

中野区駐車場整備計画

平成23年9月

中野区

－ 目 次 －

計画策定にあたって	1
1. 対象範囲	2
2. 駐車施策に関する基本方針	3
3. 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次	4
4. 路外駐車場整備に関する施策	5

— 計画策定にあたって

駐車場整備計画は、駐車場法第4条の規定に基づき、駐車場整備地区における駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、当該地区における駐車場の整備について定めるものである。

この駐車場整備地区は、自動車交通が著しく輻輳し、道路の効用を保持し円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について、都市計画に定めることができることとされている。(駐車場法第3条)

中野区においては、中野駅周辺が商業業務及び行政等の中心であり、今後、駅とまちが融合する魅力的な賑わい拠点としての機能立地が先導的に進み、商業・業務・文化その他広域性を有する諸機能が集積することから、中野駅周辺を駐車場整備地区として都市計画法に基づき定めたところである。(平成23年4月)

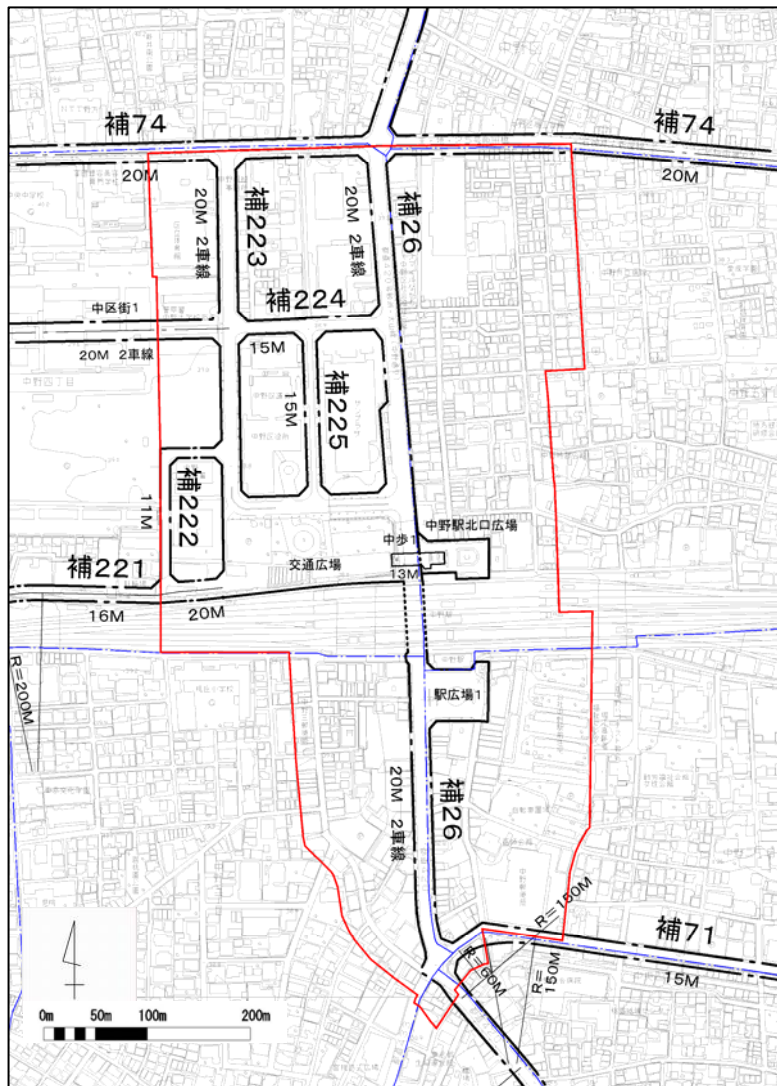
この区域において、中野区は、より良い駐車場整備をめざして本計画を定めるものである。

なお、本計画は、駐車場に関する計画としてまとめたものであり、各開発により発生する交通量及びその交通処理計画等は、それぞれの開発計画の中で処理することを原則とする。

また、今後の中野駅周辺まちづくりの進展を踏まえ、本計画は必要に応じて弾力的かつ柔軟に改定を行う。

1. 対象範囲

中野区駐車場整備計画の対象範囲は、平成23年4月に都市計画が告示された「中野駅周辺駐車場整備地区（約2.8ha）」とし、当該エリアを図一1に示す。なお、今後、まちづくりの進捗により需要に応じた駐車場整備を進めることが必要と考えられるエリアについては、別途、駐車場整備地区の追加指定について検討を行うものとする。



図一1 中野駅周辺駐車場整備地区

2. 駐車施策に関する基本方針

(1) 中野駅周辺の概況

中野駅周辺は数多くの来訪者で賑わう商業の中心であるとともに、区役所・サンプラザに代表される行政・文化の中心として中野区の中心拠点を形成してきた。現在進んでいる中野駅周辺のまちづくりにより、さらなる自動車交通と駐車需要の増加が見込まれている。

一方、中野駅付近において核となる自動車動線は、幅員 20m の中野通り程度であり、自動車走行のための基盤が脆弱なため、来訪者の多くが徒歩、自転車や公共交通機関を利用しており、これらの公共交通動線が集中する中野駅直近においては、新たな自動車利用を積極的に誘発する駐車場を設置すべき環境ではなくなっている。こういった状況を踏まえて、中野区都市計画マスタープラン（H21.4）においても、高齢社会、低炭素社会における移動手段として鉄道・バスなどの公共交通利用を重視しているところである。

(2) 中野駅周辺の駐車実態と今後の基本方針

中野区自動車駐車場（H23.4より休止中）や中野サンプラザ駐車場等の民間を中心とした一般利用の駐車場が整備され、表1のとおり駐車需要を満たす駐車台数が確保されていることから、駐車場不足による大きな問題は生じていない。一方で今後進展する都市開発による駐車需要の増加に対しては、各開発地区において適切な駐車場確保と有効活用が肝要となることから、中野駅を中心とした商業地域などを駐車場整備地区として定めることにより、都市開発における適切な規模の駐車場を確保すること等が必要である。

表－1 駐車実態調査結果（平成21年7月実施）

対象地区内 駐車施設箇所数・収容台数*1)		
エリア	施設数(箇所)	収容台数(台)*2)
駅北側	15(14)	515(463)
駅南側	4(4)	44(44)
合計	19(18)	559(507)

*1) 対象とする駐車場は、一時預かり駐車場（商業施設、業務施設等附属の有料駐車場含む）
 *2) 収容台数は、来訪者用の台数をカウントしている。休日のみ開放されている駐車場があることから、()内に平日の収容台数を示す。

対象地区内 路外・路上駐車台数（ピーク時）*3) 単位:台				
	エリア	路外駐車場 (15時台)	路上駐車 (13時台)	計
	平日	駅北側	304	28
駅南側		18	12	30
合計		322	40	362(338)
休日	エリア	路外駐車場 (13時台)	路上駐車 (12時台)	計
	駅北側	321	26	347
	駅南側	21	10	31
	合計	342	36	378

*3) ()内は、駅北側にある区役所等の特定の利用目的の駐車24台を除いた台数。

3. 路外駐車場の整備の目標量及び目標年次

(1) 目標年次

中野区駐車場整備計画の目標年次は、駅周辺における大規模開発がおおむね完了すると考えられる 20 年後の平成 43 年（2031 年）とする。

(2) 目標量

駐車実態調査および地区内の将来の都市開発を考慮し、本計画の目標量を表－2 のとおり設定する。

表－2 駐車場整備目標量

地区	目標量
中野駅周辺地区	約 1,010 台

(3) 将来の駐車施設の需給バランス

現況駐車需要並びに将来の都市開発、主要施設立地規模、用途を考慮した、将来駐車需要及び想定される駐車場整備規模を踏まえた将来の駐車需給バランスを表－3 に示す。なお、需給バランスの検討にあたっては、駐車実態調査結果（表 1）を踏まえ、休日よりも平日における需要供給差の方が小さいことから、より厳しい数値として平日のデータを採用した。

ピーク時の需要に関して、現況の駐車台数 340 台に対して、駅周辺の開発等により、約 800 台の増加が見込まれる。これに対して供給台数は、開発用地における暫定駐車場の減少、既存のコインパーキング駐車場などの減少等を考慮すると、約 300 台の減少が見込まれるが、開発等による駐車場の整備により約 800 台の供給台数の増加となり、将来の供給台数は、約 1,010 台と予測される。以上から、将来の駐車需給バランスは、約 130 台の不足と予測される。

表－3 将来駐車需給バランス推計

(単位:台)

需 要(ピーク時)			供 給				将来駐車 需給 バランス
現況 台数	将来増加 台数	将来 台数	現況 台数	将来減少 台数	将来増加 台数	将来 台数	
*1 340	800	1,140	*2 510	300	800	1,010	-130

注) 平日を対象とした数値

*1 表 1 駐車実態調査結果より。338 台を四捨五入した数値。

*2 表 1 駐車実態調査結果より。507 台を四捨五入した数値。

4. 路外駐車場整備に関する施策

(1) 基本的な考え方

中野駅周辺は、数多くの来訪者で賑わう商業の中心であるとともに、区役所・中野サンプラザに代表される行政・文化の中心として中野区の中心拠点を形成してきた。また、警察大学校等跡地開発などの都市開発の進展により、都市機能の集積が高まり、拠点としての役割のさらなる向上が期待されるエリアである。

現在、当該エリアには、中野区自動車駐車場（H23.4より休止中）や中野サンプラザ駐車場等の民間を中心とした一般利用の駐車場が整備され、駐車需要に応じた駐車台数が確保されており、駐車場不足による大きな問題は生じていない。一方で、今後進展する都市開発による駐車需要の増加に対しては、各開発地区において適切な駐車場確保が肝要であり、駐車場整備地区を定めることと併せて、駐車場法等による附置義務駐車場の適切な確保が必要である。

特に、中野駅直近においては、中野駅の交通結節機能の向上、駅前広場周辺の自動車交通の円滑化を確保すると共に、中野駅周辺の不特定多数の来訪者や中野駅利用者の利便性向上に資する、将来の高齢化等に伴う移動制約者の増加にも配慮した駐車場整備を行うものとする。

(2) 公共と民間の役割分担

一時預かり等の駐車場は、その発生原因者が整備することを原則としており、その原因者が民間である場合は、基本的には民間が整備主体となる。

また、中野駅直近については、中野駅が当該地区の自動車、公共交通、歩行者の交通結節点であり、交通利便性の確保を進めるために、公民の適切な役割分担のもとで駐車場の確保を進めるものとする。

以下に、中野駅周辺における駐車場整備に係る公民の役割分担の考え方を示す。

<骨子1> 駅周辺の開発により増加する駐車需要に対しては、原則として開発地内で、民間等開発者が必要な駐車場の整備を行う。

- ・ 区役所・サンプラザ地区、中野二丁目地区再開発をはじめとする大規模商業・業務施設については、駐車場法等に基づく附置義務駐車場等により確保する。
- ・ 将来の開発に合わせて、地区内の商業事業者と連携し、荷捌き駐車場等の確保を図る。

<骨子2> 駅直近については適切な民間との役割分担のもとで、必要な駐車場の整備を行う。

- ・ 新北口駅前広場の地下（都市計画 中野駅北口駐車場）には、公共として整備すべき、必要最低限の台数を確保する。
- ・ 民間開発にあたっては、適正な規模の駐車場を確保する。

<骨子3> 駐車場案内等、ソフト面の整備により利用しやすい駐車環境を、公共が主体となって整備する。

(3) 附置義務制度の適切な運用による民間駐車場等の整備

駐車場法による駐車施設の附置義務は、駐車需要は目的地である施設側で対応するという原則に基づき、その建築物が発生させる駐車需要分を最低限の義務として課すものである。中野駅周辺において、駐車場法等に基づき駐車施設が整備されるよう法の適切な運用を行う。

(4) 駐車場の有効活用及び路上駐車への対応

① 既存駐車場の有効活用

将来の都市開発に伴い中野駅周辺の自動車交通の増加、駐車需要の増加が予測される。それらに対応して、主要な一時預かり駐車場等の駐車情報の提供等を公共が主体となって進め、駐車車両を駐車場に適切に誘導することによって、道路の交通円滑化を図り、歩行者の安全確保や自動車・バス等が円滑に走行できる交通環境を確保する。

② 違法駐車防止

路上駐車車両は、交通渋滞や交通事故の要因となるほか、様々な都市活動に悪影響を与えることから、公民連携のもと解消を図る。

(5) 駅前広場整備に伴う駐車施策

① 都市計画駐車場の整備

違法駐車を排除し道路機能の確保、中野駅の交通結節機能の向上、総合的なまちづくりの観点から計画的な都市計画駐車場の整備を図る。

② バリアフリー等に対応した公共駐車場の整備

身障者、高齢者等の移動制約者の交通結節機能等の強化を図るため、ユニバーサルデザイン・バリアフリーに対応した駐車施設の整備を図る。

③ タクシー乗降場等の確保

待機タクシーによる駅周辺交通の混雑解消を図るため、駅前広場の再編にあわせてタクシー乗降場や待機スペースの確保を図る。

(6) 荷さばき車両への対応

現況では、中野駅周辺の商店街が集積する地域において荷捌き車両の路上等での駐停車が、道路交通の円滑化を阻害する要因ともなっている。将来、地区内の道路交通の円滑化を図るために、適切な荷捌きスペースの確保を行う。

- ・ 将来の都市開発、地区内の商業事業者との協議等により、必要な荷捌き施設を隔地荷捌きスペース、既存駐車施設の一部の活用による適切な確保を図る。
- ・ 荷さばき駐車施設の確保が義務化されていない小規模な建築物の集積に対応する荷さばきのための駐車スペースの確保を図る。

(7) 二輪車の駐車問題の対応

駅前広場整備にあわせた二輪車のための駐車スペースの確保及び大規模開発等に伴う二輪駐車施設の整備誘導を図る。

- ・ 新北口駅前広場整備にあたっては、現在中野駅の南北（北口は H23.4 より休止中）に区が設けている規模と同程度（約 80 台）の二輪車のための駐車スペースの確保を図る。

(8) 公共駐車場整備目標の考え方

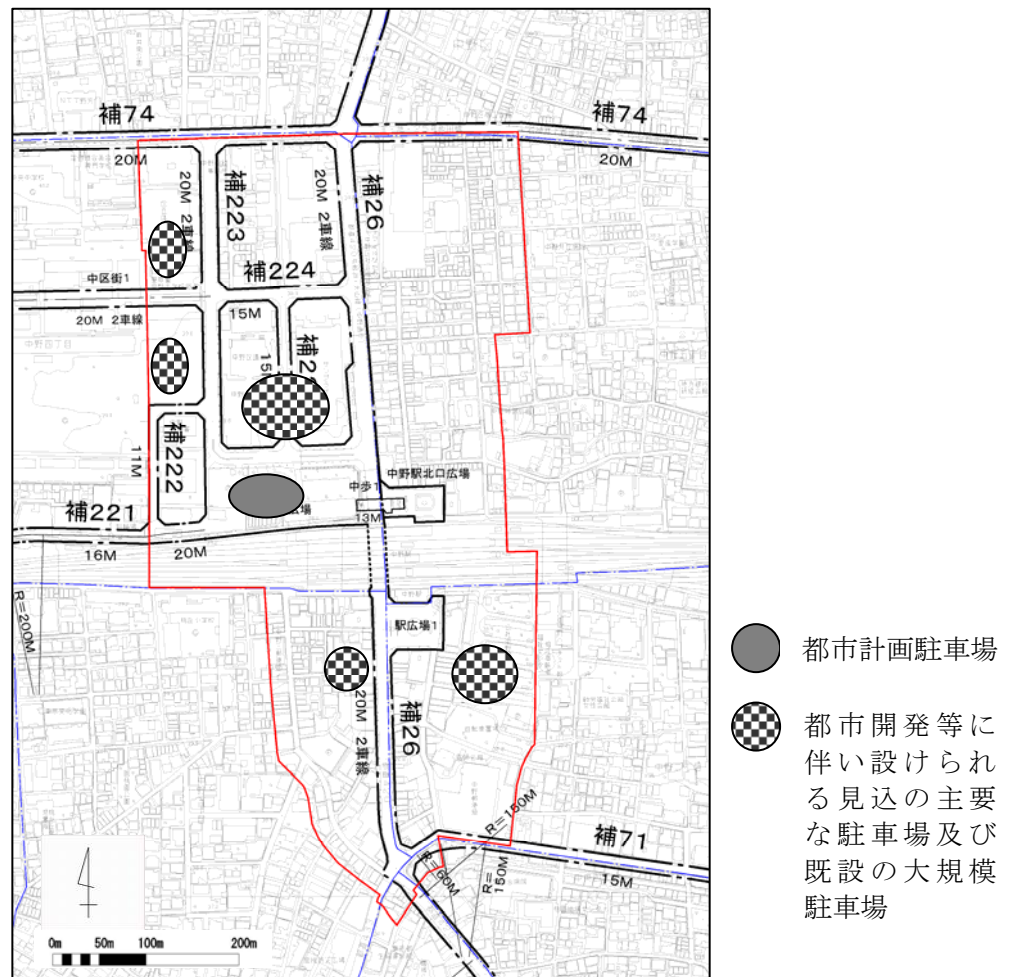
駅直近と駅周辺の不足分については、対応可能な場所での確保を、適切な公民の役割分担のもとで図るものとする。駅直近の駐車需要については、駅北側の中野区自動車駐車場（H23.4 より休止中）が受けもっている駐車需要（平日ピークで約 60 台～①）を将来も同じ立地条件で受け持つこととする。

なお、駅利用者への対応としては、現在の駅利用者台数 6 台（中野区自動車駐車場需要の内数）に対し、将来の高齢化等を踏まえ、現状の倍の 12 台程度（～②）を移動制約者対応駐車場として整備するものとする。

①及び②を合わせた約 70 台の駐車場を公共が確保する整備目標量とし、中野駅北口自動車駐車場（H23.4 都市計画決定）で確保する。

表－4 公共駐車場整備目標量

地区	公共駐車場整備目標量
中野駅周辺地区	約70台



図－2 主要な駐車施設整備位置

注記) なお、中野駅北口自動車駐車場の 70 台の整備では P.4 に記載の需給バランスは充足されないが、区は自動車交通への依存を抑制し、公共交通利用の増進を目標としており、今後のまちづくりの進展を踏まえて、本計画を見直す際に改めて検討する。

中野区駐車場整備計画

発行：平成23(2011)年9月

発行者：中野区都市政策推進室中野駅周辺まちづくり分野

〒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

Email ekishuhen@city.tokyo-nakano.lg.jp

23中都中第492号