

平成30年度(2018年度)第3回 中野区都市計画審議会

日 時 平成30年(2018年)10月25日(木) 午後1時30分から

会 場 中野区役所 4階 区議会第1委員会室

次 第

1 諮問事項

(1) 東京都市計画生産緑地地区の変更について(中野区決定)

2 報告事項

(1) 大和町防災まちづくり計画(案)について

(2) 弥生町三丁目地区地区計画原案について

(3) 沼袋区画街路第4号線の道路空間構成について

(4) 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

3 その他

(1) 事務局連絡(次回日程等について)

以 上

東京都市計画生産緑地地区の変更について（中野区決定）

1 変更概要

東京都市計画生産緑地地区に、地区番号 ㉔及び ㉕を新たに追加することとし、都市計画手続きを進める。

（経緯）

区内に農地を所有する主たる農業従事者及びその他従事者に対して、今後の営農に関する意向調査等を実施したところ、2箇所について追加指定の意向申し出があった。現地調査を踏まえ、生産緑地法の目的である区内の良好な都市環境の形成に資するものであり、新たに追加することとする。

2 都市計画の案

別紙1～3のとおり（計画書、総括図、計画図）

○生産緑地地区の位置、番号及び面積

地区番号 ㉔ 中野区上鷺宮二丁目地内（約1,570㎡）

地区番号 ㉕ 中野区上鷺宮三丁目地内（約660㎡）

○区内の生産緑地全体の地区数と面積

9地区（約1.65ha） → 11地区（約1.87ha）

3 当該生産緑地指定に関する経緯及び今後のスケジュール

平成30年度

7月4日	生産緑地地区指定申出書の受理
7月～9月	産業振興分野に新規指定に係る意見照会 東京都知事協議、協議結果通知（意見なし）
10月1日	都市計画案の決定※
10月2日～10月15日	都市計画案の公告・縦覧及び意見収集 図書の縦覧者 0名 意見書の提出 0名
10月25日	中野区都市計画審議会（諮問）
11月上旬	都市計画変更（告示）予定

※10月5日の第3回定例会にて報告済

東京都市計画生産緑地地区の変更（中野区決定）

都市計画生産緑地地区を次のように変更する。

第 1 種類および面積

種 類	面 積
生産緑地地区	約 1. 8 7 h a

第 2 追加のみを行う位置および区域

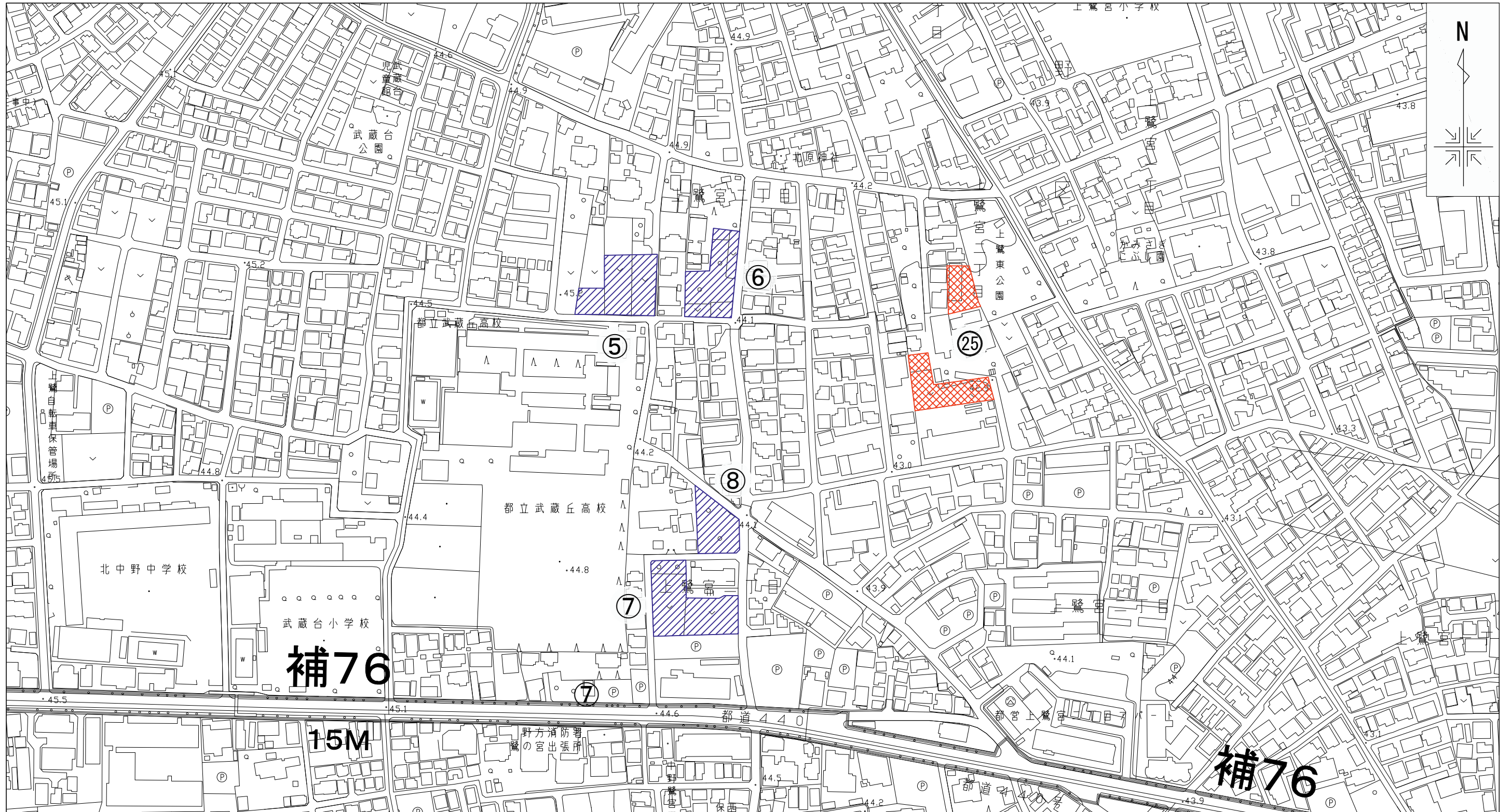
名 称		位 置	追加面積	備 考
番号	地区名			
2 5	上鷺宮	中野区上鷺宮二丁目地内	約 1, 5 7 0 m ²	
2 6	上鷺宮	中野区上鷺宮三丁目地内	約 6 6 0 m ²	
計	2 件		約 2, 2 3 0 m ²	

『区域は計画図表示のとおり』



理 由

農業との調整を図り、良好な都市環境の形成に資するため、市街化区域内において適正に管理されている農地等を追加する。

東京都市計画生産緑地地区（地区番号25）計画図（中野区決定）



凡例

-  既指定区域
-  今回追加を行う区域

縮尺 1 : 2, 500



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 1/2, 500の地形図（道路網図）を使用して作成したものである。ただし、計画線は、都市計画道路の計画図から転記したものである。無断複製を禁ず。
 （承認番号）30都市基交著第26号、平成30年5月23日
 30都市基街都第133号、平成30年8月13日

東京都市計画生産緑地地区（地区番号②⑥）計画図（中野区決定）

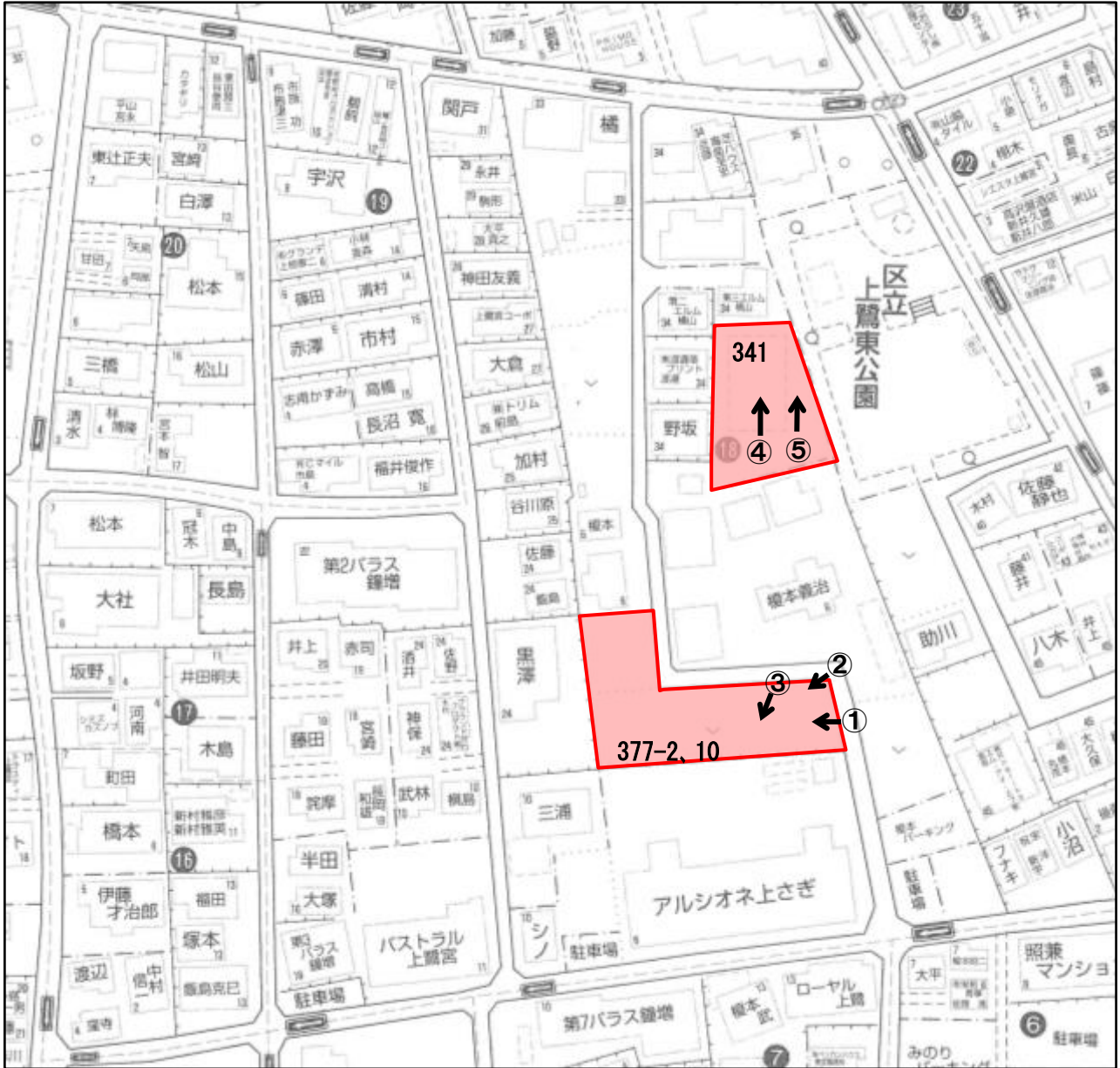


縮尺 1 : 2, 500

凡例

-  既指定区域
-  今回追加を行う区域

この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 1/2, 500の地形図（道路網図）を使用して作成したものである。ただし、計画線は、都市計画道路の計画図から転記したものである。無断複製を禁ず。
 （承認番号）30都市基交著第26号、平成30年5月23日
 30都市基街都第133号、平成30年8月13日



生産緑地NO. 25上鷺宮2-377-2、10

①



②



③



上鷺宮二丁目 3 4 1

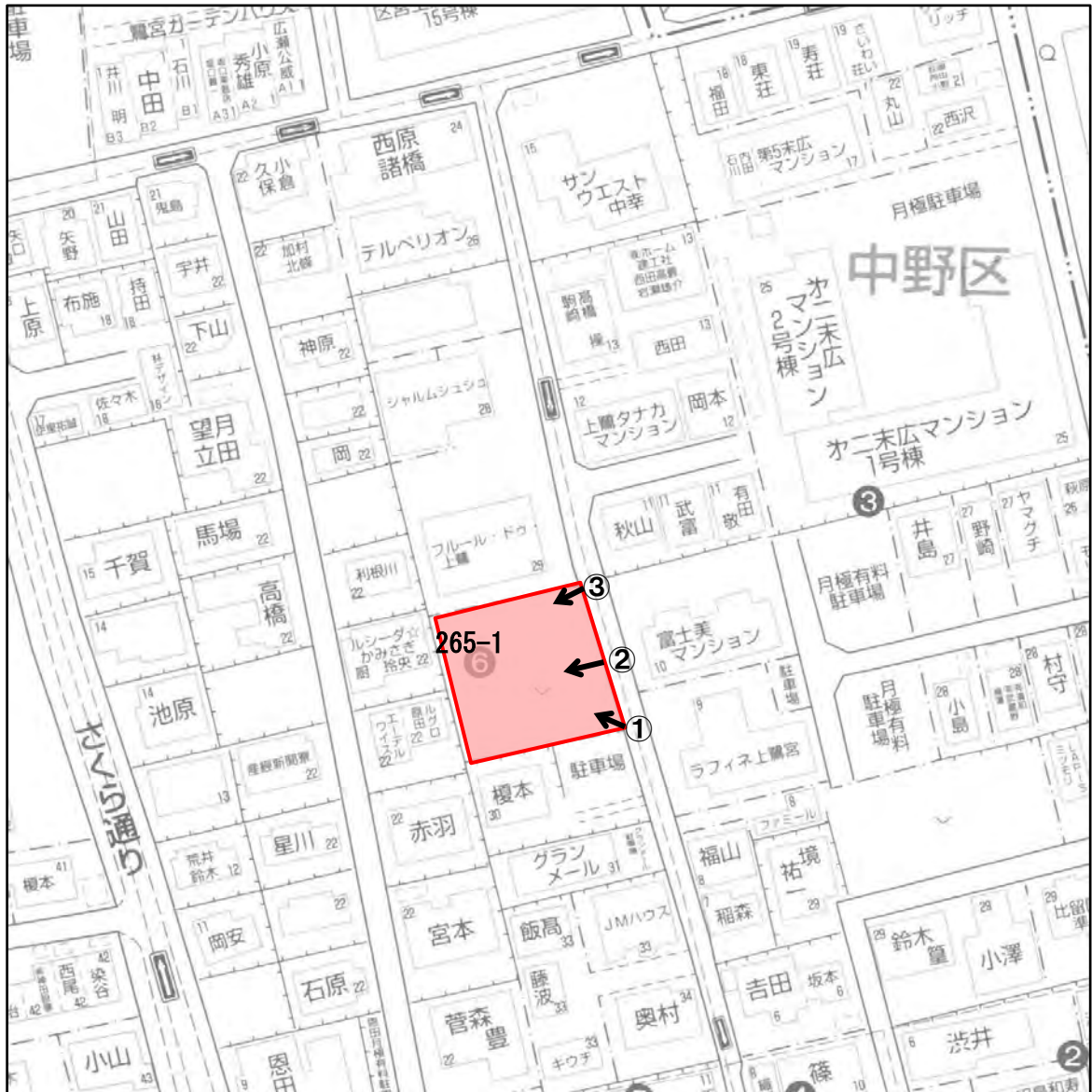
④



⑤



上鷲宮三丁目



上鷺宮三丁目265-1

①



②



③



大和町防災まちづくり計画(案)について

I これまでの経緯と今回の報告について

- 大和町地区は、木造建物の密集した地域を抱え、災害時における危険度が高く、防災性の向上を図ることが緊急の課題となっており、都の不燃化特区に指定されている。
- 防災まちづくりとしては、平成25年度に大和町中央通りが都の特定整備路線に位置づけられたことを契機に、地元住民による「大和町まちづくりの会」の立ち上げるとともに、区でも平成27年度に「大和町まちづくり方針」を策定し、拡幅整備が進捗している大和町中央通り沿道地区(約5.6ha)において、延焼遮断帯の形成や適切な土地利用の誘導に伴うにぎわいの創出などの取り組みを進めるため「大和町中央通り沿道地区地区計画」(決定告示日:平成28年3月7日)を先行的に導入し、防災まちづくりを推進してきたところである。
- 平成30年8月3日の第2回都市計画審議会において報告した「大和町防災まちづくり計画(素案)」について、意見交換会を実施し、この結果をもとに「大和町防災まちづくり計画(案)」を決定したので、以下のとおり報告する。
- なお、意見交換会に先立って実施した優先整備路線沿道権利者説明会の実施結果についてもあわせて報告する。

II 大和町防災まちづくり計画(案)について

1 計画(素案)に係る意見交換会の実施結果

日時	場所	参加人数
8月24日(金) 19時～	大和区民活動センター	10人
8月25日(土) 10時～	大和区民活動センター	14人
計		24人

※意見交換会における主な意見・質問等は、別紙1のとおり

2 計画（素案）からの主な変更点

1 はじめに

頁	主な変更点
1	これまでの経緯に、不燃化特区補助制度の指定、地区計画と都市防災不燃化促進事業の導入についての記載を追加 <u>また、大和町中央通り沿道地区は、平成26年に不燃化特区補助制度（平成32年度まで）の対象区域に指定されるとともに、区は、沿道地区に延焼遮断帯の形成等を目的とした地区計画と都市防災不燃化促進事業を導入している。</u>

2 大和町地区の現況

頁	主な変更点
2	1. 建物現況データの構造別割合、図を更新

3 計画（案）の内容

別紙2のとおり

4 今後の予定

計画（案）に係るパブリック・コメント手続（平成30年10月5日（金）から10月25日（木））の結果をもとに、11月下旬に計画を策定する。

今後、本計画に基づき優先整備路線の整備、大和町地区全域への地区計画導入等を検討していく。

Ⅲ 優先整備路線沿道権利者説明会の実施結果について

別紙3のとおり

大和町防災まちづくり計画(素案)意見交換会における主な意見・質問、区の方考え方

<①まちづくりの方針と今後のまちづくりの展開に関する事項>

	主な意見・質問	区の方考え方
1	「展開」という表現があいまいでわかりづらい。	まちづくり方針に掲げる将来像の実現に向けて、具体的な取り組みを発展的に実施していくことを示すものであるため、「展開」という表現をしている。
2	共同化の機運醸成を図る例を示してほしい。	接道不良敷地において、避難道路整備事業を契機として、隣り合う土地の一体的利用等の提案、相談を行うことなどを想定している。
3	「地域の核」、「まちの顔」とは、どういうことか。	大和町中央通りの拡幅による歩道の整備や大和区民活動センターの建替えと連動した、回遊性の創出等を想定している。

<②まちづくりの基本的な考え方に関する事項>

	主な意見・質問	区の方考え方
4	防火水槽や消防井戸等を設置するための公園やオープンスペースの確保は重要であり、賛成である。	土地利用の基本的な考え方で示しているとおり、宅地化できない狭小な残地を活用するなど、公園やオープンスペースの確保をしていく。
5	大和町地区全体の道路を広げていこうとしているのか。	東京都の防災都市づくり推進計画において、円滑な消防活動を行うために必要とされている幅員6m以上の道路を整備していきたい。なお、幅員4m未満の道路は、生活道路拡幅整備事業により、引き続き、整備していくことを考えている。
6	避難道路とはその地区に住んでいる人が避難するためのものなのか。	地区に住んでいる人が避難所等へ安全に避難するため、且つ、円滑に消防活動を行うために整備する。
7	優先整備路線及び整備路線について、整備の考え方を教えてほしい。	地区内に幅員6m以上の避難道路ネットワークを形成したいと考えており、その中でも特に重要な路線は優先整備路線として公共主体で先行的に拡幅整備していく。その他の整備路線については、建替えにあわせて拡幅整備していく。
8	優先整備路線の拡幅整備により、車両の流入が増え、歩行者の安全性が損なわれるのではないのか。	地区内の生活道路としての整備を計画しており、通過交通を増やすことは目的としていない。車両の走行速度が上がらないよう、道路の構造等を工夫していく。
9	優先整備路線の拡幅整備により、地域危険度は改善されるのか。	東京都の地域危険度測定調査における地域危険度は他の地区との相対評価であるが、6m以上の道路を整備することで、避難や消防活動がしやすくなり、安全性は確実に高まると考えている。

10	優先整備路線の拡幅については、決定事項なのか。	計画（素案）の中に位置づけて示している段階である。意見交換会の意見等を踏まえて計画（案）を取りまとめ、今後パブリック・コメント手続を経て、決定していく。
11	まちづくりのルールを決める場合、どのくらいの実現性があるのか。	今後、都市計画の地区計画で位置づけることになれば、建築確認時に適用され、地区計画に基づき建替えていただくことになる。

<③主なスケジュールに関する事項>

	主な意見・質問	区の考え方
12	優先整備路線の拡幅整備の終了予定はいつごろか。	地域の意見を踏まえながら検討を進め、平成31年度中に事業着手することを目指していく。事業期間については、事業着手時に示したい。なお、一般的に公共整備型で実施する場合は、10年程度を事業期間とすることが多い。

<④計画全般に関する事項・その他>

	主な意見・質問	区の考え方
13	大和町の道路整備において、東京都と中野区の役割分担を教えてください。	大和町中央通りは特定整備路線に指定されており、東京都が拡幅整備を行っている。一方、区は、本計画（素案）で示すとおり、地区内の避難道路を整備していく。
14	防災まちづくり計画を作成するうえで、道路を整備したことにより、災害時に車両が流入して渋滞が発生し、通行不可になるといような防災上のリスク、マイナス面も考慮すべきである。	警察、消防等の関係機関と連携し、ハード面だけでなく、区民への周知広報等のソフト面についても考慮していく。
15	優先整備路線の沿道住民に対する補償は、どのように補償していくのか。	道路の拡幅整備を実施する際には、道路線形にかかる建物については、物件調査を行い、区の補償基準に則り補償させていただく。また、ご協力いただく土地部分についても同様に、補償基準に則り、土地代を補償させていただく。
16	大和町地区に見られる空家について、どう考えているのか。	空家対策は重要な問題であり、地区内の不燃化を進めるため、不燃化特区制度などを活用し、老朽化した空家の除却を進めていきたい。
17	建物を解体し、更地になると固定資産税が上がるのか。	現在は不燃化特区に指定されており、減免措置を受けることができる。

大和町防災まちづくり計画（案）

中野区地域まちづくり推進部 北西部まちづくり分野
平成30年（2018年）9月

目次

- 1 はじめに
- 2 大和町地区の現況
- 3 大和町防災まちづくりの事業化に向けた取り組み
 - （1）まちづくりの方針と今後のまちづくりの展開
 - （2）まちづくりの基本的な考え方
 - （3）主なスケジュール

1 はじめに

◆これまでの経緯

大和町地区は木造建物の密集した地域を抱え、災害時における危険度が高く、防災性の向上を図ることが喫緊の課題となっている。

東京都の「防災都市づくり推進計画」においては、優先的に防災性の向上を図るべき「整備地域」に位置付けられ、「中野区都市計画マスタープラン」においては、木造住宅密集地域の改善を図り、災害に強い住宅地に改善すると方向付けられている。

地域の中心を縦断する大和町中央通り（補助第227号線）は、東京都の「木密地域不燃化10年プロジェクト」に基づく特定整備路線に位置付けられ、拡幅整備が進められている。また、大和町中央通り沿道地区は、平成26年に不燃化特区補助制度（平成32年度まで）の対象区域に指定されるとともに、区は、沿道地区に延焼遮断帯の形成等を目的とした地区計画と都市防災不燃化促進事業を導入している。

これまで、まちづくりの将来像と基本方針を示した「大和町まちづくり方針」を作成するとともに、平成25年より活動を続けてきた大和町まちづくりの会では、地域の声を集めた「大和町まちづくりVOICE」をとりまとめている。

区では、大和町中央通りの拡幅整備を契機とした災害に強いまちづくりへの取り組みを地区全体に波及させるため、平成29年に不燃化特区補助制度の対象区域を大和町一丁目（1～65番）及び大和町二丁目～四丁目全域に拡大し、より一層不燃化への取り組みを進めている。

◆大和町防災まちづくり計画の対象区域

大和町地区の位置及び範囲は、中野区大和町一丁目（1～65番）、大和町二丁目～四丁目全域、約67.5ヘクタールとする。これに大和町地区の防災まちづくりに活用を図ることとする第四中学校跡地を加えた、約68.5ヘクタールを本計画の対象区域とする。

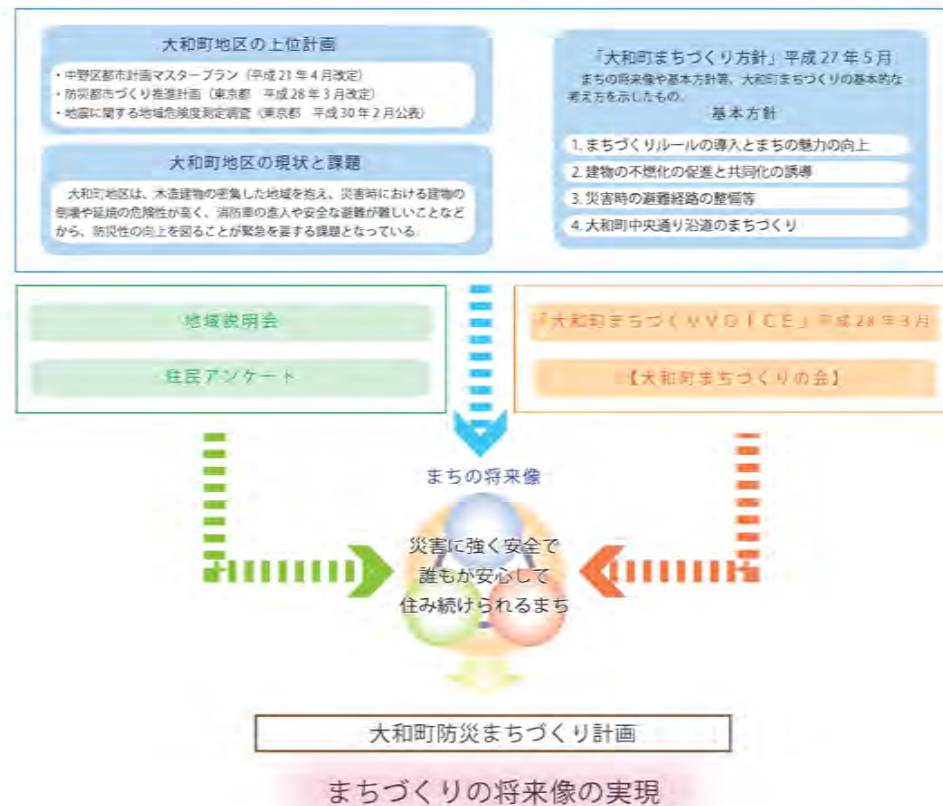
このうち、大和町中央通り沿道30mの範囲（約5.6ha）を「大和町中央通り沿道地区」とする。



◆大和町防災まちづくり計画の位置付け

平成27年5月に策定した「大和町まちづくり方針」（以下、「まちづくり方針」）は、まちづくりの将来像と基本方針を示すものであり、基本方針実現のための具体的な方針を示している。

本計画は、地域の声を踏まえ、大和町地区の防災性の向上、まちの魅力向上を推進するため、「まちづくり方針」に掲げる将来像の実現に向けた具体的な取り組みを示すものである。



2 大和町地区の現況

◆大和町地区の現況データ（現在のまちの不燃領域率は46.8%（平成30年3月末時点））

※不燃領域率は、延焼のしにくさを表す指標で、70%を超えると延焼の可能性はないとされている

1. 建物現況

- 防火造、木造の建物が全体の約64%となり、延焼のおそれが高い建物が多い地域となっている。
- 耐火造の建物は、全体の9%に留まり、大和町中央通り、早稲田通り、環七通り沿道にその多くが分布している。

構造	割合
耐火構造	9%
準耐火構造	27%
防火造	64%
木造	
合計	100%



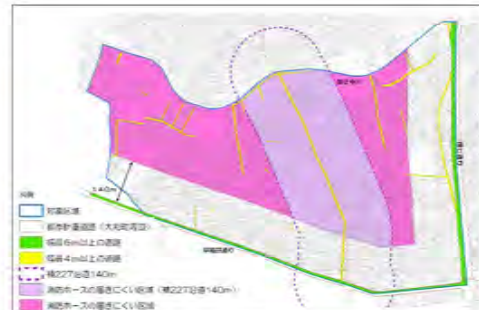
2. 道路現況

- 4m未満の道路が最も多くなっている。大和町中央通りの一部、環七通り及び早稲田通り以外には幅員6m以上の道路はない。
- 地区内全域に私道が多く分布し、行き止まり道路も多く存在している。



3. 消防活動困難区域

- 消防活動困難区域は、幅員6m以上の道路から140m以遠とされている。
- 本地区では対象区域面積の約60%が消防活動困難区域となっており、大和町中央通りが拡幅整備（幅員16m）されても、対象区域には消防活動困難区域が多く残る。



4. 地域危険度

- 東京都が平成30年2月に公表した「地震に関する地域危険度測定調査（第8回）」において本地区は、特に火災危険度が高くなっている。
- 建物倒壊危険度及び火災危険度に災害時活動困難度を加味した総合危険度では、大和町二丁目・四丁目最大ランクである「5」となっている。

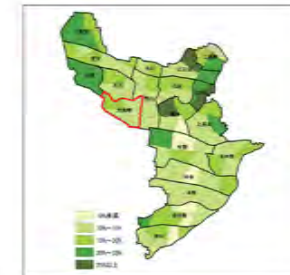
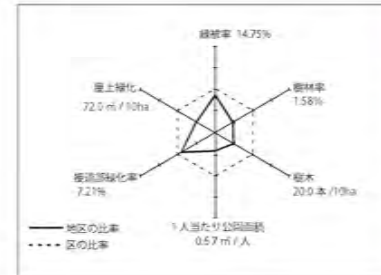
町丁目名	建物倒壊危険度	火災危険度	災害時活動困難度	総合危険度
大和町一丁目	3	4	3	4
大和町二丁目	2	5	3	5
大和町三丁目	3	5	3	4
大和町四丁目	3	4	5	5



5. 緑地・公園現況

○緑地現況

- 対象地区の緑被率は14.75%で、中野区全体（16.73%）より低くなっている。
- 屋上緑化、一人当たりの公園面積などの緑に関する各数値も中野区平均を下回っている。



○公園現況

- 大和町地区には10箇所（10,134 m²）の公園がある。
- 地区面積に対し1.5%、地区人口に対し0.67 m²と少ない状況である。

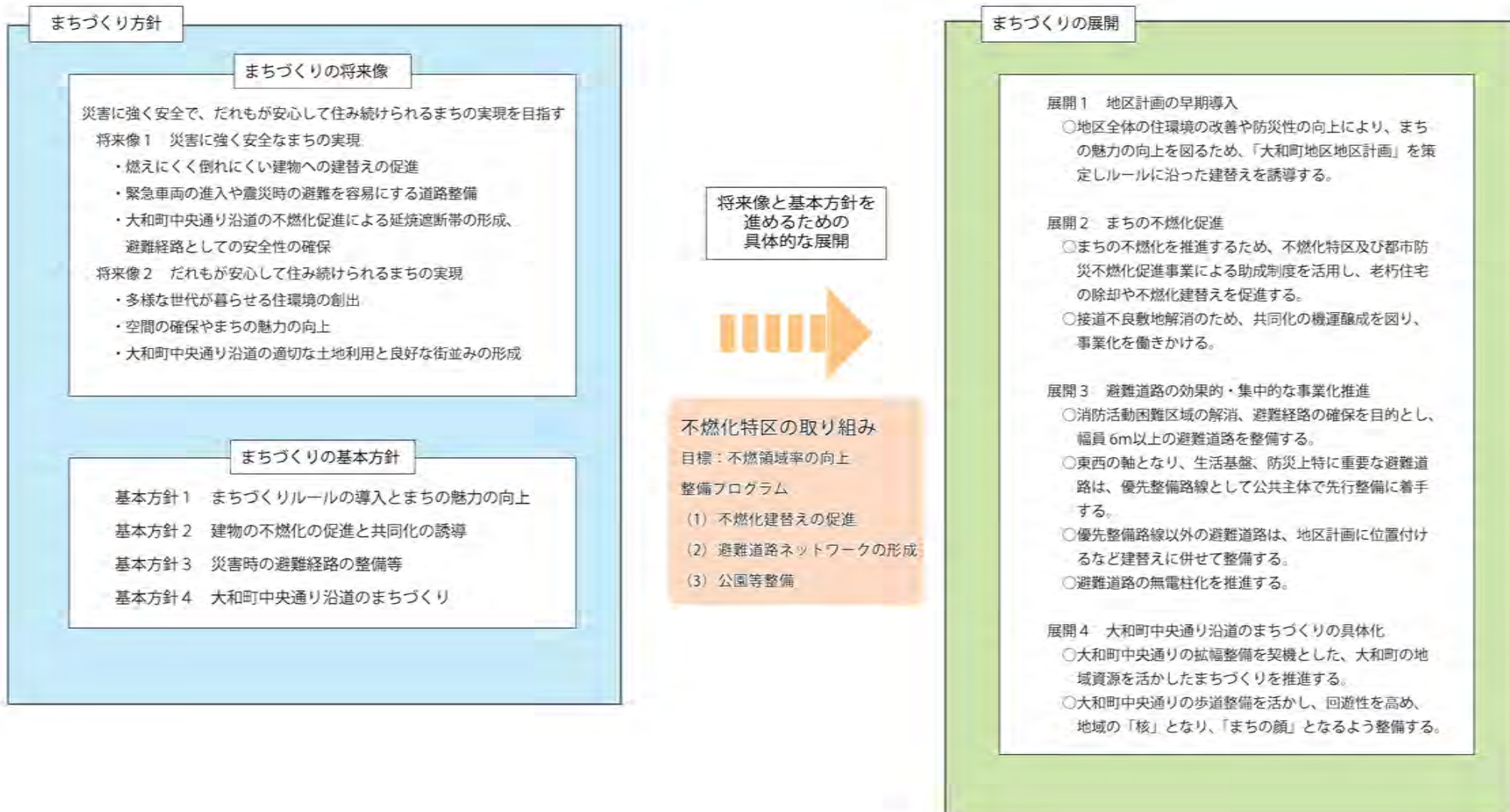
番号	名称	面積 (m²)
①	大和公園	3,210
②	豊明公園	1,239
③	西大和公園	1,000
④	西大和児童公園	286
⑤	大和花公園	403
⑥	みほと公園	1,017
⑦	大和北公園	1,294
⑧	大和壱岐公園	435
⑨	みずみ公園	203
⑩	大和百鬼童遊園	1,047
合計		10,134



3 大和町防災まちづくりの事業化に向けた取り組み

まちづくり方針（平成27年5月策定）に掲げるまちづくりの将来像と基本方針の具体化のため、まちづくりルール策定の基本的な考え方のもと、具体的事業を推進していく。

(1) まちづくりの方針と今後のまちづくりの展開



(2) まちづくりの基本的な考え方



◆土地利用の基本的な考え方

【妙正寺川沿い】「水とみどりの親水軸」

妙正寺川沿いは河川空間を活用し、河川管理用通路や学校等公共施設を活用した避難経路ネットワークの形成を図るとともに、都市計画マスタープランが定める緑の環境軸形成を踏まえた景観形成を図る。

【大和町中央通り沿道】「にぎわい交流の軸」

大和町中央通り沿道は、東京都が進める拡幅整備とあわせて、沿道建物の不燃化を促進することで延焼遮断帯として整備する。また、大和区民活動センターの建替えや沿道建物の共同化と連動した地区住民の交流拠点づくりを行うとともに、生活利便施設等の充実を図りながら住宅供給を誘導することで沿道の賑わいある複合市街地の形成を目指す。

【環状七号線及び早稲田通り沿道】「幹線道路沿道の不燃化」

環状七号線沿道は、環七沿道地区計画の土地利用方針に従い沿道住宅の防音構造化とともに沿道建物不燃化の促進を図る。早稲田通り沿道についても幹線道路沿道の建物不燃化を図る。

【住宅系地区】「建築物の不燃化と良好な住環境形成」

地区内の住宅系地区は、防災性の向上のため建築物の不燃化建替えを促進するとともに、良好な住環境形成のため適切な土地利用を図る。
行き止まり道路や接道不良敷地のため建替えが困難な街区については、敷地の交換・分合や建物共同化を積極的に支援・誘導する。

【公園・オープンスペースの確保】

公共施設や学校跡地等を活用し、災害時の一時避難所の確保を図り、必要に応じて公園やオープンスペース等の形成を目指す。
宅地化できない狭小な残地を活用し、ポケットパーク等を整備する。

◆地区施設整備の基本的な考え方

- 1 災害時の避難、消防・救援活動等の機能強化及び良好な居住環境を形成するため、避難道路を整備する。
- 2 ゆとりある日常生活や、地域の防災性を向上させるため、既存公園・広場等を防災拠点として整備する。第四中学校跡地の一部を活用し、道路などの都市基盤を整備する。
- 3 大和区民活動センターを地区の中心・交流拠点として整備するとともに、さまざまな機能を持った地域の中心核づくりを誘導する。
- 4 防災性の向上、安全な移動空間の確保、景観の向上のため、無電柱化を推進する。

◆避難道路整備の基本的な考え方

消防活動困難区域の解消、避難経路の確保を目的とし、幅員 6m 以上の避難道路を整備する。


⇒東西の軸となり、生活基盤、防災上特に重要な避難道路は、優先整備路線として公共主体で先行整備に着手する。

⇒優先整備路線以外の避難道路は、地区計画に位置付けるなど建替えに併せて整備する。


⇒避難道路の無電柱化を推進する。整備効果の高い路線から先行的に無電柱化の整備に着手する。

◆まちづくりルールの基本的な考え方

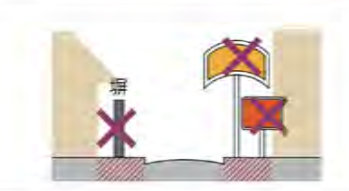
○建築物の用途の制限
 ・地区にふさわしい、健全なぎわいが創出される建物利用を図る。



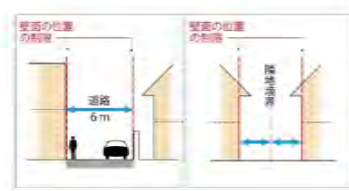
○建築物の敷地の最低限度
 ・敷地の細分化による建て詰まりを防止し、ゆとりある市街地の形成を図る。




○壁面後退区域における工作物の制限
 ・安全な避難経路の確保を図る。



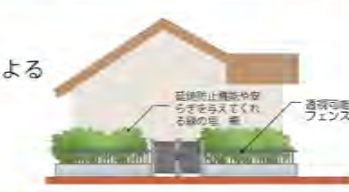
○壁面の位置の制限
 ・安全な避難道路の確保と、ゆとりある住環境の形成を図る。



○建築物の形態・意匠の制限
 ・地区の景観及び周辺環境に配慮し、建物の形態や外壁の色合いに統一感のある街並み形成を図る。



○垣又はさくの構造の制限
 ・塀の倒壊による危険性を防止し、緑化によるうるおいのある街並みの創出を図る。



(3) 主なスケジュール

取り組み	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度	H34年度以降
① 展開1 地区計画の早期導入	地区計画案検討	地区計画原案作成	都市計画決定手続き	ルールに沿った建替え	
② 展開2 まちの不燃化促進	助成制度による建替え促進				
③ 展開3 避難道路の 効果的・集中的な 事業化推進	優先整備路線 整備手法検討	優先整備路線 事業化	優先整備路線 整備		
	その他整備路線 用地取得				
	無電柱化設計・工事着手				
④ 展開4 大和町中央通り沿道の まちづくりの具体化	第四中学校跡地の活用検討				
	街路樹、 歩道デザイン等検討、 協議	共同化等具体的着手			
	中心・交流拠点の検討、整備				
大和町中央通り拡幅整備					

優先整備路線沿道権利者説明会の実施結果

1 説明会の概要

(1) 開催日時及び参加者数

平成30年7月17日(火)	19時～20時	17名	
〃	7月18日(水)	19時～20時	19名
〃	7月19日(木)	19時～20時	29名
〃	7月20日(金)	19時～20時	8名
〃	7月21日(土)	10時～11時	23名
		計96名	

(2) 場所

大和区民活動センター

2 主な意見・質問、区の考え方

<①スケジュール・進め方に関する事項>

	主な意見・質問	区の考え方
1	拡幅整備のスケジュールについて、いつ頃の完成を想定しているか。	地域の意見を踏まえながら検討を進め、平成31年度中に事業着手することを目指していく。事業期間については、事業着手時に示したい。なお、一般的に公共整備型で実施する場合は、10年程度を事業期間とすることが多い。
2	スケジュールありきで、計画を進めようとしているのではないか。	権利者説明会をはじめ、オープンハウスを定期的に開催するなど、沿道権利者から意見をいただき、丁寧な説明を行い、理解を得ながら進めていきたい。
3	道路線形は、いつ頃に示されるか。	道路の設計や、東京都・警察・消防等との協議を円滑に行い、年内を目途に示したい。

<②道路整備に関する事項>

	主な意見・質問	区の考え方
4	避難道路整備の方向性については賛成であるが、拡幅路線の沿道権利者の生活再建を考えて幅員等を検討して欲しい。	沿道権利者の生活再建も踏まえ、必要とされる幅員等を検討していく。
5	拡幅整備により車両の交通量が増えたり、走行速度が上がり、危険になるのではないか。	地区内の生活道路としての整備を計画しており、通過交通を増やすことは目的としていない。車両の走行速度が上がらないよう、道路の構造等を工夫していく。
6	小学校の通学路となっているため、安全性を確保する必要がある。	
7	道路の拡幅整備だけでなく、無電柱化を進めることが必要である。無電柱化を含めた、全体的な計画を示して欲しい。	幅員6m以上の道路への拡幅整備にあわせて、無電柱化することを検討していく。無電柱化の技術的な進捗状況等も踏まえながら進めていく必要があると考えている。
8	優先整備路線以外の避難道路については、拡幅整備しないのか。	大和町地区において、幅員6m以上の避難道路ネットワークを形成したいと考えており、他の路線についても地区計画等を策定し、建替えにあわせて拡幅整備していくことを考えている。

9	妙正寺川沿いの道路を拡幅整備すれば、十分ではないか。	地区全体の防災性向上のためには、地区の中央に位置し、東西の軸として、幹線道路や避難場所等へのネットワークを形成するための基幹となる避難道路が必要であると考えている。
10	現在の幅員4m未満でも消防活動ができており、幅員6m以上の道路への拡幅整備の必要性が分からない。	東京都の防災都市づくり推進計画において、円滑な消防活動を行うために必要とされている幅員6m以上の道路を整備していきたい。また、阪神・淡路大震災の事例では、幅員6m以上にすることで、道路の閉塞率が、幅員4m未満の場合の約7割から3割に軽減されている。
11	優先整備路線において、現況で幅員4mに広がっていないところがあるので、まずは幅員4mに整備すべきではないか。	なお、幅員4m未満の道路は、生活道路拡幅整備事業により、引き続き、整備していくことを考えている。
12	八幡通りを東西に拡幅整備するのではなく、大和鹿鳴公園付近で早稲田通り方面に、折れている理由はなにか。	杉並区界の狭あい道路ではなく、幹線道路である早稲田通りに接続させるとともに、避難場所となる旧大和小学校へのネットワークを形成したい。
13	道路の中心線から均等に拡幅するのか。	公共用地を活用することや建物の不燃化を進めるという考え方を基本に道路線形を検討していく。

<③防災まちづくりに関する事項>

	主な意見・質問	区の考え方
14	なぜ、大和町地区で防災まちづくりを進めるのか。都内、区内での優先度が高いのか。	東京都の「地震に関する地域危険度測定調査」において、大和町地区の総合危険度（5段階評価）は、一・三丁目が4、二・四丁目が5であり、都内5,177町丁目の中でも、危険度の高い地域とされており、早期に防災まちづくりを進める必要があると考えている。
15	用途地域や日影規制等を見直す予定はあるか。	今後、まちづくりのルールを定める、大和町地区地区計画を導入することを考えている。
16	災害時に、ブロック塀が倒壊すると通行の支障となる。ブロック塀の対策について、何か考えているか。	地区計画の検討を行う中で、土地の有効利用や垣・さくの高さ制限等についても考えていきたい。

<④その他>

	主な意見・質問	区の考え方
17	拡幅整備の総額事業費を示して欲しい。また、拡幅整備に必要な事業費を確保できるか。	総額事業費については、事業内容等を検討した上で、事業着手時に示したい。なお、事業費については、国・都と連携し、補助金を活用するなど確保していく。
18	道路線形に建物がかかる場合、補償の対象になるのか。	道路の拡幅整備を実施する際には、道路線形にかかる建物については、物件調査を行い、区の補償基準に則り補償させていただく。また、ご協力いただく土地部分についても同様に、補償基準に則り、土地代を補償させていただく。

弥生町三丁目地区地区計画原案について

1. これまでの経緯

弥生町三丁目周辺地区では、平成25年6月東京都の不燃化推進特定整備地区の指定を受け、平成32年度までに不燃領域率70%を達成することを目標に、防災まちづくりを進めている。

平成26年12月には地元町会や公募委員から構成する「弥生町三丁目周辺地区まちづくり協議会」を立ち上げ、地区計画の導入へ向けた検討を進め、平成28年4月に同協議会より区へ「まちづくり提案書」が提出された。

本提案に基づき、区では、地区計画の導入について検討を進めてきたところであるが、都市防災の観点から社会的に無電柱化がクローズアップされた背景から、地区計画の地区施設道路としての避難道路のあり方において、無電柱化事業と計画的、事業的整合を図る必要が生じており、関係機関と協議調整中である。

こうした状況の中、都営川島町アパート跡地では、区画道路や代替地の整備が進行しているうえ、跡地活用が本地区のまちづくりを先導するものであることから、早期にまちづくりのルールを定める必要が生じている。このため、防災性の向上と快適な居住環境の形成を図ることを目的として、地区全体に先行して同跡地へ地区計画を導入することとした。

2. 弥生町三丁目地区地区計画原案について

跡地への導入を予定している地区計画について、次のとおり地区計画原案を作成した。

- ・弥生町三丁目地区地区計画原案（別紙1）
- ・平成30年度第2回都市計画審議会報告資料「都市計画原案のあらまし」からの変更点等について（別紙2）

3. 原案縦覧及び意見書受付の結果

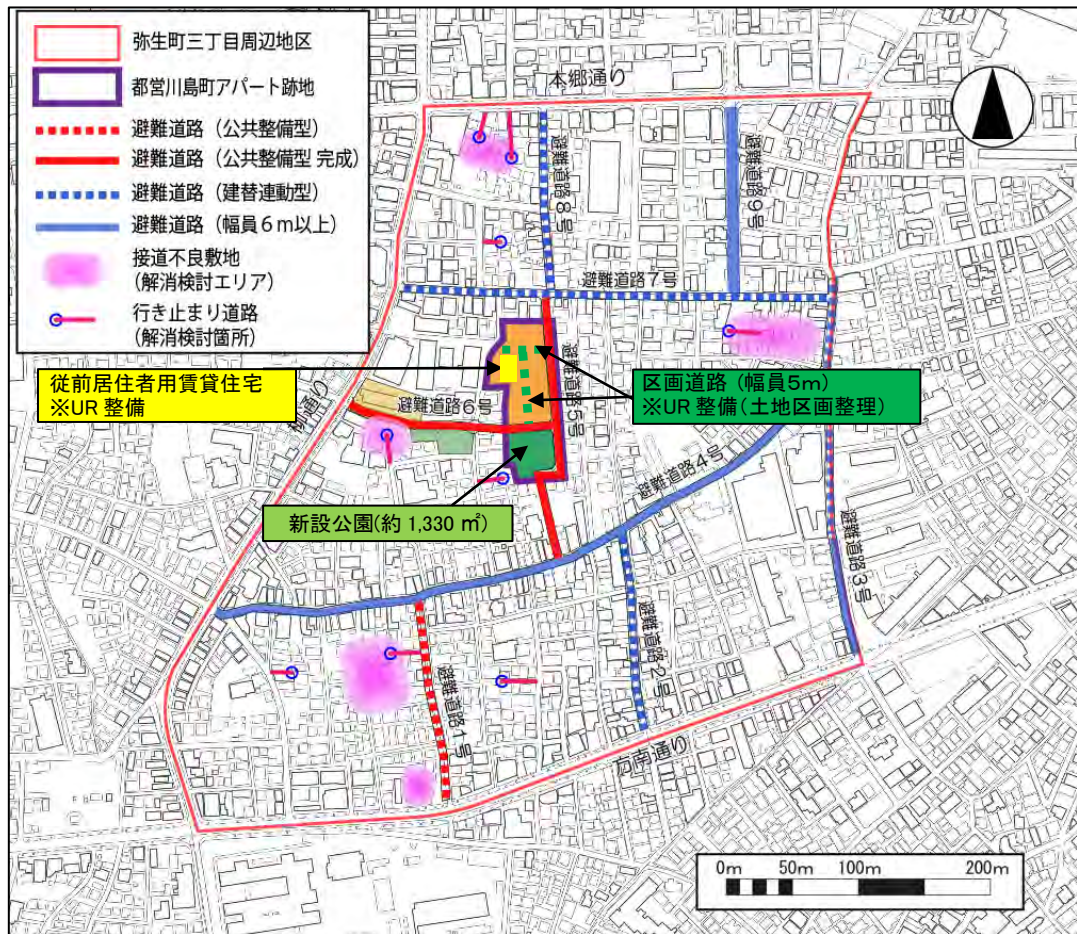
この原案について、8月中旬から8月下旬にかけて関係権利者への個別説明を行うとともに、次のとおり中野区地区まちづくり条例第18条に基づく原案の縦覧及び関係権利者からの意見書の受付を行った。

縦覧期間	8月21日～9月3日	2週間
意見書受付期間	8月21日～9月10日	3週間
意見書	なし	
主な意見	なし	

4. 今後の予定

平成30年11月	地区計画の案の説明会、同公告・縦覧
平成31年1月	都市計画審議会（諮問）
平成31年2月	都市計画決定
平成31年度	建築物の制限に関する条例公布

弥生町三丁目周辺地区 防災まちづくり事業計画概要図



東京都計画地区計画の決定（中野区決定）

都市計画弥生町三丁目地区地区計画を次のように決定する。

名 称	弥生町三丁目地区地区計画	
位 置※	中野区弥生町三丁目地内	
面 積※	約 0.5ha	
地区計画の目標	<p>本地区を含む弥生町三丁目周辺地区は、中野区の南端に位置し、中野新橋駅に近く、都心への利便性が高い住宅地として発展してきた。戸建て住宅と木造アパートが混在した高密度な街区が多く、道路や公園などの都市基盤も脆弱なため、「中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月改定）」においては、災害時の延焼拡大や建物倒壊の危険性が高い地域として、狭あい道路の拡幅、建物の不燃化・耐震化を図りながら、防災まちづくりを進めるとしている。また、東京都の「防災都市づくり推進計画（平成28年3月改定）」では重点整備地域に指定されており、「木密地域不燃化10年プロジェクト（平成24年1月）」では、木造密集市街地の防災性向上と居住環境の改善を目的とした東京都不燃化推進特定整備地区（以下「不燃化特区」という。）に指定されている。</p> <p>本地区は、弥生町三丁目周辺地区の中央に位置し、都営川島町アパート跡地を区域として、不燃化特区のコア事業となる避難道路や公園、代替地としての宅地整備など一連の事業が進められている地区である。</p> <p>このため、本地区のまちづくりは、弥生町三丁目周辺地区の防災まちづくりを先導するものとして周辺への波及効果が期待されるほか、土地利用の増進も見込まれることから、弥生町三丁目周辺地区全体に先行して、安全・安心で良好な居住環境の形成を図ることを目標とし、地区計画を決定する。</p>	
区域の整備・開発及び 保全に関する方針	土地利用の方針	地区の防災性向上と良好な生活環境の形成を図り、中高層住宅と戸建住宅が調和したみどり豊かでゆとりのある住宅地とする。
	地区施設の整備方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 避難経路の確保と日常生活の利便性の向上を図るため、区画道路を整備する。 2 地域住民が親しめる快適な憩いの場であるとともに、災害時における延焼遮断機能や救援・復旧等の拠点となる公園を整備する。
	建築物等の整備の方針	<p>地区計画の目標等を踏まえ、建築物等の整備の方針を次のように定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 建築物の建て詰まりを防止し、ゆとりある居住環境を形成するため、壁面の位置の制限を定める。 2 調和のとれた落ち着いた落ち着いた街並みを創出するため、建築物の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。 3 災害時に倒壊の危険性のあるブロック塀等を制限するとともに、潤いある街並みを形成するため、垣又はさくの構造の制限を定める。

地区整備計画	位置	中野区弥生町三丁目地内				
	面積	約 0.5ha				
	地区施設の配置及び規模	道路	名称	幅員	延長	備考
			区画道路 1 号	5m	約 38m	新設
			区画道路 2 号	5m	約 58m	新設
		公園	名称	規模		備考
			公園 1 号	約 1,330 m ²		新設
	地区の区分	名称	住宅地区			
		面積	約 0.5ha			
	建築物に関する事項	壁面の位置の制限	建築物の壁又はこれに代わる柱から隣地境界線までの距離は 0.5m 以上としなければならない。			
建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限		建築物の屋根、外壁又はこれに代わる柱の色彩は、原色を避け、街並みの形成に配慮するなど周辺環境と調和したものとする。				
垣又はさくの構造の制限		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、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、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及び区長が認めたものはこの限りではない。				
土地の利用に関する事項	緑豊かで潤いある街並みを形成するため、地区内では積極的な緑化を推進する。					

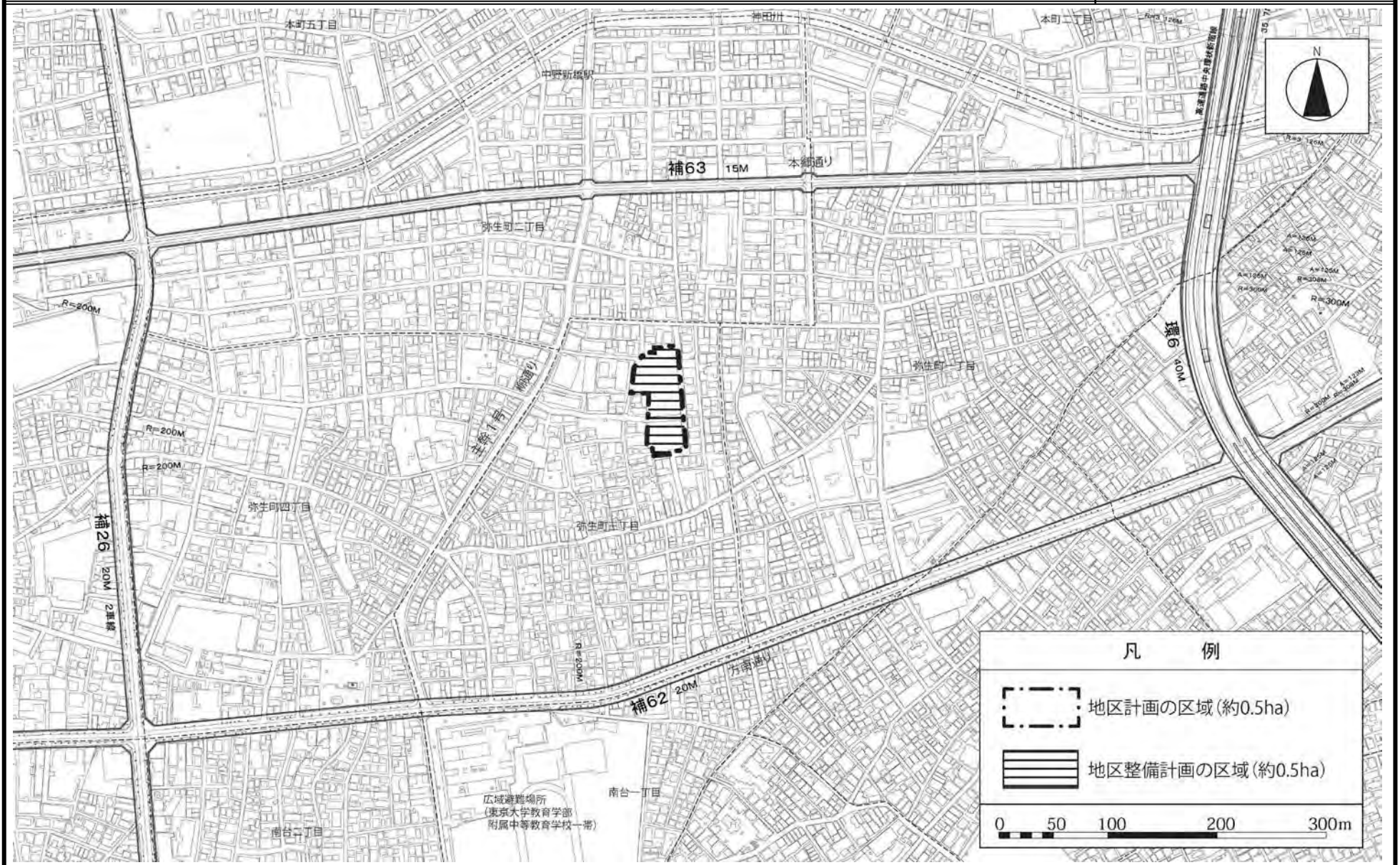
※は知事協議事項

「区域、地区の区分、地区施設の配置及び壁面の位置の制限については計画図表示のとおり」

〔理由〕 地区の防災性向上と居住環境の改善を図るため、地区計画を定める。

東京都市計画地区計画 弥生町三丁目地区地区計画 位置図

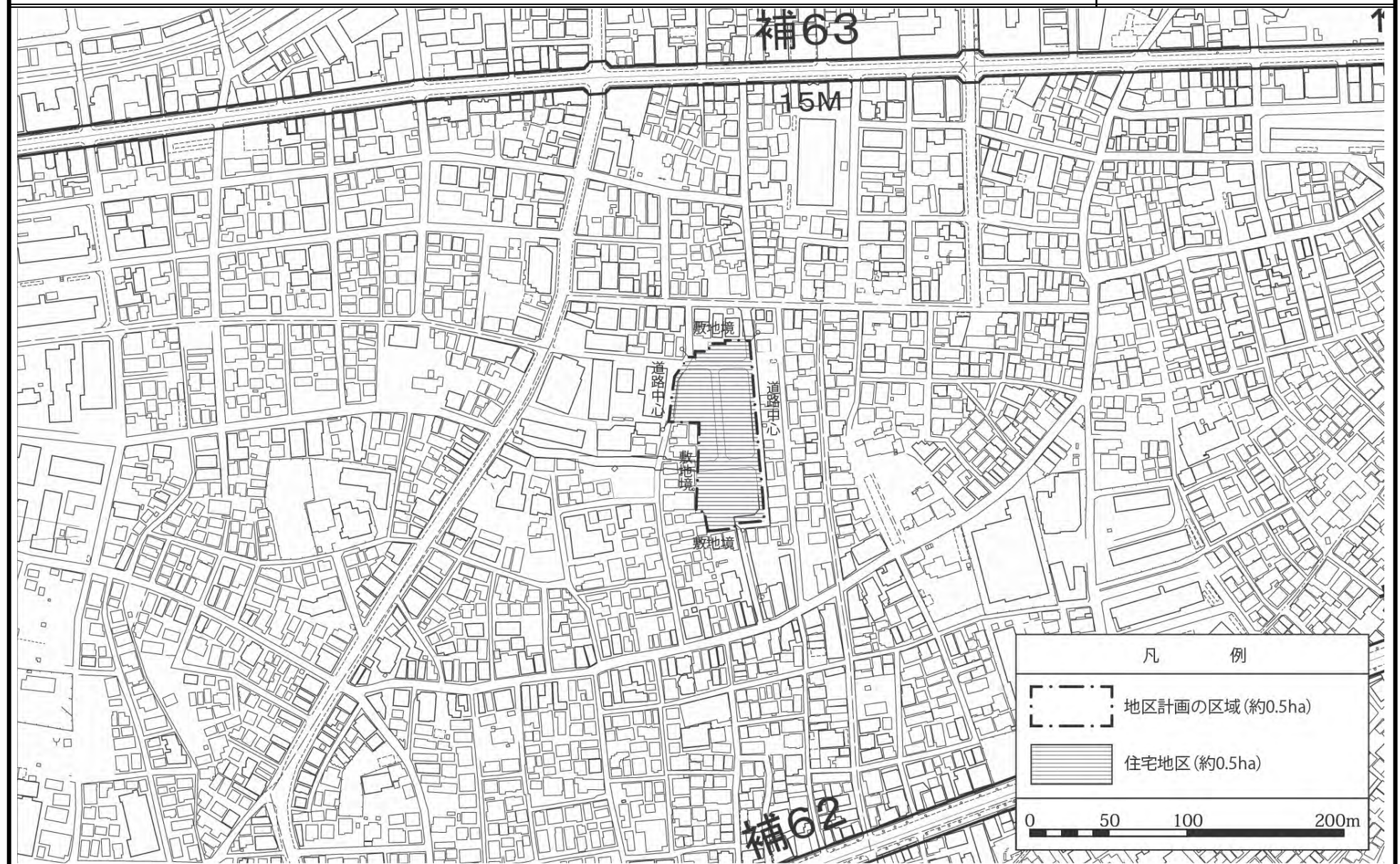
〔中野区決定〕



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基交著第26号、平成30年5月23日
 この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図(道路網図)を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基街都第132号、平成30年8月13日

東京都市計画地区計画 弥生町三丁目地区地区計画 計画図 1

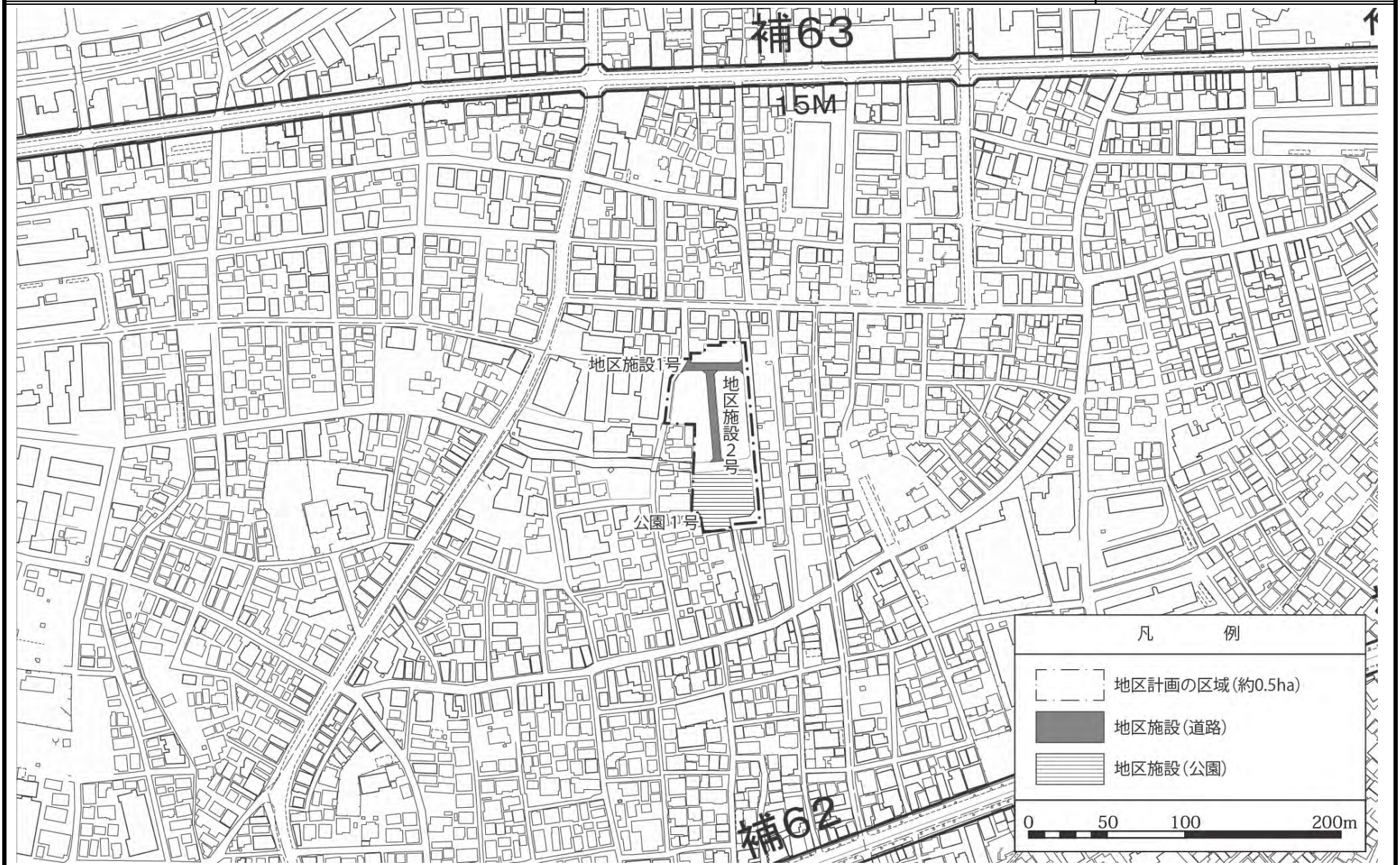
〔中野区決定〕



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基交著第26号、平成30年5月23日
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図(道路網図)を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基街都第132号、平成30年8月13日

東京都市計画地区計画 弥生町三丁目地区地区計画 計画図 2

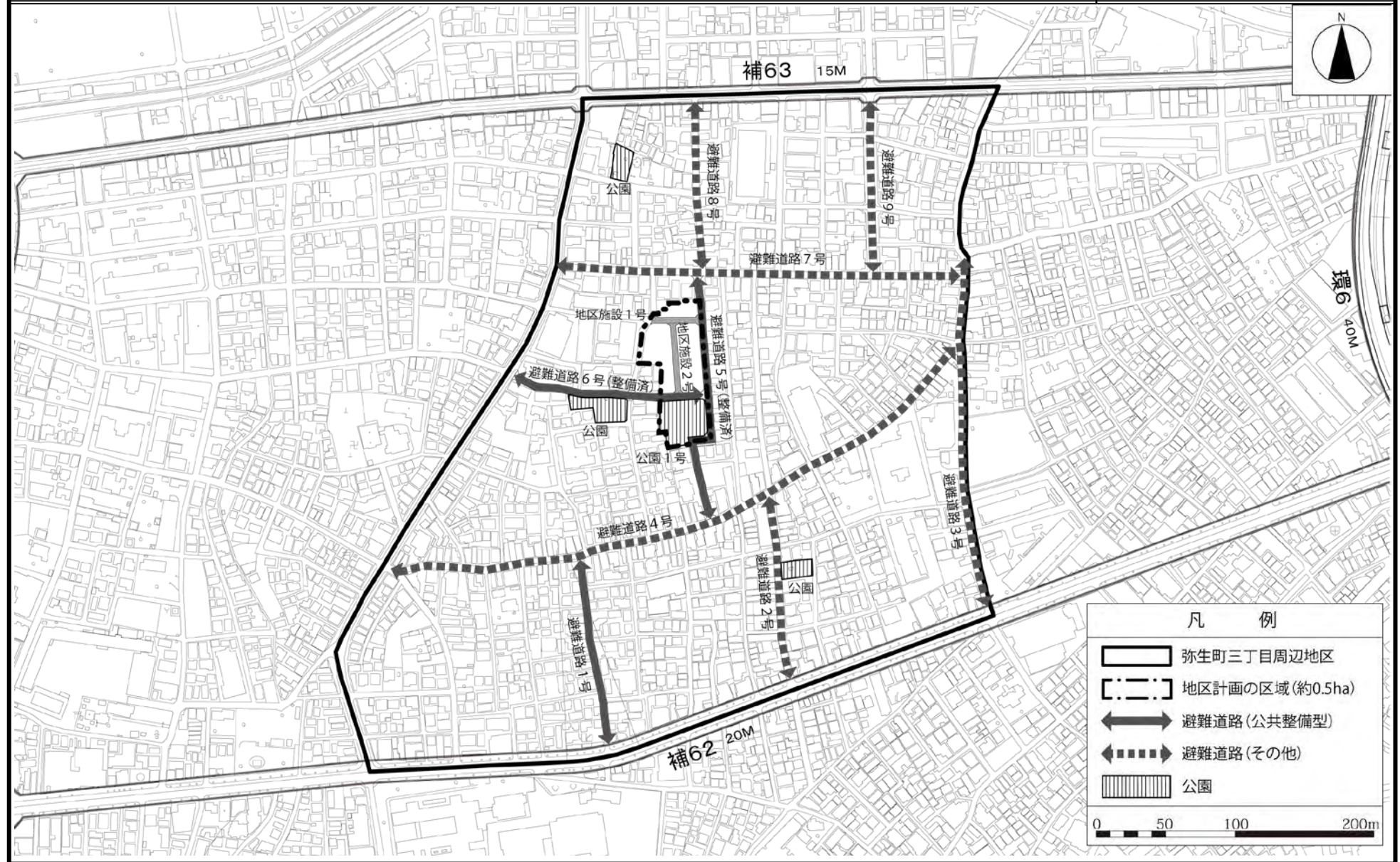
[中野区決定]



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基交著第26号、平成30年5月23日
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図(道路網図)を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基街都第132号、平成30年8月13日

東京都市計画地区計画 弥生町三丁目地区地区計画 参考図（方針附図）

〔中野区決定〕



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基交著第26号、平成30年5月23日
 この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図(道路網図)を使用して作成したものである。無断複製を禁ず。(承認番号)30都市基街都第132号、平成30年8月13日

平成30年度第2回都市計画審議会報告資料
「都市計画原案のあらまし」からの変更点等について

1. 「都市計画原案のあらまし」からの変更点

都市計画原案作成過程における関係機関との調整及び見直しの結果、以下の点を変更した。

- ・ 上位計画における位置づけを追記
- ・ 目的をよりの確な表現に変更
- ・ 制限の内容の見直し

	「都市計画原案のあらまし」	都市計画原案
地区計画の目標	<p>本地区は、東京都不燃化推進特定整備地区（以下「不燃化特区」という。）である弥生町三丁目周辺地区内に位置しており、都営川島町アパート跡地（以下「跡地」という。）を中心とした地区である。本地区における避難道路や公園、代替地の整備など一連の事業は、不燃化特区の整備プログラムにおいて弥生町三丁目周辺地区の防災まちづくりを牽引するコア事業として位置づけられている。</p> <p>このため、本地区のまちづくりは、弥生町三丁目周辺地区全体への波及効果が期待されており、防災まちづくりを先導するものとなるうえ、今後、跡地を中心として土地利用の大幅な増進が見込まれることから、弥生町三丁目周辺地区全体に先行して地区計画を決定し、<u>不燃化特区の目的を踏まえ</u>、安全・安心で良好な居住環境の形成を図ることを本地区計画の目標とする。</p>	<p>本地区を含む弥生町三丁目周辺地区は、中野区の南端に位置し、中野新橋駅に近く、都心への利便性が高い住宅地として発展してきた。戸建て住宅と木造アパートが混在した高密度な街区が多く、道路や公園などの都市基盤も脆弱なため、<u>「中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月改定）」</u>においては、災害時の延焼拡大や建物倒壊の危険性が高い地域として、狭あい道路の拡幅、建物の不燃化・耐震化を図りながら、防災まちづくりを進めるとしている。また、東京都の<u>「防災都市づくり推進計画（平成28年3月改定）」</u>では重点整備地域に指定されており、<u>「木密地域不燃化10年プロジェクト（平成24年1月）」</u>では、木造密集市街地の防災性向上と居住環境の改善を目的とした東京都不燃化推進特定整備地区（以下「不燃化特区」という。）に指定されている。</p> <p>本地区は、弥生町三丁目周辺地区の中央に位置し、都営川島町アパート跡地を区域として、不燃化特区のコア事業となる避難道路や公園、代替地としての宅地整備など一連の事業が進められている地区である。</p> <p>このため、本地区のまちづくりは、<u>弥生町三丁目周辺地区の防災まちづくりを先導するものとして周辺への波及効果が期待されるほか</u>、<u>土地利用の増進も見込まれることから</u>、弥生町三丁目周辺地区全体に先行して、安全・安心で良好な居住環境の形成を図ることを目標とし、地区計画を決定する。</p>

土地利用の方針	地区の防災性と良好な居住環境の形成に向け、道路整備や公園整備と合わせ、緑豊かなゆとりある中高層住宅と戸建住宅が調和した地区として整備する。	地区の防災性向上と良好な生活環境の形成を図り、中高層住宅と戸建住宅が調和したみどり豊かでゆとりのある住宅地とする。
地区施設の整備方針	地区施設道路については、歩行者の安全に配慮するとともに、公園とあわせ、景観への配慮を行う。	1 避難経路の確保と日常生活の利便性の向上を図るため、区画道路を整備する。 2 地域住民が親しめる快適な憩いの場であるとともに、災害時における延焼遮断機能や救援・復旧等の拠点となる公園を整備する。
建築物等の整備の方針	地区の防災性向上と良好な居住環境の形成を図るため、建築物等の整備の方針を次のように定める。	地区計画の目標等を踏まえ、建築物等の整備の方針を次のように定める。
色彩その他意匠の制限	1 建築物の屋根、外壁又はこれに代わる柱は、街並みと調和のとれたものとし、設置位置、形態、規模、意匠などについて適切な配慮がなされ、良好な住宅地景観の形成に寄与するものとする。 2 建築物の屋根、外壁又はこれに代わる柱の色彩は、原色を避け、周辺環境と調和したものとする。	建築物の屋根、外壁又はこれに代わる柱の色彩は、原色を避け、周辺環境と調和したものとする。

2. 前回報告時のご意見に対する見解

【ご意見】

外壁が耐火構造の建築物は、建築基準法第65条の規定により、隣地境界線に接して建築することができるため、壁面の位置の制限の例外として検討してほしい。

【見解】

- ・防災まちづくりにおける密集再生産（建て詰まり）防止の観点から規定している
- ・本地区は住宅地区であり、延焼防止の他、日照や採光、通風の確保などによる良好な居住環境の形成を目的としている
- ・本制限については、権利者の合意を得ている

【ご意見】

地震時における室外機の転倒防止策について検討してほしい。

【見解】

- ・都市計画法では地区計画で当該事項などに関する規定を設けることは想定されていない
- ・防災まちづくりの観点から、引き続き情報収集に努め、適切に対応していきたい

沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成について

1 概要

沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成については、昨年度、都市計画審議会に諮問した「沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画」の報告に合わせ、適宜、その検討状況を報告してきたところである。

地区計画については、平成 30 年 1 月の都市計画審議会において了承の答申を頂き、3 月に都市計画決定している。

地区計画に係る答申を頂く際、都市計画審議会からは、「区街 4 号線の道路空間構成の検討については、本来、地区計画と一体で進められることが理想的である中で、地区計画についての議論が先行して終了することになるため、今後も一定の成果が出た段階で、適宜、都市計画審議会に報告すること」との意見を頂いていたことから、現在の検討状況について報告する。

2 現在の検討状況

別紙参照

■ 沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成について

1. 事業概要

東京都市計画道路区画街路中野区画街路第 4 号線

都市計画決定：平成 23 年 8 月 19 日（中野区告示第 103 号）

事業認可：平成 29 年 8 月 9 日（東京都告示第 1257 号）

事業期間：平成 29 年 8 月 9 日～平成 38 年 3 月 31 日

起点：中野区沼袋二丁目（新青梅街道） 終点：中野区沼袋一丁目（妙正寺川 新道橋）

	現状	都市計画
延長	—	約 560 m
幅員	約 6 m	14 m
車線数	1	2
歩道	なし	あり（両側）
交通規則	一方通行	相互交通
交通広場	なし	あり (面積約 2,800 m ² 、バス・タクシー・自家用車乗降施設)



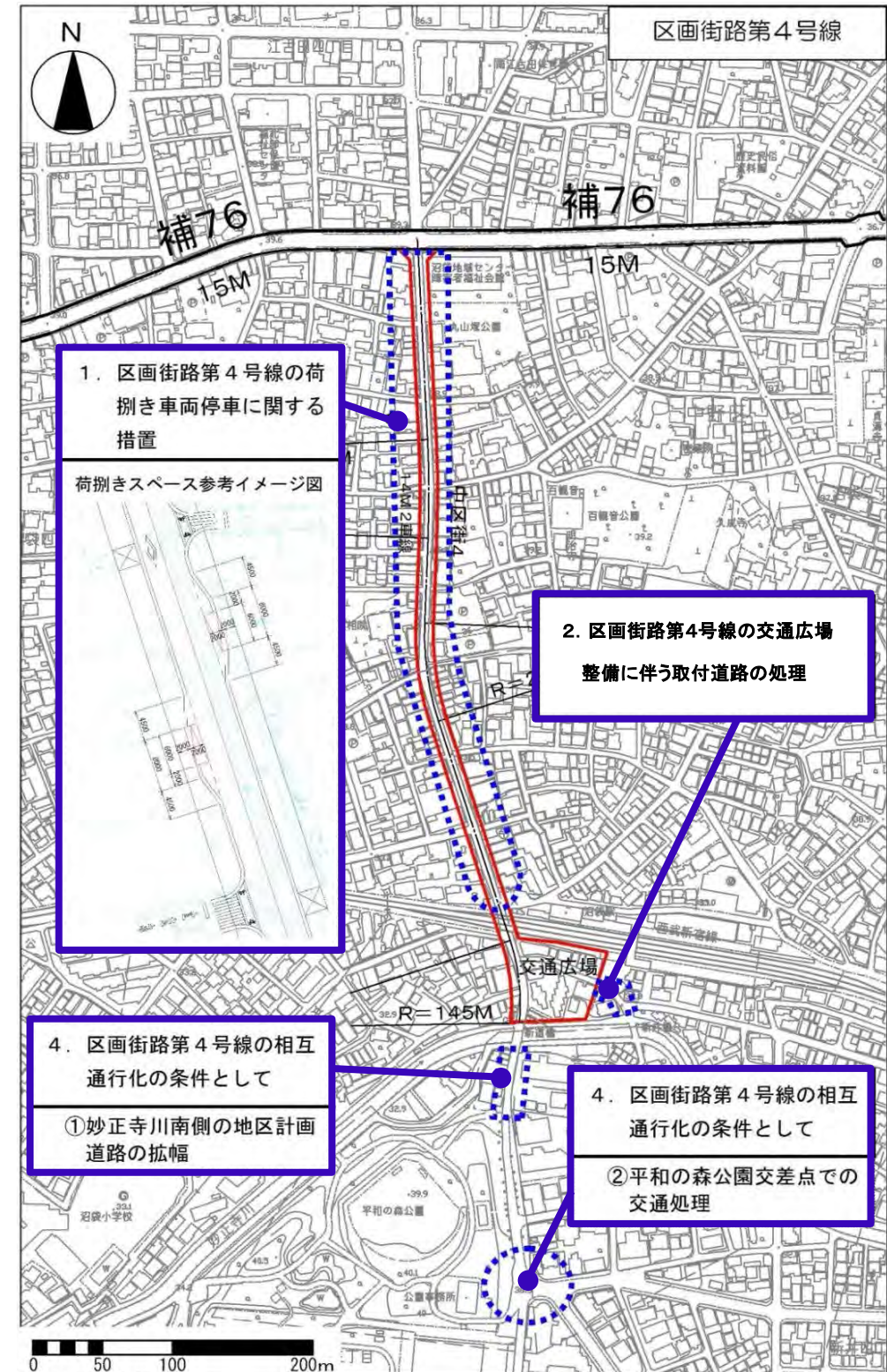
* 現場写真



2. 本路線に係る計画協議について

本路線については、平成 23 年 8 月に警視庁野方警察署より、「新井薬師前駅・沼袋駅周辺における基盤整備の計画協議について（回答）」を受けている。回答内容は下記のとおりである。

- 区画街路第 4 号線の荷捌き車両停車対策について検討を行うこと（全区間）
- 区道 33-340 については、自動車交通が交通広場に接続しないよう検討を行うこと
- 交通安全対策については、別途設計協議を行うものとする
- 西武新宿線連続立体交差事業及び周辺道路の整備状況により、交通の安全等で問題が生じた時は、その対策を行うとともに是正策について交通管理者と協議を行うものとする



3. 本路線の道路構造検討の手順

道路構造の決定にあたっては「道路構造令の解説と運用」に基づき、以下の手順で検討する。

II 道路の計画・設計の考え方

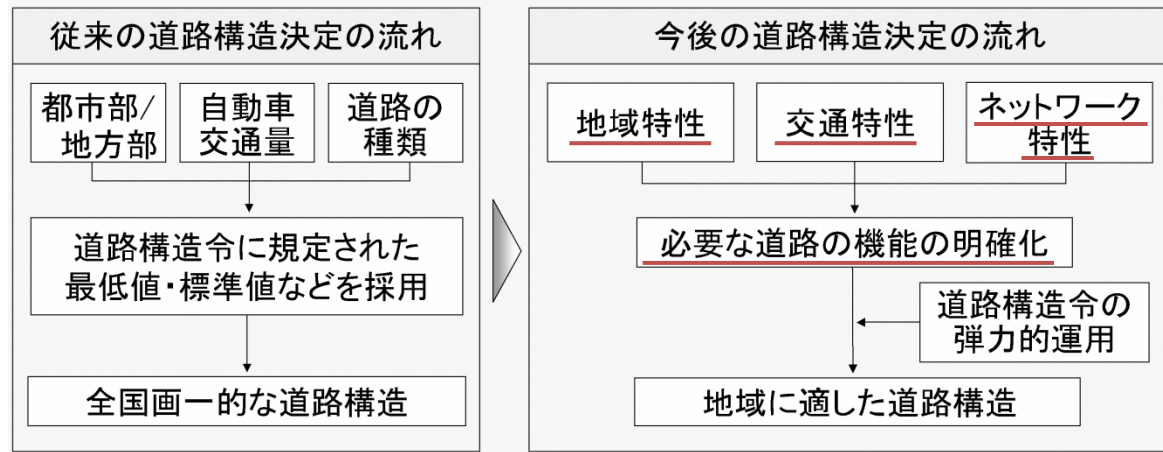
1-2-2 地域に応じた弾力的な基準の運用

道路を計画・設計する場合には、地域の状況を踏まえて、当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用することが重要である。このため、道路構造に関する基準を全国画一的に運用するのではなく、地域の状況に応じて道路に求められる機能を勘案し、地域の裁量に基づき運用すべきである。

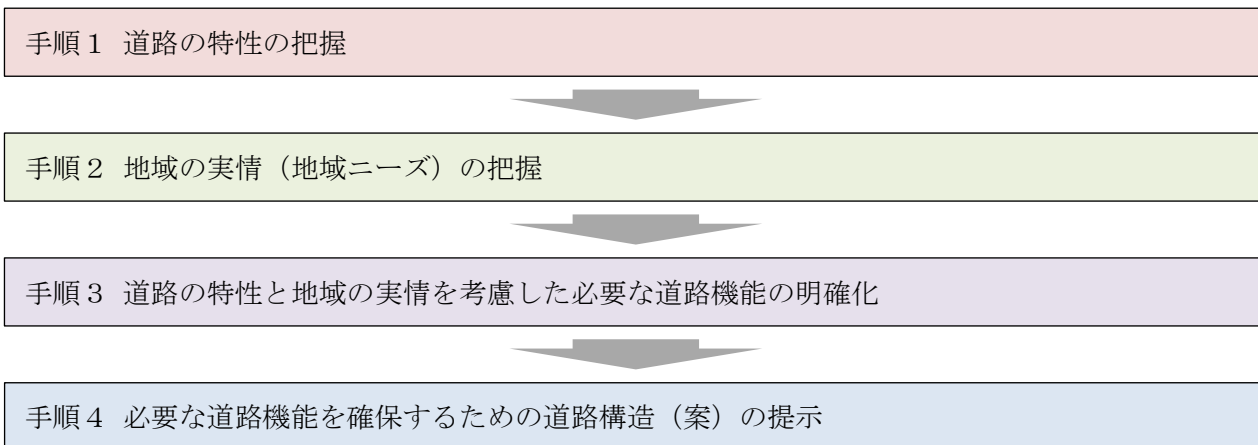
(1) 地域の状況から重視すべき機能を明確化

道路を計画・設計する場合には、地域住民・道路利用者のニーズによる様々な価値判断や急峻な地形、自然環境、積雪寒冷等気象などの制約条件について考慮する必要がある。

このため、道路の特性と地域の実情を考慮して、多様な道路の機能のうち当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用することが重要である。



出典 「道路構造令の解説と運用 64頁、65頁参照」



4. 手順1 道路の特性の把握

イ) 地域特性

① 沿道の土地利用状況

種別	地域特性
用途地域	本路線沿道は商業地域、近隣商業地域であり、その後背地の多くは、第1種低層住居専用地域となっている
商店街	新青梅街道入口から沼袋駅まで商業店舗が連担した商店街を形成している

② 災害

種別	地域特性
地域危険度	総合危険度 ^{※1} は、本路線の東側（沼袋1、2丁目）で3、西側（沼袋3、4丁目）で4となっている
延焼遮断帯	東京都の防災都市づくり推進計画（H28.3）において、一般延焼遮断帯に位置づけられている
避難路	第40次中野区地域防災計画において、避難路として整備する都市計画道路に位置づけられている
消防活動困難区域 ^{※2}	本路線東西の第一種低層住居専用地域において、消防活動困難区域が存在する

※1 災害時活動困難度を加味した建物倒壊危険度及び災害時活動困難度を加味した火災危険度の危険量の和の大きな町丁目から順に高い5段階のランクに割り当てたもの（低1 ⇄ 5高）

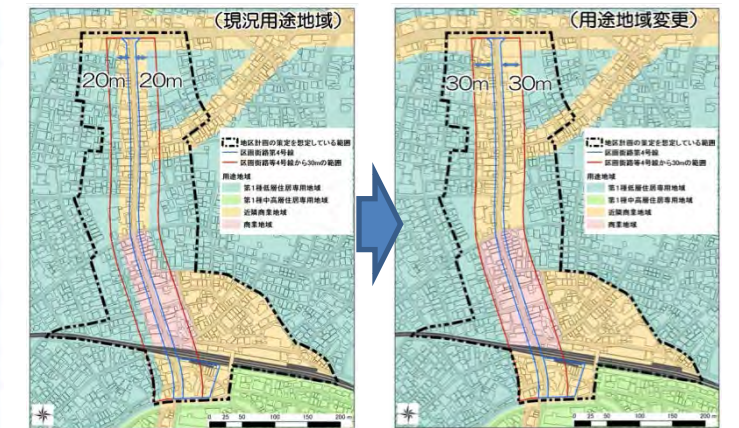
※2 消防自動車の出入りができる幅員6m以上の道路から消防ホースが到達する、概ね半径140m以上離れた区域

③ まちづくりの計画

本路線沿道の商店街のにぎわいの再生や防災性の向上を目的として平成30年3月に「地区計画の策定」及び「都市計画の変更」を都市計画決定した。

【沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画】

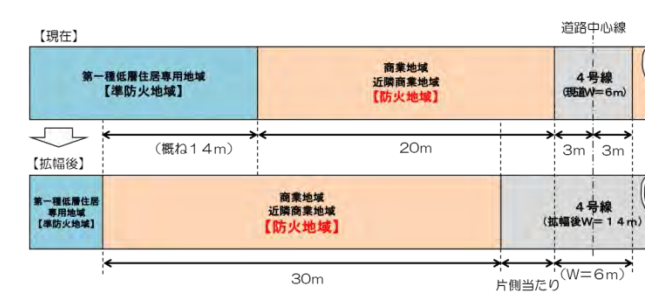
【都市計画の変更（①用途地域の変更）】



【都市計画の変更（③高度地区の変更）】



【都市計画の変更（②防火地域の変更）】



ロ) 交通特性

◆ 沼袋駅周辺地区の交通特性における課題（「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（H27.9）」より）

(1) 駅前における交通結節機能の不足	駅前広場がないことや、バス、タクシー等の専用の乗降空間もないことから交通結節機能が不足している状況
(2) 脆弱な交通基盤	駅前バス通りは、幅員が約6mで、歩車分離がなされておらず、安心して歩ける空間となっていない。また、鉄道を南北に横断する道路が少なく、環状7号線に繋がる東西道路も十分に確保されていない
(3) バスの利便性の低さ	バスは南向き（中野駅行）の一方通行のみの運行であり、利便性が十分に確保されていない
(4) 路上駐輪の発生	駅周辺の駐輪場は駅から離れているものもあり、利用しにくい状況から、路上駐輪が多く見られる

① 現況交通量（平成29年11月27日（月）、平成30年1月14日（日）に実施した12時間交通量調査より）

種別	交通特性	
自動車	日交通量	約2,200台/日 <u>(通過交通：約400台/日、地域内交通：約1,800台/日^{※1})</u>
	大型車混入率	約17%
	ピーク時間交通量	約188台/h（午前9時～10時） ※約3台/min
	交通規制	一方通行規制
路線バス	運行本数	128便/日、ピーク時間（午前7時）12本/h
	乗降者数	【沼袋駅】（中野駅行）乗車613人/12h、降車142人/12h
	その他	中野駅方面への一方通行のみ運行
歩行者	歩行者交通量	11,400人/12h、ピーク時間（午前8時）1,500人/h
	横断歩行者交通量	丸山塚公園部：347人/12h、中央部：269人/12h、駅前部：1,415人/12h
	歩行者属性 ^{※2}	児童：1%、生徒：2%、大人：86%、高齢者：10%、身体障害者・その他：1%
自転車	自転車交通量	3,750台/12h、ピーク時間（午前8時）310台/h
	横断自転車交通量	丸山塚公園部：232台/12h、中央部：600台/12h、駅前部：609台/12h
	駐輪	放置自転車が見られるほか、通勤通学の自転車の商店街への駐輪が見られる

※1 現況再現推計による内訳

※2 目視確認による参考値

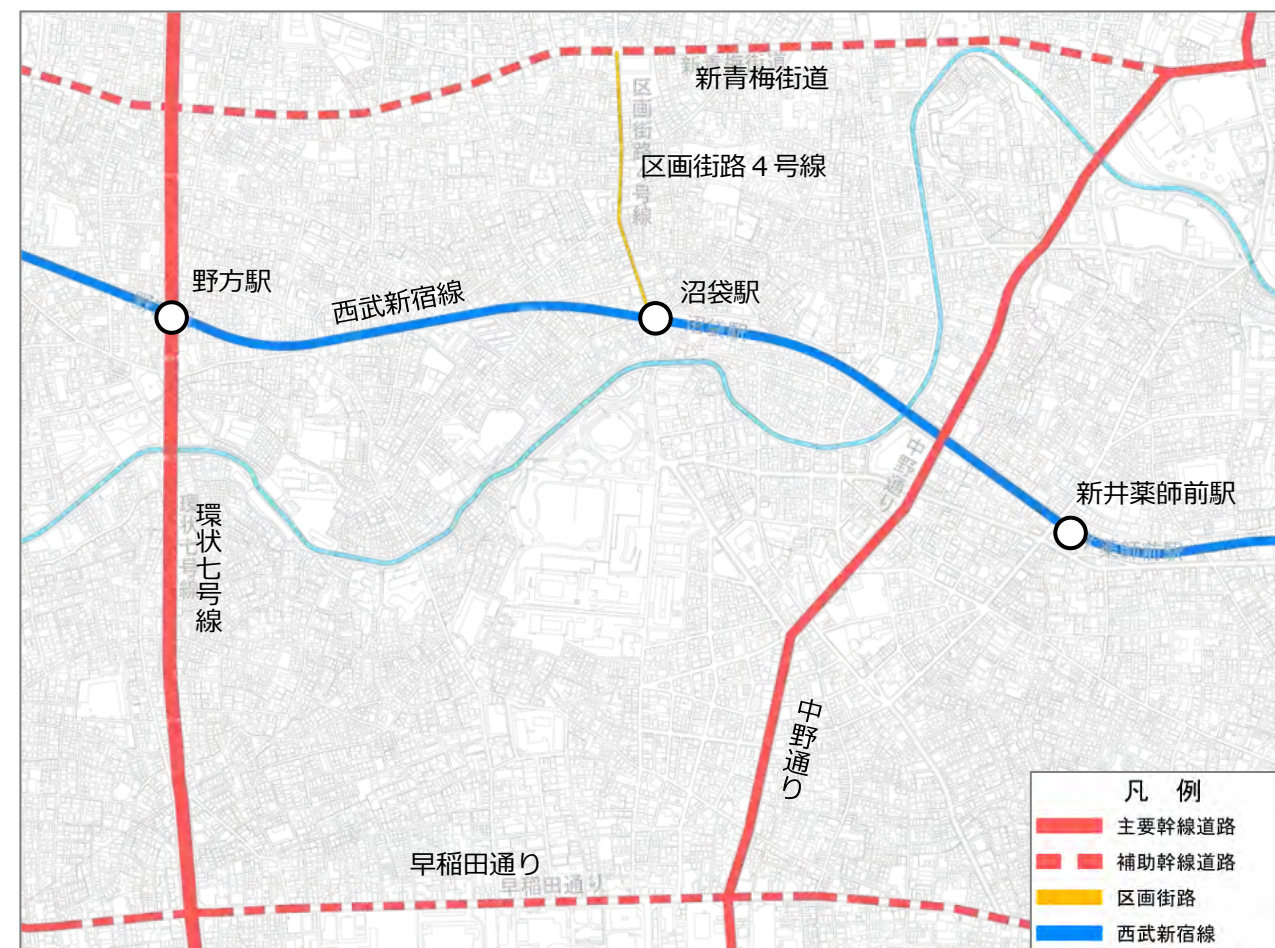
② 将来交通量推計結果

種別	交通特性	
自動車	日交通量	3,600～4,000台/日 <u>(通過交通：約500台/日、地域内交通：約3,100～3,500台/日)</u>
	ピーク時間交通量	約308～342台/h（午前9時～10時）
	その他	相互通行
歩行者	歩行者交通量	2,089人/h (現況ピーク時間の歩行者交通量に開発増加分を考慮)
自転車	自転車交通量	624台/h (現況ピーク時間の歩行者交通量に開発増加分を考慮)

ハ) ネットワーク特性

種別	ネットワーク特性
都市計画運用指針（国土交通省）	区画街路の位置づけから、幹線道路等で囲まれた区域内の交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することについて位置づけられている
西武新宿線沿線まちづくりに係る基盤施設の整備基本計画（中野区）	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車交通の安全に配慮 地域にとって必要な機能を有する道路とし、商店街への影響を軽減 駅前広場へのアクセス機能を有し、地区内交通を担う道路として適した道路構造
中野区自転車利用総合計画（中野区）	通勤・通学等における駐輪対策については、鉄道上部空間を含めた配置について位置づけられている
中野区バリアフリー基本構想（中野区）	本路線は、歩道の有効幅員を原則2m以上確保する生活関連経路と位置づけられている

【本路線と周辺道路との関係】



5. 手順2 地域の実情（地域ニーズ）の把握

◆ 地域ニーズの区分

- ① 中野区都市計画審議会 ② 中野区議会 ③ 地域住民、地域まちづくり団体等

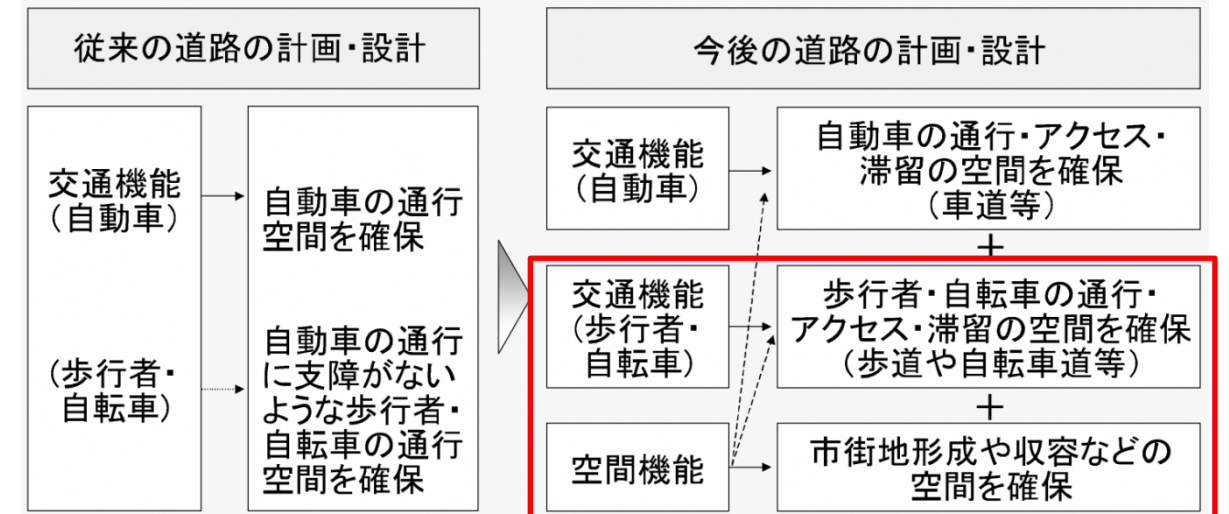
地域ニーズ	
(1) 商店街を分断せず、にぎわいを喪失しない道路構造	
具体的内容	・当該地区では、「商店街にとって好ましい道路構造」「建築物の建替えによる商店街の形成」「にぎわいを生む商業政策」の3つが必要 (①)
	・商店街としての買い物利便性、回遊性の追求と歩行者の安全確保 (①)
	・賑わいと荷捌きの課題解決 (①)
	・拡幅整備に際しては、沿道の商店街の活性化をどう確保していくかを考える必要がある (②)
	・この商店街は、道路部分も含めて商店街を形成しているので、商店街を分断せず、商店街として対面性を大切にしたい安全にどこからでも横断できるみちの実現を目指す (③)
・買い物時間帯に歩行者横断しやすい交通規制の誘導 (①)	
(2) 人が最優先のみち	
具体的内容	・人を滞留させる仕組みづくりや車道が相互交通となるため、人が安心して通れるように自動車がスピードを出しにくくするような対応が必要 (②)
	・道路構造の工夫により自動車の速度抑制、通過交通の排除 (①)
	・時間帯による交通規制などで、地区内を通過する自動車を今より減らすことにより、人が最優先のみちを目指す (③)
(3) 適切な自転車利用環境の整備	
具体的内容	・商店街利用者の駐輪施設の確保、自転車通行機能の確保 (①②)
	・自転車走行環境や自転車駐車場の整備により、自転車を利用しやすい環境を整えるとともに、自転車利用のルールとマナーの向上 (③)

6. 手順3 道路の特性と地域の実情を考慮した必要な道路機能の明確化

本路線の道路の特性（地域特性、交通特性、ネットワーク特性）と地域の実情（地域ニーズ）を考慮すると、当該地域の状況から重視すべき機能は以下のとおりである。

- ・拡幅後も商店街を分断せず、にぎわいを喪失しない道路構造が求められていること
- ・道路空間内に、商店街の荷捌き車両の対策が求められていること
- ・当該路線を利用する歩行者が、市街地における一般都道府県道の歩行者平均交通量（806人/12h）に比べ、10倍以上多いこと
- ・適切な自転車利用環境の整備が求められていること
- ・区域外からの通過交通の進入を誘導しない路線とすべきであり、且つ、将来推計日交通量においても通過交通が1割程度であるため、自動車の交通機能の重要性や必要性が小さいこと

以上より、地域に適した道路構造を採用するにあたり、地域の状況を踏まえ、当該道路において重視すべき機能は、下記の歩行者・自転車の交通機能や空間機能であると判断できる。



出典 「道路構造令の解説と運用 63頁参照」

【歩行者・自転車の交通機能】

- ・**通行機能** : 商店街利用者等が並んで歩くための必要な幅員、高齢者や身体障がい者等の移動のための平坦性や歩道形状の確保
- ・**アクセス機能** : 歩行者や自転車利用者の沿道施設への出入りのしやすさ
- ・**滞留機能** : 商店街利用者のための自転車の駐輪

【空間機能】

- ・**市街地形成** : 商店街のための荷捌きスペース、商店街を利用しやすい道路横断・歩道幅員
- ・**防災空間** : 緊急車両通行空間の確保・避難路確保のための無電柱化
- ・**収容空間** : 情報通信施設やライフラインなどを収容するための空間

7. **手順4** 必要な道路機能を確保するための道路構造（案）の提示

(1) 歩行者が横断しやすい構造

- ・スムーズ横断歩道（横断歩道をハンプにする）
- ・横断歩道を密に配置
- ・交通島の設置

(2) 適切な自転車利用環境の整備

- ・自転車通行空間の確保
- ・自転車駐車を歩道上に設置

(3) 自動車の走行速度を抑制する構造

- ・狭窄部、ハンプ、車線のスラローム（蛇行）化

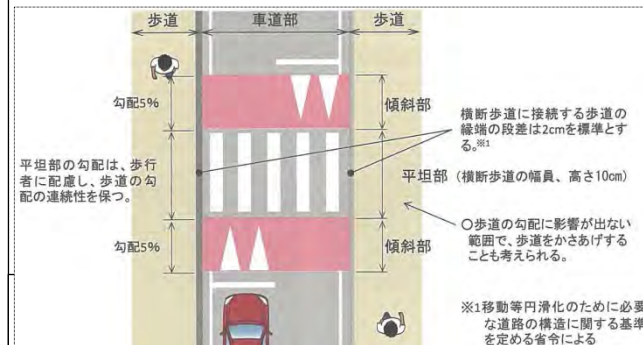
(4) その他

- ・バスベイの新規設置
- ・細街路交差点の歩道の連続化
- ・荷捌き駐車場

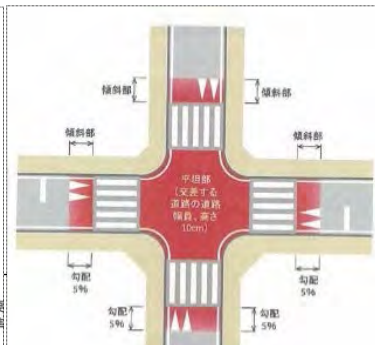
◆ スムーズ横断歩道のイメージ

（出典：改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル（(一社)交通工学研究会）75頁、83頁参照）

【平面図の例①】



【平面図の例②】



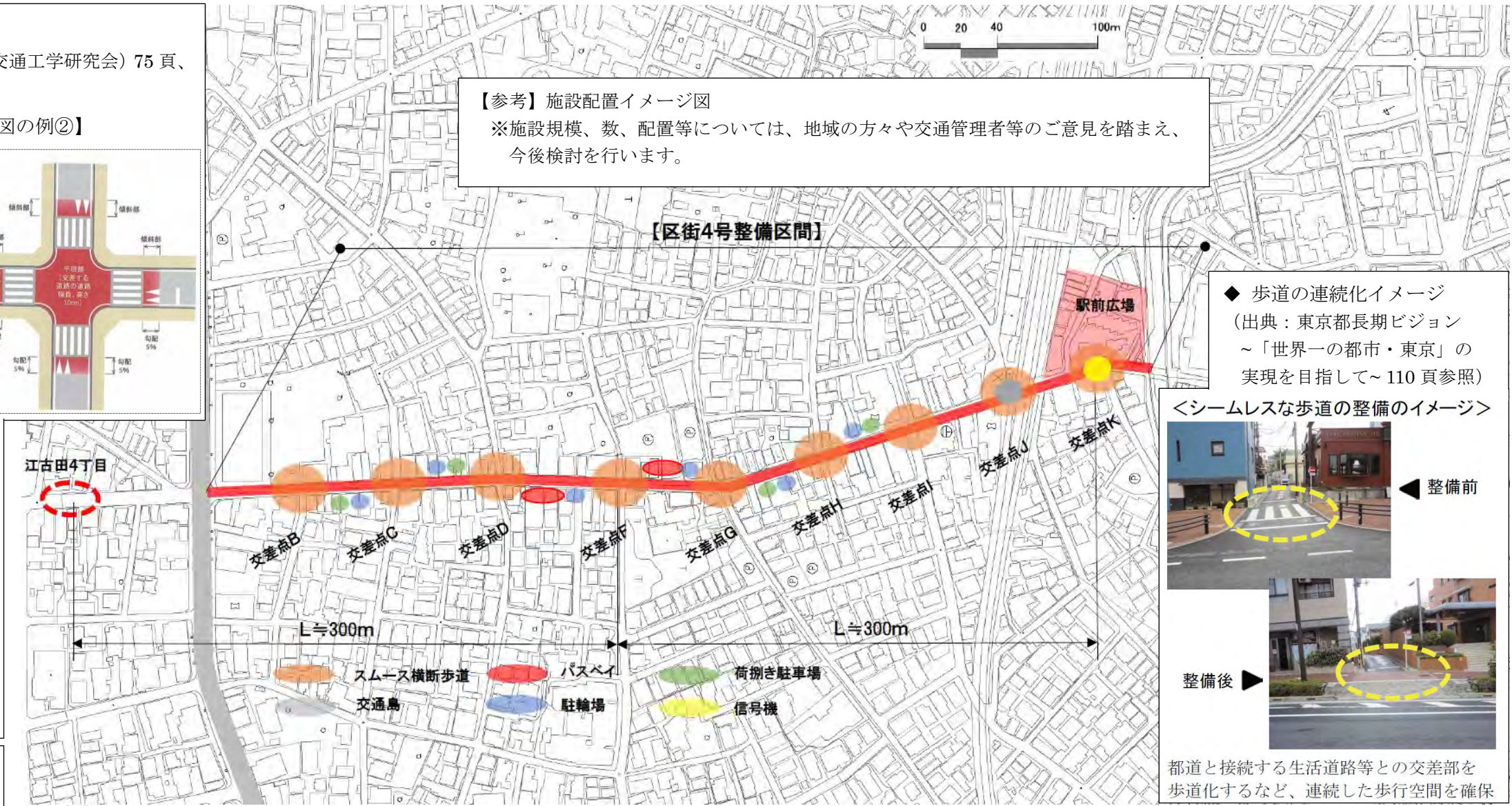
【イメージ写真】

（つくば市設置事例：中野区業務受託者提供）



【参考】施設配置イメージ図

※施設規模、数、配置等については、地域の方々や交通管理者等のご意見を踏まえ、今後検討を行います。



◆ 歩道の連続化イメージ

（出典：東京都長期ビジョン～「世界一の都市・東京」の実現を目指して～110頁参照）

＜シームレスな歩道の整備のイメージ＞



都道と接続する生活道路等との交差点を歩道化するなど、連続した歩行空間を確保

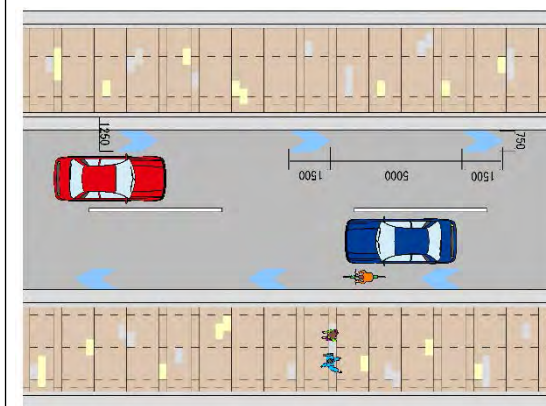
◆ 駐輪場のイメージ

（出典：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針同解説（(社)日本道路協会）70頁参照）

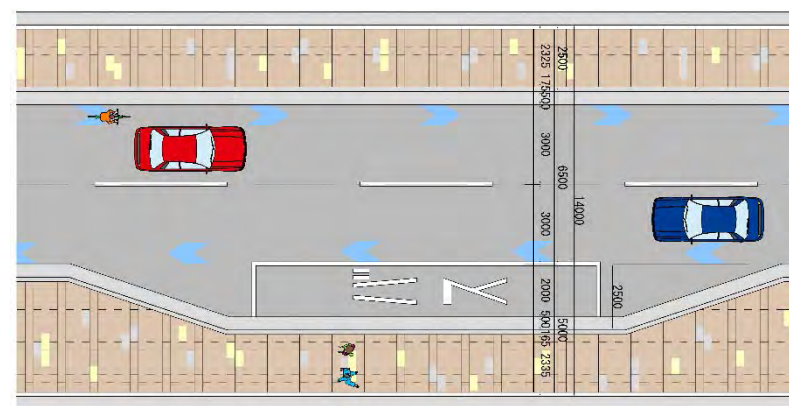
【イメージ図】



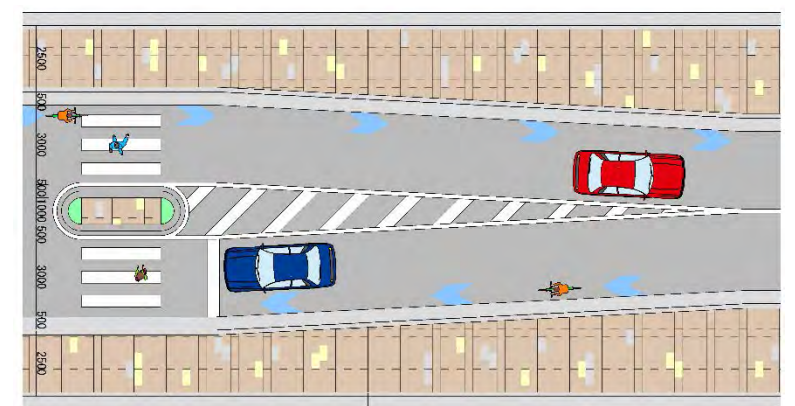
【標準部】



【バスベイ部】



【交通島部】



平成30年（2018年）10月25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（原案）について

- 1 中野駅新北口駅前エリア再整備の検討状況について
* 中野駅新北口駅前エリア再整備の検討状況《資料1》
- 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
* 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画変更（原案）《資料2》

中野駅新北口駅前エリア再整備の検討状況について

中野駅新北口駅前エリア再整備の検討状況について以下のとおり報告する。

1 区民等との対話の実施状況について

区役所・サンプラザ地区再整備推進区民会議（以下「区民会議」という。）や区民と区長のタウンミーティングを通じ、再整備に関する対話を行ってきたところである。また、メール等でも再整備に関する様々な意見が寄せられている。

2 中野駅新北口駅前エリア再整備の推進について

区民の声や現在のまちの状況をとらえながら、中野駅新北口駅前エリア再整備の推進に係る考え方をとりまとめた。

（1）再整備の必要性について

- ① 再整備は現在進行中の中野駅周辺の各地区整備と密接に関連しており、それぞれの進捗に影響すること。特に中野駅西口改札整備を進める上での前提条件となっていること。
- ② 中野サンプラザは開業から45年経過し、施設更新の時期を迎えており、存続させた場合には負担が大きいこと。
- ③ 将来にわたってだれもが安全・安心に過ごせるユニバーサルデザインのまちづくりが求められていること。

これらを総合的に判断した結果、中野駅新北口駅前エリアは、中野区役所の移転や新北口駅前広場整備などとの一体的な計画により再整備を推進するものとし、あわせて中野駅西側南北通路・橋上駅舎の早期開設に向けた取り組みを進めていくこととする。

（2）再整備の方向性について

中野駅新北口駅前エリアは、将来にわたって人々の交流とにぎわいに満ちた、区民の誇りとなるシンボル空間の形成を目指し、新たな文化発信拠点などを整備するため、民間活力を活用した再整備プロジェクトを推進していく。

再整備にあたっては、中野サンプラザの「キオク（記憶）」、「カタチ（形）」、「ナマエ（名前）」の3つのDNAを引き継いでいくものとし、集客交流施設については、最大収容1万人のアリーナ計画を再検討し、規模や施設形状などについて多角的な検討を行っていく。

3 今後の検討について

今後、再整備の事業化に向けた検討を進めていくにあたり、現時点での方向性と主な課題を整理した。

平成31年3月の中野駅新北口駅前エリア再整備事業計画（素案）の公表を目指し、引き続き区民会議などを通じた区民との議論や関係者との調整を行いながら検討を進めていく。

【参考資料 1】

中野駅新北口駅前エリア再整備について

(1) 区民等との対話の実施状況

対話の場	内容	実績 (酒井区長就任後)
区役所・サンプラザ地区再整備推進区民会議	新たな委員を加え、委員の発表やグループディスカッションを実施。	8月21日(第5回) 委員27名出席 再整備事業の概要等 9月7日(第6回) 委員24名出席 まちづくりの中での中野サンプラザのあり方
区民と区長のタウンミーティング	中野駅周辺まちづくりをテーマに、グループディスカッションを実施。	8月28日(第3回) 約70名参加
区民の声	中野駅周辺まちづくりに関するメール等による投稿。	再整備関連15件 中野駅関連9件 (平成30年9月14日現在)

(2) 主な意見

対話の場	主な意見
区民会議 (9月7日)	<ul style="list-style-type: none"> サンプラザは地域に愛される象徴的な建物。建て替える際には、面影が残るようにしてほしい。 今のサンプラザを残すことに意味がある。 建て替えるかは経済的な合理性も踏まえ判断してほしい 今あるホテル、会議室、レストラン等の多目的な機能をなくさないでほしい。 など
タウンミーティング (8月28日)	<ul style="list-style-type: none"> 1万人規模ではなく、今のサンプラザの規模でいい。 中野サンプラザは残して欲しい。 名前を残し、区民に愛されるサンプラザにしてほしい。 中野駅西口改札を早く作ってほしい。 など
区民の声	<ul style="list-style-type: none"> 1万人ぐらい収容可能なホールを建設して、賑わいのある中野区にしてほしい。 中野駅にエレベーターがなく非常に困った。非常に不便な駅だと感じた。 新住民のための混雑解消策は考えられているが、昔から住む住民は不便を強いられている。 など

(1) 再整備の必要性

【区民の声からとらえたまちの状況】

中野サンプラザは思い出がいっぱい。

区役所もサンプラザも老朽化が心配。

中野駅にエレベータがなくて不便。

中野は子連れでは来にくいまちだと思う。

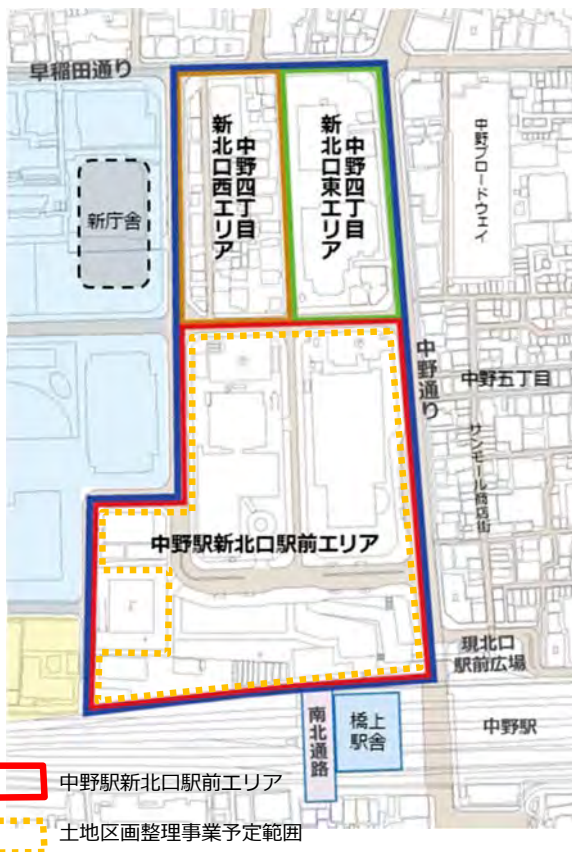
【主な課題】

周辺各地区整備の進捗に影響	中野サンプラザ存続の負担	ユニバーサルデザインのまちづくり
<ul style="list-style-type: none"> 中野駅西口改札整備の前提条件 新庁舎整備の財源確保 	<ul style="list-style-type: none"> 長寿命化工事試算約32億円(約2億円×15年) 借入44億、純利益2.5億円(平成30年3月現在) 	<ul style="list-style-type: none"> 高低差解消と歩行者ネットワークの形成 来街者・住民の多様化

新区役所・新北口駅前広場整備などとの一体的な計画による再整備を推進

中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備の早期着手・早期開設への取組み

(2) 再整備の概要



■中野駅新北口駅前エリア再整備事業の概要

面整備事業などによって**街区再編**を行い、安全で円滑な駅前広場を配置するとともに、地域経済の発展に資する集客力・発信力のある**拠点**を形成。

(中野四丁目新北口地区まちづくり方針：平成30年3月策定)

■予定している主な事業手法

- 土地区画整理事業による街区再編
- 市街地再開発事業による建物整備

■再整備事業関連の動き

- 新区役所を現体育館及び南側敷地に**移転整備**
- 現庁舎及び中野サンプラザ敷地、新北口駅前広場を**一体的に再整備**
- 現庁舎用地等の活用により、**新庁舎整備財源を確保**
- 中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備により、新たに**西口改札が開設予定**
- 事業着手に向け、整備の概要や事業手法、都市計画、整備スケジュール等を示した**再整備事業計画**を策定予定

・建物現況

主な建物	中野区役所	中野サンプラザ
敷地面積	9,585㎡	9,529㎡
延床面積	28,566㎡ (地上9層地下2層)	51,076㎡ (地上22層地下3層)
築年数	昭和43年築	昭和48年築
所有	中野区・東京都	(株)まちづくり中野 2 1

(3) 中野サンプラザのDNA継承

- 将来にわたって人々の交流とにぎわいに満ちた、**区民の誇りとなるシンボル空間**を形成。
- **新たな文化発信拠点**等を整備するため、民間活力を活用した再整備プロジェクトを推進。

「キオク」 ～歴史や実績
「カタチ」 ～機能や形状
「ナマエ」 ～ブランド



【参考】中野サンプラザホール 2017年音楽公演状況

ジャンル	年間公演日数	割合
ポップス (日本人)	119日	60%
ポップス (外国人)	13日	7%
アニメ関連	20日	10%
演歌・歌謡曲	24日	12%
その他	22日	11%
合計	198日	100%

2017年の年間稼働日のうち、ホームページで確認できる音楽公演を独自にジャンル分けして作成

(4) アリーナ計画の再検討

- 中野のまちが成熟していくためには、サンプラザの後継施設として**ホール・コンベンション機能**は必要。
- 現在の集客交流施設の考え方を踏まえながら、**1万人アリーナ計画**を再検討。

集客交流施設の考え方

集客交流施設とは、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のことをいう。アリーナのほか、カンファレンス、バンケットなどの施設を想定。歩行者滞留空間としてオープンスペースを確保し、にぎわい創出の場としても活用。

本事業における集客交流施設の考え方

- 多種多様なニーズに応えるため、複数の集客交流施設の設置を誘導。
- そのうち、最大規模のものとして、中野サンプラザのホール機能を発展させ、より集客力と発信力があり、多目的に使える集客交流施設を計画。
- 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、アリーナ（平土間）部分を組み込んだ施設を想定。

再検討

区役所・サンプラザ地区再整備実施方針
 (平成28年4月策定)より

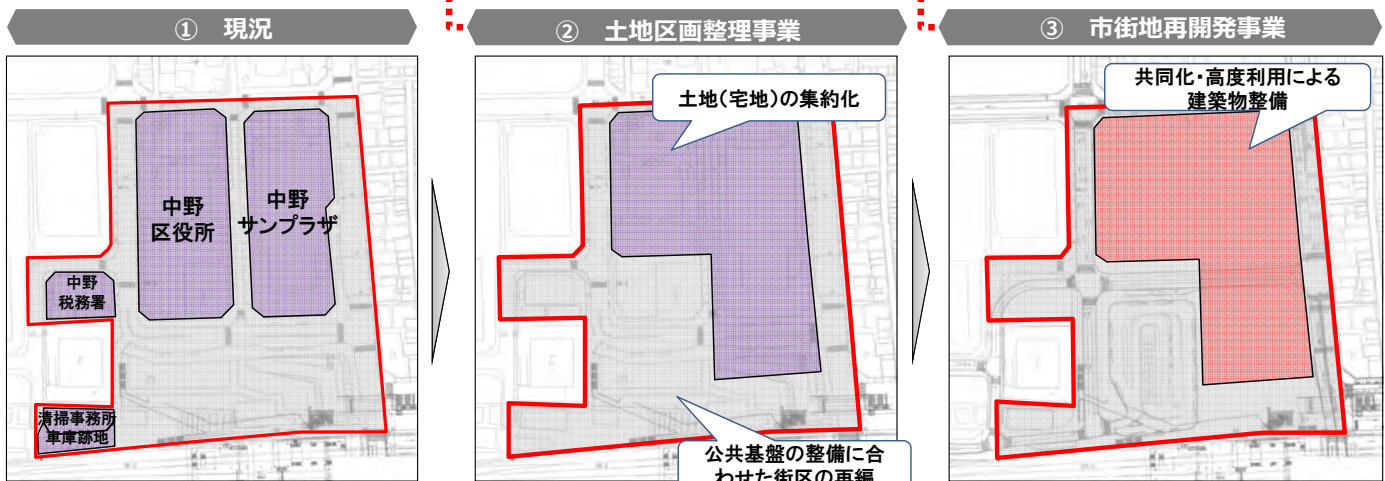
- ◆ どのようなコンテンツを発信していくのがよいのか？
- ◆ 施設形状はアリーナ型（平土間型）がよいのか？
- ◆ 1万人という規模は妥当なのか？ など

(1) 中野駅新北口駅前エリア再整備の事業化に向けた検討の方向性と主な課題

項目	検討の方向性	主な課題
大規模集客交流施設	◆人々の交流やにぎわいを創出する場として、ホールやコンベンション機能を設けるものとし、その規模や施設形状については再検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ●最大収容人数1万人の規模の妥当性 ●主な用途に適した施設形状 ●区民負担のない経営・運営方法（民設民営方式）
多機能複合施設	◆中野サンプラザの利用状況を踏まえ、ホテル・バンケット機能を設けるものとし、その他の機能として、オフィス、商業、住宅等の誘導を検討する。	<ul style="list-style-type: none"> ●まちの人口構成や事業成立性を考慮した誘導機能の配分バランス ●暮らしやすさや親しみやすさへの配慮 ●周辺地区との調和、回遊性の確保
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> ◆新北口駅前広場の整備や周辺道路等の再配置を行う街区再編の手法として、土地区画整理事業を予定し、独立行政法人都市再生機構の施行を想定する。 ◆建物整備や公共空間を創出する手法として、市街地再開発事業を予定し、民間事業者の参画方法等を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●区をはじめとする地権者の権利関係調整 ●施設計画と事業収支モデルの検討 ●民間活力を最大限に生かす参画方法や公募方法
区有地等資産の活用	<ul style="list-style-type: none"> ◆新区役所施設整備費の財源（約221億円）については、再整備事業を通じた区有地等資産（中野区役所や中野サンプラザなどの土地建物）の活用により、整備費相当額を確保する。 ◆区が、中野駅新北口駅前エリアを中心としたまちづくりに主体的に関与していくため、区または株式会社まちづくり中野21が権利の一部を保有し続けることを検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●区の中野駅新北口駅前エリアのまちづくりへの関与の考え方 ●市街地再開発事業における区有地等資産の権利変換の想定（転出又は残留及びその割合）と権利（土地及び床）の保有方法

3. 今後の検討について

(2) 土地区画整理事業と市街地再開発事業による整備のイメージ



平成29年度スポーツ庁委託事業
「スタジアム・アリーナ改革推進事業②先進事例形成支援」

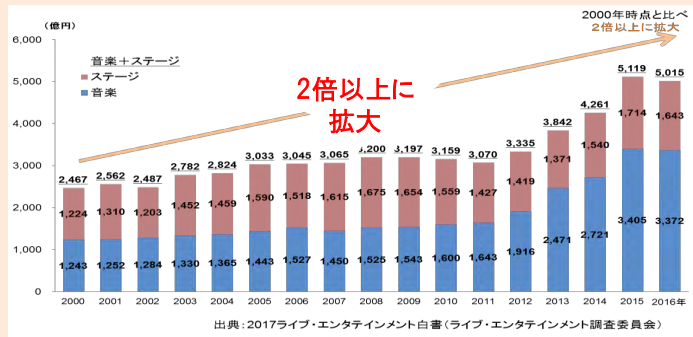
中野駅新北口駅前エリアアリーナ整備官民連携協議会報告書
【概要版】

中野駅新北口駅前エリアの 再整備モデルを踏まえた アリーナ整備、運営のあり方

平成30年(2018年)3月
中野駅新北口駅前エリアアリーナ整備官民連携協議会

アリーナ等に関する社会経済動向

- 音楽コンサートやステージでのパフォーマンスイベントといったライブ・エンタテインメント市場は、「コト」消費のトレンドから15年間に約2倍に拡大。
- アリーナで行われるスポーツは様々で、今後プロ化していくものや2020年東京オリンピック・パラリンピック開催などを契機とした新たなスポーツにも注目。



アリーナとは

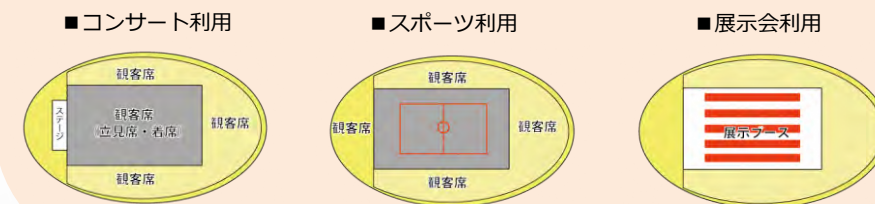
- 協議会ではアリーナを、「屋内」で「一定規模以上の平土間と固定席のある形状」の「コンテンツを観ることを主な目的」とした施設と定義。
- アリーナでは、ステージでの興行とともに、アリーナ部分を活用したスポーツ、コンサート、MICEなど様々なコンテンツの利用が可能な施設を想定。

中野の強みやブランドを生かすアリーナ

- 都心部や多摩方面からのアクセスが良く、新旧のまちのにぎわいが絶えない「街ナカ立地」の優位性。
- 中野駅に新設される西側南北通路及び橋上駅舎から歩行者デッキ等につながる利便性。
- 中野サンプラザホールや周辺のまちが培ってきた中野の文化やブランド。

再整備モデルにおけるアリーナのあり方

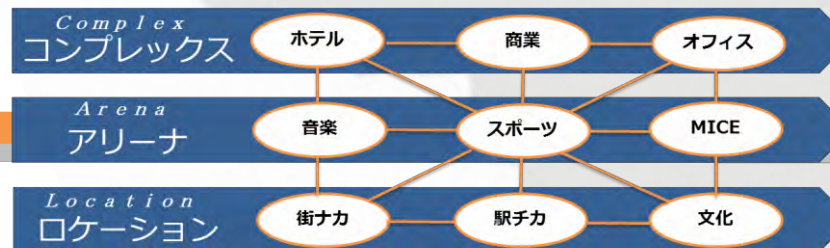
- アリーナで行われるコンテンツの持つ集客力や発信力によって、中野駅周辺のにぎわいと活力が増進。中野の立地特性や文化とともに、新たなコンテンツに着目し、スポーツとカルチャーが融合するアリーナを提案。
- コンテンツの開催要件や動員状況等を踏まえ、スポーツで5千人以上、コンサートで7千人から1万人程度の収容を想定。
- 施設設備における安全性の確保とともに、誘導における安全対策やセキュリティ強化対策、エネルギー安定供給対策などを講じる必要がある。



協議会検討成果

再整備事業の事業化検討

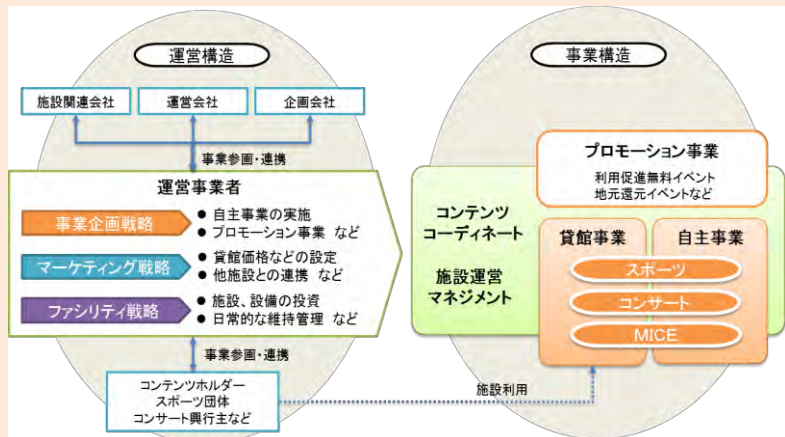
中野駅新北口駅前エリア再整備モデル



グローバルな都市活動拠点の形成

アリーナの事業構造

- 様々なコンテンツに対応できる適応性や可変性の高さがアリーナの特長。稼働率や収益性の向上を目指すため、機能的かつ効率的な施設設計や運営における技術力、企画・マーケティング力、資金力、経営能力などの確保が必要。



中野駅新北口駅前エリア再整備事業

- 中野駅新北口駅前エリア再整備事業は、グローバルな都市活動拠点の形成に向け、アリーナをはじめとする集客交流施設やオフィス、商業、ホテル、住宅等からなる多機能複合施設を整備。
- 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まちづくりを推進。

<再整備事業関連の動き>

- 2017年度 基盤整備に係る都市計画手続
- 2018年度 中野駅新北口駅前エリア再整備事業計画策定
- 2021年度 施設整備に係る都市計画手続
- 2023年度 中野区役所新庁舎竣工予定
- 2024年度 中野区役所現庁舎等除却、施設整備着手
- 2027年度 アリーナ等の複合施設竣工予定

※2018年3月現在

アリーナを起点としたまちづくり



- アリーナで行われるコンサートやスポーツイベント、展示会などによって訪れる来街者は、年間で100万人を超えると推測。
- まち全体のにぎわい創出とともに、安全で円滑な来街者の誘導に向け、周辺地区への回遊動線の整備や商店街など地域との連携方策が必要。

中野駅新北口駅前エリアアリーナ整備官民連携協議会について

協議会の概要

中野駅新北口駅前エリアアリーナ整備官民連携協議会は、スポーツの成長産業化の実現を目指し、収益性の高いスタジアム・アリーナの整備を進めることを目的としてスポーツ庁が平成29年度に創設した「スタジアム・アリーナ改革推進事業②先進事例形成支援」の事業受託により、中野駅新北口駅前エリア再整備事業における主要な施設となるアリーナをモデルとした検討を行うことを目的として、平成29年12月に中野区が設置しました。

中野区のほか、委員として再整備事業協力者、学識経験者、スポーツ団体、音楽関係団体、経済団体及び関連企業、オブザーバーとしてスポーツ庁や東京都等の参画を得て、「中野駅新北口駅前エリアの再整備モデルを踏まえたアリーナ整備、運営のあり方」をテーマに、それぞれの見地から専門的な知見を持ち寄り、以下の日程で議論を進めました。

開催経過

2017.11.6	2017.12.19	2018.1.22	2018.2.8	2018.3.5~9	2018.3.22
スポーツ庁 委託事業 の採択通知	本協議会設置、 第1回協議会 の開催	第2回開催	第3回開催	第4回開催 (持ち回り開催)	中野駅周辺まちづくり フォーラム開催 (協議会報告会)

本報告書について

本報告書は、スポーツ庁の事業受託により行った本協議会の議論や提案、検討素材となった資料などを本協議会としてとりまとめたものです。今後、中野駅新北口駅前エリア再整備事業の事業化検討での活用に向け、様々な知見や情報を盛り込んでいます。

本報告書の本体は、中野区公式ホームページよりご覧ください。

URL:<http://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/dept/163000/d025220.html>

中野駅新北口駅前エリアアリーナ 検索

中野駅新北口駅前エリアアリーナ整備官民連携協議会 委員名簿

■委員

所属等	氏名	役職
中野区 副区長	本田 武志	
野村不動産株式会社 取締役専務執行役員開発企画本部長	福田 明弘	
清水建設株式会社 代表取締役副社長建築総本部営業本部長	山地 徹	
早稲田大学 教授	原田 宗彦	座長
千葉大学大学院工学研究院 教授	村木 美貴	副座長
公益社団法人ジャパン・プロフェッショナル・バスケットボールリーグ 経営戦略室	鈴木 万紀子	
一般社団法人アリーナスポーツ協議会 代表理事	村林 裕	
一般社団法人Tリーグ 代表理事 専務理事	松下 浩二	
一般社団法人コンサートプロモーターズ協会 常務理事	田山 順一	
東京商工会議所中野支部 会長	麻沼 雅海	
中野工業産業協会 会長	溝口 秀二	
中野区商店街連合会 副会長	大月 浩司郎	
西武信用金庫 理事長	落合 寛司	
株式会社電通 コンテンツビジネス・デザイン・センター部長	高橋 俊憲	
株式会社日本政策投資銀行 地域企画部参事役	桂田 隆行	
日本電信電話株式会社 新ビジネス推進室2020レガシー担当部長	小笠原 賀子	
みずほ総合研究所株式会社 社会・公共アドバイザー部官民連携事業推進室長	福田 裕之	

■オブザーバー

スポーツ庁 参事官(民間スポーツ担当)付参事官補佐	悴田 康征	
東京都 生活文化局文化振興部事業計画担当課長	山崎 利行	
東京都 オリンピック・パラリンピック準備局スポーツ推進部施設管理担当課長	織田 祐輔	

■事務局

中野区 都市政策推進室長	奈良 浩二	
中野区 都市政策推進室副参事(中野駅周辺計画担当)	石井 大輔	

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

「地区計画の方針の考え方」を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。

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。

※「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）【抜粋版】
（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。

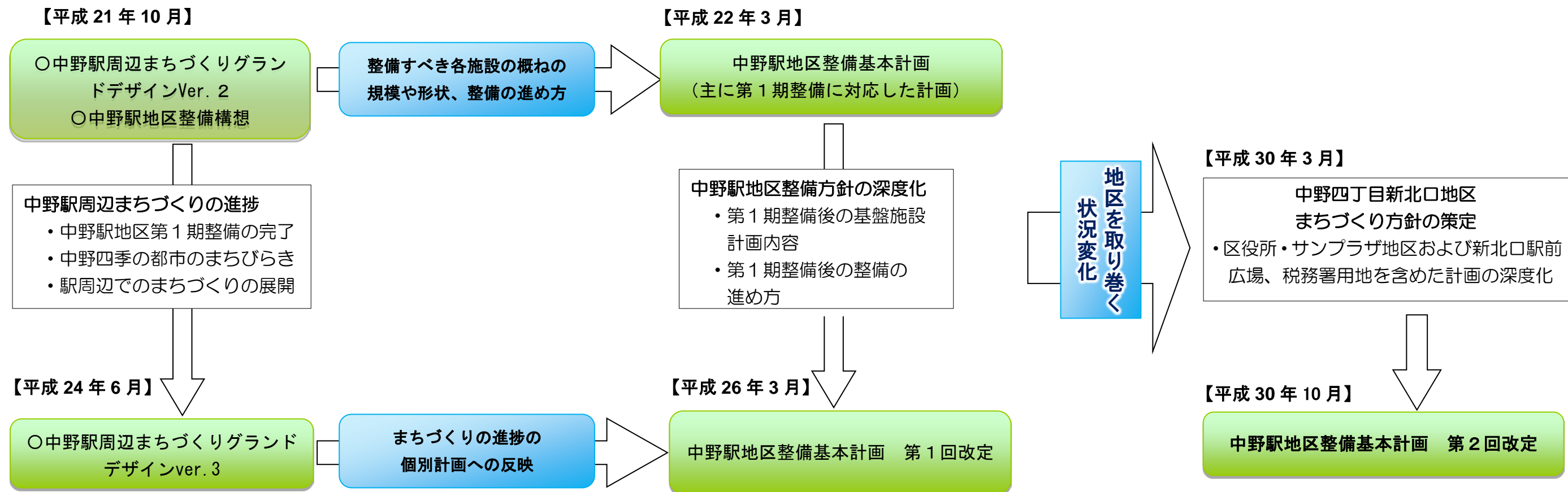
「中野駅周辺まちづくりランドデザイン」は、中野駅地区第1期整備の完了、中野四季の都市のまちびらき、市街地再開発事業等の周辺プロジェクトの進捗、東日本大震災の発生を踏まえた防災対応能力のさらなる強化等、状況変化を受けて、平成24年6月にVer.3へ改定された。

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。



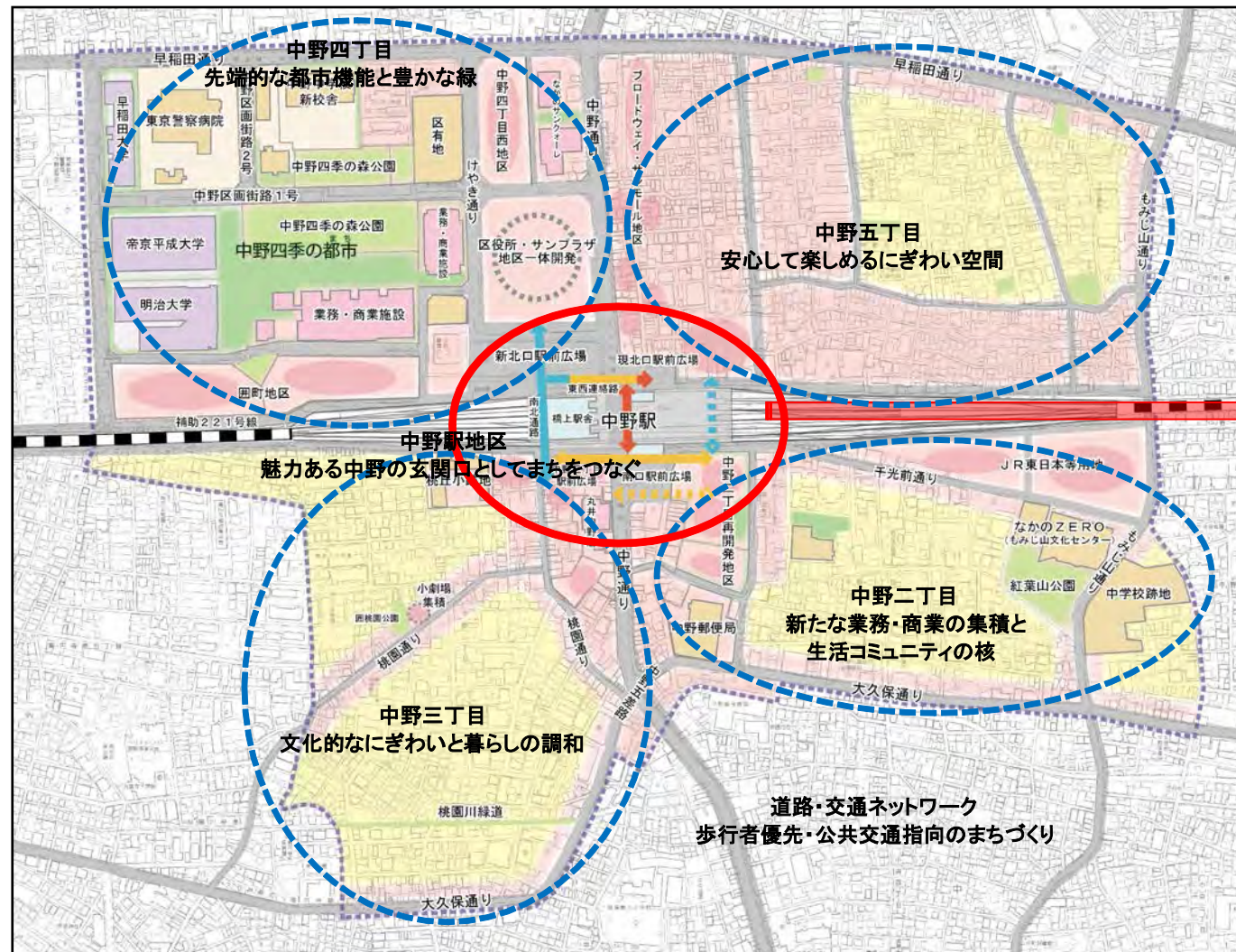
1. はじめに

(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。



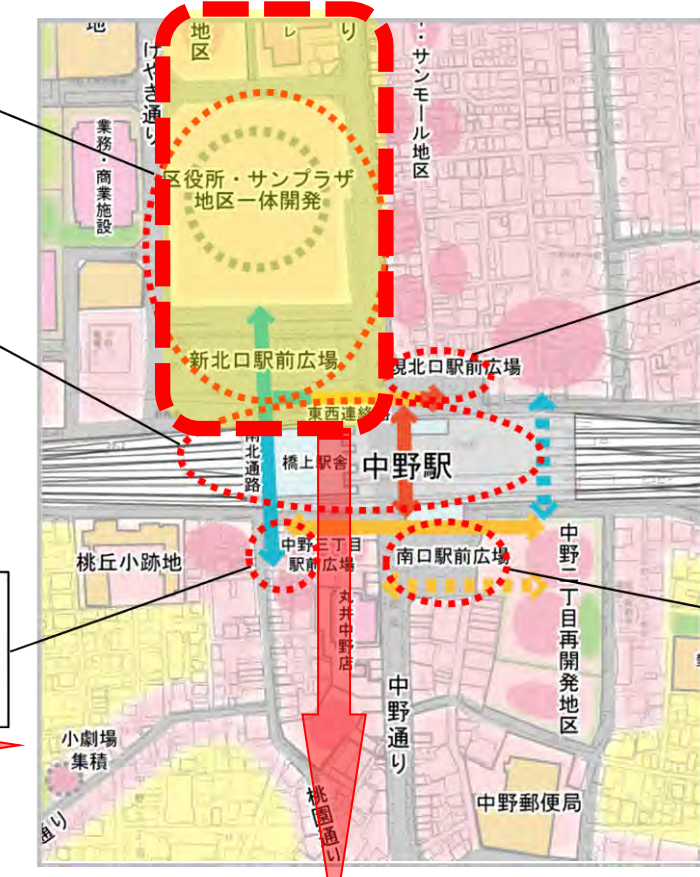
出典:中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3

- 【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

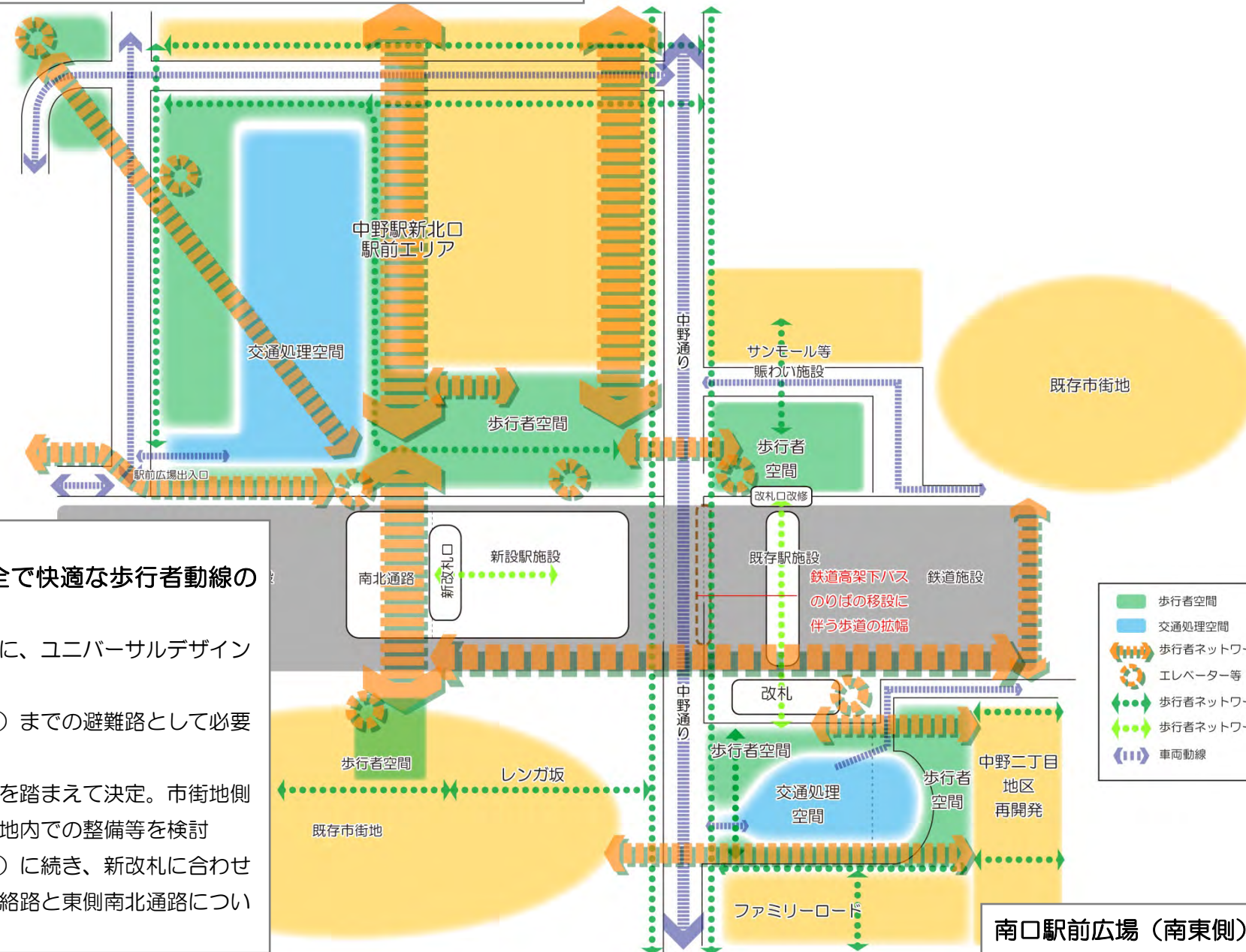
4. 整備の考え方

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

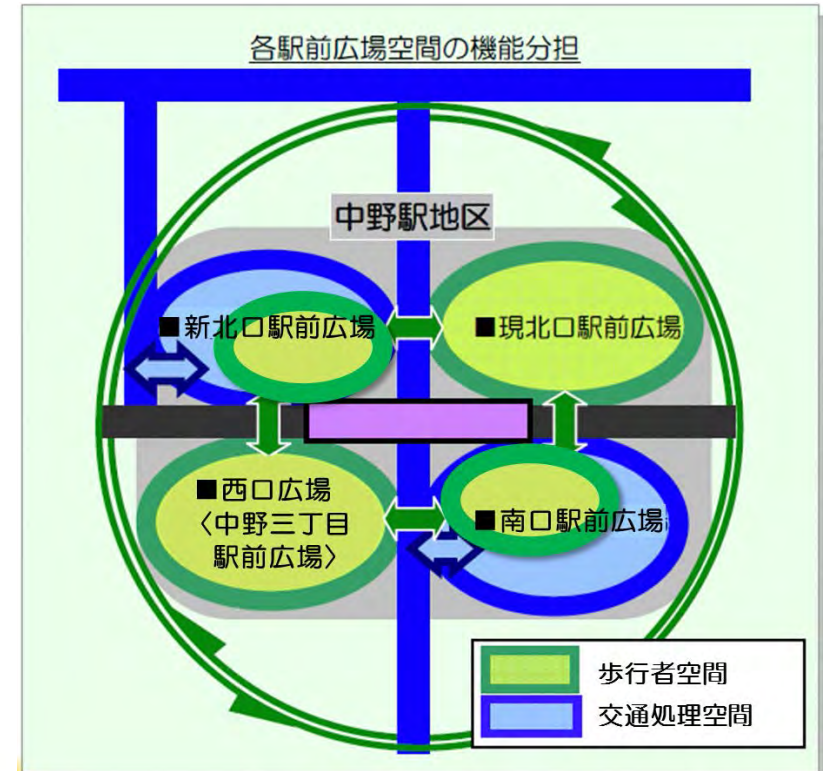
「地区相互の回遊性を高める安全で快適な歩行者動線の確保」

- 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

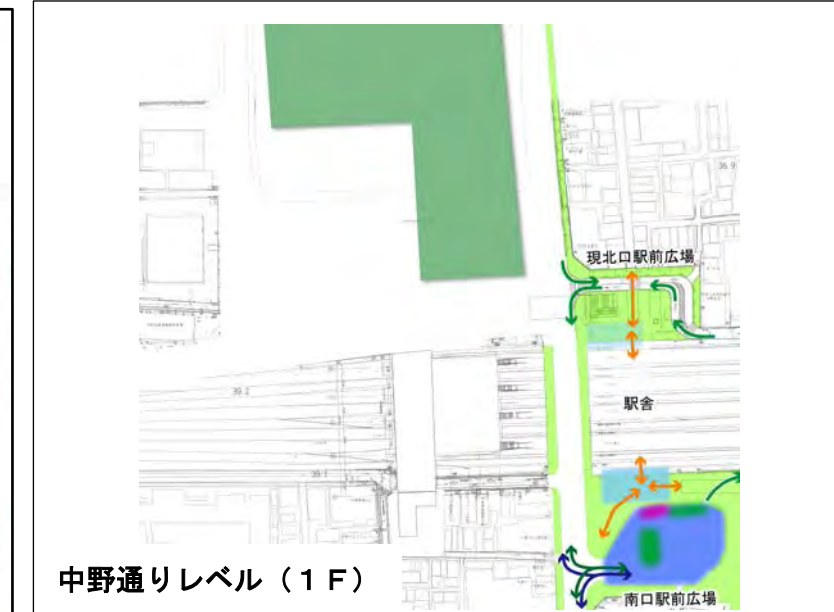
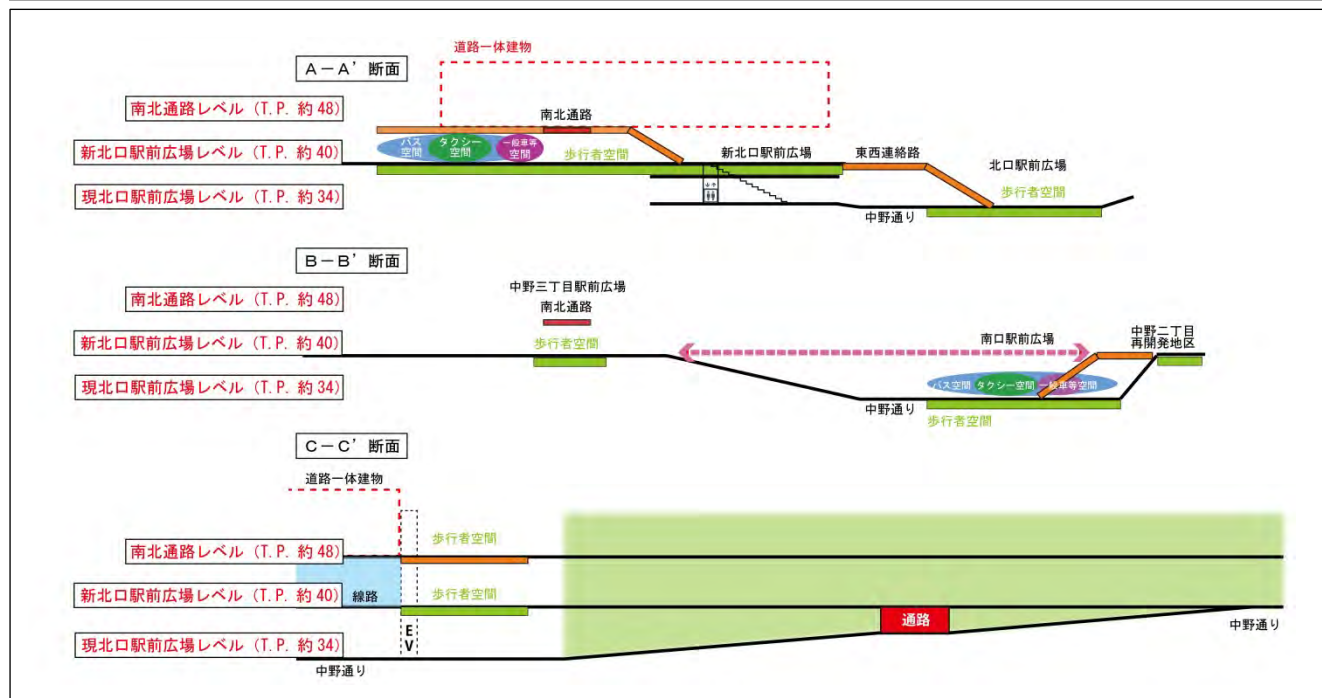
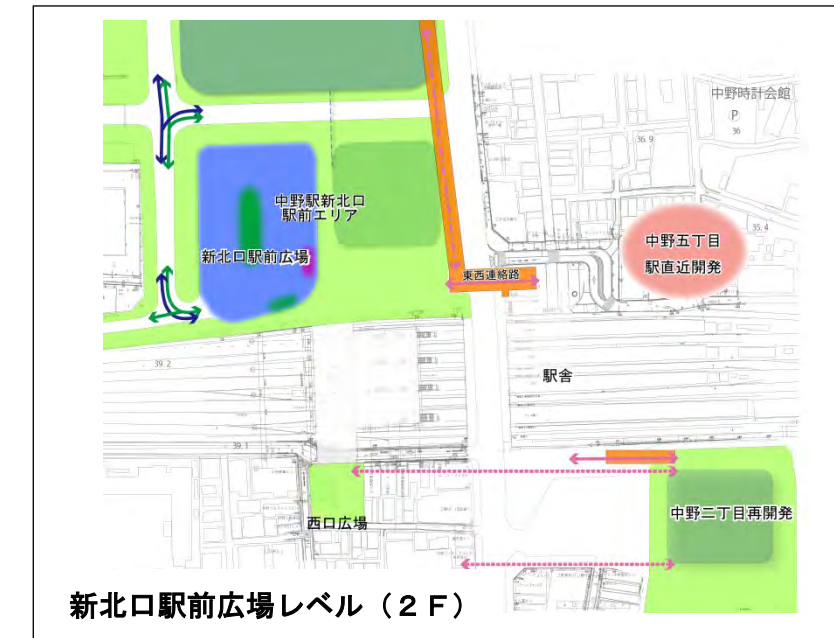
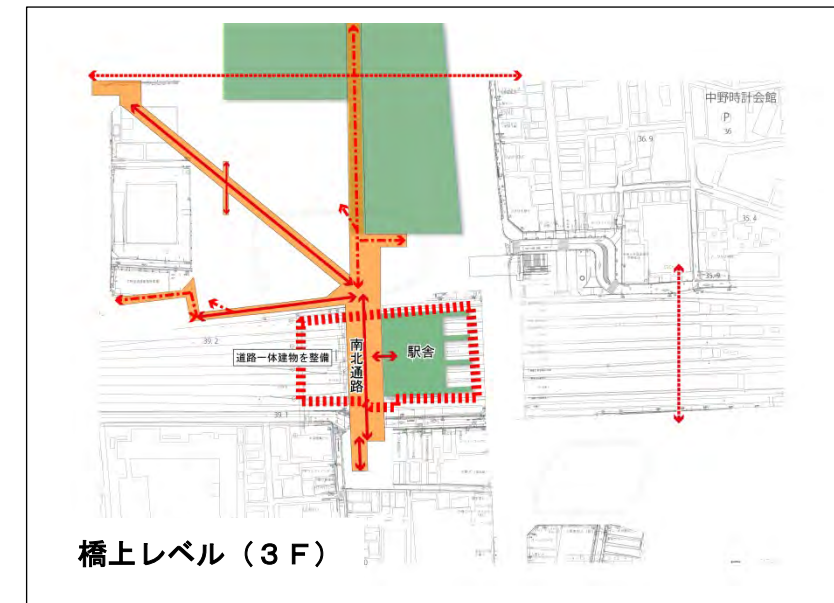
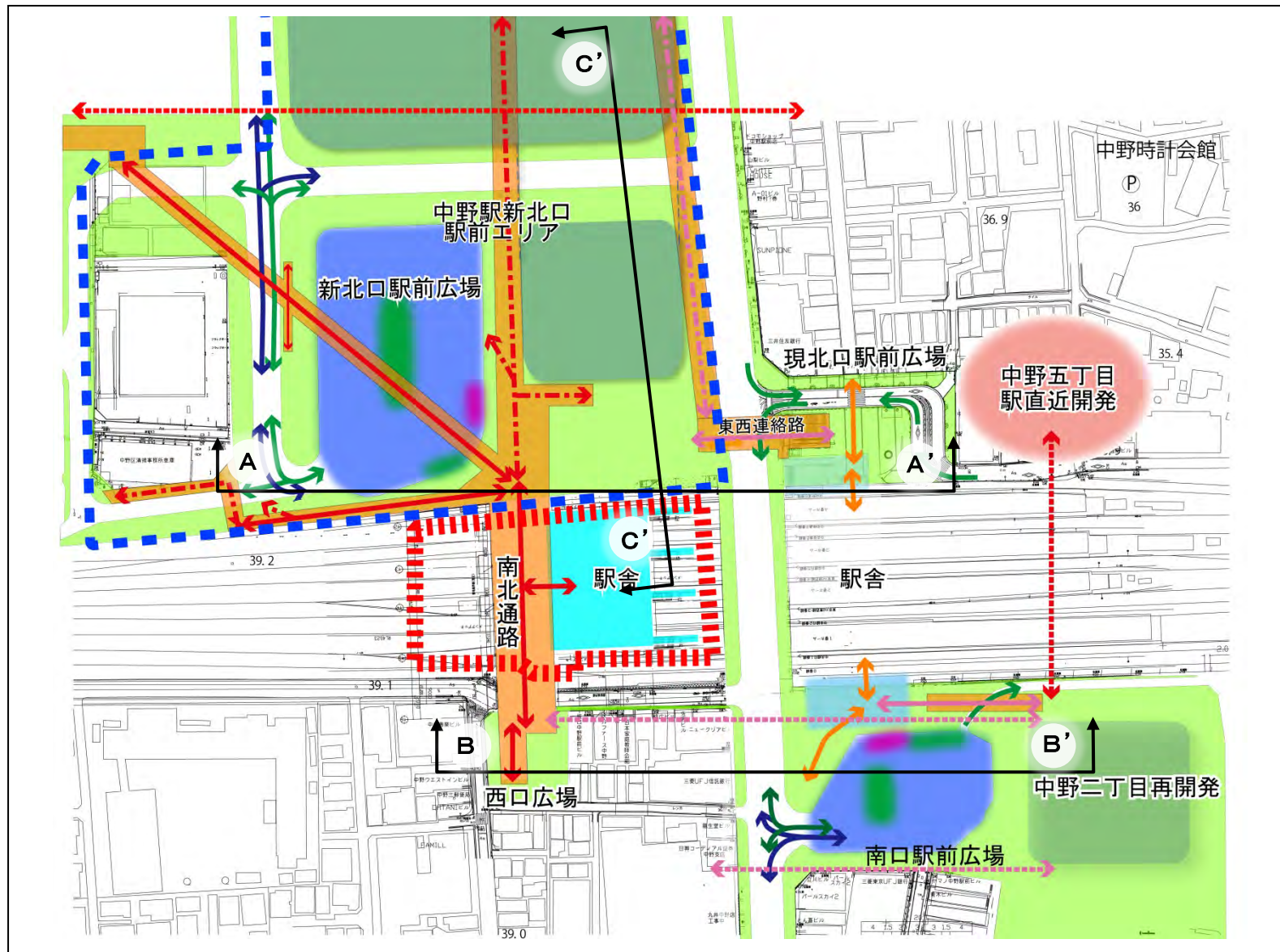
南口駅前広場（南東側）

「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



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

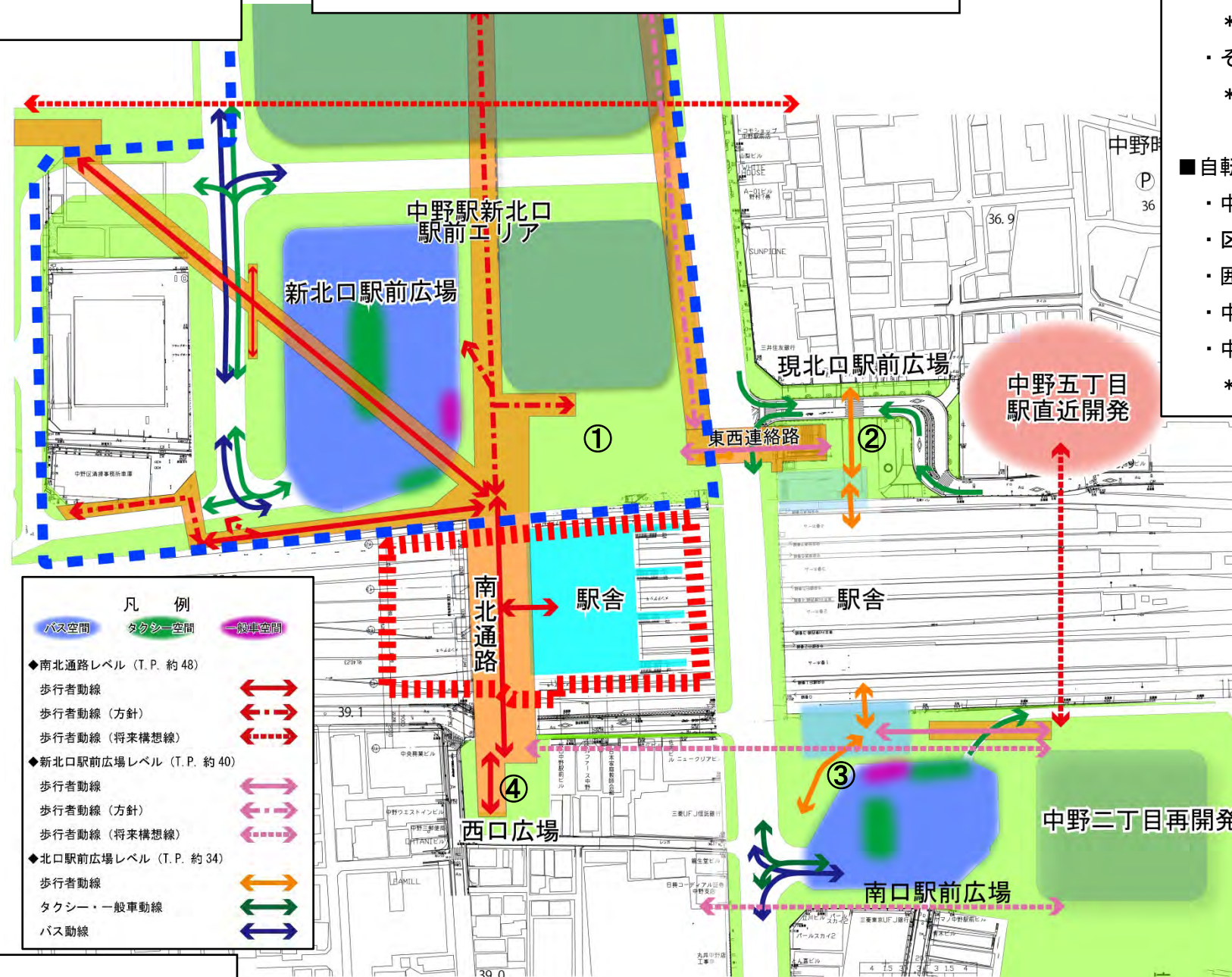
- ・都市計画駐車場 約70台
- * 区役所・サンプラザ地区に配置する。
- * 台数は中野区駐車場整備計画（平成29年9月）による。

■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
- 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

(2) 第2期整備（平成37年以降完了予定）

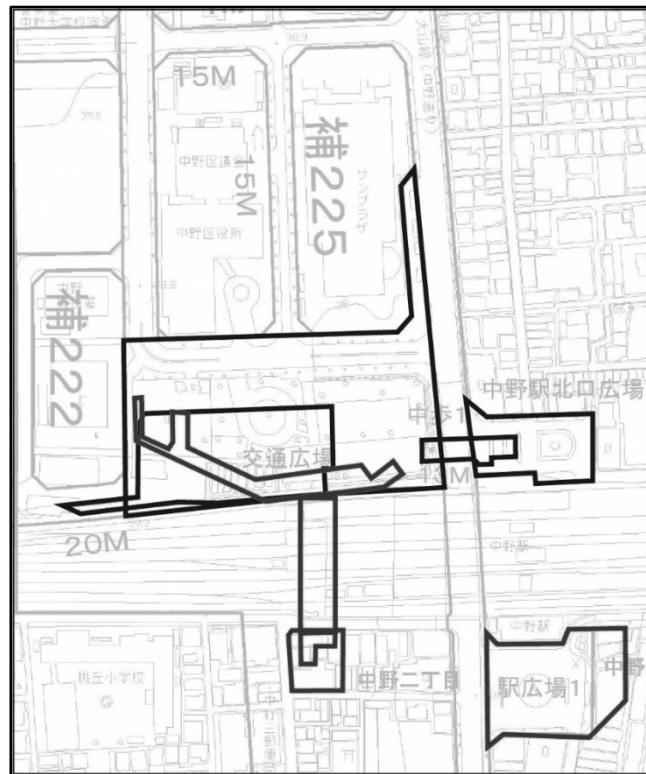
【周辺まちづくりの進捗】

- ・中野駅新北口駅前エリアの整備が完了している。
- ・中野二丁目市街地再開発事業、団町市街地再開発事業、中野三丁目土地区画整理事業、中野四丁目新北口西エリア市街地再開発事業が完了している。

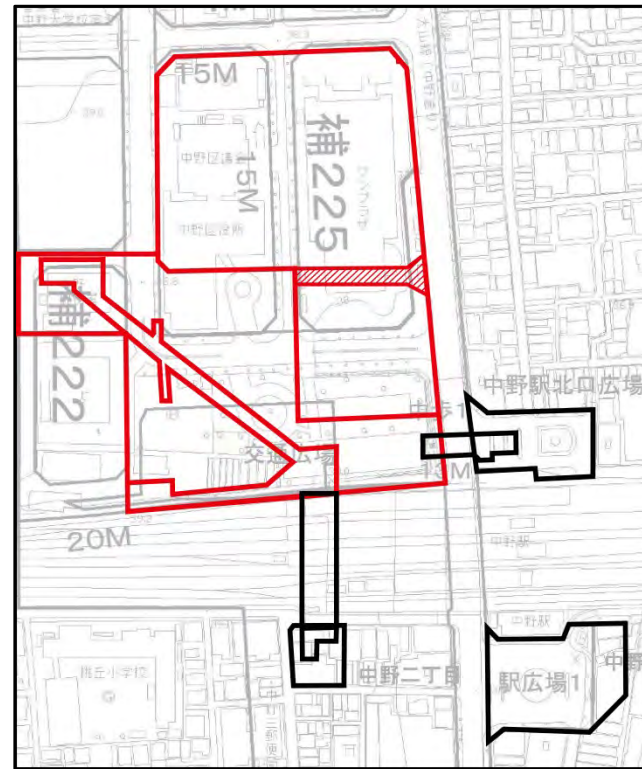
【中野駅地区の整備内容】

- ・新北口駅前広場及び南口駅前広場整備が完了し、バス、タクシー、自転車駐車場など交通機能を集約、中野駅周辺の交通結節機能が大幅に向上し、増大した来街者に対応可能となっている。
- ・西口広場は整備が完了し、各地区の駅前広場ネットワークが完成している。
- ・中野駅ガード下の中野通り東側の歩道拡幅が完了し、歩行者回遊ネットワーク形成については各地区がつながり、一定の機能が確保される。
- ・西側南北通路・橋上駅舎の整備が完了し、中野三丁目及び中野四丁目と接続されている。
- ・中野駅上空活用（駅ビル）整備が完了し、回遊性や生活利便性の向上、地域商業のさらなる発展に貢献している。

現都市計画

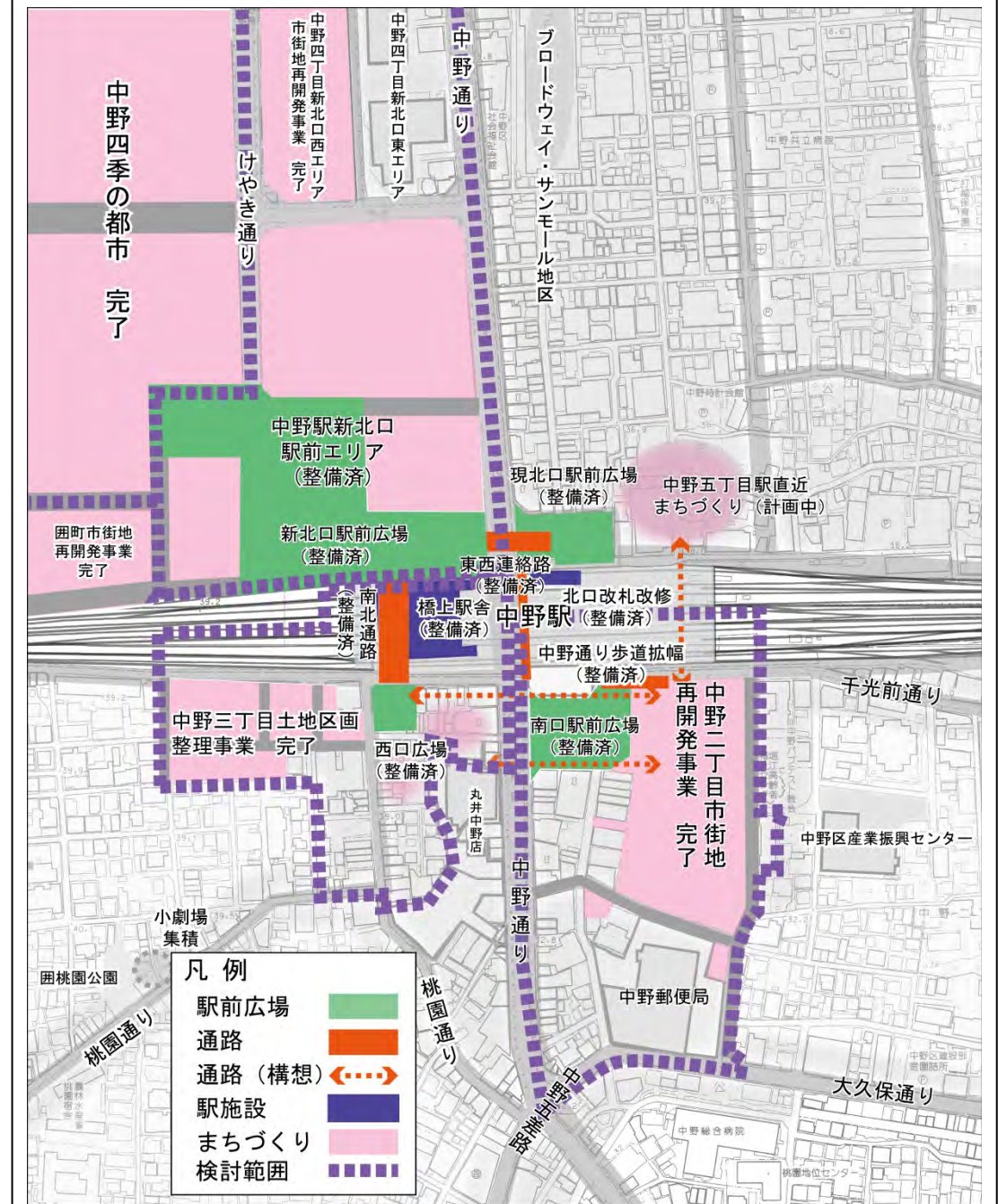


今後の整備に対応した都市計画変更



- 新北口駅前広場（嵩上部含む） ⇒ 都市計画変更予定
 - 都市計画駐車場 ⇒ 都市計画変更予定
 - 補助222号線 ⇒ 都市計画変更予定
 - 補助223号線 ⇒ 都市計画変更予定
 - 補助224号線 ⇒ 都市計画変更予定
 - 補助225号線 ⇒ 都市計画変更予定
- ※ は、立体道路制度を活用する方針とする。

第2期整備段階イメージ（平成37年以降）



* 図は整備イメージであり、今後の検討により形状等が変更になる可能性があります。

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) 変更の背景

まちづくり方針(道路、駐車場等の配置イメージ)



【変更の主な視点】

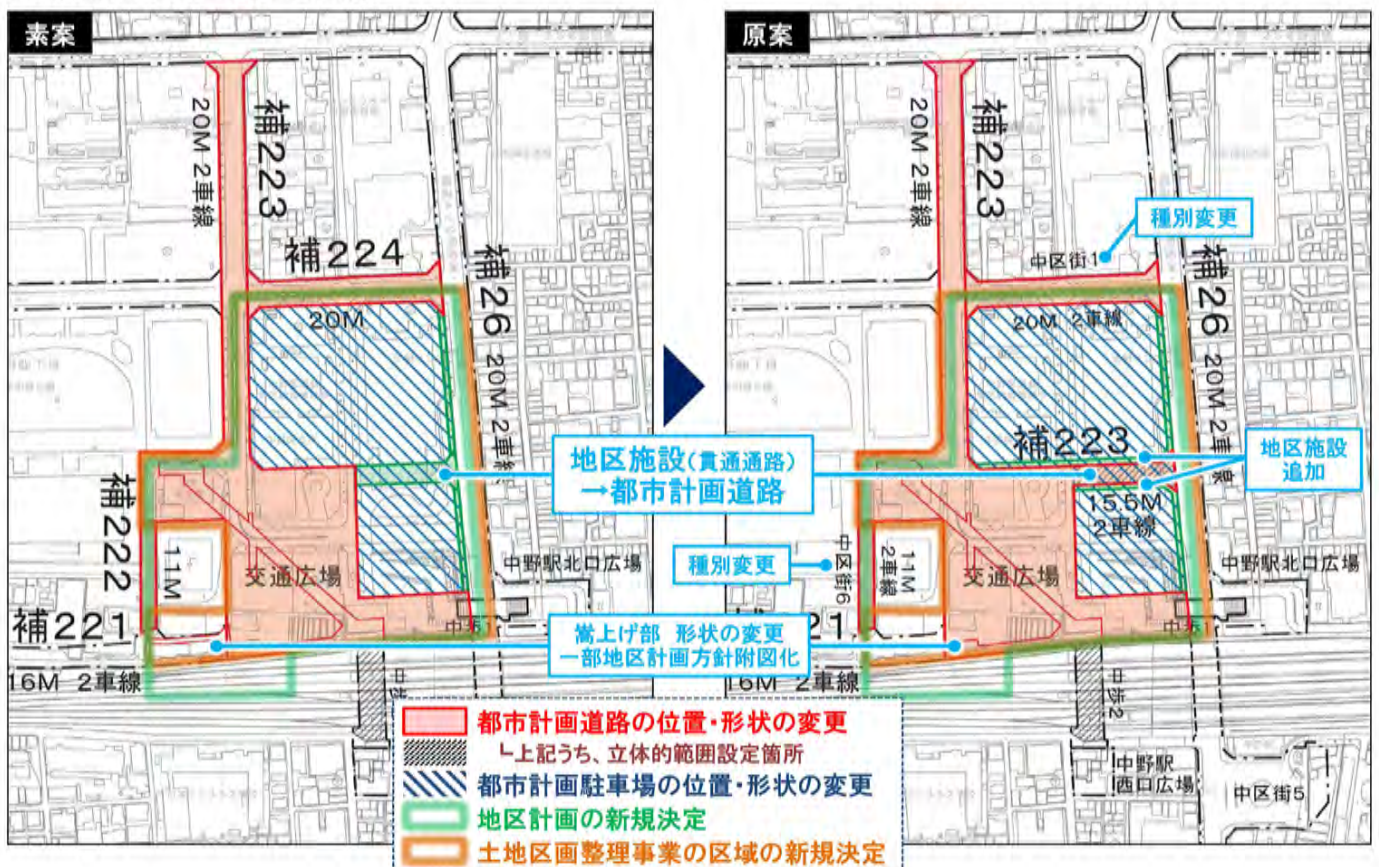
- 左図の 部分について、素案では、地区計画の地区整備計画における地区施設(貫通通路)として敷地の立体的な利用を図ることとしていた。
- 立体道路制度に係る法改正により、適用範囲が拡大されることを踏まえ、 部分にも立体道路制度を活用することが可能となった。

立体道路制度の適用範囲(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

- 当該箇所は立体道路制度を活用して「道路」と位置付ける方が整備面・管理面でのメリットが大きいことから、都市計画道路として位置付けるとともに、地区計画に立体道路制度活用の方針を記載することとした。

(2) 素案からの主な変更点



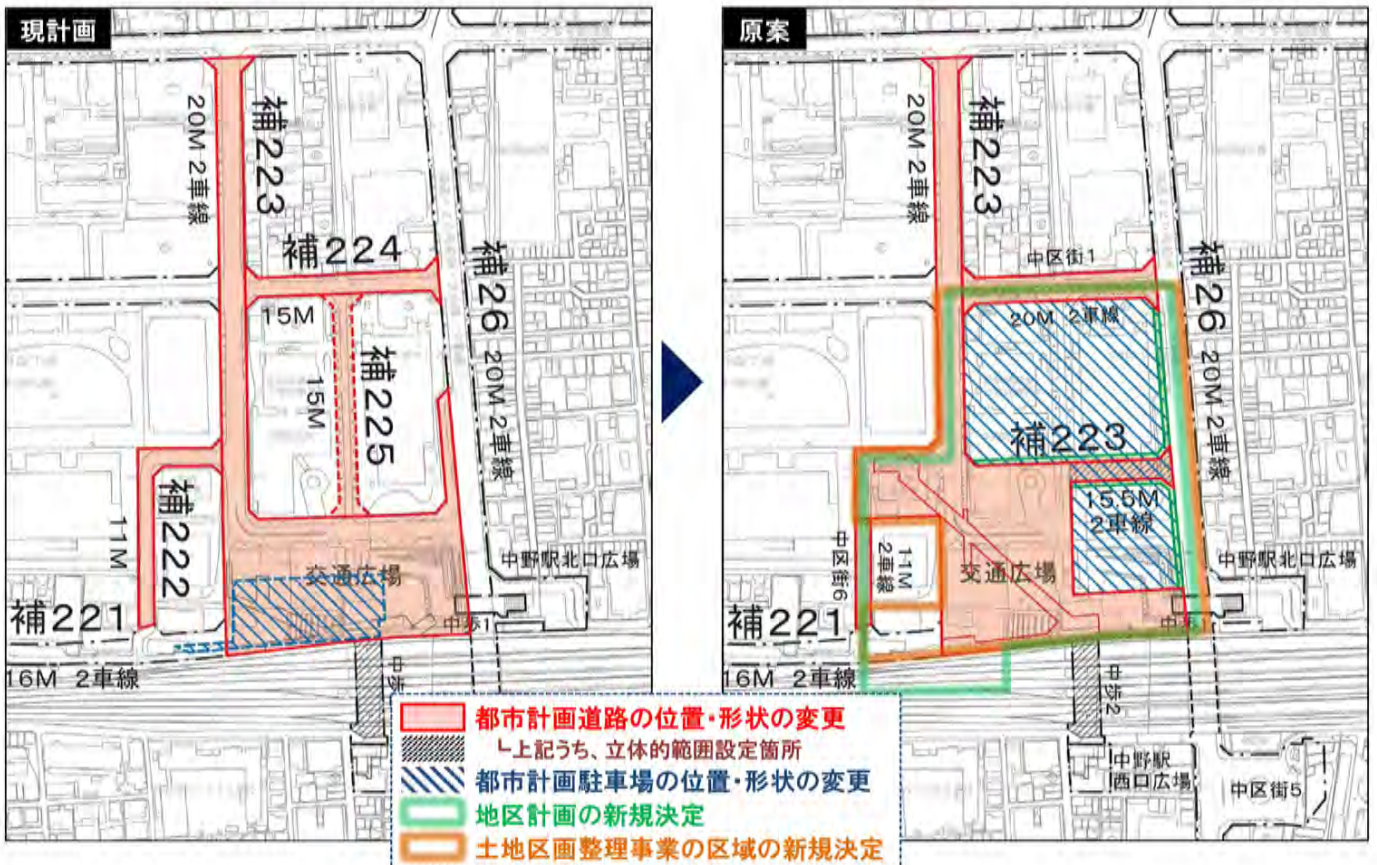
- 都市計画道路の位置・形状の変更
↳ 上記うち、立体的範囲設定箇所
- 都市計画駐車場の位置・形状の変更
- 地区計画の新規決定
- 土地区画整理事業の区域の新規決定

(1) 都市計画変更の内容

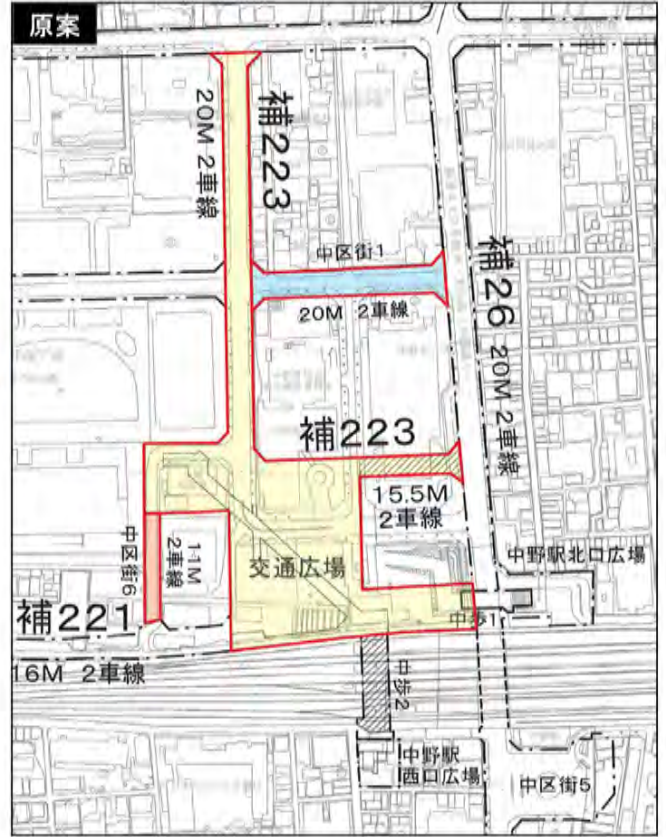
変更対象		変更内容	変更の視点
都市 計画 道路	補助線街路第222号線 →区画街路第6号線	位置・形状 の変更 (一部種別変更)	中野四丁目地区の賑わい形成、回遊性 向上、駅前における歩行者空間の拡充等 を図るための変更
	補助線街路第223号線		
	交通広場		
	補助線街路第224号線 →区画街路第1号線		
	補助線街路第225号線	(廃止)	補助第223号線や地区計画で代替機能 を確保することを前提に廃止
都市計画駐車場		位置・形状 の変更	都市計画道路の位置・形状の変更と併せて、民間建物の附置義務駐車場との一体的な整備に変更
地区計画		新規決定	○中野四丁目新北口地区まちづくり方針 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



(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)



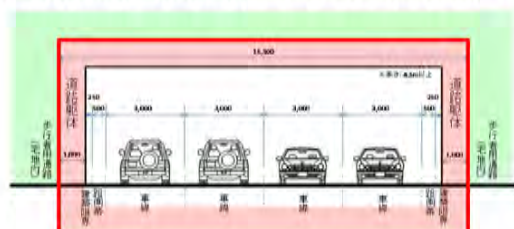
【A-A断面イメージ】

- 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。



2 都市計画変更(原案)について

(2) 都市計画道路の位置・形状の変更 (嵩上げ部)



2 都市計画変更(原案)について

(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



【地区計画の目標】

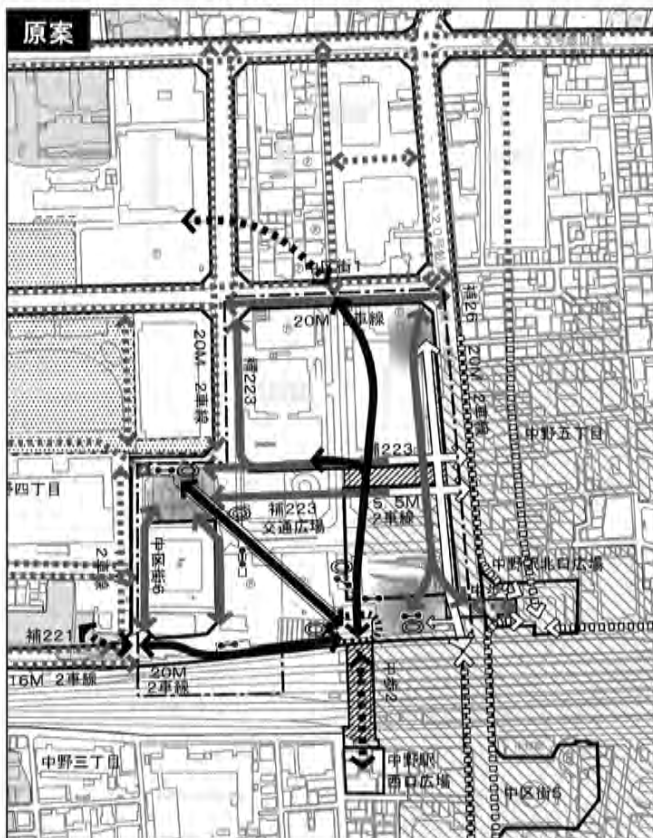
交通結節点の整備に向けた公共基盤の整備及び立体道路制度を活用した街区の再編を行い、都市機能の増進に資する大規模集客交流機能や業務、商業、宿泊、居住等の多様な都市機能の導入による高度利用を誘導し、グローバル都市・中野の中心核にふさわしい都市活動拠点の形成を目指す。

【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)
- 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。

※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

(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. 48)	(中野2丁目以北) (地区内方針)	高さ(地形): ~T.P. 42 ~T.P. 40 ~T.P. 38
	歩行者通路 (T.P. 38~42)	(中野2丁目以北) (地区内方針)	
	歩行者通路 (T.P. 38)	(中野2丁目以北) (地区内方針)	
	歩行者通路 (T.P. 46)	(中野2丁目以北) (地区内方針)	
	歩行者通路 (T.P. 28~42)	(中野2丁目以北) (地区内方針)	
	広場・駅前 (T.P. 38~42)	(地区内方針)	
	駅前広場 (T.P. 42)	(地区内方針)	
	立体的な動線 (T.P. 42)	(地区内方針)	
	立体的な動線 (T.P. 42)	(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ブ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グランドデザイン（平成29年9月）において「中核広域拠点域」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グランドデザイン 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ブ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ブ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。
- ・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気を整備する。
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気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
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 [地区内方針] / 中歩2と繋がる [地区外構想])	広場・都市計画公園等 (補223交通広場 [地区内方針] / 補223交通広場 [地区外構想])
	歩行者滞留空間 (中歩2と繋がる [地区内方針] / 中歩2と繋がる [地区外構想])	歩行者動線 (補223交通広場 [地区内方針] / 補223交通広場 [地区外構想])	立体的な動線 (歩道 [地区内方針] / 立体的な動線 (階段等) [地区内方針])
	歩行者滞留空間 (補223交通広場 [地区内方針] / 補223交通広場 [地区外構想])	歩行者動線 (中野駅北口広場 [地区内方針] / 中野駅北口広場 [地区外構想])	

