場まで来るところの交通はどのように考	自転車駐車場整備予定付近が一番交通量が多いため、計画する自転車駐車場直近の交通量調査を行っている。一方、自転車駐車場から離れるほど交通が分散される。

No.	意見の概要	意見に対する考え方
	えているのか。	
【拠点施設について】		
9	拠点施設には何ができるのか。	拠点施設は民間の計画であるが、現在の計画では店舗や住宅が入ると聞いている。
10	拠点施設はUR・近鉄不動産が所有とのことだが、スケジュールなど区は聞いているのか。また、どのような計画か教えてほしい。	令和7年3月末に近鉄不動産が周辺の方を対象に説明会を実施したと聞いている。今後条例に基づく説明会も実施すると聞いている。3月の説明会資料では、建物高さは49.99mで、工期は2025年度後半から2028年度予定となっている。
11	拠点施設を利用する人は、C地区の自転車駐車場を利用するのか。また、拠点施設内の自転車駐車場は足りているのか。	拠点施設を利用する人は、附置義務で整備される拠点施設内の自転車駐車場を使用することになる。C地区に整備する自転車駐車場は、主に駅の利用者等を対象としている。
【その他】		
12	C地区は工事で盛土がされており、雨が降った際に隣の敷地に水が流れ込んでくるため、ブロック等の設置をお願いしたい。	個別の事案のため、別途確認させていただく。
13	「みどりの保護と育成に関する条例」は、今回変更する地区計画ではどのような取り扱いになっているのか教えて欲しい。	地区計画で、「みどりの保護と育成に関する条例」に関する規定はなく、別々に届出をしていただくこととなる。
14	囲町東地区、囲町西地区の建物はどのような用途の建物が建設されるのか。	主な用途としては住宅。ただし囲町東地区については一番駅側がオフィス、また商業の店舗も入る。一番西側は住宅のみ。囲町西地区は基本的に住宅棟となる。
15	建物の高さ（中野二丁目、囲町東、囲町西）はどれくらいなのか。	中野二丁目は住宅棟・オフィス棟があり一番高いところで住宅棟の約147mとなる。 囲町東地区は一番高いところで25階建ての約91m、囲町西地区も25階建てで約90mとなる。
16	昔は中野駅北口・南口には円形の花壇があったが、現在は花壇も緑もなく暑い。中野は樹幹被覆率が低い、これからのまちづくりは人が住みやすくなることを考えてほしい。	南口の以前円形花壇があったところは、現在雨水貯留槽の整備を行っているが、完成後は樹木を配置する予定である。 北口も工事中であり樹木はない状態であるが、地区に定めた緑化方針に基づいて、樹木を配置する予定である。

No.	意見の概要	意見に対する考え方
17	区からURへ売却した土地をなぜ再度、区が買い戻すのか理由を教えてください。	平成26年当時は中野駅の開業が令和2年だったことから、開業に合わせて駅前広場などの基盤整備や拠点施設の整備を行うためには、土地区画整理事業が有効である。このため、全国的に土地区画整理事業の実績があり、経験と知見を有するURに土地の売却を行った。