

平成28年度(2016年度)第6回 中野区都市計画審議会

日 時 平成29年(2017年)2月7日(火) 午後2時から

会 場 中野区役所 4階 区議会第1委員会室

次 第

1 報告事項

- (1) 中野駅周辺駐車場整備地区(原案)及び中野区駐車場整備計画(改定素案)について
- (2) 中野四季の森公園における自転車駐車場整備等について
- (3) 中野駅西口地区まちづくりについて

2 その他

- (1) 事務局連絡(次回日程等について)

以 上

中野駅周辺駐車場整備地区（原案）及び中野区駐車場整備計画（改定素案）について

中野駅周辺では、「中野駅周辺駐車場整備地区」（平成23年4月）の決定、「中野区駐車場整備計画」（平成23年9月）の策定の後、これまでに各地区で土地区画整理事業や市街地再開発事業等まちづくりが進んでおり、これらの事業進捗と合わせて適切に駐車場施策を進める必要がある。

このため「中野駅周辺駐車場整備地区」について都市計画の見直しを行い、あわせて「中野区駐車場整備計画」を改定する。

1 中野駅周辺駐車場整備地区（原案）

中野駅周辺駐車場整備地区について、別紙1のとおり区域を変更する。

○ 変更の考え方

中野駅周辺における土地利用の転換に伴い、中野四季の都市地区・中野三丁目地区・囲町地区・中野二丁目地区の一部（用途地域が商業地域や近隣商業地域に変更済または変更見込みの区域）を追加指定し、中野駅周辺駐車場整備地区面積約28.0haを面積約33.0haとする。

2 中野区駐車場整備計画（改定素案）

駐車場整備地区内における駐車場の需要と供給を勘案した整備計画として、中野区が策定する中野区駐車場整備計画について、別紙2のとおり改定する。

○ 改定の要旨

- ・対象範囲について、「中野駅周辺駐車場整備地区（原案）」を踏まえ区域を変更する。
- ・路外駐車場の整備の目標年次についてはこれまでどおり平成43年とし、整備の目標量については、大規模開発等に伴う既存駐車場を有効活用し駐車需要に対応するという観点から特に設定しない。
- ・計画地区内の駐車場需給のアンバランスから、各地区の特性を踏まえた附置義務の誘導、既存駐車場の有効利用等、地域ルールによる新たな駐車施策の導入を検討する。
※「地域ルール」とは、東京都駐車場条例に基づく地区の特性に応じた駐車施設の附置に関する基準のこと。基準に基づき、必要な駐車施設の確保が図られていると知事が認める場合に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集約設置等が可能となる制度。
- ・公共駐車場整備の目標量としては、これまでどおり約70台とする。

3 今後の予定

平成29年	2月	区民説明会の開催
	3月	駐車場整備地区（案）、駐車場整備計画（改定案）の作成
	4月	駐車場整備地区（案）の公告・縦覧、区民説明会の開催
	6月	駐車場整備地区（案）都市計画審議会諮問
	7月	駐車場整備地区の都市計画決定、駐車場整備計画の改定

都市計画の案の理由書

1 種類・名称

東京都市計画駐車場整備地区 中野駅周辺駐車場整備地区

2 理由

中野駅周辺地区については、中野区都市計画マスタープラン（平成 21 年 4 月）において「公共交通重視、歩行者自転車利用環境向上」を図ることとしている。今後の中野駅周辺においては、中野区都市計画マスタープランに基づき、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が見込まれる。

今後、中野駅周辺地区については、民間による開発が進むことにより、駐車需要の増大が見込まれること、また、路上駐車や貨物車による路上荷さばきなどの課題を抱えていることから、公民の適切な役割分担の下、これらの課題に適切に対応することが求められている。

現計画は、平成 22 年における中野駅周辺の開発想定に基づき、都市計画決定（平成 23 年 4 月 4 日／中野区告示第 59 号）したものである。

中野区では、中野駅周辺のさらなる発展を目指し、中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver. 3（平成 24 年 6 月）を策定した。この計画に基づき、将来の円滑な道路交通を確保するとともに、総合的かつ計画的な駐車施設の整備を図り、地域の振興や商業業務機能の向上を図るため、駐車場整備地区の区域の見直しを行い、約 33.0ヘクタールに変更するものである。

東京都市計画駐車場整備地区の変更（中野区決定）

都市計画の中野駅周辺駐車場整備地区を次のように変更する。

面積	備 考
約 33.0 ha	区域内町名 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

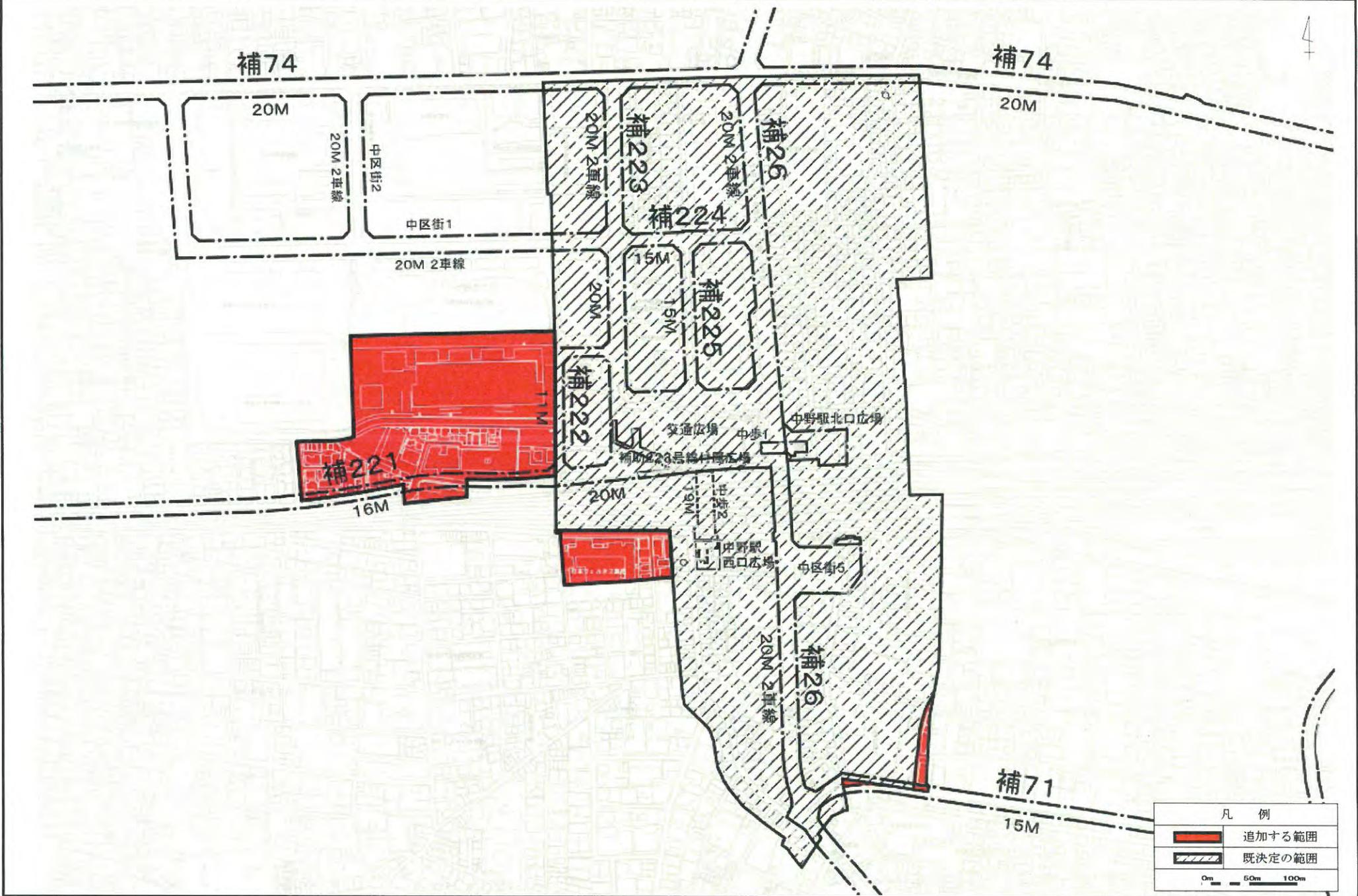
「位置及び区域は計画図表示のとおり」

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、駐車場整備地区を変更する。

変更概要

区域内	変 更 事 項
中野駅 周辺駐車場整備計画地区	1 区域及び面積の変更 面積 約 28.0 ha → 約 33.0 ha



凡 例	
	追加する範囲
	既定の範囲
0m — 50m — 100m	

中野区駐車場整備計画（改定素案）

平成29年1月

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	2
3. 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次	6
4. 路外駐車場整備に関する施策	7
5. 主要な路外駐車場の整備計画	9
6. 地域ルールによる駐車施設の整備	10

— 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、平成23年4月に、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。その後、中野四季の都市等の開発が進み、駐車場をめぐる環境が変化したこと、また、区役所・サンプラザ地区の一体整備等により都市機能の更なる充実がみこまれることから、平成29年7月に駐車場整備地区の変更(予定)を行うこととしている。

このことを踏まえ、中野区は、より良い駐車場整備をめざして、本計画の改定を行うものである。

なお、本計画は、駐車場に関する計画としてまとめたものであり、各開発により発生する交通量及びその交通処理計画等は、それぞれの開発計画の中で処理することを原則とする。

また、今後の中野駅周辺まちづくりの進展を踏まえ、本計画は必要に応じて弾力的かつ柔軟に改定を行う。

1. 対象範囲

中野区駐車場整備計画の対象範囲は平成29年7月に都市計画の告示を予定している「[中野駅周辺駐車場整備地区（約33.0ha）](#)」とし、当該エリアを図-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。

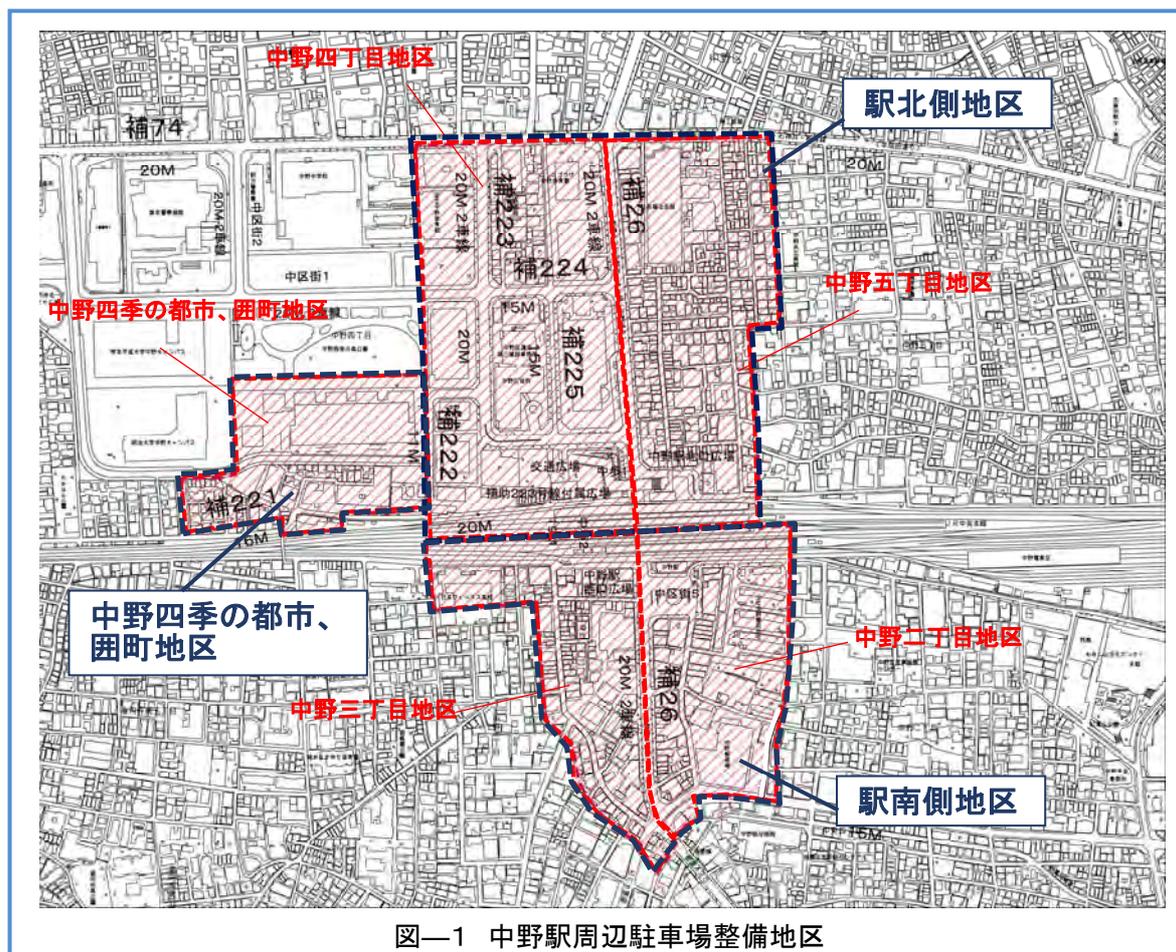


図-1 中野駅周辺駐車場整備地区

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。[近年では、中野四季の都市のまちづくりが進み、区役所・サンプラザ地区をはじめとした再整備が予定されており、](#)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。こういった状況を踏まえて、中野区都市計画マスタープラン（H21.4）にお

いても、高齢社会、低炭素社会における移動手段として鉄道・バスなどの公共交通利用を重視しているところである。

また、[中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver3 \(H24.6\)](#)では「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」を目指すとしており、[中野駅地区整備基本計画 \(H26.4\)](#)では駅直近の歩行者の回遊性の向上や、中野駅周辺中心部への自動車流入の抑制を図るとしている。

(2)中野駅周辺の駐車実態

[中野駅周辺では](#)、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26年7月実施）

■対象地区内 駐車施設箇所数・収容台数

エリア	施設数(箇所) ^{※2)}	収容台数(台) ^{※2)}
駅北側地区 ^{※1)}	13	401
駅南側地区 ^{※1)}	4	80
小計	17	481
中野四季の都市、囲町地区	1	212
合計	18	693

※1) 駅北側地区・・・四丁目地区、五丁目地区、駅南側地区・・・二丁目地区、三丁目地区

※2) 駅北側地区のパーキングチケットは含まず。

■対象地区内 路外・路上駐車台数（ピーク時）^{※3)}

エリア		路外駐車場	路上駐車	計
平日	駅北側地区	241	40	281
	駅南側地区	56	9	65
	小計	297	49	346
	中野四季の都市、囲町地区	64	2	66
	合計	361	51	412
エリア		路外駐車場	路上駐車	計
休日	駅北側地区	287	28	315
	駅南側地区	54	7	61
	小計	341	35	376
	中野四季の都市、囲町地区	22	2	24
	合計	363	37	400

※3) 平日ピーク時 15 時、休日ピーク時 14 時

(3) 地区ごとの特徴

中野四丁目地区では、中野サンプラザ駐車場等大規模な駐車場が複数存在し、商業施設が集積している中野五丁目地区の駐車需要も担っており、鉄道が東西に横切る当地区において、線路を挟んだ駅北側地区で一体となって駐車需要を受け止めている。

また、中野通りが、車にとっての地区アクセス動線であるとともに、歩行者・自転車にとっても南北を行き来するための主要動線となっているが、荷捌きを含む路上駐車が多く見られる。

表－２ 中野駅周辺の概況

		土地利用の状況	交通基盤の状況	駐車場の状況	路上駐車の状態
駅北側地区	中野四丁目地区	区役所・サンプラザ等比較的規模の大きい業務中心の施設が立地している。	新北口駅前広場の整備が予定され、バス乗り場がある。地区内には、けやき通り等、広幅員の道路が通っている。	区役所、サンプラザ等に大規模駐車場が複数存在する。中野五丁目地区の駐車需要も分担している。	乗用車を中心にけやき通りに多く見られる。休日は平日に比べ多くなる。
	中野五丁目地区	サンモール・ブロードウェイなどの商業施設があり、低層高密度な商業集積の利便性や回遊性がある。繁華街と隣接して住宅地が広がっている。	地区内の道路は幅員 4m 未満の狭い道路が多い。商業集積地区内の道路の多くは歩行者専用となっている。	主に商業施設駐車場とコインパーキングで構成されている。	貨物車を中心に中野通りに多く見られる。休日は平日に比べ少なくなる。
駅南側地区	中野二丁目地区	中野通り沿いやファミリーロード沿いに商店街が形成され、駅直近に商業・業務施設が集積している。東側に隣接して住宅地が続いている。	南口駅前広場がありバス・タクシー乗り場がある。地区内の道路は幅員 4m 未満の狭い道路が多い。	当該地区内には一般貸しの駐車場はみられない。	南口駅前広場に多く見られる。
	中野三丁目地区	駅直近のにぎわいや文化が、後背の落ち着いた住宅街につながり、利便性と良好な住環境が調和したまちが広がっている。	地区内の道路は幅員 4m 未満の狭い道路が多い。	主に商業施設駐車場とコインパーキングで構成されている。	中野通りに多く見られる。
囲町地区	中野四季の都市のまちづくりを進めており公園や業務ビル・大学・病院等が立地している。	補助 221 号線（幅員 16m）、補助 222 号（幅員 11m）の幹線道路が通る。	大規模駐車場が複数存在し、機械式駐車場が多い。	路上駐車はあまり見られない。	

(4) 駐車施策に関する基本方針

駐車施策に関する基本方針は、中野駅周辺まちづくりグランドデザイン ver. 3における、駅直近の歩行者の回遊性の向上や中野駅周辺中心部への自動車流入の抑制等の方針、および駅周辺の駐車実態や地区ごとの特徴を踏まえ策定し、今後予定されている大規模開発等の進捗に合わせて、歩行者・自転車の安全確保や道路交通の円滑化を図る。

① 歩行者の回遊性を高める駐車場および出入口の適正配置

駐車場利用者の利便性を確保しつつ歩行者の回遊性が高まるよう、駐車場および出入口の配置について工夫を図る。

② 路上駐車への対応

路上駐車解消に向け、駅利用を目的とするものは駅前広場や都市計画駐車場に誘導する等、目的に応じた対策を図る。

③ 荷捌き車両への対応

中野通りを中心とした路上荷捌きへの対応として、地域荷捌きスペースの確保など、円滑で効率的な荷捌き駐車対策を図る。

④ 大規模開発に伴う駐車場の有効活用

既存駐車場を含めた大規模開発に伴う駐車場について、地区特性を踏まえた適正な供給量を確保するとともに、地域の駐車場課題の解決に資する整備内容となるよう工夫を図る。

⑤ 自動二輪の駐車問題の対応

自動二輪の駐車スペースの確保についての対応を図る。

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、[中野駅周辺まちづくりランドデザイン ver.3](#) に示されている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平成 43 年（2031 年）とする。

(2) これまでの駐車施策を踏まえた将来の駐車施設の需給バランス

現況の駐車施策と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。なお、需給バランスの検討にあたっては、[駐車実態調査結果\(表-1\)](#) を踏まえ、[平日よりも休日における需要供給差の方が小さく、より厳しい数値となっている。](#)

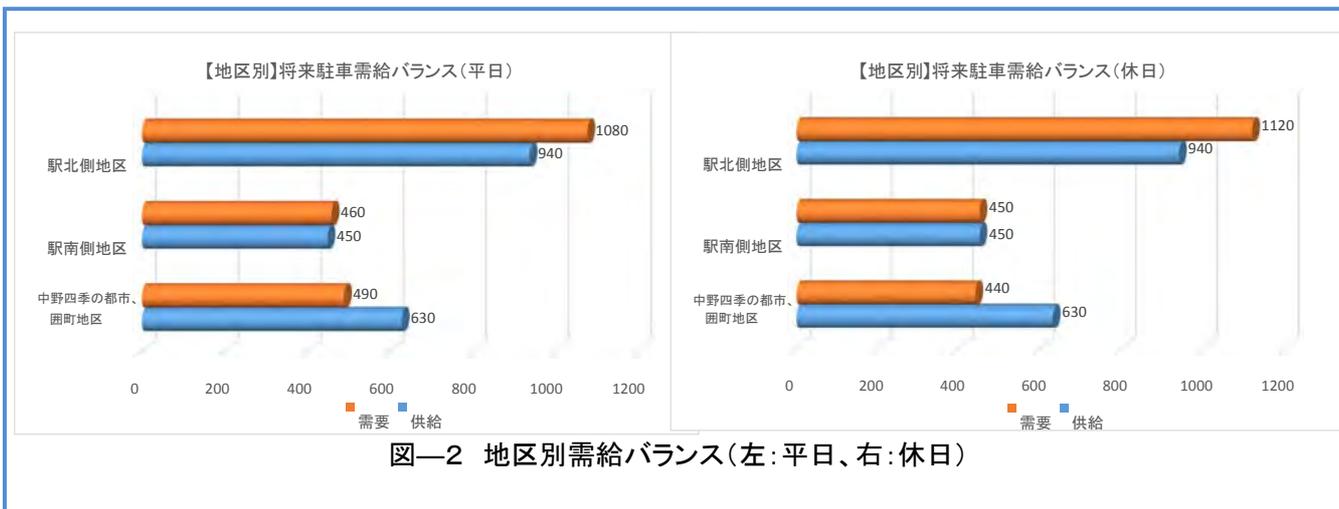
[休日のピーク時の駅北側地区の需要に関しては、現況の駐車台数 320 台に対して、開発による減があるものの地区内の床面積の伸びや駅周辺の開発等による増加が見込まれ、将来の需要台数は、約 1,120 台と予測される。これに対して供給台数は、開発地内での減少や既存のコインパーキング駐車場などの減少等が見込まれるが、開発等による需要が地区内での供給により確保されることから増加が見込まれ、将来の供給台数は約 940 台と予測される。以上から、将来の駐車需給バランスは、需要が供給を約 180 台上回ると予測される。駅南側では駐車需給はバランスしており、駅北側に需要超過が集中している。また、中野四季の都市、困町地区では供給が約 190 台上回っている。](#)

[以上より、中野駅周辺地区においては、需要が超過する地区、供給が超過する地区、駅周辺で駅利用への配慮が必要な地区など、地区の特性を踏まえた対策が必要である。](#)

表-3 将来駐車需給バランス推計(上:平日、下:休日)

地区	需要(ピーク時)				供給				将来駐車 需給 バランス
	現況 台数	将来減少 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	
駅北側地区(平日)	280	-70	870	1,080	400	-280	820	940	-140
駅南側地区(平日)	70	0	390	460	80	0	370	450	-10
中野四季の都市・ 困町地区(平日)	70	0	420	490	210	0	420	630	140

地区	需要(ピーク時)				供給				将来駐車 需給 バランス
	現況 台数	将来減少 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	
駅北側地区(休日)	320	-70	870	1,120	400	-280	820	940	-180
駅南側地区(休日)	60	0	390	450	80	0	370	450	0
中野四季の都市・ 困町地区(休日)	20	0	420	440	210	0	420	630	190



(3) 新たな駐車施策の導入

駅北側の需要超過分については、附置義務で確保することが困難な需要が含まれており、都市計画駐車場(約70台)の整備での対応が必要である。附置義務対象分については、地域ルールの適用により供給に余裕のある地区へ誘導を図っていく等の施策が必要と考えられる。

また、中野四季の都市における既に開発が完了した地区では大幅に供給が超過しており、今後の開発等の際には、地区内の駐車場の需給バランスに配慮しつつ、地域ルールの適用による附置義務駐車場の適正化等の施策が必要であると考えられる。

表—4 施策の実施後の将来駐車需給バランスイメージ(上:平日、下:休日)

地区	将来駐車需給バランス	都市計画駐車場の整備	合計
駅北側地区(平日)	-140	70	-70
駅南側地区(平日)	-10	0	-10
中野四季の都市・ 困町地区(平日)	140	0	140

地域ルールの適用による
超過需要の誘導

地区	将来駐車需給バランス	都市計画駐車場の整備	合計
駅北側地区(休日)	-180	70	-110
駅南側地区(休日)	0	0	0
中野四季の都市・ 困町地区(休日)	190	0	190

地域ルールの適用による
超過需要の誘導

4. 路外駐車場整備に関する施策

(1) 基本的な考え方

現在、当該エリアには、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、中野駅周辺においては、[公共交通利用の増進を図りつつ](#)、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、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が、[東京都駐車場条例に基づいて地域特性に応じた地域ルール](#)の適用等を検討していく。
- ・ 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> 駅周辺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。

- ・ [駅周辺においては](#)、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。

③ 地区特性を踏まえた駐車場の有効利用

3（2）で見たように需給のアンバランスが顕在化しており、駐車場が不足する地区がある一方、設置された駐車場が有効に活用されていない地区があるため、それぞれの地区特性に配慮した附置義務の誘導、既存駐車場の有効利用策等、地域ルールによる新たな駐車施策の導入を検討する。

（5）駅周辺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、駅周辺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

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おり、地区内の道路交通の円滑化を図るために、荷捌きスペースの確保及び適切な配置、共同運用などの取り組みを行う。

- ・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

都市計画駐車場整備にあわせた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。

- ・都市計画駐車場整備にあたっては、現在中野駅の南北に区が設けている規模と同程度（約80台）の二輪車のための駐車スペースの確保を図る。

5. 主要な路外駐車場の整備計画

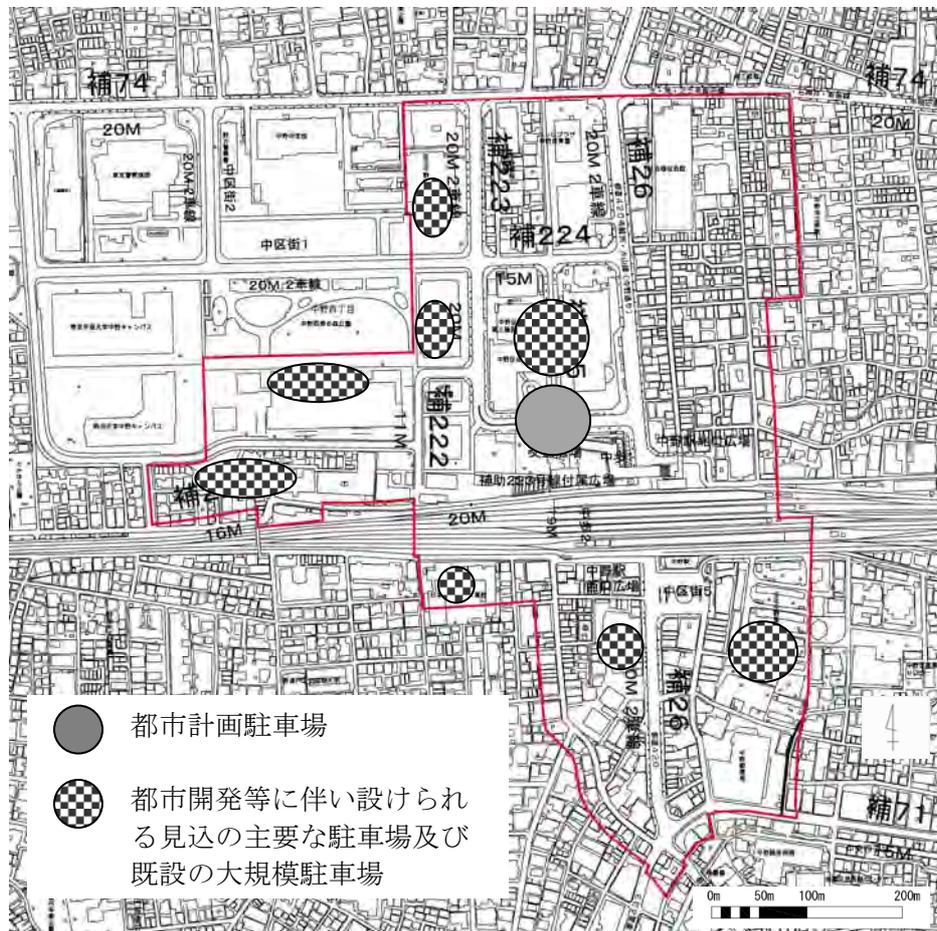
(1) 公共駐車場整備目標の考え方

駅直近と駅周辺の不足分については、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。

公共駐車場については、公共が政策的に確保すべき機能として、附置義務で確保することが困難な需要（約60台）と移動制約者対応の台数（約10台）の合計約70台を受け持つこととする。

表－5 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－3 主要な駐車施設整備位置

注記) 公共駐車場の整備に加えて、公共交通利用の増進、地域ルール等による他の自動車駐車場との連携により、当該地区の需給バランスの適正化を図る。

6. 地域ルールによる駐車施設の整備

中野駅周辺では「中野四季の都市」の整備が完了し、今後は駅ビル、区役所・サンプラザ地区等の大規模開発が予定されている。当地区において駐車施設の適切な確保と運用が図られるよう、既に整備された駐車場の利用実態等を踏まえ、本地区内において地域ルールの導入を検討していく。

1) 地域ルールの適用地区

駐車場整備地区と同一の範囲とする。

2) 適用地区における路外駐車場の整備に関する基本方針

駐車場利用者の利便性を確保しつつ歩行者の回遊性が高まるよう、駐車場および出入口の配置について工夫を図る。

3) 適用地区における路外駐車場の整備の目標年次

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平成43年(2031年)とする。また、既存の駐車施設を有効に活用して駐車需要に対応するという観点から、目標量の設定は行わない。

4) 目標を達成するために必要な路外駐車場の整備に関する施策

4. に記載された内容を施策の基本的な考え方とし、その具体化については、地域ルールの策定の中で検討を行う。

※路上駐車場については整備が予定されていないため基本方針、目標年次、施策の設定は行わない

「地域ルール」とは

東京都駐車場条例に基づく地区の特性に応じた駐車施設の附置に関する基準のこと。基準に基づき、必要な駐車施設の確保が図られていると知事が認める場合に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集約設置等が可能となる制度。

中野四季の森公園における自転車駐車場整備等について

中野四季の森公園地下自転車駐車場に係る都市計画原案説明会を開催したので報告する。

また、中野四季の森公園地下自転車駐車場の都市計画手続きに関連して、区の行政計画である「中野駅周辺自転車駐車場整備計画」について、平成29年1月に策定したので報告する。

1. 都市計画原案説明会の開催結果について

- ・日 時：平成29年1月16日（月）19時から20時30分
- ・会 場：中野区役所7階 会議室
- ・参加者：8名
- ・主な意見等

都市計画原案の内容に係る意見はなかったが、自転車駐車場の仮移転時における収容台数維持、整備後における自転車利用ルールの指導及び安全対策等について要望があった。

2. 中野駅周辺自転車駐車場整備計画の要旨（計画（抄）は別紙参照）

平成26年7月に策定した中野区自転車利用総合計画（改正版）において、中野駅周辺の自転車駐車場は、既に収容台数が確保されているため、乗入れの増加に伴う新設あるいは増設を行うのではなく、今後は近距離利用の抑制などの適正利用と効果的な放置対策を検討することとしている。

この方針を踏まえ、中野駅周辺における自転車の放置防止や自転車交通に係る課題解決を目的とした自転車駐車場整備を進めるため、中野駅周辺自転車駐車場整備計画を策定した。

中野駅周辺の自転車駐車需要について、現況の利用者の利用圏域及び利用状況のまま将来推計すると、将来的にも現況と同様の駐車需要：約7,500台が見込まれる。

しかし、今後の中野駅周辺のまちづくりに伴い、駅直近において歩行者交通量が増加することが想定されるため、自転車と歩行者の交錯等が生じないように、自転車駐車場を駅から離れた位置に適正な規模で分散配置するとともに、自転車駐車需要をコントロールし、歩行者と自転車の安全性や快適性を確保していく必要がある。

このことから、将来の自転車駐車需要のうち、定期利用に係る需要を適正に誘導することとし、中野駅周辺全体の自転車駐車場における整備台数を約6,000台に定め、中野駅周辺の適切な位置に分散して配置する。

中野駅周辺自転車駐車場整備計画 (抄)

平成29年(2017年)1月

中 野 区

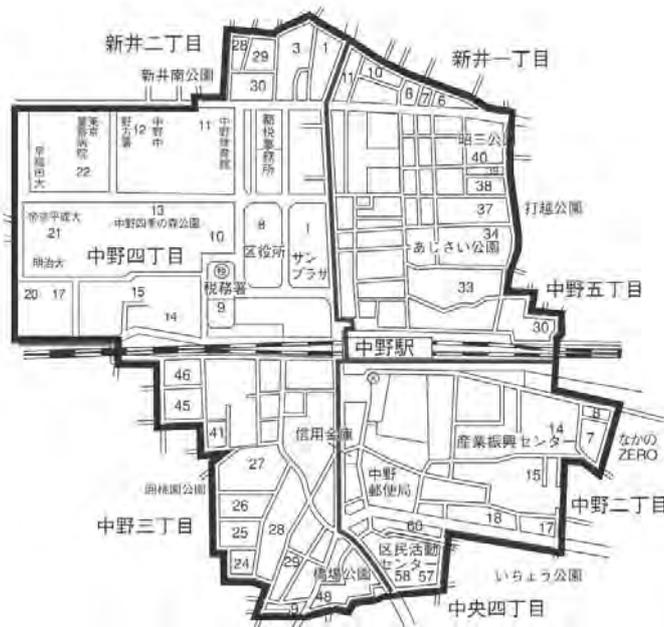
3. 放置自転車の状況及び自転車駐車場整備の対象区域

1) 放置自転車の対策及び自転車駐車場整備の対象区域

中野区内の駅周辺では、昭和50年代に放置自転車が急増した。このため、区では昭和61年に「自転車駐車場条例」を制定し、自転車駐車場の整備を進めた。また、昭和63年には「自転車等放置防止条例」の制定および放置自転車の規制区域の設定を行い、放置自転車の撤去を開始した。

中野駅周辺においても、昭和63年10月に自転車等放置規制区域の指定を行い、暫定的な自転車駐車場を規制区域内に適宜整備するとともに、放置自転車の防止指導と公道等に放置されている自転車の撤去を行っている。

このことから、中野駅周辺における自転車等放置規制区域を、自転車駐車場整備の対象区域として設定する。



図－2 中野駅周辺の自転車等放置規制区域
及び自転車駐車場整備の対象区域

2) 放置自転車台数の推移

過去5年間の放置自転車台数は200～300台程度で推移している。

表－1 放置自転車台数（過去5年間）

調査年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
放置自転車台数（台）	197	258	296	223	292

（参考：東京都青少年・治安対策本部「駅前放置自転車の現況と対策」各年度版）

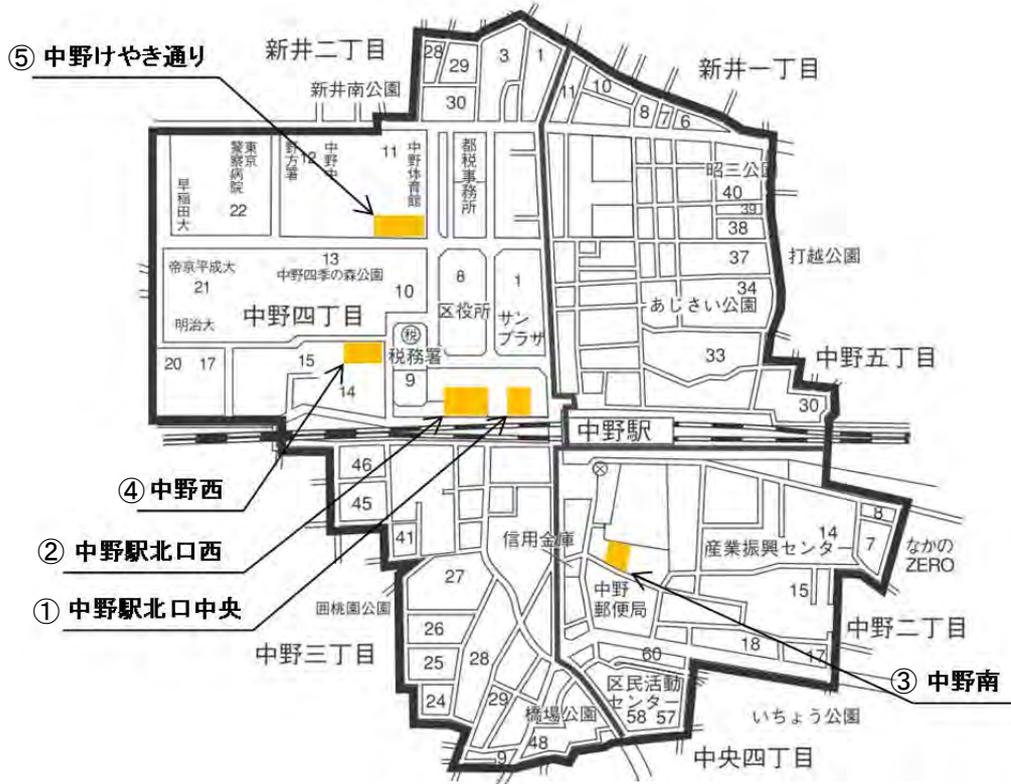
調査方法：各年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅周辺における自転車の放置台数。

4. 過年度の自転車駐車場に係る整備及び利用の傾向

1) 配置及び収容台数

平成 23 年度から平成 27 年度の過去 5 年間においては、自転車駐車場の収容台数は全体で約 7,500 台前後を維持している状況となっている。

なお、現況の自転車駐車場は、中野駅周辺の各まちづくりの進捗に伴い廃止となるため、再整備する位置及び規模等について本整備計画で定める必要がある。



図－3 自転車駐車場の配置

表－2 自転車駐車場の収容台数

(台)

名称	設置年月	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
① 中野駅北口中央	昭和 62 年 10 月	3,732	3,466	3,466	3,436	3,436
② 中野駅北口西	平成 11 年 1 月	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211
③ 中野南	平成 11 年 12 月	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
④ 中野西	平成 22 年 11 月	665	665	665	665	665
⑤ 中野けやき通り	平成 23 年 10 月	833	833	833	833	833
合計	—	7,741	7,475	7,475	7,445	7,445

2) 利用の傾向

平成 23 年度に実施した「中野駅周辺駐輪場利用者実態調査」の調査結果より、利用者の利用頻度は図-4のとおりとなっている。

平日利用の割合（最大値）は 94.4%（毎日利用：56.6%、平日のみ：29.7%、ほとんど利用しない・その他・無回答：8.1%）、休日利用の割合（最大値）は 70.1%（毎日利用：56.6%、休日のみ：5.4%、ほとんど利用しない・その他・無回答：8.1%）となっており、自転車駐車需要は平日の方が高いといえる。

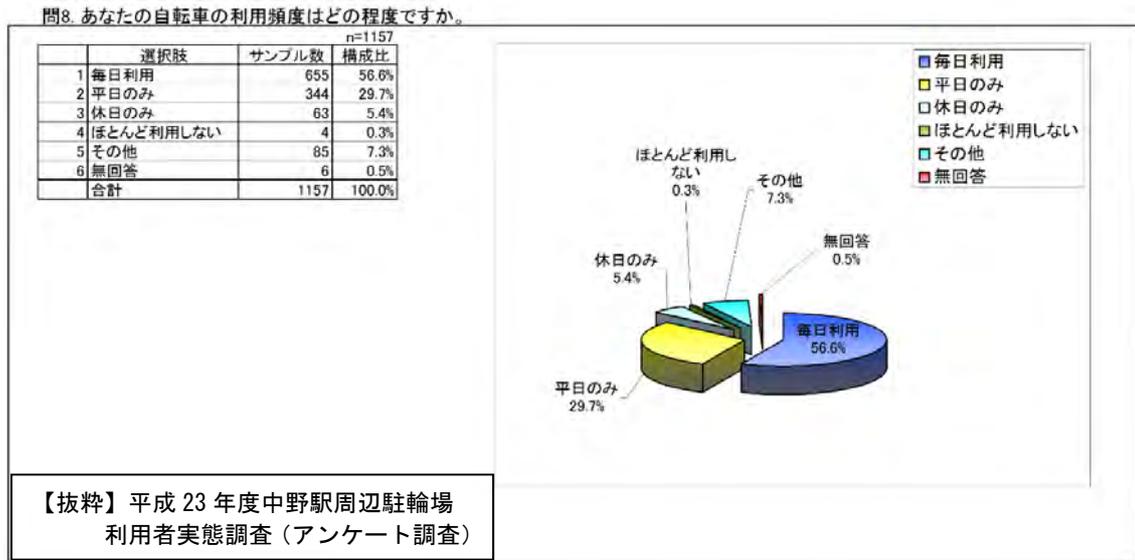


図-4 中野駅周辺の自転車駐車場の利用頻度

この結果に基づき、平日の駐車台数の最大値を推計すると表-3のとおりとなるが、実際には利用者の利用時間帯等に完全には重ならないため、自転車駐車場全体の収容台数（約 7,500 台）に対するピーク時の駐車台数は平日で約 7 割程度となっている。

なお、表-3のとおり過年度における平日の駐車台数の最大値は 7,259 台となっており、表-2 で示す過年度の収容台数の範囲内に収まっている。

表-3 平日の駐車台数の最大値

	①一日当たりの 平均利用件数 (定期利用登録者数+ 1日利用の平均件数)	平成 23 年度中野駅周辺駐輪場実態調査結果 自転車の利用頻度について			①×(②+③+④) 平日の駐車台数の 最大値
		②毎日利用	③平日のみ	④その他、ほとんど 利用しない、無回答	
平成 23 年度	7,063 件	56.6%	29.7%	8.1%	6,667 台
平成 24 年度	7,203 件				6,800 台
平成 25 年度	7,481 件				7,062 台
平成 26 年度	7,690 件				7,259 台
平成 27 年度	7,673 件				7,243 台

5. 自転車駐車需要の推計と整備すべき台数

1) 自転車駐車需要の推計方法

自転車駐車需要は、平成 20 年度に公表されているパーソントリップ調査（以下「H20 P T」という。）の各小ゾーン※¹における中野駅端末自転車利用トリップ数、将来人口の伸び率等を用い、平成 37 年度及び平成 47 年度について推計する。

※1 小ゾーンとはH20PTにおける区分であり、夜間人口約 15,000 人を目安として、地区計画の単位となるゾーンレベルである。

2) H20PT における自転車利用者の方面別割合

H20PT より中野駅端末自転車利用トリップ数及び、全体トリップ数に対する割合を図-5に示す。中野駅を利用する自転車利用者の約7割が中野駅を中心として北西部から発生しており、自転車利用者が非常に広域にわたっていることが確認できる。

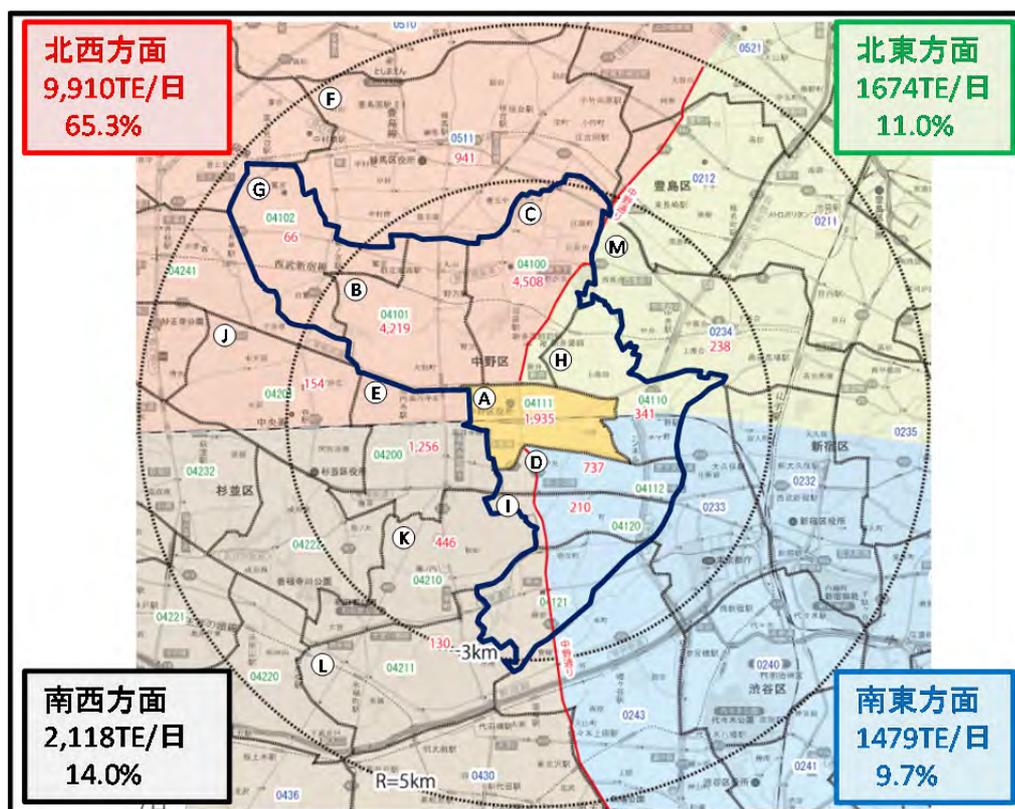


図-5 H20PT 中野駅端末自転車利用トリップの分布・割合

表-4 方面別利用割合

	北西方向 四丁目	北東方面 五丁目	南西方面 三丁目	南東方面 二丁目	合計
方面別割合 (%)	65.3	11.0	14.0	9.7	100.0

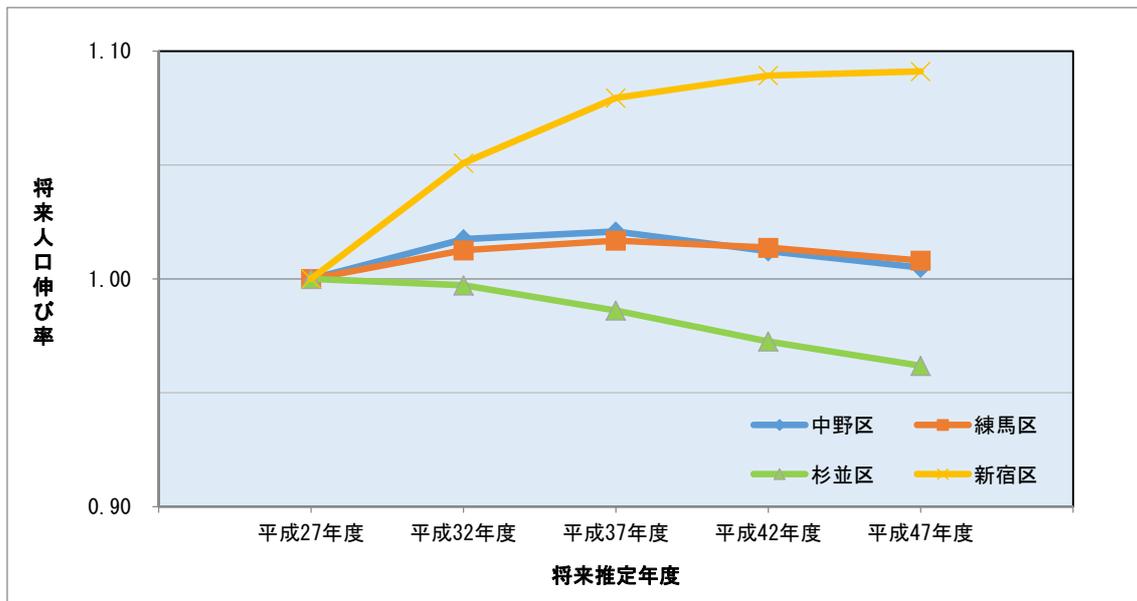
3) 将来人口伸び率

将来人口伸び率については各区の人口推計値を用い、平成 27 年度に対する平成 37 年度及び、平成 47 年度の人口伸び率を算出した。杉並区は将来的に伸び率が減少傾向となり、中野区、練馬区は現状を維持し、新宿区は増加傾向となっている。

表－5 将来人口伸び率

	中野区	練馬区	杉並区	新宿区
平成 37 年度	1.021	1.017	0.986	1.079
平成 47 年度	1.005	1.008	0.962	1.091

※平成 27 年度を 1.000 とした際の伸び率の値を示す。



図－6 将来人口伸び率

参考：中野区「中野区まち・ひと・しごと創生総合戦略」平成 28 年(2016 年)3 月

練馬区「練馬区人口ビジョン」平成 27 年(2015 年)12 月

杉並区「杉並区人口ビジョン」平成 27 年 9 月

新宿区「新宿区人口ビジョン」平成 28(2016)年 1 月

4) 自転車駐車需要の推計

自転車利用率と将来推計人口から、下記の通り自転車駐車需要（平日の駐車台数の最大値）の推計を行った。自転車駐車需要は利用頻度を考慮した場合（表-3 参照）、平成 27 年度で 7,516 台、平成 37 年度で 7,644 台、平成 47 年度で 7,526 台となり、大きな社会情勢の変化や将来推計人口が大きく変動しなければ、20 年後までは、概ね現況の需要台数で推移していくものと考えられる。

表-6 自転車駐車需要の推計

年 度	平成 27 年度	平成 37 年度	平成 47 年度
自転車駐車 需要台数	7,516 台	7,644 台	7,526 台

5) 自転車駐車場整備の考え方及び整備台数

現況の利用者の利用圏域及び利用状況のまま自転車駐車需要を推計すると、表-6のとおり将来的にも現況と同様の需要（約 7,500 台）が見込まれるが、区内外の広範囲から自転車が中野駅に集中することにより、駅周辺の歩道部においては歩行者と自転車の交錯等が生じており、今後の整備台数は中野駅周辺のまちづくりの方針と整合した適切な台数を設定する必要がある。

中野駅周辺は駅周辺中心部を歩行者優先とした公共交通指向のまちとなるよう、自転車駐車場の分散配置、駅前広場等の整備を進め、歩行者空間の安全性・快適性およびバス等の公共交通の利便性を向上させていくこととしている。

この考え方に基づき、将来の自転車駐車場整備と合せ、中野駅周辺の自転車駐車場の定期利用については下記の取り組みによる適正利用を誘導していく。

また、これらの取り組みによる自転車駐車需要を想定し、本整備計画では将来の中野駅周辺全体の整備台数を約 6,000 台とする。

【中野駅周辺の自転車駐車場の定期利用に係る取り組み】

○中野駅周辺の自転車駐車場については、駅から 200m~300m 程度の位置に分散配置し、今後整備していく。これに伴い、自転車駐車場の定期利用要件「最寄りの駅から職場や学校、居住地が直線距離で概ね 500m 以上離れていること」の距離を見直し、概ね 700m 程度に拡大する。

【中野駅以外の鉄道駅の利用促進に係る取り組み】

○現状 2~3km 程度に居住している中野駅の利用者は、他の鉄道駅も利用可能であるため、2km 以上離れている利用者については中野駅以外の最寄り駅の自転車駐車場に誘導する。

○中野駅以外の駅周辺の居住者が最寄り駅を利用しやすいよう、中野駅以外は駅直近に自転車駐車場を配置・整備する。あわせて、自転車駐車場の定期利用要件「最寄りの駅から職場や学校、居住地が直線距離で概ね 500m 以上離れていること」の距離を見直し、概ね 300m 程度に縮小する。

上記の取り組みについては、中野駅周辺の自転車駐車場の利用実態を適宜確認し、運用を図っていく。

6) 将来における自転車駐車場の方面別整備台数

各方面別の整備台数は、表一七のとおり設定する。

表一七 将来における自転車駐車場の方面別配分

	北西方面 (中野四丁目側)	北東方面 (中野五丁目側)	南西方面 (中野三丁目側)	南東方面 (中野二丁目側)	合計
方面別の割合 (%)	65.3	11.0	14.0	9.7	100.0
方面別の収容 台数 (台)	3,918	660	840	582	6,000
将来の方面別 配分 (台)	約 4,500	—	約 1,000	約 500	約 6,000

なお、北東方面（中野五丁目側）については、商店街が広がっていること、細街路が多く歩行者が多いこと、自転車が安全に通行できる環境にないことから現状は配置しないこととし、自転車利用者をアクセス性の良い北西方面（中野四丁目側）の自転車駐車場に誘導する。

6. 自転車駐車場の配置計画

1) 自転車駐車場の配置及び収容台数

将来の自転車駐車場の配置は、「中野駅地区整備基本計画（平成26年3月改定）」における将来の自転車ネットワーク及び自転車駐車場の配置の考え方にに基づき、自転車走行環境の整備状況、自転車駐車場出入口の位置、歩行者と自転車の交錯の防止等に配慮するとともに、中野駅周辺の都市開発事業及び公園等の公共用地の状況を鑑み、下記のとおり分散して配置する。

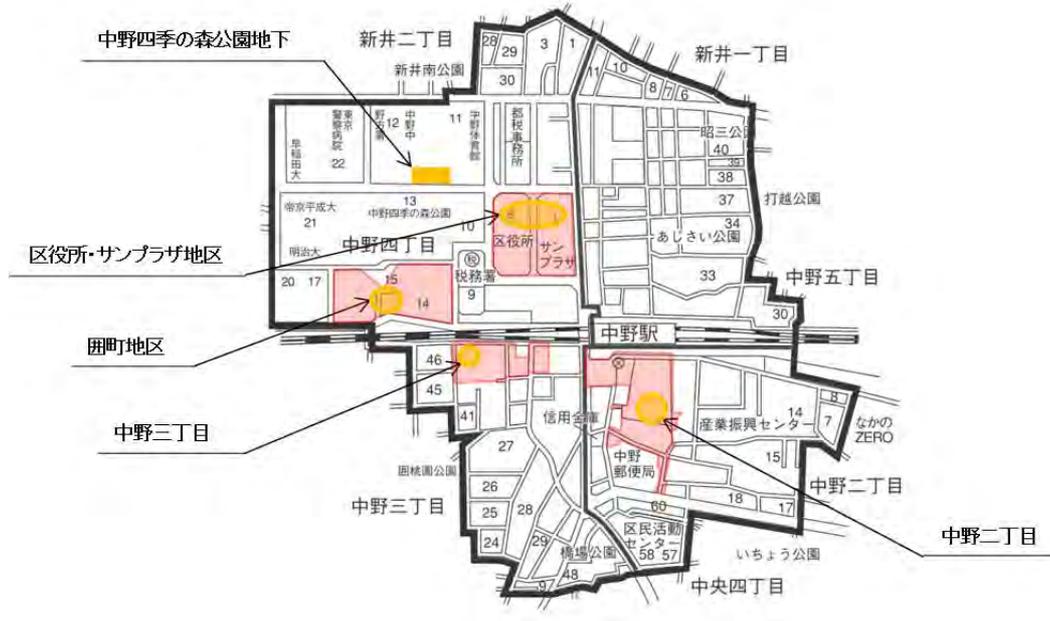


図-7 将来の自転車駐車場の位置

表-8 将来の自転車駐車場の位置及び収容台数

位置	収容台数
<u>中野四季の森公園地下</u>	<u>約 1,500 台</u>
区役所・サンプラザ地区	約 1,500 台
冨町地区	約 1,500 台
中野二丁目	約 500 台
中野三丁目	約 1,000 台
合計	約 6,000 台

中野駅西口地区まちづくりについて

1 中野駅西口地区の都市計画変更（案）について

中野駅西口地区地区計画及び関連都市計画の案とすべき内容がまとまったので報告する。

*中野駅西口地区の都市計画 変更（案）について《別紙1-1》

*中野駅西口地区地区計画 変更（案） 変更箇所について《別紙1-2》

2 中野駅西口地区の都市計画変更に係る都市計画手続きについて

(1) 中野駅西口地区地区計画原案に係る手続き

平成28年12月1日	原案説明会の開催
平成28年12月2日	中野駅西口地区地区計画原案の公告
平成28年12月2日～16日	中野駅西口地区地区計画原案の縦覧
	縦覧者 2名
	意見書の提出 1件

(2) 今後の予定

平成29年2月中旬	都市計画案に係る説明会
平成29年2月下旬～	都市計画案公告・縦覧、意見書受付
平成29年4月	中野区都市計画審議会諮問・答申
平成29年6月	都市計画決定・告示

中野駅西口地区の都市計画 変更（案）について

《地区計画》

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



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

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。



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きけるよう、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。

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、文化的な賑わいと暮らしが調和した複合市街地の形成を図る。

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。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場を整備し、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。

3. C地区

- 土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。

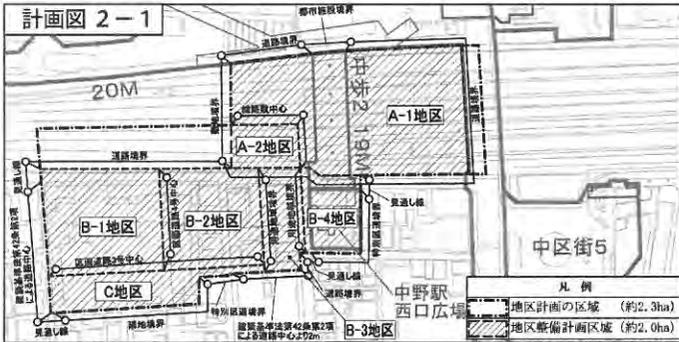
中野駅西口地区の都市計画 変更 (案) について

《地区計画》

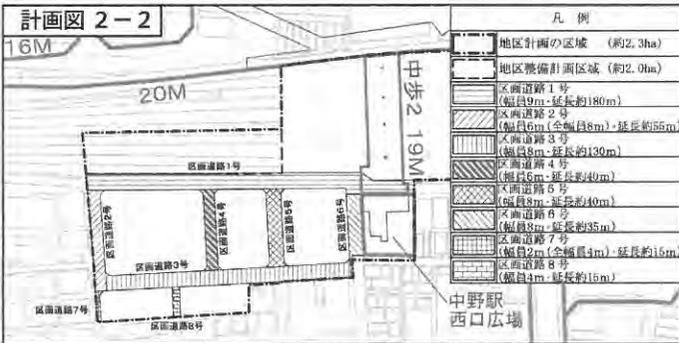
6. 地区整備計画

6-1. 位置 中野区中野三丁目及び中野四丁目各区内

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

■地区の区分

名称	面積	名称	面積	名称	面積
A-1地区	約0.8ha	B-1地区	約0.4ha	C地区	約0.2ha
A-2地区	約0.1ha	B-2地区	約0.3ha		
		B-3地区	約0.1ha		
		B-4地区	約0.1ha		

■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

次に掲げる建築物は建築してはならない。

- 1階を住宅、共同住宅、寄宿舎又は下宿（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。

2. 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

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^{*1}

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ことができる。

^{*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つ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. 耐火建築物にあつては建ぺい率の規定は適用しない。

■建築物の敷地面積の最低限度

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。以下同じ。)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

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与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上屋、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

中野駅西口地区の都市計画 変更 (案) について

《地区計画》

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。

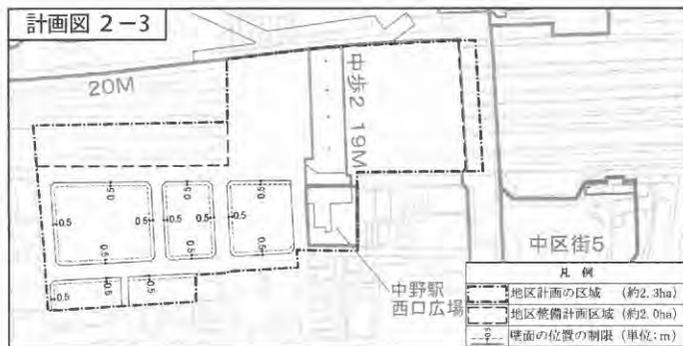
ただし、公益上必要な施設等で当該建築物の敷地内に存するもの並びに落下物防止及びその他歩行者の安全性を確保するために必要なひさしについてはこの限りではない。

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物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。



■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。

■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

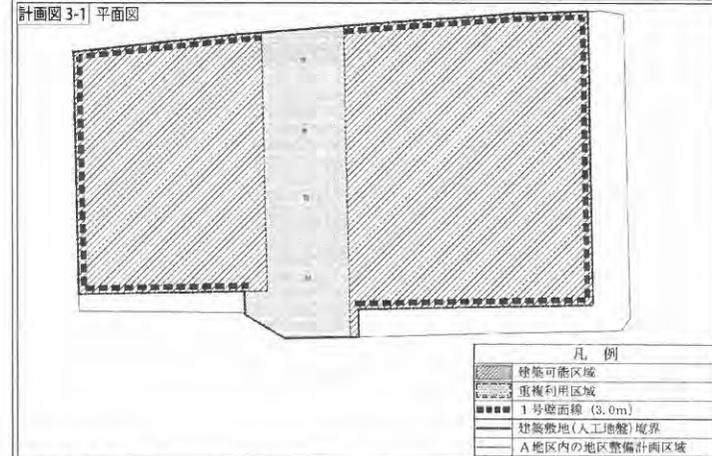
■重複利用区域

計画図表示の通り。

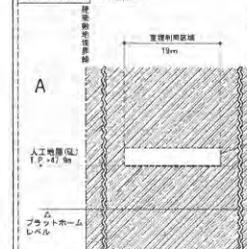
■建築物等の建築又は建設の限界

計画図表示の通り。

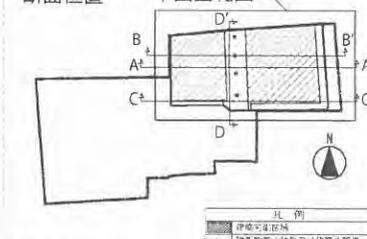
計画図 3-1 平面図



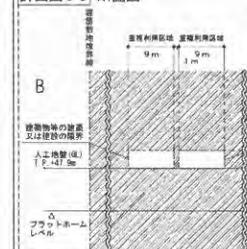
計画図 3-2 断面図



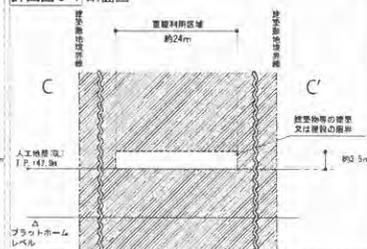
断面位置



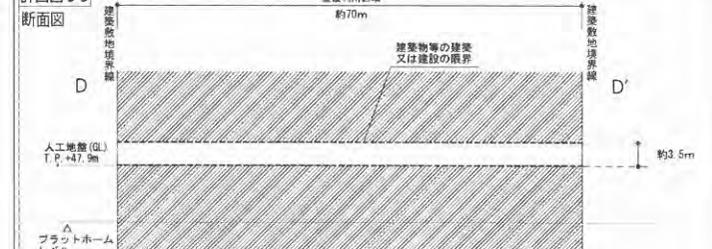
計画図 3-3 断面図



計画図 3-4 断面図



計画図 3-5 断面図



中野駅西口地区の都市計画 変更（案）について

《関連都市計画》

1. 用途地域の変更 ※東京都決定



中野駅西口地区地区計画の変更に伴い、土地利用上の観点から検討した結果、用途地域を変更する。

番号	東京都決定				中野区決定		面積 約 ha
	用途	建ぺい率	容積率	防火	用途	防火	
1	商業 商業	80 80	400 400	— —	3高 —	防火 防火	0.9
A	商業 商業	80 80	400 400	— —	3高 —	防火 防火	0.2

※今後、本案をもとに東京都と協議を進め、決定は東京都が行うこととなります。

番号	変更箇所	変更前	変更後	面積	備考
1	中野区 中野三丁目及び 中野四丁目 各地内	第一種中高層住居専用地域 建ぺい率 60% 容積率 200% 敷地面積の 最低限度 60㎡	商業地域 建ぺい率 80% 容積率 400% 敷地面積の 最低限度 —	約 0.9 ha	用途、建ぺい率、 容積率及び敷地 面積の最低限度 の変更

2. 高度地区の変更



中野駅西口地区地区計画の変更に伴い、市街地環境と土地利用上の観点から検討した結果、高度地区を変更する。

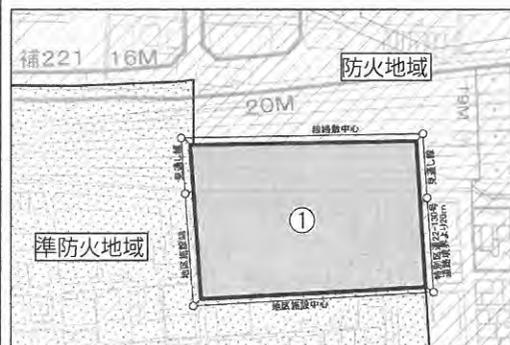
番号	高度地区	面積
1	第2種 ▼ 指定なし	約 0.9ha
2	第3種 ▼ 指定なし	約 0.2ha

地区計画による特例

都市計画法（昭和43年法律第100号）第12条の10に規定する地区整備計画の区域内において、建築基準法第68条5の5第2項の規定により建築基準法第56条の規定を適用しない建築物については、高度地区による建築物の高さの最高限度の規定は適用しない。

番号	変更箇所	変更前	変更後	面積	備考
1	中野区 中野三丁目及び 中野四丁目各地内	第2種高度地区	指定なし	約 0.9 ha	
2	中野区 中野三丁目及び 中野四丁目各地内	第3種高度地区	指定なし	約 0.2 ha	

3. 防火地域・準防火地域の変更

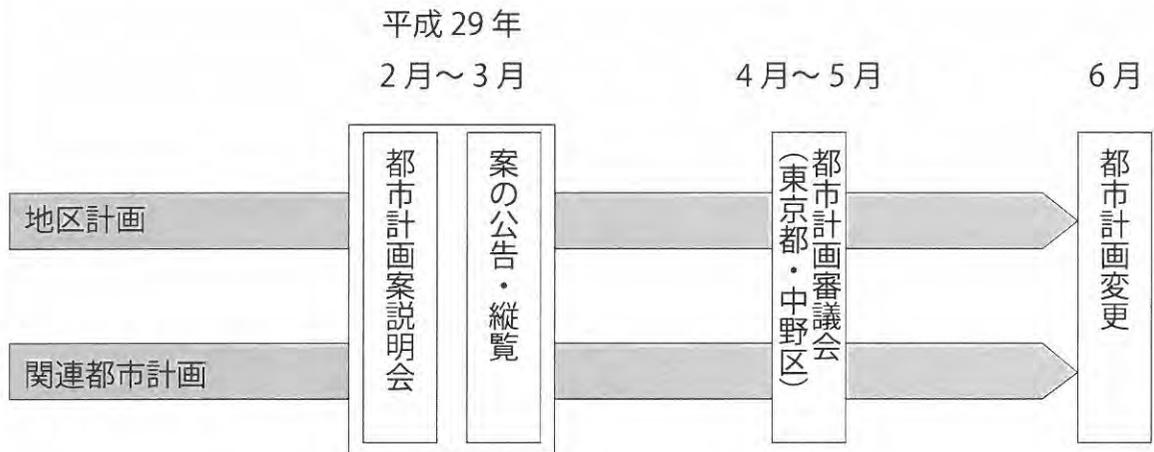


番号	防火地域及び 準防火地域	面積
1	準防火地域 防火地域	約 0.9ha

中野駅西口地区地区計画の変更に伴い、都市防災上の観点から検討した結果、防火地域及び準防火地域を変更する。

番号	変更箇所	変更前	変更後	面積	備考
1	中野区 中野三丁目及び 中野四丁目 各地内	準防火地域	防火地域	約 0.9 ha	

今後の予定



中野駅西口地区地区計画 変更（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) 変更箇所について

(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、中野四丁目各地内
面積※		約2.3ha	約2.3ha
区域の整備・開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	<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み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。<u>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。</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、周辺のみ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。 <p>3. C地区</p> <ul style="list-style-type: none"> (省略)
	建築物等の整備の方針	<p>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。</p> <p>1. 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。</p> <p>2. (省略)</p> <p>3. 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</p>	<p>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。</p> <p>1. 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、建築物等の建築又は建設の限界を定める。</p> <p>2. (省略)</p> <p>3. 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</p>

区域の整備・開発及び保全に関する方針	建築物等の整備の方針		<p>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。</p> <p>4. 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。</p> <p>5. 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。</p> <p><u>6. 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。</u></p> <p><u>7. 土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。</u></p>			<p>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、建築物等の高さの最高限度を定める。</p> <p>4. 回遊性のある安全で快適な歩行者空間を確保するため、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。</p> <p>5. 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、垣又はさくの構造の制限を定める。</p>		
	位置	中野区中野三丁目及び中野四丁目各地下	中野区中野四丁目地下					
地区整備計画	面積	約2.0ha			約0.9ha			
	地区施設の配置及び規模	種類	名称	幅員 ()は地区外を含めた全幅員	延長	備考		
			道路	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				

地区整備計画	建築物等に関する事項	地区の区分	名称	A-1地区	<u>A-2地区</u>	A-1地区	A-2地区	A-3地区
		面積		約0.8ha	<u>約0.1ha</u>	約0.8ha	約500㎡	約300㎡
	建築物等の用途の制限※	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。			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、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。			
	建築物の容積率の最高限度※	10分の60	10分の40	10分の60	10分の40	10分の20		
	建築物の建ぺい率の最高限度	10分の8	<u>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つ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。</u> <u>2. 耐火建築物にあつては建ぺい率の規定は適用しない。</u> <u>3. 削除</u>			1. 建ぺい率の規定の適用については、次の第一号又は第二号のいずれかに該当する建築物にあつ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し、第一号及び第二号に該当する建築物にあつては上記に定める数値に10分の2を加えたものをもって上記に定める数値とする。 (1) 上記に定める建ぺい率の限度が10分の8とされている地区外で、かつ、防火地域内にある耐火建築物 (2) 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 2. A-1地区及びA-2地区において、建築基準法第53条第5項第一号に該当するものにあつては建ぺい率の規定は適用しない。 3. 建築物の敷地が防火地域の内外にわたる場合において、その敷地内の建築物の全部が耐火建築物であるときは、その敷地は、すべて防火地域内にあるものとみなして、上記の規定を適用する。		
壁面の位置の制限	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 <u>超</u> えて建築してはならない。 ただし、次の各号の <u>いずれか</u> に該当する建築物等はこの限りではない。 (1)～(3) (省略)			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(1号壁面線。ただし、重複利用区域を除く。)を越えて建築してはならない。 ただし、次の各号に該当する建築物等はこの限りではない。 (1)～(3) (省略)				
建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	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			1. 建築物および工作物は、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. 建築物および工作物は、歩行者の安全で快適な通行に配				

地区整備計画	建築物等に関する事項	建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	<p>したものとする。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>				<p>慮したものとする。</p> <p>3. 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。</p> <p>4. 屋外広告は、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、規模及び意匠等とし、良好な都市景観の形成に寄与するものとする。</p>
		地区の区分	名称	B-1地区	B-2地区	B-3地区	B-4地区
		面積	約0.4ha	約0.3ha	約0.1ha	約0.1ha	
	建築物等の用途の制限※	<p>次に掲げる建築物は建築してはならない。</p> <p>1. 1階を住宅、共同住宅、寄宿舎又は下宿（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。</p> <p>2. 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。</p>				二	
建築物の容積率の最高限度※	二	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ことができる。	二				

地区整備計画	建築物等に関する事項	建築物の容積率の最高限度※	<u>区域の特性に応じた容積率の最高限度(目標容積率)</u> <u>10分の40</u> <u>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ことができる。</u>	二	二
		<u>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)</u> <u>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(注1)×0.4のいずれか小さい方の数値とする。</u> <u>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。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ことができる。</u>			
	建築物の敷地面積の最低限度	<u>1,000㎡</u> <u>60㎡</u> <u>ただし、土地区画整理事業による換地(仮換地を含む。以下同じ。)面積が60㎡未満の場合においては、当該換地面積とする。</u>		二	
	建築物等の高さの最高限度	<u>建築物の高さの最高限度は、GL+31mとする。</u> <u>(GLは地盤面の高さとする。)</u> <u>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。</u>		二	

地区整備計画	建築物等に関する事項	壁面の位置の制限	<u>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。</u> <u>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物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。</u>	二		
		<u>壁面後退区域における工作物の設置の制限</u>	<u>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。</u>	二		
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	1. <u>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。</u> 2. <u>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。</u> 3. <u>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。</u>			
			<u>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。</u>	二		
		地区の区分	名称 面積	C地区 約0.2ha		
		建築物の容積率の最高限度※	<u>10分の20</u> <u>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。</u>			
		<u>建築物の敷地面積の最低限度</u>	<u>60㎡</u> <u>ただし、土地区画整理事業による換地面積が60㎡未満の場合においては、当該換地面積とする。</u>			
		建築物等の高さの最高限度	<u>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。)</u>			

地区整備計画	建築物等に関する事項	壁面の位置の制限	<p><u>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。</u></p> <p><u>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物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。</u></p> <p><u>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。</u></p>	
		壁面後退区域における工作物の設置の制限	<p><u>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。</u></p>	
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	<p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>	
		垣又はさくの構造の制限	<p><u>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。</u></p> <p><u>(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</u></p> <p><u>(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</u></p> <p><u>(3) その他区長が認めるもの</u></p>	

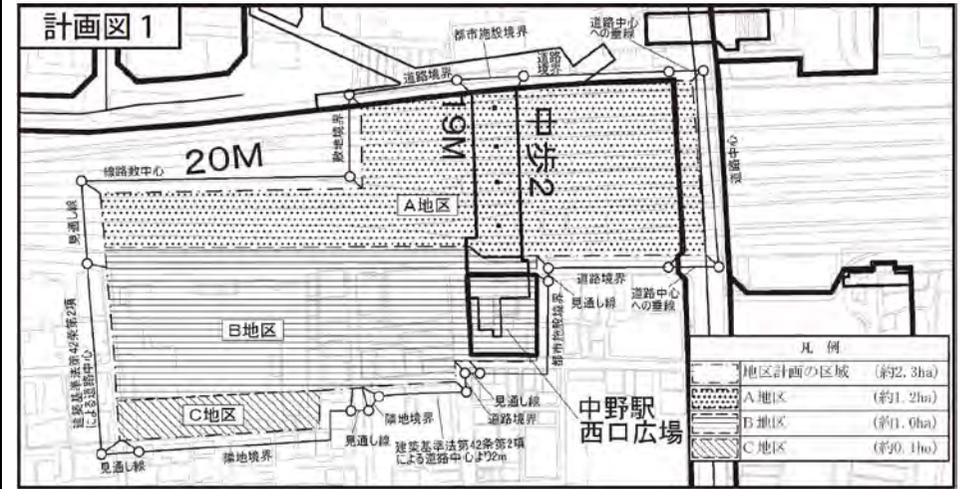
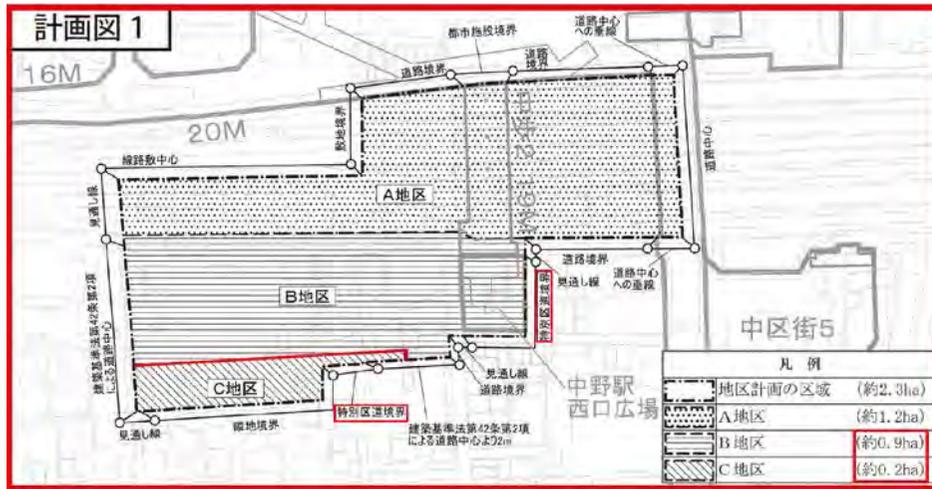
事項	変更後	変更前
	<p><u>(注1) Wは、前面道路（前面道路が2以上ある時は、その幅員の最大のもの。）の幅員のメートルの数値とする。</u></p>	

※は知事協議事項

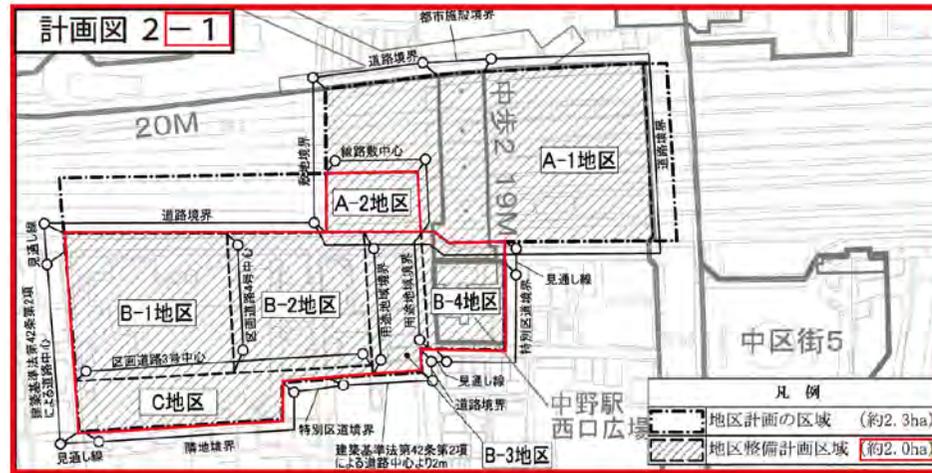
変更後

変更前

計画図1



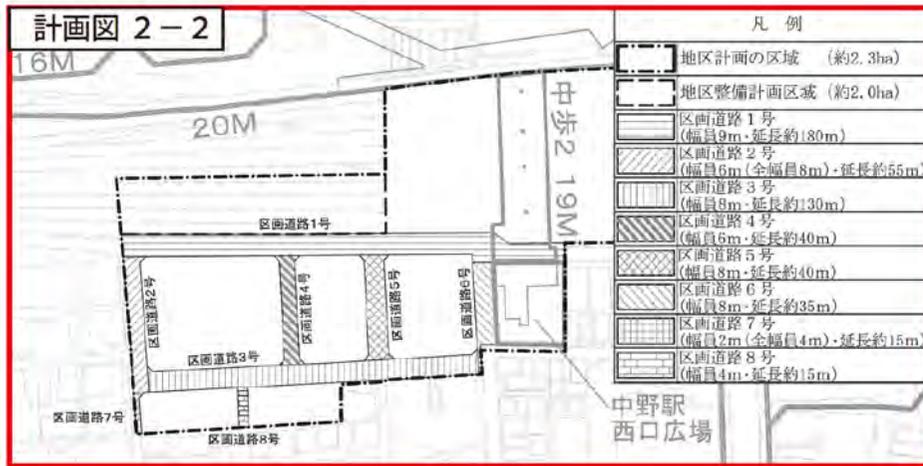
計画図2



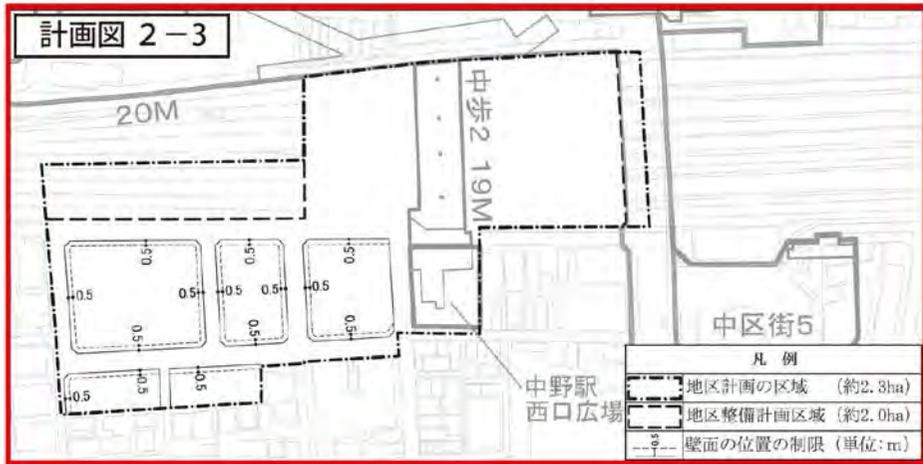
変更後

変更前

計画図2-2



計画図2-3

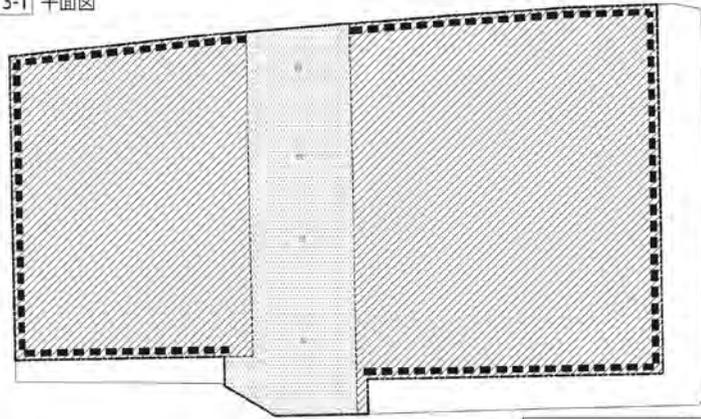


変更後

変更前

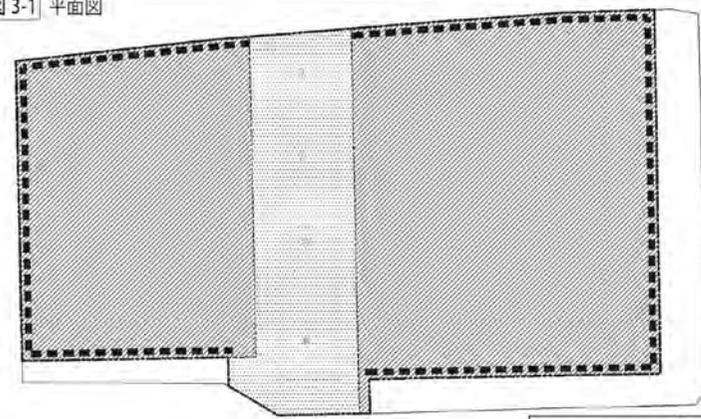
計画図 3-1
1

計画図 3-1 平面図



凡例	
	建築可能区域
	重複利用区域
	1号壁面線 (3.0m)
	建築敷地(人工地盤)境界
	A地区内の地区整備計画区域

計画図 3-1 平面図



凡例	
	建築可能区域
	重複利用区域
	1号壁面線 (3.0m)
	建築敷地(人工地盤)境界
	地区整備計画区域