

【件名】西武新宿線沿線まちづくり整備方針の改定について

【要旨】

西武新宿線沿線まちづくり整備方針（鷺ノ宮駅周辺地区編）（都立家政駅周辺地区編）（野方駅周辺地区編）（案）に対するパブリック・コメント手続の実施結果等を踏まえ、西武新宿線沿線まちづくり整備方針を改定したため、以下のとおり報告する。

1 パブリック・コメント手続の実施結果

（1）意見募集期間

令和7年3月21日（金）から4月11日（金）まで

（2）意見提出者数

9人

（3）提出された意見の概要及びそれに対する区の考え方

別紙1のとおり

2 西武新宿線沿線まちづくり整備方針（案）からの主な変更箇所

別紙2のとおり

3 西武新宿線沿線まちづくり整備方針

別紙3 西武新宿線沿線まちづくり整備方針（鷺ノ宮駅周辺地区編）

別紙4 西武新宿線沿線まちづくり整備方針（都立家政駅周辺地区編）

別紙5 西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）

提出された意見の概要及びそれに対する区の考え方

【鷺ノ宮駅周辺地区編、都立家政駅周辺地区編、野方駅周辺地区編 共通】(13件)

No.	提出された意見の概要	区の考え方
1	野方から鷺宮までの「川とみどりでつながるまち」とあるが、現在ある家の立ち退きが必要となる。立ち退きは極力避けるべきである。	「川とみどりでつながるまち」については、現状の妙正寺川等の動線を生かし、回遊性を持った暮らしやすく居心地の良いまちを目指していく。
2	区では鉄道の高架化を前提にまちづくりを進めているようだが、立体交差の方法を考えないでまちづくり案を作っているのは基本的におかしい。住民の意見をその点においてこそ聞くべきである。	特定の構造形式を前提としたまちづくりは進めておらず、まちの課題解決のために整備すべき必要な機能は、構造形式により変わるものではないと考えている。
3	「鉄道立体化によって発生する用地ありき」のまちづくりでは、いつまで経っても工事が始まらず・終わらず、地元民にとっての不便がいつまでも解消されない。現在のまちの不便は、鉄道の工事に関わらず早期に施工・解消できるような独立した「まちづくり計画」が必要である。そのため、「基本のまちづくり(先行)」は、鉄道立体化工事の進行・用地に関係なく独立して行い、立体化工事が終わった際にはプラスアルファの上乗せで、より良くするための「追加のまちづくり(後行)」として2段階で計画するのが適切である。	地区の現状や課題等を踏まえ、鉄道の連続立体交差事業の進捗に関わらず、取り組むべき施策については、着手時期等を検討し、早期に進めるよう努める。

4	<p>野方駅、鷺ノ宮駅は近くにバス停があり、タクシーはアプリ等で配車可能なので、大きな駅前広場及び駅アクセス道路の整備は立退きにより、にぎわいの喪失を招くことから不要と考えている。鉄道立体化により発生する駅舎跡を活用し小さな駅前広場の整備で充分である。</p> <p>都立家政駅はコミュニティバスや乗合タクシー程度の需要しかなく、周辺にバスが通れるような道路がないので、バスロータリーは不要ではないか。</p> <p>バス・ルート指定の路線運用のみでは、黒字化はむずかしい。そのため、交通不便に関しては、コミュニティバスや乗合タクシーで、細道に対応しての解消を求める。</p>	<p>地域からの声や現状と課題を踏まえ、野方駅、鷺ノ宮駅には鉄道とバスやタクシーの乗り換え利便性向上のため、バスやタクシーなど、車両が入る広さの駅前広場が必要と考えており、今後、位置や規模を検討していく。</p> <p>地域からの声や現状と課題を踏まえ、都立家政駅には駅前広場（歩行者広場）及び自動車乗降スペースの整備を考えており、今後、位置などを検討していく。</p> <p>公共交通ネットワークについては、利用者のニーズ等に合わせて最適化を図る。</p>
5	<p>東西道路については、ウォークラブルな歩行者緑道にして、車は既存道路を活用してほしい。</p> <p>高架下の閉鎖・建築物があると線路下に立ち入れず、地下化に比べて、高架下の南北横断可能な箇所は、極端に限定されるため、線路跡は緑道、広い歩道、公園、住民の憩いの場にしてほしい。</p>	<p>鉄道沿線エリアでは、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間等を活用しながら、ウォークラブルで地域住民等の活動や地域行事、遊びの空間等の新たなにぎわいの場を形成する。</p> <p>連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、現時点では決まっていない。</p> <p>なお、鉄道跡地は鉄道事業者の用地のため、利用については関係機関との協議が必要である。</p>
6	<p>複線シールド工法での地下化は、工事費用は高いが、土地買収費用が低いので最終コストは高架案と変わらず、土地買収が少ないので早期に整備できるのではないか。また、地下化は長期的に見れば、まちの価値は上がり、騒音・振動のない住みやすいまちとなり、経済効果が高いのではないか。</p>	<p>連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、現時点では決まっていない。今後も引き続き、連続立体交差化計画の早期事業化に向けて取り組んでいく。</p> <p>なお、鉄道の高架化や地下化などの構造形式の選定に当たっては、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費などの事業的条件の3つの条件から総合的に判断して選定するものと東京都より聞いている。</p>

7	<p>鉄道の立体交差化について、地下化の方がまちがにぎわうと考えるが、地下化と高架化でのまちの違いを考えてまちづくりを行ってほしい。</p>	<p>まちのにぎわいなどの課題解決のために整備すべき必要な機能は、鉄道の構造形式により変わるものではないと考えている。そのため、連続立体交差事業とあわせて、まちづくりの推進を図り、さらなるにぎわいの創出を目指し、取り組んでいく。</p>
8	<p>線路跡地は、駅前に少しのお店と保育園、緑道・公園、見晴らしがよく、質素で長続きする無理のない背伸びしないまちづくりをしてほしい。</p> <p>鷺ノ宮・都立家政・野方への大量の買い物客・観光客誘致は現実的ではなく、無理な商店街拡張は計画すべきではない。</p>	<p>鉄道沿線エリアでは、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間等を活用しながら、ウォーカブルで地域住民等の活動や地域行事、遊びの空間等の新たなにぎわいの場を形成していく。</p>
9	<p>連続立体交差事業の高架・地下などの構造形式にふれないまちづくりは、鮮明な将来像が見えない。それぞれの長所短所を区民に明らかにする必要がある。</p>	<p>駅前広場など、まちの課題解決のため整備すべき必要な機能は、構造形式により変わるものではないと考えている。</p>
10	<p>野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅の沿線に新しい道路をつくる計画が示されているが、高架化をすすめるためのように見える。沿線住民を立退かせては、にぎわいは生まれないのではないか。</p> <p>地元住民が求めている東西道路建設には反対である。</p>	<p>連続立体交差事業と合わせて、まちづくりの推進を図り、さらなるにぎわいの創出を目指し、取り組んでいく。</p> <p>「東西道路の整備」については、地域からの声や現状と課題を踏まえて記載したものであり、今後、位置や規模を検討していくため、用地取得が必要になるかは未定である。</p>
11	<p>沿線住民が求めているのは、1日でも早い踏切渋滞解消である。また、地球温暖化がすすむ中で鉄道跡地の緑化は切実である。次の世代によい環境を残すためにも鉄道地下化による立体交差化まちづくりを示してほしい。</p>	<p>連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、現時点では決まっていない。今後も引き続き、連続立体交差化計画の早期事業化に向けて取り組んでいく。高架化に伴う高架下空間又は地下化に伴う地上部空間については鉄道事業者の用地のため、利用については関係機関との協議が必要である。</p> <p>また、駅前広場など、まちの課題解決のため整備すべき必要な機能は、構造形式により変わるものではないと考えている。</p>

12	沿線北側に新しい道路をつくることは、西武線の高架化を前提にしたと言えるのではないか。 沿線住民の立退者を沢山生ずることになる。複線シールド工法で地下化を求める。鉄道跡地の緑化を考えるとこそ未来が語れる。	東西道路については、今後、位置などの検討を行うことを考えており、まだ、位置については決まっていない。 連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、現時点では決まっていない。また、高架化に伴う高架下空間又は地下化に伴う地上部空間は鉄道事業者の用地のため、利用については関係機関との協議が必要である。
13	鉄道の立体交差化に伴い創出される空間を活用について P. 25(3)、P. 29(1)、(4)及び P. 33(4)に記載があるが、鉄道跡地などの活用について既に計画があるのか。	今後、鉄道事業者等と連携し検討していくことを考えているため、これに合わせて、該当ページの記載を修正する。

【鷺ノ宮駅周辺地区編】(10件)

No.	提出された意見の概要	区の考え方
1	補助第 133 号線について、保護樹林をまたぐ形で整備が進んでいるため、迂回路または緑を極力残す方策の検討をお願いしたい。	関係機関と情報共有しながら補助第 133 号線の整備促進を図っていくが、鷺ノ宮駅周辺地区においては、補助第 133 号線の沿道を含めて各宅地の沿道における緑化の誘導等を推進し、みどりを感じる街並みを形成していく。
2	駅前に利便性の高い商業サービス施設とあるが、周辺の商店に客が行かなくなってしまうように、駅前から商店街に商圈を広げるようなまちづくりを目指してほしい。	商業の活性化に向けて、商店街を中心としたにぎわいの維持や買い物がしやすく、ウォーカブルな空間の確保、交流の場となるような歩行者空間の創出を目指していく。
3	妙正寺川は樹木や花が植えられ、ところどころに座れる椅子や机などある遊歩道に整備してほしい。	妙正寺川沿いは、水とみどりの親水軸を形成することで、憩いや散歩が楽しめる歩行者空間を目指していく。
4	旧鷺宮小学校の跡地に整備する図書館については、これまでの図書館のイメージではなく、スペースを沢山取ってゆとりのある大きな図書館として活用してほしい。	旧鷺宮小学校の跡地に整備する図書館については、今後導入する機能を検討していく。

5	3 駅をつなぐ道を新たに作るなら、車には不便な道路にして欲しい。自転車と歩行者が動きやすい道が理想。	今後、東西道路を検討する際には、歩行者などの交通利便性の向上が図られるよう、位置や規模を検討することを考えている。
6	補助第 133 号線について、多くの落ち着いた住環境を破壊して道路を通すことに反対する。補助第 133 号線を整備する場合は、騒音対策、CO2 対策、緑化をお願いしたい。	補助第 133 号線の沿道を含む鷺ノ宮駅周辺地区においては、各宅地の沿道における緑化の誘導等を推進し、みどりを感じる街並みを形成する。今後、補助第 133 号線の工事にあたっては、環境負荷低減に向けて関係機関と情報共有していく。
7	「沿道のにぎわいの再生に資する街並みを形成する」とあるが、補助第 133 号線は幅員 16m の 2 車線道路のため、沿道に商店街は生まれにくく、にぎわいにつながらないのではないか。	まちづくりのルールの導入等により、道路の幅員にかかわらず、沿道の商店街の再生に資する街並みの形成を検討していく。
8	ウォークラブルなまちづくりを目指すのであれば、補助第 133 号線沿いは住宅とし、中杉通りは思い切って通行止めにし、歩きやすくして、マルシェを定期的に開催するなど、住み分けた方が良いのではないか。	補助第 133 号線の整備と合わせて沿道の土地利用を誘導するとともに、中杉通りはにぎわいを創出する良好な街並みを形成し、居心地が良く歩きたくなるまちとするため、関係機関と検討していく。
9	まちづくりのルールは導入すべきであり、補助第 133 号線沿いは建物の高さ規制や緑化率を上げることが重要である。	建物の高さの規制や緑化率の制限を含めた、まちづくりルールの導入に向けた検討をしていく。
10	「商業の活性化や環境づくり」について、定期的に地域住民の声を聴く仕組みづくりや、誰でも立ち寄れるまちのリビング的な場所があるとよい。地域住民とともにまちづくりをする姿勢が、将来的にはまちへの愛着となり、定住者を増やすこととなる。	「商業の活性化や環境づくり」については、地域住民や事業者の意見を聴きながら進める。また、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間等を活用し、誰でも立ち寄れる新たなにぎわいの場を形成していく。

【都立家政駅周辺地区編】(0 件)

【野方駅周辺地区編】（9件）

No.	提出された意見の概要	区の考え方
1	28 ページの図の凡例に沼袋第 4 号踏切の記号を記載してほしい。	28 ページの図の凡例に沼袋第 4 号踏切の凡例を追加する。
2	沼袋第 4 号踏切廃止に伴い自動車交通が沼袋第 3 号踏切や沼袋第 4 号踏切の北側の区道に転換するため、安全対策についての記載をお願いしたい。	沼袋第 4 号踏切の代替施設の検討と併せて安全対策についても検討することを考えており、今後、適宜適切に情報提供など行っていくことを考えている。
3	環状七号線を横断できる箇所が限定的なので、新昭栄橋あたりに信号交差点を新設してほしい。	環状七号線は東京都の管理する道路であるため、このような意見があったことは東京都に伝える。
4	環状七号線に架かる野方陸橋は歩車分離されているものの自転車、歩行者が交錯し危険であるので、架替え、拡幅、またはガードレールの設置を検討してほしい。	環状七号線は東京都の管理する道路であるため、このような意見があったことは東京都に伝える。
5	野方三丁目と野方五丁目の行き来がしやすくなるよう、野方第二陸橋を南側（区有通路 42-93 及び区有通路 33-1091 に接続する位置）に移設してほしい。	環状七号線は東京都の管理する道路であるため、このような意見があったことは東京都に伝える。
6	沼袋第 4 号踏切の代替施設は交通利便性の向上が図られるような箇所へ設置してほしい。	地域の方が利用しやすい施設となるよう代替施設の設置に向け、東京都や西武鉄道との協議を行っていく。
7	環状七号線の階段（西武新宿線との交差部）の自転車用斜路が急で幅が狭く、危険であると感じているため、斜路の勾配や幅員の改善をお願いしたい。	環状七号線は東京都の管理する道路であるため、このような意見があったことは東京都に伝える。
8	野方四丁目及び沼袋四丁目地区の自動車交通の円滑化を図るため、一方通行などの交通規制の見直しが必要ではないか。	交通規制については警視庁が決定するため、このような意見があったことは警視庁に伝える。

9	野方図書館は野方駅などからの案内がなく、地域住民でも限られた人しか存在を知らず、利用しづらいため、もっとわかりやすくしてほしい。	公共施設への案内は、分かりやすく利用しやすいものとなるよう関係部署間で連携し、整備等を検討していく。
---	--	--

【その他】（4件）

No.	提出された意見の概要	区の考え方
1	立体交差事業が何年先になるかわからないため、現時点での可能性や、工事認可後の具体的な計画を知らせてほしい。	西武新宿線野方駅から井荻駅付近については、東京都が国から連続立体交差事業の着工準備採択を受け、構造形式や施工方法の検討を進めているところであると東京都より聞いており、今後、適宜適切に情報提供など行っていくことを考えている。なお、区は野方駅周辺のまちづくりを考える上で野方第1号踏切の解消は重要な課題であるため、区が主体となり、本踏切の除却に向け、鉄道立体化の実現性など検討しているところである。
2	鉄道の連続立体交差に関わらず、商店街の活性化に向けたイベントや空き店舗活用の施策などを行政主導で行ってほしい。鷺宮周辺の商店街は、若い人にとって魅力的な店がない。まちににぎわいが無いのは踏切で分断されているせいではなく、行きたい店がないからである。	商店街の活性化に向けた具体的な施策については、今後関係部署間で連携し、検討していく。
3	沼袋第4号踏切の代替施設について住民、利用者の意見を事前に聞く場を設けてほしい。	沼袋第4号踏切の代替施設について、節目節目において適宜適切に情報提供など行っていくことを考えている。
4	野方の地域全体を結びつけるようなイベント等があるとよい。	鉄道の立体交差化に伴い創出される空間等を活用して、地域行事等に利用できる新たなにぎわいや交流の場を形成し、地域住民等の活動を支援していく。

西武新宿線まちづくり整備方針（案）からの主な変更箇所

No.	頁	整備方針	整備方針（案）	変更理由
鷺ノ宮駅周辺地区編、都立家政駅周辺地区編、野方駅周辺地区編 共通				
1	25	<p>鉄道の立体交差化と合わせて、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅の3駅を結ぶ新たな軸の形成を目指します。</p> <p>なお、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用については、鉄道事業者等と連携して検討します。</p>	<p>鉄道の立体交差化に伴い創出される空間を活用し、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅の3駅を結ぶ新たな軸を形成します。活用の検討については、鉄道事業者等と連携して取り組みます。</p>	<p>鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用に関する意見を踏まえ、鉄道事業者等と連携し検討していくことを考えている旨、追記した。</p>
2	29	<p>鉄道の立体交差化により地域分断が解消され、それに伴い創出される空間の活用については、にぎわいのあるまちづくりに資するよう鉄道事業者等と連携して検討します。</p>	<p>鉄道の立体交差化により地域分断が解消され、それに伴い創出される空間は、にぎわいのあるまちづくりに資するよう活用を検討します。</p>	<p>鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用に関する意見を踏まえ、鉄道事業者等と連携し検討していくことを考えている旨、追記した。</p>
3	29	<p>鉄道の立体交差化と合わせて、ウォークアブルで地域住民等の活動や地域行事、遊びの空間等の新たなにぎわいの場を形成します。</p> <p>なお、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用については、鉄道事業者等と連携して活用を検討します。</p>	<p>鉄道の立体交差化に伴い創出される空間等を活用しながら、ウォークアブルで地域住民等の活動や地域行事、遊びの空間等の新たなにぎわいの場を形成します。</p>	<p>鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用に関する意見を踏まえ、鉄道事業者等と連携し検討していくことを考えている旨、追記した。</p>
4	33	<p>区有施設の改修等や鉄道の立体交差化と合わせて、職住環境支援の他、住民活動支援、子育て・高齢者支援、医療等の多様な機能や地域のニーズに応じた機能の導入を検討します。</p> <p>なお、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用については、鉄道事業者等と連携して活用を検討します。</p>	<p>区有施設の改修等や鉄道の立体交差化に伴い創出される空間を活用し、職住環境支援の他、住民活動支援、子育て・高齢者支援、医療等の多様な機能や地域のニーズに応じた機能の導入を検討します。</p>	<p>鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用に関する意見を踏まえ、鉄道事業者等と連携し検討していくことを考えている旨、追記した。</p>

野方駅周辺地区編

5	28	「道路・交通機能の向上に関する 施策図」に「横断路」の凡例を追 加	(追加)	凡例の記載に関する意見があったた め、追記した。
---	----	---	------	-----------------------------

西武新宿線沿線まちづくり整備方針 (鷺ノ宮駅周辺地区編)



令和7(2025)年5月改定
中野区

目次

第1章	はじめに	1
1-1	西武新宿線沿線地域のまちづくり検討の経緯	1
1-2	近年のまちづくりの動向	3
1-3	整備方針の位置づけ	6
第2章	西武新宿線沿線地域の上位計画	9
2-1	中野区都市計画マスタープラン	9
2-2	西武新宿線沿線まちづくり計画	11
第3章	まちの現状と課題	14
3-1	鷲ノ宮駅周辺地区の現状と課題	14
3-2	3駅周辺地区の現状と課題	18
第4章	目標とするまちの将来像	20
4-1	3駅が一体となったまちづくり	20
4-2	鷲ノ宮駅周辺地区が目指すまちの将来像	21
第5章	将来像を実現するための施策	23
5-1	鷲ノ宮駅周辺地区のゾーン区分	23
5-2	鷲ノ宮駅前周辺のエリア区分	25
5-3	分野別の施策	27
5-3-1	道路・交通機能の向上	27
5-3-2	にぎわい・交流拠点の形成	29
5-3-3	防災性の向上	31
5-3-4	良好な住環境の形成	33
5-3-5	施策図	35
第6章	今後のまちづくりの進め方	37
(参考1)	まちの現状	39
(参考2)	地域からの意見	43

第1章 はじめに

1-1 西武新宿線沿線地域のまちづくり検討の経緯

- 中野区では、西武新宿線の連続立体交差事業※1を契機とした、沿線地域におけるまちづくりを推進するため、新井薬師前駅、沼袋駅、野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅の5駅周辺を対象とした「西武新宿線沿線まちづくり計画」を平成21年11月に策定しました。



<西武新宿線 新井薬師前駅・沼袋駅・野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅の位置>

(1) 新井薬師前駅～野方駅周辺地区の経緯

- 中井駅から野方駅までの区間は、平成23年8月に東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線が都市計画変更され、平成25年4月には東京都が西武新宿線の連続立体交差事業の事業認可を取得し、平成26年1月から工事に着手しています。
- 西武新宿線の連続立体交差事業が進む新井薬師前駅及び沼袋駅の周辺地区は、平成24年9月に沼袋駅周辺地区まちづくり検討会が、平成25年2月に新井薬師前駅周辺地区まちづくり検討会が設立され、新たなまちづくりの目標や方針の検討を進め「まちづくり構想」をとりまとめ、平成26年度末に区へ提案されました。区は「まちづくり構想」等の内容を踏まえ、平成27年9月に「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（新井薬師前駅及び沼袋駅周辺地区編）」、平成29年5月に「西武新宿線沿線まちづくり推進プラン（新井薬師前駅周辺地区編）（沼袋駅周辺地区編）」を策定し、将来像の実現に向けて地域と協働したまちづくりを展開しています。

※1 連続立体交差事業：鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで、多数の踏切を除却する事業

(2) 野方駅～鷺ノ宮駅周辺地区の経緯

- 野方駅から鷺ノ宮駅までの周辺地区は、平成 28 年 3 月に野方駅から井荻駅までの区間の連続立体交差事業が東京都の社会資本総合整備計画（新規着工準備区間）に位置づけられ、沿線住民の悲願である開かずの踏切解消に向けた第一歩が踏み出されました。平成 28 年 3 月に鷺ノ宮駅周辺地区、平成 28 年 7 月に野方駅周辺地区、平成 28 年 9 月に都立家政駅周辺地区のまちづくり検討会が設立され、平成 30 年 4 月から 7 月にかけて、各地区の「まちづくり構想」が区へ提案されました。区は「まちづくり構想」等の内容を踏まえ、令和 2 年 4 月に「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（都立家政駅周辺地区編）（鷺ノ宮駅周辺地区編）」、令和 4 年 2 月に「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）」を策定しました。

年 月	西武新宿線沿線地域のまちづくりの経緯
平成 16 年 6 月	東京都が踏切対策基本方針を公表
平成 21 年 11 月	西武新宿線沿線まちづくり計画策定
平成 23 年 8 月	東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線の都市計画変更(中井駅～野方駅区間の追加)
平成 24 年 9 月	沼袋駅周辺地区まちづくり検討会設立
平成 25 年 2 月	新井薬師前駅周辺地区まちづくり検討会設立
平成 25 年 4 月	東京都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線(中井駅～野方駅区間)の事業認可
平成 27 年 3 月	沼袋駅周辺地区及び新井薬師前駅周辺地区のまちづくり構想が区へ提案される
平成 27 年 9 月	西武新宿線沿線まちづくり整備方針(新井薬師前駅及び沼袋駅周辺地区編)を策定
平成 28 年 3 月	東京都の社会資本総合整備計画に西武新宿線(野方駅～井荻駅区間)の連続立体交差事業が位置づけられる
平成 28 年 3 月	鷺ノ宮駅周辺地区まちづくり検討会設立
平成 28 年 7 月	野方駅周辺地区まちづくり検討会設立
平成 28 年 9 月	都立家政駅周辺地区まちづくり検討会設立
平成 29 年 5 月	西武新宿線沿線まちづくり推進プラン(新井薬師前駅周辺地区編)(沼袋駅周辺地区編)を策定
平成 30 年 4 月	野方駅周辺地区、鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくり構想が区へ提案される
平成 30 年 7 月	都立家政駅周辺地区のまちづくり構想が区へ提案される
令和 2 年 4 月	西武新宿線沿線まちづくり整備方針(都立家政駅周辺地区編)(鷺ノ宮駅周辺地区編)を策定
令和 4 年 2 月	西武新宿線沿線まちづくり整備方針(野方駅周辺地区編)を策定

(3) 改定の主旨

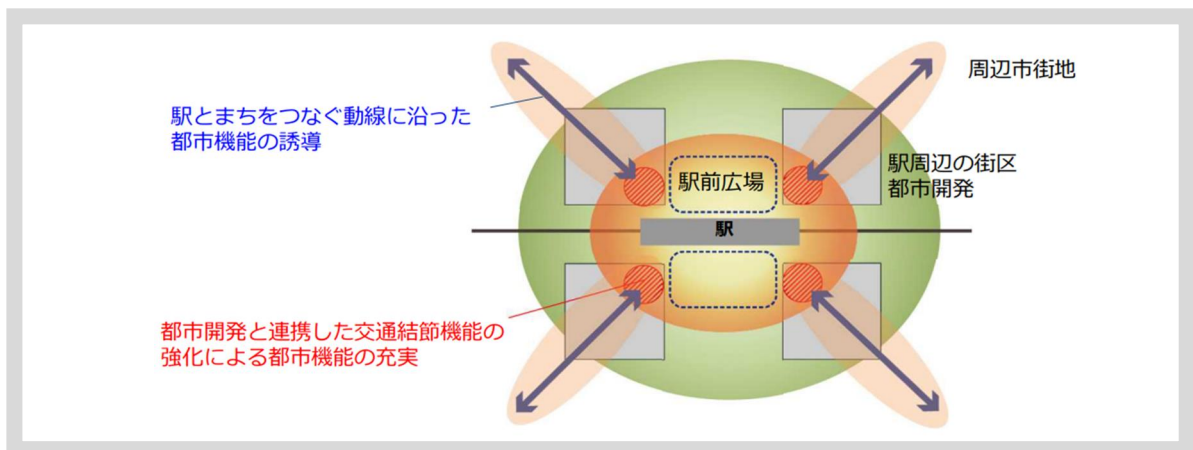
- 近年のまちづくりの動向等を踏まえ、まちづくりにおける現状と課題及び取組を見直すとともに、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅の 3 駅で一体となったまちづくり等を行い、まちのあるべき将来像を実現するため、「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（都立家政駅周辺地区編）（鷺ノ宮駅周辺地区編）」の改定を行います。

1-2 近年のまちづくりの動向

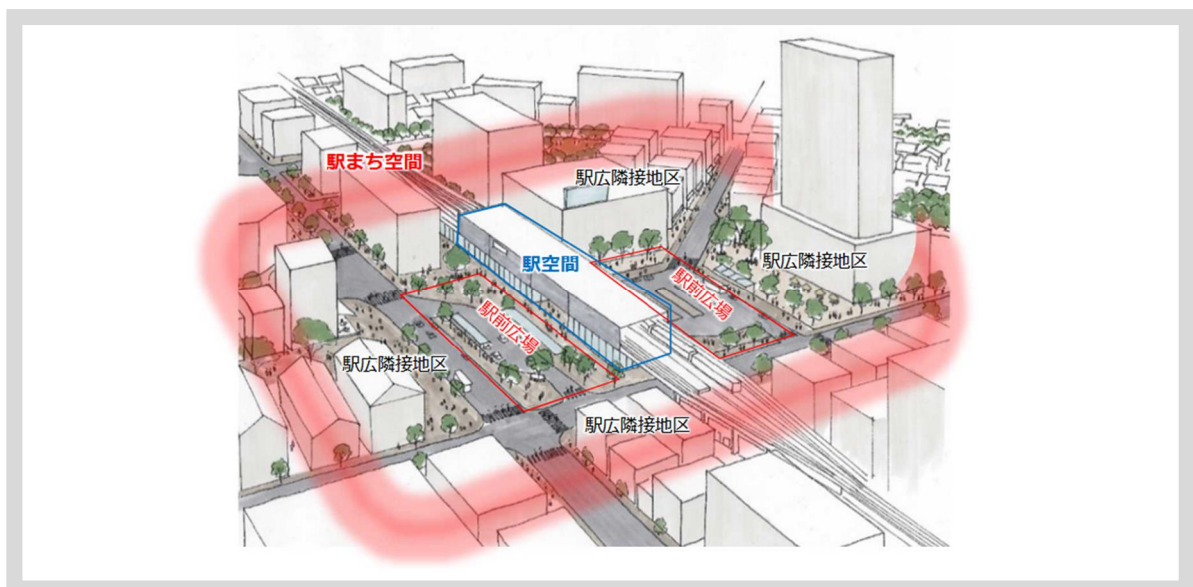
(1) 駅まち空間の再構築

【出典】国土交通省『駅まち再構築事例集』（令和2年7月）

- 近年、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、住民の生活利便性の向上を図る「コンパクト+ネットワーク」の取組が進められています。特に、公共交通サービスの中核を担う駅等の交通結節点は、地域のニーズに合った機能を備えるとともに、ゆとりある空間や工夫された動線等を整備していくことが求められます。
- また、近年の社会情勢の変化により、これまでの交通結節点では想定されていないような多様な機能が求められるようになってきていることを踏まえ、駅、駅前広場、自由通路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉え、柔軟な発想で交通結節点の空間整備、機能配置を検討する視点がまちづくりを検討する上で重要となります。



<周辺街区と連携した都市機能強化や空間の活用イメージ>



<駅まち空間のイメージ>

(2) 新しい都市政策のあり方と目指すべき鉄道沿線のまちづくり

【出典】国土交通省『デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ（概要）』（令和3年4月）

【出典】国土交通省『令和4年度鉄道沿線まちづくり全国会議国土交通省の取組』（令和4年度）

- 社会情勢の変化やデジタル化の急速な進展により、人々の生活様式や、「働き方」「暮らし方」に対する価値観が変化・多様化しました。それに伴い、都市に対するニーズも変化・多様化しており、これに対応した都市政策が求められています。
- このような変化に対応するため、地域資源（都市アセット）を最大限に利活用し、地域住民のニーズに応えていくことが、まちづくりにおいて重要となっています。
- 鉄道沿線のまちづくりでは、人々の生活様式の変化によって生じた鉄道の移動需要の変化に対応するため、沿線価値向上に向けたアプローチが求められています。居住だけでなく就業・消費・介護・子育て等が可能な魅力のある沿線をつくりあげることで、持続可能な鉄道沿線のまちづくりを目指していく必要があります。

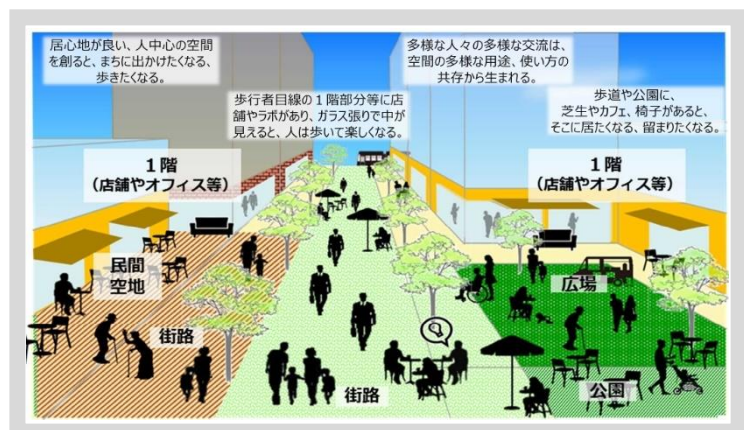


<今後の都市政策のあり方>

(3) ウォーカブルなまちづくり

【出典】国土交通省『ウォーカブルなまちづくり』（令和2年1月）

- 都市再生の取組を更に進化させる必要性から、今後のまちづくりの方向性として「ウォーカブルなまちなかづくり」を掲げ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間に転換・先導する、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出を目指しています。



<「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ>

(4) 環境への配慮（脱炭素社会への対応）

【出典】国・地方脱炭素実現会議『地域脱炭素ロードマップ』（令和3年6月）

【出典】『中野区ゼロカーボンシティ宣言』（令和3年10月）

【出典】『中野区脱炭素ロードマップ』（令和6年6月）

- 近年の激甚な豪雨・台風災害や猛暑が頻発した気象災害等を背景に、2050年カーボンニュートラル、脱炭素化社会の実現を目指すと宣言し、「地域脱炭素ロードマップ」を策定しました。また、脱炭素を実現する取組として以下の項目が挙げられています。
 - ・脱炭素移動手段の拡大（自転車利用（シェアサイクルの活用等）、再エネ電力とEV/PHEV/FCVを活用する「ゼロカーボン・ドライブ」の普及等）
 - ・ウォークアブルな空間の形成（駅前をゆとりある歩行者空間に再整備、広場空間等の緑化空間の創出等）
- 中野区においても都市における快適で持続可能なまちを次世代に引き継いでいくため、区民、事業者との連携・協働のもと、脱炭素社会の推進と気候変動への適応の課題について果敢に取り組むことを決意し、令和3年に「中野区ゼロカーボンシティ」を宣言しました。また、令和6年に「中野区脱炭素ロードマップ」を作成し、まちづくりの全体方針を定めました。今後の区内のまちづくりに関わるあらゆる取組を通じて、環境配慮・脱炭素化の視点を加え、「エネルギーの効率的利用の推進」、「みどりを活かしたゆとりある環境の形成」、「環境負荷の少ない交通環境の形成」の取組について検討し、合意形成を図りながら、実行していきます。



<シェアサイクルの活用>

【出典】『中野区地域公共交通計画』（令和6年3月）



<ゆとりある歩行者空間の整備>

【出典】『駅まち再構築事例集』（令和2年7月）

1-3 整備方針の位置づけ

(1) 整備方針の目的

- 「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（都立家政駅周辺地区編）（鷺ノ宮駅周辺地区編）」は、「中野区都市計画マスタープラン」や「西武新宿線沿線まちづくり計画」、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅周辺地区まちづくり検討会から提案された各駅周辺地区の「まちづくり構想」を踏まえ、これからの野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅周辺地区の姿やまちづくりを具体的に進めていくための方針を示すものです。

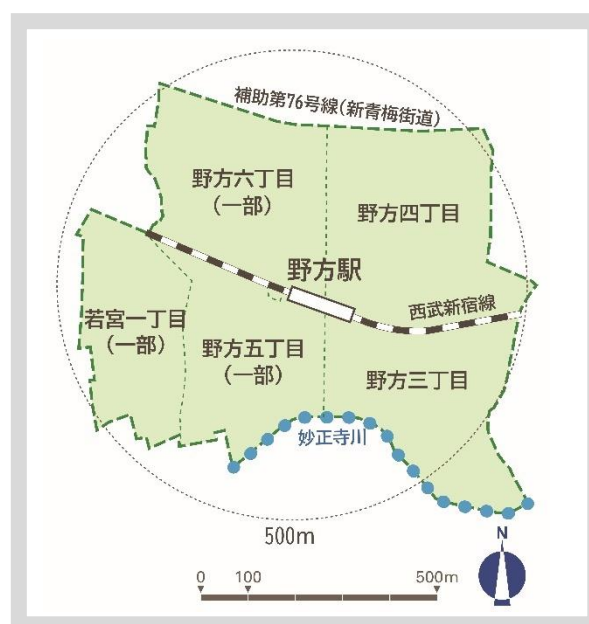
(2) 整備方針の範囲



<各駅周辺地区の位置>

①野方駅周辺地区

- 整備方針の範囲は、野方駅を中心におおむね 500m 圏を対象に、北側は補助第 76 号線（新青梅街道）、南側は妙正寺川、そして東側と西側は沼袋駅と都立家政駅の駅勢圏を考慮して設定します。地区面積は約 60ha です。



<野方駅周辺地区の範囲>

②都立家政駅周辺地区

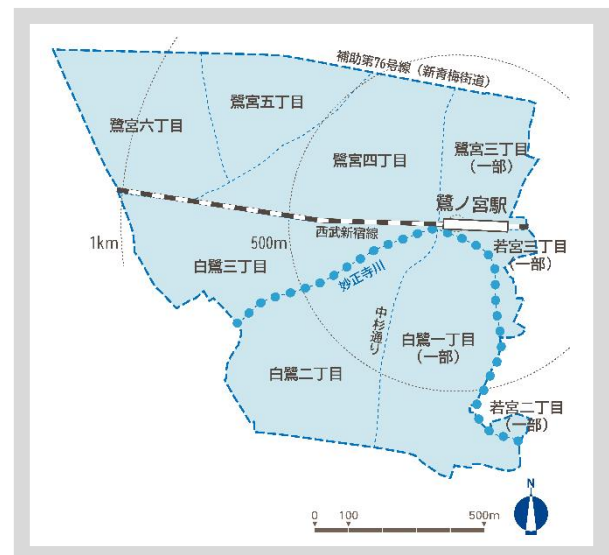
- 整備方針の範囲は、都立家政駅を中心におおむね 500m～1 km 圏を対象に、北側は補助第 76 号線（新青梅街道）、南側は妙正寺川、そして東側と西側は野方駅と鷺ノ宮駅の駅勢圏を考慮して設定します。地区面積は約 80ha です。



<都立家政駅周辺地区の範囲>

③鷺ノ宮駅周辺地区

- 整備方針の範囲は、鷺ノ宮駅を中心におおむね 500m～1 km 圏を対象に、北側は補助第 76 号線（新青梅街道）、西側と南側は区界、そして東側は都立家政駅の駅勢圏を考慮して設定します。地区面積は約 120ha です。



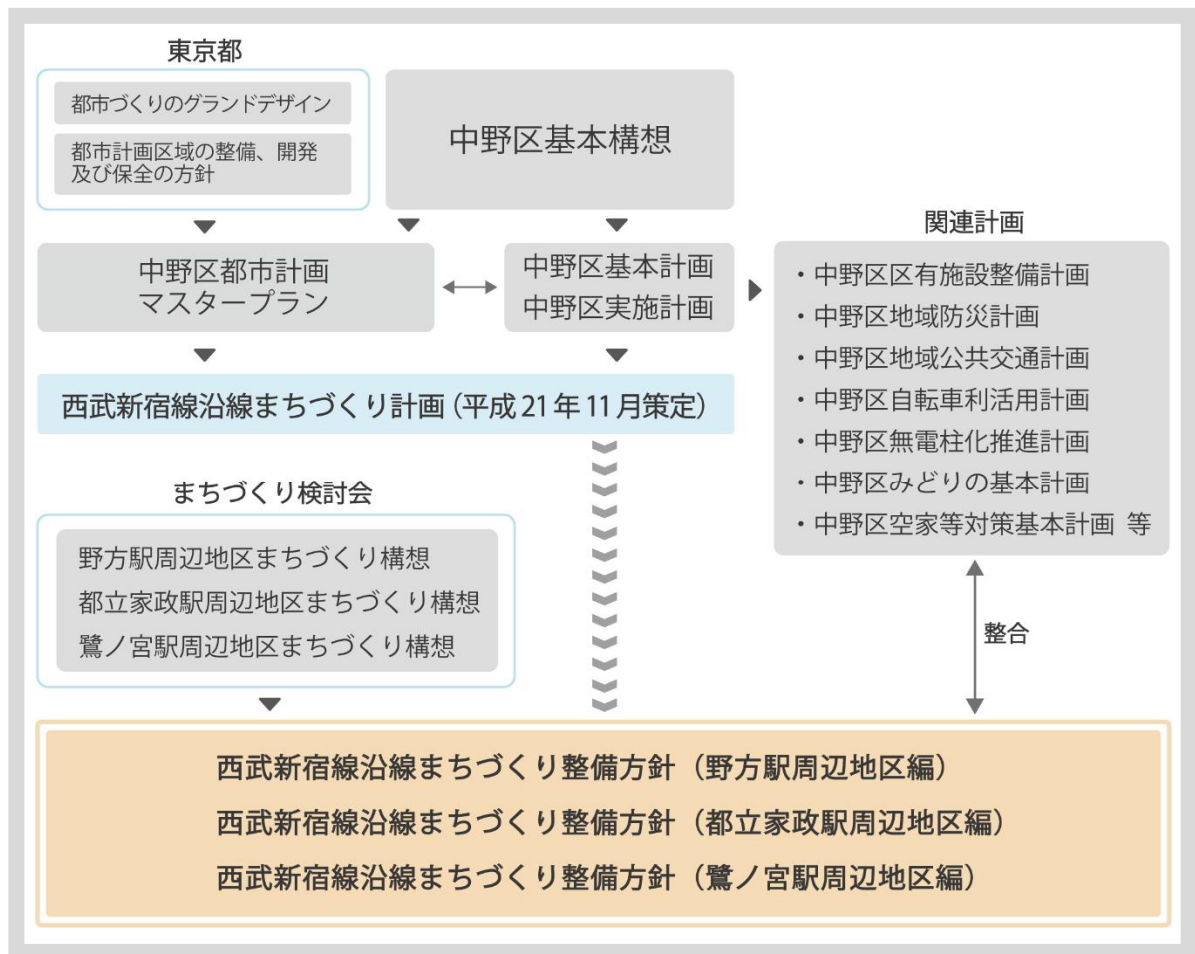
<鷺ノ宮駅周辺地区の範囲>

<整備方針の範囲を構成する町丁目>

地区名	野方駅周辺地区	都立家政駅周辺地区	鷺ノ宮駅周辺地区
対象となる町丁目	野方三丁目 野方四丁目 野方五丁目の一部 野方六丁目の一部 若宮一丁目の一部	野方五丁目の一部 野方六丁目の一部 若宮一丁目の一部 若宮二丁目の一部 若宮三丁目の一部 白鷺一丁目の一部 鷺宮一丁目 鷺宮三丁目の一部	若宮二丁目の一部 若宮三丁目の一部 白鷺一丁目の一部 白鷺二丁目 白鷺三丁目 鷺宮三丁目の一部 鷺宮四丁目 鷺宮五丁目 鷺宮六丁目

(3) 上位計画・関連計画との位置づけ

- 中野区は「中野区基本構想」、「中野区都市計画マスタープラン」及び「西武新宿線沿線まちづくり計画」等に示されたまちの将来像の実現を目指し、西武新宿線沿線地域においても各地区のまちづくりを推進しています。本まちづくり整備方針は、これらの計画において描かれている将来のまちの姿を実現するため、上位計画や関連計画等と整合を図り、また各駅周辺地区のまちづくり検討会から提案された「まちづくり構想」等の地域からの意見を踏まえた、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくりに関する方針を示すものとして位置づけます。



<西武新宿線沿線まちづくり整備方針と上位計画・関連計画との関係>

第2章 西武新宿線沿線地域の上位計画

2-1 中野区都市計画マスタープラン

(1) 野方駅周辺地域のまちづくり方針

【出典】『中野区都市計画マスタープラン』（令和4年6月）
北部地域まちづくり方針（抜粋）

<北部地域まちづくり方針>

- 野方駅周辺は、庶民的で情緒のある商店街のにぎわいを大切にしつつ、多くの人々が訪れて活気あふれる交流拠点として育成します。
- 西武新宿線連続立体交差事業を契機に交通結節機能の強化とあわせて駅周辺の整備をすすめて、日常生活を支える商業・コミュニティインフラが集積し、利便性と回遊性が高く活力のある生活の中心地を形成します。さらにその外周には安全で良好な住環境が整備され、暮らしやすい生活圏を形成します。
- 木造住宅密集地域において、防災生活道路の整備、建物の不燃化・耐震化や共同化、無電柱化により災害に強いまちをつくと同時に、人をつなぎ心をつなぐ、誰にもやさしく安心して住み続けられる、住む人中心のまちづくりをすすめます。
- 妙正寺川沿いの水とみどりの親水軸を基調とした豊かな住環境を育み、地域の自然とみどりを生かしたうるおいのあるまちをつくりまします。



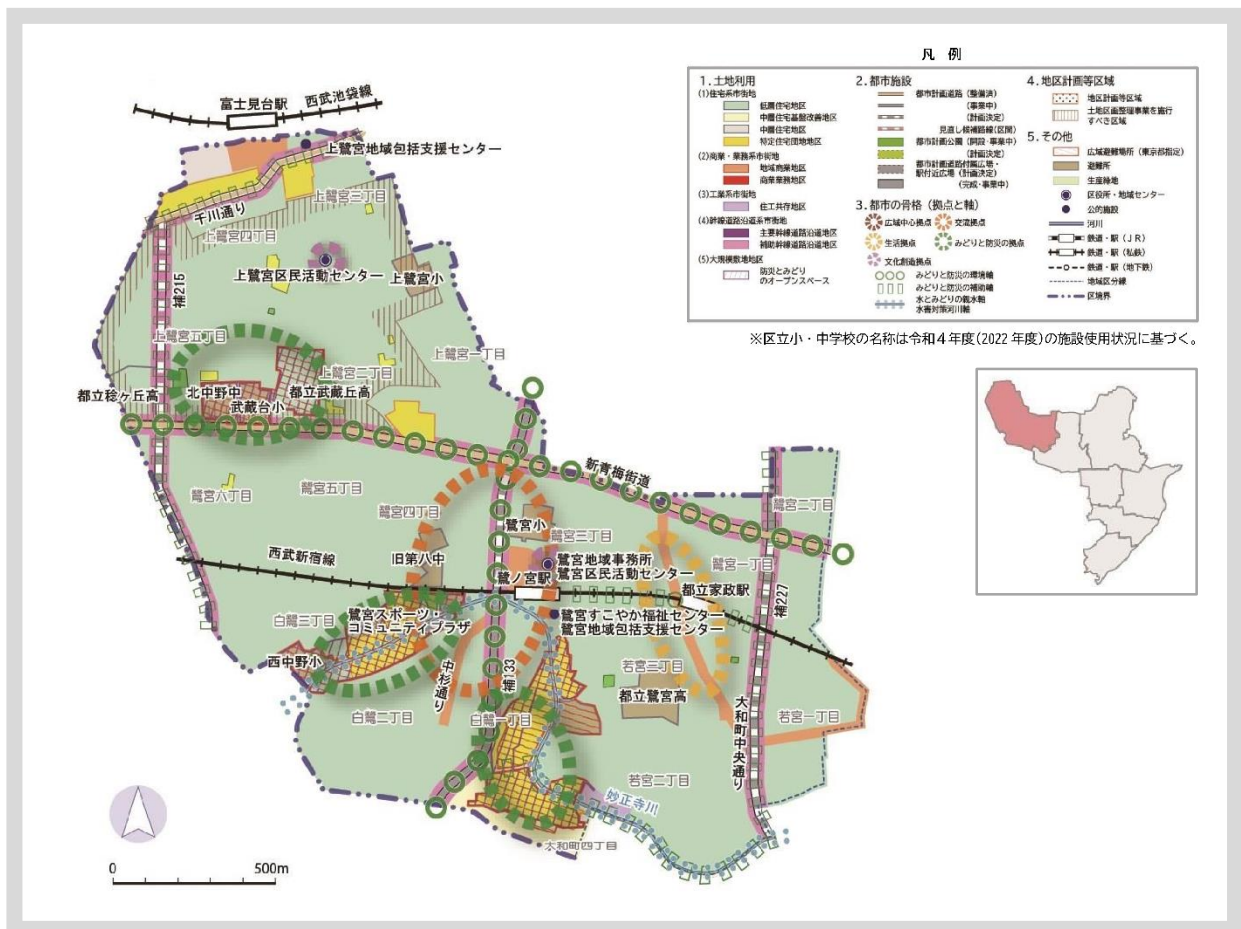
<北部地域まちづくり方針図>

(2) 都立家政駅周辺地区・鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくり方針

<北西部地域まちづくり方針>

【出典】『中野区都市計画マスタープラン』(令和4年6月)
北西部地域まちづくり方針(抜粋)

- 鷺ノ宮駅周辺、都立家政駅周辺は、西武新宿線の連続立体交差事業を契機に交通結節点機能の強化とあわせて駅周辺の整備をすすめ、日常生活を支える商業・コミュニティインフラが集積し、利便性と回遊性が高く活力のある生活の中心拠点を形成します。
- 周辺の住宅地は、良好な低層住宅地という地域特性を生かし、安全で良好な住環境の確保と、暮らしやすい生活圏を形成します。また、生活道路のネットワークが形成され、地震災害や水害に強い、安心して住み続けられるまちを目指します。
- 大規模団地の建替えや河川改修、都市計画道路整備を契機として、妙正寺川沿いや社寺林、屋敷林等の地域のみどりをつなぐ水とみどりのネットワークを形成し、自然と共生したみどり豊かで住みよいまちをつくります。
- 木造住宅密集地域においては、防災生活道路の整備、建物の不燃化・耐震化や共同化、無電柱化をすすめ、安全な市街地を形成します。



<北西部地域まちづくり方針図>

2-2 西武新宿線沿線まちづくり計画

【出典】『西武新宿線沿線まちづくり計画』（平成21年11月）
野方駅周辺地区の将来像・まちづくり方針（抜粋）

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

野方駅周辺地区のまちづくり方針

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。

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。

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。

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。

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。

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

都立家政駅周辺地区のまちづくり方針

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。

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。
- 補助第 227 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。

③商店街の活性化

- 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。

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。

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。

妙正寺川や緑に恵まれ、世代を超えた交流のあるまち

鷺ノ宮駅周辺地区のまちづくり方針

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。

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。
- 補助第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。

③商店街の活性化

- 商店街は補助第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。

④災害に強い市街地へ改善

- 補助第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。

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き・鉄道沿い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。

第3章 まちの現状と課題

3-1 鷺ノ宮駅周辺地区の現状と課題

- 鷺ノ宮駅周辺地区のまちの現状と課題について、上位・関連計画、地域からの意見、まちの現状、鷺ノ宮駅周辺地区まちづくり構想を踏まえ、「道路・交通」、「にぎわい」、「防災」、「住環境」の4区分で整理します。

(1) 道路・交通

- | | |
|--------|--|
| 現
状 | ① 駅前周辺は、荷捌き車両等の路上駐車や放置自転車が発生し、安全で快適な交通の妨げになっています。 |
| | ② 駅前周辺には、バスやタクシー、送迎車用の十分な乗降スペースがないため、鉄道と他の交通機関の乗り換えが不便です。また、公共交通機関を利用する際の快適でゆとりあるバス待ち空間が整備されていません。 |
| | ③ 中杉通りは歩車分離された道路や自転車通行帯が整備されておらず、歩道の幅も狭いため、歩行者の安全性が確保されていません。 |
| | ④ 住宅地内には幅員の狭い生活道路が多く、安全で円滑に移動することができません。 |

- | | |
|--------|--|
| 課
題 | ① 荷捌き車両等の路上駐車や放置自転車を防ぐため、駐車・駐輪スペースの拡充を行う必要があります。 |
| | ② バスやタクシー、送迎車用の乗降スペースと合わせて、利用者が快適に過ごせる駅前広場の整備を行う必要があります。 |
| | ③ 歩行者が安全に通行できる道路の整備について検討する必要があります。 |
| | ④ 安全で円滑に通行できる生活道路の整備が必要です。 |



<鷺ノ宮駅前の交通状況>

(2) にぎわい

現 状

- ① 駅前周辺は、商店街の店舗数が減少傾向にあります。
- ② 駅前周辺には、多くの人々が利用できる多目的の広場や施設が整備されていません。
- ③ 地域住民が気軽に利用できる、居心地の良い空間が整備されていません。
- ④ 区民活動センター等の公共施設が老朽化しており、未利用のままとなっているものがあります。

課 題

- ① 買い物がしやすく、ウォーカブルな空間の確保と商店街の活力維持が求められます。
- ② 誰もが利用できる多目的な交流拠点を整備する必要があります。
- ③ 誰もが利用でき、ひと休みできる居心地の良い空間を整備する必要があります。
- ④ 地域の二一ズ等を踏まえ、区有施設等の更新に合わせて、利活用に向けた検討をする必要があります。



<鷺ノ宮駅前の商店街の様子>

(3) 防災

現 状

- ① 地区内には6m未満の道路が多いことから、消防活動困難区域※²があります。
- ② 鉄道より北側には不燃領域率※³が低く、火災による危険性が高い地域があります。
- ③ 大地震などの災害時に火災の延焼を防止する延焼遮断帯が未整備となっています。

課 題

- ① 避難や消火・救助活動が困難な区域の解消に資する道路の整備について検討する必要があります。
- ② 建物等の耐火・耐震性を強化し、防災基盤施設※⁴を整備する必要があります。また、不燃化推進のための土地利用の誘導とまちづくりルールの導入の推進が求められます。
- ③ 都市計画道路の整備と沿道の不燃化により、延焼遮断帯の形成を図る必要があります。



<鷺ノ宮駅周辺地区内の道路>

※2 消防活動困難区域：幅員6m以上の道路から140mより以遠の区域

※3 不燃領域率：市街地の「燃えにくさ」を表す指標。不燃領域率が60%以上に達すると、延焼による焼失率は0%に近づき延焼が抑制されると考えられ、70%を超えると延焼による焼失率はほぼゼロとなります。

※4 防災基盤施設：市街地内において、火災の延焼を防ぐ延焼遮断帯（広幅員の幹線道路及び沿道建物の不燃化）、避難路（幹線道路等）、避難地（学校、公園等のオープンスペース）、消火施設（防火水槽等）、災害復旧活動のための施設（食糧備蓄倉庫・資機材倉庫、ヘリポートに活用できる防災公園等）、都市の防災性を高める基盤施設の総称
【出典】『中野区都市計画マスタープラン（令和4年6月）』

(4)住環境

現 状

- ① 地域住民の憩いの場が不足しています。
- ② 鷺ノ宮駅周辺地区全域の緑被率^{※5}は、区全体の平均より高いものの、直近の10年間では、鷺宮六丁目を除く全域が減少傾向にあります。
- ③ 面積の小さい公園が多く、住民の交流の場や災害時の活動場所となる公園やオープンスペースが少ないです。
- ④ 地区内には、うす暗く、見通しが悪い場所があります。

課 題

- ① 地域住民が憩いとやすらぎを感じることができる空間を整備する必要があります。
- ② 公園や寺社等、良好な住環境の維持・保全が必要です。
- ③ 地域住民の交流の場や防災機能を有する公園等の整備を推進する必要があります。
- ④ 防犯カメラの設置や街路灯の整備を推進する必要があります。



<鷺ノ宮駅周辺地区内の良好な住環境>

※5 緑被率：ある地域にどれだけ樹林地、草地、農地等が存在するかを示す割合

3-2 3 駅周辺地区の現状と課題

- 連続立体交差事業を契機として、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅の3駅が一体となったまちづくりを推進していくため、鷺ノ宮駅周辺地区の現状と課題に加え、3駅周辺地区全体で検討していくべき現状と課題について、「道路・交通」、「にぎわい」、「防災」、「住環境」の4区分で整理します。

(1) 道路・交通

現状

- ① 駅間をつなぐ東西道路が整備されておらず、駅間を安全で円滑に移動することができません。
- ② 開かずの踏切※6が多く、特に駅直近にある踏切は自動車ボトルネック踏切や歩行者ボトルネック踏切※7となっており、踏切による渋滞が発生しています。

課題

- ① 駅間の移動を円滑にする東西道路を整備する必要があります。また、利用者のニーズに合わせた、公共交通ネットワークの充実を図る必要があります。
- ② 鉄道の立体交差化による踏切渋滞の解消が必要です。

(2) にぎわい

現状

- ① 駅前周辺のにぎわい空間が3駅で連続しておらず、地域を越えてつながる交流の場が不足しています。

課題

- ① 鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用や公共施設の拡充等による連続した交流空間の創出、地区間の回遊性の向上が必要です。



<踏切待ちの様子>



<商店街の様子>

【出典】『中野区都市計画マスタープラン』（令和4年6月）

※6 開かずの踏切：ピーク時踏切遮断時間が40分/時以上の踏切 【出典】『国土交通省ホームページ』

※7 自動車ボトルネック踏切：一日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切 【出典】『国土交通省ホームページ』

歩行者ボトルネック踏切：一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切 【出典】『国土交通省ホームページ』

(3) 防災

現
状

① 妙正寺川周辺では、浸水想定区域が指定されており、水害が発生するおそれがあります。

課
題

① 妙正寺川の河川整備や雨水流出抑制対策等について、各地区が一体となって対策を講じる必要があります。

(4) 住環境

現
状

① 妙正寺川沿いは、地域の回遊性を担い、住民の憩いの場となる空間が求められています。

課
題

① 妙正寺川沿いは、歩いて楽しめる水とみどりの親水軸を形成する必要があります。



<平成 17 年集中豪雨による妙正寺川の状況>

【出典】『神田川流域河川整備計画』（令和 5 年 3 月）



<妙正寺川沿いの様子>

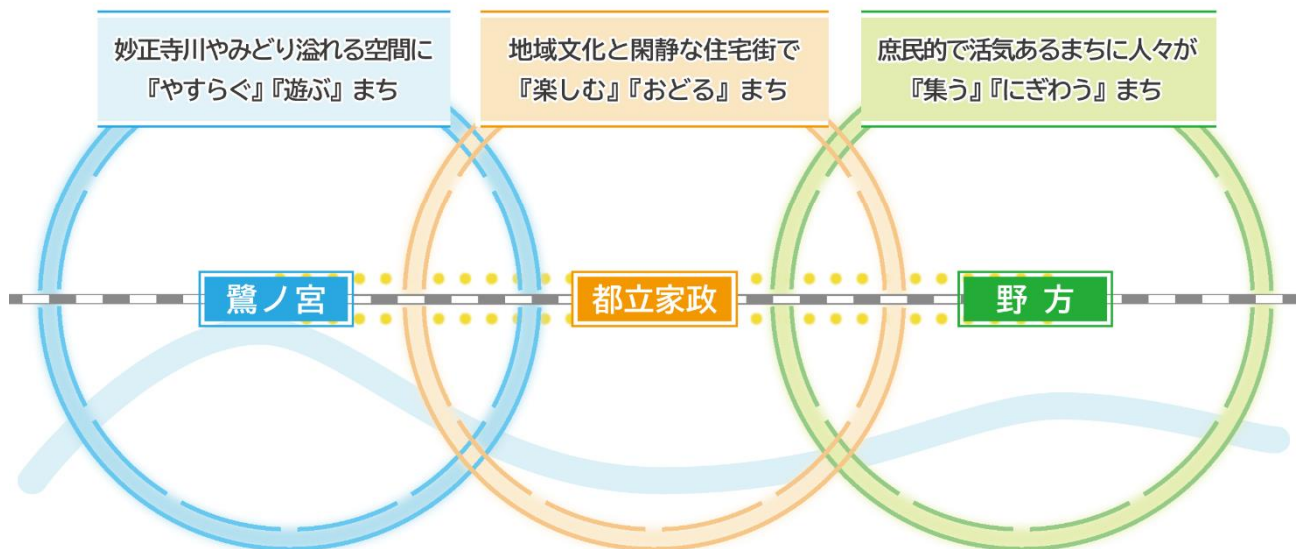
第4章 目標とするまちの将来像

4-1 3駅が一体となったまちづくり

- 野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅の3駅を一体として連携したまちづくりを推進するため、連続立体交差事業を契機とした3駅を一つの地区としたまちづくりのコンセプトを設定します。
- 3駅の特徴である駅間の近さや妙正寺川等の動線を生かし、それぞれの個性が繋がることで回遊性を持った暮らしやすく居心地の良いまちを目指します。

3駅がつながり奏でるまち

～暮らし・にぎわい・川とみどりでつながるまち～



4-2 鷺ノ宮駅周辺地区が目指すまちの将来像

- 近年のまちづくりの動向やまちの現状と課題、3 駅が一体となったまちづくりのコンセプトを踏まえて、まちの将来像とそれを具現化した 4 つのまちの姿を示します。

(1) まちの将来像

住みたい住み続けたいまち 鷺宮

- 西武新宿線の連続立体交差事業を契機に、鷺ノ宮駅を中心とする都市基盤の整備と、妙正寺川や豊かなみどりをもつ鷺ノ宮駅周辺地区の特性を生かしたまちづくりを進め、移動しやすく散策が楽しい拠点を抱え、災害に強くいつまでも暮らし続けられる魅力的な住環境があるまちを目標とします。

(2) 「まちの将来像」を具現化した 4 つのまちの姿

■ 道路・交通

「踏切待ちと渋滞が解消し、安全で円滑に行き来できるまち」

- 鉄道の連続立体交差化により、踏切待ちとそれに伴う渋滞はなくなり、地区内における南北の行き来がしやすくなります。また、これらとともに駅前広場が整備され、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮したバスの乗降スペース等が適切に確保されています。さらに、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環境になっています。
- 補助第 133 号線・補助第 215 号線や地区内道路の整備により、交通利便性が向上しています。また、中杉通り・白鷺通りの再整備により、交通の安全性が向上しています。
- 野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅の 3 駅をつなげる道路の整備により、駅間移動が容易となり、3 駅の広域的な回遊性が生まれています。

■ にぎわい

「駅を中心に、にぎわいとふれあいにあふれる交流しやすいまち」

- 駅前周辺は、にぎわいの拠点として、コンパクトな空間に、利便性の高い商業サービス施設が建ち並んでいます。また、交流できる空間があり、いつもにぎわっています。
- 旧鷺宮小学校の跡地は、交流拠点として、図書館や区民活動センター等の文化・交流施設が集まり、利用しやすくなっています。
- 駅南側は、みどり豊かで自然を感じることができる妙正寺川の遊歩道、歩車共存型でにぎわいのある空間となっている中杉通りが歩行者回遊軸の基点となっています。

■防災

「災害時に被害が出にくい防災性の高いまち」

- 都市計画道路、西武新宿線、妙正寺川が延焼遮断帯としての機能を果たし、また、消防活動困難区域の改善により火災被害が出にくいまちになっています。さらに、地区内は耐火・耐震建物へと更新が進み、防災性が向上しています。
- 広域避難場所に位置する住宅団地は、広域避難場所としての機能が充実し、避難路も整備されています。
- 妙正寺川の河川整備や雨水の貯留・浸透施設の整備等、治水対策が実施されています。

■住環境

「みどり豊かな住環境が継承されているまち」

- 駅周辺の住宅地は、静かで落ち着いた佇まいの住宅地がひろがっています。
- みどり豊かな住宅団地は妙正寺川と相まって、憩いと防災の拠点として、オープンスペースを生かしたやすらぎを感じる空間となっています。
- 妙正寺川沿道では、緑・水資源を生かし、憩いや散歩が楽しめる歩行者空間となっています。

第5章 将来像を実現するための施策

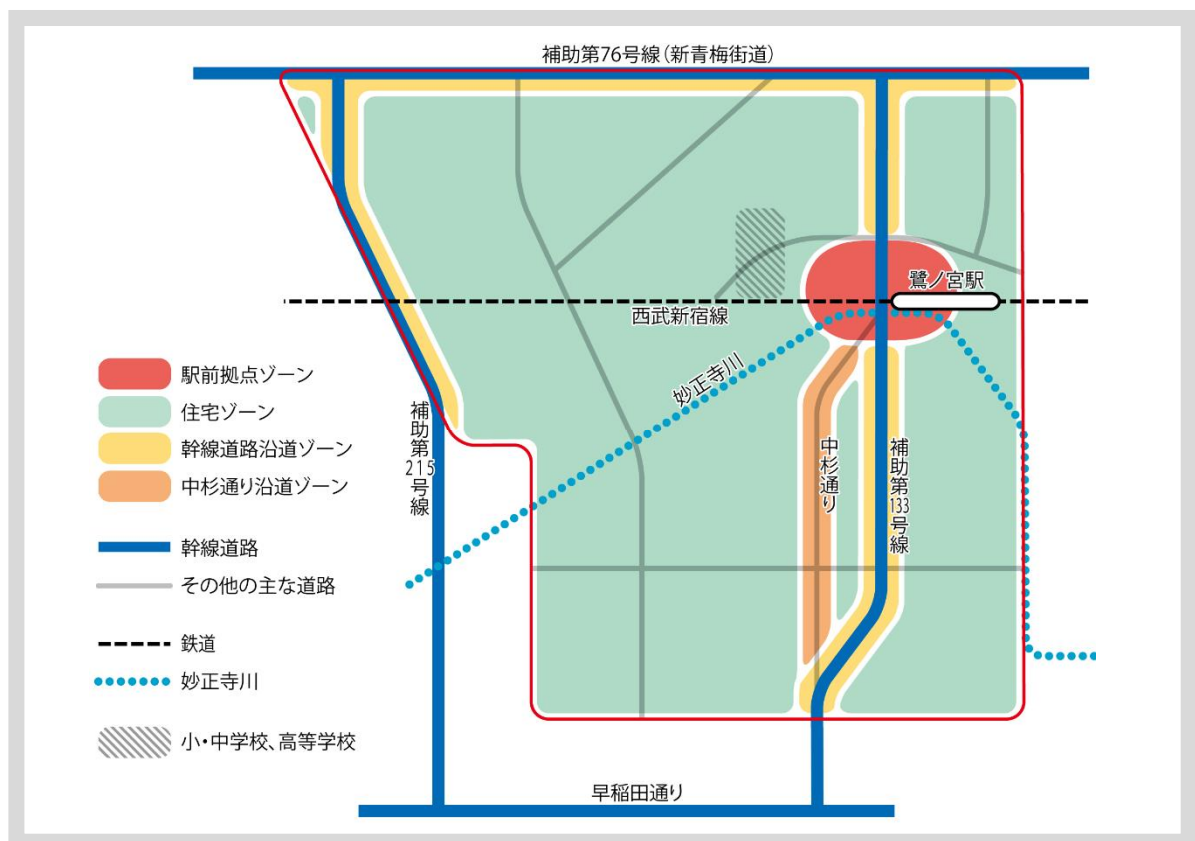
5-1 鷺ノ宮駅周辺地区のゾーン区分

- 鷺ノ宮駅周辺は、「中野区都市計画マスタープラン」において、「交流拠点」に位置づけられており、生活・仕事・交流・文化活動を支える場として育成・整備しています。
- また、東京都の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、「鷺ノ宮・都立家政・野方」が新都市生活創造域における生活の中心地として位置づけられており、以下の将来像が示されています。

【鷺ノ宮・都立家政・野方】

- ・道路と鉄道との立体交差化を契機に交通結節点機能の強化と合わせ駅周辺の整備が進み、日常生活を支える商業・コミュニティインフラが集積し、利便性と回遊性が高く活力のある生活の中心地を形成。さらにその外周には安全で良好な住環境が整備され、暮らしやすい生活圏を形成
- ・木造住宅密集地域において、防災生活道路等の整備、建築物の不燃化・耐震化や共同化、無電柱化などが進み、安全な市街地を形成

- こうした観点から、本地区のまちづくりの骨格を拠点と軸で示し、基本的な土地の利用を「駅前拠点」、「住宅」、「幹線道路沿道」、「中杉通り沿道」の4つのゾーンとして捉えながら、まちづくりの施策を展開していきます。



<ゾーン区分図>

(1) 駅前拠点ゾーン

- 交通利便性が高く生活利便施設が集積した駅前周辺には、地域特性に応じた適切な規模の業務・商業機能を誘導するとともに、文化・交流等、人々が集うための機能を誘導します。また、交通結節機能の強化に向けた駅前広場の整備を進めるとともに、バリアフリーやユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを推進します。

(2) 住宅ゾーン

- 低層住宅が多く、みどり豊かな地域については、その良好な住環境を保全します。また、道路基盤が脆弱な地域については、道路整備とともに、安全に住み続けられる住宅地とします。

(3) 幹線道路沿道ゾーン（補助第 76 号線（新青梅街道）、補助第 133 号線、補助第 215 号線）

- 地域の特性や土地利用の方向性を踏まえたまちづくりを誘導するとともに、延焼遮断帯としての機能を高めます。また、道路整備にあたっては、道路植栽の充実、沿道の緑化推進を図り、みどり豊かなうるおいのある沿道空間・街並みを形成するとともに、沿道建物の耐震化・不燃化を進めます。なお、補助第 215 号線については隣接区と調整を図りながら、検討を進めます。

(4) 中杉通り沿道ゾーン（鷺ノ宮駅南側の中杉通り（現道））

- 補助第 133 号線が新たに整備されることから、現在の中杉通りは南北方向の通行機能を維持しつつ、歩行者や自転車が通行しやすい空間となるよう道路空間を再編し、それと合わせた沿道の土地利用の方向性について、関係機関と協議・調整します。

5-2 鷺ノ宮駅前周辺のエリア区分

- 第1章の「近年のまちづくりの動向」で示したように、駅前周辺には、社会情勢の変化と地域のニーズに対応した多様な機能が求められています。第3章「まちの現状と課題」と第4章「目標とするまちの将来像」等を踏まえ、駅前周辺に求められる機能を整理し、5-1で示したゾーン区分図に加えて、駅前周辺をさらに5つのエリアに区分し、まちづくりの施策を展開していきます。

(1) 駅前交流・交通結節エリア

- 連続立体交差事業を契機として、バス、タクシー及び一般車乗降スペースを確保した駅前広場を整備し、人が集い、交わる、交流・交通結節機能を持ったエリアとして整備します。

(2) にぎわいエリア

- 商業の活性化支援等により、人々でにぎわい、駅前周辺に位置する商店街を安全・安心に楽しむことができる居心地の良い歩きたくなる空間を創出します。

(3) 鉄道沿線エリア

- 鉄道の立体交差化と合わせて、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅の3駅を結ぶ新たな軸の形成を目指します。なお、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用については、鉄道事業者等と連携して検討します。

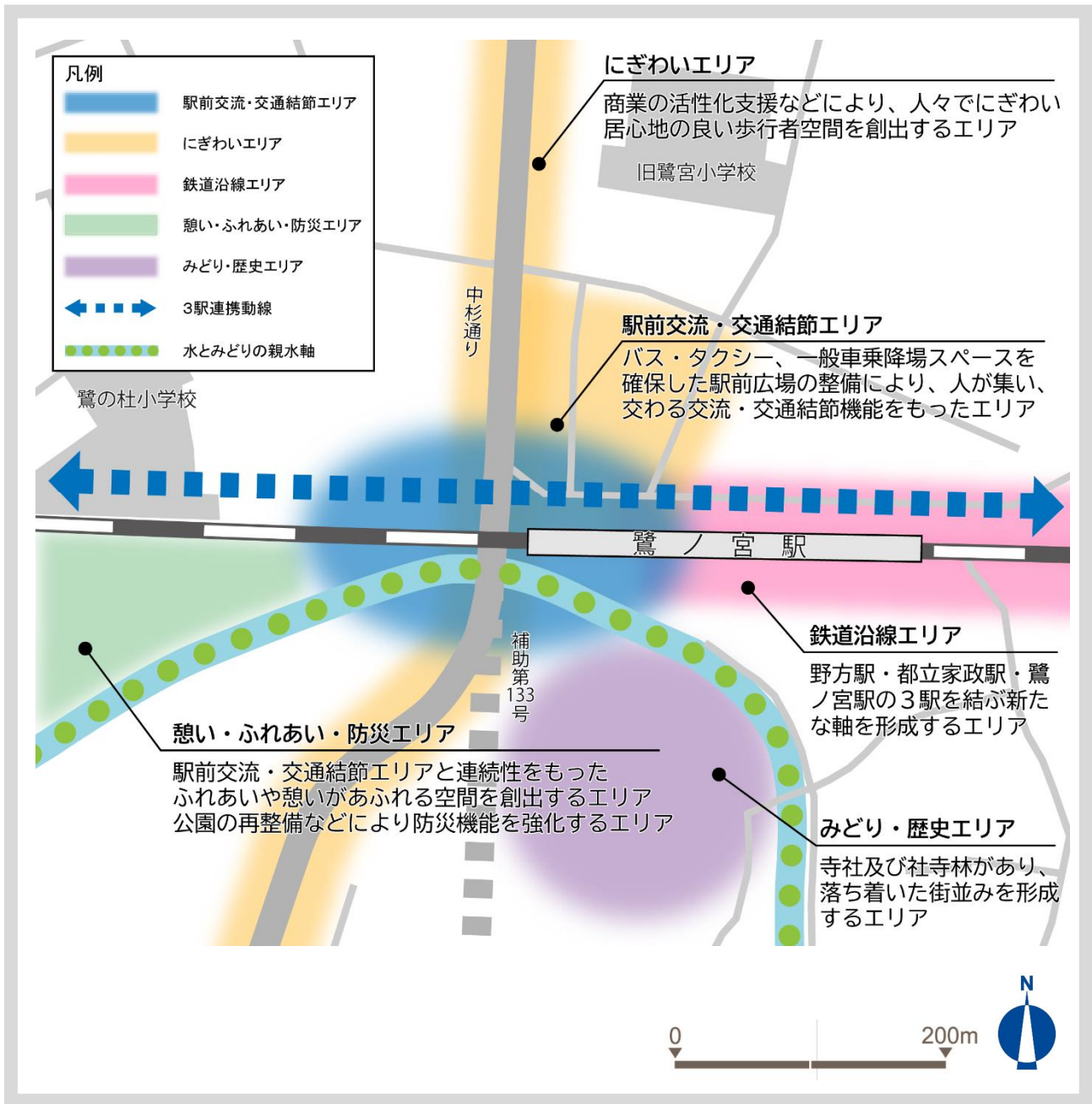
(4) 憩い・ふれあい・防災エリア

- 鷺宮スポーツ・コミュニティプラザの機能を維持しつつ、公園の再整備を行い、駅前交流・交通結節エリアと連続性をもったふれあいや憩いがあふれる空間を創出します。
- 防災機能を強化するため、公園の再整備・調節池等の整備を検討します。

(5) みどり・歴史エリア

- 寺社及び社寺林があり、落ち着いた街並みを形成します。

<エリア区分図>



5-3 分野別の施策

- 第3章「まちの現状と課題」及び第4章「目標とするまちの将来像」を踏まえ、「道路・交通機能の向上」、「にぎわい・交流拠点の形成」、「防災性の向上」、「良好な住環境の形成」の4つに分けてまちづくりの施策を示します。

5-3-1 道路・交通機能の向上

(1) 西武新宿線の連続立体交差化の推進

- ・鉄道の立体交差化により踏切をなくし、円滑な道路ネットワークの実現を推進します。

(2) 安全で快適な道路の整備

① 補助第133号線、補助第215号線の整備

- ・鉄道の立体交差化と合わせて、優先整備路線である補助第133号線の整備促進を図るとともに、補助第215号線の事業について、隣接区との調整を図ります。

② 東西道路の整備

- ・鉄道の立体交差化と合わせて、交通利便性の向上及び広域的な回遊性を高め、3駅が連携したまちづくりを推進するため、野方駅・都立家政駅・鷺ノ宮駅をつなぐ東西道路を整備します。

③ 中杉通りの再整備、白鷺通りの交通安全性の改善

- ・中杉通りは、補助第133号線（妙正寺川以南区間）の整備を契機とし歩行者や自転車が安全で快適に利用できるよう改善に向けて関係機関と検討します。
- ・白鷺通りは交通の安全性向上に向けて改善します。

④ 生活道路の整備

- ・地域の特性や緊急性等を考慮し、自動車、自転車、歩行者が安全で円滑に通行できる生活道路を必要に応じて整備します。

⑤ 無電柱化^{※8}の推進

- ・「まちの防災性の向上」、「安全な歩行空間の確保」、「良好な都市景観の創出」等の観点から、総合的・計画的に無電柱化を推進します。

(3) 交通結節点の創出（モビリティハブ^{※9}）

① 駅前広場の整備

- ・鉄道の立体交差化と合わせて、交通結節機能を強化し、周辺の土地利用の状況、多方向からのアクセスのしやすさ等を考慮し、鷺ノ宮駅とのアクセス道路となる補助第133号線に接する場所に新たな駅前広場を整備します。
- ・駅前広場は、交通結節点として公共交通の利便性をさらに高めるため、バスやタクシー、一般車（送迎車）等の自動車乗降スペースや待合環境等を整備し、誰もが安全で円滑に乗り降りができる、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮したものとします。

② 駐輪・駐車スペースの充実

- ・利用者のニーズ等に合わせて、荷捌き車両等の駐車スペースや駐輪スペースの充実を図ります。

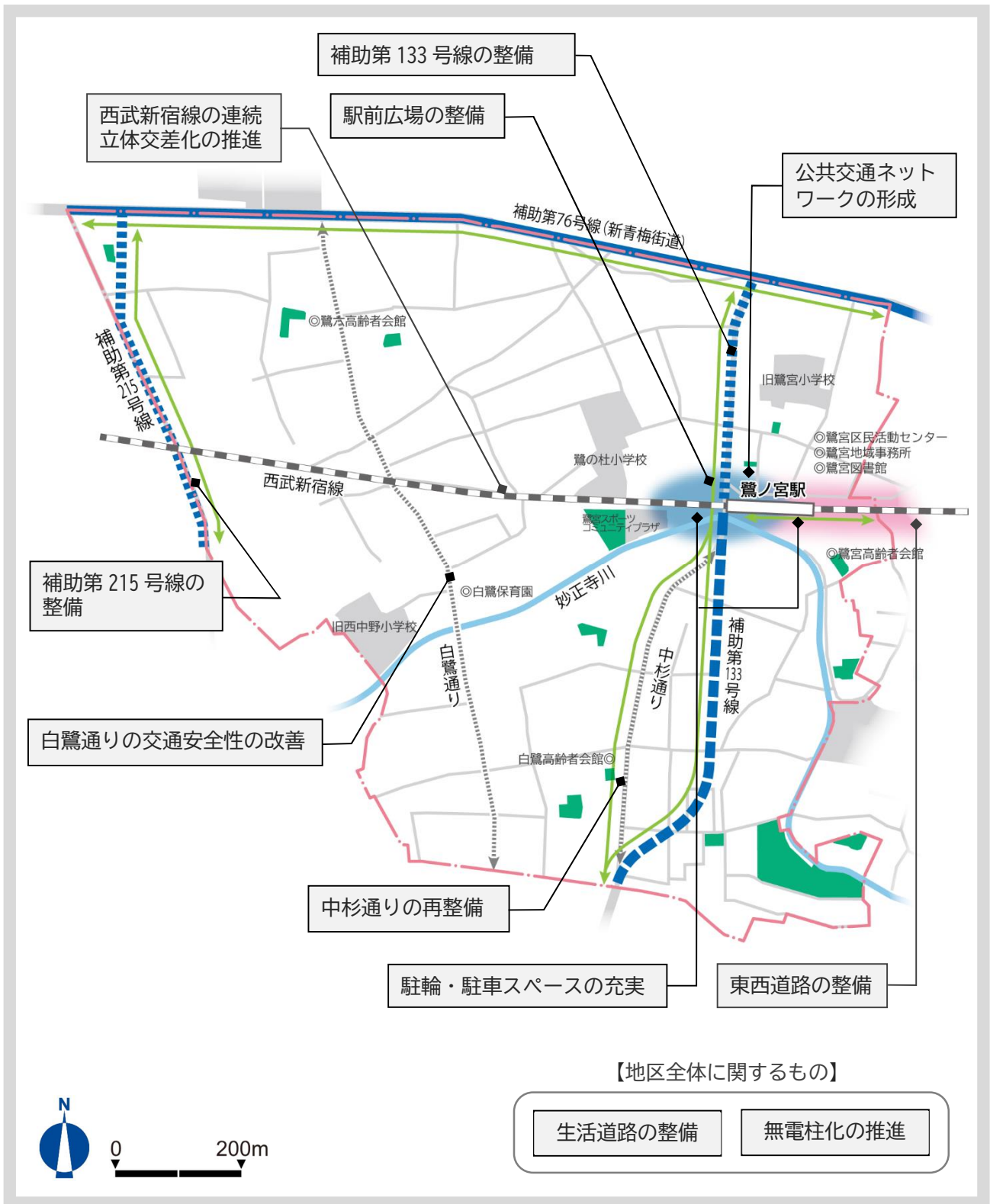
(4) 公共交通ネットワークの形成











- ・利用者のニーズ等に合わせて、公共交通ネットワークの最適化を図ります。

※8 無電柱化：道路の地下空間を活用して電線類を地中化すること、または裏通りからの配線、軒下等の配線により、道路から電柱をなくすこと【出典】『中野区無電柱化推進計画』（令和元年11月）

※9 モビリティハブ：地域に必要な都市機能を擁する一部空間に、路線バスや自動車、自転車、小型モビリティ、徒歩等の交通モードに切り替えることのできる交通機能が備わった拠点【出典】『中野区地域公共交通計画』（令和6年3月）

<道路・交通機能の向上に関する施策図>



- | | | |
|--|--|--|
|  駅前交流・交通結節エリア |  都市計画道路 (整備済) |  主な公園 |
|  鉄道沿線エリア |  都市計画道路 (事業中) |  小・中・高等学校 |
| |  都市計画道路 (計画) |  主な自転車動線 |
| |  白鷺通り・中杉通り | |
| |  その他の主な道路 | |

5-3-2 にぎわい・交流拠点の形成

(1) 駅前拠点の形成

- ・駅前交流・交通結節エリアは、街区再編や土地の高度利用を検討します。また、多目的に活用できるにぎわい空間を創出するため、駅前広場を整備し、周辺施設と連続性のある駅前拠点を形成します。
- ・鉄道の立体交差化により地域分断が解消され、それに伴い創出される空間の活用については、にぎわいのあるまちづくりに資するよう鉄道事業者等と連携して検討します。

(2) 適切な土地利用・建物誘導

①補助第133号線（妙正寺川以北区間）の整備に合わせた土地利用の誘導

- ・妙正寺川以北の補助第133号線の整備と合わせて土地利用を誘導します。
- ・沿道の商店街のにぎわいの再生に資する街並みを形成するため、まちづくりルールの導入を検討します。

②補助第133号線（妙正寺川以南区間）の整備に合わせた土地利用の誘導

- ・新たに整備される妙正寺川以南の補助第133号線沿道及び補助第133号線と中杉通りに囲まれる地区は、新たな土地利用の誘導を検討します。
- ・妙正寺川以南の中杉通り沿道は、にぎわいを創出する良好な街並みを形成するため、関係機関と検討します。

③旧鷺宮小学校の跡地活用及び周辺地区の土地利用の誘導

- ・旧鷺宮小学校の跡地については、鷺宮区民活動センター等の複合施設を整備することにより、公共施設等の移転先や地域の交流の場となるにぎわい空間として活用するとともに、地域住民の屋外活動や避難空間として利用できるよう検討します。
- ・また、旧鷺宮小学校の跡地へのアクセス性の向上を図るため、基盤整備を推進するとともに、既存の区有施設を含む周辺エリアとの一体的なまちづくりに取り組みます。

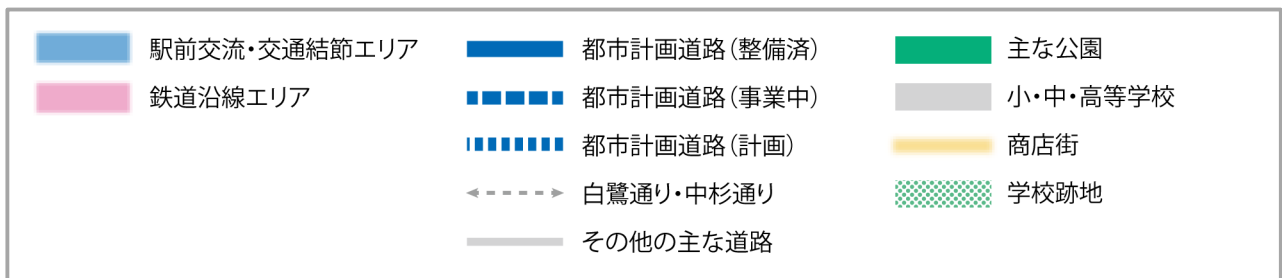
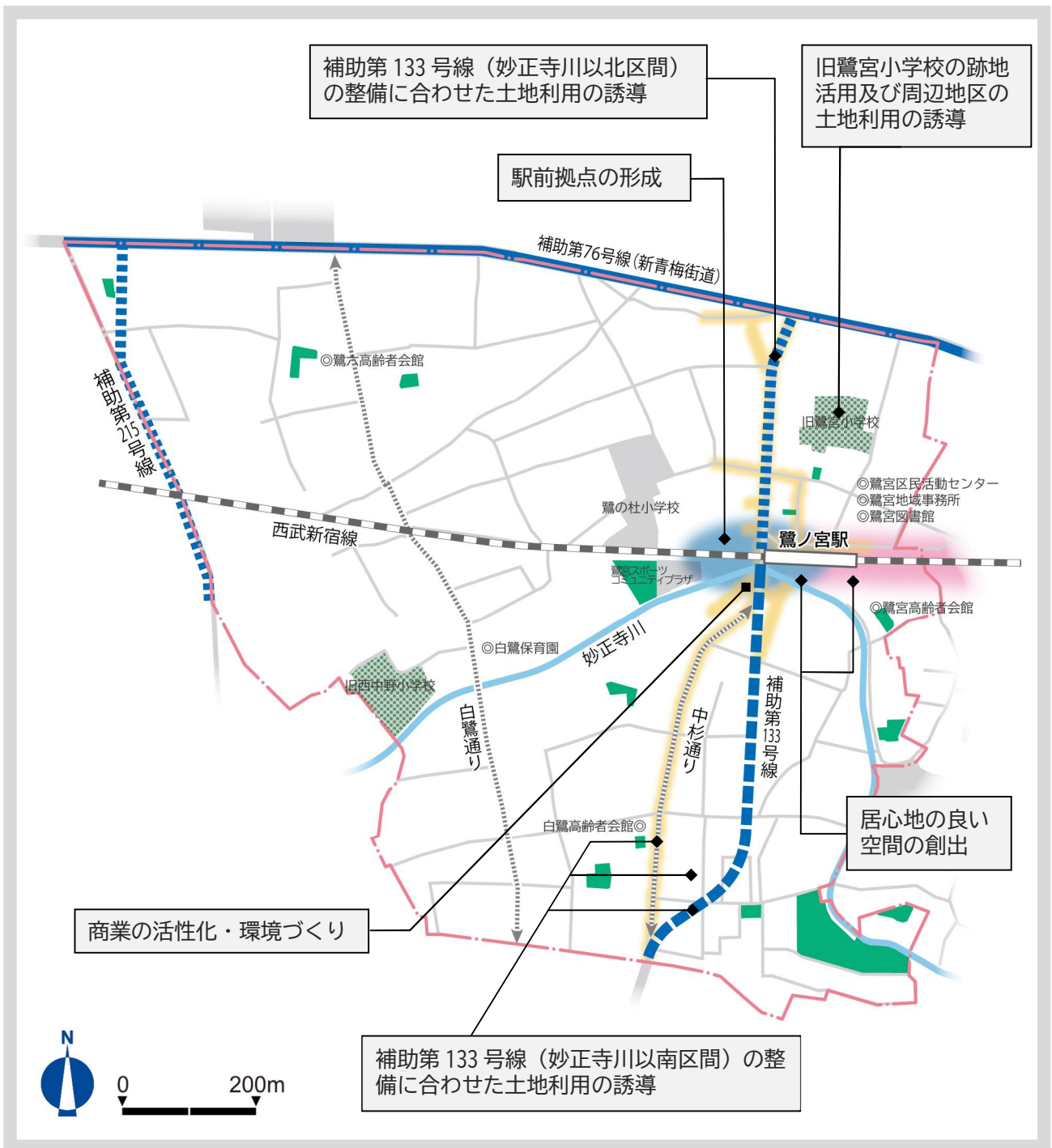
(3) 商業の活性化・環境づくり

- ・駅前周辺の商店街は活力の維持が求められているため、商店街を中心としたにぎわいの維持や買い物がしやすく、ウォーカブルな空間の確保、交流の場となるような歩行者空間の創出について、地域住民や事業者の活動を支援します。

(4) 居心地の良い空間の創出

- ・駅前交流・交通結節エリアと鉄道沿線エリアでは、鉄道の立体交差化と合わせて、ウォーカブルで地域住民等の活動や地域行事、遊びの空間等の新たなにぎわいの場を形成します。なお、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用については、鉄道事業者等と連携して検討します。

<にぎわい・交流拠点の形成に関する施策図>



5-3-3 防災性の向上

(1) 延焼遮断帯※10の形成

- ・補助第133号線や補助第215号線の整備により、延焼遮断帯としての機能を高めます。
- ・沿道の不燃化を進めるため、耐火性の高い建物で形成されるよう、沿道の土地利用の誘導を検討します。

(2) 消防活動に寄与する道路整備

- ・災害時に消防活動を円滑に行うための道路を整備します。

(3) 建物の不燃化の促進

- ・不燃化されていない住宅が多い準防火地域では、防火性能の高い建物への建替えを誘導する建築規制の導入を検討します。

(4) 避難路の安全性の確保

- ・災害時に避難路としての機能を維持するため、狭あい道路の拡幅整備やブロック塀の除却・生垣化を進めます。

(5) 公社鷺宮西住宅一帯の広域避難場所としての機能強化及び再整備

- ・地域の防災性や安全性の向上を図るため、広域避難場所として指定されている公社鷺宮西住宅一帯の街区再編を推進します。
- ・公社鷺宮西住宅の建替えに合わせて、外周及び敷地内には、広域避難場所の機能強化に資する緊急車両が通行可能な道路を整備します。また、マンホールトイレやかまどベンチ等の防災機能を有する広場を整備します。

(6) 妙正寺川の治水対策の促進

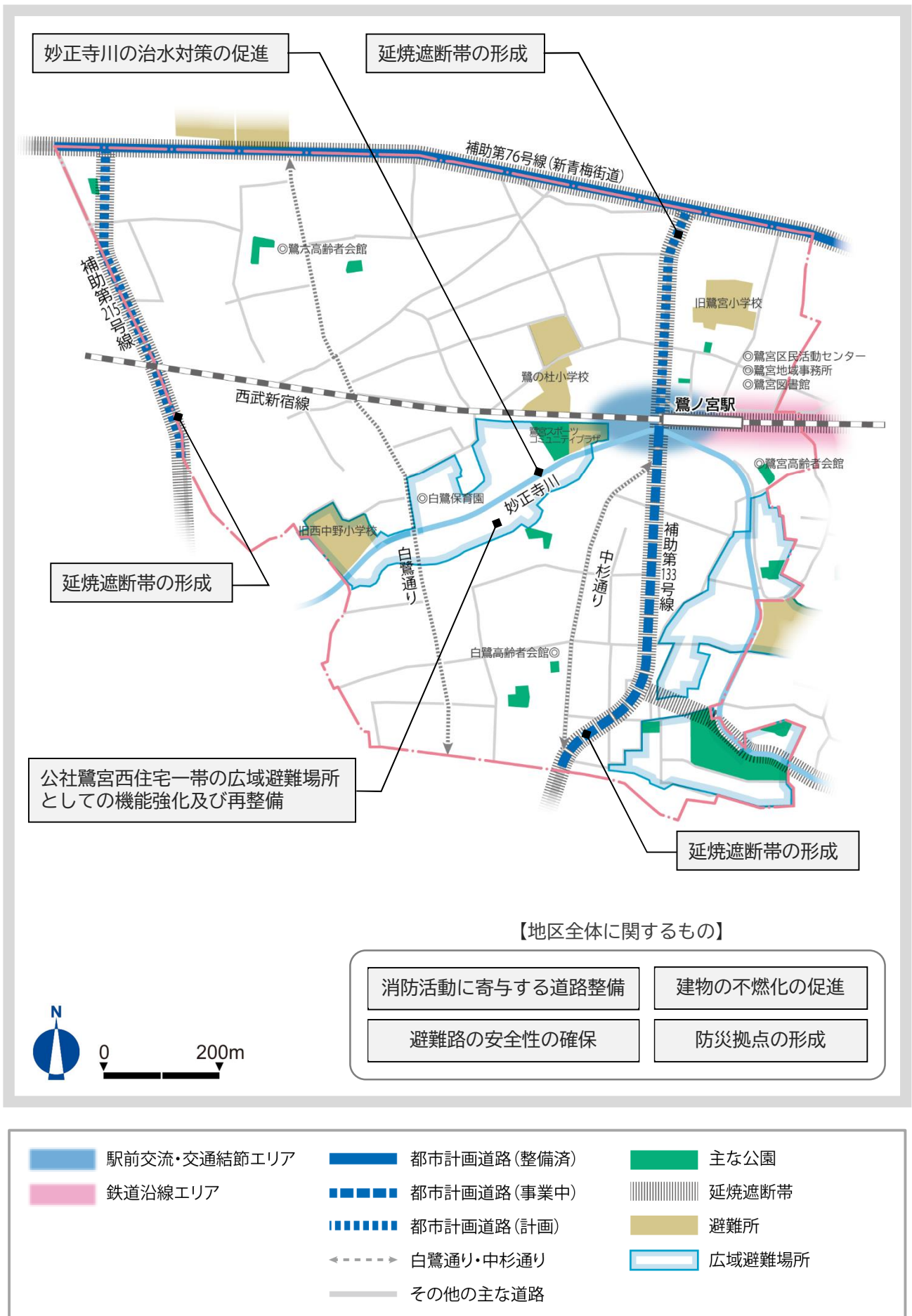
- ・近年の激甚化・頻発化する豪雨に備え、妙正寺川の河川整備や雨水流出抑制対策等、地域の防災性向上を図ります。
- ・妙正寺川沿いの水害の未然防止・被害軽減のため、調節池の整備を促進します。
- ・公共施設や民有地における浸透ます等の雨水流出抑制施設の整備による流域対策を推進します。

(7) 防災拠点の形成

- ・区有施設の改修や跡地活用等にあたっては、防災機能の確保を検討します。
- ・避難所やその周辺については、不燃化を誘導するとともに、防火水槽や防災倉庫等の防災施設を適切に配置し、防災拠点としての機能強化、安全性の向上に努めます。

※10 延焼遮断帯：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間。震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワーク等の機能も担う。

<防災性の向上に関する施策図>



5-3-4 良好な住環境の形成

(1) 歴史とみどりを感じるまちづくり

① 歴史的資源を生かした街並みの形成

- ・みどり・歴史エリアは、歴史ある寺社が位置し、その敷地内には社寺林があり、みどりと歴史を感じる街並みを形成します。

② みどりを感じるまちづくり

- ・これまで蓄積された良好な住環境を維持するため、各宅地の沿道における緑化の誘導等を推進し、みどりを感じる街並みを形成します。
- ・妙正寺川沿いは、みどり豊かで住みよいまちをつくるため、水とみどりの親水軸を形成します。

(2) 公園の充足

- ・生活に身近な場所での憩いの場を充足し、災害時のオープンスペースを確保するため、公園等の整備を推進します。
- ・公社鷺宮西住宅の建替えや区有施設の再編等を契機に、公園や広場を整備します。

(3) 防犯性向上

- ・区有施設や通学路等の必要な場所に防犯カメラや街路灯を設置する等、防犯設備の整備を進めます。

(4) さまざまな事業を契機とした良好な住環境の形成

- ・まちづくりを進めるうえで、必要に応じて空家等の活用を検討します。
- ・区有施設の改修等や鉄道の立体交差化と合わせて、職住環境支援の他、住民活動支援、子育て・高齢者支援、医療等の多様な機能や地域のニーズに応じた機能の導入を検討します。なお、鉄道の立体交差化に伴い創出される空間の活用については、鉄道事業者等と連携して検討します。
- ・市街地や住宅、都市基盤の整備等の機会をとらえ、再生可能エネルギーの導入や省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化等のエネルギーの改善とともに、ごみの発生抑制と資源化、ライフサイクルコストの軽減等、資源の循環を形成し、SDGs の取組を推進します。
- ・公共サインの整備にあたって、多言語化等を進めます。

<良好な住環境の形成に関する施策図>

