

区内交通結節点周辺のまちづくりについて

東中野駅周辺地区

（1）東中野駅西口整備事業

交通結節点機能の向上や、駅前広場を軸とした交流とにぎわいのある空間の創出を図るため、山手通りの拡幅整備に合わせて、西口駅前広場及び地下自転車駐車場等の整備を進めた。

①東中野駅前広場

- ・面積 約 2,280 m²（車道部約 930 m²、歩道部等約 1,350 m²）
- ・バス乗り場、タクシー乗り場、地下自転車駐車場、上屋（約 480 m²）
- ・都営地下鉄大江戸線出入口
- ・平成 27 年 3 月 1 日 供用開始

②東中野駅前広場地下自転車駐車場

- ・収容台数：220 台（駐輪ラック式、一部平置き）定期利用 170 台、1 日利用 50 台
- ・平成 27 年 4 月 1 日 利用開始

③自由通路

- ・東中野駅西口駅舎と駅前広場を連絡 幅約 12m、延長約 25m
- ・平成 24 年 7 月 23 日 全面通行開始

④駅ビル（アトレヴィ東中野） ※東日本旅客鉄道（株）事業

- ・鉄骨造・地上 5 階建、延床面積 2,774.10 m²
- ・出店業種：物販店・飲食店・調剤薬局・総合クリニック・保育所
- ・平成 24 年 8 月 31 日 開業

⑤主な経緯

平成 9 年（1997 年）12 月 都営地下鉄大江戸線東中野駅開業

平成 15 年（2003 年）12 月 東中野駅前広場の基本設計に区民の意見を反映させるため、地域団体、隣接地代表及び中野区で構成する東中野駅前広場整備検討委員会を設置

平成 20 年（2008 年）11 月 区は東日本旅客鉄道（株）と東中野駅前広場に関する基本協定を締結

平成 25 年（2013 年）6 月 地下自転車駐車場整備工事着手

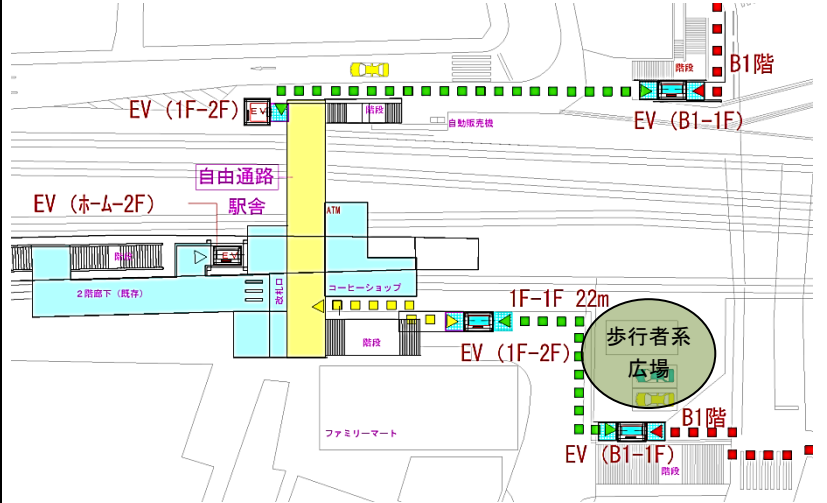
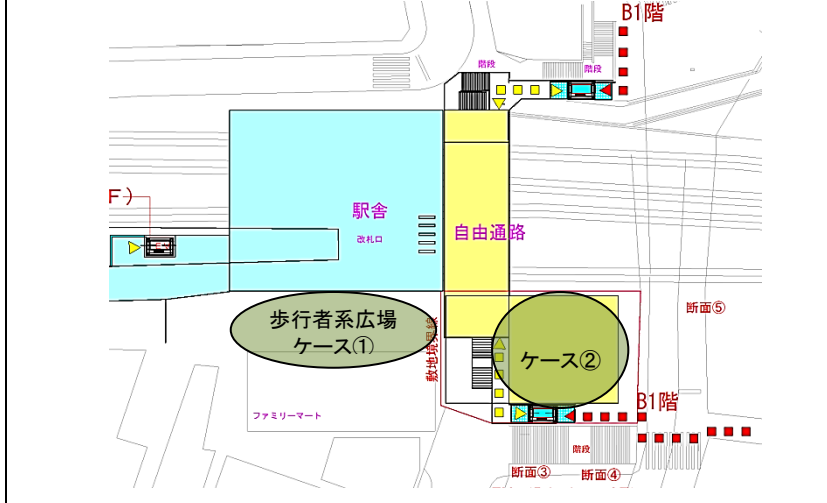
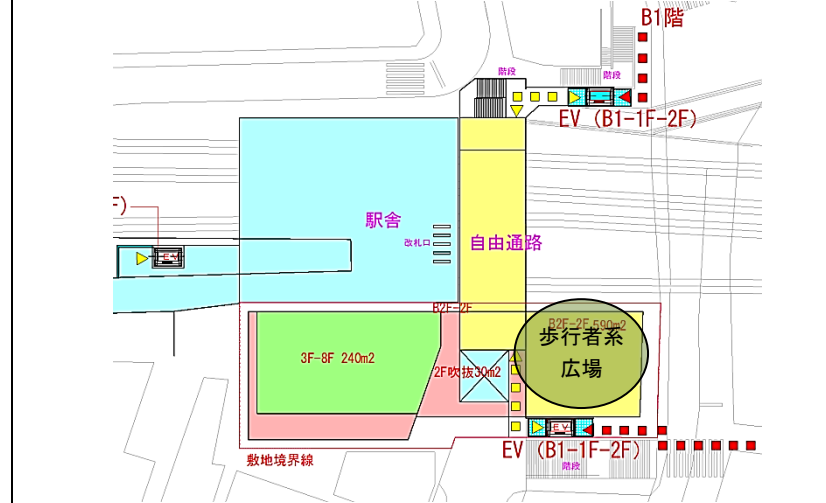
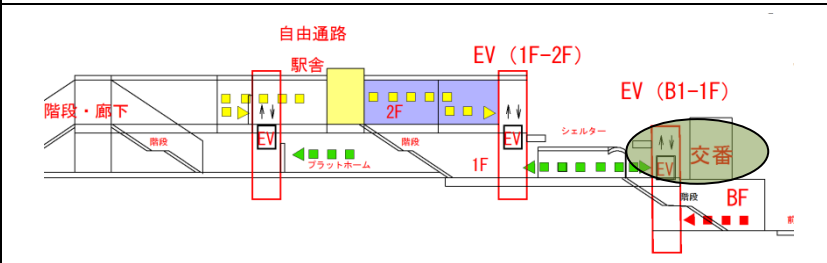
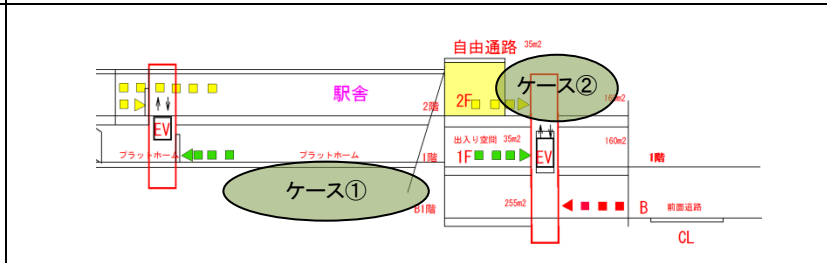
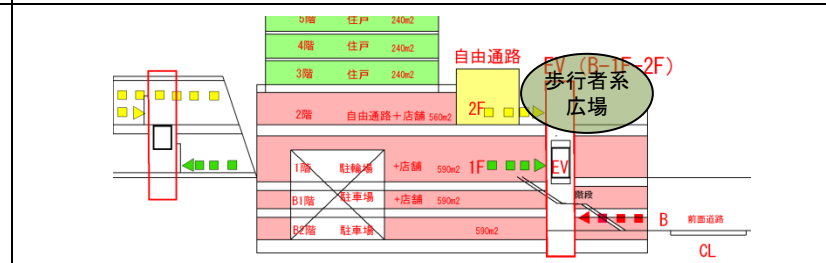
平成 26 年（2014 年）2 月 駅前広場整備工事着手

平成 27 年（2015 年）2 月 駅前広場・地下自転車駐車場工事完了

(2) 東中野駅東口についての経緯

- 平成 18 年（2006 年）11 月～12 月 東中野駅周辺まちづくりに関するアンケート調査
- 平成 21 年（2009 年）10 月 区民、地元町会・自治会、商店会、事業者、学識経験者及び関係機関等で構成する東中野地域まちづくり検討会を設置
- 平成 23 年（2011 年）3 月 東中野地域まちづくり検討会が「東中野地域まちづくり検討素案」を取りまとめ
- 平成 27 年度（2015 年度） 東口周辺の南北歩行者動線等の確保の検討として、南北歩行者動線及び歩行者空間の確保などに向けた現状の把握と課題の抽出（別紙 1）
- 平成 28 年度（2016 年度） 前年度の検討を踏まえ、交通量調査を実施し、南北の歩行者動線及び歩行者空間の確保に向けた具体的な考え方を検討（別紙 2）

1. 平成 27 年度東中野駅東口の調査の概要（調査の内容は関係機関とは未調整）

	ケース A：自由通路は現在の位置		ケース B：自由通路を南北の道路を結ぶ位置に設置	
	A	B-1	B-2	
バリアフリー化、自由通路拡充の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 自由通路～周辺街路～補助 170、それぞれの段差で部分に、エレベータを設置し、段差を解消する 階段幅を狭めてエレベータを設置 歩道を拡幅し、通路西側隣接部にエレベータを設置 	<ul style="list-style-type: none"> 南側については、交番周辺にビルを建設し、建物と一体的にエレベータを設置、2つの段差を解消する 階段幅を狭めてエレベータを設置し、自由通路との段差も一体的に解消 南北道路を結ぶ位置（かつて踏切があった場所）に自由通路を新設し、駅舎などもあわせて再整備 	<ul style="list-style-type: none"> 南側については、コンビニ敷地も活用して複合ビルを建設し、自由通路を建物内部で受けとめ、南側の高低差を一体的に解消する 	
補 170 南北 通路	北側			
	北口昇降施設		・同左	
	通路	・現状維持	・同左	
	南口昇降施設	・コーヒーストック南側に通路を設置し、東側にエレベータを設置	・同左	
補 170 駅構内	南側	・階段北側にエレベータを設置	・同左	
	駅施設等 昇降施設	・現状維持 ・現階段付近に新設	・同左	
歩行者系 広場整備 の可能性	北口	・バリアフリー化のためのエレベータを設置するのが精一杯であり、歩行者系広場を整備することは困難。	・同左	
	南口	・歩行者動線やエレベータの位置を考慮すると、現在の交番及び駐車場のある部分を歩行者系広場とすることが望ましい	・用地及び建物の状況から以下の2ケースが考えられるが、ケース①は閉鎖的な空間となるため、ケース②が望ましい。 【ケース①】既存の階段があった駅舎とコンビニの間に設置。 【ケース②】店舗2階部分を自由通路広場と同じレベルで広場を設置（1階は交番、トイレ、地下は駐輪場等として立体的に活用）	
想定される 整備主体	北口	・自由通路エレベータ＝JR、補助 170 エレベータ＝区	・自由通路～補助 170 エレベータ＝区	
	自由通路等		・自由通路＝区、駅舎＝JR	
	南口	・自由通路エレベータ＝JR、補助 170 エレベータ＝区	・ビル（デッキ広場、トイレ、駐輪場、交番等）＝区	
課題等		・南口広場は区が用地取得し整備することが考えられるが、JRの了解が得られるか、交番や駐車場をどうするかが課題。 ・JR 構内バリアフリー化は東側ホーム幅が狭いことが課題。	・南口のビルは区が用地取得し整備することが考えられるが、JRの了解が得られるかが課題。 ・同左。	
			・複合ビル＝JR等、デッキ広場等＝区が床取得又は賃借 ・南口の複合ビルはJR等が整備することが考えられるが、JRの協力が得られるかが課題。 ・同左。	
計画図				
				

2. 平成 28 年度東中野駅東口の調査の概要（調査の内容は関係機関とは未調整）

施設配置の案として、「A 既存の南北自由通路を活かす案」と「B 南北自由通路を新設する案」を想定した。

		A 既存の南北自由通路を活かす案	B 南北自由通路を新設する案
プラン			
南北自由通路の幅員		有効幅員 4.3m	有効幅員 5.0m
北側	施設計画	ハリフリー施設 EV：1 基新設（橋上駅舎～地上部） 広場 なし	EV：1 基新設（橋上駅舎～地上部） 階段：2 箇所新設 有効幅員 2.0m なし
	特徴	<ul style="list-style-type: none"> EV を設置することで駅舎（改札口まで）のバリアフリー化が実現できる。 補助 170 号北側階段部への EV 設置により、階段有効幅員（1.5m）の確保ができなくなることから、補助 170 号からのバリアフリー動線は、駅南側に EV を設置することで対応する。 	なし
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 駅のバリアフリー化は実現できるが、賑わい創出の課題は解消されない。 JR 東日本と「JR 用地内へのエレベーター等の設置」、「既設設備（配管）の移設」等に関する協議が必要である。 車椅子利用者が幅員 1.5m のカラー舗装の区間を通行することになり、車椅子同士の対面通行には有効幅員 2.0m が必要なことから、EV の設置は困難。 	<ul style="list-style-type: none"> 自由通路の新設には、周辺建物や交通への影響を考慮して施工ヤードを確保することが必要である。
南側	施設計画	ハリフリー施設 EV：2 基新設（橋上駅舎～地上部と、地上部～補助 170 号） 広場 ・なし	EV：1 基新設（橋上駅舎～補助 170 号） 階段：1 箇所新設 ・交番・駐車場付近に広場を配置
	特徴	<ul style="list-style-type: none"> EV を設置することで駅舎（改札口まで）のバリアフリー化が実現できる。補助 170 号からのバリアフリー動線も確保される。 現在の交番、駐車場機能が維持できる。 	<ul style="list-style-type: none"> EV を設置することで駅舎（改札口まで）のバリアフリー化が実現できる。補助 170 号からのバリアフリー動線も確保される。 駐車場が広場になる。
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 駅のバリアフリー化は実現できるが、賑わい創出の課題は解消されない。 JR 東日本と「JR 用地内へのデッキ等の設置」に関する協議が必要である。 EV を 2 基設置するためランニングコストが B 案より高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 自由通路の新設には、周辺建物や交通への影響を考慮して施工ヤードを確保することが必要である。 広場の設置による交番の移転先等の検討が必要となる。