

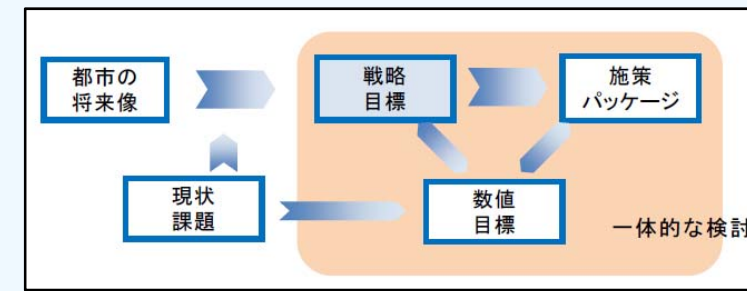
# 中野駅周辺地区総合交通戦略

平成 29 年 6 月

### 都市・地域総合交通戦略とは

都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを、総合的かつ重点的に実施するため、以下の視点で地方公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される協議会において検討し、自治体が策定するものです。

- 交通のあり方や必要な施策に関して、総合的に検討し目標を定めます。
- 歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かして、ハード・ソフト両面からの取り組みを行います。



都市・地域総合交通戦略の検討事項

### 1. 中野駅周辺地区総合交通戦略の目的

中野駅周辺では、「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」において、「歩行者優先・公共交通志向の道路・交通ネットワーク構築」を目標に掲げており、その実現に向けて、駅周辺基盤施設の整備が進められている。平成24年6月には、第I期整備として中野駅北口駅前広場・東西連絡路が完成し、今後は第II期整備以降の中野駅新北口駅前広場高上げ部、中野駅南口駅前広場（中野二丁目地区市街地再開発事業）、中野駅西口広場（中野三丁目土地整理事業）、中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備等の大規模な施設整備が計画されている。

また、中野駅周辺地区では、区役所・サンプラザ地区、団町地区、中野二丁目地区、中野三丁目地区において、再開発事業等の各地区の特色を活かしたまちづくりが進められている。あわせて、歩行者の安全な通行を第一優先とした歩行空間の確保や動線整備、自転車や自動車の中心部への流入を抑制するための駐車場・駐輪場の適正配置が検討されており、これら多岐にわたるハード整備とソフト施策を効果的に進めていく必要がある。

交通とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る具体的指針とするため、中野駅周辺地区総合交通戦略を策定するものとする。

### ■対象エリア

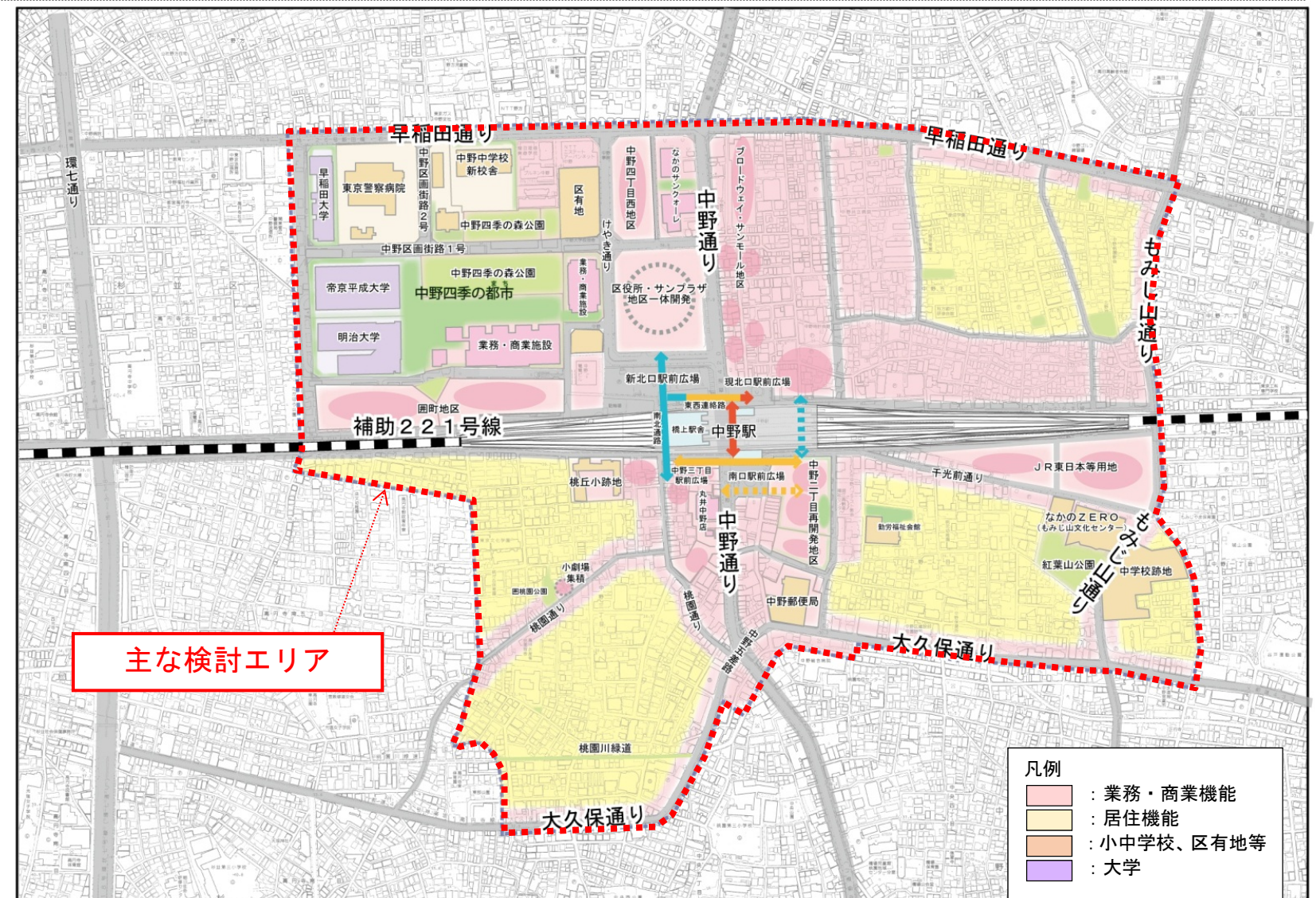
主な検討対象エリアは、中野駅を中心に、中野二丁目、三丁目、四丁目、五丁目全域及び一丁目の一部を含む約110ヘクタールとする。  
なお、検討にあたっては、より広域的な交通も考慮する。

#### 【エリア選定の理由】

- 対象エリアは、中野駅周辺地区の交通課題が集中するエリアであるとともに、既存の魅力と新たな開発が共生する、多様なまちづくりを多彩に展開するエリアである。
- 新たな開発とあわせて交通上の課題解決を図り、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進が達成できる範囲として、「中野区都市計画マスタープラン」の「総合的整備エリア」中野駅周辺のまちづくりを推進するための指針として示された「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」の策定範囲※と一致するエリアとした。  
※中野駅を中心に、北は早稲田通り、南は大久保通り、西は杉並区境、東はもみじ山通りに囲まれた区域のうち、都市計画マスタープランでにぎわいの中心に位置付けられるエリア及びその周辺を含む範囲

### ■戦略の実施期間

区では「新しい中野をつくる10か年計画（平成28年4月）」を平成37年度までの計画期間として策定しています。中野駅周辺地区総合交通戦略は、この計画と連携を図ることでより効果的に交通施策を推進することとし、当面の戦略実施期間を平成37年度までとします。





## 2. 関連計画の整理

【中野駅周辺地区総合交通戦略の位置付け】

交通戦略と他計画との関連性は、下図のとおりです。

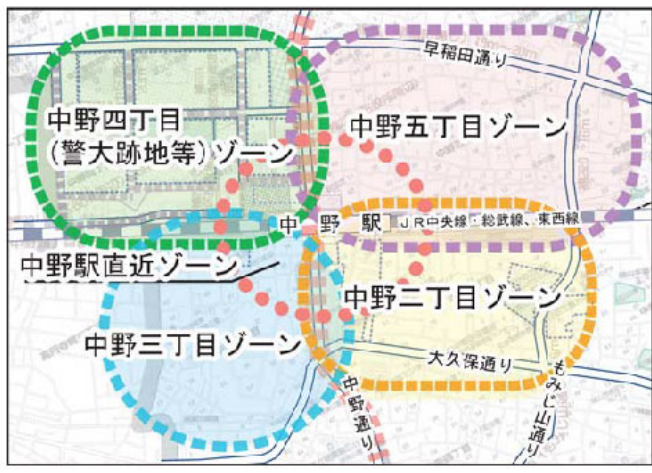
中野駅周辺地区総合交通戦略は、「中野区基本構想」、「新しい中野をつくる10か年計画」、「中野区都市計画マスタープラン」及び「中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3」を上位計画とした各まちづくり施策に位置付けられた公共交通、歩行者、自動車、自転車、交通結節点等の交通施策をパッケージ化し、目標とする交通環境の実現を目指します。

○中野駅周辺は、中野区全体の行政・経済・交通などの中心核であり、区民全体の共有空間といえます。このエリアでは、既存の魅力と新たな開発が共生する、多様なまちづくりを多彩に展開することにより、将来の中野区のまちの姿を先導的に実現していきます。

○また、このエリアでは、中野通りと中央線で分かれる4つのゾーンとこれらを束ね重なる中央の中野駅直近ゾーンのそれぞれの特性を踏まえつつ、一体的なグランドデザインのもとにまちづくりをすすめます。

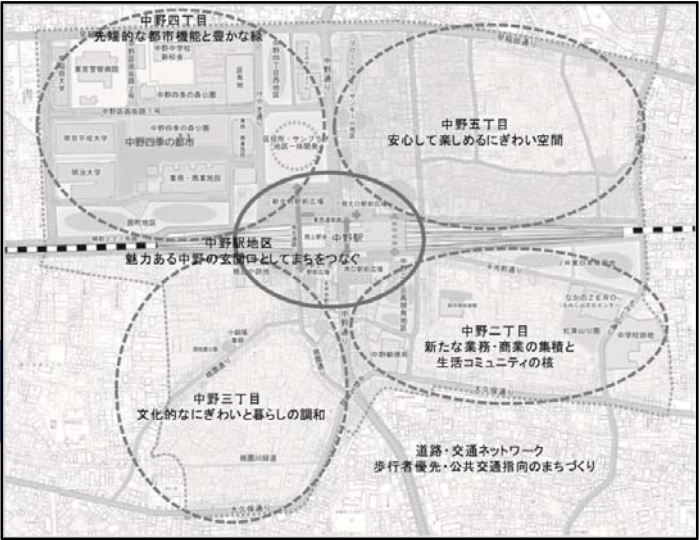
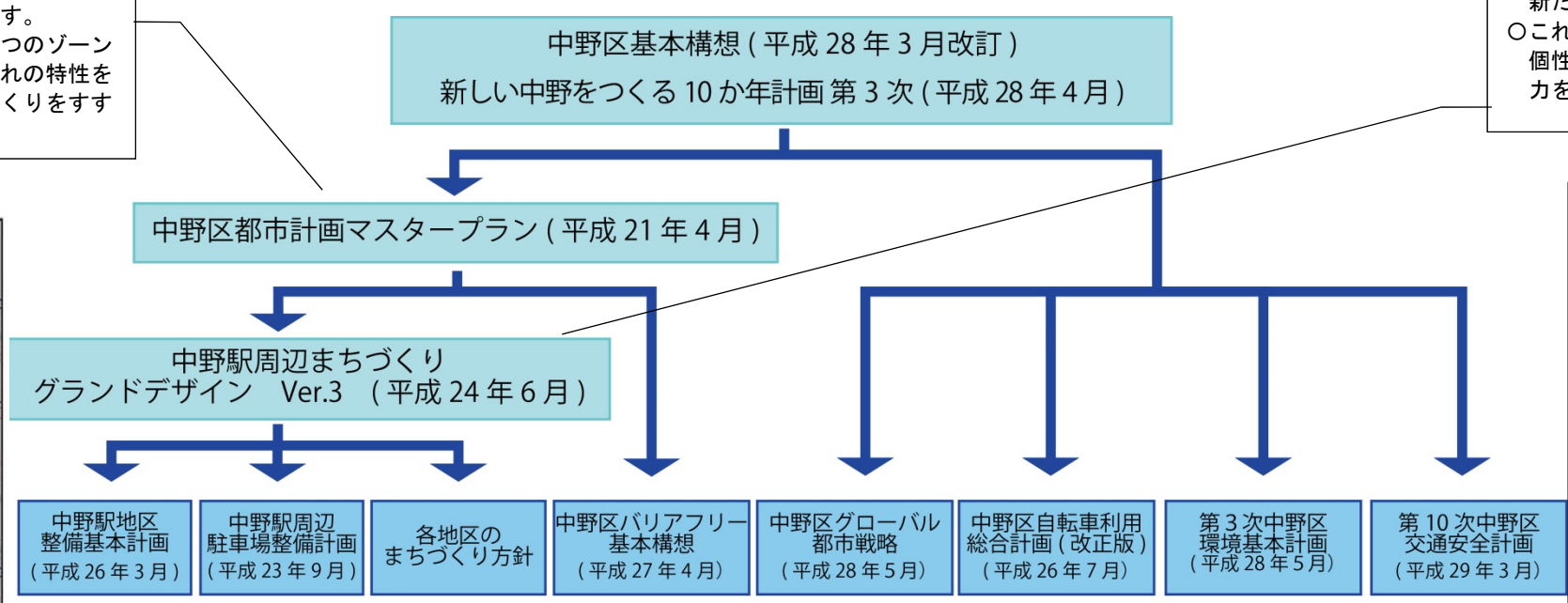
○中野駅周辺は、区全体を「持続可能な活力あるまち」へとけん引する中野区の中心拠点として、多様な都市機能が集約された「東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点」となることをめざします。

○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ます。



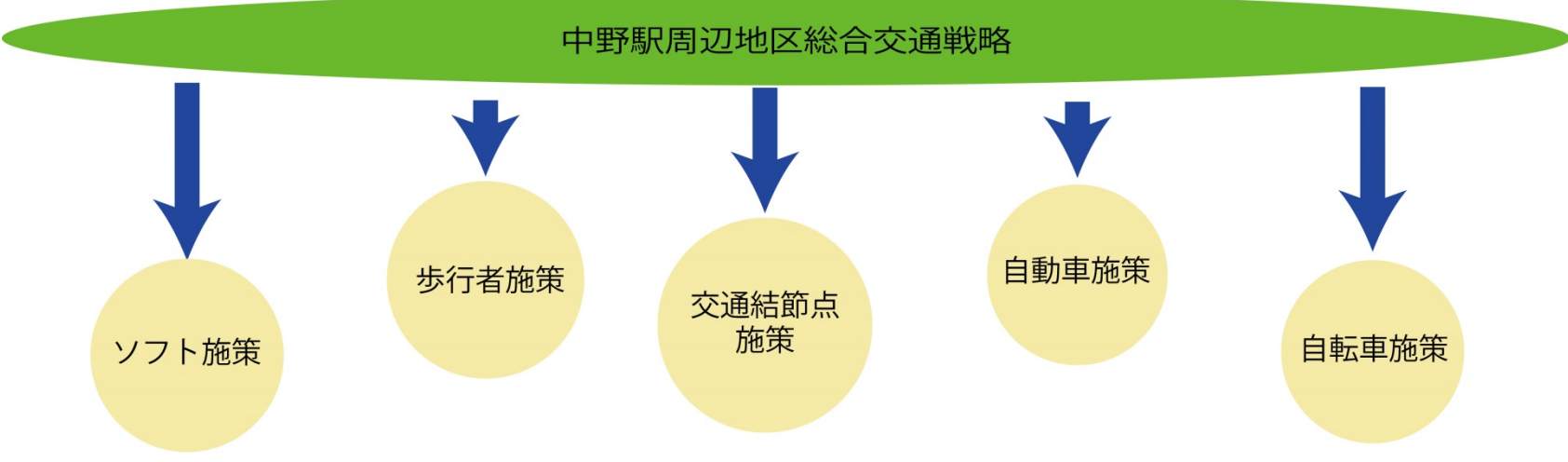
総合的整備エリア

出典：中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月）



グランドデザイン策定範囲

出典：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）

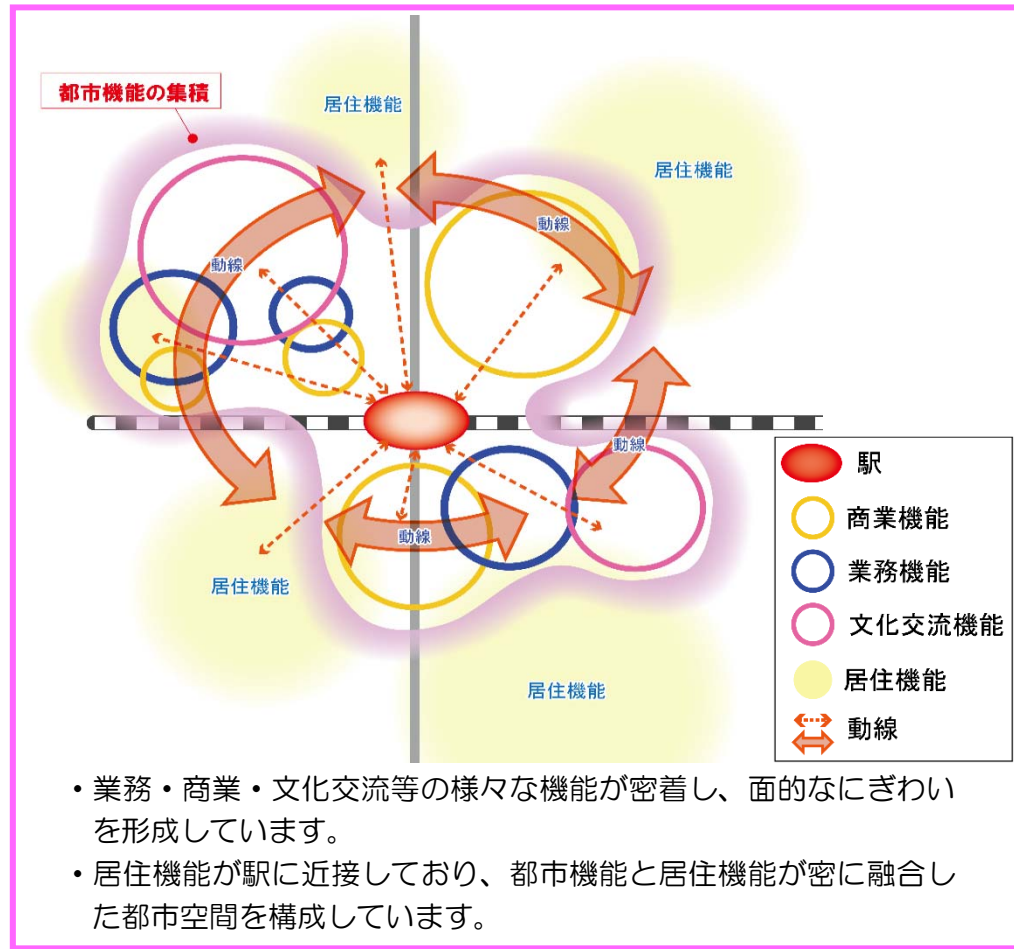


### 3. 中野駅周辺地区の強み、現況と課題の整理

中野駅周辺地区は、大規模な開発整備による昼間人口の増加や多様な都市活動の展開により拠点が形成されにぎわいが創出されています。また、駅に近接した後背地には住宅街が広がるなど、コンパクトに集積した都市機能を強みとしています。

一方で、中野駅では北口改札の混雑や駅前広場が脆弱であるなど交通結節機能が不足しています。また、駅周辺では歩行者と自転車が交錯するなど、安全で快適な歩行者ネットワークと滞留空間が不足している等の課題があります。

#### 中野駅周辺地区における空間構成の特徴



#### 中野駅周辺地区の強み

『新しい中野をつくる10か年計画 第3次(平成28年4月)』の記載より中野駅周辺地区の強みを抽出

- 大規模な開発整備による昼間人口の増加
- 多様な都市活動の展開による拠点の形成
- 都心に近く交通が便利
- 駅周辺開発や商店街等がにぎわいを形成
- 後背地に広がる住宅街
- コンパクトに集積した都市機能
- 個性的な文化

#### 中野駅周辺地区の現況

##### 【人口関連】

- ・高齢者人口比率は区平均と同等であるが、他の地域よりも急速に高齢化が進行

##### 【土地利用の状況】

- ・公的施設、商業・業務系の事務所が集積し、人の交流も多く中野区で最もにぎわいのある地域
- ・中野駅周辺の回遊性が乏しい

##### 【駅周辺の交通状況】

- ・駅北側にて歩行者が大きく増加
- ・路上放置自転車が存在
- ・歩行者と自転車の交錯
- ・中野通りにて自転車事故が発生
- ・中野通りにて路上駐車(荷さばき車両含む)が存在

##### 【中野駅の状況】

- ・交通結節機能(駅前広場など)が脆弱
- ・歩行者動線の分断
- ・駅前広場での荷さばき車両
- ・北口改札の混雑
- ・バリアフリー未対応

##### 【道路関連】

- ・自動車交通の集中による、交通渋滞や駅前広場におけるバス・タクシーなどの錯綜
- ・狭あい道路が多い
- ・都市計画道路整備の立ち遅れ

#### 中野駅周辺地区の課題

##### 課題1

過度に自動車に頼らないまちづくりを支えるために必要な「公共交通、徒歩、自転車の利便性確保のための交通結節機能」の不足

##### 課題2

駅及び駅周辺地区の「高齢者等移動制約者の移動の安全・快適性」が不十分

##### 課題3

まちづくりに対応し、歩いて回れる安全で快適な「歩行者ネットワーク、滞留空間」の不足

##### 課題4

交通円滑化のために必要な「荷さばき駐車場及びフリンジ部の駐車場」の不足

##### 課題5

自転車利用の安全性・快適性確保のための「自転車走行空間や自転車駐車場」の不足

##### 課題6

まちづくりと交通計画の整合性を踏まえた「幹線道路の容量及びアクセス動線」の不足

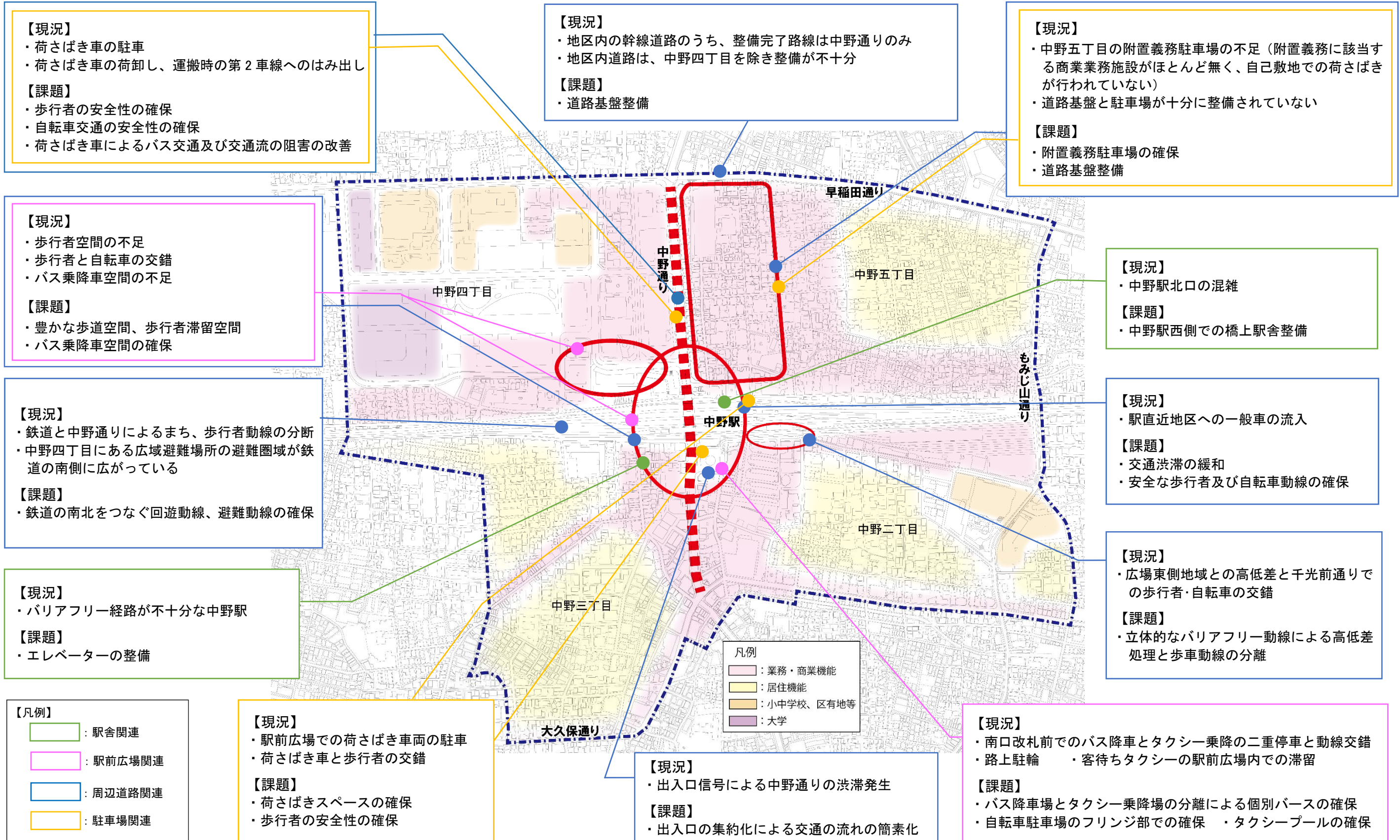
##### 課題7

防災性向上のための「道路・広場空間」の不足



■中野駅周辺地区の現況と主な課題

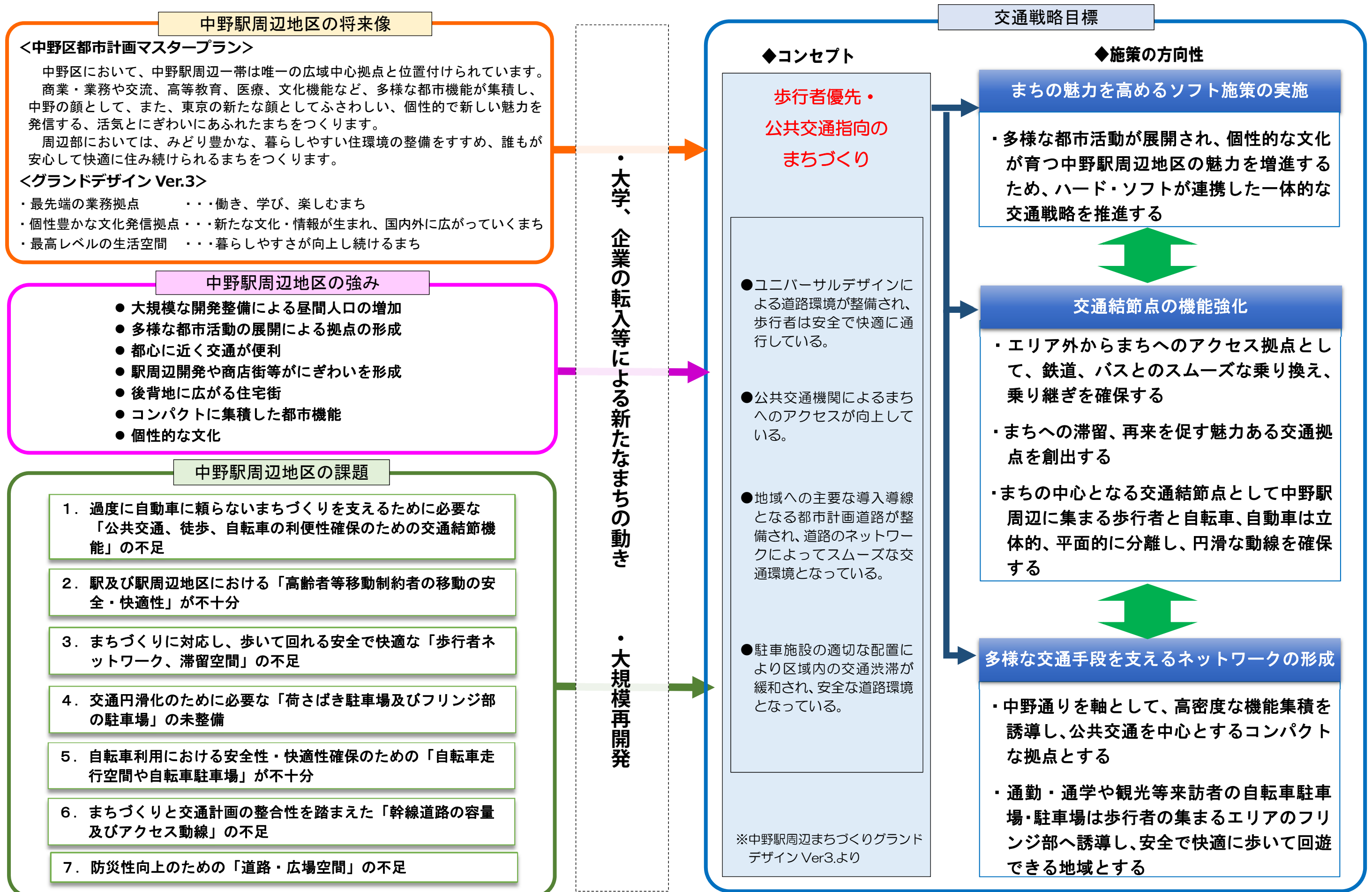
地区内の安心・安全な交通環境の実現と良好な居住環境の維持・保全を目指し、地区の実情を踏まえた課題の解決に取り組みます。





## 4. 交通戦略目標

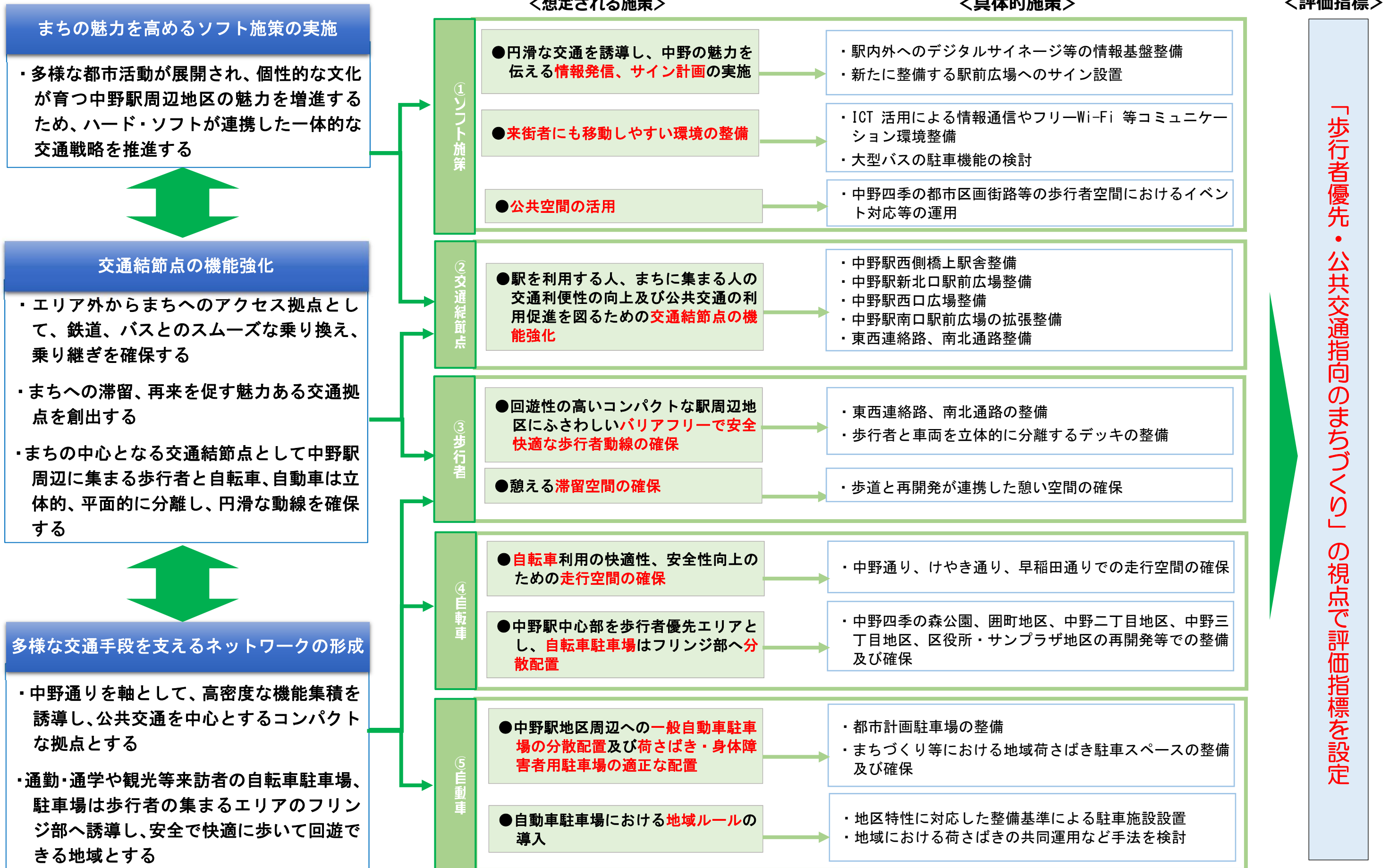
中野駅周辺地区の将来像、強み及び課題を踏まえ、交通戦略の目標を以下のとおり定めます。





### 5. 施策パッケージ

「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の実現に向け、総合的かつ戦略的に交通施策を推進するため、以下のような施策を実施します。





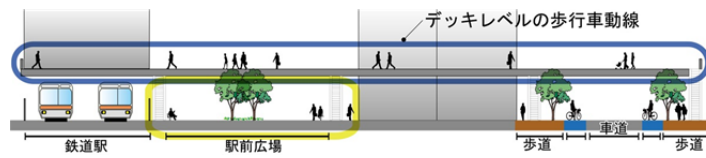
◆戦略目標図

- ①ソフト施策
- ③歩行者

●バリアフリーで安全快適な歩行者動線

- 東西連絡路、南北通路の整備
- 歩行者と車両を立体的に分離するデッキの整備

▼歩行者デッキの整備イメージ



▼東西連絡路



●憩える滞留空間の確保

- 歩道と再開発が連携した憩い空間の確保

▼中野四季の都市



●来街者にも移動しやすい環境整備

- ICT活用による情報通信やフリーWi-Fi等コミュニケーション環境整備



[Wi-Fiスポットの整備イメージ例]  
2020年に向けた社会全体のICT化 アクションプラン(総務省)から引用

- 大型バス駐車機能の検討

●情報発信、サイン計画

- 駅内外へのデジタルサイネージ等の情報基盤整備
- 新たに整備する駅前広場へのサイン設置

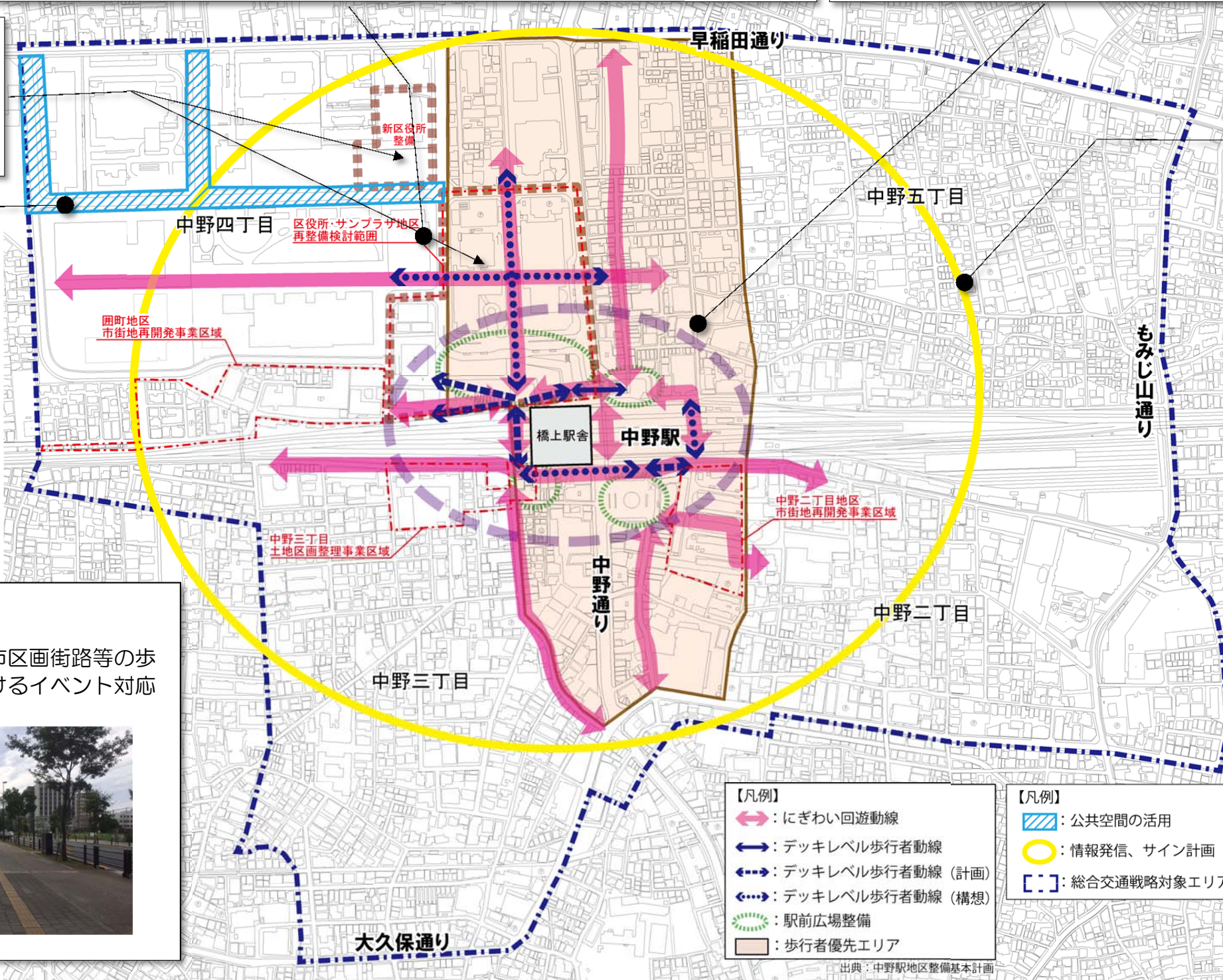


出典：デジタルサイネージの現状と活用事例（総務省）

▼デジタルサイネージ



区役所・サンブラザ地区再整備事業や新区役所整備に合わせて、デッキレベル歩行者動線の検討を進める。



- |   |  |
|---|--|
| <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↻：にぎわい回遊動線</li> <li>↔：デッキレベル歩行者動線</li> <li>↔(点線)：デッキレベル歩行者動線 (計画)</li> <li>↔(虚線)：デッキレベル歩行者動線 (構想)</li> <li>⊙：駅前広場整備</li> <li>■：歩行者優先エリア</li> </ul> | <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▨：公共空間の活用</li> <li>○：情報発信、サイン計画</li> <li>□(点線)：総合交通戦略対象エリア</li> </ul> |
|---|--|

出典：中野駅地区整備基本計画

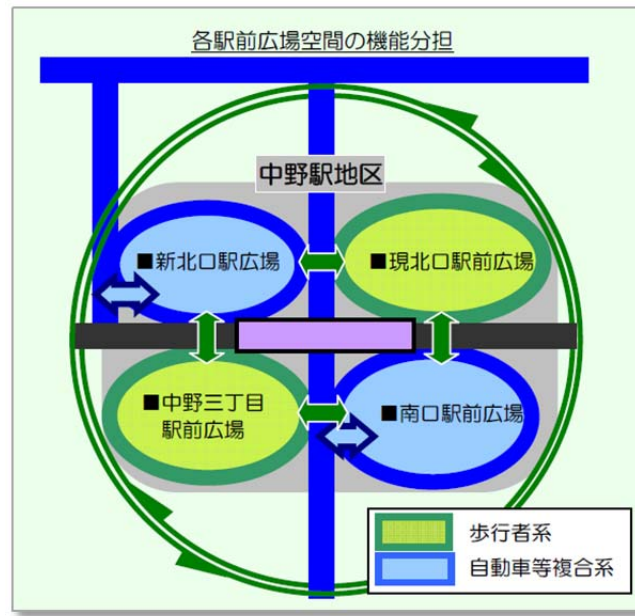
●公共空間の活用

- 中野四季の都市区画街路等の歩行者空間におけるイベント対応等の運用

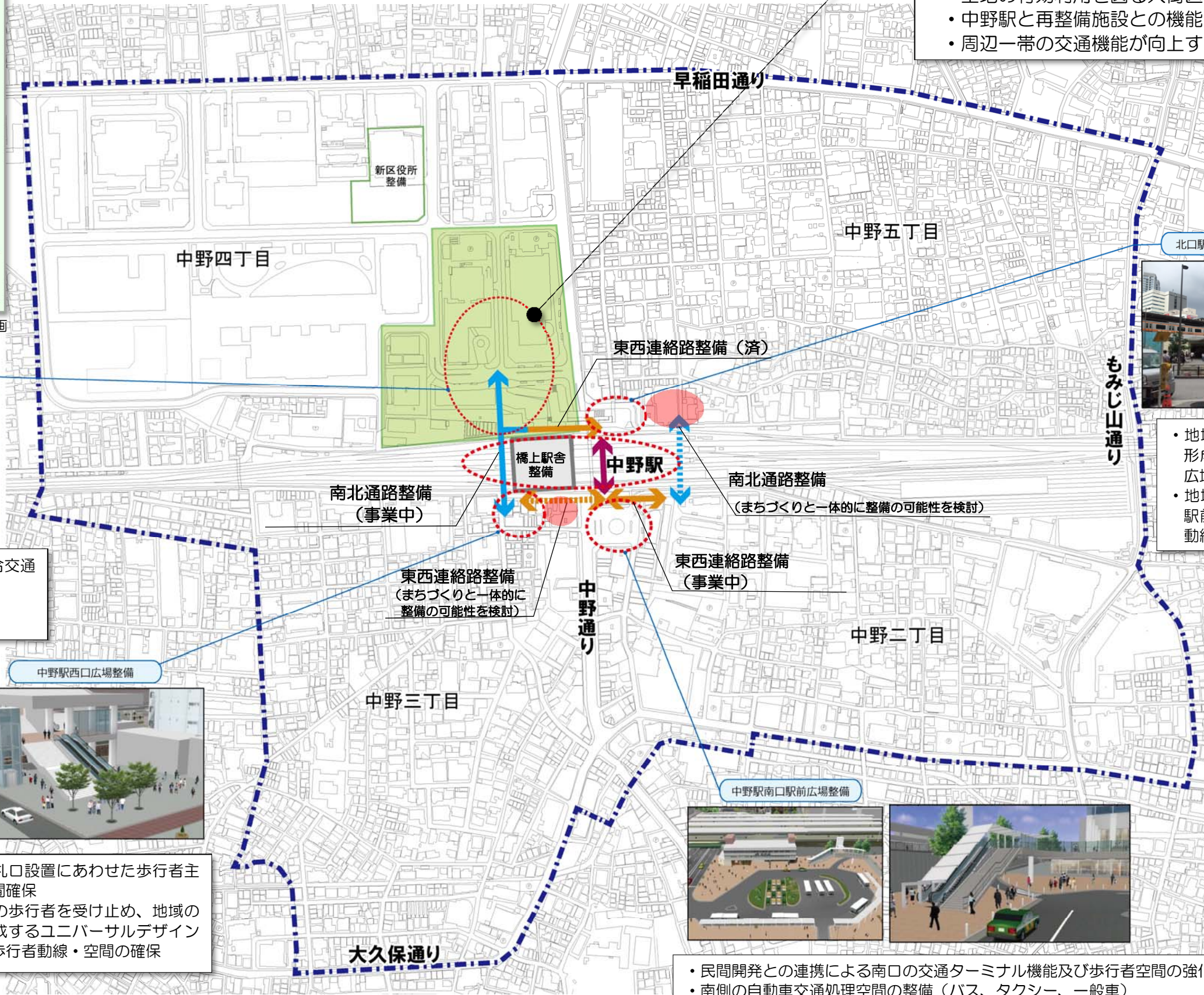




②交通結節点



出典：中野駅地区整備基本計画



区役所・サンプラザ地区  
 周辺地区との回遊性を重視した機能配置  
 ・土地の有効利用を図る大街区化  
 ・中野駅と再整備施設との機能連携  
 ・周辺一帯の交通機能が向上する公共基盤配置



北口駅前広場整備 (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

中野駅新北口駅前広場整備



・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)

中野駅西口広場整備



・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

中野駅南口駅前広場整備



・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)



④自転車

●自転車駐車場の分散配置

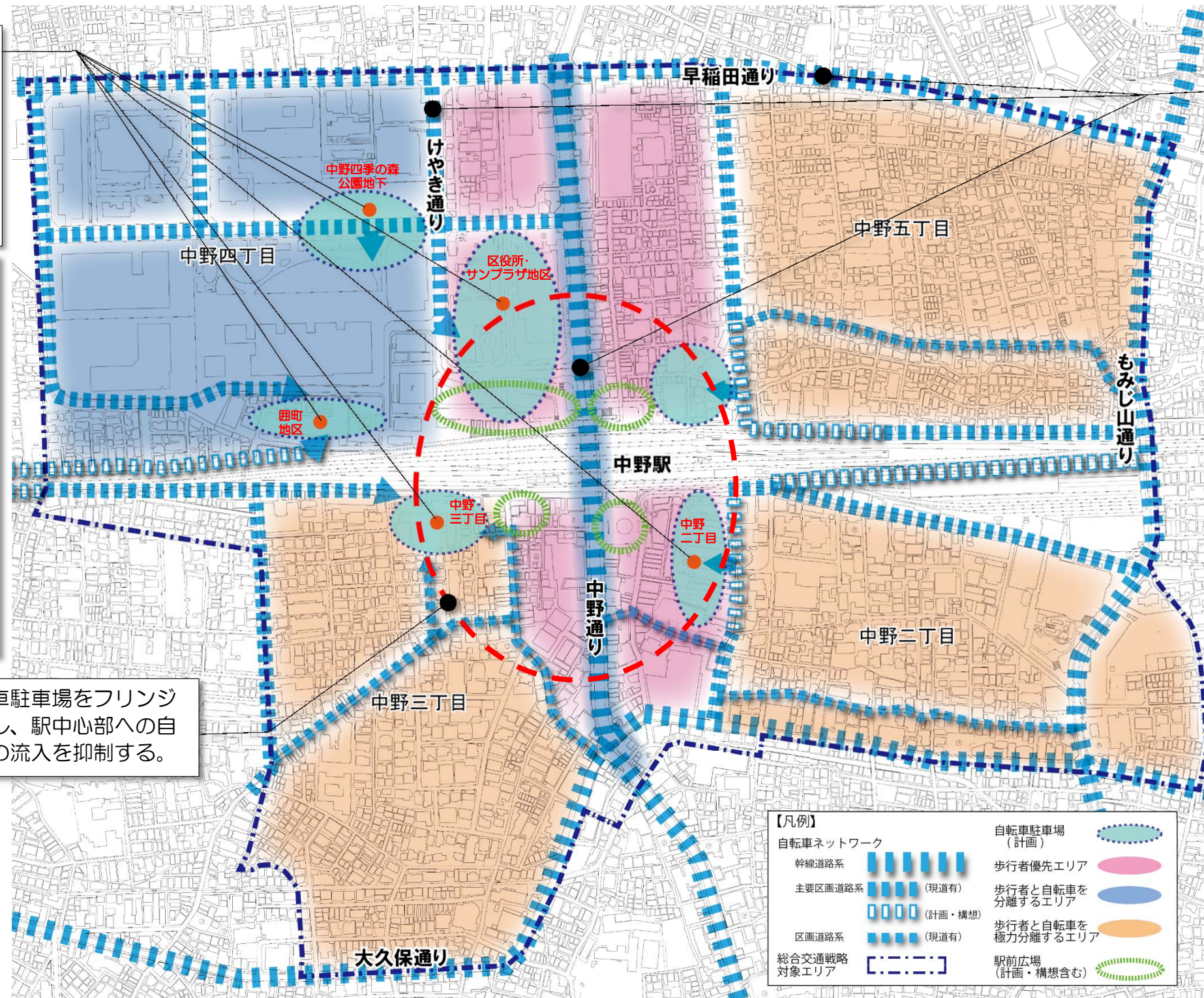
- 中野四季の森公園、団町地区、中野二丁目地区、中野三丁目地区、区役所・サンプラザ地区の再開発等での整備及び確保

将来の自転車駐車場の収容台数

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
団町地区	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

出典：中野駅周辺自転車駐車場整備計画

自転車駐車場をフリンジ配置し、駅中心部への自転車の流入を抑制する。



出典：中野駅地区整備基本計画

●自転車利用の快適性、安全性向上のための走行空間の確保

- 中野通り、けやき通り、早稲田通りでの自転車走行空間の確保

[自転車走行空間事例]

