

中野駅地区整備構想

目次

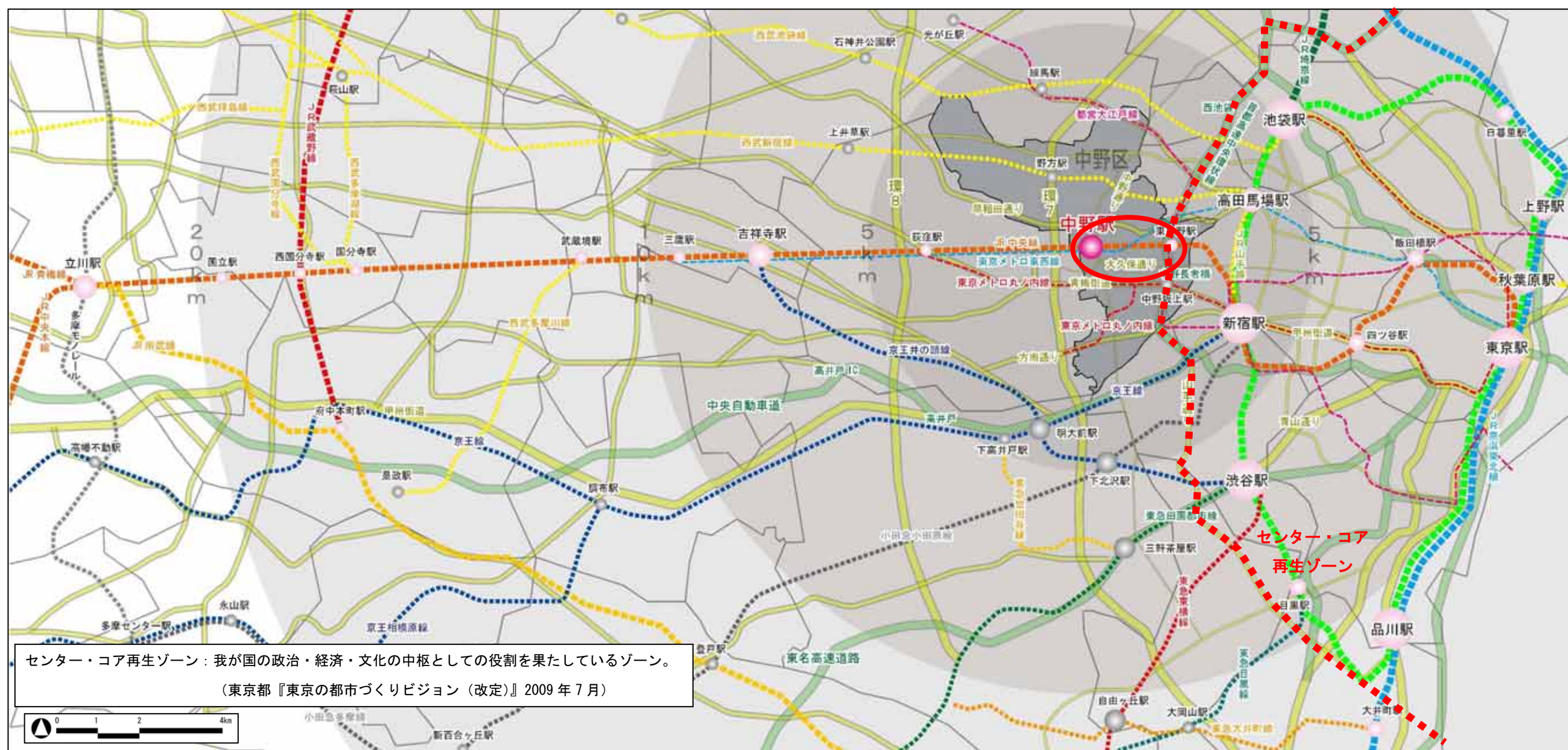
1	はじめに.....	1
2	歴史と現況.....	3
3	現在の中野駅地区の問題.....	6
4	上位計画.....	9
5	中野駅地区整備基本方針等.....	10
	（1）基本的な考え方.....	10
	（2）中野駅地区整備基本方針.....	11
	（3）各駅前広場整備方針.....	17

1 はじめに

(1) 広域交通結節点としての中野駅周辺エリアについて

中野駅を中心とした周辺エリアは、日本経済の中核を担う東京駅周辺から約10km、副都心の新宿駅周辺から約4km、多摩の中心である立川駅周辺から約25kmに位置している。鉄道は、東京の東西の大動脈であるJR中央線の快速停車駅、東京メトロ東西線の始発駅となっており、道路は首都高速中央環状線ICが近接し、都心環状7号線、早稲田通り、大久保通り及び中野通りが近接及び貫通しているなど、この地域は都心から多摩方面に向け、交通アクセスに非常に優れた交通の結節点となっている。

現在、中野駅周辺では、大規模な都市再整備の計画が着実に進んできており、今後当該エリアは中野区の中心であるだけでなく、多摩地域からセンター・コア再生ゾーンへ向けた東京の新たな活動拠点として、大きく変貌していくこととなる。このため、中野駅及び駅前広場を中心とする中野駅地区については、交通結節点の中心としてその向上を図り、広域的な交流機能を高めていく必要がある。



中野駅周辺広域図

1 はじめに

(2) 中野駅周辺のまちづくりの動きと中野駅地区の展開について

現在、中野駅周辺では警察大学校等跡地地区をはじめとして、大規模な都市再整備の計画が着実に進んでおり、まちのポテンシャルが非常に高まってきている。

駅北側の中野四丁目では、警察大学校等跡地約 18ha において、早稲田通り沿いに、東京警察病院（敷地約 2ha）が H20.4 に開業しており、今後、大学 2 校及び民間業務商業等施設がそれぞれ H23～H24 にかけて開業する予定である。（大学をあわせて敷地約 3.2ha、民間業務商業等施設は敷地約 3.1ha）また、中野区役所と中野サンプラザについては、将来的に一体的に再整備を行う方針があり、現在北口広場として暫定的に自転車駐車場等で利用している新北口駅前広場とあわせて駅前の顔としてのまちづくりが今後進んでいく。中野五丁目については、駅前がサンモール、ブロードウェイ等の地域最大の商業エリアとなっており、今後の周辺まちづくりの推進に伴い、ますます賑わいの形成が進んでいく。

駅南側についても、中野二丁目において南口駅前広場に隣接している東京都住宅供給公社の住宅を中心とした約 2ha について、再開発事業に向けた再開発準備組合が設立されている。中野三丁目においては、中野駅の旧駅前通である桃園通りをはさみ、新たな中野駅からの歩行者動線を受ける駅前広場機能や桃丘小学校跡地の活用を含めた駅前まちづくりの計画検討が進んでいる。

これら中野駅周辺の様々なまちづくりの進行に合わせ、中野駅地区については、周辺のまちづくりと一体となった回遊空間ネットワークを形成しながらそれぞれのまちの異なる個性をつなぎ、周辺に広がる商業エリアの賑わいの連続性を高め相互に価値を高めていくことで、広域的なまちの訴求力を高めていくことが重要である。

一方で、駅施設や駅前広場については、現在の施設計画が立案及び整備されてから長期間経過してきており、地形的なまちの分断や交通施設の機能不足等、現状では交通結節点として様々な課題を抱えているため、今後、大きくその機能を改善し、更新させていくことが求められている。

その実現を図るために、中野駅地区では、H16 年度より専門家等と調査・検討を進めてきたが、今般、その内容を基に地区の現況、現在の問題点、将来への展望を踏まえたうえで、将来に向けた中野駅地区のあるべき姿について中野駅地区の整備基本方針を整理し、中野駅地区整備構想としてまとめた。

The map illustrates the Nakano Station area with various development zones and plans. A red dashed line outlines the '回遊性形成ゾーン' (Circulation Formation Zone). Key areas include the '警察大学校等跡地一帯' (Police University School site), '中野四丁目地区' (Nakano 4-chome area), '区役所・サンプラザ地区' (District Office/San Plaza area), and '新北口駅前広場' (New North Station Plaza). A legend in the bottom left corner provides details on the color coding for development status and road types.

凡例	
■	H23年度 事業整備完了予定
■	H23年度 事業整備完了予定（公園）
■	H24年度以降 事業整備完了予定
■	調査中・構想中
—	都市計画道路・区画道路
—	今後新設される都市計画道路・区画道路

中野駅周辺まちづくり等の動き

-2-

2 歴史と現況

(1) 中野駅周辺エリアの歴史（写真：中野区所蔵）

江戸時代、中野駅周辺には、五代将軍綱吉により「中野のお犬囲」が置かれ、八代将軍吉宗の時代、この一部に桃の木が幕府の手で植えられ、隅田川、御殿山、飛鳥山などと並び花見の名所「桃園」となった。

明治22年の甲武鉄道(現在のJR中央線)の開通と合わせて、現在の場所よりも約100mほど西側に中野駅が開設され、「現桃園通り」に駅前通りとしてののにぎわいが形成された。明治30年には、牛込から現在の「警察大学校等跡地地区」へ旧陸軍の鉄道大隊が移入され、駅直近を大規模な公共施設が占めることとなった。



大正時代の中野駅舎



明治40年頃 中野駅舎



警察大学校等跡地の旧陸軍施設

関東大震災以降、郊外の交通利便性の高いまちとして中野駅周辺の市街地化が急速に進み、中央線の南北を横断する交通量も増加の一途をたどり、大通り（中野通り）のアンダーパス化が行われ、中野駅も現所在地へ移転した。この駅の移転には、地域の住民の参加のもと大がかりな駅前の掘り下げ工事が進められ、今日の中野駅前の都市づくりの基盤が形成されている。



駅前の掘り下げ工事風景



昭和4年 中野駅南口

昭和30年代に入ると、商店街としてのまちづくりの動きが進む。昭和33年にサンモールの前身「美観商店街」にアーケードがかかり、昭和41年にはその突きあたりにブロードウェイが開業する。一方、警察大学校等に民間活用に向けた動きがあり、昭和37年に現在の区役所・サンプラザ周辺の都市計画（道路・広場等）が決定、この都市計画などの具現化により、昭和43年には区役所庁舎が竣工し、昭和48年には中野サンプラザが開業、現在の北口の姿が形成されている。



昭和33年 トネル式アーケード完成



平成13年、警察大学校が府中市へ移転したことをうけて、区では、「警察大学校等跡地地区」まちづくりを「中野駅周辺のまちづくり」のリーディングプロジェクトとして進めている。「持続可能なまちの形成」に向けた中野のまちづくりが、今まさに動こうとしている。

次に中野駅周辺エリアの中野駅開業後の略年表を示す。

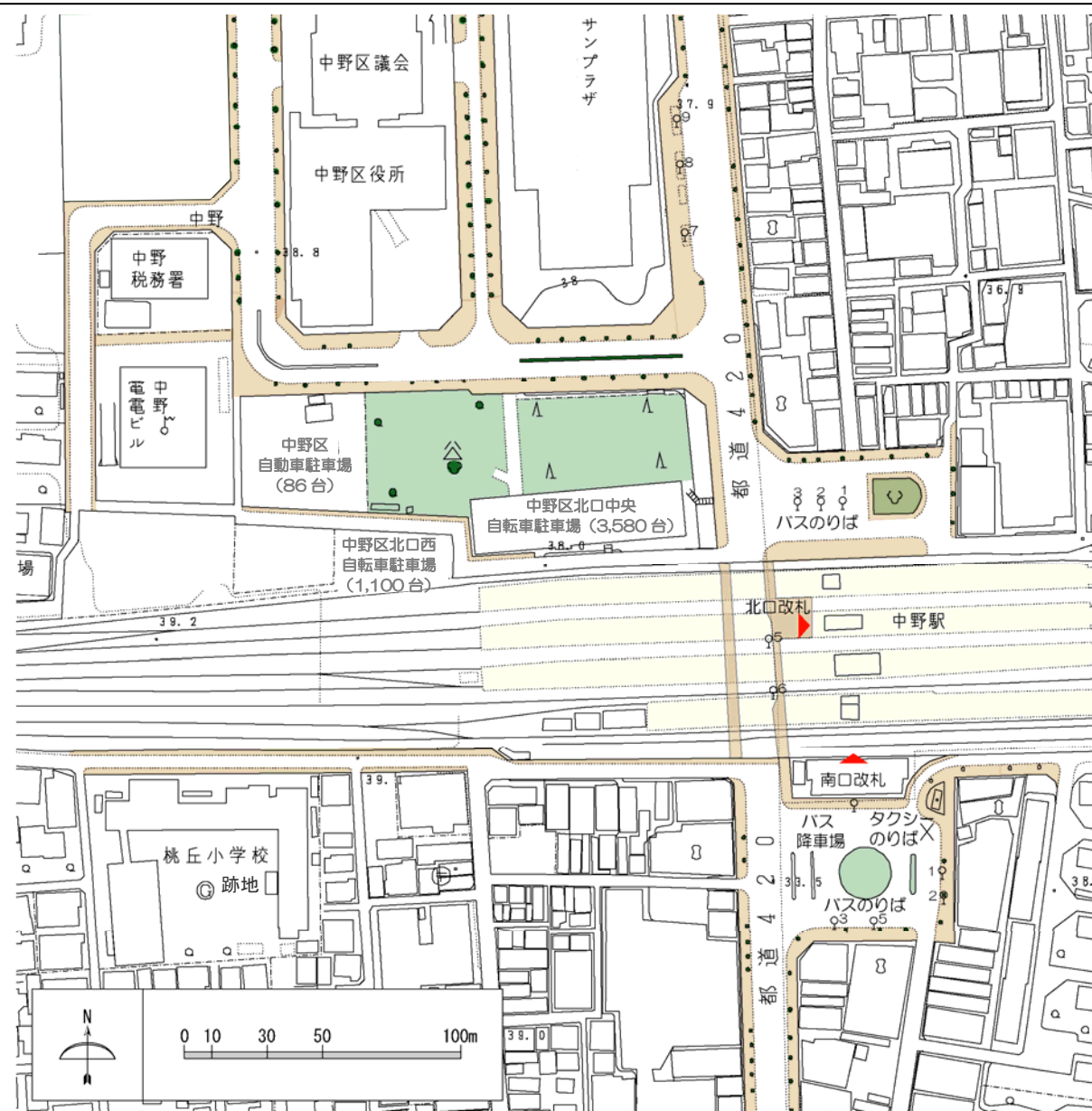
2 歴史と現況

明治 22 年 4 月	甲武鉄道の駅として開業。当時は現在より約 100m 西寄りに設置
明治 33 年	最初の電車が飯田橋～中野間に走る
明治 39 年 10 月	国有化により国鉄の駅となる
大正 12 年 9 月	関東大震災 急激な宅地化、都心から郊外へ大規模な人口移動
昭和 3 年～5 年	中野通りおよび周辺を掘り下げ、踏切を解消（北口は住民も参加）
昭和 4 年	中野駅が現在地へ移転。
昭和 7 年	中央線御茶ノ水～中野間の複々線化完成 中野区発足
昭和 21 年 12 月	南口、北口駅前広場都市計画決定
昭和 25 年 3 月	南口駅前広場都市計画変更
昭和 33 年	美観商店街（現サンモール）にアーケードがかかる
昭和 37 年 12 月	北口駅前広場都市計画変更、新北口駅前広場都市計画決定
昭和 41 年 3 月	中央線中野～荻窪間の複々線化完成。 営団東西線乗り入れ(中野～高田馬場開業)、共同使用駅となる
10 月	中野ブロードウェイが開業
昭和 43 年 10 月	中野区役所庁舎が現在の場所へ移転
昭和 44 年 4 月	中央線荻窪～三鷹間の複々線完成により営団東西線が三鷹まで延長
昭和 48 年 6 月	中野サンプラザが開業
昭和 62 年 4 月	国鉄民営化により東日本旅客鉄道（JR 東日本）の駅となる
昭和 63 年 7 月	「国の行政機関等の移転に関する方針」（警察大学校及び警視庁警察学校含む）
平成 13 年	警察大学校及び警視庁警察学校が府中に移転
平成 16 年 4 月	営団民営化により東京地下鉄（東京メトロ）の駅となる
平成 18 年 3 月	国有財産関東地方審議会により警察大学校等跡地の財務省土地処分方針が確定
平成 19 年～20 年	大学 3 校（明治大学、帝京平成大学、早稲田大学）、民間会社に財務省が土地処分
平成 20 年 4 月	東京警察病院開業（飯田橋から移転）
平成 23 年～24 年	警察大学校等跡地に大学 2 校、業務商業施設等が開業予定

2 歴史と現況

(2) 交通施設・都市計画施設の現況

- ・中野駅を中心として、バスのりば、タクシーのりばの他、自転車駐車場（北口で約 4,700 台）、中野区自動車駐車場（86 台）の交通施設が集まっている
- ・駅前広場は供用されているものとして現北口、現南口があり、都市計画道路付属広場として計画決定され、現在、北口の自転車駐車場等がある中野駅北口広場（新北口駅前広場としての整備）がある。
- ・中野駅北口広場には、地下 1 層 1.2ha の都市計画駐車場（未整備）が計画決定されている



交通施設の配置



都市計画道路

路線番号	路線名称	幅員 (m)		決定日/告示番号	備考
		現況	計画		
補 26	中野通り	15	20 (一部 23)	昭和 21 年 4 月 25 日/戦復院第 15 号	一部完了
		中野駅付近に地積 15,600 m ² の広場を追加		昭和 37 年 12 月 22 日/建第 3204 号	

駅付近広場

番号	名称	面積 (m ²)	決定日/告示番号 (最終)	備考
現南口 駅広場 1	中野駅付近	3,300	昭和 21 年 12 月 7 日/戦復院第 253 号	施行済
			昭和 25 年 3 月 2 日/建第 112 号	
現北口 駅広場 2	中野駅付近	2,600	昭和 21 年 12 月 7 日/戦復院第 253 号	施行済
			昭和 37 年 12 月 22 日/建第 3204 号	

都市計画駐車場 (自動車駐車場)

名称	面積 (ha)	構造	決定日/告示番号	備考
囿町	約 1.2	地下式	昭和 37 年 12 月 22 日建第 3204 号	未施行

駅前広場等の都市計画の状況

3 現在の中野駅地区の問題

(1) 地形等

高低差のある地形と鉄道高架によって市街地の南北・東西が分断されている

ア 中野駅周辺は、中野通りの地盤が低く谷を形成していることで、周辺地域と駅施設、中野通りの東西を結ぶ動線に高低差が生じ、地域の回遊性が阻害されている。

イ 中野通り以外で鉄道を横断できる箇所が西は400m、東は700m離れており、地域の南北の回遊性が阻害されている。

ウ 商業・交通機能が中野通りに沿って集積しており、中野通りに交通が集中し混雑している状況にある。

エ 擁壁によってその高低差を処理しており、駅周辺の景観的な広がりや見通しが阻害されている。

(2) 景観・オープンスペース

周辺開発と一体的な景観の形成やオープンスペースの確保が必要である

ア 中野駅周辺では、補助223号(通称:けやき通り)の既存けやき並木や早稲田通り、中野通り等の街路樹を軸として、みどりのネットワークが形成されている。警察大学校等跡地地区や区役所・サンプラザ一体開発、中野駅南口地区の開発における緑地やオープンスペースと一体的な景観形成やオープンスペースの確保を行っていく必要がある。

イ 現在の中野駅北口広場(新北口駅前広場)は、豊かなみどりを有しており、区民が憩い親しんでいる現在の利用状況を踏まえて将来の賑わい形成等に活かしていく必要がある。

ウ 現南口駅前広場はみどりの空間が乏しい。

(3) 駅前広場機能

現南北の駅前広場は面積が不足しており、必要な機能が収容できていない

ア バス乗り場が駅前広場の外に分散し、バスの運行経路も複雑でわかりにくい。

イ 北口では車両と歩行者の動線の分離が図られておらず、南口ではタクシーの二重停車等が見られる。

ウ タクシーの現況需要を満たす待機場が確保できておらず、乗り場も南口にのみ配置されている。

エ 駅前広場の歩行者空間が不足している。

オ 現在の中野駅北口広場(新北口駅前広場)にある中野駅北口中央自転車駐車場、中野駅北口西自転車駐車場は、利用率が100%を超えている状況にあり、超過分は上記広場内を仮設利用して駐輪している。

(4) 駅施設

駅施設のバリアフリー対策などが不十分である

ア JR中央線の通勤快速停車駅である中野駅は、東京メトロ東西線も乗り入れており、駅の規模はプラットフォーム4面と2本の連絡通路、電車留置線などを備え、隣接の他の駅の規模を大きく上回っている。

イ 改札口付近の段差の存在やプラットフォームへ至るエレベーターの未設置など、バリアフリー対策が不十分である。

ウ 北口改札口が中野通りを向いている為、改札口付近の歩道空間等が十分に確保されていないことから、朝夕やサンプラザの催事終了時には非常に混雑しており、今後の周辺の開発に伴う駅利用者の増加によってさらに混雑することが懸念される。

(5) 歩行者交通

中野通りや周辺道路の歩行者空間・歩行者動線の拡充が必要である

ア 現在、中野駅の出入口が中野通りの東側にしかないため、中野通りを横断する歩行者が多く、横断歩道の滞留空間が十分確保されていない状況にある。

イ 将来、警察大学校等跡地開発、区役所・サンプラザ地区の再整備、中野二丁目再開発事業等、様々なまちづくりが周辺で構想・計画されており、駅利用者をはじめとする周辺の大幅な歩行者の増加によって中野通りや周辺道路における歩道幅員の不足が懸念される。

(6) 道路交通

中野通りから駅前広場へ出入する自動車交通により、中野通りの交通容量が低下している

ア 現北口・南口駅前広場は、バスの回転の必要性から中野通りからの入口と出口を離して設けている。

イ 現北口では区役所前交差点と駅前広場入口が近接し、十分な滞留長を確保できていない。

ウ 現南口では駅前広場への入口と出口の間の車線で十分な滞留長が確保できていない。

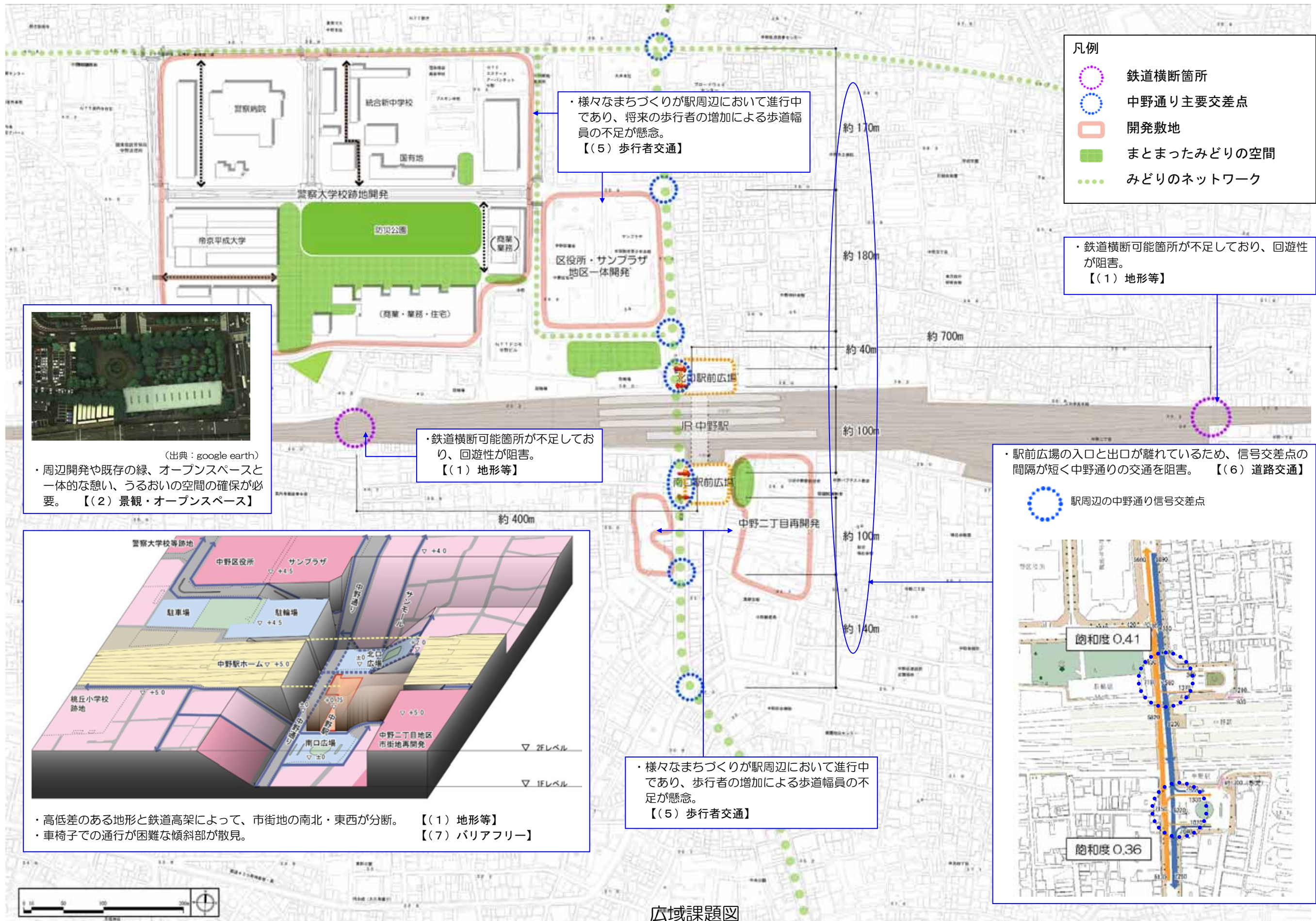
エ 駅前広場入口と出口が離れているために、信号交差点の間隔が短く、中野通りの円滑な交通を阻害している。

(7) バリアフリー

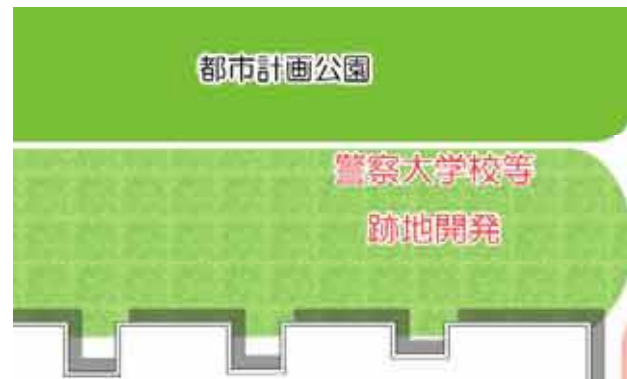
駅周辺で歩道幅員の不足箇所や急傾斜な箇所が多くバリアフリー化が十分図られていない

ア 「中野区交通バリアフリー整備構想H17.8」で、駅周辺において車いすですれ違いが困難な歩道幅(2.0m未満)の箇所や車いすでの通行が困難な傾斜(5%以上)の箇所などの課題が指摘されている。

3 現在の中野駅地区の問題



3 現在の中野駅地区の問題



・バス乗り場が駅前広場の外に分散し、バスの運行経路も複雑で分かりにくい。
【(3) 駅前広場機能】

区役所
サンブラザ地区
一体開発



・自転車駐車が一杯で、広場を利用して駐輪している。
【(3) 駅前広場機能】



・周辺開発による大幅な歩行者増によって、歩道幅員の不足が懸念される。
【(5) 歩行者交通】



- 凡例
- バス乗車場
 - バス降車場
 - タクシー乗降場
 - 駅前広場車両動線
 - 主要歩行者動線
 - 駅前広場
 - 開発敷地



・南口駅前広場ではタクシーの二重停車が見受けられる。
【(3) 駅前広場機能】

・南口駅前広場の入口と出口の間で十分な滞留長が確保できていない。
【(6) 道路交通】

・みどりの空間が乏しい。
【(2) 景観・オープンスペース】

・区役所前交差点と北口駅前広場入口が近接し、十分な滞留長が確保できていない。
【(6) 道路交通】



・中野通り横断歩行者数が多く、その滞留空間も十分ではない。
【(5) 歩行者交通】



・需要を満たすタクシー待機場が確保されておらず、深夜などは路上での待機が見られる。
【(3) 駅前広場機能】



・北口駅前広場では、車両と歩行者の動線の分離が図られていない。
【(3) 駅前広場機能】



・既存の南北の駅前広場は面積が不足しており、必要な機能が収納できていない。
【(3) 駅前広場機能】

中野二丁目
再開発事業



駅周辺課題図

4 上位計画

(1) 「中野区都市計画マスタープラン」 (2009年4月改定)

ア 中野駅地区は、周辺の4つのゾーン（中野二丁目ゾーン、中野三丁目ゾーン、中野四丁目ゾーン、中野五丁目ゾーン）をつなぐ核として、中野駅と区役所・サンプラザ地区を中心に、中野区の玄関口となる広域的な交流拠点的形成すると位置づけられている。

イ 中野駅周辺は東京の新たな顔となる「にぎわいと環境の調和するまち」を整備目標に掲げており、このなかにある中野駅地区については、交通結節機能の強化を標榜している。

ウ 中野駅地区の整備、交通結節機能の強化については、以下のような整備方針が具体的に掲げられている。

<駅地区整備の方向性>

○中野駅地区（中野駅舎及び駅舎周辺、駅前広場）については、駅及び駅前広場を改善し、公共交通機関の利便性や歩行者の東西南北の回遊性を確保し、交通結節機能を強化するとともに、中野の玄関口として魅力ある駅及び周辺空間を形成します。

○中野駅周辺まちづくりと整合を取りながら、駐車場、自動二輪車駐車場、自転車駐車場の適切な整備を誘導します。

○ペDESTリアンデッキの活用により、東西南北の回遊動線の形成をすすめます。

○駅周辺のユニバーサルデザインによる整備、バリアフリー化を推進します。

<新北口駅前広場>

○都市計画に位置づけられている中野四丁目の広場は、警察大学校等跡地の開発計画と整合を図りながら、新北口駅前広場として、土地の立体的な活用により、バス乗降場や駐車場、自転車駐車場、憩いの広場を整備します。

<北口駅前広場>

○既存の北口駅前広場は、バス乗降場機能を新北口駅前広場に移転集約することにより、歩行者優先の広場として再整備し、景観に配慮した、うるおいのある空間を形成します。

<南口駅前広場>

○南口駅前広場は、周辺整備にあわせた再整備により、十分な歩行者空間を確保するとともに、バスやタクシーなどの錯綜を解消するなど、改良します。

<駅施設>

○中野駅舎は、駅前広場から連続した北口・南口改札の再整備やゆとりあるコンコースの整備、南北歩行者動線の整備、駅舎のユニバーサルデザインの整備など、周辺まちづくりの進捗とあわせた改良を、鉄道事業者に対して要請します。



中野駅周辺まちづくり方針図（出典：中野区都市計画マスタープラン）

(1) 基本的な考え方

駅とまちとが融合する魅力的な賑わい拠点をつくる

ア 交通結節機能の改善

交通施設を集約し、わかりやすさと乗り換えの利便性を向上させる

- ・駅前広場規模の拡充により、広場の外に分散している交通施設を集約し、わかりやすさと乗換え利便性の向上を図る。
- ・高低差のある地形を活かして立体的に交通施設を集積し、効率的な空間利用を行なう。



立体的な交通施設の配置

イ 回遊性の向上

周辺と一体となった立体的な歩行者ネットワークを形成する

- ・駅に近接している既存商店街や区役所・サンプラザ地区との一体的な計画整備など、駅周辺で起きている様々なまちづくり相互のネットワークを形成する歩行者動線を確保する。
- ・デッキ、昇降施設等によるバリアフリーに配慮した歩きやすい歩行者動線を確保する。



回遊性を高める立体的なネットワーク

ウ 賑わいの創出

駅前広場と商業施設との連携や歩行者広場の確保により賑わいを創出する

- ・区役所・サンプラザ地区との一体的な計画整備及び中野二丁目地区再開発等の駅前広場に面した開発や既存商店街との連携により、駅前広場空間に賑わいを取り込む。
- ・駅前広場への歩行者広場の確保により、区民や来街者の交流の場としての活用等を図り、賑わいを創出する。



広場に面した商業施設



広場の活用

エ 東京の新たな顔にふさわしい景観の形成

東京の新たな顔としてみどりやうるおいが感じられる場をつくる

- ・もみじ山文化の森から平和の森公園へ連なるみどりのネットワークの中継点として、みどり豊かな空間を形成する。
- ・区役所・サンプラザ地区との一体的な計画整備の活用など、駅からまちの様子が見通しやすい空間構成とする。



豊かなみどりのある広場



見通しやすい空間構成

※写真はイメージ

5 中野駅地区整備基本方針等

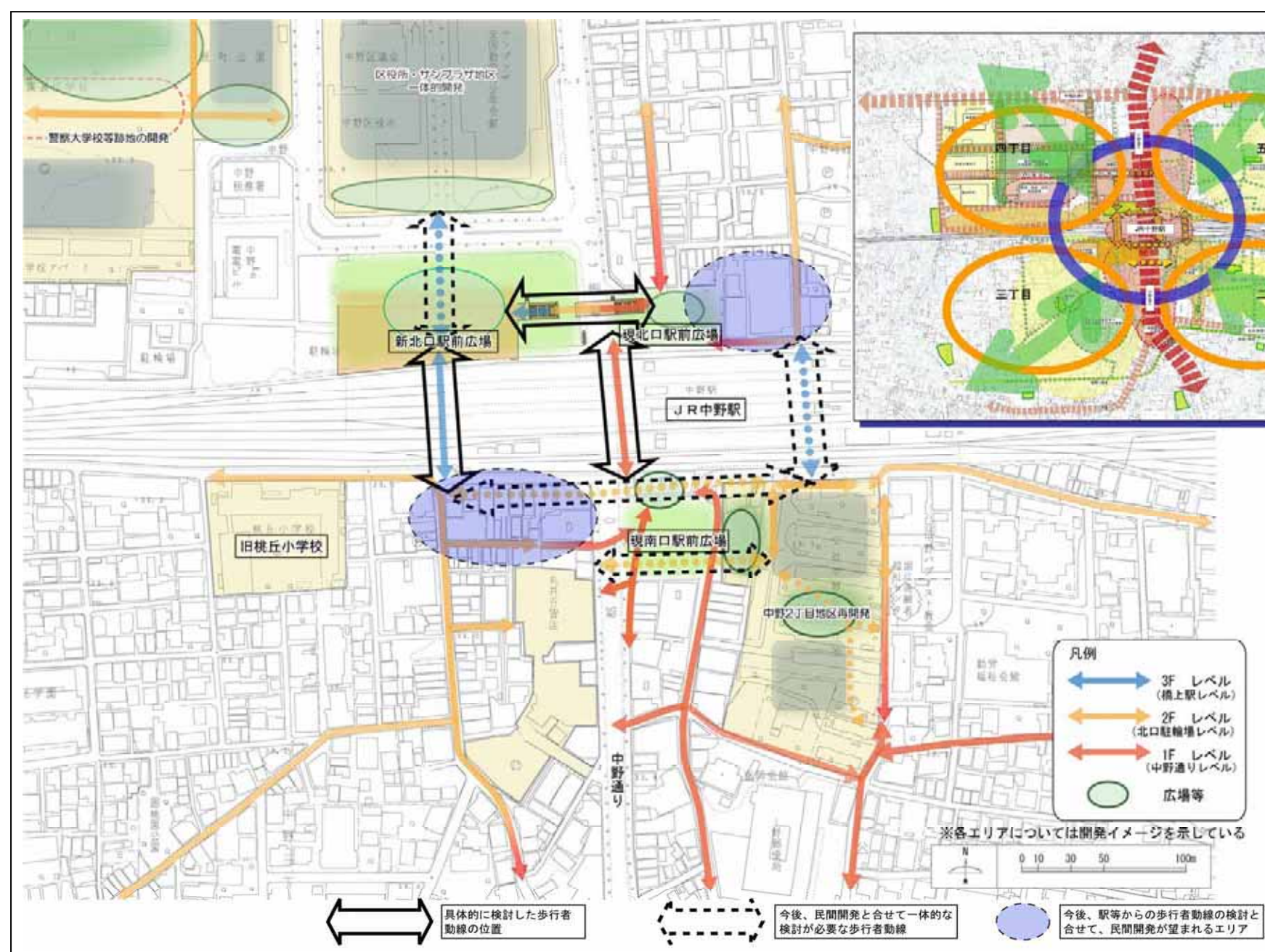
(2) 中野駅地区整備基本方針

ア 中野駅周辺歩行者動線計画

(ア) 将来構想

■新たな東西、南北動線の整備、既存歩行者動線の機能強化

- ・ 高低差のある地形と鉄道高架による市街地の南北・東西の分断を解消し、市街地の活性化や交通結節機能の強化、地域の回遊性の向上を図る観点から、中野二丁目、三丁目、四丁目、五丁目それぞれをネットワークする駅周辺民間開発等と一体となった東西・南北動線の整備、既存歩行者動線の機能強化を図る。
- ・ 地上レベルの動線強化と併せて、谷地形となっている中野駅周辺の地形的特徴を積極的に活用したデッキレベルの歩行者動線整備によって、重層的な駅周辺歩行者動線を形成する。



【整備基本方針での駅前広場の呼称】

この整備基本方針のなかでは、既存の南北の駅前広場は、「現北口駅前広場」及び「現南口駅前広場」といい、現在の中野駅北口広場に整備する駅前広場を「新北口駅前広場」という。

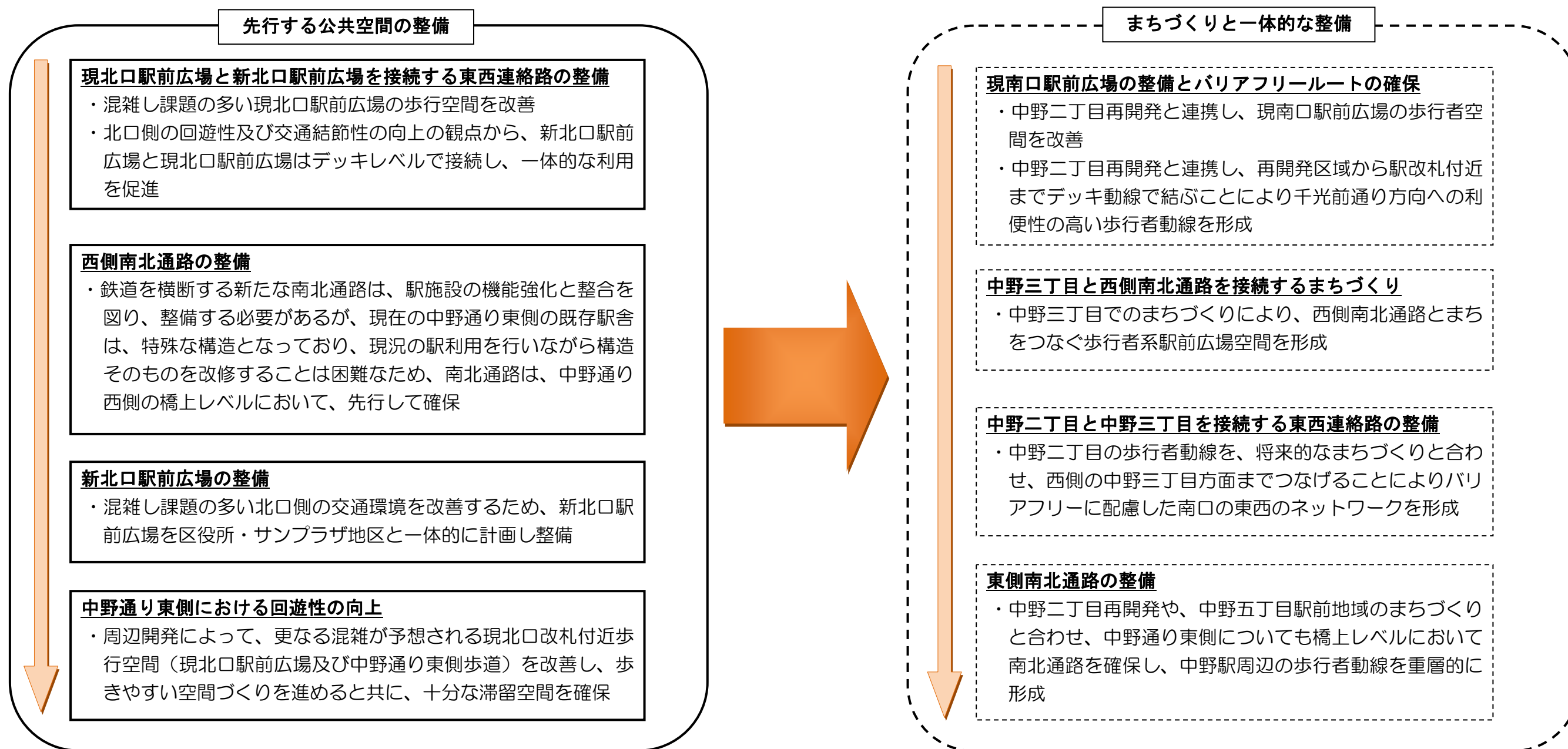
5 中野駅地区整備基本方針等

(イ) 段階的に整備を進める歩行者動線の考え方

■ 継続した公共交通基盤の利便性確保と周辺まちづくりに合わせた計画実現

- ・ 中野駅及び駅前広場は現在、1日当たり延べ約40万人以上（※）が利用する公共基盤であり、継続してその機能を確保しつつ、整備を進める必要がある。
- ・ 駅周辺のまちづくりはそれぞれ段階的に進められており、各歩行者動線の計画についても、それを踏まえて段階的に進めていく必要がある。

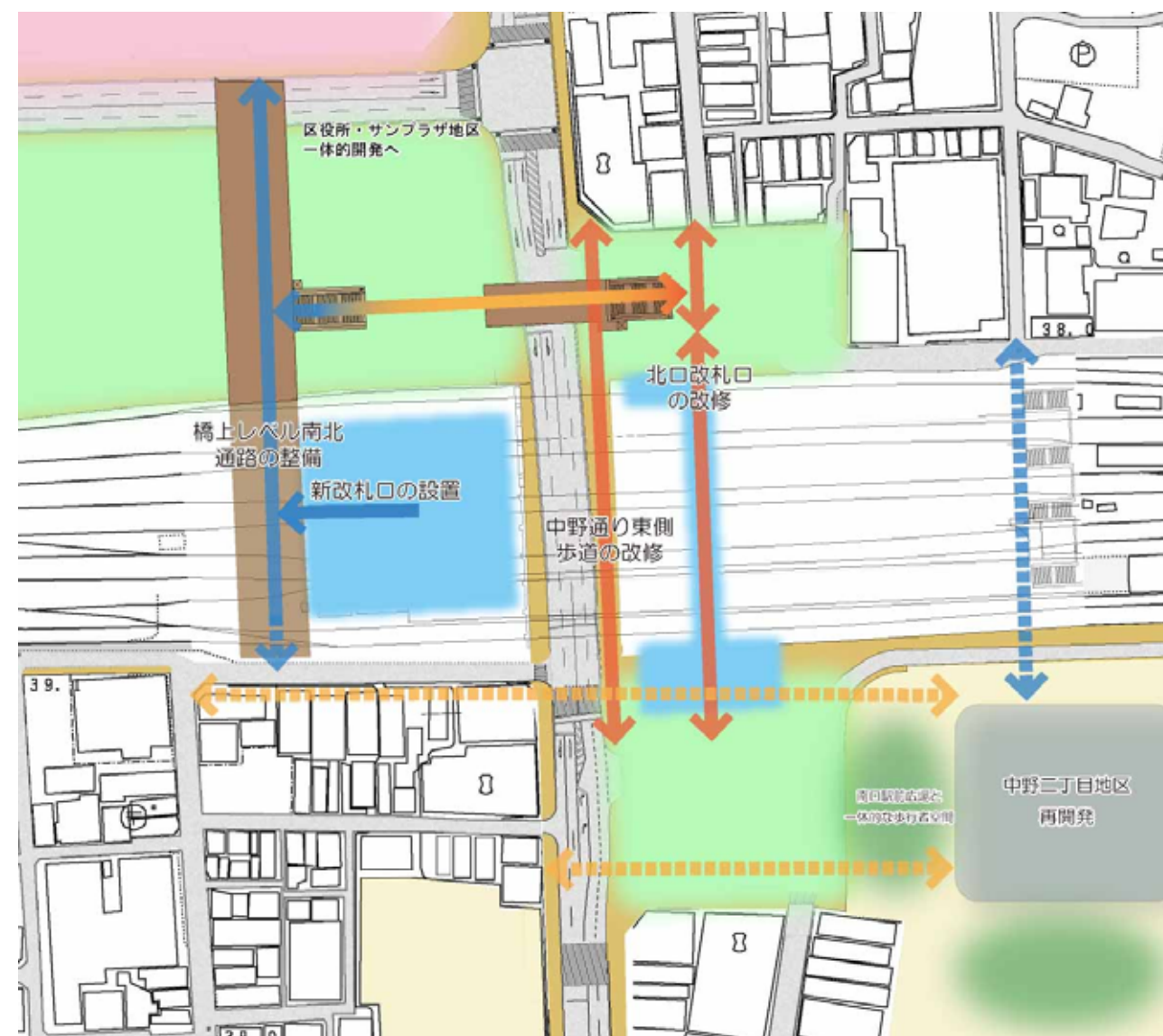
※ H17年度中野駅利用者数 約35万人（改札内乗り換え含む、都市交通年報より）、
また、鉄道を利用しない駅前広場利用者を約6万人と推計（過年度現況実態調査より）



5 中野駅地区整備基本方針等

イ 改札口配置及び南北通路の考え方

- ・ 既存の高架下乗り換え通路はそのままに、現北口改札前歩行空間の混雑を解消するため、北口改札を改修し、現南北駅前広場に面した改札を配置する。
- ・ 中野通り西側の橋上レベルに先行して南北通路および改札口を配置する。
- ・ 中野通り東側の歩道については現在のバス乗降場を移設し幅員を拡幅することにより機能を強化する。
- ・ 将来のまちづくりと合わせ、中野通り東側の橋上レベルに南北通路を設置する。



改札口配置及び新たな南北通路の考え方

- 駅（ラチ内通路）
- 南北通路
- デッキ
- 動線（1Fレベル）
- 動線（2Fレベル）
- 動線（3Fレベル）

5 中野駅地区整備基本方針等

ウ 駅前広場機能の考え方

(ア) 将来需要への対応

- ・周辺開発等にもなう将来の交通需要に対応した施設整備を行う。

(イ) 北口側駅前広場機能の改善

区役所・サンプラザ地区と機能的に連携した新北口駅前広場と、現北口駅前広場の一体的整備を推進し、安全性や利便性に配慮したスムーズな歩行者動線を実現する。
また、各施設はユニバーサルデザインにより整備する。

■新北口駅前広場への交通施設の集約

- ・現北口駅前広場および広場の外に分散して配置されている北口のバス乗場を新北口駅前広場に集約配置し、バス利用のわかりやすさ、利便性を向上させるとともに、バス乗り場による中野通りの交通負荷の軽減を図る。
- ・現在、北口側には確保されていないタクシー乗降場及びプールを、新北口駅前広場に確保し、公共交通が集約された交通結節点を整備する。
- ・区役所・サンプラザ地区一体的開発との連携により賑わいを創出する。
- ・新北口駅前広場用地内の既存の緑を極力保存し、くつろぎの場となるまとまった広場空間を確保する。
- ・新北口駅前広場用地内に立地する既存の駐輪場等を駅前広場整備とあわせて、再整備する。
- ・利用者の利便性に資する駐車場のあり方を検討する。

■現北口駅前広場の改善

- ・バス乗降場を新北口へ集約することで、歩行者主体の駅前広場整備を図る。
- ・周辺商店街との連携により、賑わいを創出する。

(ウ) 南口側駅前広場機能の改善

各施設はユニバーサルデザインにより整備する。

■現南口駅前広場の改善

- ・歩行者空間の機能を強化し、ゆとりある駅前広場空間を創出する。
- ・中野二丁目市街地再開発、既存商店街との連携により、賑わいを創出する。

■中野三丁目での駅前広場機能の確保

- ・まちづくりと一体的に歩行者系駅前広場機能（賑わい空間、駅利用者の滞留、昇降空間）を確保する。

(エ) 駅前広場間の連携

各駅前広場間の連絡性の強化により、バスの乗り換え等、駅前広場間の機能補完を図る。

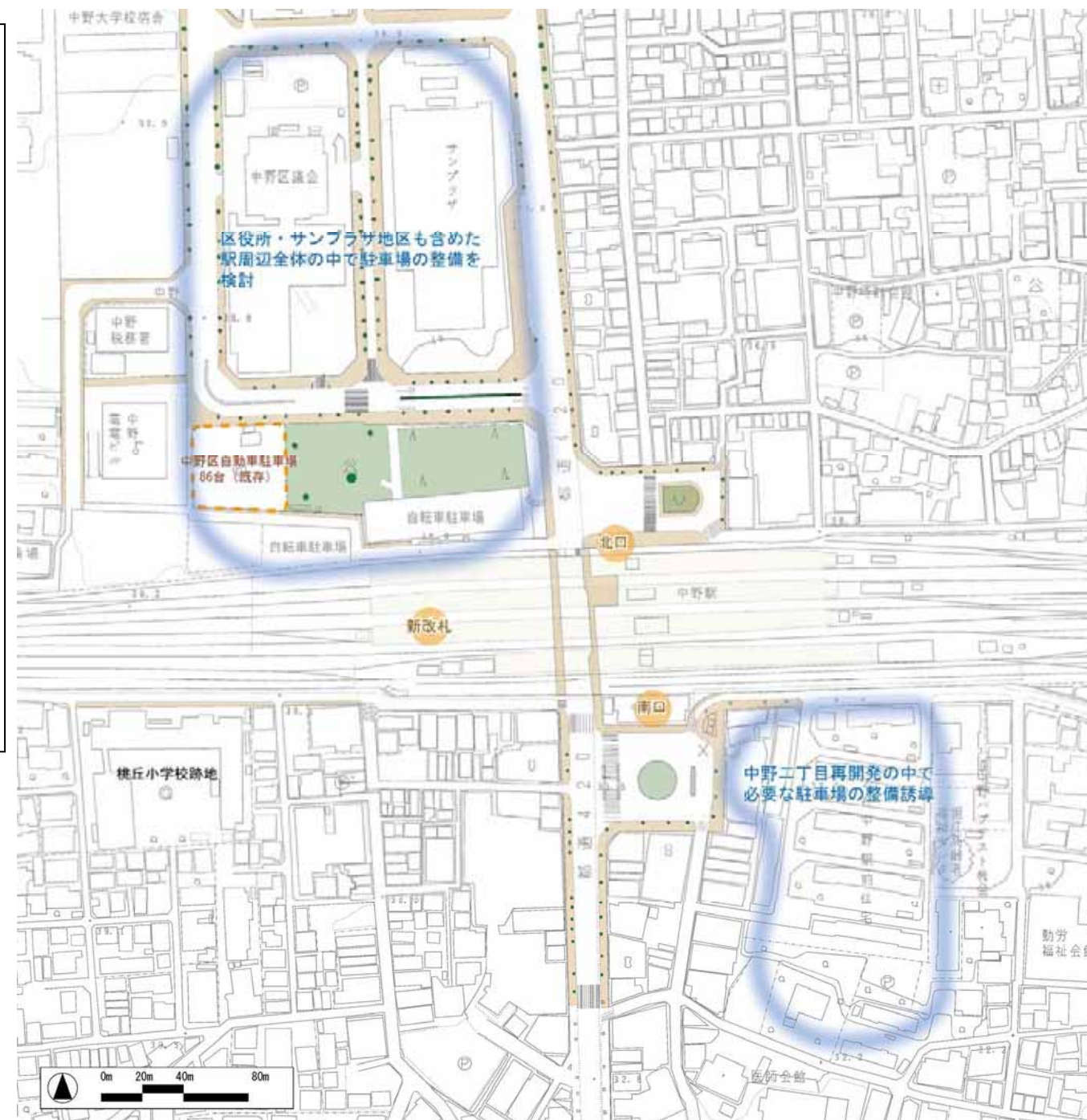


駅前広場の配置

5 中野駅地区整備基本方針等

エ 自動車駐車場整備の考え方

- ・今後の周辺開発によって発生する駐車需要に対しては、付置義務駐車場等によって、必要な施設数の充足を図る。
- ・既存駐車場で対応することのできていない駐車需要や路上駐車の一部、駅への送迎等の短時間駐車需要を対象として、公共駐車場整備を計画する。
- ・高齢者等の移動制約者に配慮し、利用者の利便性を確保するため、新北口駅前広場用地に限らず、将来の区役所・サンプラザ地区等も含めた駅周辺全体の中で、駅周辺の駐車場の利用実態、路上駐車の実態等を踏まえ、必要な駐車場を整備する。
- ・駅至近の駐車場利用に伴う、周辺交通への影響等課題については、長時間駐車抑制、適切な整備台数及び出入口配置、混雑時への対応策（ハード、ソフト共）によって、解決を図る。
- ・自動二輪車については、近年の自動二輪車の取り締まり強化、法制度の改定等によって、その駐車スペースを適切に確保しようとする傾向にある。中野駅周辺においても、上記潮流や既存施設に原付・自動二輪車が駐車可能なこと踏まえ、必要な原付・自動二輪車の駐車スペースを確保する。

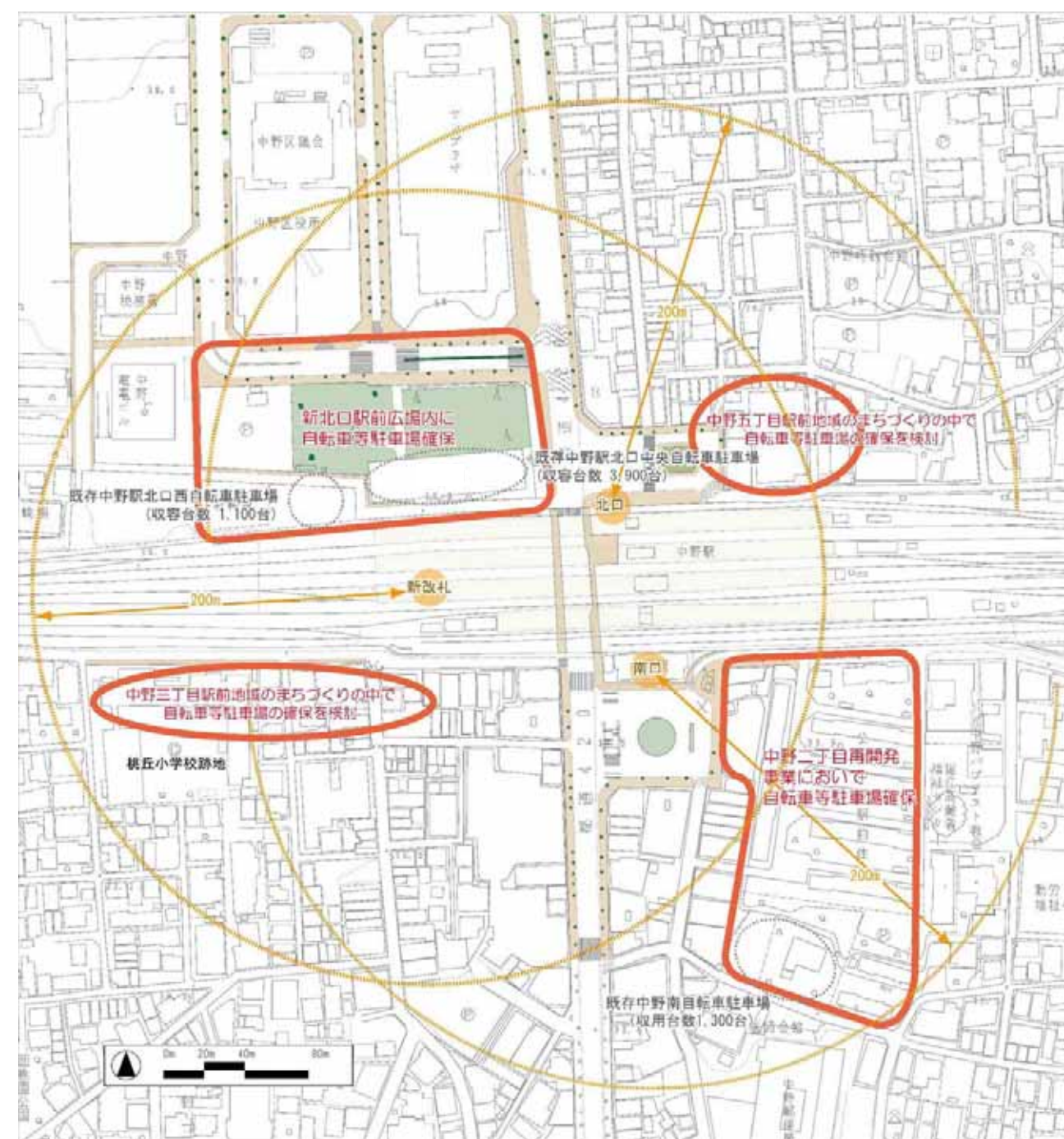


駐車場整備方針図

5 中野駅地区整備基本方針等

オ 自転車等駐車場整備の考え方

- ・ 自転車駐車場は交通結節点として必要な施設である。
- ・ また、「自転車駐車場整備マニュアル（建設省都市局監修）」に基づき、駅から半径 200m 以内の利便性の高い範囲に自転車駐車場を確保することが重要である。
- ・ 北口側については、中野四丁目において自転車等駐車場を新北口駅前広場の立体的な施設整備の中で整備し、車両交通、歩行者交通との輻輳を軽減することのできる安全な自転車等駐車場出入口を確保するとともに、中野五丁目のまちづくりの中で、自転車等駐車場の確保を検討する。
- ・ 南口側については、中野二丁目再開発の中での自転車等駐車場整備を推進すると共に、中野三丁目のまちづくりの中で、自転車等駐車場の確保を検討する。
- ・ 自転車等駐車場への安全なアクセス動線について、今後検討する。



自転車駐車場配置の考え方

(3) 各駅前広場整備方針

ア 先行する公共空間の整備

(ア) 新北口駅前広場整備方針

「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」

○新改札、南北通路と連携した一大交通結節点の整備

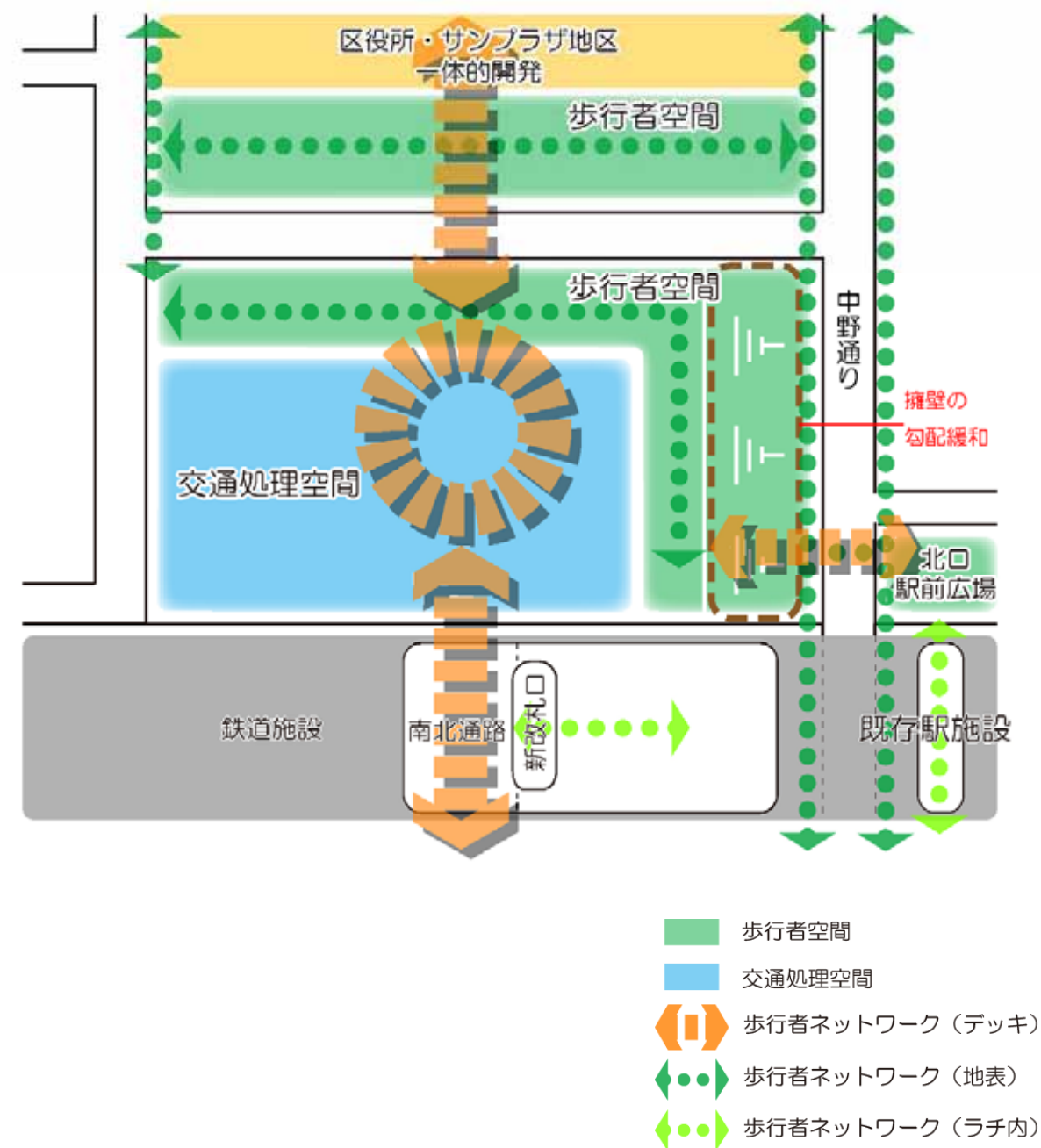
- ・地表レベルに北口のバス、タクシー乗場を集約し、新改札、南北通路に近接したバリアフリーな乗降空間を整備する。
- ・車両の出入口は、中野通りへの自動車交通の集中を回避する観点から、広場西側に確保する。
- ・自転車駐車場は立体的に地下に整備し、交差点の交通緩和、利用者の利便性及び地形の高低差を考慮した検討を行い、出入口を配置する。
- ・利用者の利便性を確保する一定台数の自動車駐車場を駅前広場地下に配置する。

○回遊性の向上に資する歩行者動線の整備

- ・新北口駅前広場と現北口駅前広場をデッキ（かさ上げ広場）で結び、両広場の一体利用の促進を図る。
- ・新改札、南北通路と区役所・サンプラザ地区一体的開発をフラットにつなぐデッキを整備し、高低差の少ない円滑な歩行者動線を確保する。
- ・現北口改札～けやき通りへの連続した地表歩行者空間を確保する。

○周辺との連続性、一体感のあるオープンスペース、緑地の整備

- ・現北口駅前広場、区役所・サンプラザ地区一体的開発に面したオープンスペース、緑地を整備し、周辺と連続性、一体感のある東京の新たな顔としての憩いの空間を創出する
- ・中野通り西側の擁壁の勾配緩和により地形的にも、視覚的にも連続性を確保する。
- ・デッキと地表歩行者動線の接続部に歩行者が滞留・交流することができるまとまりのある歩行者広場を確保する。



新北口駅前広場整備方針図

5 中野駅地区整備基本方針等

(イ) 現北口駅前広場・東西連絡路整備方針

「地域の利便性確保と賑わい形成に資する歩行者中心の広場の創出」

○サンモールと駅をつなぐ歩行者中心のオープンスペースの整備

- ・駅前広場に面して整備される改札と、サンモールをつなぐ、歩行者中心のオープンスペースを整備する。
- ・交通施設は必要最小限とし、タクシー、身障者送迎車、一般車を設ける。

○新北口駅前広場と連携した一体的な歩行者空間の整備

- ・新北口駅前広場と現北口駅前広場を接続する東西連絡路を整備し、両駅前広場にまたがる一体的な歩行者空間を創出する。
- ・歩行者広場としての勾配、高低差の少ないバリアフリーな空間を創出する。

○駅コンコースとの段差解消

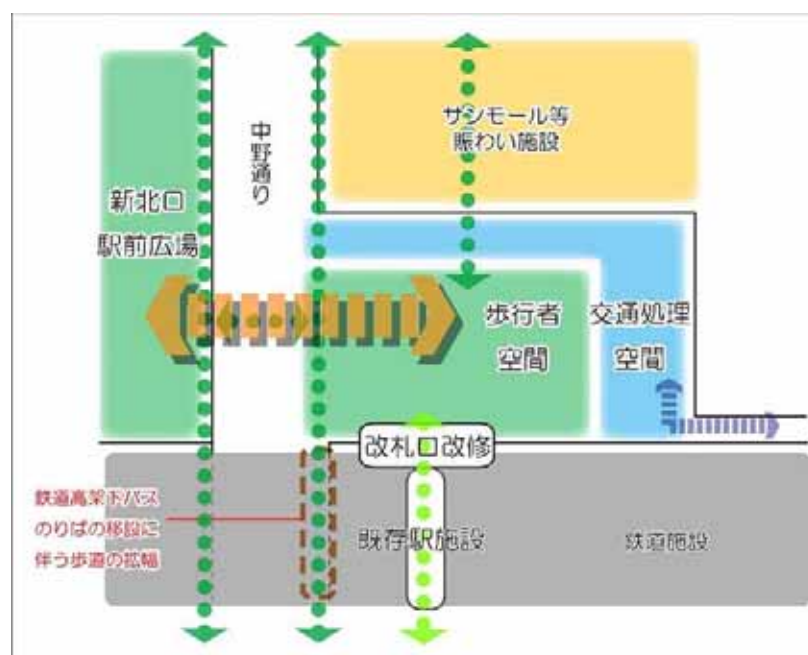
- ・駅前広場の歩道レベルの調整により、駅コンコースと駅前広場の段差を解消し、バリアフリー化を図る。

○中野通り東側歩道の拡幅

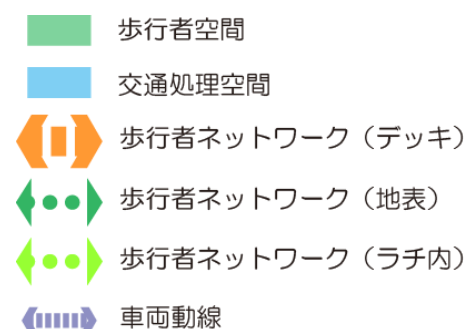
- ・改札およびバスのりばが移設される鉄道高架下の中野通り東側歩道は、幅員の拡幅によりゆとりのある歩行空間を確保する。

○中野通り車両出入口の集約

- ・中野通りへの車両の出入口を1箇所に絞り、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。



現北口駅前広場整備方針図



イ まちづくりと一体的な整備

(ア) 現南口駅前広場整備方針

「南口の交通ターミナル機能の確保と民間開発との連携による歩行者空間の強化」

○南方面への公共交通機能の集積

- ・利用者の利便性に配慮し、南方面への公共交通機能は現南口駅前広場に集積した、わかりやすい機能配置を行う。

○中野二丁目再開発と連携した歩行者空間の確保

- ・中野二丁目再開発と連携し、駅前広場と一体的に再開発区域内で歩行者空間を確保するとともに、再開発区域から駅改札付近までデッキ動線で結ぶことにより、駅～駅前歩行者空間～商業業務施設～千光前通りへの平面的、立体的な賑わい空間の創出を図る。

○南口側東西連携の拠点となる空間の確保

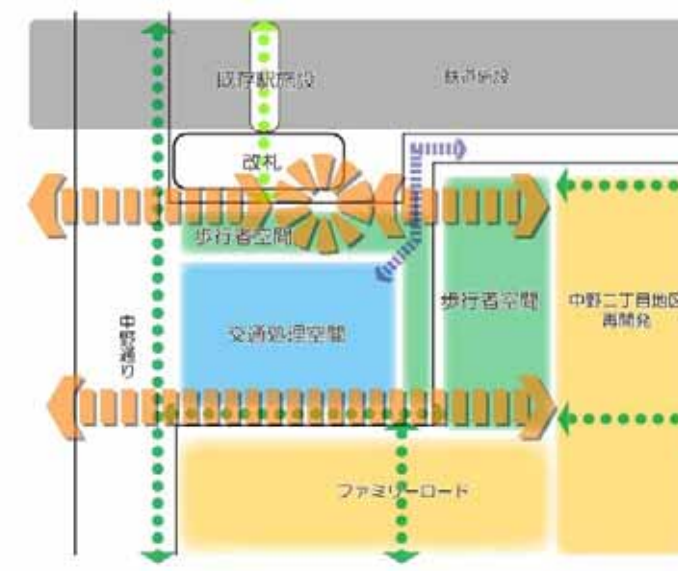
- ・南口の現 JR 駅施設の将来計画とあわせて、上記デッキ動線からつながる南口側東西歩行者ネットワークの拠点となる空間の確保等により回遊動線の円滑化、賑わいの創出を図る。
- ・将来的には、上記デッキレベルの歩行者動線を、西側の中野三丁目方面までつなげていき、東西歩行者ネットワークによる歩車分離と地形高低差の解消を図り、歩きやすい空間づくりを推進する。

○駅コンコースとの段差解消

- ・駅前広場の歩道レベルの調整により、駅コンコースと駅前広場の段差を解消し、バリアフリー化を図る。

○中野通り車両出入口の集約

- ・中野通りへの車両の出入口を1箇所に絞り、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。



現南口駅前広場整備方針図

中野駅地区整備構想

発行：平成21(2009)年10月

発行者：中野区まちづくり推進室拠点まちづくり分野

〒164-8501

東京都中野区中野4丁目8番1号

TEL 03-3228-8970

FAX 03-3228-5670

E-mail kyotenmatidukuri@city.tokyo-nakano.lg.jp

21中ま拠第397号