

平成30年(2018年)10月11日
中野駅周辺・西武新宿線沿線まちづくり調査特別委員会資料
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（原案）について

中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（素案）については、2017年12月に作成し公表している。その後、国より「立体道路制度の適用対象拡充」の方向性が示され、関連法が2018年7月に施行となった。また、中野駅新北口駅前エリアの再整備については、区民からの様々なご意見や改めて整理した課題を区として総合的に判断し、再整備推進の方向性を示したところである。こうしたことを踏まえ都市計画の内容を再検討し、都市計画変更（原案）を作成した。

1. 中野駅地区整備基本計画の改定について

中野駅地区整備基本計画は、中野駅周辺において今後整備すべき各都市施設の概ねの規模や形状及びまちづくりの進捗に合わせた段階的整備工程等を示すものである。

立体道路制度関連の法改正を踏まえ、「6. 整備の進め方」における「今後の整備に対応した都市計画変更」の記載について、立体道路制度活用の方針を明記した。

※「中野駅地区整備基本計画（改定案）」の内容については、別紙1のとおり

2. 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（原案）について

都市計画道路の位置・形状の変更のうち、駅前広場動線を敷地の立体的活用により確保するとしていた箇所について、立体道路制度を活用した都市計画道路として位置付けた。また、関係機関との協議・調整を踏まえ、都市計画道路の種別や嵩上部(歩行者デッキ)の形状等について見直しを行った。

※「都市計画変更（原案）」の内容については、別紙2のとおり

3. 中野四丁目新北口地区地区計画（原案）について

地区計画（原案）については、今後の地区計画（案）の作成に向け、区まちづくり条例第18条に基づき公告・縦覧を行う。

「地区計画の方針の考え方」について2018年1月に公表しており、その後の検討を踏まえ、「地区施設の配置及び規模」や「方針附図」を記載した。また、「5. 区域の整備・開発及び保全に関する方針」における「5-3 建築物等の整備の方針」について、立体道路制度を活用し車両動線を建築物と一体的に整備することを記載した。

※「中野四丁目新北口地区地区計画(原案)」については、別紙3のとおり

4. 今後の予定

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
2018年10月下旬	中野駅地区整備基本計画の改定	
11月		地区計画（原案） 公告・縦覧
12月以降	都市計画変更（案）報告 都市計画変更（案）説明会 都市計画変更（案）公告・縦覧 中野区都市計画審議会 都市計画変更（案）諮問 都市計画決定	

中野駅地区整備基本計画（改定案）

（平成30年10月下旬改定 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・・・・・・・・・・・・	7
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	

1. はじめに

(1) 中野駅地区整備基本計画改定の考え方

中野駅地区整備基本計画は、中野駅及びその周辺からなる中野駅地区を「中野駅周辺まちづくりランドデザイン」が目指す、「東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点」にふさわしい交通結節点とするため、駅施設や駅前広場、自由通路等の各交通基盤施設の整備について、中野駅周辺のまちづくりの進捗等を踏まえた段階的整備(第1期～第2期)の進め方などを示すものである。中野駅地区整備は、事業期間が長期にわたることから、駅周辺まちづくりの進展を踏まえた計画の検証を行いつつ、計画を逐次確定していくものと位置付けている。

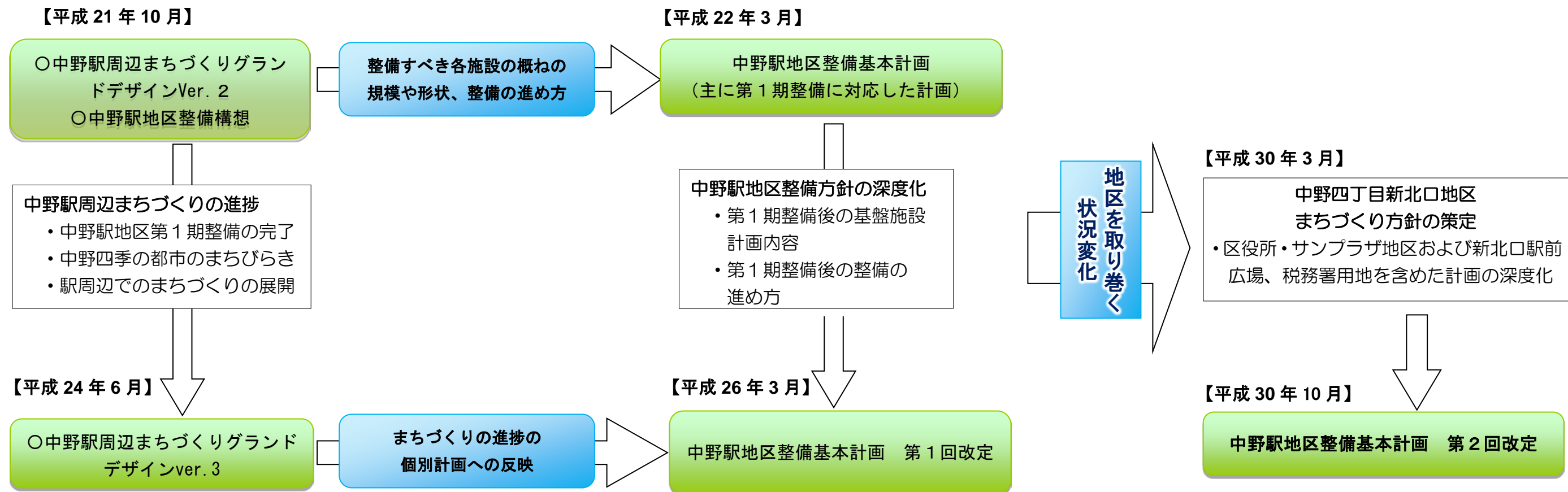
「中野駅周辺まちづくりランドデザイン」は、中野駅地区第1期整備の完了、中野四季の都市のまちびらき、市街地再開発事業等の周辺プロジェクトの進捗、東日本大震災の発生を踏まえた防災対応能力のさらなる強化等、状況変化を受けて、平成24年6月にVer.3へ改定された。

このような状況変化を受けて、中野駅地区整備基本計画は「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」等の上位計画の具体化を図るため、交通結節点である中野駅地区において第1期整備完了後に整備すべき、駅前広場、自由通路等の各交通基盤施設の概ねの規模や形状等について検討を深め、平成26年3月に第1回の改定を行った。

改定以降、地区における状況の変化を踏まえ、中野四丁目新北口地区まちづくり方針を平成30年3月に策定しており、中野駅地区整備基本計画においても、区役所・サンプラザ地区と新北口駅前広場(新北口駅前エリア)の一体的整備の検討を深め、第2回の改定を行った。

本計画に基づき、区は、関係機関との協議を行い、都市計画決定に向けた手続きや中野駅地区整備の事業化を段階的に進める。また、まちづくりの事業化にあたっては、関係住民等と十分な協議のうえ推進する。

なお、中野四丁目新北口地区まちづくり方針を踏まえ、本計画における地区名称等は、同方針における名称を使用するものとする。



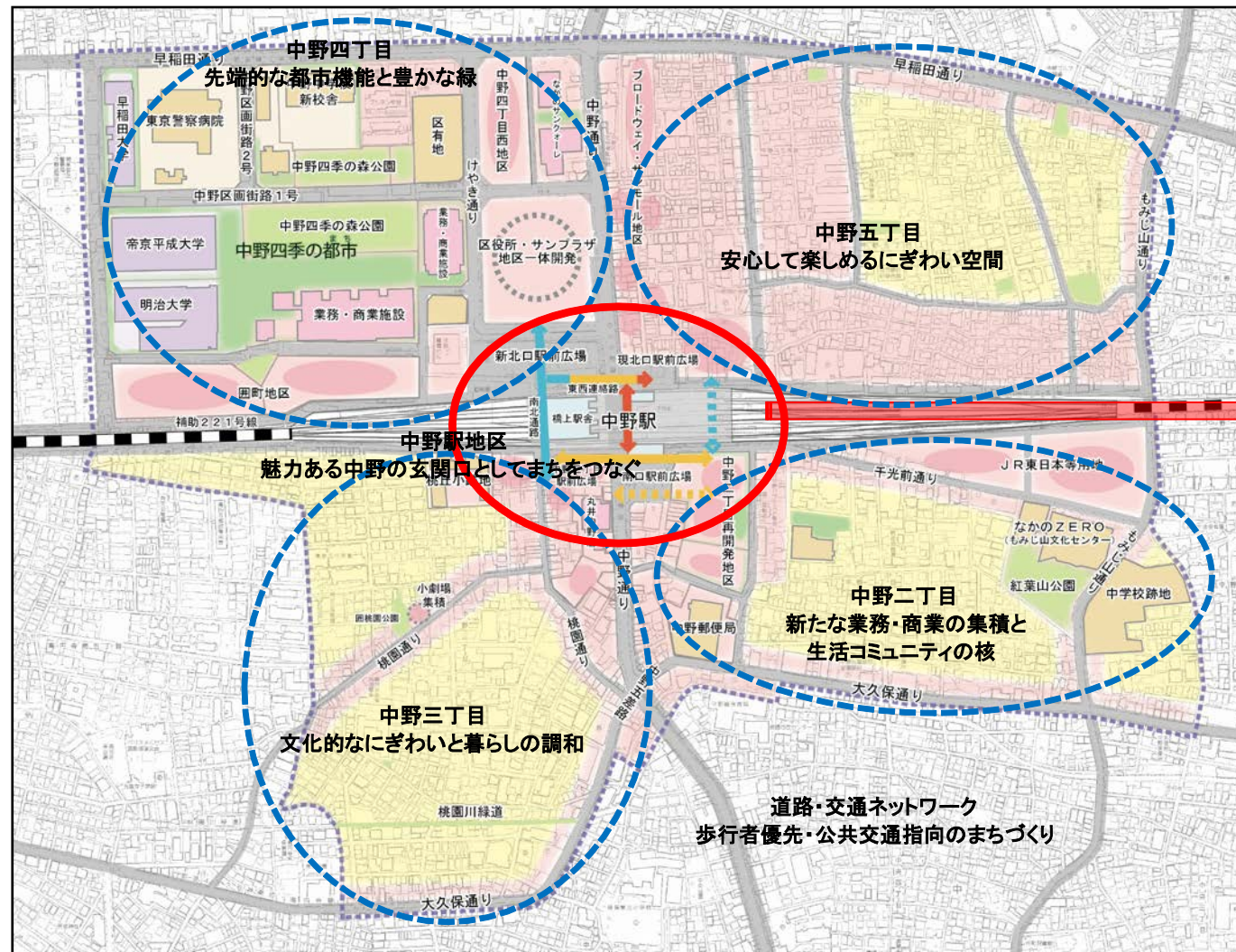
1. はじめに

(2) 中野駅周辺の将来像

「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」では、中野駅周辺の空間整備にあたり、まち全体の安全性と快適性の向上を図るための取り組みを通じて、都市としての質を高めていくことが求められているとの考え方が示されている。

特に、歩行者優先・公共交通指向の道路・交通ネットワーク構築の視点から、中野駅周辺を歩いて回れるまちと位置づけ、今後の空間整備にあたっては、歩行者の安全な通行を第一優先に考え、歩行空間の確保や動線整備を行っていくこととしている。

さらに、交通動線の交錯や交通負荷を軽減するための道路や駅前広場の整備を進めるとともに、自転車や自動車の中心部への流入を抑制して公共交通の利用を促していくため、駐車場の適正配置を進めていくこととしている。



出典:中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3

【各地区をつなぐ動線】
 ・中野四丁目と五丁目をつなぐ北側東西連絡路
 ・中野三丁目と四丁目をつなぐ西側南北通路の整備
 ・中野二丁目と三丁目をつなぐ南側東西連絡路の検討
 ・中野二丁目と五丁目をつなぐ東側南北通路の可能性検討

【新北口駅前広場】
 区役所・サンプラザ地区との一体的整備

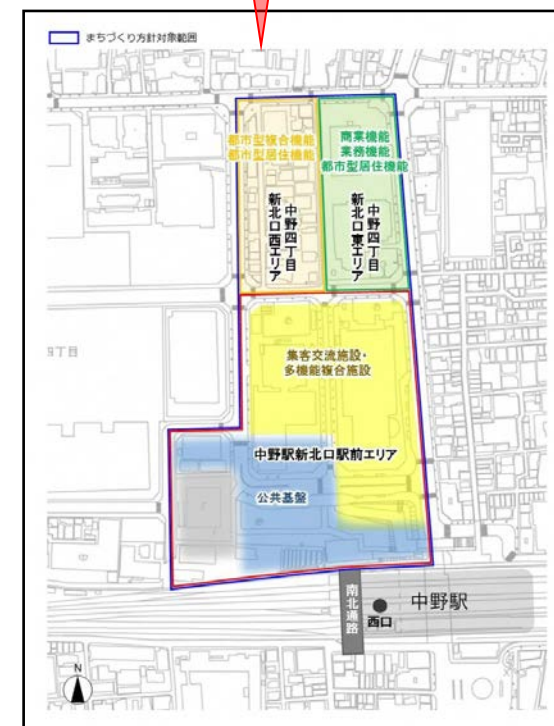
【中野駅(駅ビル)】
 回遊性や生活利便性の向上、地域商業のさらなる発展につながる駅ビルの誘導

【中野三丁目駅前広場】
 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



【現北口駅前広場】
 歩行者広場としての安全性や快適性の確保

【南口駅前広場】
 市街地再開発とあわせた拡張整備



※中野四丁目新北口地区のゾーニングイメージ

2. 整備の基本方針

【駅地区の基本的な考え方】

中野駅地区：魅力ある中野の玄関口としてまちをつなぐ（グランドデザインver.3）

【地区のめざすべき姿】

- 駅施設や基盤の整備を通じて、駅から駅前広場、周辺のまちへと続く安全で快適な歩行者動線を確保し、駅利用の利便性だけでなく、生活の利便性も高まっている。
- 駅、まちそれぞれの機能が融合し、魅力的なにぎわいを生み出し、さらなる来街者の増加や区民の利便性の向上につながっている。
- 中野区の玄関口としてみどりや潤いを感じられる場が創出されている。

【整備の基本方針】

- 交通機能の集約化・分担の明確化、歩行者ネットワークの強化、ユニバーサルデザインによる計画整備、地球環境と景観形成に配慮した計画整備、公共交通基盤の強化、自動車等駐車場の計画整備を行う。

【整備の前提】

○大幅に増加する中野駅駅前広場利用者 → 将来の各駅前広場の合計利用者は約48万人*と想定

- ・従前の駅前広場の利用者は、鉄道利用者が約17万人、バス利用者・歩行者が約6万人の合計約23万人（過年度調査等から推計）
 - ・中野駅周辺の開発により、鉄道利用者が約16万人、バス利用者・歩行者が約9万人の合計約25万人増加するものと予想
- ※「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」により推計

【駅地区整備のあり方】

1. 動線の考え方

自動車、歩行者、自転車、各交通手段ネットワークの将来構想と動線の考え方

- ・将来交通量の増加、将来構想を見据えた計画を検討する。

2. 整備すべき各施設の計画の考え方

駅地区における各基盤施設の計画方針

基盤施設の各々の計画方針、関連性を整理する。

西側南北通路関連の基盤、南口駅前広場等

基盤施設の各々の規模、形状、配置計画等について整理する。

3. 整備の進め方

都市計画変更の進め方、整備の展開

3. 中野駅周辺の主要動線の考え方

(2) 歩行者ネットワーク・動線

【歩行者ネットワークの考え方】

○駅直近の回遊性の向上

- ・まちなぎわい・交流を創出し、活力と魅力を高めるため、デッキ等により市街地分断を解消し、駅を中心とした回遊ネットワークを形成する。

○地区内歩行者の利便性・安全性の向上

- ・各丁目のエリア内において、交通結節点と地区内の移動を円滑に行えるよう東西及び南北方向の動線を拡充する。
- ・歩行者と自転車・自動車との道路内の空間分離を図り、安全で快適な歩行者空間を確保する。

○防災

- ・避難場所へ円滑に移動が出来る道路幅員構成の歩行者ネットワークを形成する。

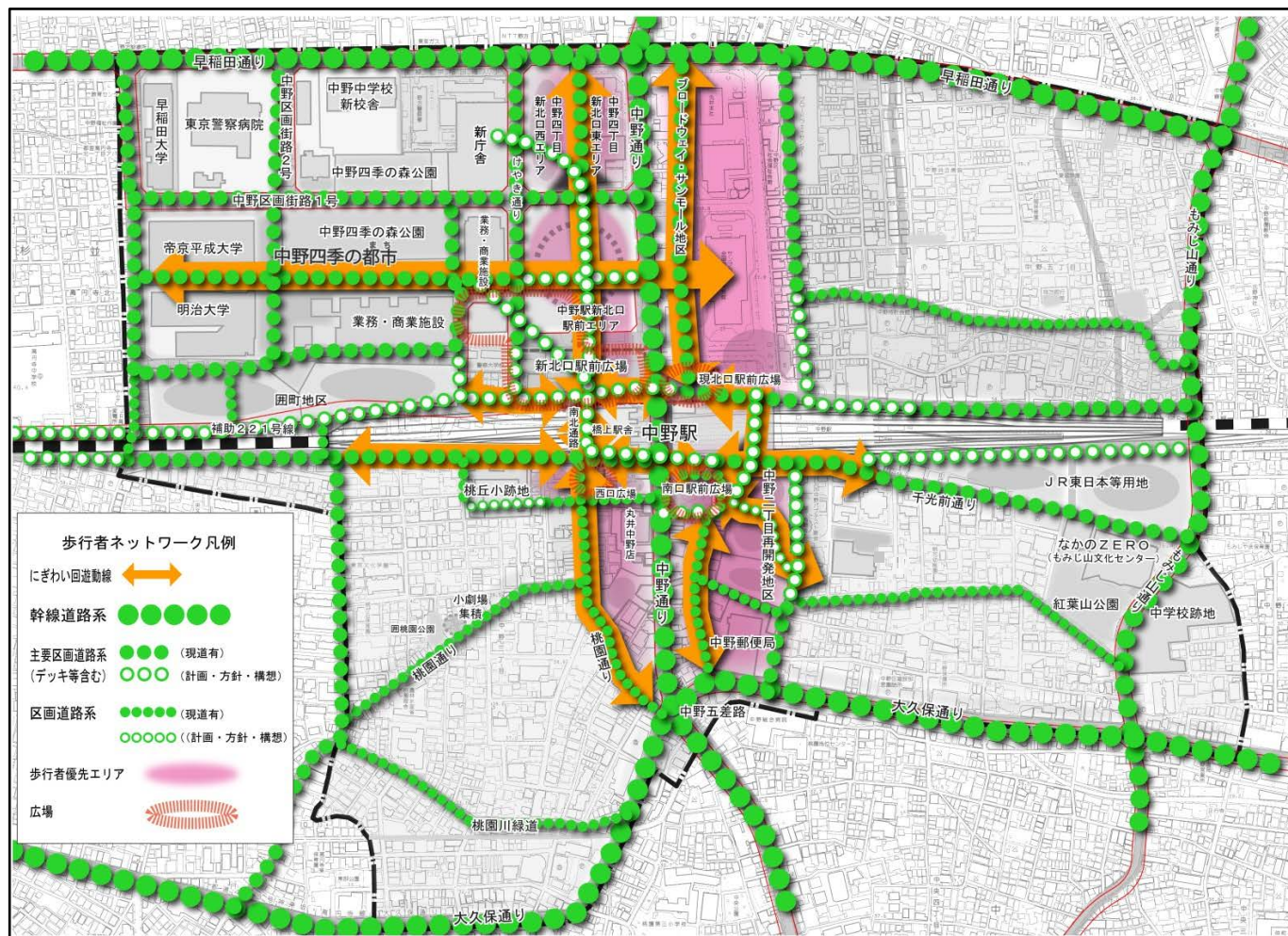
【歩行者空間の考え方】

○歩行者空間の拡充

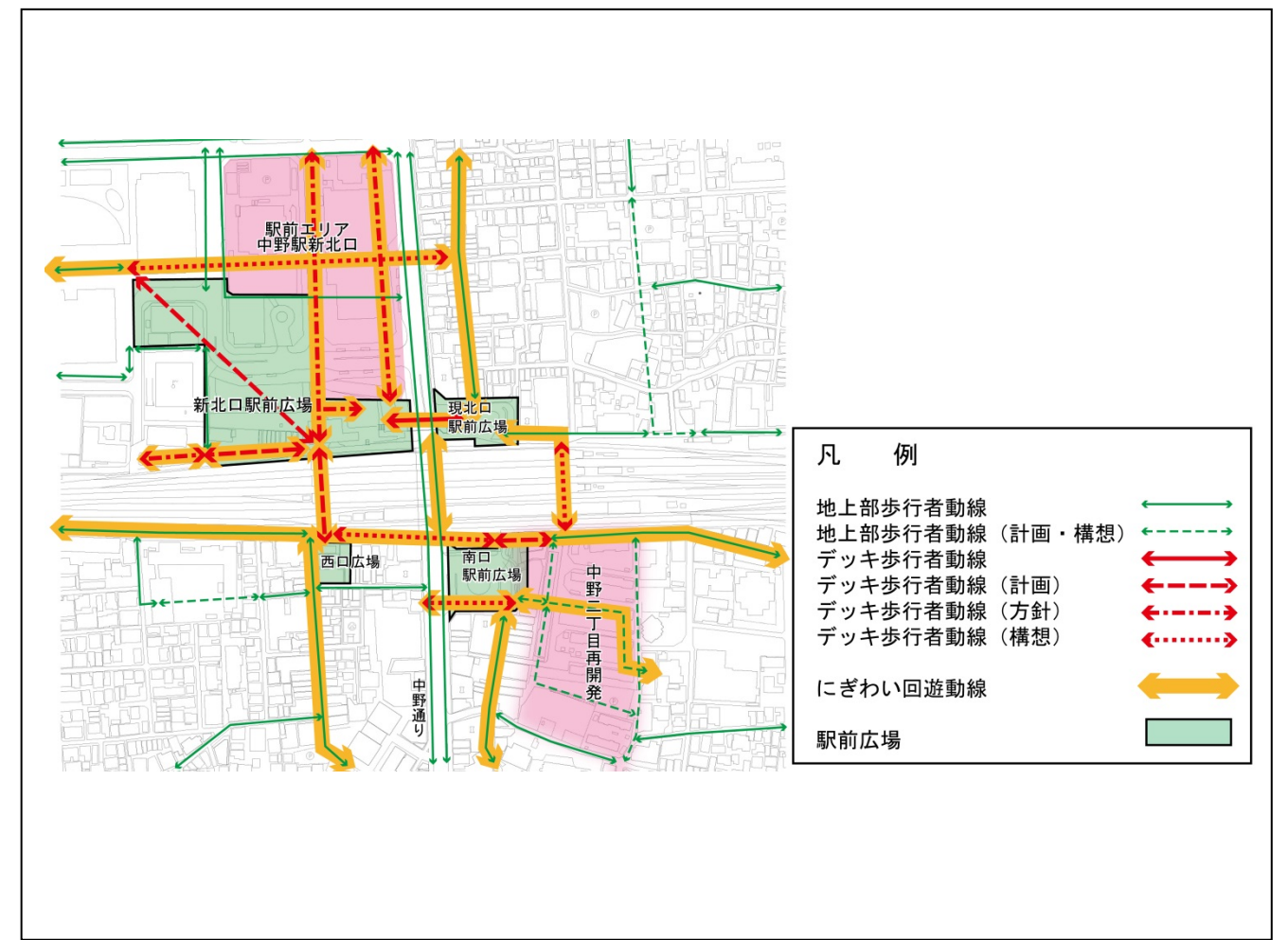
- ・広幅員の道路は、道路空間の再配分を検討し、歩行者空間の充実を図る。
- ・共同化や街区再編整備、建築物の建て替え時に合わせたセットバック（地区計画）等により、歩行者空間（動線）の充実を図る。

○にぎわい回遊動線・広場

- ・中野駅を中心として、ユニバーサルデザインで歩きやすく快適な歩行者空間を整備する。
- ・交通結節点とそれに接続する主要な歩行者動線については計画的・段階的に整備する。
- ・周辺地区における道路等の公共空間と、再開発事業や建築物整備の中で新設される歩行者動線等とが接続できるように計画・調整し、段階的に歩行者空間の拡大を図る。



歩行者ネットワークの将来イメージ図



駅地区の歩行者動線図

3. 中野駅周辺の主要動線の考え方

(3) 自転車ネットワーク・動線

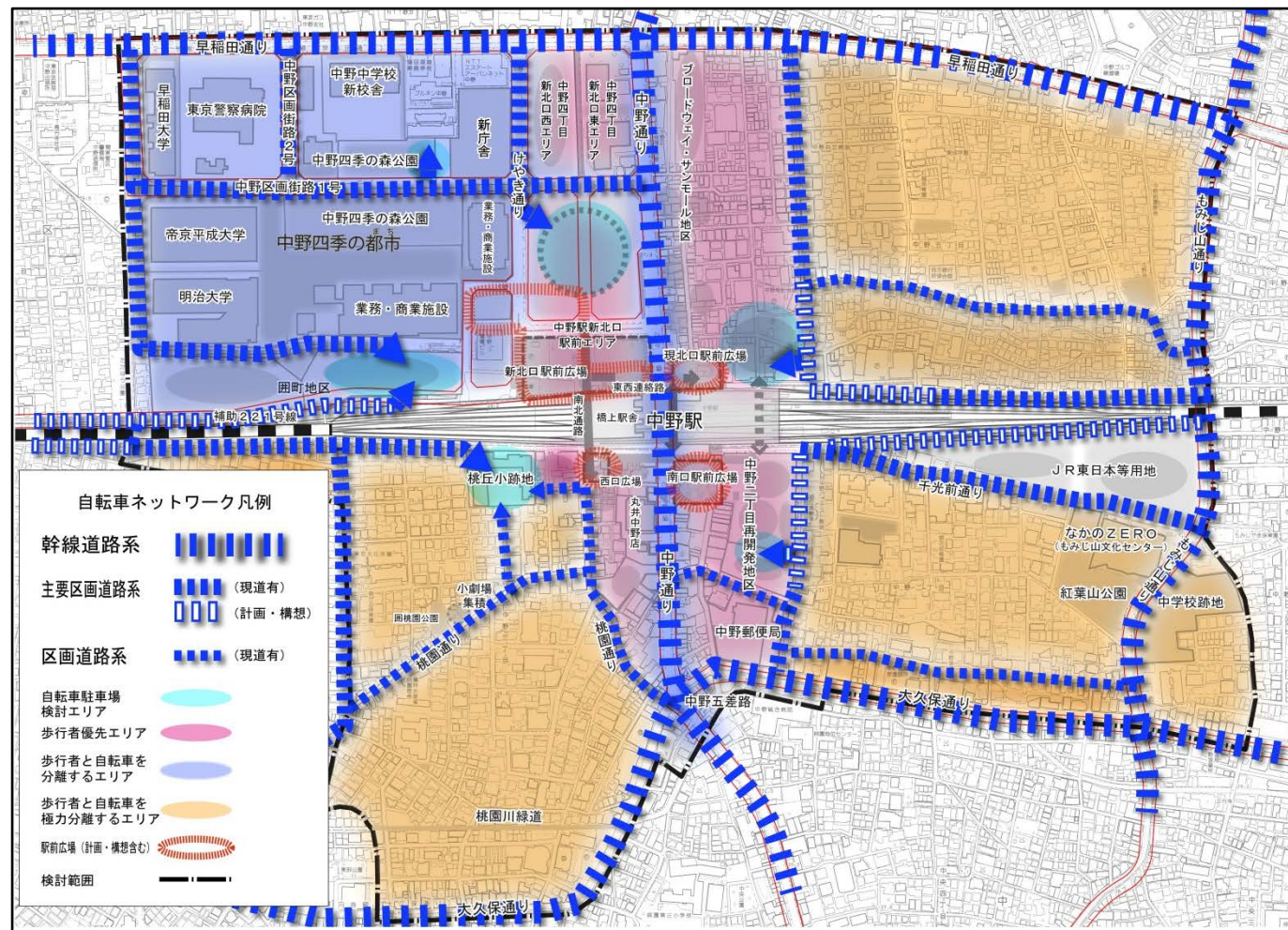
【自転車ネットワークの考え方】

○交通アクセス・安全性の向上

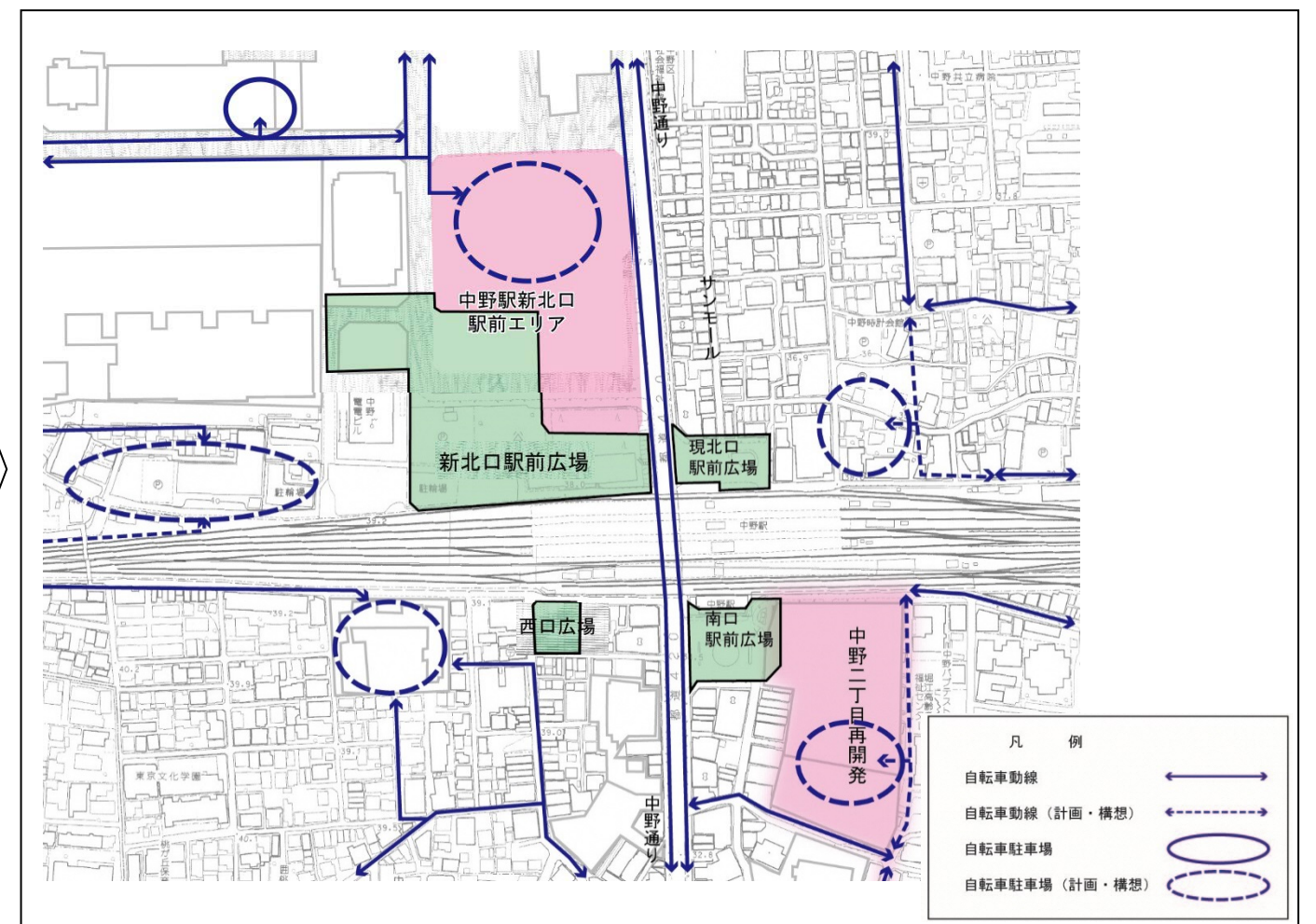
- ・通過交通は中野通り、早稲田通り、大久保通り及びもみじ山通りの幹線道路を經由し、地区内の道路は經由しないよう誘導を図る。
- ・各丁目のエリア内において、自転車駐車場までの移動や地区内の移動を円滑に行えるよう東西及び南北方向の動線の拡充を図る。
- ・自転車走行位置の明示等により、歩行者・自動車との道路内の空間分離を図り、自転車走行環境の向上を図る。

○自転車駐車場の配置

- ・中野駅周辺中心部の歩行者優先エリアの外周に、自転車ネットワークに配慮した自転車駐車場を分散して配置する。
- ・整備にあたっては、民間開発等との連携を図り、適切な公民の役割分担に配慮する。
- ・出入口は歩行者動線との交差を避けるなど適切な位置に設けるよう配慮する。



自転車ネットワークの将来イメージ図



駅地区の自転車動線図

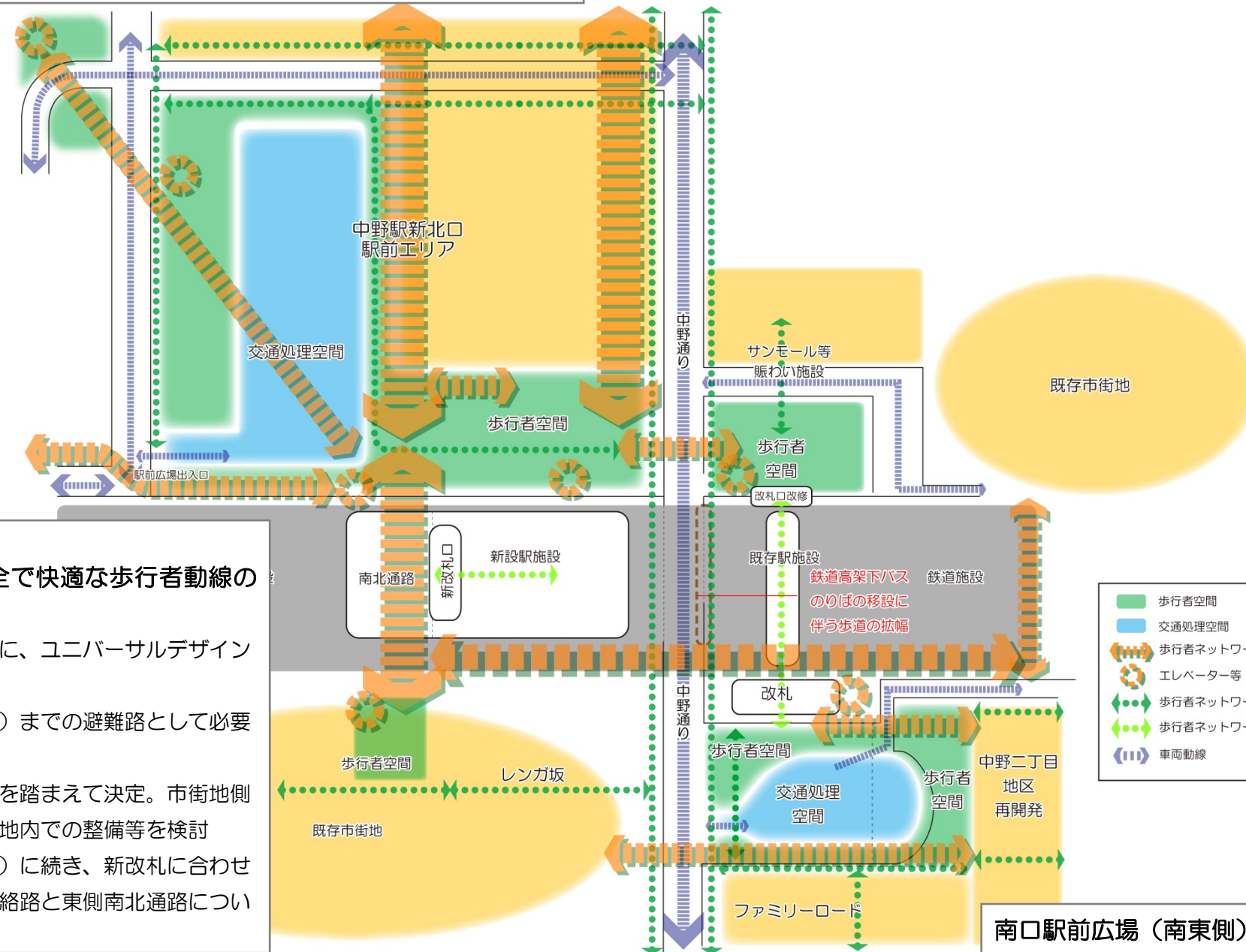
4. 整備の考え方

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

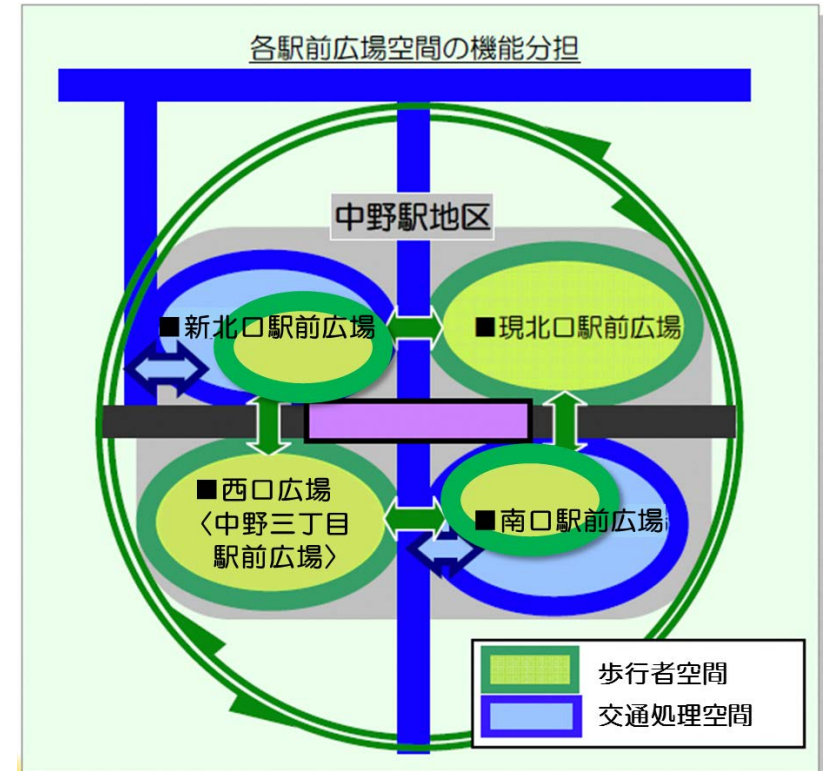
「地区相互の回遊性を高める安全で快適な歩行者動線の確保」

- 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〈中野三丁目駅前広場〉（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



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と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

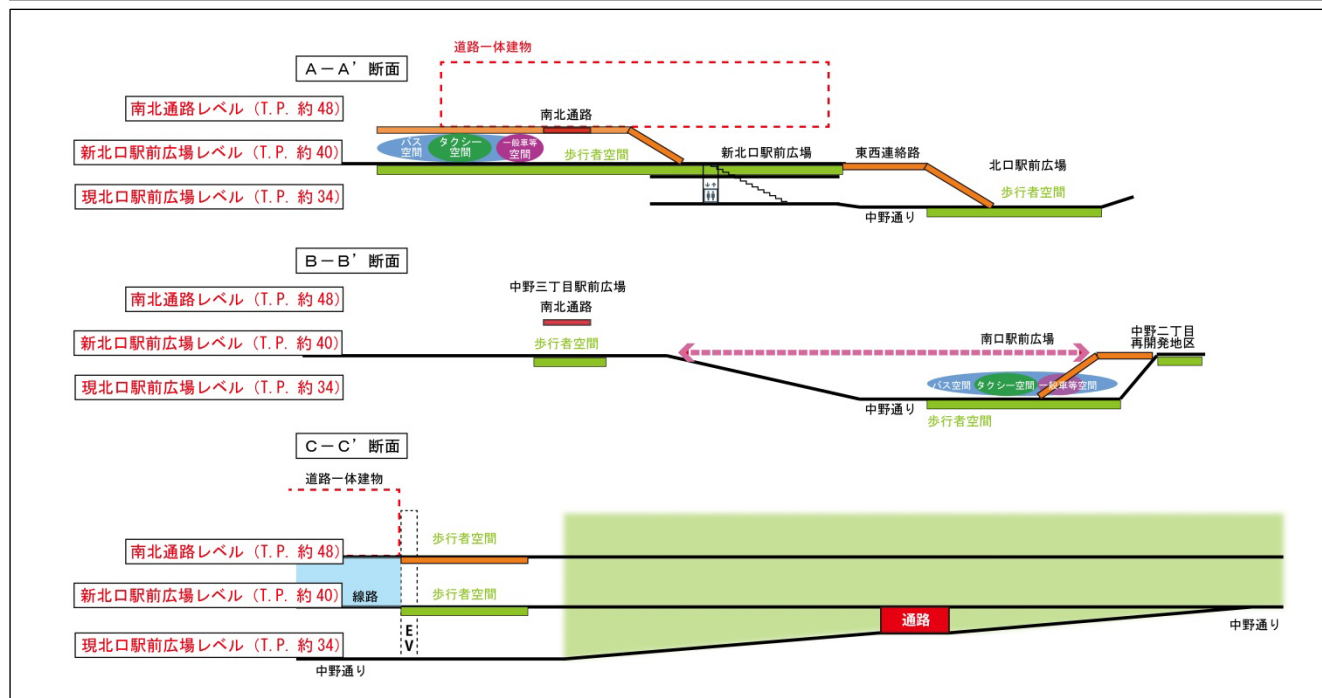
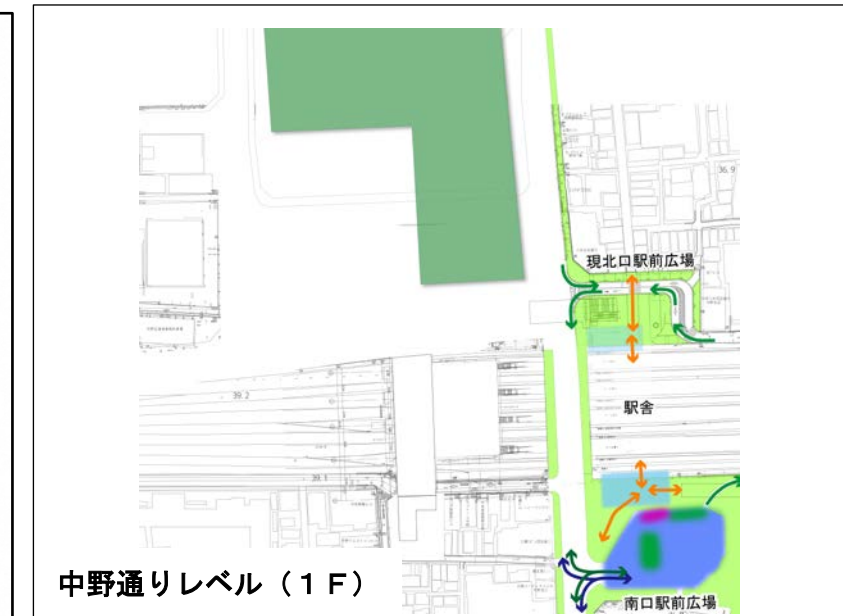
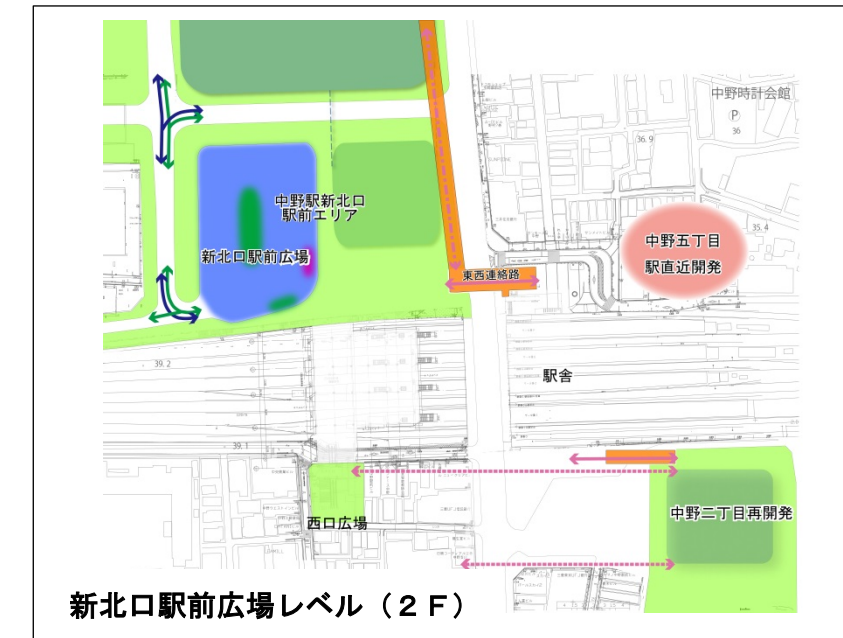
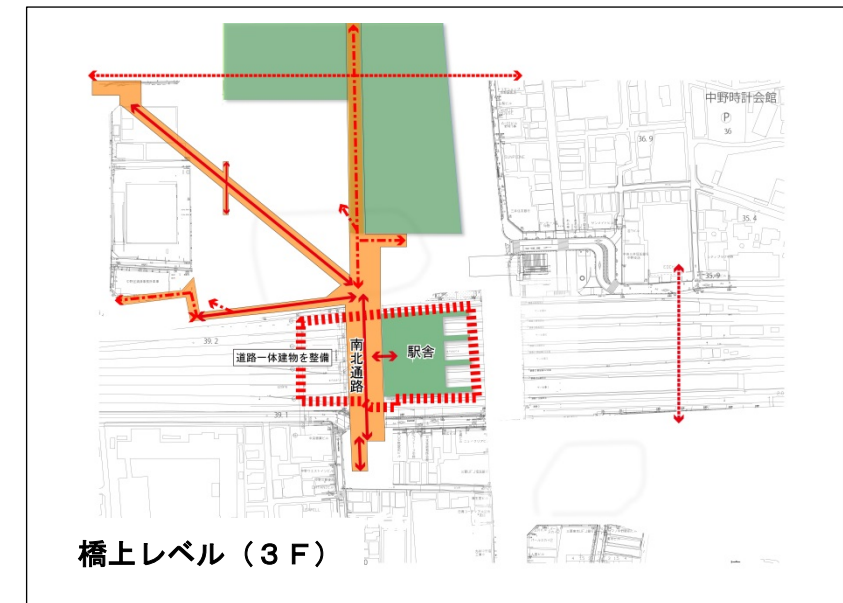
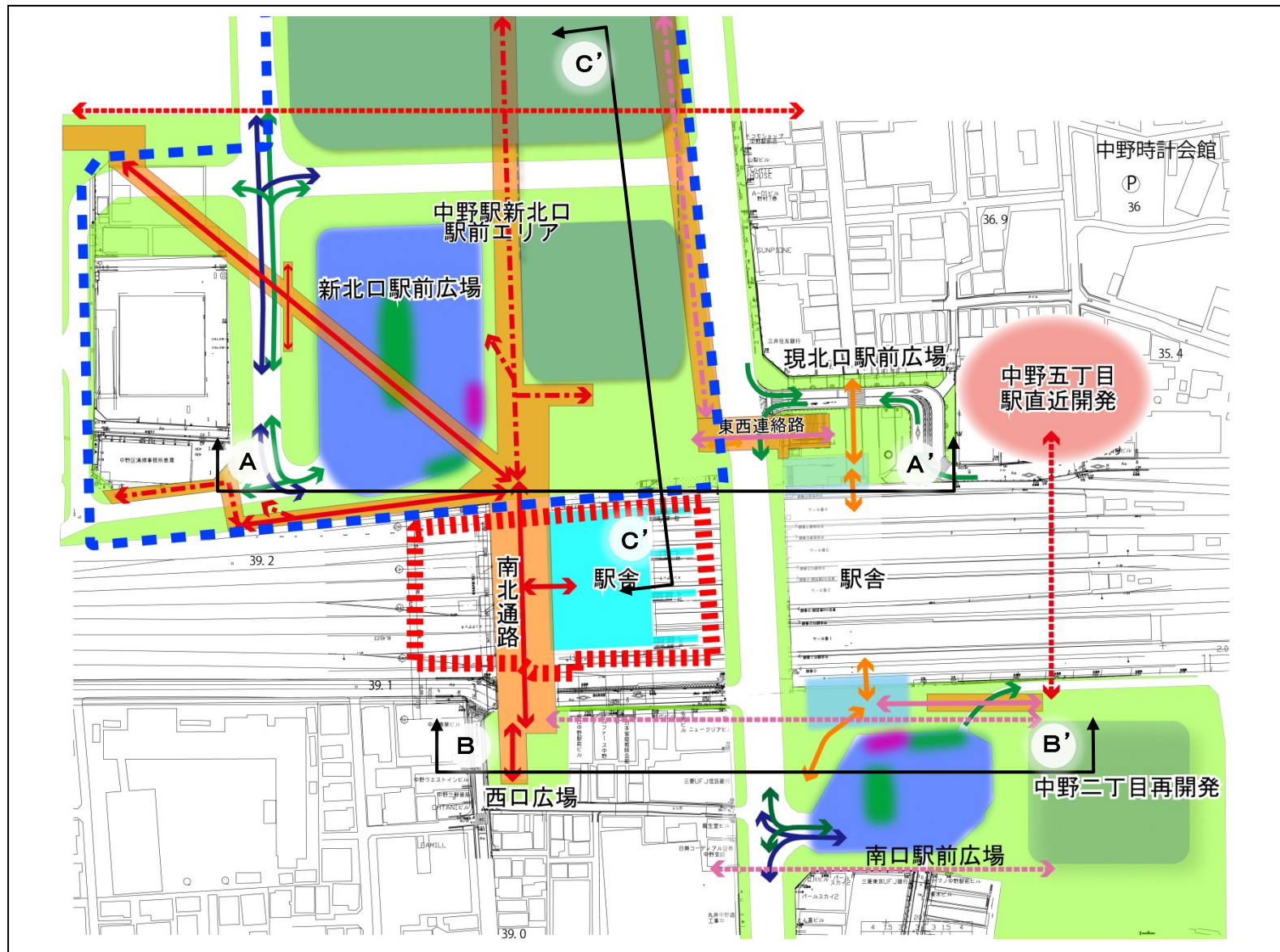
南口駅前広場（南東側）

「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

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 (Bus Space)
- タクシー空間 (Taxi Space)
- 一般車空間 (General Vehicle Space)

- ◆南北通路レベル (T.P. 約 48)
 - 歩行者動線 (Pedestrian Route)
 - 歩行者動線 (方針) (Pedestrian Route - Direction)
 - 歩行者動線 (将来構想線) (Pedestrian Route - Future Concept)
- ◆新北口駅前広場レベル (T.P. 約 40)
 - 歩行者動線 (Pedestrian Route)
 - 歩行者動線 (方針) (Pedestrian Route - Direction)
 - 歩行者動線 (将来構想線) (Pedestrian Route - Future Concept)
- ◆北口駅前広場レベル (T.P. 約 34)
 - 歩行者動線 (Pedestrian Route)
 - タクシー・一般車動線 (Taxi/General Vehicle Route)
 - バス動線 (Bus Route)

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

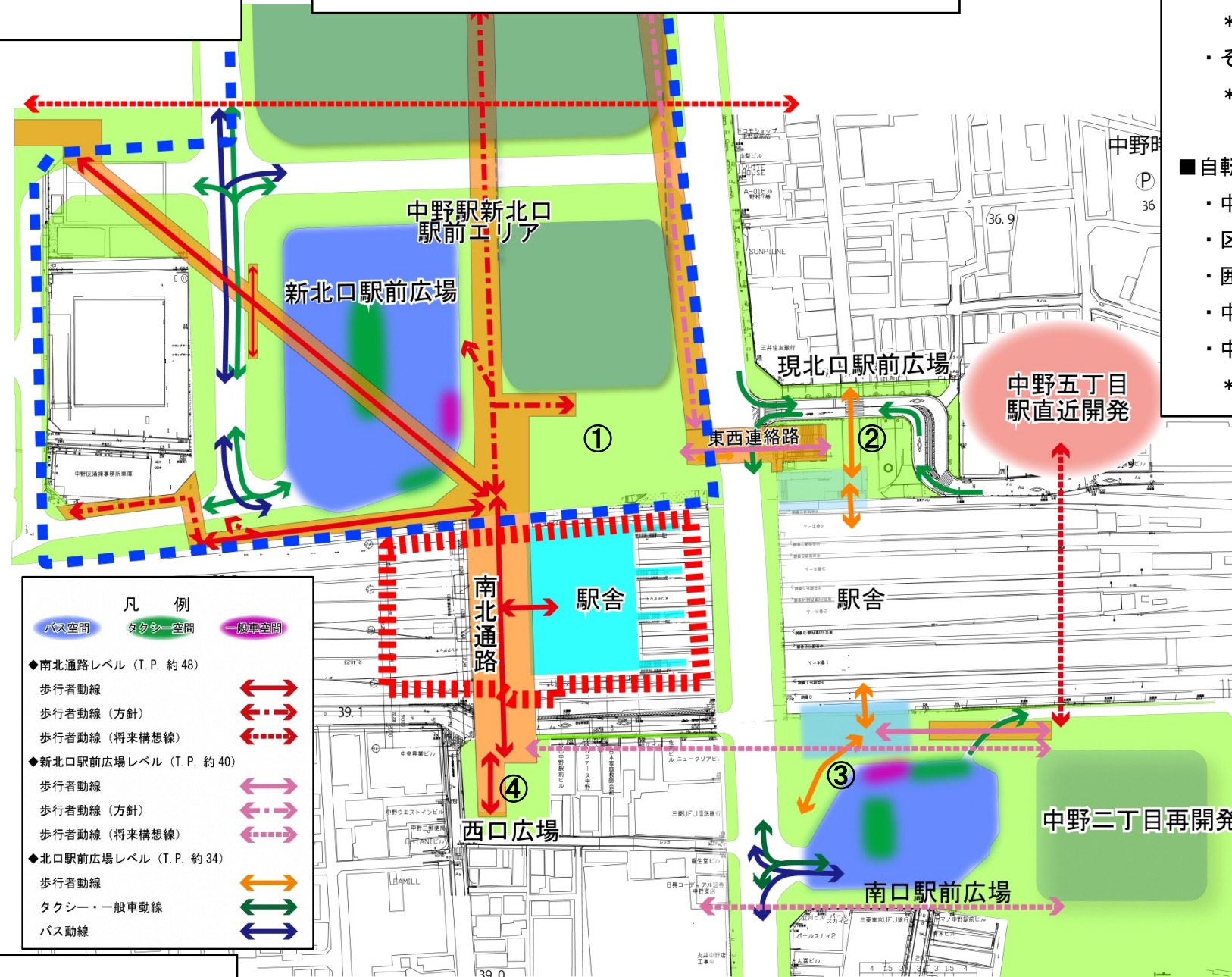
- ・都市計画駐車場 約70台
- * 区役所・サンプラザ地区に配置する。
- * 台数は中野区駐車場整備計画（平成29年9月）による。

■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



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

【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。

6. 整備の進め方

中野駅地区の整備は、中野駅周辺のまちづくりの進捗等を踏まえて段階的に整備を行うものとし、以下の第1期～第2期の整備を想定している。このうち、中野四季の都市のまちづくりの進捗に対応した第1期整備については、平成24年6月に完了している。

(1) 第1期整備（平成24年6月整備完了）

第1期整備の概要

【現北口駅前広場からのバス停の移設】

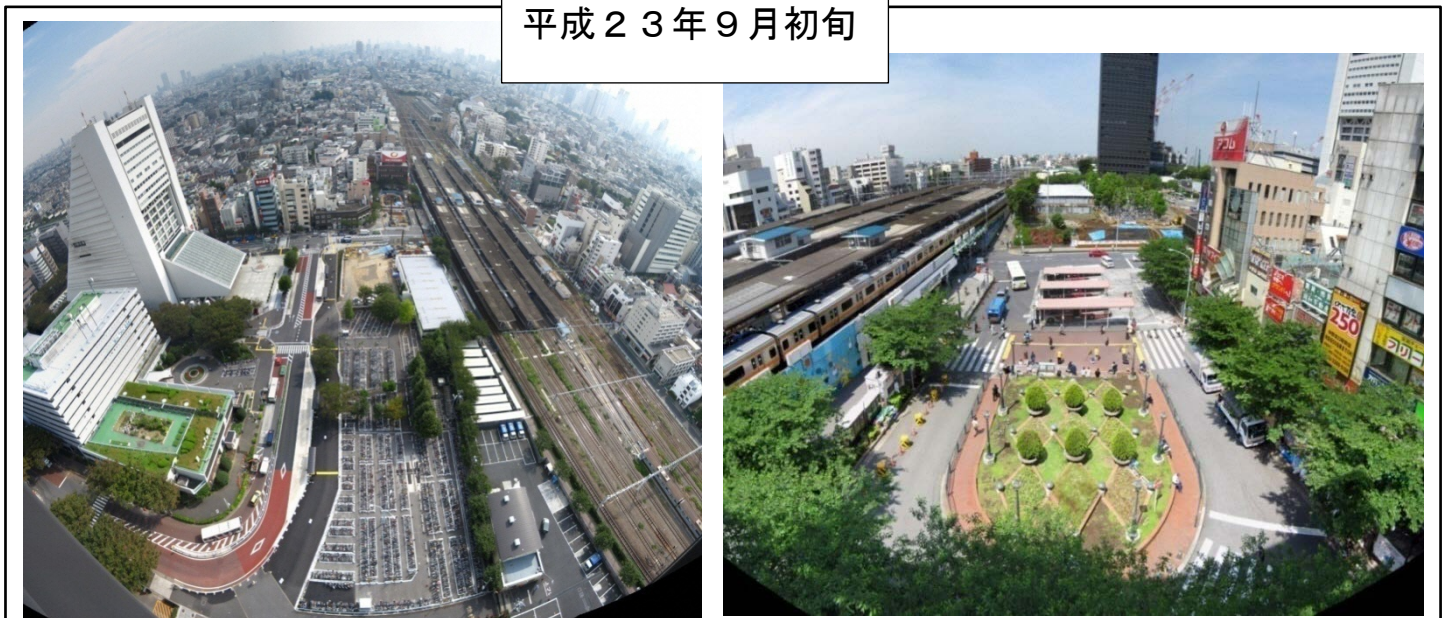
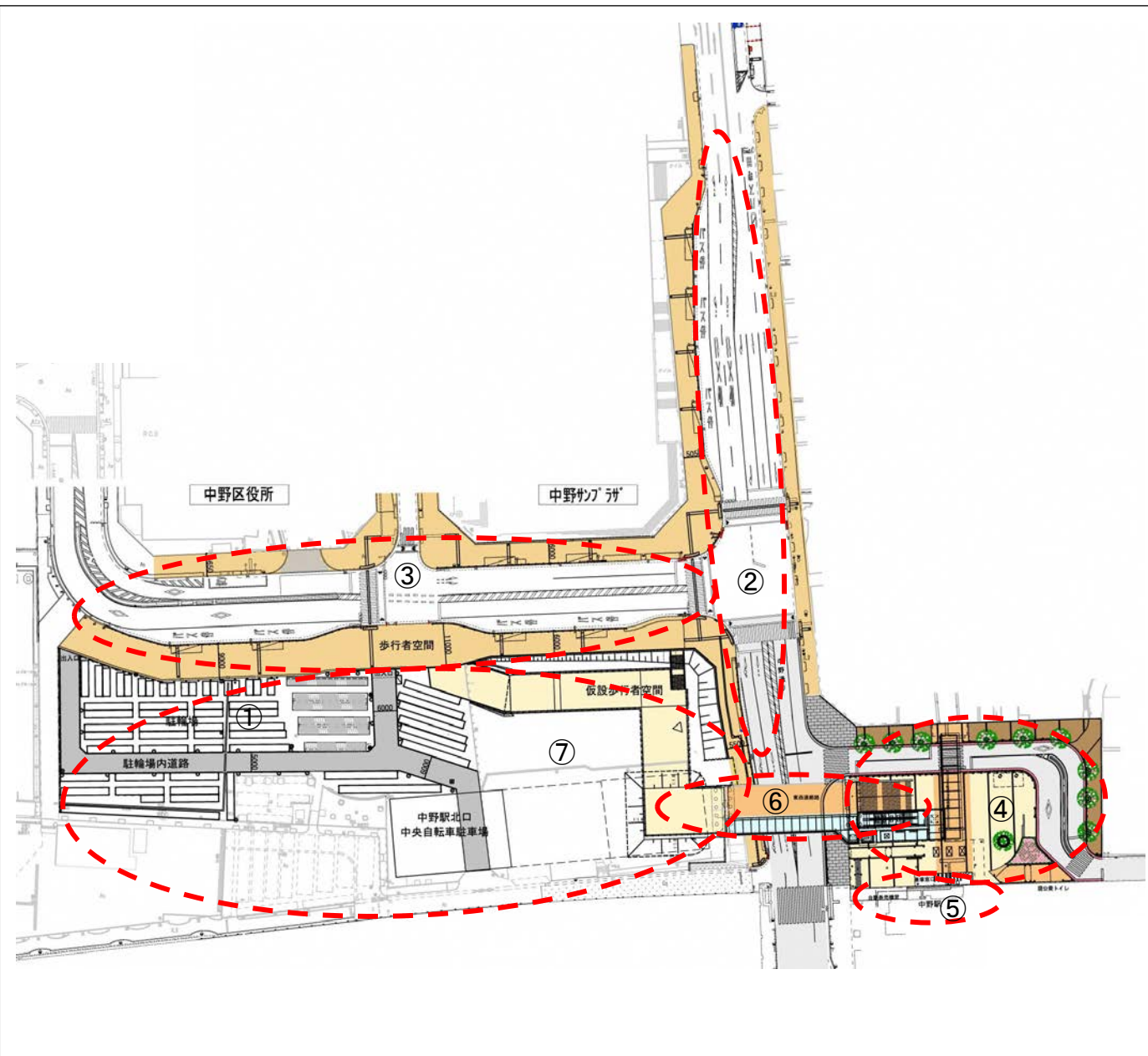
- ① 仮設整備（新北口駅前広場内の自転車駐車場等を移設）
- ② 中野通りから中野サンプラザ南側への右折車線等を整備
- ③ 現北口駅前広場のバス乗降所を中野サンプラザ南側へ移設し、仮設バス停を整備

【現北口駅前広場を安全・安心な歩行者中心の広場に再整備】

- ④ 現北口駅前広場は歩行者中心の広場として整備
- ⑤ 中野駅北口改札を現北口駅前広場に向けて改修

【中野四季の都市に対応した中野通りの東西動線等の確保】

- ⑥ 中野四丁目と五丁目の回遊性を高める東西連絡空間を整備
- ⑦ 新北口駅前広場内に、中野四季の都市方面への歩行者ルートと関連工事の作業空間を確保



都市計画変更(原案) 説明資料案

1 都市計画変更(素案)からの変更の概要

2 都市計画変更(原案)について

- (1) 都市計画変更の内容
- (2) 都市計画道路の位置・形状の変更
- (3) 都市計画駐車場の位置・形状の変更
- (4) 地区計画の新規決定
- (5) 土地区画整理事業の区域の新規決定

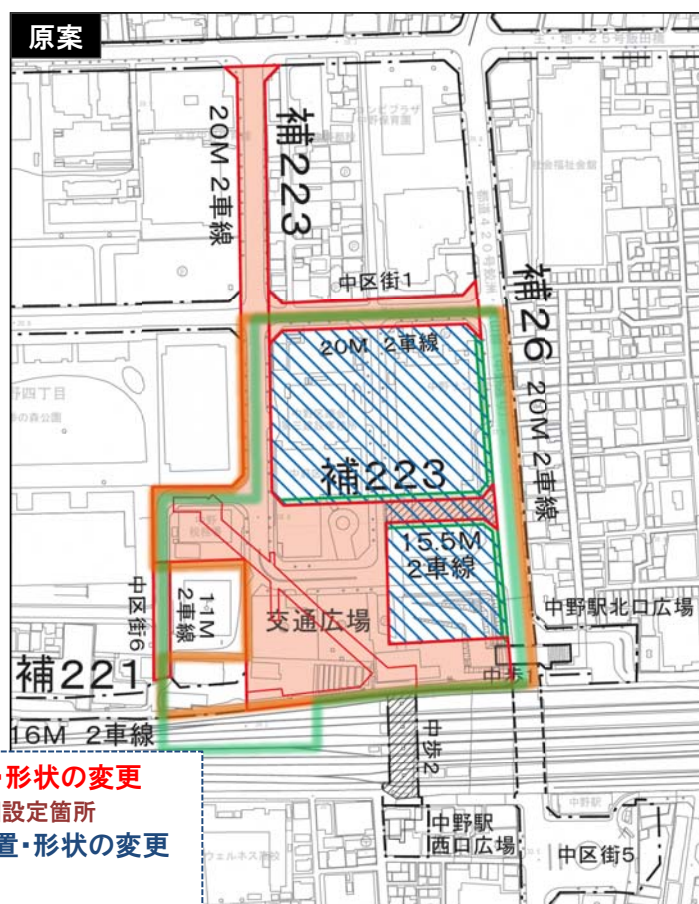
平成30年10月
中野区 都市政策推進室

(1) 都市計画変更の内容

変更対象	変更内容	変更の視点
都市計画道路 補助線街路第222号線 →区画街路第6号線 補助線街路第223号線 交通広場 補助線街路第224号線 →区画街路第1号線 補助線街路第225号線	位置・形状の変更 (一部種別変更)	中野四丁目地区の賑わい形成、回遊性向上、駅前における歩行者空間の拡充等を図るための変更
都市計画駐車場	位置・形状の変更	都市計画道路の位置・形状の変更と併せて、民間建物の附置義務駐車場との一体的な整備に変更
地区計画	新規決定	○中野四丁目新北口地区まちづくり方針に基づき、地区計画の目標と地区の整備の方針を設定。 ○廃止する補助第225号線が有している通行機能を、地区施設として確保
土地区画整理事業の区域	新規決定	都市計画道路の位置・形状の変更等に伴い、街区再編(公共施設に係る用地の入れ替え、権利の移動等)を行う範囲を決定

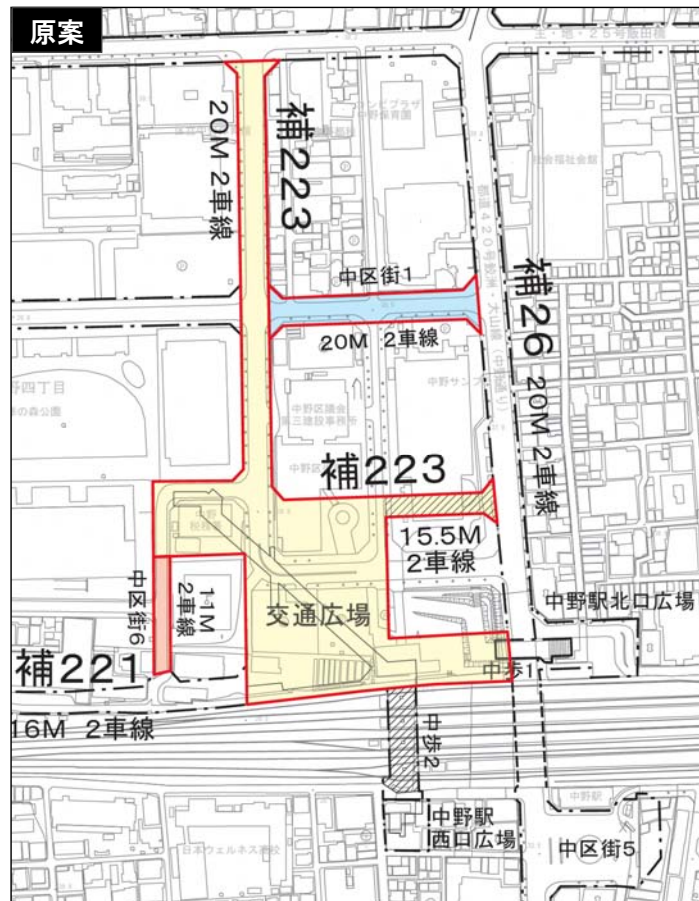
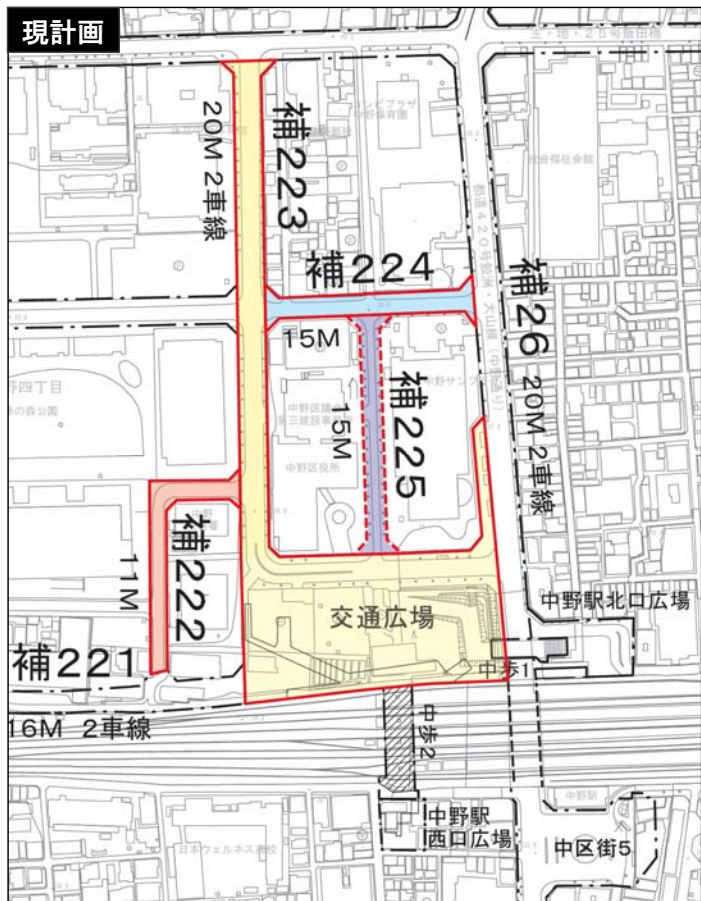


(1) 都市計画変更の内容



- 都市計画道路の位置・形状の変更
↳上記うち、立体的範囲設定箇所
- 都市計画駐車場の位置・形状の変更
- 地区計画の新規決定
- 土地区画整理事業の区域の新規決定

(2) 都市計画道路の位置・形状の変更

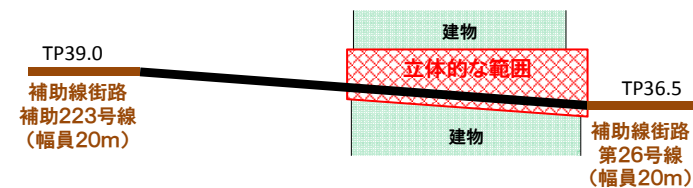


(2) 都市計画道路の位置・形状の変更 (立体的な範囲)



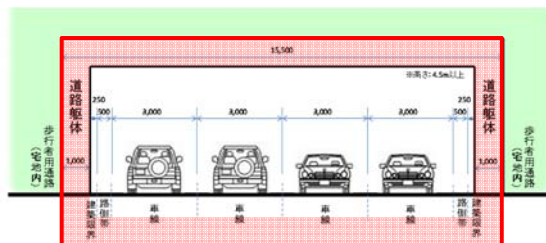
【A-A断面イメージ】

- 車道面は、現況高さを踏まえ、なだらかに擦り付けるよう高さを設定する。

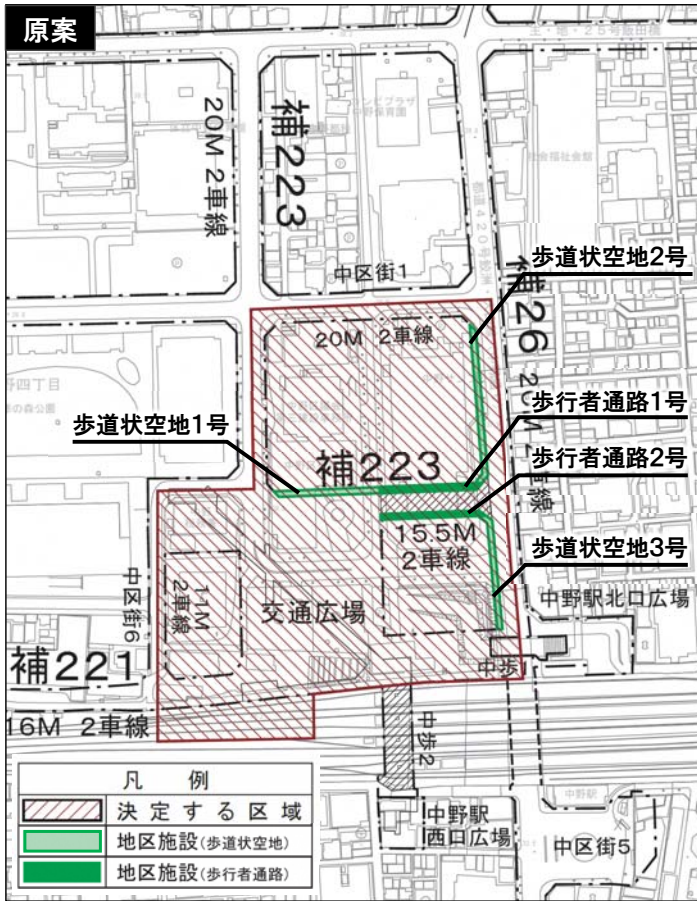


【B-B断面イメージ】

- 車道面を基準に、建築限界や信号視距、側溝等の構造物を考慮し、車道空間として必要な範囲(道路躯体を含む)を設定する。



(4) 地区計画の新規決定



【地区計画の目標】

交通結節点の整備に向けた公共基盤の整備及び立体道路制度を活用した街区の再編を行い、都市機能の増進に資する大規模集客交流機能や業務、商業、宿泊、居住等の多様な都市機能の導入による高度利用を誘導し、グローバル都市・中野の中心核にふさわしい都市活動拠点の形成を目指す。

【地区整備計画】

● 地区施設の配置及び規模

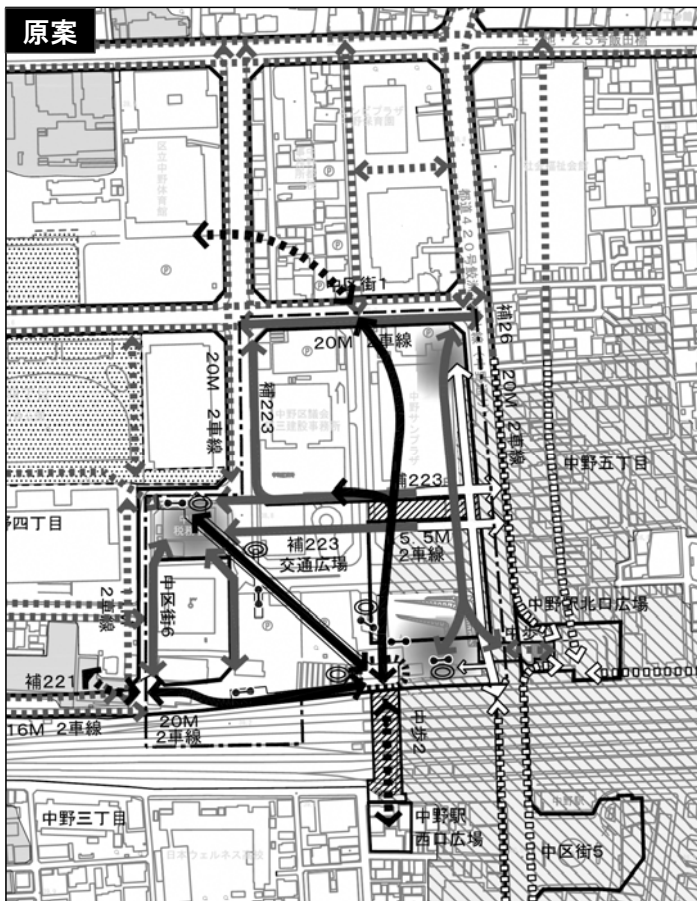
- 歩道状空地1号(幅員4m・延長約70m)
- 歩道状空地2号(幅員4m・延長約90m)
- 歩道状空地3号(幅員4m・延長約70m)
- 歩行者通路1号(幅員4m・延長約70m)
- 歩行者通路2号(幅員4m・延長約70m)

※補助223の一部立体的な範囲の設定等を踏まえ地区施設を設定

● 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。

(4) 地区計画の新規決定



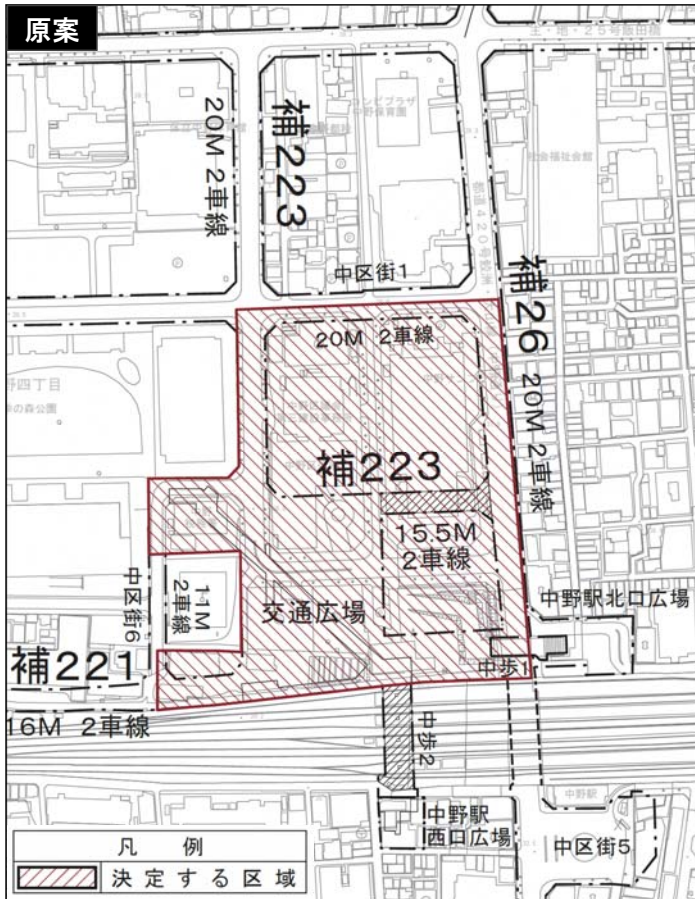
【方針附図】

下記の歩行者動線に係る「土地利用の方針」を補足する図として、中野四丁目新北口地区まちづくり方針(案)の歩行者ネットワークイメージに準じて左図のとおり記載

- 中野駅周辺の回遊性を高めるため、新北口駅前広場の嵩上げ部と繋がる面的な歩行者動線ネットワークの形成を図る。
- 歩行者動線の整備にあたっては、居住者や来街者、通勤・通学者の動線の錯綜を防ぐよう配慮するとともに、動線の結節点には人々の憩いの場となる滞留空間を確保する。

	歩行者動線 (T.P. 約48) (中歩2と集が6F・14m)	[地区内方針] [地区外構想]	標高(地形) ~T.P. 42 ~T.P. 40 ~T.P. 38
	歩行者動線 (T.P. 約38~42) (補223交通広場m)	[地区内方針] [地区外構想]	
	歩行者動線 (~T.P. 約38) (中野駅北口広場m)	[地区内方針] [地区外構想]	
	歩行者滞留空間 (T.P. 約48) (中歩2と集が6F・14m)	[地区内方針]	
	歩行者滞留空間 (T.P. 約38~42) (補223交通広場m)	[地区内方針]	
	広場・都市計画公園等 (T.P. 約38~42) (補223交通広場m)	[地区内方針]	
	立体的な動線 (T.P. 約38)	[地区内方針]	
	立体的な動線(階段等)	[地区内方針]	

(5) 土地区画整理事業の区域の新規決定



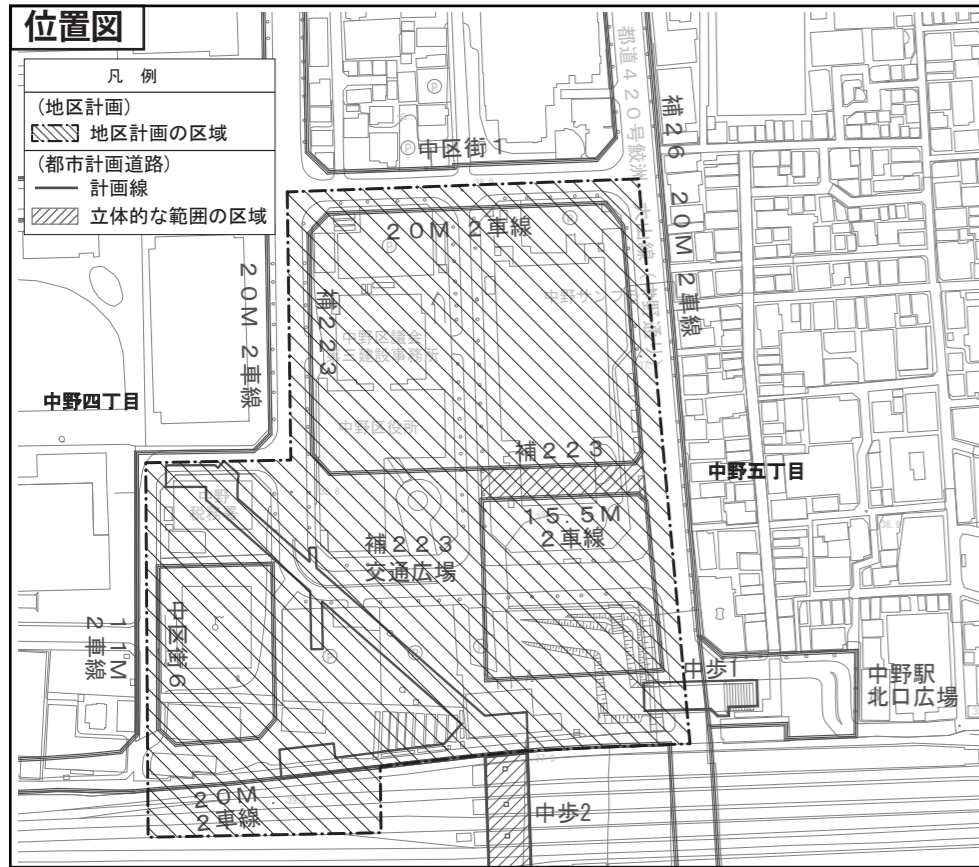
【事業区域の決定】

都市計画道路の位置・形状の変更に伴い、街区再編(公共施設に係る用地の入替え、権利の移動等)を行う範囲について決定

【区域設定の考え方】

- 位置・形状の変更後の都市計画道路及び同都市計画道路に囲まれた宅地のうち、工事等事業が想定される範囲を検討
- 区域境界は、上記の範囲を基に、敷地境界、都市施設境界・中心線・歩車道境界等により設定

1. 名称	中野四丁目新北口地区地区計画
2. 位置	中野区中野四丁目地内
3. 面積	約 5.4ha



4. 地区計画の目標

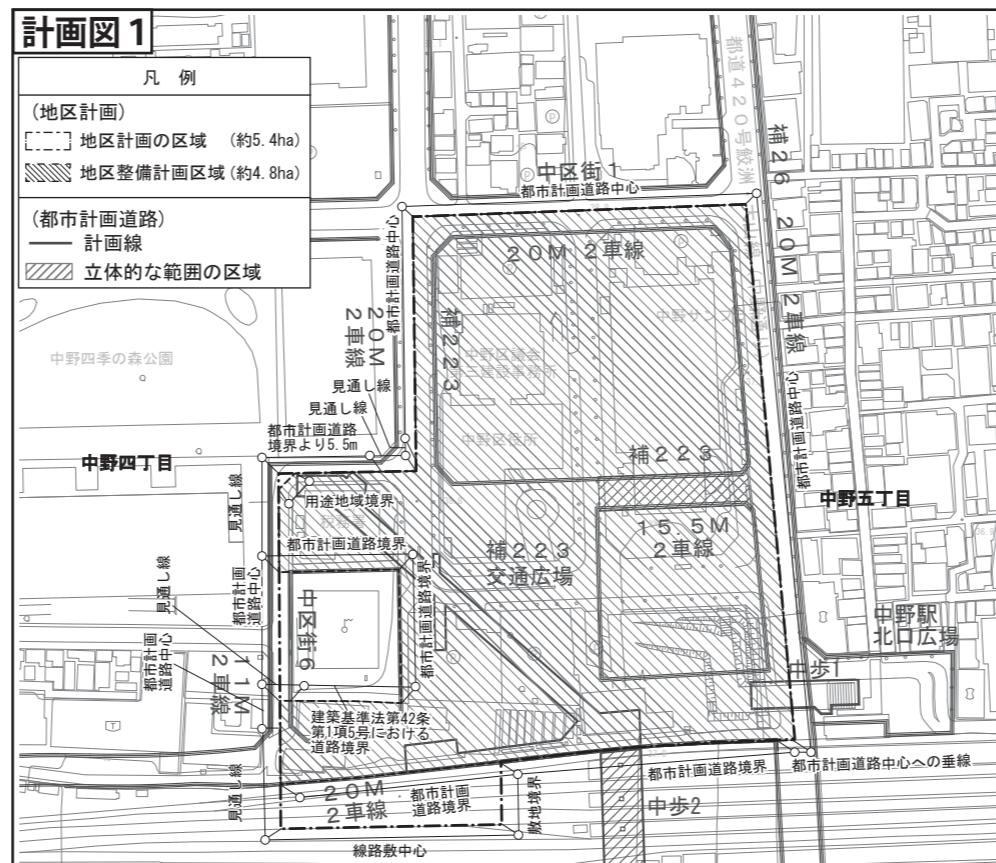
中野駅北側に位置する本地区は、中野区役所や中野サンプラザなどの公共施設、文化複合施設が立地しており、今後、中野歩行者専用道第2号線（以下「西側南北通路」という。）・橋上駅舎等の整備を契機として「東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点」としての更なる発展が期待される地区である。

本地区を含む中野駅周辺については、東京都が策定した都市づくりのランドデザイン（平成29年9月）において「中枢広域拠点域」に位置づけられており、地域の将来像として、街区再編や土地の高度利用による利便性の高い拠点の形成及び都市基盤整備により回遊性を高め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の形成が示されている。また、中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月）では、「商業・業務地区」に位置づけられており、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、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、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ていくこととしている。

これら上位計画を踏まえつつこれまでの中野駅周辺におけるまちづくりの進捗を鑑み、本地区を含む中野駅北側における将来像を深度化する中野四丁目新北口地区まちづくり方針では、「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」として国際競争力強化へ貢献し、地域経済の発展をけん引していくため、多様な都市機能の集積や、中野の交通結節点として中野駅との機能的連携とともに周辺各地区との回遊性の向上、環境性と防災性に優れた持続可能な中心拠点の形成を図っていくこととしている。

一方、本地区で半世紀近くにわたり行政、文化の中心として機能してきた中野区役所及び中野サンプラザが近年更新の時期を迎えているとともに、隣接する中野四季の都市の開発における昼間人口の増加などにより、中野駅周辺においては歩行者、自転車、自動車の動線が交錯しており、交通環境の改善も求められている。

これらのことから、本地区においては、交通結節点の整備に向けた公共基盤の整備及び立体道路制度を活用した街区の再編を行い、都市機能の増進に資する大規模集客交流機能や業務、商業、宿泊、居住等の多様な都市機能の導入による高度利用を誘導し、グローバル都市・中野の中心核にふさわしい都市活動拠点の形成を目指す。



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」として「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」を育成し、国際競争力強化への貢献や地域経済の発展をけん引する拠点施設整備を進めるため、土地利用の方針を以下のとおり定める。

- ・集客力と発信力のある大規模集客交流機能や、競争力の高い業務機能、新たな

にぎわいを形成する商業機能、観光・交流の拠点となる宿泊機能、職住近接を実現する高品質な居住機能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。また、駅前立地を生かした土地の合理的かつ健全な高度利用を誘導し、中野駅や駅ビルとの機能連携の相乗効果によって活気を生み出す市街地を形成する。

- ・多様な都市機能の導入や土地の高度利用を図るため、土地区画整理事業により、現在の中野区役所及び中野サンプラザ敷地等において一体的に街区再編を行うとともに、補助線街路第223号交通広場（以下「新北口駅前広場」という。）を含む公共基盤整備を行い、本地区における交通結節機能の強化を図る。
- ・中野駅周辺の回遊性を高めるため、新北口駅前広場の高上げ部と繋がる面的な歩行者動線ネットワークの形成を図る。歩行者動線の整備にあたっては、居住者や来街者、通勤・通学者の動線の錯綜を防ぐよう配慮するとともに、動線の結節点には人々の憩いの場となる滞留空間を確保する。
- ・周辺市街地と連続するにぎわいの形成や、西側南北通路北側や中野歩行者専用道第1号線西側に位置する新北口駅前広場歩行者滞留空間から中野四季の都市方向や中野五丁目方向への見通し等に配慮して、都市機能の増進に資する集客交流機能や商業機能等のにぎわい機能を配置する。

5-2 地区施設の整備の方針

1. 中野通りから新北口駅前広場や中野四季の都市へと繋がる安全、快適で利便性の高い歩行者空間を確保するため、新北口駅前広場と中野通りを結ぶ車両動線の両側に、歩行者通路及び歩道状空を整備する。
2. 中野駅から後背の市街地へと繋がる安全、快適で利便性の高い歩行者空間を確保するため、西側南北通路や新北口駅前広場及び中野通りとの高低差処理を図る立体的な動線に接続する歩道状空を中野通り沿いに整備する。
3. 建築物の整備計画の具体化に合わせ、周辺市街地につながる面的な歩行者動線ネットワークや滞留空間等の整備を位置づける。

5-3 建築物等の整備の方針

1. 建築物の附置義務駐車場と合わせて都市計画駐車場の整備を図る。整備にあたっては、出入口を集約化することで、歩行者の安全性向上や車両の滞留を抑制し、低炭素化を目指す。
2. 地域において課題となっている路上荷捌きを踏まえ、建築物の整備と合わせて地域荷捌きスペースの誘導を図る。
3. 駅直近への自転車流入を防ぐため、建築物の整備と合わせて公共自転車駐車場の整備を図る。
4. 高度利用による拠点としての健全な地域環境の形成を図るとともに、にぎわいの創出を誘導するため、用途の制限を定める。
5. 中野駅周辺の円滑な自動車交通の処理を図るとともに、合理的な土地利用を図るため、立体道路制度を活用し、新北口駅前広場と中野通りを結ぶ車両動線を建築物と一体的に整備する。

中野四丁目新北口地区地区計画（原案）

6. 地区整備計画

6-1 位置 中野区中野四丁目地内

6-2 面積 約 4.8ha

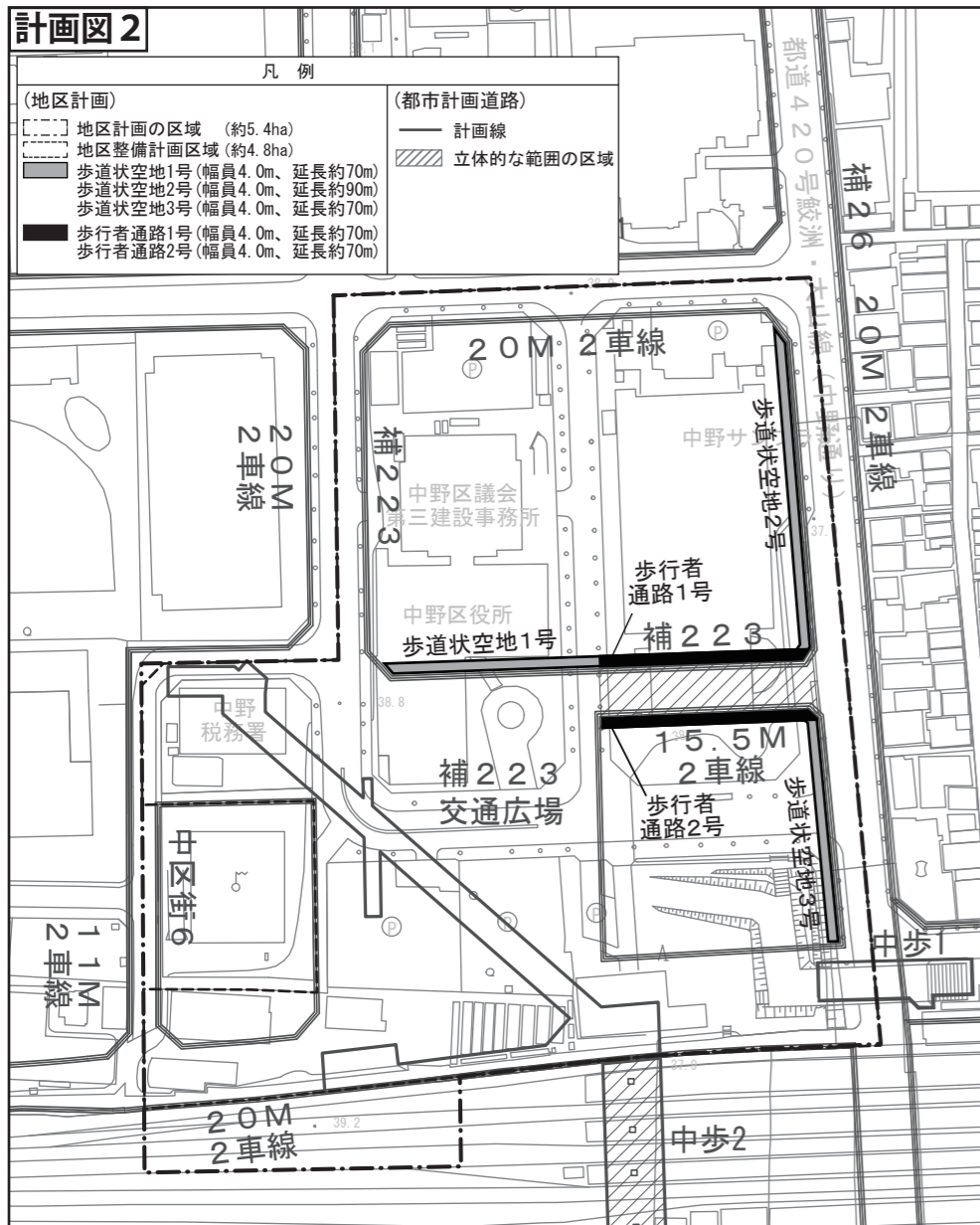
6-3 地区施設の配置及び規模

	名称	幅員	延長	備考
公 共 の 他 の 地	歩行者通路1号	4m	約 70m	新設
	歩行者通路2号	4m	約 70m	新設
	歩道状空地1号	4m	約 70m	新設
	歩道状空地2号	4m	約 90m	新設
	歩道状空地3号	4m	約 70m	新設

6-4 建築物等に関する事項

●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。



方針附図

凡例	地区計画の区域	歩行者動線 (中歩2と繋がるデッキレベル) (T.P.約48) [地区内方針]	歩行者動線 (補223交通広場レベル) (T.P.約38~42) [地区内方針]	歩行者動線 (中野駅北口広場レベル) (T.P.約38) [地区内方針]	歩行者動線 (中歩2と繋がるデッキレベル) (T.P.約48) [地区外構想]	歩行者動線 (補223交通広場レベル) (T.P.約38~42) [地区外構想]	歩行者動線 (中野駅北口広場レベル) (T.P.約38) [地区外構想]	広場・都市計画公園等 [地区内方針]	立体的な動線 (エレベーター) [地区内方針]	立体的な動線 (階段等) [地区内方針]

