

平成30年（2018年）1月18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について

### 1 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画の考え方について

別紙1-1、1-2、1-3のとおり

### 2 都市計画変更（素案）及び補足説明について

別紙2のとおり

### 3 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
平成30年 3月	都市計画変更（原案）報告	
4～5月頃		（原案）公告・縦覧
6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	

■目標スケジュール



■中野駅周辺まちづくり概要図



中野四丁目新北口地区まちづくり方針について

中野四丁目新北口地区まちづくり方針は、中野駅北西部にあたる中野四丁目のうち、東側に位置する約8ヘクタールを範囲とした地区を「中野四丁目新北口地区」とし、本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策定します。

中野四丁目新北口地区のうち、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)」、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)」、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)」とします。

■地区の位置及び範囲



中野四丁目新北口地区まちづくりの背景

中野駅周辺まちづくりの動向

- 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。
- 中野四季の都市(まち)～新しい区役所の移転等
  - 中野駅南口地区～地区計画、土地地区画整理事業等
  - 中野駅西口地区～地区計画、土地地区画整理事業
  - 囲町地区～地区計画、第一種市街地再開発事業
  - 中野駅地区～中野駅西側南北通路及び橋上駅舎整備

まちづくりの必要性

【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】  
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。

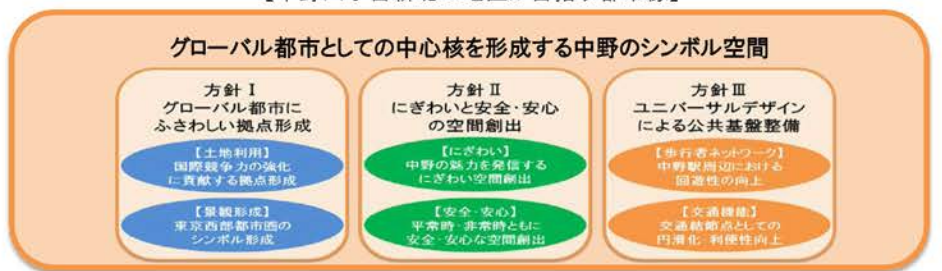
まちづくりの主な経緯

- H24. 6 中野駅周辺まちづくりランドデザインVer. 3策定
- H27. 3 中野駅西側南北通路等に係る都市計画決定
- H28. 4 区役所・サンプラザ地区再整備実施方針策定
- H28. 12 新しい区役所整備基本計画策定
- H29. 3 中野四丁目西地区市街地再開発準備組合設立

中野四丁目新北口地区の現況

- (1)地形  
・標高約40mのほぼ平坦な地形  
・中野通りとJR中央線が交差する付近が標高約34m  
・最大約6mの高低差がある地形
- (2)土地利用  
・中野駅新北口駅前エリア～商業地域、公有地中心  
・中野四丁目新北口西エリア～第一種住居地域、住宅中心  
・中野四丁目新北口東エリア～市街地再開発事業完了
- (3)都市施設  
・地区内の道路はほぼ都市計画道路で構成

【中野四丁目新北口地区が目指す都市像】



## 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

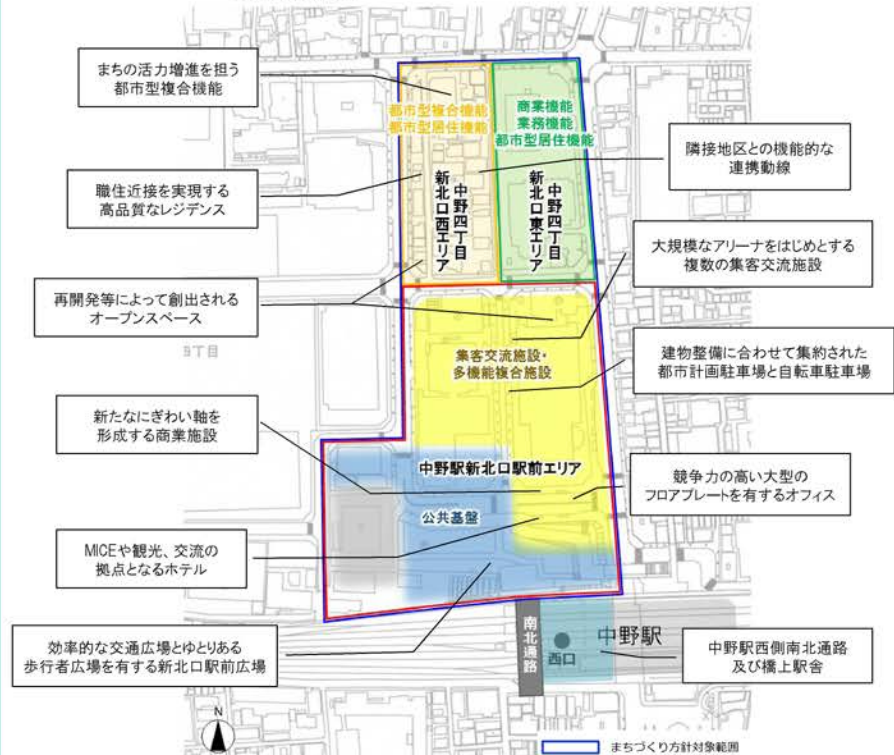
文化・芸術、経済、スポーツなどのグローバルな活動を支える多様な都市機能が集積する中心核を形成し、中野のシンボル空間として新たな価値と成熟したライフスタイルを発信し続けることにより、中野をはじめとする東京西部都市圏の活性化をけん引していくことを目指します。

### 【方針Ⅰ】グローバル都市にふさわしい拠点形成

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

	中野駅新北口駅前エリア	中野四丁目新北口西エリア
土地利用方針	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。	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。

■土地利用のイメージ



### 【方針Ⅱ】にぎわいと安全・安心の空間創出

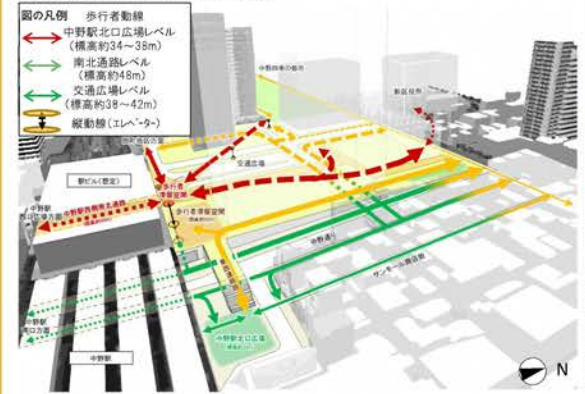
- 多種多様な都市活動が繰り広げられ、中野の魅力を発信し続ける駅・まち一体のにぎわい空間を創出。
- 充実した集客交流空間と歩行者ネットワークの整備・誘導によって、平常時、非常時ともに安全・安心が確保された空間を創出。
- ユニバーサルデザインによる多様性に配慮した集客交流空間や情報環境空間の形成。
- 低炭素化につながる環境性や災害時でも業務継続できる防災性に優れた空間を創出。
- まちの価値の維持・増進に向けたエリアマネジメントを展開し、継続的な集客によってまちの活性化を図るとともに、来街者が安全・安心に滞在できるよう、防災や防犯に向けた取組みを促進。



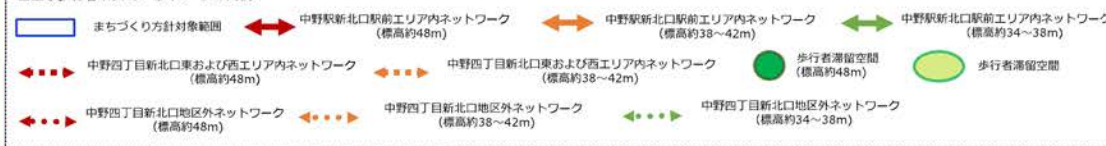
### 【方針Ⅲ】ユニバーサルデザインによる公共基盤整備

- 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を向上。
- 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を向上。
- 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、円滑化や安全性を向上。
- 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。

■主な歩行者ネットワークイメージ(断面・遠景)



■主な歩行者ネットワークイメージの凡例



■主な歩行者ネットワークイメージ



## 中野駅新北口駅前エリアに係る都市計画の考え方について

中野駅新北口駅前エリア（以下、「本エリア」という。）のまちづくりは、中野区役所の移転、中野駅西側南北通路及び橋上駅舎の整備などを契機として、グローバル都市づくりの中心となる拠点形成とともに、より安全で円滑な交通結節点の実現を目指している。

将来の都市像を見据え、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くことが必要である。

本エリアのまちづくりの考え方を示した中野四丁目新北口地区まちづくり方針（案）に基づき、今後定めるべき都市計画の考え方を以下のとおり整理した。

### 1. 地区計画

本エリアを含む中野四丁目新北口地区は、「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。

こうした将来の都市像を本エリアにおける地区計画の目標として定め、まちづくりの具体化を図っていく。

#### 【中野四丁目新北口地区地区計画に定める方針の考え方】

別紙1-3のとおり

### 2. 公共基盤整備に係る都市計画

本エリアにおいては、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るとともに、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っていくこととしている。

こうした公共基盤の整備に向けて、都市施設や地区計画に基づく地区施設、面整備事業などを都市計画として定め、まちづくりの具体化を図っていく。

### 【公共基盤整備の基本的な考え方】

- 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するとともに、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る。
- 土地利用の再編に合わせて本エリア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、車両動線を建物と一体的に整備するなどにより、周辺一体の安全で円滑な交通ネットワークを整備する。

### 3. 面整備事業

本エリアは、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こととしている。

こうした面整備事業を都市計画として定め、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ながら、まちづくりの具体化を図っていく。

### 【面整備事業の基本的な考え方】

- 面整備事業として土地地区画整理事業や市街地再開発事業を活用していく。
- 本エリアにおける街区再編は、土地地区画整理事業により行うものとし、大街区化された敷地については、市街地再開発事業によって高度利用を図ることを検討していく。

### 4. 目標スケジュール

本エリアにおいては、まちづくりの目標を実現するため都市計画を段階的に定めながら、平成 39(2027)年度末の事業完了を目指す。

#### 第一段階の都市計画【平成 29(2017)～30(2018)年度】

- 安全で円滑な交通結節機能を実現する都市基盤整備及び街区再編
- 駅前立地を活かした合理的かつ健全な高度利用を誘導する建築敷地設定
  - ◇ 都市計画道路、都市計画駐車場、地区計画、土地地区画整理事業

#### 第二段階の都市計画【平成 32(2020)～33(2021)年度】

- グローバル都市・中野のシンボル空間を形成する多様な都市機能が集積した建築物整備
- 面的な歩行者動線ネットワークの形成
  - ◇ 地区計画、市街地再開発事業等

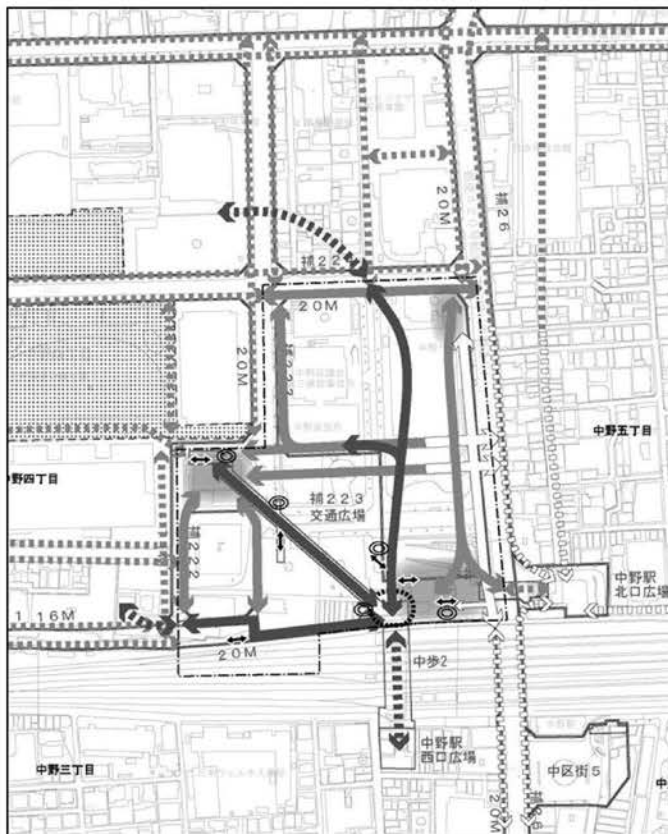
【目標スケジュール】



▲第一段階の都市計画

▲第二段階の都市計画

【歩行者ネットワークイメージ】 \*地区計画（素案）方針附図



	歩行者動線 (南北通路と繋がるデッキレベル) (T.P.約40)	[地区内方針] [地区外構想]
	歩行者動線 (補223交通広場レベル) (T.P.約38~42)	[地区内方針] [地区外構想]
	歩行者動線 (中野駅北口広場レベル) (T.P.約38)	[地区内方針] [地区外構想]
	歩行者滞留空間 (南北通路と繋がるデッキレベル) (T.P.約40)	[地区内方針]
	歩行者滞留空間 (補223交通広場レベル) (T.P.約38~42)	[地区内方針]
	広場・都市計画公園等 (補223交通広場レベル) (T.P.約38~42)	[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]

## 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、東京都の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中野区における行政、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及び街区の再編を行い、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、現在の中野区役所敷地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、駅直近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、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との高低差処理を図る立体的な動線と接続する歩道状空地を中野通り沿いに整備する。
2. 中野駅周辺の円滑な自動車交通の処理を図るため、新北口駅前広場の整備と合わせ、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。
3. 建築物の整備計画の具体化に合わせ、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、駅周辺の歩行者空間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。

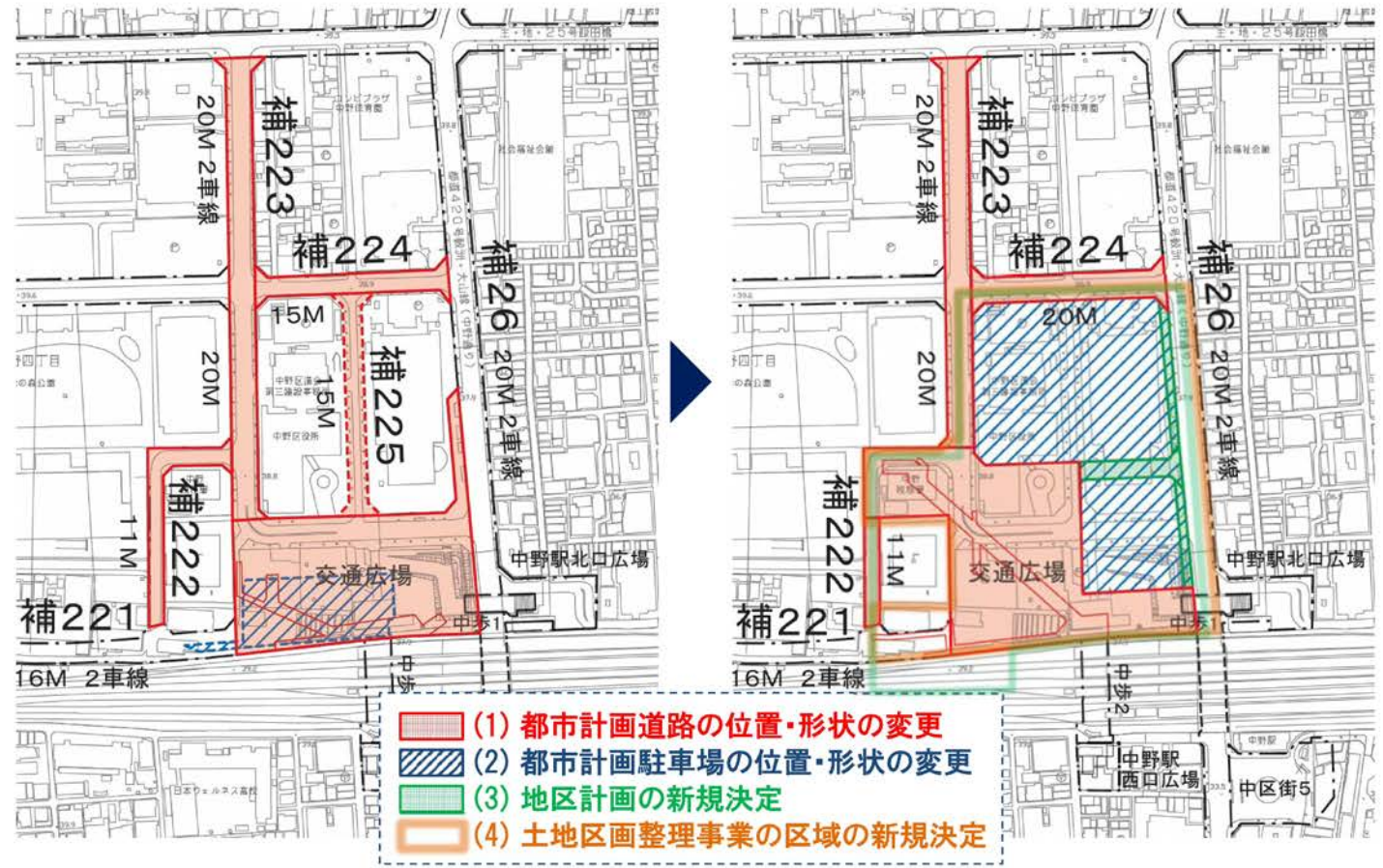
# 都市計画変更(素案)及び補足説明

- 1 都市計画変更(素案)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
- 2 補足説明
  - (1) 交通計画検討について
  - (2) 駅前広場の整備イメージ

平成30年1月  
中野区 都市政策推進室

## 1 都市計画変更(素案)について 1

### (1) 都市計画変更の内容



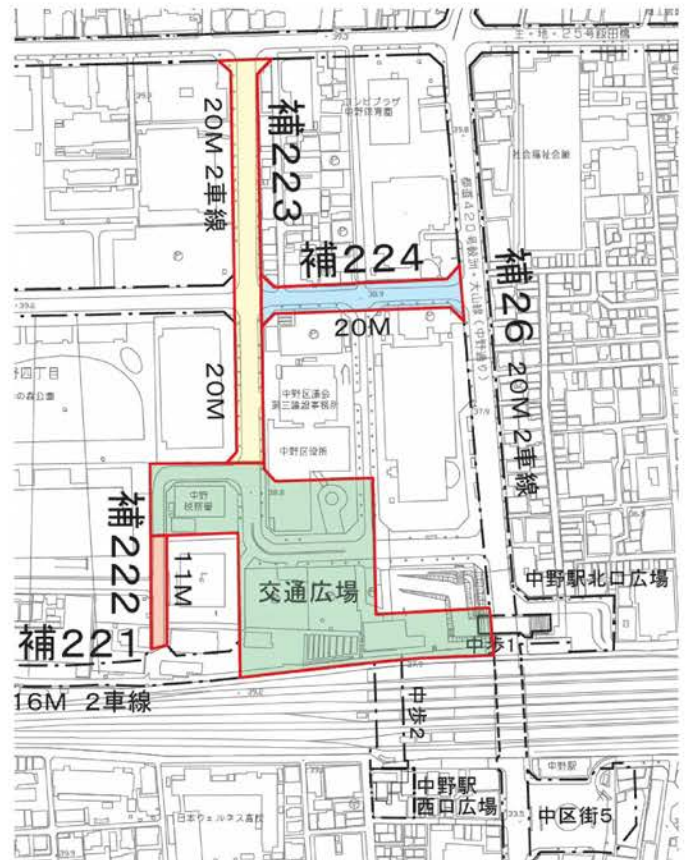


(1) 都市計画変更の内容

変更対象	変更内容	変更の視点	
都市計画道路	補助第222号線	位置・形状の変更	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
	補助第223号線		
	交通広場		
	補助第224号線	(廃止)	地区計画で代替機能を確認することを前提に廃止
補助第225号線			
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>	
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)を行う範囲について決定	



(2) 都市計画道路の位置・形状の変更 (地上部)



# 1 都市計画変更(素案)について

## (2) 都市計画道路の位置・形状の変更 (嵩上げ部)



# 1 都市計画変更(素案)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



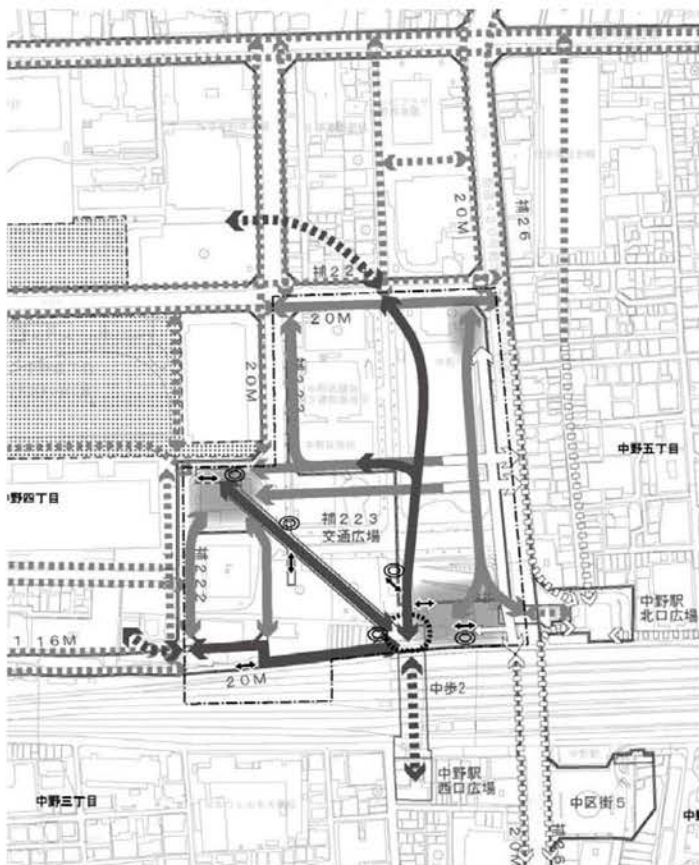
【地区計画の目標】

交通結節点の形成に向けた公共基盤の再編及び街区の再編を行い、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
  - ① 貫通通路(幅員15.5m・延長約70m)
  - ② 歩道状空地1号(幅員4m・延長約90m)
  - ③ 歩道状空地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。

(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 (南北通路と繋がる) [地区内方針]
	歩行者動線 (補223交通広場) [地区内方針]
	歩行者動線 (中野駅北口広場) [地区内方針]
	歩行者滞留空間 (南北通路と繋がる) [地区内方針]
	歩行者滞留空間 (補223交通広場) [地区内方針]
	広場・都市計画公園等 [地区内方針]
	立体的な動線 (中歩2) [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

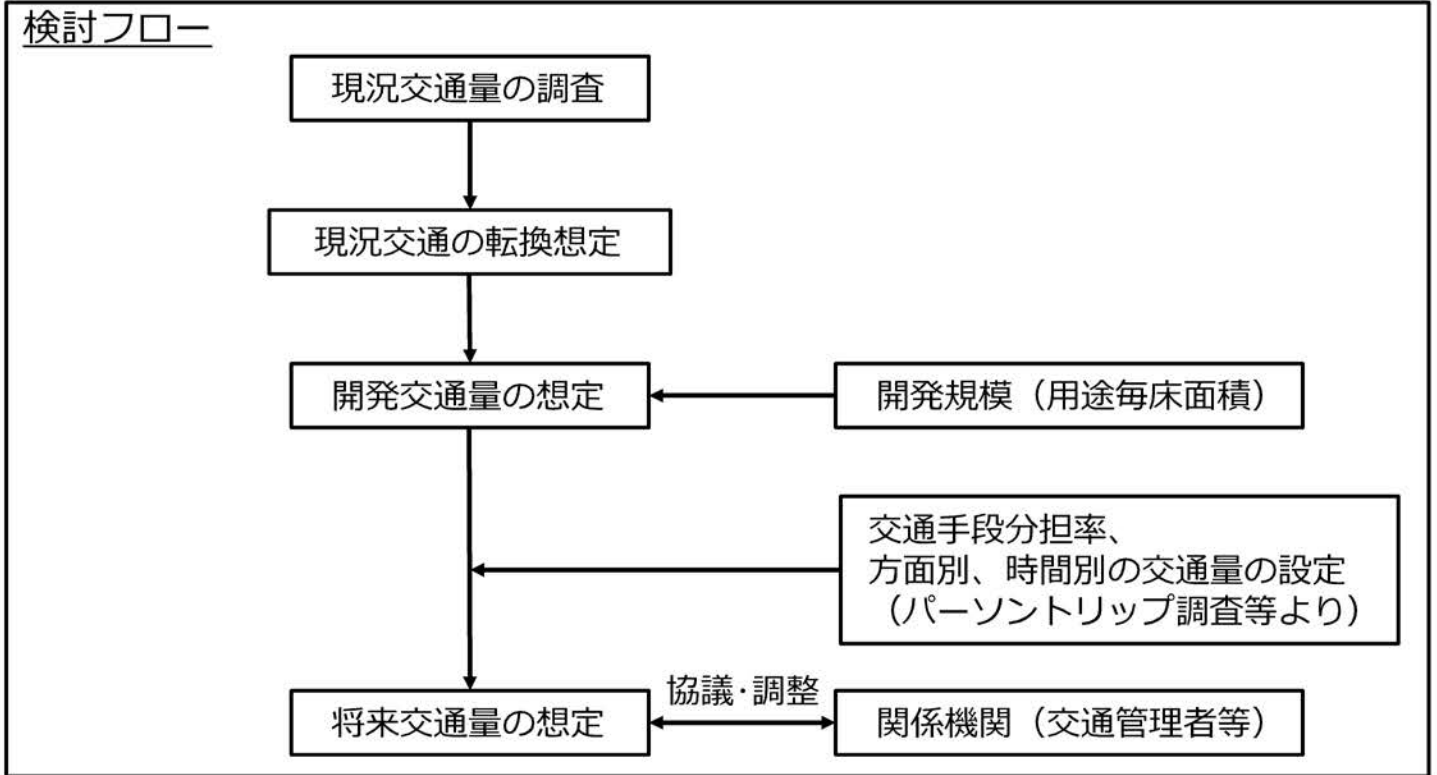
**【区域設定の考え方】**

- 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

・ 交通計画検討の手法

交通計画検討は、一般的な手法として、国土交通省の「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づき行う。

検討フロー



・ 交通計画検討の検証

【歩行者交通】

歩行者動線の断面において、歩行者が制約なく自由歩行できる「歩行者サービス水準 A」が確保出来るように検証を行う。

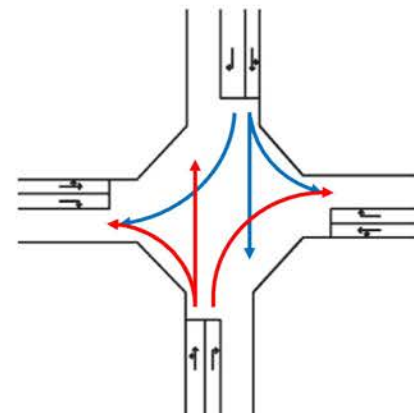
【自動車交通】

各交差点において、「車線別混雑度」や「交差点飽和度」等を検証し、問題がないように検証を行う。

【参考】歩行者流量とサービス水準

サービス水準	歩行状態	歩行者流量
A	自由歩行	～ 27人/m・分
B	やや制約	27 ～ 51人/m・分
C	やや困難	51 ～ 71人/m・分
D	困難	71 ～ 87人/m・分
E	ほとんど不可能	87 ～ 100人/m・分
サービス水準	歩行状態	歩行者流量

※歩行者流量を 1 m・1 時間あたりにすると、サービス水準 A は 1,620 人/m・時未満



交差点検証参考図

・ 新北口駅前エリアにおける検討の前提

【検討の前提】

(中野駅周辺まちづくりグランドデザインVer.3)

歩行者優先・公共交通指向の道路・交通ネットワーク構築

中野駅周辺は歩いて回れるまちであり、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きます。

また、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きます。

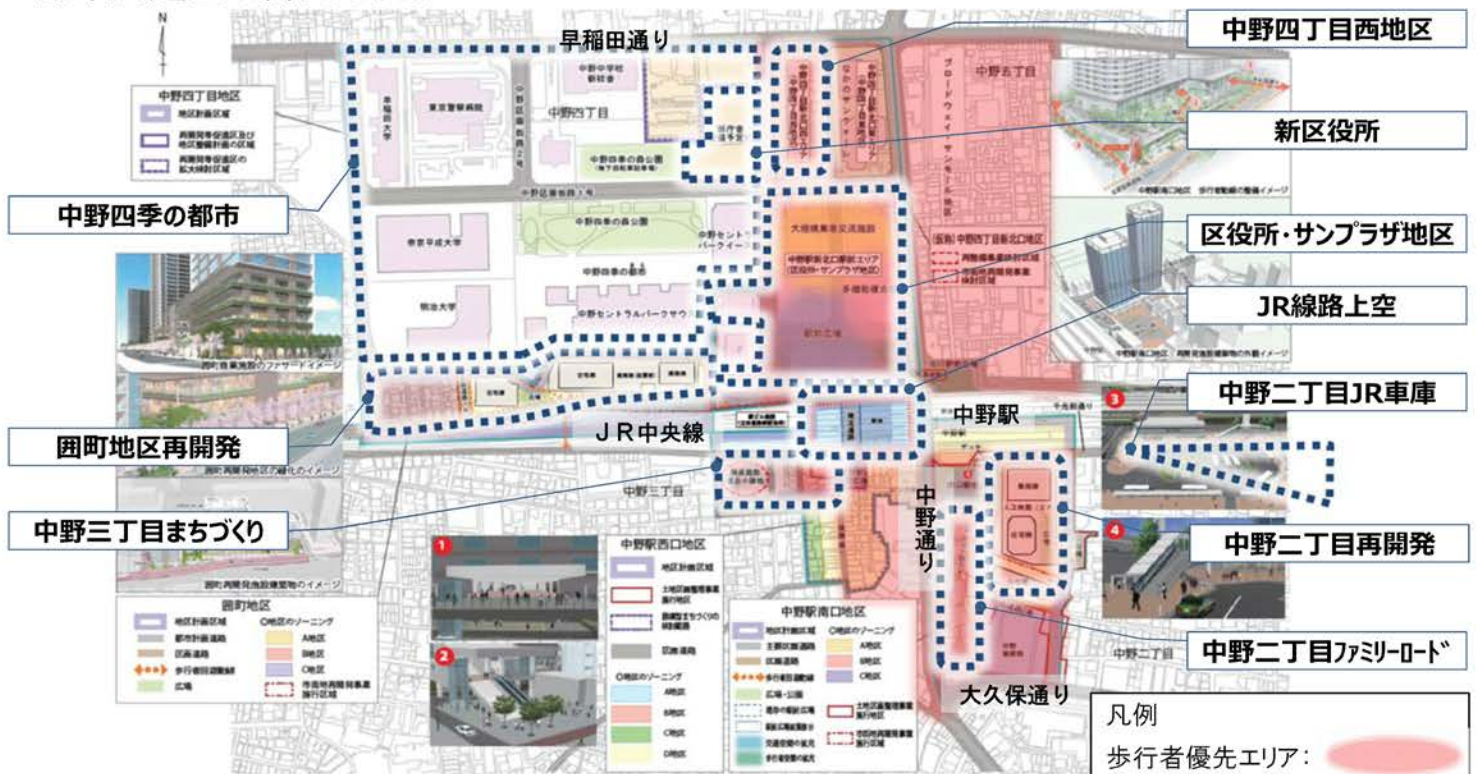
【検討の視点】

新北口地区の交通計画については、以下の視点を踏まえて検討した。

- ① 中野四季の都市のまちびらき以降、増大した現況の歩行者交通対応
- ② 中野駅南北の駅前広場整備に伴う現況の歩行者、自動車交通（バスや一般車など）の転換
- ③ 駅周辺で今後進む各地区のまちづくりで増加する歩行者、自動車交通対応
- ④ 当地区で整備する予定の最大収容約1万人規模のアリーナの利用者の歩行者、自動車交通対応

・ 検討の前提となるエリア

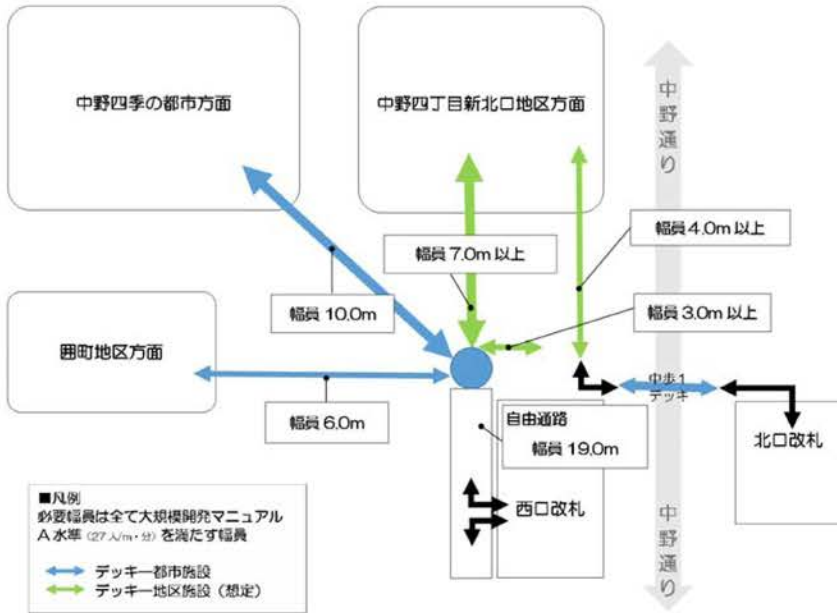
以下の図に記載した開発について、開発規模を想定し、将来の歩行者交通量、自動車交通量を算定した。



・ 歩行者交通量の算定について

将来交通量を推計し、歩行者交通の特性や目的地を踏まえたルートへの配分を行い、「歩行者サービス水準 A (自由歩行)」が確保出来るように幅員の検証を行った。

※歩行者交通量のピーク：平日夕方



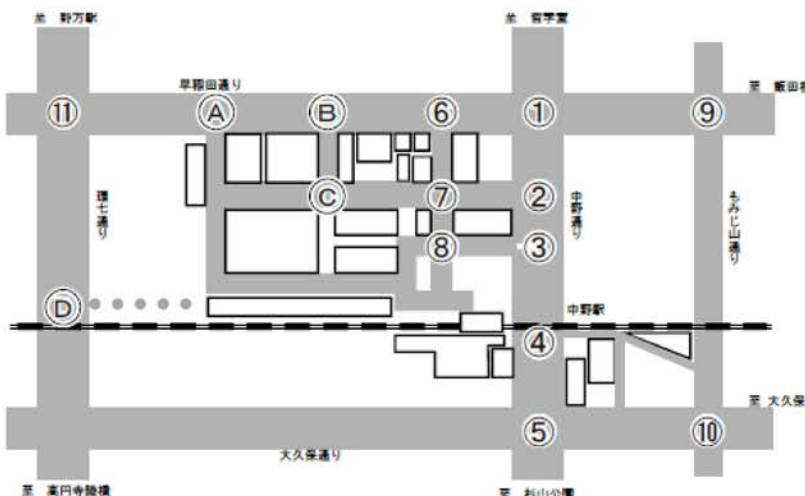
以下の視点を配慮して必要幅員等を整理した。

- ① 中野四丁目新北口地区方面
  - ・現在の北口改札と整備後の西口改札の双方を利用するように誘導
  - ・南北通路と同一高さの歩行者動線と東西連絡路と同一高さの歩行者動線を確保
- ② 中野四季の都市方面
  - ・新北口駅前広場の嵩上げ部（歩行者デッキ）により歩車を分離して動線を確保
- ③ 困町地区方面
  - ・新北口駅前広場の嵩上げ部（歩行者デッキ）により歩車を分離して動線を確保

・ 自動車交通量の算定について

将来交通量を推計し、開発規模や自動車出入口を想定で設定し、時間別、方向別に台数を推定して、各交差点で「車線別混雑度」や「交差点飽和度」等の検証を行った。

なお、パーソントリップ調査（平成10年、平成20年）や交通量調査の結果より、自動車の需要は低下傾向にある。

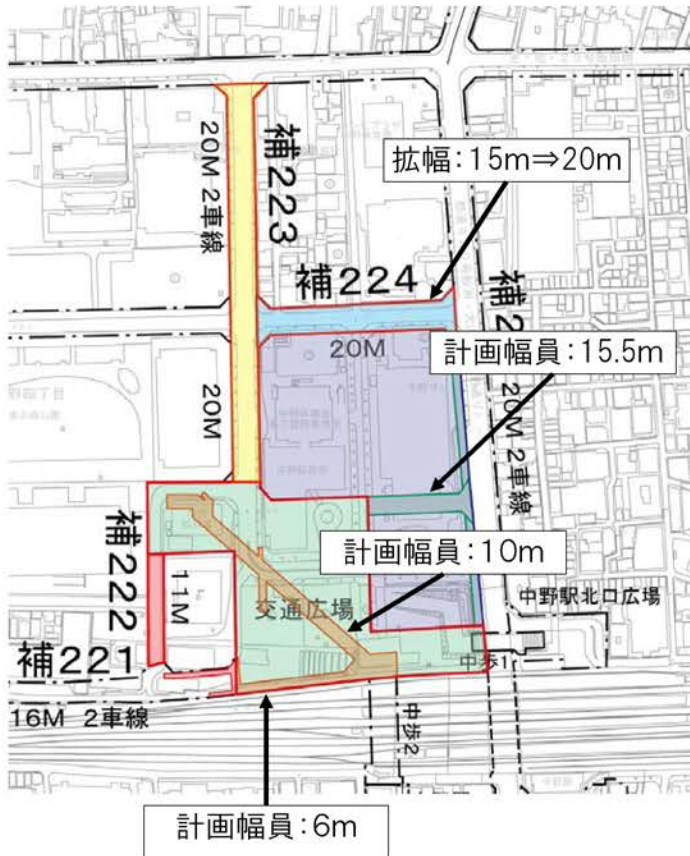


自動車交通量交差点検証箇所図

以下の条件を満たすならば、検証範囲の自動車交通処理に問題は無いことを確認した。

- ・ 交差点の信号の時間について、課題が生じた数か所を見直す（1秒から3秒程度）。⑤、⑪
- ・ 中野通りが片側2車線で運用できるよう、荷捌き駐車対策を区役所・サンプラザ地区再整備完了までに実施する。

・交通に係る都市計画素案での対応について



・新北口駅前広場（補助223号線交通広場）の  
高上げ部

高上げ部は、中野四季の都市方面及び囲町方面に向け決定する。中野四季の都市方面については、中野四丁目地区地区計画の地区施設の広場及び公共空地へ直接接続するように配置する。

幅員は以下の必要幅員を確保する。

- ・中野四季の都市方面 10m
- ・囲町方面 6m

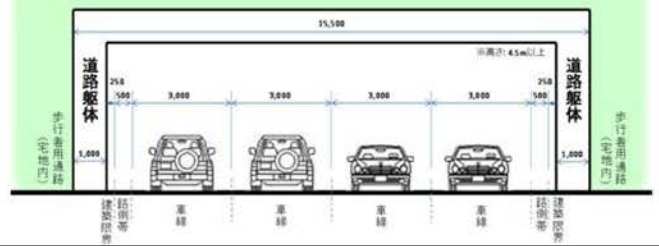
・補助224号線

補助224号線については、幅員を15mから周辺道路と同等の20mに拡幅する。

・貫通通路（地区施設）

貫通通路については、計画幅員15.5mとする。

貫通通路イメージ



・交通に係る都市計画素案での対応について



・中野四丁目新北口地区地区計画

地区計画の方針附図に、歩行者動線の高さ毎に必要な動線を図示し、今後の当エリアの施設整備の前提条件として位置づける。

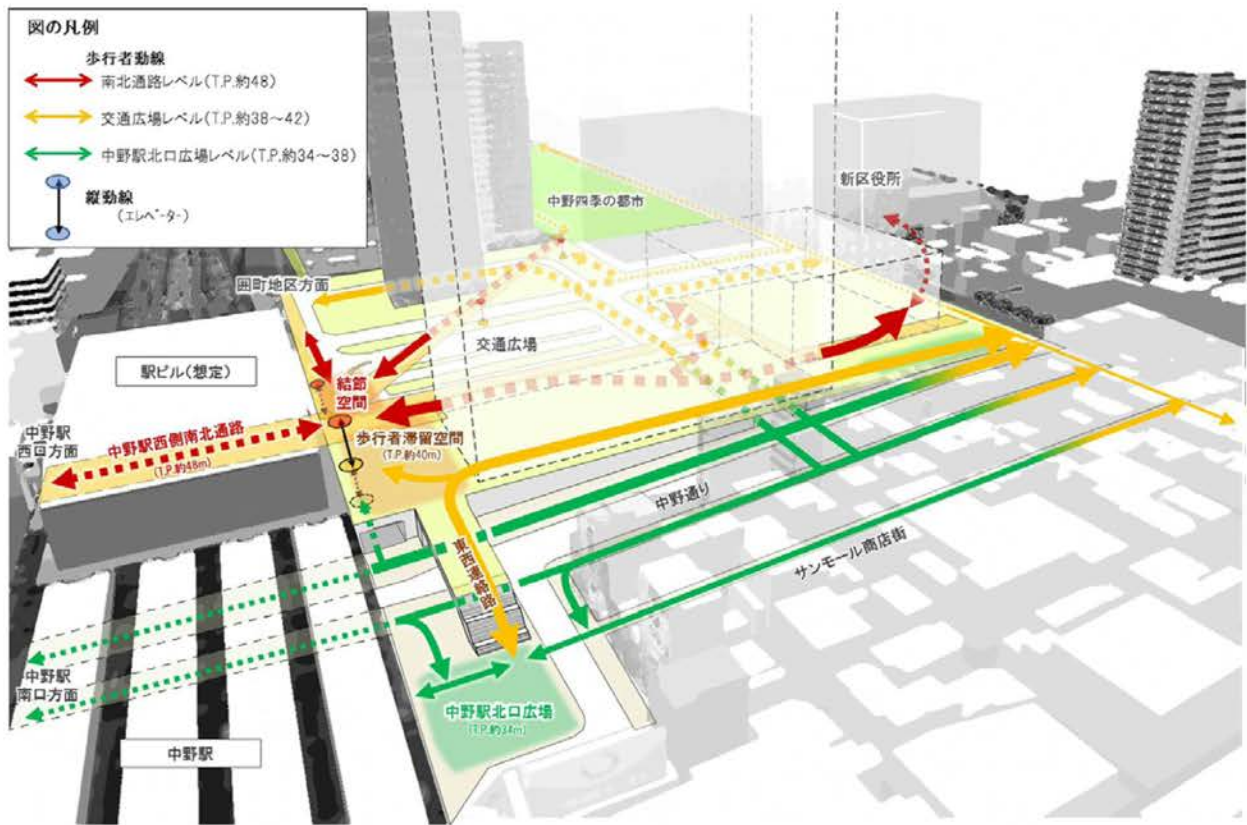
中野駅新北口駅前エリアの施設整備については、検討の深度化と合わせ、地区施設等で位置づける。

なお、方針附図には歩行者動線の幅員について記載しないが、事業化の際の施設整備の条件として位置づけ、民間参画事業者等へ引き継ぐ。

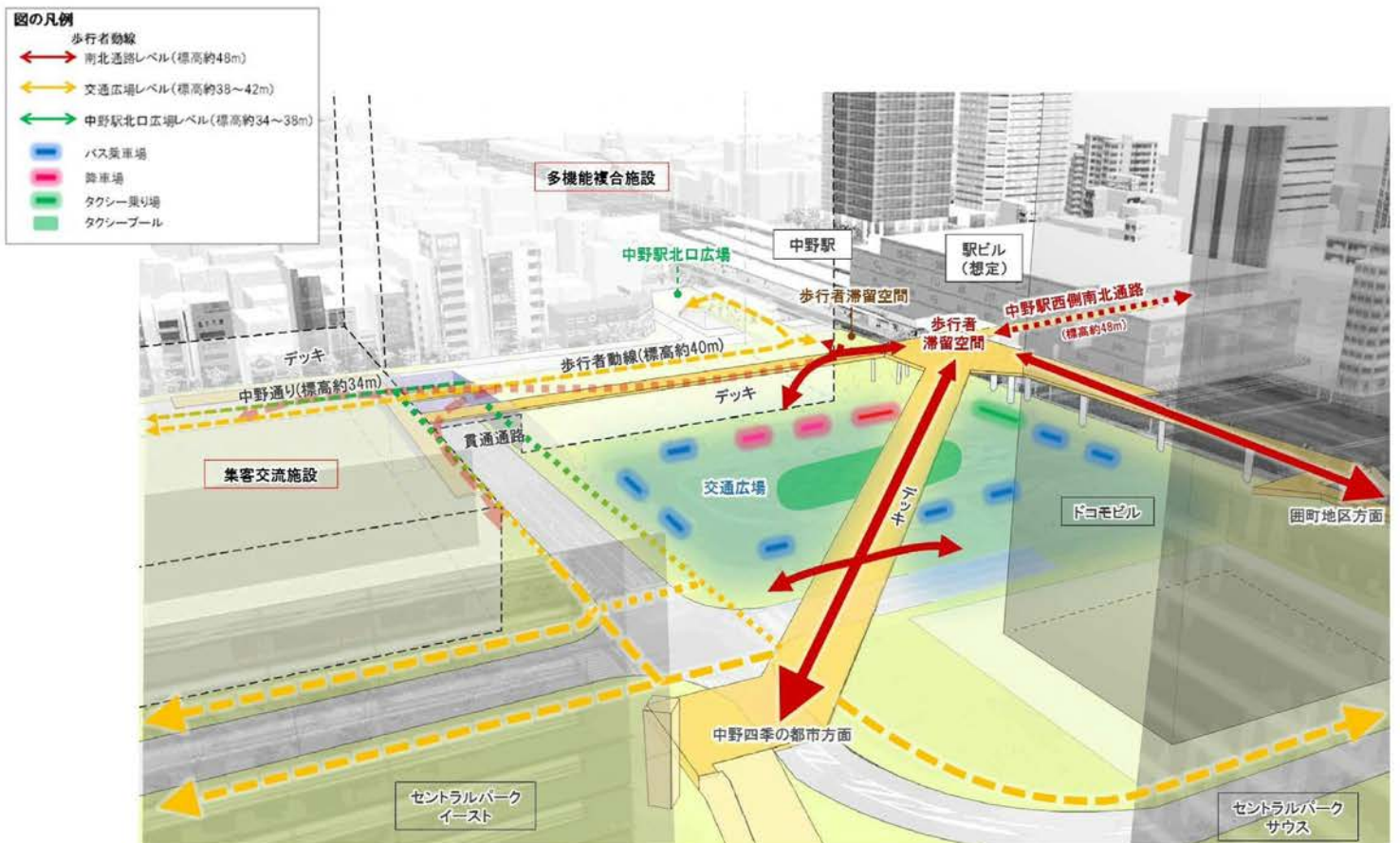
	歩行者動線 (中歩2と繋がる デッキレベル) (I.P. 0140)	[地区内方針] [地区外構想]
	歩行者動線 (補223交通広場 レベル) (I.P. 0130-42)	[地区内方針] [地区外構想]
	歩行者動線 (中野駅北口広場 レベル) (I.P. 0130)	[地区内方針] [地区外構想]
	歩行者 滞留空間 (中歩2と繋がる デッキレベル) (I.P. 0140)	[地区内方針]
	歩行者 滞留空間 (補223交通広場 レベル) (I.P. 0130-42)	[地区内方針]
	広場・都市 計画公園等 (補223交通広場 レベル) (I.P. 0130-42)	[地区内方針]
	立体的な動線 (レベル-ナ)	[地区内方針]
	立体的な動線 (階段等)	[地区内方針]

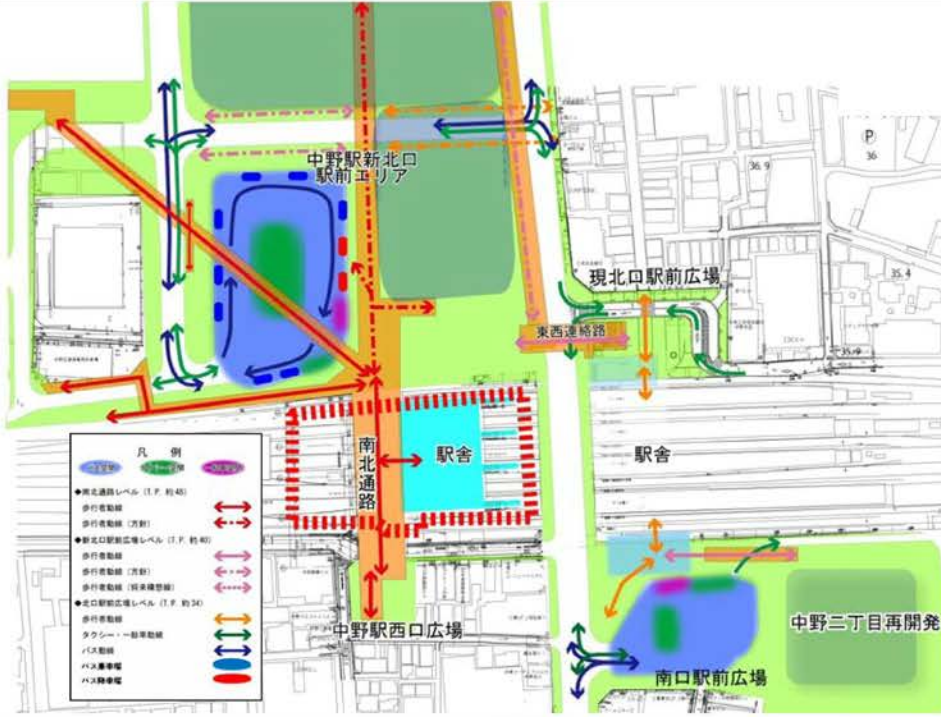


■主な歩行者ネットワークイメージ(断面・遠景)



■主な歩行者ネットワークイメージ(断面・遠景)





**【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。

断面図

