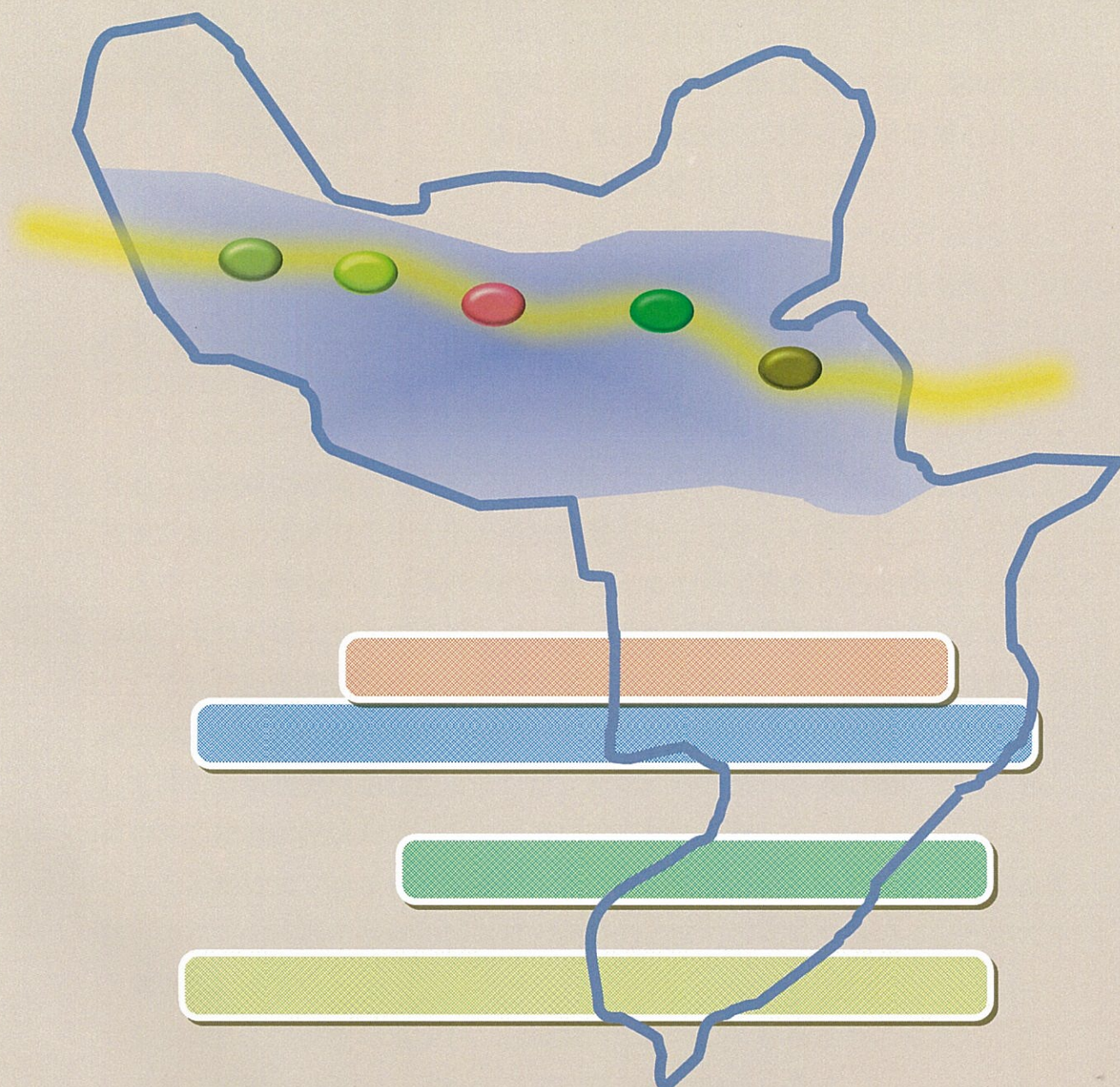


西武新宿線

沿線まちづくり計画



平成21(2009)年11月

中野区



このたび中野区は、区内西武新宿線沿線地域のまちづくりの方向性を示す「西武新宿線沿線まちづくり計画」を策定しました。

西武新宿線は、埼玉県西部と新宿を結ぶ重要な交通機関のひとつであり、中野区の北部地域を東西に横断しています。沿線の新井薬師前、沼袋、野方、都立家政、鷲ノ宮の各駅周辺は、都心に近い利便性の高い地域として、今後の発展が期待されています。

しかしながら、この地域の多くの踏切がいわゆる「開かずの踏切」のため、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性、地域の分断など切実な問題を抱えています。加えて、駅前広場や歩行者空間の不足、地域の防災性などのまちづくりにおける多くの課題も抱えています。

こうしたことから、平成 16 年 1 月に、区民の皆様と区議会、区が一体となり「西武新宿線踏切渋滞解消促進期成同盟」を結成し、国や東京都などに道路と鉄道の連続立体交差化の要請活動を行ってまいりました。

また、沿線地域では、平成 16 年より 4 つの勉強会が立ち上がり、地域の皆様により沿線のまちづくりについて、熱心な議論が重ねられてきました。

こうした区民の皆様との活動が評価され、平成 20 年 5 月に、東京都を事業主体として、中井駅～野方駅間が連続立体交差事業の新規着工準備箇所として国の採択を受けるに至りました。また、野方駅～井荻駅間についても、東京都の事業候補区間の一つに位置づけられました。

この連続立体交差事業を契機に、沿線地域をより住みやすく、魅力あるまちにするため、都市基盤の整備など計画的なまちづくりを進めることが大切と考えています。

今後は、この計画に基づき、沿線地域のまちづくりを着実に推進してまいります。皆様の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

2009（平成 21）年 11 月

中野区長

田中大輔

目 次

1 西武新宿線沿線まちづくり計画とは

- 1－1 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 1－2 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 1－3 計画の対象地域・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 1－4 計画策定プロセス・・・・・・・・・・・・・・ 6

2 沿線地域の現況と課題

- 2－1 都市の成り立ちにみる地域特性・・・・・・・・ 7
 - 1) 南北のつながりが希薄な都市構造・・・・・・・・ 7
 - 2) 古くからの面影を残す市街地・・・・・・・・ 7
- 2－2 沿線地域の現況と課題・・・・・・・・・・・・ 9
 - 1) 沿線地域の現況図・・・・・・・・・・・・・・ 9
 - 2) 沿線地域の主なまちづくり資源・・・・・・・・ 11
 - 3) 沿線地域の課題・・・・・・・・・・・・・・ 12

3 沿線地域全体のまちづくり方針

- 3－1 中野区都市計画マスタープランにおける沿線地域の位置づけ・・・・ 13
- 3－2 沿線地域全体の将来像・・・・・・・・・・・・ 15
- 3－3 沿線地域全体のまちづくり方針・・・・・・・・ 17

4 各駅周辺地区のまちづくり方針

- 4－1 各駅周辺地区の位置づけと特性・・・・・・・・・・ 21
- 4－2 各駅周辺地区のまちづくり方針・・・・・・・・・・ 23
 - 1) 新井薬師前駅周辺地区・・・・・・・・・・ 23
 - 2) 沼袋駅周辺地区・・・・・・・・・・ 29
 - 3) 野方駅周辺地区・・・・・・・・・・ 35
 - 4) 都立家政駅周辺地区・・・・・・・・・・ 41
 - 5) 鷺ノ宮駅周辺地区・・・・・・・・・・ 47

5 駅前広場等の考え方

- 5－1 各駅の交通環境の課題・・・・・・・・・・ 53
- 5－2 各駅前広場の考え方・・・・・・・・・・ 57
- 5－3 アクセス道路の考え方・・・・・・・・・・ 59
- 5－4 参考資料（各駅のデータ）・・・・・・・・・・ 60

6 今後に向けて

- 6－1 連続立体交差事業とまちづくりの想定スケジュール・・・・・・・・・・ 64
- 6－2 地元の検討体制づくり・・・・・・・・・・ 64

1 西武新宿線沿線まちづくり計画とは

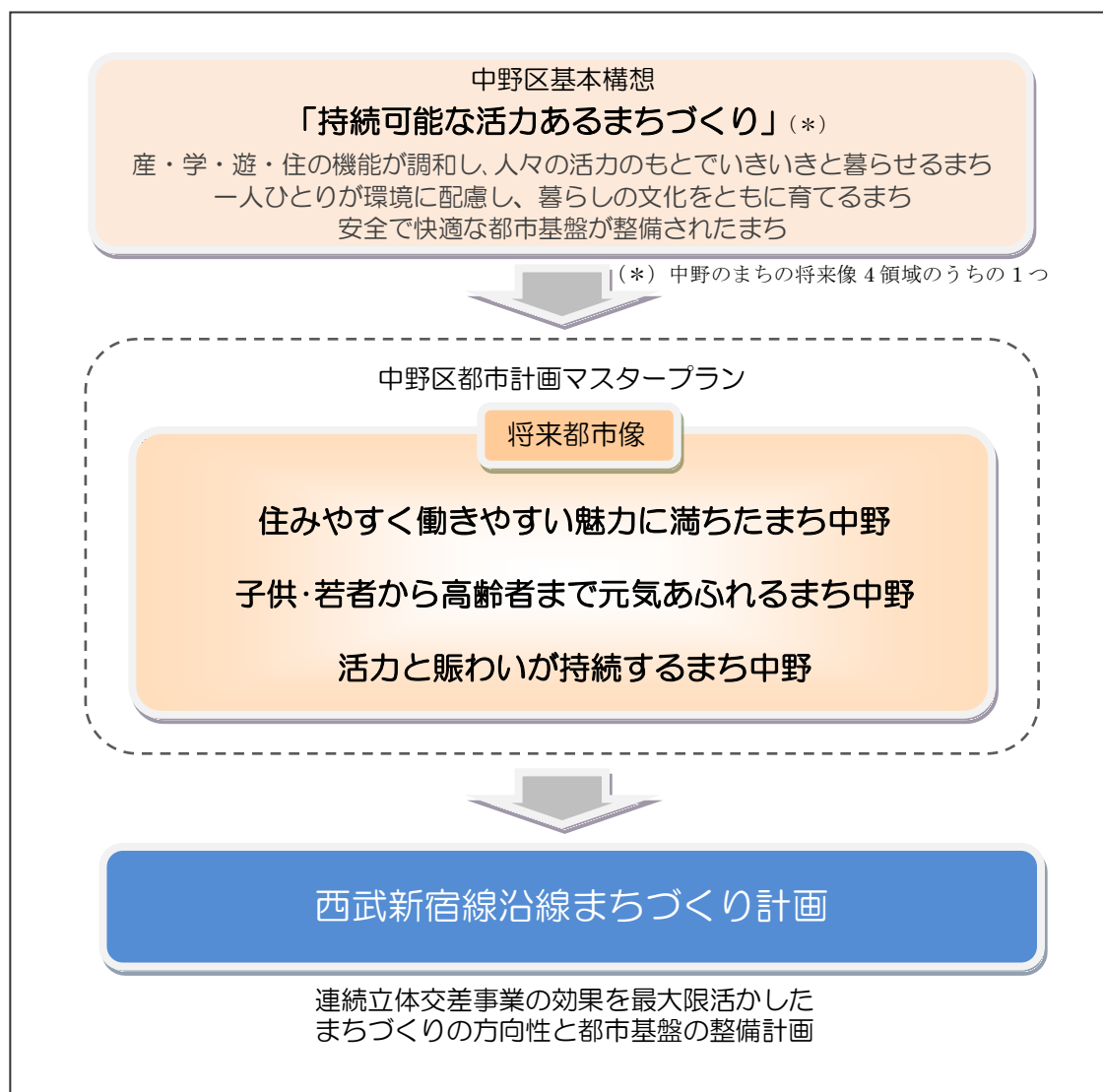
1-1 計画の目的

● 計画の目的

中野区は西武新宿線沿線地域のまちづくりを積極的に進めることで、「中野区基本構想」や「中野区都市計画マスタープラン（平成 21 年 4 月改定）」に示された中野のまちの将来像の実現を目指していく。

本計画は、その実現に向けて西武新宿線の連続立体交差事業を一つの契機としながら、その効果を最大限に活かしたまちづくりの方向性を示し、着実な都市基盤整備を推進するための基本的な考え方を示すものである。

本計画の策定により、今後区が行う都市基盤整備や、地域住民・民間事業者等による駅周辺の個別事業の計画が円滑に進むとともに、それぞれが調和することで秩序ある良質な開発など、事業の相乗効果が期待される。



【図 1-1 西武新宿線沿線まちづくり計画の目的】

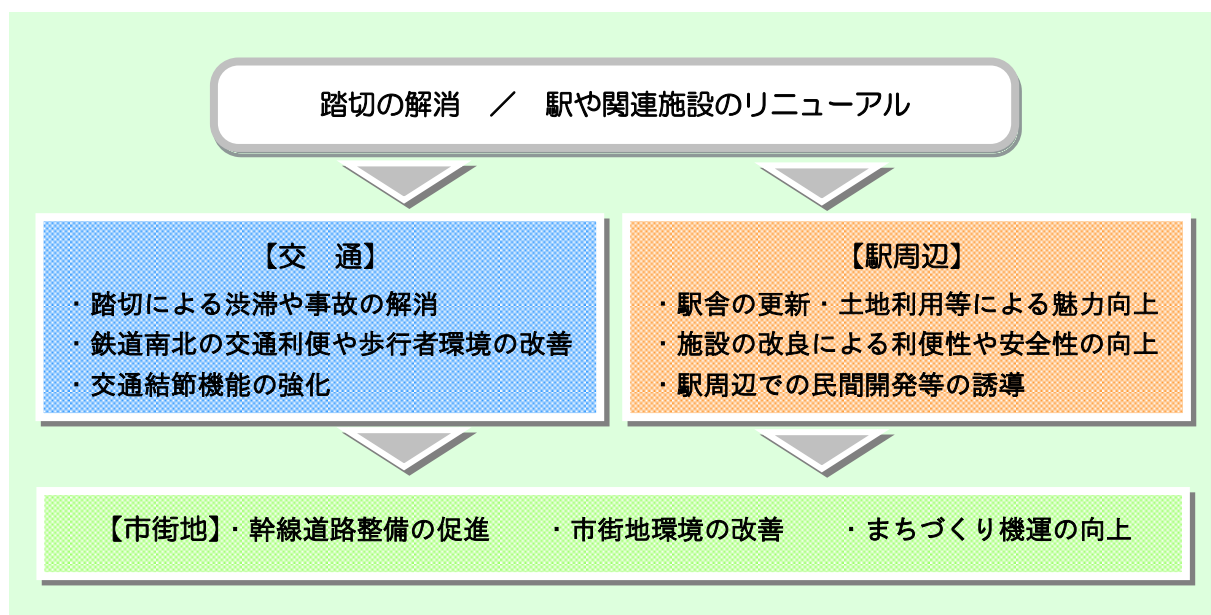
● 計画策定の背景 ～ 西武新宿線連続立体交差事業の実現

平成 16 年 6 月、東京都は、都内 1,200 箇所 の踏切について、将来の対策の方針としての「踏切対策基本方針」を公表した。この方針では重点的に対策を検討・実施すべき踏切（重点踏切）の抽出と、重点踏切を含む鉄道立体交差化の可能性を検討すべき区間（検討対象区間）として 20 区間を抽出している。この中で、西武新宿線中井駅～野方駅付近及び野方駅～井荻駅付近が検討対象区間として抽出された。

中野区では鉄道連続立体交差化へ向けたまちづくりへの取り組みとして、平成 16 年 1 月に地域住民による沼袋駅周辺まちづくり勉強会が発足し、その後各駅を中心とした勉強会を立ち上げ、まちづくりへの機運の醸成、検討を進めてきた。

このような取組みの中、平成 20 年、西武新宿線の中井駅～野方駅付近間が連続立体交差事業の新規着工準備箇所として国に採択され、野方駅～井荻駅付近間は、東京都の連続立体交差事業の事業候補区間に位置づけられた。

● 連続立体交差事業の主なまちづくり効果



【図 1－2 連続立体交差事業のまちづくり効果】

● 二つの構造形式

連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、線路とホームを高架橋上につくる高架式と線路とホームを地下につくる地下式の二つがある。中野区では、西武新宿線の区内全線地下化を要請している。

1-2 計画の位置づけ

● 計画の位置づけ

中野区は、真に豊かな地域社会をつくりあげていくための基本理念に基づき、まちの将来像として「持続可能な活力あるまち」を盛り込んだ「中野区基本構想」を平成17年度に策定した。

本計画はこれを踏まえ、「中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月改定）」などの既定計画に基づき、連続立体交差事業等を契機とした西武新宿線沿線まちづくりの基本計画として、4つの沿線まちづくり勉強会（*）における検討や、区民の意見を取り入れながら策定するものである。

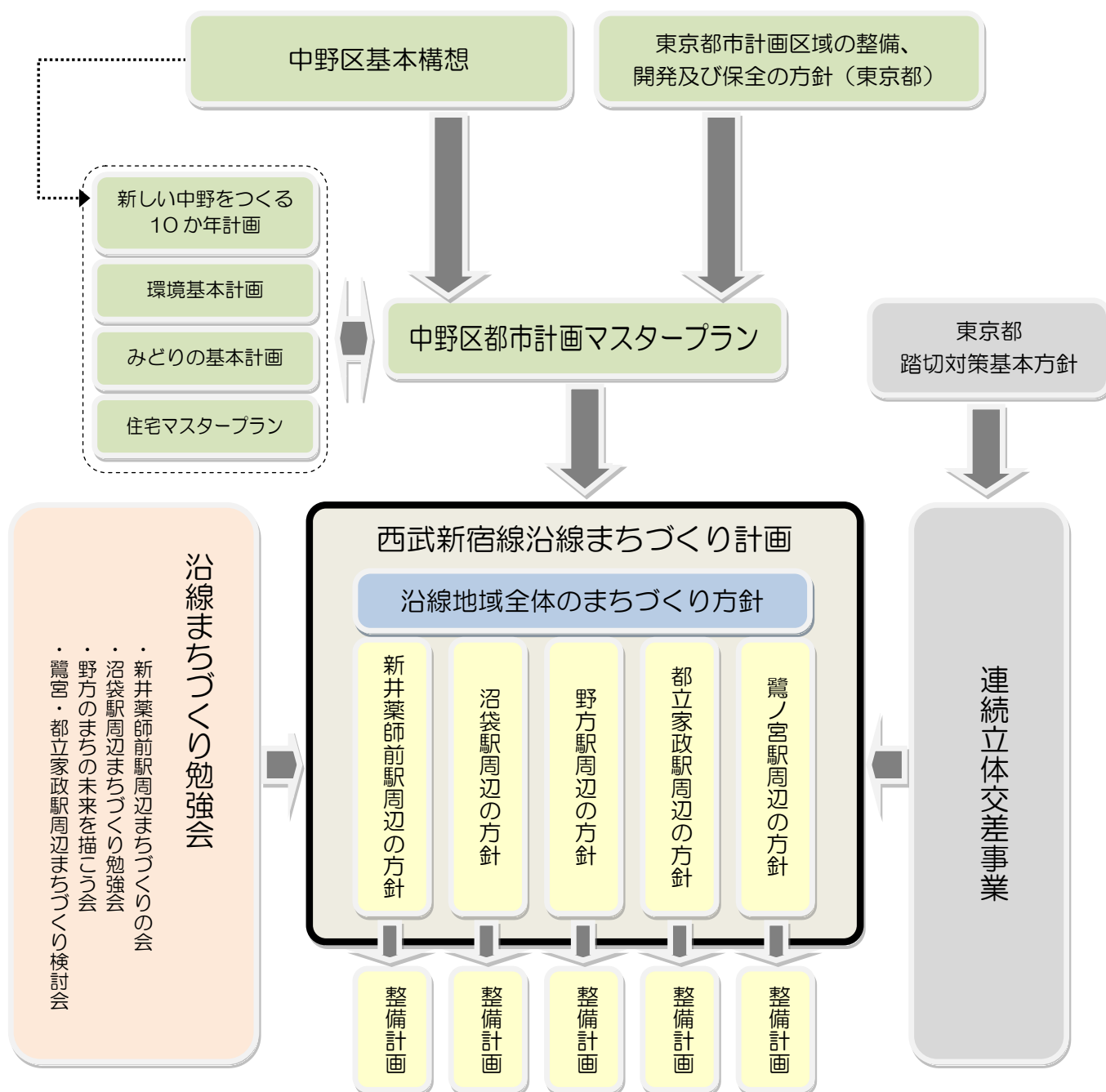
なお、本計画は、今後中野区が進める西武新宿線沿線の都市基盤整備や各駅周辺の整備計画の上位計画に位置づけられるとともに、鉄道事業者や民間事業者などとの調整の際に依拠するものとなる。

（*）「沿線まちづくり勉強会」とは

沿線まちづくり勉強会とは、西武新宿線の駅周辺まちづくりについて検討するため、町会・商店会などをはじめとした地域住民で構成された4つの勉強会である。平成15年度から順次活動を開始し、中野区ではその活動のサポートを行ってきた。

名称	新井薬師前駅周辺 まちづくりの会	沼袋駅周辺 まちづくり勉強会	野方のまちの未来を 描こう会	鷺宮・都立家政駅周 辺まちづくり検討 会
発足	平成16年8月	平成16年1月	平成17年5月	平成17年5月
活動 内容 の例	・まちあるき／ガリバーマップ作成 ・広域～駅周辺のまちづくり構想検討 ・地域の祭りで展示 ・防災点検マップ作成等	・まちあるき／ガリバーマップ作成 ・空き店舗での展示 ・まちづくりアイデア行動計画 ・地域の祭りで発表等	・まちあるき／ガリバーマップ作成 ・小学校でのまちづくり課外授業 ・駅周辺まちづくりに関する広域検討 ・地域の祭りへ参加等	・まちあるき／ガリバーマップ作成 ・地域の祭りで展示 ・駅周辺と周辺のつながり検討 ・駅周辺の交通計画の検討等
活動 風景 の例	 地域の祭りで 会の活動をPR	 まち歩きによる、 まちの再発見	 小学校でのまちづくり 課外授業の開催	 ガリバーマップの作成

【図1-3 沿線まちづくり勉強会の概要】



【図1－4 西武新宿線沿線まちづくり計画の位置づけ】

1-3 計画の対象地域

● 計画の対象地域

本計画の対象地域は、駅周辺の交通環境の改善やまちづくりの視点、連続立体交差事業にあわせた道路ネットワーク形成の観点から、東西幹線道路である早稲田通りと新青梅街道に挟まれた中野区内の範囲とする。

南北方向：早稲田通り～新青梅街道の範囲 ／ 東西方向：中野区内



【図1-5 西武新宿線沿線まちづくり計画の対象地域】

1-4 計画策定プロセス

● 西武新宿線沿線まちづくり計画の策定プロセス

本計画は、2 箇年をかけて段階的に策定するものである。具体的には、平成 20 年度から素案の検討を始め、平成 21 年度に計画案を検討し、年内には計画として策定する予定である。また、駅前広場やアクセス道路などの基盤施設については、まちづくり計画の考え方を受け、平成 21 年度に基盤施設の基本計画を策定し、22 年度には連続立体交差事業の新規着工準備箇所として既に採択を受けている新井薬師前、沼袋の各駅周辺の具体的な整備計画を作成する。

年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
沿線まちづくり計画	計画素案	計画案 → 計画	
基盤施設の計画		基本計画	整備計画

【図 1-6 西武新宿線沿線まちづくり計画の策定プロセス】

2

沿線地域の現況と課題

2-1 都市の成り立ちにみる地域特性

1) 南北のつながりが希薄な都市構造

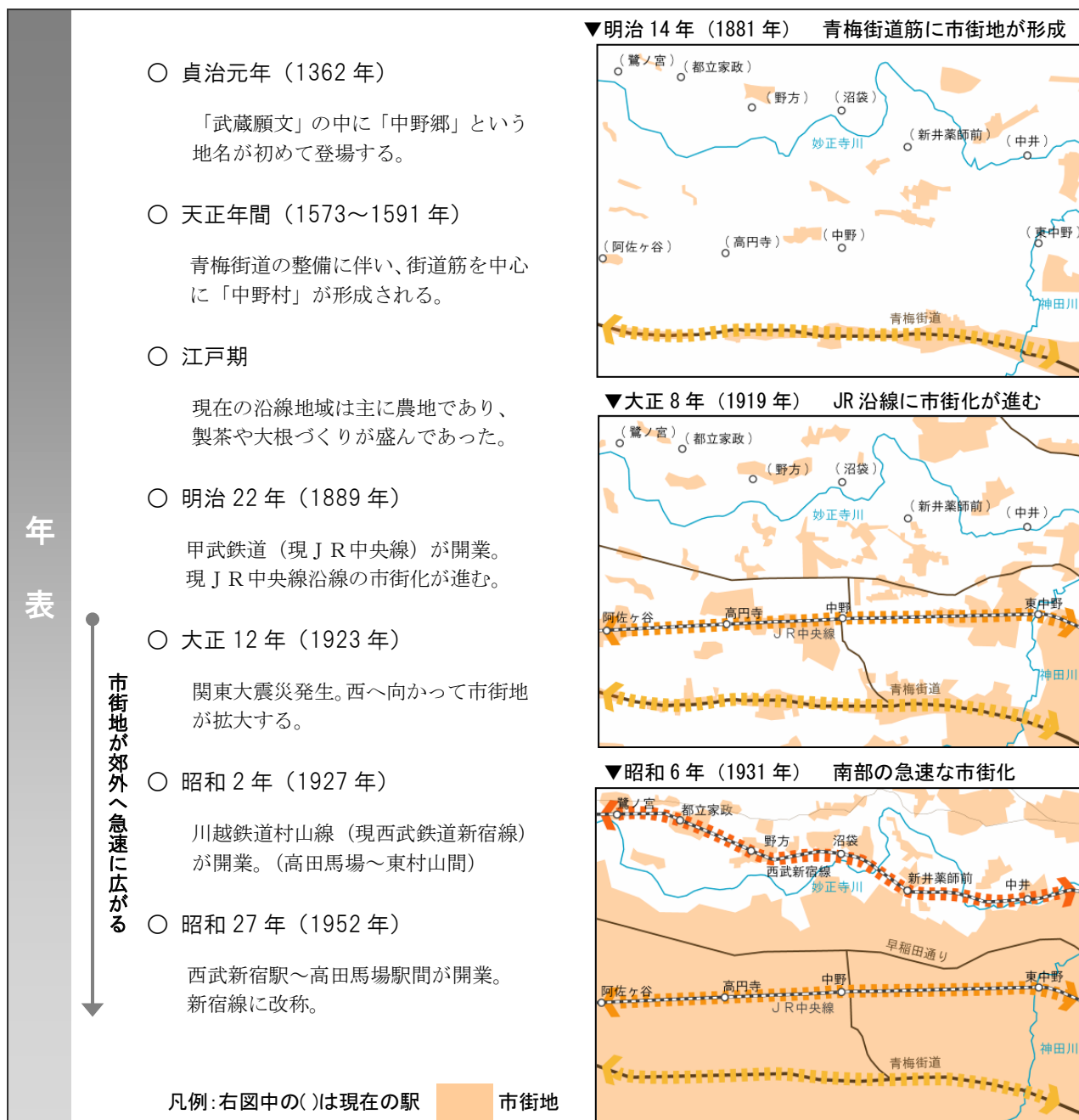
時代	市街化の状況
明治期以前 中世～近代	青梅街道沿いに市街化 ○16世紀に青梅街道が整備され、街道筋に街が形成された。現在の西武新宿線沿線地域は農地として開発され、近代まで農村地帯であった。(図2-1上)
大正期 近代	J R中央線沿いに市街化 ○現J R中央線が開業し、中野駅をはじめとする鉄道駅を中心に沿線の市街化が始まった。(図2-1中)
昭和期 近代～現代	西武新宿線沿いに市街化 ○現西武新宿線が開業し、沿線の市街化が始まった。(図2-1下) ○当時は市街地の急速な郊外化が起きており、西武新宿線沿線地域の南側（早稲田通り寄りのエリア）でも、急速な市街化が進んだ。 ○幹線道路をはじめとする都市基盤整備が追いつかないまま、現在の市街地が形成された。

沿線地域では、昭和初期に急速な市街化が起こり、幹線道路等の整備が間に合わず、結果として、南北方向の交通動線のつながりが弱い都市骨格が形成された。

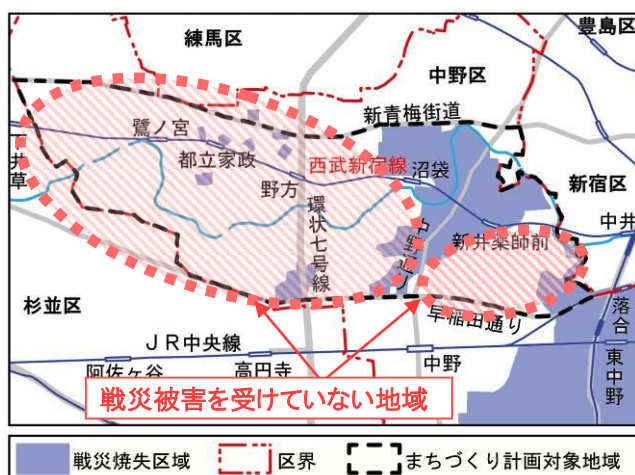
2) 古くからの面影を残す市街地

面的な変化	市街地の状況
戦災の被害	戦争の被害を受けていない地域が多い(図2-2)
面的な整備	土地区画整理事業などの面整備が行われていない地域が多い(図2-3)

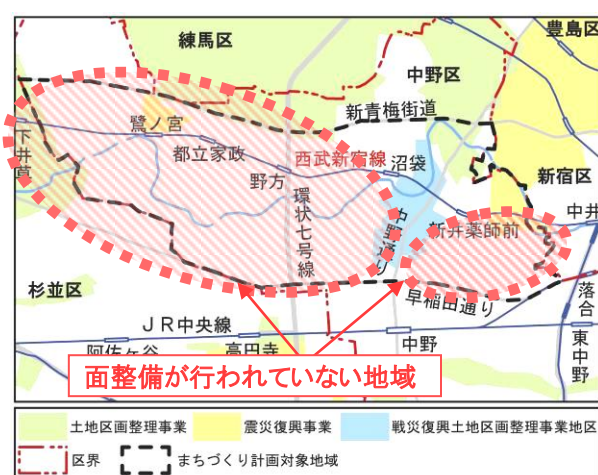
- ・ 寺社の緑や、まちなみなどに、古くからの面影を残している。
- ・ 木造住宅密集市街地、狭隘な道路がそのまま残った。



【図 2-1 都市構造の成り立ち】



【図 2-2 戦災の被害状況】



【図 2-3 面整備の状況】

2-2 沿線地域の現況と課題

1) 沿線地域の現況図



【鷺ノ宮駅周辺】

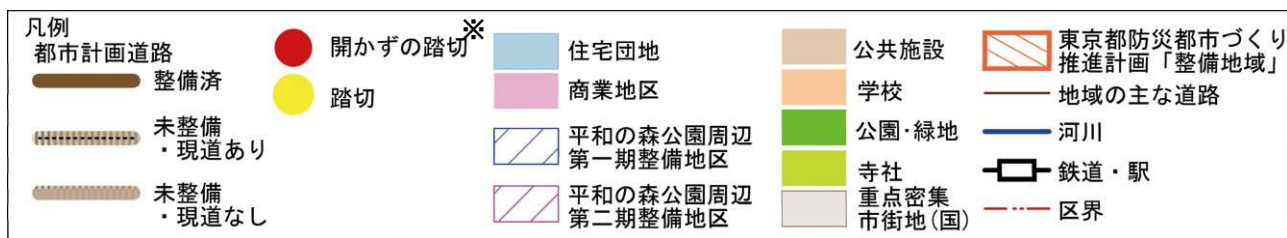
- ・駅南の商店街は、歩道が狭く、歩行者が横に並んで歩けないほどである。

【都立家政駅周辺】

- ・駅南北方向に幅員 6m 程度の道路があり、沿道は落ち着いた雰囲気のある商店街がある。

【野方駅周辺】

- ・駅付近は区内でも商業集積度が高いが、道路が狭く、オープンスペースも少ない。



【沼袋駅周辺】

・駅北の商店街は北から南への一方通行で幅員6m程度の道路であるが、バスルートでもあり、歩行者や自転車が安心して通行できる空間にはなっていない。

【新井薬師前駅周辺】

・駅南北に延びる商店街は、いずれも歩行者空間が狭いわりに交通量が多く、歩行者や自転車が安心して通行できる空間にはなっていない。

2) 沿線地域の主なまちづくり資源

● 大規模な公園と街並みの緑

- ・平和の森公園、哲学堂公園は比較的規模が大きく、豊かな緑を湛えている。地域住民を中心に、地域外からも来訪者があるなど、親しまれている。
- ・中野通りの街路樹である桜並木や、住宅地内の緑など、公園・緑地に限らず沿線地域には比較的豊かな緑がある。



中野通りの桜並木

● 古くから地域に根付いている歴史文化資源

- ・梅照院（新井薬師）、氷川神社、その他地区内に点在する寺社仏閣等は、歴史的文化的な背景を持ち、地域のイメージに奥行きを与えているだけでなく、現在でも地域住民の憩いの場として親しまれている。



梅照院（新井薬師）

● 妙正寺川の水系

- ・妙正寺川は、中野区北部を蛇行しながら東西に横断する荒川水系の支流で、駅によっては直近を流れている箇所もある。
- ・親水性が高いとは言えないが、都市における貴重な水辺環境を形成している。



妙正寺川松が丘付近

● 駅前通りに集積する昔からの商店街

- ・沿線各駅に生活密着型の駅前商店街が形成されている。野方など比較的知名度も高く、他の地域からも買物客が訪れる商店街もある。



野方の商店街

● 静かで落ち着いた佇まいの住宅地環境

- ・各駅の商店街通りから一街区入ると、低層な木造住宅を中心とした住宅地が広がっており、静かで落ち着いた佇まいを見せている。



沼袋2丁目の住宅地

3) 沿線地域の課題

● 道路ネットワークの未整備

- ・南北方向の生活幹線道路の多くが未整備である等の理由で道路ネットワークが形成されておらず、商店街や生活道路へ通過交通が流入し安全性が損なわれている。

● 駅周辺を中心とした歩行者環境の悪さ

- ・駅前商店街を自動車やバスが通行し、安全な歩行者空間が少ない。
- ・開かずの踏切が多く、歩行者通行が遮断されている。
- ・バス停が駅から遠く、鉄道との交通結節機能（乗換利便）が低い。

● 駅前商店街の活力低下

- ・店舗の減少や、社会情勢の変化による消費者動向の変化などにより、商店街の活力が低下傾向にある。
- ・上記の「歩行者環境の悪さ」により、商店街通りが安心して快適に歩いて買物ができる空間になっていない。
- ・駐輪場が少なく、歩行者環境の悪さと合わせて、自転車で買物に訪れることが難しくなっている。

● 木造住宅密集市街地における防災性の低さ

- ・沿線の市街地では住宅が密集し、狭隘な細街路が多く、大型の緊急自動車の走行が困難な場所がある。
- ・中低層の木造住宅が密集しており、老朽化した建物の比率も高く、火災時における延焼や地震時における倒壊の危険性がある地区もある。



開かずの踏切



商店街の様子



商店街の活力低下



木造住宅密集市街地

3

沿線地域全体のまちづくり方針

3-1 中野区都市計画マスタープランにおける沿線地域の位置づけ

● 全体構想における位置づけ

「中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月改定）」では、全体構想の中の「都市基盤整備の基本方針」において、公共交通の整備に係わる項目として、西武新宿線の連続立体交差化に関する次のような整備の基本方針が位置づけられている。

【整備のねらい】

【整備の基本方針】

○道路交通の円滑化と鉄道の輸送力強化	→西武新宿線の連続立体交差化の実現 →開かずの踏切の解消
○各駅周辺の交通結節機能の強化	→駅前広場の整備、駅へのアクセス道路の整備
○中野区北部における南北方向の道路ネットワークの強化	→西武新宿線沿線の都市計画道路の整備推進
○新たな交通動線の確保 ○安全で快適な歩行者空間の確保 ○新たな交流・ビジネスの場としての有効利用	→既存の鉄道用地の活用



【図3-1 都市基盤整備の基本方針図】

(出典：中野区都市計画マスタープラン一部抜粋)

● 地域別構想における位置づけ

中野区都市計画マスタープラン地域別構想では、各地域のまちづくり方針が定められている。

西武新宿線沿線地域の範囲は、中野区都市計画マスタープランにおける「北東部地域」「北部地域」「北西部地域」と概ね一致するため、これらの地域のまちづくり方針がどのように位置づけられているかを整理する。



【図3-2 地域別構想の位置図】

(出典：中野区都市計画マスタープラン)

○ 北東部地域まちづくり方針

(1) 災害に強く、安全で安心して暮らせる住環境づくり

- ・ 木造住宅密集地域の改善
- ・ 地域の貴重な文化遺産の保全

(2) 交流拠点・生活拠点の整備と商店街の魅力づくり

- ・ 新井薬師前駅を中心としたにぎわいのまちづくり
- ・ 沼袋駅周辺の生活拠点の育成

(3) 大規模跡地の有効利用

(4) みどり豊かなまちづくり

○ 北部地域まちづくり方針

(1) 災害に対する危険度の高い地区の防災性の向上

(2) 野方駅周辺の魅力づくり

(3) 小中学校跡地の有効利用

(4) 幹線道路の整備、踏切による渋滞の緩和

○ 北西部地域まちづくり方針

(1) 災害に強く、安心して暮らせる快適なまちづくり

(2) 鷺ノ宮駅・都立家政駅周辺の魅力づくり

(3) 幹線道路沿道地区の整備

(4) 小中学校跡地の有効利用

(5) 幹線道路の整備、踏切による渋滞の解消

(6) みどり豊かなまちづくり

3-2 沿線地域全体の将来像

前章で整理された沿線地域の資源を活かし、連続立体交差事業を契機に沿線のまちの課題が解決された姿として、以下の将来像を示す。

【沿線地域全体の将来像】

駅

にぎわいが再生された駅周辺

- ・ 連続立体交差事業によって駅が新しくなり、鉄道敷きを含めて魅力的な駅前空間が生まれ、多くの人々が駅周辺を訪れて多様な都市活動を展開しており、商店街にはかつてのようになぎやかな活気が再生されているまち。
- ・ 新しくなった駅やその周辺において、少子・高齢社会に対応した生活利便施設が導入され、多様な世代が将来にわたって安全かつ快適に住み続けることができるまち。
- ・ 駅周辺のにぎわいと、駅周辺を取り囲む落ち着いた住宅地の雰囲気調和している、魅力あるまち。

交通

公共交通と徒歩・自転車で快適に暮らせるまち

- ・ 新しくなった駅を拠点とした公共交通の利便性が高く、徒歩や自転車を中心とした環境負荷の少ないまち。
- ・ 踏切の解消による南北方向の交通利便の向上に加え、駅前や商店街などの歩行者・自転車の交通環境が整っており、安心して安全に買い物や散歩ができるまち。
- ・ ユニバーサルデザインが充実しており、誰でも安全で快適に暮らせるまち。
- ・ 公園や寺社、商店街、公共施設等のまちの魅力を楽しみながら快適に移動や散策ができる、歩いて楽しいまち。

環境

地域の自然や歴史文化と共生する持続可能なまち

- ・地域の持つ水・緑の自然資源や、歴史文化資源を大切にし、それらを守り・活かした環境づくりが行われている持続可能なまち。
- ・街路樹や宅地の緑など、身近に自然を感じることが出来るまち。

防災

安全に、安心して暮らせる防災性の高いまち

- ・防災公園と避難経路や延焼遮断帯機能が確保され、住宅地の不燃化が進んでいる、防災性の高いまち。
- ・あたたかな地域コミュニティの繋がりがあり、治安が良く、防犯性の高いまち。

3-3 沿線地域全体のまちづくり方針

駅

特色ある駅周辺の形成

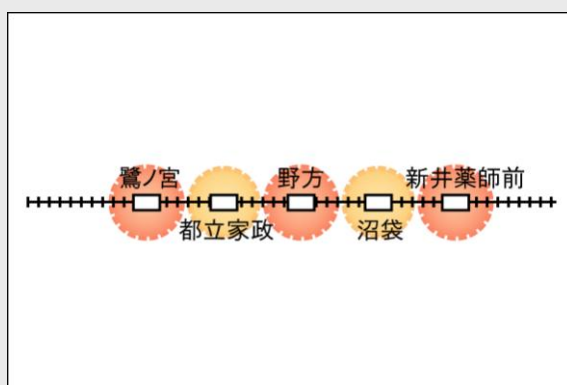
～各地区の個性を活かした駅周辺の形成をすすめ、

駅を中心としたにぎわい再生と生活利便の向上を図る～

○沿線地域の各駅周辺は、「中野区都市計画マスタープラン」において、「交流拠点」ないし「生活拠点」(*)と位置づけられている。この位置づけに加え、各地区のまちづくり資源等の特色を考慮し、駅周辺は、各地区の個性が感じられる空間づくり・にぎわいづくりを行う。

○駅周辺は生活に必要な機能(例えば、病院、銀行、託児所等)の集積を図り、ユニバーサルデザインを充実させ、多様な世代が暮らせる環境づくりを行う。

○駅周辺のにぎわいと駅周辺を取り囲む落ち着いた雰囲気の住宅地の住みやすさの共存を図る。



(*)「交流拠点」「生活拠点」についてはp21 参照

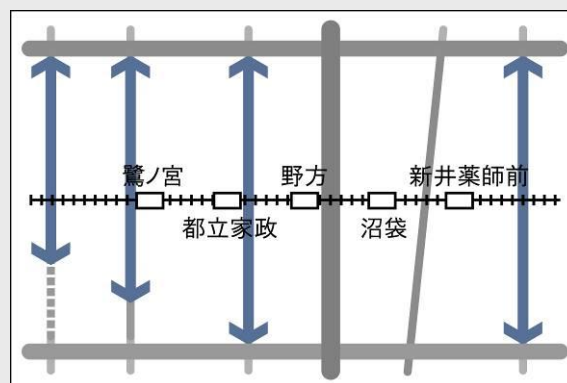
交通

歩行者・自転車にやさしい交通環境の形成

～歩行者・自転車にやさしい交通環境をつくるため、骨格となる道路ネットワークを整える～

○沿線地域では、開かずの踏切問題だけでなく、幹線道路が未整備であることにより商店街や生活道路へ通過交通が流入し、狭隘な道路が多い地域特性と相まって、歩行者・自転車の交通環境に問題を抱えている。このような交通問題を解消するため、連続立体交差事業を契機として、骨格となる道路ネットワークを整え、沿線地域全体の歩行者・自転車の交通環境の改善を図る。

○河川沿いや鉄道敷き等の空間は、関係機関との協議により、まちの魅力を享受できるようなネットワークの形成を図る。



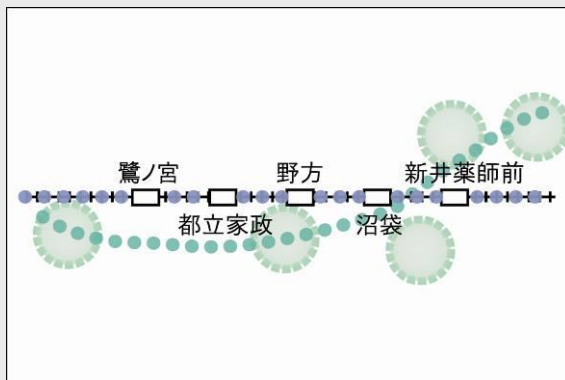
環境

水と緑の交流軸の形成

～沿線地域の豊かな自然を楽しみながら、東西の駅間を巡り、交流できる軸線を形成する～

○沿線地域には、妙正寺川が東西に流れ、都市における貴重な水辺環境を形成している。また、その付近に公園や寺社が豊かな緑と共に立地している。これらのまちづくり資源を地元住民の交流のきっかけをつくるものとして捉え、徒歩や自転車で沿線地域の自然を楽しみながら東西の駅間を巡ることができる軸線を形成する。

○鉄道が東西方向に延びているため、連続立体交差事業によって生まれる鉄道敷きや鉄道沿いの空間等も、関係機関との協議により活用を図る。



防災

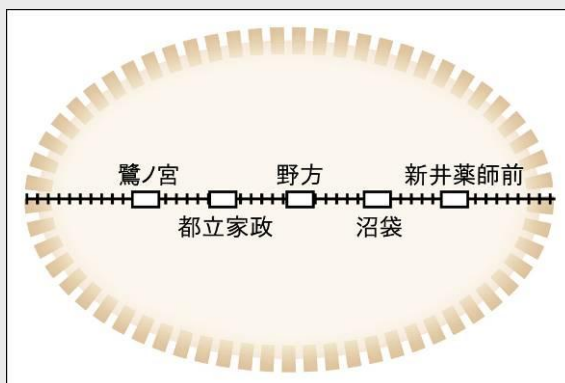
防災性向上へ向けた都市基盤の形成

～必要な都市基盤を整え、沿線地域全体の防災性向上を図る～

○沿線地域の課題として、木造住宅密集市街地における防災性の低さがある。幹線道路の整備を行うことで避難経路や緊急車両の進入路及び延焼遮断機能の確保等を図る。

○幹線道路の整備に合わせて、沿道市街地の建替え時に建物の不燃化を促進するなど、防災まちづくりを推進することによって、沿線地域全体の防災性向上を図る。

○地域合意のもと、地区計画などを導入し、木造住宅密集市街地の改善を図る。



【図3-4 沿線地域全体のまちづくり方針図】



※活用の可能性は関係機関との協議による

環境

水と緑の交流軸の形成

沿線地域の豊かな自然を楽しみながら、
東西の駅間を巡り、交流できる軸線を形成する



：緑が豊かな
場所



：水と緑の軸

防災

防災性向上へ向けた 都市基盤の形成

防災性向上へ向けて、必要な都市基盤を整え、
沿線地域全体の防災性向上を図る



：沿線地域全体の防災性向上を
図る。



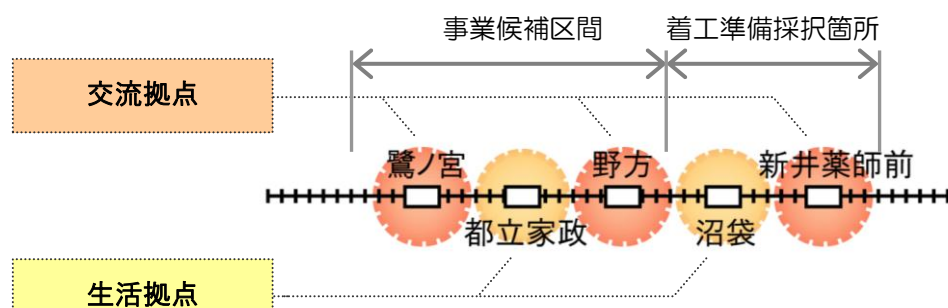
4

各駅周辺地区のまちづくり方針

4-1 各駅周辺地区の位置づけと特性

● 中野区都市計画マスタープランにおける位置づけ

「中野区都市計画マスタープラン（平成21年4月改定）」において、各駅周辺は「交流拠点」ないし「生活拠点」と位置づけられている。



【図4-1 各駅周辺地区の位置づけ】

【名称】	【内容】
交流拠点	商業・業務施設や交流など集いの場、地域に根ざした文化活動の場などの集積を図り、生活・仕事・交流・文化活動を支える拠点として育成・整備する。
生活拠点	区民の日常生活を支える核となるとともに、区民が集い活動し交流する核となる、親しみのある最寄りの拠点として育成・整備する。

● 各駅周辺地区の特性

	【駅周辺地区名】	【特性】
交流拠点	新井薬師前	知名度の高い、由緒ある歴史文化資源があるまち 新井薬師や哲学堂公園など、由緒ある知名度の高い歴史文化資源があり、これら資源を商店街が結びつけている。なお、既存商店街は新井薬師への参詣道として発展してきた経緯があるなど、歴史文化的な背景の色濃い地区である。  哲学堂公園
生活拠点	沼袋	緑豊かな寺社や公園などのレクリエーションの場があるまち 区内でも大型で緑豊かな平和の森公園は、ジョギングや犬の散歩など、区民のレクリエーションの場となっている。また、住宅地内に点在する寺社の境内は、住民の憩いの場、子供の遊び場になっている。このようなレクリエーションの場を地元に密着した情緒ある商店街が結びつけている地区である。  平和の森公園
交流拠点	野方	面的に広がり、庶民的で活気ある商店街のあるまち 沿線地域で唯一面的な広がりのある商店街を有する地区である。商店街は、庶民的で活気があり、地区外においても知名度が高い。また、駅付近を環状七号線が通っているため、通過交通が少なく、比較的歩きやすい商店街である。  野方商店街
生活拠点	都立家政	地元密着型の商店街と、閑静な住宅街のあるまち 駅から南北に連なる商店街は地元密着型であり、小規模ながら穏やかな雰囲気を持っている。また周囲には閑静な住宅地が広がっており、落ち着いた印象のまちである。  都立家政商店街
交流拠点	鷺ノ宮	急行が停まる鉄道の利便性と、団地や宅地の豊かな緑があるまち 沿線地域で唯一急行が停まる駅であり、鉄道の利便性が高い地区である。また、団地のオープンスペースや宅地の敷地、福蔵院などにおいて緑が多く見られる上、駅前を妙正寺川が流れるなど、自然に恵まれた地区である。  団地内の緑

4-2 各駅周辺地区のまちづくり方針

1) 新井薬師前駅周辺地区

(1) 新井薬師前駅周辺地区の特色

<新井薬師前>

【交流拠点】

知名度の高い、
由緒ある歴史文化資源
のあるまち

新井薬師や哲学堂公園など、由緒ある知名度の高い歴史文化資源があり、これら歴史文化資源を商店街が結びつけている地区である。なお、既存商店街は新井薬師への参詣道として発展してきた経緯があるなど、歴史文化的な背景の色濃い地区である。

(2) 新井薬師前駅周辺地区のまちづくり資源（位置等はp25 図4-2を参照）

①新井薬師（梅照院）

- ・正式名称は新井山梅照院薬王寺。1586（天正14）年に僧行春が開いたと伝わる真言宗の寺院。眼病治療や子育ての薬師として信仰されてきた。八の日が縁日となる。（新井五丁目）



梅照院（新井薬師）

②哲学堂公園

- ・哲学者であり東洋大学の創立者である井上円了（1858～1919）が独特の哲学思想をもとにつくった社会教育のための公園。（松が丘一丁目）
- ・平成21年2月に東京都の名勝に指定された。



哲学堂公園

③商店街

- ・新井薬師への参詣道として発展した商店街。

④童謡「たき火」発祥の地

- ・作詞者巽聖歌（1905～1973）が付近を散歩しながら童謡「たき火」の詩情をわかせた地。（上高田三丁目）



童謡「たき火」
発祥の地付近

⑤忠臣蔵で知られる吉良上野介の墓所

- ・ 萬昌院功運寺墓地。吉良家四代の墓石、供養塔が建てられている。（功運寺には他にも歴史文化的な著名人の墓が点在している。）（上高田四丁目）

⑥中野駅へのアクセスの良さ

- ・ 中野駅が近く、自転車や徒歩で行き来できる距離にある。

（３）新井薬師前駅周辺地区の課題（位置等はP25 図4-2を参照）

①幹線道路の未整備

- ・ 補助 220 号線(もみじ山通り)が未整備であること等により、商店街を抜ける通過交通が多い。
- ・ 商店街はバスルートでもあるが、駅南の一部区間では歩道が狭小であり、その他の区間では歩車分離がされておらず、安心して歩ける空間となっていない。
- ・ 駅北側の商店街（哲学堂通り）は、バスが対面通行するものの道路幅員が狭いため、安全な歩行者空間が確保されていない。

②路上駐輪の発生

- ・ 駐輪場の規模や配置に課題があり、特に駅南側では非常に多くの路上駐輪が発生している。

③商店街の活力低下

- ・ 商店街に活力の低下が見られる。

④駅前における交通結節機能の不足

- ・ 駅前広場（乗り換え機能、滞留機能等）などの都市基盤が未整備であり、交通結節機能が不足している。

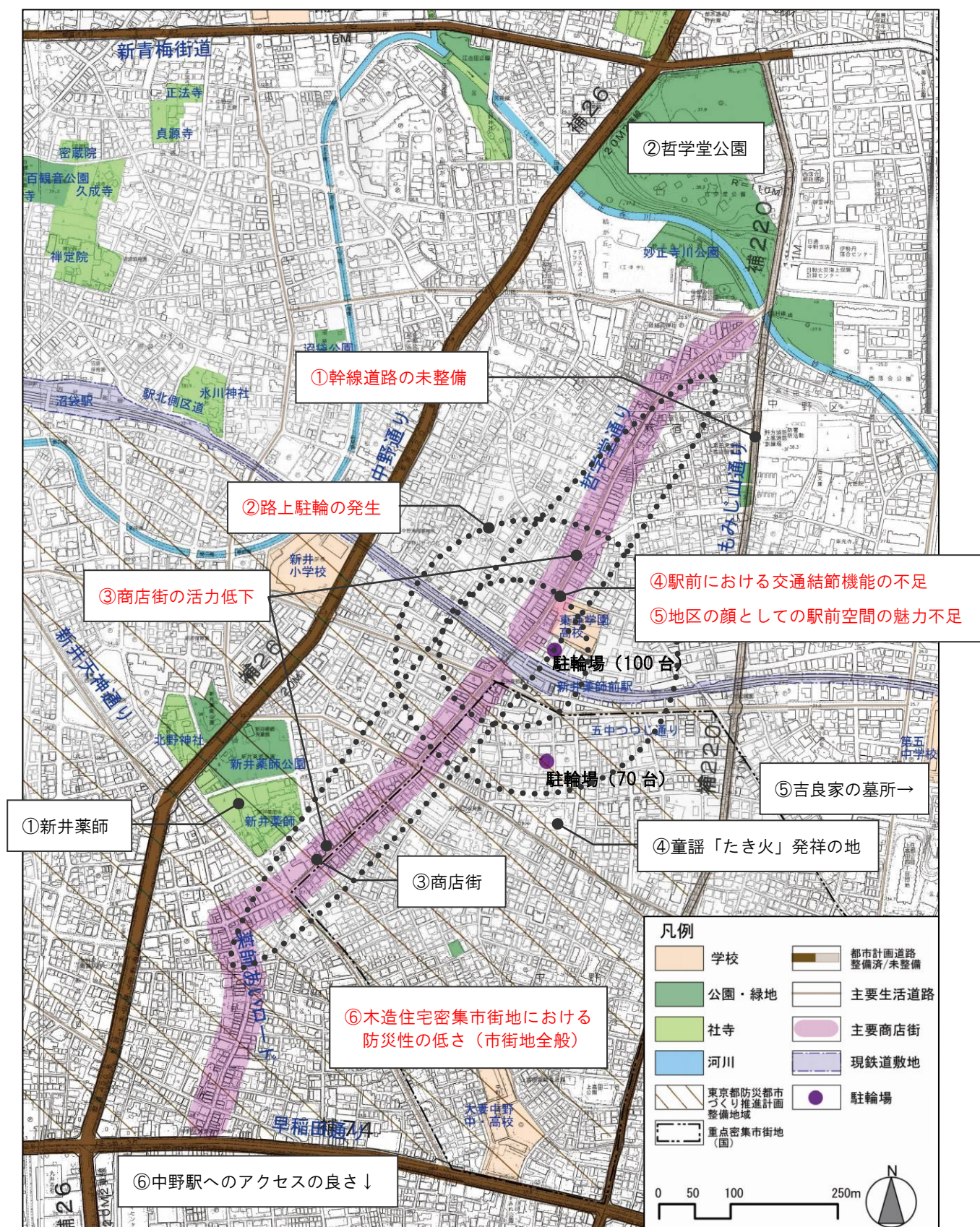
⑤地区の顔としての駅前空間の魅力不足

- ・ 駅前空間と駅周辺街区の一体感が薄く、魅力に乏しい。
- ・ 地域の歴史文化資源の存在感が薄く、案内サインはあるものの、煩雑な景観に埋もれて目立たず、歴史文化資源への誘導性に欠けている。

⑥木造住宅密集市街地における防災性の低さ

- ・ 鉄道の南側では、全般的に木造住宅密集市街地が広がり、狭隘な細街路が多く、一帯は、国の「重点密集市街地」や東京都の「防災都市づくり推進計画」における整備地域に位置づけられている。





【図4-2 新井薬師前駅周辺地区のまちづくり資源等の位置と課題図
（黒字：資源、赤字：課題）】

(4) 新井薬師前駅周辺地区の将来像

歴史文化の薫りを求めて、誰もがゆっくり散策できるまち

駅

- ・ 駅周辺は、歴史文化資源に恵まれた新井薬師前らしいシンボル性があり、来訪者・観光客等を迎えるまちの玄関口としてふさわしいしつらえと機能を持っている。
- ・ 駅前には地域住民や来訪者が交流できる空間があり、駅から商店街へにぎやかさが連続している。
- ・ 駅周辺から一街区入ると、静かで落ち着いた佇まいの住宅地が広がり、駅周辺のにぎわいと調和している。

交通

- ・ 駅前には、ユニバーサルデザインを導入した駅前広場や駐輪場があり、電車やバスの乗り継ぎがしやすい。
- ・ 駅へのアクセス道路が整備されている。
- ・ 補助 220 号線が整備されており、商店街の通過交通がほとんどない。
- ・ 商店街は、歩行者や自転車が優先して通行でき、安心して買い物ができる空間になっている。
- ・ 新井薬師や哲学堂公園などを訪れる来訪者・観光客や住民など、ゆっくりとまちなかを散策している人が多い。

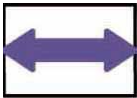
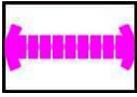
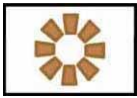
環境

- ・ 新井薬師や哲学堂公園等の緑が豊かであり、それらの歴史文化を活かしたまちづくり活動が進んでいる。

防災

- ・ 補助 220 号線が整備され、避難路として位置づけられている。
- ・ 補助 220 号線沿いの木造住宅密集市街地が改善されている。
- ・ 地域では、耐火・耐震建物への改善が進んでいる。

(5) 新井薬師前駅周辺地区のまちづくり方針

まちづくり方針	凡例
① 駅周辺の魅力化   ・駅前やその周辺は、歴史文化資源を有する新井薬師前らしいシンボル性を持つものとする。また、来訪者・観光客等を惹きつける魅力的な景観形成の誘導を図る。 ・駅前に地域住民・来訪者の交流の核となる場を設ける。その周辺地域は交流拠点に相応しい、有効な土地利用を促進する。 ・案内表示、歩行ルートの明示等により、歴史的資源への誘導を促す。	 駅周辺の魅力化
② 駅前の交通利便性の向上   ・駅アクセス道路や駅前広場等を整備し、交通結節機能の向上を図る。 ・駅周辺のユニバーサルデザインの導入を進め、利用者等の利便性と安全性を高める。 ・補助 220 号線の整備により道路ネットワークを整え、周辺交通環境の改善を図る。 ・五中つつじ通りや哲学堂通りは、安全な歩行者空間を確保するため、無電柱化等を検討する。	 駅前広場の整備  整えるべき幹線道路
③ 商店街の活性化  ・哲学堂通りは、安全な買い物空間を確保するため、歩行者・自転車の優先化や専用化を検討する。 ・商店街は、新井薬師の門前町であり、また哲学堂公園へのアクセス道路でもあるので、来訪者・観光客等を意識した魅力づくりを行い、活性化を図る。 ・中野駅周辺まで続く商店街通りの立地を活かすため、中野駅方面からの案内表示や、歩行ルートを明示するなど、人の誘導を図る。	 商店街の活性化
④ 災害に強い市街地へ改善  ・補助 220 号線などの基盤整備に併せて、耐火・耐震建物への誘導を促進し、避難路の確保、延焼遮断帯の形成等を図る。	(地区全体)
⑤ 歴史文化資源の保全と活用   ・連続立体交差事業によって生まれる鉄道敷き・鉄道沿いの空間や河川沿いの空間等は、関係機関との協議により、歴史文化資源と調和した快適な歩行者・自転車空間等としての活用を検討する。 ・歴史文化の薫る新井薬師前らしい駅周辺の空間の形成やにぎわいづくりを図る。	 主要な歴史文化資源



※活用の可能性は関係機関との協議による

【図4-3 新井薬師前駅周辺地区のまちづくり方針図】

2) 沼袋駅周辺地区

(1) 沼袋駅周辺地区の特色

＜沼 袋＞

【生活拠点】

緑豊かな公園や寺社などの区民のレクリエーションの場があるまち

区内でも大型で緑豊かな平和の森公園は、ジョギングや犬の散歩など、区民のレクリエーションの場となっている。また、住宅地に点在する緑豊かな寺社の境内は、住民の憩いの場、子供の遊び場になっている。このようなレクリエーションの場を地元に着した情緒ある商店街が結びつけている地区である。

(2) 沼袋駅周辺地区のまちづくり資源

(位置等は p31 図4-4を参照)

①平和の森公園

- ・中野刑務所跡地に開設された公園であり、1980（昭和55）年より地下式の水再生センターとその上部に防災公園（6.5ha）の整備を進めている。
- ・複数の広場を有し、北側には弥生時代の遺跡も見ついている。緑が豊富で、区民のレクリエーションの場として親しまれている。



②妙正寺川

- ・中野区北部を蛇行しながら東西に横断し、沼袋駅のすぐ南側を流れている。



③氷川神社

- ・妙正寺川の低地を見下ろせる高台にあり、太田道灌の陣屋が設けられた場所と伝えられている。境内には緑が豊富で、シデ・マツ・ヒノキなどの大木もある。



④明治寺（百観音）

- ・1912（明治45）年、明治天皇の病気回復を祈願して建立された。境内の隣には百観音公園があり、子供の遊び場として、また地元住民の憩いの場として利用されている。
- ・付近には久成寺、禅定院、密蔵院など、寺が多く立地している。



⑤実相院

- ・開山は不詳だが、新田一族の矢島氏が足利氏に敗れて定住帰農し、寺を開いたという説がある。

（３）沼袋駅周辺地区の課題（位置等はp31 図4-4を参照）

①脆弱な交通基盤

- ・商店街は通過交通が多く、バスルートでもある。さらに、歩車分離がされておらず、安心して歩ける空間となっていない。



商店街通り

②路上駐輪の発生

- ・現在の駐輪場は駅北側に位置しており、駅南側には駐輪場が無い。
- ・夕方に路上駐輪の台数が多くなっている。



沼袋駅前

③商店街の活力低下

- ・既存商店街の活力の低下が見られる。

④駅前における交通結節機能の不足

- ・駅前広場（乗り換え機能、滞留機能等）などの都市基盤が未整備であり、交通結節機能が不足している。



木造住宅密集市街地

⑤地区の玄関としての駅前空間の魅力不足

- ・駅前空間は滞留空間が少なく、魅力に乏しい。また、直近に妙正寺川が流れているにもかかわらず、その存在感が希薄である。同様に、近隣の寺社の雰囲気も感じづらい。

⑥バス利便性の悪さ

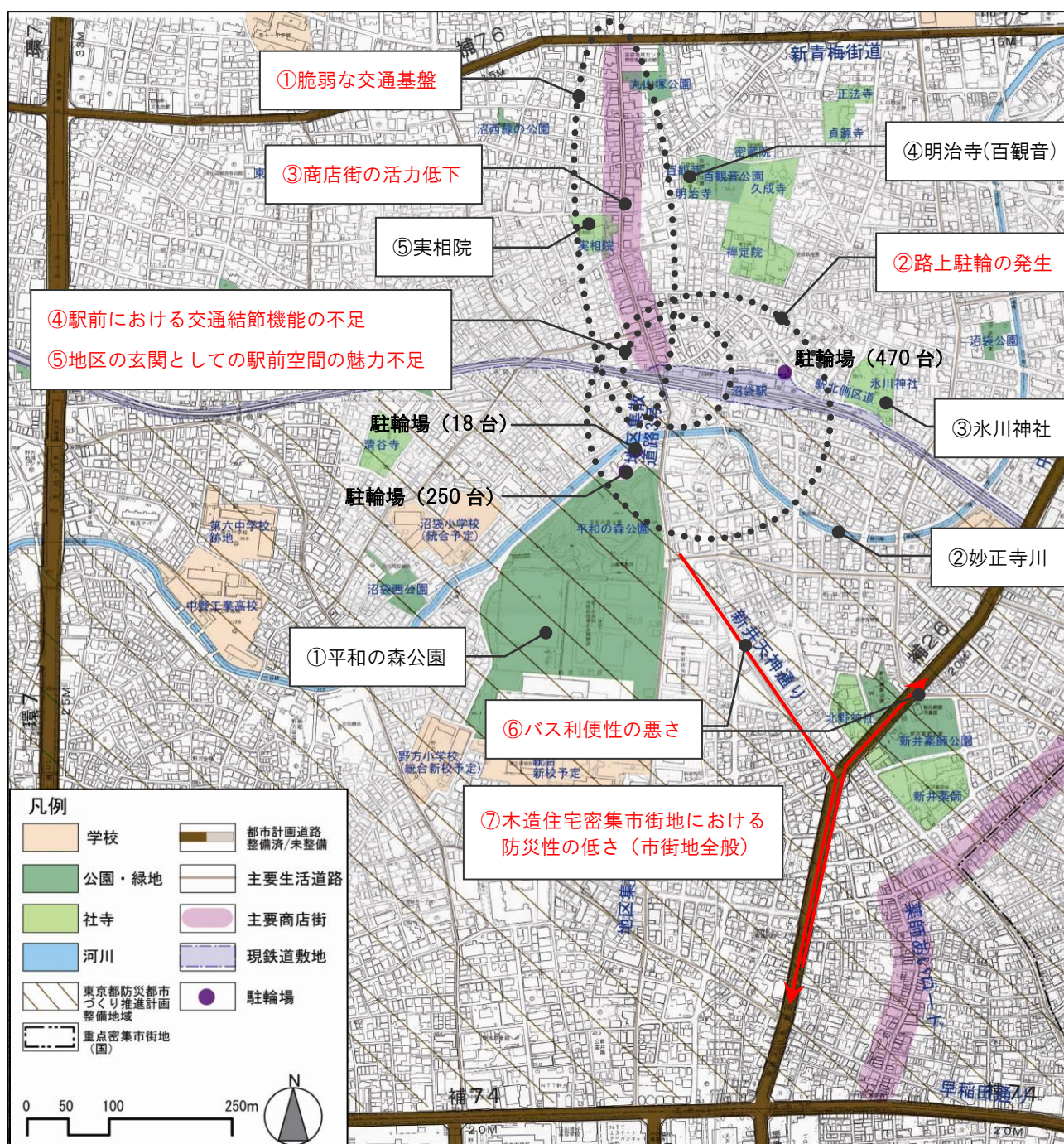
- ・中野駅と沼袋駅を結ぶバス路線は、沼袋駅から中野駅に向かうバスはあるが、中野駅から沼袋へ向うバスが無い。（中野通りを運行）

⑦木造住宅密集市街地における防災性の低さ

- ・鉄道の南側では、全般的に木造住宅密集市街地が広がり、狭隘な細街路が多く、一帯は国の「重点密集市街地」や東京都の「防災都市づくり推進計画」における整備地域に位置づけられている。



バス路線図



【図4-4 沼袋駅周辺地区のまちづくり資源等の位置と課題図
(黒字：資源、赤字：課題)】

(4) 沼袋駅周辺地区の将来像

妙正寺川と豊かな緑に恵まれ、憩える生活環境があるまち

駅

- ・駅周辺は、自然資源に恵まれた沼袋らしいシンボル性を持ち、地域住民の生活拠点としてふさわしいしつらえと機能を持っている。
- ・駅前には地域住民が滞留・交流できる空間があり、駅から北側の商店街へとにぎやかさが続き、南側は平和の森公園へと緑が続いている。
- ・駅周辺から一街区入ると、静かで落ち着いた佇まいの住宅地が広がり、駅周辺のにぎわいと調和している。

交通

- ・駅前には、ユニバーサルデザインを導入した駅前広場や駐輪場があり、電車やバスの乗り継ぎがしやすい。
- ・駅へのアクセス道路が確保されている。
- ・商店街は、歩行者や自転車が優先して通行でき、安心して買い物ができる空間になっている。

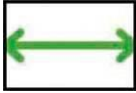
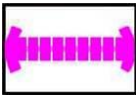
環境

- ・平和の森公園や寺社の緑が豊かであり、妙正寺川もまちに魅力的な表情を見せている。
- ・それらの自然資源を活かしたまちづくり活動が進んでおり、子どもたちをはじめとして、屋外で遊んだりくつろいだりしている人が多い。
- ・駅前などで、街路樹が増えている。

防災

- ・地域で、耐火・耐震建物への更新が進むなど、木造住宅密集市街地の改善が進んでいる。

(5) 沼袋駅周辺地区のまちづくり方針

まちづくり方針	凡例
① 駅周辺の魅力化   ・駅前やその周辺は、水や緑の自然資源を多く有する沼袋駅周辺地区の玄関口としてふさわしいものとする。 ・駅前に地域コミュニティの核となる場を設ける。 ・駅周辺と妙正寺川・平和の森公園、寺社などの緑が連携する空間づくりや、案内表示などにより、地域資源への誘導を促す。	 駅周辺の魅力化  特に連携が必要な箇所
② 駅前の交通利便性の向上   ・駅アクセス道路や駅前広場等を整備し、交通結節機能の向上を図る。 ・駅周辺のユニバーサルデザインの導入を進め、利用者等の利便性と安全性を高める。 ・沼袋駅の南北を結ぶアクセス道路の改善により、交通環境、利便性の向上を図る。	 駅前広場の整備
③ 商店街の活性化  ・周辺のまちづくり資源との繋がりや快適な買い物空間の確保などにより商店街の魅力向上を図る。 ・アクセス動線の改善や無電柱化等により、商店街を歩行者・自転車が安心して買い物できる空間を確保する。	 商店街の活性化
④ 災害に強い市街地へ改善  ・駅アクセス道路などの基盤整備に併せて、耐火・耐震建物への誘導を促進し、避難路の確保、延焼遮断帯の形成等を図る。	(地区全体)
⑤ 自然資源、歴史文化資源の保全と活用   ・妙正寺川の水系や、平和の森公園の豊かな緑などを活かしながら、寺社の緑と歴史文化などのまちづくり資源を保全する。 ・連続立体交差事業によって生まれる鉄道敷き・鉄道沿いの空間や河川沿いの空間等は、関係機関との協議により、気軽に散策できるネットワーク形成への活用を検討する。	 主要な自然資源  主要な歴史文化資源



※活用の可能性は関係機関との協議による

【図４－５ 沼袋周辺地区のまちづくり方針図】

3) 野方駅周辺地区

(1) 野方駅周辺地区の特色

＜野 方＞

【交流拠点】

面的に広がり、
庶民的で活気ある
商店街のあるまち

沿線地域で唯一面的な広がりのある商店街を有する地区である。商店街は、庶民的で活気があり、地区外においても知名度が高い。また、駅付近を環状七号線が通っているため、通過交通が少なく、比較的歩きやすい商店街である。

(2) 野方駅周辺地区のまちづくり資源（位置等は p37 図4-6を参照）

①商店街

- ・野方駅の開業（昭和 2 年）とともに商店が次々と生まれたことが始まり。戦後 10 年間で急速に発展をとげ、面的な広がりを持ち、価格帯の安さ、気安さ、親しみに溢れた商店街となっている。



②野方区民ホール(野方W I Z)

- ・地域センター、住居、商業施設を備えた複合ビル「野方W I Z」の地下にあるホールであり、演劇・コンサート・公演などの幅広い文化活動に使われている。
- ・ホールとしては小規模ながら、沿線地域では唯一のホールであり、多方面からの集客を誘導している。



③環状七号線

- ・広域的な幹線道路であり、地区の通過交通の抑制に寄与している。

(3) 野方駅周辺地区の課題（位置等は p37 図4-6を参照）

①商店街の活力低下

- ・最盛期と比べ活力の低下が見られる。

②ゆとりある空間の不足

- ・周辺には公園や学校、社寺等のまとまった緑やオープンスペースなどのゆとりある空間が少ない。

③路上駐輪の発生

- ・夕方に路上駐輪の台数が非常に多くなっている。

④環状七号線によるまちの分断

- ・野方 1～4 丁目と野方 5～6 丁目が環状七号線により分断され、まちの一体感が感じづらい。



⑤駅前における交通結節機能の不足

- ・駅前とバスロータリーが離れており、交通結節機能が不足している。
- ・環七には6系統のバスが通っているが、野方駅に最も近いバス停（野方バス停）には南からの2系統しか接続されておらず、駅前との結節が希薄になっている。

⑥野方W | Z前における人と車の輻輳

- ・野方W I Z前バス停付近は乗降客が多いうえ路上での客待ちするタクシーが見られるが、歩車道が分離されていないため、歩行者や自転車と車が輻輳し、安全に通行できる構造になっていない。

⑦地区の顔としての駅前空間の魅力不足

- ・駅前には滞留空間が少なく、魅力に乏しい。また、直近に商店街があるにもかかわらず、商店街と駅前の一体感が薄く魅力に乏しい。

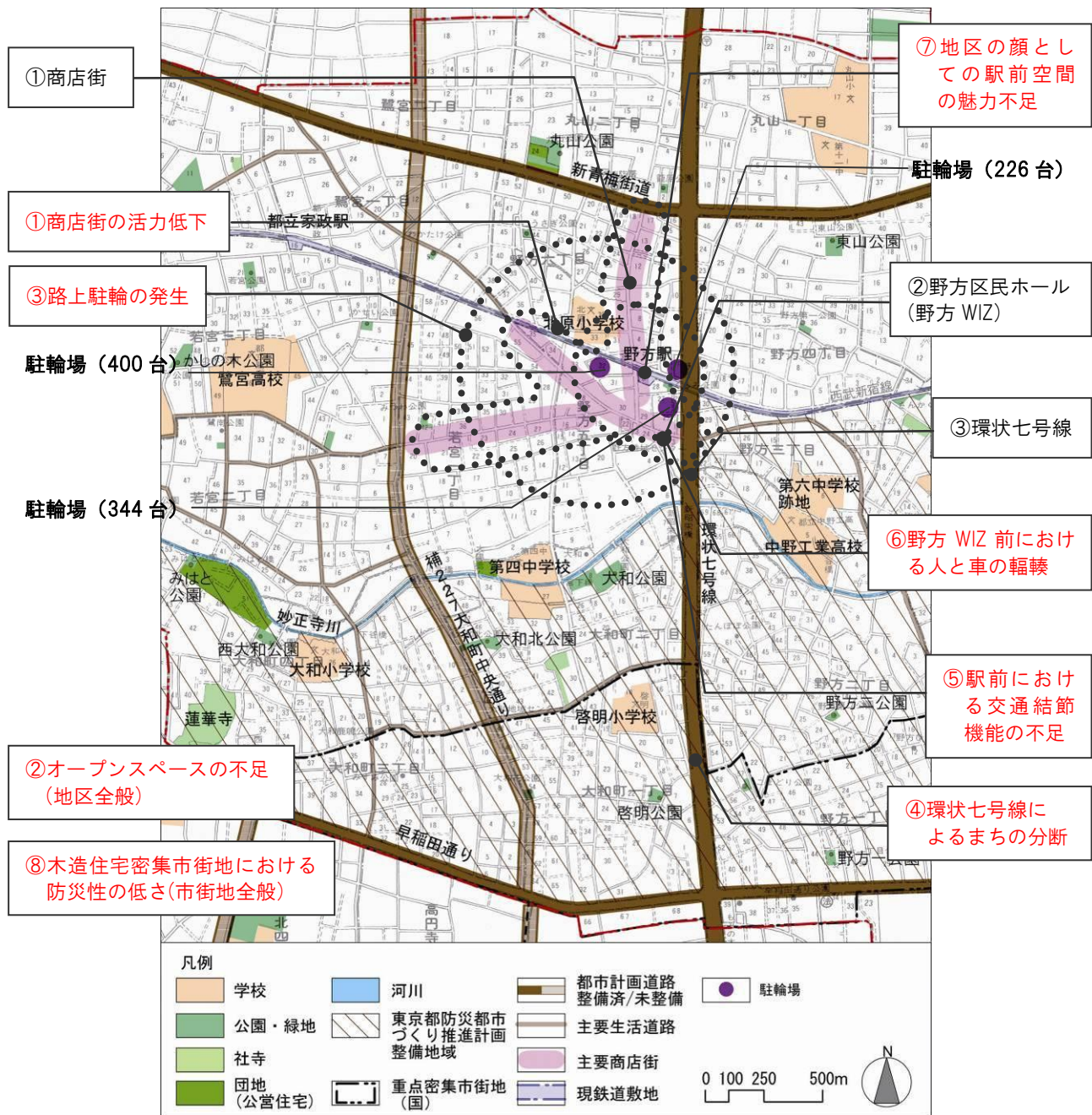


バス路線図

⑧木造住宅密集市街地における防災性の低さ

- ・南北に延びる環状七号線を境に、東では鉄道以南、西側では妙正寺川以南において全般的に木造住宅密集市街地が広がり、狭隘な細街路が多く、一帯は国の「重点密集市街地」や東京都の「防災都市づくり推進計画」における整備地域に位置づけられている。





【図4－6 野方駅周辺地区のまちづくり資源等の位置と課題図
（黒字：資源、赤字：課題）】

(4) 野方駅周辺地区の将来像

庶民的で情緒のある商店街を求めて、多くの人が集まるまち

駅

- ・ 駅周辺には、庶民的で情緒のある野方らしい商店街が面的に広がっており、来訪者等を迎える交流拠点としてふさわしい機能を持っている。
- ・ 駅周辺から一街区入ると、静かで落ち着いた佇まいの住宅地が広がり、駅周辺のにぎわいと調和している。

交通

- ・ 駅前にはユニバーサルデザインを導入した駅前広場や駐輪場があり、電車やバスの乗り継ぎがしやすい。
- ・ 駅へのアクセス道路が確保されている。
- ・ 商店街は、歩行者や自転車が快適に通行でき、安心して買い物や散策ができる空間になっている。
- ・ 野方の商店街を求めて沿線等から集まる来訪者や住民など、買い物や交流を楽しみながらまちなかを散策している人が多い。

環境

- ・ オープンスペースが比較的少ない代わりに、街路樹や宅地の緑、店舗等に飾られた鉢植え等が豊かであり、うるおいが感じられる。
- ・ 情緒を感じさせる建築物が良好に保全され、まちの景観を向上させている。

防災

- ・ 地域で、耐火・耐震建物への改善が進むなど、木造密集市街地の改善が進んでいる。

(5) 野方駅周辺地区のまちづくり方針

まちづくり方針	凡例
① 駅周辺の魅力化   ・駅前やその周辺は、庶民的で活気ある商店街を有する野方駅周辺地区らしいシンボル性を持つものとする。 ・駅前に地域住民や来訪者が集える場を設け、地区の魅力向上を図る。	 駅周辺の魅力化
② 駅前の交通利便性の向上   ・駅アクセス道路や駅前広場等を整備し、交通結節機能の向上を図る。 ・駅周辺のユニバーサルデザインの導入を進め、利用者等の利便性と安全性を高める。 ・連続立体交差事業によって生まれる鉄道敷き・鉄道沿いの空間は、関係機関との協議により、街区の回遊性が高められるよう歩行者・自転車ネットワークとしての活用を検討する。	 駅前交通結節機能の整備
③ 商店街の活性化  ・安全な買い物空間を創出するため、歩行者・自転車の専用化や駐輪機能の確保など、ソフト施策や基盤整備を検討する。 ・地区計画などのまちづくりのルールにより、庶民的で情緒ある風情を保全する。また、商店街の美装化や無電柱化等を検討する。	 商店街の活性化
④ 災害に強い市街地へ改善  ・補助 227 号線(大和町中央通り)などの基盤整備に併せて、耐火・耐震建物への誘導を促進し、避難路の確保、延焼遮断帯の形成等を図る。	(地区全体)
⑤ 身近な緑の保全・創出  ・まちづくりによって新たに生み出されるオープンスペースには、緑を配置するなど、うるおいの創出に努める。 ・街路樹や宅地の緑等による身近な緑の保全と創出に努める。	(地区全体)



※活用の可能性は関係機関との協議による

【図４－７ 野方駅周辺地区のまちづくり方針図】

4) 都立家政駅周辺地区

(1) 都立家政駅周辺地区の特色

＜都立家政＞

【生活拠点】

地元密着型の商店街と、
閑静な住宅街の
あるまち

駅から南北に連なる商店街は地元密着型であり、小規模ながら穏やかな雰囲気を持っている。また周囲には閑静な住宅地が広がっており、落ち着いた印象のまちである。

(2) 都立家政駅周辺地区のまちづくり資源（位置等はp43 図4-8を参照）

①商店街

- ・都営住宅ができるなど、周辺の宅地化に伴って発展した地域密着型の商店街。沿道建築物が低層であり、道路幅員が狭いことと相まって、人に馴染みやすく圧迫感の少ない空間を構成している。
- ・駅南では、低層の商店が連続的に並んでおり、穏やかな雰囲気の中にも生活感が感じられる。
- ・駅北では商店と住宅が混在した通りとなっており、商店街の中に宅地の緑が見られるなど、南側とは異なる魅力を持っている。



都立家政商店街

②若宮公園

- ・かつて稲荷神社が立地し、1966（昭和41）年に鷲ノ宮八幡神社へ移された際に公園として整備された。地域の子供達の遊び場となっており、今でも参道の両側にあった並木が残されており、当時の面影を偲ぶことができる。



若宮公園

③瑠璃光仙蔵院浄光寺

- ・若宮公園の西隣に位置し、当地区の落ち着いた雰囲気と調和したひっそりとした佇まいである。かつては稲荷神社の別当であり、正式名称を瑠璃光仙蔵院浄光寺という。古くは尼寺であった時期もある。春先には梅の香りが境内から漂い、人々を楽しませている。



瑠璃光仙蔵院浄光寺

(3) 都立家政駅周辺地区の課題（位置等は p43 図4－8を参照）

①幹線道路の未整備

- ・ 補助 227 号線が未整備であること等により、商店街に通過交通が入り込んでいる。
- ・ 商店街では朝夕に交通規制を実施しているが、それ以外の時間帯では歩行者と自動車が増え、安心して買い物できる空間にはなっていない。



②路上駐輪の発生

- ・ 駅南の商店街は路上駐輪が多い。駅南側の裏通りも路上駐輪が多い。

③地区の玄関としての駅前空間の魅力不足

- ・ 駅前は滞留空間が少なく、魅力に乏しい。また、穏やかな雰囲気のある商店街と景観的に断続しており、地区の魅力との連携がとれていない空間となっている。



④木造住宅密集市街地における防災性の低さ

- ・ 妙正寺川以南の全般に木造住宅密集市街地が広がり、狭隘な細街路が多く、一帯は国の「重点密集市街地」や東京都の「防災都市づくり推進計画」における整備地域に位置づけられている。



【図４－８ 都立家政駅周辺地区のまちづくり資源等の位置と課題図
(黒字：資源、赤字：課題)】

(4) 都立家政駅周辺地区の将来像

閑静で品の良い住環境と便利な商店街のある、落ち着いて暮らせるまち

駅

- ・駅周辺には、穏やかな雰囲気ですぐ地元密着型の商店街が南北に連なっており、地域住民の生活拠点としてふさわしい機能を持っている。
- ・商店街から一街区入ると、静かで落ち着いた佇まいの住宅地が広がり、商店街と調和している。

交通

- ・駅前に新たに整備される施設にはユニバーサルデザインが導入されている。
- ・補助 227 号線が整備されており、商店街は歩行者や自転車が快適に通行でき、さらに安心して買い物や散策ができる空間になっている。

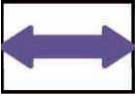
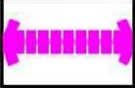
環境

- ・若宮公園や寺社、宅地などの身近な緑が豊かであり、うるおいが感じられる。

防災

- ・地域で、耐火・耐震建物への更新が進むなど、木造密集市街地の改善が進んでいる。

(5) 都立家政駅周辺地区のまちづくり方針

まちづくり方針	凡例
① 駅周辺の魅力化   ・ 駅前やその周辺は、穏やかな雰囲気の商品街や閑静な住宅地を有する都立家政駅周辺地区の玄関口としてふさわしいものとする。	 駅周辺の魅力化
② 駅前の交通利便性の向上   ・ 当地区にふさわしい利便性を持つ駅前空間の創出を図る。 ・ 駅周辺のユニバーサルデザインの導入を進め、利用者等の利便性と安全性を高める。 ・ 補助 227 号線の整備により道路ネットワークを整え、周辺交通環境の改善を図る。	 駅前の利便性向上  整えるべき幹線道路
③ 商店街の活性化  ・ 現在の穏やかな雰囲気を保全・向上させつつ、安全な買い物空間を創出するため、無電柱化等を検討する。 ・ 連続立体交差事業によって生まれる鉄道敷き・鉄道沿いの空間等は、関係機関との協議により、都立家政駅周辺と鷺ノ宮駅周辺地区との回遊性を高め、一体的なエリアとして楽しむことができるよう、歩行者・自転車ネットワークへの活用を検討する。	 商店街の活性化
④ 災害に強い市街地へ改善  ・ 補助 227 号線などの基盤整備に併せて、耐火・耐震建物への誘導を促進し、避難路の確保、延焼遮断帯の形成等を図る。	(地区全体)
⑤ 身近な緑の保全・創出  ・ 街路樹や宅地の緑等による身近な緑の保全と創出に努める。	(地区全体)



※活用の可能性は関係機関との協議による

【図４－９ 都立家政駅周辺地区のまちづくり方針図】

5) 鷺ノ宮駅周辺地区

(1) 鷺ノ宮駅周辺地区の特色

<鷺ノ宮>

【交流拠点】

急行が停まる鉄道の
利便性と、団地や宅地の
豊かな緑があるまち

沿線地域で唯一急行が停まる駅であり、鉄道の利便性が高い地区である。また、団地のオープンスペースや旧家に残された屋敷林、福蔵院などの寺社において緑が多く見られる上、駅前を妙正寺川が流れるなど、自然に恵まれた地区である。

(2) 鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくり資源（位置等はp49 図4-10を参照）

①商店街

- ・駅を中心に補助 133 号線(中杉通り)沿いを南北約 1 km にわたって連なっている商店街。

②妙正寺川と遊歩道

- ・妙正寺川が駅のすぐ南側を流れており、川沿いの遊歩道は散策等に利用されている。また、春には土筆橋や鷺宮住宅付近がお花見スポットとなっている。



③団地内や旧家に残された緑

- ・鷺ノ宮駅南には団地が多く立地しており、敷地内や旧家に残された屋敷林の緑が比較的豊富である。

④鷺宮八幡神社

- ・高台の上にあり、鎮守杜として地域一円から望むことが可能である。区内最古の石鳥居があり、都立家政から移された稲荷神社と御岳神社の末社が祀られている。



⑤白鷺山福蔵院正幡寺

- ・室町時代、頼珍により開山されたと伝えられており、隣接する八幡神社の別当であった。境内には緑が溢れ、中野区指定文化財の十三仏が並んでいる。



(3) 鷺ノ宮駅周辺地区の課題（位置等はp49図4-10を参照）

①幹線道路の未整備

- ・ 補助 133 号線（商店街）は歩道幅員が狭く、歩行者や買い物客が安心して買い物できる空間になっていない。

②路上駐輪の発生

- ・ 妙正寺川沿いや駅北側の線路に並行した通りにおいて路上駐輪が多い。



補助 133 号線の歩道

③商店街の活力低下

- ・ 既存商店街の活力の低下が見られる。

④駅前における交通結節機能の不足

- ・ 路線バス、タクシー等の停車スペースが無い場合、乗降時は道路上に停車するため、渋滞の大きな要因となっている。
- ・ バスの乗降のためのスペースなどの都市基盤が未整備であり、交通結節機能が不足している。



駅南のバス停

⑤地区の顔としての駅前空間の魅力不足

- ・ 駅前空間は滞留空間が少なく、魅力に乏しい。
- ・ 近くを流れる妙正寺川の魅力を感じられる空間・景観になっていない。

⑥木造住宅密集市街地における防災性の低さ

- ・ 駅から南へ 1 k m ほど離れた妙正寺川以南の地域において木造住宅密集市街地が広がり、狭隘な細街路が多く、一帯は国の「重点密集市街地」や東京都の「防災都市づくり推進計画」における整備地域に位置づけられている。



鷺ノ宮駅北口



【図4-10 鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくり資源等の位置と課題図
(黒字：資源、赤字：課題)】

(4) 鷺ノ宮駅周辺地区の将来像

妙正寺川や緑に恵まれ、世代を超えた交流のあるまち

駅

- ・ 駅前では、緑豊かな寺社や妙正寺川などの自然資源を感じることができ、また、川沿いの遊歩道などでそれらが街へと繋がっている。
- ・ 駅前から南北に連なる商店街へとにぎやかな活気が連続している。
- ・ 駅周辺から一街区入ると、静かで落ち着いた佇まいの住宅地が広がり、駅周辺のにぎわいと調和している。

交通

- ・ バスの乗降スペースができるなど、駅前の交通結節機能が強化されており、新しく整備された施設にはユニバーサルデザインが導入されている。
- ・ 補助 133 号線が拡幅整備されており、商店街は歩行者や自転車が快適に通行でき、より安心して買い物や散策ができる空間になっている。

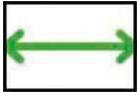
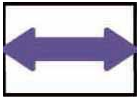
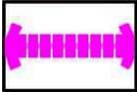
環境

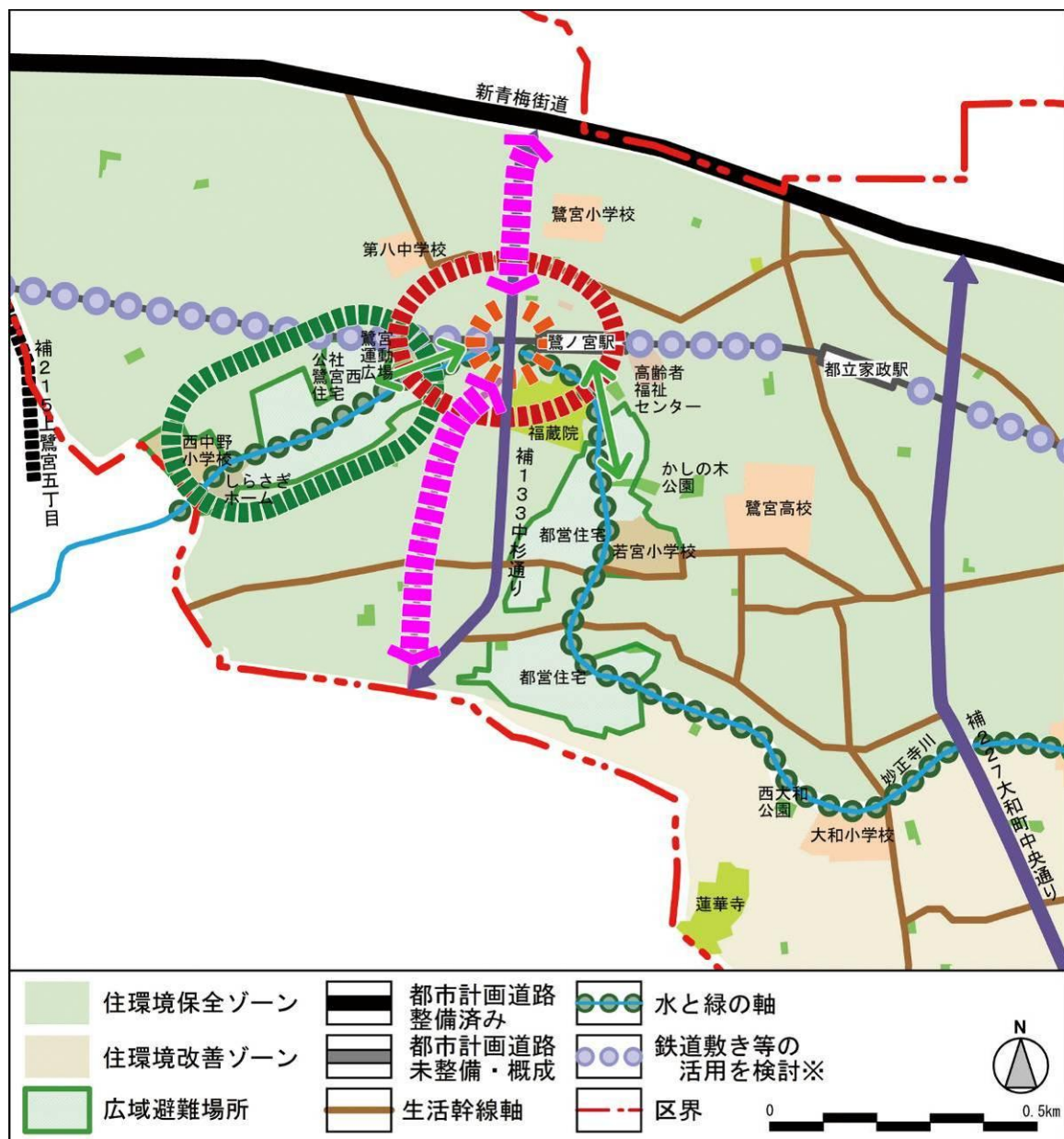
- ・ 寺社の緑や宅地・団地の緑が豊かであり、妙正寺川もまちに魅力的な表情を見せている。
- ・ それらの自然資源付近の空間が快適なものとなっており、多様な世代が交流している。

防災

- ・ 地域で、耐火・耐震建物への改善が進むなど、木造住宅密集市街地の改善が進んでいる。

(5) 鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくり方針

まちづくり方針	凡例
① 駅周辺の魅力化   ・駅前やその周辺は、急行停車駅にふさわしいものとし、駅利用者を惹きつける魅力的な景観形成の誘導を図る。 ・駅前に地域の交流の核となる場を設ける。その周辺は妙正寺川や寺社などの自然が感じられる空間づくりや演出を図る。	 駅周辺の魅力化  特に連携が必要な箇所
② 駅前の交通利便性の向上   ・駅アクセス道路や駅前広場等を整備し、交通結節機能の向上を図る。 ・駅周辺のユニバーサルデザインの導入を進め、利用者等の利便性と安全性を高める。 ・補助 133 号線の整備により道路ネットワークを整え、交通環境の改善を図る。	 駅前交通結節機能の整備  整えるべき幹線道路
③ 商店街の活性化  ・商店街は補助 133 号線の整備等により、安心して快適に買い物ができる空間の確保を図る。 ・連続立体交差事業によって生まれる鉄道敷き・鉄道沿いの空間等は関係機関との協議により、都立家政駅周辺と鷺ノ宮駅周辺地区との回遊性を高め、一体的なエリアとして楽しむことができるよう、歩行者・自転車ネットワークへの活用を検討する。	 商店街の活性化
④ 災害に強い市街地へ改善  ・補助 133 号線などの基盤整備に併せて、耐火・耐震建物への誘導を促進し、避難路の確保、延焼遮断帯の形成等を図る。	(地区全体)
⑤ 自然資源の保全と活用  ・寺社、宅地、団地内等の豊かな緑の保全に努める。 ・連続立体交差事業により生まれる鉄道敷・鉄道沿線や河川沿いの空間は関係機関との協議により、気軽に散策できるネットワーク形成への活用を検討する。	 主要な自然資源



※活用の可能性は関係機関との協議による

【図4-11 鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくり方針図】

5

駅前広場等の考え方

5-1 各駅の交通環境の課題

西武新宿線の沿線まちづくりにおいて、重要な基盤となる駅前広場や関連するアクセス道路について、必要な役割、機能等を検討するため、交通状況の分析や課題の抽出を行う。

(1) 新井薬師前駅の状況と課題（交通環境など）

① 駅付近の交通状況

- ・ 駅付近には 4 系統のバスが運行しているが、路線バス、タクシー等の乗降空間が未整備であり、乗降時には道路車線上に停車するため交通混雑の一因となっている。
- ・ H16 のアンケート調査では、歩行者の自動車やバスとの錯綜を危険と感じている割合が高い。
- ・ 駐輪場の稼働率は全体で 90%だが、北側では 100%を大きく超えており、駐輪場の不足を感じている人の割合も高い。
- ・ 駅利用者の端末交通は 9 割近くが徒歩となっている。
- ・ 駅北口（上り線側）には人だまり空間が無く、道路に人が滞留するため歩行者の安全性が確保されていない。

② 駅付近の交通環境の課題

- ・ 路線バス、タクシーの乗降に必要な交通空間の確保
- ・ 歩行者の安全性向上、交通機能向上に資する歩行者空間の確保
- ・ 駐輪場の拡充・整備



新井薬師前駅南口付近



新井薬師前駅南口

(2) 沼袋駅の状況と課題（交通環境など）

①駅付近の交通状況

- ・ 駅付近には 2 系統のバスが運行しているが、駅前には十分な乗降空間が未整備であるうえ、幅員 6 m 程の商店街が一方通行のバス路線となっており、安全な歩行者空間となっていない。
- ・ H16 の歩行者環境のアンケートでは、歩行者の自動車やバスとの錯綜を危険と感じている割合が非常に高くなっている。
- ・ 駅利用者の端末交通は 9 割が徒歩である。
- ・ 駐輪場の稼働率は 70% 弱である。

②駅付近の交通環境の課題

- ・ 路線バス、タクシーの乗降に必要な交通空間の確保
- ・ 商店街への通過交通の抑制や、路線バス経路を含む自動車動線の見直し



(3) 野方駅の状況と課題（交通環境など）

① 駅付近の交通状況

- ・ 駅付近には 2 系統のバスと隣接する環状 7 号線には 5 系統のバスが運行しているが、駅南側の既存バス停とは直線で 100m 以上の距離があるうえ、環状 7 号線のバス停とは 200～400 m 程度の距離があり、利便性が損なわれている。
- ・ 駅前の商店街が一方通行の自動車動線となっているが、環状 7 号線が近いこともあり自動車交通は少ない。また、夕方を中心として交通規制により歩行者優先としている。
- ・ 駅利用者の端末交通は約 8 割が徒歩だが、自転車、バスの利用が他の駅よりも高くなっている。
- ・ 駐輪場の稼働率は全体で約 65% となっている。

② 駅付近の交通環境の課題

- ・ 既存バスロータリーの改善を含む路線バスと鉄道との乗換利便性の向上
- ・ 既存バスロータリーと連携する駅前の交通空間の確保
- ・ 商店街への通過交通の抑制や、路線バス経路を含む自動車動線の見直し



(4) 都立家政駅の状況と課題（交通環境など）

① 駅付近の交通状況

- ・ 駅付近には現在路線バスの運行はない。
- ・ 隣の鷺ノ宮駅との間隔は他の駅と比較して 500m 程度と短い（他 1km 前後）
- ・ 駅前の商店街は一方通行の自動車動線となっているが、夕方を中心として交通規制により歩行者優先としている。
- ・ 駅利用者の端末交通は約 9 割以上が徒歩で自転車を含めるとほぼ 100% である。
- ・ 駐輪場の稼働率は全体で約 60% となっている。

② 駅付近の交通環境の課題

- ・ 歩行者交通に配慮した駅前空間の確保



(5) 鷺ノ宮駅の状況と課題（交通環境など）

① 駅付近の交通状況

- ・ 駅前には南北に都市計画道路 補助 133 号線が位置しており、当該都市計画道路は、都の優先整備路線として位置づけられている。
- ・ 駅付近（補助 133 号線）には、3 系統のバスが運行しているが、乗降空間が未整備であり、乗降時に道路車線上に停車するため交通混雑の一因となっている。
- ・ 駅利用者の端末交通は約 8 割が徒歩だが、他の駅と比較して自家用車の利用がある。
- ・ 駐輪場の稼働率は全体で約 50% だが、北側では 100% を超えている。

② 駅付近の交通環境の課題

- ・ 路線バス、タクシー等の乗降に必要な交通空間の確保
- ・ 補助 133 号線と一体となった歩行者交通に配慮した駅前広場の確保



5-2 各駅前広場の考え方

各駅のまちづくり方針や各駅の交通環境に係る課題より、西武新宿線の連続立体交差事業を契機とした、沿線まちづくりに資する駅前広場について必要な機能、役割についての考え方を整理する。

(1) 基本的な考え方

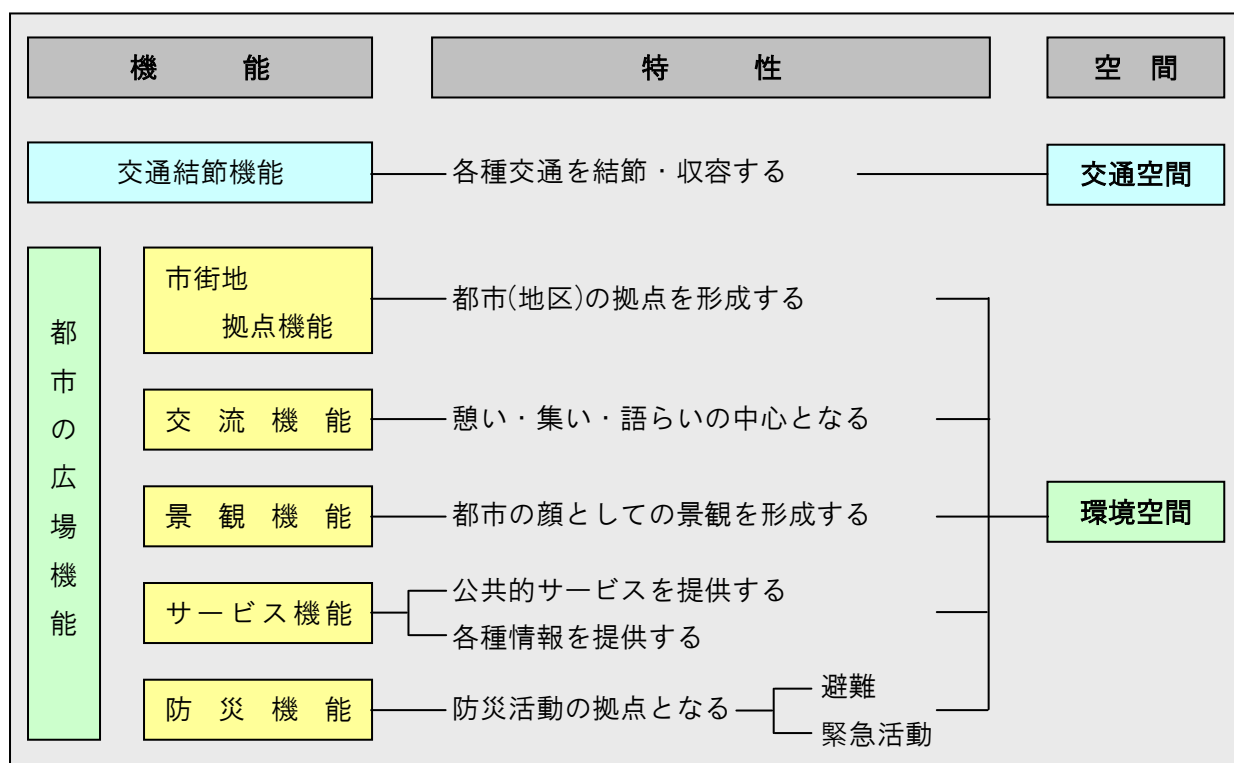
中野区内の西武新宿線沿線各駅は、交通センサスを基にした推計やH16アンケート調査から見ても、大規模な交通結節点としての役割はなく、歩行者系交通を中心とした駅となっており、路線バス、タクシーについては僅かな利用が認められる程度である。

また、各駅の間隔も短く市街化が進展しているため、一概に各駅が全ての機能を具備することは現実的とはいえない。加えて、駅周辺は日常の買回り品を中心とした商店街が形成されており、広域的な集客施設を伴う多くの交通が発生、集中する駅とはなっていない。

こうしたことから、沿線まちづくりにおける各駅前広場に求める機能としては、歩行者系の日常的な利用を基軸としながら、各駅の特性を加味して考え方の整理を図る。

(2) 機能、役割など

「駅前広場計画指針」新しい駅前広場の考え方(建設省都市局都市交通調査室監修)においては、駅前広場の機能の考え方を下記のように整理している。



これらより、沿線まちづくりの方針や各駅の特性を踏まえ、各駅における駅前広場を次のように分類し、それぞれの位置づけに応じた機能、役割分担を図ることとする。

● 駅前広場の類型

- 地区拠点型** : 地区の交流拠点となる駅であり、交通結節機能に加え特性に応じた都市の広場機能を有し、アクセス道路の拡充・整備を図るもの。
- 生活拠点型** : 歩行者・自転車交通を基本としながら、路線バス等の利便性を考慮したもので、アクセス道路の拡充・整備を図るもの。
- 地域生活型** : 歩行者・自転車交通を主体とし、地域内交通を対象としたもの。

(3) 各駅前広場の考え方

各駅前広場の考え方について次のように整理をする。

類型	駅名	考え方
地区拠点型	新井薬師前駅	必要な交通結節機能を備えながら、地域の交流の核となる機能を有する駅前広場を整備する。 周辺幹線街路と連絡するアクセス道路を整備する。
	野方駅	地域の交流の核となる機能を有する駅前広場を整備し、路線バス等の利便性向上を図る。
	鷺ノ宮駅	必要な交通結節機能を備えながら、補助 133 号線と連絡した地域の交流の核となる機能を有する駅前広場を整備する。
生活拠点型	沼袋駅	歩行者系の末端交通を基本とし、周辺の歩行者・自転車動線に配慮した駅前広場を整備する。 周辺街路と連絡するアクセス道路を整備する。
地域生活型	都立家政駅	周辺既存街路と連携し、歩行者系の末端交通を対象とした駅前空間を整備する。

5-3 アクセス道路の考え方

各駅のまちづくり方針や各駅の交通環境に係る課題（5-4「参考資料」参照）により、駅前広場と連携したアクセス道路についての考え方を検討する。

● 基本的な考え方

中野区内の西武新宿線沿線は、周辺の主要幹線街路から離れているうえ、駅への交通動線が脆弱である。また、駅周辺には日常の買回り品を中心とした商店街が形成され、バス路線としての利用など、生活道路への負担が大きく駅周辺の交通動線が錯綜している。

これらは、道路ネットワークの不備が大きな要因であり、歩行者環境に関するアンケート調査（H16 調査）においても、自動車、バスとの錯綜を危険と感じている割合が高い。

こうしたことから、生活道路に過度の負担がかからぬよう駅前広場と連携した道路ネットワークの確保が必要である。沿線まちづくりにおけるアクセス道路及び道路ネットワークの検討に際しては、以下の考えを基本とする。

1. 周辺の歩行者・自転車交通動線に十分配慮する。
2. 路線バス等の運行を考慮し、これらの利便性向上に資する。
3. ユニバーサルデザインの導入や無電柱化など
安全性、利便性の向上を図る。
4. 地域防災に寄与する。

5-4 参考資料（各駅のデータ）

（１）交通環境に関する各駅のデータ

● 各駅周辺地区の位置づけと駅乗降客数

各駅周辺地区の位置づけ（中野区都市計画マスタープラン）		駅乗降客数（H18実績 日平均乗降客数）
新井薬師前駅	交流拠点	24千人／日
沼袋駅	生活拠点	20千人／日
野方駅	交流拠点	22千人／日
都立家政駅	生活拠点	17千人／日
鷺ノ宮駅	交流拠点	30千人／日

出典：西武鉄道ホームページ

● 各駅ピーク時端末交通手段

駅名	端末交通の手段（乗車）						
	徒歩	自転車	バイク	自家用車	バス	タクシー	合計
新井薬師前	2,793 88.3%	347 11.0%	0	24 0.7%	0	0	3,164
沼袋	2,847 91.7%	191 6.2%	0	0	51 1.6%	15 0.5%	3,104
野方	2,745 81.2%	590 17.5%	0	0	43 1.3%	0	3,378
都立家政	2,837 92.1%	244 7.9%	0	0	0	0	3,081
鷺ノ宮	5,191 89.3%	471 8.1%	29 0.5%	22 0.4%	102 1.7%	0	5,815

駅名	端末交通の手段（降車）						
	徒歩	自転車	バイク	自家用車	バス	タクシー	合計
新井薬師前	2,284 100%	0	0	0	0	0	2,284
沼袋	1,060 95.0%	28 2.5%	0	0	28 2.5%	0	1,116
野方	1,375 87.2%	17 1.1%	0	0	156 9.9%	29 1.8%	1,577
都立家政	680 94.3%	41 5.7%	0	0	0	0	721
鷺ノ宮	1,165 79.8%	0	36 2.5%	209 14.3%	50 3.4%	0	1,460

出典：西武新宿線踏切対策に伴う沿線まちづくり整備構想策定調査報告書（H17.3）

● 各駅直近踏切横断交通量（12h）（7:00～19:00）

駅名	踏切名	北⇒南	南⇒北	計
新井薬師前	新井薬師第1号踏切	1,430	1,506	2,936
沼袋	沼袋第1号踏切	1,826	—	1,826
野方	野方第1号踏切	—	239	239
都立家政	都立家政第1号踏切	—	328	328
鷺ノ宮	鷺ノ宮第1号踏切	2,390	2,345	4,735

出典：西武新宿線踏切対策に伴う沿線まちづくり整備構想策定調査報告書（H17.3）

（参考）中野駅のピーク時端末交通手段（8:00～9:00）

端末交通の手段（降車）						
	徒歩・自転車	バイク	自家用車	バス	タクシー	合計
中野駅	6,837 75.3%	780 8.6%	30 0.3%	1,301 14.3%	134 1.5%	9,082 100%

端末交通の手段（乗車）						
	徒歩・自転車	バイク	自家用車	バス	タクシー	合計
中野駅	8,642 75.4%	983 8.6%	66 0.6%	1,690 14.7%	80 0.7%	11,461 100%

出典：（H18 中野駅地区検討より）

● 各駅前にバス停のあるバス路線

駅名	路線番号	平均乗車人員数	運行回数
新井薬師前	合計 4 系統	8,519	444
	中 10、12	3,020	192
	中 41	4,072	220
	池 11	1,427	32
沼袋	1 系統	5,710	118
	中 92	5,710	118
野方 ※1	合計 2 系統	5,804	327
	宿 05	3,012	118
	中 01	2,792	209
都立家政	—	—	—
鷺ノ宮 ※2	合計 3 系統	8,789	505
	阿 01、03	5,516	332
	荻 06	3,273	173

出典：中野区統計書 2008

※1：野方駅は、環七を通過する 6 系統のバスは含んでいない。

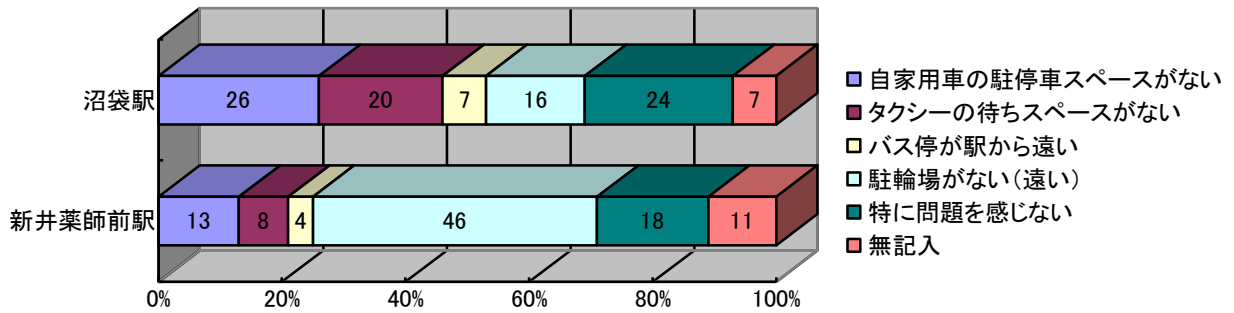
※2：鷺ノ宮は阿 03（車庫行き）系統の利用者数は含んでいない。

● 各駅周辺の自転車駐輪場の稼働率（有料制駐輪場）

駅名	駐輪場名	駐輪可能台数	平均利用件数	稼働率
新井薬師前	合計	170	153	90.0%
	薬師北	100	134	134.0%
	薬師南	70	19	27.1%
沼袋	合計	487	333	68.4%
	沼袋地下	470	317	67.4%
	沼袋第一	17	16	94.1%
野方	合計	400	263	65.8%
	野方第一	140	113	80.7%
	野方第二	260	150	57.7%
都立家政	合計	640	409	63.9%
	都立家政南	370	114	30.8%
	都立家政北	270	295	109.3%
鷺ノ宮	合計	2,004	1,018	50.8%
	鷺宮南	1,356	500	36.9%
	鷺宮東	400	160	40.0%
	鷺宮北	248	358	144.4%

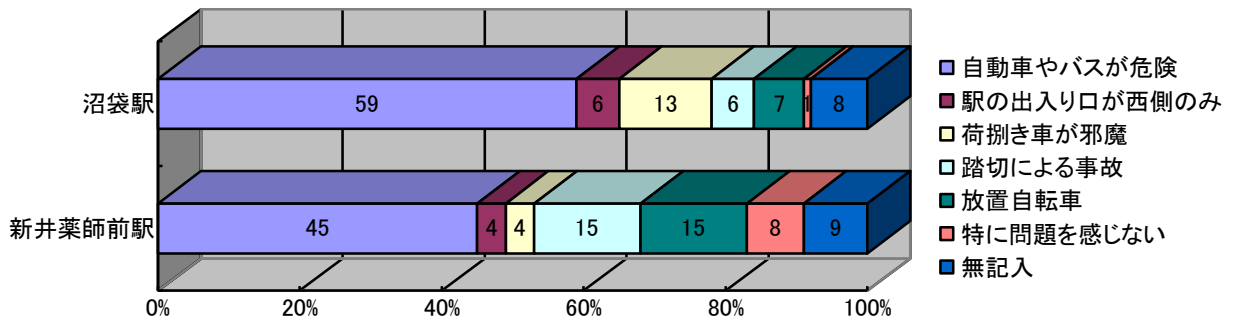
出典：平成 20 年度速報値

● 新井薬師前駅・沼袋駅の交通結節に関するアンケート（平成 16 年）



【図 5－1 新井薬師前駅・沼袋駅の交通結節に関するアンケート（平成 16 年）】

● 新井薬師前駅・沼袋駅の歩行者環境に関するアンケート（平成 16 年）

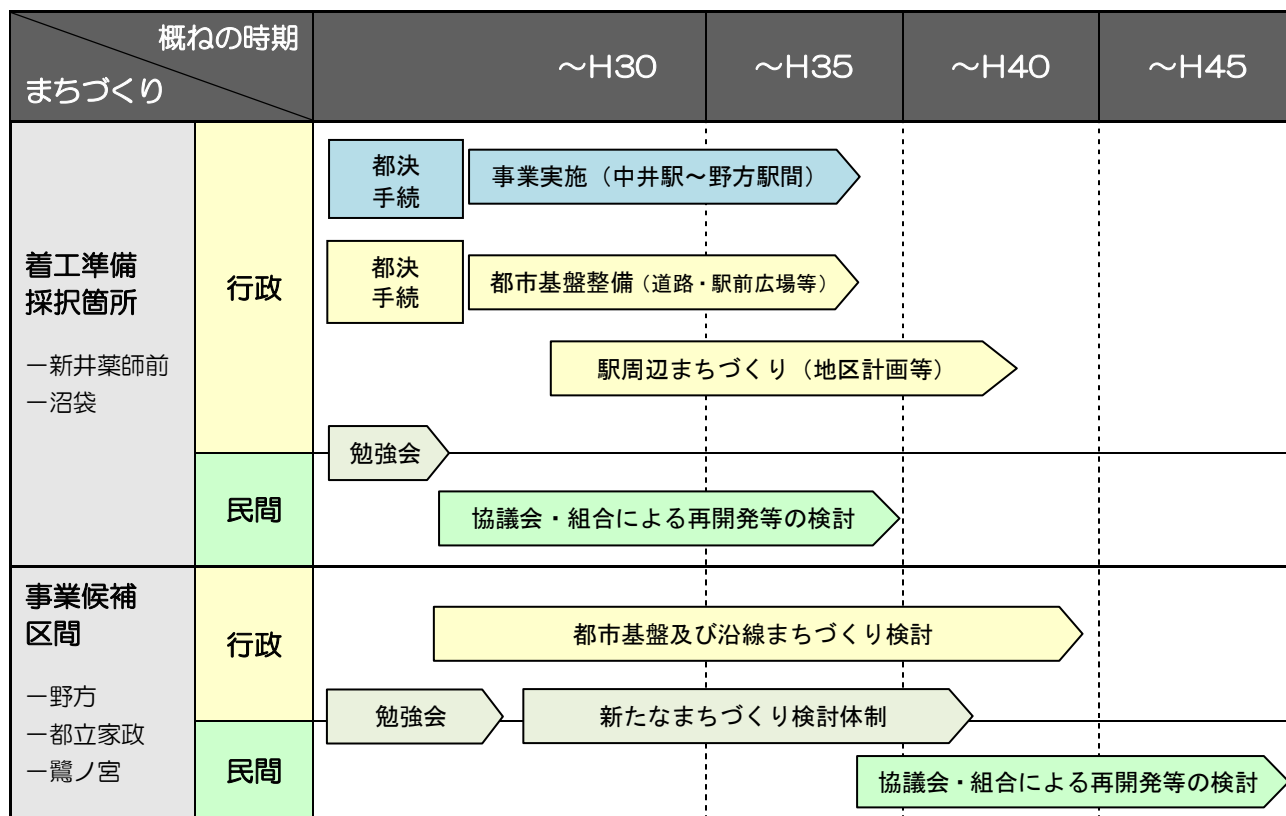


【図 5－2 新井薬師前駅・沼袋駅の歩行環境に関するアンケート（平成 16 年）】

6

今後に向けて

6-1 連続立体交差事業とまちづくりの想定スケジュール



【凡例】 連続立体交差事業 行政の施策 官民協働の検討 民間開発等（想定）

【図6-1 連続立体交差事業とまちづくりの想定スケジュールおよび地元検討体制】

6-2 地元の検討体制づくり

区間	検討体制づくり
着工準備採択箇所 （中井駅～野方駅間）	連続立体交差事業の都市計画決定後は、民間による開発の事業化に結びつく計画の検討を行うため、地権者による協議会などの体制づくりを図り、行政は具体的な事業組合への発展に向けて、これを支援する。
事業候補区間 （野方駅～井荻駅間）	- 連続立体交差事業を待たずに実施すべきハード整備と、これに伴うまちづくりを検討する新たな地元の検討体制づくりを図り、行政はこれを支援する。 - 事業候補区間の鷺ノ宮駅以西については、杉並区域となるため、都、中野区、西武鉄道の三者に、杉並区を加えた四者により、地元と連携を図りつつ、まちづくり計画の検討を行う。

西武新宿線沿線まちづくり計画

発行 平成 21 (2009) 年 11 月 印刷物登録番号 21 中ま地 640 号

編集 中野区 まちづくり推進室 地域まちづくり分野

〒164-8501

東京都中野区中野 4 丁目 8 番 1 号

TEL (03) 3228-5487

FAX (03) 3228-8943

E-Mail tiikimatidukuri@city.tokyo-nakano.lg.jp

