

令和7年（2025年）12月1日
建設委員会資料
まちづくり推進部中野駅周辺まちづくり課

中野三丁目地区に係る自転車駐車場及び地区計画の変更について

中野三丁目地区に係る自転車駐車場（別紙1）及び中野駅西口地区地区計画（以下「地区計画」という。）の変更について報告する。

1 自転車駐車場について

(1) 説明会概要

	第一回	第二回
日 時	令和7年8月28日（木曜日） 19:00～20:30	令和7年8月30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	23名	13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2のとおり

2 地区計画の変更（案）について

(1) 説明会概要

	第一回	第二回
日 時	令和7年10月17日（金曜日） 19:00～20:30	令和7年10月18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	24名	6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のとおり

(3) 地区計画変更（案）に係る公告、縦覧、意見書について

令和7年10月17日 地区計画(案)の公告

令和7年10月17日～31日 地区計画(案)の縦覧(窓口縦覧者:0名)

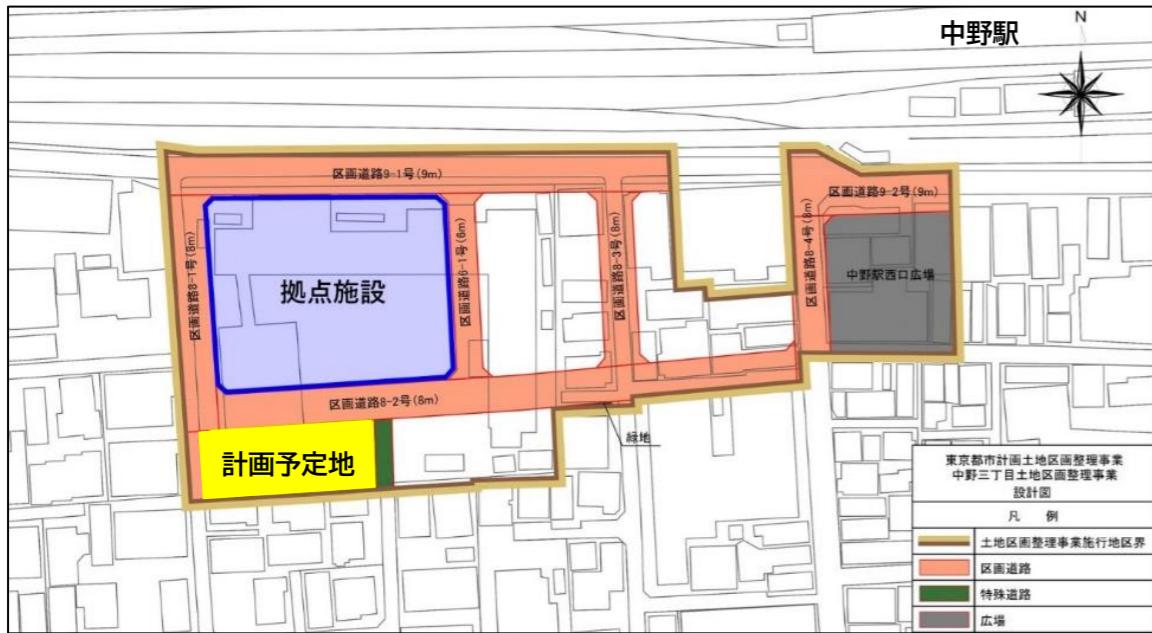
令和7年10月17日～31日 都市計画法に基づく意見書（5通）

意見書の要旨及び区の見解（別紙4のとおり）

3 今後の予定について

年 月	自転車駐車場	地区計画の変更
令和 8年 2月		都市計画審議会(諮問)
3月		変更決定・告示
5月	工事着工	
11月	工事完了	
12月	供用開始	

■中野三丁目自転車駐車場 位置図



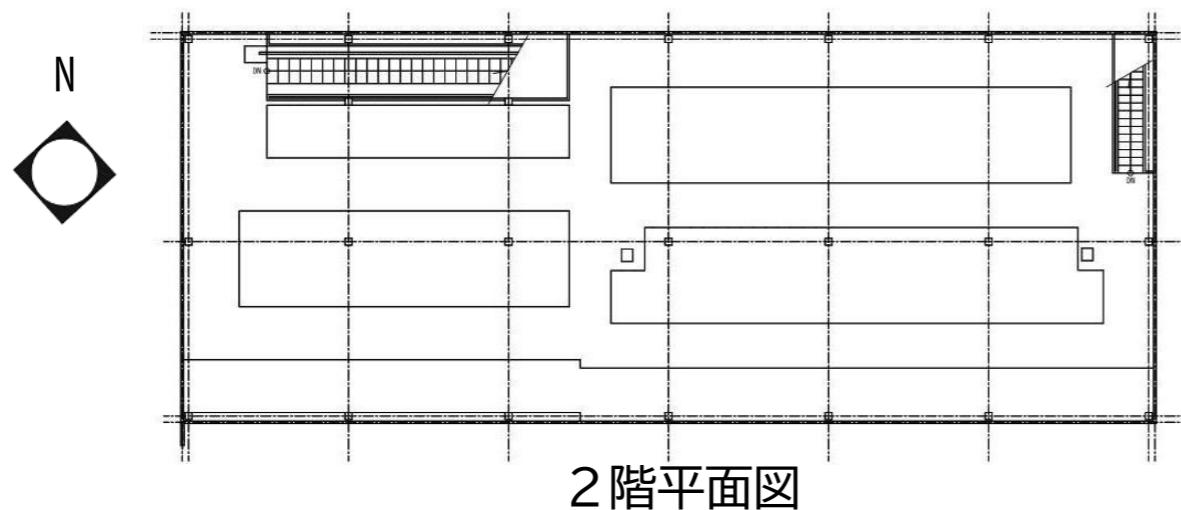
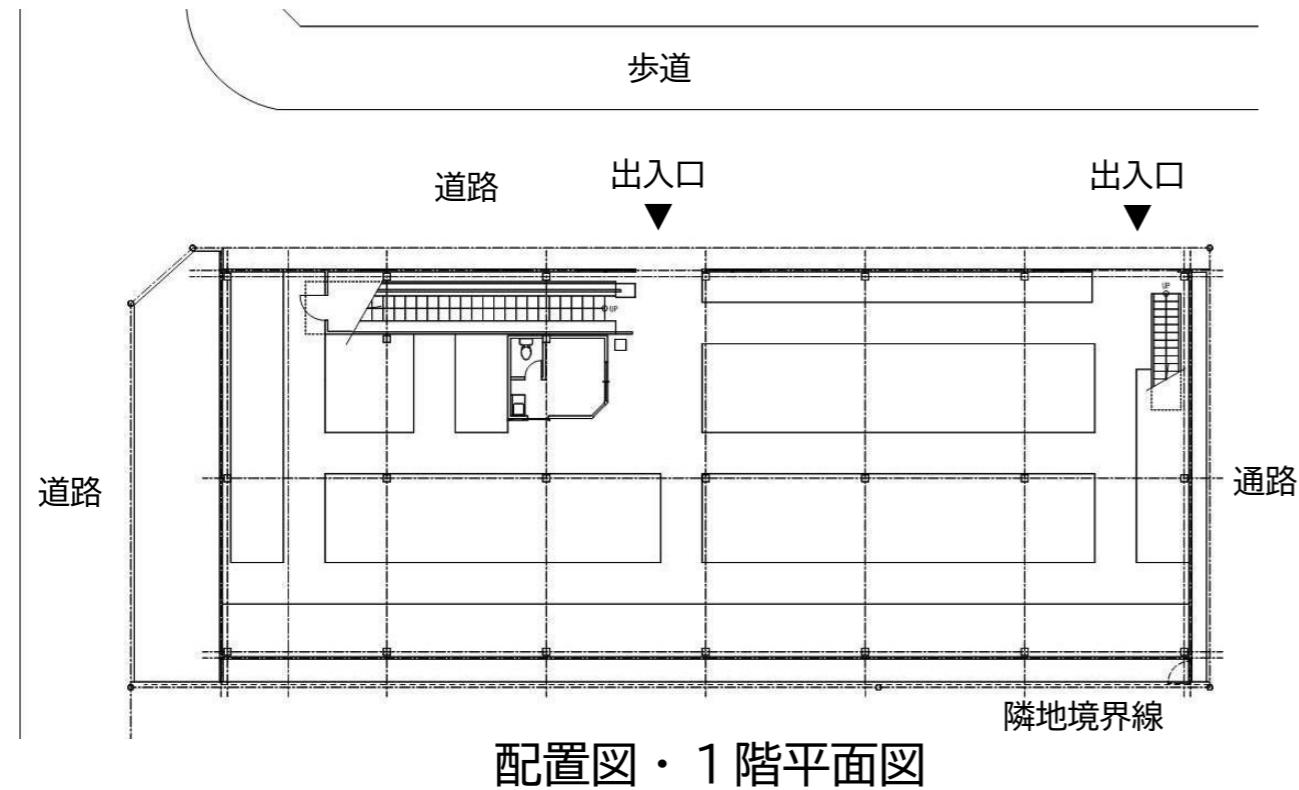
■中野三丁目自転車駐車場 計画予定地、構造、収容台数

計画予定地 中野区中野三丁目40番

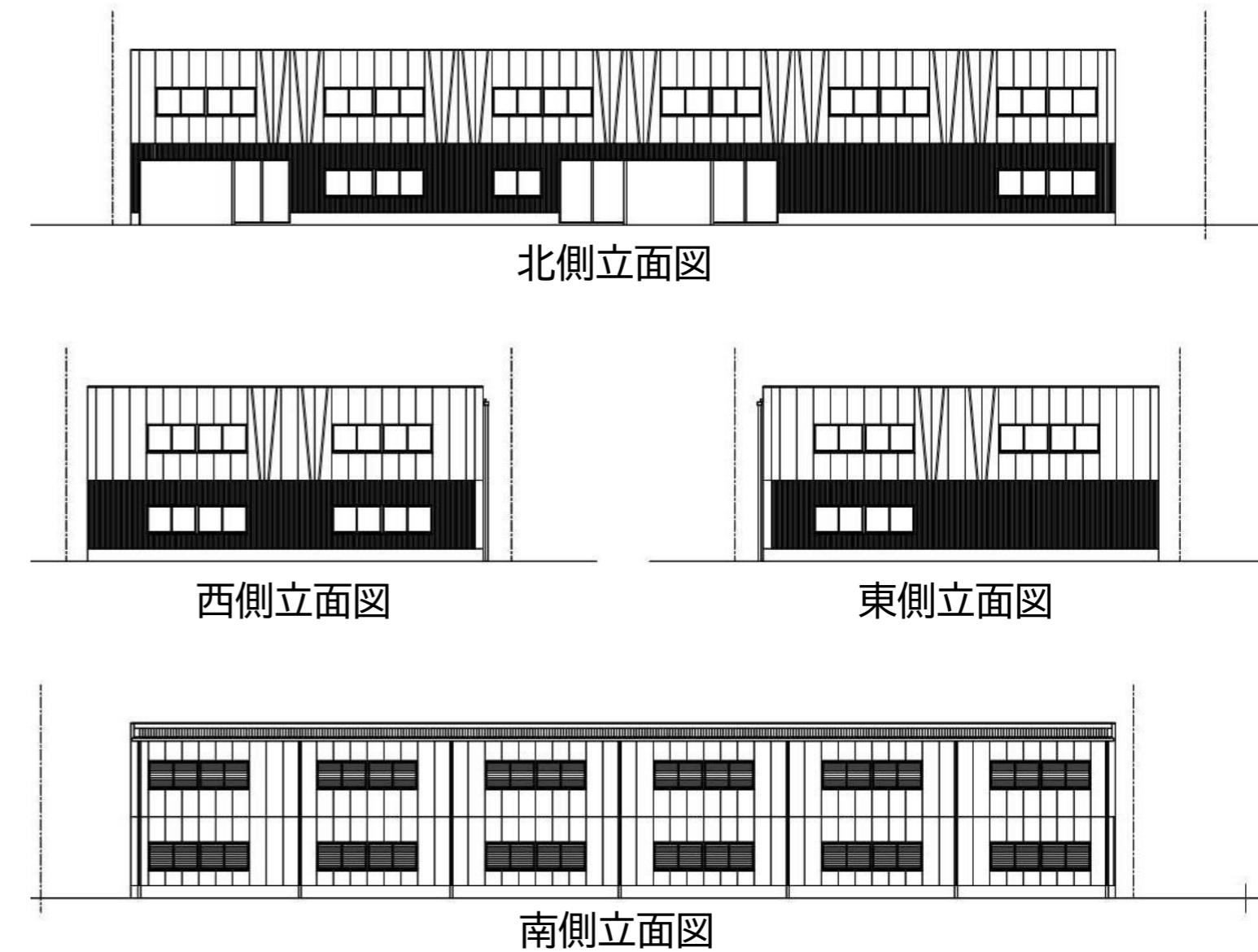
構造 鉄骨造地上2階建て

収容台数 自転車 約550台

■中野三丁目自転車駐車場 配置図・平面図（1～2階）



■中野三丁目自転車駐車場 立面図



※使用している図は現時点のものであり、今後の協議などにより変更となる場合があります。

「中野三丁目自転車駐車場に係る説明会」における
主な意見の概要及び意見に対する考え方

No.	主な意見の概要	意見に対する考え方
A 【計画地について】		
1	自転車駐車場を拠点施設の外に整備することにした理由を伺いたい。	当初当地区での自転車駐車場は、B地区の拠点施設内の地下に整備することとしてきたが、近年の自転車の大型化により、広いスペースが必要となることが課題であった。土地区画整理事業の進捗を踏まえ、自転車駐車場の整備検討を深度化したところ、拠点施設外では地上に設置することが可能となり、放置自転車を減少させ地区内の安全性の向上に寄与するものと考える。また、区民サービス及び施設管理について効果的であると考えたため、拠点施設外に設置することとした。
2	自転車駐車場の計画地を拠点施設にできないのか。	自転車駐車場の場所を拠点施設に移すことは、事業が進んでいる中で、現実的に難しい。
3	地区計画原案の意見書を提出したが、回答がない中で自転車駐車場の計画が進んでいる。意見は聞いてもらえないのか。	提出された意見書については区の見解を示し、都市計画審議会に諮って、審議することになる。
4	拠点施設や団町再開発ができて子どもが増える。計画地周辺は、狭い道路で交通量が増え、通学路の横が適切というのも疑問に思う。	新たに団町にできる再開発については、平和の森小学校に通学することになる。 自転車駐車場の整備予定地周辺の交通量調査と拠点施設と自転車駐車場からの将来交通推計を考慮して確認している。
B 【周辺交通について】		
5	自転車交通量が増加するため、自転車が路側帯にはみ出したり、西側は通学路になっていて危ない。	当該道路は歩道3m、車道4m、路側帯1mを確保し、自転車ナビマークで歩行者と自転車を分離する。道路構造令に準拠し、安全性を確保している。ご指摘の通学路は桃花小学校の通学路の末端部であり、小学生の歩行者密度が低く、ピーク時でも小学生は1時間に19人程度。出入口は通学路から離れた建物中央に設置し、安全性に配慮する。
6	区画整理の事業中で道路標識がなく交通規制も決まっていない。その中で550台の自転車駐車場が整備されると危険である。	現況でも桃園通りは南から北への一方通行であり、線路側は相互通行になっている。自転車駐車場前の道路は、計画では一方通行を想定しており、工事完了時には交通規制が入る予定である。

No.	主な意見の概要	意見に対する考え方
C 【施設計画について】		
7	1階に窓はいらない。出入口も2か所あるが、東側の出入口はなくして1か所にしてほしい。	通風・採光の観点から窓は必要と考えている。自転車は中央出入口から入り、人は東側出入口から出ることで歩車分離しているため、2か所必要と考えている。
8	窓は防犯の観点からあった方がいいと思う。	防犯面の観点から窓は設置する。ただし、住宅と接している南面はすりガラス、それ以外は透明ガラスとする予定である。また、防犯カメラや防犯ベルも設置する計画としている。
9	24時間営業することで北側に灯りが漏れ、近隣住民にとって迷惑であるため、東側はすりガラスにできないか。	東側の窓を透明にする理由は、外から見えると安心感につながるので、透明にしている。 夜間は、利用が少ない時間は半灯にしたり人感センサーを付けるなど、考えていきたい。
10	自転車の収容台数が500台から550台に増えた理由を伺いたい。	春先の新入生や新社会人等の変動が多いときは、自転車の需要増加が起こる。このため季節変動を考慮して約550台としている。
D 【運営について】		
11	防犯や騒音等も考慮して、夜間は自転車駐車場を閉鎖したらどうか。	利用者からは「24時間開けてほしい。遅い時間も利用したい。」という意見も多くある。防犯面と利便性というところで、決めていくことだと思う。
12	自転車駐車場を24時間運営するのであれば、24時間警備員を配置してほしい。	朝の人が多い時間帯に巡回管理を考えている。また、防犯カメラや防犯ブザーの設置、警備会社と契約する他、場内に連絡先を掲示するなどの対応を考えている。
13	自転車駐車場利用者の募集はどのようにするのか。また、利用者以外は入場できないのか。	定期利用はWEBと紙の申込、区報で知らせて募集したいと考えている。 施設利用者のみ入場できるが、ご利用にならない方は原則入場禁止と考えている。
14	不特定多数の人が利用できないように全て定期利用にし、運営費用は全て利用者負担にしてほしい。	定期と一時利用は半々で考えている。 自転車駐車場の運営費用を全て利用者負担とすると、料金が高額となるため難しい。
E 【その他】		
15	放置自転車の監視を強めてほしい。	計画地は、放置自転車禁止区域となっている。
16	住宅街に自転車駐車場があるのか整備センターの事例を教えてほしい。	整備センターでも色々な自転車駐車場を整備し管理しているが、地域ごとに事情が違う。自転車駐車場のすぐ近くに小学校があるような事例もある。

「中野駅西口地区地区計画の変更（案）説明会」における
主な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.	主な意見の概要	意見に対する考え方
【土地利用方針について】		
1	なぜ自転車駐車場を拠点施設外に作らなければいけないのか。	当初当地区での自転車駐車場は、B地区の拠点施設内の地下に整備することとしてきたが、近年の自転車の大型化により、広いスペースが必要となることが課題であった。地区画整理事業の進捗を踏まえ、自転車駐車場の整備検討を深化したところ、拠点施設外では地上に設置することが可能となり、放置自転車を減少させ地区内の安全性の向上に寄与するものと考える。また、区民サービス及び施設管理について効果的であると考えたため、拠点施設外に設置することとした。
【地区整備計画の区域について】		
2	線路上の半分が区域から外れているのはなぜか。	地区計画の区域は地形地物で決めている。道路や線路の場合は、その中心まで地区計画の範囲としている。
【意見書について】		
3	意見書で出された意見は、地区計画に反映されるのか。	区の見解を示し、中野区都市計画審議会で審議することになる。
4	意見書の区の見解で、「別途説明する」と記載があるが、既に説明されているのか。	7月に開催した地区計画原案の意見書に対する区の見解となる。 「別途説明する」については、8月に自転車駐車場の説明会を開催している。

2. その他

No.	主な意見の概要	意見に対する考え方
【自転車駐車場について】		
5	自転車駐車場がないと放置自転車が増えることはわかるが、取締りを強化すればよいのではないか。	昔は、取締りをしても中野通りに放置自転車が多く、人も歩けないような状態であった。使いにくい自転車駐車場だと、放置自転車を誘発しやすい傾向が過去にもあり、総合的に考えて今回の計画となっている。
6	拠点施設に自転車駐車場を整備した場合、地下となるため利便性が悪いと説明があったが、地下であっても駅利用者な	これまで、拠点施設しか自転車駐車場を整備できる担保がなかったが、本計画地でも整備が可能となったことから比較検討した結

No.	主な意見の概要	意見に対する考え方
	どは使うのではないか。	果、最小の経費で最大の効果が得られるのが本計画地であった。
7	自転車駐車場の計画地は、現場事務所として利用しているが、区画整理の換地先として地権者が希望しないことは、いつわかったのか。	本地区の地権者は限られているため、UR が地権者と交渉して換地先を決めている。 区画整理事業の進捗を踏まえて、地権者が換地先として希望しないことがわかつたため、令和5年度位から検討を始め、令和6年度に拠点施設外に自転車駐車場を整備することを決めている。
【周辺交通について】		
8	住宅地に自転車駐車場を作った場合、住んでいる住民の安全性に全く配慮されていない。	当該道路には路側帯があり、路側帯の外側に自転車のナビマークを表示する。区内の道路と比較しても交通上安全だと考えている。
9	拠点施設や自転車駐車場ができたら、どの位の交通量になるかシミュレーションはしているのか。	将来交通量の推計は、大規模開発地区関連交通計画マニュアルに基づいて、建物規模や用途等から算出し、安全性を確認している。
10	自転車駐車場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、小学生以外の一般の通行者全員を対象に調査している。
11	自転車駐車場の利用者は、どのようなルートを利用すると想定しているのか。	線路沿いや桃園通りを通って自転車駐車場に停め、駅まで歩いて駅を利用する想定している。
【その他】		
12	自転車駐車場予定地は現在 UR が所有しているが、区はいくらで土地を買い戻すのか。また、区画整理の事業認可に影響するのであれば、認可変更が必要ではないか。	区が土地を購入する場合は時価で購入することが前提となる。鑑定評価を行って区の審議会を通して適正な価額を検証し、双方で協議をして売買価額を決めることになる。 事業認可に影響するのであれば、実態に合わせて事業計画の資金計画を変更することになる。
13	旧桃ヶ丘小学校を UR に売却した金額が安い。区が UR から土地を買い戻すと損をするのではないか。	当時と比べると地価が相当変わっている。区が土地を購入・売却する場合には、鑑定評価を行って価格帯を設定し、審議会を通して適正な価額で購入や売却をしている。
14	地区計画の変更や自転車駐車場の計画について、丁寧に説明をして進めるべきではないか。	令和8年12月に中野駅に新たな改札口ができる、自転車を利用する人も想定される。地区計画の変更や自転車駐車場の計画については、個別に説明しながら進めていく。

意見書の要旨及び区の見解

« 中野駅西口地区に係る都市計画変更案について »

意見書の要旨

令和7年10月17日から都市計画法第17条第1項の規定に基づき、中野駅西口地区の都市計画変更案について、2週間公衆の縦覧に供したところ、同上第2項に基づく5通（13件）の意見書が提出された。提出された意見の要旨は次のとおりである。

なお、都市計画の種類及び名称は次のとおりである。

中野駅西口地区の都市計画変更案

- ・都市計画の種類：東京都市計画地区計画
- ・都市計画の名称：中野駅西口地区地区計画

中野駅西口地区地区計画	
意見書の要旨	中野区の見解
I 賛成の意見に関するもの なし	I 賛成の意見に関するもの
II 反対の意見に関するもの 1～3 B地区の拠点施設外のC地区での自転車駐車場整備につながる本件の地区計画の変更は反対である。	II 反対の意見に関するもの 1～3 「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、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されている。令和7年6月に本地区の交通需要や利用者ニーズの変化等に対応し、地区内の安全性や利便性を確保するため、地区計画の変更は必要と考える。
III その他の意見に関するもの 4 自転車駐車場の設置場所変更の経緯を教えてほしい。 5 C地区に隣接している道路は通学路となっており、通学の児童の数が年々増加して自転車との接触事故が懸念される。	III その他の意見に関するもの 4 当初当地区での自転車駐車場は、B地区の拠点施設内の地下に整備することとしてきたが、近年の自転車の大型化により、広いスペースが必要となることが課題であった。土地区画整理事業の進捗を踏まえ、自転車駐車場の整備検討を深化したところ、拠点施設外では地上に設置することが可能となり、放置自転車を減少させ地区内の安全性の向上に寄与するものと考える。また、区民サービス及び施設管理について効果的であると考えたため、拠点施設外に設置することとした。 5 現地調査等を行い現況の交通データを確認し、拠点施設や自転車駐車場整備により増加する交通量を算定し組み合わせ、将来交通量の推計を行った。この結果から、自転車駐車場の

	<p>整備による交通安全上大きな問題は生じないものと考える。</p> <p>6　自転車駐車場の設置により、自転車だけでなく自動車の往来も増え、周辺道路の混雑や事故のリスクも高まる懸念がある。</p> <p>7　B-2・B-3地区の約9割がマンションである現状を鑑みると、「にぎわいの形成」や「憩いや交流の場となるオープンスペースの創出」という方針は、生活騒音にしかなりえないという懸念があるため、住民の静穏な生活環境の保全を、都市計画の最優先事項として求める。</p>
--	--

その他	
意見書の要旨	中野区の見解
<p>IV その他の意見に関するもの</p> <p>8 西口広場を活用したイベントの開催等について、頻度を最小限に抑えるなど、西口周辺の本来あるべき静穏な環境づくりを最優先していただくよう強く要望する。</p> <p>9 石畳の素材は、車両走行時に大きな音を生じさせやすいという特性がある。石畳の素材選定や広報においては、車の走行に伴う騒音が発生しないよう、最大限の配慮を願う。</p> <p>10 14階建てビルは、周辺の住宅地と調和せず圧迫感を与え、日照や通風に悪影響を及ぼす可能性があり、建設の見直しを求める。</p> <p>11 旧桃ヶ丘小学校がなくなり、地域住民の避難場所が失われた。災害時の住民の命を守るため、速やかに代替の避難場所を確保し、地域住民に周知してほしい。</p> <p>12 区画整理事業区域内では、電柱の地中化が進められているが、区域外の電柱はそのまま残され、今まで以上に電気の器具が取り付けられ安全面で不安を感じる。</p> <p>13 売却した旧桃ヶ丘小学校の土地を買い戻して、区民がどのように活用するか考えるべきである。</p>	<p>IV その他の意見に関するもの</p> <p>8 イベントの内容・頻度・時間帯については、周辺住民の生活環境に配慮した運用を検討する。</p> <p>9 素材選定や施工方法において、騒音軽減に配慮した設計を検討する予定である。</p> <p>10 14階建てを計画している拠点施設の建築については、「中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」の手続きなど、建築主が適正に建築計画を進めるものと考えている。</p> <p>11 旧桃ヶ丘小学校の避難所は無くなつたが、中野三丁目の桃園町会防災会の避難所は桃花小学校となっており、桃園地域防災地図にも示している。</p> <p>12 電柱の管理者は電力会社になる。いただいたご意見については電力会社に伝える。</p> <p>13 旧桃ヶ丘小学校の土地は、既に土地区画整理事業によって仮換地指定され、新たな地権者による建築も進んでおり、区による買戻しは考えていない。</p>

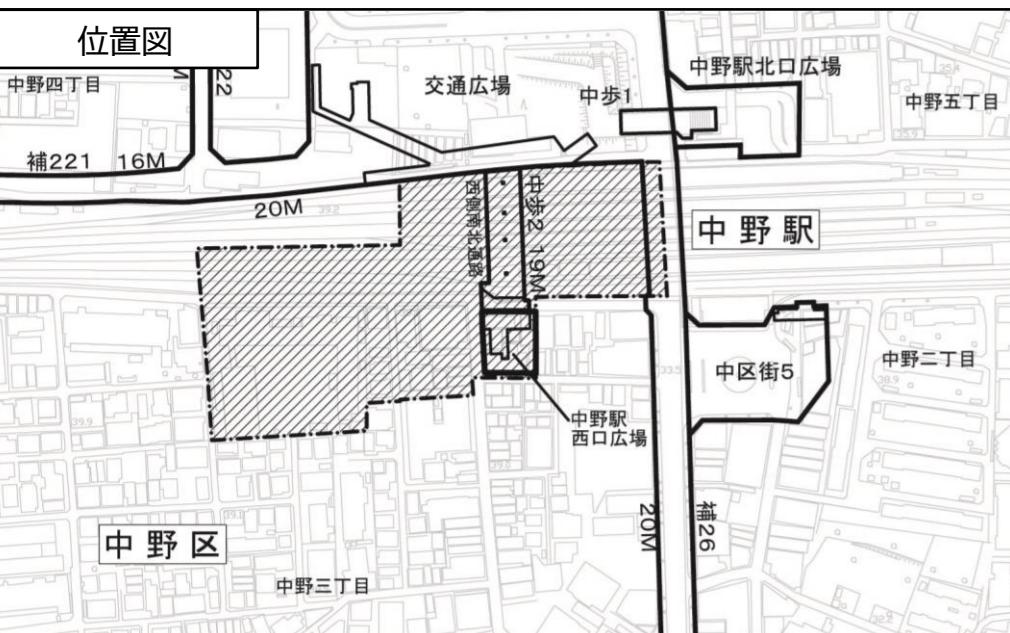
中野駅西口地区地区計画の変更（案）について

《地区計画》 参考資料

凡例	変更箇所 追加箇所 削除箇所	変更前：青文字 → 変更後：赤文字 赤文字 青文字
----	----------------------	---------------------------------

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



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plan（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、ペデスト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グランドデザインVer.3

（平成24年6月）では、中野駅周辺の4つの地区的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くよう、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、各地区的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。

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。

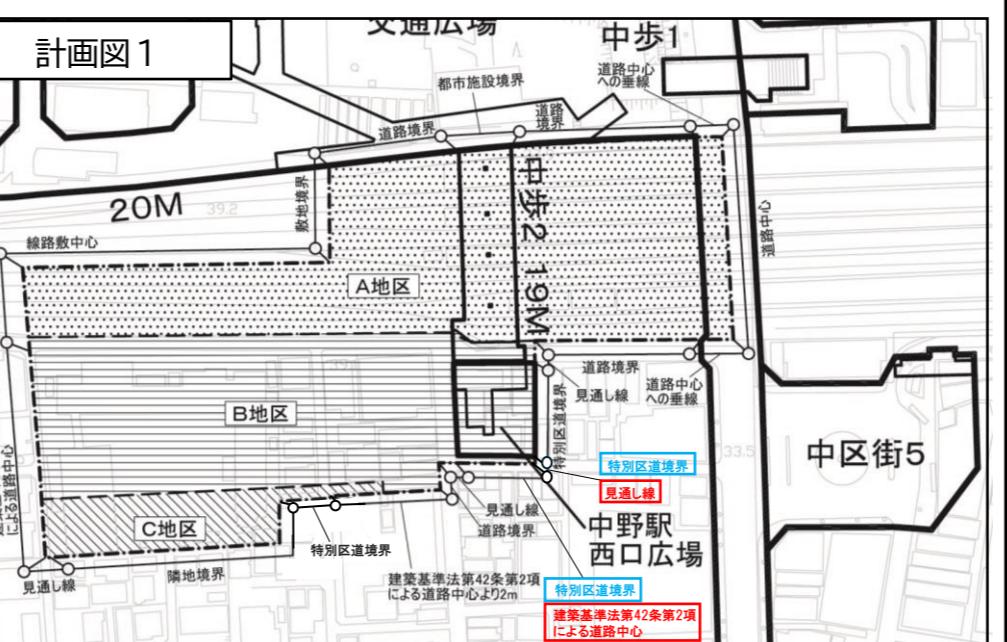
また、土地の合理的かつ健全な有効利用と都市機能の更新を進めため、駅直近から線路沿い桃丘小跡地にかけて、街区の再編や道路を

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。

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に、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

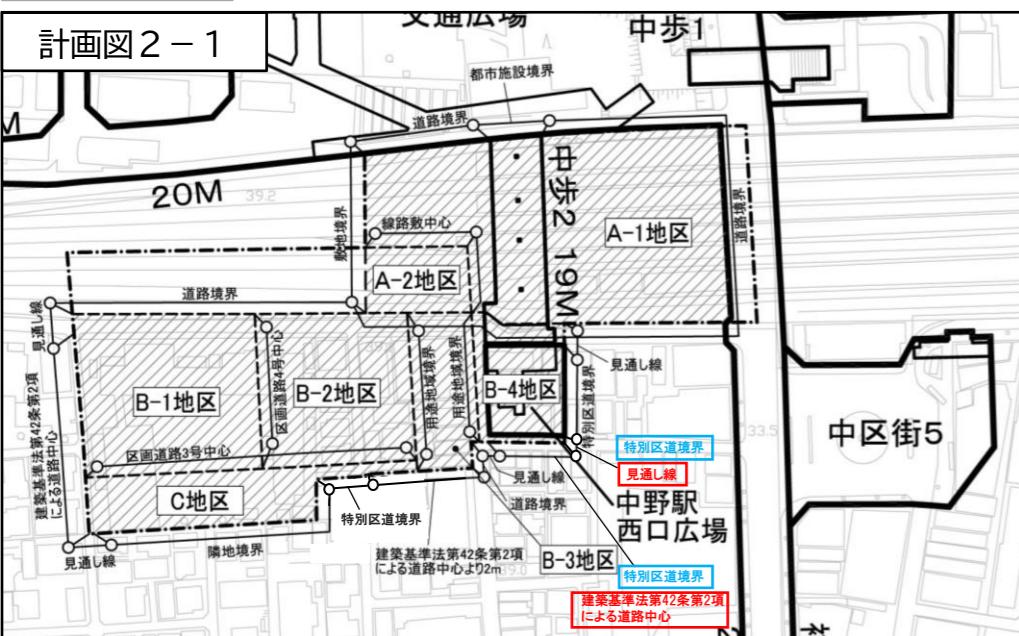
魅力ある中野の玄関口としてふさわしい土地利用の誘導と良好な街並みの形成を図るために、地区の状況に応じて、建築物等の整備の方針を次のように定める。

- 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括して行うため、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括して定める。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。

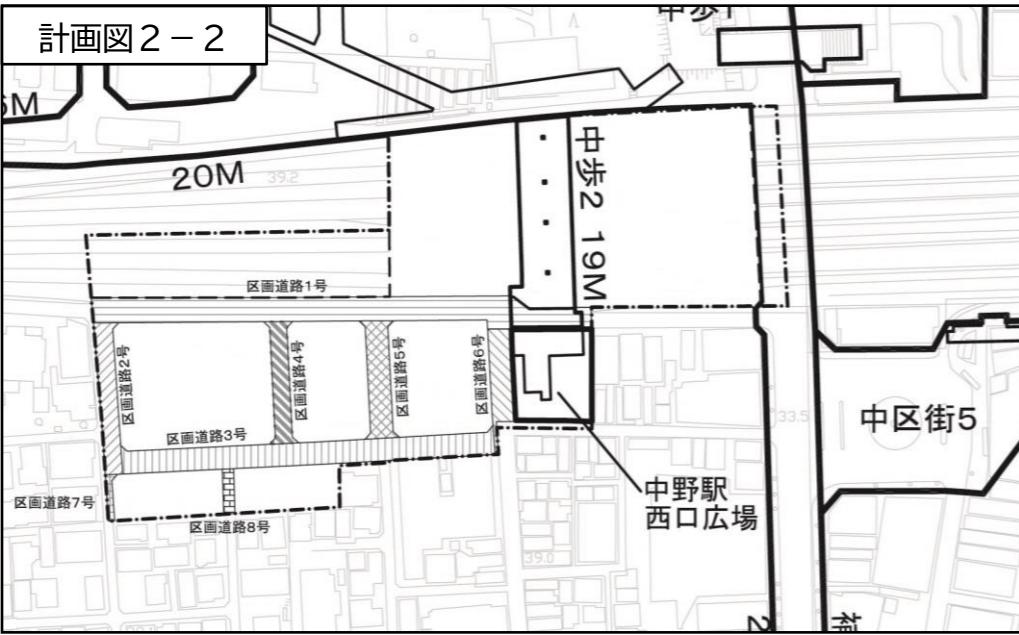
6. 地区整備計画

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。
- 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ことができます。

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）

- 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}
- 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ことができます。

※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

- 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。
- 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 1000m²B-2地区、B-3地区 60m²※4C地区 60m²※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60m²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。

- 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
- 道路一体建築物の人工地盤を支える構造物
- 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

中野駅西口地区地区計画の変更（案）について

《地区計画》 参考資料

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。

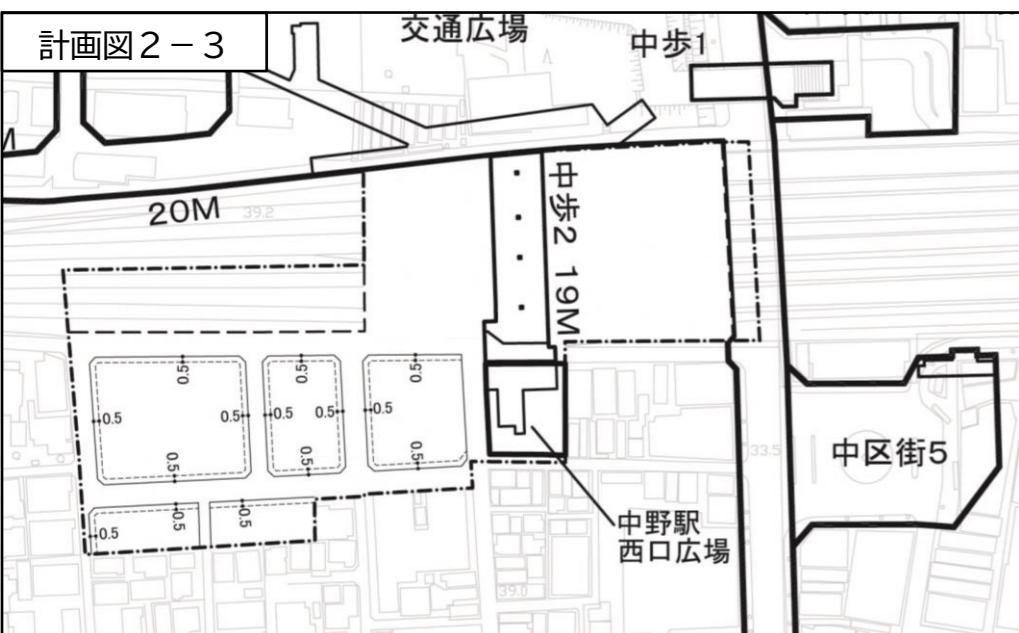
ただし、公益上必要な施設等で当該建築物の敷地内に存するもの並びに落下防止及びその他歩行者の安全性を確保するために必要なひさしについてはこの限りではない。

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。



■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、戸、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以内のブロック垣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以下のブロック垣等
- (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

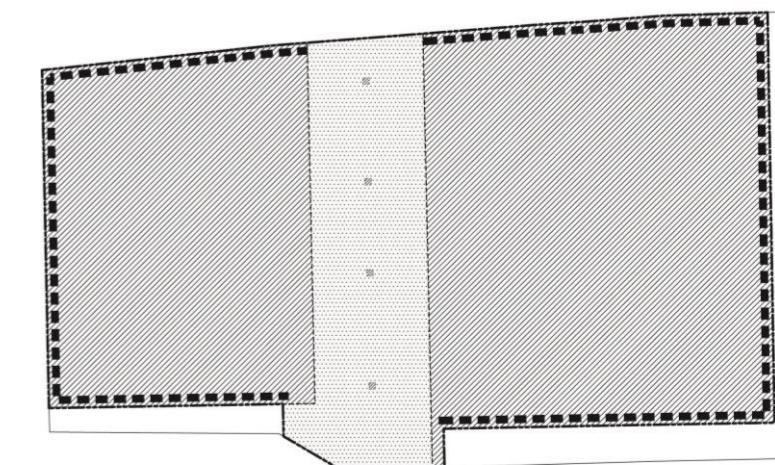
■重複利用区域

計画図表示のとおり

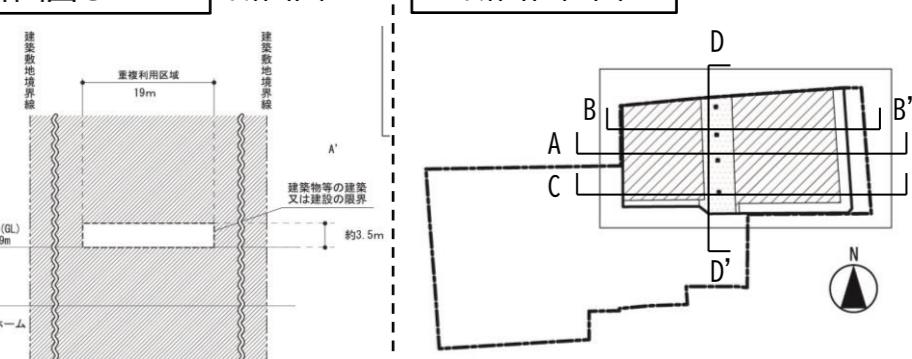
■建築物等の建築又は建設の限界

計画図表示のとおり

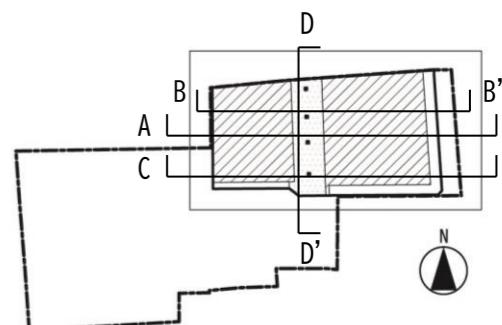
計画図3-1 平面図



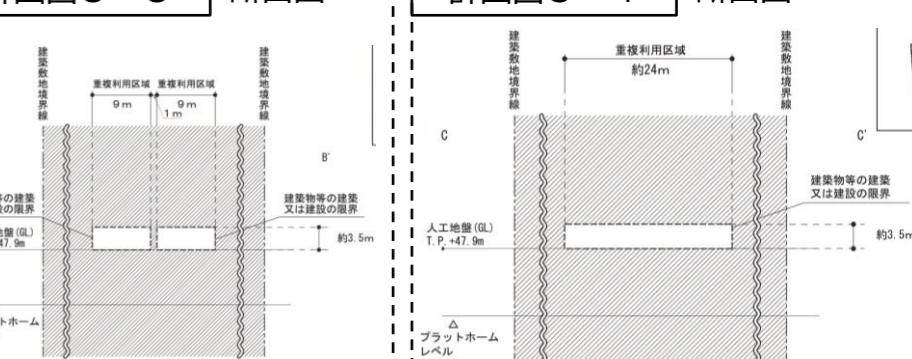
計画図3-2 断面図



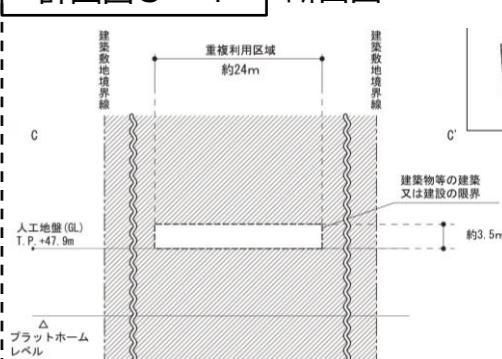
断面位置図



計画図3-3 断面図



計画図3-4 断面図



計画図3-5 断面図

