

中野駅周辺自転車駐車場整備計画

平成29年（2017年）1月

中 野 区

中野駅周辺自転車駐車場整備計画 目次

1. 目的	1
2. 自転車駐車場整備計画の基本的な考え方	2
1) 自転車駐車場整備計画の進め方	2
2) 自転車駐車場整備計画の位置づけ	2
3) 上位計画における自転車利用環境の方針	3
3. 放置自転車の状況及び自転車駐車場整備の対象区域	9
1) 放置自転車の対策及び自転車駐車場整備の対象区域	9
2) 放置自転車台数の推移	9
4. 過年度の自転車駐車場に係る整備及び利用の傾向	10
1) 配置及び収容台数	10
2) 利用の傾向	11
5. 自転車駐車需要の推計と整備すべき台数	12
1) 自転車駐車需要の推計方法	12
2) H20PT における自転車利用者の方面別割合	12
3) 将来人口伸び率	13
4) 自転車駐車需要の推計	14
5) 自転車駐車場整備の考え方及び整備台数	15
6) 将来における自転車駐車場の方面別整備台数	16

6. 自転車駐車場の配置計画	17
1) 自転車駐車場の配置及び収容台数	17
2) 今後整備すべき自転車駐車場の概要	18
7. その他	19
1) 自転車駐車場の管理体制	19
2) 中野駅周辺自転車走行空間の整備方針	19
3) 自転車駐車場が整備されるまでの対応	19
4) 本整備計画の期間	19

1. 目的

中野区都市計画マスタープランの全体構想において、自転車は区民にとって最も身近で地球環境にやさしい乗り物として位置付けており、自転車が安全で快適に利用できる通行空間を確保することとしている。また、駅周辺における適切な自転車駐車場の整備を進めるとともに、自転車放置規制区域の指定を進め、放置自転車の撤去も合わせて強化することとしている。中野駅周辺においても同様の方針が示されているとともに、中野駅周辺のまちづくりと整合を取りながら進めることとしている。

平成 24 年 6 月に策定した「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」では、中野駅周辺について、中野駅を中心とした地区の交通結節機能の強化や、周辺街区における都市開発事業等による合理的かつ健全な土地の高度利用の方針を示しているほか、中野駅周辺中心部における歩行者優先のまちづくりや、自動車及び自転車駐車場を各交通のネットワークに配慮して分散配置することについても示している。

これらの上位計画に基づき、平成 24 年には中野駅北口を中心とした中野駅地区第 1 期整備が完了するとともに、中野四季の都市の開発と合せて整備された都市計画道路の歩道上には自転車通行部分を設置し、良好な自転車の走行環境の整備を図ってきた。

一方、中野駅は広範囲から自転車利用者が集まるため、これまで放置自転車対策として、駅直近の区有地等に自転車駐車場を暫定的に整備・拡張を行ってきた。しかし、駅直近においては歩行者と自転車の歩道上における交錯等が課題となっていることから、今後はランドデザインに示すまちの実現のため、中野駅周辺の各地区のまちづくりと整合を図りながら、適正な位置及び規模で自転車駐車場を整備していく必要がある。

このため、中野駅周辺の将来的な自転車駐車需要を勘案した上で、今後の中野駅周辺のまちづくりと整合した自転車駐車場の規模及び配置を定め、自転車利用者の安全性や利便性を確保するとともに、各地区のまちづくりや自転車ネットワークに配慮した「中野駅周辺自転車駐車場整備計画」を策定する。

2. 自転車駐車場整備計画の基本的な考え方

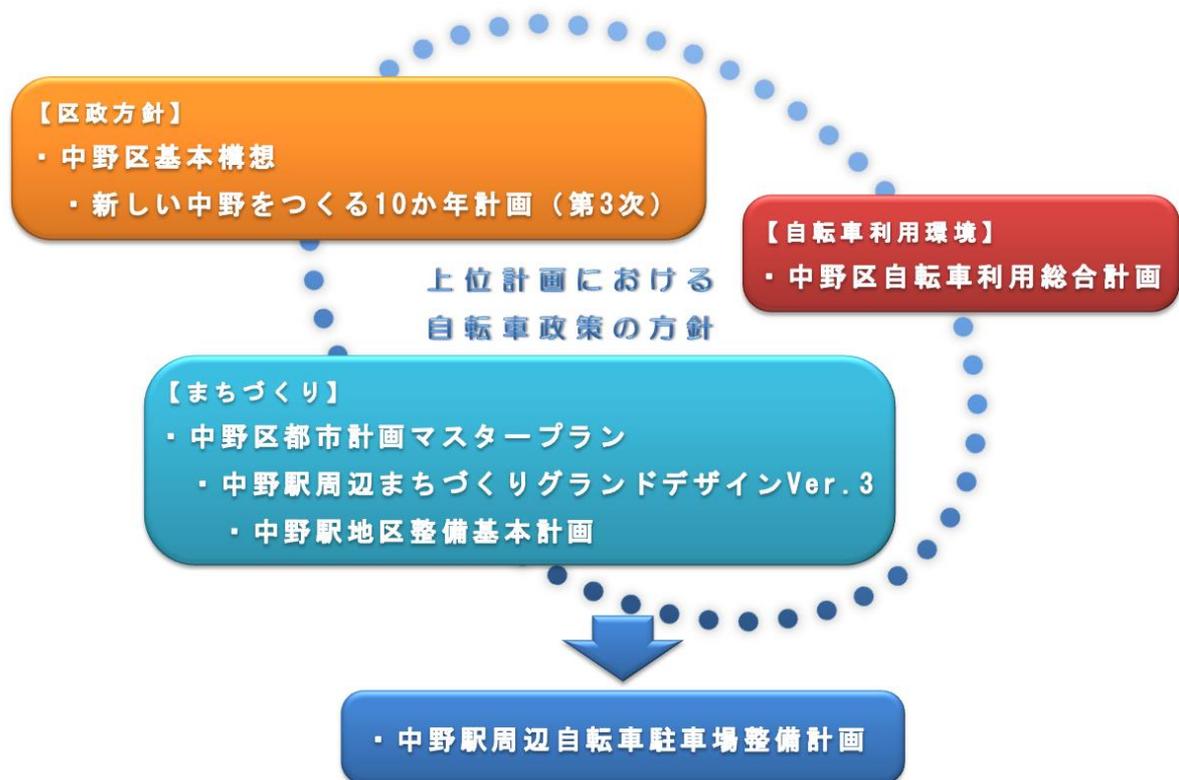
1) 自転車駐車場整備計画の進め方

中野区内の自転車駐車場は概ね整備が進んでおり、今後は近距離利用の抑制などの適正利用と効果的な放置対策を検討し、新設あるいは増設については計画的に行う必要がある。

本整備計画は、自転車利用環境に係る区政の方針、総合的な計画及びまちづくり計画での位置付けや、自転車利用者の利便性（親子利用者や高齢者）なども考慮し、まちづくりの進捗に合わせて進めるものとする。

2) 自転車駐車場整備計画の位置づけ

本整備計画は下図のとおり、上位計画に定められた中野駅周辺の自転車利用環境の方針を具体化し、自転車駐車場を整備するために定めるものである。



図ー1 計画の位置づけイメージ図

3) 上位計画における自転車利用環境の方針

① 中野区基本構想（平成28年3月改定）〈抜粋〉

◆中野のまちの将来像

《8つの領域でみた将来像》

Ⅱ 快適・安全な魅力ある都市

Ⅱ-1 安全で利便性の高い、住み続けられるまち

○誰もが安全で円滑に移動できる、多様な交通環境が整っています。

Ⅱ-3 計画的に整備・管理される都市基盤施設

○まちの骨格となる道路等の都市基盤施設の整備や計画的な維持補修が行われ、まちの安全性、交通の利便性やにぎわいなどが向上しています。

○道路や施設のバリアフリー化等の誰もが快適に過ごすための都市基盤の整備が進んでいます。

② 新しい中野をつくる10か年計画（第3次）（平成28年4月策定）〈抜粋〉

◆戦略Ⅱ 安全・居住都市戦略（安心・ゆったりなかの）

展開1 安全で利便性の高い、住み続けられるまち

一施策イ 利用しやすい交通環境の推進一

（1）目標とする姿

鉄道やバス等の交通機関だけではなく、走行レーンの設置等の自転車利用環境や自動車駐車場・自転車駐車場の整備、交通弱者の移動のサポート等の総合的な交通環境への配慮を通して、区民が円滑に移動できる環境が整備されています。

また、交通安全対策の強化により、区民が安全に移動できています。

（3）おもな取り組み

①安全で快適に利用できる交通環境の整備（担当：都市基盤部防災・都市安全分野）

区内の公共交通網や駐車環境等のあり方や、交通弱者（高齢者や乳幼児連れの親子、障害者等）が、区内を円滑に移動できるための対策等について、総合的な検討・実証を行い、より快適な移動環境の整備を推進します。また、今後の高齢化の進行等を踏まえ、日常的な移動環境の整備を検討・推進していきます。

自転車については、走行レーン等の設置について、道路管理者及び交通管理者の協力を得ながら、必要な路線（箇所）について検討・導入を進めていきます。

また、中野駅周辺地区整備などに合わせ、必要な台数の自転車駐車場の計画・整備していきます。

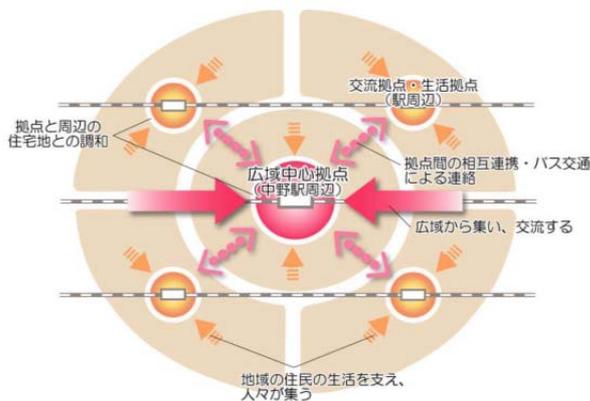
さらに、警察等と連携し、交通安全対策を強化して、誰もが安全に移動できる環境の整備を推進していきます。

③ 中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月策定）〈抜粋〉

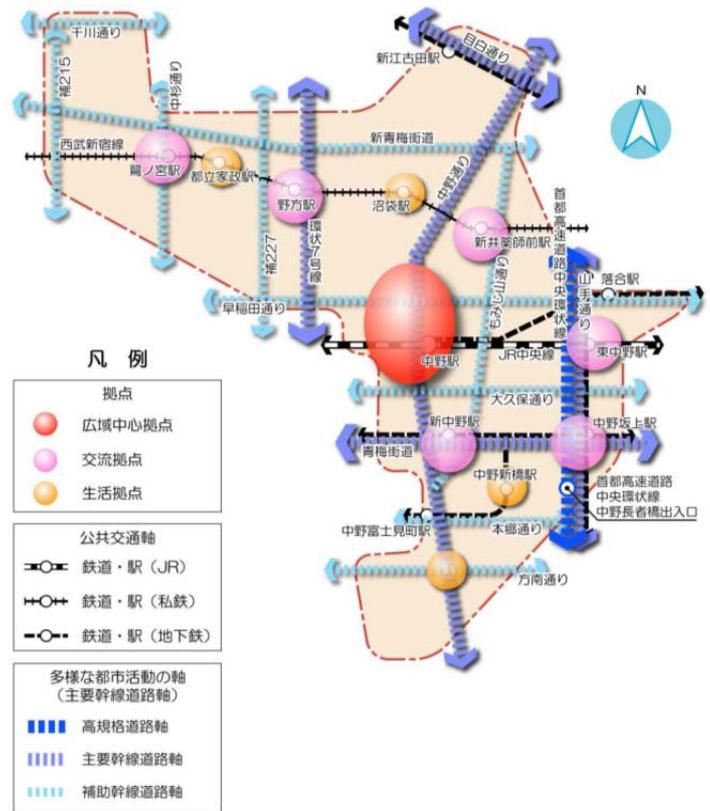
◆都市整備の目標

○広域中心拠点

- 中野駅周辺一帯は、中野の玄関口の交通結節点としての機能を強化し、商業・業務、文化その他広域性を有する諸機能を集積することによって、ファッション、文化を発信する、みどり豊かで魅力・にぎわい・活気のある、東京の新たな複合拠点に育成・整備します。



拠点の役割分担・連携イメージ



基本的なまちの構造

(区民生活に活力と文化を生み出すインフラ)

◆都市基盤整備の基本方針

—自転車が安全に利用できるみちづくり—

〈自転車通行空間の整備〉

○区民にとって最も身近で、かつ、地球環境にやさしい乗り物である自転車の安全な通行空間を確保するため、幹線道路などに自転車歩行車道、自転車走行レーンなどの設置をすすめます。

○路上違法駐車防止や歩道上の違法看板などの撤去を図り、自転車利用者の安全な通行を確保します。

〈自転車駐車場の整備〉

○駅周辺の自転車駐車場の整備を推進するとともに、その整備と連携して自転車放置規制区域の指定をすすめ、放置自転車の撤去を強化します。

○一定規模以上の商店、銀行などの新築・増設には、自転車駐車場の設置義務を徹底します。

○商店街における自転車駐車スペースを確保するため、すきま的空間などの活用や共同自転車駐車場の設置を誘導し、放置自転車の解消を図ります。

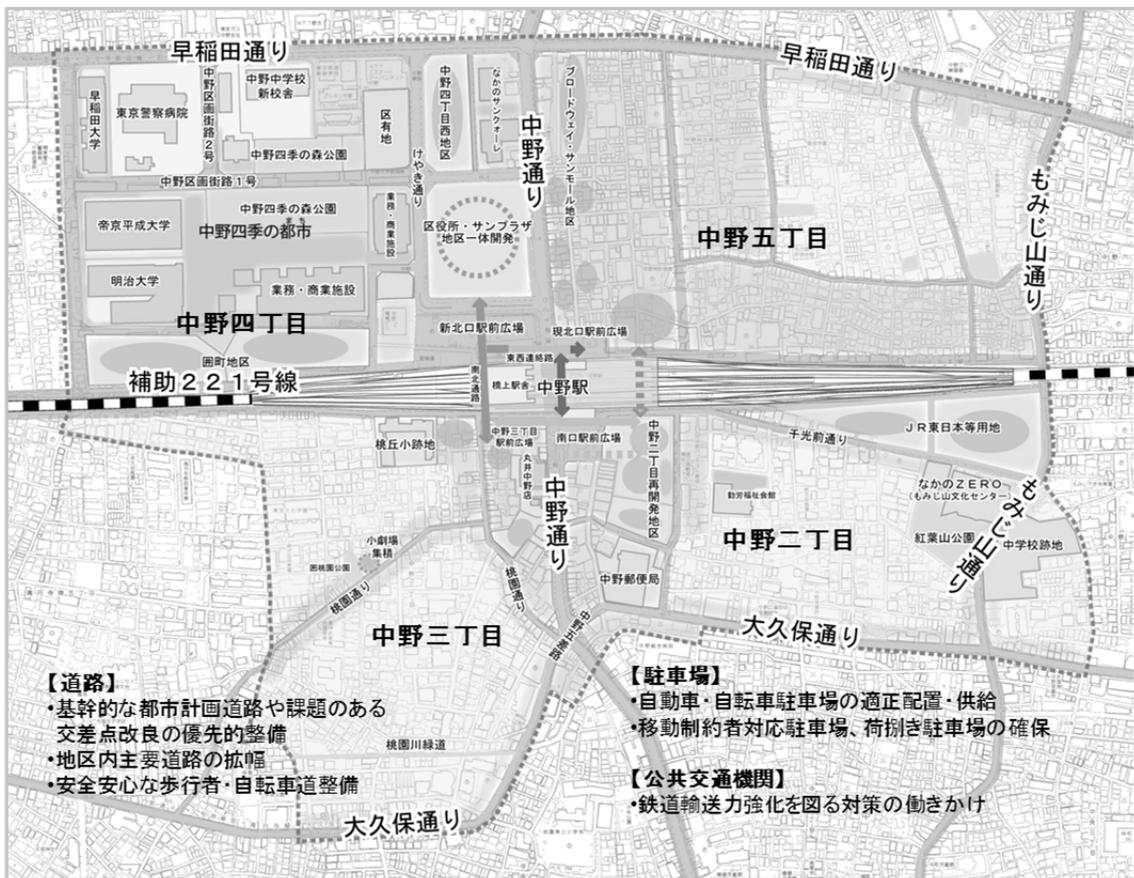
④ 中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3（平成24年6月策定）〈抜粋〉

◆道路・交通ネットワーク

—歩行者優先・公共交通指向のまちづくり—

めざすべき姿

- ユニバーサルデザインによる道路環境が整備され、歩行者は安全で快適に通行している。
- 公共交通機関によるまちへのアクセスが向上している。
- 地域への主要な導入動線となる都市計画道路が整備され、道路ネットワークによってスムーズな交通環境となっている。
- 駐車施設の適切な配置により区域内の交通渋滞が緩和され、安全な道路環境となっている。



◆整備方針

基幹的な都市計画道路や地区内の主要道路を整備して道路ネットワークを構築するとともに、駅前広場の機能改善や駐車施設の適正配置によって交通の負荷や輻輳を軽減します。また、ユニバーサルデザインに基づいた水平・垂直方向の円滑な歩行者ネットワークを構築し、歩行者にやさしい空間の確保と地区間の回遊を促します。

【道路】

- 地区内への誘導動線となる基幹的な都市計画道路の整備を計画的に進め、交通集中など課題のある交差点の改良を優先的に整備します。
- 区道では、補助220号線（もみじ山通り）の拡幅整備、221号線の本整備を進めます。
- 都道では、補助26号線（中野通り）、71号線（大久保通り）、74号線（早稲田通り）の整備や機能改善に向けた整備を働きかけます。
- 防災・安全性の向上のため、主要な道路空間の拡幅や無電柱化を進めます。
- 歩行者はもとより、自転車も安全に通行できる道路環境整備を進めます。
- ユニバーサルデザインに基づき、水平・垂直方向の円滑な移動ができるよう歩行者動線の整備を進めます。
- 環境性能の高い道路舗装など、環境に配慮した整備を行います。

【駐車場】

- 交通集中の分散や抑制に向け、自転車・自動車駐車場の適正な配置・供給を進めます。
- 移動制約者対応の駐車場や荷捌き駐車場などについては、地区内の適切な配置や共同運用など確保に向けた取り組みを行います。

【公共交通機関】

- 鉄道、バス、タクシーなど公共交通機関の利用促進と、スムーズな乗り換えに向けた交通結節機能の強化を図るため、駅及び駅前広場の整備を迅速かつ着実に進めます。
- 中野駅の路線組替えなど、利用者の利便性を高めるとともに鉄道輸送力の強化を図る対策を働きかけます。
- 中野駅全体のさらなるバリアフリー化や駅の安全対策を働きかけます。

⑤ 中野駅地区整備基本計画（平成26年3月改定）〈抜粋〉

◆中野駅周辺の主要動線の考え方

ー自転車ネットワーク・動線ー

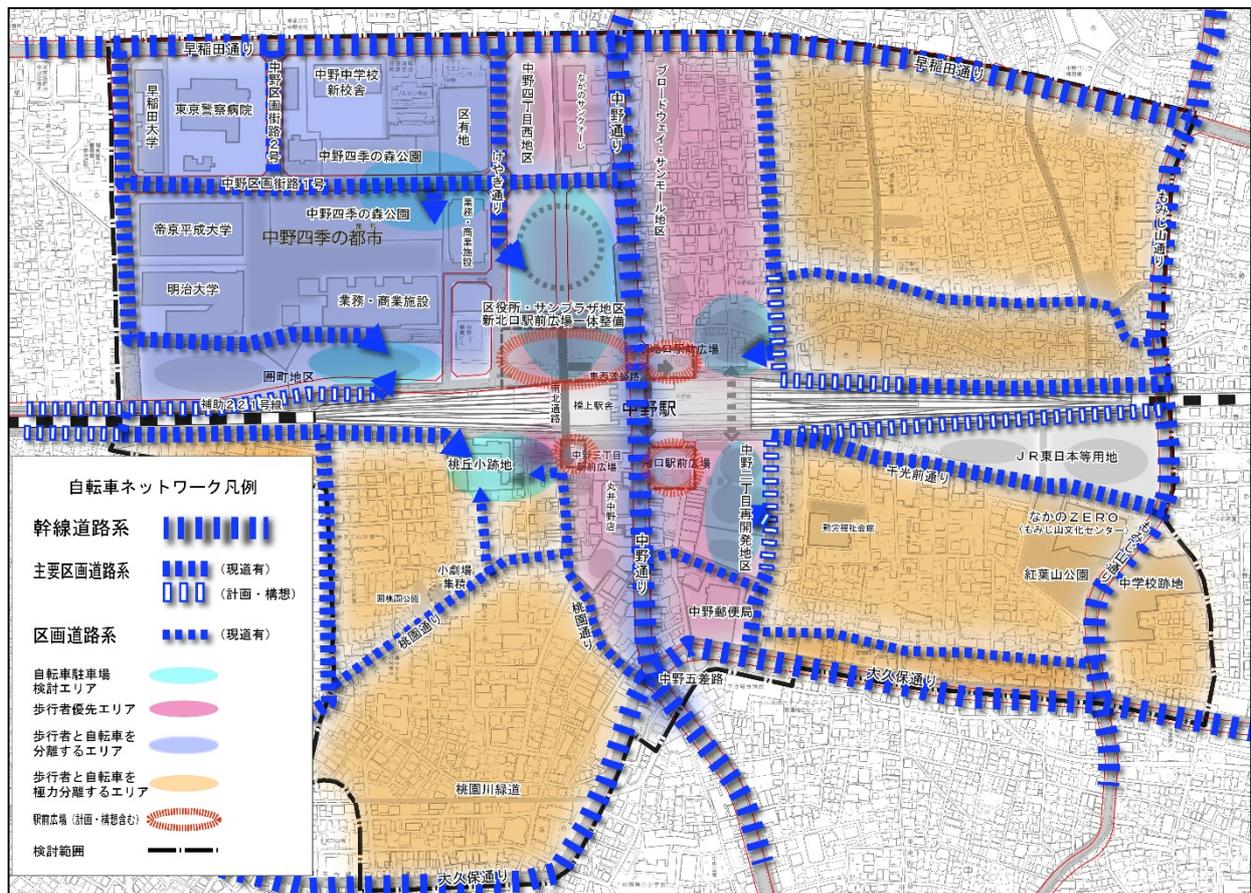
【自転車ネットワークの考え方】

○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を拡充。
- ・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、自転車走行環境を向上。

○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

⑥ 中野区自転車利用総合計画（改正版）（平成26年7月策定）〈抜粋〉

◆自転車駐車場整備

—今後の対策と方向性—

需要予測については、乗入台数の増加や駅周辺の整備事業等から、今後も上昇することが見込まれます。しかし、区営駐車場は、既に収容台数が確保されているため、乗入れの増加に伴う新設あるいは増設を行うのではなく、今後は、近距離利用の抑制などの適正利用と効果的な放置対策を検討していきます。

また、中野駅周辺まちづくりグランドデザインを指針とした中野駅周辺整備事業との整合性を図りながら、乗入れ状況に基づく駅周辺の駐車場適正配置と整備のための検討を行います。なお、民営自転車駐車場の整備も奨励し、施設設置者には適正な附置義務駐車場の設置を求めます。

◆放置規制の推進

—今後の対策と方向性—

引き続き、駐車場利用案内及び放置防止指導、即時撤去を強化していく必要があります。放置の実態が午前より午後夕方以降、また、土・日、祝日に増加している状況に即して、撤去回数の増加や撤去時間の見直し、放置防止指導強化などの対策を行います。今後、放置の状況が極めて著しく、通行に支障をきたすなどの場合、緊急的な即時撤去なども検討します。

◆自転車の安全利用・走行空間

—今後の対策と方向性—

自転車の関係する事故の減少を目指した事業として、交通管理者、道路管理者などと協力し、啓発キャンペーンなどを強化するとともに、利用マナーの安全教室を開催します。また、駅周辺の「自転車利用マップ」の作成に向けた協議を開始するとともに、走行環境の整備により、安全に自転車を利用できる環境を実現するため、交通量の多い道路などへの自転車通行帯や走行レーンの設置を、関係機関と協力し推進して行きます。

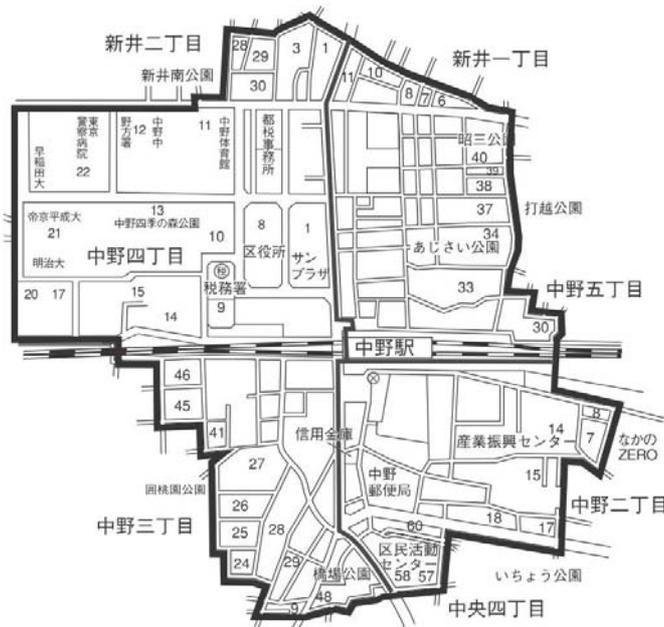
3. 放置自転車の状況及び自転車駐車場整備の対象区域

1) 放置自転車の対策及び自転車駐車場整備の対象区域

中野区内の駅周辺では、昭和50年代に放置自転車が急増した。このため、区では昭和61年に「自転車駐車場条例」を制定し、自転車駐車場の整備を進めた。また、昭和63年には「自転車等放置防止条例」の制定および放置自転車の規制区域の設定を行い、放置自転車の撤去を開始した。

中野駅周辺においても、昭和63年10月に自転車等放置規制区域の指定を行い、暫定的な自転車駐車場を規制区域内に適宜整備するとともに、放置自転車の防止指導と公道等に放置されている自転車の撤去を行っている。

このことから、中野駅周辺における自転車等放置規制区域を、自転車駐車場整備の対象区域として設定する。



図－2 中野駅周辺の自転車等放置規制区域
及び自転車駐車場整備の対象区域

2) 放置自転車台数の推移

過去5年間の放置自転車台数は200～300台程度で推移している。

表－1 放置自転車台数（過去5年間）

調査年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
放置自転車台数（台）	197	258	296	223	292

（参考：東京都青少年・治安対策本部「駅前放置自転車の現況と対策」各年度版）

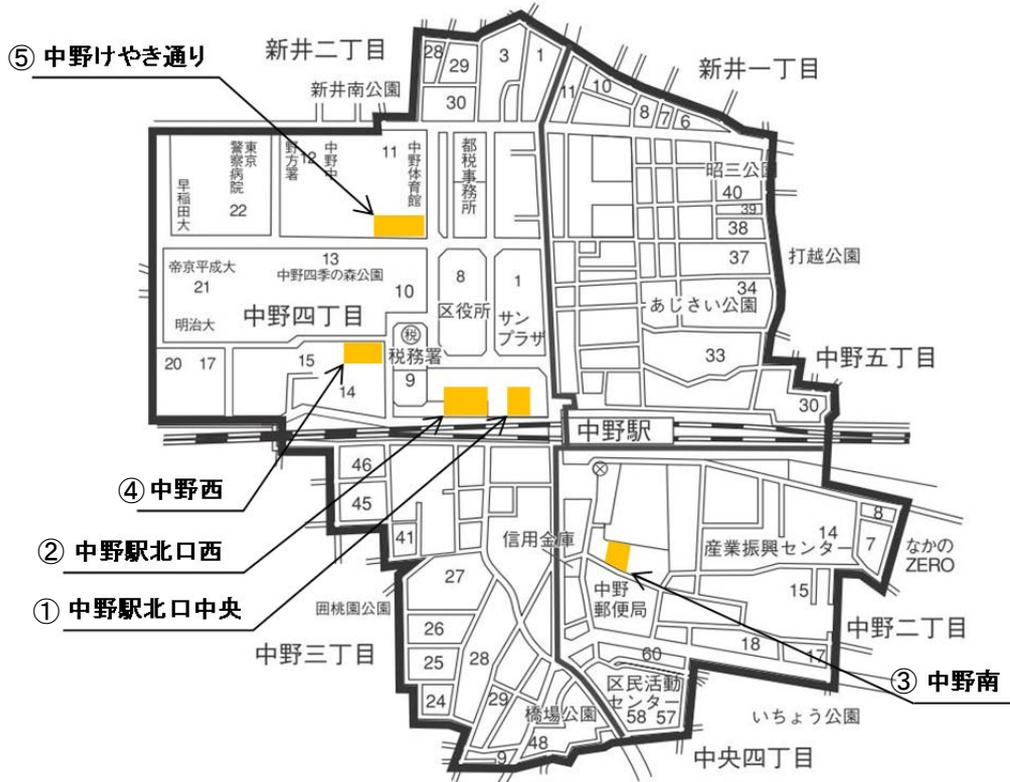
調査方法：各年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅周辺における自転車の放置台数。

4. 過年度の自転車駐車場に係る整備及び利用の傾向

1) 配置及び収容台数

平成 23 年度から平成 27 年度の過去 5 年間においては、自転車駐車場の収容台数は全体で約 7,500 台前後を維持している状況となっている。

なお、現況の自転車駐車場は、中野駅周辺の各まちづくりの進捗に伴い廃止となるため、再整備する位置及び規模等について本整備計画で定める必要がある。



図－3 自転車駐車場の配置

表－2 自転車駐車場の収容台数

(台)

名称	設置年月	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
① 中野駅北口中央	昭和 62 年 10 月	3,732	3,466	3,466	3,436	3,436
② 中野駅北口西	平成 11 年 1 月	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211
③ 中野南	平成 11 年 12 月	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
④ 中野西	平成 22 年 11 月	665	665	665	665	665
⑤ 中野けやき通り	平成 23 年 10 月	833	833	833	833	833
合計	—	7,741	7,475	7,475	7,445	7,445

2) 利用の傾向

平成 23 年度に実施した「中野駅周辺駐輪場利用者実態調査」の調査結果より、利用者の利用頻度は図-4のとおりとなっている。

平日利用の割合（最大値）は 94.4%（毎日利用：56.6%、平日のみ：29.7%、ほとんど利用しない・その他・無回答：8.1%）、休日利用の割合（最大値）は 70.1%（毎日利用：56.6%、休日のみ：5.4%、ほとんど利用しない・その他・無回答：8.1%）となっており、自転車駐車需要は平日の方が高いといえる。

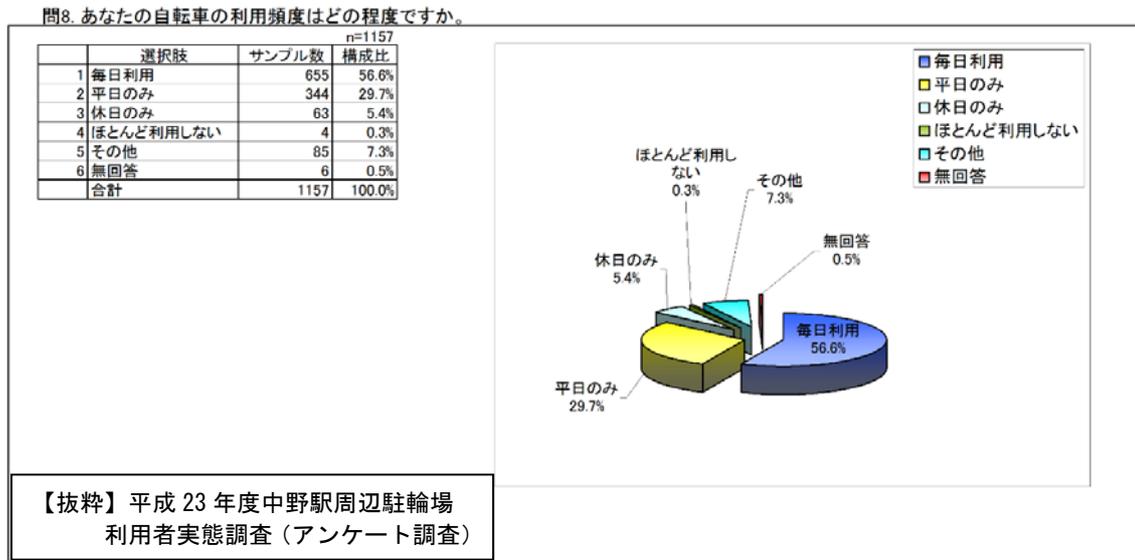


図-4 中野駅周辺の自転車駐車場の利用頻度

この結果に基づき、平日の駐車台数の最大値を推計すると表-3のとおりとなるが、実際には利用者の利用時間帯等に完全には重ならないため、自転車駐車場全体の収容台数（約 7,500 台）に対するピーク時の駐車台数は平日で約 7 割程度となっている。

なお、表-3のとおり過年度における平日の駐車台数の最大値は 7,259 台となっており、表-2 で示す過年度の収容台数の範囲内に収まっている。

表-3 平日の駐車台数の最大値

	①一日当たりの 平均利用件数 (定期利用登録者数+ 1日利用の平均件数)	平成 23 年度中野駅周辺駐輪場実態調査結果 自転車の利用頻度について			①×(②+③+④) 平日の駐車台数の 最大値
		②毎日利用	③平日のみ	④その他、ほとんど 利用しない、無回答	
平成 23 年度	7,063 件	56.6%	29.7%	8.1%	6,667 台
平成 24 年度	7,203 件				6,800 台
平成 25 年度	7,481 件				7,062 台
平成 26 年度	7,690 件				7,259 台
平成 27 年度	7,673 件				7,243 台

5. 自転車駐車需要の推計と整備すべき台数

1) 自転車駐車需要の推計方法

自転車駐車需要は、平成 20 年度に公表されているパーソントリップ調査（以下「H20 P T」という。）の各小ゾーン※¹における中野駅端末自転車利用トリップ数、将来人口の伸び率等を用い、平成 37 年度及び平成 47 年度について推計する。

※1 小ゾーンとはH20PTにおける区分であり、夜間人口約 15,000 人を目安として、地区計画の単位となるゾーンレベルである。

2) H20PT における自転車利用者の方面別割合

H20PT より中野駅端末自転車利用トリップ数及び、全体トリップ数に対する割合を図-5に示す。中野駅を利用する自転車利用者の約7割が中野駅を中心として北西部から発生しており、自転車利用者が非常に広域にわたっていることが確認できる。

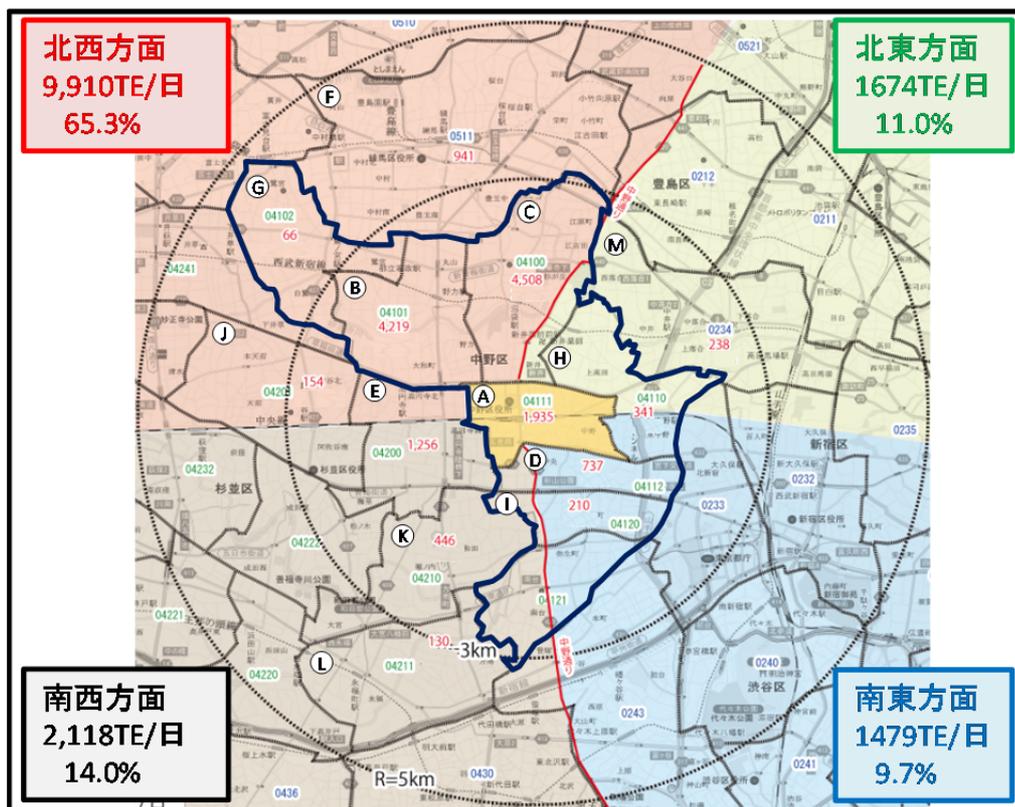


図-5 H20PT 中野駅端末自転車利用トリップの分布・割合

表-4 方面別利用割合

	北西方向 四丁目	北東方面 五丁目	南西方面 三丁目	南東方面 二丁目	合計
方面別割合 (%)	65.3	11.0	14.0	9.7	100.0

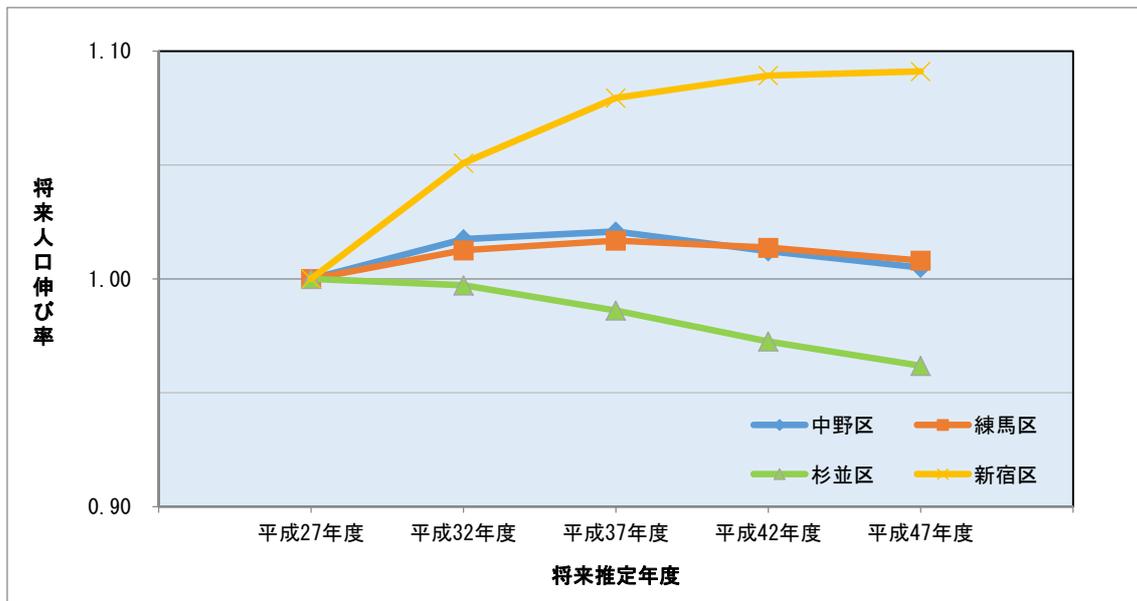
3) 将来人口伸び率

将来人口伸び率については各区の人口推計値を用い、平成 27 年度に対する平成 37 年度及び、平成 47 年度の人口伸び率を算出した。杉並区は将来的に伸び率が減少傾向となり、中野区、練馬区は現状を維持し、新宿区は増加傾向となっている。

表－5 将来人口伸び率

	中野区	練馬区	杉並区	新宿区
平成 37 年度	1.021	1.017	0.986	1.079
平成 47 年度	1.005	1.008	0.962	1.091

※平成 27 年度を 1.000 とした際の伸び率の値を示す。



図－6 将来人口伸び率

参考：中野区「中野区まち・ひと・しごと創生総合戦略」平成 28 年(2016 年)3 月

練馬区「練馬区人口ビジョン」平成 27 年(2015 年)12 月

杉並区「杉並区人口ビジョン」平成 27 年 9 月

新宿区「新宿区人口ビジョン」平成 28(2016)年 1 月

4) 自転車駐車需要の推計

自転車利用率と将来推計人口から、下記の通り自転車駐車需要（平日の駐車台数の最大値）の推計を行った。自転車駐車需要は利用頻度を考慮した場合（表-3 参照）、平成 27 年度で 7,516 台、平成 37 年度で 7,644 台、平成 47 年度で 7,526 台となり、大きな社会情勢の変化や将来推計人口が大きく変動しなければ、20 年後までは、概ね現況の需要台数で推移していくものと考えられる。

表-6 自転車駐車需要の推計

町名	平成27年度			平成37年度			平成47年度		
	人口	利用率	需要台数	将来人口	利用率	需要台数	将来人口	利用率	需要台数
㉠. 中野	25,852人	4.028%	1,041台	26,395人	4.028%	1,063台	25,981人	4.028%	1,047台
㉡. 丸山、若宮、大和町、野方	53,250人	4.187%	2,230台	54,368人	4.187%	2,276台	53,516人	4.187%	2,241台
㉢. 江原町、江古田、松が丘、沼袋、新井	58,166人	3.981%	2,316台	59,387人	3.981%	2,365台	58,457人	3.981%	2,327台
㉣. 中央	28,099人	1.408%	396台	28,689人	1.408%	404台	28,239人	1.408%	398台
㉤. 高円寺北、高円寺南、梅里	54,478人	1.184%	645台	53,715人	1.184%	636台	52,408人	1.184%	621台
㉥. 旭丘、小竹町、栄町、羽沢、豊玉上、豊玉中、豊玉南、豊玉北、中村、中村南、中村北、桜台、練馬、向山	148,757人	0.337%	502台	151,286人	0.337%	510台	149,947人	0.337%	506台
㉦. 白鷺、鷺宮、上鷺宮	40,393人	0.085%	34台	41,241人	0.085%	35台	40,595人	0.085%	35台
㉧. 東中野、上高田	41,464人	0.439%	182台	42,335人	0.439%	186台	41,671人	0.439%	183台
㉨. 本町	28,293人	0.397%	112台	28,887人	0.397%	115台	28,434人	0.397%	113台
㉩. 阿佐谷南、阿佐谷北、天沼、本天沼	67,985人	0.117%	79台	67,033人	0.117%	78台	65,402人	0.117%	76台
㉪. 和田、堀ノ内、大宮	41,443人	0.564%	234台	40,863人	0.564%	230台	39,868人	0.564%	225台
㉫. 方南、和泉、永福	53,343人	0.124%	66台	52,596人	0.124%	65台	51,316人	0.124%	64台
㉬. 高田馬場、下落合、中落合、上落合、西落合、中井	80,479人	0.155%	125台	86,837人	0.155%	134台	87,803人	0.155%	136台
①合計			7,962台			8,097台			7,972台
②合計(利用頻度考慮)			7,516台			7,644台			7,526台

(注1) 人口の算出方法の流れについては、以下の通りである。

- i) 平成 27 年度人口については、平成 27 年度 1 月 1 日現在の人口データを使用し、各小ゾーンの人口を算出。
- ii) i) により算出した各小ゾーンの人口に各区の将来人口伸び率を乗じた人口を将来人口と仮定。

(注2) 利用率の算出方法の流れについては、下記の通りである。

- i) H2OPT から各小ゾーンの利用率を算出。

$$H2OPT / \text{平成 20 年度人口} = \text{利用率} (\%)$$
- ii) i) により算出した利用率を後年度も同様と仮定し、各年度の利用台数を算出。

(注3) ②合計(利用頻度考慮)については、表-3 で用いた平日の利用頻度の割合(94.4%)が後年度も同様と仮定し、下記の式にて算出。

$$\text{①合計} \times 94.4 (\%) = \text{②合計 (利用頻度考慮)}$$

5) 自転車駐車場整備の考え方及び整備台数

現況の利用者の利用圏域及び利用状況のまま自転車駐車需要を推計すると、表一六のとおり将来的にも現況と同様の需要（約 7,500 台）が見込まれるが、区内外の広範囲から自転車が中野駅に集中することにより、駅周辺の歩道部においては歩行者と自転車の交錯等が生じており、今後の整備台数は中野駅周辺のまちづくりの方針と整合した適切な台数を設定する必要がある。

中野駅周辺は駅周辺中心部を歩行者優先とした公共交通指向のまちとなるよう、自転車駐車場の分散配置、駅前広場等の整備を進め、歩行者空間の安全性・快適性およびバス等の公共交通の利便性を向上させていくこととしている。

この考え方に基づき、将来の自転車駐車場整備と合せ、中野駅周辺の自転車駐車場の定期利用については下記の取り組みによる適正利用を誘導していく。

また、これらの取り組みによる自転車駐車需要を想定し、本整備計画では将来の中野駅周辺全体の整備台数を約 6,000 台とする。

【中野駅周辺の自転車駐車場の定期利用に係る取り組み】

○中野駅周辺の自転車駐車場については、駅から 200m～300m 程度の位置に分散配置し、今後整備していく。これに伴い、自転車駐車場の定期利用要件「最寄りの駅から職場や学校、居住地が直線距離で概ね 500m 以上離れていること」の距離を見直し、概ね 700m 程度に拡大する。

【中野駅以外の鉄道駅の利用促進に係る取り組み】

○現状 2～3km 程度に居住している中野駅の利用者は、他の鉄道駅も利用可能であるため、2km 以上離れている利用者については中野駅以外の最寄り駅の自転車駐車場に誘導する。

○中野駅以外の駅周辺の居住者が最寄り駅を利用しやすいよう、中野駅以外は駅直近に自転車駐車場を配置・整備する。あわせて、自転車駐車場の定期利用要件「最寄りの駅から職場や学校、居住地が直線距離で概ね 500m 以上離れていること」の距離を見直し、概ね 300m 程度に縮小する。

上記の取り組みについては、中野駅周辺の自転車駐車場の利用実態を適宜確認し、運用を図っていく。

6) 将来における自転車駐車場の方面別整備台数

各方面別の整備台数は、表一七のとおり設定する。

表一七 将来における自転車駐車場の方面別配分

	北西方面 (中野四丁目側)	北東方面 (中野五丁目側)	南西方面 (中野三丁目側)	南東方面 (中野二丁目側)	合計
方面別の割合 (%)	65.3	11.0	14.0	9.7	100.0
方面別の収容 台数 (台)	3,918	660	840	582	6,000
将来の方面別 配分 (台)	約 4,500	—	約 1,000	約 500	約 6,000

なお、北東方面（中野五丁目側）については、商店街が広がっていること、細街路が多く歩行者が多いこと、自転車が安全に通行できる環境にないことから現状は配置しないこととし、自転車利用者をアクセス性の良い北西方面（中野四丁目側）の自転車駐車場に誘導する。

6. 自転車駐車場の配置計画

1) 自転車駐車場の配置及び収容台数

将来の自転車駐車場の配置は、「中野駅地区整備基本計画（平成26年3月改定）」における将来の自転車ネットワーク及び自転車駐車場の配置の考え方に基づき、自転車走行環境の整備状況、自転車駐車場出入口の位置、歩行者と自転車の交錯の防止等に配慮するとともに、中野駅周辺の都市開発事業及び公園等の公共用地の状況を鑑み、下記のとおり分散して配置する。

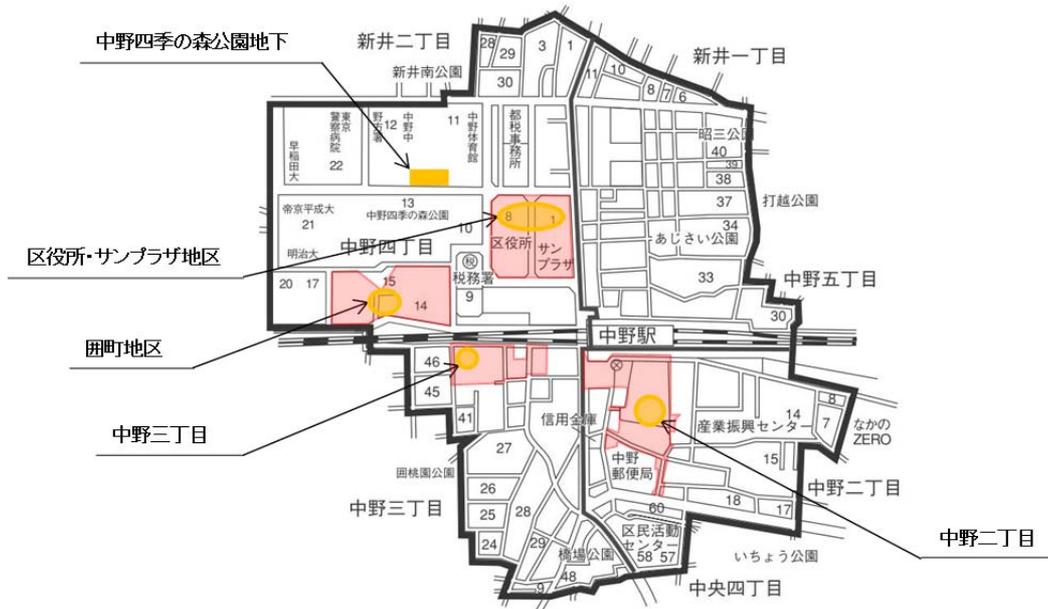


図-7 将来の自転車駐車場の位置

表-8 将来の自転車駐車場の位置及び収容台数

位置	収容台数
中野四季の森公園地下	約 1,500 台
区役所・サンプラザ地区	約 1,500 台
冨町地区	約 1,500 台
中野二丁目	約 500 台
中野三丁目	約 1,000 台
合計	約 6,000 台

2) 今後整備すべき自転車駐車場の概要

(1) 中野四季の森公園地下自転車駐車場（仮称）

- ① 整備箇所：中野区中野四丁目（中野四季の森公園内）
- ② 収容台数：約 1,500 台
- ③ 供用開始時期：平成 30 年度予定
- ④ 備考：構造 地下一層式、主にラックを配置（一部平置き）
出入口 2箇所（非常用出入口含む）

(2) 区役所・サンプラザ地区自転車駐車場（仮称）

- ① 整備箇所：中野区中野四丁目（区役所・サンプラザ地区内）
- ② 収容台数：約 1,500 台
- ③ 供用開始時期：平成 37 年度予定
- ④ 備考：区役所・サンプラザ地区再整備事業に合せ、再整備事業範囲内に整備予定

(3) 囲町地区自転車駐車場（仮称）

- ① 整備箇所：中野区中野四丁目（囲町地区内）
- ② 収容台数：約 1,500 台
- ③ 供用開始時期：平成 34 年度予定
- ④ 備考：囲町東地区第一種市街地再開発事業に合せ、再開発施設内に整備予定

(4) 中野二丁目自転車駐車場（仮称）

- ① 整備箇所：中野区中野二丁目
- ② 収容台数：約 500 台
- ③ 供用開始時期：平成 34 年度予定
- ④ 備考：中野二丁目地区第一種市街地再開発事業に合せ、再開発施設内に整備予定

(5) 中野三丁目自転車駐車場（仮称）

- ① 整備箇所：中野区中野三丁目
- ② 収容台数：約 1,000 台
- ③ 供用開始時期：平成 33 年度予定
- ④ 備考：区画整理事業に合わせて整備される拠点施設内に整備予定

なお、(2)～(5)の自転車駐車場の構造形式、出入口の箇所数等については、各事業の中で調整していく。また、出入口の位置は歩行者動線との交錯を避けることに配慮するとともに、自転車駐車場へのアクセス及び自転車駐車場から中野駅へのアクセスが安全・快適に行えるよう配慮することとする。

7. その他

1) 自転車駐車場の管理体制

自転車駐車場の管理体制については、管理主体及び管理方法を含め、指定管理者制度等の活用を今後検討していく。また、自転車利用者の安全性及び利便性を考慮して、利用可能時間の設定や、利用形態を設定していく。

2) 中野駅周辺自転車走行空間の整備方針

中野駅周辺においては、中野四季の都市に整備された都市計画道路の歩道部や、けやき通りの車道部に良好な自転車走行空間を整備してきた。また、早稲田通りは東京都の「東京都自転車走行空間整備推進計画」の「優先整備区間」に位置付けられており、今後自転車が安全に走行できる自転車走行空間が整備される予定となっている。

これらの整備により、中野駅の北西方面は「中野駅地区整備基本計画（平成 26 年 3 月改定）」に示す自転車ネットワークの形成が進んでいる。

今後は、その他の地区に関しても同計画を踏まえ、自転車ネットワークの形成を目指し、整備を進めていく。

3) 自転車駐車場が整備されるまでの対応

今後、中野駅周辺のまちづくりが進み、現状の自転車駐車場の移転等が必要となった場合は、再整備される自転車駐車場が供用されるまでの間、自転車利用者の利便性及び安全性に配慮して、中野駅周辺の放置自転車が増加しないよう仮整備を行い対応していく。

4) 本整備計画の期間

本整備計画の期間は概ね 10 年間とする。ただし、中野駅周辺のまちづくりの進捗等により完成時期及び計画が左右されることを踏まえ、概ね 5 年毎に本整備計画の見直しについて検討を行うとともに、自転車駐車場の利用実態を適宜確認し、必要に応じて計画の改定を行うこととする。

中野駅周辺自転車駐車場整備計画

登録番号 28中都中第585号

発行 平成29年(2017年)1月

中野区都市政策推進室 中野駅周辺まちづくり分野

都市基盤部 防災・都市安全分野

〒164-8501 東京都中野区中野4-8-1

中野駅周辺まちづくり分野 中野駅周辺まちづくり担当

TEL 03-3228-8980 E-mail ekishuhen@city.tokyo-nakano.lg.jp

防災・都市安全分野 自転車対策担当

TEL 03-3228-5561 E-mail bosaitosianzen@city.tokyo-nakano.lg.jp