

平成30年（2018年）5月16日
都市計画審議会資料
都市政策推進室中野駅周辺計画担当
都市政策推進室中野駅地区都市施設調整担当

中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等の検討状況について

中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等の検討状況について、以下のとおり報告する。

1 中野四丁目新北口地区まちづくり方針の策定について

中野四丁目新北口地区まちづくり方針（以下「まちづくり方針」という。）は、同地区における目指すべき都市像や土地利用、空間形成、公共基盤整備などの方針、その実現に向けた都市計画及び市街地開発事業の考え方を示すことによって、より良好なまちづくりへと誘導することを目的としたものであり、パブリック・コメント手続等を経て平成30年3月に策定したところである（別紙1）。

まちづくり方針（案）に係るパブリック・コメント手続において、提出された意見により変更した箇所は、別紙2のとおりである。

2 中野駅新北口駅前エリアにおける施設配置イメージ

中野四丁目新北口地区まちづくり方針に基づき、中野駅新北口駅前エリアでは街区再編を行い、安全で円滑な歩行者動線や滞留空間が十分に確保された駅前広場を配置するとともに、地域経済の発展、国際競争力の強化に資する都市機能が立地しやすい大街区化及び高度利用を誘導し、集客力・発信力のある拠点形成していく。

また、街区再編により整備すべき都市施設の概ねの規模や形状は、中野駅地区整備基本計画（改定案）（別紙3）で検討してきたところである。

中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等の基点となる公共基盤及び拠点施設配置は、以下のとおり想定している（別紙4）。

(1) 公共基盤

① 新北口駅前広場に中野駅地区整備基本計画（改定案）に示す交通施設を配置する。

バス 乗車8 降車2

タクシー 乗車1 降車1 プール約40台

一般車 乗降2

② 南北通路レベル及び東西連絡路レベルで北口改札及び西口改札からの歩車分離の歩行者動線を確保する。また、中野四季の都市（まち）方面や囲町方面への歩行者デッキを配置する。

③ 新北口駅前広場への車両動線は、けやき通りの主動線と敷地の立体的利用により確保する中野通りからの補助動線を配置する。

(2) 拠点施設

① 大街区化した敷地を高度利用により最大限活用するため、1棟の建物として建築する。

② 拠点施設の中核となる最大収容1万人のアリーナは北側に配置し、出入口を北東側に設けることで、駅からの離隔、周辺への回遊促進、滞留空間の確保を図る。

③ 競争力の高い大型のフロアプレートを有するオフィス、新たなにぎわい軸を形成する商業施設、MICEや観光、交流の拠点となるホテル、職住近接を実現する高品質なレジデンス等からなる複合棟を南側に配置する。

④ 歩行者動線は、中野駅西側南北通路からつながる歩行者デッキや中野通り沿道、複合棟の商業施設内など複数設け、歩行者の分散を図る。

⑤ 拠点施設全体の地下に、附置義務駐車施設、都市計画駐車場、地域荷捌き駐車場を配置する。

3 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更等について

中野駅新北口駅前エリアの公共基盤の検討については、これまでに中野駅地区整備基本計画（改定案）及び都市計画変更（素案）を公表したところである。その後、国より関連法の改正案が示され、法改正を踏まえた更なる検討が必要となった。

(1) 「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」について

標記について、平成30年2月9日に閣議決定され、国土交通省より「立体道路制度の適用対象の拡充」が示された。当法案については4月18日に国会で議決、成立し、25日に公布された。なお、立体道路制度とは、道路の上下空間における建築物の建築を一定の要件のもとに認め、道路と建築物の一体的整備を推進する制度である。

○ 立体道路制度拡充の内容

① 適用範囲（中野区における場合）

法改正前	法改正後
<ul style="list-style-type: none">・ 自動車のみの交通の用に供する道路・ 自動車の沿道への出入りができない高架その他の構造の道路	<ul style="list-style-type: none">・ すべての道路

② 適用の要件

地区整備計画において、以下の目的を実現するため道路の上空又は路面下において建築物の建築等を行うことが適切であると認められるときは、当該道路区域のうち建築物等の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。

法改正前	法改正後
<ul style="list-style-type: none">・ 適正かつ合理的な土地利用の促進	<ul style="list-style-type: none">・ 市街地の環境を確保・ 適正かつ合理的な土地利用の促進・ 都市機能の増進

(2) 法改正を踏まえた都市計画変更等の検討について

これまでに検討してきた都市計画変更（素案）は、別紙5のとおりである。

中野駅新北口駅前エリアにおける公共基盤配置及び拠点施設配置については、大街区化した敷地を高度利用し最大限活用するため拠点施設を1棟の建物とする一方、新北口駅前広場への車両動線としてけやき通り側の主動線と中野通りからの補助動線を確保する方針としている。

駅前広場動線を敷地の立体的活用により確保するため、地区計画の地区整備計画における地区施設（貫通通路）としていた箇所について、法改正を踏まえ立体道路制度を活用した都市計画道路と位置付けることを検討する。

1) 中野駅地区整備基本計画の改定について

「今後の整備に対応した都市計画変更」の記載について、内容を再検討する。

2) 都市計画変更（原案）の検討について

① 都市計画道路について

当該箇所について、立体道路制度を活用することを想定し、都市計画道路として位置付けることを検討するとともに、関係機関と協議・調整を進める。

② 地区計画について

地区計画の内容について、当該箇所の立体道路制度活用を前提とした記載を検討するとともに、関係機関と協議・調整を進める。

③ 土地地区画整理事業について

当該箇所の立体道路制度活用を前提とし、事業上の取扱いや手続きの進め方について、関係機関と協議・調整を進める。

(3) 今後の予定について

都市計画変更の内容について、法改正の内容・スケジュールを踏まえた更なる検討及び関係機関との協議・調整が必要となっているが、新北口駅前エリアにおける事業全体に影響を及ぼすことがないように、以下のスケジュールを目指していく。

年月	都市計画道路等に関する事項	地区計画に関する事項
平成30年 7月	中野駅地区整備基本計画の改定 都市計画変更（原案）報告	
8月頃		（原案）公告・縦覧
9月以降	都市計画変更（案）報告 （案）公告・縦覧 （案）中野区都市計画審議会 諮問 都市計画決定	

中野四丁目新北口地区まちづくり方針

平成30年(2018年)3月

中野区

目次

第1章 中野四丁目新北口地区まちづくり方針の策定	1
1. 策定の目的	1
2. 地区の位置及び範囲	2
3. 方針の位置付け	3
4. 上位計画	4
5. まちづくりに関連する3つの戦略	8
第2章 中野四丁目新北口地区まちづくりの背景	10
1. まちづくりの動向	10
2. 中野四丁目新北口地区におけるまちづくりの必要性	13
第3章 中野四丁目新北口地区の現況	15
1. 地形	15
2. 土地利用	16
3. 都市施設	18
第4章 中野四丁目新北口地区が目指す都市像	21
1. グローバル都市としての中心核を形成する中野のシンボル空間	21
2. まちづくりの方針	22
第5章 方針Ⅰ グローバル都市にふさわしい拠点形成	23
1. 基本的な考え方	23
2. 土地利用：国際競争力の強化に貢献する拠点形成	23
3. 景観形成：東京西部都市圏のシンボル形成	25
第6章 方針Ⅱ にぎわいと安全・安心の空間創出	27
1. 基本的な考え方	27
2. にぎわい：中野の魅力を発信するにぎわい空間創出	28
3. 安全・安心：平常時、非常時ともに安全・安心な空間創出	29
第7章 方針Ⅲ ユニバーサルデザインによる公共基盤整備	31
1. 基本的な考え方	31
2. 歩行者ネットワーク：中野駅周辺における回遊性の向上	31
3. 交通機能：交通結節点としての円滑化・利便性の向上	34
第8章 実現に向けた事業手法	37
1. 面的まちづくりの考え方	37
2. 中野駅新北口駅前エリアにおける面整備事業	38
3. 目標スケジュール	39

第1章 中野四丁目新北口地区まちづくり方針の策定

1. 策定の目的

中野駅の北西部に位置する中野四丁目地区は、警察大学校等の移転に伴うまちづくりを進め、平成24年にはオフィスビルや大学、病院、公園など多様な都市機能を備えた中野四季の都市(まち)がまちびらきました。就業・就学者や来街者によって日々にぎわい、中野の新たな魅力ある空間として親しまれています。

中野四丁目地区のうち、中野四季の都市(まち)と隣接した東側に位置する地区には、昭和43年に中野区役所が、昭和48年に中野サンプラザが竣工し、中野のシンボル空間として中心的な役割を担ってきました。平成6年には中野四丁目東地区第一種市街地再開発事業によって高層の住宅商業棟や業務棟が完成し、都市機能の高度化や居住環境の向上が図られました。

中野区役所及び中野サンプラザは、竣工から半世紀近くを経て更新の時期を迎えており、中野区役所は中野四季の都市(まち)へ移転、中野サンプラザは中野区役所跡地とともに再整備することを計画しています。さらに中野駅西側南北通路及び橋上駅舎の整備にあわせ、新北口駅前広場の整備を計画しており、より機能的で効率的な交通結節点の整備に向け、駅とまちとの連携を重視したまちづくりが求められています。

また、中野区役所北側の街区では、高度利用を図るまちづくりの機運が高まっており、中野駅至近であるポテンシャルを引き出すまちづくりが望まれています。

こうした状況を踏まえ、中野四丁目のうち東側の地区を「中野四丁目新北口地区」と位置付け、当該地区における目指すべき都市像や土地利用、空間形成、公共基盤整備などの方針、その実現に向けた都市計画及び市街地開発事業の考え方を示すことによって、より良好なまちづくりへと誘導することを目的として、中野四丁目新北口地区まちづくり方針を策定します。

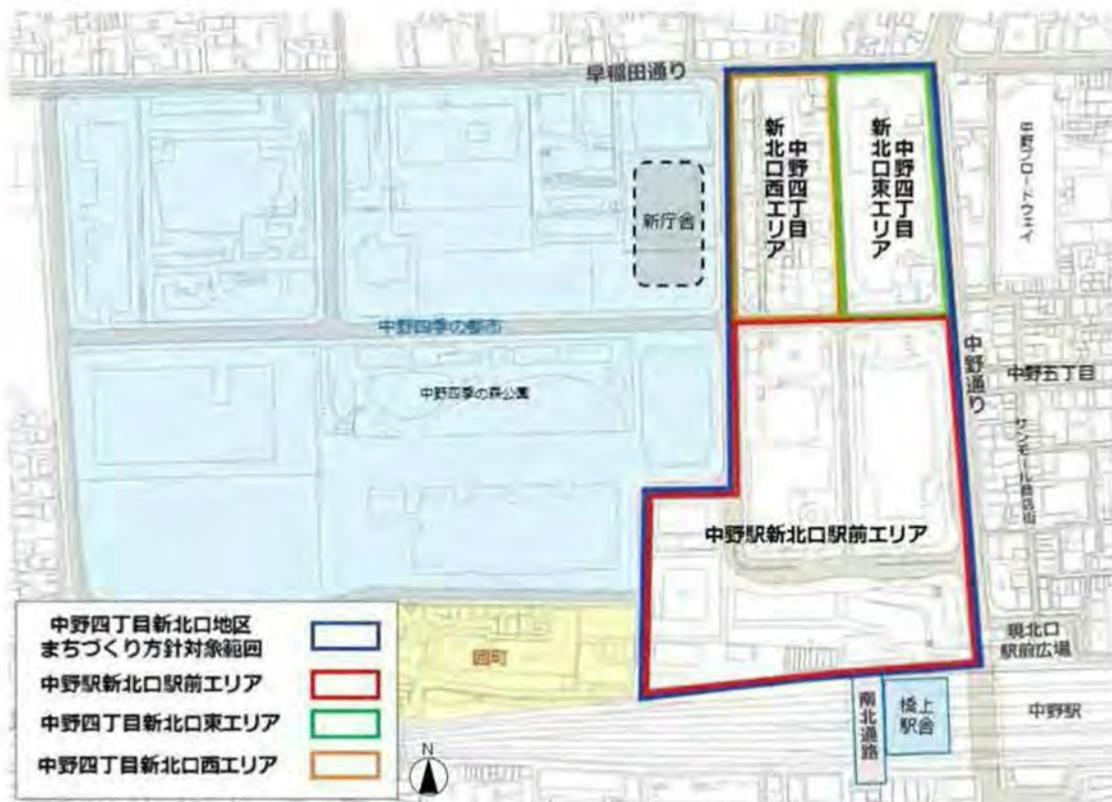
2. 地区の位置及び範囲

中野四丁目新北口地区の位置及び範囲は、下図に示す約8ヘクタールとします。

中野四丁目新北口地区のうち、中野区役所及び中野サンプラザ敷地等と新北口駅前広場との一体的整備を計画している南側街区を「中野駅新北口駅前エリア(区役所・サンプラザ地区)」(約5ヘクタール)、まちづくりの機運が高まっている北西側街区を「中野四丁目新北口西エリア(中野四丁目西地区)」(約1.5ヘクタール)、既に市街地再開発事業が完了している北東側街区を「中野四丁目新北口東エリア(中野四丁目東地区)」(約1.5ヘクタール)とします。

※本方針では、対象範囲全域を「地区」、その中で区分した範囲を「エリア」と称します。
なお、まちづくりを進めるにあたっては、それぞれ異なる名称を用いる場合があります。

■位置及び範囲図



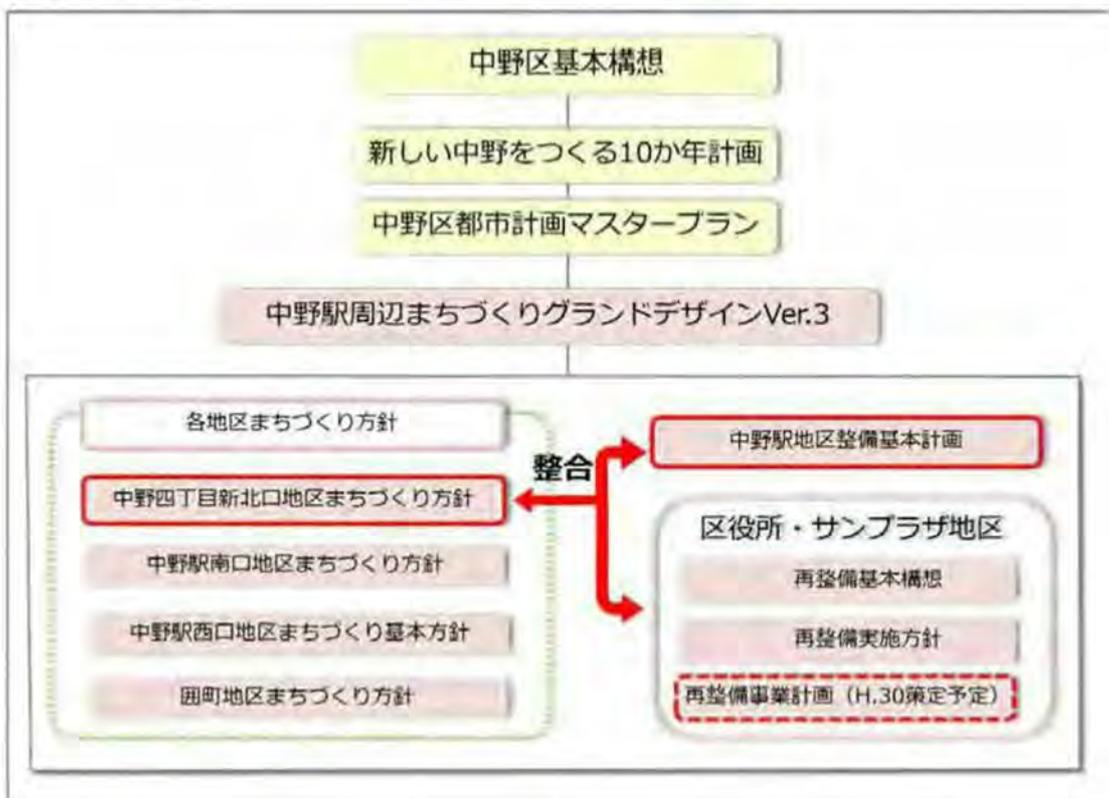
3. 方針の位置付け

本方針の上位計画は、「中野区基本構想」や「新しい中野をつくる10か年計画(第3次)」、都市計画に関する基本的な方針である「中野区都市計画マスタープラン」、中野駅周辺のまちの将来像や整備方針を示した「中野駅周辺まちづくりランドデザインVer.3」などとなっています。このほか、中野駅周辺各地区のまちづくり方針や関連計画との整合を図るものとしています。

本方針は、中野駅周辺まちづくりランドデザインVer.3策定以降の本地区における整備方針等の計画の深度化を踏まえ、中野四丁目新北口地区がめざす都市像を描き、都市計画の考え方の基礎となるまちづくりの方針、実現に向けた事業手法などを示したものです。

今後、本方針に基づき、将来にわたり都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、土地利用や都市施設、市街地開発事業に係る都市計画を定めていくとともに、関係者との調整を図りながら地区内における事業の具体化を進めていきます。

■ 計画体系図



4. 上位計画

本方針の上位計画となる東京都の都市づくりのグランドデザイン、中野区都市計画マスタープラン及び中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer. 3における関連事項は、次のとおりです。

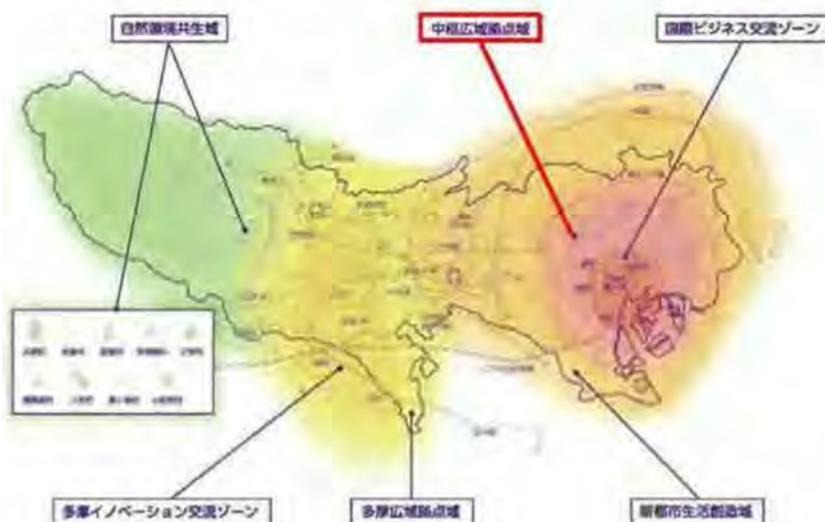
(1) 都市づくりのグランドデザイン(東京都;平成29年9月策定)

中野の位置づけとなっている「中核広域拠点域」では、「高密な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続け」、「芸術・文化、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成されるとともに、歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激し合うことで、東京の魅力を相乗的に向上」させることを目指します。

中野の将来像については、次のように描かれています。

- ・ 街区再編や土地の高度利用が進み、商業、業務、教育、文化・交流、居住、医療、防災などの多様な機能が集積し、中核業務機能を支える利便性の高い拠点が形成されています。
- ・ 都市基盤整備により回遊性が高まり、サブカルチャー等の個性的な商業施設や独自の文化を生かした、にぎわいや活力のあふれる市街地が形成されています。

■ 東京都「都市づくりのグランドデザイン」における新たな地域区分



東京都ホームページ「都市づくりのグランドデザイン」

(2)中野区都市計画マスタープラン(中野区;平成21年4月改定)



中野四丁目地区地区計画

凡例

<p>1. 住宅系市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 低層住宅地区 中層住宅高層建築地区 中層住宅地区 低層住宅団地地区 	<p>6. 都市施設等</p> <ul style="list-style-type: none"> 重要区画 都市計画道路(主要線) 都市計画公園 都市計画公園(予定) 都市計画道路(計画線) 都市計画道路(暫行計画線) 市立公園(暫行計画線) 市立公園(計画線) 	<p>8. 地区計画区域</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区計画区域
<p>2. 商業・業務系市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域商業地区 商業・業務地区 	<p>7. 活力とろけいのネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域中心拠点 次拠点 生活拠点 みどりの拠点 みどりの緑道軸 みどりの緑道軸 水とみどりの親水軸 文藝創造拠点 	<p>9. 中野駅周辺まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 中野駅周辺の都市的整備エリア
<p>3. 工業系市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 住工共存地区 	<p>10. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 公園遊歩場 学校施設等(遊歩場) 公園緑地 防災所・地域センター 公的施設 河川 鉄道・駅(駅) 鉄道・駅(私鉄) 鉄道・駅(地下鉄) 地域区分線 区界線 	<p>10. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 公園遊歩場 学校施設等(遊歩場) 公園緑地 防災所・地域センター 公的施設 河川 鉄道・駅(駅) 鉄道・駅(私鉄) 鉄道・駅(地下鉄) 地域区分線 区界線
<p>4. 幹線道路沿道系市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路沿道地区 補助幹線道路沿道地区 		
<p>5. 大規模敷地地区</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災とみどりのオープンスペース 		



【中央部地域まちづくり方針】

中野駅周辺においては、商業・業務や交流、高等教育、医療、文化機能など、多様な都市機能が集積し、中野の顔としてまた東京の新たな顔としてふさわしい、個性的で新しい魅力を発信する、活気とにぎわいにあふれたまちをつくります。

また、その周辺部においては、みどり豊かな、暮らしやすい住環境の整備をすすめ、だれもが安心して快適に住み続けられるまちをつくります。

【中野駅周辺のにぎわいと環境の調和するまちづくり】

中野駅周辺の「商業・業務地区」は、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などの交通環境の改善・整備をすすめながら、人々が働き、学び、集い、楽しむ「広域中心拠点」として育成します。このため、地区の状況に応じた多様な手法を活用し、土地の高度利用をすすめ、公的施設や商業・業務施設、情報サービス業をはじめとするソフト産業などの立地を誘導します。

また、駅周辺道路、ペDESTリアンデッキの整備などをすすめ、駅周辺の回遊性を高めるとともに、新井薬師方面への広がりをつなぐ工夫をします。

区役所・サンプラザ地区については、中野駅・新北口駅前広場に近接し、警察大学校等跡地の入り口となる立地を生かして、土地の高度利用を図りつつ、中野の顔としてふさわしく、人々が集う交流のにぎわいの中心として十分な魅力を備えた業務・商業施設などを導入します。

(3)中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3(中野区;平成24年6月策定)

【中野駅周辺の将来像】

中野駅周辺は、区全体を「持続可能な活力あるまち」へとけん引する中野区の中心拠点として、多様な都市機能が集約された「東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点」となることをめざします。

これまでの中野のまちの強みを活かしながら、最先端の業務拠点、個性豊かな文化発信拠点、最高レベルの生活空間といった多彩な魅力を持ったまちを実現します。

【中野四丁目地区のめざすべき姿】

- 中野四季の都市(まち)や区役所・サンプラザ地区の一体的整備によって生み出される都市機能と豊かな緑を軸に、中野の新たな魅力を生み出している。
- 新たに進出する大学の集積、大規模な業務集積、集客・交流機能の集積、先端的な知識・技術などを生かした産学公連携の推進により、これまで中野になかった魅力を発揮している。
- 広大な緑あふれるオープンスペースと、高い防災性や環境に配慮された施設によって、安全で快適な空間となっている。
- 地域におけるグローバルな活動に対応した情報交流基盤が整い、活発なコミュニケーションが交わされている。

【整備方針】

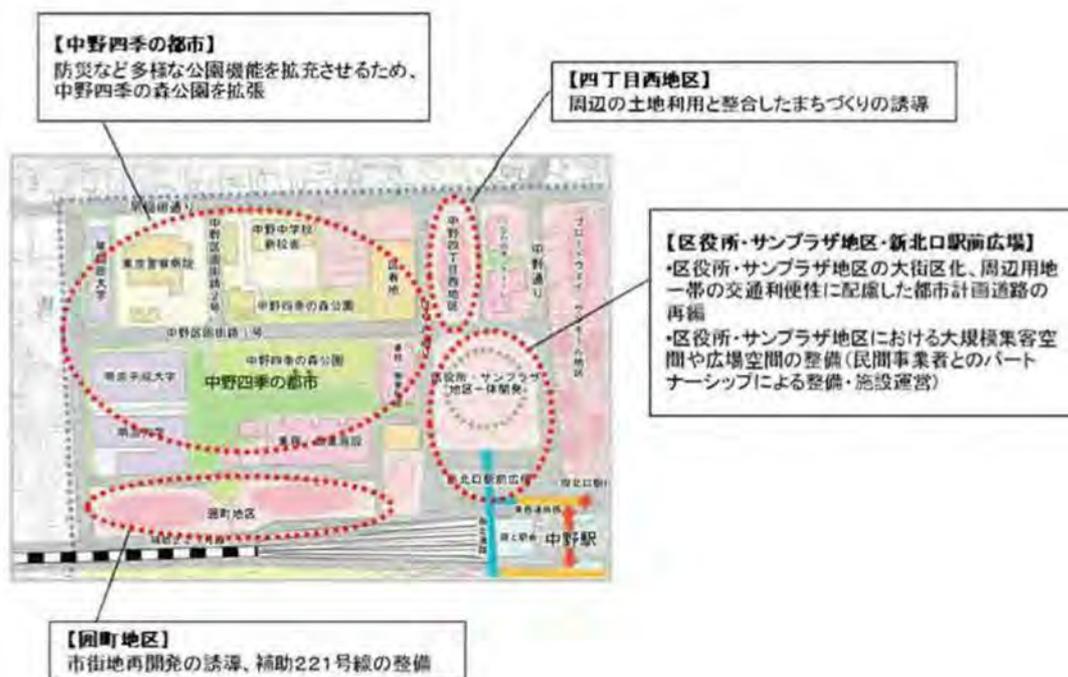
- 区役所・サンプラザ地区における大規模集客施設と新北口駅前広場が、一体的・連続的空間となるよう配置し、景観や交通結節機能、周辺地区

への回遊性に優れた地区として整備します。

- 区役所・サンプラザ地区を大街区化し、周辺一帯の交通利便性に配慮して都市計画道路の再編を行います。
- 区役所・サンプラザ地区においては、新たな文化発信・交流拠点として、イベントやコンベンションなど多用途・多機能に使える大規模集客空間や、交流や憩いの広場空間を整備します。
- 区役所・サンプラザ地区の整備にあたっては、業務や商業などを中心に、まちのにぎわいや新たな価値の発信地となるとともに、事業としての採算性を十分に考慮した複合施設とし、民間開発事業者とのパートナーシップによって整備や施設運営を行います。

【中野四丁目西地区 整備方針】

- 区役所・サンプラザ地区等におけるにぎわいと整合性や連続性を踏まえ、土地の有効利用を図るため、地区計画などにより周辺の土地利用と整合したまちづくりを誘導します。



5. まちづくりに関連する3つの戦略

(1)中野区グローバル都市戦略(中野区;平成28年5月策定)

「中野区グローバル都市戦略」は、中野駅周辺をはじめとする今後の都市再生の取組みを見据え、中野の立地特性や集積する産業・文化等の強みを最大限に生かし、活力あるグローバルな都市づくりを進めるための戦略です。

グローバル都市づくりの方向性として、「都市再生を軸としたグローバルビジネス拠点の形成」、「集客力と発信力のあるグローバルな都市活動基盤の構築」、「外国人にも暮らしやすい生活環境の整備」を掲げています。

中野駅周辺については、東京や日本の国際競争力の一翼を担うグローバルな都市活動拠点と位置付け、区役所・サンプラザ地区再整備をはじめとする中野駅周辺各地区における都市再生プロジェクトによって、人・文化・産業・情報等の集積を高めるとともに、スマートな環境・防災都市づくりによって、防災性や業務継続性、経済性、環境性に優れた空間を整備し、拠点性の強化を図るものとしています。

(2)スマートな環境・防災都市づくり戦略(中野区;平成29年12月策定予定)

「中野駅周辺におけるスマートな環境・防災都市づくり戦略」は、中野四丁目地区を対象範囲に、地球温暖化対策を視野に入れた低炭素化につながる環境配慮とともに、災害時業務継続地区(BCD:Business Continuity District)の構築に向けた防災性強化によって、グローバル都市にふさわしい環境性と防災性に優れた持続可能な中心拠点の形成を目指すための戦略です。

中野四季の都市(まち)における高い環境性と防災性を生かすとともに、中野四丁目新北口地区や囲町地区における新たなまちづくりの推進により、災害時業務継続地区(BCD)としての機能強化を図り、環境・防災都市づくりを先導していきます。

取組みにあたっては、最先端のエネルギー技術やICT(Information and Communication Technology;情報通信技術)・IoT(Internet of Things;モノのインターネット)・AI(Artificial Intelligence;人工知能)などを活用し、機能・仕組みのスマート化や情報プラットフォームの構築を図ることや、地区の価値の維持向上を図るエリアマネジメントの取組みを推進することにより、就業・就学者や来街者を巻き込みながら効果的に低炭素化や防災性の強化を図るものとしています。

(3)中野駅周辺地区総合交通戦略(中野区;平成29年6月策定)

「中野駅周辺地区総合交通戦略」は、中野駅周辺地区において、交通とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る具体的指針とするための戦略です。

中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer. 3で掲げた「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の実現に向け、「交通結節点の機能強化」「まちの魅力を高めるソフト施策の実施」「多様な交通手段を支えるネットワークの形成」を交通戦略目標として示しています。

中野駅地区の公共基盤整備をはじめ、情報基盤整備や大型バスの駐車機能の検討など「来街者にも移動しやすい環境の整備」、歩行者と車両を立体的に分離するデッキの整備など「バリアフリーで安全快適な歩行者動線の確保」、中野駅中心部を歩行者優先エリアとするための「自転車駐車場の分散配置」、地区特性に対応した自動車駐車場整備に係る「地域ルールの導入」といった施策展開を図るものとしています。

第2章 中野四丁目新北口地区まちづくりの背景

1. まちづくりの動向

(1) 中野駅周辺まちづくりの動向

中野駅周辺では、中野駅周辺まちづくりランドデザインVer. 3に基づき、中野駅周辺各地区のまちづくりを推進しています。平成24年にまちびらきした中野四季の都市(まち)をはじめ、中野駅南口地区や中野駅西口地区、囲町地区において面整備事業に係る都市計画を定め、都市機能の集積や広場空間の創出などまちづくりを推進しています。中野駅地区においては、中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備の計画を進めています。

まちの将来像である「東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点」の形成に向け、中野駅周辺各地区の個性を生かすまちづくりとともに、中野四丁目新北口地区においても、回遊性の向上を図る公共基盤整備を着実に推進していくことが求められています。

■ 中野駅周辺におけるまちづくり概要図



(2)中野四丁目新北口地区の動向

中野四丁目新北口地区では、中野区役所の中野四季の都市(まち)への移転整備や中野駅新北口駅前エリア(区役所・サンプラザ地区)における再整備が計画されているほか、中野四丁目新北口西エリア(中野四丁目西地区)におけるまちづくりの機運も高まっています。

【中野四丁目新北口地区に関連するまちづくりの主な経緯】

- 平成24年 6月 中野駅周辺まちづくりランドデザインVer. 3策定
- 平成26年 6月 区役所・サンプラザ地区再整備基本構想策定
中野駅西側南北通路・橋上駅舎等事業に関する基本協定締結
- 平成27年 3月 中野駅西側南北通路(中野歩行者専用道第2号線)に係る
都市計画決定
- 平成28年 4月 区役所・サンプラザ地区再整備実施方針策定
- 平成28年12月 新しい区役所整備基本計画策定
- 平成29年 3月 中野区役所の位置の変更に関する条例制定
- 平成29年 3月 中野四丁目西地区市街地再開発準備組合設立

① 中野駅新北口駅前エリアの動向

中野駅新北口駅前エリアは、グローバルな都市活動拠点の形成を目指した区役所・サンプラザ地区再整備の事業化とともに、土地の有効活用及び安全で円滑な交通結節機能の実現に向けた街区再編を計画しています。まちづくりを進めることにより、中野駅西側南北通路及び橋上駅舎に隣接するエリアとして、周辺地区はもとより東京西部都市圏など広域への波及効果が期待されています。

区役所・サンプラザ地区再整備事業については、平成26年6月には「区役所・サンプラザ地区再整備基本構想」を、平成28年4月には「区役所・サンプラザ地区再整備実施方針」を策定、平成30年度を目途に「中野四丁目新北口駅前エリア(区役所・サンプラザ地区)再整備事業計画」の策定を進め、事業化を図っていきます。

「区役所・サンプラザ地区再整備実施方針」においては、再整備事業の全体コンセプトとして次の3点を示しています。

■中野駅周辺におけるグローバルな拠点性強化をけん引

区役所・サンプラザ地区再整備は、中野におけるグローバル都市づくりの核となるものであり、まちの魅力や利便性、快適性、収益性など価値を高め、人・文化・産業・情報の

源泉となる多機能複合型の都市活動拠点を整備し、中野駅周辺におけるグローバルな拠点性強化をけん引していく。

■世界を視野に入れた集客と発信を可能とする大規模な集客交流施設整備

中野サンプラザホールは、区民をはじめ多くの人々に親しまれ、中野や中央線沿線文化の醸成とともに、日本の音楽芸能の発展に寄与してきた施設である。これまで果たしてきた役割や積み重ねてきたブランド性を生かしながら、世界を視野に入れた集客と発信を可能とする大規模な集客交流施設へと再整備していく。

■周辺地区との回遊性を重視した機能配置

グローバル都市の骨格形成を目指し、区役所・サンプラザ地区における都市活動拠点整備を契機に、中野駅や駅前広場との機能連携や周辺地区との回遊性を重視した機能配置を実現していく。

②中野四丁目新北口西エリアの動向

中野四丁目新北口西エリアは、高度利用を図るまちづくりの機運が高まっており、地権者によって平成29年3月に中野四丁目西地区市街地再開発準備組合が設立されました。当エリアは、市街地再開発事業が完了している中野四丁目新北口東エリアとともに、中野駅新北口駅前エリアに隣接する利便性の高いエリアとして、ポテンシャルを引き出していくことが求められています。

■中野四丁目新北口地区の状況変化



2. 中野四丁目新北口地区におけるまちづくりの必要性

(1) 中野四丁目新北口地区に求められる役割

中野四丁目新北口地区は、グローバル都市づくりの中心となる拠点として、以下の役割が求められています。

○国際競争力強化に貢献

集客力と発信力のある都市機能の集積を図ることで、国際競争力の強化に貢献していくことが求められています。

○地域経済の発展をけん引

中央線を軸に都心と多摩を結ぶ立地特性を生かし、中野はもとより東京西部都市圏のシンボル空間として、地域経済の発展をけん引していくことが求められています。

○周辺各地区との回遊性の向上

中野駅との機能的連携とともに、隣接する中野四季の都市(まち)や囲町地区、中野五丁目地区、早稲田通りの北側との連携により、交通結節点としてのハブ機能を強化し、周辺各地区との回遊性の向上を図ることが求められています。

さらに、来街者がより安全で快適に周辺地区へ回遊できるよう、周辺各地区の立地特性に応じたまちづくりをけん引していくことも求められています。

○防災性の強化

中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備による避難動線の確保と合わせ、非常時における安全・安心な屋内外の空間整備によって、防災性の強化に寄与していくことが求められています。

(2) 街区再編の必要性

中野駅周辺まちづくりの背景や課題を踏まえ、グローバル都市づくりの中心となる拠点整備に向けた土地の有効利用や都市機能の高度化、居住環境の向上を図るとともに、安全で円滑な交通結節機能を整備するため、街区再編が不可欠となっています。

○グローバル都市づくりの中心となる拠点整備

現在の中野四丁目新北口地区は、昭和34年、37年の都市計画決定を経て現在の街区構成となり、昭和43年には中野区役所が、昭和48年には中野サンプラザが竣工し、中野区における行政、文化の中心地として機能してきました。

中野区役所及び中野サンプラザは、竣工から半世紀近くを経て更新の時期を迎えており、中野区役所は中野四季の都市(まち)へ移転、中野サンプラザは中野区役所等の敷地とともに、グローバル都市づくりの中心となる拠点整備を計画しています。

中野駅新北口駅前エリアにおいては、国際競争力の強化、地域経済の発展に資する都市機能が立地しやすい大街区化及び高度利用を図っていく必要があります。

○安全で円滑な交通結節機能の整備

戦後から続いた区内の居住人口や、中野四季の都市(まち)の開発に伴う昼間人口の増加などにより、歩行者、自転車、自動車の動線が交錯、混雑しているため、交通環境の安全性・快適性を確保することが求められています。

中野駅周辺において更なる交通環境の改善を図るため、安全で円滑な交通結節機能の整備に向けた街区再編を行っていく必要があります。

第3章 中野四丁目新北口地区の現況

1. 地形

- 中野四丁目新北口地区は、標高約40mのほぼ平坦な地形となっていますが、昭和4年頃に行われた、JR中央線との立体交差化にあたり、中野通りは従前の地盤を掘り下げて整備されました。このため、中野通りとJR中央線が交差する付近が標高約34mと最も低く、最大約6mの高低差のある地形となっています。
- 現北口駅前広場や中野通りと中野四季の都市(まち)方面とは東西連絡路(中野歩行者専用道第1号線)によって高低差の解消が図られています。
- 中野駅西側南北通路及び橋上駅舎における人工地盤面の標高は約48mで、今後整備を計画している新北口駅前広場との高低差は約8mとなります。

■中野駅周辺の地形図



2. 土地利用

- 戦後、警察大学校等用地の無償譲与等により道路及び街区が構成され、中野駅新北口駅前エリアは、中野区役所や中野税務署等の公有地を中心とした土地利用となっています。
- 中野四丁目新北口東エリアは、高度利用地区が都市計画決定されており、市街地再開発事業により整備された業務・商業施設や住宅が立地しています。エリア内の一部には個別の業務・商業建物が立地しています。
- 中野四丁目新北口西エリアは、東京都中野都税事務所が立地している他、主に住宅用途を中心とした建物が立地しています。
- 中野駅新北口駅前エリア及び中野四丁目新北口東エリアの用途地域は商業地域(容積率600%、建ぺい率80%)で、早稲田通り沿いを除く中野四丁目新北口西エリアの用途地域は第1種住居地域(容積率200%、建ぺい率60%)となっています。

■当地区の建物用途図(平成23年時データ)



■ 当地区の土地利用の変遷

1947/08/08(昭22)航空写真



(出典:地図・空中写真閲覧サービス-国土地理院より)

2017/02(平29)航空写真



(出典:中野区)

3. 都市施設

(1) 都市計画道路

- 当地区に係る広域幹線道路について、補助 26 号線(中野通り)は整備済みであり、補助 74 号線(早稲田通り)の一部(環七通り～中野通り)は拡幅整備に係る事業中となっています。
- 新北口駅前広場となる補助 223 号交通広場は平成27年8月に事業認可を受け、中野区土地開発公社が先行取得した用地の取得を進めています。
- 中野歩行者専用道第2号線(中野駅西側南北通路)が平成 27 年3月に都市計画決定、同年8月には事業認可を受け、事業中となっています。

■ 当地区の道路等整備状況



(2) 都市計画駐車場

- 補助 223 号交通広場地下に都市計画駐車場が昭和 37 年に都市計画決定(困町駐車場、1.2ha、180 台)、平成 23 年に都市計画変更(中野駅北口駐車場、0.6ha、70 台)され、現在未整備となっています。
- 「中野区駐車場整備計画(平成 29 年 9 月改定)」では、東京都駐車場条例に基づく地域ルールを導入により、地域の実情に応じた附置義務駐車場整備台数確保を進めていく考え方が示されています。

■ 都市計画駐車場



(3)交通環境

【歩行者】

- 中野四季の都市(まち)の就業・就学人口の増加に伴い、中野四季の都市(まち)方面の歩行者交通量が多くなっています。
- 北側市街地方面との歩行者動線については、けやき通りや中野通り、補助225号線を利用して駅へ向かう歩行者が多く見られますが、中野通りと補助224号線では両側の歩道有効幅員が2~3m程度であり、ゆとりをもって通行できる歩行者空間が不足しています。
- だれもが安全で円滑、快適に移動できる歩行者空間が不足し、ユニバーサルデザイン、バリアフリーに対応した施設・設備が不十分となっています。

【自転車】

- 中野駅地区整備基本計画では、自転車駐車を中野駅周辺の歩行者優先エリアの外周に分散配置することとしています。
- 中野駅周辺自転車駐車整備計画では、区役所・サンプラザ地区再整備において1500台の規模で自転車駐車を整備することとしています。
- 自転車が安全で円滑に通行できるよう中野区画街路1号・2号には自転車歩行者道が整備され、けやき通りには自転車走行レーンが設置されています。
- 自転車利用における安全性・快適性確保のため、自転車走行空間や自転車駐車の適正な配置が求められています。

【自動車】

- 中野通りでは荷さばきを含む路上駐車が多く見られ、交通渋滞の解消、歩行者や自転車が駅と北側方面を行き来する際の安全性確保が課題となっています。
- 交通円滑化のために必要な荷さばき駐車場及びフリンジ部の駐車場の確保が求められています。

■中野通りでの路上駐車



■駅周辺の自転車走行レーン



第4章 中野四丁目新北口地区が目指す都市像

1. グローバル都市としての中心核を形成する中野のシンボル空間

中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer. 3における中野四丁目地区の目指すべき姿は「先端的な都市機能と豊かな緑」であり、「中野四季の都市(まち)や区役所・サンプラザ地区の一体的整備によって生み出される都市機能と豊かな緑を軸に、中野の新たな魅力を生み出している」といった姿を描いています。

中野四丁目新北口地区は、中野四丁目地区としてのまちづくりとともに、グローバル都市づくりの中心となる拠点整備を進めることにより、国際競争力強化への貢献や中野はもとより東京西部都市圏のシンボル空間として地域経済の発展をけん引していくことが求められており、中野四丁目地区のめざすべき姿に加え、「グローバル都市としての中心核を形成する中野のシンボル空間」といった都市像を目標としていきます。

文化・芸術、経済、スポーツなどのグローバルな活動を支える多様な都市機能が集積する中心核を形成し、中野のシンボル空間として新たな価値と成熟したライフスタイルを発信し続けることにより、中野をはじめとする東京西部都市圏の活性化をけん引していくことを目指します。

また、中野の交通結節点としてハブ機能を発揮し、中野駅との機能的連携とともに、隣接する中野四季の都市(まち)や困町地区、中野五丁目地区、早稲田通りの北側とも連携させ、動線を計画的に配置することによって周辺各地区との回遊性の向上を図っていきます。さらに、来街者がより安全で快適に周辺地区へ回遊できるよう、周辺各地区の立地特性に応じたまちづくりをけん引していく役割を担っていきます。

2. まちづくりの方針

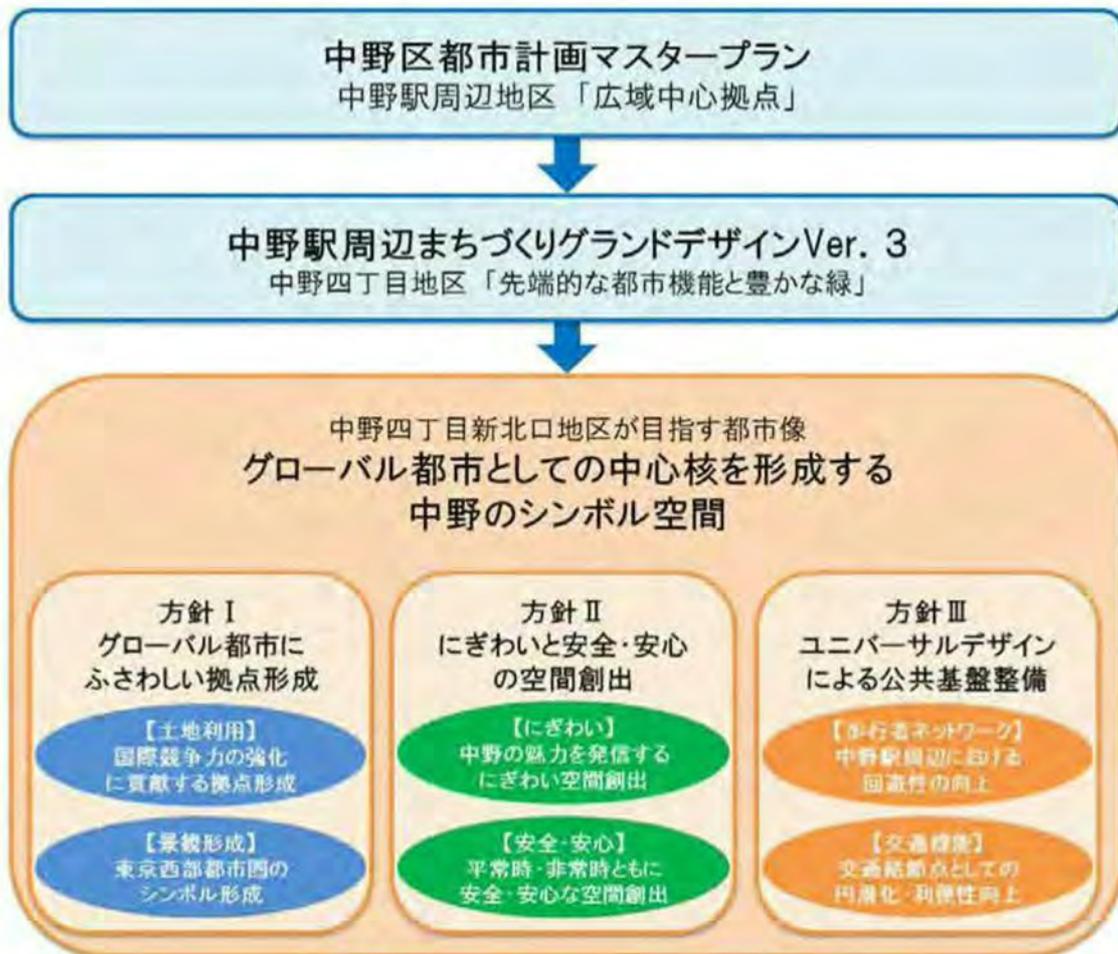
グローバル都市としての中心核を形成する中野のシンボル空間を目指すため、次の3点をまちづくりの基本方針とします。また、都市計画や都市開発事業につながる考え方として、土地利用や景観形成、にぎわい、安全・安心、歩行者ネットワーク、交通機能の各方針を示します。

【方針Ⅰ】 グローバル都市にふさわしい拠点形成(第5章)

【方針Ⅱ】 にぎわいと安全・安心の空間創出(第6章)

【方針Ⅲ】 ユニバーサルデザインによる公共基盤整備(第7章)

■方針体系図



第5章 方針Ⅰ グローバル都市にふさわしい拠点形成

1. 基本的な考え方

- 大規模なアリーナをはじめとする集客交流施設や業務・商業・宿泊などの多機能複合施設により、地域経済の発展をけん引するとともに、国際競争力強化に貢献する拠点を形成します。
- 職住近接につながる最高レベルの生活空間としてのレジデンス機能により職・住・遊のバランスのとれた市街地を形成します。
- 一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき再開発促進地区として、立地特性を生かした高度利用を誘導します。
- 中野のシンボルと同時に、東京西部都市圏の新たなシンボルとなる景観を形成します。

2. 土地利用：国際競争力の強化に貢献する拠点形成

【中野駅新北口駅前エリア】

面整備事業や地区計画の導入、道路の都市計画の決定・変更によって街区再編を行い、安全で円滑な歩行者動線や滞留空間が十分に確保された駅前広場を配置するとともに、地域経済の発展、国際競争力の強化に資する都市機能が立地しやすい大街区化及び高度利用を誘導し、集客力・発信力のある拠点を形成します。

<誘導する主な都市機能>

- 大規模なアリーナをはじめとする複数の集客交流施設
- 競争力の高い大型のフロアプレートを有するオフィス
- 新たなにぎわい軸を形成する商業施設
- MICE(ミーティング、インセンティブ、コンベンション、エキシビション/イベントの総称)や観光、交流の拠点となるホテル
- 職住近接を実現する高品質なレジデンス
- 再整備によって創出されるオープンスペース
- 効率的な交通広場とゆとりある歩行者広場を有する新北口駅前広場
- 建物整備に合わせて集約された都市計画駐車場と自転車駐車場 など

【中野四丁目新北口西エリア】

中野駅新北口の開設によって中野の顔となる立地特性を生かし、一体的な土地の合理的かつ健全な高度利用を図り、まちの活力増進を担う都市型複合機能を誘導するとともに、にぎわい創出と利便性向上に資する機能的な連携動線やオープンスペースの整備を誘導します。

<誘導する主な都市機能>

- まちの活力増進を担う都市型複合機能
- 職住近接を実現する高品質なレジデンス
- 中野駅新北口駅前エリアなど隣接地区との機能的な連携動線
- 開発によって創出されるオープンスペース など

■土地利用のイメージ



3. 景観形成：東京西部都市圏のシンボル形成

【中野四丁目新北口地区における景観形成の考え方】

グローバル都市にふさわしい拠点形成に向け、中野のシンボルと同時に、東京西部都市圏の新たなシンボルとなる景観を形成します。

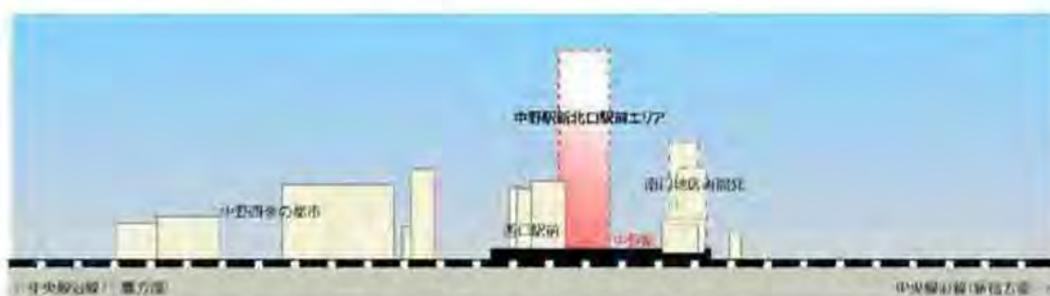
多様な都市機能の集積を実現する高層建築物や大規模集客交流施設の誘導などによる「シンボリックな景観の形成」や、周辺地区との回遊性向上につながる歩行者動線と広場空間の最適な配置による「にぎわい空間による街並み形成」、中野の顔とまちの個性を印象付ける空間デザインによる「快適で質の高い都市環境の創出」を図っていきます。

建築物や工作物、公共基盤の規模、形態、意匠、色彩など景観形成に係る具体的な取組みについては、まちづくりの進展に合わせて検討していきます。

(1) シンボリックな景観形成

中野駅周辺に立地する高層建築物群や大規模なアリーナをはじめとする複数の集客交流施設、オープンスペースなどにより、一体的なまとまりをもった東京西部都市圏の新たなシンボル、ランドマークとなることを考慮した景観を形成します。また、中野通りやけやき通り沿道などにおける中高層部の調和にも配慮した景観形成を誘導します。

■ シンボリックな景観形成のイメージ



南北方向（西側より中野駅周辺を望む）



(2)にぎわい空間による街並み形成

周辺地区への回遊を促す歩行者動線や広場空間の最適な配置によって、中野四丁目新北口地区の低層部における新規のにぎわい空間と周辺地区における既存のにぎわい空間を連担させ、一体感のある街並み形成を図ります。

(3)快適で質の高い都市環境の創出

駅直近歩行者滞留空間からの中野四季の都市(まち)方面や、中野五丁目方面への見通し等に配慮した機能配置、無電柱化された街並み、みどりのネットワークなど、グローバル都市にふさわしい中野の個性を印象付ける空間デザインを誘導することによって、より快適で質の高い都市環境の創出を目指します。

■中野四季の都市(まち)の空間



第6章 方針Ⅱ にぎわいと安全・安心の空間創出

1. 基本的な考え方

- 多種多様な都市活動が繰り広げられ、中野の魅力を発信し続ける駅・まち一体のにぎわい空間を創出します。
- 充実した集客交流空間と歩行者ネットワークの整備・誘導によって、平常時、非常時ともに安全・安心が確保された空間を創出します。
- ユニバーサルデザインによる多様性に配慮した集客交流空間や情報環境空間の形成を図ります。
- 低炭素化につながる環境性や災害時でも業務継続できる防災性に優れた空間を創出します。
- まちの価値の維持・増進に向けたエリアマネジメントを展開し、継続的な集客によってまちの活性化を図るとともに、来街者が安全・安心に滞在できるよう、防災や防犯に向けた取組みを促進していきます。

■ 平常時、非常時を考慮した空間形成の考え方

空間形成	平常時	非常時
景観	集客につながるシンボル性	広域避難の目標、視認性
みどりのネットワーク	安らぎ、潤い、温暖化対策	延焼遮断帯
広場・交流空間	広場や交流空間のにぎわい	災害時の受入れ
歩行者ネットワーク	にぎわいを生み出す回遊動線	災害時の避難動線
情報環境	地域観光・イベント情報発信	災害情報発信・避難誘導
エネルギー・防災	エネルギー利用の効率化	災害時の業務継続性強化

2. にぎわい:中野の魅力を発信するにぎわい空間創出

(1)集客交流空間

各エリアの開発にあわせ、大規模なアリーナをはじめとする複数の集客交流施設(コンサート、イベント、会議などの催事を開催できる会場及び付帯施設)や、来街者が安全・安心に憩えるオープンスペースの確保を図ります。

<誘導する集客交流空間>

- 最大収容人数1万人を目標とし、コンサートのほかスポーツイベントや展示会などにも使用できるよう平土間部分を組み込んだ「アリーナ」
- 会議等の開催に適した「コンベンション・カンファレンス」
- 飲食を伴う交流などに適した「バンケット(宴会場)」
- にぎわいや憩いの広場空間、歩行者動線となる「オープンスペース」
- 広域からの誘客とともに、中野五丁目地区と連携して新たなにぎわい軸を形成する「商業施設」

(2)情報環境空間

ICT・IoT・AIを活用したまちの混雑状況や環境状況などのデータ収集・分析、リアルタイムな地域観光やイベント情報等の発信を行う情報プラットフォームの構築により、来街者の回遊促進とともに、災害時における避難誘導を図ります。

■ICT・IoT・AIを活用した情報環境のイメージ



3. 安全・安心：平常時、非常時ともに安全・安心な空間創出

中野四丁目地区を対象範囲としたスマートな環境・防災都市づくり戦略を踏まえ、地球温暖化対策を視野に入れた低炭素化につながる環境配慮とともに、災害時業務継続地区(BCD)の構築に向けた防災性強化によって、グローバル都市にふさわしい環境性と防災性に優れた持続可能な中心拠点の形成を目指します。

<環境戦略>

○エネルギー利用の効率化

自立分散型エネルギーシステムや高効率機器など環境性の向上に資する設備の導入によりエネルギー負荷の低減を図ります。

○歩行者優先、公共交通指向のまちづくり

交通結節点の機能強化や駐車場の集約化・適正配置により CO₂の排出を抑制し、環境性の向上を図ります。

○みどり豊かな都市環境の整備誘導

既存のみどりを適切に維持・管理するとともに、まちづくりの進捗に合わせて、みどりのネットワークを形成します。

<防災戦略>

○事業継続性の強化

自立分散型電源等の整備やエネルギーインフラ事業と連携した取組みにより、災害時における事業性の強化を図ります。

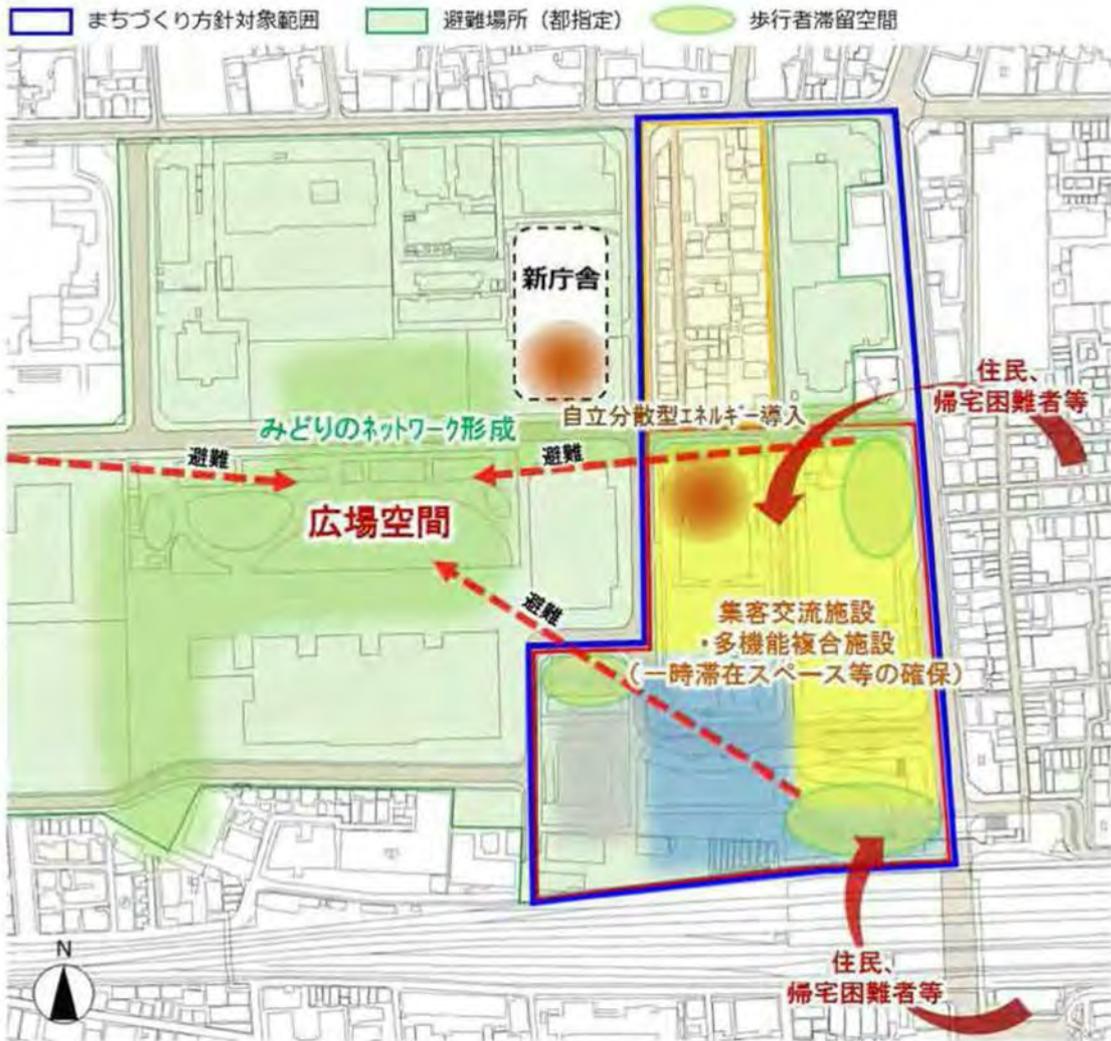
○災害対応力の強化

集客交流施設やオープンスペース等、災害時における屋内外の滞留空間を確保し、中野駅付近に滞留する区民や帰宅困難者等を円滑に受け入れるための機能拡充を図ります。

○情報収集・発信機能強化

情報プラットフォームの構築・誘導により、平常時・非常時における情報収集・発信機能の強化を図ります。

■環境性と防災性に優れた拠点形成のイメージ



第7章 方針Ⅲ ユニバーサルデザインによる公共基盤整備

1. 基本的な考え方

- 中野駅西側南北通路等からつながる、だれもが安全で円滑に移動しやすいユニバーサルデザインによる歩行者動線の最適な配置により、中野駅周辺における回遊性の向上を図ります。
- 交通広場や自動車・自転車駐車場、滞留空間の機能的かつ効率的な配置により、中野の交通結節点としての利便性の向上を図ります。
- 歩行者デッキなど立体的な動線の確保により、交通の交錯を解消し、円滑化や安全性の向上を図ります。
- 円滑な歩行者動線を確保するため、公民連携による公共基盤整備を検討していきます。

2. 歩行者ネットワーク:中野駅周辺における回遊性の向上

(1)地区内外をつなぐ歩行者ネットワークの形成

中野駅西側南北通路及び中野駅北口駅前広場からつながる歩行者デッキや地上の歩行者動線により、中野四季の都市(まち)や中野五丁目地区、新しい区役所など地区内外の円滑な歩行者ネットワークを形成します。

(2)建物整備に合わせた新たなにぎわい軸の形成

中野駅周辺における集客と回遊性を促進するため、建物整備に合わせ商業機能と歩行者動線が一体となった新たなにぎわい軸を形成します。

新たなにぎわい軸の形成にあたっては、中野五丁目の既存のにぎわい軸との連続性の確保に向け、歩行者デッキ等による接続を考慮したものとするとともに、中野五丁目地区一帯については、既存のにぎわいと個性を生かしながら、安全性と回遊性を高めるまちづくりを誘導していきます。

また、中野通り沿道西側や補助224号線など街区周辺における歩行者ネットワークの拡充を図ります。

(3) 歩行者ネットワークを結節する広場空間の確保

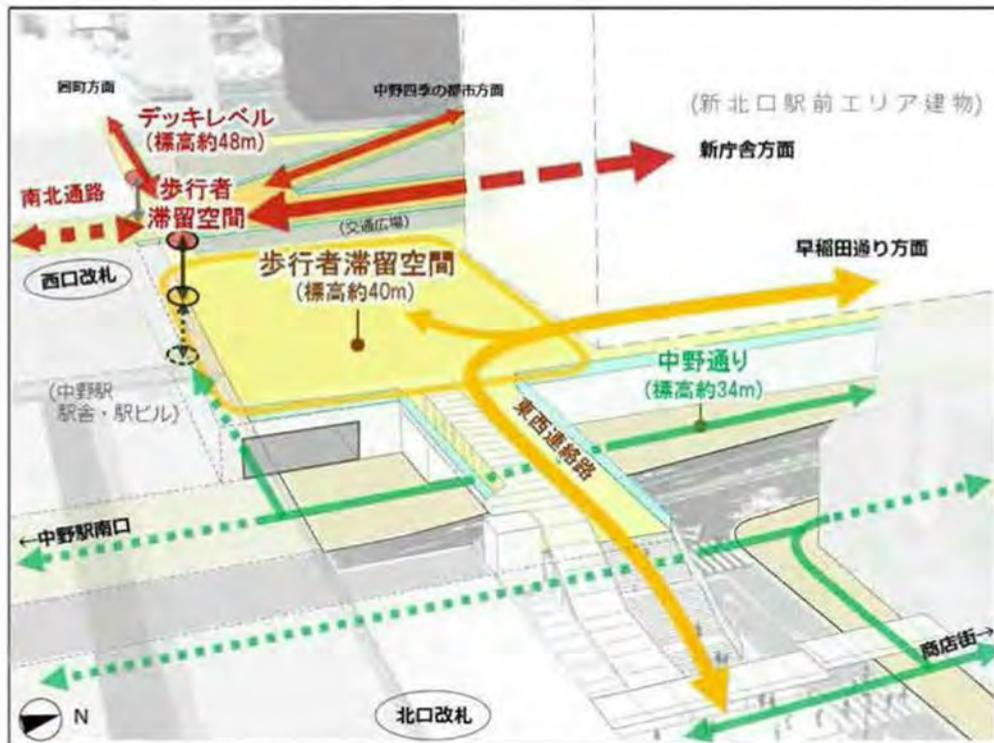
歩行者ネットワークの結節点であり、人々が待ち合わせや憩いの場として滞留する歩行者広場空間を、各開発に合わせて確保します。

新北口駅前広場の歩行者滞留空間については、中野通りと中野駅西側南北通路の約14mの高低差を踏まえ、その中間となる東西連絡路レベルにおいて交通広場と隣接して設けます。また、中野税務署用地付近にも歩行者広場空間を設け、中野駅と中野四季の都市(まち)をつなぐ歩行者デッキを整備します。

■ 歩行者ネットワークイメージ

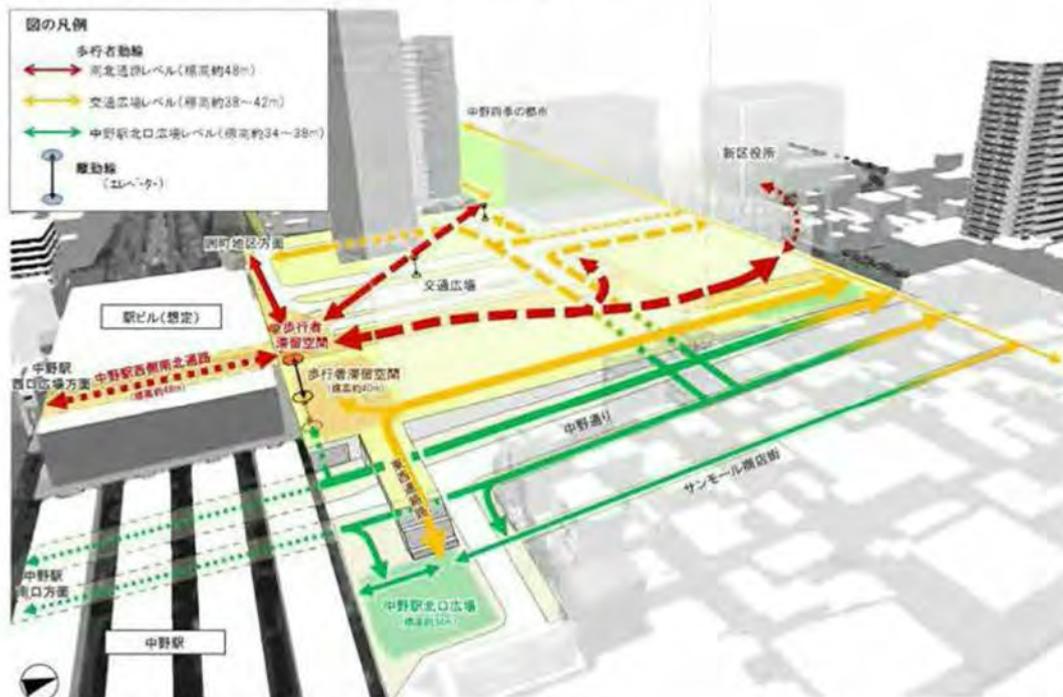


■ 主な歩行者ネットワークイメージ(断面・近景)



※図中の新北口駅前エリア建物についてはイメージであり、今後の検討により変わる可能性があります。
 ※図中のデッキレベルと歩行者滞留空間をつなぐ縦動線についてはイメージであり、位置・形状等は今後の検討により変わる可能性があります。

■ 主な歩行者ネットワークイメージ(断面・遠景)



※図中の新北口駅前エリア建物についてはイメージであり、今後の検討により変わる可能性があります。
 ※図中のデッキレベルと歩行者滞留空間をつなぐ縦動線についてはイメージであり、位置・形状等は今後の検討により変わる可能性があります。

3. 交通機能:交通結節点としての円滑化・利便性の向上

(1)安全で円滑な交通ネットワークの整備

土地利用の再編に合わせて地区内の道路再編を行い、機能的かつ効率的な新北口駅前広場を整備するとともに、道路の立体的利用などにより、周辺一体の安全で円滑な交通ネットワークを整備します。

【新北口駅前広場整備】

- 中野駅西側橋上駅舎から多機能複合施設、中野四季の都市(まち)、囲町地区へのアクセスに配慮した配置形状
- 中野駅周辺における公共交通需要に対応した交通広場
- 歩行者ネットワークをつなぐとともに、歩行者の滞留を受けとめる歩行者広場
- 中野駅西側南北通路や多機能複合施設につながる歩行者デッキ

【交通ネットワークの改善】

- 補助222号線の屈曲した線形及びけやき通りとのクランク状の解消
- 敷地の立体的利用によって確保する中野通りとけやき通りを結ぶ東西動線
- 中野区画街路1号線からつながる補助224号線の整備
- 早稲田通りの拡幅整備(東京都施行)

(2)建物整備に合わせた公共的な駐車場等の整備・確保

中野四丁目新北口地区における建物整備に合わせて、都市計画駐車場や自転車駐車場の整備、荷さばきスペース、大型バスなどの乗降スペースの確保を図ります。

【都市計画駐車場】

中野駅新北口駅前エリアにおける建物整備に伴う附置義務駐車場と合わせて都市計画駐車場を整備します。出入口の集約化を図ることで、周辺の歩行者空間の安全性向上や車両の滞留抑制による低炭素化を目指します。

【自転車駐車場】

中野駅新北口駅前エリアの建物整備に合わせて、公共自転車駐車場を整備します。出入口は歩行者動線との交錯を避けるなど適切な位置に設けるよう配慮します。

また、自転車駐車場の誘導動線となる幹線道路において、自転車走行レーンの整備を図ります。

【地域ルールの検討】

附置義務駐車場については、駐車場法等に基づき必要な駐車台数を確保することを前提としつつ、東京都駐車場条例に基づく地域ルールの適用により駐車台数を適正化していくことを検討します。

また、中野通りにおいて課題となっている路上荷さばきへの対応として、中野四丁目新北口地区の建物整備に合わせて、地域荷さばきスペースの確保を図ります。

【大型バスなどの乗降スペース】

アリーナをはじめとする集客交流施設やホテルなどの立地に伴い、観光バスや貸切バスなど大型バスの来訪時利用が想定されることから、中野四丁目新北口地区の開発に合わせて、大型バスなどの乗降スペースの確保を検討します。

なお、アリーナについては、周辺交通に配慮しつつ、大型車両による円滑な資機材搬入ができるような設えを考慮したものとします。

■道路、駐車場等の配置イメージ



第8章 実現に向けた事業手法

1. 面的まちづくりの考え方

(1) 面的なまちづくりの推進

中野四丁目新北口地区は、都市機能の高度化及び居住環境の向上を図るため、大街区化や高度利用といった面的なまちづくりを推進していく必要があります。

面整備事業には、道路、公園等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用増進を図る土地区画整理事業や、敷地を共同化し、高度利用することにより公共施設用地を生み出す市街地再開発事業などがあり、それぞれ法令に基づき、公益性の高い事業として公平かつ公正に行われるものとなっています。

また、建築物の建築形態、公共施設その他の施設の配置等からみて、一体としてそれぞれの区域の特性にふさわしい態様を備えた良好な環境の各街区を整備し、開発し、及び保全するための計画である地区計画を定め、まちづくりを誘導する手法もあります。

地区内の各エリアにおいては、適切な事業手法を適用し、段階的にまちづくりを推進していきます。

(2) 事業化に向けた取組み

本方針で示した事項の具体化や面的なまちづくりの事業化に向けて、中野区は地権者、民間事業者、関係機関などと連携や協議、調整を図っていきます。

都市の健全で秩序ある整備を図るため、面整備事業や公共基盤整備にあたっては、都市計画を定めていくとともに、国等における補助・支援事業や都市再生、都市開発諸制度などを活用し、着実に事業を推進していきます。

事業の実施段階においては、工事の工程や進捗状況を適宜周知するとともに、だれもが工事期間中に安全に通行できるよう配慮していきます。

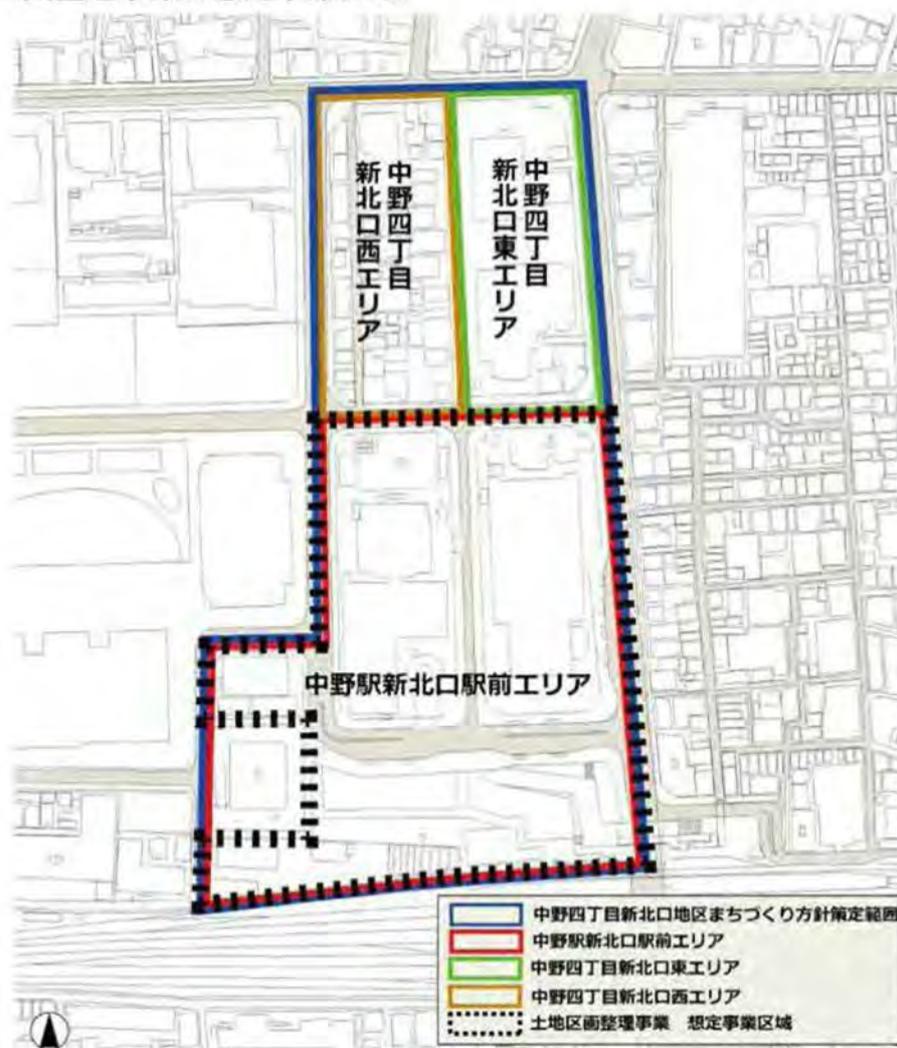
2. 中野駅新北口駅前エリアにおける面整備事業

中野駅新北口駅前エリアについては、新北口駅前広場の整備や周辺道路等の再配置を進める街区再編の手法として、土地区画整理事業を実施します。

また、当エリアの良好な環境の誘導とともに、公共空間として機能する歩道状空地や広場等を配置するため、地区計画を定めます。

さらに、集客交流施設や多機能複合施設とともに、敷地内の歩行者空間、広場等の整備を行うため、敷地を共同化し、高度利用を図る市街地再開発事業の適用を検討し進めていきます。

■土地区画整理事業の想定事業区域



中野四丁目新北口地区まちづくり方針（案）に係るパブリック・コメント手続において提出された意見により変更した箇所

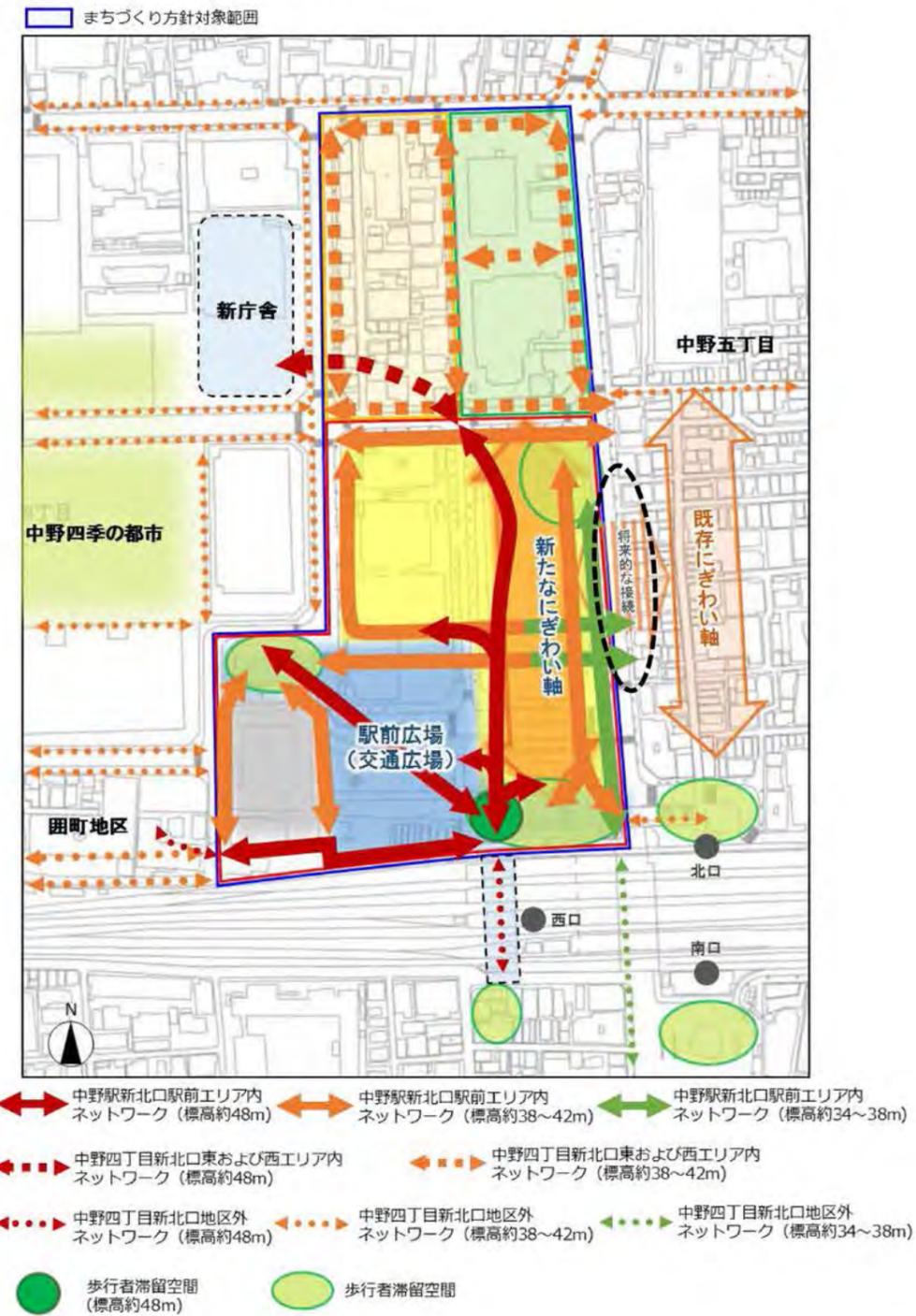
No.	変更前（まちづくり方針（案））	変更後（まちづくり方針）
1	<p>【P31】 第7章方針Ⅲ ユニバーサルデザインによる公共基盤整備 2. 歩行者ネットワーク：中野駅周辺における回遊性の向上 （2）建物整備に合わせた新たなにぎわい軸の形成</p> <p>中野駅周辺における集客と回遊性を促進するため、建物整備に合わせ商業機能と歩行者動線が一体となった新たなにぎわい軸を形成します。</p> <p><u>なお、新たなにぎわい軸の形成にあたっては、中野五丁目の既存のにぎわい軸と協調するよう配慮するとともに、将来的な中野通り沿道の建物の更新に合わせた歩行者デッキ等の接続に対応した設えを考慮したものとします。</u></p> <p>また、中野通り沿道西側や補助224号線など街区周辺における歩行者ネットワークの拡充を図ります。</p>	<p>【P31】 第7章方針Ⅲ ユニバーサルデザインによる公共基盤整備 2. 歩行者ネットワーク：中野駅周辺における回遊性の向上 （2）建物整備に合わせた新たなにぎわい軸の形成</p> <p>中野駅周辺における集客と回遊性を促進するため、建物整備に合わせ商業機能と歩行者動線が一体となった新たなにぎわい軸を形成します。</p> <p><u>新たなにぎわい軸の形成にあたっては、中野五丁目の既存のにぎわい軸との連続性の確保に向け、歩行者デッキ等による接続を考慮したものとするとともに、中野五丁目地区一帯については、既存のにぎわいと個性を生かしながら、安全性と回遊性を高めるまちづくりを誘導していきます。</u></p> <p>また、中野通り沿道西側や補助224号線など街区周辺における歩行者ネットワークの拡充を図ります。</p>

※下線部が変更箇所。

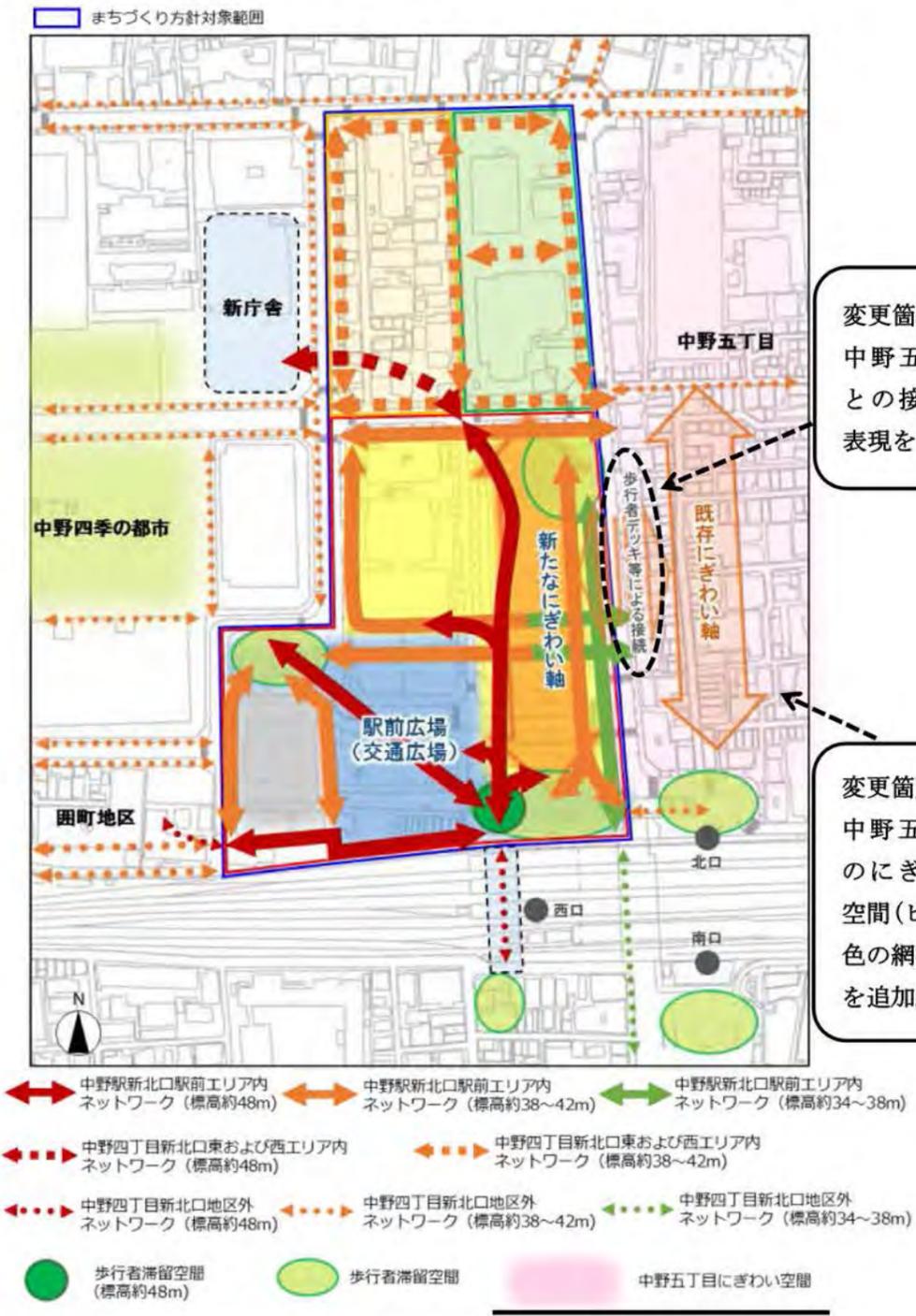
No.	変更前 (まちづくり方針 (案))	変更後 (まちづくり方針)
-----	-------------------	---------------

2

【P 3 2】 歩行者ネットワークイメージ



【P 3 2】 歩行者ネットワークイメージ



変更箇所①
中野五丁目との接続の表現を変更。

変更箇所②
中野五丁目のにぎわい空間(ピンク色の網掛け)を追加。

変更箇所③
「中野五丁目にぎわい空間」の凡例を追加。

中野駅地区整備基本計画（改定案） 【抜粋版】
（平成30年7月改定 予定）

1.	はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・	1
	(1) 中野駅地区整備基本計画改定の考え方	
	(2) 中野駅周辺の将来像	
2.	整備の基本方針・・・・・・・・・・・・	3
3.	中野駅周辺の主要動線の考え方・・・・・・・・	4
4.	整備の考え方・・・・・・・・・・・・	6
5.	整備内容・・・・・・・・・・・・	8
6.	整備の進め方・・・・・・・・・・・・	10
	(1) 第1期整備	
	(2) 第2期整備	

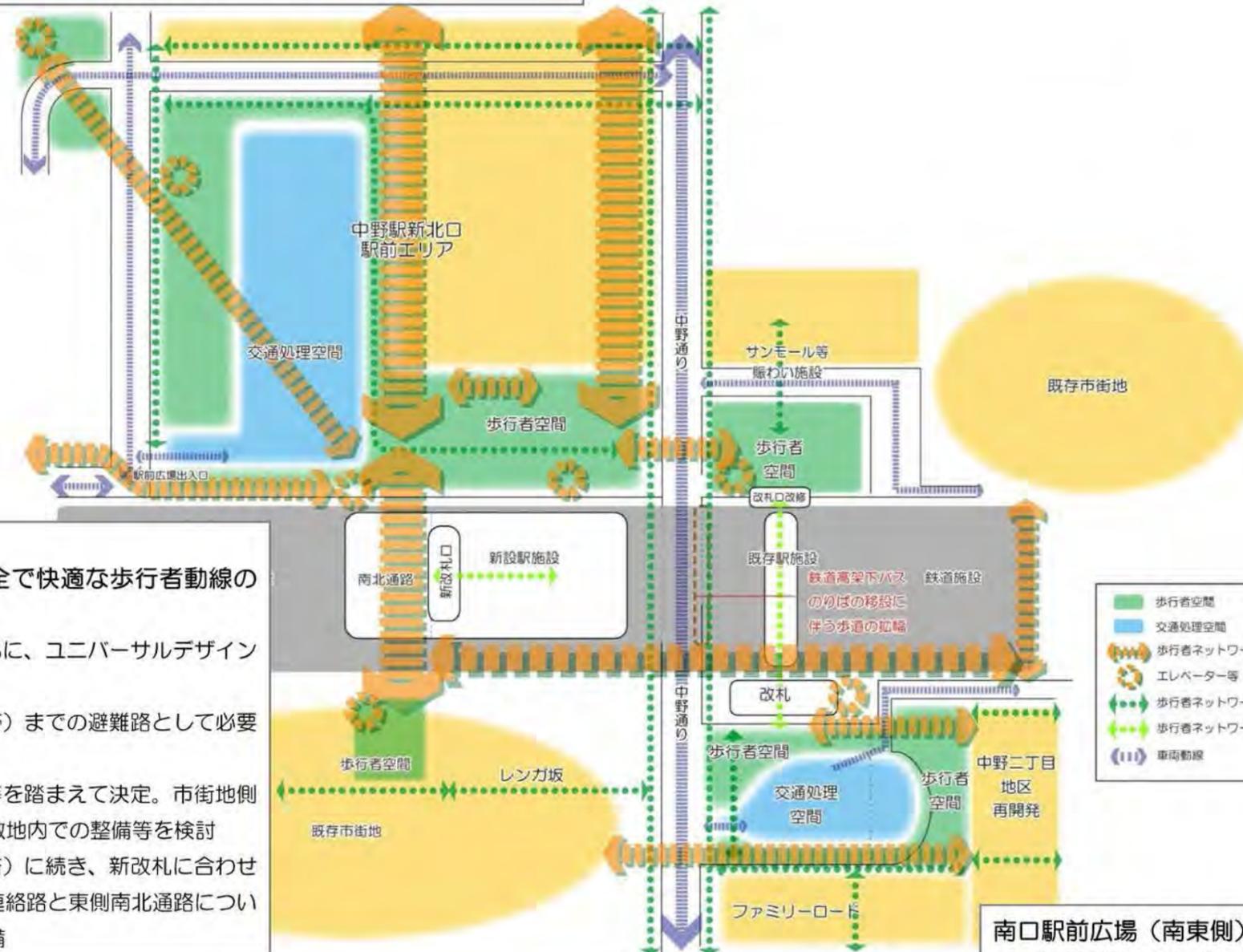
4. 整備の考え方

駅前広場整備の考え方

新北口駅前広場（北西側）

「新しい中野の顔となる都市型複合交通ターミナルの整備」

- 北側の自動車交通処理空間の整備（バス、タクシー、一般車）
- 新改札、南北通路と連携し回遊性の向上に資するユニバーサルデザインに配慮した歩行者動線、空間の整備
- 周辺と連続性のある歩行者動線、一体感のあるオープンスペース、緑地の整備



東西南北の連絡路

「地区相互の回遊性を高める安全で快適な歩行者動線の確保」

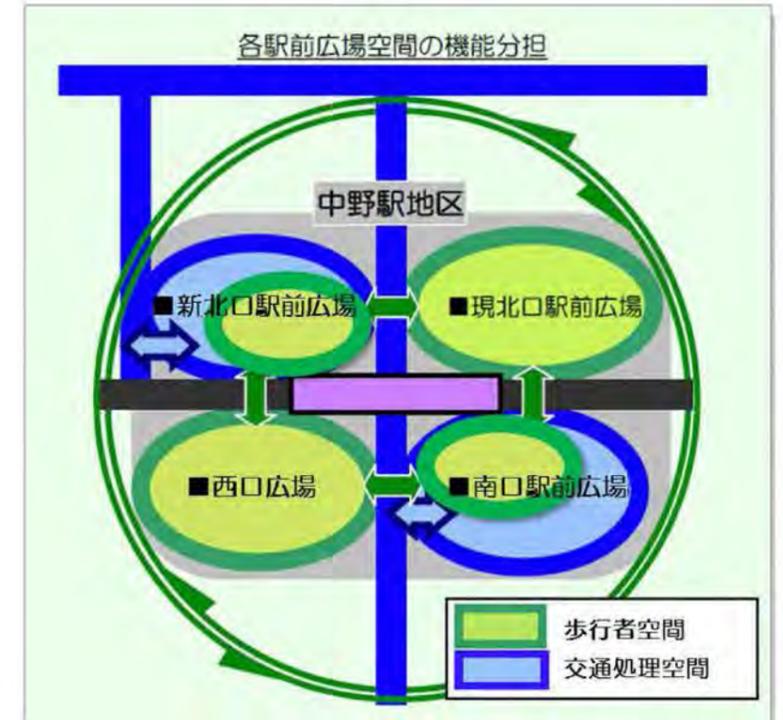
- 鉄道や自動車動線と分離するとともに、ユニバーサルデザインに配慮して相互を接続
- 非常時の広域避難場所（区役所一帯）までの避難路として必要幅員、耐震性を確保
- 具体の施設位置は、市街地の状況等を踏まえて決定。市街地側での整備が困難な箇所では、鉄道敷地内での整備等を検討
- 整備時期は北側東西連絡路（整備済）に続き、新改札に合わせて西側南北通路を整備、南側東西連絡路と東側南北通路については周辺まちづくりと合わせて整備

西口広場（南西側）

- 「中野駅新改札口設置にあわせた歩行者主体の広場空間確保」
- 新改札からの歩行者を受け止め、地域の賑わいを形成するユニバーサルデザインに配慮した歩行者動線・空間の確保
- 周辺との連続性、潤いを与える空間を確保
- 中野三丁目駅直近のまちづくりと合わせた新たな南側の広場を整備

南口駅前広場（南東側）

- 「民間開発との連携による南口の交通ターミナル機能及び歩行者空間の強化」
- 南側の自動車交通処理空間の整備（バス、タクシー、一般車）
- 中野通りとの車両出入口を集約
- 駅改札からの歩行者を受け止め、地域の賑わいを形成する、ユニバーサルデザインに配慮し歩行者動線、空間の確保
- 中野二丁目再開発と連携した駅前広場の拡張整備
- 南側東西連絡路の動線整備、拠点となる空間の確保



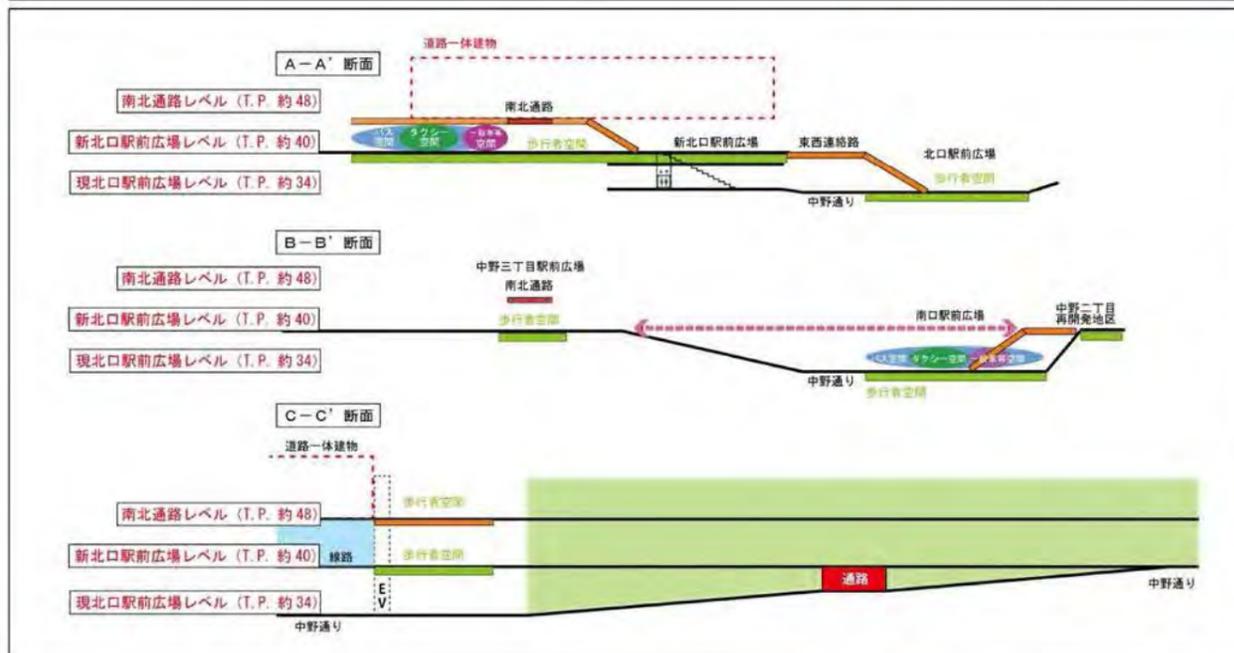
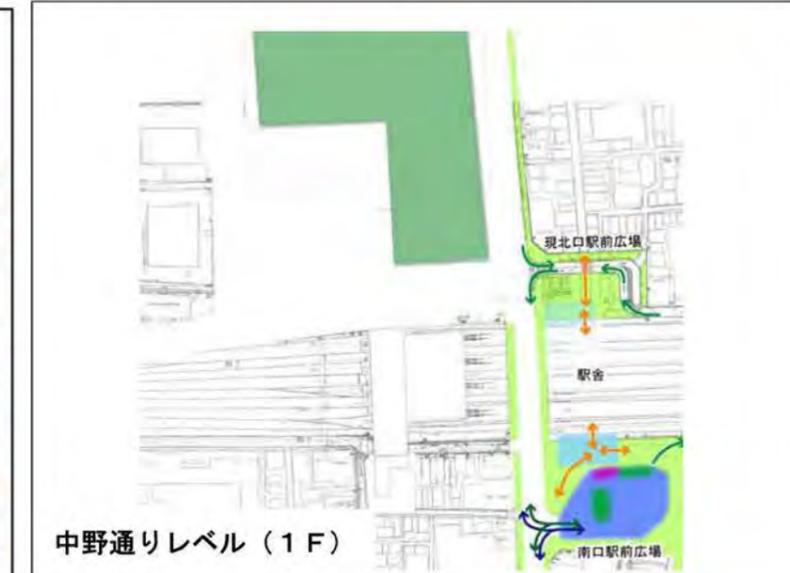
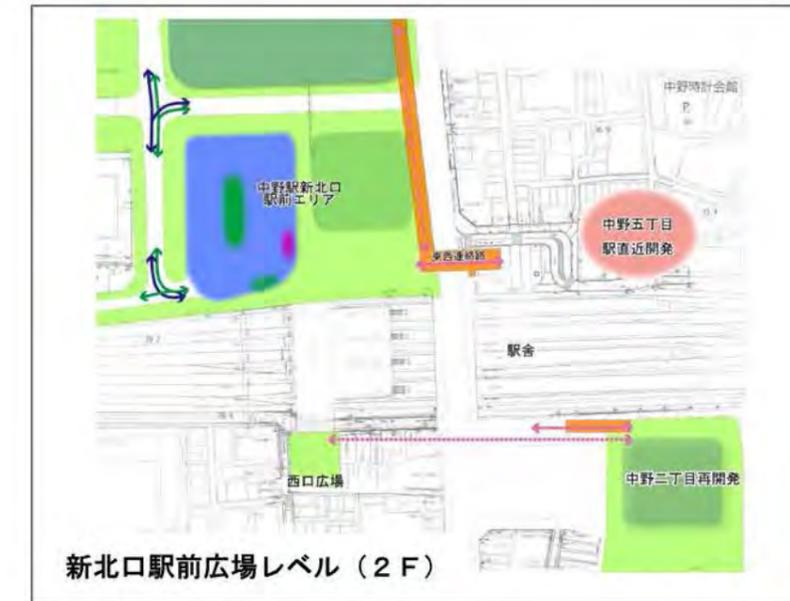
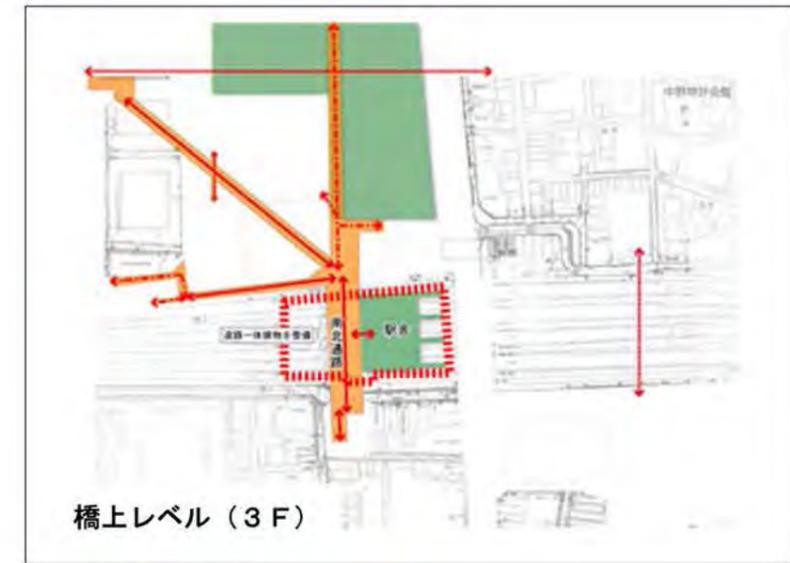
現北口駅前広場（北東側）

【整備済】

- 「地域の利便性確保と賑わい形成に資する歩行者主体の広場の創出」
- 地域のまちと駅及び新北口駅前広場をつなぐ歩行者動線の整備
- 駅改札からの歩行者を受け止め、地域の賑わいを形成する、ユニバーサルデザインに配慮した歩行者動線、空間の整備
- 中野通りとの車両出入口を集約

5. 整備内容

駅前広場等の整備内容及び中野駅地区での歩行者や車両等の動線は以下の通り



凡例

	バス空間		タクシー空間		一般車空間
◆	南北通路レベル (T.P. 約48)				
	歩行者動線				
	歩行者動線 (方針)				
	歩行者動線 (将来構想線)				
◆	新北口駅前広場レベル (T.P. 約40)				
	歩行者動線				
	歩行者動線 (方針)				
	歩行者動線 (将来構想線)				
◆	北口駅前広場レベル (T.P. 約34)				
	歩行者動線				
	タクシー・一般車動線				
	バス動線				

5. 整備内容

【①新北口駅前広場】

■交通施設（想定）

- ・バスバース 乗車8、降車2
- ・タクシー 乗車1、降車1
プール 約40台
- ・一般車（身障者兼） 乗降2

*車両の出入口は、中野通りへの自動車交通の集中を回避する観点から、広場西側に確保する。

【②現北口駅前広場】 整備済

■交通施設

- ・一般車（身障者兼） 降車空間

*中野通りへの車両の出入口を一か所に絞り、コンパクトな交差点形状とすることで、交差点間の滞留長を確保する。

*広場内の通過車両を抑制することで、快適な歩行者空間を形成する。

【駐車場】

■自動車駐車場

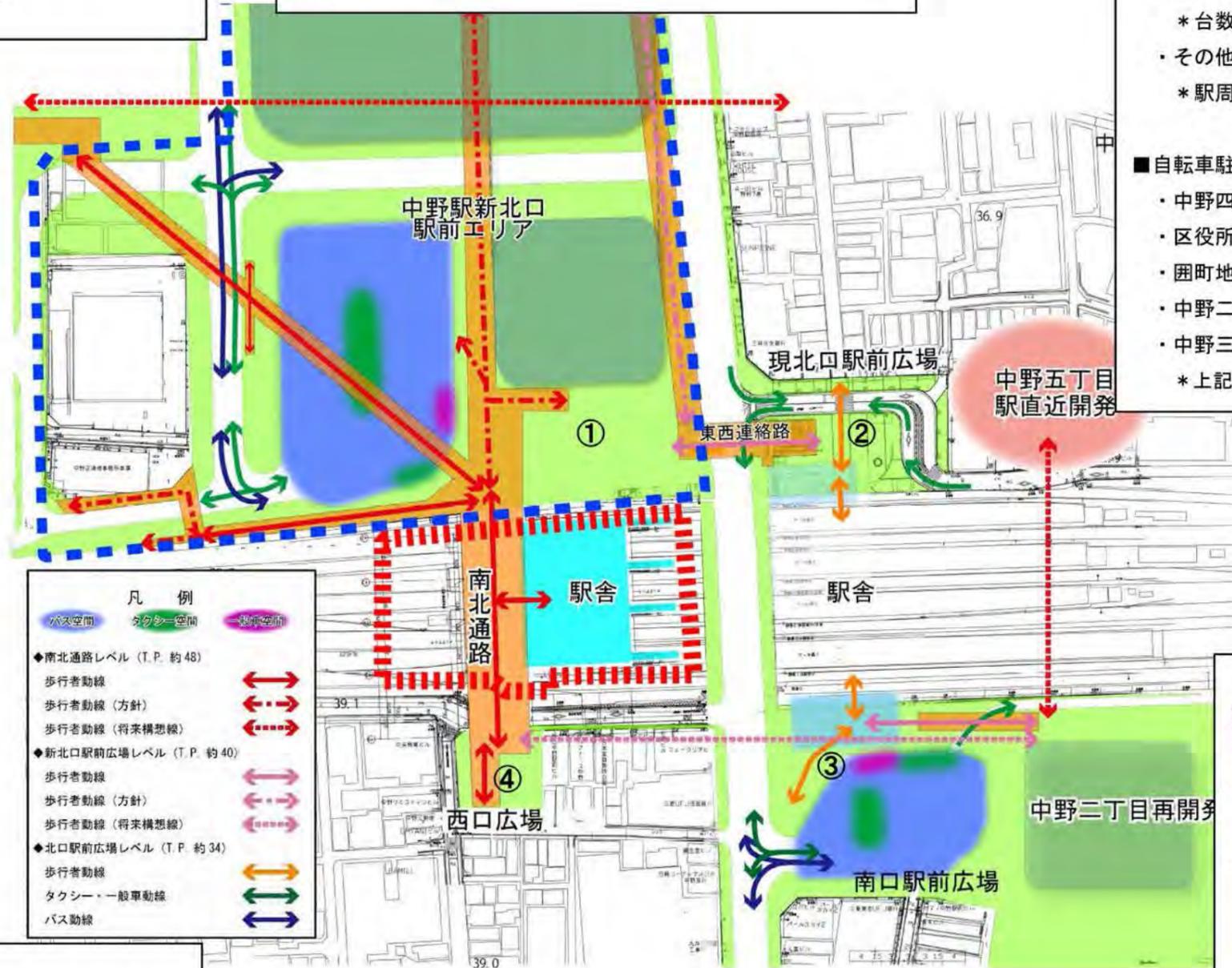
- ・都市計画駐車場 約70台
- *区役所・サンプラザ地区に配置する。
- *台数は中野区駐車場整備計画(平成29年9月)による。

■自動二輪駐車場 約250台

- ・都市計画駐車場 約80台
- *台数は中野区駐車場整備計画(平成29年9月)による。
- ・その他 約170台
- *駅周辺のまちづくりにあわせて配置を検討する。

■自転車駐車場 約6,000台

- ・中野四季の森公園地下自転車駐車場(仮称) 約1,500台
- ・区役所・サンプラザ地区再整備自転車駐車場(仮称) 約1,500台
- ・困町地区自転車駐車場(仮称) 約1,500台
- ・中野二丁目自転車駐車場(仮称) 約500台
- ・中野三丁目自転車駐車場(仮称) 約1,000台
- *上記は中野駅周辺自転車駐車場整備計画(平成29年1月)による



【④西口広場】

*南北通路、西口改札を受ける安全で快適な歩行者系駅前広場を整備する。

【③南口駅前広場】

■交通施設（想定）

- ・バスバース 乗車4、降車1
- ・タクシー 乗車1、降車1
プール 10~15台
- ・一般車（身障者兼） 乗降2

*中野通りへの車両の出入口を南側の一か所に絞り、コンパクトな交差点形状とすることで、交差点間の滞留長を確保するとともに、改札前に十分な歩行者空間を設ける。

【公共基盤】

- ① 新北口駅前広場に中野駅地区整備基本計画（改定案）に示す交通施設を配置する。
 バス 乗車 8 降車 2
 タクシー 乗車 1 降車 1 プール約 40 台
 一般車 乗降 2
- ② 南北通路レベル及び東西連絡路レベルで北口改札及び西口改札からの歩車分離の歩行者動線を確保する。また、中野四季の都市（まち）方面や団町方面への歩行者デッキを配置する。
- ③ 新北口駅前広場への車両動線は、けやき通りの主動線と敷地の立体的利用により確保する中野通りからの補助動線を配置する。

【拠点施設】

- ① 大街区化した敷地を高度利用により最大限活用するため、1棟の建物として建築する。
- ② 拠点施設の中核となる最大収容1万人のアリーナは北側に配置し、出入口を北東側に設けることで、駅からの離隔、周辺への回遊促進、滞留空間の確保を図る。
- ③ 競争力の高い大型のフロアプレート有するオフィス、新たなにぎわい軸を形成する商業施設、MICEや観光、交流の拠点となるホテル、職住近接を実現する高品質なレジデンス等からなる複合棟を南側に配置する。
- ④ 歩行者動線は、中野駅西側南北通路からつながる歩行者デッキや中野通り沿道、複合棟の商業施設内など複数設け、歩行者の分散を図る。
- ⑤ 拠点施設全体の地下に、附置義務駐車施設、都市計画駐車場、地域荷捌き駐車場を配置する。

交通広場・東西連絡路レベル

南北通路・橋上駅舎レベル



図の凡例

歩行者動線

- 南北通路レベル（標高約48m）
- 南北通路レベル（構想線）
- 交通広場レベル（標高約38~42m）
- 滞留空間

自動車動線

- 駅前広場への自動車の動線
- バス乗降場
- バス降車場
- 一般車乗降車場
- タクシー乗降車場
- タクシープール

建物

- 拠点施設外形（案）
- 橋上駅舎等外形

※図中の新北口駅前エリア建物についてはイメージであり、今後詳細を要検討

