

中野駅地区整備基本計画

(平成26年3月改定)

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	6
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	
(3) 第3期以降の整備	

中野区

1. はじめに

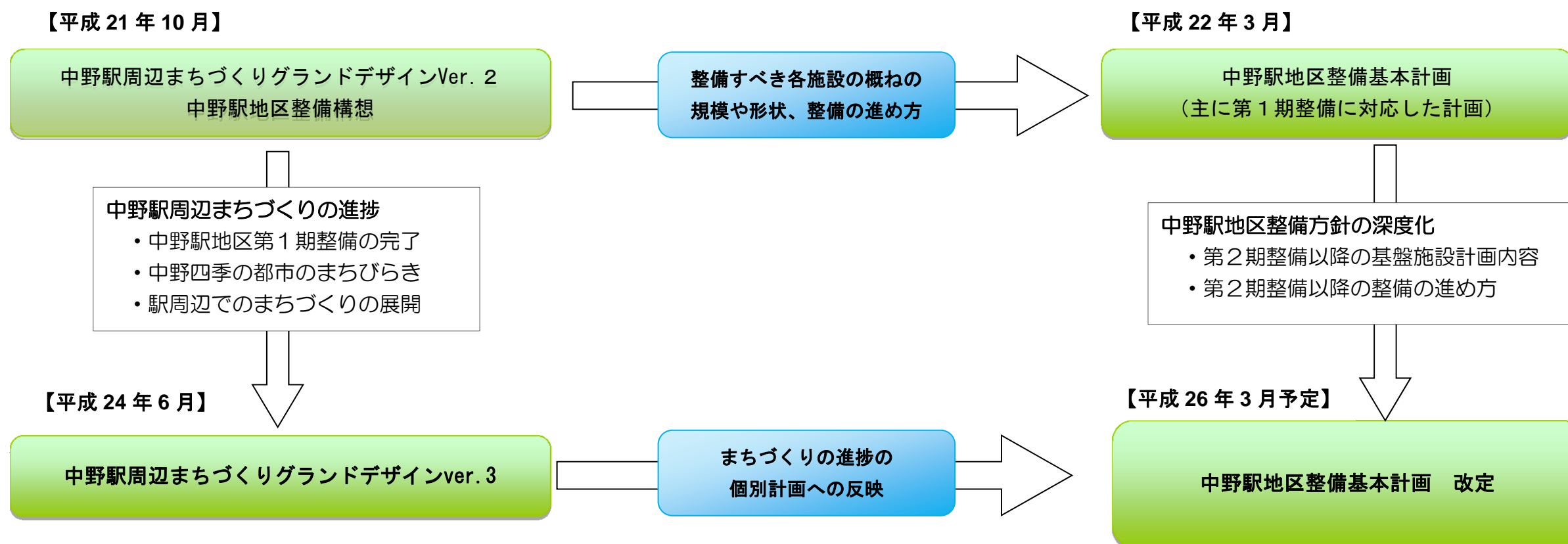
(1) 中野駅地区整備基本計画改定の考え方

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3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2期以降に整備すべき、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、今回改定を行うものである。

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。



1. はじめに

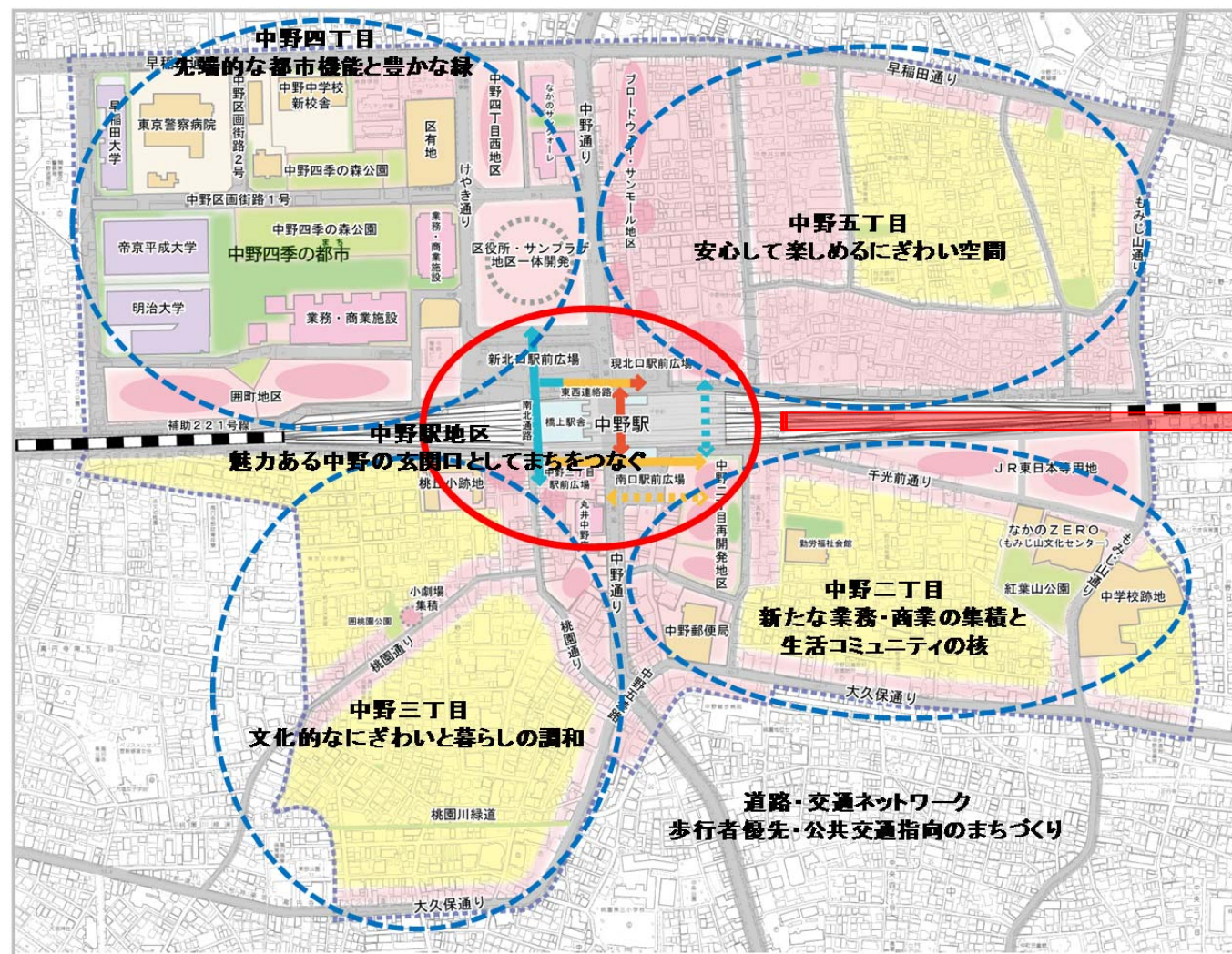
(2) 中野駅周辺の将来像

「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。

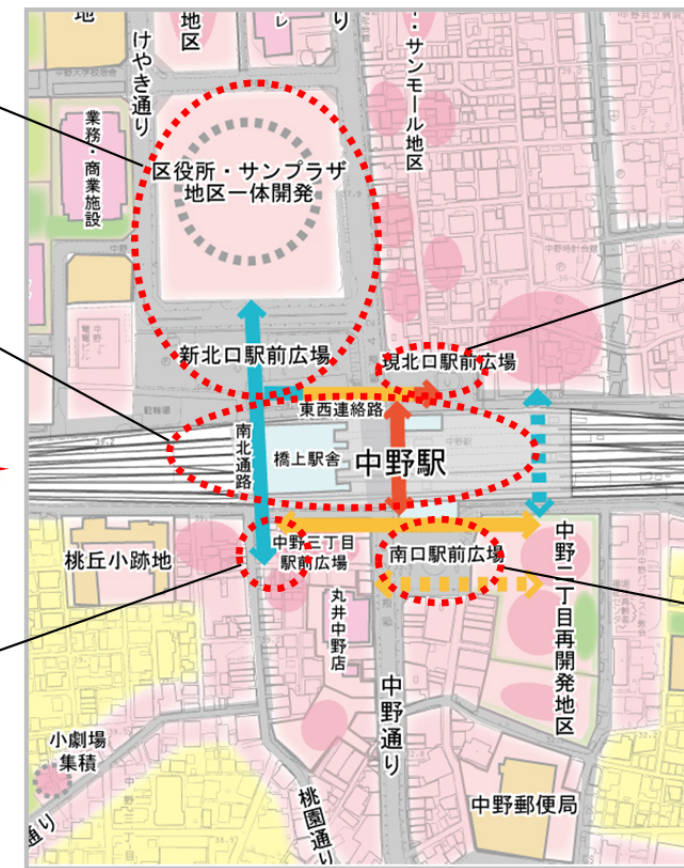


【各地区をつなぐ動線】
 ・中野四丁目と五丁目をつなぐ北側東西連絡路
 ・中野三丁目と四丁目をつなぐ西側南北通路の整備
 ・中野二丁目と三丁目をつなぐ南側東西連絡路の検討
 ・中野二丁目と五丁目をつなぐ東側南北通路の可能性検討

【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

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認し、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

【整備の前提】

○大幅に増加する中野駅前広場利用者 → 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

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

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

3. 整備の進め方

都市計画変更の進め方、整備の展開

3. 中野駅周辺の主要動線の考え方

広域的な将来の自動車交通量の検証、歩行者・自転車の交通実態等を踏まえた中野駅地区の自動車、歩行者、自転車のネットワークを以下に示す。

(1) 自動車ネットワーク・動線

【自動車ネットワークの考え方】

○交通アクセスの向上

- ・通過交通を処理するとともに、周辺からの誘導動線となる幹線道路ネットワークは中野通り、早稲田通り、大久保通り及びもみじ山通りにより形成。
- ・地区内は、幹線道路、交通結節点及び今後見込まれる大規模開発等との連携を高めるよう主要な道路ネットワークを形成。

○防災性の向上

- ・地区内の主要な道路ネットワークは、緊急車両の進入ルートや避難ルートの確保等防災性向上も考慮。

【駐車場配置の考え方】

○中野駅周辺中心部への自動車流入の抑制

- ・駐車場の集約化や分散配置をはかり、出入口は歩行者優先エリアの外周に設置。

○移動制約者のための駐車場

- ・移動制約者用駐車場は敷地内、または近接地に確保。目的施設までのユニバーサルデザインに配慮。

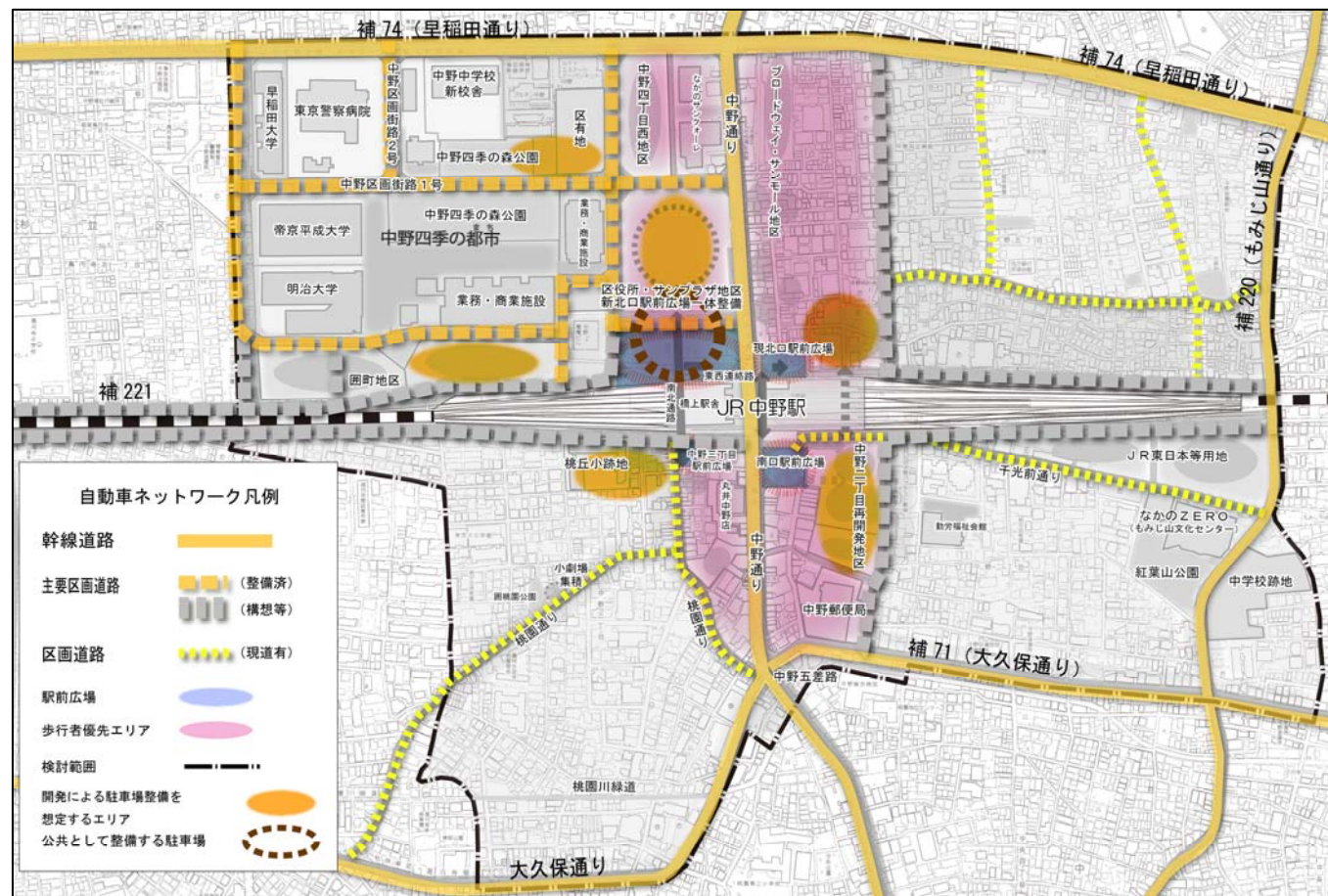
○荷捌き駐車場

- ・公民の役割分担のもと、再開発等や基盤整備と合わせた共同設置や集約設置の荷捌き駐車場の整備を推進。

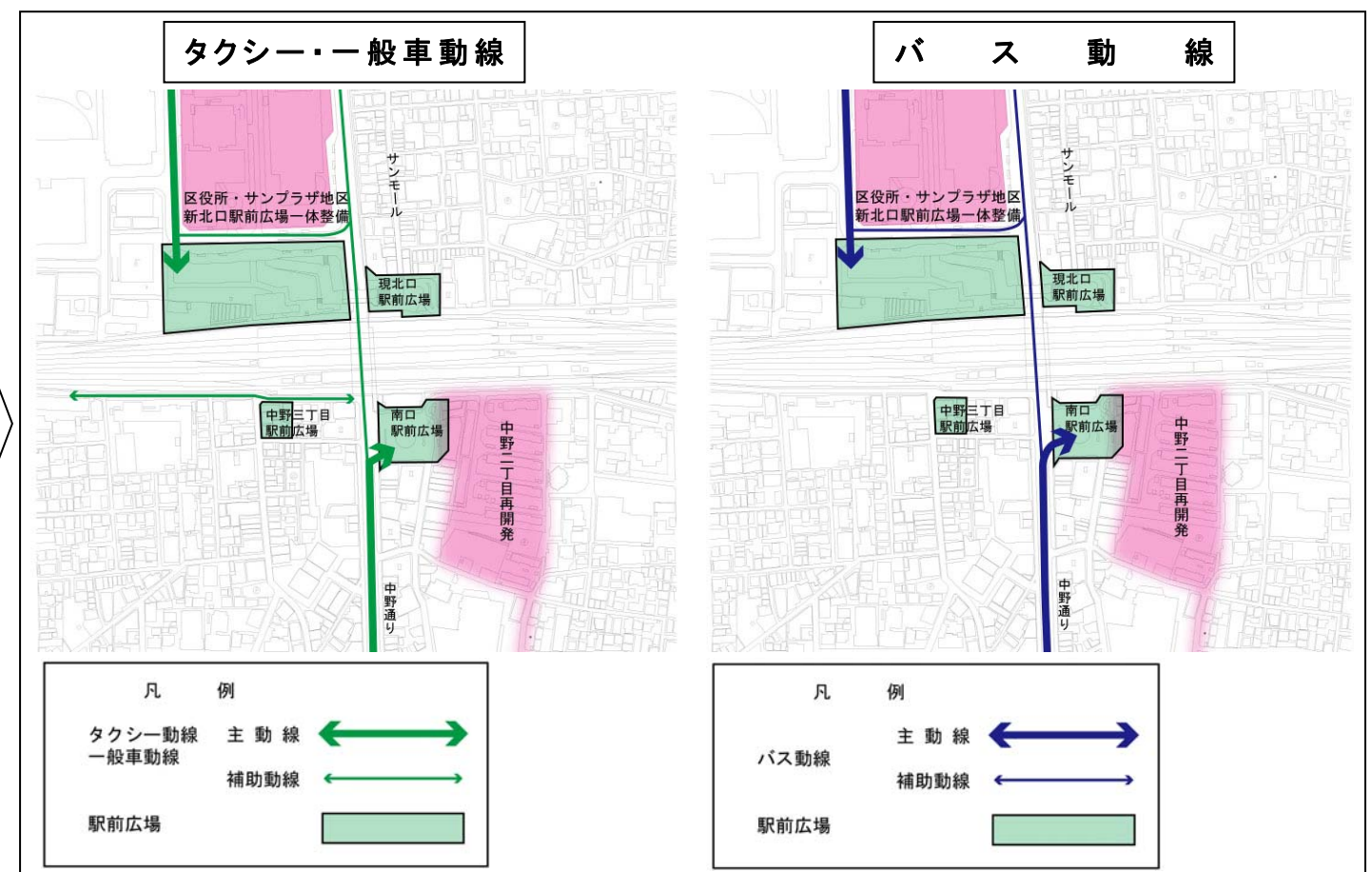
- ・地域団体等との連携による共同運営システムの構築を検討。

○開発者による駐車場整備

- ・将来の都市開発による駐車需要の増加に対しては、都市開発における適切な規模の駐車場を確保。



自動車ネットワークの将来イメージ図



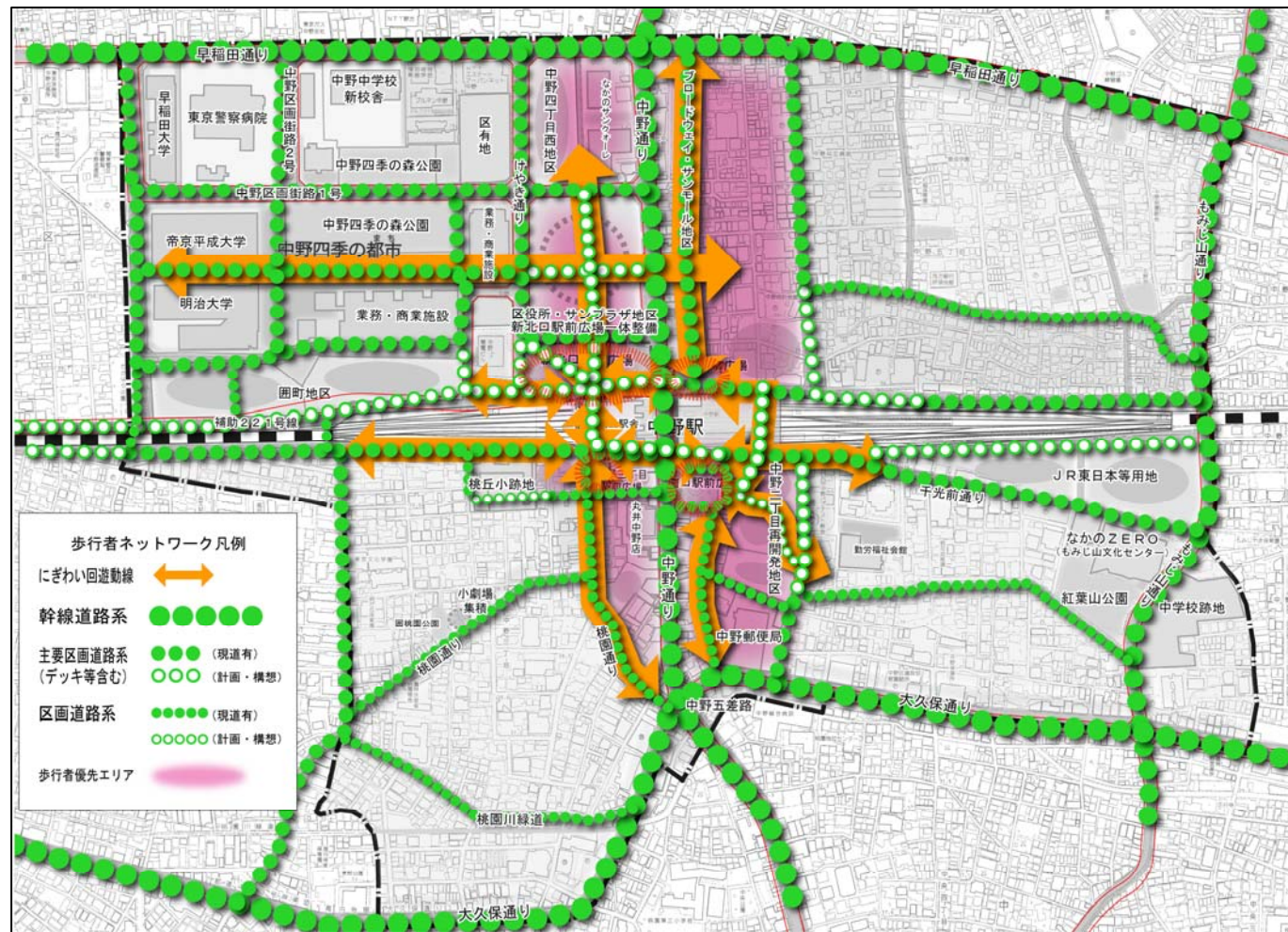
駅地区の自動車動線図

3. 中野駅周辺の主要動線の考え方

(2) 歩行者ネットワーク・動線

【歩行者ネットワークの考え方】

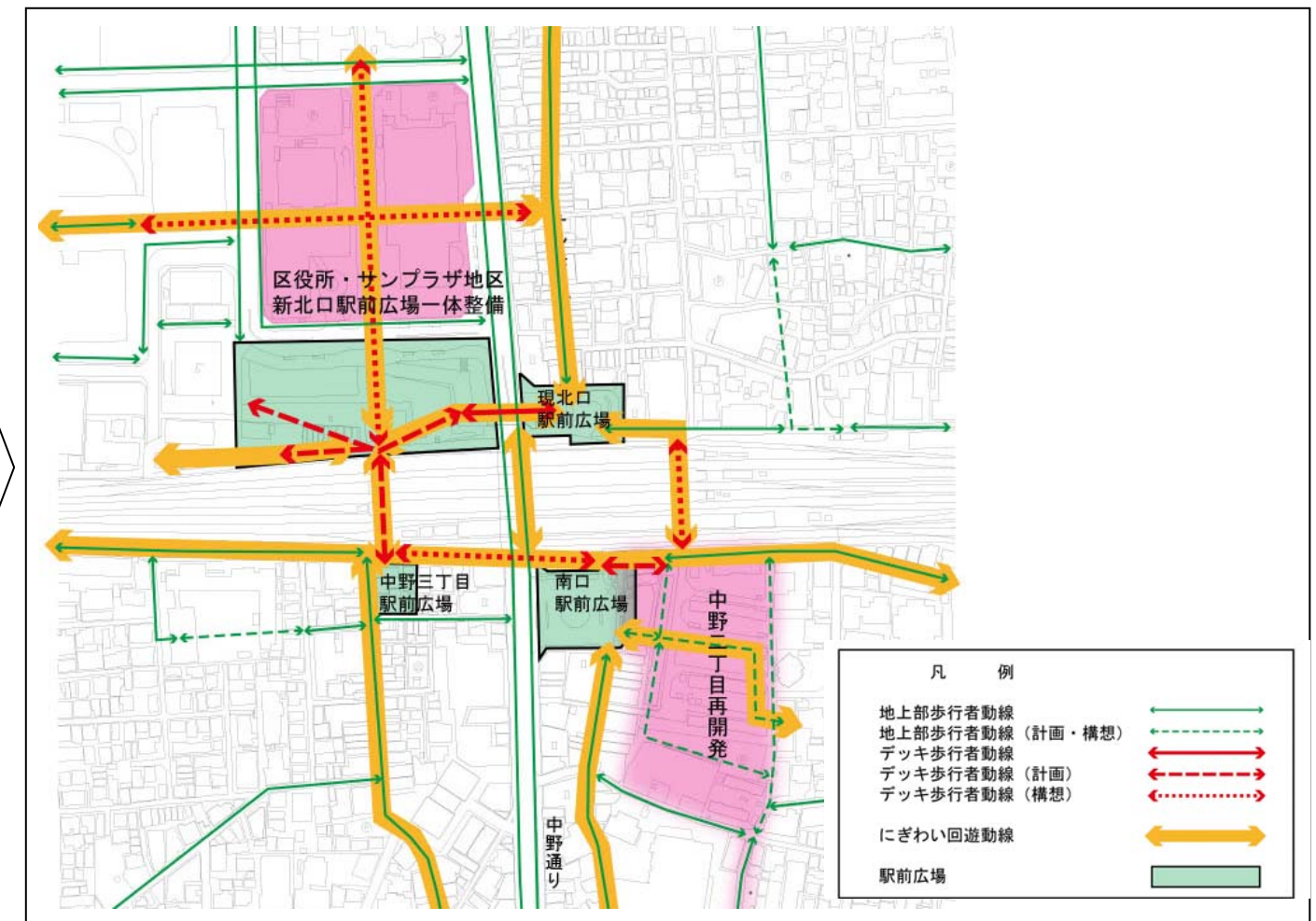
- 駅直近の回遊性の向上
 - ・ まちのにぎわい・交流を創出し、活力と魅力を高めるため、デッキ等により市街地分断を解消し、駅を中心とした回遊ネットワークを形成。
- 地区内歩行者の利便性・安全性の向上
 - ・ 各丁目のエリア内において、交通結節点と地区内の移動を円滑に行えるよう東西及び南北方向の動線を拡充。
 - ・ 歩行者と自転車・自動車との道路内の空間分離を図り、安全で快適な歩行者空間を確保。
- 防災
 - ・ 避難場所へ円滑に移動が出来る道路幅員構成の歩行者ネットワークを形成。



歩行者ネットワークの将来イメージ図

【歩行者空間の考え方】

- 歩行者空間の拡充
 - ・ 広幅員の道路は、道路空間の再配分を検討し、歩行者空間を充実
 - ・ 共同化や街区再編整備、建築物の建て替え時に合わせたセットバック（地区計画）等により、歩行者空間（動線）の充実を図る。
- にぎわい回遊動線・広場
 - ・ 中野駅を中心として、ユニバーサルデザインで歩きやすく快適な歩行者空間を整備。
 - ・ 交通結節点とそれに接続する主要な歩行者動線については計画的・段階的に整備。
 - ・ 周辺地区における道路等の公共空間と、再開発事業や建築物整備の中で新設される歩行者動線等とが接続できるように計画・調整し、段階的に歩行者空間の拡大を図る。



駅地区の歩行者動線図

3. 中野駅周辺の主要動線の考え方

(3) 自転車ネットワーク・動線

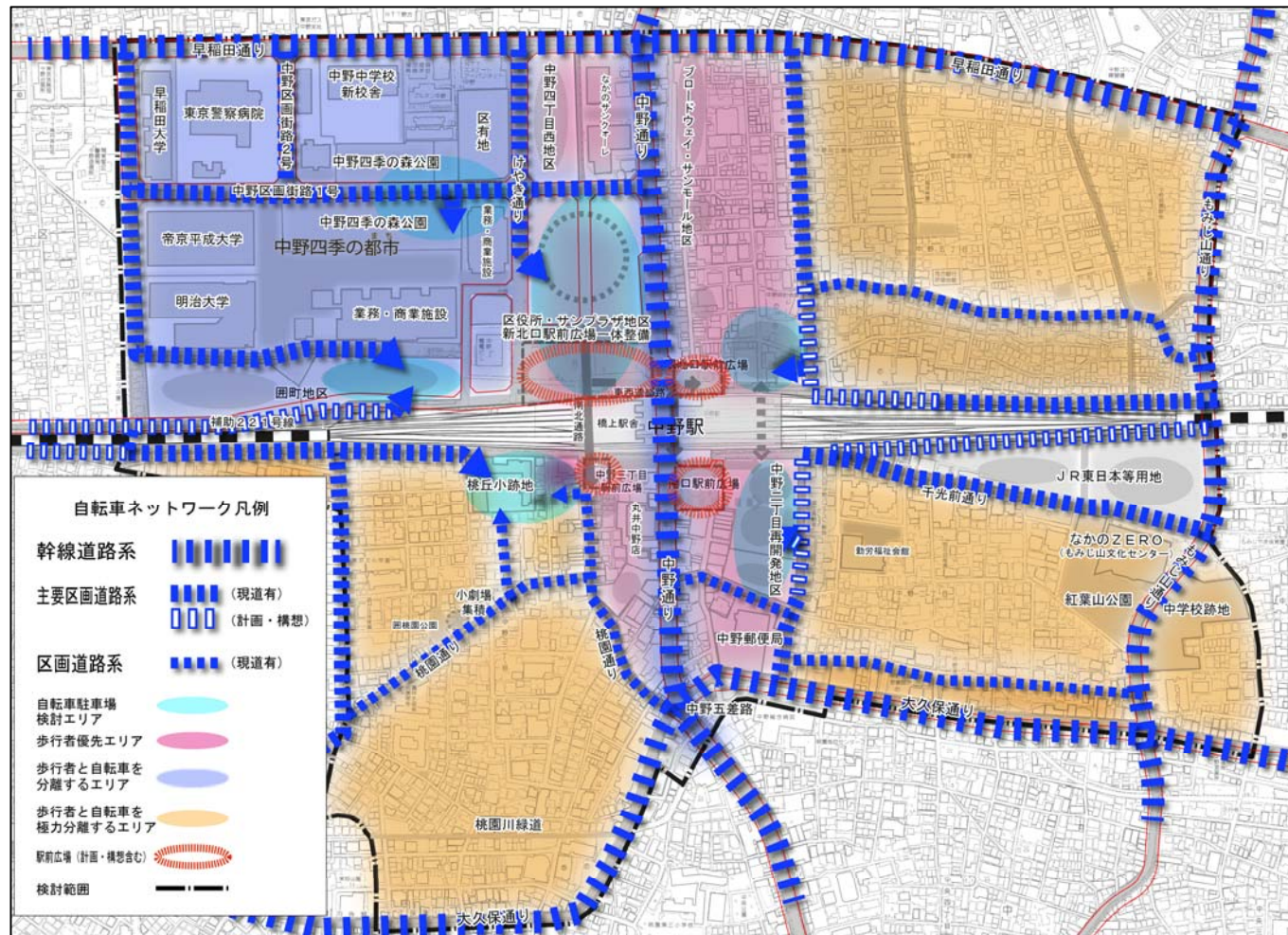
【自転車ネットワークの考え方】

○交通アクセス・安全性の向上

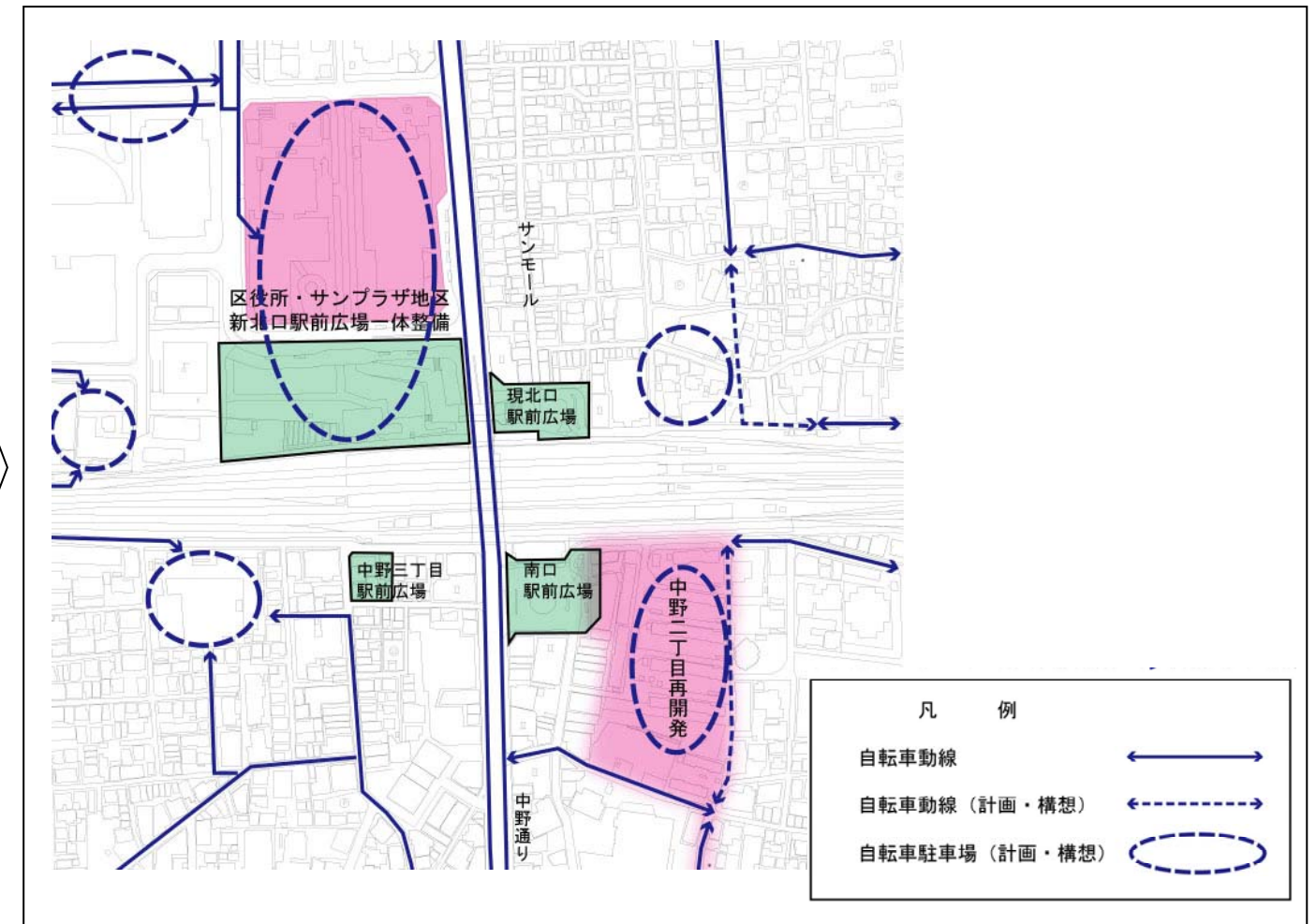
- ・通過交通は中野通り、早稲田通り、大久保通り及びもみじ山通りの幹線道路を經由し、地区内の道路は經由しないよう誘導を図る。
- ・各丁目のエリア内において、自転車駐車場までの移動や地区内の移動を円滑に行えるよう東西及び南北方向の動線を拡充。
- ・自転車走行位置の明示等により、歩行者・自動車との道路内の空間分離を図り、自転車走行環境を向上。

○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



駅地区の自転車動線図

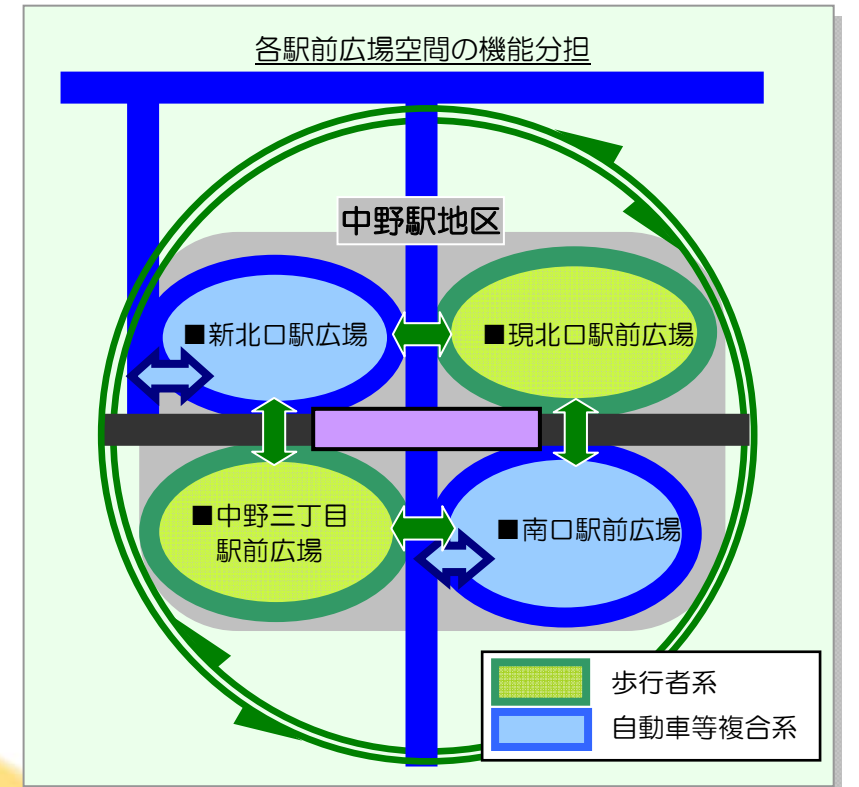
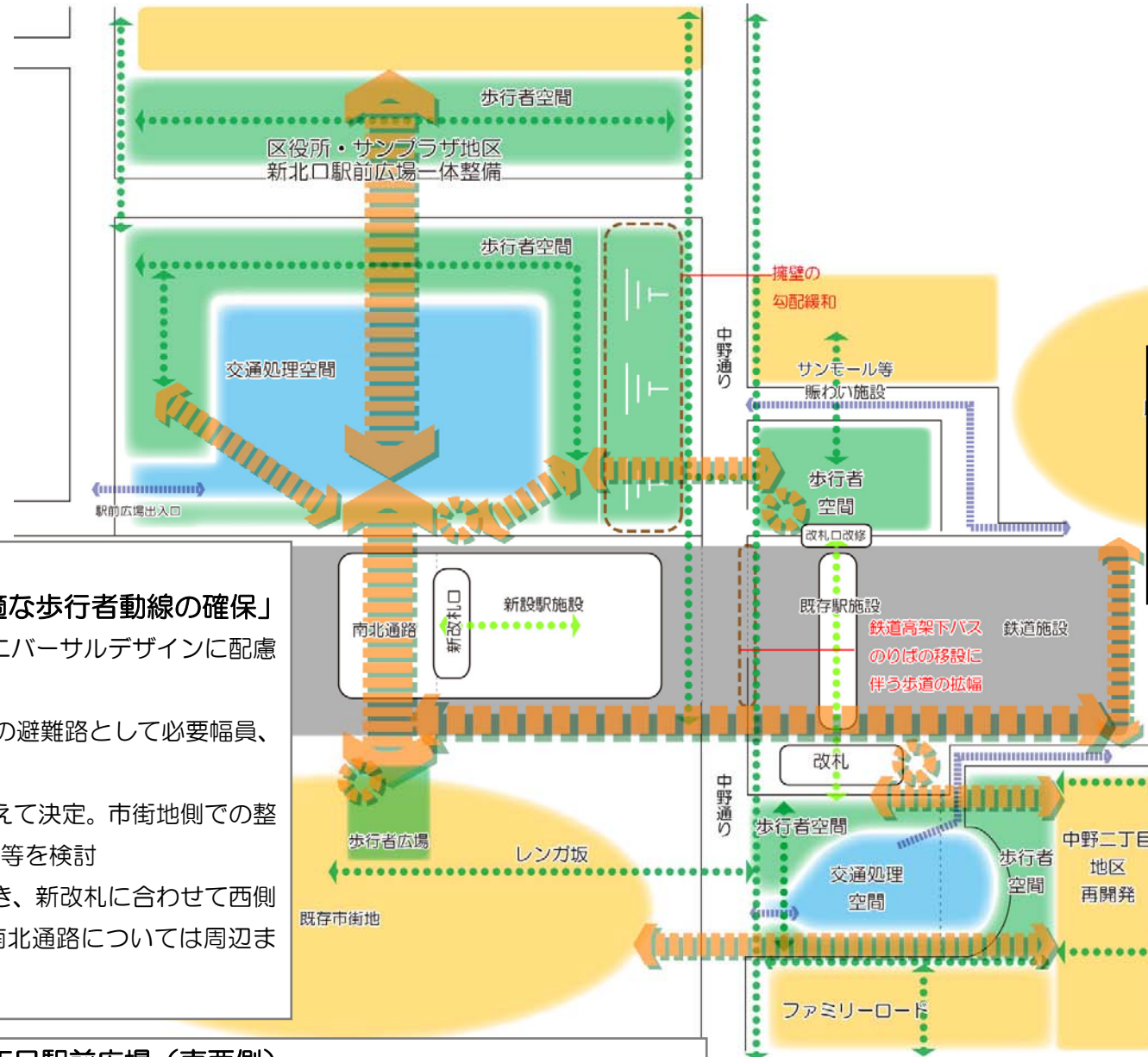
4. 整備の考え方

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）
- 駅直近の駐車場需要に対応した自動車駐車場及び北側の駐輪場需要に対応した自転車駐車場の整備
- 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
- 周辺との連続性、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」

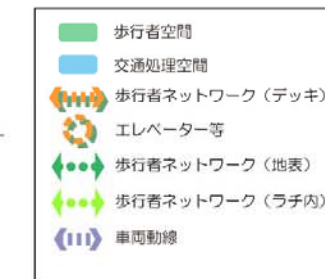
- 鉄道や自動車動線と分離するとともに、ユニバーサルデザインに配慮して相互を接続
- 非常時の広域避難場所（区役所一帯）までの避難路として必要幅員、耐震性を確保
- 具体の施設位置は、市街地の状況等を踏まえて決定。市街地側での整備が困難な箇所では、鉄道敷地内での整備等を検討
- 整備時期は北側東西連絡路（整備済）に続き、新改札に合わせて西側南北通路を整備、南側東西連絡路と東側南北通路については周辺まちづくりと合わせた整備を進める

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



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整備

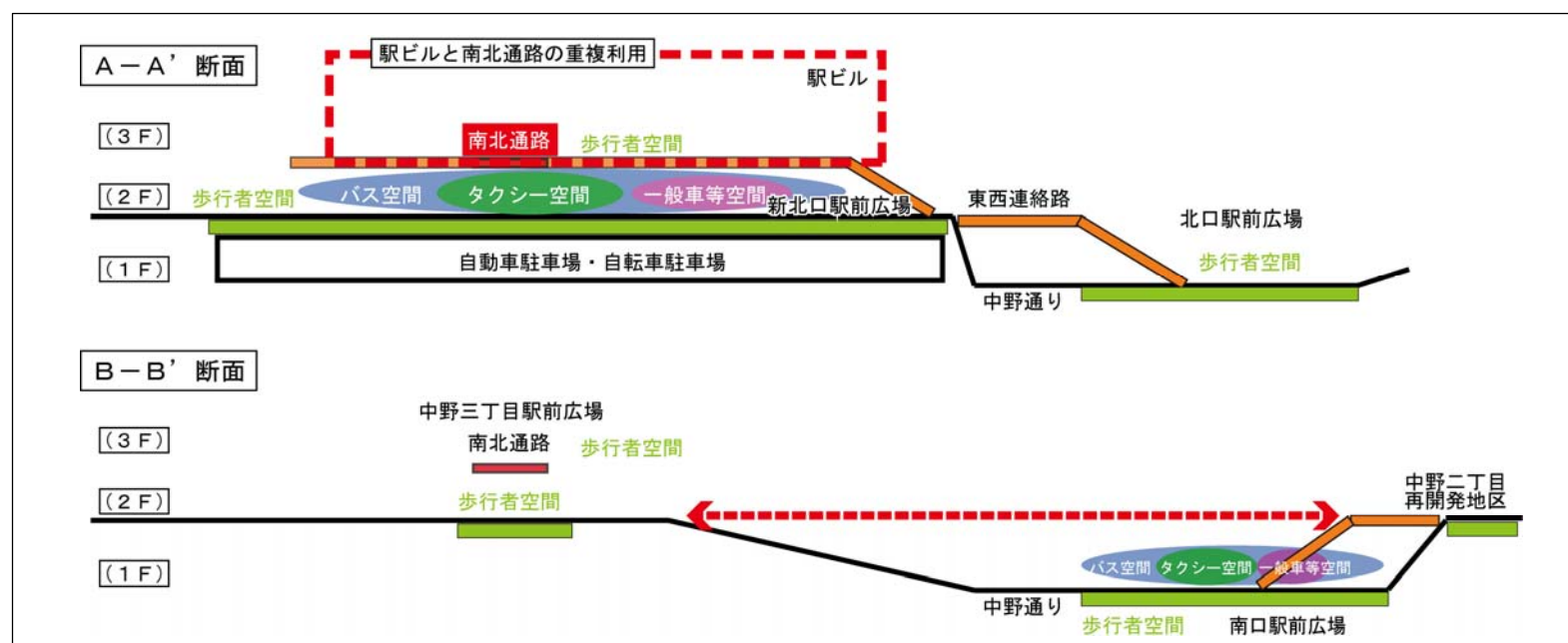
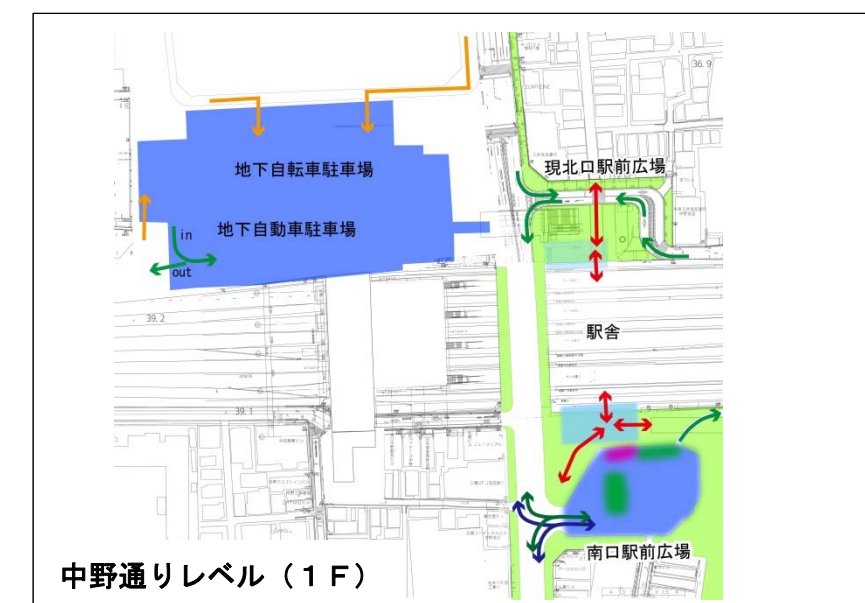
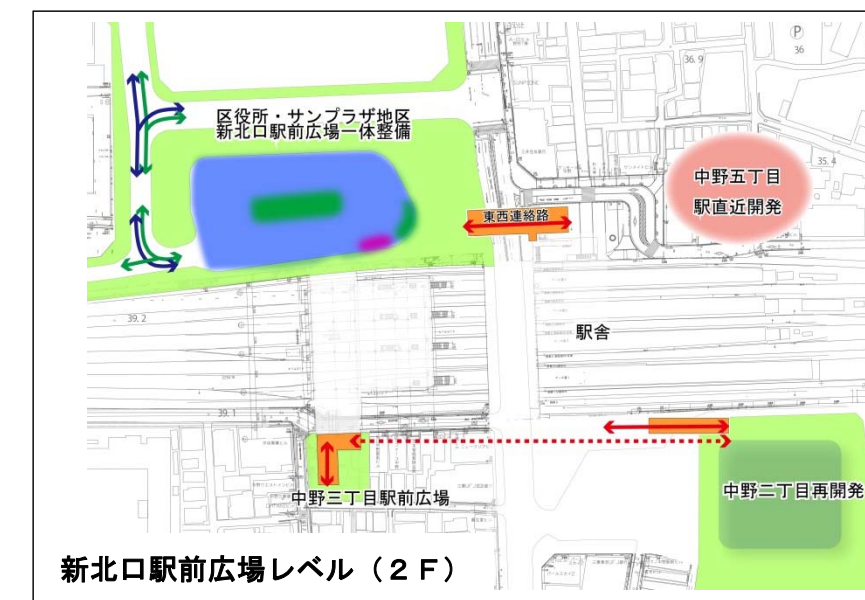
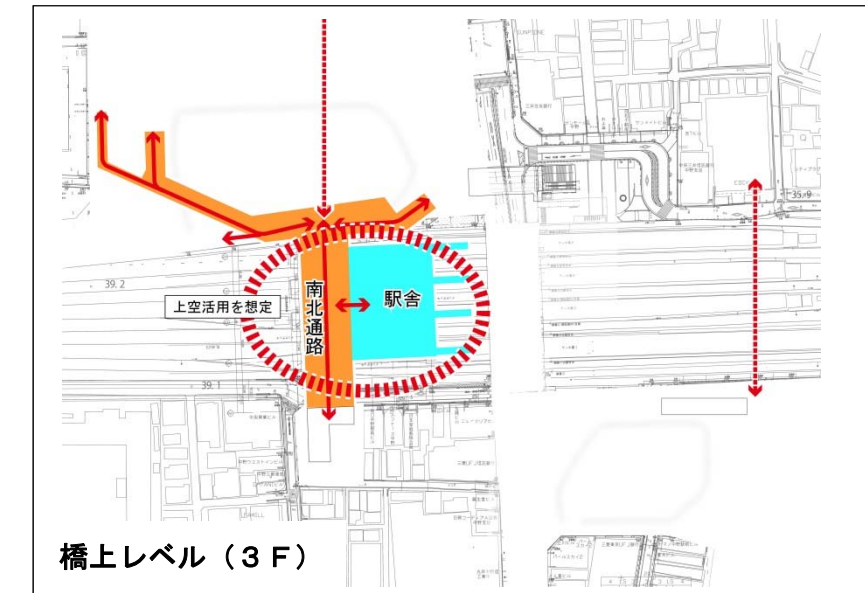
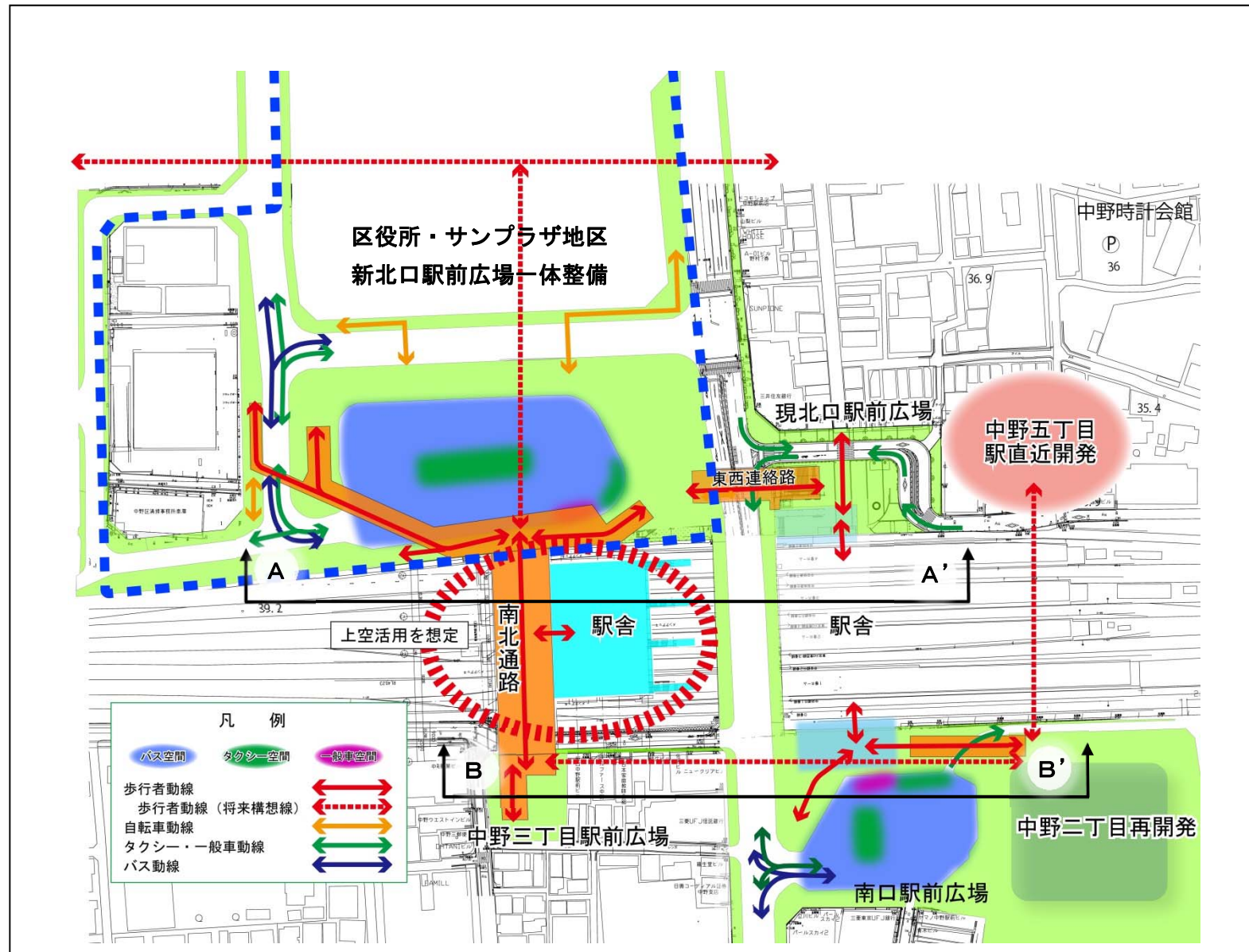
南口駅前広場（南東側）

「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、また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。

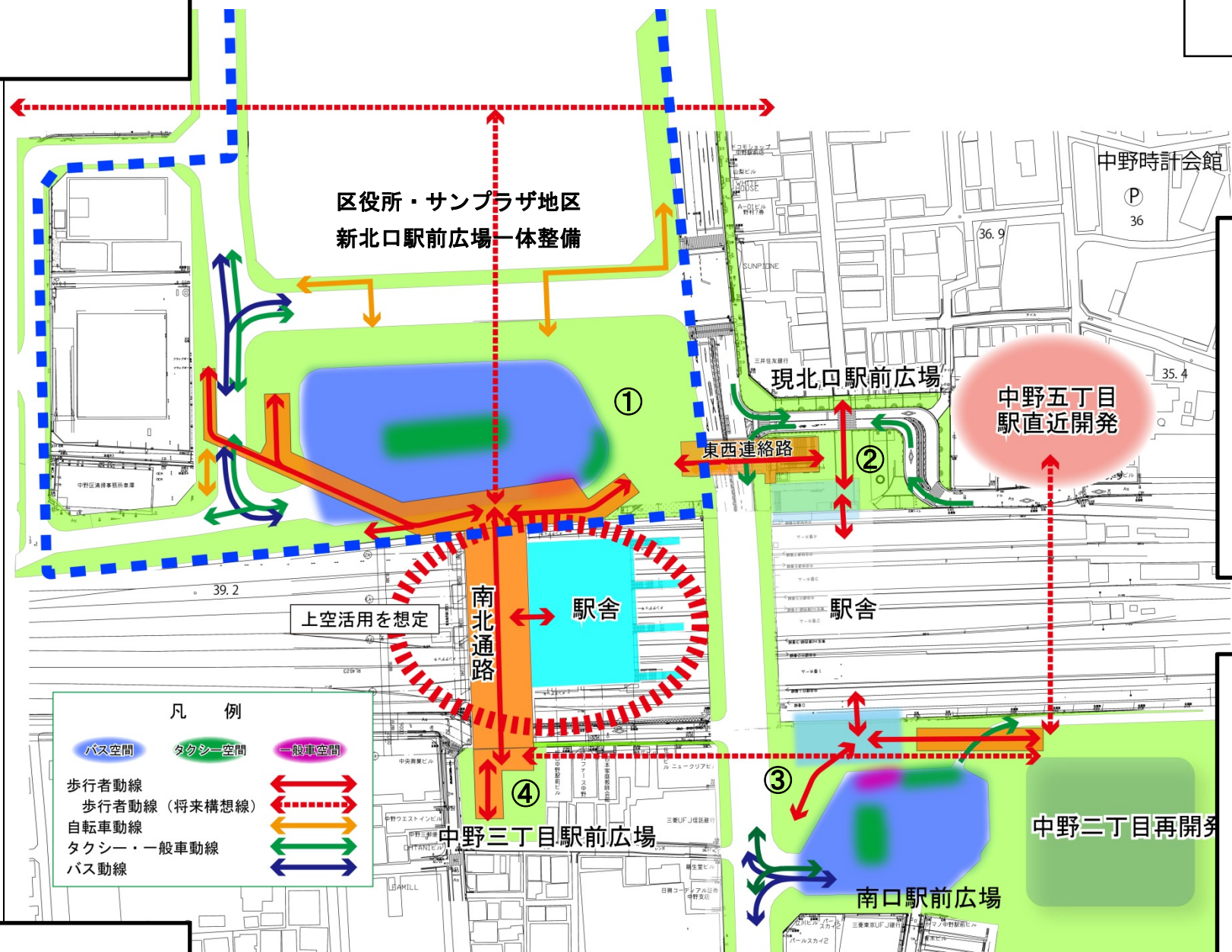
【②現北口駅前広場】 整備済

■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 70 台
 - * 新北口駅前広場地下に配置
 - * 駅周辺で配置および台数を再検討
- ・自転車駐車場 7,500 台
 - * 分散配置の視点により、配置を再検討
 - 駅北側：6,000 台、駅南側：1,500 台
- ・自動二輪駐車場 約 250 台
 - * 駅周辺で配置および台数を検討

【④中野三丁目駅前広場】

* 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

中野駅地区の整備は、中野駅周辺のまちづくりの進捗等を踏まえて段階的に整備を行うものとし、以下の第1期～第3期の整備を想定している。このうち、中野四季の都市のまちづくりの進捗に対応した第1期整備については、平成24年6月に完了している。

(1) 第1期整備（平成24年6月整備完了）

第1期整備の概要

【現北口駅前広場からのバス停の移設】

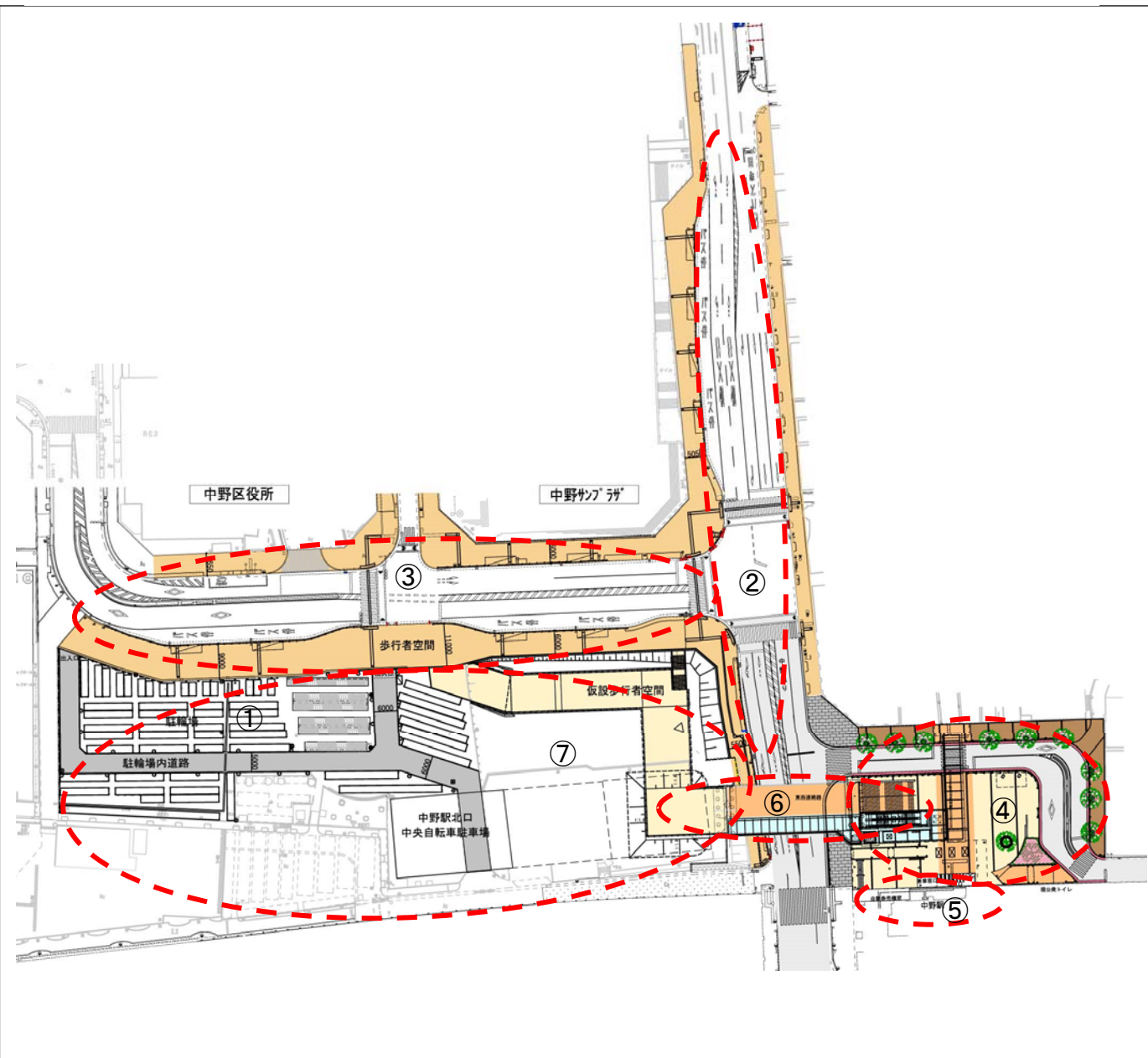
- ① 仮設整備（新北口駅前広場内の自転車駐車場等を移設）
- ② 中野通りから中野サンプラザ南側への右折車線等を整備
- ③ 現北口駅前広場のバス乗降所を中野サンプラザ南側へ移設し、仮設バス停を整備

【現北口駅前広場を安全・安心な歩行者中心の広場に再整備】

- ④ 現北口駅前広場は歩行者中心の広場として整備
- ⑤ 中野駅北口改札を現北口駅前広場に向けて改修

【中野四季の都市に対応した中野通りの東西動線等の確保】

- ⑥ 中野四丁目と五丁目の回遊性を高める東西連絡空間を整備
- ⑦ 新北口駅前広場内に、中野四季の都市方面への歩行者ルートと関連工事の作業空間を確保



6. 整備の進め方

(2) 第2期整備（H32年頃完了予定）

【周辺まちづくりの進捗】

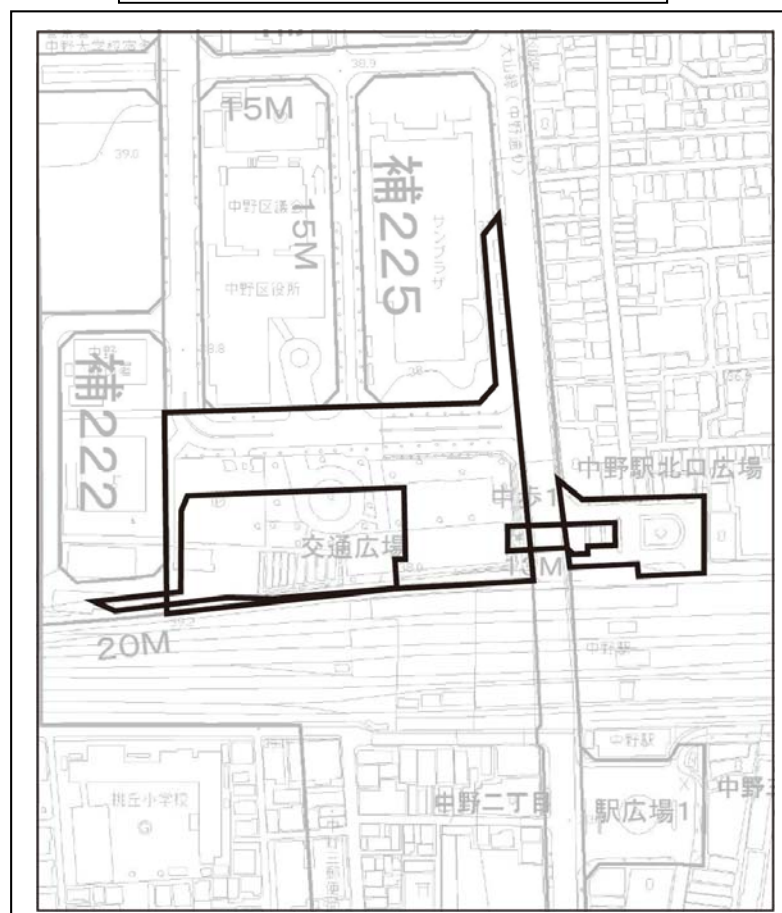
- ・ 中野四季の都市の開発が完了
- ・ 区役所・サンプラザ地区と新北口駅前広場の一体整備、中野二丁目再開発事業、団町再開発事業、中野三丁目駅直近のまちづくりに着手
- * まちづくりにあたっては、地区計画制度等を適切に活用していく

【中野駅地区の整備内容】

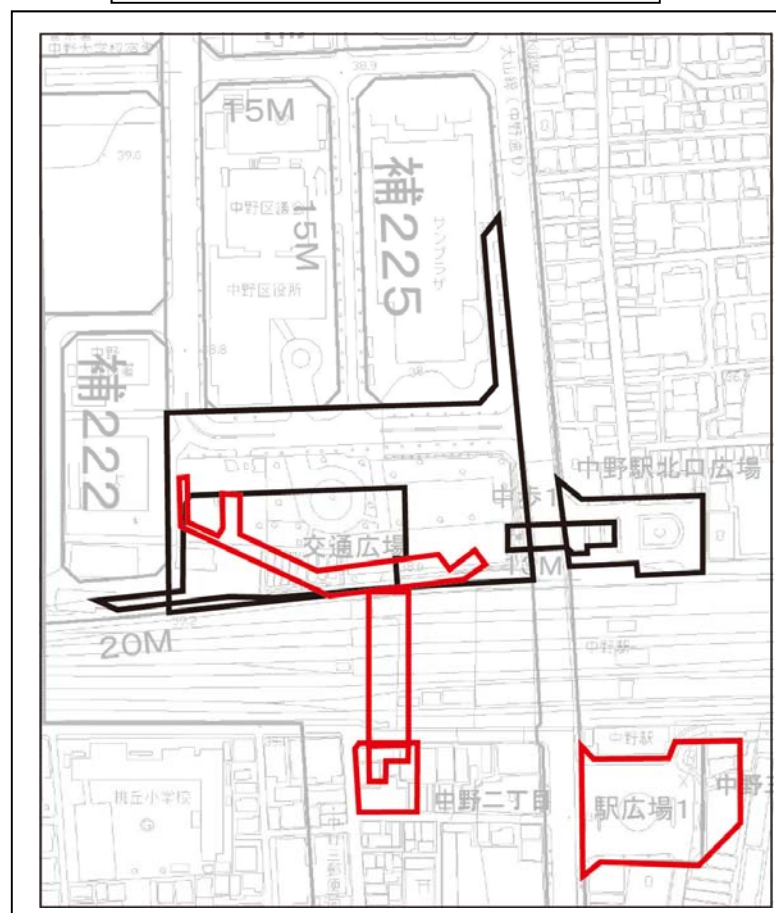
- ・ 西側南北通路・橋上駅舎整備と中野四丁目との接続整備（駅開設に合わせ、新北口駅前広場の暫定供用開始）
- ・ 西側南北通路・橋上駅舎と中野三丁目との接続整備
- ・ 中野駅上空活用（駅ビル）整備

【都市計画決定の考え方】

第1期整備に対応した都市計画変更



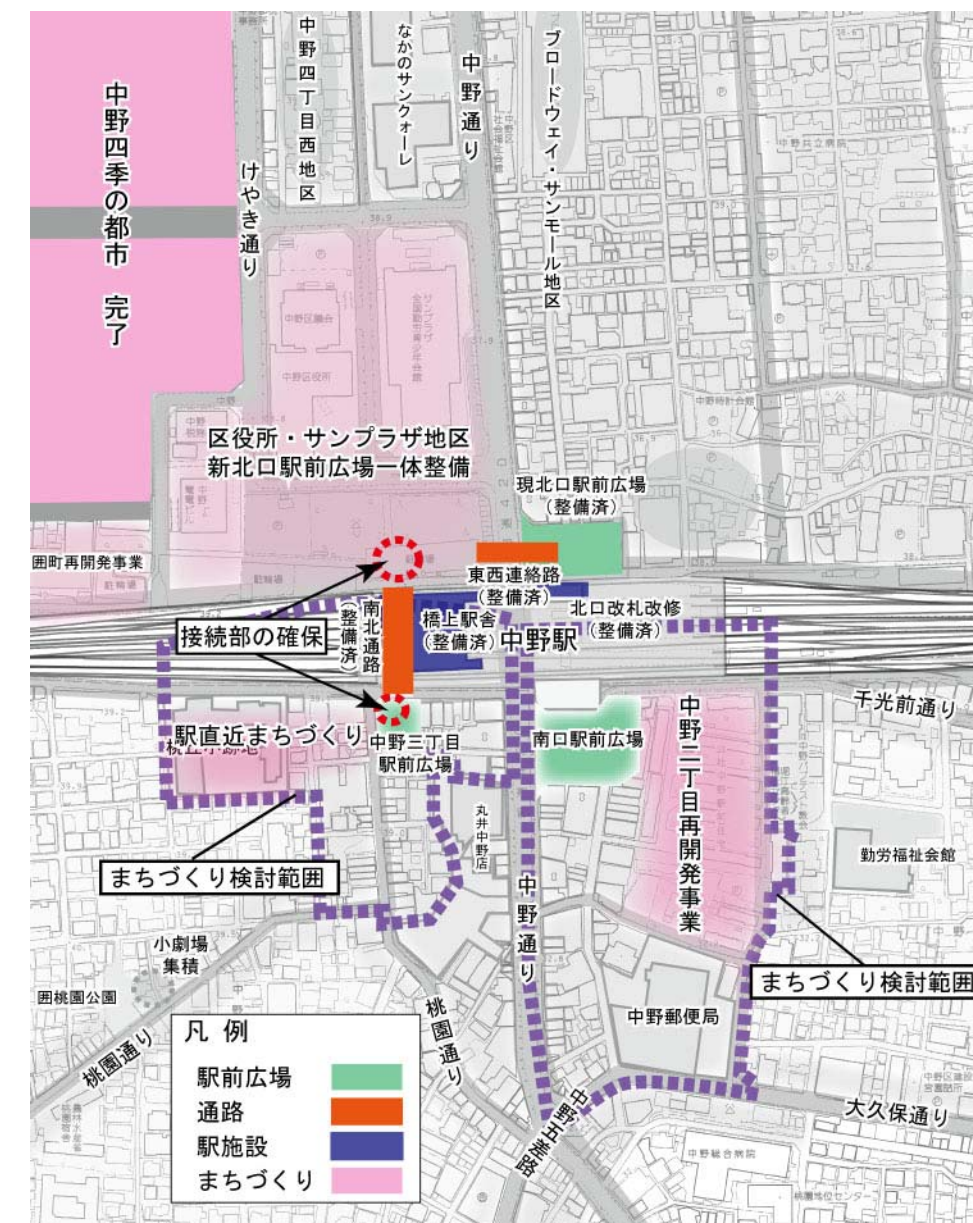
第2期整備に対応した都市計画変更



- | | | |
|---------|---|--------|
| 東西連絡路 | ⇒ | 都市計画決定 |
| 北口駅前広場 | ⇒ | 都市計画変更 |
| 新北口駅前広場 | ⇒ | 都市計画変更 |
| 都市計画駐車場 | ⇒ | 都市計画変更 |

- | | | |
|--------------|---|--------|
| 西側南北通路 | ⇒ | 都市計画決定 |
| 中野三丁目駅前広場 | ⇒ | 都市計画決定 |
| 中野三丁目駅前広場嵩上部 | ⇒ | 都市計画決定 |
| 新北口駅前広場嵩上部 | ⇒ | 都市計画決定 |
| 南口駅前広場 | ⇒ | 都市計画変更 |

第2期整備段階イメージ（H32年頃）



* 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。

6. 整備の進め方

(3) 第3期整備（H36年以降完了予定）

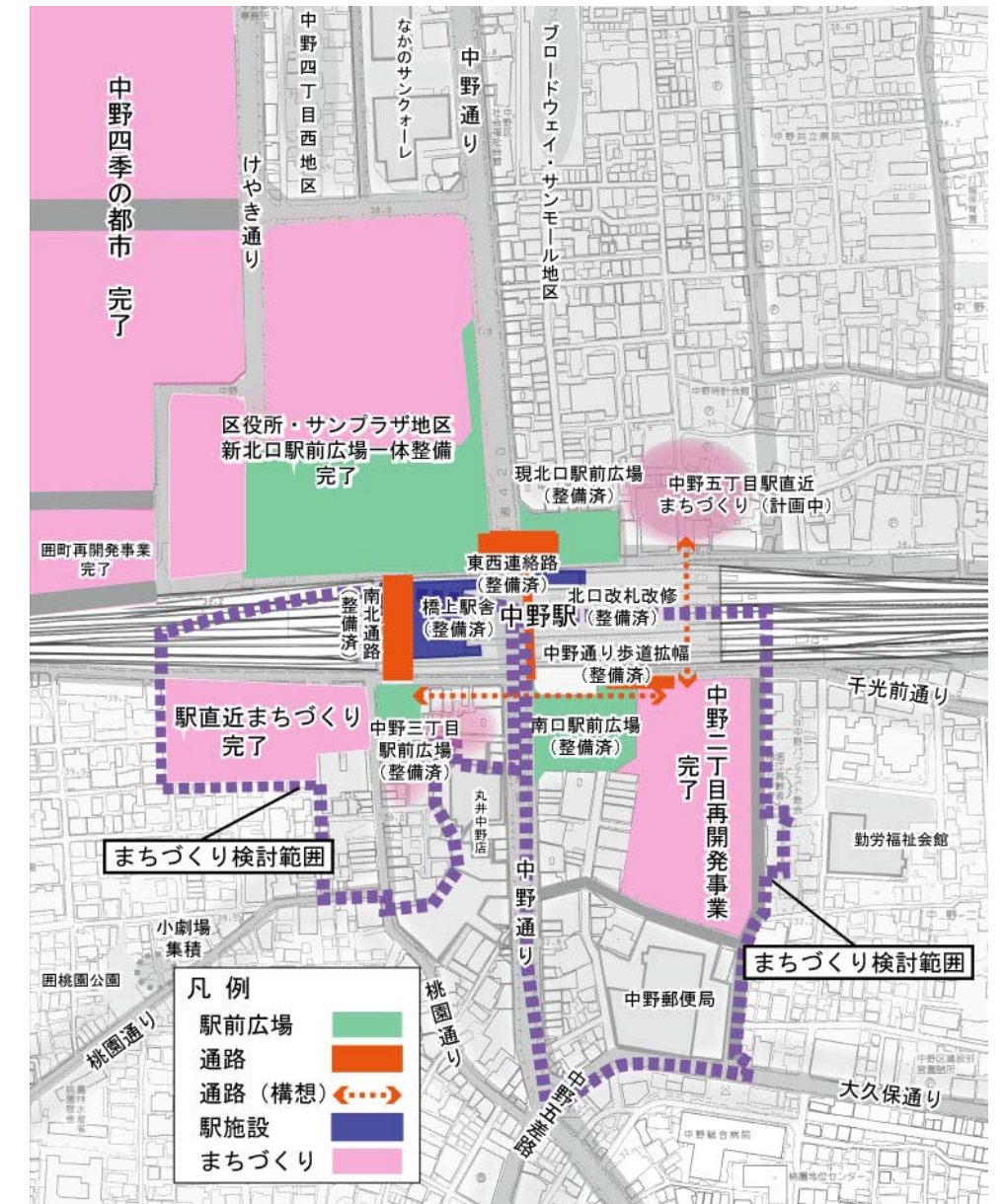
【周辺まちづくりの進捗】

- ・ 区役所・サンプラザ地区と新北口駅前広場の一体整備が完了
- ・ 中野二丁目再開発事業、団町再開発事業、中野三丁目の駅直近まちづくりが完了

【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。
- ・ 中野三丁目駅前広場も整備が完了し、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も各地区がつながり、一定の機能が確保される。
- ・ 中野駅上空活用（駅ビル）整備が完了。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。

第3期整備段階イメージ（H36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。

中野駅地区整備基本計画（平成26年3月改定）

登録番号 25中都中第469号

発行 平成26（2014）年3月

中野区都市政策推進室 中野駅周辺まちづくり分野

〒164-8501

東京都中野区中野四丁目8番1号

TEL 03-3228-8970

FAX 03-3228-5670

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