

「東中野駅周辺地区のバリアフリー化等の課題解決に向けた業務委託」の結果概要と、今後の東中野駅東口周辺まちづくりについて

昨年度実施した「東中野駅周辺地区のバリアフリー化等の課題解決に向けた業務委託」の結果概要と、その結果等を踏まえた今後の東中野駅東口周辺まちづくりについて報告する。

## 1 東中野駅東口周辺まちづくりに関する過年度委託調査一覧

| 実施年度             | 委託名                                  | 委託費（千円） |
|------------------|--------------------------------------|---------|
| 平成27年度<br>(2015) | 東中野駅東口整備検討及び西口駅前広場整備事後評価業務委託         | 5,508   |
| 平成28年度<br>(2016) | 東中野駅東口自由通路等設置検討業務委託                  | 3,013   |
| 平成29年度<br>(2017) | ①東中野駅周辺交流拠点形成基礎調査業務委託                | 3,380   |
|                  | ②東中野駅東口地区まちづくり検討支援業務委託               | 497     |
| 平成30年度<br>(2018) | 東中野駅周辺地区の交流拠点形成に向けたバリアフリー歩行者動線検討業務委託 | 5,238   |
| 令和元年度<br>(2019)  | 東中野駅周辺地区のバリアフリー化等の課題解決に向けた業務委託       | 11,990  |

### 【平成27年度～平成30年度の委託調査の主な内容】

- ・バリアフリー化に向けた東口自由通路及び歩行者広場等の検討（イメージ図作成）
- ・駅改札付近や東口周辺の交通量調査
- ・東口周辺地区の共同化事業の検討

## 2 令和元年度業務委託の内容

### （1）業務委託の目的

- 測量による東中野駅周辺の現地状況の把握
- 東中野駅東口周辺のバリアフリー化を、早期に実現するための整備手法の検討
- 既存駅舎を活用した部分的バリアフリー化等「早期に対応できる方策」と都市構造の再構築を見据えたまちづくり等「中長期的な取り組みが必要な方策」の検証

## (2) 委託内容

### ア 東中野駅周辺の測量業務

基準点の設置及び標高の測量を行う基準点測量の実施

### イ 補助170号線の交通量調査

駅街路3・4号の階段部分を迂回している可能性のある歩行者等調査

### ウ 東中野駅東口周辺バリアフリー化に向けた施設の構造形式等を踏まえた検討

東中野駅東口の南北連絡通路（以下「既設連絡通路」という。）の階段を円滑に移動できる整備手法の検討

### エ 課題解消に向けた対応策の整理

東中野駅東口周辺の課題について、部分的バリアフリー化等「早期に対応できる方策」と「中長期的な取り組みが必要な方策」に分けた整理

## 3 委託結果概要及び東中野駅東口周辺まちづくりの検討の方向性

### (1) バリアフリー方策の検討結果

東中野駅東口周辺のバリアフリー化を比較的短期間で図る手法として、既存駅舎を活用した4つの案について、地形や沿道の土地利用などの地域環境を考慮した施工可能な工事方法、各種法令による制限、概算経費等の視点から、実効性にアプローチした検討を行った。

#### ア 法令等の制限による基準（道路、エレベーター）

別紙1のとおり

#### イ 検討した4案の昇降施設の設置箇所

別紙2のとおり

#### ウ 検討案1～検討案4の詳細、課題、評価

別紙3-1～3-4のとおり

### (2) 既存駅舎を活用した方策の課題

検討した4案は、駅街路2号において必要な車道幅員（3.5m）が確保できないこと、隣接ビルやJR敷地内の高圧ケーブルが障害となることから、支障移設や用地の取得等に多額の経費が必要となる。また、利用できる国等からの補助制度も無く区の単費事業となるなど、いずれの案も多くの課題が確認された。

さらに、上記4案のほか、既存駅舎の東側に区がバリアフリー対応の南北連絡通路を新設して、既設連絡通路に接続する案を検討した。工事を施工するためには、広範囲の用地取得が必要になることや高圧ケーブルの移設等により、多額の用地費や補償費等が必要となるため、実効性・有効性に欠ける。

### **(3) バリアフリー対応などの課題解決に向けた中長期的な取り組みの方向性**

東中野駅東口のバリアフリー化を短期間で図る手法として検討した、既存駅舎を活用した案については、いずれも課題が多く実効性は低い。そのため、今後は中期的な取り組みとして、区とJR東日本が管理する道路や鉄道施設等を最大限に活用した課題解決の方策について、両者の協力による検討を深めていく。

また、中期的な取り組みと併せて、民間開発を誘導・活用した中長期的な取り組みを視野に、周辺地域のまちづくりの検討も進めていく。これにより、駅とまちの結節機能の強化による都市機能の更新を図りながら、様々なまちの課題を解消し、まち全体のポテンシャルを高める方策を検討する。

## **4 今後の東中野駅東口周辺まちづくりについて**

### **(1) 調査・検討内容について**

今後は、以下の点についてさらに調査・検討を進めていく。

- 都市整備手法の検討に必要な東中野駅東口周辺の土地利用現況の調査・解析
- 既存橋上駅舎・南北連絡通路の課題と方向性に関する検討
- 東中野駅に求められる潜在需要の調査・解析
- 民間開発の誘導と活用を視野に入れた都市整備手法の検討

### **(2) 都市整備手法の検討について**

東中野駅東口周辺は、駅前広場が未整備でバリアフリー対応や交通結節機能が十分でないことのほか、駅前でありながら空地や低層建物などの低未利用地が多く点在し、立地のポテンシャルを活かしきれていないことも課題となっている。土地利用の概況を見ると、狭あいな道路としか接道していない土地や細分化された土地が多く、既存の集団規定による建替更新では現状の課題を解消することが難しい。今後、東中野駅東口周辺のまちづくりを進めていくため、民間開発の誘導と活用による効果的・効率的なまちづくりを視野に入れた都市整備手法等について検討していく。

### **(3) JR東日本との連携について**

まちと駅とのバリア解消などの課題を解決するためには、JR東日本と連携して取り組むことが不可欠である。今後とも、JR東日本との意見交換・情報交換を行い、連携・協力体制を整えていく。

法令等の制限による基準

道路に関する基準

東中野駅北側に接する都市計画道路「駅街路2号（車道幅員約6m）」は、道路構造令によると第4種第4級道路に位置づけられる。

中野区区道の構造の技術的基準に関する条例（抜粋）

第4級の普通道路の車道は、4mとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合により、**狭窄部を設ける場合は、3mとすることができる。**



区条例では、狭窄部を設ける場合は、3mまで緩和することができるが、駅街路2号は、バスが通行する道路であるため、狭窄部でも**最低3.5mの幅員**を確保することを基準とする。また、路肩・車線の規格については、道路構造令の制限を受ける。

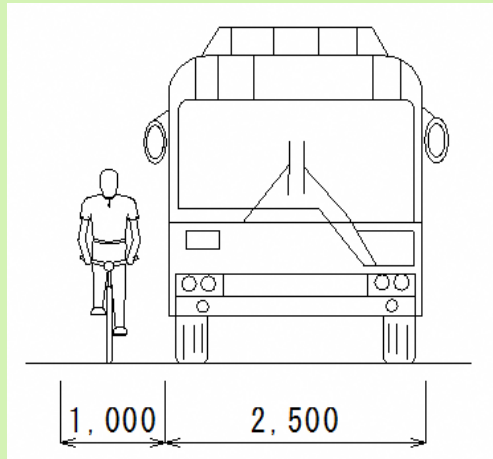


図 自転車と路線バスの並走時の幅員（単位：mm）

設置するエレベーターに関する基準

エレベーターの規格については、以下の2つのガイドラインのいずれかに対応するものを用いる。

表 各ガイドラインによるエレベーターの基準（抜粋）

| ガイドライン名<br>【エレベーターの位置づけ】 | 道路の移動等円滑化整備ガイドライン<br>【道路付属物として整備する場合】 | 公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン<br>【旅客施設として整備する場合】 |
|--------------------------|---------------------------------------|--|
| 出入り口有効幅                  | 90cm以上（注1）                            | 80cm以上   |
| かご内寸法                    | 幅150cm以上、奥行き150cm以上（注2）               | 幅140cm以上、奥行き135cm以上（注3）                          |

- 注1 出入り口が複数あり、開閉する出入り口を音声にて知らせる装置がある場合は、出入り口の有効幅80cm以上でよい。
- 注2 出入り口が複数あり、開閉する出入り口を音声にて知らせる装置がある場合は、幅140cm以上、奥行き135cm以上でよい。
- 注3 出入り口が複数あり、開閉する出入り口を音声にて知らせる装置がある場合は、この限りでない。

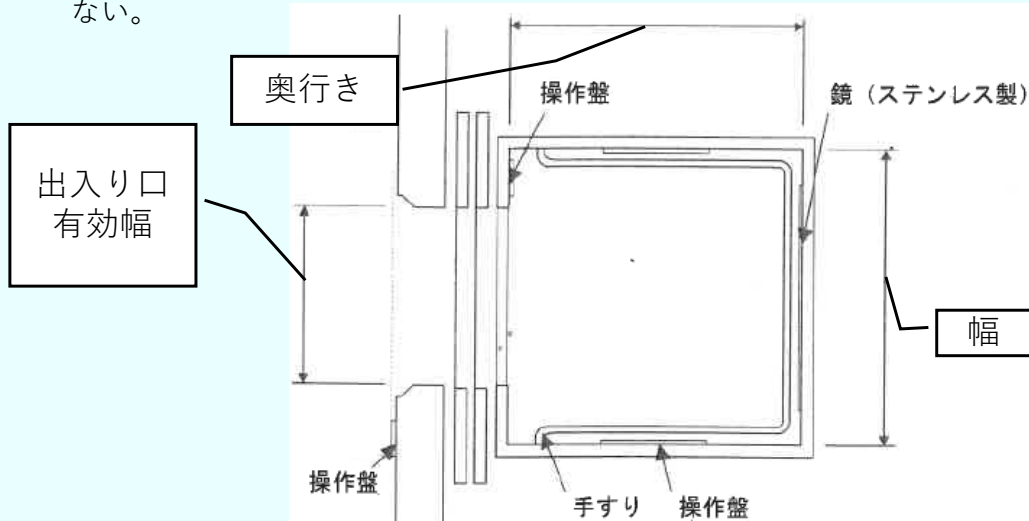
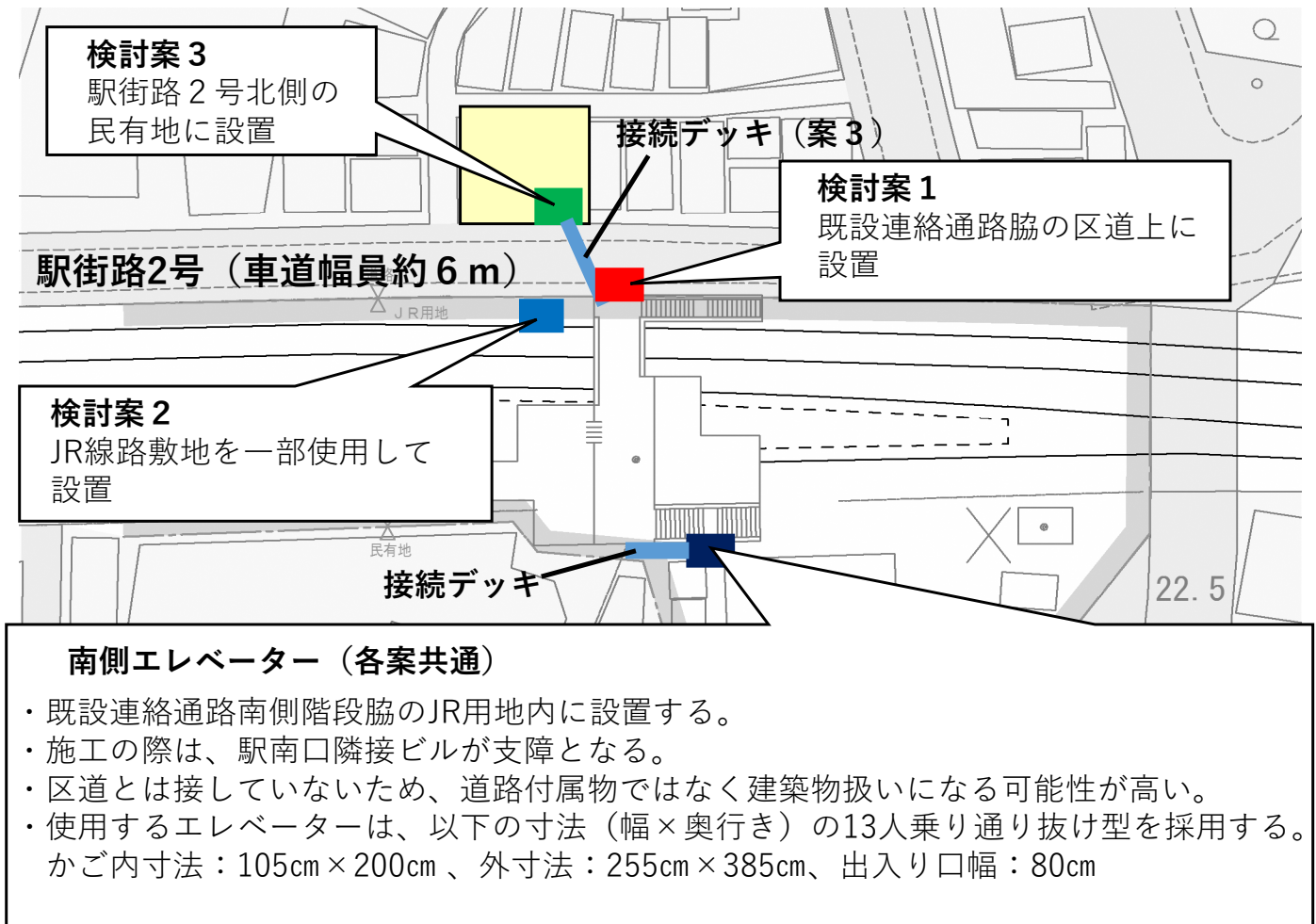
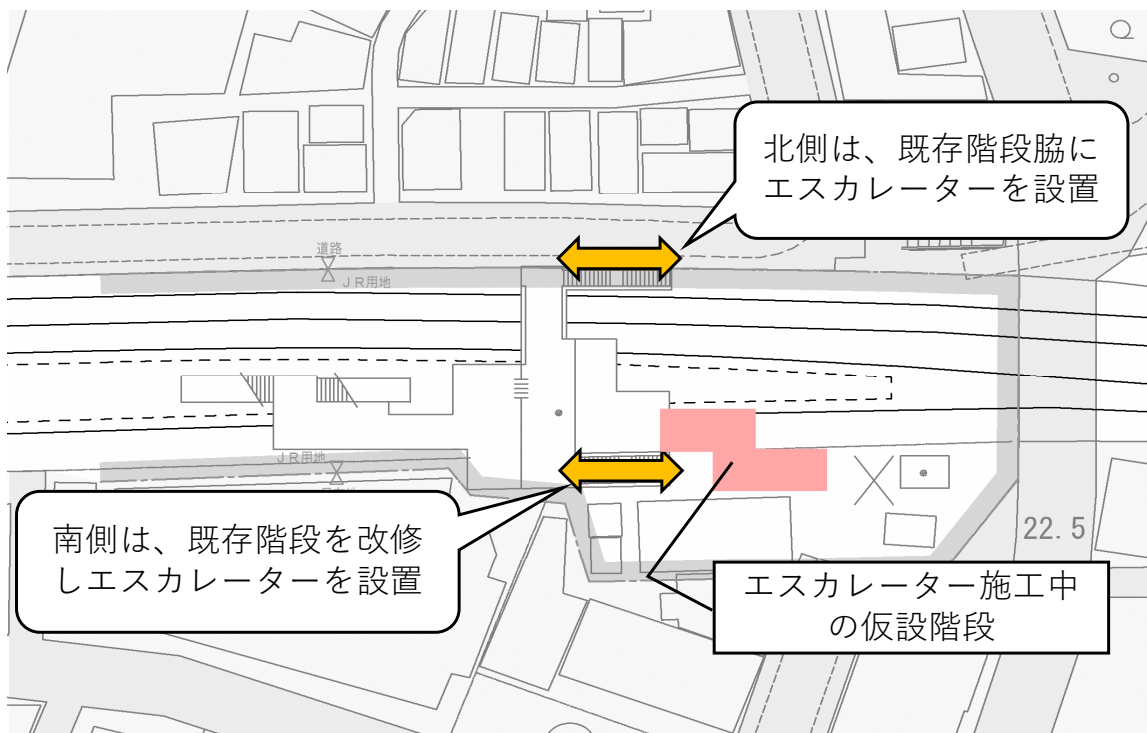


図 エレベーターかご内の簡略図（道路の移動等円滑化整備ガイドラインより引用）

## 検討した4案の昇降施設の設置箇所

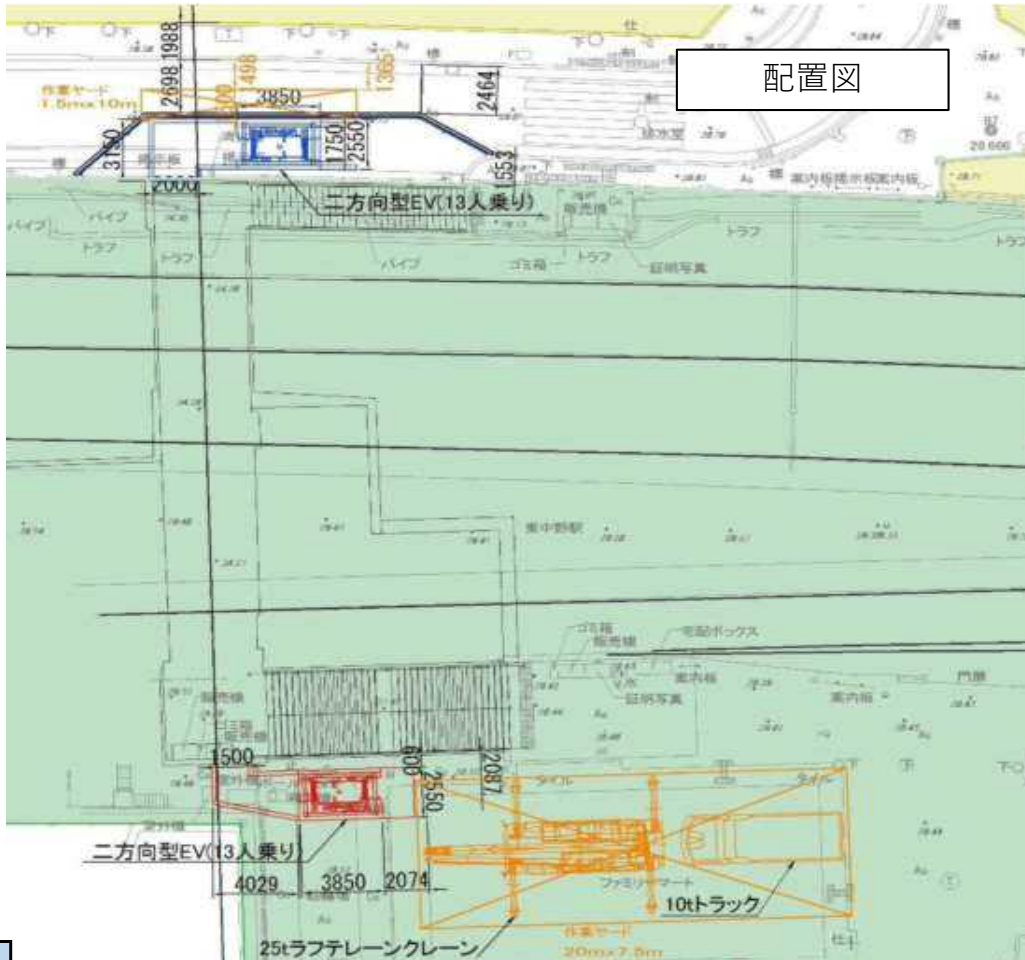


## 【参考】 検討案 4 駅北側南側ともにエスカレーター設置



検討案 1 : 道路区域内にエレベーターを設置

⇒ 駅街路 2 号の車道幅員が確保できない



配置図

詳細

駅北側は、既設連絡通路脇の区道上にエレベーターを設置する。道路の車道幅員をなるべく減少させないため、幅が最小の以下のエレベーターを採用する。（駅南側は、別紙 2 を参照）

【使用するエレベーター（北側）】

13人乗り通り抜け型エレベーター(幅×奥行き)  
かご内寸法：105cm×200cm、外寸法：255cm×385cm、出入り口幅：80cm

課題

【北側】  
幅が最小のエレベーターを採用しても、駅街路 2 号の幅員が約 2.5m になり、幅員 3.5m を確保できない。

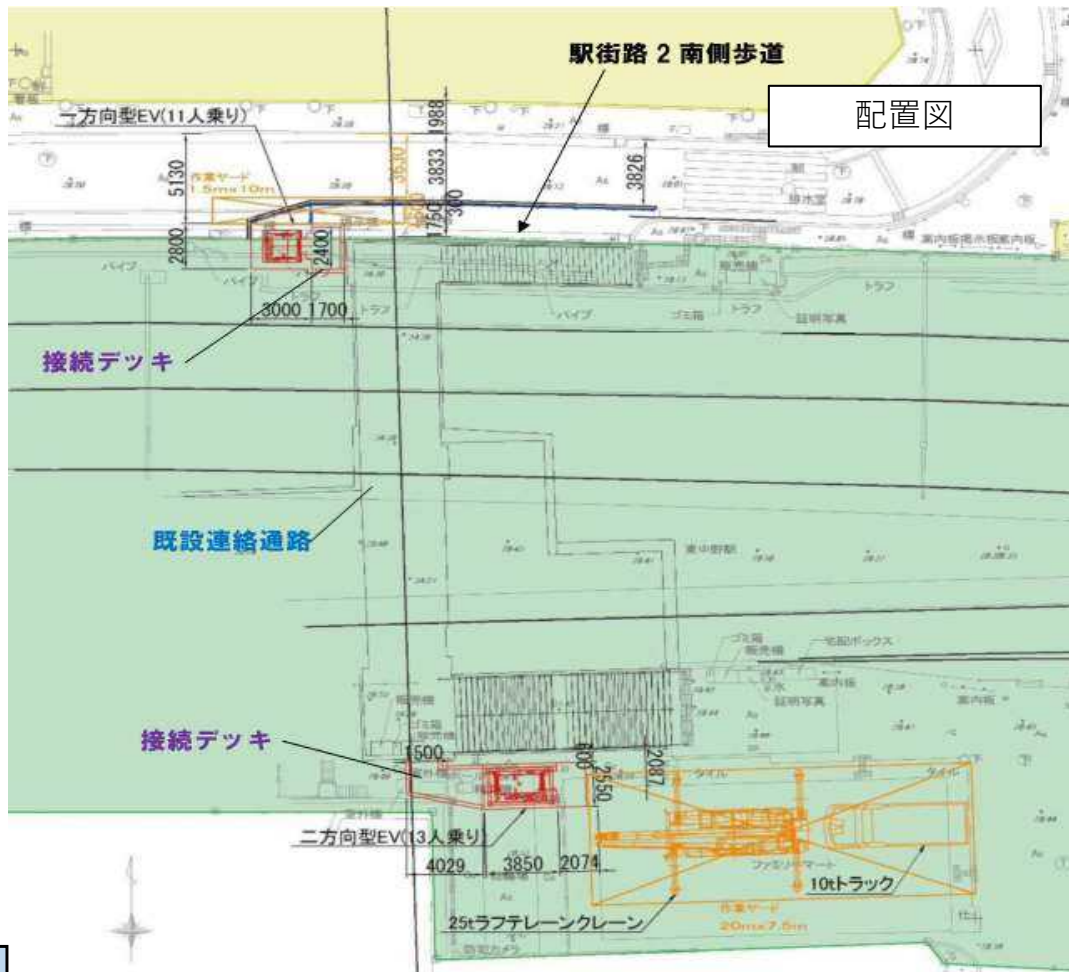
【南側】  
JR が所有する駅南口隣接ビルが支障となるため、多額の補償費及び用地費が必要となる。

評価

- ・ 駅街路 2 号の車道幅員が基準を満たしていない。
- ・ 多額の補償費及び用地費が必要となるため、コスト面での負担が大きい。  
概算費用合計：5 億 7 千万円  
《内訳》 工事費… 1 億 千万円、用地・補償費… 4 億 5 千万円



検討案 2：JR線路敷地の一部を使用してエレベーターを設置  
⇒高圧ケーブルの移設等のコスト負担が大きい



詳細

駅北側は、駅街路 2 号の車道幅員を確保するため、JR線路敷地を一部使用してエレベーターを設置する。既存階段利用者が利用しやすく、JR線路敷地の使用区域を最小限にするために、以下のエレベーターを採用する。（駅南側は、別紙 2 を参照）

【使用するエレベーター（北側）】

11人乗り一扉型エレベーター(幅×奥行き)

かご内寸法：140cm×135cm、外寸法：280cm×300cm、出入り口幅：80cm

課題

【北側】

エレベーターを設置する場所のJR敷地内に高圧ケーブルが通っており、移設するために1億円を超える経費が必要と想定される。

【南側】

JRが所有する駅南口隣接ビルが支障となるため、多額の補償費及び用地費が必要となる。

評価

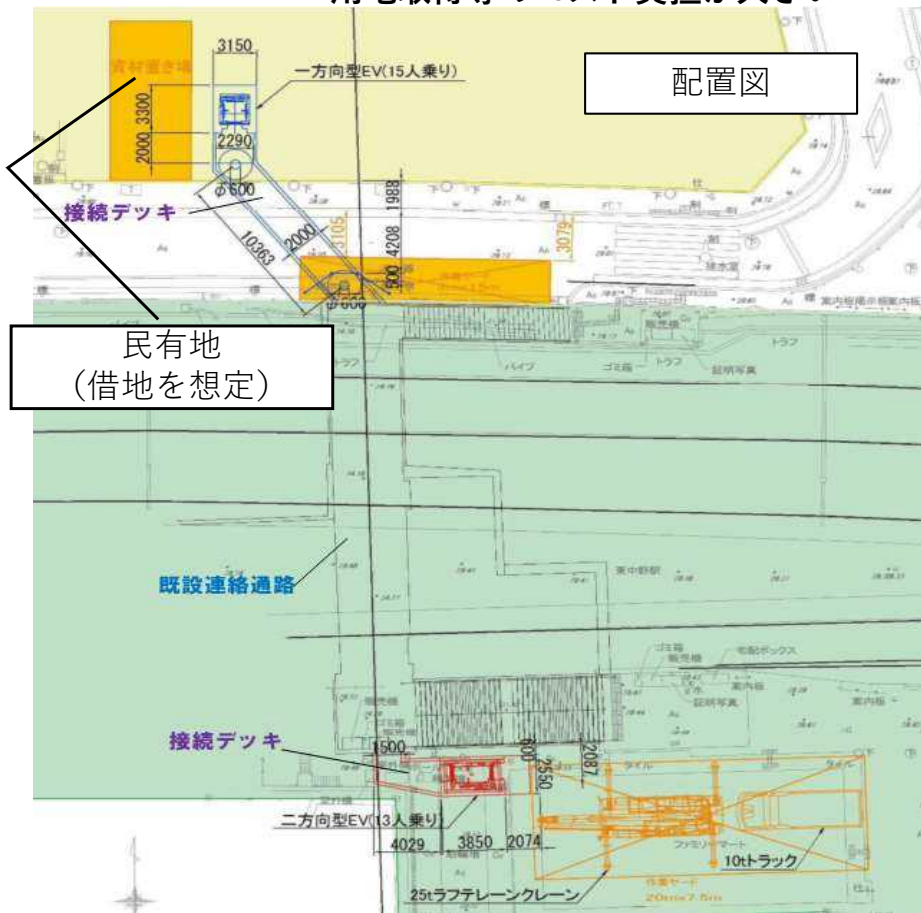
- ・ 駅街路2号の車道幅員は、現在よりも狭くなるが、基準の幅員3.5mを確保できる。
- ・ 多額の補償費及び用地費が必要となるため、コスト面での負担が大きい。

概算費用合計：6億7千万円

《内訳》 工事費…2億2千万円、用地・補償費…4億5千万円

### 検討案3：北側民有地にエレベーターを設置

⇒用地取得等のコスト負担が大きい



#### 詳細

駅北側は、JR線路敷地を使用せずに駅街路2号の車道幅員への影響を抑えるため、現在建物が無い北側の土地（民有地）にエレベーターを設置し、駅街路2号を跨ぐ接続デッキを新設する。エレベーターは、道路の移動等円滑化整備ガイドラインの原則に合致するエレベーターを採用する。（駅南側は、別紙2を参照）

#### 【使用するエレベーター（北側）】

15人乗り一扉型エレベーター(幅×奥行き)

かご内寸法：160cm×150cm、外寸法：315cm×330cm、出入り口幅：90cm

#### 課題

##### 【北側】

駅街路2号の車道幅員が、工事施工中の約5ヶ月間、幅員3.5mを確保できない。また、民有地の購入については、地権者の意向に左右され、借地で想定している用地についても購入が必要となる可能性があり、さらに経費が増加する可能性がある。

##### 【南側】

JRが所有する駅南口隣接ビルが支障となるため、多額の補償費及び用地費が必要となる。

#### 評価

- ・ 施工期間中の駅街路2号の車道幅員が基準を満たしていない。
- ・ 多額の補償費及び用地費が必要となるため、コスト面での負担が大きい。

概算費用合計：6億9千万円

《内訳》 工事費…1億7千万円、用地・補償費…5億2千万円



